



Statens vegvesen

Møteinnkalling

Til: Øystein Tvedt, Hans Kjetil Knutsen, Tore Johan Øvstebø, Kjetil Strand, Ove Nesje, Hans Olav Myklebust, Dorte Klokke Indrebø, Daniel Rönnqvist, Eduardo Martinez Gutierrez, Sunniva Ullavik Erstad, Ole Kristian Birkeland

Kopi: Christine Rørvik, Sol Berntsen Slinning, Miroslav Vasilev, Pergunn Rødseth Gjerdsbakk, Malin Anna Ravnemo, Tobias Hay Slinning, Ingunn Osdal Stette, Torbjørn Vatnehol, Jesper Wiig, Gitte Beiermann, Kai Bedringås, Tone Myklebust, Kjetil Sporse, Sondre Berger, Kåre Mittet Rolandsen, Cathrine Helle-Tautra, Ruth, Myklebust, Sonja Katrin Roald, Kristians Steinshylla, Roy Halseth

Fra: Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

Saksbehandlar: Hilde Johanne Svendsen

Tlf. saksbeh.

Vår dato: 30.01.2026

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 1/2026

Møtestad:	NMK Ålesund
Møtedato:	06.02.2026
Møtetid:	0900 – 1200
Møteleiar:	Øystein Tvedt

Saksliste

Saksnr	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
	Innleiing ved leiar for styringsgruppa	Øystein Tvedt	0900 – 0905
1/2026	Framdrift for ID5 Breivika – Lerstad. Muntleg orientering	Ole Kristian Birkeland	0905 – 0920
2/2026	Omdisponering av midlar frå ID702	Eduardo Martinez Gutierrez	0915 – 0935
3/2026	ID6 Lerstadtoppen – Campus. Omfang og finansiering.	Hilde Johanne Svendsen Ole Kristian Birkeland	1000 – 1100
Eventuelt	Årsrapport tilskotsmidlar frå Staten	Eduardo Martinez Gutierrez	11.00 – 11.15

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Øystein Tvedt (leiar), Hans Kjetil Knutsen og Tore Johan Øvstebø. Vara: Tor-Andrè Gram Franck

Møre og Romsdal fylkeskommune: Hans Olav Myklebust og Dorte Klokk Indrebø Vara: Randi Walderhaug Frisvoll og Lene Vadseth Larsgård

Statens vegvesen: Leiar Transport midt, Kjetil Strand, og leiar Utbygging midt, Ove Nesje.

Sekretariatet for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Daniel Rönngvist

Møre og Romsdal fylkeskommune: Eduardo Martinez Gutierrez

Statens vegvesen: Hilde Johanne Svendsen (leiar)

Kommunikasjon: Sunniva Ullavik Erstad

Sak 1/2026 Framdrift for ID5 Breivika - Lerstad. Muntleg orientering

Ole Kristian Birkeland orienterer

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa tar saka til orientering

Sak 2/2026 Omdisponering av midler fra ID702

Bakgrunn

Det ble bestemt i sak 40/2025 at fylkeskommunal andel på 37,2 mill. 2025-kroner til kostnadsoverskridelse i prosjektet ID8 Blindheim-Flisnes, blir finansiert ved reduksjon i prosjekt ID702. Midlene fordeles mellom egenfinansiering og bompenger. Viser også til sak 45/2025 der styringsgruppe ber fylkeskommune å avslutte arbeid med reguleringsplanen til prosjekt ID702.

Se også i sammenheng med: Hans Olav Myklebust bad om å få ei vurdering av handlingsprogrammet, teknisk og i bompengeproposisjon, for strekninga «lyskrysset ved skolen i Hatlane skole til Rørstadveien» i egen sak. (Eventuelt sak i møte 12/12-25).

Som følge av disse vedtakene er prosjektet *ID702- Sykkelveg gjennom Volsdalskolen* ikke lengre fullfinansiert og dermed er prosjektet satt på vent inntil videre. Restbeløpet på ID702 er på 72,8 mill. kroner, som følge av at ID702 ikke er fullfinansiert foreslår fylkeskommunen å omdisponere midlene til prosjekt med ID767.

Status ID767

Prosjekt med ID767 *Fv.399 Borgundvegen – fortau skoleveg Hatlane skole*, er i dag i liste over prioriterte prosjekter med 4 mill. kroner fordelt i handlingsprogrammet 2025-2028.

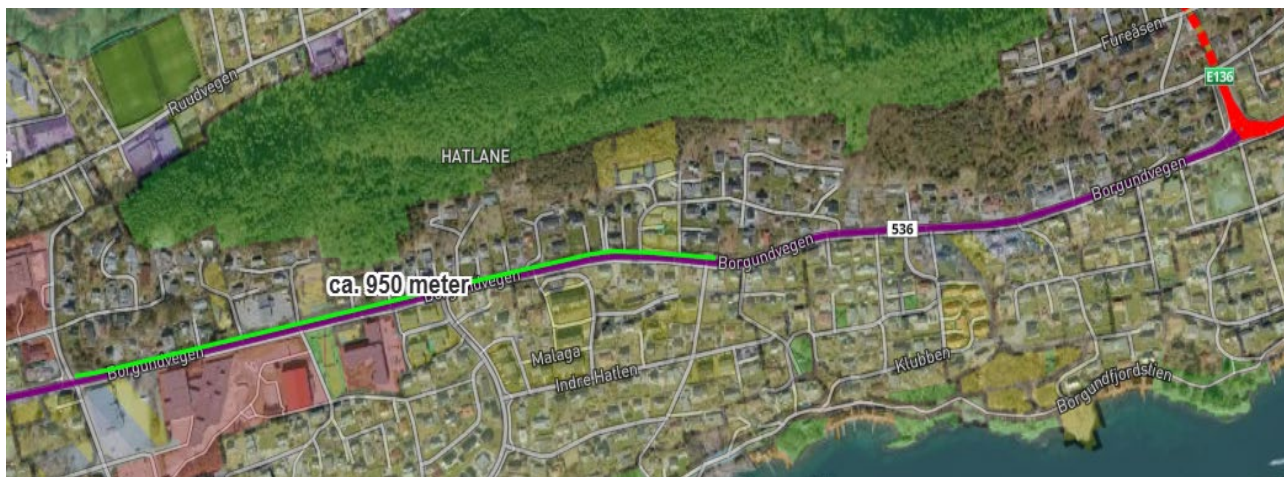
Prosjektet ID767 er en trafiksikkerhets tiltak, det planlegges bygging av fortau på nordsiden av Borgundvegen mellom lyskrysset ved Hatlane skole og bensinstasjon i tillegg til trygg krysningspunkter i Borgundvegen. Tiltaket kan også sees i sammenheng med ID708 Sykkelveg hoved sykkelakse Gåseid-Hatlane-Åse, som innebærer etablering av sykkelfelt langs Borgundvegen. Prosjektet ID708 er per i dag i liste over ikke prioriterte prosjekter i handlingsprogrammet.

Prosjekt ID767 har en godkjent reguleringsplan og meste parten grunnerverv er også ferdig. Forventet kostnadsnivå på prosjektet er 16,3 mill. 2024-kroner.



Mulighet for forlenging av fortau

Borgundvegen mangler i stor grad fortau på nordsiden av vegen mellom lyskryss ved Hatlane skole og Hatlaåstunnelen. På store deler av strekningen frem til busstoppet «Rørstadvegen» er det mulig å etablere fortau uten behov for vesentlig terrenginngrep. Etter dette punktet blir terrenget imidlertid mer krevende, noe som gjør bygging av fortau betydelig mer utfordrende og kan kreve større inngrep og eventuelle sikrings tiltak.



Det ligger en godkjent reguleringsplan fra 2009, i Strekningen fra lyskrysset ved Hatlane skole frem til busstoppet Malaga. Fra enden av denne reguleringsplanen frem til rundkjøring ved Hatlaåstunnelen er det kun gamle reguleringsplaner fra både 70 og 80-tallet. Dersom man skal bygge fortau på nordside av Borgundvegen forbi bensinstasjonen, er det behov for reguleringsarbeid og grunnnerverv.

Vurdering

I bompengeproposisjonen er det vedtatt en sekkepost for trafikksikkerhets-, sykkel- og kollektivtiltak, der det følger en prioritert tiltaksliste basert på lokalpolitiske beslutninger. Samtidig er styringsgruppa gitt et mandat til porteføljestyring innenfor vedtatte prosjekt. Når styringsgruppa fatter vedtak om å omdisponere midler fra ID702 til ID8 Blindheim – Flisnes, samt å stanse reguleringsplanarbeidet for Volsdalen skole (ID702) har styringsgruppa i praksis prioritert bort et opprinnelig prioritert sykkeltiltak.

Dette betyr at:

1. Styringsgruppa har benyttet porteføljestyring som styringsverktøy, slik mandatet gir adgang til.
2. Styringsgruppa har dermed utøvd sin myndighet til å endre rekkefølge og prioritering mellom tiltak innenfor sekkeposten, så lenge totalrammen og formålet med tiltakskategorien opprettholdes.
3. Når et prioritert tiltak nedprioriteres eller tas ut, innebærer det at styringsgruppa står fritt til å hente fram tiltaket ID708 fra den uprioriterte lista så lenge tiltaket:
 - a. faller innenfor formålet i bompengeproposisjonen,
 - b. ligger innenfor prosjektets økonomiske rammer, og

c. ivaretar gjeldende føringer for sekkeposten.

Sekretariatets tolkning – at styringsgruppa kan løfte opp tiltak fra den uprioriterte lista når den har nedprioritert tiltak fra den prioriterte lista – er dermed i tråd med både mandatet og prinsippene for porteføljestyring.

MRFK har 6,8 mill. kroner som ufordelt midler i ID11 i tillegg til ca. 3,5 mill. kroner som var tenkt å bukes for regulering -og prosjekteringsarbeid til ID702 Sykkelvegen gjennom Volsdalskolen. Til sammen har MRFK over 10 mill. kroner disponibel for å regulere resten av strekningen frem til rundkjøring til Hatlaåstunnelen.

Forslag til vedtak

1. Styringsgruppa vedtar å flytte gjenstående fylkeskommunale midler fra ID702 til ufordelt post for Møre og Romsdal fylkeskommune. Endringen blir innarbeidet i handlingsprogram for Bypakke Ålesund for 2026-2029. Midlene blir disponert videre til prosjekt ID708 og ID767 når omfanget av arbeid er avklart.
2. Styringsgruppa vedtar at reguleringsplanarbeidet på strekningen Malaga busstopp til Hatlaåstunnelen kan starte opp. Finansiering er på post ID11, og med 2,5 mill. årlig i perioden 2026-2029. Beløpet blir innarbeidet i handlingsprogram 2026-2029.

Sak 3/2026 ID6 Lerstادتoppen-Campus. Omfang og finansiering

Bakgrunn

Styringsgruppa har bestilt sak om omfang for ID6 Lerstادتoppen – Campus i følgende tidligere saker:

Sak 3, møte 4-2023:

"Styringsgruppa støttar at sykkelveg skal inngå som ein del av prosjektet E136 Lerstادتoppen-Campus. Prosjektet må derfor planleggjast og byggjast ut med sykkelveg. Samtidig er det viktig at kollektivtransport blir prioritert. Saka vert lagt fram for styringsgruppa til endeleg avklaring på eit seinare tidspunkt."

Sak 2, møte 8 2024:

"Styringsgruppa tar forslag til prosjektomfang til orientering, og ber prosjektorganisasjonen jobbe vidare med prosjektene innanfor en samlet ramme på 895 mill. kroner (2024kr). Endelig prioritering av prosjektene vil bli tatt opp i rullering av handlingsprogrammet for hele Bypakken."

Sak 12/2025:

"Styringsgruppa viser til sak 3, møte 4-2023 og ber om at det blir utarbeidd ei sak om heilheit i prosjektet og med fokus på samanhengande sykkeløysing Lerstادتoppen – Campus i 2025. Aktuelle løysingar for prioritering av kollektivtransport skal også vurderast. Styringsgruppa ønskjer å kome tilbake til oppstart av reguleringsplanarbeidet i samband med behandling av handlingsprogram for 2026 – 2029."

Kort oppsummering av innholdet i saka

1. Saka skal svare ut tre tidligere bestillinger som handler om ID6 Lerstادتoppen Campus
2. Bestilling om å inkludere sykkelveg på strekninga Lerstادتoppen – Campus har vært innom Vegdirektoratet for avklaring på om det er innenfor handlingsrommet i proposisjonen. Foreløpig signal fra Vegdirektoratet er at sykkelvegen kan inkluderes i bypakken.
3. Bestilling om helhetlig løsning for kollektivtransport er svart ut under overskrift «Løsninger for prioritering av kollektivtransport»
4. Prosjektomfang for ID6 er omtalt under overskrift «Prosjektomfang ID6». Statens vegvesen foreslår full utbygging av ID6, og der tiltakene er nærmere beskrevet i dette avsnittet
5. Statens vegvesen mener at rangering av resterende prosjekter for statens portefølje i Bypakke Ålesund er i denne rekkefølgen:
 - a. Prioritet 1: ID6 Lerstادتoppen – Campus
 - b. Prioritet 2, foreløpig uten innbyrdes prioritering: ID4 Kollektivknutepunkt Campus / ID9 Påkjøringsrampe Myrland / ID7 Sykkelveg Meierikaia – Color Line
6. Alternativer for fullfinansiering av ID6:
 - a. Fullfinansiering av porteføljen i sin helhet i Bypakke Ålesund gjør det nødvendig å øke taksten med 3 kroner, fra 31 til ca. 34 kroner fra 01.01.2027, i tillegg til ordinær konsumprisjustering.
 - b. Utbygging av ID6 Lerstادتoppen – Campus kan også finansiere med bruk av porteføljestyling. Det betyr at resterende statlige prosjekter, som ikke er startet opp, mangler finansiering.

7. Sekretariatet anbefaler at omfang for ID6 som omtalt i denne saken, samt utvidet omfang for ID4 som omtalt i sak 2, møte 8/2024 inkluderes i sin helhet i Bypakke Ålesund. Utvidet omfang for ID4 og ID6 finansieres ved økning i bompenger fra og med 01.01.2027 forutsatt lokalpolitisk tilslutning.
8. Endelig omfang for ID4, jamfør bestilling fra sak 2, møte 8/2024, med beskrivelse av tiltak som inngår vil bli lagt frem for styringsgruppa på et senere tidspunkt.

Sykkelveg Lerstادتoppen - Campus

I sak 3, møte 4/2023 ble det bestilt fra styringsgruppa at sykkelveg skulle være en del av prosjektet ID6 E136 Lerstادتoppen – Campus. Prosjektet er omtalt slik i prop. 201 S (2020 – 2021):

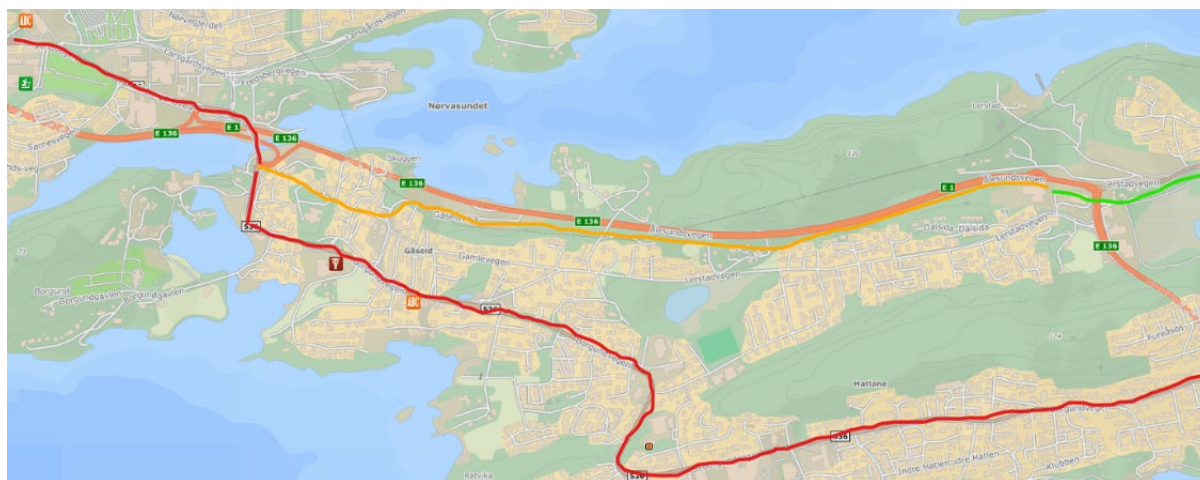
“Prosjektet E136 Lerstادتoppen-Campus følger i ei direkte forlenging av hovudprosjektet i bypakka, E136 Breivika-Lerstad. Prosjektet inneber ei utviding av E136 til 4-felts veg/veg med sambruksfelt frå avslutninga av Breivika-Lerstad-prosjektet fram til Campus, samt eit nytt tunnellop og ei ny tofeltsbru i retning Campus. Total lengde for heile prosjektet er om lag 2,9 km. Reguleringsplanen for prosjektet vart vedteken i 2020.”

Prosjektet er dermed ikke omtalt med sykkelvegen som styringsgruppa har vedtatt at skal være en del av prosjektet.

ID7, samlepost for trafiksikkerhets-, kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, inneholder en detaljert liste med tiltak. Heller ikke der er den nevnte sykkelvegen omtalt.

Statens vegvesen har derfor bedt Vegdirektoratet om ei avklaring på hvorvidt sykkelvegen, som er ønska av styringsgruppa i bypakken og som bidrar til måloppnåelse i pakken, kan inkluderes som en del av Bypakke Ålesund. Vegdirektoratet har gitt signal om at sykkelvegen kan inkluderes i porteføljens ID7 dersom styringsgruppa ønsker å prioritere dette prosjektet. Skriftlig svar ventes i uke 6, og vil bli informert om i møte i styringsgruppa 6. februar.

I sak 44/2025 ble det lagt frem sak som viste sykkelløsninger i Bypakke Ålesund, og hva som er finansiert og ikke. I den saka ble det lagt frem sykkelløsning for strekninga Lerstادتoppen – Campus. Strekninga er markert med oransje strek i kartet. Løsninga har ikke reguleringsplan, og det er derfor nødvendig å starte opp reguleringsplanarbeidet dersom prosjektet skal kunne gjennomføres.



Figur 1 Sykkelløsning fra sak 44/2025

Løsninger for prioritering av kollektivtransport

I sak 12/2025 ble det bedt om en vurdering av aktuelle løsninger for kollektivtransport på strekninga omfatta av ID4 Campus og ID6 Campus til Lerstad.

Vurdering for ID4

ID4 er et kollektivstopp på lik linje med for eksempel busstoppene som er bygget ved Ålesund sykehus. For ID4 uttaler FRAM at holdeplassene ved Campus fungerer godt, men leskurene for vestgående rute er for små. Det er heller ikke lagt ned taktile heller ved busslommene.

FRAM ønsker videre at busslommene like øst for Campus, ved Borgundbroa stenges. Det er kort veg mellom busstoppene på strekningen, konsekvensen for brukerne er marginal. Stenging av busslommene er en del av gjeldende reguleringsplan.

Vurdering for ID6 (busstoppet som beskrives som vestgående i ID4 er nå forutsatt flyttet til ID6):

FRAM ser videre stor nytte i å få bygget busslommer ved E136, der de uttaler at den vestgående er viktigst. De har videre uttalt at østgående busslommen vil kreve en annen tilkomst enn det som er regulert, da det er for langt å gå den regulerte traseen. Grunnen til at det er svært viktig å få anlagt den vestgående busslommen er at da kan ekspressbussene gå E136 i stedet for Borgundvegen, noe som er en stor forsinkelse for bussen og passasjerene. FRAM mener ekspressruten (2) mellom Moa og Sentrum vil være vesentlig mer attraktiv om den går E136 mellom Campus og sentrum. En snarlig utbygging av den vestgående busslommen er gjennomførbart og kan prioriteres. Gjeldene reguleringsplan er tilstrekkelig for bygging, og busslommen er ferdig prosjektert. Ny påkjøringsrampe østover gjennom ny Skuggentunnel er en forutsetning for at bussene kan kjøre E136 inn til Moa fra Campus.

Prosjektomfang ID6

I sak 2, møte 8/2024 ble det lagt fram ei sak som viste følgende omfang for ID6:

- To felt for østgående trafikk fra Skuggentunnelen til eksisterende 3-feltsveg
- Ny bro over Nørvasundet for å få møtefri veg helt fra Nørvasundet til Breivika
- Ekspressbusstopp ved NTNU/NMK for rute 2 m.fl. østover
- Ny Skuggentunnel for påkjøring østover på E136
- Erstatte T-krysset på Borgundvegen sør for Nørvasundet, med rundkjøring

Kostnaden den gang var estimert til 743 mill. 2024-kroner, finansiering var tenkt gjennomført ved å redusere omfanget av ID4 Kollektivknutepunkt Campus, slik at ramma totalt sett, var innenfor styringsrammen. Ekspressbusstopp vestover lå da inne i omfanget på ID4.

Dette omfanget nådde ikke helt inn til avslutningen av E136 Breivika-Lerstad-prosjektet (ID5), det manglet 500m. Ny sykkelveg var heller ikke med i kostnadene.

Vi har gjennomgått anslaget på nytt og ser at det er mulig å fullføre utbygging av E136 som opprinnelig vedtatt i stortingsproposisjonen og med sykkelveg fra Lerstad til campus med en totalkostnad på 917 mill.kr(2025kr).

Omfanget i Nørvasundet er redusert, og det er hovedårsaken til reduksjonene fra forrige anslag på 1040 mill. 2023-kr. Reduksjonene i Nørvasundet omfatter m.a.:

- Ingen utfylling for gang- og sykkelveg langs E136 i Nørvasundet
- Fortrenging av dye i stedet for fjerning (mindre utfylling muliggjør denne metoden)
- Ingen støyskjerm mellom E136 og sykkelveg/gangveg langs Nørvasundet
- Ingen natursteinsmuring med tilrettelegging for nærhet til sjø/parkanlegg langs Nørvasundet
- Ingen trapp og heis fra fremtidig busstopp ved E136 til Borgundbroa

Reduksjonene hindrer ikke at arbeidene kan utføres på et senere tidspunkt.

Andre ting som har påvirket til et lavere anslag

- Gåseidvika er allerede ferdig forbelastet, vi kjenner konsekvensene og kostnadene for dette arbeidet.
- Sykkelveg langs E136 er vurdert i en mindre krevende trase som gir lavere kostnader til støyskjerming og sprengning/hensyn til høyspenttrase
- Endret overvannstrase har redusert kostnader med overvannshåndtering vesentlig
- Trafikkavvikling og rigg-kostnader er vurdert på nytt, basert på foreliggende prosjektomfang

Følgende omfang kan gjennomføres, gitt at det vedtas ny reguleringsplan og økt kostnadsramme:

- E136 blir utvidet til fire felt, helt fra Lerstad til like før Sørnestunnelen.
- Ekspressbusstopp ved NTNU/NMK for rute 2 m.fl. vestover (østover foreløpig ikke finansiert)
- Ny bro over Nørvasundet.
- Ny Skuggentunnel for E136 øst for å få til påkjøringsrampe med akselerasjonsfelt fra Borgundvegen
- Erstatte T-krysset på Borgundvegen sør for Nørvasundet, med rundkjøring (krever reguleringsplanarbeid)
- Sykkelveg fra Lerstad langs E136 ned til Gåseidvika (krever reguleringsplanarbeid), svinger der ut på lokalveg over Skuggenhaugen

Trafikkanalysen som ble utført i 2024 viste viktigheten av å erstatte T-krysset på Borgundvegen sør for Nørvasundet, med rundkjøring. Det er bare plass til noen få biler i venstresvingfeltet i T-krysset, med rundkjøring vil trafikken fra Campus få prioritet over møtende trafikk på Borgundvegen, noe som vil gjøre det lettere å velge å kjøre E136 østover. Dette vil redusere trafikken på Borgundvegen, og vurderes å dekke opp for ulempene ved at Borgundvegen får noe redusert prioritet på vestgående retning (konsekvens for rute 1). Rundkjøringen ligger på fylkesveg og i videre arbeid frem mot handlingsprogram 2027 – 2030 vil vi arbeide videre med avklaring av dette tiltaket, inkludert finansieringsansvar.

Finansiering ID6 Lerstaddtoppen - Campus

For å finansiere foreslått løsning for ID6 Lerstaddtoppen – Campus er det to alternative løsninger. Der det ene er økt omfang for bypakken og med økte bompenger, og det andre er porteføljestyling med reduksjon i andre prosjekter.

Prosjekt	Styringsramme HP 2025 – 2028	Ny styringsramme	Endring
ID6 Lerstaddtoppen - Campus	589 mill. 2025-kroner	917 mill. 2025-kroner	328 mill. 2025-kroner

Dette viser at vi har behov for en økt ramme på ID6 E136 Lerstaddtoppen – Campus på 328 mill. 2025-kroner.

I tillegg er det behov for å starte opp reguleringsplanarbeidet, og det er satt av 10 mill. kroner til dette i det nye kostnadsanslaget for ID6 og som vil påløpe i 2026-2027.

Alternativ 1: Øke inntekten

Sekretariatet har ved flere anledninger vist at det er handlingsrom til å øke bompengenivået i Bypakke Ålesund. Bypakken er langt under gjennomsnittstaksten som er vedtatt i bompengeproposisjonen. Vedtatt gjennomsnittstakst er på 17,20 2025-kroner, mens gjennomsnittstakst i desember 2025 var på 8,5 2025-kroner. Det er ventet at gjennomsnittstaksten vil øke noe fra og med 2026 som følge av reduksjon i rabatt for nullutslippskjøretøy klasse 1 fra 50 prosent til 30 prosent. Anslag på gjennomsnittstakst for januar 2026 vil være kjent ca. 3. februar og vil bli opplyst i møte 6. februar.

Vi har bedt Vegamot regne på hvilket bompengenivå vi har behov for dersom Bypakke Ålesund skal fullfinansiere den vedtatte porteføljen, og med innhold for ID6 som beskrevet i denne saken. Det innebærer også økt ramme på om lag 90 mill. kroner for ID4 Kollektivknutepunkt fra 331 mill. 2025-kroner til om lag 420 mill. 2025-kroner (endringen er inkludert den vedtatt justeringen av kommunale midler i sak 40/2025) for å fullfinansiere den vedtatte løsningen. Forutsetningene i Vegamot sin beregning er:

- Porteføljen fullfinansieres
- 2 prosent årlig KPI-justering av takstene
- 2 prosent årlig kostnadsvekst
- Ingen trafikkvekst
- Økning i styringsramme for ID6 fra 589 til 917 mill. 2025-kroner, og med utbygging i 2030 – 2032
- Økning i styringsramme for ID4 fra 331 til 420 mill. 2025-kroner, og med utbygging i 2032 – 2034
- ID9 Påkjøringsrampe Myrland er lagt inn med finansiering i 2030

En utbygging av vedtatt portefølje, med oppdaterte kostnadsanslag, vil dermed medføre en økning i grunntaksten i Bypakke Ålesund (utover KPI-justering) på 9 prosent dersom vi øker takstene fra og med 01.01.2027. I praksis utgjør 9 prosent en økning i grunntaksten fra 31 kroner (dagens nivå) til 33,79 kroner fra 01.01.2027, i tillegg kommer årlig KPI-justering. Dersom vi utsetter økning i takster til 2030 er det behov for å legge på 13,5 prosent på 2029-nivået av grunntaksten. Marginene når innkrevingen avsluttes er i dette regnestykket svært lav.

Erfaringsvis er gjennomsnittstaksten på ca. en tredjedel av grunntaksten i Bypakke Ålesund. Det kan gi en gjennomsnittstakst på ca. 11-12 kroner i 2027. Gjennomsnittstaksten er vanskelig å estimere, siden den er avhengig av elbilandelen. Denne andelen påvirker gjennomsnittstaksen. Gjennomsnittstakst i 2027 vil fortsatt være godt innenfor handlingsrommet i bompengeproposisjonen.

Alternativ 2: Porteføljestyling

I bompengeproposisjonen er det beskrevet at eventuelle kostnadsoverskridelser utover handlingsrommet i bompengeproposisjonen skal håndteres med porteføljestyling. Gjennom dokumentet «Styring og organisering av Bypakke Ålesund» er styringsgruppa gitt mandat til å drive porteføljestyling innen vedtatt portefølje.

Vi har anslått at det er behov for 328 mill. 2025-kroner i økt styringsramme for ID6. Statens vegvesens faglige vurdering er at ID6 Lerstادتoppen-Campus er et svært viktig prosjekt for å lykkes med kollektivsatsningen både for rute 1 og rute 2. E136 er i dag kapasitetsmessig full, og det innebærer at trafikk som kunne kjørt på E136 heller velger å kjøre Borgundvegen, noe som reduserer fremkommeligheten for bussrutene på Borgundvegen (rute 1). Uten en forenklet adkomst til E136 i Nørvasundet, vil en unødvendig stor andel av trafikken fortsatt velge Borgundvegen helt til Moa, i stedet for å kjøre den nye Lerstادتunnelen. Videre vil det å ikke bygge ut Lerstادتoppen – Campus føre til at ekspressbussene ikke får benyttet E136 inn til Moa fra Campus.

ID5 og ID 6 henger tett sammen, bruken av Lerstادتunnelen vil øke ved full utbygging fra Nørvasundet.

På bakgrunn av dette mener vi at ID6 bør prioriteres foran både ID4 Kollektivknutepunkt Campus og ID9 Påkjøringsrampe Myrland. FRAM har bekreftet at dagens busstopp ved Campus på Borgundvn ikke trenger ombygging, men nye stopp ved E136 er viktig. Sykkelsatsingen i Campusprosjektet ville vært betydelig, men som vi har vist tidligere, det blir veldig kostnadskrevenende. Kost/nytte blir dårligere en for ID6.

ID9 Myrland er et prosjekt som også burde vært prioritert ikke minst pga kollektiv, men vår vurdering er at fullfinansiering av ID6 for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken, samt- gang- og sykkelløsninger er viktigere.

Vi har anslått at det er mulig å etablere en gang og sykkelveg fra Meierikaia til Color Line stadion på sjøsiden av E136 for om lag 45 mill.kr gjennom ID7. Det er også en sterkt ønsket forbindelse og det vil være synd om den må utgå. For mange med arbeidsplass i sentrum vil dette kunne bli den foretrukne sykkelruta.

Effektivreringene fra revisjon av handlingsprogrammet for 2024 viser en samla poengsum for prosjektene slik:

Prosjekt	Poeng
ID4 Campus	5,7
ID6 Campus-Lerstادتoppen	7,5
ID9 Påkjøringsrampe Myrland	6,0

ID6 kan finansieres ved porteføljestyling og gir følgende konsekvenser:

Prosjekt-ID	Beløp	Kommentar
ID4 Kollektivknutepunkt Campus, Statlig andel	47,1 mill. kr. statlige midler 194,9 mill. kr. bompenger, statlig andel i HP	Dette gir 0 i statlig andel på prosjektet
ID9 Påkjøringsrampe Myrland	45,6 mill. kr bompenger	Dette betyr at prosjektet fortsatt står på lista i bypakken, men med 0 i styringsramme
ID7 Sekkepost	20,7 mill. kr bompenger, statlig andel**	Går til å finansiere sykkelveien. Staten sine restmidler i ID7 er dermed 0
ID4 Kollektivknutepunkt Campus, Fylkeskommunal andel*	16 mill. kr. Bompenger, fylkeskommunal andel* 6,5 mill. kr fylkeskommunale midler*	Dette gir en rest på ID4 på 40,6 mill. kroner i fylkeskommunale midler*
SUM	328 mill. kr.	

*dette er uavklart og vil bli avklart før handlingsprogram 2027 – 2030

Vurdering og forslag til finansiering

Bypakke Ålesund er vedtatt lokalt av relevante politiske organer og senere vedtatt av Stortinget, med en definert tiltaksportefølje og en fastsatt maksimaltakst. Alle tiltak i bypakken inngår som en samlet portefølje med sikte på å bidra til endret transportmiddelfordeling og videreutvikling av transportsystemet i Ålesund. Sekretariatet har vist at det er stort økonomisk handlingsrom i Bypakke Ålesund dersom vi tar i bruk takstvirkemiddelet.

Styringsgruppa vedtok i desember 2024 at det skulle arbeides videre med prosjektene ID4 og ID6 med sikte på å komme innenfor ei ramme på 895 mill. 2024-kroner. Høsten 2024 var den økonomiske situasjonen for Bypakke Ålesund uavklart. Etter det er det gjort to viktige grep for å sikre finansiering av vedtatt omfang på 5,26 mrd. for Bypakke Ålesund. Dette er å forskyve prosjekter (ID4, ID6 og ID9) til etter kommende handlingsprogramperiode, det vil si med tidligst oppstart i 2030, og det er vedtatt å redusere rabatten for nullutslippsskjøretøy i kjøretøyklasse 1 til 30 prosent av ordinær takst. De siste prognosene fra Vegamot viser dermed at med gitte forutsetninger er Bypakke Ålesund er finansiert i innkrevingsperioden.

Sekretariatet for Bypakke Ålesund foreslår, med bakgrunn i handlingsrom i proposisjonen og måloppnåelse for Bypakke Ålesund, at de vedtatte prosjektene blir gjennomført i sin helhet. Takstvirkemiddelet blir brukt for å gjennomføre tiltakene. Vi foreslår også at takstjusteringen skjer allerede 01.01.2027 for å få en jevn bompengebelastning i innkrevingsperioden.

En takstøkning utover KPI krever lokalpolitisk behandling jamfør veileder for bompengeprojekt:

«6.3.4 Justering av grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst

Ved avvik mellom fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene for å sikre økonomien i prosjektet. Forslag til endringer i grunntakstene må ha tilslutning fra eventuelle garantist(er), før Vegdirektoratet fatter eventuelt nytt takstvedtak. I bypakker må det foreligge lokalpolitisk tilslutning fra berørte

kommuner. Garantist og berørte parter kan gi sin tilslutning i form av en fullmakt som gjelder for hele innkrevingsperioden.»

Det er viktig å komme i gang med reguleringsarbeidet for ID6, og sekretariatet foreslår at reguleringsplanarbeidet kan starte opp i 2026. Det blir lagt inn finansiering på ID6 for dette.

ID4 er også omtalt i saken, men det er ikke beskrevet endelig omfang for prosjektet. Dette vil bli lagt frem for styringsgruppa i egen sak.

Forslag til vedtak

1. Styringsgruppa vedtar økt styringsramme for ID6 E136 Lerstادتoppen – Campus på 328 mill. 2025-kroner. Styringsramma øker fra 589 mill. 2025-kroner til 917 mill. 2025-kroner. Økt styringsramme blir finansiert med bompenger, med forbehold om lokal tilslutning. Endringen blir innarbeidet i handlingsprogram for Bypakke Ålesund for 2027 – 2030.
2. Styringsgruppa ber Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune om å fatte lokalpolitiske vedtak der bompengeselskapet Vegamot gis fullmakt til å prisjustere den faktiske gjennomsnittstaksten opp til 14 kroner i 2026-kroner uten ytterligere lokalpolitisk behandling. Fullmakten gjelder inntil nytt vedtak fattes.
3. På bakgrunn av dagens trafikksammensetning og det nødvendige finansieringsbehovet for tiltaksporteføljen i bypakken, er det foreløpig beregnet følgende grunntakster i 2026-kroner, før ordinær KPI-justering, gjeldende fra og med 1. januar 2027:

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Grunntakst	34	68

4. Styringsgruppa vedtar at reguleringsplanarbeidet på strekninga E136 Lerstادتoppen – Campus kan starte i 2026. Planleggingskostnaden blir finansiert av ID6 med årlige beløp på 5 mill. kroner i perioden 2026 – 2027. Planleggingskostnaden blir lagt inn i handlingsprogrammet for Bypakke Ålesund for 2026 – 2029.
5. Styringsgruppa vil få egen sak for omfang for ID4 i 2026. Styringsgruppa gir foreløpig tilslutning til at ID4 skal inkluderes videre i sin helhet.