



Statens vegvesen

Referat

Møtedato: 07.03.2025

Tid: 0900 – 11.50

Referent: Hilde Johanne Svendsen

Saksbehandler: Hilde Johanne Svendsen

Tlf. saksbeh.

Vår dato: 07.03.2025

Møte i styringsgruppa for Bypakke Ålesund

Møtenr:	2–2025
Stad:	NMK, Ålesund
Møteleiar:	Hans Kjetil Knutsen
Til stades:	<u>Styringsgruppa:</u> Ålesund kommune (ÅK): Hans Kjetil Knutsen, Tore Johan Øvstebø, Tor–André Gram Franck Møre og Romsdal fylkeskommune (MRFK): Hans Olav Myklebust, Harry Valderhaug Statens vegvesen (SVV): Kjetil Strand, Tone Myklebust <u>Sekretariatet:</u> Daniel Rönqvist (ÅK), Eduardo Martinez Gutierrez (MRFK), Kjetil Sporseem (SVV), Sunniva Ullavik Erstad (ÅK), Hilde Johanne Svendsen (SVV) <u>Andre:</u> ÅK: Sol Berntsen Slinning, Miroslav Vasilev, MRFK: Jesper Wiig, Torbjørn Vatnehol SVV: Ole Kristian Birkeland, Kåre Mittet Rolandsen
Forfall:	Øystein Tvedt (ÅK) og Ove Nesje (SVV)
Kopi til:	Fyll inn

Innleiing ved leiar for styringsgruppa

Namneopprop: Styringsgruppa sine faste medlemmer var til stades, med unnatak av

- Øystein Tvedt (ÅK) hadde meldt forfall til møtet. Tor André Gram Franck møtte. Hans Kjetil Knutsen leda møtet.
- Ove Nesje (SVV) hadde meldt forfall til møtet. Tone Myklebust møtte.

Innkalling godkjent.

Innmeldte saker under eventuelt.

- Hans Kjetil Knutsen (ÅK): Gangfelt i Korsegata
- Møre og Romsdal fylkeskommune: Pålegg frå Ålesund kommune om fjerning av massar frå prosjektet Blindheim – Flisnes frå Apalvika og Engesetdalsvegen i Skodje

Sak 7/2025 Orientering om løysingar for gåande og syklende over Steinvågbrua – Muntleg orientering

Eduardo Martinez Gutierrez orienterte.

Kortversjon av innhaldet i saka:

Det er utarbeidd fleire rapportar om moglege løysingar for gåande og syklende over Steinvågbrua tidlegare, og der felles konklusjon er at brua sin tilstand gjer at det ikkje er mogleg å belaste med meir vekt. Det betyr også at det ikkje er mogleg å hekte på konstruksjonar på eksisterande bru. Løysinga er dermed enten å bygge ny bru, eller endre brua til å bli einvegskøyrt slik at det blir frigjort plass til syklende og gåande i det ledige køyrefeltet.

Protokoll:

Styringsgruppa tok saka til orientering

Sak 8/2025 Kommunikasjon i Bypakke Ålesund sidan sist – Muntleg orientering

Sunniva Ullavik Erstad orienterte om kva som har skjedd sidan sist.

Kortversjon av innhaldet i saka:

Det er framleis stor debatt rundt byutvikling, der Bypakke Ålesund sine prosjekt spelar ei sentral rolle. Bypakke Ålesund legg ut ein del i sosiale media som ikkje er nødvendig informasjon, men som bidreg til å auke kjennskapen til kva vi driv med. Det har blitt satt opp ein del skilt no, blant anna tre større skilt med budskapet «Enklare til og frå» og Bypakke-logo. Målet med skilta er å auke kjennskapen til Bypakke Ålesund og synleggjer for innbyggjarane kva prosjekt vi bygg. Det vart lagt fram eit oppdatert utkast til organisasjonskart. Styringsgruppa hadde ingen innspel til dette, og det vil bli publisert snarleg. Tentativ dato for busstur til Bypakke Ålesund sine prosjekt, bestilt i møte 1-2025 blir satt til 13. mai.

Protokoll:

Styringsgruppa tok saka til orientering

Sak 9/2025 Status frå Vegamot per januar 2025 –Muntleg orientering

Vegamot hadde ikkje moglegheit til å møte. Hilde Johanne Svendsen orienterte. Presentasjonen er vedlagt referatet.

Kortversjon av innhaldet i saka:

Trafikkauke gjennom bomsnitta i bypakken er på 1,7 prosent frå januar månad i 2024 samanlikna med januar månad i 2025. Trafikkauke gjennom bomsnitta i 2024 samanlikna med 2023 er på 2,6 prosent.

Det er ein auke i elbildel for bompasseringane frå 29,1 prosent i januar 2024 og til 34,1 prosent i januar 2025.

Delen passeringar som er betalt har stabilisert seg på om lag 44 prosent.

Gjennomsnittsprisen per passering har ein auke på om lag 1 krone frå januar 2024 til januar 2025. Det betyr at gjennomsnittstaksten er på same nivå som januar 2023, og vi har med takstauken i januar 2025 tatt igjen inntektstapet frå januar 2023 til januar 2025 som skyldast innføring av timesregel for fullprispasseringar og auken i del elbilar. Stortingsproposisjonen har eit handlingsrom til å auke takstane med 80 prosent.

Vegamot har utarbeidd ei analyse av ein auke i grunntaksten på 10 prosent, og under dei gitte føresetnadane er pakken da fullfinansiert med opphaveleg prosjektportefølje men utan eventuelle kostnadsoverskridingar. Dette føreset også at deler av porteføljen som var planlagt starta i 2029 må vente til 2033.

Protokoll:

Styringsgruppa tok saka til orientering

Sak 10/2025 Årsrapport 2024 for Bypakke Ålesund

Hilde Johanne Svendsen presenterte saka

Kortversjon av innhaldet i saka:

I mars 2024 vedtok styringsgruppa eit budsjett for Bypakke Ålesund på 1201 mill. kroner. Samstundes vart prognosen for året i budsjettdokumentet sett til 1073 mill. kroner, altså lågare enn budsjettet. Årsaka til det var at tildelte midlar for nokre prosjekt på riksveg var høgare enn planlagt framdrift og produksjon for året. Spesielt gjaldt dette E136 Breivika-Lerstad der ein hadde eit budsjett for året på 791 mill. kroner, men der prognosen for forbruk var 630 mill. kroner.

Rekneskapen for Bypakke Ålesund for 2024 viser eit forbruk på 800 mill. kroner, noko som er 429 mill. kroner lågare enn budsjettet for året og 272 mill. kroner lågare enn årsprognosen i vedtatt budsjett. Reduksjonen i forbruk sett opp mot årsprognosen, er ein følgje av endringar på fleire ulike prosjekt.

I 2024 har det vore stor byggeaktivitet i bypakken sine prosjekt, der det mellom anna har vore bygging i Ålesund sentrum, rundt Moa, Breivika – Lerstad og Blindheim – Flisnes.

Protokoll:

Styringsgruppa støtta forslag til vedtak, og gjorde følgjande samrøystes vedtak:

Styringsgruppa vedtek årsrapport for Bypakke Ålesund slik den går fram av dokumentet Bypakke Ålesund – Årsrapport for 2024.

Styringsgruppa vedtek med det rekneskapen for 2024 i Bypakke Ålesund slik den går fram av dokumentet.

Sak 11/2025 Kostnadsøkning og utvidelse av prosjektet E136 Hatlaåstunnelen – Vindgårdskiftet, sykkelfelt og nye busstopp

Ole Kristian Birkeland presenterte saka.

Kortversjon av innhaldet i saka:

Statens vegvesen orienterte om at prosjektet hadde fått auka kostnader mellom anna som følge av at prosjektet har strekt ut i tid og forsinka framdrifta, og at kvalitet på massane i eksisterande veg var dårlege og ga behov for full masseutskifting. Eksisterande overvassleidning var også for dårleg til gjenbruk, og mykje fjell har gjort bytte av stikkrenner dyrare.

Det er redusert kostnader ved å foreslå å la vere å bygge om busslomme Åse Vest til kantstopp, noko som gjer at denne framleis blir busslomme og sykkelfeltet blir om lag 100 meter kortare. Det er i tillegg gjenbrukt busskur i staden for å sette opp nye. Det er ein moglegheit å kutte ut raudmåling av asfalt, og den innsparinga er tilrådd å ta dersom det blir ytterlegare kostnadsauke i prosjektet.

Kostnadsauke etter at reduksjonar i prosjektomfang er på 6,4 mill. kroner som blir tilrådd å belaste prosjektet Breivika – Lerstad, omklassifiseringsmidlar.

Sykkelfeltet måtte forlengast austover for å gi tryggare avslutning. Prosjektutviding til ein kostnad på 10 mill. kroner blir tilrådd finansiert over sekkepost ID7, alternativt ved bruk av tilskotsmidlar frå Staten dersom søknaden blir innvilga.

Protokoll:

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa vedtar ny styringsramme for prosjektet på 41,5 mill.kr i 2024–kr.

Kostnadsøkningen i prosjektet finansieres med 6,4 mill. 2024–kr. fra ID5 E136 Breivika – Lerstad, omklassifiseringsmidler.

Prosjektutvidelsen finansieres med 10 mill. 2025–kr. fra ID7 Sekkepost, alternativt fra tilskuddsordning til mindre byområder dersom den innsendte søknaden blir innvilget.

Styringsgruppa fremma følgjande fellesforslag:

Styringsgruppa støtta at arbeidet held fram, og er innstilt på å dekke ekstra kostnader.

Før endeleg avklaring ber styringsgruppa om ei ny sak som drøftar løysing for avslutning/start av sykkelfeltet knytt til busstoppet Åse Vest.

Styringsgruppa gjorde følgjande samrøystes vedtak:

Styringsgruppa støtta at arbeidet held fram, og er innstilt på å dekke ekstra kostnader.

Før endeleg avklaring ber styringsgruppa om ei ny sak som drøftar løysing for avslutning/start av sykkelfeltet knytt til busstoppet Åse Vest.

Sak 12/2025: Behov for å belaste prosjekt ID6 E136 Lerstادتoppen – Campus i handlingsprogramperioden 2025 –2028

Ole Kristian Birkeland presenterte saka.

Kortversjon av innhaldet i presentasjonen:

Statens vegvesen påpeikte tre forhold som gjer at det kjem kostnadar på ID6 E136 Lerstادتoppen – Campus i inneverande handlingsprogramperiode.

Det er bokførte kostnadar på om lag 27mill. 2025-kr på prosjektet, dette er i all hovudsak prosjektering og grunnnerverv som har gått for fullt fram til vi bremsa prosjektet i fjor sommar.

Prosjekt ID6 E136 Lerstادتoppen Campus grensar til Prosjekt-ID5 E136 Breivika – Lerstad i øst, og var planlagt med ferdigstilling i 2027 saman med ID5 E136 Breivika Lerstad. Det var derfor ikkje lagt opp til ei prosjektavslutning for ID5 E136 Breivika Lerstad i grensesnittet med ID6 E136 Lerstادتoppen – Campus Ålesund. Det var planlagt med direkte overgang mellom dei to prosjekta i byggefasen.

I sak 3, møte 4/2023 vedtok styringsgruppa at det skulle planleggast for gang- og sykkelveg på strekninga Lerstادتoppen – Campus. Ein parsell av strekninga manglar reguleringsplan, og det medfører kostnadar til utarbeiding av ny reguleringsplan.

Protokoll:

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa vedtek at ID6 E136 Lerstادتoppen–Campus kan bli belasta med 97 mill. 2025-kroner i handlingsprogramperioden 2025 – 2028.

1. Påløpte prosjekterings- og grunnnervervskostnadar, 27 mill. kroner, blir innarbeidd i handlingsprogram 2025 – 2028.
2. Bygging og planlegging for påkobling av firefeltsveg frå ID5 Breivika Lerstad med ein kostnad på 60 mill. kroner, blir innarbeidd i handlingsprogrammet med 30 mill. kroner i 2025 og 30 mill. kroner i 2026.
3. Styringsgruppa vedtek at reguleringsplanarbeidet Lerstad til Gåseidvika (jamfør illustrasjon i saka) kan starte opp, og at kostnaden på 10 mill. 2025-kroner blir innarbeidd i handlingsprogrammet med 2,5 mill. kroner kvart år i handlingsprogramperioden.

Styringsgruppa fremma følgjande fellesforslag til nytt punkt 3:

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 sykkelløysing 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.

Styringsgruppa støtta forslag til vedtak punkt 1 og 2, og fellesforslaget som nytt punkt 3 og gjorde følgjande samrøystes vedtak:

Styringsgruppa vedtek at ID6 E136 Lerstادتoppen–Campus kan bli belasta med 87 mill. 2025–kroner i handlingsprogramperioden 2025 – 2028.

1. Påløpte prosjekterings- og grunnervervskostnader, 27 mill. kroner, blir innarbeidd i handlingsprogram 2025 – 2028.

2. Bygging og planlegging for påkobling av firefeltsveg frå ID5 Breivika Lerstad med ein kostnad på 60 mill. kroner, blir innarbeidd i handlingsprogrammet med 30 mill. kroner i 2025 og 30 mill. kroner i 2026.

3. 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 sykkelløysing 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.

Sak 13/2025: Budsjett 2025 og handlingsprogram 2025–2028 for Bypakke Ålesund

Hilde Johanne Svendsen presenterte saka.

Kortversjon av innhaldet i presentasjonen:

Budsjett 2025 og handlingsprogram 2025 – 2028 er utarbeidd ned utgangspunkt i gjeldande handlingsprogram og vedtak i styringsgruppa i sak 2/2025. Ramma for Bypakke Ålesund er 5,26 mrd. 2025–kroner. Bypakke Ålesund har ein krevjande finansieringssituasjon med lågare inntekter enn føreset. Prosjekt og aktivitet i handlingsprogramperioden 2025 – 2028 er finansiert, mens den porteføljen som er utsett til etter 2028 ikkje er finansiert med gjeldande føresetnader.

Bypakke Ålesund er i gang med det største prosjektet i pakken, ID5 E136 Breivika – Lerstad, og mykje av usikkerheita i prosjektet vil vere avklart i løpet av det næraste året. Det er planlagd igangsetting av ID1 Brosundbro, Waterfront i 2026, mens prosjekta ID4 og ID6 er utsett til etter 2028. Prosjektomfang for ID4 og ID6 må bli avklart i løpet av 2026.

Det er nødvendig med ein gjennomgang og prioritering av ID7 Sekkeposten og ID11 Planlegging og prosjektering. Eiga sak om dette vil bli lagt fram for styringsgruppa.

Protokoll:

Styringsgruppa støtta tilrådinga, og gjorde følgjande samrøystes vedtak:

Styringsgruppa vedtek budsjettet og handlingsprogrammet 2025–2028 for Bypakke Ålesund slik det går fram av dokumenta Bypakke Ålesund – Budsjett 2025 og Bypakke Ålesund – Handlingsprogram 2025–2028.

Styringsgruppa ber om at det i 2025 blir lagt fram ei sak som går gjennom ID7 Sekkepost og ID11 Planlegging og prosjektering.

Eventuelt

Hans Olav Myklebust foreslo at følgjande vart protokollført under eventuelt:

«Styringsgruppa ber om orienteringssak til seinare møte, knytt til levetida på Steinvågbroa.

Det skal også gjerast ei vurdering av muligheitene for å betre forholda for mjuke trafikantar over brua innanfor vektbegrensningane. »

Styringsgruppa slutta seg til forslaget.

Hans Kjetil Knutsen stilte spørsmål om gangfeltet i Korsegata. Møre og Romsdal fylkeskommune v/Eduardo Martinez Gutierrez orienterte om at det er planlagt enkle tiltak som vil løyse utfordringane som er meldt inn. Møre og Romsdal fylkeskommune er i dialog med Statens vegvesen og Ålesund kommune om eventuelle behov for nye skiltvedtak for tiltaka.

Møre og Romsdal fylkeskommune v/Eduardo Martinez Gutierrez orienterte om pålegg frå Ålesund kommune om fjerning av massar frå prosjektet Blindheim – Flisnes frå Apalvika og Engesetdalsvegen i Skodje. Frist for å fjerne næringsavfall i form av overskotsmasse frå vegprosjekt Blindheim –Flisnes er 1. desember. Fylkeskommunen er i dialog med kommunen om saka. Det er tre veker klagefrist på pålegget frå kommunen. Prosjektet har levert mellom 1000 og 1400 m³ utanfor arealet som er omfatta av løyve til nydyrking. Oppe i Engesetdalen er det levert 13 300 m³ med masser.

Styringsgruppa bad om ei orientering om trafikk-løysinga som er valt for heile ID1 Brosundbro, Waterfront i eit seinare møte.



Orientering Styringsgruppen Bypakke Ålesund

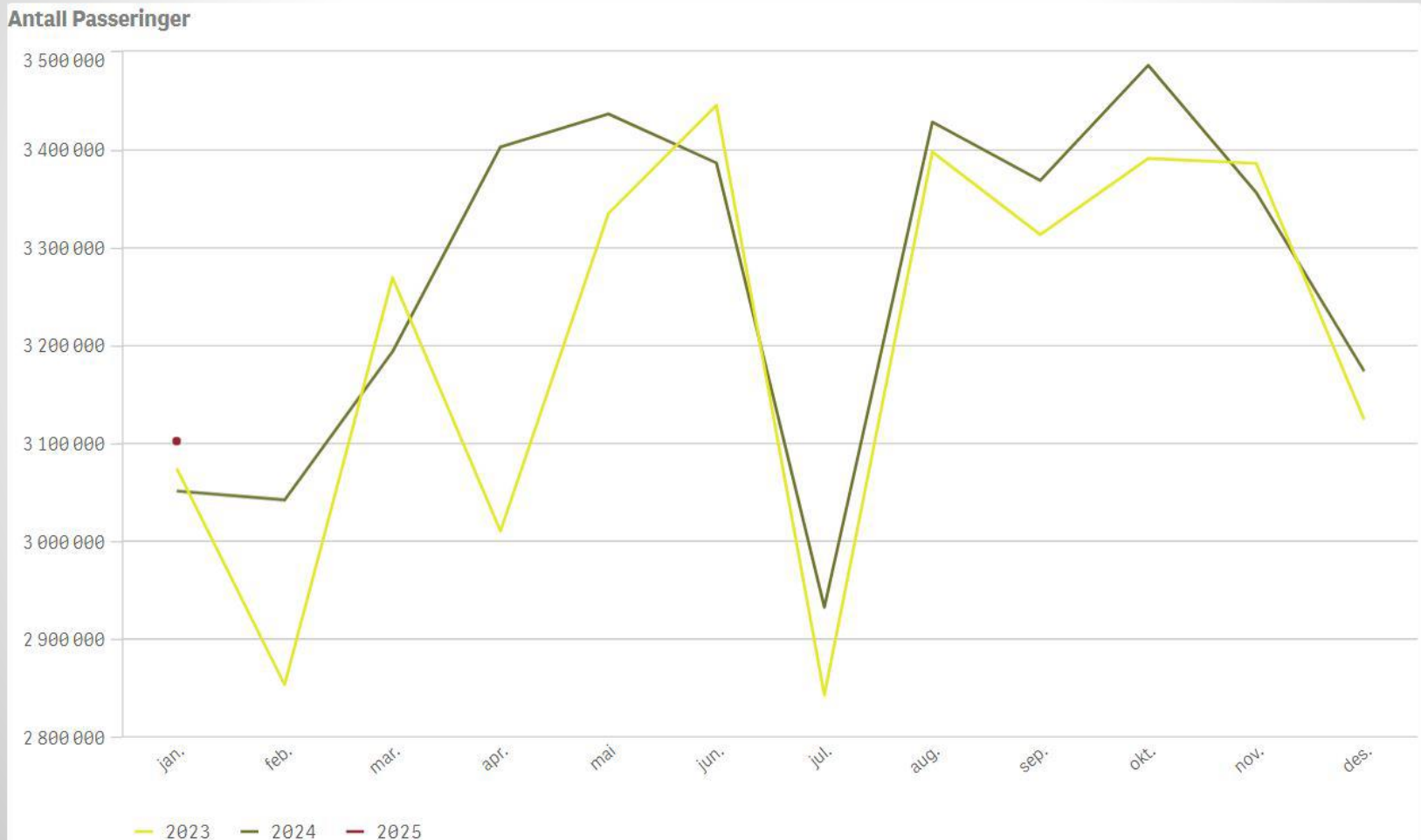
07.03.25

Roy Halseth
Økonomi- og administrasjonssjef



Trafikk

- Trafikkvekst jan 25 mot jan 24 er 1,7%





Trafikkendring drivstoffklasser

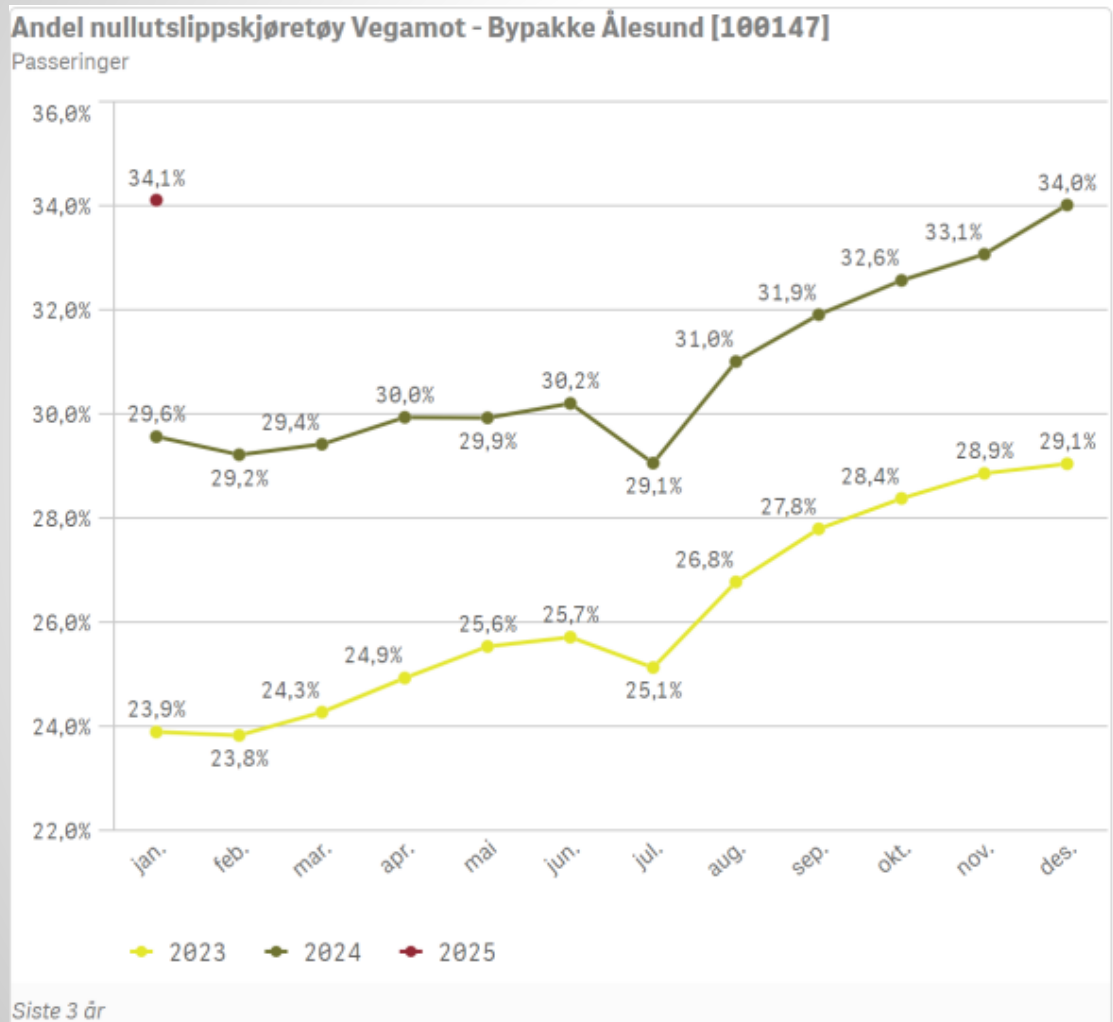
Antall Passeringer			
2025, Jan.-jan.			
Brenseltype	Q	Passeringer	Passeringstype andel %
Totals		3 103 212	100,00%
Diesel		1 270 409	40,94%
Elbil		1 058 966	34,12%
Gasoline		760 254	24,50%
Resterende		13 583	0,44%

Antall Passeringer			
2024, Jan.-jan.			
Brenseltype	Q	Passeringer	Passeringer andel %
Totals		3 051 587	100,00%
Diesel		1 337 375	43,83%
Elbil		902 678	29,58%
Gasoline		798 748	26,17%
Resterende		12 786	0,42%

- Diesel nedgang på 5,3 %, fra 43,8% til 40,9%
- Bensin nedgang på 5,1 %, fra 26,2% til 24,5%
- El-bil økning på 15,0 %, fra 29,6% til 34,1%



Andel nullutslipp



- Fortsatt vekst i nullutslipp
 - 4,5 prosentpoeng økning fra samme periode i fjor
 - Dette er en økning på 15%

Prop. 201 S 2020–2021 Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal

Det er rekna at gjennomsnittstaksten må vere 19,50 2021-kr for å kunne finansiere bypakka inn- anfor føresett innkrevjingstid. Med utgangspunkt i gjeldande takst- og rabattstruktur og ein venta del nullutsleppskøyretøy på om lag 20 pst. tilseier dette grunntakstar utan rabatt på om lag 26 kr for

takstgruppe 1 og om lag 52 kr for takstgruppe 2 i alle bomstasjonane i 2021-prisnivå.

Dersom delen nullutsleppskøyretøy aukar til om lag 50 pst., blir grunntakstane om lag 30 kr for takstgruppe 1 og om lag 60 kr for takstgruppe 2 i 2021-prisnivå.

I tråd med føresetnadene i Prop. 1 S (2016–2017) vil rekna gjennomsnittstakst bli nytta som grunnlag for justering av takstane, slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett. Vidare er det føresett at takstane kan justerast i tråd med konsumprisindeksen. Det er elles lagt til grunn at rabattar og fritak for betaling skal følgje gjeldande takstretningslinjer for bompengeprojekt.

Beregningsteknisk rett
gjennomsnittstakst er 14,5
2021-kr og ikke 19,5 2021-kr.



Stabilisert antall betalbare passeringer

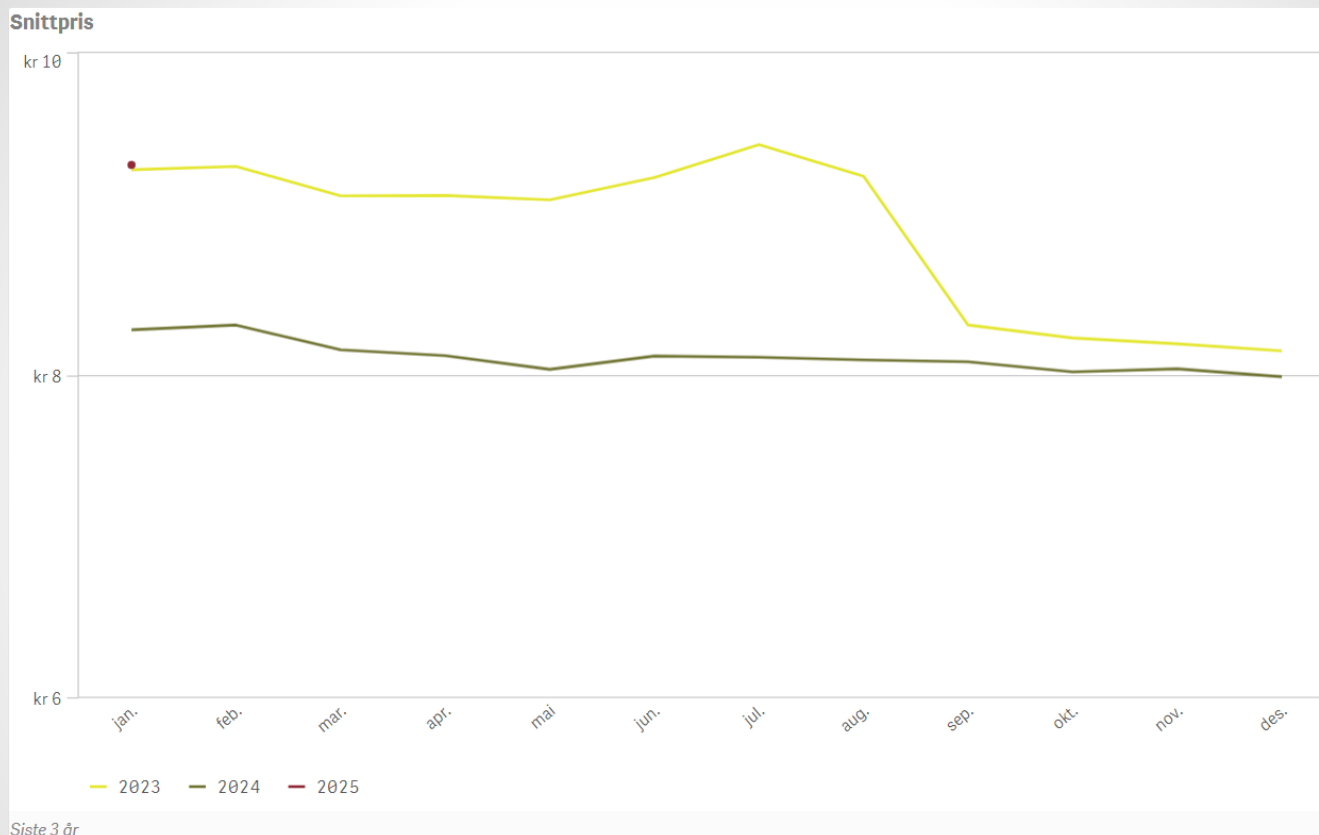
Antall Passeringer			
2025, Jan.-jan.			
Prisregel gruppe	Q	Antall Passeringer	Andel Passeringer
Totals		3 103 212	100,00%
Fritak for bevegelseshemmede (D1)		24 711	0,80%
Fritak for buss i rute (D3)		49 414	1,59%
Månedstak Prosjekt (B1)		177 324	5,71%
Prisde passeringer		1 372 663	44,23%
Timesregel (A1)		1 479 100	47,66%

Antall Passeringer			
2024, Jan.-jan.			
Prisregel gruppe	Q	Antall Passeringer	Andel Passeringer
Totals		3 051 587	100,00%
Fritak for bevegelseshemmede (D1)		22 423	0,73%
Fritak for buss i rute (D3)		56 235	1,84%
Månedstak Prosjekt (B1)		178 841	5,86%
Prisde passeringer		1 350 513	44,26%
Timesregel (A1)		1 443 575	47,31%

- Ca. 44 % prisde passeringer
- Utflating som forventet.



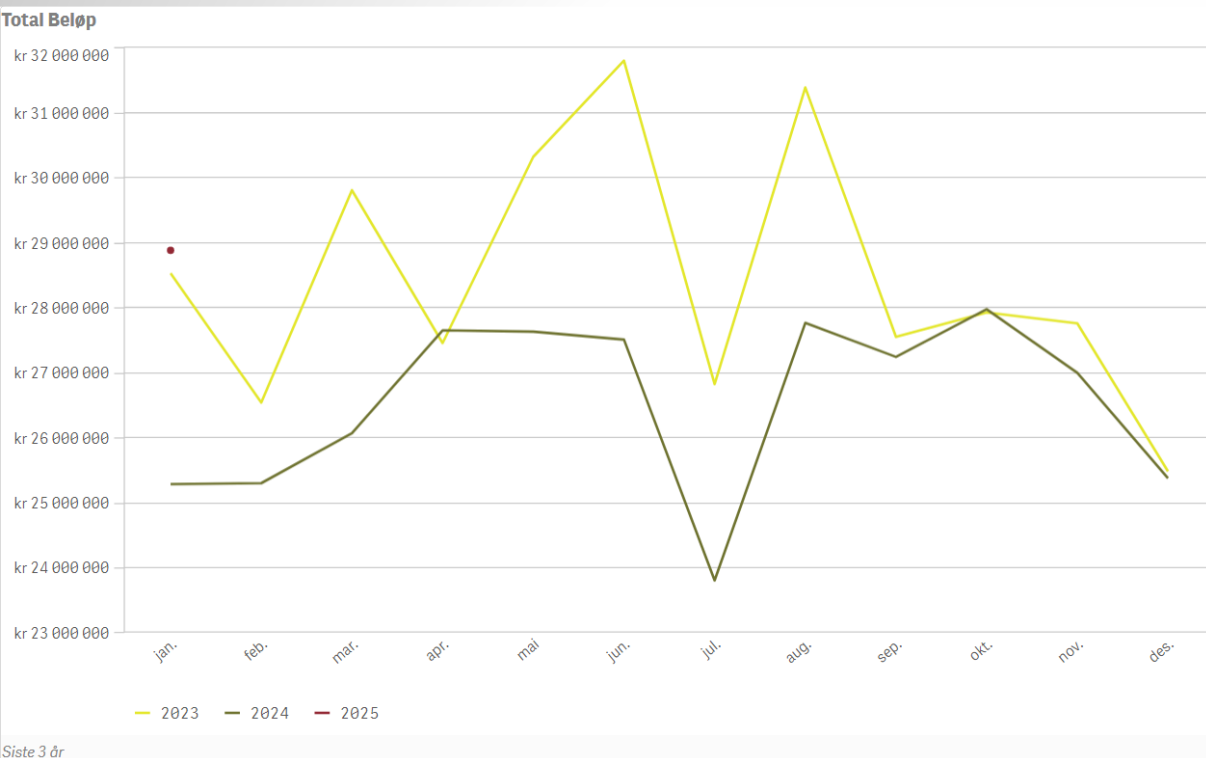
Snittpris pr passering



- KPI-justering foretatt 01.01.25 har kompensert for bortfall av inntekter. Årsaken til bortfallet var;
 - timesregel innført for fullpriskunder 01.09.23 (se gul graf)
 - Jevnt synkende inntekter grunnet økning i null utslippskjøretøy
- KPI-justering alene klarer likevel ikke å kompensere for generell prisutvikling siden Stortingsvedtak
- Det er viktig å informere om at Stortingsproposisjonen gir mulighet for inntil 80 % takstøkning, dvs. opp til snittpris på kr 16,87. Pr i dag (jan-25) er snittpris kr 9,30 etter KPI-justeringen (se rød prikk).



Totale inntekter



- Inntekten i jan 2025 har en liten økning mot jan 2023
 - Inntektsveksten tilsvarer nesten trafikkveksten
 - Fallet i inntekt fom. Sept-23 skyldes innføring av timesregel for fullpriskunder.



Prognoser med dagens handlingsplan

Det er laget en prognose på neste foil hvor man øker takstene med 10 % fra 1.1.26 (ut over årlig KPI-justering). Dette er den brune linjen. Vi har lagt med dagens prognose (blå linje) til sammenligning.

Følgende forutsetninger ligger til grunn:

- Årlig KPI-justering av takstene
- Ingen kostnadsoverskridelser på bygging
- Ingen endring i trafikk
- Årlig økning på 5 % poeng på nullutslippskjøretøy
- 50% rabatt nullutslipp

Oppsummering;

- med disse forutsetningene er handlingsplanen fullfinansiert (2037), men prosjektkostnader på ca MNOK 300 må utsettes fra ca 2029 til 2033. Se graf neste side som viser at lånebeløpet overstiger garantien.
- Det vil si at alle prosjektene i handlingsplanen kan gjennomføres, hvis det foretas utsettelse som nevnt i pkt. ovenfor.



Prognoser

Gjelds- og likviditetsutvikling

