



# Statens vegvesen

## Møteinnkalling

**Til:** Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø, Øystein Tvedt, Kristin Sørheim, Anders Riise, Kjetil Strand, Ove Nesje, Jøran Mentzoni Eilertsen, Torbjørn Vatnehol, Øyvind Gangstad, Kjetil Sporsem, Ole Kristian Birkeland, Olav Megrund

**Kopi:** Carl Johansen, Christine Rørvik, Vebjørn Krogsæter, Arild Fuglseth, Marit Krekvik, Miroslav Veselinov Vasilev, Cathrine Helle-Tautra, Marius Maske

**Fra:** Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

**Saksbehandlar:** Kjetil Sporsem

**Tlf. saksbeh.**

**Vår dato:** 01.11.2023

## Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 8/2023

<b>Møtestad:</b>	Teams
<b>Møtedato:</b>	03.11.2023
<b>Møtetid:</b>	1000 – 1200
<b>Møteleiar:</b>	Tore Johan Øvstebø

## Saksliste

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
1	Innleiing ved leiar for styringsgruppa	Tore Johan Øvstebø	1000 – 1005
2	Status kommunikasjon	Øyvind Gangstad	1005 – 1015
3	Konsumprisjustering av bompengetakstane og rabattjustering for nullutsleppskøyretøy i Bypakke Ålesund	Kjetil Sporsem	1015 – 1030
4	Rødt dekke i sykkelfelt	Jøran Mentzoni Eilertsen	1030 – 1045
5	Oppstartsvedtak forlengelse av Tonningsgate	Torbjørn Vatnehol	1045 – 1100
6	Orientering om omtale og oppstartsbevilgning til statlige tiltak i bypakken, ref forslag til statsbudsjett 2024	Kjetil Sporsem	1100 – 1110
7	Eventuelt	Kjetil Sporsem	1110 –

## Styringsgruppa for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Ordførar Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø (leiar) og Øystein Tvedt.  
Vara: Vebjørn Krogsæter.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Kristin Sørheim og Anders Riise. Vara: Carl Johansen.

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

## **Sekretariatet for Bypakke Ålesund**

Ålesund kommune: Jøran Mentzoni Eilertsen.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Torbjørn Vatnehol (Bjørn Sunde).

Statens vegvesen: Kjetil Sporsem (leiar).

Kommunikasjon: Øyvind Gangstad (Christine Rørvik).

## Sak 3 – Konsumprisjustering av bompenger og rabattjustering for nullutsleppskjøretøy i Bypakke Ålesund

### Bakgrunn.

Saka er ei oppfølgings sak frå møtet i september 2023, kor styringsgruppa bad sekretariatet å forberede ei vedtakssak for lokalpolitisk behandling av bompenger i Bypakke Ålesund.

Innkrevjing av bompengar i Bypakke Ålesund starta 22. august 2022. Registreringane i passeringstatistikken viser ein trend med fallande inntekter mot proposisjonen, blant anna som følge av aukande andel nullutslepps-kjøretøy og endringar i rabattsystemet.

Om ein ikkje iverksett tiltak vil inntektene etter kvart falle under Stortingsproposisjonens forutsetningar. For å sikre finansieringa av Bypakke Ålesund er det derfor nødvendig å justere bomtakstane i prosjektet i tråd med konsumprisindeksen, slik det er forutsett i Stortingsproposisjonen.

### Nokre begrepsforklaringar:

Grunntakst: Den taksten som gjeld for kvar takstgruppe, eventuelt takstklasse (ved miljødifferensiering), før eventuelle rabattar og fritak.

Gjennomsnittstakst: Gjennomsnittleg inntekt pr. passering når det takast hensyn til effekten av rabattar, fritak og fordeling av kjøretøy i takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Gjennomsnittstaksten leggst til grunn ved berekning av grunntakster.

Fastsett gjennomsnittstakst: gjennomsnittstakst fastsett i Stortingsproposisjon.

Registrert gjennomsnittstakst: registrert inntekt delt på registrerte passeringar.

### **Porteføljestyrt bompengprosjekt og justering av bomtakstar**

Bypakke Ålesund er eit porteføljestyrt bompengprosjekt, finansiert gjennom bompengar og tilskot frå Staten, Møre og Romsdal fylkeskommune og Ålesund kommune. Porteføljestyrt inneberer at ei eventuell auke i kostnader og/eller inntektsvikt skal handterast ved kutt i porteføljen. Takstene kan endres etter KPI-justeringar opp mot bompengproposisjonens gjennomsnittstakst. Ein kan ikkje forlenga innkrevjingsperiode for bypakkens bompengordning.

Bompenger regulerast gjennom **Takstretninglinjer for bompengprosjekt på offentleg veg**, og er ytterlegare beskrevet i Statens vegvesens **Veileder for bompengprosjekt**. Statens vegvesen er takstmyndigheit, og fastsett bompenger etter søknad frå bompengeselskapet; her Vegamot AS.

Bompenginnkrevjing i porteføljestyrt prosjekt skjer etter to styringsparametre: innkrevjingstid og gjennomsnittstakst.

Dei samla bompenginntektene for prosjektet er dermed avhengig av trafikken og den gjennomsnittstaksten ein klarer å oppnå i prosjektet over den fastsette innkrevjingstida. Dersom takstane ikkje justerast, er det ingen moglegheit til å ta igjen eventuelle tapte inntekter seinare.

For å oppretthalde gjennomsnittstaksten i eit bompengeprojekt med aukande antall fritakspasseringar, må ein for å kompensere inntektsbortfallet anten auke takstane eller redusere investeringane.

Difor er justering av takstane etter KPI eller justering av grunntakstane i forhold til fastsett gjennomsnittstakst eit viktig og grunnleggande verkemiddel for å sikre finansieringa av Bypakke Ålesund.

### Oppsummering av økonomien etter eitt års bompenginnkrevjing i Ålesund

Bompenginntektene er pt. i overensstemmelse med proposisjonens forutsetningar.

Trafikken er høgare enn forutsett i proposisjonen, i og med at fritakspasseringer ikkje var innberekna i proposisjonens forutsetningar.

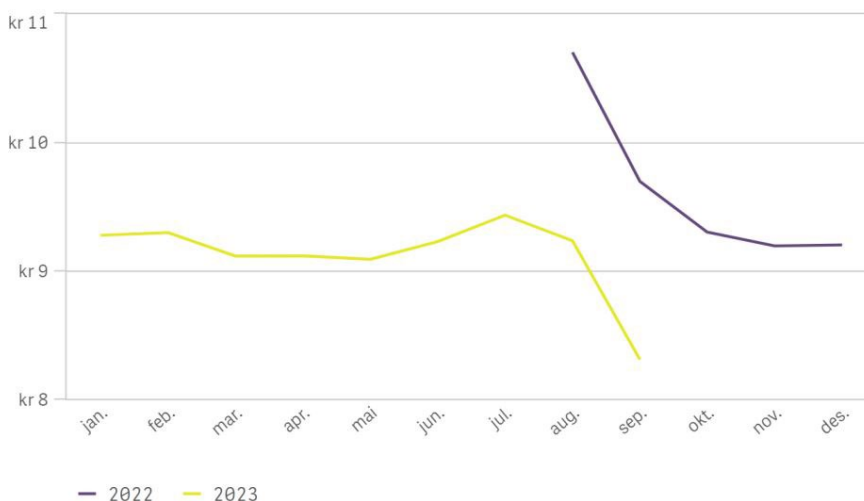
Andelen nullutsleppskøyretøy er høgare enn forutsett i proposisjonen.

Auka andel nullutslepp og andre fritak medfører fallande gjennomsnittstakst. Inntektene er i overensstemmelse med proposisjonen, men vil bli redusert med aukande andel fritakspasseringer og ytterlegare fall i gjennomsnittstaksten.

### Gjennomsnittstakst i Bypakke Ålesund

I henhold til veileder for bompengeprojekt skal gjennomsnittstaksten evaluerast etter eitt til to års drift. For Bypakke Ålesund er det framlagt forslag til ny gjennomsnittstakst, som justerast ned frå 19,50 kroner (2021) til 14,50 (2021kr) kroner. Endringa er beskrive i St. Prop. 1 S (2023-2024), og vedtas i oktober 23.

#### Snittpris



Siste 3 år

Registrert gjennomsnittstakst for prosjektet har falt i innkrevingsperioden, og har i 2023 fram til august variert mellom 9,1 og 9,4 kr/passering. Pr. september 2023 har gjennomsnittsprisen falt til 8,3

kr/passering. Dette har sin årsak i innføring av timesregel for kjøretøy utan gyldig brukaravtale frå 1. september 2023.

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund er kjent med at det arbeidast med moglegheit for å innføre bompengefritak for nullutslepps varebilar i takstgruppe 1 (under 3,5 tonn) og gasdrivne kjøretøy i takstgruppe 2 (over 3,5 tonn). Dersom dette vedtakast, vil gjennomsnittstaksten og inntektene falle ytterlegare.

### **Justering av takstar i bypakker**

Takstane kan justerast i henhold til konsumprisindeksen slik forutsatt i Stortingsproposisjonen (veileder for bompengeprojekt 6.5.3) eller etter justering av grunntakstane i forhold til fastsett gjennomsnittstakst (veileder for bompengeprojekt 6.5.4) For bypakker skal begge disse justeringane ha lokalpolitisk tilslutning:

#### **6.5.3 Takstjustering i henhold til prisstigning**

Som hovedregel skal bompengeselskapet årlig vurdere takstene med utgangspunkt i selskapets økonomi og forutsetningene ved stortingsbehandlingen, herunder om konsumprisveksten gir utslag på fastsatt gjennomsnittstakst. Det er bompengeselskapet som søker om prisjustering av gjennomsnittstakst og foreslår fordeling på takstgrupper og eventuelt takstklasser.

Om nødvendig kan Vegdirektoratet meddele bompengeselskapet om at det bør søke om justering dersom prisutviklingen tilsier dette. Det presiseres likevel at det ikke er nødvendig å heve takstene hvert år, så lenge takstene over tid følger utviklingen i konsumprisindeksen. Dersom takstene i noen år har ligget etter prisstigningen, kan justeringen være noe større enn den aktuelle prisstigningen.

Grunntakstene skal avrundes til nærmeste hele krone.

I bypakker må prisjusteringen ha lokalpolitisk tilslutning før nytt takstvedtak fattes av Vegdirektoratet.

#### **6.5.4 Justering av grunntakstene i forhold til fastsatt gjennomsnittstakst**

I tillegg til den første evalueringen etter ett til to år (ref. kapittel 6.5.3) skal økonomien i det enkelte prosjektet evalueres årlig. I den forbindelse må det vurderes om takstopplegget gir inntekter i tråd med fastsatt gjennomsnittstakst.

Ved avvik mellom fastsatt og faktisk gjennomsnittstakst kan bompengeselskapet søke om endringer i grunntakstene. Forslag til endringer i grunntakstene må ha tilslutning fra garantisten(e) før Vegdirektoratet fatter eventuelt nytt takstvedtak.

I bypakker må man i tillegg ha lokalpolitisk tilslutning fra berørte kommuner.

For Bypakke Ålesund ble takstane ved innkrevingsstart vedtatt på grunnlag av proposisjonens takstar (2021 kr) utan ytterlegare justering. Ved justering av takstane i henhold til prisstigning vil justeringa ta utgangspunkt i gjennomsnittleg konsumprisindeks 2021, og deretter justerast til konsumprisindeks pr. september 2023.

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund anbefaler at bompengetakstane justerast i henhold til prisstigning pr september 2023. Etter konsumprisjustering av takstane vil dei nye takstane bli:

	<b>Takstgruppe 1</b>	<b>Takstgruppe 2</b>
<b>Nye takster</b>	<b>29</b>	<b>58</b>
<b>Dagens takster</b>	<b>26</b>	<b>52</b>

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund anbefaler ikkje at det gjennomførast ytterlegare justeringar i takstane no. Plan for vidare justering av takstane for å oppnå fastsett gjennomsnittstakst må vurderast i løpet av 2024 i forhold til prosjektets økonomi.

### **Rabatt for nullutsleppskøyretøy**

Av tildelingsbrev frå Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen går det fram: Dersom det er vedtatt av lokale myndigheiter, kan det fastsettast ein takst for lette nullutsleppskøyretøy på inntil 70 pst. av ordinær takst i eksisterande og framtidige bompengeprojekt.

I gjeldande takstvedtak for Bypakke Ålesund er det fastsett 50% rabatt for nullutsleppskøyretøy. Styringsgruppa for Bypakke Ålesund anbefaler at rabatten for nullutsleppskøyretøy i Bypakke Ålesund reduserast til 30%, i tråd med regelverket.

### Forslag til vedtak:

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund ber om følgande vedtak i Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune for å sikre finansiering og gjennomføring av Bypakke Ålesund etter Stortingsproposisjonens intensjon. Det understrekast at dei endelege vedtaka må vare likelydande:

Bompengetakstar for Bypakke Ålesund justerast i henhold til endring i konsumprisindeks frå 2021 til oktober 2023, i tråd med proposisjon og regelverk. De nye grunntakstane blir dermed:

	<b>Takstgruppe 1</b>	<b>Takstgruppe 2</b>
<b>Nye takster</b>	<b>29</b>	<b>58</b>
<b>Dagens takster</b>	<b>26</b>	<b>52</b>

Rabatt for nullutsleppskøyretøy i Bypakke Ålesund reduserast frå 50% til 30% i tråd med regelverk.

## Sak 4 - Rødt dekke i sykkelfelt

### **Bakgrunn:**

Bypakke Ålesund jobber parallelt i flere prosjekt med å etablere kommunens første sykkelfelt. Blant annet er fylkeskommunen i gang med utbyggingen av Tonningsgate og Statens vegvesen forbi Sykehuset på Åse.

Sykkelfelt er en lite arealkrevende løsning og gir god fremkommelighet for sykklistene. Der veien er forkjørregulert vil også sykklistene dra nytten av dette i vegkryss og avkjørsler i motsetning til gang- og sykkelveier. Forskning viser at sykkelfelt gir trafikk sikre løsninger. Utfordringen med sykkelfelt er likevel at sykklistene sykler i kjørebane uten kantstein eller rabatt som skiller sykklister og motoriserte kjøretøy. Vegnormalen sier at det ikke skal etableres sykkelfelt der hastigheten er over 50 km/t og trafikkmengden er over 15.000kj i ÅDT. For sykklistene er det også en fordel om hastigheten reduseres til 40 km/t, men her er det mange hensyn som må tas.

For å skille tydelig sykkelfelt fra bilveien har det de siste 5-10 årene blitt vanlig i de fleste byer i Norge å anlegge rødt dekke eller rød asfalt i sykkelfelt. Dette øker synligheten for både sykklister og bilister. Den røde fargen fungerer som en visuell indikator som hjelper trafikanter med å gjenkjenne og forstå at de krysser en sykkelbane. Rød asfalt tiltrekker seg videre oppmerksomhet og fungerer som en påminnelse for bilister om å være ekstra forsiktige og se etter sykklister når de krysser sykkelfelt. Dette kan bidra til å øke bevisstheten om sykklister og deres rettigheter på veien.

I tillegg signaliserer den røde fargen at sykklister har en egen bane dedikert til dem, noe som kan oppmuntre flere mennesker til å velge sykkel som transportmiddel. Dette kan bidra til å redusere trafikkbelastningen og fremme miljøvennlige transportalternativer.

Forskning foretatt i Oslo på oppdrag fra Vegdirektoratet samt i en masteroppgave fra Trondheim, viser at rødt dekke har stor betydning for hvor trygt det oppleves å sykle i sykkelfelt. Den røde fargen har trolig en psykologisk effekt på både sykklister og bilister. For sykklister kan det gi en følelse av at de har sitt eget, trygt område som er skilt fra biltrafikken. For bilister kan det signalisere at de må være ekstra forsiktige og oppmerksomme når de nærmer seg sykkelfeltet, noe som kan redusere risikoen for ulykker.

Videre underbygges effekten i flere rapporter fra TØI som har studert effekten av utbyggingen av sykkelveier med rødt dekke i Bergen, Trondheim, Oslo og Stavanger.

Under følger et eksempel fra Oslo på forskjellen mellom svart og rød asfalt.



### **Kostnad:**

Rødt dekke kan etableres på flere måter, og i prinsippet finnes to muligheter. Enten farget asfalt eller farget overflatebehandling av eksisterende dekke. Og det som er gjennomgående er at dersom en lengre strekning skal etableres, er rød asfalt den klart mest holdbare løsningen. Fargebehandling av eksisterende dekke kan likevel være hensiktsmessig, særlig for mindre prosjekter som eksempelvis sykkelbokser i tilknytning til kryss.

Kostnadene ved å etablere rød asfalt er høyere enn vanlig svart. Det kan være vanskeligere å sammenligne prisen fordi svart asfalt etableres ofte samtidig med resten av vegen, mens rød asfalt kun etableres for sykkelfeltene. Ålesund kommune har en helt ny asfaltavtale med en av de lokale entreprenørene på asfalt, og prisen for rød asfalt ligger 3,5 ganger høyere enn svart asfalt, mellom 400 og 500kr pr. m<sup>2</sup>. Sammenlignet med andre byer ligger prisen i Oslo 2 til 3 ganger høyere for rød asfalt enn svart.



Det ser ellers ut som prisen for rødt plexidekke og asfalt er ganske lik i Ålesund, mens ren maling er billigere og enda mindre holdbart enn plexidekke.

Asfaltverkene i Ålesund sier at det bør være en vis mengde asfalt for at prisen ikke skal bli for høy. Det vil derfor være en fordel å samkjøre prosjektene i Bypakken der det er mulig.

#### **Annet:**

For sykkelfelt med fortau samt gang- og sykkelveier der syklistene er adskilt fra kjørende, er det ikke behov for rødt dekke. Kanskje bortsett fra krysningspunkt der syklistene har forkjørsrett. Vår vurdering er at disse løsningene vil fungere helt fint med svart asfalt, skilting samt enkelte sykkelsymboler i vegbanen.

Ålesund kommune jobber med å oppgradere gatenormalen. Det er et mål om å få den vedtatt i løpet av året. I dagens normaler nevnes ikke rødt dekke. Arbeidsgruppa som jobber med normalene har som mål å inkludere krav om rødt dekke i de nye normene.

#### **Forslag til vedtak**

Bypakke Ålesund vedtar at alle prosjekt med sykkelfelt i kjørebane skal etableres med rødt dekke.

## Sak 5 – Oppstartsvedtak forlenging Sykkelfelt Tonningsgate - Skarbøvikgata

Viser til oppstartsvedtak av prosjekt-ID 704 «Sykkelfelt Tonningsgate – Steinvågbrua» i styringsgruppemøte for Bypakke Ålesund 03.03.2023.

Då vedtok styringsgruppa at prosjektet kunne lysast ut på anbod og at anleggsarbeida kunne starte i 2023, med styringsramme 37,1 mill kroner. I same sak orienterte sekretariatet om ei mogleg forlenging av sykkelfeltet, og at ein kunne ta stilling til dette etter anboda var levert inn.

MRFK la inn arbeid med ny vassleidning for kommunen i anbodet til sykkelfelt Tonningsgate – Steinvågbrua. Dette arbeidet blir betalt direkte av kommunen og belastar ikkje Bypakke-prosjektet. Kommunen har behov for å leggje vassleidning lenger enn utstrekninga for sykkelprosjektet, som vist i vedlegget. For å etablere vassleidninga må ein grave opp gangveg og delar av vegbana. Planen var i utgangspunktet å reetablere gangvegen slik den er i dag, men det er mogleg å heller etablere sykkelfelt og fortausløyising på strekket. Lengde sykkelfelt innanfor dagens prosjektavgrensing er om lag 400 meter. Med ei eventuell forlenging blir det 650 meter samanhengande sykkelfelt (to-sidig) på strekninga. Forlenginga blei lagd inn som ein opsjon i anbodet og var på det tidspunktet kostnadsrekna til 11 mill kr.

Anleggsarbeida er no i gang og er planlagd ferdig til sommaren 2024. Opsjonen med forlenging bør bestillast med entreprenør i desember for å halde planlagd framdrift. Før ein kan forlenge sykkelfeltet må reguleringsplan for området vedtakast. Reguleringsplanen er foreløpig ikkje vedteken, men ein jobbar for at dette skal skje i løpet av november 2023. For å ikkje tape tid ynskjer sekretariatet at ein allereie no vedtek oppstart, med atterhald om at reguleringsplanen blir vedteken

Styringsramma for det opphævelege prosjektet utan opsjonen er 37,1 mill kr.

Etter innkomne anbod er forlenginga berekna til 8,5 mill inkl mva.

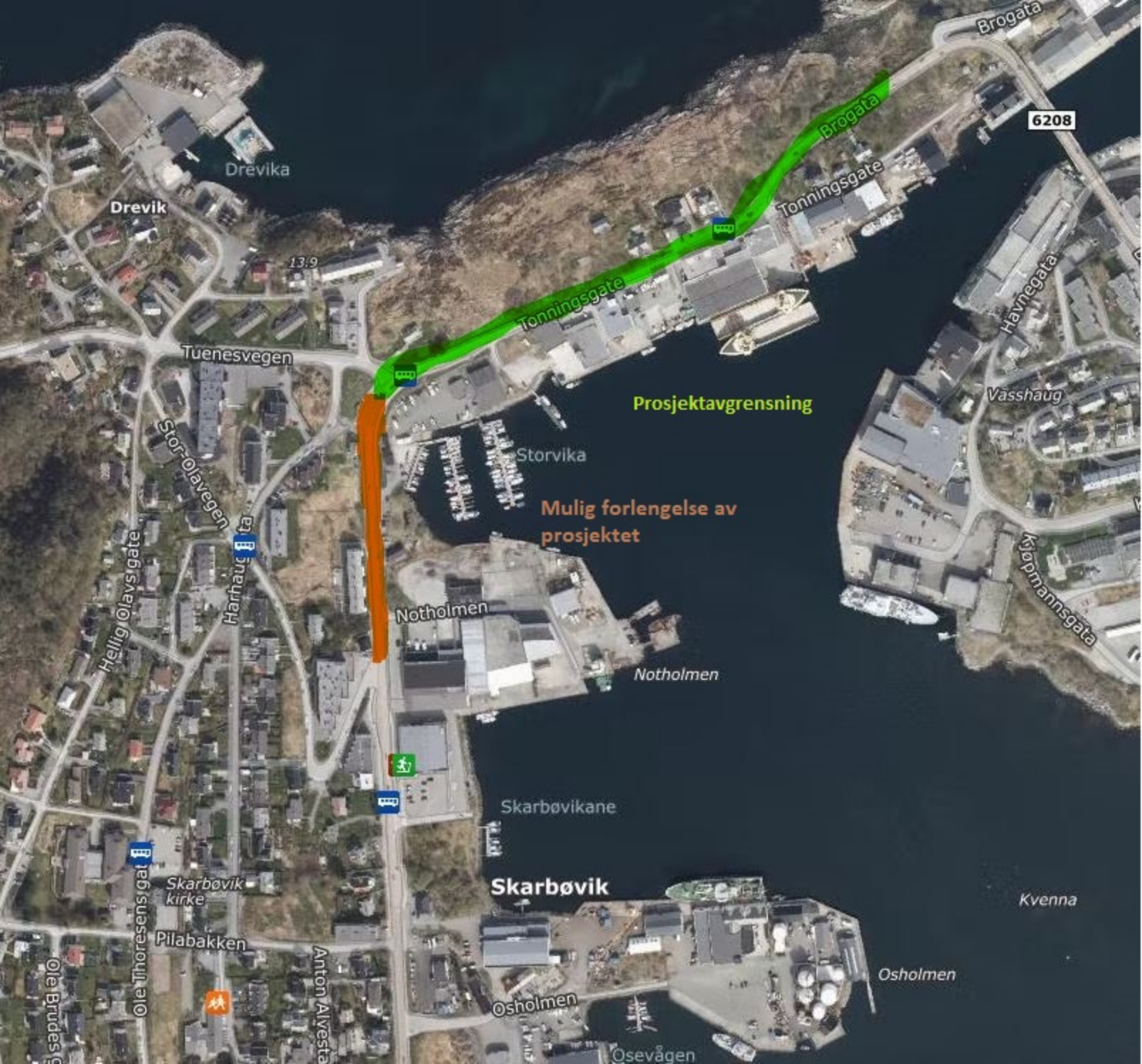
### Forslag til vedtak:

Styringsgruppa vedtek at opsjonen med forlenging av sykkelfelt på strekninga Tonningsgate – Skarbøvikgata kan bestillast, med atterhald om at reguleringsplanen blir vedteken.

Total styringsramme for prosjekt-ID 704 «Sykkelfelt Tonningsgate – Steinvågbrua» inkludert forlenginga Tonningsgate – Skarbøvikgata blir 45,6 mill kr. Prosjekteigar og byggherre er Møre og Romsdal fylkeskommune.

### Vedlegg:

Oversiktskart



6208

Drevika

Drevik

13.9

Tunesvegen

Tønningsgate

Brogata

Tønningsgate

Havnegata

Prosjektavgrensning

Vasshaug

Storvika

Mulig forlengelse av prosjektet

Stor-olavegen

Marhaug-ta

Notholmen

Notholmen

Hellig-olavs-gate

Skarbøvikane

Skarbøvik

Kvenna

Skarbøvik kirke

Pillabakken

Osholmen

Osholmen

Osevågen

Ole Thoresens gat

Anton Alvesta

Ole Brudes g