

Statens vegvesen

Referat

Dato: 22.01.2021
Tid: 1200–1400
Referent: Nils Inge Romarheim

Saksbehandler: Nils Inge Romarheim
Tlf. saksbeh. 906 59 309
Vår dato: 10.02.2021

Møte i styringsgruppen for Bypakke Ålesund

Møtenr:	1–2021
Sted:	
Møteleder:	Tore Johan Øvstebø
Til stede:	Tore Johan Øvstebø, Eva Vinje Aurdal, Øystein Tvedt, Vebjørn Krogsæter, Kristin Sørheim, Anders Riise, Kjetil Strand, Ove Nesje, Liv Kjersti Finholt, Hilde Johanne Svendsen, Nils Inge Romarheim, Øyvind Heggstad, Ole Kristian Birkeland, Gitte Beiermann, Astrid Eidsvik, Anne Mette Liavaag, Christine Rørvik, Arild Fuglseth, Jøran Eilertsen, Kjetil Sporseem.
Forfall:	Fyll inn
Kopi til:	Carl Johansen.

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
1	<u>Innledning ved leder for styringsgruppen.</u> Leder i styringsgruppen, Tore Johan Øvstebø, gav ordet til ordføreren i Ålesund, Eva Vinje Aurdal. Hun åpnet med å si at hun har stor glede av å lese pressemeldingen og rapporten som er sendt ut, og gleder seg til å høre enda mer om dette. Mye godt arbeid har blitt gjort. I en kort innledning sa Tore Johan Øvstebø at vi nå krysser fingrene for at Bypakke Ålesund havner på politikernes bord om kort tid. Bypakken kommer til å endre Ålesund på overflaten, bussen kommer fortære fram og syklistene kan kjenne seg trygge i egne felt. Det er også en ambisjon om at en skal endre vaner, og at bypakken skal inngå i en tiltakspakke og en tenkning som på sikt endrer folk sin hverdag.	Tore Johan Øvstebø.

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
2	<u>Kommunikasjon.</u> <u>Resultater fra nullpunktsanalysen.</u> Øyvind Heggstad gikk gjennom resultatene fra nullpunktsanalysen. Det er gjennomført 600 telefonintervju fordelt på Ålesund, Sula og Giske. Spørsmålene i undersøkelsen skal gjentas flere ganger de neste årene for å se om holdningene til bypakken endrer seg. Kort oppsummert: - 26 % er usikre på hva Bypakke Ålesund er. - Flertallet er negativ til bompenger. - Det er et klart forbedringspotensial knyttet til kollektivtilbudet og forholdene for syklist. - Forholdsvis mange mener det greit å bruke bompenger på kollektiv og sykkel. Det blir viktig i tiden framover å få ut informasjon om bypakken, og gjøre den godt kjent for folk. 54 % er helt enig eller delvis enig i at det er riktig å bruke bompenger til andre tiltak enn veg. Kvinner er mer positive enn menn. Kristin Sørheim mente at det var overraskende positive resultater fra spørreundersøkelsen, både i forhold til holdninger til bompenger og det å bruke bompenger til andre ting enn vegformål. Hun lurte på om det var vurdert å ta med oppfølgingsspørsmål som følge av de resultatene en fikk i spørreundersøkelsen. I forhold til kollektiv kunne det vurderes et spørsmål om et forbedret tilbud ville få trafikanten til å sette igjen bilen og heller ta bussen. Øystein Heggstad påpekte at det var viktig med minst mulig endring i spørsmålsstillingen for å sikre at en får de korrekte svarene og kan måle endringer i holdninger etter hvert som tiltak blir ferdigstilt. Han var derfor skeptisk til å endre spørsmålsstillingen, men mente at det var sannsynlig at et forbedret kollektivtilbud ville slå positivt ut for holdningene til kollektivtilbudet.	Øyvind Heggstad

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
	Kjetil Strand påpekte at negativitet til bompenger er gjenkjennbart fra andre steder, og mente at vi med denne nullpunktsanalysen ligger bedre an enn det en gjorde ved starten av Miljøpakken i Trondheim. Holdninger til bypakken endrer seg fort når folk ser hva de får igjen for bompengene. Derfor er det viktig å få kommunisert alle tiltakene vi ferdigstiller, slik at publikum ser hva bompengene går til. Ålesund er veldig godt stilt i forhold til den store andelen som er enig i å bruke bompenger til andre tiltak enn veg. Dårlig tilrettelegging for syklist bekrefter det vi vet, og sier noe om potensiale for forbedring. Resultatene fra undersøkelsen viser at det ligger godt til rette for å få synliggjort virkningene av Bypakke Ålesund. Det bør vurderes om en skal være aktive på Twitter og Facebook for å følge opp tilbakemeldinger fra publikum. Utvalget i undersøkelsen er lite, og om en hadde et større utvalg kunne enn blitt brutt opp i større grad og sett på for eksempel om det er forskjell på sentrumsretta trafikk i forhold til annen trafikk, eller trafikk retta mot Moa i forhold til resten av byen. Dette vil selvsagt bli vesentlig dyrere. Alt i alt gir nullpunktsanalysen et veldig bra utgangspunkt. Øyvind Heggstad sa at bypakken skal ha en egen sosiale medier-strategi. Foreløpig er det Facebook og Instagram som en tenker er realistisk å kunne få til ut fra de ressursene en har. Facebook er planlagt brukt i den løpende dialogen og kommunikasjonen med innbyggerne, mens en via Instagram kan dele bilder fra framdrift på byggeprosjektene. I forhold til antall respondenter i undersøkelsen, er 900 neste nivå. Norstat sa at 600 respondenter gir gode svar, men 900 gir selvsagt lavere feilmargin. Om en skal ha et større utvalg er et kostnadsspørsmål, som styringsgruppen eventuelt må ta stilling til. <u>Status for arbeid med nettside for bypakken.</u> Heggstad presenterte det første designforslaget for nettsiden. Fargevalg, ikoner og innhold er i samsvar med de nasjonale standardene for offentlige nettsider. Ikoner og navn er brukt i stedet for bilder fordi disse har større gjenkjennelseeffekt og gjør det enklere og raskere å navigere på siden. Nivå 1 – Hovedside. Kort presentasjon av Bypakke Ålesund. Dette jobber vi med – Veger, Sykkel, TS, Kollektiv. Fokussaker. Nyheter. Nivå 2 – Det enkelte området vi jobber med, f.eks. sykkel.	

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
	Nivå 3 – Det enkelte prosjekt. Beskrivelse av prosjektet. Kontaktperson. Kjetil Strand syntes utkastet til nettside så veldig lovende ut, innbydende og lett å navigere i. Dette er et veldig bra utgangspunkt. Tore Johan Øvstebø hadde et innspill til nettsiden, om en på hovedsiden kunne vurdere å bytte ut bildet av syklisten med et bilde som ga assosiasjoner til et av de store prosjektene. <u>Kostnader til nettside.</u> Kostnader til nettside er estimert til i overkant av 70.000 pluss moms. Forhåpentligvis kan prisen bli noe lavere. Dette er kostnader til oppsett av nettside fram til den blir overtatt av bypakken og er klar til å fylles med innhold.	
3	<u>Porteføljestyling i bypakken.</u> Nils Inge Romarheim gikk gjennom saksframlegget. Det er gjort en stor jobb i forhold til å definere porteføljen, men det gjenstår noen problemstillinger knyttet til framdriftsplan, modenhetsnivå og prioritering av prosjekter. God porteføljestyling er avhengig av god prosjektstyring med pålitelige prognoser for årsforbruk, sluttkostnad, framdrift og ferdigstillelse. Krav til styring av bypakken er gitt i brev fra Samferdselsdepartementet og rammen vil bli definert i bompengeproposisjonen. Alle endringer i porteføljen er forutsatt løst innenfor denne rammen. KS2-konsulenten anbefaler at det blir utarbeidet effektmål for alle prosjektene i bypakken. Dette er viktig for å kunne prioritere mellom prosjekter, avklare grensesnitt og se sammenhenger. Framdriftsplanen bør endres slik at noen prosjekter får senere oppstart, og en får mulighet til å drive reell porteføljestyling. Bypakken bør utarbeide et overordnet styringssystem med rapporteringssystem, og et dokument som beskriver prosjektenes påvirkning på måloppnåelsen. Det bør også settes av en udisponert reserve på porteføljenivå, og etableres mer samarbeid på tvers av partene.	Nils Inge Romarheim / Ole Kristian Birkeland

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
	Aktivitet før pakken er vedtatt skjer ved forskutterte midler. Dette vil i stor grad være planlegging av prosjekter i sekkeposten, og disse må finansieres av posten for planlegging og prosjektering når bompengeproposisjonen er vedtatt. Styringsgruppen skal sette sammen en portefølje som på en best mulig måte gjør at vi når målene som er satt for Bypakke Ålesund. Effektene av et prosjekt skal bygge opp under målene for bypakken, og en velger de prosjektene som i størst mulig grad gjør dette. Det må jobbes mer med usikkerhet på prosjekt- og porteføljenivå. Det er mange mindre prosjekter som ikke har anslag, og det vil ta tid å få utarbeidet disse. Det er mulig å starte opp med noen prosjekter som gir rask effekt. En ser da for seg at en starter opp med strakstiltak innenfor tiltaksområdene sykkel, kollektiv og TS. Dette er enkle tiltak med enkel prosjektering der en tilpasser byggingen til rammen. En ramme på 3. mill. kroner til hvert tiltaksområde i 2021, vil gi rask oppstart mens en får klargjort andre prosjekter for start. Styringsgruppen må vurdere på hvilket nivå sekkeposten skal styres. Stram styring med årlig tildeling til hvert enkelt prosjekt, eller rammestyring der en liste med prosjekter skal ferdigstilles innenfor en fireårig handlingsprogramperiode. Det første gir sterkest kontroll med enkeltprosjekter, mens det siste gir størst fleksibilitet for byggherren. Kjetil Strand hadde en presisering i forhold til det som ble sagt i saksframlegget om at porteføljestyringen ikke griper inn i styringen av det enkelte prosjekt. Når styringsgruppen har satt i gang et prosjekt er det prosjekteier som må styre det prosjektet, men det må skje i tråd med de rammene som styringsgruppen har gitt. Enhver kostnadsøkning i et prosjekt får følger for andre prosjekter i porteføljen, så prognoserapportering må opp i styringsgruppen for å sikre at en gjør alt en kan for å få ned igjen prognosen hvis den går over de rammene man har gitt. Det må altså være et tett samspill mellom prosjektstyring og porteføljestyring.	

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
	Kjetil Strand tok opp at det må stilles krav til at et prosjekt må oppfylle noen tydelige kriterier før styringsgruppen kan gi klarsignal til at prosjektet kan starte. Det må ligge et beslutningsgrunnlag i bunn der plannivået er på rett nivå og at kostnadene er beregnet og ligger innenfor de rammene som bypakken har tilgjengelig til det tiltaket. Det er viktig at styringsgruppen etter hvert får seg framlagt et forslag til årsbudsjett og handlingsprogram. Det må defineres tydelige kriterier for når et prosjekt er modent nok til at det kan startes. Det er også viktig at sekretariatet legger til rette for at styringsgruppen kan ha stålkontroll på likviditetsstyringen i pakken. Hvis vi setter i gang for mange prosjekter samtidig kan det gå på likviditeten løs. Det må lages et styringssystem for pakken som styringsgruppen kan slutte seg til. Kjetil Strand mente at innholdet i sekkeposten og prioritering av prosjekter der, så langt som mulig må defineres av styringsgruppen. Kristin Sørheim sa at forslagene til vedtak virket fornuftige, men at det var noen dilemmaer. I forhold til effektmål som skal utarbeides for hvert enkelt prosjekt, så vil hva en får gjort samtidig innvirke på effektmålet på hver av disse små prosjektene. Styringsgruppen vil styre dette for å sikre full kontroll over økonomien også fra styringsgruppen sin side, og sikre at en ikke havner der at viktige prosjekter ikke blir gjennomført. Dette sikres ved at styringsgruppen skal vedta planleggingsprogram for sekkeposten og årsbudsjett, og at en får prognoser og framdriftsrapportering gjennom året. Hun var åpen for at det kunne være behov for å legge det fram på et enda mer detaljert nivå, slik at styringsgruppen vet hva den håndterer. Tore Johan Øvstebø sa at vi bør ha klart for oss hva det er av anslag og effektmål som kan utarbeides før stortingsvedtaket, og hva som må vente til etter stortingsvedtaket. Ove Nesje påpekte at styring av porteføljen på en måte griper inn i prosjektstyringen. Det enkelte prosjekt må ha et handlingsrom, men samtidig må styringsgruppen få rapportering på alle prosjekter og styringsgruppen må også ha mulighet til å gjøre korrigeringer i prosjekter ved for eksempel å gjennomføre kuttiltak.	

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
	Tore Johan Øvstebø sa at noen av innspillene som har kommet kan tas inn i sakene som skal legges fram i det kommende møtet i styringsgruppen. Ole Kristian Birkeland viste fram en mulig utbyggingsplan for bypakken, som har tatt inn i seg tilbakemeldingen fra KS2-konsulenten om ikke å starte opp for mye for tidlig. Da har en rom for å styre innenfor rammen for bypakken. I framstillingen fokuserte han på bunnlinjen som viser hvor mye en har startet opp (akkumulert) i årene 2023, 2025, 2026 og 2027. Kjetil Strand ville også ha inn en linje som viste inntektssiden, slik at kostnader og inntekter er sammenstilt og en får fram en oversikt over hvordan en ligger an likviditetsmessig. Den store usikkerheten er sluttkostnaden på E136 Breivika-Lerstad. Blir det en stor kostnadssprekk på Breivika-Lerstad, så får det konsekvenser for andre prosjekter. Overordnet bør styringsgruppen fastsette et nivå på en reserve som skal holdes tilbake det enkelte år. Denne reserven kan reduseres etter hvert som prosjekt blir ferdigstilt. Styringsgruppen må ha kontroll på hvor mye som er startet opp og hvor mye en har forpliktet seg på, og holde igjen en reserve som gjør at en har kontroll i forhold til rammen for bypakken. Tilbudsummen på Breivika-Lerstad kan bli kjent på høsten 2022, mens sluttsummen kan bli kjent sent i 2025. Spørsmålet er da hvor stor del som må settes igjen til denne usikkerheten er tatt ut. Kjetil Strand sa at styringsgruppen må bestemme hvilke krav som skal stilles til Breivika-Lerstad for at styringsgruppen skal sette i gang prosjektet. Et ferskt og oppdatert anslag er det styringsgruppen bør sette som krav. Kjetil Strand påpekte også at vi må ha et system i forhold til usikkerhetsavsetning. Han stilte spørsmålet om en skal ha en usikkerhetsavsetning totalt for hele porteføljen, eller om en også skal ha en avsetning for hvert enkelt prosjekt. Dette går på det styringssystemet som vi velger å ha. Tildeling av budsjett til prosjektene i sekkeposten og i posten for planlegging og prosjektering, må spesifiseres i hvert årsbudsjett på hvert enkelt prosjekt. Disse postene må styres av styringsgruppen. Alle	

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
	prosjektene må ha en plan og et anslag før styringsgruppen sier ja til oppstart. Som en kommentar til fremstillingen av en mulig utbyggingsplan, sa Kristin Sørheim at det også må settes av store prosjekt til slutten av fase 1 av bypakken, og da ser en på listen at prosjektet fv. 60 Blindheim – Flisnes blir stående igjen til slutt. Derfor er det viktig at det settes av usikkerhet til hvert eneste prosjekt slik at en har god styring inn mot slutten. Styringsgruppen må få en sak som omhandler rutiner for prosjektrapportering. Styringsgruppen ber sekretariatet om å utarbeide et overordnet styringssystem for bypakken, som tar for seg beslutningspunkt og krav til grunnlag, der anslag, plangrunnlag og effektmål inngår. Budsjettet må sees opp mot likviditetsstyringen av pakken. Styringssystemet må inneholde et rapporteringssystem med prognoser og eventuelle tiltak. Rapporteringen må skje jevnlig, for eksempel tertialvis. Det må også inngå et system for usikkerhetsstyring og usikkerhetsavsetning. Kjetil Strand stilte spørsmål til forståelsen av vedtakspunkt 1. e). Punktet går på hva som skal legges til grunn ved prioriteringen av prosjekter i sekkeposten: alternativene er at det enten prioriteres innenfor en øremerket ramme til hvert av områdene sykkel, kollektiv og TS, eller at det prioriteres fritt etter hvilke effekter tiltakene gir uavhengig av område. I det siste tilfellet settes det likevel av en ramme til hvert område for å sikre at det blir prosjekter innenfor hvert område, men i tillegg blir det en fri ramme der det er effektene tiltakene gir som avgjør prioritering. I vedtakspunktet er det siste alternativet valgt. Det er styringsgruppen som vil prioritere de enkelte prosjektene inn i bypakken og fatte vedtak om oppstart av enkeltprosjekter. <u>Styringsgruppa gjorde enstemmig følgende vedtak:</u> 1. Styringsgruppa skal drive porteføljestyling etter følgende prinsipp: a. Opprinnelig prioritering fra de lokalpolitiske vedtakene. b. Måloppnåelse per budsjettkrone etter en vurdering av prosjektets bidrag til usikkerhet på porteføljenivå. c. Det skal fortrinnsvis eksistere anslag for et prosjekt, før det er aktuelt å prioritere det inn i porteføljen.	

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
	d. Prioritert prosjekt som mangler tilstrekkelig planlegging, kan miste sin plass dersom det er prosjekt med tilnærmet lik måloppnåelse som er klare til oppstart på det tidspunktet det er tilgjengelige midler. Slike avvik skal begrunnes. e. For sekkeposten øremerkes det en ramme til hvert tiltaksområde, mens resterende ramme prioriteres fritt uavhengig av tiltaksområde. 2. Styringsgruppa ber sekretariatet utarbeide effektmål for prosjektene som er aktuelle for prioritering inn i bypakken. 3. Styringsgruppa skal vedta et planleggingsprogram for sekkeposten "kollektiv, TS og sykkel" basert på oversikt over effekter og plan-nivå. Målet er å klargjøre prosjektene for prioritering ved å få de opp på et høyt modenhetsnivå med anslag. Sak legges fram for styringsgruppa i mars. 4. Styringsgruppen skal vedta årlige budsjett for posten "Planlegging og prosjektering". I den grad de årlige budsjettene inneholder bindinger flere år frem i tid, så skal disse synliggjøres. a. Sekretariatet kan legge frem budsjettkorrigeringer gjennom året for å sikre tilstrekkelig kapasitet til planlegging. 5. Styringsgruppa ber om at det blir lagt fram sak i neste møte der forskuttering fra partene før vedtak i Stortinget blir avklart. Både allerede forskotterte midler, og planlagt forskuttete midler i 2021. 6. Styringsgruppen ber om at det blir lagt fram et overordnet styringssystem etter innspill i møtet. <u>Prioritering av sentrumstiltak.</u> Ole Kristian Birkeland bad styringsgruppen om innspill i forhold til hva som bør prioriteres i sentrum i forhold til framdrift. Planen er å legge fram et forslag til prioritering av rekkefølge og tiltak i sentrum til neste møte i styringsgruppen. Hovedtiltakene i sentrum er: - Ny Brosundbro og gate. - Ny kollektivterminal. Strekningen Posthuskrysset til Arbeideren må uansett komme til sist på grunn av at bussterminalen må flyttes og arealet frigjøres før denne strekningen kan starte.	

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
	Spørsmålet er om gateterminalen og første etappe av ny gate skal bygges samtidig. Gateterminalen er ikke klar til byggestart. Det må gjennomføres et forprosjekt med design før prosjekteringen av denne kan starte. Byggestart kan ikke skje før i slutten av 2022. Første etappe av ny gate (vestre del) og Brosundbro kan sendes ut på anbud i høst og bygging starte årsskiftet 2021 /2022. Dette blir da mulig å få ferdig i 2023. Hvis en ikke ønsker to parallelle anleggsområder i sentrum må oppstart av ny gate skyves på og den blir ferdig i 2025. Det er fordeler og ulemper med begge alternativene. Er det hensyn i forhold til Sørsida eller andre forhold som er viktig å ta med seg i vurderingen av hvordan framdriften skal settes opp? Tore Johan Øvstebø sa at Sørsideplanen er svært viktig for Ålesund kommune og det er et argument for at en kan begynne med gaten fra Waterfront til Arbeideren. En må ta med seg at det har vært en diskusjon fra kommunen sin side om det bare skal være ett felt på Brosundbroa. Dette må avklares tidlig i prosjektet. Øystein Tvedt påpekte at i forbindelse med bypakkevedtaket så var det et vedtakspunkt som gikk på at en ønsket seg en egen sak om ny Brosundbro som gikk på alternativ for bredde og antall kjørefelt, der en så på konsekvenser for framkommelighet. Ole Kristian Birkeland sa at det arbeides med en trafikkanalyse for trafikksystemet i sentrum, der en vil vurdere spesielt konsekvenser av ett eller to felt på broen. Liv Kjersti Finholt sa at når Statens vegvesen har ferdigstilt trafikkanalysen, så må administrasjonen i kommunen gjøre en helhetsvurdering av konsekvensene og sikre at de alternativene som legges fram for kommunestyret er gjennomførbare. Eva Vinje Aurdal stilte seg bak det som var sagt av hennes kollegaer om rekkefølge av prosjektene i sentrum og diskusjonen omkring broen. Hun mente at dette hadde vært et tema i Sørsida Utvikling, og lurte i den forbindelse på om Birkeland hadde hatt kontakt med styret i Sørsida Utvikling. Ole Kristian Birkeland	

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar / Frist
	bekreftet at de hadde hatt møter med Sørsida Utvikling om dette. Aurdal ba om at det følges på med en prioriteringssak for Ålesund i forhold til bypakken, der en ser Sørsida og sentrumstiltakene i sammenheng.	
4	<u>Eventuelt.</u> Møtet avsluttet med sak 3.	

Vedlegg:

- Presentasjon nullpunktsanalyse.
- Presentasjon Porteføljestyling
- Presentasjon sentrumstiltak og mulig utbyggingsplan

Oppsummering nullpunktanalyse

Gjennomført 9-16. november 2020, Norstat

Undersøkelsen

- 600 telefonintervju, Ålesund (400) Sula (100) Giske (100)
- Resultatene for hele regionen må tolkes innenfor feilmarginer på +/- 2,4 - 4,0 prosentpoeng for hovedfrekvensene. Feilmarginene for intervjuene i Ålesund kommune er +/- 2,9 - 4,9 prosentpoeng, mens feilmarginene for Sula og Giske er +/- 5,9 - 9,8 prosentpoeng.
- Resultatene er vektet på alder og kjønnsfordelingen i den enkelte kommune

Spørsmålene

Er du yrkesaktiv eller går du på skole? I tilfelle, hvilket transportmiddel bruker du som oftest til/fra jobb/skole?

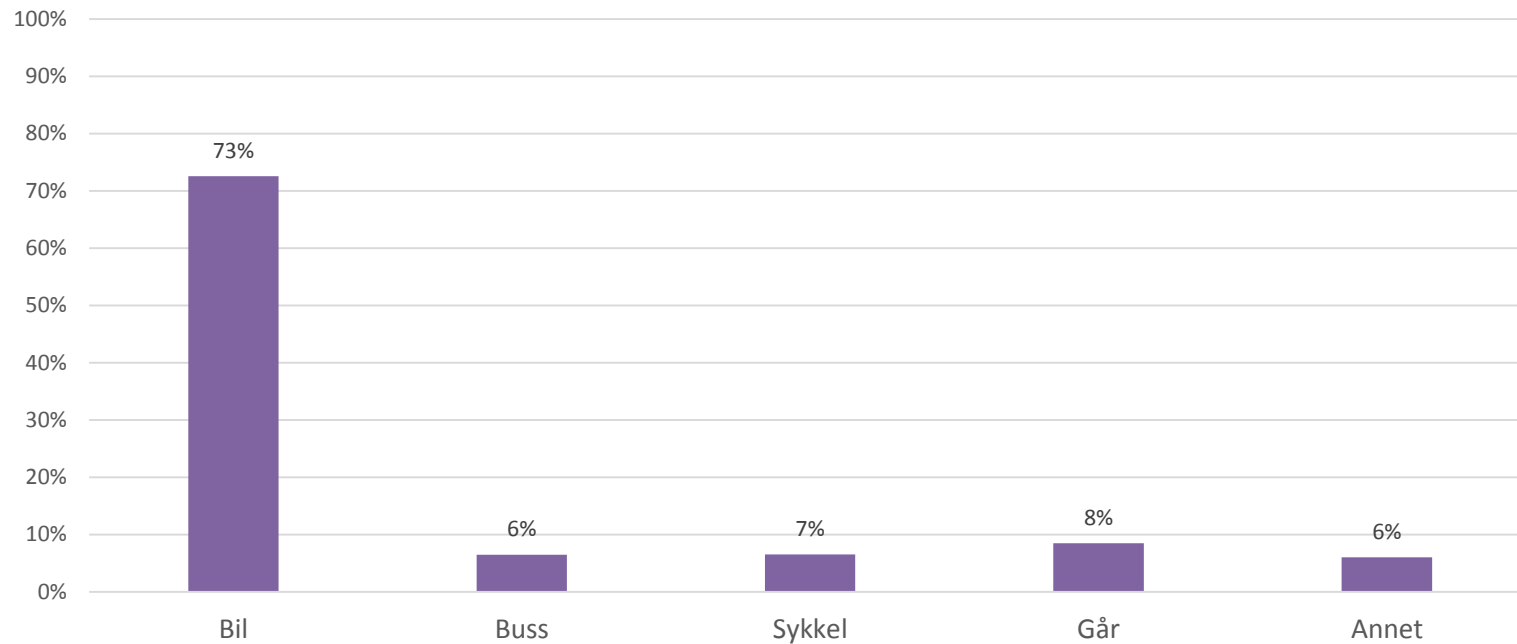
1. Hvilket transportmiddel bruker du som oftest til/fra jobb/skole?
2. Hva forbinder du med Bypakke Ålesund?
3. I hvilken grad er du positiv eller negativ til bruk av bompenger i Ålesund?
4. Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med dagens kollektivtilbud i eller til/fra Ålesund?
5. Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med dagens kollektivtilbud i eller til/fra Ålesund?
6. Basert på de områdene du ferdes. Hvor godt eller dårlig mener du Ålesund er tilrettelagt for syklist?
7. Deler av inntektene i Bypakke Ålesund går til bedring av vilkårene for kollektivtilbudet, bygging av gang- og sykkelveger og økt trafiksikkerhet. I hvilken grad er du enig eller uenig i å bruke bompenger til slike tiltak?
8. Hvor får du din informasjon om Bypakken fra? Hele regionen

Oppsummering

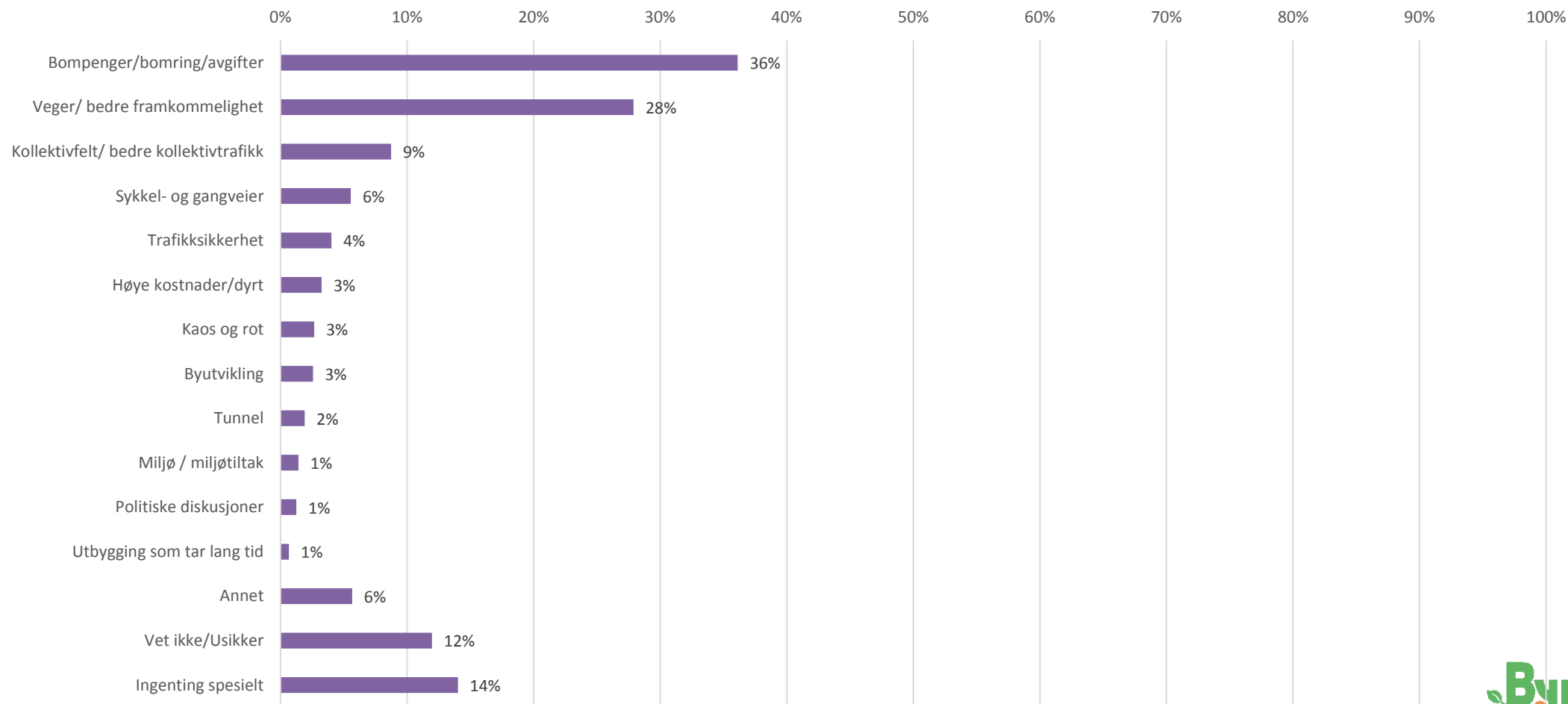
- 26 % ikke forbinder Bypakke Ålesund med noe eller at de er usikre på hva det er
- Flertallet negativ til bompenger
- Klare forbedringspotensial knyttet til kollektivtilbudet og forholdene for syklister.
- Forholdsvis mange mener det er ok å bruke bompenger på kollektiv og sykkel
- 76 prosent av de som svarte er yrkesaktiv eller går på skole.

Hvilket transportmiddel bruker du som oftest til/fra jobb/skole?

Hvilket transportmiddel bruker du som oftest til/fra jobb/skole?
Hele regionen (n=457)

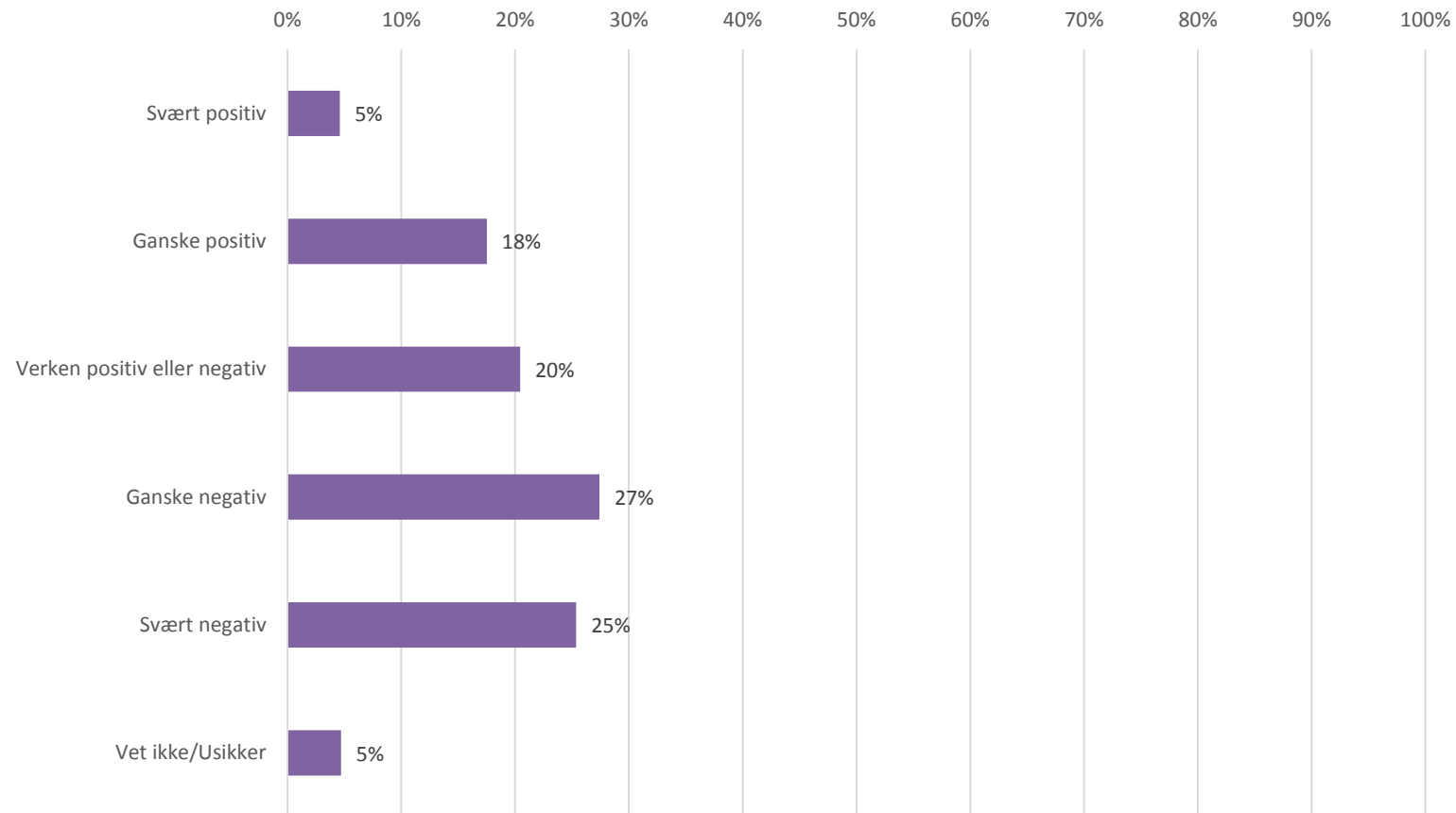


Hva forbinder du med Bypakke Ålesund



Holdning til bompenger

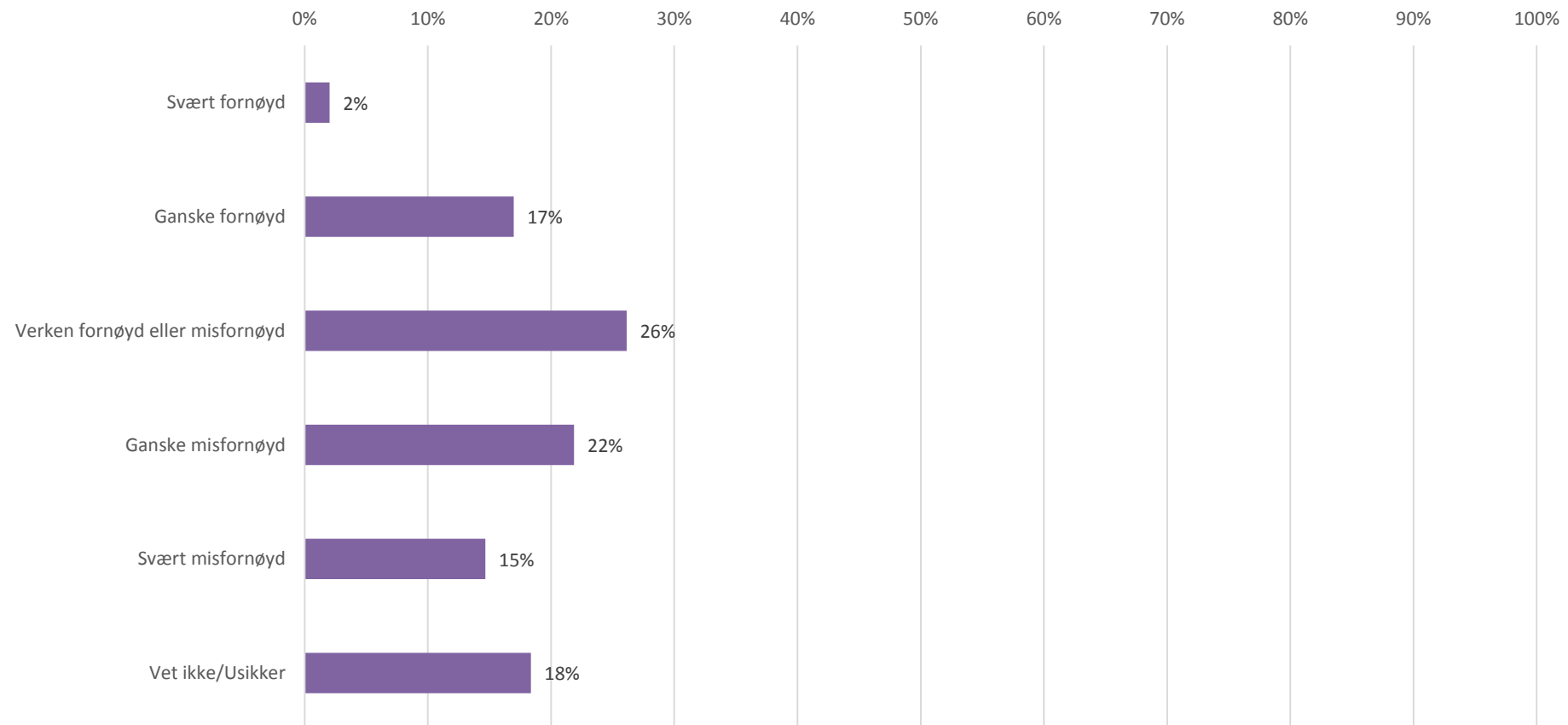
I hvilken grad er du positiv eller negativ til bruk av bompenger i Ålesund?
Hele regionen (n=600)



Kollektiv

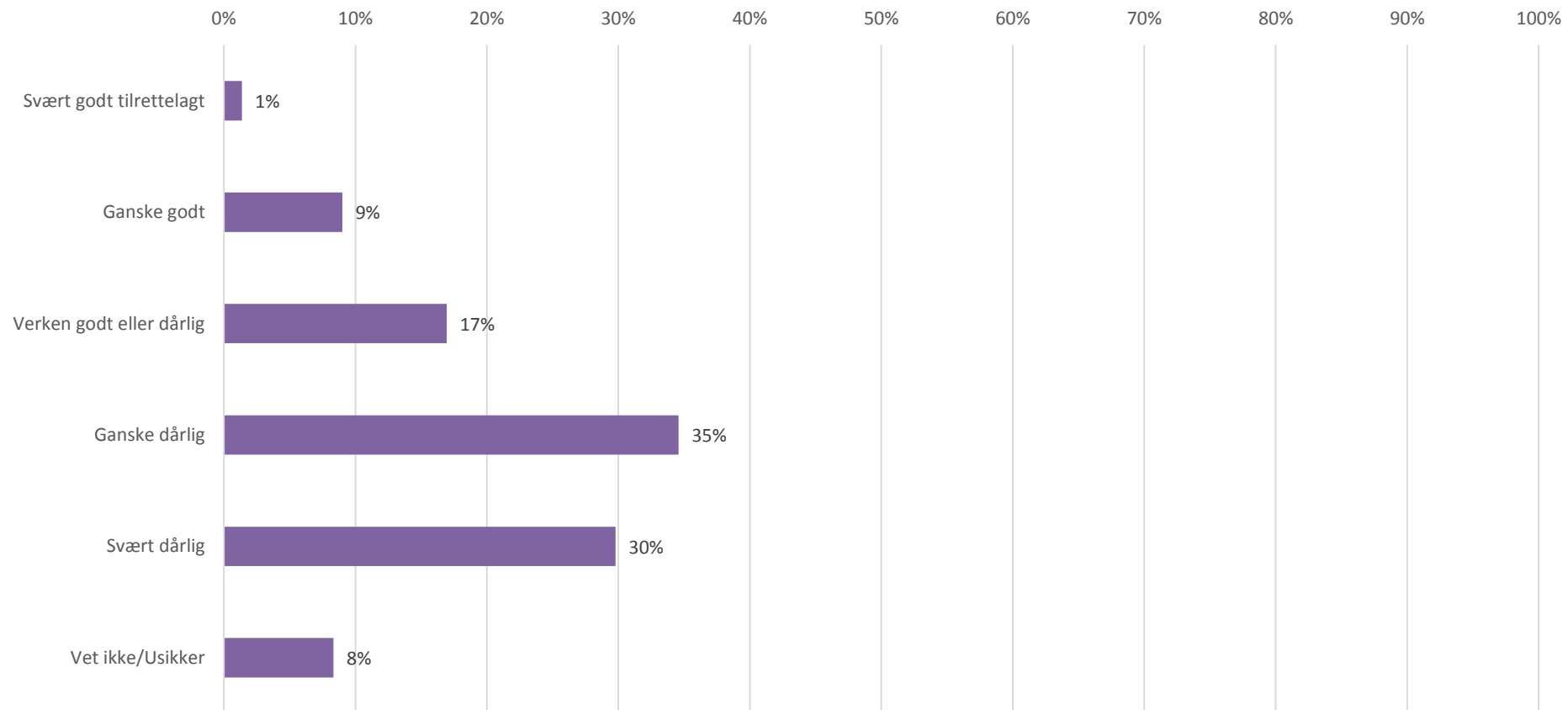
Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med dagens kollektivtilbud i eller til/fra Ålesund?

Hele regionen (n=600)



Tilrettelegging for syklist

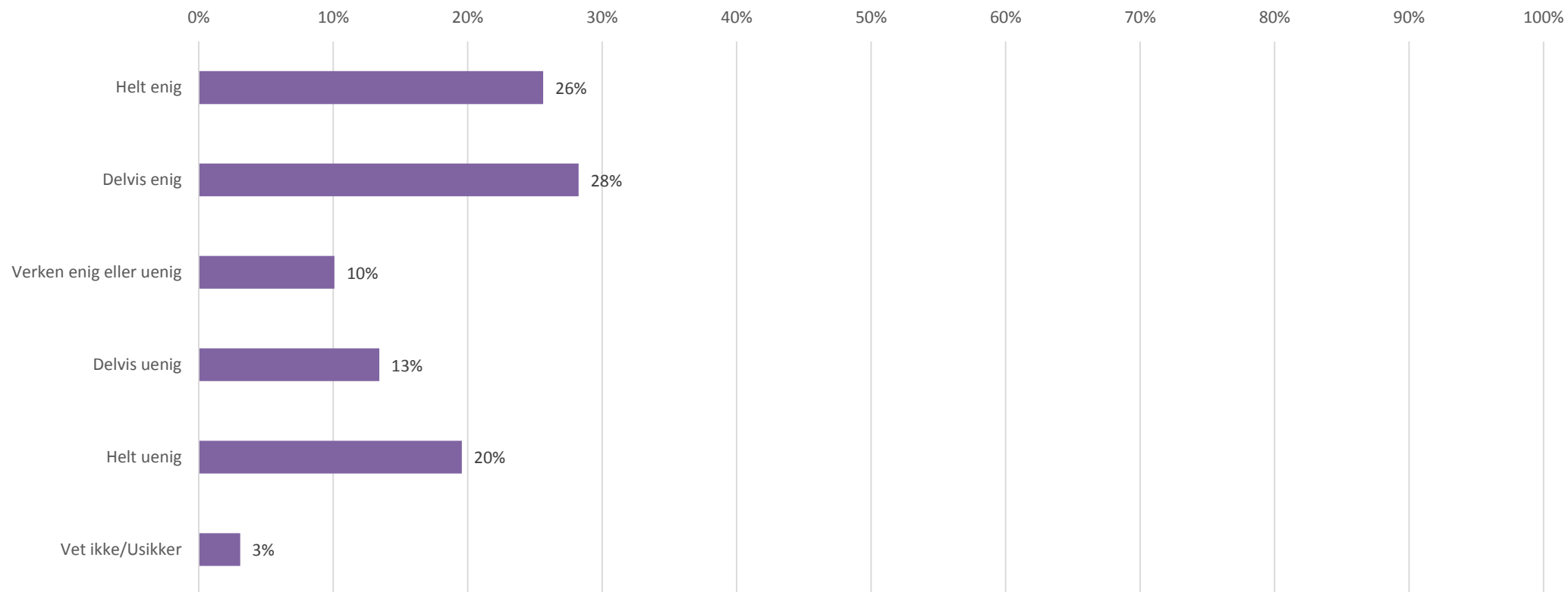
Basert på de områdene du ferdes. Hvor godt eller dårlig mener du Ålesund er tilrettelagt for syklist? Hele regionen (n=600)



Holdning til å bruke bompenger til andre trafikktiltak enn veg

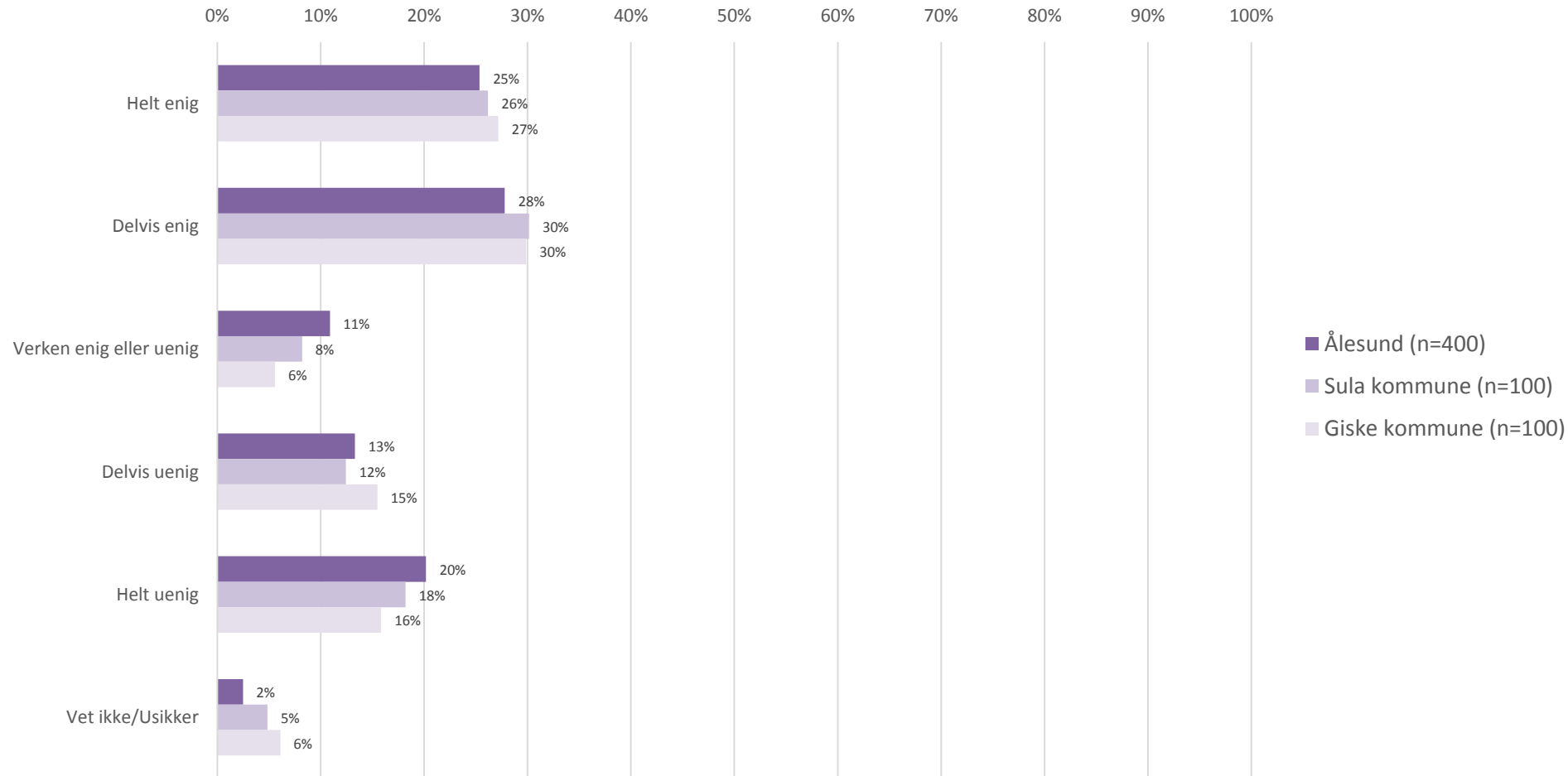
Deler av inntektene i Bypakke Ålesund går til bedring av vilkårene for kollektivtilbudet, bygging av gang- og sykkelveger og økt trafiksikkerhet. I hvilken grad er du enig eller uenig i å bruke bompenger til slike tiltak?

Hele regionen (n=600)



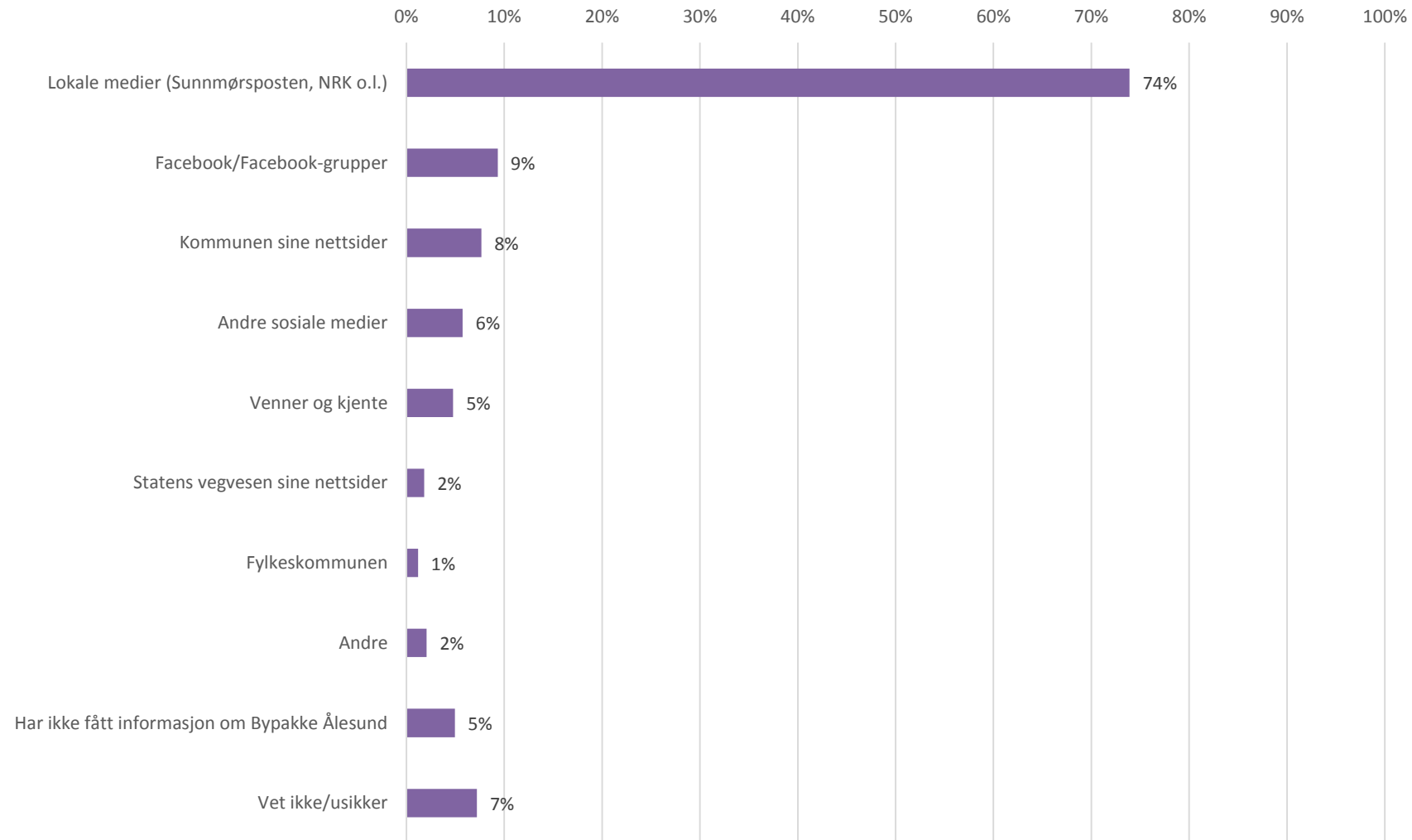
Kommune

. I hvilken grad er du enig eller uenig i å bruke bompenger til slike tiltak?
Brutt ned på kommune



Informasjon

Hvor får du din informasjon om Bypakken fra? Hele regionen (n=600)



Presentasjon av første utkast nettside

Vi skaper fremtidens Ålesund

Bypakke Ålesund skal vite hvordan og skape et enda bedre samfunn i Ålesund, med et fremtidsrettet kollektivsystem og en attraktiv og bærekraftig utrustning.

[Mer om Bypakke Ålesund](#)

Dette jobber vi med



Veger



Sykkel



Trafikksikring



Kollektiv



Kjøp ett piggekk - vi spanderer det andre!

Vi gir deg også et vakkert stangtrosser-ansatt å sykle hele året, og når vinteren kommer er det viktig å være forberedt.

[Les mer her](#)

Lån ei sykkel

Vurderer du å leie ei sykkel, men vil gjerne prøve det ut først? Lån ei sykkel gratis i fem dager!

[Lån sykkel](#)

Aktuelt



Bybiler på to hjul

Det er mange grunner til å elske bilen. Den er effektiv, har god plass - og du kan slappe av underveis.

[05.01.2021](#)

Ei sykkel gjør arbeidsdagen bedre

Det er mange grunner til å elske bilen. Den er effektiv, har god plass - og du kan slappe av underveis.

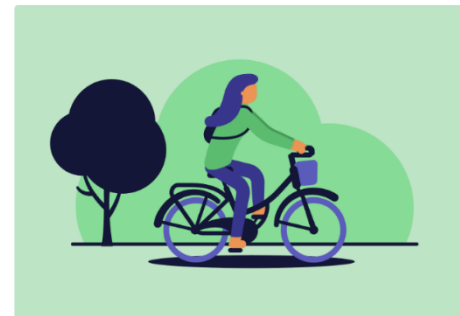
[05.01.2021](#)

Kom ei siget på vei til jobb

Det er mange grunner til å elske bilen. Den er effektiv, har god plass - og du kan slappe av underveis.

[05.01.2021](#)[Se alle artikler](#)

Sykkel

[→ Sykkelveg Campus - Volsdalen](#)[→ Sykkelveg Volsdalen - sentrum](#)[→ Sykkelveg Skarbøvika](#)[→ Sykkelveg Nørvasund-Gåseid](#)[→ Sykkelveg Steingåven - sentrum](#)[→ Sykkelveg Steinvåg brua](#)[→ Sykkelveg Gåseid - Hatlane - Åse](#)[→ Sykkelbru Campus](#)[→ Miljøtiltak sentrum](#)

Ferdigstilte prosjekter

[Piggdekk-kampanje](#)[Navn på prosjekt](#)[Navn på prosjekt](#)[Navn på prosjekt](#)[Navn på prosjekt](#)

Fant du det du lette etter?

[Ja](#)[Nei](#)

Sykkel

[→ Sykkelveg Campus - Volsdalen](#)[→ Sykkelveg Volsdalen - sentrum](#)[→ Sykkelveg Skarbøvika](#)[→ Sykkelveg Nørvasund-Gåseid](#)[→ Sykkelveg Steingåven - sentrum](#)[→ Sykkelveg Steinvåg brua](#)[→ Sykkelveg Gåseid - Hatlane - Åse](#)[→ Sykkelbru Campus](#)[→ Miljøtiltak sentrum](#)

Kjøp ett piggdekk – vi spanderer det andre!

Vi pigger deg opp til vinteren! Stadig flere ønsker å sykle hele året, og når vinteren kommer er det viktig å være forberedt.

[Piggdekk-kampanje](#)

Fant du det du lette etter?

[Ja](#)[Nei](#)

Kontakt oss

Tlf: 00.00.00.00
[Send mail](#)

Besøk oss

Ålesund kommune
Postboks 1521
6025 Ålesund

Snarveier

- [Personvern](#)
- [Prosjektorganisasjon](#)
- [Styringsgruppe](#)
- [Postjournal](#)
- [Nøkkeldokument](#)
- [Information in English](#)

Følg oss



Miljøtiltak i sentrum

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat.



Hva skal vi få til?

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat.

Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

Mål med prosjektet

- Lorem ipsum dolor.
- Sit amet consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut dolore.
- Magna aliqua enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris.
- Nisi ut aliquip ex ea commodo consequat.

Planen er vedtatt

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat.

Mer om prosjektet

▼ Mater og referater

▲ Rapporter og dokumenter

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua.

- Lorem ipsum dolor
- [Sit amet consectetur adipiscing elit](#)
- Magna aliqua enim ad minim veniam
- [Nisi ut aliquip ex ea commodo](#)

▼ Relaterte prosjekter

▼ Mer om Bypakke Alesund

Kontakt oss

Hans-Ola Nordmann
Prosjektleder
00 00 00 00
hansola@bypakken.no

Grete Olsen
Kommunikasjonssjef
00 00 00 00
grete@bypakken.no

Fant du det du lette etter?

J

N

Kontakt oss

Tlf: 00 00 00 00
Send mail

Besøk oss

Alesund kommune
Postboks 1321
6025 Alesund

Snarveier

- Personvern
- Prosjektorganisasjon
- Styregruppe
- Prosjektall
- Næringsdokument
- Informasjon in English

Følg oss



Kostnad nettside

- Timepris ble forhandlet ned 340.- . (Før:1 690 nå 1350
- Opplæring går ut. Maxpris: 75.600 eks. moms.
- Alle priser er oppgitt eks. mva.
- Prosjektadministrasjon 1 time
- Tjenester faktureres løpende
- Leveringstidspunkt avtales endelig ved bestilling
- Konsulenttimene er et anslag på forventet tidsbruk basert på erfaringer

I tilbudet er tatt utgangspunkt i det høyeste antall estimerte timer.
Estimert pris kan bli lavere.

Beskrivelse	Estimert tid	Estimert Pris
Design	10-15 timer	20 250
Oppsett av delportal i ACOS CMS	2 timer	2 700
Utvikling	25-25 timer	33 750
Prosjektarbeid	5-10 timer	1350
Teknisk arbeid ved lansering	2-4 timer	5 400
Opplæring over video – OPSJON	3-6 timer	8 100

Bypakken – en pakke med tiltak for å nå et mål

TILTAK:

- Kollektivtiltak
- Sentrumsutvikling
- Tiltak for gående og syklende
- Bedre veger og sambruksfelt
- Bompenger

MÅL:

- *Byen skal ha eit påliteleg og effektivt transportsystem for alle transportformer.
Transportsystemet må møte veksten i transportsektoren.*
- *Bypakken skal bidra til å utvikle framtidsretta kollektivtilbod.*
- *Bypakken skal bidra til attraktiv og berekraftig byutvikling.*

Sentrumsutvikling

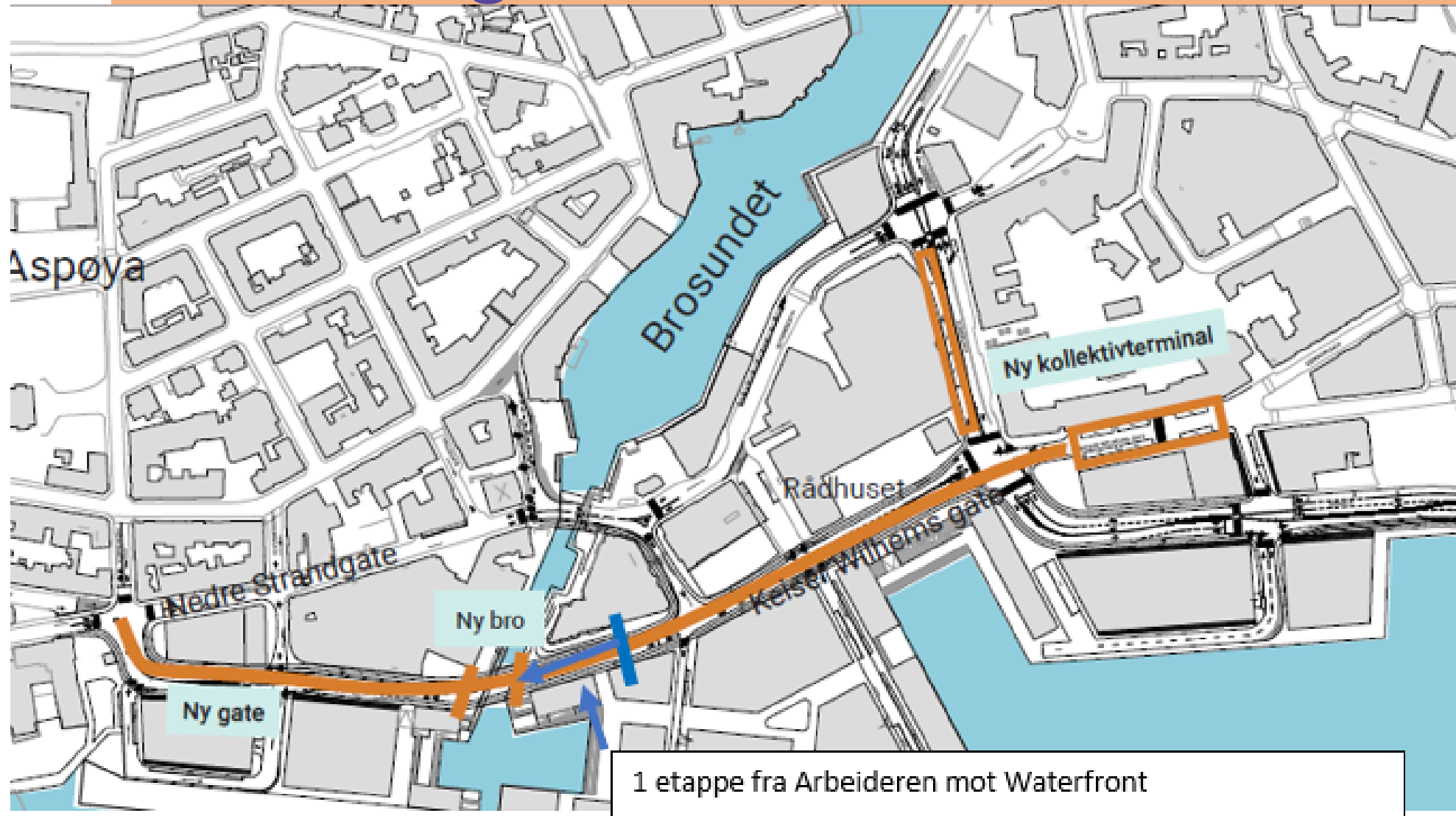


Ny Brosundbro, ny gate posthuskrysset-Waterfront, gangveger, 280 mill



Gateterminalen, moderne og effektiv bussterminal, 80 mill

Prioritering av sentrumstiltak



Ferdig i 2023 eller 2025 ?

	2021		2022		2023		2024		2025		2026	
Ny Kollektivterminal Forprosjekt												
Ny kollektivterminal Prosjektering bygging												
Ny Brosundbro og gate												

Ulempe:

1. Busstrafikk inn på dagens rutebilstasjon forstyrrer bygging av ny gate noe
2. To entrepriser med behov for riggaeral vil pågå på samme tid.

Fordel :

1. Raskere ferdig, kortere varighet med anleggsarbeid i sentrum

Siste del av ny gate langs Rådhusplassen til Posthuskrysset må uansett komme til slutt når trafikken kan legges ned på dagens areal for rutebilstasjonen.

Mulig Utbyggingsplan

BYPAKKE ÅLESUND - MULIG utbyggingsplan									
Prosjekt	Byggeår								
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
Ny Brosundbro, gate fra Waterfront til Posthuskrysset	3	70	97			106			273
Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmsgate	10	20	52						82
Miljøgate Campus - Kollektivknutepunkt	3	20	70	52					142
Kollektivpunkt - Ålesund sykehus	10	38							48
E136 Breivika-Lerstad	50	200	550	600	422				1 822
B-Ler- lerstadvn og vestre del av GS og park							100		100
E136 Gåseidvika-Campus -tunnel og bru 3-felt			100	120					220
E136 Lerstadtoppen- Gåseidvika - 4 felt							100	150	250
Byggeplanlegging/planlegging/prosjektering	8	8	8	8	9	9			50
Gang- og sykkelveg, trafikkssikkerhet og kollektiv	20	40	37	35	55	35	30	30	282
Fv. 60 Blindheim-Flisnes med lokalveger					88	100	100		288
E39 Myrland, påkjøringsrampe, tiltak på e39 før åpning av E136					23				53
Bomstasjoner, 13 stk.	30	13							43
KOSTNADER BYGGING	134	409	914	815	597	250	330	180	3 653
Startet prosjekt for Millr.kr :			2 748		3 069	3 219	3 599		

Sammenligning mot opprinnelig plan

BYPAKKE ÅLESUND - MULIG utbyggingsplan									
Prosjekt	Byggeår								
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
KOSTNADER BYGGING	134	409	914	815	597	250	330	180	3 653
Startet prosjekt for Millr.kr :			2 748		3 069	3 219	3 599		

Opprinnelig utbyggingsplan									
Prosjekt	Byggeår								
	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
KOSTNADER BYGGING	407	882	900	785	211	273	160	30	3 648
Startet prosjekt for Millr.kr :			3 010		3 185	3 588			

Største usikkerhet :

1. Marked. Breivika Lerstad, tilbudssum kjent høst 2022
2. Gjennomføring av Breivika Lerstad, sluttsum kjent des 2025.

Hvor stor del av porteføljen skal vente til sluttsum er kjent for Breivika-Lerstad ??

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund 22. januar 2021

Sak 3 – Porteføljestyling i bypakken

Bakgrunn

- «Styring og organisering av Bypakke Ålesund».
 - Definerer organisering og gjennomføring.
- Styringsgruppen styrer prosjektporteføljen.
 - Det er gjort en stor jobb med å definere porteføljen.
 - Gjenstår noen problemstillinger som må avklares framover.
- Framdriftsplan for prosjektene - Ulikt modenhetsnivå.
 - Hvordan få prosjekter opp på høyt modenhetsnivå?
 - Hvordan skal prosjektene prioriteres inn i porteføljen?
- Stort tema – viktige avklaringer i starten.

Porteføljestyring

- Portefølje: samling vegprosjekter med individuelle mål og rammebetingelser.
- Prosjektene er styringsmessig og lønnsomhetsmessig uavhengige av hverandre.
 - Porteføljestyringen griper ikke inn i styringen av det enkelte prosjekt.
 - Partene (prosjekteier) har ansvaret for sine prosjekt – anslag.
- Porteføljestyring:
 - Definere porteføljen – Prioritering/utvelgelse av prosjekter.
 - Vedlikeholde porteføljen.
- God porteføljestyring avhengig av god prosjektstyring.
 - Pålitelige prognoser for årsforbruk, sluttkostnad, framdrift, ferdigstilling.

Krav til porteføljestyring

- Alle endringer er forutsatt løst innenfor tilgjengelige inntekter og innenfor forutsatt innkrevningstid og takst- og bompengeopplegg.
- Økonomiske forutsetninger i bompengeproposisjonen.
 - Innenfor ramme gitt av Stortinget.
 - Kostnadsøkninger/Inntektssvikt håndteres ved kutt i porteføljen.
 - Ikke økte takster/forlenget innkreving.
- «Styring og organisering av bypakke Ålesund».
- Brev fra SD 2. januar 2020, Oppfølging av regjeringspartienes bompengeavtale.
- Veileder bompengeprosjekter.

Anbefalinger fra ekstern kvalitetssikrer

- Manglende effektmål er en betydelig svakhet.
 - Utarbeide effektmål for alle prosjekter.
 - Viktig i porteføljestyringen – prioritering, grensesnitt, sammenheng.
- Framdriftsplan – oppstart for noen prosjekter skyves fram i tid.
- Egen prosedyre for porteføljestyring og usikkerhetsstyring.
- Lav modenhet på flere prosjekter. Sannsynlig med endringer i porteføljen – påvirker små prosjekter.
 - Må ha oversikt over prosjektenes påvirkning på måloppnåelse – Effekter.

Anbefalinger fra ekstern kvalitetssikrer (2)

- Styringssystem med rapporteringssystem
- Et dokument som beskriver prosjektenes påvirkning på måloppnåelsen.
- Udisponert reserve.
- Felles krav til prosjektstyring – SVVs Håndbok R760 Styring av vegprosjekter.
- Koordinering – mer samhandling på tvers.

Økonomistyring og planlegging

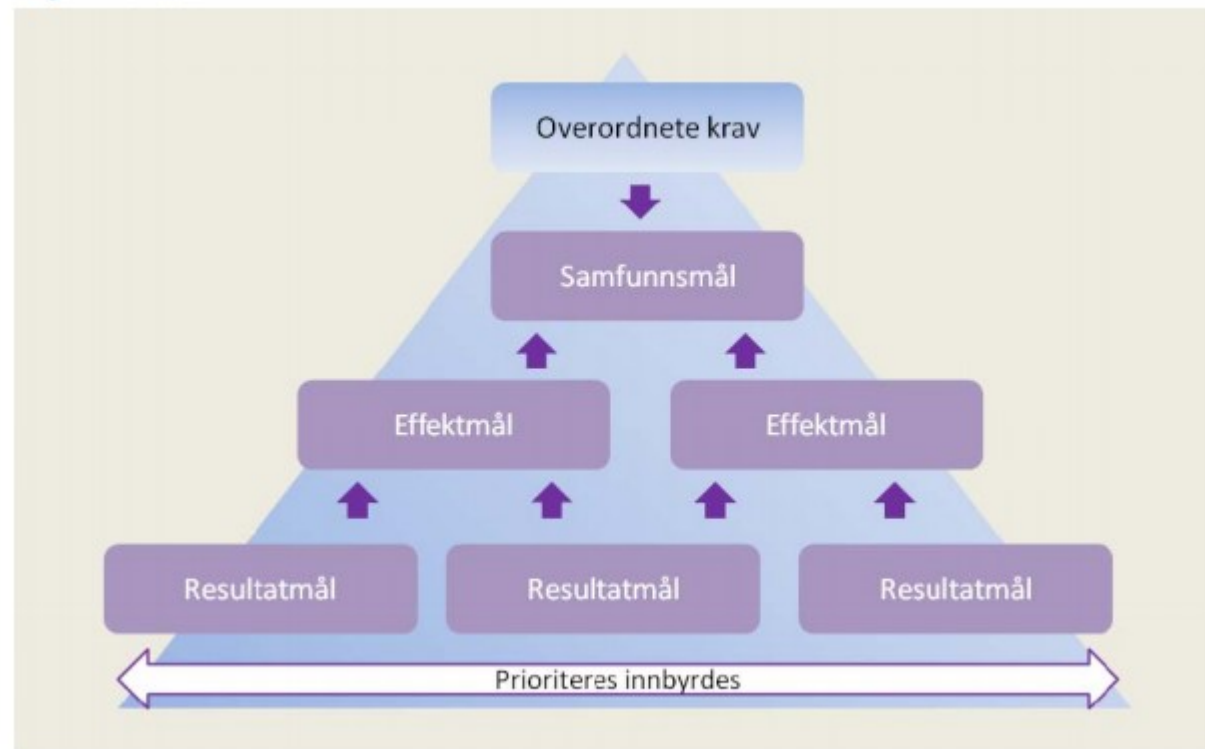
- Det er nødvendig å se på økonomistyringen av pakken.
 - Forskutterte midler for 2020.
 - Planlegging i 2021.
- I KS2 ble det anbefalt å utarbeide et styringssystem med rapporteringssystem for pakken.
- Aktivitet før pakken er vedtatt skjer ved forskutterte midler.
 - Planlegging – Post for planlegging og prosjektering – Disponert av styringsgruppen.
 - Styringsgruppen må godkjenne budsjett for posten.

Mål

- Sette sammen en prosjektportefølje som gjør at vi når målene.
 - Pålitelig og effektivt transportsystem for alle transportformer. Møte veksten i transportsektoren.
 - Framtidsrettet kollektivtilbud.
 - Attraktiv og bærekraftig byutvikling.

Målhierarki

Figur 2 Målhierarki



Samfunnsmål.

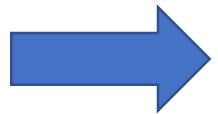
Uttrykk for den nytte eller verdiskapning som pakken skal føre til for samfunnet.

Effektmål – Virkninger for brukerne og omgivelsene – kapasitet, ulykkesfrekvens, tidsbesparelser, osv.

Resultatmål – HMS, økonomi, framdrift, kvalitet.

Effektmål

- Ekstern kvalitetssikrer har pekt på at det er viktig at det utarbeides effektmål for alle prosjektene.
- Effektene av et prosjekt skal bygge opp under målene for bypakken.
 - Et prosjekt gir flere effekter.
 - Ulike prosjekt kan gi ulike effekter og det kan være ulik størrelse på effektene de gir.
- Prosjekter lykkes når de gir effekter som er i tråd med målene.



Sette sammen en portefølje som i størst mulig grad bygger opp under målene for bypakken.

Prioritering av prosjekter

1. Strategisk – Nå målene som er satt for bypakken – Effekter.
2. Effektmål/Budsjettkrone – Hvor stor effekt gir prosjektet i forhold til hvor mye det koster.
 1. Knapphet på finansiering.
 2. Sammenhenger mellom prosjekter.
3. Usikkerhet – Relevant usikkerhet er den som påvirker på porteføljenivå.
 1. Ikke gjennomført anslag – usikkerheten blir relevant på porteføljenivå.
4. Er prosjektet klart til oppstart til riktig tid? Andre kan gå forbi.

Prosjektene i bypakken

PROSJEKT		Anslått kostnad (mill. 2019-kr.)
Miljøtiltak i Ålesund sentrum	Brosundbro, og ny gate i forlengelsen av Keiser Wilhelms gate	280
	Kollektivterminal – gateterminal i Keiser Wilhelms gate	80
Kollektivknutepunkt	Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus	50
	Kollektivknutepunkt ved Campus Ålesund	150
E136 Breivika-Lerstad	E136 Breivika-Lerstad	1 920
	E136 Lerstadtoppen-Campus	460
Kollektiv, sykkel, gåing, trafiksikkerhet	Tiltak for framkommelighet for buss, for gående og syklende og trafiksikkerhet. Tiltak kartlegges videre.	280
	Kollektivtiltak, jf. Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund - rapport fra COWI	130
Tiltak på fv. 60, Blindheim-Flisnes	Sanering av kryss, tilrettelegging for gående og syklende samt kollektivtrafikk	290
Tiltak på E39 ved Myrland	Kryssutbedring (påkjøringsrampe)	50
SUM PROSJEKTER		3 560
Bomstasjoner		40
Planlegging og prosjektering		50
SUM		3 650

Det er et krav at prosjektene går fram i prioritert rekkefølge.

I utgangspunktet vil prosjektene være prioritert som i tabellen hentet fra faglig grunnlag.

Kollektiv-, sykkel-, TS-tiltak

- Mange tiltak aktuell for prioritering i sekkeposten.
 - Prosjektene prioriteres etter strategi/lønnsomhet/usikkerhet uavhengig av tiltaksområde. Må da sikre et minimum av prosjekter innenfor hvert område. «Fri ramme» og en «Øremerket ramme».
 - Prioritering skjer etter strategi/lønnsomhet/usikkerhet for hvert område. «Øremerket ramme» til hvert område.
- Alternativet med «fri ramme» vil sikre større fleksibilitet til å prioritere prosjekter med høy måloppnåelse, samtidig som alle tiltaksområder blir prioritert.

Oppstart - Anslag

- Usikkerhet på prosjekt- og porteføljenivå må jobbes mer med.
- Mange mindre prosjekter uten anslag.
 - Vil ta tid å få utarbeidet.
- Kan starte opp med noen prosjekter som gir rask effekt.
 - Strakstiltak innenfor tiltaksområdene.
 - Enkel prosjektering
 - Fartsdumper, veglys.
 - Ramme til hvert av tiltaksområdene: f.eks. 3 mill. kr. i 2021.
 - Gir oppstart samtidig som en kan gjøre andre prosjekter klar.

Styring av sekkeposten

- Vurdere på hvilket nivå sekkeposten skal styres.
 - Årlig tildeling til hvert enkelt prosjekt.
 - Ramme innenfor fireårig handlingsprogram – liste med prosjekter som skal gjennomføres.
 - Større fleksibilitet for byggherren.
 - Kontroll gjennom rapportering og årlig revidering av handlingsprogram, men bindinger kan gå utover budsjettåret.

Forslag til vedtak

1. Styringsgruppa skal drive porteføljestyring etter følgende prinsipp:
 - a) Opprinnelig prioritering fra de lokalpolitiske vedtakene.
 - b) Måloppnåelse per budsjettkrone etter en vurdering av prosjektets bidrag til usikkerhet på porteføljenivå.
 - c) Det skal fortrinnsvis eksistere anslag for et prosjekt, før det er aktuelt å prioritere det inn i porteføljen.
 - d) Prioritert prosjekt som mangler tilstrekkelig planlegging, kan miste sin plass dersom det er prosjekt med tilnærmet lik måloppnåelse som er klare til oppstart på det tidspunktet det er tilgjengelige midler. Slike avvik skal begrunnes.
 - e) For sekkeposten øremerkes det en ramme til hvert tiltaksområde, mens resterende ramme prioriteres fritt uavhengig av tiltaksområde.

Forslag til vedtak (2)

- 2. Styringsgruppa ber sekretariatet utarbeide effektmål for prosjektene som er aktuelle for prioritering inn i bypakken.
- 3. Styringsgruppa skal vedta et planleggingsprogram for sekkeposten “kollektiv, TS og sykkel” basert på oversikt over effekter og plan-nivå. Målet er å klargjøre prosjektene for prioritering ved å få de opp på et høyt modenhetsnivå med anslag. Sak legges fram for styringsgruppa i mars.

Forslag til vedtak (3)

- 4. Styringsgruppen skal vedta årlige budsjett for posten “Planlegging og prosjektering”. I den grad de årlige budsjettene inneholder bindinger flere år frem i tid, så skal disse synliggjøres.
 - Sekretariatet kan legge frem budsjettkorrigeringer gjennom året for å sikre tilstrekkelig kapasitet til planlegging.
- 5. Styringsgruppa ber om at det blir lagt frem sak i neste møte der forskuttering fra partene før vedtak i Stortinget blir avklart. Både allerede forskotterte midler, og planlagt forskutterte midler i 2021.