

Statens vegvesen

Møteinnkalling

Til: Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø, Øystein Tvedt, Kristin Sørheim, Anders Riise, Kjetil Strand, Ove Nesje, Liv Kjersti Finholt, Hilde Johanne Svendsen, Nils Inge Romarheim, Ole Kristian Birkeland, Øyvind Heggstad, Gitte Beiermann.

Kopi: Carl Johansen, Vebjørn Krogsæter, Astrid Eidsvik, Anne Mette Liavaag, Arild Fuglseth.

Fra: Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

Saksbehandler: Nils Inge Romarheim

Tlf. saksbeh. 906 59 309

Vår dato: 19.01.2021

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 1/2021

Møtested:	Skype
Møtedato:	22.01.2021
Møtetid:	1200 – 1400
Møteleder:	Tore Johan Øvstebø

Saksliste

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
1	Innledning ved leder for styringsgruppen.	Tore Johan Øvstebø	1200 – 1210
2	Kommunikasjon: – Resultater fra nullpunktsanalysen. – Status for arbeid med nettside for bypakken. – Kostnader til nettside.	Øyvind Heggstad	1210 – 1240
3	Porteføljestyling i bypakken. – Presentasjon av saksframlegg. – Prioritering av sentrumstiltak. – Framdriftsplan og bindinger. – Presentasjon av effektmål.	Nils Inge Romarheim Ole Kristian Birkeland Ole Kristian Birkeland Nils Inge Romarheim	1240 – 1350
6	Eventuelt.	Nils Inge Romarheim	1350 – 1400

Styringsgruppen for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Ordfører Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø (leder) og Øystein Tvedt.

Vara: Vebjørn Krogsæter.

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

Statens vegvesen: Leder Transport midt, Kjetil Strand, og leder Utbygging midt, Ove Nesje.

Sekretariatet for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Liv Kjersti Finholt.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Hilde Johanne Svendsen.

Statens vegvesen: Nils Inge Romarheim (leder).

Kommunikasjon: Øyvind Heggstad (Ålesund kommune).

Sak 2 - Kommunikasjon

Nullpunktsanalyse.

I november ble det gjennomført en nullpunktsanalyse av holdninger til Bypakke Ålesund i kommunene Ålesund, Sula og Giske. Resultatene fra nullpunktsanalysen presenteres i møtet.

Nullpunktsanalysen vil bli offentliggjort og det sendes ut en pressemelding i forbindelse med møtet i styringsgruppen.

Nettside for Bypakke Ålesund.

Status for arbeidet med nettside for bypakken presenteres i møtet.

Det er akseptert et tilbud på design og oppsett av delportal i ACOS CMS for Bypakke Ålesund. Arbeidet er i full gang og blir fakturert etter medgått timeforbruk. Anslått kostnad for dette arbeidet er 94.500 kroner inkludert mva.

Sak 3 – Porteføljestyling i bypakken

Bakgrunn

I dokumentet «Styring og organisering av Bypakke Ålesund» defineres organisering og gjennomføring av Bypakke Ålesund. Dokumentet ligger til grunn for sekretariatets og styringsgruppens arbeid med bypakken.

Styringsgruppen skal styre prosjektporteføljen i Bypakke Ålesund. Det er allerede gjort en stor jobb med å definere porteføljen, og dette arbeidet vil ligge til grunn for bompengeproposisjonen. Det er likevel noen problemstillinger knyttet til porteføljestyling som ikke er avklart, og som det må jobbes med i tiden fram mot et vedtak av bompengeproposisjonen i Stortinget. Det er naturlig at styringsgruppen gir sekretariatet en bestilling med føringer for dette arbeidet.

Det vi spesielt må jobbe med framover er framdriftsplanen for prosjektene i bypakken, og dermed også prioritering av prosjekter og tiltak som skal inngå. Slik det er per i dag, så er prosjektene på forskjellig modenhetsnivå, fra de som har ferdig reguleringsplan og anslag til de som ikke har noen av delene. Alle de større prosjektene i utbyggingsplanen har godkjente reguleringsplaner og anslag er utført for alle med unntak av gateterminalen. Disse prosjektene har høyt modenhetsnivå og er klar for prioritering, men de mindre prosjektene har generelt lavt modenhetsnivå og er vanskelig å prioritere da det er stor usikkerhet knyttet til kostnadene og hvilken effekt de har for å nå målene som er satt for bypakken.

Problemstillingen er altså hvordan vi skal gå fram i forhold til å få prosjekter opp på et høyt modenhetsnivå med anslag og reguleringsplan om det er nødvendig, og hvordan vi skal prioritere prosjektene inn i porteføljen. Vi må legge til rette for at porteføljen skal kunne defineres.

Nedenfor legger sekretariatet fram en vurdering av saken, men først tar vi for oss porteføljestyling og hvilke krav som stilles til porteføljestylingen i bypakker. Vi ser også på hvilke anbefalinger KS2-konsulenten har gitt i sin rapport. Porteføljestyling i bypakken er et stort tema, og vi tar ikke sikte på å lande alt gjennom denne saken, men fokuserer på det som er viktig å få avklart nå i starten.

Porteføljestyling

En portefølje består av en samling vegprosjekter med individuelle mål og rammebetingelser. En del av porteføljestylingen består av å definere porteføljen, dvs. bestemme hvilke prosjekter som skal inngå i porteføljen innenfor de forutsetninger og den rammen som er satt av Stortinget. I den forbindelse må en se på hvilken effekt det enkelte prosjekt og sammensetningen av prosjekt i porteføljen, har for å nå målene til bypakken.

Krav til porteføljestyling av Bypakke Ålesund¹:

Bypakken skal porteføljestyres i tråd med de økonomiske forutsetningene som er lagt til grunn i stortingsbehandlingen. Bypakken skal gjennomføres innenfor den økonomiske rammen som Stortinget fastsetter. Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i bypakken skal håndteres ved kutt i porteføljen, og ikke ved økte takster og/eller forlenget innkreving. Det betyr at en skal kutte i porteføljen om kostnadene blir for høye eller inntektene for lave. Takstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes.

¹ Brev fra SD 2. januar 2020, Supplerende tildelingsbrev nr. 1. Oppfølging av regjeringspartienes bompengavtale. – Se også styringsdokumentet for bypakken: «Styring og organisering av Bypakke Ålesund».

I en portefølje er prosjektene styringsmessig og lønnsomhetsmessig uavhengige av hverandre og har individuelle mål. Porteføljestylingen griper ikke inn i styringen av det enkelte prosjekt. I bypakken går dette fram av styringsdokumentet, der det står: «Partene har i utgangspunktet selv ansvar for å gjennomføre planlegging og utbygging av de tiltak som ligger innenfor sine ansvarsområder (prosjektstyring).» Det er også partene som utarbeider anslag for sine prosjekter, og dette skal skje etter Anslagsmetoden med kostnadsoverslag som skal ha en maksimal usikkerhet på ± 10 prosent. Det er viktig å være klar over og legge vekt på god prosjektstyring som et sentralt premiss for god porteføljestyling. For å oppnå god porteføljestyling i bypakken, er vi altså avhengig av god prosjektstyring av prosjektene i pakken. Dette innebærer at det finnes pålitelige prognoser for årlig kostnad, sluttkostnad, fremdrift og ferdigstillelsestidspunkt for prosjektene i porteføljen.

Et sentralt perspektiv i porteføljestylingen, er at flere prosjekter må konkurrere om virksomhetens ressurser, og hovedfokus er derfor knyttet til prioritering og utvelgelse av prosjekter til porteføljen. I bypakken setter den totale rammen begrensinger for hvor mange prosjekter som kan tas inn i porteføljen, og vi må ha en metode for å foreta et utvalg av prosjekter til porteføljen og tildele de nødvendige ressursene til prosjektene. I dette arbeidet blir effektmål et viktig prioriteringsverktøy.

Anbefalinger og kommentarer fra ekstern kvalitetssikrer (KS2)

Under dette punktet gjengis anbefalinger og kommentarer fra KS2-rapporten, og mange av disse anbefalingene går direkte på porteføljestylingen av pakken.

Ekstern kvalitetssikrer (EKS) mener at manglende effektmål for prosjektene i bypakken er en betydelig svakhet, og anbefaler at effektmål utarbeides for alle prosjektene i pakken. Gode effektmål er viktige for å oppnå suksess i prosjektgjennomføringen. De er også viktige i porteføljestylingen med tanke på prioritering av enkelttiltak opp mot andre, og for å få kontroll på grensesnitt og sammenheng mellom tiltak.

Porteføljestylingen må ha fokus både på likviditetsstyring i forhold til årlige budsjetter, og overvåking av kostnadsforbruk i forhold til prosjektrammer.

I KS2-rapporten blir det påpekt at en for stor andel av den økonomiske verdien i bypakken starter opp samtidig. EKS anbefaler at oppstart for noen prosjekter i bypakken skyves fram i tid, slik at risikoen i bypakken blir minimert og en får mulighet til å drive porteføljestyling. EKS anbefaler også at det utarbeides en egen prosedyre for porteføljestyling og usikkerhetsstyring av bypakken.

EKS påpeker at 55 prosent av midlene i bypakken ligger i prosjektet E136 Breivika – Lerstad. Dette kan skape problemer for fleksibiliteten i pakken. Å ta nedbyggingen av Lerstadvegen til slutt, som en egen entreprise etter at en har kontroll på sluttoppgjøret på Lerstadtunnelen, vil være god porteføljestyling.

Bypakken er satt sammen av prosjekter med ulik påvirkning på måloppnåelsen i bypakken, og flere prosjekter har lav modenhet med stor usikkerhet knyttet til kostnader. Det er sannsynlig at det er behov for endringer av porteføljen underveis, og endringer vil særlig påvirke mindre kollektiv-, gang- og sykkelprosjekter. For å kunne drive reell porteføljestyling er det viktig at en har oversikt over påvirkningen de ulike prosjektene har på bypakkens måloppnåelse. Både fjerning og utsettelse av prosjekter eller endringer i prosjekttinnhold kan påvirke effektene av pakken, og dermed samfunnets gevinst av investeringene. Det er derfor viktig å ha effektmål for alle prosjektene i pakken, slik at en har oversikt over hvilken påvirkning de ulike prosjektene har på målene.

EKS mener følgende må utarbeides for å kunne gjennomføre porteføljestylingen:

- Effektmål for prosjektene i bypakken.
- Rollebeskrivelser for prosjektledelsen og byggeledelse, hvor ansvar og myndighet er klart definert.
- Gjennomføringsstrategier for alle prosjekter i pakken.
- Et styringssystem som inkluderer et rapporteringssystem for pakken.
- Et dokument som beskriver de ulike prosjektenes påvirkning på pakkens måloppnåelse. Her bør det spesielt vurderes hvilket bidrag prosjektene har til driftsopplegget for kollektivtransporten og til helheten i gang- og sykkelvegnettet.
- Bypakken bør ha en udisponert reserve.
- Utarbeide og jevnlig revidere gode prognoser for prosjektene.
- Kontraktsstrategier for alle prosjekter.

EKS har også følgende råd til styringsgruppen:

- Styringsdokument – Det må etableres et helhetlig styringsdokument for bypakken.
- Felles krav – Med tre ulike byggherrer er det viktig at det stilles enhetlige og felles krav til prosjektmetodikk og kvalitetssystemer. EKS anbefaler bruk av SVVs Håndbok R760 Styring av vegprosjekter.
- Koordinering – Bemanning av og koordinering mellom byggherreorganisasjonene er avgjørende for suksess. Det må formaliseres mer samhandling på tvers enn styringsgruppen og sekretariatet.
- Prosedyre for usikkerhetsstyring bør utarbeides.

Vurdering

Vi har tidligere i saksframstillingen nevnt et par problemstillinger knyttet til den videre framdriften i bypakken, som angår porteføljestylingen og som må avklares i styringsgruppen.

1. Hvordan skal vi prioritere prosjektene inn i porteføljen?
2. Hvordan skal vi få prosjektene opp på et høyt modenhetsnivå med anslag og reguleringsplan (om nødvendig), slik at de er klar for prioritering?

I tillegg har bypakken kommet så langt nå, spesielt med tanke på fremdriften for 2021, at det er nødvendig å se på økonomistyringen av pakken slik den er definert i styringsdokumentet for bypakken. EKS anbefalte at det blir utarbeidet et styringssystem med blant annet et rapporteringssystem for pakken. Den aktiviteten som skal foregå før pakken er vedtatt, skjer ved forskutterte midler og for partenes egen risiko. Foruten finansiering av kommunikasjonsressurs og kommunikasjonsoppgaver er det spesielt planlegging som vil skje før et vedtak, og forskutterte midler kan inngå som en del av partenes egenandel om styringsgruppen vedtar dette.

Aktivitet fram mot et vedtak i Stortinget er avhengig av vedtak i styringsgruppen og partenes vilje til å forskuttere midler. Planleggingen vil gå av posten for planlegging og prosjektering, som styringsgruppen disponerer. Det er viktig at det settes opp et budsjett og at det utarbeides rapporteringsrutiner for denne posten slik at styringsgruppen har god og løpende kontroll på forbruket i forhold til det som styringsgruppen vedtar. Styringsgruppen skal godkjenne budsjettet for denne posten.

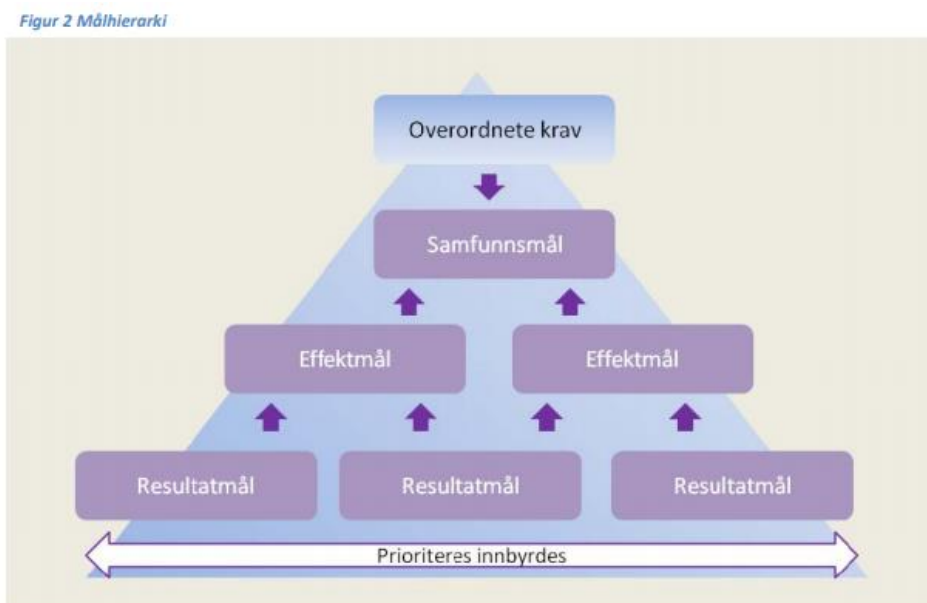
I den videre saksframstillingen vil vi vurdere punkt 1 og 2 ovenfor, mens vi kommer tilbake til økonomistyring og forskutterte midler til møtet i styringsgruppen i februar.

Styringsgruppen skal sette sammen en prosjektportefølje som på best mulig måte bidrar til at vi når målene for Bypakke Ålesund.

- Byen skal ha et pålitelig og effektivt transportsystem for alle transportformer. Transportsystemet må møte veksten i transportsektoren.
- Bypakken skal bidra til å utvikle et fremtidsrettet kollektivtilbud.
- Bypakken skal bidra til en attraktiv og bærekraftig byutvikling.

Disse målene kan ses på som samfunnsmålene til Bypakke Ålesund, og er politisk forankret gjennom vedtak av bypakken i kommunestyret i Ålesund og fylkestinget i Møre og Romsdal.

Figur: Målhierarki for prosjekter².



Figuren ovenfor viser målhierarkiet i vegprosjekter. Samfunnsmålet er et uttrykk for den nytte eller verdiskapning som et investeringstiltak skal føre til for samfunnet, og reflekterer det tiltaksutløsende behovet. Effekt mål knytter seg til prosjektets virkninger for brukerne og omgivelsene, altså hvilke virkninger det gjennomførte prosjektet får for eksempel kapasitet, regularitet, ulykkesfrekvens, tidsbesparelser osv. EKS har pekt på at det er viktig for porteføljestyringen at det utarbeides effekt mål for alle prosjektene i bypakken. Virkningene av prosjektene eller effekten av prosjektene vil i ulik grad bygge opp under målene (samfunnsmålene) for bypakken. Dersom effekt målene nås, bidrar dette også til at samfunns mål nås. Prosjekter lykkes når de fører til effekter som er i tråd med målene, og de behovene som var utløsende for prosjektet. Oppgaven til styringsgruppen er å bestemme den porteføljesammensetningen som i størst mulig grad bygger opp under målene for bypakken innenfor den rammen som er gitt.

Effekt mål er et av de verktøyene som kan brukes inn i en prioritering. Det er også noen andre kriterier som kan legges til grunn, og i en oppstilling av prioriteringskriteriene kan følgende inngå:

² Veileder nr. 10 – Målstruktur og målformulering, Finansdepartementet 28.4.2010

1. Strategi: Nå de målene som er satt for bypakken. For å klare dette må vi finne ut hvilke effekter alle tiltakene i bypakken har for å nå disse målene, og definere effektmålene for alle prosjektene.
2. Lønnsomhet per kostnad: Effektmål/Budsjettkrone – Hvor stor effekt gir prosjektet i forhold til kostnaden ved prosjektet? En slik vurdering kan ikke utelukkende basere seg på et beregnet tall, men må også ta hensyn til at knapphet på finansiering kan gjøre det bedre å gjennomføre to mindre kostnadskrevenne prosjekter med lavere prioritet, heller enn ett som har høyere. En må altså i tillegg til en ren tallmessig rangering, gjøre mer overordnede vurderinger av prosjekter og porteføljen sett under ett, slik at en fanger opp tilfeller som at for eksempel to prosjekter som hver for seg bare gir middels effekt, til sammen løser ut en flaskehals og gir stor effekt.
3. Usikkerhet: Usikkerhet på porteføljenivå henger sammen med usikkerheten i prosjektene i porteføljen. All usikkerhet på prosjektnivå er imidlertid ikke relevant på porteføljenivå. Det som har størst betydning for usikkerheten i prosjektet, er om prosjektet har gjennomført et anslag med usikkerhetsavsetning. Dersom det ikke er gjennomført anslag for et prosjekt, har en ikke definert en forventet kostnad eller usikkerhet, og usikkerheten i prosjektet blir relevant på porteføljenivå uten at en har et faglig begrunnet nivå på denne usikkerheten. For prosjekter som genererer stor grad av usikkerhet på porteføljenivå, så er dette et moment som må telle negativt i forhold til prioriteringen.
 - a. Relevant usikkerhet er prosjektets påvirkning på den samlede usikkerheten i porteføljen. Usikkerhet knyttet til marked kan samvarierte for flere prosjekter (systematisk risiko), og er relevant usikkerhet som bør styres på porteføljenivå.
 - b. Ussystematisk usikkerhet er prosjektsspesifikk og det er rimelig å anta en diversifiseringseffekt slik at forventet kostnad for porteføljen er lik summen av forventet kostnad for enkeltprosjektene, forutsatt like stor sannsynlighet for over-/underskridelser (Lavere ramme enn styringsramme - for eksempel ved prosjektleders styringsmål P45 - og aktiv kuttliste kan gi lavere forventningsverdi enn styringsrammen).
4. Er prosjektet klart til oppstart til riktig tid? Prosjektet kan ha høy prioritet, men er ikke klart til å starte, og andre prosjekter går forbi på prioriteringslisten (et prosjekt som får oppstart vil i praksis være høyere prioritert enn et som ikke er startet).

Prioritering av prosjekter

Sekretariatet foreslår at det utarbeides effektmål for alle prosjektene i bypakken, og at prioriteringen av prosjekter inn i bypakken skjer etter kriteriene strategi, lønnsomhet per kostnad og usikkerhet.

Det er et krav ved framleggelse av nye bypakker, at prosjektene i pakken går fram i prioritert rekkefølge³. I KS2-rapporten er det lagt til grunn at prosjektene i Bypakken er satt opp i prioritert rekkefølge i faglig grunnlag, som er underlaget for de lokalpolitiske vedtakene. I utgangspunktet vil altså prosjektene være prioritert som i tabellen under.

³ Brev fra SD 2. januar 2020, Supplerende tildelingsbrev nr. 1. Oppfølging av regjeringspartienes bompengeaftale.

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. <i>Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund - rapport fra COWI</i>	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 mange kollektiv-, sykkel- og trafiksikkerhetstiltak som er aktuelle for prioritering inn i bypakken under sekkeposten for slike tiltak. Det er i hvert fall to framgangsmåter en kan legge til grunn for prioriteringen av disse:

- En mulighet er at alle prosjektene i utgangspunktet sees under ett og at prioritering settes opp etter strategi/lønnsomhet per kostnad/usikkerhet uavhengig av hvilket tiltaksområde de tilhører. En må i så fall sikre at en får med et minimum av prosjekter fra hvert tiltaksområde (sykkel, kollektiv, TS), da det er et hovedmål at bypakken skal utvikle alle transportformer. Denne framgangsmåten gir altså en «fri ramme» som prioriteres uavhengig av tiltaksområde, og en «øremerket ramme» for hvert område.
- En annen mulighet er at det settes av en «øremerket ramme» til hvert område (sykkel, kollektiv, TS), og at prioritering deretter skjer etter strategi/lønnsomhet per kostnad/usikkerhet for hvert tiltaksområde innenfor disse rammene.

Sekretariatet foreslår at en velger alternativet med «fri ramme» for prioritering innenfor sekkeposten. Denne framgangsmåten vil sikre at alle tiltaksområdene blir prioritert, samtidig som en har en viss fleksibilitet til å prioritere flere prosjekter med høy måloppnåelse.

Sekretariatet må arbeide mer med usikkerhet på prosjekt- og porteføljenivå, men mener at det er en forutsetning for å redusere usikkerheten på porteføljenivå, at det utarbeides anslag for alle prosjekter som skal prioriteres inn i porteføljen.

Det vil ta tid å klargjøre og få utarbeidet anslag for alle prosjektene som kan være aktuelle for prioritering inn i bypakken. Sekretariatet ber derfor styringsgruppen diskutere hvordan en innledningsvis skal gå fram i forhold til fremdriftsplanen i bypakken. Ekstern kvalitetssikrer anbefalte at den opprinnelige fremdriftsplanen blir justert, da en for stor andel av prosjektene starter tidlig, noe som reduserer muligheten for god porteføljestyling. En mulighet er å se på ulik grad av bindinger i form av inngåtte kontrakter for noen utvalgte år framover, og sikre at det på disse tidspunktene gjenstår tilstrekkelige midler til å dekke inn eventuelle overskridelser. En viktig milepæl i forhold til en slik framgangsmåte, vil inntreffe når sluttoppgjøret på E136 Breivika – Lerstad er kjent.

Sekretariatet vil presentere et par mulige valg i forhold til framdrift for sentrumstiltakene, og illustrere problemstillingen knyttet til framdriftsplan og bindinger.

Når bompengeproposisjonen går igjennom er det viktig at en også kan starte opp med noen prosjekter som kan gjennomføres raskt, slik at en får synlige effekter utover bompengene som bilistene må betale. Sekretariatet mener at strakstiltak innenfor de ulike tiltaksområdene under sekkeposten, kan være tiltak som kan settes i gang og som kan gi rask effekt. Dette er mindre tiltak med enkel prosjektering, som for eksempel fartsdumper og veglys, der en kan tilpasse antall utførte tiltak til en gitt ramme. For eksempel kan det gis en ramme på 3 mill. kroner til hvert av områdene sykkel-, kollektiv-, og TS-tiltak i 2021. Da vil en få oppstart i 2021, mens en jobber for å gjøre andre prosjekter klar for prioritering.

Styringsgruppen skal årlig vedta et budsjett for pakken og årlig vedta et fireårig handlingsprogram etter at partene har vedtatt sine årlige budsjett og økonomiplaner. Sekretariatet ber styringsgruppen vurdere på hvilket nivå styringen av sekkeposten skal utføres. En mulighet er stram styring og at hvert enkelt prosjekt tildeles midler gjennom budsjettet årlig. En annen mulighet er at partene i det fireårige handlingsprogrammet (og i årsbudsjettet) gis en årlig ramme å forholde seg til, og en liste over prioriterte prosjekter som de skal gjennomføre innenfor denne rammen og disse fire årene. Dette vil gi byggherren større fleksibilitet til å prioritere sine ressurser på en mest mulig effektiv måte. Styringsgruppen vil ha kontroll gjennom rapportering og årlig revidering av handlingsprogrammet. Bindinger som partene har pådratt seg gjennom kontraktsinngåelser, kan imidlertid ha virkning utover det enkelte år og dermed binde styringsgruppen utover budsjettåret selv om en har en årlig revidering av handlingsprogrammet.

Forslag til vedtak

1. Styringsgruppa skal drive porteføljestyling etter følgende prinsipper:
 - 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.
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

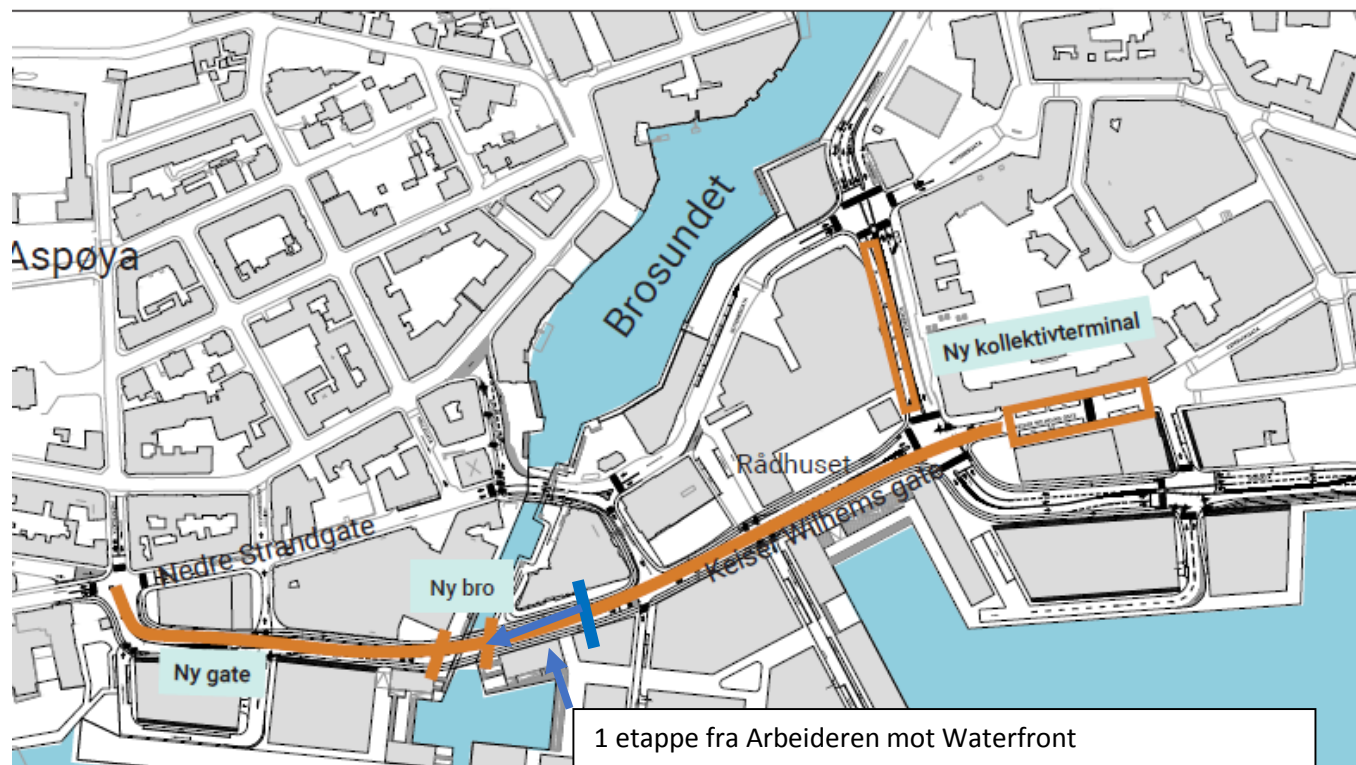
ved å få de opp på et høyt modenhetsnivå med anslag. Sak legges fram for styringsgruppa i mars.

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 frem sak i neste møte der forskuttering fra partene før vedtak i Stortinget blir avklart. Både allerede forskotterte midler, og planlagt forskuttete midler i 2021.

Sentrumstiltakene – prioritering

Sak til diskusjon i møtet 22 januar. Planlegger endelig vedtak i møtet i styringsgruppen i februar.

BYPAKKE ÅLESUND SENTRUMSTILTAK



Ønsker vi dette ferdig 2023 eller 2025?

Ny gate fra Waterfront til Posthuskrysset med ny Brosundbro og ny Kollektivterminal i Keiser Wilhelmsgate og Korsegata og fjerning av den gamle rutebilstasjonen er endel av reguleringsplanen for Sørsida i Ålesund kommune. Gjennomføring av prosjektene må koordineres godt for å gjennomføre de på en rasjonell måte som blir billigst og som gir minst ulempe for trafikantene og miljøet i sentrum.

Men her kan det være også andre hensyn som må vurderes og som Styringsgruppa bør gi innspill til. Det er for eksempel videre utvikling/utbygging av Sørsida, parkeringsstrategi, omlegging av bussruter og ikke minst fremdrift.

Det ble avklart i høst at fylkeskommunen skal være byggherre for gateterminalen og SVV byggherre for ny gate. Forprosjektet for gateterminalen skal Ålesund kommune ta ansvar for i tett samarbeid med de andre partene.

Alt er ferdig regulert, men gateterminalen har behov for et forprosjekt hvor alle relevante parter i sentrum bidrar for å utvikle prosjektet best mulig. Dette bør gjøres før prosjektering og bygging. Tabellen under viser mulig fremdrift, dette er om lag slik det ble presentert for styringsgruppa i mars 2020.

Utdrag - utbyggingsplan

BYPAKKE ÅLESUND																																
Framdriftsplan																																
	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027			
Aktivitet / prosjekt / delprosjekt	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	
Ny Brosundbro, Waterfront/Posthuskrysset																																
Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmsgate, bygging																																
Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmsgate, Design forprosjekt																																

Det blir da samtidig anleggsarbeid på begge stedene i sentrum og for bygging av gata fra Arbeideren og vestover til start bru over Brosundet må trafikk til dagens Rutebilstasjon opprettholdes.

Dette er ikke optimalt ut ifra et anleggsteknisk synpunkt. Men veldig store utfordringer gir det heller ikke. Største utfordring er bussene som må kjøre inn ved Arbeideren og rundt rutebilstasjonen og terminalen, det er der den nye gata starter. Det vil være en fordel å flytte vekk den trafikken først. Etter en nærmere vurdering vil ikke anleggene påvirke hverandre i noen særlig grad. Den første etappen av gata ligger utenfor dagens hovedtrafikkåre på kaiareal og Keiser Wilhelmsgt er heller ikke en del av hovedtrafikkårene.

Da vil det være mest rasjonelt å gjennomføre det slik;

1. Bygge ny gateterminal
2. Flytte trafikken fra den gamle Rutebilstasjonen og rive den.
3. Bygge ny gate fra Arbeideren og vestover til Waterfront hotell

Denne rekkefølgen vil gi følgende fremdriftsplan;

BYPAKKE ÅLESUND																																
Framdriftsplan																																
	2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027			
Aktivitet / prosjekt / delprosjekt	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
Ny Brosundbro, Waterfront/Posthuskrysset																																
Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmsgate, bygging																																
Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmsgate, Design forprosjekt																																

Dette gjør at gata blir ferdig først i 2025.

Uansett må siste etappe fra Posthuskrysset til Arbeideren tas helt til slutt (ikke tidskritisk for ny trafikkløsning).

Men så er det gjerne andre hensyn å ta også spesielt i et sentrumsområde?