



Statens vegvesen

Møteinnkalling

Til: Øystein Tvedt, Hans Kjetil Knutsen, Tore Johan Øvstebø, Kjetil Strand, Ove Nesje, Hans Olav Myklebust, Harry Valderhaug, Jøran Mentzoni Eilertsen, Torbjørn Vatnehol, Sunniva Ullavik Erstad

Kopi:

Fra: Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

Saksbehandlar: Kjetil Sporsem

Tlf. saksbeh.

Vår dato: 15.03.2024

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 2/2024

Møtestad:	Campus Ålesund, Borgundvegen 340. Framtidslaben, 6. etg
Møtedato:	22.03.2024
Møtetid:	1000 – 1400
Møteleiar:	Øystein Tvedt

Saksliste

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
1	Innleiing ved leiar for styringsgruppa	Øystein Tvedt	1000 – 1005
2	Årsrapport 2023	Kjetil Sporsem	1005 – 1015
3	Budsjett 2024 og handlingsprogram 2024–2027	Kjetil Sporsem	1015 – 1100
4	Oppfølging av sak 008/24 Ålesund kommunestyre – Flytting av kollektivknutepunkt i Keiser Wilhelmsgt.	Torbjørn Vatnehol	1100 – 1130
	Lunsj		
5	Oppfølging av sak 009/24 Ålesund kommunestyre – Justering av takstar grunna prisvekst	Kjetil Sporsem	1200 – 1230
6	Oppfølging av sak 009/24 Ålesund kommunestyre – 3timers regel	Knut Erik Bjerkan	1230 – 1300
7	Tilskuddsmidler 2024	Jøran Mentzoni Eilertsen	1300 – 1315
8	Oppstartsvedtak E136 Brosundbro	Ole Kristian Birkeland	1315 – 1330
9	Eventuelt		1330 –

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund

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

Møre og Romsdal fylkeskommune: Hans Olav Myklebust og Harry Valderhaug Vara: Randi Walderhaug Frisvoll og Lene Vadseth Larsgård

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

Sekretariatet for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Jøran Mentzoni Eilertsen.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Torbjørn Vatnehol.

Statens vegvesen: Kjetil Sporsem (leiar).

Kommunikasjon: Sunniva Ullavik Erstad.

Sak 2 – Årsrapport 2023

Bakgrunn.

Sekretariatet legg i denne saka fram årsrapport for 2023.

Vedlagt årsrapportdokument presenterer saka.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa vedtek årsrapport for Bypakke Ålesund slik den går fram av dokumentet Bypakke Ålesund – Årsrapport for 2023.

Styringsgruppa vedtek med det rekneskapen for 2023 i Bypakke Ålesund slik den går fram av dokumentet.



Bypakke Ålesund

Årsrapport for 2023



Innhold

Innleiing	2
Økonomi	2
Nærare omtale av prosjekt og aktivitet i 2023.....	7
Statens vegvesen.....	7
Møre og Romsdal fylkeskommune.....	8
Ålesund kommune	9

Innleiing

Bypakke Ålesund er eit samarbeidsprosjekt mellom Ålesund kommune, Møre og Romsdals fylkeskommune og Statens vegvesen, for å løyse samferdselsutfordringar i Ålesund med mål om å få fleire til å sykle, gå og reise med kollektiv.

I juni 2021 vart bypakka vedtatt i Stortinget med ei samla økonomisk ramme på om lag 4,0 mrd. 2021-kroner. Finansieringa av pakka er basert på innkrevjing av bompengar, samt statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. I tillegg kjem meirverdiavgift som staten refunderer for prosjekt i pakka. Bypakke Ålesund vil ha ein innkrevjingsperiode på inntil 15 år. Bompenggeinnkrevjinga hadde oppstart i august i 2022. Aktiviteten i 2023 er finansiert av statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar.

Bompenggeordningen og rabattsystemet for bypakken virker å være godt innarbeidet hos publikum i Ålesund. Det er veldig høy brikkeandel i Ålesund (96%).

Bypakken har i løpet av 2023 fått opparbeidet en ny digital profil, med oppdatert nettside og logo. Bypakken har økt sin synlighet for byens befolkning gjennom byggeplasskilt og reklame. Nettsiden har fått bredere og oppdatert innhold om de ulike prosjektene i Bypakke Ålesund og det er lansert et prosjektkart. Kartet gir en oversikt og tydelig sammenheng i de ulike type prosjektene.

Det ble lagt ut 50 nyhetssaker på bypakkens nettside i 2023, med vesentlig hyppigere innholdsoppdateringer i ulike kanaler som Instagram og Facebook. Kommunikasjonsapparatet har sendt ut ca 50 pressemeldinger i 2023.

Kommunikasjon bistår med presentasjoner, arrangement, forberedelser til politiske møter og både eksternt- og intern dialog med samarbeidspartnere.

Økonomi

I mars vedtok styringsgruppa eit budsjettdokument for 2023 med eit budsjett for bypakka på 403 mill. kroner. Samstundes vart prognosen for året i budsjettdokumentet sett opp med 358 mill. kroner, altså betydeleg 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 213 mill. kroner, men der prognosen for forbruk var 116 mill. kroner.

Rapporten for 1. tertial vart lagt fram i juni, utan vesentlege avvik eller innmeldte behov for auka sluttprognose. Samla sett vart det ved 1. tertial rapportert ein reduksjon i årsprognose på 8,7 mill. kroner frå budsjettdokumentet som vart vedtatt i mars.

2. tertial hadde framlegg i september og trakk ned prognosen for året ytterlegare med 23,3 mill. kroner til ny årsprognose 334,3 mill. kr. Dette nedtrekket skuldast i all hovudsak eit periodiseringsavvik for tilriggingskostnadane ifb. Med Fv. 60 Blindheim – Flisnes.

Ser ein på rekneskapan for Bypakke Ålesund under eitt, så er forbruket i 2023 på 272 mill. kroner, noko som er 131 mill. kroner lågare enn budsjettet for året og 86 mill. kroner lågare enn årsprognosen i vedtatt budsjett. Reduksjonen i forbruk sett opp mot årsprognosen, er ein følge av endringar på fleire prosjekt forklart under.

- E136 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus har redusert forbruket med 14 mill. kroner i forhold til årsprognosen. Dette skuldast at ei noko seinare kontrahering enn forutsatt.
- Kollektivterminal i sentrum har redusert forbruket med 9 mill. kroner i forhold til årsprognosen. Etter utsatt behandling av byggesak i Planutvalget ble anbudsutlysningen også utsatt. Det har ført til at anleggsstarten ble seinare enn forespeilet.
- E136 Brosundbro og ny gate Keiser Wilhelms gate har redusert forbruk med 14 mill. kroner i forhold til årsprognosen. Dette skuldast at ein har jobba med å bli samd i løysing/prosjektkonsept. Anleggstart og opning har blitt forskyvd.
- E136 Breivika-Lerstad har forbrukt 6,5 mill. kroner meir enn prognosen for året.
- På sekkeposten er forbruket redusert med 30 mill. kroner. Ein vesentleg del av dette er ei direkte følge av at ein har fått eit tilskot i 2023 på 15 mill. kroner til prosjektet Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua frå tilskotsordninga for mindre byområde. Det vert dermed i stor grad finansiert utanfor ramma for bypakka i år.
- Fv. 60 Blindheim-Flisnes har redusert forbruket med 22,5 mill. kroner. Skuldast eit periodiseringsavvik ift tilriggingskostnader.
- Posten for planlegging og prosjektering har også eit redusert forbruk med 4,5 mill. kroner.
- Mindre endringar på øvrige prosjekt.

Ramma for bypakka er no på 4.910 mill. 2023-kroner. Det er inga endring i samla rapportert sluttprognose for prosjekta som inngår i bypakka. I 2023 vart det behandla fleire saker med endring i styringsrammer:

- Snuplass Slinningen auka styringsramme 1 mill. 2022-kr (Styringsgruppa 20/01/2023)
- E136 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus auka styringsramme 10 mill. 2022-kr (Styringsgruppa 03/03/2023)
- Oppstartsvedtak Sykkelfelt frå Åse til Moa. Styringsramme 24 mill. 2023-kr (Styringsgruppa 25/08/2023). 12 mill. kr frå omklassifiseringstiltak E136 Breivika-Lerstad og 12 mill. kr frå sekkeposten Post 7.
- Opsjon forlenging av sykkelfelt Tonningsgt – Skarbøvikgt. Auka ramme 8,5 mill. 2023-kr, dekkes av sekkeposten Post 7.

Tabell 1 – Samla rekneskap for Bypakke Ålesund for 2023 (mill. kroner)

Rekneskap 2023

2023-kroner

		2023-kroner		1 2 3 4					
		Ramme	Prognose	Framdrift		Årsbudsjett, årsprognose, rekneskap			
		Gjeldande styringsramme	Rapportert sluttprognose	Byggestart (Prognose/faktisk)	Trafikkåpning (Prognose/faktisk)	Til disposisjon	Budsjett	Årsprognose (i vedtatt budsjett)	Regnskap hittil i år
Bypakke Ålesund - Portefølje		4 910	4 910			-402,7	402,7	357,6	272,3
1	E136 Brosundbro og ny gate Keiser Wilhelms gt	364	364	01.03.2024	01.12.2025	5,1	-5,1	25,0	11,4
2	Kollektivterminal – gateterminal i Keiser Wilhelms gt	101	101	15.06.2023	01.12.2024	-44,7	44,7	27,0	18,0
3	E136 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus	93	93	15.06.2023	31.12.2025	-62,7	62,7	58,4	41,4
4	Kollektivknutepunkt ved Campus Ålesund	332	332	01.09.2024	30.11.2026	-0,2	0,2	11,5	13,8
5	E136 Breivika-Lerstad	2 546	2 546	01.03.2022	01.07.2027	-213,0	213,0	116,0	122,2
6	E136 Lerstادتoppen-Campus	550	550	01.01.2025	01.07.2028	0,2	-0,2	4,5	8,2
7	Sekkepost kollektiv, TS, sykkel, gåing	346	346	-	-	-32,0	32,0	38,5	8,1
8	Fv. 60 Blindheim-Flisnes	401	401	01.01.2024	31.05.2026	-43,7	43,7	62,5	39,8
9	E39 Myrland, påkjøringsrampe	63	63	-	-				
10	Bomstasjoner	51	51	01.02.2022	22.08.2022	3,7	-3,7	0,8	0,6
11	Planlegging og prosjektering	63	63	-	-	-15,2	15,2	13,4	8,9

		Ramme	Prognose	Framdrift		Årsbudsjett, årsprognose, rekneskap			
		Gjeldande styringsramme	Rapportert sluttprognose	Byggestart (Prognose/faktisk)	Trafikkåpning (Prognose/faktisk)	Til disposisjon	Budsjett	Årsprognose (i vedtatt budsjett)	Regnskap hittil i år
Tilskuddsordning for mindre byområde									
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua	15,00	15,00	2023-09	2024-05	-15,0	15,0	15,0	6,8

Tabell 2 – Rekneskap for Post 7 Sekkepost kollektiv, TS, sykkel, gange (mill. kroner)

7 Sekkepost kollektiv, TS, sykkel, gåing			1	2	3
Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Stat	Budsjett	Rekneskap	Årsprognose
		Fylke			
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Stat	S			
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Fylkeskommune	F	0,1	0,1	0,1
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Kommune	K	1,8	0,1	0,5
702	Sykkelveg ved Volsdalenskoie	F	4,0		
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum	F			
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum	K			
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua	F	14,1	0,8	19,1
707	Sykkelveg Steinvågbrua	F			
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Stat	S			
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm -	F	1,6	0,4	1,6
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Kommune	K	1,3		
732	Hessafjordvn-Slunningen med snuplass	K	-0,4	0,4	
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	S			
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	F			
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	K			
734	Fremkommelighet- Aspøya	F			
734	Fremkommelighet- Aspøya	K			
738	Busstopp på Moa, tiltak for raskere og bedre	S	-0,4	5,1	
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Stat	S			
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring -	F			
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Kommune	K	3,6	1,1	
762	Fortau Ytre Hessen(fra skolen)	K		0,1	
763	Undergang på Bjørge, FV107-Ellingsøy	F	2,0		1,0
764	Myrlandsvn fortau, del 1	K			
765	TS-tiltak skoleveg Aspøy skole og sentrum, mindre tiltak	K			
766	Skoleveg-Skarbgt-Hessaskaret	F	2,3	0,1	2,3
767	Fortau -skoleveg Hatlane, Fv399 Bvn	F			
	Sum	SFK	30,0	8,1	24,6
			1	2	3
			Budsjett	Regnskap HIÅ	Årsprognose
	704 Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua		15,00	6,77	15,00

Tabell 3 – Rekneskap for Post 11 Planlegging og prosjektering (mill. kroner)

11 Planlegging og prosjektering					
Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Finans.	Budsjett	Rekneskap HIÅ	Års- prognos
111	Forskuttering Ålesund kommune, 2020	K			
112	Kommunikasjon	K	2,70	1,99	2,70
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - stat	S			
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Fylkeskommune	F			
701	Planlegging av mindre sykkeltiltak (ÅK)	K	1,50	1,05	2,00
702	Sykkelveg ved Volsdalens skole	F	2,00	0,15	0,37
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum	F	0,40		0,05
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum	K	0,50	0,04	0,50
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua	F	1,00	1,46	1,55
707	Sykkelveg Steinvågbrua	F	0,30		
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Stat	S			
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Fylkeskommune	F			0,30
731	Planlegging av mindre kollektivtiltak (ÅK)	K	0,50	0,27	0,50
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	S			
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	F			
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	K	0,10	0,05	0,10
734	Fremkommelighet- Aspøya	F	0,50		0,05
734	Fremkommelighet- Aspøya	K	0,75	0,20	0,50
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Stat	S			
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Fylkeskommune	F			
761	Planlegging av mindre tiltak trafiksikkerhet (ÅK)	K	1,50	2,02	1,50
762	Fortau Ytre Hessen(fra skolen)	K	1,00	1,17	0,50
763	Undergang på Bjørge, FV107-Ellingsøy	F	2,00	0,46	0,47
765	TS-tiltak skoleveg Aspøy skole og sentrum, mindre tiltak	K		0,01	
767	Fortau -skoleveg Hatlane, Fv399 Bvn	F	0,56		
	Sum		15,31	8,85	11,09

Nærare omtale av prosjekt og aktivitet i 2023

Statens vegvesen

- E136 Breivika - Lerstad: Delar av tunneltraseen vart omregulert i feb. 2023. Anbudsprosessen for hovedentreprise pågikk i perioden mai-desember 2023, med beste tilbud frå NCC Norge. Førebuande entreprisar ved Lerstad og Breivika er avslutta, med unntak av noko leidningsomlegging i Breivika – på vegne av Ålesund kommune.
- E136 Ny Brosundbro, gate fra Waterfront til Posthuskrysset: I 2023 har SVV jobba med ulike avklaringar, prosjektering og utarbeiding av anbudsgrunnlag.
- E136 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus: Entreprenørarbeid med størst konsekvens for naboar og trafikkantar vart ferdigstilt før jul i 2023. Pga. meir sprengningsarbeid/lengre vannledning enn føresett, er dato for ferdigstilling flytta til medio 2024. Trafikkåpning av busstoppet vert først i 2025 - når parkeringshuset og adkomst til sjukehuset er ferdigstilt. Anleggsbidrag til HMR vart utbetalt i desember 2023.
- Kollektivknutepunkt ved Campus: Arbeid med prosjektering starta opp allereie hausten 2023 – med eigne fagressursar i SVV. Prosjektet har planlagt anleggsstart sommaren 2025. Ferdigstilling er venta ila. 2026 – eit år seinare enn opprinneleg tenkt – men forutset statleg oppstartsbevilgning i 2025.
- E136 Lerstadtoppen-Campus: Prosjektering starta hausten 2023, med det same teamet som jobbar med Campus – men, er avhengig av formelle vedtak/finansiering for vidare framdrift.
- Bomstasjonar: Bomstasjonane i bypakken blei tekne i bruk frå 2022, med unntak av ein – som skal byggast i 2026. I 2023 blei Bomstasjon-prosjektet belasta med 0,6 mill,- til div. mindre utgifter/reparasjonar – og for åra fremover er det prognostisert med kr. 200 000,- pr/år for tilsvarende kostnader.
- E136 Kollektivknutepunkt Moa: Lekkasje på kommunal vannledning i desember 2023 medførte skader på delar av anlegget. Teleskader i vegbana er også oppdaga - og dette bør utbetrast før overlevering til DoV-divisjonen. Estimert ekstrakostnad på kr. 500 000,- i 2024.

- Hatlaåstunnellen-Vindgårdsskiftet: Noko arbeid er allereie utført, finansiert av omklassifiseringsmidlar på E136 Breivika-Lerstad. Det vert oppretta eige prosjekt i 2024 (Post 7) for å synleggjere heile prosjektkostnaden med respektiv finansiering – 50% statlege midlar og 50% bompengar (evt. tilskotsmidlar).

Møre og Romsdal fylkeskommune

- Kollektivknutepunkt i sentrum – Inngjekk kontrakt med entreprenør og starta anleggsarbeidet våren 2023. Starta anleggsarbeida i Korsegata og gjekk vidare til Posthuskrysset og Keiser Wilhelms gate i november.
- Fv. 60 Blindheim-Flisnes: Ferdigstilt prosjektering og omfattande grunnerv. Lyst ut prosjektet på anbod. Kontrakt inngått januar 2024.
- Fv. 6208 Sykkelveg Tonningsgate – Steinvågbrua: Ferdigstilt prosjektering, lyst ut prosjektet på anbod og inngått kontrakt med entreprenør. Anleggsstart i august.
- Fv. 6208 Sykkelveg Tonningsgate – Skarbøvikgata: Planarbeid og prosjektering ifm forlenging av prosjektet. Lagt inn som opsjon i kontrakt
- Trafikktryggingstiltak Hessaskaret – Ferdigstilt prosjektering, lyst ut prosjektet på anbod og inngått kontrakt med entreprenør. Byggestart i 2024
- Planarbeid og utredingar ifm planfri kryssing på Bjørge:
 - Reguleringsarbeid
 - Forprosjekt betongkonstruksjon
 - Støyvurderingar
- Sykkelveg Volsdalen skole – Reguleringsarbeid
- Fortau Hatlane – Forberedande planarbeid og kostnadsanslag
- Samarbeidsprosjekt der Statens vegvesen er byggherre:
 - Campus Ålesund: Deltaking i prosjektgruppe og vurdering av tekniske løysingar
 - Sørsida og Brosundet – Deltaking i prosjektgruppe og vurdering av trafikkløysingar

Ålesund kommune

- Slinningen snuplass: Ferdigstillelse av prosjektet. Grøntområdet ble reetablert, nytt gjerde og toalett for sjåførene ble satt opp.
- Trygg skoleveg – Lerstadbakken. Ny kartlegging av trafiksikkerhet langs hele strekningen fra Meny til Gåseid. Prosjektering ferdigstilt høsten 2023.
- Trygg skoleveg – Øvre Skytterholm. Prosjektering frem til august 2023 og bygging høsten 2023. Siste lag asfaltering gjenstår og tas når asfaltenlegget åpnes i 2024.
- Trygg skoleveg - Fortau Ytre Hessen. Prosjektering startet i 2023 og ferdigstilles vinter 2024. Samarbeid med Hessa skole om bygging av deler av fortauet. Bygging 2024.
- Sykkeltiltak - Klokkersundet. Prosjektering 2023 og utbygging vinter/vår 2024.
- Sykkeltiltak - Kartlegging og gjennomføring av mindre tiltak på hovedsykkelvegnettet. Bl.a. asfaltering ved Blindheim skole, belysning undergang Shell Vegsund og ny bom ved Klipra. I tillegg jobbes det med å forbedre sikt i kryss og avkjørsel på hovedsykkelvegnettet.
- Sykkeltiltak – Steinvågneset og forlengelse av Tonningsgate. Utarbeidelse av reguleringsplan for å få bygget mer sykkelveg enn opprinnelig planlagt pga av midler fra «Regionbysamarbeidet». Reguleringsplan vedtatt høsten 2023.
- Framkommelighet for buss og trygg skolevei Aspøya – Kartlegging av tiltaket, innleie av konsulent til forprosjekt og detaljprosjektering.
- Mindre kollektivtiltak – holdeplass Spjelkavika. Det har vært omfattende byggesaksprosesser for å få tiltaket godkjent hos Statsforvalter fordi holdeplassen etableres på bro over Lillevannselva. Nye miljørapporter er utarbeidet og byggesaken er nå godkjent.
- Planleggingsaktivitet :
 - Sykkeltiltak – innleie av ekstern konsulent til planlegging av hovedsykkelvegnettet. Hovedfokus fra Aspøya til Campus. Vil fortsette i 2024.
 - Trafiksikkerhet – detaljkartlegging av TS tiltak i sekkeposten.
 - Kollektiv – høy aktivitet i sentrumsprosjektene.
- Samarbeidsprosjektene der byggherre er SVV og MRFK:
 - Kollektivknutepunktet i sentrum – strategisk og faglig arbeid for å få vedtatt byggesaken. Tett samarbeid med fylkeskommunen.

- Sørsida og Brosundet – strategisk og faglig arbeid for å få gjennom en ny trafikk-løsning i sentrum. Vedtatt i kommunestyret februar 2023. Tett samarbeid med Statens vegvesen.
- Blindheim – Flisnes – Tett samarbeid om prosjekteringen av de kommunale vegene i prosjektet, samt hovedsykkelvegen langs fylkesvegen
- Breivika – Lerstad – samarbeid om detaljprosjektering av de kommunale vegene og hovedsykkelvegen
- Campus Ålesund og Lerstadtoppen-Campus – Samarbeid om løsning for ny hovedsykkelveg og kollektivvurderinger i forbindelse med detaljprosjekteringen.

Sak 3 – Budsjett for 2024 og handlingsprogram for 2024-2027

Bakgrunn:

Sekretariatet legg i denne saka fram budsjettet for 2024 og handlingsprogrammet for 2024-2027.

Vi har i utarbeidinga av budsjettet og handlingsprogrammet tatt utgangspunkt i handlingsprogrammet for 2023-2026, som skal rullerast, samt tilgang på finansiering og status og framdrift på dei ulike prosjekta etter innspel frå partane.

Vedlagde budsjettdokument og handlingsprogramdokument presenterer saka.

Vurdering:

Rulleringa av handlingsprogrammet slik det er lagt fram syner partanes budsjett og prognoser for aktiviteten i perioden, og er ikkje tilpassa eit eventuelt inntektstap som følgjer av manglande KPI-justering av takstane.

For å sikre finansiering av omsetninga som handlingsprogrammet legg opp til for kommande 4årsperiode, er det en føresetnad at ein får justert takstane etter KPI slik stortingsvedtaket legg til grunn.

Den årlege rulleringa av handlingsprogrammet med partanes budsjettinnspel er eit heilt sentralt verktøy for den løpande porteføljestylinga. Sekretariatet anbefaler difor at styringsgruppa vedtek budsjettet og handlingsprogrammet, men med atterhald om at sak om takstjusteringar som for tida er til lokalpolitisk behandling blir vedtatt og gjennomført slik styringsgruppa har innstilt.

Saka har vore behandla i Ålesund kommunestyre 08. februar 2024 og skal tilbake til ny behandling 25. april 2024. Møre og Romsdal fylkeskommune behandlar saka på Fylkestinget 22. april 2024.

Vegamot AS sendte etter styrebehandling i februar 2024 eit skriftleg varsel til Møre og Romsdal fylkeskommune som garantist for låneopptaket i Bypakke Ålesund. Her heiter det at:

«Selv om det i løpet av 2024 skulle gjennomføres en konsumprisjustering av takstene vil det likevel være nødvendig å gjennomføre en styring av prosjektporteføljen. Dette skyldes at SSBs byggekostnadsindeks for vei har hatt en større økning enn SSBs konsumprisindeks, og at andelen fritakspasseringer og rabatterte passeringer er økende.

Kun konsumprisjustering vil kompensere noe for dette inntektsbortfallet, men ikke være tilstrekkelig til å dekke kostnadsøkninger i byggeprosjektene.»

Vegamot AS har også utarbeidet et tilleggsnotat som svar til kommunestyrets vedtak 08. februar 2024. Notatet skal følgje saksdokumenta til ny behandling i kommunestyret i april. Her heiter det at:

«Uten noen form for prisjustering eller reduserte rabatter er det tvilsomt om kontraherte prosjekt kan finansieres innenfor innkrevningstid 15 år.»

Sekretariatet anbefaler difor at styringsgruppen i perioda fram til sak om takstjustering er avklart ikkje godkjenner nye oppstartar i Bypakke Ålesund.

I sak 5 i møte 03.03.2023 *Oppstartsvedtak Sjukehuset + ny styringsramme* vedtok styringsgruppa ein utvidelse av styringsramma for E136 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus utan å presisere inndekninga for meirkostnadane på 10 mill. 2022-kroner. I Handlingsprogrammet 2024-2027 er økt

styringsramme for E136 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus inndeckt av E136 Lerstadtoppen-Campus, slik det var foreslått i saken.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa vedtek budsjettet og handlingsprogrammet 2024-2027 for Bypakke Ålesund slik det går fram av dokumenta *Bypakke Ålesund – Budsjett 2024* og *Bypakke Ålesund – Handlingsprogram 2024-2027*.

Vedtaket fattast med atterhald om at sak om takstjusteringar som for tida er til lokalpolitisk behandling blir vedtatt og gjennomført slik styringsgruppa har innstilt.

Styringsgruppa godkjenner ingen nye oppstartar i tida fram til saka om takstjusteringar er avklart lokalpolitisk, på grunn av for tida stor usikkerheit knytt til inntektsgrunnlaget.

Styringsgruppa ber sekretariatet involvere Vegamot AS og partane i bypakken og forberede ein gjennomgang og revisjon av utbyggingsplana og handlingsprogrammet etter takstjusteringssaka er ferdig behandlet lokalpolitisk, uavhengig av kva som blir vedtatt.



Bypakke Ålesund

Budsjett 2024

Om budsjettet

Budsjettet for 2024 viser aktiviteten i Bypakke Ålesund i 2024. I budsjettet ligg tildelte midlar til det enkelte prosjekt inne. Tildelte midlar avvik for nokre prosjekt frå det som er planlagt framdrift og produksjon i år, så det er også satt opp ei prognose for forbruk. Spesielt stort utslag er det for E136 Breivika-Lerstad der ein har eit budsjett for året på 791 mill. kroner, men der prognosen for forbruk er 630 mill. kroner. Budsjettet for 2023 er totalt på 1.229 mill. kroner, medan prognosen er på 1.073 mill. kroner.

Aktiviteten i bypakka vert finansiert av bompengar, statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar, samt refundert momskompensasjon frå staten. I 2024 vert det lagt opp til å trekke opp 882 mill. kroner i bompengar, av ei total omsetning på 1.073 mill. kroner. Dei statlege prosjekta vil omsette for 782 mill. kroner. 109 mill. kroner av denne omsetninga blir finansiert av egne midlar og 673 mill. kroner av bompengar. Kommunen vil omsette for 117 mill. kroner som blir finansiert med 43 mill. kroner i egne midlar og 74 mill. kroner i bompengar. Fylkeskommunen vil omsette for om lag 173 mill. kroner, kor av 38 mill kroner blir finansiert av egne midlar og 135 mill. kroner er finansiert av bompengar.

Budsjett for 2024

I 2024 vert det stor aktivitet i bypakka med oppstart av fleire prosjekt og ferdigstilling av andre. Det vil også gå føre seg planlegging, prosjektering og klargjering av prosjekt for oppstart.

E136 Brosundbro, Waterfront: Det pågår arbeid med nye anslag og søknad om styringsramme. Førebuande arbeid knytt til anskaffing av hovedentreprise for neste etappe er i gang, med målsetting om utlysning april - og kontraktsignering i november 2024.

Kollektivknutepunktet i sentrum blir i all hovudsak ferdigstilt hausten 2024. Prosjektet er eit fellesprosjekt mellom fylkeskommunen og kommunen med fylkeskommunen som byggherre. (E136 Posthuskrysset inngår som ein statleg del i prosjektet)

Kollektivknutepunktet ved Ålesund sjukehus blir i all hovudsak ferdigstilt i 2024.

E136 Breivika-Lerstad: Siste førebuaende entreprise med omlegging av leidningsnett i Breivika - for Ålesund kommune – er planlagt ferdigstilt i 2024. Oppstart av hovedentreprise i februar, anleggsarbeid heile 2024. Nytt anslag er gjennomført - og når oppstarten av tunneldriving i mars/april er gjennomført vil prosjektet vurdere om det er behov for å søke om økt styringsramme. For fv. 60 Blindheim-Flisnes vil anleggsarbeida starte tidleg våren 2024. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2026.

Tabellen nedanfor viser budsjettet for Bypakke Ålesund i 2024.

Budsjett 2024			Budsjett 2024			Prognose 2024		
Proj. ID	Prosjekt	Finans.	Egen-finans.	Bom	Sum	Egen-finans.	Bom	Sum
	Stat	S	146,7	758,5	905,2	109,1	673,1	782,1
	Fylkeskommune	F	37,0	166,2	203,2	38,3	135,1	173,4
	Kommune	K	40,1	80,6	120,7	43,2	73,9	117,1
	Sum		223,8	1 005,3	1 229,1	190,6	882,1	1 072,6
1	E136 Brosundbro, Waterfront/Posthuskrysset	S	8,6	87,9	96,5	10,0	70,0	80,0
	- Fylkeskommune	F	5,9	34,0	40,0	7,3	33,1	40,4
	- Kommune	K	16,3	10,7	27,0	21,2	5,8	27,0
2	Kollektivknutepunkt i sentrum - Keiser Wilhelr	FK	22,2	44,7	67,0	28,5	38,9	67,4
3	Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus	S	11,4	27,5	38,9	5,4	30,0	35,4
	- Stat	S	-13,5	0,0	-13,5	8,6		8,6
	- Fylkeskommune	F	0,3	-0,3	0,0	0,5	1,8	2,3
	- Kommune	K	0,0	0,0	0,0	0,5	0,4	0,9
4	Kollektivknutepunkt ved Campus	SFK	-13,2	-0,3	-13,5	9,6	2,2	11,8
5	E136 Breivika-Lerstad	S	147,8	643,0	790,8	70,0	560,0	630,0
6	E136 Lerstادتoppen - Campus	S	-8,4	0,0	-8,4	14,8		14,8
	- Stat	S	0,44	0,10	0,54		13,1	13,1
	- Fylkeskommune	F	9,01	51,42	60,43	16,3	35,9	52,2
	- Kommune	K	3,70	27,40	31,10	3,7	27,4	31,1
7	Gang- og sykkelveg, trafikkikkerhet og kollekti	SFK	13,1	78,9	92,1	20,0	76,4	96,4
	- Fylkeskommune	F	21,0	74,7	95,7	13,2	59,9	73,1
	- Kommune	K	15,0	38,2	53,2	12,7	36,0	48,7
8	Fv. 60 Blindheim-Flisnes med lokalveger	FK	36,0	112,9	148,9	25,9	95,9	121,8
9	E39 Myrland, påkjøringsrampe	S	0,0	0,0	0,0			0,0
10	Bomstasjoner	S	0,5	0,0	0,5	0,2		0,2
	- Stat	S	0,00	0,00	0,00			0,0
	- Fylkeskommune	F	0,73	6,37	7,10	1,0	4,4	5,4
	- Kommune	K	5,13	4,27	9,40	5,1	4,3	9,4
11	Planlegging og prosjektering	SFK	5,86	10,64	16,50	6,1	8,7	14,8

Post 7 Gang- og sykkelveg, trafikktryggleik og kollektiv

For Fv. 6208 Sykkelfelt og fortau Tonningsgate – Steinvågbrua fortset byggearbeida og ein forventar ferdigstillelse av prosjektet hausten 2024.

Hessaskaret har oppstart og ferdigstillelse i 2024. For Lerstadbakken er prosjekteringa ferdigstilt og ein forventar utbygging vinter/vår 2024.

Øvre Skytterholm. Siste lag asfaltering gjenstår, tas når asfaltenlegget åpnes i 2024.

Fortau Ytre Hessen: Prosjektering pågår, ferdigstilles vinter 2024. Samarbeid med Hessa skole om bygging av deler av fortauet. Bygging 2024.

Eksisterende sykkelnett – Klokkersundet. Utbygging vinter/vår 2024.

Kollektiv – holdeplass Spjelkavika. Bygging 2024.

Framkommelighet og trygg skolevei Aspøya. Kartlegging av tiltaket, innleie av konsulent til forprosjekt og detaljprosjektering. Bygging 2024/2025.

Tabellen nedanfor viser budsjettet for post 7 Gang- og sykkelveg, trafikktryggleik og kollektiv.

Budsjett - Post 7 Gang- og sykkelveg, trafiksikkerhet og kollektiv

Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Veg-eier	KO 2024-kr	Budsjett 2024	Prognose 2024
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - FK	F	0,0	-0,3	0,0
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - ÅK	K	0,0	2,1	2,1
702	Sykkelveg ved Volsdalenskole	F	53,0	8,5	1,5
704	Sykkelveg Tonningst-Steinvågbrua	F	22,1	36,3	45,0
708	Sykkelveg hovedsykkelakse Gåseid-Hatlane-Åse	S	0,0	0,0	12,6
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - FK	F	0,0	1,3	1,3
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - ÅK	K	0,0	1,4	1,4
732	Hessafjordvn-Slinningen med snuplass	K	33,1	-0,8	-0,8
734	Fremkommelighet- Aspøya	K	13,3	8,3	8,3
738	Busstopp på Moa, tiltak for bedre bussavvikling	S	6,6	0,9	0,5
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - ÅK	K	0,0	4,5	4,5
762	Fortau Ytre Hessen(fra skolen)	K	19,9	14,2	14,2
763	Undergang på Bjørge, FV107-Ellingsøy	F	26,5	10,2	2,0
764	Myrlandsvn fortau, del 1	K	19,9	0,0	0,0
765	TS-tiltak skoleveg Aspøy skole og sentrum	K	3,6	1,5	1,5
766	Skoleveg-Skarbgt-Hessaskaret	F	5,3	2,2	2,2
767	Fortau -skolevg Hatlane, Fv399 Bvn	F	4,0	2,0	0,3
Sum			256,4	92,2	96,4

Post 11 Planlegging og prosjektering

Tabellen nedanfor viser budsjettet for post 11 Planlegging og prosjektering.

Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Finans.	Budsjett		Prognose	
			2024	2024	2024	2024
		Stat	S	0,00		0,00
		Fylkeskommune	F	7,09		5,41
		Kommune	K	9,37		9,37
		Sum		16,46		14,78
112	Kommunikasjon		K	2,50		2,50
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Kommune		K	1,90		1,90
702	Sykkelveg ved Volsdalens skole		F	2,87		2,20
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum		F	0,20		0,20
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum		K	0,60		0,60
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua		F	1,12		0,74
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Fylkeskommune		F	0,10		0,10
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Kommune		K	0,71		0,71
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen		K	0,23		0,23
734	Fremkommelighet- Aspøya		K	1,71		1,71
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Kommune		K	1,02		1,02
762	Fortau Ytre Hessen(fra skolen)		K	0,57		0,57
763	Undergang på Bjørge, FV107-Ellingsøy		F	2,50		1,87
765	TS-tiltak skoleveg Aspøy skole og sentrum, mindre tiltak		K	0,13		0,13
767	Fortau -skoleveg Hatlane, Fv399 Bvn		F	0,30		0,30
	Sum			16,46		14,78

Kommunikasjonsarbeidet i bypakka er finansiert over post 11.

For sykkelløysing ved Volsdalen skule fortset ein reguleringsplanarbeidet. Det same gjeld planfri kryssing på Bjørge, kor ein òg vil påstarte byggjeplanlegging.

Ein vil elles arbeide med tilrettelegging for eit heilhetlig sykkelvegnett i Ålesund, med blant anna innleie av ekstern konsulent. Hovedfokus frå Aspøya til Campus.

Det vert også utført planlegging av fremkommelighetstiltak for buss og ei detaljkartlegging av TS tiltak i sekkeposten



Bypakke Ålesund

Handlingsprogram 2024-2027

Innhald

1. Om Bypakke Ålesund.....	2
2. Mål og styring.....	2
2.1 Mål- og resultatstyring	2
2.1.1 Hovudmål	2
2.1.2 Evaluering av måloppnåing	2
2.2 Organisering og styring av Bypakke Ålesund	3
3. Økonomi.....	3
3.1 Økonomiske rammer.....	3
3.2 Bompengar	4
3.3 Om porteføljestyling av bypakka	4
4. Prioriteringar og porteføljestyling 2024-2027	4
5. Tilskotsordning for mindre byområde.....	6
6. Prosjekta i bypakka.....	7
E136 Breivika-Lerstad.....	7
Bymiljøtiltak og kollektivknutepunkt i sentrum	7
Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus og Campus.....	7
Fv. 60 Blindheim-Flisnes.....	7
E136 Lerstadtoppen-Campus	7
Tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling og trafikktryggleik	7
Strakstiltak for sykkel	8
Sykkelveg ved Volsdalen skole	8
Sykkelveg Hatlaåstunellen-Vindgårsskiftet	8
Sykkelveg Tonningsgate-Steinvågbrua	8
Strakstiltak for kollektiv.....	8
Strakstiltak for trafikktryggleik	8
Undergang på Bjørge, Ellingsøy.....	8
Skoleveg Skarbøgata-Hessaskaret.....	8
Vedlegg.....	8

1. Om Bypakke Ålesund

Bypakke Ålesund er eit samarbeidsprosjekt mellom Ålesund kommune, Møre og Romsdals fylkeskommune og Statens vegvesen, for å løyse samferdselsutfordringar i Ålesund med mål om å få fleire til å sykle, gå og reise med kollektiv.

I juni 2021 vart bypakka vedtatt i Stortinget med ei samla økonomisk ramme på om lag 4,2 mrd. 2021-kroner (etter indeksering). Dette utgjer om lag 5,1 mrd. 2024-kroner. Finansieringa av pakka er basert på innkrevjing av bompengar, samt statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. I tillegg kjem meirverdiavgift som staten refunderer for prosjekt i pakka. Bypakke Ålesund vil ha ein innkrevjingsperiode på inntil 15 år, med oppstart i august 2022.

I handlingsprogramperioden vil det vere stor aktivitet i bypakka, med oppstart og ferdigstilling av fleire av dei store prosjekta i pakka.

2. Mål og styring

2.1 Mål- og resultatstyring

Mål- og resultatstyring er det grunnleggjande styringsprinsippet i offentleg verksemd. Bypakke Ålesund vert styrt etter dette prinsippet. Reint konkret inneber det at overordna, politisk sette mål for bypakka, vert konkretisert på ein slik måte at resultatata i bypakken kan målast, vurderast og følgjast opp.

2.1.1 Hovudmål

Det er fastsett tre hovudmål for Bypakke Ålesund:

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

Føremålet med bypakka i Ålesund er at fleire skal sykle, gå og reise kollektivt og at delen reiser med personbil skal reduserast.

Ålesund kommune har vedtatt at dei ynskjer å leggje nullvekstmålet til grunn for bypakka. Det er ein føresetnad for å kunne få investeringsmidlar gjennom tilskotsordninga for mindre byområde, at ein forpliktar seg til å følgje opp eit slik nullvekstmål for persontransport med bil. Bypakke Ålesund har derfor som mål nullvekst for persontransport med bil i Ålesund.

2.1.2 Evaluering av måloppnåing

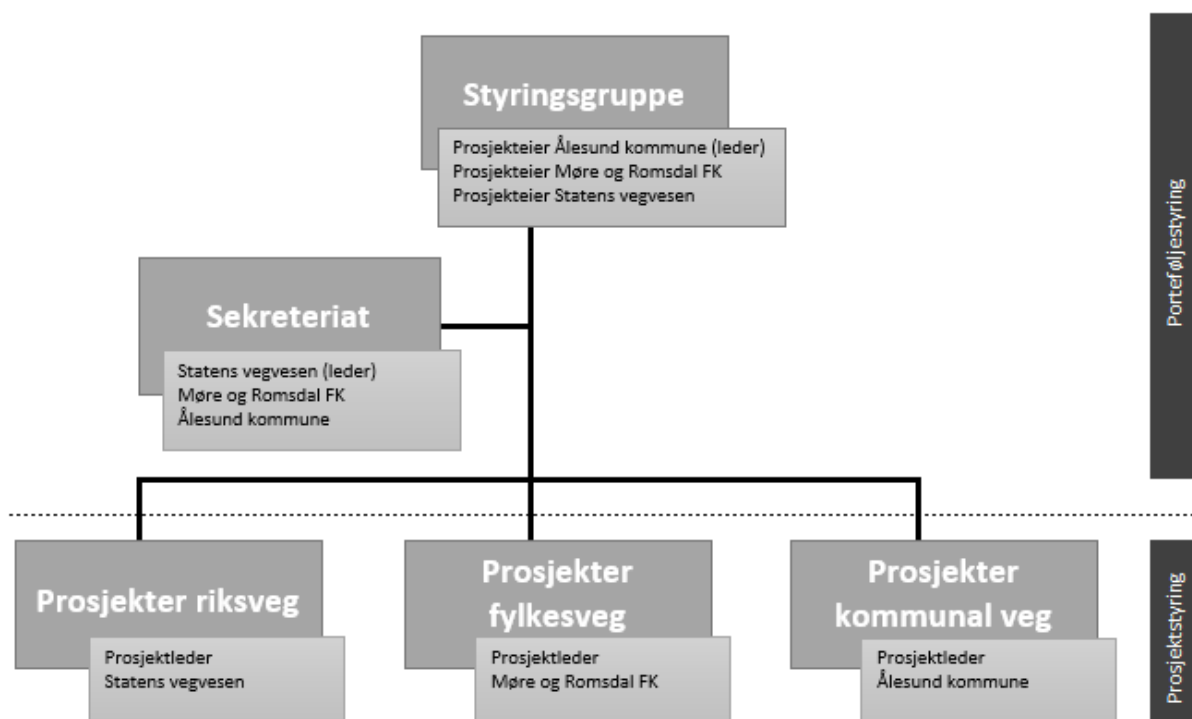
Det vert lagt opp til å gjennomføre teljingar for dei ulike transportformene for å sjå korleis trafikkbiletet utviklar seg i utbyggingsperioden. Vegamot vedlikeheld denne statistikken og orienterar løpande til styringsgruppa om utviklinga i forhold til trafikk og inntekter. På prosjektnivå arbeider ein med å utvikle effektmål for prosjekta i bypakka, for å kunne vurdere kva verknad dei ulike prosjekta har i høve måla for bypakka. Dette er eit verktøy for å prioritere dei mindre prosjekta inn i porteføljen. Ein vil følgje opp resultatmåla i gjennomføringa av pakka, for å sikre at dei einskilde prosjekta når måla sine.

2.2 Organisering og styring av Bypakke Ålesund

Det er etablert ei styringsgruppe og eit sekretariat for porteføljestyling av bypakka. Ålesund kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen deltek som likeverdige parter inn i samarbeidet.

Det går eit skilje mellom prosjektstyring og porteføljestyling. Partane har sjølve ansvaret for å gjennomføre planlegging og utbygging av sine egne prosjekt (prosjektstyring). Styringsgruppa står for porteføljestylinga av pakka og skal sikre at ho vert gjennomført i tråd med Stortinget sitt vedtak. Dette betyr mellom anna at styringsgruppa skal følgje opp at ein held seg innanfor den økonomiske ramma som er fastsett. Sekretariatet førebur saker til styringsgruppa og sikrar god informasjonsflyt og samarbeid mellom partane.

Figuren nedanfor viser organiseringa av Bypakke Ålesund.



3. Økonomi

3.1 Økonomiske rammer

Ramma for Bypakke Ålesund er 5,1 mrd. 2024-kroner. Av dette utgjør dei statlege prosjekta 4,1 mrd. kroner, dei fylkeskommunale prosjekta 0,6 mrd. kroner og dei kommunale prosjekta 0,4 mrd. kroner. Utbygginga vert finansiert av bompengar, statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar, samt refundert momskompensasjon frå staten. Bompengefinansieringa står for om lag 4 mrd. kroner,

medan 1,1 mrd. kroner er bidrag frå stat, fylkeskommune og kommune, inkludert momskompensasjon.

3.2 Bompengar

Bypakke Ålesund vil ha ein innkrevjingsperiode på inntil 15 år, noko som er i tråd med lokalpolitiske vedtak. Bompengene starta opp i august 2022.

Det er etablert 13 bomstasjonar med tovegs innkrevjing i Ålesund. Bomstasjonane er plassert i område der det vert bygd eit godt alternativt transporttilbod til personbilen, samt på veger der det vert gjennomført vesentlege utbetringar.

I Prop. 201 S (2020-2021) er det fastsett ein gjennomsnittstakst på 14,50 2021-kroner, og denne vert nytta som grunnlag for justering av takstane.

3.3 Om porteføljestyring av bypakka

Bypakke Ålesund vert styrt etter prinsippa for porteføljestyring. All kostnadsauke må følgeleg løysast innanfor den økonomiske ramma til pakka. Dersom kostnadene for nokre av prosjekta aukar, vil dette innebære at andre prosjekt må reduserast eller eventuelt ikkje kan gjennomførast. Dersom enkelte prosjekt vert rimelegare enn føresett, vil det bli rom for fleire prosjekt, alternativt kan innkrevjingsperioden kortast ned.

Bompengeproposisjonen for Bypakke Ålesund føresett sterk kostnadskontroll i gjennomføringa av prosjekta i pakka. Arbeidet med porteføljestyringa skal skje gjennom ei årleg rullering av eit fireårig handlingsprogram med hovudvekt på mål- og resultatstyring.

I følge retningslinjene for porteføljestyrte bypakker skal fylkeskommunen og kommunen bidra med ein eigenandel på minst 20 prosent av den investeringskostnaden for fylkeskommunale og kommunale prosjekt (ekskl. meirverdiavgift). Dette kravet er innfridd i prosjektporteføljen som ligg til grunn for vedtatt bompengeproposisjon og er også førande for porteføljestyringa i gjennomføringa av pakka. Handlingsprogrammet for 2023-2026 er satt opp slik at det samsvarer med kravet til eigenandel.

4. Prioriteringar og porteføljestyring 2024-2027

Styringsgruppa har prioritert prosjekter inn i handlingsprogrammet for 2024-2027 i tråd med måla for bypakka og dei økonomiske rammene som ligg til grunn i Prop. 201 S (2020-2021).

Alle tre kollektivknutepunkta i bypakka vert ferdigstilt i perioden. Ein starta med utbygginga av kollektivknutepunkta i sentrum og ved Ålesund sjukehus i 2023, medan kollektivknutepunktet ved Campus er sett opp frå 2025.

For E136 Brosundbro, Waterfront vert det lagt opp til kontraktutlysning og signering i 2024, med byggestart i 2025. Den delen som gjeld Posthuskrysset blir utbygd saman med kollektivknutepunktet i sentrum.

For E136 Breivika-Lerstad var det byggestart i 2022, medan hovudentreprise vart lyst ut i 2023 og kontrakt inngått i januar 2024.

E136 Lerstadtoppen-Campus har planlagt anleggsstart til sommaren 2026 og første del venta ferdigstilt i 2027, eit år seinare enn plan – dersom prosjektet får statleg oppstartsbevilgning i 2025/2026.

Fv. 60 Blindheim-Flisnes får byggestart våren 2024, med ferdigstilling i 2026.

I tillegg til dei store prosjekta vert det lagt opp til å planleggje, prosjektere og bygge ut fleire prosjekt under sekkeposten for sykkel, gange, kollektiv og trafikktryggleik, mellom anna ferdigstilling av sykkelvegprosjektet Tonningsgate – Steinvågbrua på Hessa.

Handlingsprogrammet for 2024-2027 følger i tabellen nedanfor (mill. 2024-kroner).

Handlingsprogram 2024-2027

2024-kroner

Proj. ID	Prosjekt	Veg-eier	Byggherre	Finans.	Gjeldende styringsramme	Budsjett 2024	HP 2025	HP 2026	HP 2027	Prognose 2024
1	E136 Brosundbro, Waterfront/Posthuskrysset	S	S	S	380,5	96,5	73,5	108,0	10,0	80,0
2	Kollektivknutepunkt i sentrum - Keiser Wilhelmsgt. og Korsegata	FK	F	FK	106,1	67,0	15,1	0,0	0,0	67,4
3	Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus	S	S	S	97,3	38,9	5,8	0,0	0,0	35,4
4	Kollektivknutepunkt ved Campus	SFK	S	SFK	347,4	-13,5	91,6	122,8	130,8	11,8
5	E136 Breivika-Lerstad	S	S	S	2 663,6	790,8	389,3	600,0	438,3	630,0
6	E136 Lerstadtoppen - Campus	S	S	S	575,4	-8,4	38,2	140,0	190,0	14,8
7	Gang- og sykkelveg, trafikkikkerhet og kollektiv	SFK	SFK	SFK	361,4	92,1	72,6	56,9	17,0	96,4
8	Fv. 60 Blindheim-Flisnes med lokalveger	FK	F	FK	419,0	148,9	133,8	80,5	0,0	121,8
9	E39 Myrland, påkjøringsrampe	S	S	S	66,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
10	Bomstasjoner	S	S	S	53,0	0,5	0,0	0,6	0,0	0,2
11	Planlegging og prosjektering	-	-	SFK	66,3	16,5	12,4	5,4	1,7	14,8
					5 136,3	1 229,1	832,2	1 114,2	787,7	1 072,6

Ein utvida tabell som viser partane sin del inn i dei enkelte prosjekta fordelt på eigenfinansiering og bompengar, ligg som vedlegg til handlingsprogrammet.

På nokre prosjekt er det avvik mellom planlagt forbruk i 2024 (prognose) og budsjett for 2024. Det er derfor tatt med ei kolonne som viser prognosen for 2024. Ver og oppmerksom på at i dei tilfelle der det er avvik mellom budsjett 2024 og prognose 2024, så vil ein få overført meir- eller mindreforbruk til 2025. Kolonne HP 2025 viser finansieringsbehovet i 2025 og dette vil då avvike frå planlagt produksjon. For dei tiltaka der det vert overført midlar til 2025 vil altså produksjonen verte høgare enn det som går fram av tabellen.

Arbeidet med prosjekt 10 Bomstasjonar er delt mellom Statens vegvesen og Vegamot. Statens vegvesen sin kostnad er 15 mill. kroner medan 35 mill. kroner er knytt til Vegamot sitt arbeid. Vegamot har inngått ein leasingkontrakt noko som fører til at deira investeringskostnad er fordelt ut over fleire år.

Tabellen nedanfor viser ei nærare oppstilling over kva prosjekt som er prioriterte på post 7 Gang- og sykkelveg, trafikktryggleik og kollektiv (mill. 2024-kroner).

Handlingsprogram - Post 7 Gang- og sykkelveg, trafiksikkerhet og kollektiv 2024-kroner

Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Veg-eier	KO 2024-kr	Budsjett 2024	Prognose 2024	HP 2025	HP 2026	HP 2027
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - FK	F	0,0	-0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - ÅK	K	0,0	2,1	2,1	0,0	0,0	0,0
702	Sykkelveg ved Volsdalenskole	F	53,0	8,5	1,5	30,0	14,5	0,0
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua	F	22,1	36,3	45,0	8,5	0,0	0,0
708	Sykkelveg hovedsykkelakse Gåseid-Hatlane-Åse	S	0,0	0,0	12,6	0,0	0,0	0,0
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - FK	F	0,0	1,3	1,3	0,0	0,0	0,0
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - ÅK	K	0,0	1,4	1,4	0,0	0,0	0,0
732	Hessafjordvn-Slinningen med sнопlass	K	33,1	-0,8	-0,8	0,0	7,0	10,0
734	Fremkommelighet- Aspøya	K	13,3	8,3	8,3	5,0	0,0	0,0
738	Busstopp på Moa, tiltak for bedre bussavvikling	S	6,6	0,9	0,5	0,0	0,0	0,0
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfelt sikring - ÅK	K	0,0	4,5	4,5	0,0	0,0	0,0
762	Fortau Ytre Hessen(fra skolen)	K	19,9	14,2	14,2	5,7	0,0	0,0
763	Undergang på Bjørge, FV107-Ellingsøy	F	26,5	10,2	2,0	11,3	5,0	0,0
764	Myrlandsvn fortau, del 1	K	19,9	0,0	0,0	0,0	3,0	7,0
765	TS-tiltak skoleveg Aspøy skole og sentrum	K	3,6	1,5	1,5	2,0	0,0	0,0
766	Skoleveg-Skarbgt-Hessaskaret	F	5,3	2,2	2,2	0,0	0,0	0,0
767	Fortau -skoleveg Hatlane, Fv399 Bvn	F	4,0	2,0	0,3	0,0	10,8	0,0
Sum			256,4	92,2	96,4	72,5	56,9	17,0

Prosjektet Sykkelveg hovedsykkelakse Gåseid-Hatlane-Åse har en styringsramme på 24 mill. 2023-kroner. Finansiering deles mellom E136 Breivika-Lerstad – 12 mill. kr. som omklassifiseringstiltak og sekkeposten (sykkel, kollektiv og TS) på 12 mill.kr. Det kan bli aktuelt å søke tilskuddsordningen i 2024 for å dekke den andelen som er tenkt finansiert av sekkeposten. Ved 12 mill.kr i tilskudd, vil Bypakken kunne gjennomføre prosjektet i tillegg til å bruke de øvrige midlene på andre kollektiv, sykkel og trafiksikkerhetstiltak i Bypakke Ålesund.

5. Tilskotsordning for mindre byområde

For å leggje til rette for ei klima- og miljøvenleg byutvikling og god framkome har regjeringa etablert ei ny tilskotsordning for mindre byområde. Føremålet med ordninga er å styrke satsinga på kollektivtrafikk, sykling og gange. Midlane som vert tildelt gjennom ordninga vil gå til mindre investeringar i gang- og sykkelveg og kollektivtiltak på riksveg, fylkesveg og kommunal veg.

Bypakke Ålesund fekk midlar frå ordninga i 2022 til kollektivprosjektet Busslommer på Moa og i 2023 til Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua. Bypakke Ålesund fyller vilkåra for å søkje tilskot også i 2024, og vil søkje om å få tildelt slike midlar. Om ordningar vert vidareført, vil ein fortsette å jobba fram aktuelle prosjekt for dei påfølgande åra i handlingsprogramperioden, og søkje tilskot årleg.

6. Prosjekta i bypakka

Nedanfor følger ei kort beskriving av prosjekt i bypakka og handlingsprogrammet for 2023-2026. Merk at dette ikkje er ei uttømmende liste og at bypakka omfattar fleire prosjekt.

E136 Breivika-Lerstad

E136 er innfartsvegen til Ålesund. E136 Breivika-Lerstad er det største prosjektet i Bypakke Ålesund. Prosjektet skal bidra til å fremje miljøvennleg transport ved å frigjere vegkapasitet til buss, og ved å leggje til rette for fotgjengarar og syklistar. Prosjektet skal gi betre framkomst, redusert reisetid og betre trafikktryggleik. Betre kapasitet og framkomst på denne veggen vil òg vere viktig for næringstransporten i Ålesund. Prosjektet omfattar bygging av ein ny 4-felts veg i tunnel frå Breivika til Lerstad, ei strekning på om lag 3 km. I vest skal det byggjast eit nytt toplanskryss.

Bymiljøtiltak og kollektivknutepunkt i sentrum

Ny gate- og nytt kollektivknutepunkt i sentrum gir grunnlag for ei meir effektiv trafikkavvikling av kollektivtrafikken i Ålesund. Kollektivtrasear i tilkomstgatene for kollektivtransporten i sentrum, samt sykkelfelt over den nye Brosundbroa og gangpassasje under denne og Hellebroa langs Brosundet bidrar til ønska byutvikling. Tiltaka omfattar òg naudsynt ombygging og regulering av eksisterande gater, slik at gåande og syklende kan prioriterast og ein oppnår god trafikkflyt gjennom einvegsregulering av gater.

Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus og Campus

Utvikling av kollektivknutepunkt ved Campus og sjukehuset gir grunnlag for vidareutvikling og auka vekst i kollektivtransporten. Begge desse områda er sentrale knutepunkt i byen, både for arbeidsplassar og bumiljø. Det er eit stort potensial for overgang frå bil til kollektiv, gåing og sykkel i begge områda.

Fv. 60 Blindheim-Flisnes

I prosjektet Fv. 60 Blindheim-Flisnes vil ein sanere trafikkfarlege kryss på fylkeskommunal og kommunal veg, og leggje til rette for gåande, syklende og kollektivtrafikk. Det er regulert rundkøyring ved Blindheimshallen og midtdelar på fv. 60. Planen gir grunnlag for auka kollektivbruk i området ved at det er regulert busstrasé mot Myrland og nye busslommer ved Hatlehol kirke. Det nye vegsystemet vil opne for utbygging av nye bustadareal i Blindheimslia. Gjennomføring av planen gir betydeleg betra trafikktryggleik i området.

E136 Lerstadtoppen-Campus

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

Tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling og trafikktryggleik

Det skal gjennomførast tiltak retta mot gåande, syklende og kollektiv både på riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Det er lagt inn om lag 340 mill. 2023-kroner til ei rekke mindre tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling og trafikktryggleik. Prosjekta er spreidde over heile byen, i tråd med tidlegare prioriteringar av bystyret i Ålesund.

Strakstiltak for sykkel

Strakstiltaka for sykkel inneber mellom anna siktutbetring, sikring i kryss, fjerning av bommar som er til hinder og skilting av sykkelveg.

Sykkelveg ved Volsdalen skole

Målet er å bygge ei sikker sykkelløysing langs Borgundveg ved Volsdalen skole. Planlagt byggestart i 2025.

Sykkelveg Hatlaåstunellen-Vindgårsskiftet

Målet er å bygge ei sikker sykkelløysing frå Åse sjukehus til Moa. Noko byggeaktivitet i 2023, fortsett i 2024.

Sykkelveg Tonningsgate-Steinvågbrua

Prosjektet skal auke tryggleiken til dei som går og sykklar og er ein del av ein framtidig samanhengande sykkelveg mellom Hessa og sentrum. Byggestart i 2023, ferdigstilling i 2024.

Strakstiltak for kollektiv

Bussruter skal endrast og forenklast, og det er behov for merking og fysiske tiltak.

Strakstiltak for trafikktryggleik

Det skal gjerast mindre utbetringar av trafikkfarlege punkt i Ålesund.

Undergang på Bjørge, Ellingsøy

Bjørgekrysset ligg midt i opptaksområdet for Stokke og Vik skule på Ellingsøya. Prosjektet skal gje trygg kryssing av fylkesvegen for dei som tar buss, går eller sykklar. Planarbeidet er i gang. Planlagt byggestart i 2025.

Skoleveg Skarbøgata-Hessaskaret

Det skal utførast TS-tiltak på strekninga for å betre forholda for mjuke trafikantar. Planlagt byggestart i 2024.

Vedlegg

Vedlegg 1 – Handlingsprogram 2024-2027, Detaljert oversikt.

Vedlegg 1 – Handlingsprogram 2024-2027, Detaljert oversikt.

BYPAKKE ÅLESUND

Handlingsprogram 2024-2027

Prosjekt	Finans.	2024-kroner			Budsjett 2024			HP 2025			HP 2026			HP 2027			Prognose 2024		
		Egen-finans.	Bom	Gjeldende styringsramme	Egen-finans.	Bom	Sum	Egen-finans.	Bom	Sum	Egen-finans.	Bom	Sum	Egen-finans.	Bom	Sum	Egen-finans.	Bom	Sum
Stat	S	822,0	3 302,4	4 124,4	146,7	758,5	905,2	102,0	472,0	573,9	186,2	752,4	938,6	225,2	509,9	735,0	109,1	673,1	782,1
Fylkeskommune	F	112,7	483,8	596,4	37,0	166,2	203,2	29,3	130,2	159,5	21,4	93,7	115,1	5,0	18,8	23,8	38,3	135,1	173,4
Kommune	K	241,3	174,1	415,4	40,1	80,6	120,7	68,1	30,7	98,8	44,6	15,9	60,5	17,9	11,0	28,9	43,2	73,9	117,1
Sum	SFK	1 176,0	3 960,3	5 136,3	223,8	1 005,3	1 229,1	199,4	632,9	832,2	252,2	862,0	1 114,2	248,1	539,7	787,7	190,6	882,1	1 072,6
1 E136 Brosundbro, Waterfront/Posthuskrysset	S	0,0	380,5	380,5	8,6	87,9	96,5	-0,4	73,9	73,5	0,0	108,0	108,0	0,0	10,0	10,0	10,0	70,0	80,0
- Fylkeskommune	F	0,0	63,6	63,6	5,9	34,0	40,0	1,7	7,6	9,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,3	33,1	40,4
- Kommune	K	24,6	17,8	42,4	16,3	10,7	27,0	4,8	1,0	5,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21,2	5,8	27,0
2 Kollektivknutepunkt i sentrum - Keiser Wilhelmsgt.	FK	24,6	81,4	106,1	22,2	44,7	67,0	6,5	8,6	15,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	28,5	38,9	67,4
3 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus	S	13,5	83,8	97,3	11,4	27,5	38,9	1,1	4,7	5,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,4	30,0	35,4
- Stat	S	45,5	209,1	254,6	-13,5	0,0	-13,5	12,0	55,2	67,2	16,0	74,0	90,0	16,9	79,9	96,8	8,6	0,0	8,6
- Fylkeskommune	F	14,0	52,3	66,3	0,3	-0,3	0,0	3,7	13,8	17,5	5,0	18,5	23,5	5,0	18,8	23,8	0,5	1,8	2,3
- Kommune	K	15,4	11,1	26,5	0,0	0,0	0,0	4,0	2,9	6,9	5,4	3,9	9,3	5,9	4,3	10,2	0,5	0,4	0,9
4 Kollektivknutepunkt ved Campus	SFK	74,9	272,5	347,4	-13,2	-0,3	-13,5	19,7	71,9	91,6	26,4	96,4	122,8	27,8	103,0	130,8	9,6	2,2	11,8
5 E136 Breivika-Lerstad	S	590,0	2 073,6	2 663,6	147,8	643,0	790,8	89,3	300,0	389,3	130,0	470,0	600,0	138,3	300,0	438,3	70,0	560,0	630,0
6 E136 Lerstadtoppen - Campus	S	173,0	402,4	575,4	-8,4	0,0	-8,4	0,0	38,2	38,2	40,0	100,0	140,0	70,0	120,0	190,0	14,8	0,0	14,8
- Stat	S	0,0	27,3	27,3	0,4	0,1	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,1	13,1
- Fylkeskommune	F	40,8	152,2	193,0	9,0	51,4	60,4	9,0	40,9	49,9	7,8	35,8	43,6	0,0	0,0	0,0	16,3	35,9	52,2
- Kommune	K	81,9	59,2	141,1	3,7	27,4	31,1	12,7	10,0	22,7	11,3	2,0	13,3	12,0	5,0	17,0	3,7	27,4	31,1
7 Gang- og sykkelveg, trafiksikkerhet og kollektiv	SFK	122,7	238,7	361,4	13,1	78,9	92,1	21,7	50,9	72,6	19,1	37,8	56,9	12,0	5,0	17,0	20,0	76,4	96,4
- Fylkeskommune	F	53,2	198,2	251,4	21,0	74,7	95,7	13,7	62,3	76,0	8,3	37,8	46,1	0,0	0,0	0,0	13,2	59,9	73,1
- Kommune	K	97,3	70,3	167,6	15,0	38,2	53,2	44,0	13,8	57,8	27,4	7,0	34,4	0,0	0,0	0,0	12,7	36,0	48,7
8 Fv. 60 Blindheim-Flisnes med lokalveger	FK	150,5	268,5	419,0	36,0	112,9	148,9	57,7	76,1	133,8	35,7	44,8	80,5	0,0	0,0	0,0	25,9	95,9	121,8
9 E39 Myrland, påkjøringsrampe	S	0,0	66,3	66,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
10 Bomstasjoner	S	0,0	53,0	53,0	0,5	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,2	0,4	0,6	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2
- Stat	S	0,0	6,4	6,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Fylkeskommune	F	4,7	17,4	22,1	0,7	6,4	7,1	1,2	5,6	6,8	0,3	1,6	1,9	0,0	0,0	0,0	1,0	4,4	5,4
- Kommune	K	22,1	15,7	37,8	5,1	4,3	9,4	2,6	3,0	5,6	0,5	3,0	3,5	0,0	1,7	1,7	5,1	4,3	9,4
11 Planlegging og prosjektering	SFK	26,8	39,5	66,3	5,9	10,6	16,5	3,8	8,6	12,4	0,8	4,6	5,4	0,0	1,7	1,7	6,1	8,7	14,8

Møre og Romsdal fylkeskommune

Postboks 2500

6404 Molde

Sendt til post@mrfylke.no

Trondheim 26.02.2024

Varsel om finansieringssituasjonen i Bypakke Ålesund

Vegamot AS har inngått avtale om finansiering av bompengandelen i Bypakke Ålesund. Gjennom avtalen skal Vegamot finansiere 77,8% av rammen for bompengeprojektet, inntil 3.128 MNOK (2021kr.), Møre og Romsdal fylkeskommune har stilt garanti begrenset til 1.600 MNOK for låneopptak i prosjektet. Av finansieringsavtalen går det også frem at «Rentebærende gjeld skal prioriteres foran rekvisisjonskrav fra Oppdragsgiver».

Vegamots styre er kjent med vedtak i Ålesund Kommunestyre den 8.2.24, der kommunedirektørens forslag om konsumprisjustering av bomtakstene i Bypakke Ålesund ikke fikk tilslutning. Det ble vedtatt følgende:

- 1. Ålesund formannskap ber styringsgruppa for bypakken gå gjennom sin prosjektportefølje for å se på muligheten for å redusere planlagte prosjekter for å unngå økning av bompenger.*
- 2. Ålesund formannskap ber også styringsgruppa igangsette et arbeid med søknad om å utvide timesregelen til 3 timer, og reforhandling av det statlige bidraget i bypakke Ålesund.*
- 3. Saka skal tilbake til kommunestyret til endelig vedtak i marsmøtet (21.03.24) etter at styringsgruppa for Bypakke Ålesund har behandla saka i samsvar med pkt. 1 og 2.*

Vegamots styre fattet i møte den 14.02.24 følgende vedtak:

På bakgrunn av vedtak fattet i bystyret i Ålesund kommune om justering av bomtakster i Bypakke Ålesund, ber styret administrasjonen tilskrive Møre og Romsdal fylkeskommune som garantist. Fylkeskommunen som garantist må opplyses om prosjektets finansielle risiko, fare for at garantien utløses og Vegamots plikt til å prioritere eksterne långivere fremfor utbetaling til prosjektet.

Grunnlaget for Vegamots styres vurdering av økonomisk risiko i prosjektet går frem av notat fra Vegamot datert 16.11.23. Det er etter styremøtet også utarbeidet et tilleggsnotat datert 20.02.24 (begge vedlagt).

Den økonomiske risikoen i prosjektet kan oppsummeres som følger:

1. Vegamot registrerer at det er inngått forpliktende utbyggingsavtaler med en ramme på ca. 2.500 MNOK (2024 kr.) Med grunnlag i en sist kjente handlingsplan (15.06.22) er det lagt til grunn en forventet utbetaling på overkant av 3.100 MNOK (2022 kr.) frem til 2029. Dersom bomtakstene i innkrevningstiden ikke justeres, vil Vegamot måtte stoppe utbetalinger til prosjektet for å unngå at garantien stilt av Møre og Romsdal fylkeskommune utløses.
2. En reduksjon i rabatten for nullutslippskjøretøy vil bedre økonomien i prosjektet, men kun i noen grad sikre at finansieringsforpliktelser i inngåtte avtaler er dekket. Det er dermed ikke rom for noen prosjekt ut over de allerede inngåtte avtaler.
3. Selv om det i løpet av 2024 skulle gjennomføres en konsumprisjustering av takstene vil det likevel være nødvendig å gjennomføre en styring av prosjektporteføljen. Dette skyldes at SSBs byggekostnadsindeks for vei har hatt en større økning enn SSBs konsumprisindeks, og at andelen fritakspasseringer og rabatterte passeringer er økende. Kun konsumprisjustering vil kompensere noe for dette inntektsbortfallet, men ikke være tilstrekkelig til å dekke kostnadsøkninger i byggeprosjektene.

Det er uheldig at det er skapt usikkerhet rundt fremtidig justering av bomtakstene i Bypakke Ålesund. Vegamot vil følge økonomien i prosjektet nøye fremover. Vegamot vil om nødvendig begrense utbetalinger til prosjektet, for å sikre dekning av rentebærende gjeld og Vegamots betalingsforpliktelser til eksterne långivere.

Vennlig hilsen
Vegamot AS
Marius Maske (sign)
Adm. dir.

Vedlegg:
Finansieringsavtale Bypakke Ålesund
Notat datert 16.11.2023
Notat datert 20.02.2024

Kopi sendt sekretariatet for Bypakke Ålesund

BPÅ_fin_avt_300124

Dokumentet er signert digitalt av følgende undertegnere:

- MARIUS MASKE, signert 02.02.2024 med ID-Porten: BankID



Det signerte dokumentet inneholder

- En forside med informasjon om signaturene
- Alle originaldokumenter med signaturer på hver side
- Digitale signaturer



Dokumentet er forseglet av Posten Norge

Signeringen er gjort med digital signering levert av Posten Norge AS. Posten garanterer for autentisiteten og forseglingen av dette dokumentet.



Slik ser du at signaturene er gyldig

Hvis du åpner dette dokumentet i Adobe Reader, skal det stå øverst at dokumentet er sertifisert av Posten Norge AS. Dette garanterer at innholdet i dokumentet ikke er endret etter signering.

**Finansieringsavtale
mellom**

**Vegamot AS og
Statens vegvesen**

Bypakke Ålesund

1. Finansieringsavtalens bakgrunn og formål

Stortinget har samtykket til innkreving av bompenger for finansiering av Bypakke Ålesund, jf. Prop. 201 S (2020-2021), Innst. 654 S (2020-2021), og vedtak I Stortinget 15. juni 2021 som er inntatt som Vedlegg 1 til denne Finansieringsavtalen («Bompengeprojektet»).

Selskapet skal i samsvar med bestemmelsene i denne Finansieringsavtalen, delfinansiere de prosjekter og tiltak som Bompengeprojektet gjelder. Formålet med Finansieringsavtalen er å angi de nærmere vilkårene for Selskapets finansieringsplikt, herunder utbetalinger til Oppdragsgiver. Finansieringsavtalen fastsetter også Oppdragsgivers oppgaver og ansvar overfor Selskapet.

2. Forholdet til Bompengeavtalen mellom Vegamot AS og Samferdselsdepartementet («Departementet») av 18. august 2017

Denne Finansieringsavtalen er underordnet Bompengeavtalen. Finansieringsavtalen skal utfylles og forstås på bakgrunn av bestemmelsene i Bompengeavtalen, herunder også definisjonene i Bompengeavtalen punkt 2. Bompengeavtalen er tatt inn som Vedlegg 2 til denne Finansieringsavtalen.

3. Retten til å kreve inn bompenger mv.

Det er inngått Prosjektavtale datert 17. september 2021 mellom Selskapet og Statens vegvesen v/Vegdirektoratet som gir Selskapet rett til å kreve inn bompenger i samsvar med Stortingets vedtak, og som fastsetter de nærmere vilkår for slik innkreving. Prosjektavtalen er tatt inn som Vedlegg 3 til denne Finansieringsavtalen.

4. Finansiering av Bompengeprojektet

4.1 Bompengeprojektets økonomiske ramme

I henhold til Prop. 201 S (2020-2021) er det lagt til grunn at utbyggingen av Bypakke Ålesund skal tilpasses en ramme på 4 023 mill. 2021-kr. (porteføljestyrt).

Kostnader til anskaffelse av vegkantutstyr er en del av kostnadsrammen. I denne kostnaden inngår både tilrettelegging for bomstasjonsområdet, samt det tekniske utstyret.

Rentebærende gjeld skal prioriteres foran rekvisisjonskrav fra Oppdragsgiver.



4.2 Selskapets plikt til å delfinansiere Bompengeprojektet

Finansieringen av Bypakke Ålesund er basert på innkreving av bompenger samt statlige, fylkeskommunale og kommunale midler.

Selskapet skal finansiere 77,8 pst. av rammen for Bompengeprojektet, jf. punkt 4.1. I 2021-kr. utgjør dette 3 128 mill. kr.

4.3 Fordeling av ansvar for etablering, anskaffelse, montering, drift, vedlikehold og avvikling av innkreivingsutstyr

Nærmere bestemmelser om fordelingen av ansvar, rettigheter og plikter mellom Selskapet og Oppdragsgiver i forbindelse med etablering, anskaffelse, montering, drift, vedlikehold og avvikling av vegkantutstyr framgår av [Vedlegg 5](#). Vedlegget fastsetter også bestemmelser for samhandling mellom Selskapet og Oppdragsgiver ved etablering, vedlikehold og avvikling av vegkantutstyr.

4.4 Beregning av utbyggingskostnadene

Om ikke annet er bestemt, inkluderer utbyggingskostnadene som Selskapet skal del-finansiere, utgifter til gjennomføringen av Bompengeprojektet, herunder blant annet utgifter til planlegging og prosjektering, anleggskostnader inklusive byggeledelse og kontroll, erstatning for anleggsskader, utbedring av skader i anleggsperioden som ikke dekkes av entreprenøren eller andre kontraktsmedhjelpere, kostnader til grunnerverv og erstatningskrav fra tredjemann i tilknytning til utbyggingen.

Som anleggskostnader regnes også eventuelle etterbetalinger til entreprenører og andre kontraktsmedhjelpere som følge av rettsavgjørelse eller forlik, samt Oppdragsgivers kostnader etter pkt. 4.3.

4.5 Prisstigning i prosjektperioden

Selskapets inntekter og betalingsevne styres etter prosjektets gjennomsnittstakt og trafikk. Betalingsforpliktelsen er dermed frakoblet prisjustering i prosjektene.

Fram til bompengennekningen startes, kan takstene prisjusteres med SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg. I innkreivingsperioden kan takstene prisjusteres i henhold til enhver tids gjeldende takstretningslinjer.

4.6 Kostnadsøkninger- og besparelser

Som for øvrige bypakker, er det forutsatt at omfanget av Utbyggingen blir tilpasset tilgjengelige økonomiske rammer for Bypakke Ålesund, jf. Prop. 201 S (2020-2021).

Kostnadsøkning og /eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Dersom kostnader for ett eller flere prosjekt øker, innebærer dette at andre prosjekt ikke kan gjennomføres. Det blir forutsatt sterk kostnadskontroll.

4.7 Overskytende midler

For overskytende midler gjelder Bompengavtalen punkt 6 fjerde avsnitt.



5. Utbetalinger til Oppdragsgiver mv.

5.1 Betalings- og rekvisisjonsplan

Oppdragsgiver skal årlig innen 15. januar gi Selskapet en betalings- og rekvisisjonsplan for det påfølgende år. Årlig betalings- og rekvisisjonsplan skal følges av en foreløpig plan for rekvireringer de tre påfølgende år. Betalings- og rekvisisjonsplanen for 2022 er vedlagt denne Finansieringsavtalen som Vedlegg 4. Oppdragsgiver kan ved behov be om endringer i innsendt plan. Slik anmodning skal normalt etterkommes.

5.2 Utbetalinger etter anmodning fra Oppdragsgiver

Utbetalinger etter denne Finansieringsavtalen skal skje etter anmodning fra Oppdragsgiver, om ikke annet er avtalt, og med en betalingsfrist på 14 dager. Oppdragsgivers anmodning om utbetalinger skal vanligvis være i henhold til betalings- og rekvisisjonsplan som nevnt i punkt 5.1. For betalingsanmodning utover rekvisisjonsplan er betalingsfristen 3 måneder.

5.3 Avslutning av utbetalinger i henhold til betalings- og rekvisisjonsplan

Når Oppdragsgiver ved avslutning av Bompengeprojektet ikke lenger vil kreve utbetalinger i henhold til betalings- og rekvisisjonsplan som nevnt i punkt 5.1, skal Oppdragsgiver uoppfordret og snarest mulig sende melding til Selskapet om dette.

6. Oppdragsgivers oppgaver og ansvar

6.1 Innkreving av bompenger

I henhold til Prop. 201 S (2020-2021) er det lagt til grunn bompengennekkning i inntil 15 år etter at innkreving ble iverksatt 22. august 2022.

6.2 Rapportering om bruken av rekvirerte midler

Oppdragsgiver plikter årlig å rapportere på bruken av rekvirerte midler til Vegdirektoratet. Frister, mal for rapportering og rutiner for innsending vil bli gjort kjent på egnet måte. Oppdragsgiver må påregne at Vegdirektoratet kan ta direkte kontakt i enkeltsaker for informasjon om bruken av rekvirerte midler.

7. Finansieringsavtalens varighet m.m.

7.1 Ikrafttredelse

Finansieringsavtalen trer i kraft ved signeringsdato.

7.2 Tilleggsavtale

Partene kan bli enige om tilleggsavtale til denne avtalen, så som hvis et bompengeprojekt strekker seg over flere faser som hver har grunnlag i særskilt Stortingsvedtak.

7.3 Endring av Finansieringsavtalen

Dersom Bompengeavtalen og/eller Prosjektavtalen blir endret, skal denne Finansieringsavtale tilpasses disse endringene så langt endringene har betydning for denne.

7.4 Opphør av Finansieringsavtalen

Finansieringsavtalen kan ikke sies opp.



Hver av partene kan heve Finansieringsavtalen ved vesentlig mislighold. Ved heving plikter Selskapet å medvirke til at denne Finansieringsavtalen overføres til et annet regionalt bompengeselskap som Departementet utpeker.

8. Vedlegg

Vedlegg nummer	Dokument
Vedlegg 1	Prop. 201 S, Innst S 654 S (2020-2021) og Stortingets vedtak 15. juni 2021.
Vedlegg 2	Avtale om bompengeneinnkreving inngått mellom Vegamot AS og Den norske stat v/Samferdselsdepartementet («Bompengavevtalen»).
Vedlegg 3	Prosjektavtale mellom Vegamot AS og Statens vegvesen v/Vegdirektoratet.
Vedlegg 4	Betalings- og rekvisisjonsplan for [2022-2025/2022]
Vedlegg 5	Fordeling av ansvar, rettigheter og plikter tilknyttet etablering, anskaffelse, montering, drift, vedlikehold og avvikling av vegkantutstyr

Trondheim, 2024

For Vegamot AS

Marius Maske
adm. direktør

Molde, 30. 2024

For Statens Vegvesen

Tone Brunvoll
Fung. divisjonsdirektør



NOTAT

Vurdering av bompenginntekter i Bypakke Ålesund, risiko for svekket finansieringsevne.

Oppsummering

En utsettelse av prisjustering i henhold til konsumprisindeks svekker finansieringen av Bypakke Ålesund.

På grunn av vekst andelen nullutslippskjøretøy og fritakspasseringer vil det ikke være tilstrekkelig å justere takstene i henhold til KPI for å opprettholde finansieringen i Bypakke Ålesund som forutsatt i Stortingsproposisjonen for prosjektet.

Ved lavere bompenginntekter enn forutsatt i proposisjonen må inntektsbortfallet kompenseres gjennom porteføljestyring.

Status bompenginnkreving i Bypakke Ålesund pr. oktober 2023

Inntektene i prosjektet er som forutsatt i proposisjonen frem til september 2023, men viser en fallende trend. Dette skyldes i hovedsak følgende:

- Vekst i andelen nullutslippskjøretøy, som i dag har 50% rabatt. Andelen har økt fra 20,3% i august 2022 til 28,4% i oktober 2023.
- Innføring av timesregel for kjøretøy uten gyldig avtale fra 1. september 2023 har medført økning i andel fritakspasseringer fra 53,2 % til 56,5%, og et inntektsbortfall på ca. 2 MNOK pr. måned.

En eventuell av innføring fritak for gassdrevne kjøretøy TG2 og elektriske varebiler TG1 vil påvirke bompenginntektene negativt med mindre det kompenseres gjennom prisjustering.

Gjeldende grunntakster i prosjektet er 26 kroner TG1. Reell gjennomsnittstakst for nullutslippskjøretøy er 4,75 kroner og for diesel/bensinbiler ca. 9,50 kr.

En takstøkning på 11 % gir en beregnet grunntakst på kr. 29. Den tilhørende faktiske gjennomsnittstaksten er beregnet til å bli ca. 5,27 kroner for nullutslippskjøretøy og 10,50 kroner for diesel/bensinbiler.

Det er viktig å understreke at selv ved en prisjustering i henhold til konsumprisindeks vil gjennomsnittstaksten ligge vesentlig under proposisjonens fastsatte gjennomsnittstakst.

Vegamot er kjent med at behandling av takstendring i Møre og Romsdal fylkeskommune ikke skjer før april 2024. Dette innebærer at en justering av takstene tidligst vil skje fra juni 2024. En slik utsettelse vil i seg selv medføre et ytterligere inntektsbortfall i prosjektet.

Simulering av utfall dersom takstene ikke justeres som forutsatt

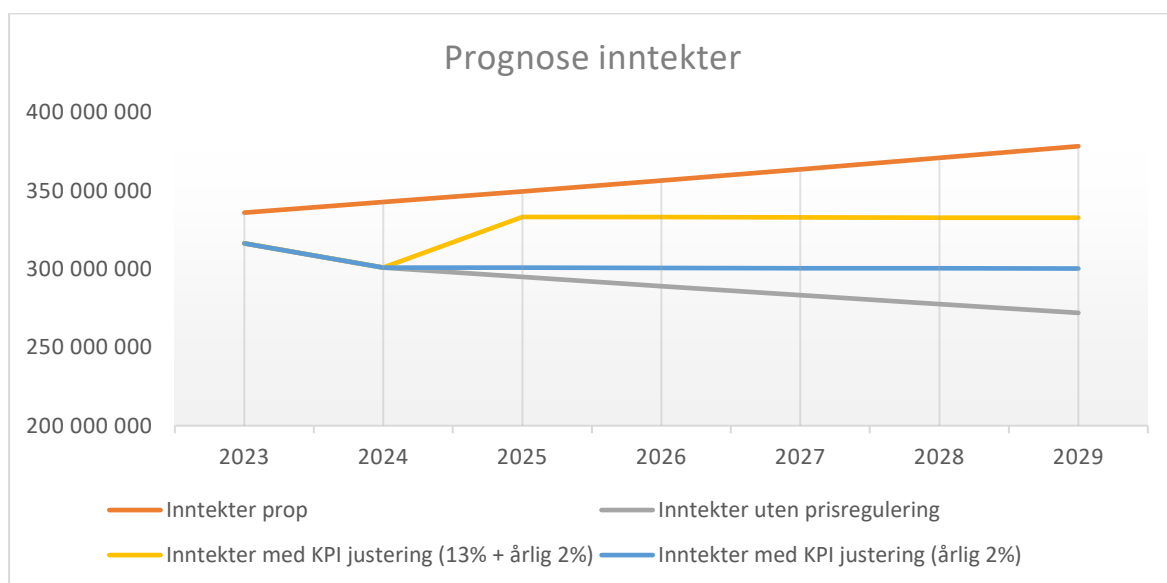
Vegamot har simulert alternative inntektsutfall dersom takstene ikke justeres med konsumprisindeks før 1.1.2025. I tillegg er det lagt til grunn at inntektsbortfallet grunnet fritaksordninger og nullutslippskjøretøy ikke kompenseres med ytterligere takstøkninger.

Det er utført tre simuleringer, alle med utgangspunkt i Stortingsproposisjonens forutsatte inntekter:

1. ingen prisjusteringer gjennomføres i innkrevingsperioden.
2. Konsumprisjustering gjennomføres første gang med virkning fra 1.1.2025, basert på konsumprisendring siste 12 måneder før takstsøknad.
3. Konsumprisjustering gjennomføres første gang med virkning fra 1.1.2025, basert på konsumprisendring fra 2021 frem til takstsøknad høsten 2024.

Følgende forutsetninger ligger til grunn for simuleringene:

- Proposisjonens forutsetninger om bompengainntekter er basert på proposisjonens forventede trafikk og gjennomsnittstakst. Det legges til grunn at i inntektene som er lagt til grunn i proposisjonen er sammenfallende med Bypakke Ålesunds årlige gjennomsnittlige behov for bompenger.
- Endring byggekostnadsindeks vei er lik endring konsumprisindeks (2%).
- Fortsatt vekst i nullutslippskjøretøy er konservativt vurdert til 4% årlig. TØI (kommunedata) anslår en gjennomsnittlig vekst på 6% for elbilandeler i Ålesund kommune.
- Rabatt for nullutslippskjøretøy er lik dagens ordning, det vil si 50%. Det er ikke simulert eventuelle framtidige fritak for nullutslipps varebiler TG1 eller gasskjøretøy TG2.
- Ingen endringer i sammensetning av trafikkvolum og mellom takstgrupper.
- Andel timesregel og fordelingen mellom avtale/ikke avtale er stabil, og tilsvarer dagens andel per oktober 2023.



Simuleringen viser følgende konsekvenser for perioden frem til 2029 (tall i løpende kroner):

1. Innføring av timesregel for fullpriskunder og vekst i nullutslippskjøretøy har medført et inntektsbortfall i 2023 på nær 20 MNOK.
2. Selv med konsumprisjustering på 13% fra 1.1.2025 vil det oppstå et økende inntektsgap grunnet vekst i nullutslippskjøretøy. I beste fall utgjør dette et akkumulert inntektsbortfall på 215 MNOK
3. Dersom konsumprisjustering 2025 kun skal omfatte prisendring siste 12 måneder, vil akkumulert inntektsbortfall bli nær 380 MNOK
4. Dersom man ikke gjennomfører noen takstendring de neste 5 årene vil akkumulert inntektsbortfall bli nær 460 MNOK.

Noen tilleggskommentarer:

For hvert år man venter med å gjennomføre prisjustering vil avviket øke, og behovet for takstøkning øke tilsvarende.

En reduksjon i rabatten for nullutslippskjøretøy fra 50% til 30% vil redusere inntektsbortfallet noe, men det vil fortsatt være behov for regulering ut over KPI dersom inntektene skal opprettholdes som forutsatt i proposisjonen.

Bompengeselskapets rolle

Vegamot har inngått en finansieringsavtale med Statens vegvesen for å finansiere bompengandelen av Bypakke Ålesund. Vegamots er forpliktet til å finansiere 77,8% av den samlede rammen for prosjektet, det vil si 3.013 Millioner kroner (2019-kroner), over en 15 års innkrevingsperiode.

Møre og Romsdal fylkeskommune har stilt garanti inntil 1.750 Millioner kroner.

Bompengeselskapets finansieringsansvar begrenses av de inntektene bompengeselskapet krever inn i løpet av innkrevningstiden på 15 år. Det er ikke anledning til å forlenge innkrevningstiden.

Dersom bompenginntektene blir lavere enn forutsatt, har bompengeselskapet to alternativer:

- Dersom bompengeselskapet ikke påtar seg låneforpliktelser i prosjektet vil, alle bompenginntekter fratrukket innkrevingskostnader (ca 6%) utbetales til prosjektet. Utbetalingen begrenses oppad til de årlig innkrevde bompenginntektene pluss eventuelle ubetalte midler fra foregående år. Bypakke Ålesund må da tilpasse prosjektporteføljen til disse inntektene.
- Dersom bompengeselskapet pådrar seg låneforpliktelser, vil situasjonen endres. Vegamot må da kreve økt forutsigbarhet i prosjektets fremtidige budsjetter og utbyggingsplaner. Vegamot vil også vurdere fremtidige inntekter, og risiko knyttet til fremtidig prisjustering. Dersom Vegamot vurderer at det er en risiko for at selskapet ikke kan dekke sine forpliktelser innenfor innkrevningstiden, vil vi varsle Bypakke Ålesund om at fremtidige utbetalinger vil bli begrenset. Vegamot skal prioritere å dekke låneforpliktelsen i løpet av innkrevningstiden. Videre vil Vegamot varsle Møre og Romsdal fylkeskommune som garantist om prosjektets økonomiske situasjon. Spesielt gjelder dette om det er en mulighet for at garantien utløses.

Oppsummert vil enhver redusert inntekt sammenholdt med proposisjonens forutsetninger medføre behov for å tilpasse Bypakke Ålesund sin prosjektportefølje.

Trondheim 16.11.2023

Vegamot AS

Marius Maske

Adm. dir.

NOTAT

Bompengeinntekter i Bypakke Ålesund, risiko for svekket finansieringsevne. Tilleggsnotat til notat av 16.11.23

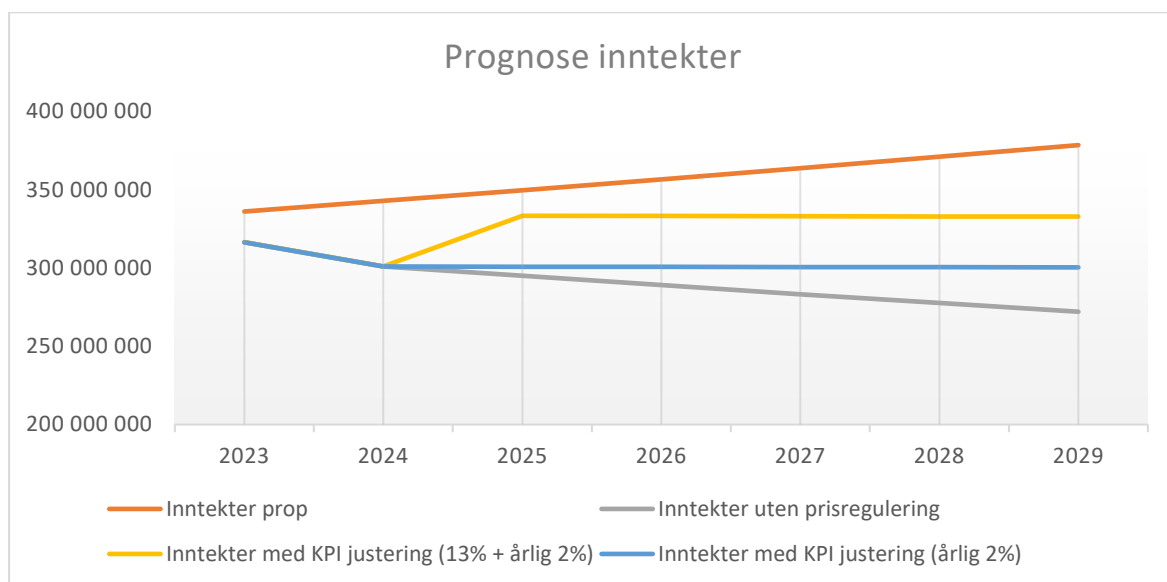
Bakgrunn

Etter utarbeidelse av notat 16.11.23 om finansieringssituasjonen i Bypakke Ålesund, er det kommet enkelte spørsmål som er besvart i dette notatet.

Alle beregninger har tatt utgangspunkt i informasjon kjent for Vegamot på beregningstidspunkt. Samtidig er det krevende å oppnå tilstrekkelig presisjon i beregningene, da det er store variasjoner i prisutvikling og prosjektportefølje, og mange faktorer påvirker utfallet. Beregningene må derfor vurderes med varsomhet.

Konsekvenser av å redusere rabatt for nullutslippskjøretøy uten ytterligere takstjusteringer

I Vegamots notat fra 16.11.23 inngår følgende graf for prognose inntekter under gitte forutsetninger:



Den røde linjen viser inntekter som indikert i Stortingsproposisjon for Bypakke Ålesund, forutsatt en prisvekst på 2%

Den gule linjen viser inntekter dersom takstene justeres i henhold til SSBs konsumprisindeks fra 2021 og deretter årlig med konsumprisindeks

Den blå linjen viser inntekter dersom takstene justeres kun i henhold til SSBs konsumprisindeks siste år

Den grå linjen viser inntekter dersom takstene ikke justeres.

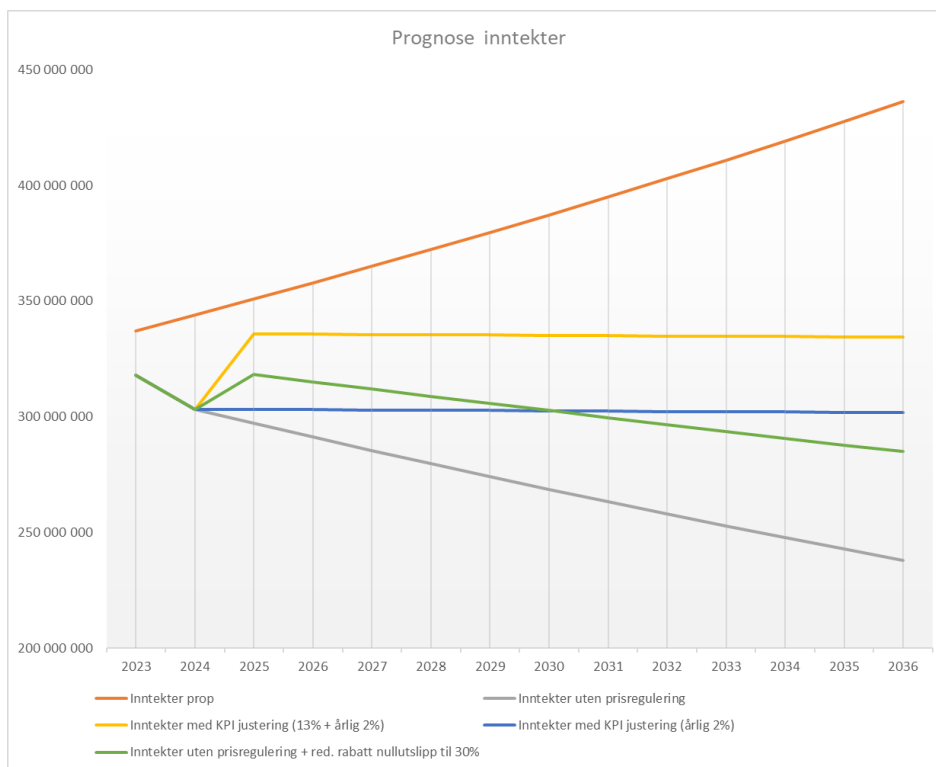
Simuleringen viser følgende konsekvenser for perioden frem til 2029 (tall i løpende kroner):

1. Innføring av timesregel for fullpriskunder og vekst i nullutslippskjøretøy har medført et inntektsbortfall i 2023 på nær 20 MNOK.

2. Selv med konsumprisjustering på 13% fra 1.1.2025 vil det oppstå et økende inntektsgap grunnet vekst i nullutslippskjøretøy. I beste fall utgjør dette et akkumulert inntektsbortfall på 215 MNOK
3. Dersom konsumprisjustering 2025 kun skal omfatte prisendring siste 12 måneder, vil akkumulert inntektsbortfall bli nær 380 MNOK
4. Dersom man ikke gjennomfører noen takstendring de neste 5 årene vil akkumulert inntektsbortfall bli nær 460 MNOK.

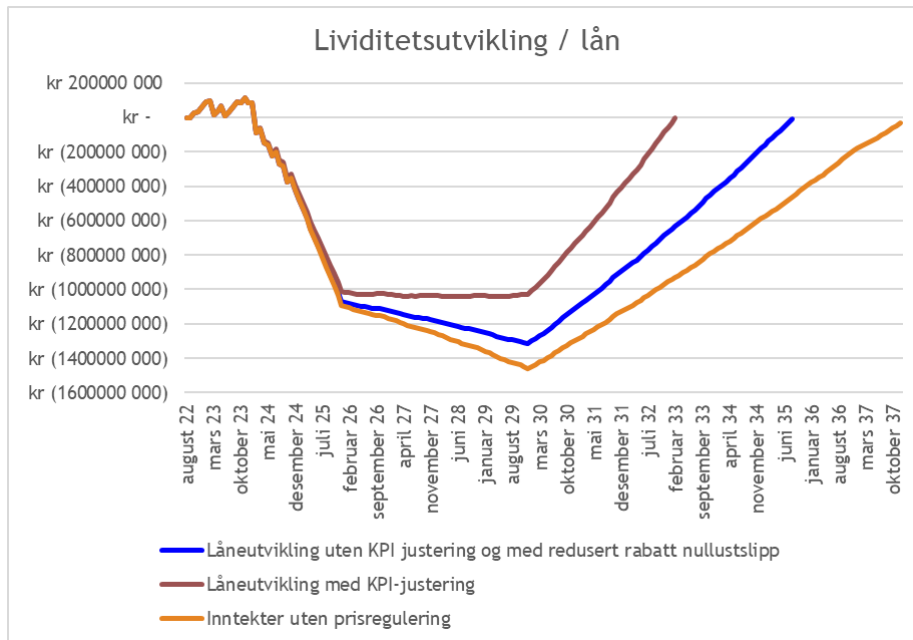
I forbindelse med behandling av takstjusteringer er det kommet spørsmål om konsekvensen av å kun justere rabatten for nullutslippskjøretøy.

Et vedtak om å endre rabatten for nullutslippskjøretøy fra 50% til 30% vil i noen grad bedre økonomien i prosjektet, men kun sikre at finansieringsforpliktelser i inngåtte avtaler er dekket. Det er dermed ikke rom for noen prosjekt ut over de allerede inngåtte avtaler. Beregningene går frem av den grønne linjen i grafen under: (Grafen er her utvidet til å omfatte perioden frem til ut 2036).



Dersom det vedtas å redusere rabatten for nullutslippskjøretøy med virkning fra 1.1.2025, vil inntektene øke i 2025, for deretter å falle de påfølgende årene. Fallet i inntekter skyldes fortsatt forventet vekst i nullutslippskjøretøy, og dermed redusert gjennomsnittstakst. Samlet vil inntektene tilsvare kun justering i henhold til konsumprisindeks uten endret rabatt.

Konsekvensen for finansieringssituasjonen for Bypakke Ålesund ved kun å redusere rabatten for nullutslippskjøretøy er også illustrert i grafen under:



Diagrammet viser tre ulike utfall ved finansiering av investeringer på 3.100 MNOK (2022 kr.)

1. Den røde grafen viser likviditetsutviklingen i finansieringen av prosjektet uten prisregulering i innkrevningstiden. Bompengeselskapet vil ta opp en maksimal gjeld på 1.500 MNOK, og dersom alle pengene utbetales til prosjektet vil det ved innkrevningstidens utløp i 2037 fortsatt være en restgjeld på 20 MNOK i prosjektet.
2. Den blå grafen viser likviditetsutviklingen i finansieringen av prosjektet dersom rabatten for nullutslippskjøretøy reduseres, men for øvrig ingen prisjustering av takstene. Bompengeselskapet vil ta opp en maksimal gjeld på 1.300 MNOK, og finansieringen vil kunne avsluttes medio 2035. De prosjektene som er kontrahert pr. januar 2024 vil dermed være sluttfinansiert i 2035, men det vil være begrenset rom for ytterligere prosjekt.

En slik løsning vil redusere innkrevingskostnadene med ca 8 MNOK og spare bilistene for ca. 165 MNOK i rentekostnader, sammenlignet med alternativet uten takstendringer.

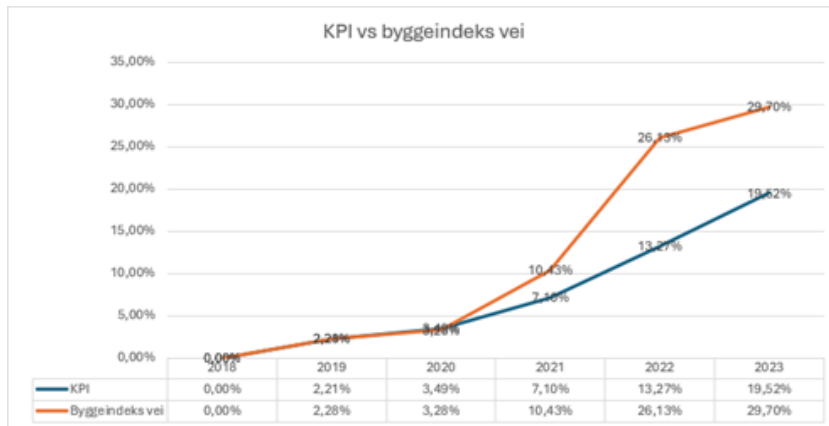
3. Den fiolette grafen viser likviditetsutviklingen i finansieringen av prosjektet dersom takstene justeres slik at proposisjonens forventede inntekter opprettholdes (tilsvarende rød linje i foregående graf). Bompengeselskapet vil ta opp en maksimal gjeld på 1.000 MNOK, og finansieringen vil kunne avsluttes februar 2033. Det vil da være rom til å finansiere prosjekt ut over de som er kontrahert pr. januar 2024

En slik løsning vil redusere innkrevingskostnadene med ca. 22 MNOK og spare bilistene for ca. 355 MNOK i rentekostnader, sammenlignet med alternativet uten takstendringer

Kommentar til justering i henhold til konsumprisindeks vs Bypakke Ålesund sitt investeringsbehov

I Vegamots notat av 16.11.23 er det lagt til grunn en endring i konsumprisindeks for 2024 på 2%. Pr. januar 2024 er det indikasjoner på at konsumprisindeksen vil bli høyere enn dette.

Hensikten med konsumprisjustering i bypakker er å kompensere for endring i byggekostnader i de prosjekt man ønsker å gjennomføre. Endringen i SSBs byggekostnadsindeks for vei prosjekt har vært høyere enn endringen i SSBs konsumprisindeks siden 2021.



Kun endring av takstene i henhold til konsumprisindeks vil ikke være tilstrekkelig til å kompensere for økte byggekostnader. Når det samtidig er vekst i nullutslippskjøretøy og det er innført timesregel for kjøretøy uten avtale, må prosjektet gjennomføre streng prosjektstyring av allerede inngåtte prosjekt. Det er da ikke tatt hensyn til innføring av ytterligere fritak og rabatter som er foreslått, som vil svekke prosjektøkonomien ytterligere.

Avsluttende kommentarer

- Justering av takster i henhold til SSBs konsumprisindeks er ikke tilstrekkelig til å sikre inntekter til prosjektporteføljen slik den er beskrevet i Stortingsproposisjonen.
- Uten noen form for prisjustering eller reduserte rabatter er det tvilsomt om kontraherte prosjekt kan finansieres innenfor innkrevningstid 15 år.
 - Dette medfører risiko for å utløse garanti stilt av Møre og Romsdal fylkeskommune.
- Å ikke justere prisene eller redusere rabatter vil medføre en merkostnad for bilistene, selv dersom kun kontraherte prosjekt gjennomføres.
- Man kan ikke gjennomføre alle prosjekt beskrevet i Stortingsproposisjonen uten prisøkning ut over konsumprisindeks.
- Det er gitt et stort handlingsrom for prisjusteringer, men det vil bli tyngre å bruke jo lenger man venter.

Trondheim 20.02.2024

Vegamot AS

Marius Maske

Adm. dir.

Sak 4: Oppfølging av sak 008/24 Ålesund kommunestyre – Flytting av kollektivknutepunktet i Keiser Wilhelms gate

Bakgrunn

I kommunestyremøtet i Ålesund kommune den 08.02.2024 vedtok kommunestyret følgende:

Ålesund kommune ønsker primært at kollektivknutepunktet i Keiser Wilhelms gate etableres vest for Posthuskrysset i samme gate. Formannskapet ber derfor Styringsgruppa for Bypakke Ålesund utrede og vurdere muligheten av disse endringene innenfor rammene av det arbeidet som bypakken omfatter.

Vedtak 008/24 Kommunestyret

Sekretariatets oppgave er i første omgang avgrenset til å gi styringsgruppen en anbefaling om prosjektet skal utrede flytting av kollektivknutepunktet i Keiser Wilhelms gate eller ikke. Dette ble det enighet om i møte med Hans Kjetil Knudsen og Øystein Tvedt den 13.02.2024.

Kollektivknutepunktet i Keiser Wilhelms gate er en del av Bypakke Ålesund som er vedtatt av Stortinget, Prop. 201 S i 2021. Plasseringa av kollektivknutepunktet har vært avklart siden reguleringsplanen for Sørsida ble godkjent i 2015. Som grunnlag for reguleringsplanen er det utført omfattende trafikkanalyser og studier for å velge den beste løsningen for det fremtidige transportsystemet i Ålesund sentrum.

Ny gate- og kollektivterminal gir grunnlag for ei meir effektiv trafikkavvikling i kollektivtrafikken i Ålesund. Kollektivtrasear i tilkomstgatene for kollektivtransporten i sentrum, samt sykkelfelt over den nye Brosundbroa og gangpassasje under denne og Hellebroa langs Brosundet bidrar til ønska byutvikling.

Prop. 201 S. s.12

I saksunderlaget til sak 008/24 i Ålesund kommunestyre har kommunedirektøren listet opp en rekke relevante kommunale og ikke-kommunale vedtak ifm. Bypakke Ålesund og plassering av kollektivknutepunktet. Vi gjengir et uttrekk fra denne listen nedenfor:

- 2015: Plasseringen av kollektivknutepunktet ble vedtatt i kommunestyret som en del av Sørsideplanen i 2015.
- 2019: Bystyret i Ålesund kommune vedtok «Bypakke Ålesund» der Kollektivknutepunktet er tiltak nr. to av totalt ni hovedprosjekt.
- 2021: Ålesund kommune startet forprosjekt for utvikling av kollektivknutepunktet.
- 2021: SVV utarbeidet en detaljert trafikkmodell for Ålesund sentrum der kollektivknutepunktet ligger på østsiden av Posthuskrysset.
- 2022: Styringsgruppen for Bypakken gir oppstartvedtak for utbygging av tiltaket.
 - Oppstartsvedtaket er bindende for gjennomføring av hele prosjektet.
- 2023 mai: Byggetillatelsen for prosjektet vedtas i planutvalget 15.05.2023.
- 2023 mai: MRFK inngår kontrakt med ACO Anlegg AS for utbygging av hele Kollektivknutepunktet inkludert Posthuskrysset

Vurdering

En synliggjøring av konsekvensene av å flytte Kollektivknutepunktet vest for Posthuskrysset er en så omfattende prosess at det er vanskelig å belyse uten å gjøre et grundig arbeid. Normalt synliggjøres konsekvensene gjennom en reguleringsprosess med tilliggende

konsekvensutredning, inkl. bl.a. detaljerte trafikkmodellberegninger. Videre kreves det høringsprosesser der offentlige instanser og befolkningen skal bli hørt.

Sekretariatet skal likevel forsøke å oppsummere det som må vurderes samt forsøke å se litt på konsekvensene:

Utredning:

Vi ser for oss at en eventuell utredning vil bestå av følgende faser:

Fase 0 – avklaring:

- Før utredningen starter må det avklares hva bestillingen er og tydeliggjøre målene med flyttingen.

Fase 1 – forprosjekt:

- Innleie av konsulenter til et forprosjekt som kan gi grunnlag for et reguleringsarbeid. Forprosjektet bør ha et team som kan jobbe sammen for å se på alternative løsninger. Det må utarbeides nødvendige trafikkanalyser og -simuleringer for å synliggjøre konsekvensene for trafikkavvikling. Videre må trafiksikkerhet være en sentral del av analysen. Det er betydelig mer trafikk vest for Posthuskrysset enn øst, og en kryssing av E136 for fotgjengere vil være et sentralt tema.

Et forprosjekt bør også si noe om konsekvensene av flyttingen som en første fase før selve reguleringsplanen med konsekvensutredningen.

Når utredningen foreligger med en anbefaling, vil denne legges frem for styringsgruppen for beslutning om videre prosess.

Fase 2 – reguleringsplan

Noen av utfordringen en vil kunne møte i reguleringsprosessen vil være spørsmål knyttet til:

- Trafikkavvikling
- Trafiksikkerhet
- Kryssing av Kollektivknutepunktet/E136 for fotgjengere
- Utforming av busslommer/ny veg
- Fremtidig sykkelveg gjennom området
- Hvordan skal Sørsida utvikles mot en ny plassering av knutepunktet
- Innsigelse fra statlige og offentlige forvaltningsorgan kan stoppe hele reguleringsprosessen
- Bruken av arealene øst for Posthuskrysset som nå blir bygget som et kollektivknutepunkt

Trafikkanalyse

For å kunne flytte kollektivknutepunktet til vestsiden av Posthuskrysset i Keiser Wilhelms gate må det gjennomføres nye trafikkanalyser for å verifisere at løsningen gir god trafikkavvikling, for både kjørende og myke trafikanter.

Noen forhold som sekretariatet anser som utfordringer ved plassering av knutepunktet vest for Posthuskrysset:

- Myke trafikanter har stor betydning på vegkapasiteten i sentrum. En flytting av kollektivknutepunktet vil gi flere myke trafikanter som krysser den mest trafikkerte gata i sentrum, E136, og vil dermed gi redusert fremkommelighet langs europavegen.
- Trafikkmengden vil også kunne gi trafikksikkerhetsmessige utfordringer med fotgjengere som krysser i siste liten for å rekke en buss.
- Ved etablering av kollektivknutepunkt på vestsiden av krysset vil det trolig bli behov for egne kollektivfelt/busslommer i tillegg til kjørefeltene på E136. Med venstresvingefelt inn Korsegata vil det for store deler av strekningen bli 5 kjørefelt i bredden.
- Bortsett fra linje 2 skal alle østgående bybussene fra sentrum opp til Borgundvegen. Plassering av kollektivknutepunktet vest for Posthuskrysset vil ikke endre dette.

Reguleringsplan (Sørsideplanen (2015))

Plassering vest for Posthuskrysset bryter med vedtatte reguleringsplan fra 2015 og det er sekretariatets vurdering at endringen er av en slik karakter at dette vil kreve omregulering. Det tok om lag fire år å utvikle sørsideplanen.

Arealet som det foreslås å flytte knutepunktet til er regulert til torg og skal etableres for å legge til rette for opphold, rekreasjon og lek i tillegg til å være et areal som kan benyttes til midlertidige scene-installasjoner for bruk ved konserter og liknende. Videre ligger arealet sentralt i området for utviklinga av Sørsida og griper bl.a. inn i planene for ny Brosundbro.

En ny plassering av kollektivknutepunktet vest for Posthuskrysset gjør at det etableres langs E136 hvor Statens vegvesen er vegeier. Det er uklart hvorvidt de finner det hensiktsmessig med plassering av knutepunktet langs deres veg. Dette bør avklares før en eventuell reguleringsprosess for å unngå innsigelser fra staten. I tillegg til Statens vegvesen bør en ev. utvikling av et nytt knutepunkt skje i tett samarbeid med bl.a. fylkeskommunen, Ålesund kommune, Sørsida Utvikling, FRAM og VY. Videre må næringslivet, naboer og innbyggere involveres i prosessen. Sekretariatet mener det er vanskelig å anslå hvor lang tid en ev. omreguleringsprosess vil kunne ta, men anslår at det minimum vil dreie seg om en tidshorisont på 1 - 2 år.

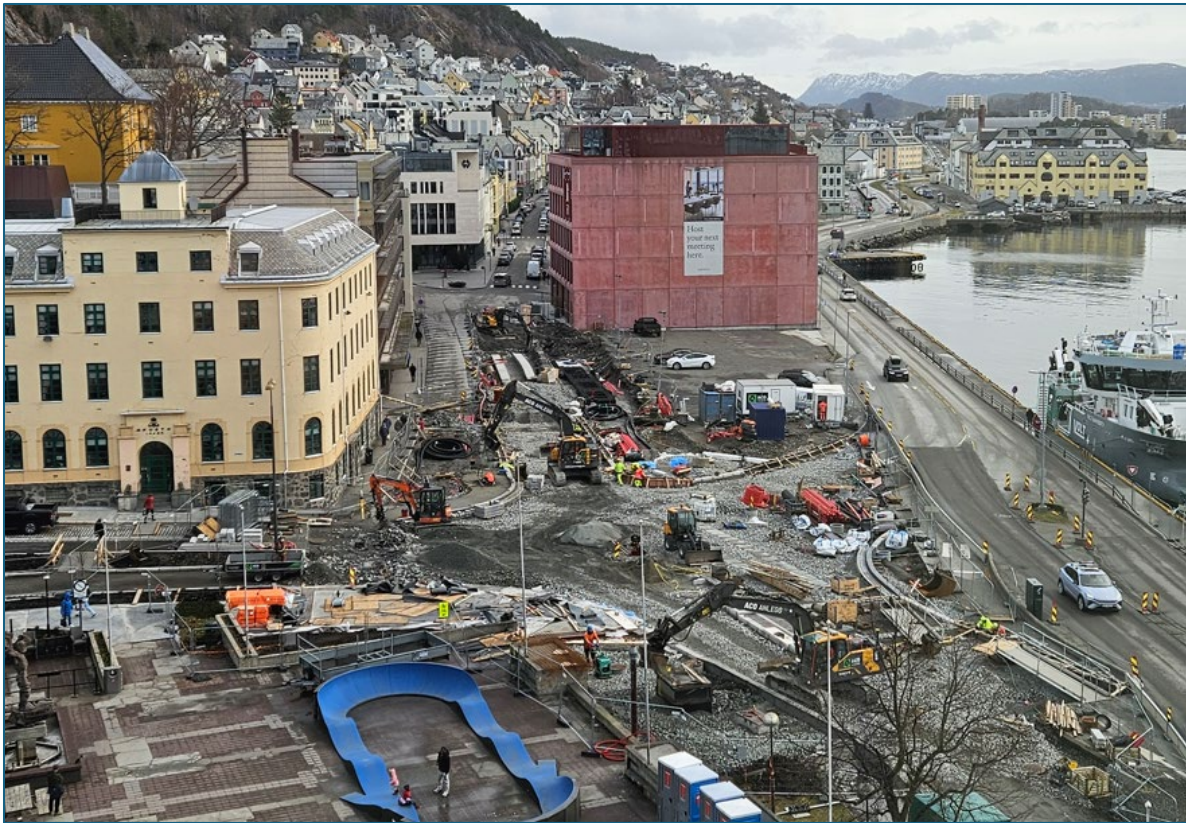
Økonomi

Planlagt ferdigstilling av prosjektet er oktober 2024. Det vurderes som en krevende og svært kostbar øvelse å avslutte byggearbeidene i Posthuskrysset og Keiser Wilhelms gate og bygge en annen løsning enn det som er forutsatt i kontrakten med ACO Anlegg AS. Hva de reelle kostandene for å avslutte kontrakten med ACO Anlegg AS er, vet ikke sekretariatet og vil bli en forhandlingsprosess med entreprenøren. Hvordan prosjektet skal tilpasse seg dagens situasjon vil også kreve en egen prosess og bære en kostnad. Dette medfører at det pågående prosjektet bør bygges som planlagt og at et evt. knutepunkt vest for Posthuskrysset må sees i sammenheng med arbeidene som skal utføres i Keiser Wilhelms gate av Statens vegvesen. I realiteten er det dermed snakk om å etablere et tilleggsknutepunkt på vestsiden av Posthuskrysset.

En prosess for å utrede om det er mulig å flytte kollektivknutepunktet, samt en ev. ny reguleringsprosess med å flytte kollektivknutepunktet vil både belaste interne ressurser i Bypakken og gi behov for å leie inn konsulenter til å utføre utredningsjobben. Ringvirkningen av

denne type samferdselsprosjekt i sentrumsnære områder er ofte store med mange berørte parter, og tar ofte lang tid.

Kostnader forbundet med utredningen må dekkes av Bypakke Ålesund og vil gå på bekostning av andre prosjekter i porteføljen. Det samme gjelder for kostnadene forbundet med en ev. bygging av et nytt kollektivknutepunkt.



Figur 1: Pågående arbeider i Posthuskrysset og Keiser Wilhelms gate. Bilde tatt 15.03.2024.

Styringsgruppas mandat

Slik det fremkommer av både styringsdokumentet for Bypakke Ålesund og stortingsproposisjonen skal alle kostnadsøkninger i prosjektet håndteres gjennom porteføljestyling for Bypakken:

«Mandatet til styringsgruppen er å arbeide for gjennomføring av prosjektene og tiltakene i Bypakke Ålesund i tråd med Stortingets vedtak.

...

Styringsgruppen skal:

Styre prosjektporteføljen innenfor de vedtatte tids- og økonomirammene til bypakken.»

Utdrag fra «Styring og organisering av Bypakke Ålesund

Dette medfører at en utredning og ev. flytting av kollektivknutepunktet vil gå på bekostning av andre prosjekter i porteføljen.

Oppsummering og konklusjon

Pågående arbeider er bundet av vedtak fattet av kommunestyret, og godkjent søknad om oppstart gitt av Styringsgruppa for Bypakken. Arbeidet med Kollektivknutepunktet er kommet så langt at det er svært krevende og kostbart å stoppe.

En eventuell utredning av et kollektivknutepunkt vest for Posthuskrysset vil bli et tillegg til kollektivknutepunktet som er under bygging. Etablering av et «tilleggsknutepunkt», som dette i praksis da vil bli, fremstår som et rent fordyrende element for Bypakke Ålesund og realiseringen av dette vil gå på bekostning av andre prosjekter i porteføljen.

Sekretariatet i Bypakke Ålesund vurderer det som lite hensiktsmessig å igangsette en utredning av flytting av kollektivknutepunktet til vestsiden av Posthuskrysset på nåværende tidspunkt.

Forslag til vedtak

Styringsgruppen for Bypakke Ålesund ønsker ikke å utrede flytting av kollektivknutepunktet.

Sak 5 – Oppfølging av sak 009/24 Ålesund kommunestyre 08.02.2024 Bypakke Ålesund, justering av takstar grunna prisvekst

Bakgrunn:

Vedtak fra Ålesund kommunestyre 08.02.2024 (Saksnummer 009/24 pkt. 1 og 3)

" 1. Ålesund formannskap ber styringsgruppa for bypakken gå gjennom sin prosjektportefølje for å se på muligheten for å redusere planlagte prosjekter for å unngå økning av bompenger.

3. Saka skal tilbake til kommunestyret til endelig vedtak i marsmøtet (21.03.24) etter at styringsgruppa for Bypakke Ålesund har behandla saka i samsvar med pkt. 1 og 2.»

Innkreving av bompengar i Ålesund vart starta 22.08.2022.

Med sikte på tilstrekkeleg datamengde og eit godt vurderingsgrunnlag ift. observert trafikk og inntekter sett opp mot Stortingsproposisjonen, er normal praksis å vente minst 12 månedar frå oppstart innkreving i ei bompengepakke før ein gjer takstjusteringar. Det gjeld også KPI-justeringane som stortingsvedtaket har som ein forutsetning. Denne praksisen har vore fulgt i Bypakke Ålesund.

I Bypakke Ålesund er det fallande inntekter mot Stortingsproposisjonen pga auka nullutslippstrafikk og andre fritak. Ein vil ikkje kunne finansiere alle tiltak i Bypakke Ålesund om ein ikkje foretek KPI-justeringar slik stortingsproposisjonen har lagt til grunn. Vegamot anbefalte derfor i orientering til styringsgruppa i Bypakke Ålesund 29.09.2023 å:

- gjennomføre lokalpolitisk behandling av konsumprisjustering av bompengetakstane etter Stortingsproposisjonens forutsetningar.
- Gje bomselskapet fullmakt til å foreta framtidige, naudsynte KPI-justeringar i tråd med stortingsproposisjonens forutsetningar, for å ikkje årlig tape terreng mot prisstigningen grunna lang behandlingstid.
- Redusere rabatten for nullutslippskjøretøy frå 50% til 30%, i tråd med nasjonale føringar i gjeldande takstretningslinjer.

Styringsgruppa fatta følgande vedtak i møte 03.11.2023:

«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 understrekest 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:

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Nye takster	29	58
Dagens takster	26	52

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

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund 22.03.2024

I Bypakke Ålesund gir MRFK/ÅK si tilslutning til at endring av takstar etter KPI er eit forhold mellom bompengeselskap og takstmynde. Endringer som overstig prisjustering i samsvar med KPI skal ha lokalpolitisk behandling før nytt takstvedtak kan fattast.»

Saka vart lagt fram for lokalpolitisk behandling i Ålesund formannskap og seinare Ålesund kommunestyre, med innstilling i tråd med styringsgruppa sitt vedtak frå november 2023.

Saka skal behandlast på nytt i Ålesund kommunestyre 25.04.2024, og er på sakslista til Fylkestinget 22.04.2024 som del av den lokalpolitiske behandlinga.

Vurdering:

Vedtaket frå Ålesund kommunestyre tek ikkje for seg dei 3 vedtakspunkta i innstillinga - hverken KPI-justering, rabattendring for nullutslippskjøretøy eller fullmakt til framtidige KPI-justeringar. Vedtaket seier derimot at det vil bli behandla i kommunestyret i eit seinare møte.

Sekretariatet hadde eit møte med Øystein Tvedt og Hans Kjetil Knudsen den 13.02 i forbindelse med oversending av kommunestyrets vedtak og bestilling til sekretariatet.

Vi forstår vedtaket i kommunestyret og bestillinga slik at styringsgruppa er bedt om å bidra med ytterligere informasjon for å styrke saksopplysninga til ny behandling av saka i kommunestyret. Blant anna er styringsgruppa og Vegamot bedt om å betre greie ut kva effekt reduksjon av nullutslppsrabatten har for inntektsgrunnlaget, isolert sett frå den foreslåtte KPI-justeringa. Til dette har Vegamot utarbeida eit tilleggsnotat, vedlagt saka.

Styringsgruppa i Bypakke Ålesund har sitt mandat fra kommunestyret i Ålesund, fylkestinget i Møre og Romsdal og fra Stortingets proposisjonsvedtak. Mandatet til styringsgruppa er å arbeide for gjennomføring av prosjektene og tiltakene i Bypakke Ålesund i tråd med Stortingets vedtak.

Dette betyr mellom anna at ein eventuell kostnadsauke og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i portefølja. Slike justeringar skal styringsgruppa løpande vurdere gjennom rulleringa av det fireårige handlingsprogrammet.

Ein gjennomgang av prosjektportefølja for å sjå på moglegheita for å redusere planlagte prosjekter for å unngå økning av bompenger, slik kommunestyret ber om, er utanfor styringsgruppas mandat. Styringsgruppa arbeider for å gjennomføre prosjektene og tiltakene i Bypakke Ålesund i tråd med Stortingets vedtak, og takstendringane som er vedtatt av styringsgruppa og sendt til lokalpolitisk behandling er i tråd med dei forutsetningane som ligg til grunn i stortingsvedtaket.

Berekningar Vegamot har gjort syner at Bypakke Ålesund ikkje vil klare å finansiere andre tiltak enn dei som allerede har oppstartsvedtak og er påstarta, dersom ikkje bompengetakstane blir KPI-justerte slik det var forutsett i stortingsproposisjonen. Videre er KPI-justering aleine etter berekningane ikkje tilstrekkelig til å finansiere heile investeringsporteføljen.

Etter at saka om takstjustering er ferdig behandlet i kommunestyret og på fylkestinget vil styringsgruppa derfor gjennom styringsmodellen måtte tilpasse investeringsporteføljen etter dei nye prognosene for inntekter.

Forslag til vedtak

Styringsgruppa har vurdert bestillingen fra Ålesund kommunestyre, vedr sak 009/24 Ålesund kommunestyre 08.02.2024 Bypakke Ålesund, justering av takstar grunna prisvekst.

Vegamot har på bestilling fra Ålesund kommune utarbeidet et tilleggsnotat som beskriver konsekvensen av kun å redusere rabatten for nullutslippskjøretøy fra 50 til 30 prosent. Styringsgruppa ber om at tilleggsnotatet følger saken til ny behandling i Ålesund kommunestyre.

Ein gjennomgang av prosjektporteføljen for å se på muligheten for å redusere planlagte prosjekter for å unngå økning av bompenger, slik kommunestyret ber om, er utanfor styringsgruppas mandat.

Sak 6 – Oppfølging av sak 009/24 Ålesund kommunestyre 08.02.2024 Bypakke Ålesund, 3.timers regel

Bakgrunn:

Vedtak fra Ålesund kommunestyre 08.02.2024 (Saksnummer 009/24 pkt. 2)

"2. Ålesund formannskap ber også styringsgruppa igangsette et arbeid med søknad om å utvide timesregelen til 3 timer, og reforhandling av det statlige bidraget i bypakke Ålesund.»

Ålesund kommune har tatt initiativ til en endring i bompengeprogget for Bypakke Ålesund gjennom en utvidelse av timesregelordningen fra 1 til 3 timer. Vi forstår det slik at siktemålet med et slikt initiativ er å få klarlagt om det er grunnlag for å gå videre med forslaget, og hvordan dette eventuelt kan skje.

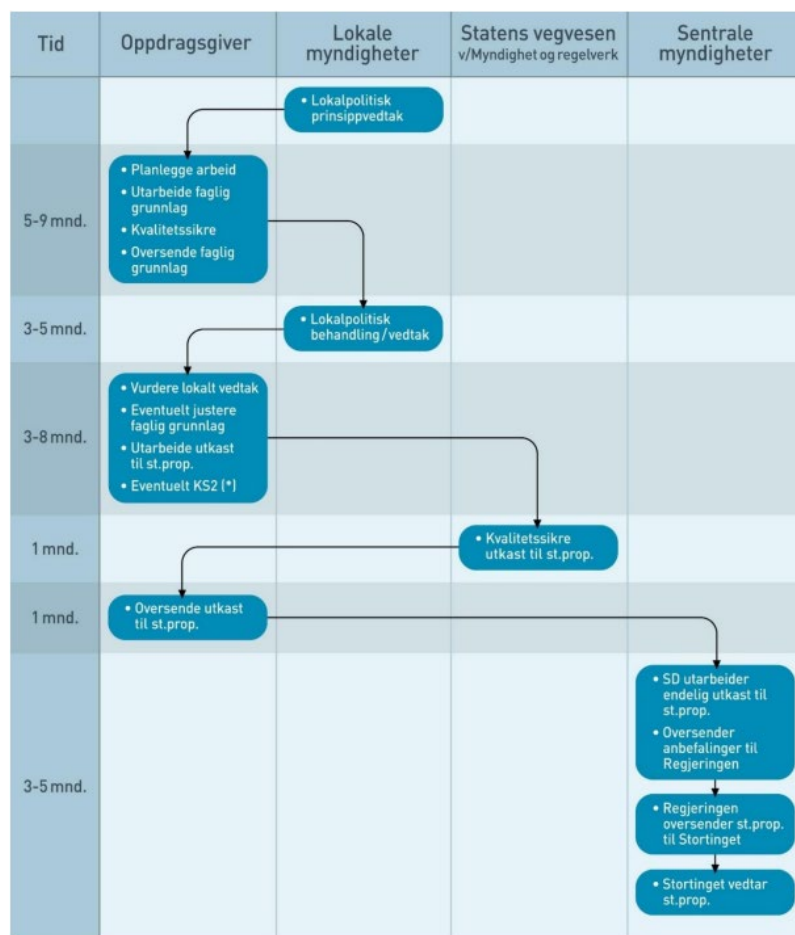
Vurdering:

En eventuell reforhandling av det statlige bidraget i bypakke Ålesund ligger utenfor styringsgruppens mandat, gitt av stortinget. Et slikt arbeid vil måtte skje som en del av en kommende rullering av nasjonal transportplan, og behandles som en del av en revidert Bypakke Ålesund trinn 2.

Regelverk for endring av eksisterende bompengoordninger

Utvidelse av timesregelordningen fra 1 time til 3 timer vil være å regne som en *større* endring i det vedtatte bompengeprojektet for Bypakke Ålesund, jf. prop. 201 S (2021-2022). Større endringer i bompengoordninger vedtatt av Stortinget skal behandles på samme måte som nye bompengeprojekter, der saken må framlegges for Stortinget for ny godkjenning. Herunder må det fattes likelydende lokale vedtak fra både Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune (garantist).

Figur 1 under viser den prinsipielle saksgangen fra det lokale initiativet foreligger for et riksvegprosjekt og frem til en beslutning i Stortinget, med en antatt behandlingstid på inntil 2 år.



(*) Samferdselsdepartementet er ansvarlig for gjennomføring av KS2.

Kriterier for å legge fram en sak om endring i et bompengeprojekt som Stortinget har vedtatt er at den må være forankret i det regelverk som gjelder for bompengeprojekter på offentlig vei. For at et slikt utredningsarbeid skal kunne starte opp forutsettes det aksept fra Vegdirektoratet som skal godkjenne det faglige grunnlaget og de lokale vedtakene til grunn for en lokalpolitisk behandling.

Vegdirektoratet vil i den sammenheng vurdere om endringen i bompengoopplegget er økonomisk gjennomførbart og lar seg gjennomføre innenfor den økonomiske rammen for bypakken. Det er

videre krav om at en slik endring i innkrevingsopplegget ikke kan ha konsekvenser for de vedtatte målsetningene for bypakken, som for eksempel bypakkens ambisjoner om å legge til rette for at en større andel skal sykle, gå og reise kollektivt, bidra til utvikling av et godt transportsystem i Ålesund, samfunnsøkonomisk nytte, og finansieringsopplegget for pakken som er vedtatt gjennom. prop. 201 S (2021-2022).

Dagens timesregel gjelder innenfor en klokkeperiode og krever ikke gyldig avtale og betalingsbrikke. En ny rabattordning utover en klokkeperiode vil ifølge veileder for bompengeprojekt kreve gyldig avtale og brikke. En slik endring vil virke urettferdig for de med svakest betalingsevne.

Tabell 1 viser andel timesregel i utvalgte bypakker.

År	Navn	Andel timesregel	Info
2022	Bodø	32,93 %	Bypakke med 7 stasjoner
2022	Harstad	39,43 %	Bypakke med 8 stasjoner
2022	Fv 78 Toven AS	4,20 %	3 stasjoner men kun lokal timesregel på Hjartåsen
2022	Fv78 Hjartåsen	7,75 %	1 stasjon
2022	Ålesund	45,96 %	Bypakke med 12 stasjoner
2022	Trondheim	15,39 %	Bypakke med 23 stasjoner, 7 bomsnitt, kun timesregel innenfor hvert bomsnitt
2022	Snitt MiljøKlæ	4,88 %	2 stasjoner
2022	Snitt MiljøByå	14,63 %	3 stasjoner
2022	Snitt MiljøSør	11,06 %	2 stasjoner

Ålesund har allerede i dag har en høy andel timesregelpasseringer. En utvidelse av timesregelordningen vil føre til at inntektene i pakken reduseres ytterligere ved at færre passeringer blir belastet betaling. Dette i en situasjon der det allerede er utfordrende å få finansiert tiltakene i bypakken. Vi viser i den forbindelse også til Vegamot sin varslings om inntektssvikt i bypakken til Møre og Romsdal fylkeskommune.

Nødvendige avklaringer ved en eventuelt senere vurdering av utvidet timesregel

Før en sak om utvidelse av timesregelordningen i Bypakke Ålesund i det hele tatt kan vurderes nærmere må det i tillegg til de generelle forutsetningene for å starte en slik prosess, jf. omtale over også begrunnes og avklares følgende (listen er ikke uttømmende):

- En søknad må begrunne nærmere hvilke særskilte behov som ligger til grunn for en slik søknad. Jf. Veileder for bompengeprojekter. Det heter her at endring i tidsrammen for timesregelordningen er å regne som et avvik fra gjeldende takstretninglinjer og kun kan skje i særskilte tilfeller. En eventuell søknad om endring i tidsrammen for timesregelordningen må derfor begrunnes nærmere.
- Hvilke(n) perioder av døgnet er ordningen tenkt å gjelde, evt. skal den gjelde 24-7?
- Skal en eventuell utvidelse av timesregelordningen omfatte både takstgruppe 1 og 2?
- Avklare finansiering: Er en utvidelse av timesregel ordningen tenkt finansiert gjennom økte grunntakster, evt. skal grunntakstene være uendret?

Forslag til vedtak

Ein utvidelse av timesregelordningen i Bypakke Ålesund må framlegges for Stortinget til ny godkjenning. Herunder må det fattes likelydende lokale vedtak fra både Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune.

Styringsgruppen har ansvar for å gjennomføre stortingets vedtak, herunder arbeide for å ivareta bypakkens inntekter i tråd med proposisjonen. Styringsgruppen finner ikke grunnlag for å sette i gang et slikt arbeid gitt den økonomiske situasjonen i Bypakke Ålesund. Styringsgruppen viser til Vegamot sin varsling i brev av 26.02.24 *Varsel om finansieringssituasjonen i Bypakke Ålesund*.

En eventuelt arbeide med reforhandling av det statlige bidraget i bypakke Ålesund ligger utenfor styringsgruppens mandat, gitt av Stortinget.

Sak 7 - Statlig tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling til regionbyer

Bakgrunn:

De to siste årene er det i statsbudsjettet satt av 30 mill.kr årlig i tilskudd til regionbyer som ikke er en del av ordningen med byvekstavtaler. I både 2022 og 2023 fikk Ålesund 15 mill.kr som henholdsvis ble brukt på prosjektene Gatestopp på Moa og Sykkelveg i Tonningsgate.

Formålet med tilskuddsordningen er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet ved å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange. Midlene skal bidra til at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange, ofte omtalt som nullvekstmålet.

Tilskuddet skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak. Midlene kan ikke brukes til drift av kollektivtransport.

Et av kriteriene for å få midlene er at det ligger til grunn en vedtatt bypakke. De to siste årene har det kun vært Bodø og Ålesund som har oppfylt dette kravet. Prosjektmidlene kommer i tillegg til det som allerede er vedtatt i Bypakke.

Innspill til bruk av midlene i 2024

For 2024 er det satt av 31 mill.kr til ordningen over statsbudsjettet, og foreløpig er det kun Bodø og Ålesund som kan søke om midlene, da ingen andre regionbyer har en vedtatt Bypakken enda.

Ordningen er foreløpig lagt opp til at Bypakken skal gi innspill til aktuelle tiltak samme året som de skal bygges. Dette gjør det krevende da planlegging og bygging normalt gjøres over flere år. Det begrenser også hvilke tiltak som kan velges og påvirker derfor valget av tiltak som er mulig å gjennomføre innen så kort tid. Dette bør det bli en større forutsigbarhet på.

Tidligere år har Bypakken bare foreslått ett tiltak der ordningen dekker 15 mill.kr av tiltaket. I år ønsker vi å foreslå en høyere sum der prosjektene ligger i prioritert rekkefølge.

Tiltak nr.1 – Sykkelfelt i Borgundvegen mellom Moa og Hatlaåstunnelen

Tilskudd: 12 mill.kr

Byggherre: Statens vegvesen

Som en del av oppgraderingen av Kollektivknutepunktet ved Ålesund sjukehus har Bypakken sett muligheten til å etablere gode sykkelfelt langs en lengre strekningen av Borgundvegen enn det som opprinnelig lå inne i Bypakken. Dette i tett samarbeid med Tafjord kraft som likevel skulle grave opp gaten. Foreløpig er de ekstra midlene det koster for Bypakken tatt fra sekkeposten kollektiv, sykkel og trafiksikkerhet. Ved 12 mill.kr i tilskudd, vil Bypakken kunne gjennomføre prosjektet i tillegg til å bruke de øvrige midlene på andre kollektiv, sykkel og trafiksikkerhetstiltak i Bypakke Ålesund.

Tiltak nr.2 – Trafiksikring og trygg skoleveg Lerstadbakken

Tilskudd: 3 mill.kr

Byggherre: Ålesund kommune

Bypakken er i slutfasen av prosjekteringen av trafiksikkerhetsprosjekt i Lerstadvegen mellom Meny og Gåseide. Ved å tilføre 3 mill. kr ekstra, vil det være mulig å få gjennomført enda flere trygg skolevegstiltakene enn opprinnelig planlagt. De ekstra tiltakene vil være med på å legge enda bedre til rette for gående og syklende, samt oppgradere noen av holdeplassene på strekningen.

Tiltak nr.3 – Sykkelveg med fortau mellom Meierikaia og Colorline Stadion

Tilskudd: 15 mill.kr

Byggherre: Statens vegvesen

Statens vegvesen vurderer å bruke tunnelstein fra Lerstadtunnelen for å etablere sykkelveg med fortau mellom Meierikaia og Colorline stadion. Prosjektet vil bidra til betydelig bedre fremkommelighet for gående og syklende i Ålesund i tillegg til å gi tilgang til sørsiden av sjøen for folket, der det i dag er motorveg. Dette er et prosjekt mange heier på og vil ha en stor betydning for å få flere til å velge miljøvennlig transport.

Tiltak nr.4: Prioritert sykkelgate/sykkeltiltak Borgundvegen nord for Kolvikbakken skole

Tilskudd: 15 mill.kr

Byggherre: Ålesund kommune

I Borgundvegen er det satt av midler til gjennomføring av sykkeltiltak på store deler av strekningen mellom Campus og sentrum. Med økt kompetanse og flere ressurser inn samferdsel de siste årene i Ålesund, har det vist seg at strekningen mellom Hellandbakken og Nørvegata kan være et tiltak som kan gi bedre forhold for syklistene uten alt for stor ressursbruk. I tillegg skal Vann- og avløpsetaten i gang med å grave opp store deler av gata som gir mulighet til et gunstig samarbeidsprosjekt med Bypakken.

Forslag til vedtak:

Bypakke Ålesund vedtar å fremme følgende prosjekt i prioritert rekkefølge til ordningen «Statlig tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling for regionbyer»:

1. Sykkelfelt i Borgundvegen mellom Moa og Borgundfjordvegen – 12 mill.kr
2. Trafikksikring og trygg skoleveg i Lerstadbakken – 3 mill.kr
3. Sykkelveg med fortau mellom Meierikaia og Colorline stadion – 15 mill.kr
4. Prioritert sykkelgate/sykkeltiltak Borgundvegen nord for Kolvikbakken skole – 15 mill.kr

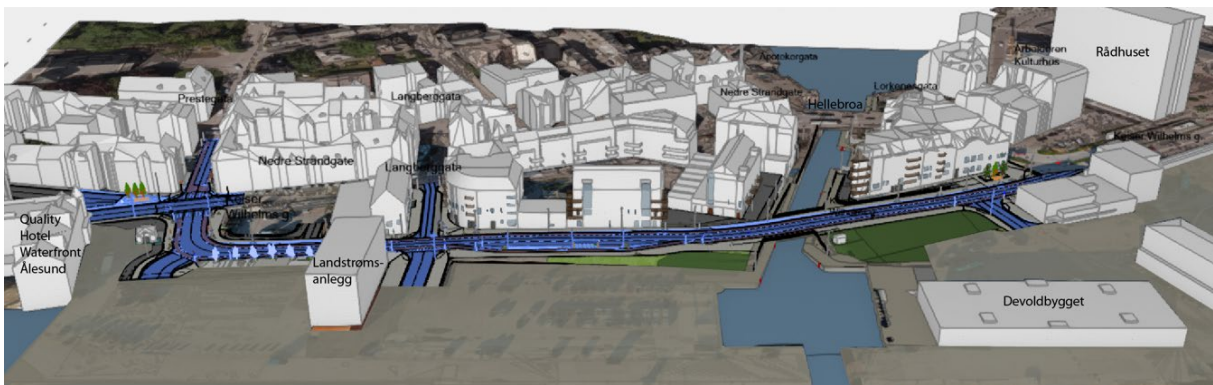
Sak 8 – Fastsettelse av styringsmål for E136 ny gate og bro fra Waterfront til Posthuskrysset

1.1 Bakgrunn.

Ny gate på denne strekningen er en del av reguleringsplanen for Sørsida vedtatt i 2015. Styringsgruppa vedtok i møte nr.3-2023 trafikkkløsing for gatene i sentrum. Dette er også vedtatt i kommunestyret.

Videre prosjektering har tatt utgangspunkt i det og nå er prosjektet klar til utlysning.

Styringsramme for prosjektet er etter indeksregulering økt fra 298 mill.kr (2021) til 363 mill. kr (2023).



Det vil også bli bygd gangbaner langs Brosundet under ny bru og under Hellebroa.

1.2 Rekkefølge for utbygging

Gjennomføring av arbeidene er delt opp i faser pga drift av dagens bussterminal og hensyn til dagens trafikk.

Følgende inngår i vårt prosjekt B11966:

Fase 1 – Posthuskrysset. Under bygging i regi av MRFK, egen avtale foreligger.

Fase 2 – Nedre Strandgt til Arbeideren, ferdig prosjektert.

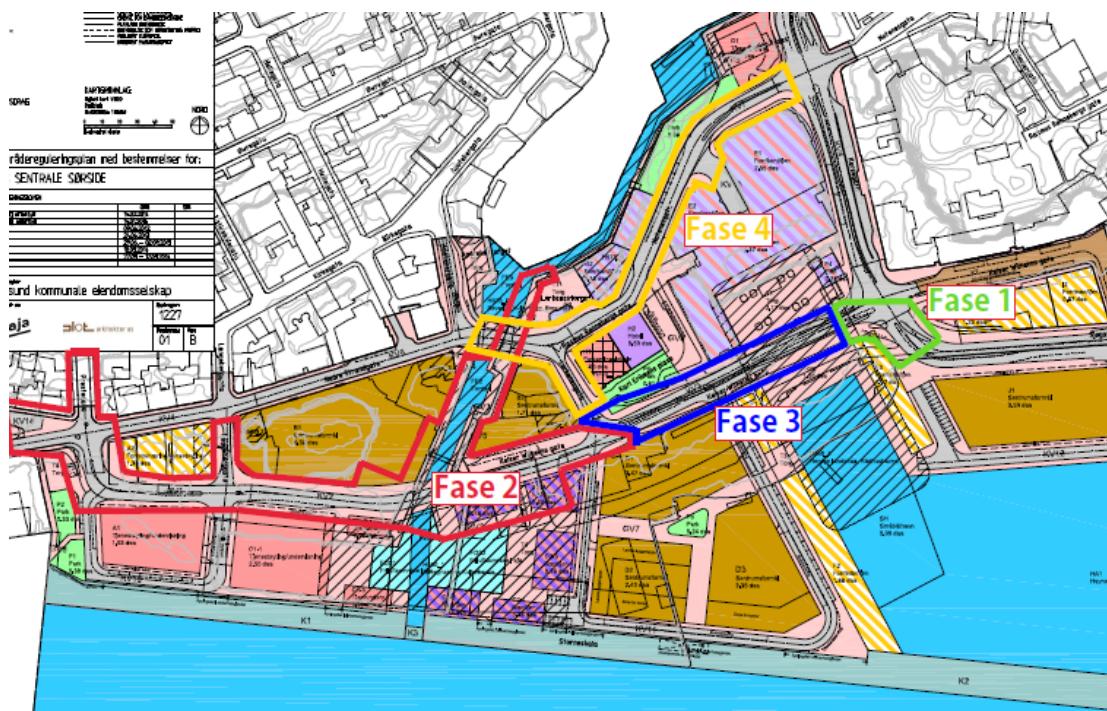
Fase 3 - Ombygging av Keiser Wilhelmsgt fra Posthuskrysset til Arbeideren, evt. riving av rutebilstasjonen og flytting av avkjørsel til Sørsida må avklares før vi starter vårt arbeid.

Fase 4 – Ombygging av gater Lorkenesgt og Notenesgt.

Posthuskrysset (fase 1) er allerede under ombygging i oppdraget med ny kollektivterminal fordi det henger sammen med arbeidene i Korsegt og Keiser Wilhelmsgt.

Fase 2 fra Nedre Strandgt til Arbeideren vist i bildet over er neste entreprise som vi nå vil lyse ut.

Fase 3 kan gjennomføres når busstrafikken har flyttet til ny gateterminal og fase 2 er ferdig. Fase 4 ombygging av Lorkenesgt og Notenesgt til envegsregulering kan gjøres når fase 2 er ferdig.



Fremdrift

Posthuskrysset blir åpnet igjen for trafikk til sommeren og ny kollektivterminal skal tas i bruk sent på høsten i år.

Neste etappe kan få byggestart i nov/des i år forutsatt utlysning i april. Anskaffelse med forhandlinger tar 7-8mnd. Anleggsperioden er satt til 1,5 år med ferdigstilling før sommeren 2026. Det er viktig for turistsesongen at vi bare skaper problem sommer 2025, men hvis oppstarten blir forskjøvet noen måneder vil vi også trenge sommeren 2026 på anleggsarbeid.

1.3 Kostnadsoverslag

Det er nå gjennomført et revidert anslag, basert på detaljprosjektert løsning og hvor prisstigning de siste årene er lagt inn.

Kostnadsanslaget ble på 384 mill. kr (2023). Av det er 33 mill.kr usikkerhetsavsetning.

Dette er 21 mill.kr over indeksregulert styringsrammen på 363 mill.kr. Arbeidet som utføres for Vann og avløp og E.verket, anslått til 15 mill.kr, er trukket ut av dette.

For ombygging av Keiser Wilhemsgt langs Rådhusplassen (fase 3) er ikke løsning for gate og nye avkjørsler mot sørsida bestemt. Det avhenger av videre utvikling av Sørside reguleringsplanen.

Som tabellen viser er det anslaget nå vel 20 mill.kr over styringsrammen, hovedårsak til økningen er høy prisvekst siste årene.

1.4 Oppsummering

Sekretariatet legger i denne saken fram kostnadsoverslag for prosjektet, slik at styringsgruppa kan ta stilling til ny styringsramme for prosjektet.

Det er ønskelig å få klarsignal så fort som mulig for start av fase 2 ny gate fra Nedre Strandgt og til Arbeideren med ny bro over Brosundet.

Med oppstart av fase 1 og fase 2 vil man anslagvis bruke 300mil.kr av ramma på 384mill.kr. Det gjenstår da vel 80mil.kr av styringsrammen til resterende arbeider og usikkerhetsavsetning.

Vi gjør oppmerksom på at prosjektbestillingen vil bli revidert i etterkant av vedtaket.

1.5 Forslag til vedtak:

Styringsgruppa godkjenner ny styringsramme for prosjektet E136 ny gate og bro fra Waterfront til Posthuskrysset på 384 mill. 2023-kroner. Auka i styringsramma på om lag 21 mill. kroner dekkes inn av ein tilsvarande reduksjon av ramma for tiltaket E136 Lerstادتoppen-Campus.

Styringsgruppa tek ellers til orientering at fase 2 ny gate fra Nedre Strandgt og til Arbeideren med ny bro over Brosundet er klar for oppstart.

På grunn av for tida stor usikkerheit knytt til inntektsgrunnlaget godkjenner ikkje styringsgruppa nye oppstartar i tida fram til saka om takstjusteringar er avklart lokalpolitisk. Saka blir behandla i hhv kommunestyre og fylkesting 25. og 22. april 2024.

Uten noen form for prisjustering eller reduserte rabatter er det tvilsomt om allerede kontraherte prosjekt i Bypakke Ålesund kan finansieres innenfor innkrevningstid 15 år (Vegamot AS). Styringsgruppa ber difor om at oppstartsvedtaket legges fram for ny behandling etter lokalpolitisk behandling og etter at Vegamot AS har presentert oppdaterte prognoser for inntekter sammenstilt med Handlingsprogram 2024-2027.