



Statens vegvesen

Referat

Dato: 26.04.2024
Tid: 1000 –1200
Referent: Kjetil Sporsem

Saksbehandler: Kjetil Sporsem
Tlf. saksbeh.
Vår dato: 29.04.2024

Møte i styringsgruppa for Bypakke Ålesund

Møtenr:	3–2024
Stad:	Teams
Møteleiar:	Øystein Tvedt
Til stades:	<u>Styringsgruppe:</u> Øystein Tvedt, Hans Kjetil Knutsen, Hans Olav Myklebust, Harry Valderhaug, Ove Nesje, Cathrine Helle–Tautra <u>Sekretariatet:</u> Jøran Mentzoni Eilertsen, Torbjørn Vatnehol, Erlend Aune, Kjetil Sporsem, Sunniva Ullavik Erstad. <u>Andre:</u> Jesper Wiig, Sol Berntsen Slinning, Linda Kjersem, Tobias Hay Slinning, Ellen Kristin Aasen
Forfall:	Kjetil Strand, Tore Johan Øvstebø, Tor–Andrè Gram Franck
Kopi til:	Fyll inn

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
1	<u>Innleiing ved leiar for styringsgruppa</u> Leiar for styringsgruppa Øystein Tvedt opna møtet.	
2	<u>Orientering frå Vegamot</u> Marius Maske presenterte saka. Pga påskevariasjoner var registrert trafikk i mars noe lavere i år enn i fjor. Tilsvarende forventes trafikken i april å bli noe høyere enn den var i fjor. Inntektsutviklingen er nedadgående, og pt. ca 10 % under fjoråret med fallende gjennomsnittspris. Forklares blant annet med at timeregulering ble gjeldende også for de uten Autopass–avtale, innført i september 2023. Veksten av nullutslippsbiler (elbiler) fortsetter	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>også, og ligger nogenlunde stabilt på 5% vekst i året. Det er stor andel av fritakspasseringer i Ålesund, og trenden fortsetter. Prisede passeringer ned frå 47% i 2023 til 44% i 2024.</p> <p>Konsekvens av takstvedtak i fylkestinget april 2024 ble belyst i grafer; tre scenario:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Likviditetsutvikling hele HP 2024–2030 2. Likviditetsutvikling kontraherte prosjekt 3. Likviditetsutvikling kontraherte prosjekt + Brosundbro <p>Beregningene viser at takstvedtaket i fylkestinget sikrer finansiering for Brosundbro, og trolig meir av porteføljen forutsatt porteføljestyling.</p> <p>Handlingsprogrammet (HP) må uansett tilpasses til garantitaket på 1.6 MRD. Vedtatte HP når garantitaket i 2028.</p> <p>Etter spørsmål frå styringsgruppa orienterte Maske om videre prosess for takstsøknaden. Når de lokalpolitiske vedtakene foreligger skriver Vegamot takstsøknad. Søknaden vil belyse eventuelle forskjeller i vedtakene og vurdere disse ift prosjektøkonomien. Takstsøknaden behandles av Statens vegvesen, ved Fag- og myndighetsorganet Myndighet og regelverk, som fatter endelig takstvedtak.</p> <p>Vegamot kommenterte at tilskuddsordningen for mindre byområde som Bypakke Ålesund har fått tildelinger frå tidligere, forplikter ift nullvekstmålet.</p> <p>Ellers ble det stilt spørsmål ved hvor stor betydning det har om rabatten reduseres fra 50 % til 30 % for nullutslippskjøretøy fra 01.07.24 mot 01.01.2025. Vegamot har beregnet at merinntekten ved å redusere rabatten for nullutslippskjøretøy 6 måneder tidligere er ca MNOK 9 i engangseffekt.</p> <p><u>Vedtak</u></p> <p>Styringsgruppa tek saka til orientering</p>	
3	<u>Metodikk for revisjon av utbyggingsplan og HP 2024–2027</u>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Kjetil Sporsem presenterte saka.</p> <p>Saka er ei oppfølgingssak frå møtet i styringsgruppa 22.03.2024.</p> <p>Mykje av arbeidet med revisjonen kan påstartas no, men endeleg takstvedtak må foreligge før revisjonen ferdigstillast.</p> <p>I vedtatte HP 2024–2027 ligg det til grunn at samtlige tiltak i prioritert tiltaksliste i Stortingsvedtaket gjennomføres.</p> <p>Av dei ikke-kontraherte tiltakene planlegges kontraktsutlysning for E136 Brosundbro/Waterfront i 2024, med byggestart i 2025. Oppstart for Kollektivknutepunktet ved Campus blir i 2025, medan E136 Lerstادتoppen–Campus har planlagt anleggsstart til sommaren 2026.</p> <p>Sekretariatet ønsker at styringsgruppa tek stilling til kva aksjonspunkt revisjonen skal innehalde.</p> <p><u>Vedtak</u></p> <p>Styringsgruppa ber sekretariatet gjere følgjande:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Usikkerhetsvurdering på kontraherte kontraktar 2. Vurderingar knytt til formålet med stortingsvedtaket, samt nytteprinsippet. 3. Gjennomgang og oppdatering av kostnadsanslag for alle tiltak. 4. Vurdere muligheter for kutt og besparelser innanfor dei enkelte tiltak. 5. Gjennomgang og vurdering av sekkeposter Post 7 og 11. 6. Vurdere muligheter for å spre låneopptak for allerede kontraherte tiltak. <p>Styringsgruppa ber sekretariatet gjere følgjande så snart vegdirektoratet har oversendt nye bompengesatsar til Vegamot for iverksetting:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vurdering av alle ikkje-kontraherte tiltak. 	
4	<p><u>Orientering nye takstretninglinjer for gassdrivne kjøretøy og el-varebiler</u></p> <p>Kjetil Sporsem presenterte saka.</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Stortinget har åpnet for bruk av et mer fleksibelt takstsystem i byområdene, etter kjøretøyenes miljøegenskaper. Lokale myndigheter har som følge av dette fått mulighet til å innføre redusert takst eller bompengefritak for lette el-varebiler (N1) og tunge gasskjøretøy (GA). Det forutsettes tilslutning fra garantist.</p> <p>Ulike interessenter etterspør når bypakken skal behandle fritak/rabatt for gasskjøretøy. Det er av sekretariatet vurdert som relevant å behandle begge tilfellene, både lette el-varebiler (N1) og tunge gasskjøretøy i samme sak.</p> <p>Miljødifferensiering av takster i bompengesystemet har til hensikt å bidra til teknologiutvikling gjennom å fremskynde innfasingen av null- og lavutslippskjøretøy.</p> <p>Saksgangen i denne type saker er at når det er lokalpolitisk enighet og garantisten har sluttet seg saken, skal bompengeselskapet sende søknad om nytt takstvedtak til Vegdirektoratet. Det blir deretter fattet nytt takstvedtak av Vegdirektoratet.</p> <p>Ved en eventuell lokalpolitisk tilslutning til et fritak evt. redusert bompengetakst anbefales det at styringsgruppa legger til grunn at gjennomsnittstaksten for bypakken sikres tilsvarende.</p> <p>Det er vanskelig å beregne eventuelle konsekvenser av et vedtak om gasskjøretøy for Takstgruppe (TG) 2. Det vil avhenge av hvor mange kjøretøy i TG 2 som byttes ut fra konvensjonelt drivstoff til gass. For buss i rute vil en slik endring ikke ha noen konsekvens, i og med at de uansett er fritatt bom.</p> <p>Dersom det også skal vurderes innføring av betalingsfri passering for elektriske varebiler i TG1 forventes konsekvensen for bompengeinntektene å bli større. Det ventes at privatbilister i noen grad vil tilpasse kjøp av kjøretøy og velge varebil for å unngå bombelastning. Hvor stor andel det kan bli er det ikke mulig å anslå.</p> <p><u>Vedtak:</u></p> <p>Styringsgruppen finner ikke grunnlag for å innføre redusert takst eller bompengefritak for lette el-varebiler (N1) og tunge</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>gasskjøretøy (GA) nå, gitt den økonomiske situasjonen i Bypakke Ålesund.</p>	
5	<p><u>Fastsettelse av styringsramme for E136 Waterfront-Posthuskrysset</u></p> <p>Ole Kristian Birkeland presenterte saken.</p> <p>Oppmodnet om fokus på tiltakene og de gode virkningene og sammenheng, og håper dette kan få plass i den lokalpolitiske behandlingen.</p> <p>Ny gate på denne strekningen er en del av reguleringsplanen for Sørsida vedtatt i 2015.</p> <p>Styringsgruppa vedtok i møte nr.3-2023 trafikk-løsning for gatene i sentrum. Dette er også vedtatt i kommunestyret. Videre prosjektering har tatt utgangspunkt i det og nå er prosjektet klar til utlysning.</p> <p>Styringsramme for prosjektet er etter indeksregulering økt fra 298 mill.kr (2021) til 363 mill. kr (2023). 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 styringsramme på 363 mill.kr. Arbeidet som utføres for Vann og avløp og E.verket, anslått til 15 mill.kr, er trukket ut av dette.</p> <p>Posthuskrysset er delvis åpnet igjen for trafikk 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.</p> <p>Anskaffelse med forhandlinger tar 7-8mnd. Anleggsperioden er satt til 1,5 år med ferdigstilling før sommeren 2026.</p> <p>Med oppstart av fase 1 og fase 2 vil man anslagsvis bruke 340-350mil.kr av ramma på 384mill.kr. Det gjenstår da vel 40 mill. kr av styringsrammen til resterende arbeider og usikkerhetsavsetning. Siste fase av prosjektet fase 4 er anslått til 12-15 mill.kr.</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Prosjektbestillingen vil bli revidert i etterkant av vedtaket.</p> <p><u>Vedtak</u></p> <p>Styringsgruppa godkjenner ny styringsramme for prosjektet E136 ny gate og bro fra Waterfront til Posthuskrysset på 384 mill. 2023-kroner.</p> <p>Sekretariatet vurderer og foreslår inndekning for de om lag 21 mill. kroner i forbindelse med revisjon av handlingsprogrammet.</p> <p>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.</p> <p>Oppstartsvedtak fremlegges for styringsgruppen når man har sikkerhet for finansiering. Styringsgruppa ber sekretariatet kalle inn til ekstraordinært styringsgruppemøte dersom dette er fremdrifts kritisk.</p>	
6	<p><u>Oppfølging Utviksbygda</u></p> <p>Erlend Aune presenterte saka.</p> <p>Ifm. oppføring av bomstasjoner i Ålesund kommune har enkelte beboere i Utvika uttrykt bekymring for økt trafikk på vegene Utvikbygda / Alvikvegen.</p> <p>I etterkant av førre orientering i saka til styringsgruppa (august 2023) er det etablert skilting langs vegen med mål om å redusere gjennomfartstrafikken og øke trafikksikkerheten på strekningen. Ifm. arbeidene med skiltplan ble det konkludert med at man ville oppnå ønsket effekt uten å redusere farten på strekningen. Utført skilting på strekningen dreier seg hovedsakelig forvarsling av veggeometri (krappe kurver) i tillegg til skilting av møteplasser på strekningen. Skiltene ble satt opp i november 2023.</p> <p>Det er gjennomført fartsmåling for å registrere hastighet på aktuelle lokasjon. Fartsmåling ble gjennomført 25.11.2022 til 02.12.2022.</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Disse fartsmålingene viste en gjennomsnittsfart på 52 km/t og et hastighetsnivå basert på 85 %-fraktilen på 62 km/t.</p> <p>For å vurdere om utførte tiltak har hatt ønsket effekt skal det gjennomføres nye fartsmålinger.</p> <p>Det er hentet ut data fra trafikktegninger i to perioder for å sammenlikne trafikkmengden gjennom Utvika før og etter innføring av bompenger.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 01.04.2022 – 17.08.2023: 325 kjt./døgn • 01.04.2023 – 17.08.2023: 360 kjt./døgn <p>Dette viser en liten økning på 35 kjt./døgn for perioden.</p> <p>Sekretariatet vil gjennomføre trafikktegninger og hastighetsmålinger mai 2024 – august 2024 for å vurdere dette opp mot målinger som ble utført i samme tidsrom i 2022 for å vurdere om det er behov for ytterligere fartsreducerende tiltak, eller om iverksatte tiltak har tilstrekkelig effekt på fartsnivå og trafiksikkerheten i området.</p> <p>Sekretariatet vil komme tilbake med resultater fra målingene høsten 2024.</p> <p><u>Vedtak</u></p> <p>Styringsgruppen tek saka til orientering.</p>	
7	<p><u>Møtekalender</u></p> <p>Kjetil Sporsem presenterte saka.</p> <p>Møta i styringsgruppa i Bypakke Ålesund har sidan oppstarten i all hovudsak vore gjennomført på Teams. Gjennom pandemien var det einaste alternativ. Ny-konstituert styringsgruppe har etter valget i 2023 ønska fysiske møter i større grad.</p> <p>Dei fysiske møta i regi av bypakken har ikkje vore praktisert med moglegheit for Teams-tilkobling, men krevd oppmøte av alle. Vurderinga her har vore at opning for tilkobling via Teams vil undergrave intensjonen ved å halde fysiske møter.</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Administrasjonen ber styringsgruppa ta stilling til korleis møta skal gjennomførast framover.</p> <p>Bypakke Ålesund følgjer per i dag Offentlegheitslova så langt vi kjenner til. Vi har heller ikkje fått negative tilbakemeldingar frå publikum eller media. Samtidig kan vi gjer ulike grep for å vere meir tilgjengeleg for offentlegheita. Dagens praksis har blitt til undervegs, og sekretariatet ønsker ei vurdering frå styringsgruppa på handtering av sakspapir framover.</p> <p>Aktuelle tiltak kan vere betre tilrettelegging for tilgjengelighet på nettsida, bl.a med møtekalender som viser planlagte møter. Ein kan òg lage meir innhald basert på saksbehandlinga.</p> <p>I debatten som fulgte var partane enige om at innspel til endringer i vedtaksforslaga må deles med alle parter minimum ein dag i forvegen av møta, for å sikre god medvirkning frå alle.</p> <p><u>Vedtak</u></p> <p>Styringsgruppa vedtek at alle møter i utgangspunktet blir fysisk, men at sekretariatet tek ei vurdering når sakslista er klar. Dersom sakslista er kort eller i stor grad har orienteringssaker / ukompliserte saker kan sekretariatet foreslå at møta blir haldt på Teams. Leiar i styringsgruppa tek då i dialog med sekretariatet den endelege avgjersla, seinast ei veke før møte og før saksdokumenta sendast ut.</p> <p>Styringsgruppa vedtek å flytte tidligare fastsett møte den 14. juni til ny dato 21. juni.</p>	
8	<p><u>Oppfølging sykkelfelt og kantstopp Moa – Hatlaåstunnelen</u></p> <p>Ole Kristian Birkeland presenterte saka, som er ei oppfølgingssak frå førre styringsgruppemøte.</p> <p>Ole Kristian viste løsningen med traseer. Sykkelfeltene er plassert bak holdeplassene etter dialog med syklistenes landsforbund, Ålesund kommune m.fl.</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Da plassering av sykkelfelt ved Ålesund sykehus ble diskutert var ambulansetjenesten involvert og med på møter sammen med andre parter. Deres syn ble hørt og tatt hensyn til (lav kantstein enkelte steder). Politi og brann har ikke vært med i møter, da man ikke har sett behov for involvering av dem. De er høringsparter på vegnormalene, og løsningene som er valgt er normerte løsninger.</p> <p>Grunnen til plasseringen er av hensyn til trafikksikkerheten for syklist. Alternativ plassering er mellom kjørebane for biler, og busstoppet. En slik løsning vil auke risikoen for fatale ulykker då bussen svinger ut fra holdeplassen.</p> <p>Plassering mellom venteplass for buss og leskur, utløser en fare for ulykke mellom gående og syklende, men sannsynligvis vil det ha langt lavere konsekvens enn en ulykke mellom buss og syklist.</p> <p>Det ble også spurt om hvilke vurderinger som var gjort ved etablering av kantstopp på Borgundvn ved nedkjøring til Vestre Furmyrveg. Til det ble det svart at det er et trygt tiltak som gir bussen en fordel. Nødetater på utrykning med blålys kommer seg frem uansett og foreløpig ser det ikke ut til at det har gitt større forsinkelser for trafikken.</p> <p>Ideelt burde man ventet med å etablere dette til trafikken på Borgundvn halveres når Lerstadtunnelen åpner, men da ville kostnaden økt betraktelig fordi vi måtte bygd dette strekket to ganger. Oppgraving på strekningen startet i fjor pga arbeider med ledningsnettet for fjernvarme.</p> <p>Statens vegvesen viste ellers til TØI rapport angående kantstopp versus busslomme, som ikkje viser noen entydig forskjell i ulykkesrisiko.</p> <p><u>Vedtak</u></p> <p>Styringsgruppa tek saka til orientering.</p>	
9	<p><u>Eventuelt</u></p> <p>Det vart stilt spørsmål om gjeldande praksis for honorar til styringsgruppedlemmer i Bypakke Ålesund.</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Sekretariatet viser her til styringsdokumentet for bypakka. Her heiter det at kvar av partane dekker sine kostnader til deltakelse i styringsgruppa. Ein har ikkje anledning til å dekke honorar for styringsgruppemedlemmar med midlar frå bypakken, det må komme frå partanes eigne budsjett.</p>	