



# Statens vegvesen

## Referat

**Dato:** 04.10.2024  
**Tid:** 1000 –1200  
**Referent:** Kjetil Sporsem

**Saksbehandler:** Kjetil Sporsem  
**Tlf. saksbeh.**  
**Vår dato:** 07.10.2024

## Møte i styringsgruppen for Bypakke Ålesund

<b>Møtenr:</b>	6-2024
<b>Stad:</b>	NMK, Ålesund
<b>Møteleiar:</b>	Øystein Tvedt
<b>Til stades:</b>	<u>Styringsgruppe:</u> Øystein Tvedt, Hans Kjetil Knutsen, Tore Johan Øvstebø, Hans Olav Myklebust, Harry Valderhaug, Kjetil Strand, Ove Nesje <u>Sekretariatet:</u> Daniel Rönnqvist, Erlend Aune, Kjetil Sporsem, Sunniva Ullavik Erstad <u>Andre:</u> Cathrine Helle-Tautra, Ole Kristian Birkeland, Tobias Hay Slinning, Jesper Wiig, Kåre Mittet Rolandsen, Gitte Beiermann, Sol Berntsen Slinning, Miroslav Vasilev, Pergunn Gjerdsbakk, Malin Ramnemo, Christine Rørvik, Anne Berit Støyva Emblem, Grete Valen Blindheim, Håvard Parr Dimmen, Geir-Ove Brandal
<b>Forfall:</b>	Fyll inn
<b>Kopi til:</b>	Fyll inn

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
1	<u>Innledning ved leder for styringsgruppen</u>  Leder for styringsgruppen Øystein Tvedt åpnet møtet med en presisering om hvordan de oppnevnte medlemmene i styringsgruppa og administrasjonen med sekretariatet og prosjektorganisasjonene skal forholde seg til hverandre i møtesammenheng.  Det er først og fremst medlemmer av styringsgruppa som deltar i diskusjon av sakene som er oppe til behandling. Sekretariatet har anledning til å bidra med saksopplysning i innspill til saksbehandlingen.	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Sekretariatet skal i hovudsak uttrykke sine anbefalinger gjennom saksinnstillingen, og følger opp vedtak frå styringsgruppen.</p>	
2	<p><u>Rapportering 2. tertial</u></p> <p>Kjetil Sporsem presenterte saken.</p> <p>Rapporteringa i bypakka må sèes opp mot vedtatt budsjettdokument fra møtet i styringsgruppen 22. mars i år. I bypakken blir det rapportert til styringsgruppen tertialvis, og ellers ved hendelser eller endringer i sluttprognoser. Det blir lagt frem tre rapporter i løpet av et år – 1. tertial, 2. tertial og årsrapport. Sekretariatet i bypakka følger opp den løpende rapporteringen utenom disse tidspunktene.</p> <p>Rapporteringen etter 2. tertial viser ingen vesentlige avvik som må følges opp på porteføljenivå. Endring i styringsrammen for E136 Waterfront – Posthuskrysset nle behandlet i styringsgruppemøte 26. april i år. Styringsgruppa vedtok da å øke sluttprognosen og styringsrammen med 21 mill. 2023–kr, til ny ramme lik 401,7 mill 2024–kr. Inndekningen har ikke styringsgruppen tatt stilling til, vedtaket frå møte i april sier at dette skal behandles i forbindelse med framlegg av internrevisjonen senere i år. I denne rapporten fremkommer derfor en ufordelt inndekning som relaterer seg til dette vedtaket. Ellers er det ikke meldt om andre behov for økt sluttprognose for noen av prosjektene i denne rapporteringen.</p> <p>Samlet sett nedjusteres rapportert årsprognose fra T1 til T2. Møre og Romsdal Fylkeskommune har rapportert et nedtrekk i sitt reviderte budsjett på 27,7 mill kroner grunnet kommunelovens krav til realistiske årsbudsjett. Nytt korrigert årsbudsjett for Bypakke Ålesund i 2024 er etter endringene 1 201,4 mill. kroner.</p> <p>I mars vedtok styringsgruppa et budsjettdokument for 2024 med et budsjett for bypakken på 1 229,1 mill. kroner. Samtidig ble prognosen for året i budsjettdokumentet satt opp med 1 072,6 mill. kroner, altså noe lavere enn budsjettet.</p> <p>Rapportert årsprognose ved 2. tertial var 898,9 mill. kroner; noe som samlet utgjør en reduksjon i årsprognosen på 173,7 mill. kroner sammenlignet med vedtatt budsjettdokument.</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Rammen for bypakken er på 5.136 mill. 2024-kroner. Det er i denne rapporten ingen endring i rapportert sluttprognose for prosjektene som inngår i bypakken.</p> <p>Tertialrapporten legges ut på nettsidene til Bypakke Ålesund etter møtet.</p> <p><u>Vedtak</u></p> <p>Styringsgruppen tar saken til orientering.</p>	
3	<p><u>Rabatt for nullutslippskjøretøy i Bypakke Ålesund</u></p> <p>Kjetil Sporsem presenterte saken.</p> <p>I Statsbudsjett 2023 ble det gitt åpning for å redusere elbilrabatten fra 50% til 30% i bomsystemene i Norge. Dette er nå de gjeldende nasjonale føringer og allerede innført i flere av landets byer – blant annet Nord-Jæren og Bodø, og senest i Tromsø og Trondheim.</p> <p>Vegdirektoratet har gitt tilbakemelding til partene om at det bør foreligge likelydende vedtak fra lokale myndigheter for å fastsette takstene for nullutslippskjøretøy i Bypakke Ålesund. Det foreligger ikke likelydende vedtak i saken i dag. Møre og Romsdal fylkesting har vedtatt 30% rabatt med umiddelbar virkning, mens Ålesund kommunestyre har vedtatt at rabatten videreføres på 50%.</p> <p>Ordfører i Ålesund kommune har avvist administrativ signering ifbm. avklaringer rundt kommunestyrets vedtak, og gitt tilbakemelding om at vedtaket i kommunestyret ikke er å forstå som en fullmakt til at styringsgruppa kan endre nivå på rabatten, men at styringsgruppa kan fremme ny sak til kommunestyret dersom andelen nullutslippskjøretøy fortsetter å øke mer enn forutsatt.</p> <p>Vegamot har ved å legge til grunn de vedtak som er fattet i lokalpolitiske organer vedrørende KPI-justeringer og nullutslippsrabatt, samt de tilbakemeldinger Vegdirektoratet har gitt angående hvilke vedtak som vil bli vektlagt i de to forholdene, beregnet finansieringsevnen til Bypakke Ålesund.</p> <p>Beregningene er gjort med følgende forutsetninger:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• KPI justering fra oppstart til 1.1.2025 (pt. 14,75% økning)</li> <li>• 50% nullutslippsrabatt</li> </ul>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 prosentpoengs årlig økning i nullutslippskjøretøy</li> <li>• 2% årlig prisvekst</li> <li>• 0% vekst i trafikk</li> <li>• Rente 5.5% – 6.5% (ihht St.prop)</li> </ul> <p>Prosjektporteføljen i Bypakke Ålesund er ikke finansiert med disse forutsetningene, til det mangler 500–600 millioner kroner ved utløpt bompengerperiode. Man er videre sterkt begrenset av lånetaket i garantirammen, noe som understreker behovet for å på kort sikt ikke gi nye oppstarter, og på litt lengre sikt gjennomføre internrevisjonen og tilpasse porteføljen til inntekter og garanti. Med 50% nullutslippsrabatt vil gjeldende handlingsprogram overskride garantien med omtrent 600 mill. kroner.</p> <p>Den observerte inntektssvikten i bypakken etter oppstartsåret skyldes i all hovedsak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Uteblivende KPI-justering</li> <li>– Timesregel for fullpriskunder</li> <li>– Økt elbilandel sett opp mot den estimerte elbilandelen.</li> </ul> <p>Inntektssvikten knytt til økt elbilandel vil være økende over tid i takt med den forventede utviklingen i elbilandel, så lenge ikke rabattordningen reguleres tilsvarende.</p> <p>Nullutslippskjøretøy utgjør en stadig større andel av passeringene i bomsystemet i Bypakke Ålesund – ca 30% av passeringene så langt i år – noe som allerede er en større andel enn bensinbiler. Årlig gjennomsnittsvekst siden oppstart har vært ca. 5%, en trend som vil vedvare og trolig eskalere jfr. fremskrivninger (TØI/Sintef). Innen relativt få år vil passeringer fra nullutslippskjøretøy utgjøre den største andelen av totalpasseringene blant kjøretøygruppene i Bypakke Ålesund.</p> <p>Gjeldende nullutslippsrabatt 50% påvirker bypakken negativt både når det gjelder reduserte inntekter og redusert måloppnåelse.</p> <p>Administrasjonen innstilte til følgende vedtak:  Styringsgruppen ber om at Ålesund kommunestyre tar ny sak til behandling og vedtar ein reduksjon i rabatten for nullutslippskjøretøy i Bypakke Ålesund fra 50% til 30% med umiddelbar virkning, likelydende med Møre og Romsdal Fylkesting sitt vedtak i sak PS 18/24.</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Øystein Tvedt presenterte eit alternativt forslag til vedtak som ikke legger opp til ny behandling i Ålesund kommunestyre på nåværende tidspunkt, på grunn av at dette vurderes for tett opp til vedtaket i Ålesund kommunestyre 06. juni 2024.</p> <p>Til dette kommenterte Kjetil Strand at man i videre saksbehandling i tilknytning til nullutslippsrabatten i sterkere grad må vektlegge Ålesund kommunes uttalte ambisjon om å nå nullvekstsmålet, som er lagt til grunn for bypakken og tilskuddsordningen for mindre byområder. Statens vegvesen finner det bekymringsverdig dersom man svikter i oppfølgingen av uttalte ambisjon. Det kan da bli utfordrende for fagetaten å bekrefte at Ålesund oppfyller kravene som gjelder for tilskuddsordningen.</p> <p>Hans Olav Myklebust kommenterte at man må se til kommunestyrets vedtak fra juni 2024 og dokumentere at økningen av nullutslippsandelen er større en forutsatt. Dette må vektlegges ved anmodning om ny behandling i Ålesund kommunestyre. Myklebust kommenterte at dersom ikke saken skal oversendes til kommunestyret nå, må styringsgruppa tidfeste når de skal behandle saken på nytt.</p> <p>Styringsgruppen konkluderte på Tvedts alternative forslag til vedtak, etter endringer.</p> <p><u>Vedtak</u></p> <p>Ålesund kommune gjorde vedtak i saken 06.juni 2024. Styringsgruppen forholder seg til dette, følger med på utviklingen videre og skal i andre kvartal 2025 vurdere å fremme ny sak om rabatt på nullutslippskjøretøy.</p>	
4	<p><u>Utredning av kollektivknutepunktet i sentrum</u></p> <p>Grete Valen Blindheim (Norconsult) og Erlend Aune presenterte saken.</p> <p>Styringsgruppen bestilte en utredning av Kollektivknutepunktet i Keiser Wilhelms gate i møte 02-2024.</p> <p>Administrasjonen har i etterkant av vedtaket i styringsgruppa bestilt en ekstern utredning av punktene opplistet i nevnte vedtak. Det er</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Norconsult som har utført oppdraget etter bestilling frå Møre og Romsdal fylkeskommune.</p> <p>Norconsult presenterte hovedkonklusjonene frå utredningen i møtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En alternativ holdeplass med kapasitet for de østgående busslinjene kan etableres innenfor et begrenset areal, og uten å forlenge fotgjengerundergangen. Utformingen kan tilpasses bevaring av Terminalen.</li> <li>• Alternativ holdeplass sammenlignet med planlagt løsning er vurdert å gi tilnærmet lik trafiksikkerhet, dårligere fremkommelighet for kollektiv og dårligere sykkelløsning. Videre er alternativet vurdert å gi dårligere løsning for drift av kollektivtrafikk og for reisende med kollektiv. Alternativet bryter med etablerte prinsipper for byutvikling, og vurdert å være vesentlig dårligere. Samlet sett vurderer Norconsult at planlagt løsning er bedre enn alternativ løsning.</li> <li>• Alternativ løsning krever omregulering, noe som vil gjøre at alternativ holdeplass tar lang tid å etablere.</li> <li>• Ved alternativ holdeplass kan 20–27 parkeringsplasser bevares eller reetableres. Reetablering innebærer kostnader til fjerning av fortau med fjernvarme.</li> <li>• Det anbefales testing av kollektivknutepunktet som blir bygget for å kunne ta en kunnskapsbasert beslutning.</li> <li>• Eventuell fortsatt bruk av Rutebilstasjonen i påvente av alternativ holdeplass kan komme i konflikt med gjennomføring av utbyggingsprosjekter i sentrum.</li> </ul> <p>Utredningen viser at det er mulig å realisere et stoppested for østgående busser på vestsiden av Posthuskrysset, men alternativet har negative effekter for blant annet brukere av kollektivtrafikken. For å ha kapasitet til å betjene de østgående rutene må dagens holdeplass vest for Posthuskrysset utvides fra to til tre bussplasser, men at det kan etableres uten at undergangen må forlenges.</p> <p>Mtp. trafikkflyt og fremkommelighet vurderes den planlagte løsningen totalt sett å være bedre enn alternativ løsning, blant</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>annet fordi kollektivtrafikken har større prioritet og kjører delvis i egen trase i planlagt løsning. I alternativ løsning har bilene flere alternativer, men kollektivtrafikken må her kjøre i blandet trafikk.</p> <p>For de som reiser med kollektiv, er planlagt løsning vurdert som bedre enn alternativ løsning. Reisetiden er relativt lik, men alternativ løsning gir noe mer uforutsigbar fremkommelighet. Alternativ plassering vil, ifølge utredningen, gi dårligere dekning av områdene nord i byen, kort avstand til neste holdeplass vestover og lang avstand til neste holdeplass på østsiden.</p> <p>Venteareal og framtidig sykkelløsning vurderes også å være dårligere i alternativ løsning, med potensielt flere konfliktpunkter mellom gående, syklende og kollektivreisende.</p> <p>Administrasjonen har vurdert flytting av kollektivknutepunktet innenfor bypakkens rammeverk. Den alternative løsningen er ikke i tråd med bypakkens formål og det finnes ingen åpning for å realisere tiltaket innenfor rammeverket av bypakken utover muligheten man har til å ta inn nye tiltak dersom alle tiltak i den prioriterte prosjektporteføljen i Stortingsvedtaket er ferdigstilt og man fortsatt har midler til overs ift de tilmålte rammer. Tiltaket skal da i så fall vurderes opp mot andre tiltak på reservelistene, og man skal videre vurdere om man alternativt skal avkorte bompengerperioden.</p> <p>I diskusjonen var det enighet i styringsgruppa om at flytting av kollektivpunktet er utenfor styringsgruppas mandat og bypakkens finansielle ramme. Et alternativt kollektivknutepunkt i sentrum er ikke en del av den prioriterte prosjektporteføljen i Bypakke Ålesund.</p> <p><u>Vedtak:</u></p> <p>Styringsgruppen for Bypakke Ålesund tar saken til orientering og ber sekretariatet sende saken videre til Ålesund kommune.</p>	
5	<p><u>Helhetlig sykkelstrategi Bypakke Ålesund</u></p> <p>Daniel Rönqvist presenterte saken, som er en oppfølgingssak fra møte 5-2024 i styringsgruppen, hvor styringsgruppen ba om en orienteringssak som overordnet presenterer bypakkens sykkeltraseer, løsninger og prosjekter.</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Orienteringen svarte ut bestillingen, og gikk inn på bypakkens formål og mandat, og de finansielle rammene for de sykkelrelaterte tiltakene. Dette inkluderer tilskuddsordningen for de mindre byområdene.</p> <p>Videre ble det gitt orientering om de ulike tekniske løsningene som kan velges i tilknytning til sykkeltiltak, og hvilke styrende vedtak som tidligere er fattet i styringsgruppen i tilknytning til dette.</p> <p>Hovedsykkelnettet for Ålesund kommune ble presentert, hvor tiltakene som er planlagt i regi av bypakken var innplassert.</p> <p><u>Vedtak:</u></p> <p>Styringsgruppen tar saken til orientering.</p>	
6	<p><u>Oppstart Ytre Hessen</u></p> <p>Daniel Rönqvist presenterte saken, og viste til sak 2 frå styringsgruppemøte 4–2024, der styringsgruppa vedtok oppstart av prosjektet med en ramme på 19.8 mill. 2024–kr.</p> <p>Det var stor markedsinteresse for prosjektet og man fikk inn totalt 5 tilbud. Aco Anlegg ble vinner av konkurransen med et tilbud innenfor den vedtatte økonomiske rammen for prosjektet.</p> <p>Ålesund kommune har startet kontraktsprosessen med mål om signering første halvdel av oktober. Planlegging av oppstart er påbegynt, men man avventer fortsatt godkjenning av byggesøknad.</p> <p>Prosjektet har krav om ferdigstillelse august 2025, grunnet skolestart.</p> <p><u>Vedtak:</u></p> <p>Styringsgruppen tar saken til orientering.</p>	
7	<p><u>Statusorienteringer frå Breivika–Lerstad og Blindheim–Flisnes</u></p>	



Punkt	Sak	Ansvar / Frist
	<p>Ole Kristian Birkeland og Erlend Aune presenterte saken, med orientering og bilder fra dagsoner, tunneldriving mm. og generell status i prosjektene.</p> <p>Blindheim–Flisnes er i fase 1 med forberedende arbeid for å flytte trafikken fra fylkesveien over på kommunalveg for breddeutvidelse og etablering av midtrekkverk på fylkesvegen. Trafikken fra fylkesvegen flyttes over til nybygd kommunalveg våren 2025.</p> <p>Styringsgruppa ytra ønske om en synfaring i tunnelene på Lerstad mot vårparten 2025. Dette følges opp av administrasjonen.</p> <p><u>Vedtak:</u></p> <p>Styringsgruppen tar saken til orientering.</p>	
8	<p><u>Orientering kommunikasjon</u></p> <p>Sunniva Ullavik Erstad presenterte saken som tok for seg nytt fra kommunikasjonshold siden sist.</p> <p>Det jobbes konkret med en kommunikasjonsplan fram mot 01.01.2025 og takstjusteringer i bompengepakken, for å sikre god og nøytral informasjon til innbyggerene.</p> <p>Det ble ellers vist til et mangfold av artikler fra ulike medier, hvor bypakken har vært omtalt. Bypakken produserer også saker selv som legges ut på nettsiden og i sosiale medier.</p> <p>Publikum har stor interesse av oppdateringer i tilknytning til framdriften i tunneldrivingen på Lerstad.</p> <p>Det er bestilt inn skilt til alle prosjekt med byggearbeid i regi av bypakken.</p> <p><u>Vedtak:</u></p> <p>Styringsgruppen tar saken til orientering.</p>	

Punkt	Sak	Ansvar / Frist
9	<u>Eventuelt</u>	