



Statens vegvesen

Møteinnkalling

Til: Øystein Tvedt, Hans Kjetil Knutsen, Tore Johan Øvstebø, Kjetil Strand, Ove Nesje, Hans Olav Myklebust, Harry Valderhaug, Daniel Rønnqvist, Torbjørn Vatnehol, Erlend Aune, Sunniva Ullavik Erstad

Kopi: Ole Kristian Birkeland, Marius Maske, Tobias Hay Slinning, Cathrine Helle-Tautra, Christine Rørvik

Fra: Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

Saksbehandlar: Kjetil Sporsem

Tlf. saksbeh.

Vår dato: 26.08.2024

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 5/2024

Møtestad:	Teams
Møtedato:	30.08.2024
Møtetid:	1000 – 1200
Møteleiar:	Øystein Tvedt

Saksliste

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
1	Innleiing ved leiar for styringsgruppa	Øystein Tvedt	1000 – 1005
2	Orientering frå Vegamot – prosess takstjustering og passeringsstatistikk	Marius Maske	1005 – 1025
3	Framkommelighet Kolvikbakken	Daniel Rønnqvist	1025 – 1045
4	Statusorientering Campus-Lerstad	Ole Kristian Birkeland	1045 – 1115
5	Orientering anleggsarbeid Tonningsgate	Erlend Aune	1115 – 1130
6	Eventuelt	Kjetil Sporsem	1130 –

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: Daniel Rønnqvist.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Erlend Aune.

Statens vegvesen: Kjetil Sporseem (leiar).

Kommunikasjon: Sunniva Ullavik Erstad.



Orientering Styringsgruppen Bypakke Ålesund

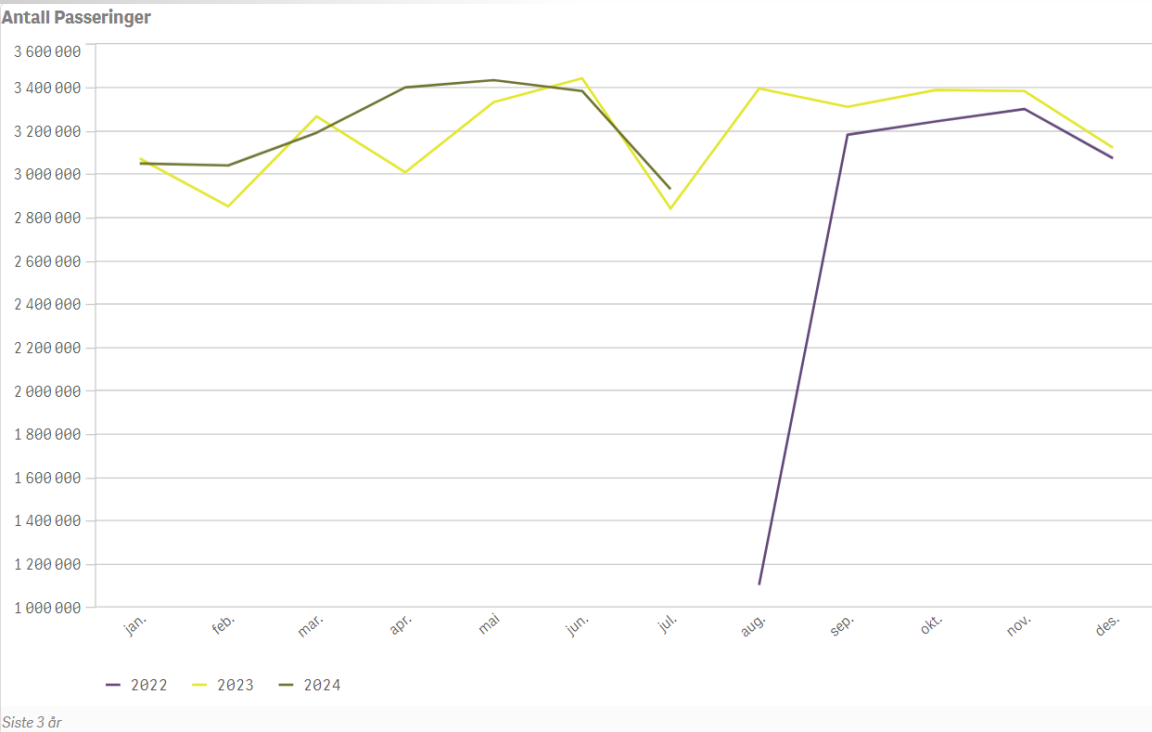
30.08.24

Marius Maske

Adm.dir



Trafikk



- 2,8% trafikkvekst



Trafikkendring drivstoffklasser

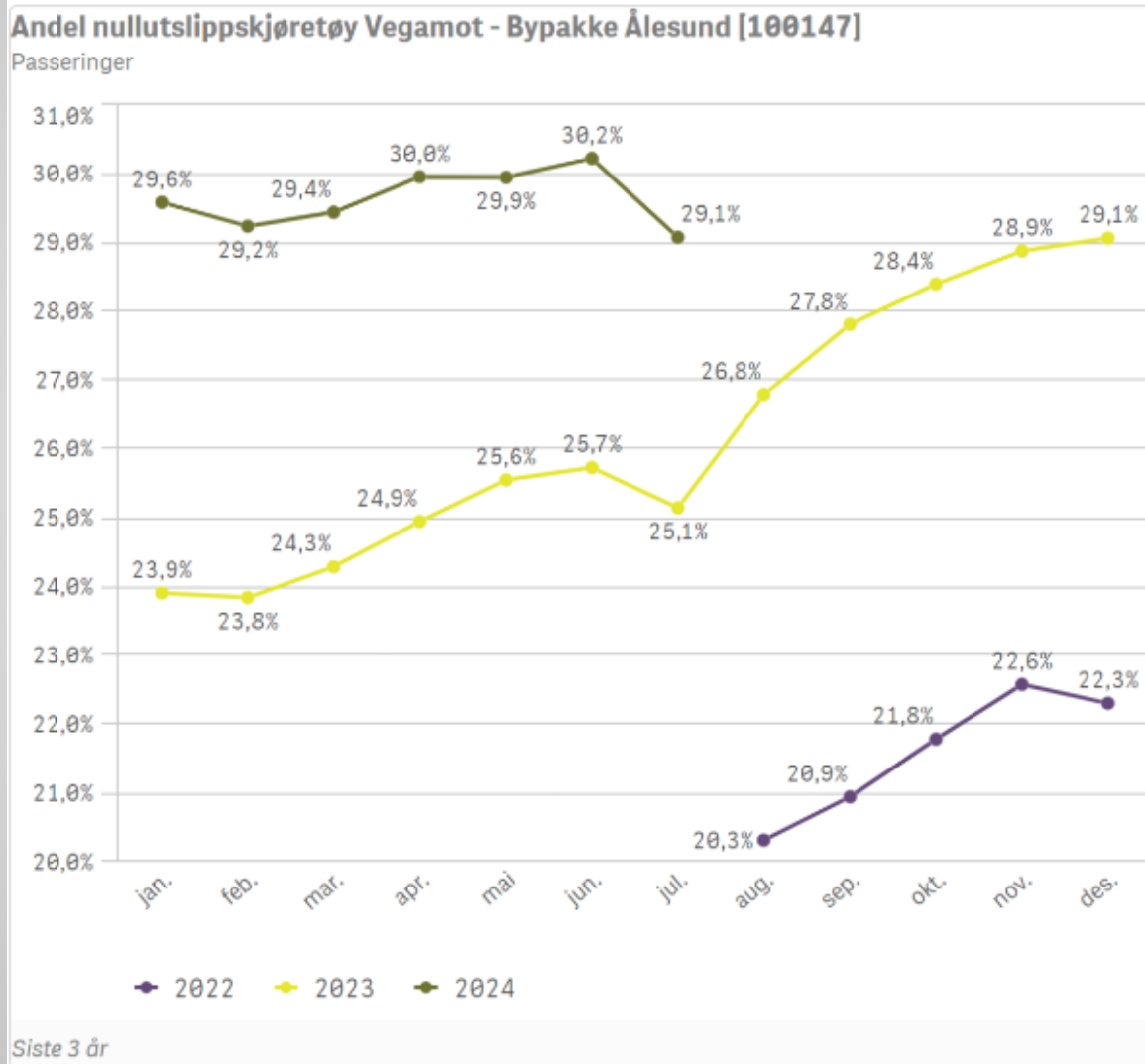
Antall Passeringer			
2024, Jan.-jul.			
Brenseltype	Q	Passeringer	Passeringstype andel %
Totals		22 448 659	100,00%
Diesel		9 610 655	42,81%
Elbil		6 657 025	29,65%
Gasoline		5 969 870	26,59%
Resterende		211 109	0,94%

Antall Passeringer			
2023, Jan.-jul.			
Brenseltype	Q	Passeringer	Passeringer andel %
Totals		21 833 643	100,00%
Diesel		10 031 361	45,94%
Gasoline		6 201 092	28,40%
Elbil		5 414 420	24,80%
Resterende		186 770	0,86%

- Trafikkvekst ved nullutslippskjøretøy
 - Nå flere elbiler enn bensinbiler



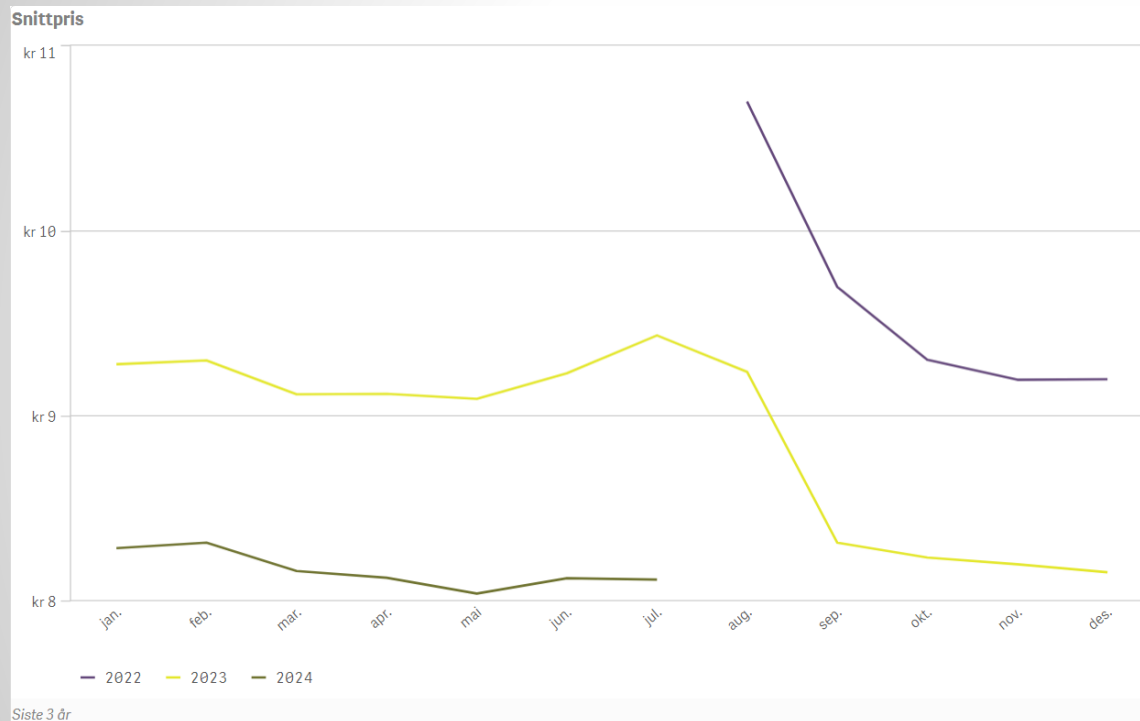
Andel nullutslipp



- Vekst ser ut til å flate ut



Snittpris

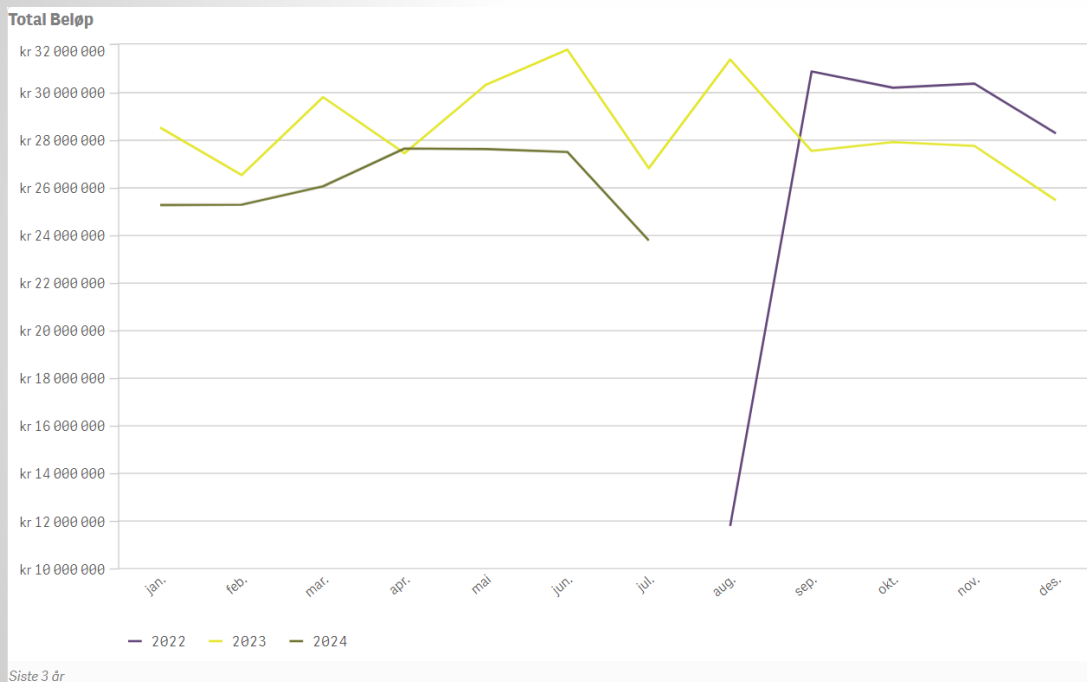


- Snittpris kr. 8,16 vs kr. 9,22 samme periode i fjor
 - Timesregel
 - Nullutslipp
- KPI-justert gjennomsnittstakst i St.prop 16,64



Inntekt

- Inntektssvikt 8,9% mot samme periode i fjor
 - Lavere gjennomsnittstakst





Takst nullutslipp (brev SVV 17.7.24)

For endring av takstene for nullutslippskjøretøy i Bypakke Ålesund anmoder vi likelydende vedtak fra Møre og Romsdal fylkeskommune og Ålesund kommune, jf. Prop. 87 S (2017–2018) og Prop. 1 S (2022–2023). I tillegg Prop. 201 S (2020–2021) for bypakke Ålesund er det fattet likelydende vedtak av begge parter; *«I tråd med nasjonale føringar er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 får 50 prosent rabatt, medan nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent rabatt. Dersom det blir opna for at nullutsleppskøyretøy får lågare rabatt, kan dette innførast i bypakken om dette vert aktuelt».*

- Vegamot avventer søknad om endring i rabatt for nullutslippskjøretøy til dette er avklart



Prosess takstendring

Etter Vegdirektoratets syn når det gjelder KPI-justering av takster i bypakken er det ikke naturlig å tolke kravet til «lokalpolitiske vedtak»/ «vedtatt av lokale myndigheter» dithen at vedtaket til en kommune som ikke er garantist kan overstyre vedtaket til fylkeskommune som garantist. Dette må forstås slik at det er tilstrekkelig med garantisten sin beslutning snarere enn at en berørt part som ikke er garantist kan overstyre vedtaket fra Møre og Romsdal fylkeskommune. Det må særlig vektlegges i denne saken for å sikre finansieringen av de store prosjektene i Bypakke Ålesund.

- Basert på SVVs brev av 17.7.24 vil Vegamot søke om KPI-justering fra grunntakster 2021, dvs. 14,74% (15,38% etter avrunding til nærmeste krone)
- Nye takster blir da fra 1.1.25 (mulig 2.1.25 av praktiske årsaker)
 - TG1: kr. 30 (nå kr. 26)
 - TG2: kr. 60 (nå kr. 52)
- Hensiktsmessig å justere både KPI og redusert rabatt samtidig
 - Avventer søknad til oktober
 - Avklaring vedtak nullutslipp

Sak 3: Prosjekt - Framkommelighet Kolvikbakken

Bakgrunn

Ålesund kommunes vann- og avløpsavdeling har et større prosjekt i Kolvikbakken som skal pågå fra høsten 2024 til 2026, dette prosjektet har blitt forskjøvet fram i tid som følge av brudd på eksisterende infrastruktur. I den forbindelse skal hele gaten i Kolvikbakken graves opp og vi ser da på muligheten for å bygge bedre løsninger for syklister og myke trafikanter på strekningen. Dette er en god mulighet for Bypakke Ålesund til å bidra inn i prosjektet ved kun å betale merkostnadene som tiltakene fører til.

Kolvikbakken er ikke inkludert som et eget prosjekt i Bypakke Ålesunds portefølje og er en av flere strekninger som regnes som en "missing link". Øst for Kolvikbakken ligger Campus-prosjektet, og vest ligger Volsdalen-prosjektet.

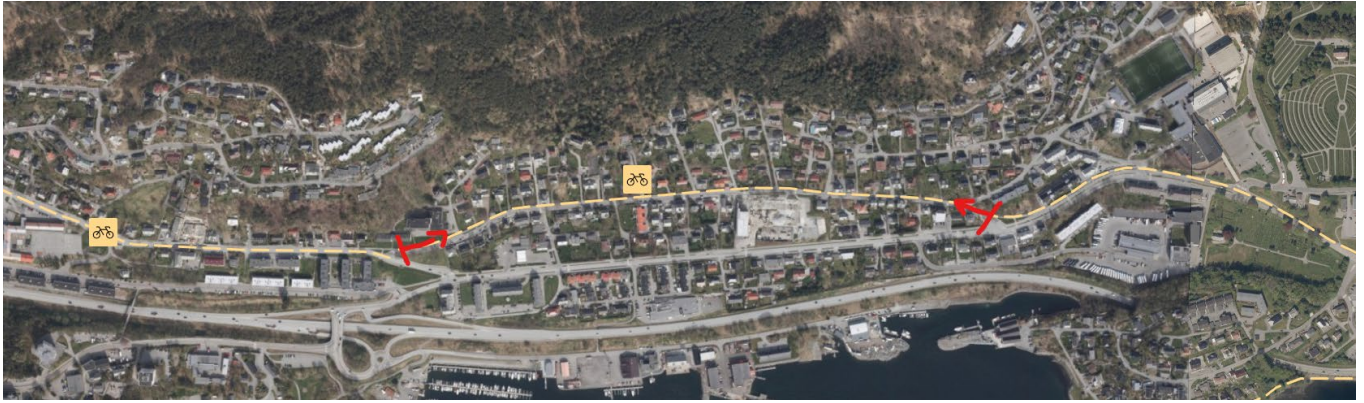
Som følge av dette startet Ålesund kommune arbeidet med en forprosjektrapport i mai 2024 for å undersøke mulige løsninger for sykkel, trafikksikkerhet og framkommelighet i Kolvikbakken. Den opprinnelige planen var at Kolvikbakken skulle ligge tilgjengelig og klart for utbygging sett inn mot de årlige tilskuddsmidlene fra staten (ref. vedtak mars 2024).

Administrasjonen har hatt flere runder med planavdelingen og byggesaksavdelingen for å avklare hvordan endringer og utbygging i gaten kan gjennomføres til tross for at området ikke er regulert.

Den åpenbare framgangen er en større reguleringsprosess for gaten og området, men en slik prosess vil være tidkrevende og føre til at Bypakke Ålesund ikke får bidratt inn i prosjektet og som igjen vil føre til vesentlig høyere kostnader om Bypakken ved en senere anledning skal grave opp eller gjør endringer på gaten.

Administrasjonen ser svært negativ på en slik reguleringsprosess både med tanke på tid og kostnader. Administrasjonen ønsker derfor å fortsette det videre arbeidet mot plan og byggesak for å kunne gjennomføre ønskede tiltak ved dispensasjonssøknad med nødvendig kartlegging og prosesser gjort utenfor en planprosess.

Det er ingen garanti at byggesøknad vil bli godkjent.



Prosjekt:

Bypakken fikk i august 2024 levert en forprosjektrapport som tok for seg mulighetene for sykkel og framkommelighet i gaten. Opprinnelig var dette nevnt som ett sykkelprosjekt i Bypakke Ålesund, men etter kartlegging ser man behovet for oppgradering av gangfelt, landingsareal/fortau og sykkeltiltak.

Administrasjonen foreslår følgende tiltak for prosjektet Framkommelighet Kolvikbakken

Framkommelighet (sykkel og trafikksikkerhet)

- Rød asfalt i kjørebanelen
- Etablering og oppgradering av inntil 8 gangfelt, samt landingsareal
- Videreføring av eksisterende fortau ca 60m
- Oppstramming av vegkryss/påkobling/gangtraseer og generelt arbeid
- Fartsdempende tiltak
- Risikoavsetning

Antatt prosjektramme 8 600 000,-

Vi vil belyse at Bypakken kun betaler merkostnadene tiltakene fører til.

VA-avdelingen har krav om istandsetting av gaten, dette vil si at om fortau f.eks. utvides er ikke dette en merkostnad. Ønsker Bypakken derimot å oppgradere til rød asfalt eller utbedre gangfelt vil man måtte betale mellomlegget dette koster.

Tidligere vedtak: Styringsgruppen vedtak 22.mars.2024

I Styringsgruppemøte 22.mars.2024 ble sak: 7 «Tilskuddsmidler 2024» lagt fram.

Styringsgruppen vedtok følgende tiltaksliste i en uprioritert rekkefølge:

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

Møte Styringsgruppemøta august

Tiltak 1 og 2 har fått tildelt tilskuddsmidler i 2024.

Etter avklaringer med Statens vegvesen vil ikke en prioritering av Tiltak4 over Tiltak3 føre til at Tiltak3 uteblir.

Finansiering

Administrasjonens forslag er at prosjektet finansieres ved tilskuddsmiddelordning for 2025. Om tilskuddsmiddel uteblir, vil prosjektet finansieres ved bruk av ufordelt/uprioriterte Post 7-midler.

Saksframgang og prosess videre

- Styringsgruppen samtykker at administrasjonen skal fortsette sitt arbeid for deltagelse i Kolvikbakken
- Administrasjonen fortsetter prosess mot Plan- og byggesaksavdelingen for nødvendig dokumentasjon mot byggesøknad
 - Ved positive signaler starter man opp detaljprosjektering av gaten og dokumentasjonsgrunnlag for byggesøknad
 - Ved negative signaler legges prosjektet bort uten videre deltagelse
- Forutsatt positive signaler legges prosjektet Framkommelighet Kolvikbakken fram for Styringsgruppen i okt/nov for vedtak om oppstart og finansiering.
- (Det er mulig at prosjektet må ha oppstartsvedtak før byggesøknad er godkjent som følge av samarbeidsprosessen mot VA. Ett slikt vedtak gjøres da med forutsetning på godkjent byggesøknad)

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen tar saken til orientering og er positivt innstilt til at administrasjonen jobber for videre deltagelse og samarbeid for prosjektet Framkommelighet Kolvikbakken

Kostnader for planlegging og prosess dekkes av HP11-midler.

Vedlegg: Prisestimat

Tiltak	Mengde	Pris	Total pris
Oppgradering rød asfalt 5x1000m	5 000	413	2 062 500
Oppgradering gangfelt 8stk	8	400 000	3 200 000
60m Fortau	60	20 000	1 200 000
Oppstramning/påkobling/gangtraseer	1	750 000	750 000
Fartsdempende tiltak (10stk)	10	60 000	600 000
Usikkerhet			781 250
Totalpris			8 593 750

Kolvikbakken

Smale fortau, dårlig gangfelt, mangel på belysning og universell utforming i østredel



Figur 4: Kolvikbakken etter krysset med Fagerlivegen. Sett vestover. Kilde vegbilde: Google Maps

Møte Styringsgruppemøta august



Behov for videreføring av fortau på sør-sida og utbedring av gangfelt



Utklipp – forprosjekt rapport juni 2024

Eksempel på rød asfalt og sykkelprioritert gate Nederland



Figur 17: Eksempler på sykkelprioritert gate i Nederland

704 – Sykkelveg Skarbøvika, tra Tonningsgt. - Steinvågbrua

Orientering om fremdrift og økonomi

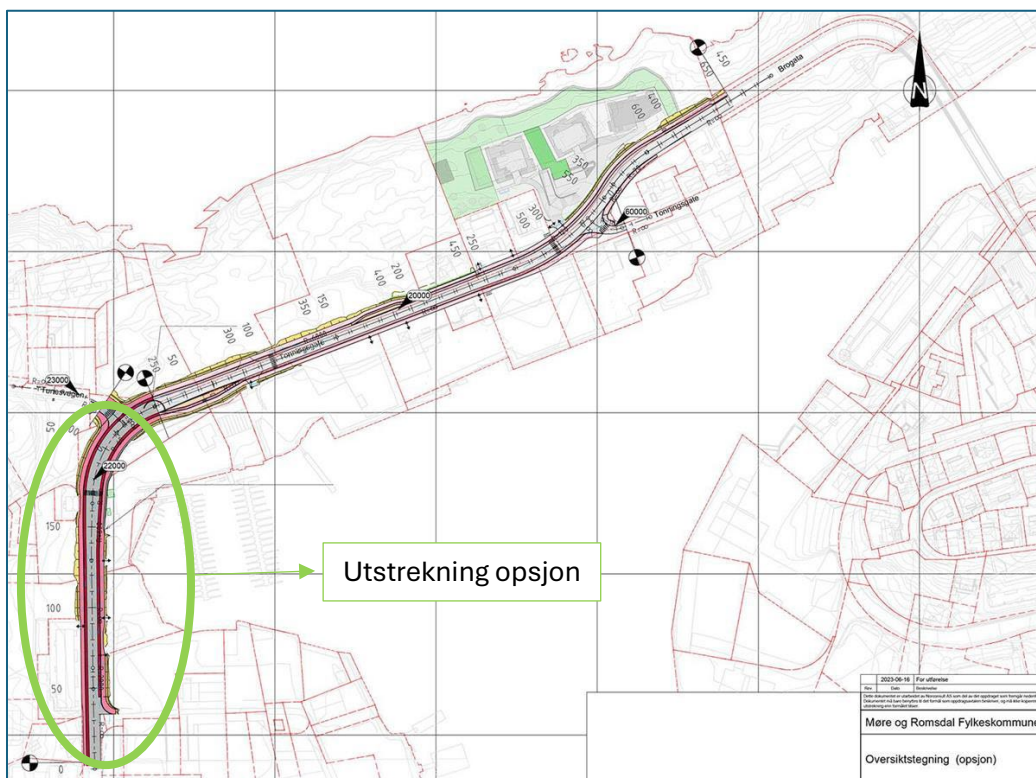
Bakgrunn

Utbygging av sykkelfelt og gangveg i Tonningsgate i Skarbøvika startet i august 2023 og var estimert ferdigstilt sommeren 2024. Prosjektet skal legge bedre til rette for gående- og syklende på strekningen og inngår i en fremtidig plan for sammenhengende sykkelveg mellom Hessa og Sentrum.

Prosjektet har vært gjennom to tidligere behandlinger i styringsgruppen:

- Styringsgruppemøte 2-2023 (03.03.2023):
 - Oppstartsvedtak for prosjektet
 - Styringsramme 37,1 mnok
 - Usikkerhetsavsetning:
- Styringsgruppemøte 8-2023 (03.11.2023)
 - Oppstartsvedtak for utløsning av opsjon
 - Revidert styringsramme 45,6 mnok (2023 -kr)
 - Usikkerhetsavsetning:

Opprinnelig gikk prosjektet kun fra Steinvågbrua – Tueneskrysset, men som følge av at Ålesund kommune skulle oppgradere VA-nettet videre mot Notholmen ble det besluttet at også fortauene og sykkelfeltene skulle forlenges tilsvarende. Disse arbeidene lå inne som en opsjon i kontrakt med entreprenøren og ble utløst etter styringsgruppemøtet i november 2023. Totalt sett gir prosjektet dermed ca. 650 m med nytt fortau og sykkelfelt i tillegg til at det etableres to nye UU-utformede bussholdeplasser, som vist på figuren nedenfor.



Figur 1: Sykkelveg Tonningsgate - Steinvågbrua. Inkl. opsjon.

Fremdrift

Tonningsgate har en ÅDT på ca. 7 300 biler pr. døgn og prosjektet er inndelt i faser for å muliggjøre en hensiktsmessig trafikkavvikling samtidig som arbeidene utføres. Arbeidene med prosjektet skrider fremover og det er mye arbeid som er utført. Status pr. august 2024 er:

- Strekningen som omfattes av opsjonen er mer eller mindre ferdigstilt
- Strekningen på nordsiden av Tonningsgate er mye grunnarbeid utført og supplerende arbeid med VA-grøfter, kantsteinsetting etc. er påstartet etter sommerferie 2024.
- Strekningen på sørsiden av Tonningsgate er siste fase i prosjektet. Her har det dukket opp to uforutsette konstruksjoner i grunnen som kompliserer anleggsgjennomføringen.



Figur 2: Strekning inkludert i opsjon. Sett fra Tueneskrysset mot Skarbøvika.



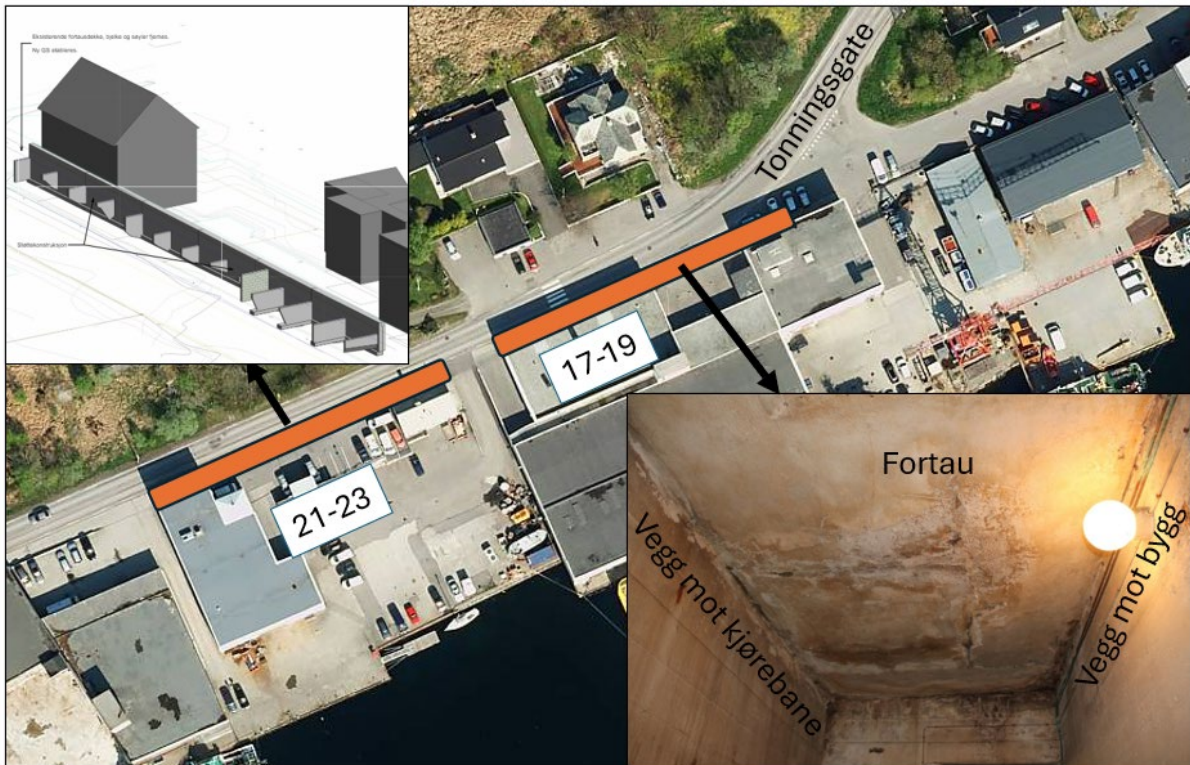
Figur 3: Strekning fra Tueneskrysset mot Steinvågbrua.

Underveis i prosjektet har det dukket opp enkelte uforutsette momenter som har komplisert gjennomføringen. Blant annet har følgende uforutsette forhold komplisert anleggsgjennomføringen:

- Konflikter med eksisterende høyspentkabel.
- Betongkonstruksjoner under fortauet i Tonningsgate 21-23 og 17-19.

Prosjektering og konkurransegrunnlag ble utarbeidet på grunnlag av grunnlagsdata fra Linja (tidl. Mørenett). Når prosjektet startet opp ble det imidlertid tidlig avdekket at høyspenttraseen ikke lå iht. disse forutsetningene og det ble behov for tids- og kostnadskrevende omlegging av høyspent før arbeidene kunne starte.

Underveis i prosjektgjennomføringen har det også dukket opp to betongkonstruksjoner under fortauet på sørsiden av Tonningsgate, se figur 4. Heller ikke disse var kjent ved kontraktsinngåelse og dermed heller ikke medtatt i konkurransegrunnlag og kontrakt. Konstruksjonene som er avdekket under fortauet i Tonningsgate er av litt ulik karakter. Ved Tonningsgate 17-19 er det en teknisk korridor som del av bygningsmassen under fortauet, mens det ved Tonningsgate 21-23 er etablert en betongkonstruksjon som forankring/fundament for fortauet.



Figur 4: Utstrekning av betongkonstruksjoner i Tonningsgate.

Løsning for Tonningsgate 21-23 er prosjektert av konsulent. Arbeidet vil være tidkrevende da det må etableres en ny betongvegg mot eksisterende bygningsmasse for å unngå at belastning fra vegkroppen påfører skader på bygningsmassen.

For kjelleretasjen under fortauet i Tonningsgate 17-19 er løsning pr. tid ikke ferdigprosjektert. Konsulent jobber med en tilstandsregistrering av eksisterende konstruksjon og denne vil være premissgivende for hvilke løsninger som kan være aktuelle. Dersom konstruksjonen viser seg å være i god tilstand vil det være tilstrekkelig med en påstøp på eksisterende fortau. Dersom konstruksjonen derimot viser seg å være i dårlig forfatning vil det bli behov for mer omfattende tiltak.

Konsekvenser for prosjektet

Selv om løsning for Tonningsgt. 17-19 pt. ikke er prosjektert anser vi det som stor sannsynlighet at arbeidene i Tonningsgt. 17-19 og Tonningsgt. 21-23 vil kunne utføres parallelt. Status pr. august 2024 er at prosjektet i stor grad vil kunne ferdigstilles til jul 2024, med unntak av asfaltering av slitelag og vegmerking (dette som følge av at asfaltverkene stenger ned produksjonen i november/desember, avhengig av værforholdene). Dvs. at trafikken må avvikles på bindlaget frem til vegen kan asfalteres ferdig med slitelag i april/mai. Bindlag er en asfaltert flate og underlag for slitelag (4 cm tykt asfaltlag).

De utforutsette forholdene vil også medføre økte kostnader for prosjektet. Etter det vi kjenner pt. og de gjeldende prognosene for prosjektet er det sannsynlighet for at vedtatte styringsramme for prosjektet ikke er tilstrekkelig. Vi har gått gjennom resterende deler av prosjektet for å identifisere mulige kutt og besparelser, men det er ikke identifisert kutt som vil gi vesentlig endring i prosjektets økonomi.

Oppsummering

Prosjektet vil i stor grad ferdigstilles til jul 2024. Usikkerhetsavsetningen i prosjektet er tilnærmet oppbrukt som følge av endringer gjort rede for i denne saken og det er en risiko for merforbruk utover avsatte styringsramme for prosjektet. Prosjekteier vil komme tilbake til styringsgruppen med ytterligere informasjon, og ev. søknad om økt styringsramme, når løsning for konstruksjon i fortauet ved Tonningsgate 17-19 er prosjektert.