



Statens vegvesen

Møteinnkalling

Til: Øystein Tvedt, Hans Kjetil Knutsen, Tore Johan Øvstebø, Kjetil Strand, Ove Nesje, Hans Olav Myklebust, Harry Valderhaug, Daniel Rönnqvist, Eduardo Martinez Gutierrez, Sunniva Ullavik Erstad, Kjetil Sporsem
Kopi: Ole Kristian Birkeland, Tobias Hay Slinning, Cathrine Helle-Tautra, Christine Rørvik, Tor-André Gram Franck, Torbjørn Vatnehol,
Fra: Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

Saksbehandlar: Hilde Johanne Svendsen

Tlf. saksbeh.

Vår dato: 04.04.2025

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 3/2025

Møtestad:	Teams
Møtedato:	11.04.2025
Møtetid:	0900 – 1200
Møteleiar:	Øystein Tvedt

Saksliste

Saksnr	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
	Innleiing ved leiar for styringsgruppa	Øystein Tvedt	0900 – 0905
14/2025	Orientering om Kipervika / Massedeponi for Breivika – Lerstad – Muntleg orientering	Ole Kristian Birkeland	0905 – 0920
15/2025	Fv. 6208 Steinvågbroa – restlevetid og mjuke trafikantar	Eduardo Martinez Gutierrez	0920 – 0935
16/2025	Kostnadsøkning sykkelveg Tonningsgate–Steinvågsbrua	Eduardo Martinez Gutierrez	0935 – 0955
17/2025	Kostnadsøkning og utvidelse av prosjektet E136 Hatlaåstunnelen – Vindgårdskiftet, sykkelfelt og nye busstopp inkl. avslutning sykkelfelt ved Åse Vest	Ole Kristian Birkeland	0955 – 1015
18/2025	Rabatt for nullutsleppskøyretøy i Bypakke Ålesund –oppmoding om lokalpolitisk behandling	Hilde Johanne Svendsen	1015 – 1045
19/2025	Finansieringssituasjonen i Bypakke Ålesund		1045 – 1115

Sak 15/2025 - Fv. 6208 Steinvågbroa – restlevetid og mjuke trafikantar

Bakgrunn

Det blir vist til møte 2/2025 i styringsgruppa for Ålesund Bypakke 7. mars der det blei bedt om ei orienteringssak knytt til levetida til Steinvågbroa, samt gjerast ei vurdering av moglegheitene for å betre forholda til mjuke trafikantar over brua innanfor vektbegrensningane.

Fv. 6208 Steinvågbroa er førebels ikkje eit prioritert prosjekt i Bypakke Ålesund.

Tilstand og restlevetid:

Brua er bygd i 1952 og blei fullstendig rehabilitert i 1991. Det har vore gjennomført fleire spesialinspeksjonar, berekningar og vurderingar knytt til bereevna til brua dei siste 15-20 åra. Det blei i 2017 og 2018 gjennomført ei rehabilitering av m.a. hengestaga på brua. Etter denne siste rehabiliteringa, blei det frå konsulent anbefalt ei restlevetid på 25 – 30 år på brua. Siste teoretiske leveår er av bruforvaltar i Møre og Romsdal fylkeskommune sett til 2045.

Den teoretiske restlevetida til brua er dermed 20 år og betyr truleg at brua kan stå med den kapasiteten den har i dag i om lag 20 år til utan behov for omfattande rehabilitering. Brua har ei bruksklasse på 10/50. Det betyr at den har ei maksimal tillatt aksellast på 10 tonn (100 kN) og ei maksimal totalvekt på 50 tonn (500 kN). Dette angir dei største vektene som brua kan tole utan å krevje særskilte løyver eller dispensasjonar. Dei fleste vanlege lastebilar, bussar og andre tunge køyretøy kan dermed køyre over brua, så lenge dei ikkje overskrider desse vektgrensene.

Med tanke på at brua har dårleg tilbod for gåande og syklande og at brua er einaste tilkomst til ytre bydelar i Ålesund, er det behov for å starte planlegging av ei ny bru om ikkje lenge. Det er antatt behov for kommunedelplan og reguleringsplan for ny bru, og planlegging kan ta mange år før ein kan starte bygging av ny bru. M.a. må det avklarast om ny bru kan/bør byggast i same trasé som i dag.

Det er viktig for Møre og Romsdal fylkeskommune å kommunisere at det er trygt å køyre over Steinvågbroa og at vi ikkje er bekymra for tryggleiken til trafikantar som ferdast over brua. Det blir gjennomført jamnlege inspeksjonar på alle bruer i fylket, inkludert Steinvågbroa. Brua blei sist inspisert i 2022 og det er planlagt ny inspeksjon i år.

Mjuke trafikantar:

Brua er lite tilrettelagt for gåande og syklande med smale fortau på begge sider av køyrebanene. Gjennomsnittleg trafikkmengde over brua er om lag 7300 køyretøy i døgnet der 7 % er lange køyretøy. Dei siste 10 åra er det ikkje registrert ulukker på brua i registeret til Statens vegvesen.

Det har dei siste 15 – 20 åra vore vurdert fleire moglege tiltak for å betre tilhøve for gåande og syklande over brua, men det er utfordrande å finne gode løysingar. Det blei gjennomført utbetringstiltak på brua i 2018 for å mellom anna utnytte kapasiteten til brua enda betre. Kapasiteten på brua er maksimalt utnytta og det er difor ikkje mogleg med påhengt gangbru eller

andre tiltak som begrensar lastekapasiteten til brua ytterlegare. Det blei orientert om dette i forrige møte i styringsgruppa 7. mars.



Figur 1: Bilde av Steinvågbrua (Kilde: googlemaps).

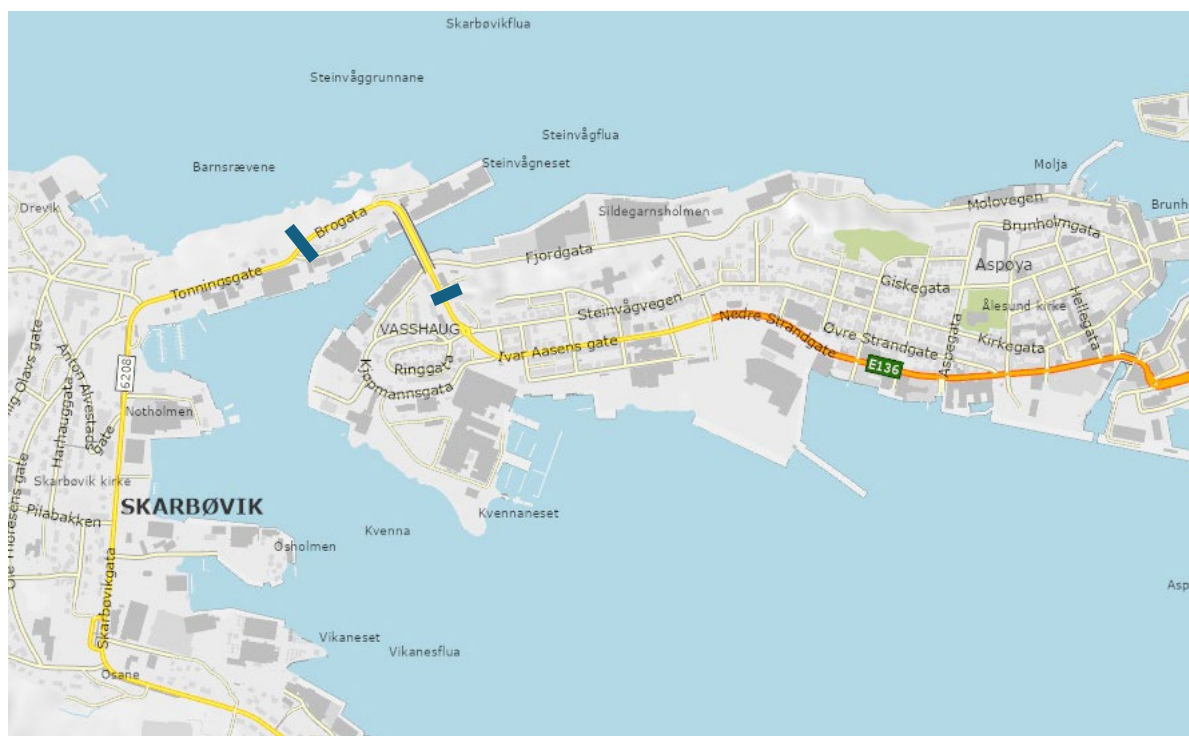
Møre og Romsdal fylkeskommune har på nytt sett på om det er andre moglege alternativ for å betre tilhøva for mjuke trafikantar over Steinvågbrua innanfor det brua toler. Ein viktig premis i denne vurderinga er at trafikklasta må vere sentrert rundt midten av køyrebanebreidda og ikkje flytte køyrefelta lenger ut mot kanten av brua. I tillegg er breidda på brua ein premis. Det er ikkje mogleg å lage meir plass enn det som er innanfor dagens brubreidde.

Ut frå dette ser fylkeskommunen berre ei mogleg løysing: Redusere til eitt køyrefelt over brua og etablere breiare fortau på begge sider, evt. ha fortau og sykkelfelt på ei eller begge sider. Dette er ei løysing som mellom anna er etablert på fv. 61 Åheimsbrua i Vanylven kommune. Vår erfaring er at denne løysinga fungerer, men her er trafikkmengda 1000 køyretøy i døgnet, ingen kurvatur og dermed god sikt, og del gåande og syklande liten til samanlikning med Steinvågbrua.

Ved å innføre eit køyrefelt over brua med ei breidde på 4 meter, vil dette kunne gi om lag 1 meter plass på begge sider til å etablere breiare fortau eller ev. sykkelfelt. Sjølv om det kan vere mogleg å etablere breiare fortau, ev. sykkelfelt over brua, er det ikkje plass til dette i Brogata og Ivar Aasen gata på andre sida av brua i begge retningar. Det er ikkje tilrådeleg med omsyn til trafikktryggleiken å etablere eit system over brua som ikkje blir fanga opp på andre sida. Dette kan løysast ved å strekke ut lysregulering eit stykke frå begge sider av brua, sjå utstrekning merka med blå strek i kartet under. Dette vil gi ei lysregulering på om lag 500 meter inkl. kurve som ikkje gir sikt mellom start- og sluttpunkt. Det at ein ikkje har sikt til start på køa på andre sida, betyr at ein ikkje har oversikt over om det kjem bilar køyrande i mot. Det kan skape uheldige situasjonar.

Ved å innføre lysregulering med eitt køyrefelt over brua med så stor trafikkmengd, vil raskt føre til tilbakeblokkering som strekker seg gjennom rundkøyringa på Aspøya og kanskje også innover fylkesvegen, Ivar Aasen gate) og sidevegar som igjen fører til «lammelse»/kollaps av trafikken i området. Det har over ei tid også vore etablert mellombels lysregulering og eitt køyrefelt i Tønningsgate i samband med anleggsverksemda som har pågått der ei tid. Fylkeskommunen si erfaring er at dette skapte store trafikale utfordringar i heile området frå Skarbøvik ungdomsskole

i Skarbøvikgata vest for brua og til politihuset i Nedre Strandgate aust for brua. I tillegg var det også i periodar kø i Steinvågvegen. Tilbakemeldingar frå trafikantar var ei ventetid på opptil 15 – 20 minutt på det meste. I dag er det allereie ei pressa trafikkavvikling inn- og ut av byen i rushet, og ei slik lysregulering vil gjere situasjonen enda verre.



Figur 2: Kartutsnitt over området (Kilde: Vegkart, SVV)

Det er Statens vegvesen som er vedtaksmynde på lysregulering, både permanent og mellombels. I og med dette lyanlegget vil måtte stå i mange år, må ein legge til grunn at dette er eit permanent signalregulering. Det er krav om trafikktekniske vurderingar inkludert kapasitetsvurderingar, konsekvensar for kollektivtrafikk og ulike trafikantgrupper ved søknad om etablering av lysregulering.

Konklusjon

Kapasiteten til Steinvågbrua er maks utnytta, men tilstanden er god nok til at ho kan stå i om lag 20 år til utan behov for omfattande rehabilitering. Det er behov for å starte planlegging av ny bru, slik at ny bru kan vere på plass innan 2045.

Det er plass til å etablere betre løysing for gåande og syklande over brua dersom ein vel å innføre lysregulering med eitt køyrefelt over brua. Ein må då gjere eit val om å legge til rette for mjuke trafikantar i staden for å legge til rette for ei god trafikkavvikling i området. I og med at det ikkje er mogleg å få bygd ei ny bru her på mange år, vil ei slik lysregulering kunne blir ståande i svært mange år. Fagleg er det ikkje tilrådeleg å etablere lysregulering, både med omsyn til trafikkavviklinga, men også med omsyn til trafikktryggleiken.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa i Bypakke Ålesund tar saka til orientering.

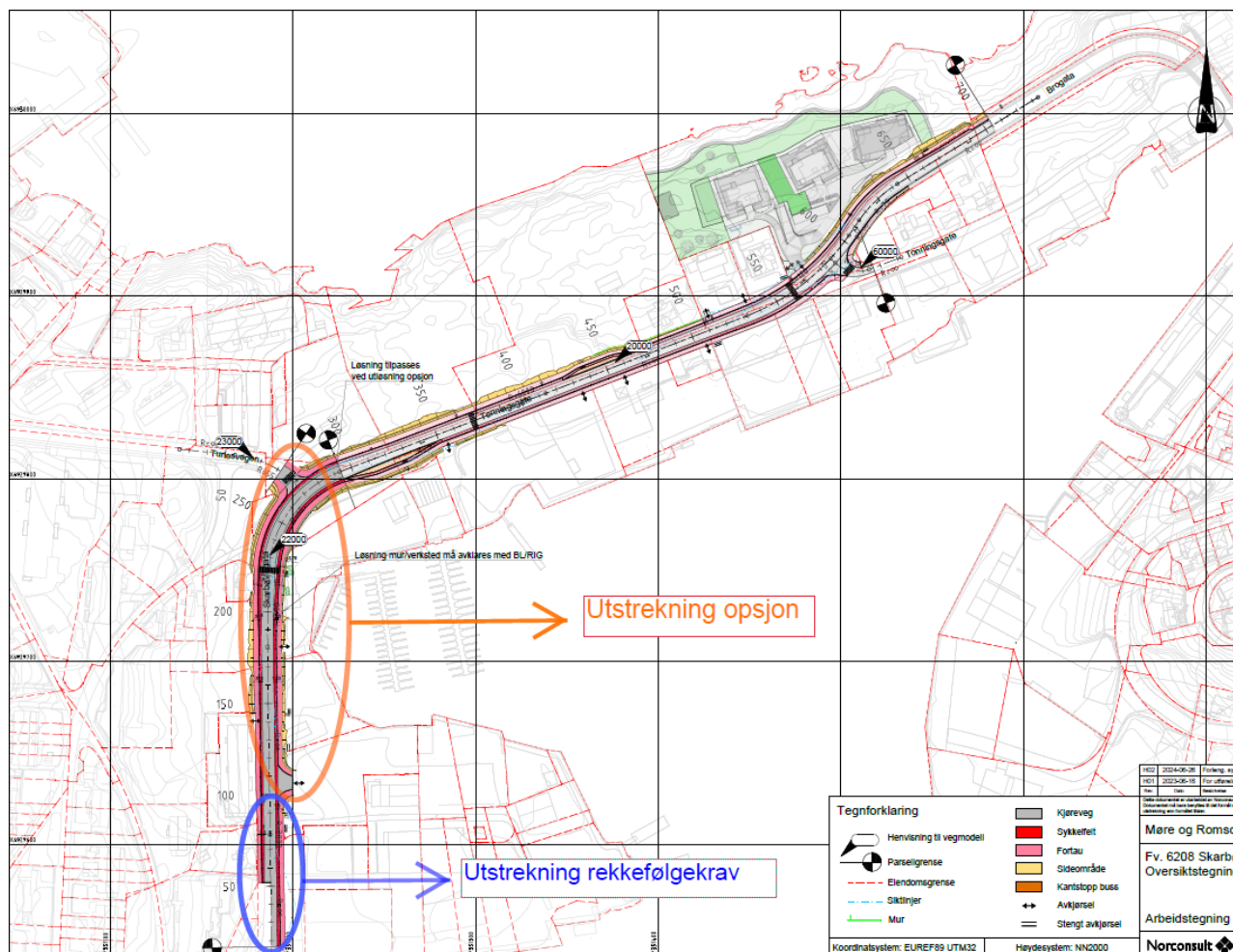
Sak 16 – Kostnadsøkning sykkelveg Tonningsgate-Steinvågsbrua

Bakgrunn

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

Opprinnelig gikk prosjektet kun fra Stenvågsbrua – Tueneskryset, 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 vedtak i sak 5, i styringsgruppemøtet i november 2023. Grunnet planlagt ny Coop Extra butikk i Skarbøvikgata ved Notholmen, er det mulig å forlenge fortau og sykkelfelt med ytterligere 80 meter.

Totalt sett gir prosjektet dermed ca. 750 m med nytt fortau og sykkelfelt.



Figur 1 Sykkelveg Tonningsgate - Steinvågsbrua inkl. opsjon og rekkefølgekrav.

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. Prosjektet er nå i sluttfasen og det gjenstår kun arbeid med asfaltering og vegmerking. Status pr. april 2025 er:

- Strekningen som omfattes av opsjonen er ferdigstilt, det gjenstår kun asfaltering og merking av sykkelfelt.
- Støttekonstruksjon for å dekke hulrom under fortau er ferdig støp.
- Strekning fra Brogata til Tueneskrysset klargjøres til asfaltering.
- Det er planlagt legging av siste asfaltlag uken etter påske. Da skal det også legges plexidekk i rød farge for å markere sykkelfeltene. Dette må utføres fire uker etter asfaltering dvs. at plexidekk og vegmerking blir utført i slutten av mai.



Figur 2 Strekning Tonningsgate mot Tueneskrysset



Figur 3 Støttekonstruksjon Tonningsgate sør

Uforutsette momenter

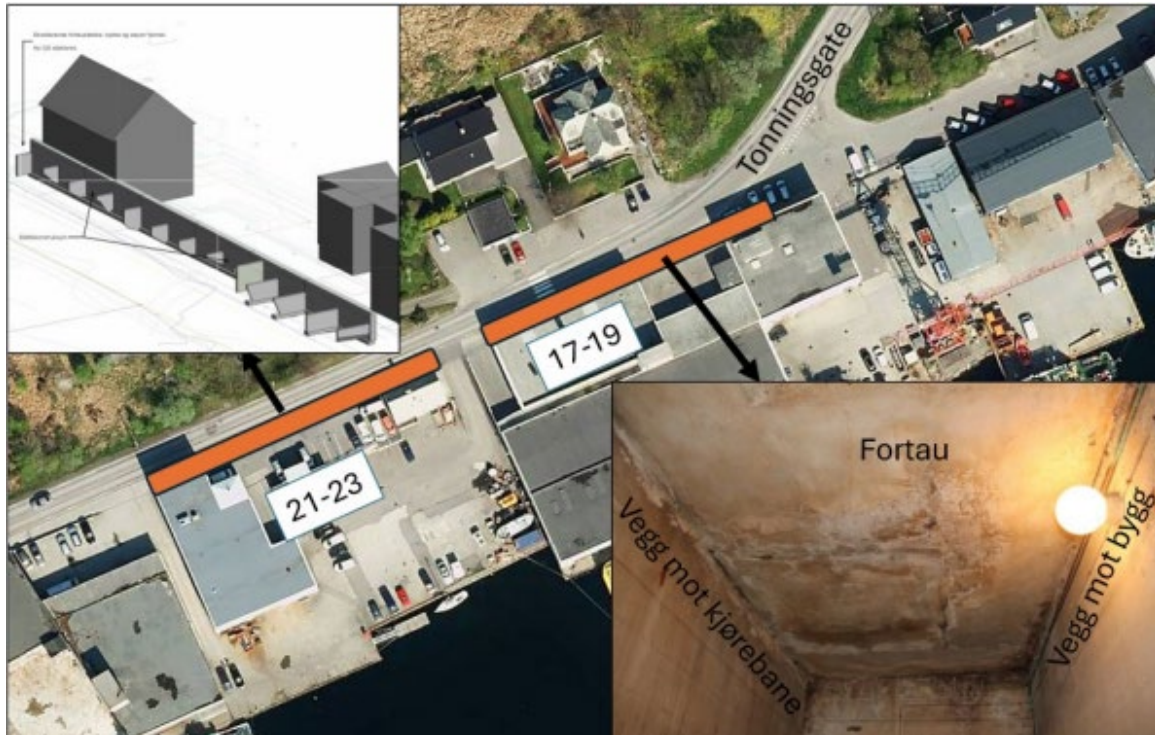
Underveis i prosjektet har det dukket opp enkelte uforutsette momenter som har komplisert gjennomføringen.

Blant annet har følgende uforutsette forhold komplisert anleggsgjennomføringen:

- Konflikter med eksisterende høyspentkabel.
- Hulrom under eksisterende fortau. Det måtte bygges en betongkonstruksjoner under fortauet i Tonningsgate 21-23 og 17-19, som støttekonstruksjon til veg/fortau.
- Coop har et rekkefølgekrav som sier at de må bygge fortau langs fylkesvegen ved Skarbøvikgata, for å få brukstillatelse til ny butikk, dette gir muligheten til å forlenge sykkelfelt med ytterlige 80 meter.

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

Problemet med hulrom under fortau ved Tonningsgate 21-23 ble løst med å bygge en betongvegg forankret på fjell som virker som en støttekonstruksjon for vegen, arbeidet med fjerning av eks. betongkonstruksjon konstruksjon av ny betong vegg kostet prosjektet litt om lag 6 mnok. Det vil si at kun på dette arbeid ble det bruk store deler av usikkerhetsavsetningen i prosjektet. Styringsgruppa ble informert om disse uforutsette forholdene i styringsgruppemøte 5/2024 sak 5. Sekretariatet informerte i saken at usikkerhetsavsetningen i prosjektet var tilnærmet oppbrukt og at det var en risiko for merforbruk utover avsatt styringsramme for prosjektet, og at prosjekteier vil komme tilbake til styringsgruppa med ytterligere informasjon eventuelt søknad om økt styringsramme.

Muligheter for reduksjon i prosjektomfang

Som varslet i fjør høst ble det gjennomgått en vurdering for å identifisere mulige kutt og besparelser, men det ble ikke identifisert kutt som vil gi vesentlig endring i prosjektets økonomi.

I og med at prosjektet er i slutfasen, er eneste muligheten til besparelse å kutte rødmaling av asfalt, dette utgjør ca. kr 1,2 mill. Det anbefales ikke å kutte rødfargen på sykkelfeltet, da dette øker synlighet for både syklist og bilister. Det fungerer også som en visuell indikator og påminnelse for bilister om å være ekstra forsiktige for syklist når de kjører langs vegen.

Forslag til ny styringsramme for prosjektet

For å kunne fullføre prosjektet må vi be om at styringsrammen økes med 9,4 mill. 2025-kr., fra 47,1 2025-kr. til 56,5 2025-kr. for å kunne ferdigstille prosjektet.

Prosjektets totale styringsramme foreslås finansiert slik:

Prosjekt/omfang	Dato	Finansiering (2023 kr.)			
		ID7 Sekkepost	Tilskuddsmidler	Ekstern aktør	ID2 Kollektivterminal
Oppstartsvedtak Opprinnelig omfang	Vedtatt mars 2023	20,5	15	1,7	
Utvidelse	Vedtatt august 2023	8,5			
Kostnadsoverskridelse	Forslag april 2025	3,8			5,6

Finansieringskilde kostnadsoverskridelse	Mill. 2025-kroner
ID 7 Sekkepost	3,8
ID 2 Kollektivterminal Keiser Wilhelmsgate	5,6
Total	9,4

Prosjektet «ID2 Kollektivterminal Keiser Wilhelmsgate», ble ferdigstilt i desember i fjor og gjenstår kun noe mindre tiltak og sluttoppgjøret, slik det ser ut nå blir det mindre forbruk på prosjektet på mellom 10 og 20 mill. kr.

Opprinnelig prosjektomfang med opsjon	47,1 mill. kr.
Ny styringsramme	56,5 mill. kr.

Forslag til vedtak

Styringsgruppa vedtar ny styringsramme for prosjektet på 56,5mill.kr i 2025-kr.

Kostnadsøkningen på 9,4 mill. 2025-kroner finansieres med 3,8 mill. 2025-kr. fra ID7 Sekkepost og 5,6 mill. Kr fra ID2 Kollektivterminal Keiser Wilhelmsgate.

Styringsgruppa vedtar redusert ramme for ID2 Kollektivterminal Keiser Wilhelmsgate» med 5,6 mill. 2025-kr.

Styringsgruppa vedtar økt ramme for ID7 Sekkepost med 5,6 mill. 2025-kr.

Torbjørn Vatnehol 

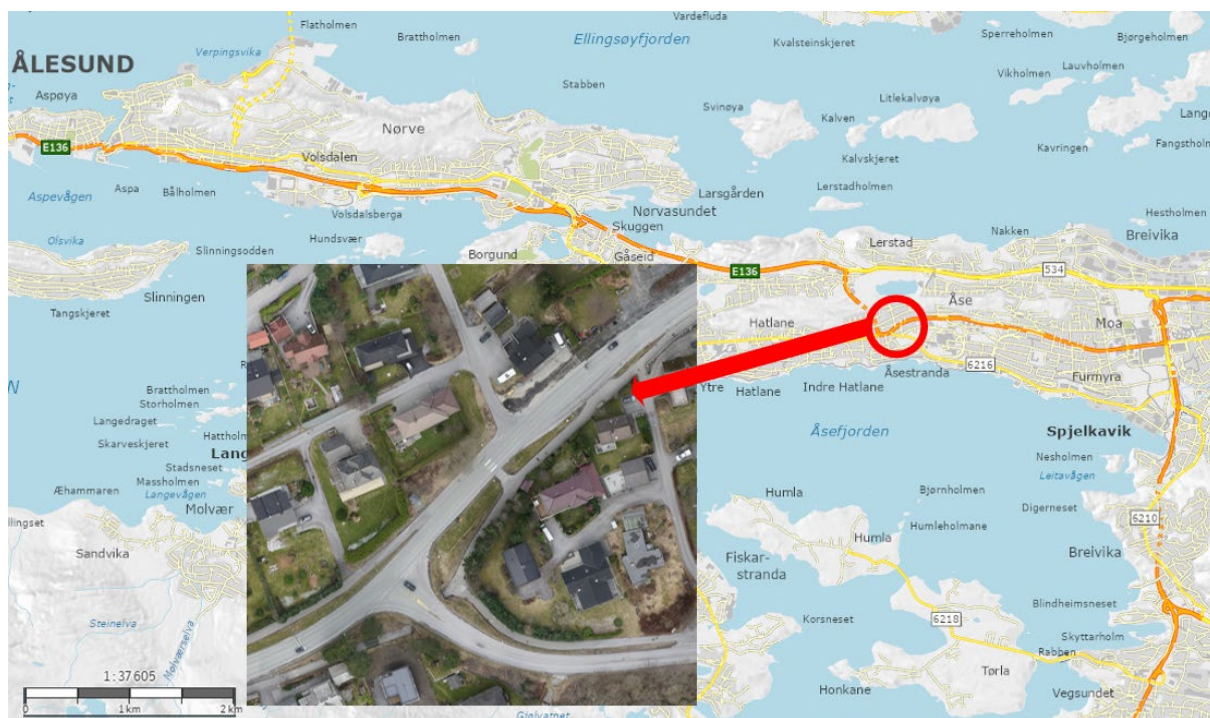
Eduardo Martinez

Prosjekteier

Prosjektleder

Sak 17/2025 Kostnadsøkning og utvidelse av prosjektet E136 Hatlaåstunnelen - Vindgårdskiftet, sykkelfelt og nye busstopp inkl. avslutning sykkelfelt ved Åse Vest

I møte 2/2025 i sak 11/2025 ble det lagt frem sak kostnadsøkning og utvidelse av prosjekt E136 Hatlaåstunnelen – Vindgårdskiftet, sykkelfelt og nye busstopp. I saka, ble det vist til at det var kuttet 1,5 mill. kr ved å unngå ombygging av busstopp til kantstopp ved Åse vest og krysset til Hatlaåsen, og bygge sykkelfelt i noe mindre utstrekning.

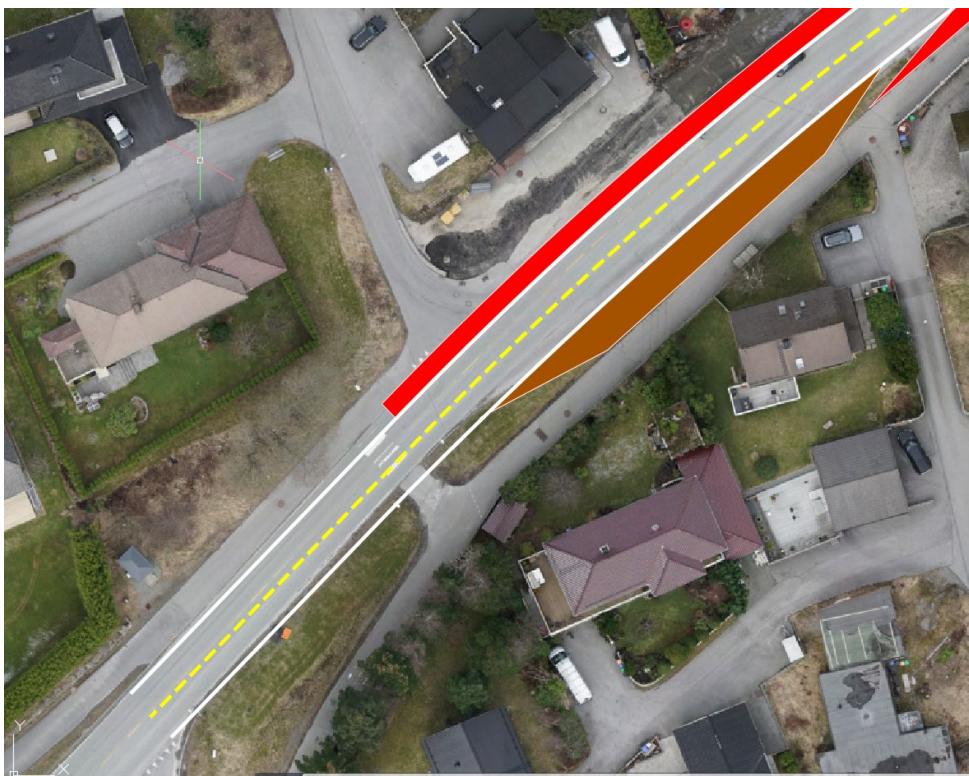


Vedtak i styringsgruppa var slik:

Styringsgruppa støtta at arbeidet held fram, og er innstilt på å dekke ekstra kostnader. Før endeleg avklaring ber styringsgruppa om ei ny sak som drøftar løysing for avslutning/start av sykkelfeltet knytt til busstoppet Åse Vest.

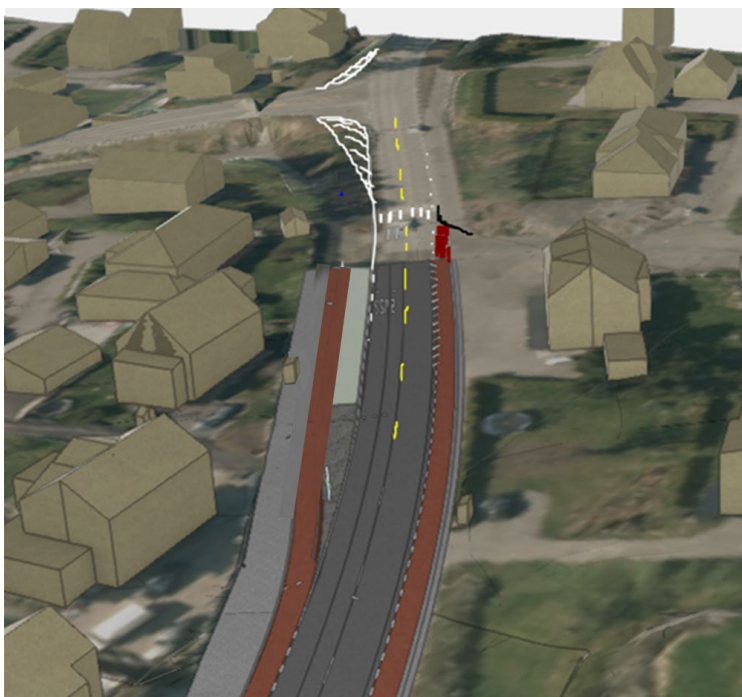
Beskrivelse, løsning med vanlig busslomme

Begge busstoppalternativene medfører at vegens gulstripe flyttes ca. 1,2 meter sørover. Dette gjøres for å gi plass til sykkelfelt på nordsiden. Forskjellen er at med busslomme, blir det kun et fortau på ca. 2,5 meter bredde forbi busstoppet der man passerer leskuret. Dette arealet må deles mellom syklist og gående samt ventende på bussen. Det kan dermed bli litt trangt for syklist å passere når det står personer på fortau som venter på bussen. Syklende kan da fort velge å sykle i vegbanen i stedet for. Det er større risiko for de syklende om de sykler i vegbanen enn om de sykler på et eget areal. Samtidig utgjør syklist også en risiko om de sykler i høy hastighet forbi et område der personer venter på bussen. Under vises en enkel skisse med ny plassering av veglinje og brunt areal der det er busslomme. Sykkelfeltet starter der busslommen slutter.



Beskrivelse, løsning med kantstopp

Alternativet med kantstopp gir samme sideforskyvning av vegen og flytting av gulstripa som løsning med busstopp, men arealet som ikke brukes til busslomme brukes i stedet til et plattformareal for å gå av og på bussen, samt sykkelveg forbi busstoppet. Dette gir 80-90 meter ekstra separat sykkelveg, som vil tilrettelegge for enkel passering av busstoppet med sykkel. Trafikalt vil det medføre at det litt oftere blir tilbakeblokkering til krysset Borgundvegen/Borgundfjordvegen. Dette gir litt dårligere trafikkavvikling for andre kjørende når bussen stopper for å slippe av eller ta på passasjerer.



Situasjon Hatlaåskrysset

For begge busstopps situasjonen vil det trafikale bildet når man skal ut fra Hatlaåsen og inn på Borgundvegen være omtrent lik, det er vanskelig å skulle se noen forskjeller annet enn at fartsnivået kan bli litt lavere med kantstopp i og med at bussen stanser i vegbanen. Dette vil likevel være en kortvarig effekt. I det tidspunktet bussen har stanset, og tar på passasjerer, vil det i en periode på opp mot anslagsvis 30 sekund være vanskeligere å ta til venstre. Dette har likevel marginal betydning da man uansett havner inn i en syklus på et av signalanleggene på veg mot Moa. Det er ikke foreslått noen endringer i forbindelse med dette krysset, annet enn generell oppgradering av belysningsnivået i området.



Avbøtende trafikksikkerhetstiltak

Hovedproblemet med tanke på trafikksikkerhet i området er T-krysset Borgundvegen/Borgundfjordvegen.



Type busstopp påvirker den generelle trafiksikkerheten lite i området mellom krysset Borgundvegen/Borgundfjordvegen og forbi busstopp Åse vest. Tiltak for å bedre trafiksikkerheten i området bør settes inn i krysset. Dette kan vi se på om ønskelig.

Oppsummering

I forhold til trafiksikkerhet i gangfeltet kan kantstopp være en fordel i og med at de som kommer fra bussen og skal krysse nordover, vil komme til en trafikkstrøm som har lavere hastighet enn i situasjonen med busslomme. Forskjellene vil være marginale.

Når Lerstadtunnelen åpner vil vegen få en del mindre trafikk enn i dag, og det vil bli noe lavere hyppighet på tilbakeblokkering til krysset med Borgundfjordvegen.

Fordi busstoppet nå fungerer som kantstopp på grunn av byggearbeidene, har det vært gode muligheter til å observere kø. Stort sett registreres rundt 0-7 biler som får stans eller litt redusert hastighet bak bussen. Det er vanskelig å gi et eksakt tall på kø-problematikk da den varer så kort tid. Midt på dag har det vist seg ofte ikke å være biler i kø i det hele tatt selv om bussen stopper. Det er ikke gjort nytte/kost-beregning, men det er klart at kantstopp er det som sparer mest tid per trafikanter, og som i tillegg kan øke bruken av buss.

Antall påstigende passasjerer i 2023 var 11782. Til sammenligning har kantstoppet som er bygd ved Geilebergvegen, og som har vært i bruk et halvt års tid, over 15000 påstigende passasjerer.

Løsningen med kantstopp gir mindre konflikt med syklende og fotgjengere og det reduserer faren for at syklistene hvier seg ut i vegbanen.

Ut ifra målene i bypakke Ålesund, anbefaler Statens vegvesen å bygge kantstopp, for å legge til rette for trygge og effektive sykkeløsninger, samt gi en klar prioritering av kollektivtrafikken.

Forslag til ny styringsramme for prosjektet

Vi har gjennomgått kostnadene og revidert vår prognose. Det er påløpt ca. 22 mill. pr 31.12.24 i prosjektet. For å kunne fullføre prosjektet, gjøre den nødvendige utvidelsen og endre avslutningen av prosjektet ved busstopp Åse Vest, må vi be om at styringsrammen økes med 18 mill. 2024-kr., fra 25 mill. 2024-kr til 43 mill. 2024-kr. for å kunne ferdigstille prosjektet. Det er da lagt inn ca. 2 mill. kr. i usikkerhetsavsetning.

Prosjektet foregår i samarbeid med Ålesund kommune ved vann og avløp, og det er per januar 2025 produsert for ca. 10 mill. Dette vil øke til ca. 15 mill. når prosjektet er ferdig – og er kostnader som viderefaktureres til Ålesund kommune avdeling for vann og avløp. Disse kostnadene kommer i tillegg til prognostisert prosjektkostnad på 43 mill. 2024-kr.

Prosjektets totale styringsramme foreslås finansiert slik:

	Finansieringskilde	Mill. 2024-kroner	Vedtak
Opprinnelig prosjektomfang E136 Hatlaåstunnelen - Vindgårdskiftet	E136 Breivika – Lerstad, omklassifiseringsmidler	12,5	Sak 3, Møte 5/2023
	Tilskuddsmidler til mindre byområder (erstatte vedtak om bruk av midler fra ID7 Sekkepost)	12,6	Sak 3, Møte 5/2023
Prosjektutvidelse (280 meter fra Furmyrhagen busstopp til gangfeltet ved Pinsekirka)	Tilskuddsmidler til mindre byområder	10,0 (fast beløp, 2025-kr.)	Forslag til vedtak, sak 18/2025
Kostnadsoverskridelse (Ta inn igjen kostnadsreducerende tiltak fra sak 11/2025)	ID7 Sekkepost	1,5	Forslag til vedtak, sak 18/2025
Kostnadsoverskridelser, rest etter kutt i omfang (ombygging av busslomme ved Åse vest til kantstopp utgår)	E136 Breivika – Lerstad, omklassifiseringsmidler	6,4	Forslag til vedtak, sak 18/2025
Ny styringsramme		43	

Forslag til vedtak

Styringsgruppa vedtar ny styringsramme for prosjektet på 43 mill.kr i 2024-kr.

Kostnadsøkningen i prosjektet finansieres med 6,4 mill. 2024-kr. fra ID5 E136 Breivika – Lerstad, omklassifiseringsmidler, og med 1,5 mill. 2024-kroner fra ID7 Sekkepost.

Prosjektutvidelsen finansieres med 10 mill. 2025-kr. fra tilskuddsordning til mindre byområder.

Sak 18 - Rabatt for nullutsleppskøyretøy i Bypakke Ålesund – oppmoding om lokalpolitisk behandling

Inntektsnivået i bypakkar har grunntaksten som målepunkt. Det betyr at bompengeproposisjonen legg opp til at oppfølging av inntektsnivået skal gjerast med justeringar i grunntaksten. Bompengeproposisjonen har også ein vedteken gjennomsnittstakst, som blir rekna ut ved å ta alle inntekter delt på alle passeringar. Dersom inntektene blir lågare en føresett, så er grunntaksten den mekanismen som kan justere inntektsnivået. Endringar i grunntaksten skal lokalpolitisk behandlast med unnatak av der bompengeselskapet er gitt fullmakter, til dømes automatiske KPI-justeringar eller andre fullmakter gitt i lokale vedtak.

Med bakgrunn i Vegamot si evaluering av Bypakke Ålesund hausten 2023 la sekretariatet i Bypakke Ålesund fram sak om konsumprisjustering av takstane og justering av rabatten for nullutsleppskøyretøy. Saka vart lagt fram for styringsgruppa i november 2023, og vart behandla i kommunestyre og fylkesting våren 2024. For dokumentasjon av vedtak knytt til saka, sjå vedlegg 1 i sak 19/2025. Vedtaka i kommunestyre og fylkesting var ikkje likelydande.

Vegamot fekk etter dialog med Vegdirektoratet avklart at konsumprisjustering av takstane kunne gjennomførast i tråd med garantisten, Møre og Romsdal fylkeskommune, sitt vedtak. Vedtaket innebar at grunntakst i Bypakke Ålesund vart endra med konsumprisindeksen frå 2021 til 2024(sept) frå og med 01.01.2025. Vegamot fekk fullmakt frå kommunestyre og fylkesting til å justere prisane etter KPI for åra framover.

For justering av nullutsleppsrabatten krevst likelydande vedtak i kommunestyre og fylkesting. Sekretariatet la fram ny sak for styringsgruppa i Bypakke Ålesund i møte 6/2024 den 04.10.2024 i sak 3 «», og hadde følgjande forslag til vedtak:

«Styringsgruppa ber om at Ålesund kommunestyre tar ny sak til behandling og vedtar ein reduksjon i rabatten for nullutslippskjøretøy i Bypakke Ålesund frå 50% til 30% med umiddelbar virkning, likelydende med Møre og Romsdal Fylkesting sitt vedtak i sak PS 18/24.»

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund gjorde i same sak følgjande vedtak:

«Ålesund kommune gjorde vedtak i saken 06.juni 2024. Styringsgruppen forholder seg til dette, følger med på utviklingen vidare og skal i andre kvartal 2025 vurdere å fremme ny sak om rabatt på nullutslippskjøretøy.»

Rabatten for nullutsleppskøyretøy er dermed framleis på 50 prosent, som er same nivå som definert i bompengeproposisjonen. Med bakgrunn i styringsgruppa sitt vedtak i møte 6/2024, sak 3, legg sekretariatet fram sak med oppmoding om lokalpolitisk behandling av reduksjon i rabatten for nullutsleppskøyretøy i Bypakke Ålesund. Sekretariatet tilrår at rabatten blir redusert til det lågast moglege rabattnivå i tråd med det til ein kvar tid gjeldande vedtak frå statlege myndigheiter.

Elbilrabatten sin verknad på finansieringssituasjonen

I oppfølging av internrevisjonen som vart gjennomført hausten 2024, og lagt fram for styringsgruppa for Bypakke Ålesund i møte 1/2025, viste utrekningar frå Vegamot at Bypakke

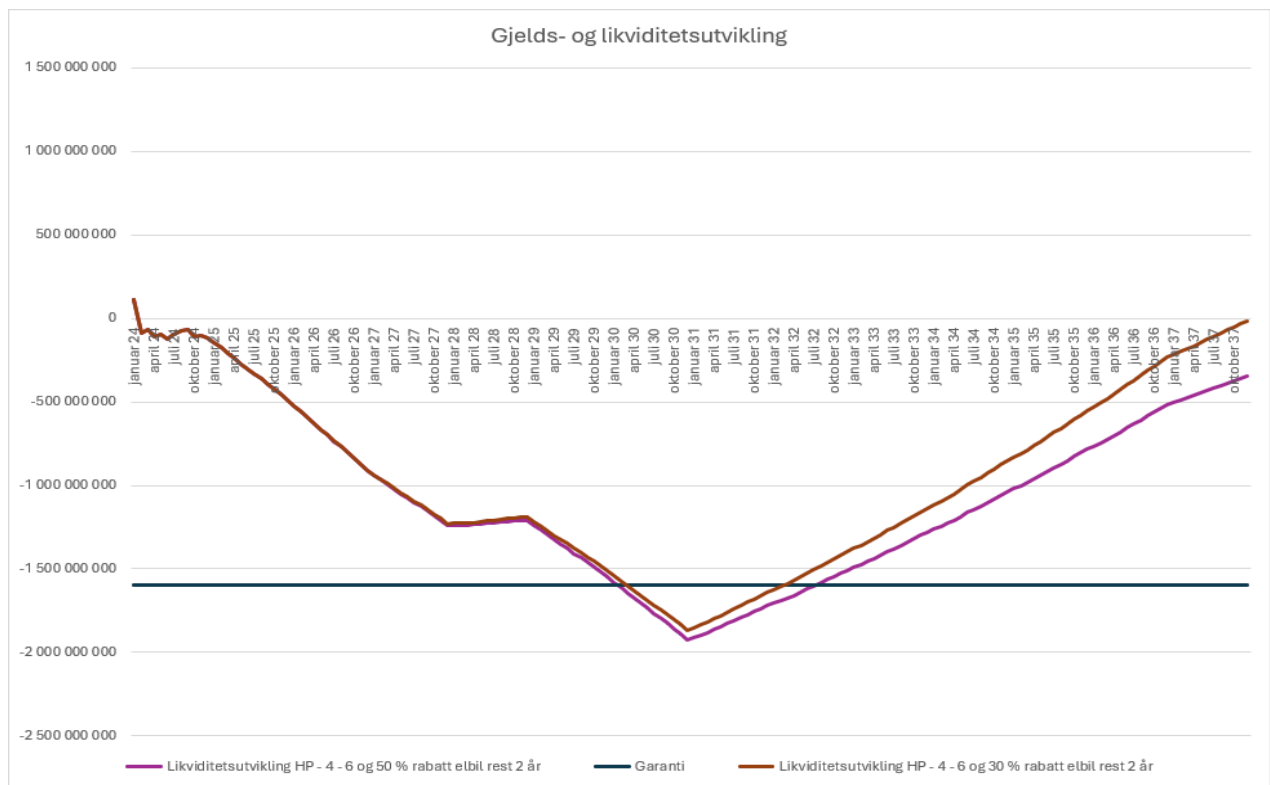
Ålesund sin portefølje ikkje er finansiert med gitte føresetnader. Anslag frå internrevisjonen viste at det er om lag 400 mill. kroner av porteføljen som ikkje er finansiert. Utrekninga frå Vegamot viste også at dersom vi med dei same føresetnadane legg inn endring av rabatt på nullutsleppskøyretøy frå dagens 50 prosent og til 30 prosent rabatt, så kan porteføljen vere finansiert i innkrevjingsperioden.

Føresetnadene som var lagt inn i utrekninga var:

- ID1 med oppstart i handlingsprogramperioden 2025 – 2028
- ID4 og ID6 med oppstart i gjenstående periode
- KPI justering av grunntakstar med verknad frå 01.-01.26.
 - 14,79 prosent auke, som er KPI-justering frå 2021 og fram til 1.1.2025 sept. 24
- 5 prosentpoeng årleg auke i nullutsleppskøyretøy (frå 29 prosent i 2024, til 34prosent i 2025 osv.)
- 2 prosent årleg takstauke
- 0 prosent vekst i trafikk
- Rente 5.5 prosent - 6.5 prosent (iht. St. prop)

Investeringane var berre delvis indeksjusterte

Utrekninga i internrevisjonen viste at med føresetnadane og 50 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy så manglar pakken om lag 400 mill. i finansiering for å dekke planlagt KPI-justert utbyggingsportefølje og utan omsyn til eventuell kostnadsauke utanom KPI (rosa linje i figuren), men dersom vi i tillegg legg på reduksjon i nullutslepps rabatt til 30 prosent så viste brun linje i figuren at porteføljen kunne vere finansiert.



Figur 1 Gjelds- og likviditetsutvikling Bypakke Ålesund. Utrekning til internrevisjonen. Kjelde: Vegamot januar-25

Figuren over viste at med dei gitte føresetnadene så var resultatet for pakken sin planlagde portefølje utan kostnadsoverskridingar slik:

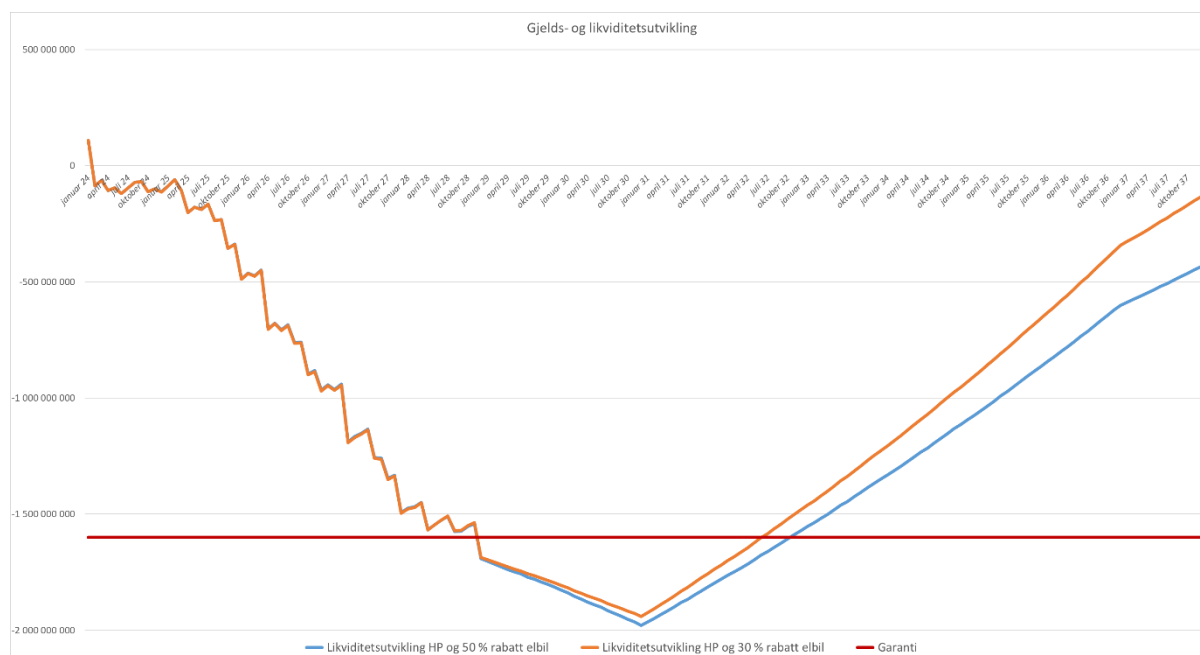
- Rosa linje er føresetnadane over og 50 prosent rabatt på nullutsleppskøyretøy. Pakken manglar da om lag 400 mill. kroner
- Brun linje er føresetnadane over 30 prosent rabatt på nullutsleppskøyretøy. Pakken kan da vere finansiert, men investeringar må utsettast for å vere innanfor garantitaket.

Oppdatert utrekning frå Vegamot med mars – 25

I og med at investeringane berre var delvis indeksjusterte i det som var sendt over i samband med internrevisjonen, så har Vegamot gjort ei ny utrekning som dei har sendt over.

Føresetnadane er identiske med dei som var i samband med internrevisjonen, og einaste endringa er at alle investeringskostnadar også er prisjustert med 2 prosent årleg.

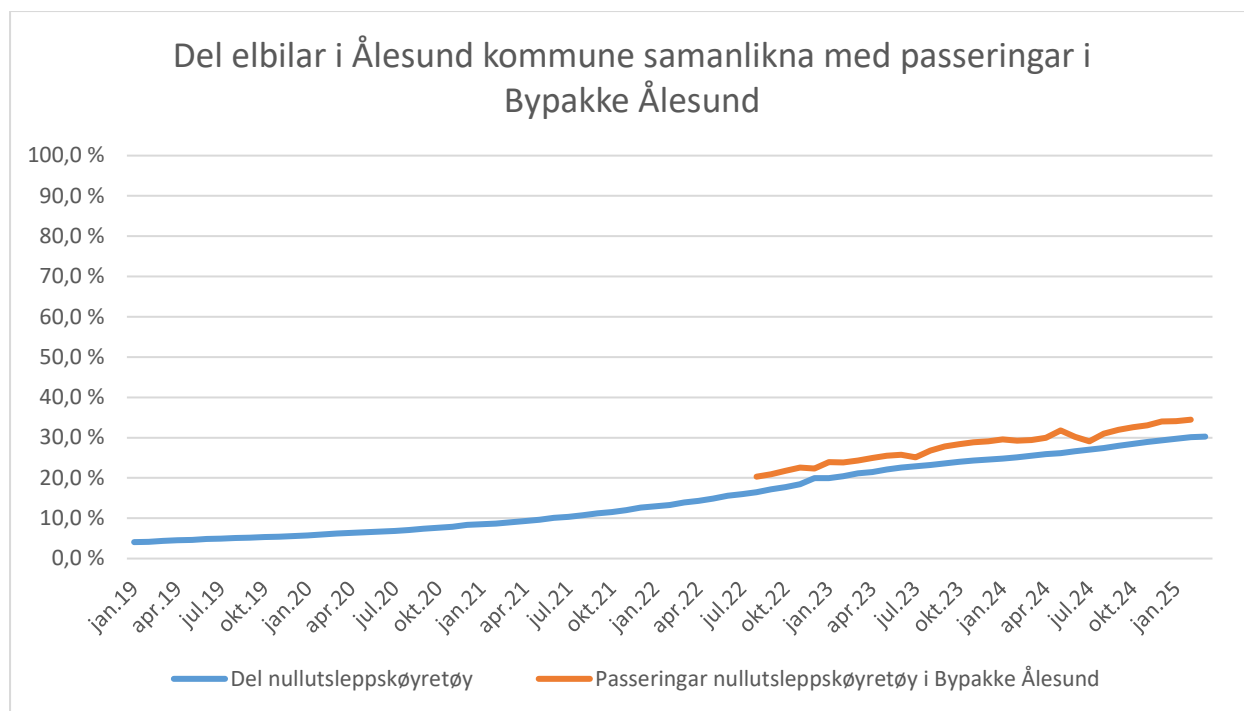
Til forskjell frå resultatet i utrekningane presentert i internrevisjonen og i sak om handlingsprogram, så er resultatet no at med 50 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy manglar bypakken ca. 435 mill. kroner i finansiering (blå linje i figuren) og med 30 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy manglar bypakken ca. 134 mill. kroner i finansiering (oransje linje i figuren).



Figur 2 Gjelds- og likviditetsutvikling Bypakke Ålesund. Utrekning mars 2025 Kjelde: Vegamot mars-25

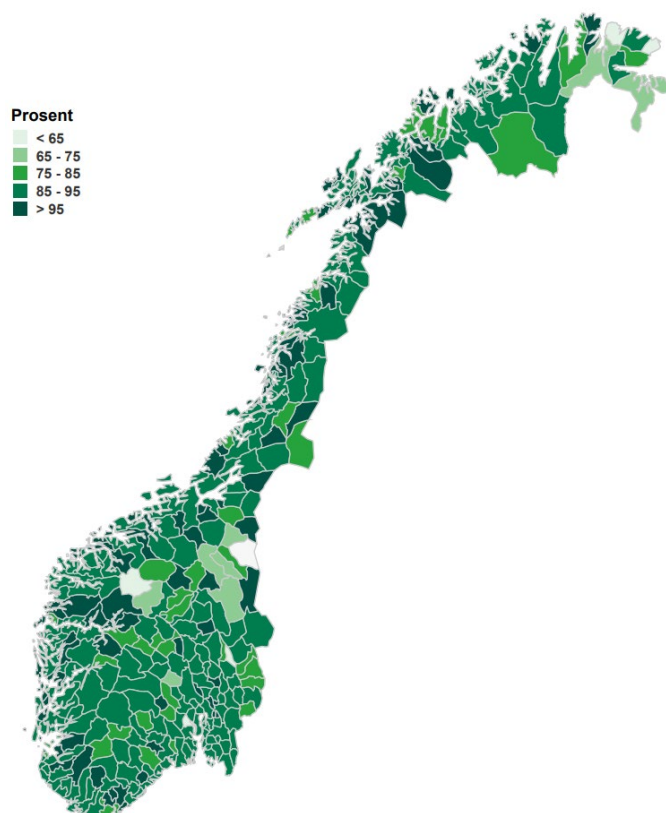
Del elbilar i Ålesund

Figuren under viser utviklinga i del elbilar i Ålesund kommune. Om vi inkluderer tal frå Sula og Giske, så blir enkelte månadstal marginalt høgare. Tala for 2025 blir dei same om vi inkluderer Sula og Giske i statistikken. Kjelde for tala er Statens Vegvesen



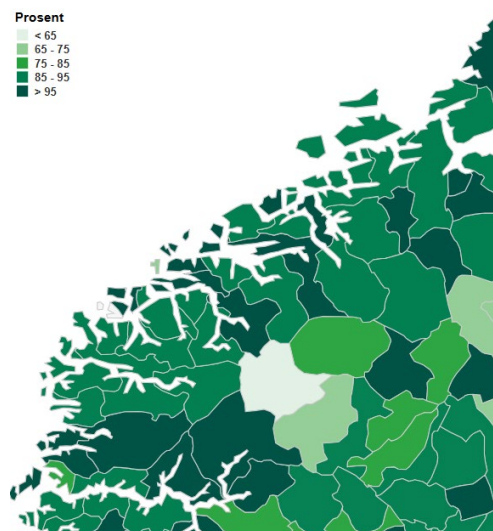
Figur 3 Del elbilar i Ålesund kommune samanlikna med passeringar i Bypakke Ålesund Kjelde: Statens vegvesen og Perioderapport februar frå Vegamot

SSB har i tillegg kartlagt del av nybilsalet som er elbilar i kommunane i Norge. I kartet under vises den nasjonale utviklinga.



Figur 4 Utvikling i nybilsal, elbil i 2024. Kjelde SSB tabell 12906

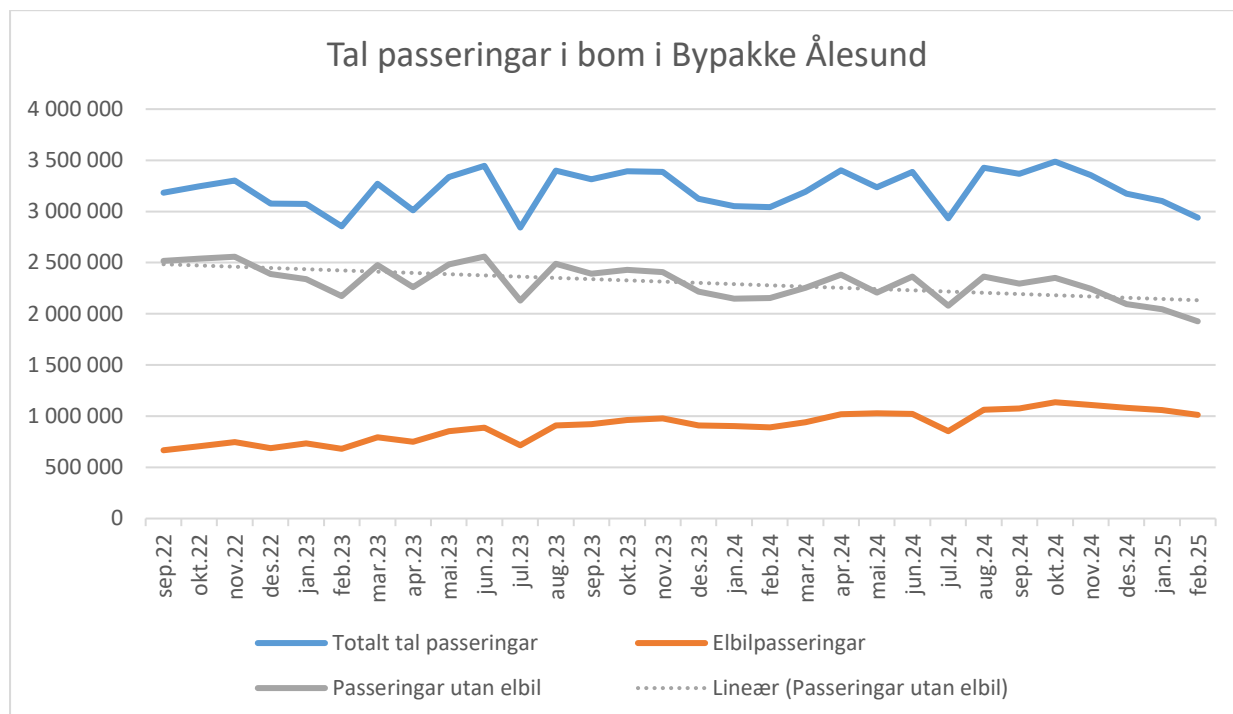
Utsnitt frå kartet over Møre og Romsdal viser at Ålesund Har eit nybilsal på meir enn 95 prosent som er elbilar. (95,2 prosent ifølgje tabellen)



Figur 5 Utsnitt Møre og Romsdal. Kjelde SSB tabell 12906

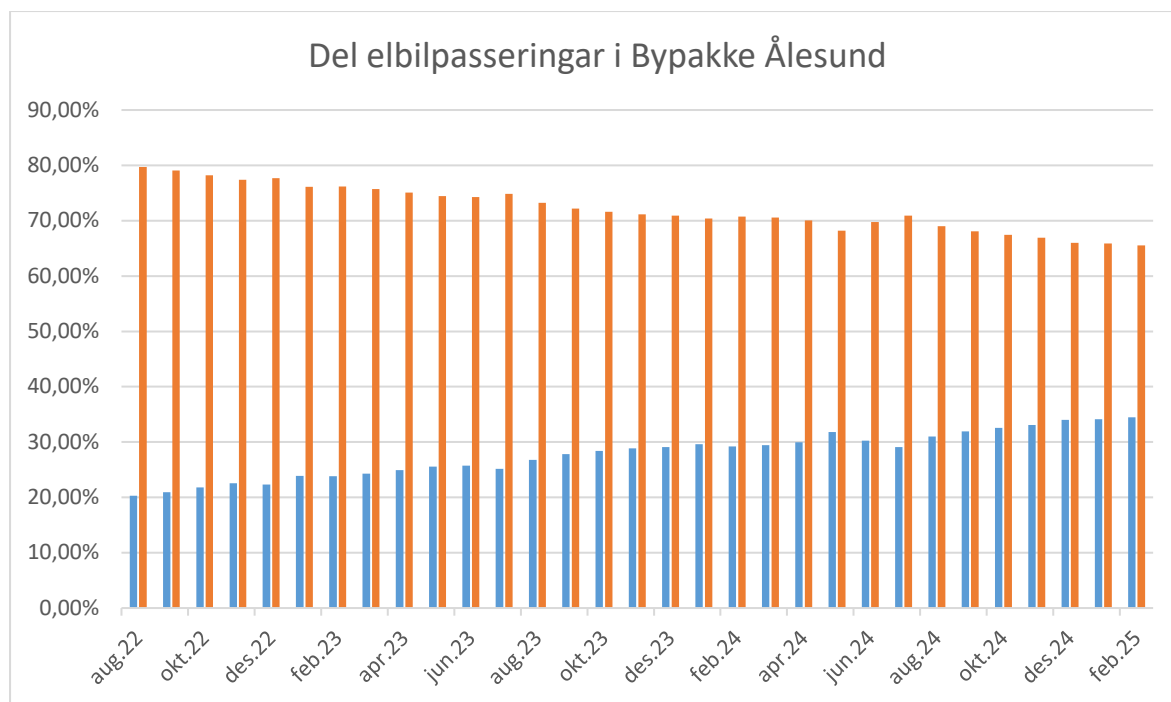
Talet på elbilar, elbildel og gjennomsnittspris for elbilar i bomsnitt i Bypakke Ålesund

Talet på elbilar som køyrer gjennom bomsnitta i bypakke Ålesund aukar samanlikna med talet på passeringar av bilar utanom elbil. Dette er illustrert i figuren under



Figur 6 Talet på bompasseringar i Bypakke Ålesund Kjelde: Perioderapport februar frå Vegamot

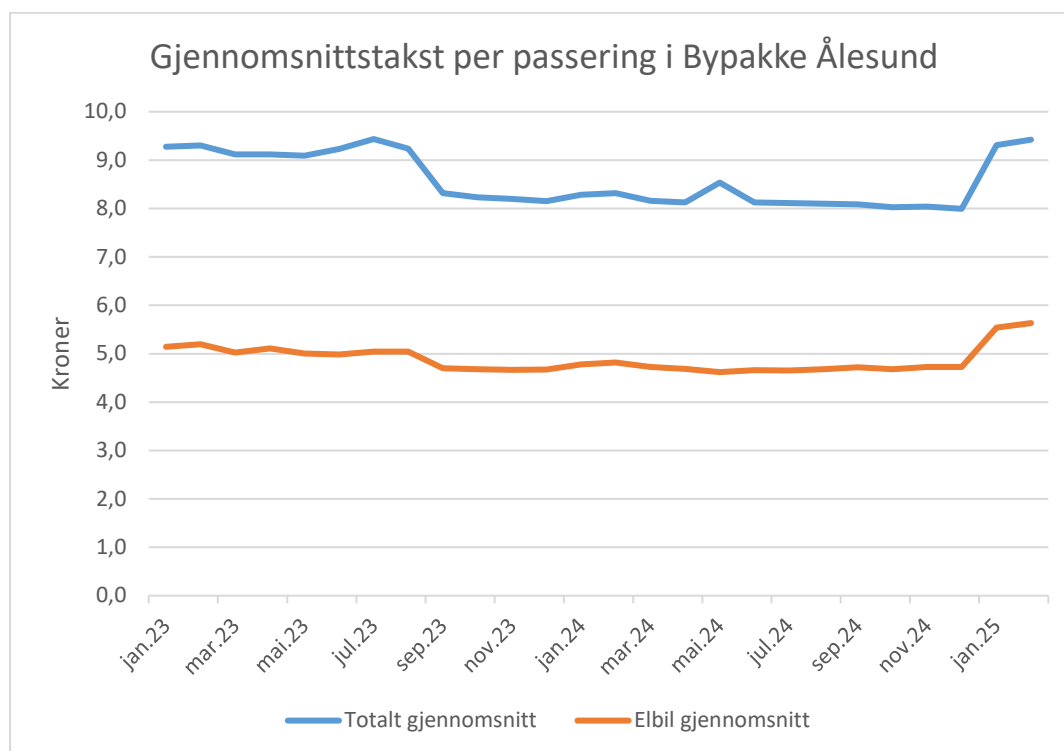
Dersom vi ser på delen av dei totale passeringane i bypakken som er med elbil, så ser vi at vi har ei jamn auke i talet på elbilpasseringar. Oversikt er vist i figuren under, og elbildelen i februar 2025 er på 34,4 prosent.



Figur 7 Prosentvis endring i passeringar i Bypakke Ålesund, fordelt på elbil og andre kjøretøy

Gjennomsnittstaksten i Bypakke Ålesund

Om vi ser nærmere på gjennomsnittstaksten for alle passeringar i bypakke Ålesund, så ser vi at gjennomsnittstakst for alle kjøretøy samla i bypakke Ålesund er på 9,4 kroner i februar 2025, mens gjennomsnittstakst for kvar elbilpassering er på 5,6 kroner.



Figur 8 Gjennomsnittspris per passering, totalt og elbil Kjelde: Perioderapport februar frå Vegamot

Det totale gjennomsnittstalet på 9,4 kroner i februar 2025 er dermed ei vekting av desse gjennomsnittsprisane:

- 5,6 kroner for kvar elbilpassering, noko som utgjer om lag 34 prosent av passeringar totalt,
- 9,2 kroner for køyretøy klasse 1 samla
- 13,7 kroner for køyretøy klasse 2 samla
- 11,4 kroner for brenselstype diesel/bensin

Kartlegging frå andre fylke

I arbeidet med denne saka har vi gjort ei enkel kartlegging av rabattnivå for nullutsleppskøyretøy i andre byar med byvekstavtale eller bypakkar. I vedlegg 1 til denne saka er dette dokumentert. I tabellen under viser vi rabatt for nullutsleppskøyretøy i klasse 1 i andre byområde:

Tabell 1 Rabatt for nullutsleppskøyretøy klasse 1 i andre fylke Kjelde: Sjå vedlegg 2

Byområde	Rabatt	Innført dato
Bypakke Bodø	30%	15.08.23
Førdepakken	30%	01.09.23
Haugalandspakken	30%	01.09.23
Bymiljøpakken Nord-Jæren	30%	01.01.24
Bømløpakken	30%	31.05.24
Miljøpakken Trondheim	30%	03.12.24
Askøypakken	30%	17.02.25
Ny bypakke Haugesund	30%	Oppstart haust 2025
Nedre Glomma	50%	
Nordhordlandspakken	50%	
Bypakke Tenk Tromsø	50%	

Tabellen viser at av dei områda vi har sett på, så finn vi tre område som framleis har 50 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy. I tillegg har bompengeprojektet Nordøyvegen ein rabatt for nullutsleppskøyretøy på 30 prosent. Vi har også henta ut tal som viser elbildelen i andre byar. Dette avsnittet er dokumentert i vedlegg 2 til denne saka.

Tabell 2 Elbil del i andre byområde

Område / bypakke	Prosent elbilar, takstklasse 1	Merknad
Tromsø	29%	Per feb.-25
Nedre Glomma	34%	Utgangen av januar -25
Bodø	34%	Per feb.-25
Sarpsborg	35%	Per feb.-25
Fredrikstad	35%	Per feb.-25
Kristiansand	35%	Per feb.-25
Stavanger	39%	Per feb.-25
Trondheim	44%	Gj.snitt jan/feb - 25
Oslo (Fjellinjen)	43%	Sum tunge og lette, des 24
Bergen	50%	Per mars.-25

Vurdering

For å sikre gjennomføring av dei planlagde prosjekta i Bypakke Ålesund, er det nødvendig å auke inntektene i bypakken. Dette viser vi i avsnitt om finansiering av bypakken der analysane frå Vegamot viser at Bypakke Ålesund manglar om lag 440 mill. kroner om vi held fram med 50 prosent rabatt på nullutsleppskøyretøy. Bypakke Ålesund manglar om lag 140 mill. kroner til finansiering av bypakken dersom vi reduserer elbilrabatten frå 50 til 30 prosent. Dette gitt at føresetnadane som er lagt inn i utrekningane slår til, eller blir endra slik at dette bidreg til styrka finansiering.

I ei enkel kartlegging av takstnivå for nullutsleppskøyretøy i andre område med bypakkar / byvekstavtalar, kan det sjå ut til at fleire av pakkane vi kan samanlikne oss med har redusert elbilrabatten frå 50 til 30 prosent.

Bypakke Ålesund var vedtatt med ein ambisjon om å nå nullvekstmålet gjennom utbygging av utvalde prosjekt som skal støtte opp om dette. For å nå ambisjonen om nullvekstmålet er vi avhengige av kombinasjonen av dei tiltaka som var lagt inn i bypakke Ålesund. Det er derfor knytt usikkerheit til kva konsekvensar det vil ha å ta ut prosjekt frå pakken. Slik situasjonen er for bypakke Ålesund no, så manglar vi finansiering for å fullføre prosjekta som var vedtatt i bypakken.

I bompengeproposisjonen for Bypakke Ålesund var det lagt inn i utrekningane at elbildelen var 20 prosent, og at dette saman med dei andre føresetnadane lagt inn i utrekninga, ga behov for ein gjennomsnittstakst i bypakke på 14,61 2021-kroner (16,87 2024-kroner). I

bompengeproposisjonen er det også gitt at dersom vi får ein elbil på 50 prosent, så er det truleg behov for ein takst på 30 kroner (2021-kroner) i bypakken for å sikre finansieringa. Elbildelen i Bypakke Ålesund er no på 34 prosent, og vi er dermed over dei 20 prosent som var lagt til grunn i utrekningane.

Gjennomsnittstaksten i februar 2025 er på 9,4 2025-kroner. Det betyr at handlingsrommet for å auke takstane, og med det sikre finansiering av porteføljen, er stort.

I saksopplysningane viser vi også at gjennomsnittstaksten for ein elbil i takstklasse 1 er på 5,6 kroner og gjennomsnittstaksten for ein bil takstklasse 1 med konvensjonell teknologi er på 9,1 kroner. Det har dermed til no vore ein betydeleg fordel for nullutsleppskøyretøy, samanlikna med konvensjonelle køyretøy i klasse 1 («lette bilar»).

Elbilfordelane vart innført for å stimulere til val av meir miljøvennleg framdriftsteknologi i bilar. Staten har gjennom Prop 1S (2022 – 2023) opna for at elbilrabatten kan reduserast til 30 prosent, både for eksisterande og kommande bompengeprosjekt, mellom anna med bakgrunn i at elbilar er konkurransedyktige med fossile køyretøy i dei fleste personbilsegment, at elbilar kan vere konkurrent til kollektivtransporten og at og talet på elbilar aukar raskt. I Prop. 1S (2022-2023) s. 103 finn vi denne omtalen om bruksfordelar for elbil:

«Elbilar har bruksfordeler som bl.a. lavere bompengetakster, lavere pris på parkering mange steder og tilgang til kollektivfelt. Disse fordelene bidrar til at det er billig å bruke en elbil sammenliknet med en fossilbil, men det bidrar særlig i byområdene også til å svekke konkurransekraften for kollektivtransporten mot elbilen. En utvikling med mer bilbruk på bekostning av kollektiv, sykkel og gange i byområdene vil gjøre det vanskelig å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Våren 2022 ser personbiltrafikken ut til å øke i de største byområdene. Dette har trolig sammenheng med at lave bompenger for

elbiler virker lite trafikkavvisende. Andelen bompasseringer med elbiler har økt betydelig de senere årene og antas å vokse videre. Det kan svekke inntektsgrunnlaget i bompengeprosjekter, både i og utenfor byområdene.»

Frå Prop. 1S (2022-2023) s. 104 finn vi også:

«I tråd med bompengepolitikken generelt fastsettes bompengetakster med bakgrunn i lokalpolitiske vedtak. Det vil si at det er opp til lokale myndigheter om de ønsker å heve bompengetakstene for lette nullutslippskjøretøy ytterligere. Samferdselsdepartementet foreslår at det, etter lokalpolitiske vedtak, kan fastsettes en takst for lette nullutslippskjøretøy på inntil 70 pst. både i nye og eksisterende bompengeprosjekter, jf. forslag til romertallsvedtak. Slik kan lokale myndigheter i større grad ta hensyn til fremkommelighet, nullvekstmålet og kollektivtransport i byområder. Det gir et større lokalpolitisk handlingsrom og vil kunne gi stabile bompengeinntekter også når elbilandelen øker.»

Vi ser også at elbildelen aukar i Bypakke Ålesund tilsvarande som i andre byområde med bypakkar og byvekstavtalar, og at salet av nybilar som er elbilar er på 95 prosent i Ålesund kommune i 2024.

Utviklinga i talet på elbilar gjer at elbildelen av passeringane i bommane i Bypakke Ålesund vil auke. Ein auke utover 5 prosentpoeng årleg, slik Vegamot legg inn i sine føresetnader i utrekningane, betyr ytterlegare svekka finansiering av Bypakke Ålesund.

Sekretariatet i Bypakke Ålesund tilrår, med bakgrunn i at staten gjennom Prop 1S (2022-2023) har opna for å redusere elbilfordelane for lette kjøretøy knytt til bompengar, at talet på elbilpasseringar aukar, at av nybilsalet i Ålesund er 95 prosent elbilar og med bakgrunn i bypakken sin finansieringssituasjon, at styringsgruppa oppmodar Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune om å gjere likelydande vedtak om å følgje den til ein kvar tid gjeldande minste moglege rabattsats for nullutslippskjøretøy fastsett av nasjonale styresmakter.

Vedtaka må vere likelydande.

Forslag til vedtak

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund ber om at Ålesund kommunestyre og Fylkestinget i Møre og Romsdal gjer følgjande likelydande vedtak:

Som følgje av lågare inntekter enn forutsett er det behov for å styrke inntektsgrunnlaget i Bypakke Ålesund. Rabatten for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 i Bypakke Ålesund vert redusert frå 50 til 30 prosent gjeldande frå 1. januar 2026.

Rabattnivået for nullutslippskjøretøy i takstklasse1 i Bypakke Ålesund skal ha lågast moglege rabattnivå, i samsvar med dei til ein kvar tids gjeldande nasjonale takstretningslinjer

Vegamot gis fullmakt til å søke om slike justeringar så snart nasjonale vedtak er fatta, og tilhøyrande retningslinjer er offentleggjort.

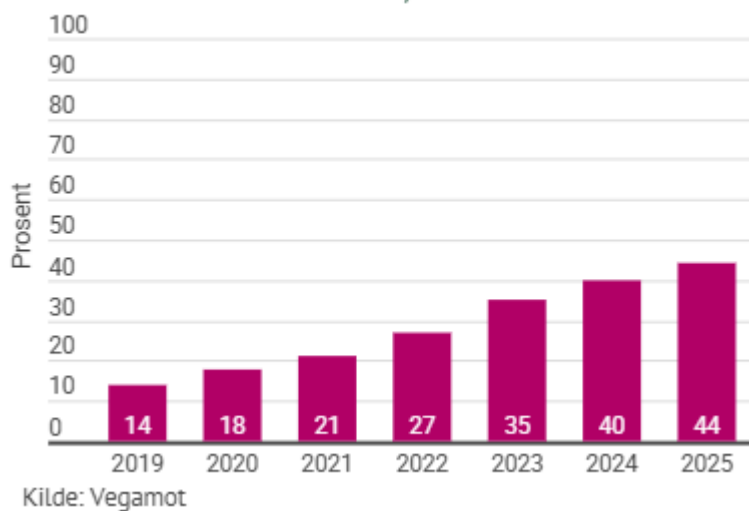
Vedlegg 1 Elbilrabatt i andre fylke – kartlegging

Bypakke	Nullutslippsrabatt	Kilde
Bømlopakken	30% (Gjelder fra 31.05.24)	Bømlopakken - Hva betaler du i bompenger? Ferde.no
Bypakke Bodø	30% fra 15.08.23	2023-07-07-SVV-Takstvedtak-for-Bypakke-Bodo-fase-2.pdf
Ny bypakke Haugesund,	30%	Bypakke Haugesund
Bypakke nord-Jæren	30%	Takstvedtak 3-23
Bypakke Nedre Glomma fase 2,	50%	Bompenger - Bypakke Nedre Glomma
Miljøpakken, Trondheim	30% fra XX.12.24	Mindre kjø og bedre luft – derfor reduseres elbilrabatten - Miljøpakken
Askøypakken	30% fra 17.02.25	Nullutslippsrabatt
Førdepakken	30% fra 01.09.23	Priser Førdepakken
Haugalandspakken	30% fra 01.09.23	Priser Haugalandspakken
Nordhordlandspakken	50%	Priser Nordhordlandspakken
Bypakke Tenk Tromsø	50%	Takstvedtak Bypakke Tenk Tromsø

Vedlegg 2 Elbil i andre bypakkar/byvekstvtaleområde

Trondheim, elbilandel «lette bilar»:

Andel elbil i bom. Januar-februar, 2019-2025.



Kjelde: [Status måloppnåelse Mars 2025 - Infogram](#)

Nedre Glomma:

[Elbil-andelen øker - Bypakke Nedre Glomma](#)

Oslo:

[Trafikkøkning på veiene i Oslo i 2024 | Fjellinjen](#)

Andre byar:

Dialog med Skyttelpass

Sak 19/2025 - Finansieringssituasjonen i Bypakke Ålesund

Styringsgruppa vedtok i møte 2/2025, sak 13/2025, eit handlingsprogram som hadde finansiering berre for den delen av prosjektporteføljen som ligg inne i handlingsprogramperioden 2025 – 2028. I perioden 2029-2032 manglar om lag 400 mill. kroner i finansiering, med gitte føresetnader.

Sekretariatet legg her fram sak om den totale finansieringssituasjonen i Bypakke Ålesund. I dette møtet er også eiga sak der sekretariatet tilrår at styringsgruppa sender oppmoding til Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune om å gjere likelydande vedtak om å redusere rabatten for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 til den minste rabatt (30 prosent) som er tillate i høve til gjeldande takstretningsslinjer for bompengeprojekt.

Oppmoding om lokalpolitisk behandling av KPI-justering av grunntaksten og redusert elbilrabatt hausten 2023

Sekretariatet la fram sak til styringsgruppa med oppmoding om å prisjustere grunntaksten i samsvar med konsumprisutviklinga, sidan bompengeproposisjonen vart vedteke. I tillegg oppmoda sekretariatet om at styringsgruppa bad om lokalpolitisk behandling av reduksjon i rabatten for nullutsleppskøyretøy frå 50 til 30 prosent.

Resultatet av den lokalpolitisk behandlinga i Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune vart vedtak som ikkje var likelydande, og der Vegdirektoratet konkluderte med at garantisten, Møre og Romsdal fylkeskommune, sitt vedtak i sak om konsumprisjustering kunne overstyre Ålesund kommune sitt vedtak. I saka om nullutsleppsrabatt fastslo Vegdirektoratet at det var krav om likelydande vedtak frå kommune og fylkeskommune. Prisane vart dermed prisjustert etter KPI, med bakgrunn i utviklinga frå juni 2021 (Stortingets godkjenning) og til september 2024, gjeldande frå og med 1. januar 2025. Status per i dag er at elbilrabatten er uendra, og framleis på 50 prosent. Sakshistorikk og vedtak ligg som vedlegg 1 til saka.

Elbilrabatten sin verknad på finansieringssituasjonen

I oppfølging av internrevisjonen si kartlegging som vart gjennomført hausten 2024, og lagt fram for styringsgruppa for Bypakke Ålesund i møte 1/2025, viste utrekningar frå bompengeselskapet at Bypakke Ålesund sin portefølje ikkje er fullfinansiert, med gitte føresetnader. Deira anslag viser at om lag 400 mill. kroner av prosjektporteføljen manglar finansiering. Utrekninga frå Vegamot viste også at dersom vi med dei same føresetnadane legg inn ei endring frå dagens 50 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy til 30 prosent rabatt, så kunne porteføljen vere finansiert innanfor innkrevjingsperioden på 15 år.

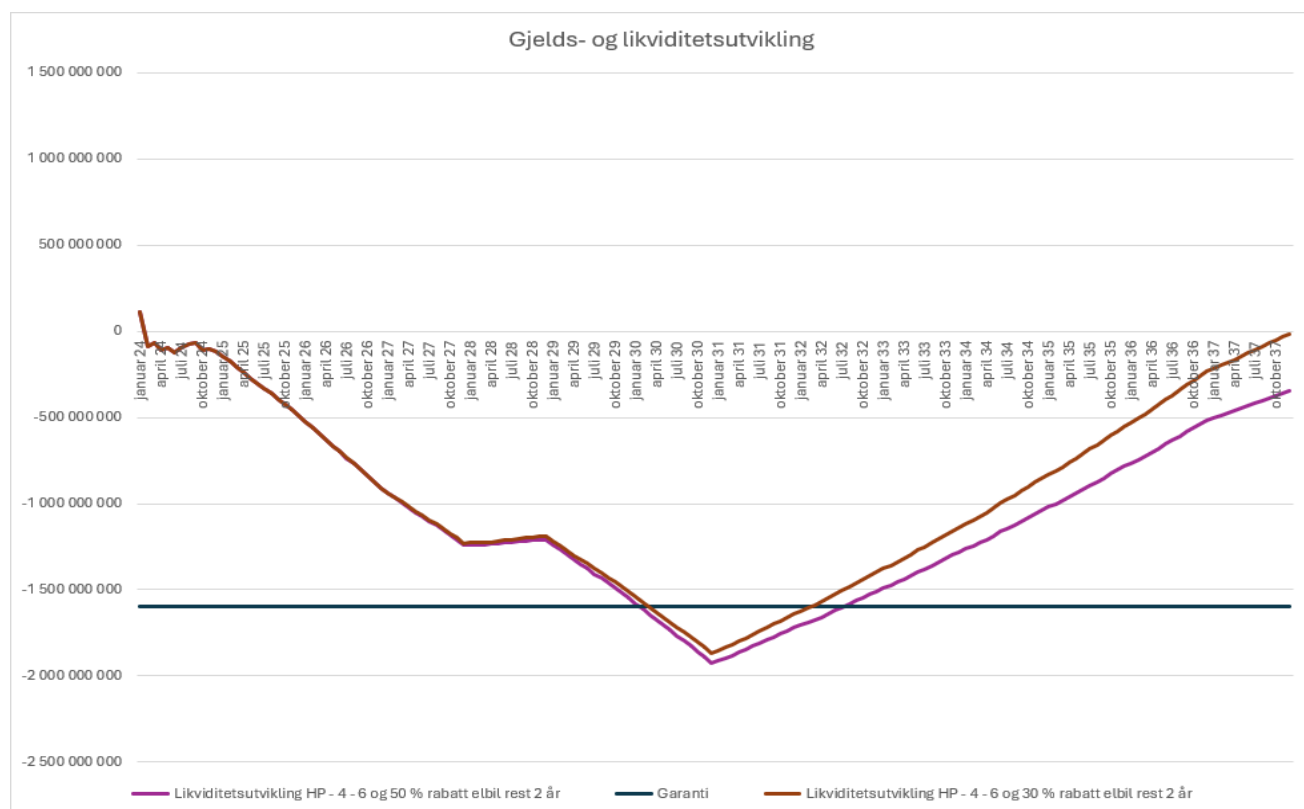
Føresetnadene som var lagt inn i utrekninga var:

- ID1 med oppstart i handlingsprogramperioden 2025 – 2028
- ID4 og ID6 med oppstart i gjenstående periode
- KPI justering av grunntakstar frå oppstart og fram til 1.1.2025 (14,79 % auke frå bompengeprop i 2021 til sept. 24)
- 5 prosentpoeng årleg auke i nullutsleppskøyretøy (frå 29% i 2024, til 34 % i 2025 osv.)

- 2 prosent årleg prisvekst (takstar)
- 0 % vekst i trafikk (jamfør ambisjon om nullvekst i trafikken)
- Rente 5.5% - 6.5% (iht. St. prop)

Investeringane var berre delvis indeksjusterte

Utrekninga i internrevisjonen viste at med føresetnadane og 50 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy så manglar pakken om lag 400 mill. i finansiering for å dekke planlagt KPI-justert utbyggingsportefølje og utan omsyn til eventuell kostnadsauke utanom KPI (rosa linje i figuren), men dersom vi i tillegg legg på reduksjon i nullutsleppsrabatt til 30 prosent så viste brun linje i figuren at porteføljen kunne vere finansiert.



Figur 1 Gjelds- og likviditetsutvikling Bypakke Ålesund. Kjelde: Vegamot januar-25

Figuren over viser at med dei gitte føresetnadene er resultatet for pakken sin planlagde portefølje utan kostnadsoverskridingar slik:

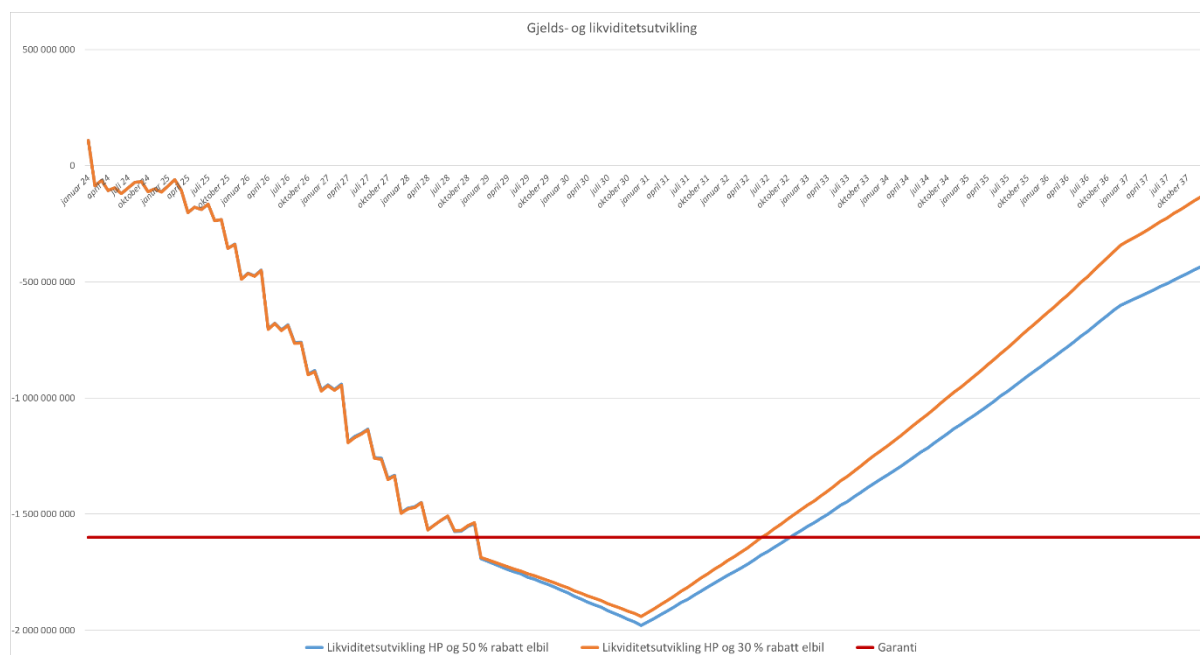
- Rosa linje er føresetnadene lista opp over figuren og 50 prosent rabatt på nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1. Resultatet viser at pakka manglar om lag 400 mill. Kr i finansiering.
- Brun linje er føresetnadene over og 30 prosent rabatt på nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1. Resultatet viser at pakka vil vere finansiert.

For begge utrekningane må investeringar utsettast noko i tid for samtidig å vere innanfor garantitaket.

Oppdatert utrekning frå Vegamot med mars – 25

I og med at investeringane berre var delvis indeksjusterte i det som var sendt over i samband med internrevisjonen, så har Vegamot gjort ei ny utrekning. Føresetnadane er identiske med dei som var i samband med internrevisjonen, og einaste endringa er at alle investeringskostnader også er prisjustert med 2 prosent årleg.

Til forskjell frå resultatet i utrekningane presentert i internrevisjonen og i sak om handlingsprogram, så er resultatet no at med 50 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy manglar bypakken ca. 435 mill. kroner i finansiering (blå linje i figuren) og med 30 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy manglar bypakken ca. 134 mill. kroner i finansiering (oransje linje i figuren).



Figur 2 Gjelds- og likviditetsutvikling Bypakke Ålesund med 50 og 30 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy. Utrekning mars 2025 Kjelde: Vegamot mars-25

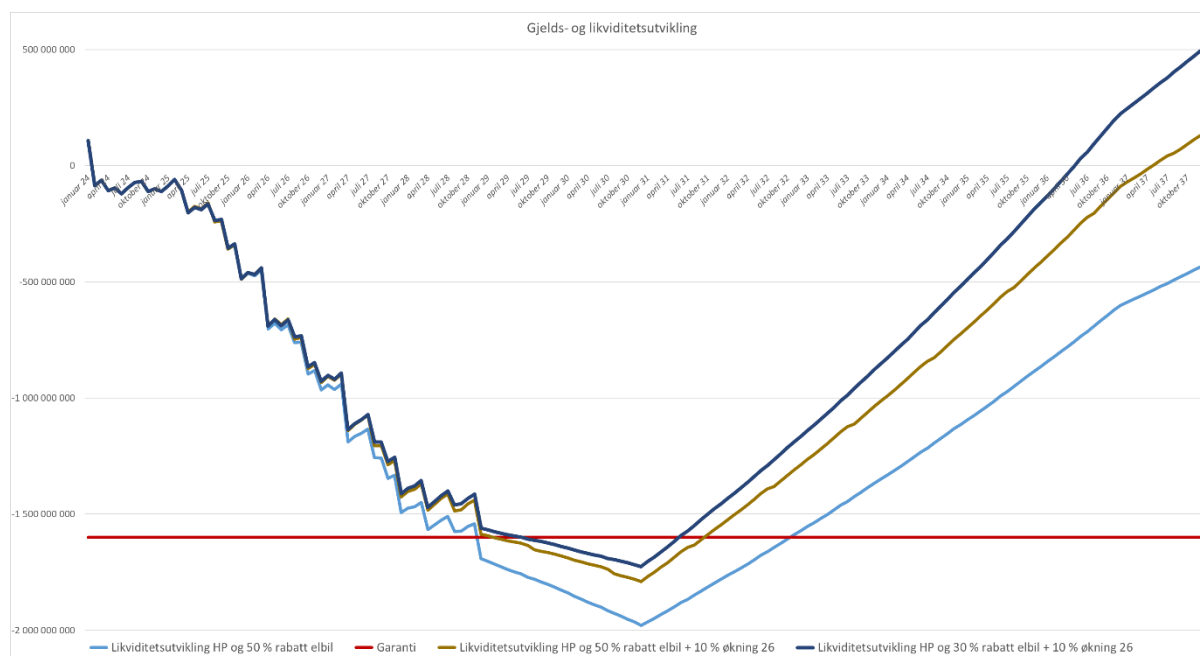
Tilleggsutrekning frå Vegamot om takstauke på 10 prosent, inkludert elbilrabatt på 30 prosent

I møte 2/2025 i sak 9/2025 vart det mellom anna presentert korleis finansieringssituasjonen i Bypakke Ålesund ville vore dersom vi la på 10% på grunntakst i pakken i tillegg til ordinær KPI-justering. Dette isolerte tiltaket vil utgjere 3 kroner i skilta takst (10 prosent på dagens 30 kroner i grunntakst), og med det om lag 1 krone i gjennomsnittstakst.

Vegamot har oppdatert dette reknestykket med desse føresetnadane

- 10 prosent auke på grunntakst i pakken, gjeldande frå og med 1. januar 2026
- Årleg takstjustering på 2 prosent
- Ingen kostnadsoverskridingar på bygging
- Ingen endring i trafikk
- Årleg auke på 5 prosentpoeng på nullutslippskjøretøy
- Prisjustering 2 prosent på investeringar

Med disse føresetnadene finn Vegamot at pakken er fullfinansiert, og ikkje kjem i konflikt med garantitaket, dersom bompengelopptrekk bli flytta frå 2029 til seinare i perioden. Figuren viser investeringane slik dei er lagt inn i handlingsprogrammet. Vegamot har utarbeidd denne figuren som viser 10 prosent auke i grunntaksten, i tillegg til ordinær KPI-justering, frå og med 01.01.2026 i blå og brun linje. Forskjellen er om det er 50 eller 30 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy.



Figur 3 Auke i grunntakst kombinert med 30 og 50 prosent rabatt for nullutsleppskøyretøy. Kjelde Vegamot

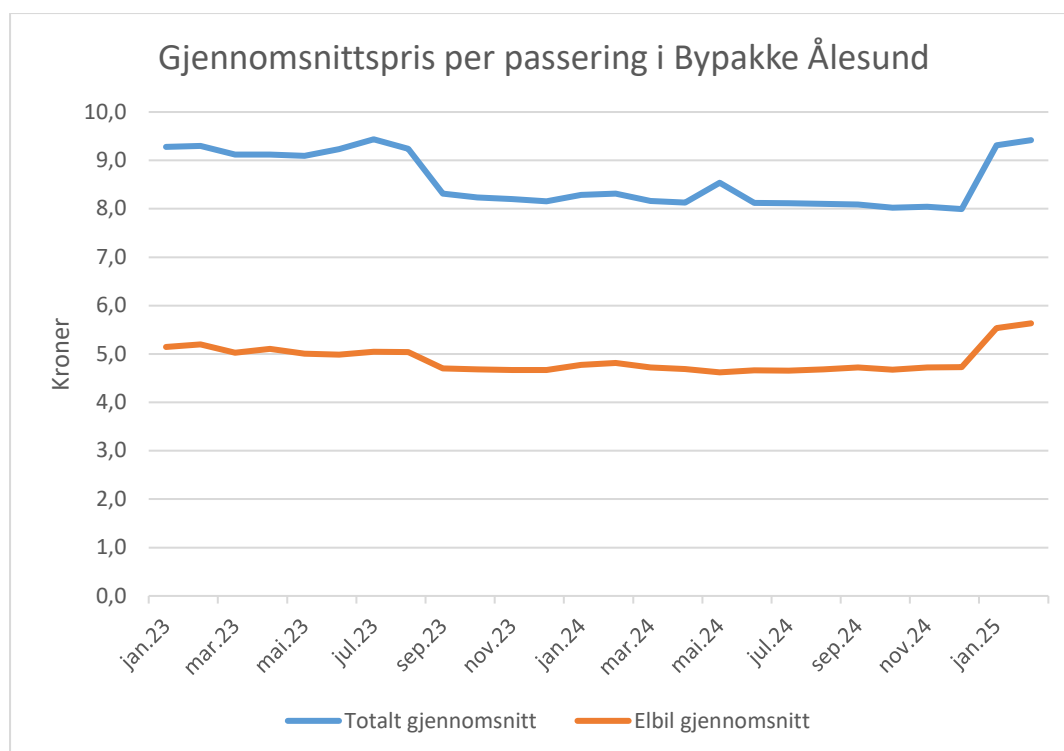
Figuren viser at med desse føresetnadane vil Bypakke Ålesund vere finansiert. Det er ikkje lagt inn kostnadsauke i investeringsprosjekta utover 2 prosent årleg.

Gjennomsnittstakst i Bypakke Ålesund

I bompengeproposisjonen for Bypakke Ålesund er det fastsett ein gjennomsnittstakst på 14,50 2021-kr, og med ein grunntakst vurdert til 26 2021-kr. Føresetnadane for utrekninga var mellom anna ein elbildel på 20 prosent, med tilhøyrande 50 prosent rabatt for denne køyretøygruppa. Med ein elbildel på 50 prosent må grunntaksten venteleg auke med 4 kr, til om lag 30 2021-kr.

Stortinget sin fastsette gjennomsnittstakst på 14,50 2021 kr, utgjer om lag 16,90 2024-kr.

Om vi ser nærare på den faktiske gjennomsnittstaksten i bypakke Ålesund, så ser vi at gjennomsnittsprisen for alle køyretøy samla i bypakke Ålesund er på 9,4 kroner i februar 2025, mens gjennomsnittsprisen for kvar elbilpassering er på 5,6 kroner.



Figur 4 Gjennomsnittspris per passering, totalt og elbil Kjelde: Perioderapport februar frå Vegamot

Den faktiske gjennomsnittstaksten på 9,4 kroner per februar 2025 er ei vekting av desse gjennomsnittsprisane:

- 5,6 kroner for kvar elbilpassering (elbilpasseringar utgjer om lag 34 prosent av passeringar totalt)
- 9,2 kroner for køyretøy klasse 1 samla
- 13,7 kroner for køyretøy klasse 2 samla
- 11,4 kroner for brenselstype diesel/bensin

Med utgangspunkt i Stortinget sin godkjente gjennomsnittstakst på om lag 17 2024 kr og faktisk gjennomsnittstakst på om lag 9,5 2024 kr er det stort handlingsrom gjennom å nytte justering av gjennomsnittstakst som verkemiddel for å sikre fullfinansiering av porteføljen i Bypakke Ålesund. Slike takstendringar krev lokalpolitisk behandling og godkjenning.

Vurdering

Bypakke Ålesund er sikra finansiering av alle prosjekt som er starta opp med dei gjeldande takstar og takstretningslinjer, men det manglar finansiering for deler av porteføljen som er flytta ut til etter 2029. Bypakke Ålesund har i bompengeproposisjonen ein ambisjon om å nå nullvekstmålet i biltrafikk. Dersom deler av prosjektporteføljen blir endra, eller tatt ut av pakken, er det usikkert korleis dette vil verke inn på måloppnåing i bypakken.

Utrekningar som Vegamot har gjort viser at det er mogleg å gjere endringar som betrar dagens finansieringssituasjonen og endringar som sikrar ein framtidig robust finansiering av Bypakke Ålesund. Vi har i figurar og tekst i saka vist at ved å redusere rabatten for nullutsleppskøyretøy frå 50 til 30 prosent, og auke grunntaksten med 10 prosent, kan pakken vere fullfinansiert, under gitte føresetnader.

Et alternativ til å endre nullutsleppsrabatten er å auke grunntaksten med 3 kroner, noko som inneber ein auke i gjennomsnittstakst på om lag 1 krone. Dette gir ei styrka finansieringsevne i pakken med eit resultat på om lag +100 mill. kroner mot slutten av innkrevjingsperioden dersom alle føresetnadane slår til, eller samla kjem betre ut enn føresetnadane. Samtidig gir dette også ein buffer på +100 mill. kroner til å handtere eventuelle kostnadsoverskridingar.

Eit tredje alternativ er å innføre både ein auke i grunntaksten på 10 prosent og samtidig redusere nullutsleppsrabatten frå 50 til 30 prosent. Det vil gi bypakken eit handlingsrom på om lag 500 mill. kroner til å dekke føresetnader som bidreg til forverra økonomi i bypakken, som til dømes auka kostnadar for investeringane utover 2 prosent, større vekst enn venta for del elbilar m.v.

Dersom det lokalt ikkje er ønskeleg å bruke verkemidlane som er til rådighet gjennom å redusere elbilrabatten og auke grunntakstane, slik at gjennomsnittstaksten og inntektene aukar, må styringsgruppa gjennom porteføljestyrima tilpasse aktiviteten til den økonomiske ramma for bypakken. Det betyr å kutte i porteføljen.

Takstauken som vart gjennomført 1. januar 2025 har ikkje gitt mange reaksjonar frå brukarane. Det er ikkje gjort ein analyse av årsaka til dette, men fleire forhold kan spele inn slik som t.d. at gjennomsnittstaksten i Bypakke Ålesund er lågare enn kva brukarane venta, at brukarane er blitt vante til å betale bompengar og/eller at ein no ser resultatene av kva Bypakke Ålesund har fått til så langt.

Sekretariatet vil tilrå at styringsgruppa tek stilling til lokalpolitisk behandling av nivået på nullutsleppsrabatten i dette møtet (sjå sak 18/2025), og vi ber også om at styringsgruppa diskuterer finansieringa av Bypakke Ålesund. Sekretariatet ber om at styringsgruppa oppmodar om at det blir gjort lokalpolitisk behandling av generell auke i grunntaksten, utover årleg KPI-justering, seinast desember 2025. Dette for å sikre avklaring før handlingsprogrammet for Bypakke Ålesund for perioden 2026 – 2029 skal leggjast fram.

Dersom styringsgruppa ønskjer å gjere vedtak om auke i grunntaksten, foreslår sekretariatet følgjande ordlyd i vedtaket:

«Styringsgruppa ber om at Ålesund kommunestyre og Fylkestinget i Møre og Romsdal gjer følgjande likelydande vedtak:

For å betre inntektsgrunnlaget i Bypakke Ålesund ber Ålesund kommune/Møre og Romsdal fylkeskommune om at grunntaksten i Bypakke Ålesund, gjeldande frå og med 1. januar 2026, blir justert opp med 10 prosent utover ordinær årleg KPI-justering» .

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa tar saka til orientering, og ber om at vedtakssak blir lagt fram for styringsgruppa til behandling i møte 29. august 2025.

Vedlegg 1 Sakshistorikk

I møte 8/2023 den 03.11.2023 la sekretariatet fram sak for styringsgruppa i Bypakke Ålesund om «Konsumprisjustering av bompengetakstane og rabattjustering for nullutsleppskøyretøy i Bypakke Ålesund», og hadde i sak 3 følgjande forslag til vedtak:

«Styringsgruppa for Bypakke Ålesund ber om følgjande vedtak i Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune for å sikre finansiering og gjennomføring av Bypakke Ålesund etter Stortingsproposisjonens intensjon. Det understrekast 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 nullutsleppskøyretøy i Bypakke Ålesund reduserast frå 50% til 30% i tråd med regelverk»

Styringsgruppa gjorde følgjande vedtak i sak 3, møte 8/2023 den 03.11.2023:

«Styringsgruppa for Bypakke Ålesund ber om følgjande vedtak i Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune for å sikre finansiering og gjennomføring av Bypakke Ålesund etter Stortingsproposisjonens intensjon. Det understrekast 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 nullutsleppskøyretøy i Bypakke Ålesund reduserast frå 50% til 30% i tråd med regelverk.

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.»

Ålesund kommune gjorde i sak 009/2024 den 08.02.24 følgjande vedtak:

«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.»

Vegamot sitt styre gjorde i møte den 14.02.2024 følgjande 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.»

I møte 2/2024 den 15.03.2024 svarte sekretariatet i Bypakke Ålesund på oppmodinga frå Ålesund kommune i sak 5, og hadde følgjande 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.»

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund gjorde i same sak følgjande vedtak:

«Styringsgruppa for Bypakke Ålesund ber om følgjande vedtak i Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune angående finansiering og gjennomføring av Bypakke Ålesund.

1. Bompengeselskap og takstmyndighet gis fullmakt til å fra 1.januar 2025 gjennomføre årlig justering av takst innenfor siste 12-måneders endring (prosent) av konsumprisindeks angitt av SSB og iht. bompengeproposisjon. Endringer som overstiger prisjustering i samsvar med KPI skal ha lokalpolitisk behandling før nytt takstvedtak kan fattast.

2. Rabatt for nullutslippskjøretøy i Bypakke Ålesund videreføres på 50 %. Nivå på rabatten skal vurderes på nytt av styringsgruppa dersom andelen nullutslippskjøretøy fortsetter å øke mer enn forutsatt.»

Fylkestinget i Møre og Romsdal gjorde i sak 18/2024 den 23.04.2024 følgjande vedtak:

«1. Bompengeselskap og takstmyndighet gis fullmakt til frå 1. januar 2025 å gjennomføre justering av takst basert på endring (prosent) av konsumprisindeks angitt av SSB og iht bompengeproposisjon. Endring som overstig prisjustering i samsvar med KPI skal ha lokalpolitisk behandling før nytt takstvedtak kan fattast.

2. Rabatt for nullutslippskjøretøy i Bypakke Ålesund reduseres frå 50% til 30% i tråd med gjeldende regelverk.

3. Møre og Romsdal fylkeskommune viser til vedtak i Ålesund kommunestyre i sak 009/24 om utvidelse av timesregelordningen fra 1 til 3 timer. Samt til vedtak om reforhandling av det statlige bidraget for å redusere bompengandelen i prosjektet. En viser også til styringsgruppens behandling av disse spørsmålene i møte 24.03.24. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at det i arbeidet med Nasjonal Transportplan blir arbeidet med økt statlig bidrag til bypakke Ålesund.

4. Fylkestinget ber styringsgruppa gjennomgå prosjektporteføljen og sikre at det ikke vert starta fleire prosjekt enn det bypakken har finansiering til.»

Ålesund kommune gjorde i sak 056/2024 den 04.06.24 følgjande vedtak:

«1. Bompengeselskap og takstmyndighet gis fullmakt til å fra 1. januar 2025 å gjennomføre årlig justering av takst innenfor siste 12-måneders endring (prosent) av konsumprisindeks angitt av SSB og iht. bompengeproposisjon. Endringer som overstiger prisjustering i samsvar med KPI skal ha lokalpolitisk behandling før nytt takstsvedtak kan fattast.

2. Rabatt for nullutslippskjøretøy i Bypakke Ålesund videreføres på 50 %. Nivå på rabatten skal vurderes på nytt av styringsgruppa dersom andelen nullutslippskjøretøy fortsetter å øke mer enn forutsatt.

3. Ålesund kommunestyre viser til tidligere vedtak i kommunestyret i sak 009/24 om utvidelse av timesregelordningen fra 1 til 3 timer. Samt til vedtak om reforhandling av det statlige bidraget for å redusere bompengandelen i prosjektet. En viser også til styringsgruppens behandling av disse spørsmålene i møte 24.03.24. Ålesund kommune ber om at det i arbeidet med Nasjonal Transportplan blir arbeidet med økt statlig bidrag til bypakke Ålesund.»

Vegamot søkte Vegdirektoratet om endring av takstane i Bypakke Ålesund, og måtte i same sak avklare om takstjusteringar etter KPI-justering og endring av rabatt for nullutslippskjøretøy kunne gjennomførast sidan det ikke var likelydande vedtak i kommune og fylkeskommune. Under følgjer konklusjonane frå Vegdirektoratet om dei to sakene:

«Konklusjon

Etter Vegdirektoratets syn når det gjelder KPI-justering av takster i bypakken er det ikke naturleg 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 særleg vektlegges i denne saken for å sikre finansieringen av de store prosjektene i Bypakke Ålesund.

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 nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får 50 prosent rabatt, medan nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent rabatt. Dersom det blir opna for at nullutslippskjøretøy får lågare rabatt, kan dette innførast i bypakken om dette vert aktuelt».

Garantisten bør selv bestemme der det er nødvendig for at de ikke skal gå med tap. I de tilfeller der det ikke er prekært med endring, må de lokale myndigheter selv ta ansvar for eventuelle endringer og hva dette betyr for porteføljestyringen i bypakken.»

Sekretariatet la fram ny sak for styringsgruppa i Bypakke Ålesund i møte 6/2024 den 04.10.2024 i sak 3, og hadde følgjande forslag til vedtak:

«Styringsgruppa ber om at Ålesund kommunestyre tar ny sak til behandling og vedtar ein reduksjon i rabatten for nullutslippskjøretøy i Bypakke Ålesund frå 50% til 30% med umiddelbar virkning, likelydende med Møre og Romsdal Fylkesting sitt vedtak i sak PS 18/24.»

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund gjorde i same sak følgjande vedtak:

«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.»