



Statens vegvesen

Møteinnkalling

Til: Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø, Øystein Tvedt, Kristin Sørheim, Anders Riise, Kjetil Strand, Ove Nesje, Jøran Mentzoni Eilertsen, Torbjørn Vatnehol, Bjørn Sunde, Øyvind Gangstad, Nils Inge Romarheim, Ole Kristian Birkeland, Olav Megrund, Marius Maske.

Kopi: Carl Johansen, Vebjørn Krogsæter, Arild Fuglseth.

Fra: Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

Saksbehandlar: Nils Inge Romarheim

Tlf. saksbeh. 906 59 309

Vår dato: 25.04.2023

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 3/2023

Møtestad:	Teams
Møtedato:	28.04.2023
Møtetid:	1200 – 1400
Møteleiar:	Tore Johan Øvstebø

Saksliste

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
1	Innleiing ved leiar for styringsgruppa	Tore Johan Øvstebø	1200 – 1205
2	Trafikkklønsning i sentrum – E136 Brosundbro og ny gate Keiser Wilhelmsgate	Olav Megrund/ Ole Kristian Birkeland	1205 – 1230
3	Årsrapport for 2022	Nils Inge Romarheim	1230 – 1245
4	Orientering om tilbudsutlysning og anskaffelsesprosess for E136 Lerstadtunnelen	Ole Kristian Birkeland	1245 – 1255
5	Eventuelt	Nils Inge Romarheim	1255 – 1300

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Ordførar Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø (leiar) og Øystein Tvedt.
Vara: Vebjørn Krogsæter.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Kristin Sørheim og Anders Riise. Vara: Carl Johansen.

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

Sekretariatet for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Jøran Mentzoni Eilertsen.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Torbjørn Vatnehol (Bjørn Sunde).

Statens vegvesen: Nils Inge Romarheim (leiar).

Kommunikasjon: Øyvind Gangstad (Christine Rørvik).



Statens vegvesen

Notat

Til: Styringsgruppa for Bypakke Ålesund
Fra: Statens vegvesen
Kopi til:

Saksbehandler: Olav Megrund
Tlf saksbeh.
Vår dato: 24.04.23

Trafikkløsninger i Ålesund

Oppdrag fra Styringsgruppa om trafikkløsninger i møtet 03.03.2023

Vedtak

Saka vert utsett. Styringsgruppa ber om at faggruppa svarar ut spørsmåla som kom fram i møtet.

- Korleis vil interntrafikken på Sørsida påverke kollektivtrafikken og flyt over den nye brua?*
- Korleis vil ei breidde på brua på 13,75 meter påverke fleksibiliteten i forhold til val av trafikkløysingar i framtida?*

Hvordan vil trafikk fra Sørsida påvirke kollektivtrafikken.

Vi har vurdert potensiell trafikk fra framtidens Sørside basert på gjeldene reguleringsplan og vedtekter for bruk av områdene med tilhørende parkering. Se vedlegg.

På bakgrunn disse vurderingene er trafikken økt noe i forhold til tidligere trafikkmodell. Som det nevnes i notatet, kan det i spesielle tilfeller oppstå køer og bli mindre avviklingsproblemer. Trafikkberegningene viser likevel at trafikk fra Sørsida i rushtida ikke vil ha vesentlig påvirkning på fremkommeligheten til kollektivtrafikken. Det er likevel viktig å merke seg at det ikke er gunstig, om det fra Sørsida, legges opp til større trafikk enn det dagens plan legger opp til, med tanke på trafikkavvikling.

Muligheten for å bruke brua med to kjørebener.

Vi har gjennomført sporing over broa med vedtatt bredde og to kjørefelt. Se vedlegg. To kjørefelt oppnås ved å ta i bruk sykkelfeltene. Sporingen viser at vedtatt bredde og to kjørefelt ikke oppfyller håndbokas krav til bredde, men at det likevel går med akseptabel klaring mellom kjøretøy. Det er sporet med vogntog og busse i samme retning og vogntog i begge retninger i alternativet med toveis trafikk.

To kjørebener i samme retning gir 0,5 meter mellom kjøretøy og 0,3 meter kantsteinsklaring.

En kjørebane i hver retning gir 0,45 meter mellom kjøretøy og 0,3 meter kantsteinsklaring.

Oppsummering

Trafikkmodellen viser at interntrafikken i liten grad vil påvirke fremkommeligheten. Det vil være mulig å ha to-veis trafikk på brua hvis man tar i bruk sykkelfeltene.

Trafikkanalyse Ålesund sentrum

Tilleggsnotat – lokaltrafikk i den nye kollektivgata

Til:	Statens vegvesen	Fra:	OST
Dato:	20.04.23	Referanse:	2030020
Rev.:	0	Rev.dato:	

1. Bakgrunn

I forbindelse med bypakke Ålesund er det foreslått flere endringer i vegsystemet og kjøremønsteret i Ålesund sentrum. Den største endringen er at det planlegges å bygge ny bru over Brusundet.

Det er utført beregninger for en rekke ulike varianter av kjøremønster og vegsystem, som er oppsummert i rapporten «Trafikkanalyse Ålesund sentrum», datert 05.07.22 samt tilleggsnotat 2, datert 17.01.23.

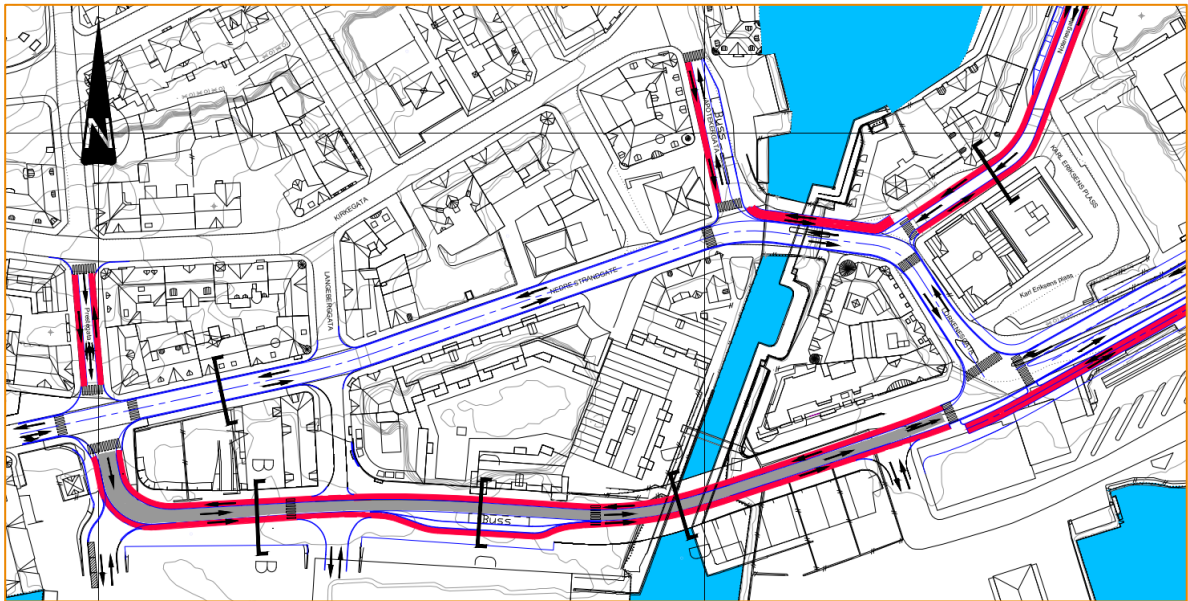
På bakgrunn av disse beregningene og overordnede trafikkfaglige vurderinger, ble det anbefalt en løsning hvor:

- E136 Keiser Wilhelms gate mot Posthuskrysset etableres med to kjørefelt, hvor det ene er høyresvingefelt.
- E136 Sjøgata mot Posthuskrysset etableres med to kjørefelt, hvor det ene er venstresvingefelt.
- Korsegata i sørgående retning etableres med to kjørefelt, hvor det ene er kollektivfelt og med innsnevring mot Posthuskrysset.
- Notenesgata envegsreguleres i sørvestlig retning.

For den nye vegstrekningen og bruene er det kommet fram til to ulike løsninger, som begge vil kunne fungere godt:

- Den nye bruene etableres med to kjørefelt, hvor det ene er kollektivfelt. Denne strekningen blir envegsregulert mot øst. Dagens E136 Nedre Strandgate får ett kjørefelt, med envegsregulering mot vest, samt sykkelfelt i begge retninger.
- Den nye gaten etableres som kollektivgate, med ett kjørefelt og envegsregulert mot øst, samt sykkelfelt i begge retninger. E136 Nedre Strandgate blir som i dagens situasjon, med toveis trafikk.

Ålesund kommune vedtok i kommunestyremøte 16.02.23 alternativet med kollektiv- og sykkelgate i nye Keiser Wilhelms gate som trafikk-løsning, og at bruene skal bygges med en bredde på 13,75 meter.



Figur 1: Vedtatt nytt vegsystem og kjøremønster i Ålesund sentrum. Kilde: ViaNova

Den nye vegstrekningen som kollektivgate må også være åpen for lokaltrafikk til eiendommene langs strekningen. Stryningsgruppa for bypakken har etterlyst mer informasjon om hvordan denne trafikken vil påvirke fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Dette notatet svarer ut dette.

2. Reguleringsplan

2.1 Arealer

Reguleringsplan sier noe om hvor store utbygginger man kan forvente i det nye området langs kollektivgata. Figur 2 viser et utsnitt av reguleringsplanen på bakkenivå.



Figur 2: Utsnitt av reguleringsplan på bakkenivå. Kilde: Ålesund kommune.

I reguleringsplan er det lagt opp følgende arealer (BRA) for de ulike eiendommene:

- Område A1 – Tjenesteyting/undervisning: 8 000 m²
- Område C1 – Tjenesteyting/undervisning: 11 200 m²
- Område C2 – Næring/tjenesteyting: 8 700 m²
- Område D – Sentrumsformål
 - Forretning/kontor/tjenesteyting): 9 200 m²
 - Bolig (inkl. parkeringskjeller): 29 400 m²

2.2 Parkering

I reguleringsplan (§ 2.18) er det krav til parkering for planområdet:

- Minimum 1 parkeringsplass per boligenhet
- Minimum 1 sykkeloppstillingsplass per bolig under 50 m² BRA og minimum 2 sykkeloppstillingsplasser for boliger over 50 m² BRA.
- Minimum 1 parkeringsplass per 150 m² bruksareal kontor/tjenesteyting/næring. I tillegg 0,5 sykkeloppstillingsplass per kontoransatt. For forretning skal det minimum være 2 sykkelparkeringsplasser per 50 m² BRA.
- 5 % av parkeringsplassene skal tilrettelegges for HC-parkering.
- Til undervisningsformål er det avsatt maksimalt 150 parkeringsplasser. Innenfor en avstand på 250 meter til større parkeringsanlegg eller kollektivknutepunkt tillates lavere parkeringsdekning. Til undervisningsformål skal det avsettes 0,7 sykkeloppstillingsplasser per elev.
- Det er ikke tillatt å etablere parkeringsplasser over bakken uten særlig tillatelse fra kommunen.

Totalt planlegges det for et areal på ca. 37 100 m² for kontor/tjenesteyting/næring. Dette gir et krav om minimum 247 parkeringsplasser.

For boliger antas det et areal på 70 m² i gjennomsnitt, som gir 420 leiligheter. Dette gir videre et krav om minimum 420 parkeringsplasser.

Totalt vil planområdet ha et krav om minimum 667 parkeringsplasser for bil.

2.3 Forventet bilturproduksjon

2.3.1 Kontor/tjenesteyting/næring

Forenklet sett antas det at alle parkeringsplassene tilknyttet kontor/tjenesteyting/næring er for ansatte, og at disse ankommer i morgenerushet og drar i ettermiddagsrushet. Det antas videre at alle parkeringsplassene er i bruk.

Dette gir ca. 250 bilturer som ankommer planområdet i perioden kl. 7:00 – 9:00, og like mange turer som kjører fra planområdet i perioden kl. 15:00 – 17:00.

2.3.2 Bolig

Det antas at 50 % av de bosatte kjører til arbeid i morgenerushet og kommer hjem igjen i ettermiddagsrushet.

Dette gir ca. 210 bilturer som kjører fra planområdet i perioden kl. 7:00 – 9:00, og like mange turer som ankommer planområdet i perioden kl. 15:00 – 17:00.

I tillegg vil det være noe biltrafikk på andre tider av døgnet.

2.3.3 Annen trafikk

Det forventes at området vil ha en del nyttetraffikk, som vareleveranser, renovasjon og tilbringertransport. Det antas at nivået vil kunne ligge på ca. 30 kjt/time på dagtid, og lite i rushperiodene.

Det vil også kunne være en del busstrafikk i forbindelse med cruise-turister. Det antas disse ikke vil ankomme/kjøre i rushperiodene.

2.3.4 Sum trafikk i rushperiodene

Det legges til grunn at planområdet genererer 210 bilturer og attraherer 250 bilturer i morgenerushet, og genererer 250 bilturer og attraherer 210 bilturer i ettermiddagsrushet.

Det antas at det er en liten topp i hver rushperiode, så forenklet antas det at makstimen i produseres ca. 180/150 kjt/time til/fra planområdet i morgenerushet, og i motsatt retning i ettermiddagsrushet.

Det presiseres at dette vurderes som et høyt anslag.

3. Trafikkmodell

3.1 Trafikk til/fra planområdet i modellen

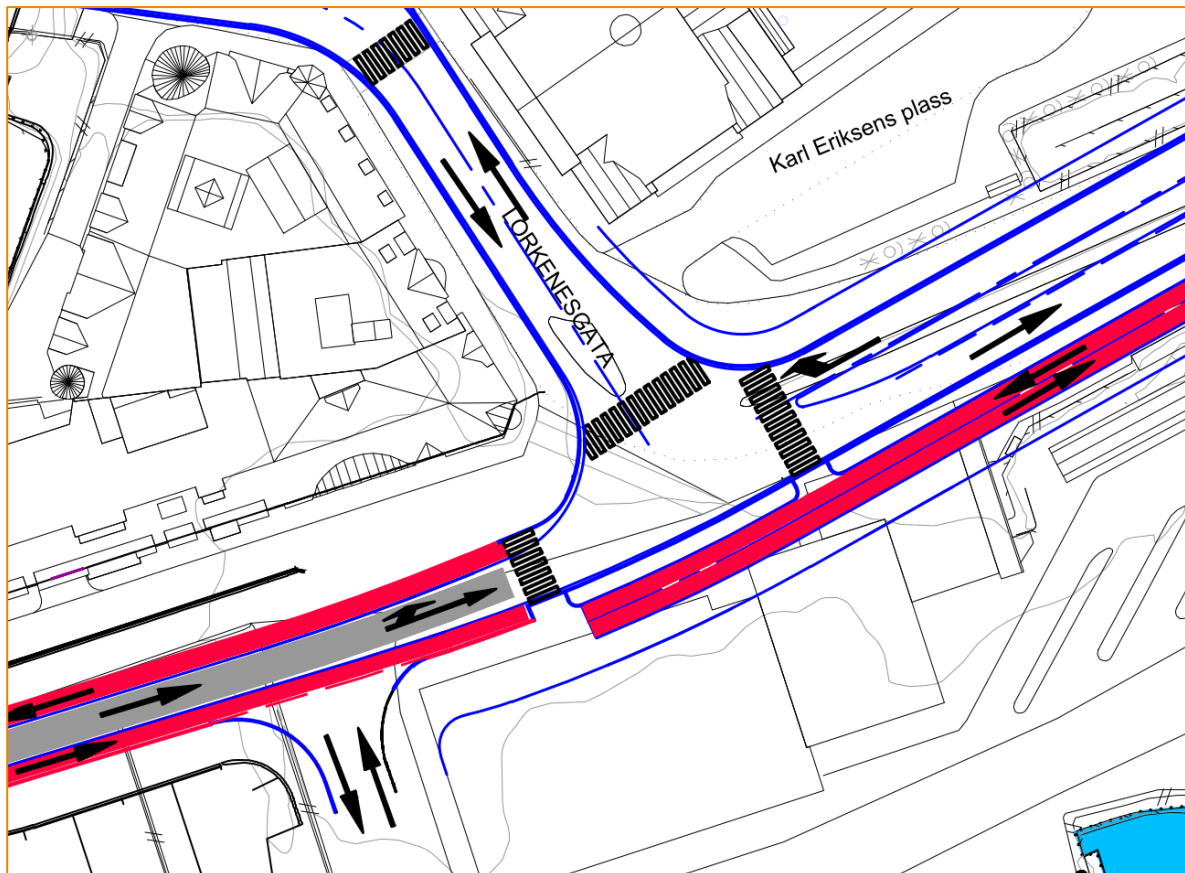
Trafikkmengdene i trafikkmodellen var ca. 190 til planområdet og 120 fra planområdet i morgenerushet. I ettermiddagsrushet var trafikkmengdene ca. 140 til planområdet og ca. 240 fra planområdet. Tabell 1 viser tilsvarende mengder i makstimene, samt en sammenligning mot beregnet trafikkmengder. I de oppdaterte beregningene er trafikkmengdene økt tilsvarende som differansen til/fra planområdet.

Tabell 1: Beregnet trafikkmengder og trafikkmengder i modellen til/fra planområdet.

Makstime (kjt/time)	Til planområdet			Fra planområdet		
	Beregnet	Modell	Differanse	Beregnet	Modell	Differanse
Morgen	170	100	-70	150	60	-90
Ettermiddag	150	70	-80	170	130	-40

3.2 Trafikkberegninger

Trafikkberegningene viser at økte trafikkmengder til/fra planområdet ikke skaper noen trafikale utfordringer langs strekningen. Det utfordrende punktet kan bli det nye signalregulerte krysset mellom E136 Keiser Wilhelms gate og Lorkenesgata.

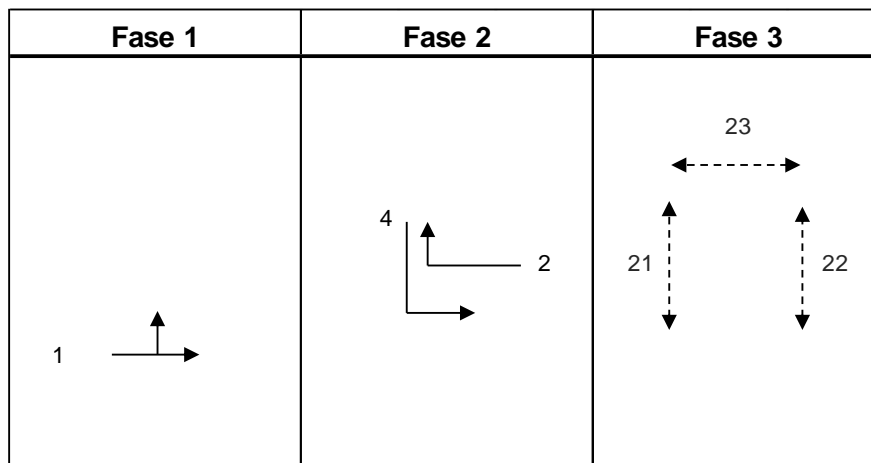


Figur 3: Nytt signalregulert kryss mellom Lorkenesgata og Keiser Wilhelms gate.

Foreslått utforming av det nye krysset innebærer:

- Keiser Wilhelms gate vest – enveis inngående trafikk i ett kjørefelt. Tosidig sykkelfelt.
- Lorkenesgata – toveis trafikk, to kjørefelt. Ingen sykkelfelt
- Keiser Wilhelms gate øst – toveis trafikk, to kjørefelt. Ingen sykkelfelt, men sykkelveg med fortau på sørsiden.
- Gangfelt over alle vegarmer.

Figur 4 viser en mulig faseplan for den nye signalreguleringen. Gangfeltet over Keiser Wilhelms gate øst (22) vil være i konflikt med alle bilstømmer (1, 2 og 4). Det er derfor foreslått en vrimlefase, hvor alle myke trafikanter kan krysse i alle retninger samtidig.



Figur 4: Mulig faseplan for det nye signalregulerte krysset mellom Lorkenesgata og Keiser Wilhelms gate.

Denne faseplanen gir også rom for at gangfeltet over Keiser Wilhelms gate vest (21) i tillegg har grønt i fase 2, uten at dette er vurdert opp mot trafikksikkerhet.

3.3 Vurderinger

Trafikkberegningene viser at beregnede trafikkmengder fra planområdet i rushperiodene ikke vil ha vesentlig påvirkning på fremkommeligheten til kollektivtrafikken. Det vil være utformingen av faseplanen i det nye signalregulerte krysset E136 Keiser Wilhelms gate og Lorkenesgata som vil ha størst påvirkning på dette, og hvor mye grøntid trafikkstrømmen fra kollektivgata får.

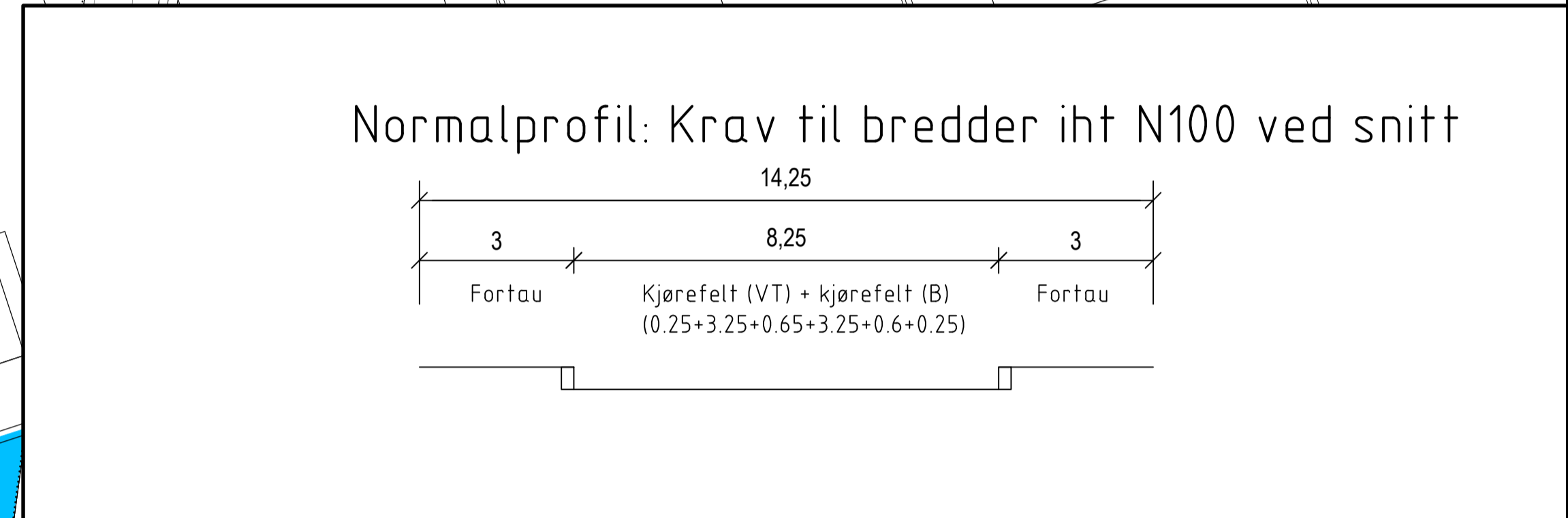
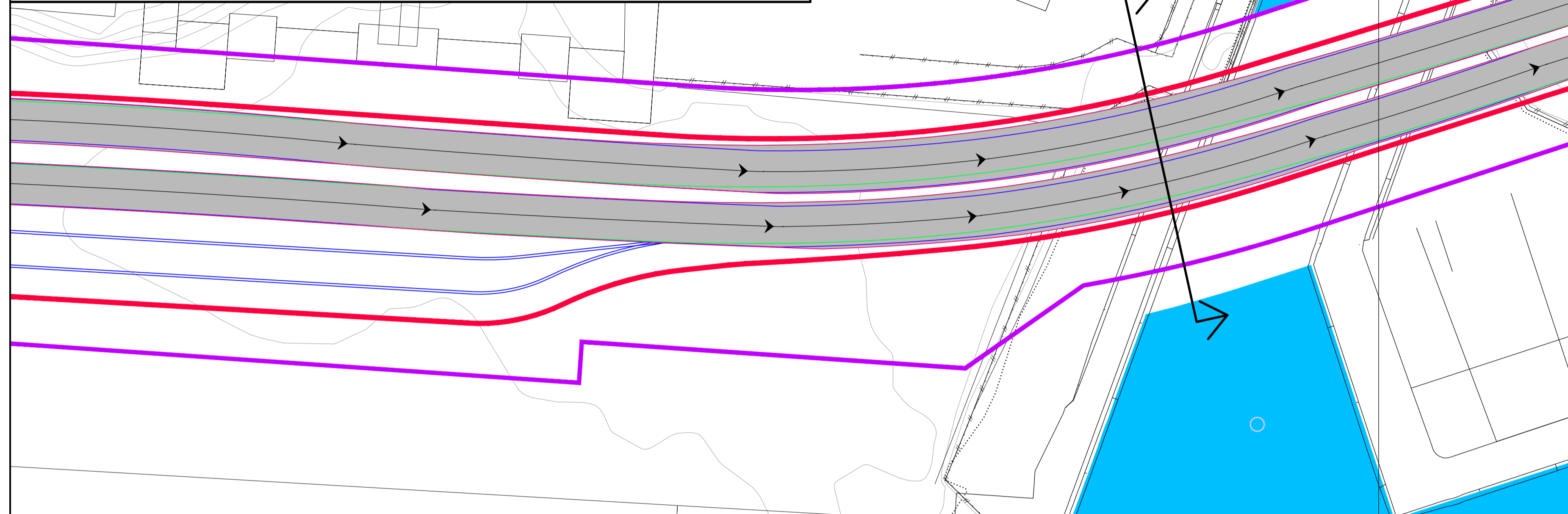
Hvis svært mange biler kjører fra planområdet samtidig, kan det føre til at det blir kø inn mot krysset, og at ikke alle kjøretøyene klarer å avvikles innenfor samme grøntfase. Hvis det ankommer en buss på slike tidspunkt, vil bussen kunne få samme forsinkelse som biltrafikken for øvrig. Trafikkberegninger viser ikke at dette vil være et problem, og at slike situasjoner kun oppstår unntaksvis.

En annen utfordring vil være trafikkavviklingen i Keiser Wilhelms gate inn mot Posthuskrysset. Både i dagens og fremtidig situasjon vil dette være utfordrende, og det vil stå kø inn mot krysset i rushperiodene. I perioder hvor kølengden står tilbake til det nye signalregulerte krysset, kan dette også hindre bil- og kollektivtrafikken fra å kjøre ut fra kollektivgata. God samkjøring mellom de ulike signalanleggene vil være viktig.

Jo større trafikkmengder som produseres fra planområdet, jo høyere sannsynlighet vil det være for at dette kan hindre fremkommeligheten til kollektivtrafikken. Det bør derfor tilstrebes at planområdet legger til rette for andre transportformer enn privatbil, for eksempel med lavere parkeringsdekning. Generelt sett bør man også legge til rette for at flere kan reise kollektivt eller som gående eller syklende i Ålesund sentrum, og på den måten redusere privatbiltrafikken.

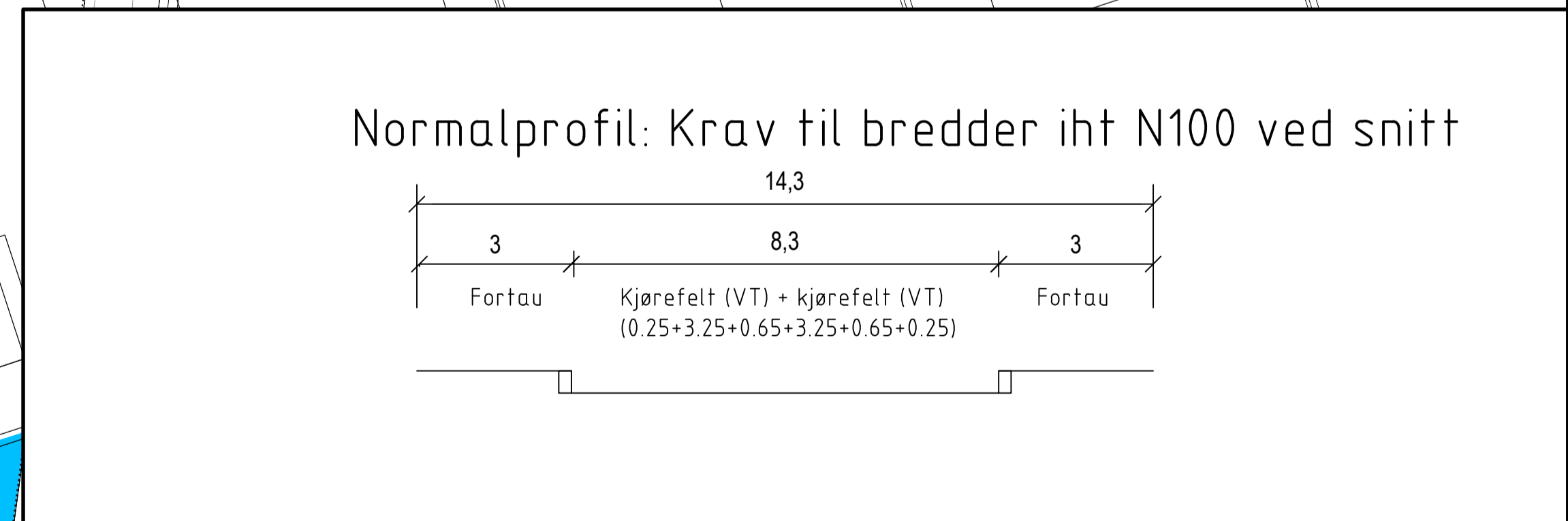
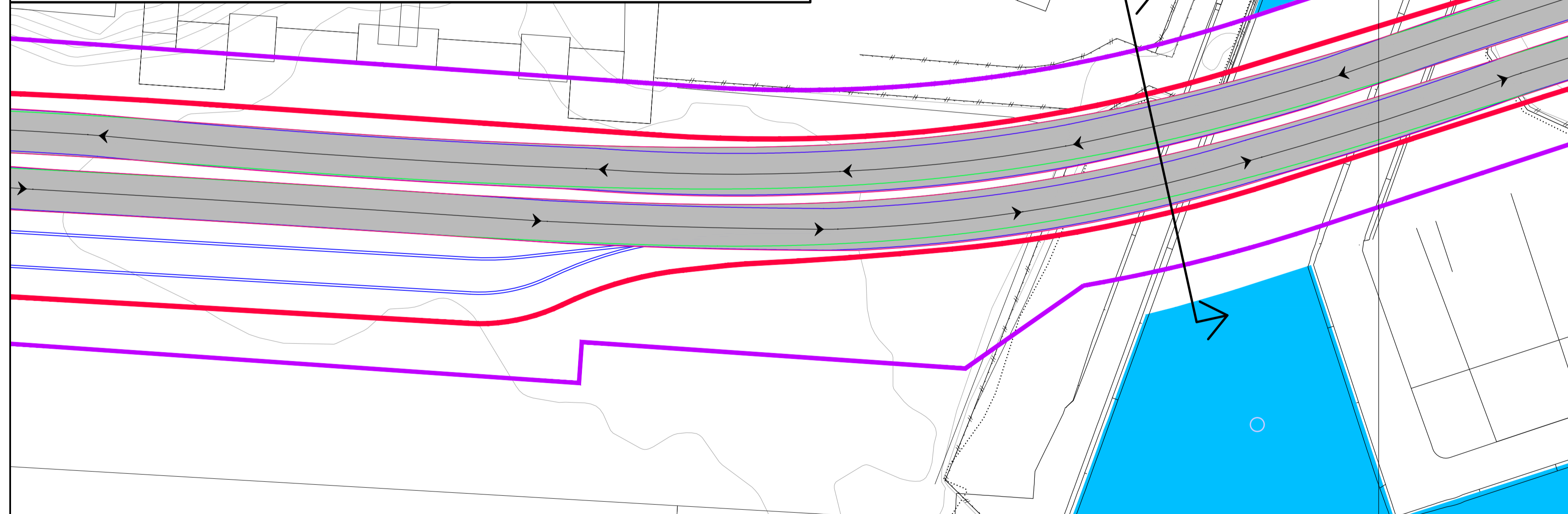
Sporingsalternativ 1

- Evnedsregulert med to kjørefelt i Keiser Wilhelms gate, retning vest mot øst.
- Total bredde over bru, 13,75m.
- Dimensjonerende kjøretøy venstre side VT (vogntog) og høyre side B (buss).
- Fortau på begge sider av kjøreareal med bredde 3m.
- Sykkelfelt med bredde 1,75m på begge sider tas i bruk som en del av kjøreareal.
- Disponibel bredde mellom kantstein: 7,75m
- Krav bredder i mellom kantstein iht N100: 8,25m, fordeling: 0.25 (kantsteinstillegg)+3.25 kjørefelt+ breddeutv B 0.6m og VT 0.65m
- Kritisk snitt er vist med snitt-pil. Her er det ca. 0.5m mellom kjøretøy og klarering mellom kantstein og kjøretøy er ca. 0.3m.



Sporingsalternativ 2

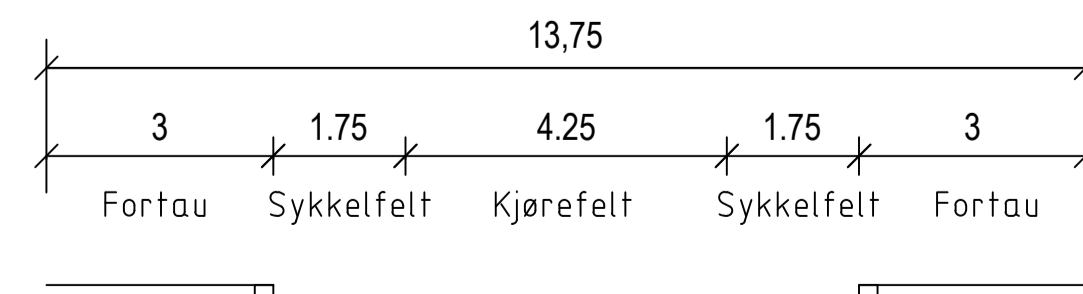
- Tovegsregulert i Keiser Wilhelms gate, ett kjørefelt i hver retning.
- Total bredde over bru, 13,75m.
- Dimensjonerende kjøretøy VT (vogntog) i begge retninger.
- Fortau på begge sider av kjøreareal med bredde 3m.
- Sykkelfelt med bredde 1,75m på begge sider tas i bruk som en del av kjøreareal.
- Disponibel bredde mellom kantstein: 7,75m
- Krav bredder mellom kantstein iht N100: 8,3m, fordeling: 0.25 (kantsteinstillegg)+3.25 kjørefelt+ breddeutv VT 0.65m
- Kritisk snitt er vist med snitt-pil. Her er det ca. 0.45m mellom kjøretøy og klarering mellom kantstein og kjøretøy er ca. 0.3m.



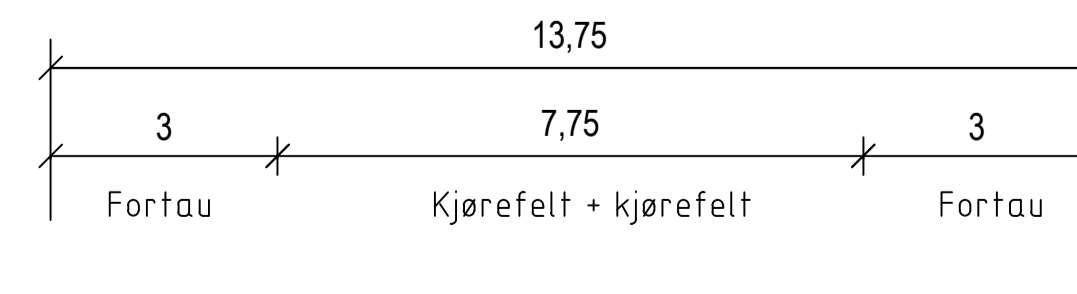
Tegnforklaring

- Kantstein
- Ytterkant fortau
- Sporing:
 - Kjøretøy
 - Forhjul
 - Bakhjul

Normalprofil med sykkelfelter ved snitt



Normalprofil uten sykkelfelter ved snitt



Revisjon	Revisjonen gjelder	Uttarb	Kontr	Godkjent	Rev. dato
		Arkivref			
Statens vegvesen Bypakke Ålesund Gateløsninger i Ålesund		Tegningsdato	16.04.2023		
		Bestiller	Ole Kristian Birkeland		
		Prosjektfor	Region midt		
		Prosjektnummer			
		Prosjektfasennummer	15F0390B_002		
		Arkivreferanse	15/239906		
		Målestokk A1-format	-		
		Byggeværtnummer	-		
		Koordinatsystem	EUREF89NTMINN2000		
Uttarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Konsulentarkiv	Tegningsnummer / revisjonsnotat	
TOK	HBP	TOK	15_35	A 2b sporing	-

Sak 3 – Årsrapport 2022

Bakgrunn.

Sekretariatet legg i denne saka fram årsrapport for 2022.

Vedlagt årsrapportdokument og rekneskapsdokument presenterer saka.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa vedtek årsrapport for Bypakke Ålesund slik den går fram av dokumentet Bypakke Ålesund – Årsrapport for 2022.

Styringsgruppa vedtek rekneskapen for Bypakke Ålesund slik den går fram av dokumentet Bypakke Ålesund – Rekneskap for 2022.

Bypakke Ålesund



Bilde: Torgeir Emblem

Slinningen på Hessa.

Årsrapport for 2022

Innhald

Innleiing	3
Økonomi	3
Nærare omtale av prosjekt og aktivitet i 2022.....	8
Statens vegvesen.....	8
Møre og Romsdal fylkeskommune.....	8
Ålesund kommune	9

Innleiing

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

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

Å gje innbyggjarane forståeleg og oversiktleg informasjon, både i forkant og undervegs i bompengeneinnkrevjinga, har hatt høg prioritet i kommunikasjonen i 2022. Her sendte vi ut ei informasjonsbrosjyre, vi deltok i ei livesending i samarbeid med Sunnmørsposten som gav informasjon på direkte, og svarte ut nesten 100 spørsmål i etterkant sendt inn frå innbyggjarane. Vi har også hatt hyppig dialog med innbyggjarane via e-post inn frå nettsida og svart ut spørsmål. Samt starta arbeid med vidareutvikling av profil og merkevare i samarbeid med ekstern leverandør. Rundt 96 % av innbyggjarane har ordna ei AutoPass-avtale, som viser at kommunikasjonsarbeidet har fungert godt. Vi har også fått til ei rekke medieoppslag. Kartet over ulike prosjekt vart starta i 2022 og i august vart Instagram oppretta som ny kanal.

Økonomi

I januar vedtok styringsgruppa eit budsjettdokument for 2022 med eit budsjett for bypakka på 280,1 mill. kroner. Samstundes vart prognosen for året i budsjettdokumentet sett opp med 163,3 mill. kroner, altså betydeleg lågare enn budsjettet. Årsaka til det var at tildelte midlar for nokre prosjekt på riksveg var høgare enn planlagt framdrift og produksjon for året. Spesielt gjaldt dette E136 Breivika-Lerstad.

I rapporten for 1. tertial vart budsjettet korrigert med overførte midlar frå førre år, samstundes som Vegamot sin del under prosjekt *10 Bomstasjonar* vart tatt ut av budsjettet. Dette for å gjere oppfølginga enklare. Same oppsett vart brukt i rapportering for 2. tertial, og no ved årsrapporteringa, slik at samla budsjett for 2022 er 235,4 mill. kroner.

Ser ein på rekneskapan for Bypakke Ålesund under eitt, så er forbruket i 2022 på 142,8 mill. kroner, noko som er om lag 93 mill. kroner lågare enn budsjettet for året og om lag 20 mill. kroner lågare enn årsprognosen i vedtatt budsjett. Reduksjonen i forbruk sett opp mot årsprognosen, er ein følgje av endringar på fleire prosjekt. Han kan splittast opp som forklart under.

- E136 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus har redusert forbruket med om lag 8 mill. kroner, og hamnar omtrent på budsjettet. Dette skuldast at ein har vore i ein prosess med Helseføretaket i forhold til eit parkeringshus ved sjukehuset. Dette påverkar grensesnittet mellom vårt og deira prosjekt. Redusert behov for midlar i 2022 gav redusert bruk av statsmidlar på prosjektet i 2022. Ein avtale med helseføretaket er under utarbeiding. Tidspunkt for anleggsstart og opning er noko forskyvd som følgje av diskusjonane kring grensesnitt.
- E136 Brosundbro og ny gate Keiser Wilhelms gate har redusert forbruk med 5 mill. kroner i forhold til årsprognosen. Dette skuldast at ein har jobba med å bli samd i løysing/prosjektkonsept. Anleggstart og opning har blitt forskyvd.
- På sekkeposten er forbruket redusert med 18,4 mill. kroner. Store deler av dette er ei direkte følgje av at ein har fått eit tilskot i 2022 på 15 mill. kroner til prosjektet Busstopp på Moa frå tilskotsordninga for mindre byområde. Det vert dermed i stor grad finansiert utanfor ramma for bypakka i år, men det vil stå att om lag 5 mill. kroner i 2023 som vert finansiert av bypakka.
- E136 Breivika-Lerstad har ein auke i forbruk på 10 mill. kroner. Dette har ingen verknad for sluttprognosen for prosjektet, og prosjektet har statsmidlar i budsjettet for 2022 som vert nytta.
- Fv. 60 Blindheim-Flisnes har ein auke i forbruk på 5 mill. kroner. Auken har ingen følgjer for sluttprognosen og skuldast at ekstern konsulent har betra kapasitet på prosjektering og at noko prosjektering derfor er framskunda. Auken vart finansiert i 2022 ved å trekke opp om lag 2 mill. ekstra i bompengar, medan det resterande vart finansiert med kommunale og fylkeskommunale midlar.
- Bomstasjonar har ein auke i årsprognosen på 4 mill. kroner, som skuldast prisstigning og meir omfattande arbeid med stenging av gangveggar og moglegheiter for å snike. Prosjektet vart finansiert av bompengar.
- Mindre endringar på andre prosjekt.

Ramma for bypakka er no på 4.777 mill. 2022-kroner. Det er inga endring i samla rapportert sluttprognose for prosjekta som inngår i bypakka. Det er likevel meldt om at det er behov for auka styringsramme for E136 Kollektivknutepunkt Ved Ålesund sjukehus og Sykkelveg Tonningsgate – Steinvågbrua. Ei eventuelle auke av styringsramma for desse to prosjekta, vert fastsett av styringsgruppa, og må finansierast innanfor totalramma for bypakka. Dette skjer ved at andre prosjekt eller reserven vert redusert tilsvarande.

Tabell 1 – Samla rekneskap for Bypakke Ålesund for 2022 (mill. kroner)

Rekneskap for 2022		2022-kroner			1	2	3	4	5	
		Ramme	Prognose	Framdrift		Årsbudsjett, årsprognose, rekneskap				
		Gjeldande styringsramme	Rapportert sluttprognose	Byggestart (Prognose/faktisk)	Trafikkåpning (Prognose/faktisk)	Til disposisjon	Budsjett	Årsprognose (i vedtatt budsjett)	Rekneskap	Avvik Til disp 4 - 2
Bypakke Ålesund - Portefølje		4 777	4 777			-235,4	235,4	163,3	142,8	-92,7
1	E136 Brosundbro og ny gate Keiser Wilhelms gt	354	354	01.06.2023	01.12.2024	3,0	-3,0	7,0	2,1	5,1
2	Kollektivterminal – gateterminal i Keiser Wilhelms gt	99	99	15.06.2023	01.12.2024	-7,5	7,5	7,5	3,1	-4,4
3	E136 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus	79	79	15.06.2023	31.12.2025	-8,1	8,1	16,0	8,3	0,3
4	Kollektivknutepunkt ved Campus Ålesund	323	323	01.02.2024	31.12.2025	1,2	-1,2	0,5	0,1	1,3
5	E136 Breivika-Lerstad	2 477	2 477	01.03.2022	01.07.2027	-178,7	178,7	66,0	75,7	-103,0
6	E136 Lerstaddammen-Campus	546	546	01.01.2025	01.07.2028	0,2	-0,2	0,5	0,0	0,2
7	Sekkepost kollektiv, TS, sykkel, gåing	336	336	-	-	-27,7	27,7	37,7	19,3	-8,4
8	Fv. 60 Blindheim-Flisnes	390	390	01.01.2024	31.05.2026	-8,4	8,4	8,4	13,8	5,4
9	E39 Myrland, påkjøringsrampe	62	62	-	-					
10	Bomstasjoner	49	49	01.02.2022	22.08.2022	0,7	-0,7	9,5	14,0	14,7
11	Planlegging og prosjektering	62	62	-	-	-10,2	10,2	10,2	6,4	-3,7

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

7 Sekkepost kollektiv, TS, sykkel, gåing

Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Styrings- ramme 2022-kr	Slutt- prognose	Avvik 1	Budsjett	Rekneskap	Avvik 2	Byggestart	Trafikkåpning
								Prognose/ faktisk	Prognose/ faktisk
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Stat	12,33							
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Fylkeskommune		7,00		7,00	6,90	-0,10	2022-06	2022-12
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Kommune		1,80		1,80		-1,80	2023-05	2023-12
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua	16,32	36,37	20,05	3,00	0,57	-2,43	2023-06	2024-09
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Stat	12,33							
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Fylkeskommune		2,00		2,00	0,37	-1,63	2022-09	2023-12
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Kommune		1,33					2023-08	2023-12
732	Hessafjordvn-Slittingen med sнопlass	5,40	5,40	0,00	4,50	5,26	0,76	2022-08	2022-11
738	Busstopp på Moa, tiltak for raskere og bedre bussavvikling	6,17	6,17	0,00		0,40	0,40	2022-08	2022-12
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Stat	12,33							
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Fylkeskommune		5,80		5,80	5,80		2022-06	2022-12
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Kommune		3,63		3,63		-3,63	2023-04	2023-12
	Sum	52,54	69,50	20,06	27,73	19,31	-8,42		

		Styrings- ramme	Slutt- prognose	Avvik 1	Budsjett	Regnskap HIÅ	Avvik 2	Byggestart	Trafikkåpning
Tilskuddsordning for mindre byområde								Prognose/ faktisk	Prognose/ faktisk
738	Busstopp på Moa, tiltak for raskere og bedre bussavvikling	15,00	15,00		15,00	15,00		2022-08	2022-12

Merk at prosjekt 738 Busstopp på Moa er splitta etter finansiering på to linjer i tabellen.

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

Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Finans.	Budsjett	Rekneskap	Avvik 2
112	Kommunikasjon	K	2,57	2,53	-0,03
113	Planlegging av sykkeltiltak - Kommune	K	0,60	0,60	0,00
114	Planlegging av kollektivtiltak - Kommune	K	0,70	0,39	-0,31
115	Planlegging av TS-tiltak - Kommune	K		0,21	0,21
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Fylkeskommune	F	0,60	0,06	-0,54
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Kommune	K	0,20	0,15	-0,05
702	Sykkelveg ved Volsdalenskole	F	0,60	0,01	-0,59
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum	F	0,20		-0,20
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum	K		0,12	0,12
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua	F	1,00	1,19	0,19
732	Hessafjordvn-Slinningen med snuplass	K		0,46	0,46
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	F	0,20		-0,20
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	K	0,20	0,01	-0,19
734	Fremkommelighet- Aspøya	F	0,20		-0,20
734	Fremkommelighet- Aspøya	K	0,20		-0,20
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Fylkeskommune	F	0,60	0,08	-0,52
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Kommune	K	0,36	0,63	0,27
762	Fortau Ytre Hessen(fra skolen)	K	1,50		-1,50
764	Myrlandsvn fortau, del 1	K	0,25		-0,25
767	Fortau -skolevg Hatlane, Fv399 Bvn	F	0,20		-0,20
	Sum		10,18	6,44	-3,74

Nærare omtale av prosjekt og aktivitet i 2022

Statens vegvesen

- E136 Brosundbro, Waterfront – Prosjektering og omprosjektering, arbeid med trafikkkløysing i sentrum, inkludert ny trafikkanalyse.
- E136 Breivika-Lerstad – Prosjektet vart starta opp i 2022 med førebuande entrepriser. Det vart jobba med omregulering på deler av tunneltraseen, og denne omreguleringen vart vedtatt i kommunestyret i februar 2023.
- Kollektivknutepunkt Campus - Prosjektert og lagt fram forslag til løysing for torg og kollektivstopp.
- Kollektivknutepunkt Ålesund sjukehus – Har arbeid med prosjektering. Arbeidar med avklaringar mot Helseføretaket. Oppstart for prosjektet i 2023.
- Kollektivpunkt Moa – Ferdigstilt i 2022 og tatt i bruk i februar 2023. Vart i hovudsak finansiert av tilskotsmidlar, men også noko bompengar.
- Bomstasjonar – Vart starta opp og ferdigstilt i 2022.

Møre og Romsdal fylkeskommune

- Kollektivknutepunkt i sentrum – Har arbeid med prosjektering og klargjering for oppstart. Planlagd byggestart sommaren 2023.
- Fv. 60 Blindheim-Flisnes – I 2022 har ein arbeid ned prosjektering. Større del enn først antatt vart gjennomført i år.
- Strakstiltak trafiksikkerhet og strakstiltak på eksisterende sykkelnett. Vart starta opp i juni og ferdigstilt i desember. Oppstramming av kryss, flytting og forbetring av overgangar, forbetring av lysforhold.
- Planleggingsaktivitet - prosjekt på sekkeposten.
- Starta reguleringsarbeidet for planfri kryssing på Bjørge, Ellingsøy.
- Leia arbeidet med byggeplanlegging av sykkelfelt og fortau i Tønninggate.
- Vurdert moglege sykkelløysingar ved Volsdalen skule. Forbereda til ny oppstart av arbeidet i 2023.
- Fra 22. august 2022 gjorde FRAM en forenkling av linjestrukturen for bussene i Ålesundområdet. I tillegg ble noen kjøreruter lagt om for mer effektiv framføring.

Ålesund kommune

- Kollektivknutepunkt i sentrum – Har ferdigstilt forprosjektet.
- Hessafjordvn-Slinningen med snuplass – Prosjektet vart ferdigstilt i 2022.
- Strakstiltak trafikkisikkerhet og strakstiltak på eksisterande sykkelnett. Ombygging kryss. Flytting og etablering av gangfelt. Gangfeltsikring i Volsdalsdalen og i Setrevegen er ferdigstilt.
- Planleggingsaktivitet - prosjekt på sekkeposten.

Rekneskap for 2022

2022-kroner

					1	2	3	4	5	
		Ramme	Prognose	Framdrift		Årsbudsjett, årsprognose, rekneskap				
		Gjeldende styringsramme	Rapportert sluttprognose	Byggestart (Prognose/faktisk)	Trafikkåpning (Prognose/faktisk)	Til disposisjon	Budsjett	Årsprognose (i vedtatt budsjett)	Rekneskap	Avvik Til disp 4 - 2
Bypakke Ålesund - Portefølje		4 777	4 777			-235,4	235,4	163,3	142,8	-92,7
1	E136 Brosundbro og ny gate Keiser Wilhelms gt	354	354	01.06.2023	01.12.2024	3,0	-3,0	7,0	2,1	5,1
2	Kollektivterminal – gateterminal i Keiser Wilhelms gt	99	99	15.06.2023	01.12.2024	-7,5	7,5	7,5	3,1	-4,4
3	E136 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus	79	79	15.06.2023	31.12.2025	-8,1	8,1	16,0	8,3	0,3
4	Kollektivknutepunkt ved Campus Ålesund	323	323	01.02.2024	31.12.2025	1,2	-1,2	0,5	0,1	1,3
5	E136 Breivika-Lerstad	2 477	2 477	01.03.2022	01.07.2027	-178,7	178,7	66,0	75,7	-103,0
6	E136 Lerstaddammen-Campus	546	546	01.01.2025	01.07.2028	0,2	-0,2	0,5	0,0	0,2
7	Sekkepost kollektiv, TS, sykkel, gåing	336	336	-	-	-27,7	27,7	37,7	19,3	-8,4
8	Fv. 60 Blindheim-Flisnes	390	390	01.01.2024	31.05.2026	-8,4	8,4	8,4	13,8	5,4
9	E39 Myrland, påkjøringsrampe	62	62	-	-					
10	Bomstasjoner	49	49	01.02.2022	22.08.2022	0,7	-0,7	9,5	14,0	14,7
11	Planlegging og prosjektering	62	62	-	-	-10,2	10,2	10,2	6,4	-3,7

7 Sekkepost kollektiv, TS, sykkel, gåing

Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Styrings- ramme 2022-kr	Slutt- prognose	Avvik 1	Budsjett	Rekneskap	Avvik 2	Byggestart	Trafikkåpning
								Prognose/ faktisk	Prognose/ faktisk
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Stat	12,33							
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Fylkeskommune		7,00		7,00	6,90	-0,10	2022-06	2022-12
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Kommune		1,80		1,80		-1,80	2023-05	2023-12
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua	16,32	36,37	20,05	3,00	0,57	-2,43	2023-06	2024-09
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Stat	12,33							
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Fylkeskommune		2,00		2,00	0,37	-1,63	2022-09	2023-12
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Kommune		1,33					2023-08	2023-12
732	Hessafjordvn-Slinningen med snuplass	5,40	5,40	0,00	4,50	5,26	0,76	2022-08	2022-11
738	Busstopp på Moa, tiltak for raskere og bedre bussavvikling	6,17	6,17	0,00		0,40	0,40	2022-08	2022-12
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Stat	12,33							
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Fylkeskommune		5,80		5,80	5,80		2022-06	2022-12
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Kommune		3,63		3,63		-3,63	2023-04	2023-12
	Sum	52,54	69,50	20,06	27,73	19,31	-8,42		

		Styrings- ramme	Slutt- prognose	Avvik 1	Budsjett	Rekneskap	Avvik 2	Byggestart Prognose/ faktisk	Trafikkåpning Prognose/ faktisk
Tilskuddsordning for mindre byområde									
738	Busstopp på Moa, tiltak for raskere og bedre bussavvikling	15,00	15,00		15,00	15,00		2022-08	2022-12

11 Planlegging og prosjektering

Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Finans.	Budsjett	Rekneskap	Avvik 2
112	Kommunikasjon	K	2,57	2,53	-0,03
113	Planlegging av sykkeltiltak - Kommune	K	0,60	0,60	0,00
114	Planlegging av kollektivtiltak - Kommune	K	0,70	0,39	-0,31
115	Planlegging av TS-tiltak - Kommune	K		0,21	0,21
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Fylkeskommune	F	0,60	0,06	-0,54
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Kommune	K	0,20	0,15	-0,05
702	Sykkelveg ved Volsdalenskole	F	0,60	0,01	-0,59
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum	F	0,20		-0,20
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum	K		0,12	0,12
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua	F	1,00	1,19	0,19
732	Hessafjordvn-Slinningen med snuplass	K		0,46	0,46
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	F	0,20		-0,20
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	K	0,20	0,01	-0,19
734	Fremkommelighet- Aspøya	F	0,20		-0,20
734	Fremkommelighet- Aspøya	K	0,20		-0,20
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Fylkeskommune	F	0,60	0,08	-0,52
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Kommune	K	0,36	0,63	0,27
762	Fortau Ytre Hessen(fra skolen)	K	1,50		-1,50
764	Myrlandsvn fortau, del 1	K	0,25		-0,25
767	Fortau -skolevg Hatlane, Fv399 Bvn	F	0,20		-0,20
	Sum		10,18	6,44	-3,74

1 E136 Brosundbro og ny gate Keiser Wilhelms gt

- er tildeling/mindreforbruk

+ er kostnad/meirforbruk

Prosjekteigar er ansvarleg for rapportering

Prosjekteigar
 Vegeigar SVV
 Byggherre SVV
 Finansiering Stat

Ramme/Prognose	Mill. 2022-kr
Styringsramme	353,9
Sluttprognose	353,9
Behov for å endra sluttprognose	Nei
Forslag til ny sluttprognose	

Framdrift	Opprinneleg	Prognose/faktisk
Byggestart	01.06.2023	01.06.2023
Ferdigstilling/trafikkåpning	01.12.2024	01.12.2024
Endra framdrift denne rapporteringa?		Nei

For året - Budsjett, rekneskap, prognose									
Prosjekt	Bevilgning	Til disp førre år	Rekneskap førre år	Overført frå tidlegare år	Tildeling	Til disposisjon	Budsjett	Rekneskap	Avvik Til disp - Rekneskap
1	Stat		3,01	3,01		3,01	-3,01	2,07	5,08
1	Bom								
	Sum stat			3,01	0,00	3,01	-3,01	2,07	5,08
1	Fylke								
1	Bom								
	Sum fylke			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Kommune								
1	Bom								
	Sum kommune			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		0,00	0,00	3,01	0,00	3,01	-3,01	2,07	5,08

2 Kollektivterminal – gateterminal i Keiser Wilhelms gt

- er tildeling/mindreforbruk

+ er kostnad/meirforbruk

Prosjekteigar er ansvarleg for rapportering

Prosjekteigar Fylke
Vegeigar Fylke/Kommune
Byggherre Fylke
Finansiering Blandet

Ramme/Prognose	Mill. 2022-kr
Styringsramme	98,6
Sluttprognose	98,6
Behov for å endra sluttprognose	Nei
Forslag til ny sluttprognose	

Framdrift	Opprinneleg	Prognose/faktisk
Byggestart	01.02.2023	15.06.2023
Ferdigstilling/trafikkåpning	31.07.2024	01.12.2024
Endra framdrift denne rapporteringa?		Ja

For året - Budsjett, rekneskap, prognose

Prosjekt	Bevilgning	Til disp førre år	Rekneskap førre år	Overført frå tidlegare år	Tildeling	Til disposisjon	Budsjett	Rekneskap	Avvik Til disp - Rekneskap
1	Stat								
1	Bom								
	Sum stat			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Fylke			0,31		0,31	-0,31	0,43	0,73
1	Bom				-4,06	-4,06	4,06	2,42	-1,63
	Sum fylke			0,31	-4,06	-3,75	3,75	2,85	-0,90
1	Kommune					-3,75	3,75	0,22	-3,53
1	Bom							0,00	0,00
	Sum kommune			0,00	0,00	-3,75	3,75	0,22	-3,53
		0,00	0,00	0,31	-4,06	-7,50	7,50	3,08	-4,42

Kommentar til økonomi og framdrift.

Legg inn informasjon knyttet til prosjektets økonomi og framdrift, samt annen aktuell informasjon.

Utllysning av anbud utsatt pga byggesaksbehandling i Planutvalget desember, januar og februar.
Opprinnelig planlagt ferdig til sommeren 2024, jobber nå for å få prosjektet ferdigstilt i løpet av 2024.
Kommer tilbake til ferdigstillingsfrist når det er endelig vurdert.

3 E136 Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus

- er tildeling/mindreforbruk

+ er kostnad/meirforbruk

Prosjekteigar er ansvarleg for rapportering

Prosjekteigar
 Vegeigar SVV
 Byggherre SVV
 Finansiering Stat

Ramme/Prognose	Mill. 2022-kr
Styringsramme	79,4
Sluttprognose	79,4
Behov for å endra sluttprognose	Nei
Forslag til ny sluttprognose	

Framdrift	Opprinneleg	Prognose/faktisk
Byggestart	01.08.2022	15.06.2023
Ferdigstilling/trafikkåpning	01.10.2023	31.12.2025
Endra framdrift denne rapporteringa?		Ja

For året - Budsjett, rekneskap, prognose

Prosjekt	Bevilgning	Til disp førre år	Rekneskap førre år	Overført frå tidlegare år	Tildeling	Til disposisjon	Budsjett	Rekneskap	Avvik Til disp - Rekneskap
1	Stat		0,93	0,93	-9,00	-8,07	8,07	4,32	-3,75
1	Bom							4,00	4,00
	Sum stat			0,93	-9,00	-8,07	8,07	8,32	0,25
1	Fylke								
1	Bom								
	Sum fylke			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Kommune								
1	Bom								
	Sum kommune			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		0,00	0,00	0,93	-9,00	-8,07	8,07	8,32	0,25

4 Kollektivknutepunkt ved Campus Ålesund

- er tildeling/mindreforbruk

+ er kostnad/meirforbruk

Prosjekteigar er ansvarleg for rapportering

Prosjekteigar
 Vegeigar Alle
 Byggherre SVV
 Finansiering Blandet

Ramme/Prognose	Mill. 2022-kr
Styringsramme	323,0
Sluttprognose	323,0
Behov for å endra sluttprognose	Nei
Forslag til ny sluttprognose	

Framdrift	Opprinneleg	Prognose/faktisk
Byggestart	01.02.2024	01.02.2024
Ferdigstilling/trafikkåpning	31.12.2025	31.12.2025
Endra framdrift denne rapporteringa?		Nei

For året - Budsjett, rekneskap, prognose

Prosjekt	Bevilgning	Til disp førre år	Rekneskap førre år	Overført frå tidlegare år	Tildeling	Til disposisjon	Budsjett	Rekneskap	Avvik Til disp - Rekneskap
1	Stat		1,20	1,20	0,00	1,20	-1,20	0,06	1,26
1	Bom								
	Sum stat			1,20	0,00	1,20	-1,20	0,06	1,26
1	Fylke								
1	Bom								
	Sum fylke			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Kommune								
1	Bom								
	Sum kommune			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		0,00	0,00	1,20	0,00	1,20	-1,20	0,06	1,26

5 E136 Breivika-Lerstad

- er tildeling/mindreforbruk

+ er kostnad/meirforbruk

Prosjekteigar er ansvarleg for rapportering

Prosjekteigar
 Vegeigar SVV
 Byggherre SVV
 Finansiering Stat

Ramme/Prognose	Mill. 2022-kr
Styringsramme	2 477,1
Sluttprognose	2 477,1
Behov for å endra sluttprognose	Nei
Forslag til ny sluttprognose	

Framdrift	Opprinneleg	Prognose/faktisk
Byggestart	01.03.2022	01.03.2022
Ferdigstilling/trafikkåpning	01.07.2026	01.07.2027
Endra framdrift denne rapporteringa?		Nei

For året - Budsjett, rekneskap, prognose

Prosjekt	Bevilgning	Til disp førre år	Rekneskap førre år	Overført frå tidlegare år	Tildeling	Til disposisjon	Budsjett	Rekneskap	Avvik Til disp - Rekneskap
1	Stat		6,34	6,34	-130,00	-123,66	123,66	75,70	-47,96
1	Bom				-55,00	-55,00	55,00	0,00	-55,00
	Sum stat			6,34	-185,00	-178,66	178,66	75,70	-102,96
1	Fylke								
1	Bom								
	Sum fylke			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Kommune								
1	Bom								
	Sum kommune			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		0,00	0,00	6,34	-185,00	-178,66	178,66	75,70	-102,96

6 E136 Lerstادتoppen-Campus

- er tildeling/mindreforbruk

+ er kostnad/meirforbruk

Prosjekteigar er ansvarleg for rapportering

Prosjekteigar
 Vegeigar SVV
 Byggherre SVV
 Finansiering Stat

Ramme/Prognose	Mill. 2022-kr
Styringsramme	546,2
Sluttprognose	546,2
Behov for å endra sluttprognose	Nei
Forslag til ny sluttprognose	

Framdrift	Opprinneleg	Prognose/faktisk
Byggestart	01.01.2024	01.01.2025
Ferdigstilling/trafikkåpning	01.07.2028	01.07.2028
Endra framdrift denne rapporteringa?		Nei

For året - Budsjett, rekneskap, prognose

Prosjekt	Bevilgning	Til disp førre år	Rekneskap førre år	Overført frå tidlegare år	Tildeling	Til disposisjon	Budsjett	Rekneskap	Avvik Til disp - Rekneskap
1	Stat	0,00	0,16	0,16	0,00	0,16	-0,160	0,01	0,17
1	Bom								
	Sum stat			0,16	0,00	0,16	-0,16	0,01	0,17
1	Fylke								
1	Bom								
	Sum fylke			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Kommune								
1	Bom								
	Sum kommune			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		0,00	0,00	0,16	0,00	0,16	-0,16	0,01	0,17

7 Sekkepost kollektiv, TS, sykkel, gåing

I mill. kroner

Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Finans.	Styrings- ramme 2019-kr	Styrings- ramme 2022-kr	Slutt- prognose	Avvik 1	Budsjett	Rekneskap	Avvik 2	Byggestart		Ferdig/trafikkåpning		Kommentar til økonomi og framdrift
										Opprinneleg planlagt	Prognose/ faktisk	Opprinneleg planlagt	Prognose/ faktisk	
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Fylkeskommune	S	10,00	12,33										
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Fylkeskommune	F			7,00		7,00	6,90	-0,10	2022-06	2022-06	2022-12	2022-12	Ferdigstilt
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Kommune	K			1,80		1,80		-1,80		2023-05		2023-12	
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua	F								2022-12	2023-06	2023-12	2024-09	Endret sykkelløsning og gjennomført anslag. Noe senere oppstart pga reguleringsendring og ekstra kordinering mot nye tilstøtende reguleringsplaner.
			13,23	16,32	36,37	20,05	3,00	0,57	-2,43					
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Fylkeskommune	S	10,00	12,33										
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Fylkeskommune	F			2,00		2,00	0,37	-1,63	2022-09	2022-09	2022-12	2023-12	
731	Strakstiltak kollektiv signalprioritering mm - Kommune	K			1,33					2021-11	2023-08	2021-12	2023-12	
732	Hessafjordvn-Slittingen med snuplass	K	4,38	5,40	5,40	0,00	4,50	5,26	0,76	2022-08	2022-08	2022-11	2022-11	
738	Busstopp på Moa, tiltak for raskere og bedre bussavvikling	S	5,00	6,17	6,17	0,00		0,40	0,40	2022-08	2022-08	2022-12	2022-12	
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Fylkeskommune	S	10,00	12,33										
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Fylkeskommune	F			5,80		5,80	5,80		2022-06	2022-06	2022-12	2022-12	Ferdigstilt.
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Kommune	K			3,63		3,63		-3,63		2023-04		2023-12	
	Sum		52,61	52,54	69,50	20,06	27,73	19,31	-8,42					

8 Fv. 60 Blindheim-Flisnes

- er tildeling/mindreforbruk

+ er kostnad/meirforbruk

Prosjekteigar er ansvarleg for rapportering

Prosjekteigar Fylke
Vegeigar Fylke/Kommune
Byggherre Fylke
Finansiering Blandet

Ramme/Prognose	Mill. 2022-kr
Styringsramme	389,6
Sluttprognose	389,6
Behov for å endra sluttprognose	Nei
Forslag til ny sluttprognose	

Framdrift	Opprinneleg	Prognose/faktisk
Byggestart	01.01.2024	01.01.2024
Ferdigstilling/trafikkåpning	31.05.2026	31.05.2026
Endra framdrift denne rapporteringa?		Nei

For året - Budsjett, rekneskap, prognose

Prosjekt	Bevilgning	Til disp førre år	Rekneskap førre år	Overført frå tidlegare år	Tildeling	Til disposisjon	Budsjett	Rekneskap	Avvik Til disp - Rekneskap
1	Stat								
1	Bom								
	Sum stat			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Fylke							1,33	1,33
1	Bom					-5,00	5,00	6,77	1,77
	Sum fylke			0,00	0,00	-5,00	5,00	8,10	3,10
1	Kommune					-3,40	3,40	5,65	2,25
1	Bom								
	Sum kommune			0,00	0,00	-3,40	3,40	5,65	2,25
		0,00	0,00	0,00	0,00	-8,40	8,40	13,75	5,35

Kommentar til økonomi og framdrift.

Legg inn informasjon knyttet til prosjektets økonomi og framdrift, samt annen aktuell informasjon.

Brukt noe over budsjett i 2022, fordi prosjekterende hadde mulighet til å utføre mer av prosjekteringen i

10 Bomstasjoner

- er tildeling/mindreforbruk

+ er kostnad/meirforbruk

Prosjekteigar er ansvarleg for rapportering

Prosjekteigar
 Vegeigar SVV
 Byggherre SVV
 Finansiering Stat

Ramme/Prognose	Mill. 2022-kr
Styringsramme	49,3
Sluttprognose	49,3
Behov for å endra sluttprognose	Nei
Forslag til ny sluttprognose	15,0

Framdrift	Opprinneleg	Prognose/faktisk
Byggestart	01.02.2022	01.02.2022
Ferdigstilling/trafikkåpning	22.08.2022	22.08.2022
Endra framdrift denne rapporteringa?		Nei

For året - Budsjett, rekneskap, prognose

Prosjekt	Bevilgning	Til disp førre år	Rekneskap førre år	Overført frå tidlegare år	Tildeling	Til disposisjon	Budsjett	Rekneskap	Avvik Til disp - Rekneskap
1	Stat		0,73	0,73		0,73	-0,725	-0,99	-0,26
1	Bom							15,00	15,00
	Sum stat			0,73	0,00	0,73	-0,73	14,01	14,74
1	Fylke								
1	Bom								
	Sum fylke			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1	Kommune								
1	Bom								
	Sum kommune			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		0,00	0,00	0,73	0,00	0,73	-0,73	14,01	14,74

11 Planlegging og prosjektering

- er tildeling/mindreforbruk
+ er kostnad/meirforbruk

I mill. kroner

Nr.	Prosjekt prioritert i sekkepost	Finans.	Budsjett	Rekneskap	Avvik 2	Kommentar til økonomi og framdrift
112	Kommunikasjon	K	2,57	2,534	-0,03	
113	Planlegging av sykkeltiltak - Kommune	K	0,60	0,598	0,00	
114	Planlegging av kollektivtiltak - Kommune	K	0,70	0,392	-0,31	
115	Planlegging av TS-tiltak - Kommune	K		0,208	0,21	
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Fylkeskommune	F	0,60	0,060	-0,54	
701	Strakstiltak eks. sykkelnett - Kommune	K	0,20	0,150	-0,05	
702	Sykkelveg ved Volsdalens skole	F	0,60	0,007	-0,59	
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum	F	0,20		-0,20	
703	Sykkelveg/felt Volsdalen til sentrum	K		0,116	0,12	
704	Sykkelveg Tonningsgt-Steinvågbrua	F	1,00	1,190	0,19	
732	Hessafjordvn-Slinningen med snuplass	K		0,459	0,46	
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	F	0,20		-0,20	
733	Fremkommelighet- Sentrum-Volsdalen	K	0,20	0,005	-0,19	
734	Fremkommelighet- Aspøya	F	0,20		-0,20	
734	Fremkommelighet- Aspøya	K	0,20		-0,20	
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Fylkeskommune	F	0,60	0,084	-0,52	
761	TS-strakstiltak , skoleveg, gangfeltsikring - Kommune	K	0,36	0,632	0,27	
762	Fortau Ytre Hessen(fra skolen)	K	1,50		-1,50	
764	Myrlandsvn fortau, del 1	K	0,25		-0,25	
767	Fortau -skoleveg Hatlane, Fv399 Bvn	F	0,20		-0,20	
	Sum		10,18	6,44	-3,74	