



Statens vegvesen

Møteinnkalling

Til: Øystein Tvedt, Hans Kjetil Knutsen, Tore Johan Øvstebø, Kjetil Strand, Ove Nesje, Hans Olav Myklebust, Dorte Klock Indrebø, Daniel Rönnqvist, Eduardo Martinez Gutierrez, Sunniva Ullavik Erstad, Ole Kristian Birkeland
Kopi: Christine Rørvik, Sol Berntsen Slinning, Miroslav Vasilev, Pergunn Rødseth Gjerdsbakk, Malin Anna Ravnemo, Tobias Hay Slinning, Ingunn Osdal Stette, Torbjørn Vatnehol, Jesper Wiig, Gitte Beiermann, Tone Myklebust, Kjetil Sporse, Sondre Berger, Kåre Mittet Rolandsen, Cathrine Helle-Tautra, Ruth, Myklebust, Sonja Katrin Roald, Kristians Steinshylla, Roy Halseth
Fra: Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

Saksbehandlar: Hilde Johanne Svendsen

Tlf. saksbeh.

Vår dato: 31.10.2025

Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 7/2025

Møtestad:	NMK Ålesund
Møtedato:	07.11.2025
Møtetid:	0900 – 1200
Møteleiar:	Øystein Tvedt

Saksliste

Saksnr	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
	Innleiing ved leiar for styringsgruppa	Øystein Tvedt	0900 – 0905
39/2025	Innfartsparkering	Daniel Rönnqvist	0905 – 0915
40/2025	Økning av styringsramme for prosjekt ID 8 Blindheim – Flisnes	Eduardo Martinez Gutierrez	0915 – 1015
41/2025	Søknad om styringsramme og oppstartsvedtak for ID1 E136 Ny Brosundbro, gate fra Waterfront til Posthuskrysset	Ole Kristian Birkeland	1015 – 1100
Eventuelt	Hans Olav Myklebust har stilt spørsmål om korleis arbeidet med fjernvarme er finansiert, jamfør arbeid som pågår i tilknytning til Bypakke-prosjekt.	Ole Kristian Birkeland svarer på spørsmålet	

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Øystein Tvedt (leiar), Hans Kjetil Knutsen og Tore Johan Øvstebø. Vara: Tor-Andrè Gram Franck

Møre og Romsdal fylkeskommune: Hans Olav Myklebust og Dorte Klock Indrebø Vara: Randi Walderhaug Frisvoll og Lene Vadseth Larsgård

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

Sekretariatet for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Daniel Rønnqvist

Møre og Romsdal fylkeskommune: Eduardo Martinez Gutierrez

Statens vegvesen: Hilde Johanne Svendsen (leiar)

Kommunikasjon: Sunniva Ullavik Erstad

Sak 39/2025 Innfartsparkering. Muntleg orientering

Daniel Rønnqvist orienterte

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa tar saka til orientering

Sak 40 Økning av styringsramme for prosjekt ID 8 Blindheim – Flisnes

Denne saka er vidare behandling av sak 37/25 der det i protokollen var referert følgende:

“Styringsgruppa fremma fellesforslag om å utsette saka, og bad om at spørsmål stilt i møtet blir førebudd og svart ut i samband med neste møte i styringsgruppa for Bypakke Ålesund den 7. november.

Styringsgruppa gjorde følgjande samrøystes vedtak:

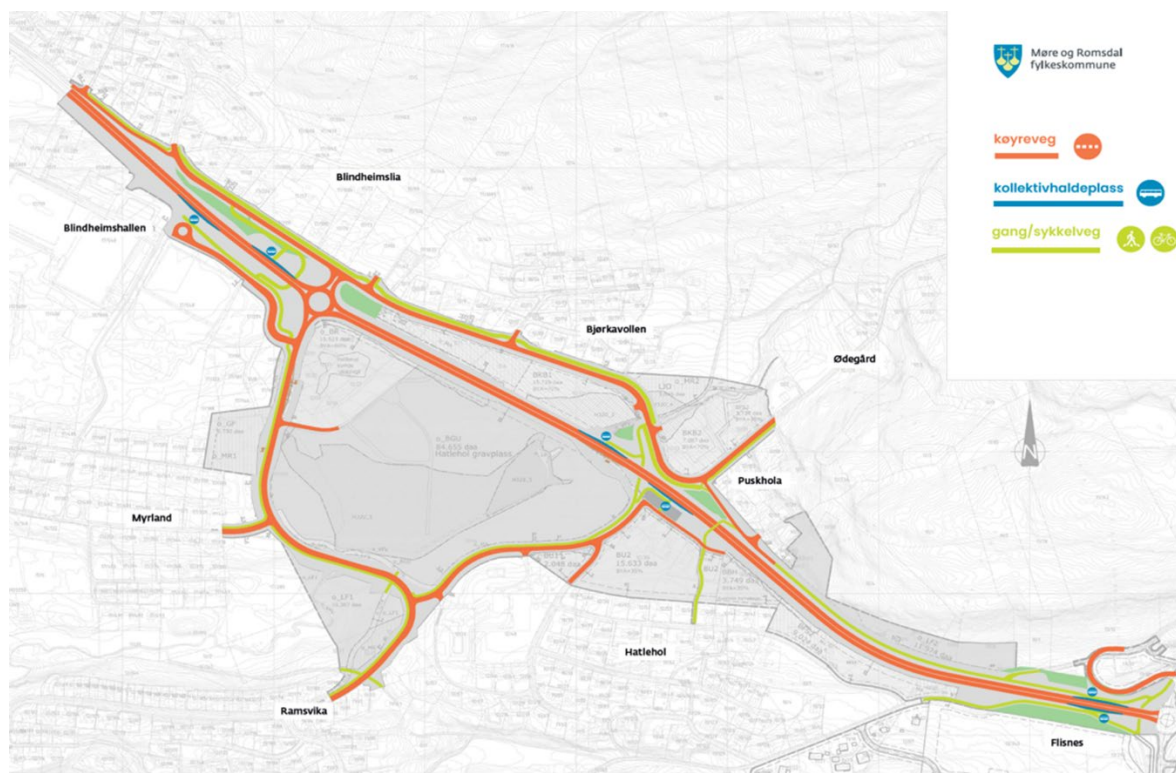
Saka blir utsett til 7. november”

Bakgrunn

Prosjekt er samarbeid mellom Ålesund kommune (40%) og Møre og Romsdal fylkeskommune (60%) der fylke er byggherre for hele prosjektet.

Utbygging av prosjekt Blindheim-Flisnes startet i april 2024 og er planlagt ferdigstilt i høsten/vinter 2026. Prosjektet skal lage til rette en bedre trafikkavvikling ved å sanere tre trafikkfarlige påkjøringer på fylkesvegen; Eikenosen, Puskhola og ved Blindheimshallen, disse skal erstattes av ev flere nye kommunale tilførselsveier og en ny rundkjøring ved Blindheimshallen.

Det skal også breddeutvides 1.7 km med fylkesveg og bygges 4 nye underganger. To ved kommunale veger og to i fylkesvegen i tillegg til å utvide en eksisterende undergang ved rundkjøring til Flisnes. Det skal oppgraderes 6 stk. bussholdeplasser med universell utforming.



Prosjekteier rapporterte i oktober 2024 at reserven per dato var ca. 31 mill. som tilsvarer 7% av styringsramme, sikkerhetsavsetning på 7% i en kontrakt av denne størrelse fremstår som lavt.

Status og avvik

Prosjektet Blindheim–Flisnes med lokalveger, har en styringsramme på 428 millioner kroner (2025-kroner). Byggherre har hatt en gjennomgang av prognose for resterende av prosjektet og kom frem at det er behov for en rammejustering for å dekke kostnader til resten av prosjektet.

Prosjektet har nå en prognose på 490 millioner kroner, noe som innebærer en overskridelse på ca. 14.5 % på dagens styringsramme som er 428 mill. 2025-kroner.

Årsaker til kostnadsoverskridelse

Undergrunnen er annerledes enn antatt.

- Forskyving av fase 1.
 - Oversvømmelse i sommer 2024: Som konsekvens av flom i sommer 2024, prosjektet fikk noe forsinket fremdrift og dette medførte at asfalteringsfristen til vinter 2024 ikke ble overholdt.
 - Arbeid knyttet til omlegging av høyspentkabler.
 - Liggetid for forbelastning fase 1.
- For lite fjell i prosjektet; Prosjektet har behov for kjøp av stein eksternt til forbelastning. Den totale massebalanse i prosjektet viser at det er overskudd stein, men i fase 2 har vi behov for stein til forbelastning. Deler av disse massene må kjøres ut av prosjektet.
- Det var behov for å bygge omkjøringsveg bredere enn først antatt.
- Større anleggsbidrag for kabeletater enn antatt i prosjekteringsfase
- Dyrere entreprenørtilbud enn byggherreoverslag.
- Det har vært behov en del omprosjektering, spesielt med hensyn til eksisterende infrastruktur. Dette har økonomiske og fremdriftsmessige konsekvenser

Tiltak

Som presentert til styringsgruppe i møtenr. 5-2025 sak 27, byggherre har iverksette en del tiltak for å prøve og minimere overskridelse av prosjekt ytterligere. Det er vanskelige å kutte mer enn foreslått i augustmøtet, uten at det avviker fra prosjektstillingen. Det ble også

vurdert å låne masser fra andre prosjekt i Bypakke (Lerstad), men dette lot seg ikke gjøre på grunn av logistikken.

Vi har også sett på muligheten for gjenbruk av eksisterende veg, både for deler av den kommunale vegen ved Ramsvika og for deler av fylkesvegen. Endelige beslutning tas etter entreprenør har fjernet asfalt og kvalitet til underbygning av vegene er vurdert.

Det er i tillegg vurdert å redusere omfanget av masseutskifting og forbelastning i området ved Puskhola. På grunn av eksisterende stikkrenne og byggegropen til undergangen lot dette seg imidlertid ikke gjennomføre.

Konsekvenser

Det er behov for økning av styringsrammen for å dekke uforutsette kostnader og sikre fremdrift, dersom midler ikke tilføres må prosjektorganisasjonen gjør ytterligere kutt som kan avvike fra opprinnelig prosjektbestilling.

Løsning og finansiering

Prosjektvurdering for lokale prosjekt

Det er følgende lokale prosjekt som ikke er ferdigstilt i Bypakke Ålesund. De statlige prosjektene kan ikke vurderes opp mot denne overskridelsen som følge av egenkapitalkravet ved finansiering av Bypakke Ålesund.

ID8 - Blindheim - Flisnes

Lokal part / Fase: Møre og Romsdal fylkeskommune / byggefase

Styringsramme handlingsprogram 2025 – 2028: Styringsramme 429 mill. Kroner.

Kuttmulighet: Byggefase har pågått i et og halvt år og store deler av prosjektet er ferdig, ikke mye rom for kutt annet enn det som har allerede blitt presentert til styringsgruppe.

Konsekvens ved kutt: Ikke mulighet for ytterlige kutt

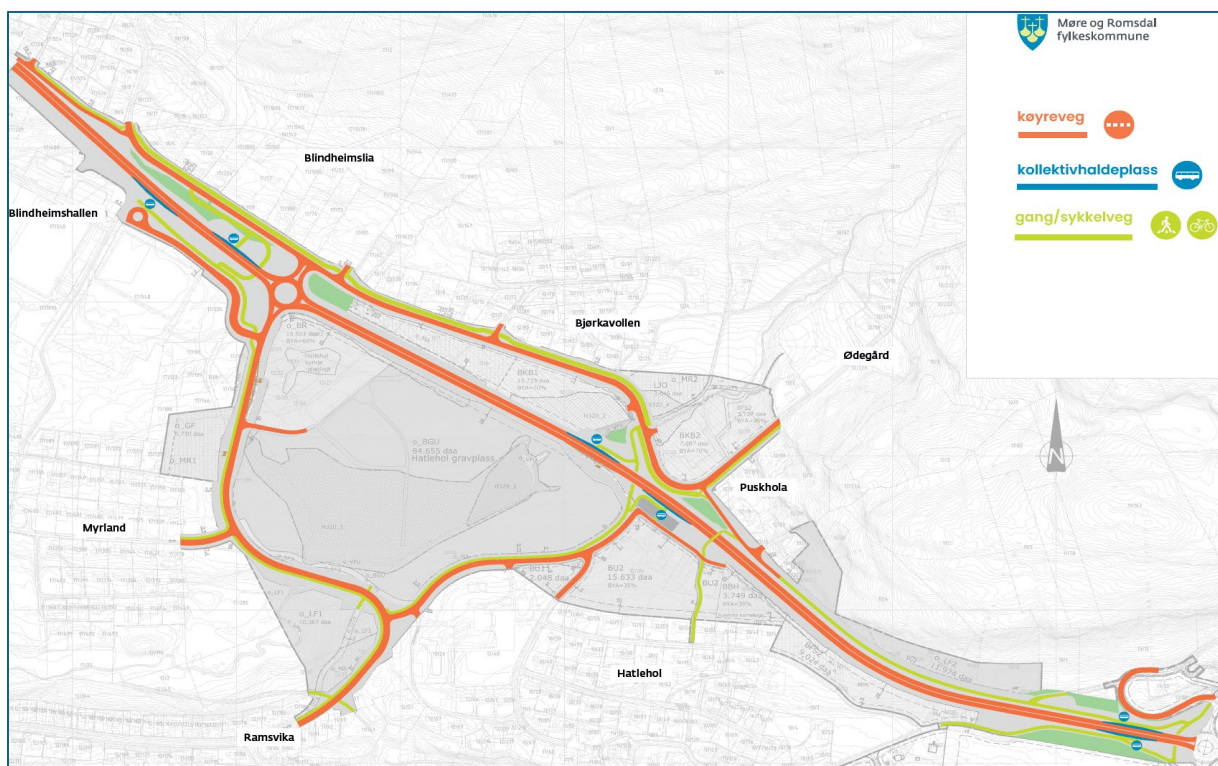
Effektscore Internrevisjonen desember 2024: 11,5

I prosjektet Fv. 60 Blindheim-Flisnes saneres trafikkfarlige kryss på fylkeskommunal og kommunal vei, og det legges til rette for gående, syklende og kollektivtrafikk. Det er regulert rundkjøring ved Blindheimshallen og midtdeler på fv. 60. Planen gir grunnlag for økt kollektivbruk i området ved at det er regulert busstrasé mot Myrland og nye busslommer ved Hatlehol gravlund. Det nye veisystemet vil åpne for utbygging av nye

boligareal i Blindheimslia. Gjennomføring av planen gir betydelig bedre trafiksikkerhet i området.

Prosjektet har pågått i ett og et halvt år og store deler av infrastruktur er allerede ferdigstilt, det betyr at handlingsrommet for ytterligere kostnadsreduksjoner er svært begrenset. De største investeringene har vært knyttet til grunnarbeid og en betydelig del av dette er allerede gjennomført. Eventuelle nye kutt vil derfor i liten grad påvirke de totale kostnadene, men få konsekvenser for kvalitet eller funksjonalitet i sluttresultatet.

Blindheim – Flisnes er et trafiksikkerhet- og miljøtiltak, hovedformålet med prosjektet er sanering av tre trafikkfarlige kryss samt legge til rette for sammenhengende gang -og sykkelløsninger mellom Flisnes og Blindheimshallen. Effektvurdering i internrevisjonen ga en score på 11,5.



ID763 - Undergang på Bjørge, FV107-Ellingsøy

Lokal part / Fase: Møre og Romsdal fylkeskommune / Planlegging

Styringsramme handlingsprogram 2025 – 2028: Styringsramme 27,15 mill. Kroner.

Kuttmulighet: Kutt muligheter i prosjektet vurderes nærmere i byggeplanlegging. Prosjektet er ikke startet og kan utgå i sin helhet.

Konsekvens ved kutt: Dårlig trafiksikkerhet for myke trafikanter spesielt skolebarn

Effektscore Internrevisjonen desember 2024: 3,0

Undergang på Bjørge er et trafikksikkerhetstiltak på Ellingsøya, med mål om å etablere en trygg undergang for myke trafikanter ved krysningspunktet mellom Storfurvegen og Ellingsøyvegen. Prosjektet er spesielt viktig for skolebarn og andre gående som ferdes langs denne strekningen, som i dag har dårlig tilrettelagte krysningspunkter.

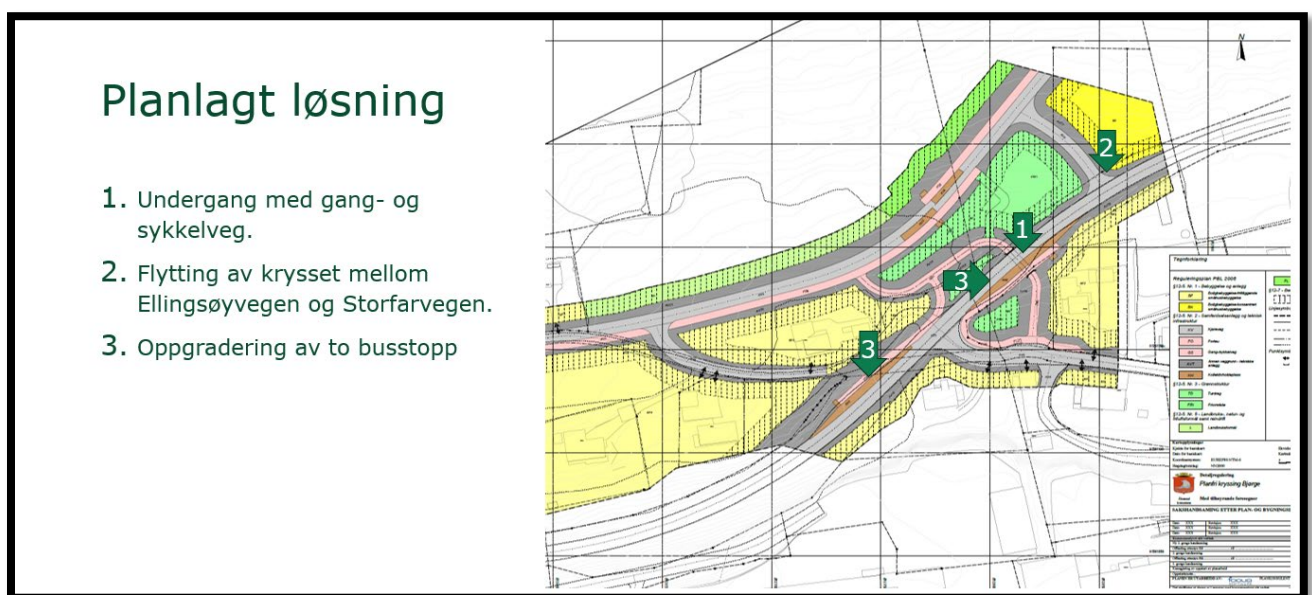
Tiltaket omfatter følgende elementer:

- Etablering av undergang for gående og syklende, for å sikre trygg ferdsel under fylkesveg med fartsgrense 80km/t.
- Ombygging av eksisterende kryss.
- Utbedring av to stk.-busstopp.

Prosjektet er under reguleringsarbeid og er forventet at ferdigstillelse høsten 2026. Det arbeides med fravikssøknader for å redusere kostnader og tilpasse prosjektet til lokale forhold. Mulige besparelser er ennå ikke fullt ut vurdert, men inngår som en del av det pågående optimaliseringsarbeidet.

Prosjektet har høy lokal betydning, både for trafikksikkerhet, skolebarns hverdag og generell trygghet i nærmiljøet.

Effektvurderingen i intern revisjon tatt i 2024 viser at prosjektet har forvente kostnad på 46 mill. 2023-kroner. Effektvurdering ga en score på 3,0.



ID702 - Sykkelveg ved Volsdalens skole

Lokal part / Fase: Møre og Romsdal fylkeskommune / Reguleringsplan

Styringsramme handlingsprogram 2025 – 2028: Styringsramme 54,31 mill. Kroner.

Kuttmulighet: Kuttmuligheter vurderes nærmere i byggeplanlegging.

Konsekvens ved kutt: Redusert trafiksikkerhet og framkommelighet for syklister, særlig skolebarn.

Effektscore Internrevisjonen desember 2024: 6,7

Etablere bedre og mer trafiksikre løsninger for gående og syklende i Borgundvegen, fra Fjellgata i vest til Nørvegata i øst.

Tiltaket går ut på å lage bedre sykkelforbindelser og løsninger for gående på strekningen. Strekningen er en viktig lenke i sykkelnettet inn mot sentrum og også en skolestrekning. Tiltaket går også ut på å etablere kantstopp for buss for å prioritere myke trafikanter i trafikkbildet, samt gi nødvendig plass. Tiltaket omfatter også oppgradering av tre holdeplasser til UU-standard. Reguleringsplanarbeidet er påstartet og valg av kantstopp / busslomme er ikke endelig avklart.

Prosjektet vil etablere en kombinasjon av sykkelfelt i vegbane og sykkelveg med fortau for å begrense kostnader. Reguleringsarbeid i gang og forventet å bli ferdig godkjent vinter 2026/2027.

Et kutt i den foreslåtte løsningen vil kunne føre til redusert trafiksikkerhet og dårligere framkommelighet for syklister, særlig for skolebarn som daglig sykler til Volsdalen skole, og kan dermed øke risikoen for ulykker og utrygg ferdsel.



ID732 - Hessafjordvegen og snuplass Slinningen

Lokal part / Fase: Ålesund kommune / Utlysing mot prosjekterende

Styringsramme handlingsprogram 2025 – 2028: Styringsramme 47,72 mill. 2024-kroner. Det er omsatt for 6,65 mill. Kroner i prosjektet hittil.

Kuttmulighet: Den delen av prosjektet som ikke er startet kan utgå i sin helhet. Dette utgjør 36,5 mill. 2025-kroner. Alternativt kan fortau utgå langs traseen som gir ytterligere besparelser på 4,5 mill.2025-kroner, men dette vil redusere effektscoren betydelig.

Konsekvens ved kutt: Redusert trafiksikkerhet for myke trafikanter grunnet manglende utbygging av fortau langs ny vei.

Effektscore Internrevisjonen desember 2024: 8,8



Hessafjordveien er et fremkommelighetsprosjekt for buss og gående som består av ca 900m med ny kollektivtrase med holdeplasser og fortau samt en snuplass helt i øst av Slinningen. Del 1 av prosjektet er allerede gjennomført og besparelser er derfor ikke mulig, men del 2 er ikke oppstartet og har dermed mulighet for kutt eller å nedprioriteres i sin helhet.

Del 1 ble gjennomført i 2022 som var en snuplass for buss på Slinningen. Del 2 er et samarbeidsprosjekt med VA som ligger i utlysingsfase mot prosjekterende. Planlagt oppstart av prosjekteringsfase tidlig 2026 med byggestart i slutten av 2026.

Effektvurderingen som ble tatt frem via internrevisjonen høsten 2024 viser at prosjektet har 8,8 i nytteverdi med et anslag på 47,72 mill. 2024-kroner. Anslaget tar høyde for 900m veg med fortau, 400kvm mur, 4 stk holdeplasser og 2 stk krysskoblinger. Dertil har anslaget en risikoavsetning på 10%.

Mulige besparelser for prosjektet er å ikke bygge fortau langs traseen samt flyttes veiens plassering sørover i terrenget for å muliggjøre mindre behov for mur langs de private eiendommene som grenser til veien. Effektvurderingen vil bli lavere for prosjektet dersom et fortau uteblir.

Med nye beregninger som tar hensyn til prosjektert løsning av linjeføring gjennom terreng samt deltakelse av vann- og avløp i prosjektet gir det et anslag på 36,5 mill. 2025-kroner inkludert mva. Alternativet om å ikke bygge fortau langs veien vil gi en ytterligere reduksjon der anslaget sier 32 mill. 2025-kroner inkludert mva. Dette alternativet gir dog en stor reduksjon i trafiksikkerhet for prosjekt hvilket gjør at effektscore for prosjektet

blir kraftig redusert sett opp mot kostnadsbesparelse som dermed ikke anbefales. De nye anslagene tar høyde for 10% usikkerhetsavsetning.

ID4 - Kollektivknutepunkt Campus

Lokal part / Fase: Prosjektering er satt på vent.

Styringsgramme handlingsprogram 2025 – 2028: Styringsramme 347 mill. Kroner. Nytt anslag sommer 2024 viste behov for 400 mill.kr.

Andel kommune ca. 30 mill.kr og fylke ca.70 mill.kr, resten statlig. Høy statlig andel skyldes ansvaret for å finansiere hovedsykkelrute langs riksveg.

Kuttmulighet: 200 mill.kr, lagt frem et minimumsforslag i des 24 på 150mill.kr.

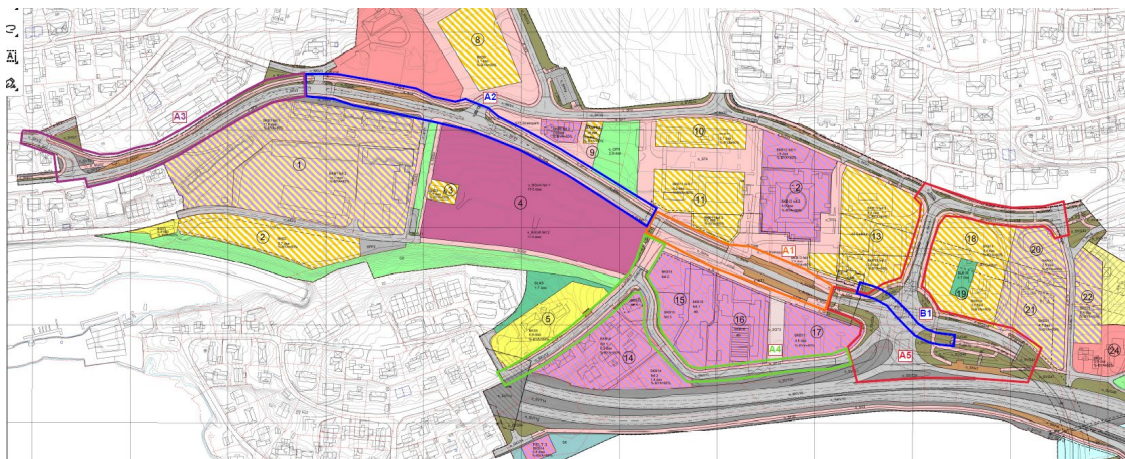
De kommunale tiltakene i prosjektet kan utgå, og kommunale egenandel og bompenger kan frigis.

Fylkeskommunale tiltak kan delvis utgå. Fylkeskommunens egenandel blir også redusert, men hvor mye avhenger av endelig prosjektinnhold.

Konsekvens ved kutt: Sykkelsatsing går ut og nye kommunale gater går ut. Tiltakene som inngår i de 150mill.kr er rundkjøring på Borgundveien (trafikksikkerhet) og kollektivtiltak på Borgundvn. Dette er fylkesvegtiltak.

Effektscore Internrevisjonen desember 2024: 5,7

Utsnitt reguleringsplan for Campus



Reguleringsplankartet over viser omfanget av prosjektet som ligger inne som et av bypakkens prosjekt. Hvilke gater som er omfattet er markert med omriss. I tillegg til tiltak på Borgundveien i ca. 800m lengde, er det to kommunale veier som blir omfattet av prosjektet. Det er Niovn og Sørnesveien, begge disse har ny plassering i reguleringsplanen. Det er planlagt ny fem-armet rundkjøring på Borgundveien, som skal betjene Niovegen, Sørnesvegen, E136 og Borgundvegen. Langs Borgundveien er det

planlagt sykkelveg med fortau i hele planens lengde. I arm fra E136 er det planlagt et ekspressbusstopp.

Etter at nytt kostnadsanslag fra sommer 24 viste at prosjektet gikk over ramma, ble prosjekteringsarbeidet stoppet. I desember 2024 la Statens vegvesen frem et redusert forslag for styringsgruppa, grovt anslått til 150 mill.kr. I det reduserte omfanget var følgende inkludert:

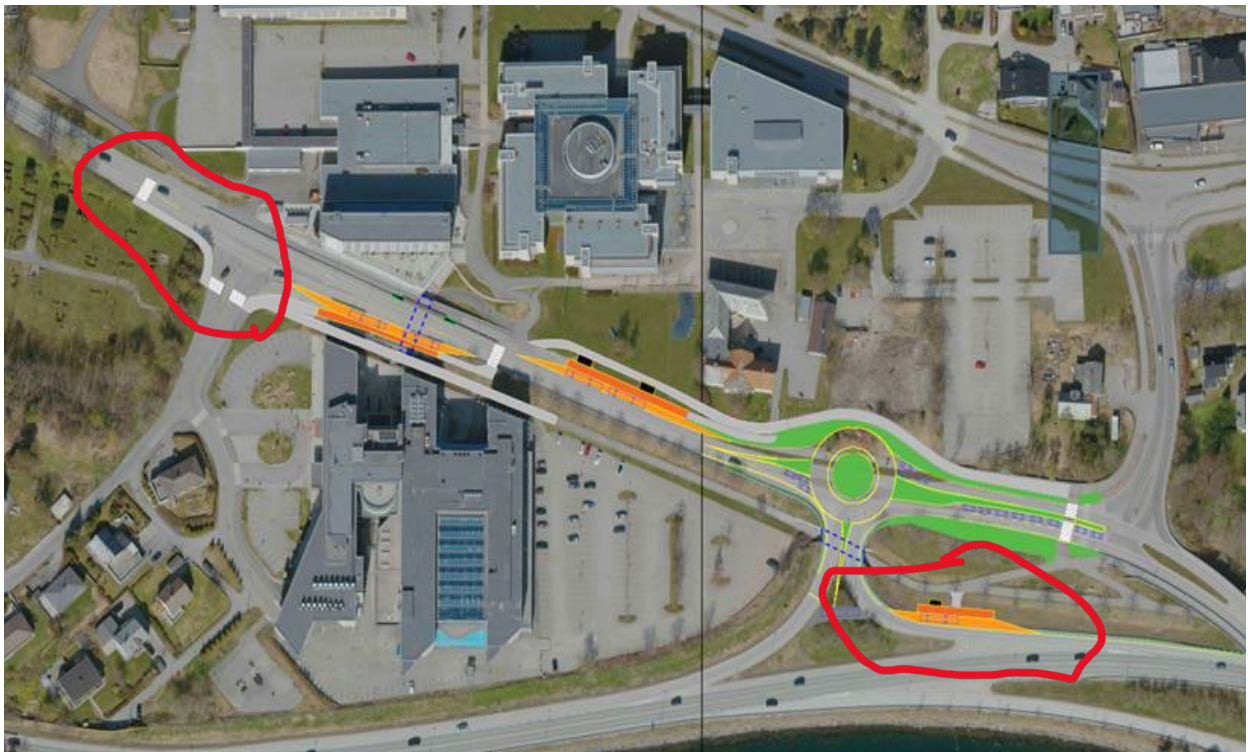
- Bygging av trearmet rundkjøring
- To nye gangfelt over Borgundvegen
- Universell utforming av busslommer ved NTNU
- Ekspressbusslomme på arm fra E136.

I det nye reduserte forslaget var altså bygging av sykkelveg med fortau samt ombygging av kommunale gater ikke tatt med.

Som et ledd i ytterligere behov for kutt, bør det vurderes å kutte mer, slik at det kun står igjen to viktige trafikksikkerhets- og kollektivtiltak:

- Ett nytt gangfelt over Borgundvegen, vest for Sørneskrysset
- Nytt busstopp ved E136 for vestgående trafikk

De to tiltakene er ringet inn på kartet under. Det vil bli lagt frem konkret forslag til prosjektomfang til møtet i desember.



I forslaget til ytterligere kutt vil ikke bli gjort tiltak på de kommunale veiene Sørnesveien og Nioveien. Kommunal egenandel på Id4 vil da utgå. Fylkeskommunens egenandel blir også redusert, men hvor mye avhenger av endelig prosjekttinnhold.

Inntektsøkning i bypakken

Denne kostnadsoverskridelsen er på de lokale prosjektene. De lokale prosjektene har samlet sett et krav om 20 prosent egenkapital målt mot prosjektkostnadene eks. mva. I bompengerveilederen kapittel 2.5.4 er dette omtalt slik:

«2.5.4 Krav til finansieringsgrad over offentlige budsjetter (Bompengeandel)

Dagens retningslinjer stiller krav om at et bompengeprosjekt skal ha en bompengeandel på minst 50 prosent. De fleste bompengeprosjekter blir finansiert med en kombinasjon av bevilgninger over offentlige budsjetter og bompenger innkrevd fra trafikantene. Jf. St. meld. nr. 46 (1990-91)/Innst. S. nr. 16 (1991-92). For bypakker skal det legges til grunn en fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 prosent av investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekter. Kravet om 20 prosent egenandel i nye bypakker gjelder den samlede porteføljen av fylkeskommunale eller kommunale prosjekter, og ikke for hvert enkelt prosjekt i bypakken. Bompenger kan ikke finansiere egenandelen. Beregningen av egenandelen tar utgangspunkt i investeringskostnader uten merverdiavgift. Det skal dokumenteres at inntektene, inkludert kalkulerte bompenger, kan finansiere alle prosjektene som ligger i pakken. Prosjektene i pakken må gå fram i prioritert rekkefølge.»

Lokal egenandel i Bypakke Ålesund er helt marginal med 20,5 prosent per 2025.

Kostnadsoverskridelser på dette prosjektet kan også finansieres med friske lokale midler og bompenger dersom lokale parter går inn med ny egenkapital slik at egenkapitalkravet fortsatt innfris. Gitt dagens egenkapital på 20,5 prosent, må de lokale partene bidra med ca. 13 mill. kroner i egenkapital (Ca. 8 mill. Kroner for fylkeskommunen og ca. 5. Mill. Kroner for kommunen), og opptrekk av ca. 49 mill. kroner i bompenger. Det vil øke totalkostnaden for Bypakke Ålesund samlet.

Opptrekk av ekstra bompenger krever ny finansberegning fra Vegamot, og det er sannsynlig at bompengeivået samtidig må økes. Det vil likevel være godt innenfor handlingsrommet fra dagens gjennomsnittstakst på ca 9,2 2025-kroner per passering (per august 2025) og til gjennomsnittstakst fra bompengeproposisjonen på 16, XX kroner. Vi vil dermed være innenfor handlingsrommet som er gitt i bompengeproposisjonen.

En eventuell økning i lokal egenandel krever lokalpolitisk behandling og kan sannsynligvis ikke gjennomføres før våren 2026. Det betyr at dersom styringsgruppa ønsker å gå for å finansiere overskridelsene med friske midler, så må styringsgruppa be lokale parter om å behandle sak om dette i kommunestyre og fylkesting. Dette vil ikke være avklart før det er behov for avklaring i bypakken. Styringsgruppa må derfor samtidig vedta hvilke prosjekt som skal reduseres, og som da vil representere alternativ finansiering dersom finansiering med økte inntekter i pakken ikke får tilslutning fra lokale myndigheter.

Vurdering

En kostnadsoverskridelse på 62 mill. kroner er en forholdsvis stor økning i kostnader for de lokale prosjektene. I saka har vi beskrevet at overskridelsen ikke uten videre kan løses med økning i bompenger. På grunn av marginal egenkapital i pakken på 20,5 prosent, mot kravet på 20 prosent, så er det slik vi tolker det ikke mulig å finansiere dette med økte bompenger uten at lokale parter samtidig bidrar med mer egenkapital. Dersom det er lokal vilje til høyere lokal andel, så kan kostnadsoverskridelsen løses med økte inntekter i pakken gjennom lokal andel og bompenger. Det er handlingsrom for å øke gjennomsnittstaksten.

Ålesund kommune har signalisert at dersom overskridelsen skal finansieres ved kutt i porteføljen, så prioriterer de å ta ut sin andel i prosjektet ID4 Kollektivknutepunkt Campus. Kommunen har her en egenkapital på 15,8 mill. 2025-kroner og en bompengandelen på 11,4 mill. 2025-kroner. Det er ikke administrativt ønske om å redusere eller kutte ID732 Hessafjordveien på grunn av trafikksikkerhetsgevinstene i prosjektet i henhold til effektivvurderingen som ble lagt frem for styringsgruppa 13.12.2024 gjennom Internrevisjonen. Her ble det i tillegg lagt vekt på viktigheten med Post 7 i sin helhet og dermed unngå en reduksjon av Post 7.

Møre og Romsdal fylkeskommune har flere prosjekt å velge mellom for å finansiere sin andel av kostnadsoverskridelsen med kutt i portefølje. Det er imidlertid vanskelig for fylkeskommunen å gjøre vurdering av konsekvenser av reduksjon av omfang for ID4, siden dette er en prosess som pågår mellom partene nå. Fylkeskommunen har dermed reduksjon i ID8 Blindheim – Flisnes som ett alternativ. Prosjektet er kommet for langt til at det er fornuftig å kutte, og dette anbefales derfor ikke. De to andre alternativene for fylkeskommunen er prosjektene ID702 Volsdalen skole og ID763 Undergang på Bjørge. Dersom valget skal stå mellom disse to, så har undergang på Bjørge lavest effektscore og vil være det prosjektet som fylkeskommunen anbefaler blir brukt til å finansiere overskridelsen. Fylkeskommunen ønsker imidlertid at det er en åpning for å endre prioritering dersom omfanget på ID4 blir vedtatt redusert, og det medfører frigitte fylkeskommunale midler (egenkapital og bompenger). Dette kommer som egen sak i desembermøtet i styringsgruppa.

Sekretariatet har fått signal om at økning i bompenger og økt lokal egenkapital kan bli krevende, og foreslår derfor å dekke inn kostnadsøkning for Blindheim – Flisnes ved reduksjon i andre prosjekt. Vi ber likevel styringsgruppa om å drøfte inntektsøkning som løsning i debatten i saka.

Forslag til vedtak

1. Styringsgruppen godkjenner en økning av styringsrammen for ID8 Blindheim Flisnes med 62 mill. kroner fra 428 millioner til 490 millioner 2025-kroner.

2. Styringsgruppa ber om at kommunen sin andel av kostnadsoverskridelsen blir finansiert ved reduksjon i prosjekt ID4 på 13,4 mill. kroner i egenkapital og 11,4 mill. kroner i bompenger. Totalt 24,8 mill. 2025-kroner.
3. Styringsgruppa ber om at fylkeskommunen sin andel av kostnadsoverskridelsen blir finansiert ved reduksjon i prosjekt ID763 på 6,8 mill. kroner i egenfinansiering og 30,4 mill. kroner i bompenger. Totalt 37,2 mill. 2025-kroner.
4. Styringsgruppa ber sekretariatet gjøre ny vurdering av fylkeskommunen sin finansiering dersom det blir frigitt fylkeskommunale midler i forbindelse med styringsgruppas behandling av omfang for ID4.

Sak 41/25 – Søknad om styringsramme og oppstartsvedtak for ID1 E136 Ny Brosundbro, gate fra Waterfront til Posthuskrysset

Bakgrunn

I Prop. 201S (2020–2021) er prosjektets kostnader beregnet til 287 millioner kroner i 2019-verdi, tilsvarende 363,8 millioner kroner i 2023-verdi.

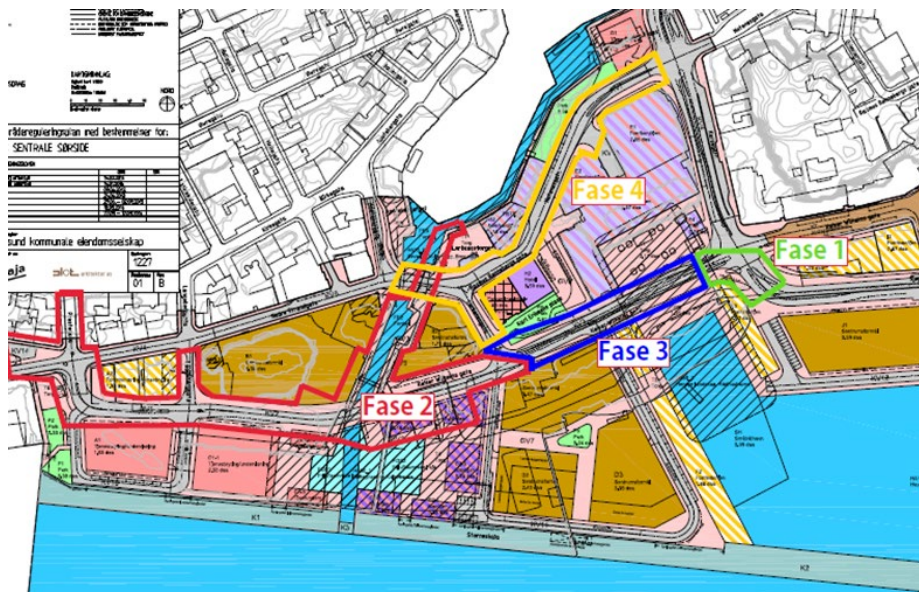
I styringsgruppemøte 26.04.2024 ble styringsrammen fastsatt til 384 mill. 2023-kroner. Kostnader som skal videreføres til andre etater var trukket ut.

Det var vedtatt i styringsgruppemøte 07.03.2025, sak 13/2025 (handlingsprogram 2025-28) at prosjektet kan startes i 2026.

Kostnadsoverslag og ny styringsramme

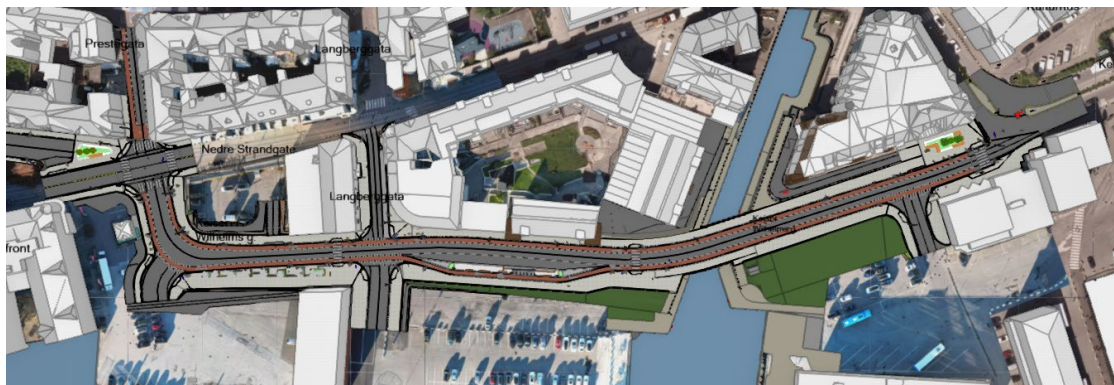
Kostnadsanslaget som danner grunnlaget for søknaden er en revisjon av 2024 anslaget gjennomført 12. februar 2025. P50-anslaget er beregnet til 406,1 millioner kroner (2023-verdi). I dette anslaget inngår blant annet 6 millioner kroner til regulering og om lag 16 millioner kroner som skal viderefaktureres til andre etater (VA, energiverk og fiber). De 6 millionene til regulering er tidligere belastet vegvesenets planleggingsmidler. Summen fra anslaget indeksreguleres til 416,3 mill. 2024-kroner

Prosjektet er delt opp i 4 faser. Første fase (Posthuskrysset) er ferdig og er med i anslaget.



Det er fase 2 av prosjektet som nå skal bygges. Denne omfatter en ny gate fra Arbeideren til Nedre Strandgate ved Waterfront Hotel, med ei ny bru over Brosundet. Både gate og bru får fortau på begge sider og egne sykkelfelt for syklende. Det skal også etableres gangbaner langs

Brosundet. Utlysningen for fase 2 er planlagt i desember 2025, med anleggsstart i september 2026 og trafikkåpning for gate og bro i mai 2028.



I senere faser skal dagens veg fra Arbeideren til og med Posthuskrysset (fase 3) bygges om til gate i tråd med ny reguleringsplan, og det skal gjøres mindre tilpasninger av gateprofilen på Hellebroa, i Notenesgata og i Lorkenesgata (fase 4). Fase 3 og 4 er en del av anslaget, men inngår ikke i den kommende utlysningen.

Prosjektering er ferdig. Deler av prosjektet er byggesøkt og skal til behandling i planutvalget. Noe usikkerhet vil det være knyttet til utfallet av saks- og politiskbehandling.

Prosjektet bør bygges fullt ut. Fase 3 og fase 4 kan eventuelt kuttes ned på hvis økonomien krever det. Men de kan ikke kuttes helt bort.

Forslag til vedtak

Styringsgruppa vedtar styringsramme for prosjekt ID1 E136 Ny Brosundbro, gate fra Waterfront til Posthuskrysset på 394 mill.2024-kr, og gir klarsignal for oppstart i 2026.

Prosjekteier og byggherre er Statens vegvesen, og styringsrammen for prosjektet er på 394 mill. 2024-kroner. Dette er eks. tidligere utgifter til reguleringsplan og kostnader som skal viderefaktureres til andre etater.

