

# **Prosjekt Tenk Tromsø**

## **Fv. 7772 Stakkevollvegen - Skattørvegen**



## Svar på vedtak fra styringsgruppen sak 40/23

### Vedtak fra styringsgruppen for Tenk Tromsø

I Styringsgruppens vedtak (sak 40/23) fikk prosjektet følgende bestilling:

- 1. Styringsgruppen gir sin tilslutning til at prosjektet kan pådra seg økonomiske bindinger i tilknytning til det forbedrende arbeidet i 2023. Arbeid med mudring, fylling, flytting av kabel og detaljprosjektering berammes til 81. mill.kr, innenfor gjeldende styringsmål på 233 mill. 2023-kr, hvorav 70 mill.kr påløper i 2023.*
- 2. Styringsgruppen forutsetter at prosjektet fortsetter detaljprosjektering for prosjektet som helhet. Detaljprosjektering forventes å kartlegge:*
  - oppdatert kostnadsanslag*
  - optimaliserings- og kuttmuligheter i prosjektet*
  - muligheter for, og implikasjoner ved, å skille gjennomføring av prosjektet i ulike byggetrinn*
  - prosjektets bidrag til nullvekstmålet for ulike alternativer for gjennomføring*
- 3. Styringsgruppen forutsetter at prosjektet, ved ferdigstilling av detaljprosjektering og nytt anslag, kommer tilbake til styringsgruppen for tilsluttende behandling/eventuell behandling av endringssøknad, før prosjektet lyses ut for bygging (jmfør beslutningspunkt 3).*
- 4. Styringsgruppen gir sin tilslutning til at prosjektet videreføres i Handlingsprogrammet som et helhetlig prosjekt innenfor gjeldende styringsmål på 241 mill. 2023-kr, med tilhørende lik fordeling mellom kommunen og fylkeskommunen (ca. 50/50). Eventuell justering av egenandeler vil følge av styringsgruppens behandling av prosjektet før arbeidet lyses ut.*
- 5. Styringsgruppa ønsker å starte opp første del av Stakkevollvegen (nord) – Skattørvegen før detaljprosjekteringen er helt ferdig fordi prosjektet gir god måloppnåelse og er knyttet til deponering av tunnelmasser fra utbedring av fylkesvegtunneler i Tromsø. Prosjektet Stakkevollvegen – Skattørvegen har pr. april 2023 et samlet kostnadsestimat som er antatt betydelig over den kostnaden som er gitt i St.prp (99- 2020-21) for bypakke Tenk Tromsø.*

### Bakgrunn/historikk

Områdeplan for Breivika havn, PlanID 1863, er en revisjon av planID 1479, Internasjonal fiskerihavn og containerhavn i Breivika, vedtatt 27.02.2008. Bakgrunnen for revisjonen er at planID 1479 la noen premisser for både veiføringer og vilkår for gjennomføring som vanskeliggjorde videreutviklingen av området.

Planens hovedmål er å bedre fremkommeligheten for kollektiv og næringstrafikken, gående og syklende, samt redusere støy og støvbelastningen for boligene langs Stakkevollvegen.

## Tiltaket

Tiltaket fremgår av St. Prop. 99 S; sitat: «*Prosjektet omfatter bygging av om lag 0,7 km ny hovedveg (fv. 7772) mellom Gimlevegen og Nordøyvegen, øst for dagens veg. Stakkevollvegen, aust for dagens veg. Stakkevollvegen, som den nye vegen skal avlaste, skal rustas opp og leggjast til rette for kollektivtransport, sykling og gåing. Dette vil gi betre framkomst for alle trafikantgrupper. I tillegg vil prosjektet redusere støy- og støvulempene for nærliggjande buset.*».

Målet for bypakke Tromsø er sitat: «*nullvekst i persontransport med bil. I tillegg er god framkommelighet for alle trafikantgrupper et mål, med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport.*»

Troms fylkeskommune skal i samarbeid med Tromsø kommune gjennomføre prosjekt Stakkevollvegen – Skattørvegen.

Dette innebærer bygging av følgende:

- Ny fylkesveg mellom rundkjøring Gimle og Nordøyvegen (750m).
- Eksisterende fylkesveg fra rundkjøring Gimle til Nordøyvegen skal oppgraderes til kollektivveg (750m). Dette innebærer bygging av sykkelveg med fortau på vestsiden og fortau på østsiden.
- Oppgradering av kommunal veg fra Nordøyvegen til Håndverkervegen (750m) inklusiv bygging av sykkelveg med fortau på vestsiden som deler av denne skal også fungere som samlevei til boligene.

Prosjektet skal gi bedre forhold for buss, gående og syklende, både for boligområder og for ansatte i området, og dermed legge til rette for mindre bilbruk. Tiltaket vil redusere støy- og støyplager, samt gi bedre framkommelighet for næringstransport.

Det skal i samme byggefase enten etableres nye ledningsanlegg for vann, avløp og overvann eller gjennomføres omlegging/erstatning av eksisterende VAO-infrastruktur inklusiv to kommunale avløpspumpestasjoner.

Dagens fylkesveg skal omklassifiseres til kommunal veg når ny fylkesveg er ferdig bygd.



Figur 1 – Oversiktskart over de tre hovedstrekningene som er planlagt

## Økonomi

### Tidligere anslag og estimater

Opprinnelig kostnadsanslag var 200 mill. i 2021-kroner. Indeksregulert til 241 mill. i 2023-kroner.

I tillegg kommer kostnader som ikke var med i det opprinnelige anslaget. Dette omfatter flytting av høyspentkabler i sjø, mudring samt utfylling av masser for veg i sjø. Prosjektet anslår denne kostnaden til ca. 71 million 2023-kroner

Kostnadsoverslag for dagens veg Gimle - Håndverkervegen ble gjennomført i 2019. Anslaget var da på kr 93 mill. Dette ble revidert i okt. 2022. Ny kostnad ble da vurdert til kr 195 mill. (2023-kroner)

Byggherreoverslag gjennomført i februar 2023 anslo en total kostnad for prosjektet på kr 406 mill.

### Anslag for hele prosjektet

Det ble den 13. november 2023 utført anslag for hele prosjektet (siste revisjon 21. desember). Anslaget inkluderte også kostnader for omlegging/erstatning av eksisterende VAO-infrastruktur og arbeider for Tromsø Havn. Av dette anslaget er det trukket fra ca. 77 mill. Dette baserer seg på overslag av masse- og rørfordeling mellom partene og det vil dermed være noe usikkerhet til tallet. Dette er kostnader som ikke skal belaste prosjektet Tenk Tromsø. I styringsgruppens vedtak (40/23) er det gitt tilslutning til at prosjektet kan pådra seg en økonomisk forpliktelse inntil kr 81. mill. Dette er ikke tatt med i anslaget, men er lagt til for å vise totalt forventet kostnad som er følgende:

Styringsramme 420 millioner (P50)  
Kostnadsramme 463 millioner (P85)

**I de kommende alternativene er styringsrammen P50 lagt til grunn.**

## Oppdeling, optimalisering og kuttmuligheter i prosjektet

### Konsekvenser med å dele prosjektet i flere byggetrinn.

Det er sett på mulighet for å dele opp prosjekter i flere byggetrinn. Under er det vurdert noen konsekvenser ved en eventuell oppdeling.

#### Økte kostnader for prosjektet

Oppdeling av entrepriser vil gi økte kostnader i form av:

1. Lengre byggetid – økte byggherrekostnader i tillegg til følger for enkelte punkt under.
2. Rigg – Flere til- og nedrigginger og totalt sett flere driftsuker i og med at det vil bli lengre byggetid for hele prosjektet.
3. Mindre mengder i kontraktene kan føre til høyere enhetspriser.
4. Trafikkavvikling – både under og mellom utførelse.
5. Økte prosjekteringskostnader.
6. Flere midlertidige omlegginger for infrastruktur.
7. Større belastning for brukerne og beboerne.

#### Klima og miljø

Oppdeling av prosjektet i mindre deler vil også ha negative konsekvenser for klima og miljø med økt utslipp som følge av flere til- og nedrigginger, samt økt støv- og støyforurensning over lengre perioder.

Videre vil en lengre total varighet av trafikkavviklingen medføre risiko og redusert fremkommelighet for fotgjengere og syklister.

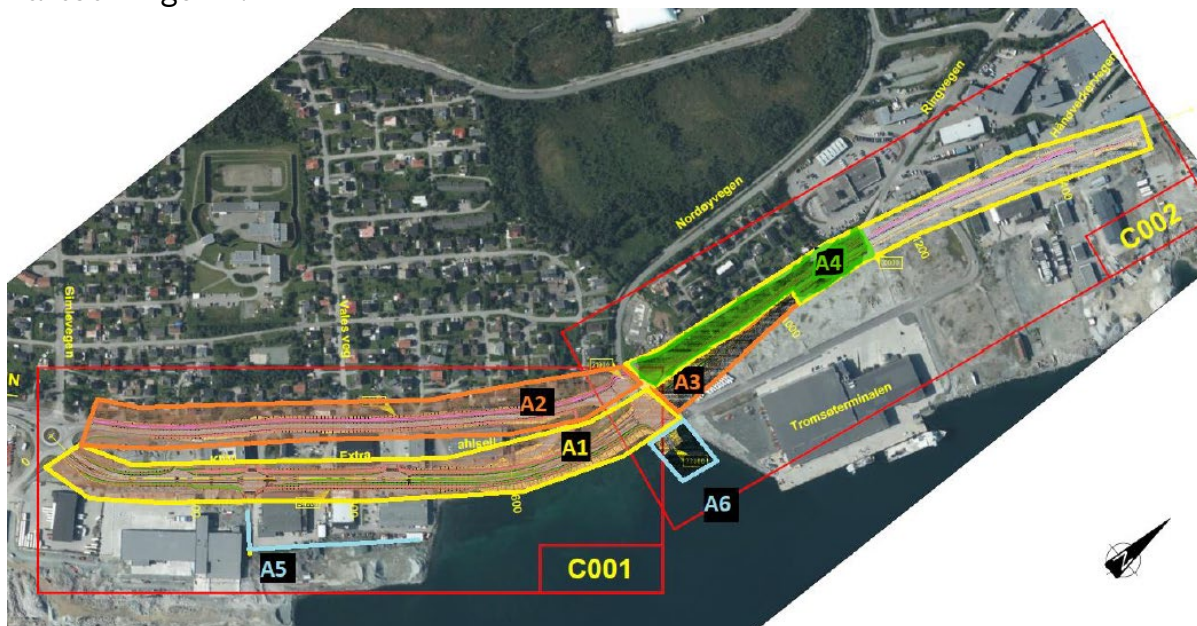
#### Risiko for at hele prosjektet ikke blir gjennomført

Prosjektgruppen ser også en risiko for at deler av prosjektet ikke blir gjennomført ved en eventuell oppdeling (jf. porteføljestyring).

### Optimalisering og kuttmuligheter

Prosjektet har utarbeidet to forslag for optimalisering. Forslagene baserer seg på kutt både på hele og deler av prosjektet. Vi har tatt utgangspunkt i budsjetttrammen på kr 241 mill. (2023-kroner). Alle kostnader er inklusiv bevilget ramme på 81 millioner fra 2023.

Beregning av optimalisering er gjort med bakgrunn av delstrekninger som framgår av kartet i Figur 2.



Figur 2 - Oversikt over delstrekker

Bidrag fra utbyggere er med i beregningene for finansiering i tabell 3, 5 og 7. Se Tabell 1 under:

Adresse/gnr/bnr	Andel av ubebygd areal	Beløp
<b>Stakkevollvegen 335 125/496 -Ahlseil</b>		
Ny Fylkesveg	2,80 %	0,89 million
Oppgradering Stakkevollvegen	4,90 %	1,37 million
<b>Totalt</b>		<b>2,26 million</b>
<b>Posten logistikkterminal 124/133,134</b>		
Ny fylkesveg	12,50 %	4,00 million
Oppgradering Stakkevollvegen	25,30 %	6,10 million
<b>Totalt:</b>		<b>10,10 million</b>

Tabell 1 - Oversikt over utbyggingsbidrag

## Alternativ 1 (prosjektet bygges i sin helhet)

Inneholder: A1, A2, A3, A4 (grønn skravur og umarkert), A5. (se Figur 2)

- Ny fylkesveg mellom rundkjøring Gimle og Nordøyvegen (750m). Det vil bli bygd gang- og sykkelveg på deler av vestsiden av vegen. Gang og sykkelvegen på østsiden som var inkludert i reguleringsplanen ble satt på kuttliste i forprosjektet. Denne beslutningen ble tatt i lys av at det skal bygges sykkelveg med fortau på A2 (den gamle fylkesvegen) som skal oppgraderes og det ble vurdert at det var tilstrekkelig med gang og sykkelveg på vestsiden av ny fylkesveg. Beslutningen ble tatt i samråd med Tromsø kommune.
- Eksisterende fylkesveg (A2) fra rundkjøring Gimle til Nordøyvegen skal oppgraderes til kollektivveg (750m). Dette innebærer bygging av sykkelveg med fortau på vestsiden og fortau på deler av østsiden.
- Oppgradering av kommunal veg fra kryss Nordøyvegen til Håndverkervegen (650m inklusiv bygging av gang og sykkelveg på vestsiden. Deler av gang og sykkelveg skal være en kombinert samleveg for adkomst til boligområdene. Sykkelveg med fortau som var inkludert i reguleringsplanen ble satt på kuttliste i forprosjektet. Beslutningen ble tatt i samråd med Tromsø kommune.
- Avslutning av prosjektet ved x Håndverkervegen må tilpasses eksisterende veg.

Alternativ 1 (million, 2023 kroner)	
Kostnad (±10,2%)	<b>420</b>
Andel Troms fylkeskommune	211
Andel Tromsø kommune	209

Tabell 2 - Oversikt over total kostnad og hvor disse ligger for alternativ 1

Alternativ 1 i 2023-kr (million)							
Finansieringskilder total kostnad							
Kostnad 2023-kr	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
<b>420</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>24</b>	<b>30</b>	<b>12</b>	<b>280</b>	<b>0</b>
Behov for økt ramme i forhold til opprinnelig 241 million: 167 million							
Forbruk (med antatt fordeling) pr 31.12.23							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	MVA refusjon TK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
23,5	0,4	3,4	0,5	4,2	0,0	15,0	0,0
Tentativt budsjett							
Budsjett 2024							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
98,2	7,3	9,8	4,7	7,8	4,9	63,8	0,0
Budsjett 2025							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
148,2	12,8	13,1	8,1	10,4	7,5	96,3	0,0
Budsjett 2026							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
130,1	14,7	8,2	9,3	6,5	0,0	91,4	0,0
Budsjett 2027							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
19,8	1,8	1,6	1,2	1,3	0,0	13,9	0,0

Tabell 3 - Tentativt budsjett for alternativ 1. Forutsatt utlysning høsten 2024

### **Måloppnåelse:**

- Man forholder seg til St. Prop. 99s og samtlige mål som ble satt i prosjektet blir oppfylt.
- Alternativet gir et sammenhengende tilbud for gående og syklende.



## Alternativ 2 (prosjektet bygges etter absolutt minimum)

Inneholder: A1, A3 og A5. (se Figur 2)

- Ny fylkesveg mellom rundkjøring Gimle og Nordøyvegen (750m).
- Det vil, som i alternativ 1 bli bygd gang- og sykkelveg på deler av vestsiden ny hovedveg. Denne gang- og sykkelvegen vil som følge av kutt ikke få noen påkoblingspunkter nordover i prosjektet og vil kun ha funksjon for deler av ny fylkesveg.
- For realisering av den nye hovedvegen, er det nødvendig å bygge deler av ny kommunal veg (hele A3), i tillegg til kryss ved Nordøyvegen.
- Ny kommunal adkomstveg til næringseiendommer (A5).

Alternativ 2 (million, 2023 kroner)	
Kostnad ( $\pm 15,4\%$ )	<b>279</b>
Andel Troms fylkeskommune	211
Andel Tromsø kommune	68

Tabell 4 - Oversikt over total kostnad og hvor disse ligger for alternativ 2

Alternativ 2 i 2023-kr (million)							
Finansieringskilder totalt kostnad							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
<b>279</b>	<b>12</b>	<b>36</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>12</b>	<b>180</b>	<b>0</b>
Behov for økt ramme i forhold til opprinnelig 241 million: 26 million							
Forbruk (med antatt fordeling) pr 31.12.23							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	TFK MVA	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
23,5	0,4	3,4	0,5	4,2	0,0	15,0	0,0
Tentativt budsjett							
Budsjett 2024							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	TFK MVA	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
70,2	2,3	9,8	1,6	7,8	4,9	43,7	0,0
Budsjett 2025							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	TFK MVA	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
153,5	7,0	19,7	4,8	15,5	7,5	99,1	0,0
Budsjett 2026							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	TFK MVA	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
32,2	2,3	3,3	1,6	2,6	0,0	22,4	0,0
Budsjett 2027							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	TFK MVA	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
0,0	0,000	0,000	0,000	0,000	0,0	0,0	0,0

Tabell 5 - Tentativt budsjett for alternativ 2. Forutsatt utlysning høsten 2024

### Måloppnåelse:

- God framkommelighet for næringstrafikk frem til kryss Nordøyvegen
- Bedre bomiljø enn i dag på eksisterende fylkesveg frem til kryss Nordøyvegen. Dette fordi mesteparten av trafikken som går i dag på denne vegen blir flyttet ned til den nye fylkesvegen.

Med så lite og ingen oppgradering som ligger i dette alternativet vil det medføre nedprioritering av tiltak for gående og syklende;

- Mellom rundkjøring Gimle og kryss Vales veg (ca. 350m) ligger det i dag et fortau.
- Mellom kryss Vales veg og kryss Nordøyvegen (ca. 350m) vil gående og syklende måtte dele vegen med rutebusser og adkomsttrafikk.
- For strekningen mellom kryss Nordøyvegen og kryss Håndverkervegen vil situasjonen forbli uendret. Det vil ikke bli bygd gang og sykkelveg. Dermed vil fotgjengere og syklister være nødt til å fortsatt benytte en vegbane som i dag har en ÅDT på 11 600.
- På strekningen mellom rundkjøring Gimle og kryss Nordøyvegen vil det ikke legges mer til rette for kollektiv enn det som er i dag.

Ulempen og sikkerhetsrisikoen for manglende etablering av bussholdeplass, sykkelfelt, gangfelt og øvrig tilrettelegging for myke trafikanter, vil sannsynligvis bidra til at folk fortsatt velger å bruke bilen til og fra jobb. Dette vil medføre at måloppnåelsen til prosjektet svekkes betydelig.

### Alternativ 3 (prosjektet bygges i sin helhet frem til Ringvegen)

Inneholder: A1, A2, A3, deler av A4 (grønn skravur) og A5. (se Figur 2)

- I dette alternativet bygges de samme elementene som i alt. 1 (prosjektet bygges i sin helhet), men her stopper man utbyggingen ved Ringvegen og kutter ca. 300m av prosjektet.

<b>Alternativ 3 (million, 2023 kroner)</b>	
Kostnad ( $\pm 11,4\%$ )	<b>377</b>
Andel Troms fylkeskommune	211
Andel Tromsø kommune	166

Tabell 6 - Oversikt over total kostnad og hvor disse ligger for alternativ 3

<b>Alternativ 3 i 2023-kr (million)</b>							
<b>Finansieringskilder totalkostnad</b>							
Kostnad 2023-kr	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
<b>377</b>	<b>29</b>	<b>36</b>	<b>19</b>	<b>30</b>	<b>12</b>	<b>250</b>	<b>0</b>
<b>Behov for økt ramme i forhold til opprinnelig 241 million: 124 million</b>							
<b>Forbruk (med antatt fordeling) pr 31.12.23</b>							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	TFK MVA	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
23,5	0,4	3,4	0,5	4,2	0,0	15,0	0,0
<b>Tentativt budsjett</b>							
<b>Budsjett 2024</b>							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	TFK MVA	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
89,7	5,8	9,8	3,7	7,8	4,9	57,7	0,0
<b>Budsjett 2025</b>							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	TFK MVA	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
133,2	10,2	13,1	6,5	10,4	7,5	85,6	0,0
<b>Budsjett 2026</b>							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	TFK MVA	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
113,0	11,6	8,2	7,4	6,5	0,0	79,2	0,0
<b>Budsjett 2027</b>							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	TK MVA	TFK MVA	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
17,7	1,5	1,6	0,9	1,3	0,0	12,4	0,0

Tabell 7 - Tentativt budsjett for alternativ 3. Forutsatt utlysing høsten 2024

### **Måloppnåelse:**

- God framkommelighet for næringstrafikk
- God tilrettelegging for gående, syklende, buss frem til Ringvegen
- Godt bomiljø frem til Ringvegen

Med kutt av de siste 300 meterne på prosjektet vil følgende ikke bli etablert:

- Gang og sykkelveg mellom kryss Ringvegen og kryss Håndverkervegen
- Bussholdeplass sør for kryss Håndverkervegen

Som følge av manglende etableringer vil adkomstmuligheten til arbeidsplasser og bedrifter som ligger i Håndverkervegen være betraktelig redusert, både for syklende og kollektivreisende. I dag ligger nærmeste busstopp uten tilrettelegging for videre adkomst opp til Håndverkervegen ca. 100m nord for håndverkervegen.

## Konklusjon

«Målet for bypakken er nullvekst i persontransport med bil. I tillegg er god framkommelighet for alle trafikantgrupper et mål, med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport.»

### Anbefaling av alternativ

Alternativ 1 er det dyreste alternativet, men gir full måloppnåelse i prosjektet. Alternativet vil gi et sammenhengende tilbud til gående og syklende, tilrettelegge for kollektiv, forbedre framkommeligheten for næringstrafikk og styrke bomiljøet.

Alternativ 2 er det billigste alternativet, men oppfyller ikke målene i forhold til klima og miljø, trivsel og bomiljø. Det vil i dette alternativet ikke etableres tiltak for gående, syklende eller kollektiv.

Alternativ 3 Vil ikke ivareta kollektiv og syklende/gående mellom Ringveien og Håndverkerveien. Det er imidlertid lite boligbebyggelse i dette området og konsekvensene antas derfor å være noe mindre.

Med bakgrunn i mål satt i st. Prop99s og bypakke Tromsø anbefaler Troms fylkeskommune og Tromsø kommune å realisere alternativ 1, det vil si prosjektet i sin helhet. Imidlertid bør alternativ 3 vurderes som et alternativ dersom alternativ 1 ikke blir vedtatt.

### Oppdeling av prosjektet

En oppdeling får konsekvenser for klima og miljø.

Prosjektet vil få økte kostnader ved oppdeling av entreprisen. Disse økningene omfatter lengre byggetid og høyere byggherrekostnader. Delingen fører også til flere til- og nedrigginger, samt økte enhetspriser på grunn av mindre mengder i kontraktene. Økte prosjekteringskostnader og behovet for flere midlertidige omlegginger av infrastrukturen. Den samlede belastningen for brukere og beboere forventes å være betydelig større som følge av disse utfordringene.

Hvis det blir vedtatt å dele opp prosjektet, anbefaler TK og TFK at resterende del av prosjektet tas inn i handlingsprogrammet til Tenk Tromsø for senere bygging. Dette vil sikre at Stakkevollvegen-Skattørvegen oppnår full måloppnåelse for hele prosjektet.

## Oppsummering

Prosjektet har gjennomført anslag i henhold til SG-møte april 2023. Anslaget viser en kostnadsøkning på 179 mill. kr. Det er i samarbeid med Tromsø kommune utarbeidet to forskjellige alternativer i tillegg til bygging av hele prosjektet. Tabell under viser en oppsummering av kostnader for alternativene.

<b>Alternativ 1:</b> Prosjektet bygges i sin helhet	
P50 kostnad	420 million
Behov for økt ramme i tillegg til ramme på 241 million (P50)	167 million
<b>Alternativ 2:</b> Prosjektet bygges etter absolutt minimum	
P50 kostnad	279 million
Behov for økt ramme i tillegg til ramme på 241 million	26 million
<b>Alternativ 3:</b> Prosjektet bygges i sin helhet frem til Ringvegen	
P50 kostnad	377 million
Behov for økt ramme i tillegg til ramme på 241 million	124 million

Tabell 8 - Oppsummering av kostnad og økt rammebehov for de tre alternativene

Troms fylkeskommune og Tromsø kommune anbefaler å gjennomføre alternativ 1 sin helhet eller eventuelt alternativ 3 for best mulig måloppnåelse. Hvis det blir vedtatt å dele opp prosjektet, anbefaler prosjektgruppen at resterende del av prosjektet tas inn i HP for senere bygging.

Angående videre fremdrift for prosjektet er det tenkt utlyst høst 2024.