

Søknad om å styre mot endret prognose for sluttkostnad

Dato:	03.03.2026
Organisasjon:	Troms fylkeskommune/Tromsø kommune
Prosjektnavn:	Stakkevollvegen nord
Prioriteringsnr. i Prop. 99S (2020-2021)	5

Kostnadsrammer	Beløp (hele tusen kr)
Alle tall er oppgitt i prisnivå (angi år):	Faktiske 2024
Fastsatt økonomisk ramme /styringsramme/styringsmål (inkludert usikkerhetsavsetning)	431 000
Prognose for sluttkostnad – før tiltak:	533 500
Prognose for sluttkostnad – etter tiltak:	533 500

Dette skjemaet gjelder for alle faser i et prosjekt. Som grunnlag for å søke om å styre mot endret prognose for sluttkostnad må prosjekteier redegjøre for følgende:



1. Beskriv rammene som ligger til grunn for prosjektet. Det er viktig at områdene HMS, økonomi, framdrift og kvalitet bli omfattet.

Bakgrunn

Prosjektet fremgår av Prop 99 S; sitat «*Prosjektet omfattar bygging av om lag 0,7 km ny hovudveg (fv. 7772) mellom Gimlevegen og Nordøyvegen, aust for dagens veg. Stakkevollvegen, som den nye vegen skal avlaste, skal rustast 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 busetnad. Det er forventa at reguleringsplanen blir vedteken i løpet av 2021*».

Områdeplan Breivika Nord 1863 vedtatt i Tromsø kommune oktober 2021. Planen har to sentrale målsetninger. Eksisterende boligområder langs Stakkevollvegen har svært dårlig bokvalitet når det gjelder støy og støv grunnet veitrafikk. Planens omlegging av hovedtrafikken i området, kombinert med etablering av støyskjerming vil gi en markant bedring av bokvaliteten. En annen viktig målsetning er også å få på plass virkemidler for etablering av nye næringsvirksomheter i Breivika.

Sitat fra Kommunedirektørens innstillingen til vedtak; «*Et sentralt premiss for utarbeidelsen av plan 1863 har vært arbeidet med Tenk Tromsø, som igjen skal være grunnlaget for en byvekstavtale for Tromsø. Samarbeidspartnerne Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen har kommet til enighet om at bygging av ny fylkesvei og oppgradering av kommunal vei innenfor 1863 er det høyst prioriterte tiltaket i Tenk Tromsøs tiltakspakke*».

Samfunns mål

Framtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transporttettersspørselen på en mer miljø- vennlig måte (KVU for Tromsø 2010). Målet for Bypakke Tenk Tromsø er nullvekst i persontransport med bil. I tillegg er god framkomst for alle trafikantgrupper et mål, med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport (St.prp.nr. 99 S (2020-2021)).

Effektmål

- Bedre framkommelighet for næringstransport.
- Bedre framkommelighet for buss, gående og syklende.
- Økt trafikksikkerhet for alle
- Redusere miljøulempene med støy og støv for nærliggende boligbebyggelse.

Resultatmål

HMS:

All virksomhet skal gjennomføres uten skade på mennesker, materiell eller miljø, med mål om null drepte, null alvorlige ulykker og H1-verdi 0. Arbeidet skal utføres sikkert for egne ansatte, tredjepart og nærmiljøet, med trygg tilgang til friområder gjennom anleggsperioden. Tett oppfølging av SHA og YM skal sikre forebygging av hendelser, høy nestenulykkesrapportering og stabil framdrift uten alvorlige avvik.

Klima:

Prosjektet skal styres etter lavest mulig klimautslipp gjennom både prosjektering og bygging, med målrettede tiltak for å redusere miljøpåvirkningen.



Kostnad, fremdrift og kvalitet:

Prosjektet skal gjennomføres innenfor godkjente økonomiske rammer, med god kostnadskontroll og effektiv ressursstyring gjennom hele gjennomføringsfasen. Fremdriften skal planlegges og følges opp slik at milepæler nås i henhold til kontrakt og overordnede mål. Tett oppfølging av risiko, endringer og leveranser skal bidra til forutsigbar gjennomføring. Målet er en kostnadseffektiv gjennomføring med stabil fremdrift og høy kvalitet i leveransene.

Sist gjeldende vedtak fra TT:

Prosjekt Stakkevollvegen nord godkjennes med ny styringsramme på 439 mill. estimerte 2024- kr. Prosjektet utlyses med en opsjon i kontrakten knyttet til alternativ 3 (300 m gang/sykkelveg mot nord). Dersom tilbud utover styringsramme må saken tilbake til behandling i styringsgruppen før eventuell opsjon kan løses ut.

Denne opsjon er i denne søknaden behandlet som kutt 4.

2. Beskriv hva som har skjedd. Hvorfor er det behov for å øke prognosen for sluttkostnad?

Det er gjennomført nytt anslag 12.11.2025. Oppdatert prognose for sluttkostnad (P50) er 533,5 mill. sammenlignet med tidligere styringsramme på 431 mill.

Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak:

- Mer detaljerte beskrivelser og økte mengder etter ferdigstilt detaljprosjektering
- Endrede kryssløsninger og omprosjektering som følge av tilbakemeldinger fra Vegdirektoratet
- Mangelfullt underlag i reguleringsplan som har medført behov for justeringer
- Økte kostnader knyttet til massehåndtering og begrenset tilgang på godkjente mottak
- Generell kostnadsøkning i markedet

Anslaget viser et standardavvik på 9 %, og vurderes å gi et oppdatert og realistisk bilde av prosjektets totale gjennomføringskostnad.

Rekkefølgekrav og finansiering i nordre del av prosjektet

For strekningen mellom Ringvegen og Håndverkervegen foreligger det rekkefølgekrav i reguleringsplanen knyttet til utvikling av tilgrensende næringsområder.

Det er lagt til grunn en modell der utbyggere skal bidra med anleggsbidrag til etablering av gang- og sykkelløsning på denne strekningen. Anleggsbidraget skal knyttes til opparbeidelsen av tiltaket og kan kun benyttes til det aktuelle prosjektet.

Gjennomføringen av denne delstrekningen er dermed koblet til privat utvikling og



privat medfinansiering.

Utbyggerbidraget endrer ikke prosjektets prognose for sluttkostnad (533,5 mill. kr), men inngår som en finansieringskilde innenfor prosjektets totale kostnadsramme.

3. Hvilke tiltak er gjort til nå for å holde prognosen, for eksempel hvilke kutt er gjennomført eller foreslått?

Tidligere gjennomførte tiltak for å holde prognosen, vedtatt i SG sak 40/23:

- Ca. 750m G/S på ny fylkesveg kuttet
- Reduksjon på 70m G/S fra ny FV og opp til kommunal veg. (optimalisering)
- Ca. 700m sykkelveg m/ fortau nedskalert til samle G/S mellom x Nordøyavegen – x Håndverkervegen.
- Ca. 170m fortau fra sørenden av Ahlsell bygg og nordover.

Nye foreslåtte kutt (AKG; 51/25, 52/25):

Ifm. anslag 12.11.2025 foreslått 4 kutt:

1. Nedgradering fra sykkelveg m/ fortau til G/S på strekningen rundkjøring gimle til nordøyavegen (anslått besparelse på ca. 16 mill.)
2. Forkorting av fortau på vestsiden av eksisterende fylkesvei (anslått besparelse på ca. 1 mill.)
3. Generell kutt i beplantning (anslått besparelse på ca. 7 mill.)
4. Kutt i bygging mellom Ringvegen og Håndverkervegen (anslått besparelse på ca. 34 mill.)



4. Hvilke konsekvenser for måloppnåelsen får disse tiltakene nemt i punkt 3.

Det er gjennomført en samlet vurdering av foreslåtte kutt opp mot prosjektets samfunns mål, effektmål og resultatmål, samt føringer i reguleringsplan, vedtatte strategier og formingsveileder for Tenk Tromsø.

Foreslåtte tiltak gir samlet en beregnet kostnadsreduksjon, men innebærer samtidig reduksjon i standard og funksjonalitet på deler av prosjektet.

Kutt 1 – Nedskalering fra sykkelveg med fortau til gang- og sykkelveg (A2)

Kuttet gir en beregnet kostnadsreduksjon på ca. 16 mill. Besparelsen knytter seg til redusert bredde på anlegget, mindre behov for grunnerverv, mindre inngrep i private eiendommer og redusert byggeomfang.

Tiltaket kan gjennomføres innenfor regulert samferdselsformål og utløser ikke behov for reguleringsendring.

Konsekvenser:

- Redusert standard på en strekning definert som del av hovednett for sykkel.
- Endret løsning for separasjon mellom gående og syklende.
- Ulike faglige vurderinger knyttet til trafiksikkerhet ved avkjørsler og bussandel.
- Mindre arealbeslag og bedre bevaring av eksisterende vegetasjon.

Kuttet gir en merkbar reduksjon i investeringskostnadene, men dekker kun en begrenset del av prosjektets samlede merbehov.

Kutt 2 – Forkorting av fortau

Kuttet gir en mindre økonomisk besparelse.

Konsekvenser:

- Mindre sammenhengende løsning for gående.
- Redusert helhet i gateprofilen.
- Begrenset effekt på samlet kostnadsnivå.

Tiltaket vurderes å ha begrenset økonomisk effekt, samtidig som det svekker prosjektets helhetlige utforming.

Kutt 3 – Reduksjon i beplantning

Kuttet gir en beregnet kostnadsreduksjon på ca. 7 mill.

Konsekvenser:

- Redusert grønnstruktur og bymiljøkvalitet.
- Mindre ivaretagelse av prinsipper i formingsveilederen.
- Mulig negativ effekt for overvannshåndtering og lokalt miljø.

Tiltaket gir en moderat kostnadsreduksjon, men innebærer tydelig reduksjon i prosjektets miljø- og kvalitetsambisjon



Kutt 4 – Stans av utbygging mellom Ringvegen og Håndverkervegen (A7)

Kuttet innebærer at utbyggingen avsluttes ved Ringvegen og at ca. 300 meter av prosjektet ikke gjennomføres. Beregnet reduksjon i prosjektets anslag er ca. 34 mill.

Konsekvenser:

- Manglende etablering av gang- og sykkelveg og kollektivløsning på strekningen
- Brudd i sammenhengende hovednett for myke trafikanter
- Redusert tilgjengelighet og trafiksikkerhet for arbeidsplasser og næringsområder
- Behov for omprosjektering og tekniske tilpasninger

Strekningen er omfattet av rekkefølgekrav knyttet til utvikling av tilgrensende næringsområder. Finansiering av tiltaket er forutsatt dekket gjennom anleggsbidrag fra private utbyggere, regulert gjennom utbyggingsavtale.

Kuttet representerer den største enkeltreduksjonen i anslaget, men gjelder en delstrekning hvor gjennomføring og finansiering er tett koblet til privat utvikling i området.

Samlet vurdering og oppsummering

Foreslåtte kutt gir samlet en reduksjon i investeringskostnadene, men dekker kun en del av prosjektets samlede merbehov sammenlignet med gjeldende styringsramme.

Flere av tiltakene innebærer samtidig:

- Reduksjon i standard på deler av hovednettet for myke trafikanter
- Svekket sammenheng i gang-, sykkel- og kollektivløsning
- Redusert oppfyllelse av kvalitets- og miljøambisjoner
- Avveininger mot langsiktig måloppnåelse i Tenk Tromsø

Samlet sett innebærer kuttene en reduksjon i prosjektets ambisjonsnivå uten at merbehovet fullt ut elimineres. Dette aktualiserer spørsmålet om prosjektet skal gjennomføres med redusert standard, eller om det skal styres mot oppdatert prognose for sluttkostnad.

Etter vurderinger fra både prosjektet og Tromsø kommune er det i Kutt 1 som etter prosjektet vil kunne være en bærekraftig løsning. Tromsø kommune er her faglig uenig.

5. Er det andre rammer i prosjektet som kan endres for å holde seg innenfor gjeldende prognose for sluttkostnad, som tid, kvalitet, omfang eller andre forhold.

Nei.



6. Hvilke tiltak gjør dere i den videre prosjektstyringen for å sikre måloppnåelse.

Videre prosjektstyring vil være preget av:

- Stram økonomi- og usikkerhetsstyring
- Tett oppfølging av grunnerv
- Kvalitetssikret prosjektering før utlysning
- Aktiv endringskontroll i byggefasen
- Bevaring av måloppnåelse i Tenk Tromsø

Tiltakene skal samlet sikre at prosjektet gjennomføres innenfor ny prognose for sluttkostnad, samtidig som fastsatte samfunns- og effektmål oppnås.

Følgende dokumenter skal vedlegges søknaden:

- A. Ny prognose for sluttkostnad, dokumentert i kostnadsoverslag
 - A-1 Notat etter anslag
 - A-2 TK redegjørelse og begrunnelse
- B. Prosjektets endringslogg
- C. Gjeldende prosjektplan med tilhørende beskrivelse av
 - finansieringsplan (spesifisert på finansieringskilder)
 - gjennomføringsplan
 - usikkerhetsvurdering
 - plangrunnlag (reguleringsplan)

Prosedyre:

- Denne malen og vedleggene sendes til Tenk Tromsø v/sekretariatet.
- Tenk Tromsø sine arbeidsorgan vurderer søknaden.
- Søknaden behandles i styringsgruppen.
- Sekretariatet sender svar til prosjektleder / prosjekteier gjennom referat fra det aktuelle styringsgruppemøtet.
- Søknad med vedlegg må sendes sekretariatet senest 10 dager før neste planlagte møte i Administrativ koordineringsgruppe (AKG).