

ET TRYGT OG TRIVELIG SKEDSMOKORSET

INNSPILL TIL KORTSIKTIGE OG LANGSIKTIGE TILTAK FOR Å LØSE TRAFIKKPROBLEMENE PÅ SKEDSMOKORSET.

Skedsmo Nord Rotaryklubb har etablert et samfunnsprosjekt med mål om å bidra til å lette de vanskelige trafikkforholdene for befolkningen på Skedsmokorset. Prosjektet er aktualisert gjennom Lillestrøm kommunes arbeid med ny områdeplan for Skedsmokorset Øst, men tiltak for å lette trafikkforholdene er viktig også uavhengig av planarbeidet.

Skedsmo Nord rotaryklubb vil arbeide for en mobilisering hos befolkningen basert på følgende ønsker:

- Trafikkreduserende tiltak igangsettes nå.
- Plan for ny vegløsning må igangsettes.
- Ny utbygging på Skedsmokorset må få en god, estetisk utforming.

Vi vil også arbeide med innspill til løsninger til kommunen og fylket for bedre trafiksikkerhet og miljø og levekår for befolkningen.

Som del av dette arbeidet er det gjennomført en workshop med følgende deltakere:

- Stein Fyksen, tidligere fylkesveisjef Akershus.
- Knut Gløersen, tidligere prosjektleder for E18 vestkorridoren, og leder i planseksjonen i SVV Akershus.
- Jan Ludvig Myhrvold (FrP), nestleder hovedutvalg for miljø og samfunn Lillestrøm kommune
- Margrethe Prahls Reusch (V), leder i hovedutvalg for samferdsel og miljø i Akershus fylkeskommune og medlem i hovedutvalg for miljø og samfunn i Lillestrøm kommune.
- Torbjørn Faller, Skedsmokorset Rotaryklubb
- Erling Sæther, Skedsmo Nord Rotaryklubb.
- Arne Besseberg, Skedsmo Nord Rotaryklubb
- Hans Jakob Guthus, Skedsmo Nord Rotaryklubb

Skedsmokorset:
Ingen utbygging før trafikkproblemene er løst.

Hva skjer?
 Lillestrøm kommune planlegger 1 100 boliger i blokker på fem etasjer mens vi har store trafikkutfordringer. Vi må løse trafikkproblemene før det bygges by.



Hvorfor?

- Sikkerhet: Trafikkproblemene er en risiko for fotgjengere og syklistene.
- Miljø: Redusert trafikk vil bety bedre luftkvalitet og mindre støy.
- Lavekår: Mindre trafikk vil forbedre livskvaliteten for innbyggerne.



Vi arbeider for at:

- Plan for ny vegløsning må igangsettes.
- Trafikkreduserende tiltak må igangsettes nå.
- Ny utbygging på Skedsmokorset må få en god, estetisk utforming.

Les vår uttalelse til utbyggingsplanen:



Skedsmo Nord Rotaryklubb


Illustrasjon av kampanjefolder for et bedre trafikkmiljø på Skedsmokorset

BAKGRUNN

Skjevfordeling av ressurser i Oslopakke 3

Vi konstaterer at det meste av midlene i Oslopakke 3 og i tidligere pakker går til de vestlige områder av fylket.

Eksempelvis gjennomføres det store utbygginger på fylkesveger i vestre Akershus.

Gjønne tunnelen fram til E18 er et fylkesvegprosjekt for å redusere problemene med lokaltrafikken med en prislapp på 1,8 mrd kroner.

Målet med prosjektet var:

- Forbedret tilgjengelighet
- Reduksjon av rushtidsforsinkelser
- Reduksjon av klimautslipp
- Begrensning av trafikkbelastning

Biltrafikken gjennom Skedsmokorset er minst like stor som i tilfellet med Gjønnnes, og målsettingene for et lignende prosjekt på Romerike vil være de samme.

Andre eksempler som kan nevnes er Bekkestuatunnelen som hadde som mål å forbedre den lokale trafikksituasjonen på Bekkestua. Det ligger nå an til at ny tunnel under Røakrysset også skal gjennomføres som del av Oslopakke 3.

Med unntak av en god satsing på kollektivtrafikken, er ikke noen prosjekter kommet fram til realitetsbehandling i Akershus nord . Det nevnes T-bane til Ahus eller tunnel gjennom Hexebergåsen som ikke nådde lenger enn til et tidligfase stadium.

Områdeplanen for Skedsmokorset øst

Områdeplanen for Skedsmokorset Øst skal opp til annen gangs behandling høsten 2025. Planen legger opp til bygging av inntil 1 100 boliger i blokkbebyggelse på Skedsmokorset. Det planlegges ingen tiltak i veg- eller trafikksituasjonen utover å lage en ny bussterminal med en kvartalsløsning samt å gjøre om Trondheimsveien, Gjerdrumsveien og Skedsmo kirkevei til gateløsning med separat gang/sykkelveg samt beplantning.

Et grunnleggende spørsmål er om det er forsvarlig å sluttbehandle en områdeplan som uttrykkelig i selve dokumentet sier at «Områdereguleringen har ikke som mål å løse trafikkutfordringene på Skedsmokorset for gjennomgangstrafikken. Dette må løses gjennom



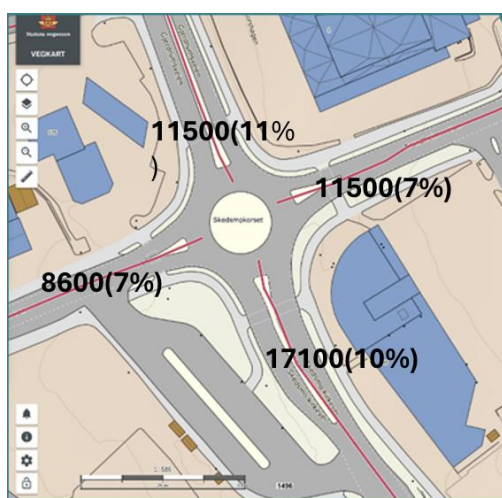
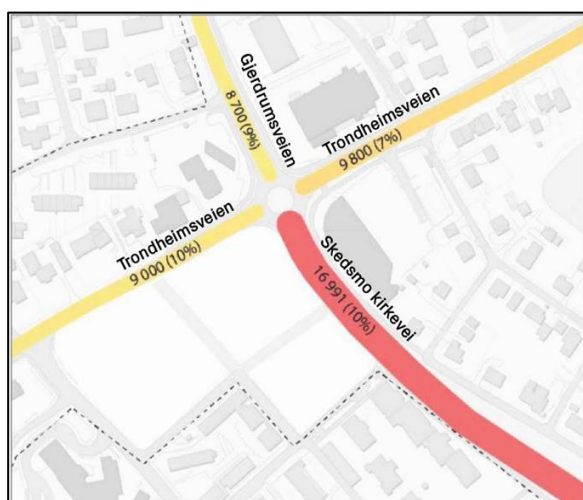
*Illustrasjon av Gjønne tunnelen fram til E18 ved Strand.
 Kilde: Torbjørn Fallner.*

regionale samferdselsprioriteringer. Trafikken vil fortsatt være der og gi støy og kø gjennom Skedsmokorset i rushtiden.» (plandokumentet side 54).

Byutvikling er ikke forsvarlig før trafikkproblemene er løst.

Den største trafikkbelastningen er Fv 120 morgen og ettermiddag. Denne trafikkbelastningen er dimensjonerende for de lange køene til og fra Trondheimsveien og Gjerdrumsveien morgen og ettermiddag.

Nedenfor er illustrert trafikken med tall for antall kjøretøy pr døgn (ÅDT) med andelen tungbiler i parentes.



Illustrasjon av trafikkbelastning i rundkjøringen på Skedsmokorset. Illustrasjon fra områdeplanen til venstre. Tall for 2024 til høyre.

Tallene vist til venstre kommer fra områdeplanen. Oppdaterte tall fra SVVs vegdatabase for 2024 viser at veksten i forhold til tallene fra områdeplanen har vært 8 prosent.

Det kan nevnes at trafikk tallene ved rundkjøringen ved Skedsmo senter er i samme størrelsesorden: Skedsmo Kirkevei øst 17100 (10%), Skedsmo kirkevei vest 14000 (10%) og av/påkjøringsrampe til/fra E6 8600 (13%). Tungbilandelen er i parentes.

Selve E6 på Skedsmokorset har en ÅDT på 69 000 (13%)

Høring av områdeplanen.

Innen fristen for høring av områdeplanen kom det inn over hundre uttalelser. Flertallet av høringene inneholder en massiv motstand mot å vedta områdeplanen før det er lagt fram løsninger på trafikkproblemene på Skedsmokorset. Holdningen i over sytti innspill kan illustreres med med figuren nedenfor.



En illustrasjon av holdningene til et flertall av de over 100 innspilene som ble sendt kommunen

Utbyggere hadde i hovedsak innspill på tekniske forhold. Fylkeskommunen varslet innsigelse på overdimensjonering av antall boliger i forhold til vekstprognosene, Statens Vegvesen motsatte seg at planen omfattet SVVs eiendom inntil E6, og Statsforvalteren hadde synspunkter på jordvern og overvannsløsninger.

Målsetting

Hensikten med rotaryklubbens arbeid er å utvikle innspill til kommunen og fylket i forkant av behandling av både områdeplanen og trafikksaken i tilfelle det skal fremmes to separate saker.

Innspillet inneholder

1. Kortsiktige tiltak til gjennomføring uavhengig av områdeplanen fordi det er helt nødvendig allerede nå å stimulere til spredning av trafikk der det finnes alternative traseer og stimulere til mer bruk av rutebuss.
2. Langsiktige tiltak som er såpass realistiske både med hensyn til gjennomføring, kostnader og finansiering at de kan finne plass i prioriteringene i fylket, kommunen og som del av Oslopakke 3.

Kortsiktige tiltak

Det vurderes slik at gateprofil med redusert fartsgrense og ny bussterminal vil ha begrenset effekt på trafikkbelastningen. Dette bekreftes i Norconsults utredning som er et vedlegg til plangrunnlaget.

Trafikkbelastningen er meget stor mesteparten av dagen, og er spesielt belastende når trafikk fra fire armer skal presses gjennom en rundkjøring.

Tiltak i morgenrush

Det bør være fullt mulig å gjennomføre trafikkreduserende tiltak i form av rushtidsbommer eller trafikklys der hensikten er:

- Å stimulere til mer bruk av kollektivløsninger
- Å styre biltrafikk til andre veivalg der dette er mulig.

Boligutviklingen i Nannestad, Eltonåsen og Gjerdrum er omfattende. Det medfører økt trafikk på Fv120 sydover. Trafikken skal «presses» gjennom rundkjøringen på Skedsmokorset.

Det finnes alternative kjøreveger for disse stedene selv om de ikke er like optimale som Fv120.

Likevel ser det ut til at det i den senere tid har vært mulig å redusere belastningen:

I et års tid har det vært anleggsarbeid på Fv120 mellom Frognerlinna og Leikvoll i forbindelse med anlegg av gang/sykkelveg. I perioden har det vært innsnevring fra to til ett felt på to steder på strekningen. Dette har åpendart ført til reduksjon i biltrafikken enten ved at bilistene har funnet annen kjøreveg, lagt kjøringen utenom rushtid, kjørt kollektivt eller latt være å kjøre. Trafikkreduksjonen er merkbar.

Det bør derfor være mulig å gjennomføre innsnevring etter at de «midlertidige» er avsluttet gjennom en kombinasjon av prioritering av rutebussene og en innsnevring fra to til ett felt hvor bussene gis prioritet i det stengte feltet. En slik innsnevring kan etableres eksempelvis etter svingen ved Leikvoll og fram til kollektivfeltet som starter ved Salerudveien.

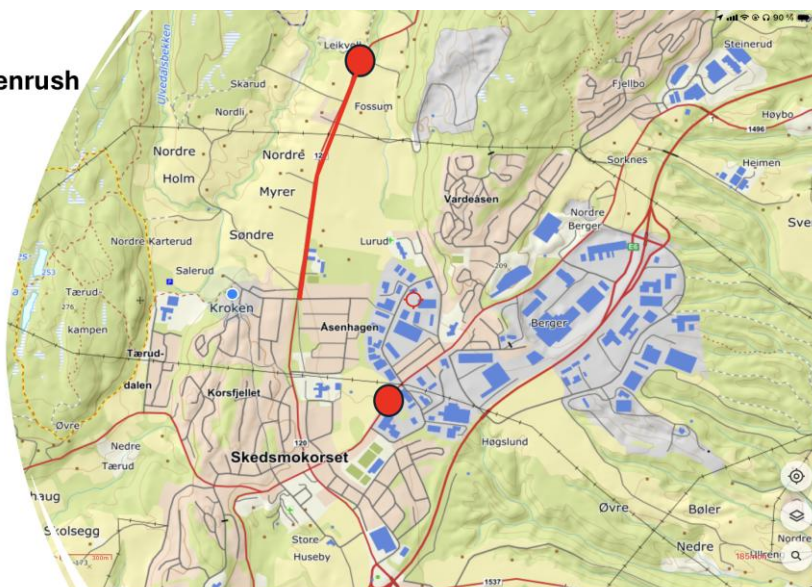
Ordningen vil stimulere til økt kollektivbruk samt at bilistene fortsatt har tilgang til Fv120 samt veialternativene via Gardermoen, Jessheim eller Kløfta.

Løsningen må være dynamisk slik at innsnevringen skjer kun da rutebuss passerer et definert punkt.

Det kan også tenkes en rushtidsbom eller innsnevring med prioritet for buss i Trondheimsveien syd for krysset Trondheimsveien/Industriveien, hvor hensikten er den samme; stimulere til kollektivbruk og spre trafikken til Bergerkrysset/E6

Kortsiktige tiltak morgenrush

- Rushtidsbom med bussprioritering ved Leikvoll på Fv120
- Lysregulering som stenger det ene kjørefeltet til fordel for rutebuss.
- Trafikkavvisende effekt på linje med den midlertidige enfeltsskjøring i dag ifm bygging av gang/sykkelvei fra Frognerlinna til Leikvoll.
- Rushtidsbom med bussprioritering syd for krysset Industriveien/Trondheimsveien for å stimulere biler til å benytte E6 ved Berger.



Illustrasjon av innsnevring med bussprioritering på Gjerdrumsveien og Trondheimsveien i morgenrush

Tiltak i ettermiddagsrush

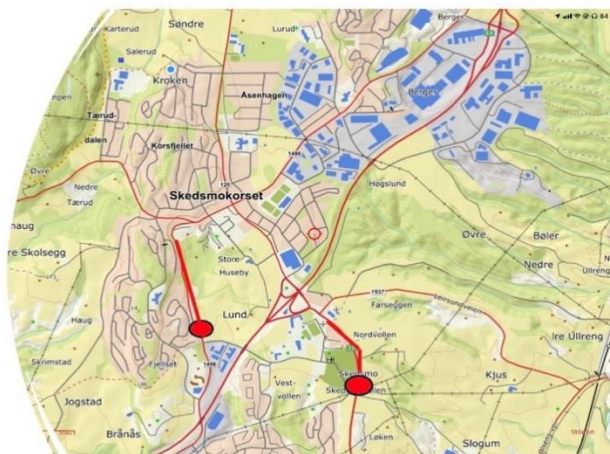
Tilsvarende kan det tenkes å etablere innsnevring/bussprioritering i Trondheimsveien nord for krysset ved Vestvollveien. Det kan også vurderes tilsvarende ordning på Fv226 vest for avkjøring til Kjushagen.

Det foreslås at det startes med forsøk på en eller to delstrekning i morgenrushet for å vinne erfaring.

Kortsiktige tiltak ettermiddagsrush

Stimulering til bruk av buss, samtidig med styring av biltrafikk

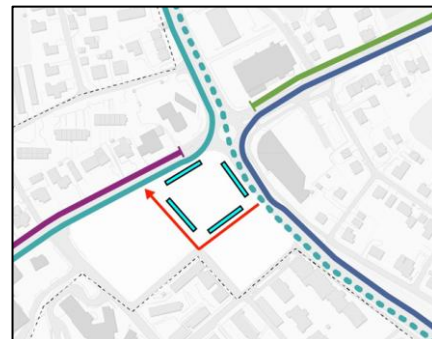
- Rushtidsstyring med bussprioritering i Trondheimsveien nord for Brånåsveien eller Vestvollveien med stenging av ett felt for buss.
- Rushtidsstyring med bussprioritering øst for krysset Vestvollveien/Fv 226



Bussterminal – behov for optimalisering

Det ser ut til at kommunen ønsker at den foreslåtte kvartalsløsningen for ny bussterminal unntas fra krav om detaljreguleringsplan for å forsere ny løsning for bussene.

Løsningsforslaget for ny terminal i områdeplanen vil neppe effektivisere bussproduksjonen. Om vi forstår det rett må bussene tilnærmet kjøre like mye i rundkjøringen som dagens løsning med i gjennomsnitt 1,5 turer pr ankomst/avgang. I tillegg vil de med få unntak anløpe terminal før ny runde i rundkjøring for å betjene på- og avstigning på riktig side av bussen.



Illustrasjon av bussbevegelser i områdeplanens forslag til terminal.

Det burde være mulig å

- Optimalisere trafiksikkerhet for gående og syklende
- Optimalisere manøvrering av busser
- Minimalisere rundturer i rundkjøring
- Øke passasjerkomfort med informasjon, venterom, kafè og grønnstruktur.

Langsiktige tiltak

Det vurderes slik at trafikkbelastningen er så stor at kortsiktige tiltak ikke er tilstrekkelige på lengre sikt med sterk boligutbygging både på Skedsmokorset, Gjerdrum, Eltonåsen og Nannestad. Tiltak i vegnettet er nødvendig.

Det foreslås en omkjøringsvei for å avlaste Fv120 gjennom rundkjøringen.

Tiltaket består av to byggetrinn for å oppnå en rask løsning i fase 1 og en mer robust løsning i fase 2 samt å fordele kostnader over tid:

Lagsiktige tiltak: Omkjøringsvei i to faser

Fase 1:

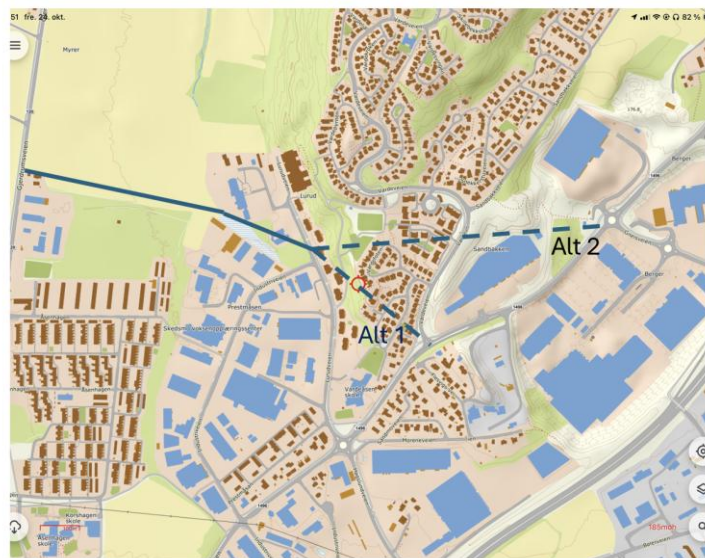
Nordsiden av Åsenhagen til krysset Lurudveien-Industriveien og ut til rundkjøring Trondheimsveien / gjennom Industriveien

Støyskjerming langs Lurudveien og sikring ved skolen

Fase 2:

For å unngå trafikk gjennom boligfelt/skole:

- Kort tunnel Lurudveien til kryss Trondheimsveien/Vardeveien eller
- Litt lengre tunnel Lurudveien til kryss Trondheimsveien/Gneisveien
- Begge alternativene er mye kortere enn det opprinnelige tunnelalternativ gjennom Hexebergåsen



Fase 1 – Avlastningsvei i dagen

Ny tofelts vei fra Gjerdrumsveien (nær gnr 56/21) til Lurudveien

- Lengde: ca. 800 m
- Rundkjøring i begge ender
- Gang og sykkelvei på én side
- Støyskjerm langs Lurudveien forbi skoleområdet
- Trafikk ledes utenom Trondheimsveien-krysset ved skolen

Effekter

- Umiddelbar avlastning av Fv. 120
- Sikrere forhold i skoleområdet
- Forbedret lokal logistikk og kollektivtransport
- Fjerne tungtrafikken fra rundkjøringen på Skedsmokorset.

Fase 2 – Tunnel

Fører gjennomgangstrafikk under boligområdet

To alternativ vurderes:

Alternativ	Trasé	Lengde	Kommentar
Alt 1 – Kort	Lurudveien → Trondheimsveien (v/ Vardeveien)	~550 m	Mer løsmasser – noe høyere geoteknisk risiko
Alt 2 – Litt lengre	Lurudveien → Trondheimsveien (v/ Gneisveien)	~950 m	Mer berg – mer forutsigbar bygging

Tunnelstandard:

2 kjørefelt, 50–60 km/t, havarilommer, SRO, brann- og rømningssikkerhet iht. regelverk

Tiltaket i fase 1 er har et kostnadsanslag på 180-260 mill kroner avhengig av grunnforhold.

I fase 2 vil tunnelalternativene alt 1 og alt 2 få et kostnadsanslag på hhv 310-540 mill kroner og 480-840 mill kroner, også dette avhengig av grunnforhold.

Det vises til vedlegg 1 og illustrasjonen nedenfor.

Planfri Fv120 i rundkjøringen

De store trafikkproblemene gjør at gjennomgangstrafikk blandes med lokaltrafikk og busser samt fotgjengere og syklister.

En alternativ løsning til omkjøringsvei kan være at Fv120 senkes og føres under rundkjøringen.

Planfri Fv120 under rundkjøringen

Hensikt:

Bedre trafiksikkerhet

- Runkjøring med tilhørende fortau og gang/sykkelfelt forbeholdes lokaltrafikk
- Planfri kryssning antas å drenere trafikken mye bedre også ved rundkjøring ved Skedsmosenteret
- Fungere sammen med områdeplanens forslag om miljøgate



Det gir:

- Gjennomfart uten konfliktpunkter
- Lokaltrafikk og busser i plan 0 gir trygg atkomst til sentrum
- Fotgjengere og syklister får helt adskilt nivå
- Byutvikling mulig på begge sider av krysset

I vedlegg 2 følger en beskrivelse av det planfrie krysset inklusive effekter av tiltaket og et omtrentlig kostnadsanslag.

Effektområde	I dag	Med planfritt kryss	Endring
Kø inn mot rundkjøring	Opptil 2 km	Mindre enn 100 m	~80 % reduksjon
Gjennomsnittsfart Fv120	< 10 km/t	Pålagt 30 km/t	+55–95 %
Bussforsinkelser	Store	Nesten borte	Bedre kollektiv
Konfliktpunkter	32	8	Sikkerhetsgevinst
Støy og utslipp	Høy tomgang	Redusert	Lavere miljøbelastning

Løsningen åpner for

- En trygg og levende byflate midt på Skedsmokorset
- Bedre forbindelser til handel, skoler og busser
- Utbygging uten ekstra trafikkaos
- Et logisk og fremtidsrettet by- og veinett

Investeringskostnader

Forslagene ovenfor antyder anslagsvise kostnader slik:

- | | |
|--|---------------------|
| • Ny avlastningsvei fram til Lurudveien (fase 1)
kroner | 180-260 mill |
| • Tunnel mot Vardeveien (Alt 1) eller mot Gneisveien (alt 2) | 540-840 mil kroner. |
| • Planfri krysning av Fv 120 i rundkjøring Skedsmokorset
kroner | 450-650 mill |

Ny avlastningsvei inkludert tunnel kan ses som et alternativ til planfri krysning.

I fase 1 for langsiktige tiltak vil avlastningsvei til Lurudveien ha en kostnad på 180-260 mill kroner.

Når det gjelder de kortsiktige tiltakene for prioritering av kollektivtrafikk og dynamisk styring av trafikken der bilistene har alternativ kjørevei samt etablering av buaaterminal, antas at fylkeskommunen vil kunne dekke dette med ordinære driftsmidler.

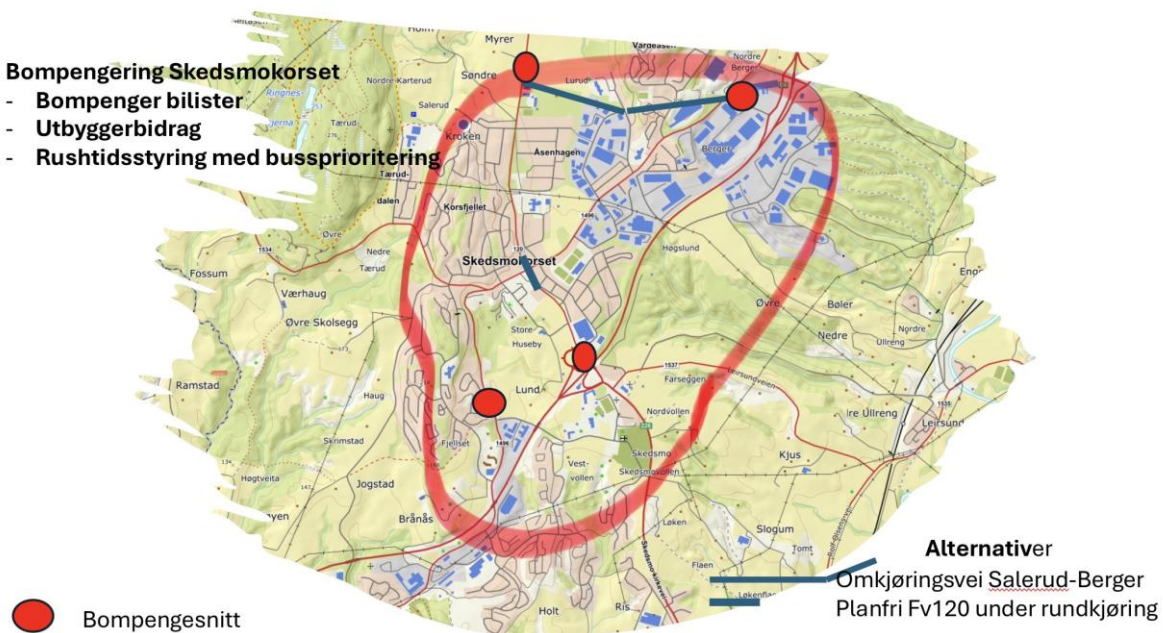
Finansiering

Primært skulle en forvente at Oslopakke 3 ville ta opp et prosjekt med en såpass beskjedne kostnadsramme på en halv milliard kroner, særlig sett på bakgrunn av at Akershus nord ikke har blitt tilgodesett med midler. Bilistene i denne delen av Akershus betaler også bompenger på like linje med bilistene i vestkorridoren.

Skulle en ikke oppnå OP3 midler, kan det vurderes et spleiselag mellom fylket, folket og utbyggerne/kommunen, i form av eksempelvis en bomring for finansiering av omkjøringsveien eller det planfrie krysset. Det vises til illustrasjonen nedenfor som antyder bomringen og snitt for innkreving fra bilistene.

Bompengering Skedsmokorset

- Bompenger bilister
- Utbyggerbidrag
- Rushtidsstyring med bussprioritering



Det bør uansett finnes midler til å bøte på trafikkprobleme på Skedsmokorset.

Byutvikling kan ikke forsvares uten at trafikkproblemene er løst. Det er en forutsetning for et trygt og trivelig Skedsmokorset.

Vedlegg 1: Avlastningsvei Skedsmokorset

Avlastningsvei Skedsmokorset – Fase 1 + Fase 2 (Tunnel)

Konsept

Oktober 2025

Formål

Redusere trafikkbelastningen på Fv. 120 gjennom Skedsmokorset ved å:

- Lede gjennomgangstrafikk utenom skole og boligfelt
- Øke trafiksikkerheten for myke trafikanter
- Redusere kø, støy og luftforurensning
- Bedre framkommelighet for kollektivtransport og næringstrafikk

Tiltaket består av to byggetrinn for å oppnå en rask løsning i fase 1 og en mer robust løsning i fase 2 samt å fordele kostnader over tid:

Fase 1 – Avlastningsvei i dagen

Ny tofelts vei fra Gjerdrumsveien (nær gnr 56/21) til Lurudveien

- Lengde: ca. 800 m
- Rundkjøring i begge ender
- Gang og sykkelvei på én side
- Støyskjerm langs Lurudveien forbi skoleområdet
- Trafikk ledes utenom Trondheimsveien-krysset ved skolen

Effekter

- Umiddelbar avlastning av Fv. 120
- Sikrere forhold i skoleområdet
- Forbedret lokal logistikk og kollektivtransport
- Fjerne tungtrafikken fra rundkjøringen på Skedsmokorset.

Fase 2 – Tunnel

Fører gjennomgangstrafikk under boligområdet

To alternativ vurderes:

Alternativ	Trasé	Lengde	Kommentar
Alt 1 – Kort	Lurudveien → Trondheimsveien (v/ Vardeveien)	~550 m	Mer løsmasser – noe høyere geoteknisk risiko
Alt 2 – Litt lengre	Lurudveien → Trondheimsveien (v/ Gneisveien)	~950 m	Mer berg – mer forutsigbar bygging

Tunnelstandard:

2 kjørefelt, 50–60 km/t, havarilommer, SRO, brann- og rømningssikkerhet iht. regelverk

Kostnadsanslag (konsept, 2025-nivå)

Tiltak	Kostnad lav	Kostnad høy
Fase 1 – Veg i dagen	180 MNOK	260 MNOK
Fase 2 Alt 1 – Tunnel	310 MNOK	540 MNOK
Fase 2 Alt 2 – Tunnel	480 MNOK	840 MNOK

Usikkerhet: ±40–50 % (ingen grunnundersøkelser ennå)

Anbefalt rekkefølge for videre arbeid

1. Geotekniske undersøkelser (portaler + lavpunkt)
2. Konseptvalg Fase 2 – Alt 1 eller Alt 2
3. Reguleringsplan (støy, VA, rundkjøringer, sikkerhet)
4. Finansiering og anleggsfase i to trinn

Oppsummering

Mål	Tiltak
Sikkerhet i skoleområde	Fase 1 + støyskjerm
Framkommelighet og mindre kø	Fase 1 kan gjennomføres raskt
Permanent avlastning og robust løsning	Fase 2 tunnel

Konseptdokument. Ikke grunnlag for investeringsbeslutning. Utarbeides videre i dialog med planmyndighet.

Vedlegg 2: Planfritt kryss med Fv 120 og rundkjøring

Løsning planfritt kryss med Fv 120 og rundkjøring.

Kostnadsanslag

Basisforutsetninger

- **Kulvert/undergang:** ca. **180 m** cut-and-cover, frihøyde 4,8–5,0 m
- **Tverrprofil FV120 under:** 2×1 felt (basis) med midtdeler, utvidelsesmulighet til 2×2
- **Ramper:** 4 stk., maks stigning 5 %
- **Overflate:** dagens rundkjøring beholdes (plan 0) med lokaltilpasninger
- **Bymessige omgivelser:** tett infrastruktur, omlegging av ledninger må påregnes

Kostnadstabell

Post	Beskrivelse	Anslag (MNOK ekskl mva)
1. Kulvert/undergang	Spunt, utgraving, bunnplate, vegger, dekke, membran	160–240
2. Ramper & støttemurer	Jord/berg, murer, rekkverk, skjæring/fylling	70–110
3. Omlegging VA/energi/tele	Hovedføringer i gate, kryssinger, reserveføringer	40–80
4. Overflate & rundkjøring	Oppbygging, asfalt, kantstein, møblering	20–35
5. Drenering & pumpestasjon	Dypdrenering, sandfang, pumpekum, nødstrøm	20–35
6. Elektro/STS/lys/ITS	Belysning, SRO, skilt, kamera, nødtelefoner	10–20
7. SHA, trafikkavvikling	Midlertidig løsning i byggetiden	15–30
8. Støy/skjerming	Lokale tiltak mot nærliggende bebyggelse	8–15
9. Prosjektering & adm.	Prosjektering, grunnnerv, byggeledelse (10–15 %)	40–70
Sum P50 (2×1 felt)		~380–635 MNOK

Alternativer / spenn

- Kompakt (kort kulvert ~150 m, lite ledningsarbeid): ~300–450 MNOK
 - Standard (180 m, moderate ledningsomlegginger): ~450–650 MNOK
 - Utvidet (2×2 felt i kulvert + 200–220 m + ark/estetikk): ~700–950 MNOK
-

Følsomhet (hva driver kostnadene)

- Kulvertlengde ±30 m: ±25–40 MNOK
 - Ekstra kjørefelt (opp til 2×2): +60–90 MNOK
 - Vanskelig grunnvann/spunt: +30–60 MNOK
 - Stor ledningskryssing (fjernvarme/høyspent): +20–50 MNOK
-

Byggetid og etappeføring (kort)

- Total byggetid: 18–24 mnd (overflatetraffikk holdes i gang med midlertidige løp)
 - Kritiske faser: spunt/utgraving, ledningsomlegginger, trafikkavvikling
-

Budsjettanbefaling til politisk bestilling

- Legg inn P85-reserve 20–30 % over P50 tidlig i prosessen for bymessig risiko.
- For vedtak/innspill: be om ramme 600–700 MNOK (standardalternativ), med tydelig fase 1 (2×1) og opsjon for utvidelse til 2×2 når trafikkgrunnlaget krever det.