



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 26/42302-5
Saksbehandler Lasse Moen Sørensen

Utvalg	Møtedato
Hovedutvalg for samferdsel og mobilitet	15.09.2026

Revidert kostnadsanslag for fv. 3908 fortau Skudeviga–Kilura

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Hovedutvalg for samferdsel vedtar følgende:

1. Som følge av økt kostnadsanslag anmodes byvekstavtalen for kristiansandsregionen om å bevilge 20 mill. kroner for å sikre fullfinansiering, utlysning og bygging av prosjekt fv. 3908 fortau Skudeviga–Kilura.
2. Det bekreftes at det kun skal arbeides med planer og tiltak innenfor vedtatt reguleringsplan. En eventuell utvidelse av prosjektet vil måtte tas opp til vurdering i følge med utarbeidelse av handlingsprogram for mobilitetsplanen 2030–2033.

Vedlegg

SV_ Oppsummering av møte med Flekkerøy velforening angående regulering av fortau langs fv 3908 Kilura - Andåsveien, del 2

Sammendrag

Prisanslag på prosjektet har økt fra 40 til 60 mill. kroner. Det er derfor behov for å sikre finansiering før det kan sendes ut på anbud. Det anbefales å anmode byvekstavtalen for kristiansandsregionen (BVA) om å bevilge 20 mill. kroner som bidrag til å fullfinansiere og sikre bygging av prosjektet.

Prosjektet anbefales avgrenset til de om lag 450 meterne mellom Skudeviga og Kilura.

Saksopplysninger

Prosjektet med etablering av fortau på strekningen mellom Skudeviga og Kilura ble første gang vedtatt som del av fylkeskommunens egen koronatiltakspakke i sak 18/20 i mai 2020, som et av flere tiltak som på forhånd ikke var teknisk eller økonomisk vurdert av administrasjonen. Ettersom det kun fantes en gammel reguleringsplan for området var det vanskelig å gi et kostnadsoverslag på prosjektet, som ligger i et svært trangt terreng, samtidig som det må gjøres tilpasninger mot en betydelig mengde naboer. Det ble forutsatt en samfinansiering med areal- og transportutvalget i kristiansandsregionen (ATP), uten at det i forkant var inngått bindende avtale om dette med partene.

Prosjektet ble etter vedtak av Handlingsprogram for fylkesveg 2022–2024, tatt med i den samlede porteføljen for investeringstiltak på fylkesvegnettet, i fylkestingssak 39/21. Det lå da inne 10 mill. kroner i egne midler til prosjektet, og en forutsetning om tilsvarende bevilgning fra ATP. Aksept for midler fra ATP ble gitt i løpet av 2022, slik at prosjektet i handlings- og økonomiplan 2023–2026 sto oppført med 20 mill. kroner som ramme.

Reguleringsarbeidet ble påbegynt i 2022. Det ble arbeidet parallelt med en rekke prosjekter, og etter hvert konkluderte man med at mangel på interne prosjekteringsressurser gjorde det nødvendig å lyse arbeidet ut til ekstern konsulent.

Reguleringsarbeidet har vært krevende på grunn av svært lite tilgjengelig areal. Svært forenklet kan man si at innenfor arealet hvor det i dag er en smal tofelts veg uten gul midtstripe, skulle det reguleres en veg som muliggjør toveis trafikk, samtidig som det skal være plass til fortau.

Det er også en rekke eiendommer langs strekningen, og for alle disse må det prosjekteres løsning for akseptabel adkomst. Mange adkomster krysser også det fremtidige fortauet, noe som gir krav til sikt, håndtering av overvann, med mer. Totalt er om lag 80 eiendommer berørt av reguleringsarbeidet og prosjektet.

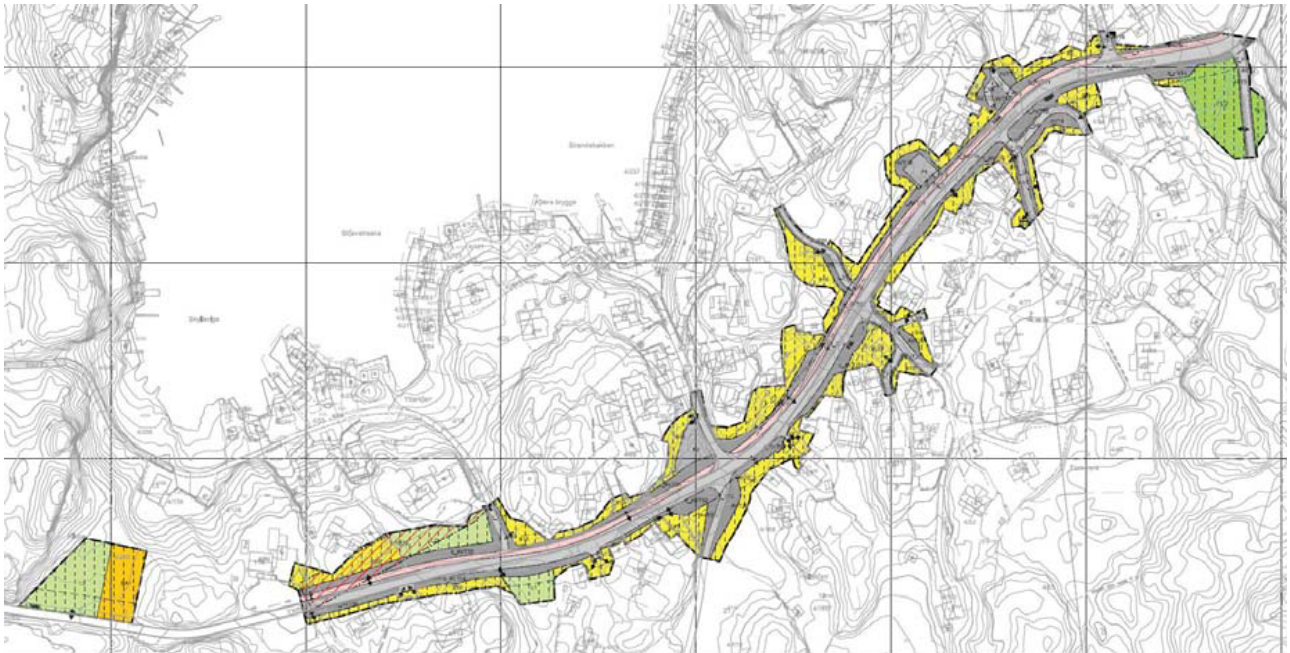
Tidlig i planfasen kunne det ikke inviteres til åpne møter med berørte parter som følge av Covid19, og det ble derfor i stedet gjennomført 25 separate møter med berørte naboer.

Parallelt med et krevende reguleringsarbeid har den interne ressursituasjonen på samferdselsområdet, og særlig innenfor vegressurs, vært utfordrende. Det har også flere ganger underveis kommet til nye, store, prioriterte prosjekter, som har medført behov for omrokking av tilgjengelige personalressurser.

1.mars 2022 vedtok fylkestinget i sak 4/22 at alt arbeid skulle stilles i bero i påvente av dialogmøte med aktuelle parter, med mål om å levere på fylkestingets bestilling om forenklet løsning. Dialogmøtet ble avholdt 2.juni 2022.

Resultatet fra møtet var at opprinnelig plan om enkel løsning, med fortau langs en én-felts veg med møteplasser, ble forkastet. I stedet skulle det lages reguleringsplan for et prosjekt med lik vegbredde som øst på Flekkerøy. Det ble gjort en overordnet vurdering av kostnader for en slik løsning, basert på erfaringspriser fra andre prosjekter.

26. september 2022 besluttet hovedutvalg for samferdsel at reguleringsarbeidet kunne gjenopptas og at det skulle arbeides ut fra det nye konseptet. Ettersom det hadde vært stoppet i flere måneder, var personalressursene som hadde arbeidet med prosjektet i starten, nå opptatt med andre prosjekter. Arbeidet måtte derfor i stor grad begynne på nytt, også fordi konseptet var vesentlig endret. Den praktiske oppstarten skjedde først helt i slutten av 2022.



Utsnitt av plankart utarbeidet av Agder fylkeskommune i 2023.

Plankart i fullt format finnes [her](#). Planen ble vedtatt av bystyret i Kristiansand 20.03.24, i sak 35/24.

Da reguleringsplanarbeidet startet, ble det tidlig klart at den opprinnelige økonomiske rammen på 20 mill. kroner ikke ville være tilstrekkelig for å løse prosjektet. Området var så utfordrende, at det var vanskelig å vurdere prosjektet ut fra erfaringspris på andre GS-prosjekter. Det var derfor en relativt stor usikkerhet knyttet til summen, da det ble foreslått å styrke prosjektet med 20 mill. kroner. Sett opp mot tilsvarende prosjekter var det likevel forventet at summen ville være tilstrekkelig til å sikre et ferdig bygget prosjekt.

Ved T1 2024 (fylkestingssak 38/24, 18.juni 2024) ble det gitt aksept for en økt ramme på 20 mill. for at det skulle være grunnlag for å arbeide videre med prosjektet. Ettersom det ikke gjensto frie midler i ATP, og siden det fremdeles ikke var inngått noen byvekstavtale, tok Agder fylkeskommune alene ansvar for denne økningen. Dermed kunne det arbeides videre med prosjektet, selv om opprinnelig intensjon var at kostnaden skulle fordeles likt mellom AFK og ATP.

Når det nå viser seg at det er behov for betydelig mer midler for å kunne bygge prosjektet, er det ønskelig å henvende seg til byvekstavtalen og be om et bidrag for å ivareta opprinnelig intensjon om kostnadsdeling.

Vurderinger

Det er vedtatt å bygge om lag 450 meter fortau langs fv. 3908 mellom Skudeviga og Kilura på Flekkerøy i Kristiansand. Prosjektet var svært umodent da det ble første gang ble

vedtatt gjennomført. Dette, sammen med et uvanlig komplekst og trangt areal, bidrar til at tidlige økonomiske anslag ikke har fanget opp hvor kostbart dette kunne bli.

At et relativt kort fortausprosjekt kan ende opp med en kostnad på 60 mill. kroner, tilsvarende en meterpris på 133.000 kroner, er langt fra ønskelig nivå. Dette er den høyeste anslåtte meterprisen for et slikt anlegg på fylkesveg på Agder.

Årsakene til den betydelige økningen i kostnadsanslaget er mange. Flere av dem er beskrevet over, så som svært begrenset areal og et stort antall berørte naboeiendommer, omprosjektering til konsept uten møtelommer, flere skifter av sentrale prosjekterings- og ledelsesfunksjoner, samt mangel på prosjekteringskapasitet og tilhørende behov for omfattende innleie av konsulent.

På grunn av de begrensede arealene er ikke dette et prosjekt hvor det bygges fortau, men i stedet planlegging, prosjektering og bygging av en helt ny veg. Vegen må justeres og plasseres best mulig i terrenget, for å skape plass til det vedtatte fortauet innenfor tilgjengelig areal. Store deler av eksisterende veg og vegkropp kan derfor ikke gjenbrukes, men må gjenoppbygges slik at tverrfallet på vegen blir riktig. Dette sikrer blant annet at vann renner ut i grøfta, og at veg og fortau kan driftes vinterstid. Det må også bygges overvannsanlegg, ettersom fortauet vil stenge for den naturlige avrenning mot grøfta på en side av vegen, i tillegg til at vann fra omkringliggende eiendommer må håndteres.

Slike problemstillinger er ikke unike, men de begrensede arealene gjør disse faktorene til vesentlig større prisdrivere enn i de fleste andre sammenhenger.

I tillegg har følgende faktorer bidratt til at det totale kostnadsanslaget har økt betydelig:

- Anslaget på selve entreprisekostnaden har økt fra 21,2 til 29,8 mill. kroner gjennom detaljprosjekteringen. Av dette er 1,7 mill. kroner generell prisstigning. Konsept for grunnforsterkning i området rundt Kilura måtte også endres, som følge av spesielle grunnforhold. Anleggsgjennomføringen vil samtidig være krevende som følge av at det er liten plass, og at det skal gjennomføres arbeid både med fylkesvegen, vann- og avløpssystem og ledningsarbeid.
- Det er ingen omkjøringsalternativer for beboerne. Dette betyr at en må etablere løsning for trafikkavvikling innenfor tilgjengelig areal, noe som er svært krevende når en har så begrenset areal til rådighet.
- Prisstigningen i anleggsbransjen har vært uvanlig høy siden 2020. Ettersom hvert enkelt prosjekt i handlings- og økonomiplanen ikke prisjusteres år for år, risikerer man derfor at anlegg som det tar lang tid å planlegge, må tilføres økt ramme for å kunne lyses ut i markedet for bygging.
- Innleie av konsulent for byggeplan har som følge av kompleksiteten i prosjektet og mangel på internressurser blitt en betydelig kostnad, på totalt 6 mill. kroner. Arbeidet var i utgangspunktet tenkt utført med egne ressurser, men disse ressursene har vært nødt til å prioritere arbeid på store prosjekter som ikke er del av handlingsprogram for mobilitet.
- Reguleringskostnadene har blitt langt større enn opprinnelig anslått, som følge av endring av konsept, vedtak om stans i arbeidet, svært mange lokale innspill om endringer og tilføyelser, samt behov for innleie av konsulent. Totalt beløper dette seg til 5,7 mill. kroner.
- Som følge av kompleksiteten har det også vært benyttet langt flere interne arbeidstimer her, enn på et mer ordinært prosjekt.

Det er mange lærepunkter for hele organisasjonen i det overnevnte.

Blant disse kan nevnes:

- Alle prosjekter som spilles inn til porteføljen bør gjennomgå en grundig vurdering før de foreslås gjennomført, etter mal for utvelgelse av ordinære prosjekter i handlingsprogram for mobilitetsplan.

- Dette inkluderer at det tas høyde for kompleksiteten på anlegget og at reguleringsprosesser vil kunne innebære betydelige kostnader, også på relativt små prosjekter.
- Det bør være enighet om hovedkonseptet før planlegging startes opp.
- Planlegging bør ikke starte før man har avklart at man har tilgang på tilstrekkelig nødvendige fagressurser.
- Tilstrekkelig tilgang på interne fagressurser vil redusere kostnad og kompleksitet ved innleie av konsulent.
- Man bør unngå at planleggingsprosesser stoppes underveis.
- I tilfeller der prosjekter blir skjøvet ut i tid bør budsjetttrammene justeres underveis, i tråd med prisregulering i markedet.

Hvordan sikre at prosjektet kan bygges

For å kunne lyse ut anlegget for bygging er det nødvendig å øke budsjettrammen for prosjektet med 20 mill. kroner.

Prosjektet var opprinnelig ment å skulle finansieres 50/50 mellom fylkeskommunen og ATP i kristiansandsregionen. Per i dag er det vedtatt 40 mill. kroner som ramme til prosjektet, der 30 mill. kroner er finansiert av fylkeskommunen, mens 10 mill. kroner er bevilget fra ATP. Ettersom byvekstavtalen for kristiansandsregionen nå er vedtatt og operativ, er det ønskelig å anmode BVA om en bevilgning på 20 mill. kroner, slik at opprinnelig plan for kostnadsdeling i prosjektet videreføres.

Sekretariatet for byvekstavtalen har blitt forespurt om saken, og har bekreftet at det finnes tilgjengelige midler til en slik bevilgning, og at det vil bli fremmet en sak for styringsgruppen i BVA dersom det kommer en anmodning fra fylkeskommunen om økonomisk bistand.

Avgrensning av prosjektet

Det har vært flere runder med dialog og diskusjoner knyttet til uklarhet om prosjektets utstrekning. Historikken ble oppsummert i orienteringssak 16/26 til hovedutvalg for samferdsel. [Saksprotokollen](#) fra møtet 14.04.2026 viser de ulike behandlingene som har vært i både hovedutvalg og fylkesting over flere år.

På bakgrunn av de mange rundene med diskusjon om omfanget, er det behov for å få vedtatt en endelig avgrensning, slik at prosjektet kan konsentrere seg om å få lyst ut prosjektet som nå er ferdig planlagt for bygging.

En slik avklaring var også et premiss for konklusjonen etter møte mellom Flekkerøy velforening, Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune 15.april 2026.

I referat fra overnevnte møte står blant annet følgende:

Fylkeskommunedirektøren legger frem en politisk beslutnings-sak for hovedutvalg for samferdsel og mobilitet til høsten. Dersom det kommer en politisk bestilling på å starte regulering av strekningen Kilura–Andåsveien som del av det pågående prosjektet, vil dette ha konsekvens for fremdriften på prioriterte prosjekter i handlingsprogrammet for mobilitetsplanen. Saken vil vise hvilke vedtatte prosjekter som må utsettes for å følge opp en slik bestilling.

I handlingsprogram for mobilitetsplanen er det vedtatt finansiert og bygget en rekke nye prosjekter. I 2027 skal det etter planen startes arbeid med 13 nye prosjekter. I tillegg kommer alle pågående prosjekter, samt den svært omfattende porteføljen til byvekstavtalen for kristiansandsregionen.

Utfordringene med fylkeskommunens planleggings- og prosjekteringskapasitet er allerede godt kjent. Dersom det vedtas at fylkeskommunen skal jobbe med regulering av fortau / GS på resterende strekning av fv. 3908, må annet arbeid settes på vent.

Denne saken har blant annet vist konsekvensene av å stoppe pågående planleggingsarbeid. En slik løsning vil derfor ikke være aktuell. Da gjenstår utsettelse blant de 13 nye prosjektene som eneste reelle alternativ.

- Fv. 458 Hollekleiva, krysningspunkt, Lindesnes kommune
- Fv. 454 Skarpengland, fortau, Vennesla kommune
- Fv. 418 x 3688 Sundebru, kryssutbedring, Gjerstad kommune
- Fv. 44 Svegeveien, fortau til Skådevikveien, Flekkefjord kommune
- Fv. 3590 Kirkeveien, fortau, Arendal kommune
- Fv. 414 Myresvingen, GS, Gjerstad kommune
- Fv. 3652 Høvåg – Ørsland, veglys, Lillesand kommune
- Fv. 456 Hølleveien, GS-undergang, Kristiansand kommune
- Fv. 43 Skråveien – Bilandsfeltet, veglys, Farsund kommune
- Fv. 405 Høiebekk bru, rehabilitering, Kristiansand kommune
- Fv. 4030 Kyrkjebygd, fortau, Åseral kommune
- Fv. 465 Englemonen GS, Kvinesdal kommune
- Fv. 420 Nedenes vestre, GS-bru, Arendal kommune

Planarbeidet langs fv. 3908 har vært over gjennomsnittlig krevende. Dersom videre arbeid på strekningen vedtas gjennomført, vil flere av de overnevnte prosjektene måtte utsettes. Nøyaktig hvor mange prosjekter dette vil påvirke er vanskelig å anslå, ettersom det er så mange ulike fagressurser som må involveres og marginene på fagressursene er små.

Kristiansand kommune har oppgradert en alternativ gangveg mellom Kilura og Andåsveien. Restriksjoner for videre utbygging i området vil bli opphevet når fortauet Skudeviga – Kilura er på plass sammen med den alternative gangvegen videre mot Andåsveien. Kommunen har samtidig prioritert videre tilrettelegging av strekningen frem mot Andåsveien på 17. plass i innspill til handlingsprogram for mobilitet.

På bakgrunn av kommunens prioriteringer, tilgang på egne fagressurser, manglende bevilgning til bygging av en videreføring av fortauet langs fv. 3908, samt forutsigbarheten for vedtatt prioriterte prosjekter i handlingsprogram for mobilitet 2026–2029, anbefaler fylkeskommunedirektøren at det vedtas at prosjektet avgrenses til de om lag 450 meterne mellom Skudeviga og Kilura.

Prosjektet kan da tidligst vurderes for prioritering i HP 2030–2033, som vedtas i 2029.

Regionplan Agder 2030

Bygging av fortau på strekningen bidrar til at flere myke trafikanter, og særlig barn og unge, kan gå trygt til skolen og fritidsaktiviteter. Ved at flere kan gå og sykle trygt vil biltrafikken som følge av korte turer i området kunne reduseres, og gi gevinst innen miljø, folkehelse og trafikksikkerhet.

Regional plan for mobilitet for Agder

Ved å anmode byvekstavtalen for kristiansandsregionen om et bidrag til fullfinansiering som sikrer bygging av det planlagte fortauet, treffer man godt på hovedmålet i mobilitetsplanen, et samarbeid om å gjøre reisen enkel, trygg og grønn.

Tiltaket og finansieringsløsningen leverer på følgende steg i mobilitetsplanen:

- 9 Gjøre det trygt å gå og sykle til skolen
- 14 Etablere gode og attraktive gangforbindelser

- 15 Satse på sykkel og legge til rette for mikromobilitet
- 16 Jobbe for å nå nullvekstmålet i byområder
- 18 Fremme levekår i byer og tettsteder ved hjelp av infrastrukturen
- 23 Samarbeide for å nå målene

Økonomiske konsekvenser

Forutsatt at styringsgruppen for byvekstavtalen for kristiansandsregionen velger å bevilge de manglende 20 mill. kronene til prosjektet, vil det oppdaterte kostnadsoverslaget ikke medføre ytterligere økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen, ut over allerede bevilget prosjektramme.

Konklusjon

Det anbefales å anmode byvekstavtalen om en bevilgning på 20 mill. kroner for å sikre fullfinansiering og bygging av det planlagte fortausprosjektet langs fv. 3908 mellom Skudeviga og Kilura. Prosjektet avgrenses til de om lag 450 meterne mellom Skudeviga og Kilura.

Kristiansand, 19.08.2026

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Inger Ann Fidjestøl
konst. fylkesdirektør