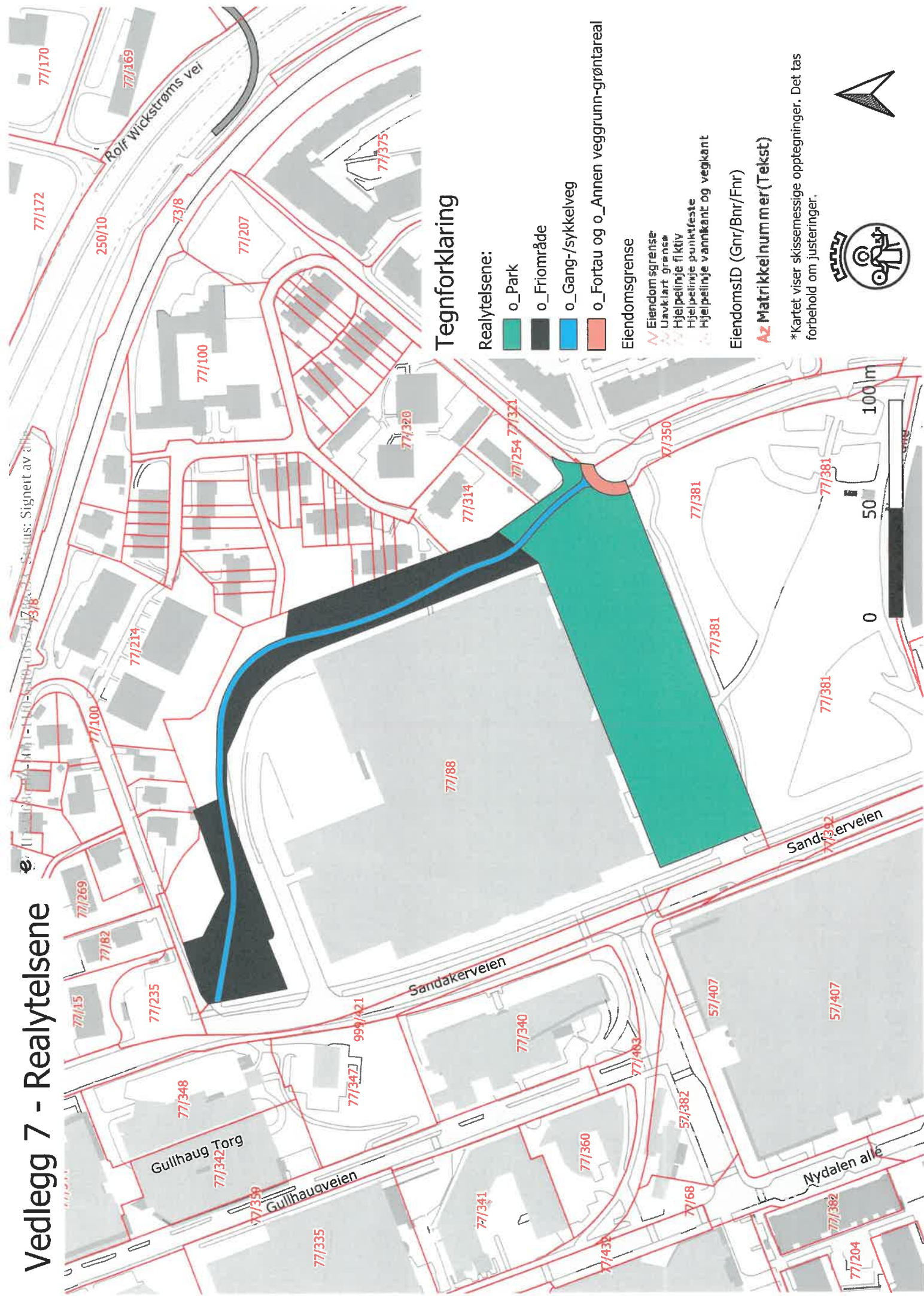
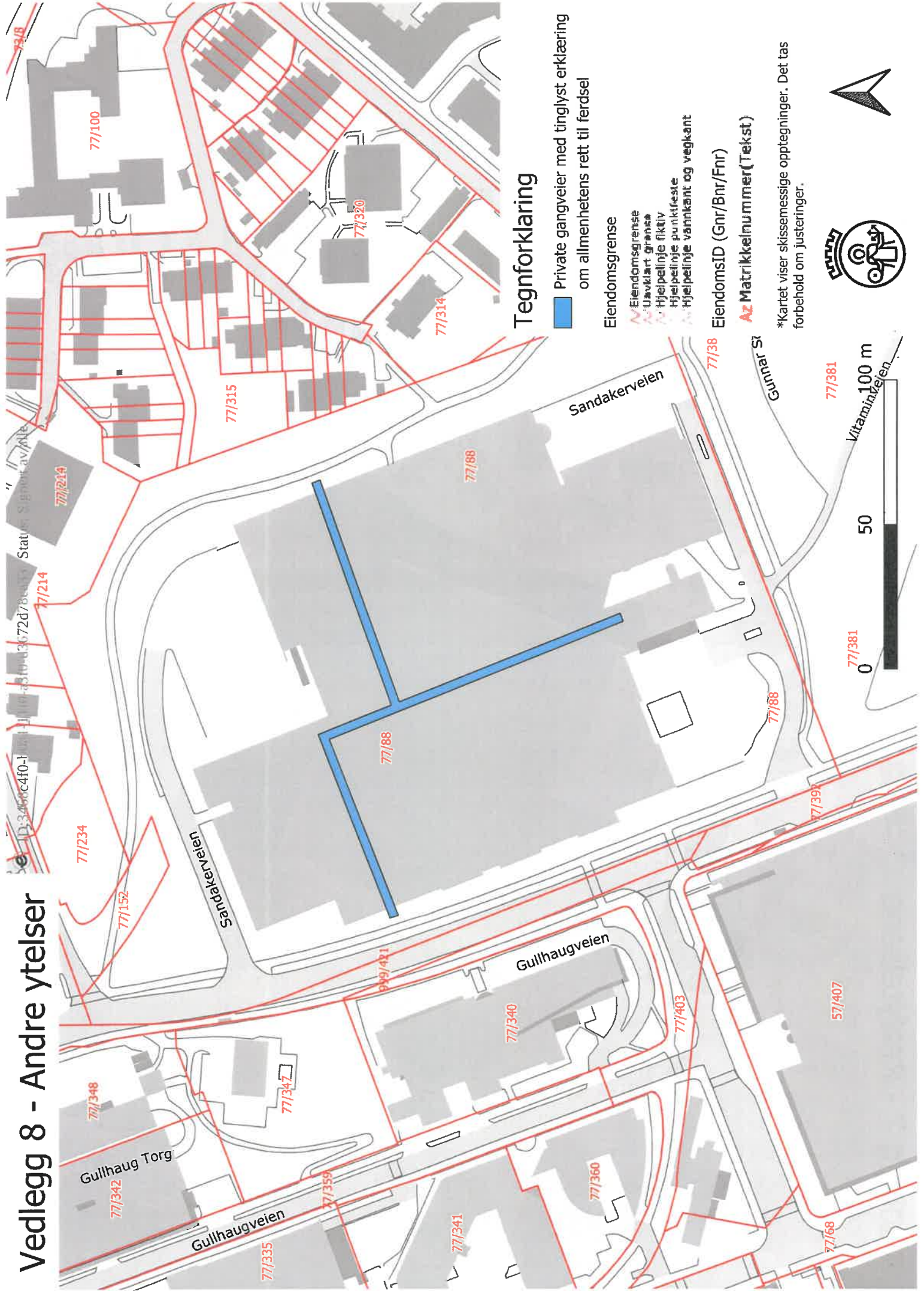


Vedlegg 7 - Realtytelsene

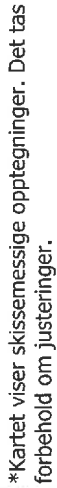
e Utskrift fra 1:1000-skala. Status: Signert av alle



Vedlegg 8 - Andre ytelser



ID:3468c4f0-b0a1-11f0-a3f0-d367d78ea33 Status: Signed at a



Kostnadsberegning og usikkerhetsanalyse av TOR Nydalen

Rapport til Oslo kommune, Eiendoms- og
byfornyelsesetaten

Endelig rapport
25.02.2022



Innhold

1	Innledning.....	3
1.1	Prosjektbeskrivelse og gjennomføringsprosess	3
2	Kostnadsberegning.....	6
2.1	Forutsetninger	6
2.2	Basiskostnad på tiltaksnivå	7
2.3	Sum basiskostnad	8
3	Analyse av usikkerhetene.....	9
3.1	Estimatusikkerhet	10
3.2	Usikkerhetsforhold	11
3.3	Beregningsresultat.....	17
4	Kostnad per tiltak	19
5	Vedlegg.....	21
5.1	Tiltaksliste	21

1 Innledning

Concreto har fått i oppdrag fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) å utarbeide en kostnadsberegning og usikkerhetsanalyse av offentlige tiltak i «Tiltaksliste for offentlige rom i Nydalen» (TOR Nydalen), datert 09.12.2021.

Hensikten med Concretos analyse er å kostnadsberegne og gjennomføre en usikkerhetsanalyse av utbyggingen av infrastruktur i forbindelse med planområdets utvikling. Resultatene fra analysen vil blant annet legge grunnlag for videre forhandlinger om utbyggingsavtaler med grunneiere og utbyggere i planområdet.

1.1 Prosjektbeskrivelse og gjennomføringsprosess

Bakgrunn

Tiltaksliste for offentlig rom (TOR) konkretiserer hvilke ambisjoner som stilles til offentlig rom og strukturer for området. TOR konkretiserer også behov for nye torg, parker/plasser, gater, gang- og sykkelveger og gangstier. Den tar utgangspunkt i analyser av kvaliteter i et gitt område, for å kunne gi en helhetlig anbefaling om en videre utvikling av området. Tiltakslisten skal i tillegg bidra til forutsigbarhet for grunneiere og utbyggere.

De siste 20 årene har Nydalen gjennomgått en transformasjon fra industri til blandet formål med næring og boliger. Området er fortsatt i stor utvikling, og det har på bakgrunn av dette oppstått behov for å identifisere og samordne tiltak som er nødvendige for en helhetlig byutvikling i Nydalen.

TOR Nydalen skal danne grunnlaget for utarbeidelse av rekkefølgebestemmelser i fremtidige detaljreguleringer, samt finansiering og opparbeiding av offentlige rom gjennom utbyggingsavtaler mellom Oslo kommune og ulike utbyggere.

Tiltakslisten er utarbeidet av Plan- og bygningsetaten (PBE) og EBY, med innspill fra Bymiljøetaten (BYM) og Vann- og avløpsetaten (VAV). Tiltakslisten var første gang på høring i juli/august 2019, og har siden vært på offentlig høring en gang til våren 2021.

Gjennomføringsprosess

Kostnadsberegningen og usikkerhetsanalysen er gjennomført i tidsperioden 4. november 2021 – 31. januar 2022, parallelt med kostnadsberegning og usikkerhetsanalyse av TOR Storo/Lillo.

Torsdag 2. desember ble det gjennomført et utvidet oppstartsmøte som la grunnlag for forventninger og omfang, med gjennomgang av avklaringsbehov for tiltakene. Videre ble en tiltaksliste spesifisert med tilhørende kalkyleforutsetninger fremlagt 9. desember. Basert på tilbakemeldingene på denne tiltakslisten utførte Concreto kostnadsberegninger for tiltakene.

Torsdag 16. desember hadde vi en workshop med representanter fra flere av områdets utbyggere, PBE, BYM og EBY hvor det blant annet ble diskutert mulige gjennomføringsmodeller, samt utfordringer og muligheter.

Som grunnlag for usikkerhetsanalysen gjennomførte vi en gruppeprosess 14. januar, der usikkerhetsforholdene ble diskutert. Vurderinger fra dette møtet, samt egne fagvurderinger har dannet grunnlag for usikkerhetsanalysen.

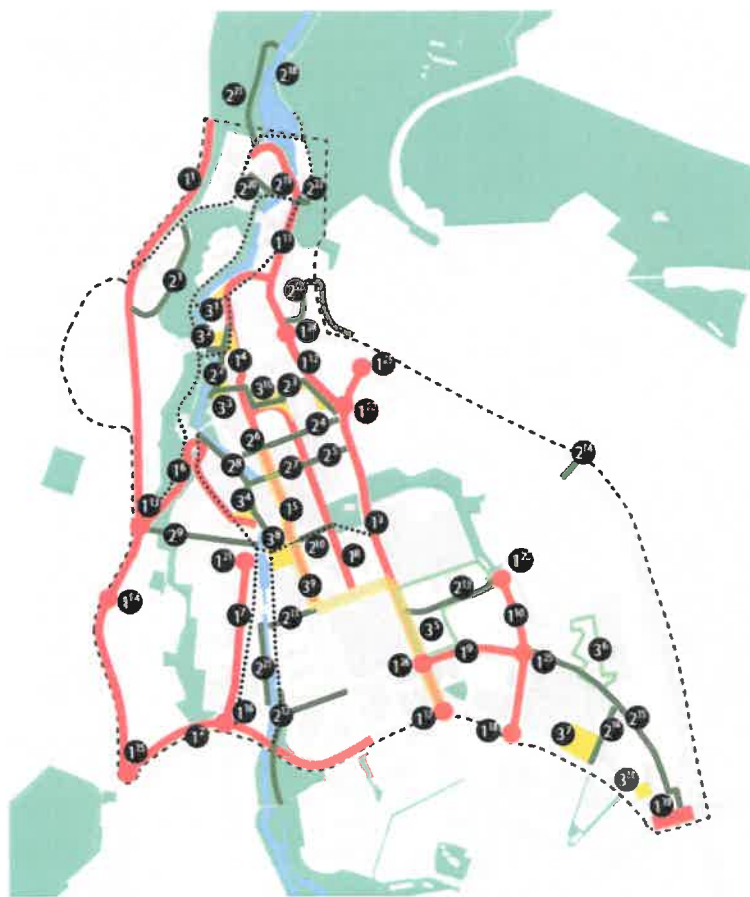
Foreløpig rapport med kostnadsberegninger og usikkerhetsanalyse ble oversendt til EBY 31. januar 2022. Tilbakemeldinger på foreløpig rapport fra EBY og BYM er blitt innarbeidet og endelig rapport er oversendt til EBY 25. februar 2022.

Tiltaksliste

Følgende tiltak omfattes av dette oppdraget:

ID	Tiltak
Gater	
1.1	Maridalsveien
1.2	Kristoffer Aamots gate
1.3	Sandakerveien
1.4	Nedre Gjerdrums vei
1.5	Gullhaug torg (gate)
1.6	Nydalen bruks vei
1.7	Nydalsveien frem til Gullhaug torg
1.8	Gullhaugveien
1.9	Ny gate forlengelse av Nydalen allé
1.10	Gunnar Schjelderups vei
1.11	Øvre Gjerdrums vei, nordre del
1.12	Øvre Gjerdrums vei, østre del
Kryss	
1.13	Krysset Maridalsveien x Nydalen bruks vei
1.14	Krysset Maridalsveien x Nygårdsveien
1.15	Krysset Maridalsveien x Kristoffer Aamots gate
1.16	Krysset Kristoffer Aamots gate x Nydalsveien
1.17	Krysset Kristoffer Aamots gate x Sandakerveien
1.18	Krysset Vitaminveien x Gunnar Schjelderups vei
1.19	Storokrysset
1.20	Snuplass i nordenden av kommunal vei Gunnar Schjelderups vei
1.21	Snuplass i enden av kommunal vei Nydalsveien vest for elva
1.22	Krysset Sandakerveien x Gjerdrums vei
1.25	Krysset Nydalen allé/tiltak 1.14 x Gunnar Schjelderups vei
1.26	Krysset Nydalen allé x Sandakerveien
Gangveier	
2.1	Gangvei ved Maridalsveien 121
2.2	Gang- og sykkelvei ved Gjerdrums vei 10 D og Nydalen bru
2.3	Universelt utformet gangvei fra Sandakerveien til Akerselva, universelt utformet
2.4	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) nord
2.5	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) sør
2.6	Gangforbindelse fra Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) nord
2.7	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) sør
2.8	Gangvei øst for Fiskarsbygget
2.9	Gangforbindelse Maridalsveien 299
2.10	Forbindelse fra Gullhaug gård til Gullhaug torg
2.11	Gangforbindelse mellom Akerselva og nordsiden av BI
2.12	Gangvei langs Akerselva i sør og forbindelse til Nydalen allé
2.13	Gangforbindelse mellom Gunnar Schjelderups vei/ og Sandakerveien
2.15	Gangforbindelse fra Storo til parkområder
2.16	Gangforbindelse fra torg ved Storo storsenter og nordover (tidigere del av tiltak 3.10)
2.17	Gangforbindelse bak Gjerdrums vei 11
2.18	Tiltak for å tydeliggjøre gangforbindelser i Grandalen
2.19	Trapp ved Blegieriet/Gjerdrums vei 16 og utbedring av sti
2.20	Utvidelse av privat trapp mellom nr 14/16 og garasjeanlegg
2.21	Bredere turvei vest for badeplass, eventuelt i bakkant av plenen.
2.22	Flytting av fotgjengerovergang for å tydeliggjøre inngangen til turveien.
Park, torg, møteplass	
3.1	Oppholdsplass ved Nydalen Compagnie Bomullsspinneri
3.2	Plassen under Nydalsbrua
3.3	Torg Ellendalen Spinneri
3.4	Fiskars torg
3.5	Ny park ved Schibsted
3.6	Ny park bak Storo storsenter
3.7	Storo storsenter torg
3.8	Gullhaug torg
3.9	Strøksgate fra Gullhaug torg via Nydalsveien, Nydalen Allé til Kristoffer Aamots gate
3.11	Torg ved Storgården
Andre tiltak	
1.23	Utvidelse av undergangen der Gjøvikbanen krysser Sandakerveien
1.24	Utvidelse av undergangen der Ring 3 krysser Gjerdrums vei
2.14	Kryssing under Gjøvikbanen

Figuren under viser tiltakene plassert i tiltakskartet.



Figur 1. Utsnitt av tiltakskart for TOR Nydalen.

Noen av tiltakene i TOR Nydalen omfattes også av området for TOR Storo og Lillo. Denne kostnadsberegningen og usikkerhetsanalysen for TOR Nydalen må derfor leses i sammenheng med Concretos kostnadsberegning og usikkerhetsanalyse av tiltakene i TOR Storo og Lillo.

Grunnkalkyle og usikkerhetsanalyse

Som utgangspunkt for usikkerhetsanalysen har Concreto gjennomført nødvendige dokumentstudier, utredninger og analyser for å definere et kalkylegrunnlag og utarbeide en grunnkalkyle. Denne kalkylen reflekterer basiskostnad, hvilket inkluderer byggherrens generelle kostnader. Grunnkalkylen er basert på definerte forutsetninger uten hensyn til hverken estimatusikkerhet eller andre usikkerhetsforhold.

Basiskostnaden består av den deterministiske summen av sannsynlig kostnad for alle spesifiserte kostnadsposter (grunnkalkylen), med tillegg for kostnader som man av erfaring vet vil komme, men som ikke er kartlagt på grunn av manglende detaljeringsgrad (uspesifiserte kostnader).

Den påfølgende usikkerhetsanalysen er en systematisk, kvalitativ og kvantitativ gjennomgang av prosjektets estimatusikkerhet og usikkerhetsbilde. Concreto benytter i sine usikkerhetsanalyser begrep og metodikk i samsvar med Oslo kommunes og Finansdepartementets veiledere. Som grunnlag for usikkerhetsanalysen har Concreto forholdt seg til grunnlagsdokumenter, usikkerhetsforhold diskutert i nevnte møter, samt egne fagvurderinger.

2 Kostnadsberegning

2.1 Forutsetninger

Det er utarbeidet en grunnkalkyle for alle tiltak. Følgende generelle forutsetninger gjelder for beregningen av tiltakene:

- Tiltakene beregnes i henhold til oppgitte arealer og fremtidig ønsket utvikling, jf. TOR Nydalen datert 09.12.2021, hvis ikke annet er oppgitt.
- Gatenormal for Oslo, datert 01.12.2020, legges til grunn for utforming av gater, gang- og sykkelvei og kryss der ikke ønsket tverrsnitt er oppgitt.
- Eksisterende infrastruktur rives eller flyttes for fremtidig utvikling, unntatt der bevaringshensyn blir dimensjonerende for tilpasning av grensesnittet.
- Underganger utvides for tilpasning av nytt tverrsnitt.
- Arbeid fra traubunn og opp medtas i vår kostnadsberegning.
- Overvannshåndtering medtas.
- Torgene skal inneholde naturstein, beplantningssoner, trær og møblering. Dekker skal ha minst 60 % naturstein, gatestein eller plasstøpt betong der ikke annet er nevnt. Asfalt tillates som dekke der «Normal» standard er definert.
- Areal, bredde- og lengdemålinger for kryssløsninger er beregnet fra dråpeøy til dråpeøy (rundkjøring) og start/slutt kurvatur og 10 meter inn kjøreveg (kryss/avkjørsel) for konsistens i målinger.
- Om tiltakene skal driftes privat eller offentlig gjennom BYM vurderes ikke.
- Grunnervervskostnader medregnes ikke.
- Kostnader ifb. med rivning av eksisterende bygg/konstruksjoner og klargjøring av tomt medregnes ikke.
- Entreprenørens rigg- og driftskostnader, kostnader i forbindelse med anleggsveger, midlertidig trafikkavvikling o.l. og fjerning og flytting av kabler og ledninger (over og under bakken) inkluderes forholdsmessig.
- Grunnet områdets varierende grad av forurensning i grunnen, er kalkylen basert på 30 % rene, 65 % lett forurensede og 5 % sterkt forurensede masser.
- Lønns- og prisstigning frem til utførelse av tiltakene medtas ikke.
- Alle beløp beregnes eksklusive merverdiavgift.

Kostnadsberegningen av de enkelte tiltakene er basert på et anslag av hvordan overflatene vil utformes, i henhold til visjonen presentert i TOR Nydalen. For å ta hensyn til at planene er i en tidlig utredningsfase, er det utarbeidet et sett generelle kostnadsmoduler, én for hver type overflate som vil være aktuell for Nydalen. Eksempelvis er det laget moduler for fortau, hvorav én modul har asfaltoverflate, mens en annen er belagt med naturstein. Tilsvarende moduler er utarbeidet for ulike gateareal, kjørebaner og grøntareal.

2.2 Basiskostnad på tiltaksnivå

Resultatet av kostnadsberegningen fremgår av tabellen nedenfor.

ID	Tiltak	Areal	Byggekostnad	
			Totalt	per m ²
1.1	Maridalsveien	23 863	89 291 630	3 742
1.2	Kristoffer Aamots gate	8 791	78 631 073	8 944
1.3	Sandakerveien	12 942	74 396 514	5 748
1.4	Nedre Gjerdrums vei	3 720	24 151 584	6 492
1.5	Gullhaug torg (gate)	3 300	27 334 149	8 283
1.6	Nydalen bruks vei	3 901	24 499 165	6 281
1.7	Nydalsveien frem til Gullhaug torg	3 314	12 959 928	3 911
1.8	Gullhaugveien	4 510	30 085 288	6 671
1.9	Ny gate forlengelse av Nydalen allé	2 974	12 352 253	4 153
1.10	Gunnar Schjelderups vei	3 349	13 905 803	4 152
1.11	Øvre Gjerdrums vei, nordre del	5 822	35 638 705	6 121
1.12	Øvre Gjerdrums vei, østre del	2 556	9 262 480	3 624
1.13	Krysset Maridalsveien x Nydalen bruks vei	188	720 899	3 835
1.14	Krysset Maridalsveien x Nygårdsveien	72	367 010	5 097
1.15	Krysset Maridalsveien x Kristoffer Aamots gate	2 492	9 500 235	3 812
1.16	Krysset Kristoffer Aamots gate x Nydalsveien	2 135	8 688 290	4 069
1.17	Krysset Kristoffer Aamots gate x Sandakerveien	2 720	15 414 018	5 667
1.18	Krysset Vitaminveien x Gunnar Schjelderups vei	4 826	26 942 416	5 582
1.19	Storokrysset	1 515	184 360 820	121 690
1.20	Snuplass i nordenden av kommunal vei Gunnar Schjelderups vei	734	2 789 363	3 800
1.21	Snuplass i enden av kommunal vei Nydalsveien vest for elva	2 150	16 109 426	7 493
1.22	Krysset Sandakerveien x Gjerdrums vei	169	779 596	4 613
1.25	Krysset Nydalen allé/tiltak 1.14 x Gunnar Schjelderups vei	162	847 377	5 231
1.26	Krysset Nydalen allé x Sandakerveien	157	1 194 263	7 607
2.1	Gangvei ved Maridalsveien 121	780	1 921 167	2 463
2.2	Gang- og sykkelvei ved Gjerdrums vei 10 D og Nydalen bru	326	888 372	2 725
2.3	Universelt utformet gangvei fra Sandakerveien til Akerselva, universelt utformet	4 100	17 819 733	4 346
2.4	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) nord	745	5 451 295	7 317
2.5	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) sør	1 000	6 772 416	6 772
2.6	Gangforbindelse fra Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) nord	670	4 815 492	7 187
2.7	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) sør	800	5 634 176	7 043
2.8	Gangvei øst for Fiskarsbygget	1 925	20 424 800	10 610
2.9	Gangforbindelse Maridalsveien 299	219	634 794	2 899
2.10	Forbindelse fra Gullhaug gård til Gullhaug torg	1 150	4 216 839	3 667
2.11	Gangforbindelse mellom Akerselva og nordsiden av BI	-	13 191 072	
2.12	Gangvei langs Akerselva i sør og forbindelse til Nydalen allé	920	1 682 303	1 829
2.13	Gangforbindelse mellom Gunnar Schjelderups vei/ og Sandakerveien	700	1 871 615	2 674

2.15	Gangforbindelse fra Storo til parkområder	3 360	11 127 460	3 312
2.16	Gangforbindelse fra torg ved Storo storsenter og nordover (tidligere del av tiltak 3.10)	1 204	8 004 469	6 648
2.17	Gangforbindelse bak Gjerdrums vei 11	969	3 084 827	3 184
2.18	Tiltak for å tydeliggjøre gangforbindelser i Grandalen	-	151 800	
2.19	Trapp ved Blegeriet/Gjerdrums vei 16 og utbedring av sti	240	688 708	2 872
2.20	Utvidelse av privat trapp mellom nr 14/16 og garasjeanlegg	91	294 526	3 240
2.21	Bredere turvei vest for badeplass, eventuelt i bakkant av plenen.	880	572 195	650
3.1	Oppholdsplass ved Nydalen Compagnie Bomullsspinneri	750	3 677 325	4 903
3.2	Plassen under Nydalsbrua	1 056	9 804 372	9 284
3.3	Torg Ellendalen Spinneri	1 165	5 249 759	4 506
3.4	Fiskars torg	560	3 928 635	7 015
3.5	Ny park ved Schibsted	15 000	27 499 342	1 833
3.6	Ny park bak Storo storsenter	5 000	18 878 838	3 776
3.7	Storo storsenter torg	2 300	16 436 931	7 146
3.8	Gullhaug torg	2 000	13 838 665	6 919
3.9	Strøksgate fra Gullhaug torg via Nydalsveien, Nydalen Allé til Kristoffer Aamots gate	4 784	31 226 034	6 527
3.11	Torg ved Storogården		18 208 019	
1.23	Utvidelse av undergangen der Gjøvikbanen krysser Sandakerveien		67 713 750	
1.24	Utvidelse av undergangen der Ring 3 krysser Gjerdrums vei		101 201 750	
2.14	Kryssing under Gjøvikbanen		79 656 291	

2.3 Sum basiskostnad

Den totale basiskostnaden kan ses i tabellen nedenfor. Tiltakene er fordelt i henholdsvis fem kategorier: «Gater», «Kryss», «Park, torg, møteplass», «Gangforbindelser» og «Andre tiltak».

Gruppering	Basiskostnad
Gater	432 508 572
Kryss	267 713 713
Gangforbindelser	109 248 060
Park, torg og møteplasser	148 747 920
Andre tiltak	248 571 791
Sum	1 206 790 056

3 Analyse av usikkerhetene

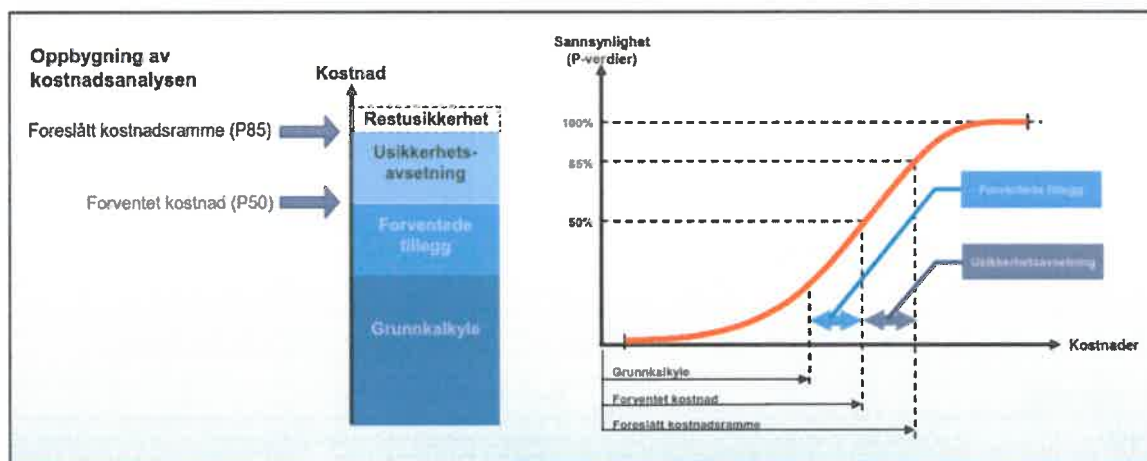
Usikkerhetsanalysen tar utgangspunkt i metodikk beskrevet i Finansdepartementets veiledere for kvalitetssikring av offentlige investeringsprosjekt. Denne metodikken er anerkjent for beregning av usikkerhet i store og komplekse investeringsprosjekter og vurderes derfor som godt egnet. Det er benyttet tripplestimater, Monte Carlo-simulering og PERT-sannsynlighetsfordeling for å beregne forventet verdi og risikoanslag for estimatusikkerhet og usikkerhetsfaktorer.

Usikkerhet er drøftet i form av to atskilte element:

- **Estimatusikkerhet** er knyttet til usikkerhet i mengder og enhetspriser innenfor det tiltaket som er prosjektert, slik tiltakslisten foreligger og innen den markedssituasjonen som gjelder per i dag. Øvrige usikkerheter som kan påvirke samlet prosjektkostnad føres som usikkerhetsfaktorer.
- **Usikkerhetsfaktorer**, som fanger opp usikkerheter i tiltakene utover hva som er fanget opp av grunnkalkylen og estimatusikkerheten. Dette kan for eksempel være forhold knyttet til gjennomføringen, stedlige forhold, markedssituasjonen etc.

Usikkerhetsfaktorer og tripplestimater (P10/P90) er basert på ekspertvurderinger med referanse til lignende oppdrag som Concreto tidligere har utført for Oslo kommune¹.

Figuren under illustrerer oppbygningen av en kostnadsanalyse.



Figur 2. Usikkerhetsanalyse i veileder KVV for Oslo kommune.

¹ Eksempelvis utbygging av Ensjø bydel, usikkerhetsanalyse VPOR Skøyen, Vollebekk, VPOR for Løren, VPOR Lysakerbyen og VPOR Løren/Økern.

3.1 Estimatusikkerhet

Tiltak som består av lignende arbeider, er geografisk avhengige, har samme kostnadsbærere eller av andre årsaker har lignende estimatusikkerhet, er plassert i samme kostnadsgruppering.

Estimatusikkerheten er knyttet til usikkerhet i mengder og enhetspriser. Øvrige usikkerheter som kan påvirke samlet prosjektkostnad føres som usikkerhetsfaktorer.

Estimatusikkerheten fremgår av tabellen under med følgende tripplestimater. Tripplestimatene representerer den hendelsen som inntreffer i én av ti tilfeller (P10/P90).

Navn	Entrepreniskostnad	Best P10	Sannsynlig	Verst P90
Gater	432 508 572	0,80	1	1,25
Kryss	267 713 713	0,80	1	1,30
Gangforbindelser	109 248 060	0,85	1	1,15
Park, torg, møteplass	148 747 920	0,80	1	1,20
Andre tiltak	248 571 791	0,85	1	1,30

3.1.1 Gater

TOR Nydalen legger til grunn nye tverrsnitt av gater som lokasjonsbestemt skaper behov for endringer i bredde og utforming. Enkelte tverrsnitt begrenses av eksisterende bygninger som skaper behov for større endringer i grensesnittet. Arbeidet er erfaringsmessig kjent, med noen usikkerheter på detaljering og utforming langs aksene.

3.1.2 Kryss

Kryss har en noe større estimatusikkerhet enn gater grunnet ukjent detaljering og utforming. Rundkjøringene kan eksempelvis utformes for et annet kjøremønster enn det som er lagt til grunn. Storokrysset er et komplekst tiltak hvor en rekke kontroll- og sikringstiltak vil være nødvendig, som bidrar til en høyreskjev estimatusikkerhet.

3.1.3 Gangforbindelser

Tiltakslisten for offentlige rom i Nydalen skal blant annet sikre viktige gang- og turforbindelser mellom grøntarealer og byrom. Forbindelsene er tenkt å krysse bebyggelse og terreng, men har metrisk avgrensede tverrsnitt. Dette gir kostnadsgrupperingen en sentrisk estimatusikkerhet, da videre modning i prosjektet vil kunne avdekke både besparende og fordyrende forhold ved for eksempel enklere løsninger gjennom utfordrende terreng, eller konflikter i tverrsnitt mot fremtidige tiltak.

3.1.4 Park, torg, møteplass

Det legges til grunn en generisk oppbygning av park, torg og møteplasser. Ukjent grad av detaljering og for eksempel utsmykning gir kostnadsgrupperingen en sentrisk estimatusikkerhet, da nærmere prosjektering vil kunne virke besparende eller fordyrende.

3.1.5 Andre tiltak

Kostnadsgrupperingen har en høyreskjev fordeling grunnet modningsgraden og kompleksiteten av tiltakene. Tiltakene foregår under og rundt trafikkbelastet areal som vil kreve kontroll- og tilsynstiltak, samt sikringstiltak ved utførelse. Nærmere detaljprosjektering med geotekniske undersøkelser, stadfesting av omfang og avklaring med involverte aktører vil enten kunne virke besparende eller fordyrende. Grunnet kompleksiteten og tiltakenes tidligstadium gir dette kostnadsgrupperingen en høyreskjev usikkerhetsfordeling.

3.2 Usikkerhetsforhold

Følgende generelle usikkerhetsforhold er identifisert og behandlet i usikkerhetsanalysen.

- Organisering og prosjektledelse
- Stedlige forhold
- Gjennomføring/fremdrift
- Detaljering/modenhet
- Overordnede krav
- Marked

Videre følger en nærmere forklaring av de forskjellige usikkerhetsforholdene, herunder definisjon, situasjon og forklaring av de mulige utfallene.

U1	Organisering og prosjektledelse		
Definisjon	Forholdet omfatter effekten av prosjektets organisering, styringsmodell og tilhørende ansvar og myndighet, herunder: • Internorganiseringen av prosjektet • Ivaretagelse av eksterne aktører og interessenter • Sikret kompetanse og kontinuitet • Styringsmodeller som bidrar til effektiv målstyring		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	De fleste tiltakene skal gjennomføres som realytelser. Det er derimot uklart hvordan utbyggerne skal organisere utvikling og gjennomføring av tiltakene. Å finne en hensiktsmessig gjennomføringsmodell vil være en viktig suksessfaktor og kan medføre både besparelser og merkostnader. Det er ikke avklart om Statens vegvesen skal være byggherre ved bygging av undergang under Ring 3. Dette er en krevende konstruksjon som skal gjennomføres under en svært trafikkert vei. Organisering av tiltaket bør planlegges tidlig. Det er usikkert om tiltakene blir organisert som et stort og helhetlig prosjekt, eller om det blir delt opp i flere små prosjekter.		
Tripplestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,90	1,00	1,10
	God prosjektorganisering kan gi reduserte kostnader. Dette innebærer god samhandling mellom involverte etater og andre utbyggere, løsningsorientert prosjektstyring og gode beslutningsprosesser. Rekkefølge for gjennomføring er planlagt og det utvikles gode relasjoner.	Som forutsatt	Dersom prosjektet ikke organiseres på en hensiktsmessig måte, vil kostnadene påvirkes negativt. Kan bero på dårlig relasjonsutvikling, lite samhandling, interessekonflikter, suboptimalisering og dårlige beslutningsprosesser. Usikkert når tiltakene gjennomføres, og hvem som finansierer de.

U2	Stedlige forhold		
Definisjon	Forholdet omfatter usikkerhet knyttet til stedlige forhold som kan påvirke prosjektets kostnader, herunder: • Grunnforhold • Hensynet til omkringliggende bygninger og konstruksjoner • Ledninger og kabler i grunnen • Logistikk og transport • Rigg- og anleggsområde		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	Grunnforholdene i Nydalen varierer med hensyn til graden av forurensning. Dette kan medføre merkostnader og besparelser i transport og deponikostnad. Usikkerhet knyttet til forurensningsgrad og massenes beskaffenhet vil påvirke graden av utgraving. Ved at kvaliteten på massene er dårlig vil det kunne medføre mer utgraving enn forutsatt, og tilsvarende mindre utgraving ved at massene har en god kvalitet. Det er plassert deponi på østsiden av Akerselva ved Kristoffer Aamots gate. Denne kan medføre merkostnader i forbindelse med utvidelsen av Kristoffer Aamots gate med hensyn til bruløsning, forurensningsgrad, utgraving, etc. Det er usikkerhet knyttet til dybde til fjell i forbindelse med de større anleggstekniske tiltakene, herunder tiltak 1.23, 1.24 og 2.14. Det er utarbeidet en VPKL (veiledende plan for kabler og ledninger) for Nydalen. Denne er imidlertid unntatt offentlighet. Det er dermed uklart om denne inneholder forhold som kan medføre merkostnader gjennom komplekse grensesnitt. Det ligger en oljefylt strømkabel langs Gjøvikbanen som kan påvirke løsninger for både undergang Gjøvikbanen (tiltak 2.14) og gangforbindelse rundt Storogården som en del av tiltak 1.19. Man må ta hensyn i forbindelse med at arbeidene knyttet til Storokrysset skal utføres langs eksisterende bebyggelse og nærhet til t-banen og jernbanen. Nydalen er i stor grad ferdig utbygget, og er dermed relativt tettbebygget. Dette stiller krav til god planlegging av rigg- og anleggsområder, samt logistikk og transport i forbindelse med gjennomføring.		
Tripplestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,88	1,00	1,18
	Nærmere geotekniske undersøkelser avdekker ingen behov for stabilisering, utskifting av masser og/eller behov for økte ressurser. Dybde til fjell medfører besparelser i kostnad	Som forutsatt	Nærmere geotekniske undersøkelser avdekker behov for stabilisering, utskifting av masser og/eller behov for økte ressurser. Dybde til fjell medfører merkostnader. Komplekse grensesnitt mot kabler og ledninger i grunnen.

U3	Gjennomføring/fremdrift		
Definisjon	Forholdet omfatter de kostnadmessige konsekvensene knyttet til gjennomføring og prosjektets fremdrift. Forhold som kan være av betydning: • Usikkerhet knyttet til når reguleringsplaner kommer til utførelse • Uforutsigbar finansiering av tiltak • Dialog og avklaringer • Samordning og samtidighetsusikkerhet • Grensesnitthåndtering		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	TOR Nydalen involverer mange ulike typer tiltak og aktører/interessenter, og har dermed mange grensesnitt å ta hensyn til. Tiltakene omfatter blant annet gater, kryss, gangforbindelser, parker og torg, samt tiltak som konstruksjoner under Ring 3 og Gjøvikbanen. Dette skaper behov for dialog, samordning og avklaringer mellom mange aktører, samt en solid gjennomføringsplan. Tiltakslisten er langsiktig og omfattende. Da de fleste tiltakene skal gjennomføres som realytelser vil utbygging og reguleringsprosesser gjennomføres i ulik takt. Dette kan påvirke på fremdrift, samt formålet med å skape en helhetlig utvikling av området. Utvidelse av underganger under Ring 3 (som er en av Oslos mest trafikkerte veger) og Gjøvikbanen skaper behov for trafikkregulering og omlegging over relativt lang tid. Utvidelse av lokk over jernbane og t-bane ved Storokrysset nødvendiggjør samarbeid med henholdsvis Bane Nor og Sporveien, med mulige konsekvenser for gjennomføring og fremdrift. Sikkerheten av gjennomføringsgrad og fremdrift av de ulike tiltakene varierer, da de har store forskjeller i usikkerhetsprofil grunnet modenhet og kompleksitet. Det er uklart hvem som tar over tiltakene for drift etter at tiltakene er ferdigstilt. I gruppeprosessen fremkom det at dersom BYM skal ta over for drift, kan de stille større krav til oppbygning av underbygning for å sikre kjørbarheten. Videre har utbygger større bevissthet rundt valg av materialer for å sikre attraktiviteten for sine eiendommer. Dette er en usikkerhet som både kan virke fordyrende og besparende.		
Tripplestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,87	1,00	1,20
	Optimal planmessig gjennomføring av tiltakene. Optimal rekkefølge og samtidighet. Optimal gjennomføring av trafikkregulering og logistikk. Optimal relasjon mellom de involverte aktører.	Som forutsatt	Diskontinuerlig gjennomføring og begrensninger. Tiltakene utføres etappevis. Krevende situasjon med omlegging av trafikk og logistikk. Kostnadsdrivende grensesnitt mellom utbyggingsfaser.

U4	Detaljering/modenhet		
Definisjon	Forholdet omfatter den grad detaljregulering, planprosess og detaljprosjektering medfører endrede krav eller ønsker knyttet til utbyggingen. • Detaljering og prosjektutvikling • Utførelsen avdekker at valgte løsninger er utilstrekkelige - ikke gir ønsket effekt • Udekkede ønsker og behov • Det avdekkes avledete behov som «må løses» når man er i gang • Legge til ekstra funksjoner - «Nice to Have»		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	Tiltakene er i tidligfase, utbyggerne vil ha et stort incitament og potensial for å finne kostnadsbesparende omfang og utførelse. Enkelte tiltak krever detaljprosjektering og flere avklaringer før endelig utførelse. Komplekse tiltak som undergangene under Gjøvikbanen og Ring 3 har potensiale for å endres i omfang på bakgrunn av flere faktorer, herunder: dialog og avklaringer, avledede behov, trafikksystem og logistikk. Grad av kompleksitet og omfang kan endres under modning og videre prosjektdetaljering. Det fremkommer udekkede ønsker og behov som følge av den videre prosessen og detaljeringen av tiltak. Innspill fra offentlige høringsprosesser kan endre forutsetninger for utførelse.		
Tripplestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,90	1,00	1,10
	Utbyggerne utnytter potensialet for kostnadsbesparende omfang og utførelse. Videre detaljering medfører endret utforming av løsninger som medfører besparelser. Videre detaljering medfører besparelser knyttet til tiltak under jernbane og Ring 3.	Som forutsatt	Videre detaljering medfører endret utforming av løsninger som medfører økte kostnader. Videre detaljering medfører økte kostnader knyttet til tiltak under jernbane og Ring 3.

U5	Overordnede krav		
Definisjon	Forholdet omfatter innvirkning av overordnede krav og føringer på utførelse og gjennomføring av tiltak, herunder: • Innføring av krav om grønne områder • Innføring av andelskrav av kollektivgate • Innføring av forbud for trafikk (fossil og tungtransport) • Krav om godkjenning før brukstillatelse		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	Usikkerhet knyttet til hvordan endret klima og klimapåvirkninger vil ha på gjennomføring og løsning av utførelsen. Klimaendringer kan medføre krav om kostbare tiltak som skal stå imot flom, ekstremvær, lavere utslipp og slitasje. Det kan tilkomme nye eller endrede krav til håndtering av avfall, utslipp, overvann, utførelse av rigg- og byggearbeid, energiomsetning og energibruk. Krav om skjerpede klima- og miljøtiltak kan gjøres gjeldende gjennom fremtidig plan- og byggesaksbehandling. Statens Vegvesen kan stille krav knyttet til undergang under Ring 3 som avviker fra forutsatte løsninger. Bane Nor kan stille krav knyttet til konstruksjonene under Gjøvikbanen som avviker fra forutsatte løsninger.		
Tripplestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,98	1,00	1,07
	Endrede krav medfører kostnadsbesparende tiltak.	Som forutsatt	Strengere krav knyttet til miljø, overvannshåndtering, utslipp, etc. medfører økte kostnader. Statens Vegvesen og/eller Bane Nor stiller krav til underganger og konstruksjoner langs Ring 3 og Gjøvikbanen som medfører økte kostnader.

U6	Marked		
Definisjon	Forholdet omfatter den konsekvens usikkerhet knyttet til markeds- og konkurransesituasjonen har på kostnadene for tiltakene.		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	Forholdet omfatter både «globale» effekter og lokale effekter. De globale effekter består av virkninger som avviker fra den forventede lønns- og prisstigning, som følge av: • Konjunktursvingninger, BNP globalt og nasjonalt, privatøkonomisk utvikling • Utvikling i markedene for boliger og næringsbygg • Utbyggers virksomhet • Spesielle forhold: Markedsspesifikke forhold, politiske beslutninger og endringer som påvirker rammevilkårene for berørte bransjer og markeder De lokale effekter består av virkninger som avviker fra den forventede lønns- og prisstigning, som følge av utførelsen av tiltakene ikke kan tilpasses den reelle situasjonen i relevante markeder til enhver tid.		
Tripplestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,90	1,00	1,10
	Konjunkturutvikling frem mot gjennomføring av tiltakene medfører at de faktiske kostnadene blir lavere enn det som er lagt til grunn i investeringskalkylene.	Som antatt. Realisering av byutvikling i Nydalen skjer over så lang tid at svingninger i markeds- og konkurransesituasjonen vil utjevnes.	Konjunkturutvikling frem mot gjennomføring av tiltakene medfører at de faktiske kostnadene øker og blir høyere enn det som er lagt til grunn i investeringskalkylene.

3.3 Beregningsresultat

Grunnkalkyle, styringsramme (P50) og kostnadsramme (P85)

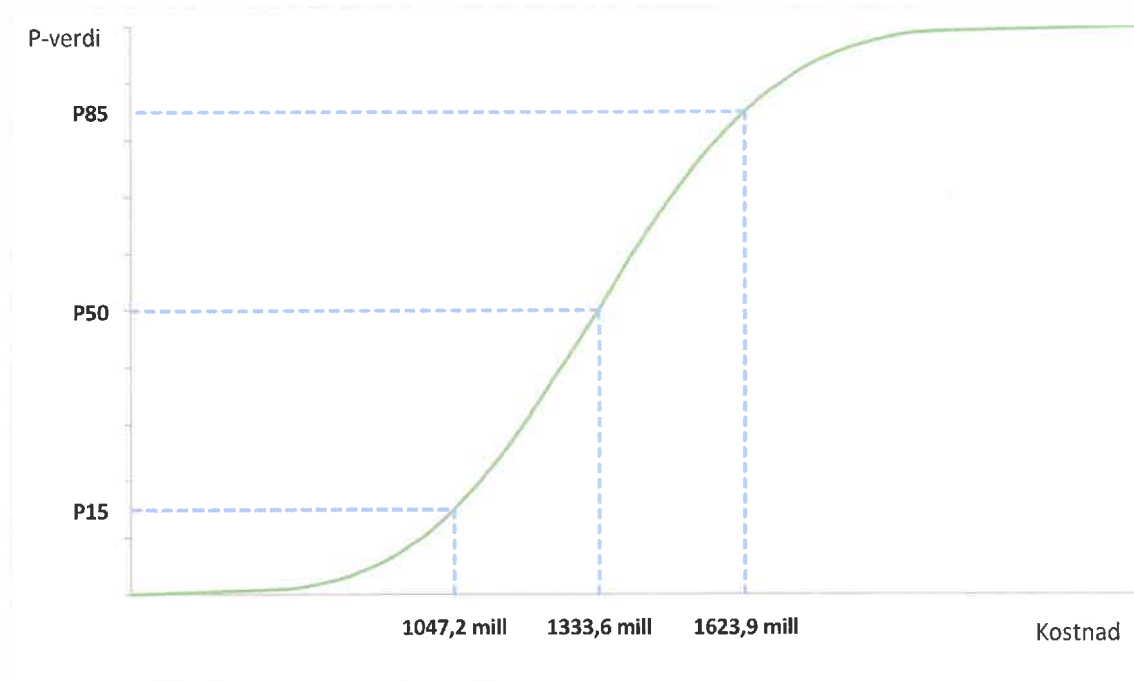
I tråd med *Veileder nr. 2 Felles begrepsapparat KS2* fra Finansdepartementet er det beregnet forventet tillegg, styringsramme (P50), usikkerhetsavsetning, samt kostnadsramme (P85). Verdiene er fremstilt i tabellen nedenfor.

Nøkkeltall		
Basiskostnad	1 206 790 056	
Forventede tillegg	126 777 465	10,5 %
P50 (Styringsramme)	1 333 567 521	
Usikkerhetsavsetning	290 366 419	21,8 %
P85 (Kostnadsramme)	1 623 933 940	
Prosjektets standardavvik	276 129 401	20,7 %

Grunnkalkylen er beregnet på bakgrunn av kostnadskalkylen og omfatter kostnadstiltak definert i tiltakslisten. Prosjektets styringsramme (P50) er beregnet til 1 333,6 mill. kr, hvilket gir et forventet kostnadstillegg på 10,5 %. Som følge av anslått estimatusikkerhet og de definerte usikkerhetsfaktorene fremkommer en usikkerhetsavsetning på 21,8 %, noe som resulterer i en kostnadsramme (P85) på 1 623,9 mill. kr.

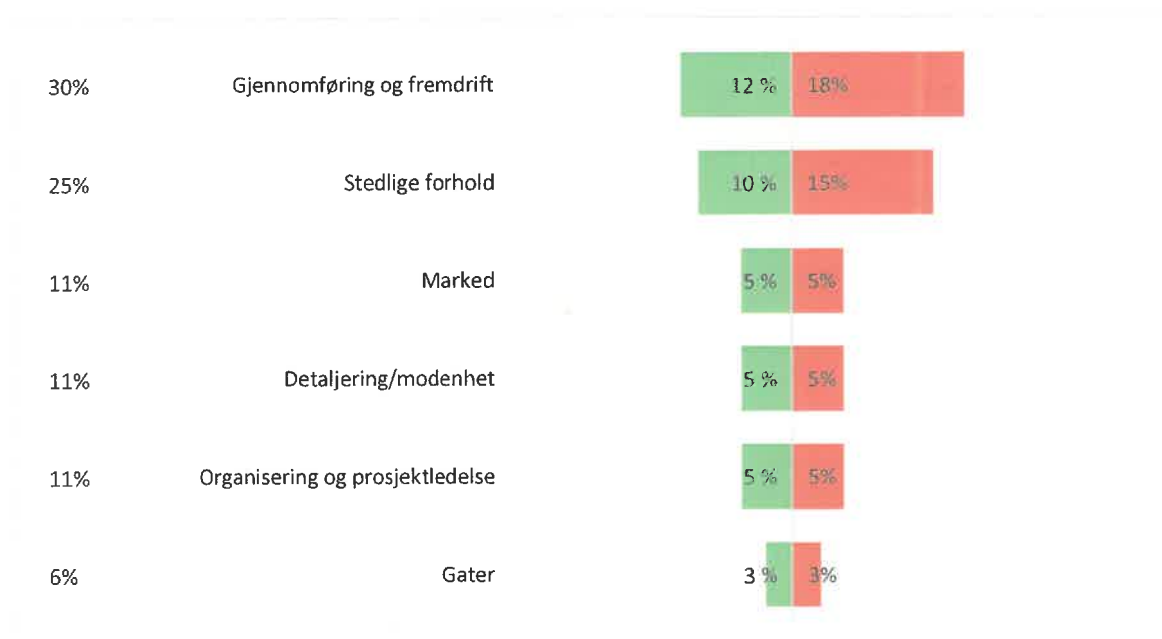
Akkumulert sannsynlighetskurve (S-kurve)

S-kurven viser estimert sannsynlighet for at man klarer å gjennomføre prosjektet innenfor en gitt kostnadsramme. Verdiene på y-aksen er percentiler og verdiene på x-aksen er kostnaden. Figuren under viser P15, P50 og P85, henholdsvis 1 047,2 mill., 1 333,6 mill. og 1 623,9 mill. kr.



Tornadodiagram

Tornadodiagrammet viser hvilke usikkerhetsfaktorer og kostnadselementer som i størst grad påvirker den totale usikkerheten i prosjektet. Usikkerhet er her definert som varians i de ulike tiltakene/faktorene. Prosentene til høyre (røde stolper) viser i hvilken grad tiltaket/faktoren vil medføre en *økning* i totalkostnaden. Prosentene på venstre side (grønne stolper) forteller i hvilken grad tiltaket/faktoren kan medføre en *reduksjon* i prosjektets totalkostnad. Den totale påvirkningen per tiltak/faktor er vises i kolonnen til venstre.



Det fremkommer av figuren at «Gjennomføring og fremdrift» og usikkerhetene knyttet til dette forholdet, utgjør 30 % av den totale usikkerheten i prosjektet. Sammen med «Stedlige forhold», «Marked» og «Detaljering/modenhet» utgjør dette 77 % av den totale usikkerheten i prosjektet. Flere av forholdene er faktorer som kan påvirkes og styres internt og bør derfor vies ekstra oppmerksomhet i både planleggings- og gjennomføringsfasen.

4 Kostnad per tiltak

Tabellen nedenfor viser forventet kostnad (P50) fordelt på de enkelte tiltakene. Forventet tillegg fra estimatusikkerhet og usikkerhetsfaktorene er fordelt forholdsmessig på basiskostnadene innenfor de respektive tiltaksgrupper, og gir P50-verdi per tiltak. Kostnadsmessige virkninger av de generelle usikkerhetsforhold er fordelt basert på hvert tiltaks forventede kostnad, uten nærmere vurderinger av usikkerhetsforholdenes mulige virkninger i de respektive tiltak. Det er altså ikke vurdert hvorvidt enkelte tiltak trekker mer i den ene eller andre retningen i denne teoretiske kostnadsfordelingen.

ID	Tiltak	P50 fordelt
1.1	Maridalsveien	98 672 024
1.2	Kristoffer Aamots gate	86 891 539
1.3	Sandakerveien	82 212 125
1.4	Nedre Gjerdrums vei	26 688 792
1.5	Gullhaug torg (gate)	30 205 696
1.6	Nydalen bruks vei	27 072 887
1.7	Nydalsveien frem til Gullhaug torg	14 321 413
1.8	Gullhaugveien	33 245 851
1.9	Ny gate forlengelse av Nydalen allé	13 649 900
1.10	Gunnar Schjelderups vei	15 366 655
1.11	Øvre Gjerdrums vei, nordre del	39 382 674
1.12	Øvre Gjerdrums vei, østre del	10 235 536
1.13	Krysset Maridalsveien x Nydalen bruks vei	796 632
1.14	Krysset Maridalsveien x Nygårdsveien	405 566
1.15	Krysset Maridalsveien x Kristoffer Aamots gate	10 498 268
1.16	Krysset Kristoffer Aamots gate x Nydalsveien	9 601 025
1.17	Krysset Kristoffer Aamots gate x Sandakerveien	17 033 314
1.18	Krysset Vitaminveien x Gunnar Schjelderups vei	29 772 810
1.19	Storokrysset	203 728 561
1.20	Snuplass i nordenden av kommunal vei Gunnar Schjelderups vei	3 082 395
1.21	Snuplass i enden av kommunal vei Nydalsveien vest for elva	17 801 777
1.22	Krysset Sandakerveien x Gjerdrums vei	861 495
1.25	Krysset Nydalen allé/tiltak 1.14 x Gunnar Schjelderups vei	936 397
1.26	Krysset Nydalen allé x Sandakerveien	1 319 725
2.1	Gangvei ved Maridalsveien 121	2 122 992
2.2	Gang- og sykkelvei ved Gjerdrums vei 10 D og Nydalen bru	981 699
2.3	Universelt utformet gangvei fra Sandakerveien til Akerselva, universelt utformet	19 691 757
2.4	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) nord	6 023 972
2.5	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) sør	7 483 882
2.6	Gangforbindelse fra Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) nord	5 321 376
2.7	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) sør	6 226 066
2.8	Gangvei øst for Fiskarsbygget	22 570 496
2.9	Gangforbindelse Maridalsveien 299	701 481
2.10	Forbindelse fra Gullhaug gård til Gullhaug torg	4 659 833
2.11	Gangforbindelse mellom Akerselva og nordsiden av BI	14 576 839

2.12	Gangvei langs Akerselva i sør og forbindelse til Nydalen allé	1 859 035
2.13	Gangforbindelse mellom Gunnar Schjelderups vei/ og Sandakerveien	2 068 234
2.15	Gangforbindelse fra Storo til parkområder	12 296 438
2.16	Gangforbindelse fra torg ved Storo storsenter og nordover (tidligere del av tiltak 3.10)	8 845 366
2.17	Gangforbindelse bak Gjerdrums vei 11	3 408 899
2.18	Tiltak for å tydeliggjøre gangforbindelser i Grandalen	167 747
2.19	Trapp ved Blegieriet/Gjerdrums vei 16 og utbedring av sti	761 059
2.20	Utvidelse av privat trapp mellom nr 14/16 og garasjeanlegg	325 467
2.21	Bredere turvei vest for badeplass, eventuelt i bakkant av plenen.	632 307
3.1	Oppholdsplass ved Nydalen Compagnie Bomullsspinneri	4 063 641
3.2	Plassen under Nydalsbrua	10 834 355
3.3	Torg Ellendalen Spinneri	5 801 264
3.4	Fiskars torg	4 341 351
3.5	Ny park ved Schibsted	30 388 242
3.6	Ny park bak Storo storsenter	20 862 125
3.7	Storo storsenter torg	18 163 687
3.8	Gullhaug torg	15 292 465
3.9	Strøksgate fra Gullhaug torg via Nydalsveien, Nydalen Allé til Kristoffer Aamots gate	34 506 437
3.11	Torg ved Storogården	20 120 834
1.23	Utvidelse av undergangen der Gjøvikbanen krysser Sandakerveien	74 827 313
1.24	Utvidelse av undergangen der Ring 3 krysser Gjerdrums vei	111 833 344
2.14	Kryssing under Gjøvikbanen	88 024 460
SUM		1 333 567 521

TOR Nydalen

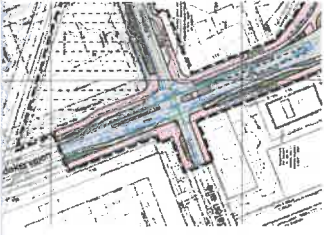
5 Vedlegg

5.1 Tiltaksliste

Nr.	Tiltak	Standard	Omfang	Andre forutsetninger	Illustrasjon
Gater/Veier					
1.1	Maridalsveien	Normal	Vei Kjørebane - Bredde: 3,5 + 3,5 m Sykkelfelt - Bredde: 2,2 + 2,2 m Fortau - Bredde: 3 m + 3 m Lengde 1 160 m	- Opphøyd sykkelfelt - Sykkelfelt legges bak bussholdeplasser - Tilrettelegging for syklist i kryss, samt rundkjøring v. Karl Munks vei - Inkluderer rundkjøring v. Karl Munks vei - Overvannstiltak i dreneringslinje fra Nygårds Allé til Kristoffer Aamots gate - Belysning	
			Rundkjøring v. Karl Munks vei Kjørebane - Lengde: 207 m - Bredde: 8,5 m Sykkelfelt - Lengde: 156 m - Bredde: 2,2 + 2,2 m Fortau - Lengde: 156 m - Bredde: 3 m + 3 m		

			Lengde rundkjøring: 70 m	
1.2	Kristoffer Aamots gate	Høy	Total lengde: 1 230 m Kjørebane • Bredde: 3,5 + 3,5 m Sykkelfelt • Bredde: 2,2 + 2,2 m Fortau • Bredde: 3 m + 2,5 m Beplantning • Bredde: 2 m Total lengde: 480 m	• Utforming og innhold i henhold til regulerings sak for Vitaminveien (datert 09.11.2018) og plankart (datert 19.08.2021) • Tiltaket er delt opp i to delstrekninger som fremgår både av denne rapporten og TOR Storo og Lillo • Opphøyd sykkelfelt • Sykkelfelt legges bak bussholdeplasser • Eksisterende beplantning beholdes • Kobling til eksisterende gang- og sykkelforbindelse langs Akerselva. • Utvidelse av bru • Belysning • Overvannstiltak 

TOR Nydalen

1.3	Sandakerveien	Høy	Kjørebane - Bredde: 3,5 + 3,5 m Sykkelfelt - Bredde: 2,2 + 2,2 m Fortau - Bredde: 3 m + 3 m Beplantning - Areal: 1 632 m Total lengde: 650 m	- Utforming og innhold i henhold til reguleringsplan for Vitaminveien (datert 09.11.2018) og plankart (datert 19.08.2021). - Eksisterende beplantning beholdes - Opphøyd sykkelfelt - Sykkelfelt legges bak bussholdeplasser - Belysning - Overvannstiltak	
1.4	Nedre Gjerdrums vei	Høy	Kjørebane - Bredde: 3 + 3 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Total lengde: 310 m	- Grenser mot tiltak 3.1 (Oppholdsplass ved Nydalen Compagnie Bomullsspinneri). Møblering inkluderes i tiltak 3.1. - Belysning - Overvannstiltak	
1.5	Gullhaug Torg (gate)	Høy	Kjørebane - Bredde: 3 + 3m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Total lengde: 275 m	- Vi registrerer at gaten er en del av tiltak 3.9 strøkgate. Strøkgatebeskrivelsen er av høyere kvalitet enn det beskrivelsen av tiltak 1.5 tilsier. Vi legger derfor til grunn høy standard på dette tiltaket. - Etter arbeidsmøte med EBY, PBE, BYM og VAV legger vi	

TOR Nydalen

				oppgitt prinsippsnitt på 12 m til grunn for beregning. - Vi registrerer at TOR Nydalen inkluderer en del av Nydalsveien i tiltaket. Vi legger til grunn at tiltaket kun omfatter gatestrekket fra Gullhaugveien til Nydalsveien ved Gullhaug torg. - TOR Nydalen oppgir en lengde på 200 m. Vår oppmåling viser 275 m. Vi legger derfor 275 m til grunn. - Belysning - Overvannstiltak
1.6	Nydalen bruks vei	Høy/Normal	Maridalsveien til midt av sving Kjørebane - Bredde: 3,25 + 3,25 m Fortau - Bredde: 3 m Lengde: 200 m Gatetun fra sving til Fiskars torg Kjørebane - Areal: 1 348 m² Fortau - Areal: 653 m²	Maridalsveien til midt av sving - Ensidig fortau - Utvidelse av sving - Belysning - Overvannstiltak Gatetun fra sving til Fiskars torg - Opparbeides som gatetun i henhold til planforslag for Nydalen 32B, datert 23.03.2020 - Gatetun opparbeides med kjørebane.



TOR Nydalen

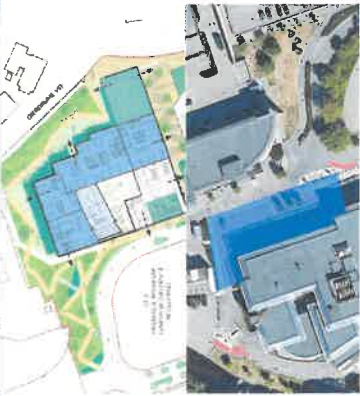
				- Kantstein ved inn- og utkjøring som fartshindre. 10t akseltrykk (evt. 13t for renovasjonsbiler) - Høy standard, naturstein - Møblering - Belysning - Overvannstiltak	
1.7	Nydalsveien frem til Gullhaug torg	Normal	Kjørebane - Bredde: 3,25 + 3,25 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Varelommer - Areal: 85 m2 Beplantning: - Areal: 104 m2 Lengde: 250 m	- Sykkel som en del av blandet trafikk - Overvannstiltak/regnbed erstatter dagens parkeringsplasser - To vareleveringslommer beholdes - Eksisterende beplantning beholdes - Belysning - Overvannstiltak	
1.8	Gullhaugveien	Høy	Kjørebane - Bredde: 3 + 3 m Fortau - Bredde: 2,5 + 2,5 m Beplantning - Bredde: 1,5 m Lengde: 410 m	- Dagens vei er opparbeidet med et tverrsnitt på 12,5 m. Forutsetter at dette tverrsnittet videreføres. - Asfaltering av kjørebane - Naturstein på fortau - Eksisterende beplantning beholdes - Belysning - Overvannstiltak	

TOR Nydalen

1.9	Ny gate-forlengelse av Nydalen Allé	Normal	Kjørebane - Bredde: 3,25 + 3,25 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Beplantning - Bredde: 1,5 m Lengde: 190 m	- Opparbeides i henhold til plansak for Vitaminveien (datert 09.11.2018) og plankart (datert 19.08.2021) - Delvis opparbeidelse av beplantning på begge sider - Belysning - Overvannstiltak	
1.10	Gunnar Schjelderups vei	Normal	Nord for storsenteret Kjørebane - Bredde: 3,25 + 3,25 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Beplantning - Areal: 218 m² - Lengde: 130 m Ved Storsenteret Kjørebane - Bredde: 3,25 + 3,25 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Lengde: 120 m Total lengde: 250 m (ekskl. rundkjøring og snuplass)	- Opparbeides i henhold til plansak for Vitaminveien og Sandakerveien 113-119 (datert 28.03.2021) - Fartshinder - Bevare eksisterende beplantning - Belysning - Overvannstiltak	
1.11	Øvre Gjerdrums vei, nordre del	Normal	Kjørebane Bredde: 3 + 3 m Sykkelfelt	TOR Nydalen, datert 09.12.2021, beskriver lengden på denne veien til 180 m. Vi	

TOR Nydalen

			- Bredde: 2,2 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Total lengde: 410 m	måler den til 410 m, slik tidligere versjoner av TOR Nydalen. Legger derfor 410 m til grunn. - Gaten tilpasses bevaringsverdig bebyggelse og grøntstruktur - Utvidelse av bro - Belysning - Overvannstiltak	
1.12	Øvre Gjerdrums vei, østre del	Normal	Kjørebane - Bredde: 3 + 3 m Sykkelfelt - Bredde: 2,2 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Total lengde: 180 m	- Forbindelse til gang-/sykkelvei til Ring 3 merkes/skiltes - Belysning - Overvannshåndtering	
Gangforbindelser					
2.1	Gangvei ved Maridalsveien 323	Normal	Gangvei: 3 m Lengde: 260 m	- Utvidelse av gangforbindelse - Gangvei asfalteres - Merking/skilting av gangvei	
2.2	Gang- og sykkelvei ved Gjerdrums vei 10 D og Nydalen bru	Normal	Gangvei: 3 m Sykkelvei: 2,2 + 2,2 m Lengde: 40 m Beplantningsfelt: 30 m2	- Grenser til tiltak 3.2 og 3.3. Gang- og sykkelvei gjennom disse tiltakene kostnadsberegnes i tiltakene. (Grensesnittet til tiltak 2.2 er markert i grønt i figur) - Asfaltert dekke - Belysning	

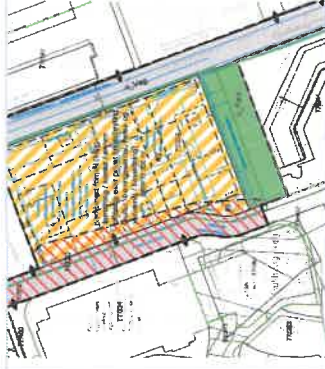
2.3	Universelt utformet gangvei fra Sandakerveien til Akerselva	Normal	Areal park: 3 100 m2 Areal gatetun: 1 000 m2 Universelt utformet sti Bredde: 2 m Lengde: 250 m	• Utformes i henhold til planforslag (datert 25.06.2020) og illustrasjonsheftet (datert 03.06.2020) Sandakerveien 138-140 og Gullhaug torg • Delvis utformes som parkdrag, se illustrasjon. • Universell utformet gangsti, asfaltert • Delvis utformes som gatetun, se illustrasjon markert med blått • Belysning • Møblering	
2.4	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) nord	Høy	Areal: 745 m2 Trapp bredde: 2 m	• Utformes i henhold til planforslag (datert 25.06.2020) og illustrasjonsheftet (datert 03.06.2020) Sandakerveien 138-140 og Gullhaug torg • Riving av eksisterende konstruksjoner medtas ikke • Utføres med dekke og kanter av naturstein eller betong. • Terrassering med naturstein i grøntareal • Rekkverk (design) i trapper • Åpen overvannshåndtering, supplert med regnbed • Belysning (design) • Møblering (design)	

TOR Nydalen

2.5	Gangforbindelse Sandakerveien til Gullhaug torg (gate) sør	Høy	Areal: 1 000 m2 Trapp bredde: 2 m	• Forutsettes tilsvarende utforming som for tiltak 2.4 • Riving av eksisterende konstruksjoner medtas ikke • Utføres med dekke og kanter av naturstein eller betong. • Terrassering med naturstein i grøntareal • Rekkverk (design) i trapper • Åpen overvannshåndtering, supplert med regnbed • Belysning (design) • Møblering (design)	 Illustrasjon mulig utforming trapp i tiltak 2.4 - 2.7, jf. TOR Nydalen
2.6	Gangforbindelse fra Akerselva til Gullhaugveien	Høy	Areal: 670 m2 Trapp bredde: 2 m	• Utformes i henhold til planforslag (datert 25.06.2020) og illustrasjonsheftet (datert 03.06.2020) Sandakerveien 138-140 og Gullhaug torg • Utføres med dekke og kanter av naturstein eller betong. • Terrassering med naturstein i grøntareal • Rekkverk (design) i trapper • Åpen overvannshåndtering, supplert med regnbed • Belysning (design) • Møblering (design)	 Illustrasjon mulig utforming trapp i tiltak 2.4 - 2.7, jf. TOR Nydalen
2.7	Gangforbindelse fra Gullhaugveien til Fiskars torg	Høy	Areal: 800 m2 Trapp bredde: 2 m	• Utformes i henhold til planforslag (datert 25.06.2020) og illustrasjonsheftet (datert	

2.8	Gangvei øst for Fiskarsbygget	Høy	Areal: 1 925 m2	03.06.2020) Sandakerveien 138-140 og Gullhaug torg • Utføres med dekke og kanter av naturstein eller betong. • Terrassering med naturstein i grøntareal • Rekkverk (design) i trapper • Åpen overvannshåndtering, supplert med regnbed • Flomvei medtas i beregningen av tiltak 2.8 • Belysning (design) • Møblering (design)	
				Planforslag datert 23.03.2020 legges til grunn for utforming av tiltaket. • Tiltakets grensesnitt er markert med grønt i illustrasjon. • Utføres med dekke og kanter av naturstein eller betong. • Friområdet i nord utføres som park/grøntareal • Terrassering med naturstein i grøntareal • Rekkverk (design) i trapper • Åpen overvannshåndtering, supplert med regnbed • Belysning (design) • Möblering (design)	

TOR Nydalen

				• På strekningen der det stilles krav om opparbeidelse av flomløp, utformes gangforbindelsen til et kjørbart betongtrau med bredde= 4,0 meter og vegger/kanter med høyde= 1,0 meter. Det tas høyde for merkostnader knyttet til variasjoner og detaljer både av hydrauliske og estetiske hensyn. • Vegger utformes som terrasser/trappetrinn/amfi i utvalgte partier, for å øke tilgjengeligheten til sidearealene.	
2.9	Gangforbindelse Maridalsveien 299		Turvei opp til Maridalsveien Bredde: 3 m Lengde: 73 m	• Forutsetter ingen tiltak • Gullhaug bru til turvei opp til Maridalsveien • Turvei opp til Maridalsveien oppgraderes • Overvannstiltak	
2.10	Gangforbindelse fra Gullhaug gård til Gullhaug torg	Høy	Gangvei Bredde: 2 m Lengde: 110 m Areal parkområde: 1 150 m ²	• Planforslag datert 21.05.2021 legges til grunn for utforming av tiltaket. • Tiltakets grensesnitt er markert med grønt i illustrasjon. • Utarbeides som parkområde	

TOR Nydalen

				• Universelt utformet traverserende gangvei fra Gullhaug torg til Sandakerveien • Gangvei asfalteres • Utvidelse av lokk over Nydalen parkeringshus for å flytte gangforbindelse/trapp lenger fra bebyggelse, samt utvide snittet.	
2.11	Gangforbindelse mellom Akerselva og nordsiden av BI	Normal			
2.12	Gangvei langs Akerselva i sør og forbindelse til Nydalen allé	Normal	Gangvei langs Akerselva Lengde: 230 m Bredde: 4 m	Gangvei langs Akerselva • Terrengarrondering/geometrisk utforming • Nytt grusdekke • Belysning	
			Forbindelse til Nydalen allé Lengde: 120 m Bredde: 3 m	Forbindelse til Nydalen allé • Skilting og merking av gangforbindelse • Ingen tiltak knyttet til overflater	
2.13	Gangforbindelse mellom Gunnar Schjelderups vei og Sandakerveien	Normal	Alternativ 1 Gangforbindelse gjennom park Lengde: 175 m Bredde: 4 m	• Asfaltert dekke • Belysning	
			Alternativ 2 Langs Gunnar Schjelderups vei og Nydalen allé Kostnadsberegnes som en del av tiltak 1.9 og 1.10	Iht. tilbakemelding fra EBY	

TOR Nydalen

2.15	Gangforbindelse fra Storo til parkområder	Normal	Sykkelfelt: 2 m + 2 m Gangvei: 3 m Beplantning: 1 m Lengde: 420 m	• Asfalt • Møblering • Belysning • Siste del av strekningen til Gunnar Schjelderups vei har stor høydeforskjell. Forutsetter terrengarrondering/geometrisk utforming	
2.16	Gangforbindelse fra torg ved Storo storsenter og nordover	Høy	Areal: 1 204 m ²	• Utformes i henhold til illustrasjoner, datert 03.06.2020. • Utformes som gatetun • Naturstein • Grøntpreg/regnbed • Belysning • Møblering	
2.17	Gangforbindelse bak Gjerdrums vei 11		Fra Gjerdrums vei til undergang Bredde: 5,75 m Lengde: 107 m Undergang til privat vei Bredde: 3 m Lengde: 118 m	• Asfaltert fra Øvre Gjerdrums vei til undergang under Gjøvikbanen • Grusdekke fra undergang • Oppgradering av undergang	
2.18	Tydeliggjøre gangforbindelser i Grandalen			• Skilting og merking av turvei	

TOR Nydalen

2.21	Bredere turvei vest for badeplass	Lengde: 220 m Bredde: 4 m	• Grensesnitt fra Øvre Gjerdrums vei til Grandalen bru, vestsiden av Akerselva • Eksisterende bredde er 3 m. Forutsetter breddeutvidelse til 4 m • Grusdekke • Skilting og merking av turvei • Ingen tiltak • Opparbeidelse av nytt fotgjengerovergang ved oppgradering av Øvre Gjerdrums vei medtas i tiltak 1.11
2.22	Flytting av fotgjengerovergang for å tydeliggjøre inngangen til turveien.		
Kryss			
1.13	Krysset Maridalsveien x Nydalen bruks vei	Areal fortau: 108 m2 Areal kjørevei: 80 m2 Totalt areal: 188 m2	• Areal justeres til det min. av kjøreareal og resterende gangareal • Senke sykkelfelt i krysningspunkt • Gangfelt markeres og synliggjøres • Vegetasjon ryddes i sørøstre hjørne • Kantsteinslinjer • Vegskilt • Overvannstiltak • Belysning

TOR Nydalen

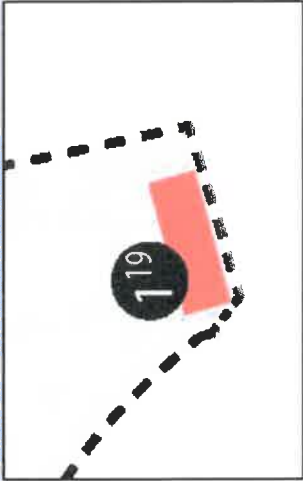
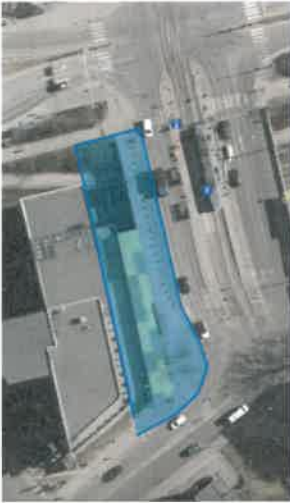
1.14	Krysset Maridalsveien x Nygårdsveien	Normal	Areal fortau: 33 m2 Areal kjørevei: 39 m2 Totalt areal: 72 m2	• Avkjørsel • Areal justeres til det min. av kjøreareal og resterende gangareal • Reasfaltering • Opphøyd sykkelfelt senkes i krysningspunkt • Vegetasjonsrydding for åpning av sikt • Overvannstiltak • Belysning	
1.15	Krysset Maridalsveien x Kristoffer Aamots gate	Normal	Kjørefelt • Lengde: 133 m • Bredde: 7 - 10,5 m Fortau • Bredde: 3 m • Lengde: 130 m Sykkelfelt • Bredde: 2,2 m • Lengde: 190 m Annen veigrunn: 290 m2 Plantefelt: 64 m2 Totalt areal: 2 492 m2	• Utforming i henhold til Gatenormal for Oslo, datert 01.12.2020. • Opphøyde gangfelt • Innsnevre kjørefelt til fordel for sykkelfelt • Overvannstiltak • Belysning	
1.16	Krysset Kristoffer Aamots gate x Nydalsveien	Normal/høy	Kjørefelt • Bredde: 7 – 13,5 m • Lengde: 113 m Fortau • Bredde: 3 m • Lengde: 113 m Sykkelfelt	• Utforming i henhold til Gatenormal for Oslo, datert 01.12.2020. • Opphøyde gangfelt • Innsnevre kjørefelt til fordel for sykkelfelt • Overvannstiltak	

Concreto

TOR Nydalen

			- Bredde: 2,2 m - Lengde: 163 m Annen veigrunn: 140 m2 Plantefelt: 111 m2 Totalt areal: 2 135 m2	Belysning	
1.17	Krysset Kristoffer Aamots gate x Sandakerveien	Høy	Kjørefelt - Lengde: 130 m - Bredde: 6 - 12,5 m Fortau - Lengde: 162 m - Bredde: 3 m Sykkelfelt - Lengde: 244 m - Bredde: 2,2 m Annet vegareal: 300 m2 Annen vegggrunn/grønt: 97 m2 Totalt areal: 2 720 m2	- Lyskryss med signal - Innsnevre kjørefelt til fordel for sykkelfelt - Følge Vitaminveien Planforslag til offentlig ettersyn – detaljregulering, datert 19.08.2021 - Overvannstiltak - Belysning	
1.18	Krysset Vitaminveien x Gunnar Schjelderups vei	Høy	Kjørefelt - Lengde: 191 m - Bredde: 6,5 – 11 m Fortau - Areal: 1 000 m2 Sykkelfelt - Lengde: 262 m - Bredde: 2,2 m Annet vegareal: 130 m2	- Opphøyde gangfelt - Følge Vitaminveien Planforslag til offentlig ettersyn – detaljregulering, datert 19.08.2021 - Overvannstiltak - Belysning	

TOR Nydalen

			Annen veggrunn/grønt: 500 m² Torgareal: 720 m² Totalt areal: 4 826 m² Totalt torgareal: 1 340 m² Areal gangbro: 175 m²		
1.19	Storokrysset	Høy		• Tiltaket omfatter torget på Storo bru • Løkk over dagens nedgang til t-bane, samt utvidelse mot øst. • Gangforbindelse (brukonstruksjon) rundt Storogården på østsiden av bygget. • Nytt belysningskonsept • Overvannstiltak	 
1.22	Krysset Sandakerveien x Gjerdrums vei	Normal/høy	Fortau: 93 m² Kjøreveg: 76 m² Totalt areal: 169 m²	• Tosidig fortau som en del av vegutformingen • Kantsteinslinjer • Senking av opphøyd sykkelfelt i krysningspunkt • Oppmerking og skilt • Overvannstiltak • Belysning	

TOR Nydalen

1.25	Krysset Nydalen allé/tiltak 1.14 x Gunnar Schjelderups vei	Normal	Fortau: 66 m2 Kjøreveg: 96 m2 Totalt areal: 162 m2	• Kantsteinslinjer • Opphøyd gangfelt • Oppmerking og skilt • Overvannstiltak • Belysning	
1.26	Krysset Nydalen allé x Sandakerveien	Høy	Fortau: 54 m2 Kjøreveg: 83 m2 Beplantning: 20 m2 Totalt areal: 157 m2	• Opphøyd gangfelt • Beplantning • Oppmerking og skilt • Overvannstiltak • Belysning	
Undergang					
1.23	Utvidelse av undergangen der Gjøvikbanen krysser Sandakerveien	Normal	Kjørefelt • Bredde: 3 + 3 m • Lengde: 15 m Fortau • Bredde: 3 m • Lengde: 15 m	• Utvidelse/ny konstruksjon	
1.24	Utvidelse av undergangen der Ring 3 krysser Gjerdrums vei	Normal	Kjørefelt • Bredde: 3 + 3 m • Lengde: 25,5 m Fortau • Bredde: 3 m • Lengde: 25,5 m	• Utvidelse/ny konstruksjon	
Snuplass					
1.20	Snuplass i nordenden av kommunal vei Gunnar Schjelderups vei	Normal	Sykkelfelt • Bredde: 2,5 m • Lengde: 54 m	• Oppmerking og skilt • Kantsteinslinjer • Separat sykkelfelt med påkobling G/S	

TOR Nydalen

			Gangvei - Bredde: 4 m - Lengde: 50 m Beplantning: 50 m2 Snuplass: 343 m2		
1.21	Snuplass i enden av kommunal vei Nydalsveien vest for elva	Høy	Areal: 2 150 m2	- Utforming og grensesnitt i henhold til Gullhaug Torg 2A mfl. Planforslag til politisk behandling, datert 22.05.2018 - Inkluderer Gullhaug bro - Naturstein - Møblering - Kantsteinslinjer - Beplantning - Belysning	
Andre tiltak					
2.14	Kryssing under Gjøvikbanen			Vi ser tre hovedutfordringer som må løses for at tiltaket skal kunne realiseres: - Det må graves i vollen under Gjøvikbanen og en eventuell realisering må koordineres med Bane Nor. <u>Kalkyleforutsetning:</u> Vi forutsetter at det kan defineres trafikkfri periode/evt. nattarbeid for fundamentering og installasjon av en interimsbro i eksisterende banetrasé. Alle arbeider med midlertidighet og reetablering av banens infrastruktur inkluderes i kostnadsberegningen. - Ny adkomstveg til krysningspunktet, fra sør, kommer i konflikt med støttemur langs Gunnar Schjelderups vei.	

		<u>Kalkyleforutsetning:</u> Det gjøres ikke inngrep i Gunnar Schjelderups vei med tilhørende mur. Adkomst til kryssing under Gjøvikbanen etableres mellom mur og bebyggelsen i Gunnar Schjelderups vei 13. Parkeringsplass øverst i Gunnar Schjelderups vei innsnevres og terrenget senkes. Det etableres ny støttemur langs resterende p-plass i forlengelsen av ny kulvertvegg for å sikre kontinuitet i ny gangforbindelse sørover fra krysningspunktet. 3. Anleggsarbeidet vil berøre mye infrastruktur langs Ring 3 <u>Kalkyleforutsetning:</u> Gang og sykkelvei langs Ring 3 stenges forbi krysningspunktet, med oppmerking og sikring av midlertidig trasé over Ring 3 via lokalveger til Grensenveien og Storokrysset. Østgående busstopp på Ring 3 stenges midlertidig. Rampe ned til krysningskulvert på nordsiden av jernbanen etableres vestvendt og sikres med sekantpelevegger eller stålørspunt som del av permanent konstruksjon. Rampen utføres med avstivende betongdekke i vegtrauet. Avstiving i topp sikres med kantdrager med eventuelle forankringsplater og/eller stag. Det legges til grunn at langsgående kabelanlegg kan frigraves og legges til siden forbi arbeidsområdet.	
2.19	Trapp ved Blegeriet/Gjerdrums	Alle betongkonstruksjoner plasstøpes. Tretrapp Bredde: 2 m Lengde: 2,1 m	Tretrapp: • Rive eksisterende • Inntrinn av naturstein

TOR Nydalen

	vei 16 og utbedring av sti		Steintrapp Bredde: 2 m Lengde: 6,5 m Gangsti Bredde: 2,1 m Lengde: 108 m Trapp Bredde: 2,0 m Lengde: 18,3 m Plantefelt Bredde: 3 m Lengde 18,3 m	• Rekkverk av tre Steintrapp: • Beholde terrengformasjon • Inntrinn av naturstein Gangsti • Grusdekke	
2.20	Utvidelse av privat trapp mellom nr 14/16 og garasjeanlegg ved videre utvikling av området		Rive eksisterende • Beholde terrengformasjon • Inntrinn av naturstein • Rekkverk av tre • Ny bredde: 2 m • Plantefelt på hver side (busk og stauder)		
Park/torg/møteplass					
3.1	Oppholdsplass ved Nydalen Compagnie Bomullsspinneri	Normal	Beplantningsfelt: 100 m² Fortau 130 m² Torg: 520 m² Totalt areal: 750 m²	• Grensesnitt: som skissert i illustrasjon til høyre • Riving av asfalt • Belysning • Møblering • Asfaltdekke • Beplantningsfelt og reetablering av kantvegetasjon • Kantsteinslinjer • Fortau	
3.2	Plassen under Nydalsbrua	Normal	Bro • Bredde: 3 m • Lengde: 17,5 m	Grensesnittet settes til «skyggen av Nydalsbroen»	

Concreto

TOR Nydalen

			Sykkelfelt - Bredde: 2 m - Lengde: 38 m Beplantingsfelt: 276 m² Areal torg: 780 m² Totalt areal: 1 056 m²	- Bredde på gangbro settes til 3 m - Belysning - Lekeapparat - Møblering - Asfaltdekke - Beplantingsfelt og reetablering av kantvegetasjon - Overvannshåndtering - G/S med påkobling til Gjerdrums vei (jfr. Tiltak 2.2)	
3.3	Torg Ellendalen Spinneri	Normal	Sykkelfelt - Bredde: 2 m - Lengde: 56 m Beplantningsfelt: 320 m² Areal torg: 733 m² Totalt areal: 1 165 m²	- Grensesnitt: Som skissert i illustrasjon til høyre - Grønt preg og naturkvaliteter - Busker, plantefelt, reetablering av kantvegetasjon - Asfaltdekke - Belysning - Kantsteinslinjer - G/S gjennom torget (jfr. 2.2)	
3.4	Fiskars Torg	Høy	Areal: 560 m²	- Nydalsveien 32B Planforslag til politisk behandling, Alt. 1, datert 23.03.2020, legges til grunn for utforming - Naturstein - Beplantning - Belysning - Møblering	

TOR Nydalen

3.5	Ny park ved Schibsted	Høy	Areal: 15 000 m2	• Utforming og innhold i henhold til Reguleringsplanskisse for Sandakerveien 113-119 og 121, datert 28.03.2021.
3.6	Ny park bak Storo storsenter	Normal	Areal: 5 000 m2	• Tilrettelegges for lek og mer støyende aktivitet som ballsport.
3.7	Storo storsenter torg	Høy	Areal: 2 300 m2	• Utvides og oppgraderes som møteplass uten parkering. • Redusert tilrettelegging for varetransport • Innkjøring-/utkjøringsareal reduseres • Møblering og sitteplasser medtas
3.8	Gullhaug torg	Høy	Areal: 2 000 m2	• Høye strøkskvaliteter • Opparbeides i henhold til bestemmelser i detaljregulering, plan for Gullhaug torg, vedtatt 24.06.2020
3.9	Strøksgate fra Gullhaug torg via Nydalsveien, Nydalen Allé til Kristoffer Aamots gate	Høy	Gullhaug torg (gate) (1.5) Medtas i tiltak 1.5 Sandakerveien (1.3) Medtas i tiltak 1.3	• Beplantning i skillet mellom gående og kjørende • Belysning • Møblering

TOR Nydalen

			Nydalsveien Kjørebane • Bredde: 3 + 3 m Sykkelvei • Bredde: 2,2 + 2,2 m Fortau • Bredde: 3 + 3 m Beplantning • Bredde: 1 + 1 m Lengde: 260 m		
3.10	Parkareal på nordsiden av Sandakerveien 140			• Medtas som en del av tiltak 2.3	
3.11	Torg og gangforbindelse til Storolokket	Normal	Areal torg: 330 m2	• Ny gangforbindelse gjennom eksisterende bygg (Storogården).	

Kostnadsberegning og usikkerhetsanalyse av TOR Storo og Lillo

Rapport til Oslo kommune Eiendoms- og
byfornyelsesetaten

Endelig rapport
25.02.2022



Innhold

1	Innledning.....	3
1.1	Prosjektbeskrivelse og gjennomføringsprosess	3
2	Kostnadsberegning.....	6
2.1	Forutsetninger	6
2.2	Basiskostnad på tiltaksnivå	7
2.3	Sum basiskostnad	7
3	Analyse av usikkerhetene.....	8
3.1	Estimatusikkerhet	9
3.2	Usikkerhetsforhold	10
3.3	Beregningsresultat	16
4	Kostnad per tiltak	18
5	Vedlegg.....	19
5.1	Tiltaksliste	19

1 Innledning

Concreto har fått i oppdrag fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) å utarbeide en kostnadsberegning og usikkerhetsanalyse av offentlige tiltak i «Storo og Lillo Tiltaksliste for offentlige rom» (TOR Storo og Lillo), datert 16.12.2015.

Hensikten med Concretos analyse er å kostnadsberegne og gjennomføre en usikkerhetsanalyse av utbyggingen av infrastruktur i forbindelse med planområdets utvikling. Resultatene fra analysen vil blant annet legge grunnlag for videre forhandlinger om utbyggingsavtaler med grunneiere og utbyggere i planområdet.

1.1 Prosjektbeskrivelse og gjennomføringsprosess

Bakgrunn

Tiltaksliste for offentlig rom (TOR) konkretiserer hvilke ambisjoner som stilles til offentlig rom og strukturer for et området. TOR konkretiserer også behov for nye torg, parker/plasser, gater, gang- og sykkelveger og gangstier. Den tar utgangspunkt i analyser av kvaliteter i et gitt område, for å kunne gi en helhetlig anbefaling om en videre utvikling av området. Tiltakslisten skal i tillegg bidra til forutsigbarhet for grunneiere og utbyggere.

Storo og Lillo gjennomgår en omforming fra kontor-, industri- og lagerområde til et tett byområde med stor andel boliger. For at Storo og Lillo skal bli et attraktivt, sammenhengende byområde med gode overordnede forbindelser, var det behov for å identifisere fellestiltak for blågrønn struktur, parker, torg og møteplasser og gatenett.

TOR Storo skal danne grunnlaget for utarbeidelse av rekkefølgebestemmelser i fremtidige detaljreguleringer, samt finansiering og opparbeiding av offentlige rom gjennom utbyggingsavtaler mellom Oslo kommune og ulike utbyggere.

Tiltakslisten er utarbeidet av Plan- og bygningsetaten (PBE), med innspill fra EBY og Bymiljøetaten (BYM) og Vann- og avløpsetaten (VAV). Tiltakslisten ble ferdigstilt desember 2015.

Gjennomføringsprosess

Kostnadsberegningen og usikkerhetsanalysen er gjennomført i tidsperioden 4. november 2021 – 31. januar 2022, og er gjennomført parallelt med kostnadsberegning og usikkerhetsanalyse av TOR Nydalen.

Torsdag 2. desember ble det gjennomført et utvidet oppstartsmøte som la grunnlag for forventninger og omfang, med gjennomgang av avklaringsbehov for tiltakene. Videre ble en tiltaksliste spesifisert med tilhørende kalkyleforutsetninger fremlagt 23. desember. Basert på tilbakemeldingene på denne tiltakslisten utførte Concreto kostnadsberegninger for tiltakene.

Som grunnlag for usikkerhetsanalysen gjennomførte vi en gruppeprosess 14. januar, der usikkerhetsforholdene ble diskutert. Vurderinger fra dette møtet, samt egne fagvurderinger har dannet grunnlag for usikkerhetsanalysen.

Foreløpig rapport med kostnadsberegninger og usikkerhetsanalyse ble oversendt til EBY 31. januar 2022. Tilbakemeldinger på foreløpig rapport fra EBY og BYM er blitt innarbeidet og endelig rapport er oversendt til EBY 25. februar 2022.

Tiltaksliste

Følgende tiltak omfattes av dette oppdraget:

ID	Tiltak
----	--------

Gater

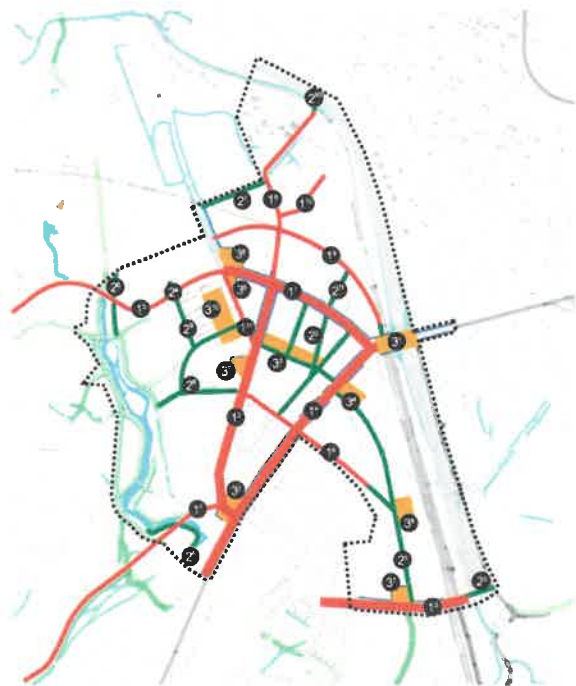
- | | |
|-------|---|
| 1.1 | Vitaminveien |
| 1.3 | Hans Nielsen Hauges gate |
| 1.4.1 | Grefsenveien |
| 1.4.2 | Grefsenveien ned til Åsengata |
| 1.5 | Kristoffer Aamots gate |
| 1.6 | Birch Reichenwalds gate |
| 1.7 | Treschows gate |
| 1.8 | Gunnar Schjelderups vei |
| 1.9 | Ny gate bak Storosenteret |
| 1.10 | Ny gate sørøst for boligområdet i Gunnar Schjelderups vei |

Gangforbindelser

- | | |
|-----|---|
| 2.1 | Gang-/sykkelforbindelse fra Torshovdalen |
| 2.2 | Grønne forbindelser/nettverk sør for Vitaminveien |
| 2.3 | Gang-/sykkelforbindelse under Ring 3 og jernbanen |
| 2.5 | Gang-/sykkelforbindelse i sør, v/Akerselva, Jerusalem bru |

Park, torg, møteplass

- | | |
|-----|----------------------------------|
| 3.2 | Nordpolen |
| 3.3 | Vitaminparken |
| 3.4 | Park på østsiden av Grefsenveien |
| 3.7 | Nordre Åsen gård |



Figur 1. Utsnitt av tiltakskart for TOR Storo og Lillo

Noen av tiltakene i TOR Storo og Lillo er også omfattet av området for TOR Nydalen. Det vises til teksten om dette i TOR Nydalen punkt 1.1. Denne kostnadsberegningen og usikkerhetsanalysen må derfor leses i sammenheng med Concretos kostnadsberegning og usikkerhetsanalyse av tiltakene i TOR Nydalen. TOR Storo og Lillo tiltak 1.9, 2.6, 2.10, 2.11 og 3.1 er tatt med i kostnadsberegningen og usikkerhetsanalysen for TOR Nydalen.

EBY har opplyst om øvrige tiltak som fremgår av tiltakskartet i TOR Storo og Lillo og som ikke er omfattet av denne rapporten er enten gjennomførte, falt bort eller sikret opparbeidet eller opparbeidet i tråd med vedtatte utbyggingsavtaler. Det er opplyst om at dette gjelder tiltak 1.2, 1.11, 2.4, 2.7, 2.8, 2.9, 3.5, 3.6, 3.8, 3.9, 3.10, og den delen av tiltak 1.4 som omhandler trikkespor.

Grunnkalkyle og usikkerhetsanalyse

Concreto gjennomførte i 2015 en kostnadsberegning og usikkerhetsanalyse av TOR Storo og Lillo, med grunnlag i de kostnadsnivåer og forutsetninger som da lå til grunn. Ny kostnadsberegning og analyse (2021/-22) baseres på prisbank som til enhver tid oppdateres i henhold til dagens situasjon og nivå, samt nye og endrede forutsetninger.

Som utgangspunkt for usikkerhetsanalysen har Concreto gjennomført nødvendige dokumentstudier og analyser for å definere et kalkylegrunnlag og utarbeide en grunnkalkyle. Denne kalkylen reflekterer basiskostnad, hvilket inkluderer byggherrens generelle kostnader. Grunnkalkylen er basert på definerte forutsetninger uten hensyn til hverken estimatusikkerhet eller andre usikkerhetsforhold.

Basiskostnaden består av den deterministiske summen av sannsynlig kostnad for alle spesifiserte kostnadsposter (grunnkalkylen), med tillegg for kostnader som man av erfaring vet vil komme, men som ikke er kartlagt på grunn av manglende detaljeringsgrad (uspesifiserte kostnader).

Den påfølgende usikkerhetsanalysen er en systematisk, kvalitativ og kvantitativ gjennomgang av prosjektets estimatusikkerhet og usikkerhetsbilde. Concreto benytter i sine usikkerhetsanalyser begrep og metodikk i samsvar med Oslo kommunes og Finansdepartementets veiledere. Som grunnlag for usikkerhetsanalysen har Concreto forholdt seg til grunnlagsdokumenter, usikkerhetsforhold diskutert i nevnte møter, samt egne fagvurderinger.

2 Kostnadsberegning

2.1 Forutsetninger

Det er utarbeidet en grunnkalkyle for alle tiltak. Følgende generelle forutsetninger gjelder for beregningen av tiltakene:

- Tiltakene beregnes i henhold til oppgitte arealer og fremtidig ønsket utvikling, jf. TOR Storo og Lillo, datert 16.12.2015, hvis ikke annet er oppgitt.
- Gatenormal for Oslo, datert 01.12.2020, legges til grunn for utforming av gater, gang- og sykkelvei og kryss der ikke ønsket tverrsnitt er oppgitt.
- Eksisterende infrastruktur rives eller flyttes for fremtidig utvikling, unntatt der bevaringshensyn blir dimensjonerende for tilpasning av grensesnittet.
- Underganger utvides for tilpasning av nytt tverrsnitt.
- Arbeid fra traubunn og opp medtas i vår kostnadsberegning.
- Overvannshåndtering medtas.
- Torgene skal inneholde naturstein, beplantningssoner, trær og møblering. Dekker skal ha minst 60 % naturstein, gatestein eller plasstøpt betong der ikke annet er nevnt. Asfalt tillates som dekke der «Normal» standard er definert.
- Areal, bredde- og lengdemålinger for kryssløsninger er beregnet fra dråpeøy til dråpeøy (rundkjøring) og start/slutt kurvatur og 10 meter inn kjøreveg (kryss/avkjørsel) for konsistens i målinger.
- Om tiltakene skal driftes privat eller offentlig gjennom BYM vurderes ikke.
- Grunnervervskostnader medregnes ikke.
- Kostnader ifb. med rivning av eksisterende bygg/konstruksjoner og klargjøring av tomt medregnes ikke.
- Entreprenørens rigg- og driftskostnader, kostnader i forbindelse med anleggsveger, midlertidig trafikkavvikling o.l. og fjerning og flytting av kabler og ledninger (over og under bakken) inkluderes forholdsmessig.
- Grunnet områdets varierende grad av forurensning i grunnen, er kalkylen basert på 30 % rene, 65 % lett forurensede og 5 % sterkt forurensede masser.
- Lønns- og prisstigning frem til utførelse av tiltakene medtas ikke.
- Alle beløp beregnes eksklusive merverdiavgift.

Kostnadsberegningen av de enkelte tiltakene er basert på et anslag av hvordan overflatene vil utformes, i henhold til visjonen presentert i TOR Storo og Lillo. For å ta hensyn til at planene er i en tidlig utredningsfase, er det utarbeidet et sett generelle kostnadsmoduler, én for hver type overflate som vil være aktuell for Storo og Lillo. Eksempelvis er det laget moduler for fortau, hvorav én modul har asfaltoverflate, mens en annen er belagt med naturstein. Tilsvarende moduler er utarbeidet for ulike gateareal, kjørebane og grøntareal.

2.2 Basiskostnad på tiltaksnivå

Resultatet av kostnadsberegningen fremgår av tabellen nedenfor.

ID	Tiltak	Areal	Byggekostnad	
			Totalt	per m ²
1.1	Vitaminveien	7 505	30 072 618	4 007
1.3	Hans Nielsen Hauges gate	10 763	40 849 080	3 796
1.4.1	Grefsenveien	11 100	41 575 336	3 746
1.4.2	Grefsenveien ned til Åsengata	19 795	76 706 488	3 875
1.5	Kristoffer Aamots gate	2 125	12 676 975	5 966
1.6	Birch Reichenwalds gate	6 400	30 333 152	4 740
1.7	Treschows gate	14 753	53 531 323	3 629
1.8	Gunnar Schjelderups vei	2 676	18 723 423	6 997
1.10	Ny gate sørøst for boligområdet i Gunnar Schjelderups vei	2 400	11 089 738	4 621

2.1	Gang-/sykkelforbindelse fra Torshovdalen	780	2 658 710	3 409
2.2	Grønne forbindelser/nettverk sør for Vitaminveien	3 425	12 424 467	3 628
2.3	Gang-/sykkelforbindelse under Ring 3 og jernbanen	312	1 134 556	3 636
2.5	Gangforbindelse i sør, v/Akerselva, Jerusalem bru		54 082 143	

3.2	Nordpolen	3 600	23 506 472	6 530
3.3	Vitaminparken	5 000	19 693 428	3 939
3.4	Park på østsiden av Grefsenveien	2 000	5 854 548	2 927
3.7	Nordre Åsen gård	1 000	6 497 395	6 497

2.3 Sum basiskostnad

Den totale basiskostnaden kan ses i tabellen nedenfor. Tiltakene er fordelt i henholdsvis tre kategorier: «Gater», «Gangveier» og «Park, torg, møteplass».

Grupering	Basiskostnad
Gater	315 558 134
Gangforbindelser	70 299 876
Park, torg og møteplasser	55 551 843
Sum	441 409 852

3 Analyse av usikkerhetene

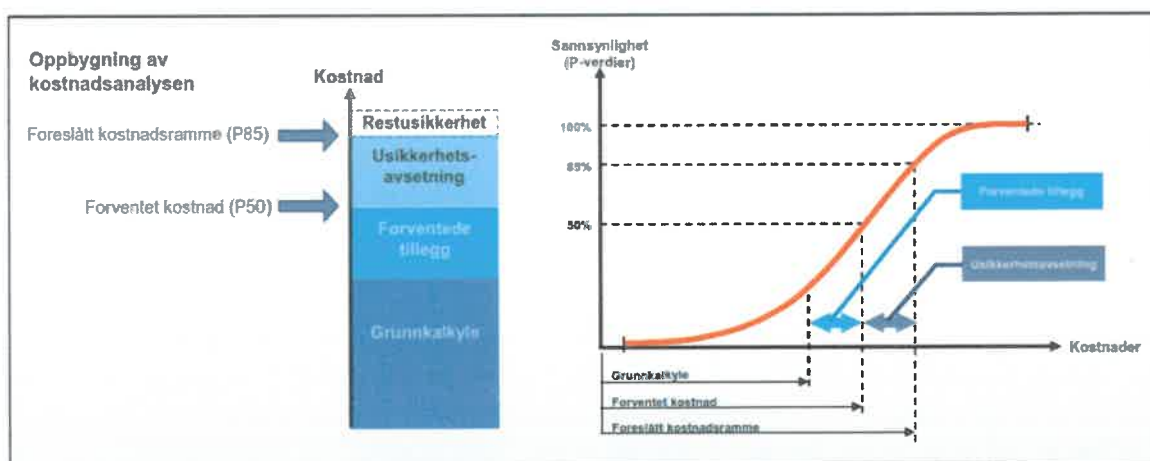
Usikkerhetsanalysen tar utgangspunkt i metodikk beskrevet i Finansdepartementets veiledere for kvalitetssikring av offentlige investeringsprosjekt. Denne metodikken er anerkjent for beregning av usikkerhet i store og komplekse investeringsprosjekter og vurderes derfor som godt egnet. Det er benyttet tripplestimater, Monte Carlo-simulering og PERT-sannsynlighetsfordeling for å beregne forventet verdi og risikoanslag for estimatusikkerhet og usikkerhetsfaktorer.

Usikkerhet er drøftet i form av to atskilte elementer:

- **Estimatusikkerhet** er knyttet til usikkerhet i mengder og enhetspriser innenfor det tiltaket som er prosjektert, slik tiltakslisten foreligger og innen den markedssituasjonen som gjelder per i dag. Øvrige usikkerheter som kan påvirke samlet prosjektkostnad føres som usikkerhetsfaktorer.
- **Usikkerhetsfaktorer**, som fanger opp usikkerheter i tiltakene utover hva som er fanget opp av grunnkalkylen og estimatusikkerheten. Dette kan for eksempel være forhold knyttet til gjennomføringen, stedlige forhold, markedssituasjonen etc.

Usikkerhetsfaktorer og tripplestimater (P10/P90) er basert på ekspertvurderinger med referanse til lignende oppdrag som Concreto tidligere har utført for Oslo kommune¹.

Figuren under illustrerer oppbygningen av en kostnadsanalyse.



Figur 2. Usikkerhetsanalyse i veileder for KVV for Oslo kommune.

¹ Eksempelvis utbygging av Ensjø bydel, usikkerhetsanalyse VPOR Skøyen, Vollebakk, VPOR for Løren, VPOR Lysakerbyen og VPOR Løren/Økern.

3.1 Estimatusikkerhet

Tiltak som består av lignende arbeider, er geografisk avhengige, har samme kostnadsbærere eller av andre årsaker har lignende estimatusikkerhet, er plassert i samme kostnadsgruppering.

Estimatusikkerheten er knyttet til usikkerhet i mengder og enhetspriser. Øvrige usikkerheter som kan påvirke samlet prosjektkostnad føres som usikkerhetsfaktorer.

Estimatusikkerheten fremgår av tabellen under med følgende tripplestimater. Tripplestimatene representerer den hendelsen som inntreffer i én av ti tilfeller (P10/P90).

Navn	Entreprisekostnad	Best P10	Sannsynlig	Verst P90
Gater	315 558 134	0,90	1	1,15
Gangforbindelser	70 299 876	0,80	1	1,30
Park, torg, møteplass	55 551 843	0,85	1	1,25

3.1.1 Gater

TOR Storo og Lillo legger til grunn nye tverrsnitt av enkelte gater. Arbeidene som skal utføres er i stor grad normert og erfaringsmessig kjent, men likevel beheftet med en usikkerhet knyttet til utforming og detaljering langs tverrsnittene som følge av tidlig fase. Dette gir kostnadsgrupperingen en høyreskjev fordeling.

3.1.2 Gangforbindelser

Gangforbindelsene presentert i TOR Storo og Lillo inkluderer gang-, sykkel og grønne forbindelser i relativt metrisk avgrensede grensesnitt. Arbeidene er også her erfaringsmessig kjent, men enkelte gangforbindelser vil kreve større inngrep i konflikt med andre grensesnitt og arealer, herunder for eksempel verneområde og terreng. Totalt sett gir dette kostnadsgrupperingen gangforbindelser en høyreskjev estimatusikkerhet.

3.1.3 Park, torg, møteplass

Det legges til grunn en generisk oppbygning av park, torg og møteplasser. Arealene har potensial for å utarbeides annerledes enn det som er lagt til grunn i denne kalkylen. Det er flere faktorer som kan virke fordyrende. Ukjent grad av detaljering og for eksempel utsmykning gir derfor kostnadsgrupperingen en høyreskjev estimatusikkerhet

3.2 Usikkerhetsforhold

Følgende generelle usikkerhetsforhold er identifisert og behandlet i usikkerhetsanalysen:

- Organisering og prosjektledelse
- Stedlige forhold
- Gjennomføring/fremdrift
- Detaljering/modenhet
- Overordnede krav
- Marked

Videre følger en nærmere forklaring av de forskjellige usikkerhetsforholdene, herunder definisjon, situasjon og forklaring av de mulige utfallene.

U1	Organisering og prosjektledelse		
Definisjon	Forholdet omfatter effekten av prosjektets organisering, styringsmodell og tilhørende ansvar og myndighet, herunder: • Internorganiseringen av prosjektet • Ivaretagelse av eksterne aktører og interessenter • Sikret kompetanse og kontinuitet • Styringsmodeller som bidrar til effektiv målstyring • Samordning og grensesnitthåndtering		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	Oslo kommune ved Bymiljøetaten har en stor og robust gjennomføringsorganisasjon på Storo og Lillo. Det er likevel ikke avklart hvilke tiltak som skal gjennomføres av kommunen og hvilke tiltak som skal gjennomføres av private utbyggere. Det er videre usikkert om tiltakene blir organisert som et stort og helhetlig prosjekt, eller om det blir delt opp i flere små prosjekter.		
Trippelestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,90	1,00	1,10
	God prosjektorganisering kan gi reduserte kostnader. Dette innebærer god samhandling mellom involverte etater og andre utbyggere, løsningsorientert prosjektstyring og gode beslutningsprosesser. Rekkefølge for gjennomføring er planlagt og det utvikles gode relasjoner.	Som forutsatt	Dersom prosjektet ikke organiseres på en hensiktsmessig måte, vil kostnadene påvirkes negativt. Kan bero på dårlig relasjonsutvikling, lite samhandling, interessekonflikter, suboptimalisering og dårlige beslutningsprosesser. Usikkert når tiltakene gjennomføres, og hvem som finansierer de.

U2	Stedlige forhold		
Definisjon	Forholdet omfatter usikkerhet knyttet til stedlige forhold som kan påvirke prosjektets kostnader, herunder: • Grunnforhold • Hensynet til omkringliggende bygninger og konstruksjoner • Ledninger og kabler i grunnen • Logistikk og transport • Rigg- og anleggsområde		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	Grunnforholdene på Storo og Lillo varierer med hensyn til graden av forurensning. Dette kan medføre merkostnader og besparelser i transport og deponikostnad. Usikkerhet knyttet til forurensningsgrad og massenes beskaffenhet vil påvirke graden av utgraving. Ved at kvaliteten på massene er dårlig vil det kunne medføre mer utgraving enn forutsatt, og tilsvarende mindre utgraving ved at massene har en god kvalitet. De stedlige forholdene ved Akerselva (Jerusalem bru) er utfordrende mht. gjennomføringen av gangforbindelse (tiltak 2.5) i dette området. Utformingen må tilpasses et svært bratt terreng, samt ta hensyn til verneverdig skogsområde. Tiltaket langs Akerselva (tiltak 2.5) er også komplekst med hensyn til at tilkomsten til området er krevende og deler av arbeidet må gjennomføres som arbeid i vannet. Storo og Lillo er relativt tettbebygd. Dette stiller krav til god planlegging av rigg- og anleggsområder, samt logistikk og transport i forbindelse med gjennomføring av tiltakene.		
Tripplestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,92	1,00	1,15
	Nærmere geotekniske undersøkelser avdekker ingen behov for stabilisering, utskifting av masser og/eller behov for økte ressurser.	Som forutsatt	Nærmere geotekniske undersøkelser avdekker behov for stabilisering, utskifting av masser og/eller behov for økte ressurser.

U3	Gjennomføring og fremdrift		
Definisjon	Forholdet omfatter de kostnadmessige konsekvensene knyttet til gjennomføring og prosjektets fremdrift. Forhold som kan være av betydning: • Usikkerhet knyttet til når reguleringsplaner kommer til utførelse • Uforutsigbar finansiering av tiltak • Dialog og avklaringer • Samordning og samtidighetsusikkerhet • Grensesnitthåndtering		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	TOR Storo og Lillo involverer flere ulike typer tiltak og aktører/interessenter, og har dermed mange grensesnitt å ta hensyn til. Tiltakene omfatter gater, gangforbindelser, parker og torg. Dette skaper behov for dialog, samordning og avklaringer mellom mange aktører, samt en solid gjennomføringsplan. TOR Storo og Lillo ble ferdigstilt i 2015. Siden da har flere av tiltakene blitt utbygd, samt at tiltakslisten er delvis overlappende med TOR Nydalen. Tiltakslisten er dermed vesentlig kortere i dag. Sikkerheten av gjennomføringsgrad og fremdrift av de ulike tiltakene varierer, da de har store forskjeller i usikkerhetsprofil grunnet modenhet og kompleksitet.		
Trippelestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,90	1,00	1,13
	Optimal planmessig gjennomføring av tiltakene. Optimal rekkefølge og samtidighet. Optimal gjennomføring av trafikkregulering og logistikk. Optimal relasjon mellom de involverte aktører.	Som forutsatt	Diskontinuerlig gjennomføring og begrensninger. Tiltakene utføres etappevis. Krevende situasjon med omlegging av trafikk og logistikk. Kostnadsdrivende grensesnitt mellom tiltak som blir utført som realytelser og tiltak utført i kommunal regi. Kostnadsdrivende grensesnitt mellom utbyggingsfaser.

U4	Detaljering/modenhet		
Definisjon	Forholdet omfatter den grad detaljregulering, planprosess og detaljprosjektering medfører endrede krav eller ønsker knyttet til utbyggingen. • Detaljering og prosjektutvikling • Utførelsen avdekker at valgte løsninger er utilstrekkelige - ikke gir ønsket effekt • Udekkede ønsker og behov • Det avdekkes avledete behov som «må løses» når man er i gang • Legge til ekstra funksjoner - «Nice to Have»		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	Flere av tiltakene er i tidligfase, utbyggerne vil ha et stort incitament og potensial for å finne kostnadsbesparende omfang og utførelse. Enkelte tiltak krever detaljprosjektering og flere avklaringer før endelig utførelse. Dette kan særlig gjelde komplekse tiltak som utarbeidelsen av gangvei ved Jerusalembroen (tiltak 2.5). Grad av kompleksitet og omfang kan endres under modning og videre prosjektdetaljering. Det fremkommer udekkede ønsker og behov som følge av den videre prosessen og detaljeringen av tiltak. Innspill fra offentlige høringsprosesser kan endre krav for utførelse.		
Trippelestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,90	1,00	1,10
	Videre detaljering medfører endret utforming av løsninger som medfører besparelser.	Som forutsatt	Videre detaljering medfører endret utforming av løsninger som medfører økte kostnader.

U5	Overordnede krav		
Definisjon	Forholdet omfatter innvirkning av overordnede krav og føringer på utførelse og gjennomføring av tiltak, herunder: • Innføring av krav om grønne områder • Innføring av andelskrav av kollektivgate • Innføring av forbud for trafikk (fossil og tungtransport) • Krav om godkjenning før brukstillatelse		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	Usikkerhet knyttet til hvordan endret klima og klimapåvirkninger vil ha på gjennomføring og løsning av utførelsen. Klimaendringer kan medføre krav om kostbare tiltak som skal stå imot flom, ekstremvær, lavere utslipp og slitasje. Det kan tilkomme nye eller endrede krav til håndtering av avfall, utslipp, overvann, utførelse av rigg- og byggearbeid, energiomsetning og energibruk. Krav om skjerpede klima- og miljøtiltak kan gjøres gjeldende gjennom fremtidig plan- og byggesaksbehandling. Arbeidet for å opparbeide tiltak 2.5 Turvei langs Akerselva må delvis gjennomføres i vannet. Akerselva omfattes av naturvern på grunn av dens biologiske mangfold. Det kan derfor stilles spesifikke krav for å ta hensyn til dette ved en utførelse av arbeidet.		
Tripplestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,98	1,00	1,06
	Endrede krav medfører kostnadsbesparende tiltak.	Som forutsatt	Strengere krav knyttet til miljø, overvannshåndtering, utslipp, etc. medfører økte kostnader. Det stilles krav til løsningen og gjennomføringen av turvei ved Akerselva som medfører økte kostnader.

U6	Marked		
Definisjon	Forholdet omfatter den konsekvens usikkerhet knyttet til markeds- og konkurransesituasjonen har på kostnadene for tiltakene.		
Påvirker	Alle kostnadselementer		
Situasjon	Forholdet omfatter både «globale» effekter og lokale effekter. De globale effekter består av virkninger som avviker fra den forventede lønns- og prisstigning, som følge av: • Konjunktursvingninger, BNP globalt og nasjonalt, privatøkonomisk utvikling • Utvikling i markedene for boliger og næringsbygg • Utbyggers virksomhet • Spesielle forhold: Markedsspesifikke forhold, politiske beslutninger og endringer som påvirker rammevilkårene for berørte bransjer og markeder De lokale effekter består av virkninger som avviker fra den forventede lønns- og prisstigning, som følge av utførelsen av tiltakene ikke kan tilpasses den reelle situasjonen i relevante markeder til enhver tid.		
Tripplestimat	Best	Sannsynlig	Verst
	0,90	1,00	1,10
	Konjunkturutvikling frem mot gjennomføring av tiltakene medfører at de faktiske kostnadene blir lavere enn det som er lagt til grunn i investeringskalkylene.	Som antatt. Realisering av byutvikling på Økern skjer over så lang tid at svingninger i markeds- og konkurransesituasjonen vil utjevnes.	Konjunkturutvikling frem mot gjennomføring av tiltakene medfører at de faktiske kostnadene øker og blir høyere enn det som er lagt til grunn i investeringskalkylene.

3.3 Beregningsresultat

Grunnkalkyle, styringsramme (P50) og kostnadsramme (P85)

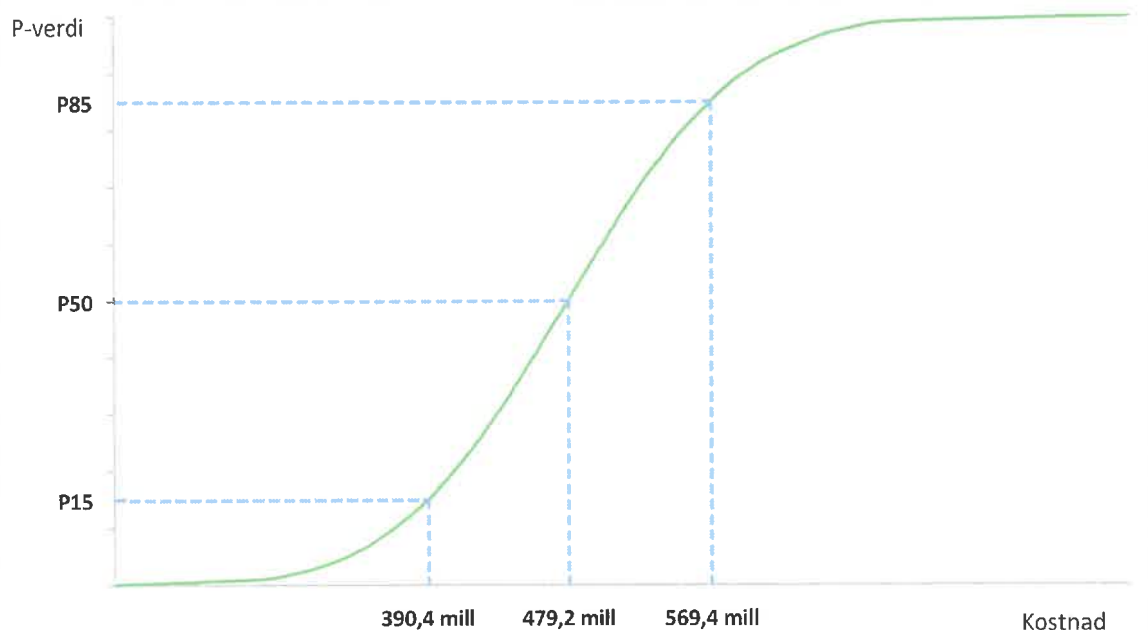
I tråd med *Veileder nr. 2 Felles begrepsapparat KS2* fra Finansdepartementet er det beregnet forventet tillegg, styringsramme (P50), usikkerhetsavsetning, samt kostnadsramme (P85). Verdiene er fremstilt i tabellen nedenfor.

Nøkkeltall		
Basiskostnad	441 409 852	
Forventede tillegg	37 798 230	8,6 %
P50 (Styringsramme)	479 208 083	
Usikkerhetsavsetning	90 214 441	18,8 %
P85 (Kostnadsramme)	569 422 524	
Prosjektets standardavvik	86 168 203	18,0 %

Grunnkalkylen er beregnet på bakgrunn av kostnadskalkylen og omfatter kostnadstiltak definert i tiltakslisten. Prosjektets styringsramme (P50) er beregnet til 479 mill. kr, hvilket gir et forventet kostnadstillegg på 8,6 %. Som følge av anslått estimatusikkerhet og de definerte usikkerhetsfaktorene fremkommer en usikkerhetsavsetning på 18,8 %, noe som resulterer i en kostnadsramme (P85) på 569 mill. kr.

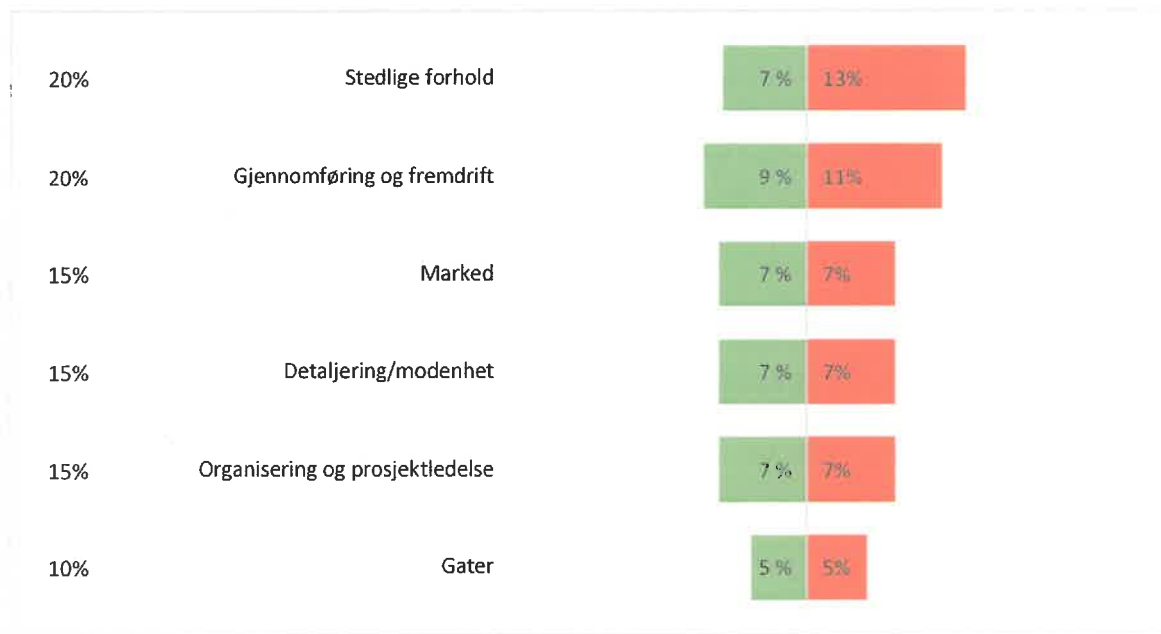
Akkumulert sannsynlighetskurve (S-kurve)

S-kurven viser estimert sannsynlighet for at man klarer å gjennomføre prosjektet innenfor en gitt kostnadsramme. Verdiene på y-aksen er percentiler og verdiene på x-aksen er kostnaden. Figuren under viser P15, P50 og P85, henholdsvis 390 mill., 479 mill. og 569 mill. kr.



Tornadodiagram

Tornadodiagrammet viser hvilke usikkerhetsfaktorer og kostnadselementer som i størst grad påvirker den totale usikkerheten i prosjektet. Usikkerhet er her definert som varians i de ulike tiltakene/faktorene. Prosentene til høyre (røde stolper) viser i hvilken grad tiltaket/faktoren vil medføre en *økning* i totalkostnaden. Prosentene på venstre side (grønne stolper) forteller i hvilken grad tiltaket/faktoren kan medføre en *reduksjon* i prosjektets totalkostnad. Den totale påvirkningen per tiltak/faktor er vises i kolonnen til venstre.



Det fremkommer av figuren at «Stedlige forhold» og usikkerhetene knyttet til dette forholdet, utgjør 20 % av den totale usikkerheten i prosjektet. Sammen med «Gjennomføring og fremdrift», «Marked» og «Detaljering/modenhet» utgjør dette 70 % av den totale usikkerheten i prosjektet. Flere av forholdene er faktorer som kan påvirkes og styres internt og bør derfor vies ekstra oppmerksomhet i både planleggings- og gjennomføringsfasen.

4 Kostnad per tiltak

Tabellen nedenfor viser forventet kostnad (P50) fordelt på de enkelte tiltakene. Forventet tillegg fra estimatusikkerhet og usikkerhetsfaktorene er fordelt forholdsmessig på basiskostnadene innenfor de respektive tiltaksgrupper, og gir P50-verdi per tiltak. Kostnadsmessige virkninger av de generelle usikkerhetsforhold er fordelt basert på hvert tiltaks forventede kostnad, uten nærmere vurderinger av usikkerhetsforholdenes mulige virkninger i de respektive tiltak. Det er altså ikke vurdert hvorvidt enkelte tiltak trekker mer i den ene eller andre retningen i denne teoretiske kostnadsfordelingen.

ID	Tiltak	P50 fordelt
1.1	Vitaminveien	32 647 758
1.3	Hans Nielsen Hauges gate	44 347 015
1.4.1	Grefsenveien	45 135 461
1.4.2	Grefsenveien ned til Åsengata	83 274 918
1.5	Kristoffer Aamots gate	13 762 513
1.6	Birch Reichenwalds gate	32 930 601
1.7	Treschows gate	58 115 247
1.8	Gunnar Schjelderups vei	20 326 723
1.10	Ny gate sørøst for boligområdet i Gunnar Schjelderups vei	12 039 360
2.1	Gang-/sykkelforbindelse fra Torshovdalen	2 886 378
2.2	Grønne forbindelser/nettverk sør for Vitaminveien	13 488 383
2.3	Gang-/sykkelforbindelse under Ring 3 og jernbanen	1 231 709
2.5	Gang-/sykkelforbindelse i sør, v/Akerselva, Jerusalem bru	58 713 234
3.2	Nordpolen	25 519 347
3.3	Vitaminparken	21 379 790
3.4	Park på østsiden av Grefsenveien	6 355 877
3.7	Nordre Åsen gård	7 053 771
SUM		479 208 083

TOR Storo og Lillo

5 Vedlegg

5.1 Tiltaksliste

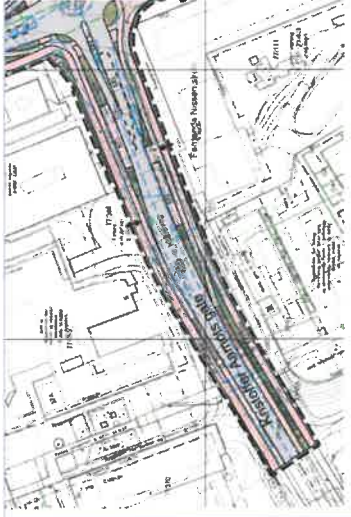
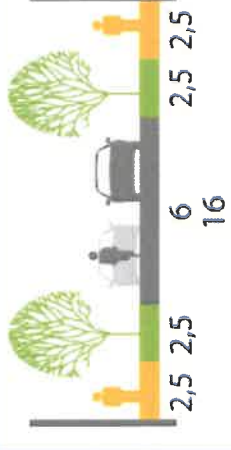
Nr.	Tiltak	Standard	Omfang	Andre forutsetninger	Illustrasjon
Gater/veier					
1.1	Vitaminveien	Normal	Kjørebane - Areal: 2 825 m2 Sykkelfelt - Areal: 1 282 m2 Fortau - Areal: 2 380 m2 Beplantning - Areal: 1007 m2 Annen veggrunn - Areal 11 m2 Total lengde: 311 m (eks. rundkjøring v. Nycoveien og Sandakerveien)	- Utforming og innhold i henhold til reguleringssak for Vitaminveien (datert 09.11.2018) og plankart (datert 19.08.2021). Omkringliggende veier og kryss er hensyntatt i tiltakslisten/kalkylen for TOR Nydalen. - TOR Storo og Lillo oppgir en lengde på 430 m. Vi måler lengden til 311 m, og legger derfor denne til grunn. - Vi registrerer at Vitaminveien er et utbyggingstiltak i regi av BYM som er under planlegging/utførelse. - Belysning - Overvannshåndtering	
1.3	Hans Nielsen Hauges gate	Normal	Kjørebane - Bredde: 3,25 + 3,25 m Sykkelfelt - Bredde: 2 + 2 m Beplantning - Bredde: 2,5 + 2,5 m Fortau - Bredde: 2,5 + 2,5 m Lengde: 525 m	- TOR Storo og Lillo oppgir en lengde på 380 m. Vi måler lengden til 525 m, og legger denne til grunn. Veilengden er målt fra krysset ved Storoaveien til krysset ved Carl Jeppesens gate iht. Innspill fra EBY. - Opphøyd sykkelfelt - Belysning - Overvannshåndtering	

TOR Storo og Lillo

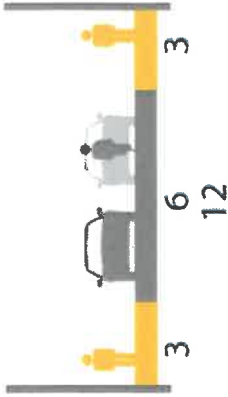
1.4.1	Grefsenveien	Normal	Kjørebane - Bredde: 3,25 + 3,25 m Sykkelfelt - Bredde: 3,5 m Beplantning - Bredde: 2,5 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Lengde: 600 m	- Utforming og innhold i henhold til «Løsningsvurdering av Grefsenveien gateopprustning fra Åsengata til Grefsenveien 51 (datert 23.03.2021) - Trikkeskinner medtas ikke iht. innspill fra BYM - Beplantningsfeltet tilrettelegges for å etablere større trær - Opphøyd sykkelfelt - Belysning - Overvannshåndtering	
1.4.2	Grefsenveien til Åsengata	Normal	Kjørebane - Bredde: 3,25 + 3,25 m Sykkelfelt - Bredde: 3,5 m Beplantning - Bredde: 2,5 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Lengde: 1 070 m	- Utforming og innhold i henhold til «Løsningsvurdering av Grefsenveien gateopprustning fra Åsengata til Grefsenveien 51 (datert 23.03.2021) - Grefsenveien fra Storokrysset til Åsengata - Trikkeskinner medtas ikke iht. innspill fra BYM - Beplantningsfeltet tilrettelegges for å etablere større trær - Opphøyd sykkelfelt - Belysning - Overvannshåndtering	

Concreto

TOR Storo og Lillo

1.5	Kristoffer Aamots gate	Høy	Kjørebane - Areal: 942 m² Sykkelfelt - Areal: 411 m² Beplantning - Areal: 153 m² Fortau - Bredde: 586 m² Annen veggrunn - Areal 33 m² Lengde: 100 m	- Tiltaket medregner strekningen f.o.m Kristoffer Aamots gate 5 til rundkjøring ved Sandakerveien. - Resten av gaten medtas som en del av tiltak 1.2 i TOR Nydalen - Utforming og innhold i henhold til reguleringsplan for Vitaminveien (datert 09.11.2018) og plankart (datert 19.08.2021) - Vi registrerer at standard er satt til «høy» i TOR Nydalen og «normal» i TOR Storo/Lillo. Vi forutsetter høy standard på Kristoffer Aamots gate - Belysning og overvannshåndtering	
1.6	Birch Reichenwalds gate	Normal	Kjørebane - Bredde: 3 + 3 m Beplantning - Bredde: 2,5 + 2,5 m Fortau - Bredde: 2,5 + 2,5 m Lengde: 400 m	- Sykling i blandet trafikk - Lysregulering i kryss over Sandakerveien og Grefsenveien - Belysning - Overvannshåndtering	
1.7	Treschows gate	Normal	Kjørebane - Bredde: 3,25 + 3,25 m Sykkelfelt - Bredde: 2,2 + 2,2 m Beplantning - Bredde: 2,5 m Fortau - Bredde: 3 + 3,5 m Annen veggrunn - Areal 425 m² Lengde: 720 m	- Utforming og innhold i henhold til «Byggeplan Treschows gate» (utarbeidet av Sweco, datert 03.12.2021) - Opphøyd sykkelfelt - Belysning - Overvannshåndtering	

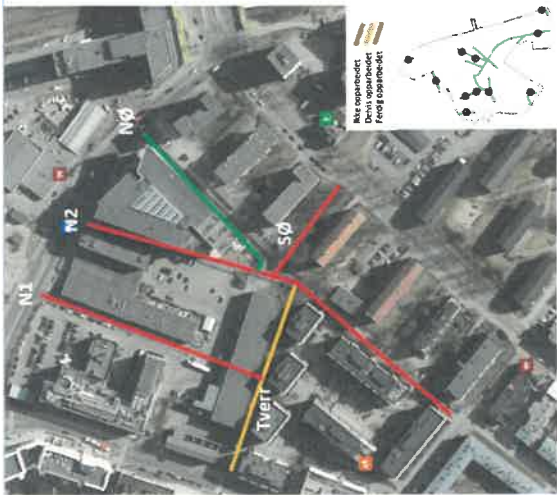
TOR Storo og Lillo

1.8	Gunnar Schjelderups vei	Normal	Kjørebane - Bredde: 3 + 3 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Lengde: 223 m	- Tiltaket medregner kun Heiloveien, fra snuplass til ny undergang (hhv. tiltak 1.20 og 2.14 i TOR Nydalen) - Strekning fra kryss ved Vitaminveien til snuplass medtas som en del av tiltak 1.10 fra TOR Nydalen - Etter opplysninger fra BYM og EBY er tiltaket tenkt utvidet mot boligsameiet Nydalen Kvarter og Boligstiftelsen Nydalen. Eksisterende grusvei langs bebyggelsen har en betydelig nivåforskjell sammenlignet med Gunnar Schjelderups vei. Dagens forstøtningsmur må derfor erstattes med ny mur med kjøresterkt gjerde. - Sykling i blandet trafikk	
1.9	Ny gate bak Storsenteret	Normal		- Veien bak Storsenteret medtas som en del av tiltak 2.15 fra TOR Nydalen - Gaten bak Vitaminveien 11 (Nydalen Allé) medtas som en del av tiltak 1.9 fra TOR Nydalen	
1.10	Ny gate sørøst for boligområdet i Gunnar Schjelderups vei	Normal	Kjørebane - Bredde: 3 + 3 m Fortau - Bredde: 3 + 3 m Lengde: 200 m	- Riving av eksisterende konstruksjoner medtas ikke - Utgraving av masser og etablering av støttemur medtas - Belysning - Overvannshåndtering	

TOR Storo og Lillo

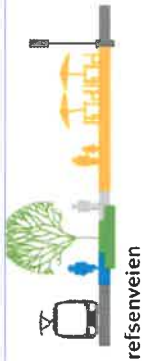
Turveier, gangveier og sykkelveier		
2.1	Gang- /sykkelforbindelse fra Torshovdalen	Normal
	Sykkelfelt - Bredde: 3 m Beplantning - Bredde: 1 m Gangvei - Bredde: 2 m Total lengde ny opparbeidelse: 130 m	- TOR Storo og Lillo oppgir en lengde på 900 m. Vi måler total lengde på strekning til 730 m, og legger denne til grunn. Målt lengde fra Hans Nielsen Hauges gate til Grefsenveien. Iht. kommentar fra EBY, så har totalt 130 m av strekket behov for opparbeidelse (merket rødt i illustrasjon til høyre) og inkluderes i kalkylen. - Infrastruktur legger begrensning på bredde av plantefelt, settes til 1 m langs strekket - Riving av eksisterende dekke: 130 m - Gangforbindelse utføres med dekke av asfalt og kanter av betong eller naturstein - Markering for gående og syklende - Belysning 

TOR Storo og Lillo

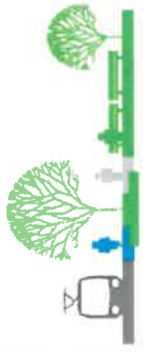
2.2	Grønne forbindelser/nettverk sør for Vitaminveien	Normal	Sykkelfelt - Bredde: 2 m Gangvei - Bredde: 3 m Total lengde ny opparbeidelse: 685 m	- TOR Storo og Lillo oppgir en lengde på 1 090 m. Vi måler den totale lengden til 810 m, og legger denne til grunn, hvorav 685 m av strekket har behov for ny bredde og opparbeidelse. - Nord 1 (N1). Lengde: 160 m - Fullstendig opparbeidelse - Nord 2 (N2). Lengde: 305 m - Fullstendig opparbeidelse - Nord-øst (NØ). Lengde: 125 m - Nylig opparbeidet, uten sykkelfelt - Forutsetter ingen tiltak - Tverr. Lengde: 140 m - Forutsetter fullstendig opparbeidelse - Sør-øst (SØ). Lengde: 80 m - Fullstendig opparbeidelse - Gangforbindelser utføres med dekke av asfalt og kanter av betong eller naturstein - Markering for gående og syklende - Belysning	
2.3	Gang-/sykkelforbindelse under Ring 3 og jernbanen	Normal	Sykkelfelt - Bredde: 2,2 m Gangvei - Bredde: 3 m Total lengde: 60 m	- Ny traubunn - G/S utføres med dekke av asfalt og kanter av betong eller naturstein - Markering for gående og syklende - Rød asfalt	
2.5	Gangforbindelse i sør, v/Akerselva, Jerusalem bru	Normal	Turvei på bakkeplan - Lengde 167 m Gangbru - Lengde 110 m Undergang under Treschows bru	Skisseprosjekt utarbeidet av BYM legges til grunn mht konstruksjonsprinsipper for gangbru og undergang.	

Concreto

TOR Storo og Lillo

			Lengde 33 m Total lengde 310 m	- Utgraving/terrengarrondering - Riving av eksisterende konstruksjoner medtas ikke - Støttekonstruksjoner mot Akerselva - Gangforbindelser utføres med dekke av asfalt og kanter av betong eller naturstein - Belysning - Merking/skilting	
2.6	Koble elvepromenaden mot Nydalen			Kostnadsberegnes som tiltak 2.12 i TOR Nydalen	
2.10	Kryssing under Gjøvikbanen	Normal		Kostnadsberegnes som tiltak 2.14 i TOR Nydalen	
2.11	Gangforbindelse mellom Vitaminveien og gate bak Storosenteret	Normal		Kostnadsberegnes som tiltak 2.16 i TOR Nydalen	
Parker, torg og møteplasser					
3.1	Storokrysset	Normal		Kostnadsberegnes som tiltak 1.19 i TOR Nydalen	
3.2	Nordpolen	Normal	Totalt areal: 3 600 m2	- Kostnadsberegnes totalt sett som én plass, men Sandakerveien (merket i grått, 1 200 m2) går gjennom torget som eget tiltak - Store trær: Beholde dagens store trær - Fortau - Sykkelfelt knyttes til vegsnitt - Natursteindekke - Møblering	

TOR Storo og Lillo

				Belysning	
3.3	Vitaminparken	Høy	Tursti: - Lengde: 370 m - Bredde: 3 m Areal: 5 000 m2	- Parkområde med busker, stauder, blomsterbed og trær - Plen - Møblering (design) - Grønt gangnettverk utføres med dekke av grus og kanter av naturstein - Belysning (design) - Terrassering med naturstein der terrenget tillater det - Riving av eksisterende infrastruktur/bygg medtas ikke	 
3.4	Park på østsiden av Grefsenveien	Normal	Totalt areal: 2 000 m2	- Riving av asfalt: 1 350 m2 - Planering med stedlige masser - Fjerne flettverksgjerde for å åpne opp parkdrag - Riving av eksisterende infrastruktur/bygg medtas ikke - Tiltak 2.1 kobles på park	

TOR Storo og Lillo

					
3.7	Nordre Åsen gård	Normal	Areal: 1 000 m2	• Skråning mot Hans Nielsen Huges gate løses med terrassering med naturstein • Flettes sammen med grøntområde mot Torshovdalen • 40 % grøntareal/regnbed • 60 % harde dekker, naturstein • Møblering • Belysning • Riving av eksisterende konstruksjoner/bygninger medtas ikke	