

Nordspissen - fagnotat

Dato: 07/25

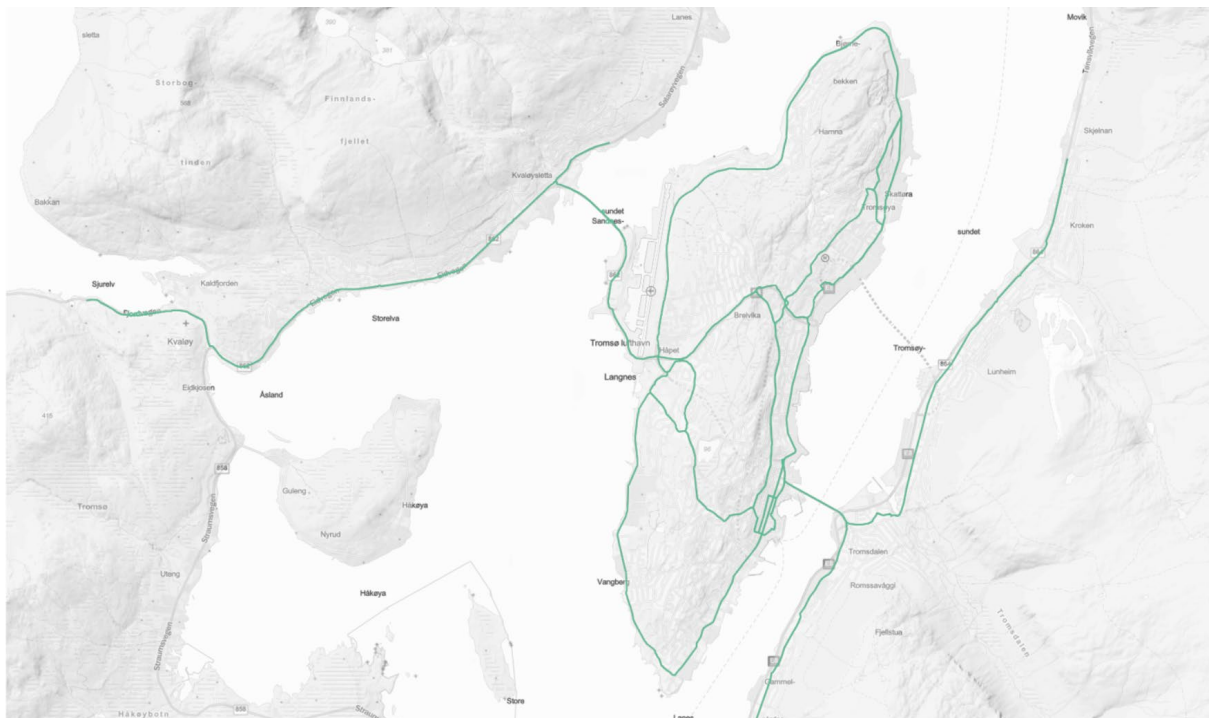
Skrevet av: Sjur S. H. Melsås, Tromsø kommune/Byplan

1 Bakgrunn for notatet

Prosjektet *Gange og sykkel Nordspissen* ligger i Tenk Tromsøs handlingsprogram, etter politisk bestilling i Tenk Tromsøs styringsgruppe 1. februar 2023. Tromsø kommune har siden kostnadsvurdert dette prosjektet, og behandlet det i rulleringen av Tenk Tromsøs handlingsprogram. Prosjektet, kort forklart som en gang- og sykkelvei rundt Nordspissen fra Hamna til det tilgrensende prosjektet *Stakkevollvegen Nord*, ligger nå inne i handlingsprogrammet med 230 millioner kroner. I forbindelse med rulleringen tas det opp spørsmål knyttet til kost/nytte for prosjektet, spesielt med tanke på måloppnåelse for byvekstavtalen og Tenk Tromsøs strategier.

2 Dagens situasjon

2.1 Gange og sykkel i Tromsø



Figur 1: Vedtatt hovednett for gange og sykkel i Tromsø i gjeldende sykkelstrategi. Verdt å nevne er at hovednettet er foreslått endret i revidert strategi, med innlemmet rute til Hamna via Dramsvegen og grusvegen mellom Dramsvegen og Ringvegen

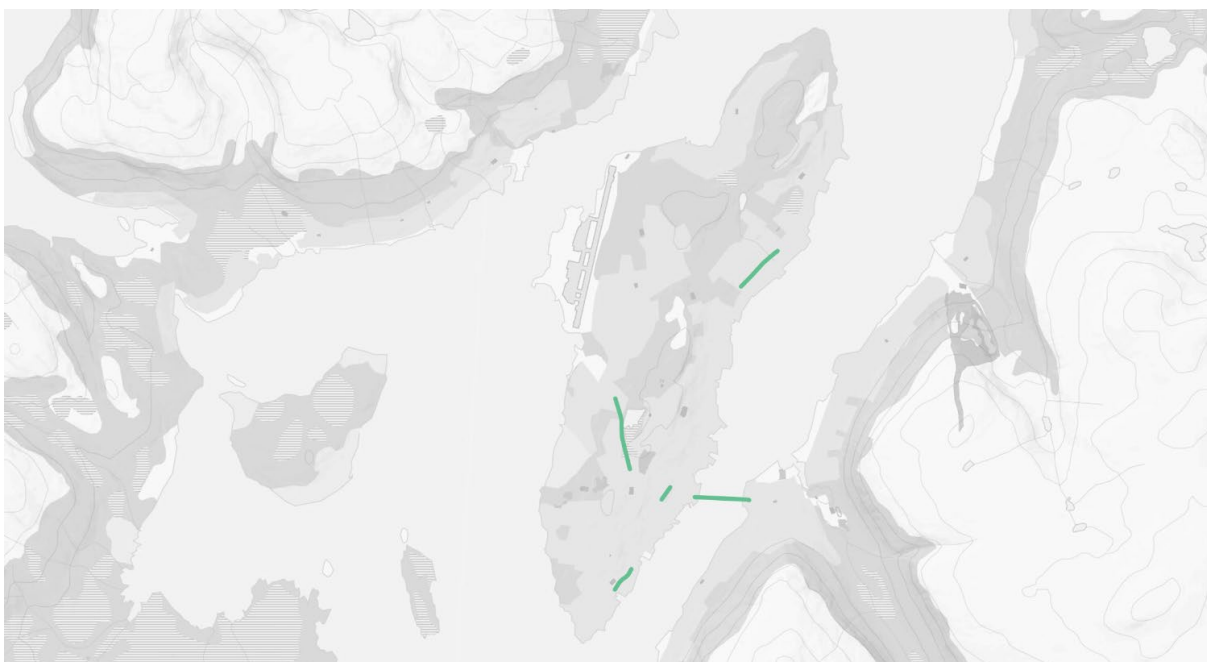
Hovednettene for gående og syklende er vedtatt via Tenk Tromsøs strategier, KPA og byvekstavtalen. Mest grovmasket er hovednettet for syklende – som også tar for seg separerende tiltak for gående, og dette ligger dermed også inne i hovednettet for gående. Tiltaket for – opprinnelig – sykkelvei med fortau rundt Nordspissen ligger inne i disse hovednettene, som en del av en «ringvei» rundt Tromsøya.

Samtidig er det ikke per 2025 økonomisk rom i Tenk Tromsøs handlingsprogram eller byvekstavtalen til å gjennomføre en komplett utbygging av hovednettene for gående eller syklende. Bare en brøkdel av den komplette tiltakslisten for myke trafikanter ligger inne i handlingsprogrammet.



Figur 2: Infrastruktur for syklende med standard som i dag separerer gående og syklende fra annen trafikk per 2025

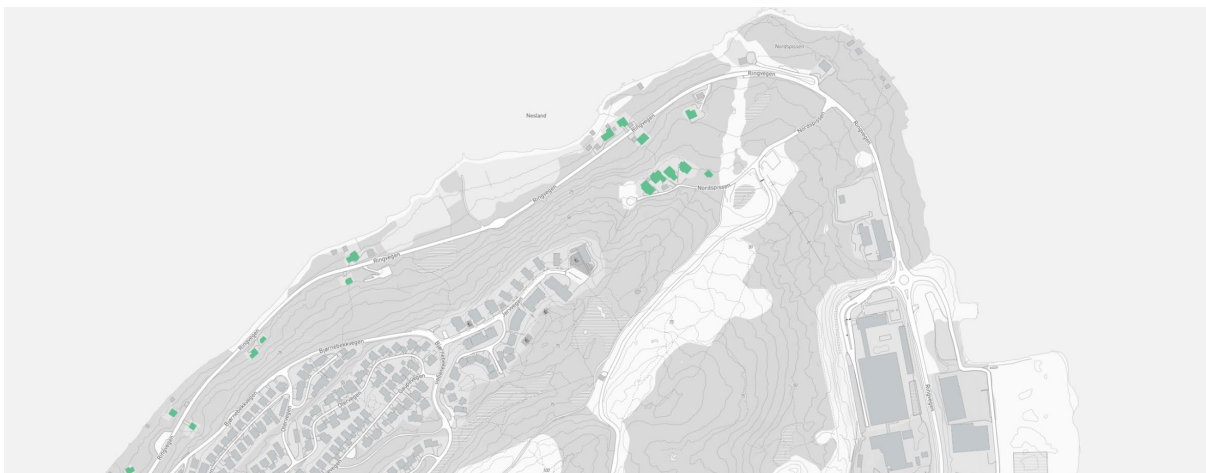
Dagens tilbud for myke trafikanter er relativt oppstykket, og er i størst grad bestående av tiltak langs hovedveier utenom sentrale boligområder og de store målpunktene. Fremtredende løsning er gang- og sykkelvei, som ikke separerer syklende fra gående, og som av Statens Vegvesen er egnet best i distrikter og i mindre trafikkerte deler av hovednett.



Figur 3: Gjennomførte delstrekninger for syklende der syklende og gående er separert fra hverandre per 2024

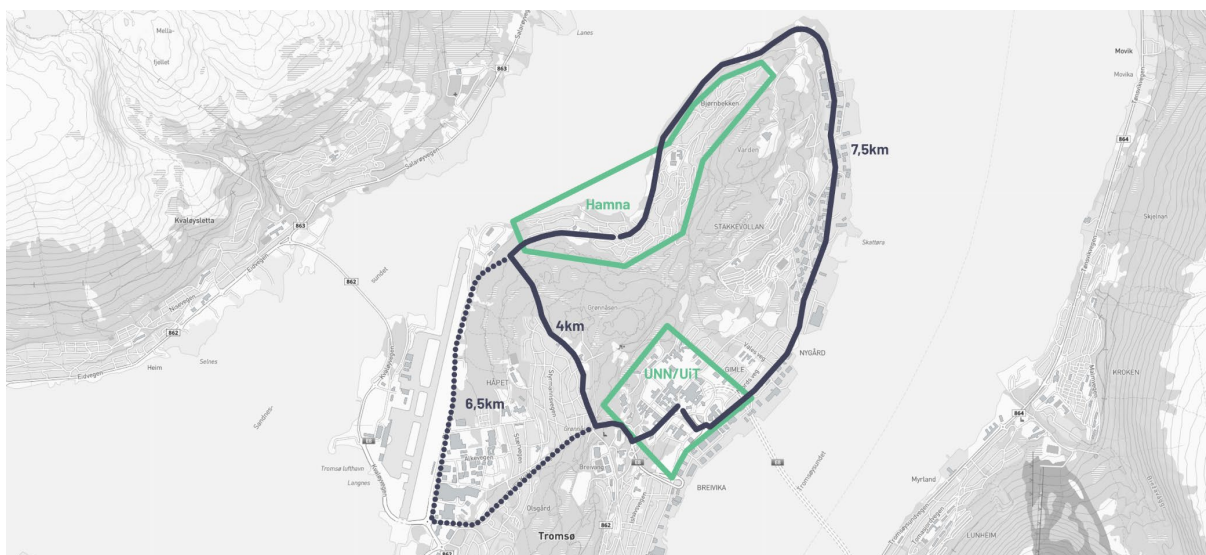
2.2 Gange og sykkel Nordspissen og Nordøya

Med unntak av en gang- og sykkelvei forbi Remiks på Skattøra, finnes det i 2025 ingen annen infrastruktur for gående eller syklende langs Ringvegen rundt Nordspissen. Gang- og sykkelveien fra Langnes stopper ved inngangen til Hamna i sør, og prosjektet Stakkevollvegen Nord stopper med gang- og sykkelvei rundt Håndverkerveien. Det kan dermed argumenteres for at dette gir et åpenbart satsingsområde for å etablere infrastruktur for gående og syklende.



Figur 4: Boliger tilknyttet Ringvegen mellom Bjørnebekken i vest og Håndverkervegen i øst, markert i grønt.

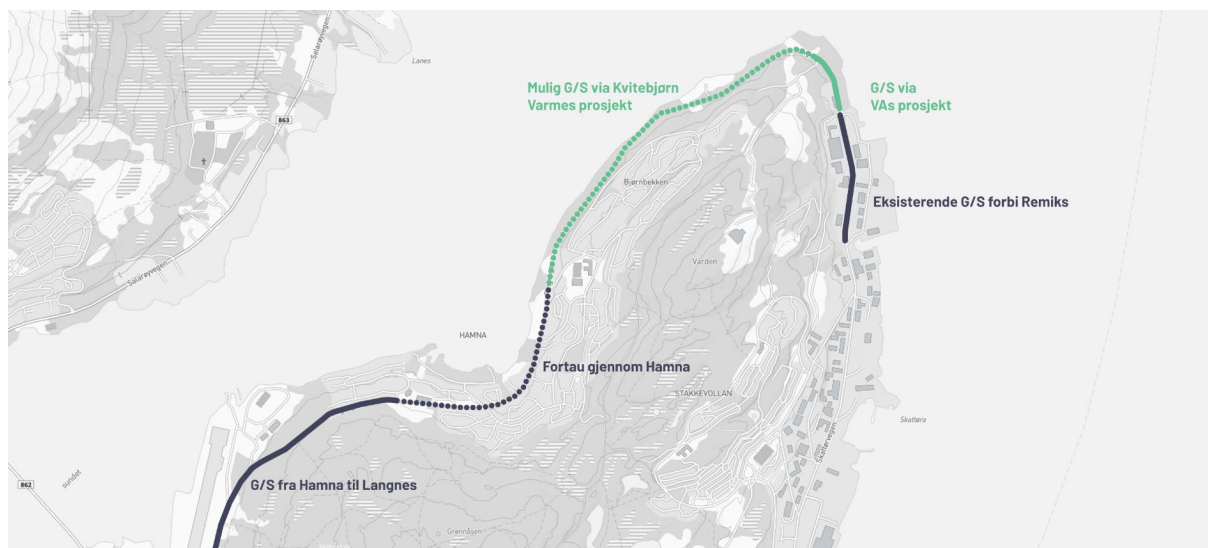
Samtidig er dette det lavest befolkede området i Tromsø bysone – det er kun elleve direkte tilknyttede bolighus, og ytterligere fem med tilkoplede sideveier. Strekingen kan brukes for å kople bydelen Hamna til knutepunktet UNN/UiT, men utgjør en nær dobbelt så lang reiselengde som å gå eller sykle gjennom Tromsømarka. Dette er den lengste valgbare ruten, en kilometer lengre enn å gå eller sykle om Langnes på eksisterende gang- og sykkelveier.



Figur 5: Reiseruter mellom Hamna og UNN/UiT med avstander.

Dette er den lengste valgbare ruten, en kilometer lengre enn å gå eller sykle om Langnes på eksisterende gang- og sykkelveier.

Samtidig er et prosjekt gjennom Tromsø kommune VA under gjennomføring, med en videreføring av gang- og sykkelveien fra Remiks nordover med 400 meter. I tillegg har Kvitebjørn Varme på konsesjon satt i gang grunnarbeid for fjernvarmeledning rundt Nordspissen forbi Hamna.



Figur 6: Kommende og mulige tiltak rundt Nordspissen, samt eksisterende tilbud fra Hamna

Sistnevnte er ment å kunne fungere som underbygging for gang- og sykkelvei – dog er denne ikke godkjent eller byggesøkt som sådan, og det vil fortsatt som et minimum gjenstå overbygging, slitelag og belysning for å gjennomføre denne som gang- og sykkelvei. Den er allikevel en åpenbar linje som videreføres fra VAs prosjekt til Hamna.

3 Målsetninger og konsekvenser

3.1 Målsetninger Tenk Tromsø

Byvekstavtalens målsetning er nullvekst i personbiltrafikk, som gir at vekst i persontrafikk skal gjøres via gange, sykkel og kollektivtransport. Underliggende er delmål via Tenk Tromsøs strategier, som primært omhandler vekst i andelene gående, syklende og kollektivreisende – og hvordan man best oppnår dette.

For myke trafikanter handler det i stor grad om opplevd sikkerhet, og det viktigste for å oppnå dette er et *sammenhengende hovednett* med størst mulig grad av separering av trafikantgrupper – herunder også gående fra syklende – over så lang strekning av en reise som mulig.

Verdt å nevne er at etter styringsgruppevedtak 24. oktober 2024 skal gange- og sykkelstrategiene revideres i 2025, blant annet for å komme frem til tiltak som raskere kan etablere et sammenhengende hovednett for gående og syklende, inkludert mer presiserte målsetninger samt en oppdatert prioriteringsliste. Dette dokumentet legges ved disse strategiene for politisk behandling.

3.2 Kostnadsvurdering

Tromsø kommune og Statens Vegvesen har sammen kostnadsvurdert prosjektet *Gange og sykkel Nordspissen*. Forutsetninger for vurderingen er at prosjektet Stakkevollvegen Nord bygger ny gang- og sykkelvei frem til Håndverkervegen, og at VA bygger gang- og sykkelvei gjennom sitt prosjekt. Det er satt en usikkerhet til standarden og breddene som etableres av Kvitebjørn Varme og hvorvidt denne vil tilfredsstille kravene til underbygning for gang- og sykkelvei, samt ervervskostnader.

Vurderingen er delt opp i tre parseller:



Figur 7: Inndeling for kostnadsvurdering, parseller markert i grønt og brunt

Prosjektnavn	Lengde	Kostn.est. inkl. MVA
Ringvegen 225 - Bjørnebekken	1500 m	kr 97 955 722
Bjørnebekken - Sjarkvegen	650 m	kr 32 132 254
Ringvegen 120 - Håndverkervegen	1300 m	kr 215 246 658
Sum gang-/sykkelveg Nordøya	3450 m	kr 345 334 634

3.3 Konsekvenser

Å videreutvikle prosjektet *Gange og sykkel Nordspissen* vil gi flere fordeler:

- Det etableres et tilbud til gående og syklende der det i dag ikke finnes noe
- Det kan spilles på arbeidet som uavhengig gjøres av Kvitebjørn Varme og Vann og avløp
- En lengre strekning av det vedtatte hovednettet for gange og sykkel gjennomføres
- Tromsø vil få en ny turrute om Nordspissen

Det er få direkte ulemper tilknyttet prosjektet isolert sett. Men om man løfter blikket fra enkeltprosjektet kommer det flere negative følger:

- Det er lite sannsynlig at dette prosjektet vil bidra til nullvekstmålet, siden det bor kun et titalls mennesker langs strekningen, og det finnes raskere ruter mellom boligområdene i Hamna og knutepunktene i Tromsø. Det er heller ikke sentrale målpunkt langs strekningen, ei heller utgjør prosjektet noen grad av enklere tilgang til sentrale målpunkt. En slik lav grad av måloppnåelse kan gjøre finansieringen usikker over tid.
- Tross Kvitebjørn Varme og VAs prosjekter vil det være kostbart og tidkrevende å etablere en fullverdig løsning for gående og syklende, siden det sterkeste behovet for infrastruktur er langs arbeidsplassene på Skattøra – hvor det også er minst tilgjengelig areal. Uten tilrettelegging her vil man fortsatt måtte gå eller sykle langs den mest utsatte og trafikkunge delstrekningen gjennom industriområdet, og tiltaket vil heller ikke gi en sammenheng i hovednettet på Nordøya.
- Prosjektet tar ikke for seg utbedret infrastruktur gjennom det faktiske befolkningssenteret Hamna. Gitt lengden på strekningen er det nærliggende å tro at dette blir et tiltak der trafiksikkerheten dermed vil økes primært for tursyklister – ikke et negativt punkt per se, men dette er ikke primær brukergruppe for Tenk Tromsø, og nevnt som sådan i sykkelstrategien.

Den viktigste konsekvensen ved å prioritere dette tiltaket er ikke følger av tiltaket per se, men av hva som nødvendigvis blir prioritert lavere. Som vist i Figur 2 og Figur 3 er det mangel på moderne infrastruktur for gående og syklende i og mellom de mest befolkningstette områdene og knutepunktene i Tromsø.

Tiltak som er beskrevet i prosjektark for Tenk Tromsø og som ligger på marginallisten til portefølje knytter sammen de viktigste knutepunktene og største boligområdene, slik som:

- Tromsdalen – tiltak for gående og syklende fra Evjenvegen og Solstrandvegen til Tromsøbrua
- Kopping sentrum – Langnes over Prestvannet. Denne strekningen er delvis etablert, men er ufullstendig

Det er også målsetningen at reviderte strategier for gange og sykkel vil peke ut nye prosjekter som gir større måloppnåelse og som lar seg realisere raskere, men som ikke uten videre las finansiere uten omprioriteringer i porteføljen. Dette også, og kanskje spesielt for beboere i Hamna. Finansiering av disse vil vanskeliggjøres av en videreutvikling av tiltaket rundt Nordspissen, gitt dets høye kostnadsbilde.

4 Alternativer

4.1 For Hamna

For reisende fra Hamna er det et behov for kortere og enklere reiseruter til fots og på sykkel. Lengde/reisetid, topografi, standard og opplevd sikkerhet er sentrale faktorer som påvirker reisevanene. I skrivende stund er det gode gangforbindelser i bydelen, men ingen sykkelinfrastruktur. Gjennom Tromsømarka er det gode forbindelser sommerstid, men om vinteren er det kun gang- og sykkelveien gjennom Tromsømarka som vinterdriftes godt nok til å kunne sykles uten å ligge i veibanen med kjørende.

Alternative ruter og tilrettelegging av disse vil følge arbeidet med reviderte gange- og sykkelstrategier, men det mest hensiktsmessige vil være å se for seg en helårstilrettelegging gjennom Tromsømarka, som vist i Figur 5, og internt i Hamna for å gjøre det mer appellerende å gå eller sykle til og fra Hamna.

4.2 For Tromsø

For å få en raskest og størst mulig økning i andelen gående og syklende, samt størst mulig bedring av trafikksikkerheten for disse, gjelder det å tilrettelegge først der flest ferdes.

Å bygge hele hovednettets for gående og syklende etter prinsippene for beste løsning, vil kreve en flerdobling av det totale budsjettet for gang- og sykkelprosjekt. Det er dermed behov for å beskrive hva som er tilfredsstillende infrastruktur, og hva og hvor det trengs ytterligere satsing. I dag har Tromsø rundt 40km gang- og sykkelvei og/eller sykkelvei, som vist i Figur 2. Inntil brorparten av hovednettets ellers er utbygget vurderes dette som god standard, siden den separerer myke trafikanter fra kjørende – den største faktoren for en økt andel gående og syklende via økt opplevd sikkerhet.

Den største muligheten for en økt andel gående og syklende ligger i å kople sammen hovednettets i aksene Langnes-Tromsdalen og Sydspissen-UNN/UiT, siden disse fanger opp de største boligområdene, og utgjør den delen av Tromsø med lavest grad av tilrettelegging for disse trafikantergruppene – spesielt syklende. Samme faktorer gir også det største behovet for økt trafikksikkerhet her.

Spesielt Tromsøyas østside inneholder den største befolkningstettheten i byen, og de to største arbeidsplasskonsentrasjonene; sentrum og UNN/UiT. Aksene som vist over er delvis dekket gjennom bypakken, men mangler sammenføyningene som må til i sentrum og på Langnes for å gi ønsket effekt.



Figur 8: Prioriteringsakser fra revidert sykkelstrategi markert i blått

6 Anbefaling

Alle tiltak i regi av Tenk Tromsø er pålagt å gi en høy grad av måloppnåelse i forhold til nullvekstmålet. Særsilt tiltak for gående og syklende er regnet å gi en slik måloppnåelse, men det er ikke midler til å realisere hele hovednett for gående og syklende. Dermed er det viktig å velge de riktige tiltakene, og dette betyr å få sammenhengende tiltak der flest folk bor og ferdes. Nordspissen oppfyller ikke disse premissene, men tiltak for Hamna kan gjøre det.

- Det anbefales å bruke prioriteringsprinsippene i reviderte strategier for gange og sykkel før prosjektet *Gange og sykkel Nordspissen* tas videre, og at tiltak for Hamnas beboere justeres som følge.
- For Hamnas beboere anbefales det å heller prioritere raskest mulig tilrettelegging for gående og syklende ved å kople bydelen til resten av Tromsøya via raskeste og mest appellerende ruter - som er driftbare hele året.
- Med tanke på Tenk Tromsøs portefølje vil denne kunne endres ved reviderte strategier, og prioriteringen på overordnet nivå bør gis tiltak som raskest mulig fører til et sammenhengende hovednett - med utgangspunkt i folks reiser.
- Traséen skapt av Kvitebjørn Varmes prosjekt anbefales sett på som et turveisprosjekt inntil de sentrale delene av hovednett for gående og syklende er realisert, og som følge kan denne gruslegges som en turvei - et ferdselstiltak på linje med lysløypene i marka, med lavt kostnadsnivå og tiltaksgrad.

7 Nøkkelord og -begrep

Tenk Tromsøs handlingsprogram:	Handlingsprogram for bypakkens (bompenger) og byvekstavgiftens prioriterte prosjekter. Rulleres årlig.
Tenk Tromsøs strategier:	Deler av grunnlaget for byvekstavgiften. Revideres vinteren og våren 2025.
Gang- og sykkelvei:	Minst 3m bred vei, dedikert gående og syklende, separert fra annen trafikk via buffersone
Sykkelvei med fortau:	Minst 4,5m bred vei, som separerer gående fra syklende, og disse fra andre trafikanter via buffersone
Sykkelinfrastruktur:	Veiløsninger for syklende og gående som ideelt separerer disse fra hverandre og annen trafikk