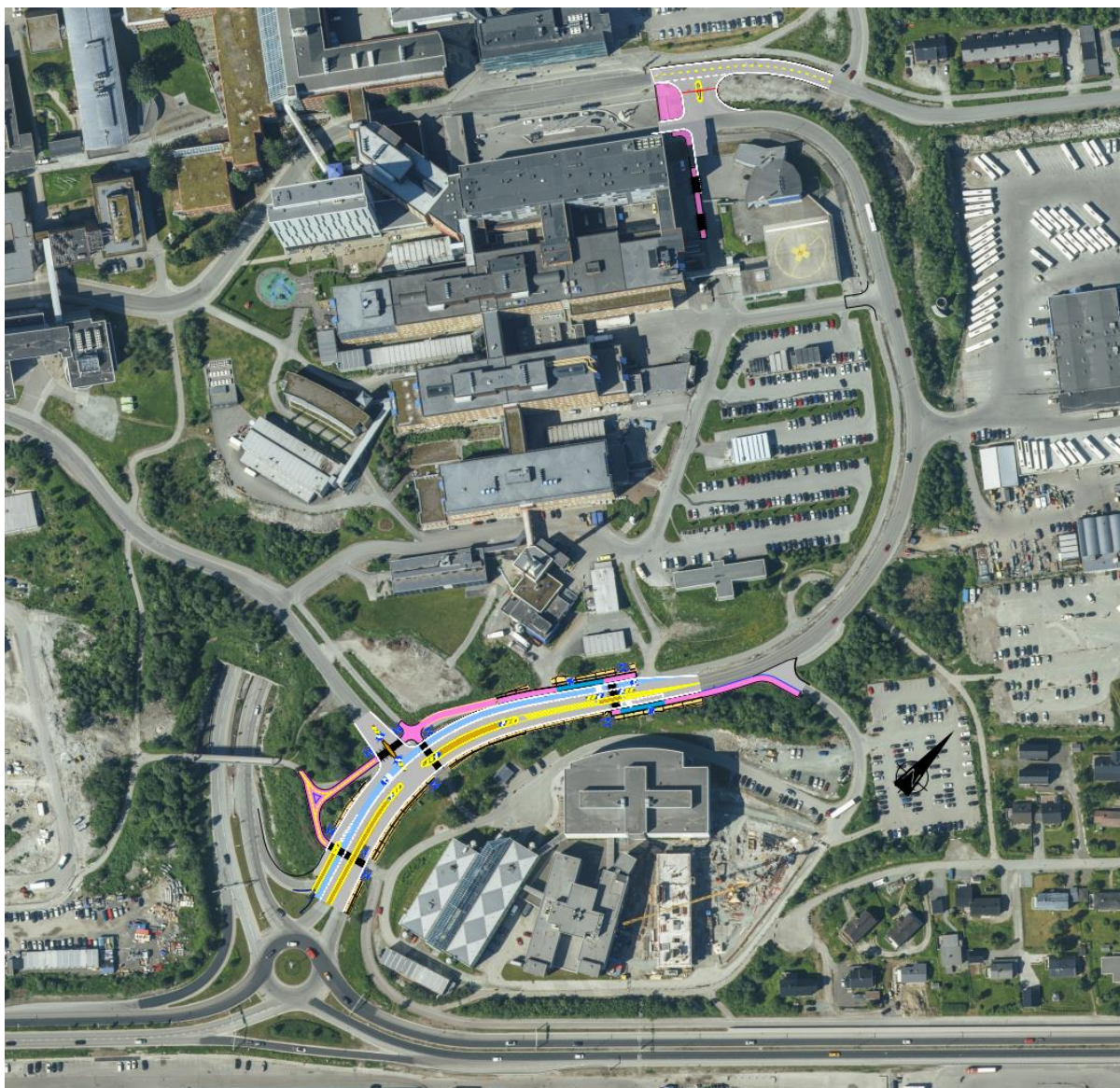


RAPPORT FORPROSJEKT SYKEHUSVEGEN – TENK TROMSØ

En beskrivelse av løsning som inkluderer tegninger og kostnadsanslag, som er utarbeidet på bakgrunn av trafikkanalyse og kollektivfaglige vurderinger. Det er også utarbeidet en planfaglig vurdering.

Utarbeidet av Seksjon plan, klima og forvaltning, Troms fylkeskommune



Prosjektgruppa har bestått av Stine Austvik (planleggingsleder), Jack Solli (vegplanlegger), Tor Magne Millerjord (vegplanlegger), Torbjørn Bendal (Trafikkanalytiker), Hallgeir Austlid (Rådgiver kollektiv), Dan Olsen (prosjektering) og Line Bjørkli (Prosjektleder).

Innhold:

1. Bestilling	2
2. Situasjons- og behovsbeskrivelse busser	3
2.1 Dagens situasjon på og rundt UNN-området	3
2.2 Utfordringer og mulige løsninger i Sykehusvegen	5
3. Trafikkanalyse	6
4. Interessenter og brukere	6
5. Løsningsforslag og tegninger	7
5.1 Forkastede løsninger	8
5.2 Løsning og tiltak for Sykehusvegen	9
6. Planfaglig vurdering	11
7. Kostnadsoverslag, risikoanalyse	13
8. Prosjektgruppas anbefaling	14
9. Vedlegg	14

1. Bestilling

I prosjektbestillingen datert 9.mai 2025 er bestilling angitt som følger:

Forprosjektet skal vurdere ulike aspekter som lønnsomhet, gjennomførbarhet, tekniske løsninger og risiko. Risiko omhandler både fremkommelighet, trafiksikkerhet og arealbehov for tiltakene da det er både kommunal og statlig eiendom som vil berøres av tiltak. Forprosjektet skal identifisere potensielle risikoer og foreslå strategier for å håndtere disse. Videre skal forprosjektet analysere økonomiske aspekter som ivaretar samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse Tenk Tromsø. Forprosjektet utarbeider konsept for vegtekniske muligheter for å finne optimal løsning til å håndtere identifiserte utfordringer. Målet er å samle nok informasjon til å ta en beslutning om hvorvidt hovedprosjektet skal igangsettes.

- Kartlegge og beskrive behov og muligheter til ulike interessenter, herunder buss, UNN, Forskningsparken mfl.
- Løsninger og tiltaksforslag; overgang for gående/syklende over E8, kollektivtrase som bidrar til rask og god fremkommelighet for buss, hensiktsmessig regulering av buss, trafiksikker og universelt utformet holdeplasser
- Trafikkanalyse

- *3D-Modeller og C-tegninger (spesifikasjoner for konstruksjonselementer, inkludert dimensjoner, materialer og monteringsdetaljer, målestokk for å sikre at alle dimensjoner er proporsjonale)*
- *Kostnadsanslag +/- 25%*
- *Planfaglig vurdering og anbefalt prosess for å kunne gjennomføre prosjektet og tiltak. Dette omfatter også en prioritert rekkefølge på prosjekter, slik at man kan tilpasse en ramme lavere enn totalbehovet.*
- *Anbefaling for hovedprosjekt*

Prosjektgruppen bes vurdere og gi faglige tilbakemeldinger på bestillingen ved behov. Prosjektgruppen vurderer og foreslår samhandling og nødvendige avtaler med Tromsø kommune som planmyndighet, og partner i Tenk Tromsø.

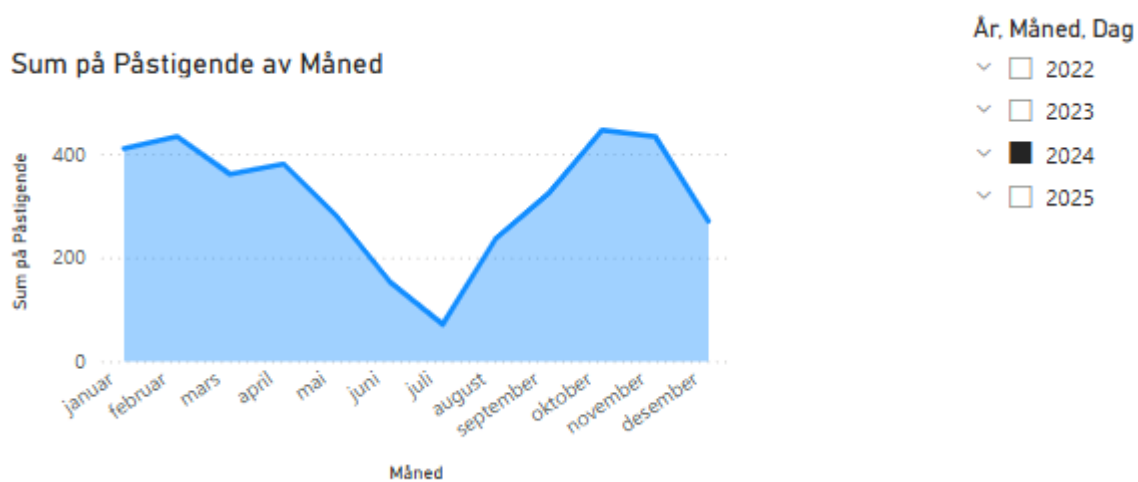
Dette notatet beskriver punktene ovenfor så langt prosjektgruppa har klart innenfor angitte tidsramme, i tillegg vil det også beskrives risikoer som er avdekket og som bør undersøkes nærmere i planfasen.

2. Situasjons- og behovsbeskrivelse busser

2.1 Dagens situasjon på og rundt UNN-området

- Antall daglige avganger ved **holdeplassen UNN**: 670
- Retning mot sør: 331 avganger, samtlige er avganger og tar på passasjerer på holdeplassen.
- Retning mot nord: 339 avganger, hvorav 203 er kun ankomst. Dvs. at det er 136 avganger fra holdeplassen
- Antall avganger ved **holdeplassen Pingvinhotellet**: 18 avganger, kun avganger i ettermiddagsrush.
- Antall busser som i dag «snur» på Gimle garasje (Gimleveggen 12): ca. 200
- Antall avganger ved **holdeplassen Forskningsparken**: 60
- Retning mot sør: 20 avganger som i praksis kun er ankomster.
- Retning mot nord: 40 avganger, samtlige er avganger og tar på passasjerer på holdeplassen

Forskningsparken trafikkeres av x-linjer fra fastlandet og Kvaløya, i tillegg til linje 21 fra Tromsø sentrum. Siste ankomst i retning mot sør er klokken 10:34. Etter dette betjenes ikke holdeplassen i retning mot sør. Det er ingen betjening til Tromsø sentrum fra holdeplassen Forskningsparken.



Holdeplass	id	Sum på Påstigende	Sum på Avstigende
Forskningsparken	NSR:Quay:95181	3 730	12 279
Forskningsparken	NSR:Quay:95180	67	2 555
Totalt		3 797	14 834

Hvorfor er antallet avganger på holdeplassene UNN, Pingvinhotellet, og Forskningsparken så skjevt fordelt, og hvorfor betjenes ikke holdeplassen Forskningsparken i retning mot sentrum? Historisk var trafikken i Hansine Hansen veg jevnt fordelt i begge retninger, og Forskningsparken var betjent med buss både til og fra sentrum. Etter hvert oppsto det kø i retning mot sentrum i Sykehusvegen, løsningen ble da å flytte avganger i Hansine Hansen veg fra å være jevnt fordelt i retning nord og sør, til å ha flest mulig avganger i retning mot sør hvor de kommer seg ut på Erling Kjeldsen veg med forutsigbar fremkommelighet. Deretter ble avganger, som betjente Forskningsparken holdeplass i retning mot sentrum, fjernet fra Sykehusvegen grunnet utfordringer med fremkommelighet.

Høsten 2016 ble det opprettet x-linjer fra bydelene og inn til området UNN/Breivika, da oppsto det nye utfordringer med hensyn til oppstillingsplass før avgang. Avgangssted for bussene ble fordelt mellom holdeplassene Breivika, UNN, og det ble i tillegg opprettet en ny holdeplass, Pingvinhotellet. Denne holdeplassen ble opprettet grunnet kapasitetsutfordringer på holdeplassen UNN i retning mot sør, som kommer av det høye antallet avganger som betjener holdeplassen i retning mot sør.

Når en holdeplass er første holdeplass for svært mange avganger, oppstår det kapasitetsutfordringer ettersom bussene må ankomme holdeplassen rundt 2 minutter før avgang for å sikre at avgangen skal gå til rett tid etter lasting av passasjerer. Går den

ikke til rett tid vil forsinkelsen følge avgangen videre langs rutetraseen, og i noen tilfeller videre til neste avgang.

2.2 Utfordringer og mulige løsninger i Sykehusvegen

Utfordringene i området i og rundt Sykehusvegen kan i all hovedsak beskrives i tre punkter:

1. God fremkommelighet i begge retninger, men særlig i retning mot rundkjøring i Breivika.
2. Manglende betjening av Forskningsparken arbeidssted
3. Fremtidig mulighet for å snu busser, regulere busser, samt toalettfasiliteter for sjåførere. Disse funksjonene ivaretas i dag i bussdepot i Gimlevegen 12.

Forslagsliste til hva som kan løse forutsigbar og god fremkommelighet i Sykehusvegen:

1. Betjening av arbeidsstedet Forskningsparken med oppgraderte holdeplasser i Sykehusvegen. Med et nytt kollektivfelt i retning mot Breivika vil fremkommeligheten forbedres og samtidig åpne for å legge flere busslinjer i Sykehusvegen.
2. Uforme en bedre fordeling av busser på holdeplassen UNN, mellom busser som tar på passasjerer i retning mot sør og retning mot nord. Dette avhenger av at holdeplassen Planetariet (UIT), i retning mot nord, har den utformingen den har i dag og at perrongen forlenges slik at minimum 2 busser kan betjene denne samtidig, 1 med avgangssted her og 1 passerende. Utformingen på holdeplassen er i dag ok for dette, men skiltingen er kun for 1 enkelt holdeplass.
3. Under forutsetning av at punkt 2 gjennomføres, så kan holdeplassen Pingvinhotellet som ligger dårlig til og har et midlertidig preg, fjernes/legges ned.
4. Det er et stort potensial i å nå nye bussbrukere med et bedre busstilbud og betjening av holdeplasser langs Sykehusvegen. Forskningsparken bygges ut, antallet parkerings-plasser per ansatt reduseres, og Svipper har allerede i dag gode passasjertall på holdeplassene på tross av et svært begrenset busstilbud langs vegen.

Det er ønskelig å legge ned holdeplass ved Pingvinhotellet og opprette ett ekstra kollektivfelt, samt oppgradere bussholdeplassene ved Forskningsparken som tiltak og løsningsforslag for å fjerne fremkommelighetsproblemet som eksisterer i dag. I dette forslaget må også perrongen ved Planetariet forlenges og følgelig tas med i prosjektet.

3. Trafikkanalyse

Trafikkanalysen som er utført i mai 2025 bygger på observasjoner og tellinger i morgenrushet og ettermiddagsrushet, samt henvisning til håndbøker og metoder for analysene. Dette for å svare på om løsningen med kollektivfelt som foreslås kan bidra til å øke fremkommeligheten for buss.

Konklusjon fra trafikkanalysen viser at et midtstilt kollektivfelt fra Klokkargårdskrysset (UIT) på Sykehusvegen ned mot rundkjøringa på E8, vil for dagens situasjon øke kapasiteten betraktelig. Kødannelse videre opp Klokkargårdsbakken og Sykehusvegen er, ifølge modellen, lite sannsynlig. Det samme gjelder for begge de fremtidige scenarioene med eller uten økning i persontransport.

Om trafikken fra Klokkargårdsbakken skulle øke mer enn forutsett, kan det være behov for kollektivfelt et lite stykke før krysset opp Sykehusvegen. Eventuell annen problematikk i forbindelse med kapasitetsproblemer, vil i liten grad skyldes utformingen av Sykehusvegen, men heller utforming av rundkjøringen.

Vi anbefaler for øvrig at den detaljerte trafikkanalysen, som ligger som eget vedlegg, gjennomgås.

4. Interessenter og brukere

Interessenter og brukere er oppsummert i en enkel tabell nedenfor. Vi har også sett på tiltak som kan være aktuell å gjennomføre i neste fase, altså i reguleringsplanfase.

Det gjøres oppmerksom på at det er mange flere mulige interessenter og oversikten nedenfor kun viser de som er mest aktuell i forhold til et hovedprosjekt.

Navn interessent	Interessent-gruppe	Arena/ Møteplass/ Nettverk	Plan/strategi/ prosjekt	Interesse	Påvirkes i hvilken grad	Mulighet til påvirkning
Tromsø kommune som planmyndighet	Andre offentlige aktører	Planmyndighet	God dialog om prosjektet	- Planmyndighet er avgjørende for fremdrift og for at tiltakene som planlegges kan gjennomføres. - Viktig å avdekke hvilke behov planmyndighet har for å få gjennomført overvannshåndtering i området, både når og hvordan. - Forbedre kollektivtilbud til UNN, Universitet, Forskningsparken. samt bidra til bedre trafikkavvikling til og fra UNN og til Breivika.	Stor	Stor
UNN ansatte	Brukere		Informasjon og dialog	- Kollektivtilbud kan bli bedre - bedre fremkommelighet på gang/sykkel - Mindre kø til og fra UNN	Stor	Liten

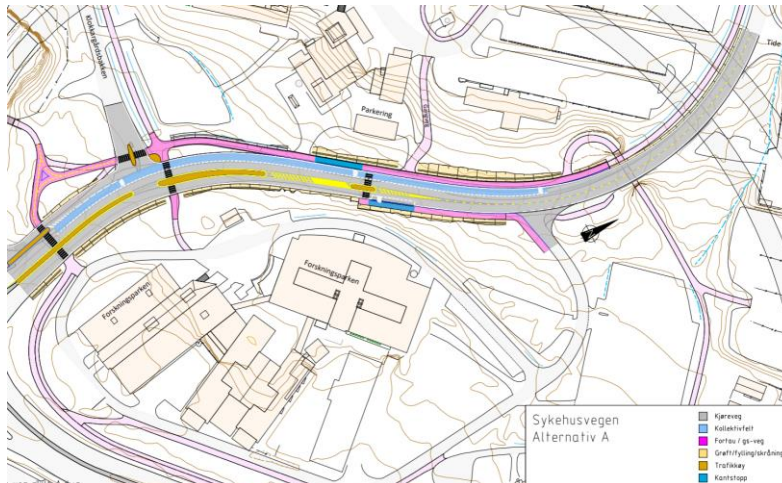
Navn interessent	Interessent- gruppe	Arena/ Møteplass/ Nettverk	Plan/strategi/ prosjekt	Interesse	Påvirkes i hvilken grad	Mulighet til påvirkning
Ansatte i Forsknings- parken	Brukere	Forsknings- parken	Informasjon og dialog	- Forbedring av kollektivtilbud - Tryggere veg til kollektivtilbudet - Forbedring og sammenknytning av g/s- veger	Stor	Liten
Tide Buss - kollektiv- selskap	Næringsliv	Leverandør av buss-tjenester	informasjon og dialog	- Forbedre fremkommelighet for buss langs Sykehusvegen, med nytt kollektivfelt fra bussholdeplass og til rundkjøring i Breivika - Økt trafiksikkerhet ved plattformene i Sykehusvegen - kryssløsning i Sykehusvegen/Hansine Hansens veg	Stor	Middels
UNN adm og ledelse	Andre offentlige aktører	UNN	Dialog om tiltak, særlig ny kryssløsning Sykehusvegen/ Hansine Hansens veg, etablering av nye kantstopp i Sykehusvegen, utbedring av g/s samt forbedring av trafiksikkerhet for myke trafikanter, fremdriftsplaner i alle faser	- bedre trafikkavvikling - bedre buss avvikling - økt trafiksikkerhet	Stor	Stor
Tenk Tromsø	Virkemiddelap parat	Tenk Tromsø	Forankring av tiltak, sikre finansiering, rapportere til sekretariat/AKG/SG,	Prosjektet er et tiltak i porteføljen til Tenk Tromsø og er en del av bypakken Tromsø	Stor	Stor
Tromsø kommune- partner i Tenk Tromsø	Andre offentlige aktører	Tromsø kommune	Dialog og informasjon. Inngå avtale om gjennomføring av prosjekt, herunder tydelig ansvars- og rollefordeling, økonomiavtale (mva, timeføring etc)	- Ønsket tiltak som bidrar til et godt synlig TT-tiltak med direkte påvirkning til folks liv - Mangler ressurser selv til gjennomføring	Middels	Stor

5. Løsningsforslag og tegninger

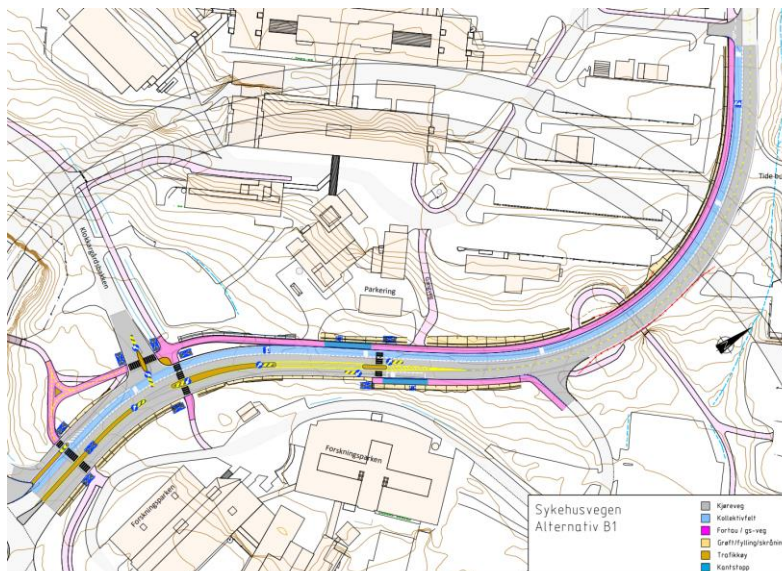
Det er utarbeidet fire løsningsforslag for nytt kollektivfelt i Sykehusvegen, med skisser og kostnadsanslag. Det som skiller de fire løsningene fra hverandre, er lengden på kollektivfeltet i Sykehusvegen, der alternativ C har det korteste feltet og alternativ B2 har kollektivfelt som går helt opp til krysset Hansine Hansens veg/Sykehusvegen.

5.1 Forkastede løsninger

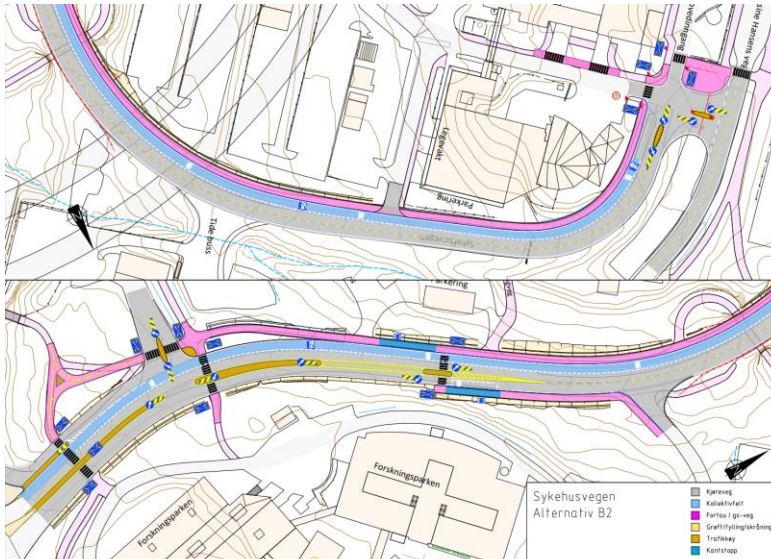
Basert på trafikkanalysen som er gjennomført og kostnadsanslaget som er utarbeidet for alle alternativene, anbefaler prosjektgruppa alternativ C som den mest optimale løsningen for å svare ut behovene, og er også det rimeligste alternativet. Det er også løsningen som presenteres fullt ut med skisser, kostnadsanslag og videre anbefaling. Alternativ A, B1 og B2 forkastes da trafikkanalysen viser at ingen av disse alternativene forbedrer fremkommeligheten for buss bedre enn alternativ C, og prosjektgruppa vurderer at lengre kollektivfelt er mer kostbart og gir ingen mergevinst.



Alternativ A: kollektivfelt starter ved kulverten i Sykehusvegen. Forkastet.



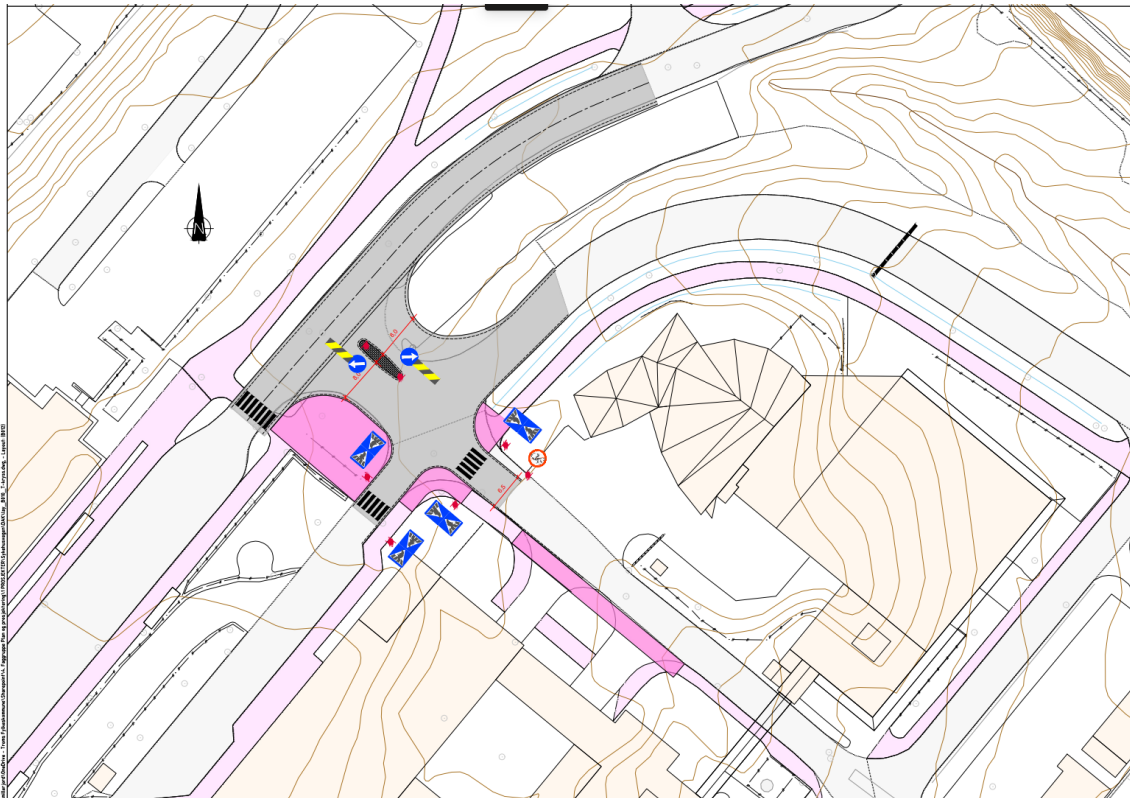
Alternativ B1: kollektivfelt starter ved innkjøring til legevakten. Forkastet.



Alternativ B2: kollektivfelt starter øverst i Sykehusvegen, krysset til Hansine Hansens veg. Forkastet.

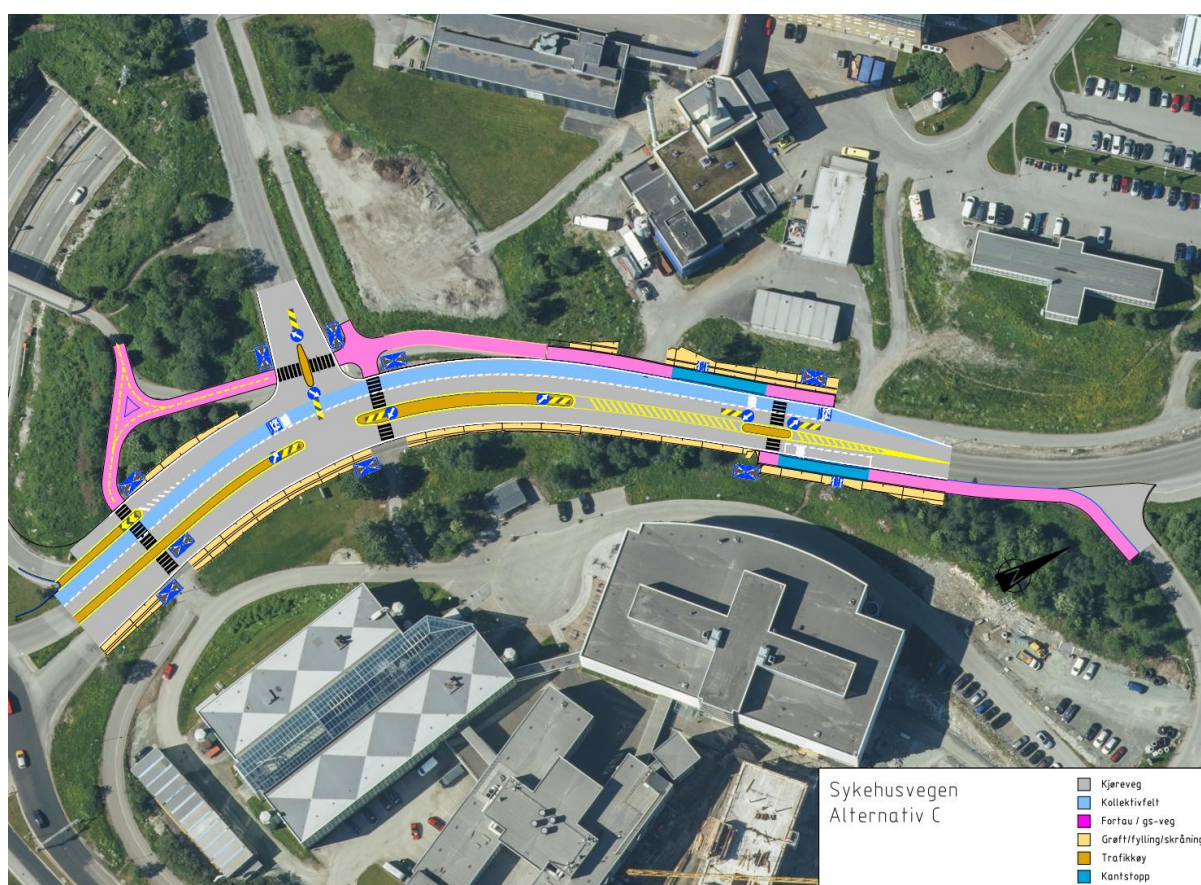
5.2 Løsning og tiltak for Sykehusvegen

Felles for alle alternativene er en oppgradering av krysset Hansine Hansens veg / Sykehusvegen. Krysset utvides og forbedres med etablering av trafikkøy, skilting og oppmerking av fotgjengeroverganger. Det legges tydelige kantlinjer til gang- og sykkelveger, og trafikkøya bidrar til å stramme opp kryssløsningen. Det er gjennomført sporingsanalyser for å sikre at busser kan manøvrere i krysset uten problemer.



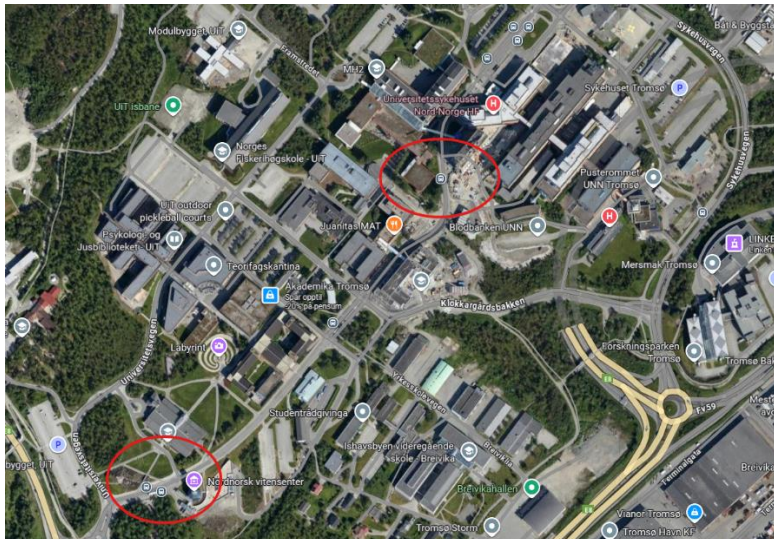
Tegning av krysset Hansine Hansensveg og Sykehusvegen.

Alternativ C starter kollektivfeltet rett foran kantstopp og fortsetter forbi Klokkargårdsbakken og helt til rundkjøring. Videre etableres et ekstra kjørefelt fra krysset i Klokkargårdsbakken mot avkjøringen til Tromsøysundtunnelen. Tiltaket legger til rette for god fremkommelighet for kollektivtrafikken og bidrar til en effektiv avvikling av trafikken mot fastlandet. Dette reduserer samtidig risikoen for kødannelser i Sykehusvegen. Eksisterende gang- og sykkelløsninger oppgraderes, og suppleres med nye der det foreligger behov. Skilt og vegoppmerking etableres for å styrke trafikksikkerheten for myke trafikanter, samt for å sikre en trygg og tydelig overgang mellom busstopp og Forskningsparken.



Alternativ C: Med kollektivfeltet som starter parallelt med busstopp.

I tillegg foreslås det å legge ned busstopp ved Pingvinhotellet, samt at busslomme ved Planetariet forlenges og skiltes til å håndtere to busser samtidig. Dette er i tråd med de kollektivfaglige begrunnelsene for å få bedre flyt i busstrafikken. Denne utbedringen tas også med som tiltak i den endelige løsningen.



Rød ring indikerer hvor busstopp ved Pinguinhotellet ligger, og perrongen ved Planetarier

6. Planfaglig vurdering

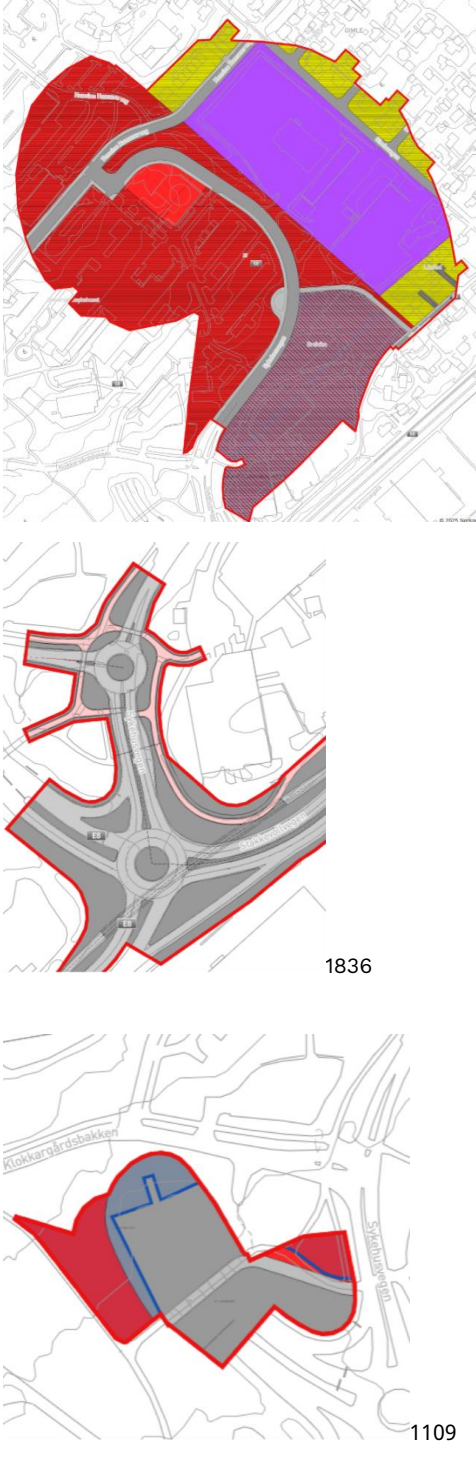
Det anbefales utarbeidelse av reguleringsplan, iht. pbl kap.12.

Deler av området som skal reguleres ligger i aktsomhetssone for kvikkleire og er utsatt for kvikkleireskred, det må vurderes nærmere. Området ligger også i aktsomhetssone for flom. Om Tromsø kommune skal åpne Sykehusbekken slik det er forslått i forslag til ny KPA, må dette tas hensyn til. Bekken er i dag lagt i rør.

Prosjektgruppa har ikke gjort egne undersøkelser på hvilke kabler og ledninger som ligger i planområdet og som eventuelt blir berørt av tiltakene i løsningen.

Utdrag fra Planfaglig vurdering Sykehusveggen:

Gjeldende arealplan / plan-ID	Øvre del: Plan id: 1196 vedtatt 1993. Nedre del: Plan id 1863 vedtatt 2021
-------------------------------	---

Utsnitt av plankart	 1196 1836 1109
Arealformål og evt. bestemmelser til disse	Vei, industri, offentlig bebyggelse, restriksjonsområde flyplass.
Andre bestemmelser i planen som vil ha betydning for tiltaket	Planbestemmelse plan 1863: Offentlige samferdselsanlegg: Alle offentlige samferdselsanlegg skal etableres i tråd med Forprosjekt Gimlevegen – Håndverkervegen datert 19.03.19, med unntak av strekningen Side 2 av 20 Områdereguleringsplan for PlanID fra kryss Stakkevollvegen – Sykehusvegen til kryss Stakkevollvegen – Gimlevegen. Alle offentlige samferdselsanlegg skal etableres i tråd med gjeldende kommunaltekniske normer. Alle offentlige veier skal etableres på minimum k+3,1. Planbestemmelse plan 1196: Planen er fra 93 og det er flere bestemmelser om støy, men UNN har fått ny helikoptertype som lander og letter fra helikopterplattform. Må tas kontakt

	med UNN angående utforming og plassering av hvilebuer slik at de ikke blir påvirket av rotorbladene på Seaqueen.
--	--

Det vises for øvrig til vedlegg, "Planfaglig vurdering Sykehusvegen", for en fullstendig planfaglig vurdering.

7. Kostnadsoverslag, risikoanalyse

Med utgangspunkt i løsning, alternativ C, er kostnadene beregnet til 41.5 mill i 2025 kroner (kostnadsanslag gjennomført i oktober 2025). Dette inkluderer materialkostnader, rigg, grunnnerverv og byggherrekostnad.

Det er ikke tatt med kostnader som eventuelt vil påløpe ved behov for trafikkavvikling.

Kostnadsanslag pr 20.10.2025	
	Sum:
Veg i dagen	kr 27 581 000
Byggherrekostnader	kr 6 344 000
Grunnerverv	kr 2 000 000
Uspesifisert	kr 3 861 000
Usikkerhetsfaktorer	kr 1 569 000
Totalkostnad	kr 41 356 000
Planlegging og reguleringsplan	Kr 3 000 000
Totalkostnad inkludert reguleringsplan	Kr 44 356 000

Vi understreker usikkerheten med kostnadsanslaget på nåværende tidspunkt, da det er flere risikofaktorer som ikke er undersøkt og som omtales nedenfor.

Risikoanalysen av prosjektet tilsier at det er det flere forhold det er verdt å merke seg. Som nevnt i planfaglig vurdering, er forhold knyttet til å åpne bekker sentralt og hvordan det kan påvirke løsningsforslaget, hydrologkompetanse er nødvendig. Når det gjelder vann og avløp, bør det tenkes sluker og et lukket system for vannhåndtering. Det er stor usikkerhet forbundet med vann og avløp, hva som befinner seg i bakken og hva slags risiko manglende VAO rammeplan i området betyr. Dette må undersøkes grundig og redegjøres særskilt for i reguleringsplanen.

I prosjektbestillingen skal trafikk sikker overgang for myke trafikanter over E8 beskrives. Dersom det er behov for løsning som skal sikre trygg overgang på E8 i retning

Stakkevollan, er bru sannsynligvis eneste alternativ på grunn av kabler og ledninger under bakken på E8. Dette er ikke tatt med i kostnadsberegningen og heller ikke vurdert behov for, en eventuell reguleringsplan kan også avklare om behov for dette.

8. Prosjektgruppas anbefaling

Basert på undersøkelser som er gjort, historikk og status vil prosjektgruppa anbefale at det kjøres en detaljregulering for prosjektet med alternativ C. Det er stor usikkerhet knyttet til vann og avløp og hvilken risiko manglende VAO rammeplan i området kan bety for prosjektet. Det er også uavklart om Sykehusbekken skal gjenåpnes, slik det er foreslått i forslag til ny KPA, og hvordan det eventuelt vil virke inn på prosjektet. Vi ser også behov for å avklare en rekke forhold knyttet til utvikling og bruk av kollektivtilbud og gang- og sykkelløsninger med sentrale interessenter som eksempelvis UNN, Forskningsparken og Tromsø kommune.

Trafikkanalysen underbygger faglig at det vil være tilstrekkelig med kollektivfelt fra busslomme ved Forskningsparken, forbi krysset i Klokkegårdsbakken og til rundkjøringen i Breivika. Bompenger forventes avsluttet i 2037 og det kan ikke utelukkes at biltrafikken øker, men prognosen frem til 2047 på hvordan trafikkflyten kan se ut med en trafikkmengde som var 6% høyere, viser at det ikke vil være behov for kollektivfelt forbi busslommen ved Forskningsparken. Kapasitetsproblemer som kan oppstå skyldes i liten grad utformingen av Sykehusvegen, men heller utforming av rundkjøringen.

Det er også vår anbefaling å legge ned holdeplass ved Pingvinhotellet og forlenge perrongen ved Planetariet og at disse tiltakene tas med i prosjektet.

Alternativ C er det beste alternativet til å løse køproblematikk for busser i Sykehusvegen og det vil kunne øke kollektivtilbudet for ansatte i Forskningsparken da det er aktuelt å øke busstilbudet gjennom Sykehusvegen.

9. Vedlegg

Planfaglig vurdering

Trafikkanalyse