

KUTTFORSLAG PROSJEKTEIER TK

Innledning

Tromsø kommune har gjennom Tenk Tromsø forpliktet seg til å utvikle et sammenhengende og målrettet transportsystem som legger til rette for nullvekst i personbiltrafikken. Porteføljen består av prosjekter som samlet skal bidra til tryggere, mer tilgjengelige og mer miljøvennlige transportløsninger. I den pågående porteføljerevisjonen er det reist spørsmål om mulige kutt eller nedskaleringer for å tilpasse investeringsnivået til de økonomiske rammene.

Det presiseres at ingen av de foreslåtte kuttene er ønsket, da dette vil gå på bekostning av både fremdrift og den langsiktige planleggingen av et helhetlig og funksjonelt transportsystem. Samtlige tiltak i porteføljen er utviklet med utgangspunkt i behov for økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og universell utforming.

Eventuelle kutt som vurderes, er knyttet til modning i prosjektgjennomføringen, der enkelte delprosjekter naturlig kan utsettes til senere faser. Det legges ikke til grunn noen endringer som følge av kostnadsnivå eller revidert ambisjonsnivå. Dersom justeringer likevel blir nødvendige, vurderes *Bussløsning sentrum* og *Strandvegen* som prosjekter der deltiltak kan fases ut. Dette innebærer at Bussløsning Sentrum kan nedskaleres til 240 mnok. Strandvegen kan beholde sin opprinnelige styringsramme før anslag.

1. Bussløsning Sentrum

Bussløsning sentrum er et hovedprosjekt i Tenk Tromsø som skal gi bedre fremkommelighet for buss og tryggere forhold for gående og syklende i sentrum. Prosjektet omfatter blant annet oppgradering av Skippergata og området rundt Brohodet og Elvegata, som utgjør hovedtraséen for bybussene. Tiltakene består i hovedsak av oppgraderte holdeplasser og tilpasning av eksisterende gater.

For å tilpasse prosjektet til porteføljens økonomiske rammer foreslås det å prioritere hovedtraséene i Skippergata og Brohodet/Elvegata, og kutte eller utsette tiltakene i Smørtorget og Sentrum syd. Forslaget gir en innsparing på om lag 100 millioner kroner uten å redusere hovedmålene for kollektivfremkommelighet. Det ivaretar funksjonen som hovedbussskorridor, muliggjør raskere gjennomføring og reduserer kompleksitet og risikobilde.

Samtidig innebærer kuttene at sentrum mister deler av den helhetlige oppgraderingen som var planlagt. Smørtorget mister sin rolle som tydelig kollektivt knutepunkt og sentral møteplass, og tiltakene i Sentrum syd som skulle binde sentrum sammen med sørgående traséer bortfaller. Det kan gi et mindre sammenhengende bymiljø og mindre funksjonell helhet i sentrum.

Delprosjekt	Kostnad (mill. kr)	Anbefaling
Skippergata nord	51,3	Beholdes
Brohodet og Elvegata	105,6	Beholdes

Delprosjekt	Kostnad (mill. kr)	Anbefaling
Skippergata sør	75,8	Beholdes
Smørtorget	63,1	Kuttet/utsettes
Sentrum syd	35,5	Kuttet
Øvrige strekninger	76,6	Kuttet/vurderes senere

2. Holdeplass-prosjektet

Formålet med prosjektet Bedre bussholdeplasser og gangtilgjengelighet er å sikre universell utforming, trygg og god gangatkomst til bussholdeplasser, samt økt trafikksikkerhet for myke trafikanter i Tromsø kommune. Tiltaket skal bidra til nullvekstmålet ved å gjøre kollektivtilbudet mer tilgjengelig, komfortabelt og attraktivt for flere reisende.

Ved en eventuell nedskalering av prosjektet vurderes det som lite hensiktsmessig å redusere kvalitetsnivået. I stedet foreslås det å redusere antall holdeplasser som bygges, slik at kvalitet og funksjon opprettholdes innenfor justert økonomisk ramme.

Kostnad per bussholdeplass er estimert til 1,2 millioner kroner, basert på erfaringstall fra tidligere prosjekter. Kostnadsoverslaget inkluderer ikke eventuelle kostnader knyttet til grunnnerv, terrengtilpasninger eller teknisk infrastruktur i grunnen. Det er derfor en viss usikkerhet knyttet til faktisk antall holdeplasser som kan bygges per alternativ.

Alternativ	Kostnadsnivå	Beregnet ramme (mill. kr)	Antall holdeplasser*
Full ramme	100 %	237	≈ 197 holdeplasser
Nedskalering 1	90 %	213,3	≈ 178 holdeplasser
Nedskalering 2	50 %	118,5	≈ 98 holdeplasser

*Antall beregnet ut fra 1,2 mill. kr per holdeplass. Faktisk antall vil avhenge av grunnforhold, erverv og lokal kompleksitet. Kompleksitet vil variere mellom størrelse på tiltak og andre variasjoner som beskrevet.

Prosjektet vurderes som et av de mest målrettede tiltakene for å styrke universell utforming og trygg ferdse i kommunen. Hinnstein-løsningen sikrer god standard og høy trafikksikkerhet, og det bør ikke gjøres tekniske eller kvalitetsmessige forenklinger som svekker funksjonaliteten. Dersom rammen må reduseres, bør tiltaket nedskaleres gjennom redusert antall holdeplasser, ikke lavere kvalitet. På denne måten ivaretas prosjektets formål, og Tromsø kommune opprettholder et kollektivtilbud som bidrar til nullvekstmålet.

3. Redusere flaskehalser for bussen

Prosjektet kan gis en ny styringsramme. Dette vil innebære nedskalering av prosjektportefølje og nedtrekk i måloppnåelse. Nedtrekk kan styres etter behov.

4. Strandvegen

Prosjektet Strandvegen er tenkt som et strekningsprosjekt over 2,5km fra Mellomvegen til sentrumstangenten, med beste løsning i tverrsnitt, altså tosidig fortau, sykkelvei, grøntareal og utbedret veiareal. For å nedskalere prosjektet anbefales det å se på prosjektet som et bydelsprosjekt, der nødvendige oppgraderinger på Strandvegen utføres, samtidig som mykere tiltak planlegges og utføres på Mellomvegen og kaipromenaden, i henhold til reviderte gå- og sykkelstrategier.



Nødvendige deltiltak for gående og syklende på Strandvegen markert i grønt, behov for oppgradering eller omlegging av holdeplasser i lilla, og Mellomvegen/kaipromenaden i mørk blå.

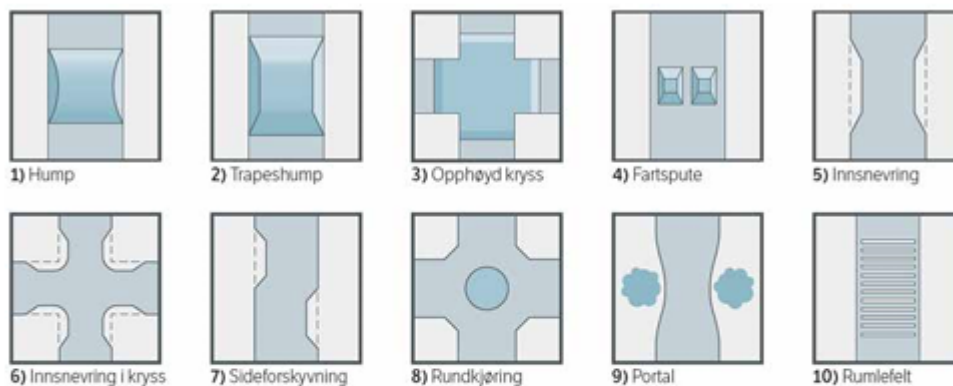
Holdeplasstrukturen langs Strandvegen bør ses gjennom, både med tanke på oppgradering, men også for en mest mulig hensiktsmessig bussdrift. Samtidig må regulering gjennomføres som opprinnelig planlagt for å kunne utføre tiltak for gående og syklende, men for kaipromenaden og Mellomvegen er det flere myke tiltak som fartsreduksjon, wayfinding og synliggjøring som kan utføres tidlig.

Gang- og sykkeltiltak vil strekke seg over 1100m, grove erfaringstall peker til en kostnad på omtrentlig 50 mill. kr. for dette, samtidig som oppgradering av holdeplasser gir kostnader i samme sjikt, alt etter hvor mange holdeplasser som skal beholdes og oppgraderes. Myke tiltak i form av fartshumper, innsnevring og liknende på Mellomvegen kan tegnes etter behov, med kostnadsbilde deretter, det samme for kaipromenaden.

Prosjektet bør på bakgrunn av lav modenhet i planprosess ikke økes tilsvarende anslag og at styringsramme bør opprettholdes.

5. Dramsvegen

Dramsvegen er opprinnelig tenkt som enveisregulering av kjørebane, og etablering av sykkelvei med fortau. Uten å enveisregulere Dramsvegen er det vurdert som urealistisk å kunne etablere separat areal for syklende, og i henhold til revidert sykkelstrategi er det realistiske verktøyet for å tilrettelegge best mulig for syklende og gående å gjennomføre fartsregulerende tiltak over strekningen.



- | | | | |
|-----------------------|---------------|------------------------|---------|
| 1) Humper | (3.1.1-3.1.4) | 6) Innsnevring i kryss | (3.2.2) |
| 2) Trapesium | (3.1.5) | 7) Sideforskyvning | (3.2.3) |
| 3) Opphøyd kryss | (3.1.6) | 8) Rundkjøring | (3.3) |
| 4) Fartspute | (3.1.7) | 9) Portal | (3.4) |
| 5) Innsnevring av veg | (3.2.1) | 10) Rumlefelt | (3.5) |

- Figur 3.1 fra Statens vegvesens *Håndbok V128 Fartsdempende tiltak*

Det er omfattende forskning og empiri på at fartsdemping via skiltregulering ikke er nok, og at fysiske tiltak er påkrevd for en faktisk fartsreduksjon på veier, både i og utenfor byområder. For Dramsvegen anbefales dermed skiltregulering av laveste mulige fart (p.t. 30-sone), sammen med etablering av fysiske tiltak, herunder fartshumper, ulike innsnevring, samt gjennomgang av holdeplasstrukturen langs strekningen.

Prosjektet er opprinnelig budsjettert til overkant av 50 mill.kr. Mindre tiltak og forsterket vinterdrift på strekningen tilsier at et eventuelt nedtrekk vil være realiserbart. Nedtrekk på strekningen vil påvirke måloppnåelse.