

Stakkevollvegen Nord
Søknad om endrede rammer
Vedlegg til søknad

Vedlegg	Tittel
A-1	Stakkevollvegen Nord: Notat etter anslag 2025
A-2	Tromsø kommune Faglige begrunnelser og redegjørelse
B	Endringslogg STVnord
C	Prosjektplan STVnord

Prosjekt Tenk Tromsø

Stakkevollvegen nord



Innhold

Notat etter nytt anslag av 12.11.25	2
Tiltaket	2
Økonomi.....	5
Oppdatert anslag for hele prosjektet	5
Årsaker til endret kostnadsbilde.....	6
Kuttmuligheter i prosjektet.....	6
Vurderinger bak kuttforslagene.....	8
Prosjektets samlede vurdering av kutt 1:.....	9
Prosjektets samlede vurdering av kutt 2:.....	11
Prosjektets samlede vurdering av kutt 3:.....	12
Prosjektets samlede vurdering av kutt 4:.....	13
Oppsummering	14

Notat etter nytt anslag av 12.11.25

Hensikten med dette notatet er å legge frem nytt anslag fra 12.11.25. I den forbindelse er det etter bestilling fra Tenk Tromsø utarbeidet kuttforslag. Dette for å gi styringsgruppa et godt beslutningsgrunnlag for prosjektets økonomiske og innholdsmessige rammer, og sikre prosjektets fremdrift.

Følgende ble vedtatt i sak 17/24, dato 21.03.24 *Prosjekt Stakkevollvegen nord godkjennes med ny styringsramme på 439 mill. estimerte 2024- kr. Prosjektet utlyses med en opsjon i kontrakten knyttet til alternativ 3 (300 m gang/sykkelveg mot nord). Dersom tilbud utover styringsramme må saken tilbake til behandling i styringsgruppen før eventuell opsjon kan løses ut.*

Med bakgrunn i vedtaket og i lys av ny informasjon vedrørende utbyggingsavtaler i området har prosjektet i dette notatet valgt å legge A7 som et kuttforslag.

Prosjektering

Siden sist anslag i 2023 har prosjektet endret kryssløsning for Fv. 7772 x Nordøyvegen fra lyskryss til rundkjøring, og nødvendig omprojektering har blitt gjennomført. Vi får nå en god, trafiksikker og fremtidsrettet kryssløsning for alle trafikanter.

Grunnerverv

Grunnervervsprosessen mot Tromsø Havn har vært langvarig, med uenigheter knyttet til beregning av fordelsfradrag. Grunnervervet er pr. dags dato ikke ferdigstilt. Men vi har sendt ut kjøpekontrakt for ny fylkesveg, samt at forhandling med alle grunneiere langs ny kommunal veg er godt i gang.

Tiltaket








Tiltaket fremgår av St. Prop. 99 S; sitat: «*Prosjektet omfatter bygging av om lag 0,7 km ny hovedveg (fv. 7772) mellom Gimlevegen og Nordøyvegen, øst for dagens veg. Stakkevollvegen, aust for dagens veg. Stakkevollvegen, som den nye vegen skal avlaste, skal rustas opp og leggjast til rette for kollektivtransport, sykling og gåing. Dette vil gi betre framkomst for alle trafikantgrupper. I tillegg vil prosjektet redusere støy- og støvulempene for nærliggjande buset*».

Troms fylkeskommune skal i samarbeid med Tromsø kommune gjennomføre prosjekt Stakkevollvegen nord.

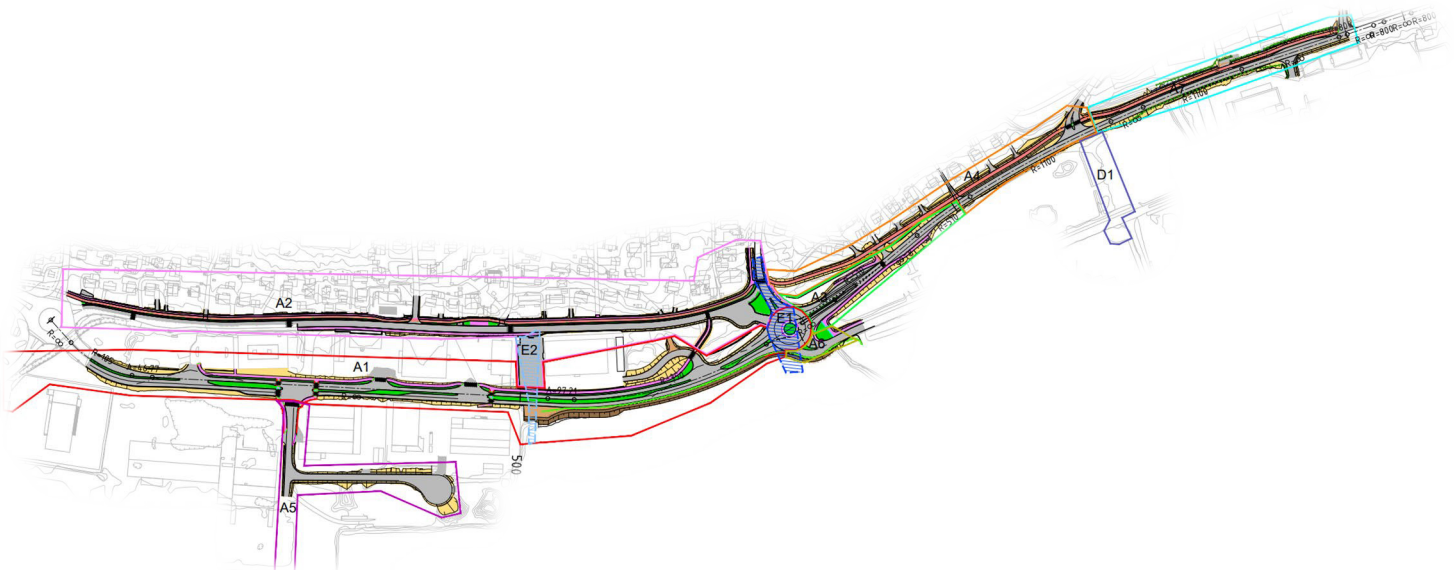
Det skal i samme byggefase enten etableres nye ledningsanlegg for vann, avløp og overvann eller gjennomføres omlegging/erstatning av eksisterende VAO-infrastruktur inklusiv to kommunale avløpsspumpestasjoner. Dette finansieres eksternt av Tromsø Kommune.

Dagens fylkesveg skal omklassifiseres til kommunal veg når ny fylkesveg er ferdig bygd.

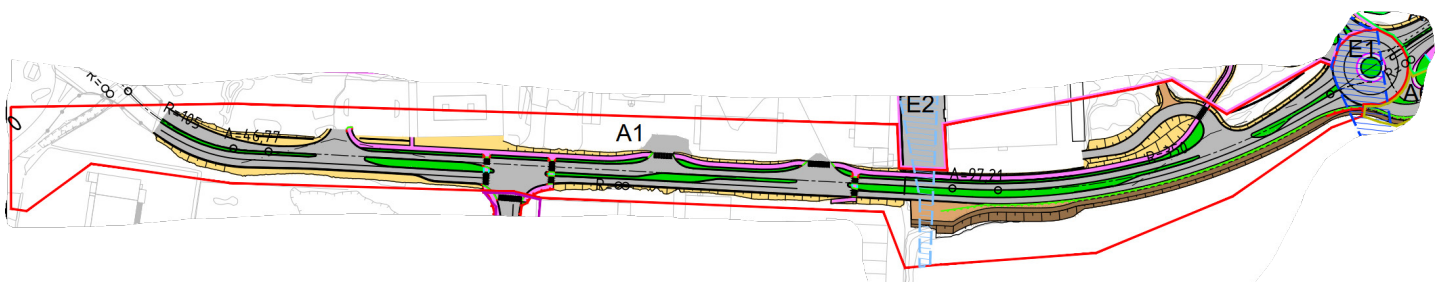
Prosjektet er blitt definert under flere delparseller. De forskjellige parsellene fremkommer av figur under, mens påfølgende figurer viser oversikt, samt hovedparseller

- | | | | |
|---|--|--|------------------------------------|
|  | A1 - Ny Fv.7772 |  | A6 - Vegarm til Tromsøterminalen |
|  | A2 - Gimlerundkjøringen t.o.m. rundkjøring Nordøyvegen |  | A7 - Ringvegen til Håndverkervegen |
|  | A3 - Kommunal veg - Stakkevollvegen Profil 810-1050 |  | D1 - Flytting PA78 |
|  | A4 - Fra Nordøyveg krysset til Ringvegen |  | E1 - Flomveg Nordøyvegen |
|  | A5 - Kommunal veg Terminalgata |  | E2 - Flomveg Valesveg/Nygårdvegen |

Figur 1 - Parseller som inngår i det totale prosjektet



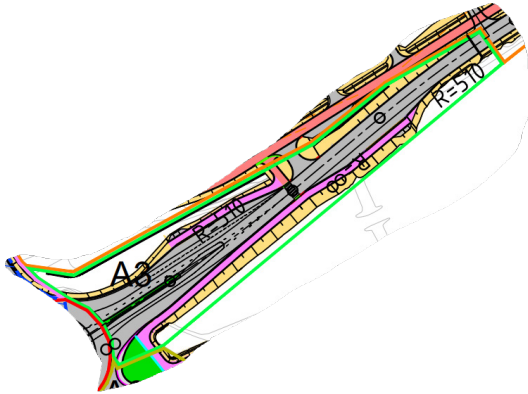
Figur 2 – Oversiktskart over parsellene som er planlagt



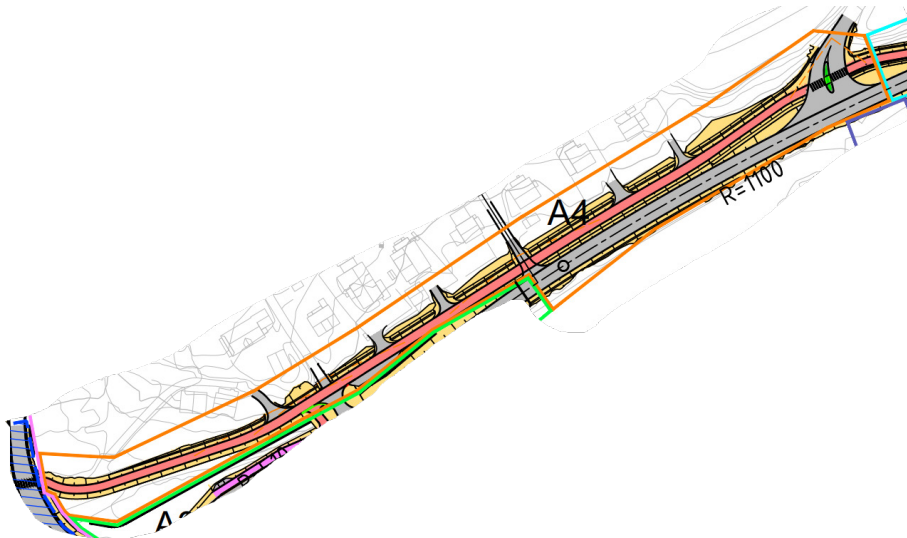
Figur 3 - A1: Ny FV



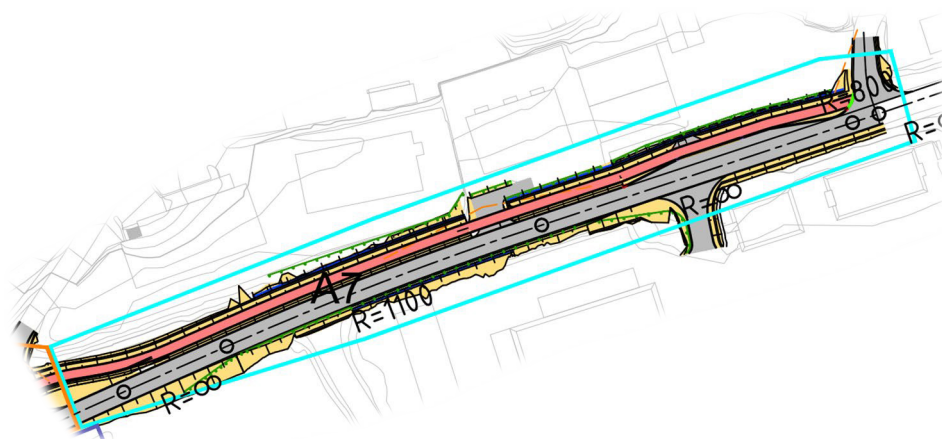
Figur 4 - A2: Oppgradering av eks. FV til ny kommunal veg



Figur 5 - A3: Ny kommunal veg fra x-nordøvegen og opp mot dagens eksisterende veg



Figur 6 - A4: Ombygging av eksisterende kommunal veg til G/S-samleveg og ombygging av x-ringvegen



Figur 7 - A7: ombygging og utvidelse av kjøreveg og G/S-veg mellom Ringvegen og Håndtverkervegen

Økonomi

Oppdatert anslag for hele prosjektet

Den 12.11.2025 ble det gjort nytt anslag for hele prosjektet.

Det har vært behov for omprosjektering etter forrige anslag. De største endringene ble nødvendig, da prosjektet fikk tilbakemelding fra vegdirektoratet på søknad om signalregulering for to kryss. Det var nødvendig med omprosjektering av Kiwikrysset som igjen medførte behov for å se på hele trafikksystemet. Etter en helhetlig vurdering ble Nordøyvegkrysset bestemt endret til rundkjøring. Prosjektet er nå trygge på at den prosjektert løsning er mer fremtidsrettet, og ivaretar trafikksikkerheten og vil bedre fremkommeligheten for alle trafikanter. Anslaget viser relativt std. Avvik på 9%.

Post	kostnad p50 (2024)
Påløpte	95,6
Byggherrekostnader	14,7
Prosjektering	5,5
Anleggsbidrag	5,3
Entreprise	181,4
Rigg og drift	48,4
Grunnerverv	68,8
Usikkerhetsavsetting	55,3
MVA	58,5
P50 verdi	533,5
P85	577,9

Tabell 1 - Totalkostnader for prosjekt

For kostnadsutvikling og behov (tabell under) og kuttforslag legges det til grunn p50 verdi i faktiske 2024-kr.

Stakkevollvegen nord	faktisk 2021-kr	estimerte 2024-kr	faktisk 2024-kr
Kostnadsutvikling			
Opprinnelig jf. Prop. 99S	200,0	245,6	240,7
Jf. sak 17/24	358,0	439,6	430,8
Nytt behov	440,4	540,9	533,5

Tabell 2 – Kostnad- og bevilgingsutvikling for Stakkevollvegen nord. Grønn markering viser hva som tidligere er bevilget for rad 1 og 2. Rad 3 viser nytt behov for utløsning av hele prosjektet.

Fordeling av kostnader er som følge:

Tromsø kommune: **41%**

Troms fylkeskommune: **59%**

Årsaker til endret kostnadsbilde

- Mer detaljerte beskrivelser og økte mengder.
- Økt kompleksitet knyttet til arbeid med -VA.
- Arbeid med opprinnelig plan
 - Mangelfullt underlag i reguleringsplan medførte store endringer i prosjektet. I hovedsak nye kryssløsninger og manglende arealavsetninger.
- Økte kostnader knyttet til massehåndtering.
 - Per i dag finnes kun ett godkjent mottak for rene masser (Ordalen). Erfaring tilsier at det er få tilgjengelige steder for deponering av rene masser
 - Omfattende prosess med å finne interessenter for mottak for overskuddsmasser
- Generell stor økning i kostnadsnivået i markedet.

Kuttmuligheter i prosjektet

I forbindelse med anslaget utarbeidet prosjektet har kuttliste for å kunne redusere kostnader. I henhold til styringsgruppen krav om opsjon for A7, er denne også lagt til som et kuttforslag.

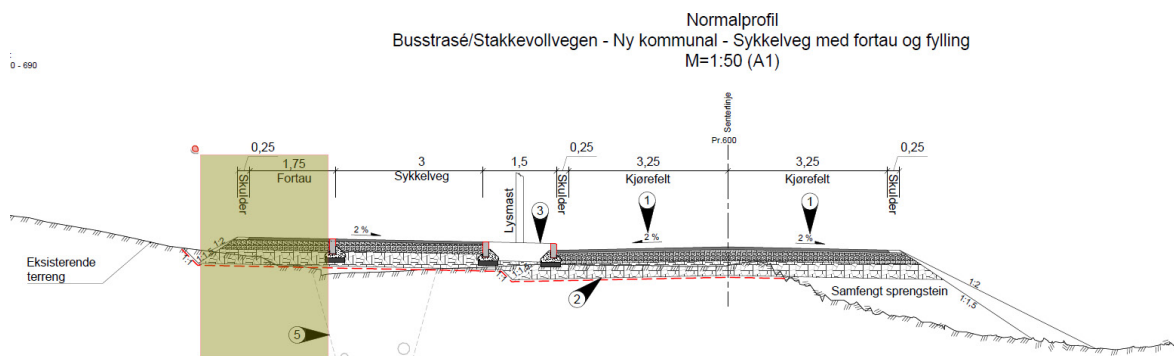
Kuttmuligheter, kostnadsreduksjon og konsekvenser slik prosjektet vurderte det under anslaget, fremkommer av tabell 5 under.

Videre er det lagt ved figurer for å illustrere kuttene.

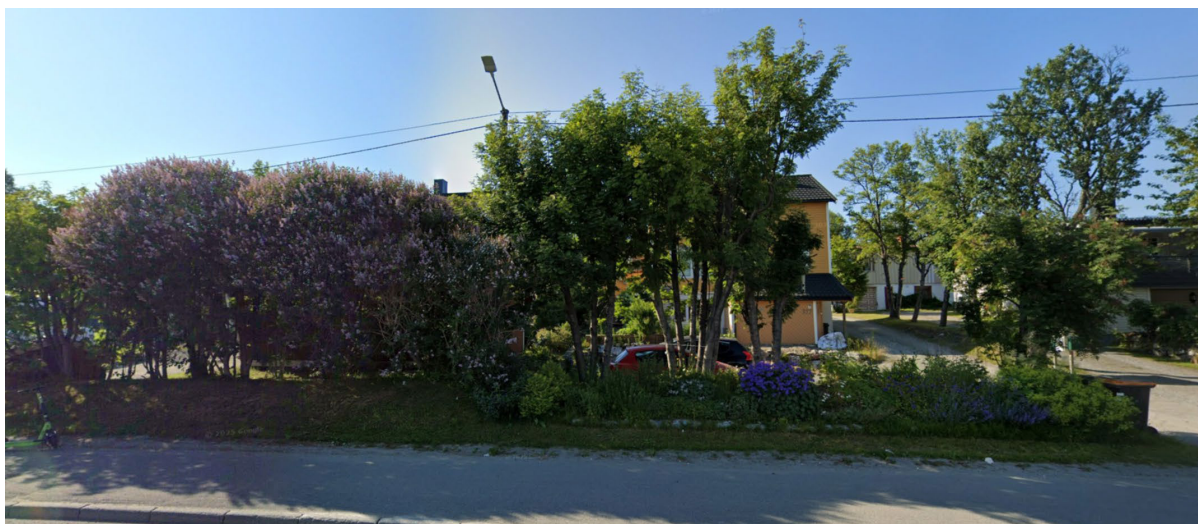
Beskrivelse av tiltak og kutt	Kostnadsreduksjon i forhold til anslag på 533,5 million	konsekvenser
1. Sykkelveg m/ fortau erstattes med G/S.-veg (A2, se Figur 4) Kostnader til grunnverv og støttemurer kan reduseres ved å gjøre dette kuttet. Videre vil det også ivareta eksisterende beplantning og grøntområder som vil gi mindre behov for nyetablering av trær. Til opplysning vil trafikkmengden på dette strekket reduseres fra ca. 13 000 ÅDT til kun lokal trafikk og ca. 170 busser i døgnet.	15,7	I utgangspunktet er strekningen lite egnet for sykkelveg m/fortau, da strekningen inneholder flere avkjørsler og kryss som kan medføre konflikter med syklist i høy fart. Etter utbyggingen vil gjennomkjøring for ordinær trafikk ikke være tillatt, noe som reduserer trafikkallet betraktelig. Syklist vil da ha mer effektiv transport ved å benytte kjørebanelen. For utrygge og unge syklist vil g/s-veg være en god løsning. Alle myke trafikanter er da ivaretatt. Bra løsning som ivaretar bærekraft og anbefales av prosjektet
2. Forkorting av fortau på østsiden av eksisterende FV (A2, se Figur 4) Det etableres ikke fortau på nedsiden av strekning A2, men vi opprettholder bussholdeplassen.	0,9	Oppnår ikke sammenhengende løsning for gående på østsiden av ny kommunal vei, men ivaretar gangforbindelser til viktige målpunkt, som bussholdeplass og dagligvarehandel
3. Generelt kutt i beplantning Erstatte plantefelt med gress. Reduksjon på 70% av opprinnelig tenkt beplantning	7,3	Estetisk

<p>4.</p> <p>Kutt mellom Ringvegen og Håndverkervegen (A7, se Figur 7) Her stopper man utbyggingen ved Ringvegen og kutter ca. 300m av prosjektet.</p> <p>Denne ble tidligere vedtatt i sak 17/24 til å skulle være en opsjon</p> <p>Med kutt av de siste 300 meterne på prosjektet vil følgende ikke bli etablert:</p> <p>Gang og sykkelveg mellom kryss Ringvegen og kryss Håndverkervegen Bussholdeplass sør for kryss Håndverkervegen</p>	<p>34,4</p>	<p>Som følge av manglende etableringer vil adkomstmuligheten til arbeidsplasser og bedrifter som ligger i Håndverkervegen være betraktelig redusert, både for syklende og kollektivreisende. I dag ligger nærmeste busstopp uten tilrettelegging for videre adkomst opp til Håndverkervegen ca. 100m nord for håndverkervegen.</p>
---	-------------	--

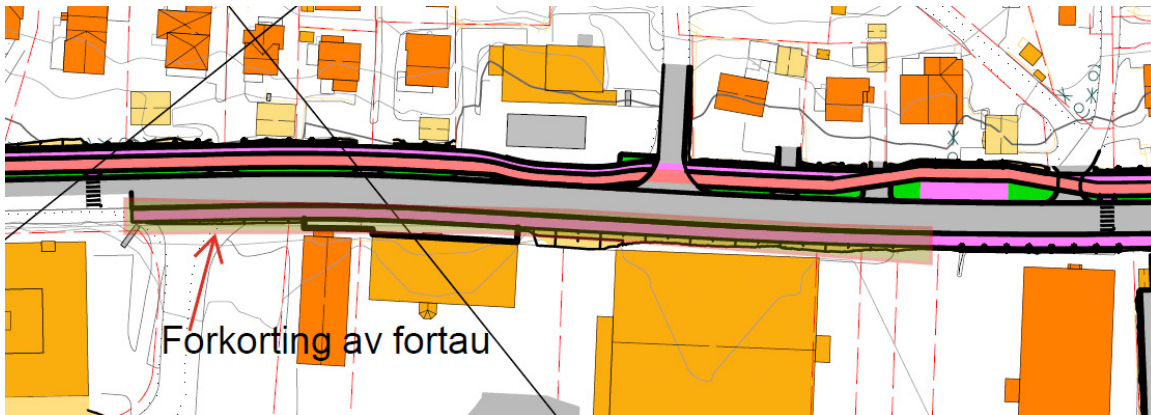
Tabell 3 - Kutt, reduksjon og konsekvenser



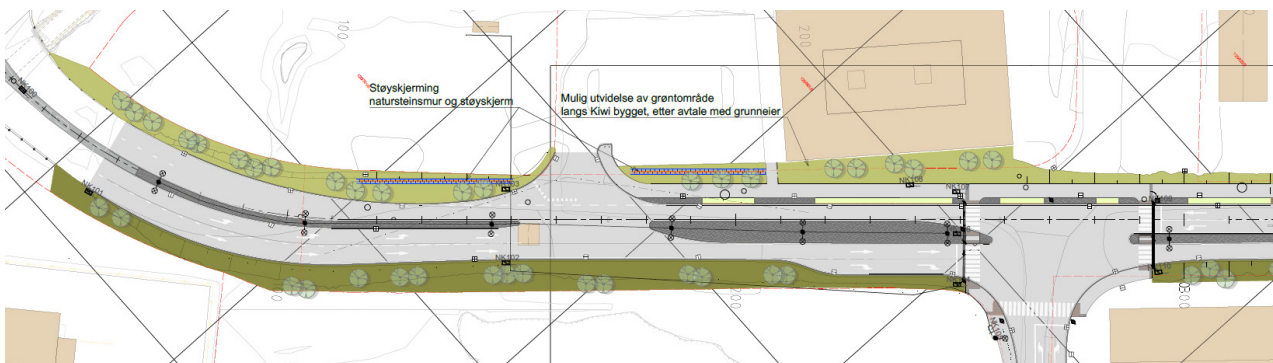
Figur 8 - Skravert felt viser kuttforslag 1. nedskalering fra sykkelveg med fortau



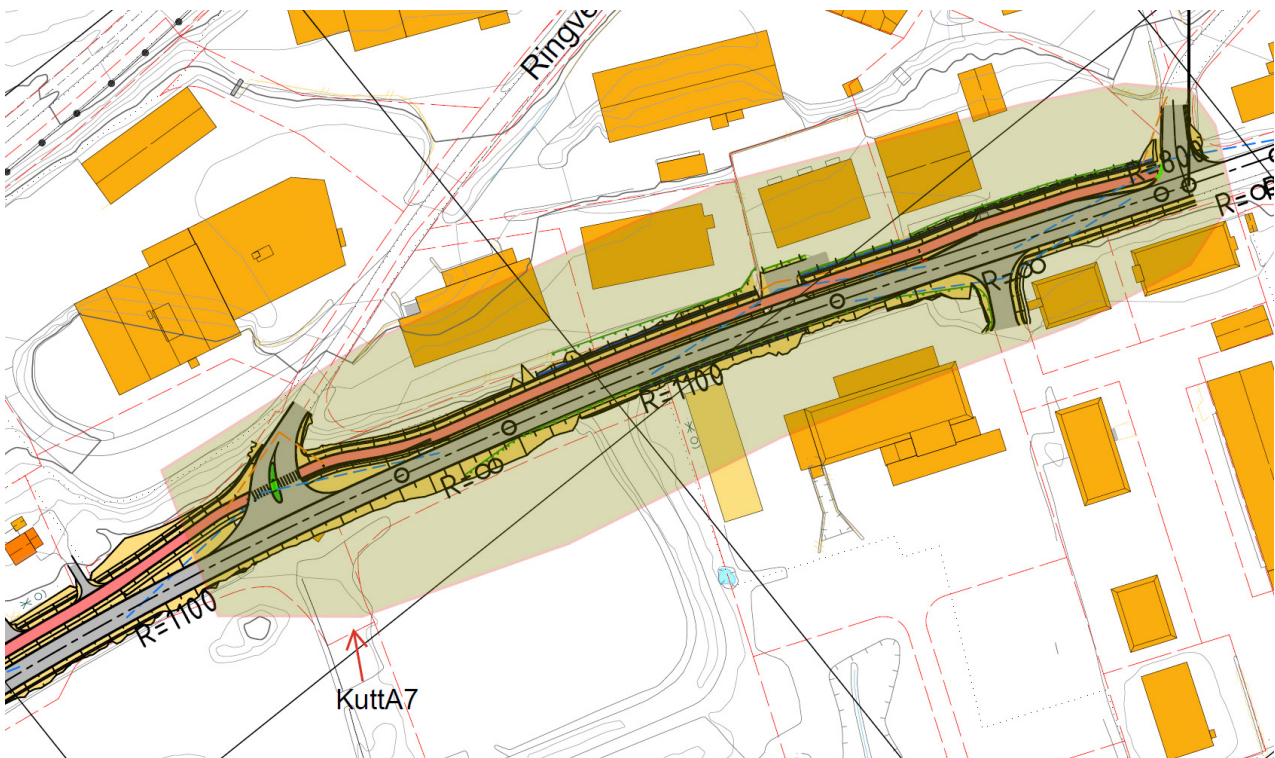
Figur 9 – Eksempel på hva som må rives for å etablere sykkelveg m/ fortau



Figur 10 - Skravert felt viser kuttforslag 2



Figur 11 - Illustrasjon av planlagt beplantning, for å vise omfang mht. kuttforslag 3



Figur 12 - Skravert felt viser kuttforslag 4

Vurderinger bak kuttforslagene

Kuttforslagene er utarbeidet for å redusere prosjektets kostnadsnivå, samtidig som hovedmålene i St. Prop. 99 S og prosjektets funksjonelle krav ivaretas.

Tiltakene omfatter hovedsakelig nedskalering av standard på gang- og sykkelanlegg der dette vurderes som faglig forsvarlig, samt reduksjon i beplantning og øvrige ikke-kritiske elementer.

I etterkant av anslagsprosessen har det fremkommet at det på enkelte av kuttforslagene er ulike faglige vurderinger mellom prosjektet og Tromsø kommune. Samtidig oppleves samarbeidet mellom Troms fylkeskommune og Tromsø kommune som konstruktivt og godt. Det er derfor utarbeidet en utvidet faglig vurdering fra prosjekt og Tromsø kommune av kuttforslagene, slik at AKG får et tydelig og helhetlig beslutningsgrunnlag før videre behandling i styringsgruppen.

Prosjektets samlede vurdering av kutt 1:

På bakgrunn av vurderinger knyttet til økonomi, klima og miljø, estetikk og funksjonalitet, gjennomførbarhet, rammebetingelser samt innspill fra grunneiere, vurderer prosjektet at gang- og sykkelveg er en mer hensiktsmessig løsning enn sykkelveg med fortau for hele strekningen.

Vurdering mht. økonomi:

Nedskalering av løsningen gir direkte kostnadsbesparelser gjennom redusert byggeomfang for gang- og sykkelanlegget. I tillegg reduseres behovet for fjerning av eksisterende vegetasjon og nyetablering av beplantning. Løsningen medfører også at mindre areal beslaglegges permanent, noe som kan gi besparelser knyttet til grunnerverv. Redusert areal for gang- og sykkelløsning samt mindre beplantet rabatt bidrar videre til lavere langsiktige kostnader for drift og vedlikehold.

Vurdering mht. klima og miljø:

Nedskalering gir redusert byggeomfang, lavere materialbruk og mindre arealbeslag, samt bedre bevaring av eksisterende vegetasjon, noe som samlet gir positive klima- og miljøeffekter.

Vurdering mht. estetikk/funksjonalitet:

Det vurderes at løsningen gir gode estetiske kvaliteter ved å bevare mye av eksisterende vegetasjon og trekker, supplert med strategisk ny beplantning bestående av ca. om lag 22 trær og rundt 600 stauder. Dette bidrar til å opprettholde grønnstruktur og stedskvalitet. Strekningen har mange avkjørsler og kryss, noe som gir et høyt konfliktpotensial for syklister i sideareal, og i tråd med prinsippene i Håndbok V122 vurderes sykkelveg med fortau som lite egnet. Etter utbygging opphører gjennomkjøring for ordinær trafikk og trafikknivået reduseres betydelig, noe som gir gode forutsetninger for sykling i kjørebanelen. Gang- og sykkelveg gir samtidig et skjermet tilbud for utrygge og unge syklister, og samlet sett vurderes løsningen å ivareta både funksjonelle og estetiske hensyn på en hensiktsmessig måte.

Vurdering mht. gjennomføring:

Omprosjektering vurderes til å være av minimalt omfang. Siden kuttet i hovedsak dreier seg om å kutte kun på en side, vil det i hovedsak være snakk om tilpasninger mot hagene/eiendommene samt tilpasninger mot VAO.

Vurdering opp mot rammebetingelser:

Planbestemmelser:

Denne nedskaleringen vil ikke utløse krav om dispensasjon eller reguleringsendring, da GS-veg og fortau er samferdselsanlegg, og dermed formål som det tillates å gjøre endringer innenfor. Dette fremgår av reguleringsbestemmelse 4.2.1 c), som sier at det "i forbindelse med



detaljprosjektering av o_SKV2, o_SKV7, o_SKV13 og o_SKV14 tillates endringer innenfor areal avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, men ikke endringer som medfører inngrep i arealer for bebyggelse og anlegg.". Dispensasjoner er altså kun nødvendig der vi går ut over samferdselsformål og inn på areal for bebyggelse og anlegg.

Formingsveileder TT:

Foreslått kutt vurderes til å ikke være direkte i strid med betingelser satt i formingsveileder.

Kutt i beplantning kan være i strid mht. «prinsipper for stedstilpasning i formingsveilederen», men ivaretagelse av eksisterende vegetasjon og trerekker på eiendommer veier opp for dette, både under uthevet tekst under innledningen, «Verdifulle trekk i områdene som skal hensyntas, «Hovedprinsipper for klimapostive og bærekraftige løsninger i Tenk Tromsø».

«I alle prosjekt og tiltak skal det legges vekt på nøkternhet og funksjonalitet. Det er utarbeidet en formingsveileder for Tenk Tromsø som skal legges til grunn.»

VERDIFULLE TREKK I OMRÅDENE SOM SKAL HENSYNTAS:

- Vernet bebyggelse og kulturmiljø
- Utsikt mot åpent landskap
- Kontakt med sjø, fjell og grøntdrag
- **Eksisterende vegetasjon / trerekker**
- Karakteristiske konstruksjoner / bygninger

PRINSIPPER FOR STEDSTILPASNING:

- Trygge og attraktive løsninger for gående og syklende skal gis høy prioritet i disse områdene.
- Tilføre så mye vegetasjon som mulig i vegprosjektene. Grønnstruktur gir identitet, og bedrer miljømessige faktorer som luft og rensing av overvann. Bør være i kombinasjon med overvannshåndtering.
- Næring som har betydning for stedets opprinnelse og historie er viktige for stedets identitet. Dette må kartlegges og gløtt/utsikt bør ivaretas. Historie/identitet må forsterkes gjennom bevisste form/materialgrep.

HOVEDPRINSIPPER FOR KLIMAPOSITIVE OG BÆREKRAFTIGE LØSNINGER I TENK TROMSØ

- Vektlegge menneskelig skala og opplevelse i utformingen av møtesteder og ferdelsårer, for å få flere til å velge miljøvennlige transportmåter.
- Materialbruk - fokus på å redusere utslipp
- **Arealbruk - ta minst mulig ubebygget areal, aller helst tilbakeføre arealer til natur/grønnstruktur**
- **Stor vekt på vegetasjon, og bevaring av eksisterende grønnstruktur**
- Fokus på bruk av naturbaserte overvannsløsninger

Tilbakemelding fra grunneiere:

Generell tilbakemelding fra grunneiere at de er bekymret/negative til at prosjektet griper så langt inn i opparbeida hage med beplantning, busker og trær, samt parkering og gjerder. De er også bekymret for svevestøv og støy fra kjøreveg som eksisterende vegetasjon skjermer for.

Prosjektets samlede vurdering av kutt 2:

På bakgrunn av vurderinger knyttet til økonomi, klima og miljø, estetikk og funksjonalitet, gjennomførbarhet og rammebetingelser, vurderer prosjektet at foreslått nedskalering ikke gir tilstrekkelig samlet gevinst til å forsvare gjennomføring av kuttet.

Vurdering mht. økonomi:

Liten besparelse mht. økonomi.

Vurdering mht. klima og miljø:

Nedskalering gir noe redusert byggeomfang, lavere materialbruk.

Vurdering mht. estetikk/funksjonalitet:

Kutt vil gi ufullstendig symmetri og noe redusert funksjonalitet opp mot tiltenkt formål.

Vurdering mht. gjennomføring:

Omprosjektering opp mot besparelse vurderes som moderat. Det vil kreve en del omberegninger for å ivareta overvann som skal ledes fra Vales veg og over til flomveg.

Vurdering opp mot rammebetingelser:

Planbestemmelser:

Denne nedskaleringen vil ikke utløse krav om dispensasjon eller reguleringsendring, da GS-veg og fortau er samferdselsanlegg, og dermed formål som det tillates å gjøre endringer innenfor. Dette fremgår av reguleringsbestemmelse 4.2.1 c), som sier at det "i forbindelse med detaljprosjektering av o_SKV2, o_SKV7, o_SKV13 og o_SKV14 tillates endringer innenfor areal avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, men ikke endringer som medfører inngrep i arealer for bebyggelse og anlegg.". Dispensasjoner er altså kun nødvendig der vi går ut over samferdselsformål og inn på areal for bebyggelse og anlegg.

Formingsveileder TT:

- Dette kuttet kan være noe motsigende mht. attraktive løsninger for stedstilpasninger

PRINSIPPER FOR STEDSTILPASNING:

- **Trygge og attraktive løsninger for gående og syklende skal gis høy prioritet i disse områdene.**
- Tilføre så mye vegetasjon som mulig i vegprosjektene. Grønnstruktur gir identitet, og bedrer miljømessige faktorer som luft og rensing av overvann. Bør være i kombinasjon med overvannshåndtering.
- Næring som har betydning for stedets opprinnelse og historie er viktige for stedets identitet. Dette må kartlegges og gløtt/utsikt bør ivaretas. Historie/identitet må forsterkes gjennom bevisste form/materialgrep.



Prosjektets samlede vurdering av kutt 3:

På bakgrunn av vurderinger knyttet til økonomi, klima og miljø, estetikk og funksjonalitet, samt gjennomførbarhet og rammebetingelser, konkluderer prosjektet med at selv om kuttet er enkelt å gjennomføre og gir økonomiske besparelser, vil de negative konsekvensene for bymiljø, grønnstruktur og føringer i formingsveilederen veie tyngre. Kuttet anbefales derfor ikke gjennomført.

Vurdering mht. økonomi:

Nedskalering av løsningen gir direkte kostnadsbesparelser gjennom redusert byggeomfang for etablering og tilhørende tilpasninger av ny beplantning. Mindre beplantning bidrar videre til lavere langsiktige kostnader for drift og vedlikehold.

Vurdering mht. klima og miljø:

Nedskalering gir redusert byggeomfang, lavere materialbruk. Mindre trær vurderes midlertidig til å kunne gi ugunstige forhold mht. svevestøv, støy og redusert bomiljø.

Vurdering mht. estetikk/funksjonalitet:

Kutt i beplantning av trær gir mindre attraktive gaterom, dårligere ivaretagelse av skalaforhold mellom grønne og grå flater.

Vurdering mht. gjennomføring:

Omprosjektering vurderes til å være av minimalt omfang. Videre vurderes teknisk gjennomføring av dette kuttet som det enkleste av alle foreslåtte kutt.

Vurdering opp mot rammebetingelser:

Planbestemmelser:

Denne nedskaleringen vil ikke utløse krav om dispensasjon eller reguleringsendring, da GS-veg og fortau er samferdselsanlegg, og dermed formål som det tillates å gjøre endringer innenfor. Dette fremgår av reguleringsbestemmelse 4.2.1 c), som sier at det *"i forbindelse med detaljprosjektering av o_SKV2, o_SKV7, o_SKV13 og o_SKV14 tillates endringer innenfor areal avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, men ikke endringer som medfører inngrep i arealer for bebyggelse og anlegg."* Dispensasjoner er altså kun nødvendig der vi går ut over samferdselsformål og inn på areal for bebyggelse og anlegg.

Formingsveileder TT:

Foreslått kutt vurderes til å være direkte i strid med betingelser satt i formingsveileder.

Kutt i beplantning vil være i strid mht. prinsipper for stedstilpasning i formingsveilederen. Det er videre ingen aspekter i dette kuttet som ivaretar målsetninger satt i formingsveileder.

PRINSIPPER FOR STEDSTILPASNING:

- Trygge og attraktive løsninger for gående og syklende skal gis høy prioritet i disse områdene.
- **Tilføre så mye vegetasjon som mulig i vegprosjektene. Grønnstruktur gir identitet, og bedrer miljømessige faktorer som luft og rensing av overvann. Bør være i kombinasjon med overvannshåndtering.**
- Næring som har betydning for stedets opprinnelse og historie er viktige for stedets identitet. Dette må kartlegges og gløtt/utsikt bør ivaretas. Historie/identitet må forsterkes gjennom bevisste form/materialgrep.

Prosjektets samlede vurdering av kutt 4:

På bakgrunn av vurderinger knyttet til økonomi, klima og miljø, estetikk og funksjonalitet, gjennomførbarhet, rammebetingelser og forpliktelser i utbyggingsavtale, vurderer prosjektet at foreslått kutt vil ha vesentlige negative konsekvenser for trafikksikkerhet, sammenhengende tilrettelegging og måloppnåelse for området. Besparelsen vurderes som begrenset sett opp mot omprosjekteringskostnader og avtaleforpliktelser. Kuttet anbefales derfor ikke gjennomført.

Vurdering mht. økonomi:

Nedskalering av løsningen gir direkte kostnadsbesparelser gjennom redusert byggeomfang. Det vil derimot for dette kuttet medføre betydelige omprosjekteringskostnader.

Vurdering mht. klima og miljø:

Kuttet vil dårligere miljø for myke trafikanter.

Vurdering mht. estetikk/funksjonalitet:

Det vil ikke være oppstramming av gateprofil. Det vil ikke etableres løsning for gående, syklende og kollektiv på strekningen. Strekningen har høy andel av tunge kjøretøy og vil fortsatt være trafikkfarlig for myke trafikanter. Kutt i utbygging vil også påvirke målsetting om en sammenhengende tilrettelegging rundt Nordspissen.

Vurdering mht. gjennomføring:

Omprosjektering vurderes til å være av betraktelig omfang. Tilpasninger som må til, både med hensyn til kryss, flomveger og VA vil være tidkrevende.

Vurdering opp mot rammebetingelser:

Planbestemmelser:

Denne nedskaleringen vil ikke utløse krav om dispensasjon eller reguleringsendring, da GS-veg og fortau er samferdselsanlegg, og dermed formål som det tillates å gjøre endringer innenfor. Dette fremgår av reguleringsbestemmelse 4.2.1 c), som sier at det *"i forbindelse med detaljprosjektering av o_SKV2, o_SKV7, o_SKV13 og o_SKV14 tillates endringer innenfor areal avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, men ikke endringer som medfører inngrep i arealer for bebyggelse og anlegg."* Dispensasjoner er altså kun nødvendig der vi går ut over samferdselsformål og inn på areal for bebyggelse og anlegg.

Formingsveileder TT:

Foreslått kutt vurderes til å være direkte i strid med flere betingelser satt i formingsveileder.

Utbyggingsavtale:

Det foreligger rekkefølgekrav for utvikling av industri i området. Utbyggere er avhengig av at strekning ringvegen håndverkervegen blir utbedret med gang og sykkelvei og kollektivløsning før de får igangsettelse tillatelse. I dette tilfellet utarbeides det en utbyggingsavtale som gir utbyggere krav om anleggsbidrag.



Oppsummering

Prosjektet har gjennomført nytt anslag 12.11.2025. Anslaget viser en prognose for sluttkostnad (P50) på 533,5 mill., tilsvarende et merbehov på 99 mill. sammenlignet med gjeldende styringsramme.

Det er utarbeidet kuttliste med samlet reduksjon i anslag. Kutforslagene gir en viss kostnadsreduksjon, men dekker ikke prosjektets merbehov fullt ut.

Merbehov for alternativ Basert på sist gjennomført anslag (Nov. 2025)	faktisk 2021-kr	faktisk 2024-kr
Stakkevollvegen nord	440	533,5
Merbehov for full utløsning	82	99

Kuttpakker	faktisk 2021-kr	faktisk 2024-kr
Kutt 1	13	16
Kutt 2	1	1
Kutt 3	6	7
Kutt 4	29	34

Flere av kutforslagene innebærer nedskalering av løsninger og reduksjon i omfang, med konsekvenser for funksjonalitet, sammenhengende tilrettelegging og måloppnåelse slik dette er beskrevet i vurderingene av de enkelte kuttene.

For delstrekningen mellom Ringvegen og Håndverkervegen (A7) fremgår det at tiltaket er knyttet til rekkefølgekrav for utvikling av industri i området, og at det utarbeides utbyggingsavtale med krav om anleggsbidrag fra utbyggere.

Faglige begrunnelse og redegjørelser - kuttliste

Stakkevollvegen nord

Dato: 12.02.2026

Skrevet av: Lars Erik Kavli (Enhet veg), Sjur Melsaas (Byplan), Håkon Gjertsen (Enhet park, idrett og friluft) og Merethe Sommerseth (Seksjon for Eiendom)

Vi viser til møtet om innstilling til kuttliste og notat 29.01.2026 med tilhørende møtereferat.

Tromsø kommune ble bedt å levere en faglig begrunnelse for å beholde beplantning som prosjektert og g/s-veg med 5 meters bredde, samt redegjøre for utbyggerbidrag til delstrekning A7.

Begrunnelsene er gitt i egne kapitler nedenfor.

Innhold

1 Bevare beplantning som prosjektert	3
2 Beholde g/s-veg med 5 meters bredde	4
2.1 Fremtidsrettet infrastruktur	4
2.2 Motstrid G/S-strategier og formingsveileder	5
3 Redegjørelse for utbyggerbidrag	7

1 Bevare beplantning som prosjektert

I henhold til Tenk Tromsøs formingsveileder, skal det være høyt prioritert å bevare og etablere mest mulig vegetasjon i Tenk Tromsø sine prosjekter. Den nye vegetasjonen som er prosjektert bygger opp under denne intensjonen, som vil gi gatebildet et preg av attraktivitet, men også bidra til et bærekraftig veganlegg med redusert klimaavtrykk.

Valgene av ny vegetasjon er gjennomarbeidet i samråd med Enhet for park, idrett og friluft, og gjenspeiler hensynene som anbefales i formingsveilederen. I fjerne prosjektert vegetasjon fra prosjektet vil undergrave hensikten med veilederen og reguleringsplanen. Noe av hensikten med å flytte ordinær biltrafikk til ny fylkesveg, var å åpne opp og prioritere eksisterende Stakkevollveg for kollektiv, gående og syklende langs et veletablert boligområde. Grønne rabatter mellom gangareal og kjørefelt øker sikkerheten, styrker grønstrukturen og gir et inntrykk av at man ikke lengre beveger seg i et nærings- og industriområde.

Når det gjelder eksisterende vegetasjon i hagene og langs eksisterende veg, skal det i størst mulig grad beholdes. Per nå viser tekniske detaljtegninger en gul skravur i arealene med eksisterende vegetasjon, med beskrivelse om at det skal istandsettes lik dagens situasjon. I de tilfeller der hekker eller trær kan stå urørt, eller flyttes, må det beskrives og vises i tekniske tegninger og med poster i mengdebeskrivelsen.

Det må tilstrebes å bevare eller flytte den eksisterende vegetasjonen, som vil gi prosjektet et viktig supplement i tillegg til den nye vegetasjonen som ellers planlegges i prosjektområdet. I Tenk Tromsøs formingsveileder er eksisterende vegetasjon løftet frem som verdifulle trekk i alle utbyggingsområder. I et nærings- og industriområde langs sjø som Stakkevollvegen nord befinner seg i, hvor det ellers er lite grønt og mye grå områder hvor biltrafikken dominerer, vil det være mot formingsveilederens hensikt å fjerne et veletablert vegetasjonsbelte.

Å tilføre ny og bevare eksisterende vegetasjon, er en viktig del av krav til blågrønnhvit faktør satt i KPA som skal etterfølges i alle prosjekter i bypakke Tenk Tromsø.

2 Beholde g/s-veg med 5 meters bredde

Som kuttforslag foreligger en mulig nedgradering til gang- og sykkelvei langs det som skal overtas som kommunal vei. Dette er ikke anbefalingsverdig eller ønskelig av flere grunner. Først og fremst er det en lite fremtidssikret løsning, med lavere trafiksikkerhet for myke trafikanter, dernest går en slik nedgradering imot premissene og prinsippene nylig vedtatt i Tenk Tromsøs reviderte strategier for gange og sykkel.

2.1 Fremtidsrettet infrastruktur

Antallet syklende i Tromsø har økt betraktelig siden arbeidet med byvekstavtalen startet, med en nær dobling i andel, og andelen er fortsatt økende og en av Norges høyeste. Andelen gående er også stabil høy, også nasjonalt sett. En videre økning i andel syklende og gående avlaster bussdriften, og er noe som bør ses i sammenheng med busstilbudet når kollektiv- og mobilitetsstrategiene skal sammenfattes.

Forskning, strategier og empiri peker til at ingen faktor er sterkere for å øke andelen myke trafikanter enn et *sammenhengende* hovednett av god standard. Å ta ned standarden på den delen av Stakkevollvegen Nord der folk faktisk bor, og starter sin reise er dermed uklokt.

Ved byvekstavtalens endte periode vil det, med et opprustet hovednett fra Breivika via prosjektene *Stakkevollvegen Sør* og *Gange og sykkel sentrum*, være sannsynlig at mange fra det store boligområdet på Stakkevollan velger denne ruten til sentrum fremfor den mindre tilrettelagte ruten over campus og Dramsvegen. Dette har vært tanken bak det regulerte formsvaret som foreligger for prosjektet:

Nord for der eksisterende gang- og sykkelvei kommer ned Nordøyvegen, regnes gang- og sykkelvei akseptabelt, siden ÅDT gående og syklende regnes å holde seg lavere. Men sør for krysset Stakkevollvegen x Nordøyvegen bør det regnes en økning i antall gående og syklende i og etter Tenk Tromsøs virketid.

Trafiksikkerhetsmessig er det to hovedårsaker til at sykkelvei med fortau anbefales: antall private utkjørsler og bussandel på vei.

For kjørende ut av private utkjørsler vil en tre meter bred gang- og sykkelvei gi dårligere siktlinje og kortere tid for å vurdere om det kommer kryssende sykkeltrafikk man har vikeplikt for. Med en 4,5m eller 5m sykkelvei med fortau, vil man kunne kjøre ut i fortausarealet og skape seg bedre oversikt for å vurdere om man kan krysse sykkelveien – som i tillegg vil være en tydeligere ferdselssone som viser syklende sitt areal.

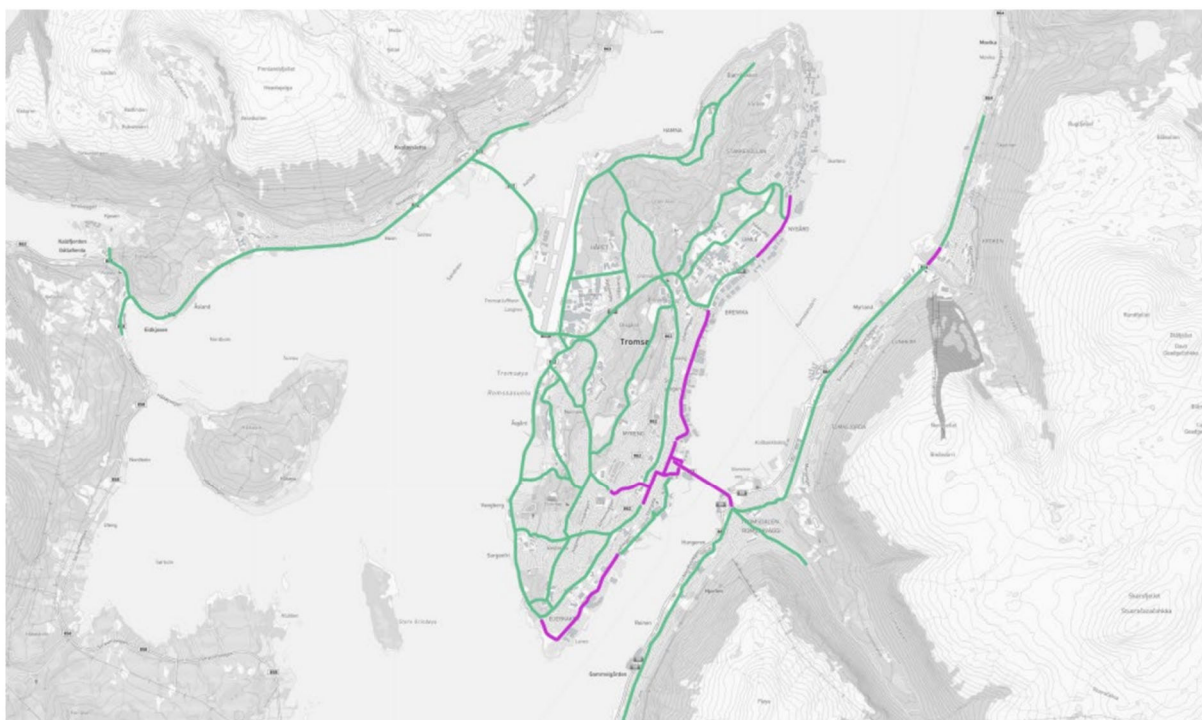
Det er projisert 170 forventede busspasseringer over det som skal overtas som kommunal vei. Med en gang- og sykkelvei (3m areal for myke trafikanter, 7m veibane) må man forvente at mange transportsyklende (pendlere) vil sykle i veibanen. Med så mange passerende busser bygger man seg til en situasjon der man bør forvente mange av de samme brukerkonfliktene man i dag ser på Dramsvegen (290 busspasseringer, 2,5m areal for myke trafikanter, 6m veibane) eller Hamna (3m areal for myke trafikanter, 7m veibane). Disse to strekningene er der Tromsø kommune får flest klager over konflikter mellom gående og syklende og/eller syklende og busser.

2.2 Motstrid G/S-strategier og formingsveileder

September 2025 ble strategiene for gange og sykkel revidert og vedtatt i styringsgruppen for Tenk Tromsø. Formingsveilederen ble vedtatt i styringsgruppen i 2023.

Strategiene viser hovednett, som nordøst på Tromsøya har nøkkelstrekninger rundt Nordspissen, ned fra Stakkevollan via Nordøyvegen til og med Stakkevollvegen, samt over UNN/UiT. Stakkevollvegen Nord ble startet opprustet på riksvegdelene, med sykkelvei med fortau som valgt løsning med dette hovednett som bakgrunn.

Nylig gikk også prosjektet *Gang- og sykkelveg Nordspissen* til oppstart. Disse lenkene er realisering av det vedtatte hovednett, og i tråd med premisene og prinsippene vist i Tenk Tromsøs formingsveileder. For Stakkevollvegen Nord er det vist i både strategier og formingsveileder konkret løsning med sykkelvei med fortau.



Trinn 2 i strategiene, med tiltak av høyest standard er vist i lilla.

Trinn 2 beskrevet i sykkelstrategien: *Sammen med Tromsø kommunes tekniske norm og Veivesenets håndbøker og normaler, definerer veilederen hvordan hovednett skal bygges ut.*

- *Utforming som separerer gående og syklende fra hverandre og annen trafikk*
- *Sykkelvei med fortau*
- *Sykkelfelt med fortau*
- *Utstrakt etablering av sykkelparkeringsplasser, etter prinsippene for god sykkelparkering*
- *Krysningspunkter utformet på myke trafikanters premisser, med varme i bakken i sentrumsområdene*

Stakkevollvegen er også beskrevet spesifikt i formingsveilederen:

2.4 Hovedgater og kapasitetssterke gater

I disse gatetypene det viktig å tilrettelegge for god flyt for bil- og kollektivtrafikk, noe som gjør det ekstra viktig å skape gode bufer for personer for myke trafikanter. Dette gjøres gjennom å sette av plass til vegetasjonsfelt, samt egne felt for gående og syklende.

Mobilitet handler om gatens funksjon knyttet til transport og adkomst, mens steds kvalitet handler om stedsspesifikke forhold og funksjoner knyttet til opphold, aktiviteter og målpunkt (N-V125). I hovedgater og kapasitetssterke gater har mobilitet og fremkommighet sterk prioritet. Disse gatene er sentrale i hovednett for både myke trafikanter, men også kollektiv, næring og stedsvis også privatbiltrafikk.

Steds kvaliteten må også være en viktig faktor i planleggingen av denne kategorien gater. Hvordan steds kvaliteten og mobilitet vektlegges, med hvilke virkemidler, må balanseres og differensieres ut fra de funksjonene som finnes på en strekning. Det benyttes ulike virkemidler for gater med butikker og kafeer på gateplan, enn langs en strekning som er mer sammensatt og hvor næringstransport er dominerende.

Gatene endrer karakter og rolle avhengig av omgivelsene og funksjon. Fremtidige situasjoner er viktig å hensynta, for eksempel planlagt og igangsatt transformasjon som langs Stakkevollvegen og nordlige deler av sentrum.

Alle hovedgater og kapasitetssterke gater i Tromsø er en del av hovednett for sykkel og gange. Derfor må disse strekningene gi prioritet til denne trafikantgruppen på en måte som samsvarer med færingene i denne formingsveilederen.

VIKTIGE FØRINGER:

- Fortau på begge sider
- Sykkelveg på én side
- Overvannsgroft/ swale hvor mulig og egnet for infiltrasjon
- Bruk av gatetrær
- Vurdere fjernvarme for myke trafikanter - gir dem prioritering/tilgjengelighet i et trangt gatebilde der kollektiv og næring egentlig står høyere.
- Bymessig vegetasjon - sterk prioritet med beplantning - alle muligheter brukes
- Fremtidige endring i områdekarakterer som f.eks. transformasjonsområder må hensyntas i planlegging av løsninger.

AKTUELLE TEMAARK:

- Medvirkning
- Universell utforming
- Vegetasjon/grønnstruktur (alle)
- Overvannshåndtering
- Gående syklende
- Møbler og utstyr
- Belysning

Næringsområde/industri med bygningsvolumer av svært ulik karakter og kvalitet samt grå parkeringsarealer. Fremstår stedvis som som utflytende og ustrukturert. Slike områder har samtidig mange referanser til Tromsøs historie hvor sjøretta næring har vært dominerende. Arealer med næring og industri kan ha tilstøtende boligområder, samt flere nyere og pågående transformasjonsprosjekter, blant annet med boligformål. Lite vegetasjon, mye grå områder hvor biltrafikken dominerer. Lav på estetisk kvalitet og opplevelsesverdi i seg selv, men med mange glimt mot sjø og fjell som viktig kvalitet for området. Transportkorridorene langs sjøen er svært viktig både for myke trafikanter, bilister og næringstrafikk.

AKTUELLE PROSJEKTER:

- Stakkevollvegen Hansjordnesbukta - Breivika
- Stakkevollvegen Gimle-Håndverkervegen
- Flyplass tunnelen og sideveger mot UNN
- Ny bussterminal Giæverbukta
- Tiltakspakke Langnes

PRINSIPPER FOR STEDSTILPASNING:

- Trygge og attraktive løsninger for gående og syklende skal gis høy prioritet i disse områdene.
- Tilføre så mye vegetasjon som mulig i vegprosjektene. Grønnstruktur gir identitet, og bedrer miljømessige faktorer som luft og rensing av overvann. Bør være i kombinasjon med overvannshåndtering.
- Næring som har betydning for stedets opprinnelse og historie er viktige for stedets identitet. Dette må kartlegges og gjøtt/utsikt bør ivaretas. Historie/identitet må forsterkes gjennom bestemte form/materialgrep.

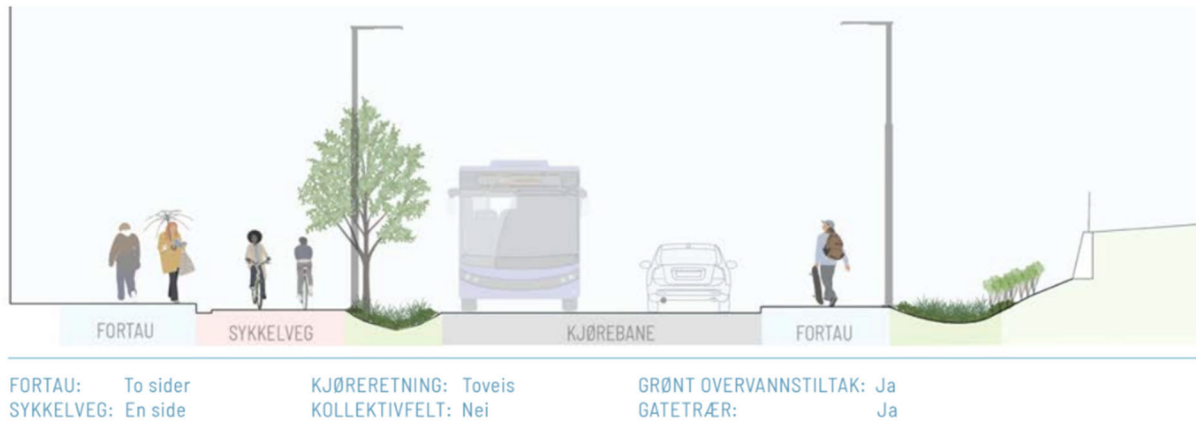


↑ Typisk situasjon langs Stakkevollvegen: industri/næring og boliger tett på veien. Kontakten med fjell og/eller sjø mot øst er viktig i dette området.

↑ Forussletta, Stavanger. Sammenlignbar bebyggelse som langs Stakkevollvegen. Mye bruk av vegetasjon og linjeførende elementer.

Utdrag fra Tenk Tromsøs formingsveileder, under kapittelet 1.4 Områdetyper.

2.4.3 - BRED HOVEDGATE - toveis kjørefelt, grøntareal som skille mellom kjørefelt og sykkelveg med fortau



Utdrag fra kapittel 2.4 Hovedgater og kapasitetssterke gater

Verdt å nevne grøntfaglig, er at å lene seg på eksisterende grøntarealer på privat eiendom ikke kan regnes som en fremtidsrettet ivaretagelse av by- og gaterommene langs Stakkevollvegen. Det er ingen garanti for at disse grøntarealene vil beholdes – grunneiere kan flytte, trær kan hugges, garasjer og annet kan reises i stedet. Egne, offentlige grøntarealer som vist i formingsveilederen er den eneste måten prosjektet kan sikre seg grønne gaterom også etter endt anleggsperiode.

I sum er det ikke anbefalingsverdig å gå ned i standard over den bebodde delen av Stakkevollvegen Nord. Den monetære besparelsen er liten, sett opp mot mulig måloppnåelse ved økt gang- og sykkelandel, tapt trafikksikkerhet i form av dårligere siktlinjer mot gang- og sykkelareal og økt sykling i busstrasé, samt bedre bokvalitet og gaterom i en bydel som trenger mer av nettopp disse.

3 Redegjørelse for utbyggerbidrag

I forbindelse med behandling av kuttliste i Tenk Tromsø er det behov for en redegjørelse om utbyggerbidrag til etablering av gang- og sykkeløsning fra krysset Ringvegen til krysset Håndverkervegen.

Samtlige utbyggingsfelt i plan *Skattøra eiendom 125/534, 535, 679, 695 m.fl.* (plan ID 1876) har følgende rekkefølgekrav (ikke uttømmende liste):

Før Igangsettingstillatelse:

Det kan ikke gis igangsettingstillatelse for tiltak i planområdet før følgende er etablert i henhold til plan 1863 - områderegulering Breivika havn og *Forprosjekt Gimlevegen – Håndverkervegen*, datert 19.03.2019:

- a) Ny fylkesvei 59 (o_SKV2 fra rundkjøring Gimlevegen til kryss ved Nordøyavegen).
- b) Gang- og sykkeløsning med tilhørende støyskjerming langs vestsiden av Stakkevollvegen fra kryss ved Ringvegen til kryss ved Håndverkervegen.
- c) Kollektivholdeplasser o_SH3 og o_SH5 er etablert.

Videre fremgår det av punkt e) at igangsettingstillatelse likevel kan gis dersom det gjennom utbyggingsavtale og garanti, foreligger tilstrekkelig sikkerhet for at rekkefølgekravene ovenfor vil bli oppfylt. Videre kan det ikke gis brukstillatelse før offentlige samferdselsanlegg, som skal overtas til kommunal drift og vedlikehold, er godkjent og overtatt.

Utgangspunktet er altså at utbyggerne må opparbeide tiltaket og svare for alle kostnader knyttet til det. I dette tilfellet har imidlertid Tromsø kommune vurdert det som et godt alternativ at Tenk Tromsø påtar seg opparbeidelsen av gang- og sykkeløsningen, og at utbyggerne betaler et anleggsbidrag svarende til samtlige kostnader for opparbeidelse (her må det imidlertid gjøres en egen vurdering av om utbygger skal betale MVA). I et slikt tilfelle vil en ta utgangspunkt i kostnadsestimater for opparbeidelse, og innarbeide en justeringsklausul på en viss prosent dersom prosjektet blir billigere eller dyrere. Anleggsbidraget betales inn til et bundet fond, og bidraget kan kun benyttes til det spesifikke prosjektet.

Det er stilt spørsmål om utbyggerne kan trekke seg fra en slik løsning. Utbygger kan trekke seg underveis i prosessen når det forhandles utbyggingsavtale, men dette anses som lite sannsynlig i denne saken. For det første har det over flere år vært stort press på seksjon for eiendom om å komme videre med utbyggingsavtale for dette området, og flere av grunneierne er overmodne for å komme i gang med utvikling av sine eiendommer. Dersom utbyggerne i løpet av forhandlingsprosessen kommer til at de ikke ønsker løsningen med anleggsbidrag, vil de måtte stå for opparbeidelsen av gang- og sykkeløsningen selv. En løsning med anleggsbidrag vil i alle tilfeller være en bedre løsning for utbyggerne. Dersom de ikke går for løsningen med anleggsbidrag eller opparbeider gang- og sykkeløsningen selv, vil det i praksis være en utbyggingsstopp for området frem til noen andre etablerer det. Min vurdering er at det er lite sannsynlig at utbygger velger å vente til Tenk Tromsø har etablert gang- og sykkeløsning (uten

anleggsbidrag) når de er kjent med at det er flere år frem i tid før denne strekningen kan påbegynnes.

Prosjektplan Stakkevollvegen nord

Satsingsområde	Trafikksikkerhet, trafikkflyt, bedre bomiljø
Tiltaksområde	Sykkel, gange, kjøreveg
Byområde	Skattøra
Vegeier	TFK og TK
Byggherre	TFK
Prop. 99S	Prioritet nr.05

Revisjonslogg		Status
Dato	Info	
12.02.2026	Oppdatert tentativt budsjett	Klar til behandling samordn.
03.03.2026	Finansieringsplan og tentativt budsjett oppdatert med indekserte påløpte kostnader.	Til behandling AKG.

Innhold

1	Tiltaket	3
2	Overordnede rammer	3
	40/23	3
	17/24	4
3	Plangrunnlag.....	5
4	Målsetninger.....	5
	Samfunnsmål.....	5
	Effektmål.....	5
	Resultatmål.....	5
4	Organisering.....	6
4	Gjennomføringsplan.....	7
4	Kommunikasjonsplan.....	7
5	Økonomi og Finansieringsplan	8
6	Usikkerhetsvurdering	10
	Fordeling av kostnader og usikkerhetsavsetting.....	10
	Usikkerhet i prosjektet.....	10

1 Tiltaket

Tiltaket fremgår av St. Prop. 99 S; sitat: «Prosjektet omfatter bygging av om lag 0,7 km ny hovedveg (fv. 7772) mellom Gimlevegen og Nordøyvegen, øst for dagens veg. Stakkevollvegen, aust for dagens veg. Stakkevollvegen, som den nye vegen skal avlaste, skal rustas opp og leggjast til rette for kollektivtransport, sykling og gåing. Dette vil gi betre framkomst for alle trafikantgrupper. I tillegg vil prosjektet redusere støy- og støvulempene for nærliggjande buset».

Troms fylkeskommune skal i samarbeid med Tromsø kommune gjennomføre prosjekt Stakkevollvegen nord.

Det skal i samme byggefase enten etableres nye ledningsanlegg for vann, avløp og overvann eller gjennomføres omlegging/erstatning av eksisterende VAO-infrastruktur inklusiv to kommunale avløpspumpestasjoner. Dette finansieres eksternt av Tromsø Kommune.

Dagens fylkesveg skal omklassifiseres til kommunal veg når ny fylkesveg er ferdig bygd.

2 Overordnede rammer

40/23

1. Styringsgruppen gir sin tilslutning til at prosjektet kan pådra seg økonomiske bindinger i tilknytning til det forbedrende arbeidet i 2023. Arbeid med mudring, fylling, flytting av kabel og detaljprosjektering berammes til 81. mill.kr, innenfor gjeldende styringsmål på 233 mill. 2023-kr, hvorav 70 mill.kr påløper i 2023.
2. Styringsgruppen forutsetter at prosjektet fortsetter detaljprosjektering for prosjektet som helhet. Detaljprosjektering forventes å kartlegge:
 - oppdatert kostnadsanslag
 - optimaliserings- og kuttmuligheter i prosjektet
 - muligheter for, og implikasjoner ved, å skille gjennomføring av prosjektet i ulike byggetrinn
 - prosjektets bidrag til nullvekstmålet for ulike alternativer for gjennomføring
3. Styringsgruppen forutsetter at prosjektet, ved ferdigstilling av detaljprosjektering og nytt anslag, kommer tilbake til styringsgruppen for tilsluttende behandling/eventuell behandling av endringsøknad, før prosjektet lyses ut for bygging (jmfør beslutningspunkt 3).
4. Styringsgruppen gir sin tilslutning til at prosjektet videreføres i Handlingsprogrammet som et helhetlig prosjekt innenfor gjeldende styringsmål på 241 mill. 2023-kr, med tilhørende lik fordeling mellom kommunen og fylkeskommunen (ca. 50/50). Eventuell justering av egenandeler vil følge av styringsgruppens behandling av prosjektet før arbeidet lyses ut.
5. Styringsgruppa ønsker å starte opp første del av Stakkevollvegen (nord) – Skattørvegen før detaljprosjekteringen er helt ferdig fordi prosjektet gir god

måloppnåelse og er knyttet til deponering av tunnelmasser fra utbedring av fylkesvegtunneler i Tromsø. Prosjektet Stakkevollvegen – Skattørvegen har pr. april 2023 et samlet kostnadsestimat som er antatt betydelig over den kostnaden som er gitt i St.prp (99- 2020-21) for bypakke Tenk Tromsø.

17/24

Prosjekt Stakkevollvegen nord godkjennes med ny styringsramme på 439 mill. estimerte 2024-kr. Prosjektet utlyses med en opsjon i kontrakten knyttet til alternativ 3 (300 m gang/sykkelveg mot nord). Dersom tilbud utover styringsramme må saken tilbake til behandling i styringsgruppen før eventuell opsjon kan løses ut.

3 Plangrunnlag

Områderegeringsplan 1863 – Breivika havn – med tilhørende dokumenter
Vedtatt 27.10.2021

4 Målsetninger

Tenk Tromsø er et byutviklingsprosjekt som legger til rette for gange, sykkel og kollektivtransport slik at Tromsø oppnår hovedmålet om nullvekst i personbiltransporten.

Samfunns mål

Framtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transporttettersspørselen på en mer miljøvennlig måte (KVU for Tromsø 2010). Målet for Bypakke Tenk Tromsø er nullvekst i persontransport med bil. I tillegg er god fremkomst for alle trafikantgrupper et mål, med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport (St.prp.nr. 99 S (2020-2021)).

Effekt mål

- Bedre framkommelighet for næringstransport.
- Bedre framkommelighet for buss, gående og syklende.
- Økt trafiksikkerhet for alle
- Redusere miljøulempene med støy og støv for nærliggende boligbebyggelse.

Resultat mål

HMS:

All virksomhet skal gjennomføres uten skade på mennesker, materiell eller miljø, med mål om null drepte, null alvorlige ulykker og H1-verdi 0. Arbeidet skal utføres sikkert for egne ansatte, tredjepart og nærmiljøet, med trygg tilgang til friområder gjennom anleggsperioden. Tett oppfølging av SHA og YM skal sikre forebygging av hendelser, høy nestenulykkesrapportering og stabil fremdrift uten alvorlige avvik.

Klima:

Prosjektet skal styres etter lavest mulig klimautslipp gjennom både prosjektering og bygging, med målrettede tiltak for å redusere miljøpåvirkningen.

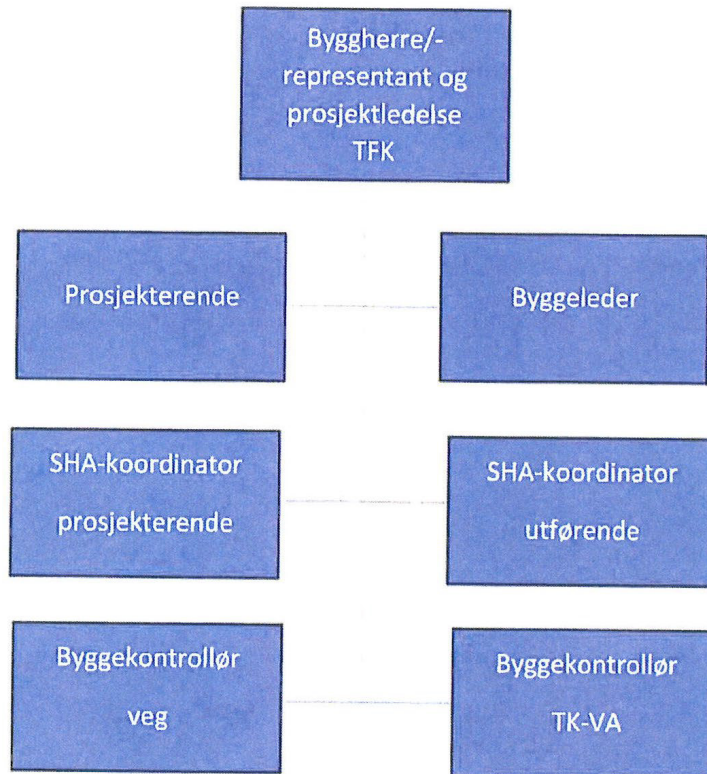
Kostnad, fremdrift og kvalitet:

Prosjektet skal gjennomføres innenfor godkjente økonomiske rammer, med god kostnadskontroll og effektiv ressursstyring gjennom hele gjennomføringsfasen. Fremdriften skal planlegges og følges opp slik at milepæler nås i henhold til kontrakt og overordnede mål. Tett oppfølging av risiko, endringer og leveranser skal bidra til forutsigbar gjennomføring. Målet er en kostnadseffektiv gjennomføring med stabil fremdrift og høy kvalitet i leveransene.

4 Organisering

Samarbeid mellom Troms fylkeskommune og Tromsø kommune jamfør «Samarbeidsavtale mellom Troms fylkeskommune og Tromsø kommune i forbindelse med utbygging av Stakkevollvegen fra Gimlevegen til Håndverkervegen. Utbyggingen omfatter eksisterende og ny fv 7772 samt kommunal veg» Signert av begge parter 28.05.2024

Prosjektorganisering iht. avtalen i figuren under



4 Gjennomføringsplan

Forprosjekt		Planfase		Prosjektering		Byggefase		Ferdig
Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	Start	Slutt	
	2019	2016	2021	2023	2026	2026	2028	2029

ID	Aktivitetsr	Aktivitetsnavn	Varighet	Start	2026				2027				2028				2029
					Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4	Kv1	Kv2	Kv3	Kv4
1	✦	Forberende tiltak	142 dager	14.02.26													
2	✦	Byggetrinn 1 (A1)	12 mndr	31.08.26													
3	✦	Byggetrinn 2 Rundkjøring og omlegging trafikk	4 mndr	02.08.27													
4	✦	Byggetrinn 3 Øvrige parseller	10 mndr	22.11.27													
5	✦	Byggetrinn 4 Avsluttende tiltak	4 mndr	28.08.28													

Milepæler og evt. hva er gjort frem til nå?

Utdypning

Kostnader og gjennomføring avhenger av om prosjektet får tilskudd på økt ramme fra Tenk Tromsø.

Planstatus

Detaljprosjektering

Planstatus utdypning

Detaljprosjektering snart ferdig og utlysning til entreprenør kan ferdigstilles i løpet av vår 2026

Status grunnverv

Noen avtaler signert. Pågår forhandlinger og forbereder til ekspropriasjonsvedtak.

Forberedende arbeider

Utarbeidelse av kontrakt, optimalisering ift. kost/nytte

Forberedende arbeider

utdypning

4 Kommunikasjonsplan

Utarbeides nærmere mot utlysning

5 Økonomi og Finansieringsplan

Prosjektet finansieres gjennom følgende fordeling: Egenandel for Tromsø kommune og Troms fylkeskommune på 20%, bidrag fra utbyggere i fast kroneverdi og bompenger:

Prosjektet forventer en kostnad iht. sist gjennomførte anslag

Alternativ 1	Million (2024)
Kostnad (±9%)	533,5
Andel Troms fylke	59%
Andel Tromsø kommune	41%

Bidrag fra utbyggere er som følger

Adresse/gnr/bnr	Andel av ubebygd areal	Beløp
Stakkevollvegen 335 125/496 - Ahlsell		
Ny Fylkesveg	2,80 %	0,89 million
Oppgradering Stakkevollvegen	4,90 %	1,37 million
Totalt		2,26 million
Posten logistikkterminal 124/133,134		
Ny fylkesveg	12,50 %	4,00 million
Oppgradering Stakkevollvegen	25,30 %	6,10 million
Totalt:		10,10 million
Skattøra Eiendom 125/534,535 og 679		
Gang og sykkelveg og busslomme med tilpasninger ringvegen-håndverkervegen		50,4 million
Totalt		50,4 million

Fordeling av kostnader/Finansieringsplan

Full utløsning i 2024-kr (million)							
Finansieringskilder total kostnad							
Kostnad 2024-kr	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TFK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
533,5	38,1	56,0	33,2	38,8	62,8	304,6	0

Forbruk og tentativt budsjett for prosjektet

Forbruk (med antatt fordeling) pr 13.11.25 i 2024-kr (million)							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TFK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
92,4	1,7	14,1	2,5	10,6	0,0	63,4	0,0
Tentativt budsjett							
Budsjett 2026							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TFK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
77,1	5,3	8,1	4,7	5,6	4,9	48,6	0,0
Budsjett 2027							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TFK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
157,4	5,3	22,1	4,7	15,3	7,5	102,4	0,0
Budsjett 2028							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TFK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
129,3	14,2	8,1	12,5	5,6	50,4	38,6	0,0
Budsjett 2029							
Tot	TK egenandel	TFK egenandel	MVA refusjon TK	MVA refusjon TFK	Utbyggerbidrag	Bompenger	Statlige midler
74,1	10,6	2,0	9,4	1,4	0,0	50,6	0,0

6 Usikkerhetsvurdering

Fordeling av kostnader og usikkerhetsavsetting

Prosjekter har ifm. sist gjennomført anslag sammenstilt kostnader med følgende usikkerhetsavsetting for TT del av prosjekt

Post	kostnad p50 (2024)
Påløpte	95,6
Byggherrekostnader	14,7
Prosjektering	5,5
Anleggsbidrag	5,3
Entreprise	181,4
Rigg og drift	48,4
Grunnerverv	68,8
Usikkerhetsavsetting	55,3
MVA	58,5
P50 verdi	530,0
P85	577,9

Usikkerhet i prosjektet

Avklaring i styringsgruppa – For å holde fremdriften, er vi avhengig av rask avklaring i Tenk Tromsø på hvilke utbyggingsalternativ vi skal gå videre med. Grunnervervsavtaler er sendt ut, men dersom prosjektet endres, må vi sende ut nye avtaler med justert arealbehov.

Grunnerverv og ekspropriasjonsprosess – Forhandlinger med grunneiere pågår, men vi forbereder oss til ekspropriasjonsvedtak.

Prosjektet er avhengig av flere dispensjoner, dette gjelder samferdselsformål i reguleringsplanen og mindre arealer som kommer utenfor reguleringsplan.