

GATEBRUKSPLAN

TROMSØ SENTRUM

UTKAST MAI 2026

Byplan 2026



Tromsø

INNHOOLD

DEL 1: OM GATEBRUKSPLANEN

Forord	3
Tenk Tromsø	3
Gatebruksplanens status og virkning	4
Styringsprinsipper	4
Mål	5
Overordnede dokumenter	6
Dagens situasjon	7
Utfordringer	8
Historisk situasjon	9
Andre føringer	10
Medvirkning	10

DEL 2: RETNINGSLINJER

Hovedgrep	12
Vinterbyen Tromsø	13
Byliv og gange	14
Sykkel	17
Buss	19
Personbil	21
Parkering	23
Bylogistikk	25

DEL 3: KLASSIFISERING

Gatetyper	29
Gågate og veiter	30
Bylivsgater	31
Flerbruksgater	32
Sykkelgater med plass for bil	33
Bussgater	34
Boliggater	35
Kaipromenaden	36

DEL 4: SAKSPROTOKOLL

37

Del 1 gir oversikt over arbeidet, kontekst, referanser og bakgrunn

Del 2 viser tiltakene som anbefales for de ulike trafikantergruppene og byrommene

Del 3 definerer innholdet i de ulike gatetypene, med bakgrunn fra Del 2

DEL 1: OM GATEBRUKSPLANEN

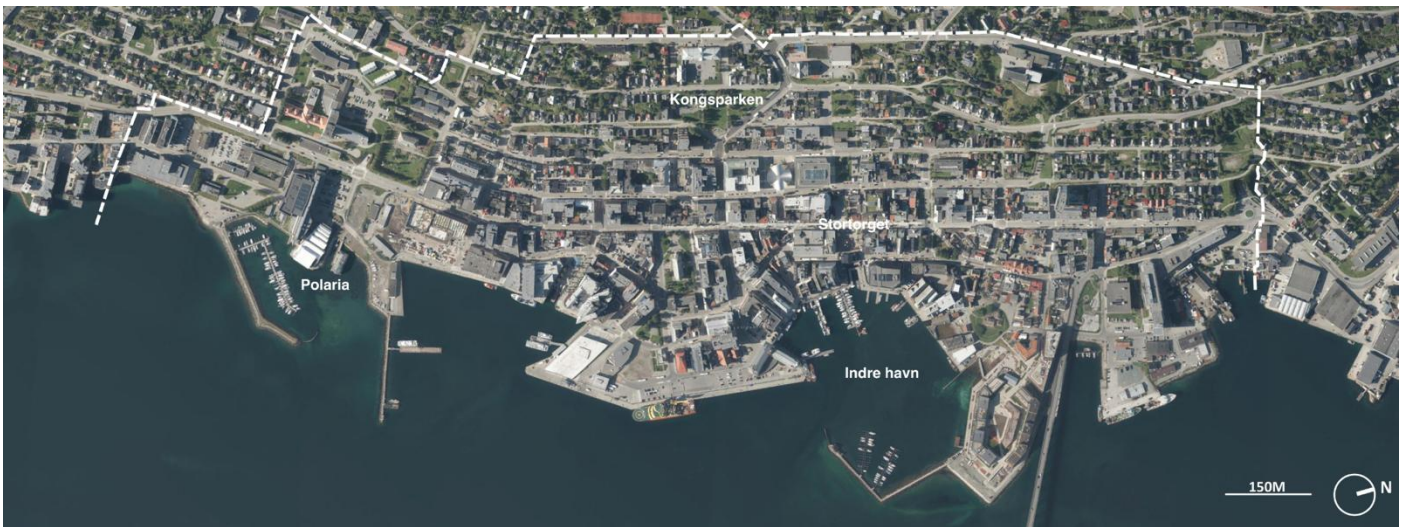
Forord

Tromsø sentrum er byens hjerte – et tett og levende område der handel, kultur, byliv og historie møtes. For å skape et sentrum som er attraktivt, tilgjengelig og bærekraftig for både innbyggere, næringsliv og besøkende, er det nødvendig med en helhetlig tilnærming til hvordan gatene brukes og utvikles.

Gatebruksplanen er en prinsipplan for Tromsø sentrum, som skal legge føringer for hvordan byens gater og byrom skal utformes, prioriteres og forvaltes i årene fremover. Planen skal bidra til både nullvekstmålet og økt byliv, via bedre framkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikk. Samtidig må det sikres effektiv varelevering og nødvendig biltilgang. Gjennom planen

skal Tromsø kommune skape et sentrum som legger til rette for framtidig vekst på en måte som ivaretar miljø, mennesker og mangfoldet i bylivet.

Gatebruksplanen definerer satsingsområder for fremtidige tiltak, og regner dette i to trinn – kortsiktig og langsiktig. Byvekstavtalens handlingsprogram strekker seg til 2032, og regnes som den kortsiktige tiltaksperioden. Innenfor denne ligger blant annet prosjektene i Tenk Tromsø. For tiltak utenfor Tenk Tromsøs gjeldende periode, ses det mot 2050, med overordnede satsinger og prioriterte områder og gateløp i sentrum.



Oversiktskart over planområdet: fra Strandvegen i sør, Hansjordnesbukta i nord og Petersborggata i vest, med naturlig avgrensing med sundet mot øst.

Tenk Tromsø

Tromsø inngikk i 2023 den femte byvekstavtalen i Norge, et samarbeid mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og staten. Byvekstavtalen, eller Tenk Tromsø, skal styre byutvikling og transport i en mer bærekraftig retning.

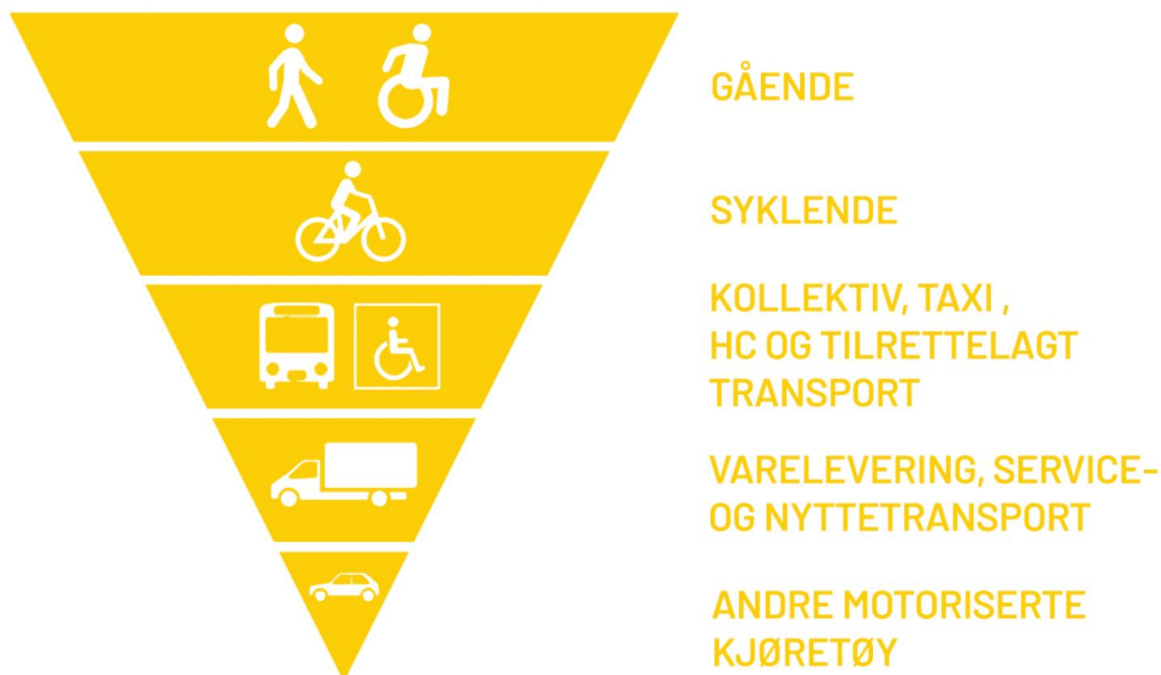
Målet er nullvekst i personbiltrafikken, selv om byen vokser. Veksten i reiser skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange, tilpasset Tromsøs klima, topografi og bystruktur. Avtalen kobler arealbruk og transport tett sammen – fortetting rundt knutepunkter, mindre bilavhengighet og bedre byrom.

Staten bidrar med økonomisk støtte, blant annet til kollektivtiltak, mot at lokale myndigheter følger opp med virkemidler som parkering, arealpolitikk og mobilitetstiltak. Tiltakene i byvekstavtalen skal sikre

framkommelighet i hverdagen, redusert kø, lavere utslipp og bedre folkehelse, alt innenfor rammen av en by nord for polarsirkelen.

I handlingsprogrammet for Tenk Tromsø ligger to større prosjekter for Tromsø sentrum – *Gange og sykkel Tromsø sentrum* og *Bussløsning sentrum*. For å definere rutene og løsningene for disse trafikantgruppene er det behov for en gatebruksplan. I tillegg ble det som følge av reviderte gå- og sykkelstrategier for Tenk Tromsø vedtatt i kommunestyret 3. september 2025:

“Kommunestyret ber administrasjonen planlegge for et prøveprosjekt med nye kjøremønstre i sentrum etter gjenåpningen av tunnelsystemet på Tromsøya sommeren 2026. Nytt kjøremønster bør flytte mest mulig trafikk inn i tunnelsystemet, for å redusere støy og luftforurensing, frigjøre plass for myke trafikanter og byliv i sentrum, og bedre framkommeligheten for rutebusser”.



Den omvendte mobilitetspyramiden: Fra Tenk Tromsøs strategier

Gatebruksplanens status og virkning

Gatebruksplanen er en prinsipplan for gatenettet i Tromsø sentrum, og vil være et verktøy for reguleringsarbeid i Tromsø sentrum. Ikke for dimensjonerende krav, men for å definere programmet eller bruken for de ulike gatene. Planen er ikke juridisk bindende etter plan- og bygningsloven, men skal:

- ligge til grunn for kommuneplaner, reguleringsplaner, gateprosjekter og prøveprosjekter i planområdet
- brukes som styringsdokument ved prioritering av gateareal mellom trafikantgrupper
- være retningsgivende ved avvik fra tekniske normer der byroms- og mobilitetsmål tilsier dette

Styringsprinsipper

Ved ombygging og regulering i sentrumsgater skal styringsprinsippene anvendes samlet. Dersom hensyn ikke lar seg forene innenfor tilgjengelig gatebredde, skal

det foretas eksplisitt prioritering i tråd med den omvendte mobilitetspyramiden og gateklassifiseringen.

Prioriteringsprinsipper for tiltak i sentrumsgater i Tromsø:

1. Gange prioriteres i alle sentrumsgater
2. Syklende skal ha sammenhengende, tilrettelagte traseer i hovednettet
3. Buss prioriteres foran personbil i hovedtraseer
4. Målpunkt i sentrum vil være tilgjengelig via personbil som før, men for gjennomkjøring nord-sør dultes personbiltrafikk via tunnelsystemet, ikke gjennom sentrumsgatene

Kunstig intelligens og referanseplan

Språkmodellen Copilot har blitt brukt til disposisjon og tekstforbedring av dette dokumentet, ikke til innhold eller illustrasjoner. Gatebruksplanen for Midtbyen i Trondheim (Trondheim kommune, 2021) er brukt som referanse for arbeidet.

Hovedmål

- **Flerfunksjonell by** sikres gjennom at bygninger og byrom har endringspotensiale til å tilpasses ulike bruk over tid.
- **Vekst i samspill med vern** viser strategier for omdanning av sentrums byform, både innenfor etablert by og for nye områder.
- **Gode urbane bymiljø for alle livsfaser** kan finne sted i offentlige rom med høy kvalitet som innbyr til aktivitet, som for eksempel den nye kaipromenaden.
- **Grønn og universell mobilitet** hvor det skal bli enda enklere å gå, sykle og reise kollektivt til og i Tromsø sentrum.
- **Løfte sentrum i lag** er en ambisjon, der kommunen er klar på at utvikling må skje i samhandling mellom befolkning, næringsliv og det offentlige.

fra forslag til sentrumsplan (2022)

Delmål

Flere skal gå,
sykle og reise
kollektivt til,
fra og gjennom
sentrum

Attraktivt, levende
sentrum,
tilgjengelig og
tilrettelagt for alle

Bedre
framkommelighet
for gående,
syklende og
kollektivreisende

Redusert
gjennomgangs-
trafikk

Grønnere gater,
plasser og
byrom

Effektiv
varelevering og
bylogistikk

Bedret
trafikksikkerhet i
sentrumsgatene

Mer og bedre
sykkelparkering

Tilrettelegge for
opphold og aktivitet i
hele sentrum

Overordnede kommunale planer

Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel for Tromsø fastsetter langsiktige rammer for bruk og utvikling av arealer i kommunen, og er kommunens overordnede styringsverktøy for arealbruk og fysisk planlegging.

Gjeldende sentrumsplan og forslag til ny sentrumsplan for Tromsø sentrum (2022)

Sentrumsplanen for Tromsø kommune legger rammene for den langsiktige byutviklingen i sentrum.

Medvirkning

Gatebruksplanen bygger på overordnede dokumenter og føringer, som sentrumsplanen, Tenk Tromsøs strategier, Tromsø kommunes tekniske norm, og den brukarmedvirkning som ligger til grunn for disse.

Samtidig gjøres i skrivende stund medvirkning med relevante parter, herunder Troms fylkeskommune, Tromsø sentrum AS, Gyllenborg og Prestvannet bydelsråd, kommunale råd, nødetater og andre, samt intern medvirkning med kommunale avdelinger og enheter. Endringer som følge av medvirkning vil legges til under endringshistorikk i Del 4 Saksprotokoll.

Dagens situasjon



Oversiktskart dagens situasjon: Stedsanalyse for Tromsø sentrum. Kartgrunnlaget er fra arbeidet med sentrumsplan for Tromsø, med prinsipielt merket utfylling i sjø i sørbyen og nordbyen.

Store deler av Tromsø sentrums gatenett er i dag hovedveier for kjørende, og en betydelig andel av gatearealet i sentrum er avsatt til personbiler. Det begrenser handlingsrommet for andre formål, som tilrettelegging for gående, syklende, HC, handel, varelevering og byrom.

Biltrafikken i Tromsø sentrum er i dag organisert uten en overordnet plan for hvordan trafikken prioriteres i gatenettet og sameksisterer med andre behov i sentrum. Mange sentrumsgater har toveis biltrafikk, også gater som ligger parallelt og har tilnærmet lik funksjon.

Dette gir mange valgmuligheter for bilister, men tar i liten grad hensyn til andre behov enn biltrafikk. Tromsø har samtidig en stor fordel med tunnelsystemet, som kan fungere som en ringvei rundt sentrum, der det er potensial for at mer av gjennomgangstrafikken kan gå. Trafikkbelastningen i sentrum kan reduseres samtidig som tilgjengelighet for de som må kjøre ivaretas.

Tilretteleggingen for myke trafikanter utenfor gågaten har store mangler – fortauene er ofte smalere enn nødvendig, det finnes få sykkelfelt og relativt lite sykkelparkering. Grøntarealene er i liten grad koplet sammen med gatenettet.

UNIVERSELL UTFORMING: For mennesker med funksjonsvariasjoner er Tromsø sentrum i dag stedvis lite tilgjengelig. På generell basis kan de fleste arealene beskrives som lite universelt utformet, det samme gjelder flere holdeplasser. Det er også få HC-parkeringsplasser, og disse er ofte feilplassert i forhold til sentrale målpunkter.

Utfordringer

1 Byliv og gange

Mange gater i Tromsø sentrum har potensial som bylivsgater, men brukes i dag i hovedsak som gjennomfarts- og transittrom. Gatearealet er i stor grad avsatt til kjøring og parkering, med smale fortau, lite fleksible gaterom og begrenset plass til opphold, grøntstruktur og møblering. Gangnettet er tett med høy kvalitet i gågaten, men kvaliteten er ellers ujevn, med høy bilbelastning, svake tverrforbindelser, mangelfull veifinning, belysning og universell utforming. Vinterforholdene forsterker utfordringene gjennom stedvis innsnevrede fortau, og konflikter med varelevering, syklist og biltrafikk reduserer opplevd trygghet.

2 Sykkel

Sykkelinfrastrukturen i Tromsø sentrum mangler et tydelig og heltrukket hovednett. Kun i Storgata nord er det sykkelfelt, og smale gater og utflytende kryss med manglende føringer for syklende reduserer både fremkommelighet og opplevd trygghet, og bidrar til konflikter mellom syklende, gående og kjørende- spesielt vinterstid. I tillegg er tilbudet for sykkelparkering ujevnt, med offentlig innendørs parkering bare bak biblioteket og på Prostneset, noe som svekker syklingens konkurransekraft som daglig transportmiddel.

3 Buss

Bussene i Tromsø sentrum deler i dag gateareal med personbiltrafikk, varelevering og parkering i mange gater. Dette bidrar til uforutsigbarhet i rutene, særlig i rushtid og i vintersesongen. Flere bussgater i sentrum har i dag smale tverrsnitt med høy kompleksitet. Gående, syklist, varelevering og parkering konkurrerer om

arealet, noe som gir utfordringer for både fremkommelighet og sikkerhet. Holdeplasser og leskur er ikke alltid godt integrert i byrommet, og kan oppleves som barrierer i gatebildet, eller står for nært veibanen og blir sårbare for påkjørsler og vinterdrift. Det er også varierende standard på bussholdeplasser når det gjelder universell utforming, kantsteinshøyde, lesbarhet, belysning og oppholdskvalitet.

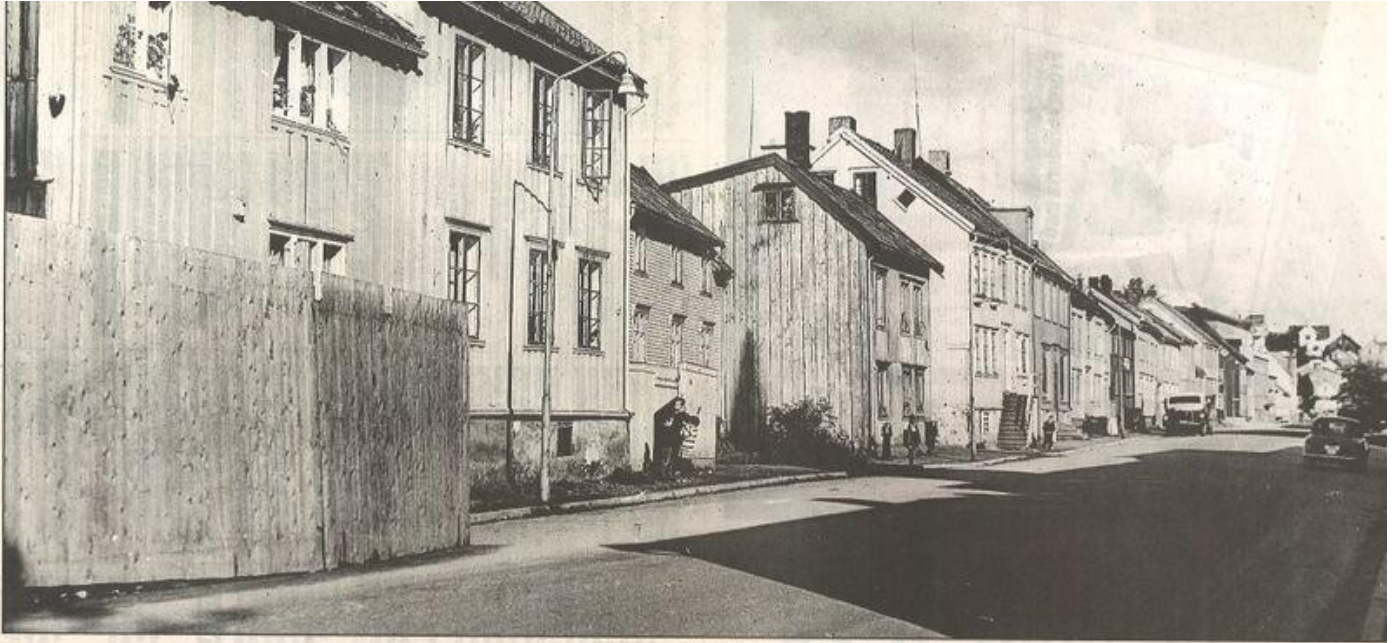
4 Personbiltrafikk og parkering

Personbiltrafikken i Tromsø sentrum er i dag organisert uten et tydelig hovednett, med mange parallelle gater åpne for toveis kjøring og gjennomfart. Dette gir høy tilgjengelighet for bil, men bidrar til uoversiktlige kjøremønstre, barrierer for myke trafikanter og svak sameksistens med andre funksjoner i sentrum. En stor andel av gatearealet er avsatt til kjøring og parkering, som begrenser mulighetene for fortau, sykkelinfrastruktur og vareleveringslommer. Samtidig finnes et betydelig potensial for å flytte mer gjennomgangstrafikk til tunnelsystemet rundt sentrum, og dermed redusere trafikkbelastningen i overflatelagene uten å svekke nødvendig biltilgjengelighet.

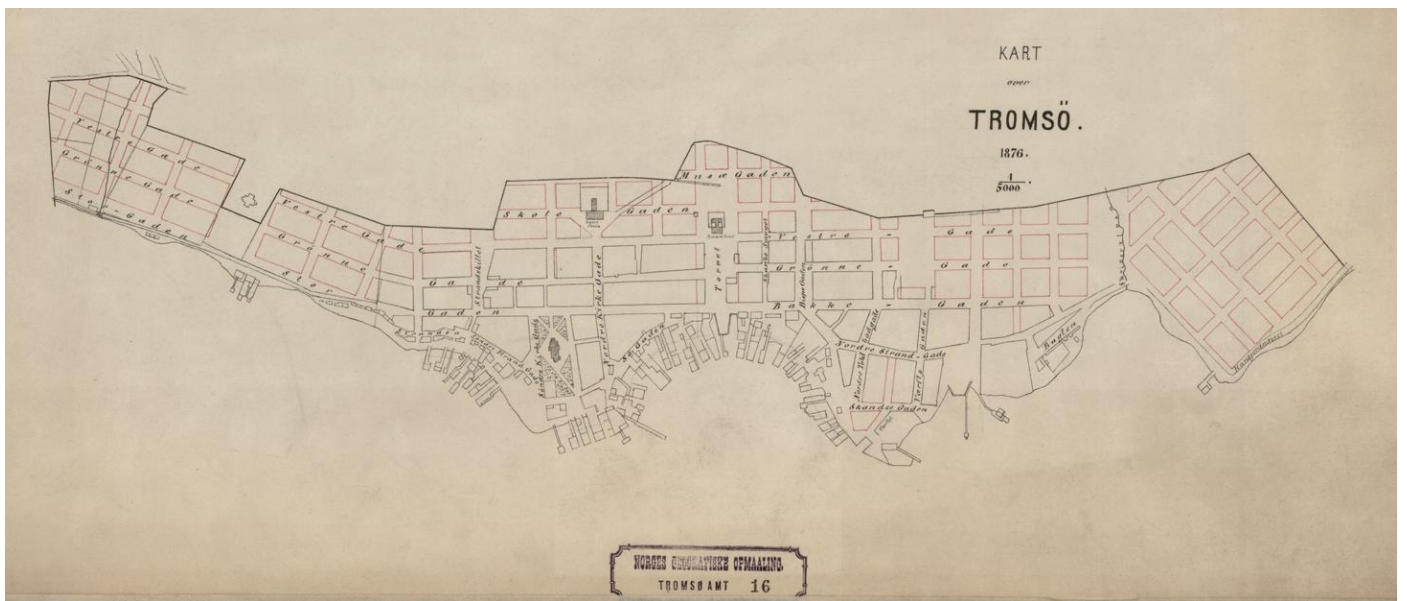
5 Bylogistikk

I Tromsø sentrum foregår varelevering i stor grad fra offentlig gategrunn, ofte i konflikt med gående, syklende og kjørende. Mange eldre bygg mangler løsninger for levering og avfallshåndtering på egen tomt, noe som fører til levering fra kjørebane eller fortau. Dette bidrar til svekket framkommelighet og uforutsigbar drift for buss, samt store lokale forskjeller i praksis og kvalitet. Renovasjon skaper tilsvarende utfordringer, særlig knyttet til plassering av avfallsbrønner, oppstillingsplasser for renovasjonskjøretøy og tilgjengelighet i trange gater.

Historisk situasjon



Eksempelbilde fra Grønnegata i 1962. Foto: Ukjent/lokalhistoriewiki.no



Reguleringskart for Tromsø 1876. Foto: Kartverket

Byen vokste, gatene forble

Tromsø fikk bystatus i 1794 og vokste gjennom 1800-tallet fra å være en liten handelsby med lagerbygninger og bolighus nærmest mulig sjøen, til et administrasjonssete for kirke og skole, og knutepunkt for handel, ishavsfangst og polarforskning.

I begynnelsen var det ingen som prioriterte regulering av gater og plasser, slik at byen grodde frem ganske organisk, og i størst grad tilpasset det gående menneske på land. Fra midten av 1800-tallet kom et strengere

lovverk som skulle presse frem regulering av bystrukturen i Norges byer.

Den rettvinklede kvartalsstrukturen var idealet uansett terreng. Gatestrukturen som ble planlagt på 1800-tallet har i liten grad endret seg. Byen har riktignok vokst med utfyllinger langs sjøen, og en kraftig sanering ledet til at Havnegata ble «rettet ut» på 1970-tallet, men det store bildet er at svingete og trange gateløp langs sjøen, og kvartalsstrukturen videre oppover, er en del av byens levende kulturarv og rammen om videre utvikling.

Andre føringer



Oversiktskart for kartlagte og anbefalte tiltak fra *Handlingsplan for uterom i Tromsø sentrum*.

NTP og byvekstavtalen

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).

Tenk Tromsøs strategier og formingsveileder

Tenk Tromsøs strategier for gange, sykkel, kollektiv, uterom og trafiksikkerhet ligger til grunn for prosjekter og tiltak som følger av byvekstavtalens handlingsprogram.

Tromsø kommunes tekniske normer

Tromsø kommune har egne tekniske normer, som beskriver de tekniske kravene og dimensjonering, både for gateanlegg, belysning, grøntarealer og overvannshåndtering.

Statens Vegvesens håndbøker

Vegvesenets håndbøker beskriver lovpliktige, tekniske og dimensjonerende krav tilknyttet gater og veier – deriblant universell utforming av offentlige arealer.

Handlingsplan for byrom i Tromsø sentrum

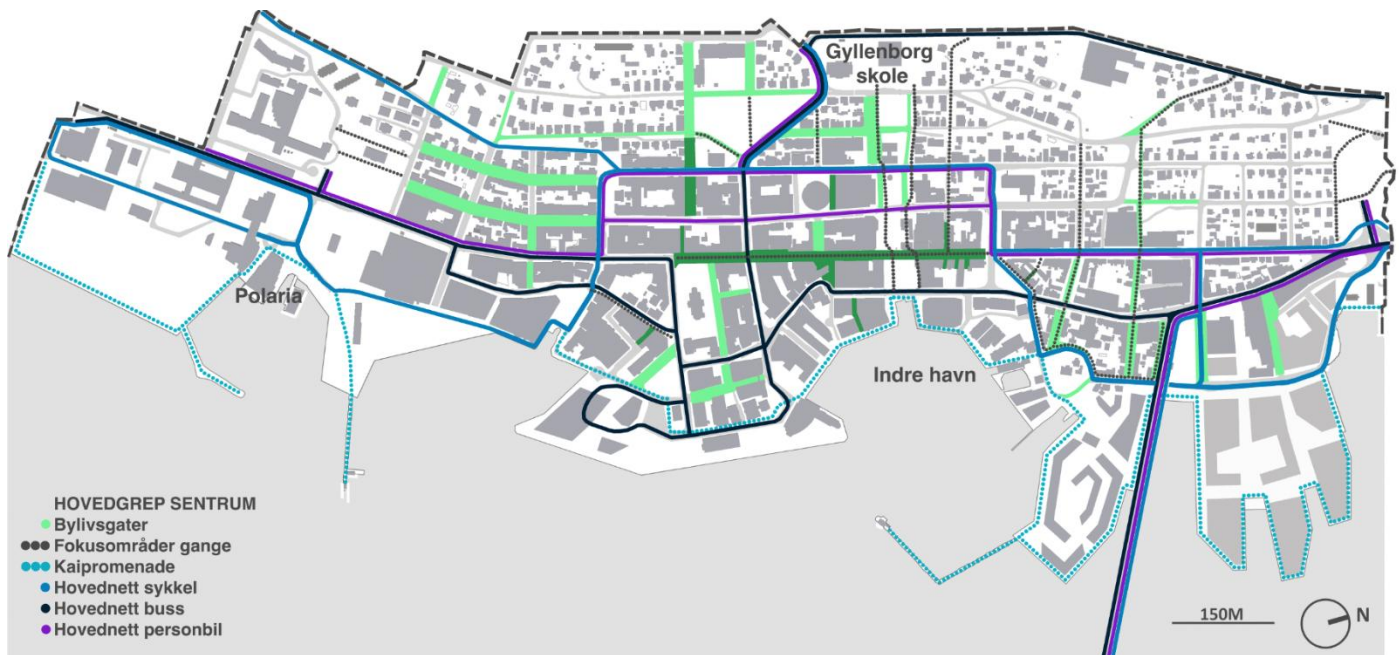
Spesielt koplet til gatebruksplanen er *Handlingsplan for uterom i Tromsø sentrum*, vedtatt i kommunestyret i 2023. Denne har gjennomgått 42 byrom - som kaipromenaden, plasser, torg og sentrale gaterom - og analysert disse, med tanke på dagens innhold og bruk, hvilket potensiale de har for utvikling og hvilke hensyn som må tas ved utvikling av byrommene.

Formingsveileder og lysplan for kaipromenaden

For kaipromenaden suppleres handlingsplanen for byrom med egen formingsveileder og lysplan.

DEL 2: RETNINGSLINJER

Hovedgrep



Oversiktskart for de ulike hovednettene og fokusområdene i sentrum.

Gatebruksplanen for Tromsø sentrum legger til grunn en tydelig prioritering av gatearealene, der mennesker, byliv og bærekraftig mobilitet gis forrang. Hovedgrepet er å bruke sentrums tette gatenett mer bevisst og differensiert, gjennom klare gateklassifiseringer og funksjonsdelinger: gater for gange og byliv, sammenhengende hovednett for sykkel, prioriterte bussgater og et avgrenset hovednett for personbiltrafikk.

Gjennom etablering av et hovednett for personbiltrafikken frigjøres gateareal til bredere fortau, tryggere sykkelløsninger, bedre kollektivframkommelighet og høyere kvalitet på byrommene i sentrum. Samtidig omreguleres bil-trafikken, men fjernes ikke. De samme målpunktene nås som tidligere, men via andre ruter.

Et annet sentralt hovedgrep er å se gatebruk, byliv, logistikk og drift i sammenheng og i et helårsperspektiv. Gatebruksplanen legger vekt på vinterbyen Tromsø som premiss, og prioriterer løsninger som fungerer under krevende klimatiske forhold.

Parkering styres i større grad bort fra gategrunn og brukes strategisk for å støtte opp under nullvekstmålet, samtidig som tilgjengelighet for HC, varelevering og nødvendige bilreiser ivaretas.

Planen kombinerer langsiktige strukturelle grep med mulighet for midlertidige tiltak og trinnvis utvikling, slik at sentrum kan utvikles gradvis, kunnskapsbasert og i takt med endrede behov og erfaringer.

**3000m nye
bylivsgater
innen 2032**

**Et sammen-
hengende
hovednett for
syklende innen
2032**

**Sammen-
hengende
kaipromenade
innen 2032**

Vinterbyen Tromsø



Bydrifts driftstog i Vestregata, etter et normalt snøfall i januar 2023

Tromsø er en by der vinteren setter premissene for hverdagsliv, mobilitet og bruk av byrom over store deler av året. Kortere dager, snø, is, vind og store svingninger rundt frysepunktet stiller særskilte krav til hvordan gater og byrom utformes, driftes og prioriteres.

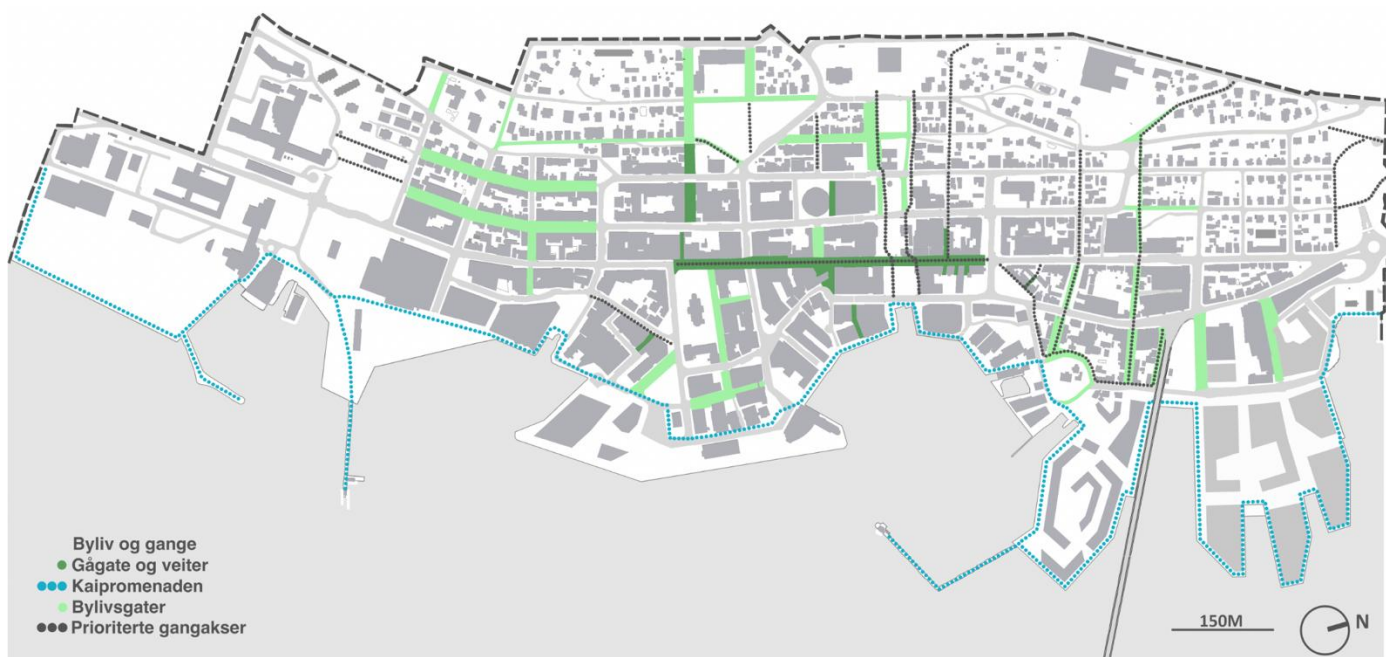
En gatebruksplan for Tromsø sentrum må derfor ta utgangspunkt i vinterbyens realiteter, ikke som et unntak, men som normalsituasjon.

Målet er at sentrum skal være trygt, tilgjengelig og attraktivt hele året. Dette innebærer at løsninger for gange, sykling, kollektivtransport, byliv og logistikk må fungere også under krevende vinterforhold – særlig for barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne. Gater som fungerer godt om vinteren, vil også fungere godt resten av året.

Følgende prinsipper må hensyntas for by- og gaterommene i vinterbyen Tromsø:

- Helårsperspektiv i gateutforming, der detaljløsninger som gatevarme, strategiske fortau- og overgangsplasseringer og færrest mulig nivåforskjeller for gående bidrar til god framkommelighet også ved snø, is og mildvær.
- Prioriterte driftsroder for gange, sykling og kollektivtransport bør avklares, slik som også er nevnt i Tenk Tromsøs strategier.
- Vinterdriften må være et premiss for planlegging og utforming.
- God belysning og lesbarhet, som styrker opplevd trygghet og orientering også i mørketiden. Dette gjelder også med tanke på turismen, som er på sitt mest intense i den mørkeste tiden av året.

Byliv og gange



Oversiktskart for byliv og gange: I tillegg kommer fortaustiltak i flerbruksgater og sykkelgater.

Bylivsgater og gangarealer er grunnleggende strukturer i Tromsø sentrum. Gange er den dominerende transportformen i sentrum – alle reiser starter og slutter til fots – og gode forhold for gående er avgjørende for byliv, handel og tilgjengelighet. Samtidig skal utvalgte sentrumsgater utvikles som bylivsgater, der opphold og sosial aktivitet er like viktige som ferdsel.

Tromsøs topografi, kompakte bystruktur og krevende vinterforhold stiller særskilte krav til utforming, drift og prioritering.

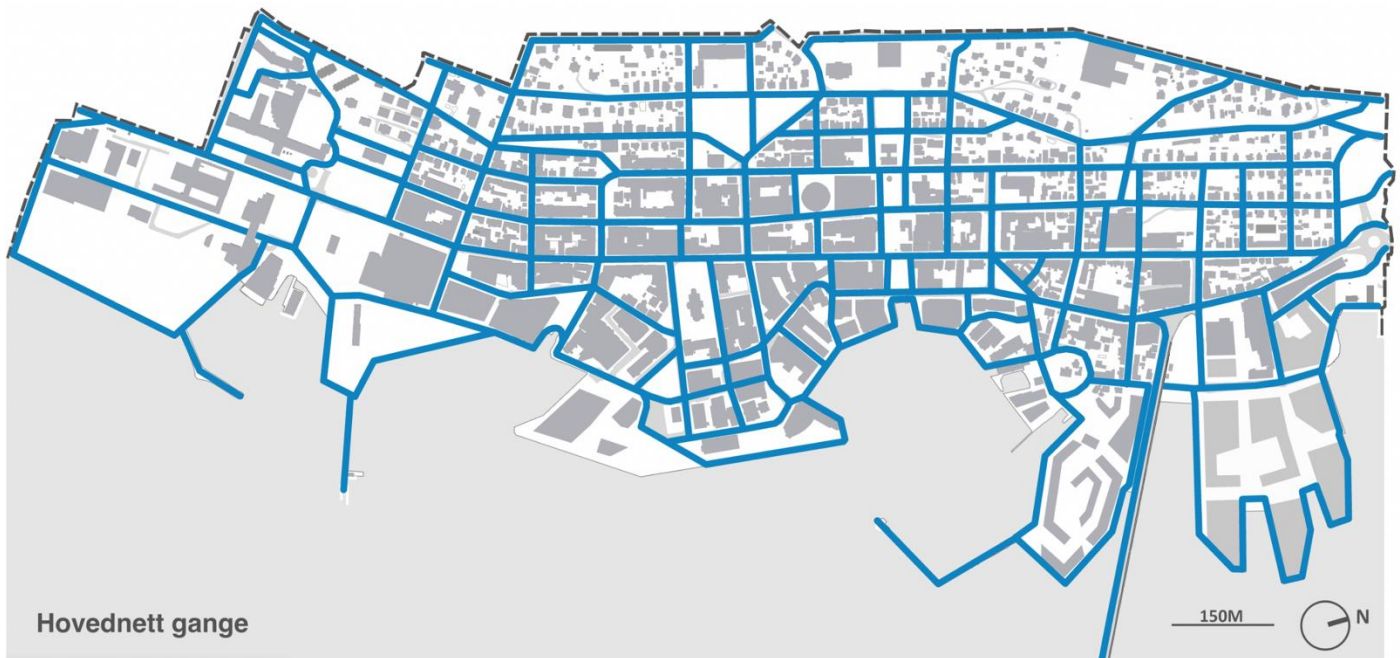
Løsninger som fungerer godt for gående og byliv året rundt, vil også gi et mer robust, attraktivt og inkluderende sentrum.

Mål

Bylivstiltak skal:

- Skape gater som inviterer til opphold, aktivitet og hverdagsliv.
- Redusere bilens dominerende preg i utvalgte sentrumsgater.
- Legge til rette for helårsbruk, tilpasset Tromsøs klima.
- Knytte sammen byrom, handelsområder og gangnett til et helhetlig bylivssystem.

Tiltak



Kart for hovednett gange: Hele gatenettet i Tromsø sentrum er regnet som hovednett, med tilhørende behov.

Sammenhengende hovednett for gående

Et tydelig hovednett gir grunnlag for målrettede prioriteringer av investeringer, drift og vintervedlikehold. Hele gatenettet i sentrum regnes som hovednett for gående, med særskilt prioritering av:

- Storgata som hovedakse nord-sør.
- Grønnegata som sekundær gangakse med høy standard og gode forbindelser til Storgata.
- Tverrforbindelser og snarveier mellom øvre sentrum, kaifronten og kollektivknutepunkter.
- Kaipromenaden som en sammenhengende og tydelig del av gangnettet.



Eksempelbilder fra tverrforbindelser; Andersontrappa, Skanckesmuget og Kongsparken.

Utforming

Gangarealer skal utformes i tråd med Tromsø kommunes tekniske norm, med vekt på:

- Tilstrekkelig bredde og universell utforming.
- God belysning og lesbarhet.
- Løsninger som reduserer glatte dekker og vannansamling.
- Utforming som forenkler vinterdrift.

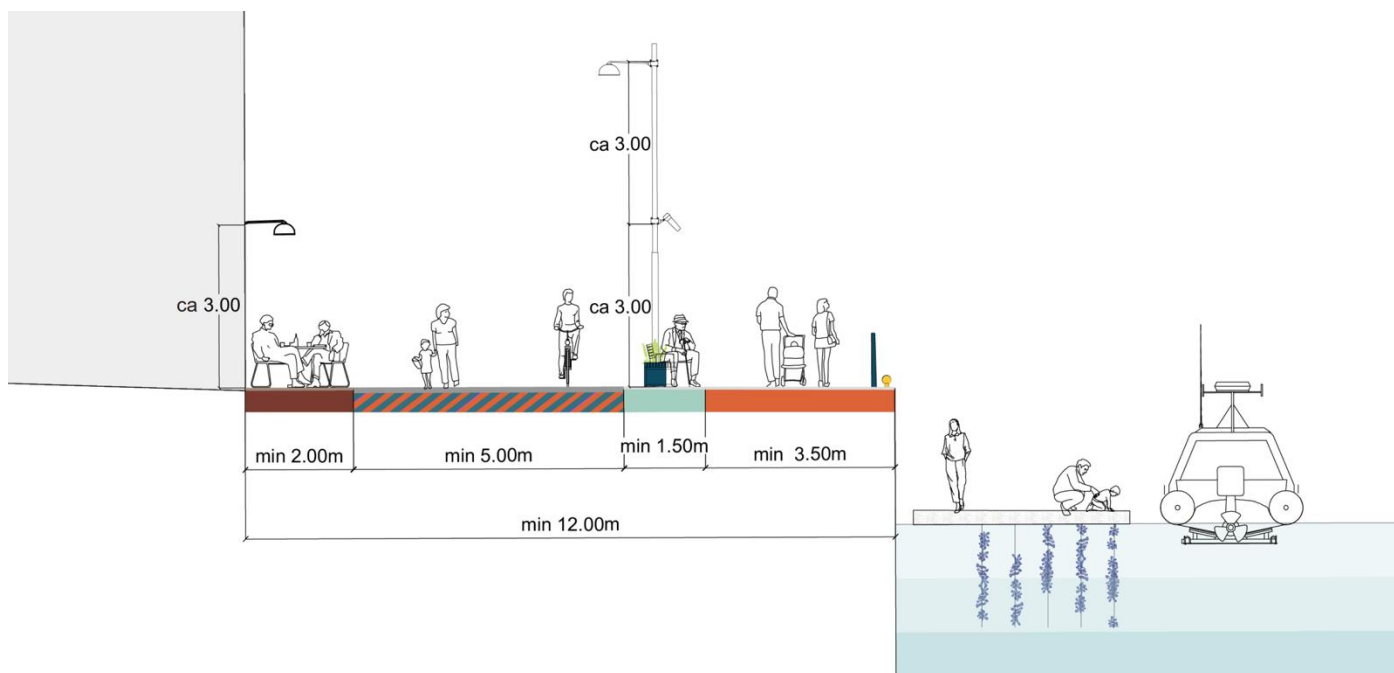
Opphold og byliv i gaterommet

Attraktive gangmiljøer forutsetter gode oppholdsmuligheter. Ved å omdisponere areal fra kjøring og parkering til opphold kan gater utvikles fra gjennomfartsrom til aktive møteplasser med økt trygghet og sosial kontroll. I bylivsgater skal gatene i stor grad skape møteplasser med møbleringssoner og sitteplass, også i sidegater. Bylivsgater skal fungere som forbindelser mellom torg, plasser og grøntområder. Grønnstruktur, møblering og belysning skal bidra til kontinuitet og god orienterbarhet i byromsnettverket, i tråd med Handlingsplan for byrom i Tromsø sentrum.

Blågrønne strukturer

Vegetasjon og blågrønne løsninger skal inngå som integrert del av bylivsgater og gangakser, blant annet gjennom:

- Bytrær og grønne soner som forbedrer mikroklima og byromskvalitet.
- Regnbed og åpne løsninger for overvannshåndtering.
- Samspill mellom grøntstruktur og behov for snølagring vinterstid.



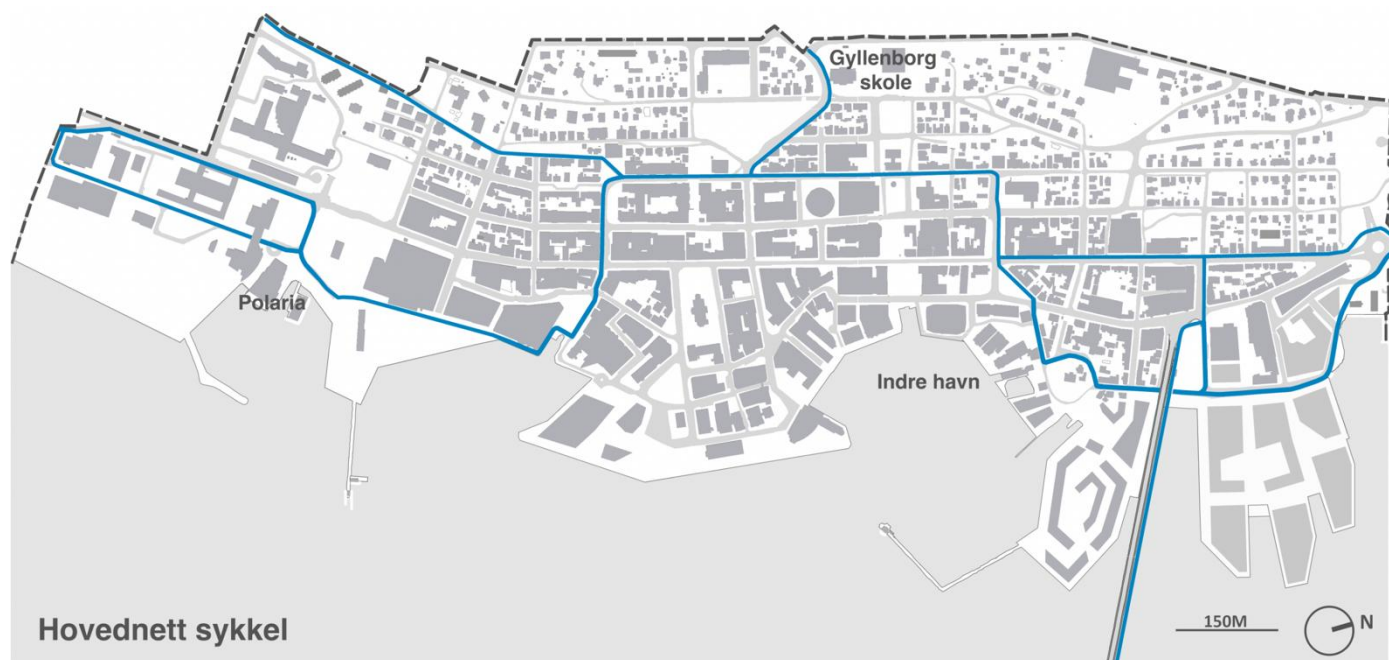
Utklipp av tverrsnitt fra formingsveilederen for kaipromenaden

Kaipromenaden

Handlingsplan for byrom i Tromsø sentrum, vedtatt 23.05.2023, framhever kaipromenaden fra Hansjordnesbukta til Hålogaland Teater som byens viktigste uterom. Målet er å etablere en sammenhengende, attraktiv og tilgjengelig kaipromenade med stedegen utforming langs levende havner.

UNIVERSELL UTFORMING: Anlegg for gående må ha særlig fokus på detaljutforming, slik som kantsteinshøyder, helling og avrenning, overganger og nivåforskjeller ved krysningspunkter med mer.

Sykkel



Oversiktskart over hoved- og sekundærnett for syklende i sentrum

Sykling har et betydelig potensial som transportform i Tromsø. Sentrum og bydelene rundt ligger innenfor korte avstander som i utgangspunktet egner seg godt for sykling. De mest folkerike bydelene ligger nær og på samme høyde som sentrum, og gir kort og flat vei inn til sentrum. Lange vintre gir utfordringer, men allikevel har Tromsø en av de høyeste sykkelandelene i norske byer.

At sykkelandelen ikke er enda høyere, er ifølge Syklistforeningens spørreundersøkelse spesielt koplet til manglende sammenheng i sykkelinfrastrukturen.

Gatebruksplanens viktigste tiltak for syklende er separerte sykkelløsninger gjennom sentrum, påkoplet hovednettet utenfor.

Mål

Gaterommene i Tromsø sentrum skal bidra til å:

- Etablere et sammenhengende, trygt og attraktivt hovednett for syklende.
- Redusere konflikter mellom syklist, gående og kjørende.
- Tilrettelegge for god drift og tilgjengelighet året rundt.

Tiltak

Et sammenhengende hovednett for sykkel

Gatebruksplanen definerer hovednettet for sykkel i sentrum, basert på sammenheng, trygghet og tydelig veifinning og prioritering. Hovednettet skal bygge på følgende struktur:

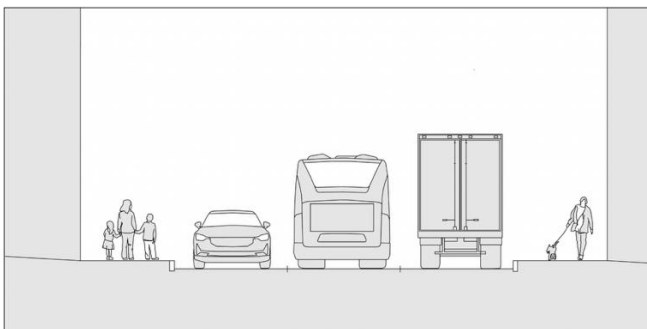
- Mellomvegen og Vestregata som primær nord–sør-akse for syklistene *gjennom* sentrum.
- Kaipromenaden som alternative traseer.
- Kryssende forbindelse for øst–vest-aksen i Kongsbakken – Vestregata – Bispegata-gamlebyen, som knyttes til Tromsøbrua.
- Direkte koplinger mot universitetet og sykehuset via Stakkevollvegen og Dramsvegen.

Et slikt hovednett vil legge grunnlaget for et helhetlig system med sykkelfelt som standardløsning, som gjør sykling til et opplevd trygt og effektivt valg i hverdagen.

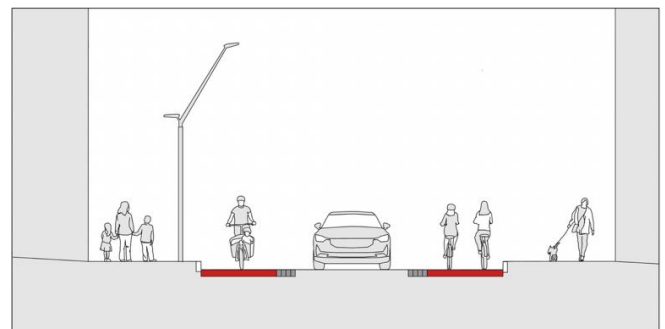
Trygghet og separasjon

I de mest trafikkerte flerbruksgatene skilles syklende tydelig fra gående og kjørende gjennom egne sykkelfelt. I gater med lav trafikk og lav hastighet, eksempelvis i bolig-gater, kan delt bruk være akseptabelt, men må understøttes med tydelig skilting og lav fartsgrense som understøttes av fysisk utforming.

Utforming



Dagens situasjon i flere sentrumsgater, med to kjørefelt og parkering.



Mulig situasjon i samme byrom, med bredere fortau, sykkelfelt og enveiskjøring.

Utforming av sykkelanlegg i Tromsø må ivareta særskilte krav:

- Høy presisjon i detaljutforming av kantsteinsbeskyttede sykkelfelt og nivåforskjeller, også med tanke på gående.
- Sykkelgater og gater med sykkelfelt på nivå med kjørebane skal utformes slik at farten senkes for kjørende, ikke bare via skiltreguleringer.
- Hovednettet for sykkel regnes som helårstrafikkerte ruter, prioritert på linje med veinettet ellers.

Sykelkryss bør utformes med:

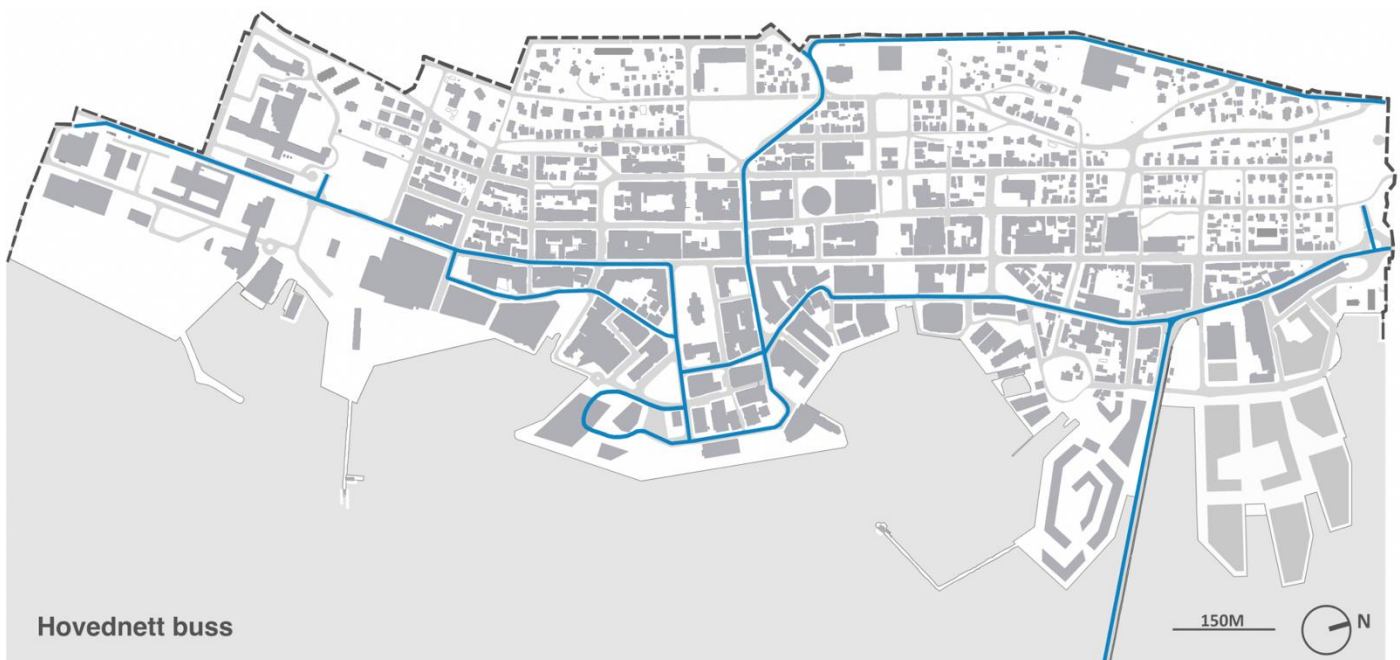
- tydelig markering av syklendes plass, for eksempel med sykkelbokser og egen fase for syklende
- god sikt og belysning, gjerne med projiserte sykkelsymboler for mørketiden

Parkering og fasiliteter

Et godt sykkelssystem i sentrum forutsetter tilstrekkelig parkering. Dette beskrives i eget kapittel.

UNIVERSELL UTFORMING: Utleie av elsparkesykler har gitt utfordringer for gående, spesielt med tanke på parkering i fortausareal. For gatebruksplanen regnes elsparkesykler som del av sykkelinfrastrukturen, og anbefales separert fra annen trafikk på samme vis som sykler og syklende, i særskilthet bort fra gangsoner.

Buss



Oversiktskart over hovednettet for buss i sentrum

Kollektivtransport med buss er bærebjelken i Tromsøs transportsystem og den viktigste motoriserte reisemåten for å nå nullvekstmålet i Tromsø sentrum. Buss betjener både daglige reisende, skoleelever, studenter, eldre og tilreisende, og er avgjørende for et inkluderende og tilgjengelig sentrum for alle grupper.

I arbeidet med gatebruksplanen er bruk av Grønnegata som terminalgate utredet. Dette gir flere kryss der busser vil ha utfordringer enn dagens løsning, samt 25-30% flere løpemeter bussgater gjennom sentrum. Gatebruksplanen legger dermed som prinsipielle føringer eksisterende busstraséer for plassering, prioritering og utforming i sentrumsgatene, og dette utgjør dermed et viktig grunnlag for prosjektet *Bussløsning sentrum* i Tenk Tromsøs handlingsprogram.

Mål

Tiltak i sentrum skal bidra til å:

- Sikre høy framkommelighet og forutsigbarhet for buss i sentrum.
- Styrke bussens konkurransekraft i forhold til personbil.
- Redusere konflikter mellom buss, personbiler, gående og syklende.
- Bidra til god tilgjengelighet til sentrum for hele byen og regionen.
- Integrere bussholdeplasser og bussgater i levende byrom.

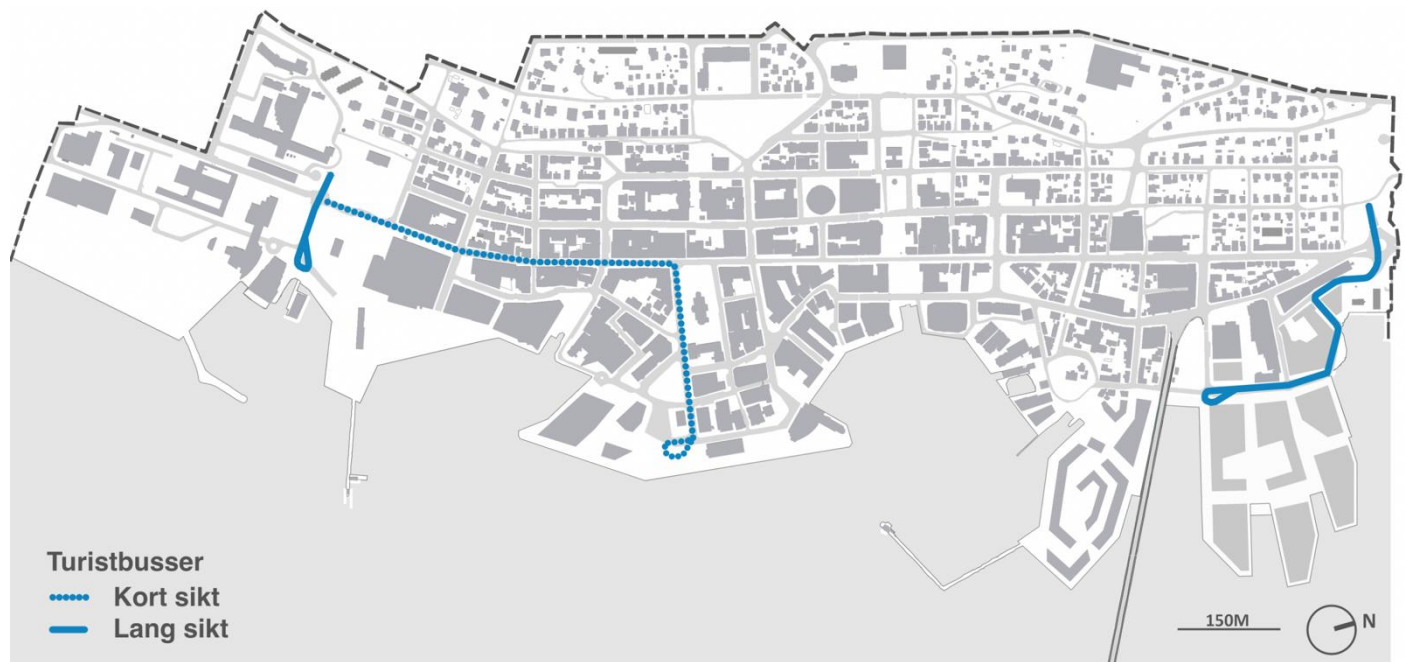
Tiltak

Et tydelig hierarki av bussgater

I gater som skal ha primær kollektivfunksjon i sentrum skal rutebusser gis høyeste prioritet blant motoriserte transportformer. Dette innebærer reduksjon av annen motorisert ferdsel i bussgater, samt tydelig regulering av varelevering og eventuelt parkering i disse gatene.

Prioritet i gater og kryss

For å sikre pålitelig drift bør buss prioriteres via tiltak som egne bussgater der mulig, som i Strandvegen og forbi Aunegården. Utvalgte kryss, som i krysset Fredrik Langes gate x Grønnegata, skal ha signalprioritering. For å unngå konflikt med turistbusser skal bussgater skiltreguleres for rutebuss. I gater med lavere trafikk aksepteres sambruk.



Oversiktskart over ønsket regulering av turistbusser uten gjennomkjøring i sentrum.

Holdeplasser som del av byrommet

Bussholdeplasser i sentrum skal utformes som integrerte byromselementer i henhold til Tromsø kommunes tekniske norm. Dette innebærer:

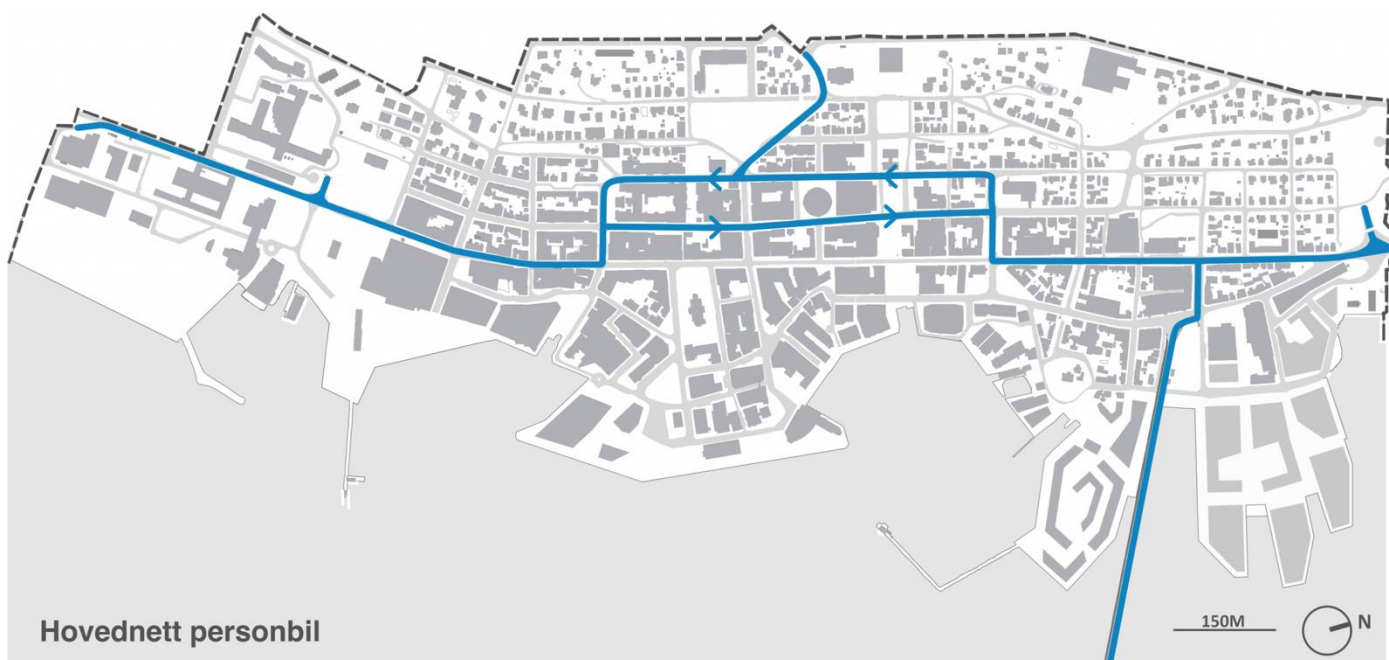
- Tilstrekkelig plass for ventende passasjerer.
- Samspill med ganglinjer, sykkelparkering og byliv.
- God belysning og lesbarhet, særlig i mørketiden.
- Leskur i henhold til Tromsø kommunes rammeavtale, eventuelt stedegne løsninger med høyere kvalitet

Drift og vinterhensyn

Bussgater og holdeplasser skal prioriteres i vinterdrift. Snøopplag skal løses uten å redusere framkommelighet, sikt eller tilgjengelighet på holdeplasser. Gateutforming skal bidra til enkel snørydding og tydelige kjørespor.

UNIVERSELL UTFORMING: Utforming av holdeplasser er beskrevet i kommunalteknisk norm. Men like viktig er adkomsten til disse, og tilgrensende fortausstandard og synlighet også utenfor holdeplassen skal hensyntas.

Personbil



Oversiktskart over hovednett for personbiltrafikk. Vestregata markert enveisregulert sørover, Grønnegata enveisregulert nordover.

For mange grupper, blant annet beboere og personer med funksjonsvariasjoner, er tilgjengelighet med bil til og i sentrum viktig. Samtidig skal sentrum fungere godt for gående, syklende, kollektivtrafikk og byliv. Et tydelig definert hovednett for personbiltrafikk er derfor avgjørende for at biltrafikk kan sameksistere godt med andre funksjoner, og for at øvrige sentrumsgater kan frigjøres til mer menneskeorientert bruk.

Gatebruksplanen fastsetter et klart og funksjonelt hovednett for personbiltrafikken, som samler kjøring og gjennomgangstrafikk i utvalgte gater. Dette legger grunnlaget for en mer effektiv arealbruk i resten av sentrum, med større rom for gange, sykkel, varelevering, universell tilgjengelighet og bylivsfunksjoner.

Mål

Sentrum skal ha:

- Et tydelig og oversiktlig hovednett for personbiltrafikk.
- Mer gjennomgangstrafikk overført til tunnelsystemet.
- Omdisponerte gatearealer til andre formål enn personbiltrafikk, som varelevering, HC-parkering, gange, sykkel og byliv.

Tiltak

Hovednett for personbiltrafikk

Hovednettet for personbiltrafikk skal bestå av følgende flerbruksgater: Strandvegen, Storgata sør, Grønnegata, Vestregata og Storgata nord. Disse kobles til det overordnede gate- og veinettet via fylkestunnelene ved Polaria og Hansjordnesbukta, samt Strandvegen, Stakkevollvegen, Tromsøbrua og Kongsbakken.

I sør er Strandvegen hovedinnfartsåre for biltrafikk til sentrum og gir direkte kobling til Sentrumstangenten (fv. 862). Videre nordover føres biltrafikken via Storgata og Grønnegata. På strekningen mellom Strandskillet og Bispegata innføres enveisregulering, med Grønnegata i nordgående retning og Vestregata i sørgående retning. Enveisreguleringen skal:

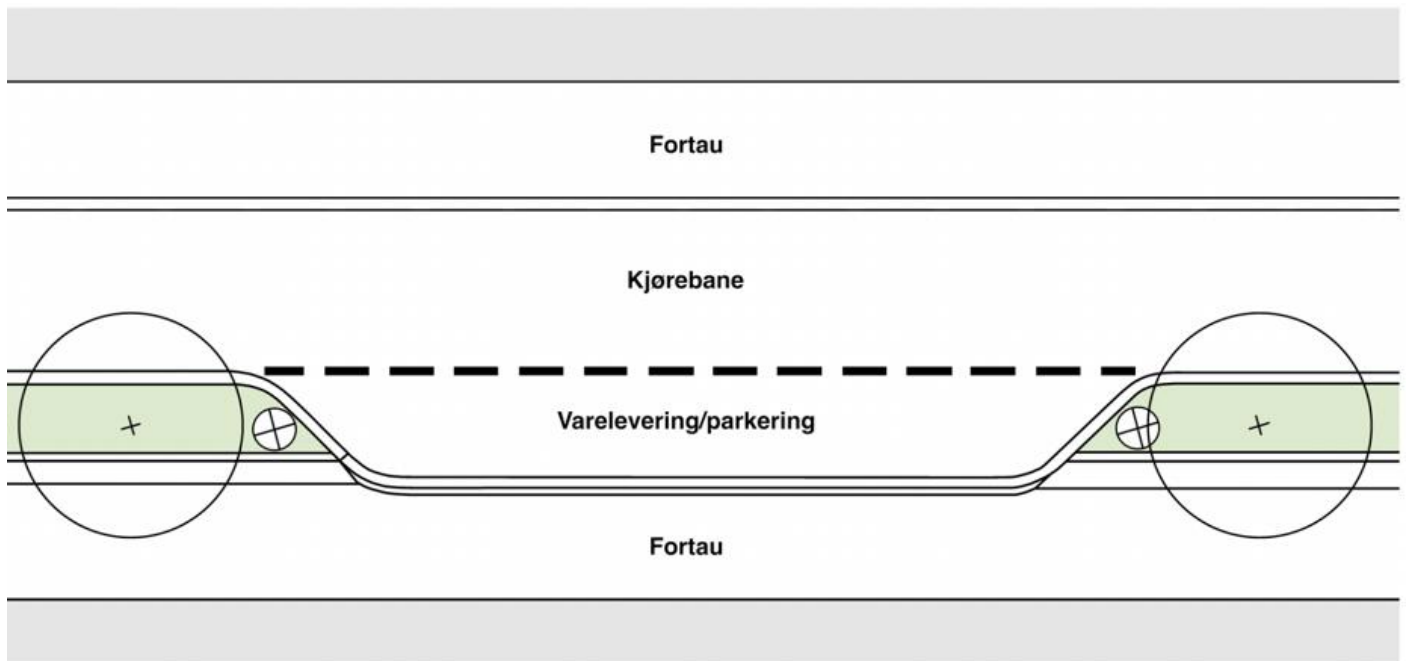
- Kanalisere biltrafikken tydeligere gjennom sentrum.
- Redusere krysskonflikter og forbedre trafiksikkerheten.
- Frigjøre gateareal til bedre løsninger for myke trafikanter, personer med funksjonsvariasjoner, varelevering og byromskvaliteter.

Valg av kjøreretning tar utgangspunkt i tilkoblingen fra Kongsbakken til Vestregata, samt trafiksikkerhet i kryss. En overvekt av venstresvinger gir færre konflikter mellom tunge kjøretøy og myke trafikanter enn høyresvinger, som er særlig utsatt på grunn av blindsoner.

Nord for Bispegata føres hovedtraséen for biltrafikk via Storgata.

UNIVERSELL UTFORMING: Tilgjengelighet med bil er viktig for personer med funksjonsvariasjoner, og ved omreguleringer av kjøremønster må spesielt parkering og målpunkter vurderes sammen.

Parkering



Plantegning av enveiskjørt gate med regnbed og lomme for parkering eller varelevering.

Parkering er et sentralt virkemiddel - hvordan, hvor og i hvilket omfang parkering tilbys i Tromsø sentrum har stor betydning for trafikkmengder, byliv, tilgjengelighet og arealbruk. Det er dog omtrentlig bare 30% av parkeringen

utendørs i sentrum som er gateparkering, og gatebruksplanen vil dermed ikke være sterkt inngripende i parkeringsgraden i sentrum – spesielt med tanke på kapasiteten i Fjellet P-hus.

Mål

Parkeringstilbudet i sentrum skal bidra til å:

- Redusere bilens arealbruk i sentrums gater.
- Sikre tilgjengelighet for personer med spesielle behov.
- Legge til rette for effektiv varelevering.
- Bruke parkering som et aktivt styringsverktøy for transportvalg.
- Frigjøre gateareal til byliv, grønt og trygg ferdsel.

Tiltak

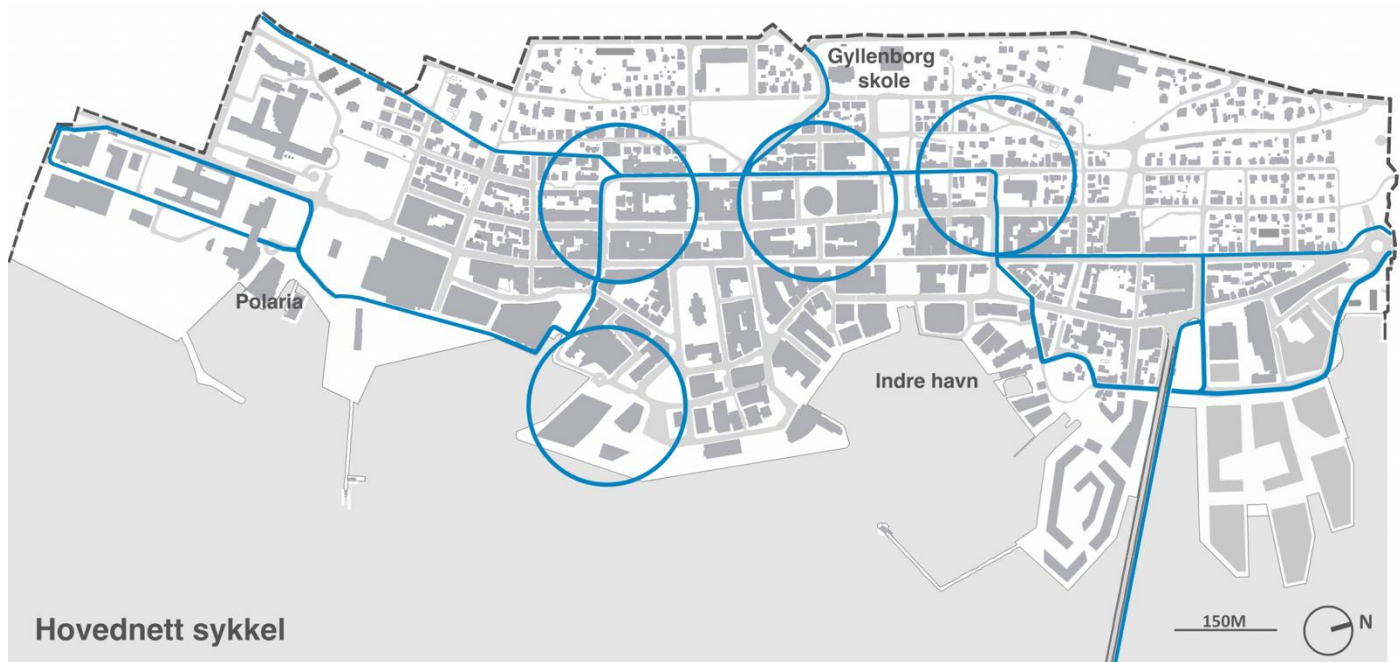
Gatebruksplanen legger til grunn en strategisk tilnærming til parkering, der:

- Langtidsparkering i sentrum i hovedsak henvises til fjellanlegget.
- Gateparkering prioriteres for HC-parkering og varelevering.

Prioritering av HC-parkering

HC-parkering skal sikres nær viktige målpunkter og innlemmes i gateutforming på en måte som ivaretar både tilgjengelighet og trafiksikkerhet. Reduksjon av generell parkering skal ikke gå på bekostning av HC-tilgjengelighet.

Sykkelparkering



Oversiktskart over eksisterende, innendørs sykkelparkering i Tromsø sentrum, samt anbefalt ny parkering i sørbyen og nordbyen

- På kort sikt: Flere, bedre og lett tilgjengelige stativer i sentrumskjernen, og etablering av to nye værbeskyttede anlegg i sørbyen og nordbyen.
- Såkalte A-stativer er beste løsning for nær alle typer sykler, og tilbys i flere ulike formsvar og farger.
- Tydelig integrerte parkeringssoner/møbleringssoner i gateutformingen for å unngå parkering på fortau.
- På lang sikt: Flere takoverbygde løsninger.

Gateparkering som byromsverktøy

Gateparkering skal ikke betraktes som permanent arealbruk, men som et fleksibelt virkemiddel. I utvalgte gater bør parkeringsplasser kunne:

- Omreguleres midlertidig til bylivsformål (parklets, uteservering, opphold).
- Fases ut der gatearealet trengs til bredere fortau, sykkelfelt eller bussprioritet.

UNIVERSELL UTFORMING: HC-parkering i kjerneområdene prioriteres, spesielt der omregulering skaper nye tilgjengelige arealer. Særlig fokus gis gater nær sentrale målpunkt, som Grønnegata.

Bylogistikk

Effektiv og velfungerende bylogistikk er en forutsetning for et levende Tromsø sentrum. Handel, service, arbeidsplasser og boliger er avhengige av pålitelig varelevering og renovasjon, samtidig som disse funksjonene er blant de største kildene til konflikter i gaterommet.

Gatebruksplanen legger til grunn at bylogistikk ikke skal være en restfunksjon som løses ad hoc i offentlig gategrunn, men en integrert del av byens transport-system og gatebruk. Løsninger for varelevering og renovasjon skal støtte opp under mål om trygg ferdsel, universell utforming, effektiv kollektivtransport og levende byrom.

Planen bygger på kommuneplanens arealdel, KDP 225 Tromsø sentrum, Statens vegvesens håndbok N100 samt Tromsø kommunes tekniske norm.

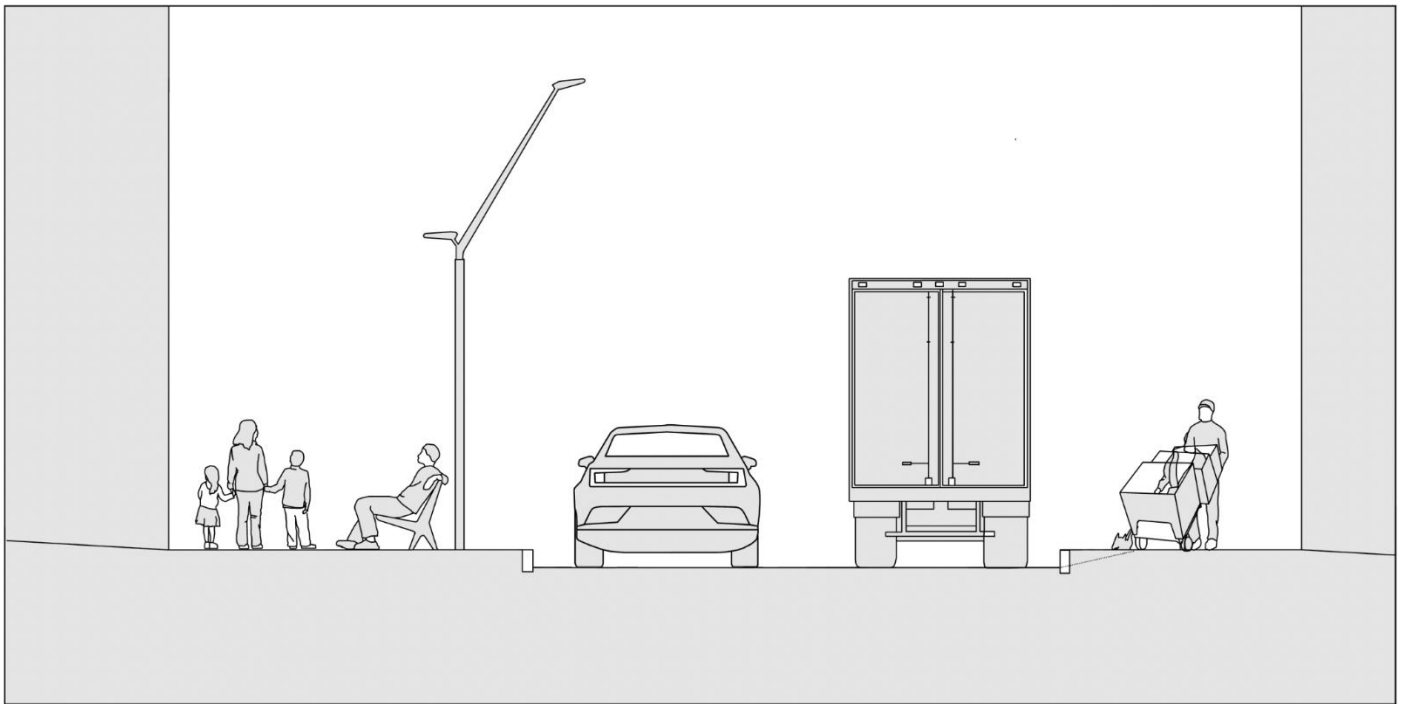
Bylogistikk skal i den enkelte plan og prosjekt sees i direkte sammenheng med ombygging av gateløp og innføring av nye kjøremønstre, som for bussgater, sykkeltraseer og bylivsgater. Helhetlige løsninger for bylogistikk forutsetter tett samarbeid under utarbeiding av tiltak mellom eiendomsutviklere og gårdeiere, næringsliv og transportører og kommunens plan-, vei- og driftsenheter.

Mål

Gatebruksplanen skal bidra til å:

- Sikre effektiv og forutsigbar varelevering og renovasjon i sentrum.
- Redusere konflikter mellom logistikk, gående, syklende og kollektivtrafikk.
- Begrense bruk av offentlig gategrunn til logistikkformål der dette er nødvendig.
- Fremme helhetlige og samordnede løsninger på tvers av eiendommer der mulig.
- Bruke bylogistikk som et aktivt virkemiddel i utforming av gater og byrom.

Tiltak varelevering



Tverrsnitt av enveisregulert gate med brede fortau og vareleveringslomme med nedsenket kantstein.

Gatebruksplanen legger til grunn at varelevering i sentrum som hovedregel skal løses:

- På egen eiendom ved nybygg og større ombygginger.
- Utenfor offentlig gategrunn, i tråd med KDP 225 og kommuneplanens arealdel.

Der dette ikke er mulig, kan varelevering tillates fra offentlig areal, forutsatt at løsningen er trafikksikker, ikke hindrer kollektivtrafikk, utrykningskjøretøy eller myke trafikanter, samt er tydelig regulert og begrenset i tid og omfang.

I eksisterende bebyggelse der levering på egen grunn ikke lar seg gjennomføre, kan varelevering skje fra parkeringslommer, dedikerte vareleveringslommer eller løsninger som gir tilstrekkelig plass til åpning av bakdører på lastebil.

Varelevering bør ikke lokaliseres til:

- Gater med primær sykkel- eller kollektivfunksjon.
- Smale sidegater der dette skaper uforholdsmessige konflikter.

Der varelevering skjer uten egen lomme, anbefales tidsregulering til perioder med lav trafikk- og gangaktivitet.

Tiltak renovasjon



Bilde av avfallsbeholder i Storgata

Renovasjonsløsninger i sentrum skal etableres på egen tomt og utenfor offentlig areal, i tråd med gjeldende forskrifter og tekniske normer. Løsningene skal:

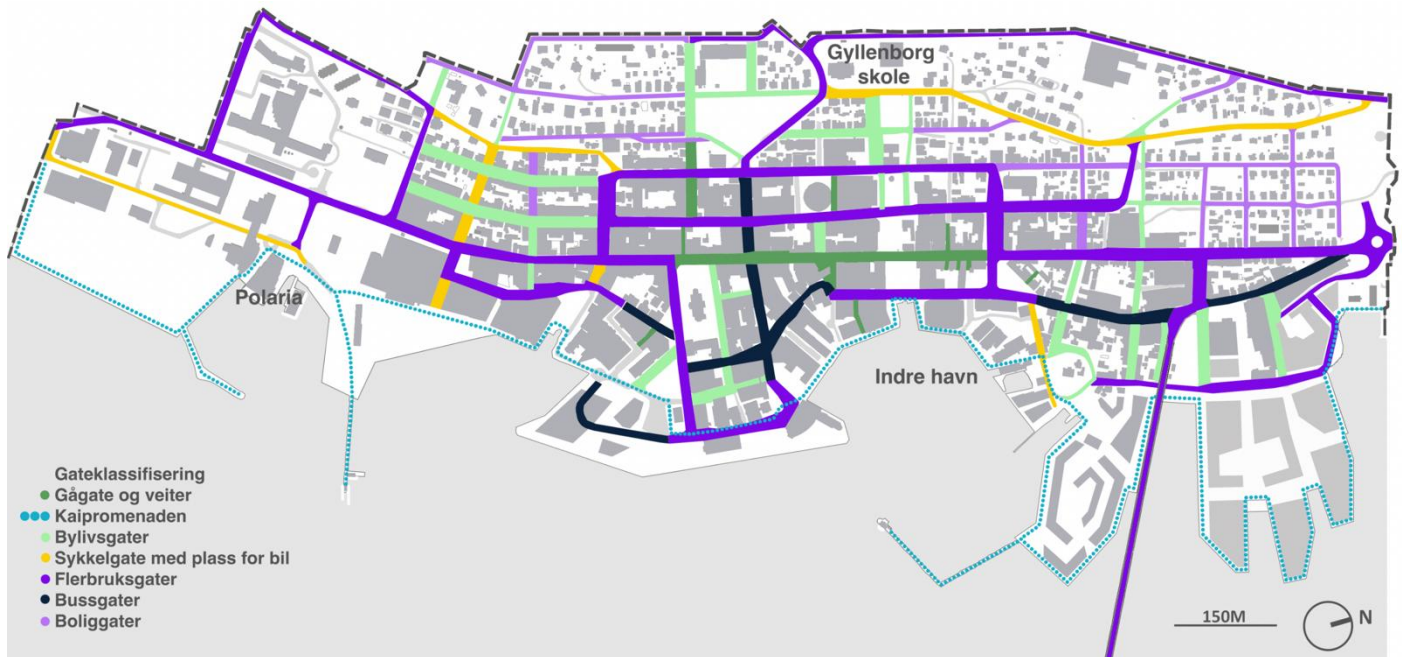
- Ivareta brannsikkerhet og trafiksikkerhet.
- Sikre god tilgjengelighet for renovasjonskjøretøy uten å blokkere gater.
- Hindre tilgang for dyr.
- Være lukket i offentlige rom.

Avfallsbrønner skal som hovedregel plasseres minst 3 meter fra veikant eller fortauskant, med mindre annet er godkjent av veimyndighet. Der det er hensiktsmessig, bør det etableres felles renovasjonsløsninger på tvers av eiendommer, særlig i tett og eldre bystruktur.

UNIVERSELL UTFORMING: Varelevering og renovasjonsløsninger skal ikke stå i konflikt med gangtilgjengelighet og sikt- eller ledelinjer.

DEL 3: KLASSIFISERING

Gatetyper



Oversiktskart over alle gatetyper i sentrum.

Dette kapittelet klassifiserer gatene i sentrum, og forklarer dermed de ulike tilbudene som skal fylle gaterommene. Gatetypene er ikke entydige, altså skal ikke hver gate i samme kategori ha samme tverrsnitt.

En flerbruksgate som går i hovednett for sykkel skal ha sykkelfelt, mens en flerbruksgate i hovednett for buss vil ha annet innhold. Men klassifiseringen viser hvilke trafikanter som skal ha regulert prioritet og i hvilken grad møblering eller grøntinnslag skal gis plass.

Vinterdrift gis prioriteringsklasser:

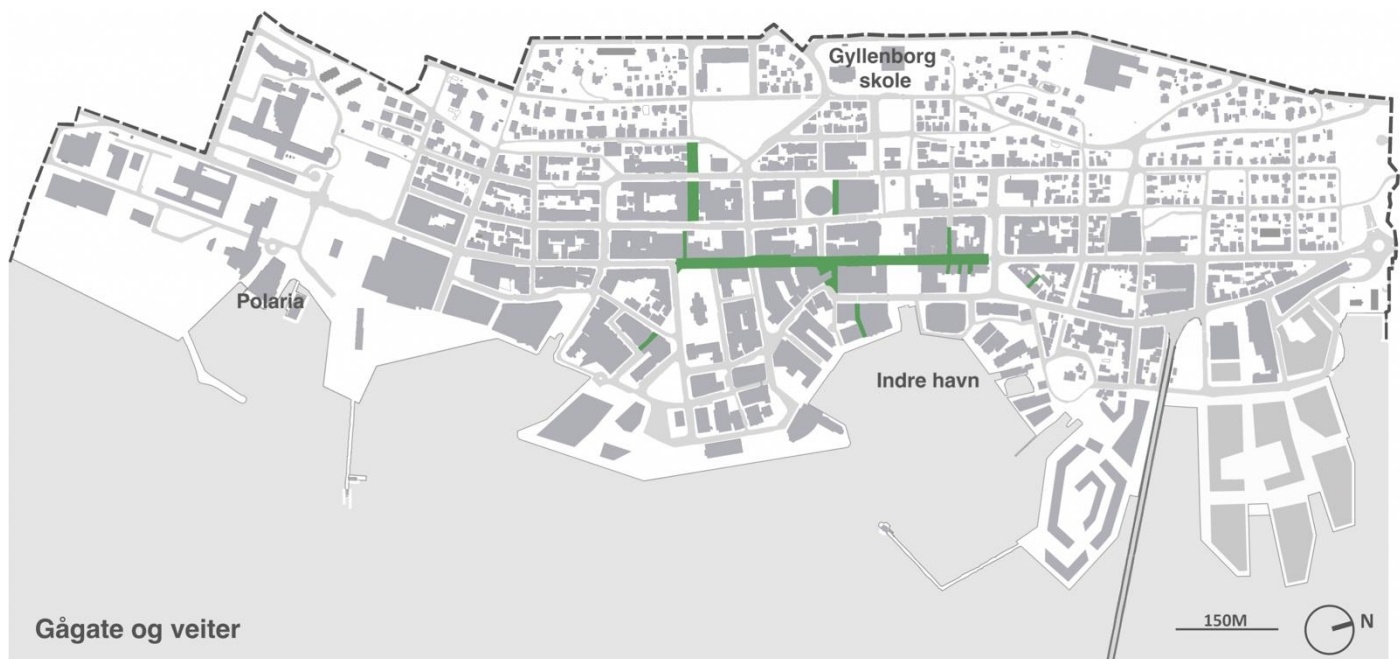
1: Prioriterte gangarealer: Skal ha gatevarme eller være først prioriterte brøyterode. Ikke deponering i gangsoner.

2: Bussgater, holdeplasser og hovednett for sykkel: Prioriterte brøyteroder, spesielt også fortau.

3: Flerbruksgater i hovednett for personbil: Drift for fremkommelighet, men ikke på bekostning av gange eller sykkel.

4: Boliggater: Grunnleggende fremkommelighet, spesielt med tanke på nødetater.

Gågate og veiter



Oversiktskart over sentrum med gågata og veiter



Eksempelbilder fra Vestregata og Lehnsmåttet

Prioritet:

- Gående er prioritert
- Syklende er gjest
- Bylogistikk er eneste tillatte motoriserte ferdsel, innenfor tidsbegrensede perioder

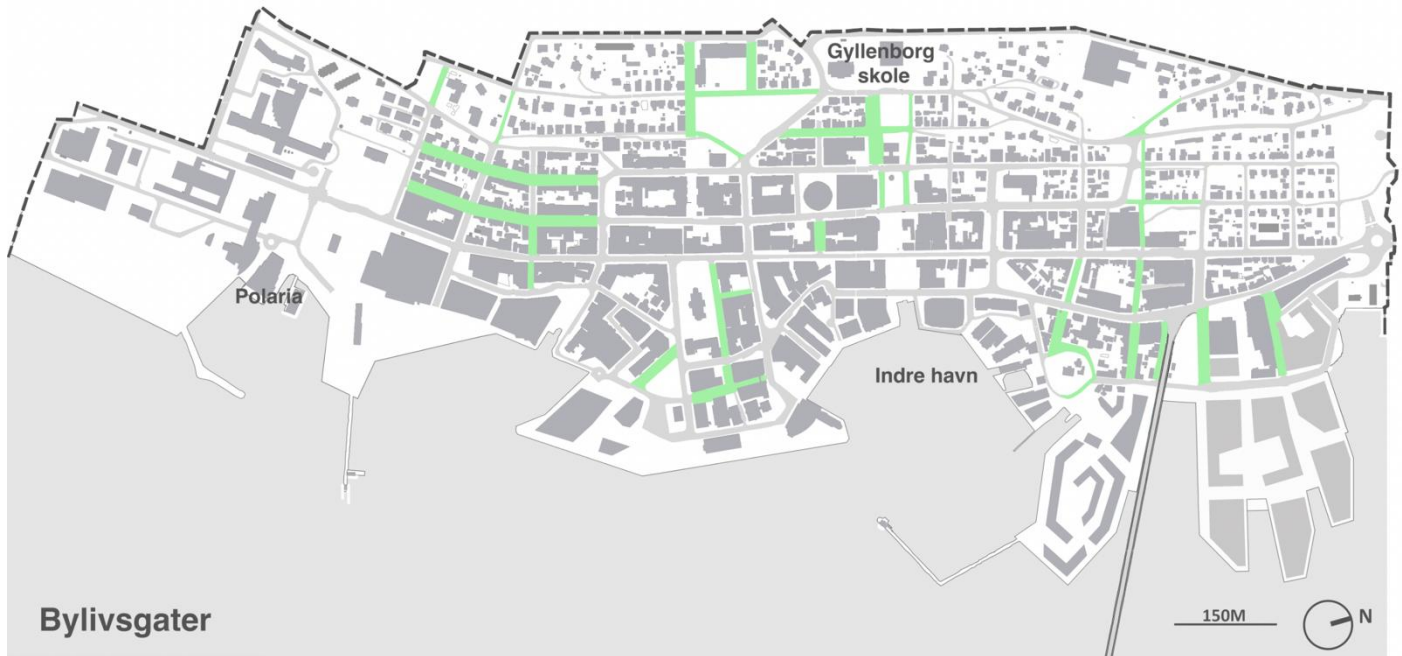
Funksjon:

Byrom dedikert gående. Tromsøs gågate i Storgata er nylig opprustet, samt også Lehne-småttet. Det er flere andre veiter i sentrum, flere bærer preg av alder og flerbruk uten spesiell tilrettelegging eller prioriterte brukergrupper. Disse byrommene skal ha høyeste grad av materialitet, møblering og veifinning. Sykkelparkering skal være frekvent, ettersom det er mange målpunkt innenfor dette området.

Vinterdrift 1: Gågaten og sentrumsveiter skal ha gatevarme.

Regulering: Gågate og tilsvarende gangareal skiltes med normerte skilt i henhold til SVV N300 som forbyr motorisert ferdsel utover bylogistikk.

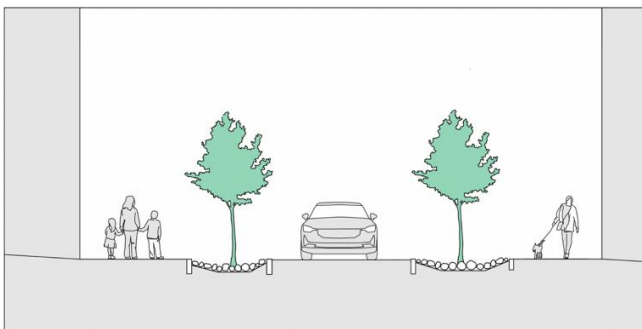
Bylivsgater



Oversiktskart med bylivsgater

Prioritet:

- Gående er prioritert
- Syklende er gjest
- Bilen er gjest
- Tilrettelegging for bylogistikk



Tverrsnitt av bylivsgate, med regnbed, vegetasjon og brede fortau.



Eksempelbilde fra prosjekt for Oslo kommune. Foto: A-LAB

Funksjon:

Byrom dedikert gående, men også tilgjengelig for sykkel, bil og bylogistikk. Gatene kan fungere som boliggate, være enveis- eller toveisregulert for biltrafikk, men skal være utformet for lav fart. Tilrettelegging for handel, varelevering og renovasjon. HC- og eventuelt beboerparkering er eneste tillatte parkering.

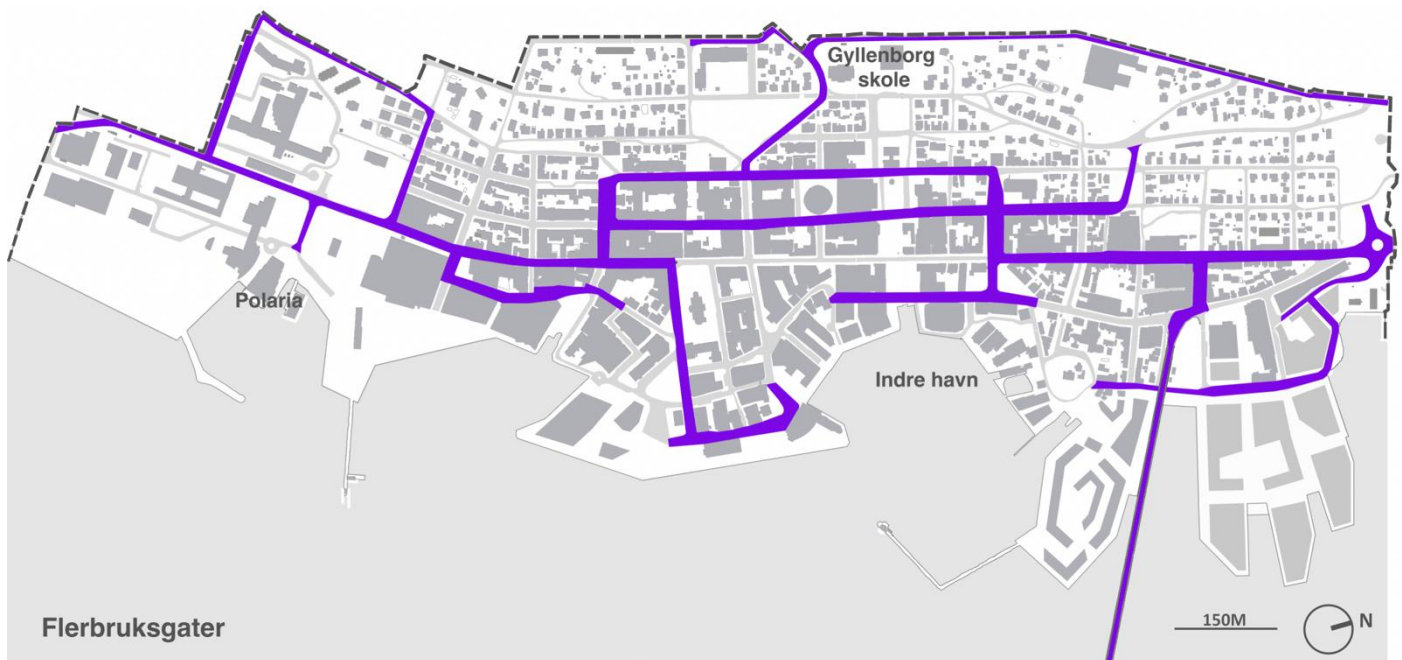
Vinterdrift 2:

Fortau skal ha gatevarme.

Regulering:

Bylivsgater har ikke egne skilt, men hastighetsreducerende utforming skal gis der gjennomgangstrafikk er nødvendig. Der byromsgaten er del av hovednett for sykkel, som ved Nansens plass, skal det være rød asfalt i sykkelbanen, eventuelt sykkelfelt.

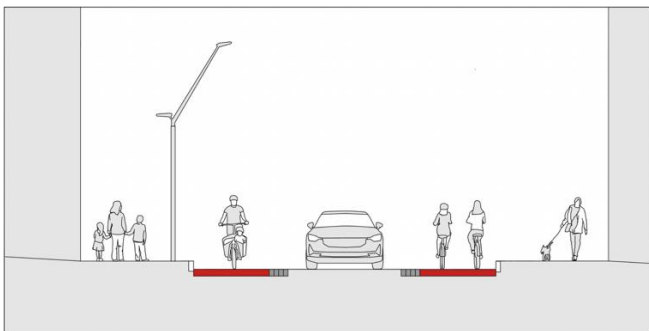
Flerbruksgater



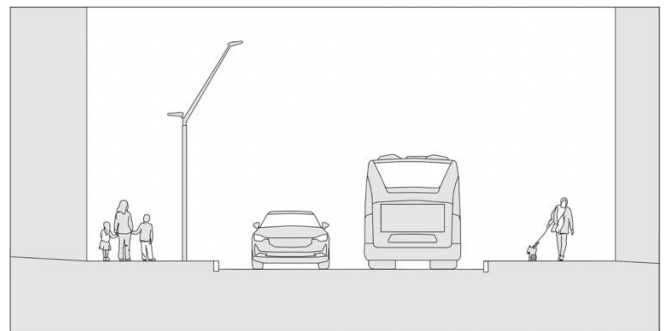
Oversiktskart med flerbruksgater

Prioritet:

- Gående, syklende og personer med funksjonsvariasjoner er prioritert
- Buss prioriteres over personbiltrafikk
- Personbiltrafikk skal ha tilgjengelighet, men parkering kun for HC og bylogistikk
- Særskilt tilrettelegging for bylogistikk



Flerbruksgate, med brede fortau og sykkelfelt, eksempelvis Vestregata



Flerbruksgate med to kjørefelt og brede fortau – eksempelvis Kirkegata.

Funksjon:

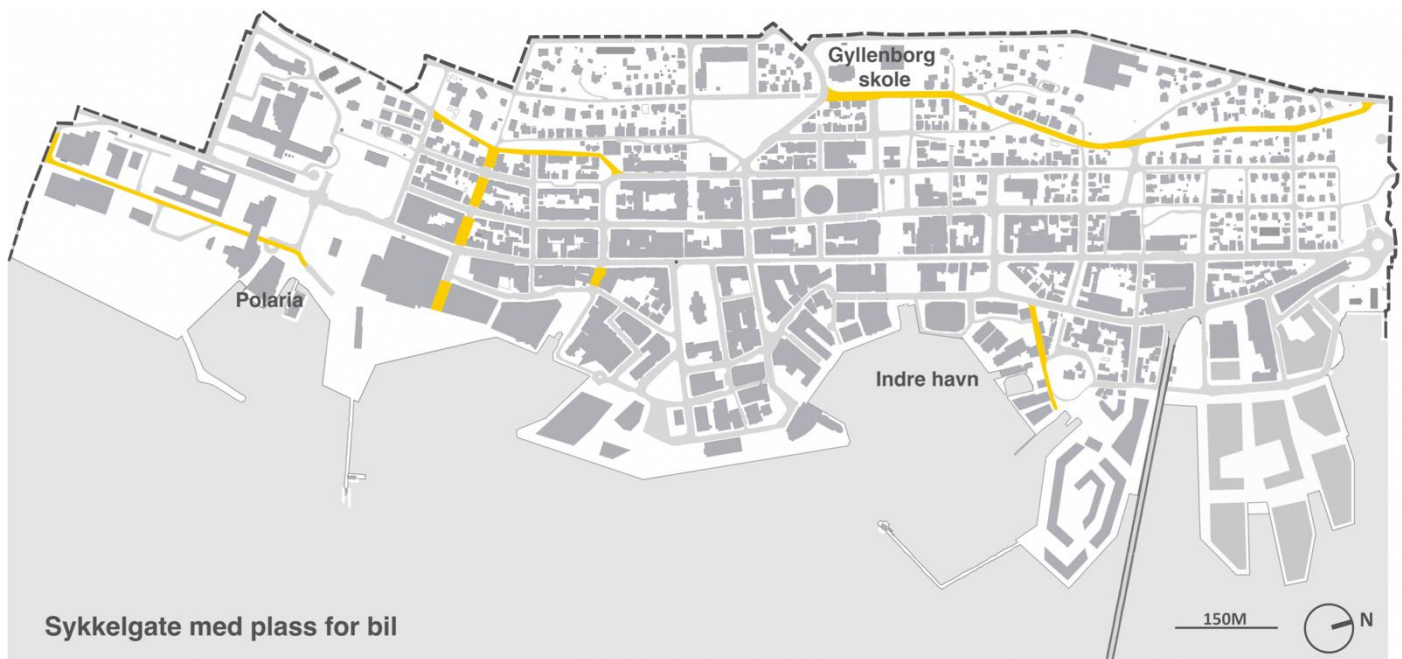
Gaterom med høyere grad av kompleksitet, der skiltregulering og tydelig utforming ut fra de ulike trafikantene skal gis presis detaljering. Gater i hovednett for sykkel skal ha sykkelfelt med minimumsbredde i henhold til kommunalteknisk norm.

Vinterdrift 2/3: Fortau skal ha gatevarme. Spesielt gater i hovednettene for sykkel og buss skal driftsprioriteres.

Regulering:

Fartsgrense 30km/t i alle flerbruksgater i sentrum.

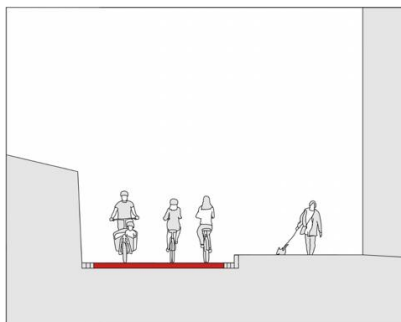
Sykkelgater med plass for bil



Oversiktskart med sykkelgater med plass for bil

Prioritet:

- Gående og syklende er prioritert
- Bilen er gjest
- Tilrettelegging for bylogistikk



Sykkelgate, eksempel Mellomvegen nord



Eksempelbilder fra Klaus Hanssens vei, Bergen. Foto: Margrethe Vikan Sæbø/Bergen kommune



Funksjon:

Byrom dedikert gående og syklende, men også tilgjengelig for bil og bylogistikk. Gående skal ha separate fortau. Gatene kan være enveis- eller toveisregulert for biltrafikk, men skal være utformet for lav fart. HC-parkering og bylogistikk er eneste tillatte parkering.

Vinterdrift 2/3: Fortau skal ha gatevarme, og brøyting av sykkelgatene i hovednettet for sykkel skal driftsprioriteres.

Regulering:

Sykkelgater har ikke egne skilt, men hastighetsreduserende utforming skal gis der gjennomgangstrafikk er nødvendig. Syklendes areal markeres med rød asfalt i sykkelbanen og delesymbol.

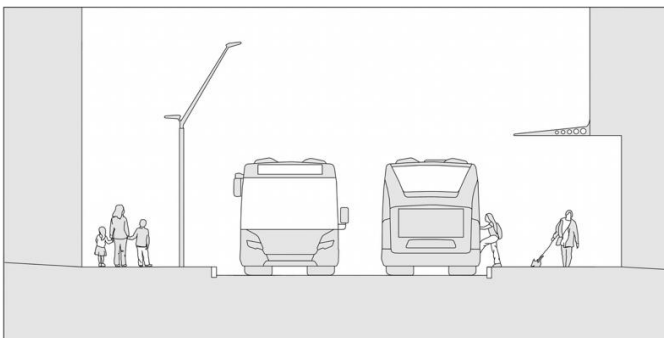
Bussgater



Oversiktskart med bussgater

Prioritet:

- Gående er prioritert
- Syklende er velkomne, men uten egen tilrettelegging utover sykkelparkering ved målpunkter
- Bilen er gjest
- Tilrettelegging for bylogistikk



Mulig tverrsnitt av bussgate, med situasjonstegnet leskeløsning, eksempelvis for Havnegata



Funksjon:

Stedvis komplekse gaterom, der bussen skal gis fremkommelighet fremfor andre kjørende, eller være eneste motoriserte trafikant. Gående skal ha fortau. Universell utforming sentralt, samt gode rom for opphold ved bussknutepunktene med møblering og grøntstrukturer.

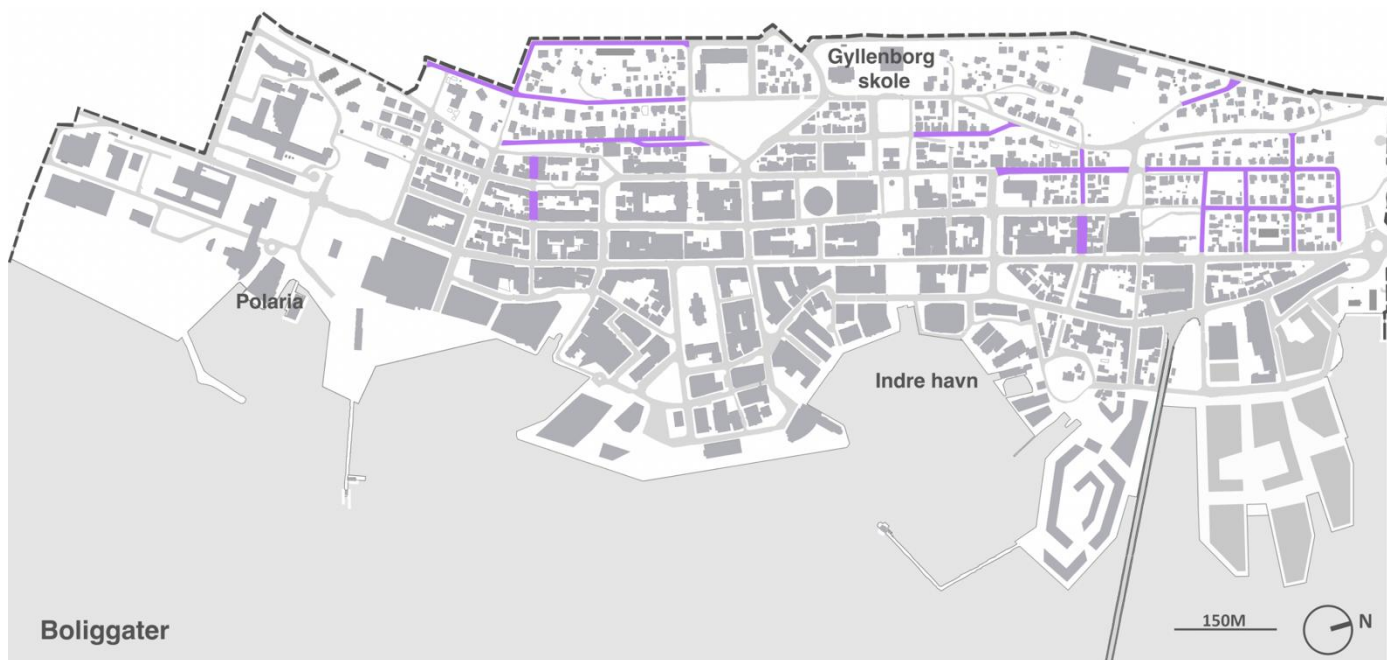
Vinterdrift 2:

Fortau skal ha gatevarme, og brøyting av bussgatene skal driftsprioriteres.

Regulering:

Maksimalt 30km/t i sentrum, og bussgater skal reserveres rutebusser med regulerende skilting.

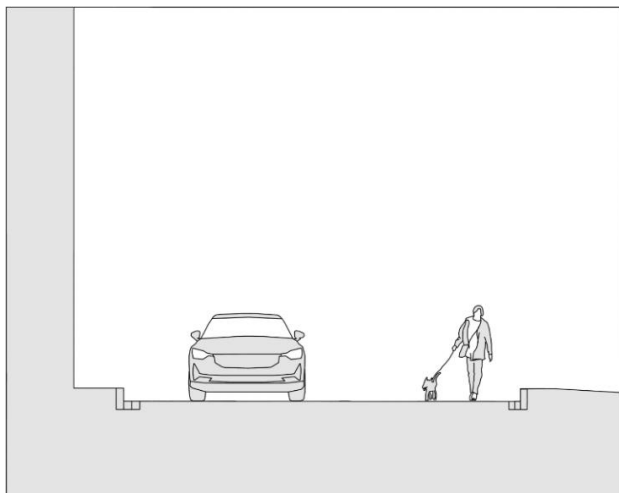
Boliggater



Oversiktskart over boligater

Prioritet:

- Gående og syklende er prioritert
- Personbiltrafikk begrenset til beboere
- Tilrettelegging for bylogistikk relatert til boligområdene



Tverrsnitt av boliggate, med sambruksareal.



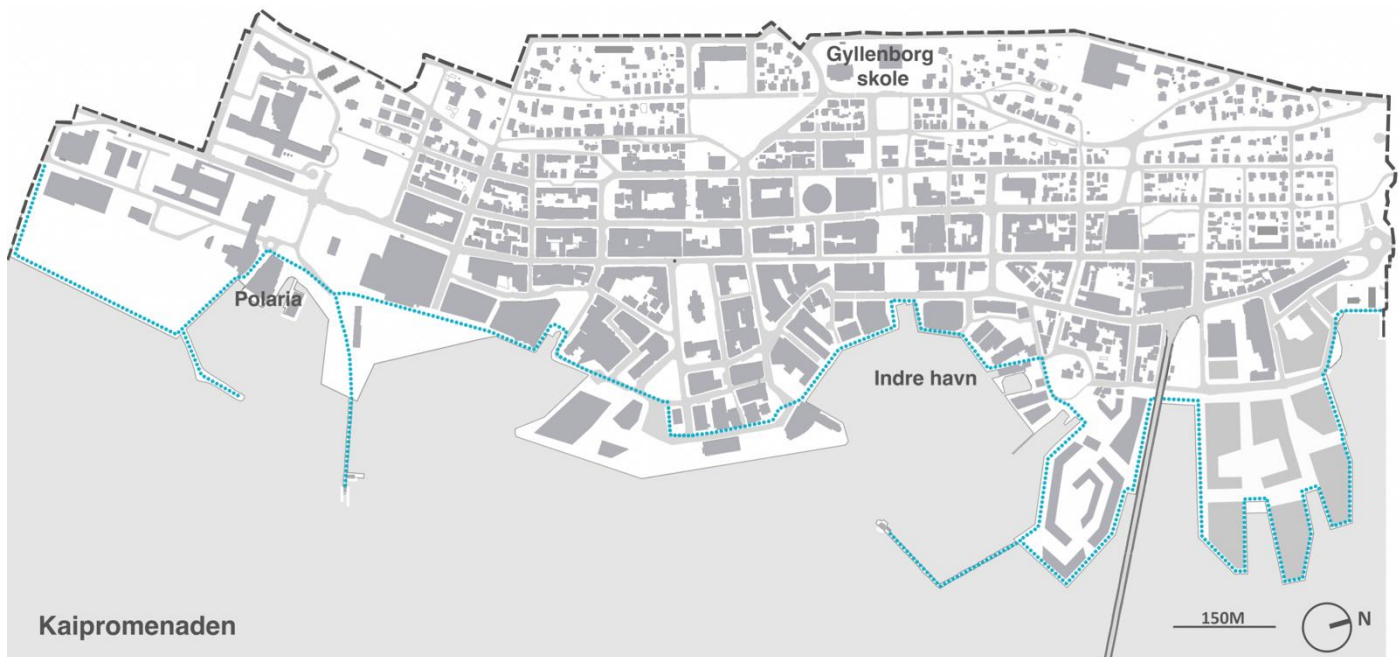
Eksempelbilde fra Fogd Drejers gate

Funksjon: Rolige gater, der trafikk ikke skal virke forstyrrende. Lek, opphold og grøntstrukturer prioriteres ved tiltak i boligater. Bylogistikk og kjøring til eiendom tillattes.

Vinterdrift 4: Fortau skal ha gatevarme.

Regulering: Boligater har ikke egne skilt, men hastighetsreducerende sambruksutforming er norm. Beboerparkering tillates der det er nødvendig og tilgjengelig areal.

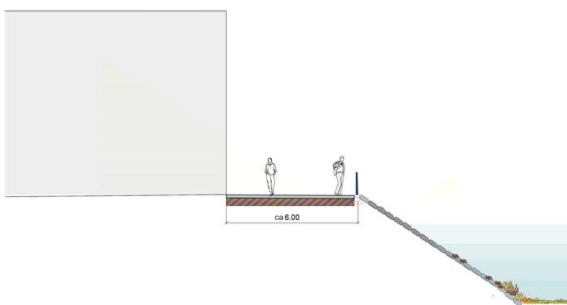
Kaipromenaden



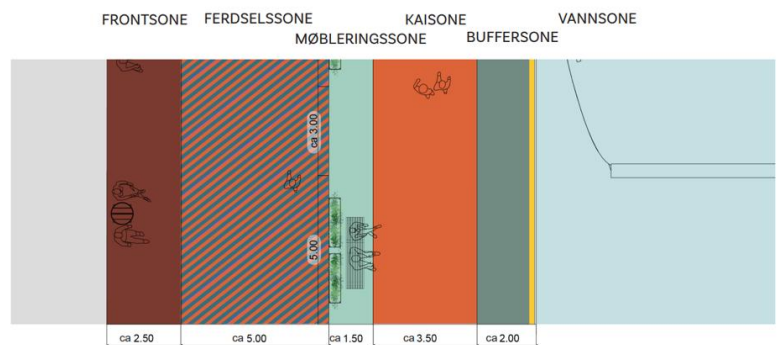
Oversiktskart som viser prinsipiell linje for kaipromenaden. For mer beskrivende del, se formingsveilederen for kaipromenaden.

Prioritet:

- Gående og syklende er prioritert
- Bilen er gjest i de delene der biltrafikk er nødvendig
- Tilrettelegging for renovasjon



Tverrsnitt av kaipromenaden ved Hålogaland teater



Plantegning av kaipromenaden ved Søndre havn

Funksjon:

Byrom dedikert gående, men også tilgjengelig med sykkel på gåendes premisser. Der deler av kaipromenaden ligger i hovednettet for sykkel skal utforming og veifinning separere syklende og gående så langt som mulig.

Vinterdrift 3:

Fortau skal ha gatevarme.

Regulering:

Stor variasjon i delstrekningene av promenaden. Hastighetsreducerende utforming, også for syklende utenfor hovednettet, trumfer skilting. Biltrafikk og renovasjon på minimumsnivå.

DEL 4: SAKSPROTOKOLL

Endringshistorikk

11. mai 2026

Utkast til gatebruksplan og fagnotat ferdigstilt.