



Statens vegvesen

KOMMUNEDELPLAN



Tromsø kommune

Kommunedelplan ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya. RV 862/FV 862

Delutredning: lokal og regional utvikling

Kommune: Tromsø

SAMMENDRAG	2
1. INNLEDNING	4
1.1 Bakgrunn for planarbeidet	4
1.2 Planavgrensning for delutredning lokal og regional utvikling.....	4
1.3 Viktige problemstillinger	5
1.4 Mål for prosjektet.....	5
1.5 Tromsø som lokalt og regionalt senter	5
1.6 Befolkningsprognoser.....	7
2. METODE.....	9
3. SITUASJONEN I DAG	10
3.1 Trafikksystem	10
3.3 Bosetning.....	13
3.4 Næringsvirksomhet	15
3.4.2 Handel	19
3.4.3 Sysselsetting	19
3.4.4 Pendling.....	20
3.4.5. Reisetid og kollektivtrafikk	22
3.5 Tromsø lufthavn, Langnes	22
3.6 Fritid og friluftsliv	23
3.7 Annen infrastruktur.....	23
4. KONSEKVENSER AV TILTAKET	24
4.1 Alternativene som utredes.....	24
4.3 Reisevaner	26
4.4 Fremtidig arealbruk	26
4.5 Bosetning.....	28
4.6 Næringsvirksomhet	29
4.7. Tromsø Lufthavn, Langnes	32
4.8 Fritid og friluftsliv	33
4.9 Annen infrastruktur.....	33
5. SAMMENSTILLING OG ANBEFALING	34
5.1 Beste prinsipp.....	38

SAMMENDRAG

I forbindelse med Transportnett Tromsø (TNT) er det igangsatt et arbeid med kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya. Denne delrapporten redegjør for lokal og regional utvikling som følge av de ulike alternativene som foreligger.

Rapporten er delt inn i to deler. Første del gjør rede for dagens situasjon, mens del to ser på konsekvensene av de ulike foreslåtte vegtiltakene. I henhold til håndbok V 712 Konsekvensanalyser er hensikten med å vurdere lokal og regional utvikling å «synliggjøre hvordan tilgjengelighetsforbedringer eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt». Det lokale er i denne sammenhengen Tromsø kommune, mens det regionale avgrenses til Tromsøregionen med Karlsøy, Balsfjord, Storfjord og Lyngen kommune.

Ved oppstart av planarbeidet ble det utarbeidet et planprogram som omtalte hvilke utbyggingsløsninger og konsekvenser som skulle utredes. I etterkant av høringen av planprogrammet ble det utarbeidet en prioriteringsrapport for å klarlegge hvilke alternativer som skal utredes videre. Planprogrammet ble fastsatt av Tromsø kommunestyre 18.02.2015 og prioriteringsrapporten med forslag til alternativer som skal utredes videre ble vedtatt.

Det forutsettes at leseren er kjent med de ulike alternativene og traséene som omtales i dette dokumentet.

Ny tverrforbindelse

Det foreligger tre alternativer til ny tverrforbindelse, i tillegg til en sammenhengende tunnel fra Breivika til Kvaløysletta (C1). Virkningene av en ny tverrforbindelse har i hovedsak betydning for den lokale utviklingen ettersom tilgjengeligheten til Tromsø lufthavn Langnes, Kvaløya og Langnesområdet generelt blir bedre.

Ny forbindelse til Kvaløya

Det er foreslått fire alternativer til ny forbindelse til Kvaløya i tillegg til sammenhengende tunnel, (C1). Disse kan deles inn i to hovedprinsipp: søndre forbindelser via Håkøya, som består av tunnelalternativene B6 og B7/B7B og nordre forbindelser, som består av brualternativene B2 og B3, i tillegg til C1.

Utfra målsettingen om klima- og miljøvennlig byutvikling med fortetting innenfra og ved knutepunktene, er det alternativ B2, B3 og C1 som har den beste måloppnåelsen. Det er også disse alternativene som har størst avlastningseffekt på dagens Sandnessundsbru. Etablering av ny bru vil også ha størst positiv effekt for gående og syklende ettersom det ikke vil være mulig å gå eller å sykle i tunnelene.

Oversikt over næringstrafikken viser at hovedstrømmen følger riksvegnettet sørover fra Tromsø. All næringstrafikk som skal til og fra Karlsøy kommune går via Kvaløyaforbindelsen, med mindre den skal videre sørover på Kvaløya. Andelen som skal fra Karlsøy kommune og Nord-Kvaløya og sørover mot Sommarøy eller videre til Malangen over Ryaforbindelsen er liten.

På grunn av smalt og dårlig vegnett i Tromsø sentrum er det mest hensiktsmessig for næringstrafikken å kjøre Tromsøysundtunnelen og tverrforbindelsen. For denne trafikken vil B2, B3 og eventuelt C1 være det mest gunstige alternativet. For næringstrafikk til og fra søndre del av Kvaløya og områdene på yttersiden vil alternativene B6 eller B7 være gunstig, og da hovedsakelig B6 ettersom det er viktig å lede næringstrafikken fra Kvaløya over til tverrforbindelsen. Andelen næringstrafikk som kommer fra Sommarøya og Tromvikområdene er mindre enn den som kommer fra Karlsøy kommune og Nord- Kvaløya, det vil derfor være viktigere å prioritere tiltak som bedrer framkommeligheten for denne trafikken.

Adkomst til Tromsø lufthavn, Langnes

Forbedret adkomst til flyplassen er en sentral del av måloppnåelsen, og uansett hvilken tverrforbindelse som etableres vil det forbedre adkomsten til flyplassen. B2, B3 og C1 etableres nærmere der folk flest bor og vil derfor ha en bedre måloppnåelse enn B6 og B7/B7B. Det forutsettes at F2 som allerede er regulert i Områdeplan for Langnes etableres som planlagt.

Beste prinsipp

For den lokale og regionale utviklingen vil det beste prinsippet for utbygging av ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya være et av alternativene som inneholder B2 eller B3, inkludert F2. Årsaken til at B2 og B3 kommer best ut er at de samsvarer best med vedtatte planer og målsetninger om samordna areal-, bolig- og transportplanlegging. Disse alternativene forbedrer forholdene for kollektivtrafikken, gående og syklende i større grad enn de øvrige alternativene. De er også med på å forbedre forholdene for en større andel av den lokale og regionale næringstrafikken.

1. INNLEDNING

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Grunnlaget for denne kommunedelplanen ble lagt i Konseptvalgutredning for Tromsø fra 2010, hvor strekningen Breivika- Langnes ble løftet frem som et av fokusområdene.

Lokalpolitisk sett har det lenge vært et stort ønske om å etablere en ny forbindelse til Kvaløya. I Stortingsproposisjon 113, 2011-2012, ble det påpekt at det er viktig at Langnes - Breivika og ny trasé til Kvaløya ses på under ett.

Transportnett Tromsø

Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya er en del av prosjektet Transportnett Tromsø, (TNT). Det er et samarbeid mellom Tromsø kommune, Troms Fylkeskommune og Statens vegvesen igangsatt etter en bestilling av Samferdselsdepartementet i 2011.

Klimavedtak

Tromsø kommune har i Transportplan for Tromsø vedtatt en klimastrategi for framtidig utvikling av transportsystemet. I strategien legges det vekt på at de samlede CO2 utslippene skal ned, samt at den fremtidige trafikkveksten skal tas på kollektiv, gange og sykkel. Dette er i tråd med målene for samordnet bolig, areal og transportplanlegging, som sier at: «utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for miljøvennlige transportformer». Dette målet er helt i tråd med klimaforliket som ble vedtatt av Stortinget i juni 2012.

Et viktig virkemiddel i klimaforliket er å øke belønningsordningen for kollektivtransport, samt gjøre det lettere å velge gange og sykkel fremfor bil. Et annet virkemiddel er å oppfordre kommunene til å utvikle en helhetlig parkeringspolitikk og gi adgang til å kreve at privateide parkeringsanlegg kan ilegges parkeringsavgift.

Som følge av klimaforliket har Stortinget etablert et nytt felles rammeverk for helhetlige bymiljøavtaler. Her legges det opp til at staten, fylkeskommunene og kommunene kan inngå en bymiljøavtale om felles mål og forpliktelser. For perioden 2014- 2023 er det satt av totalt 26,1 milliarder kroner til bymiljøavtaler og belønningsordningen for kollektivtransport. Bymiljøavtalene og belønningsordningen er rettet mot byområdene i nettverket for Fremtidens byer, hvor Tromsø er den eneste nordnorske byen.

Rammeverket for bymiljøavtalene er likt for alle byområder, men kan tilpasses de individuelle behov. Felles for avtalene er at de skal «inneholde mål for økt kollektivandel, sykling og gange, tiltak for redusert bilbruk og arealbruk som bygger opp under miljøvennlig transport».

1.2 Planavgrensning for delutredning lokal og regional utvikling

Med lokal virkning menes virkninger og konsekvenser for Tromsø kommune, mens regional virkning skal omhandle virkninger og konsekvenser for Tromsøregionen; Storfjord, Balsfjord, Karlsøy og Lyngen. Det anses som uhensiktsmessig å operere med en større region ettersom avstandene er så store at etablering av en ny forbindelse til Kvaløya og en ny tverrforbindelse ikke vil gi noen merkbare ringvirkninger for verken bosetting eller næringsvirksomheten i øvrige kommuner i Troms.

1.3 Viktige problemstillinger

Hovedmålet med denne utredningen er å se på hvilke muligheter og begrensninger en ny tverrforbindelse og en ny forbindelse til Kvaløya har for boligetableringen og næringsvirksomheten i Tromsø kommune og Tromsøregionen. Det skal også ses på konsekvensene av de foreslåtte traséene.

I henhold til planprogrammet skal følgende tema vurderes:

- Muligheter for by og arealutvikling i området som avlastes langs eksisterende og ny veg.
- Betydning av ny veg for Tromsø lufthavn, Langnes.
- Hvordan ulike alternativer og kryssplassering påvirker muligheten for bolig og næringsutvikling.
- Hvordan tiltaket samsvarer med mål trukket opp i kommunale og regionale planer.

1.4 Mål for prosjektet

I henhold til planprogrammet er det gitt flere effektmål for tverrforbindelsen og ny forbindelse til Kvaløya, men ikke alle målene er like relevant i forhold til den lokale og regionale utviklingen.

Effektmålene for ny Kvaløyaforbindelse:

- Bidra til miljø- og klimavennlig byutvikling, prinsippene om samordna bolig-, areal- og transportlegging skal vektlegges.
- Forbedre fremkommeligheten for kollektivtransporten.
- Forbedre forholdene for gående og syklende.
- Forbedre fremkommeligheten for næringstrafikken.

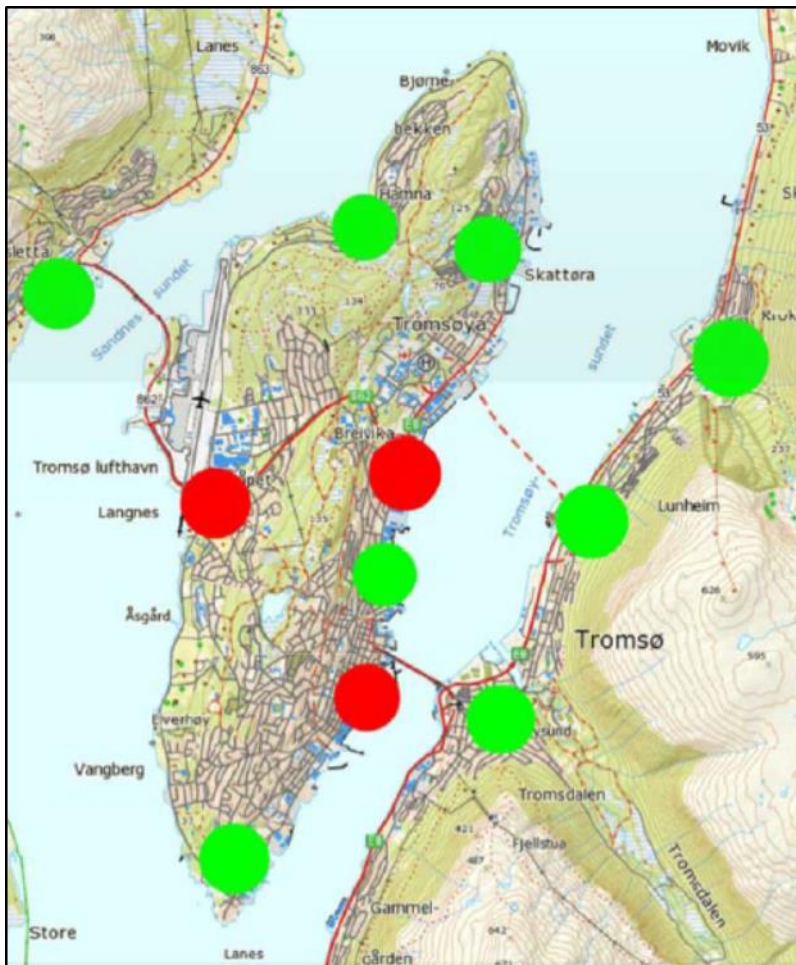
Effektmål for ny tverrforbindelse:

- Minske barriereeffekten av dagens veg og forbedre nærmiljøet i området.
- Forbedre fremkommeligheten for kollektivtransporten.
- Forbedre forholdene for gående og syklende.
- Forbedre fremkommeligheten for næringstrafikken.

For ny tverrforbindelse vil effektmålene være like for den lokale og den regionale utviklingen, med unntak av barriereeffekten som kun vil ha en merkbar virkning for lokalmiljøet ved dagens tverrforbindelse. Når dagens tverrforbindelse nedgraderes til lokalveg åpner det seg mange muligheter for utvikling langs aksene, blant annet at byggegrensen blir redusert og det blir mulig til å knytte markaområdene tettere sammen.

1.5 Tromsø som lokalt og regionalt senter

Tromsø har tre sentrale roller. Byen er lokalsenter, senter i Tromsøregionen og landsdelshovedstaden i Nord-Norge. Tromsø er et sentral administrasjons,- kunnskaps,- nærings,- logistikk,- og handelssenter. I tillegg er byen tilholdssted for Arktisk råd.



Figur 1 Primærknutepunkter i rødt og sekundærknutepunkter i grønt

I følge NIBR rap. 2/2015 er Tromsøregionen preget av et stort og allsidig senter og et langstrakt og tynt befolket omland, hvor ca. 85% av befolkningen bor i Tromsø kommune. De beskriver regionen som en monosentrisk region, som er en region med stort hode og en tynn og langstrakt kropp. Noe som er beskrivende i den grad de fleste kunnskapsbaserte bedriftene og de største utdanningsinstitusjonene er lokalisert til Tromsø, mens den øvrige regionen er preget av et ressursbasert næringsliv, som fiske og landbruk.

I vedtatt planprogram for rullering av kommuneplanens arealdel angis det 11 knutepunkter i Tromsø. Disse er delt i 3 primærknutepunkter; Langnes, Brevika og sentrum, og 8 sekundærknutepunkter; Kvaløysletta, Kroken, Tomasjordnes, Tromsdalen, Hamna, Stakkevollan, Stakkevollvegen og Sør-Tromsøya.

Tromsø er en av Norges fem utpekte nasjonalhavner og er et knutepunkt for nasjonal og internasjonal gods- og passasjertransport. Havna i Tromsø har god kapasitet og med sin strategiske beliggenhet midt mellom Nordkapp og Lofoten, er havna også sentral for godstransport mot Finnmark og Svalbard. Tromsø er for øvrig Norges største fiskerihavn målt i omsetningsverdi. Den er også en av landets største cruisehavner målt i antall passasjerer og anløp.

1.6 Befolkningsprognoser

Per 1. januar 2015 har Tromsø en befolkning på 72 681 innbyggere, det er en økning på 1,5 % i forhold til 2014. Befolkningsveksten i Tromsø for 2012 og 2013 var noe høyere med henholdsvis 1,8 % og 1,7 %. Det politiske målet er en fremtidig vekst på ca. 2 % per år.

I de øvrige bykommunene i Troms bor det til sammen 36 211 mennesker, fordelt på 24 676 mennesker i Harstad, som har økt med 1 % fra 2014, og 11 535 mennesker i Lenvik, noe som gir en nedgang på 0,2 % fra i fjor.

Troms fylke har per 1. januar 2015 en befolkning på 163 453 innbyggere, noe som er en økning på 0,9 % fra 2014.

Tabellen under viser forventna befolkningsvekst fremskrevet til 2040:

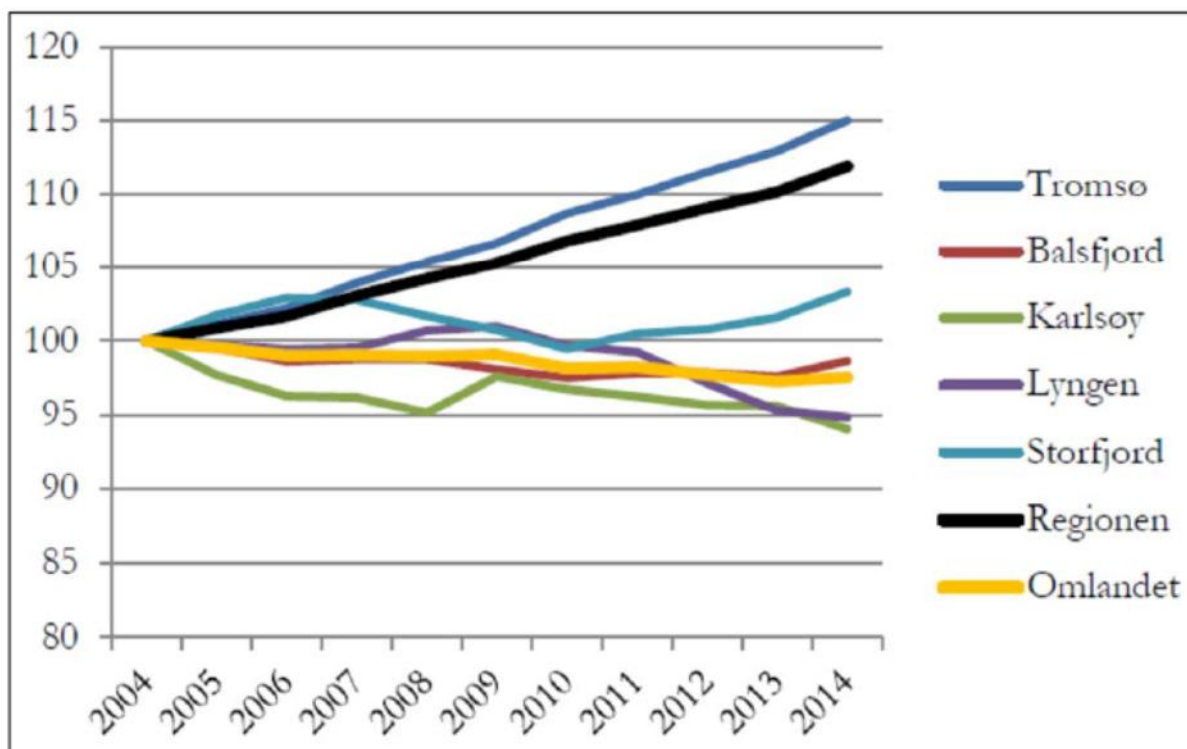
	Tromsø	Harstad	Lenvik
Registrert i 2014/2013	71 590	24 441	11 557
Middels nasjonal vekst	83 768	28 300	13 578
Lav nasjonal vekst	76 322	25 623	12 249
Høy nasjonal vekst	95 864	32 464	16 670

Tabell 1 Forventa befolkningsvekst, SSB

Tromsø er en relativt ung by, med flest innbyggere i aldersgruppen 20- 44 år. Den nest største gruppen er på 45- 66 år. Byen vokser både på grunn av tilflytting og internt fødselsoverskudd.

Fra 2001 til 2014 hadde byområdene en vekst på 21 %, mens ytterdistriktene i Ullsfjordområdet hadde en tilbakegang på 21 %. Kystbygdene og de bynære områdene har i hovedsak klart å opprettholde bosetningen og har hatt en svak befolkningsvekst, med pendling som den viktigste årsaken.

I henhold til høringsutkastet til kommuneplanens samfunnsdel 2015-2026 vil kommunen stå ovenfor både en yngrebølge og en eldrebølge de kommende årene. Frem mot 2024 vil gruppen 26 - 35 år øke med 2000 - 4000 personer, avhengig av hvilken prognose som legges til grunn for beregningen. Denne aldersgruppen har en stor mobilitet, noe som er med på å øke usikkerheten på prognosene ytterligere. Eldrebølgen, definert som de over 70 år, vil ha tilsvarende vekst som i landet for øvrig.



Figur 2 Befolkningsutvikling i Tromsøregionen, tall fra SSB, Samspill og regional vekstkraft

Figur 2 viser befolkningsutviklingen i Tromsøregionen de siste 10 årene. Regionen har hatt en jevn vekst i løpet av perioden, men det skyldes i hovedsak at Tromsø vokser. Både Balsfjord og Storfjord har hatt en positiv oppsving de siste to årene, men generelt har omlandet til Tromsø hatt en negativ befolkningsutvikling.

2. METODE

Lokal og regional utvikling er ikke en del av den samfunnsøkonomiske analysen da den omhandler tema som ofte helt eller delvis kan være analysert det. Om temaet ble omhandlet der kan det derfor gi dobbelttelling. Temaene blir derfor behandlet hver for seg, og skal synliggjøre virkninger, og i noen grad si noe om hvor det blir virkninger.

Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser er brukt som utgangspunkt for vurderingene og analysene i denne delrapporten, selv om den ikke angir en konkret metodikk for temaet lokal og regional utvikling.

Tema for utredningen

I henhold til håndboka er dette de vanligste temaene som beskrives i forbindelse med lokal og regional:

- Arealbruk
- Arbeidsmarked (rekruttering, arbeidsmuligheter, pendling)
- Drift av private og offentlige virksomheter
- Handlemønster
- Fritidsaktiviteter
- Transportknutepunkt
- Senterstruktur
- Regiondannelse (oppsplitting eller sammenbinding av funksjonelle regioner)

For å tilpasse utredningen til forhold som er aktuelle for Tromsø og for å svare på utredningskravene i planprogrammet, er det i denne rapporten lagt vekt på:

Arealbruk, boligetablering, næringsvirksomhet og handel, reisetid, sysselsetting og mulighet for pendling, fritid og friluftsliv, samt tilgang til flyplassen.

Vurderingene er gjort på bakgrunn av tall fra trafikkanalysene for prosjektet, samt innhentet informasjon fra Tromsø kommune og Troms fylkeskommune. Det er også tatt utgangspunkt i tall og statistikk fra SSB, reisevaneundersøkelsen 2013, NIBR- rapporten «Samspill og regional vekstkraft i Tromsøregionen». Det er tillegg hentet informasjon fra offentlige plandokumenter, både nasjonale, regionale og lokale.

Det har også vært avholdt møter med Tromsø kommune ved Vann og avløp, Troms fylkestrafikk og Transportnett Tromsø.

Oppbygging av rapporten

Rapporten er delt i fire hoveddeler; innledning med metode, beskrivelse av nåsituasjonen, konsekvenser av utbyggingstiltakene, samt en sammenstilling og konklusjon.

3. SITUASJONEN I DAG

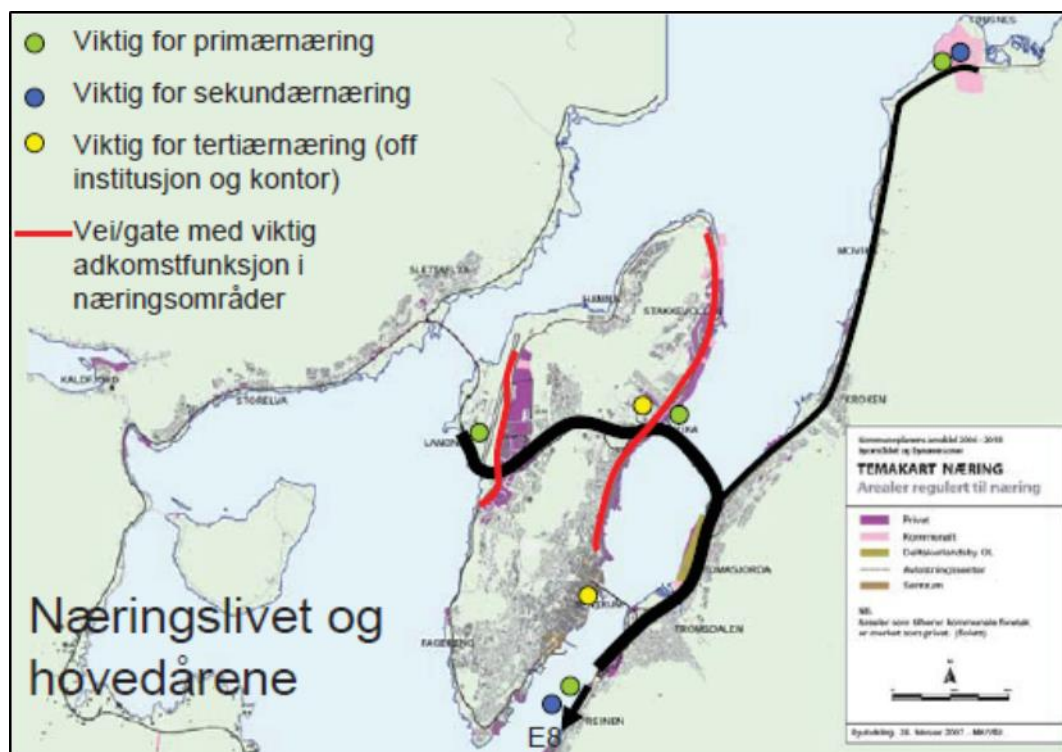
3.1 Trafikksystem

Hovedvegen inn til Tromsø er E8 gjennom Nordkjosbotn, og E8 fra Finland avsluttes i Tromsø. E8 går gjennom Lavangsdalen som har stor skredfare og stor rashypighet. Det finnes et omkjøringsalternativ over Malangen via Rya-tunnelen til Tromsø.

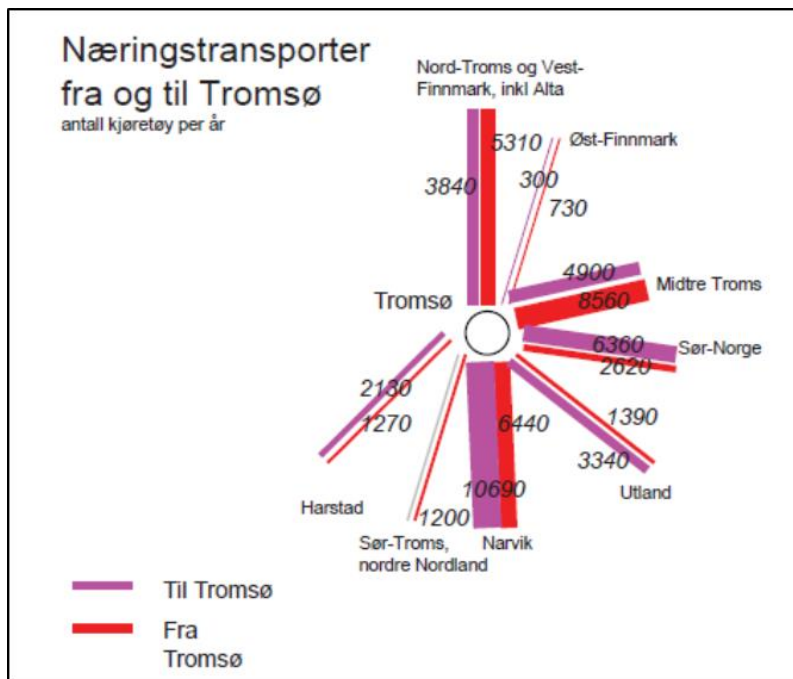
Tromsø kommune har mange øyer, der Tromsøya, Kvaløya og Håkøya har bruforbindelse. Ellers knyttes kommunen sammen av undersjøiske tunneler og båter i form av hurtigbåter, Hurtigruten og ferger. Sommarøy har fergeforbindelse til Senja på sommerstid, og det går hurtigbåter nordover til Karlsøy kommune og Skjervøy.

3.1.1 Trafikkmengde

Kartet under viser at de viktigste vegene for næringstransporten er dagens tverrforbindelse, med Tromsøysundtunnelen i retning E8 sørover. Stakkevollvegen og Ringvegen er de mest sentrale adkomstveiene. Dette sammenfaller med kartet i figur 16, som viser at næringstransporten velger den korteste vegen til riksvegnettet. De viktigste områdene for både sekundær- og primærnæringene ligger i nærheten til hovedvegnettet, med unntak av tertiærnæringene ved Fritjof Nansens plass.



Figur 3 Hovedårer næringstrafikk, Transportplan for Tromsø kommune 2008-2019



Figur 4 Næringstransporter til og fra Tromsø, Transportplan for Tromsø kommune 2008-2019

Figur 4 gir et bilde av antallet transportter til og fra Tromsø. Tromsø er i hovedsak en importby, og derfor er det en betydelig ledig transportkapasitet sydover ifølge Transportplanen for kommunen.

Rya-forbindelsen har en ÅDT på 525 biler per 2015, med en tungtrafikkandel på 9 %.

3.1.2 Reisevaner

Reisevaneundersøkelsen 2013-2014 viser at flytilbudet er avgjørende for både bosetting, næringsliv og turisme. Andelen reiser med fly er økende. Andelen helsereiser har også økt og på landsbasis utgjør andelen helsereiser 2,5 % av antall innenlandsreiser. For Tromsøs del utgjør de 4,8 % av innlandsreisene. Dette understreker viktigheten av å ha gode adkomstmuligheter til flyplassen.

De fleste flyreisene i Norge generelt er fritidsreiser, særlig utenlands. Arbeidsrelaterte reiser har steget fra 3,3 millioner i 2003 til 5,4 millioner i 2013.

På landsbasis reiser en person 3,26 ganger per dag, gjennomsnittslengden på reisen er 14,5 km og varigheten 24 minutter. De fleste daglige reiser er korte, 39 % er under 3 km, mens 28 % er 10 km eller lengre. Menn reiser i gjennomsnitt mer enn kvinner og den aldersgruppen som reiser mest er fra 45- 54 år.

På landsbasis gjennomføres 55 % av alle reiser som bilfører, mens 8 % gjøres som passasjer. Andelen sykkelbruk har økt med 1 % fra 2009. Det vil si at omtrent 5 % av reisene er per sykkel. 10 % av reisene er med kollektiv. De daglige reisene fordeler seg i hovedsak på tre aktiviteter: 1) jobb og skole, 2) handel, ærender, hente og bringe barn/andre, og 3) fritid.

I Norge generelt er bilen er det mest brukte transportmiddelet også på lange reiser og utenlandsreiser. På landsbasis kjører 76 % av de som har tilgang på bil til jobben, mens kun 8 % reiser kollektivt. Rundt 70 % av de som har tilgang på parkering på jobb kjører bil. Dersom man ikke har tilgang til parkering er det 38 % som reiser kollektivt. Andelen bilister synker når det er få

tilgjengelige parkeringsplasser på jobb, eller når man må betale for parkeringa. Undersøkelsen sier ingenting om hvordan kostnadsnivået for parkering spiller inn.

27% av de daglige reisene er innkjøpsreiser, 70 % av disse foretas med bil og 21 % til fots.

30% av alle reiser er relatert til fritid eller besøk. Vi går oftest til fritidsaktiviteter og minst på arbeidsreiser, tjenestereiser og omsorgsreiser. Andelen reiser til fots er størst om høsten og vinteren. Andelen sykkelreiser har holdt seg stabilt, men vi sykler noe lengre enn før. Det foretas flere sykkelreiser i ukedagene enn i helgene.

I Troms er det 8 % av husholdningene som ikke har tilgang til bil, 51 % som har en bil, og 41% som har tilgang til to eller flere biler.

For Tromsø's del viser reisevaneundersøkelsen følgende fordeling av reisemiddel, regnet ut fra 1000 respondenter:

Til fots	Sykkel	MC/moped	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektiv	Annet	Sum
25	4	0	49	9	12	1	100

Tabell 2 Reisemiddelfordeling, Tromsø, Reisevaneundersøkelsen 2013-2014

I 2014 gjennomførte Sintef en reisevaneundersøkelse blant ansatte og studenter på Universitetssykehuset i Nord- Norge (UNN) og Universitetet i Tromsø, Norges arktiske universitet (UiT). Undersøkelsen viser at ca. 40 % av de UNN-ansatte tar bilen til jobb, ca. 34 % sykler eller går, og ca. 20% tar bussen. På UiT kjører 55 % av de ansatte bil, mens 55 % av studentene tar buss. Undersøkelsen viser at det er de gående og syklende som er mest fornøyd med reisen til Breivika, mens de som kjører bil er minst fornøyd. Blant bussbrukerne oppgir 69% at de er fornøyde med reisen. Med 10 000 studenter og 6000 ansatte er UNN og UiT en store institusjoner og utgjør en stor andel av de reisende i området.

Hvis det skal gjøres noen endringer med folk sine reisevanene er det ikke tilstrekkelig med å forbedre forholdene for kollektivtransport, gående og syklende. Det vil være nødvendig å følge opp med andre restriktive tiltak som gjør det mer attraktivt å la bilen stå hjemme.

Kollektiv

Innenfor bysonen i Tromsø driver Nobina på vegne av administrasjonsselskapet Troms fylkestrafikk 10 bussruter og 5 ekspressruter.

Utenfor byområdet dekkes busstilbudet av distriktsbusser. Skoleskyss og arbeidspendling er viktig for dimensjonering av dette tilbudet.

Passasjerer Tromsø	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SUM	6 873 564	7 414 965	7 641 684	7 906 596	8 120 966	8296500
Endring fra året før %			3,1 %	3,5 %	2,7 %	2,2 %

Tabell 3 Tabell over utvikling i antall påstigende busspassasjerer på rutene innenfor byområdet (Kilde: Troms fylkestrafikk FKF)

Riktig arealpolitikk er nødvendig for å samlokalisere bolig- og arealutviklingen med kollektivtilbudet. Byspredning fører til dårligere kollektivtilbud og dyrere drift, som igjen er uheldig for andre deler av bybusstilbudet. Jo flere mennesker som bor og arbeider i tilknytning til en kollektivtrase, desto flere potensielle brukere blir det. Flere brukere øker frekvensgrunnlaget og en økt frekvens på bussavganger gjør det mer attraktivt å benytte kollektivtransport.

3.2 Arealbruk og forholdet til samordnet areal og transportplanlegging – Breivika og Langnes

Breivika og Langnes er knutepunkter med en tett utnyttelsesgrad og har en god kollektivdekning. Begge områdene har en stor grad av funksjonsblanding med boliger kombinert med næring og handelsvirksomhet. Breivika er preget av at universitetet, sykehuset og Breivika videregående skole legger beslag på store arealer. På Langnes er det Langnes handelspark og Tromsø lufthavn, Langnes som beslaglegger store arealer.

Områdene fremstår som utflytende og har en stor grad av biltrafikk.

3.3 Bosetning

Tromsø kommune har i lengre tid arbeidet utfra et mål om klimavennlig og kompakt byutvikling, noe som betyr at byen skal vokse innenfra og ut med minimal byspredning. Denne strategien finner vi igjen i planprogrammet for rullering av kommuneplanens arealdel, hvor det er et uttrykt mål at det skal satses på en knutepunktutvikling.

Hovedtyngden av befolkningen bor i dag på Tromsøya, på det sentrale fastland fra Kroken til Reinen og på Kvaløysletta. I følge tall fra SSB bodde 88,5 % av Tromsøs befolkning i 2013 i tettbygde strøk.

Bosetningsmønsteret i Tromsø har vært stabilt i mange år, og legger man til grunn at det i hovedsak skal fortettes innenfor etablert bystruktur og i knutepunktene er det liten grunn til å tro at mønsteret vil bli vesentlig endret de neste årene. Kompastall viser at det forventes størst vekst på Tromsøya nord og sentrale deler av fastlandet, mens veksten på Tromsøya sør flater noe ut frem mot 2027. Befolkningen i distriktet på Kvaløya forventes å falle.

Tromsøya	37.727
Fastlandet, sentralt	18.296
Kvaløya, sentralt	9.596
Distrikt	5.971
Totalt	71.590

Tabell 4 Bosetningsmønster per 2014



Figur 5 Befolkningsutvikling med framskrivning til 2017, www.tromso.kommune.no

Grunnen til at befolkningstallet forventes å synke i distriktene på Kvaløya er at det ikke er avsatt noe vesentlig nytt areal for boligetablering i disse områdene. Dette fordi det i hovedsak ønskes en fortetting av etablerte knutepunkt. Ny forbindelse til Kvaløya kan medføre et press på omregulering av ubebygde arealer til boligformål.

På grunn av begrenset kapasitet på Sandnessundbrua og tilstøtende vegnett er det i dag restriksjoner for ny boligetablering på Kvaløya. Kommunestyret i Tromsø har vedtatt en boligkvote som sier noe om fordelingen av hvor det kan etableres boliger og hvor mange boliger som kan etableres. I henhold til bestemmelsene i kommuneplanens arealdel kan det ikke fremmes reguleringsplaner for nye boligområder innenfor pendleren før det kan dokumenteres at vegnettet har tilfredsstillende kapasitet.

Når ny Kvaløyaforbindelse er etablert, eller det er gjort markante utbedringer av dagens situasjon i henhold til 0- alternativet, må det påregnes en økt boligbygging på Kvaløya. Det er allerede sett på flere nye utbyggingsområder i forbindelse med kommuneplanens arealdel.

Det har de seneste årene vært et stort etterslep i etablering og ferdigstilling av nye boliger. Dette har ført til stor etterspørsel etter boliger. I følge boligsosial handlingsplan (Tromsø kommune 2015- 2026) er det et mål at det skal etableres 900 nye boliger per år. Dette for å kunne ta unna for forventet vekst og boliggetterspørsel som følge av vekstmålet angitt i kommuneplanens arealdel 2015-2026:

I dag bor det på verdensbasis flere mennesker i byene enn utenfor. Denne trenden vil forsterke seg i årene som kommer. Norge er intet unntak. Tromsø er en del av denne utviklingen. Vi må derfor ta høyde for dagens vekst og planlegge for 120 000 innbyggere i 2044.

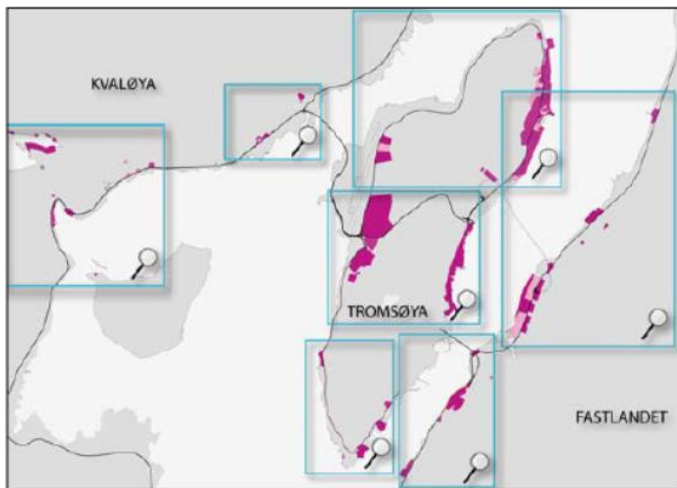
Grunnen til at man har valgt seg året 2044 er at byen blir 250 år.

Tromsø har per i dag en boligreserve på 12.800 boenheter innenfor byområdet i form av regulerte boligenheter som ikke er realisert. Boligene fordeler seg med 1300 enheter på sentrale deler av Kvaløya, 6500 enheter på fastlandssida fra Skjelnan til Reinen, da inkludert Strandbyen, og 5000 enheter på Tromsøya. I tillegg er det rundt 200 urealiserte boenheter i distriktet.

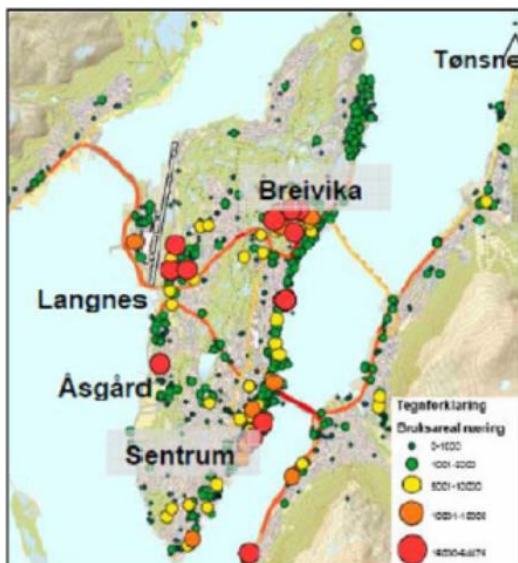
Tall fra SSB viser at Tromsøs innflyttingsoverskudd hovedsakelig kommer fra utlandet, i perioden 2009 – 2013 kom det totalt ca. 600 innflyttere fra utlandet, mens det kom omtrent 100 fra Finnmark, Nordland og Troms for øvrig. Nettoflyttingen både til og fra omlandskommunene Karlsøy, Balsfjord, Storfjord og Lyngen har de fem siste årene gått nesten i null.

3.4 Næringsvirksomhet

De mest konsentrerte næringsområdene i Tromsø ligger ved Langnes/Giæverbukta, langs Stakkevollvegen, Skattøra og på fastlandet. Det er noen mindre næringsklynger i Eidkjosen og ved Kaldfjord, samt på Kvaløysletta.



Figur 6 Regulerte næringsområder i Tromsø kommune, www.tromso.kommune.no/naeringsarealer



Figur 7 Oversikt over næringsareal inkl. Unn/UiT, KVV Tromsø

I henhold til kartene ovenfor er det tydelig at de største næringsområdene, med unntak av Tromsø sentrum, er etablert langs hovedårene for transport.

I henhold til tall fra Tromsø kommune hadde Tromsø i 2014 flest virksomheter innenfor vitenskap/forskning (1215), varehandel og reparasjon (1145), bygg og anlegg (1066) og helse og sosial(801) og færrest innen bergverksdrift(14) og vannforsyning/avløp (18).

Det pågår et arbeid i regi av Distriktsenteret - kompetansesenteret for distriktsutvikling, der hensikten er å fremme samarbeid i regionene, samt hente inn og dele erfaringer fra kommunesammenslåinger. I Troms pågår prosjektet Tromsøregionen – samspill og regional vekstkraft, som et samarbeid mellom Tromsø, Karlsøy, Balsfjord og Lyngen. Hensikten er å få til et større integrert arbeidsmarked og et bedre grunnlag for et utvidet samarbeid mellom kommunene. Så langt er arbeidet i oppstartsfasen og det er usikkert hvilken effekt samarbeidet vil få. Tromsø kommune har utarbeidet en petromaritim strategiplan for 2013- 2018 for å legge bedre til rette for utvikling av petroleumsnæringen, sett i sammenheng med den maritime næringen. I følge kommunen vil:

Infrastrukturtiltak være spesielt viktig i denne sammenhengen. Aksen Langnes lufthavn- Breivika- Grøtsund industriområde har en avgjørende betydning mht. utvikling av en petromaritim næringsklynge i Tromsø.

Planen viser til at hurtigruten og cruisetrafikken bør legges til sentrum, all logistikk, fryseri- og servicefunksjoner for fiskerinæringen legges til Breivika, og at Grøtsund industrihavn videreutvikles iht. NTP og øvrige nasjonale mål og strategier. Det viktigste strategiske virkemidlet iht. strategiplanen er å satse på utbygging og utvikling av veger, havner og lufthavn. Utfra dette blir det ekstra viktig med tiltak som gir god trafikkflyt i Breivika - Langnesområdet.

3.4.1 Næringstrafikk

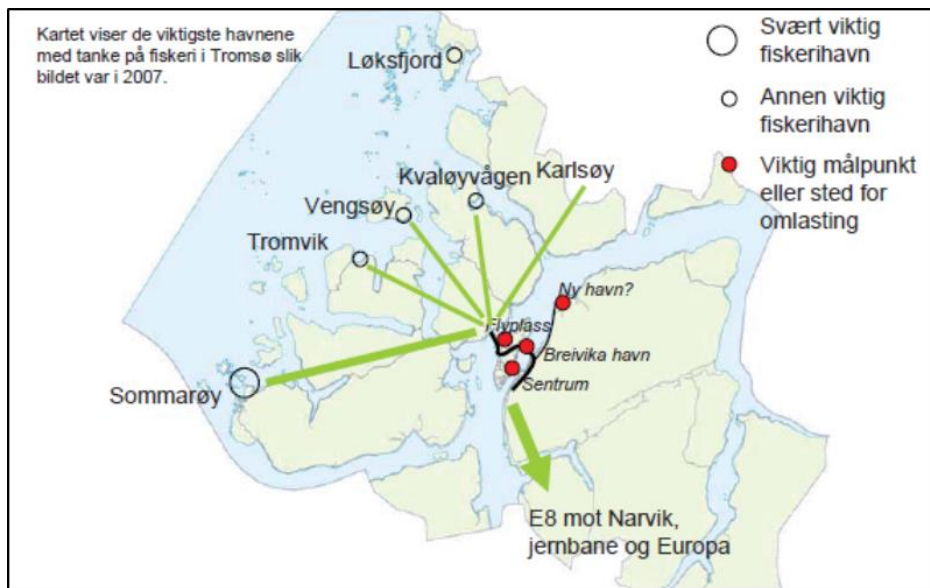
En stor andel av næringstrafikken i Tromsø er relatert til transport av fisk- og sjømat. I Troms fylke landes det over 400.000 tonn fangst for videretransport eller enkel bearbeiding som salting, tørking eller filetering. Fra slakteriene i Troms ble det i 2011 transportert ut 74.400 tonn oppdrettsfisk med en antatt førstehåndsverdi på over 6 milliarder.

De strekningene som er mest belastet med sjømatrelatert trafikk er E10 i Sør Troms, noe som i hovedsak skyldes at transporter til og fra Lofoten og Vesterålen går via Troms. E6 i samme område og også tungt belastet. I Tromsø er det stor trafikk på FV862 (Kvaløysletta) og FV863 (Kvaløysletta-Karlsøy).

Tromsø er den største landingskommunen i Troms, både når det gjelder torsk, reker, laks og pelagisk fisk. I 2011 ble 71,4 % av all fisk fra Troms fylke landet i Tromsø og andelen øker. Store deler av sjømattransporten går via båt, med Tromsø som den sentrale fiskerihavnen i fylket. I 2010 ble det lastet og losset 440.000 tonn fiskeriprodukter over havna.

Det transporteres derimot også en del fiskeprodukter med fly, noe som gjør at deler av transporten må innom Tromsø lufthavn, Langnes.

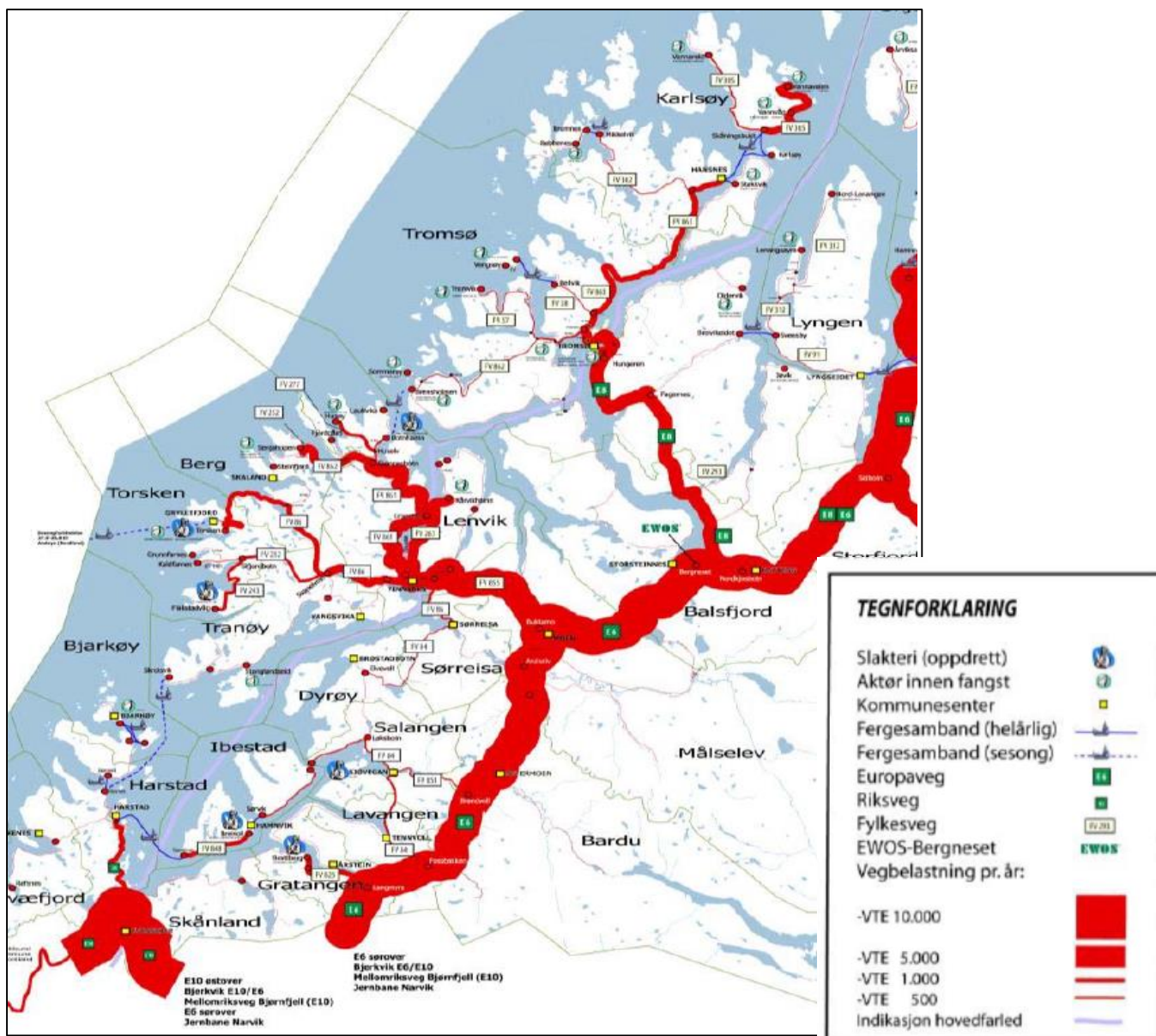
Det er planlagt en havneutbygging på Sommarøy og det kan medføre en økt belastning på FV 862. Hvor stor utbyggingen vil bli og hvor mye trafikk den vil generere er foreløpig usikkert.



Figur 8 Fiskerihavner med målpunkt fra 2007, Transportplan for Tromsø kommune 2008-2019

Kartet overfor viser de viktigste havnene med tanke på fiskeri i Tromsø kommune i 2007. Det har ikke skjedd noen vesentlige forandringer frem til i dag. Sommarøy er den største fiskerihavnen i Tromsø kommune. Figur 9 viser at totalt sett utgjør sjømaten som kommer fra Karlsøy kommune, Kvaløyvågen og Vengsøya en mye større belastning på vegnettet i Tromsø enn den transporten som kommer fra Sommarøya og Tromvikområdet.

Det har vært en betydelig vekst i oppdrettsnæringen de siste årene, og slik det ser ut per i dag vil veksten mest sannsynlig fortsette. Det er avsatt flere store arealer til akvakultur og oppdrettsanlegg i kommuneplanens arealdel. Det kan derfor antas at fisketransporten vil holde seg stabil eller øke i tiden fremover.



Figur 9 Samlet belastning på vegnettet fra Sjømatnæringen, hentet fra Sjømattransportene i Troms og naboregioner 2011, Troms fylkeskommune

Kartet overfor viser at hovedstrømmen av sjømattransporten velger korteste veg ut til riksvegnettet. Man kan anta at dette gjelder øvrig næringstransport også, da kommunalt og fylkeskommunalt vegnett generelt har en lavere standard, og i større grad er knyttet sammen av fergeforbindelser.

Det er flere store arbeidsplasskonsentrasjoner i området rundt Langnes i Tromsø, med flyplassen og Jekta/K1 som de største. Det er også flere store bedrifter lokalisert til området, både innenfor handel, service og logistikk. IKEA har også planer om en etablering på Langnes. I tillegg er det større næringsområder som er under regulering. Det forventes derfor en økning i næringstrafikken inn til området.

De mest sentrale knutepunktene utenfor Troms er jernbanen i Narvik og til dels jernbanen i Bodø. I følge Transportplanen må det påregnes at en større andel av transport vil gå med jernbane i fremtiden, dette på grunn av strengere miljøkrav og overfylte vegnett på kontinentet. Dette

medfører at særlig Narvik vil komme til å ha en økende betydning for Tromsø. Noe som gjør det særlig viktig å ha gode vegforbindelser ut av byen.

3.4.2 Handel

Tromsø har tre hovedsentre for handel. Dette er sentrum og avlastningssentrene Tromsdalen og Langnes. I løpet av de siste årene er det etablert flere større kjøpesentre på Langnes, noe som har ført til at flere og flere handelslokaler i sentrum har blitt stående tomme i lengre perioder enn før.

I følge handelsanalysen som Asplan Viak har gjennomført for Troms fylke i 2014, har detaljvarehandelen hatt en gradvis nedgang i Tromsø sentrum sammenlignet med Langnesområdet for perioden 2004-2012. Andelen dagligvarer har vært stabil for sentrum, mens i Langnesområdet har andelen falt. For «andre området» i varehandelen har Langnes økt sin markedsandel fra 41 til 46 %. For Kvaløya og Tromsdalen var det ingen større endringer. Tendensen fra denne perioden har fortsatt, og vil trolig fortsette å øke dersom tilgjengeligheten og befolkningsgraden øker i området rundt Langnes og Kvaløysletta.

Handelen i Tromsø kommune økte med 2,7 % fra 2013 til 2014 viser tall fra en ny handelsundersøkelse gjennomført av Avant Management i mai 2015. I 2.halvår av 2014 handlet gjennomsnittsbeboeren i Tromsø for 64.526 kr, mens gjennomsnittet på landsbasis er 57.045 kr og gjennomsnittet for Troms fylke var på 57.678 kr. Det er særlig tre bransjer som utvikler seg bedre i Tromsø enn i resten av landet og dette er mat og drikke, klær og sko, samt hus og hjem.

I 2008 trådte Rikspolitiske bestemmelser for kjøpesentre i kraft. Hensikten med bestemmelsene var å styrke eksisterende by og tettstedssenter, samt å bidra til effektiv arealbruk og miljøvennlig transport for å hindre byspredning og bilavhengighet. Bestemmelsen samsvarer godt med Tromsø kommunes klimavedtak om at all fremtidig transportvekst skal tas på kollektiv, gående og syklende, samt økt fortetting i allerede etablerte knutepunkt.

3.4.3 Sysselsetting

I følge SSB var Troms et av de fire fylkene med høyets prosentvise sysselsetting i 2012-2013. Sysselsettingen økte innenfor alle næringer, men mest innenfor tertiærnæringen, hvor økningen var på nesten 2,5 %. Til sammenligning var økningen i sekundærnæringer litt under 1,5 %.

Tromsø er en by med stor grad av offentlig ansatte, rundt 43 % av den yrkesaktive befolkningen jobber for statlige, fylkeskommunale eller kommunale virksomheter. Tendensen er at offentlig sektor vokser mest, sammen med de tjenesteytende virksomhetene. Samtidig har det vært en relativt kraftig nedgang innenfor primær- og sekundærnæringene. Når man ser på tallene for ansatte som bor i kommunen så jobber flest innenfor helse og sosialtjenesten. Her var det 9991 ansatte per 2013, samtidig jobbet 5300 innenfor varehandel og motorvognreparasjoner og 4836 med undervisning. Tromsø har færrest ansatte innen bergverksdrift og utvinning (321), elektrisitet/vann og renovasjon (373) og jordbruk/skogbruk/fiske (598).

Antallet sysselsatte har hatt en jevn vekst de siste årene, og ved 4. kvartal i 2013 hadde Tromsø 41507 sysselsatte ifølge tall fra SSB.

3.4.4 Pendling

I følge tall fra SSB så er ca. en av tre arbeidstakere pendlere på landsbasis. Pendlere defineres som en person som arbeider i en annen kommune enn der vedkomne bor.

Det er en tydelig sammenheng mellom pendlingsomfang og distansen mellom hjem og arbeid og reisetid, ifølge Transportøkonomisk institutt. Villigheten til pendling avhenger ikke bare av reisetid, men også av næringsstrukturen. I følge rapporten Næringslivets nytte av samferdselsinvesteringer (TØI 2014) vil man ved å bruke pendling som indikator se at:

Effektene av samferdselsinvesteringer er størst der reisetiden mellom potensielle bo- og arbeidssteder reduseres betydelig, innenfor den avstanden store deler av befolkningen er villig til å pendle. Ut fra dette er den en klar forventning om at prosjekter som reduseres reisetiden betydelig mellom to steder f.eks. ved å erstatte en ferje med en bru eller en tunnel, eller en fjellovergang med en tunnel, vil skape økt samhandling mellom de berørte stedene. Betydelige reisetidsreduksjoner, på det eksisterende vegnettet som reduseres kjø og forventa forsinkelser vil ha tilsvarende forventet effekt.

Studier av pendling viser at omfanget av pendling minker betraktelig dersom avstanden er større enn 45 minutter, men den gjennomsnittlige pendlingsavstanden har økt i løpet av de siste tiårene.

Når det gjelder etablering av ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya så vil begge ha en reduserende effekt på reisetiden. Dette gjelder særlig for tverrforbindelsen. Alternativene B2, B3 og C1 vil i større grad redusere reisetiden og kødannelsen siden de har størst avlastende effekt på dagens Sandnessund bru, i tillegg til at de etableres nært de tettes bebodde områdene. Ingen av de nye forbindelsene vil redusere reisetiden i slik grad at de gir utslag i økt pendling.

Utviklingen over tid viser at sysselsettingen i Tromsø øker, både når man ser på de som bor og jobber i Tromsø og blant de som jobber i Tromsø men bor et annet sted. Antall innpendlere og utpendlere har holdt seg relativt stabilt i denne perioden.

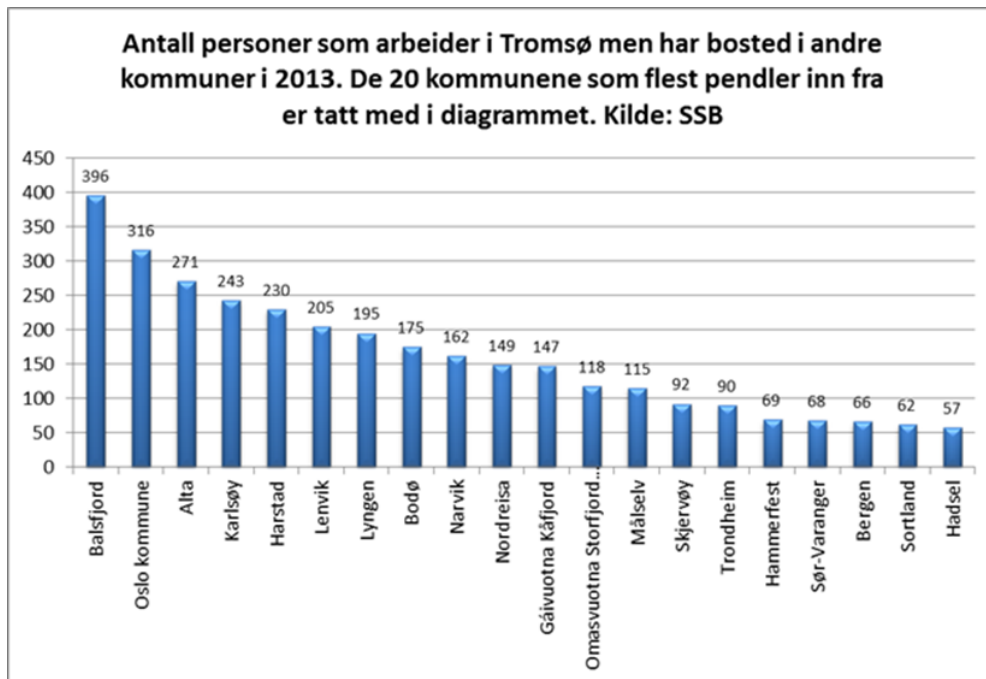
Flesteparten av de som pendler inn til Tromsø pendler fra Balsfjord (396), Oslo (316), Alta (271), Karlsøy (243), Harstad (230) Lenvik (205), og Lyngen (195).

I følge Transportøkonomisk institutt (2014) har pendling med fly økt vesentlig mer enn all annen arbeidsrelatert flytrafikk. Ca. halvparten av alle pendlerreiser ender i landsdelssentrene; Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø, mens kun 28 % av reisene genereres her. I følge Avinors reisevaneundersøkelse fra 2013 var 16 % av all flytrafikk innenlands reiser til og fra arbeidssted.

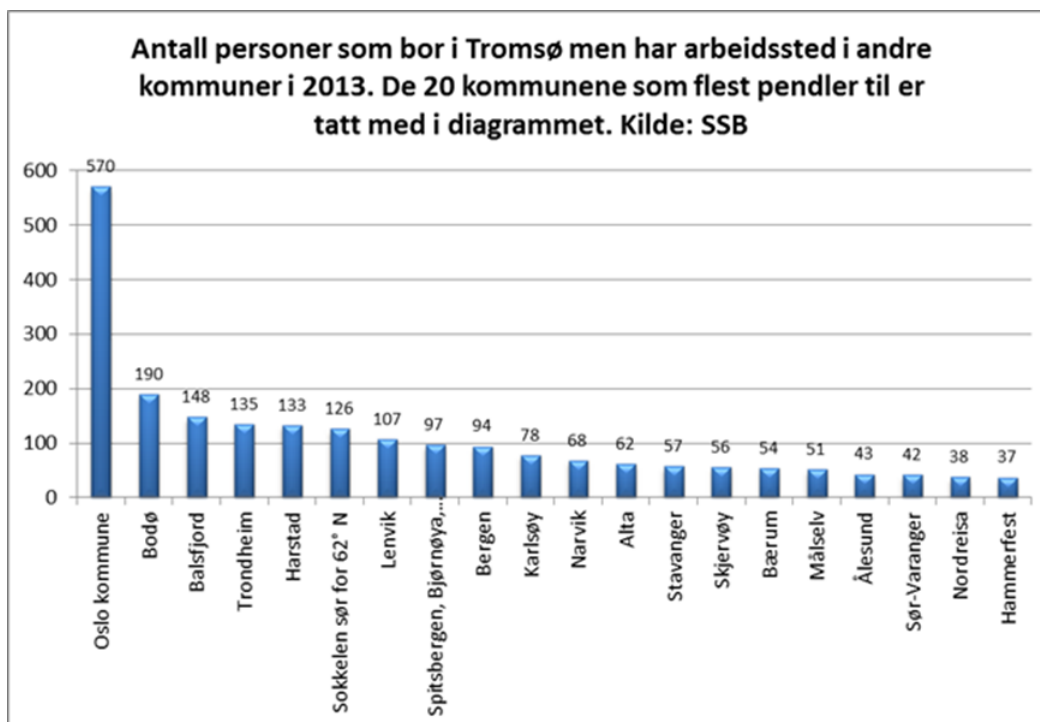
Troms fylke har blant landes høyeste vekst av flypendlere, sammen med Møre og Romsdal. Flypendlingen mellom Tromsø og Trondheim vokste med 13% i perioden 2003- 2011. Mellom Oslo og Tromsø økte den med 9 % i samme periode.

I 2013 hadde Tromsø 2186 utpendlere. Disse pendlet i hovedsak til Oslo (570), Bodø (190), Balsfjord (148) Trondheim (135) og Harstad(133). Det vil si at Tromsø følger den nasjonale trenden med at stadig flere pendler med fly. Det gjør det særlig viktig å ha fokus på tiltak som bedrer adkomsten til og fra Tromsø lufthavn, Langnes. Både Oslo, Bodø og Alta er byer som er i vekst og har vært det lenge. Det er derfor rimelig å anta at antall pendlere fra disse byene vil holde seg stabilt eller øke i

tråd med befolkningsveksten. Flere av de mindre pendlerkommunene faller i folketall og det kan derfor antas at antallet pendlere faller tilsvarende.



Figur 10 innpendling til Tromsø kommune, kilde SSB



Figur 11 Utpendling fra Tromsø, www.tromso.kommune.no

3.4.5. Reisetid og kollektivtrafikk

Både for næringstrafikken og privatreisende er reisetid viktig. Sannsynligheten for pendling reduseres når reisetiden er over 45 minutter. Store deler av næringstrafikken fra Tromsø kommune og Karlsøy kommune er fiskeritransport og denne næringen er avhengig av å få varene hurtigst mulig frem til målpunktet.

Reisetid med bil

Avstanden mellom Tromsø og Finnsnes er 156 km, og med en gjennomsnittshastighet på 70 km/t vil reisetiden være ca. 2,15 timer. Om sommeren er det mulig å velge en alternativ rute via Senja med ferge fra Bothamn til Brennsholmen. Denne reisen er 122 km og tar ca. 3 timer.

Avstand mellom Tromsø og Harstad avhenger av hvilken rute man velger:

	E8/E6- Tjeldsundbrua	RV 862/848 – ferge til Sørrollnes E6/8	RV862/867- ferge til Skrolsvik E6/8
Avstand	300 km	265 km	274 km
Reisetid	4t 40 min	4t 52 min	5t 54 min

Tabell 5 Avstand og reisetid mellom Tromsø og Harstad

Reisetid regionalt kollektivtilbud med hurtigbåt

Det er i dag 2-4 daglig avganger med hurtigbåt fra Tromsø til Finnsnes og Harstad.

Turen fra Tromsø til Finnes tar ca. 1,20 timer, mens turen til Harstad tar ca. 3 timer. I tillegg går det hurtigbåt til Skjervøy og Lysnes. Turen fra Tromsø til Lysnes tar 50 minutter når den går direkte og 65 minutter når den går innom Vikran og Tennskjær. Per i dag går båten mandag, onsdag, fredag og søndag.

Hurtigbåten til Skjervøy har daglige avganger til Tromsø, tirsdag og torsdag det er mulig å reise til byen på dagtid. Ellers går det kun avganger på ettermiddags- og kveldstid. Kortest mulig reisetid er ca. 2 timer, med stopp på alle anløpssteder tar turen ca. 4,5 timer.

Det er mulig å kombinere buss og båt fra Finnsnes, reisetiden blir da ca. 2 timer. Buss mellom Tromsø – Finnsnes har reisetid på ca. 2 timer og 15 minutt. Med buss blir reisetiden til Harstad ca. 5 timer. Kortes mulig reisetid fra Storsteinnes til Tromsø er 1 time og 20 minutt.

Reisetid med Hurtigruten

Hurtigruten går fra Tromsø til Finnsnes på 3 timer, mens turen til Harstad tar 7 timer. Det foretas noen arbeidsreiser på hurtigruten, men andelen er liten i forhold til andre kollektivreiser.

Alle reisetidene er beregnet med utreise fra Tromsø sentrum.

3.5 Tromsø lufthavn, Langnes

Tromsø lufthavn Langnes ligger ca. 5 km fra sentrum og er et sentralt målpunkt i byen. Flyplassen er den største i Nord-Norge og den femte største i landet. Ifølge Strategisk næringsplan er Tromsø det største knutepunktet for transport og logistikk mellom sjø, land og luft i arktiske strøk. Byen er lett tilgjengelig og har flere gode flyrutetilbud både innenlands og utenlands. Det gjør Tromsø lufthavn, Langnes til et naturlig trafikknutepunkt for aktiviteter både i Nord-Norge og i Nordområdene generelt.

Flyplassen er sentral for reisende og pendlende, men også beredskapsmessig, samt for frakt av varer og post. I 2014 hadde den over 43 000 flygninger og over 2 millioner passasjerer. Avinor har planer om å utvide både terminalen og rullebanen.

Den generelle flytrafikken i Norge er forventet å øke med ca. 2 % årlig frem til 2040, flyplassens betydning vil derfor bare øke.

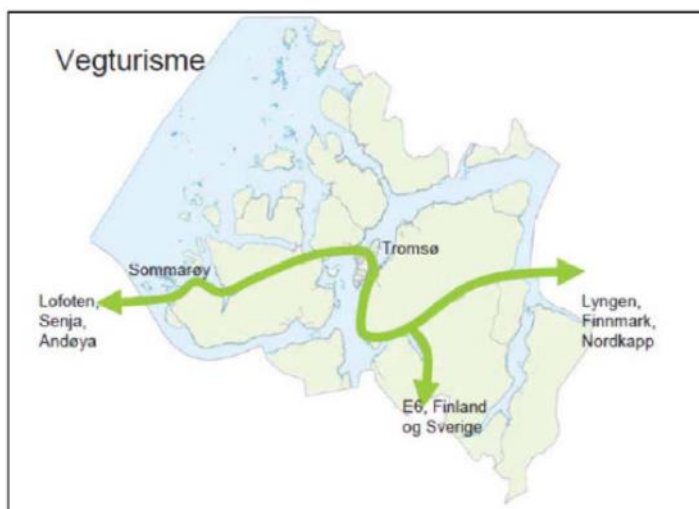
Cruisetrafikken til Tromsø har vært økende de siste årene. Tromsø er snuavn for flere av cruiseskipene og det fører til en økt belastning av flyplassen.

3.6 Fritid og friluftsliv

Kvaløya er et mye brukt utfartsområde gjennom hele året. Stort sett hele øya er i bruk til ulike fritids- og rekreasjonsformål. Her er mange populære fjell, strender, og fjæreamråder.

Det er etablert flere turistanlegg på Kvaløya. I de siste årene har vinterturismen økt i Tromsø, og særlig Kvaløya med Sommarøy er populære turmål, både for turister og for lokalbefolkninga.

En ny forbindelse til Kvaløya kan føre til kortere reisetid for turister og for Tromsøs innbyggere som har fritidsbolig på Kvaløya, Ringvassøya og de andre øyene i området.



Figur 12 Hovedruten for vegturister i Tromsø, Transportplan Tromsø kommune 2008-2019

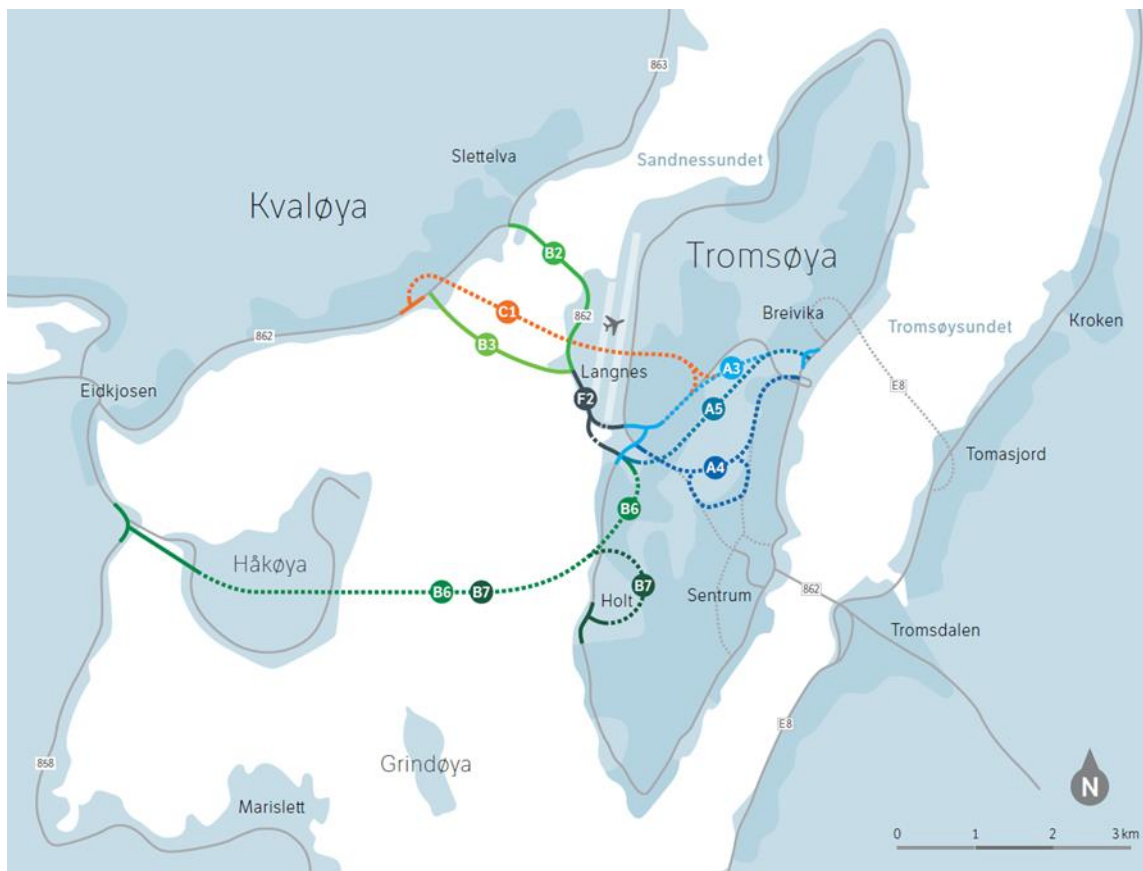
Kartillustrasjonen ovenfor viser hovedvegen for turistene som kommer med bil til Tromsø. De fleste følger riksvegnettet og drar via Brensholmen til Senja. Denne type turisme vil neppe øke i omfang som følge av nye forbindelser til Kvaløya. Mengden med turister vil ikke være så stor at de utgjør noen belastning med å passere forbi Kvaløysletta.

3.7 Annen infrastruktur

Vann og avløp har flere anlegg innenfor Langnes og Breivika området, og har planer om flere utbedringer. I tillegg er det et stort infrastrukturnett i Breivika som er eid av Universitetssykehuset og Tromsø Universitet.

4. KONSEKVENSER AV TILTAKET

4.1 Alternativene som utredes



Figur 13 Oversikt over de ulike alternativene

0-alternativet

Alternativ 0 er dagens løsning, inkludert alle tiltak som er godkjent i handlingsprogrammet. I dette tilfellet innebærer det den planlagt rundkjøring inn til Langnes handelspark, øst for dagens rundkjøring i Giæverbukta. Alternativ 0 er med som et referansealternativ i konsekvensutredningen og effekten av de andre alternativene blir målt i forhold til dette.

0-alternativet medfører at bygge- og deleforbudet på Kvaløya videreføres med mindre det gjøres tiltak som bedrer kollektivtransporten. Videreføring av byggerestriksjoner på Kvaløya vil kunne medføre et større utbyggingspress på Tromsøya og på fastlandet. Selv om Tromsøya er tettbebygd er det enda boligarealreserver igjen. Det er i tillegg et stort fortettingspotensial ved bruhodet på fastlandssiden og rundt Tromsøysundtunnelen. En større utbygging i disse områdene vil være mer i samsvar med vedtaket om miljøvennlig byutvikling og fortetting ved eksisterende bysentra og knutepunkt.

Ny tverrforbindelse: A3, A4, A5

Det er allerede vedtatt at ny tverrforbindelse skal gå i fjell. Spørsmålet er hvor tunnelene skal ha påhugg og utløp. A3 og A5 har samme påhuggsområde i Brevivika, mens alle alternativene har ulike utløp i Langnesområdet. Det er svært lite som skiller de ulike alternativene til ny tverrforbindelse og de vil derfor blir behandlet under ett i denne delrapporten.

Ny forbindelse til Kvaløya: B2, B3, B6 og B7/B7B

Når det gjelder ny forbindelse til Kvaløya så er det to ulike hovedkonsepter, nordre og søndre. Nordre alternativ omfatter B2, B3 og C1, mens søndre omfatter B6 og B7.

Alternativ B2, går mer eller mindre parallelt med dagens forbindelse, mens B3 starter og lander litt lengre mot sør. Både B6 og B7 starter ved Håkøya, men lander ulikt. B6 knytter seg på en ny tverrforbindelse i Langnesområdet, mens B7 har utløp på Holt, og B7B knyttes direkte opp mot Sentrumstangenten.

For enkelte deltema vil ny forbindelse til Kvaløya ses på under ett, mens for andre deltema vil B6, B7 og B7B blir omtalt som søndre alternativ, mens B2, C1 og B3 bli omtalt som nordre alternativ.

Gjennomgående tverrforbindelse og Kvaløyaforbindelse: C1

C1 er et sammenhengende tunnelsystem fra Breivika til Selnes på Kvaløysletta. Det skal etableres et rampesystem til og fra hovedvegnettet for å ivareta adkomsten til Langnesområdet og tunnelpåhugget skal etableres i dagens tverrforbindelse. Tunnelen kommer ut like sør for dagens rundkjøring på Selnes.

F2 forutsettes etablert for å bedre adkomsten til Tromsø lufthavn, Langnes.

Ny forbindelse til Langnes Lufthavn, Langnes: F2

F2 er allerede delvis regulert i plan 1728, områdeplan for Langnes, og er en forutsetning for den planlagte utvidelsen av flyplassen, samt for å få til en god trafikkavvikling i Langnesområdet. Utvidelsen av flyplassen ligger også inne i områdeplanen. For at denne skal kunne realiseres må dagens kulvert forsterkes.

Ettersom F2 allerede er regulert gis det ikke en nærmere beskrivelse av denne i den videre utredningen.

4.2 Påvirkning på trafikksystem og trafikkmengde

Hvordan trafikksystemet vil bli avhenger av hvilke løsninger for ny tverrforbindelse og Kvaløyaforbindelse som etableres. Trafikkavviklingen vil uansett bli både bedre og sikrere, og fremkommeligheten vil øke både for kollektivtrafikken og for privatbilismen.

Trafikken vil bli noe omfordelt, ettersom både Tromsøbrua og Langnesbakken blir avlastet.

Nye veger med bedret kapasitet øker mengden nyskapt trafikk, det antas derfor at ny forbindelse til Kvaløya og ny tverrforbindelse vil generere mer trafikk. Det er et mål at fremtidig trafikkvekst skal tas på kollektiv- gange og sykkel, men yrkes- og næringstrafikken er forventet å øke med takt med befolkningsveksten og den generelle næringsveksten.

Antallet gående og syklende vil kunne øke med bedre tilrettelegging for disse trafikantene. Økt tilflytting og boligbygging vil også generere en del ny trafikk til både Langnes og Kvaløya. Dersom målene i klimaforliket skal oppnås vil det muligens være nødvendig å iverksette tiltak for å redusere den generelle trafikkmengden. Transportnett Tromsø jobber med planer for etablering av et sammenhengende vegnett for kollektivtrafikken, samt for gående og syklende. Når dette er etablert vil det kunne bli mer attraktivt å velge andre transportmiddel enn bil. Reisevaneundersøkelsen 2013-2014 viser at det blir mer attraktivt å benytte andre transportmiddel enn bil når en må betale for parkering, samtidig som bussbruken også øker ved økt tilgjengelighet til kollektivtilbud.

4.3 Reisevaner

Det er grunn til å tro at reisevanene kan bli noe endret som følge av nye forbindelse til Kvaløya. I dag er det kun et smalt fortau på Sandnessundbrua, noe som gir dårlige forhold for gående og syklende. Ved etablering av ny bruforbindelse til Kvaløya vil både forholdene og kapasiteten forbedres og det antas at antall gående og syklende vil øke som følge av dette.

I følge Troms fylkestrafikk vil bedre fremkommelighet for buss vil også ha en positiv virkning på antall busreisende. Dersom det etableres boliger på Kvaløysletta og Storelva i den grad kommuneplanens arealdel legger opp til, vil passasjergrunnlaget øke kraftig. Økt frekvens og redusert reisetid for bussen vil kunne øke andelen busreisende på sikt, særlig dersom det gjennomføres tiltak som gjør det mindre attraktivt å kjøre bil.

Etablering av B6 og B7 fanger opp relativt få boenheter, at det ikke vil medføre endring i bybussonen. Tunnel til Håkøya har ikke en positiv virkning for kollektivtrafikken ifølge Troms fylkestrafikk. Ny forbindelse til Kvaløya med tunnel vil i tillegg virke ekskluderende for gående og syklende. Reisevanene vil derfor mest sannsynlig bli mest påvirket av etablering av alternativene B2, B3 eller C1.

4.4 Fremtidig arealbruk

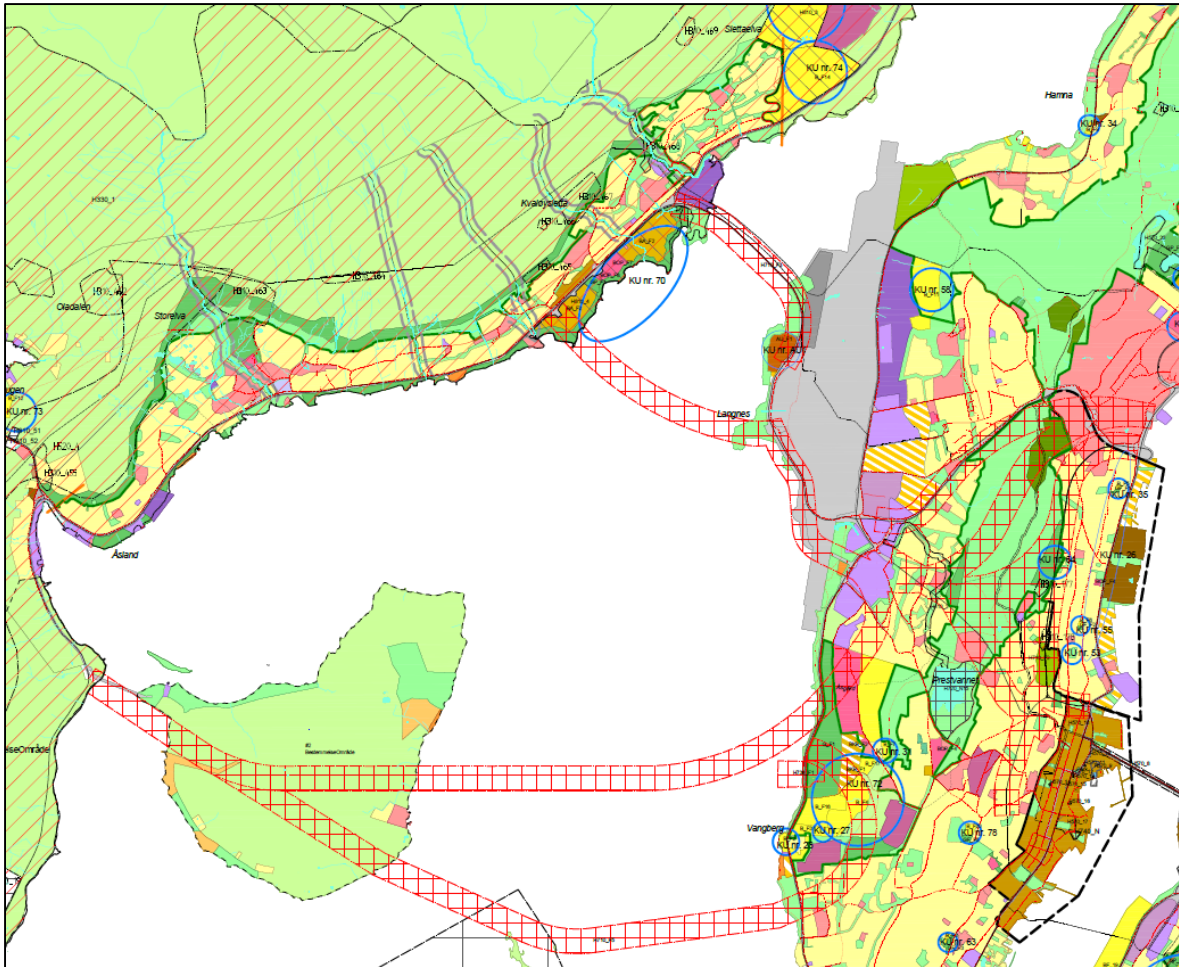
Det er nylig langt ut et forslag til ny arealplan for Tromsø kommune. Planen legger opp til at Tromsø skal vokse på en miljøvennlig måte, noe som innebærer at det skal bygges tettere og med nærhet til kollektivtilbud, gang og sykkelveger og eksisterende infrastruktur. Hovedhensikten med planforslaget er en kompakt utvikling som ikke skal skape nye transportbehov.

Ved Slettaelva like nord for Sandnessundbrua er det foreslått to større boligområder, Slettaelva og Slettaelva nord. På Slettaelva nord foreslås det etablering av inntil 1500 boenheter. Det er ikke angitt tall for boligetableringen på Slettaelva. For begge områdene ligger det inne et rekkefølgekrav om at området ikke kan bebygges før ny forbindelse til Kvaløya er etablert eller det er gjennomført tiltak for forbedring av kollektivtrafikken.

I tilknytning til Slettatorget på Kvaløysletta er det avsatt en mindre areal for næring på sjøsiden, samt to store områder for utbyggingsformål, med åpning for etablering av 1000-1500 boenheter. Her er det også satt av areal for bygging av ny kirke. Alt dette vil være med på å styrke Kvaløysletta som bydelssenter. For dette området gjelder samme rekkefølgekrav som til de nye boligområdene ved Slettaelva.

Det er tatt inn to mindre boligområder ved Kaldfjorden. Disse er så små at de ikke vil være utslagsgivende for trasévalg for ny Kvaløyaforbindelse. Disse områdene har noe dårligere bussforbindelse enn de foreslåtte boligområdene ved Slettatorget og Slettaelva da de ligger utenfor bybuss-sonen.

Forslaget legger opp til etablering av 1200-2000 nye boenheter på Holt.



Figur 14 Utsnitt av forslag til nytt arealplankart, KPA, med hensynssone for ny Kvaløyaforbindelse

I henhold til temakart for fortetting er det satt av fem områder for fortetting på øya og to på det sentrale fastlandet. De to største områdene strekker seg fra sydspissen og frem til tverrforbindelsen, i tillegg er det satt av et område ved Grønnåsen, et ved Breivika og et ved Langnesbakken.

Det er også igangsatt arbeid med rulleringa av Kommunedelplan 229 for Stakkevollvegen - Tromsø marka. Her legges det opp til en enda større bolig- og næringstetthet samt økt byggehøyde. Det vil si at etablering av en ny tverrforbindelse vil bli enda viktigere for å ta unna den fremtidige veksten fra dette området. Det vil også oppstå et større behov for gode kollektivløsninger og et bedre tilbud for gående og syklende. Ved økt utbygging her vil kundegrunnlaget for kollektivtransporten øke, noe som igjen gjør det mulig å oppgradere kollektivtilbudet.

4.4.1 Arealbruk for ny tverrforbindelse – forhold til samordnet areal og transportplanlegging

Tverrforbindelsen vil ikke båndlegge et stort areal på bakkenivå ettersom den skal gå i fjell. Det mest arealkrevende tiltaket vil være påhuggsområdene og en eventuell omlegging av dagens vegtrasé for å komme til selve tunnelen.

Det skal gjennomføres tiltak på dagens tverrforbindelse, men uavhengig av størrelsen på tiltak skal dagens veg opprettholdes som veg i dagen. Veggen skal nedklassifiseres til lokalveg og dagens byggegrense kan reduseres. Som følge av omlegging til tunnel vil trafikkbelastningen minke med

rundt 80 %, noe som medfører en redusert støv og støybelastning på omkringliggende områder. Det vil også gi plass til etablering av egne kollektivfelt.

En lavere belastning og ny byggegrense vil gi rom for en endret arealbruk langs randsonen av dagens tverrforbindelse. Området kan bli aktuelt for bolig- og næringsetablering. Redusert støy og støv kan føre til bedre forhold for gående og syklende. Det kan bidra til å gjøre det mer attraktivt å sykle og å gå på denne strekningen. Det kan også ses på muligheten med å legge dagens forbindelse under lakk. Det åpner for å tette igjen de smaleste delene av marka og vil være positivt for markabruken jfr. vedlagt delrapport for Ombygging av den avlastede tverrforbindelsen.

En ny tverrforbindelse i tunnel vil åpne opp for fortettingsmuligheter, øke andelen gående og syklende og bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Noe som er i henhold til målene med samordnet areal og transportplanlegging.

4.4.2 Arealbruk for ny Kvaløyaforbindelse – forhold til samordnet areal og transportplanlegging

Etablering av ny forbindelse til Kvaløya vil få store konsekvenser for arealbruken. Alle alternativene fører til at tilgjengeligheten til Kvaløysletta økes. Dersom tilgjengeligheten økes vil det bli større press på områder som i dag ligger ubebygde eller brukes til landbruksformål.

Kommuneplanens arealdel legger opp til at flere større boligområder på Kvaløysletta kan etableres når ny forbindelse er etablert. Dette medfører at større landbruksarealer tas i bruk til boligformål. Utover dette er det foreløpig ikke satt av nye store arealer til byggeformål på Kvaløya.

Dersom alternativene B2 eller B3 etableres vil forholdene for gående og syklende bedre seg. Dette på grunn av at trafikken vil fordele seg over to bruforbindelser, samtidig som den nye bruene kan etableres med fortau og sykkelveg i henhold til siste utgave av sykkelhåndboka V122. Kvaløysletta er allerede et bydelssenter og har en tett bebyggelsesstruktur, med potensiale for fortetting. Dersom det etableres flere store boligområder her vil senterfunksjonen forsterkes og det skapes større kollektivgrunnlag. Det vil være god og miljøvennlig byutvikling å videreutvikle Kvaløysletta som bolig- og bydelssenter.

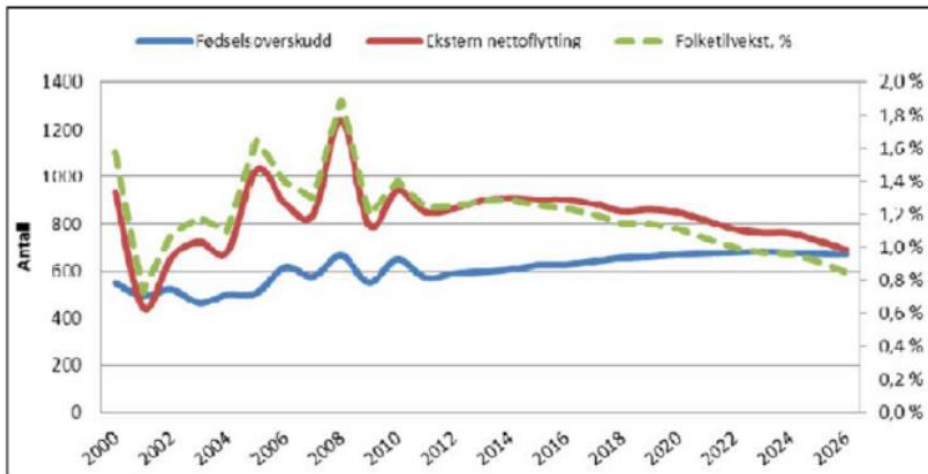
Ved etablering av alternativene B6 eller B7/B7B vil det bli mindre attraktivt å videreutvikle Kvaløysletta ettersom dagens bru i mindre grad blir avlastet av disse alternativene. Håkøya og områdene sør for Eidkjosen har ikke samme mulighet for etablering av en tett boligstruktur. Områdene er heller ikke satt av til boligformål i kommuneplanens arealdel. For gående og syklende er det lite attraktivt å benytte lange tunneler. Det gjør at forholdene for gående og syklende ikke forbedres, ettersom de enten må sykle i en lang tunnel eller benytte dagnes Sandnessundbru som vil ha nesten like stor trafikkbelastning som i dag.

Befolkningsgrunnlaget i disse områdene vil ikke kunne bli stort nok til at det gir grunnlag for økt kollektivfrekvens. En utbygging her vil derfor i stor grad være bilbasert og vil kunne gi en uheldig byspredning.

4.5 Bosetning

Tromsø kommune planlegger for en stor befolkningsvekst. Det forutsettes at mesteparten av de nye boligområdene kommer i tilknytning til eller som en forlengelse av allerede etablerte bydelssenter. Det legges ikke opp til en økt boligetablering ute i distriktene.

Etableringen av en ny forbindelse til Kvaløya vil ha stor påvirkning på fremtidig boligetablering i kommunen. Kommuneplanens arealdel har avsatt flere nye boligområder på Kvaløya, med de betingelsene om at de kan realiseres når en ny forbindelse er realisert, eventuelt at det er gjort store tiltak for forbedring av kollektivframkommeligheten. Redusert belastning av dagens tverrforbindelse vil gi mulighet for fortetting langs dagens trasé, men den ledige arealreserven her er ikke tilstrekkelig til å gjøre store endringer i bosettingsstrukturen.



Figur 15 Folketilvekst, www.tromso.kommune.no

Befolkningsprognosen frem mot 2026 viser at Tromsø kommune er forventet å ha et jevnt stigende fødselsoverskudd, samtidig som den eksterne nettoflyttingen er synkende. Den prosentvise folketilveksten er forventet å være 0,8 % i 2026, noe lavere enn den veksten byen har per i dag. Byen vokser selv om veksten går noe nedover, og det forventes derfor et fortsatt press på etablering av nye boliger og nye boligområder.

Dersom fremkommeligheten til Kvaløya økes og dagens byggerestriksjoner oppheves kan det antas at presset på boligetableringer ute i distriktene på Kvaløya økes. Etableringen av ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya forventes ikke å gi regionale ringvirkninger.

4.6 Næringsvirksomhet

For næringstransport vil kortere kjøretid være gunstig. Hovedstrømmen av næringstrafikk kommer fra E6/E8 og skal til Tromsøya, Kvaløysletta eller videre mot Karlsøy. Etablering av alternativene B6 eller B7 vil derfor ikke ha noen betydelig konsekvens for næringstrafikken. Vegnettet på Kvaløya er generelt smalt og svingete og er ikke egnet for tungtransport. Dette er med på å prege attraktiviteten for etablering av bilbasert næringsvirksomhet.

Etablering av alternativene B2 eller B3 vil gjøre Kvaløysletta lettere tilgjengelig og dermed mer attraktivt for nyetableringer. Særlig om befolkningstettheten øker innenfor nærområdet.

Kjørelengden for ny tverrforbindelse vil være relativt lik uansett hvilket alternativ som velges. En ny tverrforbindelse vil øke fremkommeligheten og tilgjengeligheten både til Breivika og til Langnes. Dette kan være med på å gjøre området enda mer attraktivt for næringsvirksomheten. På sikt kan Langnes bli et så attraktivt handelsområde at det tiltrekker seg større regionale bedrifter, i tillegg til at lokale bedrifter enten velger å flytte til området eller åpne filialer her. Noe som allerede er i ferd med å skje, blant annet ved etableringen av IKEA.

4.6.1 Handel

Det kan forventes en økning i handelen for Langnesområde som følge av økt tilgjengelighet. Tromsø har allerede en høy vekst i detaljhandelen knyttet til klær, sko, hus og hjem, noe som er typiske handelsvarer for kjøpesentre.

Hvordan handelsutviklingen blir på Kvaløya avhenger i stor grad av hvilken forbindelse som etableres. Etablering av søndre alternativer vil øke tilgjengeligheten til Eidkjosen, og alle de nordre alternativene vil lette framkommeligheten til Kvaløysletta. Kommuneplanens arealdel har avsatt to nye områder for sentrumsformål i tilknytning til dagens bydelssenter på Kvaløyasletta, hvor det åpnes for etablering av nytt handelsareal. Det er dermed lagt til rette for mer handel i dette området. Eidkjosen er avsatt til næringsformål, og boligformål. Formålet næring åpner ikke for etablering av forretninger av noe slag. Det kan derfor antas at en etablering av nordre forbindelser, B2, B3 eller C1 vil medføre økt handel på Kvaløya, mens nordre alternativ ikke vil ha like stor innvirkning på handelen. Dette fordi områdene rundt Kvaløysletta er tettere befolket og ligger innenfor et område med god kollektivdekning.

Reisetiden for den øvrige Tromsøregionen er for lang til at redusert reisetid internt på Tromsøya vil ha noe å si for handelsveksten.

4.6.2 Sysselsetting

Det forventes en fremtidig befolkningsvekst i Tromsø kommune og det legges derfor til grunn at sysselsettingen vil øke. Ved etablering av en ny tverrforbindelse og en ny forbindelse til Kvaløya økes gjennomstrømningen av både folk og trafikk, noe som kan gi grunnlag for økt næringsetablering. Det forventes derfor at antallet sysselsatte i Langnesområdet vil øke.

Innvirkninga på Kvaløya vil i større grad avhenge av hvilke alternativ som velges. Etablering av et av de nordre alternativene forventes å ha større effekt på sysselsettingen på Kvaløya, enn etablering av B6, B7 og B7B. Dette fordi Kvaløysletta allerede har en større utbygd næringsstruktur og er avsatt som bydelssenter i kommuneplanens arealdel.

4.6.3 Pendling

Det er et uttalt politisk ønske om å knytte Tromsøregionen tettere sammen, samt å tilknytte seg Finnsnes og Harstad som pendlerområder. Det er igangsatt et arbeid med ny kystriksveg for Troms blant annet i denne hensikt. Dette ligger imidlertid langt fram i tid og hvilke løsninger som foreslås er derfor usikkert.

Når det gjelder å knytte til seg Finnsnes som pendlerregion så vil ikke ny forbindelse til Kvaløya ha noen større effekt på reisetiden, selv ikke om det etableres en fergefri kystriksveg. Reisetiden vil kunne reduseres, men ikke tilstrekkelig til å kunne konkurrere med Hurtigbåten.

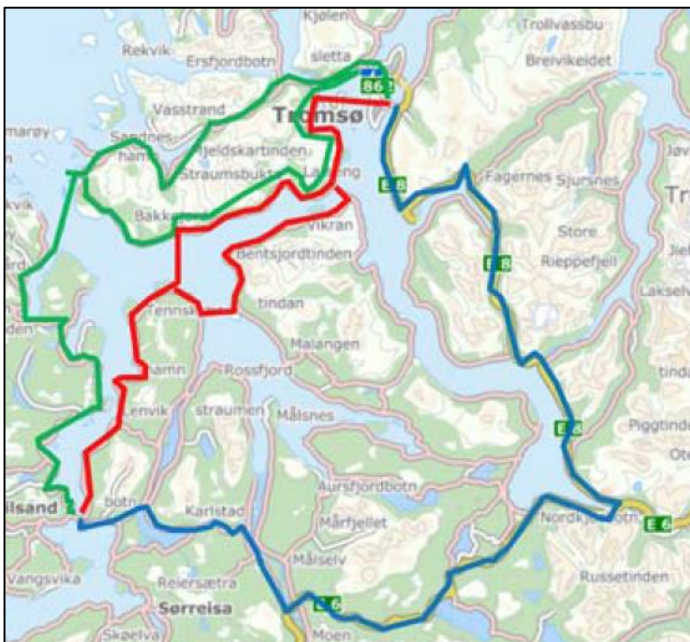
Ved alternativ B6 og B7 vil avstanden fra Finnsnes til Tromsø være rundt 121 km (ikke medregnet fjordkryssinga over til Brensholmen) dersom man kjører FV 852, den ytre vegen rundt Kvaløya langs Straumsfjorden. Kjører man FV 862, indre Kvaløya over Kattfjordeidet blir kjørelengden ca. 110 km, pluss ferga. Fergetiden er på rundt 45 minutter.

Dersom det etableres en ny forbindelse mellom Tennskjær og Kvalnes vil avstanden fra Finnens til Tromsø via alternativ B6 bli ca. 88 km når man kjører ytre Kvaløya. Denne forbindelsen følger hovedledene for Hurtigbåten og Hurtigruten og er tatt med for å gjøre en teoretisk sammenligning av

reisetid for bil vs. Hurtigbåt når ruten blir den samme. Reisetiden med en slik forbindelse hadde blitt rundt 1 time og 40 minutter, 20 minutter lengre enn med båt

Med dagens Kvaløyaforbindelse hadde avstanden fra Finnsnes til Tromsø blitt 91 km, forutsatt at det ble etablert tunnel fra Tennskjær til Kvalnes. Dersom man hadde lagt en ny forbindelse mellom Jøvik og Spilderneset og kjørt via Ryatunnelen og alternativ B6, hadde avstanden til Tromsø blitt 90,4 km.

Alle avstander er her regnet ut fra teoretiske tunnellengder, både for alternativ B6 og for en tenkt forbindelse mellom Tennes og Kvalnes. Det er ikke tatt høyde for stigningsforhold, grunnforhold og eventuelle påkjøringsveger. Det er heller ikke avklart om tunneletableringene er gjennomførbare. Det vil selvfølgelig være mulig å etablere andre løsninger enn det som er foreslått her, men det vil være nødvendig med store investeringer, uten at reisetiden blir markant redusert. En fergefri kystriksveg eller en kystriksveg med flere og tettere fergeforbindelser må derfor ses i et større og mer langsiktig perspektiv enn etablering av ny forbindelse til Kvaløya og ny tverrforbindelse.



Figur 16 Grønn og blåstrek viser dagens forbindelser Tromsø – Finnsnes, rød strek viser teoretiske muligheter

Når det gjelder å knytte til seg Harstad som pendlerregion vil dette også avhenge av flere fremtidige fjordkryssinger for å ha noen større effekt, eventuelt en annen fergefrekvens. Dersom det etableres en tunnel fra Harstad til Skrolsvik vil avstanden til Tromsø kunne reduseres med rundt 35 km, noe som vil redusere reisetiden med ca. 35 minutter. Da vil reisetiden med bil bli omtrent like lang som reisetiden med Hurtigbåt. Avstanden vil uansett være så stor at dagpendling er uaktuelt.

Rapporten fra TØI angående næringslivets nytte av samferdselstiltak konkluderer med at:

Arbeidsmarkedseffekter er betinget med at reisetiden mellom regionene som bindes sammen faller til et nivå som tillater daglige reiser. I praksis vil dette si at avstanden mellom sentrene som knyttes sammen ikke kan være mye over én times reisetid.

Selv ikke en rask hurtigbåt vil klare en så kort reisetid fra Tromsø til Harstad.

Avstanden fra Brensholmen og inn til Langnesområdet med etablering av alternativ B6 vil bli omtrent like lang som i dag. Det kan derfor ikke påregnes at antall pendlere fra Brensholmen og Sommarøya vil øke som følge av ny forbindelse til Kvaløya. Avstanden for de som bor i Karlsøy og nord på Kvaløya vil heller ikke forandres nevneverdig med etablering av alternativene B2, B3 eller C1, men trafikkavviklingen vil bli bedre og reisetiden vil kunne gå noe ned. Befolkningsgrunnlaget her er derimot ikke så stort at det antas en økt innpendling til Tromsøya.

En ny tverrforbindelse vil heller ikke gi noe vesentlig kortere reisetid pendlere og antallet pendlere fra fastlandssiden vil ikke øke i særlig grad.

4.6.4 Reisetid

I henhold til kommuneplanens arealdel skal det satses på en fortetting ved knutepunktene. På Kvaløya er det Kvaløysletta som er det store knutepunktet. Her er det i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel foreslått flere nye boligområder. Ved etablering av alternativene B2, B3 og C1 vil man legge opp til en økt kapasitet i tilknytting til der det bor flest folk. Det vil være med på å redusere reisetiden for mange, uansett målpunkt, på grunn av bedre trafikkavvikling og mulighet for økt bussfrekvens.

Dersom alternativ B6 eller B7/B7B etableres vil det ta mange år før det er etablert tilstrekkelig boliger sør på Kvaløya og rundt Eidkjosen før man vil oppnå den samme effekten som ved alternativene B2, B3 og C1. Avstanden til de tyngste målpunktene på øya vil være så pass stor at veksten vanskelig kan tas på gange- og sykkel. Det vil heller ikke være mulig å løse det med kollektiv, på grunn av at busstilbudet uansett vil måtte konsentreres om boligområdene fra Eidkjosen, Storelva og nordover til bruhodet.

Avstanden fra Eidkjosen til Langnesområdet blir ikke vesentlig forandret ved etablering av alternativ B6. Reisetiden vil derfor ikke bli vesentlig kortere.

Ved etablering av enten alternativ B7 eller B7B blir avstanden til Langnes lengre, mens reisetiden til sentrum blir kortere. Særlig ved etablering av B7B siden denne kobles direkte på Sentrumstangenten. En slik forbindelse vil også gi kortere reisetid for tungtransporten som skal til og fra søndre Kvaløya. B7 og B7B vil imidlertid gi lengre reisetid for de som skal til Langnesområdet eller Breivika, enn med dagens forbindelse.

B7B fordrer i tillegg en utvidelse Sentrumstangenten med en ny arm, noe som vil føre til store ekstrainvesteringer.

4.7. Tromsø Lufthavn, Langnes

Ved etablering av F2 vil adkomsten til flyplassen bedres. Etablering av ny tverrforbindelse vil gi bedre trafikkflyt i området, noe som øker tilgjengeligheten til og fra flyplassen ytterligere.

Etablering av alternativene B2 og B3 vil gi en mer smidig trafikkavvikling der boligtettheten er høyest, noe som vil gjøre adkomsten til flyplassen bedre. Etableringa av alternativ B6 vil ikke fange opp en like stor trafikkmengde, virkningen av denne blir derfor liten for trafikken som skal til flyplassen. Alternativ B7 landes på Holt og vil derfor ikke bedre framkommeligheten for trafikken som skal til flyplassen. Det vil ta lang tid før både alternativ B6 og B7 vil avlaste dagens Sandnessund bru i særlig grad ettersom alternativene fordrer en stor boligutbygging.

4.8 Fritid og friluftsliv

Når det gjelder fritidsreiser så er akseptgraden for reiseavstand større. Reisetiden vil reduseres når fremkommeligheten på dagens tverrforbindelse forbedres, men reduksjonen i reisetid vil ikke være stor nok til å gi økt utslag på antallet fritidsreiser.

Ved etablering av alternativene B6 og B7 vil reisetiden fra Sydspissen og til Håkøya og østre del av Kvaløya bli kortere, men heller ikke her er reduksjonen av reisetid stor nok til å gi store utslag i antall reiser. I tillegg er boligkonsentrasjonen i disse områdene relativt lav, noe som igjen gir en lav måloppnåelse. Alternativ B2, B3 og C1 vil ikke gi en merkbar redusert reisetid for noen av de sentrale målpunktene for fritids- og friluftaktiviteter. De vil derfor ha liten eller ingen virkning på antall fritidsreiser, eller medføre endret bruk av utfartsområdene.

B3 vil derimot ha en negativ virkning for Langneset, som har stor verdi som friluftsområde, da dette blir bygd ned.

Omtrent 30 % av alle reiser er knyttet til fritid og besøk. Ved økt bosetting på Kvaløya vil dette generere mye fremtidig trafikk både til og fra Kvaløya, samt økt lokaltrafikk som følge av at Kvaløya er et mye brukt turområde også for dem som bor der. Det vanligste transportmiddelet for fritidsreiser er bilen, en tredjedel av reisene foregår til fots. Det vil derfor være viktig med gode tilbud for gående og syklende for å opprettholde og øke antallet fritidsreiser til fots og per sykkel.

Det forventes at antall fritids – og friluftslivrelaterte reiser til Kvaløya vil øke i takt med den generelle befolkningsveksten i kommunen. Hvor stor økning som kan forventes som følge av økt tilgjengelighet er derimot usikkert. Alle alternativene vil ha en negativ effekt for friluftsliv og fritidsbruk i de områdene hvor bruene startes og landes og i forbindelse med tunnelpåhugg, på grunn av økt trafikkbelastning med tilhørende støy og støv.

4.9 Annen infrastruktur

Både etableringene av ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya vil kunne få konsekvenser for vann- og avløpsanlegg. Alternativene B2 og B3 legges tett opp til renseanlegget på Selnes som skal legges om til pumpestasjon. Her må bruetableringen og arbeidet med renseanlegget samkjøres slik at bruetableringen ikke kommer i konflikt med infrastrukturen som er knyttet til anlegget.

Det må ses på muligheter for å legge fremtidige vann- og avløpsledninger i den nye tverrforbindelsen. Dette er forhold som må avklares på detaljreguleringsnivå når trasevalget er landet.

Etablering av alternativene B6 og B7 med tilhørende boligvekst på Håkøya og Kvaløya sør for Eidkjosen vil få store konsekvenser for fremtidig infrastruktur. Det er ikke utbygd kommunalt vann og avløpsanlegg i områdene utenfor Eidkjosen. Det er heller ingen vannverk i dette området som er stort nok til å takle en større bolig eller næringsetablering. Dersom det blir en større bolig og næringsvekst sør for Eidkjosen og på Håkøya må det bygges opp et helt nytt kommunalt infrastrukturnettverk, med vannforsyning fra byen.

Dagens vann- og avløpsnett i området rundt Kvaløysletta vil ha tilstrekkelig med kapasitet til å takle den utbyggingen som kommuneplanens arealdel legger opp til. Her vil det kun være nødvendig med små tilpasninger for å koble de nye byggeområdene til eksisterende infrastruktur. Det er mulig det vil

være behov for noe oppgradering før Slettaelva kan bygges ut, men denne er uproblematisk ettersom man i hovedsak kan benytte eksisterende infrastruktur.

5. SAMMENSTILLING OG ANBEFALING

Alternativ	Samordna bolig/areal /transport	Bosetning	Nærings- virksomhet	Syssetting	Pendling	Reisetid	Flyplass	Fritid og friluftsliv	Rangering måloppnåelse
0-alt									
Lokalt	God	God	Middels	Middels	Ingen	Middels	Middels	Ingen	Middels
Regionalt	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Dårlig
C1									
Lokalt	Middels	God	God	God	Ingen	God	God	Ingen	God
Regionalt	Ingen	Ingen	Middels	Ingen	Ingen	Middels	God	Ingen	Ingen/Middels
A3, A4, A5									
Lokalt	God	God	God	God	Ingen	God	God	Ingen	God
Regionalt	Middels	Ingen	Middels	Ingen	Ingen	Middels	Middels	Ingen	Ingen/Middels
B2, B3									
Lokalt	Middels	Middels	God	God	Ingen	God	God	Middels	God
Regionalt	Ingen	Ingen	Middels	Middels	Ingen	God	God	Ingen	Middels
B6									
Lokalt	Ingen	Ingen	Middels	Middels	Ingen	Ingen	Middels	Middels	Dårlig/Middels
Regionalt	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Middels	Ingen	Dårlig
B7									
Lokalt	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Middels	Dårlig
Regionalt	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Dårlig
B7B									
Lokalt	Ingen	Ingen	Middels	Middels	Ingen	Middels	Ingen	Middels	Dårlig/Middels
Regionalt	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen	Dårlig

Figur 17 Sammenstilling måloppnåelse

En ny tverrforbindelse vil være positivt uansett hvilket alternativ som velges. Her er de vurdert under ett fordi ingen av dem skiller seg vesentlig fra hverandre i reisetid eller avlastningsvirkning på dagens tverrforbindelse. Den største virkningen er for den lokale utviklingen, men fordi den er med på å øke tilgjengeligheten til Langnes handelsområde og til flyplassen vil den kunne gjøre området mer attraktivt for nye regionale og nasjonale etableringer, slik som IKEA.

B2 og B3 har best måloppnåelse både lokalt og regionalt. De kommer bedre ut enn B6 og B7 fordi de i større grad oppfyller kravene til samordnet bolig, areal og transportplanlegging, bedrer forholdene for gående og syklende, og fanger opp hovedstrømmen av næringstrafikken fra Karlsøy. I tillegg bedrer den tilgjengeligheten til flyplassen i større grad enn B6 og B7. Flyplassen er viktig både for den lokale og regionale utviklingen. Pendling med fly er en økende tendens og det understreker viktigheten av god tilgjengelighet til flyplassen.

Dersom B6, B7 eller B7B skal ha like stor avlastende effekt på dagens Sandnessundbru som B2 og B3 har, må boligkonsentrasjonen på Kvaløya flyttes i retning Eidkjosen og Håkøya. Dette vil føre til en uheldig byspredning, og i tillegg medføre behov for å etablere ett helt nytt kommunalt vann- og avløpsnettverk, samt etablering av en ny hovedvannledning.

B6 kommer noe bedre ut enn B7, på grunn av at Holt er et dårlig målpunkt for alle typer trafikk. For å komme videre fra Holt må man enten kjøre i smale gater langs sydspissen av øya, over Langnesbakken eller Holtvegen som begge er bratt og svingete, eller tilbake til Giæverbukta eller Sentrumstangenten. Ved etablering av B7 blir derfor fremkommeligheten for tungtrafikken dårlig. Samtidig er boligkonsentrasjonen relativt lav både på Kvaløya sør og Tromsøya sør, noe som gjør at alternativet fanger opp en lav andel privattrafikk.

B7B vil være et bedre alternativ enn B6 og B7, for den trafikken som skal til sentrum eller ut av byen via E6/E8. B7B fordrer at det etableres et utløp på Holt eller Fagereng, slik at trafikken som skal til Langnesområdet eller andre deler av øya kommer seg ut, uten å måtte kjøre gjennom hele Sentrumstangenten.

Bakgrunnen for at B6 og B7B har en middel måloppnåelse for næringstrafikken er at denne trafikken slipper å kjøre forbi Kvaløysletta, og får kortere kjøreveg til sentrum. Grunnen til at B6 får lavere positiv virkning enn B2, B3 og C1 er at næringsaktiviteten på Sør-Kvaløya og Eidkjosen er mindre enn den fra Kvaløysletta, Nordre Kvaløy og Karlsøy kommune. B7 har en negativ virkning den lokale næringstrafikken, ettersom den har påhugg og utløp langt unna de største næringsområdene.

B6, B7 og B7B vil kunne ha en noe positiv virkning på friluftslivet da den landes i nærheten av noen av de mest brukte friluftsområdene på Kvaløya, som Straumshella, Håkøya, Grøt fjorden og Sommarøy. Reisetiden vil imidlertid kun bli vesentlig redusert for de som bor i områdene rundt sydspissen, noe som reduserer måloppnåelsen. Lokalt på Håkøya vil alternativene ha en negativ virkning, da det vil genereres økt trafikk med tilhørende støy og støvbelastning for de mest brukte områdene på øya. I tillegg vil vegen og tunnelpåhugget utgjøre en barriere for ridebanen og turstiene videre innover på øya.

Lokale virkninger av ny Kvaløyaforbindelse

De største lokale virkningene av ny forbindelse til Kvaløya er at det åpner for større boligetableringer. Det vil gi ringvirkninger for næringslivet og behovet for etablering av offentlig sosial infrastruktur som skoler og barnehager. I tillegg til det innebære omdisponering av ubebygget areal og landbruksareal til boligbygging.

Ved etablering av B2, B3 eller C1 vil Kvaløysletta vil styrkes som bydelssenter og passasjergrunnlaget for kollektivtransporten vil øke. Ved etablering av B2 eller B3 vil også bli mer attraktivt å gå og sykle fra Kvaløya og over til Tromsøya.

De største lokale virkningene av B6, B7 og B7B vil først og fremst være at næringstrafikken fra Kvaløya sør slipper å kjøre forbi Kvaløysletta, i tillegg til at det kan åpnes for økt boligetablering på Kvaløya.

Regionale virkninger ny Kvaløyaforbindelse

Dersom B6 eller B7/B7B etableres kan deler av tungtransporten som går til og fra søndre del av Kvaløya sluses utenom Kvaløysletta. Med mindre den skal videre mot nordre del av Kvaløya og mot Karlsøy kommune. Det vil være gunstig for de som bor og driver næring langs strekningen at tungtrafikken legges utenom Kvaløysletta. Andelen tungtrafikk er svært liten og har derfor ingen utslagsgivende effekt for valg av ny trasé.

Dersom man velger alternativ B7 ilandføres tungtrafikken på Holt. Det vil være ugunstig på grunn av at vegnettet videre til sentrum og over Tromsøbrua er dårlig og lite egnet til å ta unna tungtransport. Det vil være mulig å kjøre Kvaløyvegen nordover og inn i tverrforbindelsen igjen. Velger man dette alternativet vil kjøretiden bli like lang, og man øker belastningen på rundkjøringene ved tverrforbindelsen. B7B vil være gunstig for trafikken som kommer fra Kvaløya sør og som skal til sentrum eller ut av byen. Dersom trafikken skal til Breivika eller Langnes vil B7B medføre en stor omvei, uansett om det etableres et ekstra tunnelutløp på Holt.

Når de gjelder etablering av ny kystriksveg som en videreføring av ny forbindelse til Kvaløya så må denne ses i en større sammenheng. Dette fordi det vil være nødvendig å gjøre store tiltak på selve vegnettet for å kunne redusere reisetiden og øke framkommeligheten, særlig for større kjøretøy. Det må gjøres en grundig vurdering av hvor det skal etableres kryssninger, og hvorvidt disse skal etableres som bru eller tunnel. Eventuelt om det skal løses via hyppigere fergeforbindelser. Avstanden vil uansett være så lange at blir det vanskelig å konkurrere med eksisterende hurtigbåttilbud når det gjelder reisetid. De regionale virkningene av ny forbindelse til Kvaløya blir derfor størst for Tromsødistriktet.

Tabellen viser en sammenstilling av effektmålene for ny forbindelse til Kvaløya, sett i forhold til lokal og regional utvikling.

Vurderingskriterier Kvaløyaforbindelsen	B2	B3	B6	B7	B7B	C1
Samsvar med samordna areal og transportplanlegging	Middels	Middels	Ingen	Ingen	Ingen	Middels
Bedre framkommelighet for kollektivtrafikken	God	God	Middels	Ingen	Ingen	Middels
Bedre forhold gående og syklende	God	God	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen
Bedre framkommelighet næringstrafikken	God	God	Middels	Ingen	Middels	God
Adkomst flyplassen	God	God	Middels	Ingen	Ingen	God
Totalvurdering måloppnåelse	God	God	Middels	Dårlig	Dårlig	Middels

Figur 18 Sammenstilling vurderingskriterier ny forbindelse til Kvaløya

Lokale virkninger av ny tverrforbindelse

Ny tverrforbindelsen vil avlaste dagens tverrforbindelse betraktelig, den vil også avlaste Tromsøbrua og Langnesbakken. Langnesbakken er tett bebyggt med boliger på begge sider og en redusert trafikkbelastning vil være merkbart for beboerne langs vegen. Det vil på sikt også kunne åpnes for etableringer av flere boliger i området.

Den viktigste lokale virkningen vil være økt tilgjengelighet og bedret trafikkavvikling i Breivika og på Langnes, samt muligheten for fortetting langs dagens tverrforbindelse. I tillegg vil forholdene for gående og syklende forbedres da det kan etablere egne gang- og sykkelfelt på dagens tverrforbindelse.

Regionale virkninger ny tverrforbindelse

Det antas at de regionale virkningene av en ny tverrforbindelse i tunnel blir minimale ettersom hovedvegnettet inn til Tromsø vil være uendret i mange år fremover. Tungtransporten som skal til og fra Kvaløya og videre til Karlsøy kommune vil få en forbedret situasjon da framkommeligheten til Langnes forbedres når tverrforbindelsen legges om. Det kan hende at den fremtidige regionale næringstrafikken inn til Tromsø vil øke, med økt interkommunalt samarbeid og en ny kystriksveg. Dette vil i så tilfelle være styrt av helt andre mekanismer enn en ny tverrforbindelse på Tromsøya.

Dagens tverrforbindelse skal opprettholdes og nedgraderes til lokalveg. Dette åpner for at arealene langs dagens forbindelse kan brukes på en helt annet måte, blant annet til nærings- og boligetablering. Det kan hende at forbedret tilgjengelighet til Langnesområdet gjør området mer attraktivt for nye regionale næringsetableringer på sikt. En vekst i næringsetableringer vil aldri være styrt utelukkende av tilgjengelighet. En eventuell fremtidig vekst av nye etableringer vil også være avhengig av den generelle markeds- og samfunnsutviklingen.

Avstandene i Tromsøregionene er så stor at en avkortning av veglengde og spart reisetid internt i Tromsø ikke vil øke mengden innpendlere. Forholdene vil bli bedre for de som pendler med fly, som følge av at kapasiteten inn til flyplassen bedres uansett hvilke nye forbindelser som etableres. Det er ikke sannsynlig at denne forbedringen skaper flere flypendlere.

Generelt sett har ny tverrforbindelse størst innvirkning for den lokale utviklingen.

Tabellen viser en sammenstilling av effektmålene for ny tverrforbindelse, sett i forhold til lokal og regional utvikling.

Vurderingskriterier ny tverrforbindelse	A3	A4	A5	C1
Samsvar m samordna areal og transportplanlegging	God	God	God	God
Bedre framkommelighet for kollektivtrafikken	Middels	God	God	Ingen
Bedre forhold gående og syklende	Middels	God	God	Ingen
Bedre framkommelighet næringstrafikken	God	God	God	God
Adkomst flyplassen	God	God	God	God
Totalvurdering måloppnåelse	Middels	Høy	Høy	Middels

Figur 19 Sammenstilling vurderingskriterier ny tverrforbindelse

Når det gjelder C1, så vil den første delen være med på å forbedre forholdene for gående og syklende ettersom den avlaster dagens tverrforbindelse og dermed frigjør areal som kan brukes til gang- og sykkelfelt. Samtidig reduseres støy og støvbelastningen. Som ny forbindelse til Kvaløya har C1 dårligere måloppnåelser for gående og syklende da det for folk flest er mest attraktivt å sykle i dagen. C1 har dårlig måloppnåelse for kollektiv da den i stor grad går utenom alle bolig- og næringsområder. A3 har dårligere måloppnåelse for gående og syklende enn A4 og A5 ettersom denne ikke frigjør vegareal som kan nyttes til kollektivtrafikk i like stor grad, noe som også gir en større barriereeffekt for gående og syklende.

5.1 Beste prinsipp

Den beste prinsipløsningen for lokal og regional utvikling vil være alle alternativene som inneholder B2 eller B3, inkludert F2. Årsaken til at B2 og B3 kommer bedre ut enn de øvrige alternativene, er at de i større grad oppfyller kravene til samordnet areal-, bolig- og transportplanlegging. Disse alternativene gir bedre forhold for gående og syklende, i tillegg til at de bedrer framkommeligheten for både næringstrafikken og kollektivtrafikken.

6. REFERANSER

Boligpolitisk handlingsplan 2015-2018, høringsutkast 12.1.15

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014- nøkkelrapport, TØI

Forskrift om rikspolitiske bestemmelser for kjøpesentre, 27.6.2008

Kommuneplanens arealdel 2015-2026, høringsutkast Kommuneplanens arealdel 2011- 2022, 8.8.2011

Landsanalyse detaljhandel 2013-2014, 2. halvår, fokus Tromsø, Avant Management AS, mai 2015

Næringslivets nytte av samferdselsinvesteringer, TØI rapport 1328/2014

Pendling med fly, TØI rapport 1337/2014

Petromaritim strategiplan 2013-2018, Tromsø kommune

Plan nr2/2015, Samspill og regional vekstkraft i Tromsøregionen, Steinar Johansen, Knut Onsager, Jan Einar Reiersen og Kjetil Sørli

Planprogram Regional plan for Handel og service i Troms 2014-2024, vedtatt i sak 52/14

Planprogram til kommuneplan 2015-2026, Tromsø kommune, vedtatt 29.10.14 Regional handelsanalyse for Troms, utgave 3, 05.06.2014

Pressemelding nr. 35/13, 1204.2013, NTP: Helhetlige bymiljøavtaler skal bidra til å stabilisere personbilbruken

Regional handelsanalyse for Troms, utgave 3, 05.06.2014, Asplan Viak

Regional transportplan for Troms 2014- 2023, mål og strategidel, Troms fylkeskommune

Reisevaneundersøkelse UNN/UiT, Sintef

Samspill og regional vekstkraft i Tromsøregionen, NIBR-rapport 2015:4

Sjømattransportene i Troms og naboregioner 2011, Troms fylkeskommune, 29.2.2012 SSB

Statens vegvesen, Håndbok V712 Konsekvensutredning

Statlig planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging, 27.6.2008

St. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk

Strategisk næringsplan 2014-2020, Tromsø kommune

TNT, transportnett Tromsø

Transportplan for Tromsø kommune 2008- 2019

Vegvalg Tromsø, konseptvalgutredning for transportsystemet i Tromsø, oktober 2010, Statens vegvesen



Statens vegvesen
Region nord
Vegavdeling Troms
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen