



Statens vegvesen

LANDSKAPSBILDE

TEMARAPPORT



## Konsekvensutredning Landskapsbilde - Ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

Tromsø kommune

Region nord  
Tromsø sentrum, ktr  
August 2015

## Innhold

1. SAMMENDRAG.....	4
1.1. Bakgrunn .....	4
1.2. Metode.....	4
1.3. Verdivurdering .....	5
1.4. Verdikart .....	9
1.5. Omfang .....	11
1.6. Sammenstilling av konsekvensene .....	14
1.7. Reiseopplevelse.....	15
1.8. Avbøtende tiltak.....	17
1.9. Oppfølgende undersøkelser .....	17
2. INNLEDNING .....	17
2.1 Bakgrunn .....	17
2.2 Fra planprogrammet .....	19
2.3 Utredningsbehov.....	19
2.4 Eksisterende planer med betydning for tema landskap.....	19
3. METODE OG KUNNSKAPSGRUNNLAG .....	20
3.1 Datagrunnlag .....	20
3.2 Begrepsavklaringer.....	20
3.3 Influensområde.....	21
3.4 Enhetlige delområder .....	21
3.5 Verdisetting .....	21
3.6 Omfang .....	23
3.7 Konsekvens.....	24
3.8 Reiseopplevelse.....	25
3.9 Usikkerhet.....	26
3.10 Konsekvenser i anleggsperioden.....	26
3.11 Avbøtende tiltak.....	26
3.12 Avgrensning av tema.....	26
4. TILTAKSBESKRIVELSE .....	27

4.1	Standardvalg .....	27
4.2	Alternativ 0 .....	34
4.3	Alternativ .....	34
5.	LANDSKAPSBILDE .....	40
5.1	Landskapsregion.....	40
5.2	Influensområde.....	41
5.3	Overordnet landskapsrom.....	41
6.	DELOMRÅDER.....	45
6.1	Delområde 1 Brevika .....	48
	Beskrivelse.....	48
	Sårbarhet.....	49
	Enhetlige områder: .....	50
	Verdikart Brevika .....	52
	Omfang og konsekvens .....	52
	Avbøtende tiltak .....	56
	Usikkerhet .....	56
6.2	Delområde 2 Langnes .....	57
	Beskrivelse.....	57
	Sårbarhet.....	58
	Enhetlige områder .....	59
	Verdikart Langnes.....	64
	Omfang og konsekvens .....	65
	Avbøtende tiltak .....	72
6.3	Delområde 3 Holt.....	73
	Beskrivelse.....	73
	Sårbarhet.....	73
	Enhetlige områder .....	75
	Verdikart Holt.....	78
	Omfang og konsekvens .....	78
	Avbøtende tiltak .....	80
6.4	Delområde 4 Kvaløysletta.....	81

Beskrivelse.....	81
Sårbarhet.....	82
Enhetlige områder: .....	83
Verdikart Kvaløysletta.....	85
Omfang og konsekvens .....	85
Avbøtende tiltak .....	93
6.5 Delområde 5 Håkøya.....	93
Beskrivelse.....	94
Sårbarhet.....	95
Enhetlige områder .....	96
Verdikart Håkøya .....	97
Omfang og konsekvens .....	97
Avbøtende tiltak .....	101
7. KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN .....	101
8. USIKKERHET VED UTFORMING AV TILTAKET .....	101
9. REISEOPPLEVELSE.....	103
10. SAMMENSTILLING OG ANBEFALING.....	109
11. RANGERING .....	110
12. FØLGEKONSEKVENSER.....	115
13. OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER .....	115
14. REFERANSER .....	116

# 1. SAMMENDRAG

## 1.1. Bakgrunn

Konseptvalgutredning (KVU) for Tromsø fra 2010 danner grunnlaget for arbeidet med kommunedelplanen (KDP) for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya. Det overordnende samfunns målet for KVU er: **Framtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transportetterspørselen på en mer miljøvennlig måte.**

Dette planarbeidet skal bunne ut i en vedtatt kommunedelplan inklusiv konsekvensutredning for ny rv. 862 og fv. 862 fra Breivika til Langnes og videre fra Tromsøya til Kvaløya. Denne temarapporten for landskapsbilde er en underlagsrapport tilhørende kommunedelplanen for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya. Temaet landskapsbilde går inn under ikke-prissatte temaer (IP-temaer).

## 1.2. Metode

Konsekvensutredningen er bygd opp omkring en tre trinns prosedyre som følger håndbok V712:

- > Trinn 1 omfatter beskrivelse og vurdering av temaets status og **verdi** innenfor influensområdet.
- > Trinn 2 omfatter en vurdering av **omfang** (positivt eller negativt) det planlagte tiltaket medfører.
- > Trinn 3 omfatter en vurdering av **konsekvens** for de temaspesifikke verdiene.

Temaet landskapsbilde/ bybilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse) (Statens vegvesen, Håndbok 140).

Den Europeiske landskapskonvensjonen definerer landskap er et område som er formet under påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og menneskelige faktorer. Byen er i denne betydning en type landskap.

### *Den europeiske landskapskonvensjonen*

Den europeiske landskapskonvensjonen trådte i kraft 1.mars 2004. Hovedintensjonen i den er å styrke ivaretagelsen av landskapet gjennom vern, forvaltning og planlegging. Den omfatter landskap vi betrakter som enestående, så vel som hverdagslandskapet. Sistnevnte tillegges stor vekt, og er høyst relevant for planarbeidet.

Konvensjonen framhever landskapet som leveområde for oss mennesker. Landskapet blir definert som et område, slik vi mennesker opplever det på grunnlag av våre erfaringer og kunnskaper. Landskapet blir definert som et område, slik vi mennesker opplever det på grunnlag av våre erfaringer og kunnskaper. Konvensjonen handler ikke så mye om å verne uberørt natur eller vakre kulturlandskap (det gjør staten gjennom naturvernlov og

kulturminnelov), men den tvinger oss til å revurdere **hverdagslandskapene**, der folk faktisk bor og arbeider.

### 1.3. Verdivurdering

Overordnet landskapsrom	Beskrivelse/ vurdering	Verdi
Tromsøysundet	Tromsøysundet ligger i hovedretningen nord-sør med fjorden som gulv og Tromsøya som vestlig vegg og fjellene ved Fløya som østlig vegg. Dette overordnede landskapsrommet inneholder flere landskapstyper og bebyggelsen på hver side av sundet henvender seg stort sett mot fjorden. Bebyggelsens morfologi er variert med høy tetthet et belte langs begge sider av fjorden og som klamrer seg opp høydedragene. Grøntstrukturer er tydelige. Strandsonen er variert og delvis intakt på fastlandssiden. Der sundet er på det smaleste, med nes som stikker ut, ligger Tromsøbrua. Skalaen er mellom- til storskala.	Middels
Sandnessundet	Sandnessundet ligger i samme retning som Tromsøysundet og har en mer traktform der Sandnessundbrua krysser på det smaleste punktet. Sandnessundbrua er sammen med Tromøybrua ikoniske landemerker i Tromsø. Tromsøya danner den østlige veggen og fjellene omkring Kjølén danner den vestlige. På Kvaløy-siden er bebyggelsen stort sett homogen og strukturert. Veggen skiller boligbebyggelsen på oversiden og jordbrukslandskap mot fjorden. Fjæresonen er intakt med bukter og nes. Bebyggelsens morfologi på Tromsøya er mer variert og fremstår uryddig. Fjæresonen er delvis intakt men brutt opp av fylling i fjorden. Tromsø flyplass er dominerende sammen med Langnes næringspark. Grøntstrukturer er tydelig.	Middels
Håkøybotn	Håkøybotn ligger sør for Kvaløysletta og er delt inn i Nordbotn og Sørbotn med bru over Eidjordnessundet. Håkøybotn er omrammet av lavere terrengformer der Håkøya er med på å danne mindre landskapsrom. Det er lite bebyggelse og landskapsrommet preges av frodige grøntarealer og jordbruksarealer. Våtmarksområder er også karakteristiske. De åpne jordbruksområdene og våtmarksområdene gjør at landskapet oppleves oversiktig. Strandlinjen er intakt og svært variert. Bukter, vikar, odde, nes og små holmer gir et tiltalende naturlandskap og danner	Middels

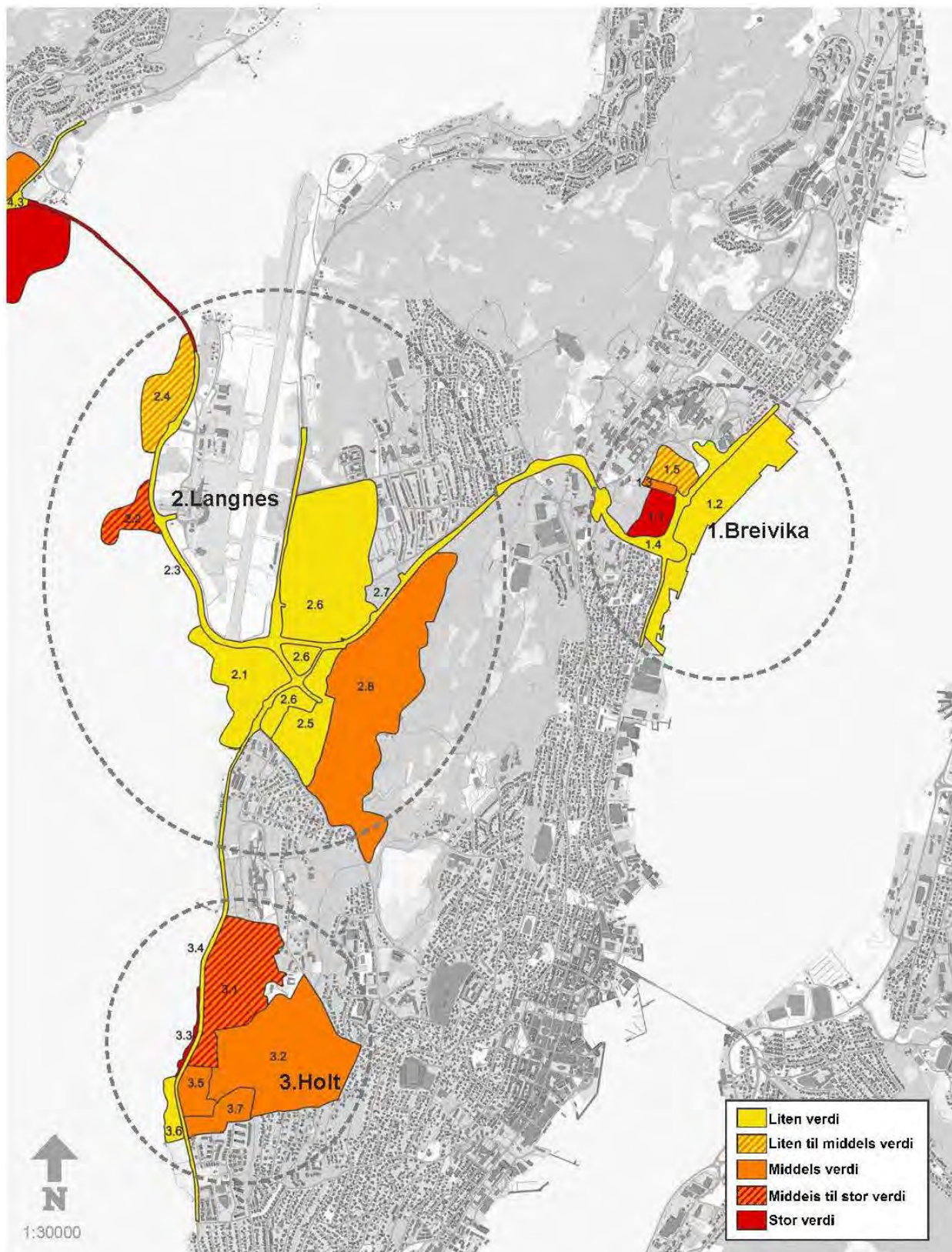
Delområder	Beskrivelse/ vurdering	Verdi
	enda mindre landskapsrom. Skalaen er liten- til mellomskala.	
1 Breivika	Breivika er et svært sammensatt område og fremstår som lite helhetlig og med mangel på retning og struktur. Bebyggelsen/ elementene står uten sammenheng med hverandre og danner et rotete og lite harmonisk helhetsinntrykk.	
1.1 Botanisk hage	Botanisk hage er en liten grønn perle midt i Breivika. Området ligger mellom Stakkevollvegen og Tverrforbindelsen, men er skjermet fra støy og trafikk med voller og vegetasjonsskjermer.	Stor
1.2 Tromsø havn	Tromsø havn er et svært sammensatt område og fremstår som lite helhetlig og med mangel på retning og struktur. Området preges av typiske industri/ næringslokaler uten visuelle sammenhenger.	Liten
1.3 Breiviklia	Enhetlig boligområde med villabebyggelse og store, velholdte private hager.	Middels
1.4 Veg	Vegsystemet i Breivika består av flere store og dominerende trafikkårer. Stakkevollvegen med sine 4- felt er svært dominerende i den nedre delen av området.	Liten
1.5 Breivika VGS	Området preges av stor institusjonsbebyggelse i moderne arkitektur og mye parkeringsareal, men også store grønne flater og vegetasjon.	Middels
2 Langnes	Langnes preges av utflytende områder der Tromsø flyplass, veger og nærings- og industriområder er dominerende. Bebyggelsen står uten sammenheng med hverandre og danner et visuelt dårlig helhetsinntrykk.	
2.1 Giæverbukta/ neset	Lite naturområde som er delvis nedbygd. Naturlig fjære som er brutt opp av fylling.	Liten
2.2 Langneset	Naturlig nes med gjengrodd kulturlandskap. Intakt fjæresone på sørsiden. Kontrast til det nedbygde landskapet.	Middels -stor
2.3 Fire- feltsveg	Veg på fylling i fjæresonen som bryter opp den naturlige linjen langs fjorden. Danner en visuell og fysisk barriere mot fjorden.	Liten
2.4 Grindneset	Naturlig og frodig nes med delvis intakt fjæresone. Forringet av vegen som krysser det på langs og brukaret i den nordre delen. Vegen er imidlertid skjult av vegetasjonen.	Liten- middels
2.5 Grøntstruktur Workinn	Grøntstruktur som er delvis sammenhengende men store deler er nedbygd. Lokalt sett stor verdi men trekkes ned fordi strukturene er brutt opp.	Liten- middels

2.6 Næring- /industriområde Langnes	Stor, grå bygningsmasse med lite innslag av vegetasjon eller andre naturlige landskapselementer. Bebyggelsesstruktur er uryddig og uten helhet.	Liten
2.7 Erling Kjeldens veg	Vegen fremstår dominerende selv om den ligger i et vegetasjonsbelte. Vegen er eksponert fordi den ligger høyere i terrenget og har ført til en høy fjellskjæring som er godt synlig.	Liten
2.8 Bebyggelseslandskap Workinn	Variert bebyggelsesstruktur og -morfologi som fremstår nokså ryddig med vegetasjon som rammer den inn og er strukturer mellom bebyggelsen.	Middels
3 Holt	Holt preges av mindre men mer strukturert bebyggelse der åpne jordbruksområder er dominerende men også andre småskala landskapstyper. Landskapet oppleves som harmonisk. Aktivt og nedlagt kulturlandskap med gårder viser den historiske utviklingen i landskapet. Intakt fjæresone på nedsiden av vegen.	
3.1 Jordbruksområdene på Holt	Aktivt kulturlandskap bestående av store jordbruksarealer i drift og gårdstun samt enkelte grupper av vegetasjon. Viser kontinuitet og en kontrast til skoglandskapet som ligger i bakkant og øya som et urbant landskap.	Middels- stor
3.2 Skoglandskap på Åsgård og Elverøy/ Norheim	Henger sammen med grøntdraget som går på langs over øya. Gir en kontrast til det urbane og nedbygde landskapet og gir samtidig helhet til de naturlige omgivelsene.	Middels
3.3 Intakt fjæresone	Fjæra har en opplevelsesverdi for bebyggelsen ovenfor og for de kjørende på vegen. Intakt fjære er en kontrast til det ellers nedbygde landskapet og er unik i det urbane landskapet.	Middels til stor
3.4 Kvaløyvegen	Vegen følger fjordens linjer og er ikke en dominerende grå flate i jordbrukslandskapet på Holt. Fysisk og visuell barriere mot sjøen.	Liten- middels
3.5 Tussøyvegen	Bebyggelsen er strukturert og innrammet av stedvis høyere vegetasjon og grøntområder.	Middels
3.6 Hansmark industriområde	Ligger på en fylling ut i fjorden. Bryter opp den naturlige fjæresonen og hindrer utsyn mot fjorden.	Liten
3.7 Kirkegård tilhørende Elverøy kirke	Arealene fremstår ryddige og strukturerte og er innrammet av høyere vegetasjon.	Middels
4 Kvaløysletta	Kvaløysletta preges av en overordnet og klar boligbebyggelsesstruktur med større og mindre grøntinnslag i et belte ovenfor vegen og jordbrukslandskap	

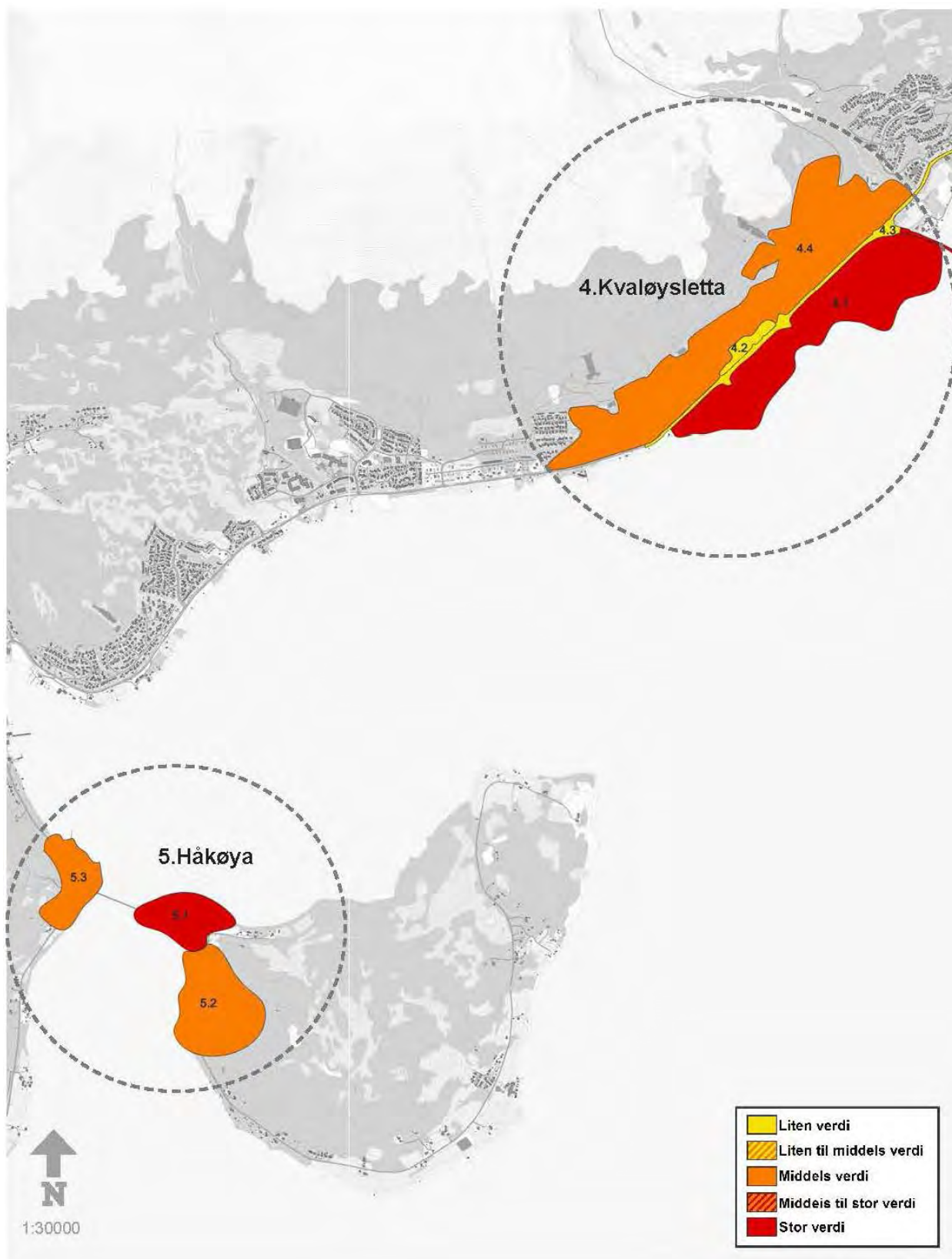


	med gårder nedenfor vegen. Danner et visuelt harmonisk helhetsinntrykk. Naturlig fjæresone.	
4.1 Selnes	Nedlagt og intakt kulturlandskap med intakt fjæresone mot fjorden. Gårdstun i ulik tilstand og stedvis høyere vegetasjon gir landskapet variasjon. Kulturlandskapet viser en tidsdybde og har en stor opplevelsesverdi.	Stor
4.2 Slettatorget	Ustrukturert næringsbebyggelse med et industriaktig preg. Området danner et brudd i den strukturerte boligbebyggelsen.	Liten
4.3 Veggen (Fv. 862)	Vegen og rundkjøringer gir en dominerende grå flate og en markant visuell barriere mellom de forskjellige områdene på oversiden og nedsiden.	Liten
4.4 Eneboliger	Boligene er strukturert og fremstår ryddig og helhetlig.	Middels
5 Håkøya	Håkøya preges av natur og grøntområder med innslag av jordbruksarealer og noen få gårder/ bolighus. Fjordspeilet, nes og sundet preger også omgivelsene. Menneskelige inngrep er integrert i landskapet og danner et harmonisk helhetsinntrykk. Brua ligger rett over fjordflaten og er ikke dominerende i landskapet.	
5.1 Eidjordneset	Eidjordneset er et naturlig nes med delvis aktivt kulturlandskap og noe vegetasjon.	Middels
5.2 Guleng	Intakt kulturlandskap som har hellende terreng mot fjorden og intakt fjæresone. Området fremstår harmonisk.	Middels
5.3 Dukneset	Dukneset er et karakteristisk nes som skiller seg ut fra andre nes i området. Dukneset har intakt fjæresone med unntak av vegen som bryter opp helt på spissen av neset.	Middels-stor

## 1.4. Verdikart



Figur 1 Verdikart for områdene 1 Breivika, 2. Langnes og 3. Holt.



Figur 2 Verdikart for områdene 4. Kvaløysletta og 5.Håkøya

## 1.5. Omfang

Landskapsrom/ Alternativ	Omfang	Konsekvens
Sandnessundet/ Alt. 1, 5 og 9	De to bruene blir svært dominerende i landskapsrommet og vil samlet sett ha en dimensjon og skala som vil være svært negativt for opplevelsen av både landskapet og selve brukonstruksjonen. <b>Omfang: Stort negativt</b>	<b>Middels til stor negativ</b> (--/---)
Sandnessundet/ Alt. 2, 6 og 10	Ny bro representere et nytt stort landskapselement med store inngrep på land. Tiltaket utforming vil være dårlig tilpasset omgivelsen og vil ha negativ innvirkning på hverdagslandskapet. Sandnessundbruas status som landemerke svekkes da avstanden mellom de to bruene er for kort til at de oppleves som selvstendige landskapselmenter. <b>Omfang: Stort negativt</b>	<b>Middels til stor negativ</b> (--/---)
Håkøybotn/ Alt. 3, 4, 7, 8, 11 og 12	Brua blir liggende i et småskala og harmonisk landskapsrom og konstruksjonen vil være dominerende i landskapet, og tiltaket vil stå i et lite harmonisk forhold til omgivelsenes skala. <b>Omfang: Middels negativt.</b>	<b>Middels negativ</b> (--)
Delområder/ Alternativ		
1.1 Botanisk hage/ Alt.1,- 4 og 9-13	Planlagt bru for buss og gående / syklende kommer i berøring med den uopparbeidede delen av området. <b>Omfang: Lite til middels negativt</b>	<b>Middels negativ</b> (--)
1.1 Botanisk hage/ Alt. 5, 6, 7 og 8	Tiltaket berører vegetasjonsbuffer på sørsiden av Botanisk hage. Usikkerhet knyttet til ny g/s. Tiltaket vil stedvis være dårlig tilpasset omgivelsene. <b>Omfang: Lite til middels negativ</b>	<b>Middels negativ</b> (--)
1.2 Tromsø havn	Berøres ikke av tiltaket	
1.3 Breiviklia/ Alt. 1- 4 og 9-13	Tiltaket kommer i direkte berøring med flere hus. Portaler/ forskjæringer vil stå i et lite harmonisk forhold til omgivelsenes skala. <b>Omfang: Middels negativt</b>	<b>Middels negativ</b> (--)
1.4 Veg/ Alt. 1- 4 og 9- 13	Tiltaket innebærer mindre breddeutvidelse av eksisterende veg. <b>Omfang: intet til lite</b>	<b>Ubetydelig</b> (0)

1.4 Veg/ Alt. 5, -8	Den nye vegen blir liggende parallelt med dagens trase og eksisterende inngrep som høye skjæringer og støttemurer forsterkes. <b>Omgang: lite til middels negativt</b>	Ingen til liten negativ (0/-)
1.5 Breivika VGS/ Alt. 1- 4, og 9-13	Den nye vegen blir en fysisk og visuell barriere og et større inngrep og enn dagens gang-/ sykkelveg. <b>Omgang: Lite til middels negativt</b>	Liten negativ (-)
2.1 Gjøverbukta/ Alle alternativ	Alternativet omfatter etablering av ny vegtrase i tråd med områdeplan for Langnes. <b>Omfang: intet til lite negativt</b>	Ubetydelig (0)
2.2 Langneset/ Alt. 2, 6 og 10	Den nye vegen vil bli liggende som en fysisk og visuell barriere i den naturlige strandsonen og vil forringe nesets betydning som landskapselement. Tiltaket vil være dårlig tilpasset stedets former. <b>Omfang: middels til stort negativt</b>	Stor negativ (---)
2.2 Langneset/ Alt 1, 5 og 9	Tiltaket vil forsterke dagens inngrep og komme i konflikt med landemerket Else. Vegen blir mer dominerende. Tiltaket vil stedvis være dårlig tilpasset landskapets bygde elementer. <b>Omfang: middels negativt</b>	Middels til stor negativ (--/---)
2.3 Fire felts veg/ Alle alternativ	Den nye vegen blir liggende parallelt med eksisterende veg og vil forsterke dagens inngrep. Tiltakets utforming vil stort sett være tilpasset omgivelsene. <b>Omfang: lite til middels negativt.</b>	Liten negativ (-)
2.4 Grindneset	Berøres ikke av vegtiltaket	
2.5 Grøntstruktur Workinn/ Alt. 6-8	Tiltaket plasseres ved siden av eksisterende påhugg tiltakets utforming vil stort sett være tilpasset omgivelsene <b>Omfang: lite til middels negativt</b>	Liten negativ (-)
2.5 Grøntstruktur Workinn/ Alt. 9- 12	Tunnelen vil føre til lange og høye forskjæringer som vil forringe området og skape barriere og tiltaket vil være dårlig tilpasset fremtidig arealbruk. <b>Omfang: middels negativt.</b>	Liten negativ (-)
2.5 Grøntstruktur Workinn/ Alt. 3, 7 og 11	Tunnelen vil føre til lange og høye forskjæringer som vil forringe området og skape barriere og tiltaket vil være dårlig tilpasset fremtidig arealbruk. <b>Omfang: middels negativt.</b>	Liten negativ (-)
2.6 Nærings/ Indusriområde/Alt 3, 7 og 9-12	Tiltaket underordner seg skalaen i landskapet og vil være godt forankret i områdets former og elementer. <b>Omfang: lite negativt/intet.</b>	Ubetydelig (0)

2.7 Erling Kjeldsens veg / Alt 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11 og 12	Tiltakets utforming vil stedvis være dårlig forankret i omgivelsene. <b>Omfang: lite negativt</b>	<b>Ubetydelig (0)</b>
2.8 Bebyggelseslandskap Workinn	Berøres ikke av tiltaket	
3.1 Jordbruksområdene på Holt/Alt 4, 8 og 12	Tiltakets utforming vil stedvis være dårlig tilpasset omgivelsene og gir fragmentering av aktivt kulturlandskap. <b>Omfang: middels negativt</b>	<b>Middels negativ (--)</b>
3.2 Skoglandskap/Alt 4,8 og 12	Tiltaket vil stå i et lite harmonisk forhold til landskapets skala. Stor fysisk og visuell barriere. <b>Omfang: middels til stort negativt</b>	<b>Middels negativ (--)</b>
3.3 Intakt fjæresone	Berøres ikke av tiltaket	
3.4 Kvaløyvegen/ Alt 4, 8 og 12	Kun mindre omlegginger av eksisterende veg samt noe breddeutvidelse. Ingen påvirkning på landskapsbildet. <b>Omfang: lite negativt/ intet</b>	<b>Ubetydelig (0)</b>
3.5 Tussøyvegen	Berøres ikke av tiltaket	
3.6 Hansmark industriområde	Berøres ikke av tiltaket	
3.7 Kirkegård tilhørende Elverøy kirke	Berøres ikke a tiltaket	
4.1 Selnes /Alt 1,5 og 9	Det nye vegtiltaket vil stort sett være tilpasset stedets elementer og skalaen på omgivelsene, men legger beslag på store deler av den indre fjæresonen <b>Omfang: middels negativt</b>	<b>Middels til stor negativ (---/----)</b>
4.1 Selnes /Alt 2, 6 og 10	Tiltaket har en skala og dimensjon som stedvis vil være dårlig tilpasset det intakte kulturlandskapet på Selnes. <b>Omfang: Middels til stort negativt</b>	<b>Stor negativ (----)</b>
4.1 Selnes /Alt 13	Tiltakets dimensjoner vil stort sett stå i et harmonisk forhold til omgivelsene, men tiltaket vil være dårlig tilpasset landskapets elementer. <b>Omfang: Liten til middels negativt</b>	<b>Middels negativ (--)</b>

4.2 Slettatorget	Berøres ikke av tiltaket	
4.3 Vegen (Fv.862)	Berøres ikke av tiltaket	
4.4 Eneboliger	Selve tunnelportalen er et lite landskapsinngrep men dimensjonen på portalen og forskjæringen oppleves likevel som store sett i forhold til skalaen på den omkringliggende bebyggelsen. <b>Omfang: Middels negativt.</b>	<b>Middels negativ</b> (--)
5.1 Dukneset	Berøres ikke av tiltaket	
5.2 Guleng	Delområde Guleng er del av et lukket småskala landskapsrom og tiltakets dimensjoner vil sprenger skalaen i landskapet. <b>Omfang: Stort negativt</b>	<b>Middels negativ</b> (--)
5.3 Eidjordneset	Tiltakets dimensjoner vil stort sett stå i et harmonisk forhold til landskapet, men vil stedvis være dårlig forankret i stedets former. <b>Omfang: Middels negativt</b>	<b>Middels negativ</b> (--)

## 1.6. Sammenstilling av konsekvensene

### Beste alternativ for landskapsbildet

#### Nr.1 Alternativ 13

Alternativ 13 er samlet vurdert til middels negativ konsekvens (--) og er rangert til 1.plass. Alternativet innebærer tunnel fra Breivika til Kvaløysletta og har minst arealinngrep av alle alternativene. Alternativet berører utkanten av delområde 1.1 Botanisk hage, 1.3 Breiviklia og 1.5 Breivika VGS i Breivika og delområde 4.4 Eneboliger på Kvaløysletta. Inngrepene vil lokalt sett ha negativ innvirkning på landskapet innenfor de enkelte delområdene, men inngrepene er lite eksponert i forhold til de andre alternativene og er i en relativt liten skala sammenlignet med tilstøtende inngrep. Alternativet har ingen påvirkning på det store landskapsbildet og på landskapskarakteren.

Reiseopplevelsen er dårlig sammenlignet med alternativ 0

### Dårligste alternativ for landskapsbildet

#### Nr.13 Alternativ 6

Alternativ 6 er samlet vurdert til middels til stor negativ konsekvens (---/----) og er rangert som det dårligste alternativet for landskapsbildet. Alternativer er dårligere enn de øvrige alternativene fordi alternativet berører områdene 1.1 Botanisk hage, 4.1 Selnes og 2.2 Langneset samt innebærer en ny kryssing av Sandnessundet. Dette er områder med stor verdi der tiltaket vil medføre store negative konsekvenser for landskapsbildet. Alternativene innebærer tunnel fra Breivika til Langnes (A4) som berører den sørlige delen av Botanisk hage, ny kulvert under flyplassen (F2) og ny bro over Sandnessundet fra Langneset til Selneset. Sandnessundbrua er sammen med Tromsøysundbrua ikoniske landemerker i Tromsø. Sandnessundbruas slanke og elegante formspråk og plassering i det store landskapsrommet harmonerer godt med landskapets skala og er med på å understreke landskapsrommets rolige men inntrykksfulle former. Etableringen av en ny bro sør for dagens bru vil være med å svekke de visuelle kvalitetene dagens Sandnessundbru har som landemerke. De to broene plasseres med noe avstand, men denne er likevel for liten til at broene vil oppleves som to individuelle og selvstendige objekter i landskapsrommet. Dimensjon og skala på de to bruene antas å være mindre dominerende i landskapet enn en parallell bru, men en ny bro sør for dagens bru representere derimot et nytt visuelt element i det åpne fjordlandskapet. De to broene vil ha ulik lengde og ulik plassering av høyeste punkt og vil derfor stå et lite harmonisk forhold til hverandre. Landskapsrommet har en dominerende nord- sør retning, og den nye brukonstruksjonen bryter med denne.

Alternativet vil påvirke hverdagslandskapet til beboerne på både Kvaløysletta, Tromsøya og Håkøya negativt. Den nye bruene blir en stor del av utsikten fra boligfeltene og den visuelle opplevelsen av Sandnessundet.

Reiseopplevelsen er dårlig sammenlignet med alternativ 0.

### 1.7. Reiseopplevelse

Reiseopplevelse defineres som den reisendes opplevelse sett fra vegen. En veg med god reiseopplevelse skal by på variasjon, og stimulansen dette gir skaper spenning og holder oppe konsentrasjonen hos bilføreren.

**Dagens reiseopplevelse** i Breivika er preget av store gråe flater og store næringsbygg som forstyrrer og hindrer utsikt. Botaniske hage og grøntområder omkring universitetet/sykehuset er med på å gi den reisende noe variasjon i det bebygde landskapet.

Fra Breivika beveger den reisende seg i dagen på tvers over Tromsøya til Langnes. Strekningen er preget av tett bebyggelse i starten for så å gå inn i en sekvens med stedvis tett vegetasjon på toppen av øya. Fra toppen av øya og ned mot Langnes er reiseopplevelsen monoton men en høy fjellskjæring på den ene siden og høyere krattvegetasjon på den andre siden. På Langnes vil den reisende igjen oppleve en noe kaotisk trafikksituasjon og omgivelser som er preget av gråe flater og næringsbygg som hindrer utsyn. Etter rundkjøringen ved Langnes ferdes den reisende inn i en kort mørk sekvens for landskapet åpner seg og den reisende har flott utsyn over Sandnessundet, fjorden, Kvaløya og fjellene lengre unna. Visuell kontakt med fjorden. Reisen oppleves spektakulær på denne strekningen frem til rundkjøringen ved Tromsø flyplass. Kunstinstallasjonen «Else» er et spennende skue. Den reisende får et spektakulært syn over fjorden og fjellene på vei over brua men er noe forstyrrt av et tett brurekkverk. Over på Kvaløya forandrer landskapet seg



til et harmonisk jordbrukslandskap mot fjorden og strukturert boliglandskap oppbrutt av noe næringsbebyggelse ovenfor vegen. Samlet sett er reiseopplevelsen langs strekningen fra Breivika til Kvaløya vurdert til å være god til meget god.

Reiseopplevelsen endres etter været og årstidene. Det nordlige kystklimaet i kombinasjon med den røffe topografien bidrar til raske værsifter og dermed skiftende lysforhold. Det er store kontraster mellom sommer og vinter noe som har stor innvirkning på opplevelsen av landskapet.

### **Fremtidig reiseopplevelse:**

Alle alternativer vil starte i Breivika. Med flere vegsystemer i Breivika og et tunnellop parallelt med eksisterende eller et nytt på nordsiden av Botnisk hage vil vegsituasjonen fortsatt oppleves kaotisk og uryddig slik som det er i dag. Reiseopplevelsen vil dermed være tilnærmet lik slik den er i dag.

For alternativ 1–12 vil reiseopplevelsen videre være en kortere mørk sekvens gjennom tunnel til Langnes. Den reisende vil komme ut i eksisterende vegsystemet som i dag oppleves noe uryddig men også få delvis utsyn over fjellene og fjorden.

For alternativ 1, 5, og 9 vil den reisende ferdes på utbedret eksisterende veg langs fjorden, gjennom rundkjøringen ved Tromsø flyplass, gjennom tettere vegetasjon og ut på en parallell bru over til Kvaløya. Langs denne strekningen vil reiseopplevelsen være tilnærmet lik dagens reiseopplevelse. Også ved å ferdes over parallell bru vil gi tilnærmet lik reiseopplevelsen slik den er i dag unntatt mot nord der dagens bru vil hindre utsyn mot sjø og fjell nordover. Disse alternativene vurderes til lite negativ reiseopplevelse sammenlignet med dagens reiseopplevelse.

For alternativ 2, 6 og 10 vil den reisende ferdes på utbedret eksisterende veg langs fjorden og reiseopplevelsen vil være tilnærmet lik slik den er i dag. For disse alternativene vil imidlertid den reisende ferdes på ny bru som hever seg høyt over terrenget fra Langneset og over til Selneset. Den reisende vil få en stor variasjon av opplevelser med både fjord og fjell samt også se den identitetsskapende eksisterende brua over til Kvaløya som ligger nordover. Disse alternativene vurderes til lite/ intet negativ reiseopplevelse sammenlignet med dagens reiseopplevelse.

For alternativ 4, 8 og 12 vil den reisende ferdes fra Langnes og videre på eksisterende Kvaløyvegen mot Holt. Ved Norheim kommer den reisende til en sekvens med åpent jordbrukslandskap og bredt utsyn over fjorden og mot fjellene. Den reisende kommer til en rundkjøring og et tunnelpåhugg like sør for Holt gård. Videre blir den reisende ført ned i en undersjøisk tunnel under Sandenessundet og opp på Håkøya. Denne lange og mørke sekvensen er dårlig for reiseopplevelsen. Disse alternativene vurderes til middels/stor negativ reiseopplevelse sammenlignet med dagens reiseopplevelse.

For alternativ 13 vil den kjørende ferdes i en lang tunnel fra Breivika under Tromsøya og Sandnessundet og til Selnes på Kvaløysletta. Den kjørende vil gå glipp av spektakulær utsikt. Dette alternativet vurderes til middels/stor negativ reiseopplevelse sammenlignet med dagens reiseopplevelse.

### 1.8. Avbøtende tiltak

Under hvert alternativ er det punktvis satt opp aktuelle avbøtende tiltak. Gjennomgående for alternativene er disse avbøtende tiltakene:

- Utforming brua. Arkitektkonkurranse
- Etablere ny «naturlig» fjæresone: mulighet for passasje langs sjøen
- Trekke fyllingsfoten fra landkarene lengre inn på land
- Tilbakeføre jordbruksareal
- Tilføre vegetasjon
- Høy kvalitet på materialvalg i tunnelportal
- Bevisst utforming av støyskjerming
- Etablere nye vegetasjonsbuffer mot bebyggelse

### 1.9. Oppfølgende undersøkelser

Det vil bli nødvendig å gjøre oppfølgende undersøkelser i forhold til vurdering og dokumentasjon av alternative brutyper og endelig plassering. For å få et godt nok beslutningsgrunnlag må både reiseopplevelse, terrengtilpasning og fjern-/nærvirkning av bruene i landskapet vurderes nøyere.

Før detaljprosjekteringen settes i gang bør det utarbeides en formingsveileder som skal ligge til grunn for arbeid med utforming og valg av materialer for den valgte veglinja med tilstøtende arealer. Forutsetningene for landskapsbilde som er satt i denne fasen, må da implementeres. Formingsveilederen bør utformes i et samarbeid mellom prosjekterende for bruer og konstruksjoner og prosjekterende landskapsarkitekter.

Det må gjøres oppfølgende undersøkelser omkring marksikring som skal sikre verdifulle områder for landskapsbilde.

## 2. INNLEDNING

### 2.1 Bakgrunn

Konseptvalgutredning (KVU) for Tromsø fra 2010 danner grunnlaget for arbeidet med kommunedelplanen (KDP) for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya. I arbeidet med KVU ble blant annet strekningen mellom Breivika og Langnes løftet fram som et fokusområde. I etterkant av valg av kombinasjonskonseptet i KVU ble også viktigheten av å klarlegge ny trasé mellom Tromsøya og Kvaløya påpekt fra lokalpolitisk hold. I Stortingsproposisjon 113 S (2011–2012) ble det påpekt at disse to strekningene med fordel burde ses i sammenheng gjennom et felles planarbeid. Denne kommunedelplanen med konsekvensutredning (KU) er for ny rv. 862 og fv. 862 fra Breivika til Langnes og videre fra Tromsøya til Kvaløya.

Det overordnede samfunns målet for KVU er: **Framtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transportetterspørselen på en mer miljøvennlig måte.**

Dette planarbeidet skal bunne ut i en vedtatt kommunedelplan inklusiv konsekvensutredning for ny rv. 862 og fv. 862 fra Breivika til Langnes og videre fra Tromsøya til Kvaløya. Endelig kommunedelplan skal vise traséer for de framtidige riks- og fylkesvegene, for strekningen mellom Breivika og Langnes er tunnelløsning valgt (jf. KVVU), for strekningen mellom Tromsøya og Kvaløya er det gjennomført undersøkelser og analyser i forhold til ulike alternativer med både bru og tunnel. Planen forholder seg også til lokalvegnettet på et detaljert nivå, deriblant nødvendige tilførselsveger, kryss, kollektivanlegg, gang-sykelvegnett, mm. Tilpasning mellom eksisterende infrastruktur og framtidig vil også vektlegges i planarbeidet.

I forbindelse med planprogram-arbeidet ble det utført en siling av alternativene. Det vises til Silingsrapport (oktober, 2014). Rapporten beskriver de bearbejdede alternativene samt tidligere vurderte linjer med en kort vurdering av kostnader, grad av måloppnåelse, ikke-prissatte konsekvenser og trafikkberegninger. På denne bakgrunn gis det en anbefaling om hvilke alternativer en bør gå videre med. Målet med denne silingen var å forkaste alternativer som det ikke er formålstjenlig å utrede gjennom konsekvensutredning, slik at man står igjen med et håndterbart antall realistiske linjer for behandling i kommunedelplan.

Denne temarapporten for landskapsbilde er en underlagsrapport tilhørende kommunedelplanen for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya. Temaet landskapsbilde går inn under ikke-prissatte temaer (IP-temaer).

### **Mål for kommunedelplanen**

Kommunedelplanen er en del av prosjektet Transportnett Tromsø som igjen baserer seg på konseptvalgutredningen «Vegvalg Tromsø» fra 2010. Tromsø skal bli en bedre by å leve og bo i – en by der det er lett å velge miljøvennlige transportmåter som å gå, sykle eller ta buss. Prosjektet Transportnett Tromsø skal planlegge for en sikrere og triveligere by hvor det skal bli enklere å ta seg fram som gående, syklende og kollektivreisende. Denne kommunedelplanen er et av åtte delprosjekter i Transportnett Tromsø. Planarbeidet og konsekvensutredningen baserer seg på planprogram og prioriteringsrapport vedtatt av Tromsø kommune 18.02.2015, sak 21/15. På bakgrunn av vedtak og behandling av planprogrammet i Tromsø kommune, er følgende spesifikke effektmål satt for planarbeidet:

Ny tverrforbindelse skal:

- forbedre trafiksikkerheten
- minske barrierevirkning av dagens veg og forbedre nærmiljøet i området
- forbedre framkommeligheten for kollektivtransporten
- forbedre forholdene for gående og syklende
- forbedre framkommeligheten for næringstrafikken

Ny forbindelse til Kvaløya skal:

- bidra til miljø- og klimavennlig byutvikling. Til grunn for byutvikling på Kvaløya skal prinsippene om samordna areal og transportplanlegging vektlegges
- forbedre beredskapsforholdene på Kvaløya
- forbedre trafiksikkerheten

- forbedre framkommeligheten for kollektivtransporten
- forbedre forholdene for gående og syklende
- forbedre framkommeligheten for næringstrafikken

## 2.2 Fra planprogrammet

Aktuelle problemstillinger i planarbeidet knyttet til landskap og bybilde kan oppsummeres i en rekke punkter:

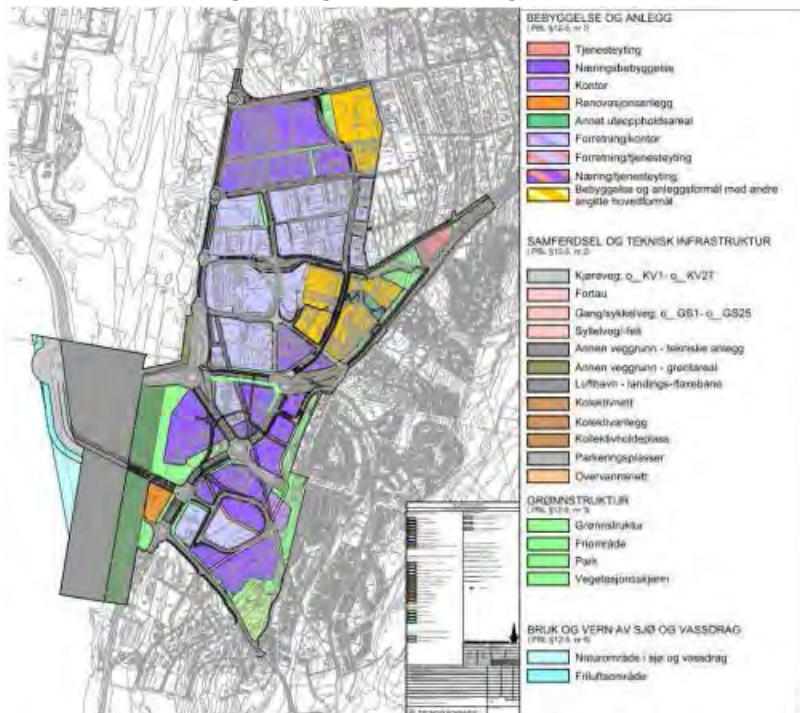
- Det må tydeliggjøres hvilke fordeler og ulemper tiltaket har for landskaps- og bysituasjonen i Tromsø. Skapes nye barrierer, fysiske som visuelle?
- Tiltakenes lokalisering, linjeføring, skala og fjernvirkning: Dette er et sentralt tema ettersom det er store bebygde områder som ligger i planens influensområde. Hvordan absorberer landskapet de ulike tiltakene? Bryter det hovedretningene i landskapet? Hvordan påvirker tiltakene nærområder og landskapskarakteren som helhet?
- Områder som øker sitt potensial og sine muligheter, og tilsvarende senker kvaliteter og muligheter må synliggjøres.

## 2.3 Utredningsbehov

Det er tidligst mulig i planfasen behov for å utarbeide landskapsanalyser, basert på eksisterende kunnskapsgrunnlag. Detaljeringsgrad og tema må tilpasses de tiltakene som skal legges ut på høring.

## 2.4 Eksisterende planer med betydning for tema landskap

- Områdereguleringsplan for Langnes (2012)



Figur 3 Hentet fra planbeskrivelsen Områdereguleringsplan for Langnes (2012)

### 3. METODE OG KUNNSKAPSGRUNNLAG

Konsekvensutredningen er bygd opp omkring en tre trinns prosedyre som følger håndbok V712:

- › Trinn 1 omfatter beskrivelse og vurdering av temaets status og verdi innenfor influensområdet.
- › Trinn 2 omfatter en vurdering av omfang (positivt eller negativt) det planlagte tiltaket medfører.
- › Trinn 3 omfatter en vurdering av konsekvens for de temaspesifikke verdiene.

Konsekvensen er basert på en syntese av verdi og omfang. Alle tiltak som inngår i investeringskostnadene skal legges til grunn ved vurderingen av omfang. Andre tiltak som fagutreder foreslår skal omtales som avbøtende eller kompenserende tiltak.

#### Usikkerhet ved håndbok V712:

For dette prosjektet er fjernvirkningen viktig fordi vegen i store deler av området vil bli synlig fra omkringliggende områder. Metoden i håndbok V712 beskriver ikke hvordan fjernvirkningen skal behandles. I denne utredningen blir fjernvirkningen av inngrepet beskrevet og vurdert under de aktuelle delområdene eller de overordnede landskapsrommene.

Kryssing av vann/ fjord er også aktuelt i dette prosjektet. Håndbok V712 sier ikke noe om hvordan vannflater skal verdisettes. I dette prosjektet er vannflaten/ fjorden en del av et større landskapsrom fordi fjorden visuelt sett berører store områder. En brukryssing har ofte en stor visuell og fysisk inngripen i landskapet men ved bevisst utforming kan brua berike landskapet. I dette prosjektet er det derfor valgt å vurdere brua utfra det store landskapsrommet (de overordnede landskapsrommene som er beskrevet) fordi brua vil berøre store omkringliggende områder og ikke bare vannflaten.

Noen steder der vegen berører områder med liten verdi vil vegen ha negativ innvirkning på omkringliggende arealer med stor verdi. I slike tilfeller er verdien av omkringliggende områder tatt med i vurderingen av konsekvensen.

#### 3.1 Datagrunnlag

Denne rapporten har tatt utgangspunkt i egne befaringer innenfor influensområdet som er supplert med eksisterende registreringer og evt. ny informasjon som kom frem på workshop om landskapsbildet. Planområdet er registrert på et overordnet nivå. Overordnet beskrivelse innenfor temaet landskapsbilde er beskrevet og delområder er inndelt, kartfestet og beskrevet på bakgrunn av de nye og eksisterende registreringer.

#### 3.2 Begrepsavklaringer

##### *Landskapsbilde/bybilde*

Temaet landskapsbilde/ bybilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset

landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse) (Statens vegvesen, Håndbok 140).

Den Europeiske landskapskonvensjonen definerer landskap er et område som er formet under påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og menneskelige faktorer. Byen er i denne betydning en type landskap.

### *Den europeiske landskapskonvensjonen*

Den europeiske landskapskonvensjonen trådte i kraft 1.mars 2004. Hovedintensjonen i den er å styrke ivaretagelsen av landskapet gjennom vern, forvaltning og planlegging. Den omfatter landskap vi betrakter som enestående, så vel som hverdagslandskapet. Sistnevnte tillegges stor vekt, og er høyst relevant for planarbeidet.

Konvensjonen framhever landskapet som leveområde for oss mennesker. Landskapet blir definert som et område, slik vi mennesker opplever det på grunnlag av våre erfaringer og kunnskaper. Landskapet blir definert som et område, slik vi mennesker opplever det på grunnlag av våre erfaringer og kunnskaper. Konvensjonen handler ikke så mye om å verne uberørt natur eller vakre kulturlandskap (det gjør staten gjennom naturvernlov og kulturminnelov), men den tvinger oss til å revurdere *hverdagslandskapene*, der folk faktisk bor og arbeider.

### **3.3 Influensområde**

Et landskap har ikke noen begynnelse eller slutt, men står i sammenheng med tilgrensende landskap, og er uløselig knyttet til en større helhetlig landskapssammenheng.

For å oppnå en helhetlig vurdering av landskapet og konsekvensene som følger av nye tiltak, vil denne rapporten belyse tiltakenes visuelle virkninger i både planområdet og i de omkringliggende områdene. Utredningsområdet (overordnet landskapsrom) er derfor større enn selve planområdet, slik at det kan redegjøres for hva som er karakteristisk for landskapet i en regional kontekst. Dette blir definert som influensområde. Innenfor overordnede landskapsrom vil fjernvirkningen av tiltaket bli vurdert.

### **3.4 Enhetlige delområder**

Området som vegen fysisk påvirker er delt inn i delområder. Inndelingen blir gjort på grunnlag av iøynefallende kjennetegn, og man trekker grensen mellom to områder der skillet i kjennetegnene er størst. Dette muliggjør en mer riktig vurdering av delområdets verdi gjennom å se på *karakter, skala og ulike elementer* samt tiltakets konsekvenser og avbøtende tiltak for de ulike områdene.

### **3.5 Verdisetting**

Det er utarbeidet en beskrivelse av landskapet hvor hovedvekten er lagt på de visuelle kvalitetene. Landskapet innfor planområdet er delt inn i ulike landskapsområder/ delområder. For de ulike delområdene er landskapets verdi beskrevet i tråd med metoden beskrevet i "Metode for landskapsanalyse i kommuneplan" fra Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren.

I tillegg til kriteriene for verdisetting er ulike landskapskomponenter som landskapets hovedform, geologisk innretning, vegetasjon, vann og vassdrag, jordbruksmark, bosetning og tekniske anlegg er vurdert for hvert område. For de ulike delområdene er landskapets opplevelsesverdi vurdert etter en skala med tre kategorier; liten, middels og stor.

Den endelige verdien av hvert delområde fastsettes ut fra en tredelt verdiskala, liten, middels og stor verdi, ihht HB V712 Konsekvensanalyser. Utgangspunktet for verddivurderingene er at områder som er typiske eller vanlige for regionen har middels verdi.

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
<b>Områder der naturlandskapet er dominerende</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Områder med reduserte visuelle kvaliteter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Områder med visuelle kvaliteter som er typiske/representative for landskapet i et større område/region</li> <li>- Områder med vanlig gode visuelle kvaliteter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Områder med spesielt gode visuelle kvaliteter, som er uvanlige i et større område/region</li> <li>- Områder der landskapet er unikt i nasjonal sammenheng</li> </ul>
<b>Områder i spredtbygde strøk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Områder med reduserte visuelle kvaliteter</li> <li>- Områder hvor landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et mindre godt totalinntrykk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Områder med visuelle kvaliteter som er typiske/representative for landskapet i et større område/region</li> <li>- Landskap og bebyggelse/anlegg med vanlig gode visuelle kvaliteter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Områder med spesielt gode visuelle kvaliteter, som er uvanlige i et større område/region</li> <li>- Områder hvor landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et spesielt godt eller unikt totalinntrykk</li> </ul>
<b>Områder i by og tettbygde strøk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Områder som bryter med byformen og utgjør et mindre godt totalinntrykk</li> <li>- Områder som har reduserte eller dårlige visuelle kvaliteter eller utgjør et mindre godt totalinntrykk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Områder med vanlig gode visuelle kvaliteter</li> <li>- Områder som er tilpasset byformen og gir et vanlig godt totalinntrykk</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Områder som forsterker byformen og utgjør et spesielt godt totalinntrykk</li> <li>- Områder som har spesielt gode visuelle kvaliteter eller utgjør et spesielt godt totalinntrykk</li> </ul>

Figur 4 Kriterier for vurdering av landskapsbildets verdi (HB 140 Konsekvensanalyser)

For områder i by og tettbygde strøk er utgangspunktet at et område med vanlige visuelle kvaliteter har middels verdi. Slike områder vil ofte ha en klar overordnet bebyggelsesstruktur, men der innslag av ulike elementer reduserer det visuelle

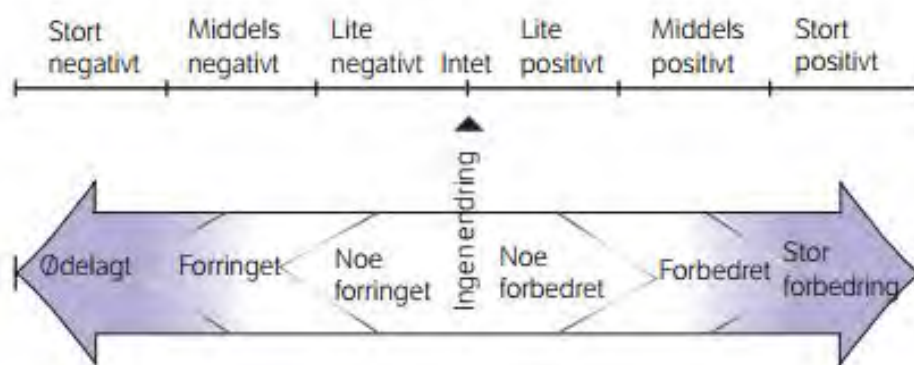
totalinntrykket. Områder med svært gode visuelle kvaliteter har stor verdi. Slike områder vil ofte ha en klar byform/ bebyggelsesstruktur, der elementene spiller sammen med helheten og danner et visuelt harmonisk eller stimulerende helhetsinntrykk. Områder med liten verdi er som regel områder der det bebygde landskapet er visuelt rotete, der elementene står uten sammenheng med hverandre og danner et visuelt dårlig helhetsinntrykk.

I et bylandskap vil naturlandskap, grøntstrukturer, kulturlandskap som er holdt i hevd etc. være unike og verdifulle fordi det gir kontraster til bylandskapet.

### 3.6 Omfang

*"Påvirkning/Omfang: En vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike områdene, og graden av denne endringen."* Statens vegvesens håndbok 140 (2006)

Omfangsvurderingen er et uttrykk for hvor store negative eller positive endringer det aktuelle tiltaket/ alternativet vil medføre for det enkelte delområdet. Omfanget vurderes i forhold til alternativ 0.



Gjennom omfangsvurderingen skal utreder vurdere i hvilken grad et tiltak vil påvirke et delområde. Det skal først vurderes om tiltaket vil være positivt eller negativt for det berørte delområdet. I noen tilfeller vil virkingen være av så liten grad at den kan karakteriseres som liten/intet. Deretter skal utreder vurdere graden av påvirkning. Det må begrunnes på hvilken måte og i hvor stor grad tiltaket vil endre landskapsbildet.

Et veganlegg vil påvirke et område gjennom direkte inngrep eller nærføring. Et tiltak vil endre det visuelle bildet av landskapet avhengig av:

- tiltakets lokalisering og linjeføring
- tiltakets dimensjon/skala
- tiltakets utforming



	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite/intet omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
<b>Tiltakets lokalisering og linjeføring</b>	Neppe aktuell kategori	Tiltaket vil stedvis framheve landskapets/stedets form og elementer, og tilføre landskapet nye kvaliteter	Tiltaket vil stort sett være tilpasset/forankret til landskapets/stedets form og elementer	Tiltaket vil stedvis være dårlig tilpasset eller forankret til landskapets/stedets form og elementer	Tiltaket vil være dårlig tilpasset eller forankret til landskapets/stedets form og elementer
<b>Tiltakets dimensjon/skala</b>	Tiltaket vil erstatte eller endre eksisterende vegger eller anlegg slik at tiltaket vil stå i et harmonisk forhold til landskapets/omgivelsenes skala	Tiltaket vil erstatte/endre eksisterende vegger eller anlegg slik at tiltaket vil stå i et noe mer harmonisk forhold til landskapets/omgivelsenes skala	Tiltakets dimensjon vil stort sett stå i et harmonisk forhold til landskapets/omgivelsenes skala	Tiltakets dimensjon vil stå i et lite harmonisk forhold til landskapets/omgivelsenes skala	Tiltakets dimensjon vil sprengte landskapets/omgivelsenes skala
<b>Tiltakets utforming</b>	Tiltakets utforming vil framheve omgivelsenes kvaliteter/særpreg	Tiltakets utforming vil styrke omgivelsenes kvaliteter/særpreg	Tiltakets utforming vil stort sett være tilpasset omgivelsene	Tiltakets utforming vil stedvis være dårlig tilpasset omgivelsene	Tiltakets utforming vil være dårlig tilpasset omgivelsene

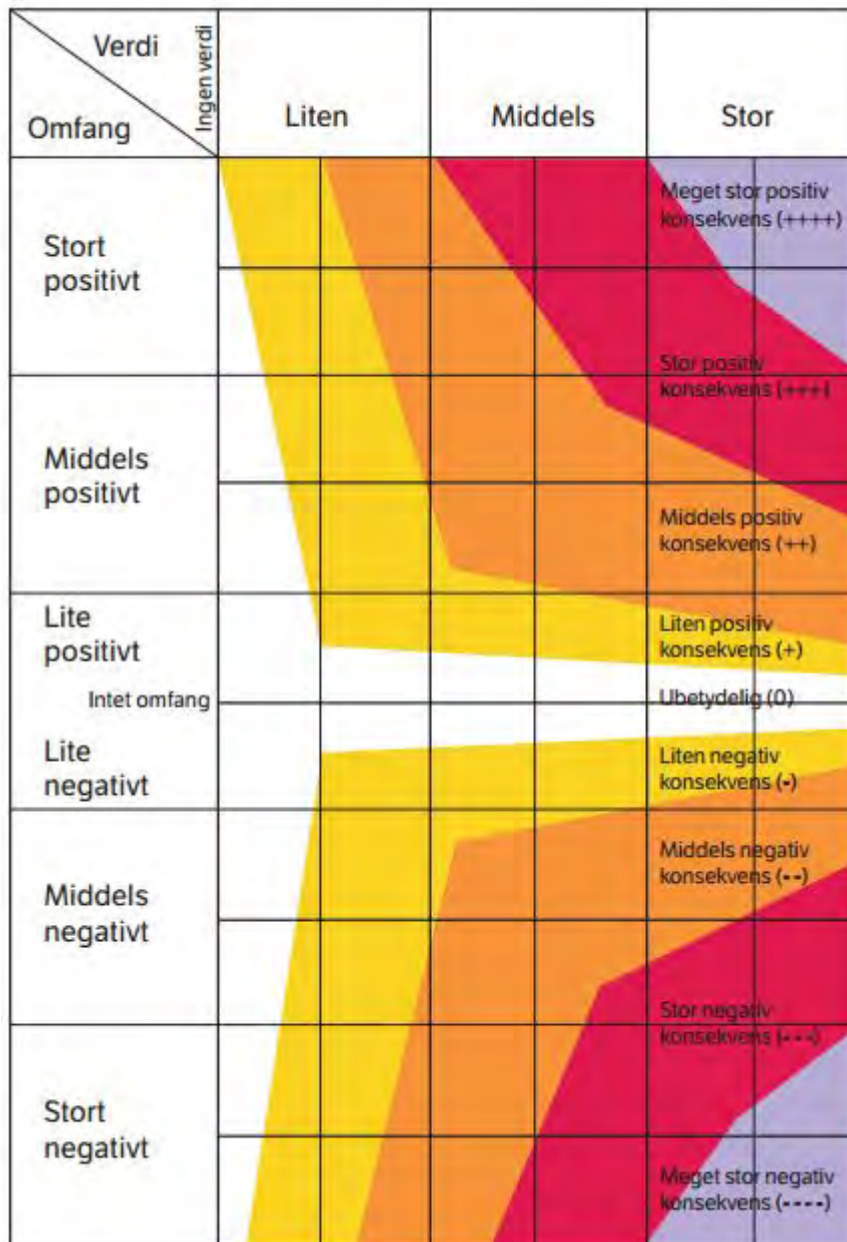
Figur 5 Kriterier for vurdering av omfang for landskapsbilde. (HB140 Konsekvensanalyser)

### 3.7 Konsekvens

*Konsekvens: En avveining mellom fordeler og ulemper det definerte tiltaket vil medføre*  
Statens vegvesens håndbok 140 (2006).

Konsekvensene av tiltakene bestemmes ved å sammenstille vurderingene av tiltakets omfang med vurderingene av områdets verdi. Jo mer verdifullt det aktuelle området/komponenten er, jo større betydning vil inngrepet ha. Konsekvensen er gradert i en 9- delt skala fra meget stor positiv konsekvens til meget stor negativ konsekvens i henhold til Statens vegvesens håndbok 140 (2006).

I vurderingene av konsekvens for temaet landskapsbilde kan reiseopplevelse og de øvrige konsekvensene for landskapsbildet behandles hver for seg, men til slutt skal de inngå i den totale vurderingen av hvert alternativ.



Figur 6 Konsekvensvifte (HB 140 Konsekvensanalyser)

### 3.8 Reiseopplevelse

Reiseopplevelsen kan inngå som en tilleggsvurdering i konsekvensvurderingen.

Reiseopplevelse defineres som den reisendes opplevelse sett fra vegen og bør ha en god rytme og gi den reisende stimulanser tilpasset fartsnivået. Kriterier for en god reiseopplevelse kan være: rytme, ulike sekvenser med variasjon i opplevelser, samt oppleve landskapets særtrekk. Reiseopplevelsen vurderes etter skalaen:

*Meget god (+) / God (0) / Dårlig (-)*

Faktorer som påvirker reiseopplevelsen:

- Oversiktlig og lesbart trafikkbilde
- Framkommelighet
- Vegens linjeføring

- Utformingen av sideterrenget
- Utsyn til natur- og kulturlandskap
- Variasjoner og sekvenser i opplevelse
- Fartsgrense

### 3.9 Usikkerhet

Det vil alltid være en usikkerhet i de faglige vurderingene som er gjort. Det er ikke utarbeidet en metodikk for hvordan faglig usikkerhet i vurdering av verdi, omfang og konsekvens skal synliggjøres. Temaet er allikevel høyst aktuelt, og er ved flere anledninger tatt opp.

Nedenfor er det gjort en kort redegjørelse for usikkerhetene knyttet til vurderingene som er gjort i rapporten.

#### Verdivurderinger

Verdivurderingene er gjort på et overordnet nivå. Planområdet er delt inn i enhetlige områder der verdien som er satt er lik for hele området. Det er nødvendig å ha verdivurderingen såpass overordnet for å klare å håndtere et så stort planområde. Men ved en slik inndeling vil det være risiko for at mindre områder med avvikende verdi ikke blir fanget opp.

#### Omfangs- og konsekvensvurderinger

Omfangs- og konsekvensvurderingene er utført på grunnlag av grovprosjekterte veglinjer. I senere planfaser vil den valgte linjen bli bearbeidet og justert, og det er lite sannsynlig at den endelige veglinjen blir helt lik noen av de som er vurdert. Dette har særlig betydning i sidebratte områder, nær fjorden eller i områder der det er arealknapphet. En liten justering av veglinja i slike områder vil gi stort utslag i terrengingrepet/ omgivelsene.

### 3.10 Konsekvenser i anleggsperioden

Tiltak som kun har betydning i anleggsperioden blir behandlet separat.

#### 3.11 Avbøtende tiltak

Alle tiltak som inngår i investeringskostnadene skal legges til grunn ved vurdering av omfang. Andre tiltak som blir anbefalt for å redusere negative virkninger, skal omtales som avbøtende tiltak. Mulige avbøtende tiltak er omtalt for hvert delområde. Da tiltakets utforming ikke er spesifisert ut over vegvesenets standarder, gis det noen steder innspill til hvordan en god og detaljert utforming kan bedre vegens virkning på landskapsbildet.

#### 3.12 Avgrensning av tema

Landskapsbilde omhandler de visuelle og estetiske kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Dette inkluderer både naturlandskap og bebygde landskap. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse).

Tema landskapsbilde avgrenses mot de andre ikke prissatte fagtemaene på følgende måte:

- De visuelle forholdene knyttet til kulturlandskapet, kulturminner og kulturmiljø behandles under landskapsbilde. Landskapets historiske innhold og forståelsen av historien, behandles under tema kulturmiljø.
- Byens/stedets sosiale liv og betydning for de som bor i eller er brukere av et område er behandlet under temaet nærmiljø og friluftsliv. I tema landskapsbilde /bybilde er det områdenes visuelle kvaliteter som blir behandlet.
- De visuelle virkningene av for eksempel et støyskjermingstiltak sett fra vegen og fra vegens omgivelser behandles under landskapsbilde. Reduksjon av utearealenes funksjonelle kvaliteter som følge av støy, støv, luftforurensing og lokalklimatiske endringer, behandles under nærmiljø og friluftsliv.
- De visuelle forholdene knyttet til naturlandskapet og vegetasjon som visuelt element i landskapet behandles under tema landskapsbilde, mens artenes betydning i et økologisk perspektiv behandles under tema naturmiljø.

## 4. TILTAKSBESKRIVELSE

### 4.1 Standardvalg

#### Dimensjonerende trafikkmengde

Trafikkmengden i prognoseåret legges til grunn for dimensjonering av veger. For veger settes prognoseåret normalt til 20 år etter forventet åpningsår. Prognoseåret i denne kommunedelplanen er satt til år 2040.

Målene i Transportnett Tromsø er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det betyr at det ikke skal være vekst i persontransport med privatbil. Med økt næringsaktivitet må det beregnes vekst i næringstransporten.

Nedenfor presenterer vi forventet trafikkmengde i prognoseåret 2040 på de nye forbindelsene. For oversiktens skyld presenteres trafikkmengder både for nullvekst i personbiltransporten og med normalt framskrevet trafikktvikling.

For nullvekst i persontransporten har vi lagt til grunn en forventet årlig trafikkvekst på 0,8 % for næringstransporten som utgjør anslagsvis 10 % av det totale trafikkgrunnet.

Normal trafikktvikling baseres på Statistisk sentralbyrås framskrivninger av middels befolknings- og arbeidsplassdata som tilsier en årlig trafikkvekst på 0,8 %. Reell årlig trafikkvekst i Tromsø har de siste årene vært på 1–2 %.

#### Standardvalg –dimensjoneringsklasser

Vegvesenets normaler og andre håndbøker gir bestemmelser for utforming av veger, bruer og tunneler.

Normalene gir bestemmelser til valg av standard – dimensjoneringsklasse – med utgangspunkt i forventet fartsgrense og trafikkmengde i prognoseåret.

#### Veger og bruer

Veger og bruer med fartsgrense 60 km/t eller lavere og mindre trafikkmengde enn 12.000 kjøretøy/døgn skal utformes som tofelts veg.

Veger og bruer med fartsgrense 60 km/t eller lavere og større trafikkmengde enn 12.000 kjøretøy/døgn skal utformes som firefelts veg.

#### Tunneler

Tunneler inndeles i tunnelklasser basert på trafikkmengde og tunnellengde. Tunnelklassene er utgangspunktet for blant annet å bestemme tunnelprofil og antall tunnellop.

Tunneler som er kortere enn 10 km og forventet trafikkmengde mindre enn 8.000 kjøretøy/døgn, skal utformes med ett tunnellop.

For tunneler som er lengre enn 10 km og med forventet trafikkmengde mellom 4.000 – 8.000 kjøretøy/døgn, skal utformes med ett tunnellop, men i tillegg skal det være nødutganger til det fri eller med egen rømningstunnel.

Tunneler med forventet trafikkmengde over 12.000 kjøretøy/døgn skal utformes med to tunnellop og med rømningmuligheter mellom tunnellopene.

Tunneler med forventet trafikkmengde mellom 8.000 – 12.000 kjøretøy/døgn skal utformes med enten ett eller to tunnellop avhengig av lengden på tunnelen. Tunnelen har samtidig krav om nødutganger til det fri eller med egen rømningstunnel.

#### Standardvalg – ny tverrforbindelse (rv. 862)

Alternativene til ny tverrforbindelse består hovedsakelig av tunneler med korte vegarmer mellom tunnelene og kryss med tilstøtende veger.

Vegarmene mellom tunnelen og kryss med tilstøtende veger bygges som fire-feltsveger.

Alter-nativ	Lengde [m]	ÅDT 2040 «Null-vekst»	ÅDT 2040 «Normal trafikkvekst»	Standard
A3	Tunnellengde 2.140 m	13.600	16.400	2 tunnellop
A4	Tunnellengde 2.620 m + 1.700 m med ramper	Trafikkmengden varierer i ulike deler av tunnelsystemet.		Alternativet forutsetter envegstrafikk i tunnellopene.
A5	Tunnellengde	11.500	13800	2 tunnellop

	2.630 m			
--	---------	--	--	--

Tabell 1 Tverrforbindelsen: Standard på tunnelene basert på forventet trafikkmengde

Dagens trafikkmengde på Tverrforbindelsen er om lag 15.000 kjøretøy/døgn. Trafikkberegningene viser at mesteparten av denne trafikken vil velge tunnelalternativene dersom disse hadde vært et alternativ i dag. Resttrafikken på Tverrforbindelsen er hovedsakelig internttrafikk, men nivået på denne trafikken kan bestemmes gjennom reguleringstiltak på vegnettet.

Ny tverrforbindelse i tunnel vil ha trafikk tall som tilsier krav til to tunnellop for alle alternativer. Det gjelder også om «nullvekst» legges til grunn.

Alternativ A5 får en beregnet trafikkmengde som ligger like under grenseverdien for to tunnellop ved «nullvekst», men alternativet ligger så nært opp til kravet at vi legger til grunn to tunnellop også for dette alternativet.

### Standardvalg – ny Kvaløyforbindelse (fv. 862)

Alternativene for ny forbindelse til Kvaløya består bruer med korte vegarmer mellom bruene og kryss med tilstøtende veger eller med tunneler til Håkøya og veg- og bruforbindelse videre til Kvaløya.

Standard på vegene er tilsvarende valgt standard for tunnelen og bruene.

Alter-nativ	Lengde [m]	ÅDT 2040 «Nullvekst»	ÅDT 2040 «Normal trafikkvekst»	Maksimal stigning	Standard
<b>B2</b>	Brulengde 1.200 m	Ny og eksisterende bru: <b>17.500</b>	Ny og eksisterende bru: <b>20.800</b>	<b>6,7 %</b>	<b>2-felts bru</b>
<b>B3</b>	Brulengde 1.600 m	Ny bru: <b>15.400</b> Sandnessund-brua: 5.200	Ny bru: <b>18.500</b> Sandnessund-brua: 6.000	<b>5 %</b>	<b>2-felts bru</b>
<b>B6</b>	Tunnellengde 6.420 m	Tunnel: <b>4.100</b> Sandnessund-brua: 14.800	Tunnel: <b>4.900</b> Sandnessund-brua: 17.400	<b>5 %</b>	<b>1 tunnellop med 3 kjørefelt</b>
<b>B7</b>	Tunnellengde	Tunnel: <b>2.900</b>	Tunnel: <b>3.400</b>	<b>5 %</b>	

6.700 m	Sandnessund- d-brua: 15.700	Sandnessund- d-brua: 18.400		<b>1 tunnellop med 3 kjørefelt</b>
---------	-----------------------------------	-----------------------------------	--	------------------------------------

Tabell 2 Kvaløyforbindelsen: Standard på tunnel og bru basert på forventet trafikkmengde

Dagens trafikkmengde på Sandnessundbrua er om lag 16.000 kjøretøy/døgn.

Trafikk til og fra Kvaløya vil fordeles mellom ny og eksisterende forbindelse. Trafikkmodellen viser at når nye vegforbindelser gir økt tilgjengelighet og kapasitet, vil det genereres noe nyskapt trafikk.

Parallell bru (alternativ B2) kan bygges med to nye felt. Den nye og eksisterende Sandnessund bru vil i realiteten fungere som en 4-felts bru.

Trafikkmodellen viser at en bru etter alternativ B3 vil få større overført trafikk fra Sandnessundbrua enn ønskelig. Det skyldes blant annet at denne brutraseen ligger nærmere opp til tyngdepunktet av boligkonsentrasjonen på Kvaløysletta enn det Sandnessundbrua gjør. Avstanden mellom bruene er imidlertid så kort at i realiteten vil fordeling av trafikken mellom bruene tilpasse seg den til i hver tid eksisterende trafikksituasjon. Selv om trafikkberegningene viser at den nye forbindelsen bør bygges som en fire-felts bru, mener vi at kapasiteten på de to bruene samlet sett er så god at det er tilstrekkelig å bygge en ny to-felts bru i alternativ B3.

Alternativene B6 og B7 er i trafikksammenheng, konstruksjoner og lengder tilnærmet like. Alternativene avlaster Sandnessundbru med om lag 20 % trafikkmengden. Forventet trafikkmengde og lengde på tunnelene tilsier at tunnelene kan bygges med ett tunnellop. Av hensyn til jevnt fartsnivå, vil det på strekninger med lang stigning være behov for eget forbikjøringsfelt. I følge vegnormalene bør det anlegges eget forbikjøringsfelt på strekninger der forventet trafikkmengde er over 4.000 kjøretøy/døgn og stigningen er så bratt og lang at fartsdifferansen mellom lett og tunge kjøretøy overstiger 15 km/t. Beregnet trafikkmengde er i grenseområdet for hvor det vil være behov for forbikjøringsfelt. Vi legger til grunn at tunnelene i alternativ B6 og B7 utformes med forbikjøringsfelt i stigningene opp fra lavpunktet i tunnelen. Valgt standard for tunnelen blir da ett tunnellop med tre kjørefelt.

#### Standardvalg – Sammenhengende tunnel Breivika–Langnes–Kvaløysletta

Alter- nativ	Lengde [m]	ÅDT 2040 «Nullvekst»	ÅDT 2040 «Normal trafikkvekst »	Maksimal stigning	Standard
<b>C1</b>	Tunnellengde	Tverr- forbindelse n: <b>18.300</b>	Tverr- forbindelse n: <b>22.500</b>	<b>5 %</b>	<b>2 tunnellop</b>

	5.600 m + 3.500 m med ramper	Til Kvaløya: <b>12.600</b> Sandnessun d-brua: 6.800	Til Kvaløya: <b>15.100</b> Sandnessun d-brua: 8.000		
--	------------------------------------	---	---	--	--

Tabell 3 Sammenhengende tunnel: Standard på tunnel basert på forventet trafikkmengde

Alternativ C1 er sammenhengende tunnelsystem fra Breivika via Langnes til Kvaløysletta. Tunnelen mellom Breivika og Langnes har beregnet trafikkmengde som tilsier to tunnellop.

Tunnelforbindelsen videre til Kvaløysletta har beregnet trafikkmengder som tilsier ett tunnellop. Stigningsforholdene i tunnelen er slik at det vil være behov for forbikjøringsfelt i stigningene opp fra lavpunktet i tunnelen noe som betyr tre kjørefelt. Når trafikkmengden overstiger 8.000 kjøretøy/døgn, er det krav om egen rømningstunnel. Beregningene viser at ved «nullvekst» ligger forventet trafikkmengde like under grenseverdien, men med «normal trafikkvekst» ligger forventet trafikkmengde like over. Et argument ved vurdering av standard er at alternativet ikke bare omfatter en enkelt tunnel, men to tunneler som blir koblet sammen i fjellet i et tunnelsystem. Vi mener derfor at det av sikkerhetsmessige årsaker vil være behov for rømningstunnel parallelt med tunnelarmen som går mellom Tromsøya og Kvaløya. Kostnadsvurderinger har vist at det sammen kostnadsnivå på bygge et trefelts tunnellop inklusive rømningstunnel som det er å bygge to parallelle tunnellop med to kjørefelt i hvert løp. En løsning med to tunnellop gir også en sikrere sammenkobling av rampene mellom de to tunnelene.

Vi forslår at begge tunnelene som omfattes av alternativ C1 bygges med to tunnellop.

### Standardvalg – oppsummering

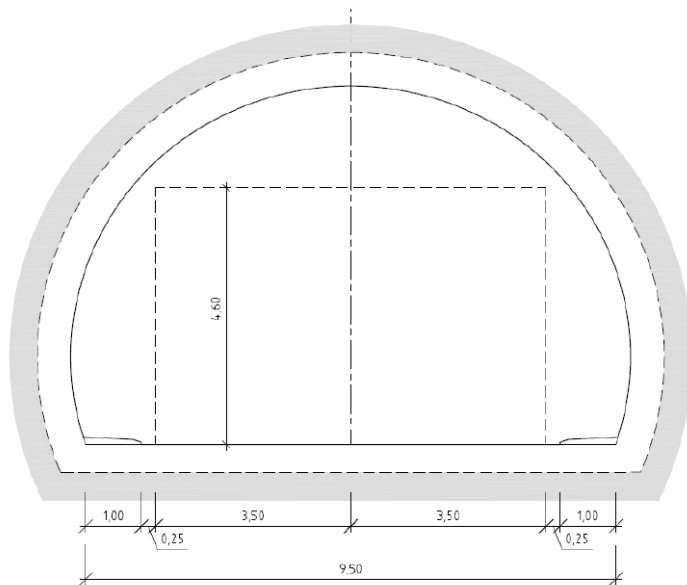
#### Tunneler

Vurdering av standard på tunnelene i de enkelte alternativene er omtalt i kapittel 3.3.2.

Standardvalg – dimensjoneringsklasse.

Standard for tunnelen i alternativene A3, A4, A5 og C1 er foreslått med to parallelle tunnellop hvert med tunnelbredde 9,5 meter som vist på neste side.





Figur 7. Tverrsnittegning for tunnel.

Tunnelen i alternativ A3 er planlagt 2.140 meter lang og har liten stigning.

Tunnelen i alternativ A5 er planlagt 2.630 meter lang og har liten stigning.

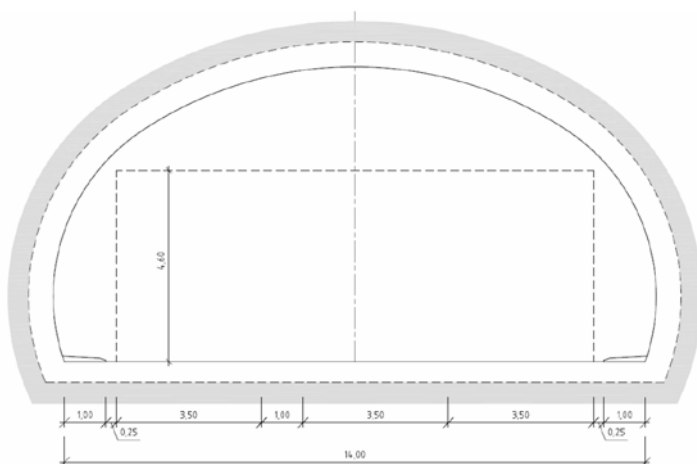
Tunnelen i alternativ C1 er planlagt 5.600 meter lang i tillegg til 3.500 meter med ramper.

Tunnelen på Tromsøya har liten stigning, men tunnelarmen til Kvaløya har maksimal stigning på 5 %.

Standard for tunnelen i alternativene B6 og B7 er foreslått med ett tunnellop med tre kjørefelt og tunnelbredde 14,0 meter som vist under:

Tunnelen i alternativ B6 er planlagt 6.430 meter lang og maksimal stigning på 5 %.

Tunnelen i alternativ B7 er planlagt 6.700 meter lang og maksimal stigning på 5 %.



Figur 14. Tverrsnittegning for tunnel.

## Bruer

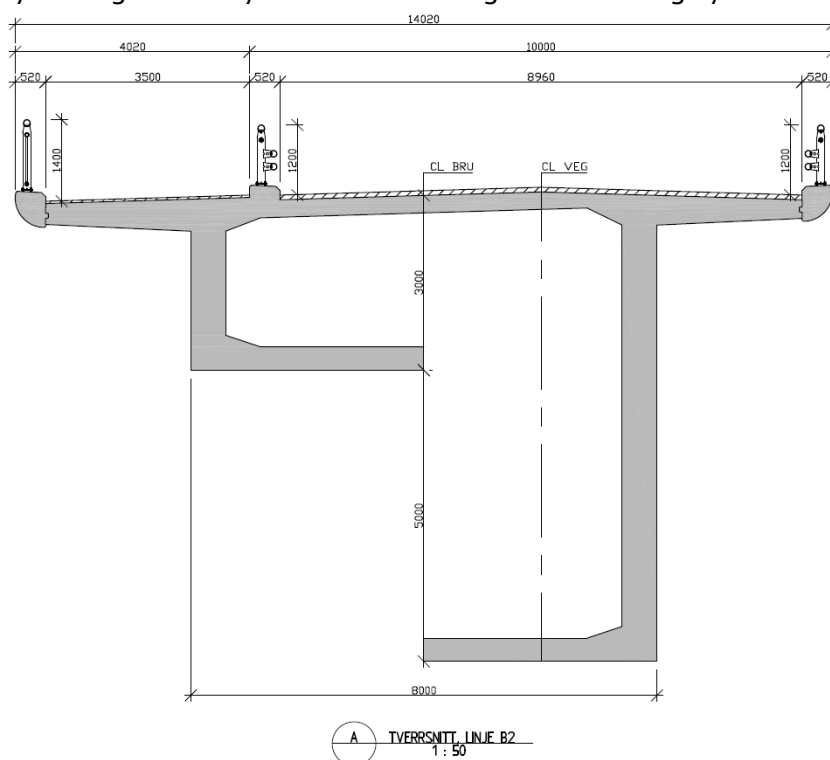
Alternativene B2 og B3 omfatter bruer som skal krysse Sandnessundet. Sandnessundet er en del av hovedfarleden langs kysten. De nye bruene er planlagt med samme størrelse på seilingsløpet som for Sandnessundbrua.

Alternativ B2 omfatter en planlagt 1.200 meter lang bru med maksimal stigning på 6,7 %.

Alternativ B3 omfatter en planlagt 1.600 meter lang bru med maksimal stigning på 5 %.

Bruene er planlagt med en total bredde på 14,0 meter som gir 9,0 meter bredde til kjørebane og skuldre, samt 3,5 meter bredde til gang- og sykkelareal.

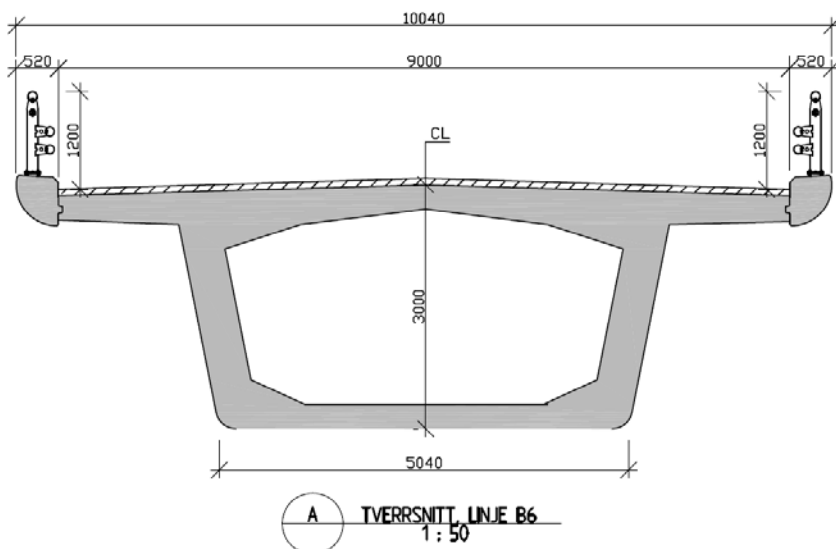
Tverrsnitt for en aktuell brutype for B2 er vist under. For B3 må det være tosidig gang- og sykkelveg som er fysisk adskilt fra vegen. Gående og syklende må separeres.



Figur 15 Tverrsnitt av bru

I alternativene B6 og B7 vil det være behov for en ny bru mellom Håkøya og Kvaløya. Bruen blir 710 meter lang og er planlagt med total bredde på 10,0 meter. Det gir 9,0 meter bredde til kjørebane og skuldre. Det legges ikke til rette for gående og syklende på den nye brua fordi det forutsettes at eksisterende bru blir stengt for biltrafikk og at den utelukkende skal brukes av gående og syklende.

Tverrsnitt for en aktuell brutype for både B6 og B7 er vist under:



Figur 8 Tverrsnitt bru - Håkøya - Kvaløya

#### 4.2 Alternativ 0

Alternativ 0 representerer dagens situasjon, og fungerer som referanse for de andre alternativene. Alternativ 0 omfatter også de forventede endringene som vil komme uten tiltak i analyseperioden.

0-alternativet er å beholde dagens veg uten større endringer. Trafikken på over både tverrforbindelsen og til Kvaløya vil øke i framtida, slik at ulemper for beboere langs vegen, samt brukerne av vegen vil øke. 0-alternativet er sammenligningsgrunnlaget, og har pr. definisjon ingen konsekvenser.

Alternativ 0 er dagens løsning. Dette alternativet er med som et referansealternativ i konsekvensutredningen og effekten av de andre alternativene blir målt i forhold til dette.

I tillegg til situasjonen i dag skal Alternativ 0 inneholde alle tiltak som er vedtatt i handlingsprogram. Områdereguleringsplanen for Langnes er omtalt i kapittel 2.5.3 i planprogrammet. Denne planen er vedtatt, og den viser framtidig struktur på vegnettet for å få en hensiktsmessig fordeling/spredning av biltrafikken i Langnesområdet. Løsningene i planen legges inn som en del av alternativ 0 og ligger følgelig inne som basis ved vurdering av konsekvenser for de andre alternativene i denne komunedelplanen.

#### 4.3 Alternativ

Man har kommet fram til totalt 13 ulike valgalternativ satt sammen av de ulike kombinasjonene av dagsoner og tunneler på strekningen



Figur 9 Kart over utredede trasealternativ

#### Alternativ 1: Breivika – Langnes – Kvaløysletta (parallell bru) (A3+F2+B2)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Breivika med tunnelpåhugg nord for Tromsø arktisk–alpine botaniske hage. På Langnes kommer tunnelen ut i dagens tverrforbindelse, like ved Scandic hotell. Videre trasé til Kvaløya følger regulert vegnettverk i områdeplan for Langnes, og vegen videre via Tromsø lufthavn Langnes går både gjennom dagens løsning i kulvert, samt ny sørlig regulert kulvert slik den framkommer i områdeplanen for Langnes. Fra rundkjøringen til Tromsø lufthavn Langnes og videre nordover utvides vegen til fire felt og ved Sandnessundbrua fordeles trafikken på en slik måte at vestgående trafikk går på eksisterende bru, mens østgående trafikk forholder seg til ny bru (1600 m) som er lokalisert like sør for dagens bru. Vegnettet kobles så sammen på Kvaløysletta med nye kryssløsninger ved eksisterende rundkjøring og kollektivholdeplass ved enden av dagens bru. (I endelig rapport skal valgt løsning for krysset på Kvaløysletta beskrives)

#### Alternativ 2: Breivika – Langnes – Selnes (sørlig bru) (A3+F2+B3)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Breivika med tunnelpåhugg nord for Tromsø arktisk–alpine botaniske hage. På Langnes kommer tunnelen ut i dagens tverrforbindelse, like ved Scandic hotell. Videre trasé til Kvaløya følger regulert vegnettverk i områdeplan for Langnes, og vegen videre via Tromsø lufthavn Langnes går både gjennom dagens løsning i kulvert, samt ny sørlig regulert kulvert slik den framkommer i områdeplanen for Langnes. Fra rundkjøringen til Tromsø lufthavn Langnes og vestover over

Langneset etableres en ny bru (1800 m) over til Selnes på Kvaløysletta hvor ny veg tilknyttes eksisterende vegnett ved dagens rundkjøring.

#### Alternativ 3: Breivika – Langnes – Håkøya – Kvaløya (A3+F2+B6)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Breivika med tunnelpåhugg nord for Tromsø arktisk–alpine botaniske hage. På Langnes kommer tunnelen ut i dagens tverrforbindelse, like ved Scandic hotell. Videre trasé til Kvaløya via Håkøya følger regulert vegnettverk i områdeplan for Langnes, sørover til planlagt ny rundkjøring hvor tunnelpåhugg etableres øst for denne og sør for eksisterende postterminalbygg. Tunnelen krysser Sandnessundet kommer ut i dagen vest på Håkøya, i høyden ovenfor Dukneset. Ny veg tilknyttes eksisterende kommunale vegnett på Håkøya og krysser Eidfjordnessundet med en ny bru (800 m) noe sør for eksisterende bru. Vegen knyttes sammen med fv. 862 på Kvaløya med en rundkjøring. Ny veg og kulvert sør for eksisterende rullebane fra Langnes til Tromsø lufthavn Langnes forutsettes etablert selv om denne vegstrekningen ikke direkte inngår i utbyggingen av strekningen fra Breivika til Kvaløya.

#### Alternativ 4: Breivika – Langnes – Holt – Håkøya – Kvaløya (A3+F2+B7)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Breivika med tunnelpåhugg nord for Tromsø arktisk–alpine botaniske hage. På Langnes kommer tunnelen ut i dagens tverrforbindelse, like ved Scandic hotell. Videre trasé til Kvaløya via Holt og Håkøya følger regulert vegnettverk i områdeplan for Langnes, samt Kvaløyvegen videre sørover til planlagt ny rundkjøring hvor tunnelpåhugg etableres øst for denne ved Norheim, like sør for Holt gård. Tunnelen krysser Sandnessundet og kommer ut i dagen vest på Håkøya, i høyden ovenfor Dukneset. Ny veg tilknyttes eksisterende kommunale vegnett og krysser Eidfjordnessundet med en ny bru (800 m) noe sør for dagens bru. Vegen knyttes sammen med fv. 862 på Kvaløya med en rundkjøring. Ny veg og kulvert sør for eksisterende rullebane fra Langnes til Tromsø lufthavn Langnes forutsettes etablert selv om denne vegstrekningen ikke direkte inngår i utbyggingen av strekningen fra Breivika til Kvaløya.

#### Alternativ 5: Breivika(ved Breivika–tunnel) – Langnes (ved Langnes–tunnel) – Kvaløysletta (parallell bru) (A4+F2+B2)

Alternativet baserer seg på å utnytte eksisterende tunnelkapasitet og innebærer en sammenknytning av tunnelsystemet i fjell med et rampesystem. På denne måten blir både ny og eksisterende tunnelnett til og fra Breivika og Langnes enveiskjørt ettløpstunneler med to kjørefelt i hver tunnel. Nytt tunnelpåhugg lokaliseres rett nord for eksisterende tunnelpåhugg for Breivikatunnelen og nytt firefeltsvegssystem tilpasses eksisterende rundkjøring. På Langnes kommer tunnelen ut rett nord for eksisterende tunnelpåhugg for Langnestunnelen og vegnett tilpasses eksisterende vegsystem i området ved rundkjøringen ved Workinntunet. Videre trasé til Kvaløya følger regulert vegnettverk i områdeplan for Langnes, og vegen videre via Tromsø lufthavn Langnes går både gjennom dagens løsning i kulvert, samt ny sørlig regulert kulvert slik den framkommer i områdeplanen for Langnes. Fra rundkjøringen til Tromsø lufthavn Langnes og videre nordover utvides vegen til fire felt og ved Sandnessundbrua fordeles trafikken på en slik måte at vestgående trafikk går på eksisterende bru, mens østgående trafikk forholder seg til ny bru (1600 m) som er lokalisert

like sør for dagens bru. Vegnettet kobles så sammen på Kvaløysletta med nye kryssløsninger ved eksisterende rundkjøring og kollektivholdeplass ved enden av dagens bru. (I endelig rapport skal valgt løsning for krysset på Kvaløysletta beskrives)

#### Alternativ 6: Breivika (ved Breivika-tunnel) – Langnes (ved Langnes-tunnel) – Selnes (sørlig bru) (A4+F2+B3)

Alternativet baserer seg på å utnytte eksisterende tunnelkapasitet og innebærer en sammenknytning av tunnelsystemet i fjell med et rampesystem. På denne måten blir både ny og eksisterende tunnelnett til og fra Breivika og Langnes enveiskjørt ettløpstunneler med to kjørefelt i hver tunnel. Nytt tunnelpåkugg lokaliseres rett nord for eksisterende tunnelpåkugg for Breivikatunnelen og nytt firefeltsvegssystem tilpasses eksisterende rundkjøring. På Langnes kommer tunnelen ut rett nord for eksisterende tunnelpåkugg for Langnestunnelen og vegnett tilpasses eksisterende vegsystem i området ved rundkjøringen ved Workinntunet. Videre trasé til Kvaløya følger regulert vegnettverk i områdeplan for Langnes, og vegen videre via Tromsø lufthavn Langnes går både gjennom dagens løsning i kulvert, samt ny sørlig regulert kulvert slik den framkommer i områdeplanen for Langnes. Fra rundkjøringen til Tromsø lufthavn Langnes og vestover over Langneset etableres en ny bru (1 800 m) over til Selnes på Kvaløysletta hvor ny veg tilknyttes eksisterende vegnett ved dagens rundkjøring.

#### Alternativ 7: Breivika(ved Breivika-tunnel) – Langnes (ved Langnes-tunnel) – Håkøya – Kvaløya (A4+F2+B6)

Alternativet baserer seg på å utnytte eksisterende tunnelkapasitet og innebærer en sammenknytning av tunnelsystemet i fjell med et rampesystem. På denne måten blir både ny og eksisterende tunnelnett til og fra Breivika og Langnes enveiskjørt ettløpstunneler med to kjørefelt i hver tunnel. Nytt tunnelpåkugg lokaliseres rett nord for eksisterende tunnelpåkugg for Breivikatunnelen og nytt firefeltsvegssystem tilpasses eksisterende rundkjøring. På Langnes kommer tunnelen ut rett nord for eksisterende tunnelpåkugg for Langnestunnelen og vegnett tilpasses eksisterende vegsystem i området ved rundkjøringen ved Workinntunet. Videre trasé til Kvaløya via Håkøya følger regulert vegnettverk i områdeplan for Langnes, sørover til planlagt ny rundkjøring hvor tunnelpåkugg etableres øst for denne og sør for eksisterende postterminalbygg. Tunnelen krysser Sandnessundet kommer ut i dagen vest på Håkøya, i høyden ovenfor Dukneset. Ny veg tilknyttes eksisterende kommunale vegnett og krysser Eidfjordnessundet med en ny bru (800 m) noe sør for eksisterende bru. Vegen ender opp med en tilknytning til fv. 862 på Kvaløya med rundkjøring. Ny veg og kulvert sør for eksisterende rullebane fra Langnes til Tromsø lufthavn Langnes forutsettes etablert selv om denne vegstrekningen ikke direkte inngår i utbyggingen av strekningen fra Breivika til Kvaløya.

#### Alternativ 8: Breivika(ved Breivika-tunnel) – Langnes (ved Langnes-tunnel) – Holt – Håkøya – Kvaløya (A4+F2+B7)

Alternativet baserer seg på å utnytte eksisterende tunnelkapasitet og innebærer en sammenknytning av tunnelsystemet i fjell med et rampesystem. På denne måten blir både ny og eksisterende tunnelnett til og fra Breivika og Langnes enveiskjørt ettløpstunneler med to kjørefelt i hver tunnel. Nytt tunnelpåkugg lokaliseres rett nord for eksisterende

tunnelpåhugg for Breivikatunnelen og nytt firefeltsvegssystem tilpasses eksisterende rundkjøring. På Langnes kommer tunnelen ut rett nord for eksisterende tunnelpåhugg for Langnestunnelen og vegnett tilpasses eksisterende vegsystem i området ved rundkjøringen ved Workinntunet. Videre trasé til Kvaløya via Holt og Håkøya følger regulert vegnettverk i områdeplan for Langnes, samt Kvaløyvegen videre sørover til planlagt ny rundkjøring hvor tunnelpåhugg etableres øst for denne ved Norheim, like sør for Holt gård. Tunnelen krysser Sandnessundet kommer ut i dagen vest på Håkøya, i høyden ovenfor Dukneset. Ny veg tilknyttes eksisterende kommunale vegnett og krysser Eidfjordnessundet med en ny bru (800 m) noe sør for dagens bru. Vegen knyttes sammen med fv. 862 på Kvaløya med en rundkjøring. Ny veg og kulvert sør for eksisterende rullebane fra Langnes til Tromsø lufthavn Langnes forutsettes etablert selv om denne vegstrekningen ikke direkte inngår i utbyggingen av strekningen fra Breivika til Kvaløya.

#### Alternativ 9: Breivika – Langnes(sør for postterminalbygget) – Kvaløysletta (parallell bru) (A5+F2+B2)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Breivika med tunnelpåhugg nord for Tromsø arktisk–alpine botaniske hage. Tunnelen krysser under eksisterende Langnestunnel og kommer ut i dagen sør for eksisterende postterminalbygg og øst for regulert rundkjøring i områdeplan for Langnes. Vegnett tilpasses regulert rundkjøring og øvrig regulert vegnett innenfor områdeplan Langnes for øvrig. Videre trasé til Kvaløya via Tromsø lufthavn Langnes vil hovedsakelig måtte gå gjennom regulert sørlig kulvert slik den framkommer i områdeplanen for Langnes. Fra rundkjøringen til Tromsø lufthavn Langnes og videre nordover utvides vegen til fire felt og ved Sandnessundbrua fordeles trafikken på en slik måte at vestgående trafikk går på eksisterende bru, mens østgående trafikk forholder seg til ny bru (1600 m) som er lokalisert like sør for dagens bru. Vegnettet kobles så sammen på Kvaløysletta med nye kryssløsninger ved eksisterende rundkjøring og kollektivholdeplass ved enden av dagens bru.

#### Alternativ 10: Breivika – Langnes (sør for postterminalbygget) – Selnes (sørlig bru) (A5+F2+B3)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Breivika med tunnelpåhugg nord for Tromsø arktisk–alpine botaniske hage. Tunnelen krysser under eksisterende Langnestunnel og kommer ut i dagen sør for eksisterende postterminalbygg og øst for regulert rundkjøring i områdeplan for Langnes. Vegnett tilpasses regulert rundkjøring og øvrig regulert vegnett innenfor områdeplan Langnes for øvrig. Videre trasé til Kvaløya via Tromsø lufthavn Langnes vil hovedsakelig måtte gå gjennom regulert sørlig kulvert slik den framkommer i områdeplanen for Langnes. Fra rundkjøringen til Tromsø lufthavn Langnes og vestover over Langnes etableres en ny bru (1800 m) over til Selnes på Kvaløysletta hvor ny veg tilknyttes eksisterende vegnett ved dagens rundkjøring.

#### Alternativ 11: Breivika – Langnes (sør for postterminalbygget) – Håkøya – Kvaløya (A5+F2+B6)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Breivika med tunnelpåhugg nord for Tromsø arktisk–alpine botaniske hage. Tunnelen krysser under eksisterende Langnestunnel og kommer ut i dagen sør for eksisterende postterminalbygg og øst for regulert rundkjøring

i områdeplan for Langnes. Vegnett tilpasses regulert rundkjøring og øvrig regulert vegnett innenfor områdeplan Langnes for øvrig. Tunnelpåhuggene for både tverrforbindelsen og ny forbindelse til Kvaløya er lokalisert til samme område på Langnes. Videre trasé til Kvaløya via Håkøya følger regulert vegnettverk i områdeplan for Langnes, sørover til planlagt ny rundkjøring hvor tunnelpåhugg etableres øst for denne og sør for eksisterende postterminalbygg. Tunnelen krysser Sandnessundet kommer ut i dagen vest på Håkøya, i høyden ovenfor Dukneset. Ny veg tilknyttes eksisterende kommunale vegnett og krysser Eidfjordnessundet med en ny bru (800 m) noe sør for eksisterende bru. Vegen knyttes sammen med fv. 862 på Kvaløya med en rundkjøring. Ny veg og kulvert sør for eksisterende rullebane fra Langnes til Tromsø lufthavn Langnes forutsettes etablert selv om denne vegstrekningen ikke direkte inngår i utbyggingen av strekningen fra Breivika til Kvaløya.

#### Alternativ 12: Breivika – Langnes (sør for postterminalbygget) – Holt – Håkøya – Kvaløya (A5+F2+B7)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Breivika med tunnelpåhugg nord for Tromsø arktisk–alpine botaniske hage. Tunnelen krysser under eksisterende Langnestunnel og kommer ut i dagen sør for eksisterende postterminalbygg og øst for regulert rundkjøring i områdeplan for Langnes. Vegnett tilpasses regulert rundkjøring og øvrig regulert vegnett innenfor områdeplan Langnes for øvrig. Videre trasé til Kvaløya via Holt og Håkøya følger regulert vegnettverk i områdeplan for Langnes, samt Kvaløyvegen videre sørover til planlagt ny rundkjøring hvor tunnelpåhugg etableres øst for denne ved Norheim, like sør for Holt gård. Tunnelen krysser Sandnessundet kommer ut i dagen vest på Håkøya, i høyden ovenfor Dukneset. Ny veg tilknyttes eksisterende kommunale vegnett og krysser Eidfjordnessundet med en ny bru (800 m) noe sør for dagens bru. Vegen knyttes sammen med fv. 862 på Kvaløya med en rundkjøring. Ny atkomst til Tromsø Langnes lufthavn forutsettes etablert selv om denne vegstrekningen ikke direkte inngår i utbyggingen av strekningen fra Breivika til Kvaløya. Ny veg og kulvert sør for eksisterende rullebane fra Langnes til Tromsø lufthavn Langnes forutsettes etablert selv om denne vegstrekningen ikke direkte inngår i utbyggingen av strekningen fra Breivika til Kvaløya.

#### Alternativ 13: Breivika – Selnes m/ramper til Langnes (C1)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Breivika med tunnelpåhugg nord for Tromsø arktisk–alpine botaniske hage. Alternativet er et sammenhengende tunnelsystem fra Breivika til Selnes på Kvaløysletta. Alternativet innebærer at tunnelen må synke gradvis fra Breivika til under Sandnessundet for å få nødvendig fjelloverdekning under både sundet og Tromsø lufthavn Langnes. Tunnelpåhugg på Selnes vil være noen hundre meter sør for eksisterende rundkjøring. Det skal etableres et rampesystem til og fra hovedvegnettet for å ivareta atkomsten til Langnesområdet og tunnelpåhugg lokaliseres i dagens tverrforbindelse, like ved Scandic hotell. Ny veg og kulvert sør for eksisterende rullebane fra Langnes til Tromsø lufthavn Langnes forutsettes etablert selv om denne vegstrekningen ikke direkte inngår i utbyggingen av strekningen fra Breivika til Kvaløya.



## 5. LANDSKAPSBILDE

### 5.1 Landskapsregion

Planområdet ligger i landskapsregion 32 Fjordbygdene i Nordland og Troms, underregion 32.19. Regionen omfatter Tromsøysundet langs Tromsøya og nord til Movika, og Sandnessundet mellom Håkøybotn og Finnvika (Norsk institutt for skog og landskap, Nasjonalt referansesystem for landskap, landskapsregioner).



Figur 10 Tromsø by ligger i et sammensatt landskap med stor kontrast mellom tett bystruktur til et iøynefallende naturlandskap. Foto: Mari Hagen

Planområdet ligger i et sammensatt landskap hvor kontrasten mellom bystrukturer, boligbebyggelse, næring, industri, kulturlandskap, naturlandskap og kysten danner et rikt og variert landskapsbilde. Havbasert aktivitet som fiske, havnefunksjoner og Sandnessundet som en del av stamleden langs kysten setter sitt preg på landskapet. Bruken av landskapet og arkitektur reflekterer området historie. Karakteristisk i planområdet er forholdet mellom fjorden, bebyggelse, kulturlandskap og fjell. Bebyggelse og jordbruk ligger i et smalt belte på flater mellom fjord og fjell, og er prisgitt de naturgitte forholdene.

Hovedelementene som danner landskapsrommets form og avgrensning i influensområdet er Sandnessundet og Tromsøysundet, de omkringliggende fjellene og øyene som skaper sundene: Tromsøya, Grindøya og Håkøya. Fjellene og høydedragene som er nærmest Tromsøya er avrundet og mellom 400 og 700 meter. Kjølen er det mest fremtredende av disse. Som en bakgrunnsvegg rundt hele Tromsøya bidrar bratte og høye Tromsdalstind,

Store Blåmann og fjellene i Ersfjorden og Kattfjordeidet, Malangen og på Ringvassøya til å danne et storskala landskapsrom. Hovedretningene i landskapet er nord-sør, og tydeliggjøres av Tromsøyas orientering i landskapsrommet. Sekundære linjer dannes på tvers, øst-vest, av dalfører som f.eks. Tromsdalen, Finnvikdalen og Storelva.

I Tromsø oppleves alltid fjellene som en ramme rundt det visuelle landskapsbildet. Fjellene preger den visuelle opplevelsen av landskapet fra alle områder. Byens beliggenhet i et storskala fjordlandskap med høye fjell gir allikevel en ramme av natur rundt byen. Tromsø sin eksponering mot fjellene og havet/sjøen vil alltid gi stor variasjon – mellom årstider og klimapåvirkninger. – fra KOMMUNEPLAN FOR TROMSØ 2011–2022, landskapsanalyse.

## 5.2 Influensområde

For å oppnå en helhetlig vurdering av landskapet og konsekvensene som følger av nye tiltak, vil denne rapporten belyse tiltakenes visuelle virkninger i både planområdet og i de omkringliggende områdene. Utredningsområdet (overordnet landskapsrom) er derfor større enn selve planområdet, slik at det kan redegjøres for hva som er karakteristisk for landskapet i en større kontekst. Dette blir definert som influensområde.



Figur 11 Bildet over viser plan- og influensområdet sett fra nord. Den gule streken viser en grov avgrensning av det store landskapsrommet som omslutter Tromsøya. Pilen viser landskapets hovedretning nord-sør. Bildet er hentet fra norgei3d.no.

## 5.3 Overordnet landskapsrom

Planområdet er inndelt i 3 overordnede landskapsrom. Disse er visuelt avgrenset av topografi, der fjorden er gulv og terrengformene/ fjellene/ øyene er vegger. Dette er de store influensområdene.

## 1. Tromsøysundet

Tromsøysundet ligger i hovedretningen nord-sør der sundet smalner inn mot sør og åpner seg mot nord. Tromsøya danner den vestlige vegg mens Rundfjellet, Nordfjellet, Fløya og Bønntuva danner den østlige vegg, og fjorden er gulvet. Veggene er bratte.

Bebyggelsen på hver side av sundet er vendt mot og forholder seg til fjordspeilet. Bebyggelsens morfologi er variert med svært høy tetthet i et belte langs begge sider av fjorden og som klammer seg opp høydedragene. Bebyggelsesstrukturen inneholder mye ustrukturert industri/ næring nærmest fjorden og på fylling ut i fjorden. Boligbebyggelse ligger noe høyere opp og er mer variert og uensartet enn for eksempel på Kvaløya. Det er variasjon mellom eneboliger, rekkehus og høyere boligblokker.

Det er innslag av grøntstrukturer som sekundære linjer med retning øst-vest som beveger seg mot større grøntstrukturer som ligger i hovedretningen nord-sør både på fastlandet og Tromsøya.

Strandlinja er variert og delvis intakt på fastlandssiden. Vik og nes gir innslag av et variert natur-/ fjærelandskap i et ellers bebygd landskapsrom. Strandsonen på Tromsøya er nedbygd og flere steder er det fylt ut i fjorden. Der sundet er på det smaleste, med nes som stikker ut, blir landskapsrommet svakt avgrenset av Tromsøbrua.

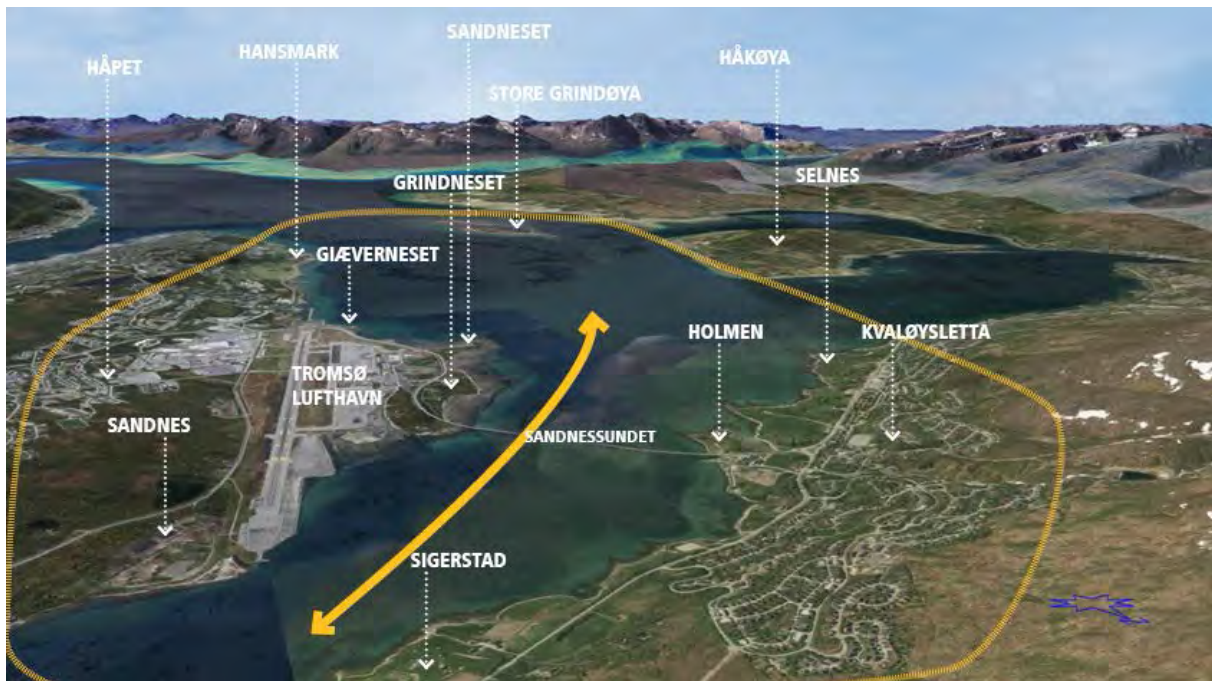
Skalaen på Tromsøysundet med omkringliggende fjell og Tromsøya, er mellom- til storskala. Silhuettene/ høydedragene, naturlandskapet og fjordspeilet er dominerende med tydelige linjer og fører til at bebyggelsen, på et overordnet nivå, harmonere noe med landskapet og følger landskapets store linjer. Bebyggelsen og infrastruktur er imidlertid flate- og linjeinngrep som er svært godt synlig i landskapsrommet og som forringer landskapet lokalt.



Figur 12 Bildet over det overordnede landskapsrommet Tromsøysundet Den gule streken viser en grov avgrensning av rommet mot fastlandet og Tromsøya. Pilen viser landskapets hovedretning nord-sør. Bildet er hentet fra norgei3d.no.

## 2. Sandnessundet mot Store Grindøya

Sandnessundet ligger i tilnærmet samme retning som Tromsøysundet. Sandnessundet er noe smalere enn Tromsøysundet og åpner seg i begge ender. Tromsøya danner den østlige veggen og Kjølén med Finnlandsfjellet danner den vestlige veggen, og fjorden er gulv. Veggene er slakere enn i Tromsøysundet.



Figur 13 Bildet over det overordnede landskapsrommet Sandnessundet. Den gule streken viser en grov avgrensning av rommet mot Tromsøya, Kvaløya og Håkøya. Pilen viser landskapets hovedretning nord-sør. Bildet er hentet fra [norgei3d.no](http://norgei3d.no).

På Kvaløya-siden av sundet er det først og fremst boligbebyggelse liggende i et belte mellom fjord og fjell. Bebyggelsen her har mindre tetthet enn i Tromsøysundet og er mer strukturert og homogen. Bebyggelsen er vendt mot og forholder seg til fjordspeilet. Vegen er et linjert inngrep som skiller nyere bebyggelse fra spredt gårdsbebyggelse med jordbruk som ligger ned mot fjæresonen. Fjæresonen er intakt med bukter og nes. Bebyggelsens morfologi på Tromsøya er mer variert og inneholder både industri/ næring boligblokkbebyggelse og eneboliger, samt spredte gårder med dyrka mark. Fjæra er til dels intakt mot sør med naturlige bukter og nes. Mot nord er intakte fjæresone brutt opp av veg på fylling og Tromsø flyplass som ligger på fylling og danner et flatt og grått område.

Det er innslag av grøntstrukturer som sekundære linjer med retning øst-vest som beveger seg mot større grøntstrukturer som ligger i hovedretningen nord-sør. Til dels intakte fjæresone og jordbruksområder ned mot fjorden, er med på å gjøre grøntstrukturer og kultur-/ naturområder tydeligere og mykner opp de grå flatene og virkningen av bebyggelsen og andre inngrep i landskapet.

Der sundet er på det smaleste, med nes som stikker ut, blir landskapsrommet svakt avgrenset av brua over til Kvaløya. Sandnessundbrua er sammen med Tromsøybrua ikoniske landemerker i Tromsø. Sandnessundbruas slanke og elegante formspråk og plassering i det

store landskapsrommet harmonerer godt med landskapets skala og er med på å understreke landskapsrommets rolige men inntrykksfulle former

Skalaen på Sandnessundet med omkringliggende fjell og Tromsøya, er mellom- til storskala. Sundet har et bredere profil og silhuetten/ høydedragene med fjordspeilet er dominerende. Flyplassområdet er stort og brer seg utover fjordspeilet. Dette området går på tvers av landskapets linjer og harmonerer ikke med skalaen på landskapet. Bebyggelsen og infrastruktur på Tromsøya er flate- og linjeinngrep som er godt synlig i landskapsrommet. På Kvaløya er det først og fremst boligbebyggelse med hager, noe som fører til at bebyggelsen er mindre dominerende og glir mer inn i landskapet.

### 3. Håkøybotn

Håkøybotn er en bukt som ligger sør for Kvaløysletta og er delt inn i Sørbotn og Nordbotn med en bru over Eidjordnesundet. Håkøybotn skiller seg ut fra de andre landskapsrommene ved å være innrammet av lavere terrengformer der Håkøya er med på å danne mindre landskapsrom. Rødtinden og Finlandsfjellet med Kjøløen i bakgrunnen danner den nordlige vegg. Lillefjellet, Storfjellet og Rundfjellet med Litle-Blåmann i bakgrunnen, danner den vestlige vegg. Forråsen og Kvanntoryggen danner den sørlige vegg og fjorden danner gulvet.



Figur 14 Bildet over det overordnede landskapsrommet Håkøybotn. Den gule streken viser en grov avgrensning av rommet mot Kvaløya og Håkøya. Pilen viser landskapets hovedretning nord-sør. Bildet er hentet fra norgei3d.no.

I dette overordnede landskapsrommet er det lite bebyggelse og bebyggelsen med noe tetthet er en fortsettelse av båndbebyggelsen langs Kvaløysletta og som ender i Eidskjosen. Langs Straumsvegen ligger det punktvis bebyggelse samt mer gårdstun med dyrka mark som heller ned mot fjorden. På Håkøya ligger det mest gårdstun med dyrka mark som heller ned mot sjøen. Våtmarksområder er karakteristisk. De åpne jordbruksarealene og våtmarksområdene gjør at landskapet oppleves oversiktlig.

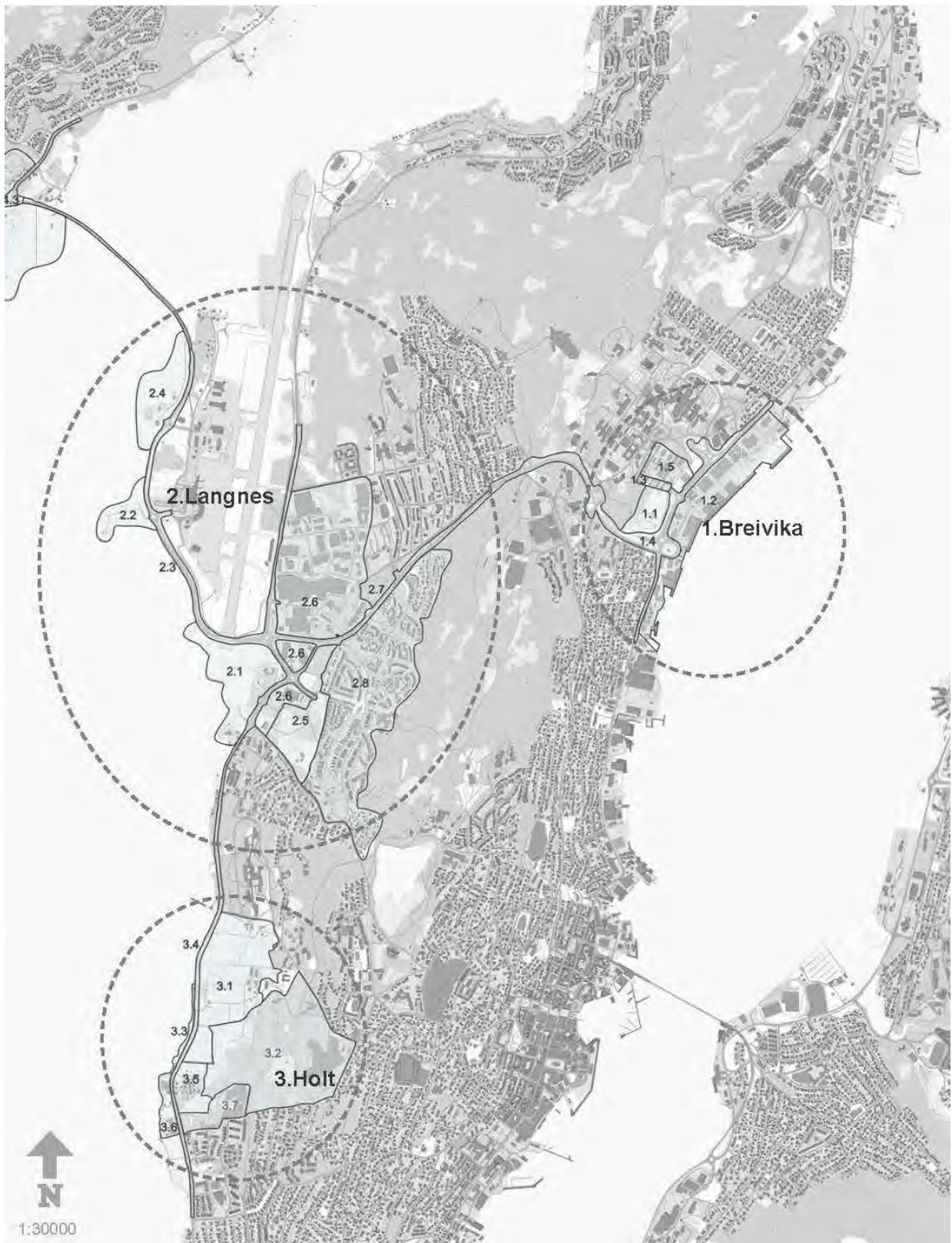
Landskapsrommet er preget av natur- og kulturlandskap og det er tydelig og dominerende grøntstrukturer. Vegetasjonen er frodig og variert med både grantrær og løvtrær. Den dyrka marka ligger i et belte fra sjøen og går over i et landskap med bakker og grunnlendt mark. Beite av med noe storvokst bjørk og gras i bunnen er karakteristisk på Håkøya. De menneskelige inngrepene er små og harmonerer med landskapet. Unntaket er I Eidskjosen. Her er det nærings- og industribygg med gråe flater helt ned til fjorden. Dette forringer dette området lokalt. Vegen ligger som et linjert inngrep mellom fjorden og høyere terreng og danner da en visuell og fysisk barriere i landskapet.

Strandlinja er svært variert og for det meste intakt. Bukter, viker, odder, nes og små holmer gir et variert og tiltalende naturlandskap og danner ennå mindre landskapsrom.

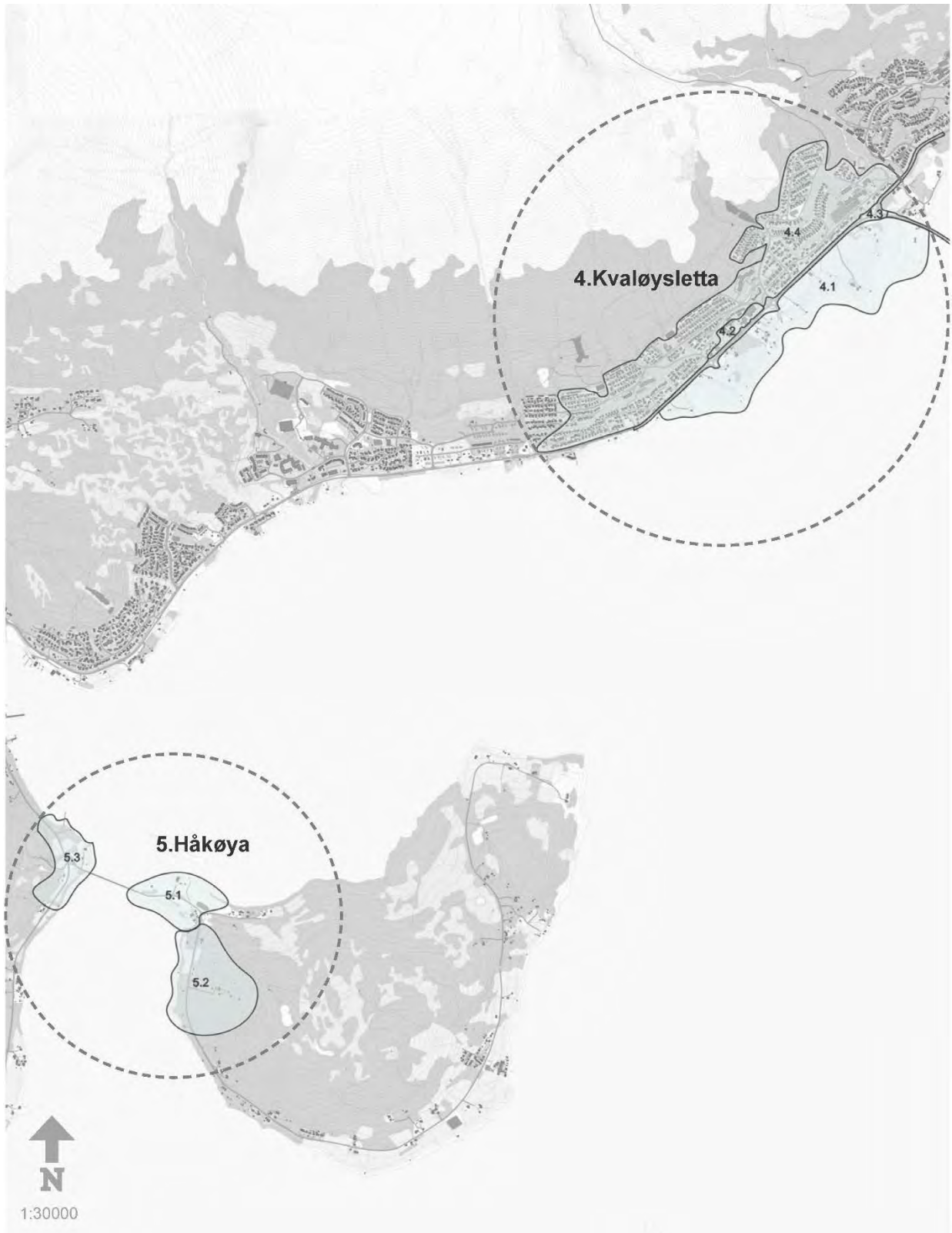
Skalaen på Håkøybotn er liten til mellomskala. Botn er innelukket der fjorden, øyer, nes og bukter er dominerende. Høydedragene som omkranser botn oppleves som nære.

## 6. DELOMRÅDER

Området som vegen visuelt og fysisk påvirker er delt inn i delområder. Inndelingen blir gjort på grunnlag av iøynefallende kjennetegn, og man trekker grensen mellom to områder der skillet i kjennetegnene er størst. Dette muliggjør en mer riktig vurdering av delområdets verdi gjennom å se på *karakter, skala og ulike elementer* samt tiltakets konsekvenser og avbøtende tiltak for de ulike områdene.



Figur 15 Kart viser delområdene 1 Breivika, 2. Langnes og 3. Holt.



Figur 16 Kart viser delområdene 4. Kvaløysletta og 5.Håkøya



## 6.1 Delområde 1 Breivika



Figur 17 Botanisk hage

### Beskrivelse

Delområdet Breivika ligger på østsiden av Tromsøya, nord for sentrum og domineres av store tekniske inngrep som Stakkevollvegen, Erling Kjeldensveg (tverrforbindelsen), Tromsø havn, flere tunnelpåhugg og Universitetssykehuset Nord-Norge (UNN). Landskapet innfor området er svakt kupert og skrånende ned mot Tromsøysundet. Den nedre delen ligger på en kunstig fylling og er tilnærmet flatt. Til tross for en rekke store inngrep og grå flater oppleves den øverste delen av Breivika som grønt og frodig. Dette skyldes i stor grad den overordnede grøntstrukturen på Tromsøya som strekker seg nedover liene og mellom bebyggelsen som grønne årer. I enden av denne, nede ved Stakkevollan ligger Tromsø Botaniske hage. Den visuelle kontakten med Tromsøysundet er relativt god de fleste stedene innfor delområdet, men fjorden oppleves som fysisk utilgjengelig.

Breivika er et svært sammensatt område og fremstår som lite helhetlig og med mangel på retning og struktur. Bebyggelsen/ elementene står uten sammenheng med hverandre og danner et rotete og lite harmonisk helhetsinntrykk.



1



2



3

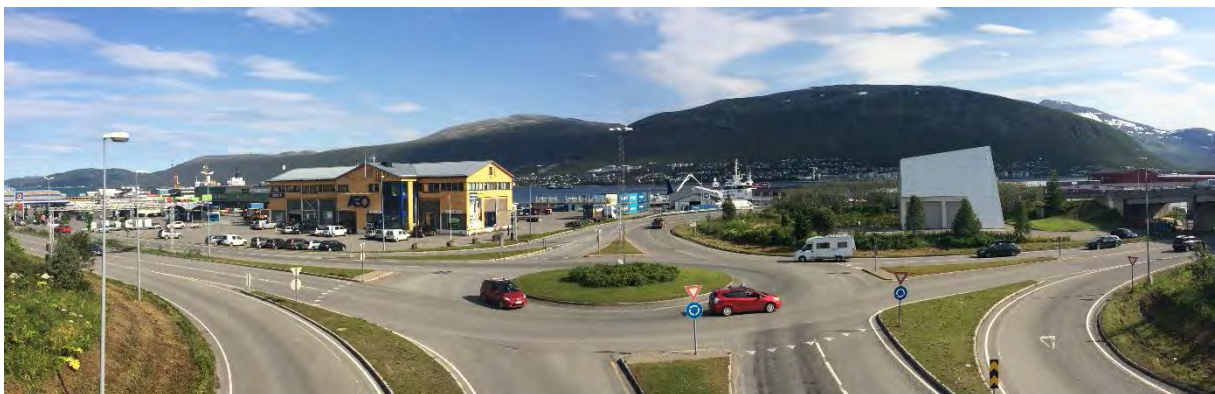


4

Figur 18 Fra topp høyre: 1: Eksisterende tunnelpåhugg for Breivika-tunnelen, 2: Breivika havn/industrialområde, 3: Mulig nytt påhuggsområde i Breivika, 4: Uteareal på Breivika VGS

### Sårbarhet

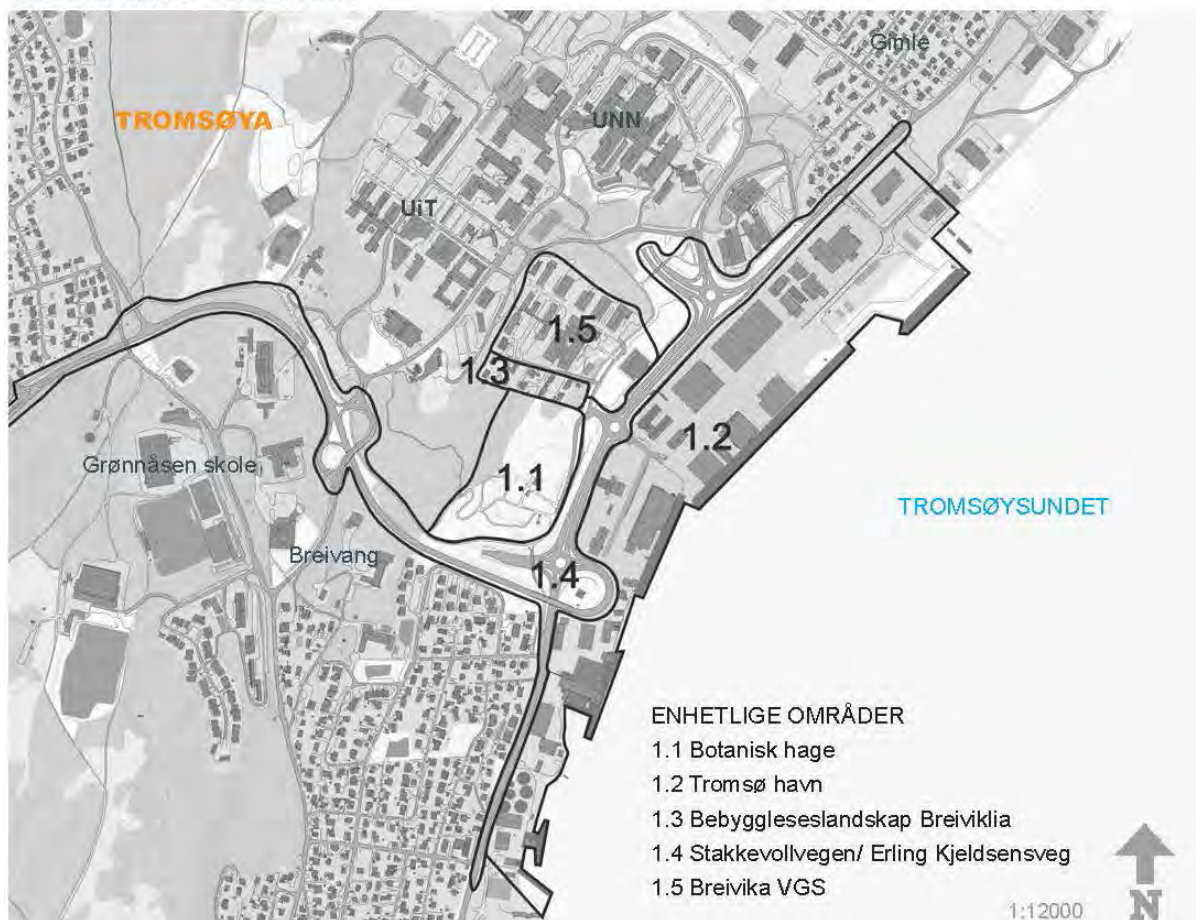
Breivika preges i dag av en rekke store tekniske inngrep og på lang avstand vil nye inngrep i både mindre og mellomstor skala vil bli absorbert i det bebygde landskapet som oppleves som lite harmonisk og visuelt rotete. Områdets sårbarhet er først og fremst knyttet til Botanisk hage og delvis til bebyggelseslandskapet Borgtunvegen og Breiviklia. Skalaen på de ulike landskapselementene innenfor delområdene gjør at disse har lav tåleevne for nye inngrep, selv i mindre skala og nærvirkningen vil være negative for landskapsbildet. Delområdenes geografiske plassering og fysiske innhold gir i tillegg lite spillerom når det gjelder landskapstilpasninger for å redusere omfanget av tiltakene.



Figur 19 Breivika preges i dag av store asfalterte flater og store trafikkmaskiner. Unntaket er botanisk hage.

## Enhetlige områder:

### DELOMRÅDE 1 BREIVIKA



#### 1.1 Botaniske hage

Botanisk hage er en liten grønn perle midt i Breivika. Området ligger mellom Stakkevollvegen og Tverrforbindelsen, men er skjermet fra støy og trafikk med voller og vegetasjonsskjermer. Hagen ble åpnet i 1994 og inneholder et rikt utvalg av arktiske og alpine planter og er i så måte unik i både regional, nasjonal og internasjonal sammenheng. Anlegget er helhetlig utformet med store variasjoner i både innhold og visuelt formspråk. Området har store visuelle og pedagogiske kvaliteter og bærer preg av å være godt vedlikeholdt. Botanisk hage er del av en sammenhengende grøntstruktur som strekker seg over hele Tromsøya.

Området er vurdert til å ha stor verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|▲-----|-----| Verdi

#### 1.2 Tromsø havn

Tromsø havn er et svært sammensatt område og fremstår som lite helhetlig og med mangel på retning og struktur. Området preges av typiske industri/ næringslokaler uten visuelle sammenhenger og med liten arkitektonisk verdi og uten klare romlige henvendelser. Den visuelle kontakten Tromsøysundet bidrar til noe visuelle variasjon innad i området, med fjæresonen er nedbygget og utilgjengelig.

Området er vurdert til å ha liten verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|-----▲| Verdi

### 1.3 Breiviklia

Enhetlig boligområde med villabebyggelse og store, velholdte private hager. Høy og kraftig vegetasjon skiller boligområdet fra Stakkevollan og universitetet. Skalaen på bebyggelsen skiller seg klart ut fra skalaen man finner ellers i delområdet Breivika. Området er homogent med visuelle kvaliteter som man finner igjen andre steder i Tromsø.

Området er vurdert til å ha middels verdi for landskapsbildet.

Stor Middels Liten

|-----|▲-----| Verdi

### 1.4 Stakkevollvegen og Erling Kjeldsensveg (tverrforbindelsen)

Vegsystemet i Breivika består av flere store og dominerende trafikkårer. Stakkevollvegen med sine 4- felt er svært dominerende i den nedre delen av området. Veggen følger de dominerende retningene i landskapet og er tilnærmet uten fyllings og skråningsutslag, men oppleves likevel som en svært dominerende og grå flate i landskapet. Store og dominerende kryss og tunnelportaler bidrar til å øke Stakkevollvegens dominerende uttrykk og den fysiske og visuelle barrierevirkingen er voldsom.

Erling Kjeldsensveg er del av det samme vegsystemet som Stakkevollvegen men går i en øst-/ vestgående akse tvers over øya. Veggen bryter med landskapets retninger og er svært visuelt dominerende. Erling Kjeldsensveg er et svært dominerende element i landskapet, både fysisk og visuelt.

Området er vurdert til å ha liten verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|-----▲| Verdi

### 1.5 Breivika VGS

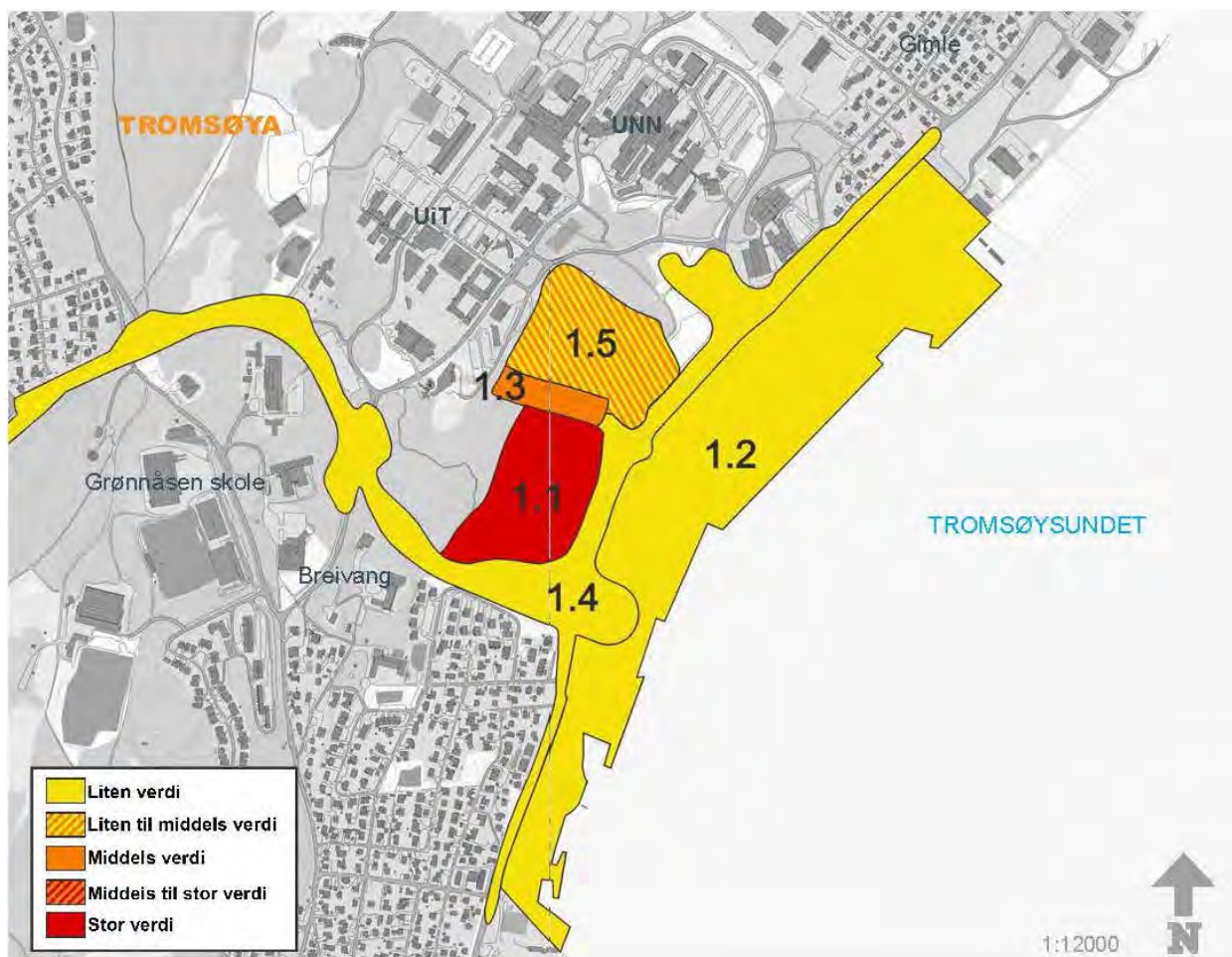
Nord for Botanisk hage ligger Breivika VGS. Området preges av stor institusjonsbebyggelse i moderne arkitektur og mye parkeringsareal, men også store grønne flater og vegetasjon. Bebyggelsen har en skala som samsvarer med bebyggelsen ellers i delområdet Breivika, og området og aktiv bruk av vegetasjon knytter området sammen med boligområdene og grøntområdene.

Området er vurdert å ha liten til middels verdi for landskapsbildet.

Stor Middels Liten

|----- |--▲--| Verdi

## Verdikart Breivika



### Omfang og konsekvens

#### 1.1 Botanisk hage alternativ 1–4 og 9–12 (A3, A5 og C1)

Tiltaket innebærer ny tverrforbindelse i tunnel fra Breivika til Langnes og omfatter nytt tunnelpåbygg like nord for Botanisk hage med ny veg i dagen til eksisterende rundkjøring i Breivika. Tiltaket omfatter også etablering av ny planskilt kryssing fra Breivika VGS til Botanisk hage der myke trafikanter og kollektivtransport vil ha førsteprioritet.



Figur 20 Illustrasjon av alternativ A3/A5/C1, nytt tunnelpårugg i nedre del av Breiviklia. Kollektiv og Gang-/sykkelbro over veien.

Den nye tverrforbindelsen kommer ikke i direkte berøring med Botanisk hage, men den nye planskilte overgangen for buss og gående/ syklende er lagt inn på den per i dag uopparbeidede området på nordsiden. Selv om det berørte området utgjør et relativt lite areal er dette likevel en svært uheldig «spising» av verdifulle grøntareal som har stort potensiale i den fremtidige utviklingen av både Botanisk hage og Breivika. Tiltaket innebærer i tillegg ny utkjøring på Stakkevollvegen gjennom eksisterende støyvoll. Frekvensen på den nye busstraseen vil være høy, og både støy og støv vil øke betraktelig. Sårbarheten i delområde Breivika er i hovedsak knyttet til Botanisk hage, og alle inngrep som påvirker denne både fysisk og visuelt vil få store negative nærvirkninger. Den nye veien har en dimensjon som harmonerer dårlig med skalaen innad i delområdet og Botanisk hage vil nå ligge inneklemt mellom to store trafikkmaskiner, ny tverrforbindelse og Breivika-tunnelen. Det finnes imidlertid konstruksjoner av tilsvarende størrelse i umiddelbarnærhet og tiltaket vil med stor sannsynlighet ha liten påvirkning på landskapsbildet sett på avstand.

Omfang er vurdert til **lite til middels negativt**

Stort neg. Middels neg. Lite neg. 0 Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|-----|▲-----|-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **stor verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **lite til middels negativt**. Dette gir **middels negativt** konsekvens (--)

### 1.1 Botanisk hage alternativ 5–8 (A4)

Alternativet innebærer etablering av ny toløps-tunnel fra Breivika til Langnes. Nytt tunnelpåhugg er lagt parallelt med eksisterende påhugg for Breivikatunnel og påkobling til eksisterende vegnett skjer via eksisterende rundkjøring i Breivika.



Figur 21 Illustrasjon av alternativ A4 sett fra øst

Det nye tunnelpåhugget kommer ikke i direkte berøring med det beplantede arealet på sørsiden av Botanisk Hage, men tiltaket berører buffersonen mellom eksisterende gang-/sykkelveg og beplantningen. Det er noe usikkert hvor mye den nye gang-/sykkelvegen vil berøre hagen, men sårbarheten i delområde Breivika er i hovedsak knyttet til Botanisk hage, og alle inngrep som påvirker denne både fysisk og visuelt vil få store negative nærvirkninger.

Omfang er vurdert til **lite til middels negativt**

Stort neg. Middels neg. Lite neg. 0 Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|-----▲-----|-----|-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **stor** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **lite til middels negativt**. Dette gir **middels negativt** konsekvens (--).

### 1.3 Bebyggelseslandskap Breiviklia alternativ 1–4 og 9–12 (A3, A5 og C1)

Det nye tunnelpåhugget kommer ut i boligområdet Breiviklia og vil komme i direkte berøring med flere hus. Selve tunnelportalen er et relativt lite landskapsinngrep men dimensjonen på portalen og forskjæringen oppleves likevel som relativt store sett i forhold til skalaen på den omkringliggende bebyggelsen. Tunnelportalen og ny veg i dagen blir liggende inneklemt mellom Botanisk hage og UNN, og dette gir lite rom for avbøtende tiltak som terrengforming og utslaging av sideterenget. Fjernvirkningen av tiltaket vil være ubetydelig.

Omfanget er vurdert til **middels negativt**

Stort neg. Middels neg. Lite neg. 0 Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|----▲-----|-----|-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **middels** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**. Dette gir **middels negativ** konsekvens (--).

#### 1.4 Stakkevollvegen og Erling Kjeldsensveg alternativ 1–4 og 9–12 (A3, A5 og C1)

Alternativet innebærer etablering av ny toløps-tunnel fra Breivika til Langnes med påhuggsområde nord for Botanisk hage.

Tiltaket omfatter kun mindre breddeutvidelse av eksisterende veg og gir ingen påvirkning på landskapsbilde innenfor det enhetlige delområdet.

Omfanget er vurdert til **intet til lite negativt**.

Stort neg. Middels neg. Lite neg. Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|-----|----▲-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **intet til lite negativt**. Dette gir **ubetydelig** konsekvens (0).

#### 1.4 Stakkevollvegen og Erling Kjeldsensveg alternativ 5–8 (A4)

Alternativet innebærer etablering av ny toløps-tunnel fra Breivika til Langnes. Nytt tunnelpåhugg er lagt parallelt med eksisterende påhugg for Breivika-tunnel og påkobling til eksisterende vegnett skjer via eksisterende rundkjøring i Breivika.

Den nye vegen blir liggende parallelt med dagens trase og eksisterende inngrep som høye skjæringer og støttemurer forsterkes. Området preges i dag av en rekke store tekniske inngrep, og de visuelle konsekvensene av tiltaket er først og fremst knyttet til nærvirkninger. På avstand vil tiltaket absorberes av eksisterende infrastruktur og bebyggelse.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **lite til middels**

Stort neg. Middels neg. Lite neg. 0 Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|-----|▲-----|-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **lite til middels**. Dette gir **liten negativ** konsekvens (-).

#### 1.5 Breivika VGS 1–4 og 9–12 (A3, A5 og C1)

Tiltaket innebærer ny tverrforbindelse i tunnel fra Breivika til Langnes og omfatter nytt tunnelpåhugg like nord for Botanisk hage med ny veg i dagen til eksisterende rundkjøring i Breivika. Tiltaket omfatter også etablering av ny planskilt kryssing fra Breivika VGS til Botanisk hage der myke trafikanter og kollektivtransport vil ha førsteprioritet.



Ny veg legges på oversiden av eksisterende gang-/sykkelveg, og vil ligge betydelig høyere i terrenget enn denne. Tiltaket vil medføre to-sildig skjæring og vil gjøre den nye vegen til en visuell barriere og et større inngrep og enn dagens gang-/ sykkelveg. Området preges i dag av en rekke store tekniske inngrep, og de visuelle konsekvensene av tiltaket er først og fremst knyttet til nærvirkninger. På avstand vil tiltaket absorberes av eksisterende infrastruktur og bebyggelse.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **lite til middels**.

Stort neg. Middels neg. Lite neg. 0 Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|-----|-----▲-----|-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten til middels** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **lite til middels**. Dette gir **liten negativ** konsekvens (---).

#### **Avbøtende tiltak**

- Forlenge tunnelportal slik at bru går over portalen
- Høy kvalitet på materialvalg i tunnelportal
- Justere plasseringen av brua
- Bevisst utforming av støyskjerming
- Tilføre vegetasjon
- Finne en annen plassering kollektivtrasé

#### **Usikkerhet**

Det er knyttet stor usikkerhet til utformingen av busstraseen i forkant av Botanisk hage. Hevet veg i forkant av Botaniske hage vil gi et stort negativt omfang og stor negativ konsekvens for landskapsbildet.

## 6.2 Delområde 2 Langnes



Figur 22 Lagneset med utsikt mot sør. Foto: Erik Ditlefsen

### Beskrivelse

Delområde 2 Langnes preges av utflytende områder der flyplassen, veger og nærings- og industriområder er dominerende. Bebyggelsen/ elementene står uten sammenheng med hverandre og danner et visuelt dårlig helhetsinntrykk. Delvis intakt fjæresone, fjorden og de grønne områdene og fjellene i bakkant er imidlertid med på å ramme inn området og bryte opp de grå flatene. Disse områdene danner også myke overganger til naturlandskapet.

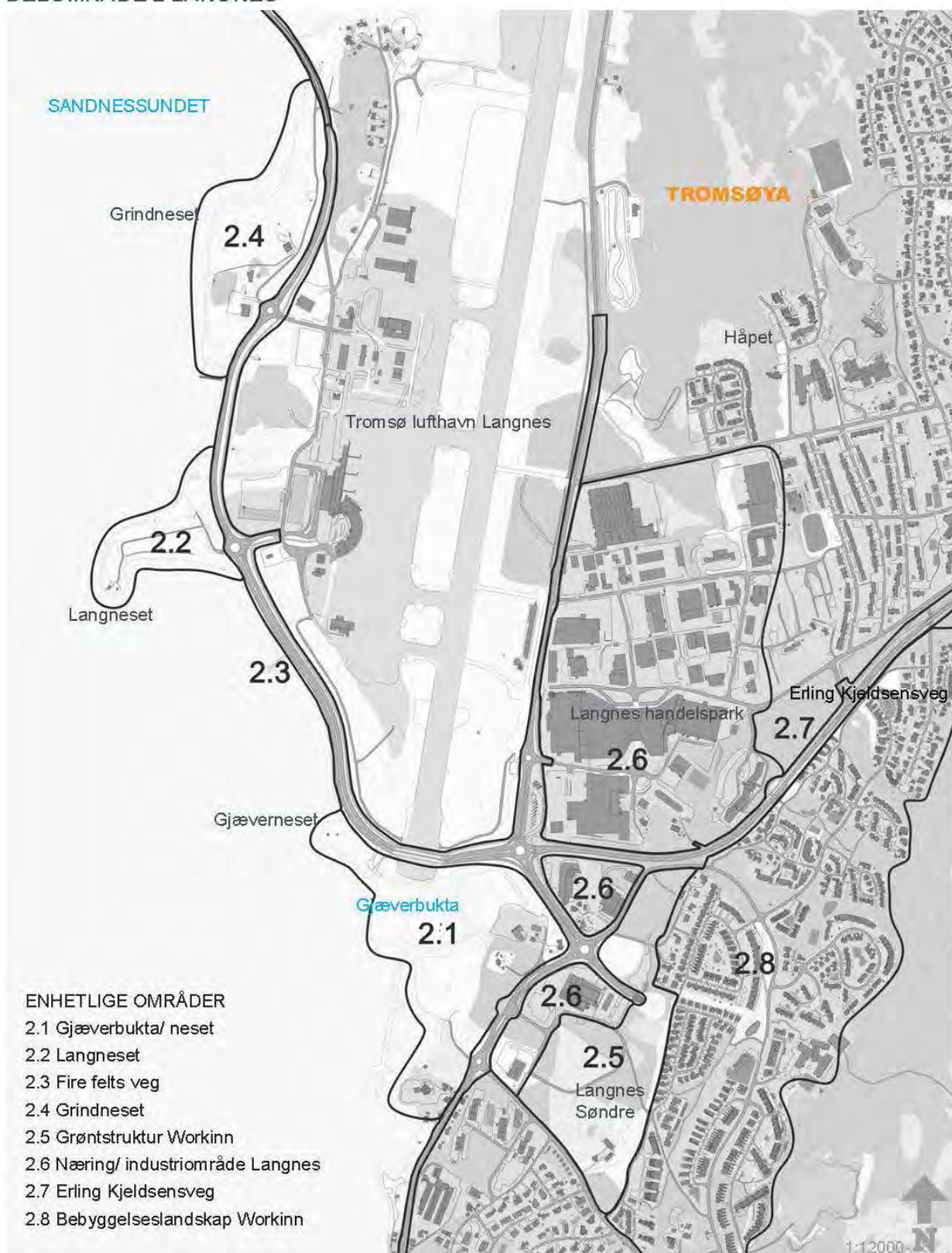


Figur 23 1: Utsikt fra Langneset mot Selnes på Kvaløya. 2: Utsikt fra Langneset mot Sandnessundbrua. 3: Langneset

### Sårbarhet

På lang avstand vil nye inngrep i mindre skala bli absorbert i det bebygde landskapet med allerede store inngrep og som oppleves visuelt rotete. Sårbarheten knyttes til fjæresonen, fjorden og grønne områder fordi her er det få inngrep i dag og disse områdene er naturlige og med på å danne variasjon og sammenheng til naturlandskapet. I tillegg er disse, lokalt sett, småskala landskap som har lav tålegrense for et veginngrep.

Enhetlige områder  
DELOMRÅDE 2 LANGNES





Figur 24 1: Vegen mellom Grindneset og Langneset 2: Gjøverbukta 3: Gjøverbukta : 4: Tverrforbindelsen/ Erling Kjeldsens veg

### 2.1 Giæverbukta/ neset

Giæverbukta med Giæverneset er et lite naturområde som er delvis nedbygd av rullebanen, vegen og industriområder. Naturlig fjæra er brutt opp av fylling i sjøen og bryter sammenhengen med naturlandskapet og fjorden. Området fremstår som uryddig og dominert av infrastruktur.

Området er vurdert til å ha liten verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|-----▲| Verdi

### 2.2 Langneset

Langneset er et naturlig nes med gjengrodd kulturlandskap og spredt fritidsbebyggelse. Fjæresonen på sørsiden er intakt og gir en sammenheng til natur- / fjordlandskapet. Neset er en kontrast til det ellers nedbygde landskapet og er unik i bylandskapet. Verdien trekkes allikevel ned fordi sammenhengende fjæresone er brutt opp av fylling i sjøen.

Området er vurdert til å ha middels til stor verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|---▲--|-----| Verdi

### 2.3 Fire felts veg

Vegen ligger på en fylling i fjæresonen og bryter opp den naturlige linjen langs fjorden. Vegen danner en visuell og fysisk barriere mot fjorden og forringer området.

Området er vurdert til å ha liten verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|-----▲| Verdi

### 2.4 Grindneset

Grindneset er, som Giæverneset, et naturlig nes. Grindneset er frodig og med delvis intakt fjæresone. Neset er noe forringet av vegen som krysser det på langs og brulandkaret som er i den nordlige delen. Vegen og brukaret følger imidlertid landskapets linjer og er delvis skjult av vegetasjon slik at det ikke er eksponert.

Området er vurdert til å ha liten til middels verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|--▲---| Verdi

### 2.5 Grøntstruktur Workinn

Grøntstruktur er generelt verdifullt i et bylandskap fordi det er en kontrast og det mykner opp det bebygde landskapet. Grøntstruktur på Workinn er delvis sammenhengende men store deler er nedbygd. Lokalt sett har området stor verdi men verdien trekkes ned fordi strukturene er brutt opp. Områdeplan for Langnes bidrar til at grøntarealene blir forringet og noe nedbygd.

Området er vurdert til å ha liten til middels verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|--▲----| Verdi

## 2.6 Næring/ industriområde Langnes

Nærings- og industriområdet på Langnes inneholder stor og grå bygningsmasse med lite innslag av vegetasjon eller andre naturlige landskapselementer. Områdeplan for Langnes fører til nedbygging av de grønne områdene og det blir større arealer med asfalt/ bygningsmasse. Planen kan imidlertid være med på å rydde noe opp. Området oppleves uansett som dominerende med liten opplevelsesverdi. Bebyggelsesstrukturen er uryddig og uten helhet.

Området er vurdert til å ha liten verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|-----▲| Verdi

## 2.7 Erling Kjeldsens veg

Vegen ligger i bakkant av Langnes industri/ næringsområde og i forkant av boligbebyggelse, i et belte av vegetasjon. Lokalt sett fremstår veggen allikevel som dominerende på grunn av vegens bredde. Vegen er også eksponert fordi den ligger høyere i terrenget og har forårsaket fjellskjæringer som er synlig. Vegetasjonen skjuler noe langs strekningen. Opplevelsesverdien er minimal.

Området er vurdert til å ha liten verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|-----▲| Verdi

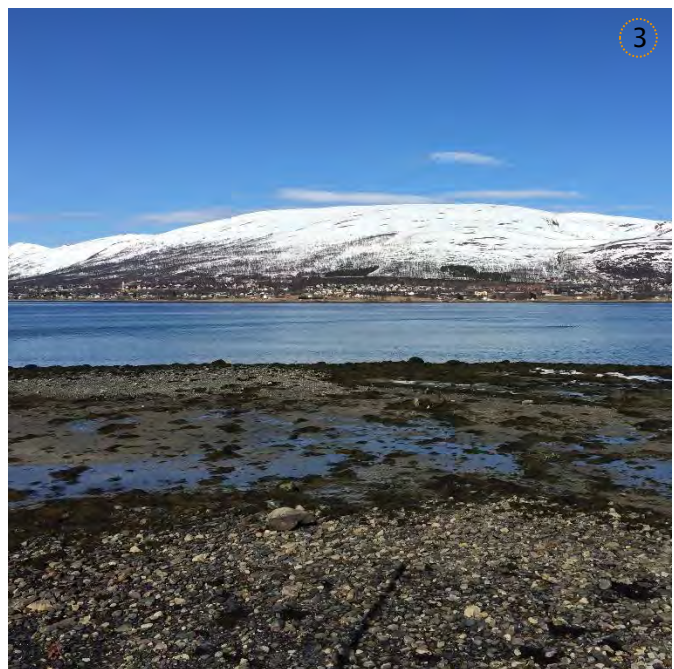
## 2.8 Bebyggelseslandskap Workinn

Bebyggelsesstrukturen er variert og består av både eneboliger, rekkehus, og større boligkomplekser. Området fremstår allikevel som nokså ryddig der vegetasjonen omkring rammer inn området. Vegetasjon mellom bebyggelsen er også med på å mykne opp og gi sammenheng og lesbarhet.

Området er vurdert til å ha middels verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

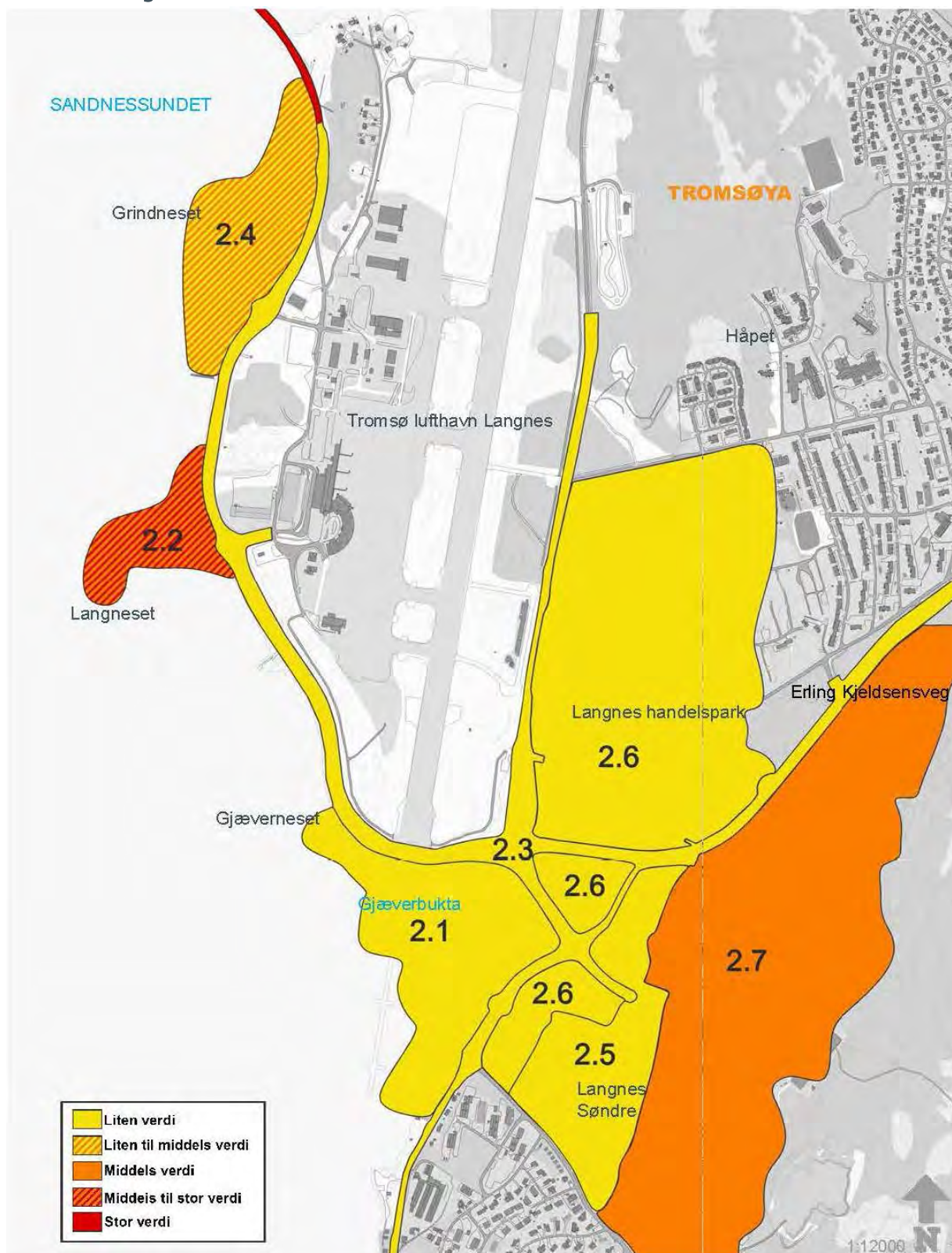
|-----|▲-----| Verdi



Figur 25 1: "Else" foto: Erik Ditlefsen 2: Grindneset foto: Erik Ditlefsen 3: Langneset mot Selneset



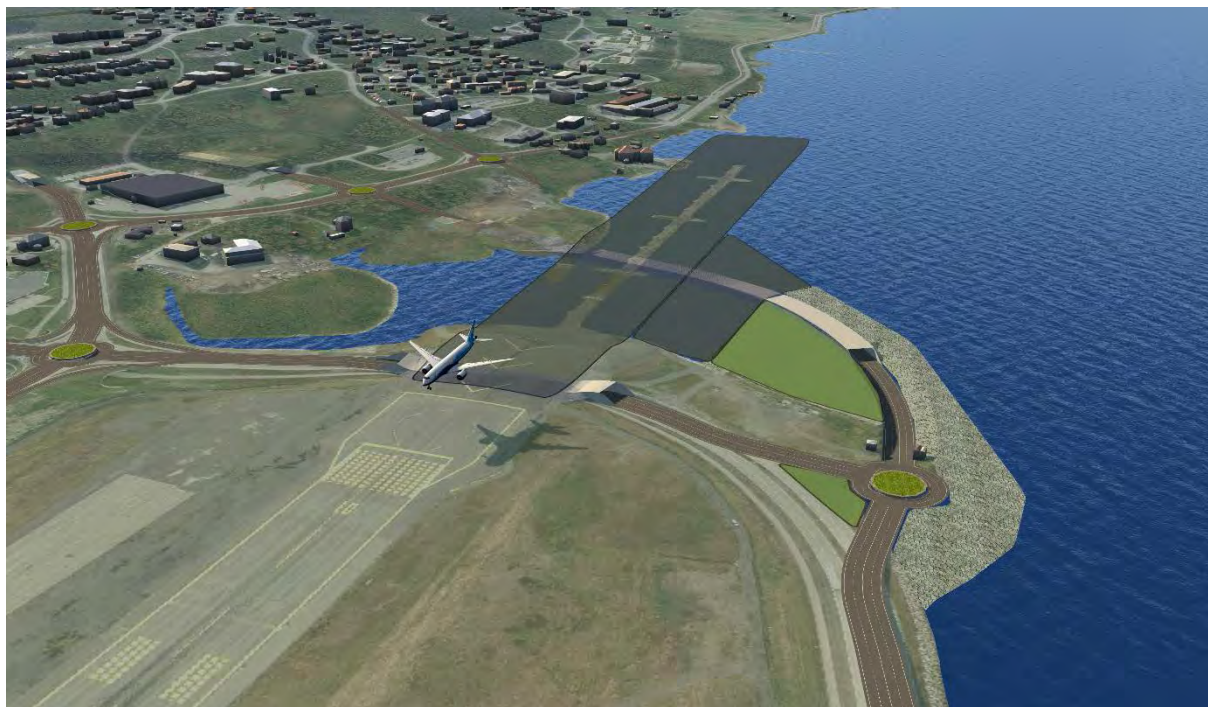
## Verdikart Langnes



## Omfang og konsekvens

### 2.1 Gjøverbukta/ neset alternativ 1-12 (F2)

Alternativet omfatter etablering av ny vegtrase i tråd med områdeplan for Langnes. Det innebærer etablering av ny fire felts veg i dagen fra postterminalen til Gjøverneset. Vegen legges i kulvert under framtidig flyplass og kobles til eksisterende vegnett med ny rundkjøring sør for postterminalen og på Gjøverneset.



Figur 26 Illustrasjon av alternativ F2

Ny veg krysser dagens industriområde på nedsiden av eksisterende veg og legges på sjøfylling på utsiden av framtidig flyplassområde. Gjennom selve rullebanen legges vegen i kulvert, på samme måte som dagens veg under rullebanen. Tiltaket ligger i et område som er sterkt preget av store tekniske inngrep og med høy tåleevne for nye inngrep.

Omfanget er vurdert til **intet til lite negativt**

Stort neg.   Middels neg.   Lite neg.   Lite pos.   Middels pos.   Stort pos.

|-----|-----|----▲-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **intet til lite negativt**. Dette gir **ubetydelig** konsekvens (0).

### 2.2 Langneset alternativ 2, 6 og 10 (B3)

Alternativet omfatter bru med gang-/sykkelveg over Sandnessundet fra Langnes til Selnes med kobling til eksisterende vegnett via eksisterende rundkjøring på Kvaløysletta (Bahn Thai).



Figur 27 Illustrasjon av alternativ B3 sett fra sørøst

Den nye vegen er lagt på det smale flate Langneset og innebærer et stort arealbeslag, både fysisk og visuelt i forhold til nesets størrelse. I sør er fyllingene lagt ut i den urørte fjæresonen, dette anses som svært negativt da den naturlige strandsonen langs fjorder og vann er et verdifullt landskapselement som er særlig sårbart for utbygging. Langneset har en svært karakteristisk form og er et viktig landskapselement i Sandnessundet, og den nye vegen vil forringe nesets betydning både lokalt og som delement i et overordnet landskapsrom. Den nye vegen blir liggende som en stor fysisk og visuell barriere.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**

Stort neg. Middels neg. Lite neg. Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|▲-----|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **middels til stor** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels til stort**. Dette gir **stor negativ** konsekvens (---).

## 2.2 Langneset alternativ 1, 5 og 9 (B2)

Tiltaket innebærer breddeutvidelse av eksisterende veg mellom Grindneset og Gjæverneset og etablering av gang- /sykkelveg på sjøsiden.



Figur 28 Illustrasjon av B2 sett fra sørøst

Den nye vegen blir liggende parallelt med eksisterende veg og vil forsterke eksisterende landskapsinngrep som fyllinger og skjæringer, og vil gjøre vegen stivere og mer dominerende i landskapet. Etablering av to nye kjørefelt og gang- /sykkelveg vil legge beslag på mye areal på vestsiden av dagens veg. Langneset ligger skjermet fra dagens veg med en naturlig forhøyning i terrenget. På toppen av denne står Inghild Karlsens skulptur «Else» som et kjent landemerke. Ny veg vil komme i berøring med denne og det vil være behov for å flytte skulpturen. I en ny kontekst er det fare for at skulpturen mister noe av sin betydning.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**.

Stort neg.   Middels neg.   Lite neg.   Lite pos.   Middels pos.   Stort pos.

|-----|-----▲-----|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **middels til stor** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**. Dette gir **middels negativ konsekvens** (--)

### 2.3 Fire felts veg alternativ 1-12 (F2 og B2)

Tiltaket innebærer breddeutvidelse av eksisterende veg mellom Grindneset og Gjøverneset og etablering av gang- /sykkelveg på sjøsiden.

Den nye vegen blir liggende parallelt med eksisterende veg og vil forsterke eksisterende landskapsinngrep som fyllinger både på land og i fjæresonen. Dette vil gjøre vegen stivere

og mer dominerende i landskapet. Etablering av to nye kjørefelt og gang- /sykkelveg vil legge beslag på mye areal på vestsiden av dagens veg. Fjæresonen langs deler av eksisterende veg er allerede sterkt preget av menneskelige inngrep og påvirkningen på denne vil derfor bli liten. Nord for renseanlegget er imidlertid fjæresonen intakt. Det er positivt for landskapsbildet at landkarene til den nye parallellbruene er trukket godt tilbake fra fjæra. Dagens barriereeffekt forsterkes ytterligere, både visuelt og fysisk.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **lite til middels negativ**.

Stort neg.   Middels neg.   Lite neg.   Lite pos.   Middels pos.   Stort pos.

|-----|-----▲|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **lite til middels negativt**. Dette gir **liten negativ konsekvens (-)**.

## 2.5 Grøntstruktur Workinn alternativ 6-8 (A4)

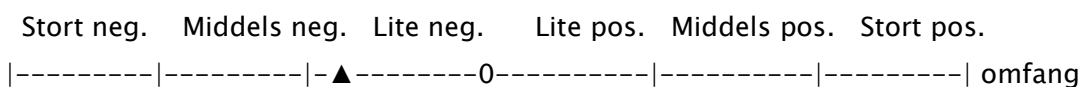
Tiltaket innebærer etablering av ny tunnel fra Breivika til Langnes og breddeutvidelse av Huldrevegen fram til Erling Kjeldsens veg. Ny veg kobles sammen med eksisterende ned ny rundkjøring ved Workinntunet og Huldrevegen/Erling Kjeldsens veg.



Figur 29 Illustrasjon av alternativ A4 sett fra nordvest

Nytt påhuggområde er lagt på nordsiden av dagens Breivika-tunnel. Området er i dag preget av tett krattvegetasjon, men er i områdeplan for Langnes regulert til næring og tjenesteytelse. Selve tunnelpåhugget er et relativt lite landskapsinngrep, men påhugget plasseres ved siden av eksisterende påhugg og dette forsterker eksisterende og nytt inngrep. Siden både nytt påhugg og ny veg i dagen følger eksisterende trase og innebærer i så måte ikke noe nytt inngrep i urørt terreng, men tiltaket vil forsterke dagens inngrep og barriereeffekt. Området preges i dag av en rekke store tekniske inngrep, og de visuelle konsekvensene av tiltaket er først og fremst knyttet til nærvirkninger. På avstand vil tiltaket absorberes av eksisterende infrastruktur og bebyggelse.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **lite til middels negativt**



Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **lite til middels negativt**. Dette gir **liten** konsekvens (-).

### 2.5 Grøntstruktur Workinn alternativ 9 -12 (A5)

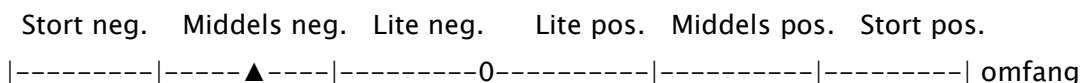
Tiltaket innebærer ny toløpstunnel fra Breivika til Langnes med tilknytning til eksisterende vegnett via ny rundkjøring sør for postterminalen.



Figur 30 Illustrasjon av alternativ A5 sett fra sørvest

Nytt påhuggsområde og portalåpning er lagt til skogsområdet bak postterminalen. Området preges i dag av tett vegetasjon, men er i områdeplan for Langnes avsatt til nærings- og kontorbebyggelse. Tunnelen vil føre til lange og høye forskjæringer som vil forringe området og skape barriere.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**.



Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**. Dette gir **liten** konsekvens (-).

## 2.5 Grøntstruktur Workinn alternativ 3, 7 og 11 (B6)

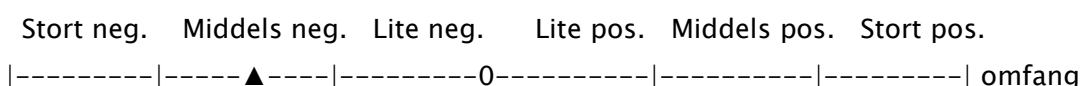
Tiltaket innebærer etablering av ny tunnelforbindelse fra Langnes til Kvaløya, via Håkøya.

Nytt påhuggsområde og portalåpning er lagt til skogsområdet bak Arnesen. Området preges i dag av gjengrodd kulturlandskap, men er i områdeplan for Langnes avsatt til nærings- og kontorbebyggelse. Tunnelen vil føre til lange og høye forskjæringer som vil forringe området og skape barriere.



Figur 31 Illustrasjon av alternativ B6 sett fra nordvest

Omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**.



Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**. Dette gir **liten** konsekvens (-)

## 2.6 Nærings/ industriområde Langnes alternativ 3, 7, 9-12 (A5 og B6)

Alternativ A5 omfatter etablering av ny tunnel fra Breivika til Langnes Med påkobling til eksisterende vegnett via ny rundkjøring sør for postterminalen.

Alternativ B6 omfatter etablering av ny forbindelse til Kvaløya med tunnel fra Langnes, via Håkøya. Påkobling til eksisterende vegnett på Langnes skjer via ny rundkjøring sør for postterminalen.

Innenfor delområdet innebærer tiltaket kun breddeutvidelsen (alternativ 5A) eller mindre omlegging av vegen (alternativ B6). Tiltaket underordner seg skalaen i landskapet og vil

være godt forankret i områdets former og elementer. Økt trafikk vil imidlertid øke barriereeffekten av veien.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **lite/intet**.

Stort neg. Middels neg. Lite neg. 0 Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|-----|-----▲-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **lite/intet**. Dette gir **ubetydelig** konsekvens (0).

## 2.7 Erling Kjeldsensveg (tverrforbindelsen) alternativ 1–4 og 9–12 (A3)

Alternativet innebærer etablering av ny toløps- tunnel fra Breivika til Langnes. Nytt påhugg på Langnes er lagt i eksisterende Erling Kjeldsens veg (tverrforbindelsen) på høyde med Scandic Hotell og påkobling til eksisterende vegnett skjer via denne. Det etableres i tillegg en ny rundkjøring på Erling Kjeldsens veg og ny adkomst til Langnes handelspark i tråd med områdeplan for Langnes.



Figur 32 Illustrasjon av alternativ A3 sett fra sørvest

Alternativet følger Erling Kjeldsens veg og vil gi en breddeutvidelse av denne fra to til fire felt i tillegg til etablering av en 130 meter lang tunnelportal i selve vegbanen. Portalens lengde og dimensjon gjør den til et stor og dominerende element i landskapet. Landskapet innfor delområdet bærer preg av store tekniske inngrep og det antas derfor at tiltaket absorberes i landskapet til tross for tiltakets dimensjon.



Den nye adkomstvegen til Langnes Handelspark blir liggende i nytt terreng og krysser tvers gjennom det lille grøntområdet som skiller handelsparken fra Erling Kjeldsens veg. Som en følge av terrenget vil denne medføre et stort arealbeslag.

Dagens veg på denne strekningen ligger tungt i terrenget med skjæringer på hver side og med et bredt vegetasjonsbelte på hver side. Breddeutvidelsen og ny adkomstveg vil «spise» av denne grøntsonen som er en viktig buffer og positiv visuell barriere mellom næringsområdet og boligbebyggelsen. Dette vil ha en negativ påvirkning på landskapsopplevelsen i hele området. Breddeutvidelsen vil også forsterke den negative fysiske og visuelle barriereeffekten av Erling Kjeldsens veg.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**.

Stort neg.   Middels neg.   Lite neg.   Lite pos.   Middels pos.   Stort pos.  
|-----|-----▲-----|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten** verdi og omfanget av tiltaket er vurdert til **lite**. Dette gir **ingen til liten negativ** konsekvens (0/-).

#### **Avbøtende tiltak**

- Etablere ny «naturlig» fjæresone: mulighet for passasje langs sjøen.
- Etablere nye vegetasjonsbuffer mot bebyggelse.
- Flytte vegen fra sørsiden til nordsiden av Langneset/ justere plassering av brua.
- Forlenge tunnelportal
- Bevisst utforming av støyskjerming
- Tilføre vegetasjon

## 6.3 Delområde 3 Holt



Figur 33 Jordbruksområdene på Holt med utsikt mot Kvaløya

### Beskrivelse

Delområde 3 Holt preges av mindre men mer strukturert bebyggelse der åpne jordbruksområder er dominerende men også andre småskala landskapstyper. De ulike landskapene og elementene de inneholder spiller sammen med helheten og danner et visuelt harmonisk helhetsinntrykk. Aktivt og nedlagt kulturlandskap med gårder viser den historiske utviklingen i landskapet og danner mangfold og variasjon. Infrastrukturen er godt integrert i landskapet selv om den danner en fysisk barriere mot fjorden. Intakt fjæresone på nedsiden av vegen rammer inn området og er med på å danne et harmonisk landskap.

### Sårbarhet

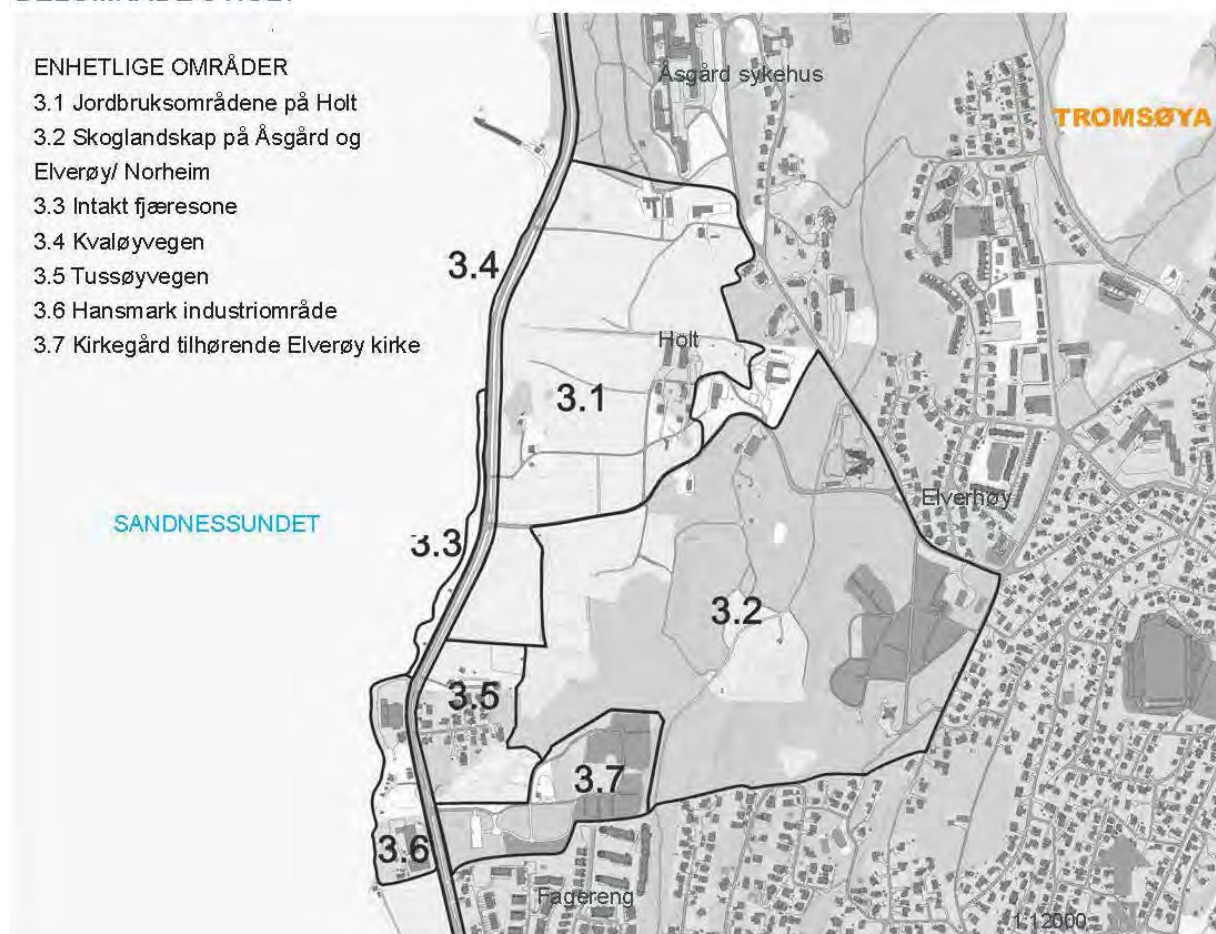
På lang avstand vil nye inngrep bli eksponert i det åpne kulturlandskapet. Sårbarheten knyttes til det åpne kulturlandskapet som i dag har få store inngrep. Den relativt lave tålegrensen for inngrep forbindes også med landskapets randsoner fordi dette delområdet inneholder flere ulike landskapstyper. Som i delområde 2 er også fjæresonen, fjorden sårbare for inngrep fordi disse områdene er naturlige og med på å danne variasjon og sammenheng samt at disse områdene er eksponerte.



Figur 34 1: Naturlig fjæresone langs Kvaløyvegen 2: Hansmarka industriområde 3: Kvaløyvegen

## Enhetlige områder

### DELOMRÅDE 3 HOLT



#### 3.1 Jordbruksområdene på Holt

Holt er et aktivt kulturlandskap bestående av store jordbruksarealer i drift og gårdstun samt enkelte grupper av vegetasjon. Arealet heller svakt ned mot vegen og fjorden med intakt fjære. Arealet er en av de få gjenstående større jordbrukslandskap på Tromsøya noe som viser en kontinuitet og en kontrast til skoglandskapet som ligger i bakkant av arealet og øya som et urbant landskap. Området er allikevel preget av de nedbygde omgivelsene på øya.

Området er vurdert til å ha middels til stor verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|---▲---|-----| Verdi

#### 3.2 Skoglandskap på Åsgård og Elverhøy/ Norheim

Skoglandskapet på Åsgård, Elverhøy og Norheim er delvis sammenhengende og delvis brutt opp av bebyggelse og/ eller veger. Skoglandskapet henger sammen med grøntdraget som går på langs over øya. Landskapet gir en kontrast til det urbane og nedbygde landskapet og gir samtidig helhet til de naturlige omgivelsene. Skoglandskapet fremstår monotont lokalt sett.

Området er vurdert til å ha middels verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|▲-----| Verdi

### 3.3 Intakt fjæresone

Som ved Langnes er fjæresonen delvis intakt innenfor dette delområdet. Her er fjæresonen mindre brutt opp og er fjæra har en opplevelsesverdi for bebyggelsen ovenfor og for de kjørende på veggen. Intakt fjære er en kontrast til det ellers nedbygde landskapet og er unik i det urbane landskapet. Verdien trekkes allikevel ned fordi veggen er en fysisk og visuell barriere tett inntil fjæra.

Middels til stor verdi.

Stor Middels Liten

|--▲--|-----| Verdi

### 3.4 Kvaløyvegen

Veggen følger fjordens linjer og er ikke en dominerende grå flate i jordbrukslandskapet på Holt. Veggen er allikevel en visuell og fysisk barriere mot fjorden.

Området er vurdert til å ha liten til middels verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|--▲---| Verdi

### 3.5 Tussøyvegen

Tussøyvegen er et område med først og fremst eneboliger som vender mot fjorden. Bebyggelsen er strukturert og innrammet av stedvis høyere vegetasjon og grøntområder.

Området er vurdert til å ha middels verdi for landskapsbildet.

Stor Middels Liten

|-----|▲-----| Verdi

### 3.6 Hansmark industriområde

Hansmark industriområde er et lite område som ligger på en fylling ut i fjorden. Området er uten struktur og fremstår som en grå flate i ellers grønne omgivelser. Området bryter opp den naturlige fjæresonen og hindrer utsyn mot fjorden.

Området er vurdert til å ha liten verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|-----▲| Verdi

### 3.7 Kirkegård tilhørende Elverhøy kirke

Arealene fremstår ryddige og strukturerte og er innrammet av høyere vegetasjon.

Området er vurdert til å ha middels verdi for landskapsbilde.

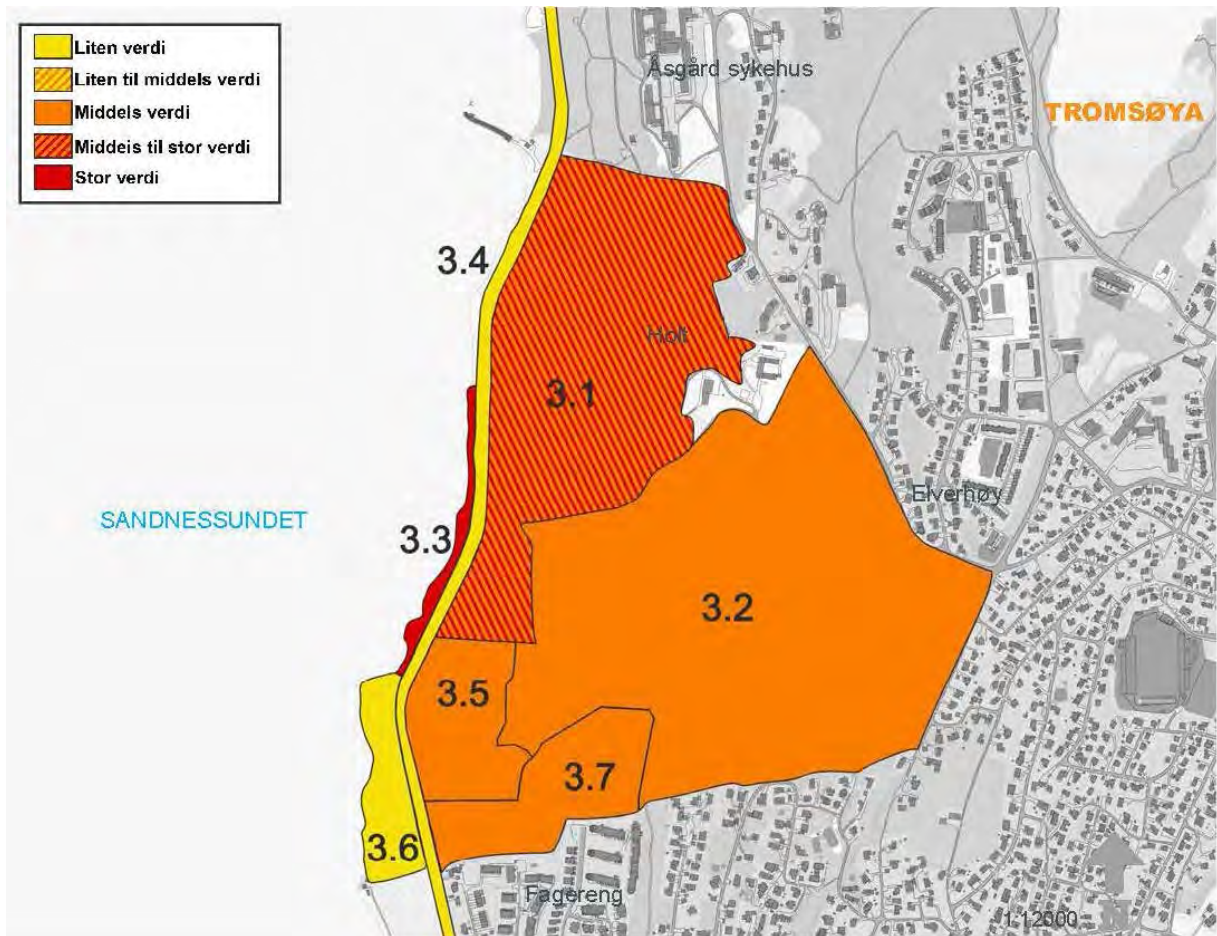
Stor Middels Liten

|-----|▲-----| Verdi



Figur 35 Skoglandskap på Åsgård og Elverhøy/ Norheim

## Verdikart Holt



## Omfang og konsekvens

Påhuggsområdet og trase i dagen er likt for alternativ 4,8 og 12. Tiltaket berører delområde Holt, skoglandskapet og Kvaløyvegen. Tiltaket innebærer ny forbindelse mellom Tromsøya og Kvaløya med undersjøisk tunnel fra Holt til Håkøya og ny bru mellom Håkøya og Kvaløya.



Figur 36 Illustrasjon av tunnelpåhugg på Holt sett fra nordvest



Figur 37 Illustrasjon av tunnelpåhugg sett fra øst

### 3.1 Jordbruksområdene på Holt *alternativ 4, 8 og 12 (B7)*

Den nye tunnelportalen ligger i randsonen mellom aktiv dyrkamark og gjengrodd kulturlandskap. Selve tunnelportalen er et relativt lite landskapsinngrep men dimensjonen på portalen og forskjæringen oppleves likevel som relativt store sett i forhold til skalaen på det omkringliggende åpne kulturlandskapet. Den nye veggen i dagen skjærer tvers gjennom det aktive kulturlandskapet på Holt og sammen med den nye rundkjøring legger traseen beslag på mye matjord. Kulturlandskapet på Holt er et viktig landskapselement som sammen med de omkringliggende skog- og bebyggelseslandskapene forteller noe om den historiske utviklingen av landskapet på Tromsøya. En gradvis nedbygging og fragmentering av dette landskapet vil ha negativ innvirkning på landskapsbildet både lokalt og i det overordnede landskapsrommet. Tiltakets dimensjoner vil stedvis være dårlig tilpasset omgivelsenes skala og stedvis mangle forankring i landskapets former.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**

Stort neg.   Middels neg.   Lite neg.   Lite pos.   Middels pos.   Stort pos.

|-----|-----▲---|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **middels til stor verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**. Dette gir **middels negativ** konsekvens (--\---).

### 3.2 Skoglandskap på Åsgård og Elverhøy/ Norheim *alternativ 4, 8 og 12 (B7)*

Tiltaket innebærer etablering av nytt tunnelpåhugg og 250 meter tunnelportal i et flatt, skogkledt småskalalandskap. Tunnelportalen blir liggende i randsonen mellom skog og kulturmark og vil bli et svært dominerende landskapselement som bryter med landskapets retninger. Tiltaket vil stå i et lite harmonisk forhold til landskapets skala og skape en store fysisk og visuell barriere.



Omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**.

Stort neg. Middels neg. Lite neg. Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|▲-----|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **middels verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels til stort negativt**. Dette gir **middels negativ** konsekvens (---).

### 3.4 Kvaløyvegen alternativ 4, 8 og 12 (B7)

Alternativet følger stort sett dagens trase og innebærer kun en mindre omlegging av vegen mellom Holtvegen og Tussøyvegen og noe breddeutvidelse. Eksisterende veg på denne strekningen forutsettes sanert.

Omfanget av tiltaket er vurdert til **intet omfang**.

Stort neg. Middels neg. Lite neg. 0 Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|-----|-----▲-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **liten verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **intet**. Dette gir **ubetydelig** konsekvens (0).

#### Avbøtende tiltak

- Tilbakeføring av jordbruksareal og slake ut vegens sideareal med helning 1:8
- Etablering av nytt terreng og vegetasjonsdekke på portalområdet
- Etablere vegetasjon
- Høy kvalitet på materialvalg i tunnelportal

## 6.4 Delområde 4 Kvaløysletta



Figur 38 Selnes med utsikt mot Håkøya

### Beskrivelse

Delområde 4 Kvaløysletta preges av en overordnet og klar boligbebyggelsesstruktur med større og mindre grøntinnslag i et belte ovenfor vegen og jordbrukslandskap med gårder nedenfor vegen. Kulturlandskapet er med på å vise den historiske utviklingen i landskapet og bebyggelsen og andre landskapselementer spiller sammen med helheten og danner et visuelt harmonisk helhetsinntrykk. Naturlig fjæresone i et bredt belte gir en naturlig overgang til fjordlandskapet og grønne områder med fjellene i overkant av bebyggelsen rammer inn og gjør at eksisterende inngrep absorberes i landskapet.



Figur 39 1: Elveosen ved Heim 2: Delområde Selnes med Sandnessundbrua i bakgrunnen



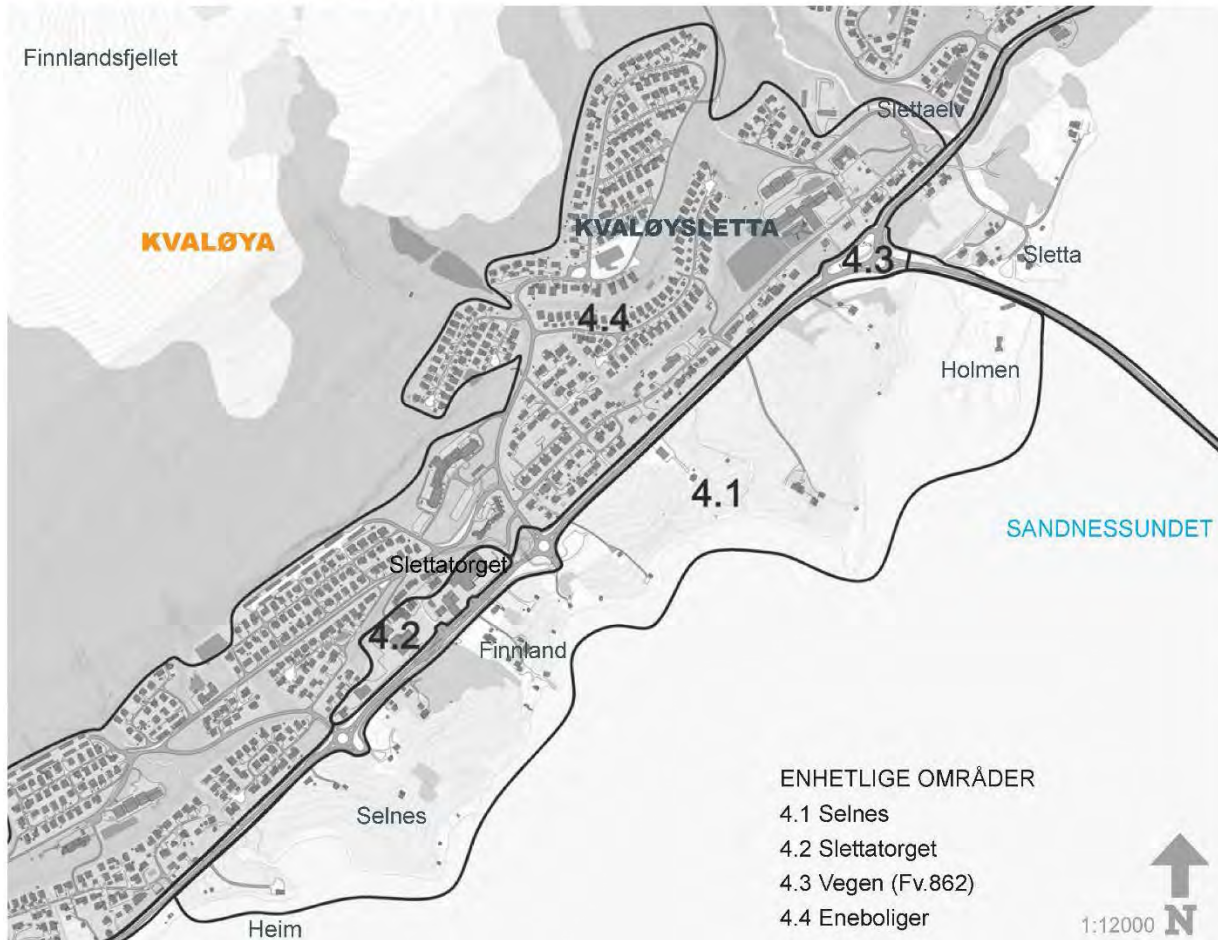
Figur 40 Selneset med utsikt mot Tromsøya og fastlandet

### Sårbarhet

Landskapet oppleves på lang avstand som harmonisk visuelt sett, uten store eksponert landskapsinngrep. Sårbarheten knyttes til den naturlige fjæresonen og kulturlandskapet som har en historisk lesbarhet. Disse områdene har lav tålegrense for et veginngrep i tillegg til å være eksponerte. Disse områdene er også, lokalt sett, småskala landskap som også har lav tålegrense for et veginngrep. Sårbarheten knyttes også til den tydelige bebyggelsesstrukturen som vil kunne bli ødelagt og fremstå uryddig ved et stort veginngrep.

## Enhetlige områder:

### DELOMRÅDE 4 KVALØYSLETTA



#### 4.1 Selnes

Området fra Holmen til Selnes inneholder både nedlagt og intakt kulturlandskap med intakt fjæresone mot fjorden. Gårdstun i ulik tilstand og stedvis høyere vegetasjon gir landskapet variasjon. Kulturlandskapet viser en tidsdybde og har en stor opplevelsesverdi i det overordnede landskapet. Intakt fjæresone gir en sammenheng til natur-/ fjordlandskapet. Samlet sett er området unikt i det urbane landskapet.

Området er vurdert til å ha stor verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|▲-----|-----| Verdi

#### 4.2 Slettatorget

Området ligger ovenfor vegen og er preget av ustrukturert næringsbebyggelse med et industriaktig preg. Området danner et brudd i den strukturerte boligbebyggelsen som er på Kvaløysletta.

Området er vurdert til å ha liten verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|-----▲| Verdi

#### 4.3 Vegen (Fv. 862)

Vegen ligger som et linjert inngrep og med rundkjøringer er den en dominerende grå flate og en markant visuell barriere mellom de forskjellige områdene på oversiden og nedsiden.

Området er vurdert til å ha liten verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|-----▲| Verdi

#### 4.4 Eneboliger

Eneboligene ligger ovenfor fv. 862 i et stigende terreng. Boligene er strukturert og fremstår ryddig og helhetlig i landskapet.

Området er vurdert til å ha middels verdi for landskapsbilde.

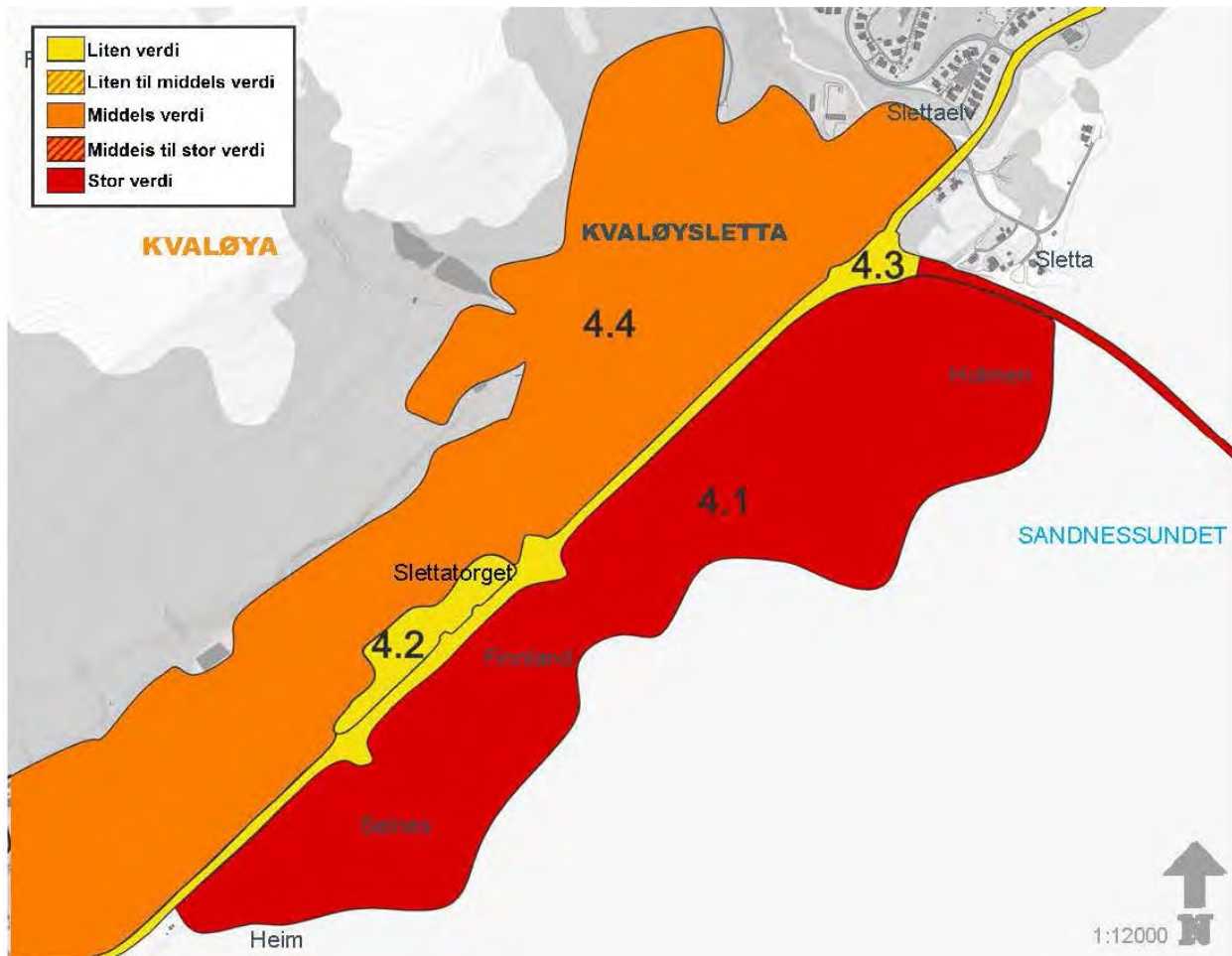
Stor Middels Liten

|-----|▲-----| Verdi



Figur 41 Utsikt mot Sandnessundet fra delområde Selnes

## Verdikart Kvaløysletta



### Omfang og konsekvens

Tiltaket fører til arealinngrep i enhetlig område 4.1 Selnes og 4.4 Eneboliger. I tillegg påvirkes det store overordnede landskapsrommet 2. Sandnessundet.

#### 4.1 Selnes alternativ 1 og 5 (B2)

Alternativet omfatter ny bru parallelt med eksisterende Sandnessundbru fra Grindneset til Holmen med påkobling til eksisterende vegnett i ny rundkjøring på Kvaløysletta.



Figur 42 Illustrasjon av alternativ B2 sett fra sørvest

Ny bru og ny veg i dagen blir liggende i fjæresonen sør for eksisterende bru og denne delen av delområde Selnes preges i stor grad av dagens brukonstruksjon. Fjæresonen består delvis av naturlig strandlinje og delvis av fyllingsfoten til eksisterende bru. Den menneskeskapte fjæresonen er imidlertid godt istandsatt og integrert i landskapet. Selve fjæra er lang og forskjellen mellom flo og fjære er stor.

Det nye vegtiltaket vil stort sett være tilpasset stedets andre elementer og skalaen på omgivelsene, men den nye brua vil legge beslag på store deler av den indre fjæresonen, og den naturlige elveosen og pollen som finnes i dag vil forsvinne. Strandsonene eller randsonene langs fjorder, elver og vann er et verdifullt landskapselement som er særlig sårbart for utbygging og en utfylling i dette karakteristiske landskapet vil være negativt for landskapsbildet.

Omfanget er vurdert til **middels negativt**.

Stort neg. Middels neg. Lite neg. Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|----▲----|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **stor verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**. Dette gir **middels til stor negativ** konsekvens (---).

#### 4.2 Selnes alternativ 2,6 og 10 (B3)

Alternativet omfatter bru med gang-/sykkelveg over Sandnessundet fra Langnes til Selnes med kobling til eksisterende vegnett via eksisterende rundkjøring på Kvaløysletta (Bahn Thai)



Figur 43 Illustrasjon av alternativ B3 sett fra vest

Tiltaket blir liggende midt i det åpne kulturlandskapet. Terrenget innenfor delområdet er relativt flatt og åpent og det nye bruhodet med tilhørende fyllinger vil bli svært synlig og dominerende i landskapet. Selve bruhodet ligger et stykke inn på Selnes og fyllingsfoten ligger ca. 60 meter fra fjæresonen. Tiltaket berører derfor ikke det karakteristiske Selneset og den intakte fjæra, noe som er positivt for landskapsbildet. Vegen blir liggende som en barriere tvers gjennom det åpne kulturlandskapet og man får en uheldig fragmentering av et karakteristisk landskap. Tiltaket har en skala og dimensjon som vil være negativt for det intakte kulturlandskapet på Selnes.

Omfanget er vurdert til **middels til stort negativt**.

Stort neg.    Middels neg.    Lite neg.    Lite pos.    Middels pos.    Stort pos.

|-----|-----|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **stor verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels til stort negativt**. Dette gir **stor negativ** konsekvens (---).

#### 4.3 Selnes alternativ 13 (C1)

Alternativet omfatter ny tunnelforbindelse fra Breivika under Sandnessundet til Kvaløya med påkobling til eksisterende vegnett via ny rundkjøring ved Heimvika.





Figur 44 Illustrasjon av alternativ 1C sett fra fugleperspektiv

Den nye vegen legges på utsiden av dagens veg og eksisterende veg i dette området fjernes. Terrenget er slakt og den nye vegen vil enkelt kunne tilpasses eksisterende terreng og følger landskapets retning. Etablering av ny rundkjøring kommer i konflikt med den naturlige elveosen i heimvika og vegen flyttes nærmere den urørte fjæresonen. Dette vil være negativt for landskapsbilde da randsonen langs fjorder og vassdrag er et verdifullt landskapselement som er særlig sårbart for utbygging.

Omfang er vurdert til **middels til lite negativt**.

Stort neg. Middels neg. Lite neg. Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----|-----▲-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **stor verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels til lite negativt**. Dette gir **middels negativ** konsekvens (--).

#### 4.4 Boliger alternativ 13 (C1)

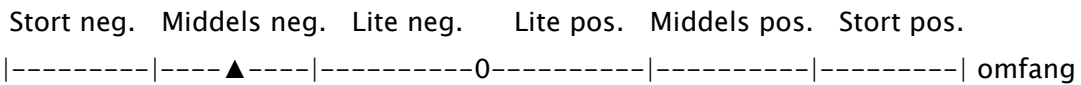
Alternativet omfatter ny tunnelforbindelse fra Breivika under Sandnessundet til Kvaløya med påkobling til eksisterende vegnett via ny rundkjøring ved Heimvika.

Det nye tunnelpåhugget ligger i boligområdet på Heim og vil komme i direkte berøring med et par hus. Selve tunnelportalen er et relativt lite landskapsinngrep men dimensjonen på portalen og forskjæringen oppleves likevel som relativt store sett i forhold til skalaen på den omkringliggende bebyggelsen. Tunnelportalen og ny veg i dagen blir liggende inneklemt mellom bebyggelsen og dette gir lite rom for avbøtende tiltak som terrengforming og utslaging av sideterrenget. Vegetasjonen i området er tett og frodig, og dette vil gjøre inngrepet mindre iøynefallende i sommerhalvåret.



Figur 45 Illustrasjon av tunnelpåhugg for alternativ 1C sett fra sørøst

Omfang er vurdert til **middels negativt**.



Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **middels verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**. Dette gir **middels negativ** konsekvens (--).

### Overordnet landskapsrom 2 Sandnessundet

#### Parallell bru (B2)

Tiltaket omfatter etablering av ny bru parallellt med eksisterende Sandnessundbru. Den nye bruene blir liggende på sørsiden av eksisterende. Høyden vil være lik som dagens bru grunnet krav til seilingshøyde, mens brupilarene vil ha en liten forskyvning i forhold til eksisterende bru. Dette skyldes konstruksjonstekniske forhold.



Figur 46 Illustrasjon av alternativ B2 parallell bru sett fra nordøst

Sandnessundbrua er sammen med Tromsøysundbrua ikoniske landemerker i Tromsø. Sandnessundbruas slanke og elegante formspråk og plassering i det store landskapsrommet harmonerer godt med landskapets skala og er med på å understreke landskapsrommets rolige men inntrykksfulle former. Etableringen av en ny parallell bru vil kunne svekke dagens harmoniske forhold mellom bru og landskap. De to bruene vil bli dominerende i landskapsrommet og vil samlet sett ha en dimensjon og skala som kan ha en negativ innvirkning på både landskapsbilde og eksisterende brukonstruksjon. Alternativet vil påvirke hverdagslandskapet til beboerne på Kvaløysletta negativt. Den nye bruene blir en del av utsikten fra boligfeltene og den visuelle opplevelsen av Sandnessundet.



Figur 47 Illustrasjon av alternativ B2 parallell bru sett fra sørvest

Omfanget er vurdert til **middels til stort negativt**

Stort neg.   Middels neg.   Lite neg.   Lite pos.   Middels pos.   Stort pos.

|-----|-----▲-----|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **middels verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**. Dette gir **middels negativ** konsekvens (--).

Bru med nytt krysningspunkt (B3)

Tiltaket omfatter etablering av ny bru med gang- og sykkelveg ca. 1,4 km sør for eksisterende Sandnessundbru. Høyden på den nye bruene vil være tilnærmet lik dagens bro over sundet.



Figur 48 Illustrasjon av alternativ 3B ny bru fra Langneset til Selneset sett fra fugleperspektiv



Figur 49 Illustrasjon av alternativ 3B sett fra nordøst



Figur 35 Illustrasjon av alternativ 3B sett fra sørøst

Sandnessundbrua er sammen med Tromsøysundbrua ikoniske landemerker i Tromsø. Sandnessundbruas slanke og elegante formspråk og plassering i det store landskapsrommet harmonerer godt med landskapets skala og er med på å understreke landskapsrommets rolige men inntryksfulle former. Etableringen av en ny brø sør for dagens bru vil være med å svekke de visuelle kvalitetene dagens Sandnessundbru har som landemerke. De to broene plasseres med noe avstand, men denne er likevel for liten til at broene vil oppleves som to individuelle og selvstendige objekter i landskapsrommet. Dimensjon og skala på de to broene antas å være mindre dominerende i landskapet enn en parallell bru, men en ny brø sør for dagens bro representerer derimot et nytt visuelt element i det åpne fjordlandskapet. De to broene vil ha ulik lengde og ulik plassering av høyeste punkt og vil derfor stå i et lite harmonisk forhold til hverandre.

Landskapsrommet har en dominerende nord- sør retning, og den nye brukonstruksjonen bryter med denne. Den nye brua danner sammen med eksisterende bru et nytt lite landskapsrom i det store Sandnessundet. Dette vil kunne svekke Sandnessundets betydning som landskapselement.

Alternativet vil i likhet med parallell bur påvirke hverdagslandskapet til beboerne på både Kvaløysletta, Tromsøya og Håkøya negativt. Den nye bruene blir en stor del av utsikten fra boligfeltene og den visuelle opplevelsen av Sandnessundet.

Omfanget vurderes til **middels til stort negativt**

Stort neg. Middels neg. Lite neg. Lite pos. Middels pos. Stort pos.

|-----▲|-----|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **middels verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels til stort negativt**. Dette gir **middels til stor negativ** konsekvens (--/---).

#### **Avbøtende tiltak**

- Utforming av brua! Arkitektkonkurranse
- Etablere ny «naturlig» fjæresone: mulighet for passasje langs sjøen.
- Etablere nye vegetasjonsbuffer mot bebyggelse
- Bevisst utforming av støyskjerming
- Tilbakeføre jordbruksareal og slake ut vegens sidearealer til helning 1:8
- Tilføre vegetasjon
- Høy kvalitet på materialvalg i tunnelportal

## **6.5 Delområde 5 Håkøya**



Figur 50 Kvaløya og Håkøybrua fra Guleng på Håkøya

## Beskrivelse

Delområde 5 Håkøya preges av natur og grøntområder med innslag av jordbruksarealer og noen få gårder/ bolighus. Fjordspeilet, nes og sundet preger også omgivelsene. Også her er fjære intakt i både Sørbotn og Nordbotn. Bebyggelsen, brua over til Håkøya og andre landskapselementer er fullstendig integrert i landskapet og danner et harmonisk helhetsinntrykk. Brua ligger rett over fjordflaten og er ikke dominerende i landskapet. Delområdet er variert på grunn av et mer kupert terreng der Håkøya med nes og bukter danner ulike landskapsrom. Lommer av jordbruksarealer gir variasjon i grøntområdene.



Figur 51 1: Eidjordneset 2: Håkøybrua med utsikt mot Håkøya 3: Utsikt mot Dukneset

### Sårbarhet

Landskapet oppleves som harmonisk uten store og eksponerte landskapsinngrep. Sårbarheten knyttes til den naturlige fjæresonen og det kupert terrenget ned mot sundet. Det småskala landskapet som dannes av sundet og neset har lav tålegrense for et veginngrep.

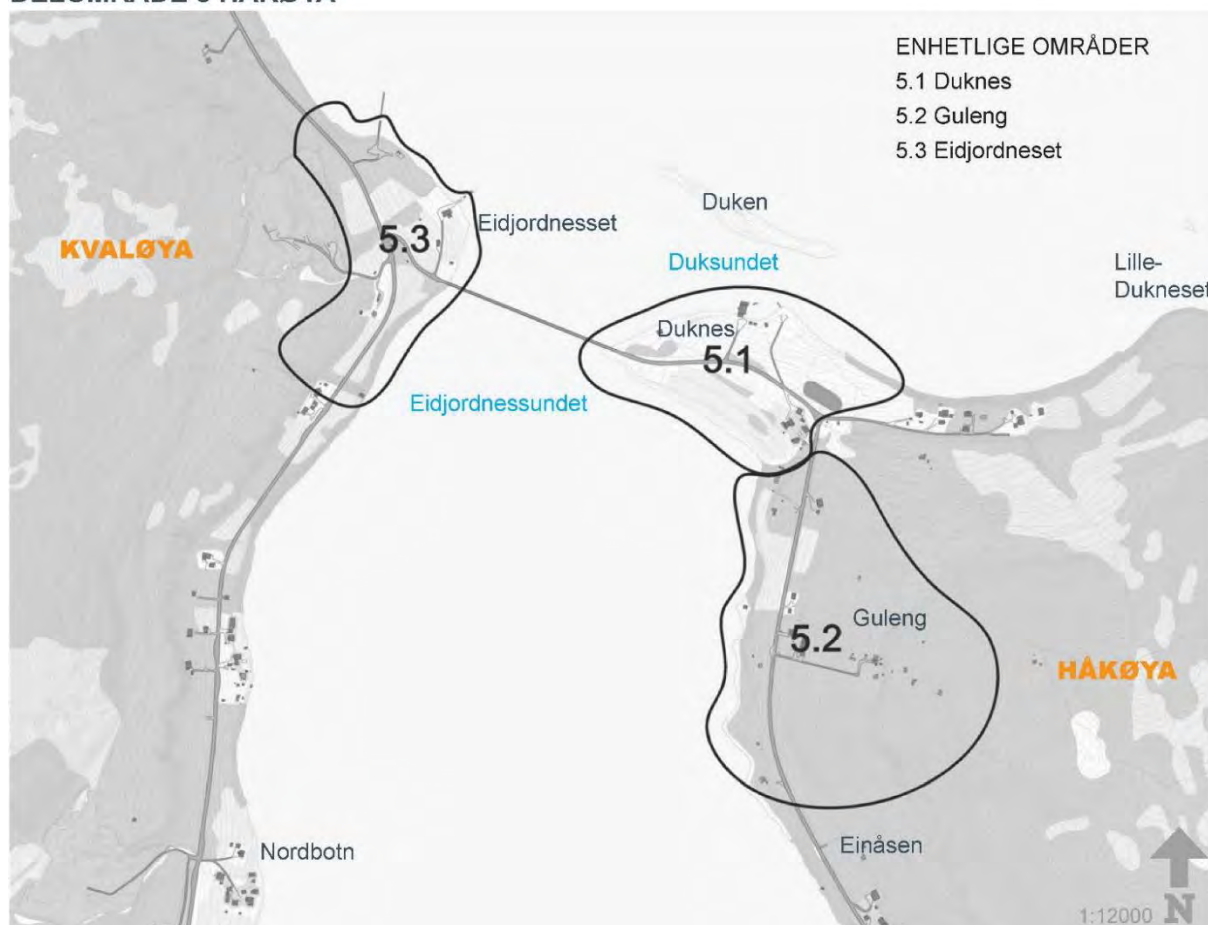


Figur 52 Landskapsrommet Håkøybotn sett fra Håkøybrua



## Enhetlige områder

### DELOMRÅDE 5 HÅKØYA



#### 5.1 Eidjordneset

Eidjordneset er et naturlig nes med delvis aktivt kulturlandskap og noe vegetasjon. Fjæresonen er delvis intakt men er brutt opp av vegen over til Håkøya som går på tvers av landskapets linjer. Eidjordneset er med på å danne mindre landskapsrom og neset er vanlig i dette området som er preget av nes og sund.

Området er vurdert til å ha middels verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|▲-----| Verdi

#### 5.2 Guleng

Guleng er et intakt kulturlandskap som har hellende terreng mot fjorden og intakt fjæresone. Området fremstår harmonisk. Vegen er en visuell og fysisk barriere. Intakt kulturlandskap som er vanlig i området.

Området er vurdert til å ha middels verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|-----|▲-----| Verdi

### 5.3 Dukneset

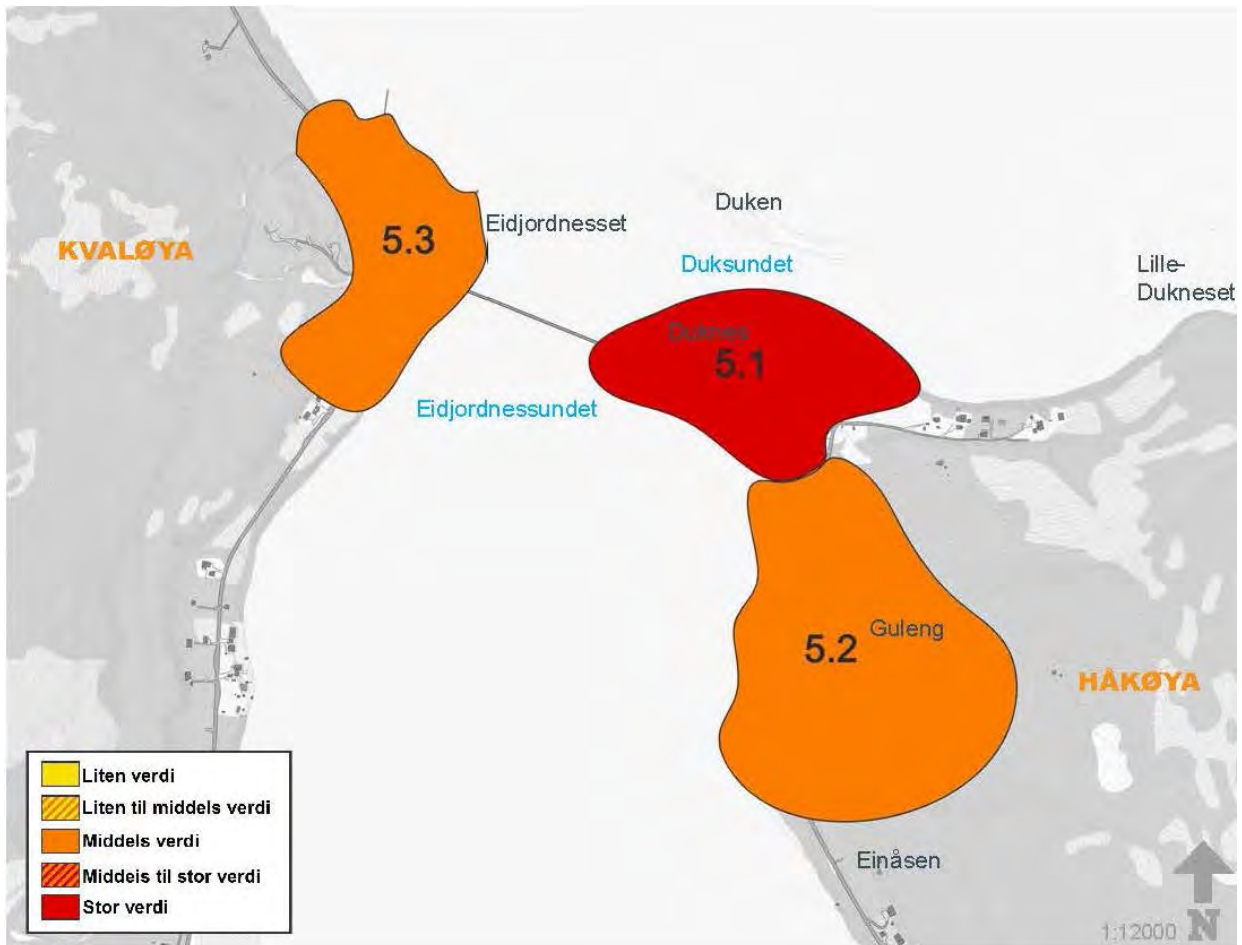
Dukneset er et karakteristisk nes som skiller seg ut fra andre nes i området. Dukneset har intakt fjæresone med unntak av vegen som bryter opp helt på spissen av neset. Neset fremstår harmonisk med intakt og nedlagt kulturlandskap som viser tidsdybde og med noe bebyggelse.

Området er vurdert til å ha middels til stor verdi for landskapsbilde.

Stor Middels Liten

|---▲---|-----| Verdi

### Verdikart Håkøya



### Omfang og konsekvens

Tunnelforbindelse til Håkøya.

Påhuggsområdet og trasé i dagen er likt for alternativ 3-4, 7-8 og 11-12. Tiltaket berører delområde 5.1 Eidjordneset og 5.2 Guleng. I tillegg påvirkes det store overordnede landskapsrommet 3. Håkøybotn.

Tiltaket innebærer ny tunnelforbindelse fra Tromsøya til Håkøya med ny bru fra Håkøya til Kvaløya og kobles på eksisterende vegnett med ny rundkjøring på Eidjordneset. Ny bru

ligger parallelt med den eksisterende Håkøybrua. Denne er vernet og det er derfor ikke mulig å krysse Eidjordnessundet på smaleste punkt.



Figur 53 Illustrasjon av alternativ B6/B7 sett fra fugleperspektiv

## 5.2 Guleng

Det nye tunnelpåhugget kommer ut på oversiden av dagens veg på Håkøya i et område preget av både aktivt jordbrukslandskap og frodig bjørkevegetasjon. Selve tunnelportalen er et relativt lite landskapsinngrep men dimensjonen på portalen og forskjæringen oppleves likevel som relativt store sett i forhold til skalaen på det omkringliggende småskala kulturlandskapet. Fyllingen til den nye brua over Eidjordnessundet er lagt langt ut i den intakte fjæresonen. Dette er svært uheldig da den intakte strandsonen er en særlig sårbar landskapstype. En utfylling i strandsonen vil være et irreversibelt inngrep som får store negative konsekvenser for landskapet. Delområde Guleng er del av et lukket småskala landskapsrom og tiltakets dimensjoner vil sprenger skalaen i landskapet.



Figur 54 Illustrasjon av alternativ B6/B7

Omfanget er vurdert til **stort negativt**.

Stort neg.    Middels neg.    Lite neg.    Lite pos.    Middels pos.    Stort pos.  
 |----▲-----|-----|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **middels verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **stor negativt**. Dette gir **middels til stor negativ** konsekvens (--/---).

#### 5.4 Eidjordneset

På Eidjordneset skal det etableres ny rundkjøring som kombinerer ny bru med eksisterende vegnett. Rundkjøringa og landkar er plassert på nedsiden av Rv.858 landkarsfyllingene går helt ned i fjæresonen. Både brua og rundkjøringen er plassert lavt i terrenget noe som gir små inngrep i kulturlandskapet på nedsiden av dagens veg, men øker eksisterende løsmasseskjæringer mot bebyggelsen på oversiden. Den nye kryssløsningen et relativt lite inngrep, men tiltakets plassering ytterst på «neset» gjør det til et dominerende landskapselement i det nære småskalalandskapet. Tiltakets plassering i terrenget gjør imidlertid at inngrepet skjules av landskapsformene og fjernvirkningen antas å være liten.

Omfanget er vurdert til **middels negativt**.

Stort neg.    Middels neg.    Lite neg.    Lite pos.    Middels pos.    Stort pos.  
 |-----|----▲-----|-----0-----|-----|-----| omfang

Konsekvens: Delområdet er vurdert til å ha **middels verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels negativt**. Dette gir **middels negativ** konsekvens (--).

### Overordnet landskapsrom 3. Håkøybotn

Tiltaket omfatter etablering av ny bru på sørsiden av eksisterende bru til Håkøya. Den nye brua blir liggende høyere i terrenget/ landskapsrommet, og vil ha en annen utforming enn eksisterende bru. Brua blir liggende i et småskala og harmonisk landskapsrom og konstruksjonen vil være dominerende i landskapet og sprengte skalaen. En etablering av ny bru her vil i midlertid ikke være utelukkende negativt for landskapsbildet. En bru er i seg selv et element som med sin form og funksjon både beriker og knytter ulike landskapsrom sammen. Eksisterende bru over Eidjordnessundet har et lavmælt visuell uttrykk og underordner seg landskapet.



Figur 55 Illustrasjon av alternativ B6/B7 sett fra Strand boligfelt på Kvaløya



Figur 56 Illustrasjon av alternativ B6/B7 sett fra sørvest

### Tiltaket er vurdert til middels negativt

Stort neg.   Middels neg.   Lite neg.   Lite pos.   Middels pos.   Stort pos.

|-----|----▲----|-----0-----|-----|-----| omfang

**Konsekvens:** Delområdet er vurdert til å ha **middels verdi** og omfanget av tiltaket er vurdert til **middels**. Dette gir **middels negativ** konsekvens (--).

#### Avbøtende tiltak

- Utforming brua
- Etablere ny «naturlig» fjæresone: mulighet for passasje langs sjøen.
- Trekke fyllingsfoten fra landkarene lengre inn på land.
- Tilbakeføre jordbruksareal
- Tilføre vegetasjon
- Høy kvalitet på materialvalg i tunnelportal

## 7. KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

I senere fase må det utarbeides rigg- og anleggsplan for å skåne verdifulle områder, og for å gi en tydelig plan på jordhåndtering under anleggsperioden.

## 8. USIKKERHET VED UTFORMING AV TILTAKET

Det er knyttet usikkerhet til om forutsetningene som er satt i vurderingene blir ivaretatt og gjennomført. Det er derfor viktig å poengtere dette slik at det er et fokus i senere planfase. Nedenfor er det listet opp generelle usikkerheter som kan være reelle i alle eller mange av alternativene:

### Terrengforming og vegetasjon

Vegens lokalisering i landskapet er som oftest fremmed og medfører store inngrep. Det må derfor legges til rette for bevisst terrengforming mot eksisterende terreng for å redusere konsekvensen. Ved høye skjæringer bør det lages vegetasjonsnisjer og plante for å dempe inntrykket av skjæringene. Det knyttes også usikkerhet til terrengforming og detaljutforming av kryssene. Krysset bør integreres mest mulig ved hjelp av terrengforming og vegetasjonsetablering som følger landskapets linjer og mønster.

### Vegelementer

Vegelementer som skilt, lysmaster og rekkverk har en påvirkning på vegmiljøet og landskapet rundt. Eksakt plassering og utforming er ikke vurdert i denne fasen og dette må planlegges detaljert i en senere planfase.

### Veg i landbruksområder

Fyllinger og løsmasseskjæringer på jordbruksarealer skal formes bevisst mot eksisterende terreng slik at det er mulig å dyrke nær vegen og vegens visuelle inngrep reduseres. Avtaking av matjord må beskrives og utføres spesielt. Denne prosessen er det knyttet usikkerhet til.

### **Nye krav i vegnormaler**

Kravene i gjeldende vegnormaler ligger til grunn for vegløsningene som er tegnet og vurdert i konsekvensutredningen. Det er knyttet usikkerhet til om kravene til nye vegger blir endret til neste fase og omfanget av vegen kan dermed bli endret.

### **Tunnellengder**

I alle alternativene er det en eller flere tunneler. Forskjæring til tunnel gjør store inngrep i landskapet og er ofte eksponert. For å redusere forskjæringer og ha mulighet til å legge en eventuell lokalveg over portalsonen, er det under avbøtende tiltak anbefalt en forlengelse av tunnelen med en betongportal. Det er knyttet usikkerhet til om dette blir gjennomført selv om forlengelsene er lagt inn i anslaget.

Videre undersøkelser av fjellkvaliteten kan medføre at tunnelen kan få en annen lengde og/eller portalområde enn det som er prosjektert. Det er derfor også knyttet usikkerhet til lengde av tunnelene på bakgrunn av dette.

### **Tunnelportaler**

Portalområdet kan forårsake stor inngrep dersom det ikke er plassert vinkelrett på høyere terreng og er bevisst utformet. Tunnelportalene i dette prosjektet er forutsatt en lokalisering der vegen er mest mulig vinkelrett på høyere terreng.

Portalsonerområdet bør bevisst utformet både med hensyn til landskapet portalen ligger i og med hensyn til gjennomgående utforming av vegen. Hvordan dette vil bli behandlet i senere planfaser er usikkert.

### **Bruer og andre konstruksjoner**

Utformingen av brua over Sandnessundet og Eidjordnessundet vil ha stor betydning for konsekvensen av den. Over Sandnessundet er det knyttet usikkerhet til selve konstruksjon ift flyplassen, seilingshøyde og hvordan pålene vil bli seende ut i forhold til eksisterende bru og påler. Det er forutsatt at landkarene er trukket tilbake slik at det er mulig for passasje langs fjære under brua.

Over Eidjordnessundet er det knyttet usikkerhet til høyde over terrenget og om landkarene blir trukket inn på land slik at det er mulig for passasje langs fjæresonen.

Eventuell støyskjerming på brua bør utføres i glass for å opprettholde et lett preg. I hvilken grad det er mulig å få til en konstruksjon som tilfredsstillende disse kravene er usikkert.

### **Støyskjerming**

Nødvendig støyskjerming baserer seg på støyberegninger. I dette prosjektet har vi gjort vurderingene på grunnlag av grove støyberegninger og vurdert nærheten til bebyggelse langs vegen. Støyskjerming er et visuelt forstyrrende element og ved områdeskjermer kan det lett fremstå en traktfølelse langs vegen. Det er derfor knyttet usikkerhet til omfanget av støy fra vegen og deretter behovet for høyde og eksakt plassering av skjermingen.

### **Tekniske elementer**

På dette plannivået er det vanskelig å ha full oversikt over hvilke tekniske elementer og annet utstyr som vil prege veien. Dette kan dreie seg om luftinntak og tekniske rom i forbindelse med tunneler, mobilmaster osv. Alt slikt utstyr vil kunne påvirke omgivelsene negativt, men også her er det muligheter for landskapstilpasning. Dette må i så fall planlegges detaljert på et senere plannivå.

### **Massedeponi/ andre deponi/ rigg**

Massedeponi/ andre deponi og rigg kan endre landskapets karakter men ofte også sette i stand et ødelagt område for eksempel et sandtak. Det er knyttet usikkerhet til plassering og utforming av massedeponi i dette prosjektet. Det anbefales at slike områder plasseres i områder som ikke er eksponert og som har en buffer/ vegetasjon mot bebyggelse etc. eller i områder som allerede er ødelagt og kan istandsettes etter et midlertidig deponi/ rigg eller formes til nytt terreng ved et massedeponi.

## **9. REISEOPPLEVELSE**

### **Dagens reiseopplevelse**

Reiseopplevelse defineres som den reisendes opplevelse sett fra vegen. En veg med god reiseopplevelse skal by på variasjon, og stimulansen dette gir skaper spenning og holder oppe konsentrasjonen hos bilføreren.

For den kjørende og for myke trafikanter oppleves trafikksituasjonen og omgivelsene i Breivika som uryddig og kaotisk. Den reisende får liten tid til å være oppmerksom på annet enn vegsituasjonen. Reiseopplevelsen er preget av store gråe flater og store næringsbygg som forstyrrer og hindrer utsikt. Botaniske hage og grøntområder omkring universitetet/ sykehuset er med på å gi den reisende noe variasjon i det bebygde landskapet. Myke trafikanter er delvis trukket mot Botaniske hage avhengig av hvilken trase de ferdes på. Dette er positivt for reiseopplevelsen for de myke trafikantene.

Fra Breivika beveger den reisende seg i dagen på tvers over Tromsøya til Langnes. Denne strekningen er preget av tett bebyggelse i starten for så å gå inn i en sekvens med stedvis tett vegetasjon på toppen av øya. På toppen av øya vil den reisende ha et raskt utsyn mellom vegetasjonen og utover fjellene. Fra toppen av øya og ned mot Langnes er reiseopplevelsen monoton med en høy fjellskjæring på den ene siden og høyere krattvegetasjon på den andre siden.





Figur 57 Reiseopplevelsen langs dagens tverrforbindelse/ Erling Kjeldsens veg

På Langnes vil den reisende igjen oppleve en noe kaotisk trafikksituasjon og omgivelser som er preget av grå flater og næringsbygg som hindrer utsyn. Oppmerksomheten må være på vegen og ikke ut i landskapet. Etter rundkjøringen ved Langnes ferdes den reisende inn i en kort mørk sekvens for landskapet åpner seg og den reisende har flott utsyn over Sandnessundet, fjorden, Kvaløya og fjellene lengre unna. Kjølen, Store Blåmann, Hollendaren og Storsteinstiden utmerker seg. Vegen ligger på delvis fylling i strandsonen og den reisende har visuell kontakt med fjordspeilet samt strandsonen med Langneset. I motsatt retning vil fjordspeilet oppleves bredere og Håkøya og mindre øyer med fjellene i bakgrunnen beriker opplevelsen. Reisen oppleves spektakulær på denne strekningen frem til rundkjøringen ved Tromsø flyplass. Kunstinstallasjonen «Else» er et spennende skue.



Figur 58 "Else"

Videre ferdes den reisende gjennom tettere vegetasjon med delvis utsyn til den høye og iøynefallende brua over til Kvaløya, før den reisende stiger i terrenget og får en flott utsikt fra brua. Den reisende får et spektakulært syn over fjorden og fjellene men er noe forstyrret av et tett brurekkverk. Over på Kvaløya forandrer landskapet seg til et harmonisk jordbrukslandskap mot fjorden og strukturert boliglandskap oppbrutt av noe næringsbebyggelse ovenfor vegen. Vegen er godt integrert i landskapet og den reisende får en variasjon i sekvenser med stedvis utsyn over fjorden og fjellene. Fra Kvaløya er eksisterende bru et berikende skue og landemerke for den som ferdes. Samlet sett er reiseopplevelsen på strekningen fra Breivika til Kvaløya vurdert til å være god til meget god.



Figur 59 Langneset med Kvaløya i bakgrunnen

Reiseopplevelsen endres etter været og årstidene. Det nordlige kystklimaet i kombinasjon med den røffe topografien bidrar til raske værsifter og dermed skiftende lysforhold. Det er store kontraster mellom sommer og vinter noe som har stor innvirkning på opplevelsen av landskapet: fra det klare fjordspeilet og den frodige veksten til den kraftige vinteren med store snømengder. På solfylte sommerdager kan man oppleve lav havskodde ligge over fjorden og over fjellene. Midnattssol og nordlys er også med på å forsterke synsinntrykkene i landskapet.



Figur 60 Selnes i mørketiden Foto: Erik Ditlefsen

## **Fremtidig reiseopplevelse**

Alle alternativer vil starte i Breivika. Med flere vegsystemer i Breivika og et tunnellop parallelt med eksisterende eller et nytt på nordsiden av Botnisk hage vil vegsituasjonen fortsatt oppleves kaotisk og uryddig slik som det er i dag. Reiseopplevelsen vil dermed være tilnærmet lik slik den er i dag. Avbøtende tiltak vil være å skille de myke trafikantene med en visuell buffer fra bilvegen samt å tilføre vegetasjon i området. Et annet avbøtende tiltak er å bruke vegetasjon evt. andre vegelementer som lysmaster til å skille veger og markere retninger for å rydde opp.

For alternativ 1–12 vil reiseopplevelsen videre være en kortere mørk sekvens gjennom tunnel til Langnes. På Langnes vil den reisende komme ut i tunnellop enten i dagens tverrforbindelse, i nytt tunnellop ved Langnes–tunnelen eller sør for postterminalbygget. Den reisende vil komme ut i eksisterende vegsystemet som i dag oppleves noe uryddig men også få delvis utsyn over fjellene og fjorden.

For alternativ 1, 5, og 9 vil den reisende ferdes på utbedret eksisterende veg langs fjorden, gjennom rundkjøringen ved Tromsø flyplass, gjennom tettere vegetasjon og ut på en parallell bru over til Kvaløya. Langs denne strekningen vil reiseopplevelsen være tilnærmet lik dagens reiseopplevelse. Også ved å ferdes over parallell bru vil gi tilnærmet lik reiseopplevelsen slik den er i dag unntatt mot nord der dagens bru vil hindre utsyn mot sjø og fjell nordover. Fra Kvaløysletta vil reiseopplevelsen ved en parallell bru forringe opplevelsen av eksisterende bru, som både er identitetsskapende og et landemerke. Pålene til en parallell bru i tillegg til pålene på eksisterende bru vil fremstå som en vegg i landskapet og hindre utsyn nordover. Disse alternativene vurderes til lite negativ reiseopplevelse sammenlignet med dagens reiseopplevelse.

For alternativ 2, 6 og 10 vil den reisende ferdes på utbedret eksisterende veg langs fjorden og reiseopplevelsen vil være tilnærmet lik slik den er i dag. For disse alternativene vil imidlertid den reisende ferdes på ny bru som hever seg høyt over terrenget fra Langneset og over til Selneset. Den reisende vil få en stor variasjon av opplevelser med både fjord og fjell samt også se den identitetsskapende eksisterende brua over til Kvaløya som ligger nordover. Mot Kvaløya vil den reisende oppleve jordbruksarealer som ligger mot strandsonen og strukturert boligbebyggelse høyere opp. Disse alternativene vurderes til lite/ intet negativ reiseopplevelse sammenlignet med dagens reiseopplevelse.

For alternativ 3, 7 og 11 vil den reisende ferdes videre fra Langnes ned i en lang undersjøisk tunnel til Håkøya. Denne lange og mørke sekvensen er dårlig for reiseopplevelsen og den reisende vil gå glipp av den spektakulære utsikten og variasjonen fjorden og fjellet gir. Den reisende vil etter den mørke sekvensen komme ut på vestsiden av Håkøya og gå ut i en bru parallelt med den eksisterende lave bruen. Dette småskala landskapet fremstår harmonisk i dag men vil bli forringet når ny veg og bru vil komme ut i dette landskapet. Reiseopplevelsen vil derfor også bli forringet av tunnelportal, ny bru og ny veg på Kvaløya. Disse alternativene vurderes til stor negativ reiseopplevelse sammenlignet med dagens reiseopplevelse.

For alternativ 4, 8 og 12 vil den reisende ferdes fra Langnes og videre på eksisterende Kvaløyvegen mot Holt. Ved Norheim kommer den reisende til en sekvens med åpent jordbrukslandskap og bredt utsyn over fjorden og mot fjellene. Den reisende kommer til en

rundkjøring og et tunnelpåhugg like sør for Holt gård. Videre blir den reisende ført ned i en undersjøisk tunnel under Sandenessundet og opp på Håkøya. Denne lange og mørke sekvensen er dårlig for reiseopplevelsen og den reisende vil gå glipp av den spektakulære utsikten. Reiseopplevelsen er allikevel bedre enn for alternativ 3, 7 og 11 som har en lengre tunnel. På Håkøya vil reiseopplevelsen være lik som for alternativ 3, 7 og 11. Disse alternativene vurderes til middels/stor negativ reiseopplevelse sammenlignet med dagens reiseopplevelse.

For alternativ 13 vil den kjørende ferdes i en lang tunnel fra Breivika under Tromsøya og Sandnessundet og til Selnes på Kvaløysletta. Den kjørende vil gå glipp av spektakulær utsikt til fjord og fjell og vil ha en monoton reiseopplevelse uten variasjon. Dette alternativet vurderes til middels/stor negativ reiseopplevelse sammenlignet med dagens reiseopplevelse.



Figur 61 Utsikt mot Store Blåmann Foto: Erik Ditlefsen

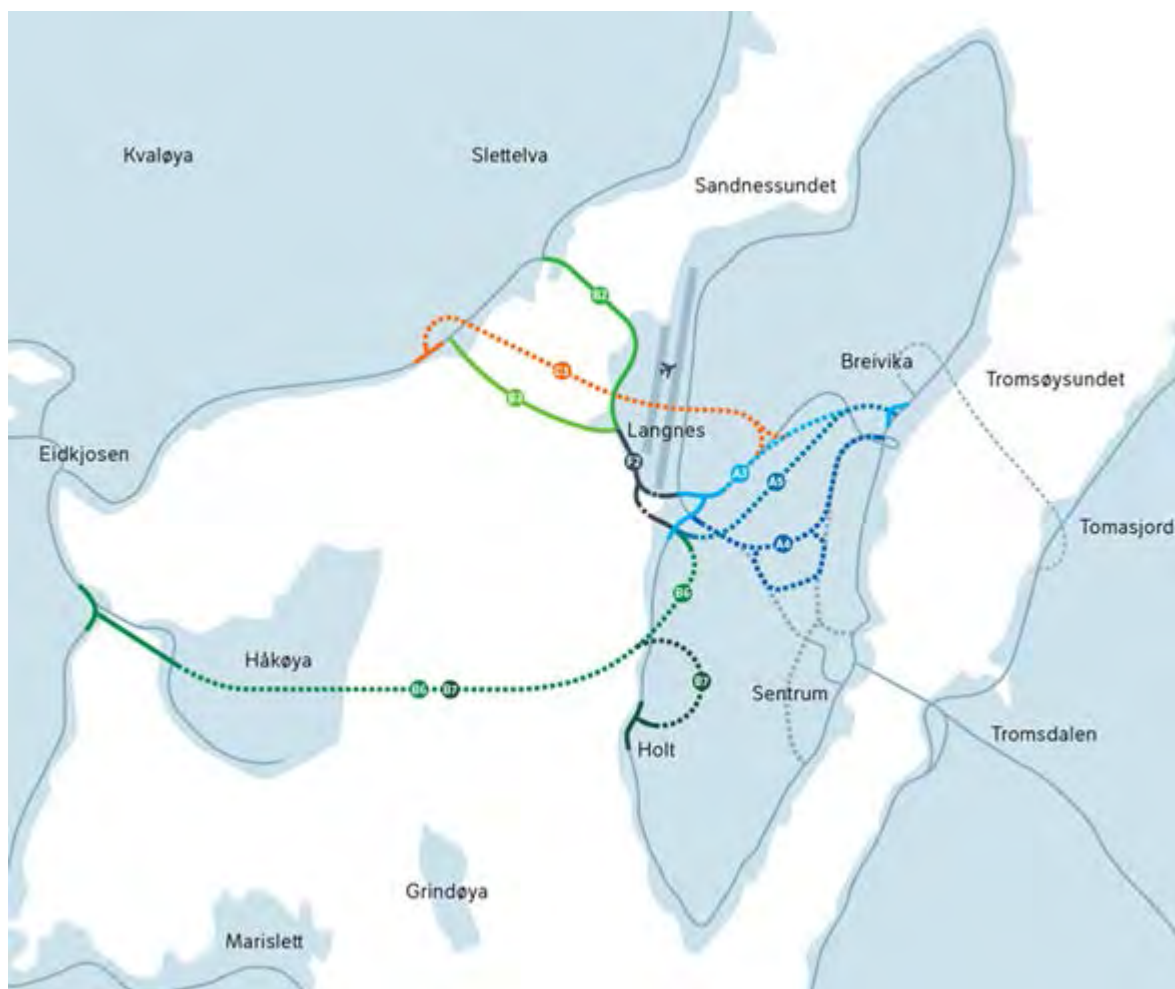
## 10. SAMMENSTILLING OG ANBEFALING

Tabellen under viser en oppsummering av konsekvensen de ulike alternativene har for hvert enkelt delområde. Kun de delområdene som blir påvirket av tiltaket er tatt med i den endelige vurderingen.

Overordnet landskapsrom/ Alternativ	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4	Alt. 5	Alt. 6	Alt. 7	Alt. 8	Alt. 9	Alt. 10	Alt. 11	Alt. 12	Alt. 13
	A3	A3	A3	A3	A4	A4	A4	A4	A5	A5	A5	A5	C1
	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F2	F2	
	B2	B3	B6	B7	B2	B3	B6	B7	B2	B3	B6	B7	
2. Sandnessundet	--\	--\			--\	--\			--\	--\			
	---	---			---	---			---	---			
3. Håkøybotn			--	--			--	--			--	--	
<b>Delområder/ Alternativ</b>													
1.1 Botanisk hage	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
1.3 Breiviklia	--	--	--	--					--	--	--	--	--
1.4 Veg	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0	0	0
1.5 Breivika VGS	-	-	-	-					-	-	-	-	-
2.1 Gjæverbukta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2.2 Langneset	--	---			--	---			--	---			
2.3 Fire felt veg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.5 Grøntstruktur Workinn			-			-	-	-	-	-	-	-	
2.6 Nærings/ industriområde			0				0		0	0	0	0	
2.7 Erling Kjeldsens veg	0	0	0	0					0	0	0	0	
3.1 Holt				--				--				--	
3.2 Skoglandskap				--				--				--	
3.5 Kvaløyvegen				0				0				0	
4.1 Selnes	--\	---			--\	---			--\	---			--
	---				---				---				
4.4 Eneboliger													--
5.2 Guleng			--\	--\			--\	--\			--\	--\	
			---	---			---	---			---	---	
5.3 Eidjordneset			--	--			--	--			--	--	
<b>Samlet konsekvens</b>	--\	--\	--	--	--\	--\	--	--	--\	--\	--	--	--
	---	---			---	---			---	---			
<b>Rangering</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>

Konsekvens	Svært stor positiv	Stor til svært stor positiv	Stor positiv	Middels til stor positiv	Middels positiv	Liten til middels positiv	Liten positiv	Ingen til liten positiv	Ingen
Symbol	++++	+++ /++++	+++	++ /+++	++	+ /++	+	0 /+	0

Konsekvens	Svært stor negativ	Stor til svært stor negativ	Stor negativ	Middels til stor negativ	Middels negativ	Liten til middels negativ	Liten negativ	Ingen til liten negativ	Ingen
Symbol	----	--- /----	---	-- /---	--	- /--	-	0 /-	0



Figur 62 Kart over alternativ

## 11. RANGERING

Alternativene er rangert fra 1 til 13 der nummer 1 representere det alternativet med minst negative konsekvenser for landskapet.

F2 inngår i alle alternativene og skal bygges uansett hvilket alternativ som velges. F2 er derfor ikke avgjørende for valg av alternativ og løsningen omtales derfor ikke under rangeringen av de aktuelle alternativene. F2 omfatter ny kulvert under flyplassen og

etablering av rundkjøring på begge sider av denne. F2 er i tråd med vedtatt områdeplan for Langnes.

#### Nr.1 Alternativ 13

Alternativ 13 er samlet vurdert til middels negativ konsekvens (--) og er rangert til 1.plass. Alternativet innebærer tunnel fra Breivika til Kvaløysletta og har minst arealinngrep av alle alternativene. Alternativet berører utkanten av delområde 1.1 Botanisk hage, 1.3 Breiviklia og 1.5 Breivika VGS i Breivika og delområde 4.4 Eneboliger på Kvaløysletta. Inngrepene vil lokalt sett ha negativ innvirkning på landskapet innenfor de enkelte delområdene, men inngrepene er lite eksponert i forhold til de andre alternativene og er i en relativt liten skala sammenlignete med tilstøtende inngrep. Alternativet har ingen påvirkning på det store landskapsbildet og på landskapskarakteren.

Reiseopplevelsen er dårlig sammenlignet med alternativ 0

#### Nr. 2 Alternativ 3 og 11.

Alternativ 3 og 11 er begge vurdert til middels negativ konsekvens (--) og rangert til 2.plass. Alternativene har tilnærmet lik konsekvens. De er begge hakket dårligere enn alternativ 13 fordi de berører flere delområder og gir større arealinngrep. Alternativet innebærer to tunneller – Breivika–Langnes og Langnes–Håkøya i tillegg til ny bru mellom Håkøya og Kvaløysletta parallelt med eksisterende bru. De to alternativene er like med unntak av påhuggområdet for ny Breivika/Langnes tunnel på Langnes. Påhuggsområdet i Breivika berører delområde 1.1 Botanisk hage og 1.3 Breiviklia og 1.5 Breivika VGS. Det er kun den uopparbeidede delen av 1.1 Botanisk hage som berøres, og inngrepet her anses som lite. Inngrepene vil lokalt sett ha negativ innvirkning på landskapet innenfor de enkelte delområdene, men inngrepene er lite eksponert i forhold til de andre alternativene og er i en relativt liten skala sammenlignete med tilstøtende inngrep i Breivika. På Langnes vil Alternativ 3 komme ut i delområde 2.7 Erling Kjeldsens veg som er dagens tverrforbindelse mens alternativ 11 kommer ut i dagens grøntområde bak postterminalen, delområde 2.5 Grøntstruktur Workinn. Begge påhuggsområdene ligger i områder som er regulert til framtidige nærings- og industriområder og både områdets verdi og konsekvensen av inngrepene blir dermed mindre enn hva dagens situasjon skulle tilsi. Fra Langnes, delområde 2.5 Grøntstruktur Workinn går vegen i undersjøisk tunnel til Håkøya med tunnelpåhugg i delområde 5.2 Guleng, før vegen forsetter på bru over Eidjordnessundet og påkobling til eksisterende veg med rundkjøring på Eidjordneset, delområde 5.3 Eidjordnes. Selve påhugget er et moderat inngrep i landskapet, men portaler og forskjæringer oppleves som store i det småskala kulturlandskapet. Den nye brua over Eidjordnessundet vil ha konsekvens lokalt men vil ikke være like eksponert som en ny bru over Sandnessundet fordi Eidjordnessundet er et mindre og mer lukket landskapsrom. Samlet sett er alternativene vurdert som det nest beste alternativet. Dette skyldes i hovedsak at alternativene har liten grad av påvirkning på det overordnede landskapsbildet og vil påvirke hverdagslandskapet i mindre grad enn de øvrige alternativene.

Reiseopplevelsen er dårlig sammenlignet med alternativ 0



#### Nr.4 Alternativ 7

Alternativ 7 er samlet vurdert til middels negativ konsekvens (--) og rangert til 4.plass. Alternativet er tilnærmet lik alternativ 3 og 11 og har samme undersjøiske tunnel til Håkøya, men nytt alternativ for tverrforbindelsen. Alternativ 7 kommer i større grad i berøring med delområde 1.1 Botanisk hage botaniske hage. I Langnes-området kommer ny tunnel ut på nordsiden av dagens Breivika-tunnel noe som i praksis vil innebære en breddeutvidelse av dagens veg. Av de tre mulige påhuggene på Langnes ansees dette påhugget som det mest gunstige med hensyn på landskapsbildet samt arealbeslag. Det er inngrepene nært botanisk hage som gjør dette alternativet dårligere enn alternativ 3 og 11.

Reiseopplevelsen er dårligere sammenlignet med alternativ 0

#### Nr.5 Alternativ 4 og 12

Alternativ 4 og 12 er begge vurdert til middels negativ konsekvens (--) og er rangert til 5. plass. Alternativene har tilnærmet lik konsekvens, og er ansett som dårligere enn alternativ 7 fordi tiltaket berører verdifullt kulturlandskap på Holt i tillegg til viktige områder for landskapsbildet på Håkøya. Alternativet innebærer ny tverrforbindelse mellom Breivika og Langnes veg i dagen til Holt og kryssing av sundet med undersjøisk tunnel fra Holt til Håkøya. Både tunnelpåhuggene for ny tverrforbindelse og på Håkøya, samt ny bru over Eidjordnessundet til Kvaløya er de samme som i alternativ 3 og 11. Det er de nye inngrepene på Holt med etablering av rundkjøring, ny veg i dagen og nytt tunnelpåhugg på Holt som alternativet dårligere enn de foregående alternativene. Innenfor område Holt berører tiltaket delområdene 3.1 Holt, 3.2 Skoglandskapet og 3.5 Kvaløyvegen. Tiltaket vil medføre store arealbeslag i det aktive kulturlandskapet. Alternativene vil ha middels til stor negativ påvirkning på landskapet lokalt innenfor delområdene, men vil i likhet med de foregående alternativene ha liten påvirkning på det overordnede landskapsbildet og vil påvirke hverdagslandskapet til en relativt liten andel av befolkningen.

Reiseopplevelsen er dårligere sammenlignet med alternativ 0

#### Nr.7 Alternativ 8

Alternativ 8 er samlet vurdert til middels negativ konsekvens (--) og rangert til 7.plass. Alternativet er tilnærmet lik alternativ 4 og 12 og har samme tunnel til Holt/Håkøya, men nytt alternativ for tverrforbindelsen. Alternativ 8 kommer i større grad i berøring med delområde 1.1 Botanisk hage botaniske hage, noe som vil gi stor negativ konsekvens for landskapsbildet. I Langnes-området kommer ny tunnel ut på nordsiden av dagens Breivika-tunnel noe som i praksis vil innebære en breddeutvidelse av dagens veg. Av de tre mulige påhuggene på Langnes ansees dette påhugget som det mest gunstige med hensyn på landskapsbildet samt arealbeslag. Det er inngrepene nært botanisk hage som gjør dette alternativet dårligere enn alternativ 4 og 12.

Reiseopplevelsen er dårligere sammenlignet med alternativ 0

#### Nr.8 Alternativ 1 og 9

Alternativ 1 og 9 er samlet vurdert til middels til stor negativ konsekvens (--/---) og er rangert på delt 8. plass. Alternativet innebærer tunnel fra Breivika til Langnes og etablering av ny parallell bro fra Tromsøya til Kvaløya. De to alternativene er like med unntak av

påhuggområdet for ny Breivika/Langnes tunnel på Langnes. Påhuggsområdet i Breivika berører delområde 1.1 Botanisk hage og 1.3 Breiviklia og 1.5 Breivika VGS. Det er kun den uopparbeidede delen av 1.1 Botanisk hage som berøres, og inngrepet her anses som lite. Inngrepene vil lokalt sett ha negativ innvirkning på landskapet innenfor de enkelte delområdene i Breivika, men inngrepene er lite eksponert i forhold til de andre alternativene og er i en relativt liten skala sammenlignet med tilstøtende inngrep innfor delområde 1. Breivika. På Langnes vil Alternativ 3 komme ut i delområde 2.7 Erling Kjeldsens veg som er dagens tverrforbindelse mens alternativ 11 kommer ut i dagens grøntområde bak postterminalen, delområde 2.5 Grøntstruktur Workinn. Begge påhuggsområdene ligger i områder som er regulert til framtidige nærings- og industriområder og både områdets verdi og konsekvensen av inngrepene blir dermed mindre enn hva dagens situasjon skulle tilsi. Fra Langnes går vegen i ny kulvert under rullebanen i tråd med vedtatt områdeplan for Langnes. Vegen mellom flyplasskrysset og Sandnessundbrua utvides til 4-felt, men dette får stort sett små konsekvenser for landskapet. Ved flyplasskrysset vil breddeutvidelsen ha negativ påvirkning på skulpturen «Else». I kryssingen av Sandnessundet blir ny bro liggende på sørsiden av eksisterende bro. Etableringen av en ny parallell bru vil kunne svekke dagens harmoniske forhold mellom bru og landskap. De to bruene vil bli dominerende i landskapsrommet og vil samlet sett ha en dimensjon og skala som kan ha en negativ innvirkning på både landskapsbilde og eksisterende brukonstruksjon. Alternativet vil påvirke hverdagslandskapet til beboerne på Kvaløya negativt. Alternativet er likevel mer gunstig for landskapsbildet enn alternativ 2, 10 og 6 som representere et nytt landskapselement i det åpne sundet.

Reiseopplevelsen er dårligere sammenlignet med alternativ 0

#### Nr. 10 Alternativ 5

Alternativ 5 er samlet vurdert til middels til stor negativ konsekvens (--/---) og er rangert på 10. plass. Alternativet er tilnærmet lik alternativ 1 og 9 og har samme kryssing av Sandnessundet, men nytt alternativ for tverrforbindelsen. Alternativ 5 kommer i større grad i berøring med delområde 1.1 Botanisk hage botaniske hage, noe som vil gi stor negativ konsekvens for landskapsbildet. I Langnes-området kommer ny tunnel ut på nordsiden av dagens Breivika-tunnel noe som i praksis vil innebære en breddeutvidelse av dagens veg. Av de tre mulige påhuggene på Langnes ansees dette påhugget som det mest gunstige med hensyn på landskapsbildet samt arealbeslag. Det er inngrepene nært botanisk hage som gjør dette alternativet dårligere enn alternativ 1 og 9.

Reiseopplevelsen er dårligere sammenlignet med alternativ 0

#### Nr.11 Alternativ 2 og 10

Alternativ 2 og 10 er samlet vurdert til middels til stor negativ konsekvens (--/---) og er rangert på delt 11. plass. Alternativer er dårligere enn alternativ 5 fordi alternativet berører områdene 4.1 Selnes og 2.2 Langneset samt en ny kryssing av Sandnessundet. Dette er områder med stor verdi der tiltaket vil medføre store negative konsekvenser for landskapsbildet. Alternativene innebærer tunnel fra Breivika til Langnes (beskrevet under Nr.2 Alternativ 3 og 11), ny kulvert under flyplassen (F2) og ny bro over Sandnessundet fra Langneset til Selneset. Sandnessundbrua er sammen med Tromsøysundbrua ikoniske

landemerker i Tromsø. Sandnessundbruas slanke og elegante formspråk og plassering i det store landskapsrommet harmonerer godt med landskapets skala og er med på å understreke landskapsrommets rolige men inntrykksfulle former. Etableringen av en ny bru sør for dagens bru vil være med å svekke de visuelle kvalitetene dagens Sandnessundbru har som landemerke. De to broene plasseres med noe avstand, men denne er likevel for liten til at broene vil oppleves som to individuelle og selvstendige objekter i landskapsrommet. Dimensjon og skala på de to bruene antas å være mindre dominerende i landskapet enn en parallell bru, men en ny bru sør for dagens bro representere derimot et nytt visuelt element i det åpne fjordlandskapet. De to broene vil ha ulik lengde og ulik plassering av høyeste punkt og vil derfor stå i et lite harmonisk forhold til hverandre.

Landskapsrommet har en dominerende nord-sør retning, og den nye brukonstruksjonen bryter med denne. Den nye brua danner sammen med eksisterende bru et nytt lite landskapsrom i det store Sandnessundet. Dette vil kunne svekke Sandnessundets betydning som landskapselement.

Reiseopplevelsen er dårligere sammenlignet med alternativ 0

#### Nr. 13 Alternativ 6

Alternativ 6 er samlet vurdert til middels til stor negativ konsekvens (---/----) og er rangert som det mest gunstige alternativet for landskapsbildet. Alternativet er tilnærmet lik alternativ 1 og 9 og har samme kryssing av Sandnessundet, men nytt alternativ for tverrforbindelsen. Alternativ 5 kommer i større grad i berøring med delområde 1.1 Botanisk hage botaniske hage, noe som vil gi stor negativ konsekvens for landskapsbildet. I Langnes-området kommer ny tunnel ut på nordsiden av dagens Breivika-tunnel noe som i praksis vil innebære en breddeutvidelse av dagens veg. Av de tre mulige påhuggene på Langnes ansees dette påhugget som det mest gunstige med hensyn på landskapsbildet samt arealbeslag. Det er inngrepene nært botanisk hage som gjør dette alternativet dårligere enn alternativ 1 og 9.

Reiseopplevelsen er dårligere sammenlignet med alternativ 0



Figur 63 Dagens bru over Sandnessundet sett fra Håkøya

## 12. FØLGEKONSEKVENSER

En ny, moderne veg vil alltid innebære en visuell forringelse av landskapet. En ny veg medfører en rekke muligheter for utvikling av det menneskeskapte landskapet. Etablering av ny infrastruktur for eksempel en veg med kryss fører ofte med seg videre utvikling av omkringliggende områder. En slik utvikling i et område som ikke har bebyggelse i dag, kan føre til en transformasjon av området som kan være svært ødeleggende for landskapsbilde. Vegen vil ofte være en generator for nye tiltak. Det er imidlertid umulig å kalkulere denne utviklingsbelastning av landskapet inn i en konsekvensutredning for landskapsbilde. Vurderingen som er utført i denne rapporten knytter seg derfor kun til antatt omfang av fysiske tiltak for et nytt veganlegg.

## 13. OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER

Det vil bli nødvendig å gjøre oppfølgende undersøkelser i forhold til vurdering og dokumentasjon av alternative brutyper og endelig plassering. For å få et godt nok beslutningsgrunnlag må både reiseopplevelse, terrengtilpasning og fjern-/nærvirkning av bruene i landskapet vurderes nøyer.

Før detaljprosjekteringen settes i gang bør det utarbeides en formingsveileder som skal ligge til grunn for arbeid med utforming og valg av materialer for den valgte veglinja med tilstøtende arealer. Forutsetningene for landskapsbilde som er satt i denne fasen, må da

implementeres. Formingsveilederen bør utformes i et samarbeid mellom prosjekterende forbruer og konstruksjoner og prosjekterende landskapsarkitekter.

Det må gjøres oppfølgende undersøkelser omkring marksikring som skal sikre verdifulle områder for landskapsbilde.

## 14. REFERANSER

- Workshop avholdt dato 13.01.15
- Statens kartverk: [www.norgeskart.no](http://www.norgeskart.no)
- Norkart Virtual Globe: [www.norgei3d.no](http://www.norgei3d.no)
- [StreetView: www.google.no/maps](http://www.google.no/maps)
- Statens vegvesen: Håndbok V712, Konsekvensanalyser. 2014
- Skog og landskap: <http://www.skogoglandskap.no/kart/landskapsregioner>



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

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**