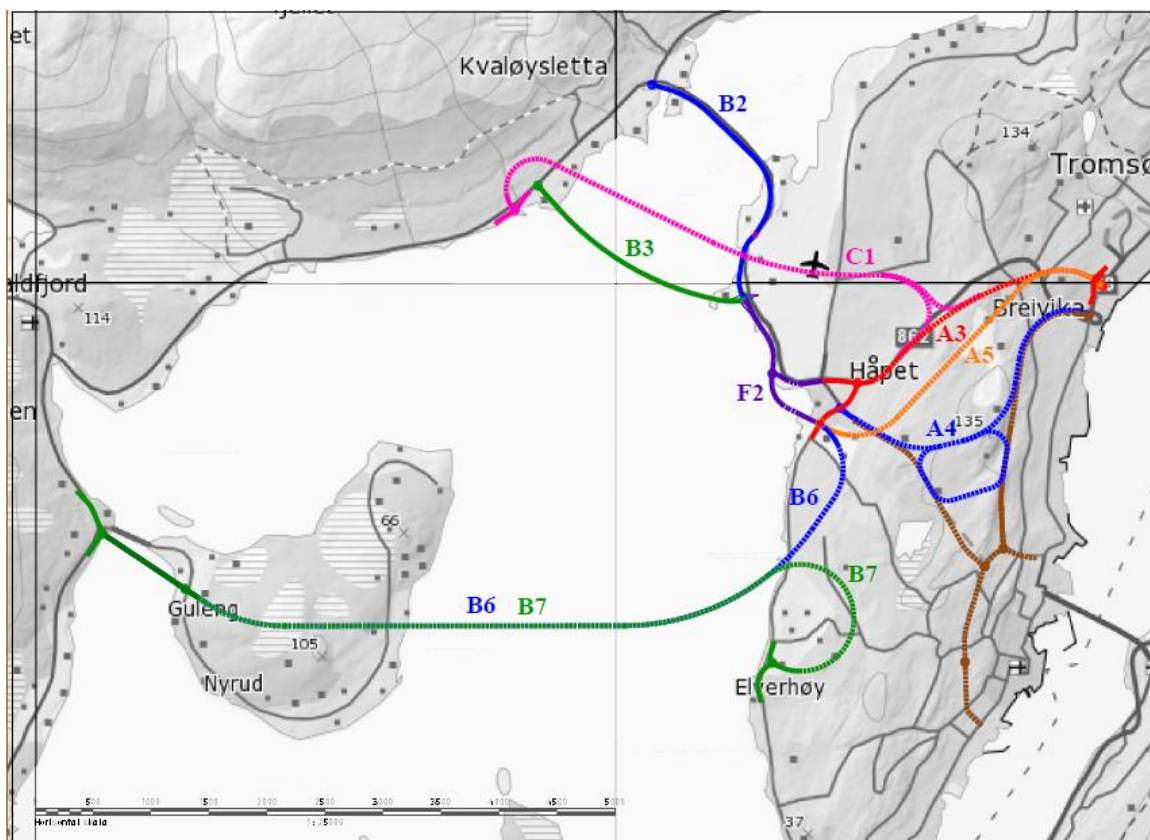


Konsekvensutredning av tiltak på nærmiljø og friluftsliv

Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya i Tromsø kommune

Hogne Øian og Yennie Bredin



NINAs publikasjoner

NINA Rapport

Dette er en elektronisk serie fra 2005 som erstatter de tidligere seriene NINA Fagrapport, NINA Oppdragsmelding og NINA Project Report. Normalt er dette NINAs rapportering til oppdragsgiver etter gjennomført forsknings-, overvåkings- eller utredningsarbeid. I tillegg vil serien favne mye av instituttets øvrige rapportering, for eksempel fra seminarer og konferanser, resultater av eget forsknings- og utredningsarbeid og litteraturstudier. NINA Rapport kan også utgis på annet språk når det er hensiktsmessig.

NINA Temahefte

Som navnet angir behandler temaheftene spesielle emner. Heftene utarbeides etter behov og serien favner svært vidt; fra systematiske bestemmelsesnøkler til informasjon om viktige problemstillinger i samfunnet. NINA Temahefte gis vanligvis en populærvitenskapelig form med mer vekt på illustrasjoner enn NINA Rapport.

NINA Fakta

Faktaarkene har som mål å gjøre NINAs forskningsresultater raskt og enkelt tilgjengelig for et større publikum. De sendes til presse, ideelle organisasjoner, naturforvaltningen på ulike nivå, politikere og andre spesielt interesserte. Faktaarkene gir en kort framstilling av noen av våre viktigste forskningstema.

Annen publisering

I tillegg til rapporteringen i NINAs egne serier publiserer instituttets ansatte en stor del av sine vitenskapelige resultater i internasjonale journaler, populærfaglige bøker og tidsskrifter.

Konsekvensutredning av tiltak på nærmiljø og friluftsliv

**Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse
til Kvaløya i Tromsø kommune**

Hogne Øian
Yennie Bredin

Øian, H. og Bredin, Y. 2015. Konsekvensutredning av tiltak på nærmiljø og friluftsliv. Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya i Tromsø kommune - NINA Rapport 1174. 120 s.

Lillehammer, mai 2015

ISSN: 1504-3312

ISBN: 978-82-426-2799-5

RETTIGHETSHAVER

© Norsk institutt for naturforskning

Publikasjonen kan siteres fritt med kildeangivelse

TILGJENGELIGHET

[Åpen]

PUBLISERINGSTYPE

Digitalt dokument (pdf)

KVALITETSSIKRET AV

Oddgeir Andersen

ANSVARLIG SIGNATUR

Forskningsjef [fylles ut av forskningssjefen] (sign.)

OPPDRAKSGIVER(E)/BIDRAGSYTER(E) Statens vegvesen nord

KONTAKTPERSON(ER) HOS OPPDRAGSGIVER

Erik Ditlefsen

FORSIDEBILDE

Jan Hugo Salamonsen

NØKKELORD

Tromsø

- nærmiljø

- friluftsliv

- konsekvensutredning

- veiutbygging

KONTAKTOPPLYSNINGER

NINA hovedkontor

Postboks 5685 Sluppen
7485 Trondheim
Telefon: 73 80 14 00

NINA Oslo

Gaustadalléen 21
0349 Oslo
Telefon: 73 80 14 00

NINA Tromsø

Framsenteret
9296 Tromsø
Telefon: 77 75 04 00

NINA Lillehammer

Fakkelgården
2624 Lillehammer
Telefon: 73 80 14 00

www.nina.no

Sammendrag

Øian, H. og Bredin, Y. 2015. Konsekvensutredning av tiltak på nærmiljø og friluftsliv. Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya i Tromsø kommune - NINA Rapport 1174. 120 s.

Statens vegvesen har i samarbeid med Tromsø kommune og Troms fylkeskommune utarbeidet kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse mellom Tromsøya og Kvaløya. Bakgrunnen er at Erlings Kjeldsens veg (riksveg 862) fra Breivika på østsiden av Tromsøya til vestsiden ved Langnes har stor trafikk og representerer en miljølempe for bebyggelsen langs vegen både med hensyn til støy og barrierevirkning. Planer om ny forbindelse til Kvaløya har opphav i at Sandessundbrua i dag er eneste vegforbindelse og at økende biltrafikk har resultert i tiltakende avviklingsproblemer på strekningen fra krysset i Giæverbukta og over brua. I dag er det dessuten restriksjoner på utbygging på Kvaløya som følge av kapasitetsproblemer når det gjelder trafikkavviklingen. Videre forventes det en befolkningsøkning i Tromsø i årene framover, noe som krever at det legges til rette for boligbygging gjennom endringer i transportsystemet.

Det er utarbeidet et planprogram for kommunedelplanen, med Tromsø kommune som ansvarlig planmyndighet. I tråd med nasjonale føringer skal konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv av de ulike trasealternativene utredes. Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdiene i influensområdet, og vise hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke forholdene for nærmiljø og friluftsliv. I konkurransegrunnlaget ved anbudsutlysningen defineres nærmiljø som menneskers daglige livsmiljø, herunder områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet der folk bor og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel. *Friluftsliv* defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse, inkludert både naturterreng og rekreasjonsareal innenfor eller tilgrensende tettsteder (nærturterreng). Parker og de fleste idrettsanlegg er også inkludert. Videre understrekes det at nærmiljø og friluftsliv skal vurderes i henhold til tiltakets virkninger for de som bor og bruker det berørte området, de fysiske forholdene for rekreasjon og sosial omgang i uteområder, dettes betydning for helse og ikke minst barn og unges muligheter for aktiviteter ute, samt forhold for gående og syklende skal vurderes.

Vurdering av konsekvenser for ikke-prissatte verdier retter oppmerksomheten mot goder som ikke kan verdsettes i penger, men som det er ønskelig å bevare for framtiden. I denne utredningen blir det vurdert hvordan tiltaket svekker eller bedrer forholdene for opphold, rekreasjon, trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene. I henhold metode for ikke-prissatte temaer spesifisert i Statens vegvesens håndbok for konsekvensanalyser (V712), følger denne utredningen følgende prosedyre: Gjennom registreringer i utskilte delområder, er *verdien* av nærmiljøer og friluftslivsmuligheter vurdert. Verdien er markert på en skala (fra *liten* til *stor*) og ved hjelp av fargekoder i et kart over planområdet, der delområdene er avgrenset. I registrering og verdifastsettelsen har relevante veiledere og håndbøker utgitt av Miljødirektoratet¹ blitt benyttet som rammeverk. På en glidende skala (fra *stort negativt* til *stort positivt*) er det gitt en begrunnet fastsettelse av i hvilken grad *omfanget* av tiltaket (i form av direkte eller indirekte virkninger) utgjør en forringelse eller ødeleggelse, eventuelt en forbedring av nærmiljø og friluftslivsmuligheter innenfor de verdsatte delområdene. Det er vurdert *konsekvenser* av tiltaket, sammenlignet med 0-alternativet. Konsekvensene er fastsatt ved å sammenholde verdi og omfang for hvert delområde, og i henhold til den såkalte konsekvensvifta og i kart ved bruk fargekoder. Til sist er det gjort et samlet verdivurdering av hvert enkelt alternativ som skal utredes, sammen

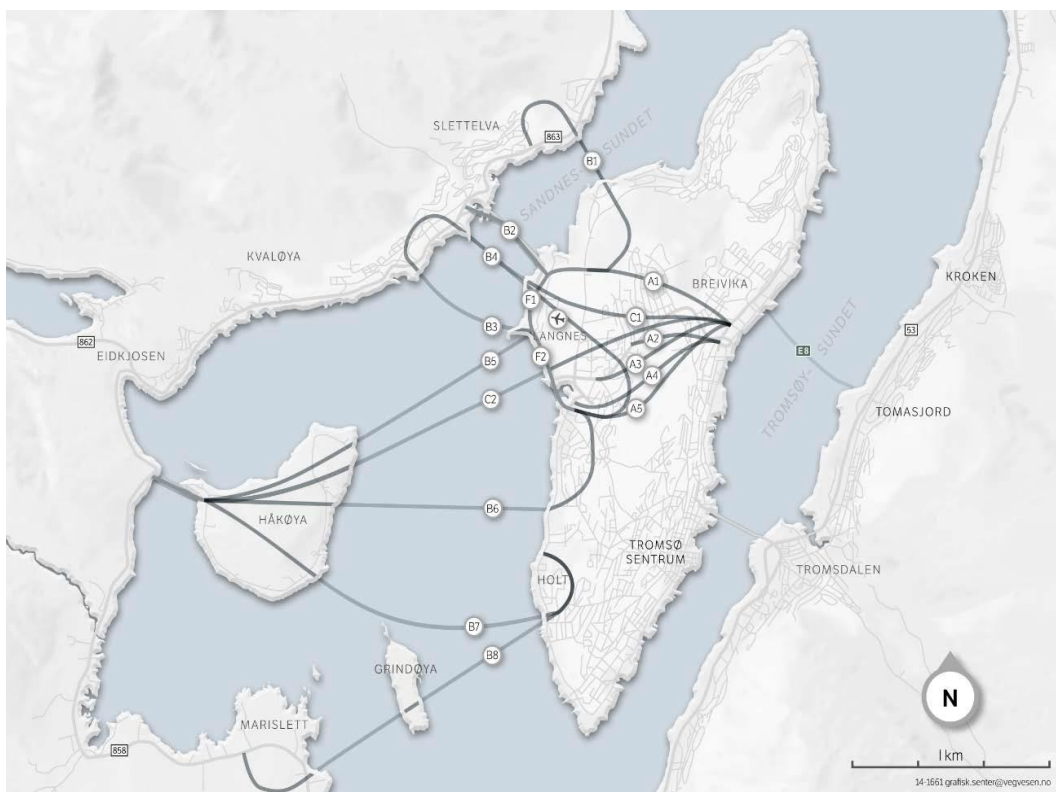
¹ I særlig grad gjelder dette DN-håndbok 25-2004 Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder og DN-håndbok 18-2001 Friluftsliv i konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven

med en rangering av alternativene. Til utredningen hører også en redegjørelser for beslutningsrelevante usikkerhetsmomenter og forslag til avbøtende tiltak som kan redusere de negative virkningene.

Verdi	Omfang			
	Ingen verdi	Liten	Middels	Stor
Stort positivt				Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt				Stor positiv konsekvens (+++)
				Middels positiv konsekvens (++)
Lite positivt				Liten positiv konsekvens (+)
	Intet omfang			Ubetydelig (0)
Lite negativt				Liten negativ konsekvens (-)
				Middels negativ konsekvens (--)
Middels negativt				Stor negativ konsekvens (---)
				Meget stor negativ konsekvens (----)

Konsekvenser	
Meget stor positiv konsekvens	++++
Stor / meget stor positiv konsekvens	+++ / ++++
Stor positiv konsekvens	+++
Middels / stor positiv konsekvens	++ / +++
Middels positiv konsekvens	++
Liten / middels positiv konsekvens	+ / ++
Liten positiv konsekvens	+
Ubetydelig / liten positiv konsekvens	0 / +
Ubetydelig konsekvens	0
Ubetydelig / liten negativ konsekvens	0 / -
Liten negativ konsekvens	-
Liten / middels negativ konsekvens	- / --
Middels negativ konsekvens	--
Middels / stor negativ konsekvens	-- / ---
Stor negativ konsekvens	---
Stor / meget stor negativ konsekvens	--- / ----
Meget stor negativ konsekvens	----

Sammenhengen mellom verdi, omfang og konsekvens (til venstre), og oversikt over konsekvensskalaen som er benyttet i utredningen (til høyre).



Kart over foreslåtte alternativer. Alternativene som skal utredes finnes ved å finne betegnelsene på alternativene, slik de er gitt i tabellen over.

Registrering og informasjonsinnhenting har funnet sted gjennom befaringsintervjuer med personer som kjenner godt til delområdene (ansatte i kommunen, representanter for bydelsråd og velforeninger, medlemmer i lag og foreninger, representanter for FAU ved skoler, ansatte i barnehager etc.). Videre har det vært gjort nytte av ulike typer dokumenter, som planforslaget for tiltaket, forskjellige plandokumenter fra kommunen, utredninger og rapporter, informasjonsmaterieell som finnes på internett etc. Det er også benyttet modellert ÅDT (årsdøgntrafikk) og differanseplot skaffet til veie av Statens vegvesen nord.

Alternativer til ny tverrforbindelse og ny Kvaløyaforbindelse som skal utredes:

A3	Tunnelalternativ som ender opp i dagens tverrforbindelse, i nærheten av Scandic hotell. Denne løsningen ligger til grunn for allerede vedtatt områdeplan for Langnes.
A4	Tunnelalternativ som ses i sammenheng med eksisterende tunnelsystem i Breivika og på Langnes, og der tunnelpåhuggene lokaliseres i sammenheng med disse, sannsynligvis rett sør for eksisterende veikryss Langnesvegen/Kvaløyvegen
A5	Sørlig variant av ny tverrforbindelse med tunnel der denne krysser dagens Langnestunnel og tunnelpåhugg legges i nærheten av postterminalbygget.
B2	Bru parallelt med Sandnessundbrua
B3	Bru fra Langnes til Selnes på Kvaløysletta
B4	Tunnel fra Langnes til Selnes på Kvaløysletta
B6	Tunnel fra Langes (i området ved Postterminalbygget) til Håkøya (med ny bruforbindelse over til Kvaløya) ²
B7	Tunnel fra Holt til Håkøya (med ny bruforbindelse over til Kvaløya)
C1	Sammenhengende tunnel fra Breivika – Selnes
F2	Ny vegløsninger mellom Giæverbukta og Tromsø lufthavn som samsvar med gjeldende områdeplan for Langnes.

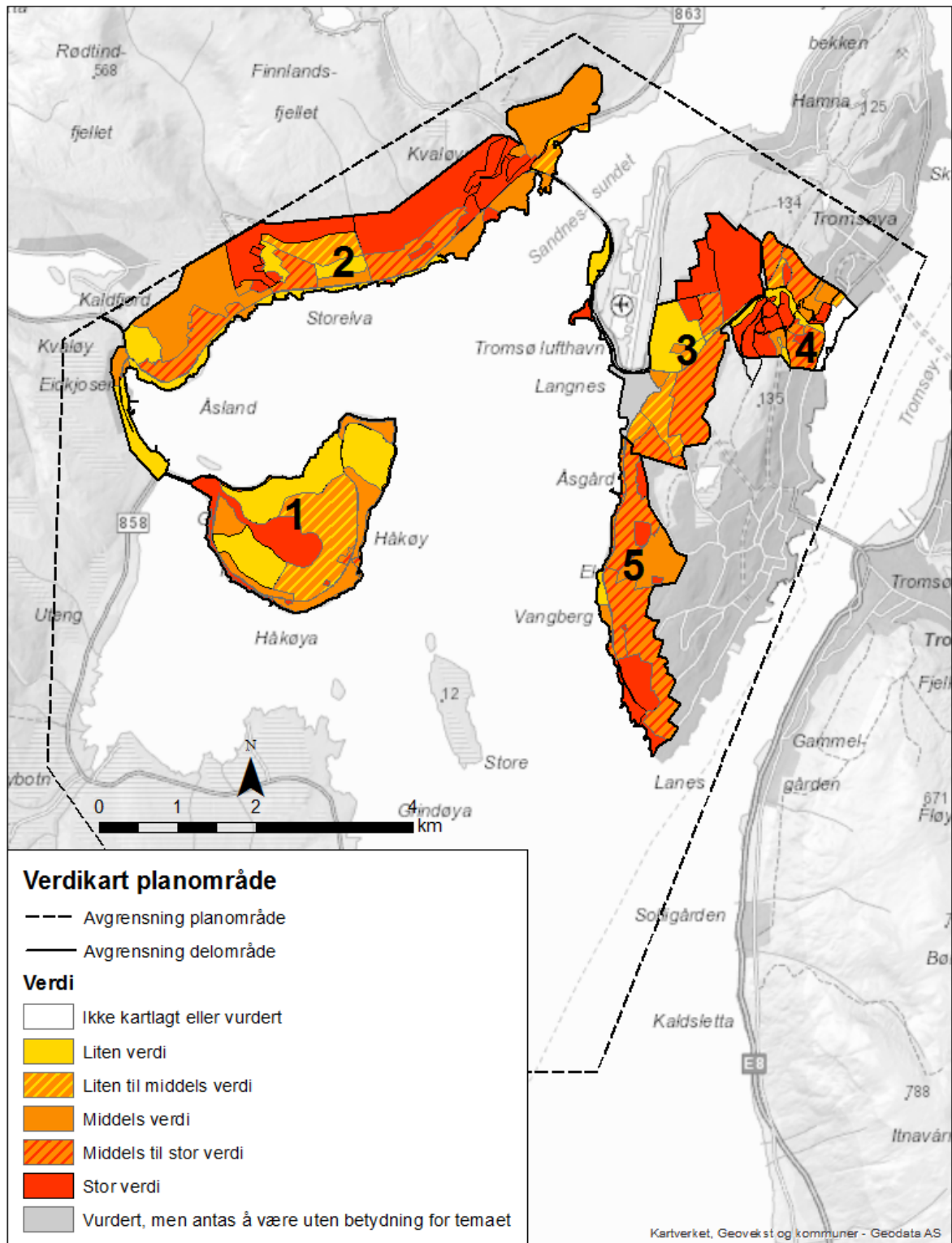
Verdi, omfangs- og konsekvensvurderinger

Influensområdet er delt inn i 5 delområder, slik det går fram av kart nedenfor. Innen hvert delområdet er i tillegg satt verdi på en bestemt lokalitet som har særs stor verdi i tilknytning til friluftsliv og i noen grad for nærmiljø, samtidig som visse alternativer har et stort omfang når det gjelder disse bestemte lokalitetene. Lokalitetene skilles ikke ut som egne delområder, blant annet fordi verdien av delområdene må vurderes i lys av disse til dels svært sentrale lokalitetene. Vurdering av verdier i delområdene framgår av tabell og kart nedenfor.

Delområder med verddivurdering (se også kart nedenfor)

Delområde		Verdi	Delområde		Verdi
1	Håkøya	Middels	4	Breivika/Borgtun	Stor
	Dukneset	Stor		Arktisk-alpin botanisk hage	Stor
2	Kvaløysletta	Stor	5	Holt/Sydspissen	Stor
	Selneset	Middels		Holt gård	Stor
3	Langnes	Middels/stor			
	Langneset	Stor			

² Tunnelpåhugg lokaliseres vest på Håkøya, ved Duknes. Alternativet medfører også utredning av ny bru over Dukneset, mellom Håkøya og Kvaløya, i tillegg til tiltak på og langs eksisterende fylkesveg 858 til Eidkjosen



Kart over planområde med verdivurderinger. De fargelagte feltene utgjør fastsatt influensområde delt inn i nummerte delområder (som korresponderer med nummerering i tabellen over).

Delområde 1: Håkøya - Dukneset

Håkøya ligger i Sandnessundet mellom Kvaløya og Tromsøya, sørøst for Eidkjosen. Øyas friluftslivsmuligheter har et til dels unikt preg. Det særegne landskapet er formet av tidligere landbruk, der store deler av øya ble brukt til beite, og representerer et lavterskelstilbud for flere typer utendørsrekreasjon. Roen og stillhet utgjør dessuten en landlig kontrast til eksisterende byutviklingen, men likevel i relativt kort reiseavstand fra de store beboelsesområdene i kommunen. Dukneset, inkludert dagens bru mellom Håkøya og Kvaløya, er et sentralt friluftslivsområde, ikke minst for barn- og unge, og har relevans for store deler av kommunens innbyggere. For de fastboende har øya stor verdi som et stille, ruralt landskap med relativt kort reisetid til arbeidsplasser og diverse fasiliteter på Tromsøya. Den fredede brua ved Dukneset vil ved alternativer som inkluderer tunnel- og bruløsning (B6 eller B7) fortsatt kunne anvendes slik den i dag blir brukt til fisking. Betydelig redusert trafikk vil medføre at forholdene, ikke minst for barn, vil bli bedre. På den andre siden må en regne med at den nye brua rett på sørsiden vil redusere opplevelsesverdien både rent estetisk og gjennom støy og noe støvplager. En ny og betydelig større bru, samt tunnelpåhugget lenger opp, vil forandre landskapet i en retning som er negativ både for friluftslivet og nærmiljøet. En ny bru vil ha negative fjernvirkninger ved at det endrer landskapet visuelt, noe som ikke minst berører nærmiljøer med utsikt mot Duknessundet.

Det er grunn til å anta at det vil bli mindre attraktiv med friluftsliv i fjæreamrådet. Nærmiljø og friluftsliv over store deler av selve Håkøya vil imidlertid i liten grad bli direkte berørt av tiltaket. Enkelte indirekte følger bør imidlertid regnes inn i og med at det er grunn til å anta at alternativene B6 og B7 åpner for mer boligbygging og økt biltrafikk langs veggen på øya. Dette vil kunne bryte med mange av de nærmiljøkvalitetene som er registrert på øya. De negative virkningene tiltaket har, spesielt for Dukneset, og dermed for innfallsporten til øya, vil påvirke de identitetsmessige aspektene ved øya som helhet, og dessuten ha negativ innvirkning på det mest sentrale friluftslivsområdet på øya, som kulturstien fra Dukneset til toppen av øya. Når det gjelder Håkøya som helhet vurderes omfanget som *lite negativt* og konsekvensen som *liten negativ*. Når området rundt Dukneset vurderes for seg er omfanget *middels til stort negativt* og konsekvensene *store negative*.

Omfang og konsekvenser - delområde 1: Håkøya - Dukneset

Alternativer:		HÅKØYA		DUKNESET	
		Omfang	Konsekvens	Omfang	Konsekvens
3	A3+F2+B6	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---
4	A3+F2+B7	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---
7	A4+F2+B6	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---
8	A4+F2+B7	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---
11	A5+F2+B6	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---
12	A5+F2+B7	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---

Delområde 2: Kvaløysletta – Eidkjosen (inkludert Storelva og Storslett)

Vurderingene av omfang og konsekvens av de 13 ulike alternativene i dette delområdet er oppsummert i egen tabell nedenfor. Delområdet utgjøres av nærmiljø og friluftslivsområder fra Eidkjosen langs fv 862 til og med Slettelva på nordsiden av Sandnessundbrua (dagens eneste vei-forbindelse til Tromsøya). Utredningen fokuseres i hovedsak på Kvaløysletta og Storelva. Så å

si hele vestsiden langs den nevnte vegstrekningen består av boligbebyggelse med innslag av næringsbygg, skoler etc. Det er store, åpne friluftslivsområder rett bak boligområder og opp mot fjellene bak. Tidligere landbruksområder langs sjøen er avsatt til LNF. Disse områdene har med enkelte betydningsfulle unntak begrenset verdi i friluftlivssammenheng. Likevel må de regnes som et viktig innslag i landskapet som helhet og bidrar til området identitet. Delområdet skårer høyt på samtlige verdikriterier og har samlet sett *stor* verdi. Det er til sammen 13 kombinasjoner av alternativer som berører dette delområdet. Alternativer som inkluderer **B2**-løsningen, ny bru parallelt med eksisterende, endrer lite på trafikkbildet rent generelt. Økt trafikk-kapasitet som oppnås gjennom tiltaket redusere trafikk tetthet og kødannelser i rushtidene, som under 0-alternativet skaper utfordringer for enkelte nærmiljøer og generelt for myke trafikanter. Alternativene vil derfor bidra til å minske utrygghet og risiko rundt skoleveger. Alternativer som inkluderer **B3** (bru fra Langneset til Selneset) vil ha negativt omfang for nærmiljø og friluftsliv ved Selsneset. For områdene nordover vil alternativet ha positiv virkning ved man unngår gjennomgangstrafikk som preger området under 0-alternativet. Områdene sør for Selneset vil fortsatt ha gjennomgangstrafikk, men likevel oppleve mindre trafikk konsentrasjon i rushtiden. En bru av de dimensjonene det er snakk om her vil også ha en visuell fjernvirkning som kan være negativ ved at den hindrer utsikt og ellers dominerer i landskapet. Alternativene som bygger på **B6** (tunnel mellom Langnes og Dukneset på Håkøya, med bruforbindelse videre) vil resultere i mindre trafikk langs fv 862 fra Sandnessundbrua til Eidkjosen. Gjennomgangstrafikk, inkludert tungtransport, vil for det meste ledes bort fra denne strekningen.

Omfang og konsekvenser - delområde 2: Kvaløysletta - Eidkjosen

		KVALØYSLETTA - EIDKJOSEN		NORD FOR SELNESET		OMRÅDER VED SELNESET		SØR FOR SELNESET	
Alternativer:		Omfang	Konse- kvens	Omfang	Konse- kvens	Omfang	Konsekvens	Omfang	Konse- kvens
1	A3+F2+B2	Lite positivt	+						
2	A3+F2+B3			Middels positivt	++	Middels negativt	--	Lite positivt	+
3	A3+F2+B6	Middels positiv	++						
4	A3+F2+B7	Lite positivt	+ / ++						
5	A4+F2+B2	Lite positivt	+						
6	A4+F2+B3			Middels positivt	++	Middels negativt	--	Lite positivt	+
7	A4+F2+B6	Middels positivt	++						
8	A4+F2+B7	Lite positivt	+ / ++						
9	A5+F2+B2	Lite positivt	+						
10	A5+F2+B3			Middels positivt	++	Middels negativt	--	Lite positivt	+
11	A5+F2+B6	Middels positiv	++						
12	A5+F2+B7	Lite positivt	+ / ++						
13	C1	Middels positiv			++		-- / ---		+

Forbi Eidkjosen vil trafikken øke noe og kan skape visse utfordringer ved bydelssenteret der. Selv om det hersker en viss usikkerhet omkring i hvor stor grad innbyggerne langs Kvaløysletta og ved Storelva vil benytte seg av tunnelen via Håkøya, må alternativene vurderes som noe fordelaktig for delområdet sett som helhet. **B7**-løsninger innebærer tunnel fra Holt på Tromsøya til samme sted på Håkøya som i B6-løsningen. Dette alternativet vil sammenlignet med B6 resultere i mindre reduksjon av trafikk langs fv 862 på strekningen over Sandnessundbrua til Eidkjosen. Utover dette vurderes omfanget å være tilsvarende B6 alternativet, og det er relativt marginale forskjeller. Alternativ **C1** (tunnel fra Langneset utenfor flyplassen til Selneset har et omfang som i store trekk er likt med B3-løsningen. Det er imidlertid ikke konkretisert nøyaktig hvor påhugget vil ligge, annet enn at det dreier seg om noen hundre meter sør for eksisterende rundkjøring. Det vil i så fall dreie seg om et område med mange boliger på oversiden av fv 862 og med Selnes skole 200-300 meter opp fra veien. Noe avhengig av hvor tunnelpåhugg lokaliseres og utformes, vil alternativet virke negativt inn både på arealbeslag, støy og støvproblematikk. Videre vil Stakken, Arctandria kystlags område på nedsiden av veien, ca. 800 meter sør for den nevnte rundkjøringen, påvirkes negativt. Området brukes en god del som et fjærområde av barnefamilier i området. Vurdering av omfang og konsekvens for de 13 alternativene er sammenfattet ovenfor i tabellen med fargekoder.

Delområde 3: Langnes - Langneset (Mortensnes, Håpet Langes handelssenter, Olstad, Workinn, Norrøna, Åsgårdmarka, samt Langneset)

Delområdet omfatter i grove trekk det som er definert som Langnes bydel med mer enn 9 000 innbyggere. Foruten et større boligområde (Mortensnes og Håpet) fra Dramsvegen og vestover mot Langes handelspark, omfatter delområdet boligbebyggelse på sørsiden av dagens tverrforbindelse og vestsiden av Tromsømarka (Olsgård, Workinn), til og med Norrøna og Åsmarka og opp til Soltunveien mot toppen av øya. I tillegg inkluderes Langnes handelspark, Giæverbukta, Workinntunet/Åsli og områdene derfra til krysset Kvaløyvegen/Langnesvegen, samt Langneset utenfor flyplassen. Langnes handelssenter er definert som bydelssenter. Hele dette området bærer preg av at dagens tverrforbindelse, Erlings Kjeldsens veg, er en sentral hovedferdselsåre som er del av et overbelastet trafikksystem. Delområdet er svært sammensatt ettersom det i tillegg til store boligområder er preget av næringsbygg og relativt kompleks infrastruktur, samtidig som mange boliger har god og direkte adgang til Tromsømarka. Som helhet varierer det hvordan delområdet kan gis skår på de ulike kriteriene for verdi. Samlet sett har delområdet *middels til stor* verdi. I tillegg kommer Langneset utenfor flyplassen som utgjør et særegent friluftslivsområde med *stor* verdi.

Virkningene av de ulike alternativene i dette delområdet angår i første rekke det forholdet at trafikken langs Erlings Kjeldsens veg reduseres med rundt regnet to tredjedeler. Dette er til stor fordel for en del nærmiljøer. For friluftslivet har alternativene liten direkte virkning utover at mindre trafikk på internveier øker potensialene for utnyttelse av grønnstrukturene mellom boliger og internveier. Erlings Kjeldsens veg vil fortsatt utgjøre en barriere mellom den nordlige og sørlige delen av Tromsømarka. De som ferdsel langs gang- og sykkelveg som går parallelt med denne vegtraseen vil imidlertid kunne oppleve trafikken som mindre sjenerende enn hva som er tilfellet i dag, spesielt ved rushtider da trafikken er stor, med tilløp til kødannelser. Når det gjelder virkningen av tiltakene vest og lenger sør i delområdet, er bildet mer sammensatt. Ulike tunnelalternativer har her forskjellig virkninger på ulike lokaliteter, samtidig som alternativene i varierende omfang nyttiggjør veistrukturer som det er regulert for (rundkjøringer og lysregulerte kryss, den ny internvegen gjennom delområdet og F2, samt tilrettelegging for gående og syklende).

Alternativer som inkluderer **A3**, innebærer nytt tunnelpåhugg like sør-vest Scandic hotell. Løsningen har noen negative virkninger for nærmiljø og friluftsliv rundt tunnelpåhugget. **A4**-løsninger betyr at ny tunnel etableres rett nord for eksisterende tunnelpåhugg for Langnestunnelen. Alternativet innebærer en konsentrasjon av trafikk ved Workinntunet, der den ser ut til å ville fordele seg relativt jevn vest, øst og nordover. Alternativer som bygger på **B6** (tunnel til Håkøya fra Langnes) medfører at nytt tunnelpåhugg etableres rett sør for Postterminalbygget like før krysset

Kvaløyvegen – Langnesvegen. Tunnelpåhugget kan komme til å legge beslag på grøntstrukturen ved nedre Workinn som har en viss verdi som lokalt rekreasjonsområde. Alternativet innebærer også det vil bli to tunnelpåhugg, mot ett i dag, nedenfor boligbebyggelsen på Workinn. **A5**-løsningen innebærer at ny tunnelforbindelse med Breivika kommer ut ved dagens postterminal, noe som fører til at kapasiteten på F2 vil bli bedre utnyttet sammenlignet. Større deler av trafikkmengden vil derfor ledes på sørsiden av Scandic-området, Giæverbukta og Workinntunet. Fortsatt må det tas i betraktning at trafikken øker noe i Langnesvegen og til dels sørover Kvaløyvegen. C1-alternativet vil ha mye av den samme virkningen som alternativene som inkluderer A3, ettersom avkjøringsrampe fra C1 vil legges samme sted, det vil si med tunnelpåhugg like sørvest for Scandic hotell. Selv om en betydelig del av biltrafikken som i dag passerer via Giæverbukta og kommer til å gå i tunnel under delområdet, vil en relativt tett trafikk opprettholdes og komme tett innpå nærmiljøer og myke trafikanter. Vurdering av omfang og konsekvens når det gjelder de 13 ulike alternativene for Langnes delområde, inkludert en egen vurdering av Langneset friluftslivsområde, er oppsummert i tabell nedenfor.

Omfang og konsekvenser - delområde 3: Langnes – Langneset

		LANGNES		LANGNESET	
Alternativer:		Omfang	Konsekvens	Omfang	Konsekvens
1	A3+F2+B2	Lite positivt	+	Intet	0
2	A3+F2+B3	Lite positivt	+	Stor /middels negativt	---
3	A3+F2+B6	Lite positivt /intet	+/0	Intet	0
4	A3+F2+B7	Lite positivt	+	Intet	0
5	A4+F2+B2	Middels positivt	++	Intet	0
6	A4+F2+B3	Middels positiv	++	Stor /middels negativt	---
7	A4+F2+B6	Lite/middels positivt	+ /++	Intet	0
8	A4+F2+B7	Lite/middels positivt	+ /++	Intet	0
9	A5+F2+B2	Middels positiv	++	Intet	0
10	A5+F2+B3	Middels positiv	++	Stor /middels negativt	---
11	A5+F2+B6	Lite/middels positivt	+ /++	Intet	0
12	A5+F2+B7	Middels positivt	++	Intet	0
13	C1	Lite positivt	+	Lite positivt	+

Delområde 4: Breivika - Borgtun (inkludert Arktisk-alpn botanisk hage, UiT og idrettshallene)

Borgtun-Breivika danner et område på østsiden av øya, på begge sider av Erlings Kjeldsens veg. På nordsiden av denne vegen finner vi universitetet og Arktisk-alpin botaniske hage. På sørsiden er det et større område med idrettsanlegg og skoler, samt Borgtun bydel med skole, barnehager og boligbebyggelse. I mellom delområde 3 og 4 finner vi Tromsømarka som både representerer et viktig friluftslivsområdet, samt en betydelig transportåre (ski, sykkel, gange) mellom ulike bydeler. Dette området gjøres relevant i beskrivelse og verdisetting, mens også i vurdering av omfang og konsekvenser av tiltaket for begge disse delområdene. Som for delområde 3, Langnes, gjelder det også her at trafikken langs Erling Kjeldsens veg reduseres betydelig, om en noe mindre som følge av at vegen fungerer som tilførselsveg til universitetsområdet, samt skolene og idrettsanleggene på sørsiden. For størstedelen av boligområdene sør for Borgtunveien vil ingen av alternativene ha noen betydelig direkte virkning når det gjelder denne vegen. Redusert trafikk vil heller ikke i seg selv fjerne barrieren som vegen utgjør mellom de nordlige og sørlige delene av Tromsømarka. For Arktisk-alpin botanisk hage vil imidlertid redusert trafikk i Erling Kjeldsens veg uten tvil ha positivt virkning. Her vil A4 være den beste løsningen

ettersom A3, A5 og C1 innebærer at tunnelpugg skal lokaliseres i forlengelse av hagens arealer nordover, og dermed også hindre eventuell utnyttelse av disse arealene til utvidelse av hagen. De tre nevnte tunnelloesningene vil i tillegg etablere et tunnelpåhugg svært nære Breivika videregående og boligene som ligger mellom denne skolen og botanisk hage. Trafikkmengden inn og ut av tunnelen vil få et større omfang enn det dagens trafikk langs Stakkevollveien representerer. Et tunnelpåhugg ved siden av eksisterende påhugg på sørsiden av tverrforbindelsen framstår i lys av dette som det gunstigste alternativet (A4). Samtlige alternativer innebærer at trafikken øker fra Breivika og fram mot Forskningsparken og UNN. Mindre trafikk langs Erling Kjeldsens veg vil i første rekke representere en generell miljøforbedring med tanke på myke trafikanters ferdsel til og fra sentrale områder nære denne traseen, men også øke potensialene for å gjennomføre tiltak som binder både Tromsømarka og universitetscampus sammen til mer helhetlige områder. For beboerne i Borgtun vil alternativene ha lite direkte innvirkning på disses adgang til Tromsømarka. Det synes som om samtlige alternativer medfører noe redusert trafikk langs Dramsvegen, en sentral ferdselsåre langs boligområdene i Borgtun bydel. Når det gjelder Stakkevollveien, en annen sentral ferdselsåre, på østsiden av boligområdene i denne bydelen, er det bare enkelte alternativer som ser ut til å medføre nedgang i trafikk. Vurdering av omfang og konsekvenser for de 13 alternativene oppsummeres i tabell nedenfor.

Omfang og konsekvenser - delområde 4: Breivika - Borgtun

		BREIVIKA - BORTUN	
Alternativer		Omfang	Konsekvens
1	A3+F2+B2	Middels negativt	--
2	A3+F2+B3	Middels negativt	--
3	A3+F2+B6	Middels negativt	--
4	A3+F2+B7	Middels negativt	--
5	A4+F2+B2	Liten positiv	+
6	A4+F2+B3	Liten positiv	+
7	A4+F2+B6	Liten positiv	+
8	A4+F2+B7	Liten positiv	+
9	A5+F2+B2	Middels negativt	--
10	A5+F2+B3	Middels negativt	--
11	A5+F2+B6	Middels negativt	--
12	A5+F2+B7	Middels negativt	--
13	C1	Middels negativt	--

Delområde 5: Holt – Sydspissen

På den sørlige delen av Tromsøya er i første rekke området rundt Holt gård relevant med tanke på virkninger av alternativet (B7) der tunnelpåhugg skal etableres i nærheten. Holt er et særegent nærmiljø og friluftslivsområde i kraft av å være del av et kulturlandskap som er unikt for Tromsøya. Selv om kulturlandskapet delvis er utilgjengelig som følge av landbruksvirksomhet, bidrar Holt gård og landskapet rundt også til at opplevelsesverdien for utendørsrekreasjon forbi og innenfor dette området høynes. Samtidig er verdien av Holt vanskelig å vurdere tilstrekkelig uten å se arealet i lys av et større nærmiljø og friluftslivsområde. Følgelig inkluderes også tilgrensende områder lenger mot sør til og med Telegrafbukta. Delområdet har *stor verdi* på samtlige kriterier. Med unntak av alternativene 4, 8 og 12, har de foreslåtte alternativene intet omfang når det gjelder dette delområdet og dermed ingen konsekvenser. Alternativene 4, 8 og 12 bygger alle på en løsning der tunnelpåhugg lokaliseres nedenfor Holt. Det blir vurdert slik at dette tiltaket vil få store negative virkninger. Alternativene vil beslaglegge areal og representere et inngrep i det særegne kulturlandskapet. Slik kan verdien av nærmiljøer og friluftsliv i tilknytning til dette særegne landskapet bli vesentlig forringet. Det må påregnes noe økt biltrafikken langs Kvaløyvegen, men også opp Holtbakken og muligens i noen grad sørover og inn i Strandvegen. De to

sistnevnte vegene er ikke dimensjoner for dette. I den grad tiltaket har den virkningen at trafikken øker også i sørlig retning, kan den generelle karakteren ved boligområdene, men også de sentrale sosiale møteplassene og friluftslivsområdene ved Folkeparken og Telegrafbukta, lett stå i fare for å forringes. Som det går fram av tabell nedenfor, vurderes omfanget av alternativene 4, 8 og 12 vurderes her som middels til stort og konsekvenser som store negative (- - -).

Omfang og konsekvenser delområde 5: Holt-Sydspissen

Alternativer:		HOLT - SYDSPISSEN	
		Omfang	Konsekvens
1	A3+F2+B2	Intet	0
2	A3+F2+B3	Intet	0
3	A3+F2+B6	Intet	0
4	A3+F2+B7	Middels/stort negativt	---
5	A4+F2+B2	Intet	0
6	A4+F2+B3	Intet	0
7	A4+F2+B6	Intet	0
8	A4+F2+B7	Middels/stort negativt	---
9	A5+F2+B2	Intet	0
10	A5+F2+B3	Intet	0
11	A5+F2+B6	Intet	0
12	A5+F2+B7	Middels/stort negativt	---
13	C1	Intet	0

Konklusjon med rangering av alternativer

I rangeringen av alternativene er det foretatt en vektning av delområder og lokaliteter. I tilfeller der det er gitt stor verdi med utgangspunkt i flere kriterier tillegges det større vekt enn når verdien er gitt på bakgrunn av færre kriterier. Konsekvenser for større områder som berører mange innbyggere, miljøer og aktiviteter tillegges i utgangspunktet større vekt enn avgrensede områder der få innbyggere, miljøer og aktiviteter er involvert.

Det er bare ett av de 13 alternativene som *ikke* har negative konsekvenser i noen av delområdene. Det dreier seg om alternativ 5 som innebærer tunnel fra Breivika til Langnes og videre via F2 til ny bru parallelt med eksisterende over til Kvaløya. Alternativet har ingen virkning på delområde 1 (Håkøya – Dukneset) og 5 (Holt – Sydspissen), mens konsekvensene er vurdert som *liten positiv* for delområde 2 (Kvaløysletta - Eidkjosen), *middels positiv* for delområde 3 (Langnes) og *liten positiv* for delområde 4 (Breivika – Borgtun). For Kvaløyaslettas del vil alternativet innebære at trafikkmønstret i stor grad vil tilsvare 0-alternativet, med det viktige unntaket at økt kapasitet bidrar til å redusere kødannelser i rushtiden. Det siste har i dag negative virkninger for visse nærmiljøer og for myke trafikanter (ikke minst i skolesammenheng). I Langnesområdet vil en konsentrasjon av trafikk ved Workinntunet, der den ser ut til å fordele seg relativt jevn vest, øst og nordover, bidra til at man unngår å utsette nærmiljøer eller områder/strekninger som er viktig for mye trafikanter for spesiell stor belastning. En fordel med alternativet er også at det ikke snakk om etablering av tunnelpåkugg ved nye lokaliteter som kan virke negativt inn på visse nærmiljøer i bestemte områder. For delområde 4 (Breivika – Borgtun) knytter den største fordel seg til at alternativ 5 inkluderer en A4 løsning. Det innebærer at nytt tunnelpåkugg lokaliseres ved siden av eksisterende, noe som sammenlignet med de andre tunnelalternativene i delområdet er til fordel for Arktisk-alpin botanisk hage og Breiviklia.

De andre alternativene har forekomst og grader av negative konsekvenser, og rangeres nedenfor som følgende:

Rangering av alternativer sammen med konsekvensvurdering

Rangering		Delområde	1		2				3		4	5	Samlet
			Håkøya	Dukneset	Delområde samlet	Nord for Selneset	Området ved Selneset	Sør for Selneset	Langnes	Langneset	Brevika - Borgtun	Holt - Sydspissen	
1	5	A4+F2+B2	0	0	+				++	0	+	0	+ / ++
2	6	A4+F2+B3	0	0		++	--	+	++	---	+	0	+ / 0
3	7	A4+F2+B6	-	---	++				+ / ++	0	+	0	0
4	9	A5+F2+B2	0	0	+				++	0	--	0	0
5	1	A3+F2+B2	0	0	+				+	0	--	0	-
6	13	C1	0	0		++	-- / ---	+	+	+	--	0	- / --
7	10	A5+F2+B3	0	0		++	--	+	++	---	--	0	- / --
8	2	A3+F2+B3	0	0		++	--	+	+	---	--	0	--
9	11	A5+F2+B6	-	---	+				+ / ++	0	--	0	--
10	3	A3+F2+B6	-	---	++				0 / +	0	--	0	-- / ---
11	8	A4+F2+B7	-	---	++				+ / ++	0	+	---	-- / ---
12	12	A5+F2+B7	-	---	+ / ++				++	0	--	---	---
13	4	A3+F2+B7	-	---	+ / ++				+	0	--	---	---

Alternativ 5 har ingen negative konsekvenser. Konsekvensene er liten positiv for delområde 2, middels positiv for delområde 3 og liten positiv for delområde 4. Delområde 1 og 5 berøres ikke av tiltaket. Alternativet rangeres som **nr. 1**.

Alternativ 6 har positive konsekvenser for delområde 3 og 4, samt for mesteparten av delområde 2. Dette tillegges noe større vekt enn de negative konsekvensene ved Selneset og Langneset ettersom det her er tale om avgrensede lokaliteter. Delområde 1 og 5 berøres ikke av tiltaket. Alternativ 6 rangeres som **nr. 2**.

Alternativ 7 har middels stor positiv konsekvens for delområde 2, liten til middels konsekvens for delområde 3, og liten positiv for delområde 4. Samtidig er snakk om store negative konsekvenser for Dukneset. Til tross for flere positive konsekvenser, og at Dukneset er et avgrenset område, rangeres alternativet lavere enn alternativ 6. Grunnen er at Dukneset er et særs viktig friluftlivsområde. Alternativet rangeres som **nr. 3**.

Alternativ 9 har liten positiv konsekvens for delområde 2 og middels positiv konsekvens for delområde 3, mens konsekvensen for delområde 4 er middels negativ. Her bør den negative konsekvensen for delområde 4 telle noe mer enn de positive for delområde 2 og 3. Alternativet rangeres som **nr. 4**.

Alternativ 1 har liten positiv konsekvens i delområde 2 og 3, men middels negativ konsekvens i delområde 4. For delområdene 1 og 5 har tiltaket ingen virkning. Her vurderes de negative konsekvensene som mer omfattende enn de positive, og berører dessuten et særskilt viktig område. Alternativet rangeres som **nr. 5**.

Alternativ 13 har positive konsekvenser for delområde 3, i dette tilfellet også inkludert Langneset. Konsekvenser er også positive for delområde 2, med unntak av Selneset der konsekvensene er middels til store negative. For delområde 4 er konsekvensene middels negative. Siden det er snakk om relativt omfattende negative konsekvenser både for Selneset og for et Arktisk-alpin botanisk hage, veier dette tyngre enn de positive konsekvensene av tiltaket. Dette alternativet rangeres som **nr. 6**.

Alternativ 10 innebærer negative konsekvenser for Langneset i delområde 3 og for delområde 4, samt for Selneset i delområde 2. Alternativet rangeres over alternativene 11 og 3 (se nedenfor) der det i begge tilfeller er snakk om negative konsekvenser både for Dukneset og for delområde 4, og fordi konsekvensene ved dette alternativet er positive for store deler av delområde 2 og delområde 3. Alternativet rangeres som **nr. 7**.

Alternativ 2 rangeres som **nr. 8**. Alternativet har de samme konsekvensene som alternativ 10, med unntak av en noe mindre positiv konsekvens for delområde 3.

Alternativ 11 har store negativ konsekvenser for delområde Dukneset i delområde 1, middels negativ for delområde 4 og liten negativ for delområde 1. For delområde 2 er det snakk om middels positive konsekvenser og for delområde 3 liten til middels positiv konsekvens. De negative konsekvenser er i utgangspunktet vurdert som større enn de positive. Alternativet rangeres som **nr. 9**.

For **alternativ 3** gjelder de samme forholdene som for alternativ 11, bortsett fra at konsekvensen for delområde 3 er mindre positiv. Dette alternativet rangeres som **nr. 10**

Alternativ 8 har store negative konsekvenser for Holt (delområde 5) og for Dukneset (delområde 1). Som følge av at det her er snakk om er særs verdifulle lokaliteter, veier dette tyngre enn de positive konsekvensene for delområdene 2, 3 og 4. Alternativet rangeres som **nr. 11**

Alternativ 12 har små negative konsekvenser for delområde 1 (Håkøya samlet), store negative konsekvenser for Dukneset i delområde 1 og for delområde 5. Dette teller mer enn de positive konsekvensene i delområde 2 og 3. Alternativet ranges som **nr. 12**

Alternativ 4 rangeres som det dårligste alternativet (**nr. 13**) ettersom det gir store negative konsekvenser for delområde Dukneset, små negative konsekvenser for delområde 1 (Håkøya samlet), middels negative konsekvenser for delområde 4 og store negative konsekvenser for delområde 5.

Avbøtende tiltak

- For å motvirke barrieren som Erling Kjeldsens veg i betydelig grad vil representere også under de foreslåtte alternativene, bør det vurderes å etablere flere gang- og sykkelbruer over vegen, ikke minst med tanke på å føre den nordlige og sørlige delen av Tromsømarka bedre sammen. Det bør også vurderes muligheten av å legge et «lokk» over en viss strekning av Erling Kjeldsens veg slik at nordlige og sørlige del av Tromsømarka blir mer sammenhengende over et større belte.
- Langs fv 862 tar ingen av alternativene hensyn til at nordgående løp mangler tilrettelegging i form av fortau og fotgjenger overganger ved bussholdeplasser. Det samme gjelder ved enkelte mer attraktive områder i fjæra, som f.eks. ved Stakken, Kystlaget Arcandria.
- Ved Eidkjosen kan det ved B6 og B7 påregnes en del trafikkøkning og endrede trafikk-mønstre, og det bør vurderes som forholdene for gående og syklende er godt nok dimensjonert for dette.

- Ved Arktisk-alpin botanisk hage er det adkomsten fra østsiden av Stakkevollveien (f.eks. fra havn for Cruisebåter) i form av tunnel. Mange finner ikke fram til denne, og det bør legges bedre til rette for adkomst til fots fra denne siden.
- Arktisk-alpin botanisk hage er utsatt for støv og støy også fra Stakkevollveien, noe som vil tilta dersom ett av de foreslåtte alternativene gjennomføres. Det bør vurderes tiltak som sikret bedre mot denne typen forurensing, f.eks. gjennom treplanting.
- Etableringen av F2 vil medføre at adkomsten til Langneset blir vanskeligere både for myketransporter og for bilister. Det bør derfor legges til rette med tanke på adkomst der. Det bør etableres en god avkjøringsmulighet med egen parkeringsplass, mens en undergang vil gjøre adkomsten trygg og enkel for gående og syklende.

Anleggsperioden

Vi er ikke kjent med at anleggsperioden vil medføre varige endringer i landskapet som har virkning på nærmiljø eller friluftslivsmuligheter. Det foreligger heller ikke detaljopplysninger om anleggsdriften. Det er rent generelt grunn til å understreke at samtlige tunnelpåhugg i de ulike alternativene er lokalisert tett på betydelige verdier når det gjelder nærmiljø og/eller friluftsliv. Etablering av nye tunneller vil medføre relativt langvarige og intense anleggsperioder der transport av masse kan skape betydelige ulemper for myke trafikanter og nærliggende boligområde, samt for utendørsrekreasjon langs berørte gang- og sykkeltraseer. Et tunnelpåhugg ved Dukneset, og forutgående etablering av bruforbindelse der, vil trolig kreve en lengre anleggsperiode med mye støy- og støvforurensing i forbindelse med massetransport etc. Det er grunn til å regne med at dette vil redusere bruksmuligheter og opplevelsesverdier i forbindelse med friluftslivsutøvelse der ganske dramatisk.

Hogne Øian, hogne.oian@nina.no
Yennie Bredin, yennie.bredin@nina.no

Innhold

Innhold	17
Forord	21
1 Innledning	22
1.1 Bakgrunn for tiltaket.....	22
1.2 Planområdet og dagens trafikksituasjon	22
1.3 0-alternativet	22
1.4 Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Tromsø	23
1.5 Nasjonale føringer	24
1.6 Lokale målsetninger.....	25
1.7 Utredningsalternativene.....	25
1.8 Relevante kommunale reguleringsplaner.....	27
1.9 Nærmiljø og friluftsliv	27
2 Alternativer som skal utredes	28
2.1 Alternativ 1	28
2.2 Alternativ 2.....	28
2.3 Alternativ 3.....	28
2.4 Alternativ 4.....	28
2.5 Alternativ 5.....	29
2.6 Alternativ 6.....	29
2.7 Alternativ 7.....	29
2.8 Alternativ 8.....	30
2.9 Alternativ 9.....	30
2.10 Alternativ 10.....	30
2.11 Alternativ 11.....	30
2.12 Alternativ 12.....	31
2.13 Alternativ 13.....	31
3 Metode	32
3.1 Inngrep som utføres i anleggsperioden, samt avbøtende tiltak	34
3.2 Nærmiljø og friluftsliv – avgrensninger	34
3.3 Overordnede mål og føringer	35
3.4 Kunnskapsgrunnlag.....	35
3.5 Avgrensning av influensområdet og inndeling i delområder	35
4 Beskrivelse av nærmiljø og friluftsliv i delområdene	38
4.1 Delområde 1: Håkøya – Dukneset	38
4.1.1 Boligfelt og boligområder.....	38
4.1.2 Øvrige bebygde områder.....	38
4.1.3 Offentlige/felles møtesteder og andre sosiale uteområder	38
4.1.4 Friluftsliv	38
4.1.5 Veg- og stinett for gående og syklende.....	40
4.1.6 Identitetsskapende områder/ elementer.....	40
4.2 Delområde 2: Kvaløysletta – Eidkjosen.....	41
4.2.1 Boligfelt og boligområder.....	41
4.2.2 Øvrige bebygde områder.....	42
4.2.3 Offentlige/felles møtesteder og andre sosiale uteområder	43
4.2.4 Friluftsliv	43
4.2.5 Veg- og stinett for gående og syklende.....	44
4.2.6 Identitetsskapende områder/ elementer.....	46
4.3 Delområde 3: Langnes	47
4.3.1 Boligfelt og boligområder.....	47

4.3.2	Øvrige bebygde områder	49
4.3.3	Offentlige/felles møtesteder og andre sosiale uteområder	50
4.3.4	Veg- og stinett for gående og syklende	50
4.3.5	Friluftsliv	55
4.3.6	Identitetsskapende områder / elementer	58
4.4	Delområde 4: Brevika – Borgtun	59
4.4.1	Boligfelt og boligområder	59
4.4.2	Øvrige bebygde områder	59
4.4.3	Offentlige/felles møtesteder og andre sosiale uteområder	60
4.4.4	Veg- og stinett for gående og syklende	61
4.4.5	Friluftsliv	63
4.4.6	Arktisk-alpin botanisk hage	66
4.4.7	Identitetsskapende områder/elementer	67
4.5	Delområde 5: Holt – Sydspissen	68
4.5.1	Boligområder	68
4.5.2	Øvrige bebygde områder	68
4.5.3	Offentlige/felles møtesteder og andre sosiale uteområder	69
4.5.4	Friluftsliv	69
4.5.5	Veg- og stinett for gående og syklende	69
4.5.6	Identitetsskapende områder/ elementer	72
5	Verdisetting av delområdene	76
5.1	Delområde 1: Håkøya – Dukneset	76
5.1.1	Boligfelt og boligområder	77
5.1.2	Øvrige bebygde områder	77
5.1.3	Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder	77
5.1.4	Veg- og stinett for gående og syklende	77
5.1.5	Friluftsliv	77
5.1.6	Identitetsskapende områder/elementer	78
5.1.7	Dukneset	78
5.1.8	Samlet verdivurdering av delområde 1: Håkøya - Dukneset	78
5.2	Delområde 2: Kvaløysletta - Eidkjosen	79
5.2.1	Boligfelt og boligområder	80
5.2.2	Øvrige bebygde områder	80
5.2.3	Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder	80
5.2.4	Veg- og stinett for gående og syklende	80
5.2.5	Friluftsliv	80
5.2.6	Identitetsskapende områder/elementer	81
5.2.7	Samlet verdivurdering av delområde 2: Kvaløysletta - Eidkjosen	81
5.3	Delområde 3 - Langnes	82
5.3.1	Mortensnes	83
5.3.1.1	Boligfelt og boligområder	83
5.3.1.2	Øvrige bebygde områder	83
5.3.1.3	Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder	83
5.3.1.4	Veg- og stinett for gående og syklende	83
5.3.1.5	Friluftsliv	84
5.3.1.6	Identitetsskapende områder/elementer	84
5.3.1.7	Samlet verdivurdering av Mortensnes	84
5.3.2	Nordre Langnes (Langnes handelspark, Håpet, Enerhagen)	85
5.3.2.1	Boligfelt og boligområder	85
5.3.2.2	Øvrige bebygde områder	85
5.3.2.3	Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder	85
5.3.2.4	Veg- og stinett for gående og syklende	85
5.3.2.5	Friluftsliv	85
5.3.2.6	Identitetsskapende områder/elementer	86
5.3.2.7	Samlet verdivurdering av Nordre Langes	86

5.3.3	Søndre Langes (Norrøna, Åsgårdmarka, Workinn, Olsgård).....	86
5.3.3.1	Boligfelt og boligområder	86
5.3.3.2	Øvrige bebygde områder	86
5.3.3.3	Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder.....	87
5.3.3.4	Veg- og stinett for gående og syklende	87
5.3.3.5	Friluftsliv	87
5.3.3.6	Identitetsskapende områder/elementer	87
5.3.3.7	Samlet verdivurdering av Søndre Langes	88
5.3.4	Langneset	88
5.3.5	Langnes bydelssenter.....	88
5.3.6	Samlet verdsetting av delområde 3 - Langnes.....	89
5.4	Delområde 4: Breivika – Borgtun	90
5.4.1	Boligfelt og boligområder	91
5.4.2	Øvrige bebygde områder	91
5.4.3	Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder.....	91
5.4.4	Friluftsliv	91
5.4.5	Veg- og stinett for gående og syklende.....	91
5.4.6	Arktisk-allpin botanisk hage.....	92
5.4.7	Identitetsskapende områder/elementer.....	92
5.4.8	Samlet verdivurdering av Breivika - Borgtun	92
5.5	Delområde 5: Holt – Sydspissen	93
5.5.1	Boligfelt og boligområder	94
5.5.2	Øvrige bebygde områder	94
5.5.3	Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder.....	94
5.5.4	Veg- og stinett for gående og syklende.....	94
5.5.5	Friluftsliv	94
5.5.6	Identitetsskapende områder/elementer.....	95
5.5.7	Holt gård.....	95
5.5.8	Samlet verdivurdering av delområde 5.....	95
6	Omfang og konsekvenser	96
6.1	Delområde 1: Håkøya - Dukneset.....	96
6.1.1	Omfangs- og konsekvensvurdering for Dukneset	96
6.1.2	Samlet omfangs- og konsekvensvurdering av B6 og B7 for delområde 1	97
6.2	Delområde 2: Kvaløysletta – Eidkjosen.....	98
6.2.1	Alternativ 1, 5 og 9 (A3/A4/A5 + F2 + B2)	99
6.2.2	Alternativ 2, 6 og 10 (A3/A4/A5 + F2 + B3)	99
6.2.2.1	Omfang og konsekvens nord for Selnes	100
6.2.2.2	Omfang og konsekvens for Selneset og tilgrensende nærmiljøer	100
6.2.2.3	Omfang og konsekvens for delområdet sør for Selnes	101
6.2.3	Alternativ 3, 7 og 11 (A3/A4/A5+F2+B6)	101
6.2.4	Alternativ 4, 8 og 12 (A3/A4/A5+F2+B7)	101
6.2.1	Alternativ 13 (C1)	102
6.2.1.1	Omfang og konsekvens for nord for Selnes	102
6.2.1.2	Omfang og konsekvens for nærmiljø og friluftsliv ved Selnes	102
6.2.1.3	Omfang og konsekvens for delområdet sør for Selnes	103
6.3	Delområde 3: Langnes	104
6.3.1	Alternativ 1 (A3+F2+B2)	105
6.3.2	Alternativ 2 (A3+F2+B3)	106
6.3.3	Alternativ 3 (A3+F2+B6)	106
6.3.4	Alternativ 4 (A3+F2+B7)	106
6.3.5	Alternativ 5 (A4+F2+B2)	107
6.3.6	Alternativ 6 (A4+F2+B3)	107
6.3.7	Alternativ 7 (A4+F2+B6)	107
6.3.8	Alternativ 8 (A4+F2+B7)	108
6.3.9	Alternativ 9 (A5+F2+B2)	108

6.3.10 Alternativ 10 (A5+F2+B3)	108
6.3.11 Alternativ 11 (A5+F2+B6)	109
6.3.12 Alternativ 12 (A5-F2+B7)	109
6.3.13 Alternativ 13 (C1)	109
6.4 Delområde 4: Breivika – Borgtun	111
6.4.1 Alternativene 1, 2, 3 og 4 (A3+F2+B2/B3/B6/B7)	111
6.4.2 Alternativene 5, 6, 7 og 8 (A4+F2+B2/B3/B6/B7)	112
6.4.3 Alternativene 9, 10, 11 og 12 (A5+F2+B2/B3/B6/B7)	113
6.4.4 Alternativ 13 (C1)	113
6.5 Delområde 5: Holt – Sydspissen	114
6.5.1 Alternativ 1-3, 5-7 og 9-11 (A3/A4/A5 + F2 + B2/B3/B6) og 13 (C1)	114
6.5.2 Alternativ 4, 8 og 12 (A3/A4/5+F2+B7)	114
7 Konklusjon, rangering og anbefalinger	116

Forord

Denne konsekvensutredningen er utarbeidet på oppdrag av Statens vegvesen nord. Etter befaring og intervjuer med en hel rekke forskjellige aktører og annet registreringsarbeid, ble det innsamlede materialet sammenstilt med tanke på beskrivelser og vurdering av verdier i influensområde og inndeling i delområder. Tromsø kommune og Statens vegvesen har kommet med nyttige innspill i denne prosessen. Vi takker alle privatpersoner og representerer for lag, foreninger, bedrifter og kommunale instanser for velvillighet når det gjelder overlevering informasjon i registreringsarbeidet. Yennie Bredin har vært delaktig i informasjoninnhenting og registreringsarbeid og hatt ansvaret for utviklingen av verdikart og konsekvenskart. Hogne Øian har hatt hovedansvaret for verdisetting og vurdering av konsekvenser.

Hogne Øian
Yennie Bredin

Lillehammer, 18. mai 2015

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for tiltaket

Statens vegvesen har i samarbeid med Tromsø kommune og Troms fylkeskommune utarbeidet kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse mellom Tromsøya og Kvaløya. Bakgrunnen er at, Erlings Kjeldsens veg (riksveg 862³), fra Breivika på østsiden av Tromsøya til vestsiden ved Langnes har stor trafikk og representerer en miljøulempe for bebyggelsen langs vegen både med hensyn til støy og barrierevirkning når det gjelder myke trafikanter. Planer om ny forbindelse til Kvaløya har planen opphav i at Sandessundbrua i dag er eneste vegforbindelse og at økende biltrafikk har resultert i tiltakende avviklingsproblemer på strekningen fra krysset i Giæverbukta og over brua. I dag er det dessuten restriksjoner på utbygging på Kvaløya som følge av kapasitetsproblemer når det gjelder trafikkavviklingen. Videre forventes det en befolkningsøkning i Tromsø i årene framover som krever at det legges til rette for boligbygging gjennom endringer i transportsystemet.

Det er utarbeidet et planprogram for kommunedelplanen, med Tromsø kommune som ansvarlig planmyndighet. I tråd med nasjonale føringer skal konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv av de ulike trasealternativene utredes. Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdiene i influensområdet, og vise hvordan tiltakets alternativer vil kunne påvirke forholdene for nærmiljø og friluftsliv.

1.2 Planområdet og dagens trafikksituasjon

Kart over planområdet finnes i figur 1. Riksvegnettet går i dag fram til Tromsø lufthavn. E8 kommer sørfra gjennom Tromsdalen til Tomasjord og videre via Tromsøysundtunnelen til Breivika på Tromsøya. Fra Breivika går rv. 862 til Tromsø lufthavn, Langnes. Øvrig vegnett i planområdet er fv. 862, 863 og 858 på Kvaløya. I tillegg kommer det kommunale vegnettet som utgjør resterende vegnett. Hovedvegnettet ble utbygd i vesentlig grad på 1990-tallet (Tromsøpakke 1). Breivikatunnelen (fra Breivika til sentrum) sto ferdig i 1992, den undersjøiske tunnelen mellom Tromsøya og fastlandet (Tromsøysundtunnelen) i 1994 og Sentrumstangenten (for å avlaste Tromsø sentrum) i 1999 (figur 2). Den stadig økende trafikkmengden har generelt negativ innvirkning på miljøet, inkludert nærmiljøer og friluftslivsmuligheter. I tabell 1 gis en framstilling av utviklingen i trafikken i planområdet mellom 2009 og 2013. Trafikken over Sandnessundbrua økte i denne periode med ca, 7,5 %, mens tilsvarende prosentmessig økning for tverrforbindelsen er 5,3.

1.3 0-alternativet

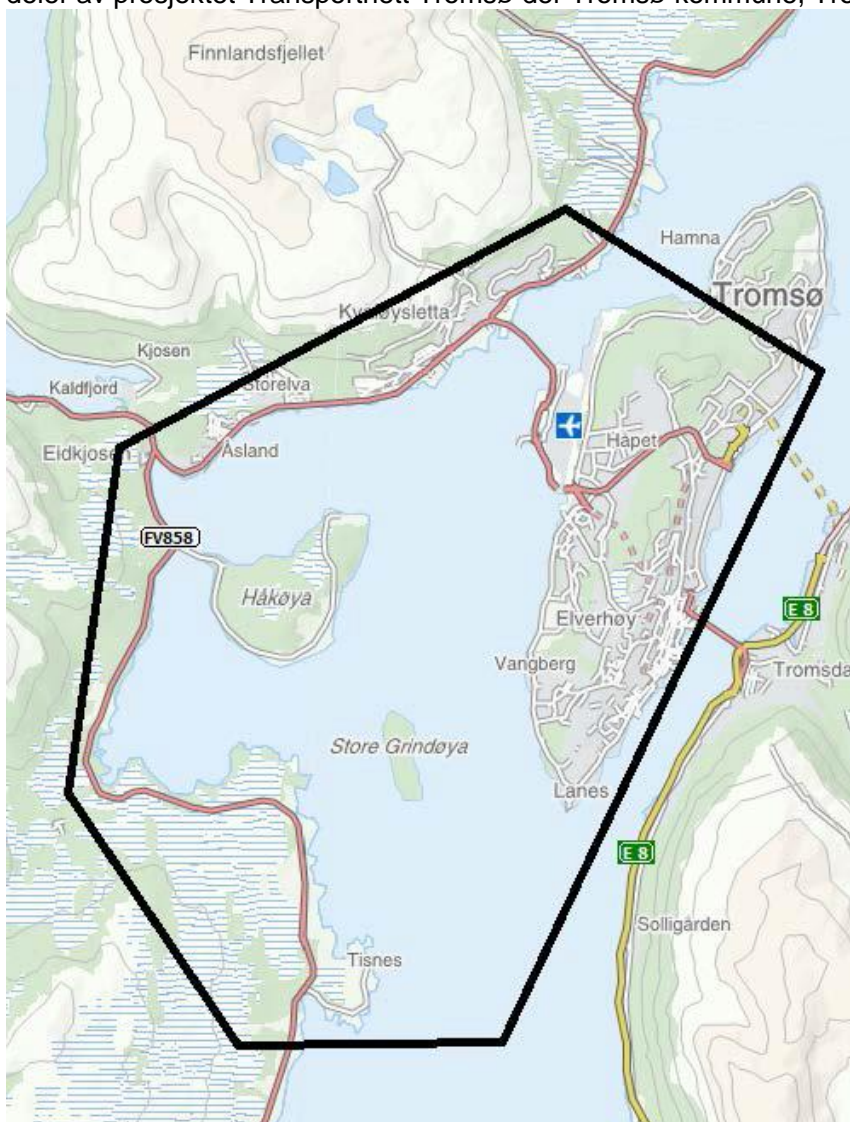
Riksveg 862 mellom Breivika og Langnes - Erling Kjeldsens veg – er en av hovedforbindelsene mellom øst og vest på Tromsøya og knytter sammen to sentrale områder, Langnes med flyplass og et større handelsområde i vest med universitetet, Universitetssykehuset i Nord-Norge og en rekke andre større arbeidsplasser i øst. Strekningen har stor trafikk og representerer en miljøulempe for nærmiljøene langs vegen både i kraft av støy og støv. Vegen har relativt få krysningpunkt for gående og syklende og danner derfor en barriere mellom den nordlige og sørlige delen av øya. Ikke minst gjelder dette for bruken av Tromsømarka som strekker seg fra på langs (nord-sør) av toppen av øya. Skiløyper og stier er her mye brukt, også av syklistene, både til trening, friluftsliv og transport. Ved Erlings Kjeldsens veg er man henvist til å dele krysningpunkt (bru) med kollektivtrafikken. Eksisterende vegkryss i de to endepunktene for Erling Kjeldsens veg - Breivika og Giæverbukta – har som følge av trafikkøkning – kapasitetsproblemer og skaper i økende grad køer og saktegående trafikk i rushtidene, noe som også har en del negative ringvirkninger for visse boområder og andre nærområder. Dagens vegsystem til Kvaløya går over

³ Riksvei 862 mellom Breivika og Giæverbukta i Tromsø ble beholdt som riksvei etter at resten av den tidligere riksvei 862 ble omklassifisert til fylkesvei den 1. januar 2010.

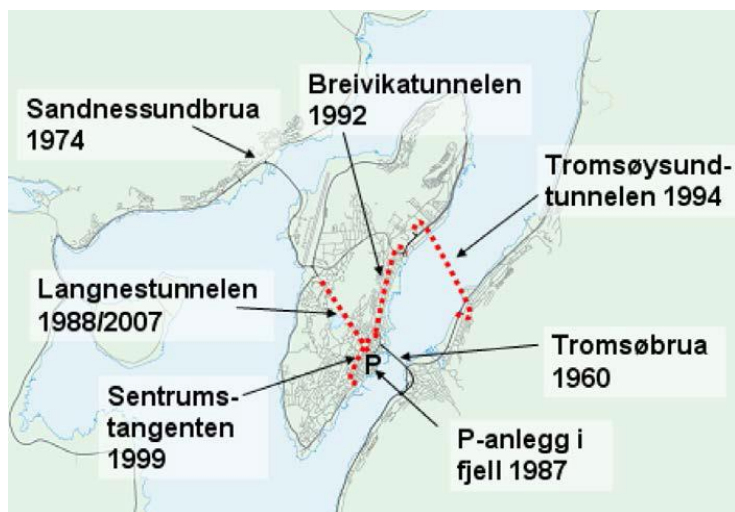
Sandnessundbrua representerer også kapasitetsproblemer. Som følge av dette er det i dag restriksjoner på utbygging på Kvaløya. Fylkesveg 862 sørover på østsiden av Kvaløya i sørlig retning fra brua danner en barriere mellom bebyggelsen på oversiden og strandsonen på nedsiden.

1.4 Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Tromsø

I 2010 ble det laget en konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Tromsø, *Veivalg Tromsø*, der transportsystemet vurderes i henhold til målsetning om gode kollektivløsninger, opprusting av sykkelforbindelser og gangveger mellom viktige målpunkter i byen, bedring lokale miljøproblemer og løsning kapasitetsproblemene langs hovedtraseene for biltrafikk er sentrale aspekter. I regjeringens behandling av saken konkluderes det med at videre planlegging av transportsystemet i Tromsø skal ta utgangspunkt i et kombinasjonskonseptet der blant annet ny forbindelse til Kvaløyaforbindelsen og ny tverrforbindelse skal planlegges i lys av løsninger som innebærer prioritering av kollektivtrafikk, parkeringsrestriksjoner, bedring av forhold for gående og syklende og en oppgraderer gatenettet i sentrum. Planen er følgelig en av flere deler av prosjektet Transportnett Tromsø der Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og



Figur 1. Planområdet for tiltaket



Figur 2. Kart over dagens riksveg- og fylkesvegnett

Tabell 1. Årsdøgntrafikk (ÅDT) for ulike tellepunkter fra 2009 til 2013

Tellepunkt	2009	2010	2011	2012	2013	Endring 2009-2013	Endring 2012-2013
Hungeren	9621	9685	9950	9926	10138	5,37 %	2,14 %
Langnestunnelen	12206	13026	13389	13987	14629	19,85 %	4,59 %
Tromsøbrua	19197	19295	18636	19583	19446	1,30 %	-0,70 %
Sandnessundbrua	14502	14013	N/A	15242	15581	7,44 %	2,22 %
Breiviktunnelen	5989	6091	6103	6125	6548	9,33 %	6,91 %
Tverrforbindelsen	14065	14396	14417	14431	14810	5,30 %	2,63 %
Tromsøysundtunnelen	9731	9892	N/A	9674	10270	5,54 %	6,16 %
Sentrumstangenten	8669	8923	8718	9717	9681	11,67 %	-0,37 %

Statens vegvesen samarbeider om utviklingen av transportsystemet sett et helhetlig perspektiv. Det siste innebærer blant annet at som en videreføring av Konseptvalgutredningen (KVU) skal det planlegges for sammenhengende vegnett for gange og et sammenhengende sykkelvegnett i Tromsøs byområde (som del av kommuneplanens arealdel).

1.5 Nasjonale føringer

For å styrke og synliggjøre barn og unges interesser i planleggingen er det gitt rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Stortingsmelding nr. 39 (2000-01) slår fast at bosteder, skoler og barnehager skal omgis av tilstrekkelige arealer med høy kvalitet for friluftsliv og at det derfor er viktig å ivareta grønnstruktur i byområder og by- og tettstedsnære markaområder. Stortingsmelding nr. 23 (2001-02) gir nasjonale retningslinjer der det heter at oppvekstmiljø og arealer som skal benyttes av barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare. Retningslinjene stiller også krav om at det skal være arealer i nærmiljøet hvor barn kan utfolde seg og skape seg sitt eget lekemiljø, og at det skal skaffes fullverdig erstatning for områder som barn og ungdom bruker dersom slike områder blir bygget ned.

1.6 Lokale målsetninger

Som effektmål framhevet i KVU, vektlegges det at halvparten av alle reiser i 2030 skal foregå med miljøvennlige transportformer (20 % kollektiv og 30 % gang/sykkel), samt at det skal legges til rette for sikker sykling på sammenhengende sykkelvegnett i hastighet opptil 25-30 km/t. Det siste innebærer at barrierevirkningen dagens tverrforbindelse har skal minskes for å bedre forhold for gående og syklende og for nærmiljøene i området. Det siste framheves også når det gjelder og ny forbindelse til Kvaløya. En relevant målkonflikt som nevnes i planprogrammet er at framkommelighet og økt kapasitet på de ulike strekningene vil kunne resultere i økt bruk av privatbiler. Tilrettelegging for kollektivtransport og et forbedret system for gang- og sykkelveger nevnes som helt sentrale elementer for oppnå de overordnede målene som er satt for prosjektet i sin helhet.

1.7 Utredningsalternativene

I en egen prioriteringsrapport (Tromsø kommune 2014b) har man tatt for seg til sammen 5 alternativer for ny tverrforbindelse og 8 alternativer for ny veiforbindelse mellom Kvaløya og Tromsøya (se kart i figur 3). Her omtales de ulike alternativene ganske kort, mens det gis en mer utførlig beskrivelse i egen kapittel (kapittel 2).

Tabell 2. Fem alternativer til ny tverrforbindelse

A1	Tunnel fra Breivika til Langnes nord
A2	Kort tunnelvariant
A3	Tunnel fra Breivika til nærheten av Scandic hotell
A4	Tunnel fra Breivika til påhugg ved Langnestunnelen (ses i sammenheng med eksisterende tunneler)
A5	Tunnel fra Breivika til nærheten av postterminalbygget

I rapporten anføres det at området mellom Arktisk botanisk hage og Breivika videregående skole er mest aktuelt som startpunkt for en ny tunnel gjennom Tromsøya som alternativ til dagens tverrforbindelse. Oversikt over alternativene for ny tverrforbindelse i tabell 2. Alternativene som i rapporten anbefales utredet er alternativ A3, A4 og A5. Alternativ A1 og A2 faller dermed bort. Det ble også lagt fram åtte alternativer for ny forbindelse til Kvaløya. I prioriteringsrapporten er det foreslått valgt 3 ulike alternative for tunnel fra Breivika til Langnes som, i tillegg til sammenhengende tunnel fra Breivika – Selnes, skal utredes. I tillegg skal flere trasealternativer for en ny forbindelse mellom Tromsøya og Kvaløya utredes. Det dreier seg om ulike tunneller og bruløsninger (se tabell 3). I henhold til prioriteringsrapporten skal ny bru parallelt med eksisterende bru utredes i tillegg til to ulike alternativer for tunnel fra Tromsøya til Håkøya og bru videre derfor over til Kvaløya. Nærmere bestemt gjelder dette B2 (bru parallelt med Sandnessundbrua), B3 (bru fra Langnes til Selnes på Kvaløysletta), B4 (Tunnel fra Langnes til Selnes på Kvaløysletta), B6 (Tunnel fra Langes (i området ved Postterminalbygget) til Dukneset på vestsiden av Håkøya og med ny bruforbindelse over til Kvaløya). Senere ble etter et kommunestyrevedtak alternativ B7 (tunnel fra Holt over til Kvaløya, ellers identisk med B6) lagt til (se tabell 4).

I tillegg er det blitt foreslått to alternativer for sammenhengende trasé fra Breivika til Kvaløya. C1, sammenhengende tunnel fra Breivika til Selneset på Kvaløya, og C2, sammenhengende tunnel fra Breivika til Håkøya. Her ble alternativ C1 prioritert. Til sist vises det i prioriteringsrapporten til at forbindelsen mellom Giæverbukta og Tromsø lufthavn bør være i samsvar med Områderegeringsplan for Langnes (Tromsø kommune 2012). I den forbindelse ble to alternativer vurdert. Alternativ F1 innebærer ny tunnel under rullebanen på flyplassen ved Ørnevegen. F2 dreier seg om en vegløsninger i Giæverbukta i samsvar med gjeldende områdeplan for Langnes (se Tromsø kommune 2012). Her ble F2 valgt som alternativ.

Tabell 3. Åtte alternativer til ny Kvaløyaforbindelse

B1	Tunnel nord for Sandnessundbrua
B2	Bru parallelt med Sandnessundbrua
B3	Bru fra Langnes til Selnes på Kvaløysletta
B4	Tunnel fra Langnes til Selnes på Kvaløysletta
B5	Bru fra Langnes til Håkøya
B6	Tunnel fra Langes (i området ved Postterminalbygget) til Håkøya (med ny bruforbindelse over til Kvaløya)
B7	Tunnel fra Holt til Håkøya (med ny bruforbindelse over til Kvaløya)
B8	Tunnel til Marislett

Tabell 4. Alternativer til ny tverrforbindelse og ny Kvaløyaforbindelse som skal utredes

A3	Tunnelalternativ som ender opp i dagens tverrforbindelse, i nærheten av Scandic hotell. Denne løsningen ligger til grunn for allerede vedtatt områdeplan for Langnes.
A4	Tunnelalternativ som ses i sammenheng med eksisterende tunnelsystem i Breivika og på Langnes, og der tunnelpåhuggene lokaliseres i sammenheng med disse, sannsynligvis rett sør for eksisterende veikryss Langnesvegen/Kvaløyvegen
A5	Sørlig variant av ny tverrforbindelse med tunnel der denne krysser dagens Langnestunnel og tunnelpåhugg legges i nærheten av postterminalbygget.
B2	Bru parallelt med Sandnessundbrua
B3	Bru fra Langnes til Selnes på Kvaløysletta
B4	Tunnel fra Langnes til Selnes på Kvaløysletta
B6	Tunnel fra Langes (i området ved Postterminalbygget) til Håkøya (med ny bruforbindelse over til Kvaløya) ⁴
B7	Tunnel fra Holt til Håkøya (med ny bruforbindelse over til Kvaløya)
C1	Sammenhengende tunnel fra Breivika – Selnes
F2	Ny vegløsninger mellom Giæverbukta og Tromsø lufthavn som samsvar med gjeldende områdeplan for Langnes.

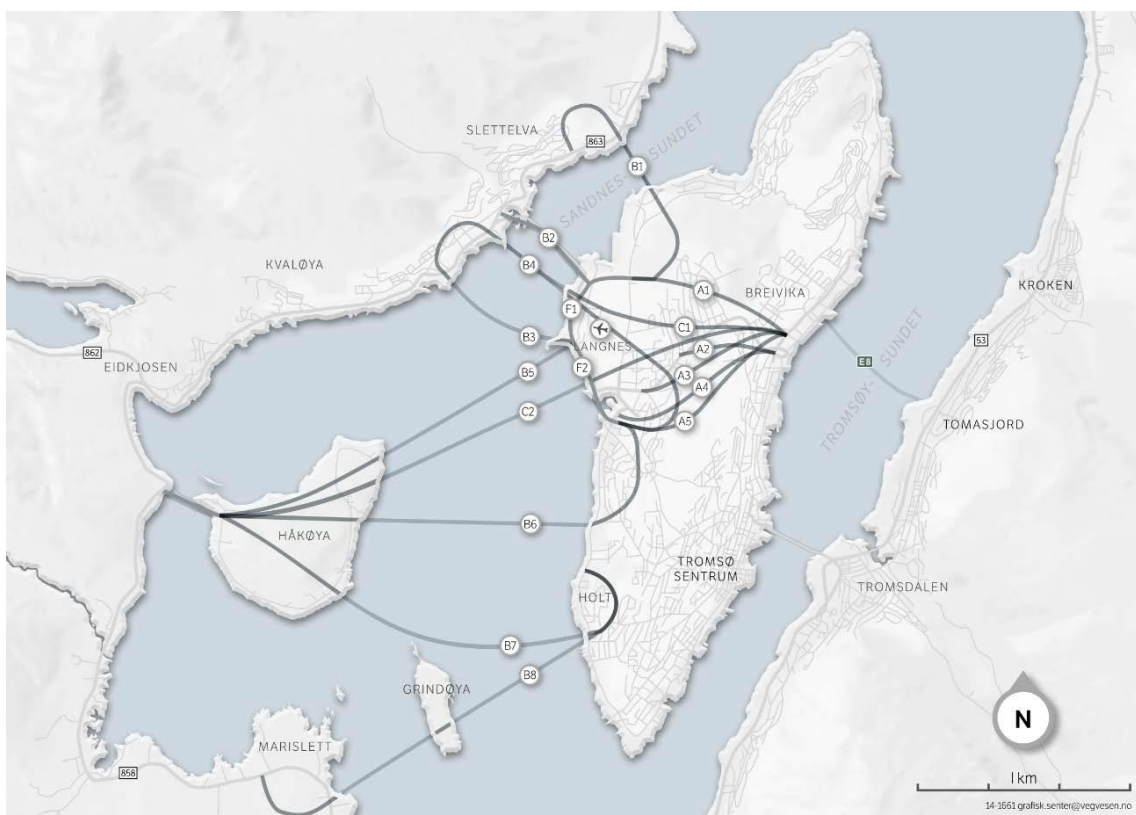
⁴ Tunnelpåhugg lokaliseres vest på Håkøya, ved Duknes. Alternativet medfører også utredning av ny bru over Duksundet, mellom Håkøya og Kvaløya, i tillegg til tiltak på og langs eksisterende fylkesveg 858 til Eidkjosen

1.8 Relevante kommunale reguleringsplaner

Innenfor planområdet er det flere reguleringsplaner under utarbeidelse. Det skal likevel være et fåtall av disse som vil bli direkte berører planarbeidet. Derimot vil *Planbeskrivelse Område-reguleringsplan for Langnes, 1728* (Tromsø kommune 2012) kunne sette flere føringer for de planlagte veiprosjektene. Områdeplanen tar blant annet for seg infrastruktur i form av vegsystemet med kollektivtraséer, sammenhengende gang- og sykkelvegssystem, grønnstruktur og bebyggelsesstruktur. Kommunedelplan for Stakkevollvegen (Tromsø kommune 2006) utgjør en del av kommuneplanens arealdel, og vil kunne berøres av dette planarbeidet ettersom det her legges opp til omfattende utbygging langs Stakkevollveien fram til Breivika. I tillegg er det regulert for boligbygging flere steder innenfor influensområdet. Disse vil bli omtalt der det er relevant.

1.9 Nærmiljø og friluftsliv

Tema for denne utredningene er hvordan tiltakene har innvirkning på nærmiljøet og friluftsliv. I konkurransegrunnlaget ved anbudsutlysningen defineres *nærmiljø* som menneskers daglige livsmiljø, herunder områder og ferdselsårer som ligger i umiddelbar nærhet fra der folk bor og områder der lokalbefolkningen til daglig ferdes til fots eller på sykkel. *Friluftsliv* defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse, inkludert både naturterreng og rekreasjonsareal innenfor eller tilgrensede tettsteder (nærturterreng) er definert som store naturområder i tettsteder eller som grenser til tettsteder. Parker og de fleste idrettsanlegg er også inkludert. Videre understrekes det at nærmiljø og friluftsliv skal vurderes i henhold til tiltakets virkninger for de som bor og bruker det berørte området, de fysiske forholdene for rekreasjon og sosial omgang i uteområder, dettes betydning for helse og ikke minst barn og unges muligheter for aktiviteter ute, samt forhold for gående og syklende skal vurderes. Definisjoner og avgrensninger når det gjelder tematikken behandles nærmere i kapitel 3.



Figur 3. Kart over de ulike alternativene som ble foreslått og som lå til grunn for utvelgelse av alternativer til utredning

2 Alternativer som skal utredes

2.1 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.

2.2 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.

2.3 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.

2.4 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.

2.5 Alternativ 5

Brevika (ved Brevika-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 Brevika og Langnes enveiskjørte ettløpstunneler med to kjørefelt i hver tunnel. Nytt tunnelpåkugg lokaliseres rett nord for eksisterende tunnelpåkugg for Brevika-tunnelen 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 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)

2.6 Alternativ 6

Brevika (ved Brevika-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 Brevika og Langnes enveiskjørte ettløpstunneler med to kjørefelt i hver tunnel. Nytt tunnelpåkugg lokaliseres rett nord for eksisterende tunnelpåkugg for Brevika-tunnelen 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 (1800 m) over til Selnes på Kvaløysletta hvor ny veg tilknyttes eksisterende vegnett ved dagens rundkjøring.

2.7 Alternativ 7

Brevika (ved Brevika-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 Brevika og Langnes enveiskjørte ettløpstunneler med to kjørefelt i hver tunnel. Nytt tunnelpåkugg lokaliseres rett nord for eksisterende tunnelpåkugg for Brevika-tunnelen 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 Brevika til Kvaløya.

2.8 Alternativ 8

Brevika (ved Brevika-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 nye og eksisterende tunnelnett til og fra Brevika og Langnes enveiskjørt ettløpstunneler med to kjørefelt i hver tunnel. Nytt tunnelpåhugg lokaliseres rett nord for eksisterende tunnelpåhugg for Brevika-tunnelen 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 Brevika til Kvaløya.

2.9 Alternativ 9

Brevika – Langnes(sør for postterminalbygget) – Kvaløysletta (parallell bru) (A5+F2+B2)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Brevika 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.

2.10 Alternativ 10

Brevika – Langnes (sør for postterminalbygget) – Selnes (sørlig bru) (A5+F2+B3)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Brevika 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.

2.11 Alternativ 11

Brevika – Langnes (sør for Postterminalbygget) – Håkøya – Kvaløya (A5+F2+B6)

Alternativet starter i den midterste rundkjøringen i Brevika 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 Kvaløy 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. Veggen 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.

2.12 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. Veggen 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.

2.13 Alternativ 13

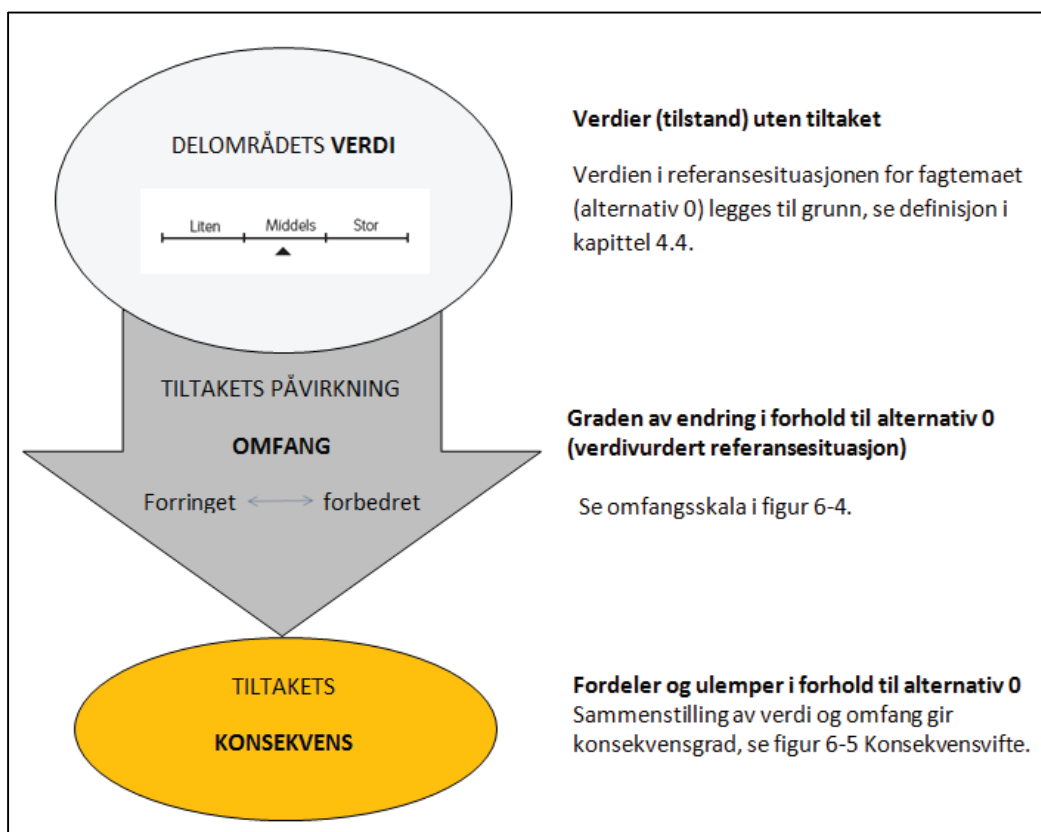
Breivika – Selnes m/ramper til Langnes (C1)

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.

3 Metode


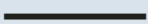





Vurdering av konsekvenser for ikke-prissatt verdier retter oppmerksomheten mot goder som ikke kan verdsettes i penger, men som det er ønskelig å bevare for framtiden. I denne utredningen blir det vurdert hvordan tiltaket svekker eller bedrer forholdene for opphold, rekreasjon, trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene. I henhold metode for ikke-prissatte temaer spesifisert i Statens vegvesens håndbok for konsekvensanalyser (V712), følger denne utredningen en tre-trinnsprosess (figur 4):

1. Gjennom registreringer har vi utskilt delområder og undersøkt *verdien* når det gjelder nærmiljøer og friluftslivsmuligheter. Dette er markert på en skala (fra *liten* til *stor*) (figur 6) og ved hjelp av fargekoder i et kart over planområdet, der delområdene er avgrenset. Kartet finnes i figur 5 på side 37. I registrering og verdifastsettelsen har relevante veiledere og håndbøker utgitt av Miljødirektoratet⁵ blitt benyttet som rammeverk.
2. På en glidende skala (fra *stort negativt* til *stort positivt*) (figur 7) er det gitt en begrunnet fastsettelse av i hvilken grad *omfanget* av tiltaket (i form av direkte eller indirekte virkninger) utgjør en forringelse eller ødeleggelse, eventuelt en forbedring av nærmiljø og friluftslivsmuligheter innenfor de verdsatte delområdene.
3. Det er vurdert *konsekvenser* av tiltaket, sammenlignet med 0-alternativet. Konsekvensene er fastsatt ved å sammenholde verdi og omfang for hvert delområde, og i henhold til den såkalte konsekvensvifte og i kart ved bruk fargekoder (figur 8).

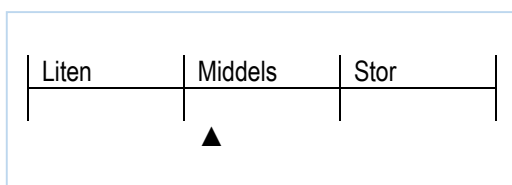


Figur 4. Metodisk tretrinnsprosess

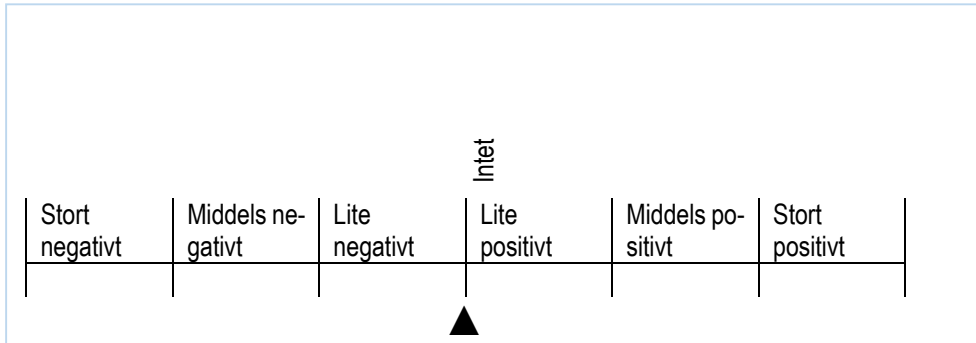
⁵ I særlig grad gjelder dette DN-håndbok 25-2004 Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder og DN-håndbok 18-2001 Friluftsliv i konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven

Anbefalt signatur	RGB-farge	Autocad-farge	Forklaring
			Avgrensning planområde (8 mm strek, 2 mm opphold, 1,4 mm bred)
			Avgrensning av miljø/område (0,5 mm bred)
	255, 255, 255		Ikke kartlagt eller vurdert
	204, 204, 204	253	Vurdert, men antas å være uten betydning for temaet
	255, 215, 0	40	Liten verdi
			Liten til middels verdi (1-2 mm brede striper)
	255, 140, 0	30	Middels verdi
			Middels til stor verdi (1-2 mm brede striper)
	255, 50, 0	20	Stor verdi

Figur 5. Fargeskala og signaturer til bruk i verdikart

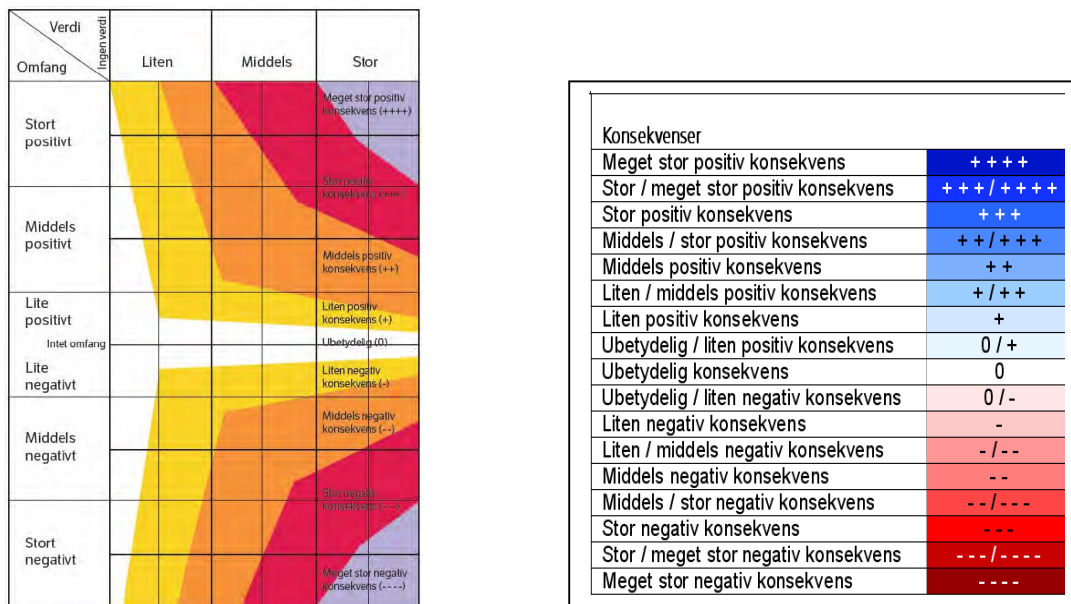


Figur 6. Glidende skala som benyttes ved verdifastsettelse



Figur 7. Glidende skala som benyttes ved vurdering av omfang

Til sist er det gjort et samlet vurdering av hvert enkelt alternativ som skal utredes, sammen med en rangering av alternativene. Til utredningen hører også en redegjørelser for beslutningsrelevante usikkerhetsmomenter og forslag til avbøtende tiltak som kan redusere de negative virkningene.



Figur 8. Sammenhengen mellom verdi, omfang og konsekvens (til venstre). Oversikt over konsekvensskalaen som er benyttet i utredningen (til høyre).

3.1 Inngrep som utføres i anleggsperioden, samt avbøtende tiltak

Inngrep som utføres i *anleggsperioden* skal inngå i omfangsvurderingen dersom de gir varig endring av delmiljøene. Midlertidig påvirkning i anleggsperioden blir beskrevet separat. Det skal foreslås avbøtende tiltak. Disse aspektene ved tiltake, som kan ha betydning for valg av alternativ, blir beskrevet uten at det inngår i selve konsekvensvurderingen. Avbøtende tiltak foreslås for å redusere det negative omfanget for et miljø/område, men inngår ikke i omfangsvurderingene. Det vil også bli lagt vekt på å gjøre det klart om usikkerhetsmomenter i en vurderingen av omfang og konsekvenser skal ha noe å si for rangering av alternativene.

3.2 Nærmiljø og friluftsliv – avgrensninger

Tema for denne utredningen er fysisk aktivitet i friluft knyttet til bolig og arbeidsplass - og tettstedsnære uteområder, byrom, parker og friluftsområder. Motoriserte aktiviteter inngår ikke i temaet nærmiljø og friluftsliv. Det legges vekt på at det i begrepene nærmiljø og friluftsliv også inkluderer tettsteder gjennom følgende arealkategorier:

- Naturterreng tettsteder – herunder nærnaturterreng - som naturområder større enn 200 dekar i tettsteder eller som grenser til tettsteder
- Rekreasjonsareal i tettsteder som naturområder av en viss størrelse (minst 5 dekar) i tettsteder eller som grenser til tettsteder.
- Parker, turveier, idrettsanlegg

Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for beboerne i de berørte områdene. Det må samtidig tas hensyn til at enkelte grupper har en større aksjonsradius enn andre, slik at nærområder kan omfatte relativt store områder. F.eks. kan mange barn og unge daglig ferdes mellom boligområder og skoler eller idrettsanlegg. Likeledes kan en mindre friluftslivsområde som ligger nære et bestemt boligområde ha høy relevans for personer bosatt andre steder i kommunen. Samtidig er det her viktig å operere med en bred definisjon av friluftsliv enn det som ofte er vanlig. For det første viser nyere forskning at manges friluftsliv sentrerer seg om kortere turer i nærmiljøet og at friluftsliv bedrives aktiv i grøntarealer i urbane soner (se f.eks. Skår 2014). For det andre kan det å gå eller sykle til og fra arbeidsplass eller

handelssenter oppleves som og benyttes til utendørsrekreasjon og mosjon, slik at det ikke uten videre kan avgrensnes som transport. I denne utredningen skilles det dermed ikke mellom sykling på f.eks. tilrettelagte sykkelveier i jobbsammenheng og annen sykling. Med andre ord omfatter utredning all bruk av sykkel- og gangveier/stier. Når det gjelder Tromsøya forholder det seg også slik at folk sommer som vinter gjerne bruker snarveier som i mange tilfeller er stier gjennom marka på toppen av øya på vei til og fra jobb. På samme måte som ved sykling, er det lite formålstjenlig å skille mellom typer bruk av stier og snarveier.

Landskapsendringer skal utredes for seg. Slike endringer vil imidlertid kunne ha betydning for opplevelseskvaliteter knyttet til nærmiljø og friluftsliv, og vil derfor bli inkludert som et moment når det er relevant. Støy skal utredes som en prissatt konsekvens og er i utgangspunktet ikke en dimensjon ved denne utredningen. Temaet blir imidlertid i noen grad berørt i den grad folk i nærmiljøer og friluftslivutøvere vi har vært i kontakt med har nevnt det som et viktig aspekt.

3.3 Overordnede mål og føringer

I den statlige friluftslivspolitikken legges det vekt på at områder av verdi for friluftslivet skal sikres slik at ferdsel og opphold fremmes og tilgjengelighet til natur- og friluftsområder bevares. Det skal være adgang til trygg ferdsel, lek og annen aktivitet ved boliger, skoler og barnehager. Disse skal henge sammen med en variert grønnstruktur med gode forbindelser til omkringliggende natur- og friluftsområder. Gang-, sykkel- og turvegsystemet blir derfor sett i sammenheng med helhetlig steds- og nærmiljøutvikling. Barn og unge oppvekstvilkår gjennom mulighet til å utvikle ferdigheter i gjennom lek og annen virksomhet i uteområder i nærmiljøet og friluftsliv blir følgelig tillagt stor vekt i denne utredningen.

3.4 Kunnskapsgrunnlag

Registreringer er foretatt ved hjelp av eksisterende dokumentasjon - deriblant planprogrammet og relevante kommunale arealplaner og reguleringsplaner, diverse utredninger, informasjon på offentlige og private nettider som omhandler friluftsliv og nærmiljø i delområdene eller i tilknytning til disse. Videre er det foretatt en befarings i planområdet med fokus på lokaliteter som må antas å bli mest berørt av alternativene som skal utredes. Detaljert kunnskap knyttet til lokaliteter og bestemte aktiviteter er innhentet gjennom intervjuer med beboere og andre personer med omfattende relevant kunnskap. En del av intervjuene ble gjennomført i forbindelse med befaringsen, mens mange er foretatt via telefon, delvis etterfulgt av e-postutvekslinger med tanke på kvalitetssikring og utfylling av informasjon. Personer som er intervjuet er enten medlemmer av bydelsråd i aktuelle områder, ledere av velforeninger og bygdelag, ansatte ved skoler og barnehager, ansatte ved museer og medlemmer i idrettsforeninger etc. I tillegg er relevante ansatte i kommunen intervjuet. En liste over personer som har gitt opplysninger finnes i bakerst i utredningen. Informasjon er også innhentet ved bruk av Norgekart.no og *google map* med *street view* og *google earth*. Til sist er det anvendt ÅDT (årsdøgntrafikk) og differeranseplot fra Vegvesenet som sammenligning grunnlag med 0-alternativet.

3.5 Avgrensning av influensområdet og inndeling i delområder

Gjennom registreringsarbeidet har vi kommet fram til at influensområdet kan avgrense til områdene rett sør for avkjøringen til Håkøya ved fv. 858. Videre sørover fra Håkøya er det lite relevante friluftslivsområder eller nærmiljøer før man nærmer seg Håkøybotn. Når det gjelder Kvaløysletta beholdes grense mot nord i planområdet, samtidig som det vil bli lagt størst vekt på områdene sør for dagens bruforbindelse. Det ligger i sakens natur at endrede trafikkmønstre kan ha indirekte virkninger på store deler av Tromsøya. Denne type aspekter ved virkninger og konsekvenser vil imidlertid bli for omfattende for denne konsekvensutredning. Store deler av øya ville måtte gjøres til gjenstand for verddivurdering og omfangs- og konsekvensutredning. Influensområdet er følgelig avgrenset til de delene av Tromsøya som er mest direkte berørt av tiltaket. I første rekke gjelder det områder som ligger langs Erlings Kjeldsens veg og langs Kvaløyvegen sørover fra Langnes til sydspissen av øya. Med unntak av Universitetsområdet, den nordligste delen av Borgtun bydel og Breivika fram til og med Breiviklia videregående skole, er østsiden av Tromsøya utelatt. Ved sørspissen er grensen for influensområdet dratt mellom Telegrafbukta og

Lanes og videre opp gjennom boligområdene til Elverhøy. Dette er en tilfeldig grense, bortsett fra at den er trukket for å sikre at viktige friluftslivsområder i dette området sør for Holt inkluderes i influensområdet. Når det gjelder Langnesområdet er grensen nordover trukket nord for handelsstrene og ved de ubebygde områdene nord for bebyggelsen på nordsiden av Erlings Kjeldsens veg. På Sørsiden av Erlings Kjeldsens veg er grensen trukket der boligbebyggelsen grenser mot Åsgård-området og i øst der boligbebyggelsen grenser mot Tromsømarka. Tromsømarka gjøres imidlertid relevant i vurderingen av alle de tre områdene på Tromsøya og beskrives særskilt.

Med utgangspunkt i *influensområdet*, dvs. de områdene som kan forventes at tiltaket har virkninger på friluftsliv og nærmiljø, har vi foretatt en inndeling i *delområder* som gis egen verdi, omfangs- og konsekvensvurdering. Dette er nødvendig ettersom influensområdet er forholdsvis stort og mangeartet. For det første berøres ulike deler av influensområdet mer enn andre av bestemte alternativer. For det andre har forskjellige arealer innen influensområdet ulike egenskaper når det gjelder eksisterende infrastrukturer, boligområder, nærmiljøer og friluftslivsområder. I utgangspunktet er en inndeling mellom Kvaløya og Tromsøya nødvendig, blant annet fordi et hovedanliggende i tiltaket er etablering av ny veiforbindelse mellom de to øyene. På Kvaløya er det imidlertid nødvendig å skille ut Håkøya som vil omfattes direkte bare av alternativene B6 og B7, samtidig som denne øya skiller seg markant de relevante områdene på Kvaløya ved at det er snakk om få boliger og innbyggere. Selv om det er området ved Dukneset som mest direkte vil omfattes av tunnelpåhugg og bro, og dermed et svært lite areal av øya, inkluderes likevel hele Håkøya i et delområde. Grunnen til dette er at verdien av Dukneset ikke kan vurderes uavhengig av ulike egenskaper ved øya som helhet. Tiltaket kan dessuten tenkes å virke inn på ferdsels- og opplevelsesmuligheter og på ulike aspekter ved nærmiljøet andre steder på øya. Samtidig vil Dukneset bli skilt ut som et egen underområde i dette delområdet, slik at verdi, omfang og konsekvens kan vurderes særskilt i tillegg til Håkøya som helhet.

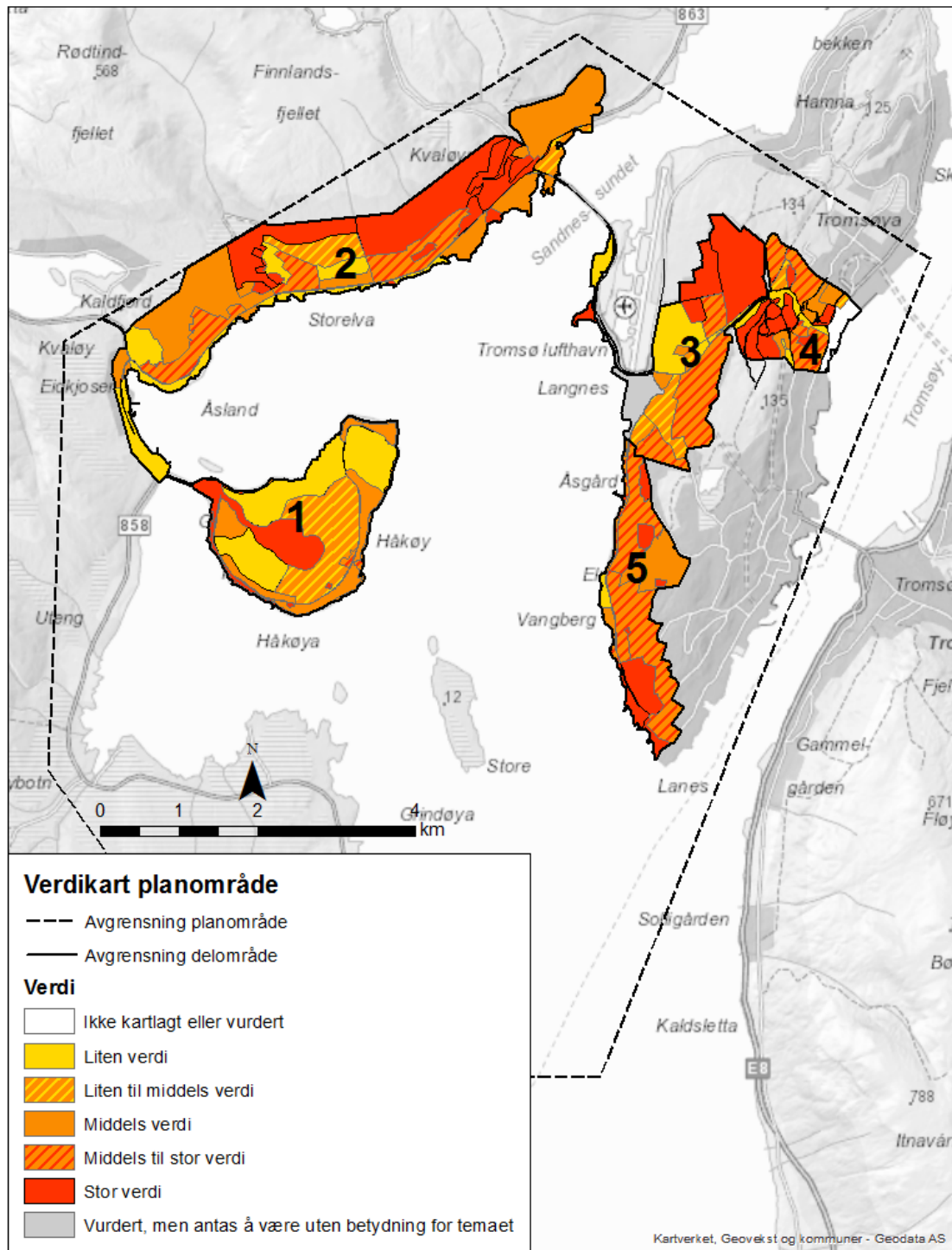
På Kvaløya avgrenses det to delområder innenfor influensområdet:

- Delområde 1: Håkøya/Dukneset
- Delområde 2: Kvaløysletta, inkludert Eidkjosen, Storelva, Slettelva.

På Tromsøya deles influensområdet inn i tre deler:

- Delområde 3: Langnes (inkludert Mortensens, Håpet, Langnes handelspark, Langneset utenfor flyplassen, Giæverbukta, Workinnmarka og Norrøna/Åsgårdmarka på sørsiden av Langnesbakken)
- Delområde 4: Breivika-Borgtun, inkludert Botanisk hage, universitetet, skoler og idrettsanlegg i området og 5
- Delområde 5- Holt/Sydspissen (Holt gård, inkludert et areal langs kysten ned til sydspissen av øya.

En beskrivelse av delområdene følger i kapittel 4.



Figur 9. I kartet er planområdet markert med svart, striplet linje, mens influensområdet avgrenses av de farge-lagte og skraverte delene som angir verddivurdering av de fem delområdene gjennom fargekoder. Tromsømarka er del av influensområdet og er i kartet markert gjennom lysløype som strekker seg fra nord til sør og binder sammen en rekke områder av Tromsøya.

4 Beskrivelse av nærmiljø og friluftsliv i delområdene

4.1 Delområde 1: Håkøya – Dukneset

Håkøya ligger i Sandnessundet mellom Kvaløya og Tromsøya, sørøst for Eidkjosen (se kart i figur 9, s. 37). Øya er knyttet til Eidjordneset med kommunal vei over en 330 meter lang bru som ble bygget i trematerialer i 1961. Overdelen av brua ble erstattet med stål og betong i 2004. Av vernehensyn ble dette bygget sammen med den gamle, slik at brua utseendemessig framstår som den gjorde tidligere. Håkøya er et bynært turmål som representerer en landlig kontrast til eksisterende byutviklingen. Toppen av Håkøya er skogkledd, mens det langs kysten er bolighus, hytter og gårdsbruk. Den sørvestlige delen av Håkøya, som er et LNF-område dominert av landbruk, vurderes avsatt til boligområde, samtidig som bygrensa flyttes sørover slik at øya kommer inn i kommuneplanens samfunnsdel og arealdel for byområdet. (Tromsø kommune 2011)

4.1.1 Boligfelt og boligområder

Det bor om lag 80 personer på Håkøya, enten i eldre, renoverte gårdshus eller i frittliggende nyere eneboliger. Boligene ligger hovedsakelig spredt. Unntaket er Håkøybøen der det er 23 gårdsnumre samlet på oversiden av veien. Det er god plass mellom boligene i form av jorder og udyrket mark/skog, langstrakte fjæreområder som kan brukes til lek og utendørsrekreasjon. Trafikken er relativt liten siden det ikke er snakk om gjennomgangstrafikk. Det meste av boligbebyggelsen finnes på den delen av øya som vender mot sør. Med unntak av gårdsbruket Tennes, er det ingen som bor på nordsiden av øya. Ved Dukneset der brua kommer i land er det et fåtall bolighus.

4.1.2 Øvrige bebygde områder

Tromsø ungdomssenter er lokalisert på Håkøya. Institusjonen har 8 plasser fordelt på 2 avdelinger, beregnet på ungdommer fra 13-18 år. Det er ingen skoler eller daginstitusjoner her. Fellesforbundet Nord-Hålogaland (avd 74) har hytte på Håkøya, med plass til 5-6 personer. Tromsø Apartment leier ut en bolig til turister. Håkøy gård på nord-østsiden har utleie av stallplasser (utegang og inngang) for islandshester. Hestene brukes til ridning på stier på øya. Norlandia og Polarreven barnehager har en stor gamle med naturlekeplass på Håkøya. Gammen har bord og benker med sitteplasser til ca. 50-60 personer og leies ut til andre.

4.1.3 Offentlige/felles møtesteder og andre sosiale uteområder

Beboerne har ingen felles møteplass annet enn den som er knyttet til et fellesprosjekt som har resultert i en gamle på toppen av øya, ved enden av en kultursti Håkøya bygdela har satt opp. I den forbindelse har bygdela samarbeidet med fylkeskommunen om skilting av kulturminner, som trankokeri, spor av gamle naust oppe i terrenget og gravhauger. Trolig kan de mest besøkte stedene på øya i en viss grad karakteriseres som møtesteder. Det er en ridebane ved Dukneset, om lag 500 meter etter at man har kjørt i land over brua. Områder på begge sider av brua har, i tillegg til fiskingen fra selve brua, antakeligvis en sosial funksjon fordi området brukes en del av skoleklasser til dagopphold og i noen tilfeller overnattinger (se mer om dette nedenfor). Utover dette har øya opplevd økende besøk i forbindelse med nordlysturisme og elgsafarier. Videre er det jevnt besøk av enkelte stående og grupper av turister til Tirpitz-monumentet.

4.1.4 Friluftsliv

Mer eller mindre hele øya er egnet for friluftsliv i av ulike typer. Landskapet består av en del dyrkamark som i dag holdes i hevd gjennom hestehold og noen forproduksjon. Dette er for det meste konsentrert til et belte ned mot fjæra på sør-øst siden og på nordøstsiden. Mesteparten av landskapet består av lynchhei og løvskogvegetasjon. Det er relativt lite snø på Håkøya og barbaresongen lang. Øya ligger slik til at det er gode solforhold om ettermiddagene. Det er relativt flatt og enkelt terreng å ferdes i, enten det gjelder stier mot toppen av øya eller fjæra.

Spesielt ved området rundt brua er lett å finne le. Til sammen bidrar disse forholdene til Håkøya er populær blant mange brukergrupper.

Det går flere stier i ulike retninger. De fleste av disse holdes ved like av rideaktivitet, men også i noen grad av gående. Beboerne bruker landskapet til kortere turer og hundelufting. Det meste av turgåing finner sted i forbindelse med utfart fra andre deler av kommunen, og sentrer seg om kulturstien til toppen av øya. Beboerne på øya har imidlertid registrert en økende og mer mangfoldig utfart fra Tromsø og Kvaløya i forbindelse med friluftsliv. Kulturstien fra Duknes til et av de høyeste punktene på øya (figur 10) har økende popularitet. Skoleklasser, barnehager, Barnas turlag og ansatte ved bedrifter og institusjoner har egne dager der. Gapahuk på toppen gjør at dette er en svært velegnet tur i slike sammenhenger. Toppturen på øya skal ha økt i popularitet blant barnefamilier, antakelig fordi det har blitt mer kjent hvor godt egnet tur det er for mindre barn. Kulturstien har blitt mer populær enn man regnet med, og det har oppstått et behov for klipping og grusing ettersom slitasjen er betydelig enkelte steder. Beboere sier de også har inntrykk av at bruk av fjæra i friluftslivssammenheng er økende. Det går fjærestier mer eller mindre rundt hele øya. Innbyggerne bruker fjæra i nærheten av bostedene og naturområdene innover på øya.

Bilveien som går rundt på sørsiden av øya brukes en god del til sykling, samt til trening på rullleski av skiklubber og NTG. Det skal ha blitt mer og mer populært å sykle på Håkøya, både langs vegen og på stier. Sykling har økt også vintertid. Nytt av året er sykling med *fat-bike* i fjæra. Så langt har bare en håndfull syklistert blitt registrert der. Det skal forekomme en del fuglekikking på øya. Her er det snakk om en egnet lokalitet, preget av lett tilgjengelighet, spesielt med tanke på å kunne se havørn. I særlig grad skal det gjelde et område like nord-øst for brohodet. Lite eller ingenting av fuglekikkingen er organisert. I følge beboere begynner denne muligheten øya tilbyr å bli godt kjent. Det er en del som padler med utgangspunkt i Duksundet, og Villmarksenteret i Håkøybotn bruker området her til kajakk-kurs. Det er dessuten ganske vanlig å padle rundt øya. Tromsø kiteklubb har Håkøya sør/Tirpitz som sommerspot for kiting (figur 11).



Figur 10. Kart der kulturstien fra Dukneset til gapahuken på toppen av Håkøya er markert i sort strek

Fjæra på begge sider av Dukneset, og brua som kommer over der fra Kvaløya, er mye brukt av folk som ikke er bosatt på øya. Dette er ett av de få lune strandområdene sør for Finnvika (et stykke nord for Sandnessundbrua). Området det snakk om strekker seg fra brua og til sørspissen av øya (Nyrud), der det er en parkeringsplass. Området kan også nås med sykkel fra Kvaløysletta og Tromsøya. Det er alt fra enkeltstående barnefamilier til skoleklasser og grupper fra barnehager som bruker fjæra i Duksundet. Det skal forekomme at skoleavslutninger legges der. Mange fisker på brua. Spesielt er det her et godt sted å fiske for barn. Det kan være 20-30 som

fisker samtidig når det er godt vær og sild og makrell under brua. Utfarten har i de senere årene medført parkeringsproblemer på de største utfartsdagene, og beboerne mener trengs mer rettelegging for parkering. Det skal i den forbindelse ha vært kontakt med fylkeskommunen med tanke på etablering av P-plass ved Dukneset.



Figur 11. Kart over relevante kitespotter (sommerspotter merket i rødt og vinterspotter i rødt)

4.1.5 Veg- og stinett for gående og syklende

Veg- og stinettet er, som det går fram ovenfor, gjenstand for en mangfoldig bruk av til dels ulike brukergrupper. Det dreier seg både om bilveg, tilrettelagte stier inne på øya, bruk av mindre tråkk, samt ferdsel langs sti i fjæra. Bruksintensiteten kan beskrives som lav til middels dersom vi tar hele øya i betraktning, men er betydelig større ved Dukneset og opp langs kulturstien på store utfartsdager. Ifølge beboerne er forekomsten av syklist og i noen grad rulleskibruker langs bilvegen vært økende de siste årene. Bruken av alle ferdselsårene gir opplevelser av det særegent landskapet Håkøya byr på. Framkommeligheten er god, uten spesielle hindre. Bilvegen er godt egnet for myke trafikanter ettersom det ikke er snakk om gjennomgangstrafikk.

4.1.6 Identitetsskapende områder/ elementer

Beboerne på øya gir uttrykk for at de er nært knyttet til det særegne natur- og kulturlandskapet, og ser det slik at opprettholdelsen av det siste er betinget av begrenset bosetning på øya. Håkøya har samtidig et kjent landemerke i Tromsø ettersom den kan sees fra både flere sentrale beboelsesområder i kommunen og dessuten er et av de lettes tilgjengelige utfartsmålene som er velegnet for mindre krevende friluftslivsutøvelse av flere forskjellige typer, ikke minst når barn og unge er involvert.

4.2 Delområde 2: Kvaløysletta – Eidkjosen

I utredningen fokuseres det i hovedsak på Kvaløysletta og Storelva. Slettelva-området nord for Sandnessundbrua blir bare delvis berørt av tiltaket og omtales der det er relevant. Eidkjosen omtales også i begrenset grad ettersom det her i første rekke er snakk om en mindre handels-senter ved fylkesvei 862 der det bare er et fåtall bolighus. Det meste av nærmiljø og friluftsliv i denne bydelen (Eidkjosen/Kaldfjord) ligger på innsiden ned mot og ut langs Kaldfjord og berøres således i liten grad av tiltaket. Grønnstrukturen på Kvaløya er en positiv faktor for hele bydels-området. Det er store, åpne friluftslivsområder rett bak bebyggelsen og opp mot fjellene bak. Tidligere landbruksområder langs sjøen er avsatt til LNF.

4.2.1 Boligfelt og boligområder

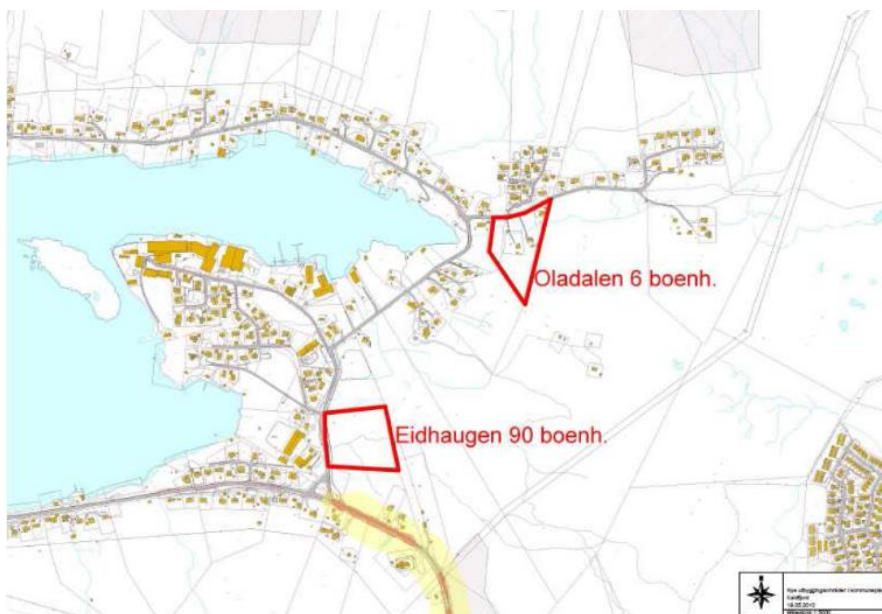
Bebyggelsen på Kvaløysletta preges av villabebyggelse fra 70- og 80-årene, samt enkelte gårds-bruk. Det er mange barnefamilier i området. Bydelen Kvaløysletta (som også omfatter Storelva) hadde 8 197 innbyggere per 1. januar 2014.



Figur 12. Kartover Kvaløysletta og Storelva der boligområder er markert i grå felt

Planer

På Kvaløya har kommunen avsatt betydelige arealer til boligbygging, men utbygging er avhengig av blant annet bedring i trafikk-kapasiteten når det gjelder forbindelse til Tromsøya. Statens vegvesen har tillat en boligkvote ut fra vurderinger av det siste, og kommunestyret vedtok i sak 239/08 at det kunne bygges inntil 6 boliger i feltet Oladalen og inntil 19 boliger i feltet Eldhaugen (figur 13). Ved økt trafikkavviklingskapasitet kan det åpnes for betydelig mer boligbygging både på disse arealene og andre (Tromsø kommune 2011). Dette gjelder flere områder rundt Storelva og dessuten på nedsiden av vegen mellom bydels-senteret og brua.



Figur 13. Kart som viser arealer regulert for boligbygging (Tromsø kommune 2011)

4.2.2 Øvrige bebygde områder

I Blåmannsvegen finner vi Kvaløysletta sykehjem, og Aleris Omsorg Norge, Region Nord har en institusjon i Fjordveien på Kvaløysletta. Det er til sammen 10 barnehager og 5 skoler innenfor delområdet (figur 14):

Barnehagene (nummert i figur 14)

1. Eidhaugen, Åslandvegen
2. Åsland barnehage, Åslandvegen
3. Storvollen, Øvre Storvollveg
4. Polarmåsen barnehage, Borgensvingen
5. Lekestua familiebarnehage, Østersvegen
6. Kvaløysletta barnehage, Nisevegen
7. Tusseladden friluftsbarnhage, Slettavegen
8. Slettaelva, Ryllikvegen
9. Karveslettlia foreldrelagsbarnehage, Karveslettvegen
10. Solstua barnehage, Ryllikvegen

Skoler (avmerket med bokstaver i figur 14)

- A. Kvaløya videregående skole
- B. Storelva skole, Nedre Storvollen (Trinn 1-10)
- C. Selnes skole, Nisevegen (Trinn 1-7)
- D. Kvaløysletta skole, Slettavegen (Trinn 8-10)
- E. Sandnessund skole, Slettakbakken
- F. Slettaelva skole, Karveslettveg (Trinn 1-7)



Figur 14. Kart som viser skoler og barnehager i delområdet (Bokstaver og nummer korresponderer med listene ovenfor).

4.2.3 Offentlige/felles møtesteder og andre sosiale uteområder

Kvaløysletta bydelssenter fungerer som en møteplass ved at butikker, serveringssteder og en del offentlige og private fritidstilbud er samlet der (treningsstudio, dansestudio, ungdomsklubb). Bydelshuset kan leies til ulike typer arrangeres (bursdagsfeiring, barnedåp, konfirmasjon etc., og har en scene som kan brukes til mindre konserter. Lokalet kan romme inntil 150 mennesker og huser ellers ungdomsklubb og juniorklubb.

Ved Kirketomt/ Kvaløysletta Fjærapark, i fjæra like før man nordfra kommer til Slettatorget og Kvaløysletta sentrum, er det et lite åpent bygg med benker og bord utenfor, og med fasiliteter for grilling. Dette brukes av lokalbefolkningen i ulike sammenhenger, både i til arrangementer og uformelle sammenkomster, men også av skoler og barnehager. Dette er i praksis ett av to steder der det er lett å ta seg ned til et område i fjæra som er anvendelig til rekreasjonsformål. Noen hundre meter sør for Selnes skole ligger Stakken, Kystlaget Arctandrias, anlegg med bl.a. eldre hus og nordlandsbåter. Om lag 4 ganger i året arrangeres det spesielle opplegg for publikum (Friluftsliv for alle) ved Arctandria, noe som samler om lag 50-60 personer på kveldstid. Fem til seks ganger hvert år arrangeres åpen dag, som er godt besøkt. Det er svømmehall i Kvaløysletta ungdomskole. Storeelva flerbrukshall samler ungdommer som driver med ulike idrettsaktiviteter. Kunstgressbane ved Slettelva skole og ved Storelvahallen, samt to grusbaner ved hhv. langs Slettavegen like sør for brua og ved Karveslettvegen rett nord for brua, kan også regnes som sosiale møtesteder. Ellers er Storelva skistadion et viktig samlingspunkt ettersom langrennsmiljøet er svært aktivt i denne bydelen.

4.2.4 Friluftsliv

Det er mange friluftsområder ved Kvaløysletta og i strøkene rundt. Områdene brukes blant annet av idrettsklubber, herunder Kvaløysletta skilag, Kvaløysletta sportsklubb og Tromsø kiteklubb, barnehagene og skolene, av eldre som rusler tur langs stiene, plukker bær, sopp, og lufter hunder, men også av folk fra andre steder i Tromsø. Det er lysløype, mange merkede stier og lett tilgjengelige fjelltopper, flere egnet for barnefamilier. Gang og sykkelstien langs med fv 862 er mye brukt både som transportåre, rekreasjon og trening (jogging, sykling, rullleski). Rødtinden byr på relativt lett topptur på ski. Finnlandsfjellet litt lenger inn nord har blitt populært i forbindelse med randonné.

Fjæra langs fv. 862 er generelt vanskelig tilgjengelig, dels som følge av bilvegen og dels fordi bygninger og anlegg danner barrierer. Samtidig er deler av fjæra lite innbydende, og den brukes bare i begrenset grad til friluftslivsformål. I samarbeid med velforeninger holder bydelsrådet i stand to stier ned til fjæra. Den ene av disse ligger mellom Sandessundbrua og Slettatorget der det er en liten sti ned til Tusseladden friluftsbarnhage og grillnaustet i fjæra (Kirketomta/Kvaløysletta Fjærapark). Hit er det mange som kommer for å tenne bål, og barnefamilier og skolene bruker området. Fjæra ved Stakken er mye brukt av lokale. Det er ett av de få stedene det er greit å komme seg ned til fjæra, fordi man kan bruke parkeringsplassen og finne le ved naustene. I tillegg er det busstopp med fotgjengerfelt like ved og en del trær mellom bygningene og veien verner mot støy og støv fra veien. Ved Arctandria er det derfor mye barnefamilier som tenner bål, sommer som vinter og hver helg er det anslagsvis 20 personer der i en slik sammenheng.

Selneset har visse potensialer i friluftlivssammenheng. Neset ligger nedenfor rundkjøringen like sør for Slettatorget. Mye av arealet brukes til forproduksjon. I dag er det relativt lite brukt, men det forekommer at folk går ned og sitter ved noen pumpehus nede i fjæra der. Store deler av neset er dyrket mark, og dette er derfor et av de områdene man kan oppholde seg i fjæra med biltrafikk på en viss avstand. Kommunen har lenge hatt ambisjoner om å etablere en fjæresti forbi her og videre nordover mot den såkalte Kirketomta. Tromsø kiteklubb en muntlig avtale med grunneier på Selneset om bruk av dette området til kursaktivitet. Her utdannes nye kitere under kontrollerte vindforhold. I mørketiden benyttes også området på kveldstid for kiting og området har god tilgjengelighet og areal for kursing og parkering. Området har således stor verdi for klubben vinterstid. Utover dette er det flere vinterspotter oppover i fjellet bak boligområdene (se kart i figur 11 med avmerkede kitespotter).

Kulturlandskapet like sør for dagens bru har ikke mye ferdsel i rekreasjonssammenheng. Likevel er et snakk om et visuelt særegent landskap som gir verdi til Kvaløysletta som helhet. Nord for dagen bru, rundt utløpet av Slettelva er det i større grad snakk om en friluftslivsområde. Selv om det er vindutsatt der finnes det flere provisoriske bålplasser nordover fra elveløpet, noe som tyder på at fjæra der har en viss bruk.

Ved Storelva skole som er kommunens 3. største skole er det en del friluftsområder over bebyggelsen mot lysløypa og skistadion som elevene bruker i tillegg til skolegården. Det er også et friluftsområde ned mot fjæra nedenfor Storelva skole, men som sjelden brukes som følge av trafikksituasjonen.

4.2.5 Veg- og stinett for gående og syklende

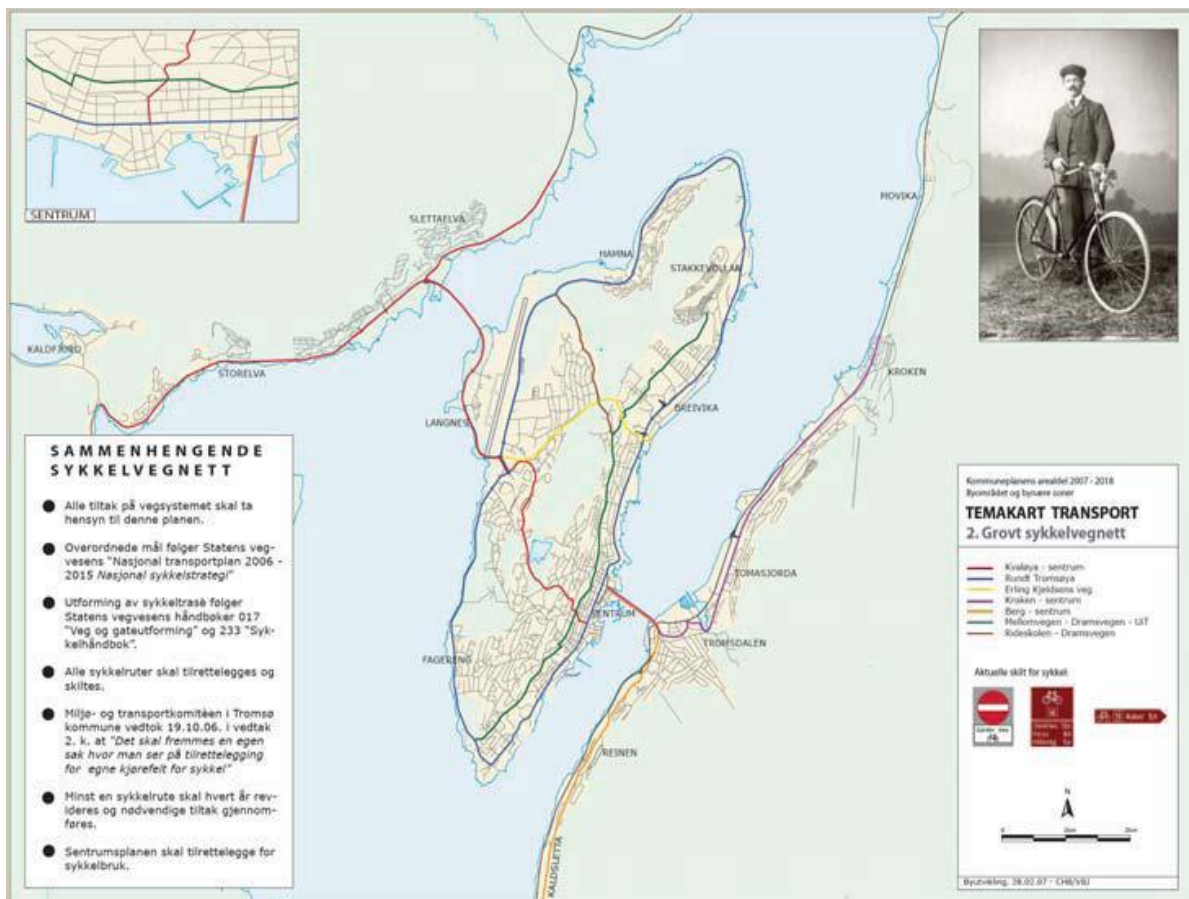
Det er gang- og sykkelvei langs fv. 862 fra Slettelva nord for Sandnessundbrua til Kaldfjord i sør. Fylkesvegen er relativt tungt trafikkert og har en god del gjennomgangstrafikk, inkludert tungtransport. Siden Sandnessundbrua er eneste forbindelse til Tromsøya, passerer all trafikk fra og til den sørlige delen av Kvaløya forbi her. Beboerne beskriver dette som en relativt jevn flyt, men at det tetter seg til i rushtid morgen og ettermiddag siden de fleste som er bosatt her har arbeidsplasser (og ofte barnehageplasser) på Tromsøya. Ryaforbindelsen (undersjøisk tunnel fra Larseng lenger sør på Kvaløya over til Malangen) brukes av dagpendlere inn til Tromsø og annen gjennomgangstrafikk. Videre må det kjøres forbi Kvaløysletta, Storelva og Eidkjosen for å komme til Kaldfjord, Tromvik, Sommarøy, samt Håkøybotn og Straumshella. Her dreier det seg både om folk som er bosatt på disse stedene, transport i forbindelse med industrivirksomhet, turisme og helgeutfart både sommer og vinter. Tungtransport langs vegen er i første rekke knyttet til industrivirksomhet andre steder på Kvaløya (fruktlagret BARE i Kaldfjord, steinbruddet i Ordalen, fiskebruk i Tromvika og på Sommarøy, samt forskningsbedriften RESA). Tungtransporten medfører ifølge beboere en del forbikjøringer.

Tendensene til kødannelser i rushtiden skaper praktiske problemer for mange innbyggere i dette delområdet. En god del barn kjøres til skolene som følge av kombinasjonen av lang og utrygg skolevei. Siden foreldrene starter jobbreisen tidlig for å unngå køene, må en del barn vente ved skolene fra klokken 7 om morgenen til skolestart kl. 08.30. Tilsvarende er det barn som venter

ett til to timer etter skoleslutt på at foreldrene skal komme i bil fra Tromsøya. At barn blir kjørt til skolen, delvis som følge av utrygge trafikkforhold. Dette bidrar til økt trafikk rundt skolene ved skolestart og skoleslutt. Særlig problematisk er dette på glatt vinterføre. Kødannelse, som igjen resulterer i tidsknapphet når barn skal leveres ved skoler eller barnehager, generer i slike tilfeller lett uforsiktighet blant bilførere. Det siste er særlig utfordrende for barna som er i trafikken, spesielt vinterstid med dårlig lys og mye snø. Samtidig bør det understrekes at også mange barn som er bosatt i boligområdet på oversiden av Kvaløyvegen, der internveier og gangstier i boligområdene kan benyttes

Den generelle økningen i trafikken gjør det også vanskeligere for myke trafikanter å komme seg over fv 862. Det er flere steder langt mellom fotgjengerovergangene. Bussholdeplasser mangler fortau og fotgjengerovergang i nordgående løp (på vei til Tromsøya), noe som regnes som spesielt utfordrende dersom større barn skal ta buss alene. Spesielt vinterstid er dette et problem, blant annet fordi brøytekanter danner barrierer og gir dårlig sikt for bilister. Denne situasjonen er også utfordrende for de som bor på nedsiden (mot fjæra), spesielt for barna som må krysse fylkesvegen på vei til skolen. Det siste har blitt framhevet som en problem for de som bor nedenfor Storelva skole, og som må krysse en vegstrekning der det ikke er redusert fartsgrense. I den sammenheng er det beskrevet en del farlige situasjoner der bilister i kjørebane nærmest barn som skal til å krysse stopper, mens bilister som kommer i andre retning ofte blir sent oppmerksom på at barn er i ferd med å krysse kjørebane.

Syssel- og gangvegen langs Kvaløyvegen er adskilt fra biltrafikken med en gressbevakst rabatt og har vegbelysning. Traseen brukes av lokalbefolkning, men også en del av folk fra Tromsøya, til rekreasjon og trening på sykkel og i noen grad rulleski. Traseen er forbundet med sykkelnettet på Tromsøya (figur 15). Mange opplever det imidlertid som utfordrende å sykle eller gå over Sandnessundbrua. Selv om et gjerde skiller myketrifikkkanter fra bilene, kommer biltrafikken tett på. Beboerne opplever at støy og luftforurensning i økt grad representerer et miljøproblem for de som bor på Kvaløysletta. Mye av bebyggelsen, både den eldre og den nye, ligger langs fv 862 og er direkte utsatt for trafikken. På grunn av topografien med bebyggelse i skrånende terreng fra bilvegen og opp mot fjellet, er også bebyggelse et stykke unna veien utsatt for støy og luftforurensning.



Figur 15. Kart over sammenhengende sykkelvegnett i Tromsø som viser sykkel- og gangtrase langs fv 862 (markert i rød strek)

4.2.6 Identitetsskapende områder/ elementer

Kvaløysletta har gjennom årene fått en ganske sterk identitet som sted og som bydel. Det er flere ting som har bidratt til dette. En ting er bydelssentret med utgangspunkt i aktiviteter og fasiliteter rundt Slettatorget noe annet idrettsaktivitetene i tilknytning til skistadion og flerbruks-hallen ved Storelva, samt de store og mye benyttede friluftslivsområdene bakenfor boligfeltene. I tillegg kommer sosiale møteplasser i fjære ved Kirketomt og ved Stakken.

4.3 Delområde 3: Langnes

Dette delområdet omfatter i grove trekk det som er definert som Langnes bydel som har vel 9 000 innbyggere. Det er et større boligområde fra Dramsvegen og vestover mot Langes handelspark, samt boligområder på sørsiden av tverrforbindelsen (Erlings Kjeldsens veg) og vestsiden av Tromsømarka til og med Norrøna og Åsmarka opp til Soltunveien. I tillegg inkluderes Langnes handelspark, Giæverbukta, Workinntunet/Åslia og områdene derfra til krysset Kvaløyvegen/Langnesvegen, samt Langneset utenfor flyplassen.

I kommuneplanens arealdel er Langnes definert som bydelssenter og avlastningssenter for handel, i tillegg til å være et område med store arealreserver til næringsformål. Langnes er et trafikalt knutepunkt mellom Breivika, sentrum av byen og flyplassen. Det er bussterminal i Giæverbukta. Nærheten til flyplassen preger dette delområdet, og lufthavnas framtidsplaner legger premisser for arealbruken i tiden framover. Hele området bærer preg av at Erlings Kjeldsens veg i dag er en sentral hovedferdselsåre. Nærmiljøene som ligger langs Langnesvegen, som er den andre ferdselsåren øst/vest på øya (når vi ser bort fra tunneltraseen), inkluderes her fordi tilførselsveier til boligområder i Workinnmarka tar av fra denne veien, samt at beboere i Norrøna og Åsgårdmarka må krysse veien på vei til Workinn skole eller for å komme til bydelssenteret. *Langneset*, rett vest for rundkjøringen ved flyplassen, inkluderes også i dette delområdet fordi det representerer et særegent friluftslivsområde i fjæra.

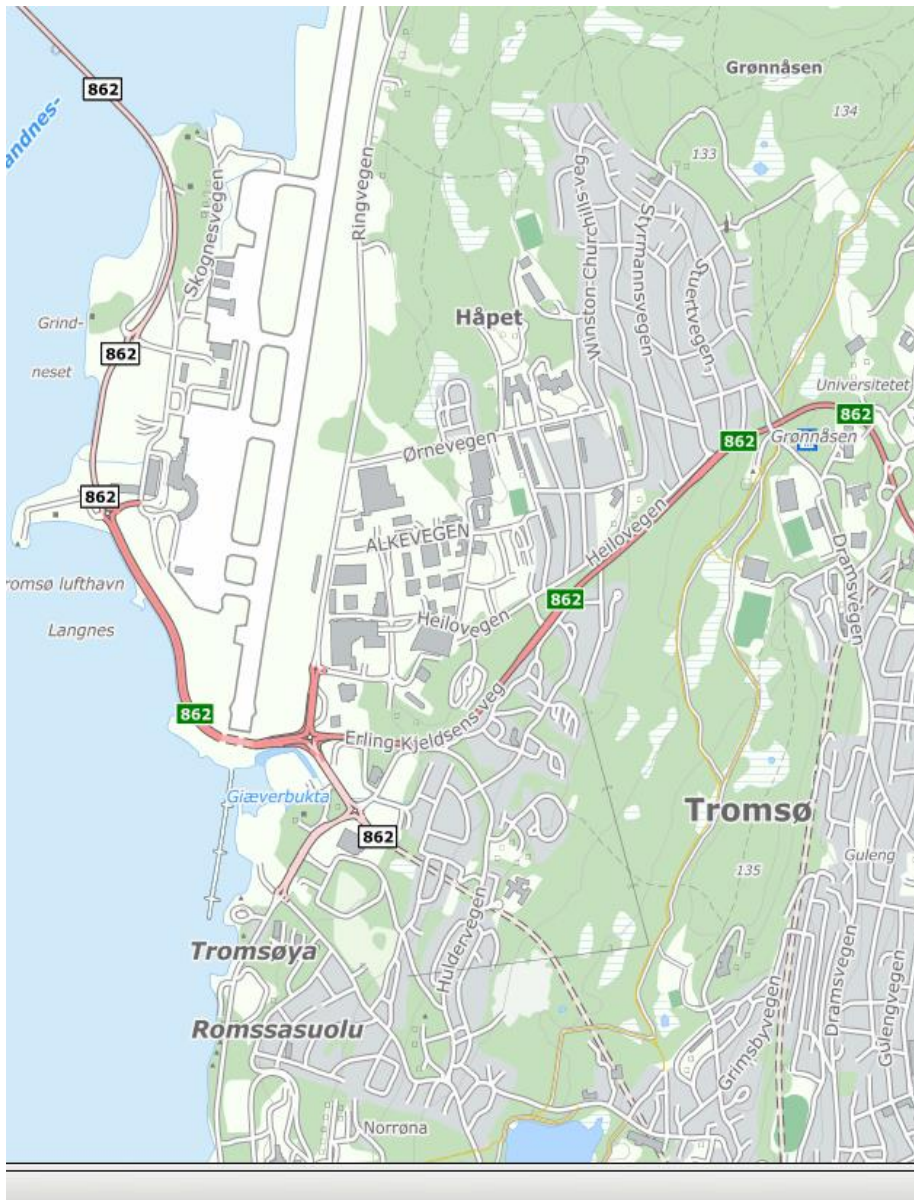
4.3.1 Boligfelt og boligområder

Delområdet består av flere delvis geografisk adskilte boligområder (figur 16). Boligområdet på Håpet karakteriseres av rekke- og blokkbebyggelse fra 70- og 80 tallet. I dette området ovenfor handelssenteret på Langnes er det til del en blanding av nærings- og beboelseshus. På Mortensnes dominerer eneboliger og småhusbebyggelse, hovedsakelig fra 50-tallet og fremover. Mortensnes studentboliger ligger i Ørnevegen. Sør for Erlings Kjeldsens veg ligger Workinnmarka med nyere, variert og tett bebyggelse fra 90- og 2000- tallet, plassert i skrånet i vestvendt retning. Litt ovenfor Workinnmarka er det en del villaer i Olsgårdområdet, der adkomstvei er vi Heilovegen og tunnel under tverrforbindelsen. Sør for Langnesvegen, ved Norrøna og i Åsgårdmarka, er det hovedsakelig eneboliger.

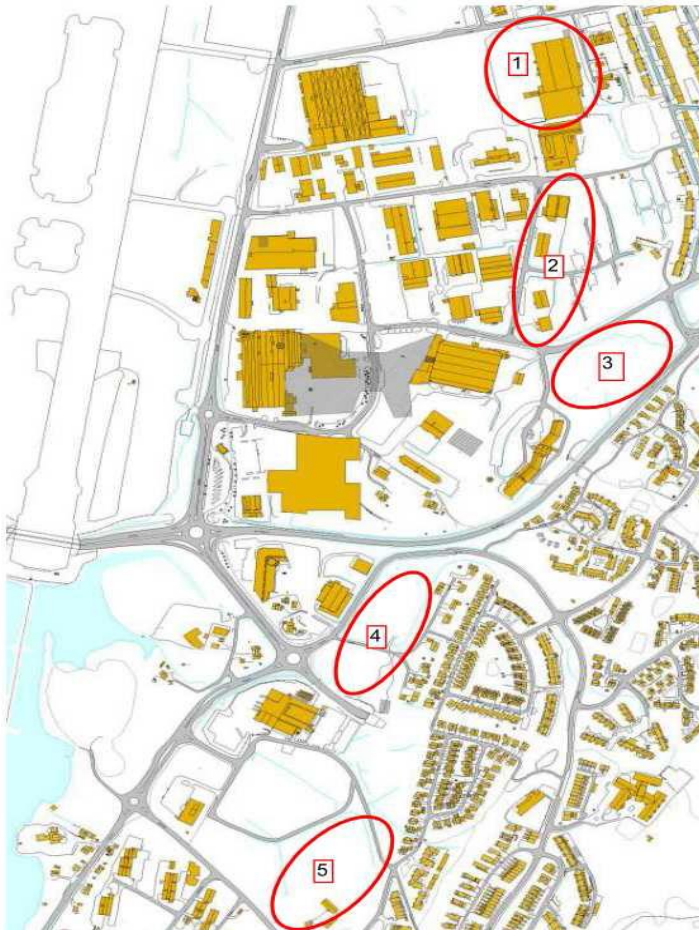
Planer

I henhold til Tromsø kommunes nettsider, der det vises en kart med oversikt over reguleringsplaner under arbeid pr. 07.05.2014⁶, arbeides det med planer som gjør at man kan vente forholdsvis stor befolkningsøkning i visse deler av dette delområdet: Åslia Vest er avsatt til byggeområder i kommuneplanens arealdel, og i Øvre Workinnmarka, i det gamle steinbruddet, er det regulert for 410 boenheter. UNN har planer om å selge tomter i boligfeltet i Åsgårdmarka. Her kan det bli bygget 455 nye boliger, i et området der det fra før er 124 boliger. I følge avisa ITromsø er det tillatt 580 boliger i området. På Langnes er Vestre Mortensnes og Einerhagen boligområde ferdig regulert, men enda ikke fullt utbygd. Sett i lys av at andelen eldre vil øke i befolkningen, legger man i områdeplanen for Langnes (Tromsø kommune 2012) vekt på at området kan gjøres attraktivt for eldre som følge av nærhet til handel, bydelsfunksjoner og kollektivtransport. Sett i forhold til støysituasjonen er følgende områder vurdert som egnet til videre boligutbygging (se kart figur 17): 1) Tomt i nord-østre del av planområdet med forretninger som Biltema, Kiwi, 2) Tomter langs Ærfuglvegens østside med diverse næringsbygg, 3) Tomt sør for Heilovegen med Scandic hotell. 4) Ubebygde tomter sør for Erlings Kjeldsens veg, også kalt Åslia Vest. 5) Tomt sør-øst for Postterminalen (Langnes søndre) (Tromsø kommune 2014a).

⁶ Reguleringsplaner under arbeid pr. 07.05.2014. https://img8.custompublish.com/get-file.php/2623885.1308.awdbptaxyd/planoversikt_mai_2014_1lt.pdf?return=www.tromso.kommune.no



Figur 16. Kart over delområdet med boligområder markert i grått



Figur 17. Kartskisse som viser områdene som er vurdert for boligformål (planlagte boliger i det gamle steinbruddet er ikke tatt med her) (Tromsø kommune, 2012)

4.3.2 Øvrige bebygde områder

Barnehagedekningen i Langnes bydel er en av Tromsøs beste, med til sammen 12 barnehager innen delområdet. I tillegg finner vi også tre barneskoler og en ungdomsskole (figur 18).

Barnehager (figur 18)

1. Norrøna barnehage
2. Workinnmarka barnehage
3. Olsgård kommunale barnehage
4. Vestavinden familiebarnehage
5. Ekrehagen friluftsbarnhage
6. Polarreven barnehage
7. Ørneredet barnehage
8. Heimly barnehage
9. Hvalrossen barnehage
10. Polarhagen
11. Einerrabben barnehage
12. Håpet barnehage

Skoler (figur 18)

- A Workinnmarka skole
- B Langnes skole
- C Mortensnes skole
- D Ekrehagen skole

I Ørnevegen 6, like ved Langnes skole, ligger Mortensnes sykehjem og omsorgsboliger. Sykehjemmet har 56 plasser med omsorgsboligen består av 44 leiligheter. Vest for boligområdet Håpet finner man Langnes handelsområde som preges av fragmentert forretnings-, nærings- og lagerbebyggelse i form av store bygg over to-tre etasjer med flate tak. Noen bygg skiller seg ut, blant annet Scandic hotell og forretningsbygget sør for Erlings Kjeldsens veg med ICA og SATS med mer. Mellom bygningene er det mye store asfaltflater som benyttes til parkering og utelagring. Det er også ledige arealer som delvis omfattes av grøntstruktur, men som er regulert som byggeområder for næringsvirksomhet i kommuneplanens arealdel Langnes handelsområde fungerer som bydelssenter i dette delområdet.

Området mellom Workinn-rundkjøringen og Langnesbakken betegnes her som Langnes søndre. Foruten Postterminalen ligger møbelforretningen Arnesen ved rundkjøringen nederst i Langnesvegen. Området for øvrig er ubebygget og med spredt vegetasjon, med unntak av et gårdstun med bolig. Workinntunet rett ved tunnelliniplanet består av forretning, industri, bevertning, treningssenter, i tillegg til to bolighus. Sør for krysset Kvaløyvegen og Langnesvegen ligger Sjølundgartneri på oversiden av veien. Selv om arealet på bak næringsbyggene på østsiden av Kvaløyvegen er avsatt til friområde per i dag, er det også vurdert som potensielt utnyttbart område.

Planer

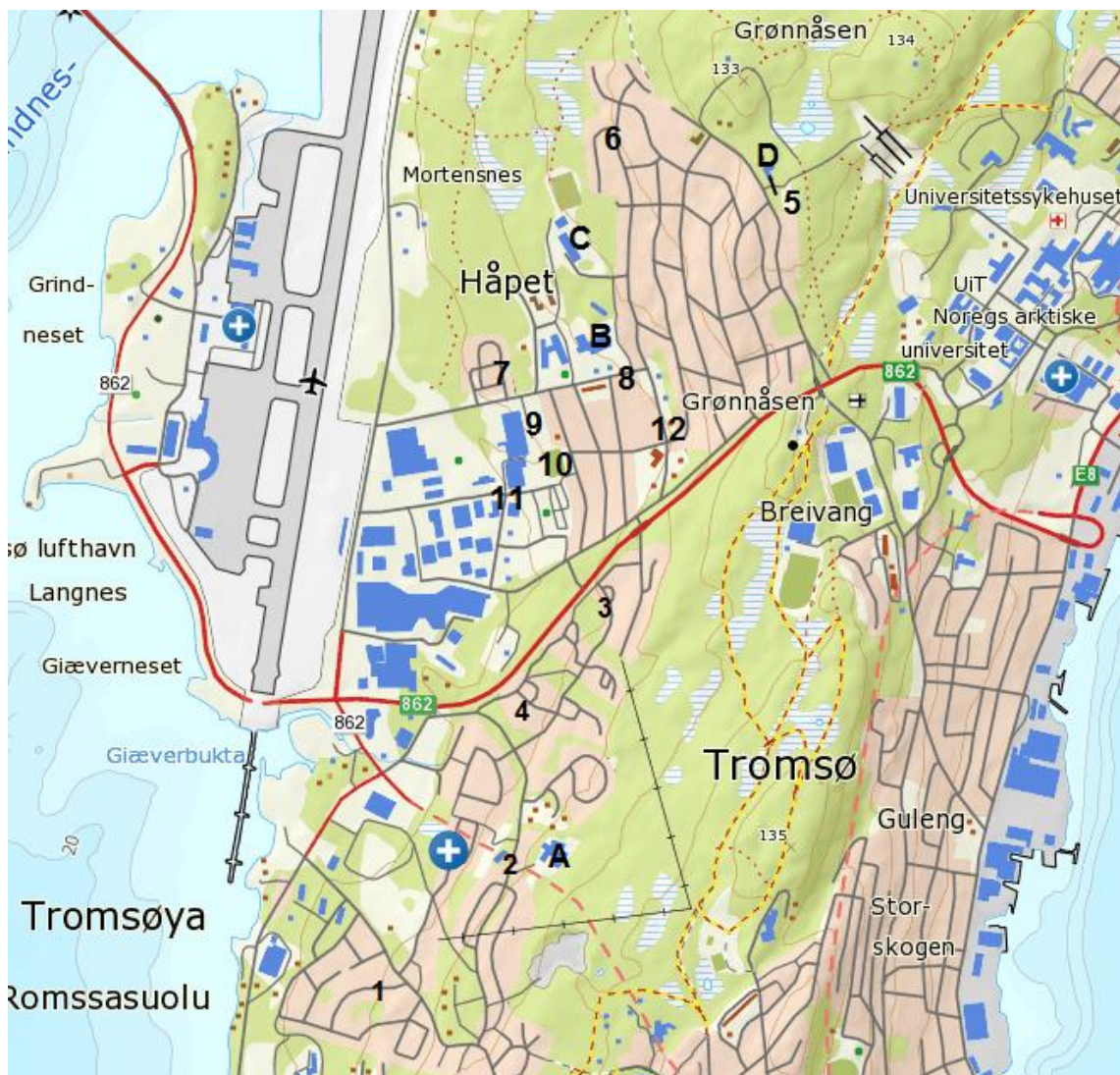
Det foreligger planer om ny næringspark langs Ringvegen nord for Langnes handelspark, i området som strekker seg nordover fra NAFs øvingsbane til avkjøringen ned mot rideskolen. Nord for Ørnevegen skal Ikea bygge nytt på et tomt med areal på ca. 50 mål. Det er avsatt areal til en ny barnehage i forbindelse med bygging av boliger i det gamle steinbruddet i Workinnmarka (Tromsø kommune, 2009). I henhold til områderegeringsplanen for Langnes (Tromsø kommune, 2012) reguleres nytt byggeområde for offentlig tjenesteyting lengst øst i planområdet, mellom Erling Kjeldsens veg og Heilovegen. Dette området beskrives som potensielt gunstig for helse- og omsorgsbygg. Planen regulerer videre for bolig i kombinasjon med andre kompatible næringsformål og forslås for eiendommene i nord-øst som i dag er benyttet til forretning for bl.a. Biltema og Kiwi, og kontorbygg i Alkevegen, samt eiendommen ved Scandic Hotell. Nord for Heilovegen, ved Nedre Håpet, har det blitt regulert for et nytt boligområde som i dag har navnet Einerhagen.

4.3.3 Offentlige/felles møtesteder og andre sosiale uteområder

Mange oppsøker kjøpesentrene for å treffes, og Langnes er et viktig møtested i Tromsø by. Jekta storsenter legger opp til en skaterampe i tilknytning til sitt inngangsparti. I tillegg er det bevertning og treningssenter på Workinntunet. Utover dette er det snakk om noen få friområder som til dels er vanskelig tilgjengelig på grunn av trafikkstruktur og lite tilrettelegging. På Langneset møtes ofte hundeiere på ettermiddager og kvelder. Her det også snakk om folk fra andre områder av byen ettersom det er vanligst å ta seg fram dit per bil. I de øvre områdene fungerer skoleområdene delvis som møteplass for barn i fritiden.

4.3.4 Veg- og stinett for gående og syklende

Som det går fram av kart i figur 19 representerer tverrforbindelsen (Erlings Kjeldsens veg) en betydelig barriere for gående og syklende. Det samme gjelder også Langnesvegen, om enn i mindre omfang. Generelt er trafikkbildet i dette delområdet er uryddig, spesielt for myke trafikantter. Særskilt gjelder det i rushtiden, da det også er mye trafikk på mindre veier. Dessuten er det dårlige forbindelse mellom boområdene og bydelssentrene.



Figur 18. Kartutsnitt over delområdet med skolene markert med bokstaver og barnehager med tall som korresponderer med lister ovenfor.

Mortensnes har god barnehagedekning. I 2008 var 68% av barnehageplassene tildelt folk som var bosatt andre steder i kommunen. Dette fører til mye trafikk inn og ut av områdene der barnehagene er lokalisert. Beboere i delområdet beskriver trafikksituasjonen om morgenen og ettermiddagen som utfordrende med tanke på skolevegen. F.eks. er trafikkpresset rundt Mortensnes skole stort både morgen og ettermiddag. Særlig skaper krysset ved Maskinistvegen og Winston Churchills veg, der bussene kjører, utrygghet, ikke minst vinterstid da snøforholdene kan gjøre veien trang. Det samme gjelder Winston Churchills veg mellom Ørnevegen og Radarveien, som utgjør del av busstrase, men uten fortau.

Gjæverbukta er et sentralt knutepunkt, og utgjør en flaskehals for biltrafikken til og fra Kvaløya. Det er tett trafikk lang Erlings Kjeldsens veg i rushtiden, med tilløp til kødannelse, og derfor vanskelig for de som bor på Mortensnes å komme ut på denne veien når trafikk er størst. Trafikkpresset på hovedveinettet resulterer i at mange bilister som skal ut eller inn av boligområdene i stedet for å kjøre ut på Erlings Kjeldsens veg velger internveier som Båtmansvegen, Ankervegen, Redervegen, Winston Churchills veg og Ørnevegen) for nå fram til Gjæverbukta via Ringvegen. Selv om det er 30-sone på internveiene, gjør biltrafikken det utrygt for barn og andre fotgjengere. Mange steder er det smale veier og mangel på eller dårlige fortau. Bare Ørnevegen og delvis Ankervegen har fortau. Gjennomgangstrafikken påvirker derfor sikkerheten til ungene

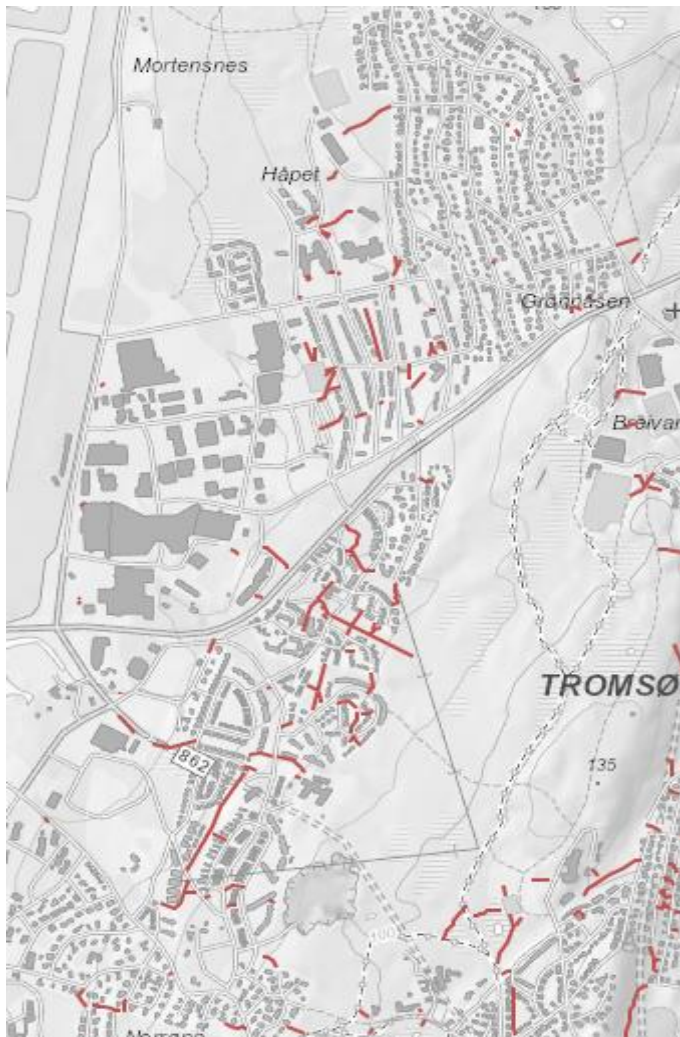
langs skolevegen. Den samme problematikken gjelder også ferdsel til og fra barnehagene. Utenfor Ekrehagen barnehage er det for eksempel ikke fortau. Om vinteren når det er mye snø i brøytekanten som gjør veien smal og uoversiktlig er dette utfordrende for barnehagen da de skal ut på tur og særlig når bussen kjører forbi.



Figur 19. Kart over planområdet med markerte barrierewirkninger ved dagens vegløsninger. (Tromsø kommune 2007).

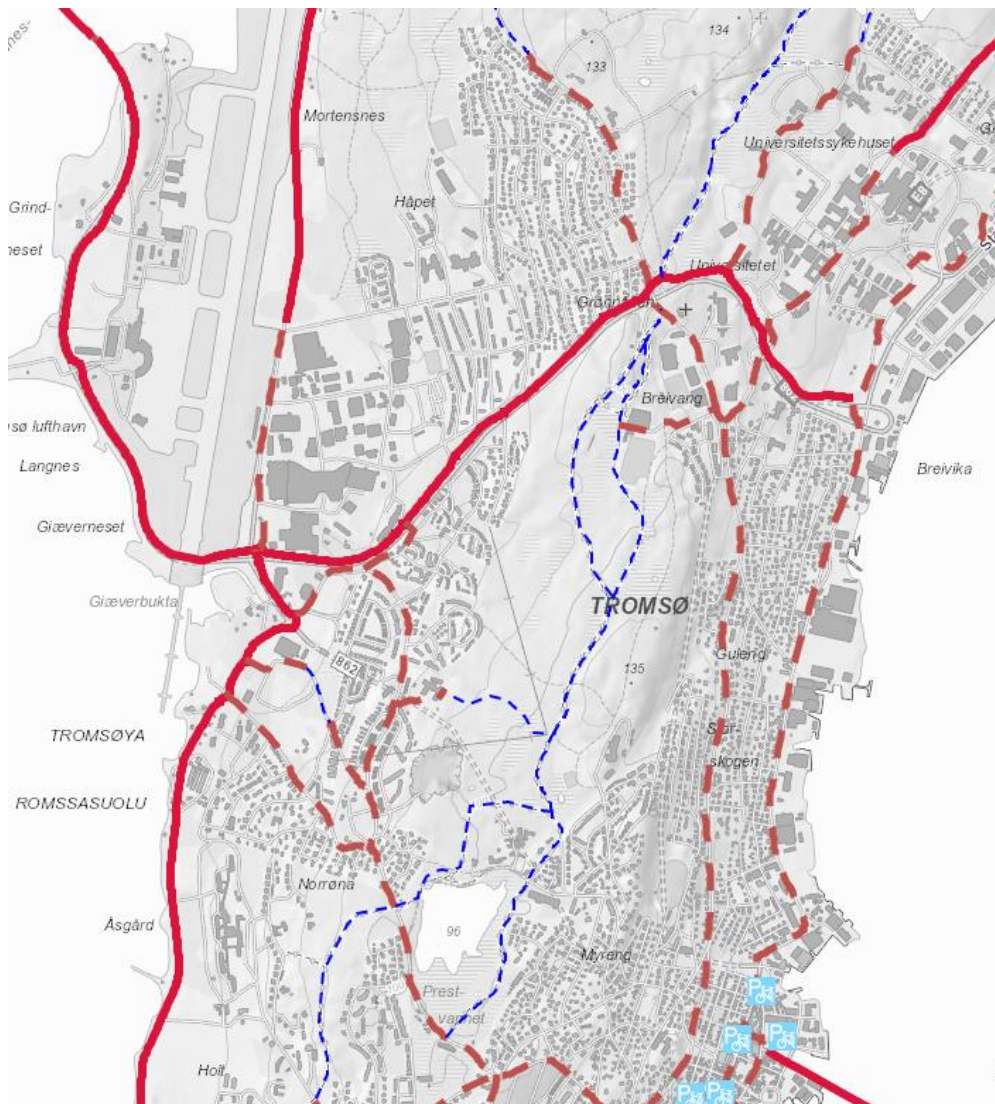
Langs Erlings Kjeldsens veg er det opparbeidet gang- og sykkelveg som går parallelt med vegen fra toppen av øya og ned til Giæverbukta. Beboere i område opplyser at denne muligheten bare brukes i begrenset grad ettersom det er relativt få punkter der man kan komme inn på gang- og sykkelveien fra boligområdene (figur 21). Dessuten representerer Erlings Kjeldsens veg en barriere mellom boligområdene i Workinnmarka og handelsområdet på Langnes. Selv om det er gangbru over ved Scandic, er forbindelsen videre langs Heilovegen dårlig. De fleste bruker snarveier som den i hovedsak består av tråkk mellom bebyggelse og grøntområder (figur 20).

Fra Langnesvegen er det innfartsvei til boligområdene ved Workinn via Alvevegen og Huldervegen som begge er avstengt for gjennomgangstrafikk. Det er vikeplikt for bilister som skal ut fra boligområdet til hovedveien. Dette skaper vanskeligheter i de mest trafikkerte tidene på døgnet. For eksempel er det trangt ved Postterminalen i rushtidene, og enkelte bilister velger å kjøre Huldervegen som går rett igjennom boligområdet. Veien er stengt midtveis med en bom som bare kan passeres av buss og taxi. Det heter seg imidlertid at det finnes tilfeller der bilister kjører på fortauet for å komme rundt bommen og dermed unngå kø i Langnesbakken og på Kvaløyvegen. Likevel er det begrensa trafikk gjennom denne skolekretsen grunnet bommen i Huldervegen. Det er dessuten fortau langs hele denne vegen. I Alvevegen er bare fortau fra krysset hvor man svinger inn til Workinnmarka, men ikke nedenfor veikrysset. Barn følges som regel av foreldre på grunn av den vanskelige trafikksituasjonen. Inne i boligområdet i Workinnmarka finnes gangsti til barnehage og skole.



Figur 20. Snarveier i Langnesområdet⁷

⁷ <http://www.arcgis.com/home/item.html?id=8ae42763033a4259ab820a3acc4901c1>



Figur 21. Kart over sykkelveier i eller i tilknytning til delområdet. Rød hel sterk er tilrettelagt sykkeltrase, rød striplet linje er ikke tilrettelagt sykkeltrase, mens blå stiplet linje markerer gruslagt lysløype i Tromsømarka⁸.

Det har relativt nylig blitt bygget fortau langs Heilovegen fra Ærfuglvegen til Rypevegen, samt fortau knyttet til det nye boligområde Einerhagen. Her er kommunen grunneier og bygger fortausparsellen som er en del av infrastrukturen som må på plass før boligområdet selges eller bygges ut. Fortauet er en del av de forpliktelsene i etablering av infrastruktur som kommunen har som grunneier og tomteutvikler på Langnes. Fortauet har bedret situasjonen for de myke trafikantene i området.

I Langnesvegen deler boligbebyggelsen i to områder. På sørsiden Norrøna og Åsgårdmarka og på nordsiden et større, relativt nytt boligområde der Workinnmarka skole ligger. Det er ikke fortau lang Langnesvegen før man kommer opp til Bregnevegen, og relativt sparsomt med fotgjengerovergang. Det er imidlertid lysregulert fotgjengerovergang ved Simen Workinns veg og fotgjengerovergang til krysset til Huldervegen. Veggen er forkjørsvog og har langt enkelte strekninger fartsgrense på 30 km/t under deler av døgnet. Barn bosatt i Norrøna og i Åsgårdmarka (der det planlegges flere hundre nye boliger) står ovenfor en forholdsvis trafikkfarlig skoleveg når Langnesvegen skal krysses på vei til Workinnmarka skole. I Workinn skal det også bo elever (om

⁸ <http://www.arcgis.com/home/item.html?id=8ae42763033a4259ab820a3acc4901c1>

lag 50 i tallet) elever som må krysse Langnesvegen for å komme seg videre på fortauet på sørsiden av veien.

Planer

I Områdeplan for Langes (Tromsø kommune 2012), vedtatt i 2015, understrekes ambisjonen om å skape gode forbindelser mellom boligområder og handel, sammenhengende nett for gående og syklende og sikre god tilrettelegging av Langnes for myk trafikant. Av særskilt relevans for denne utredningen er disse målsetningene konkretisert i følgende tiltak:

- Fortau og sykkelfelt i Ørnevegen og Ærfuglvegen
- Vegstrekning fra Heilovegen til Huldervegen, med rundkjøring på tverrforbindelsen + omlegging av Huldervegen til/fra Workinnmarka. Lyskryss ved Karlsøyvegen og Heilovegen.
- Ny gangbru fra Huldervegen til ny forlengelse av Ærfuglvegen
- Tosidig fortau langs Heilovegen vest for dagens kryss ved tverrforbindelsen
- Omlegging av atkomstveg til/fra Workinnmarka gjennom Huldervegen
- Gang- og sykkelveg gjennom Åslia vest, og tilrettelegging for kryssing for gang- og sykkel over Huldervegen
- Planfri kryssing for gående og syklende over Workinn- rundkjøringen.
- Fortau fra Kvaløyvegen til Bregnevegen på søndre side av Langnesvegen og fortau fra Kvaløyvegen til Alvevegen på nordre side av Langnesvegen
- Ny internvegforbindelse Ærfuglvegen, via Rv862 Erling Kjeldsens veg til Huldervegen skal kobles i en firearmet rundkjøring som erstatter kryss ved Heiloveien lengre øst.

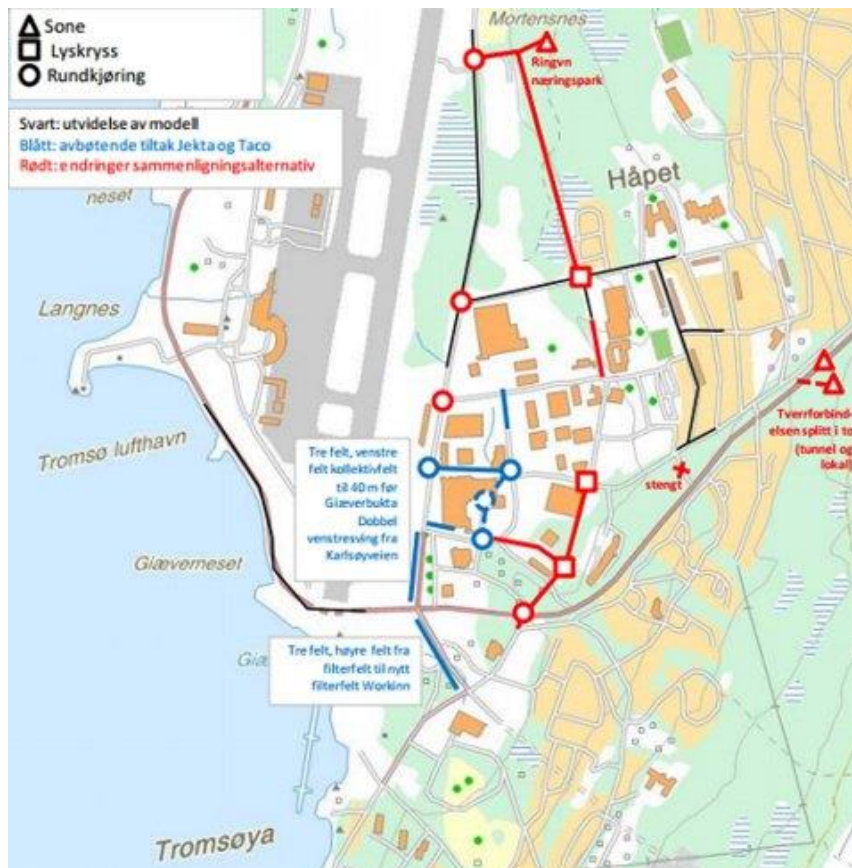
I årene som kommer er befolkningsmengden og trafikkpresset forventet å øke i delområdet. Som følge av dette ligger det i Områdeplanen for Langnes (Tromsø kommune 2012) inne en ny internvei som fra Ringvegen sør for ridebanen skal følge Ærfuglvegen og kobles til Workinn- rundkjøringen via Huldervegen og via en ny rundkjøring på Erlings Kjeldsens veg. Samtidig foreslås også en ny rundkjøring på Kvaløyveien ved Postterminalen. Derfra vil en ny veitrasé gå ut i sundet forbi Giæverbukta og mot flyplassen. Det siste er identisk med den foreslåtte F2-traseen. Ny internvei innebærer også at rv 862, Erling Kjeldsens veg, og Huldervegen kobles i en firearmet rundkjøring (figur 22). Dette krysset erstatter krysset lenger mot øst der (Heilovegen).

Den nye internvegen skal ifølge planene gå over ubebygde eiendommer fra Ørnevegen til kryss i Alkeveien, og videre sørover fra kryss i Heilovegen til Erling Kjeldsens veg bak Jekta storsenter. Den firearmede rundkjøringen på Erling Kjeldsens veg, med arm til Huldervegen, skal være åpen for all trafikk. Det er planlagt en ny gangbru fra Huldervegen over til Ærfuglvegen for å gjøre bydels- og handelssenteret ved Langes mer tilgjengelig for innbyggerne på sørsiden av Erlings Kjeldsens veg. Samtidig skal Huldervegen fungere som full avlastningsveg ved at det etableres et T-kryss ved ny internvei, Det nye T-krysset vil ifølge planene bli innkjørselen til / utkjørsel fra Workinnmarka. Beboerne i området frykter at dette kan medføre at dagens stenging av Huldervegen med bom like ved Workinnmarka barnehage fjernes.

4.3.5 Friluftsliv

Beboere delområdet gir uttrykk for at Tromsømarka er et viktig område for mange. Marka er flittig brukt både til rekreasjonsformål og som transportåre for de som sykler, går på beina eller på ski til og fra jobb. For eksempel skal det være en god del som jobber på UNN som går på ski til jobben. Generelt er marka lett tilgjengelig fra boligområdene på Mortensnes, Olsgård, Workinnmarka, Norrøna og Åsgårdmarka gjennom flere snarveier, stier og tråkk. Det går lysløype fram til Workinn skole fra skistadion. Skolen er dermed, i likhet med universitetet, koblet til lysløpenettet i Tromsømarka, samtidig som det gir enkel adgang til f.eks. Charlottenlund som er et svært populært ski-, skøyte- og akeområde for barn og unge i byen på vinterstid. Herfra går elvene

tidvis også lysløypa sørover mot Prestvannet. Ved Mortensnes skole er det som ved Workinnmarka skole avsatt eget område til skileik. Fra Ekrehagen friluftsbarnhage og Ekrehagen skole går det



Figur 22. Kartskisse over ny internvei Ærfuglvegen – Huldervegen det er regulert for i delområdet (Tromsø kommune 2012)

også en vei inn i marka som fungerer som inngang til skiløypa og markaområdene nord for Erlings Kjeldsens veg. Charlottenlund og idrettshallene ved Templarheim sør for Erlings Kjeldsens veg kan nås via den såkalte skibrua. Tromsømarka er således hyppig brukt av skoler og barnehager i Langnes, selv av de som ligger litt lenger unna. Som følge av avstand og trafikksituasjonen tar Einerabben barnehage buss for å komme til Tromsømarka. I boområdene som ligger nærmere handelsområdet på Langnes, og dermed ikke i umiddelbar nærhet til marka, er friluftslivsmulighetene dårligere. Det går riktignok stier inn i Tromsømarka nord for Ørnevegen. Dette området ligger imidlertid svært nære flyplassen, dessuten ganske myrlendt, og derfor ikke mye brukt.

I Områdereguleringsplan for Langnes, 1728 (Tromsø kommune 2012) vises det til at det finnes en rekke soner med løvskog i området, ikke minst ned mot Langnes handels- og næringsområde (figur 23). Mens noen av disse er små og dårlig tilgjengelige, er andre mer brukt. Spesielt gjelder det siste høydedraget opp mot Mortensnes der det langs en sti er satt opp en benk som vitner om en viss rekreasjonsverdi. Det er også et løvskogområde mellom Heilovegen og Erlings Kjeldsens veg, øst for Scandic hotell som et område med potensiell rekreasjonsverdi. Området har imidlertid dårlig tilgjengelighet. Generelt er det få gangveger eller interneveier med fortau som binder boligområder og grøntområder sammen. Potensialene er her derfor uutnyttet. De mange barnehagene bruker imidlertid grønne lunger og plasser i de tilfellene de er lett tilgjengelige.

Lenger opp ved Mortensnes er Tromsømarka mer eller mindre direkte tilgjengelig for beboerne. Friluftsområdene fra Mortensnes skole og nordover brukes daglig. Det er fotballbane og en liten

skibakke i nærområdet. Ca. 1/3 av Mortensnes skoleelever har med ski til skolen hver dag. Ut-over den kommunale eiendommen er nabolagene og Mortensnes velforeninger aktive i bruk og stell av frilufts arealene. Uteområdene har blitt opprusta de siste 10 årene og brukes mye både i skolen og av nærmiljøet.

På østsiden av Mortensnes, i tilslutning til Tromsømarka, ligger Ekrehagen friluftsbarnehage og Ekrehagen skole, som deler innkjøring med adkomsten til hoppbakken i Grønnåsen. Ekrehagen friluftsbarnehage bruker Tromsømarka omtrent daglig. De høster av naturen, for eksempel har de rypesnare og pukker bær, og de følger med på det som skjer i naturen. I tillegg har barnehagen et lite inngjerdet uteareal der det finnes leker. Dette området brukes av barnefamilier i helgene. Like ved Ekrehagen friluftsbarnehage og skolen er det en fotballbane som også brukes til skøytebane om vinteren. Området rundt barnehagen og skolen er mye og variert brukt av forskjellige folk, blant annet er det en del turnusfolk, leger, pensjonister, og barnefamilier. Mange bruker lysløypa og stier ved hoppbakken, og det er mange tråkk (uformelle stier) i terrenget i Grønnåsen. Når folk skal gå på ski parkerer de på barnehages parkeringsplass og det er bestandig biler på parkeringen.



Figur 23. Kart med markerte grøntområder rundt Langnes

Sør for Erlings Kjeldsens veg er det et grøntdrag mellom næringsbebyggelsen, trafikksystemet og boligområdene på oversiden. Sør for tunnelinnslaget, på Langnes søndre, er det noe spredt vegetasjon med innslag av løvskog. Dette ubebygde området er avsatt til næringsformål. Vest for Kvaløyvegen, er det også et mindre løvskogområde ned mot sjøen. Disse grøntområdene er lite tilgjengelige/anvendelige som rekreasjon- eller lekeområder som følge av at trafikkbildet skaper barrierer. Gang- og sykkelvegen som kommer over Sandnessundbrua og knyttes sammen med trase videre østover langs Erlings Kjeldsens veg og sørover langs Kvaløyvegen brukes både til transport, rekreasjon og trening (løping, sykling, rulleski).

Langneset

Langneset vest for flyplassen er et rekreasjonsområde for ulike brukergrupper. Tromsø kiteklubb har sin mest bynære og egnede plass for vannkiting her. Området har en enestående plassering med stort riggområde for kiting. Fremtredende vindretninger fra sør-sørvest treffer Langnes og gir god kitevind. Friluftsområdets arealer sikrer at kiterne kan utøve sin sport på en trygg måte, samt at det er god tilgjengelighet og parkeringsmuligheter. Det skal ikke finnes alternative arealer i Tromsø tilsvarende Langneset. Neset er også et populært område for hundelufting, og en god del søker seg dit for fotografier og for fuglekikking.

4.3.6 Identitetsskapende områder / elementer

Langnes handelssenter har gjennom utviklingen overtatt noe av sentrumsfunksjonene og er en sentral møteplass for befolkningen i byen, i tillegg til at det utgjør bydelssenter. Boområdene som grenser til Tromsømarka har fin utsikt og regnes som attraktive bomiljøer.

4.4 Delområde 4: Breivika – Borgtun

Delområdet strekker seg på hver side av Erlings Kjeldsens veg på østsiden av Tromsøya. Det dreier seg om et sammensatt område med boligområder, flere skoler, idrettsanlegg, studentboliger, universitet og en botanisk hage. Til sammen innebærer dette at svært mange som er bosatt andre steder i kommunen ferdes og oppholder seg i delområdet daglig.

4.4.1 Boligfelt og boligområder

Beboelsesområdene det dreier seg om her, ligger sør for Erlings Kjeldsens veg, dersom vi ser bort fra noen få bolighus i Breiviklia. Det er i hovedsak snakk om eneboliger og noe rekkehusbebyggelse. De fleste boligene som ligger langs internveier med lite eller ingen gjennomgangstrafikk. Likevel er det en del boliger lang de to hovedfartsårene i bydelen, hhv. Dramsvegen og Stakkevollveien. Studentsamskipnaden har studentboliger i Rødhettestien ved Øvre Breivang og i Minnelundvegen 13-17 på nordsiden av Erling Kjeldsens veg ved universitetet.

Planer

Det foreligger planer med langsiktige føringer om bygging av bolig på nedsiden av Stakkevollvegen, i kombinasjon med næringsbygg, gjennom Tromsø pakke 3 (se nærmere omtale nedenfor). Det foreligger planer om 550 boenheter fordelt på 11 bygg i Dramsvegen studentby (*Studentsamskipnaden* i Tromsø, 2014), med adkomst fra Dramsvegen og nye gangforbindelser til marka.

4.4.2 Øvrige bebygde områder

I tillegg til Grønnåsen kirke, som ligger på nordsiden av Dramsvegen, like før denne vegen krysser over Erlings Kjeldsens veg, er det en rekke skoler og idrettsanlegg i delområdet. I tillegg har vi Universitetet i Tromsø som strekker seg nordover fra Erlings Kjeldsens veg. Følgende barnehager og skoler er registert (figur 24):

Barnehager (figur 24)

1. Templarheim barnehage
2. Gyllenvang barnehage
3. Breivika studentbarnehage
4. Kråkeslottet barnehage

Skoler (figur 24)

- A. Borgtun skole
- B. Grønnåsen skole
- C. Breivang videregående skole
- D. Breiviklia videregående skole
- U. Universitetet

Universitet i Tromsø

Universitetet og kan nås med bil via avkjøring av Erlings Kjeldsens veg eller via Breivika. Handelshøgskolen skal etablere seg i den gamle husmorskolen på Breivang skal bli en moderne og integrert del av campus ved UiT Norges arktiske universitet. Fra semesterstart 2016 vil dette bli de nye lokalitetene for Handelshøgskolen i Tromsø

Idrettsanlegg

- Krafthallen ligger på nordsiden av Erling Kjeldsens veg, rett vest for universitetsområdet. Det er adkomst med bil via Breivika og universitetsområdet, til fots eller med sykkel langs gang- og sykkelvei fra tilsvarende i Erling Kjeldsens veg rett ovenfor Minnelunden.
- Fløyahallen ligger på andre siden av Erling Kjeldsens veg. Innkjøring er fra Dramsvegen vis-a-vis Breivang videregående skole. Hallen har innendørs fotballbane og skatepark i kjelleren ligger.

- Tromsøhallen ligger inn mot den gamle skistadion, med innkjøring fra Askeladdsvingen. Hallen bruke til friidrett, basket, håndball, volleyball, innebandy, badminton, bryting, fotball og fluekasting.

Planer

Templarheimen Idrettspark (Tromsø kommune 2013a). Her skal det legges til rette for mange slags idretter, inkludert større arrangementer, konserter og messer. Følgende er planlagt:

- Tromsøhallen bygges om for friidrett og andre innendørsidretter.
- Administrasjonsbygg for blant annet idretten, idrettsutdanning, idrettsmedisinsk klinikk og treningsstudio.
- Flerbruksarena som blant annet kan brukes som til kulturarrangementer i tillegg til idrett
- Egne haller for turn, skyting, klatring og isidretter.
- Badeanlegg med 50 meters basseng.
- Idrettsbarnehage.
- Kafé og vrangleareal.
- Fotballbaner på taket av bygningen.

Et badeland med 50 meters basseng skal stå ferdig i 2018, og det er ønsket at hele anlegget skal stå ferdig i 2022. Adkomst til Templarheim idrettspark vil være via Erlings Kjeldsens veg og Askeladdsvingen

4.4.3 Offentlige/felles møtesteder og andre sosiale uteområder

Ved siden av et utemiljøene som er egnet for barn ved Borgtun skole, finnes det et område med grusfotballbane, klatrestativer, sittebenker og noen enkle installasjoner for skateboard mellom Ishavsvegen og Skagesundvegen, om lag 100 meter nord for Kårvikvegen. Området er omkranset av et mindre grøntareal. Borgtun bydel mangler et tydelig definert bydelssenter, men området rundt Kræmer, Esso og Bjørnstranda defineres som fremtidig bydelssenter i kommunedelplanen. Planen legger langsiktige føringer for bygging av bolig på nedsiden av Stakkevollvegen, i kombinasjon med næringsbygg, gjennom Tromsø pakke 3. Eksisterende grønnstruktur ovenfor Stakkevollvegen skal videreføres, samtidig som det skal sikres bedre tilgang til marka (Tromsø kommune 2006, Rasmussen 2015).

Ovenfor Borgtun er det idrettshaller, samt anlegg for flere uteidretter. Området (Templarheim) kan betegnes som et tyngdepunkt for idretten i Tromsø i dag og befinner seg innenfor markagrensen med langrennsløyper, skistadion, turløyper på ubebygd areal på toppen av øya. I tillegg kommer Fløyahallen flerbrukshall (fotball, karate, skatehall, treningssenter, fysioterapi, gymsal, bueskyting), Tennishallen (tennis, klatring, squash), Tromsøhallen (stor flerbrukshall), ishall og Fløyabanen (kunstgress m. undervarme). Området er tilgjengelig med bil fra Askeladdsvingen og Dramsvegen. Langs Askeladdsvingen er det opparbeidet fortau og gang- og sykkelvei.



Figur 24. Skoler og barnehager i delområde 4

4.4.4 Veg- og stinett for gående og syklende

Med tanke på nærmiljøet, generer Erlings Kjeldsens veg støvplager, spesielt om våren, samt noe støy for boligene som befinner seg nærmest, det vil i hovedsak si boliger som ligger mellom Erlings Kjeldsens veg og Borgtunveien. Beboerne oppgir at Stakkevollveien gjennomgående er mer til sjenanse, samt at Dramsvegen er en problematisk trasé for myke trafikanter. Det er også knyttet problemer til en del kjøring mellom de to hovedtraseene på enkelte internveier. Internveiene er beregnet for begrenset trafikk med lav fart og har ikke fortau. Det har vært en del ulykker, riktignok de fleste av mindre alvorlighetsgrad, i forbindelse med trafikk langs to hovedfordragsårene. Lederen for Borgtun bydelsråd anfører at tett og vanskelig trafikk, spesielt langs hovedfordragsårene, medfører at mange bruker bil til og fra skoler/barnehager, arbeidsplasser og handelssentra etc., enn hva som trolig ville ha vært tilfelle dersom gang- og sykkelforholdene hadde vært bedre. Barn bruker i hovedsak vegene i boligområder og unngår dersom det er praktisk mulig Dramsvegen og Stakkevollvegen. Det siste er ikke mulig for alle innbyggere, og det rapporteres om at en del barn kjøres av foreldre til skolen, til tross for relativt kort avstand. Det er også et par veier i boligområdene med noe gjennomgangstrafikk som skaper utrygge forhold, særlig i vinterhalvåret med glatte veier og dårlig belysning. I likhet med de fleste andre områder i Tromsø er den en rekke snarveier som forbinder områder internt i bydelen og forbinder bydelen med andre deler av byen (figur 25 og 26).

Dramsvegen

Områdene langs Dramsvegen er regulert til boligformål. Det er relativt lite personbiltrafikk der ettersom vegen er stengt for gjennomkjøring ved Veslefrikkvegen. Heller ikke er det tungtrafikk å snakke om. Det er fortau som brukes av både gående og syklister langs vestsiden av veien. Likevel er det til tider et utfordrende trafikkbilde ettersom vegtraseen er smal for møtende trafikk, spesielt vintertid da snøforholdene kan gjøre at bussene må opp på deler av fortauet for å kunne møtes. Dramsvegen har hatt økende bruk av gående og syklende til og fra universitets- og sykehusområdet. Det må påregnes at slik trafikk vil kunne øke som følge av avgiftsbelagt parkering ved arbeidsplassene der, planlagte studentboliger i Dramsvegen, etablering av Handelshøgskolen ved Breivang, samt utbygging av Templarheim idrettspark (se nedenfor). Det anføres i kommunedelplan for Stakkevollvegen – Tromsømarka at det bør utarbeides en bedre og separat løsning for gående og syklende langs Dramsvegen (Tromsø kommune 2009b).

Stakkevollvegen

Langs Stakkevollvegen er det opparbeidet fortau langs vestsiden av veien som brukes av både gående og syklister. Stakkevollvegen har svært mange avkjørsler til både boliger og næringsvirksomhet mellom Hansjordnesbukta og Erlings Kjeldsens veg. Langs østsiden er i tillegg flere avkjørsler svært dårlig opparbeidet og definert (Tromsø kommune 2009b). En trafikktelling i rundkjøringen ved Breivikatunnelen som ble foretatt vinteren 2008 viser at den årlige døgntrafikk i nordenden av Stakkevollvegen er på om lag 13 000, mens trafikktelling utført ved Jysk-bygget og i Hansnesjordbukta viser en døgntrafikk på ca. 10.600 kjøretøy. Målinger antyder i tillegg at rundt 70 % av trafikken langs Stakkevollvegen består av gjennomkjøring. Det anslås derfor at rundt 8000 ÅDT består av gjennomgangstrafikk. (Tromsø kommune 2009b)

Skoleveier

Mens bosatte sør for Søren Zakariassensgate sokner til Gyllenborg skole, går de fleste barna i bydelen på Borgtun skole. Manglende tosidig fortau og mye busstrafikk i rushtiden langs Dramsvegen og Stakkevollvegen, samt manglende skilting og belysning når elevene skal krysse internveier som Thyholdtveien og Grøholtveien, bidrar til at elevene ved Borgtun skole i mange tilfeller blir kjørt i bil til og fra. Det siste skaper en del uoversiktlige og potensielt farlige situasjoner. Mye av det samme beskrives når det gjelder skolevegen til elever som går på Gyllenborg. (Tromsø kommune 2009b).

Sykkel

Det finnes ikke egne sykkeltraseer, og syklister er avhengig av delvis å bruke kjørebane og å dele fortau med gående. Området på nedsiden av Stakkevollvegen er ikke tilrettelagt for gående og syklende, men er vedtatt å etablere slikt. Området mellom hovedveiene er unntatt kommunens fortettingsbestemmelser, og har kun trafikk til og fra boliger. Langs både Stakkevollvegen og Dramsvegen har man sett en økning i antall ulykker og nestenulykker hvor syklister er involvert. På Dramsvegen ser man konflikter mellom syklister og kollektivkjøretøy i veibanen, mens på Stakkevollvegen er ofte hendelser knyttet til avkjørselsproblematikken (Tromsø kommune 2009b).

Planer

I lys av at det er planlagt/igangsatt til sammen flere ulike utbyggingsprosjekter langs Stakkevollveien (store prosjekter like nord for Hansjordnesbukta, ved Krærmer, og Bjørnstrand er alle planlagt eller igangsatt), forventes det mer trafikk langs denne ferdssåren. I gjeldende reguleringsplan for Stakkevollvegen har det blitt lagt inn tosidig fortau, tosidig sykkelfelt og to kjørefelt for bil, med breddeutvidelse for kryss i noen av de viktigste kryssene. Samtidig benytter mange gående og syklende boligveier som Skagesundveien, Aldor Ingebrigtsens veg, E. Vangbergs veg og Sommerfeldts gate til å ta seg fram mellom hovedtraseene. Det finnes muligheter for å legge til rette for gående og syklende langs boligveier mellom Dramsvegen og Stakkevollvegen ved å forbedre snarveier (Tromsø kommune 2009b). Bydelsrådet har følgelig vært i dialog med kommunen om muligheten av å etablere gang- og sykkelrute langs boligveiene fra Søren Za-

chariassens vei og nordover. I forbindelse med etablering av Handelshøgskolen ved gamle Breivang husmorskole, skal det bygges ny gang- og sykkelbru over Erlings Kjeldsens veg for å knytte skolen til universitetsområdet og parkeringsplassene der.

Tromsø-pakke 3 – Stakkevollvegen (Rasmussen 2015):

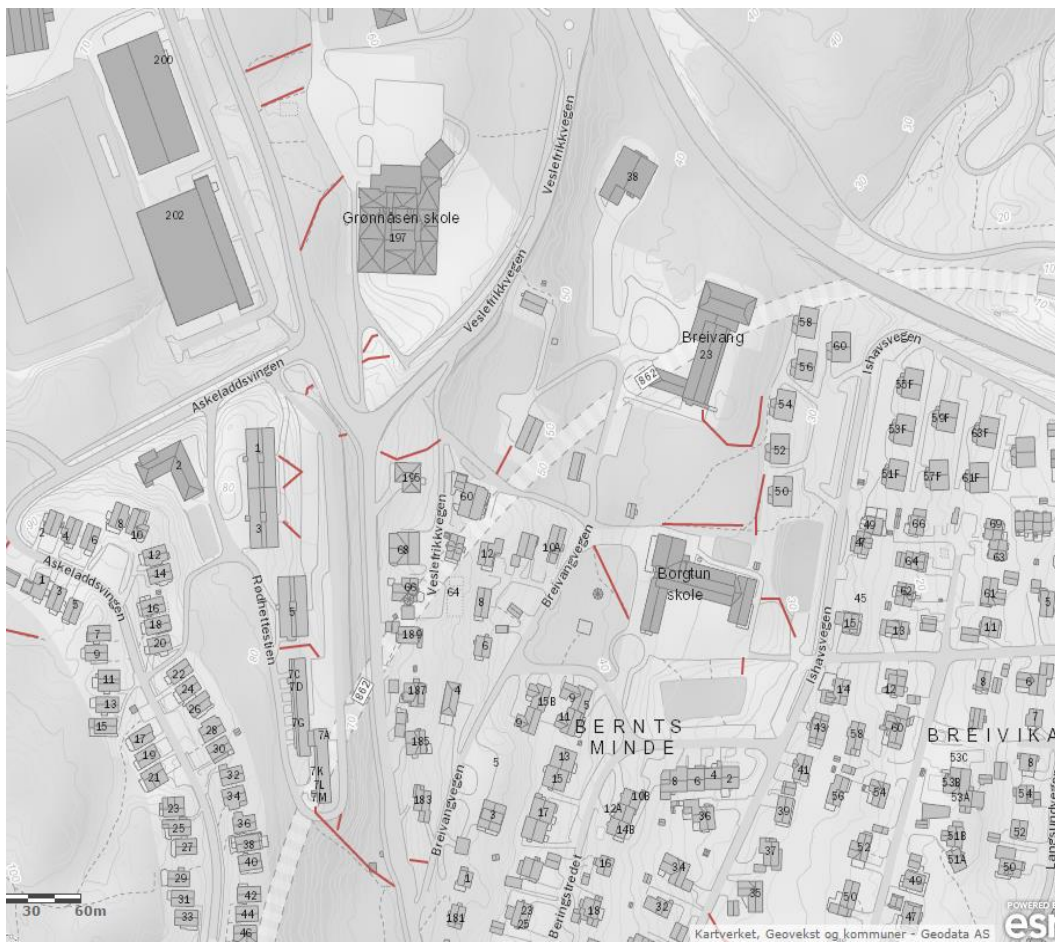
Som følge av at Stortinget har vedtatt videreføring av ordningen med innkreving av lokal drivstoffavgift (Tromsøpakke 3, trinn 1) i en fireårsperiode fra og med august 2012 til og med juli 2016 er Tromsøpakke 3 vedtatt med en ramme på 92 mill.kr. Prosjektområdet streker seg over ca. 2,2 km, fra Hansjordnesbukta i sør og Erling Kjeldsens veg i nord. I følge Tromsø kommune skal det innenfor dette prosjektet legges bedre til rette for kollektivtrafikk og myke trafikanter fra rundkjøring i Hansjordnesbukta i sør, til Erling Kjeldsens veg i nord. Utbyggingen skal finne sted i 4 stadier fram til og med 2017. Prosjektet har, i tillegg til å bedre trafikksituasjonen, som målsetning å bidra til økt etablering av boliger og næringsvirksomhet langs vegen. Dette vil medføre et annet trafikkbilde enn i dag, og et påfølgende økt behov for bedre tilrettelegging for kollektivtrafikk og myke trafikanter skal i henhold til planen finne sted gjennom opprettelse av egent sykkelfelt, fortau på begge sider, kollektivfelt og venstresvingefelter, utbedring og lysregulering av de største kryssene, samt ny vegbelysning:

- 4 felts kjørevei med ett felt for busser og ett felt for biler i hver kjøreretning.
- Gangvei og sykkelvei på vestsiden av Stakkevollveien, adskilt fra hverandre med kantstein.
- Gangvei og sykkelvei skal være adskilt fra kjørevei med rabatt.
- Fortau på østsiden (smalt).
- Venstresvingefelt i de 9 lyskryssene.
- 2,0 m breddeutvidelse i alle lyskryss for etablering av trafikkøy for kryssende fotgjengere

Forslaget til kommunedelplan omfatter også en sammenhengende promenade for gående og syklende gjennom utviklingsområdene på nedsiden av Stakkevollvegen. Mens fortau og sykkelfelt langs veien vil bære preg av å være transportårer, vil promenaden bære mer preg av tursti. For å øke tilgjengeligheten til begge alternativene vil det være nødvendig med flere direkte atkomster for gående og syklende mellom promenaden og Stakkevollvegen (Tromsø kommune 2009b)

4.4.5 Friluftsliv

Fra boligområdene i Borgtun er det ingen etablert, direkte atkomst til grøntområdene på toppen av øya (Tromsømarka). Etablerte atkomster begrenser seg til Kurbadet/Charlottenlund i sør, og Templarheimen i nord. Disse innfallsportene ligger slik til at det ikke er uvanlig å bruke bil for å ta seg dit. I de tilfellene marka oppsøkes til fots eller på sykkel, benyttes gjerne fotgjengerundergang under Veslefrikkvegen ovenfor Borgtun skole. Her ender man ved Grønnåsen ungdomsskole. Derfra kan man enten krysse Dramsvegen for å komme til den sentrale lysløypa bak idrettshallene eller følge Dramsvegen til skibrua og derfra inn i sti- og løypesystemet på nordsiden av Erlings Kjeldsens veg. Det er også en sti fra Øvre Maryborg veg opp fra Doktordalen lenger sør, men her det bratt og lite ferdsel. Derimot er det en sti fra Dramsvegen, bare noen få meter nord for krysset til Breivangvegen, opp til Rødhettestien. Herfra kan man ta seg opp til idrettshallene langs en vei med begrenset boligtrafikk. Lederen av bydelsrådet gir uttrykk for at adgangen til Tromsømarka i dag har en akseptabel standard, dersom man ser bort fra at det til tider er en god del biltrafikk til og fra idrettshallene. Denne trafikken vil kunne øke en god del i og med at det foreligger planer om ytterligere utbygging (se nedenfor). Det kan derfor være behov for bedre tilrettelegging når det gjelder adkomst til Tromsømarka fra boligområdene i Borgtun bydel. Et alternativ som har blitt nevnt, er å gå langs Stakkevollveien til Breivika og benytte fotgjengerbru over til Arktisk-alpin botanisk hage og følge sti derfra opp til universitetsområdet og



Figur 25. Kart over snarveier i området rundt Borgtun og Grønnåsen skole⁹

videre derfra inn i Tromsømarka på nordsiden av Erlings Kjeldsens veg. Det er også mulig å følge gangveg inn på Veslefrikkvegen fra Breivangvegen, for deretter å følge fortau på andre siden av Veslefrikkvegen og videre over bru over Erling Kjeldsens veg inn til Universitetsområdet. Fra Universitetsområdet er det godt med tråkk og stier inn mot lysløypa på nordsiden av veien. Langs hele sjøsiden av Stakkevollvegen drives det handels- og industrivirksomhet som sammen med forurensning og annen forstyrrende virksomhet gjør området lite egnet til friluftsliv (Tromsø kommune 2009)

Planer

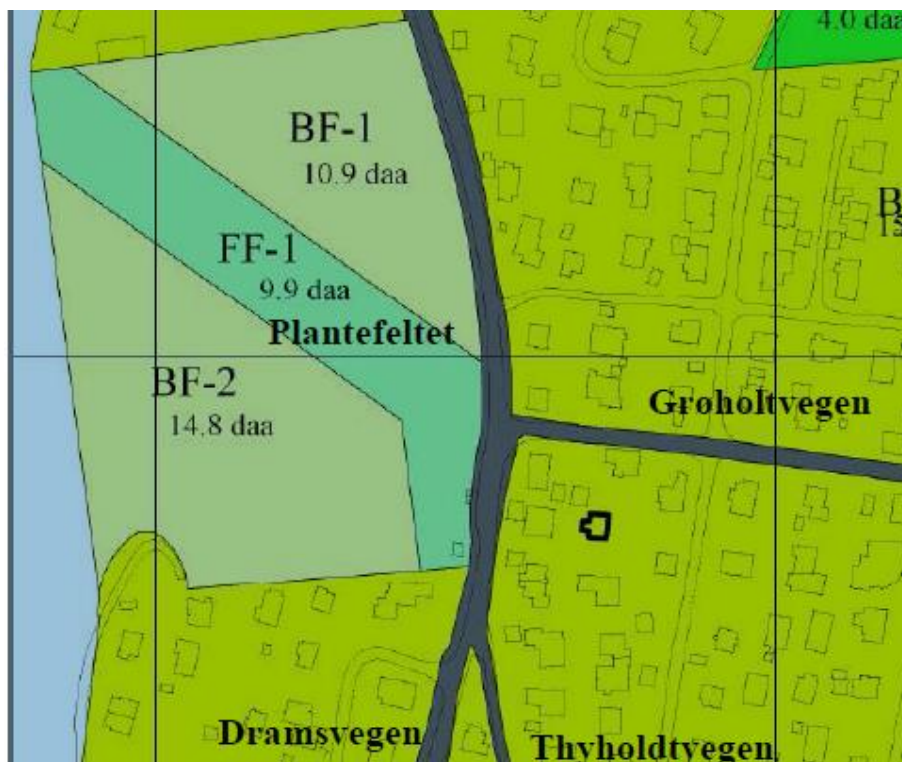
Når det gjelder etablering av en ny adgang til marka, er planen at det såkalte Plantefeltet rett overfor Thyholdtvegen og Grøholtvegen, der det i dag er en begrenset bruk av relativt trange og til dels bratte stier, men hvor man tenker seg muligheten av å legge til rette for enklere adkomst i forbindelse med utbyggingsprosjekter (figur 27) (Tromsø kommune 2009:40). Eksisterende grønnstruktur ovenfor Stakkevollvegen skal videreføres, samtidig som det skal sikres bedre tilgang til marka gjennom plantefeltet. Parallelt med utbygging av området etableres en betydelig andel friområder på nedsiden av Stakkevollvegen, inkludert en gjennomgående promenade med tilgang til sjøfronten.

⁹ <http://www.arcgis.com/home/item.html?id=8ae42763033a4259ab820a3acc4901c1>



Figur 26. Kart over snarveier Breivika, Botanisk hage, universitetet¹⁰

¹⁰ <http://www.arcgis.com/home/item.html?id=8ae42763033a4259ab820a3acc4901c1>



Figur 27. Forslag til areal for ny atkomst til Tromsømarka (Tromsø kommune 2009b)

4.4.6 Arktisk-alpin botanisk hage

Den 18 dekar store Arktisk-alpin botanisk hage ble åpnet i juli 1994 og ligger sør-øst for universitetsområdet. Hagen er ordnet etter 20 ulike geografiske eller botaniske temaer (samlinger) med arktiske og alpine planer fra mange verdenshjørner, som er utstilt i en tredimensjonal «steinhage». I oktober/november 2014 ble det målt 2 700 passeringer ved en sensorene som er plassert i hagen. En viss andel av disse er folk som bruker snarveien gjennom hagen og videre på sti gjennom skogsholtet til Universitetsområdet. Et moderat anslag basert på avlesningene i nedre del av hagen, gir 1500 besøkende i løpet av en høstmåned. I sommersesongen er det grunn til å anta at antallet er en god del høyere, da det også inkluderer turister, deriblant cruiseturister fra havna rett nedenfor. Besøkende til hagen omfatter også skoleklasser og barnehager. Mens skoletjenesten ved Tromsø museum har egne besøksopplegg, er det også skoler i nærområdet som bruker hagen i undervisningssammenheng. I det siste tilfellet er det snakk om anslagsvis 10-20 besøk i året. Når det gjelder barnehager dreier det seg anslagsvis om 1-2 besøk pr. uke i sesongen.

Hagen ligger i hjørnet av trafikkmaskinen der tverrforbindelsen begynner. Hagen kan tas gjennom sykkelbru over Erling Kjeldsens veg ved tunnelinnslaget, ved å ta stien ned fra Universitetsområdet, langs gang- og sykkelvei ned Erlings Kjeldsens veg eller langs Yrkesskolevegen ved Breiviklia videregående skole. I det siste tilfelle kan man kjøre inn med bil og benytte en parkeringsplass med plass til anslagsvis 20 personbiler. Adgangen fra havna går gjennom en fotgjengertunnel under Stakkevollveien. Passasjerer fra cruisebåtene bruker i liten utstrekning denne muligheten (enten fordi det er for dårlig skiltet eller fordi de oppfatter passasjen som utrygg) og ferdes derfor ofte ut i trafikkmaskinen i et forsøk på å ta seg over.

Hovedutfordringen med dagens tverrforbindelse er støv, deretter støy. Støvproblematikken er generell, men spesielt merkbar på lav som ligger på steiner fraktet fra Nakkevatn ved Ullsfjord. Selv om steinene gis opprinnelig lyseksposering, tåles ikke alle typene støv. Problemet er størst under tørt være om våren, før piggdekkbruken er over. Støv- og støyplager kommer også fra

Stakkevollveien nedenfor, der det til tider er tett trafikk, spesielt i rushtida. Støv er et generelt problem for allergikere som vil besøke hagen.

Når det gjelder støy er det generelt mye bakgrunnsstøy, mens tungtrafikken gir den meste markante støyen. Svært anslagsvis kjører det 2 trailere opp Erling Kjeldsens veg hver time i løpet av en arbeidsdag. Man forsøker å få til en tett rekke med bartrær i området mellom denne veien og Arktisk-alpin botanisk hage for å skjerme bedre for støy og støv.

Planer

Tromsø museum skal med tiden flyttes til universitetsområdet, trolig i nytt bygg nedenfor Nordlysplanetarieret. I den forbindelse foreligger det planer om ny gangbru fra Breivang til parkeringsplassen ved UiT, samt etablering av parkeringshus, muligens på vestsiden mot Grønnåsen. Spørsmålet er på hvilken måte dette vil gi økt trafikk forbi Botanisk hage. Besøkende til museet kommer for det meste utenfor rushtiden, og det dreier seg i alminnelighet ikke om mye trafikk. UiT har kontakt med Fylkeskommunen og trafikkselskapene om flere bussforbindelser. Det er også framlagt en idé om gang- og sykkelvei i området mellom det nye Tromsø museum og Botanisk hage. Det foreligger pr i dag ingen konkrete planer, men man ser for seg muligheten av å utvide hagen på arealene som finnes rett nord for dagens hage, langs Stakkevollveien mot Breivika videregående skole.

4.4.7 Identitetsskapende områder/elementer

Delområdet samler mange idrettsaktiviteter, skoler (ungdomsskole og videregående, omfatter universitetet og er lokalitet for Botanisk hage. Til sammen gir dette delområde en klar identitetsskapende karakter.

4.5 Delområde 5: Holt – Sydspissen

Delområdet omfatter den sør-vestlige delen av Tromsøya. I første rekke er området rundt Holt gård relevant ettersom det er i nærheten av denne gården tunnelpåhugg er tenkt lagt ved alternativ B7. Dette området bør imidlertid sees i sammenheng med boligarealer og friluftslivsområder gården grenser til. En vesentlig årsak til dette er at usikkerhet omkring hvor trafikken til og fra tunnelpåhugget vil gå. Følgelig inkluderes områder sørover som representerer viktige verdier i denne sammenhengen.

4.5.1 Boligområder

Det er ingen boligområder å snakke om langs Kvaløyvegen før man kommer til Tussøyvegen, og til den prosjekterte boligbebyggelsen ved Vangberg, ca. 200 meter sør for avkjøring til Holtvegen. Lenger sør blir bebyggelsen tettere. De fleste boligene ligger på oversiden av Kvaløyvegen, men i Sorgenfri nord for Folkeparken finnes det også noen på nedsiden av veien. På sørsiden av Folkeparken er det relativt tett med boliger, når vi ser bort fra Telegrafbukta. Utbyggingen på Lanes holdes i denne utredningen utenfor. Sør-Tromsøya preges generelt av at området ble utbygd for 40-70 år siden og at vegsystemet er tilpasset datidens transportbehov. I årene som fulgte har det funnet sted en betydelig boligfortetting, samtidig som biltettheten har hatt en generell økning. Dagens vegnettet har ikke fulgt denne utviklingen.

Planer

I kommunens arealdel 2011-2022 er området avsatt til boligformål ved Vangberg, rett sør for eksisterende boligbebyggelse i Tussøyvegen. Til sammen vil det bli mellom 80 og 95 boenheter her. Ettersom det ligger an til at Bioforsk skal legge ned virksomheten på Holt gård, kan det tenkes at det i løpet av forholdsvis kort tid planlegges for boligbygging på Holt. Per i dag er status her uklar.

4.5.2 Øvrige bebygde områder

UNN har et naust i langs Kvaløyvegen som brukes av pasienter, pårørende og ansatte. Naustet er på ca. 70 m² og har plass til 50 personer. Rundt naustet er det anlagt plen med beplantning, i tillegg er det en liten strand og molo med kai og sitteplasser. Det er egen parkeringsplass for inntil 5 biler. Sykehuset opplyser at bruken av naustet ikke bare representerer et trivselsfremmende tiltak, men at det også er viktig i behandlingsøyemed. Bruken har generelt vært økende. Litt lenger nord, like før man kommer til Sjølund gartneri, har kajakkpadlerne flere naust rett ved veien. Som følge av en planlagte forlengelsen av rullebanene ved flyplassen, må padlerne regne med å måtte finne nye lokaliteter for båtnaust om noen år fram i tiden. På strekningen mellom boligbebyggelsene ved Tussøyvegen og Hornsundvegen lenger sør er det en noen næringsbygg på utsiden av Kvaløyvegen, mens det er et ubebygde fjærområde fram til man har passert boligbebyggelse ved Alaskavingen når man kommer nordfra. Holt gård er på ca. 400 daa, samt 44 daa som leies av Troms Fylkeskommune (Åsgård-eiendommen). Det er til sammen 14 bygninger i tilknytning til gården. 230 daa regnes som innmark. Gården eies av Landbruks- og matdepartementet og forvaltes av Bioforsk som i første rekke driver forsøk med relevans for arktisk jordbruk. I tillegg legges det til rette for allmenn bruk av gården gjennom opparbeidelse av tursstier, naturstier og et eget arboret. Det er i tillegg opparbeidet en liten treningsbane for golf på eiendommen. 4H har mange aktiviteter på gården og det er planer om opprette en egen 4H-gård i den gamle driftsbygningen. Følgende barnehager og skoler er registrert innenfor delområdet (figur 28):

Barnehager (figur 28)

1. Sorgenfri, Vesterlivegen
2. Barnehagen hundre, Holt gård
3. Amaliehaugen, Marielundveien
4. Bamsestua barnehage, Thorshaugveien
5. Nansenveien kommunale barnehage
6. Kulturbarnhagen, Overlege Meyers veg

Skoler (figur 28)

A. Fagereng skole

Tromsø museum ligger i den sørlige enden av Folkeparken, og huser flere kultur- og naturhistoriske utstillinger. I 2013 hadde museet nærmere 47 000 besøkende. Perspektivet Museum driver friluftsmuseet. Museet består av 13 eldre gårdshus fra området rundt Tromsø, inkludert et naust der utstillingen tematiserer lofotfisket og internasjonale handelskontakter opp gjennom historien.

4.5.3 Offentlige/felles møtesteder og andre sosiale uteområder

Folkeparken, og i enda større grad Telegrafbukta, er blant de mest sentrale sosiale møteplassene i byen. Telegrafbukta er også arena for den årlige Buktafestivalen som arrangeres hver sommer. Bak-Olsen fungerer som et sentralt møtested, spesielt for barnefamilier i helgene og på ukedager for unger som er bosatt i nærområdet. Sydspissen løkke, en opplyst grusbane, som brukes til 7-fotball av fotballklubbene i byen, samt Tufteparken med apparater for egenvektstrening i Telegrafbukta. Bedriftsidrettskretsen bruker Folkeparken som utgangspunkt for flere løp under Tromsøkarusellen. I år arrangeres f.eks. et løp fra Folkeparken via Holt til Tromsø museum (5 km).

4.5.4 Friluftsliv

Det er flere lokaliteter som er relevant for friluftsliv innen dette delområdet. Det forekommer at folk går turer eller slår seg ned i fjæra langs Kvaløyvegen. Dette er et av relativt få steder der fjæra er enkelt tilgjengelig på Tromsøya i den forstand at det både er lett å komme til og å ferdes der. Selv om bilveien går like ved, er det i dag forholdsvis begrenset med trafikk. Kulturlandskapet på andre siden av veien opp mot Åsgård og Holt gir området en kvalitet som er særegent for Tromsøya og bidrar til at opplevelsesverdien for de som går eller sykler langs Kvaløyvegen høynes. Nedenfor Elverhøy, der det er en gravlunden, er det flere stier delvis gjennom skogholt og den sørlige delen av kulturlandskapet ved Holt. Litt lenger sør for Elverhøy finnes *Bak-Olsen*, et tilrettelagt område som brukes mye av barnefamilier i vintersesongen. I tillegg til en liten skøytebane, er det et skitrekk der. Bak-Olsen er også et populært som aktivitetsområde for flere av skolene i nærområdet; Bjerkaker, LGA, Fagereng, Sommerlyst, Gyllenborg, Prestvannet og Workinnmarka. På det meste kan det være mellom 100 og 120 små og store i bakken i helgene.

Den såkalte *Smartstien* (figur 29) knytter Friluftsmuseet, Telegrafbukta og Tromsø museum sammen. Langs stien, som er tilrettelagt for rullestolbruk, er det en rekke poster for utforskning av ulike aspekter ved natur- og kulturhistorie. I samarbeid med Den kulturelle skolesekken i Tromsø Kommune har Perspektiv museet i en årrekke hatt faste kulturhistoriske tilbud til skoleklasser og barnehager ved friluftsmuseet. Dette tilbudet inkluderer blant annet utforskning av fjæra.

Telegrafbukta som ligger ned mot sydspissen av øya, rett sør-øst for Folkeparken, byr på et forholdsvis bredt aktivitetsspenn. Mens området vinterstid hovedsakelig brukes til turgåing, samt isbading om morgenen, er tilstrømningen stor på fine sommerdager med gode badetemperaturer. Skoler og barnehager bruker området hyppig til undervisningsrelaterte utflukter, og Telegrafbukta er populært både blant unge og barnefamilier til ettermiddags- og kveldsturer og helgeutflukter med grilling. Fra det gamle akvariet rett nord for Folkeparken går det kyststi fra ned til Telegrafbukta. Mye av fjærområdene i Tromsø er preget av trafikkstøy, mens det her finnes en god mulighet til å ferdes i en fjærområde uten slik støyforstyrrelse. Noe lenger opp ved Fagereng har kitere en av sine spoter (se kart i figur 11).

4.5.5 Veg- og stinett for gående og syklende

Gang- og sykkelsti langs Kvaløyvegen inngår i sykkelnettet og forbinder viktige målpunkter som Universitetet og UNN, Langnes handelsområde og Telegrafbukta (figur 30). Traseen slutter imidlertid ved Mellomvegen. Derfra, og langs Strandvegen rundt sydspissen, er det bare et relativt smalt fortau på ene siden av veien. Veggen er her forholdsvis smal og svingete, og tillegg er tilrettelegging for gående og syklende langs Strandvegen videre inn mot sentrum på østsiden av

øya er til dels mangelfull. Fra Kvaløyvegen kan man gå eller sykle opp Holtvegen som er relativt lite trafikkert med biler. Videre er det som mange andre steder på Tromsøya flere stier og snarveier som forbinder boområder, veier og offentlige steder og som er mye brukt. Snarveiene er avmerket i kart i figur 31-33.

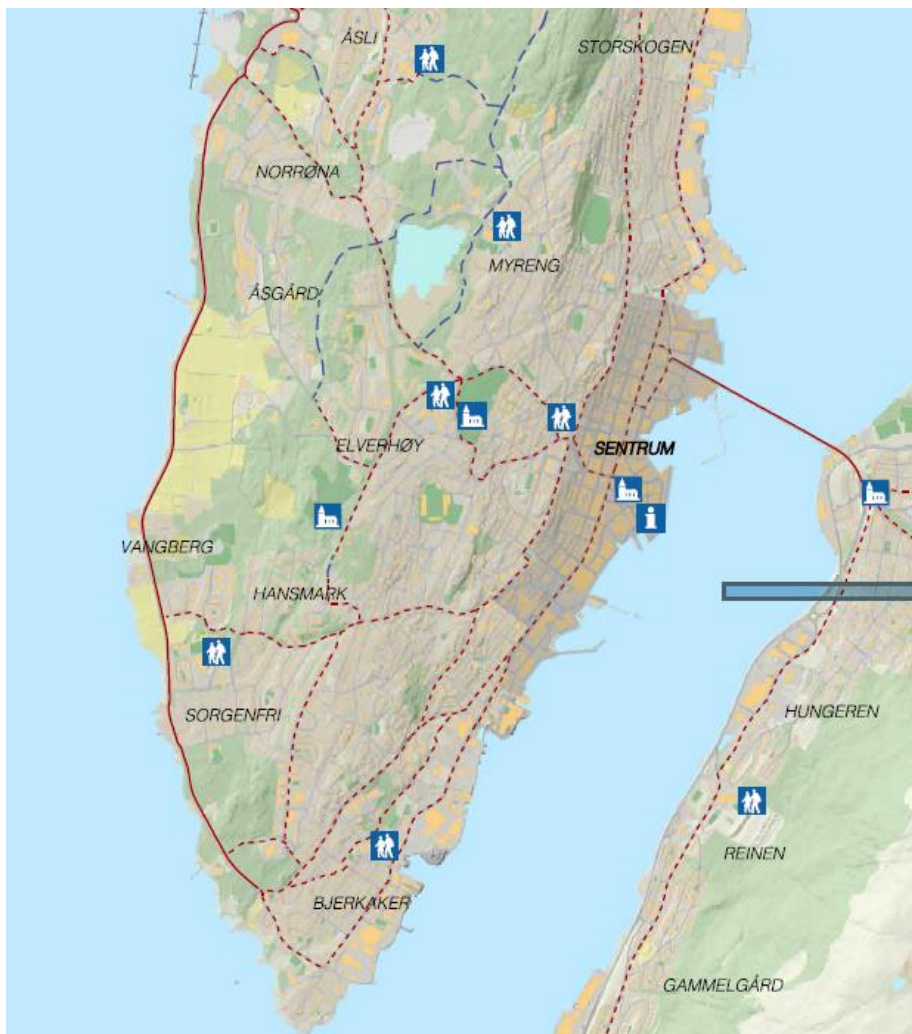


Figur 28. Skoler og barnehager i delområde 5: Holt - Sydspissen



Figur 29. Smartstien rundt Folkeparken er avmerket i rødt¹¹.

¹¹ <http://site.uit.no/smartstien/>



Figur 30. Utsnitt av sykkelkart for Tromsø som viser tilrettelagte sykkeltraseer (heltrukken rød linje), samt veier og stier som er egnet for sykling, men ikke tilrettelagt (striplet rød linje).

Fra Tromsø museum går det lysløype (figur 34) fra nordover på oversiden av Folkeparken til Vesterlivegen. Derfra må en gå på bena langs Nordpolveien et stykke for lysløypa fortsetter rett ved Kveldstuvegen og videre opp mot Åsgard/Elverhøy. Lysløypa er gruset og brukes mye også om sommeren, av gående (både i forbindelse med transport og rekreasjon), joggende og sykkelende. Dette er et godt egnet og mye brukt friluftslivstilbud for folk bosatt i nærområdet. Samtidig er brukes det også av befolkningen ellers på øya siden det her er snakk om del av større nettverk av løyper som strekker seg mer eller mindre sammenhengende til nordspissen av øya og som dessuten har et utall av avledere til ulike områder av øya. Selv om lysløypa er et godt og mye brukt tilbud til ulike brukergrupper, anfører medlemmer av Sør-Tromsøya bydelsråd at enkelte likevel foretrekker å gå tur langs Kvaløyvegen og f.eks. videre opp Holtvegen. Mens det er ganske vanlig å ta seg fram til arbeidsplasser og skolesteder andre steder på øya ved å bruke den ferdselsårene som lysløypa utgjør, blir det sagt at det på samme måte ikke er uvanlig å bruke gang- og sykkeltraseen for å komme til jobb ved f.eks. Langens handelssenter eller UNN.

4.5.6 Identitetsskapende områder/ elementer

Landskapet ved Holt, Folkeparken og i særlig grad Telegrafbukta og Bak-Olsen er alle kjennermerker i Tromsø by, og må i høy grad karakteriseres som identitetsskapende områder. Mens Holtområdet og kulturlandskapet der representerer noe særskilt på Tromsøya, er de tre andre område kjente aktivitets- og møteplasser for store deler av øyas befolkning.



Figur 31. Kart med avmerkede snarveier i og rundt Holtområdet og Hansmark, nord i delområdet.¹²

¹² <http://www.arcgis.com/home/item.html?id=8ae42763033a4259ab820a3acc4901c1>



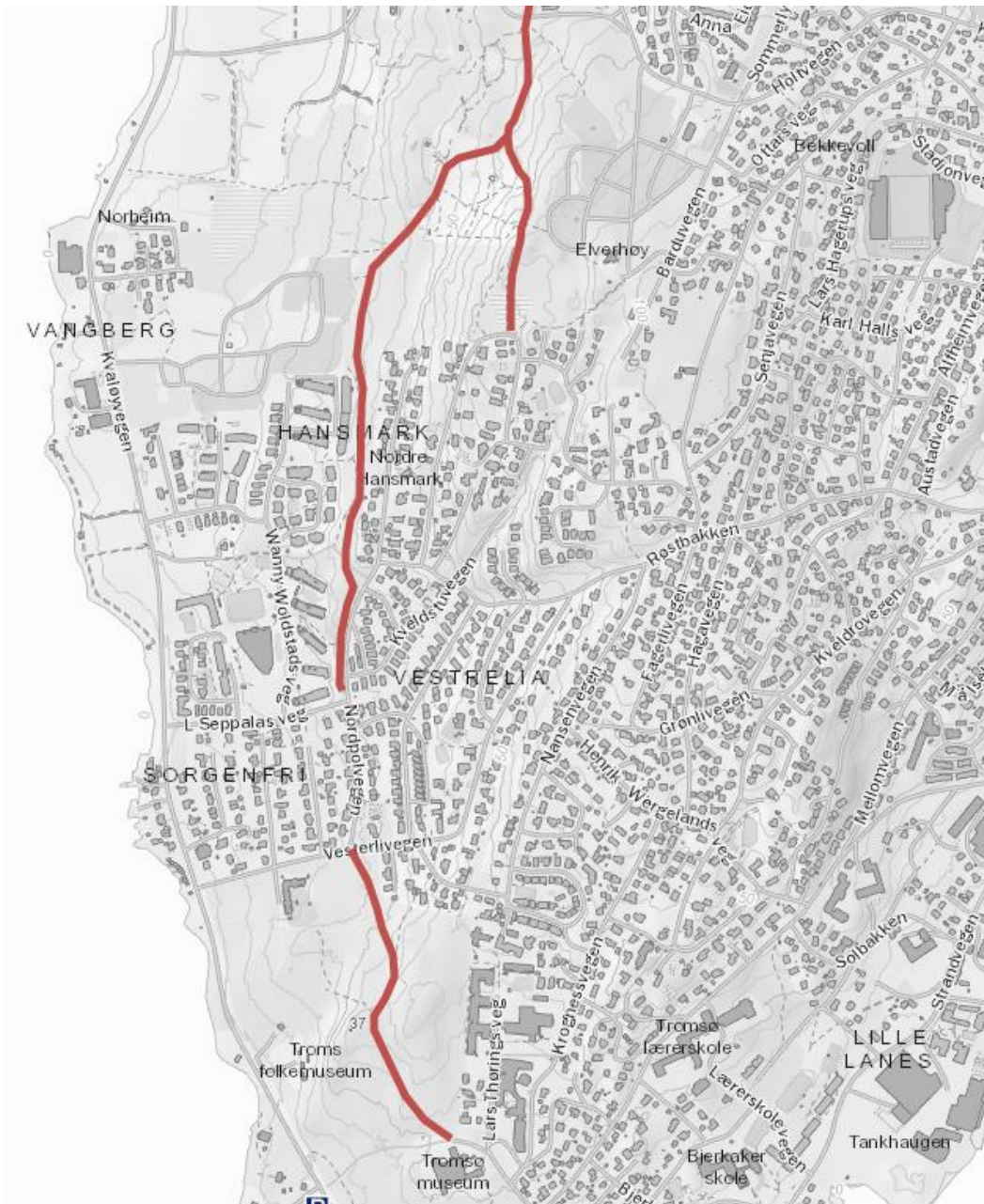
Figur 32. Kart med avmerkede snarveier i området mellom Hornsundvegen og Folkeparken¹³



Figur 33. Kart med avmerkede snarveier i området mellom Tromsø museum og Telegrafbukta¹⁴

¹³ <http://www.arcgis.com/home/item.html?id=8ae42763033a4259ab820a3acc4901c1>

¹⁴ <http://www.arcgis.com/home/item.html?id=8ae42763033a4259ab820a3acc4901c1>

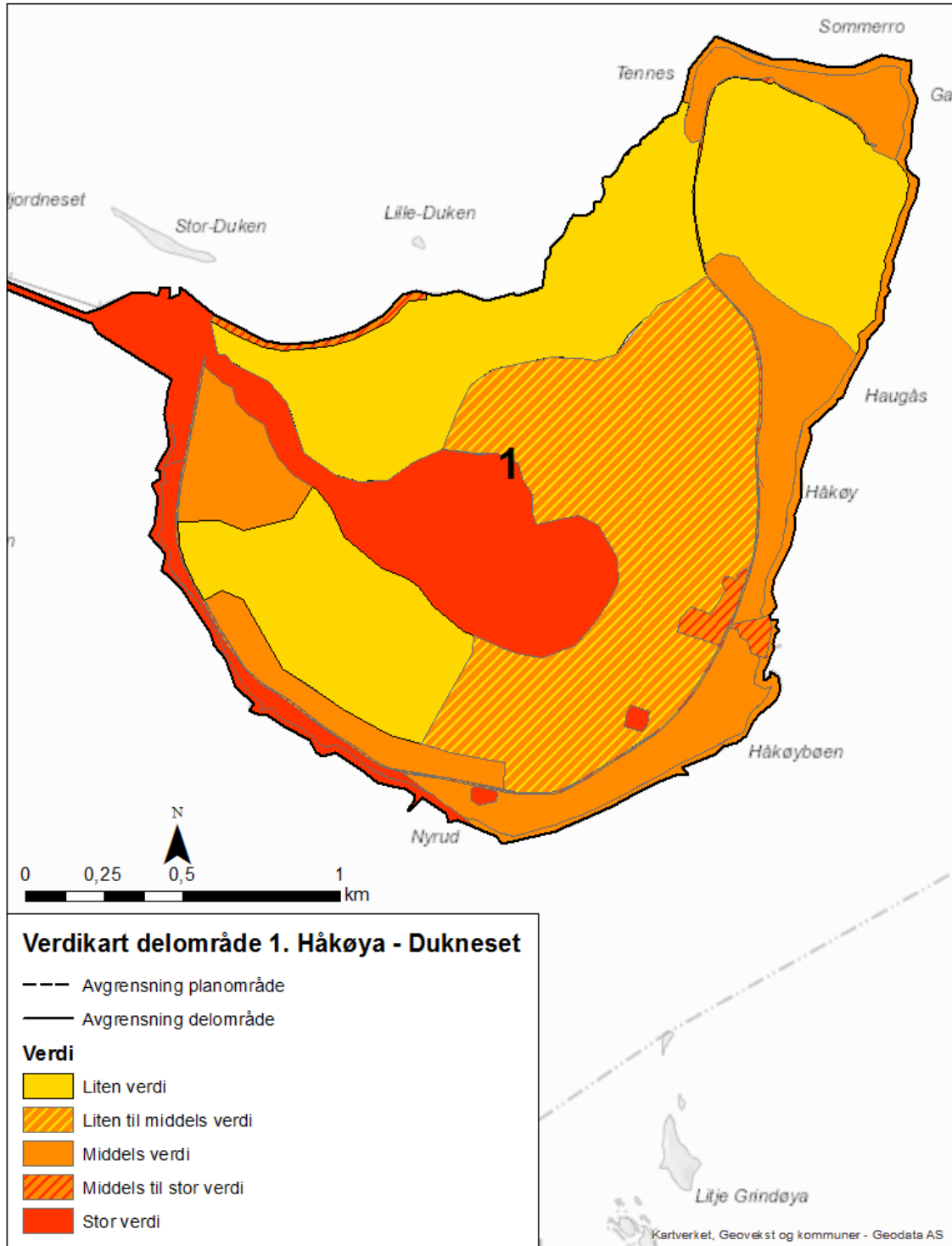


Figur 34. Lysløype, sørlige del av Tromsøya, markert med rød strek.¹⁵

¹⁵ <http://www.arcgis.com/home/item.html?id=8ae42763033a4259ab820a3acc4901c1>

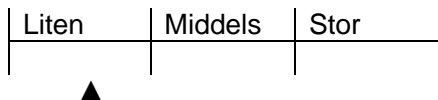
5 Verdisetting av delområdene

5.1 Delområde 1: Håkøya – Dukneset



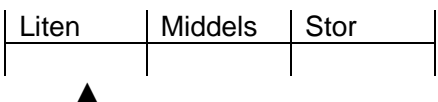
5.1.1 Boligfelt og boligområder

I henhold til verdiregistreringsskjema som brukes, har Håkøya liten verdi på dette kriteriet ettersom øya har få innbyggere og er spredt bebygd. Det er imidlertid også noen få bolighus like ved Dukneset som enten vil måtte fraflyttes eller få nærmiljøet sterkt forringet av tunnelpåhugg og ny bro. Håkøya har liten verdi på dette kriteriet.



5.1.2 Øvrige bebygde områder

Håkøya har lav bruks- og oppholdsintensitet i dette henseendet, og ingen skoler, barnehager eller fritidstilbud for barn og unge. Unntaket her er ungdomsinstitusjonen, en gamme som disponeres av to barnehager på Tromsøya og Håkøya gård der en del hester er oppstallet i gårdshusene. Håkøya har liten verdi på dette kriteriet.



5.1.3 Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder

Området skårer lavt på offentlige /felles møtesteder. For det meste dreier det seg om ridebanen ved Dukneset og mer uformelle treffsteder som fiskeplassene på brua og områdene i fjæra på begge sidene av brua. I utgangspunktet er det derfor snakk om lav verdi her. På den andre siden har Håkøya en viss betydning for barn og unges fysiske utfoldelse. Dessuten er Håkøya ikke uten friluftslivsmessig betydning for innbyggere som er bosatt andre steder i kommunen. I lys av det siste, settes verdien her til middels.



5.1.4 Veg- og stinett for gående og syklende

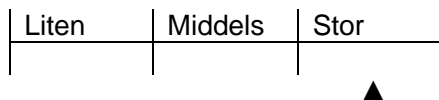
Veg- og stinettet er velegnet for gående og syklende, og brukes i økende grad av ulike brukergrupper. Det er få barrierer, samtidig som det er et trygt og lett terreng å ferdes i for de fleste. På den andre siden, selv om bilveien brukes mye til sykling er det ikke tale om ferdselslinjer til sentrale målpunkter og heller ikke ferdselslinjer som er en del av sammenhengende ruter. Verdien settes her til middels.



5.1.5 Friluftsliv

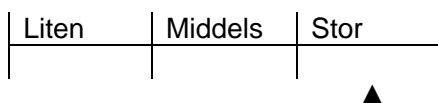
Området brukes av relativt mange til friluftsliv, og Håkøya er godt egnet til flere former for friluftsliv og passer til flere brukergrupper. Området er dessuten lett tilgjengelig for store deler av kommunens befolkning. Videre byr Håkøya på friluftslivsmuligheter som har et unikt preg ved at det representerer et lavterskeltilbud i et særegent landskap preget av ro og stillhet, i forholdsvis kort reiseavstand fra de store beboelsesområdene i kommunen. Øya er også i noen grad attraktiv

nasjonalt og internasjonalt i og med at nordlysturister og turister på elgsafari besøker øya. Her settes verdien til *stor*.



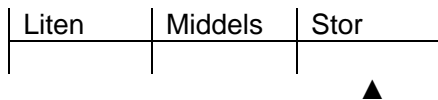
5.1.6 Identitetsskapende områder/elementer

Håkøyas innbyggere er knyttet til landskapet der. Det gjelder i like stor grad de som har flyttet til de senere årene, som de som har vokst opp dit. Tilflytterne gir klart uttrykk for at det er det særegne natur- og kulturlandskapet, mindre enn en halvtimes kjøring fra bysentrum, samt lyset, utsikten og ro og stillhet, som gjør det til et attraktivt sted å bo. Blant kommunens innbyggere er øya i økende grad kjent som et særegent utfluktsmål som man ikke finner paralleller til i nærheten av bysentrum. Her gis verdien stor.



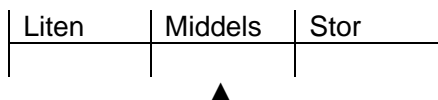
5.1.7 Dukneset

Dukneset, inkludert dagens bro mellom Håkøya og Kvaløya, er som beskrevet ovenfor et sentralt friluftslivsområde, ikke minst for barn- og unge, og har relevans for store deler av kommunens innbyggere. Dukneset gis derfor stor verdi.

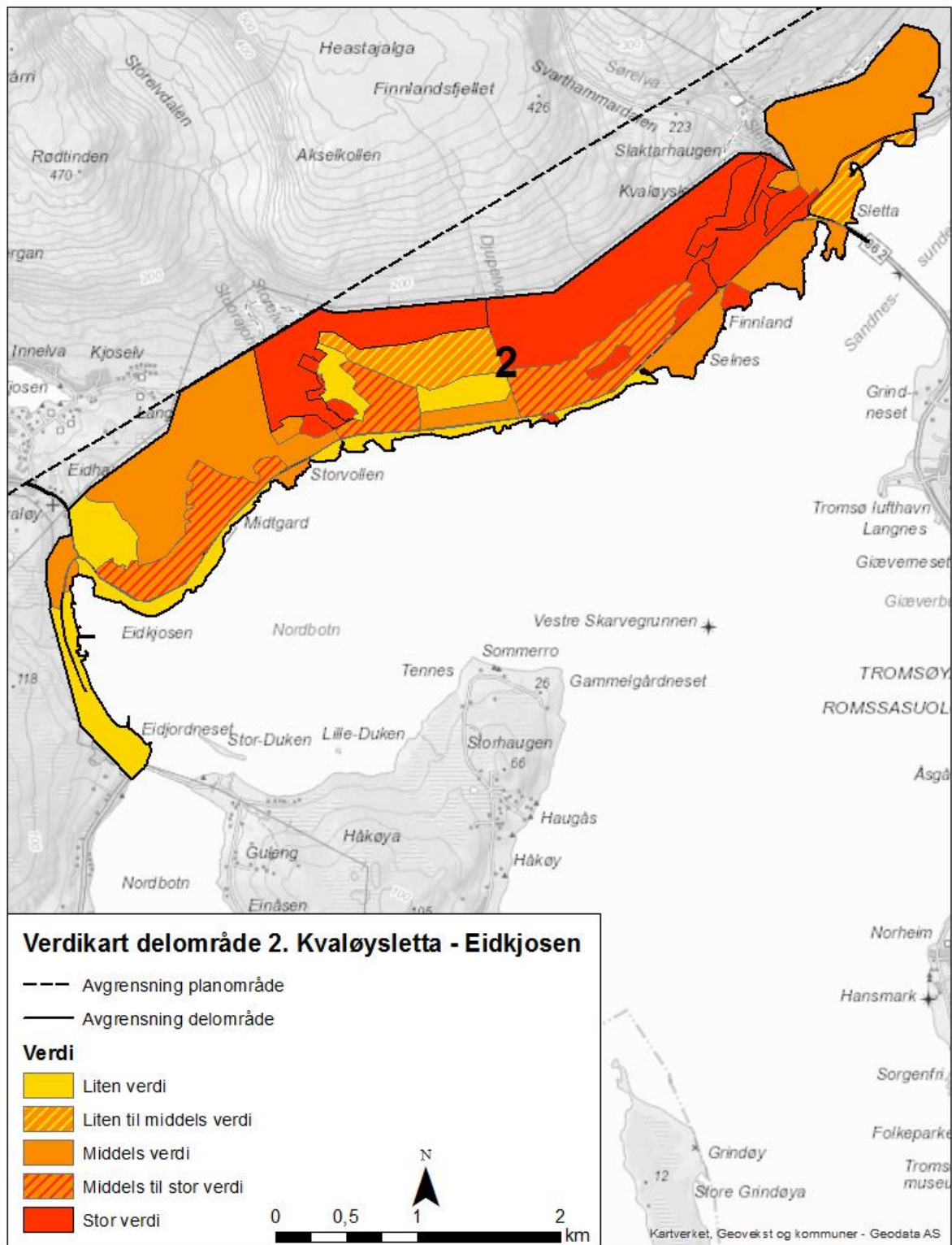


5.1.8 Samlet verdivurdering av delområde 1: Håkøya - Dukneset

Temaer	Verdi
Boligfelt og boligområder	Liten
Øvrige bebygde områder	Liten
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	Middels
Veg- og stinett for gående og syklende	Middels
Friluftsliv	Stor
Identitetsskapende områder/elementer	Stor
Samlet	Middels

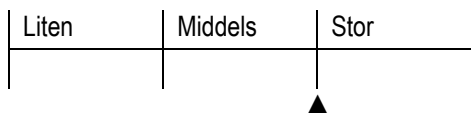


5.2 Delområde 2: Kvaløysletta - Eidkjosen



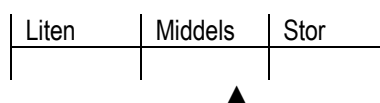
5.2.1 Boligfelt og boligområder

Store deler av bebyggelsen består av boliger. Hele strekningen mellom Slettelva i nord, forbi Sandessundbrua, langs Kvaløysletta til Eidkjosen preges av boligområder på vestsiden av fv 682. Fordi det er snakk om flere store og til dels sammenhengende boligområder, settes verdien på dette kriteriet til middels til stor.



5.2.2 Øvrige bebygde områder

Det er flere skoler og barnehager spredt utover dette delområdet, i tillegg til Storelvahallen, bydelshuset ved Slettatorget og en del nærings- og handelsbygg. Her settes verdien til stor midt.



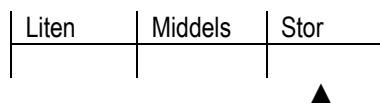
5.2.3 Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder

Bydelscenteret, skistadion, Storelvahallen og andre idrettsplasser, samt i noen grad de to samlingsstedene nede i fjæra, fungerer som felles møtesteder for innbyggerne i dette delområdet. Verdien er her middels.



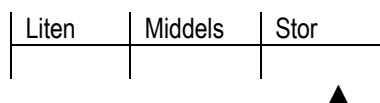
5.2.4 Veg- og stinett for gående og syklende

Fylkesvegen er helt sentral for dagliglivet i dette delområdet. Selv om en del ferdsel kan skje over kortere strekninger langs internveier og gjennom snarveier, foregår mye av transporten både til fots, på sykkel og med bil langs fv 862. Sykkeltraseen som følger vestsiden av vegen er del av det sammenhengende sykkelvegnettet i Tromsø, og danner utgangspunkter for sykling videre sør og vestover Kvaløya. Gang- og sykkeltraseen er en sentral del av mange barns skoleveg. Her settes verdien til stor.



5.2.5 Friluftsliv

Fra boligområdene i dette delområdet er det god tilgang til større friluftslivsområder som byr på flere ulike typer opplevelser og aktiviteter. Det er forholdsvis godt tilrettelagt for dette, og en enkelte av de mest sentrale områdene er også relevant for øvrig befolkning i kommunen og i noen grad tilreisende. Her er verdien stor.



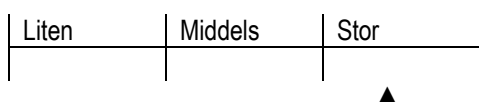
5.2.6 Identitetsskapende områder/elementer

Delområdet har gjennom årene utviklet solide stedsidentiteter. Inntrykket er at beboerne identifiserer seg sterkt med bydelen og omgivelsene der. Friluftslivsområdene på vestsiden av bebyggelsen, samt kulturlandskapet langs fjæra sør for Sandnessundbrua kan også sies å utgjøre et identitetsskapende element på Kvaløysletta. Verdien settes her til middels.

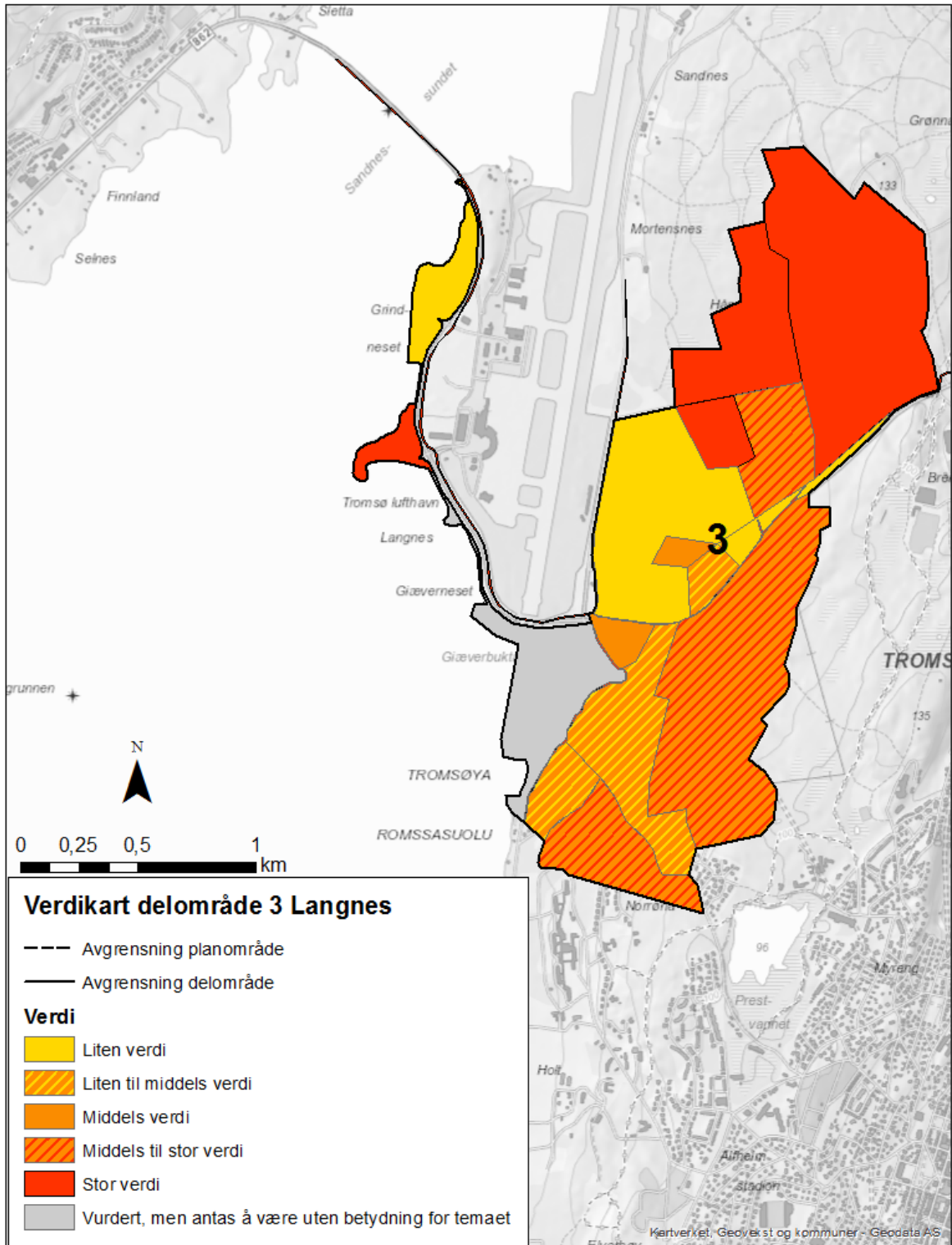


5.2.7 Samlet verdivurdering av delområde 2: Kvaløysletta - Eidkjosen

Temaer	Verdi
Boligfelt og boligområder	Middels/ stor
Øvrige bebygde områder	Stor middels
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	Middels
Veg- og stinett for gående og syklende	Stor
Friluftsliv	Stor
Identitetsskapende områder/elementer	Middels
Samlet	Stor



5.3 Delområde 3 - Langnes



Delområdet er sammensatt av flere boligområder som er etablerte etappevis gjennom flere tiår, og som ligger forskjellig til når det gjelder annen bebyggelse, veinett og virkninger av trafikk. Her deles derfor delområde inn i tre ulike seksjoner når det gjelder verdivurdering:

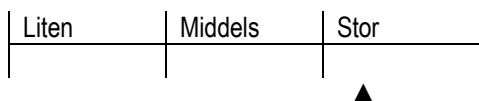
- (1) *Mortensnes* er et boligområde toppen av øya, grensende til den nordlige delen av Tromsømarka, rett vest for universitetsområdet.
- (2) *Nordre Langnes* omfatter et boligområde som er lokalisert nedenfor Mortensen, i et slakt skrånende terreng ned mot Langnes handelssenter, og som i hovedsak utgjøres av blokkbebyggelse og rekkehus.
- (3) *Søndre Langnes* representerer her boligbebyggelse, hovedsakelig reist på 90-tallet og fram til i dag. Området strekker seg langs sørsiden av Erlings Kjeldsens veg mellom Tromsømarka og Prestvannet i øst og ned mot Kvaløyvegen i vest der en grøntstruktur og enkelte næringsbygg ligger i mellom. Her inkluderes også boligområdene rett på sørsiden av Langnesbakken.

I tillegg verdsettes (4) Langneset, et lite nes utenfor flyplassen som brukes en del til friluftslivsformål. (5) Langnes handelssenter omtales også underkapittel med tanke på den verdi det kan ha som bydelscenter for nærmiljøene i Langnes bydel.

5.3.1 Mortensnes

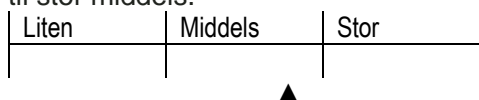
5.3.1.1 Boligfelt og boligområder

Mortensnesområdet gis stor verdi på dette kriteriet. Bebyggelsen består i hovedsak av eneboliger og regnes som et attraktivt og veletablert boligområde med gode nærmiljøer.



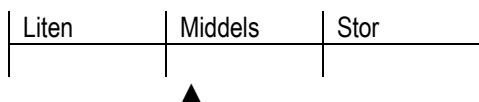
5.3.1.2 Øvrige bebygde områder

Mortensnesområdet har to skoler (1-7. trinn), flere barnehager og et sykehjem. Verdien settes her til stor middels.



5.3.1.3 Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder

I dette området er det få eller ingen offentlige møtesteder utenom anlegg knyttet til skolene. Verdien settes her til liten middels.



5.3.1.4 Veg- og stinett for gående og syklende

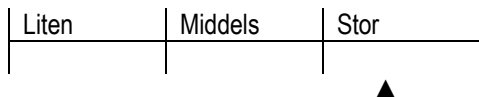
Vegstrukturen er preget av tilførselsveier til boliger, til dels uten fortau eller egne gang- og sykkeltraseer. Det siste medfører utfordringer for myke trafikanter. Internveien er til tider forholdsvis mye trafikkert, delvis som følge av vansker bilister har med å benytte Erlings Kjeldsens veg i rushtida. Dramsvegen som ender innerst på Mortensnes er en mye brukt gang- og sykkeltrase som forbinder denne delen av byen og sentrum. Videre er det spesielt for de som er bostatt tett inntil Tromsømarka ganske vanlig å bruke snarveier og stier for å ta seg fram til andre steder i byen. Samtidig er adgangen for myke trafikanter til bydelscenteret noe dårlig tilrettelagt. Mens gang- og sykkeltrase langs Erling Kjeldsens veg representerer en sentral ferdssåre

som forbinder viktige målpunkter og knytter delområdet til andre hovedårer for gående og syklende i byen, er forholdene for gående og syklende inn i boområdene til dels ofte utfordrende. Verdien settes her derfor til stor middels.



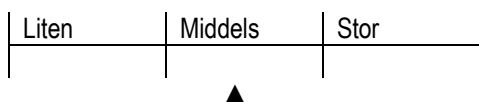
5.3.1.5 Friluftsliv

De fleste boligområdene, skolene og barnehagene i området har relativt god tilgang til Tromsømarka og sentrale punkter der, både ved hjelp av tilrettelagte ordninger og gjennom uformelle ferdselsårer (tråkk, stier, snarveier, tråkkede skispor). Verdien settes her til stor.



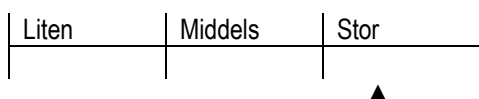
5.3.1.6 Identitetsskapende områder/elementer

Samtidig er Mortensens et veletablerte boligområde med to skoler og flere barnehager, god tilgang til friluftsliv i Tromsømarka og dessuten nærhet til universitetet og UNN. Til sammen bidrar disse forholdene til at vi har å gjøre med et attraktivt boligområde. Verdien settes til middels.



5.3.1.7 Samlet verdivurdering av Mortensnes

Vanlige boligfelt og boligområder	Verdi
Vanlige boligfelt og boligområder	Stor
Øvrige bebygde områder	Stor middels
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	Liten middels
Veg- og stinett for gående og syklende	Stor middels
Friluftsliv	Stor
Identitetsskapende områder/elementer	Middels
Samlet	Stor



5.3.2 Nordre Langnes (Langnes handelspark, Håpet, Enerhagen)

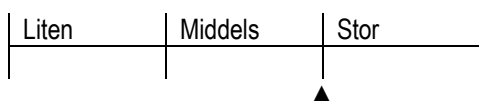
5.3.2.1 Boligfelt og boligområder

I henhold til verdiregistreringsskjema som brukes, gis denne delen av delområdet middels verdi på dette kriteriet. Bebyggelsen preges av blokkbebyggelse fra 70-tallet, i tillegg til en del nyere rekkehus, noen omgitt av næringsbygg, lagringsplasser og parkeringsplasser. Det er små felt med gress og løvvegetasjon mellom byggene. Verdien settes til middels.



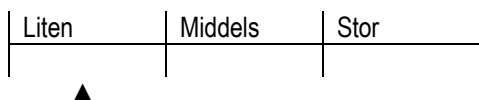
5.3.2.2 Øvrige bebygde områder

Den nederste delen av dette området glir over i næringsbygg. I tillegg til Langnes ungdomsskole, er det spesielt mange barnehager i området. Verdien settes her til middels/stor.



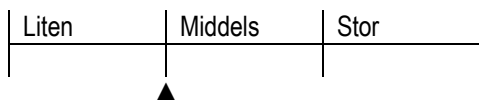
5.3.2.3 Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder

Der det få eller ingen offentlige møtesteder dersom vi ser bort fra anlegg knyttet til skolen. Et unntak er grusløkka ved Alkevegen/Rypevegen. Verdien settes her til liten.



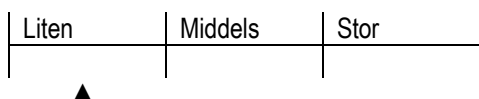
5.3.2.4 Veg- og stinett for gående og syklende

Vegstrukturen er preget av tilførselsveier til boliger, mange uten fortau eller egne gang- og sykkeltraseer. Dette skaper til tider problemer for myke trafikanter. Det store antallet barnehager i området resulterer i mye trafikk morgen og ettermiddag ettersom mange som har barnehageplass her er bosatt andre steder i kommunen. De mest sentrale internveien brukes dessuten som gjennomfartsåre til Ringvegen av folk bosatt lenger oppe, når trafikkforholdene i Erlings Kjeldsens veg er vanskelige. Selv om det her er snakk om beboelsesområder som omfattes av den sentrale gang- og sykkeltraseen langs Erlings Kjeldsens veg, er tilgangen til denne fra mange beboelsesområder dårlig tilrettelagt, samtidig som trafikkbildet langs internveiene generelt samsvarer dårlig med myke trafikanters behov. Verdien settes her til liten/middels.



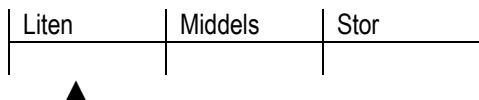
5.3.2.5 Friluftsliv

Det er få områder egnet for friluftsliv og utendørsrekreasjon i direkte tilknytning til boligområdene her. Tromsømarka er heller ikke i umiddelbar nærhet. Verdien settes her til liten.



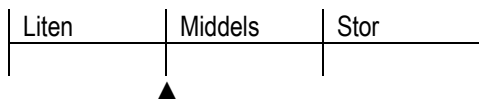
5.3.2.6 Identitetsskapende områder/elementer

Det er få aspekter ved dette området som kan knyttes til det identitetsskapende. Verdien er her liten.



5.3.2.7 Samlet verdivurdering av Nordre Langes

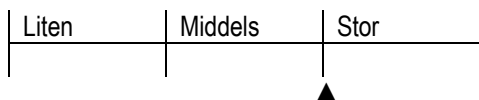
Temaer	Verdi
Boligfelt og boligområder	Middels
Øvrige bebygde områder	Middels/stor
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	Liten
Veg- og stinett for gående og syklende	Liten/middels
Friluftsliv	Liten
Identitetsskapende områder/elementer	Liten
Samlet	Liten/Middels



5.3.3 Søndre Langes (Norrøna, Åsgårdmarka, Workinn, Olsgård)

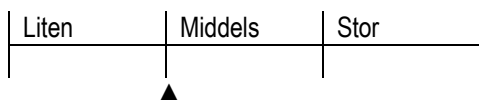
5.3.3.1 Boligfelt og boligområder

I henhold til verdiregistreringsskjema som brukes, har dette området stor verdi. Området består nesten utelukkende av boligbebyggelse som i hovedsak er relativt nyere terrasseblokker, rekkehus og eneboliger, de fleste med god utsikten over mot Kvaløya. Verdien settes her til middels/stor.



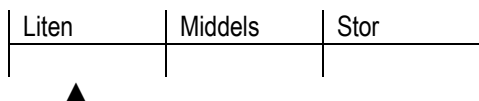
5.3.3.2 Øvrige bebygde områder

I tillegg til enkelte større næringsbygg, samt treningssenter, serveringssted og matvarebutikk ved Workinntunet/Giæverbukta, er det to barnehager i området. Verdien kan her settes til liten/middels.



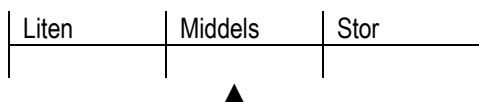
5.3.3.3 Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder

I dette området er det få offentlige møtesteder. Verdien settes til liten.



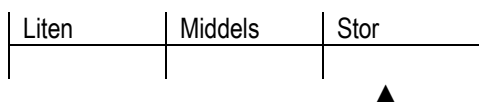
5.3.3.4 Veg- og stinett for gående og syklende

Vegstrukturen er preget av tilførselsveier til boliger fra rundkjøringen ved Workinntunet, inn fra Langnesvegen og fra Heilovegen (i tunnel under tverrforbindelsen til Olsgårdsveien). De mest trafikkerte har bare delvis fortau. Som det er beskrevet ovenfor, oppleves kryssing av Langnesvegen som en utrygg del av skolevegen. Videre er det en utfordring at bydelssenteret er dårlig tilgjengelig for mye trafikanter blant beboerne i denne delen av delområdet. Samtidig er det spesielt sommerstid mulig å bruke snarveier over øya på vei til og fra sentrum av byen, universitetet, UNN etc. Fra dette området finnes bare ett tilgangspunkt når det gjelder gang- og sykkelstien langs Erlings Kjeldsens veg, som er del av sykkelveinettet i Tromsø. Sykkelveinettet kan imidlertid også nås via rundkjøring ved Workinntunet eller ned Langnesbakken til Kvaløyvegen sør for den nevnte rundkjøringen. Fra Norrøna og Åsgårdmarka kan man vi også via snarveier ta seg sørover til Holtvegen og videre ned til gang- og sykkelsti langs Kvaløyvegen eller over til sentrum via Elverhøy og Sommerlyst. Verdien settes her til middels.



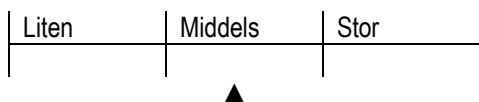
5.3.3.5 Friluftsliv

Det finnes en del mindre grønne lunger som har potensiale for enkel utendørsrekreasjon i boligområdene. Samtidig er Tromsømarka lett tilgjengelig fra de fleste av disse boligområdene, både sommer som vinter, ettersom det ikke finnes større biltrafikk i mellom, og snarveier, stier og skiløyper er godt opparbeidet. Ikke minst gjelder dette Workinnmarka skole som er forbundet med lysløypa. Verdien settes her til stor.



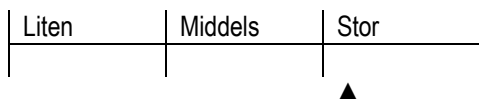
5.3.3.6 Identitetsskapende områder/elementer

Det er få aspekter ved dette området som kan knyttes til det identitetsskapende. Ikke desto mindre er Workinnmarka attraktiv både som følge av god utsikt og fordi adgangen til Tromsømarka er god. Verdien settes til middels.



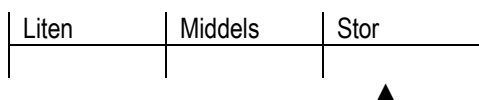
5.3.3.7 Samlet verdivurdering av Søndre Langes

Temaer	Verdi
Boligfelt og boligområder	Middels/stor
Øvrige bebygde områder	Stor
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	Liten
Veg- og stinett for gående og syklende	Middels
Friluftsliv	Stor
Identitetsskapende områder/elementer	Middels
Samlet	Liten stor



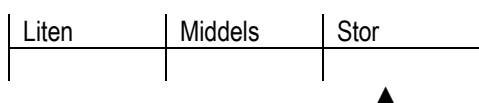
5.3.4 Langneset

Langneset, på vestsiden av flyplassen, er et særegent område som daglig brukes til ulike friluftslivsaktiviteter, så som kiting, fulgekikking, naturfotografering, turgåing og hundelufting. Område er ikke bare relevant for folk bosatt i nrområdet ettersom folk fra en større del av Tromsøya i tar seg fram dit med bil eller pr sykkel. Fra neset er det utsikt over til Kvaløya og mot Malangsfjellene i sør. Langs strekning fra et stykke sør for Giæverbukta og fram til bruhodet ved Sandnessundbrua er fjæreområdene lite egnet til friluftslivsmessig bruk. Langneset er i denne sammenhengen et relativt stort areal der man kan komme et stykke bort fra biltrafikken. Ettersom Langneset med de kvalitetene det har representerer et unikt innslag i et svært utbygd område, settes verdien til stor.



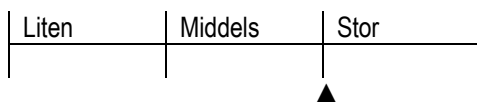
5.3.5 Langnes bydelssenter

Langnes bydelssenter har har overtatt en del av de kommersielle funksjonene sentrum av byen pleide å ha, og har blitt et sentralt møtested for befolkningen i hele kommunen. I tillegg er det et viktig knutepunkt for buss. Stedet er også bydelssenter for hele dette delområdet. Som følge av det her er snakk om et sentralt møtepunkt både for lokale og regionale innbyggere i kommunen, settes verdien til stor.

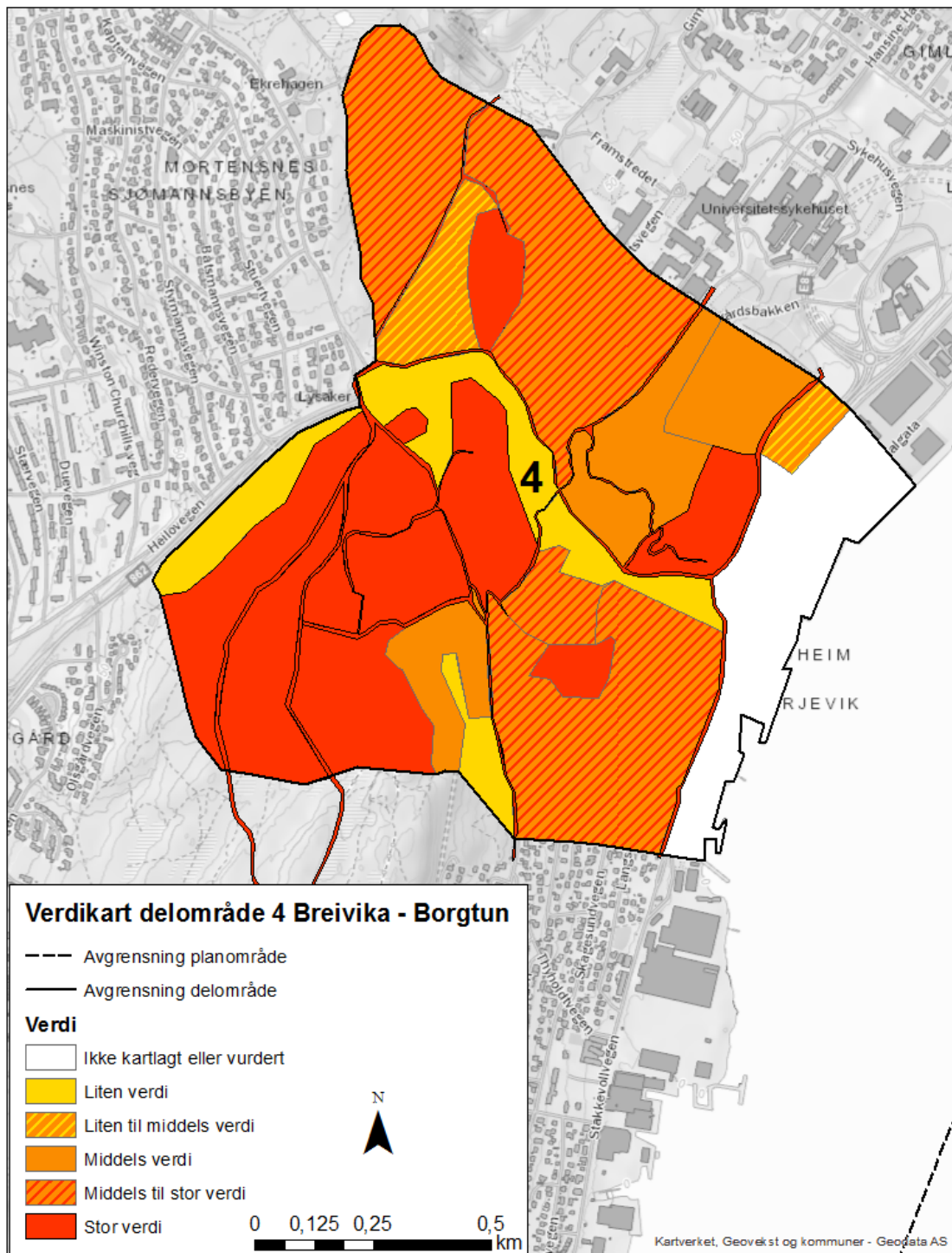


5.3.6 Samlet verdsetting av delområde 3 - Langnes

Temaer	Verdi
Boligfelt og boligområder	Middels/stor
Øvrige bebygde områder	Stor
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	Stor
Veg- og stinett for gående og syklende	Middels
Friluftsliv	Middels/stor
Identitetsskapende områder/elementer	Middels/stor
Samlet	Middels/stor



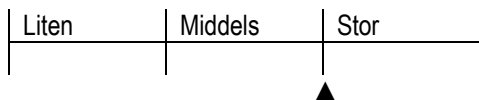
5.4 Delområde 4: Breivika – Borgtun



Breivika - Borgtun danner et område som ligger på begge sider av Erlings Kjeldsens veg på østsiden av øya, med universitetet og Arktisk-alpin botanisk hage på nordsiden og på sørsiden et større område med idrettsanlegg og skoler, samt Borgtun bydel med skole og boligbebyggelse.

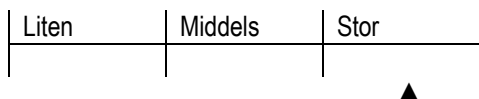
5.4.1 Boligfelt og boligområder

Boligene i dette delområdet befinner seg i det alt vesentlige sør for Erlings Kjeldsens veg, på vestsiden av Stakkevollveien og opp mot Tromsømarka på oversiden av Dramsvegen. Innenfor dette arealet er det med få unntak tale om bolighus. Det er her snakk om et godt etablerte bo-område. Siden boligbebyggelsen bare dekker en del av delområdet, settes verdien samlet til middels/stor



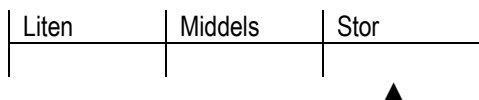
5.4.2 Øvrige bebygde områder

Nordre del av delområdet består av mange bygg som daglig brukes av flere tusen mennesker. I første rekke gjelder dette universitetet, men også de mange skolene i området. Her må også de mange idrettsanleggene regnes med. Når det gjelder det siste foreligger det planer om en betydelig utvidelse, bla. med svømmehall. Området vil slik sett øke i verdi i relativt nær framtid. Området som har betydning for et større omland, i og med at det er elever fra hele kommunen som går på videregående skole, samt at Templarheim er det sentral idrettsområdet for kommunen. Verdien settes her til stor.



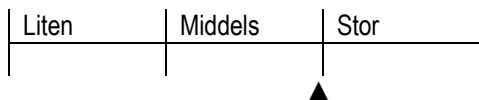
5.4.3 Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder

Mens Botanisk hage kan regnes inn som et møtested, er det i første rekke forekomsten av idrettshaller og idrettsplasser, samt universitetet, som gir dette delområdet verdi. I boligområdene er det et par fotballkøkker med lekeplass i tilknytning. Verdien settes her til stor



5.4.4 Friluftsliv

Fra boligområdene er det en relativt grei, men noe omstendelig adkomst til Tromsømarka dersom man sammenligner med mange andre boområder på Tromsøya. Det er få grøntstrukturer som egner seg godt til utendørsrekreasjon i boligområdet. Nærheten til den botaniske hagen, kunne telle som et pluss, men inntrykket er at hage i begrenset grad benyttes av beboere i Borgtun bydel. Fra universitet og fra skolene er det god tilgang til Tromsømarka. Verdien settes her til middels/stor.



5.4.5 Veg- og stinett for gående og syklende

Foruten at gang- og sykkeltraseen i Erlings Kjeldsens veg representerer en viktig adkomstvei til universitetsområdet og videre til UNN og Breivika, samtidig som denne traseen knytter dette område til andre deler av Tromsøya, er Stakkevollveien og i særlig grad Dramsvegen viktig i dette henseendet, ikke minst som ferdselsåre fra sentrum til Universitetet og UNN. Videre er det spesielt i sommerhalvåret mange som via skibrua eller brua i Veslefrikkveien (via Askeladdsvingen og Dramsvegen) ferdes til fots eller på sykkel gjennom Tromsømarka til skolene, Universitetet, UNN eller andre arbeidsplasser på nordsiden av Erling Kjeldsens veg. Dramsvegen er også skoleveg for mange elver ved Borgtun skole. Det ligger to barnehager langs Dramsvegen.

Dramsvegen og Erling Kjeldsens veg er også sentrale ferdselsårer for myke trafikanter som oppsøker Botanisk hage. På bakgrunn av disse aspektene sette verdien her til stor.

Liten	Middels	Stor
-------	---------	------



5.4.6 Arktisk-allpin botanisk hage

Ved unike karakter er hagen attraktiv for folk i nærområdet så vel som for internasjonale turister og representerer betydelig symbolsk verdi med tanke på byens identitet. Hagen brukes aktivt i undervisningssammenheng av skoler og barnehager. Området er også i en viss grad utgangspunkt for bruk av Tromsømarka, ved at det går sti gjennom skogen til Universitetet, hvorfra det er enkel tilgang til Tromsømarka. Hele området kan sies å ha betydelig bruks- og oppholdsintensitet. Verdien settes her til svært stor.

Liten	Middels	Stor
-------	---------	------



5.4.7 Identitetsskapende områder/elementer

Delområdet samler mange idrettsaktiviteter, skoler (ungdomsskole og videregående, omfatter universitetet og er lokalitet for Botanisk hage. Til sammen gir dette delområde en klar identitetsskapende karakter. Verdien settes her til stor.

Liten	Middels	Stor
-------	---------	------



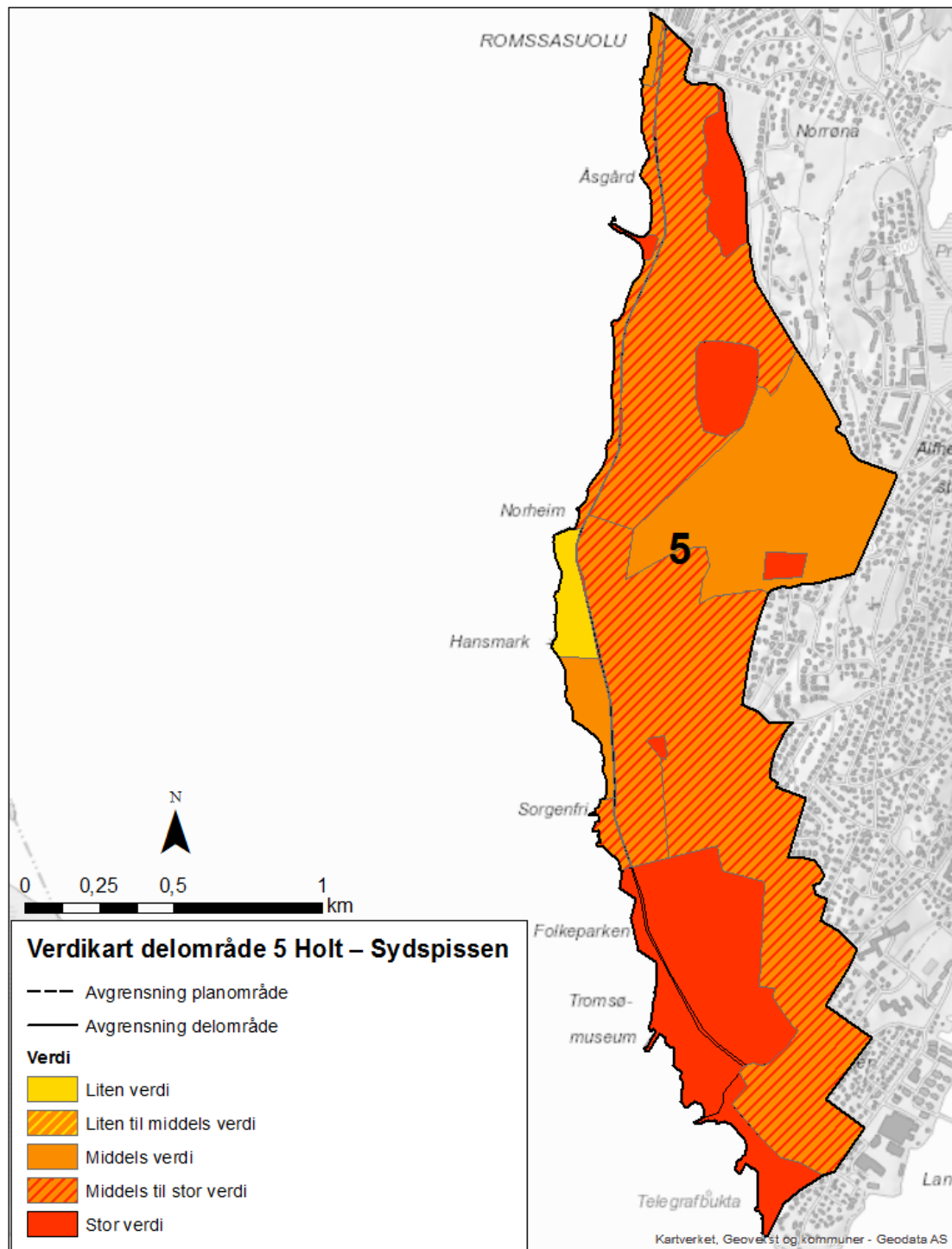
5.4.8 Samlet verdivurdering av Breivika - Borgtun

Temaer	Verdi
Boligfelt og boligområder	Middels/stor
Øvrige bebygde områder	Stor
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	Stor
Veg- og stinett for gående og syklende	Stor
Friluftsliv	Middels/stor
Identitetsskapende områder/elementer	Stor
Samlet	Stor

Liten	Middels	Stor
-------	---------	------



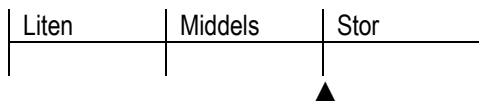
5.5 Delområde 5: Holt – Sydspissen



I likhet med Håkøya foretas her en egen verddivurdering av det avgrensede område som tiltakene har direkte effekt på, i dette tilfellet arealene ved Holt gård. Samtidig innbefattes de egenskapene Holtområdet har i verddivurderingen av områdene lenger bort fra Holt der mer indirekte virkninger av tiltaket kan inntreffe.

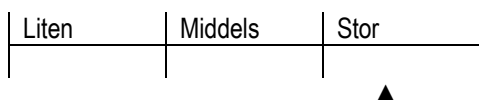
5.5.1 Boligfelt og boligområder

Boligområdene sør for Holt og mot sydspissen er å regne som etablerte og attraktive, med egen skole, nærbutikk, nærhet til varierte lokaliteter for utendørsrekreasjon. Middels til stor verdi.



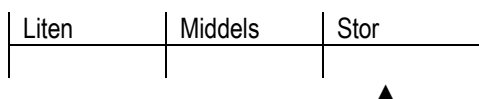
5.5.2 Øvrige bebygde områder

Ved Holt gård er det i tillegg til drift av gården en rekke arbeidsplasser i tilknytning til Bioforsk, samt en del leiende firmaer, samt besøkende i rekreasjons- og fritidsøyemed. Området har en større skole ikke langt fra Holt og Kvaløyvegen, samt tre barnehager. I tillegg kommer Friluftslivsmuseet i Folkeparken, Tromsø museum, samt naustene til hhv. UNN og Tromsø Kajakklubb langs Kvaløyvegen. Stor verdi.



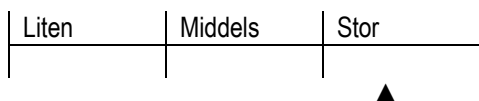
5.5.3 Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder

Området skåret høyt på dette kriteriet i og med at Telegrafbukta, Folkeparken og Bak-Olsen, mens også i noen grad Holt gård, representerer noen av de mest sentrale uteområdene med tanke på sosiale møteplasser, og som dessuten inkluderer en større del av byens befolkning, ikke minst barn. Her settes verdien til stor.



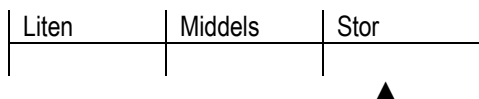
5.5.4 Veg- og stinett for gående og syklende

Veg- og stinettet er velegnet for gående og syklende, og brukes av ulike grupper til forskjellige formål. Samtidig finnes det enkelte barrierer ved at verken sykkel- og gangveg eller lysløype er sammenhengende, og at biltrafikk i boligområdene spesielt om morgenen og ettermiddagen kan være forstyrrende for gående og syklende. Likevel er det i store trekk snakk om trygge ferdselsårer i til dels lett terreng der en rekke stier og snarveier brukes flittig både til transportformål og rekreasjon. Lysløypa, samt gang- og sykkeltraseen langs Kvaløyvegen, representerer ferdselslinjer til sentrale målpunkter. Begge deler er også ferdselslinjer som er en del av sammenhengende rutenett. Verdien settes derfor her til stor.



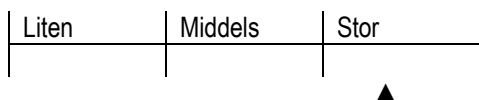
5.5.5 Friluftsliv

Bare deler av område er egnet for friluftsliv siden store arealer bebygde, hovedsakelig med boliger og et større areal er dyrket mark. Likevel er det flere mindre lokaliteter og noen større arealer som har høy intensitet når det gjelder friluftslivsmessig bruk, og som dessuten er godt egnet til flere former for friluftsliv og passer til flere brukergrupper. I første rekke gjelder dette gående og syklende langs lysløypa om sommeren og på ski om vinteren, men i like stor grad områder som Folkeparken, Bak-Olsen og Telegrafbukta. Det er her snakk om lokaliteter som er forholdsvis lett tilgjengelige for store deler av kommunens befolkning. Videre representerer spesielt Telegrafbukta friluftslivsmuligheter som har et til dels unikt preg ved at det representerer et lavterskeltilbud i et særegent landskap preget av ro og stillhet, i relativt kort avstand fra store beboelsesområder på Tromsøya. Her settes verdien til stor.



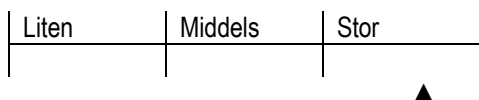
5.5.6 Identitetsskapende områder/elementer

Landskapet ved Holt, Folkeparken og i særlig grad Telegrafbukta og Bak-Olsen er alle kjennemerker i Tromsø by, og må i høy grad karakteriseres som identitetsskapende områder. Mens Holtområdet representerer noe særegent på Tromsøya gjennom sin rurale karakterer med oppdyrkede jorder, er de tre andre område kjente aktivitets- og møteplasser for store deler av øyas befolkning. Her gis verdien stor.



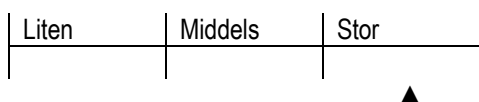
5.5.7 Holt gård

Holt er et særegent nærmiljø og friluftslivsområde som også bli særskilt attraktivt ved at det ligger i et kulturlandskap som er unikt for Tromsøya. Selv om kulturlandskapet rundt Holt delvis er utilgjengelig som følge av landbruksvirksomhet, bidrar Holt gård og landskapet rundt også til at opplevelsesverdien for utendørsrekreasjon forbi og innenfor dette området høynes.



5.5.8 Samlet verdivurdering av delområde 5

Temaer	Verdi
Boligfelt og boligområder	Middels/stor
Øvrige bebygde områder	Stor
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	Stor
Veg- og stinett for gående og syklende	Stor
Friluftsliv	Stor
Identitetsskapende områder/elementer	Stor
Samlet	Stor



6 Omfang og konsekvenser

6.1 Delområde 1: Håkøya - Dukneset

Alternativene B6 og B7 må ansees å ha likt omfang når det gjelder virkninger for Håkøya. De to alternativene vurderes derfor samlet. Begge alternative innebærer at tunellinnslaget vil ligge rett ovenfor Dukneset, samt at det parallelt med den gamle brua skal bygges et 800 meter langt bruspen. Det er følgelig primært området ved Dukneset som vil omfattes av tiltaket. Dette er det området på Håkøya som har den mest omfattende og intensive bruken av besøkende. Området er dessuten en innfallsport til turer innover på øya, langs en opparbeidet kultursti. Ridebanen ligger innenfor eller svært nære det arealet som i utgangspunktet må antas vil beslaglegges av ny vegtrase. Det samme gjelder begynnelsen på de mest brukte stiene innover på øya. Når det gjelder aktivitet på den eksisterende brua, vil folk kunne dra fordel av at trafikk til og fra øya flyttes til den nye brua. Ny bru vil imidlertid samtidig endre sundets karakter både visuelt og auditivt ettersom den vil bli svært synlig og trafikken høres godt både fra den gamle brua og fra fjæra under. Trolig vil spesielt dette området miste noe av sin attraksjonsverdi som følge av den nye brua og trafikken. Det er uvisst hvor langt innover øya en ny vegtrase generer trafikkstøy.

Mye av de samme aktivitetene som i dag preger friluftslivet kan i stor grad fortsette. Om tunnelpåhugget skulle legge beslag på sentrale stier innover på øya, er det i praksis fullt mulig å etablere alternative stier på nordsiden av påhugget. Likevel bør en regne med at opplevelseskvaliteten kan lide, både som følge av trafikkstøy og av forringelse av den estetiske kvaliteten i landskapet ved at det etableres tunnelinnslag med vei og bruforbindelse over til Kvaløya. Dagens bru er relativt kort og ligger bare noen meter over vannoverflaten, mens en ny bru få langt større dimensjoner og bli visuelt dominerende. Det vil variere mellom individer og grupper i hvilken grad dette vil representere en forringelse av opplevelseskvaliteten. Likevel er det grunn til å tro at tiltaket i dette henseendet vil bryte med de særegne kvalitetene landskapet på Håkøya har som lite utbygget natur- og kulturlandskap med få visuelle og auditive forstyrrelser. Besøk til Håkøya i friluftslivssammenheng kan bli noe redusert som følge av virkningene av alternativ B6 og B7, og dermed også forringe sentrale aspekter ved området identitetsskapende betydning. En forventet følge av tunnel til Håkøya er økt boligbygging, noe som kan medføre at nærmiljøene endres. Flere boliger og innbyggere på øya fører til økt personbiltrafikk. Innbyggerne på øya framhever den begrensede biltrafikken som et av de fremste kvalitetene ved nærmiljøet i dag. Virkningene vil i noen grad avhenge av omfanget av boligbygging og befolkningsøkning og hvordan dette struktureres arealmessig. Selv om opplevelseskvaliteten vil forringes betydelig for en del av friluftslivsaktiviteten, og en barrierer kan oppstå som følge av tiltaket, kan det forholdet at en ny veiforbindelse innebærer kortere reisetid fra Tromsøya gjøre dette friluftslivsområdet enda mer tilgjengelig for store deler av kommunens befolkning.

6.1.1 Omfangs- og konsekvensvurdering for Dukneset

Den fredede brua vil fortsatt kunne brukes, slik den i dag blir brukt til fiske, ikke minst av barn og unge. Betydelig redusert trafikk vil medføre at forholdene for den type bruk blir bedre. På den andre siden må en regne med at den nye brua rett på sørsiden vil redusere opplevelsesverdien både rent estetisk og gjennom støy og noe støvplager. Den nye brua, samt tunnelpåhugget lenger opp vil, forandre landskapet i negativ retning, og det er grunn til å anta at det vil bli mindre attraktiv med friluftsliv i fjærområdet. Bruen over Duksundet vil også kunne ha betydelige fjernvirkninger ved at det forandrer landskapet som er en sentral del av utsikten fra boligområder på Kvaløya. I hvilken utstrekning det siste har negativt omfang, er det vanskelig å konkludere noe entydig om. Hvordan en større bru som bryter inn i landskapet vurderes av individer og av grupper varierer blant annet med verdisynt, forholdet til landskap og natur. Mens noen kan oppleve en bru som et estetisk tilskudd til landskapet, kan andre oppleve det samme som en forstyrrelse. *Middels til stort negativt omfang.*

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
	▲				

Verdi: Stor

Omfang: Middels til stort negativt

Konsekvensvurdering: Store negative (- - -)

6.1.2 Samlet omfangs- og konsekvensvurdering av B6 og B7 for delområde 1

Nærmiljø og friluftsliv over store deler av øya vil ikke bli direkte berørt av tiltaket. Enkelte indirekte følger bør imidlertid regnes inn, ikke minst er det grunn til å regne med at alternativene B6 og B7 åpner for mer boligbygging og økt biltrafikk langs vegen på øya. Dette vil bryte med mange av de nærmiljøkvalitetene som er registrert der. Når det gjelder friluftslivet på vestsiden av øya, og i særlig grad ved Dukneset/Duksundet, vil bruksmuligheter, attraktivitet, opplevelseskvaliteter, tilgjengelighet og områdets identitetsskapende påvirkes i negativ retning. At en tunnel over til Håkøya gjør området mer tilgjengelig for innbyggere i andre deler av kommunen, kan i noen grad telle i positiv retning, gitt at andre områder enn Dukneset brukes og at ferdsel inn på øya er mulig andre steder fra enn umiddelbart ved tunnel, vei og bru. De negative virkningen tiltaket har spesielt for Dukneset, og dermed innfallsporten til øya, vil trolig påvirke de identitetsmessige aspektene ved øya som helhet, og dessuten ha noe negativ innvirkning på det mest sentral friluftslivsområdet på øya (kultursti fra Dukneset til toppen av øya). Omfanget når det gjelder Håkøya som helhet vurderes på bakgrunn av dette som *lite negativt*, og konsekvensen som *liten negativ (-)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
		▲			

Verdi: Middels

Omfang: Lite negativt

Konsekvensvurdering: Liten negativ (-)

Tabell 5: Omfang og konsekvenser - delområde 1: Håkøya - Dukneset

Alternativer:		HÅKØYA		DUKNESET	
		Omfang	Konsekvens	Omfang	Konsekvens
3	A3+F2+B6	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---
4	A3+F2+B7	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---
7	A4+F2+B6	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---
8	A4+F2+B7	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---
11	A5+F2+B6	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---
12	A5+F2+B7	Lite negativt	-	Middels til stort negativt	---

6.2 Delområde 2: Kvaløysletta – Eidkjosen

Det er til sammen 13 kombinasjoner av alternativer som berører dette delområdet. Befolkningen i Eidkjosen og sørover forbi avkjøringen til Håkøya er ifølge representanter for bydelsrådet jevnt over er positive til tunnel via Håkøya (alternativ B6 og B7) ettersom det vil korte ned reisetid til Tromsøya betydelig. Samtidig må man regne med at dette alternativet vil flytte gjennomgangstrafikken vestfra til strekningen fra Eidkjosen til brua over til Håkøya. Når det gjelder innbyggere lenger nord, er holdningene mer blandet og avhenger av hvor på strekningen mellom Sandnessundbrua og Eidkjosen de er bosatt. De som bor ved bydelssenteret Slettatorget og nordover har en klar fordel av alternativer som bygger på B3 eller C1 ettersom gjennomgangstrafikken vil ta av ved Selneset litt lenger sør. For områdene mellom Selneset og Eidkjosen vil løsninger som inkluderer B3 og C1 representere en viss økning i trafikk, samt at gjennomgangstrafikken vil bli som før. B2 vil resultere i et trafikkbilde omtrent som i dag, dersom vi ser bort fra at en parallel bru og bedret kapasitet i Giæverbukta vil redusere kødannelse som oppstår morgen og ettermiddag. For området sett under ett kan B6 og B7 være det fordelaktige med tanke på trafikkmengde. Disse to alternativene vil også kunne lede mye av tungtrafikken bort fra strekningen Eidkjosen – Sandnessundbrua. Representanter for bydelsrådene stilte spørsmål ved hvor mange som, når det kommer til stykket, vil velge å kjøre sørover til Håkøya og via tunnel til Tromsøya så lenge det fortsatt er anledning til å kjøre over eksisterende Sandnessundbru. I særlig grad dersom bruk av tunnel avgiftsbelegges, tror man mange vil fortsette å bruke eksisterende bruforbindelse.

Det er relativt lite friluftsliv som finner sted langs fv 862 i dag, dersom man ser bort fra bruk av gang- og sykkelvegen. De mest sentrale friluftsområdene ligger hovedsakelig på vestsiden av boligområdene, mens fjæra på østsiden av veien med få unntak er lite egnet i dette henseendet. Likevel er det ovenfor nevnt et par lokaliteter ved fjæra som er mye brukt. Fv 862 må krysses for å nå disse målene. Selv om det noen steder er tilrettelagt med fotgjengeroverganger, vil det være en klar fordel med tanke på tilgangen til friluftlivsarealer i fjæra at biltrafikken ble mindre tett. For friluftslivet på vestsiden av boligområdene, har de ulike alternativene ingen virkninger i et omfang som er direkte. Inne i boligområdene er det internveier og snarveier, som gjør at friluftlivsarealer og lekeplasser for de fleste kan nås av myketrafikanter uten å måtte komme direkte i berøring med fv 686.

Når det gjelder gang- og sykkeltraseen langs fylkesvegen, vil mindre trafikk redusere støy- og støvplager. Siden denne traseen ikke alene kan regnes som en transporttrase, men benyttes også både av lokale og regionale til mosjon og trening, eller utendørsrekreasjon i form av sykkelturner på ettermiddagstid og i helger, vil redusert trafikk ha betydning for denne siden av friluftslivet i delområdet.

Den mest markante virkningen alternativene synes å ha, er på visse aspekter ved nærmiljø. Ovenfor er det beskrevet at trafikken langs fv 862 oppleves som en utfordring spesielt når det gjelder skoleveg. Delvis som følge av vanskelig trafikkbilde i rushtrafikken, kjøres en del barn til skolene, noe som i selv kompliserer biltrafikkbildet morgen og ettermiddag og dessuten bidrar til økt biltrafikk rett ved skolene. Mindre tett trafikk generelt, og framfor alt mindre kødannelse i rushtidene, vil trolig endre dette bildet en god del. Selv om det ikke kan dreie seg om mange, er det skolebarn som må krysse fv 862 på vei til skolen, noe som også er beskrevet som utrygt som følge av tett trafikk med stressede sjåførere, ikke minst rett ved skolene. Videre er det en utfordring, spesielt for barn og unge, med tanke på buss til Tromsøya. Flere bussholdeplasser i den aktuelle kjøreretningen har verken fortau eller fotgjengerovergang, og mindre trafikk minsker dermed risikoen for ulykker i slike sammenhenger. Beboere i delområdet har pekt på at tungtransport langs fylkesveien skaper et utrygt bilde for myke trafikanter. Her vil B6 og B7 representere en positiv virkning ettersom det trolig vil redusere denne type gjennomgangstrafikk betydelig for hele strekningen, mens B3 eller C1 vil representere en klar forbedring nord for Selneset, samtidig som støy og støv og relativt tett og tung trafikk ved bruhodet eller tunnelpåhugg ved Selneset generelt vil være en ulempe for nærmiljøene der. B3 innebærer at en høy og lang bru

vil strekke seg over sundet og vil dominere visuelt. Det er grunn til å regne med at brua vil ødelegge noe av utsikten for boliger som ligger forholdsvis lavt i terrenget på Kvaløya. Utover dette er det med temaet nærmiljø og friluftsliv som utgangspunkt vanskelig vurdere fjernvirkninger av landskapsendringen som en slik bru vil medføre. En bru kan også ha estetiske kvaliteter som for noen kan øke opplevelsesverdien, men andre kan oppfatte det samme som et forstyrrende fremmedelement.

6.2.1 Alternativ 1, 5 og 9 (A3/A4/A5 + F2 + B2)

Her slås tre ulike kombinasjoner av alternativer sammen ettersom valg av A-løsninger ikke har betydning for hva slags virkninger B2 (parallell bru) har for Kvaløya. Alternativene endrer lite på trafikkbildet rent generelt, men kan medføre en beskjeden økning i ÅDT (tabell 6) over sundet og sørover langs fv 862. Det foreligger ingen informasjon om ny kryssløsning og etablering av ny større bussholdeplass med parkeringsområde som ved enden av dagens bru som gir grunnlag for å vurdere omfanget som negativt for nærmiljø og friluftsliv. Imidlertid vil økt trafikkkapasitet som oppnås gjennom tiltaket redusere trafikk tetthet og kødannelse i rushtidene som skaper utfordringer for enkelte nærmiljøer og generelt for myke trafikanter. Det siste vil ikke minst være et bidrag til å minske utrygghet og risiko rundt skoleveger. Omfanget vurderes her som *lite positivt* og konsekvensen som *liten positiv (+)*.

			Intet		
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
			▲		

Verdi: Stor

Omfang: Lite positivt

Konsekvens: **Liten positiv (+)**

Tabell 6. Modellert ÅDT ved de ulike alternativene som skal utredes (Statens vegvesen)

Alternativer	Storelva	Sandnessundbrua	B6/B7	C1
A3+F2+B2	-	17490	-	-
A4+F2+B2	8050	16950	-	-
A5+F2+B2	8080	17420	-	-
A3+F2+B3	8690	5200	-	-
A4+F2+B3	8640	5050	-	-
A5+F2+B3	8680	5180	-	-
A3+F2+B6	4760	14760	4030	-
A4+F2+B6	4830	14360	3910	-
A5+F2+B6	4750	14700	4060	-
A3+F2+B7	5760	15620	2870	-
A4+F2+B7	5680	15120	2920	-
A5+F2+B7	5770	15530	2920	-
C1 (B4) +F2	8430	6800	-	12570

6.2.2 Alternativ 2, 6 og 10 (A3/A4/A5 + F2 + B3)

Også her vurderes tre kombinasjoner av alternativer samlet ettersom A-løsningene ikke har noe å si for omfanget av B3 (bru Langnes – Selnes) i dette delområdet. B3-alternativene vil medføre drastisk redusert trafikk over Sandnessundbrua, forbi Slettatorget og fram til Selnes. Dette er en

klar fordel for nærmiljø og myke trafikanter, og ikke minst for de miljømessige aspektene ved bydelssenteret. Kirketomta fjærepark vil bli lettere tilgjengelig ved veikryssing. For området sør for Selnes vil alternativet medføre en viss trafikkøkning. Samtidig vil alternativet redusere kødannelser i rushtiden, noe som også har positivt omfang for myke trafikanter, spesielt i forbindelse med skoleveg. Området ovenfor Selnes må regnes som et nærmiljø med høy verdi etter som det er en god del boliger på oversiden av vegen, der også Selnes skole er lokalisert. En bru vil trolig ødelegge noe av utsikten fra boligene. Trafikken som kommer over brua vil dessuten skape støv- og støyproblemer for den delen av nærmiljøet som ligger nærmest. På Selneset er det noe friluftsliv, og potensialene som finnes for å utvikle fjæreamrådet med tanke på friluftslivsbuk derfra og nordover svekkes betydelig. Selneset er også lokalitet for vinterkiting, og et brohode vil virke ødeleggende for denne aktiviteten. Utover dette representerer Selneset et særpregget kulturlandskap som skaper et estetisk brudd som kan høyne verdien av nærmiljøene som grenser til. En bru vil ødelegge mye av dette. Ettersom omfanget av disse alternativene er så vidt forskjellige når det gjelder området ved Selnes og områdene sør og nord for Selnes vurderes omfang og konsekvens separat for disse tre områdene:

6.2.2.1 Omfang og konsekvens nord for Selnes

For nærmiljø og friluftsliv nord for Selnes vil alternativet innebærer at man unngår det meste av gjennomgangstrafikken man har i dag, og dermed oppnå en betydelig reduksjon i trafikken, noe som ikke minst har betydning for nærmiljøet rundt bydelssenteret ved Slettatorget. Omfanget vurderes her som *middels positivt* og konsekvensen som *middels positiv (++)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: Stor

Omfang: *Middels positivt*

Konsekvens: *Middels positiv (++)*

6.2.2.2 Omfang og konsekvens for Selneset og tilgrensende nærmiljøer

Bruhodet vil plasseres på selve Selneset slik at eksisterende rundkjøring ved fv 862 kan benyttes. Dette vil for det første medføre at omfanget av biltrafikken øker i akkurat dette området, med støy og støvplager som følger med. Det siste må vurderes i lys av at det ikke bare omfatter et boligområde like ved, men også Selneset skole som ligger 200-300 meter sør-vest for denne rundkjøringen og dermed vil også skoleveg for en del barn. En bru over til Selneset vil videre kunne ødelegge utsikten for en del boliger som ligger oppover i terrenget. Selneset har noe begrenset verdi som friluftslivsområde, men er en verdifull kitespot og inngår i ambisjoner om kyststi nordover mot Sandnessundbrua. Omfanget vurderes som *middels negativt* som heller mot *liten negativt*, noe som i henhold til «konsekvensvifta» gir liten *middels negativt* konsekvens.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
	▲				

Verdi: Stor

Omfang: *Middels (lite) negativt*

Konsekvens: *Middels negativt (- -)*

6.2.2.3 Omfang og konsekvens for delområdet sør for Selnes

For områdene sør for Selneset vil det være snakk om at gjennomgangstrafikken vil opprettholdes. Alternativene har likevel en liten positivt omfang sett i lys av at alle alternativer vil medføre en demping av trafikk tetthet i rushtida, noe som vil bidra til å bedre forholdet for gående og syklende, ikke minst med tanke på skolebarn. Omfang og konsekvens vurderes som hhv. *lite positivt* og *liten positiv (+)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt



Verdi: Stor

Omfang: *Lite positivt*

Konsekvens: *Liten positiv (+)*

6.2.3 Alternativ 3, 7 og 11 (A3/A4/A5+F2+B6)

Her vurderes tre ulike kombinasjoner som alle inkluderer B6. B6 er én av to alternativer som innebærer tunnel mellom Tromsøya og Håkøya (med ny bruforbindelse videre til Kvaløya). Dette alternativet vil resultere i en god del mindre trafikk langs fv 862 fra Sandnessundbrua til Eidkjosen. Gjennomgangstrafikk, inkludert tungtransport, vil for det meste ledes bort fra denne strekningen. Mens ÅDT er modellert til 4 760 forbi Storelva ved dette alternativet (se vedlegg 2, figur 3, 7 og 11), er den i dag på henimot det dobbelte (tabell 6). Forbi Eidkjosen vil trafikken øke noe, og kan skape visse utfordringer rundt trafikksituasjonen ved bydelscenteret der. Selv om det hersker en viss usikkerhet omkring i hvor stor grad innbyggerne langs Kvaløysletta og ved Storelva vil benytte seg av tunnelen via Håkøya, må alternativene vurderes som fordelaktig for delområdet sett som helhet. Omfanget settes her til *middels positivt*. Omfang vurderes som *middels positivt* og konsekvensen som *middels til stor positiv (++/+++)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt



Verdi: Stor

Omfang: *Middels positivt*

Konsekvens: *Middels til stor positiv (++/+++)*

6.2.4 Alternativ 4, 8 og 12 (A3/A4/A5+F2+B7)

Her vurderes tre ulike kombinasjoner som alle inkluderer B7. B7 er én av to alternativer som innebærer tunnel mellom Tromsøya og Håkøya (med ny bruforbindelse videre til Kvaløya). Dette alternativet vil sammenlignet med B6 resultere i mindre reduksjon av trafikk langs fv 862 mellom Sandnessundbrua og Eidkjosen. Mens reduksjonen med B6 vil ligge på mellom 1 000 og 1 200 biler i døgnet i hver kjøreretning, vil B7 innebære en tilsvarende reduksjon på mellom 600 og 900 biler i hver kjøreretning. Mens modellert ÅDT forbi Storelva ved B6 er rundregnet 4 800 er tilsvarende ved B7 5 700 (tabell 6). Utover dette vurderes omfanget å være tilsvarende B6 alternativet, og det er relativt marginale forskjeller. B7 vurderes som å ha *lite til middels positivt* omfang for delområdet sett under ett, men likevel i noe mindre grad enn B6. Konsekvensen blir *middels positiv (++)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: Stor

Omfang: Liten/middels positivt

Konsekvens: middels positiv (++)

6.2.1 Alternativ 13 (C1)

På samme måte som alternativer som inkluderer B3, er C1 til fordel for delområdet nord for Selneset, mens trafikken forbi Storelva vil bli omtrent som under B3.

6.2.1.1 Omfang og konsekvens for nord for Selnes

For nærmiljø og friluftsliv nord for Selnes vil alternativet innebærer at man unngår det meste av gjennomgangstrafikken man har i dag, og dermed oppnå en betydelig reduksjon i trafikken. Dette vil ha betydning for nærmiljøet rundt bydelssenteret ved Slettatorget. Omfanget vurderes her som *middels positivt* og konsekvensen som *middels positiv (++)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: Stor

Omfang: Middels positivt

Konsekvens: Middels positiv (++)

6.2.1.2 Omfang og konsekvens for nærmiljø og friluftsliv ved Selnes

Det er ikke konkretisert hvor eksakt påhugget vil ligge, annet enn at det dreier seg om noen hundre meter sør for eksisterende rundkjøring. Det vil i så fall dreie seg om et område som på oversiden av fv 862 med mange boliger og med Selnes skole 200-300 meter opp fra veien. Noe avhengig av hvor tunnelpåhugg lokaliseres og utformes, vil alternativet virke negativt inn både med tanke på arealbeslag, støy og støvproblematikk. Videre er Stakken, Arctandria kystlags område på nedsiden av vegen, ca. 800 meter sør for den nevnte rundkjøringen. Fjæra her brukes av barnefamilier i området. Avhengig av hvor langt sør tunnelpåhugget lokaliseres, vil også denne lokaliteten kunne berøres negativt. Omfanget vurderes her som *middels negativt* som heller i retning av stor negativ, noe som gir *middels til store negative konsekvenser (-/-/-)*.

Intet							
	Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt		Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
		▲					

Verdi: Stor

Omfang: Middels negativt

Konsekvens: Middels til store negative (-/-/-)

6.2.1.3 Omfang og konsekvens for delområdet sør for Selnes

For områdene sør for Selneset vil det være snakk om at gjennomgangstrafikken vil opprettholdes. Alternativene har likevel en liten positivt omfang sett i lys av at alle alternativer vil medføre en demping av trafikk tetthet i rushtida, noe bidrar til bedre forhold for gående og syklende, ikke minst med tanke på skolebarn. Omfang og konsekvens er her satt til hhv. *lite positivt* og *liten positiv (+)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt



Verdi: Stor

Omfang: Lite positivt

Konsekvens: Liten positiv (+)

Tabell 7. Omfang og konsekvenser - delområde 2: Kvaløysletta – Eidkjosen

		KVALØYSLETTA - EIDKJOSEN		NORD FOR SELNESET		OMRÅDER VED SELNESET		SØR FOR SELNESET	
Alternativer:		Omfang	Konse- kvens	Omfang	Konse- kvens	Omfang	Konse- kvens	Omfang	Konse- kvens
1	A3+F2+B2	Lite positivt	+						
2	A3+F2+B3			Middels positivt	++	Middels negativt	--	Lite positivt	+
3	A3+F2+B6	Middels positivt	++						
4	A3+F2+B7	Lite positivt	+ / ++						
5	A4+F2+B2	Lite positivt	+						
6	A4+F2+B3			Middels positivt	++	Middels negativt	--	Lite positivt	+
7	A4+F2+B6	Middels positivt	++						
8	A4+F2+B7	Lite positivt	+ / ++						
9	A5+F2+B2	Lite positivt	+						
10	A5+F2+B3			Middels positivt	++	Middels negativt	--	Lite positivt	+
11	A5+F2+B6	Middels positivt	++						
12	A5+F2+B7	Lite positivt	+ / ++						
13	C1	Middels positivt			++		-- / -- -		+

6.3 Delområde 3: Langnes

Virkningene av de ulike alternativene i dette delområdet angår i første rekke det forholdet at trafikken langs Erlings Kjeldsens veg reduseres med rundt regnet 2/3 (tabell 8). Dette er til stor fordel for en del nærmiljøer, ikke minst med tanke på redusert trafikk på internveier. Det siste kan blant annet øke potensialene for utnyttelse av grønnstrukturene mellom boliger og internveier. Ferdsel langs gang- og sykkelveg som går parallelt med Erlings Kjeldsens veg vil oppleve trafikken som mindre sjenerende enn hva som er tilfellet i dag, spesielt ved rushtider da trafikken er stor, med tilløp til kødannelser. Erlings Kjeldsens veg vil fortsatt utgjøre en barriere mellom den nordlige og sørlige delen av Tromsømarka. Beboere som i dag har forholdsvis enkel og god adgang til marka fra boligområdene vil i liten grad merke endringer i dette henseendet.

Når det gjelder virkningen av tiltakene vest og lenger sør i delområdet er bildet av følgende årsaker mer sammensatt: (1) I området rundt Scandic/Workinntunet og Postterminalen er det foreslått ulike løsninger med tunneler som alle kan forskjellige virkninger på inn på ulike aspekter ved nærmiljø og friluftsliv. (2) Tunnelalternativene kan ha ulike virkninger på veistrukturer (nye rundkjøringer og lysregulerte kryss, den nye internvegen og F2) og tilrettelegging for gående og syklende som det er regulert for i Områdeplanen for Langnes (blant annet ny gang- og sykkelbru fra Huldervegen til Ærfuglevegne)). (3) Tunnelalternativene medfører i varierende grad økt trafikk langs Kvaløyvegen ut fra Workinntunet og i Langnesbakken.

Tabell 8. Oversikt over modellert ÅDT for 0-alternativet og de 13 foreslåtte alternativene

Alternativer	Erlings Kjeldsens veg				
	Vest	Midt	Øst	Samlet	
0-alternativet	7500	-	4460	14490	
1	A3+F2+B2	350	1580	1580	4350
2	A3+F2+B3	370	1570	1570	4240
3	A3+F2+B6	350	1580	1580	4250
4	A3+F2+B7	350	1580	1580	4250
5	A4+F2+B2	500	1560	1560	4770
6	A4+F2+B3	520	1550	1550	4750
7	A4+F2+B6	520	1550	1550	4770
8	A4+F2+B7	500	1550	1550	4750
9	A5+F2+B2	380	1980	1980	4970
10	A5+F2+B3	410	1970	1970	4960
11	A5+F2+B6	380	1980	1980	4980
12	A5+F2+B7	350	1980	1980	4970
13	C1	290	1680	1680	4330

Siden det her er snakk om et delområde med mange ulike aspekter ved seg, men som i mange henseender er knyttet sammen både av internveistrukturer, skoler og handelssentre, må alternativene vurderes ut fra virkningen som i delområdet som helhet. I fastsettelsen av omfang og konsekvens av de ulike alternativene, legges det til grunn at redusert trafikk i Erlings Kjeldsens veg har et omfang som er vurdert som *middels positivt* omfang og en konsekvens som er *middels positiv* (++)). Med dette som utgangspunkt, justeres vurderingene av hvert alternativ i lys av hvordan det har omfanget for de ulike delene av delområdet som helhet.

Når vi ser på virkningen av de forskjellige alternativene på ulike deler av veistrukturen i delområdet, er det snakk om relativt marginale endringer dersom vi forholder oss til modellert ÅDT (tabell 9): Sjørover Kvaløyvegen dreier det seg om endringer fra 3 680 i dag til mellom ca. 4 300 til 5 340 ÅDT, avhengig av hvilket alternativ som velges. Den nye internveien vil ha ÅDT på mellom ca. 5 400 til 6 550. Ørneveien varierer i denne sammenhengen fra 2 020 til 2 380 ÅDT. Når det gjelder Langnesbakken er det noe mer fragmentert informasjon tilgjengelig, men det ser ut til at samtlige alternativer medfører en viss økning (se figurer med differanseplot i vedlegg 2).

Tabell 9. Oversikt over modellert ÅDT ved de ulike alternativene for sentrale veier/veikryss i delområde 3

Alternativer	A-løsning	Ny internveg	F2	Ørnevn.	Kvaløyvn.	Langnes-tunnel	Giæverbukta	Workinn-tunet	
0-alternativet	-	-	-	-	3680	15380	-	-	
1	A3+F2+B2	16470	6390	5760	2060	4570	13160	13630	-
2	A3+F2+B3	17410	6550	6580	2100	4700	12740	15790	-
3	A3+F2+B6	16910	6500	5050	2080	4630	13510	11760	-
4	A3+F2+B7	16530	5410	4940	2050	5270	12490	12730	4720
5	A4+F2+B2	14200	4590	8700	2380	4700	13740	10120	-
6	A4+F2+B3	14200	5890	9970	2210	4360	13310	11830	7380
7	A4+F2+B6	13700	5890	7600	2160	4390	12990	7600	8980
8	A4+F2+B7	13100	5820	7740	2150	4920	12290	9400	6830
9	A5+F2+B2	14370	5760	11670	2020	4570	13710	7630	6390
10	A5+F2+B3	15280	5870	13380	2070	4780	14300	8910	5180
11	A5+F2+B6	14910	5870	10140	2040	4710	14020	6610	5440
12	A5+F2+B7	14500	5790	10520	2030	5430	13020	7050	-
13	C1	12570 (vest) 8980(øst)	6240	3440	2020	4450	12400	-	5430

De største endringene i trafikkmønstre er knyttet til hvordan alternativene innebærer ulike tunneløsninger og hvordan disse medfører ulike utnyttelsesgrad av hhv. internvegen og F2. Mens det i det siste tilfellet er store variasjoner mellom alternativene, ser det ut til at de ulike alternativene vil medføre relativt lik trafikk sør og nord på den nye internveien.

6.3.1 Alternativ 1 (A3+F2+B2)

Som følge av tunnelen fra Breivika (A3) i dette alternativet kommer opp sør-vest for Scandic hotell, vil trafikken inn og ut av Langnestunnelen, samt gjennom Giæverbukta og fram til Workinntunet avta noe. I stedet vil nord/sør-aksen som det er regulert for gjennom ny internvei bli forholdsvis tyngre utnyttet. Trafikken kommer her tett innpå eksisterende bebyggelse. Det er mange som ferdes til fots eller med sykkel mellom boligområdene og bydelssenteret. Selv om det er regulert for lyskryss og overganger med tanke på gående og syklende, vil det lett skape følelse av å ferdes i en trafikkmaskin som del av nærmiljøet. Omfanget justeres som følge av disse negative effektene fra middels/stor til *lite positivt*, noe som i dette tilfellet innebærer *liten positiv* konsekvens (+).

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt



Verdi: Middels/stor

Omfang: Lite positivt

Konsekvens: Liten positiv (+)

6.3.2 Alternativ 2 (A3+F2+B3)

Alternativet har omfang og konsekvens som tilsvarer alternativ 1 ettersom det også her dreier seg om tunnelpåhugg ved Scandic og tilsvarende utnyttelse av regulert veinett. Omfang og konsekvens er her hhv. *lite positivt* og *liten positiv (+)*.

			Intet		
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt



Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Lite positivt*

Konsekvens: *Liten positiv (+)*

6.3.3 Alternativ 3 (A3+F2+B6)

Dette alternativet har i utgangspunktet et omfang som tilsvarer alternativ 1 og 2. Her vil det i tillegg komme et påhugg rett sør for Postterminalbygget like før krysset Kvaløyvegen – Langnesvegen (B6). Tunnelpåhugget kan komme til å legge beslag på grøntstrukturen ved nedre Worskinn som har en viss verdi som lokalt rekreasjonsområde. Omfanget justeres i lys av det siste til *lite positivt /intet*. Konsekvensen blir dermed *liten positiv /ubetydelig (+/0)*.

			Intet		
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt



Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Lite negativt /intet*

Konsekvens: *Liten positiv /ubetydelig (+/0)*

6.3.4 Alternativ 4 (A3+F2+B7)

Ved dette alternativet, der tunnel til Håkøya (med videre bruforbindelse til Kvaløy) legges til Holt, vil Kvaløyvegen få noe mer trafikk. Ellers er omfanget forholdsvis identisk med andre alternativer som innebærer en A3-løsning. Omfanget justeres her til *lite positivt*, med *liten positiv konsekvens (+)* som resultat.

			Intet		
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt



Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Lite positivt*

Konsekvens: *Liten positiv (+)*

6.3.5 Alternativ 5 (A4+F2+B2)

A4 innebærer at tunnelen kommer ut rett nord for eksisterende tunnelpåhugg for Langnestunnelen, via rundkjøringen ved Workinntunet og deretter på videre på vegnettverk slik det er regulert for i områdeplanen for Langnes. Som følge av eksisterende Langnestunnel utnyttes i alternativet, blir trafikkmengden forholdsvis stor i rundkjøringen ved Workinntunet. Samtidig blir kapasiteten på den nye internveien utnyttet noe mindre. Det siste kan anses som en viss fordel med tanke på ferdselsruter for mye trafikanter fra boligområdene til bydelssenteret og skoler. Alternativet innebærer at kapasiteten på F2 utnyttes relativt godt. Samtidig innebærer dette alternativet konsentrasjon av trafikken ved Workinntunet. Trafikken ser imidlertid ut til å fordele seg relativt jevn vest, øst og nordover. Det er heller ikke snakk om etablering av tunnelpåhugg ved nye lokaliteter. Omfanget vurderes her som *middels positivt* og konsekvensen blir i tråd med dette *middels positiv* (++)

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Middels positivt*

Konsekvens: *Middels positiv* (++)

6.3.6 Alternativ 6 (A4+F2+B3)

Omfanget for dette delområdet er i hovedsak identisk med alternativ 5, og justeres derfor til *middels positivt* med *middels positiv* (++) som konsekvens.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Middels positivt*

Konsekvens: *Middels positive* (++)

6.3.7 Alternativ 7 (A4+F2+B6)

Effekten er her relativt identisk med alternativ 6, bortsett fra at nytt tunnelpåhugg (B6) skal etableres sør for Postterminalen. I lys av det siste vurderes omfanget her som *liten/middels positivt* og konsekvensen blir *liten/middels positiv* (+/++).

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Lite/middels positivt*

Konsekvens: *Liten /middels positiv* (+ /++)

6.3.8 Alternativ 8 (A4+F2+B7)

Alternativet har et omfang som er likt alternative nr 5 og 6, men generer som følge av tunnelpåhugg ved Holt i Kvaløyvegen noe mer trafikk på strekningen sørover forbi Nedre Workinn. Omfanget vurderes som *lite/middels positivt* og konsekvensene som *liten/middels positiv (++)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Liten /middels positivt*

Konsekvens: *Liten /middels positiv (+ /++)*

6.3.9 Alternativ 9 (A5+F2+B2)

Alternativet innebærer at ny tunnel kommer ut like sør for Postterminalen, noe som fører til at kapasiteten på F2 vil bli bedre utnyttet sammenlignet med de to andre B2-kombinasjonene. Større deler av trafikkmengden vil derfor ledes på sørsiden av Scandic-området, Giæverbukta og Workinntunet. Fortsatt må det tas i betraktning at trafikken øker noe i Langnesvegen og til dels sørover Kvaløyvegen. Omfanget justeres derfor også her til *middels positivt*, og konsekvensen blir *middels positiv (++)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Middels positivt*

Konsekvens: *Middels positiv (++)*

6.3.10 Alternativ 10 (A5+F2+B3)

Alternativet har i hovedsak samme omfang som alternativ 9.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Middels positivt*

Konsekvens: *Middels positiv (++)*

6.3.11 Alternativ 11 (A5+F2+B6)

Alternativet har i det alt vesentlige samme omfang som alternativ 9 og 10, bortsett fra at det her blir to tunnelpåkugg sør for Postterminalen. Støv og støyplager kan følgelig bli forholdsvis store i dette området både med tanke på mye trafikanter som benytter sykkelnettet på vei nord eller sør, og for de nærmeste boligene ovenfor. Her justeres derfor omfanget til *lite/middels positivt* og konsekvensen vurderes som *liten til middels positiv (+/++)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Lite /middels positivt*

Konsekvens: *Liten til middels positiv (+/++)*

6.3.12 Alternativ 12 (A5-F2+B7)

Dette alternative skiller seg lite fra 9 og 10, bortsett fra at trafikken langs Kvaløyvegen blir noe større som følge av at A5 her kombineres med B7 (tunnelpåkugg ved Holt). Forskjellen er her likevel ikke store. Omfanget vurderes som *middels positivt* og konsekvensen som *middels positiv (++)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
				▲	

Verdi: *Middels/stor*

Omfang: *Middels positivt*

Konsekvens: *Middels positiv (++)*

6.3.13 Alternativ 13 (C1)

C1 vil ha mye av den samme virkningen som alternativene som inkluderer A3, ettersom avkjøringsrampe fra C1 vil legges samme sted, det vil si med tunnelpåkugg like sørvest for Scandic hotell. Selv om mye av biltrafikken som i dag passerer via Giæverbukta og Langnestunnelen/tverrforbindelsen kommer til å gå i tunnel under delområdet, vil en relativt tett trafikk opprettholdes og komme tett innpå nærmiljøer og myke trafikanter. Her justeres omfanget til *lite positivt* og konsekvensen vurderes som *liten positiv (+)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
			▲		

Verdi: *Middels/stor positiv*

Omfang: *Lite positivt*

Konsekvens: *Liten positiv (+)*

Tabell 10. Omfang og konsekvenser - delområde 3: Langnes – Langneset

		LANGNES		LANGNESET	
Alternativer:		Omfang	Konsekvens	Omfang	Konsekvens
1	A3+F2+B2	Lite positivt	+	Intet	0
2	A3+F2+B3	Lite positivt	+	Stor /middels negativt	---
3	A3+F2+B6	Lite positivt /intet	+/0	Intet	0
4	A3+F2+B7	Lite positivt	+	Intet	0
5	A4+F2+B2	Middels positivt	++	Intet	0
6	A4+F2+B3	Middels positiv	++	Stor /middels negativt	---
7	A4+F2+B6	Lite/middels positivt	+ /++	Intet	0
8	A4+F2+B7	Lite/middels positivt	+ /++	Intet	0
9	A5+F2+B2	Middels positiv	++	Intet	0
10	A5+F2+B3	Middels positiv	++	Stor /middels negativt	---
11	A5+F2+B6	Lite/middels positivt	+ /++	Intet	0
12	A5+F2+B7	Middels positivt	++	Intet	0
13	C1	Lite positivt	+	Lite positivt	+

6.4 Delområde 4: Breivika – Borgtun

Som for delområde 3, Langnes, gjelder det også her at trafikken langs Erlings Kjeldsens veg reduseres betydelig. Likevel er det tale om en noe mindre reduksjon. Grunnen er at vegen fungerer som tilførselsveg til universitetsområdet, samt skolene og idrettsanleggene på sørsiden. Det er bare boligene nærmest Erlings Kjeldsens veg som vil dra direkte fordel av endringene som følge av reduserte støv og støvplager. For boligområdene sør for Borgtunveien har de ulike alternativene forholdsvis liten virkning med tanke på denne vegstrekningen. Redusert trafikk vil heller ikke i seg selv fjerne barrieren som vegen utgjør mellom de nordlige og sørlige delene av Tromsømarka. For Arktisk-alpin botanisk hage vil midre biltrafikk i Erlings Kjeldsens veg ha positivt virkning. Her vil A4 være den beste løsningen ettersom det innebærer tunnelpåhugg ved siden av eksisterende påhugg, på sørsiden av Erlings Kjeldsens veg, og dermed et stykke fra selve hagen.. Boligene som ligger nærmest vegen, i Borgtunveien og i Ishavsveien, er dessuten noe skjermet av støyskjerm og terrengforhøyning. A3, A5 og C1 innebærer derimot lokalisering av tunnelpåhugg i forlengelse av den botaniske hagens arealer nordover. Støy og støvplager vil dermed komme nærmere selve hagen. I tillegg vil hagen bli fratatt muligheten til eventuelt utnyttelse av disse arealene til utvidelse. Tunnelpåhugget vil også ligge nære Breiviklia videregående skole og boligene mellom denne skolen og Botanisk hage. Trafikkmengden inn og ut av tunnelpåhugget vil trolig skape støy- og støvplager av en betydelig større grad enn det som skriver seg fra dagens trafikk langs Stakkevollveien under 0-alternativet. Samtlige alternativer innebærer at trafikken øker fra Breivika og fram mot Forskningsparken og UNN.

Gang- og sykkelbrua over tverrforbindelsen like ved eksisterende tunnelpåhugg brukes noe av gående og syklende på vei til og fra blant annet UiT, UNN og Forskningsparken. Her vil en A4-løsning medføre noe større støy- og støvplager. Likevel er inntrykket at denne traseen er relativt lite brukt. Stakkevollvegen ligger lavt i terrenget og er relativt sterkt trafikkert, samtidig som gang- og sykkelvei fra Breivika opp til avkjøringen til universitetet er forholdsvis bratt. De fleste gående og syklende tar seg heller fram langs Dramsvegen eller via Tromsømarka. Erlings Kjeldsens representerer dessuten ingen stor barriere akkurat her. Veien kan krysses via skibrua, over gang- og sykkelbru fra universitetsbygget på sørsiden av vegen eller via bilvei med bru fra Veslefrikkvegen. Det er også planer om en gangbru fra den gamle husmorskolen ved Breivang til campus ved UiT. Mindre trafikk langs Erlings Kjeldsens veg vil derfor i første rekke representere en generell miljøforbedring med tanke på myke trafikanters ferdsel til og fra sentrale områder på nordsiden av denne traseen. Det samme gjelder ferdsel til og fra skolene på sørsiden for elever som er bosatt nord for Erlings Kjeldsens veg.

6.4.1 Alternativene 1, 2, 3 og 4 (A3+F2+B2/B3/B6/B7)

De ulike kombinasjonene med A3 ser ut til å medføre en reduksjon i trafikken langs Stakkevollveien fra Breivika og sørover, mens det motsatte er tilfellet nordover (se figur 1-4 i vedlegg 2). A3 innebærer tunnelpåhugg rett nedenfor Breiviklia, med noen få boliger og en videregående skole, og ikke langt unna Arktisk-alpin botanisk hage og bygningen og parkeringsplassen der. Generelt vil A3 generere noe mer trafikk i Breivika mot Forskningsparken og UNN enn det A4 og A5 vil gjøre (se se figur 5-12 i vedlegg 2). Selv om reduksjon av trafikk opp Erlings Kjeldsens veg er like betydelig her som i de andre A-alternativene, må de nevnte ulempene tilleggs stor vekt i vurdering av omfang. 0-alternativet innebærer fra før at trafikk langs Stakkevollveien er belastende Arktisk-alpin botanisk hage, og alternativene som vurderes her vil gjøre denne belastningen større. Omfanget vurderes som *middels negativt*, og konsekvensen som *middels negativt*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
	▲				

Verdi: Stor

Omfang: Middels negativ

Konsekvens: Middels negativ konsekvens (- -)

Tabell 11. Modellert ÅDT for delområde 4 - Breivika og Borgtun

Alternativer		Erlings Kjeldsens veg mellom Skibrua og Breivika	Stakkevollveien	A- og C-alternativ
1	A3+F2+B2	1580	9870	16470
2	A3+F2+B3	1570	9920	17410
3	A3+F2+B6	1580	9920	16910
4	A3+F2+B7	1580	9810	16530
5	A4+F2+B2	1560	11450	9300
6	A4+F2+B3	1550	11440	9300
7	A4+F2+B6	1550	11470	9110
8	A4+F2+B7	1550	11460	8970
9	A5+F2+B2	1980	9700	14370
10	A5+F2+B3	1970	9740	15280
11	A5+F2+B6	1980	9750	14910
12	A5+F2+B7	1980	9720	14500
13	C1	1680	11250	8980

6.4.2 Alternativene 5, 6, 7 og 8 (A4+F2+B2/B3/B6/B7)

A4 innebærer at tunnelpåhugg vil lokaliseres ved siden av eksisterende tunnelpåhugg i Breivika. De negative virkningene vurderes som betydelig mindre enn ved alternativene 1-4. A4 ser ut til å innebære noe mer trafikk langs Stakkevollveien sør for Breivika, og i enda større grad nordover fra Breivika. Selv om botanisk hage drar fordel av mindre trafikk langs Erlings Kjeldsens veg, vil økt trafikk på østsiden langs Stakkevollveien likevel redusere denne effekten noe. Omfanget justeres her til *lite positivt*, som gir *liten positiv konsekvens (+)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
			▲		

Verdi: Stor

Omfang: Lite positivt

Konsekvens: Liten positiv (+)

6.4.3 Alternativene 9, 10, 11 og 12 (A5+F2+B2/B3/B6/B7)

Virkningene er identiske med alternativene 1-4, bortsett fra at det ventes noe reduksjon i trafikken langs Stakkevollveien sør for Breivika (se figurene 2-12 i vedlegg 2). Det siste har en viss positiv virkning for deler av nærmiljøet i Borgtun bydel. I en helhetlig vurdering tillegges likevel virkningen for Arktisk-alpin botanisk hage større vekt. Omfanget vurderes som *middels negativt*, noe som innebærer *middels store negative konsekvenser (- -)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt

Verdi: Stor

Omfang: Lite/middels negativt

Konsekvens: Middels negativ (- -)

6.4.4 Alternativ 13 (C1)

Her er tunnelpåhugg identisk med alternativ A3 og de øvrige negative virkningene vil i utgangspunktet være de samme som alternativene 1-4.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt

Verdi: Stor

Omfang: Lite/middels negativt

Konsekvens: Middels negativ (- -)

Tabell 12. Omfang og konsekvenser - delområde 4: Breivika – Borgtun

		BREIVIKA - BORG TUN	
Alternativer		Omfang	Konsekvens
1	A3+F2+B2	Middels negativt	--
2	A3+F2+B3	Middels negativt	--
3	A3+F2+B6	Middels negativt	--
4	A3+F2+B7	Middels negativt	--
5	A4+F2+B2	Liten positiv	+
6	A4+F2+B3	Liten positiv	+
7	A4+F2+B6	Liten positiv	+
8	A4+F2+B7	Liten positiv	+
9	A5+F2+B2	Middels negativt	--
10	A5+F2+B3	Middels negativt	--
11	A5+F2+B6	Middels negativt	--
12	A5+F2+B7	Middels negativt	--
13	C1	Middels negativt	--

6.5 Delområde 5: Holt – Sydspissen

På den sørlige delen av Tromsøya er i første rekke området rundt Holt gård relevant med tanke på virkninger av det alternativet (B7) der tunnelpåhugg skal etableres i nærheten. Holt er et nærmiljø og friluftslivsområde som er attraktivt fordi det ligger i et kulturlandskap som er unikt for Tromsøya. Selv om det særegne kulturlandskapet delvis er utilgjengelig som følge av landbruksvirksomhet, bidrar Holt gård og landskapet rundt også til at opplevelsesverdien for utendørsrekreasjon i tilknytning til dette området høynes. Samtidig er verdien av Holt vanskelig å vurdere tilstrekkelig uten å se arealet i lys av et større nærmiljø og friluftslivsområde. Følgelig inkluderes også tilgrensende områder lenger mot sør til og med Telegrafbukta. Delområdet har *stor verdi* på samtlige kriterier. Alle alternativene 1-3, 5-7 og 9-11 har *intet* omfang her, og dermed ingen konsekvenser. Alternativene 4, 8 og 12, som alle bygger på en løsning der tunnelpåhugg lokaliseres nedenfor Holt, har derimot et omfang som vurderes som *stort negativt*. Disse alternativene vil beslaglegge areal og representere et inngrep i det særegne jordbrukspregede landskapet, og dermed forringe verdien av nærmiljøer og friluftsliv. Det må påregnes noe økt biltrafikken langs Kvaløyvegen, men også opp Holtbakken og muligens i noen grad sørover og inn i Strandvegen. De to sistnevnte vegene er ikke dimensjoner for dette, og den generelle karakteren ved boligområdene, men også de sentrale sosiale møteplassene og friluftslivsområdene ved Folkeparken og Telegrafbukta, kan lett stå i fare for å forringes noe.

6.5.1 Alternativ 1-3, 5-7 og 9-11 (A3/A4/A5 + F2 + B2/B3/B6) og 13 (C1)

Disse alternativene vil medføre en viss trafikkøkning både langs Kvaløyvegen og Holtvegen (se figurer i vedlegg 2). I alle tilfeller er det tale om relative beskjeden økning i trafikk. Omfang og konsekvens vurderes som hhv. *intet* og *ubetydelig (0)*.

Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
			▲		

Verdi: Stor

Omfang: Intet

Konsekvens: Ubetydelig (0)

6.5.2 Alternativ 4, 8 og 12 (A3/A4/5+F2+B7)

Om B7 kombineres med A3, A4 eller A5 har lite å si for endringer i trafikkbildet i dette delområdet. Alle disse alternativene vil medføre en viss økning i trafikken langs Kvaløyvegen. Når det gjelder Holtvegen, der trafikken er relativt beskjeden i dag, ser det ut til at man kan forvente en tredobling ved samtlige B7-kombinasjoner: I dag er ÅDT modellert til være et sted mellom 600 og 700-hundre, mens f.eks. B7 vil kunne gi en gjennomsnittlig trafikk på opp mot 1 900 passeringer i døgnet (se figur 4, 8 og 12 i vedlegg 3). Det er i første rekke området ved Holt som vil omfattes direkte av alternativ B7 siden det er der tunnellini laget vil legges. For det første vil alternativene beslaglegge areal og representere et inngrep i det særegne jordbrukspregede landskapet. Økt trafikken opp langs Holtbakken vil bryte med det rurale preget landskapet har og dermed forringe allmenhetens opplevelse av dette. Trafikk som ledes inn i Holtveien, og eventuelt videre over til sentrum, vil det medføre økt gjennomfartstrafikk gjennom Elverhøy og Sommerlyst på smale og til dels svingete veier som er dimensjonert som internveier i boligområder og ikke som gjennomfartsårer.

Økning i trafikken langs Kvaløyvegen vil i første rekke skape mer støy- og støvproblematikk for gående og syklende, samt for naustene langs fjæra. Alternativene vil også medføre sterke ulemper for barnehagen som bruker fjæreamråde og deler av arealene omtrent der tunnellini laget

vil lokaliseres. Gitt den økende utbyggingen langs Strandvegen med flere boliger og næringsbygg, kan man heller ikke utelukke at trafikk vil kunne øke sørover langs Kvaløyvegen og videre langs Strandvegen rundt Sydspissen. I begge tilfeller er det snakk om veistrekninger som ikke er dimensjoner for mer trafikk enn den som finnes i dag. Veiene er smale og til dels svingete og er lite egnet for gjennomgangstrafikk. Store deler av denne vegen mangler dessuten tilstrekkelig tilrettelegging for gående og syklende. Økt trafikk vil her kunne forringe den generelle karakteren ved boligområdene, og framfor alt endre karakteren ved de sosiale møteplassene og friluftslivs-områdene ved Folkeparken og Telegrafbukta.

Selv om det knytter seg usikkerhet til enkelte sider av omfanget av tiltaket når det gjelder delområdet sør for Holt, og enkelte sentrale friluftslivsområder ikke vil bli berørt i nevneverdig grad, er de negative virkningene for Holtområdet så omfattende at omfanget for delområdet sett under ett vurderes som *stort til middels negativt*. Konsekvensen blir dermed *store negative (- - -)*.

Intet					
Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
	▲				

Verdi: Stor

Omfang: Stort/middels negativt

Konsekvens: Store negative (- - -)

Tabell 13. Omfang og konsekvenser delområde 5

Alternativer:		HOLT - SYDSPISSEN	
		Omfang	Konsekvens
1	A3+F2+B2	Intet	0
2	A3+F2+B3	Intet	0
3	A3+F2+B6	Intet	0
4	A3+F2+B7	Stort/middels negativt	---
5	A4+F2+B2	Intet	0
6	A4+F2+B3	Intet	0
7	A4+F2+B6	Intet	0
8	A4+F2+B7	Stort/middels negativt	---
9	A5+F2+B2	Intet	0
10	A5+F2+B3	Intet	0
11	A5+F2+B6	Intet	0
12	A5+F2+B7	Stort/middels negativt	---
13	C1	Intet	0

7 Konklusjon, rangering og anbefalinger

I rangeringen av alternativene er det foretatt en vekting av delområder og lokaliteter. I tilfeller der det er gitt stor verdi med utgangspunkt i flere kriterier tillegges det større vekt enn når verdien er gitt på bakgrunn av færre kriterier. Konsekvenser for større områder som berører mange innbyggere, miljøer og aktiviteter tillegges i utgangspunktet større vekt enn avgrensede områder få innbyggere, miljøer og aktiviteter er involvert.

Det er bare *ett* av de 13 alternativene som ikke har negative konsekvenser i noen av delområdene. Det dreier seg om alternativ 5 som innebærer tunnel fra Breivika til Langnes og videre, forbundet av F2, på ny bru parallelt med eksisterende over til Kvaløya. Alternativet har ingen virkning på delområde 1 (Håkøya – Dukneset) og 5 (Holt – Sydspissen). Konsekvensene er derimot vurdert som liten positiv for delområde 1 (Kvaløysletta), middels positiv for delområde 3 (Langnes) og liten positiv for delområde 4 (Breivika – Borgtun). For Kvaløyas del vil alternativet innebære at trafikkmønstret i stor grad vil tilsvare 0-alternativet, med det viktige unntaket at økt kapasitet bidrar til å redusere kødannelser i rushtiden. Det siste har i dag negative virkninger for visse nærmiljøer og for myke trafikanter (ikke minst i skolesammenheng). I Langnesområdet vil en konsentrasjon av trafikk ved Workinntunet, der den ser ut til å fordele seg relativt jevn vest, øst og nordover, bidrar til at ingen nærmiljøer eller områder/strekninger som er viktig for mye trafikanter utsettes for spesiell stor belastning. En fordel med alternativet er også at det ikke snakk om etablering av tunnelpåhugg ved nye lokaliteter som kan virke negativt inn på visse nærmiljøer eller friluftslivsaktivitet i bestemte områder. For delområde 4 (Breivika – Borgtun) knytter den største fordelene seg til at alternativ 5 inkluderer en A4-løsning. Det innebærer at nytt tunnelpåhugg lokaliseres ved siden av eksisterende. Sammenlignet med de andre tunnelalternativene i delområdet er dette til klar fordel for Arktisk-alpin botanisk hage og for Breiviklia.

De andre alternativene har forekomst og grader av negative konsekvenser, og rangeres nedenfor som følgende:

Tabell 14. Rangering av alternativer sammen med konsekvensvurdering

Rangering	Alternativer	Delområde 1		Delområde 2				Delområde 3		Delområde 4		Delområde 5	Samlet
		Håkøya	Dukneset	Delområde samlet	Nord for Selneset	Området ved Selneset	Sør for Selneset	Langnes	Langneset	Breivika - Borgtun	Holt - Sydspissen		
1	5 A4+F2+B2	0	0	+				++	0	+	0	+ / ++	
2	6 A4+F2+B3	0	0		++	--	+	++	---	+	0	+ / 0	
3	7 A4+F2+B6	-	---	++				+ / ++	0	+	0	0	
4	9 A5+F2+B2	0	0	+				++	0	--	0	0	
5	1 A3+F2+B2	0	0	+				+	0	--	0	-	
6	13 C1	0	0		++	-- / ---	+	+	+	--	0	- / --	
7	10 A5+F2+B3	0	0		++	--	+	++	---	--	0	- / --	
8	2 A3+F2+B3	0	0		++	--	+	+	---	--	0	--	
9	11 A5+F2+B6	-	---	+				+ / ++	0	--	0	--	
10	3 A3+F2+B6	-	---	++				0 / +	0	--	0	-- / ---	
11	8 A4+F2+B7	-	---	++				+ / ++	0	+	---	-- / ---	
12	12 A5+F2+B7	-	---	+ / ++				++	0	--	---	---	
13	4 A3+F2+B7	-	---	+ / ++				+	0	--	---	---	

Alternativ 5 har ingen negative konsekvenser. Konsekvensene er liten positiv for delområde 2, middels positiv for delområde 3 og liten positiv for delområde 4. Delområde 1 og 5 berøres ikke av tiltaket. Alternativet rangeres som **nr. 1**.

Alternativ 6 har positive konsekvenser for delområde 3 og 4, samt for mesteparten av delområde 2. Dette tillegges noe større vekt enn de negative konsekvensene ved Selneset og Langneset ettersom det her er tale om avgrensede lokaliteter. Delområde 1 og 5 berøres ikke av tiltaket. Alternativ 6 rangeres som **nr. 2**.

Alternativ 7 har middels stor positiv konsekvens for delområde 2, liten til middels konsekvens for delområde 3, og liten positiv for delområde 4. Samtidig er snakk om store negative konsekvenser for Dukneset. Til tross for flere positive konsekvenser, og at Dukneset er et avgrenset område, rangeres alternativet lavere enn alternativ 6. Grunnen er at Dukneset er et særs viktig friluftlivsområde. Alternativet rangeres som **nr. 3**.

Alternativ 9 har liten positiv konsekvens for delområde 2 og middels positiv konsekvens for delområde 3, mens konsekvensen for delområde 4 er middels negativ. Her bør den negative konsekvensen for delområde 4 telle noe mer enn de positive for delområde 2 og 3. Alternativet rangeres som **nr. 4**.

Alternativ 1 har liten positiv konsekvens i delområde 2 og 3, men middels negativ konsekvens i delområde 4. For delområdene 1 og 5 har tiltaket ingen virkning. Her vurderes de negative konsekvensene som mer omfattende enn de positive, og berører dessuten et særskilt viktig område. Alternativet rangeres som **nr. 5**.

Alternativ 13 har positive konsekvenser for delområde 3, i dette tilfellet også inkludert Langneset. Konsekvenser er også positive for delområde 2, med unntak av Selneset der konsekvensene er middels til store negative. For delområde 4 er konsekvensene middels negative. Siden det er snakk om relativt omfattende negative konsekvenser både for Selneset og for et Arktisk-alpin botanisk hage, veier dette tyngre enn de positive konsekvensene av tiltaket. Dette alternativet rangeres som **nr. 6**.

Alternativ 10 innebærer negative konsekvenser for Langneset i delområde 3 og for delområde 4, samt for Selneset i delområde 2. Alternativet rangeres over alternativene 11 og 3 (se nedenfor) der det i begge tilfeller er snakk om negative konsekvenser både for Dukneset og for delområde 4, og fordi konsekvensene ved dette alternativet er positive for store deler av delområde 2 og delområde 3. Alternativet rangeres som **nr. 7**.

Alternativ 2 rangeres som **nr. 8**. Alternativet har de samme konsekvensene som alternativ 10, med unntak av en noe mindre positiv konsekvens for delområde 3.

Alternativ 11 har store negative konsekvenser for delområde Dukneset i delområde 1, middels negativ for delområde 4 og liten negativ for delområde 1. For delområde 2 er det snakk om middels positive konsekvenser og for delområde 3 liten til middels positiv konsekvens. De negative konsekvenser er i utgangspunktet vurdert som større enn de positive. Alternativet rangeres som **nr. 9**.

For **alternativ 3** gjelder de samme forholdene som for alternativ 11, bortsett fra at konsekvensen for delområde 3 er mindre positiv. Dette alternativet rangeres som **nr. 10**

Alternativ 8 har store negative konsekvenser for Holt (delområde 5) og for Dukneset (delområde 1). Som følge av at det her er snakk om er særs verdifulle lokaliteter, veier dette tyngre enn de positive konsekvensene for delområdene 2, 3 og 4. Alternativet rangeres som **nr. 11**

Alternativ 12 har små negative konsekvenser for delområde 1 (Håkøya samlet), store negative konsekvenser for Dukneset i delområde 1 og for delområde 5. Dette teller mer enn de positive konsekvensene i delområde 2 og 3. Alternativet rangeres som **nr. 12**

Alternativ 4 rangeres som det dårligste alternativet (**nr. 13**) ettersom det gir store negative konsekvenser for delområde Dukneset, små negative konsekvenser for delområde 1 (Håkøya samlet), middels negative konsekvenser for delområde 4 og store negative konsekvenser for delområde 5.

Avbøtende tiltak

- For å motvirke barrieren som Erling Kjeldsens veg i betydelig grad vil representere også under de foreslåtte alternativene, bør det vurderes å etablere flere gang- og sykkelbruer over vegen, ikke minst med tanke på å føre den nordlige og sørlige delen av Tromsømarka bedre sammen. Det bør også vurderes muligheten av å legge et «lokk» over en viss strekning av Erling Kjeldsens veg slik at nordlige og sørlige del av Tromsømarka blir mer sammenhengende over et større belte.
- Langs fv 862 tar ingen av alternativene hensyn til at nordgående løp mangler tilrettelegging i form av fortau og fotgjenger overganger ved bussholdeplasser. Det samme gjelder ved enkelte mer attraktive områder i fjæra, som f.eks. ved Stakken, Kystlaget Arcandria.
- Ved Eidkjosen kan det ved B6 og B7 påregnes en del trafikkøkning og endrede trafikk-mønstre, og det bør vurderes som forholdene for gående og syklende er godt nok dimensjonert for dette.
- Ved Arktisk-alpin botanisk hage er det adkomsten fra østsiden av Stakkevollveien (f.eks. fra havn for Cruisebåter) i form av tunnel. Mange finner ikke fram til denne, og det bør legges bedre til rette for adkomst til fots fra denne siden.
- Arktisk-alpin botanisk hage er utsatt for støv og støy også fra Stakkevollveien, noe som vil tilta dersom ett av de foreslåtte alternativene gjennomføres. Det bør vurderes tiltak som sikret bedre mot denne typen forurensing, f.eks. gjennom treplanting.
- Etableringen av F2 vil medføre at adkomsten til Langneset blir vanskeligere både for myketrifikanter og for bilister. Det bør derfor legges til rette med tanke på adkomst der. Det bør etablere en god avkjøringsmulighet med egen parkeringsplass, mens en undergang vil gjøre adkomsten trygg og enkel for gående og syklende.

Anleggsperioden

Vi er ikke kjent med at anleggsperioden vil medføre varige endringer i landskapet som har virkning på nærmiljø eller friluftslivsmuligheter. Det foreligger heller ikke detaljopplysninger om anleggsdriften. Det er rent generelt grunn til å understreke at samtlige tunnelpåhugg i de ulike alternativene er lokalisert tett på betydelige verdier når det gjelder nærmiljø og/eller friluftsliv. Etablering av nye tunneller vil medføre relativt langvarige og intense anleggsperioder der transport av masse kan skape betydelige ulemper for myke trafikanter og nærliggende boligområde, samt for utendørsrekreasjon langs berørte gang- og sykkeltraseer. Et tunnelpåhugg ved Dukneset, og forutgående etablering av bruforbindelse der, vil trolig krever en lengre anleggsperiode med mye støy- og støvforurensing i forbindelse med massetransport etc. Det er grunn til å regne med at dette vil redusere bruksmuligheter og opplevelsesverdier i forbindelse med friluftslivsutøvelse der ganske dramatisk.

Referanser

Langeid, T. 2013. Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for Kræmer Brygge Planbeskrivelse på oppdrag av Hagb. Kræmer AS

Rasmussen, S., 2015. Forprosjektrapport- Tromsøpakke 3 – Stakkevollvegen, Asplan Viak A/S.

Skår, M. 2014. Urbanisering og friluftsliv i nærmiljøet. I Dervo, B.K., Skår, M., Köhler, B., Øian, H., Vistad, O.I., Andersen, O. og Gundersen, V. 2014. *Friluftsliv i Norge anno 2014 – status og utfordringer* - NINA Rapport 1073, s.35-40

Statens vegvesen 2010. Veivalg Tromsø. Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tromsø kommune.

Statens vegvesen, 2014. Forslag til planprogram. Kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og nye forbindelse til Kvaløya.

Stortingsmelding nr. 23 (2001-02): Bedre miljø i byer og tettsteder

St.meld.nr. 39 (2000-01): *Friluftsliv. Ein veg til høgare livskvalitet.*

Studentsamskipnaden i Tromsø, 2014. Detaljregulering Dramsvegen studentby, planbeskrivelse.

Tromsø kommune, 2000. Grønn plakat.

Tromsø kommune, 2006. 229 Kommunedelplan for Stakkevollvegen

Tromsø kommune, 2007. Transportplan for Tromsø kommune 2008 – 2019.

Tromsø kommune, 2009a. Plan 1650 - Reguleringsplan for steinbruddet i Workinnmarka.

Tromsø kommune 2009b. Konsekvensutredning Infrastruktur Kommunedelplan for Stakkevollvegen – Tromsømarka

Tromsø kommune, 2011. Kommuneplan for Tromsø kommune – arealdel, 2011-2022.

Tromsø kommune, 2012. Plan 1728 - Områdereguleringsplan for Langnes.

Tromsø Kommune, 2013. Transportnett Tromsø. Tromsø kommune, Troms Fylkeskommune og Statens vegvesen

Tromsø kommune 2013a. PLAN – 1810 – Områderegulering Templarheimen

Tromsø kommune, 2014a. Plan 1728 – Områdereguleringsplan for Langes – til endelig vedtak, 8.7.2014.

Tromsø kommune, 2014b. Prioriteringsrapport. Ny Tverrforbindelse (rv. 862) og ny forbindelse til Kvaløya (fv. 862)

Følgende personer/instanser har vært kontaktet for opplysninger under befarings i Tromsø i april og senere gjennom telefonintervjuer og kontakt via e-post.

- Tromsø kommune, Bo Eide
- Tromsømarkaprojektet, Henrik Romsaas
- Borgtun bydelsråd, Heidi Øines Martinussen,
- Sør-Tromsøya bydelsråd, Marte Victoria Ronesen
- Kvaløysletta byrådsråd, Alfred Løkås og Dan Eivind Johansen

- Eidkjosen og Kaldfjord bydelsråd, Rannveig Hansen, Alf Inge Iversen
- Øvre Kvaløysletta velforening, Hanne Halvorsen,
- FAU-leder Workinnmarka skole, Vidar Anderssen,
- Tromsø løpeklubb, Sverre Benjaminsen
- Tromsø kiteklubb, Ulrik Sverdrup-Thygeson
- Storelva skole, rektor Grete Ollia
- Orienteringsgruppa BUL Tromsø, Jan-Hugo Hanssen
- NTG, Sportssjef (langrenn / skiskyting) Lars Thorstensen
- Mortensnes velforening, Astrid Synnøve Buvik
- Mortensnes skole, rektor Jon Halvdan Lenning
- Ekrehagen barnehage, daglig leder Birgitte Nordberg
- Einer barnehage, daglig leder og leder for samarbeidsutvalget Kristin Leirfall
- Alvevegen velforening, Rolf Kjos
- Beboere på Håkøya: Jane Uhd Jepsen, Audun Stien, Martin Arne Svenning
- Håkøya bygdelag. Flere representanter for bygdelaget ble intervjuet hjemme hos Rolf og Helga Parr
- Kystlaget Arctandria, styreleder Thomas Johansen
- Botanisk hage, Kristian Nyvoll
- Barnehagen Hundre, Holt, daglig leder
- Polarreven barnehage, daglig leder
- Om bruk av Langneset, fuglekikking, samt Smartstien: Jan Höper, Universitetsmuseet Tromsø
- Om friluftsliv og bruk av østsiden av Tromsøya, Kvaløysletta, og Håkøya: Pål Jakobsen.

Vedlegg

1. Konsekvenskart
2. Kart med differanseplott
3. Kart med modellert ÅDT (årsdøgntrafikk)
4. Verdikart over delområdene 1 – 5



Norsk institutt for naturforskning (NINA) er et nasjonalt og internasjonalt kompetansesenter innen naturforskning. Vår kompetanse utøves gjennom forskning, utredningsarbeid, overvåking og konsekvensutredninger.

NINAs primære aktivitet er å drive anvendt forskning. Stikkord for forskningen er kvalitet og relevans, samarbeid med andre institusjoner, tverrfaglighet og økosystemtilnærming. Offentlig forvaltning, næringsliv og industri samt Norges forskningsråd og EU er blant NINAs oppdragsgivere og finansieringskilder.

Virksomheten er hovedsakelig rettet mot forskning på natur og samfunn, og NINA leverer et bredt spekter av tjenester gjennom forskningsprosjekter, miljøovervåking, utredninger og rådgiving.

ISSN:1504-3312
ISBN: 978-82-426-2799-5

Norsk institutt for naturforskning

NINA Hovedkontor

Postadresse: Postboks 5685 Sluppen, 7485 Trondheim

Besøks/leveringsadresse: Hogskoleringen 9, 7034 Trondheim

Telefon: 73 80 14 00, Telefaks: 73 80 14 01

E-post: firmapost@nina.no

Organisasjonsnummer 9500 37 687

<http://www.nina.no>

Samarbeid og kunnskap for framtidens miljøløsninger