



Merknadshefte



Vedlegg til kommunedelplan

Ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya



Innhold

1 Sammendrag	3
2 Høringen	3
2.1 Planprosessen.....	3
3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn.....	3
3.1 Merknader fra offentlige aktører	3
1. Tromsø museum Universitetsmuseet [15/201087-10]	3
2. Sametinget [15/201087-11]	4
3. Troms fylkeskommune, Kulturetaten [15/201087-12]	4
4. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) [15/201087-13]	4
5. Norges vassdrags og energidirektorat (NVE) [15/201087-14]	5
6. Fylkesmannen [15/201087-40 og 47].....	5
7. Troms fylkeskommune, Samferdsels- og miljøetaten [15/201087-46].....	6
8. UiT – Norges arktiske universitet [15/201087-44]	7
9. Kystverket [15/201087-42].....	9
3.2 Merknader fra private aktører	10
10. Dragøy AS [15/201087-5]	10
11. H. Mydland AS [15/201087-6]	10
12. Willy Synvis Jensen [15/201087-7].....	10
13. Asbjørn Vassnes [15/201087-8]	11
14. Advokatfirmaet Østgård [15/201087-9].....	11
15. Beboere og grunneiere i Breiviklia v/Sigurd T. Kinge [15/201087-15].....	12
16. Tromsø kristelige folkeparti [15/201087-16]	13
17. Ersfjord utviklingslag [15/201087-17]	14
18. Gyllenborg og Prestvannet bydelsråd [15/201087-18].....	14
19. Kattfjord utviklingslag [15/201087-19]	15

20.	Kaldfjord og Eidkjosen bydelsråd v/Alf Inge Iversen [15/201087-20].....	15
21.	Roger Carlsen [15/201087-21]	16
22.	Næringsforeningen i Tromsøregionen [15/201087-22]	16
23.	Langnes bydelsråd [15/201087-23].....	16
24.	Terje Walnum [15/201087-24].....	17
25.	Arnestedet eiendom AS [15/201087-25]	18
26.	Nobina Norge AS [15/201087-26]	18
27.	Leif-Arne Sætrum [15/201087-28]	18
28.	Florian Martin [15/201087-29].....	19
29.	Kvaløysletta bydelsråd [15/201087-30]	19
30.	Kystbyregion Troms [15/201087-31]	20
31.	Hulderveien 2 AS/Profio AS [15/201087-32].....	20
32.	TJ Eiendom AS/Profio AS [15/201087-33].....	21
33.	Brensholmen Sommarøy utviklingslag [15/201087-34].....	21
34.	Naturvernforbundet Tromsø og omegn [15/201087-35]	22
35.	Slettatorget næringsforening v/Annar Myrvang [15/201087-27 og 36].....	23
36.	Avinor [15/201087-37]	23
37.	Norges miljøvernforbund [15/201087-41].....	24
38.	Eide handel [15/201087-43].....	24
4	Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn	25

1 Sammendrag

Troms fylkeskommune anbefaler at for ny tverrforbindelse velges A5 i stedet for A3, med bakgrunn i hensynet til fremkommelighet for kollektivtrafikken. Merknader fra næringslivet på Langnes og fra bydelsrådet mener også A5 er en bedre løsning for nærmiljøet i bydelen.

Universitetet og beboere i Breiviklia ønsker ikke tunnelpåkugg i Breivika som A3 og A5 innebærer. Universitetet varsler innsigelse med grunnlag i at både UiT og den botaniske hage sine utviklingsmuligheter og er vesentlige nasjonale og regionale hensyn, og at støy og støv vil gi negativ konsekvens spesielt for den botaniske hagen.

Fylkesmannen deler Statens vegvesen syn på anbefaling om ny Kvaløyforbindelse som bru B3 eller B2, og har innsigelse til tunnelalternativene til Håkøya (B6 og B7), med bakgrunn i statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging. De andre sektormyndighetene støtter også Statens vegvesens anbefaling om Kvaløyforbindelse som bru B3 eller B2. Mens mange av merknadene fra næringsliv og utviklingslag sør på Kvaløya går ut på at en Kvaløyforbindelse via Håkøya er det beste alternativet for framtida, for økt boligbygging på Kvaløya.

2 Høringen

2.1 Planprosessen

- Varsel om oppstart og høring og offentlig ettersyn av planprogram: 9.4.2014–2.6.2014
- Fastsatt planprogram inkl. prioriteringsrapport: 18.2.2015
- Byrådet godkjenner at planen legges ut til høring og offentlig ettersyn: 12.11.2015
- Høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan: 13.11.2015–4.1.2016
- Merknadsbehandling: 5.1-17.2.2016
- Politisk behandling: byråd, byutviklingskomite og i kommunestyret (30.3.2016)

3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn

3.1 Merknader fra offentlige aktører

1. Tromsø museum Universitetsmuseet [15/201087-10]

Tromsø museum er rette myndighet for forvaltning av kulturminner under vann i Troms. Tromsø museum må avklare forholdet til kulturminner under vann for tiltak i sjø som er aktuelt på

reguleringsplannivå. De har kun begrenset oversikt på eventuelle kulturminner under vann i tiltaksområdene. Det ble utført marinærkeologisk befaring i 2007 i forbindelse med Kystverkets mudrings tiltak i farled i Sandnessundet, det dekker deler av alternativene B2 og B3. De har ikke utført undersøkelser for plassering av ny bru som krysser Eidjordnessundet til Kvaløya, som også ligger innenfor kulturminne KM4 hvor potensiale for ukjent automatisk fredete kulturminner vurderes som høyt.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til etterretning.

2. Sametinget [15/201087-11]

Sametinget kjenner ikke til at det er registrert automatisk fredete samiske kulturminner i planområdet som kan bli berørt av tiltaket. Når det endelige trasevalget er gjort vil de vurdere om det er nødvendig å oppfylle undersøkelsesplikten etter kml. § 9.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til etterretning.

3. Troms fylkeskommune, Kulturetaten [15/201087-12]

Kulturetaten har utført kontrollregistrering og gitt vurdering av kulturminner langs traseene (brev datert 30.7.15). De har behov for å foreta flateavdekking og intensiv prøvestikking på områder innenfor trasevalgene som har et potensiale for funn av automatisk freda kulturminner, jf. kml § 9. Kulturetaten ber om å bli varslet i god tid når §-9 undersøkelsene skal gjennomføres på reguleringsplannivå.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til etterretning.

4. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) [15/201087-13]

DSB har normalt ikke en aktiv rolle i forbindelse med denne typen prosjekter, oppfølgingsansvaret er delegert henholdsvis til det kommunale brannvesen som ansvarlig for å følge opp forebyggende brannvernsspørsmål og til Fylkesmannen hva angår generelle spørsmål rundt arealplanlegging og for beredskap og samfunnssikkerhet for øvrig. Direktoratet forutsetter at Fylkesmannen og det kommunale brannvesen blir orientert om planprosessen og gir eventuelle uttalelser, de viser til «Retningslinjer for saksbehandling og ivaretagelse av brann- og elsikkerhet i vegtunneler» utgitt av Statens vegvesen og DSB.

Kommentar fra Statens vegvesen

Fylkesmannen er høringsinstans og brannvesenet har vært involvert i ROS-analysen av denne kommunedelplanen. Det vil også bli en ny og mer detaljert ROS-analyse på reguleringsplannivå.

Retningslinjene som det er henvist til forutsetter at detaljert avklaring av brannsikkerhet skal skje som et ledd i reguleringsplanbehandlingen.

Merknaden tas til etterretning.

5. Norges vassdrags og energidirektorat (NVE) [15/201087-14]

NVE bemerker at retningslinje nr. 1/2008 som det er henvist til i ROS-analysen er erstattet med retningslinjer nr. 2/2011 «Flaum- og skredfare i arealplanar» som er revidert 22.4.14. NVE minner om at dersom det blir funnet kvikkleire i planområdet som berøres av byggetiltak, så skal område-stabiliteten vurderes, dette fremgår av NVEs veileder nr. 7/2014 «Sikkerhet mot kvikkleireskred», dette skal være avklart på reguleringsplannivå. Virkning for vassdrag og vassdragsmiljø skal utredes, vurderes og eventuelle avbøtende tiltak innarbeides på reguleringsplannivå.

Kommentar fra Statens vegvesen

ROS-analysen blir revidert slik at den henviser til aktuelle retningslinjer. Det vil bli foretatt en ny ROS-analyse på reguleringsplannivå.

Merknaden tas til etterretning.

6. Fylkesmannen [15/201087-40 og 47]

Fylkesmannen har på bakgrunn av en samlet vurdering av prissatte- og ikke prissatte konsekvenser, vektlegging av lokal og regional utvikling, måloppnåelse for de ulike traseene samt hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging sluttet seg til Statens vegvesen sin anbefaling og prioritering av alternativer etter følgende prioritering:

Prioritet 1: Alternativ 2 (A3+B3): Breivika – Langnes – Selnes (sørlig bru) vedtas og legges til grunn ved videre planlegging.

Prioritet 2: Alternativ 1 (A3+B2): Breivika – Langnes – Kvaløysletta (parallellell bru) kan også tilrås.

Fylkesmannen reiser innsigelse til alternativene B6 og B7 som fremtidig løsning for forbindelsen mellom Kvaløya og Tromsøya.

De ønsker også å trekke fram tre fagområder som må tillegges spesiell oppmerksomhet i det videre arbeidet med planene: støy, luftkvalitet og samfunnssikkerhet.

ROS-analysen er mangelfull, den bærer preg av ikke å være utarbeidet etter gjeldende føringer og veileder fra DSB. Det innebærer at det kan hefte noe usikkerhet om anbefalingen av B2/B3 reelt sett vil ivareta hensynet til samfunnssikkerhet best. Fylkesmannen anbefaler en supplerende ROS-analyse.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen tar til etterretning at Fylkesmannen fremmer innsigelse til B6 og B7.

Risikoanalysen er gjort på kommunedeltplannivå. Dette er ikke en detaljert plan. Risikoanalysen vil derfor bli grov og overordnet. Dette er i tråd med DSBs veileder «Samfunnssikkerhet i arealplanleggingen» (punkt 2.2). Ved en reguleringsplan på valgt alternativ vil en ha en annen detaljeringsgrad og vil der gjøre en analyse på momenter som vær, grunnforhold, beredskap og utrykning, farlig gods o.l., jf. Statens vegvesens egne veiledere og håndbøker, foruten DSBs veiledere. De momenter som Fylkesmannen etterlyser, vil derfor tas med til denne fasen. Også i den fasen vil blant annet utrykningsenhetene og sektormyndigheter fortsatt være med på arbeidet.

Når det gjelder spørsmålet om hvilket alternativ som ivaretar samfunnssikkerheten best, har vi konkludert med at ny bru som B2 eller B3 gir bedre beredskapsforhold for Kvaløya enn tunnelalternativene. Ny bru vil gi raskest kjøretid til tyngdepunktet av bebyggelse på Kvaløya, tunnelalternativene B6 og B7 vil gi raskest kjøretid til den mer spredt bebygde delen sør på Kvaløya. Eksisterende Sandnessundbru har i kortere perioder vært stengt på grunn av sterk sidevind. Erfaringsmessig må også tunneler stenges periodevis, både for planlagte tiltak og på grunn av uforutsette hendelser som ulykker og liknende. For store utrykningskjøretøy betyr ikke sterk vind like mye som det gjør for personbiler. De vil derfor kunne kjøre over en bru selv om den er stengt for vanlig ferdsel. I forhold til ulykker vil to bruer gi en større beredskapsmessig fordel ved at en av bruene kan brukes hvis det har vært en ulykke på den andre brua.

Merknaden tas til orientering.

7. Troms fylkeskommune, Samferdsels- og miljøetaten [15/201087-46]

Fylkesrådet har behandlet høringsforslaget. Fylkesrådet understreker betydningen av valg av alternativ som har høy måloppnåelse, og som møter kravene til å få bymiljøavtale. Mål om miljøvennlig byutvikling og økt overgang til gange, sykkel og kollektivtransport må være førende. Måloppnåelse er avhengig av fortsatt fortetting langs kollektivtraseer, og hindre byspredning. Fylkesrådet anbefaler valg av alternativ A5, med tunnelinnslag ved dagens postterminal (Langnes syd) for ny Tverrforbindelse. Dette begrunnes utfra behovet om å trekke biltrafikk bort fra området mellom Giæverbukta og Scandic. Dette området må i fremtiden prioriteres for kollektivtrafikk, gående og syklende. Dessuten oppnås større effekt av F2-forbindelsen forbi flyplassen. Dersom alternativ A3 (tunnelinnslag på dagens tverrforbindelse) velges, må avbøtende tiltak for fremkommelighet for gående, syklende og buss raskt utredes og synliggjøres.

Uavhengig av løsning for ny tverrforbindelse er det nødvendig å sikre at ny gateterminal for buss på eksisterende tverrforbindelse forbeholdes buss.

Fylkesrådet slutter seg til anbefalingen om alternativ B3, med bru mellom Langnes og Selnes som ny forbindelse til Kvaløya. Bruforbindelsen må være tilrettelagt for kollektivtransport, syklende og gående. Dette alternativet vil understøtte en sterk satsing på kollektivtransport og gjøre det mer attraktivt for mange å gå og sykle. Alternativet bygger opp om fortetting av bebyggelse og kan således ha mulighet til å inngå som en del av bymiljøavtale med staten, innenfor gjeldende statlige retningslinjer.

Fylkesrådet støtter planforslagets konklusjon knyttet til at brualternativ Langnes-Selnes vil være en god løsning for fremtidig beredskap og samfunnssikkerhet.

Med bakgrunn i målsetningene for Transportnett Tromsø, og kravene til bymiljøavtale anbefales det at alternativet med forbindelse til Håkøya behandles i en annen prosess, der det sammenstilles med tiltak som omhandler regionale forhold og behov.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen vil endre anbefaling for ny tverrforbindelse til A5. Disse alternativene har vært vurdert som likeverdige, men A3 har lavest investeringskostnad og netto-kostnadsanalyse har vist at A3 er best. Men ut fra en samlet vurdering, hvor best mulig måloppnåelse for fremkommelighet for kollektivtrafikken er viktig, vil vi anbefale A5.

Merknaden tas til etterretning.

8. UiT – Norges arktiske universitet [15/201087-44]

Universitetet mener det er stor usikkerhet omkring omfanget av tiltaket som skal gjennomføres i Breivika: Endelig kryssløsning, bussbru, gangforbindelse og støyskjerming. Dette er tiltak som vil prege omgivelsene til botanisk hage og UiTs framtidig utviklingsområde mot øst. Eksempler i planforslaget på tiltak for å minske miljøbelastningen på Botanisk hage og nedre Breivik er lokk over Breivikatunnelen og ny tverrforbindelse. Universitetet mener dette krever fravik fra vegnormalene. Behandling av fravik som avbøtende tiltak bør ikke forskyves til en senere fase i prosessen eller henge ved som fremtidige teoretiske muligheter. De ulike løsningene må utredes og belyses i en konsekvensutredning.

Eventuell etablering av kulvert under sykehusrundkjøringa vil være en begrensning i senere områderegulering.

Universitetet har ikke grunnlag til å vurdere støykonsekvensene for botanisk hage, siden støykart ikke er vedlagt støyrapporten på internettet. Planforslaget er dermed ikke komplett i henhold til forskrift om KU. Det er knyttet stor usikkerhet om omfanget av støyskjerming.

Universitetet varsler innsigelse med grunnlag i at både UiT sine utviklingsmuligheter og Botanisk hage er vesentlige nasjonale og regionale hensyn. Forvaltningen av Botanisk hage er også en internasjonal interesse.

Planbeskrivelsene og bestemmelsene skaper usikkerhet om det er denne KDP eller områdereguleringen som skal avgjøre den fremtidige utformingen av Breivika. Det har ikke blitt utarbeidet alternativer som gir vesensforskjellige konsekvenser for nedre Breivika, og da spesielt Botanisk hage.

UiT kan heller ikke se at konsekvensene for Botanisk hage og UiTs planlagte ekspansjonsretning mot Breivika er tilstrekkelig belyst. Ut i fra foreliggende informasjon i planbeskrivelsen og konsekvensutredningen frykter vi at det anbefalte alternativet ikke kan kombineres med den Botanisk hagen i Breivika, dette ut i fra økningen i luftforurensingen alene.

På dette grunnlaget varsler UiT – Norges arktiske universitet innsigelse til planforslaget.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen har bedt Fylkesmannen vurdere om Universitetet har innsigelseskompetanse jf. plan- og bygningsloven § 5.4 og Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter pbl, rundskriv H-2/14. Verken Universitet eller Kunnskapsdepartementet er med i oppramsingen av offentlige myndigheter med innsigelsesadgang. Fylkesmannen har vurdert det til at de ikke har innsigelsesmyndighet. Dette har også vært tatt opp med Kommunal og moderniseringsdepartementet. Vi behandler derfor innspillet som en merknad.

Vi er usikker på hvilke tiltak UiT mener krever fravik fra vegnormalene og som ikke er nevnt i kapittel 3.3.7 «Fravik fra vegnormalene» i planbeskrivelsen.

Kulvert under UNN-rundkjøringa er regulert i reguleringsplan for Breivika havn. Om den skal realiseres vil bli vurdert i områdereguleringsplanen for Breivika.

Neste planfase vil bli både områdereguleringsplan for Breivika og detaljreguleringsplan for ny tverrforbindelse. Disse planene vil gi nøyaktig plassering av tunnelportal og løsninger for gående og syklende og støy- og støvskjerming, samt mer detaljert utredning for støy og luftforurensing.

Støyrapporten som vedlegg er lagt ut på internett, her er det henvist til støykart. Støykartene kan oversendes etter henvendelse og kontaktinformasjon er oppgitt. Vi mener derfor vi ikke har brutt plan- og bygningsloven.

Merknaden tas til orientering.

9. Kystverket [15/201087-42]

Kystverket viser til tidligere brev i forbindelse med oppstartsvarselet, og har ingen ytterligere merknader.

Ved detaljplanlegging av en eventuell bruforbindelse over Sandnessundet vil være viktig å involvere Kystverket på et tidlig tidspunkt for å ivareta maritime interesser, sikkerhet og framkommelighet på sjøen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

3.2 Merknader fra private aktører

10. Dragøy AS [15/201087-5]

Ny planlagt rundkjøring på Erling Kjeldsens veg vil medføre store konsekvenser for deres bedrift i Huldervegen 18. De beslaglagte arealer vil umuliggjøre inn- og uttransport til bedriften, og beslaglegger byggbare arealer og parkeringsareal.

Kommentar fra Statens vegvesen

Kommunedelplanen er delvis i tråd med områdereguleringsplanen for Langnes i dette området. Forholdene Dragøy tar opp er forhold som må løses i neste fase som er detaljreguleringsplan.

Merknaden tas til orientering.

11. H. Mydland AS [15/201087-6]

Planlagt motorveg ved bedriften vil medføre store konsekvenser for inn- og uttransport til Mydlands kjøttforedlingsbedrift, i tillegg også få konsekvenser for mer forurensing og støv. De håper Statens vegvesen ivaretar både atkomst og skjerming eller andre tiltak ved regulering. Mydland har utbyggingsplaner, og ønsker dialog slik at prosjektering ikke forsinkes ytterligere.

Kommentar fra Statens vegvesen

Kommunedelplanen er delvis i tråd med områdereguleringsplanen for Langnes i dette området. Forholdene Mydland tar opp er forhold som må løses i neste fase som er detaljreguleringsplan.

Merknaden tas til orientering.

12. Willy Synvis Jensen [15/201087-7]

Hovedleden på Norskekysten går gjennom Sandnessundet, det må man ta høyde for i planleggingen. Jensen stiller spørsmål ved om ny bru kan tilfredsstille høyde for alle typer fartøy. Tunnel til Håkøya vil redusere belastningen på dagens Sandnessundbru og vil være den mest logiske løsningen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Ny bru (B2/B3) vil planlegges med samme seilingshøyde som dagens Sandnessundbru. Plassering som er foreslått har vært diskutert med Kystverket, de har ikke merknader til plasseringen siden bru er foreslått plassert i hovedfarleden og nært eksisterende bru, slik at skipstrafikken ikke må foreta retningsendring. I følge trafikkanalyse vil ikke en forbindelse til Håkøya redusere trafikken på Sandnessundbrua vesentlig, og vil heller ikke oppnå målene for prosjektet i forhold til uheldig byspredning, kollektiv- og gang-/sykkeltrafikk.

Merknaden tas til orientering.

13. Asbjørn Vassnes [15/201087-8]

Forbindelse til Kvaløya bør gå via Håkøya, for å spre trafikken, og avlaste Sandnessundbrua og Giæverbukta. Ny bru til Selnes er et dårlig alternativ, trafikkproblemene i Giæverbukta vil ikke forbedres. Tromsøs befolkning vil øke betydelig og dermed også gi trafikkvekst. En forbindelse til Håkøya vil gi lett tilgang til attraktive byggeområder.

Tunnel til Håkøya fra Åsgård/Holt bør også ha tilslutning til tunnel gjennom øya til Sentrumstangenten. Det bør også ses på mulighet for å lage en ny av/påkjøring fra Langnestunnelen for å unngå den belasta rundkjøringen ved Langnestunnelen.

Kommentar fra Statens vegvesen

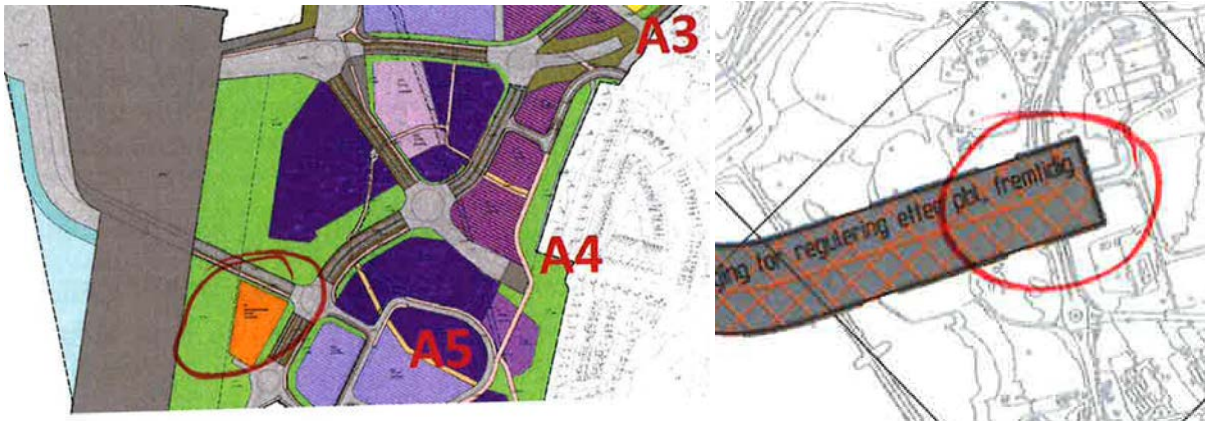
Den valgte løsning i Giæverbukta i områdereguleringsplanen for Langnes er å spre trafikken på flere vegarmer og gjennom nye kryss. På denne måten kan dagens mest trafikkbelastede punkter i vegsystemet bli avlasta ved at biltrafikken velger andre kjøreruter.

Krav om nullvekst i personbiltransporten er en forutsetning for å inngå en bymiljøavtale med staten. En bymiljøavtale baserer seg på klimaforliket i Stortinget. Tromsø er den eneste byen i Nord-Norge som kan inngå bymiljøavtale, og innebærer at Tromsø kan få statlige midler for å fremme andelen av reisende med kollektivtransport, sykkel og gange, og redusere privatbilbruken. Målet for prosjektet er vedtatt politisk og i styringsgruppa og beskriver at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er bakgrunnen for at Statens vegvesen anbefaler alternativ som ikke fremmer økt privatbilbruk. En forbindelse til Håkøya vil ifølge trafikkanalyser gi økt personbiltrafikk. I forslag til kommuneplanens arealdel ønsker Tromsø kommune en kompakt byutvikling, og ikke byspredning, som samsvarer med målene for Transportnett Tromsø.

Merknaden tas til orientering.

14. Advokatfirmaet Østgård [15/201087-9]

Spørsmål om hvorvidt området i områdereguleringsplanen for Langnes satt av til R1 renovasjon (oransje) omfattes av båndlegging i kommunedelplanen.



Kommentar fra Statens vegvesen

I kommunedelplanen blir deler av det oransje arealet i områdereguleringsplanen, R1 Renovasjon, båndlagt i påvente av framtidig regulering.

Statens vegvesen vil starte reguleringsplanlegging av tverrforbindelsen når kommunedelplanen blir vedtatt. I reguleringsplanen vil vi få svar på hvor stort arealbehovet for ny veg vil bli.

Merknaden tas til orientering.

15. Beboere og grunneiere i Breiviklia v/Sigurd T. Kinge [15/201087-15]

Boligfeltet Breiviklia består av 10 boliger, hvorav de fleste inneholder to eller flere boenheter.

Beboerne anmoder at man går for 0-alternativet, subsidiært A4. Dersom andre alternativ velges, henstiller de om at samtlige grunneiere tilbys innløsning, uavhengig om eiendommen må rives eller ikke for å realisere det nye vegprosjektet. Beboerne ønsker å få avklart framtidssituasjonen så raskt som mulig.

Kommentar fra Statens vegvesen

Nøyaktig plassering av tunnelinnslag for alternativ A3/A5 dersom det blir vedtatt, vil ikke bli avklart før i neste planleggingsfase som er detaljreguleringsplan. Kommunedelplanen gir ikke grunnlag for innløsning av boliger. Reguleringsplanarbeidet vil starte opp når kommunedelplanen er vedtatt. I reguleringsplanarbeidet vil det bli avklart om boliger må innløses, grunneiere/beboere vil bli kontaktet i forbindelse med dette arbeidet.

Merknaden tas til orientering.

16. Tromsø kristelige folkeparti [15/201087-16]

Tromsø er en by i voldsom vekst og økt bruk av privatbil er ikke hensyntatt i planarbeidet. Tromsø KrF mener planen bygger på gale forutsetninger og de hevder at det ikke er mulig å planlegge veiutbygging i Tromsø med nullvekst i bruk av privatbil.

Tromsø KrF støtter forslag til ny Tverrforbindelse, A3, men ikke de to forslagene til ny forbindelse til Kvaløya.

Ny Kvaløyforbindelse slik beskrevet gir for stor trafikkgjennomstrømming gjennom Giæverbukta. Det vil også gå utover kollektivtrafikken som bruker samme veinett. Det burde lages flere kollektivfelt. Planforslaget tar ikke inn over seg utbygging av Langnes som handelsområde med blant annet etablering av Ikea, økt boligbygging i Hamna og at Avinor planlegger en utbygging av flyplassen, alt dette vil føre til økt privatbilbruk.

Potensialet for en betydelig økning av gående og syklende er begrenset på grunn av værforhold og stor avstand fra Kvaløya til de store arbeidsplassområdene i Breivika og sentrum.

Tromsø KrF mener derfor at både alternativ 2 (A3+B3) og alternativ 1 (A3+ B2) ikke bør anbefales vedtatt. Tromsø KrF vil anbefale at SVV arbeider videre med alternativ 3 (A3+B6) og foreslår at dette alternativet vedtas og legges til grunn for videre planlegging. Da vil trafikken ledes bort fra Giæverbukta – Langnes. B6 vil være et reelt alternativ til Sandnessundbrua. B6 vil på en forutsigbar og fremtidsrettet måte ta høyde for befolkningsveksten som planen tydeligvis ikke har tatt inn i sine prognoser. Næringstrafikken fra områdene sør på Kvaløya (Sommarøya/Eidkjosen) synes å være undervurdert.

Tromsø har begrenset mulighet til boligbygging på selve Tromsøya. Det er et sterkt ønske å bevare og beholde grøntarealer på dagens nivå. Nye boligområder må derfor etableres i det som i dag er deler av distrikts-Tromsø, hvor trafikkgrunnet for effektiv kollektiv er svært begrenset.

B6 vil ikke ruve i terrenget slik som en ny bruforbindelse til Kvaløya vil gjøre. Alternativet er noe dyrere, men like fullt mer egnet og robust både med hensyn til bedre tilrettelegging for gående, syklende og muligheten for økt kollektivsatsing. Befolkningsveksten vil også være hensyntatt og trafikkavvikling vil kunne foregå med de beste forutsetninger.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vegløsningsene i Giæverbukta og ved Langnestunnelen er behandlet i områderegeringsplan for Langnes, i områdeplanen inngår nye vegløsninger, med nye rundkjøringer både på tverrforbindelsen og forbi flyplassen. Trafikkanalysene som ble gjennomført viser at dette vil spre trafikken slik at eksisterende rundkjøring i Giæverbukta blir avlasta.

Næringstransport er i dag størst mot nord og Karlsøy, vi har ingen opplysninger på at dette vil endres i fremtiden. I trafikkanalysene er det lagt inn en vekst på 1 % trafikkøkning pr. år for næringstransporten generelt.

Tromsø kommune har ifølge kommuneplanens arealdel en stor boligreserve i vedtatte planer både på Tromsøya og på fastlandet, uten å ta i bruk eksisterende grøntareal. I gjeldene kommuneplan er det en potensiale for å bygge 18 000 nye boenheter. Det vil derfor ikke være behov for å spre boligbebyggelsen ytterligere i de nærmeste årene.

Krav om nullvekst i personbiltransporten er en forutsetning for å inngå en bymiljøavtale med staten. En bymiljøavtale baserer seg på klimaforliket i Stortinget. Tromsø er den eneste byen i Nord-Norge som kan inngå bymiljøavtale, og innebærer at Tromsø kan få statlige midler for å fremme andelen av reisende med kollektivtransport, sykkel og gange, og redusere privatbilbruken. Målet for prosjektet er vedtatt politisk og i styringsgruppa og beskriver at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er bakgrunnen for at Statens vegvesen anbefaler alternativ som ikke fremmer økt privatbilbruk. En forbindelse til Håkøya vil ifølge trafikkanalysene gi økt personbiltrafikk. I forslag til kommuneplanens arealdel ønsker Tromsø kommune en kompakt byutvikling, og ikke byspredning, som samsvarer med målene for Transportnett Tromsø.

Merknaden tas til orientering.

17. Ersfjord utviklingslag [15/201087-17]

De kommenterer ny Kvaløyaforbindelse og slutter seg til alternativ B3. I denne sammenheng bør det tilrettelegges for parkeringsplasser nært knutepunkt, forlenge dagens gang og sykkelstier, og se på vegløsninger som i størst mulig grad lar trafikken flyte jevnt uten kødannelser.

Kommentar fra Statens vegvesen

Ved en ny Kvaløyaforbindelse som anbefalt vil trafikken fordeles og trafikkanalysene viser at det vil gi bedre fremkommelighet. Temaer som parkering ved knutepunkt og gang-/sykkelveger vil bli behandlet i reguleringsplanarbeid.

Merknaden tas til orientering.

18. Gyllenborg og Prestvannet bydelsråd [15/201087-18]

De ønsker løsninger som ikke belaster de sentrale deler av øya med mer gjennomgangstrafikk, dette gjelder Fagereng spesielt. Dette alternativ bør velges kun dersom det samtidig etableres forbindelser til Sentrumstangenten eller Giæverbukta.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

19. Kattfjord utviklingslag [15/201087-19]

De mener at B6 med tilpasninger er det beste alternativ for ny forbindelse til Kvaløya, og at denne knyttes til eksisterende tunnelsystem. Det må tilrettelegges for parkering ved knutepunkt for kollektivtrafikk.

Kommentar fra Statens vegvesen

En forbindelse til Håkøya vil ifølge trafikkanalyser gi økt personbiltrafikk. I forslag til kommuneplanens arealdel ønsker Tromsø kommune en kompakt byutvikling, dette samsvarer med målene for Transportnett Tromsø. Parkering ved knutepunkt vil bli vurdert i neste planfase som er detaljreguleringsplan.

Merknaden tas til orientering.

20. Kaldfjord og Eidkjosen bydelsråd v/Alf Inge Iversen [15/201087-20]

Bydelsrådet er forundret over at forbindelse til Håkøya ikke ble nærmere utredet av Statens vegvesen etter at kommunestyret med et overveldende flertall ønsket en slik løsning. I media ble det fremstilt at det var grunnen til at SVV trakk offentliggjøringen av planen.

Bydelsrådet ønsker forbindelse til Håkøya. Det eneste positive med alternativene B2 og B3 er at det gir muligheter for å øke kollektivandelen mellom Kvaløya og Tromsøya, samt ivaretar syklistene. Alternativene gir ingen forbedring av dagens kjøretøykapasitet, verken åpner opp for boligbygging utenfor bybussonen eller legger til rette for økt næringsaktivitet på Kvaløya. Økning i personbiltransport vil komme enten man vil eller ikke, forbindelse til Håkøya er den mest fremtidsretta løsningen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Offentliggjøringen av planen ble ikke trukket av SVV. Vi hadde en avtale med kommunen om at byrådet skulle godkjenne at planen ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn. Forrige byråd ønsket ikke at planen ble lagt ut med våre anbefalinger, men det ble omgjort av det nye byrådet 12.11.15. Krav om nullvekst i personbiltransporten er en forutsetning for å inngå en bymiljøavtale med staten. En bymiljøavtale baserer seg på klimaforliket i Stortinget. Tromsø er den eneste byen i Nord-Norge som kan inngå bymiljøavtale, og innebærer at Tromsø kan få statlige midler for å fremme andelen av reisende med kollektivtransport, sykkel og gange, og redusere privatbilbruken. Målet for prosjektet er vedtatt politisk og i styringsgruppa og beskriver at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er bakgrunnen for at Statens vegvesen anbefaler alternativ som ikke fremmer økt privatbilbruk. En forbindelse til Håkøya vil ifølge trafikkanalyser gi økt personbiltrafikk. I forslag til kommuneplanens arealdel ønsker Tromsø kommune en kompakt byutvikling, dette samsvarer med målene for Transportnett Tromsø.

Merknaden tas til orientering.

21. Roger Carlsen [15/201087-21]

Carlsen foreslår mange nye løsninger. Konklusjon og anbefaling er alternativ B3+F2+A4, med forslag om modifikasjoner. Det henvises til 4 vedlegg med illustrasjoner modifiserte planløsninger.

Kommentar fra Statens vegvesen

I innspillet kommer Carlsen med mange forslag til store endringer i hele infrastrukturnettet, dette gjelder både for vegnettet, flyplassen, bussterminalen og bebyggelse. Det er foreslått mange nye veger, planskilte kryssløsninger og underganger. Disse løsningene er nye innspill som krever mange nye store utredninger, og de er alle svært kostbare å etablere.

Merknaden tas til orientering.

22. Næringsforeningen i Tromsøregionen [15/201087-22]

Utredningen har ikke tatt tilstrekkelig høyde for matproduksjon (Mydland og Dragøy) i Langnesområdet. Høy piggdekkandel gir mye svevestøv og forringer luftkvaliteten, A5 vil derfor være et bedre alternativ enn A3.

Næringsforeningen ser helst at en ny forbindelse til Kvaløya kommer i form av en tunnelloøsning (B6), siden dette utløser et større potensiale med hensyn til nærings- og boligutvikling for et større område på Kvaløya. Alternativ til tunnel er kombinasjon av sjøfylling og bru. Ny forbindelse bør bygges i nær fremtid, sammen med utbedring av vegnettet sørover fra Selnes på Kvaløysletta.

Kommentar fra Statens vegvesen

Ny vegforbindelse mellom handseparken og Langnestunnelen via Huldervegen er vedtatt i områderegeringsplanen for Langnes. Denne kommunedelplanen viderefører vedtatte vegløsninger, men med A5 vil ikke dette bli en ny hovedveg.

En forbindelse til Håkøya vil ifølge trafikkanalyser gi økt personbiltrafikk. I forslag til kommuneplanens arealdel ønsker Tromsø kommune en kompakt byutvikling, og ikke byspredning, som samsvarer med målene for Transportnett Tromsø. Et brualternativ til Håkøya var vurdert, men ble forkastet i en tidlig fase under behandling av planprogrammet og prioriteringsrapporten.

Merknaden tas delvis til følge.

23. Langnes bydelsråd [15/201087-23]

Tverrforbindelsen ligger som en stor barriere mellom boligområdene i sør og Langnes sentrum. Områderegeringsplanen for Langnes har ikke ivaretatt behovene for innbyggerne i bydelen. Alternativ A3 vil gi store utfordringer for Åslia, deler av Bo-i-nord og nye boligområder nord for

Tverrforbindelsen og dele bydelen i to. I anleggsperioden må Tverrforbindelsen stenges, konsekvensene er ikke vurdert. Tunnelmunningen vil gi dårlig mikroklima på grunn av støv og støy. A5 vil gjøre at gjennomgangstrafikk ikke kommer innom bydelen. Bydelsrådet anbefaler A5. Bydelsrådet ønsker også at friområdet rundt Langneset blir bevart, det er det eneste friområdet bydelen har langs sundet.

Kommentar fra Statens vegvesen

Ny vegforbindelse mellom handelsparken og Langnestunnelen via Huldervegen er vedtatt i områderegeringsplanen for Langnes. Denne vegen vil bygges uavhengig av valg av alternativ for ny tverrforbindelse, men med A5 vil det ikke bli en hovedveg. Kommunedelplanen viderefører en del av vedtatte vegløsninger, blant annet med flere planskilte kryssinger over hovedveger for myke trafikanter. Løsninger for trafikkavvikling under anleggsperioden vil komme i seinere planfaser og i byggefasen, men det er positivt for trafikkbelastningen på det lokale vegnettet at A5 ikke innebærer at dagens tverrforbindelse ikke må stenges under anleggsperioden.

Merknaden tas delvis til følge.

24. Terje Walnum [15/201087-24]

Her angis påstander om at Statens vegvesen manipulerer faktagrunnlag og framstiller Kvaløyatrafikken og prognosene som verdiløse. Dette gjelder påstand om trafikkvekst, prognoser og trafikkfordeling mellom kjøreruter.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen har ingen interesse av å manipulere trafikkdata og vi benytter verktøy for trafikkanalyser som er anerkjente i vegplanleggingsmiljøene i Norge.

Krav om nullvekst i personbiltransporten er en forutsetning for å inngå en bymiljøavtale med staten. En bymiljøavtale baserer seg på klimaforliket i Stortinget. Tromsø er den eneste byen i Nord-Norge som kan inngå bymiljøavtale, og innebærer at Tromsø kan få statlige midler for å fremme andelen av reisende med kollektivtransport, sykkel og gange, og redusere privatbilbruken. Målet for prosjektet er vedtatt politisk og i styringsgruppa og beskriver at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er bakgrunnen for at Statens vegvesen anbefaler alternativ som ikke fremmer økt privatbilbruk. En forbindelse til Håkøya vil ifølge trafikkanalyser gi økt personbiltrafikk. I forslag til kommuneplanens arealdel ønsker Tromsø kommune en kompakt byutvikling, dette samsvarer med målene for Transportnett Tromsø.

Merknaden tas til orientering.

25. Arnestedet eiendom AS [15/201087-25]

Ny Tverrforbindelse må ikke øke gjennomgangstrafikk ved Ærfuglveien og Heilovegen. Langnes må utvikles med minst mulig støy og støv. Man ønsker alternativ A5 som ny tverrforbindelse mellom Breivika og Langnes.

Kommentar fra Statens vegvesen

Ny vegforbindelse fra Langnestunnelen til Ærfuglvegen er vedtatt i områderegeringsplanen for Langnes. Kommunedelplanen viderefører vedtatte vegløsninger, men med A5 vil det ikke bli en hovedveg.

Merknaden tas delvis til følge.

26. Nobina Norge AS [15/201087-26]

Nobina mener at B3 og A3 er de forslagene som best ivaretar de politiske føringene om at den framtidige trafikkveksten skal tas med kollektivtransport, gang- og sykkel og derfor er de foretrukne alternativ.

Uansett hvilket alternativ som må velges, så må tilrettelegging for kollektivtrafikk vektlegges. En ny forbindelse via tunnel til Håkøya vil ikke bedre fremkommeligheten for kollektiv, gang- og sykkel.

Tunneler oppleves som mer sårbare enn bruer. Det er mer driftsavvik på tunnelsystemene enn bruene. For tverrforbindelsen løses problemer, særlig for tungtrafikken, best med tunnel.

Oppsummert ønsker Nobina at en ny forbindelse fra Kvaløya blir som foreslått med alternativ B3 og ny Tverrforbindelse som skissert i alternativ A3. De mener det er best både for kollektivtransporten, for miljøet og for trafikksikkerheten og trafikkavviklingen i de mest krevende områder.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

27. Leif-Arne Sætrum [15/201087-28]

I planene som er lagt fram framgår det ikke at dagens kulvert ved flyplassen mest sannsynlig blir stengt for trafikk i nærmeste framtid og at all trafikk til vestsiden av flyplassen må gå gjennom ny planlagt kulvert F2. Dette vil gi omvei på over 1 km fra Hamna/Håpet/Langnes til Kvaløya. Sætrum ønsker å lage en kryssing av flyplassen for å unngå omvei, for eksempel nord for Ørneveien. Ny forbindelse bør bygges med gang- og sykkel felt for å gi et bedre tilbud til disse trafikantgrupper. For ny tverrforbindelse ønsker han å bygge tunnelen mot nord i området ved Ørneveien mot Ringveien. Dette gir gode og korte veier mot handelsområdet på Langnes. Tunnelen kan tilpasses fotgjengere og syklistere. I kombinasjon med kulvert forbi flyplassområdet vil den fjerne mye trafikk fra Giæverbukta og det blir kortere fra Breivika til Kvaløya. Denne løsningen kan tilpasses framtidige forbindelser til Kvaløya som har utgangspunkt vest for flystripa.

Kommentar fra Statens vegvesen

Kryssing av flyplass og nordre tunneltrase har vært vurdert (alternativ A1), men ble forkastet i en tidlig fase under behandling av planprogrammet og prioriteringsrapporten. Avinor er meget kritisk til kryssing under flyplassen.

Merknaden tas til orientering.

28. Florian Martin [15/201087-29]

Tap av grøntarealer på nedsiden av fv. 862 kan føre til at flere må ta bil for å nå nære grønt-/fjæreområder. Det er synd å miste verdifulle grøntområder. Er det tatt høyde for mulig økning i godstrafikk, utover den generelle trafikkveksten? Kapitlet om regional utvikling/kystveg beskriver lite om økning i godstrafikk. En kystrote kan gjøre det mer attraktivt å etablere næringsområder mellom Ryatunnelen og Langnes.

Kommentar fra Statens vegvesen

I trafikkanalysene er det lagt inn en vekst på 1 % trafikkøkning pr. år for næringstransporten generelt. Nye næringsområder i Tromsøområdet må vurderes i kommunens revidering av kommuneplanens arealdel, det har ikke vært en målsetting i denne kommunedelplanen å legge til rette for etablering av nye næringsområder.

Merknaden tas til orientering.

29. Kvaløysletta bydelsråd [15/201087-30]

Bydelsrådet ønsker en forbindelse fra Kvaløya til Tromsøya med utgangspunkt i Selnes, som anbefalt. Det bør også planlegges et kollektivfelt fra flyplassen til Giæverbukta (F2), de ønsker å unngå at det legges restriksjoner på dagens trafikk. Betalingsordningen bør gjennomføres slik at det blir et tilnærmet rettferdig system for alle trafikanter i Tromsø by.

Kommentar fra Statens vegvesen

Regulering for kollektivfelt i forbindelse med ny veg vil bli vurdert i neste planfase (detaljreguleringsplan). Hvorvidt det må innføres restriktive tiltak på personbiltrafikken, vil bli vurdert når Tromsø kommune søker om å inngå en bymiljøavtale med staten. Da vil også brukerfinansiering bli vurdert.

Merknaden tas til orientering.

30. Kystbyregion Troms [15/201087-31]

Ny tverrforbindelse må legges slik at Tromsø lufthavn blir best mulig tilgjengelig og i størst mulig grad skille lokaltrafikk i Langnes bydel fra riksvegtrafikken til og fra lufthavna. Kystbyregionen mener at alternativ A5 ivaretar dette bedre enn A3, og anbefaler A5 som fremtidig trase.

Ny forbindelse til Kvaløya må legges slik at den blir mest mulig optimal både for regionforstørring og byutvikling. Ny veg mellom Tromsøya og Kvaløya vil være et viktig ledd i et framtidig trafikksystem som bringer byene langs kysten av Troms nærmere hverandre. Denne regionale effekten har ikke vært utredet i planarbeidet. Kystbyregionen mener forkastet alternativ i prioriteringsrapporten må utredes.

Det vil ta tid å planlegge, finansiere og bygge en ny forbindelse til Kvaløya. For å løse opp i de trafikale utfordringer vil det være viktig å styrke kollektivtilbudet, gange og sykkel. 0-alternativet må legges til grunn inntil det velges en trase som ivaretar både lokale og regionale effekter.

Kommentar fra Statens vegvesen

Ny vegforbindelse mellom handelsparken og Langnestunnelen via Huldervegen er vedtatt i områdereguleringsplanen for Langnes. Denne vegen vil bygges uavhengig av valg av alternativ for ny tverrforbindelse, men ved A5 vil det ikke bli en hovedveg. Kommunedelplanen viderefører vedtatte vegløsninger, blant annet med flere planskilte kryssinger over hovedveger for myke trafikanter. Regional utvikling har ikke vært en del av målsettinga for denne kommunedelplanen. Dersom en ny Kvaløyforbindelse skal delvis finansieres med midler gjennom en bymiljøavtale, må forutsetningene om nullvekst i privatbiltransporten oppfylles.

Merknaden tas delvis til følge.

31. Hulderveien 2 AS/Profio AS [15/201087-32]

Ny tverrforbindelse må legges slik at det ikke medfører økt gjennomgangstrafikk og økt trafikk inntil boligområder på Langnes.

Langnes må utvikles som en levende og attraktiv bydel, med attraktive boligområder med minst mulig bilstøy, og der kollektivtransport, gange og sykkel gis prioritet.

Hulderveien 2 mener at alternativ A5 ivaretar dette bedre enn A3. Områdereguleringsplanen må revideres.

Kommentar fra Statens vegvesen

Ny vegforbindelse mellom handelsparken og Langnestunnelen via Huldervegen er vedtatt i områdereguleringsplanen for Langnes. Denne vegen vil bygges uavhengig av valg av alternativ for ny tverrforbindelse, med med A5 vil det ikke bli en hovedveg. Kommunedelplanen viderefører vedtatte vegløsninger, blant annet med flere planskilte kryssinger over hovedveger for myke trafikanter.

Merknaden tas delvis til følge.

32. TJ Eiendom AS/Profio AS [15/201087-33]

Ny tverrforbindelse må legges slik at det ikke medfører økt gjennomgangstrafikk og økt trafikk inntil boligområder på Langnes.

Langnes må utvikles som en levende og attraktiv bydel, med attraktive boligområder med minst mulig bilstøy, og der kollektivtransport, gange og sykkel gis prioritet.

TJ Eiendom mener at alternativ A5 ivaretar dette bedre enn A3. Områdereguleringsplanen må revideres.

Kommentar fra Statens vegvesen

Ny vegforbindelse mellom handelsparken og Langnestunnelen via Huldervegen er vedtatt i områdereguleringsplanen for Langnes. Denne vegen vil bygges uavhengig av valg av alternativ for ny tverrforbindelse, men med A5 vil det ikke bli en hovedveg. Kommunedelplanen viderefører vedtatte vegløsninger, blant annet med flere planskilte kryssinger over hovedveger for myke trafikanter.

Merknaden tas delvis til følge.

33. Brensholmen Sommarøy utviklingslag [15/201087-34]

Utviklingslaget mener ny tverrforbindelse må legges i tunnel. De mener en åpen forbindelse vil være mer belastende for miljøet i det aktuelle området og en tunnelforbindelse vil være mye mer effektiv for trafikkavviklingen. De mener at for forbindelse til Kvaløya er det viktig at man tenker en langsiktig løsning og da er en forbindelse til Håkøya det mest fornuftige. De mener at denne forbindelsen kan knyttes mot eksisterende tunnelsystem bak sentrum slik at det blir en sammenhengende trafikkavvikling fra Breivika, Langnes og sentrum til Kvaløya uten å påvirke miljøet ute negativt. Det vil også være positivt med veg over Håkøya med tanke på trafikken videre ut i distriktet, både mot Malangshalvøya og mot Senjafergene. Flere vil velge å kjøre på sørsiden av Kvaløya i stedet for det allerede tungt belastede og trafikkfarlige vegen gjennom Kaldfjorden og Kattfjorden.

Kommentar fra Statens vegvesen

En forbindelse til Håkøya vil ifølge trafikkanalyser gi økt personbiltrafikk. I forslag til kommuneplanens arealdel ønsker Tromsø kommune en kompakt byutvikling, dette samsvarer med målene for Transportnett Tromsø. Parkering ved knutepunkt vil bli vurdert i neste planfase som er detaljreguleringsplan.

Merknaden tas til orientering.

34. Naturvernforbundet Tromsø og omegn [15/201087-35]

Naturvernforbundet ønsker å presisere at Klimaforlikets målsetning om nullvekst i privatbilismen må være førende for valg av alternativ til nye vegforbindelser, for å kunne inngå i en bymiljøavtale med fylkeskommunen og staten.

Uansett valg av alternativ vil en utbygging ha prislapp i milliardklassen, derfor er det viktig å belyse mulige alternativ til en utbygging, som likevel kan oppfylle målene.

Naturvernforbundet støtter alternativene A3 og A5 for ny tverrforbindelse. De ber om at lokale innspill spesielt med tanke på støy, luftforurensning og barriereeffekter vektlegges. De presiserer at vedtak om ny tverrforbindelse må føre til at eksisterende veg bygges ned og omprioriteres til kollektiv, sykkel og gange, friluftstiltak og boligbygging dersom det er mulig.

Forslag til vedtak:

- I den videre prosessen med utbygging av ny tverrforbindelse skal det utarbeides en plan for alternativ bruk av dagens tverrforbindelse. Denne planen skal prioritere kollektivtrafikk, syklist og gående, friluftstiltak, og boligbygging der det er mulig.

Naturvernforbundet mener trafikkproblemene på Kvaløya og Giæverbukta i hovedsak er et rushtidsproblem. Før en beslutning om forbindelse gjøres burde det belyses om satsing på kollektivtrafikk, sykkel- og gangveier, innfartsparkering med tilknyttet ekspressbuss til Kvaløya kan være tilstrekkelige for å løse målsetningene uten at en ny forbindelse til Kvaløya bygges.

Dersom en ny forbindelse viser seg å være nødvendig, anser de alternativ B2 som best, deretter B3. Dette under forutsetning at enten Sandnessundbrua eller den nye forbindelsen blir en ren kollektiv, sykkel og gangbru. Et alternativ med forbindelse via Håkøya er miljømessig sett uakseptabel, de er redd for at dette vil ødelegge for Tromsø sine muligheter for å bli prioritert i Statens arbeid med bymiljøavtaler.

Forslag til vedtak:

- Det utformes en plan for å iverksette bymiljø- og fremkommelighetstiltak på dagens veg, basert på tiltakene skissert i kapittel 6.6 i kommunedelplan. Før en investeringsbeslutning om ny forbindelse gjøres, skal det belyses målsetningene kan nås uten denne investeringen. Dersom det bygges en ny forbindelse må innretningen være slik at kollektivtrafikk og myke trafikanter prioriteres, og vegkapasiteten for privatbilismen ikke økes.
- Alternativ B6 og B7 via Håkøya forkastes som alternativ til ny Kvaløyforbindelse.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

35. Slettatorget næringsforening v/Annar Myrvang [15/201087-27 og 36]

Bruhudet på Selnes bør flyttes lengre vestover for å frigjøre areal til næringsknutepunktet på Slettatorget.

Internttrafikk på Slettatorget kan skilles fra trafikken på brua/riksvegen (fylkesveg 862).

Bruhudet og rundkjøringen må dimensjoneres for den kommende utvidelsen av vegen til 4-felt mot Kaldfjord. Masser fra tunnelen kan brukes til oppfylling i sjøen for utvidelse av både veg og rullebane. Utvikling av Slettatorget som næringsknutepunkt vil gi mulighet til at flere kan gå på jobb, og dermed bidra til bedre måloppnåelse for miljø- og klimavennlig byutvikling.

Etablering av undergang for gående fra bussholdeplass på nedsiden av riksvegen (fv. 862) til Slettatorget, alternativt trafikklys.

Kollektivtrafikk som kommer østfra bør bruke østre bru, og vestfra bruke vestre bru for å redusere miljøbelastningen på Slettatorget knutepunkt. Kollektivtrafikken kan prioriteres ved trafikklys på brua. Trafikklys kan også stenge brua ved ulykker og ved utrykning.

Kommentar fra Statens vegvesen

Nøyaktig plassering for bru på Selnes (B3) dersom det blir vedtatt, vil ikke bli avklart før i neste planleggingsfase som er detaljreguleringsplan.

Kommunedelplanen omfatter ikke detaljerte løsninger for næringsutvikling, dette kan være relevante innspill til kommuneplanens arealdel. For øvrig vil innspill for regulering av trafikken bli vurdert i videre planlegging.

Merknaden tas til orientering.

36. Avinor [15/201087-37]

Det anbefalte A3 + B3, eventuelt A3 + B2 er begge akseptable for Avinor. Det er viktig at det i videre planlegging tas hensyn til høyderestriksjoner rundt rullebanen og navigasjonsanlegg og til langsiktige planer for lufthavna. Avinor vil på det sterkeste fraråde en løsning etter C1 med tunnel under lufthavna på grunn av risiko for setninger i banesystemet og trafikkforstyrrelser i anleggsfasen. Vegforbindelsen til Kvaløya via Håkøya vil i begrenset grad bedre kapasiteten på rv./fv. 862, men har ellers ingen arealmessige konsekvenser for lufthavna.

Ny tverrforbindelse vil uansett valg av alternativ bedre adkomsten til flyplassen. Ved A5 forutsetter det videreføring av veg i trasé for F2, åpner også for videre bruk av eksisterende kulvert. Kan ha betydning for tiltak ved eksisterende kulvert. De forutsetter at ny kulvert i F2 bygges med nødvendig overbygning til å tåle en forlengelse av rullebanen.

Ny Kvaløyforbindelse i B3 krever utvidelse av vegarealet, viktig at det følges opp behov for areal i videre planlegging. Tiltak langs eksisterende veg ved Tromsø lufthavn er positive. I masterplan for

Tromsø lufthavn er veg fra terminal til nordre rundkjøring vurdert stengt eller lagt om for å gi plass til en utvidelse av lufthavna.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til orientering.

37. Norges miljøvernforbund [15/201087-41]

Aksepterer ikke ny Kvaløyforbindelse. Økt kollektivtrafikk er løsningen på køa i rushtida.

Kommentar fra Statens vegvesen

Målsettingen i Transportnett Tromsø er at flere skal gå, sykle og bruke kollektivtransport. Dagens Sandnessundbru kan ikke utbygges for å gi bedre fremkommelighet for disse transportformene. Ny Kvaløyforbindelse kan reguleres slik at den kun gir bedre forhold for kollektivtransport, sykkel og gange, ikke for personbiltrafikken.

Merknaden tas til orientering.

38. Eide handel [15/201087-43]

Flertallet i kommunestyret har vært for at man skal finne en løsning som går mot Håkøya, Eide handel er derfor forundret over at Statens vegvesen ikke har tatt med flere løsninger som støtter dette.

En bruløsning til Håkøya bør kunne oppfylle klimaforliket, samt tilfredsstillende kriteriene for en bymiljøavtale. Eide handel mener dette er en fremtidsretta løsning, det er areal for tusenvis av nye boliger fra Eidkjosen og sørover, og legger best til rette for en fremtidig Kystriksveg.

En tverrforbindelsen bør i minst mulig grad belaste Langnesområdet, den bør også kunne knytte seg på Tromsøysundtunnelen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen har forholdt seg til de føringer som er gjort i styringsgruppa til Transportnett Tromsø, som ledes politisk av byråd for byutvikling.

En forbindelse til Håkøya vil ifølge trafikkanalyser gi økt personbiltrafikk. I forslag til kommuneplanens arealdel ønsker Tromsø kommune en kompakt byutvikling, dette samsvarer med målene for Transportnett Tromsø. En ny bydel på Håkøya og sørover på Kvaløya innebærer byspredning og vil heller ikke være i samsvar med statlige retningslinjer for byutvikling, eller forenelig med dagens kriterier for en bymiljøavtale.

Merknaden tas til orientering.

4 Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn

Anbefalt alternativ for tverrforbindelsen er endret fra A3 til A5 med bakgrunn i de merknader som er kommet inn til planen, spesielt er hensynet til måloppnåelse for fremkommelighet for kollektivtransporten og nærmiljø for beboere og næringsliv på Langnes vektlagt.

Fylkesmannen har innsigelse til alternativene med tunnel via Håkøya, B6 og B7 med bakgrunn i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal og transportplanlegging. Denne innsigelsen deles av Statens vegvesen. Som statlig organ skal Statens vegvesen bidra til oppfølging av nasjonal politikk, målsettingene i de statlige planretningslinjene er en del av vårt sektoransvar.



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

vegvesen.no

Trygt fram sammen