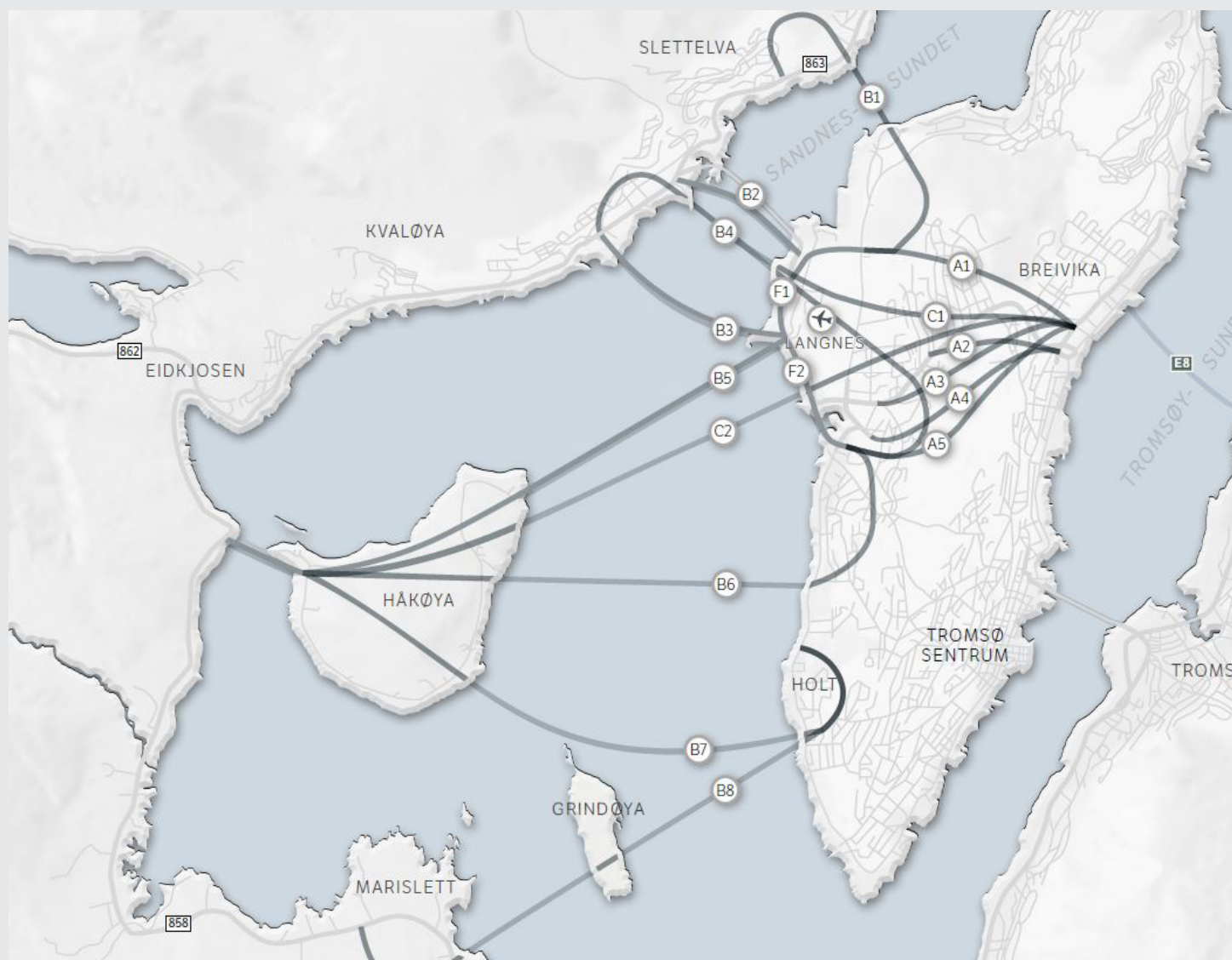


Forslag til planprogram

Kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya



Forord

Statens vegvesen Region nord har i samarbeid med Tromsø kommune og Troms fylkeskommune satt i gang et overordnet planarbeid for å avklare traséer for framtidig veg mellom Breivika og Langnes, og mellom Tromsøya og Kvaløya. Planarbeidet skal resultere i en vedtatt kommunedelplan.

Kommunedelplanen er et delprosjekt i prosjektet Transportnett Tromsø. Bakgrunn for prosjektet er konseptvalgutredningen for transportsystemet i Tromsø «*Vegvalg Tromsø*» som ble lagt fram i oktober 2010. Dette prosjektarbeidet har en målsetting om å oppfylle målene i konseptvalgutredningen, samt å kunne legge grunnlag for inngåelse av bymiljøavtale.

Det er forslagsstiller, Statens vegvesen Region nord, som har ansvaret for å utarbeide forslag til planprogram, mens det er Tromsø kommune som er ansvarlig myndighet for å fastsette programmet. Statens vegvesen leder planarbeidet som er forankret i en styringsgruppe med representanter fra kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Det er et hovedmål å ha forslag til kommunedelplan for rv. 862 og fv. 862, ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya vedtatt innen utgangen av 2015.

I tråd med Plan- og bygningslovens §§4-1 og 14-2 har planprogrammet vært lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 9. april til 2. juni 2014. Det kom inn et betydelig antall merknader i forbindelse med høringen. Mange av disse gikk på konkrete løsninger, og er blitt behandlet ved utarbeidingen av prioriteringsrapport i samsvar med kap. 7.2 i planprogrammet.

Noen av merknadene gikk på hva som skal utredes, og som følger av det er det gjort noen mindre endringer i planprogrammet. Planprogram er også revidert iht. prioriteringsrapportens konklusjon mht. hvilke alternativer som anbefales videre utredet.

Spørsmål om planarbeidet kan rettes direkte til planprosjektleder i Statens vegvesen og saksbehandler i Tromsø kommune:

Erik Ditlefsen, Statens vegvesen

Per Hareide, Tromsø kommune

Tlf. 468 96 858

Tlf. 901 00 225

erik.ditlefsen@vegvesen.no

per.hareide@tromso.kommune.no

Informasjon om kommunedelplanarbeidet er å finne på egen nettside på

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/transportnettromso> og www.tromso.kommune.no

Innhold

| | |
|---|----|
| Forord | 1 |
| 1 Bakgrunn for planarbeidet | 4 |
| 1.1 Fra Konseptvalgutredning til kommunedelplan | 4 |
| 1.2 Dagens veg | 4 |
| 2 Hva er et planprogram | 5 |
| 3 Beskrivelse av planprosjektet | 5 |
| 3.1 Transportnett Tromsø | 5 |
| 3.2 Planavgrensning | 5 |
| 3.3 Nasjonale og regionale føringer | 6 |
| 3.4 Lokale vedtak og føringer | 10 |
| 3.5 Planer under utarbeidelse | 12 |
| 4 Målsettinger | 14 |
| 4.1 Mål for Transportnett Tromsø | 14 |
| 4.2 Effektmål for ny Tverrforbindelse | 14 |
| 4.3 Effektmål for ny forbindelse til Kvaløya | 14 |
| 4.4 Målkonflikter | 15 |
| 5 Planområdet og dagens situasjon | 15 |
| 5.1 Planområdet | 15 |
| 5.2 Trafikkforhold | 16 |
| 5.3 Trafikkulykker | 17 |
| 5.4 Kollektivtransport | 18 |
| 5.5 Landskapsbilde/bybilde | 19 |
| 5.6 Nærmiljø og friluftsliv | 20 |
| 5.7 Kulturminner/kulturmiljø | 21 |
| 5.8 Naturmangfold | 22 |
| 5.9 Naturressurser | 24 |
| 5.10 Geologi og geoteknikk | 24 |
| 6 Ny Tverrforbindelse (rv. 862) og ny forbindelse til Kvaløya (fv. 862) | 27 |
| 6.1 Mulige tiltak og alternativ | 27 |
| 6.2 Vegstandard og utforming | 31 |
| 6.3 Mulige kryssløsninger | 31 |
| 6.4 Løsninger for gående og syklende | 31 |
| 6.5 Kollektivløsninger | 32 |

| | | |
|------|--|----|
| 7 | Konsekvensutredning | 32 |
| 7.1 | Metode | 32 |
| 7.2 | Alternativ/tiltak som skal utredes | 33 |
| 7.3 | Prissatte konsekvenser | 34 |
| 7.4 | Ikke-prissatte konsekvenser | 35 |
| 7.5 | Lokal og regional utvikling | 38 |
| 7.6 | Andre forhold som skal vurderes | 39 |
| 7.7 | Risiko og sårbarhetsanalyse | 39 |
| 7.8 | Etappevis utbygging | 40 |
| 7.9 | Konsekvenser i anleggsperioden | 40 |
| 7.10 | Sammenstilling og anbefaling | 40 |
| 8 | Organisering og gjennomføring | 41 |
| 8.1 | Organisering | 41 |
| 8.2 | Informasjon og medvirkning | 41 |
| 8.3 | Framdrift og arbeidsoppgaver | 42 |
| 8.4 | Dokumentasjon | 43 |

1 Bakgrunn for planarbeidet

1.1 Fra Konseptvalgutredning til kommunedelplan

Konseptvalgutredning (KVU) for Tromsø fra 2010 danner grunnlaget for dette planarbeidet. I arbeidet med KVU ble blant annet strekningen mellom Breivika og Langnes løftet fram som et fokusområde. I etterkant av valg av kombinasjonskonseptet i KVU har også viktigheten av å klarlegge ny trasé mellom Tromsøya og Kvaløya blitt påpekt fra lokalpolitisk hold. I Stortingsproposisjon 113 S (2011-2012) påpekes det at disse to strekningene med fordel ses i sammenheng gjennom et felles planarbeid. Dette planprogrammet er starten på et planarbeid for en kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) for ny rv. 862 og fv. 862 fra Breivika til Langnes og videre fra Tromsøya til Kvaløya.

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

Formålet med dette planprogrammet er å redegjøre for aktuelle vegkorridorer og alternativer, samt de tema som skal utredes i den kommende konsekvensutredningen, samt planprosessen og medvirkningsmulighetene i denne.

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

1.2 Dagens veg

Dagens riksveg mellom Breivika og Langnes benevnes ofte som Tverrforbindelsen. Det offisielle vegnavnet er Erling Kjeldsens veg. Denne strekningen har stor trafikk og utgjør en miljøulempe for bebyggelsen langs vegen med hensyn til støy og barrierevirkning. Eksisterende kryss i Breivika og Giæverbukta nærmer seg kapasitetsgrensen og vil gi økende forsinkelser i takt med trafikkveksten. Dagens veg er bratt med opp til 10 % stigning og gir i perioder vinterstid framkommelighetsproblemer spesielt for tyngre kjøretøy. For å løse utfordringene for Erling Kjeldsens veg ble det i KVU vurdert tiltak i form av utvidelse av eksisterende veg til fire felt eller tunnel mellom Langnes og Breivika. KVU konkluderte med at tunnelløsning ville gi best måloppnåelse.

Dagens vegsystem til Kvaløya har avviklingsproblemer inn mot og på Sandnessundbrua. Situasjonen har forverret seg betydelig de siste år. Det er i dag restriksjoner på utbygging på Kvaløya for ikke å forverre trafikkavviklingen. Eksisterende bru er ikke dimensjonert for breddeutvidelse, og ny bru parallelt med eksisterende har vært lansert som en mulig løsning. En ny mulig forbindelse mellom Tromsøya og Kvaløya lengre sør, alternativt via Håkøya, vil også kunne avlaste eksisterende veg på Kvaløysletta. Disse prinsippalternativene utgjør grunnlaget for det videre utredningsarbeidet. Det vil i det videre planarbeid også ses på andre alternativer.

2 Hva er et planprogram

Et planprogram er egentlig en plan for prosessen og planleggingen.

Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med Kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I dette høringsutkastet til planprogram foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes (jf. lovkommentaren til §4.1 i plan – og bygningsloven).

3 Beskrivelse av planprosjektet

3.1 Transportnett Tromsø

Tromsø skal bli en bedre by å leve og bo i – en by der det er lett å velge miljøvennlige transportmåter som å gå, sykle eller ta buss. Prosjektet Transportnett Tromsø skal planlegge for en sikrere og triveligere by hvor det skal bli enklere å ta seg fram som gående, syklende og kollektivreisende.

Denne kommunedelplanen er ett av til sammen åtte delprosjekt. De øvrige delprosjektene skal i detalj se på følgende forhold:

- Sykkelvegnett
- Gåstrategi
- Trafikksikkerhet
- Miljø
- Transportplan for kommunalt vegnett
- Parkeringsplan
- Kollektivtransport

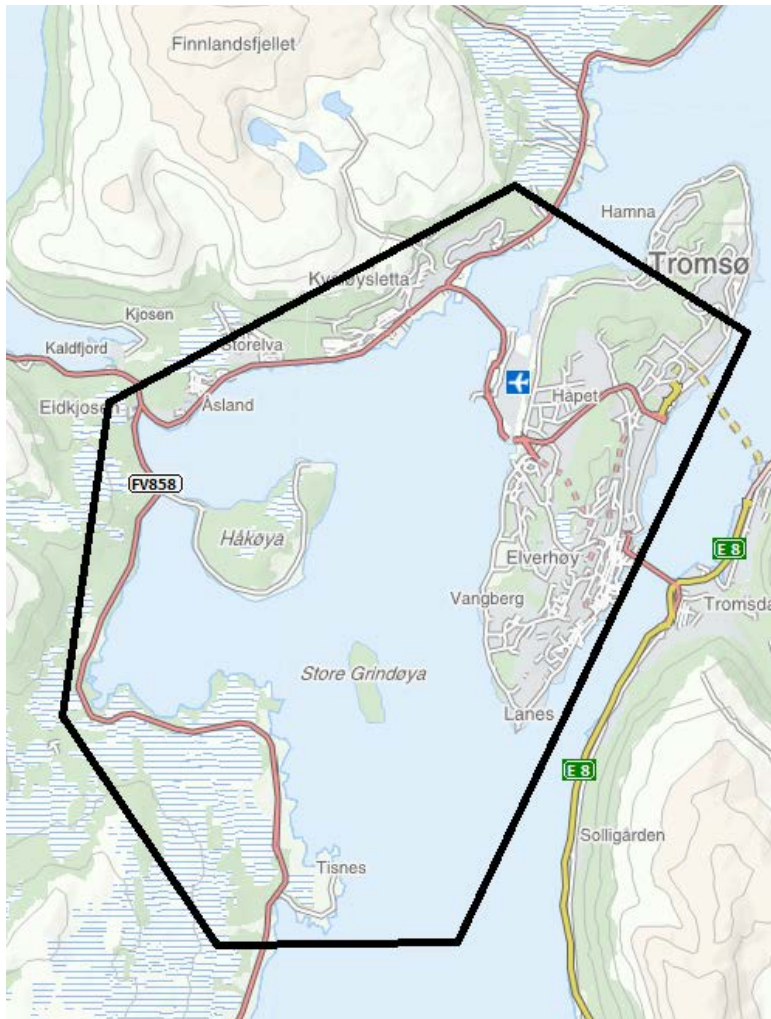
3.2 Planavgrensning

Det er ikke gjennomført utredninger tidligere på kommunedelplannivå, og det foreligger heller ingen forprosjekt med mulighetsanalyser av realiserbare traséer og alternativer.

I sammenheng med utarbeidelsen av KVVU er det lagt føring om at ny tverrforbindelse skal legges i tunnel. For ny Kvaløyforbindelse skisserte KVVU to mulige løsninger: bru parallelt med dagens bru, eller en sørlig variant med tunnel fra vestsiden av Tromsøya over til Håkøya/Kvaløya.

Planavgrensningen gjenspeiler det forhold at det ikke tidligere har blitt gjennomført grundige og detaljerte utredninger og vurderinger av hvor ny tverrforbindelse og spesielt ny forbindelse til Kvaløya skal lokaliseres, og derfor er store deler av Tromsø, og bebyggelsen på Kvaløya tatt med. I tillegg vil store deler av Tromsø forøvrig ligge innenfor influensområdet for tiltakene som nå skal planlegges.

I det videre planarbeid vil stikkord som måloppnåelse, trafikkanalyser, konsekvensutredning, samfunnsøkonomi og geotekniske forhold være avgjørende for hvilke løsninger som velges og anbefales.



Kart 1: Oversiktskart med avgrenset planområde

3.3 Nasjonale og regionale føringer

Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023

Det foreligger ingen konkret bevilgning til dette prosjektet i gjeldende NTP, men transportsystemet i Tromsø er nevnt i planen:

Utgangspunktet for videre planlegging er prioritering av planlegging for styrket kollektivtrafikk, parkeringsrestriksjoner, tiltak for gående og syklende samt oppgradering av gatemiljøet i sentrum og av de mest belastede vegene. I tillegg kommer planlegging av tunnel Breivika – Langnes.

Tromsø er blant de ni byområdene som Nasjonal transportplan omtaler som Framtidens byer. Prosjektet Transportnett Tromsø som denne kommunedelplanen er et delprosjekt i, er dannet på bakgrunn av at Tromsø nå kan få på plass en bymiljøavtale. Dette forutsetter at prosjektet tilfredsstiller både de mål som er satt konseptvalgutredningen og i klimaforliket. Dette innebærer i korte trekk at persontransportveksten i storbyene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Dette planarbeidet, samt øvrige delprosjekter innenfor Transportnett Tromsø, vil danne grunnlag for innspill til rulleringen av NTP, og derfor vil fokuset på måloppnåelse og kostnader være av stor betydning for framtidige statlige bevilgninger.

KVU - Konseptvalgutredning

Det ble i 2010 utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Tromsø: «*Vegvalg Tromsø*». Denne utredningen gir viktige rammebetingelser og føringer for arbeidet med kommunedelplanen.



Utsnitt fra KVU (SVV)

Konseptvalgutredningen gjorde en grundig vurdering og analyse av både areal- og transportspørsmål, inkludert langsiktig transportmiddelfordeling, kollektivsatsning, restriktive tiltak overfor trafikken, framtidige investeringsbehov, og forhold knyttet til klimagassutslipp. Målet med en KVU er at statlige myndigheter skal komme inn i en tidlig planfase og at det derigjennom blir lagt rammer for hva som bør inngå i den videre planleggingen.

Ny Tverrforbindelse ble en del av det anbefalte konseptet (Kombinasjonskonseptet), og i kapittel 6.6 *Utbygging av vegnettet* er tiltakene omtalt og mulige løsninger skissert: «*Avlastet Erling Kjeldsens veg gir mulighet for å sikre gode kollektiv og sykkelforbindelser, bedre lokale miljøproblemer og bedre avviklingen i de belastede kryssene i Giæverbukta og Breivika*».

Selv om ny forbindelse til Kvaløya var med i KVU var ikke denne en del av det anbefalte konseptet. Planleggingen av denne traséen er kommet inn i prosjektet som følger av et politisk ønske om å løse de trafikale utfordringene mellom Tromsøya og Kvaløya. I Stortingsproposisjon 113 S (2011-2012) fremkommer det at både Tverrforbindelsen og forbindelsen til Kvaløya må ses i sammenheng gjennom et felles planarbeid.

KVU ble behandlet i Kommunestyret i 2011. I Kommunestyrets høringsuttalelse fremkommer det at Tromsø kommune ønsker å prioritere planlegging av ny Kvaløforbindelse fremfor ny Tverrforbindelse.

KVU ble også behandlet regionalt av Troms fylkeskommune, samt nasjonalt av Regjeringen i 2011. I regjeringens behandling av saken konkluderes det med at videre planlegging av transportsystemet i Tromsø skal ta utgangspunkt i kombinasjonskonseptet. Regjeringen understreker i sin kommentar til KVU viktigheten av planlegging av tiltak for kollektivtrafikk, parkeringsrestriksjoner, tiltak for gående og syklende og en oppgradering av gatenettet i sentrum.

Fylkesplaner

Følgende fylkesplaner er under revisjon:

- Fylkesplan for Troms 2010-2013 - 5. januar 2010.
- Fylkesvegplan 2010-2019, nå som «Regional transportplan» (RTP).

Forbindelsen til Kvaløya er i utgangspunktet et fylkesvegprosjekt, og realisering av prosjektet fordrer at prosjektet i fremtiden også blir prioritert i den Regionale transportplanen. Forbindelsen vil også kunne ses i sammenheng med bymiljøavtalen som planarbeidet med Transportnett Tromsø skal resultere i.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.

De nasjonale forventninger etter Plan- og bygningslovens § 6-1 ble for første gang fastsatt av Regjeringen 24.6.2011. Forventningene skal følges opp i planleggingen etter Plan- og bygningsloven og legges til grunn for Statens deltaking i planleggingen. Følgende forventninger er spesielt sentrale for dette planarbeidet, og sikrer at ulike særlover også må tas med i det videre utredningsarbeidet:

- Regjeringen forventer at areal- og transportplanleggingen samordnes slik at behovet for transport reduseres og grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer styrkes. Planlegging av sykkel- og gangveier vektlegges. Tilfeldig byspredning skal unngås.
- Planleggingen bidrar til å unngå nedbygging av viktige naturtyper, friluftsområder, kulturlandskap og dyrka mark, og inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljø. Prosjekter med stor negativ konsekvens for naturmangfold bør i utgangspunktet ikke gjennomføres, og nye traséer bør der det er mulig legges utenfor biologisk viktige områder og truet natur.
- Klimagassutslipp, luftforurensning og støy reduseres og forebygges, og at det tas hensyn til klimaendringer i planlegging av ny infrastruktur.
- Infrastruktur for kollektivtrafikken, gang- og sykkelvegnett og utbyggingsmønster vurderes i sammenheng for å øke tilgjengeligheten for alle brukere, og at planleggingen bidrar til et sammenhengende og universelt utformet gangnett.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Hensikten med denne er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer.

Retningslinjenes punkt 2 slår fast at:

Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

Retningslinjene gir også føringer for avveining mellom verne- og bruksinteresser. I retningslinjenes punkt 3.3 heter det blant annet:

Hensynet til effektiv transport må avveies i forhold til vern av jordbruks- og naturområder. Utbyggingsmønster og transportsystem bør utformes slik at en unngår omdisponering av store, sammenhengende arealer med dyrket eller dyrkbar mark av høy kvalitet.

Parallelt med dette planarbeidet vil også rulleringen av Tromsø kommunes kommuneplanens arealdel gå, og derfor ligger forholdene til rette for å optimalisere dette punktet, samt i enda større grad få en oversikt over areal- og transportmessige konsekvenser.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planleggingen

For å styrke og synliggjøre barn og unges interesser i planleggingen er det gitt rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Retningslinjene stiller krav til 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.

Stortingsmelding nr 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk

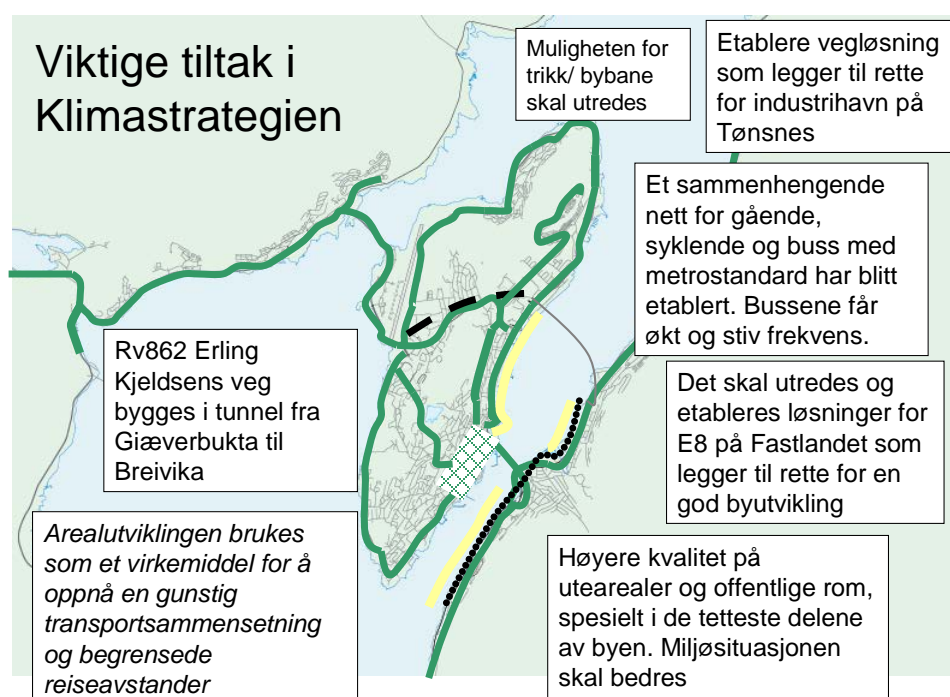
Norsk klimapolitikk står sentralt i forhold til all planlegging i byer og bynære strøk. Ifølge Statistisk sentralbyrås (SSBs) befolkningsframskriving vil Norge ha om lag 30 prosent flere innbyggere i 2040 enn i 2011. Veksten antas først og fremst å skje i byområdene. Veksten blir altså størst i de områdene der det allerede i dag er kapasitetsproblemer i transportsystemet og miljøproblemer fra trafikken. Befolkningsøkning og økt transport i og inn mot de største byene representerer en særskilt utfordring. Det er behov for både å dempe transportbehovet og dreie transportmiddelfordelingen mot kollektive transportmidler, gange og sykkel, gjennom en god areal- og transportplanlegging. Å dempe transportbehovet og dreie transportmiddelfordelingen mot kollektive transportmidler, gange og sykkel vil kunne redusere utslippene.

3.4 Lokale vedtak og føringer

Transportplan for Tromsø kommune 2008 - 2019

Transportplan for Tromsø 2008-19 ble utarbeidet som et samarbeid mellom Tromsø kommune, Statens vegvesen og Troms fylkeskommune og la grunnlaget for KVVU.

Planen skisserer konkrete forbedringsmuligheter innenfor temaene trafiksikkerhet, framkommelighet og miljø, og planen definerer en overordnet veg og gatestruktur for Tromsø. Planen påpeker at det har blitt gjennomført relativt få tiltak på avlastet vegnett etter tunnelutbyggingen på Tromsøya.



Kart 2: Anbefalte tiltak i transportplanen

Utviklingsmålet for planarbeidet ble satt til å være å utvikle et transportsystem som bidrar til utviklingen av Tromsø, sett i et nasjonalt, regionalt og lokalt perspektiv. Av fire ulike strategier vedtok Tromsø kommune at den såkalte Klimastrategien skulle ligge til grunn. Denne baserer seg på at veksten i biltrafikken skal stoppes, samt en økt satsning på alternative transportalternativer med fokus på:

- Forbedret nett for gående og syklende
- Revisjon av kollektivtrafikken i retning høyere frekvens, stive ruter og full pendeldrift, samt forbedret infrastruktur
- Utvikling av hovedvegsystemet i tråd med Klimameldingen
- Konsentrert byutvikling som gjøres attraktiv gjennom fokus på utforming av utomhusarealer, gateutforming og grønne områder, tiltak på avlastet vegnett mm, og skjerming for trafikkbelastning

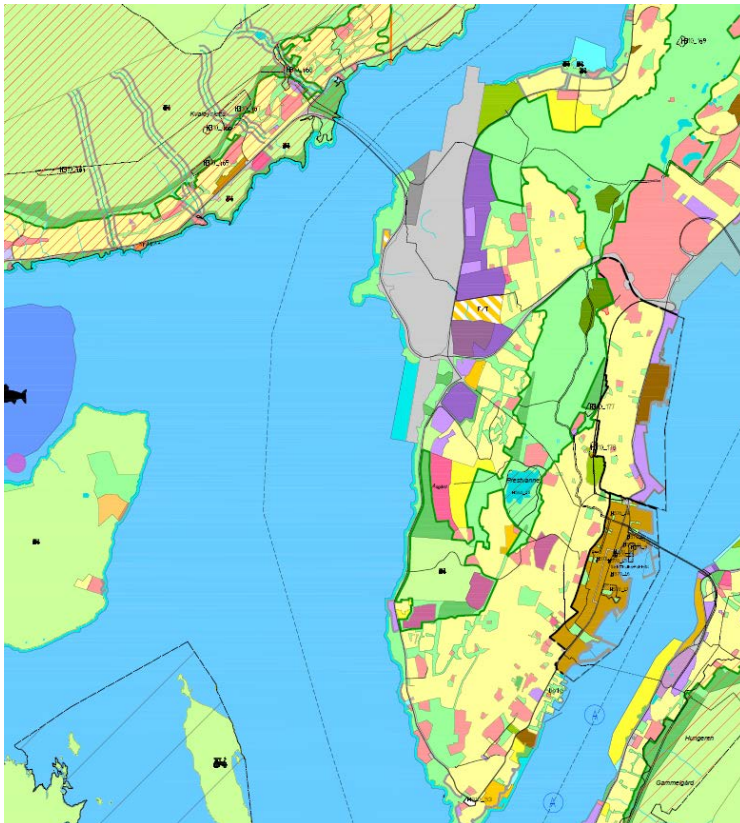
Bompenger eller vegprising ble på daværende tidspunkt ansett for å være egnede finansieringsformer for både generell infrastruktur, miljøtiltak og rutetilbud i kollektivtransporten.

Kommuneplanens arealdel for Tromsø kommune 2011-2022

Det er ikke satt føringer for trasévalg i denne planen, men eksisterende og framtidige utbyggingsområder vil legge premisser for de traséene som nå skal planlegges. Spesielt i forhold til påhuggsområder for ev. tunnel for begge delstrekningene, ev. brutilknytning over Sandnessundet, samt også tilpasning til eksisterende infrastruktur.

Kommuneplanens arealdel (og samfunnsdel) er under rullering, og planprogram og oppstart for dette planarbeidet forventes å skje snart.

Kommunedelplan for Stakkevollvegen (vedtatt 2010) utgjør en del av kommuneplanens arealdel, og vil kunne berøres av dette planarbeidet.



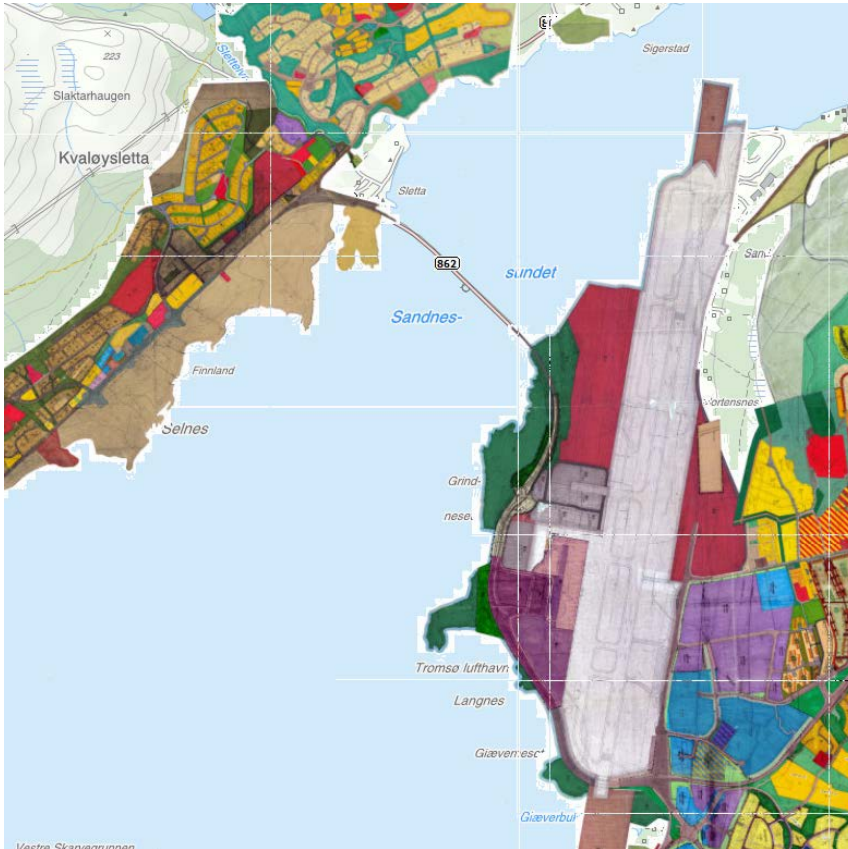
Kart 3: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel (Tromsø kommune)

Reguleringsplaner

Kommunedelplanen vil potensielt kunne berøre flere reguleringsplaner enn de som fremkommer i listen nedenfor. Men på nåværende stadium er det nærliggende å tro at de opplistede vil være de mest aktuelle å ta med i denne omgang:

- Holt, Hansmark, Kveldstua. del B (1975)
- Strandstrekn. Sorgenfri-Giæverbukta langs Kvaløyvn. (1966)

- Tromsø lufthavn - Langnes (1992)
- Ekspedisjonsområdet (1995)
- Avløpsanlegg på Langnes, 116/1,117 og 118 (2003)
- Deler av Ringvegen sør for Hamna (1986)
- Kvaløysletta sør og sentralt (1978)
- Håkøya (1983)



Kart 4: Reguleringsplan for Tromsø lufthavn, samt andre mulig berørte eldre reguleringsplaner

3.5 Planer under utarbeidelse

Kommunale planer

Innenfor planområdet som skissert i kart 1 er det flere reguleringsplaner under utarbeidelse. Det er et fåtall av disse som allikevel direkte berører dette planarbeidet. Følgende planer vil kunne være med på gi føringer for dette planarbeid:

- Områdereguleringsplan for Langnes

Planen har vært ute til offentlig ettersyn og det er flere elementer i denne planen som anses som uavklart. Blant annet har Statens vegvesen kommet med innsigelser til planen på en rekke forhold.

Planarbeidet er motivert av behovet for framtidsette løsninger for transportsystemet på Langnes, en helhetlig arealbruk med rett virksomhet på rett plass, samt behovet for sammenhengende strukturer innenfor handels- og næringsområdet. Det gjelder infrastruktur i form av vegsystemet med

kollektivtraséer, sammenhengende gang- og sykkelvegssystem, grønnstruktur og bebyggelsesstruktur. I det videre planarbeid vil det være viktig å se på de løsninger som er foreslått i områdereguleringsplanen på et mer konkret og detaljert nivå, i tillegg til at det må gjennomføres trafikkanalyser i forhold til avviklingen i området.



Kart 5: Utsnitt fra forslag til områdereguleringsplan for Langnes

Andre reguleringsplaner under arbeid:

- Detaljregulering Workinntunet hotell

Planen inkluderer et areal innenfor områdereguleringsplan for Langnes og aktuelle problemstillinger i forbindelse med reguleringen er arealbehov for rundkjøring, lokalisering av gang- og sykkelveg og ev. planfri kryssing av vegen, samt påhuggsområder for tunnel, mm.

Det skal i den videre planprosess undersøkes nærmere hvorvidt det fins øvrige pågående planarbeider som kan ha konsekvenser for denne kommunedelplanprosessen.

4 Målsettinger

Prosjektmålene for kommunedelplanen må gjenspeile de mål og føringer som gis fra overordnede planer og målsetninger. For dette delprosjektet er Konseptvalgutredningen (KVU), Klimaforliket og Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 sentrale dokumenter, og NTP er tydelig på at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Utfordringene for dette prosjektet er at globale og nasjonale målsetninger nå skal følges opp på lokalt nivå.

Transportnett Tromsø vil måtte videreføre målene slik disse ble konkretisert i KVU. For denne kommunedelplanen vil effektmålene være delvis basert på effektmålene fra KVU, men også basert på lokalpolitiske føringer. Effektmål kan defineres som hva samfunnet oppnår når vegen er ferdig bygd.

4.1 Mål for Transportnett Tromsø

Samfunnsmålet gitt i KVU videreføres:

- *Fremtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transportetterspørselen på en mer miljøvennlig måte.*

Effektmålene fra KVU videreføres:

1. *Halvparten av alle reiser skal i 2030 foregå med miljøvennlige transportformer:*
 - 20 % kollektiv
 - 30 % gang/sykkel
2. *Mulighet for sikker sykling på sammenhengende sykkelvegnett i hastighet opptil 25-30 km/t.*
3. *Reisetid for kollektiv skal reduseres med 20 % på viktige ruter (Sentrum, Breivika og Giæverbukta)*
4. *Gjennomsnittlig kjøretid for gods- og varetransport mellom viktige logistikknutepunkter på hovedvegnettet (E8 og rv. 862) skal være minst like god som i dag*

4.2 Effektmål for ny Tverrforbindelse

Ny forbindelse skal:

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

4.3 Effektmål for ny forbindelse til Kvaløya

Ny forbindelse skal:

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

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

4.4 Målkonflikter

Forbedret framkommelighet og økt kapasitet på de ulike strekningene vil, hvis det ikke gjøres andre tiltak, kunne føre til en økning i bruk av privatbiler. Dette er en målkonflikt som blir sentral i arbeidet med Transportnett Tromsø i sin helhet. Trafikkanalyser vil være et viktig verktøy for å se hvilken effekt de ulike tiltakene har, og hvilke øvrige tiltak som må gjennomføres for å tilfredsstille målene som angår miljøet totalt i prosjektet Transportnett Tromsø. I dette tilfellet er bedre tilrettelegging for kollektivtransport og et forbedret system for gang- og sykkelveger sentrale elementer for å kunne oppnå de overordnede målene som er satt for prosjektet i sin helhet.

Denne kommunedelplanen som delprosjekt kan ikke alene bidra til å oppnå de overordnede målene fra NTP, Klimaforliket og KVVU. Det er viktig at måloppnåelsen ses i sammenheng med øvrige delprosjekter innenfor Transportnett Tromsø, samt også arbeidet som er igangsatt med rulleringen av kommuneplanens arealdel. En samordna areal- og transportplanlegging vil være nøkkelen for å forhindre uheldig byspredning.

5 Planområdet og dagens situasjon

5.1 Planområdet

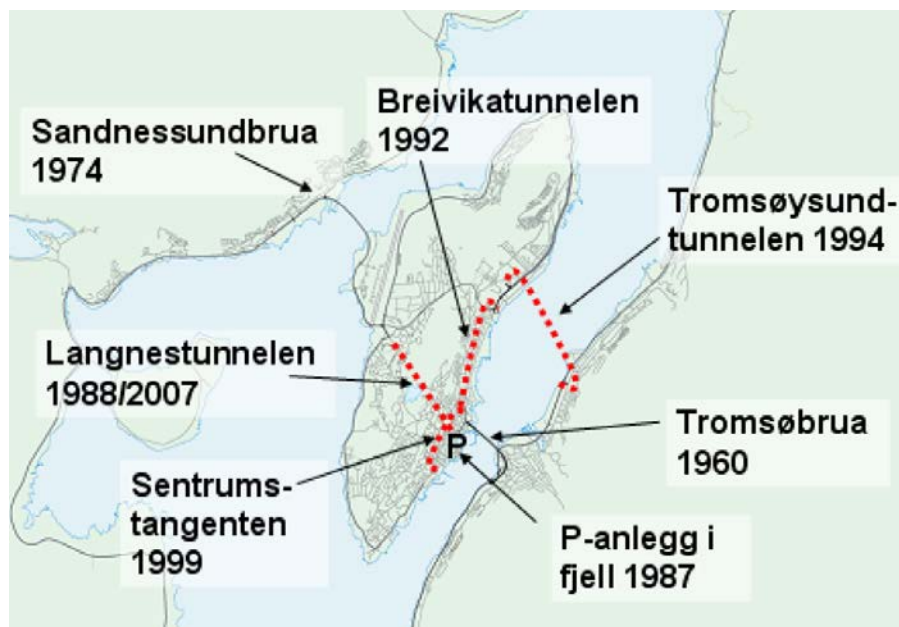
Planområdet for kommunedelplanen framgår av kart 1 på side 6. Det omfatter nødvendig areal i Breivika og Langnes. Store deler av Sandnessundet fra vestsiden av Tromsøya over til Kvaløya og Håkøya er tatt med og det samme gjelder landområde på disse øyene. Som følger av at det foreligger få vedtatte føringer fra overordnet hold, og det må gjøres betydelige utredninger i forhold til både trafikkanalyser, geofag og måloppnåelse utgjør planområdet i denne planfasen et forholdsvis stort areal. Det forventes at dette området reduseres betraktelig som følger av at det i den videre planprosess må gjøres alternativutredninger opp mot målene som er satt og tema i konsekvensutredningen for øvrig.

Store deler av området i Breivika og på Langnes er utbygd, enten med bebyggelse eller med infrastruktur. Kvaløyvegen strekker seg langs fjæra sørover på Tromsøya og i dette området er bebyggelsen mer spredt. Avhengig av hvor en ev. forbindelse kommer i land på den andre siden av sundet er det forholdsvis bebyggelsen forholdsvis spredt. På oversiden av veien langs Kvaløysletta er det tett med bebyggelse.

Sandnessundet er hovedfarled for skipstrafikk, og hensynet til dette må ivaretas i det videre planarbeid.

5.2 Trafikkforhold

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.



Kart 6: Oversikt over større vegutbygginger i byområdet.

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 i 1999 var Sentrumstangenten etablert for å avlaste Tromsø sentrum. Parkeringsanlegget i fjell er tilgjengelig fra sentrumstangenten og har åpning mot byen flere steder.

Biltrafikken står for den største andelen av transportandelen i Tromsø og øker jevnt. Et snitt av tre tellepunkter (Tromsøbrua, Tromsøysundtunnelen og Sandnessundbrua) viser at biltrafikken gjennom disse tellepunktene har økt med ca 11 % i perioden 2003 til 2013.

De høyeste trafikk tallene finner vi mellom rundkjøringene i Breivika (E8) med gjennomsnittlig 24 000 kjøretøy i døgnet (ÅDT). Deretter følger Tromsøbrua (fv. 862) og rv. 862 mellom Giæverbukta og flyplassen med ca 19 000 kjøretøy i døgnet (se kart 7 for ytterligere oversikt over trafikk tall).

De mest omfattende avviklingsproblemene finner vi ved rundkjøringen ved UNN (Universitetssykehuset i Breivika), rundkjøringene på Langnes, og da spesielt rundkjøringen i Giæverbukta og på Kvaløysletta. Både i Langnesområdet og i Breivika blir kollektivtrafikken stående i de samme køene som bilene gjør.

Stor trafikk på hovedvegene gjør det spesielt vanskelig for trafikk til/fra sekundærvogene, noe som gjør mange kryss utrygge og trafikkfarlige. Trafikkøkningen over år gjør at flere av de eksisterende krysstypene/-utformingene ikke lenger er tilfredsstillende.



Kart 7: Årsdøgnetrafikk (ÅDT) i Tromsø 2013

De stadig økende trafikkmengdene gir også negativ innvirkning på miljøet. Svevestøv, dårlig luftkvalitet og dårlig bomiljø er noen av konsekvensene. I tillegg er trafikk ødeleggende for et attraktivt bymiljø. Disse miljøfaktorene er sentrale i forhold til en oppnåelse av en bymiljøavtale, samt oppnåelse av målene satt i KVU.

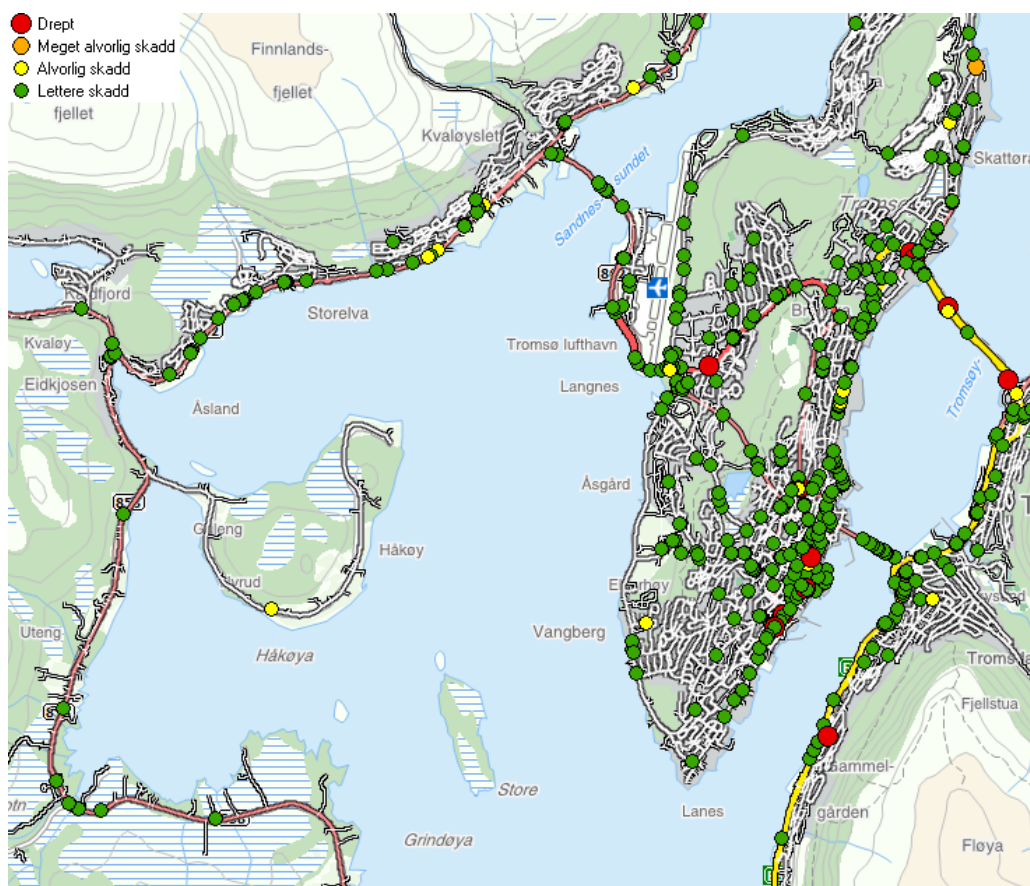
| Tellepunkt | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | Endring 2009-2013 | Endring 2012-2013 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|-------------------|
| Hungeren | 9621 | 9685 | 9950 | 9926 | 10138 | 5,37 % | 2,14 % |
| Langnestunnelen | 12206 | 13026 | 13389 | 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 % |

Tabell: Årsdøgnetrafikk (ÅDT) for ulike tellepunkter fra 2009 til 2013.

5.3 Trafikkulykker

Siste 10 års periode (2003-2012) er der registrert totalt 507 ulykker på strekningen innenfor kartutsnittet nedenfor. Det er 669 skadde som fordeler seg slik på en skala for alvorlighetsgrad:

| Drepte | Meget alvorlig | Alvorlig | Lettere |
|--------|----------------|----------|---------|
| 12 | 1 | 26 | 630 |



Kart 8: Oversikt over ulykker i Tromsø-området 2003-2012.

5.4 Kollektivtransport

Tromsø har en bystruktur som er godt egnet for kollektivbetjening. Topografien gjør at store deler av byen ligger i relativt smale striper mellom fjære og fjell, noe som gir korte gangavstander fra boligområder og arbeidsplasser til kollektivnettet.

Busstilbudet består av ti bybussruter, fem ekspressbusser samt fem lavtrafikkruiter.

| Antall bybussruter sentrumsområdet | Antall | Rutenr. |
|--------------------------------------|-----------|--|
| Byruter | 10 | 20, 22, 24, 26, 28, 32, 34, 37, 40, 42 |
| Ekspressruter by | 5 | 21, 27, 36, 41, 43 |
| Lavtrafikkruiter lør/søn | 5 | 51-55 |
| Nattbussruter fre/lør | 6 | 61-66 |
| Serviceruter, tilrettelagt, 3 dg/uke | 4 | 70-73 |
| SUM | 30 | |

Byrutene er i hovedsak lagt opp som pendelruter som terminerer utenom sentrum (kart 9). Tromsø har i dag flere vegtraséer som er prioritert for kollektivtransport, enten i form av rene bussbaner, eller prioritert for buss ved hjelp av gjennomkjøringsforbud for annen trafikk. Bussene blir imidlertid stående i kø sammen med øvrig trafikk i de viktige knutepunktene Sentrum, Breivika og Langnes.



Kart 9: Byrutekart (Troms Trafikk)

Bussterminalen i Gjæverbukta er det største knutepunktet for busstrafikken utenom sentrum. Ca. halvparten av byrutene og de fleste distriktsrutene stopper på terminalen. Gjæverbukta hadde 645 000 påstigende i 2013. Tabellen under viser passasjerutvikling for bybuss i Tromsø:

| Passasjerer i Tromsø | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Sum | 6 873 564 | 7 414 965 | 7 641 684 | 7 906 596 | 8 120 966 |
| Endring fra året før i % | | 7,9% | 3,1% | 3,5% | 2,7% |

Det går 10 distriktsbusser mellom Tromsø og Kvaløya/Karlsøy. Flybussen i Tromsø kjører to traséer til/fra flyplassen – én via Langnestunnelen til sentrum og én via Tverrforbindelsen til UiT og UNN. I tillegg går to av rutebussene til/fra Kvaløya innom flyplassen.

5.5 Landskapsbilde/bybilde

Temaet landskapsbilde omhandler estetiske verdier i landskapet og menneskers visuelle opplevelse (bilde) av omgivelsene, og hvordan de visuelle aspektene ved omgivelsene endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse), og hvordan dette endres som følge av tiltaket. De visuelle virkninger sett fra vegen og fra vegens omgivelser, omtales under dette tema. Begrepet omfatter både åpent natur- og landbrukslandskap og bebyggt landskap.

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



Kart 10: Bildet over viser plan- og influensområdet sett fra nord. Den gule streken viser en grov avgrensning av det store landskapsrommet som omslutter Tromsøya. Pilen viser landskapets hovedretning nord-sør. Bildet er hentet fra norgei3d.no.

Planområdet og influensområdet ligger i landskapsregion 32 Fjordbygdene i Nordland og Troms, underregion 32.19. Regionen omfatter Tromsøysundet langs Tromsøya og nord til Movika, og Sandnessundet mellom Håkøybotn og Finnvika.

Hovedelementene som danner landskapsrommets form og avgrensning i influensområdet er Sandnessundet og Tromsøysundet, de omkringliggende fjellene og øyene som skaper sundene: Tromsøya, Grindøya og Håkøya. Fjellene og høydedragene som er nærmest Tromsøya er avrundet og mellom 400 og 700 meter. Kjølén er det mest fremtredende av disse. Som en bakgrunnsvegg rundt hele Tromsøya bidrar bratte og høye Tromsdalstind, Store Blåmann og fjellene i Ersfjorden og Kattfjordeidet, Malangen og på Ringvassøya til å danne et storskala landskapsrom. Hovedretningene i landskapet er nord-sør, og er tydeliggjøres av Tromsøyas orientering i landskapsrommet. Sekundære linjer dannes på tvers, øst-vest, av dalfører som f.eks. Tromsdalen, Finnvikdalen og Storelva.

5.6 Nærmiljø og friluftsliv

De ulike tiltakenes påvirkning på nærmiljøet og friluftsliv skal utredes. Grøntdraget langs toppen av Tromsøya er noen få steder brutt. Tverrforbindelsen utgjør en vesentlig barriere som er med på å dele opp viktige friluftsområder og løypenettet.

Det bor mange både på vestsiden av Tromsøya og på Kvaløysletta. Her er også flere skoler og barnehager, og klubbhus for lag og foreninger tilknyttet friluftaktiviteter og sport. Områdene mellom boligområdene og Sandnessundet er svært mye brukt til friluftsliv, både på land og i vann. Kvaløyvegen på Tromsøya, Langnes lufthavn og til dels også fv. 862 framstår i dag som barrierer mellom boligområdene og fjæra. På Håkøya er det få boliger og forholdsvis lite bebyggelse. Håkøya og områdene på Tisnes og Marisletta er mye brukt til friluftsliv. De to sistnevnte områdene har et spesielt rikt fugleliv, noe som gjenspeiler seg i bruken av områdene. Mange av boligfeltene på Kvaløya ligger forholdsvis nær dagens fv. 862. Noen boliger er i dag støybelastet.

Også i Breivika fins viktige friområder og områder som har stor betydning for nærmiljøet. Eventuelle negative konsekvenser for Tromsø arktisk-alpine botaniske hage må utredes nærmere i den videre planprosessen.

5.7 Kulturminner/kulturmiljø

Innenfor planområdet fins flere kulturminner og kulturmiljø som kan bli berørt av vegtiltak, og det må i den videre planprosess gjøres en kartlegging av hvilke som kan bli berørt av de ulike alternativene som skal utredes nærmere.

Utsnittet nedenfor viser noen av allerede registrerte kulturminner. Det er stor sannsynlighet for at det fins ytterligere kulturminner i områder som berøres, og dette må avklares med rette kulturminnemyndigheter: Troms fylkeskommune, Sametinget og Tromsø museum.



Kart 11: Utsnitt fra Riksantikvarens oversikt over kulturminner - Askeladden

5.8 Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler det biologiske mangfoldet av økosystem, naturtyper, arter og genetisk variasjon på landjorda, i ferskvann, i brakkvann og saltvann, samt spesielle geologiske elementer. Naturmangfold avgrenses i utgangspunktet til å omfatte naturens egenverdi, og ikke dens verdi og funksjon for mennesker.

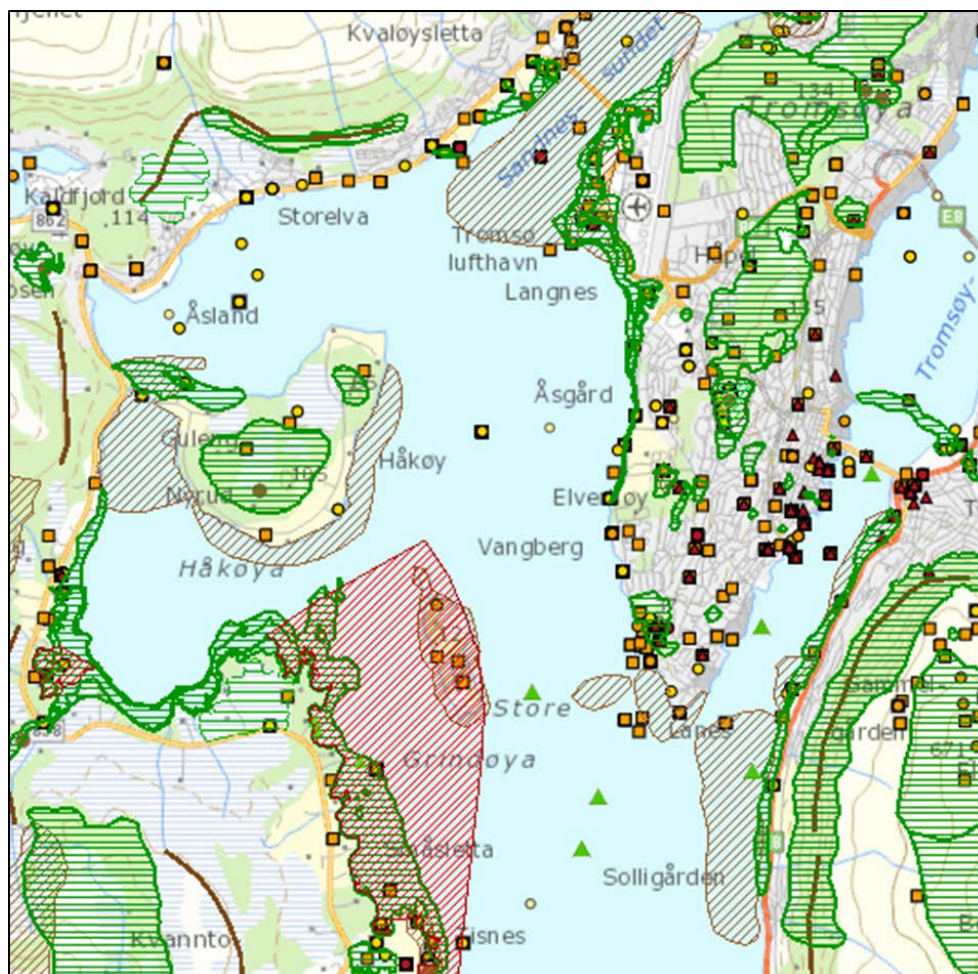
Det skogkledte grøntdraget på Tromsøya er en viktig spredningskorridor for mange ulike arter. Tverrforbindelsen er i dag den største barrieren i dette ellers så sammenhengende grøntområdet på Tromsøya. I Breivika ligger botanisk hage, og på vestsiden av Tromsøya er det sammenhengende bjørkeskogsområder med myrpartier over flyplassen, og deler av gjenværende rikmyr i området på Langnes.

Sandnessundet er relativt grunt. Kombinasjonen av det grunne sundet med tidevannstrøm, fjæreamråder rundt med bløtbunnsområder, strandenger, ålegrasenger og nærhet til kulturlandskap, gjør Sandnessundet med Nordbotn, Sørbotn og Grindøysundet til viktige områder for sjøfugl, ender og vadere. Fjæra rundt sundet er i stor grad sammenhengende, men stedvis oppdelt av utfyllinger i sundet ved flyplassen, veg- og kaianlegg og noen boligområder. På vestsiden av Tromsøya er det skogkledte områder med bjørkeskog i Folkeparken og ved Åsgård, og ved Holt er det kulturlandskap som strekker seg opp til grøntdraget langs øya. Kulturlandskapet og fjæra preger også naturen på nedsiden av bebyggelsen og rv. 862 sørover og nord for Sandnessundbrua på Kvaløya. Det er forøvrig registrert rikt strandberg på Holmen rett sør for Sandnessundbrua, og det er elver og bekker i området.



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

På Håkøya er det relativt få inngrep med noe bebyggelse og veg. Naturen her består i hovedsak av lauvskog, kulturlandskap og mindre myrer, bekker og noen tjern i tillegg til fjæra rundt. Sør for Håkøya ligger Grindøysundet naturreservat hvor formålet med fredningen er å bevare et stort gruntvannsområde og tilhørende fastmark med et svært rikt fugleliv og verdifulle botaniske lokaliteter. I tillegg har vi Håkøybotn naturreservat like ved, hvor formålet med fredningen er å bevare ei brei bukt ved elveutløp med et uvanlig variert strandengkompleks og yttergrenseforekomster for flere arter av strandplanter, og med et variert fugleliv. Mellom disse naturreservatene er det sammenhengende bløtbunnsområder, og på oversiden av disse er det et større myrområde som i stor grad kun brytes av rv. 858.



Kart 12: Naturmangfold i planområdet som er registrert i Miljødirektoratets naturbase per 12.2.14. Rød skravur er verneområder, grønn skravur er naturtyper, brun skravur er viltområder og punkter er rødlistearter.

Deler av planområdet er tidligere kartlagt i forbindelse med arbeidet med Grønn plakat for Tromsø by i 1999, og kartlegging av naturtyper og viltområder i Tromsø kommune i 2004. Supplerende naturtypekartlegginger i Tromsø kommune er utført sommeren 2013, og rapport for arbeidet vil foreligge i april 2014. Det er behov for å gjennomgå tidligere data og supplere kartlegging av naturtyper og viltområder, samt utføre marin kartlegging som tilpasses de aktuelle trasévalgene.

5.9 Naturressurser

Områdene ved Holt på Tromsøya består i stor grad av dyrket mark, det samme gjelder områder på nedsiden av vegen på Kvaløysletta, store deler av Håkøya, samt også store deler av områdene på Marisletta og Tisnes. Jordbruksarealet består av fulldyrket, lettbrukt mark og noe overflatedyrket mark. Husdyrhold og grovfôrproduksjon er den dominerende driftsformen i disse områdene. Områdene ved Holt brukes dessuten til forskning innen natur- og landbruksfag.

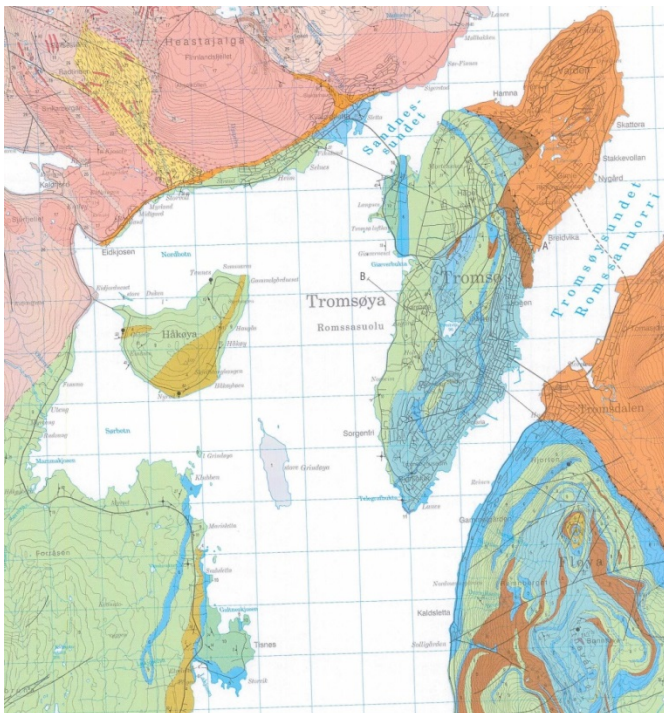
Kvaløya utgjør et viktig reinbeitedistrikt i Troms reinbeiteområde. Nærmere vurderinger av berørte områder skal utredes i den videre planprosessen.

Det er ukjent hvorvidt ev. tiltak vil berøre geo- eller vannressurser, og dette vil bli nærmere kartlagt som en del av konsekvensutredningen.

5.10 Geologi og geoteknikk

Geologi

Berggrunnen i de aktuelle områdene på Tromsøya, Håkøya og Kvaløya består av kaledonske bergarter. Det vil si varierende slag av gneiser og skifre, i tillegg til kalkspatmarmor. Deler av det aktuelle området på Kvaløya består også av gneiser og granitter som tilhører det eldre grunnfjellet. Det forventes at berggrunnen i Sandnessundet består av kaledonske bergarter, likt som på land (se kart 13).



Kart 13: Berggrunnskart over planområdet (NGU 1:50 000).

Berggrunnen har gjennomgått flere faser av deformasjon, som har resultert i blant annet oppsprekking, svakhetssoner og forkastninger. I samband med planlegging og prosjektering av tunnel er det viktig å vite mer om generell berggrunnsgeologi og strukturgeologi på et tidlig stadium. I det

aktuelle området er det flere forkastninger som kan påtreffes med en eventuell tunnel mellom Breivika-Langnes og Tromsø-Kvaløya. Følgelig blir det nødvendig med vanlig feltkartlegging, geofysiske undersøkelser og grunnboringer. Det vil trolig også bli behov for kjerneboringer ved en eventuell undersjøisk tunnel.

I Sandnessundet er det dyprenner med dybde ned til 40 meter. Utenfor Langnes og Kvaløysletta er det forholdsvis langgrunt. Områder med vanddybde mindre enn 10 meter strekker seg opp til 500 m ut fra land. Andre grunnere partier er en morenerygg som strekker seg fra Langnes mot nordspissen av Håkøya. Boringer i deler av Sandnessundet mellom Tromsøya og Kvaløya viser løsmassetykkelse på opp mot 10 meter over fjell. En mer nøyaktig kartlegging av dybden til fjell og løsmassetykkelse gjennomføres i planfasen.

Geoteknikk

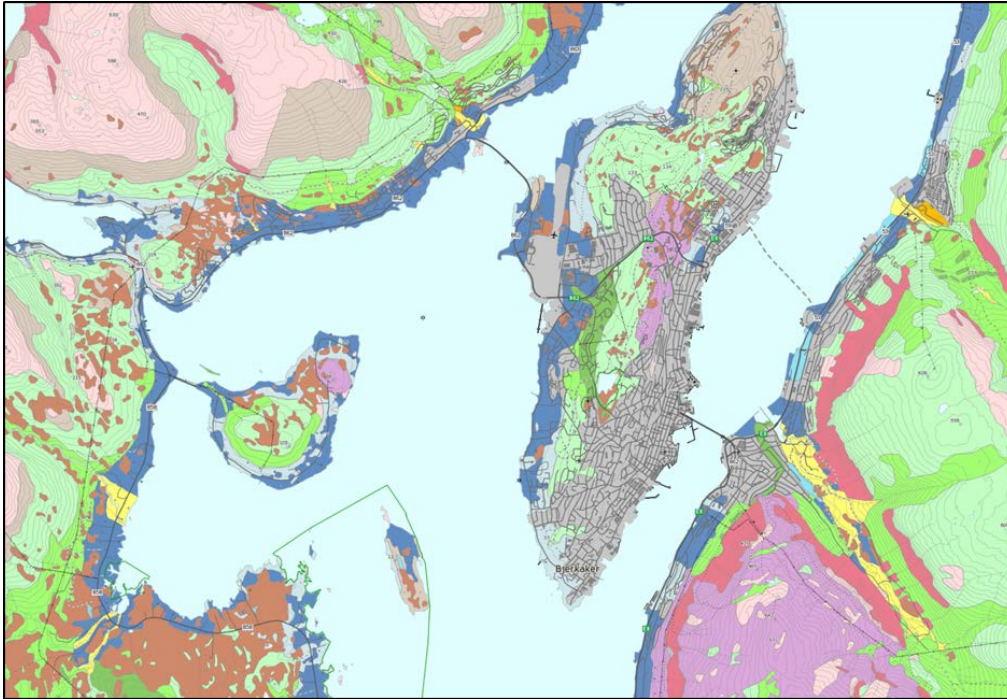
Grunnforholdene i planområdet er varierende, fra marine strand- og havavsetninger til områder med lite løsmasser og dels bart berg. De marine avsetningene varierer i type og tykkelse, og lokale variasjoner kan være stor. I dybde til fjell kan det også være store variasjoner. Marine avsetninger og store variasjoner gjør at grunnforholdene må vurderes spesifikt for aktuelle vegtraséer.

Alle aktuelle områder antas å domineres av samme kvartærgeologiske trekk: Marine strandavsetninger ligger de fleste steder som et i stor grad sammenhengende belte langs dagens kystlinje, og strekker seg fra strandsonen og opp til marin grense på ca. 50 moh. Kvartærgeologisk kart antyder at det kan ventes tynn hav-/strandavsetning under dette beltet, men ligger flere plasser også i overflaten. Videre ned i avsetningene ventes morene og til slutt fjell. Over marin grense er det i hovedsak tykk eller tynn morene over fjell. Myr finnes i større og mindre utstrekning uavhengig av marin grense.

På Kvaløya er de marine avsetningene stedvis overdekket av elveavsetninger, som stammer fra dagens eller tidligere elver. I sør, mot Tisnes, er store området dekket av myr. På vestsiden av Tromsøya er en randmorene markert i området fra Rundvannet bort til Håpet og handelssenteret på Langnes. Store deler av Langnes er dominert av fyllmasser i flyplassområdet, det samme gjelder det meste av Breivika.

Breivika er i stor grad dekket av fyllmasser, og dagens landområde strekkes seg langt ut over opprinnelig strandsonen. Tidligere grunnundersøkelser viser at opprinnelige løsmasser av sand, korallsilt og leir ligger med varierende mektighet under fyllmassene. Over opprinnelig terreng kan det også ligge lag av innspylte mudringsmasser.

Ut mot sjøen i Giæverbukta sør for flyplassen, kan det basert på tidligere undersøkelser ventes innslag bløte masser av korallsilt og leire med lag av sand eller skjellsand i toppen. Det er registrert bløte masser i opp mot 10 m tykkelse, og kvikkleire er påvist i ett punkt. Vestsiden av Langnes, fra Langneset og ut mot Sandnessundbrua, domineres i større grad av faste masser av grus/sand og morene, men silt og leir kan også forekomme her. Nord i Langnes industriområde er det også påvist korallsilt, silt og sand, med svært variabel løsmassetykkelse og største mektighet på ca. 20 m.



Kart 14: Kvartærgeologisk kart over planområdet.

Generelt kan det ventes lag av sand, skjellsand, silt og korallsilt i det meste av området vest på Tromsøya, også i høyereliggende områder (under marin grense), i samsvar med hovedtrekkene i kvartærgeologisk kart. Bløte lag av silt og leire kan forekomme under fastere lag, men myrområder med lite løsmasser og stedvis bart berg forekommer også. Lagtykkelser og dybde til fjell er lokalt varierende i Langnes- og Giæverbukt-området, noe som nok også gjelder andre steder på Tromsøya.

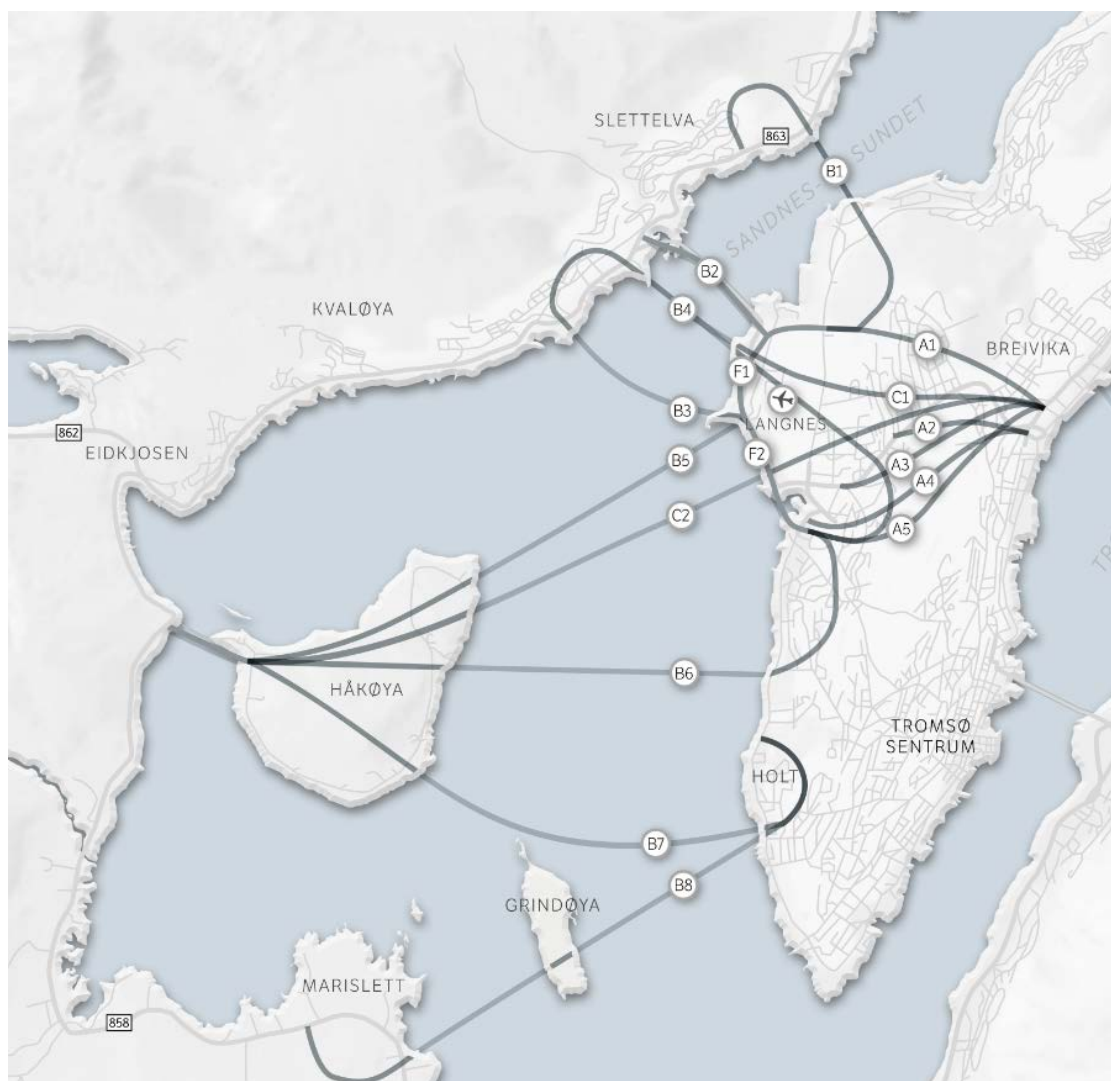
Tidligere undersøkelser langs Kvaløysletta viser typisk topplag av grus, sand eller silt over et silt- eller leirlag. Nærmest Sandnessund brua er det også påvist kvikkleire. I hovedsak ventes samme type avsetninger for planområdet på Kvaløya og Håkøya, som på vestsiden av Tromsøya; varierende mektighet av silt/korallsilt under grus/sand. Leire kan finnes i lokale «lommer», eller som sammenhengende lag.

Løsmassene i Sandnessundet ventes i hovedsak å bestå av sand og grus over morene, men det er også gjort registreringer av bløt leire.

6 Ny Tverrforbindelse (rv. 862) og ny forbindelse til Kvaløya (fv. 862)

6.1 Mulige tiltak og alternativ

Dette kapittelet er revidert etter at planprogram var på høring våren 2014. Det er utarbeidet flere forslag til alternativer for både ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya. Kartet nedenfor synliggjør de alternativene som er blitt vurdert, og som i sin helhet gjennomgås i egen rapport (prioriteringsrapport, vedlegg til dette planprogrammet).



Kart 15: Alternativer som er vurdert i egen prioriteringsrapport

Viktige problemstillinger

Planarbeidet står ovenfor en rekke kompliserte problemstillinger. Både når det gjelder trasévalg og påhuggsområder for tunnel for ev. begge traséene, lokalisering av en ev. bru, hensynet til Langnes lufthavn og flere overordnede forutsetninger og føringer. Også på et mer detaljert nivå vil planen måtte avklare flere problemstillinger. Dette gjelder spesielt valg av løsninger i forhold til dagens

trafikk i Langnesområdet, i Breivika, og på øvrig eksisterende vegnett som kan bli belastet med mertrafikk som følger av etablering av ny(e) traséer.

Tidshorizonten for planarbeidet er lang. Når kommunedelplanen er vedtatt står man ovenfor ytterligere plankrav, og dessuten fordrer videre planlegging bevilgning fra ulike hold, både statlig og fylkeskommunal. Som følger av tidshorizonten må dette planarbeidet også foreslå tiltak på eksisterende vegnett som på noe kortere sikt vil forbedre forholdene for trafikantene. Dette vil bli behandlet i en egen del av planen, og det vil måtte settes opp en prioriteringsliste av tiltak.

Løsninger for kollektivtrafikk og gang- og sykkel skal også utredes i separate delprosjekter i Transportnett Tromsø-prosjektet. For å oppnå målene er tiltak for disse trafikantgruppene vesentlig også i denne kommunedelplanen.

Utbedringstiltak og mindre investeringstiltak

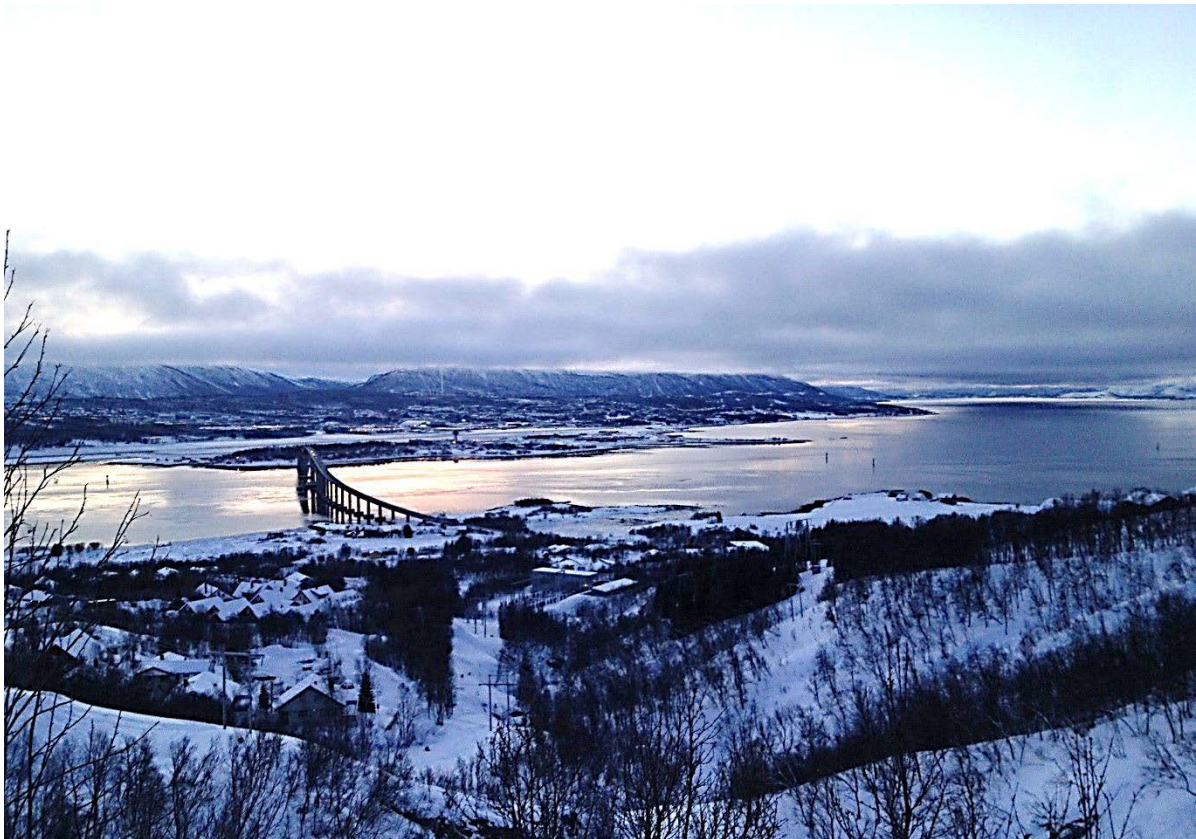
I Statens vegvesens plansystem legges til grunn en firetrinnsmetodikk for å unngå dyre investeringer dersom utfordringene i trafikksystemet kan løses effektivt gjennom mindre kostbare tiltak. Dette innebærer at man i rekkefølge vurderer tiltak som påvirker transportbehovet og valg av transportmiddel, tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende vegnett og kjøretøyer, mindre ombygginger og nyinvesteringer og store ombygginger. For de to førstnevnte punktene vil ulike delprosjekt innenfor Transportnett Tromsø måtte forholde seg til disse problemstillingene. Denne kommunedelplanen formål er å se på det sistnevnte punktet, men planen skal også skissere mindre investeringer og utbedringstiltak som kan gjennomføres på kortere sikt enn realiseringen av de nye forbindelsene.

Generelt vil utbedring av eksisterende vegnett kunne fungere som et alternativ til omlegginger omtalt i kap. 6.1 – i hvert fall på kortere sikt. Slike tiltak kan både sees på som permanente og som midlertidige tiltak i påvente av større tiltak. Aktuelle tiltak som må vurderes ved utbedring er:

Mindre tiltak som f.eks:

- Tiltak på rundkjøring ved Sandnessundbrua på Kvaløya. Eget filterfelt for trafikk som skal nordover på Kvaløya fra brua.
- Skilting ved Langnes lufthavn for å forhindre gjennomkjøring via flyplassen i rushtiden på morgenen og ettermiddagen.
- Utbedring av enkeltkryss
- Forlenge kollektivtrasé/forbedre forholdene for kollektivtrafikken på Kvaløya
- Breddeutviding
- Øvrige tiltak innenfor Områdereguleringsplan på Langnes som ikke er til hinder for framtidige løsninger i kommunedelplanen

For større utbedringstiltak vil det være aktuelt å vurdere sanering av kryss og avkjørsler og bygging av samleveger. Tiltak for gående og syklende kan inngå i utbedringstiltak, både langs veg og ved kryssing av veg.



Bilde over Sandnessundet sett fra Kvaløya

Nye vegalternativ

Vi omtaler her mulige alternativ/korridorer, men som omtalt innledningsvis skal det i det pågående planarbeidet gjennomføres analyser og utredninger der det også kan komme inn andre alternativ, som ev. vil kunne inngå i konsekvensutredninga, jf og kap. 6.1.

Tverrforbindelsen og påhuggsområder

I konseptvalgutredningen ligger det en klar føring om at dagens tverrforbindelse skal erstattes med tunnel. Denne vil gå fra Breivika over til Langnesområdet. Potensielle påhuggsområder i Breivika er forholdsvis begrenset og det skal i det videre arbeid ses i detalj på mulige aktuelle arealer. Disse må igjen ses i sammenheng med trafikkmønsteret ellers i området, samt konsekvenser for øvrig.

Påhuggsområde og påfølgende tilpasning til eksisterende forhold i Langnesområdet er en svært komplisert trafikkplanmessig jobb. Det vil gjennomføres grundige areal- og grunnforholdsmessige utredninger i forbindelse med dette planarbeidet. Et av utgangspunktene for aktuell lokalisering av tunnelpåhuggsområde på Langnes skal basere seg på de prinsippene som foreligger i områdereguleringsplanen for Langnes som har vært ute på offentlig ettersyn. Nøkkelen til en tilpasning mellom ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya ligger mest sannsynlig på Langnes, og det må gjøres analyser som gjør at man legger til rette for en fornuftig trafikkavvikling i dette området, spesielt for kollektivtrafikken og myke trafikanter.

Det vises for øvrig til kart 15 ovenfor og egen prioriteringsrapport, som er vedlegg til dette planprogrammet.

Kvaløyforbindelsen

I konseptvalgutredningen og i samfunnsdebatten for øvrig er det skissert noen løsninger for hvor ny Kvaløyforbindelse skal lokaliseres. I arbeidet med lokaliseringsspørsmålet vil det være svært viktig å se på de eksisterende forhold og konsekvensene av ulike tiltak – avhengig av lokalisering av om hvorvidt det blir tunnel eller bru. I tillegg vil ulike traséer ha ulik måloppnåelse, jf. målene i kapittel 4 ovenfor. Det vil også kunne oppstå målkonflikter for ulike alternativ og disse må i detalj legges fram og vurderes.

Foreløpig er det lagt opp til at følgende korridorer skal utredes:

- Nordlig korridor med tunnel, fra ridesenteret på Tromsøya og i tunnel til Kvaløya. Dette vil bli en forholdsvis kort tunnelstrekning. Men konsekvensen denne har for trafikken for øvrig på begge sider av sundet er avgjørende for hvorvidt dette alternativet kan anbefales.
- Parallell bru med dagens Sandnessundbru.
- Mulig bruløsning fra Langneset over til Kvaløysletta (Selnes).
- Mulig bruløsning fra Langnes til Håkøya.
- Ulike tunnelloøsninger mellom Tromsøya og Håkøya.

Denne listen er ikke uttømmende, og det skal ses på andre alternativer. I tillegg vil Statens vegvesen også se på foreslåtte realistiske løsninger som kommer inn, både til dette planprogrammet og innspill til prosessen for øvrig.

Det vises for øvrig til kart 15 ovenfor og egen prioriteringsrapport, som er vedlegg til dette planprogrammet.

Massedeponi

Blant aktuelle alternativ som skal utredes er det avklart gjennom KVVU at Tverrforbindelsen blir erstattet med tunnel. I tillegg kan også tunnel bli løsningen for ny forbindelse til Kvaløya.

Lengde og standard for tunnel(ene) vil bli avklart gjennom utredningsarbeidet. Masseoverskuddet vil uansett bli stort. Det er et mål å utnytte disse massene på en best mulig måte, og det er behov for areal til både permanente deponi og mellomagringsområder.

Med tanke på samfunnsmessig nytte av massene vil første prioritet være å bruke de i områder som er avsatt til utbyggingsformål og som trenger oppfylling. Sannsynligvis vil det være et deponibehov også ut over dette, og foreløpig har vi sett på disse områdene som aktuelle for permanente massedeponi:

- Utvidelse av Langnes lufthavn
- Utfylling Breivik havn

I det videre planarbeid kan det og være aktuelt å vurdere andre områder.

6.2 Vegstandard og utforming

Krav til vegens standard og dimensjonering er gitt i vegnormalene, med hjemmel i forskrift etter vegloven § 13.

Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal arealbruk og vegfunksjoner vurderes i et 20 års perspektiv etter vegåpning. Forventet trafikkutvikling skal kartlegges for alle trafikant-grupper.

Dagens trafikk tall på strekningen Breivika-Langnes-Kvaløya varierer fra ca. 12000 til 20000. Det vil si at etter dimensjoneringsklasser i vegnormalene så skulle dette være firefeltsveger, siden ÅDT er over 12000.

Det er egne dimensjoneringsklasser for tunnel. Tunnelene inndeles i tunnelklasser basert på trafikkmengde og tunnellengde. Dagens trafikk tall på tverrforbindelse mellom Breivika og Langnes er ca. 15000. Dersom denne trafikken flyttes til en ny tunnel vil det være krav til to tunnellop. Ved trafikkmengde over 12000 er det krav til to tunnellop med to kjørefelt i hver retning (2 x T9,5).

Trafikkmengde (ÅDT) på Sandnessundbrua nærmer seg 16000. Hvor stor trafikkmengde som flyttes fra dagens bru til ny forbindelse vil være avgjørende for dimensjoneringsklasse for ny Kvaløyforbindelse. Trafikkmodeller vil vise hvordan trafikken fordeler seg mellom eksisterende og nytt vegnett.

Valg av vegstandard for både ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya vil vurderes fortløpende i det videre planarbeid.

6.3 Mulige kryssløsninger

Trafikksituasjonen på Langnes er en viktig del av dette prosjektet, og det må også i dette området ses på helhetlige løsninger og tilpasninger slik at målene i kapittel 4 ovenfor i størst grad oppnås. Dette betyr at det på vegnettet i stor grad må fokuseres på løsninger for kollektivtrafikken, samt også løsninger for myke trafikanter.

Områdereguleringsplanen skisserer flere løsninger som skal tas med i det videre arbeidet. Tilpasning mellom ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya blir vesentlig i forhold til hvor trafikk skal ledes og hvilken kapasitet som må ligge til grunn for planleggingen av kryss og rundkjøringer. Dette skaper igjen behov for arealer, og derfor vil man på detaljert nivå planlegge flere av både kryss og rundkjøringer.

6.4 Løsninger for gående og syklende

I Transportnett Tromsø er det egne delprosjekter som omhandler både gående (gåstrategi) og syklende (Sykkelnett). Disse delprosjektene må koordineres med dette planarbeidet. For å oppnå både de overordnede samfunns mål og effektmål er det viktig at det også i kommunedelplanarbeidet ses på løsninger som krever areal.

Det skal ses på konkrete løsninger langs dagens Tverrforbindelse med fokus på at mesteparten av trafikken vil bli ledet bort fra denne vegen. Gående og syklende skal ha et godt tilbud som bør søkes løst langs eksisterende vegnett. Eventuell kryssing mellom gang- og sykkelvegen og kjørevegen skal i utgangspunktet være planskilt. Gode tiltak for gående og syklende på en ny Kvaløyforbindelse vil også være en viktig oppgave å løse, og der vil for eksempel en ny bru kunne fungere bedre enn en ny og lang tunnel. Uansett må dette også vurderes opp mot forholdene over eksisterende bru.

6.5 Kollektivløsninger

Parallelt med dette planarbeidet skal det også i regi av Transportnett Tromsø utarbeides en egen plan for kollektivtransporten i Tromsø. Disse planarbeidene må ses i sammenheng og framkommelighet og tilrettelegging blir viktige stikkord å følge opp i det videre planarbeid.

7 Konsekvensutredning

Planprogrammet gjennomgår problemstillinger knyttet til planarbeidet, gir en oversikt over viktige planforutsetninger som er gjort eller skal gjøres som en del av planarbeidet for Transportnett Tromsø, og hvilke konsekvensvurderinger som må gjennomføres for å klargjøre vesentlige virkninger av tiltaket. Oversikt over innholdet i planarbeidet, prosess for medvirkning og prosedyre for definering av hvilke alternativ som skal utredes går fram av planprogrammet.

7.1 Metode

Konsekvensene for de ulike temaene skal beskrives med utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok 140, konsekvensanalyser. I konsekvensutredningen skal det gjøres en samfunnsøkonomisk analyse som tar for seg både prissatte konsekvenser og ikke-prissatte konsekvenser. Detaljeringsnivået skal tilpasses slik at kun beslutningsrelevante forhold utredes.

Beregning av prissatte konsekvenser skal utføres med programmet EFFEKT. Dette er Statens vegvesen sitt hovedverktøy for å utføre nytte-kostnadsanalyser i forbindelse med veg- og transportprosjekter. I EFFEKT blir de prissatte konsekvensene av et veg- og trafikktiltak beregnet og sammenstilt. Analyseperioden av de samfunnsøkonomiske virkningene er 25 år regnet fra åpningsåret.

De ikke-prissatte temaene utredes i henhold til håndboka med verdivurderinger, verdikart, omfangsvurdering og konsekvensvurdering som angis på en nidelt skala. Konsekvensutredningen skal inneholde en vurdering av behovet for, og eventuelt forslag til, undersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkninger av tiltaket samt redegjøre for avbøtende tiltak.

Anleggsperioden skal også omtales.

7.2 Alternativ/tiltak som skal utredes

Alternativ 0

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

Definering av alternativ som skal utredes

I kap. 6.1 har vi omtalt aktuelle tiltak/alternativ som kan vurderes. Vi har ikke definert konkrete og kartfestede traséer som skal utredes videre. Dette skal gjøres i det videre planarbeidet. Basert på innspill til planprogrammet og møter vil vi få opp alle mulige alternativ. Når vi har fått opp mulige tiltak/alternativ vil det gjøres en faglig jobb der disse vil bli vurdert, blant annet opp mot effektmålene som presisert i kap. 4. Målet er å sile vekk de minst aktuelle alternativene, slik at vi i videre planarbeid står igjen med et håndterlig antall alternativ/tiltak.

Kriteriene som skal inngå i vurdering av siling er:

- Måloppnåelse vurdert opp mot Effektmål gitt for denne kommunedelplanen i kap. 4. Forholdet til kollektivtrafikk og gang-/sykkel står sentralt for måloppnåelsen for hele kommunedelplanen.
- Hvordan mulige tiltak/alternativer virker inn på arealbruk skal vurderes.
- Det skal gjennomføres en vurdering av betydningen av avlastning av trafikk på eks. vegnett som aktuelle alternativ gir.
- Kostnader ved tiltakene.
- I forbindelse med siling av alternativer skal det gjennomføres en enkel konsekvensanalyse av aktuelle veglinjer i dagen, tunneltilknytninger og massedeponi for å klargjøre om noen av alternativene har stor negativ virkning med hensyn til ikke-prissatte konsekvenser. Analysene skal basere seg på trafikkanalyser, eksisterende materiale og befaringer. Det skal i forbindelse med dette silingsarbeidet ikke gjøres omfattende nye registreringer. Det vil først gjøres når vi har et håndterbart antall alternativer klare.
- Det må til slutt gjøres en samlet vurdering av konsekvenser. Metodisk vil dette bli gjort som omtalt i hele dette kapitlet, men må tilpasses disse vurderingene på et grovere nivå.

På grunnlag av dette vil det bli utarbeidet en silingsrapport med en faglig anbefaling om hvilke alternativ som skal utredes videre. Håndbok 140 anbefaler at siling behandles som en egen sak politisk i kommunen. Av tidsmessige årsaker kan alternativet være at dette dokumentet tas med når kommunedelplanen skal sendes inn til første gangs behandling, og før planen vedtas sendt ut til offentlig ettersyn. Revidert silingsrapport etter politisk behandling vil uansett være et vedlegg til konsekvensutredningen/kommunedelplanen når den blir lagt ut på høring, slik at prosessen vedrørende siling av uaktuelle alternativ og traséer blir så åpen og ryddig som mulig.

7.3 Prissatte konsekvenser

Som et grunnlag for EFFEKT-beregningene skal det utarbeides en trafikkmodell som viser forventede trafikkmengder og fordeling av trafikk mellom de ulike alternativer, samt gjenværende trafikk på eksisterende veg.

Analysen omfatter følgende tema:

Trafikant- og transportbrukernytte

Det skal beregnes nytte for Trafikant- og transportbrukere. Kjøretøyskostnader beregnes på grunnlag av drivstoffskostnader, distanseavhengige driftskostnader. Direkteutgifter til for eksempel bom og kollektivbilletter beregnes. Tidskostnader beregnes for kjøring på strekning og eventuell forsinkelse, for eksempel i kryss.

Operatørnytte

For operatørene beregnes kostnader og inntekter. Eventuelt bompengeselskap vil være en operatør.

Budsjettvirkning for det offentlige

Budsjettvirkninger for det offentlige er summen av inn- og utbetalinger over offentlige budsjetter og omfatter blant annet investeringskostnader for nye tiltak, og framtidige drifts- og vedlikeholdskostnader for både ny og eksisterende veg. Anleggskostnadene for tiltaket utarbeides ved hjelp av ANSLAG- metoden.

Ulykker

I tillegg til at det beregnes samfunnskostnader for forventet endring i trafikkulykker gis en beskrivelse og analyse av ulykkesituasjonen for de ulike alternativene. Endring i antall ulykker beregnes og beskrives.

Støy og luftforurensing

Det skal gjøres en beregning og vurdering av endringer i støy og luftforurensning for alle alternativene. Dersom noen av alternativene ikke beregnes i EFFEKT fordi de ansees å ha like virkninger er det spesielt viktig at støy og luftforurensing også vurderes. Programmet Vluft/Vstøy benyttes til beregninger. Det må legges spesielt vekt på forhold ved tunnelmunning. Her må Vstøy-beregninger justeres i forhold til mer detaljerte beregninger for støysonekart.

Restverdi

Restverdi er uttrykk for investeringens nytte etter analyseperiodens slutt.

Skattekostnad

Det skal beregnes skattekostnad for den delen av tiltaket/alternativene som finansieres over offentlige budsjett. Skattekostnaden er kostnaden ved å finansiere et tiltak over det offentlige budsjettet.

7.4 Ikke-prissatte konsekvenser

For de ikke prissatte konsekvensene skal kriterier for vurdering av verdi og omfang benyttes. Ved å sammenholde områdenes verdi med omfanget av tiltaket, skal det gjøres en samlet vurdering av de ulike alternativenes konsekvenser for hvert tema og hvilke alternativer som er dårligst og best for hvert fagtema. Konsekvenser som følge av at eksisterende veg avlastes skal inngå i den samlede vurderingen av tiltakets konsekvenser. Avbøtende tiltak som ikke inngår i tiltaket skal beskrives, men inngår ikke i den samlede vurderingen. Eventuelle konsekvenser i anleggsperioden skal beskrives i eget kapittel. Det skal gis en kort beskrivelse av oppfølgende undersøkelser og arbeid med temaet på neste plannivå.

Landskapsbilde

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

Den Europeiske landskapskonvensjonen (1.mars 2004) definerer landskap som et område som er formet under påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og menneskelige faktorer. Byen er i denne betydning en type landskap. Videre defineres landskap som et område, slik vi mennesker opplever det på grunnlag av våre erfaringer og kunnskaper. Den fremhever landskapet som leveområde for oss mennesker. Hverdagslandskapet er i fokus, vel så mye som uberørt natur og vakkert kulturlandskap.

Det er tidligst mulig i planfasen behov for å utarbeide landskapsanalyser, for å undersøke verdien av de berørte områdene. Videre benyttes disse analysene som grunnlag for konsekvensutredningen. Detaljeringsgrad og tema må tilpasses de alternativene som skal legges ut på høring.

For analyse av landskap og bybilde skal Riksantikvarens veiledere for landskapsanalyse benyttes i kombinasjon med metoder for stedsanalyse. Følgende tema inngår vanligvis i en kartlegging og vurdering av landskaps- og bybilde:

- Landskapsform/terrengform (daldrag, lier, skrenter, fjell, rygger, med mer)
- Vegetasjon, grønnstruktur
- Vann (vann, vassdrag, fjorder med mer.)
- Bebyggelse (bebyggelsestyper og -struktur, romdannelser mellom bygningene med mer.)
- Andre elementer (veger, gater, kraftlinjer, akser og siktlinjer, utsiktspunkter, landemerker, monumentalbygg med mer.)

Videre skal det også benyttes 3d-modeller eller utstrakt bruk av andre former for visualiseringer for å synliggjøre omfang og konsekvens aktuelle situasjoner, problemstillinger og løsninger. Statens vegvesens Håndbok 140 Konsekvensanalyser skal ligge til grunn for konsekvensutredninger.

Aktuelle problemstillinger i planarbeidet knyttet til landskap og bybilde kan oppsummeres i en rekke punkter: Det må tydeliggjøres hvilke konsekvenser tiltaket har for landskaps- og bysituasjonen i Tromsø. Tema som barrierevirkning, lokalisering, linjeføring, skala, fjernvirkning er relevant i denne sammenheng. Ny infrastruktur genererer ofte ytterligere endringer, derfor bør det også belyses

hvilke konsekvenser tiltaket har for fremtidig bruk av landskapet der de nye forbindelsene planlegges.

Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø er menneskers daglige livsmiljø og friluftsliv er opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden for miljøforandring og naturopplevelse. En analyse av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for de som bor og bruker det berørte området. I analysen av nærmiljø vurderes hvordan tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, å være sammen og fysisk aktivitet i uteområdene. Dette har betydning for helse. Barn og unges muligheter for aktiviteter ute, og forhold for gående og syklende skal vurderes.

Følgende inngår i kartlegging og vurdering av nærmiljø og friluftsliv:

- Aktivitetsområder (skoler, barnehager, idrettsarenaer, balløkker, lekeområder, turområder)
- Registreringer (kart, planer, befaring, kunnskap)
- Større sammenhengende friluftsområder
- Gang og sykkelveg (fortau og stier/snarveger)
- Barn og unge (skoleveg)

Det er aktuelt å innhente informasjon fra offentlige etater, organisasjoner og ressurspersoner. Skoler på både Kvaløya og Tromsøya, idrettslag, mm vil bli kontaktet for å kartlegge deres bruk av arealene. Eksisterende kunnskap vil bli systematisert, og supplert med nye opplysninger.

Barrierevirkninger og arealforbruk som følge av de ulike alternativene skal vurderes i forhold til boligområder, skole og fritidsaktiviteter. Utrygghet i forhold til trafikk vurderes i forhold til vegens nærområder. Det vurderes om nye vegtiltak kan ha innvirkning/bryte opp etablerte sammenhenger i nærmiljøene. Gjennomgangstrafikken over Tverrforbindelsen vil kunne bli redusert. Barrierevirkningen mellom boligområder og strandarealer, friluftsområder og nærmiljøfunksjoner vil også kunne bli endret. De ulike alternativene vil bli vurdert utfra dette. Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

Naturmangfold.

Temaet naturmangfold omhandler det biologiske mangfoldet av økosystem, naturtyper, arter og genetisk variasjon på landjorda, i ferskvann, i brakkevann og saltvann, samt spesielle geologiske elementer. Naturmangfold avgrenses i utgangspunktet til å omfatte naturens egenverdi, og ikke dens verdi og funksjon for mennesker.

En detaljert konsekvensutredning for tema naturmiljø iht Statens vegvesens håndbok 140 skal utarbeides for traséene med omfangs- og konsekvensvurdering for de aktuelle inngrepene. Metoden i håndbøker fra Miljødirektoratet vil brukes for kartlegging og verdisetting av naturområder. Naturmangfold skal utredes med vekt på enkeltlokaliteter og landskapsøkologiske trekk. Det skal samles tilstrekkelig informasjon til å oppfylle naturmangfoldslovens (NML) §8 om kunnskap, både med tanke på verdier og inngrepets påvirkning. Det er behov for å forsterke beslutningsgrunnlaget

på flere områder, både gjennom kvalitetssikring av eksisterende data som dels er gamle, samt supplere med nye kartlegginger. Grunnlagsdata som kan belyse eventuell samlet belastning (jf. NML §10) skal samles inn.

Eventuelle forekomster av prioriterte arter og utvalgte naturtyper iht naturmangfoldloven må avklares og belyses.

Utredningen skal belyse ulike alternativets omfang. Arealbeslag og oppsplitting av naturområder vil trolig være de viktigste elementene i omfangsvurderingen. Det skal også gjøres vurderinger av potensiell forurensning i anleggs- og driftsfase. Påvirkning på registrert naturmangfold i sjø og sjønære områder, og påvirkning av resipienters økologiske tilstand skal belyses tilstrekkelig.

Enkelte viktige naturtyper og viltområder vil berøres av ulike alternativer. En solid dokumentasjon omkring disse naturtypene vil være nødvendig for å muliggjøre en troverdig omfangs- og konsekvensvurdering iht metoden. Mulige avbøtende tiltak skal også foreslås.

Kulturmiljø

Kulturminner og kulturmiljøer er definert i Lov om kulturminner. Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet i det fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser til. Kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større sammenheng.

Det er et strategisk mål at både mangfoldet og et representativt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer skal bevares for framtiden og ivaretas og forvaltes med grunnlag i deres verdi som kunnskaps-, opplevelses- og bruksressurser. Transportetatene har et særskilt sektoransvar for ikke å ødelegge områder med stor kulturhistorisk verdi.

Noen av miljøene vil ha større tåleevne enn andre med hensyn til det aktuelle tiltaket. Linjeføringen og utformingen av anlegget vil også kunne ha betydning for vurdering av konsekvens. Spesielt vil plassering og kryssing av Sandnessundet ha betydning for kulturmiljøene i nærheten, men også ved lokalisering av tunnelpåkugg på Tromsøya og Kvaløya vil det måtte gjøres grundige vurderinger.

Utredningen skal redegjøre for hvilke verdifulle kulturmiljøer som blir berørt av de ulike alternativene. Det skal redegjøres for området kulturhistorie, hvilke kulturmiljøer som blir berørt, hva miljøene består av, hvilke tidsepoker de tilhører, samt en vurdering av de ulike kulturmiljøenes verdi. Kulturmiljøene skal avgrenses på kart med verdivurdering. Det skal videre vurderes og beskrives hvordan kulturmiljøene blir berørt av de ulike vegalternativene med kryssområder. Det skal blant annet redegjøres for hvordan anleggets utforming, linjeføring og skala påvirker kulturmiljøene. Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

Naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksressurser, reindrift, fisk, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Med ressursgrunnlaget menes de ressursene som er

grunnlaget for verdiskaping og sysselsetting innen primærproduksjon og foredlingsindustri. Det legges vekt på ressursgrunnlaget i utredningen, ikke det enkelte bruks økonomi. I dette planarbeidet vil konsekvensutredningen kun omfatte landbruk og vannressurser.

Omfanget skal vurderes i forhold til effekten tiltaket vil få med hensyn til arealbeslag, oppdeling av arealer, forurensning av jord og avlinger, og eventuelt endrede vekstvilkår som følge av veganlegget. Sentralt i dette utredningsarbeidet står også konsekvensene for reindrifta.

I konsekvensutredningen skal arealbeslag av produktiv jord beregnes og vurderes for hvert alternativ. Driftsmessige ulemper på overordnet nivå vil bli kort beskrevet. Virkninger i forhold til skogbruk vil bli vurdert på et overordnet nivå.

7.5 Lokal og regional utvikling

Det skal beskrives hvordan tilgjengelighetsforbedringer og/eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer kan gi nye muligheter for befolkning og næringsliv.

Målet er å synliggjøre hvilke nye muligheter som oppstår og om noen svekkes, og hva som kan bli sannsynlig utvikling som følge av tiltaket.

Store arealer i og utenfor planområdet er under sterk utvikling med hensyn til næringsetableringer og boligbygging. Konsekvenser av ny veg i forhold til dette er derfor viktig å få belyst. Eksisterende planer, framtidige utbyggingsplaner, tanker og muligheter på Langnes og i framtidige utviklingsområder skal kartlegges og vurderes. Dette skal samordnes med Tromsø kommunes rullering av kommuneplanens arealdel.

I konsekvensutredningen vil bl.a. følgende temaer bli vurdert:

- Muligheter for by- og arealutvikling i området som avlastes langs eksisterende og ny veg.
- Hvordan ulike alternativer og kryssplassering påvirker mulighetene for bolig- og næringsutvikling.
- Betydningen av ny veg for Langnes flyplass.
- Hvordan tiltaket samsvarer med mål trukket opp i kommunale og regionale planer.
- Muligheter og/eller begrensninger for videreutvikling ligger i annen infrastruktur
- Samvirke med annen infrastruktur

Utredningen av dette temaet skal skje i nært samarbeid med Tromsø kommune.

Ved planlegging av veien må det tas hensyn til hvordan veien vil innvirke på utvikling av Kvaløya spesielt, men også direkte berørte områder på Tromsøya. Trasévalg og utforming av ny rv. 862 og fv. 862 til Langnes vil påvirke utformingen av framtidens Kvaløya.

7.6 Andre forhold som skal vurderes

Trafikkbelastning og trafiksikkerhet

Dagens veg har stedvis dårlig standard i forhold til den trafikkmengden som går der – spesielt gjelder dette dagens tverrforbindelse. Veggen har dårlig kurvatur med mange avkjørsler, og det er registrert mange ulykker i siste 10-års periode.

Det er en klar målsetting at eksisterende veg skal få en reduksjon i trafikkmengde og bli erstattet av ny veg som har moderne krav til trafiksikkerhet. Dette vil føre til økt trafiksikkerhet for alle brukergrupper. Miljøbelastningen med vegtrafikkstøy og luftforurensning vil bli vesentlig redusert for beboerne langs eksisterende veg. Disse forholdene vil være forskjellige avhengig av hvilken vegtrasé som velges, og utredningen skal gjøre rede for dette.

Gang- og sykkeltrafikk

Gang og sykkeltrafikkens forhold ved de ulike alternativ skal omtales og sammenlignes med dagens situasjon. Sammenhengende sykkelvegnett, og mulighetene for å kunne sykle til kollektivknutepunkt, skole og nærmiljøfunksjoner vil bli vurdert.

Et helhetlig/sammenhengende tilbud til gående og syklende skal framgå av overordnet plan, og planarbeidet skal koordineres med revisjon av kommunedelplan for sykkel i Tromsø kommune, jf. annet delprosjekt i Transportnett Tromsø.

Kollektivtrafikk

Kommunedelplanen skal koordineres med eget delprosjekt for kollektivtrafikk i Transportnett Tromsø. I det videre planarbeid skal det gjøres rede for konsekvenser og muligheter ved de ulike alternativene.

7.7 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS – analyse) for prosjektet. ROS – analyse er en god og realistisk framstilling av risikobildet hvor man vurderer hvorvidt den planlagte veggen vil medføre endret risiko for mennesker, miljø og / eller materielle verdier. Analysen skal utføres for både anleggsfasen og driftsfasen. Hovedhensikten med en ROS – analyse er å gjøre en systematisk gjennomgang av mulige uønskede hendelser og å vurdere hvilken risiko disse hendelsene representerer. Sannsynligheten for at en hendelse inntreffer må anslås. ROS – analysen skal utføres så tidlig at resultatene kan brukes til å justere planen om avdekkete risikoer medfører behov for det.

Sentrale ROS – forhold i dette prosjektet er:

- Tiltak for å unngå forurensning i sjø og luft
- Tiltak for å unngå annen forurensning i anleggsfasen, for eksempel av grunnen
- Sikkerheten i eventuelle tunneler

- Samfunns viktig infrastruktur, inklusive kraft- og teleforbindelser
- Omkjøringsalternativer
- Skred og flomfare
- Grunnforhold
- Trafikksikkerhet
- Eventuelle endringer i strømningsforhold ved bygging av ny bru over Sandnessundet.

NVEs retningslinjer for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag (1/2008) inngår i vårt beslutningsgrunnlag.

7.8 Etappevis utbygging

Ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya vil med stor sannsynlighet ikke bygges ut samtidig. I tillegg kan det være mulig å se på en etappevis utbygging på øvrige deler av vegnettet, og spesielt gjelder dette tiltak på Langnes og mulig ny kryssing av flyplassområdet. Ved å dele veganlegget inn i delparseller har man mulighet for å få samfunnsnytte av tiltaket på et tidligere tidspunkt enn om hele prosjektet bygges under ett. En etappevis utbygging kan også gi større fleksibilitet for finansieringen av anlegget. Det vil være viktig å sette opp en prioriteringsliste over ulike tiltak.

Vegtraséene som foreslås utredet vil i ulik grad gi mulighet til å dele anlegget opp i delstrekninger. Konsekvensutredningen skal redegjøre for mulighetene for etappevis utbygging for de ulike alternativene og de foreslåtte enkelttiltakene som ikke har noe konkret å gjøre med ulike trasévalgene.

7.9 Konsekvenser i anleggsperioden

Det skal vurderes om tiltaket vil medføre lokale konsekvenser i anleggsperioden.

Vurderinger av konsekvenser i anleggsperioden skal gjøres i forhold til:

- Utslipp til sjø og grunn
- Trafikksikkerhet og trafikkavvikling
- Helse, miljø og sikkerhet i anleggsfasen
- Støy/støv i forhold til nærmiljø
- Anleggstrafikk i forhold til skoleveger og lokaltrafikk
- Deponi- og riggområder
- Nærføring til verdifulle forekomster
- Eventuelle avbøtende tiltak i anleggsperioden skal omtales
- Mulige konsekvenser for flytrafikk

7.10 Sammenstilling og anbefaling

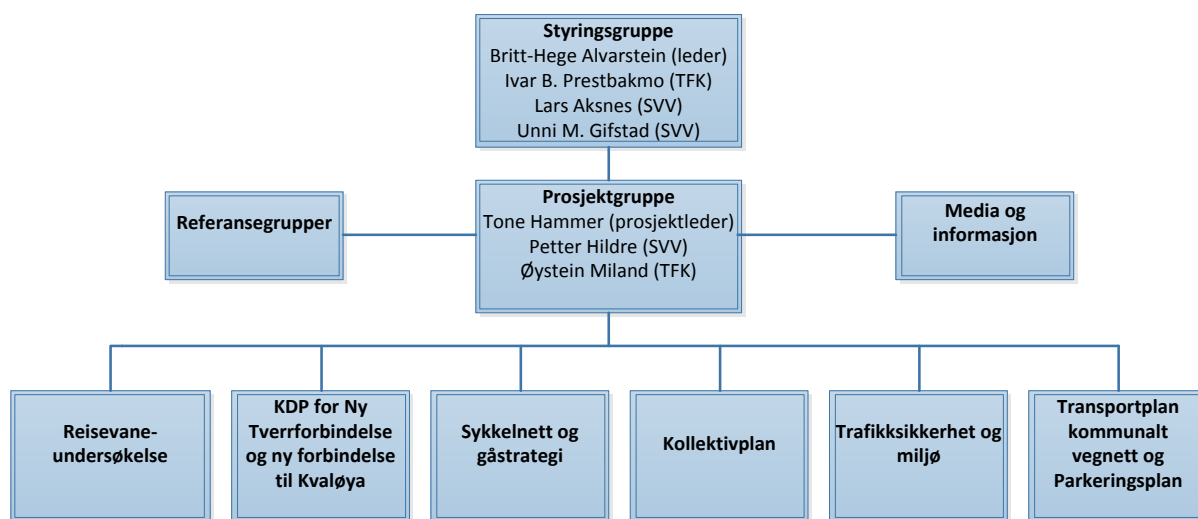
De prissatte og ikke prissatte konsekvensene skal sammenstilles i henhold til metodikken i Håndbok 140. Alternativene skal rangeres. De ulike alternativenes grad av måloppnåelse skal drøftes.

Statens vegvesen skal med grunnlag i de gjennomførte utredninger komme med en begrunnet anbefaling til ansvarlig myndighet (Tromsø kommune). Det skal gis en anbefaling med hensyn på om tiltaket bør gjennomføres. Videre skal det anbefales en løsning og en standard for vegen.

8 Organisering og gjennomføring

8.1 Organisering

Kommunedelplanen er et delprosjekt i prosjektet Transportnett Tromsø. Prosjektarbeidet ledes av en styringsgruppe der det sitter representanter fra Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen. Leder for styringsgruppa er Britt Hege Alvarstein, byråd for byutvikling i Tromsø kommune.



Organisering av Transportnett Tromsø og de ulike delprosjektene

Det faglige planarbeidet vil bli utført i ei arbeidsgruppe med deltagere fra Statens vegvesen og Tromsø kommune. Ved viktige milepæler i planarbeidet, blant annet når saker skal opp til politisk behandling, vil styringsgruppa involveres.

Planforum i fylket er et fast forum for statlige og regionale planetater. Planforum vil kunne brukes som eksternt samarbeidsgruppe i dette planprosjektet. Forøvrig i arbeidet vil vi ta kontakt med ulike eksterne parter ved behov.

8.2 Informasjon og medvirkning

Tromsø kommune og Statens vegvesen har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet slik at alle parter har god innsikt i prosessen og foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Det skal

legges vekt på at utforming av planer og materiell blir gjort på en slik måte at det gir grunnlag for god kommunikasjon med berørte parter og andre interessenter.

Det er opprettet en internettside <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/transportnettromso> om prosjektet der viktig informasjon og dokumentasjon blir lagt ut. Det vil også bli lagt ut informasjon om planarbeidet på Tromsø kommunes internettsider. Lokalavisene Nordlys og iTromsø vil bli brukt til annonsering.

Aviser og andre lokale og regionale media vil bli kontaktet når det er hensiktsmessig som del av planprosessen.

På en enkel og lett forståelig måte skal informasjonsmateriell presentere situasjonen, vedtak som er fattet, problemstillinger som skal drøftes, mulighetene for å komme med innspill, framdrift i prosjektet, konsekvensutredninger, siling, m.m.

Det vil bli arrangert informasjonsmøter i høringsperioden for planprogrammet og ved høring av planutkastet vil det bli nye informasjonsmøter. Gjennom høringen av planprogrammet vil det bli muligheter for å påvirke hvilket alternativ og hvilke tema som skal utredes. I videre saksgang, der det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles administrativt og politisk, vil det også bli en åpen prosess.

Statens vegvesen har ansvaret for utarbeiding av forslag til kommunedelplan, og vil stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet i planprosessen. I forbindelse med offentlig høring og politisk behandling av planforslaget, vil også Tromsø kommune som planmyndighet informere om tiltaket gjennom sine informasjonskanaler.

8.3 Framdrift og arbeidsoppgaver

Det videre planarbeidet vil følge oppsettet som skissert nedenfor:

| ARBEIDSOPPGAVER | ANSVAR | TIDSPUNKT/FRIST | BEHANDLING |
|--|----------------|-----------------------------|------------|
| 1. Oppstart planarbeid: Mulighetsanalyser, målutvikling, problemidentifisering | Vegvesenet | Oktober 2013 - februar 2014 | |
| 2. Informasjons- og drøftingsmøter med berørte bydelsråd | Vegvesenet | Januar – mars 2014 | |
| 3. Politisk behandling av forslag til planprogram | Tromsø kommune | Mars 2014 | Byrådet |
| 4. Planprogram utlegges til offentlig ettersyn (Minimum 6 uker). | Vegvesenet | Mars - april 2014 | |

| | | | |
|---|------------------------------|-----------------------------|----------|
| 5. Folkemøter: På Kvaløya, Langnes og Tromsø Rådhus | Vegvesenet og Tromsø kommune | April 2014 | |
| 6. Informasjonsdag | Vegvesenet og Tromsø kommune | April 2014 | |
| 7. Vegvesenet og samarbeidsgruppa vurderer innspill. Revisjon av planprogram. | Vegvesenet og Tromsø kommune | April - mai 2014 | |
| 8. Fastsetting av planprogram | Tromsø kommune | Mai – juni 2014 | Bystyret |
| 9. Utarbeide konsekvensutredning og forslag til kommunedelplan. | Vegvesenet og Tromsø kommune | Februar 2014 – Februar 2015 | |
| 10. Oversending av planforslag til kommunen | Vegvesenet | April - mai 2015 | |
| 11. 1.gangs behandling av kommunedelplan | Tromsø kommune | Juni 2015 | Byrådet |
| 12. Utsending til offentlig ettersyn. | Vegvesenet | Juni 2015 | |
| 13. Høringsfase (8 uker) | Vegvesenet | Juni – august 2015 | |
| 14. Folkemøter og Åpen kontordag | Vegvesenet og Tromsø kommune | Juni og august 2015 | |
| 15. Planforslaget bearbeides etter høringen - Merknadsbehandling | Vegvesenet og Tromsø kommune | September 2015 | |
| 16. 2.gangs behandling av kommunedelplan | Tromsø kommune | November 2015 | Byrådet |
| 17. Sluttbehandling og vedtak i bystyret. | Tromsø kommune | November 2015 | Bystyret |

8.4 Dokumentasjon

Det skal utarbeides kommunedelplan for to betydningsfulle vegstrekninger i Tromsø som vil gi store konsekvenser for hvordan fremtidens Tromsø skal utvikle seg, både transportmessig og arealmessig.

Kommunedelplanen vil ha plankart og bestemmelser. Planen vil også ha en tekstdel (beskrivelse) som vil være samlerapporter fra delrapporter som blir utarbeidet i sammenheng med planarbeidet.

Delrapporter skal utarbeides for følgende tema (avhengig av omfang kan det bli aktuelt å ta noen tema rett inn i samlerapport, andre tema kan bli delt):

- Trafikk- og nyttekostnadsanalyse, inkl. vurdering av trafiksikkerhet
- Støy og luftforurensing
- Landskapsbilde
- Nærmiljø og friluftsliv

- Naturmiljø
- Kulturmiljø
- Naturressurser
- Lokal og regional utvikling
- Risiko og sårbarhetsanalyse

Ved utarbeiding av kostnadsoverslag vil det bli laget en egen rapport i tråd med Handbok 217 "Anslagsmetoden – utarbeidelse av kostnadsoverslag".



Statens vegvesen
Region nord
Vegavdeling Troms

Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen