



Kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

Silingsrapport og trasévalg
Byutviklingskomitéen



Bakgrunn for planarbeidet

- Vegvalg Tromsø 2010 (KVU)
 - Kombinasjonskonseptet
 - Tverrforbindelsen
- Ny forbindelse til Kvaløya
 - Politisk ønske: Beredskap, framkommelighet og byutvikling
- Transportnett Tromsø
 - Åtte delprosjekter
 - Summen av disse: Danne grunnlaget for bymiljøavtale
 - Klimaforliket
 - Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09 2014)

Dagens situasjon – årsdøgntrafikk





Planprogram april 2014

Målsettinger for planarbeidet

Samfunns mål: Fremtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transportetterspørselen på en mer miljøvennlig måte.

Effektmål for ny tverrforbindelse:

Ny forbindelse skal:

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



Planprogram april 2014

Målsettinger for planarbeidet

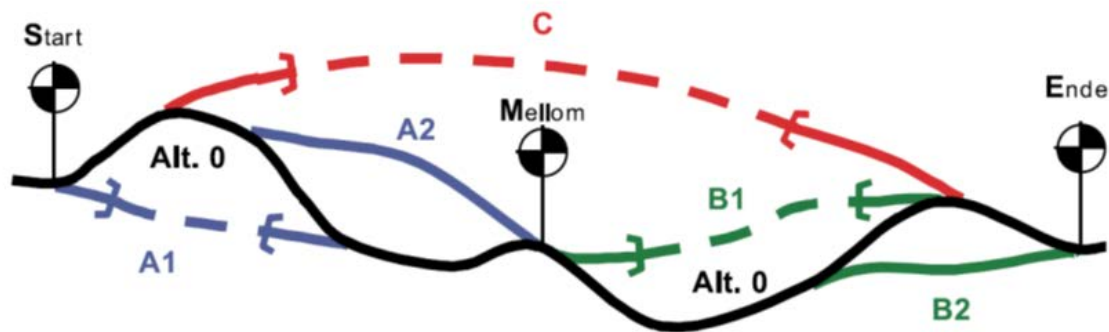
Effektmål for ny forbindelse til Kvaløya:

Ny forbindelse skal:

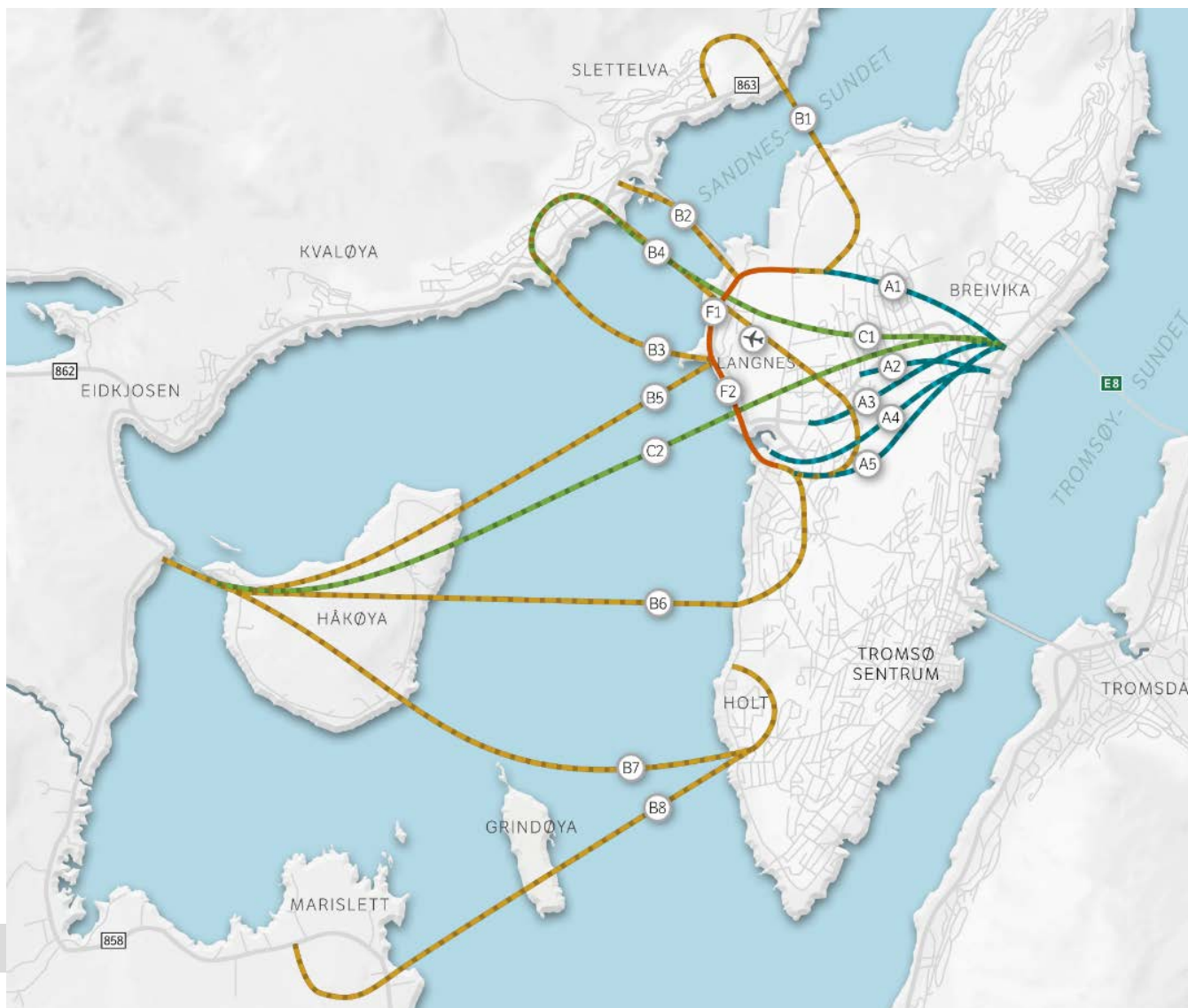
- bidra til miljø- og klimavennlig byutvikling. Til grunn for byutvikling på Kvaløya skal prinsippene om samordna areal og transportplanlegging vektlegges
- forbedre beredskapsforholdene på Kvaløya
- forbedre trafikksikkerheten
- forbedre framkommeligheten for kollektivtransporten
- forbedre forholdene for gående og syklende
- forbedre framkommeligheten for næringstrafikken

Utvikling av alternativer

- Korridorer, alternativer og varianter
- Sammenhengende alternativer (C) og kombinasjoner av alternativer (A og B)
- Åpen prosess og innsamling av innspill fra høring og folkemøter
- Siling av alternativer
 - Måloppnåelse, konsekvensvurderinger, kostnader/veglengder



Alternativene som vurderes





Tverrforbindelsen

Fem korridorer/alternativer:

A1 – Nordlig variant

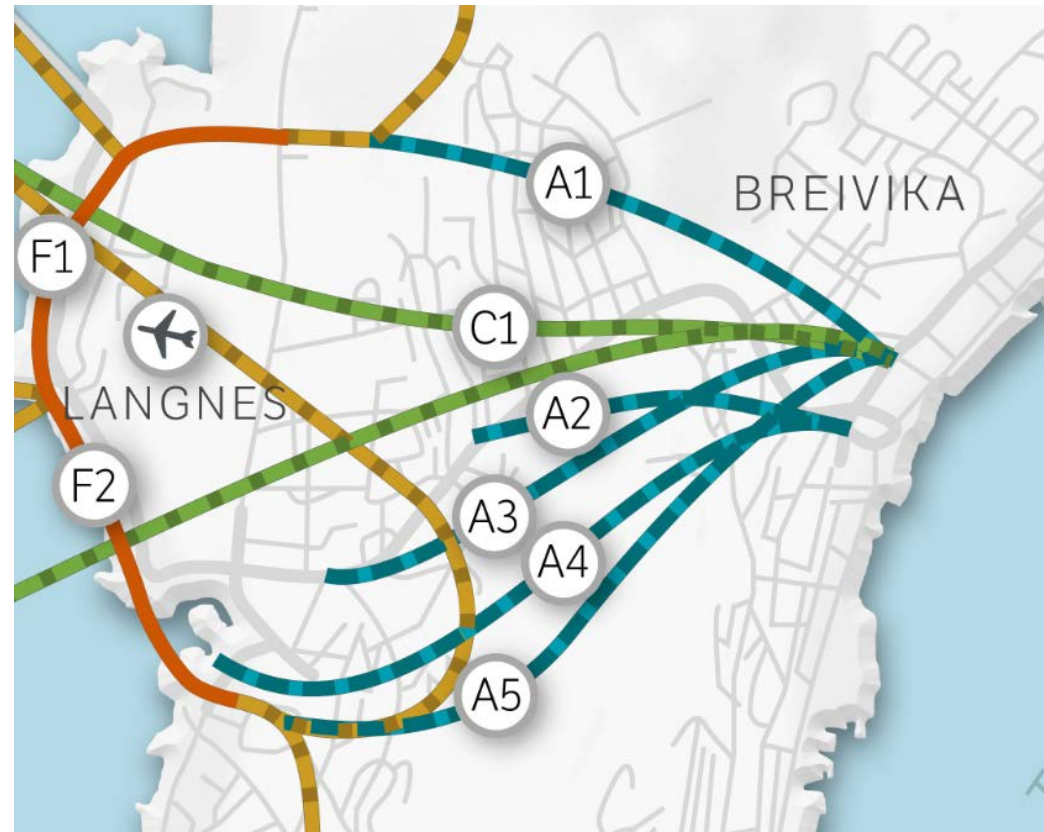
A2 – Kort variant

A3 – Tilpasset områdeplan

Langnes

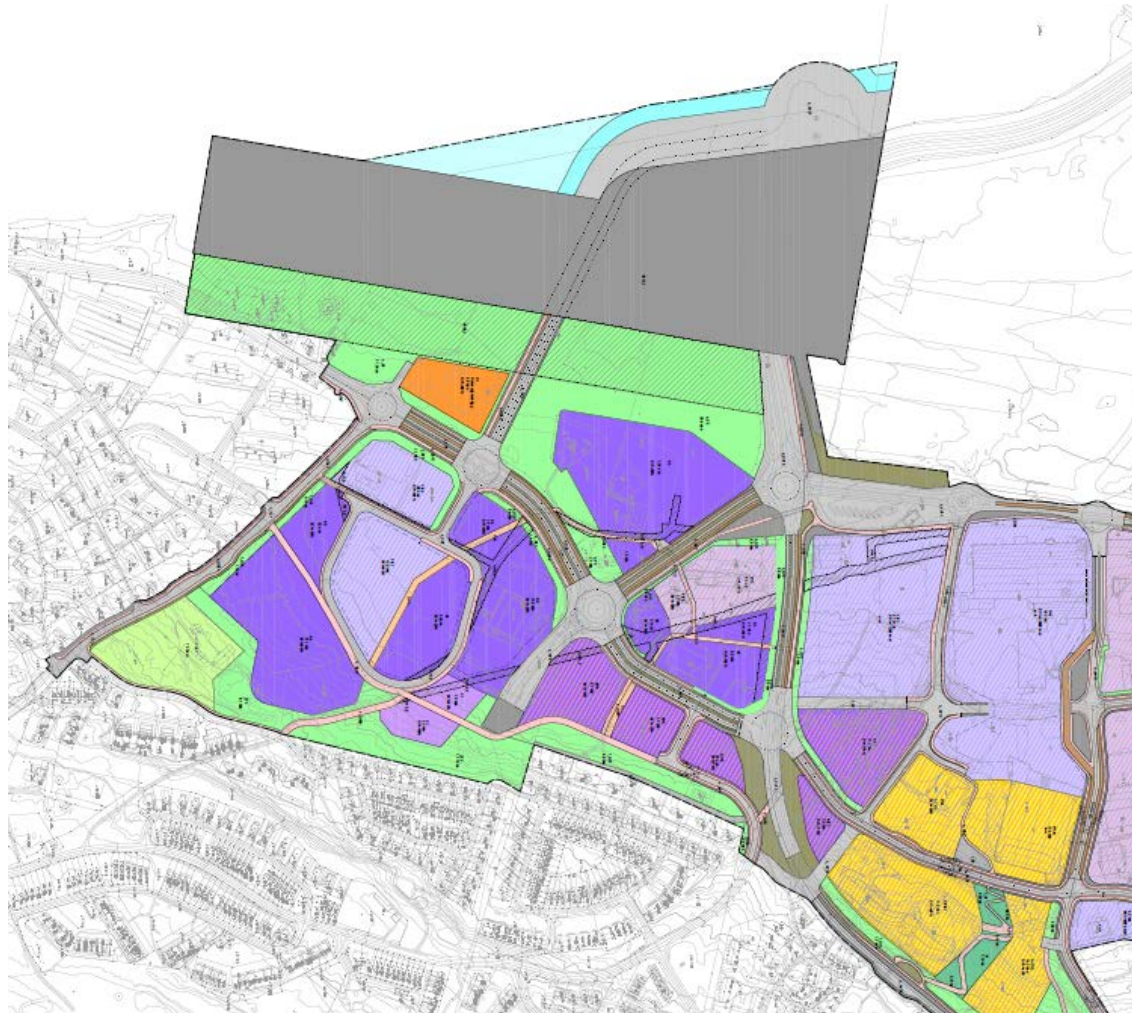
A4 – Sammenkobling
med eks. tunnelsystem

A5 – Sørlig variant





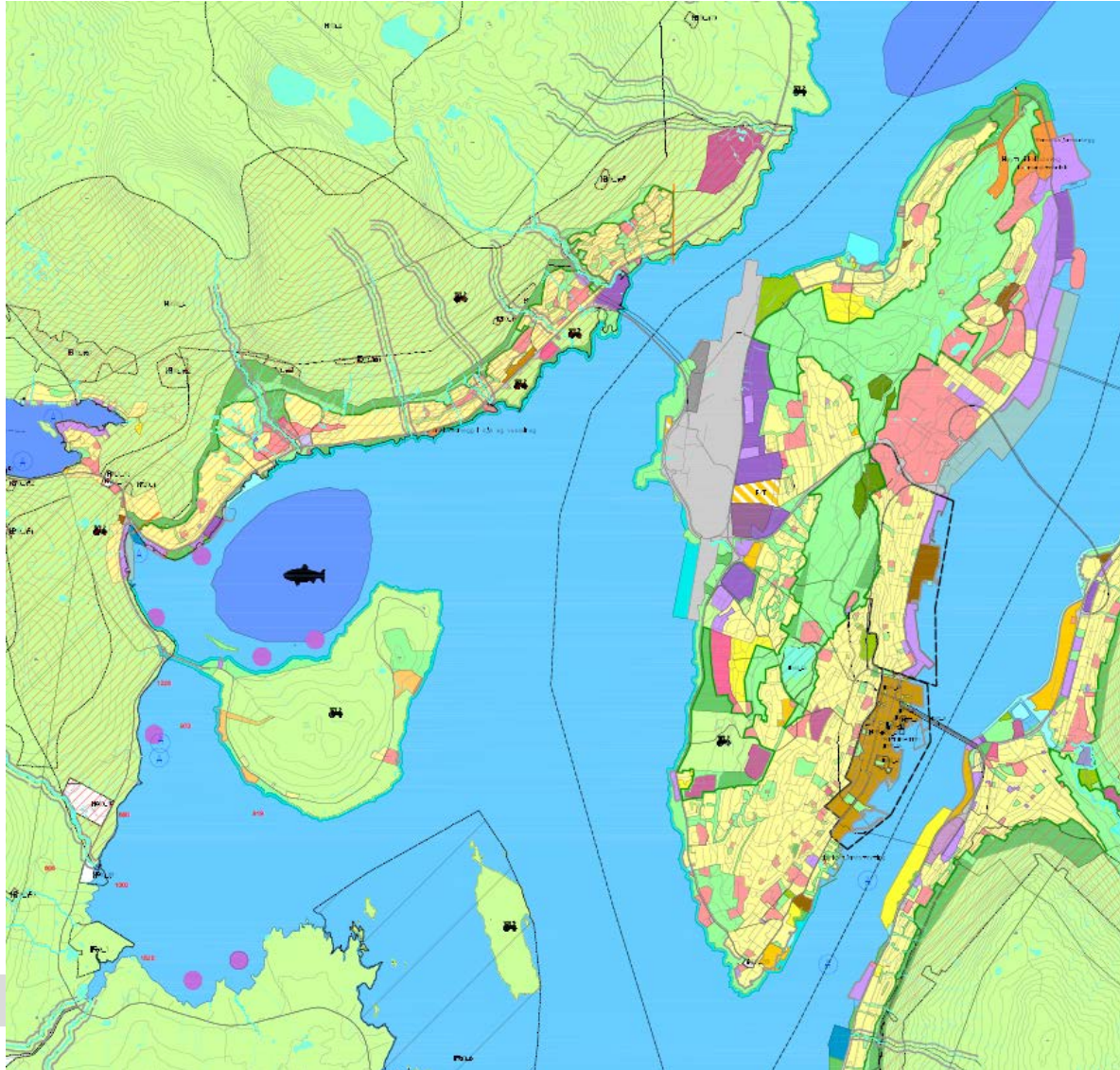
Områdeplan Langnes og Tromsø lufthavn





Kommuneplanens arealdel

Rullering og samordning



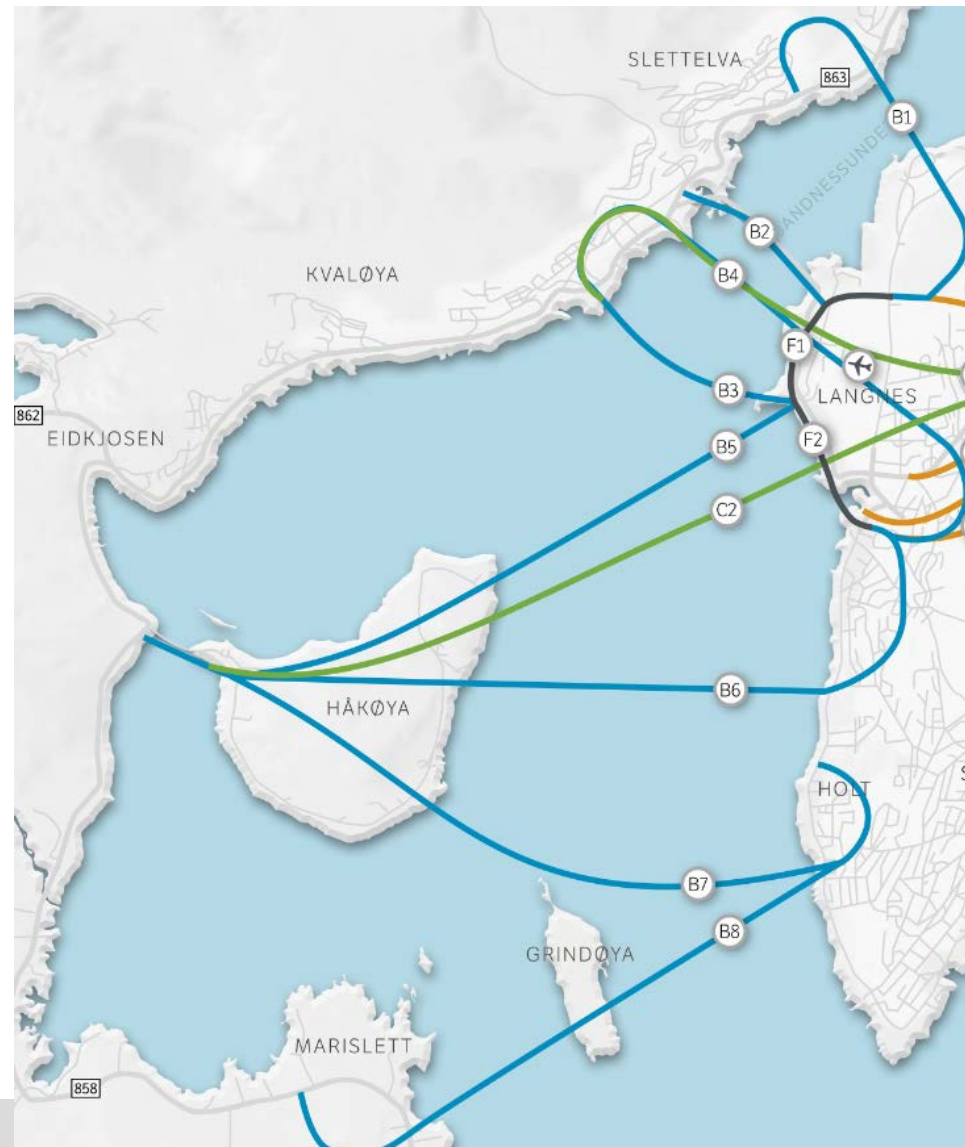
Kvaløyforbindelsen

Åtte korridorer/alternativer:

- B1 – Nordlig tunnel
- B2 – Parallell bru
- B3 – Bru Langnes–Selnes
- B4 – Tunnel Langnes–Selnes
- B5 – Bru Langnes–Håkøya
- B6 – Tunnel Langnes–Håkøya
- B7 – Tunnel Holt–Håkøya
- B8 – Tunnel Holt–Marislett

Kombinert med
tverrforbindelsen:

- C1 – Breivika–Selnes
- C2 – Breivika–Håkøya





Siling av alternativer – nøkkelfakta

- **B1 – Nordlig tunnel (Tverrforbindelsens A1)**
 - Ca. 4000 m. lang undersjøisk tunnel
 - OK måloppnåelse
 - Negative konsekvenser for spesielt landbruk
 - Ugunstig løsning trafikalt på Kvaløysletta
- **B2 – Parallell bru**
 - Ca. 1800 m. lang bru
 - God måloppnåelse
 - Negative konsekvenser for landbruk, nærmiljø/friluftsliv, landskap og naturmiljø



Siling av alternativer – nøkkelfakta

- **B3 – Bru Langnes – Selnes**
 - Ca. 2100 m. lang bru
 - Gir sannsynligvis best måloppnåelse av alle alternativene
 - Negative konsekvenser for landbruk, nærmiljø/friluftsliv, landskap og naturmiljø
- **B4 – Tunnel Langnes – Selnes**
 - Ca. 5800 m. lang undersjøisk tunnel
 - God måloppnåelse
 - Vi kunne medføre negative konsekvenser for landbruk, nærmiljø/friluftsliv, landskap og naturmiljø noe avhengig av lokalisering av påhugg og vegsystem



Siling av alternativer – nøkkelfakta

- **B5 – Bru Langnes – Håkøya**
 - Lengde på bruene: 2.800 m og 400 m.
 - Nyetablering av tilhørende vegnett: 3.200 m.
 - Gir OK måloppnåelse
 - Svært negative konsekvenser for landbruk, natur, kultur og nærmiljø/friluftsliv
- **B6 – Tunnel Langnes – Håkøya**
 - Total lengde på tunnelsystemet: 6.600 m.
 - Bru: 400 m. Veg i dagen: 800 m.
 - Gir mindre bra måloppnåelse
 - Negative konsekvenser for landbruk, natur, kultur og nærmiljø/friluftsliv

Siling av alternativer – nøkkelfakta

- **B7 – Tunnel Holt – Håkøya**
 - Total lengde på tunnelsystemet: 6.400 m.
 - Bru over Duksundet: 400 m. Veg i dagen: 800 m.
 - Gir mindre bra måloppnåelse
 - Negative konsekvenser for landbruk, natur, kultur og nærmiljø/friluftsliv
 - Følgekonsekvenser for eksisterende vegnett på Tromsøya
- **B8 – Tunnel Holt – Marislett**
 - Total lengde på tunnelsystemet: 7.000 m.
 - Gir dårlig måloppnåelse
 - Negative konsekvenser for landbruk, natur, kultur og nærmiljø/friluftsliv
 - Store følgekonsekvenser for eksisterende vegnett på Tromsøya og Kvaløya



Siling av alternativer – nøkkelfakta

Sammenhengende tunnel Breivika Langnes:

- **C1 – Breivika – Selnes**
 - Lengde på tunnel Breivika–Kvaløya: 5.600 m.
 - Lengde på rampesystem til/fra Langnes: 3.500 m.
 - God måloppnåelse
 - Vi kunne medføre negative konsekvenser for landbruk, nærmiljø/friluftsliv, landskap og naturmiljø noe avhengig av lokalisering av påhugg og vegsystem
- **C2 – Breivika – Håkøya**
 - Lengde på tunnel Breivika–Håkøya: 8.000 m.
 - Lengde på rampesystem til/fra Langnes: 3.500 m.
 - Bru: 400 m. Veg i dagen: 800 m.
 - Gir mindre bra måloppnåelse
 - Negative konsekvenser for landbruk, natur, kultur og nærmiljø/friluftsliv



Videre fremdrift

- Revidert planprogram, merknadsbehandling og silingsrapport oversendes Tromsø kommune til behandling i slutten av oktober
- Statens vegvesen jobber med forberedelser til videre utredninger
 - Avventer endelig vedtak om traséer
- Planforslag med KU til offentlig ettersyn juni 2015
- Vedtak av endelig trasé Breivika – Kvaløya desember 2015