

Fra: Nina Elisabeth Dragøy Rød <nina@dragoy.no>
Sendt: 30. november 2015 17:26
Til: Firmapost-nord
Emne: Merknad forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya
Vedlegg: Merknad kommunedelplan november 2015 signert.pdf; Forslag til ny tverrforbindelse figur 38.pdf

Vedlagt ligger merknad til forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya som ligger ute på høring.

Med vennlig hilsen

Nina Rød



Postboks 87, 9251 Tromsø

Nina + 47 91339479

nina@dragoy.no

Lasse +47 90030734

lasse@dragoy.no



Statens Vegvesen Region Nord

Postboks 1403

8002 BODØ

firmapost-nord@vegvesen.no

Tromsø, 30. november 2015

MERKNAD – FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutREDNING

Vi er i utgangspunktet velvillig og forståelsesfull til at hele området trenger ny og bedre infrastruktur. Vi sendte i 2012 merknad på områdeplan for Langnes og har også hatt møte med Tromsø Kommune i november 2015. Slik rundkjøringen på Erling Kjeldsens veg nå er planlagt, vil dette medføre store konsekvenser for vår bedrift i Huldervegen 18, 118/1595.

De beslaglagte arealer (som skissert i planen) vil umuliggjøre inn og uttransport fra vår bedrift. Dersom dette blir den endelige plassering for rundkjøringen, må vi gjøre store bygningsmessige tilpasninger for å opprettholde driften. Rundkjøringen legger også beslag på byggbare arealer. I tillegg mister vi en god del parkeringsareal.

Dette må tas hensyn til i den videre planleggingen. Vi har derfor behov for å komme i en tidlig dialog, også med Statens Vegvesen. Vi må starte prosjekteringen umiddelbart, slik at vi er klare til å bygge når den endelige reguleringsplanen er vedtatt.

Med vennlig hilsen

A Dragøy a/s

Nina Rød

styreleder

Fra: Kurt Mydland <kurt@mydland.no>
Sendt: 4. desember 2015 14:24
Til: Firmapost-nord
Emne: H Mydland Merknad forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya
Vedlegg: H Mydland AS Hulderveien 14 9016 Tromsø -Merknad Brev statens vegvesen.pdf

Hei

Vedlagt ligger merknad til forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya som ligger ute på høring.

Med vennlig hilsen
Kurt H. Mydland
Daglig leder



Tlf. 77 60 20 00: Hjemmeside: www.mydland.no
Mob.900 62 678: E-post: kurt@mydland.no
www.mydlandbutikk.no - <https://www.facebook.no>



Statens vegvesen region nord

Postboks 1403
8002 Bodø

Tromsø

4.12.2015

Merknad- Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning

H. Mydland 118/1110 og 118/1189 registrerer at området som vår fabrikk ligger i er under regulering og at dette kan medføre store konsekvenser for inn og ut transport til vår kjøttforedlingsbedrift. Vi har i dag store biler som er avhengig av god adkomst for å kunne laste og losse. Plan om en større motorvei rett utenfor veggen til produksjon vil sannsynligvis også ha konsekvenser i form av mer forurensing og støv. Vi håper Statens vegvesen ivaretar både adkomst og god skjerming eller andre tiltak ved regulering.

I 2013 sendte vi vår merknad på områdeplan for Langnes og vi har også vært i møte med Tromsø kommune senest i november 2015. H Mydland AS har i lengere tid hatt konkrete utbyggingsplaner for vår fabrikk på nordsiden av eksisterende bygningsmasse. Vi har behov for en tidlig dialog slik at vår prosjektering ikke forsinkes ytterligere, og at vi kommer raskt i gang med en endelig prosjektering så snart reguleringen er vedtatt.

Med vennlig hilsen
H. Mydland AS

Kurt Mydland

Postadresse
H. MYDLAND AS
POSTBOKS 2386
9271 TROMSØ

Besøksadresse
H. MYDLAND AS
HULDERVEIEN 14
9016 TROMSØ

E-post
POST@MYDLAND.NO
Internett
WWW.MYDLAND.NO

Telefon
77 60 20 00
Fax
77 60 20 05

Org. nr.
984 875 185 MVA
Bankgiro
7560 07 02130





Postadresse
H. MYDLAND AS
POSTBOKS 2386
9271 TROMSØ

Besöksadresse
H. MYDLAND AS
HULDERVEIEN 14
9016 TROMSØ

E-post
POST@MYDLAND.NO
Internett
WWW.MYDLAND.NO

Telefon
77 60 20 00
Fax
77 60 20 05

Org. nr.
984 875 185 MVA
Bankgiro
7560 07 02130



Vikran den 28.aug.2015.

KVALØYA FORBINDELSEN .

Merknad 12

Så er det slått fast . Håkøya / Tromsø er den løsningen . Sett fra mitt stå sted , også den mest logiske –

BRO ELLER TUNELL.

Tromsøysund er for all fremtid blokkert for større fartøy . Man har ikke lenger bare bru åpningen og foreholde seg til . Etter flere kollisjoner med brua, ble det bygd bru kar på begge sider , og seilings leden ble ytterlig inn snervet .
I tillegg fylles det ut masser fra likt og ulikt , blant alt av masser fra Rya tunellen finner man igjen i sjøen utenfor Skattøra . Med fullmåne og langvarig SW vinter storm , kan man invitere til kai vandring i Tromsø – med gode støvler på bena.

Man kan klart slå fast at noe av Golfstrømmen , samt Tidevannet ikke lar seg stoppe , og noe ledes over til Sandesund , både på ondt og godt . Bra for tunell bygging , men farlig for den som skal navigere her med trange bruer.
Sjøkart no.87 eller spesial kart no.466 viser også kurs endringer underveis.

Hoved leden på Norske kysten går nå gjennom Sandesund , nå og i all fremtid . Det må man ta høyde for under planleggingen .
Kystverket har lagt ned store resurser for opp gradering av leden , med større dybde , bedre lykter og bøyer, og ikke minst , utvidet seilings ledenn til 250 meter.

Da må man spørre , Kan det bygges broer med tilsvarende seilings bredde , og med høyde som tilfredstiller alle Crus fartøy og andre som skal passere .
Det kreves sannsynlig vis FIRE SVÆRE BYGGE TÅRN med henge bru mellom , og som uansett vil være ugunstig for skipsfarten , og lite miljøvennlig , vil jeg tro.

Ser for med bru fra Selnes , ved siden av nå værende . Da blir vel flere å velge «Yttersiden » , og mulig sløyfer Tromsø.

I 2015 var det annonsert 39 Crus fartøy til Tromsø, Ferre , men større skip en før , Et fåtall ble obs. fra vårt ståsted ved Rya . Det sier vel noe om utviklingen .
I tillegg kommer kyst-tankere (forsyner tankanlegg) Malmtankere , Trelastbåter fra Arkangels (Går indre ved dårlig vær) . Samt en mengde slep og spesial fartøy til Melkøya .
Alle trenger ekstra stor navigerings rom .

Tidligere utenriks styrme
bl. Super-tanker på
215 m. lgd.
Sleper fader i isforvann
og på kysten
Arbeidsmedlem av
Tromsø Slepperforvning

TUNELL FRA HÅKØYA.

Trafikkbilde for 2014 viste 15000 passeringer på brua ,mens 6000 fra Håkøybotn Da er ikke Åsland feltet regnet med. Av dette er det 10 bedrifter i Eidkjosen som alene har ansatt 600 personer .Videre er Indre og ytra Sør Kvaløy samt Ytre Malangs Halvøya med .

Fra Eidkjosen til Håkøy brua er 1 km., mens det er 6 km til nåværende bru .
Fra bru foten på Tromsø siden , kommer 1 km. syd over til tunell åpningen i tillegg .

Man ser klart at belastningen på overnevnte bru ,vil reduseres betraktelig med Håkøy valget Dette gjelder ca 7000 passeringer , med Åslandfeltet

Ved Vargan lysbøye kommer det en stor kurs endring , og derfra videre Østover er blank sektoren på løkta , smal som en blyantstrek .
Her er det ikke mulighet for bruer noe sted .

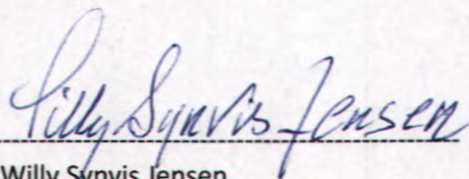
Med innslag av tunellen i bukta på Vestsiden av Håkøya unngår man de meste av bebyggelsen på Troms øya . Fra Håkøya i retning Holt ,finner man største dypgående på 26 meter, en dypgående som må være en ønskedrøm for enhver undersjøisk tunellbygger.

Så til selve gulleget . Fra Sorgenfri til Sjølund ,finner man den nyeste og minst trafikkerte vegen på hele Troms øya , samt gang og sykkel sti ,i god avstand fra vegen .
Sist nevnte var et ufravikelig krav fra Tromsø Kommune .

Foruten Tromsø Tunellen er Langnes bakken en mulighet. Deretter Holt vegen som passerer Elverhøy Kirke , eller Tromsøysund Lands Kirke , som den engang het ,og som de fleste Landsfolk har et forhold til .

Videre til Sydspissen finner vi et rolig Hotell ,med masse gratis parkering ,samt en solid frokost før du drar videre til Syden . Rundt Sydspissen finner du Bygg Obs .som hevder at det du ikke finner her ,har du ikke bruk for .Ja mon de .

Ellers må man undres hvorfor en skarve skipper er den eneste sjøfarer som bryr seg , Her er Havne Admiraler, Los Oldermann (I hvert fall i Lødingen) , Kystverket , som sitt i Kabelvåg og venter på forespørsel , (09 HONNINGSVÆG)
Skipperforeninga ,med sine 136 år på ryggen .- foreninga altså – , med sine hundre medlemmer , som i dag seiler på alle hav



Willy Synvis Jensen.
Pensjonist .

Merknad 13

Fra: asbjørn <avassn@online.no>
Sendt: 10. desember 2015 20:22
Til: Firmapost-nord
Emne: Referanse 15/201087
Vedlegg: Til Statens Vegvesen.docx

Merknader til kommunedelplan Tromsø

Vedlagt følger mitt innspill i forbindelse med mottatt høringsutkast av 13.11.2015.

Asbjørn Vassnes

Til Statens Vegvesen,

Tromsø.

Offentlig ettersyn og høring – forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya.

Jeg har mottatt vegvesenets brev av 13.11.15 vedrørende ovennevnte forslag.

Jeg er litt forundret over at dette forslaget er sendt til meg som privatperson, men antar at det har sammenheng med at jeg for en god stund siden hadde et leserinnlegg i lokalavisen om temaet.

Bakgrunnen var, så vidt jeg husker, at det pågikk en debatt i lokalpressen om hvor en ny Kvaløyforbindelse skulle bygges, og det var flere innlegg som argumenterte for at denne forbindelsen måtte bygges fra sør på Tromsøya og til Marislett på Kvaløya. Argumentasjonen min mot dette forslaget var, og er fortsatt, at en slik forbindelse ville ha minimal betydning for den virkelige flaskehalsen, som etter min mening er rundkjøringen i Giæverbukta og «Tverrforbindelsen». Dette fordi en ny bru fra Langnes til Kvaløya bare ville bli brukt av trafikanter fra/til Kvaløya av folk som skal til eller fra områdene sør for Eidkjosen. Problemene i Giæverbukta blir større og ikke mindre.

Derfor mente – og mener jeg – at en ny Kvaløyforbindelse bør gå fra vestsiden av Tromsøya til Håkøya og videre over til Kvaløya for å få spredd trafikken på Tromsøya. Da vil en virkelig få en avlastning for Sandnesundbrua og i trafikknutepunktet Giæverbukta. Dette fordi den største del av trafikken fra søndre del av Kvaløya og en stor del av trafikken også fra boligfeltene nord for Eidkjosen, ville benytte en slik ny forbindelse og spre seg på andre veier på Tromsøya, enn om en er tvunget til å kjøre via Giæverbukta.

Nå forstår jeg at forbindelsen til Marislett ikke er et alternativ lenger, men i stedet er det lansert et alternativ med ei ny bru over Sandnessundet, like sør for eksisterende bru.

Dette mener jeg er et dårlig alternativ!

Og hovedgrunnen til det, er trafikkproblemene i Giæverbukta. Kjøproblemer der og opphoping av biler i rundkjøringene og tilstøtende veier for å komme forbi Giæverbukta, er ikke uvanlig allerede nå. En ny Kvaløyforbindelse vil ikke bedre på situasjonen i Giæverbukta, tvert i mot. Og ikke minst vil den planlagte utbyggingen både av forretningsbygg (IKEA f.eks.) og boliger føre til ennå mer trafikk som skal gå gjennom Giæverbukta.

Prognosene for utviklingen av Tromsø som bysamfunn er ganske entydige om at befolkningen, og dermed også trafikkmengden, vil øke betydelig i årene som kommer. Trafikkløsninger i dag må ta høyde for denne utviklingen. Det er etter min mening en alt for kortsiktig løsning, slik det ble satt fram i lokalavisene nylig, om at en ut fra dagens situasjon måtte velge nu bru fra Langnes til Kvaløya. Og at en – hvis utviklingen førte til at behovet for byggegrunn ble så stort at en måtte ta i bruk områder på Håkøya, så fikk en heller bygge en ny forbindelse til og over Håkøya når det ble aktuelt.

Jeg tror ikke det er noe «hvis». En vesentlig del av framtidig byutvidelse vil komme til å skje på Kvaløya. En forbindelse fra Tromsøya, via Håkøya til Kvaløya, vil gi lett adgang til attraktive bryggeområder, både på Håkøya og områdene sør og nord for brohodet på Kvaløya.

Ny «tverrforbindelse» på Tromsøya.

Jeg viser til innledningen på dette brevet hvor jeg redegjør for at min beveggrunn for avisinnlegget, var at jeg mente at forslaget om å bygge den nye Kvaløyaforbindelsen til Marislettvar feil, og at en burde legge den over Håkøya i stedet. Nå er jo situasjonen endret i og med at dette ikke er et alternativ lenger og at det står mellom en forbindelse over Håkøya, eller ei ny bru like ved den eksisterende. Jeg har sett på skissene over alternativer som ligger på Internett, og vil komme med noen synspunkter:

Slik jeg ser det har de alternative tunellene for en ny tverrforbindelse, i det vesentlige, tatt utgangspunkt i at det skal bygges bru fra Langnes til Selnes på Kvaløya.

Dersom en i stedet bygger den nye forbindelsen over til Kvaløya via Håkøya, blir trafikkbildet på Tromsøya også et helt annet. Riktignok er det tegnet inn en mulig tunell fra eksisterende Langnestunell til et mulig påslag for tunell til Håkøya, men jeg synes ikke det er det beste alternativet. Hvis den nye Kvaløyaforbindelsen bygges fra området Åsgård / Holt via Håkøya, bør det etter min mening være naturlig å vurdere en annen tilslutning til denne forbindelsen. En kombinasjon av tilslutning fra eksisterende veisystem på sør-vestsiden av Tromsøya til den nye forbindelsen og eventuelt en tunell tvers gjennom Tromsøya og direkte inn i sentrumstangenten i eksisterende tunellsystem, synes jeg bør vurderes.

Etter min mening bør en, dersom Håkøya alternativet velges, se på muligheten for å lage en ny av/påkjøring fra Langnestunellen bak postterminalen og sørover direkte inn på eksisterende (utvidede) adkomst til postterminalen. Dette for å unngå rundkjøringen ved utkjøringen til Langnestunellen. En utvidelse av eksisterende vei langs stranda sørover forbi Langneskrysset og til en mulig ny forbindelse til Håkøya, synes for meg ikke å være noen uoverkommelig affære.

Avslutning.

Jeg er absolutt ingen fagperson på spørsmål som dette, men siden Vegvesenet innbyr meg til å komme med synspunkter på bakgrunn av et lite avisinserat, har jeg satt meg ned og forfattet noen momenter i den anledning. Håper det kan være synspunkter her som kan være verdt å vurdere.

Med hilsen

Asbjørn Vassnes,

Skavåsen 12,

9020 Tromsdalen.

Merknad 14

Fra: Wiik Veronica (Tromsø)
Sendt: 11. desember 2015 10:13
Til: Woie Tone Hugstmyr
Emne: VS: Norrøna - båndlegging ny Kvaløyforbindelse
Vedlegg: 0925_001.pdf

Ser du på denne ?

Veronica

Fra: Knut Rye-Holmboe [<mailto:krh@ostgard.no>]
Sendt: 10. desember 2015 15:22
Til: Wiik Veronica (Tromsø) <veronica.wiik@vegvesen.no>
Kopi: lworkinn@online.no
Emne: Norrøna - båndlegging ny Kvaløyforbindelse

Hei

Jeg viser til hyggelig samtale i ste.

Vedlagt følger to kart som viser:

1 Båndlegging av areal

2 Områderegulering

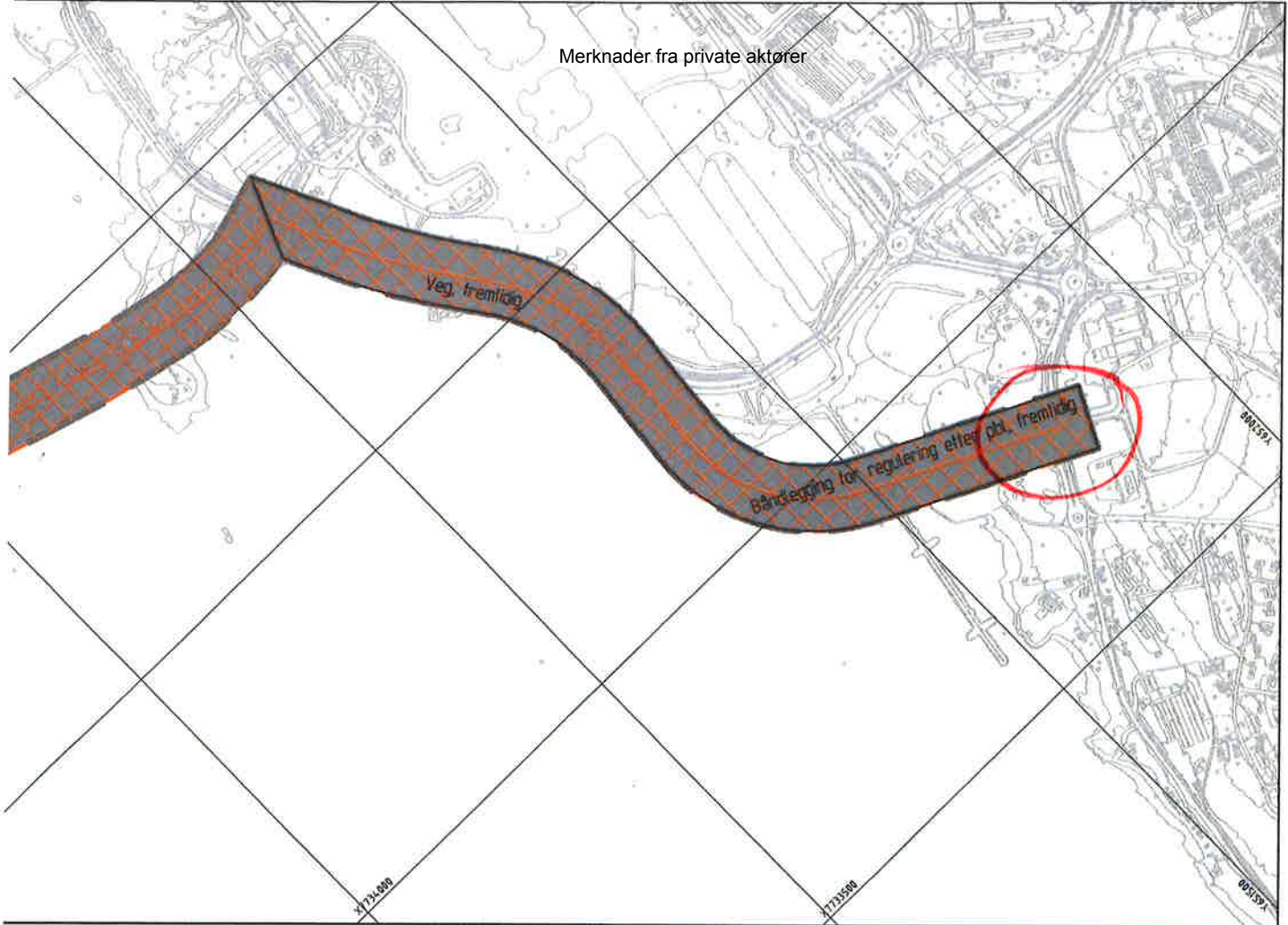
Spørsmålet er knyttet til hvorvidt område jeg har satt i rødsirkel i områdereguleringen markert med oransje farge omfattes av båndleggingen.

Har du spørsmål står jeg selvsagt til disposisjon idet jeg imøteser din tilbakemelding.

Knut Rye-Holmboe
Advokat/ Partner

Postboks 1151,
N-9261 Tromsø

Telefon: (+47) 77 67 99 99
Telefaks: (+47) 77 67 99 98
Mobil: (+47) 93 24 88 04
Epost: krh@ostgard.no
Internett: www.ostgard.no



A1-tegninger har målestokk som vist.
A3-tegninger har halv målestokk.

1902 TROMSØ

RV 862 ny tverrforbindelse og FV 862 ny Kvaløya forbindelse
Kommunedelplan
Kommunestyrets innstilling

TEGNFORKLARING
BYGGEOMRÅDER

Nåværende Fremtidig

Tegnforklaring med bestemmelser Linjetyper

- Planens begrensning
- Grense for arealbruksområde
- Grense for båndleggingszone, fremtidig
- Fremt. Gang-/Sykkelveg på bru etc
- Fremt. Hovedveg på bru etc
- Fremt. Hovedveg
- Fremt. Hovedveg i Tunnel
- Fremt. Gang-/Sykkelveg

Reguleringsbestemmelser

d) Båndleggingssoner, Fremtidig

Båndlegging for regulering etter pbl, fremtidig

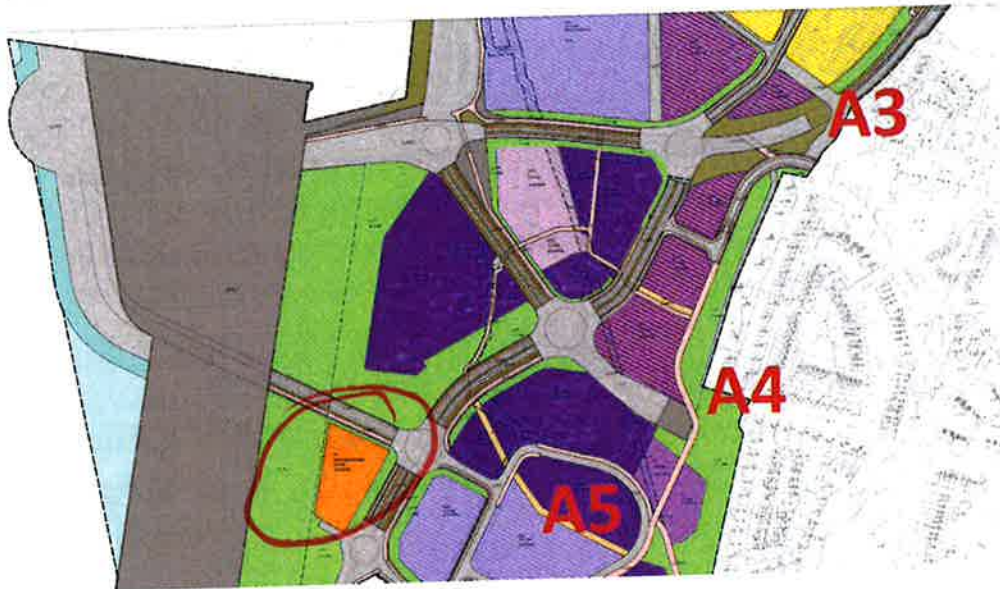
2. Samferdselanlegg og teknisk infrastruktur, fremtidig

Veg, fremtidig

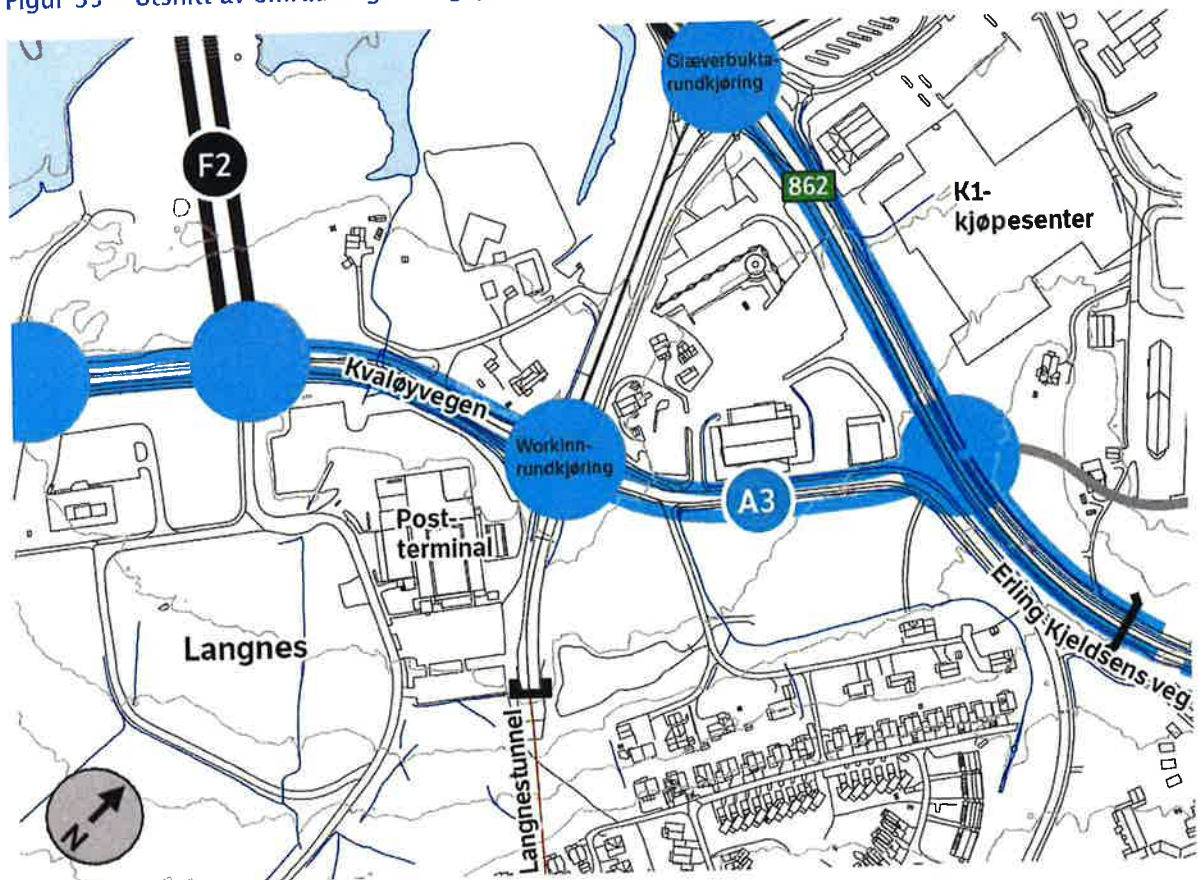
Plan Id	0251	Målestokk	1:8000	Saksbehandler	EQHAM
Dato	14.08.2015	KartMak		Tegningnummer	K01

3.5.2 Langnes

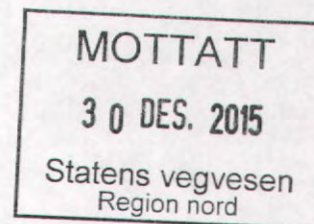
I Langnesområdet foreligger godkjent områdereguleringsplan. Som omtalt i kapittel 3.1 defineres denne planløsningen som en del av alternativ 0 (referansealternativet). I dette ligger også at det i alternativ 0 forutsettes etablert en ny kryssing under forlengelse av eksisterende rullebane på lufthavnen sør for eksisterende kryssing. Kartskissen under viser utsnitt av områdereguleringsplanen og hvilket vegnett som omfattes av alternativ 0.



Figur 35 – Utsnitt av områdereguleringsplan Langnes



Figur 36 – Tunnelpåhugg, påkobling og vegtiltak for alternativ A3 og C1 iht områdeplan for Langnes



Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Merknad 15

Tromsø, 29. desember 2015

Merknader fra grunneiere og beboere i Breiviklia til forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny tverrforbindelse i Tromsø kommune

Det vises til høringsutgave av ovennevnte forslag med høringsfrist 4. januar 2016. Dette innspillet er innenfor fristen.

Følgende innspill er et felles skriv på vegne av majoriteten av beboerne/grunneierne i boligfeltet «Breiviklia».

1 Innledning – kort om boligfeltet «Breiviklia»

Breiviklia er en gate/boligfelt plassert mellom Tromsø arktisk-alpine botaniske hage og Breivika Videregående skole.

Boligfeltet Breiviklia består i dag av ca 10 fysiske boliger, hvorav de fleste av disse inneholder to eller flere boenheter. Enhetene bebos av et variert utvalg mennesker, alt fra eldre eneboere til yngre barnefamilier.

Breiviklia boligfelt er et veletablert boligfelt, hvor de fleste boligene ble bygd på 60-tallet. Flere av beboerne har bodd her i flere tiår, og trives godt.

Sør for grunneiendommene ligger en av svært få "grønne lunger" i Breivika-området; en skog som igjen grenser mot Tromsø arktisk-alpine botaniske.

Skogen har flere funksjoner; den gjester blant annet fugleliv, den skjermer mot støy fra Stakkevollveien og dagens Tverrforbindelse (Erling Kjeldsens vei), og den fungerer – og har lenge fungert – som en naturlig lekeplass for de barn som vokser opp i Breiviklia, både vinter- og sommerstid.

2 Merknader til konsekvensutredningen for ny tverrforbindelse

2.1 «0-alternativet» - det ønskelige alternativet

Som beboere/grunneiere i Breiviklia ser vi på bekymring på at det legges frem forslag om ytterligere utbygging i form av nye tunellutløp og veier i Breivika-området så tett opp mot dagens eksisterende boligfelt. Trafikkmengden som det nye veinettet legges opp til å ta unna for er betydelig, og vil påføre dagens boligområde vesentlig forringet bokvalitet, både i form av økt støy, forverret luftkvalitet, estetikk og dårligere nærmiljø/traffiksikkerhet for barn- og unge – all den tid dette tenkes lagt nærmere boligfeltet enn dagens veinett gjør.

I så henseende vil det være best for Breiviklia boligfelt om man går for det såkalt «0-alternativet», altså at man ikke utvider veinettet i det hele tatt, men derimot utnytter dagens eksisterende veisystem også i fremtiden.

2.2 Alternativ A4 – det nest beste alternativet

A4 er et foreslått alternativ som løses ved et nytt tunnelpåhugg rett nord for eksisterende tunnelpåhugg for Breivikatunnelen og knyttes videre sammen med eksisterende tunnelsystem (som omtalt og illustrert i konsekvensutredningen s. 133). Etter Statens Vegvesens vurdering vil ikke «utbygginga medføre vesentlige endringer i forhold til dagens situasjon.» for Breivika sin del.

Som beboere i Breiviklia stiller vi oss langt mer åpen og positivt innstilt til en løsning som innebærer en utvidelse av allerede eksisterende tunellutløp enn de andre utbyggingsalternativene. Vi mener en slik løsning må vurderes som det beste både for miljø og dagens øvrige bebyggelse i området, dersom man først skal bygge ut. Området ved dagens tunellutløp er i dag uansett kun preget av trafikk, og man griper ikke inn i nye nærmiljøområder ved å legge et nytt tunellutløp ved dagens utløp. Forurensningen i form av støy og lyd vil fremdeles være sentralisert til én plass, i stedet for at man sprer disse ulempene utover til nye områder.

Når Statens Vegvesen på side 150 mener at alternativ A3 (som er deres anbefalte alternativ) har lavest investeringskostnad undrer vi på om man har hensyntatt den innløsningskostnaden av dagens boligeiere som alternativ A3 (og for den saks skyld også A5 og C1) vil innebære. På side 6 i utredningen kalkuleres alternativ A3 til å kun være 100 millioner kroner dyrere enn alternativ A4. Dersom innløsning/ervert av dagens 10 boligeiendommer blir nødvendig, vil dette fort komme opp i en pris på +/- 50 millioner kroner, under forutsetning av at hver eiendom prises til ca 5 millioner kroner.

Ettersom et tunellutløp som alternativ som A3/A5 og C1 representerer ligger så tett opp mot Breivika Videregående skole vil det etter alt å dømme også forde betydelig med avbøtende tiltak for å ivareta de luft- og støymessige forholdene en av landsdelens største undervisningsinstitusjoner vil bli påført. Vi stiller derfor spørsmålsteget ved om den prissatte konsekvens-differansen mellom alternativ A3 og A4 langt i fra er så stor som 100 millioner kroner. Det kan tenkes at alternativ A4 faktisk vil komme ut som et rimeligere alternativ, uten at vi vil begi oss inn på noen nærmere kostnadsvurdering her.

(2)

2.3 Merknader til alternativene A3, A5 og C1 – de verst tenkelige alternativene

Alle de tre alternativene som tenkes å starte i den midterste rundkjøringen nord for Tromsø arktisk-alpine botaniske hage (som omtalt og illustrert i konsekvensutredningen s. 132-133) er en uakseptabel løsning dersom man samtidig tenker å bevare privatboligbebyggelsen i Breiviklia. Alternativene innebærer en total omveltning på nærmiljøet for samtlige av dagens eiendommer i Breiviklia-feltet. For de eiendommene som ikke vil bli revet i prosessen, vil nærmiljøet bli totalt annerledes med et tunellutløp som nærmeste nabo. Dagens eneboligbebyggelse med opparbeidede grønne hager som nærmeste nabo vil bli erstattet med et tunellutløp som generer enormt med luft- og støyforurensning. Etter alt å dømme vil luft- og støyforurensningen som blir generert av et slikt tunellutløp overgå de tillatte grenseverdier for hva som er akseptabelt i et boligområde.

Det kreves derfor at samtlige eiere i Breiviklia boligfelt i det minste blir tilbudt innløsning, uansett om eiendommen må rives eller ikke i forbindelse med en eventuell utbygging i, eller rett ved, dagens boligfelt.

Når det gjelder de geologiske grunnforholdene i Breiviklia antas det at majoriteten (om mulig alle) av boligene er bygd inn i fjell. Dette vil representere betydelige utfordringer ved sprengning og utbygging i området, dersom man forutsetter at noe av bebyggelsen i området skal bestå. Vi viser i den anledning til utredningen side 73, hvor det uttales:

I påhuggsområdene Breivika (Tromsø arktisk-alpine botaniske hage) og tverrforbindelsen vil det være nærliggende bebyggelse inntil påhuggområdene. Dette medfører særlig hensyn med tanke på vibrasjoner og lufttrykkstøt fra sprengning, og at graveskråninger i påhugget vil komme tett inn på bolighus.

3 Konklusjon

Beboerne i Breiviklia anmoder om at man går for det såkalt «0-alternativet».

For det tilfellet at man går for utbygging av veinettet vil det generelt sett være ønskelig at man legger eventuelle nye tunnellutløp og veier så langt vekk fra boligfeltet som mulig, samtidig som man bøter på den økte støy- og lydbelastningen som vil påføres boligfeltet med avbøtende tiltak.

Dersom «0-alternativet» ikke blir en realitet, anmodes det fra beboerne/grunneierne i Breiviklia boligfelt subsidiært om at man går for «A4»-alternativet.

For det ulykkelige utfallet ved at et av alternativene A3, A5 og C1 velges, henstiller vi om at samtlige grunneiere tilbys innløsning, uavhengig om eiendommen må rives/fjernes for å realisere nye vei-prosjekter.

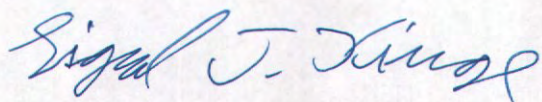
4 Anmodning om å fatte avgjørelse snarest mulig

Dagens situasjon hvor usikkerheten råder om hva som vil skje med boligfeltet er en stor belastning for beboerne/grunneierne i Breiviklia. Vi føler vi befinner oss i en limbo hvor man verken kan flytte/selge boligen med dagens usikre fremtid for området, og mange vegrer seg for igangsette nødvendig vedlikehold på boligene sine i frykt for at det er forgjeves arbeid dersom boligene må vike for den foreslåtte veiutbyggingen.

(3)

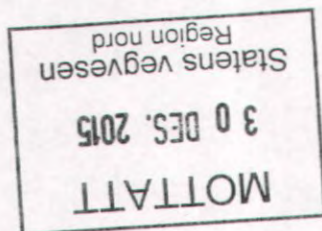
Vi henstiller derfor alle parter og beslutningstakerne i denne prosessen om å handle så raskt og effektivt som mulig, slik at man får avklart framtidssituasjonen for innbyggerne i Breiviklia boligfelt så fort det lar seg gjøre.

På vegne av beboerne/grunneiere i Breiviklia boligfelt;



Sigurd T. Kinge
Grunneier og beboer i Breiviklia 7 (gnr 119 bnr 3702 i Tromsø).

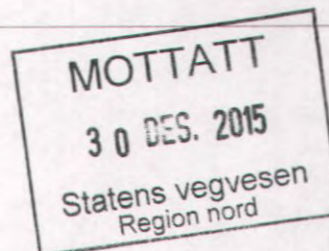
Adr: Breiviklia 7, 9019 TROMSØ
T: 45859758
E-post: sigurdkinge@gmail.com



Tromsø Kristelig Folkeparti
Fylkeshuset, Boks 6600,
9296 Tromsø

Tromsø 21.12.2015

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø
E-post: firmapost-nord@vegvesen.no



Deres ref.: 15/201087

Hørings svar til Forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

Viser til offentlig ettersyn og høring av «Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya».

Kommunedelplanen skal avklare traseer for framtidige hovedveger mellom Breivika og Langnes (tverrforbindelse, rv. 862) og mellom Tromsøya og Kvaløya (fv. 862). I planforslaget er det konsekvensutredet tre alternativer for ny Tverrforbindelse og fire alternativer for ny forbindelse til Kvaløya, samt en sammenhengende tunnel mellom Breivika og Kvaløya. Dette gir i sum 13 ulike kombinasjoner av ny forbindelse mellom Breivika-Langnes-Kvaløya.

Viser for øvrig til planforslaget som består av planbeskrivelse, planbestemmelse, plankart og 16 delrapporter. Det er oppgitt at prognoseåret er satt til år 2040.

1. Mål og forutsetninger for planarbeidet

Kristelig Folkeparti er opptatt av en offensiv og fremtidsrettet satsing på samferdsel som innebærer økt fremkommelighet, færre flaskehals, tryggere og mer miljøvennlig transport. Samferdsel må være en del av en helhetlig byplanlegging, hvor en tar hensyn til bosetningsmønster, lokalisering av arbeidsplasser og befolkningsvekst. Tromsø Kristelig folkeparti er også opptatt av at privatbilismen ikke skal øke ukontrollert og at det må iverksettes tiltak som gjør det enklere for befolkningen å bruke kollektivt, gang og sykkel i det daglige.

Samfunnsmålet for Transportnett Tromsø er:

Transporttettersspørsele i Tromsø skal i framtida håndteres på en mer miljøvennlig måte. Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette vil gi mindre støy, eksos og et bedre bymiljø til oss alle.

Målsetting i planarbeidet er at det skal være **null vekst** i bruken av privatbil og dette målet er videre lagt inn som en premiss i prognosearbeidet. Trafikkprognosen i planen baserer seg altså kun på vekst i næringstransporten. Antatt årlig vekst er 0,15 %, som innebærer en vekst frem til 2040 på 4 %.

Tromsø er en by i voldsom vekst og det er påfallende at oppmerksomheten omkring befolkningsvekst og vekst i bruken av privatbil, ikke er hensyntatt i planarbeidet. Befolkningsveksten i Tromsø har vært jevn, veldig lenge. Statistisk sentralbyrå sin MMMMM-prognose tilsier en befolkning i Tromsø på over 80 000 i 2028, det vil si en vekst på ca. 8 500 nye innbyggere (fra 2014, 71590). Dette er et forsiktig anslag. Vi forstår at det foreligger nasjonale føringer for planarbeidet, men det blir grunnleggende feil å ikke legge riktige forutsetninger til grunn for et så viktig og betydningsfull beslutningsgrunnlag som her presenteres.

I planen pekes det på at trafikkutviklingen over Sandnessundbrua de siste 15 årene er kraftig økt. Økningen er på hele 26 %, som gir en gjennomsnittlig årlig vekst på 1,5 %. Er det grunner til at denne veksten skal avta fra og med 2015? Det kan synes at trasévalget til ny tverrforbindelse harmonerer godt med målsettingen. Helt andre hensyn synes derimot å ligge til grunn for de to alternativene til Kvaløya (B2 og B3).

Poenget er at forutsetningene for planen synes **ikke** å ha tatt inn over seg kompleksiteten i befolkningsutviklingen og veksten i personbilbruken. Trafikkprognosen vil ikke være realistisk ved kun å beregne vekst i næringstransporten. Dette er på mange måter alvorlig, i den grad Vegvesenets synes å bygge sin anbefaling på sviktende grunnlag. **Tromsø KrF vil hevde at det ikke er mulig å planlegge veiutbygging i Tromsø med null vekst i bruk av privatbil.** Erfaringer og dokumentasjon så langt, tilsier dette. Det må også understrekes at økt befolkningsvekst og videre økt bruk av privatbil i enda større grad vil understreke behovet for økt satsning på kollektivtransport, sykkel og gange.

Det synes også at planforslaget i liten grad er samstemt med de omfattende planvedtak i Tromsø kommune med hensyn til bolig, befolkningsvekst og strategier for øvrig. Eksempelvis kan det nevnes at det foreligger forslag om reguleringsplan til godkjennelse i kommunestyret på nyåret (godkjent av dagens byråd) fra Tromsø parkering AS og Tromsø offentlige parkering AS. Reguleringsplanen inneholder bygging av nærmere 1 000 parkeringsplasser i tunellanlegget, altså en dobling av dagens kapasitet med hensyn til parkering i sentrum. Tromsø kommune tar altså høyde for økt bruk av privatbil som transportmiddel inn til sentrum.

Befolkningsveksten i Tromsø kan på ingen måte undervurderes og infrastruktur og veiutbygging må derfor dimensjoneres allerede nå for å ta høyde for behov flere år frem i tid. Skal en forbindelse til Kvaløya kun basere seg på en målsetting om vekst i gående og syklende og økt kollektivtransport? Den er ambisiøs og på mange måter riktig, men å legge inn null-vekst i personbiltrafikken er ikke realistisk. Med en slik begrenset målsetting er det åpenbart at det er det korteste og billigste alternativet som når frem. Dette fordi en ikke har hensyntatt all tilgjengelige prognoser med hensyn til befolkningsutvikling.

2. Forslag og anbefaling til Statens vegvesen

Statens vegvesen anbefaler Alternativ 2: Breivika – Langnes – Selnes (sørlig bru) A3 + B3 vedtas og legges til grunn ved videre planlegging. Alternativ 1: Breivika – Langnes – Kvaløysletta (parallell bru (A3 + B2) vil også kunne aksepteres av Statens vegvesen.

Forlag til ny tverrforbindelse (A3) synes å være et godt og fremtidsrettet forslag som Tromsø KrF støtter. Derimot støtter Tromsø KrF **ikke** de to forslagene til ny forbindelse til Kvaløya. Det baserer seg på flere forhold.

Trafikkavvikling og kollektivtransport

Det viktigste er at trafikkgjennomstrømmingen gjennom Giæverbukta blir altfor stor. Giæverbukta er et sentralt knutepunkt for reisende i Tromsø og krysset og vegnettet har i dag store avviklingsproblemer i perioder med rushtrafikk. Trafikken blir betydelig tettere med to bruer fra Kvaløya inn mot det allerede trafikkbelastede Giæverbukta og Langnesområdet. Representanter fra Statens vegvesen har signalisert at krysspunktet ikke kan bygges over to nivåer, siden krysset i utgangspunktet ligger lavt i terrenget på grunn av flytrafikken. To nivåer vil således ikke fungere siden trafikken må ledes igjennom kulvert under flyplassen.

Veistrekningen mellom flyplassen og Giæverbukta ligger også svært nært sjøkanten. Dersom vannstanden stiger noen meter, vil det raskt kunne forårsake at eneste vei til Kvaløya fra øya blir stående under vann. Vi antar at det her foreligger en risiko som bør vurderes nøye. Dette taler altså mot både alternativ B2 og B2.

Dimensjoneringen av vedtatt områderegeringsplan for Langnes synes av flere grunner å ikke ta nok høyde for den økte trafikkmengden. Bygging av flere rundkjøringer med stor nærhet til hverandre i det samme området, vil kun i begrenset grad sikre god flyt av trafikken. I rushtiden morgen og ettermiddag synes det nærliggende at kapasiteten vil bli sprengt om få år. Resultatet blir som i dag, liten flyt og dårlig trafikkavvikling. Dette vil da også gjelde kollektivtrafikken ved buss som er tenkt å benytte det samme veinettet. På strekningen Langnes lufthavn – Giæverbukta vil kollektivtrafikken bli stående i den samme køen som i dag. Resultatet er at man som passasjer, ikke vil spare tid på å benytte kollektivtransport.

Hvorfor er det ikke mulig å satse mer kollektivt ved å skille ut egne kollektivfelt som vil sikre flyt og forutsigbarhet? Det ligger et betydelig vekstpotensial i kollektivtransporten dersom det hadde vært større regularitet og kortere reisetid. Det eneste kollektivfeltet som er etablert i Tromsø, med stor suksess, er det mellom Sandnessundbrua til rundkjøringen ved Eurospar på Kvaløya. Satsingen som er forespeilet i delprosjektet synes å være lite ambisiøs. Spesielt med tanke på at en Kvaløyforbindelse over Håkøya vil gi mulighet for en økt kollektivsatsing i et område som i dag har et sterkt begrenset kollektivtilbud.

Andre svakheter i planarbeidet

Planforslaget tar ikke inn over seg den videre utbygging av Langens som handelsområde med blant annet etableringen av IKEA. Det pekes på at det «ikke er gjort formelle vedtak som denne kommunedelplanprosessen kan forholde seg til». IKEA har kjøpt tomten og det er planlagt bygging av en betydelig næringsvirksomhet om få år. Dette er kjente forhold som selvfølgelig også må inngå i planarbeidet.

Videre synes det ikke at planarbeidet har tatt høyde for at det foreligger vedtatte planer for mer boligbygging i Hamna. Trafikken i dette området inn mot Giæverbukta og Langnes vil på grunnlag av disse forhold også føre til økt vekst i personbilbruken. Planen synes i begrenset grad å ta høyde for at Avinor planlegger om en utbygging av flyplassen, en utbygging som vil medføre flere reisende til og fra flyplassområdet.

Et forslag basert på urealistiske forutsetninger

I sum oppfatter Tromsø KrF at forslaget med ny bru fra Langens – Selnes ikke vil løse trafikkutfordringene, som stadig eskalerer. Svært mye av potensialet i befolkningsveksten i Tromsø ligger i store områder med muligheter for boligbygging på Kvaløya. Med nye boligområder på Kvaløya vil det være sannsynlig at mange barnefamilier vil bosette seg der. Mange av disse er avhengige av privatbil for effektivt å få gjort nødvendig daglig transport fra hjem til barnehage/ skole og arbeidssted. Det er også slik at behovet for bil som transportmiddel og type bolig vil variere gjennom livets ulike faser. Planen synes altså ikke å ta høyde for denne utviklingen, og anbefalt trase vil derfor ikke være den beste løsningen for disse trafikkutfordringene.

Bru fra Tromsø til Kvaløya er videre så værutsatt, at en ikke kan forvente en stor økning av gående eller syklende. Kvaløya ligger også i betydelig avstand fra de store arbeidsplassområdene (Breivika og Sentrum). Dette gjør at potensialet for en betydelig økning av gående og syklende er begrenset. Det sykler daglig personer fra Storelva over dagens bru. Det vil nødvendigvis ikke bli et betydelig volum av flere gående og syklende med ei ny bru.

Bru til Kvaløya (B3) vil også direkte berøre områder som i planen er definert som «Stor verdi» (rød farge). B6 til Håkøya vil verken berøre eller krysse et slikt område, kun et område av «Middels verdi» (orange farge).

Med det at trafikkprognosen forutsetter null vekst i bruken av privatbil, vil det også påvirke effektberegningene som legges til grunn. Vi har derfor liten tiltro til at alternativ A3 B3 viser «best nytte per budsjettkrone». Dette gjelder også beregnet «trafikanntytte» og «netto nytte».

Tromsø KrF mener derfor at både Alternativ 2 og Alternativ 1 ikke bør anbefales vedtatt.

3. Tromsø KrF sin vurdering og forslag til trasévalg

Tromsø KrF vil anbefale at Statens vegvesen arbeider videre med Alternativ 3 og foreslår dette alternativet vedtas og legges til grunn i videre planlegging (A3 + B6).

Det er allerede pekt på forhold som tilsier at Alternativ 2 og Alternativ 1 ikke bør legges til grunn for den videre planleggingen.

Med Alternativ 3 vil trafikken ledes bort fra det stadig mer trafikkbelastede området Giæverbukta – Langnes. Se begrunnelse over.



Boende på Kvaløya fra og med Strandfeltet og sørover, vil ha et reelt alternativ til transport til arbeidsplasser på Tromsøya (Sentrum og Breivika). Det er forskjell på å bo på Storelva å arbeide i Sentrum/ Sydspissen, eller å bo på Slettaelva og arbeide i Breivika. Reisevei for disse alternativene vil være ulik dersom Håkøya (B6) hadde vært en alternativ til dagens Sandnessundbru. Videre vil alternativ B6, på en forutsigbar og fremtidsrettet måte, ta høyde for befolkningsveksten som planen tydeligvis **ikke** har tatt inn i sine prognoser.

Det anføres også at næringstrafikken fra områdene sør på Kvaløya (Sommerøya/ Eidkjosen) synes å være undervurdert. Vi vil her peke på at Utviklingslaget i Kaldfjord og Ersfjord har uttalt at de ser et stort behov for en forbindelse over Håkøya.

Alternativet over Håkøya vil frigjøre trafikk over dagens Sandnessundbru og veien videre til Giæverbukta. Kollektivtrafikken vil dermed ha de beste forutsetninger for å overholde egne rutetider. Den totale trafikkavviklingen gjennom Giæverbukta vil bli best mulig og det vil være en alternativ transportvei dersom det oppstår uforutsette hendelser i trafikkbildet eller obstruksjon av trafikken på den ene av de to forbindelsene til Kvaløya.

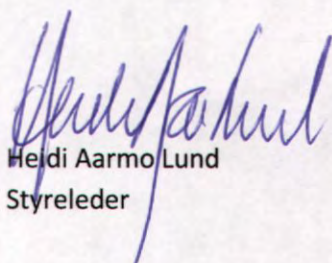
Tromsø er i en særstilling ved at byen i svært begrenset grad har mulighet for boligbygging på selve Tromsøya. Det må her også tas i betraktning et sterkt ønske om å bevare og beholde grøntarealer på dagens nivå. Nye boligområder må derfor etableres i det som i dag er deler av distrikts-Tromsø, hvor trafikkgrunnet for effektiv kollektivtrafikk er svært begrenset.

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

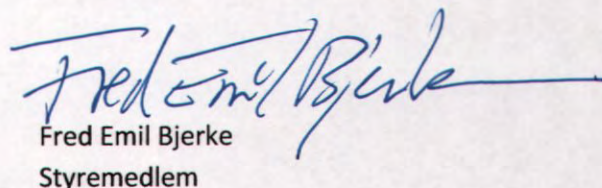
Vi håper våre innspill blir tatt med i det videre planarbeidet om ny Kvaløyforbindelse, slik at arbeidet videre kan foregå med et riktig og best mulig kunnskapsgrunnlag. Det er avgjørende at forutsetningene med hensyn til befolkningsveksten, tas tidlig inn i planprosessen. Noe annet vil skape stor usikkerhet og økt risiko for forsinkelser samt en kommunedelplan som en kan anta å ikke vil stå seg over lang tid.

Forhandlinger med staten om midler til ny Kvaløyforbindelse vil forutsette et korrekt og realistisk situasjonsbilde.

Med vennlig hilsen
Tromsø Kristelig Folkeparti



Heidi Aarmo Lund
Styreleder



Fred Emil Bjerke
Styremedlem

Fra: Ersfjordbotn utviklingslag <ersfjordbotn.utviklingslag@gmail.com>
Sendt: 2. januar 2016 11:08
Til: Firmapost-nord
Kopi: Hovedstyret for Utviklingslagene
Emne: Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya
Vedlegg: Høringssvar ny kvaløyforbindelse_tverrforbindelse.docx

Se vedlegg

Mvh
Ersfjordbotn utviklingslag
v/styreleder
Trond Hjort-Larsen
Tlf 9518 4656

Ersfjordbotn Utviklingslag
v/Trond Hjort-Larsen, styreleder
Nattmålsvegen 26
9107 Kvaløya

Ersfjordbotn.utviklingslag@gmail.com

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

firmapost-nord@vegvesen.no

Dato 31/12 2015

Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

Ersfjordbotn utviklingslag har lest gjennom sakens ulike dokumenter og også deltatt på folkemøte i november på Kvaløya vgs. i sakens anledning.

Ersfjordbotn utviklingslag ønsker først og fremst å knytte noen merknader til ny **Kvaløyforbindelse**, da det er dette som ligger oss nærmest.

Etter å ha deltatt på folkemøtet den 26/11 på Kvaløya vgs. hvor det ble gjort usedvanlig klart at hele premisset for statlig medfinansiering (i forhold til en bymiljøavtale) ligger i at all fremtidig trafikkvekst enten skjer gjennom kollektivsatsing, sykkel eller til fots, så innser utviklingslaget at man må konsentrere seg om en løsning som legger til rette for dette. Gjør man ikke det risikerer man en ny Ramfjordsak med årtiers dragkamp om trasevalg, finansiering, mv. og da er det tross alt bedre å gå for en raskere løsning som forhåpentligvis vil oppheve dagens byggerestriksjoner på Kvaløya, Norges 5. største øy.

Dette premisset ligger nok fast, men vi synes det er synd at det ble slik og at man ikke veide andre hensyn før man vedtok dette. Man opplyser jo selv at det er en relativt lav andel bilførere i kvaløytrafikken hvor ca. 50 % av de reisende bruker bil.

Blant annet mener vi at det hadde vært bedre å fokusere på hva som hadde vært best for å utvikle distriktene rundt byen og hvordan man kunne sikret dagens næringsliv bedre rammebetingelser fremfor å ha et isolert fokus på å bedre dagens trafikkbilde for kollektiv og personbiltrafikk til og fra Kvaløysletta.

Med et realisert Håkøyalternativ (i tunell) ville man blant annet fått en bedre trafikkfordeling av trafikk nordfra (Ringvassøy, Karlsøy) og sørfra (Malangen, Senja, Sør-Kvaløya) til gagn for næringsliv og distriktsutvikling. Videre mener vi at Håkøyalternativet ville vært mer fremtidsrettet i et lengre perspektiv siden man ville ha lagt til rette for fremtidig boligvekst sørover på Kvaløya, forskyving av tyngdepunktet mot sør i sammenheng med ny ungdomsskole på Storelva, (og kanskje brannstasjon?) osv.

Som dere ser har vi et noe ambivalent forhold til denne saken. Vi mener allikevel at det er bedre å få på plass en ny Kvaløyforbindelse så fort som mulig heller enn å fighte premisser, så derfor velger vi altså å **slutte oss til anbefalt alternativ med ny bru fra Selnes over til flyplassen (B3)**.

Det er allikevel en del ting som må på plass for at dette skal bli en grei løsning og ikke bare ende med en forskyving av dagens kø:

Kollektivsatsing:

- Kollektivtrase helst fra Eidkjosen men minst fra Storelva, og hele veien bort mot ny bru.
- Bedre tilrettelegging av parkeringsplasser ved knutepunkt blant annet i Eidkjosen.
- Forlenging av dagens gang og sykkelsti langs RV 862/FV 57 fra Sjurelva til Ersfjordbotn (3-4 km)
- Busstilbud på kvelder og i helger også for distriktet, og i særdeleshet for ruta som korresponderer mellom knutepunkt Eidkjosen og Ersfjordbotn (dagens rute 425).

Vegmessige utfordringer

- Enhver rundkjøring og dels også kryss i dagens trase langs strekningen Storelva – brua fører til saktegående trafikk og kødannelse i rushtiden. Og i enda større grad når det er glatt og vanskelig føre. Ersfjordbotn utviklingslag mener at man må lage traseer og vegløsninger som i størst mulig grad lar trafikken flyte jevnt. Kryss og overganger i flere plan med påkjøringsramper kan være en måte å løse dette på.
- Dette gjelder også evt. ny rundkjøring (F2) ved flyplassen der trafikken fra Selnesbrua vil møte trafikken fra Sandnessundbrua.
- Gjæverbukta / Workinnmarka: Begge disse rundkjøringene oppleves i dag som kødannere. Dette er også en plage for kollektivtrafikken som havner i samme kø. Løs dette problemet, i særdeleshet for kollektivtrafikken, og dere vil se at privatbilismen går ned til fordel for kollektivreiseing. Uavhengig av dette bør man i dette området også søke å lage trafikkløsninger som er bedre enn dagens to ordinære rundkjøringer. De er ikke dimensjonert for dagens trafikk, langt mindre fremtidens trafikkbilde. Vi tenker at også her ville det vært en fordel med kryss i flere plan, på- og avkjøringsramper, med videre, men skjønner at det er noen utfordringer med dagens rullebane i så måte.

Som vi har argumentert for tidligere i brev til politisk ledelse i kommunen: Tenk 50 år fram i tid og en nær dobling av dagens folketall. Det er vanskelig å se for seg at hele den trafikkveksten utelukkende skal skje gjennom kollektivsatsing, gående og syklende. Dermed bør man allerede nå tenke fornuftige, fremtidsrettede løsninger og dimensjonere for dette framfor å måtte gjøre jobben en gang til om 30 år.

Mvh

Ersfjordbotn Utviklingslag

Fra: Gyllenborg og Prestvannet bydelsråd <post@gylpre.no>
Sendt: 2. januar 2016 23:42
Til: Firmapost-nord
Emne: Innspill til Transportplan Tromsø, ref. 15/201087.
Vedlegg: Høringstuttalelse Transportplan Tromsø.pdf; Langnesbakken og Kirkegårdsveien forslag om endringer - brev til Tromsø Kommune.pdf

Hei

Vedlagt er bydelsrådets Innspill til Transportplan Tromsø, ref. 15/201087.
Til orientering vedlegges også et brev sendt til Tromsø Kommune fra februar 2015 som er relevant i saken.

Med vennlig hilsen,
Jos Kögeler
(leder Gyllenborg og Prestvannet bydelsråd)

Til Statens Vegvesen, region Nord

firmapost-nord@vegvesen.no

kopi: postmottak@tromso.kommune.no

Tromsø, 30.12.2015

Innspill til Transportplan Tromsø, ref. 15/201087.

Vi viser til høringsdokumentene som vi fikk tilsendt og de åpne møter som har vært i November.

De planlagte tiltak ligger alle utenfor bydelene Gyllenborg og Prestvannet men de ulike løsningsforslag for en Kvaløyforbindelse vil likevel påvirke vår bydel på en indirekte måte.

Allerede i dag merker vi en økning av gjennomgangstrafikk i vår bydel på grunn av utbyggingen på Strandkanten, Fagereng og Workinnmarka. En ny fastlandsforbindelse vil medføre en kapasitetsøkning og sannsynligvis økt biltrafikk til og fra Kvaløya.

Bydelsrådet vil ikke foreslå en prioritering av de ulike alternativer men ønsker at det velges løsninger som ikke belaster de sentrale deler av øya med enda mer gjennomgangstrafikk. I denne sammenhengen vil vi nevne alternativet med ilandføring av en forbindelse ved Fagereng spesielt. Etter vår mening bør en slik løsning velges kun dersom det etableres samtidig forbindelser til Sentrumstangenten eller Giæverbukta.

De øvrige alternativ har alle ilandføring i området ved flyplassen og vil dermed påvirke vår bydel på samme måte. Vi har tydeligere i år sendt forslag til kommunen med mulige trafikktiltak for å redusere gjennomgangstrafikken over Langnesvegen og Kirkegårdsvegen. Dette har vi ikke fått svar på ennå, men vi vedlegger dette brevet til orientering.

Med vennlig hilsen,
For Gyllenborg og Prestvannet Bydelsråd
Jos Kögeler (leder)

- Til Tromsø kommune
Postmottak@tromso.kommune.no

Kopi Langnes Bydelsråd
Langnes.bydel@gmail.com

Tromsø, 24.1.2013

FORSLAG TIL TRAFIKKSIKRINGSTILTAK PÅ STREKNINGEN LANGNESVEGEN TIL SENTRUM

I fjor høst ble Langnesbakken forkjørsvei fra Kvaløyvegen og oppover. Dette medfører mer jevn trafikkstrøm og sikrere forhold for bilister.

I avisene datert 06.01.2015 står Langnes bydelsråd frem og mener det haster med trafiksikkerhetstiltak for de myke trafikantene og vil ha 30-sone døgnet rundt i hele Langnesbakken. Gyllenborg og Prestvannet bydelsråd bifaller dette men ønsker at slike tiltak gjennomføres som et element i en større pakke.

Målsetningen for oss er å øke sikkerheten for myke trafikanter og redusere gjennomgangstrafikken uten at det går utover tilgjengeligheten for biler.

Vi ser i dag følgende utfordringer:

- For høy fart. Særlig 50-sonen på Kirkegårdsvegen fra Trollbakken til Alfheimkrysset (her krysser mange unger og er det fotgjengertrafikk til og fra Trollbakken barnehage og Bikuben) og deler av Langnesvegen langs Prestvannet.
- Uoversiktlig med blanding av 30, 40 og 50 km/t strekninger, både med og uten tidsbegrensinger
- Manglende fortau og belysning langs nedre del av Langnesbakken
- Farlig blanding av sideveier med og uten vikeplikt. Mange av disse bare delvis skiltet. Her skjer det mange (nesten)ulykker fordi bilistene oppfatter situasjonen annenledes enn det er skiltet.
- Fotgjengeroverganger som er mangelfullt merket, belyst og skiltet

For å rydde opp i disse forhold forslår Gyllenborg og Prestvannet bydelsråd følgende:

- Det innføres forkjørsrett på hele traseen Langnesvegen og Kirkegårdsvegen - altså helt fra Kvaløyvegen til sentrum (Vestregata). Unntak vil kunne være krysset Langnesvegen/Kirkegårdsvegen/Clodiusbakken (rundkjøring?) og krysset Kirkegårdsvegen/Holtveien.
- Det innføres 30 km/t langs hele strekningen alle dager fra kl 0700 til 2000
- Det etableres fotgjengerovergang på Kirkegårdsvegen ved Bikuben. (Dette har vi for øvrig bedt om i mange år). Eksisterende overganger merkes med skilt på hver side av veien. Belysning besørges der hvor det mangler. Kanskje en av disse overganger kan benyttes i prøveprosjektet med lysmerking av overganger som det ble skrevet om i avisene nylig?
- Fortauet på øvre delen av Langnesbakken forlenges sørover slik at det knyttes til fotgjenger/sykkelstien langs Kvaløyvegen.

- Inntil dette fortauet er på plass sørges det for tydelig skilting av den alternative sykkelruten som går fra Kvaløyvegen, langs Postterminalen og opp til Prestvannet. Det må etableres belysning i den nedre delen av denne ruten og det skal sørges for at det blir brøytet om vinteren.

Med dette oppnår man følgende:

- Sikkerheten for de myke trafikanter forbedres betydelig (lavere fart på bilene, bedre overganger, fortau, alternative ruter)
- Trafikksikkerheten for bilister blir bedre ettersom all trafikk fra sidegatene vil ha vikeplikt.
- Trafikkflyten opp og ned Langnesvegen og Kirkegårdsvegen blir jevnere og faren for stopp på glatt føre reduseres
- Forkjørretten medfører at en redusert fartsgrense ikke forventes å medføre en merkbar økt kjøretid for bilister som bør langs strekningen eller som har andre destinasjoner på toppen av øya
- 30 km/t fartsgrense på hele strekningen vil redusere gjennomgangstrafikk av biler. På grunn av den jevnere flytt i trafikken forventes ikke den reelle kjøretid å økes betydelig, men tunnelen med sin 70 km/t fartsgrense vil for bilistene som kjører hele strekningen fremstå som et mer attraktivt alternativ.

Vi ser frem til en velvillig behandling av forslaget og ber om en konkret tilbakemelding på saken.

Med vennlig hilsen,

For Gyllenborg og Prestvannet Bydelsråd

Jos Kögeler (leder)

Merknad 19

Fra: Kattfjord Utviklingslag <post@kattfjordutviklingslag.no>
Sendt: 3. januar 2016 14:26
Til: Firmapost-nord; Hovedstyret for Utviklingslagene
Emne: Merknad Plan 0251 Ref 15/201087
Vedlegg: Høring Forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya, Tromsø kommune.doc

Hei

Vedlagt merknad til plan 0251 Forslag til kummunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya, Tromsø kommune

Med hilsen
Kattfjord Utviklingslag
Anita Winther
sekretær

Kattfjord Utviklingslag



Statens Vegvesen
Region Nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Referanse 15/201087

Kattfjord 03.01.2016.

Firmapost-nord@vegvesen.no

MERKNAD TIL PLAN 0251 KOMMUNEDELPLAN FOR NY TVERRFORBINDELSE OG NY FORBINDELSE TIL KVALØYA, TROMSØ KOMMUNE

Kattfjord utviklingslag har en del merknader til planen, og vi konsentrerer oss om ny forbindelse til Kvaløya, da den berører oss mest.

Utviklingslaget mener at alternativ B6 med tilpasninger vil være det beste alternativet og vil forsvare det, i stedet for å kommentere de andre forslagene.

Tilpasninger alternativ B6:

I tillegg til utkjøring sør for Postterminalen som foreslått i planen, så mener vi det er nødvendig med en tilknytning til eksisterende tunellsystem.

Vi tar utgangspunkt i følgende måloppnåelse for ny forbindelse til Kvaløya (Høringsutgavens side 6):

1. Bidra til miljø- og klimavennlig byutvikling. Til grunn for byutvikling på Kvaløya skal prinsippene om samordna areal- og transportplanlegging vektlegges
2. Forbedre beredskapsforholdene på Kvaløya
3. Forbedre trafiksikkerheten
4. Forbedre framkommeligheten for kollektivtransporten
5. Forbedre forholdene for gående og syklende
6. Forbedre framkommeligheten for næringstrafikken

1. Bidra til miljø- og klimavennlig byutvikling

Kattfjord utviklingslag mener dette kan ivaretas ved at det legges til rette for parkering ved knutepunkt for kollektiv trafikk slik som i Eidkjosén. Direkteruter til UNN/UITØ og sentrum fra knutepunkt vil ivareta både miljø- og klimautfordringene.

Kattfjord Utviklingslag

2. Forbedre beredskapsforholdene på Kvaløya

Utviklingslaget mener at ved å velge alternativ B6 vil man få et reelt alternativ for beredskapstrafikken. I mye større grad enn ved for eksempel alternativ B2 og B3, som begge ender ut på nesten samme plass som eksisterende forbindelse. B6 vil korte ned avstanden til all utrykning sør/sørvest for Åsland.

3. Forbedre trafiksikkerheten

Kattfjord utviklingslag mener at trafiksikkerheten er ivaretatt ved å velge alternativ B6.

4. Forbedre framkommeligheten for kollektivtrafikken

Utviklingslaget mener at framkommeligheten for kollektivtrafikken vil bli godt ivaretatt ved at denne fortsetter å bruke eksisterende alternativ. At kollektivtrafikken må styrkes er soleklart, og vi nevner i samme slengen at vi ser for oss flere parkeringsplasser på knutepunkt som for eksempel Eidkjosen. Shuttletransport herfra og til UNN/UITØ og Sentrum vil avlaste for alle oss som ikke trenger bilen i byen, men som bor utenfor kollektivsonen og må kjøre til knutepunktene. Om denne shuttletransporten går via eksisterende eller ny trase, er likegyldig så lenge kollektivfeltene blir forlenget.

5. Forbedre forholdene for gående og syklende

I og med at dette er ivaretatt av eksisterende alternativ, så ser ikke Kattfjord utviklingslag nødvendigheten av at dette ivaretas av det nye alternativet også.

6. Forbedre framkommeligheten for næringstrafikken

Kattfjord utviklingslag mener at ved å velge alternativ B6 vil næringstrafikken få en valgmulighet som de ikke har i dag. Trafikk som skal videre over Malangen, vil få en mye mer effektiv rute ved å velge dette alternativet fra Tromsø.

Konklusjon

Utviklingslaget har forsøkt å vurdere alle alternativene likeverdig og har sett bort fra kostnadene.

Vi har vurdert alternativene B2 og B3 som dårlige løsninger for fordeling av trafikken på Kvaløya og for mottaket på Tromsøya. Slik vi ser det, så er det begrenset mulighet for å ombygge dagens rundkjøring i Giæverbukta til en trafikkmaskin. Uten en skikkelig trafikkmaskin med fordeling av inn- og utkjøring i forskjellige etasjer, er dette en dårlig løsning da det er rundkjøringen som er den indirekte årsaken til kødannelse. Da hjelper det lite med flere felt.

Kattfjord utviklingslag har vurdert alternativ C1 som et helt uaktuelt alternativ. Innslaget på Kvaløya er for nært dagens bru og vil ikke avhjelpe noe av trafikken fra sør. Vi mener at alternativet gir begrensninger mht videre veivalg, da man må kjøre tilbake for å komme til flyplass, bydelen Hamna, handelspark m.m.

Vi mener også at alternativ B7 er uaktuelt, da dette ikke er knyttet opp mot eksisterende tunellsystem. Alternativet er derimot godt hvis det knyttes opp mot tunellsystemet som beskrevet i planens side 47.

Kattfjord Utviklingslag

Utviklingslaget vurderer alternativ B6 med tilpasninger som et godt alternativ for framtiden, da vi mener bebyggelsen på Kvaløya om få år vil strekke seg til Eidkjosen og Håkøybotn. Videre mener vi at ved å gå for dette alternativet vil trafikken på Tromsøya bli fordelt mellom påkjøring i eksisterende tunellsystem og ved Langnes via dagens løsning. Begge påkjøringene vil gjøre videre veivalg enkelt og praktisk: videre nordover i eksisterende tunellsystem, videre til Hamna/handelspark/flyplassen via Giæverbukta og til sentrum via eksisterende tunellsystem.

Videre er Kattfjord utviklingslag enig i alle foreslåtte tiltak på eksisterende vegnett. I tillegg vil vi påpeke at det vi tidligere har nevnt med flere parkeringsplasser ved knutepunkt som for eksempel Eidkjosen Bussterminal og shuttletransport til UNN/UITØ og Sentrum, så vil dette kunne begrense privatbiltrafikken vesentlig.

Med hilsen

Kattfjord Utviklingslag

Anita Winther
Sekretær

Fra: Alf Inge Iversen <alf.i.iversen@gmail.com>
Sendt: 3. januar 2016 21:29
Til: Firmapost-nord; per.hareide@tromso.kommune.no;
ragni.lokholm.ramberg@tromso.kommune.no
Emne: Høringsuttalelse Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og
ny forbindelse til Kvaløya
Vedlegg: Høringsuttalelse planprogrammet kvaløyforbindelsen 2.pdf

Hei,

På vegne av Kaldfjord og Eidkjosen Bydelsråd legger jeg ved våre kommentarer til det fremlagte planforslaget for tverrforbindelse og ny kvaløyforbindelse.

Med vennlig hilsen
for Kaldfjord og Eidkjosen Bydelsråd,
Alf Inge Iversen

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Kaldfjord, den 3. januar 2016

Høring Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

Vi tillater oss å henvise til vårt tidligere innspill i denne saken, som i hovedsak gikk mot det faktum at vi, i likhet med de fleste andre i vår del av kommunen, ønsker en forbindelse mot Håkøya.

Etter at det i høst ble et overveldende flertall i kommunestyret om en slik løsning, så valgte Statens Vegvesen å trekke sin utredning som ble offentliggjort samme dag som det ble klart at man ønsket en løsning mot Håkøya. Det som fremkom i media var at hensikten var nå utrede nærmere et slikt alternativ. Stor er vår forundring når vi ikke finner igjen noe nytt i denne sammenheng. Det ble jo gjort kjent for alle at Rambøll m.fl. hadde gode løsninger som kunne dekke de fleste forutsetninger. Vi hadde derfor forventet å finne et forslag med bru til Håkøya via fylling fra Langnes utredet på lik linje med andre forslag.

Bru til Håkøya

Vi mener at dersom en løsning med tunnel under Sandnessundet er uaktuelt av kostnadshensyn, vil en bruløsning mellom Langnes og Håkøya være langt å foretrekke fremfor en løsning mot sentrale områder på Kvaløysletta. Her er våre argumenter som støtter et slik syn:

- Man må bygge for fremtiden. For å dekke utbyggingsbehovet i Tromsø i et langsiktig perspektiv, så vil en løsning som åpner nye områder for utbygging være eneste alternativ. Ytterligere utbygging på Kvaløysletta er begrenset til kanskje ett eller to tusen enheter, mens man i området Håkøya og fra Eidkjosen og sørover har ubegrensede arealer.
- En bruløsning med fylling vil ha de samme miljømessige fortrinn som en bruløsning mot Selnes. Legger man et mulig befolkningsgrunnlag inn i dette har man et kjempestort fortrinn i forhold til alle andre løsninger.
- Prismessig vil ikke en slik løsning være vesentlig dårligere enn hva en bruløsning til Selnes vil være. Brua er omtrent samme lengde, og Statens Vegvesen har selv estimert at fyllingen vil koste rundt 200-250 mill. Ved å kombinere dette med bygging av ny tverrforbindelse kan kostnadene sannsynligvis reduseres betraktelig.
- Man vil kanskje slippe å bygge ut Rv 862 til 4-feltsvei på strekningen Eidkjosen til Kvaløysletta, hvilket vil bli en nødvendighet med andre løsninger. Forøvrig en kostnad som ikke er regnet inn i alternativene B2 og B3.
- Vurdering av nytten sett opp mot en framtidig kystriksvei sørover behandler kun distanser. Eventuell trafikkøkning som en slik ny forbindelse til Midt-Troms medfører, tas det ikke høyde for i kost/nyttebetraktningene i konsekvensanalysen.

Vår argumentasjon i denne forbindelsen vil selvfølgelig måtte føre til at en ny tverrforbindelse mot Breivika vil måtte justeres slik at man mer eller mindre direkte kan kjøre fra Kvaløya til fastlandet.

Selnes eller lenger nord

Alternativene B2 og B3 (bru parallelt med eksisterende bru og bru til Selnes) er kortsiktige løsninger som begrenser seg til å håndtere ett av dagens problemer, begrenset kapasitet over Sandnessundbrua og gjennom trafikksystemet i Giæverbukta. Foreliggende forslag til kommunedelplan håndterer ikke følgende problemstillinger til disse alternativene:

- Dersom økt kapasitet i sin helhet skal reserveres kollektivtrafikk slik som foreslått ved at ett felt i hver retning blir kollektivfelt, vil dagens køer i liten grad reduseres.

- Bru til Selnes påstås å redusere mengden gjennomgangstrafikk over Slettatorget. Dersom en av bruene reserveres kollektivtransport, slik som også er foreslått, vil mengden gjennomgangstrafikk ikke reduseres vesentlig.
- Vekst i trafikken (se nedenfor) vil kreve økt kapasitet på strekningen fra Eidkjosen til ny bru. Dette er ikke tatt med i kostnadsbildet for B2 og B3.

Konklusjonen er at alternativene B2 og B3 vil gi forbedrede muligheter for å øke kollektivandelen av persontransporten mellom Kvaløya og Tromsøya, samt ivareta og muligens øke sykkelbruken noe. Begge disse er blant de sentrale målene som er gitt. Imidlertid er dette de eneste positive trekk ved disse to alternativene. Vi finner ingen forbedring av dagens kjøretøykapasitet. Vi finner ingen forbedring av dagens rushtidsproblemer. Vi finner ingen åpning for igjen å tillate boligbygging på Kvaløya utenfor bybuss-sonen. Vi finner ingen løsning for økningen i personbiltrafikk som vil komme enten man ønsker det eller ikke. Og vi finner ingen løsning for økt næringsaktivitet på Kvaløya.

Nullvekst

Planen forutsetter nullvekst i privatbilismen. Dette kunne være et greit nok kriterium dersom man kun ser på de bynære områdene for et kort tidsrom, selv om det er rimelig urealistisk. Nullvekst er et teoretisk mål på enkelte trafikktyper, satt av miljøhensyn. Selv om man forbedrer mulighetene for å reise kollektivt, vil man måtte påregne en reell trafikkvekst på 1% og mer pr. år. Og selv om man optimaliserer for kollektivreiser i og mellom bydelene, vil ikke dette gjelde for landsbygda rundt byen. Kvaløyforbindelsen er en forbindelse mellom by og land, og omlandet til byen må inkluderes dersom konsekvensanalysene skal ha reell verdi. Manglende kapasitet på Sandnessundbrua har i mange år begrenset utbyggingen i bygdene på Kvaløya. Med ny forbindelse kan og bør denne byggestoppen oppheves, og det kan derfor påregnes større boligvekst her enn på fastlandet. Utviklingen av kollektivtilbud utenfor bydelene har ikke vært like positiv som i byen, slik at biltransport nærmest er en forutsetning for å bo på bygda. Det må derfor forutsettes trafikkøkning på 1,5-2% eller mer over Sandnessundet dersom man fortsatt vil ha levende bygder på Kvaløya. En ny forbindelse som ikke reelt øker bilkapasiteten (fordi den planlagte økningen skal reserveres kollektivtransport), vil enten fremtvinge behov for nok en ny forbindelse i løpet av få år, eller at den økte kollektivkapasiteten må benyttes til privatbiler. Noe som igjen genererer mer biltrafikk.

En ny forbindelse mellom Tromsøya og Kvaløya er nødvendig. Men det er viktig å se dette i rett perspektiv. Selv om det er noen akutte problemer som skal løses, og viktige mål som skal nås, må framtiden også være retningsgivende. Dersom Erling Kjeldsen kun hadde tenkt kost/nytte på 40- og 50-tallet, hadde vi neppe hatt Tromsøbrua tidlig på 60-tallet. Dersom Bjarne G. Nilsen kun hadde tenkt kost/nytte på 80-tallet hadde vi ikke hatt Langnestunnellen mot slutten av det tiåret. Disse to tenkte litt utover akutte behov, og planla og bygde for framtidens behov. Og da har vi ikke nevnt de som bygde Bergensbanen, eller ga hele landet telegrafisk forbindelse.

Den løsningen som nå skal velges, skal stå i 100 år eller mer. Da bør vi også ta oss råd til å vurdere planene med tanke på framtiden. Ikke bare løse det akutte problemet for det nærmeste tiåret.

Med vennlig hilsen,
for Kaldfjord og Eidkjosen Bydelsråd,

Alf Inge Iversen

Fra: Roger Carlsen <rogecar@online.no>
Sendt: 4. januar 2016 00:37
Til: Firmapost-nord
Kopi: per.hareide@tromso.kommune.no
Emne: Inspill ang. kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya, ref 15/201087.
Vedlegg: IMG_0003.jpg; IMG_0002.jpg; IMG_0001.jpg; IMG.jpg; INNSPILL nr. 2 ang kvaløyforbindelse..doc

Innspill ang. kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya, ref. 15/201087.

Roger Carlsen
Iver Walnums vei 2
9020 Tromsdalen
Telefon 91352596.
e-post rogecar@online.no

Tromsø, 3 Januar 2016

TIL STATENS VEGVESEN

INNSPILL ANG. KOMMUNEDELPLAN FOR NY TVERR- FORBINDELSE OG NY FORBINDELSE TIL KVALØYA (PLAN 15/201087).

INNLEDNING.

Innledningen som ble skrevet i mitt foregående innspillsskriv oversendt 5 september 2014 benyttes også her i dette brevet.

PRIVATE EIENDOMMER

I svært mange tilfeller kan det være vanskelig å bygge gode og velfungerende trafikksystemer uten at det berører private eiendommer, og dette gjelder dessverre også i dette tilfellet. Det er intet som tilsier at de det gjelder i dette tilfellet absolutt må ligge på nåværende sted, men ei forutsetning for hele planen burde likevel være at de blir relokalisert på et annet egnet sted uten at de blir påført nevneverdige ulemper.

FORBINDELSE VIA HÅKØYA.

Dersom denne forbindelsen fortsatt er aktuell, bør man også vurdere å utrede ei ilandføring helt i nordenden av Håkøya, via ei sjøfylling fra Lille Dukneset langs nordøstsiden av (20-30 meter fra) Duken som kommer i land på nordsiden av Erikjordneset. Langs denne vegen på sørvestsiden anlegges ei beplantet støyvoll. Ei mindre bru anlegges der det er mest hensiktsmessig med hensyn til dybdeforhold. Denne forbindelsen vil i forhold til trafikken nordfra, oppnå maksimal veginnkorting og måloppnåelse, og den vil også ligge like utenfor naturvernsonene. Dessuten vil man tilføre området mer skjærgård som vil gjøre området veldig attraktivt for friluftsliv. Noe avskjerming for nordavind kan også oppnåes.

Dersom det ikke lenger er aktuelt med ilandføring på sørsiden av Giæverbukta, tror jeg ei planfri kryssløsning like vest for rullebanen vil være den enkleste.

Ved eventuell valg av bru vil denne, på grunn av retningen, være mindre utsatt for sidevind og avstegning i de tilfellene Sandessundbrua og eventuell ny bru fra Selneset vil være avstengt siden disse to vil bli liggende parallelle.

FORBINDELSE VIA SELNES.

Ettersom dette alternativet innfrir så godt som alle krav, så anbefaler jeg også nettopp dette. Det jeg likevel har å anmerke er følgende:

- Man kan risikere at begge bruene kan bli avstengt samtidig ved sterk sidevind ettersom de blir liggende omtrent parallelle. Dette er spesielt uheldig ved utrykninger, så noen ekstra tiltak bør vurderes i forhold til dette.
- Ellers så bør denne broen ligge så langt sør som mulig, spesielt på Tromsøya, (se neste kap.). Dersom adkomsten legges sør for rundkjøringen ved Selnes, slik Kommunen har ønsket, er det viktig at dette krysset kan kobles på vegnettet til boligområdet ovenfor slik at trafikken enkelt kan videreførde seg uten for mange omveier. Ei flytting av bruhodet sørover på Kvaløya vil kun berøre viktige jordbruksarealer i mindre grad.

VEGKRYSS VED SELNESBROEN PÅ TROMSØYA.

Dette krysset, sammen med forbindelsen til flyplassen har jeg foreslått som et fullstendig planfri løsning. Dette for å oppnå ei rask og smidig traffikkavvikling, og ikke minst for å unngå den planlagte rundkjøringen like vest for rullebanen som faktisk er helt unødvendig. Krysset er konstruert slik at man kan kjøre hvor som helst uansett hvor man kommer fra. Krysset ser riktignok avansert og kostbart ut på tegningene, men er likevel rimelig enkelt siden brustigningen som uansett må være der, blir utnyttet for planfri vegkryssing på en effektiv måte. Hele krysset og vegnettet er trukket lenger sørvest, og det gir flere fordeler:

- Avstanden til Kvaløya blir ca 500 meter kortere.
- Adkomsten til brua og flyplassen blir mer avrundet og smidigere.
- Man unngår verneområdene.
- Passer perfekt i forhold til en utvidelse av flyplassens terminalbygning sørover.
- Man får frigjort mer areal både til flyplassen og øvrig næringsvirksomhet.

KOLLEKTIVTRAFIKK, FOTGJENGERE OG SYKLISTER.

Vi kommer garantert til å møte enda strenge miljøkrav og økt krav til kollektivandel for all persontrafikk i fremtiden, derfor må transportløsningene være så effektive som overhode mulig dersom vi skal være i stand til å møte disse utfordringene, og ikke minst for å få statlig finansiering til våre prosjekter. Ordren fra sentrale myndigheter er så klinkende klar at den er nærmest umulig å misforstå:

Uten tilstrekkelig miljøprofil og egenbetaling kan vi bare glemme mesteparten av statlige tilskudd!

Slik jeg ser det så er omfattende tiltak tvingende nødvendig, og litt flikking her og der som vi tidligere har vært vant til, vil nok ikke lenger være tilstrekkelig. Ja, vi blir faktisk presset fra alle bauger og kanter, og noe av det siste jeg har fått med meg er at grenseverdiene for svevestøv er satt ned. At kollektivtrafikken i Tromsø har stagnert i 2015 til tross for alle ekstratiltakene som nettopp er igangsatt gir også grunn for bekymring.

Jeg registrerer en økende interesse for å bygge en bybane (undergrunnsmetro). Dersom dette virkelig kan være aktuelt så bør man ta høyde for det allerede NÅ, ettersom det skal gjøres store endringer i dette området. Ser for meg en bane som går i ring mellom de tre hovedsentrene på Tromsøya, med eventuelt et tilleggsstopp i en kortere tunnell mellom Stakkevollan og Hamna? På Langnes har jeg foreslått og inntegnet en metrostasjon i enden (på østsiden) av bussterminalen og under rundkjøringen ved Scandic Hotell. I Sentrum antar jeg det er mest hensiktsmessig at den passerer under jorda like ved den nye passasjerterminalen, og i Breivika bør den også samlokaliseres med bussterminalen på et mest mulig egnet og sentralt punkt. Et transportsystem som dette krever et passasjergrunnlag som er langt i overkant av det vi hittil har vært vant til på våre breddegrader, derfor må knutepunktene styrkes maksimalt og terminalene må dessuten være samlokalisert med så mange forskjellige transportalternativer som overhode mulig, i motsatt fall tror jeg at denne bybanen fortsatt bare blir med drømmen i fremtiden.

I denne forbindelse har jeg også foreslått og inntegnet en ny terminalbygning for Tromsø Lufthavn nettopp her i Giæverbukta. Planene kan vel høres vel luftige ut, men i mine skisser har jeg iallfall bevist at det er plass nok både til selve terminalen, parkeringshus og hotell nettopp her. Om det skulle være andre sikkerhetskrav som skulle forhindre dette har jeg ikke kjennskap til. At enkelte driftsbygninger kanskje må flyttes pga. sikkerhetsavstander til rullebanen skal man vel heller ikke se bort i fra. Rullebanen og taxebanen bytter plass, noe som innebærer at rullebanen blir liggende lenger unna Kvaløyvegen ved en forlengelse sørover. Terminal- og evt. andre driftsbygninger blir liggende mellom flyplassen og bebyggelsen i Langnesområdet, noe som medfører at støysonen også kan reduseres noe. Postterminalens nåværende lokalisering vil også passe perfekt i forhold til ei eventuell flytting. Det som også er veldig positivt og fordelaktig er at vegnettet i området faktisk blir liggende på omtrent samme sted, uansett om flyterminalen blir flyttet eller ikke, noe som innebærer at man vil få bedre tid til å vurdere flyplassens fremtid. Ved ei utbygging av terminalbygningen på sin nåværende plass kan bybanen like gjerne gå på vestsiden av bussterminalen (parallelt med Ringvegen), og terminalene kan da forbindes med en transportkulvert under rullebanen meter m/ persontransportbånd på ca 650 meter. Det høres nok veldig langt ut, men slike

avstander er faktisk helt vanlige på de store internasjonale flyplassene verden rundt.

Bussterminalen blir liggende i mellom, og sammenkoblet med flyterminalen og metrostasjonen, og her ligger forholdene også godt til rette for universell utforming og planfri kryssing mellom bussperrongene, på samme måte som ved f. eks. Oslo S. Terminalsystemet må også sammenkobles via en overbygget gangvei til K1, Jekta, Scandic og det planlagte nyhotellet, dersom det skal være mulig å få full effekt av investeringen. Ja like godt å gjøre ordentlig arbeid når man først er i gang, for er det noe folk virkelig hater så er det trapper opp, trapper ned, selvtråkkede gangstier, grynning i nysnø, lange avstander, omveier, dårlig merking og venting ute i all slags vær. Bussene får også egne kollektivtraseer mellom den nye Kvaløyforbindelsen og terminalen, og forbindelsen videre til de forskjellige rutetraseene på Tromsøya går via rundkjøringen ved Scandic og blir dermed veldig kort og enkel.

På grunn av liten målestokk har jeg ikke inntegnet gang og sykkeltraseene men forholdene ligger også godt til rette for et snarveisbasert system med planfri kryssing på de viktigste stedene.

TRAFIKKSYSTEMET I GLÆVERBUKTA

Når det gjelder den del av Kommunedelplanen som omhandler dette området har jeg tatt utgangspunkt i Vegvesenets anbefalte løsning B3+F2+A3, og har derfor følgende merknader:

- Det er anbefalt ei løsning med to forskjellige tunnellinislag. Dette medfører større arealbruk, estetiske ulemper og miljømessige ulemper fordi det nye tunnellinislaget blir liggende nær både Scandic og en stor del av boligområdene. Dessuten medfører det et mer fragmentert og tungvint trafikksystem. Mitt eget forslag går ut på å etablere et felles tunnellinislag like nord for det eksisterende med ei planfri sammenfletting av begge tunellene, (se egen skisse).

- Det er planlagt en ny forbindelse sør for dagens kulvert under rullebanen. Dette er også i samsvar med mine egne skisser ettersom jeg også har foreslått at eksisterende kulvert og vegforbindelse kun skal forbeholdes kollektivtrafikk i fremtiden. Det jeg imidlertid reagerer på er at det er planlagt hele 2 nye rundkjøringer for å få dette til, og hvorfor i all verden skal trafikken ledes mot postterminalen først ettersom mesteparten av trafikken faktisk skal direkte mot tunnellinislagene??? Ettersom mesteparten av trafikken nettopp skal dit, vil man dermed få ei kronglete gjennomkjøring med flere skarpe svinger. Dette er ikke særlig bra for f. eks. utrykningskjøretøyer. Et hus i f. eks. Eidkjosen brenner ikke saktere enn et som ligger mer sentralt plassert. Mitt eget forslag går ut på å lede all trafikk direkte til det eksisterende tunell-

Innslaget via det planfrie krysset ved Workinntunet. Det er disse to punktene som er de aller viktigste, og det er de som på en meget effektiv måte fordeler all trafikk, både internt på Langnes og mellom Sentrum og Breivika. Jeg presiserer samtidig at mine egne forslag og løsninger også kan ha feil og svakheter for alt det jeg vet.

- Plasseringen av bussterminalen er omtrent i samsvar med mine egne forslag, veldig bra! Det som er mindre bra er at busstrafikken til og fra terminalen blir ledet via to av de mest trafikkbelastede rundkjøringene i byen, spesielt den på nordsiden ettersom den kommer direkte i forbindelse med det ene tunnellinietslaget, og dette harmonerer jo svært dårlig ang. ønskene og planene om mest mulig separasjon av busser og øvrig trafikk på de mest trafikkerte områdene. Forbindelsen til Huldervegen blir også noe kronglete, og alt dette medfører at det blir mer utfordrende å oppnå 20% kortere reisetid for kollektivtrafikken, noe som faktisk var påkrevet. Dersom det skal gå en fotgjengerundergang mellom nordre og søndre delterminal er jeg redd for at den kan bli liggende altfor lavt i terrenget.

I mine forslag ledes busstrafikken ut i rundkjøringer med bare lokaltrafikk og de kjører korteste mulig vei videre til sine aktuelle destinasjonspunkter. Dessuten er terminalen trukket lenger østover, noe som passer perfekt i forhold til K1, Jekta, Scandic, Nyhotellet og bebyggelsen ovenfor. Plasseringen vil dermed medføre at holdeplassene både ved Klimavegen og Jekta nord kan sløyfes. Høyden på selve terminalen blir her omtrent den samme som plan 2 for K1, perrongene litt lavere, og det passer perfekt i forhold til de stedene den skal forbinde.

- Planen tilrettelegger ikke for alternative kjøreruter i tilstrekkelig grad.

I mitt eget forslag er det, dersom ønskelig fra private grunneiere, muligheter for å etablere en ny forbindelse fra rundkjøringen ved Scandic direkte til den interne rundkjøringen like sør for hovedinngangen til Jekta. Dermed så utnyttes også denne gjennomkjøringsmuligheten fullt ut, noe som kan være nødvendig sett i forhold til at IKEA snart melder sin ankomst.

- Vegvesenets forslag vil medføre mer forurensning ettersom avstandene blir lengre og mer kronglete, og kan medføre ventetid ved rundkjøringene.

I mitt eget forslag er det bare rette fine strekninger uten hindringer som faktisk forbinder de rette punktene. Jeg legger opp til at det skal være mulig å kjøre korteste mulige vei mellom Kvaløya og Breivika eller Sentrum uten ei eneste rundkjøring! Et kjøretøy i jevn fart forurenser mindre enn et som blir utsatt for stadige nedbremsinger og akserellasjoner.

LANGNESBAKKEN

Ettersom denne forbindelsen er av de viktigste til toppen av midt og Sør-Tromsøya er det viktig at den har så lavt stigningsforhold som mulig. Derfor har

jeg foreslått at adkomsten legges fra rundkjøringen v/ postterminalen via ei bro som krysser Kvaløyvegen. Dersom det er mulig, så foreslår jeg også at vegen senkes noe mellom Huldervegen og Stalheimvegen. Bakketopper uten egne avkjøringer har vi ikke bruk for. En veldig stor fordel med dette tiltaket er at lysløypa på begge sidene kan sammenbindes med ei skibru eller miljøløkk, og man slipper dermed å bekymre seg for trafikken. Et miljøløkk ville jo passe perfekt inn i dette vakre området ved Prestvannet.

NÅVÆRENDE TVERRFORBINDELSE.

Vi må huske på at denne vegen fortsatt vil være ei viktig ferdselsåre etter at tunnelen er tatt i bruk, så diverse tiltak vil nok fortsatt være nødvendig. Bakketoppen mellom avkjøringen til Grønnåsen skole og tverrforbindelsen bør fjernes, og tverrforbindelsen senkes med 5-6 meter i dette området. Et planfritt kryss etableres her. Nåværende skibruer beholdes slik de er dersom mulig, og skigåere og fotgjengere slipper dermed å dele bruene med busstrafikk. Ei nedsenkning vil riktignok medføre ganske høye skjæringer på sørvestsiden, men de kan f. eks gjenbygges med boligblokker. Kan ikke se at vi har bruk for store deler av Heilovegen som går parallelt like inntil vegen. Ei opprydding bør dermed vurderes. Færre unødvendige veger gir mindre vedlikeholdskostnader og biltrafikk.

NY TVERRFORBINDELSE OG KRYSSLØSNING I BREIVIKA.

Ettersom jeg har foreslått ei samlokalisering av tunnelinnslagene på Langnes, vil dette sammenfalle med alternativ A4, og da mener jeg et A4 alternativ som går direkte, korteste vei til Breivika uten denne krusedullen (rundkjøringen) som er inntegnet langs med de eksisterende tunnelene. Ettersom mine tidligere forslag om utløp nedenfor UNN ikke lenger er aktuelt, sitter vi altså igjen med 2 alternativer. Det har vært litt vanskelig for meg å finne ut hvilket som er mest velegnet, ettersom det både er fordeler og ulemper med de begge:

Det nordligste alt. nedenfor Breivika VGS:

- + Kortere utrykningstid for ambulanser, samt kortere kjøreveg til havneterminalen og Tromsøysundtunnelen.
- Trafikk til UIT får lengst kjøreveg.
- Tar mye av plassen som både skolen og den botaniske hagen har bruk for.
- Man får hele 3 tunnelinnslag i området, noe som ikke er særlig vakkert å se på.
- Ligger alt for nært boligområde.
- Om sommeren når den botaniske hagen er i bruk vil det vil drive mye støv og eksos fra tunnelinnslaget ettersom det vanligvis er lange perioder med vind fra nordøst. Boligene like ved blir selvsagt også rammet av dette.
- Mer støy både i forhold til skolen, boligene, og den botaniske hagen.

Det sørligste alternativ ved eksisterende Tverrforbindelse:

- + Samlokalisering av innslaget for begge tunnellene.
- + Er atskillig mindre arealkrevende.
- + Er mye mer miljøvennelig.
- + Trafikk til UIT får korteste kjøreveg via eksisterende tverrforbindelse.
- Det blir litt lengre vei til UNN, havna og Tromsøysundtunnelen.

Personlig mener jeg likevel det sørligste alternativet likevel er det beste, og det kan kompenseres noe for avstandsulempene mot UNN ved at hele tunnellinnslaget flyttes litt nordover og at det samtidig trekkes noe østover. Man får da bedre plass mellom tunnellinnslaget og eksisterende tverrforbindelse og dette passer perfekt dersom det er ønskelig å etablere en planfri kollektivforbindelse mellom vestsiden av trafikksystemet i Breivika og Stakkevollvegen via undergang under eksisterende bru. På den andre siden kan en kollektivtrasè gå fra Stakkevollvegen, langs yttersiden av påkjøringen til broen og videre langs østsiden av trafikksystemet i Breivika, se egen skisse. Forslaget om å øremerke den ene filen på E. Kjeldsens veg fram til UIT til kollektivfelt synes jeg også er en god ide`.

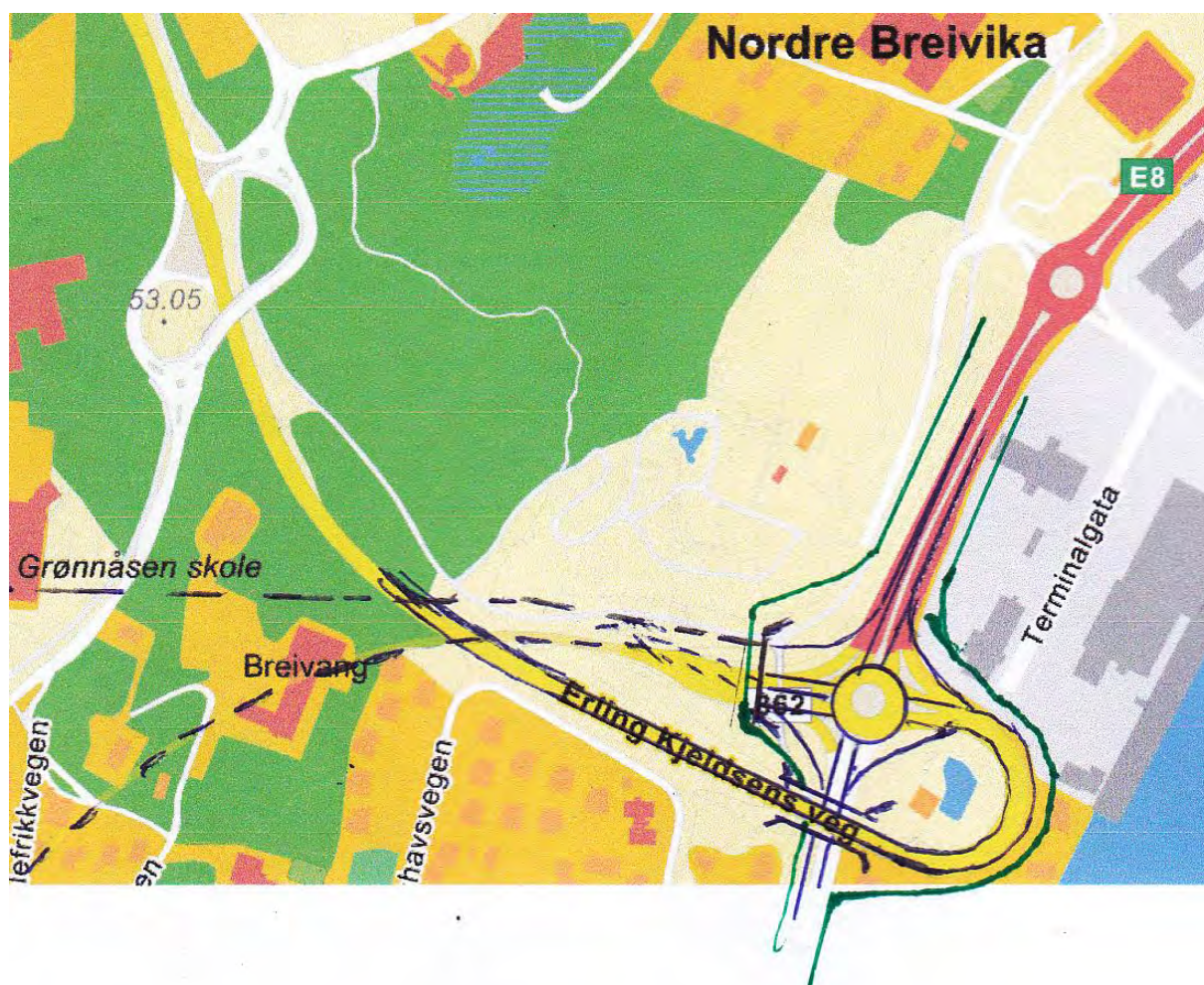
SOM KONKLUSJON ER MIN PERSONLIGE ANBEFALING FØLGENDE:

ALTERNATIV B3 + F2(modifisert utgave) + A4(modifisert utgave).

Med Hilsen

Roger Carlsen

Brevet inneholder 4 stk. vedlegg.



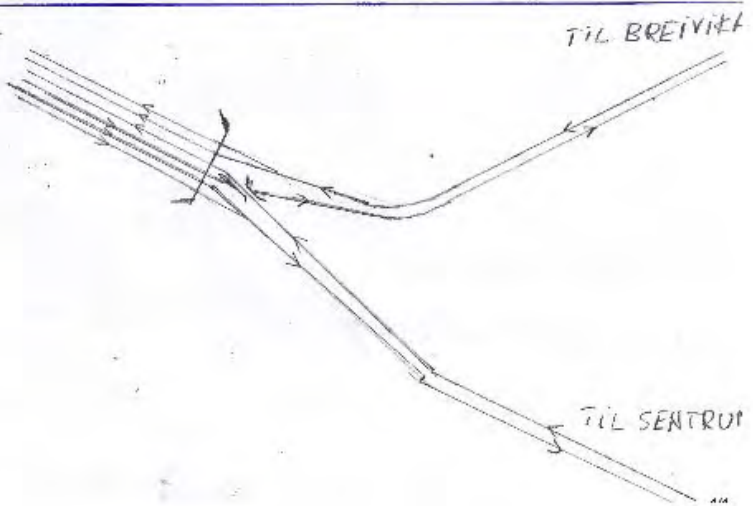
2.1.2016

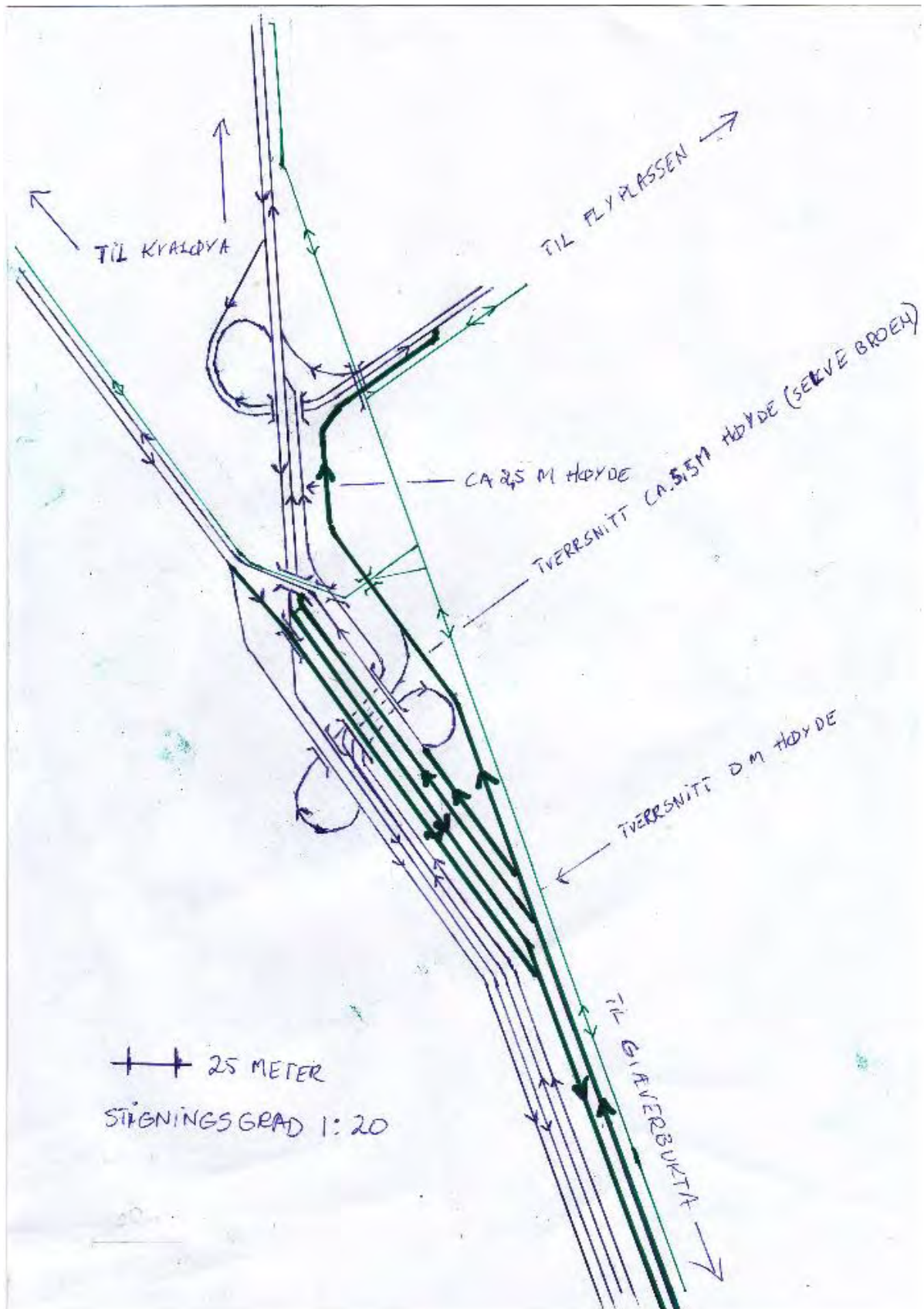
Gule Sider® Kart

GULE SIDER
Oppdag nærheten. Sak lokalt.



EKSEMPEL PÅ PLANFRI
SAMMENFLETNING VED
TUNNELLINNSLAGENE







Fra: Næringsforeningen i Tromsøregionen <Post@nftr.no>
Sendt: 4. januar 2016 11:26
Til: Firmapost-nord
Kopi: Nils Kristian Sørheim Nilsen; Magnus Skjelmo Kristiansen
Emne: Innspill til deres ref 15/201087
Vedlegg: KDP Tverrforbindelsen og Kvaløya NFTR.pdf

Hei,

Vedlagt ligger innspill på Forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya, Tromsø kommune med deres referanse 15/201087.

Med vennlig hilsen



Magnus Skjelmo Kristiansen
Næringspolitisk rådgiver

Telefon 478 28 096
Stortorget 2 - Pb 464, 9255 Tromsø
www.nftr.no

Statens vegvesen

Deres ref: 15/201087-1

Tromsø 04.01.2015

Innspill på Forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya, Tromsø kommune

Næringsforeningen i Tromsøregionen takker for muligheten til å komme med innspill til Forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya i Tromsø kommune, med deres referanse 15/201087-1. Våre innspill bygger på vedtak i Næringsforeningens styre i den aktuelle saken.

Bakgrunn

Kommunedelplanen for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya skal avklare traséer for fremtidige hovedveger mellom Breivika og Langnes (tverrforbindelsen, RV. 862 og mellom Tromsøya og Kvaløya (FV 862). Totalt er det utredet 13 ulike kombinasjoner av ny forbindelse mellom Breivika-Langnes-Kvaløya.

Næringsforeningen er svært positiv til at det er iverksatt arbeid med en ny kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya. En ny tverrforbindelse vil være et viktig grep for dagens og fremtidig trafikkavvikling i Breivika og Giæverbukta. Den nye forbindelsen til Kvaløya vil bidra til å frigjøre arealer for bolig- og næringsutvikling, med de ringvirkningene det vil ha for befolkningsveksten.

Breivika – Ny tverrforbindelse

Som påpekt i vårt innspill til planprogrammet mener vi det er viktig at forbindelsen mellom Breivika og Langnes gir en tids- og kostnadmessig gevinst i forhold til 0-alternativet for fremtidig kjøremønster. I sin anbefaling rangerer Statens vegvesen alternativ A3 og A5 som likeverdige, og konkluderer med at begge har god måloppnåelse. Vegvesenet anbefaler A3 på bakgrunn av lavere investeringskostnad, og mener at denne gir best samfunnsøkonomi, følgelig at det ikke foreligger tungtveiende argumenter for A5.

Etter vårt syn har ikke Vegvesenets utredning tatt tilstrekkelig høyde for matproduksjonen på Langnesområdet. Tromsø har en svært høy piggdekkandel, noe som gir spesielt stor slitasje på vegnettet i september-oktober og mars-april hvert år. Dette gir stor konsentrasjon av svevestøv langs byens hovedveinett, og forringer luftkvaliteten. Når vi vet at svevestøv bringer med seg både allergener og oljepartikler, samtidig som det er så finkornet at det er svært vanskelig å filtrere bort fra luft – er det bekymringsverdig at det legges opp til en vegløsning som vil generere en ÅDT på over 20.000 kjøretøy tett på produksjonslokalene til Mydland og Dragøy. Konsekvensene av dette må utredes, og følgelig må det vurderes om ikke A5 er et bedre alternativ enn A3.

Breivika er i dag det mest trafikkerte området i Tromsøregionen. En områderegeringsplan for Breivika bør se på en helhetlig løsning for trafikksituasjonen i Breivika både knyttet til ny tunnelåpning, men også videre nordover mot Tromsøysundtunnelen med tilhørende rundkjøring og nordover mot Skattøra. En helhetlig

løsning der både planlagte, men også andre nødvendige oppgradering, sees i sammenheng er viktig for videre nærings- og boligutvikling langs Tromsøyas nordøst-side.

Ny Kvaløyaforbindelse

Når det gjelder ny forbindelse til Kvaløya vil en fremtidig tunnelforbindelse via Håkøya, med påhugg til Sentrumstangenten være egnet til fremtidig byvekst gjennom nærhet til potensielle boligarealer i Håkøybotn og Eidskjosen. En tunnel via Håkøya vil også være positivt for næringslivet i Eidskjosen, Kaldfjord, sør-Kvaløya og Malangen. I tillegg vil denne tunnelen kunne kobles opp mot en fremtidig Kystbyregionveg mellom Tromsø, Finnsnes og Harstad.

Jamfør tilbakemeldinger fra næringslivet, inkludert styret i NFTR, ser Næringsforeningen helst at en ny forbindelse til Kvaløya kommer i form av en tunnelloøsning (B6), siden dette utløser et større potensial mht. nærings- og boligutvikling for et større område på Kvaløya. Alternativt til tunnel, bør en kombinasjon av en landfylling og bro langs trasé B6/B7 vurderes som et alternativ. Det viktigste er imidlertid at en ny forbindelse blir bygget i nær framtid, sammen med en betydelig utbedring av veinettet sørover fra Selnes på Kvaløysletta.

Med vennlig hilsen

Næringsforeningen i Tromsøregionen



Nils Kristian Sørheim Nilsen

Direktør



Fra: Gunnar Pedersen <gunnar.pedersen@ramboll.no>
Sendt: 4. januar 2016 10:18
Til: Firmapost-nord
Emne: Kommunedelplan merknader.docx
Vedlegg: Kommunedelplan merknader.docx

Vedlagt er merknader til kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og ny Kvaløyforbindelse i Tromsø.

Vennlig hilsen

Gunnar Pedersen
Leder Langnes Bydelsråd

Kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og ny Kvaløyforbindelse

Merknad til foreslått kommunedelplan

Langnes er en bydel for 9 000 innbyggere og består av nabolagene Norrøna, Workinnmarka, Åslia, Bo-i-nord, Håpet og Mortensnes. For alle disse innbyggerne skal Langnes handelspark fungere som bydelssentrum. Tilgjengeligheten i dag er ikke bra, spesielt ligger Tverrforbindelsen som en stor barriere mellom boligområdene i sør og Langnes sentrum.

I moderne byplanlegging skal alle innbyggere få en lett og attraktiv gangforbindelse til sitt bydelssentrum. For Langnes er dette enkelt oppnåelig når Tverrforbindelsen nå kan bli lagt i tunnel, og hvis rette alternativ velges.

Siden bydelen ble planlagt har trafikksituasjonen endret seg radikalt. Langnes handelspark er ikke bare et bydelsentrum, men også handelssentrum for hele Tromsø by og distriktene rundt. Reguleringsplaner for utvidelser av handelsparken de siste 20 årene har ikke ivaretatt behovene til innbyggerne i bydelen. Heller ikke områderegeringsplanen som ble vedtatt for to år siden, har gjort dette, men er lagt til grunn for det nye veisystemet mellom Breivika, Langnes og Kvaløya.

Statens vegvesen har utredet mange løsninger. For Langnes bydel viser kommunedelplanen tre alternative plasseringer for en tunnelportal: I dagens Tverrforbindelse (A3), i en utvidelse av Langnestunnelen (A4) og i området mellom Postterminalen og Kjell Arnesen AS (A5).

De to siste løsningene vil gi en stor forbedring av bomiljøet langs hele Tverrforbindelsen og i tillegg binde sammen bydelen med sitt bydelssentrum. A4 og spesielt A5, vil skille gjennomgangstrafikk fra lokaltrafikk og løsningene vil ikke være arealkrevende. Det er verd å merke seg at alternativene A3 og A5 sidestilles i utredningen.

Statens vegvesen anbefalt en løsning (A3) som vil gi store utfordringer for Åslia og vestre deler av Bo-i-Nord og for nye boligområder nord for Tverrforbindelsen:

- (1) Løsningen innebærer et tunnelutslag og et nytt hovedveisystem nært opp til en stor boligmasse, med kryss på tunelltaket, veien vil dele bydelen i to, og det vil bli stor trafikkbelastning i boligområdet. Kort sagt vil det komme en firefelts vei fra Tverrforbindelsen, forbi Dragøy og Mydland gjennom Workinnrundkjøringa og videre til rundkjøringa ved Langnesbakken. I denne trafikkmaskinen vil både gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk blandes sammen i et system med fire rundkjøringer mellom boligområdene og Giæverbukta.
- (2) Anbefalt løsning vil innebære at Tverrforbindelsen blir stengt i anleggsperioden uten å vurdere konsekvensene av dette, først etter at valg av tunnelens plassering er vedtatt. Det betyr at beslutningstakerne ikke vet hvilke ulemper og farer de vil utsette innbyggerne i bydelen for. Det er uomtvistelig at dette vil redusere trafikksikkerheten i området og øke støy og støvproblemene for mange av de som bor der. Anleggstiden vil være halvannet til to år.
- (3) Mikroklima ved en tunnelmunning for en firefeltsvei vil bli svært dårlig på grunn av støy og støv. Trafikkmengden vil kunne **dobles** i forhold til dagens tofeltsvei. Det vil merkes på helsa for de

som bor i nærområdet. Det samme gjelder for den foreslåtte åpne firefeltsveien som deler bydelen i to.

Velges A5 vil gjennomgangstrafikken ikke komme innom bydelen i det hele tatt, den vil kjøre rett fram til flyplassen og videre til Kvaløya, og vil være den klart beste løsningen.

A5 vil gjøre det mindre aktuelt å bygge et omfattende firefelts veisystem internt i Langnes bydel. Eiendomserverv for å få plass til et slikt arealkrevende veisystem mellom Tverrforbindelsen og Langnesbakken er en uavklart kostnadsrisiko for A3.

Veibrutalismens tid er egentlig over i byplanlegging, det bør også gjelde for Tromsø. I all moderne byutvikling settes innbyggernes helse først: Bydelers og bysentras attraktivitet for å oppholde seg utendørs, for å gå eller sykle, er alltid viktigste premiss. Dette er særdeles viktig i piggdekkbyen Tromsø.

Langnes bydelsråd anbefaler A5.

Statens vegvesen anbefaler også å legge en ny bruforbindelse til Kvaløysletta over Langneset. Dette er det eneste friområdet vår bydel har langs sundet. I utredningen til Statens vegvesen kommer det fram at området har høy verdi for innbyggerne. Det støtter vi. Hvis en parallell bru til Kvaløya eller en forbindelse til Håkøya blir valg, så vil vi være glade for at det høyt verdsatte friområdet bevares.

Med vennlig hilsen

Langnes Bydelsråd, Tromsø

Gunnar Pedersen, leder

Fra: Terje Walnum <walnum@online.no>
Sendt: 4. januar 2016 11:22
Til: Firmapost-nord
Emne: Høringsmerknad til kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og Kvaløyforbindelse i Tromsø, høringsfrist 4. januar 2016.
Vedlegg: Kvaløytrafikken020116.doc

Til Statens Vegvesen reg nord:

Høringsmerknad til kommunedelplan for ny Tverrforbindelse og Kvaløyforbindelse i Tromsø, høringsfrist 4. januar 2016.

Vedlagt oversendes kopi av avisinnlegg om denne saken som ble trykket i iTromsø lørdag 2. januar 2016 på side 25.

I innlegget fremkommer en del utsagn og begrunnelser om feil og svakheter i fremlagt KU.

Innleggets innhold fremmes som høringsmerknad i denne saken.

I samme avis på s 24 er trykket et annet innlegg fra Ole M Johansen, Frp i Tromsø og Troms fylke.

Hans innlegg kan gjerne også fremmes som høringsmerknad.

Mvh Terje Walnum
91885443

Kvaløytrafikken.

Av Terje Walnum, Tromsdalen.

Det ser ut til at bru til Selnes og bru/tunnel til Håkøya blir konkurrerende alternativ for ny Kvaløyforbindelse. Hvis trafikkprognosene utføres objektivt og tar hensyn til virkeligheten, så kan de belyse konsekvensene ved disse alternativene. Dessverre viser en gjennomgang at trafikkvurderingen ikke holder mål. Den har ingen gyldighet for trafikknivå, samfunnsøkonomi eller sammenligning av alternativ.

Høringsrunden for Kvaløyforbindelsen og Tverrforbindelsen har tidsfrist for merknader 4. januar. Selv om fakta er manipulert i høringsfremlegget, så er det viktig at man gir uttrykk for synspunkter til fristen.

Her nevnes noen av forutsetningene i de såkalte prognosene:

- personbiltrafikken vil ikke vokse
- næringstrafikk vil vokse bare 1% p a
- bompengesatser tas ikke hensyn til

Trafikkprognoser og samfunnsresultat blir beregnet for 25 år framover. Det medfører at feil i vekstsatser og forutsetninger slår ut med store feilverdier mellom alternativene.

Trafikkvekst?

Med 0-vekst for privatbiler og 1% for næringstrafikk får man en antatt vekst for totaltrafikken på 0,15 % p a. Det tilsvarer ca 4 % vekst fram til prognoseåret 2040. Usikkerhetsmarginen i prognosene er større enn 4%. Dermed gjør man det logiske kunststykket å sette prognosetraffikk i 2040 likt med faktisk trafikk i 2014! Beundringsverdig!! En ny nobelpris for avanserte nye prognosemetoder er i emning!

Fredag 18/12-15 hørte vi samferdselsminister Solvik-Olsen omtale fordelene ved å bygge ut E134 til Vestlandet: "Vegbrukerne sparer mye tid og vi får en formidabel trafikkvekst." I Tromsø later man som om 0-vekst i trafikken er en kjempefordel. Statsrådens uttalelse indikerer hvor langt Vegvesenet Region Nord er på villspor.

Har det da overhodet noen hensikt å bygge nye veier, hvis 0-vekst er målet?

I deler av samferdselspolitikken har man et teoretisk mål om 0-vekst i deler av biltrafikken. I Kvaløyprosjektet har prognosemakerne opphøyet et tenkt, teoretisk mål for noen trafikktypen til å bli et prognoseresultat for Kvaløytrafikken. Hva slags manipulering er dette?

Det er den typen manipulering som får dårlige samfunnsløsninger til å fremstå som de beste, ved at man forkludrer og justerer alle forutsetninger bort fra objektive analyser.

Manipulerte prognoser?

Nå har de forrige byrådspartiene med Arbeiderpartiet valgt Håkøya til beste alternativ, på tross av prognosene, og godt er det. Men Vegvesenet, Byutvikling, RV, SV og fylkesråden holder på Selnesbrua, og det er fare for at Ap er på glid til den minst fremtidsrettede løsningen. I så fall kan man få et nytt evighetsprosjekt som E8 i Ramfjord.

Det viser seg nå at Håkøyforbindelsen ble utredet så mangelfullt at det ikke foreligger et faglig grunnlag for høringsrunde og kommuneplanvedtak. Vegvesenet styrer saken slik at et plangrunnlag ikke vil foreligge til fylkestingets frist 1. mars, selv om Håkøyforbindelsen ble tatt inn i planprogrammet før høsten 2014. Med dette bruker Vegvesenet tidsfristene i NTP til å fremtvinge sitt eget alternativ, på tvers av det politiske flertallet i kommunestyret.

Det er en fast del av kvalitetskontrollen i NTP at beregninger og forutsetninger i hvert prosjekt skal gjennomgås av en uavhengig kvalitetsinstans. I dette tilfellet er det ikke mulig å passere kvalitetskontrollen for trafikkberegninger og prognoser. Prosjektets nåværende KU (konsekvensutredning) kan ikke vinne fram til godkjenning i kvalitetskontrollen.

Trafikk 60-100 % høyere?

For Tromsøya og fastlandet er trafikkveksten jevnt over 1,5-2 % p a historisk sett. For Kvaløya er veksten lavere pga årelang køkjøring. Det har samlet seg opp et ekstra uforløst kjørebehov som får en utløsning når ny forbindelse kommer. Vekst på 1,5-2 % over 25 år blir til ca 40-55% trafikkvekst, pluss det oppsamlede behovet for biltrafikk som nå utløses. Hertil kommer ekstra vekst ved at boligbygging på Kvaløya får fjernet restriksjonene. Dvs at samlet trafikk til fordeling mellom kjørerutene kan bli anslagsvis 60-120 % høyere enn prognosene hevder.

Analysen av trafikkfordeling mellom kjørerutene tar ikke hensyn til mulige bompenger og størrelser for bomsatser. Den politiske debatten hittil viser ulike muligheter for bomsatser og variasjon i bompenger mellom dagens bru og ny forbindelse.

Det kan bli gratis å kjøre på dagens bru. Det kan bli samme bomsats både på brua og på ny forbindelse, slik at alle får samme belastning, og lånene blir mye raskere nedbetalt. Alle vil jo tjene inn tid og/eller kjøreavstand.

Bomsatsene kan tilsvare en bompengandelen på vanligvis 20-50% av finansieringen av ny forbindelse. De ulike mulighetene for bompenger fører til ulik fordeling av trafikken mellom dagens bru og ny forbindelse. Når prognosene ikke sier noe om dette, så er de ikke et hjelpemiddel for de som skal beslutte om vegalternativ.

Når trafikken fordeles mellom de to kjørerutene med et urealistisk, altfor lavt trafikknivå og uten bomsatshensyn, så blir de utførte prognosene verdiløse. Verdien av tidsfordeler, avstandsfordeler og samfunnsøkonomiske fordeler blir helt fortegnet. Grunnlag for kommunestyrets beslutninger er ikke tilstede.

(Dette innlegget er fra Terje Walnum personlig og ikke fra styret for Tindtunnelen).