

Merknad 25

**Fra:** Even Liahjell <Even@arnestedet.no>  
**Sendt:** 4. januar 2016 12:44  
**Til:** Firmapost-nord  
**Kopi:** Odd Harald Eriksen  
**Emne:** Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse  
**Vedlegg:** 20160104124352214.pdf

Hei

Vedlegger vår merknad til overnevnte plan.

Med vennlig hilsen/Best Regards

Even Liahjell  
Administrerende direktør  
Arnestedet Eiendom AS  
Tlf: +4746837845  
E-mail: [even@arnestedet.no](mailto:even@arnestedet.no)  
[www.arnestedet.no](http://www.arnestedet.no)

## Statens vegvesen Region Nord

Postboks 1403

8002 Bodø

[Firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:Firmapost-nord@vegvesen.no)

Tromsø 4. januar 2016

### **Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya.**

Viser til høring av Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya, lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 4. januar 2016.

På vegne av vårt selskap Einerhagen Eiendom AS fremmer Arnestedet Eiendom følgende merknad:

- ***Ny Tverrforbindelse må planlegges slik at det ikke blir økt gjennomgangstrafikk inntil våre planlagte boligområder ved Ærfuglvegen og Heilovegen.***
- ***Som et definert knutepunkt for kommunens boligpolitiske mål, må Langnes utvikles som en levende bydel med attraktive boligområder med minst mulig støy/støv fra biltrafikk. Dette vil bidra til en miljøvennlig byutvikling, der kollektivtransport, gange og sykkel kan gis prioritering.***

***Alternativ A5, ivaretar dette bedre enn anbefalt alternativ A3, og vi ønsker at Alternativ A5 velges som fremtidig veialternativ mellom Breivika og Langnes.***

***Gjeldende områderegeringsplan for Langnes bør revideres i tråd med dette.***

#### **Begrunnelse for merknaden:**

Ut fra vår vurdering, så vil kommunedelplanen med alternativ A3, bidra til en vesentlig trafikkøkning i Heilovegen og Ærfuglvegen. Dette vil føre til et økt problem med vei støy.

Stor gjennomgangstrafikk i Ærfuglvegen vil gi en barrierevirkning mot handelsområdet på Langnes. Dette er uønsket i forhold til å kunne handle til fots i nærområdet.

En vesentlig trafikkøkning i Ærfuglvegen og Heilovegen vil også være utfordrende for adkomsten til det nye boligområdet.

Vår oppfatning er at det ikke kan være hensiktsmessig å ta en stor del av gjennomgangstrafikken til/fra Hamna inntil store boligkonsentrasjoner. Det må være mere fornuftig å utnytte og utbedre Ringvegen til gjennomgangstrafikk. "

Merknadshavers vurdering er at fremlagte alternativ A3 kan bidra til å reducere mulighetene for å oppnå målsetninger om økt boligbygging og en miljøvennlig utvikling av Tromsø, fordi trafikksystemet åpner opp for mer gjennomgangstrafikk i boligområdene, og at støy fra veisystemet legger begrensninger på bokvaliteten i området. Dette kan være i strid med ambisjonene til nasjonale myndigheters ønske om bærekraftig byutvikling og kommunens boligstrategi.

Langnes er en bydel for 9 000 innbyggere og ca 12000 arbeidsplasser, og består av nabolagene Norrøna, Workinnmarka, Åslia, Bo-i-nord, Håpet og Mortensnes. For alle disse innbyggerne er Langnes handelspark bydelssentrum.

- Boligutbyggingen vil bidra til å komplettere og fortette boligbydelen Langnes i tråd med kommunens satsning på knutepunkts strategi og bydeler. Dette vil bidra til konsentrert utbygging som utnytter eksisterende infrastruktur, og styrker grunnlaget for et godt kollektivtilbud i tråd med prinsipper for en bærekraftig og robust samfunnsutvikling
- Lysløypa, sykkelvegnettet og kollektivtilbudet er godt utbygd og utgjør et svært godt alternativ til bruk av bil til viktige målepunkter som barnehage, skole, sentrum, Langnes og Breivika. Boligbygging her vil derfor bidra til å begrense bilbruken sammenlignet med boligbygging mindre sentralt i byområdet.

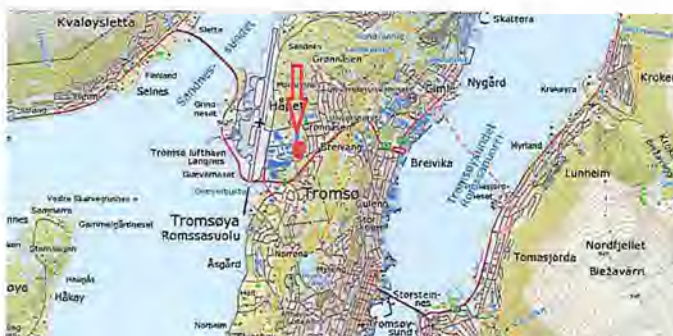
Tilgjengeligheten i mellom arbeidsplasser, boligområder, skole barnehager og rekreasjonstilbud er i dag ikke spesielt bra. Erling Kjeldsens veg (Tverrforbindelsen) ligger som en stor barriere mellom boligområdene i sør og Langnes sentrum. I moderne byplanlegging skal alle innbyggere få en lett og attraktiv gangforbindelse til sitt bydelssentrum. For Langnes er dette enkelt oppnåelig når Tverrforbindelsen nå kan bli lagt i tunnel, og hvis alternativ A5 velges.

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

### Einerhagen boligområde:

Einerhagen Eiendom AS eier et stort utbyggingsareal for bolig sentralt på Langnes, beliggende øst for Ærfuglvegen, og sør for Heiloveien. Dette er et område der det er satt i gang et nytt arbeid med regulering av 500 – 600 nye boenheter. Dette boligområdet legges til rette for å bidra til å oppnå sentrale målsettinger om redusert bilbruk. Ut fra planfaglige vurderinger gjør følgende forhold Einerhagen boligområde svært godt egnet til boligformål:

- Området ivaretar både lokal og nasjonale miljømålsettinger i bolig- og byutviklingen.
- Området vil ha svært god kollektivdekning, og ligger i gangavstand til store arbeidsplasser.
- Området er en betydelig ressurs for å løse boligbehov sentralt i Tromsø.
- Boligene vil ha nærhet til barnehage og skoletilbud på Langnes og utnytter eksisterende teknisk infrastruktur i området



### **Støy forringer bokkvalitet- nasjonale støymål.**

Støy forringer bokkvaliteten og kan føre med seg en rekke helseplager. Ca. 76 % av støyplagene i Norge skyldes veitrafikkstøy. (Kilde Statistisk sentralbyrå). Tiltak på denne sektoren vil derfor ha stor virkning på støyplagene. Miljøvernmyndighetenes mål er at støyproblemer skal forebygges og reduseres slik at hensynet til menneskenes helse og trivsel ivaretas. Støy er forurensning etter forurensningsloven.

De fleste tiltak for støyreduksjon vil også bidra til andre miljømål

- Mindre utslipp av klimagasser.
- Bedre luftkvalitet.
- Færre ulykker.
- Bedre arealutnyttelse, og dermed kanskje redusert transportbehov

### **Sammenligning av alternativ A3 og alternativ A5**

For Langnes bydel viser kommunedelplanen tre alternative plasseringer for en tunnelportal: I dagens Tverrforbindelse (A3), i en utvidelse av Langestunnelen (A4) og i området mellom Postterminalen og Kjell Arnesen AS (A5). De to siste løsningene vil gi en stor forbedring av bomiljøet lang hele dagens Tverrforbindelse og i tillegg binde sammen bydelen med sitt bydelssentrum. A4 og spesielt A5, vil skille gjennomgangstrafikk fra lokaltrafikk og løsningene vil ikke være arealkrevende.

Den anbefalte alternativ A3 er en løsning som vil gi store utfordringer for boligområdene Einerhagen, Åslia og vestre deler av Bo-i-Nord og for andre nye boligområder nord for Tverrforbindelsen:

- (1) Løsningen innebærer et tunnelutslag og et nytt hovedveisystem nært opp til en stor boligmasse. Hovedveien og internvegen vil i tillegg dele bydelen i to. 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. Statens vegvesen har ikke gjort noen vurdering av konsekvensen av dette, det vil de gjøre først etter at valg av tunnelens plassering er vedtatt. Det er uomtvistelig at dette vil redusere trafiksikkerheten i området og øke støy og støvproblemene for mange av de som bor der. Anleggstiden vil være halvannet til to år.
- (3) Støy, støv og mikroklima ved en tunnelmunning for en firefeltsvei vil bli svært dårlig. 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 på riksveien ikke komme innom bydelen i det hele tatt, den vil kjøre rett fram til flyplassen og videre til Kvaløya. For innbyggerne i bydelen er dette helt klart den beste løsningen. Selv om kostnadsoverslaget er 200 mill kroner høyere enn for A3 i Tverrforbindelsen, så må det legges til at omfattende omkjøringsveier i anleggsperioden ikke er vurdert inn for A3. A5 vil gjøre det mindre aktuelt å bygge et omfattende firefelts veisystem internt i Langnes bydel. Eiendomsserverv for å få plass til et slikt arealkrevende veisystem mellom Tverrforbindelsen og Langnesbakken er en uavklart kostnadsrisiko for A3. På samme måte er kostnadene ved redusert helse ikke lagt inn: reduksjon i helse for de som bor nært veisystemet, samt redusert samfunns-helse som følge av en lite attraktiv forbindelse for gangtrafikk mellom boligene i bydelen og Langnes sentrum.

## Oppsummering av styrker og svakheter for alternativene A3 og A5

A3	A5
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kortest og dermed billigst 1,3 mdr kr</li> <li>• Leder mer trafikk til Langnes handelspark</li> <li>• Kortere veil til Hamna</li> <li>• Tungt trafikkert barriere Scandic-Gjæverbukta (10 000 ÅDT)</li> <li>• 4000 kjøretøy ledes inn i boligområder Workin/Bo i Nord og kommende Einerhagen boligområde</li> <li>• Lite gunstig for sykkel og gange (trafikk barriere)</li> <li>• Ugunstig for flytting av bussterminal til sør for K1 – tung trafikk forbi terminalen</li> <li>• Tunnelpåslag nær bebyggelse og i dominerende vindretning mot bebyggelse gir stor luftforurensing (NB planlegges 600 boliger rett nordvest for påslaget)</li> <li>• Ved innskrenking/stenging av kulvert under flyplassen blir det mer komplisert kjøremønster til flyplass/Kvaløya</li> <li>• Nytt tunnelpåslag på Erling Kjeldsens vei gir store utfordringer i byggeperioden (stengt vei, tung anleggstrafikk i nærområdet).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lengre men akseptabel pris 1,5 mrd kr</li> <li>• Leder unødvendig trafikk utenom Gjæverbukta/ rundkjøring</li> <li>• Skaper ikke barriere Scandic-Gjæverbukta</li> <li>• Frigjør E.Kjeldsens vei i sin helhet for lokaltrafikk og kollektiv</li> <li>• Tunnelpåslag ikke nær bebyggelse og dominerende vindretning</li> <li>• Ny bussterminal kan plasseres på begge sider av E Kjeldsens vei, evt bygd som lokk m/overgang + næringsareal</li> <li>• Beslaglegger minst andel bebyggbart areal</li> <li>• Åpner for tidlig bygging av ny kulvert sør for dagens flyplass. Gir insentiv for forsering av forlenging av rullebanen.</li> <li>• Tunnelpåslag utenfor veisystem gir svært gode forhold i byggeperioden</li> <li>• Kort og uproblematisk transport av tunnelmasser for veisystem Langnes Vest og evt forlengelse av rullebane</li> <li>• På kort sikt marginalt lengre distanse for trafikk til Langnes Handelspark, Hamna og Kvaløya. (På lengre sikt bedre løsning enn A3 ved begrensning i dagens kulvert under rullebanen).</li> </ul>

### KONKLUSJON MERKNAD OM ENDRET TRASE FRA A3 TIL A5 PÅ TVERRFORBINDELSE MELLOM BREIVIKA OG LANGNES

Vår vurdering er at fremlagte alternativ A3 kan bidra til å reduere mulighetene for å oppnå målsetninger om økt boligbygging og en miljøvennlig utvikling av bysamfunnet Tromsø, fordi trafikksystemet åpner opp for mer gjennomgangstrafikk i boligområdene, og at støy/støv fra veisystemet legger begrensninger på bokvaliteten i området. Dette kan være i strid med ambisjonene til nasjonale myndigheters ønske om bærekraftig byutvikling og kommunens boligstrategi.

**Det er etter vår oppfatning vesentlig flere fordeler enn ulemper ved å imøtekomme merknaden, dvs. å benytte alternativ A5 som ny tverrforbindelse mellom Breivika og Langnes.**



Vennlig hilsen  
Even Liahjell  
Adm. Dir.

**Fra:** Magnar Nilssen <magnar.nilssen@nobina.no>  
**Sendt:** 4. januar 2016 14:57  
**Til:** Firmapost-nord  
**Kopi:** Wiik Veronica (Tromsø); Jonny Berg (jonny.berg@tromsfylke.no)  
**Emne:** høring om ny forbindelse til Kvaløya og ny tverrforbindelse  
**Vedlegg:** 20160104145256327.pdf

Hei!

Vedlagt følger et innspill på høring om ny forbindelse til Kvaløya og ny tverrforbindelse fra Nobina Norge avd. Troms.

Med vennlig hilsen

**Nobina Norge AS**

**MAGNAR NILSSEN**

driftssjef, avdeling Troms

direkte: +47 97 99 99 01

Adresse: Gimlevegen 12, 9019 Tromsø

Telefon: +47 97 99 98 00

[www.nobina.no](http://www.nobina.no)

“Vi forenkler kundenes hverdagsreiser”



Statens Vegvesen,  
Region nord  
Postboks 1403  
8002 Bodø

Deres ref:

Vår ref: MN/16/-

Dato: 4. januar 2016

## **Høring ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya**

Nobina har gått gjennom forslag til ny Tverrforbindelse fra Giæverbukta til Breivika og ny forbindelse mellom Kvaløya og Tromsøya.

Vi har vurdert forslagene opp mot målsettingen om økt kollektivandel, herunder de klare politiske føringer om at den fremtidige trafikkveksten skal tas med kollektivtransport, gang- og sykkel.

Høringsforslaget som benevnt B3 og A3 er noe som definitivt ivaretar det på en best måte av samtlige alternativer, (unntatt 0-alternativet). Derfor mener Nobina at for å oppnå de vedtatte nasjonale og lokale målsettinger, er det klart foretrukne alternativ, det som styringsgruppen opprinnelig foreslo. Det betyr ny bru, alternativ B3, og ny tverrforbindelse, alternativ A3.

Nobina mener at en løsning B3 vil gi en mer effektiv kollektivtrafikk, og vi forventer også at det legges opp til prioritering med egne kollektivfelt i forbindelse med ny bru til Kvaløya. Det omfatter både selve brua og tilkjøringsveger. En bru fremfor tunnel vil gjøre en slik løsning enklere. For ny tverrforbindelse forventer vi også at det legges til rette for egne kollektivfelt, eventuelt at dagens tverrforbindelse blir beholdt buss, gang og sykkel.

For å oppnå målet om en bedre kollektivtrafikk mener Nobina at boligbygging i all hovedsak må skje gjennom fortetting langs eksisterende busstraseer og boligområder. Det vil være mest miljøvennlig og fremtidsrettet. En spredning av byen som en forbindelse fra Kvaløya via Håkøya vil vi fraråde. Byen spres mer ut over. Da vet vi erfaringsmessig at det blir langt vanskeligere å få til et godt og effektivt kollektivtilbud.

Nobina henviser også til gjeldende arealplan for Tromsø kommune hvor fortetting er et viktig og politisk vedtatt prinsipp.

Trafikken fra Kvaløya vil få en lengre avstand ved at en ny forbindelse legges via Håkøya framfor fra Kvaløysletta. Det medfører mer lengre avstand å kjøre både for kollektivtransport og annen trafikk, med påfølgende mer støy og forurensing.

Nobina Norge AS avdeling Troms  
Gimlevegen 12, 9019 Tromsø  
Telefon: +47 45 48 80 50  
Telefaks: +47 22 17 20 01  
www.nobina.no



I tillegg høyere kostnader til brøyting og annet vedlikehold som i neste omgang vil kunne gå på bekostning av andre områder som burde prioriteres, blant annet kollektivtraseer, gang- og sykkelveger. En ny forbindelse med tunnel via Håkøya vil ikke bedre fremkommeligheten for kollektivtransporten. Det samme vil være tilfelle for gang og sykkel.

Et annet moment vi ønsker å påpeke er at vi opplever tunneler som langt mer sårbare enn bruer. Det baserer vi på erfaring i lang tid i Tromsø og andre steder i landet hvor vi driver rutetrafikk. Det er betydelig mer driftsavvik på tunnelsystemet enn bruene. Et godt eksempel i dag er bruene, både til Kvaløya og Tromsdalen. Disse har hatt en høy grad av driftssikkerhet og har vært lite stengt, og har kun unntaksvis skapt problemer for busstrafikken.

Nobina foretrekker derfor en bruløsning der det er et gjennomførbart alternativ. Når det derimot gjelder tverrforbindelsen ser vi at det vanskelig kan løses på annen måte enn med tunnel. Dagens Tverrforbindelse skaper til tider betydelig problemer for tungtrafikken. Det løses best gjennom med en tunnel.

Nobina vil ikke også trekke frem at uansett hvilke alternativer som må velges, må forhold for bedre tilrettelegging for kollektivtransporten vektlegges. Området rundt Langnes, Giæverbukta, Tverrforbindelsen og Kvaløya er et problemområde for bussenes regularitet i dag.

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

Med vennlig hilsen  
**Nobina Norge AS**  
avdeling Troms

A handwritten signature in blue ink that reads "Magnar Nilssen".

Magnar Nilssen  
driftssjef



Merknad 27

**Fra:** Leif-Arne Sætrum <leif-asa@online.no>  
**Sendt:** 4. januar 2016 23:24  
**Til:** Firmapost-nord  
**Emne:** Høringsvar  
**Vedlegg:** Dok1.doc

## **INNSPILL TIL PLANEN OM NY TVERR OG KVALØYFORBINDELSE.**

I de framlagte planer, framgår det ikke at dagens kulvert ved flyplassen mest sannsynlig blir stengt for vanlig trafikk i nærmeste framtid, og at all trafikk til vestsiden av flyplassen må gå gjennom ny planlagt kulvert F2.

Dette vil påføre befolkningen fra Hamna og Håpet en ny omvei på over 1 km ,om de skal til flyplassen eller Kvaløya.

Likeens vil befolkningen på Kvaløya få en tilsvarende omvei til disse områdene, inkludert Langnes handelsområde.

Flyplassen blir med andre ord en ennå lengre barriere enn før, og det er ikke bra.

Det må være mulig å få Avinor med på å lage en kryssing som kan spare store grupper for en unødvendig lang omvei.

I området nord av Ørneveien er terrenget ypperlig for å gå under Ringveien og krysse flyplassen i en kulvert rett nord av oppstillingsplattformen.

En bør gå under gamle Kvaløyvei og over det åpne jordet og knytte seg til Kvaløyveien.

Denne veien vil enkelt betjene både dagens bru og de eventuelle nye forbindelser som blir etablert vest for flystripa.

Den bør selvfølgelig bygges med gang og sykkelfelt, og den vil da gi ett bedre tilbud også til denne gruppen trafikkant.

Når det gjelder de planlagte tunneller, har jeg følgende kommentarer:

Ny forbindelse ble hovedsakelig lansert fordi tungtrafikken hadde til dels store problemer på vinteren.

I møte med planlegger Ditlevsen i SVV, spurte jeg hvor denne tungtrafikken kom ifra og hvor den skulle?

Det hadde ikke SVV eksakt statistikk på, men han mente at det var minimalt som kom fra eller skulle til steder sør for dagens tverrforbindelse.

Når forslagene til løsning da ender i eller sør for tverrforbindelsen, rinner en gammel vise av Alf Prøysen meg i hu. ”Bakvendtland.”

Hvorfor bygger man mot sør, når trafikken stort sett skal mot nord?

Det fører jo bare til at trafikken får lengre vei enn nødvendig, og at den må navigere gjennom ett utall av rundkjøringer i Langnesområdet.

Hvordan har man tenkt å løse trafikkproblemene som oppstår med A3 i byggeperioden, hvor man må stenge dagens tverrforbindelse og ikke har en erstatning klar?

A4 er jo ikke noen miljømessig fulltreffer, da den vil påføre de fleste store omveier ,og sannsynligvis skape store problemer i byggeperioden.

A5 er kanskje det beste av de foreslåtte alternativene m.h.t. trafikkavviklingen i byggeperioden, men det er jo også det lengste og dyreste og det som fører tungtrafikken lengst unna sitt bestemmelsessted. Det må også føres over eller under Langnestunellen for ikke å drepe kapasiteten i begge tunellene.

Det fornuftige må jo være å bygge tunellen mot nord, og igjen peker området rundt Ørneveien og Ringveien seg ut som egnet.

Her kan man knytte seg til Ringveien og Ørneveien/Hulderveien og få gode og korte veier til hele Langnes handelsområde, inklusive Ikea.

Tunellen blir relativt kort og flat, og kan enkelt tilpasses fotgjengere og syklist.

I kombinasjon med kulvert over flyplassområdet, vil den fjerne mye trafikk fra Giæverbukta, smtidig som all trafikk fra dagens Kvaløyforbindelse får merkbart kortere vei til Breivika.

Denne veiløsningen vil også kunne tilpasses alle framtidige forbindelser til Kvaløya som får utgangspunkt vest for flystripa.

Mvh

Leif-Arne Sætrum.

**Fra:** Florian Martin <florian.martin@mail.com>  
**Sendt:** 4. januar 2016 23:53  
**Til:** Firmapost-nord  
**Emne:** Innspill Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

Hei,

Jeg er beboer på Kvaløya og har innspill til kommunedelplanen:

- Konsekvensen av tap av grønnarealer bl.a. på nedsiden av fv.862 kan fort føre til at en del må ta bil i fremtiden for å nå nære grønnområder/fjæraområder. Er dette hensyntatt? Det er synd å miste verdiulle grønnområder.

- Har vurderingen av ny Kvaløyforbindelsen tatt høyde for mulig økning i godstrafikken (utover den generelle trafikkveksten)? Kap. 6.3.5 beskriver mest trafikken for bilister/pendlere, men lite godstrafikken. Selv om en "kystrote" ikke ennå er fast etablert, er det sannsynlig at ny forbindelse gjør fv. 862 mere attraktiv for å betjene ulike næringsområder på Tromsøya, spesielt rundt Langnes. I tillegg skapes en rekke nye attraktive næringsområder mellom Ryatunnelen og Langnes. Fv. 862 kan se en betydelig økning i tung trafikk. Er den estimert? Denne økningen i tung trafikk vil sannsynligvis bli betydelig større en den generelle trafikkveksten for området.

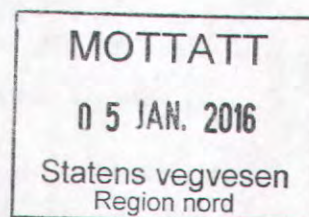
Hilsen,  
Florian.

Merknad 29

Statens vegvesen Region nord

Postboks 1403

8002 Bodø



Kvaløysletta, 28.12.15

**Høringsuttalelse****Ny tverrforbindelse og ny Kvaløyforbindelse.**

Kvaløysletta bydelsråd har siden begynnelsen av år 2000 hatt forbindelse 2 til Tromsøya på sin agenda. Allerede på starten av 2000 tallet hadde bydelsrådet utarbeidet et fremtidsbilde(vedlagt)som blant annet hadde Selnes alternativet med som en ide for hvor en fremtidig forbindelse kunne være aktuell.

Bydelsrådet har siden den gang vært klar på at en forbindelse 2 fra Kvaløya måtte ha sitt utgangspunkt fra Selnes.

Det er derfor hyggelig å lese vegvesenets konklusjon om at en ny forbindelse til Kvaløya kommer best ut med alternativ: B3 – F2- A3. Bydelsrådet ser det også som en styrke at de grundige undersøkelsene som er gjennomført, viser at en forbindelse fra Selnes vil være det mest hensiktsmessige både når det gjelder økonomi, miljøprofil, utrykningstid for brann og ambulanse og ikke minst ivareta de nåværende trafikkutfordringene fra Kvaløya.

Resultatet av en forbindelse fra Selnes er at trafikken over dagens Sandnessundbru vil reduseres med ca. 75 – 80 %. Det vil si at dagens kollektivtrafikk over Sannesundbrua vil ha mulighet for å øke sin frekvens over denne broen betraktelig. Det som imidlertid bør tas med i planleggingen er et kollektivfelt fra flyplassen til Gjæverbukta (F2) for at denne trafikken skal kunne flyte. Dette vil være mulig uten å legge restriksjoner på dagens trafikk fra nord som naturlig nok vil kunne bruke dagens bru.

Dette vil igjen medføre at riksveg 862 mellom dagens Sannesundbru og Selnes, vil bli en tilnærmet internvei for Kvaløysletta som igjen gir muligheter til å videreutvikle Kvaløysletta sentralt. Dette er også i tråd med kommunens intensjoner.

Hvilken betalingsordning skal velges?

Bydelsrådet mener det vil være viktig at en betalingsordning virker mest mulig rettferdig for de som skal bruke den nye forbindelsen. Vi ønsker og minne om at da Tromsøya fikk sin forbindelse to til fastlandet i 1994 var denne forbindelsen gratis for alle trafikanter.

Om det blir aktuelt med en betalingsordning i form av bompenger el, mener bydelsrådet det bør lages et brikkesystem som fanger opp all trafikk rundt Tromsøya. Dette for at vi da kan få et tilnærmet rettferdig system for alle trafikkerende.

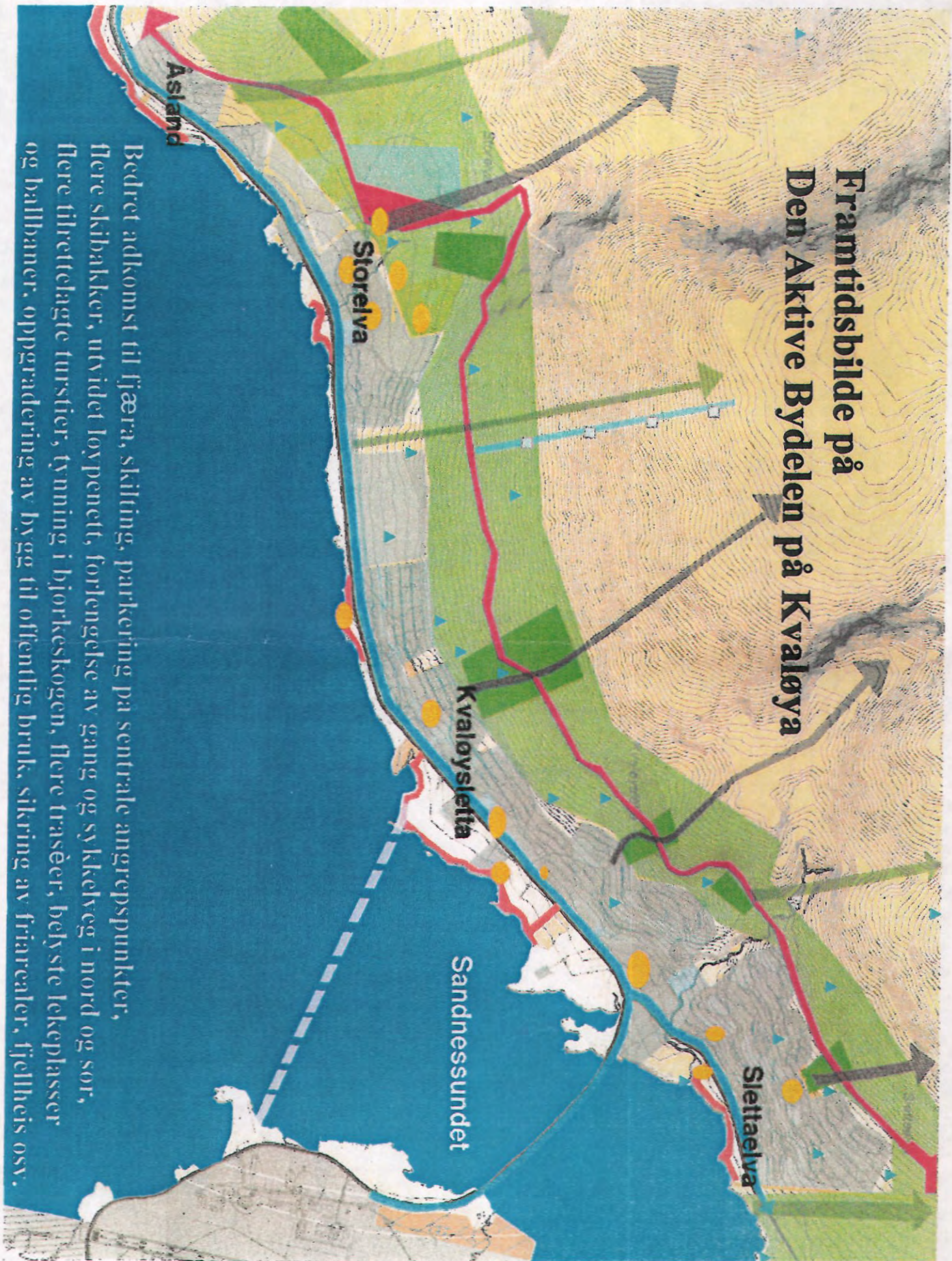
Med vennlig hilsen

Kvaløysletta bydelsråd

Alfred Løkås

leder

Kopi Tromsø kommune



## Merknad 30

**Fra:** Nils Arne Johnsen <nils.arne.johnsen@ramboll.com>  
**Sendt:** 4. januar 2016 15:34  
**Til:** Firmapost-nord  
**Emne:** Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya  
**Vedlegg:** Merknad fra Kystbyregion Troms.pdf

Vedlagt følger merknad fra Kystbyregion Troms.

Ta gjerne kontakt hvis det er spørsmål.

Med vennlig hilsen

**Nils Arne Johnsen**

Ramboll Group Arctic Director

M +47 97593858

[nils.arne.johnsen@ramboll.com](mailto:nils.arne.johnsen@ramboll.com)

---

Connect with us  

Rambøll

Besøksadr.: Grønnegata 65

Postboks 117, 9252 Tromsø

N-9008 Tromsø

[www.ramboll.no](http://www.ramboll.no)

Statens vegvesen Region Nord  
Postboks 1403  
8002 Bodø  
Firmapost-nord@vegvesen.no

Tromsø 4. januar 2016

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

Det vises til høring av Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya, lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 4. januar 2016.

På vegne av Kystbyregion Troms fremmes følgende merknad:

*Ny Tverrforbindelse legges slik at Tromsø lufthavn blir best mulig tilgjengelig og i størst mulig grad skille lokaltrafikk i Langnes bydel fra riksveitrafikken til og fra lufthavnen.*

*Vi mener at **alternativ A5**, ivaretar dette bedre enn anbefalt alternativ A3, og vi ber om at Alternativ A5 velges som fremtidig veialternativ mellom Breivika og Langnes.*

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

*Vi mener at alternativet beskrevet under **3.4.1 Alternativ som ikke er utredet** må utredes.*

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

*En nærmere begrunnelse følger i vedlagte merknad.*

### **1. Kysbyregion Troms' merknad til kommunedelplanen**

#### **1.1 Ny Tverrforbindelse**

Ny Tverrforbindelse bør etableres slik at Tromsø lufthavns lokale og regionale funksjon blir mest mulig tilgjengelig. Det har en høy verdi for næringslivet i Tromsø og Troms at lufthavnen er lett tilgjengelig fra økonomiske sentra som Tromsø sentrum og Breivika.

Tverrforbindelsen bør derfor av lokale og regionale hensyn legges nærmest mulig lufthavnen slik at trafikk til og fra lufthavnen blandes minst mulig med lokaltrafikk i Tromsø by. Slik vi ser det, vil dette spesielt gjelde for Langnes-området. Alternativ A5 (tunnelutslag mellom Postterminalen og Arnesen Kontormøbler AS) vil være å foretrekke: Det vil sikre at Tromsø lufthavn blir enklest mulig tilgjengelig.

Ut i fra slike hensyn vil alternativ A4 være rangert som nummer to og alternativ A3 som det dårligste alternativet for tunnelutslag i Langnes-området.

Statens vegvesens helhetsvurdering av alternativene A3 og A5 er relativt like. Vi anbefaler altså A5, sett fra et regionalt perspektiv. Alternativ A5 vil også være et mest mulig optimalt alternativ for en ny forbindelse til Kvaløya uansett hvilket alternativ som velges for en slik ny forbindelse. Regional trafikk vil også i en slik sammenheng få de beste betingelser med minst mulig blanding av regional- og lokal trafikk i Langnes-området.

## 1.2 Ny forbindelse til Kvaløya

For regional vekst vil en trasé som gjør framtidig reisetid mellom Tromsø og Finnsnes minst mulig være viktigste valg. En ny forbindelse til Kvaløya vil også måtte bygge opp under byutviklingsstrategien til Tromsø kommune. Vi vil argumentere for at disse to hensyn må optimaliseres i valget av trasé.

Parallel bru med eksisterende bru (alternativ B2) vil på lengre sikt ikke gi redusert reisetid til regionen vest og sørvest for bybebyggelsen på Kvaløya.

Bru mellom Langneset og Selnes (alternativ B3) vil i all hovedsak øke kapasiteten på by-internt trafikk uten å på lang sikt vesentlig redusere reisetiden til regionen vest og sørvest for bybebyggelsen på Kvaløya. En slik bru vil (på samme måte som B2) gi et stort potensiale for byvekst på Kvaløya. Det vil være sannsynlig at mye av denne byveksten vil komme vest for Selnes, noe som vil gi fortsatt 50- og 60-sone vestover og på sikt gradvis lavere gjennomsnittsfart på grunn av høyere byinternt trafikk. Dette vil med høy sannsynlighet gjelde for strekningene Eidkjosen-Selnes, Ersfjord/Kladfjord-Eidkjosen og Håkøybotn-Eidkjosen.

En løsning med tunnel til Håkøya (alternativene B6 og B7) vil for gi regional trafikk en fordel ved at den da vil unngå byområdet på Kvaløya. Effektene for byutvikling anses som svært dårlige i Statens vegvesens utredning, noe som gjør det usannsynlig at dette vil bli et reelt alternativ.

Kystbyregion Troms mener at alternativet med fylling vest fra Langnes som beskrevet i planforslaget under **3.4.1 Alternativ som ikke er utredet**, vil gi den mest optimale kombinasjon av hensyn til både regional utvikling (i vårt perspektiv) og byutvikling. Dette alternativet kom inn i planprosessen gjennom vedtak i Tromsø kommunestyre i februar 2015. Alternativet har dermed ikke blitt utredet som et fullverdig alternativ og det vil derfor naturlig nok ikke kunne anbefales av Statens vegvesen.

Heller ikke Kystbyregion Troms har utredet dette alternativet, men vi vil peke på noen mulige fordeler skissert for oss av Rambøll:

- Denne traséen med fyllinger på ca 1 500 meter og en bru på ca 1 700 m vil gi et svært stor område for bynær byvekst i et 50-årsperspektiv (Håkøya) god tilgjengelighet for sykkel og kollektivtrafikk. Håkøya vil som boligbydel bli liggende nærmere Tromsø sentrum og Breivika enn de vestre deler av dagens by-bebyggelse på Kvaløya (Åsland, Eidkjosen, Kaldfjord, Ersfjord). Håkøya vil bli en direkte forlengelse av dagens by-bebyggelse på Kvaløya (Eidkjosen).
- Regional trafikk vil unngå å måtte kjøre igjennom byområdet på Kvaløya. Fartsgrense på nye vei fra nytt kryss med dagens fv858 på Eidjordneset på Kvaløya til Langnes vil kunne være 70-80 km/t.



Kystbyregion Troms mener at trasé-alternativ som ivaretar eksisterende og fremtidig regional trafikk ikke er tilstrekkelig utredet. Vi vil derfor foreslå at det i denne kommunedelplanen velges 0-alternativet for forbindelse til Kvaløya og at et planarbeid for ny forbindelse til Kvaløya startes i 2016 eller 2017. Kystbyregion Troms vil i løpet av 2016 og 2017 kunne bidra med analyser og utredninger som vil være til nytte for en slik planprosess.



Figur: Skisse over brualternativ til Håkøya. (III: Rambøll).

## 2. Bakgrunn om Kystbyregion Troms

Prosjektet Kystbyregion Troms ble opprettet i februar 2015 etter innledende fase i 2014 hvor to prosjektinitiativ ble utviklet og slått sammen til ett prosjekt.

Kystbyregion Troms eies av næringslivet og tre interkommunale regionråd i Troms. Følgende organisasjoner er representert i styringsgruppen for prosjektet:

- NHO Troms og Svalbard / NHO Reiseliv Nord-Norge
- Næringsforeningen i Tromsøregionen
- Næringsforeningen i Finnsnes
- Harstadregionens næringsforening
- Harstad kommune
- Lenvik kommune
- Tromsø kommune
- Sør-Troms regionråd
- Midt-Troms regionråd
- Tromsøregionens regionråd

Samfunns målet eller hoved målet for Kystbyregion Troms er å etablere en mest mulig effektiv, integrert og velfungerende bo- og arbeidsmarkedsregion bestående av de tre største byene i Troms og deres omland.

Prosjektet har fastsatt fire hovedmålområder:

- 1) Tettere integrering mellom kystbyregionene i Troms
- 2) Strategisk næringsutvikling for regionen
- 3) Funksjonell infrastruktur for kunnskap og kompetanse
- 4) Et utvidet samarbeid om offentlige tjenester og forvaltning i regionen

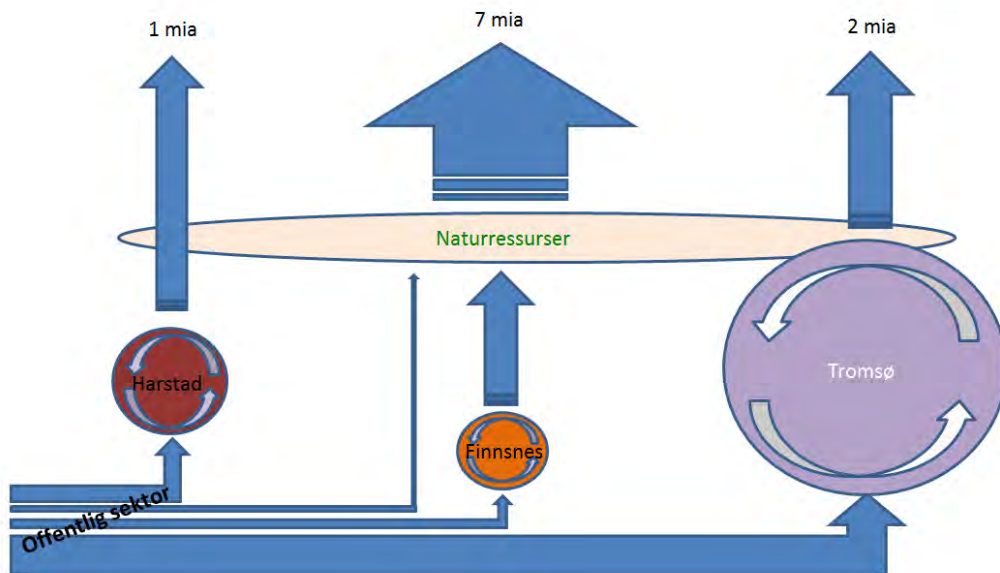
Prosjekt målet for forstudiet i 2015 har vært å organisere prosjektet, kartlegge status for andre utviklingsinitiativ og prosjekter i regionen, utforme prosjekt mål, involvere næringsliv og kommuner og forberede neste fase i prosjektet. I 2015 har prosjektet hatt sin finansiering fra Troms fylkeskommune og gjennom de enkelte prosjekteieres egeninnsats. Prosjektet har hatt et utstrakt arbeid for å involvere og forene næringslivet og de 18 kommune som er representert gjennom regionrådene om felles mål.

Neste fase i prosjektet (forprosjektfasen) vil vare i 18 -24 måneder og innbefatte følgende hovedpunkt:

- Valg av metode for utredninger og analyser
- Utredninger og analyser av mulighetsområdet innen:
  - o Bo- og arbeidsmarked
  - o Næringsliv
  - o Utdanning
  - o Offentlig tjenesteyting og forvaltning
- Utredninger og analyser av tiltaksmuligheter og virkemidler
  - o Samferdsel, transport og logistikk
  - o IKT
  - o Energi
  - o Finansiering

Målet med forprosjektfasen er å etablere et godt grunnlag for videre offentlige planprosesser. Dette grunnlaget skal skapes gjennom faglige analyser og utredninger og gjennom en bred og involverende organisering.

Figuren under illustrerer verdi av eksport fra de tre byregionene Harstad, Finnsnes og Tromsø, byregionenes innbyggertall og størrelse på offentlig sektor. (III: Fjelfrosk)



### 3. Samferdsel, transport og logistikk som virkemiddel i Kystbyregion Troms

78 % av innbyggerne i Troms bor innenfor Kystbyregionen, de aller fleste av disse ved kysten. Det å binde bysamfunnene nærmere hverandre gjennom investeringer i infrastruktur for samferdsel, transport og logistikk vil gi effekter for bo- og arbeidsmarked, næringsliv, utdanning og kompetanseutvikling og offentlig tjenesteyting/forvaltning.

Dette er et av hovedvirkemidlene som prosjektet Kystbyregion Troms vil analysere og utrede i 2016-17, foreløpig fordelt i følgende underpunkt:

- Persontransport internt i regionen (hurtigbåt og veitrafikk)
  - o Persontransport for daglige arbeidsreiser og ukependling (arbeidsmarkedsreiser)
  - o Persontransport for tjenestereiser offentlig og privat sektor (tjeneste-, service- og kompetansedeling)
  - o Persontransport for reiseliv
  - o Persontransport for utdanning
  - o Persontransport for helsereiser
- Persontransport til og fra regionen
- Optimalisering av regionens logistikkfunksjoner (vei, havn, lufthavn, jernbane)
  - o Gods- og varetransport internt i regionen
  - o Gods- og varetransport til og fra regionen

Samferdsels- og transportsystemet i Troms er et resultat av mange beslutninger tatt i perioden 1960-2015. Hovedvegnettet i fylket er designet på 1960 og -70-tallet, en tidsperiode da veitrafikk hadde en helt annen funksjon enn i dag. Dette hovedveisystemet er premiss for hurtigbåtrutenettet i Troms.

Kystbyregionen har tre lufthavner som er utviklet parallelt i løpet av de siste 40 – 50 år og regionen har tilgang til et jernbanenett via Narvik.

Kystbyregion Troms har som mål å se alle disse transportfunksjonene i sammenheng og å foreslå endringer ut i fra det samfunnet i dag vil ha nytte av for å bli bedre rustet som en utviklingsregion.

Ny Tverrforbindelse i Tromsø og ny forbindelse til Kvaløya vil være viktig i et slikt perspektiv.

#### **4. Ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya**

##### **4.1 Tidspunkt for planlegging**

Kystbyregion Troms vil i løpet av 2016 og 2017 utrede effekter av en tettere sammenbinding mellom Tromsø, Finnsnes og Harstad. Siden kommunedelplanens høring er med frist i januar 2016 vil vi ha følgende merknader på generelt grunnlag.

##### **4.2 Effekter av mest mulig nærhet mellom næringslivskonsentrasjoner**

Nærhet mellom bedrifter er en av de grunnleggende premisser for økonomisk vekst. Nærhet gir effektivitet i flere markeder som er viktige for næringslivsutvikling:

- Arbeidsmarkedet
- Servicenæringer
- Logistikkmarkedet
- Kompetanseutviklingsmarkedet

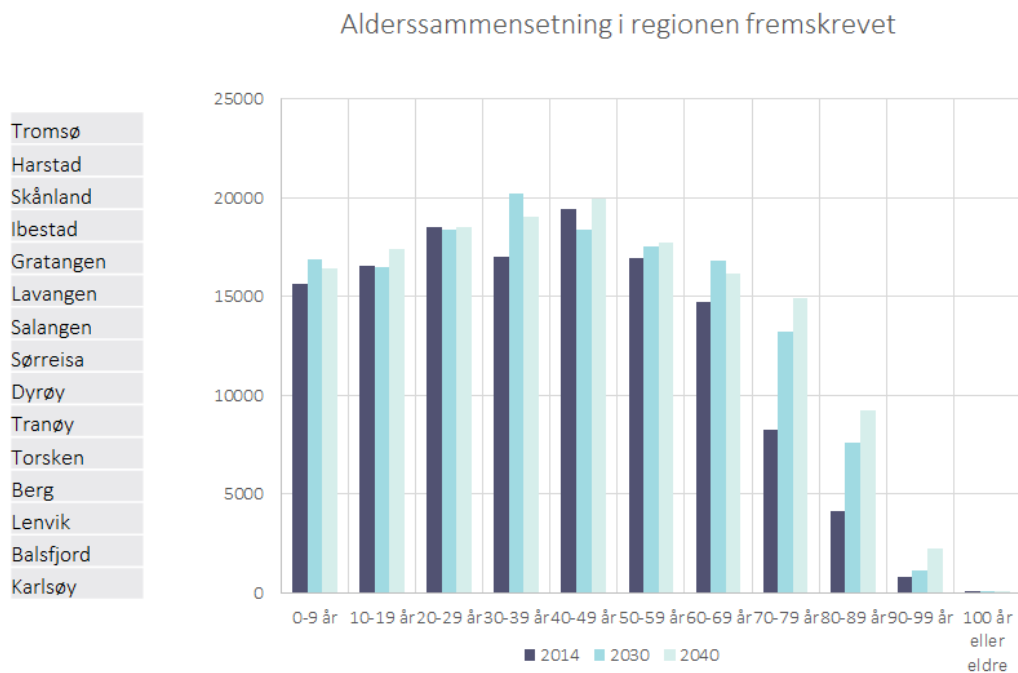
For Kystbyregion Troms vil følgende næringer få en direkte nytte av dette:

Havbruksnæringen  
Øvrig fiskerinæring  
Reiselivsnæringen  
Olje- og gassnæringen

I tillegg vil alle næringer få en nytte av at regionens attraktivitet for arbeidskraft øker. For å sikre vekst i regionens næringsliv er befolkningsvekst avgjørende.

Næringslivet i de tre byregionene er relativt forskjelligartet, selv om næringer som handel, fiskeri og bygg- og anlegg er viktige for alle tre. Harstad har et relativt større næringsliv rettet mot olje- og gass, Finnsnes-regionen er en svært viktig havbruksregion og en industriregion med smelteverk og bergverk, mens Tromsø har en stor reiselivsnæring, IKT, rom-kommunikasjon og bioteknologi som skiller den fra de andre byene. Mange av disse næringene vil øke effektivitet og bedre sin økonomi gjennom en mer felles og tettere næringslivsregion. De konkrete mulighetene vil prosjektet Kystbyregion Troms beskrive i neste prosjektfase (2016-17).

### 4.3 Effekter av mest mulig nærhet mellom befolkningskonsentrasjoner



Figur: Regionen forventes å få en vesentlig eldre befolkningsammensetning fram mot 2040 som figuren over viser (kilde: SSB, figur: Sjurelv AS).

Befolkningen i regionen er i vekst på grunn av innflytting fra utlandet. Det er en netto utflytting innenlands og denne utflyttingen er større enn fødselsoverskuddet. Befolkningsvekst er viktig for økonomisk vekst og for at regionen skal kunne ivareta hensynet til en større mengde eldre i de nærmeste ti-årene.

Byene Tromsø, Finnsnes og Harstad er vekstsentra i regionen. Det å styrke byenes vekstmuligheter vil være avgjørende for hele regionens demografiske utvikling.

### 4.4 Regionale effekter av ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

Kystbyregion Troms ble etablert i februar 2015. Dette var etter at planprogram var vedtatt og planarbeidet for kommunedelplanen var igangsatt. Kystbyregion Troms har etablert et eierskap for visjonen om en sterkere kystbyregion i Troms og en felles forståelse av at dette best kan oppnås ved å knytte de tre befolkningskonsentrasjonene Harstad, Finnsnes og Tromsø nærmest mulig sammen gjennom langsiktige infrastrukturinvesteringer.

#### 4.4.1 Grunnleggende drivere i regional utvikling

I moderne økonomier skjer mye av den økonomiske veksten der det foreligger eller skapes en indre dynamikk i byregionene. Denne dynamikken bidrar til vekst når det regionale markedet blir så stort og selvstendig at det skaper en intern etterspørsel. Norge, som Norden for øvrig, er arealstore og spredtbygde land med forholdvis små byregioner. Det er derfor viktig at norske byregioner på alle

nivåer utvikler sine nasjonale bidrag ved å utvikle sine respektive dynamiske fortrinn. Kystbyregion Troms har unike forutsetninger for dette.

Driverne for økonomisk vekst vokser fram gjennom regionenes indre struktur og økonomiske betingelser, betingelser som kan påvirkes med politiske midler. Geografiske konsentrasjon av foretak og sysselsetting som finner sted i byregioner, gjenspeiler at det finnes skalafortrinn. Fortrinnene finnes da som egenskaper ved regionen, noe kollektivt, og ikke som egenskaper ved f.eks. den enkelte bedrift eller arbeidstaker. Regionen som markedsplass betyr her at regionen framstår som et miljø med lave samhandlingskostnader; der tilbud og etterspørsel kan møte til lave kostnader. Det utvikles et fysisk miljø med effektiv infrastruktur som tilbyr lave geografiske samhandlingskostnader.

Kunnskapsutvikling er sentral faktor i moderne økonomi. Kunnskapsutviklingen i en økonomi viser kollektive egenskaper. Kunnskap spres ufrivillig og deles, og blir over tid allment tilgjengelig. Kunnskap som utvikles i en lokal bedrift sprer seg gjerne til andre bedrifter, mellom ansatte i ulike profesjoner og til ulike virksomheter. Man lærer av hverandre uten at kunnskap nødvendigvis omsettes i et marked. Kunnskapsspredning gir dermed opphav til voksende avkastning. Kunnskapsdeling og lave samhandlingskostnader er drivere i moderne økonomier.

#### 4.4.2 **Ambisjon med utvikling av Kystbyregion Troms.**

Troms har hatt en gunstig utvikling til å være en periferiregion i nasjonal og internasjonal sammenheng. Dette kan for en stor del tilskrives at fylket har hatt to byer, Tromsø og Harstad, som gjennom flere årtier har hatt en jevn vekst. Mellom disse har Finnsnes utviklet seg som tydelig tettsted og by. Troms fylkeskommune har og har hatt en senterstrategi med Tromsø på nivå 1 og Harstad og Finnsnes på nivå 2. Fem andre kommunesentre regnes som sentra på nivå 3.

Prosjektet Kystbyregion Troms har som ambisjon å se dette på en noe annen måte, hvordan videreutvikle de tre større byregionenes fortrinn til samlet å framstå som en mer felles og fysisk integrert miljø i tråd med de fundamentale drivkreftene som er pekt på ovenfor? Historisk har sjøveis infrastruktur vært det element som har bundet disse byregionene sammen, både internt og dem imellom. Ut fra datidens teknologi og lokalitetenes sjørattede fortrinn, var dette en god løsning. Etter at landtransport ble dominerende teknologi, der hovedveier i Troms fortrinnsvis ble lagt til innlandet, har ikke dette medført noen urbanisering langs denne indre korridoren mens byregionene ved kysten fortsetter å vokse.

Det er all grunn til å anta at de tre byregionene hver for seg, og samlet, ikke utnytter det potensialet som ligger der. Med utvikling av moderne teknologi for veibygging, er man nå i stand til å finne løsninger på veiutfordringer som tidligere var uoverkommelige, og infrastruktur i form av nye samferdselsløsninger mellom og innen de tre byregionene vil være sentralt i Kystbyregion Troms.

Ambisjon for prosjektet vil være å utvikle en sterkere økonomisk region gjennom tettere sammenheng mellom byutvikling, arealforvaltning og samferdsel med utgangspunkt i de grunnleggende drivere for økonomisk vekst.

#### 4.4.3 **Kystbyregion Troms nasjonale og internasjonale rolle**

Mest kjente tilsvarende regionale initiativ er nok prosjektet Fergefri E39 på Vestlandet. Langs E39 bindes større byregioner sammen med omland til «økonomiske øyer» som hver beregnes å gi betydelige samfunnsøkonomiske bidrag. Det er ikke bare effekter i form av spart reisetid og reduserte

transportkostnader som avgjør, men hvordan samfunnet og næringslivet vil kunne utvikle seg gjennom alternative måter å planlegge for regional utvikling. Prosjektet Fergefri E39 er dermed vel så mye et samfunnsprosjekt som et samferdselsprosjekt, der målsettingen er å styrke kystregionenes rolle i den nasjonale økonomien som de regioner som skaper store eksportinntekter.

Kystbyregion Troms har et vel så godt utgangspunkt for en tilsvarende satsing. Det har de siste årene vært gjennomført flere store studier av potensialet for verdiskaping i næringslivet i Nord-Norge (bl.a. oppsummert i Framtid i nord - Sluttrapport). Her har de delt tatt for seg fire naturressursbaserte næringer (1. Fiskeri, havbruk og nye marine arter, 2. Reiseliv, 3. Fornybar energi, 4. Mineralnæringen) og en samlegruppe: Annen industri og næringsvirksomhet. Forenklet kan vi si at de fire første har lokaliseringsfortrinn utenom by, mens den siste gruppen i det vesentlige inngår i en by-økonomi. Rapporten peker på et potensiale for verdiskaping (bidrag til BNP) som p.t. utgjør ca. 90 milliarder kroner og som vil kunne økes til henholdsvis 134 mrd kroner og 193 mrd kroner i 2030 og 2050. Rapporten vurderer også utviklingsforløpet gitt optimale rammer, noe som igjen gir enda høyere bidrag til den nasjonale verdiskapingen.

Følgende problemstillinger er sentrale og bør bli gjenstand for en nærmere utredning og analyse i neste prosjektfase:

- Hvordan kan Kystbyregion Troms nå målsettingen om å bidra med verdiskaping fra 30 til mellom 45 og 64 mrd kroner?
- Hvordan kan Kystbyregion Troms bidra til lavest mulig samhandlingskostnader?
- Hvordan kan Kystbyregion Troms få nasjonal finansiering til å utvikle seg som urbant tyngdepunkt i nord og en region med betydelige eksportverdier?
- Fra hvilke internasjonale satsinger / rammeprogrammer kan Kystbyregion Troms søke delfinansiering?

#### 4.4.4 **Kommunedelplanen**

En best mulig integrering av bysamfunnene i Kystbyregionen innebærer en infrastruktur for transport og samferdsel om er mest mulig effektiv. Kystbyregion Troms vil derfor argumentere for at infrastrukturinvesteringer som gjøres i geografien mellom Tromsø og Harstad må legges til rette for en slik integrering.

I arbeidet med kommunedelplanen har regionale effekter fra planoppstart, slik vi forstår det, vært definert til effekter internt i Tromsø-regionen. Dette fastsettes også som definisjon og avgrensning av utredningene til Statens vegvesen i **kapittel 6.3 Lokal og regional utvikling**.

I de avsluttende faser av arbeidet med kommunedelplanen har regionale effekter for fylket i helhet blitt inkludert: Det vises til Kystbyregion Troms sitt initiativ i **kapittel 6.3.5 Kystveg**. Statens vegvesen fokuserer her i all hovedsak på dagpendling mellom de tre byene i sin svært avgrensede og korte analyse. Alle andre demografiske, økonomiske og effektiviserende effekter for næringsliv og offentlig forvaltning av at Tromsø og Finnsnes (i denne kommunedelplanens sammenheng) kommer nærmere hverandre er av ikke vurdert. Dette er forståelig siden Kystbyregion Troms ikke har gjort disse vurderingene ennå, det vil bli gjennomført i løpet av 2016-17.

Kystbyregion Troms vil likevel på generelt grunnlag – og spesielt med erfaringsoverføring fra Fergefri E39 – argumentere for at det vil ha store effekter for både de tre byene og deres byregioners vekstkraft at det etableres en mest mulig redusert reisetid mellom bysentrene.

På vegne av Kystbyregion Troms

Dag Sigurd Brustid  
(sign.)  
Leder av styringsgruppen

Yngve Lyngh, Profio AS  
(sign.)  
Prosjektleder

Nils Arne Johnsen, Rambøll  
(sign.)  
Fagansvarlig samferdsel



## Merknad 31

**Fra:** Yngve Lyngh <Yngve.Lyngh@profio.no>  
**Sendt:** 4. januar 2016 17:47  
**Til:** Firmapost-nord  
**Kopi:** terje@tajholding.no  
**Emne:** Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya.  
**Vedlegg:** Merknad til kommunedelplan tverrforbindelse og kvaløyforbindelse.pdf

På vegne av styreleder Bård Harila i Hulderveien 2 AS følger vedlagt merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya.

Yngve B. Lyngh

Profio AS  
Besøksadresse: Grønnegata 65, 9000 Tromsø  
Postadresse: Postboks 708, 9257 Tromsø  
Telefon: 99 38 80 02

## Statens vegvesen Region Nord

Postboks 1403

8002 Bodø

[Firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:Firmapost-nord@vegvesen.no)

Tromsø 4. januar 2016

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

Viser til høring av Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya, lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 4. januar 2016.

På vegne av Hulderveien 2 AS fremmes følgende merknad:

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

*Langnes må utvikles som en levende og attraktiv bydel, med attraktive boligområder med minst mulig bil støy, og der kollektivtransport, gange og sykkel gis prioritering.*

*Vi mener at alternativ A5, ivaretar dette bedre enn anbefalt alternativ A3, og vi ber om at Alternativ A5 velges som fremtidig veialternativ mellom Breivika og Langnes.*

*Vi ber også om at gjeldene områdereguleringsplan for Langnes revideres i tråd med overnevnte innspill.*

*En nærmere begrunnelse følger i vedlagte merknad.*

### Begrunnelse for merknaden:

Ut fra vår vurdering, så vil kommunedelplanen med alternativ A3, bidra til en vesentlig trafikkøkning i i og rundt boligområder på sør og nord for tverrforbindelsen. Dette vil føre til et økt problem med vei støy.

Stor gjennomgangstrafikk i tverrforbindelsen vil gi en barrierevirkning mot handelsområdet på Langnes. Dette er uønsket i forhold til å kunne handle til fots i nærområdet.

Vår oppfatning er at det ikke kan være hensiktsmessig å ta en stor del av gjennomgangstrafikken til/fra Hamna inntil store boligkonsentrasjoner. Det må være mere fornuftig å utnytte og utbedre Ringvegen til gjennomgangstrafikk.

### *Støy forringer bokvalitet- nasjonale støymål.*

Støy forringer bokvaliteten og kan føre med seg en rekke helseplager. Ca. 76 % av støyplagene i Norge skyldes veitrafikkstøy. (Kilde Statistisk sentralbyrå). Tiltak på denne sektoren vil derfor ha stor virkning på støyplagene. Miljøvernmyndighetenes mål er at støyproblemer skal forebygges og reduseres slik at hensynet til menneskenes helse og trivsel ivaretas. Støy er forurensning etter forurensningsloven.

Et nytt nasjonalt støymål ble vedtatt 2007:

1. Støyplagen skal reduseres med 10 % innen 2020 i forhold til 1999. Dette er rettet mot den generelle støyplagen i Norge. Det er ikke i nærheten av å bli oppfylt. Støyplagen har tvert imot økt, vesentlig fordi stadig flere plages av veitrafikkstøy.

Klima og forurensningsdirektoratet, skriver følgende om det nasjonale støymål og Regjeringens handlingsplan mot støy 2007-2011:

Veitrafikk er den største støykilden i Norge. Støy fra fly- og togtrafikken har blitt redusert siden 1999, men økt støybelastning fra veitrafikken oppveier denne positive utviklingen.

De fleste tiltak for støyreduksjon vil også bidra til andre miljømål

- Mindre utslipp av klimagasser.
- Bedre luftkvalitet.
- Færre ulykker.
- Bedre arealutnyttelse, og dermed kanskje redusert transportbehov

Merknadshavers vurdering er at fremlagte alternativ A3 kan bidra til å redusere mulighetene for å oppnå målsetninger om økt boligbygging og en miljøvennlig utvikling av bysamfunnet Tromsø, fordi trafikksystemet åpner opp for mer gjennomgangstrafikk i boligområdene, og at støy fra veisystemet legger begrensninger på bokvaliteten i området. Dette kan være i strid med ambisjonene til nasjonale myndigheters ønske om bærekraftig byutvikling og kommunens boligstrategi.

- Boligutbyggingen vil bidra til å komplettere og fortette boligbydelen Langnes i tråd med kommunens satsning på knutepunkts strategi og bydeler. Dette vil bidra til konsentrert utbygging som utnytter eksisterende infrastruktur, og styrker grunnlaget for et godt kollektivtilbud i tråd med prinsipper for en bærekraftig og robust samfunnsutvikling
- Lysløypa, sykkelvegnettet og kollektivtilbudet er godt utbygd og utgjør et svært godt alternativ til bruk av bil til viktige målepunkter som barnehage, skole, sentrum, Langnes og Breivika. Boligbygging her vil derfor bidra til å begrense bilbruken sammenlignet med boligbygging mindre sentralt i byområdet.

Langnes er en bydel for 9 000 innbyggere og ca 12000 arbeidsplasser, og består av nabolagene Norrøna, Workinnmarka, Åslia, Bo-i-nord, Håpet og Mortensnes. For alle disse innbyggerne er Langnes handelspark bydelssentrum.

Tilgjengeligheten i mellom arbeidsplasser, boligområder, skole barnehager og rekreasjonstilbud er i dag ikke spesielt bra. Erling Kjeldsens veg (Tverrforbindelsen) ligger 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 alternativ A5 velges.

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

### **Sammenligning av alternativ A3 og alternativ A5**

For Langnes bydel viser kommunedelplanen tre alternative plasseringer for en tunnelportal: I dagens Tverrforbindelse (A3), i en utvidelse av Langestunnelen (A4) og i området mellom Postterminalen og Kjell Arnesen AS (A5). De to siste løsningene vil gi en stor forbedring av bomiljøet lang hele dagens Tverrforbindelse og i tillegg binde sammen bydelen med sitt bydelssentrum. A4 og spesielt A5, vil skille gjennomgangstrafikk fra lokaltrafikk og løsningene vil ikke være arealkrevende.

Den anbefalte alternativ A3 er en løsning som vil gi store utfordringer for boligområdene Einerhagen, Åslia og vestre deler av Bo-i-Nord og for andre nye boligområder nord for Tverrforbindelsen:

- (1) Løsningen innebærer et tunnelutslag og et nytt hovedveisystem nært opp til en stor boligmasse. Hovedveien vil i tillegg dele bydelen i to. 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 Gjæverbukta.

- (2) Anbefalt løsning vil innebære at Tverrforbindelsen blir stengt i anleggsperioden. Statens vegvesen har ikke gjort noen vurdering av konsekvensen av dette, det vil de gjøre 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) Støy, støv og mikroklima ved en tunnelmunning for en firefeltsvei vil bli svært dårlig. Trafikkmengden vil kunne **dobles** i forhold til dagens tofeltsvei. Det vil merkes på helse for de som bor i nærområdet. Det samme gjelder for den foreslåtte åpne firefeltsveien som deler bydelen i to.

Velges A5 vil gjennomgangstrafikken på riksveien ikke komme innom bydelen i det hele tatt, den vil kjøre rett fram til flyplassen og videre til Kvaløya. For innbyggerne i bydelen er dette helt klart den beste løsningen. Selv om kostnadsoverslaget er 200 mill kroner høyere enn for A3 i Tverrforbindelsen, så må det legges til at omfattende omkjøringsveier i anleggsperioden ikke er vurdert inn for A3. A5 vil gjøre det mindre aktuelt å bygge et omfattende firefelts veisystem internt i Langnes bydel. Eiendomsserverv for å få plass til et slikt arealkrevende veisystem mellom Tverrforbindelsen og Langensbakken er en uavklart kostnadsrisiko for A3. På samme måte er kostnadene ved redusert helse ikke lagt inn: reduksjon i helse for de som bor nært veisystemet, samt redusert samfunns-helse som følge av en lite attraktiv forbindelse for gangtrafikk mellom boligene i bydelen og Langnes sentrum. Få innbyggere vil ønske å gå igjennom en støyende og støvfylt trafikkmaskin for å jobbe eller handle i Langnes Handelspark.

I dagens byutvikling bør innbyggernes helse settes først: Bydelers og bysentras attraktivitet for å oppholde seg utendørs, for å gå eller sykle, er alltid viktigste premiss. Det å være utendørs mest mulig og i fysisk aktivitet er viktigst. Deretter prioriteres et attraktivt og tilgjengelig kollektivtrafikktilbud – biltransport kommer lengre ned på lista. I piggedekkyen Tromsø er dette kanskje viktigere enn i noen andre byer: svevestøv gjør mange Tromsøværingene syke og allergikere vegrer seg for å bevege seg nært hovedveier. Da hjelper det ikke med gangbruer, trafikken må vekk.

#### Oppsummering av styrker og svakheter for alternativene A3 og A5

A3	A5
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kortest og dermed billigst 1,3 mdr kr</li> <li>• Leder mer trafikk til Langnes handelspark</li> <li>• Kortere veil til Hamna</li> <li>• <b>Tungt trafikktett barriere Scandic-Gjæverbukta (10 000 ÅDT)</b></li> <li>• <b>4000 kjøretøy ledes inn i boligområder Workin/Bo i Nord og kommende Einerhagen boligområde</b></li> <li>• <b>Lite gunstig for sykkel og gange (trafikk barriere)</b></li> <li>• <b>Ugunstig for flytting av bussterminal til sør for K1 – tung trafikk forbi terminalen</b></li> <li>• <b>Tunnelpåslag nær bebyggelse og i dominerende vindretning mot bebyggelse gir stor luftforurensing (NB planlegges 600 boliger rett nordvest for påslaget)</b></li> <li>• <b>Ved innskrenking/stenging av kulvert under flyplassen blir det mer komplisert kjøremønster til flyplass/Kvaløya</b></li> <li>• <b>Nytt tunnelpåslag på Erling Kjeldsens vei gir store utfordringer i byggeperioden (stengt vei, tung anleggstrafikk i nærområdet).</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>lengre men akseptabel pris 1,5 mrd kr</b></li> <li>• Leder unødvendig trafikk utenom Gjæverbukta/ rundkjøring</li> <li>• Skaper ikke barriere Scandic-Gjæverbukta</li> <li>• Frigjør E.Kjeldsens vei i sin helhet for lokaltrafikk og kollektiv</li> <li>• Tunnelpåslag ikke nær bebyggelse og dominerende vindretning</li> <li>• Ny bussterminal kan plasseres på begge sider av E Kjeldsens vei, evt bygd som lokk m/overgang + næringsareal</li> <li>• Beslaglegger minst andel bebyggbart areal</li> <li>• Åpner for tidlig bygging av ny kulvert sør for dagens flyplass. Gir insentiv for forsering av forlenging av rullebanen.</li> <li>• Tunnelpåslag utenfor veisystem gir svært gode forhold i byggeperioden</li> <li>• Kort og uproblematisk transport av tunnelmasser for veisystem Langnes Vest og evt forlengelse av rullebane</li> <li>• På kort sikt marginalt lengre distanse for trafikk til Langnes Handelspark, Hamna og Kvaløya. (På lengre sikt bedre løsning enn A3 ved begrenning i dagens kulvert under rullebanen).</li> </ul>

## **KONKLUSJON MERKNAD OM ENDRET TRASE FRA A3 TIL A5 PÅ TVERRFORBINDELSE MELLOM BREIVIKA OG LANGNES**

Vår vurdering er at fremlagte alternativ A3 kan bidra til å redusere mulighetene for å oppnå målsetninger om økt boligbygging og en miljøvennlig utvikling av bysamfunnet Tromsø, fordi trafikksystemet åpner opp for mer gjennomgangstrafikk i boligområdene, og at støy fra veisystemet legger begrensninger på bokvaliteten i området. Dette kan være i strid med ambisjonene til nasjonale myndigheters ønske om bærekraftig byutvikling og kommunens boligstrategi.

Ny Tverrforbindelse bør etableres slik at Tromsø lufthavns lokale og regionale funksjon blir mest mulig tilgjengelig. Det har en høy verdi for næringslivet i Tromsø og Troms at lufthavnen er lett tilgjengelig fra økonomiske sentra som Tromsø sentrum og Breivika.

Tverrforbindelsen bør derfor av lokale og regionale hensyn legges nærmest mulig lufthavnen slik at trafikk til og fra lufthavnen blandes minst mulig med lokaltrafikk i Tromsø by. Slik vi ser det, vil dette spesielt gjelde for Langnes-området. Alternativ A5 (tunnelutslag mellom Postterminalen og Arnesen Kontormøbler AS) vil være å foretrekke: Det vil sikre at Tromsø lufthavn blir enklest mulig tilgjengelig.

**Konklusjonen i begrunnelsen for merknaden er at det er vesentlig flere fordeler enn ulemper for å imøtekomme merknaden, ved å benytte alternativ A5 enn A3 som tverrforbindelse mellom Breivika og Langnes.**

Vi tør håpe på positiv behandling, og vi ber om at merknaden imøtekommes.

Vennlig hilsen

Hulderveien 2 AS

---

Bård Harila  
Styreleder

Merknad 32

**Fra:** Yngve Lyngh <Yngve.Lyngh@profio.no>  
**Sendt:** 4. januar 2016 18:07  
**Til:** Firmapost-nord  
**Emne:** Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya.  
**Vedlegg:** Merknad til kommunedelplan tverrforbindelse og kvaløyforbindelse.pdf; Vedlegg 1- En nærmere vurdering av alternativene A 3 vs A5.pdf

Vedlagt merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya.

Yngve B. Lyngh

Profio AS  
Besøksadresse: Grønnegata 65, 9000 Tromsø  
Postadresse: Postboks 708, 9257 Tromsø  
Telefon: 99 38 80 02

## Statens vegvesen Region Nord

Postboks 1403

8002 Bodø

[Firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:Firmapost-nord@vegvesen.no)

Tromsø 4. januar 2016

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

Viser til høring av Merknad til Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya, lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 4. januar 2016.

På vegne av Tj Eiendom AS fremmes følgende merknad:

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

*Langnes må utvikles som en levende og attraktiv bydel, med attraktive boligområder med minst mulig bil støy, og der kollektivtransport, gange og sykkel gis prioritering.*

*Vi mener at alternativ A5, ivaretar dette bedre enn anbefalt alternativ A3, og vi ber om at Alternativ A5 velges som fremtidig veialternativ mellom Breivika og Langnes.*

*Vi ber også om at gjeldene områdereguleringsplan for Langnes revideres i tråd med overnevnte innspill.*

*En nærmere begrunnelse følger i vedlagte merknad.*

### Begrunnelse for merknaden:

Ut fra vår vurdering, så vil kommunedelplanen med alternativ A3, bidra til en vesentlig trafikkøkning i i og rundt boligområder på sør og nord for tverrforbindelsen. Dette vil føre til et økt problem med vei støy.

Stor gjennomgangstrafikk i tverrforbindelsen vil gi en barrierevirkning mot handelsområdet på Langnes. Dette er uønsket i forhold til å kunne handle til fots i nærområdet.

Vår oppfatning er at det ikke kan være hensiktsmessig å ta en stor del av gjennomgangstrafikken til/fra Hamna inntil store boligkonsentrasjoner. Det må være mere fornuftig å utnytte og utbedre Ringvegen til gjennomgangstrafikk.

### *Støy forringer bokvalitet- nasjonale støymål.*

Støy forringer bokvaliteten og kan føre med seg en rekke helseplager. Ca. 76 % av støyplagene i Norge skyldes veitrafikkstøy. (Kilde Statistisk sentralbyrå). Tiltak på denne sektoren vil derfor ha stor virkning på støyplagene. Miljøvernmyndighetenes mål er at støyproblemer skal forebygges og reduseres slik at hensynet til menneskenes helse og trivsel ivaretas. Støy er forurensning etter forurensningsloven.

Et nytt nasjonalt støymål ble vedtatt 2007:

1. Støyplagen skal reduseres med 10 % innen 2020 i forhold til 1999. Dette er rettet mot den generelle støyplagen i Norge. Det er ikke i nærheten av å bli oppfylt. Støyplagen har tvert imot økt, vesentlig fordi stadig flere plages av veitrafikkstøy.

Klima og forurensningsdirektoratet, skriver følgende om det nasjonale støymål og Regjeringens handlingsplan mot støy 2007-2011:

Veitrafikk er den største støykilden i Norge. Støy fra fly- og togtrafikken har blitt redusert siden 1999, men økt støybelastning fra veitrafikken oppveier denne positive utviklingen.

De fleste tiltak for støyreduksjon vil også bidra til andre miljømål

- Mindre utslipp av klimagasser.
- Bedre luftkvalitet.
- Færre ulykker.
- Bedre arealutnyttelse, og dermed kanskje redusert transportbehov

Merknadshavers vurdering er at fremlagte alternativ A3 kan bidra til å redusere mulighetene for å oppnå målsetninger om økt boligbygging og en miljøvennlig utvikling av bysamfunnet Tromsø, fordi trafikksystemet åpner opp for mer gjennomgangstrafikk i boligområdene, og at støy fra veisystemet legger begrensninger på bokvaliteten i området. Dette kan være i strid med ambisjonene til nasjonale myndigheters ønske om bærekraftig byutvikling og kommunens boligstrategi.

- Boligutbyggingen vil bidra til å komplettere og fortette boligbydelen Langnes i tråd med kommunens satsning på knutepunkts strategi og bydeler. Dette vil bidra til konsentrert utbygging som utnytter eksisterende infrastruktur, og styrker grunnlaget for et godt kollektivtilbud i tråd med prinsipper for en bærekraftig og robust samfunnsutvikling
- Lysløypa, sykkelvegnettet og kollektivtilbudet er godt utbygd og utgjør et svært godt alternativ til bruk av bil til viktige målepunkter som barnehage, skole, sentrum, Langnes og Breivika. Boligbygging her vil derfor bidra til å begrense bilbruken sammenlignet med boligbygging mindre sentralt i byområdet.

Langnes er en bydel for 9 000 innbyggere og ca 12000 arbeidsplasser, og består av nabolagene Norrøna, Workinnmarka, Åslia, Bo-i-nord, Håpet og Mortensnes. For alle disse innbyggerne er Langnes handelspark bydelssentrum.

Tilgjengeligheten i mellom arbeidsplasser, boligområder, skole barnehager og rekreasjonstilbud er i dag ikke spesielt bra. Erling Kjeldsens veg (Tverrforbindelsen) ligger 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 alternativ A5 velges.

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

### **Sammenligning av alternativ A3 og alternativ A5**

For Langnes bydel viser kommunedelplanen tre alternative plasseringer for en tunnelportal: I dagens Tverrforbindelse (A3), i en utvidelse av Langestunnelen (A4) og i området mellom Postterminalen og Kjell Arnesen AS (A5). De to siste løsningene vil gi en stor forbedring av bomiljøet lang hele dagens Tverrforbindelse og i tillegg binde sammen bydelen med sitt bydelssentrum. A4 og spesielt A5, vil skille gjennomgangstrafikk fra lokaltrafikk og løsningene vil ikke være arealkrevende.

Den anbefalte alternativ A3 er en løsning som vil gi store utfordringer for boligområdene Einerhagen, Åslia og vestre deler av Bo-i-Nord og for andre nye boligområder nord for Tverrforbindelsen:

- (1) Løsningen innebærer et tunnelutslag og et nytt hovedveisystem nært opp til en stor boligmasse. Hovedveien vil i tillegg dele bydelen i to. 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 Gjæverbukta.

- (2) Anbefalt løsning vil innebære at Tverrforbindelsen blir stengt i anleggsperioden. Statens vegvesen har ikke gjort noen vurdering av konsekvensen av dette, det vil de gjøre 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) Støy, støv og mikroklima ved en tunnelmunning for en firefeltsvei vil bli svært dårlig. Trafikkmengden vil kunne **dobles** i forhold til dagens tofeltsvei. Det vil merkes på helse for de som bor i nærområdet. Det samme gjelder for den foreslåtte åpne firefeltsveien som deler bydelen i to.

Velges A5 vil gjennomgangstrafikken på riksveien ikke komme innom bydelen i det hele tatt, den vil kjøre rett fram til flyplassen og videre til Kvaløya. For innbyggerne i bydelen er dette helt klart den beste løsningen. Selv om kostnadsoverslaget er 200 mill kroner høyere enn for A3 i Tverrforbindelsen, så må det legges til at omfattende omkjøringsveier i anleggsperioden ikke er vurdert inn for A3. A5 vil gjøre det mindre aktuelt å bygge et omfattende firefelts veisystem internt i Langnes bydel. Eiendomsserverv for å få plass til et slikt arealkrevende veisystem mellom Tverrforbindelsen og Langensbakken er en uavklart kostnadsrisiko for A3. På samme måte er kostnadene ved redusert helse ikke lagt inn: reduksjon i helse for de som bor nært veisystemet, samt redusert samfunns-helse som følge av en lite attraktiv forbindelse for gangtrafikk mellom boligene i bydelen og Langnes sentrum. Få innbyggere vil ønske å gå igjennom en støyende og støvfylt trafikkmaskin for å jobbe eller handle i Langnes Handelspark.

I dagens byutvikling bør innbyggernes helse settes først: Bydelers og bysentras attraktivitet for å oppholde seg utendørs, for å gå eller sykle, er alltid viktigste premiss. Det å være utendørs mest mulig og i fysisk aktivitet er viktigst. Dermed prioriteres et attraktivt og tilgjengelig kollektivtrafikktilbud – biltransport kommer lengre ned på lista. I piggdekkbyen Tromsø er dette kanskje viktigere enn i noen andre byer: svevestøv gjør mange Tromsøværingene syke og allergikere vegrer seg for å bevege seg nært hovedveier. Da hjelper det ikke med gangbruer, trafikken må vekk.

#### Oppsummering av styrker og svakheter for alternativene A3 og A5

A3	A5
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kortest og dermed billigst 1,3 mdr kr</li> <li>• Leder mer trafikk til Langnes handelspark</li> <li>• Kortere veil til Hamna</li> <li>• <b>Tungt trafikktett barriere Scandic-Gjæverbukta (10 000 ÅDT)</b></li> <li>• <b>4000 kjøretøy ledes inn i boligområder Workin/Bo i Nord og kommende Einerhagen boligområde</b></li> <li>• <b>Lite gunstig for sykkel og gange (trafikk barriere)</b></li> <li>• <b>Ugunstig for flytting av bussterminal til sør for K1 – tung trafikk forbi terminalen</b></li> <li>• <b>Tunnelpåslag nær bebyggelse og i dominerende vindretning mot bebyggelse gir stor luftforurensing (NB planlegges 600 boliger rett nordvest for påslaget)</b></li> <li>• <b>Ved innskrenking/stenging av kulvert under flyplassen blir det mer komplisert kjøremønster til flyplass/Kvaløya</b></li> <li>• <b>Nytt tunnelpåslag på Erling Kjeldsens vei gir store utfordringer i byggeperioden (stengt vei, tung anleggstrafikk i nærområdet).</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>lengre men akseptabel pris 1,5 mrd kr</b></li> <li>• Leder unødvendig trafikk utenom Gjæverbukta/ rundkjøring</li> <li>• Skaper ikke barriere Scandic-Gjæverbukta</li> <li>• Frigjør E.Kjeldsens vei i sin helhet for lokaltrafikk og kollektiv</li> <li>• Tunnelpåslag ikke nær bebyggelse og dominerende vindretning</li> <li>• Ny bussterminal kan plasseres på begge sider av E Kjeldsens vei, evt bygd som lokk m/overgang + næringsareal</li> <li>• Beslaglegger minst andel bebyggbart areal</li> <li>• Åpner for tidlig bygging av ny kulvert sør for dagens flyplass. Gir insentiv for forsering av forlenging av rullebanen.</li> <li>• Tunnelpåslag utenfor veisystem gir svært gode forhold i byggeperioden</li> <li>• Kort og uproblematisk transport av tunnelmasser for veisystem Langnes Vest og evt forlengelse av rullebane</li> <li>• På kort sikt marginalt lengre distanse for trafikk til Langnes Handelspark, Hamna og Kvaløya. (På lengre sikt bedre løsning enn A3 ved begrensning i dagens kulvert under rullebanen).</li> </ul>

## **KONKLUSJON MERKNAD OM ENDRET TRASE FRA A3 TIL A5 PÅ TVERRFORBINDELSE MELLOM BREIVIKA OG LANGNES**

Vår vurdering er at fremlagte alternativ A3 kan bidra til å reducere mulighetene for å oppnå målsetninger om økt boligbygging og en miljøvennlig utvikling av bysamfunnet Tromsø, fordi trafikksystemet åpner opp for mer gjennomgangstrafikk i boligområdene, og at støy fra veisystemet legger begrensninger på bokvaliteten i området. Dette kan være i strid med ambisjonene til nasjonale myndigheters ønske om bærekraftig byutvikling og kommunens boligstrategi.

Ny Tverrforbindelse bør etableres slik at Tromsø lufthavns lokale og regionale funksjon blir mest mulig tilgjengelig. Det har en høy verdi for næringslivet i Tromsø og Troms at lufthavnen er lett tilgjengelig fra økonomiske sentra som Tromsø sentrum og Breivika.

Tverrforbindelsen bør derfor av lokale og regionale hensyn legges nærmest mulig lufthavnen slik at trafikk til og fra lufthavnen blandes minst mulig med lokaltrafikk i Tromsø by. Slik vi ser det, vil dette spesielt gjelde for Langnes-området. Alternativ A5 (tunnelutslag mellom Postterminalen og Arnesen Kontormøbler AS) vil være å foretrekke: Det vil sikre at Tromsø lufthavn blir enklest mulig tilgjengelig.

**Konklusjonen i begrunnelsen for merknaden er at det er vesentlig flere fordeler enn ulemper for å imøtekomme merknaden, ved å benytte alternativ A5 enn A3 som tverrforbindelse mellom Breivika og Langnes.**

Vi tør håpe på positiv behandling, og vi ber om at merknaden imøtekommes.

Vennlig hilsen

Profio AS

---

Yngve B. Lyngh

Vedlegg:

Vedlegg 1: En utdypet vurdering av alternativene A3 og A5,

# KPD Ny tverrforbindelse og forbindelse til Kvaløya

En nærmere vurdering av alternativene A3 og A5

Av

Arne Rydningen Fjellfrosk AS

# Målsettinger for ny tverrforbindelse

- Forbedret **trafikksikkerhet**
- Bedre framkommelighet for **kollektivtransport**
- Bedre forhold for **gående** og **syklende**
- Bedre framkommelighet for **næringstrafikk**
- Minske **barrierevirkning** og forbedre **nærmiljøet**

## Overordnet politisk mål:

Reduksjon i klimagassutslipp! - Privatbiltrafikken skal ikke øke, selv ikke hvis folketallet øker. **All økning i persontransport skal skje gjennom kollektiv transport, sykkel og gange.**

# De 2 beste alternativene; hovedgrep:

(har lik måloppnåelse)

## A3

- Tunnel fra Breivika med utløp i/på Erling Kjeldsens veg sør for Scandic hotell
- Erling Kjeldsens vei blir lokal vei fram til «tak» for utløp av tunnel og der lokaltrafikk ledes ut til Hulderveien mot sør og ned til (ny) Ærfuglvei mot nord
- Ny rundkjøring som binder sammen Erling Kjeldsens vei, Hulderveien og (ny) Ærfuglvei

## A5

- Tunnel fra Breivika med utløp sør for Postterminalen, ny rundkjøring på Kvaløyveien og videre i kulvert sør for flyplass mot Kvaløya
- Erling Kjeldsens vei blir lokal vei i hele strekningen til rundkjøringen i Gjæverbukta
- Ny rundkjøring som binder sammen Erling Kjeldsens vei, Hulderveien og (ny) Ærfuglvei

# Andre sentrale tiltak og framtidige hensyn:

- Flytte bussterminal til sør for K1 kjøpesenter langs Erling Kjeldsens vei
- Utvidelse av rullebane mot sør medfører sannsynligvis redusert bruk av nåværende 4-felts kulvert under rullebanen. Kan muligens fortsette som korridor for kollektivtrafikk
- Ny kulvert sør for dagens rullebane regulert i Områdeplan for Langnes

A 3

Merknader fra private aktører

Nytt veisystem

Flyttet bussterminal →



# A 5

Merknader fra private aktører



Google earth

69°40'09.52" N 18°54'54.75" Ø elevasjon 19 m øyehøyde 768 m

© 2015 Google

862

2005



# Styrker & svakheter

## A 3

- Kortest og dermed billigst 1,3 mdr kr
- Ledere mer trafikk til Langnes handelspark
- Kortere veil til Hamna
- Tungt trafikkert barriere Scandic-Gjæverbukta (10 000 ÅDT)
- 4000 kjøretøy ledes inn i boligområder Workin/Bo i Nord og kommende Einerhagen
- Lite gunstig for sykkel og gange (trafikk barriere)
- Ugunstig for flytting av bussterminal til sør for K1 – tung trafikk forbi terminalen
- Tunnelpåslag nær bebyggelse og i dominerende vindretning mot bebyggelse gir stor luftforurensing (NB planlegges 600 boliger rett nordvest for påslaget)
- Ved innskrenking/stenging av kulvert under flyplassen blir det mer komplisert kjøremønster til flyplass/Kvaløya
- Nytt tunnelpåslag på Erling Kjeldsens vei gir store utfordringer i byggeperioden (stengt vei, tung anleggstrafikk i nærområdet).

## A 5

- Noe lengre men akseptabel pris 1,5 mrd kr
- Leder unødvendig trafikk utenom Gjæverbukta/ rundkjøring
- Skaper ikke barriere Scandic-Gjæverbukta
- Frigjør E.Kjeldsens vei i sin helhet for lokaltrafikk og kollektiv
- Tunnelpåslag ikke nær bebyggelse og dominerende vindretning
- Ny bussterminal kan plasseres på begge sider av E Kjeldsens vei, evt bygd som lokk m/overgang + næringsareal
- Beslaglegger minst andel bebyggbart areal
- Åpner for tidlig bygging av ny kulvert sør for dagens flyplass. Gir insentiv for forsering av forlenging av rullebanen.
- Tunnelpåslag utenfor veisystem gir svært gode forhold i byggeperioden
- Kort og uproblematisk transport av tunnelmasser for veisystem Langnes Vest og evt forlengelse av rullebane
- På kort sikt marginalt lengre distanse for trafikk til Langnes Handelspark, Hamna og Kvaløya. (På lengre sikt bedre løsning enn A3 ved begrensning i dagens kulvert under rullebanen).

# Konklusjoner:

Slik områdene Gjøverbukta og Langnes har utviklet seg, er det svært vanskelig å skape smidige og velfungerende løsninger. Av de to løsningene som sidestilles i måloppnåelse, så er A3 anbefalt foran A5 fordi A5 gir en noe lengre og dermed noe dyrere løsning. På den annen side er ikke kostnader for omkringliggende og sammenkoplinger framtidig veisystem prissatt. A3 har en betydelig mer komplisert struktur enn A5 og vil dermed også gi høyere tilleggs-kostnader. De vil sannsynligvis kunne komme ut svært likt også økonomisk.

A5 gir en langt enklere løsning, løser barriereproblemene på en bedre måte, gir bedre løsning for kollektivtrafikken, bedre bussterminal, mindre støy og støv, belaster nærområdene mindre i byggeperioden, er enklere og mer trafikkvennlig og er mer robust i forhold til framtidig forlenging og utbedring av flyplassen.

**A5 bør derfor anbefales som beste løsning for ny tverrforbindelse!**

**Fra:** Brensholmen Sommarøy <yttersia.utviklingslag@gmail.com>  
**Sendt:** 4. januar 2016 19:39  
**Til:** Firmapost-nord  
**Emne:** Fwd: Høringsuttalelse  
**Vedlegg:** Brensholmen.docx

Hei,

Vedlagt er høringsuttalelse fra Brensholmen/Sommarøy utviklingslag.

Med vennlig hilsen

Åshild Strømmesen  
På vegne av Brensholmen/Sommarøy utviklingslag

**Brensholmen/Sommarøy**

**Utviklingslag**

**Sommarøy den 26/11 2015**

**Til Statens vegvesen**

**Region nord.**

**Tilbakemelding på brev datert 13/11 2015**

**Ref. 15/201087-1**

**Offentlig ettersyn og høring – Forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya Tromsø kommune.**

**Overnevnte utviklingslag har i møte 25/11 då diskutert saken, og er kommet fram til følgende konklusjon.**

**Vi mener at ny tverrforbindelse må legges i tunnel, dette pga at en åpen forbindelse vil være svært belastende for miljøet i det aktuelle området. En tunnelforbindelse vil dessuten være mye mer effektiv for trafikkavviklingen slik vi ser det.**

**Når det gjelder ny forbindelse til Kvaløya er det viktig at det tenkes en langsiktig løsning, og da er det etter vår mening alternativet med forbindelse over Håkøya som er det mest fornuftige.**

**Knyter man så dette sammen med eksisterende tunnel bak sentrum vil man få sammenhengende trafikkavvikling fra Breivika Langnes og sentrum til Kvaløya uten å påvirke miljøet ute negativt.**

**Det vil også være positivt med dette alternativet med tanke på trafikken videre ut i distriktet. Det blir kortere veg til Ryaforbindelsen og Malangshalvøya og videre inn på E6 den vegen.**

**For trafikken til og fra Senjaferga vil det være en stor fordel med forbindelse over Håkøya, det blir da mye mer aktuelt å kjøre på sørsiden av Kvaløya ut til fergetermin på Brensholmen framfor å kjøre den allerede tungt belastede og trafikkfarlige vegen gjennom Kaldfjorden og Kattfjorden.**

**I tillegg til dette ønsker også næringslivet i Eidkjosen Kaldfjordområdet en ny forbindelse over Håkøya.**

**MVH. Brensholmen/Sommarøy utviklingslag**

**Fra:** Anton Hauan <anton.hauan@gmail.com>  
**Sendt:** 4. januar 2016 22:54  
**Til:** Firmapost-nord  
**Emne:** Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya  
**Vedlegg:** 160104 Plan 0251 Merknader fra Naturvernforbundet i Tromsø og omegn.doc

Hei,

Vedlagt følger brev med merknader fra Naturvernforbundet i Tromsø og omegn, til Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya.

Med vennlig hilsen

Anton Petter Hauan  
Leder i Naturvernforbundet i Tromsø og omegn  
tlf: 98862537  
epost: [anton.hauan@gmail.com](mailto:anton.hauan@gmail.com)



Tromsø, 4. januar 2016

Statens vegvesen Region nord  
Postboks 1403, 8002 Bodø  
[firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:firmapost-nord@vegvesen.no)

## **Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya – Merknader fra Naturvernforbundet i Tromsø og omegn**

### **Klimaforlikets mål om nullvekst, og mulighetene for en ny bymiljøavtale**

Naturvernforbundet i Tromsø og omegn (heretter omtalt som Naturvernforbundet) ønsker å presisere at Klimaforlikets målsetning om nullvekst i privatbilismen, forankret lokalt i KVUen Vegvalg Tromsø og i planprogrammet for kommunedelplanen, må være førende for valg av alternativ til nye vegforbindelser. Det er kritisk for en miljøvennlig utvikling av Tromsøs transportsystem, at Tromsø kommune inngår i en bymiljøavtale med fylkeskommunen og staten. En slik bymiljøavtale vil forutsette mål og tiltak som oppfyller nullvekst-målet i klimaforliket.

I en trang økonomisk situasjon i Tromsø Kommune, og i Norge generelt, er en rasjonell bruk av felleskapets midler til det beste for alle. Uansett valg av alternativ for nye forbindelser vil en utbygging komme på en prislapp i milliardklassen. Det er derfor viktig å belyse mulige alternativ til en ny utbygging, som likevel kan oppfylle målene. Dette er i tråd med praksis i andre store vegutbygginger.

### **Ny tverrforbindelse**

Vi ser utfordringer ved utbygging av ny Tverrforbindelse, men anser prosjektet som viktig for videre miljøvennlig utvikling av transportsystemet i Tromsø. En ny tverrforbindelse vil være viktig for å redusere barriereeffekten av dagens tverrforbindelse, og for å redusere støv og støyforurensingen for beboerne langs dagens veg. Naturvernforbundet er enig med Vegvesenet i at A3 og A5 begge er akseptable alternativer. Her vil vi be om at det legges vekt på lokale innspill fra bydelene og aktører i bydelene, i valg av alternativ. Dette spesielt med tanke på støy, luftforurensing og barriereeffekter. Vi vil presisere at et vedtak om ny tverrforbindelse må medføre at dagens tverrforbindelse bygges ned og omprioriteres til kollektivtrafikk, sykkel og gange, friluftlivstiltak og boligbygging dersom det er mulig.

### **Forslag til vedtak:**

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

## Ny kvaløyforbindelse

Naturvernforbundet stiller generelt kritisk til kapasitetsøkende vegutbygginger. Vi mener at utbygging av ny Kvaløyforbindelse er unødvendig, og vi viser til kapittel 1.2 som omtaler dagens situasjon og konstaterer at trafikkproblemene på Kvaløya og i Giæverbukta i hovedsak er et rushtidsproblem. Vi viser til kapittel 6.6 i kommunedelplanen som omtaler forslag til investeringer i dagens veinett, og krever at det utformes en plan for å iverksette disse. Dette må kombineres med en kraftig satsing på kollektivtrafikk, sykkel- og gangveier, innfartsparkering med tilknyttet ekspressbuss på Kvaløya, og restriktive tiltak mot privatbilismen. Før en eventuell beslutning om forbindelse gjøres, burde det belyses om disse tiltakene kan være tilstrekkelige for løse målsetningene uten at en ny forbindelse til Kvaløya bygges. Dersom en ny forbindelse viser seg å være nødvendig, anser vi alternativ B2 som best, deretter B3. Dette under forutsetning om at enten Sandnessundbrua eller den nye forbindelsen blir en ren kollektiv, sykkel og gang-bro. I prioritering av alternativ legger vi vekt på verdien av strandsonen på lagneset som friluftsområdet.

Et alternativ med forbindelse via Håkøya er miljømessig sett uakseptabel. I kommunedelplanen pekes det på at dette alternativet vil bryte med målet om nullvekst i privatbilismen, dette er også vårt inntrykk. Vi vil peke på at klimaforlikets målsetning om nullvekst i privatbilismen er førende for nasjonal og regional transport og byutviklingspolitikk, vi er sterkt redd for at et brudd med dette målet som følge av en ny kvaløyforbindelse vil ødelegge Tromsøs muligheter for bli prioritert i Statens arbeid med bymiljøavtaler.

### Forslag til vedtak:

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

Naturvernforbundet i Tromsø og omegn

Anton Petter Hauan, leder



Merknad 35

**Fra:** Annar Myrvang <annarm@broadpark.no>  
**Sendt:** 4. januar 2016 15:36  
**Til:** Firmapost-nord  
**Emne:** Merknad til " Plan for ny forbindelse til Kvaløya"  
**Vedlegg:** Merknader til plan 04.01.2016 A.odt

Vedlegger merknader til plan.

Med vennligst hilsen

Annar Myrvang  
Morildveien 29  
9100 Kvaløysletta

Tele: 95259510

Medlem av Slettatorget Næringsforening  
Har eiendom på Slettatorget

Kopi sendt: Slettatorget Næringsforening

## **Merknader til plan**

### **Ny forbindelse til Kvaløya**

#### *3.5.7 Selnes ( bruhodet på Kvaløya), side 68*

- bruhodet flyttes lengre vestover
- dette vil frigjøre arealet til næringsknutepunktet Slettatorget
- interntrafikk på Slettatorget knutepunktet kan skilles fra trafikken på brua/riksvei
- bruhode/ rundkjøring dimensjoneres for den kommende utvidelse av veien til 4-felt mot Kaldfjorden
- masser fra tunellen kan brukes til oppfylling i sjøen

#### *6.3.3 Bolig og nærings utvikling (Kvaløya), side 142*

- nytt boligfelt må etableres på øvre Kvaløysletta, med boligområde fra Sykehjemmet og vest til Storelva.
- nytt nærings knutepunkt må etabler på nedsiden av riksvei på Slettatorget, som foreslått i kommuneplanen av XX.XX.XX.

#### *6.1.7 Miljø- og klimavennlig byutvikling med fokus på Kvaløya, side 129*

- det etableres eller flyttes nærings arbeidsplasser til næringsknutepunktet Slettatorget, se som foreslått i kommuneplan.
- det reguleres plass til ca 900 arbeidsplasser

#### *6.1.3 Gående og syklende, side 126*

- nærheten mellom boligområde / næring vil gi mulighet til at de fleste da kan gå på jobb fra Øvre Slettafeltet og til Slettatorget næringsknutepunkt.

#### *0.3 Mål og måloppnåelse (Måloppnåelse for ny forbindelse til Kvaløya), side 7. Tabell 3.*

- bidraget til miljø- og klimavennlig byutvikling kan bli endret til « **meget gode**» ved etablering av nye arbeidsplasser på næringsknutepunktet Slettatorget.
- prioritering kollektiv trafikken forbedres ved trafikklys på brua som slipper bussen fram uten å stå i kø i personbiltrafikken.

- vil kunne innfri mål i kommunedelplanen, **se side 20 og 21.**
- bidra til miljø- og klimavennlig byutvikling. Til grunn for byutvikling på Kvaløys skal prinsippene om samordna areal og transportplanlegging vektlegges.

#### *6.1.2 Trafikksikkerhet, side 125*

- det etableres en undergang for gående fra bussholdeplassen på nedsiden av riksveien til Slettatorget, som angitt i reguleringsplan fra 2000.
- alternativ monteres det trafikklys for kryssing av riksveien fra bussholdeplassen til Slettatorget.

#### *6.1.4 Kollektivtransport, side 126 - 127*

- trafikk som kommer østfra må kunne få bruke den østre brua
- trafikk som kommer vestfra må kunne få bruke den vestre brua.
- miljøbelastningen på Slettatorget knutepunkt vil da bli vesentlig redusert.
- det etablere trafikklys ved innkjøring på bruene som kan regulere personbiltrafikken inn på brua og sleppe kollektivtrafikken fram.
- brua stenges noen minutter før bussen kommer og kan da tømme brua for biler og bussen kan da kjøre uhindret over bruene.
- med trafikklys kan brua stenges ved ulykker og utrykning for brann mv for privat transport og slippe utryknings kjøretøyer fram.

### *8. Oppfølgende undersøkelse og videre planlegging, side 155*

#### *Massedeponi*

Overskuddsmasser fra tunell brukes til utvidelse av flyplassen og etablering av ny veie/rundkjøring, se figur 65, **side 136**

**Fra:** Annar Myrvang <annarm@broadpark.no>  
**Sendt:** 4. januar 2016 23:02  
**Til:** Firmapost-nord  
**Kopi:** post@kvaloyrosa.no  
**Emne:** Merknader til plan for ny forbindelse til Kvaløya.  
**Vedlegg:** Møtereferat, brev Statensvegvesen 04.01.2016.odt; Merknader til plan 04.01.2016 A.odt

Viser til tidligere tilsendt merknad til plan som er innsendt og den skal være innsendt på vegne av Slettatorget Næringsforrening.

Mvh

Annar Myrvang

( medlem av Slettatorget Næringsforrening)

## SLETTATORGET NÆRINGSFORENING

Leder Bente Gundersen

Kvaløyrosa

Manetveien 37

9100 Kvaløysletta

77 68 43 10

Kvaløysletta 04.01.2016

Statens vegvesen Region nord

Postboks 1403

8002 Bodø

### Merknader til plan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

Styret har i dag behandlet merknader til ny plan og godkjent at dette skal sendes Statens vegvesen til videre behandling.

Merknader er vedlagt.

Med vennligst hilsen

Bente Gundersen ( Leder)

Kristina Antonsen ( nest leder)

## **Merknader til plan**

### **Ny forbindelse til Kvaløya**

#### *3.5.7 Selnes ( bruhodet på Kvaløya), side 68*

- bruhodet flyttes lengre vestover
- dette vil frigjøre arealet til næringsknutepunktet Slettatorget
- internttrafikk på Slettatorget knutepunktet kan skilles fra trafikken på brua/riksvei
- bruhode/ rundkjøring dimensjoneres for den kommende utvidelse av veien til 4-felt mot Kaldfjorden
- masser fra tunellen kan brukes til oppfylling i sjøen

#### *6.3.3 Bolig og nærings utvikling (Kvaløya), side 142*

- nytt boligfelt må etableres på øvre Kvaløysletta, med boligområde fra Sykehjemmet og vest til Storelva.
- nytt nærings knutepunkt må etabler på nedsiden av riksvei på Slettatorget, som foreslått i kommuneplanen av XX.XX.XX.

#### *6.1.7 Miljø- og klimavennlig byutvikling med fokus på Kvaløya, side 129*

- det etableres eller flyttes nærings arbeidsplasser til næringsknutepunktet Slettatorget, se som foreslått i kommuneplan.
- det reguleres plass til ca 900 arbeidsplasser

#### *6.1.3 Gående og syklende, side 126*

- nærheten mellom boligområde / næring vil gi mulighet til at de fleste da kan gå på jobb fra Øvre Slettafeltet og til Slettatorget næringsknutepunkt.

#### *0.3 Mål og måloppnåelse (Måloppnåelse for ny forbindelse til Kvaløya), side 7. Tabell 3.*

- bidraget til miljø- og klimavennlig byutvikling kan bli endret til « **meget gode**» ved etablering av nye arbeidsplasser på næringsknutepunktet Slettatorget.
- prioritering kollektiv trafikken forbedres ved trafikklys på brua som slipper bussen fram uten å stå i kø i personbiltrafikken.

- vil kunne innfri mål i kommunedelplanen, **se side 20 og 21.**
- bidra til miljø- og klimavennlig byutvikling. Til grunn for byutvikling på Kvaløys skal prinsippene om samordna areal og transportplanlegging vektlegges.

#### *6.1.2 Trafikksikkerhet, side 125*

- det etableres en undergang for gående fra bussholdeplassen på nedsiden av riksveien til Slettatorget, som angitt i reguleringsplan fra 2000.
- alternativ monteres det trafikklys for kryssing av riksveien fra bussholdeplassen til Slettatorget.

#### *6.1.4 Kollektivtransport, side 126 - 127*

- trafikk som kommer østfra må kunne få bruke den østre brua
- trafikk som kommer vestfra må kunne få bruke den vestre brua.
- miljøbelastningen på Slettatorget knutepunkt vil da bli vesentlig redusert.
- det etablere trafikklys ved innkjøring på bruene som kan regulere personbiltrafikken inn på brua og sleppe kollektivtrafikken fram.
- brua stenges noen minutter før bussen kommer og kan da tømme brua for biler og bussen kan da kjøre uhindret over bruene.
- med trafikklys kan brua stenges ved ulykker og utrykning for brann mv for privat transport og slippe utryknings kjøretøyer fram.

### *8. Oppfølgende undersøkelse og videre planlegging, side 155*

#### *Massedeponi*

Overskuddsmasser fra tunell brukes til utvidelse av flyplassen og etablering av ny veie/rundkjøring, se figur 65, **side 136**

**Fra:** noreply@avinor.no

**Sendt:** 5. januar 2016 14:40

**Til:** Firmapost-nord

**Emne:** Dokument 11/01728-228 Tromsø kommune - Høring og offentlig ettersyn - Forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya i Tromsø kommune sendt fra Avinor Konsernet

**Vedlegg:** 11\_01728-228Tromsø kommune - Høring og offentlig ettersyn - Forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya i Tromsø kommune.pdf

Hei Statens vegvesen, Region nord

Dokumentet **11/01728-228 Tromsø kommune - Høring og offentlig ettersyn - Forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya i Tromsø kommune** for saken **Tromsø kommune - Tromsø lufthavn - Reguleringsplaner/kommuneplaner** er utsendt av **Avinor Konsernet**. Se vedlegget for innholdet i utsendelsen.

*Dette er en systemgenerert e-post, og skal ikke besvares.*



Statens vegvesen, Region nord  
Dreyfushammarn 31  
8002 BODØ  
Norge

Vår ref.  
11/01728-228

Vår dato:  
05.01.2016

Deres ref.  
15/201087-1

Deres dato:  
13.11.2015

Vår saksbehandler:  
Elin Nybak

---

## Tromsø kommune - Høring og offentlig ettersyn - Forslag til kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya i Tromsø kommune

Vi viser til varsel om høring av kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya i Tromsø kommune. Vi beklager innledningsvis vårt sene svar.

Kommunedelplanen legger viktige føringer for vegsystemet som knytter Tromsø lufthavn til byen og omegn. Planen må også i noen grad sees i forhold til de problemstillinger som er knyttet til eksisterende kulvert for rv. 862 under sikkerhetsområdet ved rullebanen i sør. Videre ligger det i langsiktige planer for lufthavna en mulig forlengelse av rullebanen mot sør, slik den er innarbeidet i områderegeringsplan for Langnes. Traseene som knytter tverrforbindelsen til vegsystemet på Langnes er da også tilpasset områderegeringsplanen.

Det anbefalte alternativet A3+B3, eventuelt A3+B2 er begge akseptable for Avinor. Det er viktig at videre detaljering av veganlegg i reguleringsplaner tar hensyn til høyderestriksjoner rundt rullebanen og navigasjonsanlegg og til langsiktige planer for lufthavna. Blant annet må høyderestriksjonene for rullebanen sjekkes der det er aktuelt å planlegge ombygging til planfrie kryssing for veg eller g/s-veger i bru over eksisterende veg, mv.

Avinor vil på det sterkeste fraråde en løsning etter C1 med tunnel under lufthavna på grunn av risiko for setninger i banesystemet og trafikkforstyrrelser i anleggsfasen.

Vegforbindelse til Kvaløya via Håkøya vil i begrenset grad bedre kapasitet på rv./fv. 862 men har ellers ingen arealmessige konsekvenser for lufthavna.

Etablering av ny tverrforbindelse vil som rapporten påpeker, bedre adkomsten til flyplassen uansett hvilken trasé som etableres. Allikevel; framføring av tunnel etter alternativ A5 vil, slik vi oppfatter høringsdokumentet, nødvendigvis innebære at rv. 862 må føres videre i traseen for F2 rundt enden av rullebanen i sør. Med tanke på kapasitetsproblemer i Giæverbukta-rundkjøringen vil valg av A5 med utbygging av F2, kunne løse trafikale problemer her, i tillegg til at en slik løsning åpner for å vurdere videre bruk av eksisterende kulvert under sikkerhetsområdet. Det kan ha betydning for behov for tiltak ved eksisterende kulvert ved en forlengelse av rullebanen og utvidelse av sikkerhetsområdet. Vi forutsetter at ny veg i trase F2 bygges som kulvert med nødvendig overbygning til å tåle en framtidig forlengelse av rullebanen.

Ny Kvaløyforbindelse etter B3 medfører en utvidelse av vegarealet til rundkjøringen i krysset mot flyplassen, med avkjøringsfilter og påkjøringsrampe til/fra lufthavna, og omlegging av gang- og



sykkelveger. Her er det viktig at Statens vegvesen følger opp med detaljering av veganlegget, slik at samlet arealbehov identifiseres.

Under punktet om tiltak på eksisterende vegnett ved Tromsø lufthavn nevner utredningen:

- Kollektivfelt for begge retningene fra bruodet til rundkjøringen ved flyplassen.
- Utvidelse til totalt fire kjørefelt mellom rundkjøringene tilknyttet flyplassen.
- Planskilt kryssing for trafikk fra flyplassen mot Giæverbukta ved rundkjøringen i sør. Eventuelt erstatte rundkjøringer med ramper på og av.
- Trafikk fra flyplassen til Kvaløya må kjøre via den nordre rundkjøringen.

Dette er tiltak Avinor absolutt ser nytten av. Til siste strekpunkt nevnes at vegen som går fra terminalen til nordre rundkjøring via Skognesveien i masterplanen for Tromsø lufthavn er vurdert stengt eller lagt om, for å gi plass til en utvidelse av lufthavna.

**Med vennlig hilsen**

Avinor AS

Elin Nybak

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Merknad 37

**Fra:** Holm <holm@nmf.no>  
**Sendt:** 11. januar 2016 12:51  
**Til:** Firmapost-nord  
**Emne:** Dokument fra Miljøvernforbundet  
**Vedlegg:** Høring kommunedelplan Kvaløyforbindelsen mm plan 0251.pdf

Miljøvennlig hilsen  
Norges Miljøvernforbund

Ørjan Holm  
Regionleder/politisk nestleder

Tlf: +47 913 57 125



Statens vegvesen Region nord  
 Postboks 1403  
 8002 Bodø  
[firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:firmapost-nord@vegvesen.no)

08.01.16

### Høringsuttalelse til plan 0251, Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya.

**Norges Miljøvernforbund (NMF) kan ikke akseptere noe ny Kvaløyforbindelse. Beboerne på Kvaløya sliter med et rushtidsproblem forårsaket av mange matpakkekjørere. Matpakkekjørere som har sett seg lei av en lite fungerende kollektivsatsing. Kvaløysletta og resten av Kvaløya har i dag så stor befolkning at tiden er overmoden for utbygging av nytt lokalt beredskapssenter på Kvaløysletta med brannstasjon og legevakt. Problemstillingen med beredskap for Kvaløyas befolkning er da løyst. Økt kollektivtrafikk er løsningen på køen i rush-tida. Tiden for store bru prosjekter er forbi.**

Rush-trafikken mellom Kvaløya og Tromsø-øya hver morgen og ettermiddag er nok en forargelse for de fleste av de som står fast i køen til eller fra jobb. Kø-kjøring har aldri vært noe gøy. Nok en gang sliter man med et rush-tidsproblem forårsaket av matpakke-kjørere. En mat-pakkekjører er en person som trives med å bruke bilen sin til å kjøre matpakka sin på jobb. Nylige undersøkelser har vist at mellom 50 og 80 % av de som kjører over brua i rushtida er matpakkekjørere. Det er snakk om matpakke-kjørere som også har sett seg lei av en kollektivtrafikk som ikke fungerer. Ja, kollektivsatsingen på Kvaløya er heller ikke uskyldig. Høy pris, få avganger og dårlig korrespondanse mellom bussene gjør at mange vegrer seg å ta bussen. Bussen må gå når folk trenger å ta bussen.

**Trenger vi en ny forbindelse mellom Kvaløya og Tromsø-øya? Nei!**

**Hvorfor skal vi bruke flere milliarder kroner på et problem som kan løses på en langt mere miljøvennlig og ikke minst økonomisk måte.**

#### Norges Miljøvernforbund

##### Hovedkontor:

Postboks 593  
 5806 BERGEN  
 Skuteviksboder 24  
 Bank: 9521.05.71982  
 Internett: [www.nmf.no](http://www.nmf.no)

Tlf: 55 30 67 00  
 Faks: 55 30 67 01

Org.nr. 871 351 082 MVA  
 Epost: [nmf@nmf.no](mailto:nmf@nmf.no)

##### Region Sør / Øst

Postboks 9261  
 Grønland  
 0134 OSLO  
 Tlf: 55 30 67 00  
 Epost: [oslo@nmf.no](mailto:oslo@nmf.no)

##### Region Nord-Norge

Postboks 446  
 9255 TROMSØ  
 Tlf: 913 57 125  
 Epost: [nord@nmf.no](mailto:nord@nmf.no)





NMF mener det er galskap å bygge en bru til flere milliarder kroner forårsaket av matpakke-kjørere i rush-tida. Hvorfor skal man på nytt legge til rette for privatbilismen på denne måten?

Kvaløya begynner nå å bli så utbygd at det er nødvendig med både egen legevaktfunksjon og brannstasjon på Kvaløysletta skal kunne dekke den beredskapen som er nødvendig. Også der er ny bru unødvendig. Tromsø-øya har for øvrig et metningspunkt når det gjelder privatbiler og da nytter det ikke med nye bruer. Kollektivsatsinga må også skje innen hele bysonen, ikke bare på Tromsø-øya.

**Norges Miljøvernforbund mener det er stormannsgalskap å bygge ny Kvaløyforbindelse for å få bukt med rush-tid kaoset på Sandnessundbrua. Rushet og kaoset er forårsaket av mellom 50-80 % matpakkekjørere som må lokkes over på buss. Da må kollektivsatsinga også forbedres betraktelig. Det holder ikke å satse på et bruprojekt til flere milliarder når det nesten ikke er gjort forsøk på å få privatbilister, dominert av matpakke-kjørere, over til buss. Tiden for store bruprojekter er forbi.**

Miljøvennlig hilsen  
Norges Miljøvernforbund

Ørjan Holm  
Politisk nestleder

**Fra:** Deiting, Carl Henrik <Carl.Henrik.Deiting@tromso.kommune.no>  
**Sendt:** 15. januar 2016 17:46  
**Til:** Woie Tone Hugstmyr; Wiik Veronica (Tromsø); Larsen Mariann  
**Emne:** KDP ny tverrforbindelse ny Kvaløyaforbindelse: høringsuttalelse fra Eide Handel mottatt i Tromsø kommune via epost  
**Vedlegg:** KDP tverr-Kvaløya høringsuttalelse fra Eide Handel 2016-01.pdf

Vedr. KDP ny tverrforbindelse og ny Kvaløyaforbindelse

Hei Tone, Veronica og Mariann,

Tromsø kommune har mottatt på 7. januar 2016 en ytterligere høringsuttalelse til ovennevnt kommunedelplan, fra Bård Pettersen / EIDE Handel. Se vedlagt PDF.

Jeg foreslår å ta merknaden opp i deres merknadsbehandling, selv om innspillet ikke ble sendt til SVV (som den egentlig skulle), men til kommunen.  
Hva synes dere?

Saken ble sendt til tromsø kommune postmottak. Derifra ble saken i våres arkivsystem tildelt til Per Hareide.

Nå har videresendt Hareide saken til meg, med ønske om oppfølging.

Eposten er registrert i våres saks- og arkivsystem ESA med journalpost 14/1347-64.

Gjerne ta kontakt.

Med vennlig hilsen

Carl Henrik Deiting  
transportplanlegger, byplanlegger  
Byutvikling

Tlf: 97009913 | 77790104

[Carl.Henrik.Deiting@tromso.kommune.no](mailto:Carl.Henrik.Deiting@tromso.kommune.no)

Tromsø kommune

**Fra:** baard@eidehandel.no  
**Sendt:** 12. januar 2016 15:45  
**Til:** Postmottak Tromsø kommune  
**Emne:** Høring Plan 0251 Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

Tromsø Kommune  
Byutvikling  
**9299 TROMSØ**

07. januar 2016

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

Vi tillater oss å gi noen tilbakemeldinger om det foreliggende planforslag.

Vi har registrert at det er et stort flertall i kommunestyret for at man skal finne en løsning som går mot Håkøya. Derfor er vi noe forundret over at man ikke har tatt med flere løsninger som støtter dette. Vi finner at de eneste alternativene som går mot Håkøya er det som var fremlagt tidligere, men til dels svært lange og dyre tunelløsninger.

Vi registrerer at hovedmålene man vektlegger er det som går på oppfylling av klimaforliket samt at man vil gjøre sitt ytterste for å tilfredsstillte kriteriene for å oppnå en bymiljøavtale.

Da finner vi det merkelig at man går inn for å lage en tilnærmet parallell bru på Kvaløysletta.

Skulle man ha ambisjoner om å tilrettelegge nettopp for de nevnte kriterier, vil selvfølgelig en tilsvarende løsning mot Håkøya være det eneste fornuftige.

Det vi her sikter til er en broløsning fra Langnes til Håkøya via en fylling som dekker mer enn halvparten av distansen. Vi vedlegger tegning som er utarbeidet av Rambøll samt Statens Vegvesens egne tegninger på en fylling.

En slik løsning vil være fremtidsrettet i alle sammenhenger, og man vil ha arealer for utbygging fra Eidkjosen og sørover som kan huse tusentalls nye boliger. Dette i motsetning til det faktum at det er svært lite areal igjen til bebygging på sentrale Kvaløysletta.

Det har også vært snakk om at man kunne anlegge en "miljøby" på Håkøya, hvor alle faktisk vil kunne gå eller sykle til Langnes på få minutter.

*Hvorfor en bru fra Langnes til Selnes er en dårlig løsning:*

- En slik bru vil i svært begrenset grad lette trafikken fra sør mot byen. Vi ser snarere at man vil måtte utvide veien til 4-felts vei innen kort tid. Dette er en kostnad som ikke er beregnet, eller medtatt.
- Med "noe utbygging" på Kvaløya sør, vil man komme opp i samme situasjon som man har i dag innen rimelig kort tid. Altså en løsning som er særdeles kortsiktig.

*Hvorfor en bru fra Langnes til Håkøya er et bedre alternativ:*

- For å oppnå målsetningene om klima og bymiljøavtale vil en broløsning mot Håkøya samtidig som man går inn for storstilt utbygging på Håkøya, Håkøybotn og sørover, være langt sterkere enn en løsning mot sentrale deler på Kvaløysletta.
- En investering i en slik størrelse bør være langsiktig og man må se på et svært langsiktig perspektiv. Det gjør en slik løsning, i motsetning til alle andre alternativ.
- Noen fremsynte politikere i regionrådene og i de lokale kommunestyrene har gått inn for en ny "Kystriksvei". Selv om det vil gå noen tid før dette vil kunne realiseres så bør selvfølgelig dette tas med, og da vil en Håkøyløsning være beste alternativ. Regionrådene har jo også

engasjert Rambøll for å lage alternativ – hvilket de har gjort. Men som man tilsynelatende ikke vil vurdere en gang.

Vi har ikke tatt stilling til alternativ for Tverrforbindelse, men er av den oppfatning at dette må tilpasses det alternativ som vi her fremmer. Dette i sin tur vil kunne medføre at den fylling som skal lages vil kunne nyttiggjøre seg tunellmassene. Altså bør det lages samtidig og ikke slik det fremkommer i utredningen hvor man mener at Kvaløyforbindelsen kan utsettes noe.

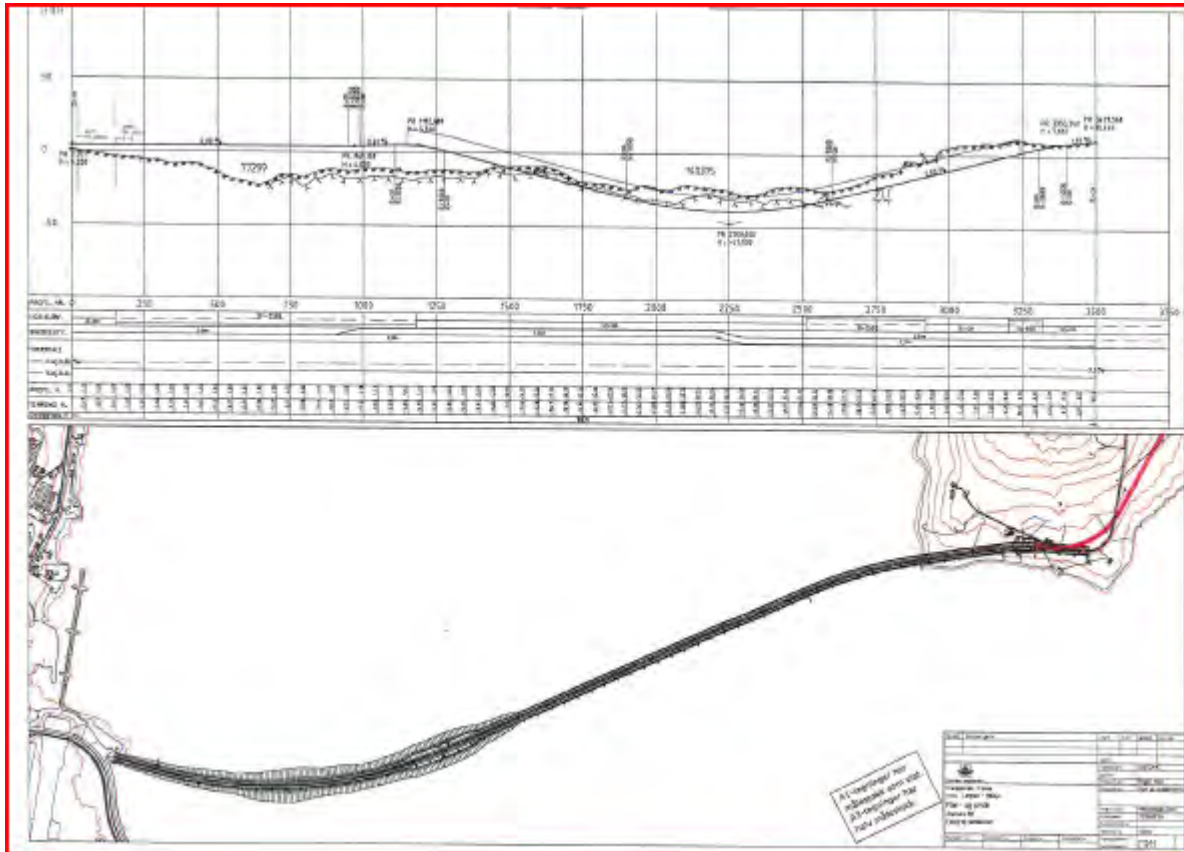
Krav til en ny Tverrforbindelsestunell må være at man i mist mulig grad skal belaste Langnesområdet, og at man skal kunne fortsette direkte til Tromsdalen via tunnelen under sundet.

Vi håper at man kan ta hensyn til de innspill vi her har lagt, og vi er kjent med at bydelsrådet og andre næringslivsaktører i vårt område støtter dette synet.



*Broløsning som til sammen er 1750 meter. Fylling på ca 1470 meter*





*Dette er Statens Vegvesens egne tegninger på fyllingsløsning.*

Med vennlig hilsen



**Bård E. Pettersen**  
Kjøpmann

TELEFON: 77 66 56 50

MOBIL: 91 88 14 45

NETTSIDE: [www.eidehandel.no](http://www.eidehandel.no)