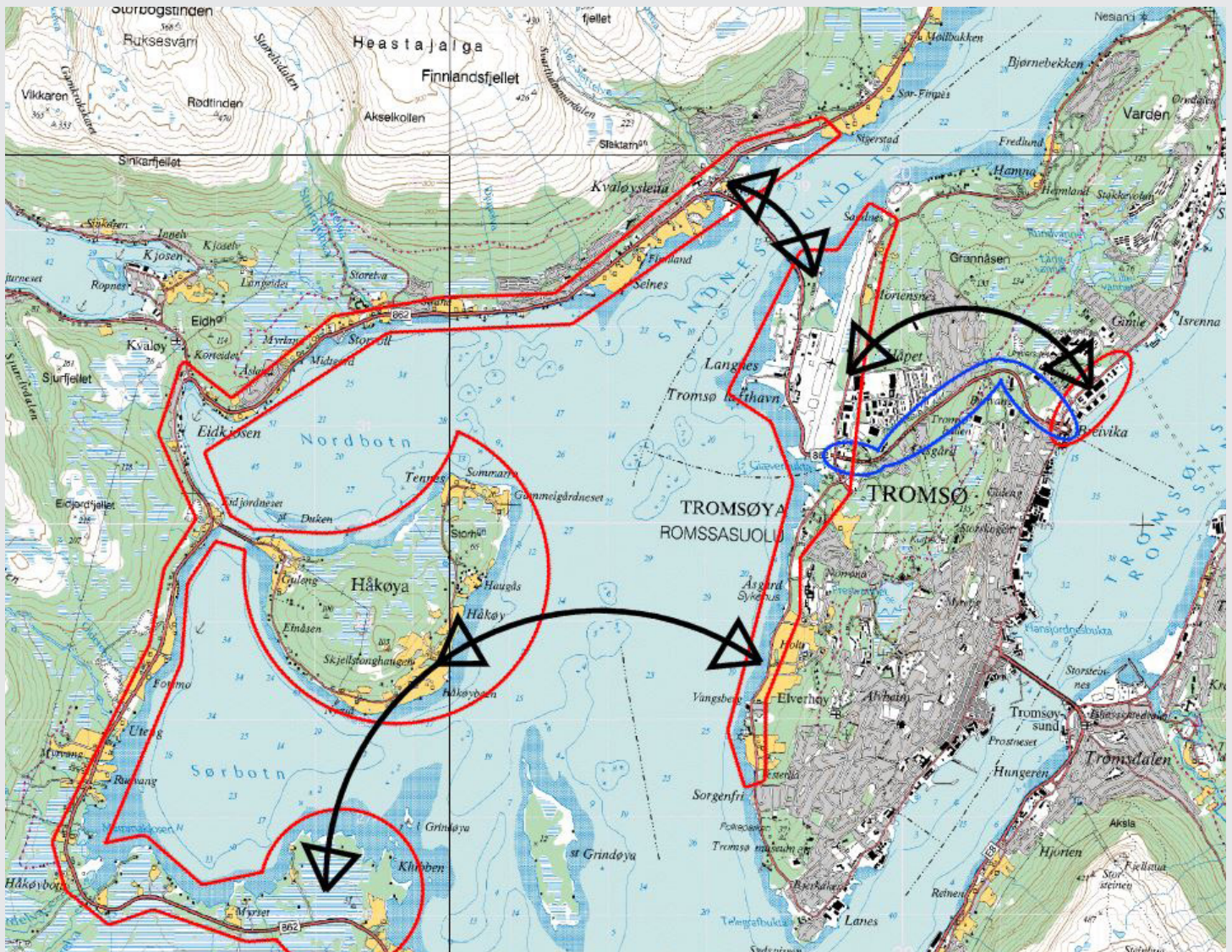




# Rapport fra folkemøter mai 2014

Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya



## 1. Innledning

Det skal utarbeides kommunedelplan og konsekvensutredning for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya i Tromsø kommune. Ny tverrforbindelse skal legges i tunnel mellom Breivika og Langnes, mens trasé for ny Kvaløyforbindelse er uavklart. Planarbeidet skal legge til rette for miljøvennlig byutvikling, gode løsninger for kollektivtrafikk, gående og syklende, samt ivareta nasjonale føringer i forhold til byutvikling og klimautslipp.

Som en del av arbeidet i tidlig planfase ble det arrangert to folkemøter inklusiv gruppearbeid med fokus på traseutvikling, strakstiltak og registrering av viktig friluftsliv- og nærmiljøområder 15. mai 2014 på Kvaløya videregående skole og 20. mai 2014 på Tromsø rådhus. Innbyggere og andre interesserte var deltakere, i tillegg til at innlegg og styring av gruppearbeid ble gjennomført av representanter fra Statens vegvesen, Tromsø kommune og Troms fylkeskommune.

Opplegget på folkemøtene tok utgangspunkt i at alle mulige og «umulige» løsninger skulle kartfestes. Hensikten var å få inn så mange innspill som mulig – både når det gjaldt ulike traséer – men også innspill på prioriteringer av tiltak på kortere sikt, samt registrering av viktig nærmiljø og friluftsområder.

Folkemøteinnspillene fra gruppearbeidene inngår som en del av grunnlaget for å fastsette hvilke linjer/alternative løsninger som skal inngå i kommunedelplan og konsekvensutredning. Innspill vil tas med i en det videre planarbeid og i en silingsrapport som Statens vegvesen og Tromsø kommune skal utarbeide, som vil bli et vedlegg til planprogram når det oversendes Tromsø kommune til fastsettelse.

Folkemøtene er også en viktig del av en åpen planprosess og lokal medvirkning.

Det understrekes at rapporten dokumenterer to folkemøter, og er ikke offisielle synspunkter som binder noen av deltakerne i senere prosess.

## 2. Program og deltakere

Folkemøtene var annonsert via avisannonser, avisartikler, i planprogrammet og oppslag av plakater – spesielt på Kvaløya. Det var i overkant av 120 personer til stede på folkemøtet på Kvaløya, mens det på Rådhuset var ca. 60.

# Velkommen til folkemøte

Planer for ny Tverrforbindelse  
og ny forbindelse til Kvaløya



## Agenda

**Kl. 18:00**

Velkommen

Presentasjon av prosjektet

Liten pause

**Kl. 19:00**

Gruppearbeid (rundbord i kantina)

Du kan komme med innspill

**Kl. 20:30**

Takk for møtet og vel hjem



Tromsø kommune



TROMS fylkeskommune  
ROMSSA fylkassuohkan

Fra Statens vegvesen, Tromsø kommune og Troms fylkeskommune stilte følgende:

Statens vegvesen	Tromsø kommune
Edel Miljeteig Austlid – Seksjonsleder	Carl Henrik Deiting – Transportplanlegger
Eirin–Anne Blix – Seksjonsleder	Roy Fossum – Planlegger
Pål Jøran Digernes – Senioringeniør	Tone Hammer – Prosjektleder
Erik Ditlefsen – Planprosessleder	Per Hareide – Kontorleder
Egil B Hammer – Vegplanlegger	Aleksandar Sunjic – Trafikkingeniør
Petter Hildre – Sjefingeniør	
Tore Leirstein – Senioringeniør	Troms fylkeskommune
Anne Kjersti Løvstad – Landskapsarkitekt	Geir Bye – Rådgiver
Lisa Sundstrøm – Seksjonsleder	Øystein Olav Miland – Avd. leder
Elisabeth Rasmussen – Geolog	Ivar B. Prestbakmo – fylkesråd for samferdsel og miljø
Rigmor Thorsteinsen – Avd. direktør	
Tone Hugstmyr Woie – Overingeniør	



### 3. Prosess og fremdrift

Planprogram lå ute til offentlig ettersyn, og det var få føringer for hvor traseer skal lokaliseres. Planarbeidet er i en fase der alle løsninger vurderes som grunnlag for fastsatt planprogram og plan/konsekvensutredning.

Det arbeides etter en fremdrift med fastsatt planprogram høsten 2014 og vedtatt plan i løpet av 2015.

Følgende prosess i forhold til innkomne innspill til planprogrammet, samt nedtegnede forslag i folkemøtene ble skissert:

- Søke-/Idéfase: Alle mulige og umulige løsninger skisseres og dokumenteres
- Silingsfase: Uaktuelle løsninger siles ut
- Planprogram inklusiv silingsnotat til politisk fastsettelse: Forankring av alternativer som skal inngå i plan og KU - høring
- Planfase: Utarbeidelse av plan og KU - høring
- Vedtak av plan - valg av alternativ

Overordnet fremdrift:

- Silingsrapport og fastsetting av planprogram: 4. kvartal 2014
- Planforslag inklusiv konsekvensutredning: 2. kvartal 2015
- Vedtatt plan: 4. kvartal 2015

## 4. Gruppeoppgaver og oppsummering

De oppmøtte ble delt inn i grupper på mellom fem og åtte personer med minimum én bordvert fra enten Statens vegvesen, Tromsø kommune eller Troms fylkeskommune. Oppgaven var som følgende:



### Gruppearbeid: Traséutvikling og vurdering av løsninger

- Inndeling i grupper (maks 8 personer inklusiv bordvert). Alle arbeider med både Tverrforbindelsen og Kvaløyforbindelsen – i tillegg til å se disse i sammenheng
- Produksjon av løsninger og dokumentasjon ved hjelp av tekstnotater, gullapper og skisser på utleverte kart

Tre oppgaver:

1. **Hvilke viktige hensyn må tas i det videre planleggingsarbeidet? Hvilke nærområder og friluftsområder er viktige for dere? Marker på kartet! (GRØNN TUSJ)**
2. **Diskuter og skisser mulige (og umulige) alternativer/traseer. Skriv ned fordeler og ulemper ved løsningene på kart, ev. på eget ark eller gullapper. (SVART TUSJ)**
3. **Nye forbindelser ligger langt fram i tid. Hva kan gjøres av strakstiltak på eksisterende vegnett som ikke krever de store investeringene? Marker og prioriter! (RØD TUSJ)**

### 4.1 Resultat av gruppearbeid og diskusjon i plenum i etterkant

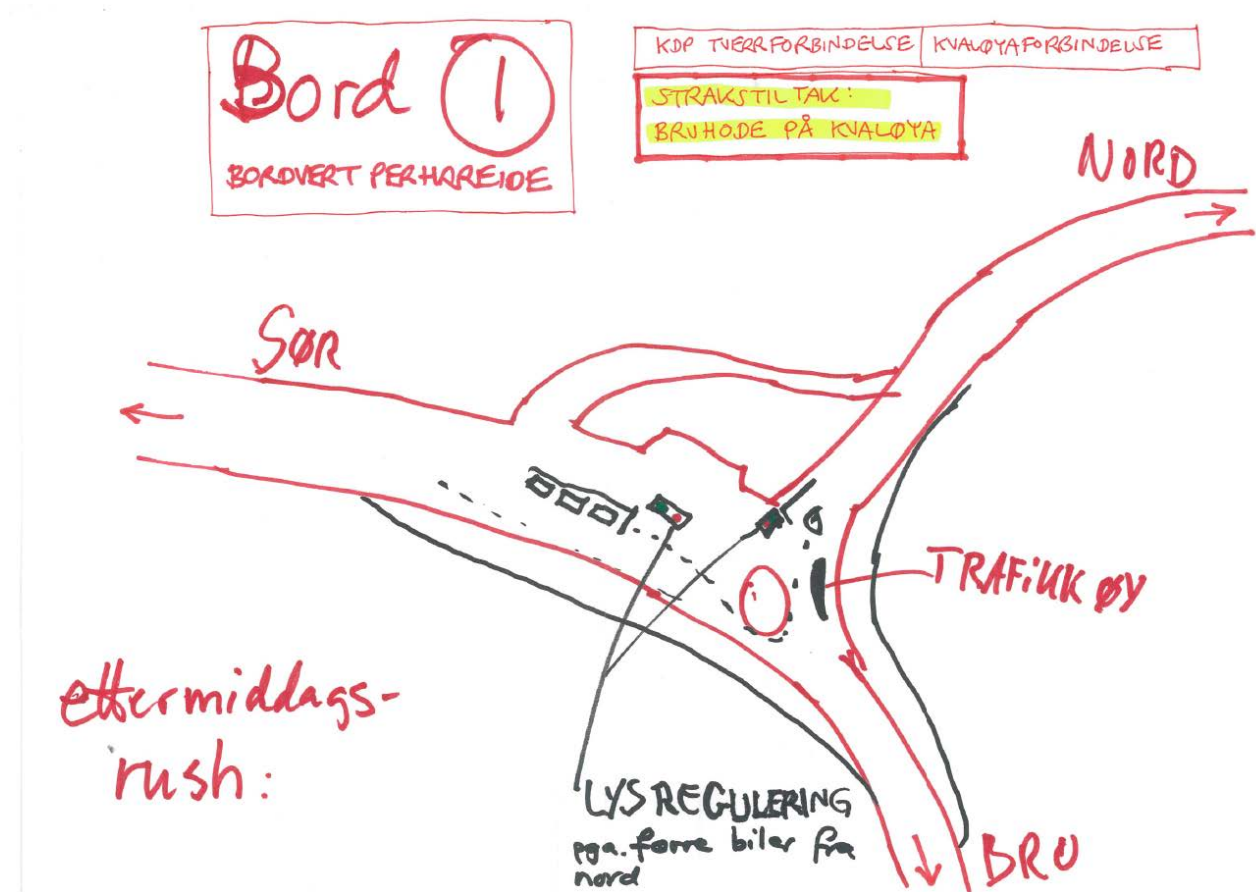
Gruppene skisserte og tegnet inn forslag på utdelte kart. I tillegg ble generelle problemstillinger tatt opp med både bordverter og øvrige deltagere fra Statens vegvesen, Tromsø kommune og Troms fylkeskommune.

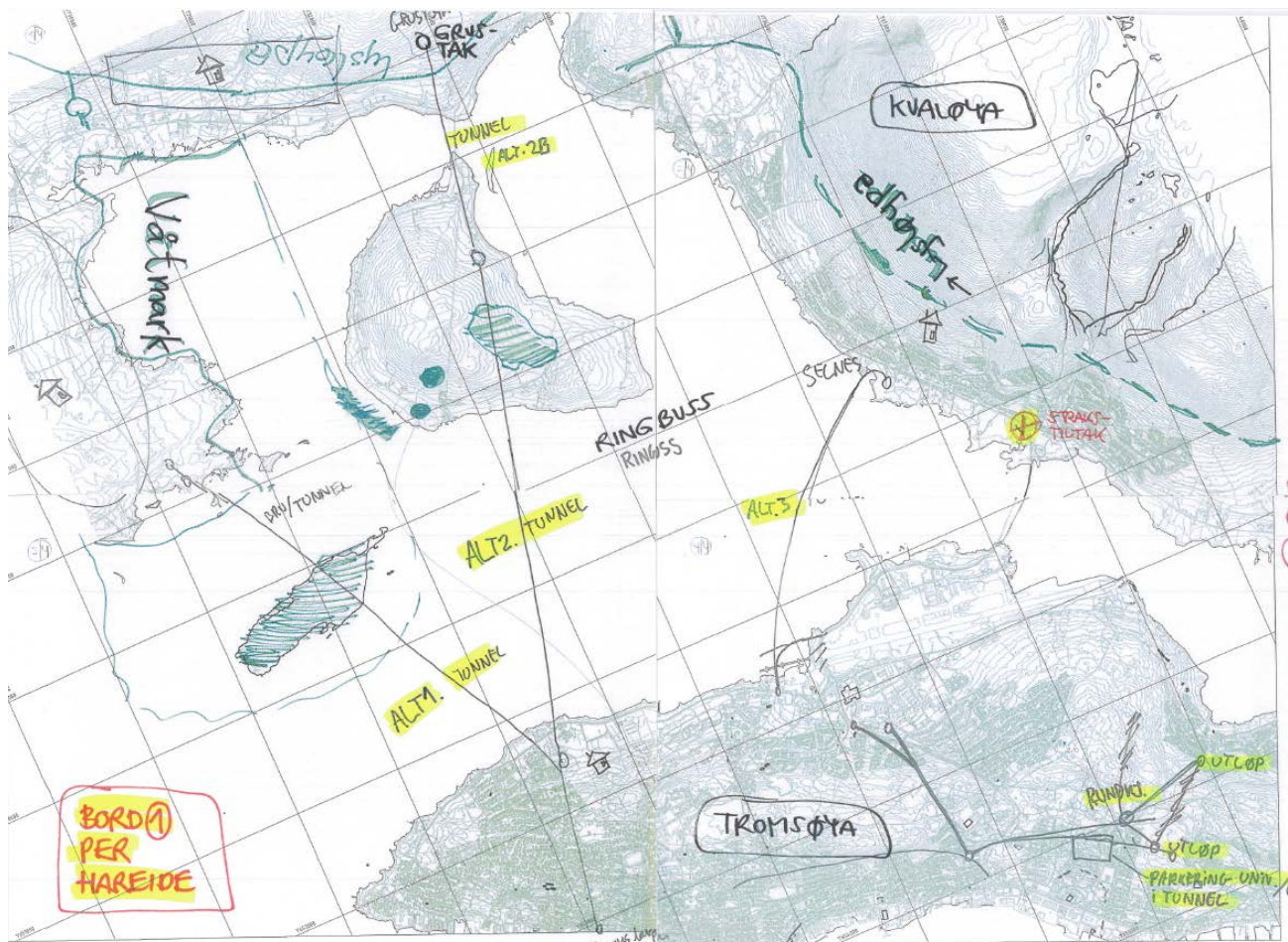
Resultatet av arbeidet er vist på de neste sider.

FOLKEMØTE PÅ KVALØYA VIDEREGÅENDE SKOLE 15.05.2014

Gruppe 1 - Bordvert: Per Hareide

Navn på øvrige gruppedlemmer ble ikke registrert.





- Gruppen foreslår for øvrig en egen tunnel til Hamna, som avlaster Giæverbukta med ca. 5.000 biler; se skisse på oversiktskart, m/ parkeringsanlegg under universitetet/UNN sykehus.

## Gruppe 2 – Bordvert Roy Fossum

Øvrige gruppemedlemmer: Mads Nermo (sivilarkitekt (Steinsvik arkitekter/»Hvor går Tromsø?«)), Steinar Grønli (beboer Slettaelva), Florian Werland Peremans (beboer på Kvaløya og medarbeider hos COWI), Audun Stien (beboer på Håkøya), Jostein Paulsen (beboer Straumbukta), Håkon Gebhardt (beboer på Selnes)

### VIKTIGE NÆROMRÅDER OG FRILUFTSOMRÅDER (Se kart).

- Håkøya i seg selv. Et viktig nærområde, men også utfartsområde. Fisking på Håkøybrua.
- Håkøybotn med miniskitrekk og løyper mot Straumbukta, samt turområdene til fjells (lille Blåmann, Rødfjell, Finlandsfjellet, Kjølen.
- Strandsona på Tromsøya fra Sydspissen og nordover mot Giæverbukta.

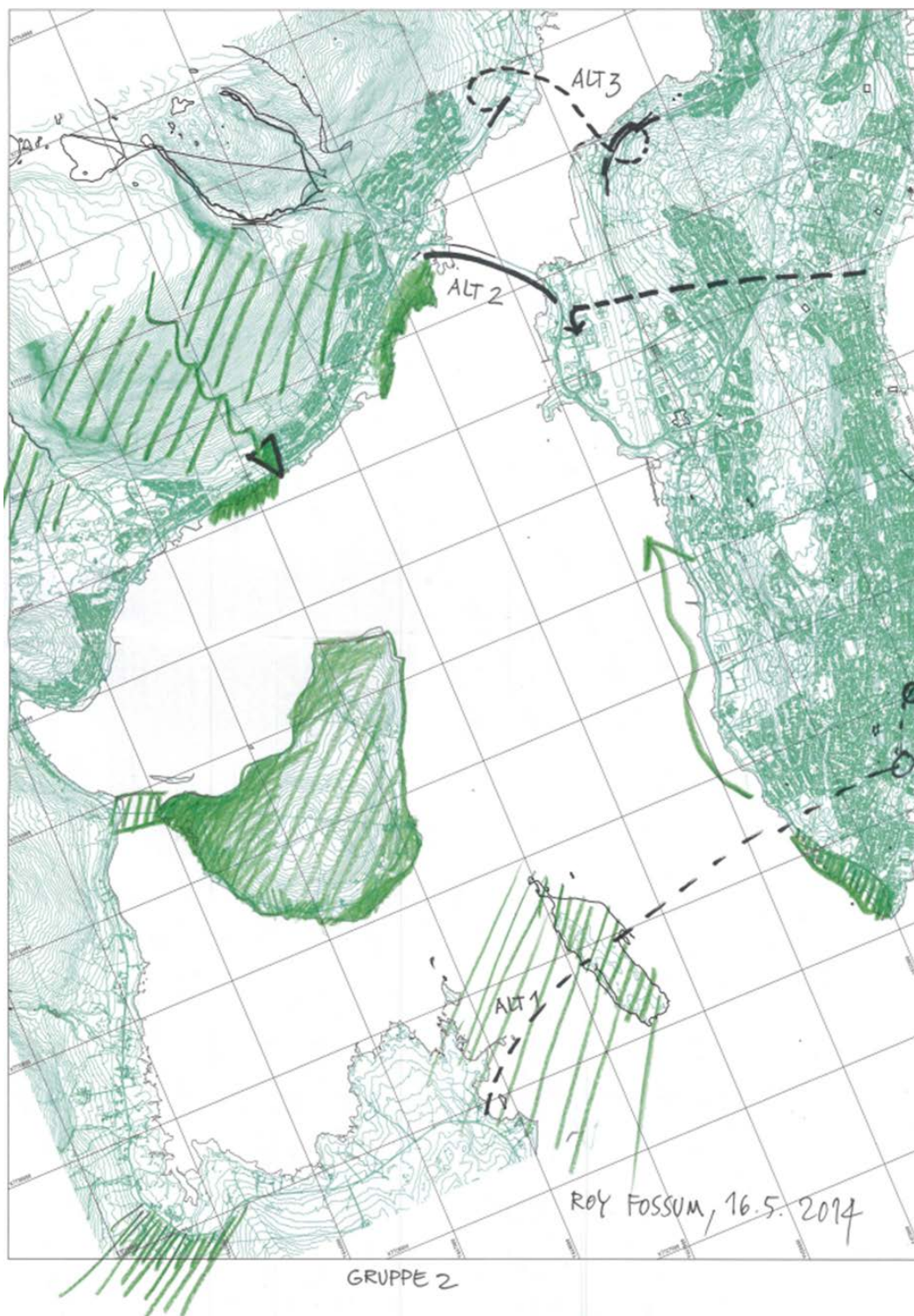
### ALTERNATIVE TRASEER (Se kart).

- Alternativ 1 er tunnel fra Marislett/Tisnes under naturreservatet og Grindøya og under sundet fram til Sentrumstangenten. Traseen gagnar trafikken sørfra (Rya-forbindelsen), ved at man korter inn kjørestrekningen betydelig. Samtidig vil neppe traseen kunne fange opp trafikken fra Kattfjord/Sommarøy/Brensholmen/Ersfjord/Kaldfjord og dermed avlastes ikke dagens veg og bru over Sandnessundet, i stor grad.
- Alternativ 2 er en kryssing av sundet i tilknytning til dagens bru (parallell bru) med en tverrforbindelse i tunnel under flyplassen og Ringvegen helt fram til Breivika. Må ses i sammenheng med tiltak for busstrafikken.
- Alternativ 3 er kryssing av syndet i tunnel nord for dagens bru. Dårlig tilknytning tilknytning til Langnes (flyplassen)

### STRAKSTILTAK

- Lysregulere Sandnessundbrua (perioder med envegskjøring i rush-tida),
- Redusere antallet parkeringsplasser og samtidig øke kollektivtrafikktilbudet, med et stort innslag av ekspress-ruter.
- Parkeringshus i Eidkjosen og ved bruhodet (park and ride) med overgang til shuttle-busser og shuttle-båter.
- Brannstasjon på Kvaløysletta (beredskaps-/sårbarhetsargumentet)
- Skilte «mot» saktegående kjøretøy over Sandnessundbrua i rush-periodene.
- Hindre snik-kjøring innom flyplass-området.
- Utbedre rundkjøring i Giæverbukta (bedre avbøyning)
- VÆR TRO MOT POLITISKE VEDTAK (UNNGÅ OMKAMPER).





### Gruppe 3 – Bordvert: Lisa Sundstrøm

Navn på øvrige gruppemedlemmer ble ikke registrert.

#### VIKTIGE NÆROMRÅDER OG FRILUFTSOMRÅDER

- Det må tas hensyn til myke trafikanter. Det må også tas hensyn til skoler og offentlige bygg slik at infrastrukturen blir bra med gode tilknytninger og trafikksikkerhet i fokus.
- Utfartsområdene på Håkøya, Simavik og Kattfjordeidet er viktige. Det må nøye vurderes langsiktighet med hensyn til tekniske løsninger m.v.

#### ALTERNATIVE TRASEER

Forslag A (merket på kart): Tunnel eller bru nord for Sandnessundbrua.

Fordeler:

- Kortere avstander til reisemål/arbeidsplass
- Korteste veg over Sandnessundet – lavere byggekostnad

Ulemper:

- Økt trafikk på vegen sørover
- Problem med infrastruktur til/fra barnehager/skoler

Andre forslag om tunnel (fra bru nord for Sandnessundet til Giæverbukta) er merket på kart.

Planovergang på Kvaløysletta er merket på kart.

3–4-felts veg på Kvaløya er også merket på kart.

Kostnader:

I tillegg hadde en i gruppa laget «overslag» over kostnadene på de ulike alternativ til tunnel og derfor hvilket alternativ som bør prioriteres:

- Tunnel mellom Selnes og Langnes – ca 500 mill
- Tunnel Sorgenfri –Håkøy – Eide ca 1,4 milliarder
- Marislett 1. løp ca. 700 mill

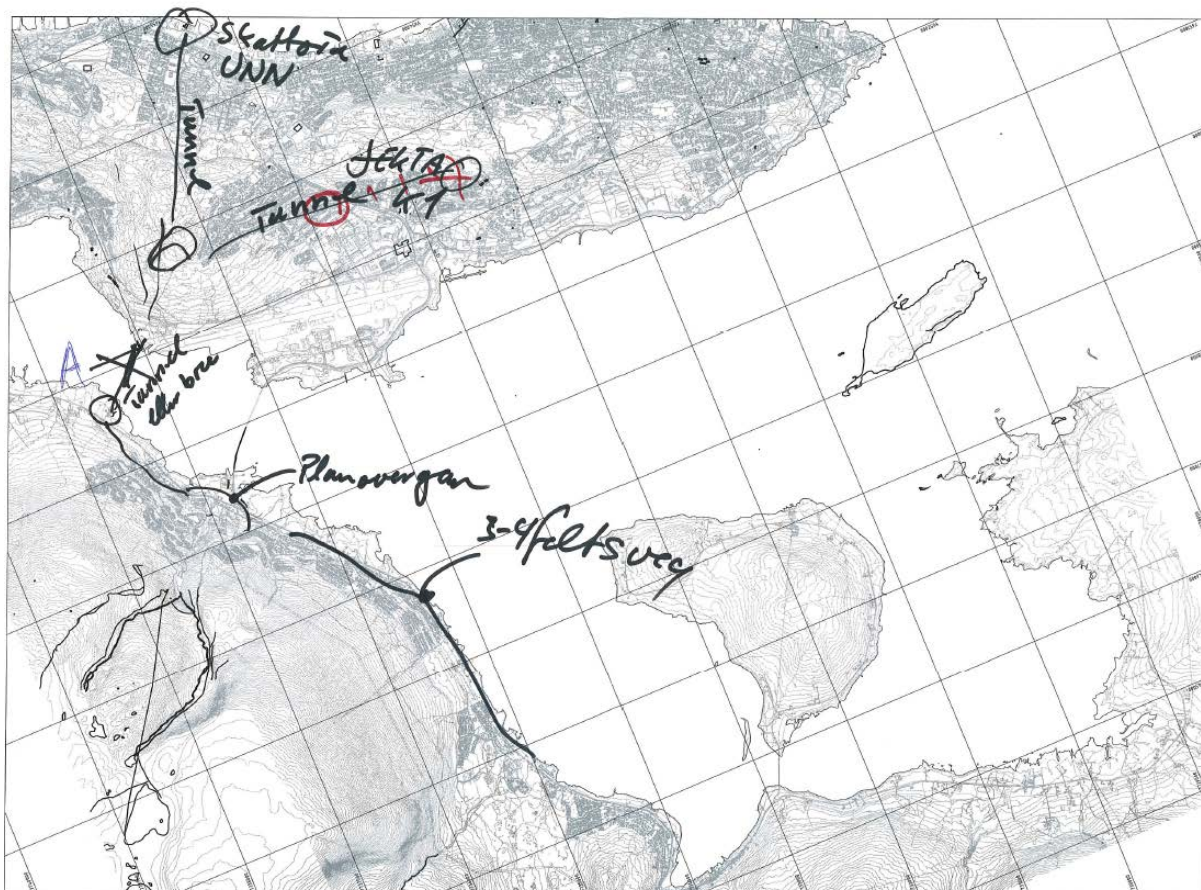
Marislett og Selnes er lavere kostnad enn Håkøya.

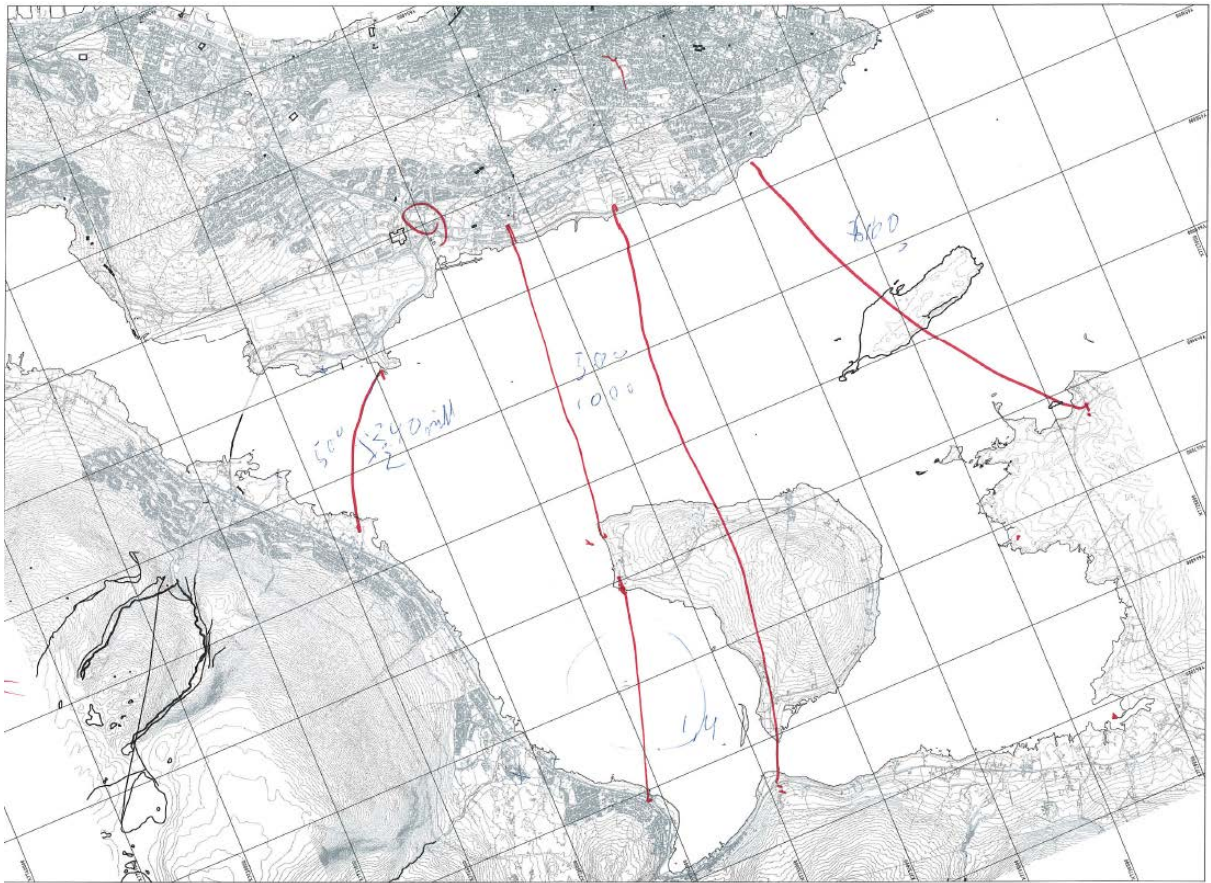
Forslagene med kostnader er markert på eget kart.

Kostnadstipulat og finansiering må på plass tidlig.

## STRAKSTILTAK

- Saktegående trafikk stenges fra kl. 07.00–09.00 og kl. 15.00 – 17.00
- Det må bli bedre avslusing i rundkjøringer.
- Det må bli planløse kryss – særlig i Giæverbukta.
- Storelva: Busskurene ligger på feil side av vegen (nedsida). Det har vært flere «nestenulykker».





## Gruppe 4 – Bordvert: Aleksandar Sunjic

Navn på øvrige gruppemedlemmer ble ikke registrert.

### VIKTIGE NÆROMRÅDER OG FRILUFTSOMRÅDER

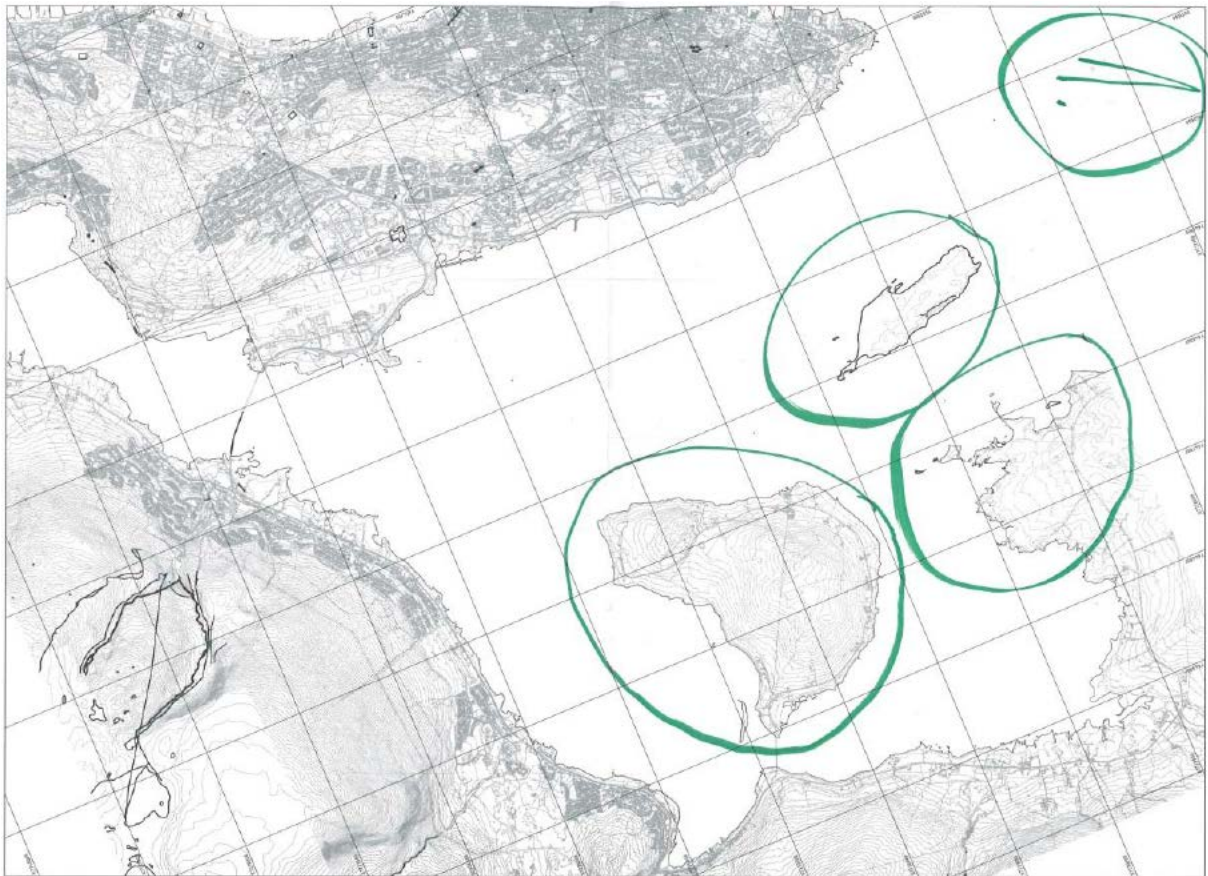
Det er markert på kartet 3 områder som min gruppe tror at det er viktigst å bevare. Det var ingen ekstra krav som var spesifisert.

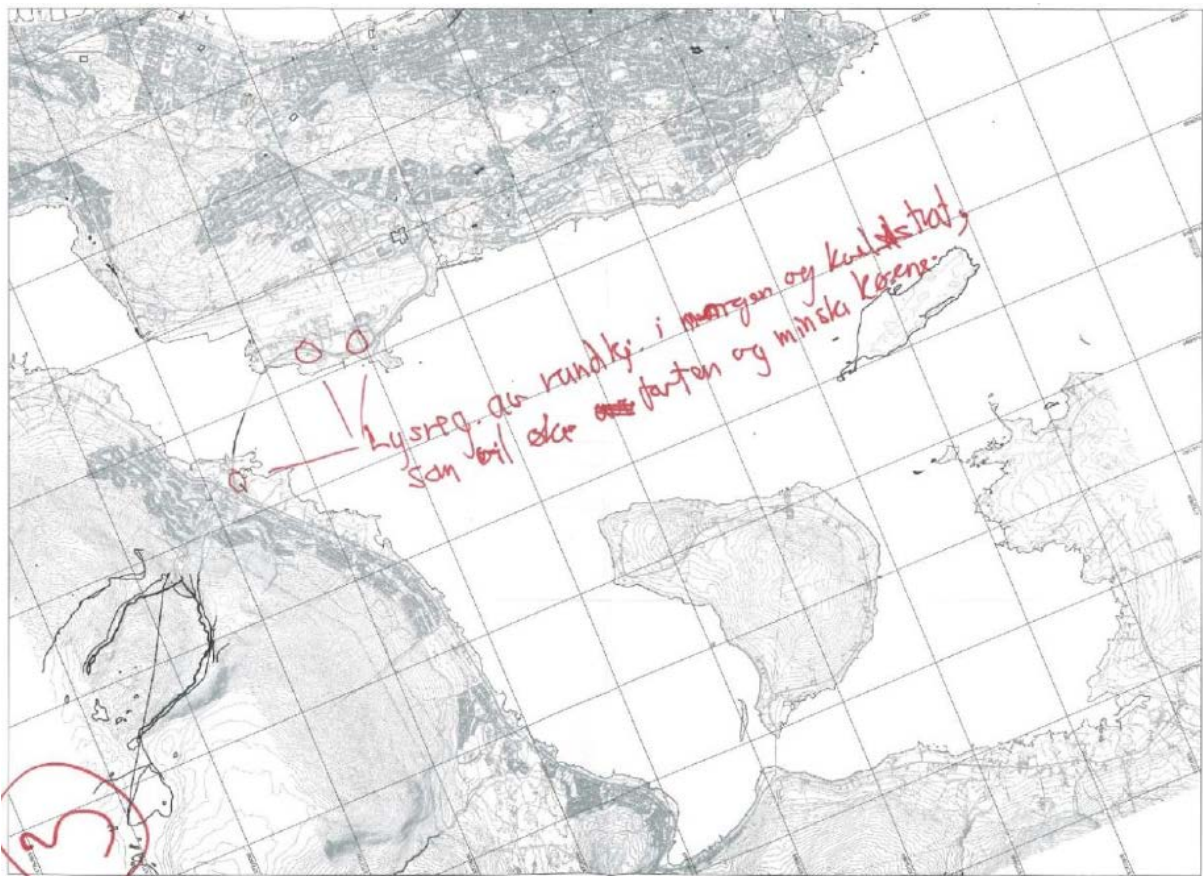
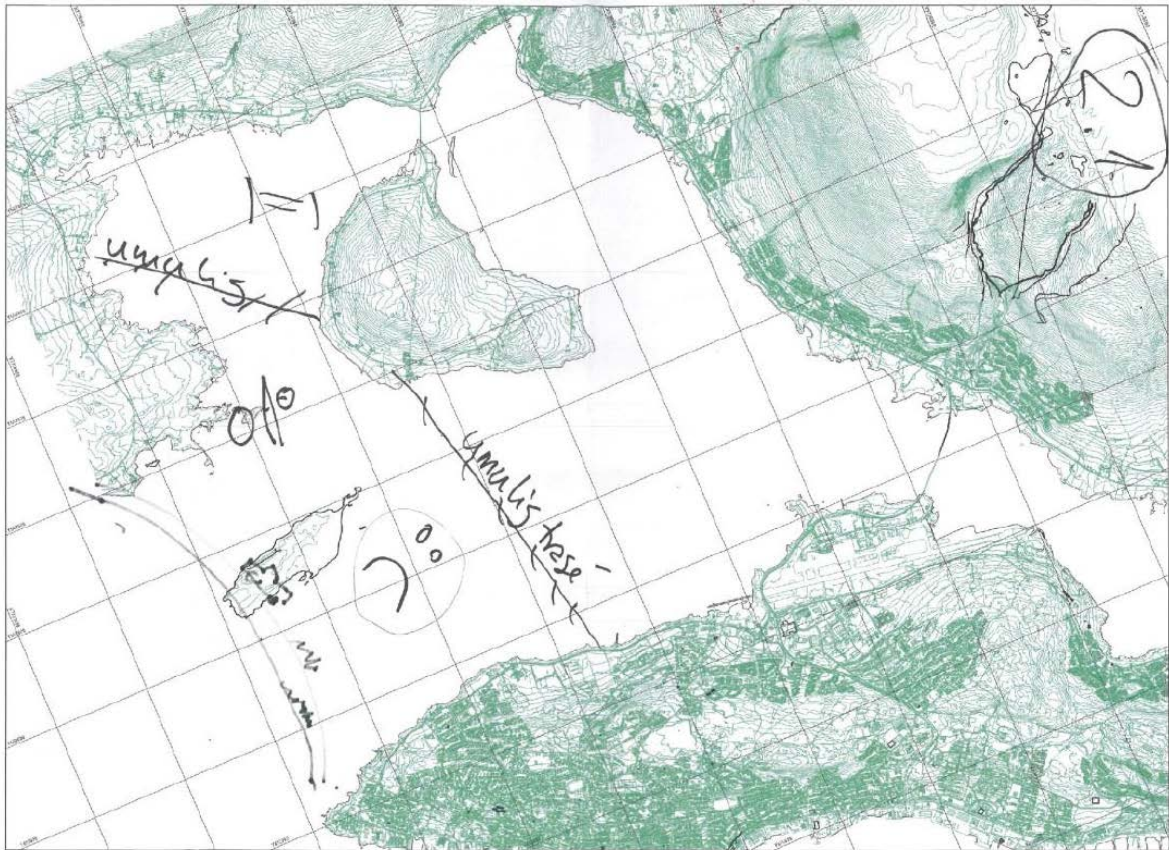
### ALTERNATIVE TRASEER

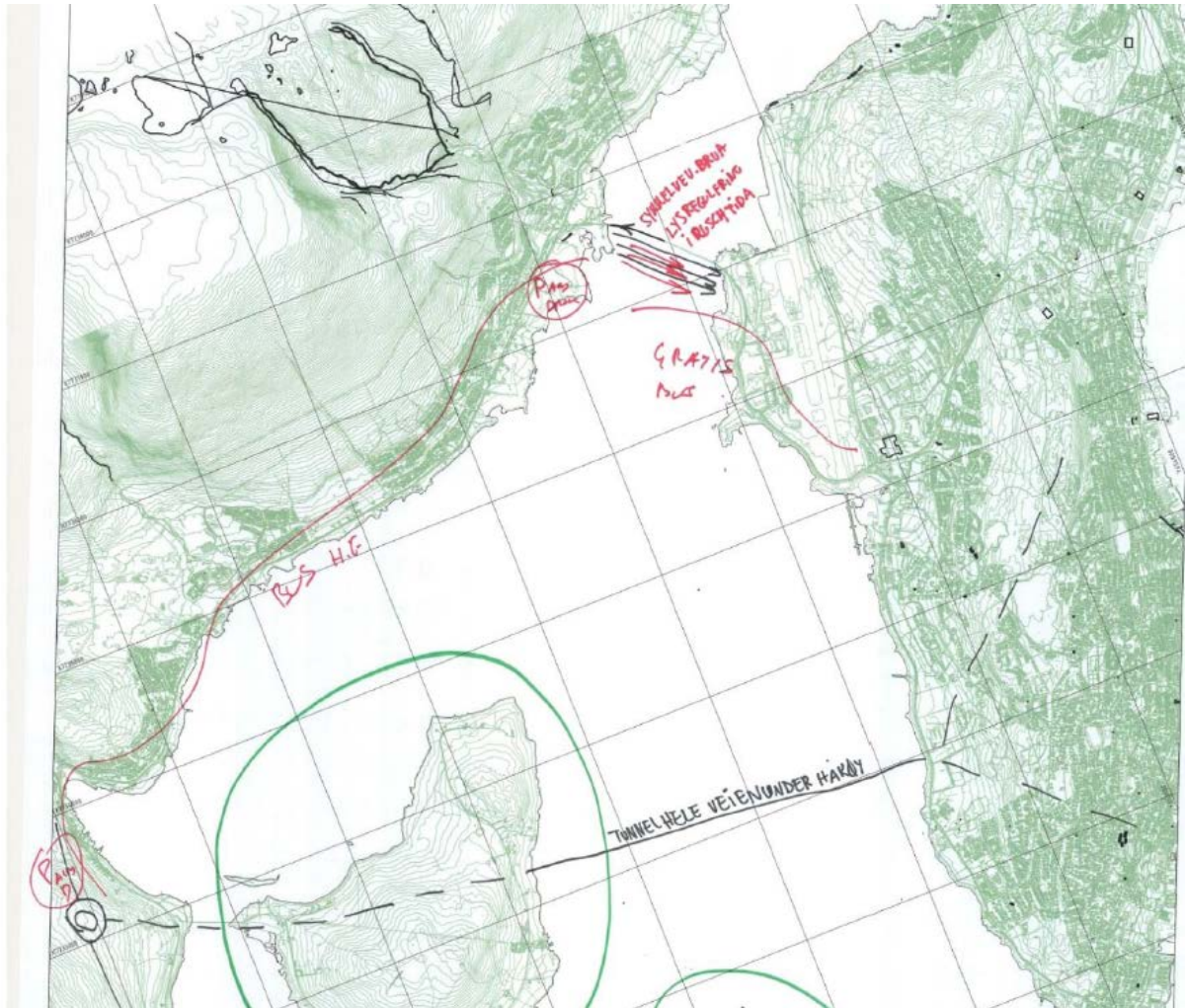
- I – tre kjørefelt på bruene. Det skal fjernes gang og sykkelveg og henges under bruene («hengebru»). «Dermed frigjøres plass til ekstrarfelt på bruene.» Med lysregulering kan styres med feltsindeling mot behov; i morgenerush kan man ha 2 felter fra vest mot øst og i ettermiddagsrush blir da motsatt.
- III – «tunnelen hele veien». Tunneltraseen er markert på kartet. Tunnelen kommer ut i et grustak («naturskade fra før») og berører ikke Håkøya.
- Umulig alternativet er markert som trase II. Det er angitt rekke grunner slik at våtmarksområdene på Tisnes må fredes. Det skal bevares naturskjønne av Håkøya som er en «grønnlunge», viktig friluftsområdet, krigsminnesmerket, viktig rekreasjonsområdet for Tromsø folk, osv. Ingen ønsket å diskutere om ny Tverrforbindelse.

### STRAKSTILTAK

- Det skal lysreguleres tre rundkjøringene som er markert på kartet (rød tusj, små kartet). De synes at det vil «øke farten og minske køene»
- Andre løsningen er basert på meningen «alle skal til Jekta eller K1». Det skal være «egne filer under jorden som fører videre rett i parkeringshuset».
- «Park and drive» på Kvaløya ved siden av bruene og/eller Håkøybotn. Kollektivtransport skal være gratis for alle som bruker «park and drive».









## Gruppe 5 – Bordvert Edel Miljeteig Austlid

Øvrige gruppemedlemmer: Lisbeth Nyborg (beboer på Håkøya), Anne Hjort Larsen (beboer på Håpet), Torbjørn Glomseth (beboer Straumsbukta), Karin Olsen (beboer Storelva), Asbjørn Nilsen (beboer sør på Kvaløya), Leif Arne Sætrum (beboer Åsland).

### Innspill 1

- Håkøya bør vernes, ikke ødelegges med utbygging – naturen + sjøfugl
- Friluftsbukta + gårdsbruk
- Hovedgården må ikke ødelegges, heller ikke fjæra
- Eneste sted på Tromsøya jeg kan gå langs fjæra uten bilstøy er Telegrafbukta, savner flere steder.
- Viktig å ha størst trøkk på Kvaløyaforbindelsen. Tverrforbindelsen nr. 2

### Innspill 2

Prinsipielle viktige ting i hele prosessen:

- Lite trafikk sørvest på Tromsøya
- Avlaste for nødvendig bedring av trafikken til og fra Kvaløya. Dette er veggen med trafikkork. Øker denne med mere trafikk, vil det stenge for all kjøring gjennom Giæverbukta.
- Tenke ny stor bydel i området Småslett til Straumsbukta

### Innspill 3:

Tiltak på kort sikt:

- Fjern rundkjøringa ved brua på Kvaløysiden.
- Bygg ny rundkjøring ved søndre oppkjøring til Slettaelva.
- Trafikk fra nord som skal over brua ledes ned mot fjæra og under brua, deretter opp mot hovedvegen og inn på den via et flettefelt. Trafikk fra sør som skal nordover, kjører ned og under brua til ny rundkjøring. Se skisse.

### Innspill 4:

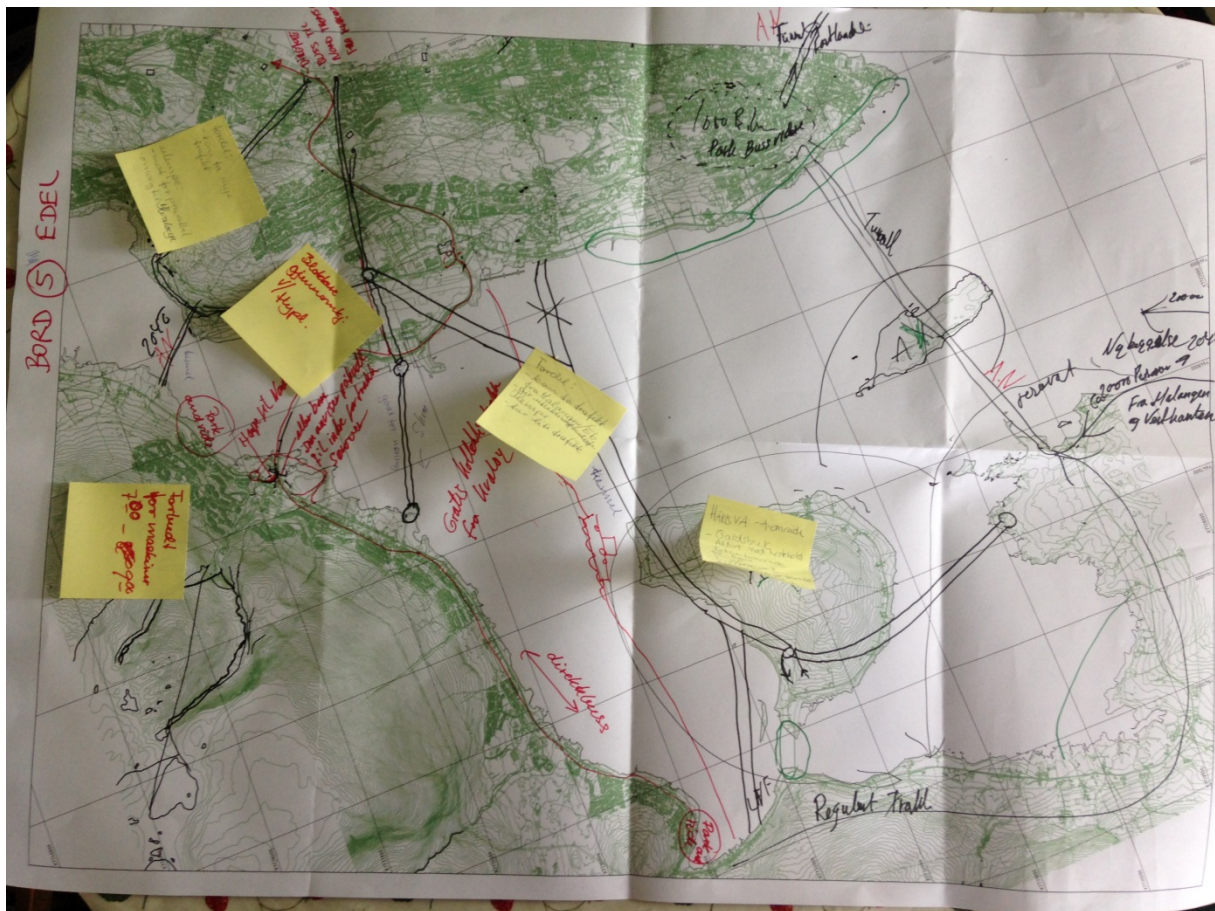
Tiltak på lang sikt:

- Dobbelt tunnel fra Selnes/Finland mot Ørneveien og videre mot Tromsøysundtunnelen.

- Inn- og utkjøringsmulighet i bukta vest for flyplassen, samt ved NKL-lageret. Deretter splittes tunnelen med to felt til Tromsøysundtunnelen og to felt opp mot parkeringsområdet til UNN. Se skisse stort ark.

### Innspill 5:

- Positivt prosjekt - tidspress.
- Langt byggeforbud
- Verneområder Åsland og fjæresoner.



## Gruppe 6 – Bordvert: Tone Hugstmyr Woie

Øvrige gruppemedlemmer: Jan Arild Lorentzen (beboer på Håkøya), Kjell Kjelstrup (beboer på Håkøya), Trond-Inge Gundersen (beboer på Kvaløya), Jan N. Pettersen (beboer på Kvaløya), Svein-Ivar Ingebrigtsen (beboer på Kvaløya), Arild Bjørkmo (beboer på Kvaløya), NN

### VIKTIGE NÆROMRÅDER OG FRILUFTSOMRÅDER

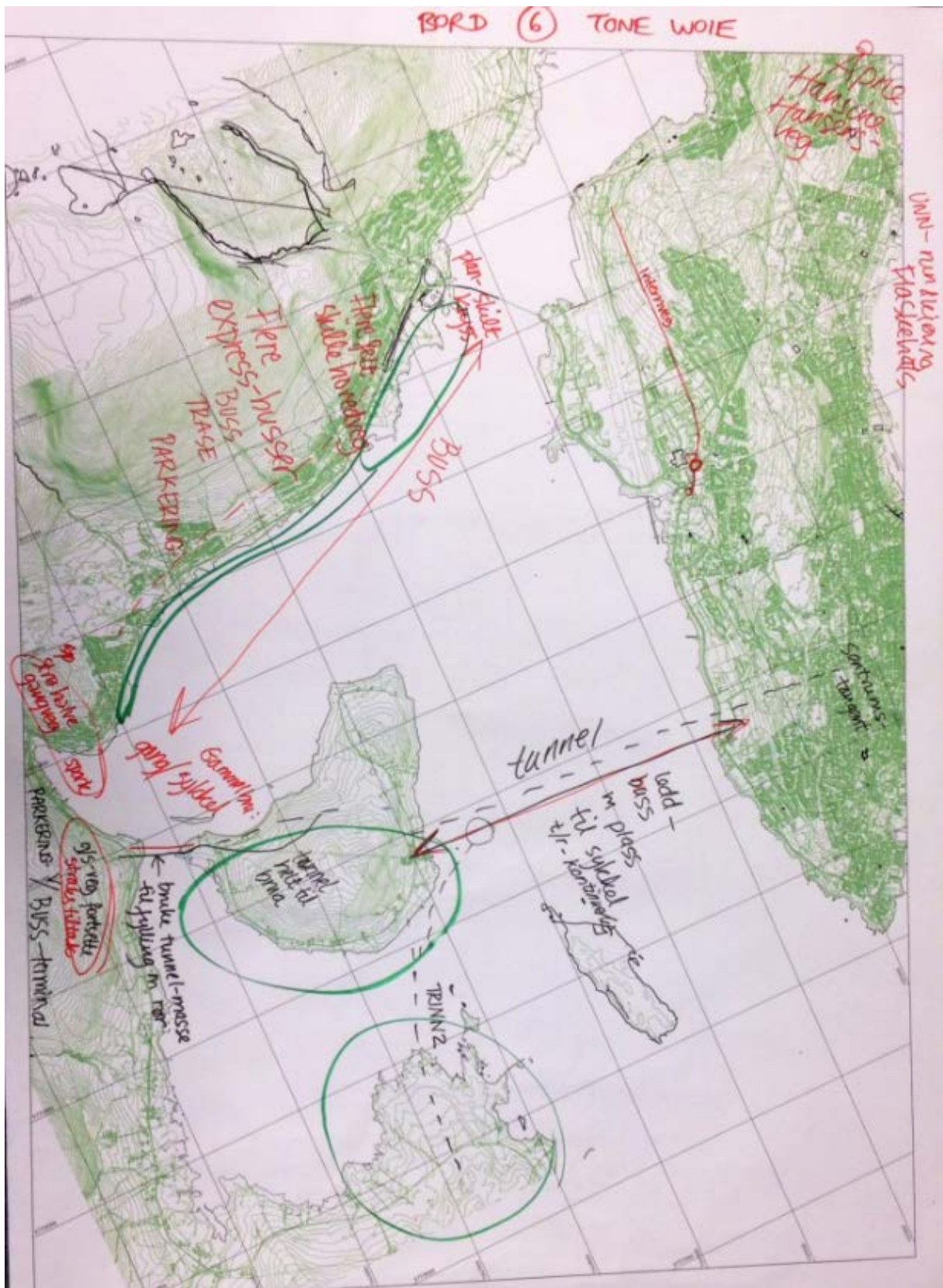
- Strandsonen Kvaløysletta
- Håkøya (sørlige halvdel)
- Marisletta

### STRAKSTILTAK

- Åpne Hansine Hansens veg
- Internveg Workinn–Hamna
- Flere ekspressbusser Kvaløya–sentrum/UNN
- Egen busstrase Kvaløysletta–Eidkjosen
- Park&Ride/innfartsparkering på Kvaløysletta/Eidkjosen
- Forlengte gs–veg fra Eidkjosen til Håkøya
- Planskilt kryss ved bruhodet på Kvaløysletta – for å unngå at trafikk fra nord bremses opp hovedstrømmen fra sør i morgenrushet
- Flere felt på Kvaløysletta – Skille hovedvegtrafikk fra internvegtrafikk
- Vinter: Strø halve gs/veg – fremkommelighet for spark

### ALTERNATIVE TRASEER

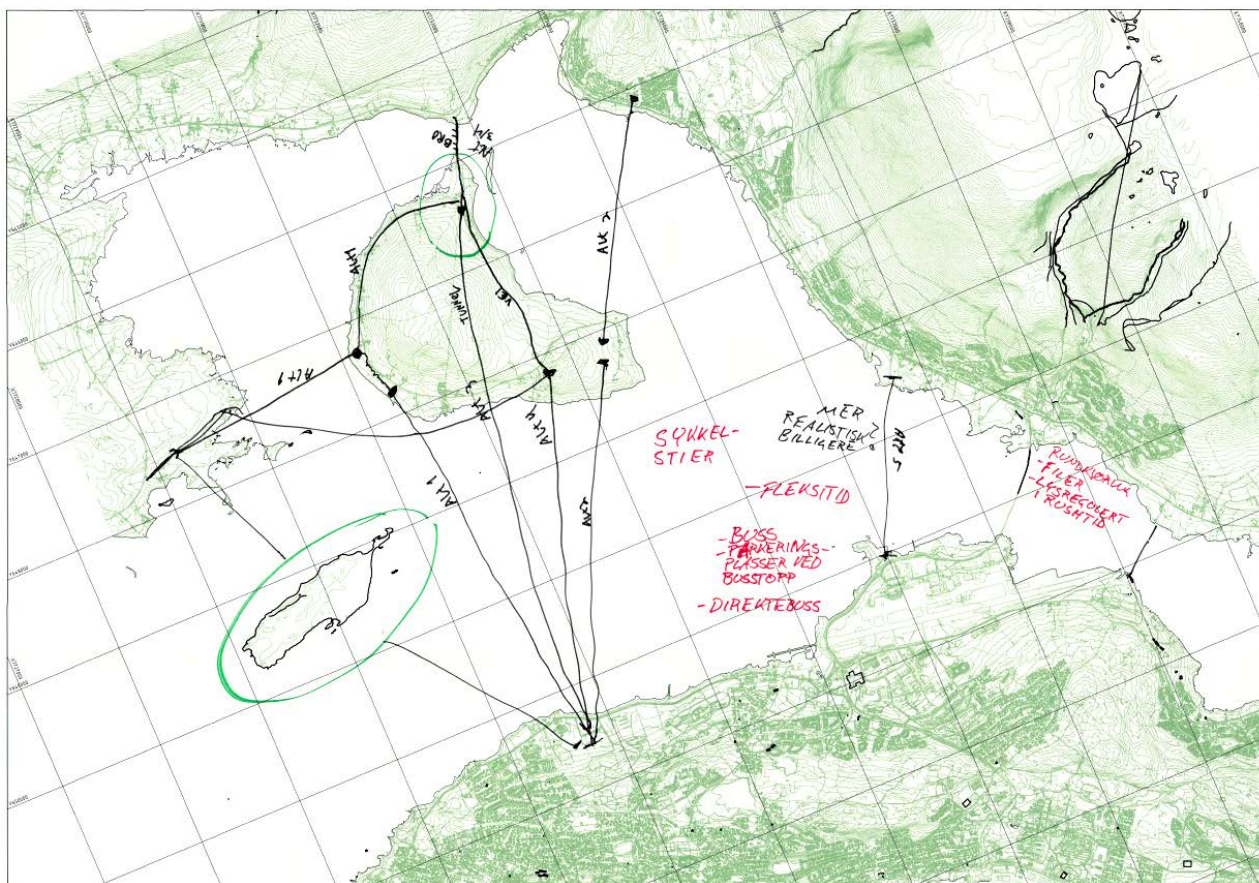
- Trinn1: Tunnel fra Sentrumstangenten til Håkøybrua
- Trinn2: Kryss i tunnel – Arm mot sør/Marisletta
- Kontinuerlig kjøring t/r med leddbuss mellom sentrum/Eidkjosen gjennom ny tunnel, med plass til sykkel
- Bruke tunnelmasser til å lage ny Håkøybru
- Gammel Håkøybru: gs–bru
- Innfartsparkering



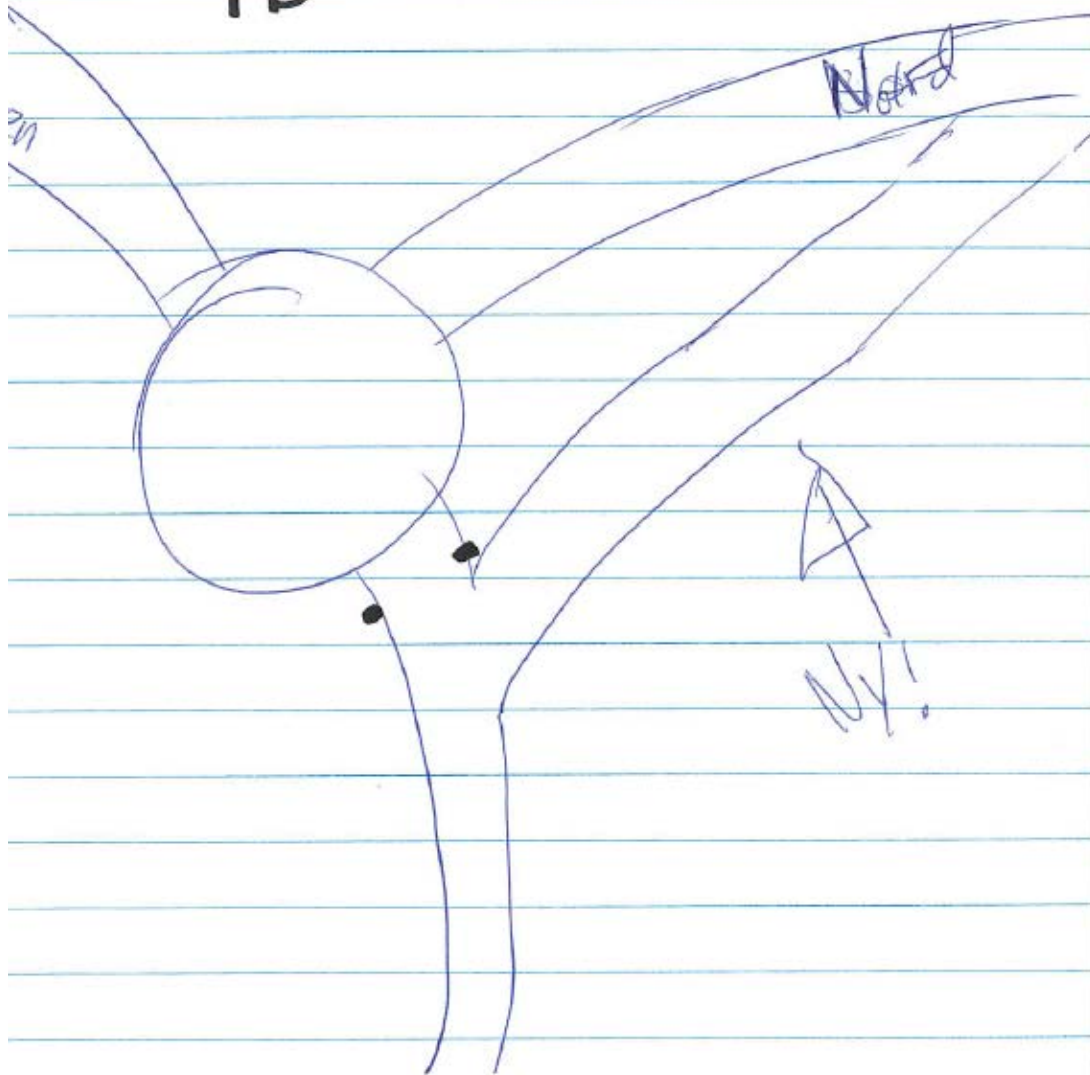
## Gruppe 7 – Bordvert: Tore Leirstein

Navn på øvrige gruppemedlemmer ble ikke registrert.

Mange meninger og tanker ble luftet i gruppen. Alle deltagerne hadde tilknytning til Håkøya. Diskusjonene var vanskelig å få ned på papir, men på slutten av møtet tok en av deltagerne å skrev ned idéer og tanker på det utlagte kartet.



TERMINAL



BRØA

## Gruppe 8 – Bordvert: Eirin–Anne Blix

Navn på øvrige grupped medlemmer ble ikke registrert.

### VIKTIGE NÆROMRÅDER OG FRILUFTSOMRÅDER

- Viktig å legge til rette med gode parkeringsområder på Håkøya for nordlysturister og for bedre tilgang til turstiene. Se kartene.
- Parkeringsområde for bil og sykkel på Kvaløysletta for muligheten for å ta buss til byen.
- Ikke rør fjæresonene på storelvaområde. Den blir brukt av alle skoler og barnehager i området.
- Oppgrader og verne eksisterende lysløype
- G/S-veg helt til straumbukta.
- Mere gatelys.

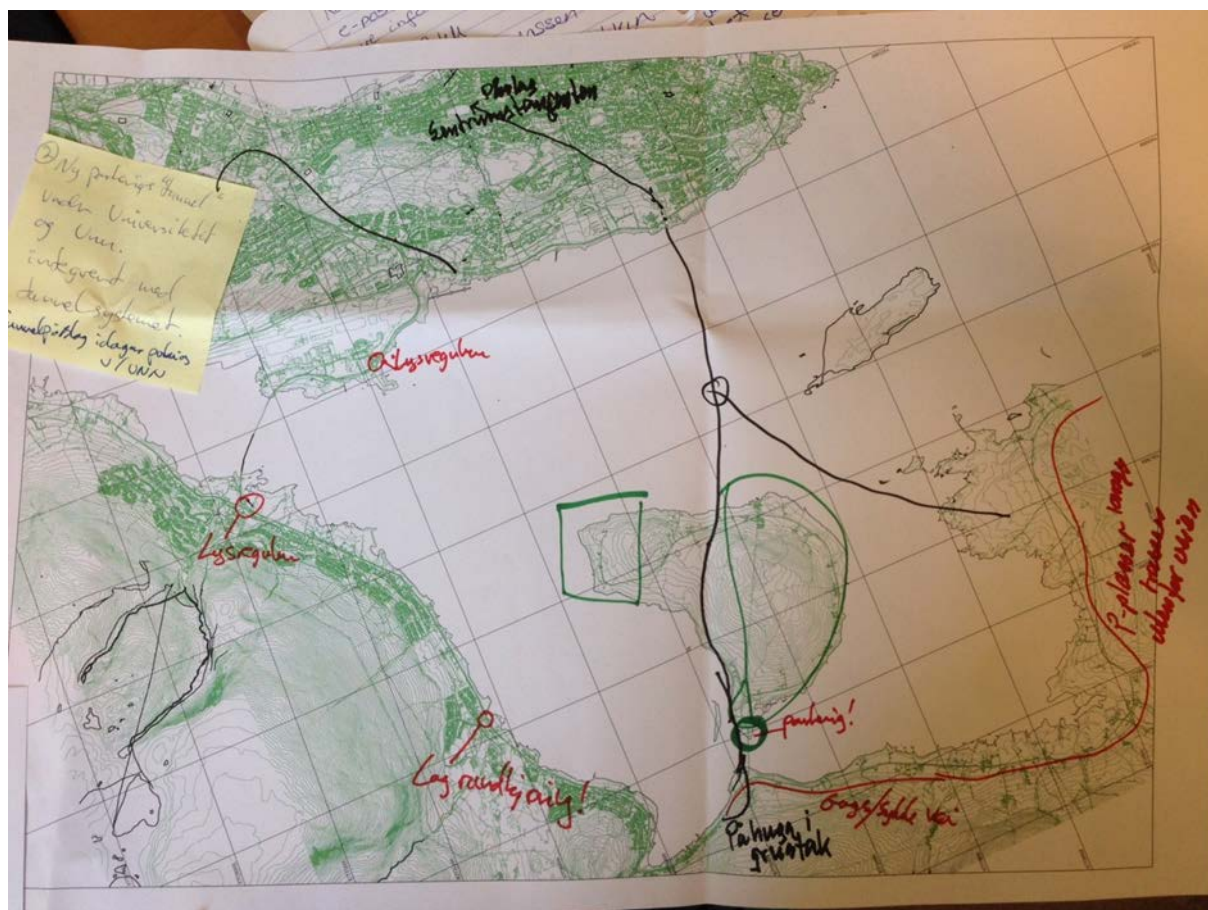


### ALTERNATIVE TRASEER

- Bru/tunnel fra Sorgenfri til Marisletta med innslag mot Sentrumstangenten. En viktig årsak til tunnel over Marisletta er hensynet til framtidig boligbygging. Her er det store

friarealer både nord og sør, og til Vikran. En annen viktig årsak er kortere vei mot innlandet og kystområder.

- Ny parkerings-tunnel under universitetet og UNN, integrert med eksisterende tunnelsystem.
- Rundkjøring ved : Aakre, grustak ved Håkøybrua, Storelva og på Marisletta.



## STRAKSTILTAK

- Synkronisering av trafikklysene på Kvaløysletta – flyplass og Giæverbukta.
- Myke trafikanter må få bedre forhold med utbygging av gang- og sykkelveg langs hele utbyggingsområdet.
- Rundkjøringa ved bruhodet på Kvaløysletta må få egen avkjøringsfil nordover.
- Artic center- infrastruktur. Friområdet rundt dette. Det må ivareta vinteraktiviteter som ski og sommeraktiviteter som turstier mellom Håkøybotn– Straumsbotn via Grønnlibruke.
- Ny rundkjøring ved Storelva kan være et strakstiltak for å få bedre flyt i trafikken og dermed bort et ulykkesutsatt kryss.
- Båt fra Eidkjosen til Gjæverbukta og byen.



## Gruppe 9 – Bordvert Petter Hildre

Øvrige gruppemedlemmer: Gruppen bestod av 6 personer i tillegg til bordvert. Det var 4 menn og 2 kvinner. 5 av personene bodde på Kvaløya sør for Storelva, men 1 person bodde i Tromsdalen. Personene som bodde på Kvaløya var daglig brukere av fv 862 og Sandnessundbrua.

### VIKTIGE NÆROMRÅDER OG FRILUFTSOMRÅDER

- Grindøya og området mellom Grindøya og Kvaløya
- Håkøybotn; området frå fylkesvegen og oppover lia, strandområdet er mindre interessant
- Håkøya, spesielt området sør for bruhodet

Områdene er avmerket på vedlagte kart.

### ALTERNATIVE TRASEER

Det var stor enighet i gruppa om at en ny forbindelse bør/må være tunnel og ikke bru. Argumentet for det var klimatiske forhold, spesielt rettet mot vind og fare for stengning av brua.

Gruppen så det heller ikke som noen framtidsrettet løsning med ny forbindelse nord for eksisterende bru eller nærområdet med eksisterende bru. Området mellom eksisterende bru og Storelva er nærmest ferdig utbygd. Ny boligbygging på Kvaløya vil trolig komme fra Storelva og sørover mot Kaldfjorden og mot Håkøybotn og kanskje videre sørover. Dagens fv 862 mellom Storelva og brua har mange tilknytninger/kryss med stor trafikk i dag. Mer belastning på denne veien vil fort føre til større framkommelighetsproblemer. I tillegg ble det pekt på problemer med dagens rundkjøring på bruhode på Kvaløya for morgenrushet og framkommelighetsproblemer i Giæverbukta på ettermiddagen. En ny forbindelse må lede trafikken utenom disse områdene.

Derfor var det enighet i gruppa om at en ny forbindelse må komme sør for Eidkjosen.

Gruppen så for seg to alternativer.

Begge alternativene har utgangspunkt ved Åsgård på Tromsøya og/eller koples direkte på Sentrumstangenten eller Langnestunnelen. På Kvaløya kommer det opp på følgende steder:

- Under Håkøya med påhugg på Kvaløya ved Håkøybrua
- Under Grindøya med påhugg på Kvaløya ved Marisletta.

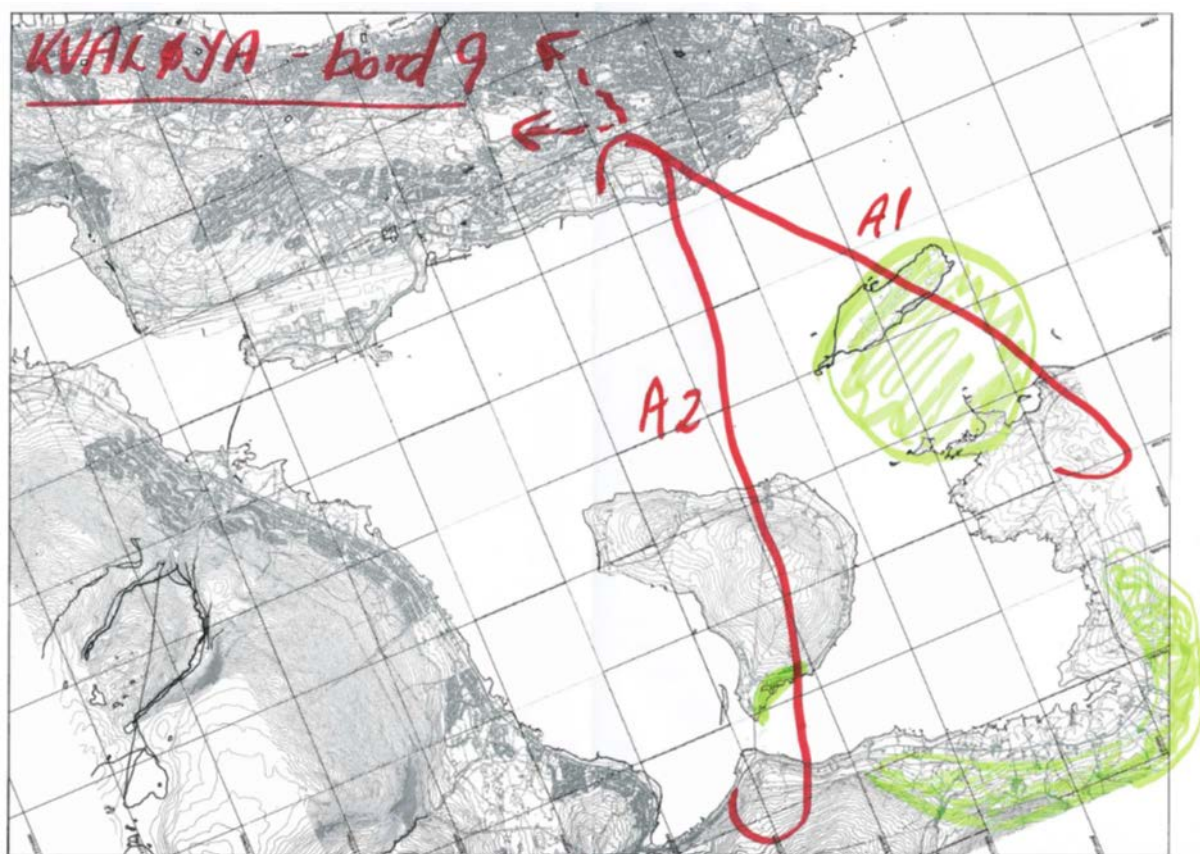
Begge alternativene er vist på vedlagte kart.

## STRAKSTILTAK

- Filterfelt på rundkjøringa ved bruhodet på Kvaløya for å lede trafikken utenom sleva rundkjøringa.
- Rundkjøringene på fv 862 fungerer ikke optimalt fordi vikepliktsregler gjør at trafikk fra sidevegen får prioritet foran trafikk på hovedvegen. Foreslått tiltak vil være å lysregulere sidevegene for å begrense prioriteten. Det samme gjelder for fv 863 i forhold til fv 862 i rundkjøringa på bruhodet.
- Forbud mot saktegående kjøretøy på Sandnessundbrua i rushperiodene.
- Lysregulere hele Sandnessundbrua ved å slippe trafikken over i puljer slik at begge kjørefeltene kan benyttes i en kjøreretning.
- Forbud mot tunge kjøretøy på Tromsøbrua i rushperiodene med unntak av busser.

Andre tiltak:

- Bedre styring på barnehageopptak (og event. skoleopptak) slik at tilbringer oppgaven blir lettere.
- Etablere «park end ride» f.eks. i Storelva i nærheten av barnehage/skole og gi et bedre ekspressbusstilbud derifra direkte til sentrum



## Gruppe 10 – Bordvert Egil B. Hammer og Anne Kjersti Løvstad

**Øvrige gruppe-medlemmer: Grappa bestod av 6 personer i tillegg til bordvert. 4 fra Håkøya, 1 fra Kvaløysletta og 1 fra Fagereng.**

Grappa jobbet mye sammen og diskuterte ting i fellesskap. Det ble laget to kart. Et stort felleskart med kommentarer, viktige områder og forslag til nye traseer. Kommentarer og innspill ble skrevet på gule lapper og festet på aktuelle områder på kartet. Det ble også laget et lite individuelt kart fra en av deltakerne.

### VIKTIGE NÆROMRÅDER OG FRILUFTSOMRÅDER

- Håkøya (hele): Nærmiljø, Friluftsliv, Hest, hestegård rett etter bua på øya, må tas hensyn til, Viktige fornminne, spesielt fra 2. verdenskrig. Tirpitz, bombekrater etc. Mye brukt natur og kultursti over store deler av øya. Bærplukking. Viktig fugleområde
- Kvaløya: Lysløypa
- Selnes: Nærmiljø, Friluftsliv, Framtidig kirke, Friluftsbarnhage, Strandsonen brukes til turer.
- Holt: Viktig grøntområde, Kulturlandskap, Barnhage
- Folkeparken og Fagereng: Nærmiljø, Friluftsliv, Spesielt strandsonen er viktig å ta vare på. Denne brukes mye.
- Toppen av Tromsøya: Nærmiljø, Friluftsliv, Lysløype/ Skiløype, Prestvannet, Brukes hele året

### ALTERNATIVE TRASEER

- FØRSTEPRIORITET: Tunell fra Selnes under flyplassen med tilknytning til eksisterende vegnett ved glattkjøringsbanen. Videre i tunell til eksisterende rundkjøring ved botanisk hage. Løsningen gir mulighet for etablering av p-anlegg i fjell under UiT/ UNN. Trafikksituasjonen i Giæverbukta løses med planskilt kryss. Etablering av industri/ kontor på Kvaløya mellom Selnes og Slettaelv.
- ANDREPRIORITET: Tunnel fra Mariseletta til Folkeparken. Tilknytning til eksisterende vegnett/ Kvaløyvegen. Tunellen fortsetter gjennom øya til ledig arm i eksisterende fjellanlegg. Luftetårn på Grindøya.
- Bro fra Strand til Tromsøya– Bygge tunnel under Giæverbukta
- Tunell fra Tromsøya (nedenfor Åsgård) til Kvaløya. Midtfjords splittes tunellen i 3 løp. 1– til Åsland, 2– til/ gjennom Håkøya, 3– til Marisellett. Dette vil gi en raskere veg for alle og man får en spredning av trafikken som igjen gir mindre kø. Det blir enkelt å velge bil, dette vil være negativt. Løsningen vil ikke bidra positivt for G/S. Samtidig bør det bygges ut mer/ bredere sykkelveg på strekningen Eidskjosen– Sandnessundbrua. Løsningen innebærer også ny bro fra Kvaløya til Håkøya og etablering rundkjøring for påkobling til Straumsvegen.
- Hvis Håkøya: Ny bro fra Kvaløya til Håkøya. Tunell fra Håkøysvingen, eventuelt til nordøstre spiss eller oppi bakken ved Håkøy veggen 320. Den nye veggen bør bygges oppi

høyden på Håkøya. Det er viktig å ta hensyn til gårder med hester på nord- og sørsida av øya.

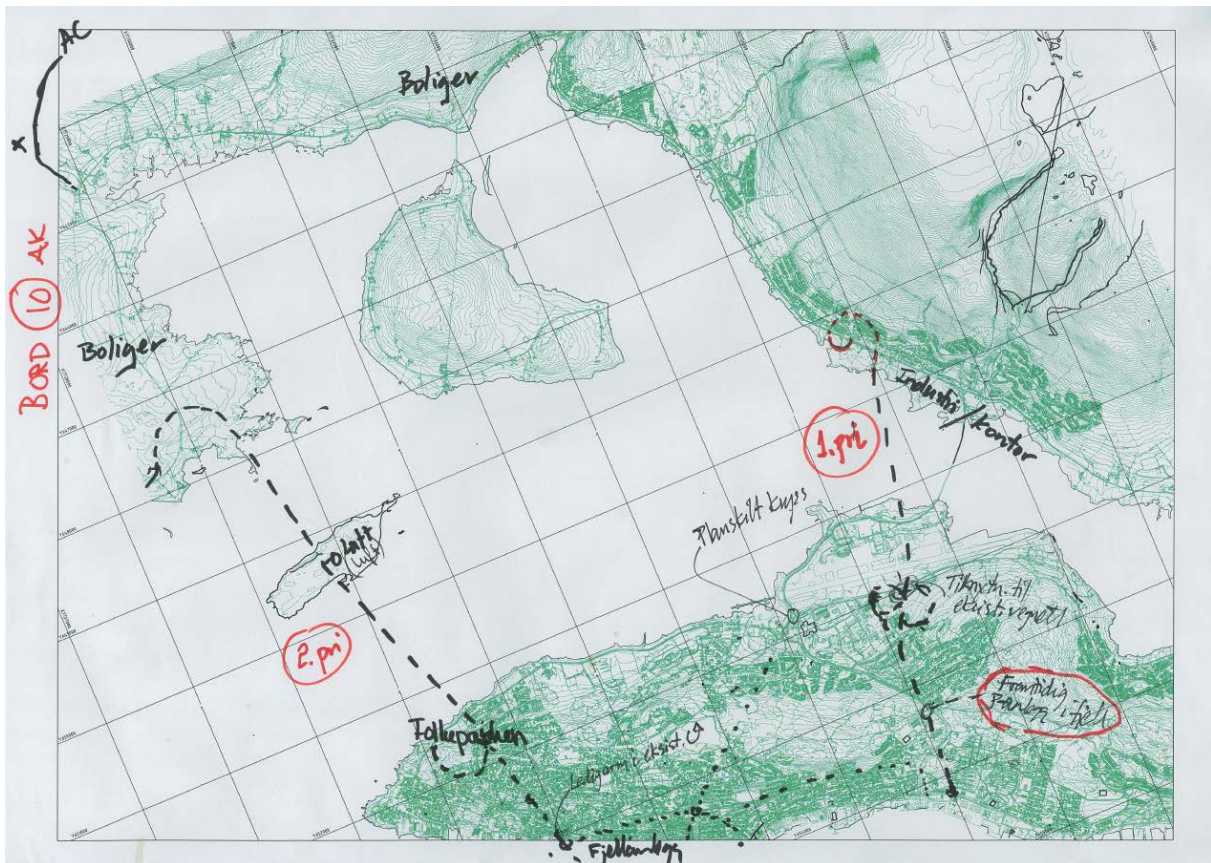
Alternativ som ikke bør utredes videre: Alt nord for dagens bru. Dette vil gi liten effekt for de som kommer sørfra (Kvaløya).

## STRAKSTILTAK

- Båt fra Kvaløya til sentrum. To stopp på Kvaløya: Eide handel/ Eidskjosen og Strand/Stakken (midt på ca.) Kai/brygge finnes allerede ved Eidskjosen og i sentrum.
- Gratis buss i rushtida. Kvaløya– Breivika– Sentrum m/retur på ettermiddagen. Dette vil øke andelen som tar kollektivtrafikk.
- Åpne opp for at bussene kan kjøre opp fra Strand til sykehjemmet.
- Bruke begge kjørebane på Sandnessundbrua til å «tømme» Kvaløya. –Enveiskjørt i perioder.
- Flere plan i rundkjøringen på Kvaløysiden. Skille trafikken som skal nordover, sørover og over brua.
- Flere kjøreplan i Giæverbukta
- Bedre sykkeltrase ved tunnelutløpet på Langnes, f. eks en over- eller undergang. Flere vil da sykle og biltrafikken reduseres igjennom Giæverbukta.

## INNSPILL OG KOMMENTARER

- Hvor skal trafikken? UNN? UiT?
- Behov for nytt kjøremønster/ trafikkmønster i fremtiden, spesielt Langnes, Giæverbukta, UNN, UiT.
- Tenke helhetlig! Det er begrenset hvor mange biler Tromsøya kan ta imot, både pr. i dag og på sikt.
- Egne felt for gående, syklist og bilist. Resultat: Raskere trafikkavvikling
- Bygge barnehager der folk bor= redusert trafikk
- Behov for en skikkelig bussterminal i sentrum. Upraktisk å bytte buss på Langnes.
- Alle bør/ må kjøre på fartsgrensen, ikke 20 km/t under. Det skaper unødig kø og irritasjon at noen kjører i 50 km/t i 60 og 70-sonen på Kvaløya og over brua.
  - eksisterende fjellanlegg i sammenheng med ny forbindelse.
- FRAMTIDIGE PLANER PÅ KVALØYA SOM KAN GI ØKT TRAFIKK.
  - Boliger på Tisnes/ Marisletta
  - Boliger i Eidskjosen
  - ARTRIC CENTER (Håkøybotn).



## Folkemøte Tromsø rådhus 20. mai 2014

### Gruppe 1 – Bordvert Anne Kjersti Løvstad og Mari Hagen

Navn på øvrige gruppemedlemmer ble ikke registrert.

Gruppen jobbet mye individuelt i samtale med gruppelederne. De noterte på hver sine kart.

### VIKTIGE NÆROMRÅDER OG FRILUFTSOMRÅDER

Håkøya:

- Mye utfart
- Plass til mer bebyggelse, men man må bevare største delen av øya
- Man har eksisterende vern i dag; fugleliv bl.a.
- Passe på strandsonen
- Aktivt landbruk, mye dyrka mark i bruk/hevd
- Bevare hele Håkøya slik det er i dag
- Mye brukt friluftsområde
- Fuglelivet er viktig
- Bynært friluftsområde
- Egg- og dunvær

Andre viktige kvaliteter:

- Strandsoner generelt, på Kvaløya, Tromsøya (sør, Fagereng), må spares
- Kvaløysletta skilag – aktivt idrettslag med behov for areal, må ikke ta det de har i dag
- Akebakken på øvre Kvaløysletta
- Sandnessundet er hovedfarled langs Norskekysten – viktig hensyn å ta

### ALTERNATIVE TRASEER OG ØVRIGE KOMMENTARER

KART NR: 1:

- Tunnel til/fra Håkøya: stor ulempe for de som må kjøre tilbake fra Åsland og øvrige deler av Kvaløysletta for å komme seg til Tromsøya
- Fordel med Kvaløyforbindelsen: økt beredskap
- Strakstiltak: Rundkjøringene er for små i dag: egen avkjøringsfil nordover (Sandnessundbrua–Kvaløysiden)
- Ulemper med Håkøytunnel:
  - Behov for ny bru
  - Mer trafikk vil skremme friluftsfolket

- Kø er ikke et problem
- Strakstiltak: Buss: flere busser, både fra Håkøya og Kvaløysletta. Ikke godt nok i dag. Må satses på. Stort potensial som strakstiltak.

#### KART NR. 2

- Forslag: Bru nord for dagens bru mot Hamna.
  - Fordeler: kort avstand, billig.
  - Åpner for byutvikling nordover.
- Strakstiltak: To ulike «silingsfelt» på Kvaløysiden av dagens bru: et fra nord og et fra sør.
- Strakstiltak: Mer buss! Viktig strakstiltak. Det går ikke buss fra Håkøya i dag.
- Forslag: Bru/tunnel fra Selnes (ca.) til rundkjøringen ved flyplassen.
  - Relativt kort avstand
  - Her er hovedtrykket i dag
  - Usannsynlig at flere folk vil kjøre lang omvei sørover for å komme seg til jobb (som ofte er i Breivikaområdet – gjelder Håkøyalternativer)
  - Kunstig å lage ny byutvikling langt fra eksisterende sentra, ikke spre byen mer enn nødvendig (dette forslaget støtter fortetting fremfor det å «ta hull» på nye områder)
- Forslag/ikke tunnel her: Holt til og med Folkeparken (viktig kulturlandskap og friluftsområde, fjæra)
- Strakstiltak: Hurtigbåt fra Eidkjosen til Breivika?
- Håkøybrua: masse fritidsfiske, hele døgnet
- Masse fugleliv i fjæra på Håkøya
- Tirpitz – kulturminner?
- Levende landbruk på Håkøya. Håkøya er ei perle som må bevares.
- Gapahuk (markert på kart), populært turmål
- Håkøya er et bynært turmål som bør bevares som en landlig kontrast til eksisterende byutvikling
- «Jeg begynner kl. 08 på jobb på UNN og bor på Håkøya. Jeg har ikke problemer med å rekke jobb. Jeg synes problemet med kø er mindre enn det som fremgår i KVV.»
- Dårlig miljømessig gevinst at folk fra Kvaløysletta skal kjøre i 8km i feil retning på Kvaløya/Håkøya og ende opp langt fra sentrum/Breivika på Tromsøya. Denne reisa vil også ta lang tid.
- Viktige kvaliteter ved Håkøya: Hundekjøring (aktivt miljø), hester (ca. 30), tur/trening, bær- og sopplukking, fiske, Tirpiz, rekreasjon.

#### KART NR. 3

- Viktige friarealer/strandsoner/dyreliv er markert med grønt i kartet. Her er blant annet områdene rundt Sandnessundbrua, både nord og sør for begge bruhodene, fjæresone ved Stakken og Strand, skistadion og akebakkeanlegget på øvre kvaløysletta. Håkøya, Grindøya og Tisnes er også markert.

- Strakstiltak: Utvide rundkjøring på Kvaløysiden med egen fil for trafikk nordover
- Forslag: Tunnelinnslag på Selnes til odden ved flyplasskrysset, videre gjennom flyplassområdet og Jekta til ny tverrforbindelse.
  - Fordeler: Fra tunnelinnslag på Selnesbakken vil veien kunne utvides enkelt. Avstanden til Tromsøya og en tverrforbindelse er kortest.

#### KART NR. 4

- Forslag fra Willy Synvis Jensen, Vikran: Tunnel fra Håkøya (østside) blir én tunnel, ett innslag og ett utslag. Man vil avlaste tunnel med 1/3 av trafikken. Ny veg med gang- og sykkelsti fra Holt til... Krever ny bru til Håkøya. Gir bedre forbindelse til Vikran. Kutter trafikken inn til eksisterende bru.
- Må ta hensyn til skipstrafikken. Hovedfarled.

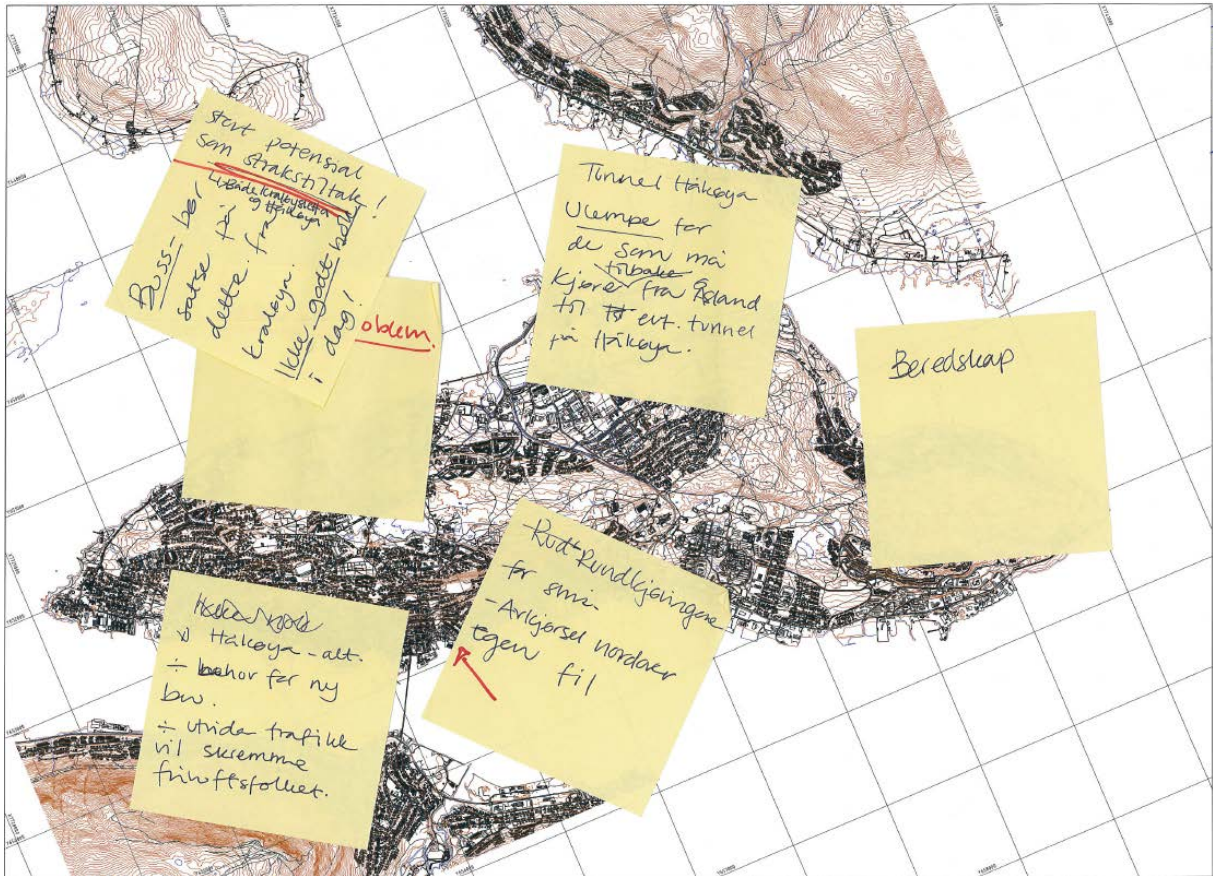
#### KART NR. 5:

Bruer vil ødelegge estetikken i området og vil komme i konflikt med flytrafikken

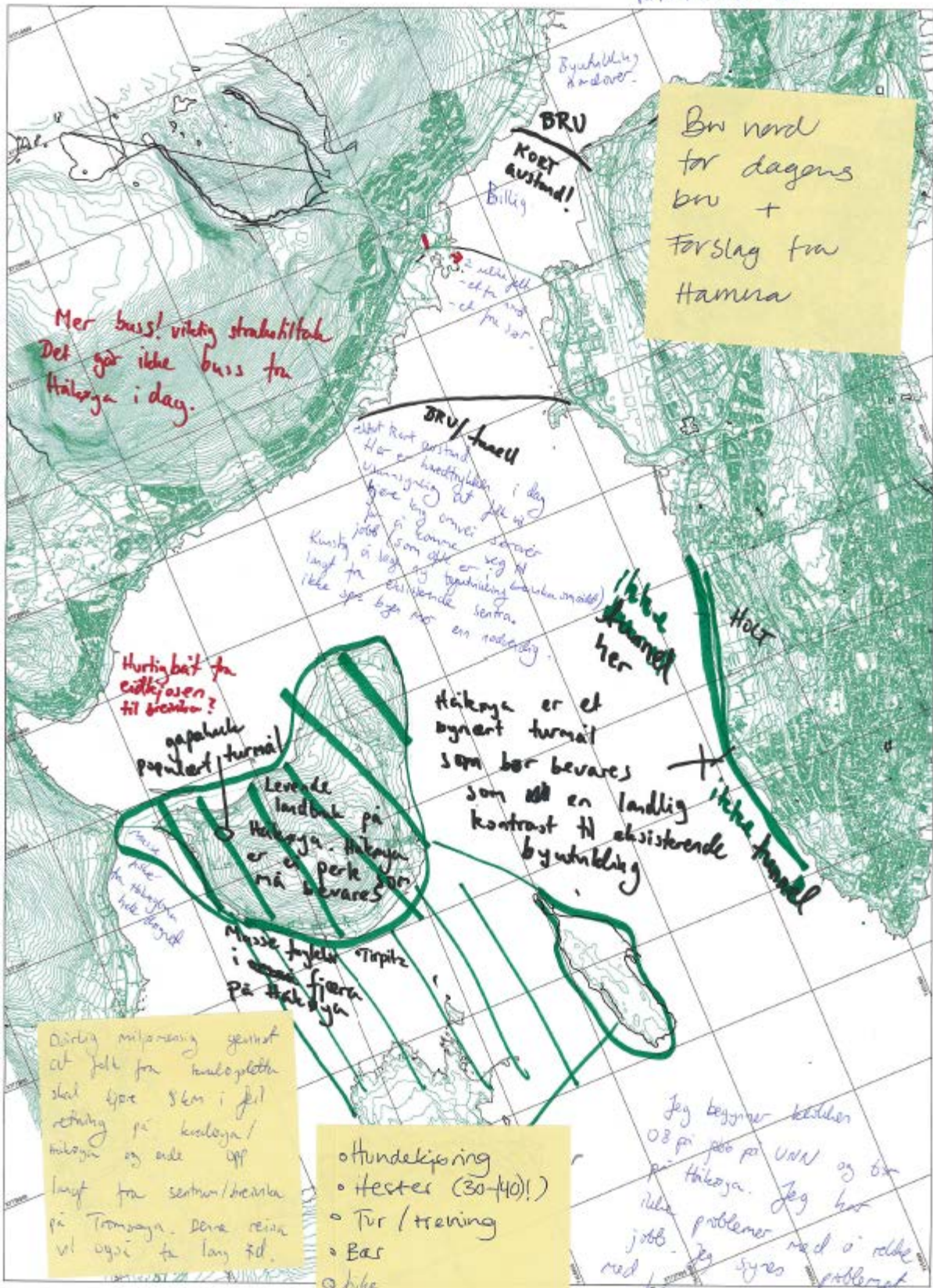
Tunnel, fordel: beredskap

- Ikke utred parallell bru: Naturhensyn, beredskap, høyder – flytrafikk, løser ikke så mange trafikale problemer (køen på Kvaløysletta)
- Strakstiltak: Rundkjøring (merket rødt) fjernes, lag undergang til renseanlegg
- Strakstiltak :Trafikklys i rundkjøringen ved brua på Kvaløya + to felt avkjøring fra brua.
- Strakstiltak :Kameratkjøring – vil avlaste presset på kollektivsystemet
  - SMS-tjeneste / App
  - Belønningssystem
  - Innsats opp mot store bedrifter
- Forslag: Tunneler: Tisnes–Fagereng–tilkobling til sentrumstangenten–arm til Tromsdalen og eksisterende system. Tunnel fra Brevika til Stakkevollan og Hamna (samt parkeringstunnel under UNN/UIT), påkobling til ny tverrforbindelse. Systemet er tegnet inn i kartet.
  - Sammenhengen fra Tromsøya til Kvaløya sør/Rya blir bedre
  - Økt mulighet for fritt (vei)valg for de fleste som bor på Kvaløya
  - Forbindelse til Tromsdalen (Solstrand) pga. Tromsøbruas sårbarhet/tilstand + avlaster hele Tromsdalen og øker verdien av Rya–forbindelsen
  - Hele systemet avlaster sentrum for trafikk, støv og støy
  - Tunnelen videre mot Hamna og Stakkevollan; bedrer tilgjengelighet (og avstanden) til disse områdene.
- Forslag/strakstiltak: Bygge en «sykkeltunnel» som henges utenpå eksisterende bru. Se tverrsnitt og illustrasjon på gul lapp
  - Bedrer klimaforholdene til syklistene (sterk vind/nedbør, turbulens fra tungtrafikk, sprut fra biler)
  - Mulighet til å lage bredere sykkel- og gangvei.





KART NR. 2



Bus nord  
for dagens  
bru +  
Forslag fra  
Hamna

Mer buss! viktig stabilitet  
Det går ikke buss fra  
Håkøya i dag.

BRU / tunnel  
Så det kort avstand  
Her er hvedfyller i dag  
Uansynlig at  
Høye lag omver  
Kunstig jobb som alle ser seg ut  
langt fra sentra  
ikke ser byer som en nødvendighet

Hurtigbåt fra  
Eidsfjosen  
til Breivika?

populært  
Populært tunnel

Håkøya er et  
egnet tunnel  
som bør bevares  
som et en landlig  
kontrast til eksisterende  
byutvikling

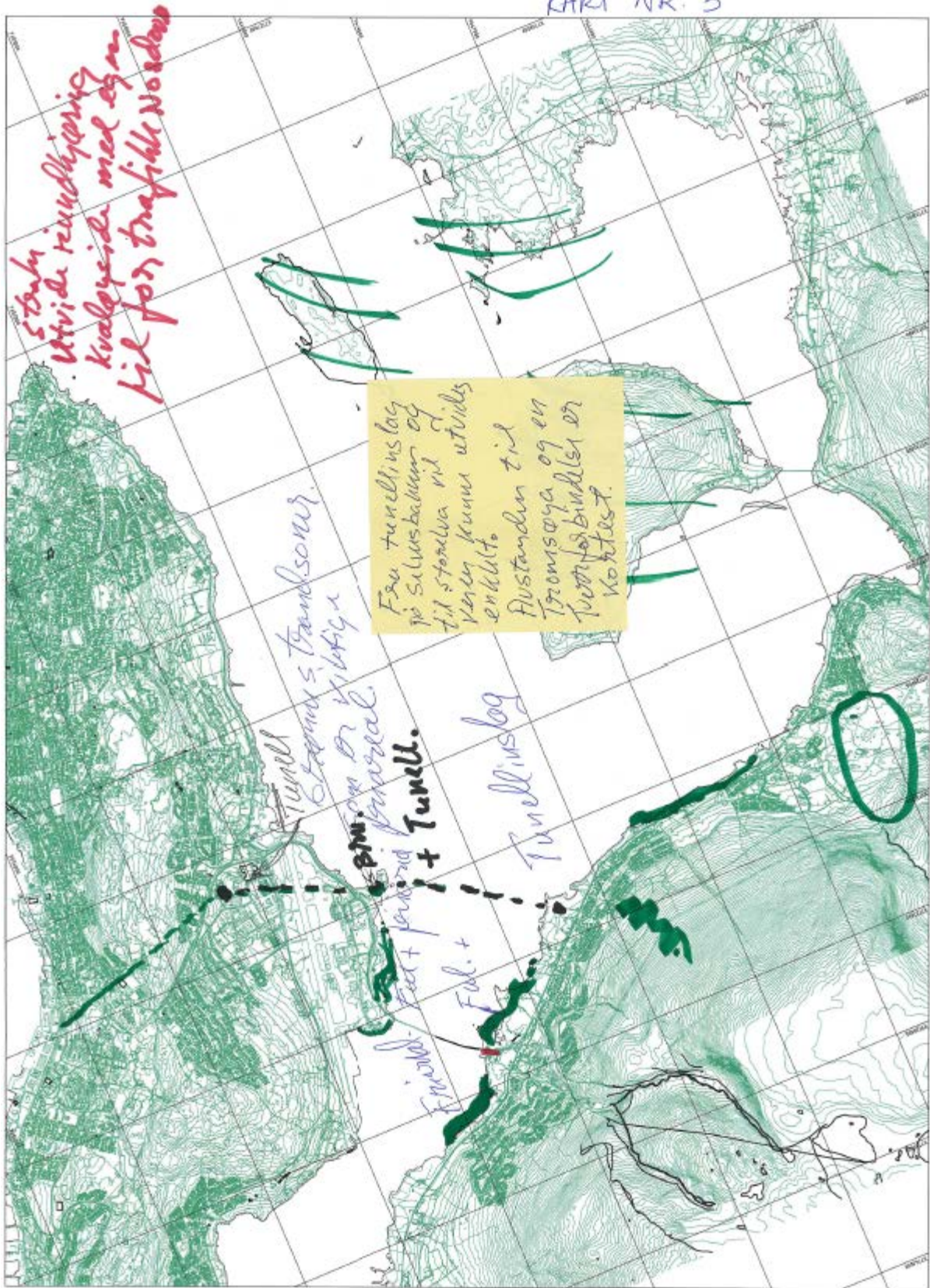
Levende  
landbruk på  
Håkøya. Håkøya  
er et perk som  
må bevares

Massive fjell i  
Torpitz  
i fjern  
på Håkøya

Direkte miljømessig gevinst  
at folk fra kvaløya  
skal kjøre 8 km i fjell  
ettersom på kvaløya /  
mikro og alle opp  
langt fra sentrum/berna  
på Tromsøya. Deres reise  
vil også ta lang tid.

- offundekjøring
- Hester (30-40)!
  - Tur / trening
  - Bar
  - Fiske
  - Torpitz

Jeg begynner å bli  
08 for på UNN og blir  
på Håkøya. Jeg har  
ikke problemer med å holde  
jobb. Jeg synes problemet  
med å er  
at mikro er  
KVV. enn det som fremst i



KART NR. 4



## Gruppe 2 – Bordvert Elisabeth Rasmussen og Roy Fossum

Øvrige gruppemedlemmer: Yngve Lyngh (beboer Tromsdalen), Linn Thea Josefsen (beboer Håkøybotn), Terje Josefsen (beboer Håkøybotn), Einar Irgens (beboer Myreng og medlem i Framtiden i våre hender), Vidar Eng (beboer på Stalheim og representerer bydelen Sentrum (Gyllenborg og Prestvannet skoler))

### VIKTIGE NÆROMRÅDER OG FRILUFTSOMRÅDER

- Håkøya i seg selv. Noen påpeker verdien av hele øya som nær- og friluftsområde. Andre uenig i det, men enighet om at strandsona er viktig, ikke minst i tilknytning til dagens bru.
- Grindøya naturreservat strekker seg mot Håkøya og Marislett.
- Håkøybotn er utfartsområde både i retning Straumbukta og opp lille Blåmann.
- Strandsona nedenfor bebyggelsen i Storelva og videre nordover mot Sandnessundbrua.
- Fine områder ved bruhodet.
- Fjellområdene ovenfor bebyggelsesbeltet.
- Strandsona på Tromsøya fra sydspissen og langs vestsida av øya, grøntdraget på toppen av øya.

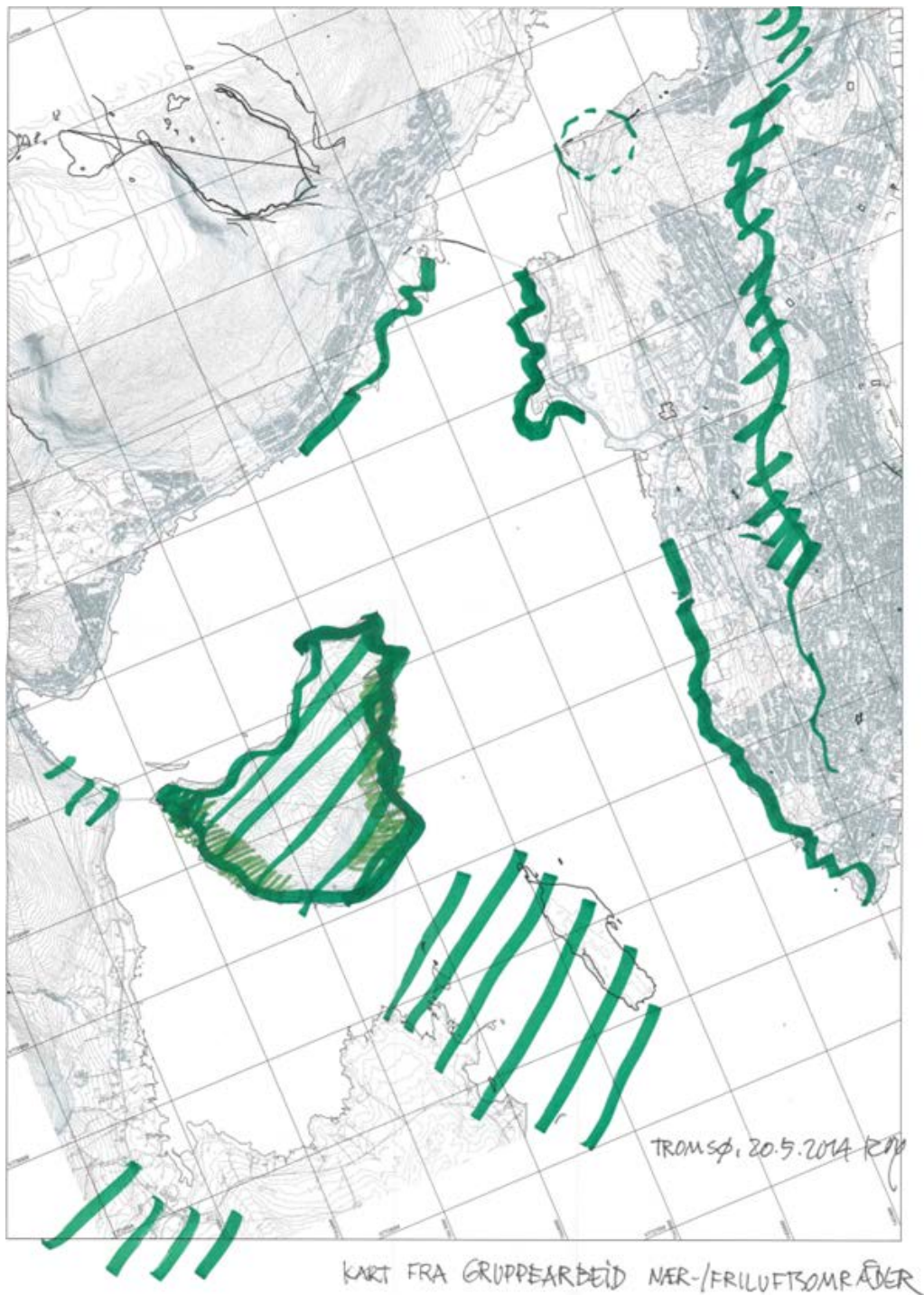
### ALTERNATIVE TRASEER

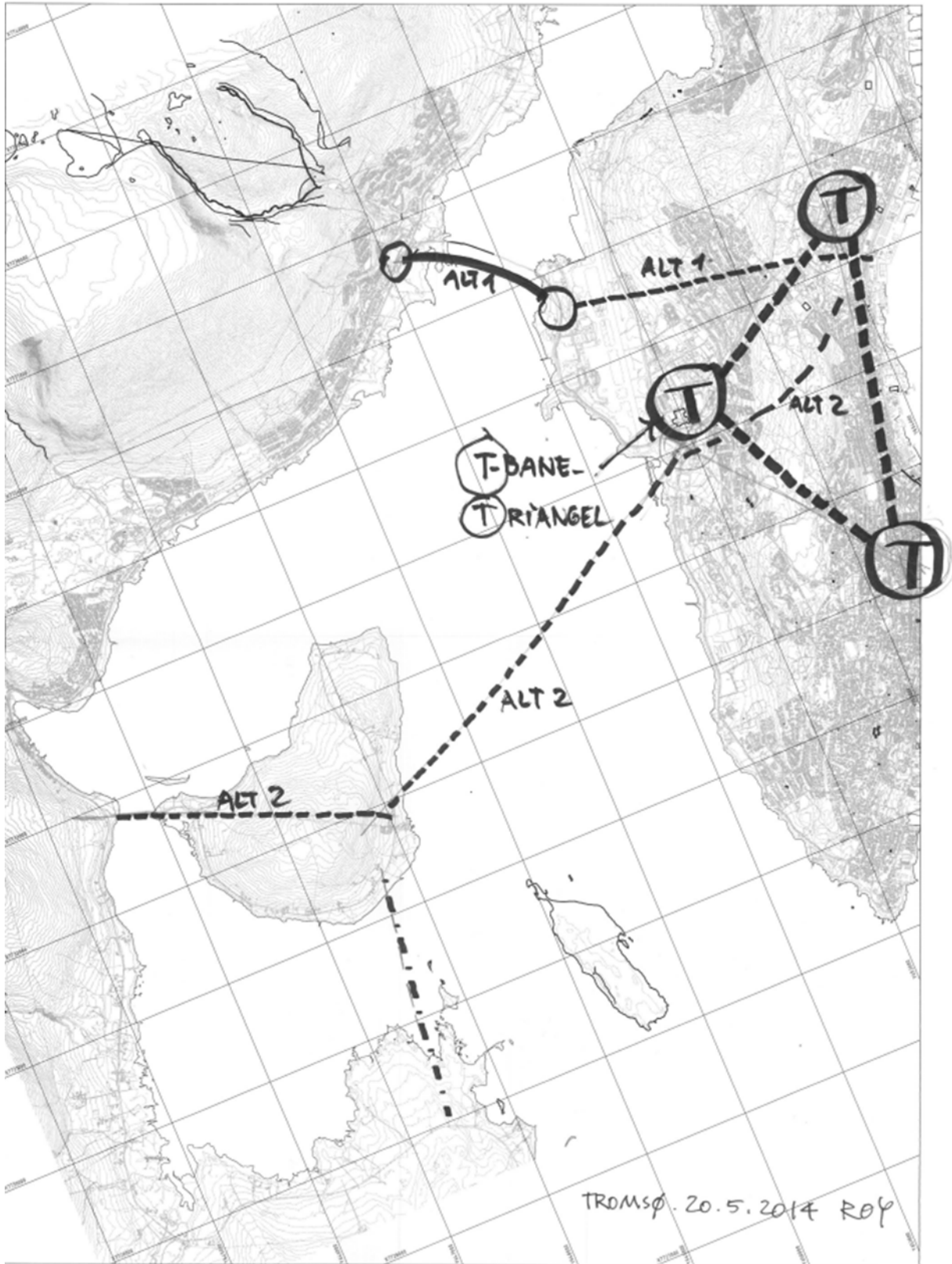
- Alternativ 1 med parallell bru. Videreføres i form av tunnel under flyplassen og Ringvegen og videre til Breivika (arbeidsplasskonsentrasjon) med kobling til Tromsøysundtunnelen og det eksisterende tunnel-systemet på Tromsøya. Alternativet med bru over Sandnessundet gir bedre muligheter for både fotgjengere, syklistere og kollektivtrafikken enn tunnel.
- Alternativ 2 innebærer ny Håkøybru og ny veg fram til kryssing av Sandnessundet i form av en kombinasjon av fylling (gruntvannsområde) og bru (jfr Hadselbrua). Traseen avlaster dagens veg fra Eidkjosen og nordover, ved at trafikken fra Kattfjord/Ersfjord/Kaldfjord ledes inn på ny Håkøybru. Den vil jo også fange opp trafikk sørfra (Tisnes). På lang sikt kan jo kryssing fra Marislett til Håkøya etableres (unngå naturreservatet). Ilandføring på Tromsøya, kan representere en fare for lekkasje av trafikk til Langnesbakken/Langnesvegen.
- T-banetriangel mellom Langnes, Breivika og Sentrum.

### STRAKSTILTAK

- Forkjørsrett for buss gjennom Gieværbukta og fram til bruhodet.
- På 4-felts-strekningen kan en fil i hver retning gjøres om til kollektiv-fil.
- Buss sikres eksklusiv adgang til å kjøre gjennom flyplass-området, samtidig som det etableres hinder mot at personbiler kan «snike seg gjennom».
- Gratis kollektiv-trafikk. Øke buss-tilbudet.
- Sykkelbane (innbygget for værbeskyttelse) som «henges» på bru-konstruksjonen.

- Dele ut EL-sykler til Kvaløya-beboere (prøveordning).
- Brann-stasjon på Kvaløysletta.
- Gang- og sykkelveg rundt Posten (ved Langnes/Giæverbukta).





KART FRA GRUPPEARBEID

### Gruppe 3 – Bordvert Rigmor Thorsteinsen

Navn på øvrige gruppemedlemmer ble ikke registrert.

#### ALTERNATIVE TRASEER

- Alt 1 – Nord: All trafikk fra Tromsdalen til Langnes og videre til Kvaløya vil belaste eksisterende vegnett på øya minimalt. Kortere veg for trafikk fra Nord–Kvaløya og Karlsøy til E8. Gir stor mulighet for boligutvikling videre nordover på Kvaløya. Mindre muligheter for utvikling av boligareal på Sør Kvaløya – Må fortsatt nord til Sandnessundbrua for å komme videre til sentrum og E8.
- Alt 2 – Sør ( Tisnes –Sørtromsøya): Bedre forbindelse til Sørtromsøya for trafikk fra Sør–Kvaløya og Rya. Liten eller ingen avlastning mht rushtrafikken.
- Alt 3a – Strand–Breivika: Vil gi stor avlastning for rushtrafikken. Lang omkjøring dersom brua blir stengt. Lang trase.
- Alt 3b – Storelva–Langnes: Kvaløya sentrum bør videreutvikles som en mer selvstendig bydel – mer næring. Gode utviklingsmuligheter for Ersfjorden.

#### STRAKSTILTAK

- Tiltak v bruhodet v/Kvaløya.
- Se nærmere på reguleringa i rundkjøringa – Forkjørsregulere?
- Flere tiltak rettet mot gående/syklende/kollektiv– Gratis el-sykkel for beboere på Kvaløya.
- Øke parkeringsavgiften på jobb – utfordring for barnefamilier.
- Større parkeringsplass ved Eidkjosen bussholdeplass (park and ride).
- G/s-lysregulering nord for Sandnessundbrua.
- Restriksjoner for tungtrafikk i rushtrafikken.
- Utbygging av rundkjøring v/Dramsvegen og v/Huldervegen.

#### ØVRIGE MOMENTER

- Båttransport: Se på muligheter for opprettelse av en båtrute mellom Kvaløya og Tromsøya – spesielt for gående og syklende.
- Se på muligheter for utvikling av Håkøya.
- Legge vekt på raske og gode forbindelser til de største arbeidsplassene/arbeidsplassområdene (Langnes, Breivika, Sentrum ).





## Gruppe 4 – Bordvert Egil B. Hammer

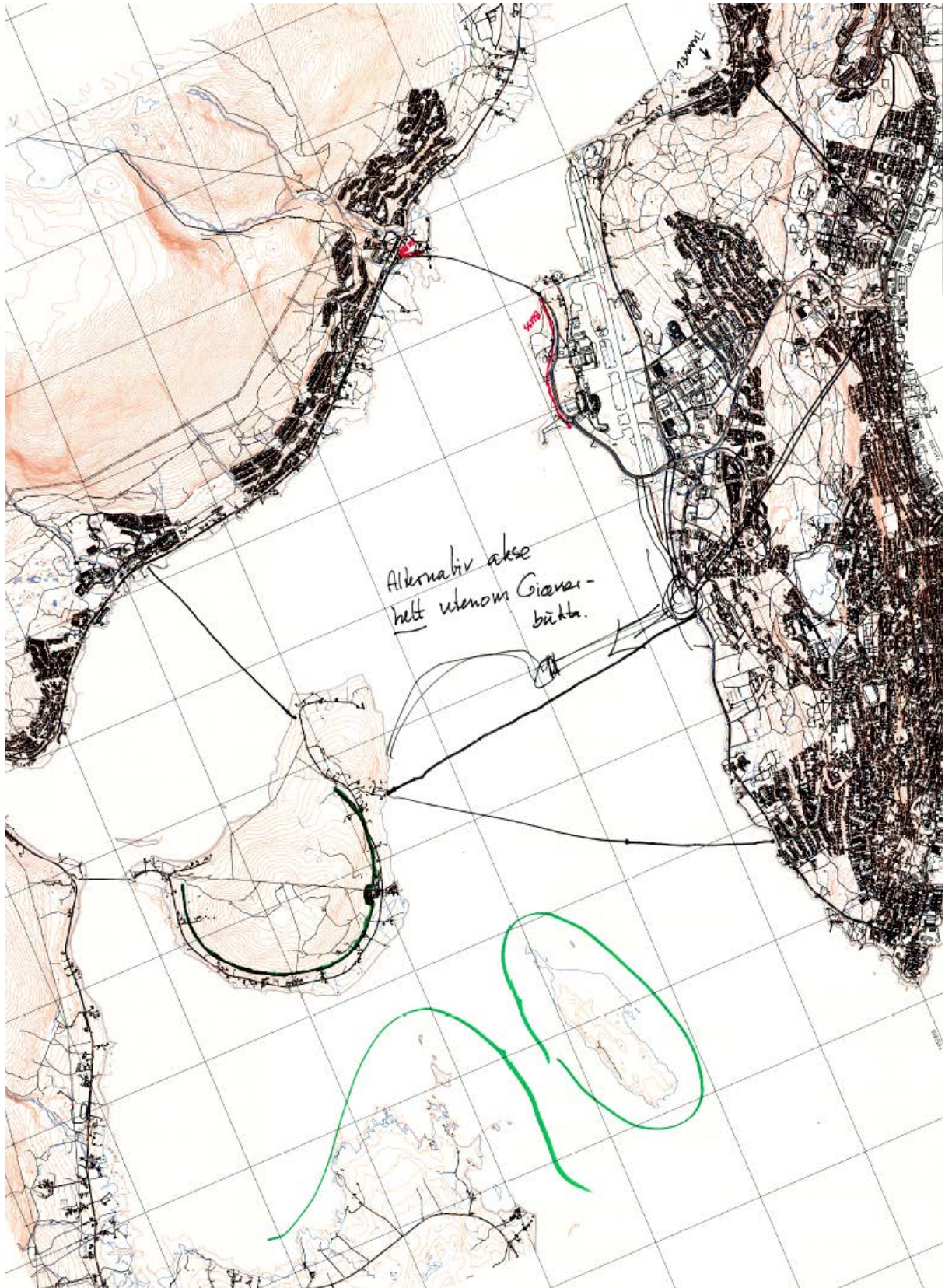
Navn på øvrige gruppe-medlemmer ble ikke registrert.

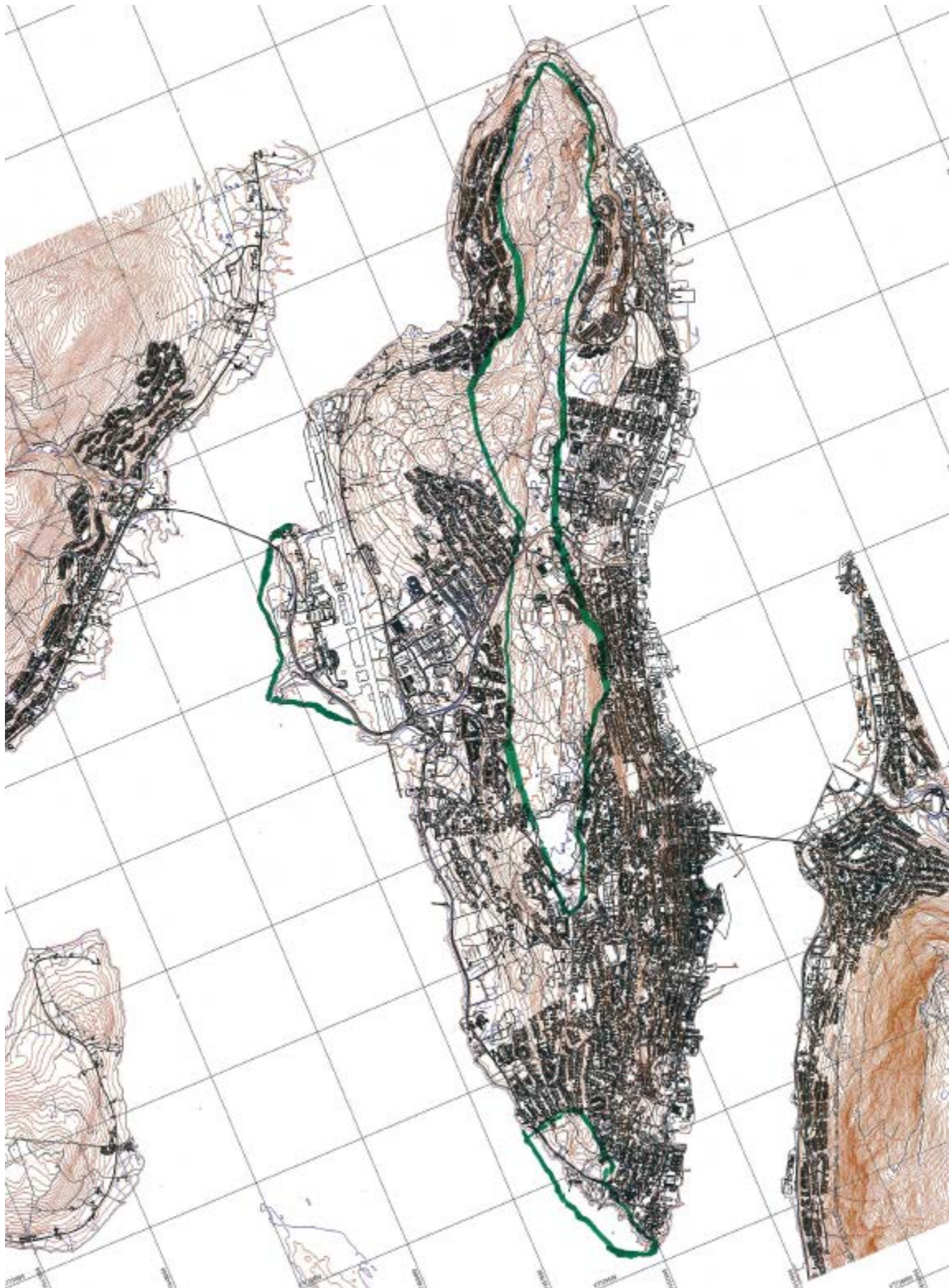
### ALTERNATIVE TRASEER

- Ved ny bru eller tunnel må eksisterende bru åpnes i større grad for myke trafikanter – gang-/sykkel og kollektivtrafikk.
- Ved ev. tunnel via Håkøya åpnes Sandnessundbrua for kun kollektiv, sykkel, gange og utrykningskjøretøy

### STRAKSTILTAK

- Lysregulering kan benyttes for å legge til rette for beredskap, uten å ha en helt ny forbindelse.
- Park and ride må vurderes.
- Buss må benytte kollektivtrasé Eidkjosen/Storelva til brua.
- Det må innføres køprising, og kollektivtilbudet må bli billigere.





## Vedlegg – presentasjoner

Prosjektleder Transportnett Tromsø: Tone Hammer



Transportnett Tromsø  
prosjektpresentasjon

En bedre by å leve og bo i og en by der det er lett å velge miljøvennlige transportmåter som å gå, sykle eller ta buss.



Planer for ny tverrforbindelse på Tromsøya  
og ny forbindelse til Kvaløya  
Folkemøter i mai 2014



# Bakgrunn

## Utfordringer

Tromsø er en kommune i vekst.

Stort press på samferdselssystemene- Miljøutfordringer.

## Mål

En bedre by å leve og bo i og en by der det er lett å velge miljøvennlige transportmåter som å gå, sykle eller ta buss.

: mindre støy, eksos og arealforbruk.

. En by med god framkommelighet for gående og syklende, og kollektivbrukere (evt. superbuss/bybane)

## Samarbeidsprosjekt



## Målene i Transportnett Tromsø

Transporttettersspørselen i Tromsø skal i framtida håndteres på en mer miljøvennlig måte.

- Dette vil føre til mindre støy, eksos og et bedre bymiljø til oss alle.

### • Miljøvennlig samferdsel

Året 2030 skal halvparten av alle personreiser skje med **kollektiv, sykkel eller gange**. Personbiltrafikken skal begrenses.

### • Kollektiv

Reisetid med bussen skal reduseres med 20% (gjelder Sentrum, Breivika og Giæverbukta. Også fra Kvaløya).

### • Gods- og varetransport

Gjennomsnittlig kjøretid mellom viktige logistikk-knutepunkter (E8 og Rv 862) skal være minst like god som i dag (Kvaløya).



## Hva vil skje i Tromsø kommune framover?

- Kommuneplan Tromsø kommune (planprogram):

- 120.000 innbyggere året 2044

- Behov for god infrastruktur:

- bedre vegger
- flere sykkel- og gangveger
- godt kollektivtilbud



- Fortetting med kvalitet og gode boområder



## Samarbeid

### Styringsgruppa

Britt Hege Alvarstein, Byråd i Tromsø kommune  
Ivar B. Prestbakkmo, Fylkesråd  
Lars Aksnes og Unni Gifstad, Statens vegvesen



### Politisk Referansegruppe

Byutviklingskomiteen Tromsø



### Prosjektgruppe

Petter Hildre, Statens Vegvesen  
Øystein Miland, Troms Fylkeskommune  
Tone Hammer, Tromsø kommune



samt flere delprosjektgrupper



# Transportnett Tromsø

## Bakgrunn

- Konseptvalgutredning for videreutvikling av samferdsels-systemene i Tromsø (2010)
- Prioritering og planlegging:
  - styrking av kollektivtrafikk
  - tiltak for gående og syklende
  - parkeringsrestriksjoner
  - oppgradering av gatemiljø i sentrum og av de mest belastede vegene.
- Planer for ny tunnel Breivika-Langnes og ny Kvaløyforbindelse



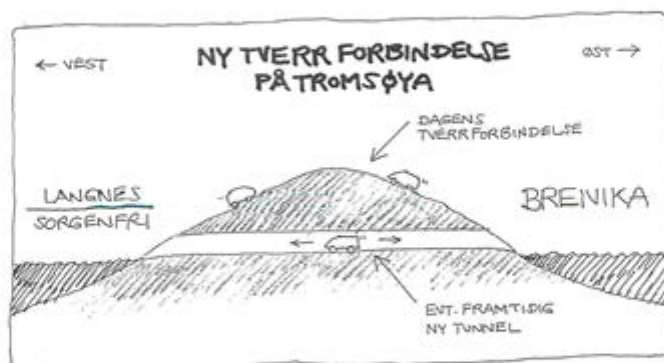
## Alt henger sammen med alt





## Planlegging

- Prosjektet «Transportnett Tromsø» gir penger til **PLANLEGGING**.
- På bakgrunn av dette planarbeidet skal Tromsø søke om å få en **Bymiljøavtale**
- En **Bymiljøavtale er en finanseringspakke**
- En slik finanseringspakke vil hjelpe å finansiere de tiltakene som er nødvendige for å nå målene.





## Gjennomføring og bygging Veien framover

- Vegtiltak skal planlegges og danne grunnlag for innspill til **Nasjonal transportplan** (høst 2015)
- Ny Kvaløyforbindelse :**Regional transportplan**
- Andre tiltak vil være avhengig av at Tromsø blir godkjent for **avtale om en bymiljøavtale** (evt. belønningsordning for kollektivtrafikk)



## Hvordan kan jeg påvirke?

- Kommunedelplan: offentlig høring på 2. juni 2014 vedr. ny tverrforbindelse på Tromsøya og ny forbindelse til Kvaløya.
- Andre åpne møter og høringer:  
Plan for kollektivtrafikk, sykkelbyen, gåstrategi, parkeringsplan.



## Kontakt og medvirkning

Følg med på internett:

[www.tromso.kommune.no](http://www.tromso.kommune.no)

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

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

Kontakt:

Tone Hammer, prosjektleder i Tromsø kommune

[tone.hammer@tromso.kommune.no](mailto:tone.hammer@tromso.kommune.no)





Folkemøte

## Ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya



### Bakgrunn for og hensikt med møtet



- Varslet oppstart av planarbeid - 9. april
- Forslag til planprogram er på høring frem til 2. juni  
– Planprogram: En plan for planleggingen
- Dialog og åpen prosess: gi informasjon om planarbeid/planprogram, få innspill og svare på spørsmål
- Det er ikke bestemt hvor veggen skal gå i dag!
- Det er ikke bestemt hvordan tiltak skal finansieres!

## Bakgrunn for planarbeidet

### Vegvalg Tromsø 2010 (KVU)

- «Kombinasjonskonseptet»
- Hovedsatsning på løsninger for kollektivtrafikk og gang/sykkel
- Planlegging av tunnel Breivika – Langnes
- Planlegging av ny forbindelse til Kvaløya – ønske og forslag fra Tromsø kommune



## Kommunedelplan

### Ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

Planfase:

- Kommunedelplan: En overordnet plan som har som hensikt å avklare hovedtraséer, plassere kryss og avklare standard

Planarbeidet skal utgjøre innspill til arbeidet med **NTP** og **RTP** (Regional Transportplan) for perioden 2018–2026. Forutsetter:

- Vedtatt plan innen utgangen av 2015



Statens vegvesen

## Mål

### Ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

- **Samfunnsmål** fra KVVU videreføres for Transportnett Tromsø:  
*Fremtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transportetterspørselen på en mer miljøvennlig måte*
- Effektmål, **ny Tverrforbindelse** skal:
  - forbedre trafiksikkerheten
  - minske barrierevirkning av dagens veg og forbedre nærmiljøet i området
  - forbedre framkommeligheten for kollektivtransporten
  - forbedre forholdene for gående og syklende
  - forbedre framkommeligheten for næringstrafikken



Statens vegvesen

## Tverrforbindelsen





Statens vegvesen

## Mål

### Ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

- Effektmål, **ny forbindelse til Kvaløya** skal:
  - bidra til miljøvennlig byutvikling. Til grunn for byutvikling på Kvaløya skal prinsippene om samordna areal og transportplanlegging vektlegges
  - forbedre beredskapsforholdene på Kvaløya
  - forbedre trafiksikkerheten
  - forbedre framkommeligheten for kollektivtransporten
  - forbedre forholdene for gående og syklende
  - forbedre framkommeligheten for næringstrafikken



Statens vegvesen

## Sandnessundet





## Kommunedelplan



### Ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

- Problemstillinger – **Tverrforbindelsen:**
  - Tunnelpåhugg/tilknytning til Breivika og tunnelpåhugg/tilknytning ved Langnes
  - Standardvalg på tunnel
  - Tiltak og tilpasning til eksisterende infrastruktur
  - Konsekvenser for eiendommer og framtidig aktivitet på Langnes
  - Tilpasning til trasé videre til flyplass og/eller Kvaløya
  - Avlaste Erling Kjeldsens veg og synliggjøre tiltak der
    - Kollektivtiltak, tiltak for gående/syklende, nye kryssløsninger

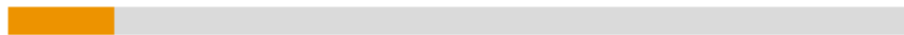


## Kommunedelplan



### Ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya

- Problemstillinger – **Ny Kvaløyforbindelse**
  - Lokalisering: Parallell bru ved dagens, eller tunnel fra Sør-Tromsøya til Håkøy/Tisnes (jf KVVU). Alle mulige løsninger skal ses på og vurderes i denne fasen
  - Standardvalg – veg i dagen, tunnel, bru
  - Ulike konsekvenser for ulike alternativer
    - Trafikale konsekvenser på Kvaløya og Tromsøya
  - Byutvikling Kvaløya – nord eller sør for Sandnessundbrua. Håkøya?
  - Teknisk gjennomførbarhet
  - Kollektivtiltak, tiltak for gående/syklende





## Utredninger

### Sentrale fagområder og tema for konsekvensutredning

- Geofag: Geoteknikk, geologi, seismikk og akustikk
- Vegplanlegging og trafikkanalyser: Linjeføring, tunnel- og bruløsninger, kryssutforming og vegkapasitet, kollektivløsninger, GS-veger,
- Landskapsbilde/bybilde
- Naturmiljø
- Kulturmiljø
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturressurser
- Støy og luftforurensning
- Samfunnsøkonomi

## Samordna areal og transportplanlegging

### Kommuneplanens arealdel

- Planprosess er igangsatt
- Byutvikling Tromsø
- Framtidige bolig- og nærings-områder
- Miljøperspektivet
- Flyplassen er premissgiver



### Utbedringstiltak

## Hvilke tiltak kan forbedre situasjonen på kort sikt?

- Vi ønsker konkrete innspill fra beboere og trafikanter
- Planprogrammet:
  - Tiltak på rundkjøring ved brua
  - Skilting ved lufthavnen
  - Utbedring av enkeltkryss
  - Tiltak for kollektivtrafikken



### Planprosessen

## Hva skjer videre?

- Prosjektgruppearbeid 2014:
  - Alternativutvikling, optimalisering og siling: uaktuelle alternativer/traseer utredes ikke videre
    - Politiske føringer og politisk forankring av traseer
    - Detaljerte utredninger for håndterbart antall alternativer
- Kommunedelplan til offentlig ettersyn sommeren 2015
- Vedtatt plan og avklart trasevalg innen utgangen av 2015
- Plan inklusiv anslag vil utgjøre innspill til rulleringen av NTP/RTP og søknad om bymiljøavtale, og vil danne grunnlag for prioriteringer, reguleringsplaner og framtidige prosjekter

## Frist for innspill i denne planfasen

### Merknader til planprogrammet

- Innen 2. juni til:  
Statens vegvesen Region nord,  
Postboks 1403,  
8002 BODØ

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/transportnettromso>

Kontaktpersoner: Erik Ditlefsen (SVV), Per Hareide (Tromsø kommune)

## Spørsmål?





Statens vegvesen  
Region nord  
Vegavdeling Troms

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

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**