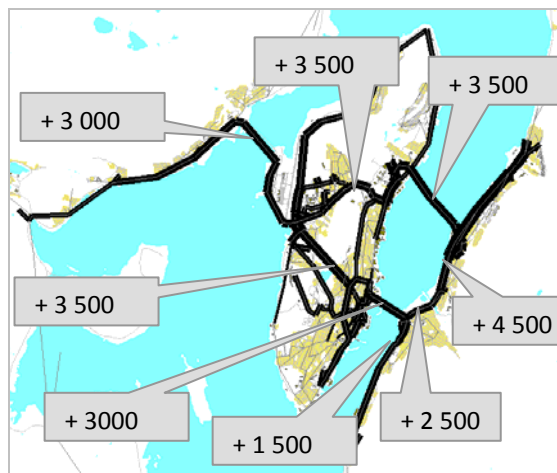




**Tromsø er en by i sterk vekst og folketallet vil øke med ca 14 000 de neste 20 årene. Hvis vi fortsetter dagens reisevaner, vil biltrafikken øke med 20 % og vi vil få 25 000 flere daglige bilturer i 2030. Hvordan skal vi håndtere trafikkveksten og transportbehovet?**



Figur 1 Figuren viser beregnet økning i biltrafikken i 2030 (yrkesdøgntrafikk)

Trafikkveksten vil føre til

- Kapasitetsproblemer i store deler av vegnettet
- Antall skadde og drepte vil øke med 9 %.
- Miljøproblemene øker (støv, støy, barrierer)
- CO<sub>2</sub>-utslipp vil øke med 9 %.

## Tromsø siste 25 år

På slutten av åttitallet var det økende framkommelighetsproblemer i byområdet og planlegging for utbygging av hovedvegnettet ble igangsatt. Drivstoffavgiften på 50 øre ble iverksatt i 1990 for å finansiere utbyggingen, herunder Tromsøysundtunnelen, Breivikakunnelen, og Sentrumstangenten. I 1987 var det 48 800 innbyggere i Tromsø.

## Situasjon og utfordringer i dag

I dag bor det 67 300 innbyggere i Tromsø. Det er 18 500 flere enn i 1987. Kapasiteten på flere vegstrekninger er igjen i ferd med å overskrides.

- Trafikken har økt med 5 % de siste fem årene og nivået av svevestøv overskrider i perioder anbefalt nivå.
- 60 % av alle daglige reiser er med personbil. 90 % har tilgang til parkering ved arbeids-/skolested og 75 % har tilgang til gratis parkering.
- Hver fjerde reise er til fots eller med sykkel (26 %). Antall syklistene er økende. Tromsø har lavest antall km med gang og sykkelveg pr 1000 innbygger, sammenlignet med de 10 største kommunene i landet.
- Hver åttende reise er en bussreise (12,5 %) Å reise med buss tar 2,4 ganger så lang tid som å kjøre bil, og gjør at Tromsø kommer dårligere ut enn de andre storbyene mht reisetid for kollektiv.

### Hva er en konseptvalgutredning?

Tromsø kommune har i Transportplanen for Tromsø vedtatt en klimastrategi for framtidig utvikling av transportsystemet. Transportsystemet i større byområder, og finansiering i form av vegpakker, omfattes av ekstern kvalitetssikring (KS1). Dette innebærer at Stortinget stiller krav om utarbeidelse av en konseptvalgutredning (KVU) som skal kvalitetssikres av eksterne konsulentfirma (KS1).

Samferdsesdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning for transportplan Tromsø. Konseptvalgutredningen er utarbeidet av Statens vegvesen, region nord, med *Vegvalg Tromsø* som prosjektnavn. Arbeidet omfatter transportsystemet i byområdet og er utført i samarbeid med Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Kystverket.

Konseptvalgutredningen skal legges ut til offentlig høring og kvalitetssikres av eksterne konsulentfirma før regjeringen fatter beslutning om videre planlegging.

### Sentrale føringer og politiske vedtak

Sentrale målsettinger og regionale/lokale politiske vedtak peker alle i retning av mer miljøvennlig transport i byene.

- Nasjonal Transportplan for 2010-2019 vektlegger tiltak for å redusere veksten i biltrafikken, styrke kollektivtilbudet og øke andelen gående og syklende.

- Tromsø kommune legger opp til en fortsatt konsentrert byutvikling (kommuneplan 2007-2018), miljøvennlig byutvikling, reduksjon av klimagassutslipp og økning av kollektivandelen til 50 % (transportplan 2008-2019 og klima- og energiplan 2008-2018).
- Troms fylkeskommune har vedtatt å styrke framkommeligheten for buss og øke kollektivandelen til 20 % (fylkesvegplan 2010-19)
- Tromsø kommune og Troms fylkeskommune har fattet prinsippvedtak om vegprising som miljørettet virkemiddel og kilde til egenfinansiering.

### Samfunns mål

Med bakgrunn i dagens situasjon, behov og politiske vedtak er følgende samfunns mål fastsatt for konseptvalgutredningen:

***Framtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transportterspørselen på en mer miljøvennlig måte.***

### Mulige tiltak

- Etablere et sammenhengende gang- og sykkelvegnett, ca 430 mill kr.
- Trafikksikkerhetstiltak (eks. kryssombygging), ca 190 mill kr.
- Kollektivsatsing – "høystandard kollektivtilbud", herunder frekvensøkning, rute-

tidsforbedring, takstreduksjon, kollektivprioritering, infrastrukturtiltak, ca 530 mill kr

- Utbygging av vegnettet, herunder utbedring av gatenettet i sentrum E8 i Tromsdalen, Breivika, Giæverbukta, tunnel gjennom Tromsøya, ny Kvaløyforbindelse, tunnel gjennom Tromsdalstinden, ca 3-4 milliarder kr.
- Parkeringsrestriksjoner, omfatter tilgang til parkeringsplasser og parkeringsavgift, for å redusere bruk av personbil
- Kjøprising som trafikkregulerende virkemiddel og finansieringskilde.

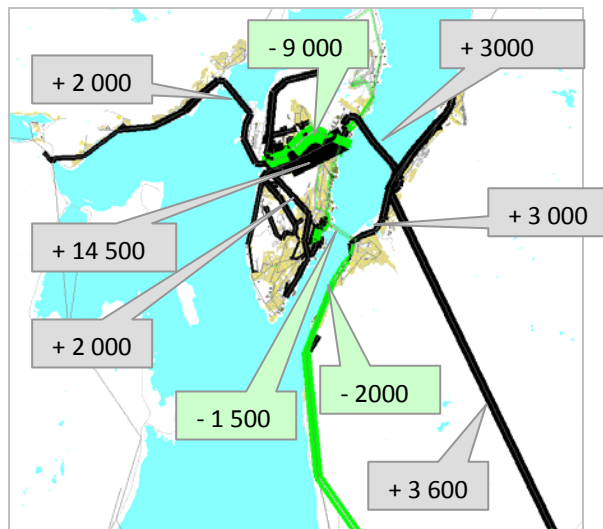
Med bakgrunn i tiltakene er det satt sammen tre ulike strategier/vegvalg for å løse framtidig transportbehov. Det er lagt vekt på å få fram ytterpunktene for å synliggjøre ulike muligheter for valg av framtidige transportløsninger.

Felles for alle strategiene (konseptene) er utbygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnett, trafikksikkerhetstiltak, utbedringstiltak i Tromsdalen, Sentrum, Breivika og Giæverbukta. Alle konseptene innebærer tidkrevende planleggings- og beslutningsprosesser og behov for brukerfinansiering

For å kunne vurdere virkningene av ulike tiltak er det utarbeidet en egen transportmodell for Tromsø. Befolkningsprognoser i henhold til Statistisk sentralbyrå og boligbygging i samsvar med kommuneplanen er lagt inn i modellen for å belyse virkningen i 2030.

### Konsept 1 - Bilbasert utvikling

Konseptet tar høyde for veksten i biltrafikken og øker kapasiteten i vegnettet. Inneholder ny tunnel mellom Breivika og Langnes, ny Kvaløy-forbindelse og tunnel gjennom Tromsdals-tinden. Kostnad 3900 – 4900 mill. kroner. Bompenger er lagt inn som finansieringskilde.



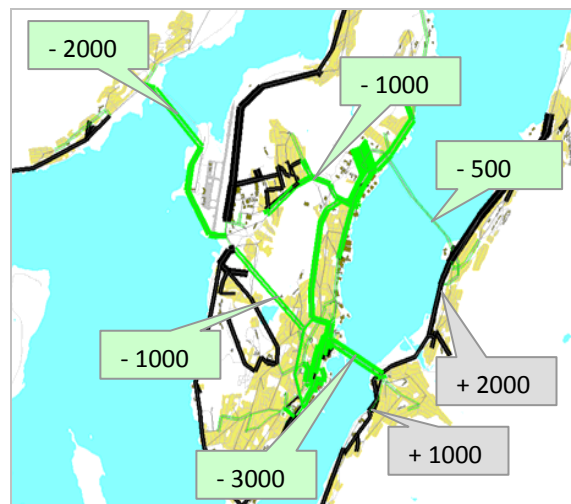
Figur 2 Beregnet endring av biltrafikken i 2030 ved gjennomføring av bilkonseptet

Beregninger i transportmodellen viser

- Trafikken vil fortsatt være stor, og økende der vegnettet ikke blir avlastet av de nye vegprosjektene.
- Antall bilturer øker med 15-20 %
- Dagens reisevaner opprettholdes
- 6 % færre drepte/skadde i trafikken
- 8 % økning i CO<sub>2</sub>-utslipp
- Ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt

### Konsept 2 – Kollektivbasert utvikling

Konseptet legger vekt på å dekke størst mulig del av det motoriserte transportbehovet med kollektive transportmidler. Inneholder offensiv satsing på kollektiv og restriktive tiltak på bruk av bil. Kostnad 2 100 mill. kroner. Kjøprising er lagt inn som trafikkregulerende virkemiddel og finansieringskilde.



Figur 3 Beregnet endring av biltrafikken i 2030 ved gjennomføring av kollektivkonseptet

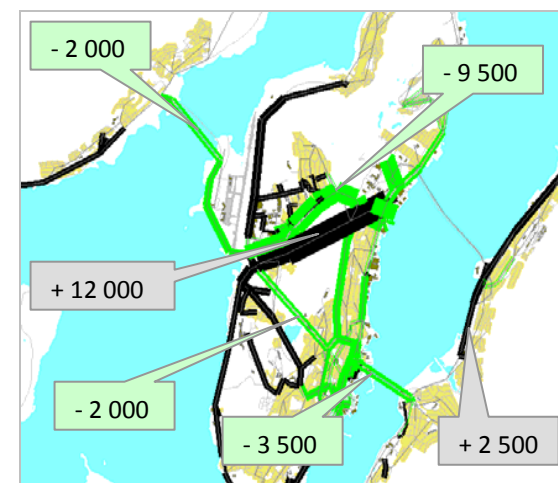
Beregninger i transportmodellen viser

- Lavere trafikk enn i dag på de fleste hovedvegene.
- Kollektivtilbudet er ikke tilpasset nye utbyggingsområder og gir noe trafikkøkning
- Antall bilturer som i dag – dobling av antall kollektivreiser
- Endring i reisevaner – 50 % reiser miljøvennlig (med buss, går eller sykler)

- 9,6 % færre drepte/skadde i trafikken
- 4 % reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp
- Samfunnsøkonomisk lønnsomt

### Konsept 3 – Kombinasjonskonsept

Kombinasjon av de to foregående konseptene. Utgangspunkt i kollektivkonseptet, men inneholder også tunnelløsning mellom Breivika og Langnes. Kostnad 2500 mill kr.



Figur 4 Beregnet endring av biltrafikken i 2030 ved gjennomføring av kombinasjonskonseptet.

Beregningene i transportmodellen viser

- God framkommelighet på tvers av øya.
- Mulighet for gode kollektiv-, sykkel- og gangforbindelser over øya, redusere lokale miljøproblemer og bedre kryssavvikling.
- 50 % reiser miljøvennlig
- 10 % færre drepte/skadde i trafikken
- 5 % reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslipp
- Samfunnsøkonomisk lønnsomt