

Nasjonal transportplan 2006 - 2015



Storbyomtale- Tromsø

Avinor
Kystverket
Statens vegvesen
Arbeidsdokument
Februar 2003
ISBN 82-7704-085-7

Nasjonal transportplan 2006 – 2015

Storbyomtale

Tromsø

Forord

Som del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 legger Kystverket 5. distrikt og Statens vegvesen, Region nord med dette fram Storbyomtale Tromsø.

Storbyomtale Tromsø er basert på foreliggende rapporter, planer, dokumenter og notater.

Vi takker alle som har bidratt med innspill og arbeidsinnsats for å få dokumentet på plass, og spesielt takker vi medarbeiderne i kommunale, fylkeskommunale og statlige etater for et godt samarbeid.

Tromsø, 15. februar 2003.

Charles Hansen
Kystverket 5. distrikt

Tor Hugo Brox (leder)
Statens vegvesen, Region nord

Innhold

1. INNLEDNING	6
2. BAKGRUNN/HISTORIKK	8
2.1 NORSK VEGPLAN 1970-77	8
2.2 NORSK VEGPLAN FOR BYER OG TETTSTEDER – NVP II.....	8
2.3 ANSVARET FOR KOLLEKTIVTRAFIKKEN OVER TIL FYLKESKOMMUNEN	9
2.4 TRAFIKKVEKST, MEN INVESTERINGSTØRKE I BYENE	9
2.5 TRAFIKANTBETALING.....	10
2.6 TRANSPORTPLAN FOR DE TI STØRSTE BYOMRÅDENE – TP 10.....	10
2.7 ANDRE AREAL- OG TRANSPORTPLANLEGGINGSTILTAK PARALLELT I TID MED MILJØBYPROGRAMMET	11
2.7.1 Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for samordnet areal- og transportplanlegging (ATP).....	11
2.7.2 Etableringsstopp for kjøpesentre	12
2.7.3 Forsøk med sykkelbyer	12
2.7.4 Forsøksordningen og storbymidler for kollektivtrafikk	12
2.7.5 Grenseverdiforskriften til forurensningsloven	13
2.7.6 Nasjonal transportplan 2002-2011	13
3. TILSTANDSVURDERING	15
3.1 UTVIKLINGSTREKK.....	15
3.1.1 Befolkning	15
3.1.2 Biltrafikk	16
3.1.3 Kollektivtrafikk	16
3.1.4 Trafikksikkerhet	18
3.1.4.1 Antall skadde og drepte.....	19
3.1.4.2 Trafikksikkerhetstiltak	20
3.1.5 Miljø.....	21
3.1.5.1 Luftforurensning.....	21
3.1.5.2 Støy.....	22
3.1.6 Standard på transportnettet.....	24
3.1.6.1 Hovedvegnettet.....	24
3.1.6.2 Gang- og sykkelveger/fortau	24
3.1.6.3 Terminalfunksjoner	25
3.1.6.4 Pålitelighet.....	26
3.2 FRAMKOMMELIGHET	26
3.3 TROMSØ HAVN	28
3.3.1 Politiske føringer og viktige plandokument	28
3.3.2 Tromsø Havn som konsept.....	30
3.3.3 Trafikkbilde	32
3.3.4 Samarbeidsrelasjoner	34
3.3.5 Infrastruktur	35
3.4 FARLEDER	38
3.4.1 Finnsnesrenna	39
3.4.2 Gisundet	39
3.4.3 Rystraumen.....	40
3.4.4 Tromsøysundet	40
3.4.5 Sandnessundet	40

3.4.6	Nymerking og oppgradering av farleder	41
3.5	TROMSØ LUFTHAVN	42
3.5.1	Generelt om lufthavna	42
3.5.2	Passasjertrafikk	42
3.5.3	Flybevegelser eksklusive militær trafikk	43
3.5.4	Banesystemet	43
3.5.5	Flysikringstjeneste	44
3.5.6	Flyoppstillingsplassen	44
3.5.7	Parkering	44
3.5.8	Støysoner	44
3.5.9	Utslipp til vann og grunn	45
3.6	FUNKSJON SOM KNOTEPUNKT, TRANSITTOMRÅDE	45
4.	SKISSE TIL SAMORDNET AREAL- OG TRANSPORTSTRATEGI - ANBEFALT STRATEGI FOR BYOMRÅDENE	47
4.1	SAMMENHENG MELLOM LOKALE OG STATLIGE TILTAK	47
4.2	BOMPENGEPAKKER	47
4.3	TS-TILTAK OG GANG-/SYKKELVEGER	48
4.3.1	TS-tiltak	49
4.3.2	Gang- og sykkelveger	49
4.4	PRESENTASJON AV STØRRE PROSJEKTER PR. STAMVEG OG BANE-STREKNING, SAMT EVENTUELLE PROSJEKTER INNEN SJØ- OG LUFTFART	49
4.4.1	Luftfart	50
4.4.2	Sjøfart	50
4.4.2.1	Farleder	51
4.4.2.2	Tromsø havn – Sentrumshavna havneavsnitt	52
4.4.2.3	Tromsø havn – Breivika havneavsnitt	53
4.4.3	Stamvegprosjekt	53
4.4.3.1	Ev 8 Sørbotn - Laukslett	54
4.4.3.2	Ev 8 Hungeren - Tromsdalselva	54
4.4.3.3	Veg til Breivika havn	55
4.5	TILTAK SOM KAN STYRKE KOLLEKTIVTRANSPORTENS KONKURRANSEEVNE	55
4.5.1	Tiltak som kan ha positiv effekt på kollektivtrafikken	55
4.5.2	Konkrete tiltak	56
4.5.2.1	Fremkommelighet	56
4.5.2.2	Terminaler/leskur	58
4.5.2.3	Materiell	58
4.5.2.4	Drift/vedlikehold	58
4.5.2.5	Organisering	59
4.5.2.6	Driftstiltak/driftsstøtte	59
4.5.2.7	Stamlinjekonseptet	59
4.5.2.8	Informasjon/markedsføring	60
4.5.2.9	Restriksjoner/økonomiske tiltak	60
4.5.3	Abefalte kollektivsatsingsområder	61
4.6	SPESIELLE PROBLEMSTILLINGER KNYTTET TIL DET ENKELTE BYOMRÅDET	62
4.7	TILTAK SOM INNGÅR I STRATEGIVURDERINGEN	63
4.7.1	Generelt om strategivurderingen	63
4.7.2	Kort omtale av tiltakene som inngår i strategivurderingen	64
4.7.3	Anbefalt strategi	68
5.	VIRKNINGER AV ANBEFALT STRATEGI FOR BYOMRÅDENE	72

5.1	HVA OPPNÅS MED DEN ANBEFALTE STRATEGIEN?	72
6.	ALTERNATIVE VURDERINGER	73
6.1	MARGINALVURDERINGER	73

1. Innledning

Stortinget behandlet våren 2001 Nasjonal transportplan 2002-2011 som erstatter de tidligere langtidsplanene for sjø-, veg-, luftfarts- og jernbanesektoren. Tidshorisonen for planen er ti år, men med hovedvekt på de fire første årene. Planen skal revideres fra 2006, og regjeringen tar sikte på å legge fram en stortingsmelding om Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 våren 2004.

Den nasjonale transportplanen skal legge grunnlaget for helhetlige politiske prioriteringer, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspillet mellom transportformene for å bidra til effektive, trygge og mer miljøvennlige transportløsninger.

Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet la opp til å gjennomføre planprosessen i to faser – en utredningsfase, som ble avsluttet sommeren 2002, og en mer konkret planfase som avsluttes våren 2003.

Til utredningsfasen hadde Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet utarbeidd Retningslinje 1 (R1), der det var lagt opp til at strategiske analyser skulle bidra til å synliggjøre viktige utfordringer i utviklingen av et helhetlig og samordnet transportsystem. Departementene inviterte fylkeskommunene og seks bykommuner til å utføre disse strategiske analysene.

Som del av planfasen i forbindelse med utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2006-2015 har Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet i Retningslinje 2 (R2) for arbeidet lagt opp til at det skal utarbeides en egen omtale av storbyområdene som gjennom Retningslinje 1 (R1) ble invitert til å utføre egne strategiske analyser. Disse byene er Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø.

Dette arbeidsdokumentet, Storbyomtale Tromsø, er laget på oppdrag fra den tverretatlige styringsgruppen for Nasjonal transportplan og inngår som grunnlag for de statlige transportetatenes videre arbeid med Nasjonal transportplan 2006-2015. Dokumentet vil bli behandlet i transportetatene sentralt i perioden fra 15. februar fram til styringsgruppen for Nasjonal transportplan tar stilling til hvordan dette dokumentet skal benyttes i transportetatenes plandokument som skal foreligge i mai 2003.

Prosjektarbeidet i forbindelse med Storbyomtale Tromsø har vært organisert med en kombinert prosjekt-/arbeidsgruppe som har bestått av:

Magne Nesse, Fylkesmannen i Troms
Jan Egil Vassdokken, Troms fylkeskommune
Jørn Roar Moe, Tromsø kommune
Charles Hansen, Kystverket 5. distrikt
Tor Hugo Brox, Statens vegvesen (leder)

Sekretærfunksjonen er utført av Statens vegvesen med bistand fra de andre etatene i gruppa.

Tromsø Havn ved havnedirektør Halvard Pettersen og assisterende havnedirektør Randi Thørring har bidratt med omtalen av Tromsø havn.

Omtalen av Tromsø Lufthavn er hentet fra Lufthavnplan 2000 for perioden 2002-2005, og notat fra Luftfartsverket datert 10/12-02.

Fylkesmannen i Troms, Troms fylkeskommune og Tromsø kommune har bidratt med skriftlige innspill til storbyutredningen, og disse etatene har hatt en rådgivende funksjon i forhold til sine fagområder, som er i tråd med retningslinjene gitt av Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet.

Storbyomtale Tromsø er et selvstendig og offentlig dokument som de medvirkende transportetatene lokalt står ansvarlig for, og der representantene for Fylkesmannen i Troms, Troms fylkeskommune og Tromsø kommune ikke hefter for innholdet i dokumentet.

I Storbyomtale Tromsø er det i vurderingen lagt til grunn et helhetlig perspektiv på utfordringene. Det innebærer at etatene ikke har begrenset seg til utfordringene innen sine egne ansvarsområder; men sett på det totale transporttilbudet, der både fylkeskommunen, fylkesmannen, Tromsø kommune og de regionale transportetatene andre har viktige roller. Derfor er det i arbeidet med storbyomtalen lagt stor vekt på å samordne investeringene i den grad det har vært mulig innenfor de gitte rammevilkårene.

Det har i arbeidsgruppen ikke vært uenighet om innholdet i Storbyomtale Tromsø, og ingen av gruppens representanter har bedt om særmerknader til de konklusjonene som er fattet.

Dette arbeidsdokumentet, og øvrig informasjon om Nasjonal transportplan, fås på Internett: www.ntp.dep.no, eller ved å kontakte adressen nedenfor.

Sekretariatet for Nasjonal transportplan
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 Oslo
E-post: ntp.sekretariat@vegvesen.no
Telefon: 22 07 35 00
Telefaks: 22 64 45 46

2. Bakgrunn/historikk

Arbeidet med å tilrettelegge for en helhetlig planlegging i byer og tettsteder er ikke av ny dato, og i det etterfølgende gis en kort omtale av det som tidligere er gjort på sentralt, regionalt og lokalt nivå.

Følgende dokument er benyttet som grunnlag for omtalen i dette kapitlet:

- St. meld. Nr. 9 (1978-79) Om trafikk og miljø – Norsk Vegplan for byer og tettsteder
- Miljøverndepartementets rapport: T-1320 Utvikling av miljøbyer – Hovedrapport
- St. meld. Nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011
- Innst. S. Nr. 119 (2000-2001) Innstilling fra samferdselskomitéom Nasjonal transportplan 2002-2011.
- Norsk fiskerihavneplan NOU 1990:29.
- St. meld. Nr. 44 (1992-93) Om fiskerihavnepolitikken.
- St. meld. Nr. 46 (1996-97) Om havner og infrastruktur for sjøtransport.

2.1 Norsk Vegplan 1970-77

Vegplankomitéen av 1964 leverte i 1969 sin innstilling om den videre utbygging av riksvegnettet. Innstillingen fikk navnet Norsk Vegplan og var et handlingsprogram for utbygging av riksvegnettet for årene 1970-73 og 1974-77.

I innstillingen fra Vegplankomitéen ble riksvegstrekingene, som går gjennom tettstedene, anbefalt gitt særskilt behandling på et senere tidspunkt.

Bakgrunnen for dette var blant annet at planleggingen og utbyggingen av riksveger i tettsteder mer direkte måtte samordnes med planleggingen av andre bymessige tiltak for å oppnå en mest mulig trafiksikker, miljømessig og effektiv transport.

2.2 Norsk vegplan for byer og tettsteder – NVP II

Med kronprinsregentens resolusjon av 28. januar 1972 ble det nedsatt et utvalg for utarbeidelse av en vegplan for byer og tettsteder.

Arbeidet med en vegplan for byer og tettsteder ble organisert som en delvis desentralisert prosess med lokale, politiske sammensatte planutvalg. Denne vegplanen, som ble kalt ”Norsk vegplan for byer og tettsteder – NVP II”, skulle ta opp hele transportnettet i byene og tettstedene, ikke bare riksveger.

Innstillingen fra det nasjonale NVP II-utvalget la betydelig vekt på andre løsninger enn riksveginvesteringer og motorisert trafikk, og blant anbefalingene finner vi en rekke nye grep for et bredt statlig ansvar for bytrafikk, som er radikale den dag i dag. Blant annet burde det stilles krav om mål for kollektivtrafikk, og det burde være bestemmelser i ”Plan og bygningsloven” om miljø og trafiksikkerhet. NVP II-utvalget ville at Staten skulle gå aktivt inn og gi føringer og etablere fora for mer helhetlig planlegging i by- og tettstedsområder.

Men innovasjonene for bytrafikkpolitikken, som lå i NVP II-utvalgets innstilling, ble ikke fulgt opp gjennom behandlingen i Samferdselsdepartement og Storting. En grunn til det kan ha vært reformene i lokalforvaltningen midt på 1970-tallet, som gjorde at Staten trakk seg tilbake i forhold til løsninger av regionale og lokale problemer. En annen grunn kan ha vært at på denne tiden ble troen på statlig planlegging og styring over store deler av verden svekket til fordel for troen på markedsløsninger. I tillegg kom så krisen i norsk økonomi 1977-1980 som gjorde at Staten ”satte bremsene på”.

Stortinget begrenset seg til å konkretisere forslaget om alternativ bruk av riksvegmidler for å fremme kollektivtrafikken på veg, eller til bane når dette gir bedre totalløsning enn investering i riksveg. Dette har i praksis spilt liten rolle senere. I tillegg styrket man Statens ansvar for bygging av gang- og sykkelveger, der disse kunne avlaste gang- og sykkeltrafikk på riksveger. Prinsippet var tidligere innført som ledd i oppfølgingen av Norsk Vegplan 1970-77.

2.3 Ansvar for kollektivtrafikken over til fylkeskommunen

Reformene i lokalforvaltningen midt på 1970-tallet gjorde at Staten gradvis trakk seg tilbake i forhold til løsning av regionale og lokale problemer. Denne forvaltningsreformen ble blant annet begrunnet ut fra hensynet til lokalt selvstyre. Hensynet til kollektivtransportens funksjon, spesielt i byområder, ble ikke tillagt vekt. Staten delegerte med dette ansvaret for kollektivtrafikken til fylkeskommunen, og innlemmet fra 1986 driftstilskuddet i rammetilskuddsordningen.

Med det nye inntektssystemet ble det opp til den enkelte fylkeskommune, ikke bare å bestemme hvilke selskaper som skulle motta støtte og hvor mye, men også hvor stor del av de totale fylkeskommunale budsjetter som skulle brukes til dette formålet. Reformen fikk også som konsekvens et ytterligere organisatorisk skille mellom kollektivtransportmyndigheter og vegmyndigheter.

2.4 Trafikkvekst, men investeringstørke i byene

Det er en klar sammenheng mellom statlige bevilgninger til vegger og konjunkturpolitikken.

I begynnelsen av 1980-årene tok økonomien seg gradvis opp igjen etter krisen på slutten av 1970-tallet, for så å skyte veldig fart fra 1984-1988 (Jappebølgen). Derfor ble det skåret ned på vegbudsjettene fra 1982 og helt fram til motkonjunkturpolitikken ble satt inn på begynnelsen av 1990-tallet.

Det ble imidlertid ikke vedtatt endringer i den tradisjonelle fordelingen av riksvegmidler mellom by og land, og med budsjettnedgang totalt ble det lite investeringsmidler for byene.

Veksten i biltrafikken tok seg også veldig opp gjennom 1980-årene fram til 1986. De siste par årene endog med ekstra sterk vekst. Problemene for biltrafikken i de større byene ble mer og mer åpenbare.

2.5 Trafikantbetaling

Under de politiske og økonomiske forhold som rådet på 1980-tallet, var det markedsløsninger som vant lokalpolitisk oppslutning i byene. Bompenger var allerede institusjonalisert på veger utenfor byene i Norge.

For å løse problemene knyttet til framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø, som den økende biltrafikken etter hvert hadde skapt i de større byene, valgte flere av storbyene å utarbeide transportplaner der finansieringen var basert på offentlige bevilgninger og lokalt bidrag i form av bompenger.

I Tromsø startet arbeidet med transportplanen i 1985, og det ferdige dokumentet ble lagt fram 1. desember 1986. Målsettingen i ”Transportplan for Tromsø fram mot år 2000” var å få etablert et hovedvegnett som skulle fjerne køproblemene, slik at framkommeligheten ville bli tilfredsstillende for alle trafikantgruppene. I tillegg skulle trafikksikkerheten økes ved at det ville bli bygd gang- og sykkelveg langs de mest utsatte vegstrekningene, og de mest trafikkulykkesbelastede vegkryssene skulle bygges om.

Finansieringen av transportplanen for Tromsø skulle gjennomføres med bidrag fra stat, fylkeskommune og kommune, og et lokalt bidrag i form av bompenger, der innkrevingen skulle skje over en periode på max. 10 år.

Det spesielle med bompengeløsningen i Tromsø var at den skulle kreves inn som en avgift lagt på omsetningen av bensin og diesel. Ordningen ble valgt fordi det var en enkel og billig innkrevingsform. Ordningen ble hjemlet ved at Stortinget vedtok ny § 27 A i Vegloven om innføring av lokal drivstoffavgift, jfr. Ot.prp. nr. 4 (1989-00), Innst. O. Nr. 26 (1989-90) og Besl. O. Nr 29, og ordningen ble vedtatt innført i forbindelse med Stortingets behandling av Ot.prp. nr. 4 (1989-00), Innst. O. Nr. 26 (1989-90) og Besl. O. Nr 29 St. prp. nr. 7 (1989-90) og St. prp. nr. 69 (1989-90) som er et tillegg til St. prp. nr. 7.

Selv om ordningen med trafikantbetaling har ført til en storstilt vegutbygging, er den likevel den viktigste institusjonelle reformen i bytrafikkpolitikken siden 1960. Den har satt byene økonomisk i stand til å tilgodese både tilgjengelighet og bymiljø. Den har videre satt dem i stand til, dersom byene vil det, å få biltrafikken til å bidra til finansiering til utbygging av både kollektivtrafikknett og gang-/sykkelvegnett.

2.6 Transportplan for de ti største byområdene – TP 10

I 1990-årene ble fokus satt på framkommelighet og miljø. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen ønsket å lage transportplaner i de største byene som grunnlag for eventuelle vegpakker for ”tjenlige vegnett”. Dette falt i tid sammen med Brundtland-rapporten og oppmerksomheten om drivhuseffekten. TP 10 representerte et nytt initiativ i skjæringsflaten mellom sentrale miljø-, samferdsels- og vegplanmyndigheter. Innføring av nye miljømål og en klar delegering av planmyndighet til kommunene, ga næring til nye ideer og forhåpninger i bytrafikkpolitikken. Men TP 10 hadde langt fra den organisatoriske tyngde som NVP II hadde på sentralt nivå.

TP 10-arbeidet pågikk fra 1989 til 1992 med ”Trend”, ”Kollektiv” og ”Miljø” som de autoriserte navnene på alternative scenarier som ble utredet. Sentrale mål for arbeidet var å

minimalisere transportarbeidet, og avvikle den nødvendige transport på måter som i minst mulig grad skaper miljømessige konsekvenser. Intensjonen var integrert behandling av areal- og transportpolitikken.

I Tromsø kom dette arbeidet i gang våren 1990, og ferdig rapport ble lagt fram i juli 1993. Dokumentet, som ble kalt "Samordna Transportplan for Tromsø", var i realiteten en videreføring og revisjon av den tidligere transportplanen fra 1986, men hadde samtidig et langt videre utgangspunkt enn denne planen i og med at miljø og arealpolitikk var trukket sterkere inn. Tromsø kommune valgte å behandle denne samordna transportplanen som en del av kommuneplanen, og den ble dermed en premissgiver for de overordnede mål og retningslinjer som ble lagt for kommuneplanens arealdel og behandlingen av reguleringsplaner og byggesaker.

Imidlertid har evalueringen av dette TP 10-arbeidet, som de største byene gjennomførte, vist at det i stor grad var transportplanene som ble de dominerende. Det ble slått fast at miljøscenarier, med satsing på kollektivtransport som et viktig element, var den strategi som oppfylte målene for planen best, men det var vegbyggingstrategiene som ble valgt. Planarbeidet tilpasset seg det faktum at mulighetene for avkastning av arbeidet lå i å få planavklart vegprosjekter som kunne bringes inn i arbeidet med rullering av Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1994-97. Historien fra de lokale planene i NVP II gjentok seg altså. TP 10 førte ikke til den miljøpolitiske snuoperasjonen som mange hadde håpet.

Hovedårsaken lå i tidspresset og den tradisjonelle organiseringen av arbeidet som en vegplan, samt mangel på samordning med annen lokal planlegging, næringstransporter og byene som knutepunkt i forhold til region/landsdel.

2.7 Andre areal- og transportplanleggingstiltak parallelt i tid med miljøbyprogrammet

Miljøbyprogrammet har pågått i store deler av 1990-årene. I dette tiåret har det også skjedd endringer, og det er blitt tatt andre initiativ på det areal- og transportpolitiske området som er av betydning for arbeidet i miljøbyene. De viktigste av disse tiltakene er kort omtalt i det etterfølgende.

2.7.1 Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for samordnet areal- og transportplanlegging (ATP)

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR for ATP) ble gitt ved Kgl. Res. av 20. august 1993. Retningslinjene er hjemlet i Plan- og bygningsloven (pbl) § 17-1 første ledd, der det heter at Kongen kan stille opp generelle mål og gi retningslinjer for den fysiske, økonomiske og sosiale utviklinger i fylker og kommuner som skal legges til grunn for planleggingen etter pbl.

Sammen med innsigelsesinstituttet er dette et styringsmiddel for sentrale planmyndigheter som ble innført ved revisjonen av pbl. Da ble godkjenning av kommunale planer delegert til kommunene, samtidig som sentralnivået innførte nye styringsmidler til erstatning for tidligere plangodkjenning.

Erfaringen med praktiseringen av RPR for ATP er at retningslinjene har fungert godt som holdningsredskaper, men ikke fungert særlig godt som redskap for avklaring av interessekonflikter.

2.7.2 Etableringsstopp for kjøpesentre

Rikspolitiske bestemmelser om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre med bruksareal på mer enn 3.000 m² utenfor sentrale deler av byer og tettsteder, ble vedtatt ved Kgl. Res. av 8. januar 1999. Bestemmelsene gjelder i 5 år eller til det foreligger godkjente fylkes- eller fylkesdelplaner med avklart senterstruktur som kan danne grunnlag for vedtak om å oppheve stoppen i det enkelte fylke.

Etableringsstoppen er et resultat av manglende oppfølging av nasjonal arealpolitikk i kommuner og fylker, bl.a. RPR for ATP der det heter at publikumsrettete offentlige og private servicetilbud skal lokaliseres i hovedknutepunkter for kollektivsystemet.

Etableringsstoppen har så langt stort sett fungert etter hensikten, og fanget opp den type etableringer som det har vært intensjonen å forhindre. Problemene som har oppstått, har i stor grad vært knyttet til fortolkninger av bestemmelsene, bl.a. hvordan begrepet bysentrum skal forstås og avgrenses.

2.7.3 Forsøk med sykkelbyer

Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet engasjerte i perioden 1990-94 Tønsberg/Nøtterøy og Sandnes som forsøkskommuner for mer sykkelvennlige byer.

Det ble innledningsvis satsset på informasjons- og holdningsskapende arbeid for å få flere til å sykle, og senere på bygging av et sammenhengende sykkelvegnett, parkeringsanlegg for sykkel og bedre vedlikehold av sykkelvegene.

I Tromsø ble det ikke gjennomført noen forsøksordning, men som en del av miljøbyprosjektet ble det fokusert på sykling, helse og miljø.

2.7.4 Forsøksordningen og storbymidler for kollektivtrafikk

I perioden 1991 til 1994 ble det gjennomført en forsøksordning i regi av Samferdselsdepartementet for utvikling av kollektivtransport med tilskudd til 270 forsøk totalt. Det ble gitt støtte til forsøk med blant annet lavere takster, bedre tilbudskvalitet, trafikantinformasjon, markedsføring, framkommelighet med videre.

Forsøkene, som ble evaluert av TØI, har gitt god kunnskap om hvordan forbedringer av kollektivtilbudet kan ha en positiv effekt på etterspørselen. Lavere takster gir alene liten effekt på etterspørselen, og det kreves som regel økt tilskudd for å opprettholde tilbudets standard. Men hvis en kombinerer en differensiert takstpolitikk med andre fordringer i tilbudet, kan en oppnå både økt trafikk, større markedsandel og styrket økonomi. Særlig nye pendelruter, ringruter og småbussruter har ført reisende over fra bil til kollektivtransport.

Forsøksordningen fra 1995 er blitt avløst av tilskudd til et begrenset antall ”kollektivpakker”, det vil si kombinasjoner av tiltak for å bedre kollektivtrafikktilbudet. Etter hvert er også Tromsø blitt tildelt midler til kollektivpakker, blant annet til ”Buss 2000” og for å utprøve en ordning med ”sanntidsinformasjon” på noen bybussruter.

Siden 1991 har de fire største byområdene mottatt et såkalt storbytilskudd til infrastrukturbygging for kollektivtransport. Begrunnelsen fra Statens side er at i de fire største byområdene har kollektivtransporten framkommelighetsproblemer på vegnettet i en grad som gjør det nødvendig med ekstraordinær innsats. Hovedprosjektene har vært utbygging av terminaler, holdeplasser, kollektivfelt, signalprioritering og elektronisk billettering. Storbymidlene er av mye større omfang enn forsøksmidlene, og har vært i størrelsesorden 50-150 mill kr pr år pr by, mens forsøksmidlene har vært i størrelsen 2-4 mill kr pr år pr by.

I forbindelse med innføringen av ”storbytilskudd til infrastrukturbygging for kollektivtransport” gjorde Tromsø kommune en henvendelse til sentrale myndigheter om å få delta i ordningen. Henvendelsen førte ikke til at Tromsø kommune kom med i ordningen, og hadde sammenheng med at Stortinget hadde vedtatt opplegget for gjennomføringen av transportplanen for Tromsø. Imidlertid er Tromsø blitt tatt med som storby i forbindelse med enkelte tematiske utredninger, som nå i forbindelse med utarbeidelsen av Nasjonal transportplan 2006-2015.

2.7.5 Grenseverdiforskriften til forurensningsloven

I medhold av forurensningsloven ble det med Miljøverndepartementets ”Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy” (T – 1189), som trådte i kraft 1. juli 1997, gitt klare føringer om hvordan eier av et anlegg pliker å treffe nødvendige tiltak, dersom grenseverdiene for støy- og luftforurensning overskrides. Forskriften får størst konsekvenser for byområdene, og den forutsetter at nødvendige tiltak er gjennomført senest innen 1/1-2005 der grenseverdiene for støy- og luftforurensning overskrides. Forskriften forutsetter videre at det foretas ny kartlegging av forurensningssituasjonen hvert fjerde år med påfølgende tiltaksutredningsarbeider om det er nødvendig.

Forskriften av 1. juli 1997 er blitt revidert, og det foreligger nå en forskrift om grenseverdier for støy og en forskrift om luftkvalitet. Begge disse forskriftene er gjort gjeldende fra 4/10-2002. Kravene i de nye forskriftene er skjerpet i forhold til forskriften av 1. juli 1997.

2.7.6 Nasjonal transportplan 2002-2011

I Nasjonal transportplan 2002-2011 uttaler regjeringen at den vil øke helse- og miljøkvalitetene i byområdene, redusere ulykkene og bedre framkommeligheten for næringstransporter og kollektivtrafikk. Den legger opp til at dette skal skje med en kombinasjon av virkemidler og tiltak, og i samarbeid med lokale og regionale myndigheter.

Tiltakene er:

- Styrke utviklingen av et effektivt, miljøvennlig og trafikksikkert transportsystem i byområdene.
- Bedre vilkårene for utbygging og drift av en attraktiv kollektivtransport.

- Bedre hovedvegnettet der dette bedrer framkommelighet og reduserer trafikkulykker og miljøbelastning.
- Legge til rette for bruk av trafikkregulerende tiltak.
- Videreutvikle modeller for strategisk areal- og transportpolitikk.
- Prøve ut alternative metoder for transportsystemenes forvaltningsorganisering i storbyområder.
- Bidra til utvikling av effektive godsknutepunkter som ikke medfører unødig belastning på byens andre funksjoner.
- Følge opp tiltak for å redusere luftforurensing og støyproblem.

Alle tiltakene, som til nå har vært igangsatt for å forbedre forholdene i storbyområdene, har vist at en snuoperasjon er nødvendig, men sterke bindinger fra tidligere vedtak og langsom endring i det samlede areal- og transportsystemet gjør det nødvendig å anlegge et nokså langsiktig perspektiv på kursendringen.

Dessuten har sterkere markedsstyring og svakere status for offentlig planlegging også påvirket utviklingen, og bidratt til at planleggingsarbeidet er blitt mer tidkrevende.

3. Tilstandsvurdering

I Storbyomtale Tromsø er byområdet definert som sammenfallende med byområdet slik det framgår av kommuneplanens arealdel, og i det etterfølgende gis en kort redegjørelse for utviklingstrekk knyttet til blant annet befolkning, biltrafikk, kollektivtrafikk, miljø og standard på transportnett i Tromsø (herunder sykkelveger, terminalfunksjoner og pålitelighet).

På kartutsnittet nedenfor framgår avgrensningen for det definerte storbyområdet.

Storbyområdet Tromsø:



3.1 Utviklingstrekk

3.1.1 Befolkning

Befolkningsutviklingen i Troms viste en moderat vekst i perioden 1988-1998. Videre har det vært en klar forskyvning i retning av byer og tettsteder i fylket. I perioden 1988-1998 har Tromsø hatt en netto tilflytting, mens alle andre kommuner i fylket har hatt netto fraflytting. I henhold til SSBs befolkningsscenarier vil Troms med høy nasjonal vekst og lav sentralisering få en økning i befolkningen fram mot 2010. I dette scenariet vil Tromsø og Harstad vokse først og fremst på bekostning av regionene: Sør-Troms, Indre Sør-Troms og Nord-Troms.

Det er grunn til å merke seg at det totalt sett i fylket var en nettoutflytting i 2000 og 2001, mens befolkningsveksten i disse to åra primært skyldes fødselsoverskudd i Tromsø, som også hadde en nettoutflytting i 2001.

Per 1. januar 2001 hadde Tromsø kommune 59 145 innbyggere, ca. 38 % av det totale innbyggertallet i fylket. Per 1.1.1999 er ca. 86 % av kommunens innbyggere bosatt i tettbygd¹ strøk. Det vil si at størstedelen av kommunens innbyggere er konsentrert til

¹ Tettstedsdefinisjon: Minst 200 innbygger, avstand mellom husene ikke over 50 meter.

Tromsøya og boligområdene på Kvaløy og i Tromsdalen, innenfor det som er definert som storbyområdet.

Til grunn for befolkningsomtalen ligger Statistikkhefte for Troms fylke 2000 (Plan- og næringsetaten, desember 2000)

3.1.2 Biltrafikk

I etterfølgende tabell er trafikk tallene gitt for viktige veglenker i hovedvegnettet i Tromsø for 2001, og det er angitt prognosetall for 2009.

Tabell: Antatt trafikkutvikling i 7 viktige tellepunkt

Vegnr.	Tellepunkt	Kjt./døgn i 2001	Kjt./døgn i 2009
Ev 8	Kraftforsyningen	9 000	9 900
Ev 8	Tromsøysundtunnelen nord	4 250	4 700
Ev 8	Tromsøysundtunnelen sør	4 350	4 800
Rv 862	Sandnessundbrua	13 500	14 900
Rv 862	Breivikatunnelen	4 500	5000
Rv 862	Tromsøbrua	17 500	19 300
Kv	Langnestunnelen	10 500	11 600

Kilde: Statens vegvesen Troms

Trafikktallene i tabellen foran indikerer at mot slutten av perioden 2006-2009 vil det begynne å bli køproblemer i morgen- og ettermiddagsrushet både på Sandnessundbrua og Tromsøbrua. Når det gjelder Tromsøbrua, så har trafikantene alternativ kjørerute gjennom Tromsøysundtunnelene. Derfor er Tromsøbrua mindre kritisk enn Sandnessundbrua.

Trafikktallene viser helt klart at det er nødvendig å gjennomføre en areal- og trafikkplanlegging som tar hensyn til denne framtidige situasjonen, og da spesielt når det gjelder situasjonen for Sandnessundbrua.

3.1.3 Kollektivtrafikk

Grunnlaget for etterfølgende omtale er hentet fra:

- Bussby Tromsø - Handlingsprogram
- Statistikkhefte for Troms fylke 2000 (Plan- og næringsetaten, desember 2000)
- Logistikk og planutforming i Troms med basis i framtidige utfordringer knyttet til Nasjonal transportplan og Fylkesplan for Troms (Regional utviklingsetat, januar 2002)
- Nasjonal transportplan 2006-2015, Strategisk analyse – Utfordringer for Troms (Regional utviklingsetat, april 2002)

I Tromsø by er det 13 bussruter innenfor det som defineres som sentrumssonen (byområdet). Sentrumssonen omfatter hele Tromsøya, fastlandet fra Kroken i nord til Solligården i sør, og Kvaløya fra Storelva i sør til Slettaelva i nord. Tidlig lørdag og søndag formiddag erstattes de ordinære rutene med 5 lavtrafikkruiter. I tillegg er det opprettet 3 serviceruter på Tromsøya som er tilrettelagt for eldre og bevegelseshemmede. Tromsbuss kjører også på kommersielt

grunnlag flybussrute, 5 nattbussruter og en tilbringerrute mellom hurtigbåtkaia og området Universitetet (UiTø)/sykehuset (UNN). I distriktet er tilbudet dårligere. Til sammen 9 distriktsruter dekker Tromsø og til dels Ringvassøy. I tillegg til rutenettet som opereres av Tromsbuss innenfor byområdet, bruker til AS TIRB Prostneset som et sentralt trafikknutepunkt mellom rutene til de to selskapene. På Prostneset vil det bli etablert venteromsfasiliteter, som er under planlegging i en felles passasjerterminal for hurtigrute, hurtigbåt, og buss.

Høsten 1997 ble det foretatt en større omlegging av rutesystemet i byområdet. Da ble flere korte ruter ”sydd” sammen, slik at man fikk flere pendelruter med høyere frekvens. Samtidig ble terminalen i Giæverbukta åpnet som et sentralt knutepunkt/omstigningsterminal mellom byrutene og mellom by-/distriktsrutene. I tilknytning til denne terminalen ble det også bygd venterom. Ut fra trafikk tallene fra AS Tromsbuss ser man at denne omleggingen har hatt en positiv effekt på folks reisevaner.

I Tromsø har det de siste 6 årene vært en jevn stigning i antall reisende som bruker buss. Det er imidlertid registrert en nedgang i antallet reiser fra 2000 til 2001, med ca 100 000 reiser. En av forklaringene på dette kan være de store snømengdene vinteren 2000, som fikk flere til å se bussen som et reelt alternativ til personbil. Likevel er det registrert ca 180 000 flere reiser med buss i Tromsø i 2001 i forhold til i 1999.

I Tromsø er det opprettet en kollektivgruppe der Troms fylkeskommune, Tromsø kommune, Statens vegvesen og ruteselskapene er representert. Kollektivgruppen er blitt et samarbeidsforum som har utviklet kompetansen og bedret problemforståelsen for kollektivtrafikk generelt i de deltagende etater. Selv om kollektivgruppen har jobbet mest med investeringsprosjekter knyttet til kollektivtrafikken (terminaler, holdeplasser og lignende), har gruppen bedret samordning og ivarettatt de ulike gruppernes interesser i slike prosjekter.

For å se på muligheter til å forbedre rutetilbudet og ruteinformasjonen vil Troms fylkeskommune i løpet av 1. kvartal 2003 gjennomføre en utredning om hvorvidt et administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i fylket vil gi ytterligere effekter for kollektivtrafikken, spesielt når det gjelder ruteplanlegging og kjøp av transporttjenester. Utredningen skal danne grunnlag for politisk behandling av spørsmålet våren 2003, og dersom Fylkestinget går inn for opprettelsen av et administrasjonsselskap, vil man forhåpentligvis ha dette på plass i begynnelsen av 2004.

Gjennom arbeidet med Tromsøpakke II, som forutsettes gjennomført i perioden 2004-2011, legges det opp til å gjennomføre tiltak for å styrke kollektivtilbudet i Tromsø. Denne tiltakspakken, som skal forelegges Stortinget i 2003, er en større satsning på å legge forholdene til rette for myke trafikanter og kollektivtrafikken.

Det overordnede ansvaret for planlegging av kollektivtilbudet og samordning mellom ulike operatører ligger hos fylkeskommunen, og det fokuseres på følgende hovedmålsetninger:

- å gi et transporttilbud til ulike trafikantgrupper i ulike deler av landet.
- å sørge for en samfunnsøkonomisk og rasjonell transportavvikling med vekt på ressursøkonomi og vern om bosettings- og produksjonsmønster.
- å minske støy og miljøproblemer og fremme sikkerhet i trafikken.

Kollektivtrafikken har ofte blitt neglisjert i planleggingen og tilretteleggingen av nye områder. I mange tilfeller har utbygging av nye områder blitt gjennomført uten å ta hensyn til kollektivtrafikken, noe som i flere tilfeller fordyret kollektivtilbudet. Dette går både på hvilke områder som er utbygd og veiløsninger i nyetablerte områder. Det er heller ikke gjennomført fortetting av boligmassen langs eksisterende kollektivtraseer i den grad som kunne vært ønskelig.

Ansvarsområdene som gjelder for kollektivtrafikken fordeler seg på disse etatene:

- Staten har som vegholder ansvar for å etablere nødvendig infrastruktur som holdeplasser, terminaler og kollektivfelt langs riksvegnettet, og Statens vegvesen er gitt et større ansvar for kunnskapsoppbygging, tilrettelegging og planlegging spesielt for den fysiske infrastruktur knyttet til kollektivtrafikk. I tillegg har Staten ved Kystverket ansvaret for sikkerhet og framkommelighet i farledene og inn til havnene, herunder gjennomføring av nye tiltak, utbedringer, vedlikehold av farleder samt alle navigasjonsinstallasjonene langs med kysten og i farledene.
- Troms fylkeskommune har det overordnede ansvaret for fylkesveinettet, i tillegg til planlegging og drift av kollektivtrafikken i fylket. De har også ansvaret for utviklingen av regionale og lokale knutepunkter/terminaler for kollektivtrafikken, samt å finansiere infrastruktur som holdeplasser i tilknytning til fylkesveinettet. Fylkeskommunen er takst- og løyvemyndighet, kjøper transporttjenester fra buss-, båt og fergeselskaper, samt godkjenner ruteplaner fra de selskapene som står som operatører for den enkelte strekning. Dette gir fylkeskommunen en mulighet til å påvirke det tilbud av persontransport som ytes i ulike regioner basert på bosettingsmønster og reisevaner. Av de virkemidler fylkeskommunen rår over innen kollektivtrafikken, er det særlig pris, frekvens og markedsføring som vil være egnet til å påvirke folks reisevaner.
- Tromsø kommune har ansvar på sitt vegnett for å etablere nødvendig infrastruktur som holdeplasser, terminaler og kollektivfelt. I tillegg har kommunen gjennom arealplanleggingen et ansvar for å tilrettelegge areal for kollektivtrafikk, eksempelvis kollektivtraseer, holdeplasser og terminaler.
- Ruteselskapene utfører rutekjøringen basert på en langsiktig avtale med Troms fylkeskommune. Avtalen beskriver rettigheter, plikter, kostnader, inntekter og godtgjørelse for perioden 2002-2004. Omfanget av rutekilometer som kan kjøpes inn avhenger av fylkeskommunens økonomi og avtalt kostnads- og inntektsnivå i kollektivtrafikken.
- Statsaksjeselskapet AVINOR (det tidligere Luftfartsverket) har ansvaret for utbygging og utvidelser av Tromsø Lufthavn, sikkerhetskontroller av bagasje, passasjerer og frakt, samt bakkemontert kontroll- og navigasjonssystemer.

3.1.4 Trafikksikkerhet

Grunnlagsmaterialet for omtalen av trafikksikkerhet er ”Tromsøpakke II” og foreløpig rapport om ”Alternativ forvaltningsordning av transportsystemet i Tromsø”.

Trafikksikkerhetsarbeidet omfatter tiltak som:

- forbedring av infrastruktur
- redusere hastigheter der det er påkrevd
- materiellforbedring
- føreropplæring
- informasjon
- kontroll
- holdninger

Ansvar for trafikksikkerhetstiltak og kostnader for oppfølging er meget godt spredd rundt i den offentlige forvaltning.

Stat, fylke og kommune har ansvaret for hvert sitt vegnett. Det omfatter også utbedring og regulering av dette vegnettet for blant annet å forbedre trafikksikkerheten.

Med gjennomføringen av Tromsøpakke I, som avsluttes ved utgangen av 2003, er det blitt etablert et bedre og tryggere hovedvegssystem, og det er bygd et omfattende gang- og sykkelvegnett langs riks- og fylkesvegnettet på Tromsøya. I tillegg har Tromsø kommune i gjennomsnitt brukt ca. 2 mill kr på trafikksikkerhetstiltak i året, mens statlige midler bevilget til Tromsø kommune over posten Trafikksikkerhetstiltak (tidligere Aksjon skoleveg) utgjør ca. 1,5 mill kr pr. år i perioden 1996-2001. Utover dette er det bevilget til Tromsø kommune statlige midler over posten "Øvrige riksveger" til noen større prosjekt som også har bidratt til å forbedre trafikksikkerheten, som utbedring av Rv 862 på Kvaløysletta til 17,0 mill. kr. i 2002.

Midlene og tiltakene for det statlige og det fylkeskommunale vegnettet koordineres gjennom fylkets samferdselsutvalg. Dette utvalget fungerer også som fylkets trafikksikkerhetsutvalg der Statens vegvesen har sekretariatet.

Politiet har ansvaret for kontroller i forhold til påbud og forbud med hensyn til:

- hastighet
- promille
- skilting m.m.

Statens vegvesen har ansvaret for kjøretøytekniske kontroller og setter opp og driver automatiske trafikkontroller (ATK) – fartskontroller.

Kommunale parkeringsvakter kan gebyrlegge trafikkfarlig parkering.

Sykehusene og forsikringselskapene får kostnadene som kommer i etterkant av en ulykke.

Alle de impliserte partene, samt Trygg Trafikk og andre frivillige organisasjoner, driver forebyggende arbeid. Dette skjer både alene og i samarbeid med andre.

3.1.4.1 Antall skadde og drepte

I Tromsø kommune er andelen drepte og skadde på vegnettet rundt halvparten av det som er gjennomsnittet for landet, sett i forhold til befolkningen. I fylket som helhet er det omtrent

tilsvarende som for landsgjennomsnittet. For luft- og sjøtrafikken er det i den aktuelle perioden (1996-2001) ikke registrert ulykker innenfor det definerte storbyområdet.

Tabellene under viser en oversikt over drepte og skadde på de ulike vegtypene og pr. 1000 innbyggere i fylket, kommunen og storbyområdet i perioden 1996-2001. Det understrekes at det gjennomgående er en underrapportering i forhold til de mindre alvorlige ulykkene, det vil si ulykker som ikke kommer med i statistikken.

Tabell: Drepte og skadde på vegnettet i perioden 1996-2001.

Skadegrad	Troms fylke			Tromsø kommune			Tromsø by			Alle veier Kommune/by
	Rv	Fv	Kv	Rv	Fv	Kv	Rv	Fv	Kv	
Lettere skadde	1034	234	283	185	73	148	98	36	145	406/279
Alvorlig skadde	171	50	28	21	14	12	8	5	11	47/24
Meget alvorlig skadde	11	3	0	2	1	0	1	1	0	3/2
Drepte	46	14	4	4	6	2	2	2	2	12/6

Kilde: Statens vegvesen Troms

Tabell: Drepte og skadde på vegnettet pr. 1000 innbyggere i perioden 1996-2001.

Skadegrad	Troms fylke	Tromsø kommune	Tromsø by
Lettere skadde	10,0	6,7	11,0
Alvorlig skadde	1,5	0,8	1,0
Meget alvorlig skadde	0,1	0,1	0,1
Drepte	0,4	0,2	0,3

Av tabellen, som viser drepte og skadde pr. 1000 innbyggere, ser vi at det er liten forskjell når det gjelder de alvorlige ulykkene som skjer i fylket, kommunen og storbyområdet.

3.1.4.2 Trafikksikkerhetstiltak

Utbedringer av vegnettet for å redusere ulykkesrisikoen eller konsekvensen ved eventuelle ulykker er det vegmyndigheten (stat, fylke og kommune) som har ansvaret for. Prioriteringen av trafikksikkerhetstiltak skjer innenfor rammen av de totale vegbevilgningene, og konkurrerer derfor mot rene veginvesteringer (framkommelighet), miljø- og kollektivtiltak og rassikringstiltak.

Informasjon, holdningstiltak og kampanjer gjennomføres av alle impliserte parter, både i samarbeid og alene. Spesielt har Statens vegvesen og Trygg Trafikk vært aktive, og politiet har også hatt sin forebyggende enhet som har drevet med direkte virksomhet.

Skiltmyndigheten er også spredd rundt på flere aktører. Statens vegvesen og kommunen har rett til blant annet å sette opp fareskilt, fartsgrenseskilt og noen opplysningsskilt på eget vegnett, mens politiet og Statens vegvesen har vedtaksrett i forhold til andre forbudsskilt, påbudsskilt og noen opplysningsskilt.

Kontroller er det politiet som har, med unntak av ulovlig parkering der også kommunen har myndighet, og tekniske kjøretøykontroller samt enkelte atferdskontroller (bilbelte) som Statens vegvesen gjennomfører.

3.1.5 Miljø

I brev fra Sekretariatet for NTP 2006-2015 datert 18.11.2002 er det angitt hvilke indikatorer/parametere som skal inngå i tilstandsvurderingen i storbyomtalene.

3.1.5.1 Luftforurensning

Politikk og regelverk:

I Norge er det først og fremst stoffene nitrogendioksid (NO₂), benzen (C₆H₆) og svevestøv (PM₁₀) som miljøvernmyndighetene er opptatt av å redusere. Utslippene av disse stoffene kan gi helse- og trivselsproblemer og helseskader blant folk som er utsatt for høye nivåer på utslipp eller er utsatt for dårlig luftkvalitet over lang tid. Utslipp i forbindelse med vegtrafikk er en av hovedårsakene til redusert lokal luftkvalitet, men vedfyring er også en vesentlig kilde til utslipp av svevestøv og benzen.

Regjeringen vedtok i 1998 nye nasjonale mål for lokal luftkvalitet. Målene setter grenser for innholdet i luften av nitrogendioksid, benzen, svevestøv og svoveldioksid. Målene skal oppfylles innen 2005 og 2010.

Nasjonale mål for lokal luftkvalitet:

- Timemiddelkonsentrasjonen av nitrogendioksid skal innen 2010 ikke overskride 150 µg/m³ mer enn 8 timer pr år
- Døgnmiddelkonsentrasjonen av svevestøv (PM₁₀) skal innen 2005 ikke overskride 50 µg/m³ mer enn 25 dager pr år og innen 2010 ikke mer enn 7 dager pr år
- Årsmiddelkonsentrasjonen av benzen skal innen 2010 ikke overskride 2 µg/m³ som bybakgrunnsverdi

”Forskrift om lokal luftkvalitet” vedtatt 04.10.2002, gir juridisk bindende grenseverdier for luftkvalitet som skal nås innen 2005 og 2010. Som følge av forskriften skal Statens vegvesen i 2003 etablere en målestasjon i Tromsø for kontinuerlig måling av luftkvalitet på gatenivå for parametrene nitrogendioksid, benzen og svevestøv.

Målinger av luftkvalitet:

Luftforurensning i Tromsø ble målt av NILU² på to stasjoner (Grønnegata og Fogd Dreyersgate) i perioden januar – april 2000 for parametrene nitrogendioksid, svevestøv og benzen. Konklusjonen var at forskriftens grenseverdier for svevestøv i 2010 sannsynligvis vil overskrides. Det spesielle med Tromsø var at kombinasjonen av mye strøing med sand og grus og høy piggdekkandel ga større svevestøvkonsentrasjoner på vinterdager med tørre og bare veger enn forventet ut fra trafikkmengden, mens svevestøvkonsentrasjonene var lave når vegene var snø- og/eller isdekte.

² Supplerende målinger av svevestøv og nitrogendioksid i Lillehammer og Tromsø vinteren 2000, NILU - OR 42/2000

Beregninger av luftkvalitet:

Utførte beregninger viser at ca 2 100 personer utsettes for konsentrasjoner av svevestøv som overskrider nasjonale mål for luftkvalitet.

Tabell 1. Antall personer utsatt for luftforurensning som overskrider nasjonale mål for luftkvalitet.

	Fylkesveger	Riksveger	Kommunale veger	Totalt
(NO ₂) over 150 µg /m ³ mer enn 8 timer/år	0	0	37	37
(PM ₁₀) over 50 µg /m ³ mer enn 7 dager/år	634	744	731	2108

Tabell 2. Antall boenheter utsatt for luftforurensning som overskrider nasjonale mål for luftkvalitet.

	Fylkesveger	Riksveger	Kommunale veger	Totalt
(NO ₂) over 150 µg /m ³ mer enn 8 timer/år	0	0	16	16
(PM ₁₀) over 50 µg /m ³ mer enn 7 dager/år	288	338	313	939

Boenhetene langs kommunale veger som er utsatt for svevestøvkonsentrasjoner over nasjonalt mål ligger i Storgata (103 stk), Dramsvegen (52 stk), Skippergata (46 stk), Grønnegata (44 stk) og Skolegata (29 stk). Ellers er 10 boliger eller mindre i hver av gatene: Parkgata, N. Tollbodgate, Strandskillet, Sommerfeldtsgate, Vestregata, Kirkegårdsvegen og Amtmandsgata også utsatt for svevestøvkonsentrasjoner over 50 µg PM₁₀/m³ mer enn 7 dager pr år.

Boenhetene langs riks- og fylkesveger, utsatt for svevestøvkonsentrasjoner over 50 µg PM₁₀/m³ mer enn 7 dager pr år, er Rv 862 fra NOVA-krysset til Eidkjosen (263 boenheter), Fv 53 fra tunnelen til tankanlegg ved Skjelnan (130 boenheter), Fv 63 fra Fylkesbygget til Langnestunnelen (99 boenheter), E8 fra krysset ved Berg (89 boenheter), Fv 59 fra UNN til Stakkevollvegen (59 boenheter) og Rv 863 fra Sandnesundbrua til Karveslettvegen (13 boenheter).

3.1.5.2 Støy

Politikk og regelverk:

Regjeringens resultatmål³ for støy er: Støyplagen skal reduseres med 25 % innen 2010 i forhold til 1999. Målet omfatter alle støykilder.

Ved planlegging av veger sier statlige retningslinjer⁴ at man skal oppnå ekvivalent døgnnivå utenfor boligfasade på 55 – 60 dBA. Ved bygging nye boliger er det krav i hht. plan og bygningslovens regler at innendørs ekvivalent døgnnivå ikke skal overskride 30 dBA.

I hht *grenseverdiforskriften* skal samferdselsmyndighetene, innen 01.01.2005, gjennomføre tiltak i boliger der innendørs ekvivalent døgnnivå overskrider 42 dBA. Forskriften omfatter bygninger som utsettes for støy fra flyplasser, riks-, fylkes- og kommunale veger mv.

³ Regjeringens miljøpolitikk MD 1999a

⁴ Retningslinjer for vegtrafikkstøy, Miljøverndepartementet 1979

Støyforhold i Tromsø:

Status for ”grenseverdiforskriften” i Tromsø er at Luftfartsverket må etterisolere 5 boenheter, Statens vegvesen 9 boenheter (ved riksveger) og Tromsø kommune 54 boenheter. Tromsø er den kommune i landet med nest flest antall boenheter der tiltakspunkt inntreffer ved kommunale veger (etter Oslo). Det har noe sammenheng med at tidligere riks- og fylkesveger er blitt omklassifisert til kommunale veger etter hvert som tunnelssystemet ble tatt i bruk.

Utførte beregninger⁵ viser at ca 3 200 personer utsettes for vegtrafikkstøy med støynivåer over 55 dBA utenfor fasaden ved sin bolig. Av disse er 1 050 svært støyplaget, hvorav 25 prosent plages av støy fra riksveger, 29 prosent plages av støy fra fylkesveger og 46 prosent plages av støy fra kommunale veger.

Tabell 3. Antall personer utsatt for vegtrafikkstøy i Tromsø.

	Fylkesveger	Riksveger	Kommunale veger	Totalt
Antall personer svært plaget (PSP)	304	258	487	1049
Antall personer mer enn 35 dBA, Innendørs lydnivå	337	169	951	1457
Utendørs lydnivå 55 – 60 dBA	413	603	31	1047
Utendørs lydnivå 60 – 65 dBA	372	220	220	812
Utendørs lydnivå 65 – 70 dBA	323	107	625	1056
Utendørs lydnivå > 70 dBA	0	40	259	299
Utendørs lydnivå > 55 dBA	1109	970	1135	3214

Tabell 4. Antall boenheter utsatt for vegtrafikkstøy i Tromsø.

	Fylkesveger	Riksveger	Kommunale veger	Totalt
Antall boenheter mer enn 35 dBA	153	77	412	642
Antall boenheter 55 – 60	188	274	13	475
Antall boenheter 60 – 65	169	100	96	365
Antall boenheter 65 – 70	147	49	271	467
Antall boenheter > 70	0	18	111	129
Antall boenheter > 55	504	441	491	1436

Boligene som utsettes for høyest støynivå (> 70 dBA) ligger ved Grønnegata - 28 boenheter, Storgata - 27 boenheter, Kirkegårdsvegen - 19 boenheter, riksveg 862 (NOVA-krysset til Eidkjosen) - 18 boenheter, Nordre Tollbodgate og Skolegata - 9 boenheter hver, Karl Pettersensgate - 8 boenheter og Solheimsvegen, Skippergata, Strandskillet og Langnesvegen med mindre enn 5 boenheter pr. gate.

⁵ Kartlegging av støy og luftforurensning i Tromsø, Scandiaconsult AS, 2001

Kartlegging om grenseverdier for støy og lokal luftforurensning, Troms, Asplan Viak AS, 2000

3.1.6 Standard på transportnettet

I det etterfølgende gis en kort omtale av standarden på transportnettet som ligger innenfor det som er definert som storbyområdet Tromsø.

3.1.6.1 Hovedvegnettet

Innenfor det definerte området for storbyutredningen har hovedvegnettet, som består av både riksveger, fylkesveger og kommunale veger, stort sett tilfredstillende standard når det gjelder framkommelighet for næringstrafikk, kollektivtrafikk og personbiltrafikk. Unntaket er Langnestunnelen, som var en privateid tunnel, som Tromsø kommune overtok sommeren 2002. Tunnelen er stengt for tunge kjøretøy. Den har behov for en betydelig oppgradering før den kan sies å tilfredsstillende de sikkerhetskrav som stilles til en slik høytrafikkert tunnel (ÅDT ca. 10500 kjt.).

Med hensyn til vedlikeholdsstandard (dekketilstand, spor og jevnhet), så er den å oppfatte som tilfredsstillende på riksvegene og til dels på også på fylkesvegene, mens den er noe dårligere på det kommunale vegnettet.

3.1.6.2 Gang- og sykkelveger/fortau

Reisevaneundersøkelsen i Tromsø i 1990 viste at det foretas omtrent 20.000 reiser til fots eller med sykkel til og fra arbeid og skole. 31 % av alle reiser foretas til fots eller med sykkel i byområdet i Tromsø.

For å bedre forholdene for disse, og som et ledd i en målrettet innsats for å øke andelen som går og sykler, både av miljømessige, trafikksikkerhetsmessige og helsemessige grunner, ble "Kommunedelplan for gående og syklende" utarbeidet og behandlet i 1999. Planen omfatter Tromsø byområde. Det vil si Tromsøya, området Slettaelva - Storelva på Kvaløya, og Gammelgård - Skjelnan på fastlandet.

Planen var et forslag til hovedtraséer for gang- og sykkelveger i dette området, med unntak av sentrum der den var tenkt å være en del av gatebruksplanen for sentrum.

"Kommunedelplan for gående og syklende" var en oppfølging av "Samordna transportplan for Tromsø"; og planens handlingsprogram skal gi grunnlag for prioritering av investeringer på det kommunale veinettet og riks- og fylkesveinettet, og må følges opp i forbindelse med årlige prioriteringer i budsjett og langtidsbudsjett.

For å få et sammenhengende hovednett for hele byområdet er det sett på 24 hovedtraséer med total lengde på 75 kilometer (inkludert det som er bygd). Mange av disse traséene er skoleveier. I traséene må det etableres en del nye fortau og gang-/sykkelveger. Noen av disse traséene går på stier eller boligater med liten trafikk, slik at det ikke er nødvendig med fortau eller gang- og sykkelveg. Forslaget til handlingsprogram omfatter utbygging og tilrettelegging av disse 24 traséene for gående og syklende. I tillegg kommer økt vedlikeholdsstandard og sykkelparkeringsanlegg.

I Kommunedelplanen var det ikke foretatt en nøye prioritering mellom prosjektene. Dette er nå gjort, og tatt hensyn til i forbindelse med utarbeidelsen av Tromsøpakke II. Investering-

omfanget var beregnet til om lag 200 millioner kroner (1997 kroner), men kostnadsanslaget er øket betraktelig. Gjennom Tromsøpakke II vil under halvparten av prosjektene bli gjennomført. Store og viktige gang-/sykkelvegprosjekt som ikke har fått plass innenfor Tromsøpakke II er:

- Rv 862 G/s-bane Sandnessundbrua
- Fv 59 Vales veg – Nordøyavegen
- Kv Nordøyavegen – Skattøra – Hamna
- Kv Hamna sør – Giæverbukta
- Kv Langnesvegen X Fv 63 – Langnesvegen v/fotgjengersignal
- Fv 63 Nyløkken – X Bjørnøygata
- Ev 8 Tromsdalen ved bruhodet

Bygging av gang- og sykkelveg/fortau på disse strekningene vil gi et tilfredsstillende og sammenhengende tilbud til fotgjengere og syklister langs med hovedvegnettet, og inkluderer alle vegkategorier. I tillegg kommer manglende gang- og sykkelvegtilbud langsmed det kommunale vegnettet på Tromsøya. Gang-/sykkelvegbehovet nevnt foran søkes løst gjennom Tromsøpakke II for de mest utsatte rutene, men lar seg ikke fullfinansiere innenfor den økonomiske rammen til Tromsøpakke II.

Imidlertid vil et godt utbygd tilbud med gang- og sykkelveger/fortau få liten innvirkning på biltrafikken. Det har sammenheng med de klimatiske forholdene (ustabil vær og lang vinter) man har i Tromsø som gjør at få velger sykkelen som framkomstmiddel når avstanden blir mer enn 5-6 km. I tillegg er sykkelsessongen i Tromsø kort, vanligvis fra midten av mai til utgangen av september.

Vedlikeholdet av gang-/sykkelvegene og fortauene er dårlig langsmed alle vegkategoriene, og må av hensyn til å øke bruken av disse vegtilbudene forbedres. Om vinteren må det være en forutsetning at gang- og sykkelvegene er gjennombrøytet til samme tid som det øvrige vegnettet unntatt i forbindelse med ekstremvær.

3.1.6.3 Terminalfunksjoner

Godstransporten over Tromsø havn (Breivika), som stort sett består av assorterte pallelaster, fungerer i dag tilfredsstillende fordi flåten som benyttes i liten grad er tilpasset containertrafikk. I løpet av de nærmeste 5 årene antas det imidlertid at en modernisering av flåten vil føre til at en større del av industrigodset (spesielt fiskeprodukter) vil bli transportert i containere. Årsaken til denne utviklingen er å finne i sporbarhetskravene. Det betyr at Tromsø havn må forberede seg til å møte denne nye situasjonen ved å etablere en containerhavn.

Når det gjelder terminalfunksjonene knyttet til persontransport, så er forholdene på Tromsø Lufthavn tilfredsstillende. Terminalbygningen har tilstrekkelig kapasitet til å ta dagens flytrafikk, og det er tilstrekkelig forbindelse inn til Tromsø sentrum med buss i tillegg til at det er en taxiholdeplass like utenfor ankomsthallen. Inne i sentrum (på Prostneset) er det overgang til båt og distriktsrutebuser.

Når det gjelder trafikknutepunktet på Prostneset, der forbindelsene (fra/til) båt/båt, båt/bil, bil/båt og bil/bil er plassert, så er ikke passasjerfasilitetene tilfredsstillende. Det mangler en tilfredsstillende terminalbygning med nødvendige passasjerfasiliteter og

informasjonstjeneste. Dette problemet vil trolig være løst når utvidelsen og ombyggingen av Prostneset er gjennomført. Ombyggingen er planlagt oppstartet i 2004.

I Breivika anløper om lag 40 % av alle cruiseskipene som kommer til Tromsø i løpet av sommeren (resten anløper Prostneset). I dette havneavsnittet mangler det en tilfredsstillende terminalfunksjon som kan tilby turistene de tjenestene og den service som de etterspør, og sist men ikke minst at turistene kan komme seg fra båt til bil/buss og tilbake på en trafiksikker og tiltalende måte. Dagens forhold, der turister må gå mellom vogntog og andre godstransporter, er ikke tilfredsstillende. Planer for et nytt opplegg foreligger ikke, og det er lite trolig at det kommer til å bli gjort noe de nærmeste årene.

3.1.6.4 Pålitelighet

Hovedvegnettet i Tromsø har en standard og en driftssikkerhet som er meget bra, i tillegg til at det også har en trafikkavviklingskapasitet som gir god regularitet. Men som mange andre vegnett, har også dette hovedvegnettet en risiko med hensyn til driftsstans.

Risikoen er først og fremst knyttet til Tromsøbrua og Sandnessundbrua, som kan bli stengt på grunn av sterk vind, at det skjer en trafikkulykke på bruene eller at et skip kolliderer med bruens fenderverk og/eller søyler/pilarer. Dernest er det også en risiko knyttet til driften av det omfattende tunnelsystemet som er bygget i Tromsø. Faller strømforsyningen ut, må alle tunnelene stenges for trafikk av hensyn til trafiksikkerheten inntil strømforsyningen er gjenopprettet; og skjer det en trafikkulykke i en tunnel, må denne tunnelen stenges inntil tunnelen er ryddet.

Situasjonene nevnt foran kan medføre stengning fra en til flere timer, men forekommer relativt sjelden. Skjer slike situasjoner i forbindelse med morgen- og/eller ettermiddagsrushet, kan det ta lang tid å avvikle rushtrafikken.

Statens vegvesen Troms har imidlertid utarbeidd instruksjoner som beskriver hvordan slike situasjoner skal håndteres.

Om vinteren kan det på dager med dårlig vær og vanskelige kjøreforhold forekomme at ikke alle hovedvegene er gjennombrøytet og glatte vegpartier ikke er blitt strødd før rushtrafikken setter inn. Slike situasjoner skaper trafikkavviklingsproblemer. Det samme er i enda større grad tilfelle for gang- og sykkelvegnettet, noe som bidrar til å redusere bruken av dette vegnettet.

Når det gjelder regulariteten til sjøs og i luften, så er den naturligvis til en viss grad påvirket av værforholdene. Men selv om Tromsø ligger på ca. $69,7^{\circ}$ nord er påliteligheten til sjø- og lufttransporten meget god.

3.2 Framkommelighet

Utbyggingsplanen, som det ble lagt opp til i transportplanen for Tromsø, la blant annet opp til en utbygging av hovedvegnettet i Tromsø, slik at køproblemene, som man hadde på Tromsøya og på innfartsvegene til Tromsø sentrum fra øst (fastlandet) og vest (Kvaløya), kunne bli løst. Utbyggingsplanen ble gjennomført i løpet av 1990-årene, og

utbyggingstiltakene har resultert i at det nå, på dager med normale kjøreforhold, ikke er trafikkavviklingsproblemer verken i morgenerushet eller ettermiddagsrushet.

Reisetidsundersøkelsen, som ble gjennomført i løpet av september og oktober 2002, bekrefter denne situasjonen. Den viste en gjennomsnittlig forsinkelse i forhold til normal kjøretid på 3–5 min. for de tre rutene som ble undersøkt.

Trafikksituasjonen innenfor det definerte storbyområdet for Tromsø er følgelig den at verken næringstransportene eller kollektivtransportene har vesentlige framkommelighetsproblemer på hovedvegnettet når vær- og føreforholdene er normale.

Imidlertid er trafikkmengden på de mest trafikerte vegrutene innenfor storbyområdet nær den teoretiske kapasitetsgrensen for det noen av disse vegene kan avvike i rushtidene, og det betyr at på vinterdager med dårlige kjøreforhold, vil køproblem kunne oppstå.

Dessuten vil boligutbyggingen, som skjer på Kvaløya og på fastlandet sør for Tromsøbrua, i løpet av en tiårsperiode resultere i køproblemer på Sandnessundbrua og Tromsøbrua i morgen- og ettermiddagsrushet. Grunnen er at trafikkmengden overskrider timetrafikken bruene er i stand til å avvike. Utenom rushtidene vil trafikken normalt gå uten hindringer, noe som betyr at det meste av næringstransportene til/fra byområdet i liten grad vil bli påvirket av køproblemer.

Arealdelen til Tromsø kommunes kommuneplan for byområdet og bynære områder (2000-2012) ble i hovedtrekk vedtatt i 2001; men på grunn av at enkelte nye områder kom inn i den politiske behandlingen, og at det ble reist innsigelser mot planen, ble den ikke endelig vedtatt før november 2002.

Planen legger i hovedtrekk opp til konsentrert utbygging i Tromsø, med fokus på å bygge ut innenfor dagens bygrenser. Enkelte viktige unntak finnes dog, blant annet ønsket kommunestyret å åpne for en større utbygging på Kvaløya og i enkelte områder utenfor byområdet. Kommunestyret flyttet også bygrensen for å åpne for mer bygging i byens ytterkant på fastlandet. Boligbyggestrategien, som ville ha vært et viktig redskap for å slå fast i hvilke rekkefølge en ønsker å bygge ut de forskjellige områdene, ble ikke vedtatt.

Videre anslås det en boligbygging på om lag 450 enheter i året (maksimalt 650). Boligpotensialet innenfor det vedtatte utbyggingsområdet er anslått til mellom 7500 og 8000, hvorav mellom 2500- 3000 i gangavstand til sentrum. Utviklingen de siste to årene tyder på en enda større utnyttelse, samt økt fortetting. Med andre ord er boligpotensialet innenfor eksisterende bygrense mer enn stor nok til å dekke boligutbyggingen de neste 15 årene.

Fordi det er boligutbyggingen som i særlig grad påvirker trafikktutviklingen, må kommunen innen utgangen av vegplanperioden 2006-2015 ha avklart hvilken boligutbyggingsstrategi som skal gjelde videre framover, og i denne strategiavklaringen vil trafikkavviklingen måtte være en sentral problemstilling.

Andre måter å styre trafikktutviklingen på, er å gjøre det billigere å reise kollektivt, øke parkeringsavgiften, innføre vegprising, og gjøre bruk av tidsregulering ved bruk av skilting.

Viktig i denne sammenheng er også at etableringer av nye kjøpesentre ikke må skje i utkantområder der det vil medføre økt personbiltrafikk. Slike sentrer må legges til sentrale trafikknutepunkt som gjør det mulig å benytte kollektivtransport.

3.3 Tromsø havn

Kapitlet om Tromsø havn er utarbeidd i samarbeid med Tromsø Havn, Havnedirektøren.

Kapitlet er ikke ensidig basert på konsekvensutredningen om Breivika havneavsnitt, og det gjelder i særlig grad omtalen av godsomslaget i havneområdet; der man i dette kapitlet tar utgangspunkt i at Tromsø havn skal være en intermodal knutepunktshavn med de mulighetene det innebærer, mens konsekvensutredningen tar utgangspunkt i dagens godsomslag. Videre legges registreringene for 2001 til grunn for godsomslaget over de offentlige kaiene, mens konsekvensutredningen er basert på registreringen for 2000.

Når det gjelder vanndybden ved kaiene, så angis den fra – til. Det har sammenheng med at kaiområdet utbygges etappevis, og at de ulike kaiene vil få ulik vanndybde. For fiskerihavna vil det gjelde at de største fiskebåtene skal kunne komme inn til kaiområdet, og dette kaiområdet dimensjoneres for en vanndybde på 14 meter. Endelig vanndybde ved den enkelte kai vil bli fastlagt i reguleringsplanen.

3.3.1 Politiske føringer og viktige plandokument

Tromsø er av Stortinget pekt ut som nasjonalhavn. Videre har Tromsø status som grensekontrollhavn, EØS-havn, fiskerihavn og er hovedbase for SFT's beredskap i Nord-Norge.

Breivika er Tromsø's viktigste trafikkhavnomsråde. Den sørlige del av havneområdet er i dag fullt utnyttet/utbygd for dagens bruk med i hovedsak assorterte pallelaster, og dette kaiområdet har et vanddyb som varierer fra 7,5 – 12 meter for de ulike kaiene. Området er for trangt og uhensiktsmessig for håndtering av større parti enhetslaster/containere.

Nordre del av Breivika har stort potensiale for fremtidige havneutbygginger. Det kan bygges ut ca. 700m ny kailinje med et vanddyb som kan komme til å variere fra 12-14 m.

Rapporten "Tromsø som nasjonalhavn – overordnet utviklingshavn" ble behandlet i kommunestyret 26.1.2000. Følgende vedtak ble fattet:

1. *Tromsø kommunestyre vurderer utbyggingen av Tromsø som nasjonalhavn som ett av de største og viktigste næringspolitiske tiltak for Tromsø kommune og Troms fylke de kommende år.*
2. *Analyserapporten "Tromsø som nasjonalhavn – overordnet utviklingsplan" legges til grunn for den videre utviklingen av Tromsø som nasjonalhavn.*

I forbindelse med de strategiske analyser for Nasjonal Transportplan 2006-2015 har så vel Troms fylkeskommune som Finnmark fylkeskommune i sine uttalelser omtalt/gjort vedtak om Tromsø havns fremtidige rolle som knutepunktshavn.

Troms fylkeskommune har i den forbindelse blant annet gjort følgende vedtak knyttet til ”overordnede strategiske prioritering for godstransporter”:

3. *Det utvikles en intermodal knutepunktshavn/containerhavn i Tromsø. Narvik videreutvikles som knutepunkt for landbaserte transportert basert på bil og bane. For å få til en best mulig utnyttelse av disse knutepunktene vil det være nødvendig å fokusere på forbindelsene mellom dem.*
4. *Det må etableres effektive feedersystemer inn mot knutepunktene. For sjøtransport vil dette i hovedsak bety at de største trafikkhavnene og de største fiskerihavnene, samt effektive vegtransporter inn mot knutepunktene Tromsø og Narvik. Dette innebærer bl.a. at regularitets- og fremkommelighetstiltak på E 6 prioriteres, at det arbeides for at E 8 får TEN-status og at E 10 defineres som egen stamvegrute ift. prioritering av investeringer.*
5. *Infrastrukturen i selve knutepunktene må utvikles slik at det legges til rette for effektiv godshåndtering og distribusjon i knutepunktene.*

I sin rapport om de strategiske utfordringer Troms står overfor i forbindelse med NTP 2006-2015, går Troms fylkeskommune inn for at det utvikles et feedersystem med båt og bil inn mot Tromsø som intermodal knutepunktshavn. Et større utredningsarbeid blir nå igangsatt for å konkretisere dette nærmere.

Tromsø Havn tar ikke sikte på å utvikle Tromsø havn som et bane-/sjøknutepunkt. Det realistiske er at Narvik blir jernbaneknutepunkt for Tromsø. En slik konklusjon vil øke tungtransporten på vegnettet i Tromsø, samtidig som den vil styrke utviklingen av Tromsø havn, da det betyr økt sjøtransport og bedre frekvens av containerførende skip i Nordsjøtrafikk.

Finnmark fylkeskommune har i sin uttalelse pekt på at Tromsø eller andre byer lenger sør vil være å foretrekke som intermodal knutepunktshavn fremfor å etablere en i Finnmark. Dette ut fra behovet for å etablere et effektivt feederopplegg, og ønsket om å prioritere vegutbyggingen i Finnmark. Konkret uttales det:

Selv om det fra sentralt hold synes å gå mot en tung satsing på å utvikle de såkalte intermodale knutepunktshavnene, vil det i Finnmark bli viktigere å rette hovedinnsatsen inn mot utvikling av feedersystemene, dagens veger og båtruter.

For Tromsø havn betyr det at den intermodale knutepunktetsfunksjonen må ta sikte på å dekke et influensområde fra nordre Nordland og nordover.

I arbeidet med utviklingen av Tromsø havn foreligger følgende viktige dokument:

- Prinsippvedtak vedrørende arealbruk langs Tromsøysundet (kommunestyresak 77/97)
- Overordnet utviklingsplan (Tromsø Havn)
- Kommuneplanens arealdel (Tromsø kommune)
- Internasjonale fiskerihavnfunksjoner (Tromsø Havn)

I tillegg kommer konsekvensutredningen for Breivika havneavsnitt som er lagt ut til høring.

Arealene langs begge sider av Tromsøysundet er vurdert som byens viktigste og største vekstområder.

Allerede med vedtak i kommunestyresak 77/97 "Prinsipper for helhetlig arealdisponering langs Tromsøysundet" ble grunnlaget lagt for framtidig politikk i forhold til utnyttelse av arealene langs Tromsøysundet.

Mens områdene langs Strandveien ble forbeholdt utvikling til boligformål og lettere virksomheter, ble det lagt opp til at de sjønære områdene på Nordøya skulle utvikles med sikte på maritim næringsvirksomhet og havneformål.

Nordøya ble således utpekt til område for framtidig havneutvikling, herunder utvikling av den offentlige trafikkhavna, internasjonal fiskerihavn, terminalanlegg for bunkring og for etablering av nærings- og industrivirksomhet med behov for sjøtilknytning.

Som en oppfølging av ovennevnte politiske avklaring, startet Tromsø Havn en prosess med sikte på å utarbeide en langsiktig strategi for egen virksomhet.

Av andre forhold som bidro til å initiere dette arbeidet kan nevnes Stortingets behandling av St. melding nr. 46 "Om havner og infrastruktur for sjøtransport", det da nystartede arbeidet med Nasjonal Transportplan 2002-2011, samt fylkeskommunens arbeid med Fylkesplan for Troms 2000-2003.

Mye av strategiarbeidet var rettet mot å identifisere havnas fremtidige utbyggingsbehov, herunder peke på egnet lokalisering og konkretisere behov for havnearealer, kaier og infrastruktur innenfor planperioden fram mot 2020.

3.3.2 Tromsø Havn som konsept

I dag er Tromsø havn en havn som primært dekker godstransportbehovet for befolkning og næringsliv i Tromsø og Nord-Troms samtidig som den har en viktig knutepunktsfunksjon for Finnmark og Svalbard. Tromsø er et betydelig knutepunkt for landing og mellomlagring av fisk (frysehoteller), og har dermed opprettholdt sin posisjon, som en av landets største fiskerihavner, på tross av at den tradisjonelle fiskeindustrien har forlatt Tromsø. Havnas attraktivitet som landings- og omlastingssted har grovt sett fire hovedårsaker:

- Riktig lokalisering
- En stor havn med god kapasitet
- Et meget høyt servicenivå (one stop shopping)
- Et godt sjø- og landtransporttilbud ut av byen

Fiskeri- og havbruksnæringen kommer til å vokse videre samtidig som nye produkter og produksjonsmåter vil se dagens lys. Næringen vil også stå overfor meget store utfordringer i å etablere logistikksystemer som både er rimeligere og har høyere kvalitet enn dagens tilbud.

Etter hvert som havbruksnæringen i nord vokser, vil godsvolumene øke både på nordgående som følge av det økte behov for fôr og utstyr (tilsvarer ca 150 % av slaktevolum), og på sørgående som eksport av ferdige produkter.

Som en del av kompetansemiljøet i tilknytning i Universitetet har Tromsø utviklet landets ledende fiskerikompetanse. Denne kompetansen vil spille en nøkkelrolle i utviklingen av neste generasjons prosessanlegg knyttet til maritimt råstoff (fisk og biprodukter). Tromsø

Havn har i den forbindelse et sterkt fokus på å legge forholdene til rette slik at kompetansemiljøene i Tromsø skal kunne omsette sin kunnskap til kommersielle bedrifter.

Tromsø Havn vil møte behovene til den internasjonale flåte og fremtidens fiskeri- og havbruksnæring gjennom konseptet ”Tromsø Internasjonale Fiskerihavn”. Dette konseptet tar utgangspunkt i at norsk fiskeri- og havbruksnæring har behov for å bedre sin konkurransekraft ved å etablere samarbeidsløsninger for å oppnå de nødvendige synergier. Det gjelder både mellom de ulike deler av næringen, mellom bedrifter og de offentlige havner, samt i forhold til de nye industribedrifter som forventes utviklet på basis av marine bi- og avfallsprodukter.

Konseptet er nærmere beskrevet i konsekvensutredningen ”Tromsø som nasjonalhavn, Breivika havneavsnitt” av august 2002.

I Breivika havneavsnitt vil en legge til rette for samlokalisering av alle typer bedrifter knyttet til marint råstoff med unntak av produksjon av levende fisk i mærer som ikke kan foregå i havna.

Når Breivika er valgt som lokaliseringssted for en slik satsing, er det fordi denne aktiviteten er vurdert å måtte ligge i umiddelbar tilknytning til den del av havna som skal utgjøre tyngdepunktet i den fremtidige containertrafikken. I den første fasen (5-10 år) av økt olje- og gassvirksomhet i Barentshavet, vil konsekvensen primært være økt trafikk og den skal løses i Breivika. Det er imidlertid mulig at denne utbyggingen i volum og konsept blir slik at det blir behov for å utvikle et integrert havne- og industritilbud i nord, der utstyrsleverandører og servicebedrifter kan ta inn moduler og utstyr for komplementering, sammenbygging og kontroll. Det må derfor legges til rette for en slik utvikling, og da gjennom å utvikle et nytt havne- og industriområde enten i Finnvika (på Kvaløya), ved Tønsnes (på fastlandet), eller ved Balsnes (på Malangshalvøya).

Den fremtidige utvikling i nordområdene (Norge og Russland) må forventes å føre til en betydelig økt internasjonal skipsfart. Det må derfor legges spesiell vekt på at Tromsø havn skal bli attraktiv overfor utenlandske skip og utenlandske aktører innen det maritime cluster, både som et effektivt og funksjonelt logistikknutepunkt i et transportnett av høy internasjonal kvalitet, og som et servicested som kan møte alle de behov og krav som utenlandske redere og fartøyer vil ha når de anløper en norsk havn.

I stikkords form er konseptet for Tromsø havn:

- a) Være et logistikknutepunkt i de to dimensjoner
 - Intermodalitet i forhold til sitt influensområde (regionen)
 - Som senter i en eller flere industriklynger i Tromsø
- b) Være en koordinator og tilrettelegger i utviklingen av regionale næringsklynger
- c) Legge forholdene spesielt til rette for at utenlandske aktører (rederier og servicebedrifter) benytter Tromsø som operasjonsbase eller som knutepunkt i et gjennomgående transportsystem
- d) Være en tilrettelegger for utvikling av neste generasjons marine næringer i samarbeid med kompetansemiljøer og kommersielle aktører
- e) Være hovedhavna for den nærings- og transportutvikling som forventes i Barentsregionen

3.3.3 Trafikkbilde

I nevnte konsekvensutredningsarbeid er det lagt til grunn relativt offensive vekstprognoser, i hovedsak basert på en betydelig økning innenfor havbruksnæringen, og i mindre grad knyttet til regional knutepunktsfunksjon og økt aktivitet i nordområdene.

I forbindelse med vurderinger knyttet til Tromsø som intermodal knutepunktshavn, legges det til grunn at Tromsø havn tilføres ytterligere gods bl.a. fra Finnmark, som ikke er tatt med i konsekvensutredningsarbeidet. I tillegg er det lagt inn betydelige volumer knyttet til økt virksomhet i nordområdene. Godsanslagene nedenfor avviker således noe fra det som presenteres i konsekvensutredningen.

Tromsø havn hadde i 2001 10.331 skipsanløp som fordeler seg som følger:

- Godsførende 2.251
- Fiskefartøy 4.146, hvorav ca 20 % utenlandske
- Cruise 96
- Andre fartøyer 3.838

I dag har Tromsø havn 30 regulære ukentlige anløp (eksklusive hurtigruten) av rutegående godsførende fartøyer hvorav 9 går i Nordsjøfart. Av disse regulære ukentlige anløpene stopper 25 ruter i Tromsø. I tillegg til de rutegående godsskipene kommer et betydelig antall andre godsførende fartøyer (ca 700 på årsbasis) som går i løsfart.

Dagens flåte er kun i meget liten grad tilpasset containerfrakt. Dermed er også containertrafikken over Tromsø havn begrenset. Det ventes ikke vesentlig vekst i andelen av containerisert gods før dagens umoderne tonnasje skiftes ut. Dette antas å skje i løpet av de nærmeste 5 år både som følge av at norsk sjøtransport generelt har et meget stort behov for modernisering, ved at sporbarhetskravene til fiskeeksporten vil kreve økt bruk av containere, og ved at større deler av industrigodset også vil bli transportert i containere.

Godsstatistikkene for Tromsø viser et stykkgodsslag over offentlige havneanlegg i Tromsø havn i 2001 på 152.874 tonn, og over private anlegg på 166.290 tonn (i 2000). I tillegg kommer 339.254 tonn fisk (offentlige og private anlegg). Totalt 658.418 tonn. Utviklingen de siste år har vist en betydelig økning av fiskelandingene til Tromsøs ”frysehoteller”, og det antas at ca 29 %, eller 57.029 tonn, blir videretransportert med bil.

Retningsbalansen for godstransporten viser ca 305.000 tonn losset (nordgående) og ca 230.000 tonn lastet (sørgående). I tillegg kommer omlastingen til Finnmark med ca 20.000 tonn pr. år. Totalt utgjør godstransporten 555.000 tonn pr. år.

Som intermodal knutepunktshavn vil godstrafikken i antall containere pr uke og retningsbalansen være avgjørende for hvilken regulær anløpsfrekvens som kan forventes. Med moderne skip kan det antas at ca 80 % av stykkgodsmengden og fiskeeksporten vil gå i containere. Med en gjennomsnittsvest på 10 tonn pr full container, betyr dette at dagens godsmengde i Tromsø vil tilsvare et containeromslag målt i TEU (Twenty feet Equivalent Units) på:

- Ca 24.400 TEU pr år losset (nordgående)
- Ca 18.400 TEU pr år lastet (sørgående)

Den dimensjonerende uketrafikk som grunnlag for etablering av regulære ruter med containerførende skip vil ligge noe under ukegjennomsnittet for året, antatt 90 %. Tatt hensyn til dette, vil denne trafikk representere en dimensjonerende uketrafikk på ca 440 TEU pr uke.

Med et ønsket volum på 100 TEU pr anløp gir dette grunnlag for 4-5 anløp pr uke allerede med dagens godsmengder. Dette tilsier at Tromsø vil være en meget attraktiv havn for næringslivet, og i vesentlig grad styrke sjøtransportens konkurransesituasjon i forhold til biltransport.

I løpet av få år forventes retningsbalansen å forskyves enda mer i favør av nordgående trafikk. Dette som følge av den økte petroleumsvirksomheten i Barentshavet. Med Statoil i spissen har oljeselskapene besluttet å gå over fra bil til båttransport når det gjelder forsyninger og utstyr til aktiviteten i nord. Videre har en sammen med baseselskapene gått inn for at denne båttransporten i størst mulig grad skal koordineres med de andre godsførende skip. Dermed vil oljeselskapenes behov for egentransporter reduseres vesentlig. Dette vil ikke bare resultere i økt nordgående gods, men også gi økt sikkerhet for god frekvens. Sistnevnte ut fra at oljeselskapene forventes å ha et minimumskrav på to avganger pr uke for å få god nok forsyningssikkerhet med båt.

Retningsbalansen for Tromsø er annerledes enn i de andre nordnorske havner som alle har en overvekt av sørgående gods. Det refereres i den forbindelse til forsker Inger Beate Hovi, som i et intervju i Havneavisen (august 2002) uttaler følgende om TØI's analyse av "godsgrunnlaget for containertrafikk mellom Nord-Norge og Kontinentet":

For det første er analysen ingen lokaliseringsanalyse. Til det er datagrunnlaget alt for grovt. Spesielt gjelder det sammenligning av ulike alternativ innenfor samme fylke.

Det som står som våre hovedkonklusjoner er at det er et potensial for å innføre en direkte containerlinje mellom Nord-Norge og Kontinentet, men at det er svært skjev retningsbalanse, betydelig høyere eksport enn import. Da vi har sammenlignet de samfunnsøkonomiske kostnadene ved de ulike alternativene, er det særlig for godset som i utgangspunktet går med bil at en vil kunne oppnå en gevinst ved et slikt alternativ siden det i første rekke er fersk fisk som i dag transporteres på veg fra Nord-Norge til Kontinentet.

Videre ser en at eksportandelen som utgjøres av fersk fisk er betydelig høyere i Troms og Finnmark enn i Nordland. Det gjør at den samfunnsøkonomiske gevinsten er høyere ved et anløp lenger nord enn for eksempel i Bodø eller Mo i Rana, fordi det der er tunge godsvolum som i dag transporteres med skip, sier Hovi.

Denne situasjonen med stor overvekt av nordgående transporter til Tromsø, representerer et betydelig potensiale for å øke sørgående containertrafikk, og dermed styrkes Tromsøs rolle som knutepunktshavn for industribedrifter i Tromsøs omland. Når containeriserte enhetslaster blir dominerende i godstransporten langs norskekysten, vil retningsbalansen få en mye større betydning enn tidligere med hensyn til hvilke havner som naturlig utvikler seg til intermodale knutepunktshavner. Med dette som utgangspunkt vil det (i tråd med det Hovi sier) være samfunnsøkonomisk riktig å utvikle Tromsø som den viktigste intermodale knutepunktshavn i Nord-Norge.

De økte godsmengder som et feedersystem med Tromsø som knutepunkt vil representere, kan vanskelig konkretiseres uten nærmere analyser. Et slikt analysearbeid er besluttet igangsatt i

regi av Troms fylkeskommune og i nært samarbeid med Tromsø Havn og store nordnorske bedrifter.

Man kan imidlertid med utgangspunkt i dagens landinger av marint råstoff i Troms og Finnmark anta et grunnlag for et tilbringersystem knyttet til sjømatprodukter. Det ble i 2001 landet ca 860.000 tonn råstoff i Troms og Finnmark (bunnfisk og pelagisk), i tillegg ble det produsert ca 80.000 tonn laks i disse to fylkene. Med beskjedne omregningsfaktorer representerer dette et regionalt godsomslag (inn til kyst/omfordeling og produksjon internt i regionen/til eksport) på ca 1.210.000 tonn.⁶ I dette bilde er behandling av biprodukter ikke medtatt.

I tillegg kommer innsatsfaktorer i produksjon av sjømat som eks fiskefôr, salt, mv. som nevnt tidligere.

I en godsprognose for Tromsø vil en også måtte gjøre en vurdering av hvor stor del av de utenlandske landinger av fisk som kan tenkes å gå over Tromsø, og i hvilken grad Tromsø vil etablere seg som logistikk- og serviceknutepunkt for petroleumsutviklingen i Barentshavet.

I et lengre perspektiv (10-15 år) må det forventes at olje- og gassutvinningen i østre Barentshav er kommet i gang for fullt. Det vil kunne representere nye og meget store muligheter og forventninger til Tromsø både med hensyn til rene havnetilbud og til mer integrerte løsninger mellom havn og utstyrsleverandør og ulike servicebedrifter. Dette representerer imidlertid enda så store usikkerheter at det ikke kan tas inn i prognosene.

Hovedpoenget er at disse problemstillingene må klarlegges nærmere i analyser av det næringsmessige omland for et tilbringersystem knyttet til Tromsø som intermodalt knutepunkt. En analyse som det nå er enighet om å iverksette. Hvor mye som vil tilføres et tilbringersystem basert på containeriserte enhetslaster av det totale potensiale, er blant annet et viktig spørsmål en slik analyse bør fokusere på.

3.3.4 Samarbeidsrelasjoner

Samarbeidstiltakene med privat sektor i Tromsø har til nå i hovedsak dreid seg om å legge til rette for etablering av transporttunge bedrifter i Breivika. For den videre utbygging av Tromsø Internasjonale Fiskerihavn er en nå i dialog med private aktører både om konkrete etableringer der disse bygger sine egne bygg samt om hvordan grunnlagsinvesteringer til tomteopparbeidelse mv. skal finansieres og eies. I dagens driftsform er de fleste bygninger og alt håndteringsutstyr i de offentlige havneavsnitt eid og drevet av private.

Gjennom en del år har det vært diskutert et interkommunalt havnesamarbeid med nabokommunene Balsfjord og Karlsøy. Dette har primært hatt som målsetting at nabokommunen ønsket en formell faglig kontakt (Balsfjord) og en påvirkning i å utvikle en god eksporthavn for fisk (Karlsøy).

⁶ 560.000 tonn bunnfisk omfakt på 0,35 gir 200.000 tonn ferdigvare. 300.000 tonn pelagisk, noe går direkte til konsum men mesteparten til mel og olje. Av forsiktighetshensyn benyttes omregningsfaktorer for mel og olje på hele mengden. Dette gir $300 \times 0,17 = \text{ca } 50.000$ tonn mel og $300 \times 0,07 = \text{ca } 20.000$ tonn olje

Et formelt interkommunalt havnesamarbeid anses i dag som lite aktuelt for Tromsø Havn i og med at det legges opp til en utbygging av Breivika havn. Det er imidlertid ønsket om å utrede en annen form for samarbeid der omkringliggende kommuner og viktige bedrifter sør og nord for Tromsø etablerer en formell samarbeidsrelasjon basert på et feederkonsept. I dette vil Tromsø bidra til at viktige havnefunksjoner opprettholdes i lokalsamfunnene, og at bedrifter om nødvendig også skal bli betjent med containerførende skip dersom det blir det økonomisk gunstigste i for eks. spesielle deler av sesonger.

I et slikt samarbeidsopplegg vil en også kunne se for seg en ny type organisering der Tromsø Havn blir delt i en forvaltningsenhet for Tromsø og en logistikkansvarlig enhet som kan ha flere eiere (offentlig og privat). Valg av organisasjonsmodeller vil imidlertid være gjenstand for en noe grundigere analyse der de overordnede målsettinger står i fokus. I dette arbeidet vil det blant annet være påkrevet å søke dialog med nasjonale forvaltningsorganer. Her kan nevnes at Tromsø Havn allerede har vært i samtaler med Statens vegvesen hva gjelder deres erfaringer knyttet til OPS-konsepter som går på finansiering og drift av tunge veianlegg etc.

3.3.5 Infrastruktur

De operative deler av Tromsø havn kan deles i 4 kategorier:

- Prostneset - passasjerhåndtering med terminalfunksjoner
- Indre havn for besøk og service av mindre fiskebåter og lystbåter
- Breivika havneavsnitt som intermodalt godsavsnitt
- Diverse kaianlegg mot Tromsøysundet eid av private

Den totale kailengde i Tromsø er 5614 meter hvor ca 2052 meter er eid av Tromsø Havn.

De private kaier er eldre anlegg med liten bæreevne, lite vandyp og med lite bakareal. De er dermed lite egnet for morgendagens transportoppgaver. De private brukerne går derfor i økende grad over til å bruke Breivika havneavsnitt for godstransport, mens de private kaiene brukes til service.

Tromsø Havn er i gang med å utvikle en passasjerterminal på Prostneset. Ambisjonen er å utvikle Prostneset til en konkurransedyktig, attraktiv møteplass i Tromsø og Nord Norge for reisende og lokalbefolkningen. Rammene for arkitektkonkurransen er klar og konkurransen vil være ferdig i februar 2003. Reguleringsplanarbeidet antas å kunne legges frem for politisk behandling høsten 2003.

Konkurransens hovedmål er å bygge en passasjerterminal på 13 000m² for hurtigrute, hurtigbåter og distriktsbusser/ekspresbusser satt sammen med programmer rettet inn mot byens befolkning.

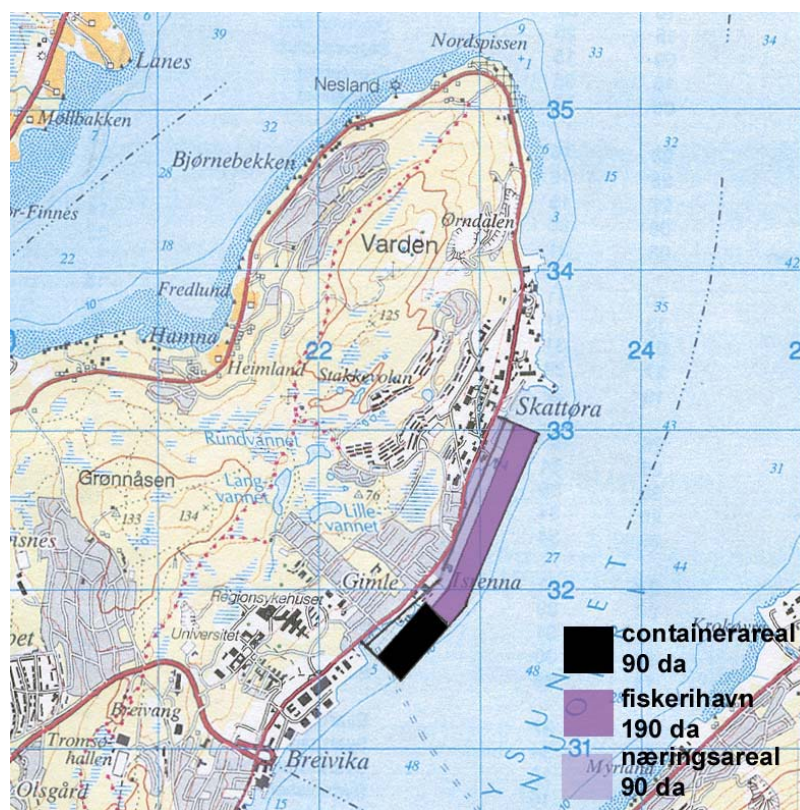
Passasjertrafikken over Prostneset utgjør ca. 900 000 pr. år, og fordeler seg med 300 000 på buss, 255 000 på hurtigruten, 300 000 på hurtigbåter og 44 000 på cruise fartøy. Denne trafikken vil øke i takt med utviklingen av større hurtigruter og cruisebåter. Til området kjører 100 godsbiler hver dag og opptill 4 samtidig. Det er avsatt 14 bussoppstillingsplasser (Tromsbuss, TIRB og sihtseeing). I tillegg er det behov for 15 taxiplasser. Prostneset er derfor et meger viktig trafikknutepunkt i Tromsø, som vil få økt betydning når utbyggingen av Prostneset med ny passasjerterminal er fullført.

For Tromsø som intermodal knutepunktshavn er det Breivika havneavsnitt som representerer tilbudet. Dagens havneanlegg og planene for den videre utbygging er presentert i konsekvensutredningen av sept. 2002.

Stikkordsmessig kan Breivika beskrives som følger:

- Utbygget arealer 280 da
- Kailengder 770 meter der dimensjonerende vanndybde varierer fra kai til kai, og der største dimensjonerende vanndybde er 11,5 meter
- Utelagringsareal 71 da
- Lagerbygninger 26 da
- Ekspansjonsmuligheter 370 da og 1610 meter kai
- Direkte tilknyttet firefelts riksveg (E 8)

Etterfølgende kart viser Breivika havneavsnitt der den nye utbygging er tenkt plassert.



Med den nye utbyggingen er Breivika havneavsnitt vurdert å ha kapasitet frem til 2020 – 25 selv om veksten blir sterk både innen fiskeri- og havbruk og innen petroleumsutbygging. Spesielt dersom sistnevnte utvikling skulle resultere i at det bør etableres et integrert industri- og havneområde, har en identifisert tre alternativer, Finnvika på Kvaløya, Tønsnes på fastlandet og Balsnes på Malangshalvøya. Alle tre ligger inntil riks- eller fylkesveg. De tre alternativene har et tilgjengelig areal inkl. utfyllinger på ca 2200 da (Finnvika), ca 1500 da (Tønsneset) og ca. 1500 da (Balsnes). Den videre planleggingen vil avklare hvilket av disse alternativene som bør velges.

Det er i konsekvensutredningen, som nå ligger ute til offentlig høring, foreslått som et hovedalternativ å legge en del av firefeltsveien ned i havneområdet. Buffersonen mellom ny og gammel veg er tenkt å fungere som en skjermende overgang mellom boligene på

oversiden av Stakkevollveien, og containerhavna samt fryselager og fiskemottak på nedsiden av ny hovedveg gjennom havneområdet. Status for firefeltsvegen vil ikke bli avklart før i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Miljøhensynet i forbindelse med havneutbyggingen i Breivika skal ivaretas på følgende måte:

1. Luftkvaliteten skal sikres ved at delutredningen vedrørende luftkvalitet gjøres i henhold til kravene i "Forskrift om lokal luftkvalitet", der forskriftskravene som skal oppnås innen 2010 legges til grunn. Overskrides disse krava iverksettes tiltak.
2. Støy fra vegtrafikk, transportterminaler og landbaserte industribedrifter (plassert på havneområdet), som er konsesjonspliktig etter forurensningsloven § 11, skal vurderes i henhold til kravene i "Forskrift om grenseverdier for støy". Spesielt må støy ved Universitetssykehuset Nord-Norge (UNN) vurderes siden anbefalte støygrenser for helseinstitusjoner er 5 dB lavere enn for boliger i T-8/79 og 5-10 dB lavere enn i retningslinjer for industristøy. Overskrides grenseverdiene for støy, må tiltak iverksettes.
3. Når det gjelder støy og luftutslipp knyttet til generell havnevirksomhet (forurensning knyttet til skip, lasting og lossing m.v.), så er slik forurensning fra havner unntatt regulering i henhold til forskriftene om støy og luftforurensning. Dersom havneaktivitetene skal reguleres med hensyn til støy, kan det gjøres av kommunen ved at det fastsettes regler for det i reguleringsbestemmelsene etter Plan- og bygningsloven § 26, eller at støy reguleres av kommunen etter vedtak etter kommunehelsetjenesteloven.

Utvidelsen av Breivika havneavsnitt med ny tilknytning til hovedvegnettet (E 8) er gjenstand for planlegging i henhold til Plan- og bygningsloven. En konsekvensutredning er utarbeidet av Tromsø Havn i samarbeid med Statens vegvesen Troms og Tromsø kommune, og sendt ut til høring høsten 2002.

Konsekvensutredningen danner grunnlaget for utarbeidelse av en reguleringsplan for havneutvidelsen. Reguleringsplanarbeidet vil bli påbegynt med basis i vedtak til Tromsø kommunestyre av 26.01.00:

3. *Analysereporten skal implementeres i den samlede plan for arealdisponering av Nordøya øst, og legges inn som en del av grunnlaget for det videre reguleringsarbeidet for den havnerelaterte virksomheten innenfor analyseområdet.*
4. *Tiltakshaver (Tromsø Havn) bes utarbeide forslag til reguleringsplan for containerhavna og den internasjonale fiskerihavna. Utarbeidelsen må skje koordinert med reguleringsarbeidet for Stakkevollveien og den pågående reguleringen av Nordøya øst.*
5. *Tromsø kommune vil gi behandlingen av forslag til reguleringsplan høy prioritet, slik at utbyggingen av havna kan skje i det tempo som tiltakshaver legger opp til.*

Når det gjelder en nærmere redegjørelse for planstatus vedrørende Breivika havneavsnitt, vises det til konsekvensutredningen.

Arealreserven for den fremtidige havneutvikling er til vurdering i kommunale organer med sikte på valg av alternativ.

En full utbygging av Breivika havneavsnitt som foreslått omfatter:

- Omlegging/bygging av firefelts veg over en lengde av 2100 m
- Ca 650 da areal
- Kailengder etter behov opp til ca 3600 lm der dimensjonerende vanndybde for den enkelte kai vil variere, og der største vanndybde for en kai vil kunne være opp til 15 meter
- Kommunaltekniske anlegg

Dette til en samlet kostnad av kr 700 mill. hvorav vegomleggingen er beregnet til ca kr 100 mill.

Skal denne utbygging skje i takt med behovet og innenfor en aktiv tilretteleggingsstrategi, vil Tromsø være avhengig av finansiell bistand fra sentrale myndigheter.

Når det gjelder sikring av de langsiktige arealreserver utover Breivika havneavsnitt, vil det være nødvendig både å låse arealbruken av det valgte lokaliseringalternativ, og å få hånd om arealene på et meget tidlig tidspunkt. På denne måten vil man sikre seg mot at det aktuelle området blir benyttet til formål som umuliggjør en industri- og havneutbygging når det måtte bli aktuelt. Statlig medvirkning vil imidlertid være nødvendig for å kunne gjennomføre et slikt opplegg.

3.4 Farleder

Farleder som er viktig for skipstrafikk til og fra Tromsø havn er Finnsnesrenna, Gisundet, Rysstraumen, Tromsøysundet og Sandnessundet. Omtalen av disse farledene er basert på Handlingsprogram for Kystverket (NTP 2002-2011) og 4-årsplanen for Kystverket 5. distrikt (perioden 2003-2006).

Tromsø er senter for sjøtransport i Troms og Finnmark, sjøtrafikk til Tromsø kommer fra nord (Finnmark og Nord-Troms), og fra sør (innen- og utenlandstrafikk sør for Tromsøya).

Trafikken til Tromsø kan deles i 2 trafikkstrømmer:

1. Fra internasjonalt farvann:
Her kommer fartøyene inn til Norge og Tromsø fra sør med los fra Hekkingen/Malangen. Etter oppdrag i Tromsø går fartøyene ofte retur etter samme rute. Fra nord kommer fartøyene med los fra Fugløykalven/Grøtnes til Tromsø og ofte med retur i samme rute.
2. Fra nasjonalt farvann:
Dette er i hovedsak nasjonal trafikk som fra sør seiler farledene fra Lødingen til Tromsø, og fra nord farleden fra Skjervøy til Tromsø. Hovedleden for innenlands trafikk eller fartøy med los har store "flaskehals" fra Finnsnes til Tromsø.

For farleden Finnsnes – Tromsø har en følgende statistikk:

Rutetype	Fartøy pr. år	Passasjer pr. år	Mannskap pr. år	Sum personer pr. år
Hurtigrute	730	146 000 (1998)	51 100	197 100
Hurtigbåt	2 288	203 000	11 440	214 440
Sum	3 018	349 000	62 540	411 540

I tillegg til viste statistikk i tabellen foran kommer annen transport utenfor rute.

3.4.1 Finnsnesrenna

Finnsnesrenna ligger mellom Finnsnes og Gisundbrua. Hovedleden går forbi Finnsnes og nordover Gisundet. Fra Finnsnes og nordover til Gisundbrua er det en viktig biled (østre farled) som bør utvides og utdypes slik at den kan ta all trafikk som skal innom Finnsnes, og dessuten kunne fungere som alternativ led for hovedleden ved stor trafikk.

Finnsnesrenna er en del av hovedleden gjennom Troms. Det er en komplisert seilingsled gjennom renna. Videre har renna flere partier som ikke har tilstrekkelig dybde til –11,0 meter.

Fem områder i østre farled mellom Finnsnes og Gisundbrua må utdypes ned til –11,0 meter. Tiltakene gir økt dybde og økt seilingsbredde samt alternativ rute til hovedleden, og det vil gi økt sikkerhet når fartøy møtes.

Det legges også opp til at hovedleden skal ha tilfredsstillende dybde både øst og vest for Finnsnesskjæret.

Ved å gjennomføre tiltakene vil en redusere risiko for grunnstøting og kollisjon mellom skip, og fartøyene vil etter utbedringen kunne benytte separate farleder både på nord og sør. Fartøyene vil kunne holde større fart gjennom leden, og samtidig utføre transporten med tilfredsstillende sikkerhet. Bredere farled gjør også at skip kan innhente og passere fartøy med samme retning.

3.4.2 Gisundet

Gisundet er en del av hovedleden gjennom Troms. Det er i farleden tre områder som ikke har tilfredsstillende dybde til –11,0 meter, og farleden har heller ikke tilfredsstillende bredde.

Gisundet er en farled med stor trafikk. Det meste av sjøtransporten til/fra Troms og Finnmark går gjennom denne leden. Hurtigruta, turistskipene og hurtigbåttransporten mellom Tromsø og Harstad benytter denne farleden, og disse båtene frakter årlig til sammen ca. 850 000 passasjerer og mannskap i denne farleden.

Farleden har flere punkter som ikke har tilfredsstillende bredde, og det er videre behov for alternative seilingsleder ved møtende trafikk. For de fleste fartøy er det vanskelig å passere eller vike for møtende trafikk. For de største fartøyene er det umulig.

Utbedringen av Gisundet vil redusere risikoen for grunnstøting og kollisjon mellom skip, og fartøyene får mulighet til å benytte separate farleder både på nord og sør. Fartøyene vil også kunne holde større fart gjennom farleden, og samtidig utføre transporten med tilfredsstillende sikkerhet. En bredere farled gjør det også mulig for skip å innhente og passer andre fartøy i samme retning.

3.4.3 Rystraumen

For fartøy som kommer via Rystraumen, vil en seilingsdybde på 9 meter (sjøkartnr. 84 og 87 viser en grunne ”Skallen” der seilingsdybden bare er 8 meter) sette klare begrensninger.

Seilingsbredden på inntil 400 meter er tilfredsstillende.

Kystverkets 5. distrikt har derfor besluttet å kartlegge situasjonen og behovet for utbedring av Rystraumen.

Dagens situasjon medfører at skip med seilingsdybde over 8-9 meter som kommer sørfra, må gå inn via hovedleia nord for Fugløya, noe som medfører en betydelig omveg for skipstrafikken til Tromsø.

3.4.4 Tromsøysundet

Denne farleden, som ligger på østsiden av Tromsøya, er en begrensende faktor for skipstrafikk til/fra Tromsø og regionen for øvrig, fordi all trafikk til/fra Tromsø skal innom dette sundet. Flere steder i sundet er det ikke tilfredsstillende dybde. Spesielt problematisk er det under Tromsøbrua der seilingsbredden kun er 60 meter, seilingsdybden ikke mer enn 7,5 meter og seilingshøyden 36,5 meter.

Det betyr at de største skipene må bruke Sandnessundet på vestsiden av Tromsøya når de kommer sørfra og skal til Tromsø.

Store begrensninger i tilknytning til Tromsøbrua gjør at det ikke er planlagt større arbeider i Tromsøysundet de nærmeste årene.

3.4.5 Sandnessundet

Sandnessundet er hovedledet i Tromsøområdet for de største fartøyene med hensyn til dybde og høyde, og går på vestsiden av Tromsøya. Sandnessundbrua krysser denne farleden. Brua har en seilingsbredde på 140 meter, seilingshøyden er 41,5 meter og seilingsdybden er 10,4 meter. Farleden har ikke tilstrekkelig dybde for å betjene all trafikk. Det legges derfor opp til å utvide seilingsarealene.

Farleden i Sandnessundet har ikke tilfredsstillende dybde til –11,0 meter. Dessuten er manøvreringsarealene knappe, spesielt sør og nord for Sandnessundbrua, og farledens seilingsbredde er heller ikke tilfredsstillende.

Mye av dagens trafikk til/fra Tromsø går gjennom Tromsøysundet. Økt størrelse på fartøyene, og at Tromsø legger sine industriarealer på nordenden av Tromsøya, vil imidlertid resultere i økt trafikk gjennom Sandnessundet.

Tiltakene som må gjøres for at farleden skal få tilfredsstillende standard er å utvide farledens dybde og bredde, samt utvide manøvreringsarealene nord og sør for Sandnessundbrua.

Det skal også påpekes at det nord for Sandnessundbrua er høyderestriksjoner i forbindelse med sikkerhetssonen til nordre ende av rullebanen på Tromsø Lufthavn. Dette er et forhold som Luftfartsverket, Kystverket og Tromsø Havn må avklare med hensyn til hvordan kritiske situasjoner skal behandles.

3.4.6 Nymerking og oppgradering av farleder

Prosjektet omfatter hovedleden Finnsnes – Tromsø – Skjervøy, og det planlegges 4 nyanlegg og 4 fornyinger av anlegg.

Eksisterende merking er ikke tilpasset dagens trafikk, spesielt ikke hurtigbåttrafikken og den økende turisttrafikken.

Prosjektbegrunnelsen er:

- Strekningen Tromsø – Skjervøy benyttes av hurtigbåter. Det er registrert krav fra næringen om at denne strekningen oppgraderes. Passasjertallet her er ca. 1.100 passasjerer (2001) pr. uke.
- Finnsnesrenna/Gisundet er hovedled for alle typer trafikk for gjennomseiling og med anløp av Finnsnes havn. Leden er svingete og smal, og møtende trafikk kan ha problemer med å passere hverandre på enkelte steder. Det kan også oppstå problemer når skip skal inn til/ut fra Finnsnes havn.
- Hurtigrutene og hurtigbåtene fører ca. 5000 passasjerer gjennom Finnsnesrenna/Gisundet hver uke. På sommeren økes passasjertallet betraktelig som følge av cruisetrafikken.
- Tiltakene baserer seg på en samordnet planlegging sammen med fiskerinæringen og trafikkselskapene.
- Det har vært en del grunnstøtinger i området opp gjennom årene. Mest kjent er grunnstøtingen av M/S Tiranna i Finnsnesrenna/Gisundet.
- Utviklingen tilsier at trafikken vil øke fremover.

Tiltakene vil bety en vesentlig forbedring av sikkerheten i farleden, spesielt når det gjelder hurtigbåtene og de større skipene.

3.5 Tromsø Lufthavn

Tilstandsvurderingen av Tromsø Lufthavn er gjort med bakgrunn i Luftfartsverkets foreløpige utgave av "Lufthavnplan 2000 for perioden 2002-2005" for Tromsø Lufthavn Langnes, datert: Oslo, 25. oktober 2001.

3.5.1 Generelt om lufthavna

Tromsø Lufthavn, Langnes ligger på vestsiden av Tromsøya ca. 2,5 km nordvest for Tromsø sentrum. Lufthavna er sivil med en mindre militær sektor. Den sivile delen omfatter banesystemet, ekspedisjonsområdet med terminal og parkeringsområder, kontrolltårn, driftsbygninger for Luftfartsverket og flyselskap, verkstedbygning for helikoptre etc. Den militære del omfatter drivstoffanlegg og noen militære installasjoner.

Lufthavna er en stamruteplass og har hovedsakelig innenlands, men også noe utenlands rutetraffic. Rullebanen er orientert nær nord-syd, og har en asfaltert lengde på 2448 meter. Denne lengden er tilstrekkelig for at destinasjoner etter dagens rutestruktur kan nås med de flytyper som benyttes uten reduksjoner i vekt/antall passasjerer.

3.5.2 Passasjertrafikk

I 1990 var det totale antall passasjerer over lufthavna 918 669. Fram til 2000 steg antallet til 1 552 888, det vil si en gjennomsnittlig årlig økning på 4,9 %. Veksten var imidlertid størst i begynnelsen av perioden, sank betydelig etter 1997, og hadde en nedgang på 2,2 % det siste året.

I 1990 var transitttrafikken (passasjerer som viderebefordres med samme fly) på 57 145, og transfertrafikken (passasjerer som viderebefordres med et annet fly, og som dermed belaster ekspedisjonsbygningen og telles to ganger) på 299 594. Disse gruppernes andel av totaltrafikken var således på 39 %. I 2000 var transitttrafikken på 180 974, og transfertrafikken på 417 024. Gruppenes andel av totaltrafikken var da på 38,5 %, og har således holdt seg konstant i hele perioden.

Utenlandstrafikken er svært beskjeden. I år 2000 var denne trafikken på kun 18 232 hvorav 15 186 var charterpassasjerer.

Prognosene, som Luftfartsverkets ledelse har vedtatt å legge til grunn for lufthavnplanleggingen, viser for Tromsø Lufthavn en årlig passasjervekst for perioden 2000-2010 på 4,2 % (4,1 % for innland og 5,8 % for utland). Lufthavnplanens arealdel er anbefalt å ha et 25-års perspektiv, og Luftfartsverket har derfor gjort et anslag for den videre utvikling.

For perioden 2010-2020 anslås en årlig vekst på 3,6 % (3,5 % for innenlands- og 4,8 % for utenlandstrafikken). For perioden etter år 2020 ventes den årlige veksten å synke ytterligere til 2,0 % for innenlands- og 3,0 % for utenlandstrafikken.

Under forutsetning av at transitt- og transfertrafikken fortsatt stiger i takt med antall passasjerer kommet og reist, vil disse prognosene resultere i totalt 1,91 mill. passasjerer i år

2005 (lufthavnplaperioden), 2,34 mill. passasjerer i år 2010 (prognoseperioden), og 3,67 mill. passasjerer i år 2025 (arealbruksplanen tidshorisont).

3.5.3 Flybevegelser eksklusive militær trafikk

I 1990 var antall bevegelser 33 336 (en bevegelse er en landing eller en avgang), hvorav rute og chartertrafikken utgjorde 22 649 bevegelser og småflytrafikken 10 687 bevegelser. I år 2000 var antall bevegelser 43 100, hvorav rute- og chartertrafikken utgjorde 28 873 bevegelser, og småflytrafikken 14 227 bevegelser. Veksten både for rute-, charter- og småflytrafikken har variert noe, men har i perioden sett under ett hatt sammenhengende gjennomsnittlig årlig vekst på 2,2 %. Dette er kun 47 % av passasjerveksten og forklares hovedsakelig med overgang til større fly.

Veksten i antall flybevegelser er avhengig av antall passasjerer og de flytyper som forventes benyttet. Luftfartsverket har ikke utarbeidd endelige prognoser for vekst i antall flybevegelser, men på grunn av dagens relativt lave beleggprosent, samt antagelse om gradvis overgang til noe større fly på trafikksterke ruter, regner man foreløpig for rute- og chartertrafikk med at den gjennomsnittlige årlige veksten for flybevegelser vil bli i størrelsesorden $\frac{3}{4}$ av veksten for antall passasjerer. Det vil si ca. 3,2 % fram til 2010, ca. 2,6 % fram til 2020 og 1 % deretter. Det foreligger heller ikke prognoser for småflytrafikken, men om man regner samme økning for denne som for rute- og chartertrafikken, vil antall flybevegelser være om lag 50 500 bevegelser i år 2005, 59 000 bevegelser i år 2010 og 80 000 bevegelser i år 2025.

3.5.4 Banesystemet

På vestsiden av rullebanen er det bygget parallell taksebane i en lengde av 800 meter fra Luftfartsverkets gamle driftsbygg i sør til Lufttransports verkstedbase i nord. Denne situasjonen medfører at banekapasiteten kun er 13 flybevegelser pr. time fordi flyene må takse på rullebanen (back-tracking), i størst grad etter landing fra sør og før start fra nord. Dagens behov i de høyeste belastede timer er 11 flybevegelser, og ut fra gjeldende prognosene vil banesystemet være fullt utnyttet i år 2008. Det er derfor nødvendig å få bygd taksebane i hele rullebanens lengde. Det vil si forlenge taksebanelen i nord med 1200 meter og i sør med 350 meter.

Et annet forhold med hensyn til banesystemet er at senterlinjeavstanden mellom rullebanen og parallelltaksebanelen kun er 145 meter, mens ICAO's anbefalte minimumsavstand er 168 meter for instrumenterte rullebaner med kode 3 C (baner lengre enn 1200 meter som trafikkeres med kode C-fly, dvs fly med vingespenn opptil 36 meter). Denne situasjonen krever en oppgradering av eksisterende taksebaneler.

3.5.5 Flysikringstjeneste

Av Lufthavnplan 2000 for Tromsø Lufthavn er følgende tilstand/problem og behov/tiltak ført opp:

- Av kommunikasjonssystemene er det behov for utskifting av eksisterende peileanlegg.
- I forbindelse med overvåkingssystemer er det behov for ny radar som kan gi backup.
- Det er også registrert behov for framviserutstyr som tillater mosaikk fra flere sensorer.

3.5.6 Flyoppstillingsplassen

På lufthavna er det i alt 12 oppmerkede flyoppstillingsplasser. I følge prognoser og tilhørende plantall for flyoppstillingsplassen har den kapasitet til etter år 2010. Lufthavna har imidlertid meget begrenset plass til fjernoppstilling, og relativt ofte representerer manglende flyoppstillingsplasser en operativ begrensning. Det kan være forsinkelser, de spesielle problemene man har på Tromsø Lufthavn med snøbrøyting, charterfly og besøkende småfly.

Det er behov for flere flyoppstillingsplasser både for store fly (eksempelvis charterfly) og for besøkende små fly. Utbygging av tre nye flyoppstillingsplasser for store fly nordvest for terminal A bør gis prioritet. Det medfører at eksisterende parkeringsplass må erstattes.

3.5.7 Parkering

Ved Tromsø Lufthavn er det i alt 320 parkeringsplasser for publikum, fordelt på to plasser, hvorav 200 korttidsplasser umiddelbart utenfor ekspedisjonsbyggets fasade, og 120 langtidsplasser lenger nord. Videre finnes 100 plasser for ansatte, 50 plasser for utleiebiler, og 4 plasser for tjenestebiler. Foran ekspedisjonsbyggets fasade finnes plass til 40 ventende drosjer og 3 busser.

Det er behov for å øke kapasiteten både for bilparkering og busser. På grunn av værforhold er det sterkt ønskelig å minimalisere gangavstanden mellom parkeringsplassen og ekspedisjonsbygningen. Økt parkeringskapasitet ønskes derfor på sikt løst ved å bygge et parkeringsdekke over eksisterende korttidsparkeringsplass. For bussene er det spesielt parkering av ventende turistbusser som er problematisk, men denne parkeringen kan imidlertid skje ved fjernparkering.

3.5.8 Støysoner

Det er utarbeidd revidert støysonekart for Tromsø Lufthavn som er i samsvar med Miljøvern-departementets reviderte retningslinjer i Rundskriv T-1277. Retningslinjene for arealbruken i de ulike flystøysonene er noe forenklet gjengitt som følger:

- Støyzone I: I denne sonen kan kommunen etter en totalvurdering avgjøre om bygging eller etablering av bebyggelse med støyfølsomt bruksformål er tilrådelig.
- Støyzone II: I denne sonen bør kommunen ikke tillate bygging eller etablering av bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. I allerede utbygde områder eller områder med

stor mangel på alternative utbyggingsarealer, kan kommunen tillate enkeltbygninger eller et fåtall bygninger med støyfølsomt bruksformål.

- Støysone III: I denne sonen skal ikke kommunen tillate etablering av nye bygninger med støyfølsomt bruksformål.
- Støysone IV: I denne sonen skal kommunen ikke tillate etablering av nye, eller gjenoppbygging, ombygging m.v. av eksisterende bygninger med støyfølsomt bruksformål.

I retningslinjene for støysone I, II og III står det videre at kommunene henholdsvis skal vurdere, bør ikke eller skal ikke tillate utvidelse av flyplass som øker støynivåene merkbart slik at bygninger med støyfølsomt bruksformål havner i den respektive sonen.

Som bygninger med støyfølsomt bruksformål regnes eksempelvis bolig, fritidsbolig, hotell, skole, barnehage, helseinstitusjon, kirke og kulturbygg.

I Tromsø har Fylkesmannen akseptert utbygging av nye boligområder i støysone II. Hensynet til nasjonale mål for økt arealutnyttelse innenfor den etablerte bysonen har vært avgjørende for denne avgjørelsen.

3.5.9 Utslipp til vann og grunn

På Tromsø lufthavn er det etablert infrastruktur for å ivareta flyserving. Flyservingen foregår på egen avisingsplattform, der oppsamlet flyservingsvæske ledes til utslipp i Sandnessundet.

Avisingsplattformen ligger imidlertid uheldig plassert på hovedtaksebanen. På sikt bør den flyttes, fordi den berører sikkerhetsområdet, reduserer banekapasiteten, og fordi dagens oppsamling av snø forurenset av avisingsvæske medfører forurensningsproblemer.

Av hensyn til ekspedisjonsområdets lokalisering nær den søndre baneenden, er det ønskelig med to avisingsplattformer, en nær hver baneende. Dette er imidlertid en svært kostbar løsning, slik at man på kort sikt må basere seg på en plattform. Mest hensiktsmessig plassering synes å være umiddelbart syd for drivstoffanlegget i nødvendig avstand fra taksebanen.

Det er videre kartlagt en avfallsfylling langs Skognesvegen. Det er ikke behov for videre undersøkelser eller tiltak, men før et eventuelt inngrep foretas i dette området, bør tillatelse innhentes fra Statens forurensningstilsyn.

3.6 Funksjon som knutepunkt, transittområde

Grunnlaget for etterfølgende omtale er hentet fra:

- Statistikkhefte for Troms fylke 2000 (Plan- og næringssetaten, desember 2000)
- Logistikk og planutforming i Troms med basis i framtidige utfordringer knyttet til Nasjonal transportplan og Fylkesplan for Troms (Regional utviklingsetat, januar 2002)
- Nasjonal transportplan 2006-2015, Strategisk analyse – Utfordringer for Troms (Regional utviklingsetat, april 2002)

Som regionsenter i fylket har Tromsø viktige funksjoner som regionalt knutepunkt både for gods- og persontrafikken. Tilknytningen mellom persontransport per vei, sjø og luft er bygd opp nettopp i denne hensikt. Den viktigste transportformen for lengre reiser inn/ut av fylket er lufttransport, innen fylket er sjø og landtransport de dominerende reiseformene.

Med flere daglige avganger til/fra Oslo og Trondheim er flytrafikken nærmest enerådende på reiser mellom Troms og Sør-/Midt-Norge. Men også for reiser mellom Troms og nabofylkene er fly det transportmidlet som i hovedsak benyttes.

Ved reiser internt i fylket er personbil dominerende som transportform, men hurtigbåt og buss har likevel en relativt stor andel av personreisene. Spesielt i denne sammenheng er hurtigbåtruta Tromsø – Harstad, som har ca. 200 000 reisende per år.

Store deler av de varer som importeres til fylket kommer sjøveien til Tromsø og blir omlastet her for videre transport ut til sluttbrukeren. Med ARE-togets økende suksess har riktignok deler av denne omlastingsfunksjonen blitt flyttet til Narvik i og med at flere av de store dagligvaregrossistene har flyttet sine lagre dit.

Av de varene som eksporteres ut av fylket er hoveddelen fersk fisk eller fiskeprodukter. Den ferske fisken går nesten utelukkende med bil direkte fra produksjonsstedet til kontinentet og sluttbrukere der. Foredlede fiskeprodukter, frosset/saltet/tørket fisk, går derimot i stor grad med båt til havner lengre sør, og blir omlastet der for videre transport.

4. Skisse til samordnet areal- og transportstrategi - anbefalt strategi for byområdene

4.1 Sammenheng mellom lokale og statlige tiltak

En viktig forutsetning i anbefalt strategi for byområdet Tromsø er å videreføre opplegget med samordnet areal- og transportstrategi som ble lagt til grunn i forbindelse med kommunens behandling av "Samordna Transportplan for Tromsø" datert juli 1993. Boligfortettingen i byområdet og utbygging av vedtatte reguleringsområder er i denne sammenheng knyttet opp mot et vegsystem som er i stand til å ta en slik trafikkøkning. Dette utbyggingsopplegget vil dekke boligbehovet fram til ca. 2012. Innen dette tidspunkt må kommunen ha utformet den videre utbyggingsstrategien for boligutbyggingen i byområdet der hensynet til trafikk-sikkerhet, miljø og framkommelighet blir ivaretatt.

Likeledes er det viktig å følge opp de rikspolitiske bestemmelsene om etableringsstopp for kjøpesenter med bruksareal på mer enn 3.000 m² utenfor sentrale deler av byer og tettsteder, og i stedet legge opp til at publikumsrettede offentlige og private servicetilbud lokaliseres til hovedknutepunkter for kollektivtrafikksystemet.

Ved å realisere Tromsøpakke II vil koordineringen av statlige og lokale investeringsmidler resultere i en betydelig satsing på utbygging av gang- og sykkelvegtilbudet, som vil bety en vesentlig økning av det sammenhengende gang- og sykkelvegtilbudet som ligger innenfor storbyområdet. Utbyggingen av dette vegtilbudet vil bety mye for trygghetsfølelsen til trafikantgruppene som benytter dette vegtilbudet, og utbyggingen vil selvsagt også bidra til å redusere ulykkesrisikoen i byområdet.

For statlige og lokale midler er det i Tromsøpakke II også lagt opp til å bygge om og/eller utbedre sterkt trafikerte kryss, samt bygge sikre krysningspunkt for fotgjengerne i de mest trafikerte områdene. Disse tiltakene vil gi et betydelig bidrag til trafikksikkerheten i byområdet.

Til slutt skal det påpekes at det i Tromsøpakke II legges opp til å bygge noen nye vegparseller i kollektivtraséene som vil binde boligområder sammen på en langt bedre måte enn det som nå er tilfelle. Disse tiltakene betyr at bussene ikke behøver å kjøre via sterkt trafikerte riksvegparseller, og at bussen kan ta opp pasasjerene inne i boligområdene, noe som kan bidra til å gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv. En slik løsning vil også bety en avlastning av riksvegene, og en reduksjon av ulykkesrisikoen på disse vegene.

Når det gjelder firefelts vegbygging i forbindelse med havneutbyggingen i Breivika, så er det ikke satt av offentlige investeringsmidler til dette tiltaket i NTP-perioden 2006-2015.

4.2 Bompengepakker

I Tromsø har det vært arbeidet med å videreføre opplegget med drivstoffavgift, som ble innført i 1992, og som skal avsluttes ved utgangen av 2003. Det nye bompengepplegget er kalt Tromsøpakke II. Pakken legger opp til bruk av de samferdselsmidlene man i 2000 kunne anta ville komme til Tromsø. Beløpet var den gang 40 mill. kr. pr. år. Det vil si 320 mill. kr.

over en periode på 8 år. Av dette er det antatt at drivstoffavgiften vil bidra med 15 mill. kr. pr. år.

I Tromsøpakke II er det forutsatt følgende bidrag fra de ulike finansieringskildene:

• Brukerfinansieringen (drivstoffavgiften)	15,0 mill. kr. pr. år
• Statlig bidrag	12,5 mill. kr. pr. år
• Parkeringsfondet (kommunalt)	2,0 mill. kr. pr. år
• Fylkeskommunalt bidrag til kollektivtransport	2,5 mill. kr. pr. år
• Private bidrag	3,0 mill. kr. pr. år
• Kommunalt bidrag	<u>5,0 mill. kr. pr. år</u>
• SUM	40,0 mill. kr. pr. år

Inntektene fra drivstoffavgiften og det statlige bidraget kan etter gjeldende lovgivning og regelverk kun brukes til infrastrukturtiltak. Tromsøpakke II omhandler derfor ikke drift og vedlikehold av vegnettet, men legger til rette for økt offentlig kjøp av tjenester knyttet til kollektivtransporten.

Med bakgrunn i et finansieringsomfang på 40 mill. kr. pr. år, minus det antatte årlige bidraget fra private utbyggere på 3 mill. kr. pr. år, blir det offentlige bidraget til Tromsøpakke II på 296 mill. kr. (avrundet til 300 mill. kr.) som er vedtatt fordelt på følgende måte:

Tiltak	Andel	Beløp
• Trafikksikkerhet	25 %	75 mill. kr.
• Gang- og sykkelveger	25 %	75 mill. kr.
• Kollektivtransport	20 %	60 mill. kr.
• Miljøtiltak	10 %	30 mill. kr.
• Annet	<u>20 %</u>	<u>60 mill. kr.</u>
• SUM	100 %	300 mill. kr.

Med en slik prioritering av midlene er Tromsøpakke II gitt en miljø- og trafikksikkerhetsprofil ved at 80 % av de offentlige midlene benyttes til g/s-veger, trafikksikkerhetstiltak, kollektivtrafikk og miljøtiltak, mens bare 20 % av de offentlige midlene benyttes til å forbedre framkommeligheten for næringstransportene innafor byområdet.

Tromsøpakke II ble vedtatt av kommunestyret i Tromsø den 29. mai 2002, og av Fylkestinget i Troms den 10. juni 2002. Tromsøpakke II forutsettes behandlet av Stortinget i 2003.

4.3 TS-tiltak og gang-/sykkelveger

I Tromsøpakke II er 0-visjonen lagt til grunn for investeringsprofilen og prioriteringen. Tromsøpakke II er forutsatt å gjelde for perioden 2004-2011, dersom den blir vedtatt av Stortinget. Det vil si at alle tiltak skal prioriteres og gjennomføres ut fra at man skal oppnå 0 drepte og 0 hardt skadde i vegtrafikken. 50 % av rammen til Tromsøpakke II går til dette formålet, og tiltakene er gruppert som trafikksikkerhetstiltak og som gang-/sykkelveger. Hvert av tiltakene tildeles 25 % av tildelt ramme til Tromsøpakke II, og virkemidlene man benytter for å oppnå trafikksikring er hastighetsreducerende tiltak, forbedring av infrastruktur, holdningsendrende tiltak og kontroll.

4.3.1 TS-tiltak

I Tromsøpakke II legges det opp til å etablere 30-sone (30 km/time) i hele storbyområdet med unntak av det overordnede vegnettet, som omfattes av Ev 8, Rv 862, Rv863, det meste av vegen rundt Tromsøya, tunnelsystemet i Tromsø og Fv 53 på fastlandet.

I sentrumsgatene, som er byens ”farligste” med hensyn til trafikkulykker, skal kryss bygges om og innsnevres, og fotgjengeroverganger skal heves slik at hastigheten i gatene blir redusert.

Det skal settes opp veglys på flere strekninger både langs riksveger, fylkesveger og kommunale veger der trafikkmengden tilsier en slik løsning.

Sterkt trafikerte kryss i storbyområdet skal bygges om, og det skal bygges nye over- og underganger slik at fotgjengere og syklister kan krysse sterkt trafikerte veger/gater på en sikker måte.

Det settes også av midler i Tromsøpakke II til holdningsendrende tiltak, og det påpekes et stort behov for oppfølging/kontroll av vegtrafikken. De fleste av slike kontroller må utføres av politiet, og det betyr at også Justisdepartementet må tas med i diskusjonen om hvor stor satsingen skal være på kontroll som et trafikksikkerhetstiltak.

4.3.2 Gang- og sykkelveger

I Tromsøpakke II legges det opp til at det innenfor tildelt økonomisk ramme skal bygges 14 km med gang-/sykkelveger. Flere av disse prosjekten vil bidra til å etablere et sammenhengende gang- og sykkelvegnett på Tromsøya, mens andre vil gi en tryggere skoleveg for mange barn.

I tillegg vil det bli bygd gang- og sykkelveger der det er et høyt antall syklende og gående, og der biltrafikken er stor.

I alt dreier det seg om gang- og sykkelvegprosjekt som til sammen utgjør en kostnad på 75 mill. kr. (2002-pris).

4.4 Presentasjon av større prosjekter pr. stamveg og bane-strekning, samt eventuelle prosjekter innen sjø- og luftfart

Retningslinjene for arbeidet med storbyomtalen legger opp til at prosjekt med kostnad over 200 mill. kr. skal omtales. I det etterfølgende har vi valgt å også omtale tiltak som har en lavere kostnadsramme. Det gjør vi for å kunne gi en best mulig oversikt av det som skal/bør skje i tilknytning til storbyområdet Tromsø.

4.4.1 Luftfart

Dersom handlingsprogrammet, som framgår av Luftfartsverkets foreløpige utgave av ”Luft-havnplan 2000 for perioden 2002-2005” for Tromsø Lufthavn Langnes, ikke blir oppfylt, er det viktig av hensyn til trafikkavviklingen og flysikkerheten at følgende investeringsprosjekt blir gjennomført i NTP-perioden 2006-2009:

- Forlengelse av taksebanen nordover med 1200 meter
- Forlengelse av taksebanen sørover med 350 meter
- Skifte ut eksisterende peileanlegg
- Installere ny rader som kan gi backup
- Installer framviserutstyr som tillater mosaikk fra flere sensorer

Andre viktige tiltak som bør vurderes gjennomført i løpet av NTP-perioden er:

- Tre nye flyoppstillingsplasser for store fly nordvest for terminal A
- Oppstillingsplasser for besøkende småfly
- Øke bilparkeringskapasiteten ved å bygge parkeringsdekke over eksisterende korttidsparkeringsplass
- Bygge ny(e) avisingsplattform(er)

I tillegg kommer sikkerhetskontroll av bagasje (HBS), passasjerer og frakt slik det framgår av notat fra Luftfartsverket datert 10/12-2002.

4.4.2 Sjøfart

Omtalen under dette punktet er hentet fra ”Nasjonal transportplan 2006-2015, Veg- og banetilknytninger til Trafikkhavner” datert oktober 2002, Forslag til ny nasjonal havnestruktur datert 14.01.2003, Handlingsprogram for Kystverket (NTP 2002-2011) og fireårsplanen for Kystverket 5. distrikt (perioden 2003-2006).

Staten har ansvaret for å anlegge, drifte og vedlikeholde farledene samt fiskerihavnene. Det samme er ikke tilfelle når det gjelder dagens trafikkhavner. I dag er trafikkhavnene et kommunalt/privat anliggende uten statlig medvirkning, og det er en lite heldig løsning med hensyn til en best mulig samplanlegging av infrastrukturiltak sjø/land, og da først og fremst på et regionalt nivå. Fraværet av statlige virkemidler og prioriteringer med hensyn til utvikling og posisjonering av viktige havner på kysten, setter havnene i en uheldig stilling i norsk samferdsel. Styringsmidlene mangler, og det merkes i første rekke på havnenes holdninger til og oppfølging av endringer i havnestruktur og organisering. Det er derfor nødvendig å gi viktige trafikk- og knutepunkthavner incentiver til reell og riktig satsing og tilrettelegging av sine tjenester.

Det vises i denne forbindelse til SATTRANS-utredningen der det uttales:

Statlige myndigheter bør medvirke til etablering/videreutvikling av intermodale terminalhavner i noen få utvalgte hovedknutepunkter i det nasjonale transportnettet for intermodal utenriks godstransport. Det bør etableres statlige virkemidler som sikrer den langsiktige arealbruk i tilknytning til de intermodale knutepunkthavnene. Det bør i denne sammenheng vurderes om staten bør eie arealer og fast infrastruktur i slike

havner/terminaler, også for å sikre åpne løsninger som kan bidra til likeverdig konkurranse mellom private aktører (jfr. tilsvarende utredninger i Sverige).

Tromsø er i dag den eneste havnen i nord som har en positiv retningsbalanse av nordgående gods, og har dermed det beste utgangspunkt for å vokse som containerhavn. Tromsø peker seg derfor ut som et aktuelt alternativ som intermodal knutepunktshavn. Tromsø er den eneste havnen i nord som har de areal- og atkomstmessige forutsetninger for å tilfredsstille kravene til en utenriksterminal.

Dessuten understreker EU's satsing på nærsjøfart nødvendigheten av å utvikle et nasjonalt havnenettverk som kan følge opp de krav som stilles til intermodale transportløsninger.

Derfor bør Staten bidra til at trafikkhavner med klare knutepunktsegenskaper får videreutviklet disse egenskapene med tanke på tilrettelegging for utenrikstrafikk og enhetslaster. Det bør gjøres ved at farleds-, veg- og banetilknytninger sikres den minimumsstandard som kreves for å tilfredsstille krav til intermodale terminaltjenester. En statlig kontroll og oppfølging av tiltak i viktige knutepunkthavner vil ha stor betydning for sikring av kvalitet på blant annet tilknytninger, og at de rettes mot de riktige havnene. I det forutsettes at det også ligger en mulighet for at Staten kan bidra med økonomiske virkemidler.

Det bør være en målsetning å se de ulike virkemidlene som er knyttet til havnene under ett. For å få til en slik løsning anbefales det at midlene til trafikkhavner som forvaltes av KRD i fremtiden samordnes med midlene som FID yter til utvikling av fiskerihavnene. En samordning innenfor FID vil styrke den statlige innsatsen innenfor havneutvikling.

4.4.2.1 Farleder

Når det gjelder farledene inn til Tromsø havn, er det nødvendig at disse har en standard som ivaretar framkommeligheten og sikkerheten. Farledene som all skipstrafikk til/fra Tromsø (området sør for Tromsø) må gjennom, og som derfor er av stor betydning for Tromsø by er: Finnsnesrenna, Gisundet, Tromsøysundet og Sandnessundet.

- **Finnsnesrenna:**
Formålet med utbedringen av Finnsnesrenna er å utvide østre farled i bredde og dybde slik at det oppnås samme standard som i hovedleden. Det må i denne forbindelse tas ut 80 000 m³ med masser fordelt på 50 % fjell og 50 % gravbare masser. Totalt vil arbeidene omfatte et areal på 25 500 m². Tiltaket er foreløpig kostnadsberegnet til 45 mill. 2002-kr. Antatt byggetid er 2 år med normal utstyrspark.
- **Gisundet:**
Ved Leiknesøyra er det ikke tilfredsstillende bredde i farleden, og det foreslås en utvidelse av renna vestover med 100 meter. Dette tiltaket vil øke seilingsbredden til 250 meter ved Leiknesøyra, noe som vil gi en betydelig økning av sikkerheten.

Ved Gibostad ligger det to grunner som foreslås utdypet. Bredden i farleden vil med dette tiltaket bli økt med 100 meter, og farleden vil på dette stedet få en effektiv seilingsbredde på 450 meter.

Begge disse områdene utdypes til –11,0 meter, og til sammen skal det fjernes 210 000 m³ med masser hvorav 150 000 m³ er fjell og 60 000 m³ er gravemasser. Den totale utbedringen er foreløpig kostnadsberegnet til 155 mill. 2002-kr.

- **Rystraumen:**
Det er viktig å kunne etablere en seilingsdybde i samsvar med kravet som er –10,5 meter. Et foreløpig anslag viser at det dreier seg om en utdypning av et område på inntil ca. 5000 m² der det må tas ut inntil 10 000 m³ med masse/fjell. Tiltaket er foreløpig ikke kostnadsberegnet.
- **Tromsøysundet:**
Ingen tiltak er foreslått.
- **Sandnessundet:**
Formålet med tiltaket er å utvide farleden i dybde og bredde, samt utvide manøvreringsarealene sør og nord for Sandnessundbrua. Det er beregnet uttak av 140 000 m³ masser fordelt med 50 % på fjell og 50 % på gravbare masser. Arbeidene er foreløpig kostnadsberegnet til 79 mill. 2002-kr.
- **Nymerking og oppgradering av farleder:**
Prosjektene, 45 nyanlegg og 4 fornyinger av anlegg, som ligger i farleden mellom Finnsnes og Skjervøy, kan kanskje få oppstart mot slutten av perioden 2002-2005, og bør bli fullført i perioden 2006-2009. Det er umerkede grunner og skjær som er planlagt merket, noe som vil redusere problemene med navigeringen i farleden. Tiltaket vil også redusere risikoen for ulykker. Tiltakstype, antall tiltak og investeringskostnader framgår av tabellen nedenfor.

Tabell: Tiltakstype, antall og kostnad. Prisnivå 2001-kr

Type	Antall	Kostnader 1.000 kr
Fyrbelysning	22	9.350
Indirekte belysning	8	1.200
Stenger	15	450
Sum	45	11.000

4.4.2.2 Tromsø havn – Sentrumshavna havneavsnitt

Av konsekvensutredningen for Breivika havneavsnitt framgår det at trafikkhavna på Prostneset (5-7 m vandyp) er, og skal være, byens hurtigrute- og hurtigbåtterminal. I tillegg anløper om lag 60 % av alle cruiseskip, som kommer til Tromsø, dette havneavsnittet.

Området har ikke vesentlig havnemessig potensiale utover dagens bruk. Det pågår for tiden planarbeider i området med sikte på å utvikle en moderne passasjerterminal på Prostneset. I følge "Program – Arkitektkonkurransen Prostneset" utgitt av Tromsø Havn og Troms Fylkes Dampskibsselskap skal juryeringen i forbindelse med arkitektkonkurransen være avsluttet 15. mars 2003, og det er planlagt byggestart i 2004. I byggeperioden vil hurtigrute- og cruiseanløp måtte flyttes til Breivika havneavsnitt. Kostnadsrammen i forbindelse med dette prosjektet er enda ikke fastlagt.

4.4.2.3 Tromsø havn – Breivika havneavsnitt

Med referanse til konsekvensutredningen for Breivika havneavsnitt skal følgende fysiske tiltak gjennomføres i forbindelse med utbyggingen av dette havneavsnittet:

- Etablering av om lag 210 da areal ved utfylling i sjø (1,8-2,0 mill m³)
- Mudring av totalt om lag 400 000 m³
- Utbygging av kaier:
 - 450 m containerkai (14 m vanndyp)
 - 800 m strandkai (8-10 m vanndyp)
 - 360 m kaipirer i nord (8 m vanndyp)
- Klargjøring av veg- og trafikkarealer
- Oppføring av ulike former for bebyggelse knyttet til delområdene (ca. 50 000 m²)
- Etablering av ulike havne- og næringsvirksomheter (inkl. terminalutstyr)

Tiltaket (hele utbyggingen) vil bli bygd ut trinnvis etter behovene til de forskjellige funksjonene. Det er ikke avklart på dette stadiet (konsekvensutredningen) hvilken rekkefølge utbyggingene skal skje etter, men for å oppnå en fleksibel arealsituasjon i mellomfasene før hele tiltaket er ferdig utbygd, bør utbyggingen skje trinnvis ut fra minst to områder:

- Nordre del av containerområdet sammen med området utenfor dagens Isrennaområdet.
- Utvidelse sørover av området som i dag benyttes til Verksted-/serviceområde ved nordre ende av tiltaket.

Den antatt raskeste utbyggingstakt vil oppstå dersom prognosene slår til, og at hele området har nådd sin kapasitetsgrense etter 20-25 år. Det er videre antatt at man bygger ut hvert 4. eller 5. år i takt med behovene, det vil si 4-5 byggetrinn. Hvert byggetrinn er antatt å bestå av en infrastrukturdel (byggetid 1,5 år) og en bygningsdel (1 år). Da bygningene kan påbegynnes før all infrastruktur er ferdig, så antas den samlede byggetid for hvert byggetrinn å bli ca. 2 år.

I forbindelse med konsekvensutredningen er tiltaket kostnadsberegnet til 1,7 mrd 2002-kr som fordeler seg med 0,7 mrd. 2002-kr. på infrastruktur og 1,0 mrd. 2002-kr. til bygninger. Tidspunkt for anleggsstart er foreløpig ikke bestemt.

4.4.3 Stamvegprosjekt

Når det gjelder stamvegprosjektene som omtales i det etterfølgende vises det til:

- Nasjonal transportplan 2002-2011
- Innstilling fra samferdselskomiteén om Nasjonal transportplan 2002-2011
- Fylkestingets vedtak i sak 31/02. Nasjonal transportplan 2006-2015. Strategisk analyse for Troms
- Tromsø kommune: Tromsø som transportknutepunkt. Innspill til Nasjonal transportplan 2006-2015
- Nasjonal transportplan 2006-2015. Stamvegutredning rute 4

4.4.3.1 Ev 8 Sørbotn - Laukslett

Vegparsellen ligger vel 20 km sør for Tromsø by, og prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 s. 236. Eksisterende vegparsell går i flere km gjennom et tettsted med randbebyggelse delvis på begge sider av vegen, der de fleste boligene har egen avkjørsel direkte til Ev 8. I perioden 1986-1995 har det skjedd 25 trafikkulykker, og av disse ulykkene er 4 dødsulykker og 2 ulykker med alvorlig personskade.

Den vedtatte kommunedelplanen, som har ligget til grunn for dette prosjektet, ble imidlertid opphevet av kommunestyret i Tromsø den 30. oktober 2002 med vedtaket om at omleggingen av Ev 8 Sørbotn – Laukslett skal bygges etter et annet alternativ enn det som tidligere var godkjent. Kommunestyrets vedtak er oversendt Fylkesmannen i Troms til legalitetsvurdering; men inntil Fylkesmannens vurdering foreligger, er det tidligere vedtatt alternativ som gjelder.

Fagernesalternativet, som var godkjent i den tidligere vedtatte kommunedelplanen, er kostnadsberegnet til 140 mill. kr. (2002-kr). Prosjektet er planlagt oppstartet i 2005, og fullført i perioden 2006-2011. Prosjektet omfattet en kombinasjon av ny trasé og utbedring av eksisterende veg, der 1,5 km gang- og sykkelveg inngår som en del av utbedringen av eksisterende veg. Kostnaden for det nye alternativet, som kommunestyret har vedtatt, er foreløpig anslått til 200 mill. kr.

Situasjonen, som har oppstått, vil få konsekvenser for når prosjektet kan komme til utførelse. Det er derfor av stor betydning at den formelle siden av saken blir avklart så raskt som mulig, da prosjektet betyr en god del for trafikksikkerheten og miljøet i Fagernesområdet, og for næringstransportene til/fra Tromsø by.

4.4.3.2 Ev 8 Hungeren - Tromsdalselva

Ev 8 er hovedinnfartsvegen til Tromsø by og Tromsø havn, som har status som Nasjonal havn. Vegparsellen omfatter en strekning på 2,1 km med dårlig vegstandard som medfører at trafikksikkerheten og miljøet er dårlig på grunn av stor trafikk tetthet, mange avkjørsler og kryss, tett bebyggelse, støyproblemer, blanding av lokal- og gjennomgangstrafikk, og blanding av myke og ”harde” trafikanter. Årsdøgntrafikken er nå om lag 10 000 kjøretøy.

I tillegg planlegger Tromsø kommune en fortetting i området med opptil 1500 ny boenheter, og i denne sammenheng blir utforming av Ev 8 en viktig premiss for den videre utvikling av området mellom Hungeren og Tromsdalselva.

Kommunestyret har gjort vedtak der reguleringsplanen skal utarbeides med forutsetning om at Ev 8 skal følge eksisterende europavegrasé gjennom nedre del av Tromsdalen. Reguleringsarbeidet, som er meget omfattende, er oppstartet og vil pågå i hele 2003.

I stamvegutredningen for 2006-2015 er prosjektet foreslått med 50 mill kr i perioden 2006-2009. Kostnadene for vegalternativet som innarbeides i reguleringsplanen er foreløpig beregnet til 255 mill kr.

For tiden diskuteres et opplegg som går ut på å etablere et ”spleiselag” der vegvesenet og utbyggerne av området bidrar med finansieringsmidler. Om en slik finansieringsmodell kan gjennomføres, vil tidligst kunne bli avklart mot slutten av reguleringsarbeidet. Først da vil vi også kunne vite noe om en eventuell størrelse på bidragene fra den enkelte bidragsyter.

4.4.3.3 Veg til Breivika havn

Som del av den nye havneutbyggingen, som planlegges i Breivika havneavsnitt, inngår en utvidelse og omlegging av fylkesvegen, som går gjennom området. Vegprosjektets lengde vil bli 2100 meter, og prosjektet er kostnadsberegnet til 100 mill kr.

Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg langs en del av eksisterende fylkesveg, og en ny firefelts vegparsell i det nye havneområdet. Dersom det ikke blir mulig å fullfinansiere utbyggingen av veggen med en gang, kan prosjektet bygges ut etappevis; først som en tofelts veg, og senere til firefelts veg når behovet for en slik løsning er til stede. Prosjektet er ikke tatt med i Tromsøpakke II.

Årsdøgntrafikken langs dagens fylkesveg, som går forbi det framtidige havneområdet, er på 15 - 16 000 kjøretøy, og vil øke til 28 000 kjøretøy når havna er ferdig utbygd i 2025.

Det er foreløpig ikke tatt stilling til hvilken status veggen skal ha, og det er heller ikke avklart hvordan den skal finansieres. Finansieringen må imidlertid avklares i forbindelse med det videre arbeidet, det vil si reguleringsarbeidet, og det samme gjelder for vegens status.

4.5 Tiltak som kan styrke kollektivtransportens konkurransevne

Kildegrunnlaget for dette kapitlet har vært:

- Bussby Tromsø
- Tromsøpakke II
- Alternativ forvaltningsorganisering
- Driftspakke 2003 (foreløpig versjon)

4.5.1 Tiltak som kan ha positiv effekt på kollektivtrafikken

Som en del av storbyomtalen skal det vurderes/nevnes tiltak i byområdet Tromsø som kan bidra til å styrke kollektivtransportens konkurransevne.

I forbindelse med Tromsøpakke II er det satt i verk et prosjekt som skal se nærmere på alternative driftsstiltak. Arbeidet er enda ikke ferdigstilt.

I tillegg jobber Troms fylkeskommune med vurderinger knyttet til organisatoriske endringer for innkjøp av kollektivtjenester.

I Tromsøpakke II nevnes følgende tiltak som kan ha effekt:

- **Pristiltak:**
Pristiltak kan inneholde subsidiering av bussbilletten for å få ned prisen, eller målrettet prispolitikk mot enkelte ruter eller kundegrupper. Også dette vil bli vurdert i sammenheng med rutestruktur og kjøp av kollektivtjenester.
- **Informasjon/ruteopplysning:**
Bedre rutekart, rutehefter og informasjonstiltak samt innføring av ny teknologi som gjør informasjon om bussdriften lettere tilgjengelig (Sanntidsinfo, wap, internett osv)
- **Holdningskampanjer/forsøksprosjekter og lignende:**
For mange er manglende opplysninger om kollektivtrafikken en viktig grunn til at de ikke kjører buss. Videre kjenner man til mange tiltak som kan bidra til en overføring fra bil til buss, men effekten i Norge eller Tromsø er ikke kjent. Flere slike tiltak vil bli prøvd ut i perioden.
- **Gjøre kollektivtrafikken mer tilgjengelig for alle grupper, spesielt funksjonshemmede:**
Kollektivtrafikken skal være for alle. Det betyr at både materiell og infrastruktur i den grad det er mulig, må være tilrettelagt for alle grupper reisende. Troms fylkeskommune gjennomfører nå et prøveprosjekt for å øke andelen pasienter som kjører kollektivt til RiTø. Mulige tiltak er seler, bedre merking, bedre informasjon for blinde og døve, egne busser, lavgulvsbusser osv.
- **Infrastrukturtiltak:**
Til tross for satsingen i buss 2000 er det fremdeles behov for en del tiltak for å gjøre bussdriften mer attraktiv og bedre forholdene for trafikantene. Dette gjelder både etablering av terminaler/bussknutepunkter i viktige bydeler, bygging av egne bussveier, og tiltak som vil bedre fremkommeligheten for bussen og høyne standarden, spesielt på hovedrutene.
- **Restriksjoner/andre virkemidler:**
De mest effektive tiltakene for å fremme kollektivtransport er knyttet til restriksjoner eller prising av biltrafikk. Begrensninger i parkering, betaling av prisen det reelt sett koster å parkere på eller bruke bilen til jobben, veiprising og lignende er alle virkemiddel som har stor effekt, og er viktige i større byer med store miljømessige og trafikale problemer.

4.5.2 Konkrete tiltak

I det etterfølgende omtales tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre i vegplanperioden 2006-2009.

4.5.2.1 Fremkommelighet

Fremkommelighetsproblemene i Tromsø er begrenset, og det kan i hovedsak fokuseres på to flaskehalsar - Sandnessundbrua og Tromsøbrua.

- Sandnessundbrua:
Utbyggingen på Kvaløya har vært av en slik størrelse, at trafikken over Sandnessundbrua til tider kan være problematisk. Det er i dag ikke annet alternativ enn å tenke gode gang- og sykkelvegforbindelser og et godt kollektivtilbud. Det første krever en utbygging av gang- og sykkelveg i tilknytning til brua. Når det gjelder kollektivsatsing fra Kvaløya mot sentrum eller til Tromsøya, vil dette kreve prioritering av kollektivtrafikken på en eller annen måte. Slik det fungerer i dag, må bussen konkurrere om plass på lik linje med bilen. Skal en oppnå å få flyttet trafikk fra bil til kollektivtransport, må bussen gis en fordel fremfor bilen. Trafikantene må se at det går raskere å ta buss enn det er å kjøre bil. Det vil si at bussen må få prioritet ved utkjøring fra bussterminalen på Kvaløysletta.
- Tromsøbrua:
Trafikken på Tromsøbrua er nå snart like stor som før Tromsøysundtunnelene ble åpnet. Sørøver på fastlandet har det de siste årene vært en betydelig utbygging, noe som har bidratt til trafikkøkning over Tromsøbrua. Trafikksituasjonen i dag preges av at bare 1/3 av trafikken til og fra Tromsøya går gjennom Tromsøysundtunnelene.

Breivika- og Skattøraområdet preges av store boligkonsentrasjoner og arbeidsplasser. Dette skaper mye trafikk til og fra sentrumsområdet. Det må tydeliggjøres hva vi ønsker i forhold til kollektivtrafikk på strekningen mellom sentrum og Breivika/Skattøra.

Stakkevollvegen preges i dag av for mye trafikk, og det er en uttalt målsetting å gjennomføre tiltak som reduserer trafikken på denne vegen. Et felles ønske er at personbiltrafikken skal overføres til Breivikatunnelen. Tiltak der bussen har prioritet, eller benytter vegen alene, kan vurderes. Det ligger i planene at Stakkevollvegen skal bli en miljøgate, men prosjektet mangler finansiering og er heller ikke tatt med i Tromsøpakke II.

Busstraseen fra sentrum og nordover på øya, går i hovedsak langs Dramsvegen. Denne løsningen diskuteres nå med tanke på eventuelle endringer i fremtiden. Uavhengig av hvilke løsninger som velges, må en prioritere og tilrettelegge bedre for kollektivtransporten. Bussene må få en fordel fremfor bilene, skal man oppnå målsettingen om reduksjon av bilbruken i Tromsø.

Det er dessuten gjennomført forsinkelsesmålinger på konkrete steder der bussjåførene opplever forsinkelser i trafikken. Målingene ble gjennomført klokken 0730 – 0830 og 1530 – 1630, en uke på hver plass – mandag til fredag.

I det etterfølgende er det bare de tilfellene som hadde noe forsinkelse som er utdypet:

- Etter målingene fremkom det tydelig at vi i hovedsak kan snakke om forsinkelser to steder, Heilovegen på Håpet og Sykehusvegen inn mot rundkjøringen Ev 8. I tillegg er det noe mindre forsinkelse i forbindelse X Båtsmannsvegen/Rv 862.
- Heilovegen på Håpet er kanskje det punktet i Tromsø som er mest problematisk for kollektivtransporten. Her er det forsinkelser fra 1 til 7 minutter i den målte perioden. Denne vegstrekningen har mye personbiltrafikk i forbindelse med kjøpesentrene og handelsaktiviteten på Håpet.

- På Sykehusvegen inn mot rundkjøringen på Ev 8 var det bare mindre forsinkelser, med unntak av tidspunktet rundt klokken 1620, da det var forsinkelser hver dag, med mellom 2,41 min. og 6,21 min.
- Krysset mellom Båtsmannsvegen og Rv 862 hadde små innslag av forsinkelser i ettermiddagsrushet. Denne kryssløsningen er planlagt omlagt i forbindelse med Tromsøpakke II. Hvorvidt det her skal vurderes midlertidige løsninger for å fremme kollektivtransporten, kan følgelig diskuteres.
- Utformingen av krysset ved bruhodet på bysiden (Rv 862) fører til at nordgående busstrafikk må kjøre Storgata. I forbindelse med "Bussby Tromsø" i 1998 ble effekten av en ombygging av krysset ved bruhodet (sentrum nord) beregnet til kr 372.000 per år for kollektivtrafikken. Dette tiltaket er lagt inn i Tromsøpakke II. I tillegg er det i Tromsøpakke II lagt inn en "diversepost" på 5 millioner kroner øremerket til fremkommelighetstiltak.

4.5.2.2 Terminaler/leskur

Halvparten av Sentrum terminal er nesten ferdigbygd (terminalen er i realiteten to terminal-områder i sentrum). Fredrik Langes gate må ferdigstilles og åpnes også for påstigende passasjerer i østlig retning. Havnegate/ Sjøgata må rustes opp og åpnes for påstigende passasjerer i sørlig retning. Det vil føre til betraktelig sparte tidskostnader for kollektivtrafikantene. For prosjektet Sentrum nord ble det beregnet samfunnsøkonomisk nytte på kr 2.461.000 per år når prosjektet står ferdig.

Behovet for oppgradering av de mange holdeplassene i Tromsø er fremdeles stort, både i form av bedre holdeplasser med god gangatkomst, bedre belysning, informasjon og leskur. Behovet er i Tromsøpakke II anslått til om lag 30 mill. kr. for å kunne oppgradere alle holdeplassene, mens det bare er funnet dekning for 12 mill. kr. Bedre tilgjengelighet til holdeplassene er ikke inkludert i disse beløpene.

4.5.2.3 Materiell

En viktig faktor for funksjonshemmede er å kunne benytte det ordinære rutenett. I denne sammenheng må holdeplass og buss tilpasses de behov som disse brukerne har. I dag har Tromsbuss 5 lavgolv/laventré busser i sin vognpark. Investeringskostnadene ligger 5 til 10 % høyere for disse bussene enn de konvensjonelle. I tillegg er disse bussene mer utsatt for skade på karosseri, spesielt i vinterhalvåret, med bakgrunn i den lavere konstruksjonen disse vognene har. Tromsbuss har registrert at reparasjonskostnadene for disse bussene ligger 10 % høyere enn gjennomsnittet for vognparken totalt.

4.5.2.4 Drift/vedlikehold

Hvis en ønsker å satse på kollektivtrafikken, er det ikke bare investeringer og driftstilskudd som er viktig. En høy standard på drift og vedlikeholdet på hele kollektivkjeden er også viktig. Først og fremst holdeplassene og veinettet som kollektivtrafikken bruker, men også gangveinettet til/fra holdeplassene er viktig. I Tromsø prioriteres de tyngste kollektivtraseene

med hensyn til drift og vedlikehold, mens holdeplassene med nærliggende gangvegssystem ikke blir prioritert like høyt.

Anskaffelsen av 68 nye reklamefinansierte leskur har bedret vedlikeholdet av disse leskurene, men for de resterende leskurene er tilstanden fremdeles dårlig.

4.5.2.5 Organisering

I arbeidet med ”Forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder” ble problemene knyttet til forvaltningsorganiseringen generelt og betingelsene knyttet til forskjellige finansieringsordninger spesielt trukket frem.

Arbeidet med en alternativ forvaltningsorganisasjon av transportsystemet i større byområder ble imidlertid avsluttet etter fase 1. Fylkestinget i Troms gjorde da vedtak om ikke å gjennomføre en slik ordning i Tromsø kommune, og i brev fra Samferdselsdepartementet datert 17.12.2002 konstaterer Statsråden at det ikke er grunnlag for videre deltagelse fra Tromsø-området i forsøksordningen.

Troms Fylkeskommune utreder nå etablering av et administrasjonsselskap. Det legges opp til politisk behandling i løpet av 2003. Etableringen av et administrasjonsselskap skal bidra til en mer effektiv bruk og kontroll av midlene som brukes til kjøp av kollektivtrafikkjenester.

4.5.2.6 Driftstiltak/driftsstøtte

I Tromsø som i de fleste andre norske byer er tilskuddsandelen gått kraftig ned de siste femten årene. I snitt er tilskuddet blitt redusert med ca. 40 %. I Tromsø by er tilskuddet nå nede i om lag 4 %. Effektivisering av driften og forbedringer i tilbudet, spesielt etter omleggingen i 1997, har likevel gitt flere reisende.

I arbeidet med ”Bussby Tromsø” ble det beregnet et behov for driftstilskudd på rundt 15 mill. kr. per år. Det samme behovet er lagt inn i Tromsøpakke II, men ikke fullfinansiert. I forbindelse med oppfølgingen av Tromsøpakke II vil forskjellige driftstiltak/støtteordninger vurderes nærmere.

Erfaringstall fra Tromsø i perioden 1982-1994 ga en priselastisitet beregnet til -0,64, eller 64 øre inntjent for hver krone billettprisen endres med. Det finnes ingen egne tall fra Tromsø på etterspørselastisitet, men en analyse gjennomført av TØI i Norge for perioden 1995- 2000 gir en tilbudselastisitet på +0,42.

4.5.2.7 Stamlinjekonseptet

I en gjennomgang av kollektivsystemet i flere norske byer har Transportøkonomisk Institutt (TØI) blant annet konkludert med at norske byer fremdeles har en rutestruktur som er for lite differensiert mot ulike passasjergrupper. Konklusjonene etter 10 år med forsøk sier videre at et viktig suksesskriterium for vekst er etableringen av en differensiert rutestruktur tilpasset ulike kunde grupper, med stamruter med høy standard og høy frekvens, lokalruter og

serviceruter. I Tromsø er rutesystemet lite differensiert, med mange ruter og god flatedekning i likhet med TØI's oppfatning fra andre norske byer.

Et stamlinjenett er et hovednett for kollektivtrafikken, der avgangsfrekvensen er høy. Stamlinjenett kan gjennomføres på to måter:

1. Legge alle linjer som går langs en trase i samme rute, slik at de til sammen får en høy frekvens.
2. Slå sammen eller etablere en linje som alene har en høy nok frekvens.

Stamlinjen må utmerke seg med høy standard og synlighet på holdeplasser og bussmateriell, lysprioritering og fremkommelighetstiltak for å redusere reisetiden mest mulig. Ingen humper, avstikkere på ruten eller annet som reduserer reisekvaliteten. For begge alternativene må en satse på bedre infrastruktur, bedre materiell etc.

Med bakgrunn i å skape et helhetlig, vel definert og differensiert system tilsier en foreløpig anbefaling at det bør satses på en større omlegging av nettet, der prinsippet om et stamrutenett blir rendyrket. Stamrutenettet bør ta utgangspunkt i å betjene alle de tre hovedknutepunktene, og ta utgangspunkt i de tyngste traséene (Kroken-Sentrum, Sentrum-UiTø (universitetet)/UNN (sykehuset) og Kvaløysletta-Sentrum). I tillegg bør tilbudet mellom Sydspissen, UiTø/ UNN og Sentrum bedres, da det her er et stort potensiale. I første omgang bør en kun konsentrere seg om et begrenset system, som eventuelt kan utvikles på sikt.

4.5.2.8 Informasjon/markedsføring

Sanntidsinformasjon er bestilt og vil bli utplassert våren 2003. Nærmere evaluering vil avklare potensialet i et slikt system i forhold til å bedre andelen som kjører kollektivtrafikk.

Et slikt system vil også kunne bygges ut til å inkludere sanntidsinformasjon på internett og til mobiltelefoner.

4.5.2.9 Restriksjoner/økonomiske tiltak

Av restriksjoner og økonomiske tiltak, som kan bidra til å styrke miljøvennlig trafikk, kan følgende nevnes:

- **Parkering:**
Parkering er et sentralt virkemiddel i arbeidet med å øke andelen miljøvennlig transport i form av tilgjengelighet (antall parkeringsplasser) og kostnader forbundet med parkering. Innføring av maksimumsnormer i områder med god kollektivdekning og reduksjon/betalingsavgifter på parkeringsplasser på de samme stedene er effektive tiltak. Inntektene fra parkeringen på slike steder bør gjerne benyttes til å styrke kollektivtrafikken.

I Tromsø gjelder dette spesielt sentrum, sykehuset (UNN)/universitetet (UiTø) og Gieværbukta, samt de strekninger som har mye busstrafikk. Tiltak som kunne vært igangsatt, var fjerning av parkeringsplasser på UNN/ UiTø, samt innføring av relativt

høye parkeringsavgifter (tilsvarende en fullpris tur/retur kollektivbillett). Det er foreløpig ikke lokalpolitisk vilje til å gjennomføre slike tiltak.

- **Vegprising:**
I forhold til intensjonen med vegprising vil effekten være liten, da vegprising prinsipielt skal brukes for å dekke den ekstrakostnad et ekstra kjøretøy belaster samfunnet i form av bl.a støy, utslipp og forsinkelser.

Vegprising med formål om å redusere trafikken i enkelte veger eller på enkelte tidspunkt, der det ikke legges til grunn en samfunnsriktig prising, vil ha større effekt. I praksis vil det si etablering av en rekke betalingsnett, der bilisten blir avkrevd en passeringsavgift avhengig av tidspunkt på dagen.

Det vil trolig ikke være aktuelt å etablere vegprising frem til 2011, da Tromsø kommune sannsynligvis fremdeles vil ha drivstoffavgiften.

- **Bommer på enkelte veier:**
Etablering av betalingsbommer på enkeltstående veier for å redusere trafikken der en ønsker å opprettholde muligheten for gjennomkjøring, men gjennomføre tiltak for å føre flesteparten av bilistene over på en alternativ veg, som er bedre egnet til å håndtere høy trafikk.
- **Flerbruksfelt på Tromsøybrua (evt. også Sandnessundbrua):**
For å redusere bilbruken i Tromsø by, kan en løsning være å gjennomføre prioritering av bussen på brua. I dag har bussene som kommer nordfra på fastlandet prioritet inn på brua. Når det gjelder trafikken fra sør på fastlandet og trafikken fra byen, så har den ikke noen prioritet med unntak av busstrafikk fra Sentrum og nord Skippergata.

Skal det i Tromsø la seg gjøre å få mindre biltrafikk i byen, må vi ha en målsetting om å få langt flere til å reise kollektivt, og få de som må kjøre privatbil til å kjøre sammen. Skal en satse på kollektivtransport må en benytte noen virkemidler. En løsning for å nå denne målsettingen kan være å gjennomføre sambruksfelt på Tromsøbrua. En slik løsning må selvfølgelig vurderes nøye, men i og med at vi har tunnelen som et alternativ for de som må kjøre, så ville dette kunne la seg gjennomføre. Denne løsningen kan oppnås ved å begrense trafikken på brua, for eksempel at en må være to eller flere i bilen for å benytte brua i rushtiden, men en slik løsning krever ytterligere vurderinger i forhold til juridiske problemstillinger, trafikale konsekvenser, overvåking og effekt.

Den store boligutbyggingen, som det legges opp til i nedre del av Tromsdalen, vil også medføre en betydelig trafikkbelastning på Tromsøbrua, og utløse behov for trafikkregulerende tiltak. Trafikkreguleringen vil kunne gjennomføres i forbindelse med at Ev 8 i Tromsdalen utbedres, ved at fjerntrafikken til/fra Tromsø mot sør ledes via Ev 8 til Tromsøya og til øyene vest for Tromsø, samtidig med at det gjennomføres reguleringer som prioriterer kollektivtrafikken over Tromsøbrua.

4.5.3 Abefalte kollektivsatsingsområder

I forbindelse med satsingen videre bør det legges opp til tre flaggsaker:

- Stamrutenett:
I Tromsø bør det satses på et mer differensiert rutesystem, der grunnstammen er et videreutviklet stamrutenett.
- Sentrum terminal:
Ferdigstille sentrumsterminalen med to konsentrerte holdeplassområder for både av- og påstigning (Fredrik Langes gate og Sjøgata/ Havnegata).
- Driftstiltak:
Økt støtte til driftstiltak utover det som er lagt inn i Tromsøpakke II.

I tillegg bør følgende gjennomføres:

- Satsing på holdeplasser og utvikling av kollektivknutepunkt.
- Satsing på framkommelighetstiltak, og vurdere muligheten for restriksjoner som samkjøringsfelt.
- Parkeringstiltak.

4.6 Spesielle problemstillinger knyttet til det enkelte byområdet

I Storbyområde Tromsø er det viktig å få løst følgende spesielle problemstillinger:

- Sentrumsterminalen for bybussene er ikke ferdigstillet. Bare halvparten av terminalen er opparbeidd, og følgelig har passasjerene ikke et tilfredsstillende tilbud med hensyn til leskur og kort avstand når det gjelder overgang til annen buss i sentrum. Fullføringen av sentrumsterminalen ligger inne i Tromsøpakke II, og vil kunne bli fullført innen utgangen av NTP-perioden 2002-2005, eller tidlig i NTP-perioden 2006-2009 dersom Tromsøpakke II blir vedtatt gjennomført.
- Bussterminalen på Kvaløysletta trenger opprusting, og spesielt viktig er det å få gitt bussen prioritet i forhold til trafikken på Rv 862 og Rv 863 ved utkjøring fra bussterminalen og inn på disse to riksvegene. En slik prioritet er særlig viktig med hensyn til å prioritere framkommeligheten til kollektivtrafikken. Tiltaket er innarbeidd i Tromsøpakke II, og vil bli realisert tidlig i NTP-perioden 2006-2009 dersom Tromsøpakke II blir vedtatt gjennomført.
- Når det gjelder antall anløp av turistskip i løpet av sommersesongen, er Tromsø havn en av de største i landet. Imidlertid er ikke terminalfunksjonen i Bereivika havneavsnitt, som har 40 % av anløpene, tilfredsstillende med hensyn til utforming, sikkerhet og terminalfasiliteter. Det er imidlertid ikke satt av midler til dette tiltaket, og følgelig kan det heller ikke sies noe om når tiltaket vil bli gjennomført.
- Når det gjelder framkommeligheten for funksjonshemmede mellom de ulike terminalområdene (buss, båt, taxi) i Tromsø sentrum, så må den sies å være lite tilfredsstillende. Tiltaket har imidlertid ikke fått plass innenfor den planrammen som ligger til grunn for Tromsøpakke II, og vil derfor ikke kunne få midler før etter 2011.

- Tunnelsystemet på Tromsøya er omfattende, men kan ikke utnyttes optimalt fordi Langnestunnelen ikke har en teknisk standard som står i forhold til trafikkmengden som går gjennom tunnelen hvert døgn (ca. 10 500 kjt.). For at denne tunnelen skal få en standard som både ivaretar trafikksikkerheten og framkommeligheten, må den utbedres for et beløp på 40 mill kr. Planleggingsrammen, som er lagt til grunn for Tromsøpakke II, er ikke stor nok til at det er funne plass til dette prosjektet i tiden fram til 2011. Et annet forhold, som i sterk grad bidrar til at tunnelsystemet ikke blir optimalt utnyttet, er at forutsetningene i ”Transportplan for Tromsø fram mot år 2000” om å legge restriksjoner på bruken av Stakkevollvegen og gatenettet gjennom Tromsø sentrun ikke er blitt gjennomført. Gjennomføringen av nevnte restriksjoner vil ha en positiv innvirkning både på trafikksikkerheten og miljøet i Tromsø.
- I dag er ikke drifts- og vedlikeholdsopplegget for riksveger, fylkesveger og kommunale veger tilfredsstillende koordinert. Dette gjelder spesielt for gang- og sykkelveger, og bidrar til at dette vegnettet er mindre brukt om vinteren enn det kunne ha vært om disse vegene hadde blitt ryddet tidligere om morgene. Dette er en situasjon som Statens vegvesen og Tromsø kommune bør komme fram til en avtale om hvordan problemet bør løses slik at tiltaket i alle fall kan iverksettes fra begynnelsen av NTP-perioden 2006-2009.
- Trafikkavviklingen i Tromsdalen skjer i dag ved at en stor del av fjerntrafikken til/fra Tromsø mot sør går via Tromsøbrua, som har en trafikkbelastning på 17500 kjt/døgn. Når Ev 8 i Tromsdalen legges om/utbedres, vil det ligge til rette for å styre denne fjerntrafikken slik at den går Ev 8 via Tromsøysundtunnelene til Breivika, Tromsø Lufthavn, Kvaløya, og til Karlsøy kommune. En slik løsning åpner muligheten for bare å kjøre lokaltrafikk via Tromsøbrua, og den gir også en større mulighet for å gjennomføre tiltak som prioriterer kollektivtrafikken over Tromsøbrua.

4.7 Tiltak som inngår i strategivurderingen

4.7.1 Generelt om strategivurderingen

I strategivurderingen vil følgende tiltak måtte tas med i eventuelle strategier som vurderes:

- Tromsøpakke II fordi det foreligger politisk vedtak både i Tromsø kommune og i Troms fylkeskommune om at det skal søkes om å få drivstoffavgiften forlenget med nye 8 år etter at gjeldende avtal om innkreving av drivstoffavgift opphører ved utgangen av 2003. Tromsøpakke II, som skal gjelde for perioden 2004-2011, forutsettes lagt fram for Stortinget i løpet av 2003.
- Stamvegprosjektene Ev 8 Sørbotn – Laukslett og Ev 8 Hungern - Tromsdalselva fordi dette er prosjekt som oppfattes enten som bundne eller som gitte føringer i NTP-sammenheng, og som har betydning for næringstransportene til/fra Tromsø.
- Farledsutbedringen mellom Finnsnes og Tromsø fordi denne utbedringen generelt både øker trafikksikkerheten til sjøs, reduserer risikoen for miljøforurensning langs kysten, og forbedrer framkommeligheten for sjøverts trafikk til/fra Tromsø mot sør. Investeringstakten vil skje i henhold til Kystverkets handlingsprogram.

- Tiltak på Tromsø Lufthavn, som har med flysikkerheten og trafikkavviklingen å gjøre, slik det framgår av lufthavnplanen. Investeringstakten vil skje i henhold til Luftfartsverkets handlingsprogram.

I strategivurderingen vurderes i tillegg eventuell gjennomføring av følgende tiltak innenfor det definerte storbyområdet:

- Utbedring av Langnestunnelen til fullgod standard.
- Bygging av 4-felts veg fram til ny havn som prosjekteres i Breivika.
- Utbygging av Tromsø havn.
- Sammenhengende gang- og sykkelvegnett.
- Øke innsatsen i drift og vedlikehold av vegnettet.
- Innføre tiltak som reduserer personbilbruken.
- Fjerne anlagte humper i vegbanen.
- Øke hastigheten på vegnettet.
- Øke drivstoffavgiften til 1 kr/liter inklusive merverdiavgift.
- Få fritak for merverdiavgift på lik linje med andre bompengeprojekt.
- Innføre avgift på, alternativt forbud mot, bruk av piggdekk.
- Innføre flerbruksfelt/samkjøringsfelt.
- Innføre vegprising.
- Parkeringstiltak.
- Øke driftsstøtten til kollekttrafikken.
- Øke investeringen til infrastruktur for kollektivtrafikken.
- Øke investeringen til miljøtiltak.
- Reinvestere i eksisterende infrastruktur.
- Bedre utnyttelse av kapasiteten til tunnelsystemet.
- Bom i Langnesbakken og i Langnestunnelen.
- Arealbruk.
- Bygge T-banering (automatbane).

4.7.2 Kort omtale av tiltakene som inngår i strategivurderingen

Tromsøpakke II:

I Tromsøpakke II, dersom den blir vedtatt av Stortinget, er det lagt opp til en miljø- og trafikksikkerhetsprofil. 80 % av investeringsrammen er planlagt brukt til disse to formålene, mens 20 % er planlagt brukt til framkommelighetsforbedring for næringstran-sportene. Tromsøpakke II er forutsatt å gjelde for perioden 2004-2011, og den har en investeringsramme på 320 mill kr.

Av denne rammen er det forutsatt investert 80 mill kr i NTP-perioden 2002-2005. I NTP-perioden 2006-2009 er det forutsatt investert 160 mill kr, og i NTP-perioden 2010-2015 80 mill kr. Forutsettes at avtalen om Tromsøpakke II blir prolongert fra og med 2012 til og med 2015, vil investeringen i NTP-perioden 2010-2015 kunne bli 240 mill kr.

Stamvegprosjekt:

Ev 8 Sørbotn – Laukslett er en vegomlegging i Ramfjord ca. 20 km sør for Tromsø. Prosjektet, som ligger utenfor det definerte storbyområdet, vil forbedre trafikksikkerheten og

miljøet i Fagernesområdet. Prosjektet tas med i storbyutredningen fordi det også vil redusere transportkostnadene til næringstransportene til/fra Tromsø.

Ev 8 i Tromsdalen vil forbedre trafikksikkerheten og miljøet i nedre del av Tromsdalen, samtidig som det vil gjøre det enklere å styre en stor del av trafikken til/fra Tromsø mot sør via Ev 8, og ikke via Tromsøbrua som er sterkt trafikkbelastet.

Farledsutbedring:

Utbedringen av Finnsnesrenna, Gisundet, Rystraumen og Sandnessundet er viktige utbedringer for å forbedre sjøverts framkommelighet, samt øke sikkerheten og redusere risikoen for miljøforurensning til sjøs. Utbedringsarbeidene starter i NTP-perioden 2006-2009 og avsluttes i perioden 2010-20015 når det gjelder Finnsnesrenna, Gisundet og Sandnessundet. Anleggsstart for Rystraumen er foreløpig ikke tidfestet.

Tromsø Lufthavn:

Tiltakene på Tromsø Lufthavn er forutsatt å omfatte: Etablering av sikkerhetskontroll av bagasje (HBS), passasjerer og frakt både på inn- og utlandstrafikk, forlengelse av taksebanen nordover og sørover, samt skifte ut eksisterende peileanlegg og installere ny radar som kan gi backup.

Utbedring av Langnestunnelen til fullgod standard:

Langnestunnelen er i dag en kommunal veg. Den er en sterkt trafikkert vegtunnel som ikke er tillatt trafikkert av tyngre kjøretøy. Tiltaket forutsetter en utbedring til fullgod standard slik at den kan åpnes for alle kjøretøygrupper. Tiltaket er kostnadsberegnet til 40 mill kr, men er ikke et prioritert prosjekt i Tromsøpakke II.

Bygging av 4-felts veg fram til ny havn som projekteres i Breivika:

Dette prosjektet er ikke et prioritert prosjekt i Tromsøpakke II. Det er heller ikke avklart hvilken status denne vegen skal ha. Det vil det først bli tatt stilling til i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen, samtidig med at finansieringsplanen også blir fastlagt.

Utbygging av Tromsø havn:

Dette er et tiltak som styres av Tromsø Havn. Tiltaket omfatter utbygging av Prostneset og Breivika. Anleggsarbeidene på Prostneset er forutsatt å ta til i 2004, mens anleggsstart i Breivika enda ikke er bestemt.

Sammenhengende gang- og sykkelvegnett:

Dette tiltaket er en gjennomføring av prosjekter det ikke ble plass til innenfor rammen til Tromsøpakke II.

Øke innsatsen i drift og vedlikehold av vegnettet:

Tiltaket gjelder spesielt sommervedlikeholdet av samtlige gang- og sykkelveger innenfor det definerte storbyområdet; der det snarest bør utarbeides en standard som definerer når vedlikeholdstiltak skal iverksettes, slik at dette vegnettet framstår som et attraktivt tilbud til trafikantgruppene det er ment for (spesielt gjelder dette syklistene).

Dessuten må driften av gang- og sykkelvegnettet vinterstid bli bedre når det gjelder strøing og gjennombrøyting, slik at det til samme tid som det øvrige vegnettet kan framstå som et godt tilbud til fotgjengerne og syklistene.

For det øvrige vegnettet er det tenkt på salting og strøing for å bedre framkommeligheten, samt at gatene/veiene blir feid oftere enn tilfellet er nå. Ofte feiingen gjelder spesielt om våren (april/mai) da støvplagen i Tromsø sentrum til tider kan ligge over tillatte grenseverdier.

Innføre tiltak som reduserer personbilbruken:

Hensikten med tiltaket er å øke framkommeligheten for næringstransportene ved å innføre restriksjoner på bruken av personbiler i form av tidsbegrenset skilting på Tromsøbrua, Sandnessundbrua og enkelte sterkt trafikerte gater/veger innenfor det definerte storbyområdet. Tiltaket vil også kunne omfatte etablering av trafikkbommer for å redusere gjennomgangstrafikken i enkelte gater/veger. Om tiltaket gjennomføres vil det ha både miljømessig og trafikksikkerhetsmessig effekt for de områdene som blir omfattet av et slikt tiltak, men tiltaket kan også redusere tilgjengeligheten til et område og medføre økt trafikk på gater/veger i andre områder.

Fjerne anlagte humper i vegbanen:

Fra transportnæringen er det ytret ønske om å fjerne humpene i vegbanen på veger med betydelig næringstransport. Begrunnelsen er at et slikt tiltak vil gi en mer rasjonell og effektiv transport. Tiltaket vil imidlertid kunne ha en negativ effekt på trafikksikkerheten.

Øke hastigheten på vegnettet:

Fra transportnæringen er det også ytret ønske om å heve tillatt hastighet på en del av vegnettet som har redusert hastighet, eksempelvis fra 30 til 50 km/t og fra 60 til 70 km/t. Tiltaket vil redusere transport- og tidskostnadene noe, men vil også kunne virke negativt i forhold til trafikksikkerheten.

Øke drivstoffavgiften til 1 kr/l inklusive merverdiavgift:

En slik økning vil tilføre Tromsøpakke II et investeringstilskudd på ca. 5 mill kr pr. år, og den vil kunne redusere trafikkmengden med ca. 1 %.

Få fritak for merverdiavgift på drivstoffavgiften på lik linje med andre bompengeprojekt:

Innkrevning av bompenger til investering i nye vegprosjekt, enten innkrevningen skjer med bemannet bomstasjon eller den er automatisert, er etter gjeldende regler fritatt for merverdiavgift. Slik ordning gjelder ikke for bompengeprojektet i Tromsø, der bompengene betales i form av en avgift pr liter drivstoff som kjøpes, og der denne drivstoffavgiften er inklusive merverdiavgift. Det bør være en forutsetning at bompengeprojektet blir behandlet likt med hensyn til fritak for merverdiavgift, og at merverdiavgiften som inngår i drivstoffavgiften blir refundert bompengeselskapet på en synlig måte.

Innføre avgift på, alternativt forbud mot, bruk av piggdekk:

Tiltaket vil bety en reduksjon av støybelastningen og svevestøvet i byområdet, men kan slå negativt ut i forhold til trafikksikkerheten i det samme området. Tiltaket vil også redusere vedlikeholdskostnadene både på riksvegene, fylkesvegene og de kommunale vegene.

Innføre flerbruksfelt/samkjøringsfelt:

Tiltaket innebærer at for å kunne kjøre personbil i slike felt, må det være to eller flere personer i personbilen. Tiltaket kan være vanskelig å følge opp/kontrollere.

Innføre vegprising:

Tiltaket er ikke politisk mulig å gjennomføre så lenge man har drivstoffavgiften, men bør vurderes gjennomført som et aktuelt tiltak etter 2011.

Parkeringstiltak:

Hensikten med tiltaket er å få redusert personbilbruken, og omfatter en økning av parkeringsavgiften samt en reduksjon av antall offentlige parkeringsplasser innenfor storbyområdet. Tiltaket er politisk vanskelig å få gjennomført, da det er vesentlig flere private parkeringsplasser enn offentlige, og svært mange av de private parkeringsplassene er ikke avgiftsbelagte.

Øke driftsstøtten til kollektivtrafikken:

Tiltaket må utformes slik at det blir billigere for den enkelte å reise med buss i stedet for med privatbil, og tiltaket må være ett av flere tiltak som iverksettes samtidig.

Øke investeringen til infrastruktur for kollektivtrafikken:

Gjennomføre flere av de registrerte kollektivtrafikktiltakene som det ikke er blitt plass til i Tromsøpakke II.

Øke investeringen til miljøtiltak:

Tiltaket består i å gjennomføre flest mulig av de registrerte miljøtiltakene som det ikke er blitt plass til i Tromsøpakke II.

Reinvestere i eksisterende transportinfrastruktur:

Eksisterende transportinfrastruktur, som ikke er tilpasset dagens krav til framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø, begynner å bli svært nedslitt, og bør derfor etter hvert bli utbedret.

Bedre utnyttelse av kapasiteten til tunnelsystemet:

Tiltaket forutsetter at det blir gjennomført systemer som bidrar til å overføre mer av trafikken, som går på vegen ute i dagen, til det nye tunnelsystemet. I ”Transportplan for Tromsø fram mot år 2000” var det en forutsetning om at når det nye tunnelsystemet var etablert, skulle det legges restriksjoner på Stakkevollvegen og gjennomkjøringsmuligheten i Tromsø sentrum, slik at både miljøet og trafiksikkerheten kunne bli forbedret. Denne forutsetningen er enda ikke gjennomført. Tunnelsystemet, med unntak av Langnestunnelen, har en standard og kapasitet som tilsier en større utnyttelse enn tilfellet er nå.

Bom i Langnesbakken og i Langnestunnelen:

Hensikten med dette tiltaket er å få midler til utbedring av Langnestunnelen til fullgod standard.

Arealbruk:

Tiltaket forutsetter at arealbruken til bolig- og næringsformål blir sett i sammenheng med trafikken som disse arealene skaper, og at det i arealplanleggingen blir lagt til rette for en trafikkutvikling som ivaretar trafiksikkerheten og miljøet. Det oppnås blant annet ved å legge til rette for kollektivtrafikk og økt bruk av sykkel.

Bygge T-banering (automatbane):

Tiltaket er nok noe framtidsrettet, og krever en vesentlig større trafikkmengde enn det Tromsø bys størrelse tilsier. Det er derfor lite aktuelt å vurdere dette tiltaket i forbindelse med tidsperioden storbyomtalen skal gjelde for.

4.7.3 Anbefalt strategi

En viktig forutsetning i forbindelse med storbyutredningen var å få en vurdering og gjennomdrøfting av virkningene i forbindelse med en eventuell innføring av alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder.

Imidlertid ble det ikke oppnådd enighet mellom Troms fylkeskommune og Tromsø kommune om å innføre en slik ordning, og i brev av 17.12.2002 fra Samferdselsdepartementet til Troms fylkeskommune og Tromsø kommune konstaterer derfor Statsråden at det ikke er grunnlag for videre deltagelse fra Tromsø-området i forsøksordningen.

At Tromsø ikke kommer med i forsøksordningen får som konsekvens at det i strategivurderingen må tas hensyn til de sterke politiske føringene som er lagt i forbindelse med kommunens og fylkeskommunens behandling av Tromsøpakke II, samt føringene og bindingene som framgår av NTP 2002-2011 og handlingsprogrammene til transportetatene.

Fordi Tromsøpakke II er forutsatt avsluttet ved utgangen av 2011, må det i den anbefalte strategivurderingen gjøres to antagelser. Den ene antagelsen er at fra og med 2012 opphører Statens og Troms fylkeskommunes engasjement når det gjelder investeringstiltak innenfor det definerte storbyområdet, fordi da er det andre investeringsoppgaver i fylket som Staten og Troms fylkeskommune bør prioritere. Den andre antagelsen er at partene blir enige om å prolongere Tromsøpakke II til utgangen av 2015.

Det definerte Storbyområde Tromsø er arealmessig et lite område. De sterke politiske føringene, som foreligger i tilknytning til Tromsøpakke II, sammen med lav økonomisk planleggingsramme og klare bindinger og føringer når det gjelder stamveger, farleder og lufthavna, tilsier at det ikke er aktuelt å vurdere mer enn en strategi.

Den anbefalte strategien for Storbyområdet Tromsø vil dermed inneholde følgende tiltak og investeringsramme:

1. Tromsøpakke II:

NTP-perioden 2006-2009

Bompenger (drivstoffavgift)	60 mill kr
Statens bidrag	50 mill kr
Kommunens bidrag	28 mill kr
Fylkeskommunens bidrag	10 mill kr
Privat bidrag	<u>12 mill kr</u>
Totalt	160 mill kr

NTP-perioden 2010-2015 (Tromsøpakke II avsluttes ved utgangen av 2011)

Bompenger (drivstoffavgift)	30 mill kr
Statens bidrag	25 mill kr
Kommunens bidrag	14 mill kr
Fylkeskommunens bidrag	5 mill kr
Privat bidrag	<u>6 mill kr</u>
Totalt	80 mill kr

NTP-perioden 2010-2015 (Tromsøpakke II prolongeres til utgangen av 2015)

Bompenger (drivstoffavgift)	90 mill kr
Statens bidrag	75 mill kr
Kommunens bidrag	42 mill kr
Fylkeskommunens bidrag	15 mill kr
Privat bidrag	<u>18 mill kr</u>
Totalt	240 mill kr

2. Stamvegprosjekt:

NTP-perioden 2006-2009

Ev 8 Sørbotn – Laukslett	90 mill kr
--------------------------	------------

NTP-perioden 2010-2015

Ev 8 Hungeren – Tromsdalselva	50 mill kr
-------------------------------	------------

3. Farledutbedring:

NTP-perioden 2006-2009

Finnsnesrenna/Gisundet	112 mill kr (foreløpig ramme)
------------------------	-------------------------------

NTP-perioden 2010-2015

Gisundet/Sandnessundet	Ramme mangler
------------------------	---------------

4. Nymerkinger og oppgradering av farleder:

NTP-perioden 2006-2009

Nyinstallasjoner	11 mill kr
------------------	------------

5. Tromsø Lufthavn:

NTP-perioden 2006-2009

Flysikkerhet/Trafikkavvikling	Ramme mangler
-------------------------------	---------------

NTP-perioden 2010-2015

Flysikkerhet/Trafikkavvikling	Ramme mangler
-------------------------------	---------------

6. Øke drivstoffavgiften til 1 kr/liter inklusive merverdiavgift:

NTP-perioden 2006-2009

Avgiftstillegget på drivstoff gir	20 mill kr
-----------------------------------	------------

NTP-perioden 2010-2015 (Tromsøpakke II avsluttes ved utgangen av 2011)

Avgiftstillegget på drivstoff gir	10 mill kr
-----------------------------------	------------

NTP-perioden 2010-2015 (Tromsøpakke II prolongeres til utgangen av 2015)

Avgiftstillegget på drivstoff gir	30 mill kr
-----------------------------------	------------

7. Få fritak for merverdiavgift på lik linje med andre bompengeprojekt:

NTP-perioden 2006-2009

Momsfritak på dagens avgift (ca. 74 øre) gir	14,4 mill kr
Momsfritak på ny avgift (1 kr) gir	19,2 mill kr

NTP-perioden 2010-2015 (Tromsøpakke II avsluttes ved utgangen av 2011)

Momsfritak på dagens avgift (ca. 74 øre) gir	7,2 mill kr
Momsfritak på ny avgift (1 kr) gir	9,6 mill kr

NTP-perioden 2010-2015 (Tromsøpakke II prolongeres til utgangen av 2015)

Momsfritak på dagens avgift (ca. 74 øre) gir	21,6 mill kr
Momsfritak på ny avgift (1 kr) gir	28,8 mill kr

8. Innføre avgift på, alternativt forbud mot, bruk av piggdekk:

NTP-perioden 2006-2009

Reduserte vedlikeholdsutgifter Rv	8 - 12 mill kr
Reduserte vedlikeholdsutgifter Fv	4 - 6 mill kr
Reduserte vedlikeholdsutgifter Kv	2 - 4 mill kr

NTP-perioden 2010-2015

Reduserte vedlikeholdsutgifter Rv	12 - 18 mill kr
Reduserte vedlikeholdsutgifter Fv	6 - 9 mill kr
Reduserte vedlikeholdsutgifter Kv	3 - 6 mill kr

De innsparte midlene forutsettes brukt til økt innsats i drift og vedlikehold av vegnettet, og til nødvendig skilting i forbindelse med gjennomføring av trafikkreguleringstiltak.

9. Innføre flerbruksfelt/samkjøringsfelt:

Kostnadene, som omfatter skilting i forbindelse med innføring av tiltaket, forutsettes tatt av innsparte midler på de respektive drifts- og vedlikeholdsbudsjett.

10. Innføre tiltak som reduserer personbilbruken:

Kostnadene i forbindelse med reguleringstiltaka for å redusere personbilbruken, er forutsatt tatt av innsparte midler på de respektive drifts- og vedlikeholdsbudsjett.

11. Parkeringstiltak:

Nødvendig skilting forutsettes dekket over de respektive drifts- og vedlikeholdsbudsjett.

12. Øke driftsstøtten til kollektivtrafikken:

Det anbefales at driftsstøtten styrkes med 1,5 mill kr pr år.

13. Øke innsatsen i drift og vedlikehold av vegnettet:

Det meste av innsparte vedlikeholdsmidler bør benyttes til dette tiltaket.

14. Bedre utnyttelse av kapasiteten til tunnelsystemet:

Kostnadene i forbindelse med dette tiltaket forutsettes dekket over de respektive drifts- og vedlikeholdsbudsjett.

Etterfølgende tabell gir en oversikt over hvilke planrammer som kan være til disposisjon for Storbyområde Tromsø dersom anbefalt strategi legges til grunn for de viste NTP-periodene. I tillegg angis også hvor mye som kan frigjøres til drift og vedlikehold, dersom bruken av piggdekk reduseres til 10-15 % (alternativt totalforbys).

Tabell: Planramme for anbefalt strategi.

Beløp i mill 2002-kr.

Tiltak	NTP-perioder		
	2006-2009	2010-2015 ¹⁾	2010-2015 ²⁾
Tromsøpakke II (Statens bidrag)	160 (50)	80 (25)	240 (75)
Investering stamveger	90	50	50
Investering farleder	112 ⁴⁾	Ramme mangler	Ramme mangler
Nyinstallasjoner farleder	11,2	Ramme mangler	Ramme mangler
Investering Tromsø Lufthavn	Ramme mangler	Ramme mangler	Ramme mangler
Bidrag fra økt drivstoffavgift	20	10	30
Bidrag fra momsfristak ³⁾	19,2	9,6	28,8
Økt driftsstøtte til kollektivtr.	6	9	9
Sum planramme	418,4	158,6	357,8
Innsparte vedlikeholdsmidler	14-22	21-33	21-33

¹⁾ Forutsetter Tromsøpakke II avsluttet ved utgangen av 2011.

²⁾ Forutsetter Tromsøpakke II prolongert ut 2015.

³⁾ Forutsatt drivstoffavgift på 1 kr pr liter.

⁴⁾ Foreløpig ramme.

5. Virkninger av anbefalt strategi for byområdene

5.1 Hva oppnås med den anbefalte strategien?

Forutsatt at Tromsøpakke II blir vedtatt gjennomført, vil man med den foreslåtte investeringsfordelingen mellom de ulike tiltakene kunne oppnå følgende virkninger i storbyområdet Tromsø:

- Næringstransporten til/fra Tromsø via Ev 8 vil få en vesentlig forbedring når Ev 8 Sørbotn – Laukslett og Ev 8 Hungeren – Tromsdalselva blir fullført. Ev 8 Sørbotn – Laukslett er forutsatt fullført i NTP-perioden 2006-2009, og vil føre til at samfunnets transportkostnader reduseres med 3 mill kr, næringslivets transportkostnader reduseres med 0,9 mill kr, og antall skadde og drepte reduseres med 0,1. Ev 8 Hungeren – Tromsdalselva fullføres trolig først etter 2009, og da vil samfunnets transportkostnader bli redusert med 2,8 mill kr, næringslivets transportkostnader vil bli redusert med 0,9 mill kr, og 13 personer vil få reduserte støyelempere.
- Redusert bruk av piggdekk og økt innsats når det gjelder feiing av det mest trafikerte veg- og gatenettet i storbyområdet, vil redusere svevestøvkonsentrasjonene med 80-95 % på de verste dagene og årsmiddelverdiene med 30-50 %. Piggfrie dekk er dessuten 2-3 dBA mer støysvake enn piggdekk, og med tiltakene i anbefalt strategi vil trafikkstøyen kunne reduseres med 1-2 dBA (forutsetter at noen fortsatt kjører med piggdekk). En bedre utnyttelse av tunnelsystemet vil bety en støyreduksjon på 2-3 dBA i de mest trafikerte områdene av Tromsø. Totalt vil støyreduksjonen i de mest trafikerte områdene av Tromsø kunne bli redusert med 3-5 dBA. Innføring av 30 km/timen på kommunale veger på Tromsøya, slik det forutsettes i Tromsøpakke II, vil gi en støyreduksjon i størrelsesorden 7-8 dBA for personbiler, men ingen vesentlig reduksjon for større kjøretøyer da motorstøyen er dominerende faktor. Støyreduksjonen i områdene som får innført 30 km/timen vil bli 6-7 dBA.
- Med tiltakene som er foreslått i anbefalt strategi, vil trafikken bli redusert med ca. 10 %, antall ulykker med ca. 9,5 %, og antall drepte og skadde med ca. 7 %.
- Tiltakene som gjennomføres for å styrke kollektivtrafikken er vanskelig å beregne, men et grovt estimat tilsier at kollektivtrafikken vil kunne øke med 5-7 % i forhold til dagens nivå.
- Byggingen av gang-/sykkelveger, som anbefalt strategi legger opp til, vil neppe påvirke bussbruken i særlig grad, og i alle fall ikke for de som har lengre arbeidsreise enn 2-3 km. Til det er de klimatiske forholdene i Tromsø for skiftende/ustabile. Men denne utbyggingen vil ha stor betydning for skolebarn, og for andre som tar seg fram til fots og på sykkel i sitt nærområde utenom arbeidstiden.
- Tiltakene som foreslås gjennomført i farledene vil gi økt sikkerhet til sjøs, redusere risikoen for miljøforurensning, redusere seilingstiden og øke framkommeligheten.
- Tiltakene som foreslås gjennomført på Tromsø Lufthavn vil gi økt flysikkerhet og kapasitet på flyplassen

6. Alternative vurderinger

6.1 Marginalvurderinger

Marginalvurderinger gjøres bare for NTP-periodene 2006-2009.

Marginalvurderingen gjøres for $\pm 20\%$, som er grensen som er satt i R2 for Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket, og den gjøres bare for postene Tromsøpakke II, stamveger og farleder.

En marginalvurdering på $+20\%$ vil bety at:

- Planrammen til Tromsøpakke II vil bli økt med 32 mill kr som forutsettes benyttet til å begynne utbedringen av Langnestunnelen til fullgod standard. Utbedringen vil bli fullført tidlig i perioden 2010-2015, og representere både en miljø- og trafikksikkerhetsforbedring for byområdet, samtidig som næringstransportene får bedre framkommelighet.
- Planrammen for stamvegene vil bli økt med 18 mill kr som forutsettes benyttet til forsering av Ev 8 Hungeren – Tromsdalselva.
- Planrammen for farleder vil bli økt med 22 mill kr som forutsettes benyttet til forsering av farledsutbedringen mellom Finnsnes og Tromsø.
- For Tromsø Lufthavn har vi ikke fått oppgitt planramme. En eventuell marginaløkning bør imidlertid benyttes til utbedring av flysikkerheten på flyplassen.

En marginalvurdering på -20% vil bety at:

- Planrammen til Tromsøpakke II må reduseres med 32 mill kr. Reduksjonen forutsettes tatt pro rata på postene trafikksikkerhet, gang- og sykkelveger, kollektivtransport, miljøtiltak og annet (framkommelighet).
- Planrammen for stamvegene må reduseres med 18 mill kr, og må tas fra Ev 8 Sørbotn – Laukslett. Det vil medføre forlengelse av anleggsdriften, og økte anleggskostnader.
- Planrammen for farleder må reduseres med 22 mill kr, og må tas fra farledsutbedringen mellom Finnsnes og Tromsø.
- For Tromsø Lufthavn har vi ikke fått oppgitt planramme. En eventuell rammereduksjon bør tas fra en eventuell kapasitetsutvidelse på flyplassen.

