
Arkivsak-dok. PLAN-22/00113-6
Saksbehandler Sjur S. H. Melsås

Saksgang
Kommune- og byutviklingsutvalget

Møtedato

Busstrasé Kvaløya

Kommunedirektørens innstilling:

1. Nedre trasé skal ligge til grunn for tiltak vest for Blåselvegen og frem til bybussenes endepunkt på Eide.
2. Midler avsatt til busstrasé på Kvaløya benyttes til revisjon og utbedring av holdeplasser og kryssingssteder på hele strekningen fra Blåselvegen til bybussenes endepunkt på Eide, samt til eventuelle kollektivfelt dersom det i fremtiden viser seg å være behov for det.

Stig Tore Johnsen
Kommunedirektør

Mette Mohåg
Direktør, Avdeling for bymiljø

Hva saken gjelder

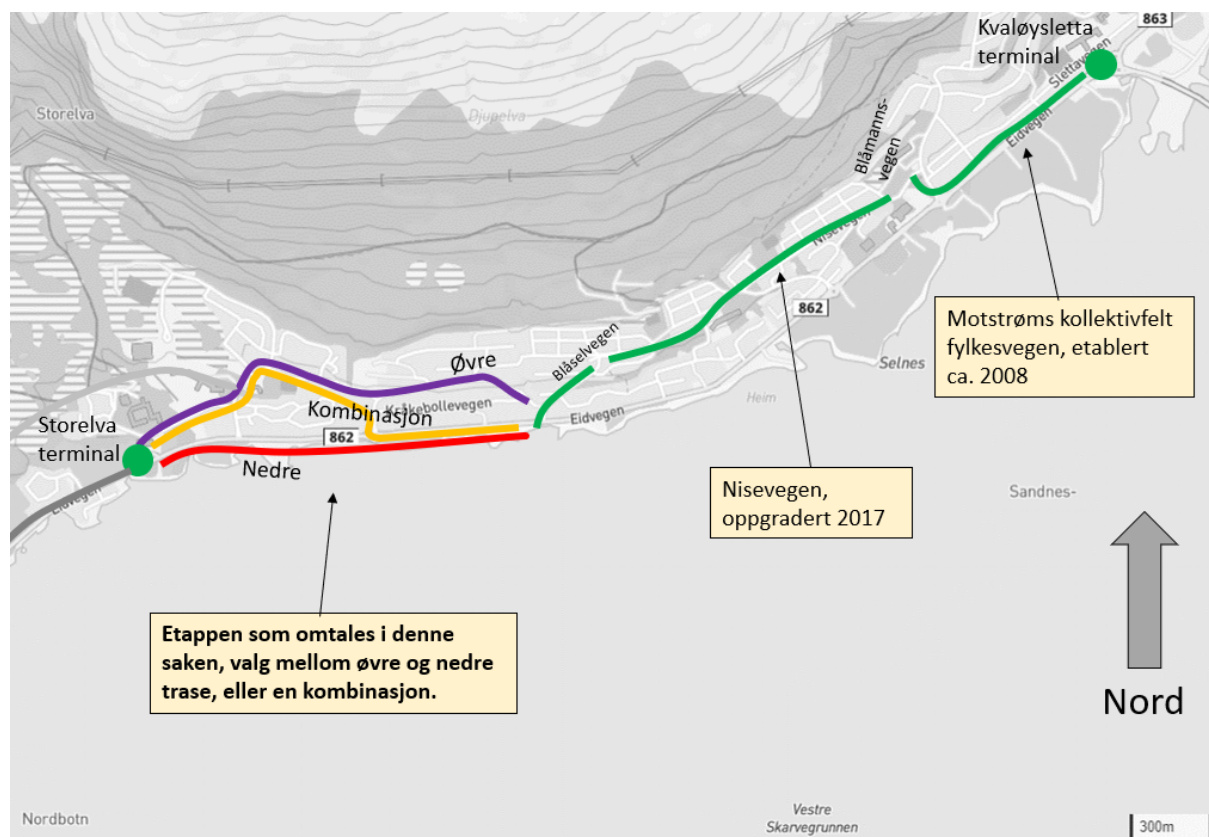
For videreføring av busstraseen på Kvaløysletta vestover fra Blåselvegen til Storelva terminal har det blitt vurdert ulike alternative traseføringer:

1. En øvre trasé tilknyttet kommunalt vegnett
2. En nedre trasé langs fylkesvegen (der bussene kjører i dag)
3. En kombinert trasé (Kombinasjon) som benytter fylkesvegen i den østlige halvparten og kommunalt vegnett i den vestlige.

Historikk

Saken har vært utvalgsbehandlet i 2022, med befaring av kommunal vei og tilgrensende områder – mye som følge av lokal uro som følge av forslaget om større tiltak i grøntareal og tett på bebyggelse. Saken om endelig busstrasé på Kvaløya ble i juni 2024 tatt opp til vedtak i Tenk Tromsøs styringsgruppe, og det ble fra politisk hold i kommunen meldt inn ønske om å utvalgsbehandle saken før vedtak ble gjort.

Foreslått tiltak



Figuren viser allerede utbedrede traseer øst for Blåselvegen, og alternative traseer mellom Blåselvegen og Storelva terminal

De viktigste konsekvensene av de ulike alternativene er hhv. kjøretid og flatedekning. Frem til innføringen av bompenger i 2023 var det regelmessig forsinkelse i morgenrushet langs dagens trasé på fylkesvegen. Etter innføringen av bompenger er dette i liten grad en problemstilling. Imidlertid kan det endre seg i årene som kommer.

Når det gjelder flatedekning så er det øvre alternativ og kombinasjonsalternativet som dekker området best. For dagens trasé langs nedre alternativ er det noen boliger i de øvre områdene som har gangavstand til bussholdeplass over de anbefalte 400 meterne. Når det gjelder kjøretid så er det nedre alternativet det beste og påfører ikke reisende fra områdene lengre vest ekstra kjøretid via det kommunale vegnettet.

I det store bildet er forskjellene relativt marginale. Det har likevel vært brukt mye tid på å utrede og diskutere de ulike løsningene, dette til tross for at det fra starten av (2019) har ligget til grunn at det viktigste for busstrafikken på Kvaløya er å få avklart en trasé som er realistisk å gjennomføre og som ikke forutsetter løsninger som senere viser seg å ikke være gjennomførbare av tekniske eller politiske årsaker.

Det ble gjort en grundig jobb med å estimere kostnader i 2019. For det øvre alternativet langs kommunalt vegnett ble kostnaden estimert til 92 millioner +/-25 %. For det nedre alternativet ble full utbygging med ordinært kollektivfelt mellom Blåselvegen og Storelva terminal estimert til 75 millioner +/-25 %. Kombinasjonsalternativet vil ha en kostnad mellom disse to.

I kostnadsanslag gjort høsten 2022, ble kostnaden for det øvre alternativet økt til 129 millioner +/- 25 %. Det ble da ikke gjort noe nytt anslag for de øvrige alternativene, men det er grunn til å tro at også disse ville ha fått en kostnadsøkning på om lag 30 %. Til dette alternativet tilhører også ulemper i form av nødvendig breddeutvidelse og endringer av arealformål i relativt tett småhusbebyggelse.

Den klart største delen av kostnaden med det nedre alternativet er knyttet til bygging av kollektivfelt, som det altså på kort og kanskje mellomlang sikt ikke er behov for, og hvor omfanget/behovet er usikkert. Dette vil med andre ord bli investeringer som kan dras ut over tid og deles opp alt etter som hvordan behovet utvikler seg.

Alle tiltak på kommunalt vegnett som utgjør hele investeringsbehovet i øvre alternativ og mye mer enn halvparten i kombinasjonsalternativet må gjennomføres for at disse traseene skal være kjørbare for buss. Her finnes det ingen mellomløsninger eller muligheter for å skyve på investeringen i tid.

Konklusjon

Med utgangspunkt i dagens fremkommelighetssituasjon, kompleksiteten og ressursinnsatsen forbundet med nødvendig oppgradering av kommunalt vegnett, og kostnadsbildet, innstilles det på at dagens trasé langs fylkesvegen videreføres mellom Blåselvegen og Storelva terminal, og frem til endepunktet for bybussene på Eide.

Det er i dag behov for revisjon og oppgradering av holdeplasser og ytterligere forbedringer i kryssingssteder på hele denne strekningen (Blåselvegen-Eide). På lengre sikt kan det bli behov for å gjennomføre fremkommelighetstiltak i form av kollektivfelt der hvor det i fremtiden eventuelt viser seg å være behov for det.

Prosess videre

Etter endt utvalgsbehandling vil saken tas opp på nytt i Tenk Tromsøs AKG og styringsgruppe for behandling og vedtak. Derfra vil prosjektet gå over til prosjektflyt fra planlegging til gjennomføring, med utgangspunkt innenfor gjeldende handlingsprogram 2024-2028.

Vedtakskompetanse:

Kommune- og byutviklingsutvalget

Vedlegg:

Notat Kvaløya 8. april 2024