

opplysningene som vi som sektormyndighet har behov for. Eksempelvis mangler det oversikt over antall ikke bygde boliger, både i eksisterende og nye boligområder.

Vi har derfor både innsigelser i henhold til plan- og bygningslovens § 5-4, og merknader til planforslaget. De viktigste grunnene til innsigelsene er:

- Arealbruk er i strid med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og nullvekstmålet.
- Redusert areal til vegformål langs E8 ivaretar ikke behov for areal til verken å ivareta nåværende drift og vedlikehold eller for framtidig utvikling av vegen.

Innsigelser:

Utbyggingsområder

I planbeskrivelsen kap. 5.4 foreslås det at boligområdene på Slettaelva (B44 og B46), Hamna (B40) og Movika (BA6 og BA7) som ligger inne i gjeldende KPA endres til LNFR i neste revisjon, men at de beholdes som før i planforslaget. På plankartet er områdene på Slettaelva og i Hamna tegnet inn som framtidig boligbebyggelse mens områdene i Movika er satt av til framtidig bebyggelse og anlegg. Disse områdene er ikke i henhold til målet om nullvekst og fører til utvidelse av boligområder og spredning av byen. Statens vegvesens innsigelse er begrunnet i at boligområdene anses for å være i strid med SPR BATP pkt 4.2 og 4.3. Vi mener derfor at boligområdene på Slettaelva (B44 og B46), Hamna (B40) og Movika (BA6 og BA7) må tas ut og områdene endres til LNFR nå, ikke vente til neste revisjon.

Strandbyen

Vi har innsigelse på utbygging av Strandbyen nedenfor E8 i Tromsdalen slik det framstår i planforslaget. Statens vegvesens innsigelse er begrunnet i at boligområdene anses for å være i strid med SPR BATP pkt 4.2 og 4.3.

Området B_F1 Strandbyen, med områdenavn B273, B278, B295, B302, B314 er foreslått utbygget til boliger. Det fremgår ikke i planforslaget hvor mange boliger som kan bygges her. Mange av de krav som ble stilt i forrige KPA for området er nå fjernet, det eneste som er igjen er krav til regulering. Det står nå som en retningslinje at «*Forutsetning for oppstart av planarbeidet er at E8 legges i tunnel/kulvert innenfor planområdet*». Det går ikke fram av KPA om Tromsø kommune ønsker å bygge en tofelts eller firefeltskulvert. E8 i kulvert er ikke inne som tiltak i Nasjonal transportplan eller i andre handlingsplaner.

Arealdelen bør være basert på en rimelig grad av økonomisk realisme mht statlige investeringer i tidsperioden planen gjelder for. Basert på erfaringstall fra tidligere prosjekter for firefeltskulvert vil det koste 500.000-700.000 kr/m eks. mva., det vil si at en kulvert som skal gå langs hele planområdet, ca. 1250 meter, vil koste 0,6 – 0,9 mrd, eks. mva. En slik kostnad har ikke Statens vegvesen anledning til å finansiere og denne må bekostes av utbygger eller Tromsø kommune.

Løsningen med E8 i kulvert/tunnel har vegvesenet betenknninger til, uavhengig av kostnadene. Området er angitt å være innenfor sentrumsområdet der 60 % av nye boliger skal etableres, men før det fremgår hvilke trafikkløsninger inklusiv kollektivtrafikk som kan

ivareta nullvekstmålet kan ikke Strandbyen inngå som fremtidig boligområde i forslag til KPA.

Oppfølging av utbygging knyttet til boligutvikling og boligreserve

Statens vegvesen fremmer en innsigelse på hvordan fortetting og effektiv arealutnyttelse skal styres. Det må gå tydelig fram hvordan kommunen skal ha kontroll over hvor det skal skje utbygging og at denne utviklingen skjer i henhold til SPR BATP pkt. 4.3. Det er foreslått en fordeling som sier at 60 % av nye boliger skal være i sentralt byområde, 30 % i bydelssentrene Kroken og Kvaløysletta og ytre byområde og 10 % i distriktet utenfor byområdet. Det er nå ikke samsvar mellom det som i dag er regulert til boliger og denne fordelinga. I planforslaget finner vi ikke oversikt over antall boliger i den totale boligreserven fordelt på de ulike utbyggingsområdene og godkjente reguleringsplaner. Det går heller ikke fram hvordan ny utbygging skal styres, og det er for utydelig hvordan det skal sikres riktig fordeling i utbyggingsrekkefølge mellom 60 % og 30 % områdene.

Innsigelser til plankartet:

Bredde E8

Statens vegvesen har med bakgrunn i vårt ansvar som forvalter av riksvegene innsigelse på vegbredde avsatt til vegformål langs E8. I plankart er bredden av korridor langs E8 justert til å stemme med gjeldende reguleringsplaner. Dette fører til at det på noen strekninger langs E8 som er avsatt til vegformål er blitt betydelig smalere enn i gjeldende KPA. Dette gjelder på flere strekninger fra kryss Innlandsvegen til Giæverbukta. Breddeforskjellen varierer, men fra Reinnesset til Nova er beltet langs E8 opptil over fire meter smalere i forslaget til ny KPA enn det er i gjeldende. Dette er ikke akseptabelt, og vi ber om at dette endres tilbake til de formålsgrenser som er i gjeldende KPA. I plankartet er det også lagt trase for ny sykkelvei langs E8, denne vil ikke kunne realiseres innenfor de foreslåtte formålsgrensene. Korridor langs E8 er svært viktig å beholde til vegformål og bredde kan ikke på noen steder være smalere enn i gjeldende KPA. Det arealet som er der trengs for både nåværende og framtidig drift, vedlikehold og utbedringer.

Øvrige merknader til Planbeskrivelsen:

Mål og føringer for revisjon av KPA

Byutredningene bør være med som en del av kunnskapsgrunnlaget. De brukes som grunnlag i forhandlinger om byvekstavgift. Tromsø kommune har hatt ny boligstrategi på høring, og det er naturlig at KPA og boligstrategi samsvarer.

Det blir flere steder i planbeskrivelsen henvist til Tenk Tromsø og at prosjekter og strategier er utarbeidet i dette samarbeidsprosjektet. Innholdet i prosjektene fremgår ikke i KPA. Det er vanskelig å se helheten i tiltaksporteføljen uten at innholdet i prosjektene og strategiene tas inn i KPA.

Senterstruktur og Bydelssenter

Det er positivt at byområdet er definert. Tromsø kommune ønsker en definert senterstruktur med tre bydelssentre og flere nabolagssenter i tillegg til sentrum. Forskning viser derimot at flerkjernede byer og regioner genererer mer biltrafikk per person enn monosentriske byer.

Det savnes dermed forskningsbasert begrunnelse for hvorfor Tromsø kommune har valgt en strategi som ikke samsvarer med virkemiddelpakkene som ble utredet i Byutredning for Tromsø fase 1 og 2.

Skillet mellom bydel, bydelssenter og nabolagssenter fremstår også noe uklart. Bydelssentrene er nå angitt med arealformål/hensynssone i plankartet og er definert i et relativt lite område rundt butikkentre, men er samtidig små sett mot alt som er foreslått lagt til disse områdene. *«Hensikten er å utvikle bydelssentrene med flere funksjoner, teknisk infrastruktur og oppgradere uterom med bydelspark og org i sammenhengende blågrønne strukturer. Områdene ønskes fortettet med boliger, offentlig og privat tjenesteyting i tillegg til forretninger».*

Tromsdalen: For Tromsdalen er næringsområdet ved Novasenteret/Pyramiden definert som bydelssenter, mens de øvrige funksjoner som boligområder, skoler, barnehager, sykehjem, bibliotek, kirke, kulturbygg, idrettsanlegg osv. er andre steder i bydelen enn i dette bydelssenteret. Å definere et bydelssenter så begrenset i Tromsdalen der de eksisterende funksjonene er så spredt er noe krevende. Ingen eksisterende boligområder er med i området som er definert som bydelssenter. Dette området er et naturlig senter for næring, men øvrige funksjoner ligger utenfor dette bydelssenteret, derfor er det viktig å legge vekt på gode løsninger for adkomstveger fra de øvrige funksjonene mot bydelssenteret. Det står at det skal settes av til fjæresti fra bydelssenteret til Kroken, men dette er ikke vist på plankartet. Her er fjæresti tatt med fra Tromsøbrua og nordover, men ikke sammenhengende sti langs fjæra på hele strekninga.

Kroken: For Kroken bydelssenter er det sagt at det bør etableres overgang for myke trafikanter over fylkesvegen og sikres et gjennomgående stinett fra fjæra til marka. Det sikreste for kryssing er planskilt kryssing. Det er regulert inn gangbruer over fylkesvegen, og selv om reguleringsplanen må revideres bør planskilt kryssing etableres i området overgangene er regulert inn. Nytt knutepunkt for kollektiv bør lokaliseres i nærheten av en sikker kryssing av fylkesvegen.

Slettatorget: Slettatorget bydelssenter er definert på tvers av fylkesvegen. I dag er det en planskilt undergang for gående og syklende nord i området, men for å få et sammenhengende senter må det vektlegges å få sikre krysningspunkt for gående og syklende over fylkesvegen også lengre sør i bydelssenteret, noe som også er beskrevet i planbeskrivelsen. Det sikreste er planskilte kryssinger.

Utbygging Kvaløya: På Kvaløya er det gjort endringer i måten begrensninger for nye boliger skal gjennomføres. I planbeskrivelse står det at *«Inntil det er dokumentert at brua har fått bedre kapasitet, vil det ikke legges til rette for boligbygging der.»* I planbestemmelser pkt. 3.1 står det at det ikke kan fremmes reguleringsplan for nye boligområder før det kan dokumenteres tilfredsstillende kapasitet på hovedvegnettet. Vi vil her presisere at Sandnessundbrua har en gitt totalkapasitet. For å øke kapasiteten må det bygges ny bru. Vi tolker det slik at kommunen egentlig refererer til reduksjon av trafikkmengden uten at det går klart fram hvordan dette skal dokumenteres.

Boligutvikling og boligreserve

Tromsø kommune har nettopp utarbeidet en boligstrategi, og det foreligger i tillegg to utarbeidede byutredninger. Byutredning trinn 1 ble utarbeidet som kunnskapsgrunnlag for framtidig byvekstavgift og trinn 2 som en del av grunnlagsarbeidet til forrige NTP. Begge disse utredningene er laget i samarbeid mellom Tromsø kommune, Statens vegvesen og Troms fylkeskommune, i trinn 2 deltok også Fylkesmannen i Troms (nå statsforvalter) i arbeidet.

Vegvesenet ser at Tromsø kommune velger å bruke andre fordelinger av nye boliger enn det byutredninga sier gir minst vekst i personbiltrafikken, uten at dette er begrunnet. Vi mener utredningene er viktig som grunnlag til KPA og at Tromsø kommune skulle brukt samme fordeling for å oppnå nullvekstmålet.

Det er foreslått en fordeling som sier at 60 % av nye boliger skal være i sentralt byområde, 30 % i bydelsentrene Kroken og Kvaløysletta og ytre byområde og 10 % i distriktet utenfor byområdet. Det er nå ikke samsvar mellom det som i dag er regulert til boliger og denne fordelinga. Det går ikke fram hvordan dette skal styres, slik at det sikres riktig fordeling. Det kreves et bedre grep for å ha kontroll over hvor det skal skje utbygging og at denne utviklingen skjer i henhold til SPR BATP.

Framtidsrettet næringsutvikling

Eksisterende næringsområde langs E8 fra det gamle fergeleiet til Mandelasletta er ikke tatt med som næringsområde i senterstrukturen, men har formål framtidig bebyggelse og anlegg, BA97. Vi finner ingen bestemmelser for dette området, så det går ikke fram hvilken utvikling kommunen ser for seg her.

Bærekraftig reiseliv

Det er ikke omtalt behov for areal for tilrettelegging med blant annet parkeringsplasser og toalett for utfartsområder som i tillegg til at de blir brukt av lokalbefolkninga blir brukt av turister, blant annet små næringsaktører som driver med nordlysturisme. Det står kun om etableringer av anlegg i form av bygninger og behov for tilknytning til vann. I tillegg til reiselivsbygg har næringa også de små bedriftene som bruker offentlig vegnett for å gi opplevelser til sine gjester, men som kan bli et trafiksikkerhetsproblem fordi de stopper på vegen på steder som ikke er egnet til det. Det bør vurderes å sette av areal til slike parkeringsplasser som er tilrettelagt.

Offentlig infrastruktur

Skoler:

Det står i dette avsnittet ingenting om skoleveger, hvor er det behov for å gjøre skolevegen mer trafiksikker, inklusive avslipp/bussholdeplasser mm. Skoleveger er et viktig tema i Tenk Tromsø og dette bør omtales også i KPA.

Idrettsanlegg:

I avsnittet om å sikre areal til idrettsanlegg er eksisterende idrettsklynger omtalt, disse er i Tromsdalen ved TUIL-arena, på Tromsøya rundt Templarheimen og på Storelva rundt flerbrukshallen og skistadion. Alle disse stedene ligger langt unna kollektivtilbud.



For TUIL-arena er nærmeste busstopp båthavna som er over 700 meter unna. Det er deler av strekninga fra E8 som ikke har fortau eller g/s-veg.

Idrettsanlegg på Tromsdalsfyllinga; vi mener det er en mangel i KPA at det ikke vises til en alternativvurdering for lokalisering av ny idrettshall. Slik situasjonene er i dag er det ikke tilfredsstillende løsning verken for gående og syklende eller for kollektivtrafikk i området. Hvis det blir realisert en idrettshall på Tromsdalsfyllinga kan dette også åpne for sambruk med TUIL-arena ved større arrangement, og det øker behovet for en trygg veg for gående og syklende fra den nye idrettshallen til TUIL-arena.

Uavhengig av sambruk vil planskilt krysning av E8 og ny løsning for gående/syklende over Tromsdalselva være nødvendig, og gjennomføringen av disse tiltakene må sikres gjennom rekkefølgekrav.

Generelt for idrettsanlegg i Tromsø må det for fremtiden legges til grunn at det prioriteres godt tilrettelagt busstilbud, samt sikker adkomst for gående og syklende.

Framtidens transportløsninger

Gangveger, sykkelveger:

Hovedveger for gange og sykkel er lagt inn med markering på plankartet og som temakart i bestemmelsene. Det beskrives at det er utarbeidet strategier for både gangveger og sykkelveger og at det i plankart skal være sammenhengende løsninger både for gående og syklende. I planbeskrivelsen og -bestemmelsene er temakartene så små at det ikke er mulig å se traseer. Hovedpunkt i Tenk Tromsø bør derfor gjengis, og temakart må være lesbare, helst som eget lag i plankart.

Kollektiv

Også her er det referert til prosjekter i Tenk Tromsø uten at beskrivelsene er tatt med i KPA. Det står at for å oppnå målene om at all vekst i persontransport skal skje med miljøvennlige transportmidler er kollektivtrafikken viktig, noe vi støtter. Det står videre: «*Busstilbudet i Tromsø kan drives effektivt fordi byen er kompakt. Dersom arealbruk i kommunen medfører at kollektivrutene må forlenges vil det gi økte kostnader eller dårligere busstilbud generelt. Alle nye utbyggingstiltak må i fremtiden bygge opp under kollektivtilbudet.*» Selv om det er viktig å satse på kollektiv bør det ikke være bare dagens kollektivtilbud som skal være førende for en byutvikling. Kollektivtilbudet må utvikles for å være et attraktivt alternativ, og tilrettelegges i forhold til byens utvikling.

Sundferge

Som et framtidig prosjekt er det foreslått en sundferge med flere ulike målpunkt både på Tromsøya og fastlandet, fra sentrum nord til Breivika på øya og fra Gammelgård til Kroken på fastlandet. Ingen steder er nå tilrettelagt for en slik ferge. Det er nå foreslått å starte et pilotprosjekt med sundferge fra sentrum til Tromsdalen, basert på anbefalinger i utarbeidet rapport. Det går ikke fram detaljert hvor ferga skal gå fra eller til eller hvor mange passasjerer det er forventet. Uavhengig av hvor denne ønskes plassert legges til grunn at det tilrettelegges for trygg og sikker adkomst for myke trafikanter, uavhengig av passasjermengde.

Marka og fjæra

Det bør tydeliggjøres hvilke fjæreamråder hvor det ønskes etablert stier for allmenn ferdsel. Dette fremgår per nå som et generelt, men ikke stedfestet ønske. Vegvesenet legger til grunn at det samtidig etableres trafikksikre krysningspunkt over sterkt trafikkerte veger der hvor dette ikke allerede er på plass. Fortrinnsvis planskilt kryssing da dette er tryggest. Slik tilrettelegging vil ivareta blågrønne strukturer.

Levende lokalsamfunn i distriktet

Planbeskrivelsen beskriver at *«For framtidig utvikling er det ønskelig at ny privat eller offentlig tjenesteyting, etableres i eller nær et lokalsenter, der infrastruktur finnes fra før.»*

Dette er vi enig i, da dette også vil redusere behovet for å tilrettelegge strekninger langs vegnettet for myke trafikanter. Likevel bør det understrekes at det også i distriktene må vektlegges at alle skal ha en trygg skoleveg.

Tabell 8 i planbestemmelsene viser oversikt over LNFR-spredd der boliger, både eksisterende og nye, er tatt med. Det er feil i LNFR-spredtområdene sammenlignet med tabell 8 for antall boliger i de ulike områdene, dette gjelder både antall nåværende boliger og plass til framtidige.

Konsekvenser for miljø og samfunn

I KPA er det fokusert på avgrenset utbygging og fremtidig senterstruktur, og på hvordan nåværende situasjon for gange og sykkel ikke skal bli verre. Det er ikke sett på hvordan man skal forbedre situasjonen med dagens geografiske befolkningsfordeling. Den bebyggelsen som er i dag vil fortsette å eksistere, da trenger vi planer for å tilrettelegge for alternativer til bil, med andre verktøy enn kun fortetting i fremtiden.

Avslutningsvis ønsker vegvesenet å bemerke at det er mye informasjon i plankartet, noe som forklarer at en del av infoboksene inneholder feil informasjon. Plankart stemmer ikke med planbestemmelser etc.

Vegvesenet sitter også igjen med flere spørsmål knyttet til uttalelser i KPA, men det er ikke hensiktsmessig å gå gjennom dette da det ikke er merknader eller innsigelser til utkastet.

Vi ønsker lykke til med ferdigstillingen av planarbeidet og stiller gjerne opp på møter dersom det er ønskelig.

Med hilsen

Grethe Vikane
Fungerende divisjonsdirektør

Unni Merete Gifstad
Avdelingsdirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I TROMS OG FINNMARK, Postboks 700, 9815 VADSØ

TROMS OG FINNMARK FYLKESKOMMUNE, Postboks 701, 9815 VADSØ