



Ny bru til Kvaløya



Oppdatering av kunnskapsgrunnlag

Underlag til behandling av handlingsprogram
for bypakke og byvekstvtale i Tromsø

Forord

Troms fylkeskommune har på oppdrag fra styringsgruppen i Tenk Tromsø, samlet og sammenstilt endringer i hovedtrekkene i relevante trafikktema, som er benyttet i tidligere kunnskaps- og beslutningsgrunnlag for ny Kvaløyforbindelse.

Oppdraget er gjennomført som en kartleggingsstudie. Kunnskapsgrunnlaget angir dessuten forslag til avbøtende og alternative tiltak som bør prioriteres før ny bru.

I Troms fylkeskommune har Thomas Bech gjennomført arbeidet. Jonny Berg, Hallgeir Austlid og Tore Leirstein har bidratt med data. Ole Remi Hausner har bidratt til kvalitetssikring av kunnskapsgrunnlaget.

Tromsø, mars 2024

Troms fylkeskommune
Samferdselsetaten
Avdeling mobilitet

Bjørn Henrik Kavli
Etatsjef samferdsel

Innhold

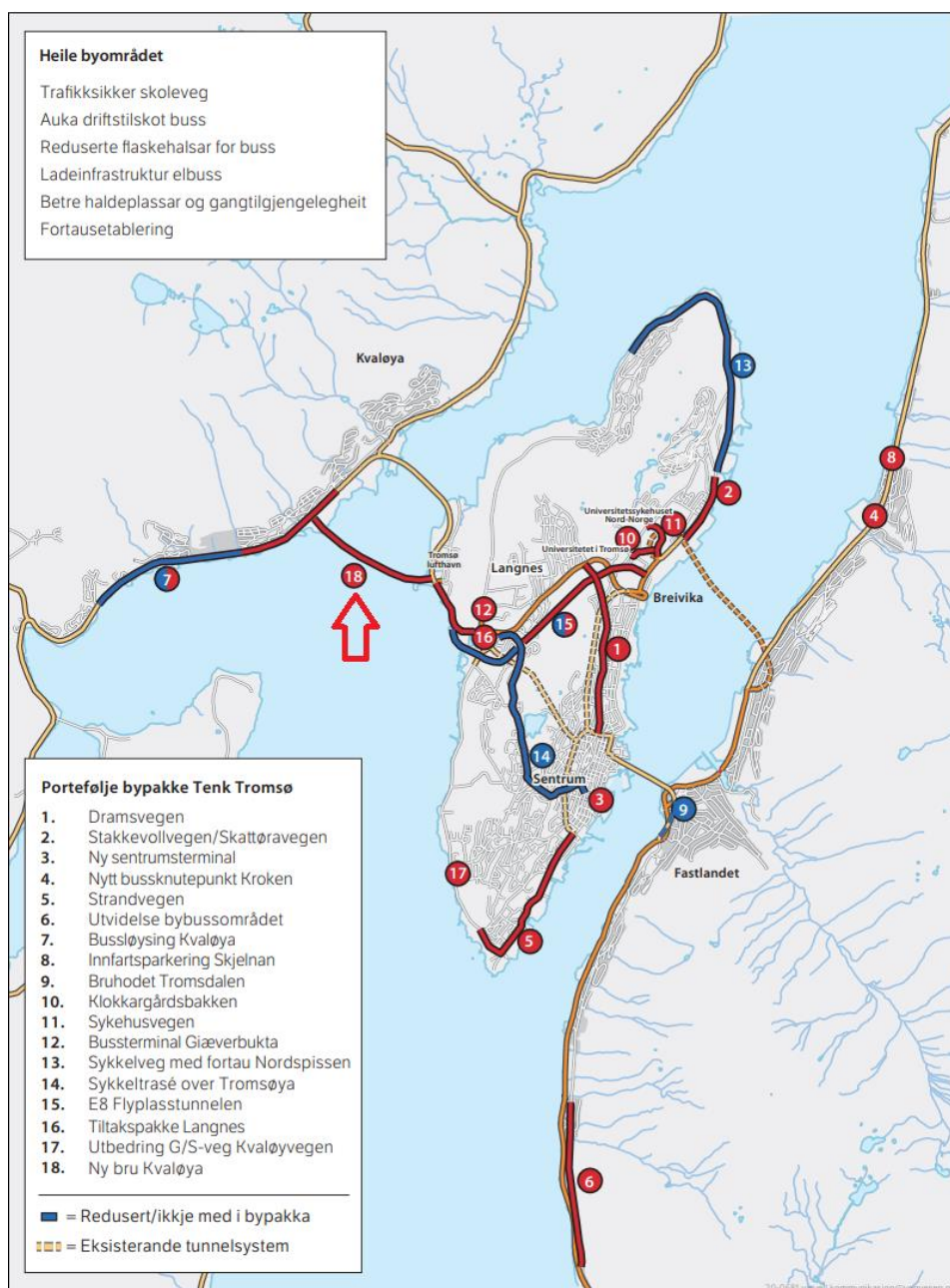
Forord	i
1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn	1
1.2 Fremgangsmåte	2
2 Mål og føringer	2
2.1 Nullvekstmålet	2
2.2 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033	3
3 Sandnessundbrua, Kvaløya og historikk	3
4 Befolkning og befolkningsendringer	5
5 Reisesstrømmer og påvirkningsfaktorer	8
5.1 Reisevaneundersøkelser 2016-2022	8
5.2 Årsdøgntrafikk på Sandnessundbrua	9
5.3 Yrkesdøgntrafikk på Sandnessundbrua	11
5.4 Utbyggingsprosjekter er en fremtidig påvirkningsfaktor	12
6 Kø og forsinkelse i morgentrafikken Kvaløysletta sør	13
6.1 Fartsregistrering uke 7 og 8	14
6.2 Fartsregistrering uke 36 og 37	16
6.3 Vurdering fartsregistrering	18
7 Kollektivbruk til og fra Kvaløya	18
7.1 Bybusser – Antall reisende om bord (totalt for 2019 og 2023)	19
7.2 Bybusser – Antall reisende om bord (utvalgt dag oktober 2019 og 2023)	19
7.3 Bybusser – Antall reisende om bord (utvalgt dag mars 2019 og 2023)	20
7.4 Oppsummering endringer kollektivbruk til og fra Kvaløya	20
8 Sykkel og gange	21
9 Stenginger 2022/2023	22
10 Oppsummering	23
10.1 Hovedtrekkene i det endrede kunnskapsgrunnlaget	23
10.2 Vurdering av fremtidig kvaløyforbindelse og fremtidig byutvikling på Kvaløysletta	24
10.3 Beredskap	24
10.4 Avbøtende og alternative tiltak	25
11 Referanser	26

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Ny bru til Kvaløya (Fv.862) ligger inne i Tenk Tromsø porteføljen og omtales i Prop.99 S (2020-2021). Her står det at prosjektet omfatter bygging av en om lag 1,6 km lang ny tofelts bru mellom Langnes og Selnes på Kvaløya, sør for eksisterende bru, med tilhørende kryssløsninger. Nye gang- og sykkelvegløsninger skal også inngå i prosjektet. Det vises til at prosjektet vil bidra til mer miljø- og klimavennlig byutvikling, bedring av beredskapsforholdene på Kvaløya og bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper.

Det ble vedtatt en kommunedelplan for prosjektet i april 2016. Statens vegvesen var forslagsstiller og utførte planarbeidet i samarbeid med Tromsø kommune og Troms fylkeskommune.



Figur 1: Kart med Tenk Tromsø tiltakene - Ny Sandnessundbru er merket med rød pil (Prop. 99 S 2020-2021)

1.2 Fremgangsmåte

Kunnskapsgrunnlaget bygger på en rekke forskjellige kilder til data, informasjon og innspill. Det er blitt hentet ut hastighetsdata fra tellepunkt sør samt kollektivstatistikk. I tillegg er det blitt benyttet data fra statistisk sentralbyrå og trafikkdata fra Statens Vegvesen. Det er også blitt foretatt dokumentanalyse av tidligere utredninger og planer.

Styringsgruppa for Tenk Tromsø har ønsket en oppdatering av det kunnskapsgrunnlaget vedrørende ny bru som proposisjonen er bygget på.

Tidligere kunnskapsgrunnlag er i hovedsak de tema som omtales i kommunedelplan Breivika- Langnes og ny kvaløyforbindelse (2016), samt kommunedelplanens grunnlag som i hovedsak er KVV Vegvalg Tromsø (2010). Fokus ble på følgende temaer:

- Undersøke kapasitet og kø situasjonen i rundkjøringene som er tilknyttet brua
- Oppdatering av kollektivtall
- Oppdatering av gang -og sykkelstall
- Reisevaner
- Årsdøgn/yrkesdøgn/helgedøgn trafikk bil over brua
- Undersøke hva vi vet om byggeforbudet på Kvaløya

I tillegg ble det besluttet å inkludere nullvekstmålet og undersøke endringen for dette. Andre forhold som er naturlig å inkludere er demografiske endringer.

Kunnskapsgrunnlaget skal også undersøke alternative tiltak og komme med forslag til slike.

2 Mål og føringer

2.1 Nullvekstmålet

Et av hovedmålene i Nasjonal Transportplan 2022-2033 er nullvekstmålet:

«Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange» (Meld. St. 20 (2020-2021), s.110)

Nullvekstmålet ble introdusert i bypakker etter klimaforliket i Stortinget i 2012 og er det viktigste målet for alle bypakker i de største byene i Norge. Våren 2020 fastsatte regjeringen et utvidet nullvekstmål, som var i tråd med bompengeforliket fra 2019.

Utvidelsen medfører en tydeligere presisering av hvilke hensyn som skal ivaretas gjennom areal- og transportpolitikken i byområdene.

Nullvekstmålet skal bidra til mer attraktive byer med økt mobilitet og framkommelighet for næringslivet. Målet skal også avhjelpe med å redusere investeringsbehovet i transportsektoren som følge av lavere trafikkvekst. Målet vil kunne bidra til reduserte klimagassutslipp fra veitrafikk, selv om andre virkemidler som fremmer elektrifisering av kjøretøyparken vil ha større effekt på utslippsreduksjonene i byene (Meld. St. 20 (2020-2021)).

2.2 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033

- Satsing på byvekstavtaler og bypakker – lagt av økonomiske midler til byområdene til investeringer i tiltak for kollektivtransport, sykling og gange langs riks-, fylkeskommunale og kommunale veier
- Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet)
- Arealutvikling som viktig premisse for å skape gode byer. Det må virke sammen med transportpolitikken.

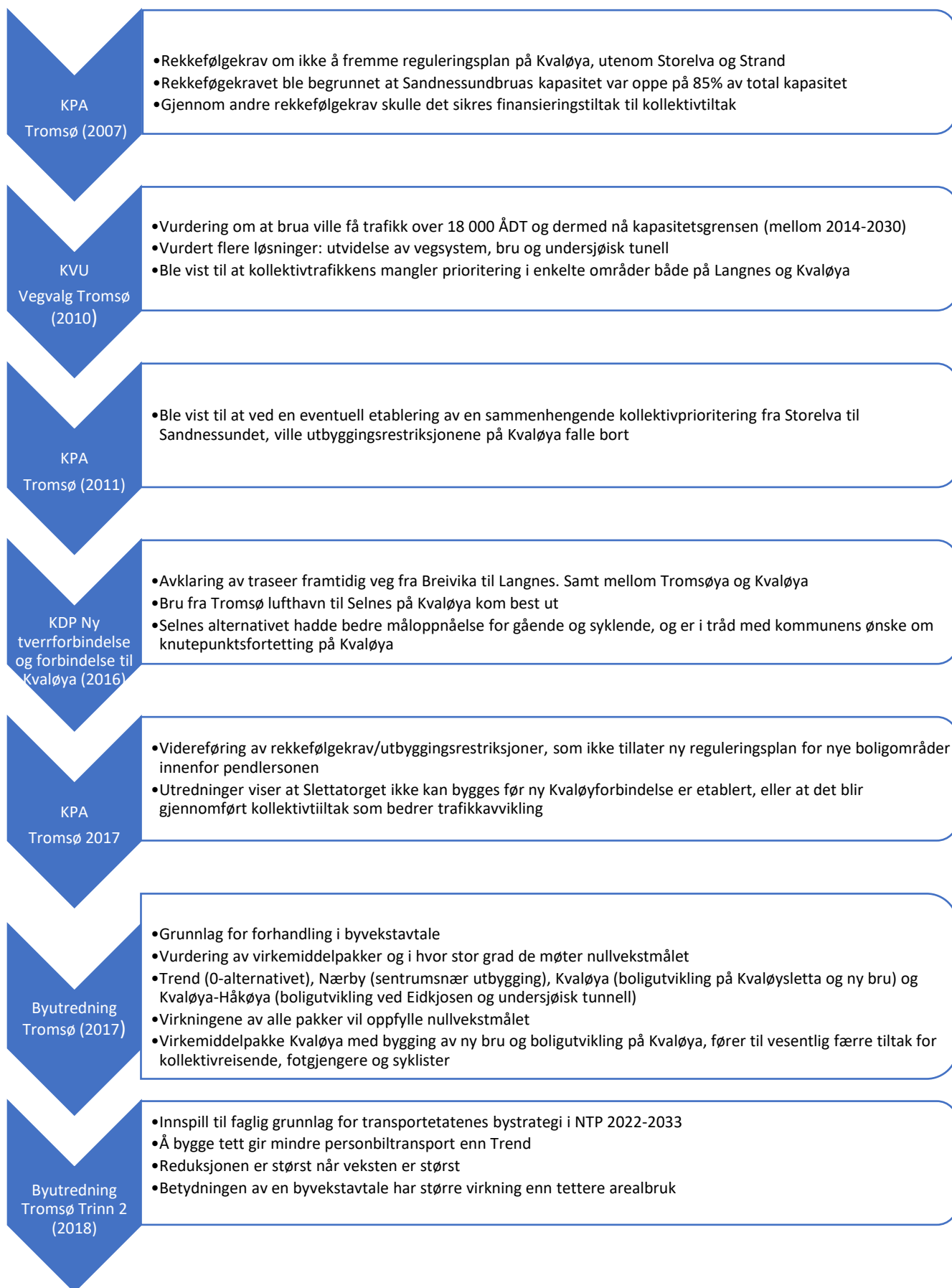
3 Sandnessundbrua, Kvaløya og historikk

Sandnessundbrua, som er en del av fylkesveg 862, ble åpnet for trafikk i 1973 (Transportnett Tromsø 2016). Brua forbinder Tromsøya sammen med Kvaløya. I tillegg til at Kvaløya er Norges femte største øy (etter areal), er dette også eneste veiforbindelse til Karlsøy kommune. Det er også forbindelse til Malangshalvøya (fastlandet) ved Ryatunnelen (undersjøisk) og til Senja ved fergesambandet Botnhamn-Brensholmen.

Helt siden begynnelsen av 2000 tallet har det vært diskutert mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen om muligheter og behov for en ny Kvaløyforbindelse. Bakgrunnen for at dette kom på dagsorden, er at Statens vegvesen var av den mening at bruas totalkapasitet var blitt nådd. Disse vurderingene er også bakgrunnen for at det i kommuneplanens arealdel i 2007 ble innført restriksjoner for boligbygging på Kvaløya, da videre boligbygging på Kvaløya ville føre til en økning i trafikkmengde.

Avklaring av trasé og ny forbindelse til Kvaløya ble vedtatt i kommunedelplan for Breivika- Langnes og ny kvaløyforbindelse (2016).

Tidslinje for plan -og utredningsarbeid som er tilknyttet ny Kvaløyforbindelse nevnes under.



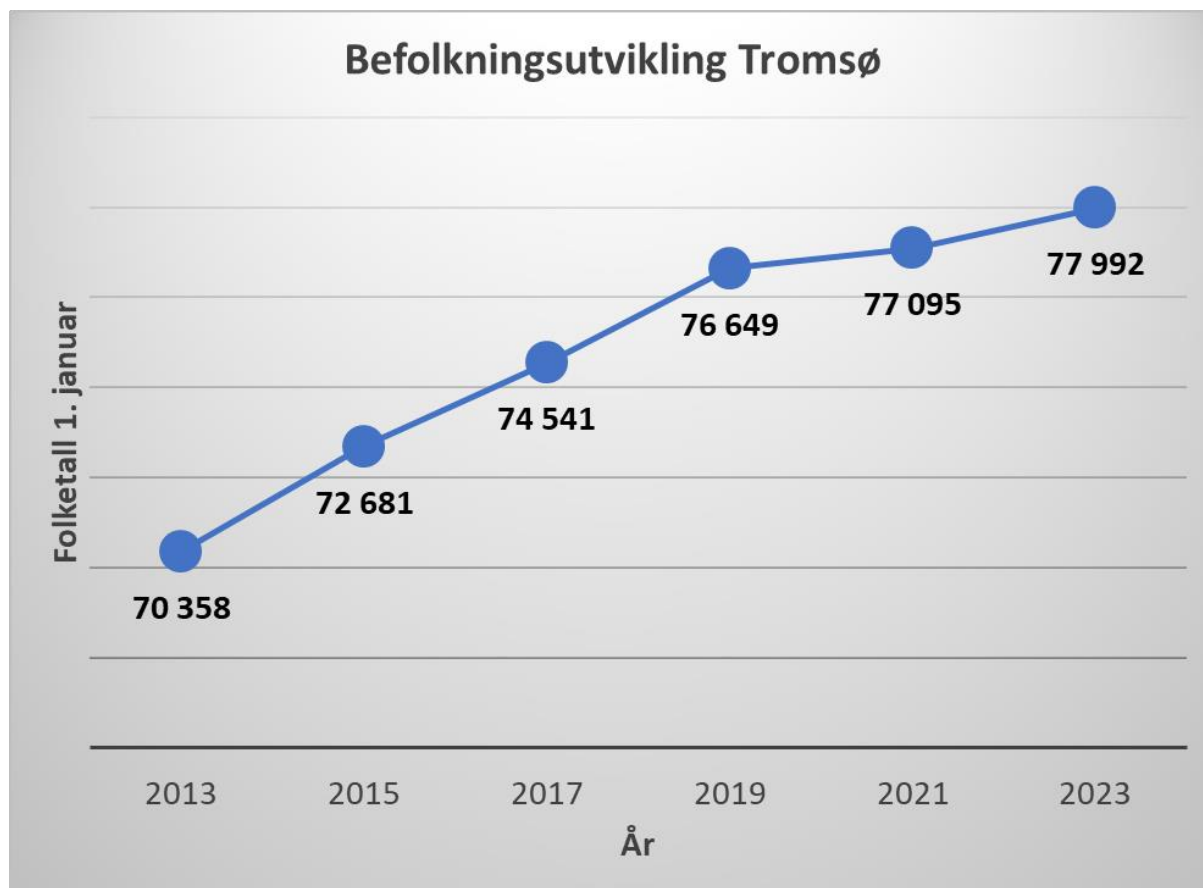
Figur 2: Tidslinje for plan - og utredningsarbeid tilknyttet ny Kvaløyforbindelse.

4 Befolkning og befolkningsendringer

Fakta om befolkningen på Kvaløya:

Tromsø kommune har per 01.01 2024 et registrert folketall som er 78 745 innbyggere (SSB 2024b). Om lag 13 000¹ av disse bor på Kvaløya, hovedsakelig fordelt på tettstedene² Sommarøy, Ersfjordbotn, Kjosén (Kaldfjorden) og Kvaløysletta. Kvaløyas totale befolkning mengde utgjør dermed 17 % av Tromsøs befolkning.

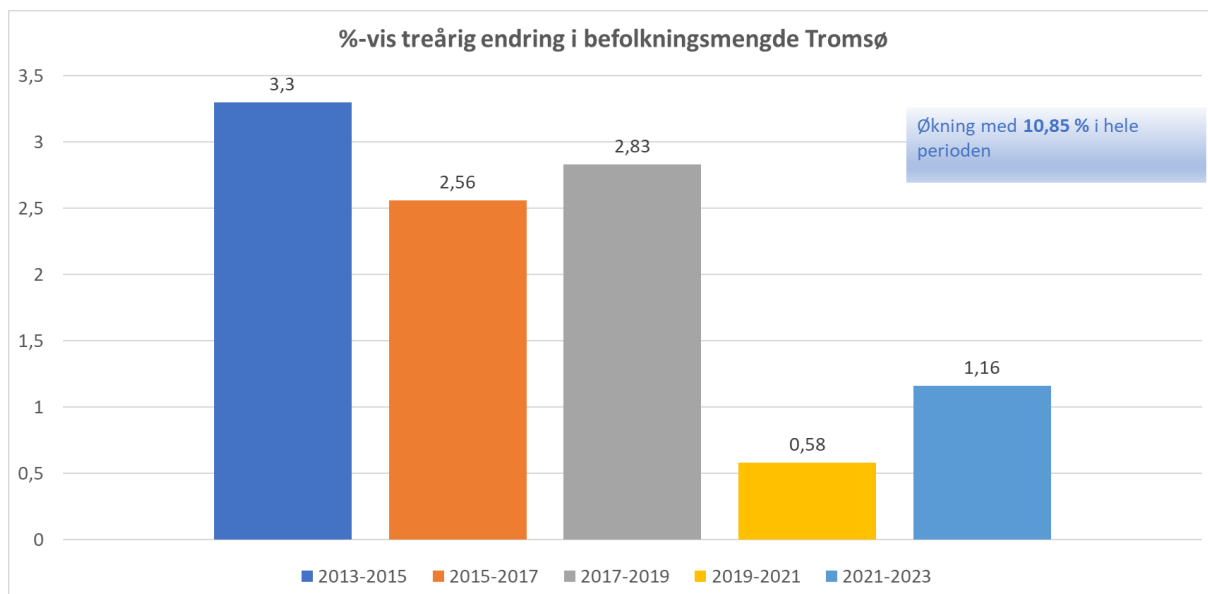
Under vises befolkningsutviklingen og %-vis endring i befolkning mengden i Tromsø:



Figur 3: Grafen viser befolkningsutviklingen i Tromsø basert på statistikk fra SSB.

¹ Store Norske Leksikon oppgir at innbyggertallet på Kvaløya er 13 030 i 2018.

² Statistisk sentralbyrås definisjon av tettsted er en hussamling der det bor minst 200 personer og der avstanden mellom husene normalt ikke overstiger 50 meter. Siden det ikke foreligger data på SSB over spredtbygde strøk på Kvaløya, er tallet omtrentlig og basert på tall hentet fra Store Norske Leksikon



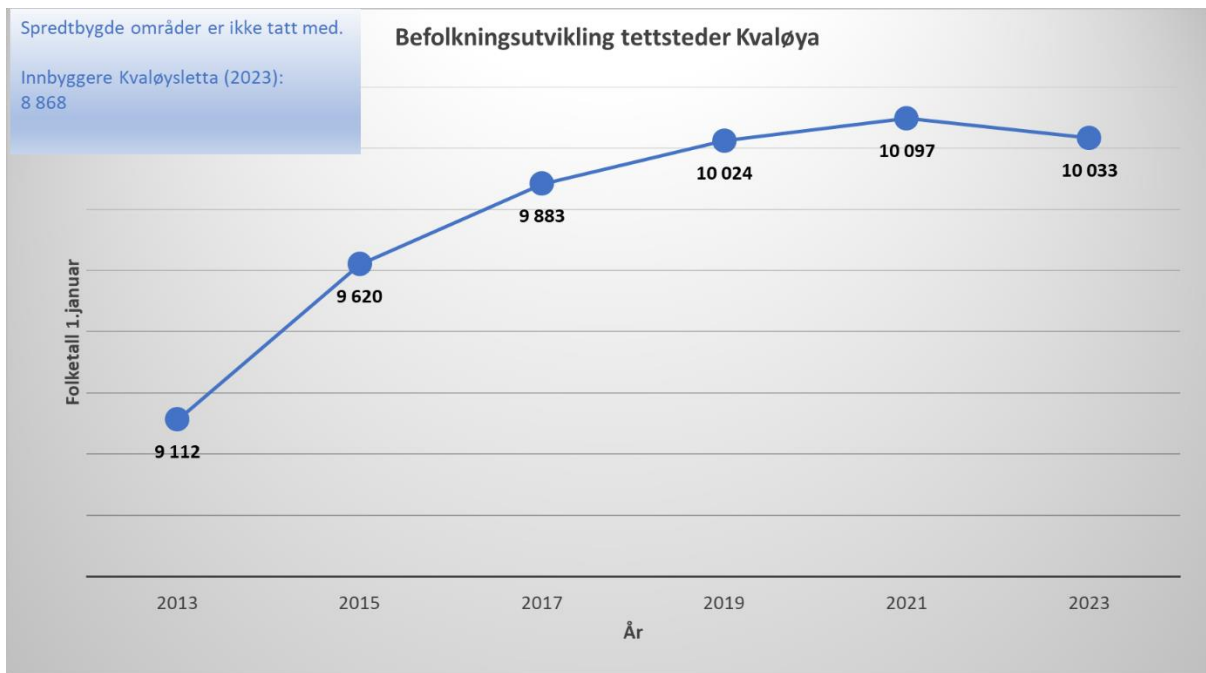
Figur 4: Grafen viser %-vis treårig endring i befolkningsmengde i Tromsø basert på statistikk fra SSB.

Befolkningsmengden på Kvaløysletta tettsted utgjør 70 % av Kvaløyas totale befolkning. Per 01.01 i 2023 er innbyggertallet i tettstedet 8 868 innbyggere (SSB 2024a).

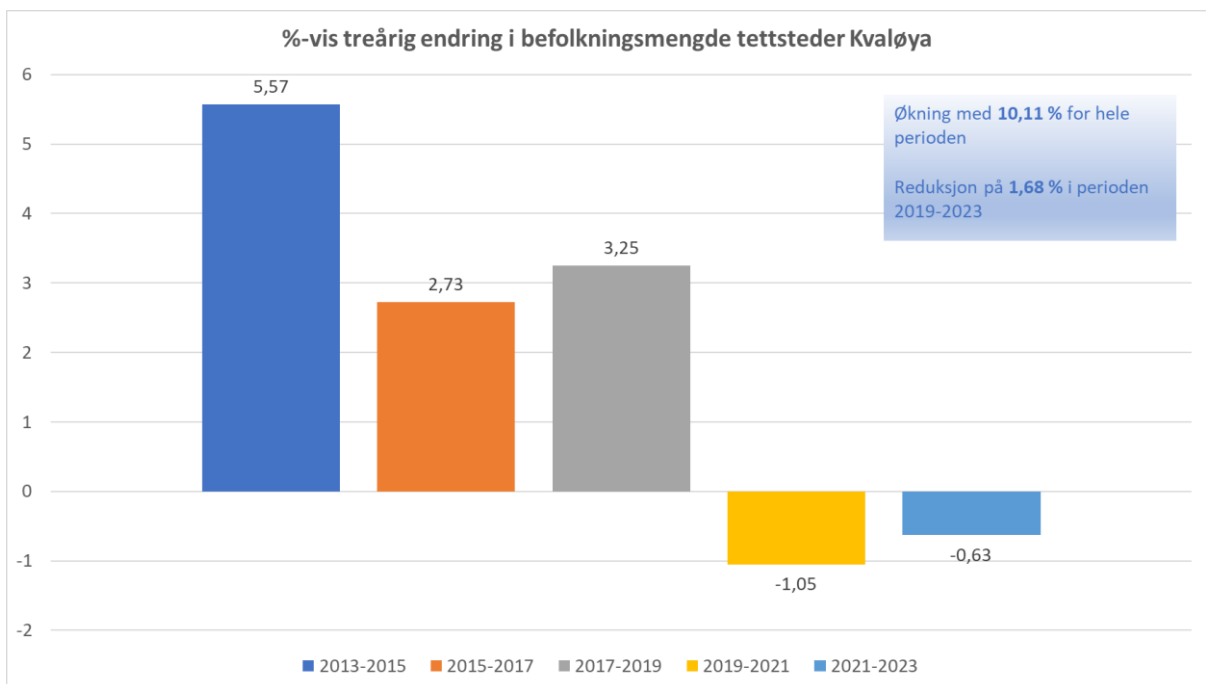
Innbyggertallet i de tre tettstedene på Kvaløya har i perioden fra 2013 til 2023 økt med 921 innbyggere. Dette utgjør en økning med 10 %. I hovedsak har dette sammenheng med de regulerte og utbygde boligfeltene Strand og Storelva. Som nevnt tidligere har det siden 2007 i kommuneplanens arealdel vært innført et rekkefølgekrav som begrenser boligutvikling.

I perioden fra 2019 og til 2023 har befolkningen i de tre tettstedene på Kvaløya blitt redusert med 171 innbyggere. Faktorer som har påvirket befolkningsnedgangen er ikke blitt undersøkt.

Nedenfor vises befolkningsutviklingen på tettsteder i Kvaløya samt endringen i befolkningsmengden:

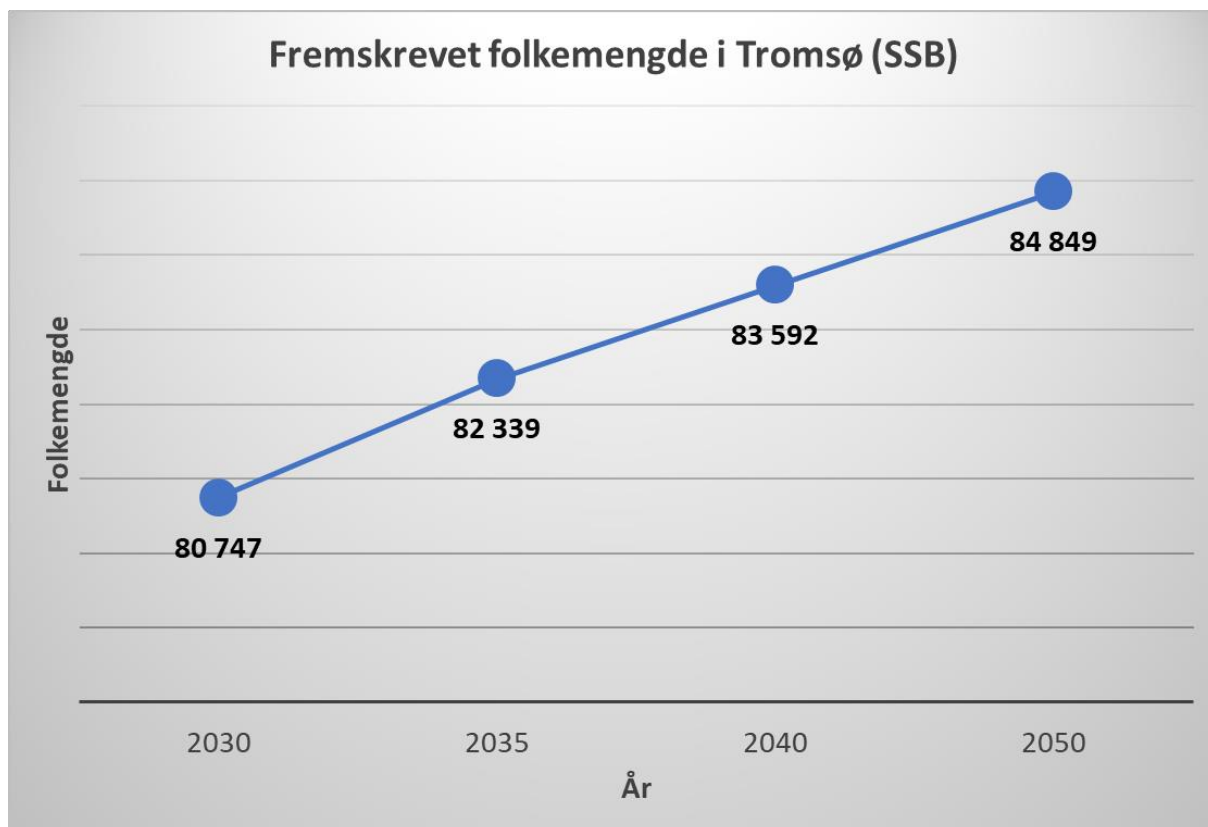


Figur 5: Grafen viser befolkningsutviklingen på tettsteder på Kvaløya basert på statistikk fra SSB.



Figur 6: Grafen viser %-vis treårig endring i befolkningsmengden i tettsteder på Kvaløya basert på statistikk fra SSB.

Videre viser SSBs (2024c) befolkningsframskrivinger (hovedalternativet MMMM) at det er forventet at det i Tromsø vil bo 80 747 innbyggere i 2030 og 84 849 innbyggere i 2050:

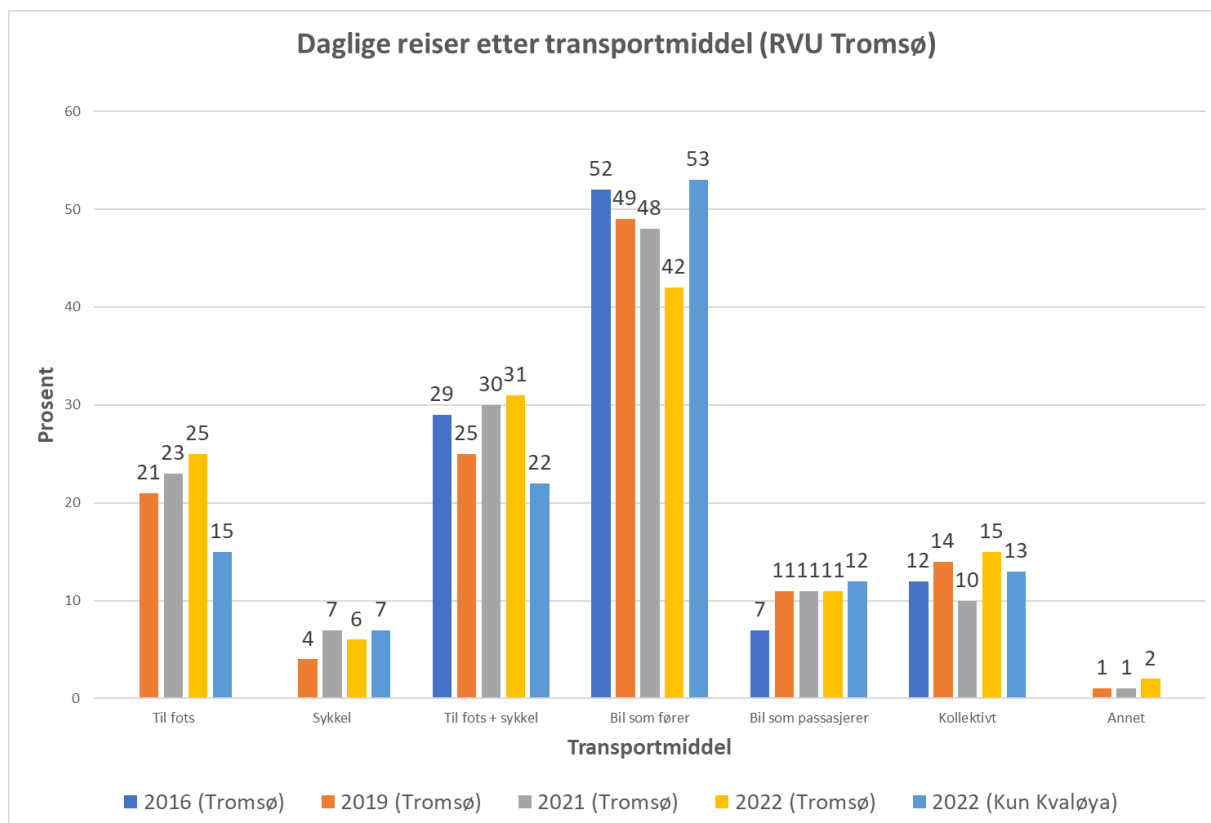


Figur 7: Grafen viser fremskrevet folkemengde (MMMM) i Tromsø basert på statistikk fra Statistisk sentralbyrå.

5 Reisesstrømmer og påvirkningsfaktorer

5.1 Reisevaneundersøkelser 2016-2022

Den siste reisevaneundersøkelsen (Opinion 2022) viser at de daglige reisene i Tromsø gjennomføres med følgende fordeling: 25 % til fots, 6 % til sykkel (31 % totalt), 53 % med bil, 15 % med kollektiv og 2 % som annet.



Figur 8: Grafen viser fordelingen av daglige reiser av transportmiddel basert på statistikk fra nasjonale reisevaneundersøkelser i perioden 2016 til 2022. Det er også lagt til et eget utvalg for Kvaløya.

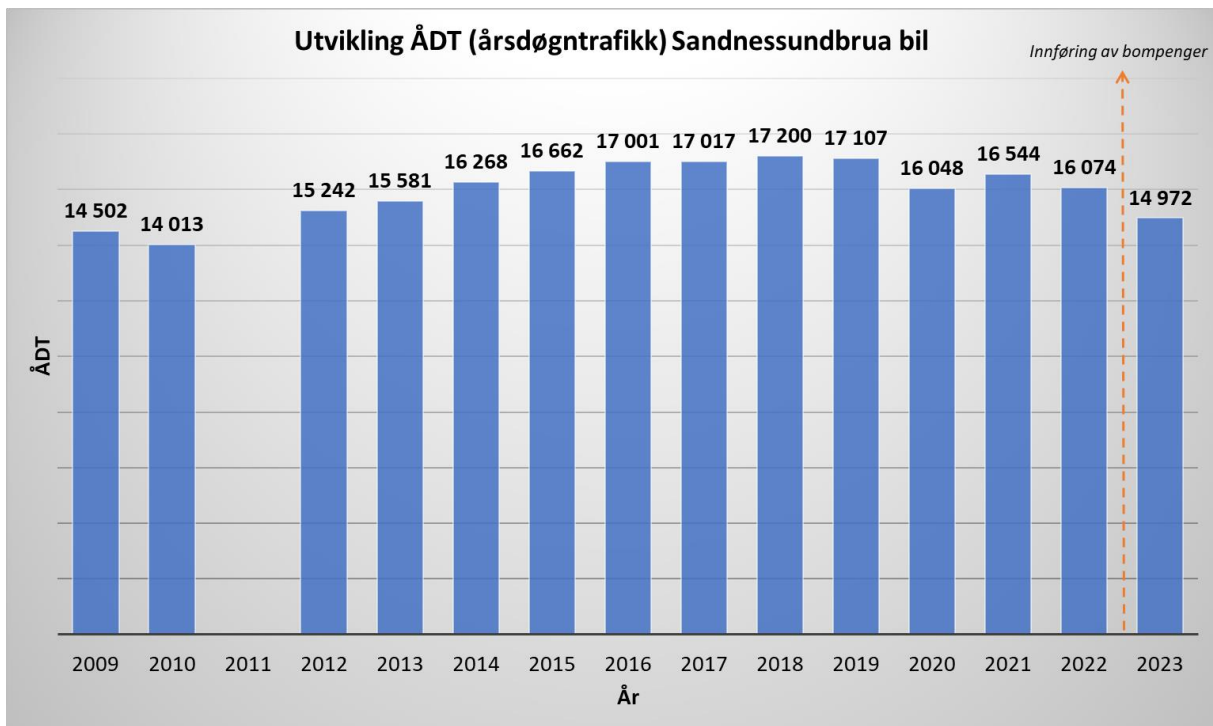
I byen som helhet (Tromsø) har den totale andelen miljøvennlig transport (kollektiv, gåing og sykkel) hatt en økning. Kjøring med egen bil (bil som fører) er redusert over hele perioden. Bilpassasjerer har i perioden mellom 2016 til 2019 hatt en økning og deretter holdt seg relativt stabilt. Dette tyder på at flere av de reisende velger bort egen bil, og samordner seg med andre bilister.

Hvis man bare ser på tall fra Kvaløya, er det en litt høyere andel bilbruk og en litt lavere andel gange og kollektiv enn for Tromsø som helhet. Årsaken er trolig at innbyggerne på Kvaløya har de lengste distansene på daglige reiser. Sykkelandelen for Kvaløya og Tromsø er lik.

5.2 Årsdøgntrafikk på Sandnessundbrua

Hva er årsdøgntrafikk?

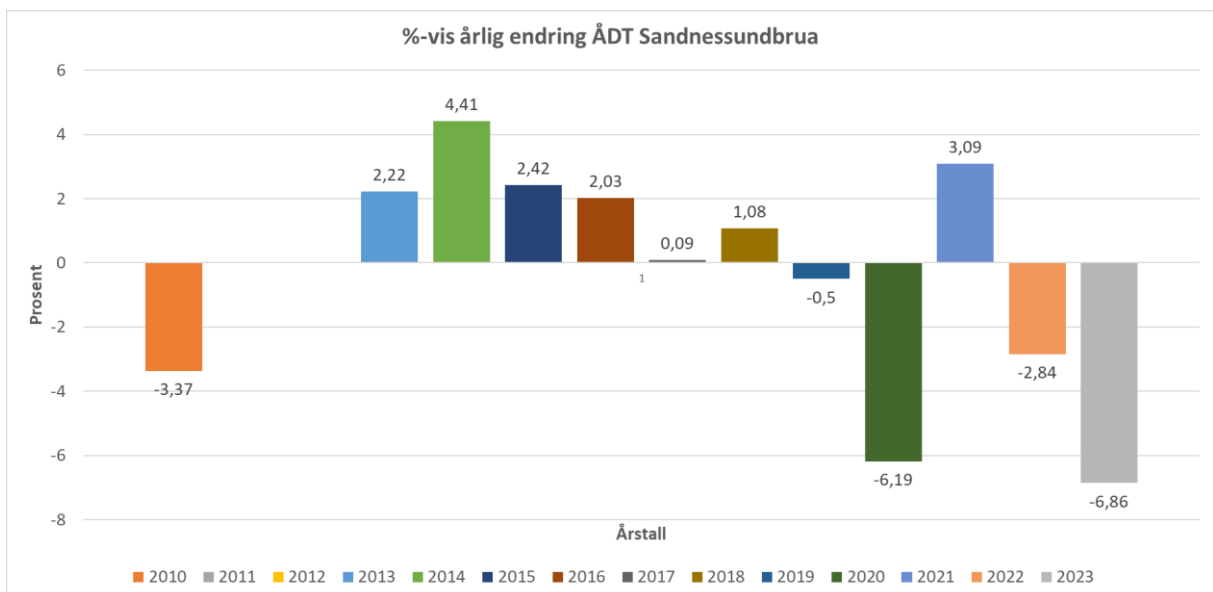
Årsdøgntrafikk er den gjennomsnittlige trafikkmengden for vegen for et døgn, der både yrkesdager og helgedager er inkludert.



Figur 9: Grafen viser sammenstilling av årsdøgntrafikk hvert år i perioden fra 2009 til 2023. For året 2011 foreligger det ikke data. Kilde: Statens Vegvesen, trafikkdata.

Trafikkmengden over Sandnessundbrua har økt fra 14 502 i 2009 til 17 001 ÅDT i 2016. Dette utgjør en økning på 17 %. Fra og med 2016 til 2019 holder trafikkmengden seg relativt stabil, før det i 2020 er en vesentlig reduksjon i trafikkmengden. Dette året er reduksjonen på 6 %. Det er stor sannsynlighet for at reduksjonen har en sammenheng med covid restriksjoner, og at trafikkmengden i 2021 og 2022 også er påvirket av disse.

Grafen under viser en vesentlig reduksjon i trafikkmengden i 2023:



Figur 10: Grafen viser årlig endring i prosent for ÅDT over Sandnessundbrua hvert år i perioden fra 2010 til 2023.

I 2023 er trafikkmengden redusert til 14 972. I forhold til gjennomsnittlig trafikkmengde registrert i årene før Covid restriksjonene (ÅDT ca. 17 000), utgjør dette en prosentnedgang på 12 %. Det er en stor sannsynlighet for at den reduserte trafikkmengden har sammenheng med innføring av bompenger samt en stor forbedring av kollektivtilbudet etter 2019.

5.3 Yrkesdøgntrafikk på Sandnessundbrua

Hva er yrkesdøgntrafikk?

Yrkesdøgntrafikk er den gjennomsnittlige trafikkmengden for vegen for et døgn, der kun hverdager er inkludert. Unntaket er de dagene som er definert som helligdager (røde dager).

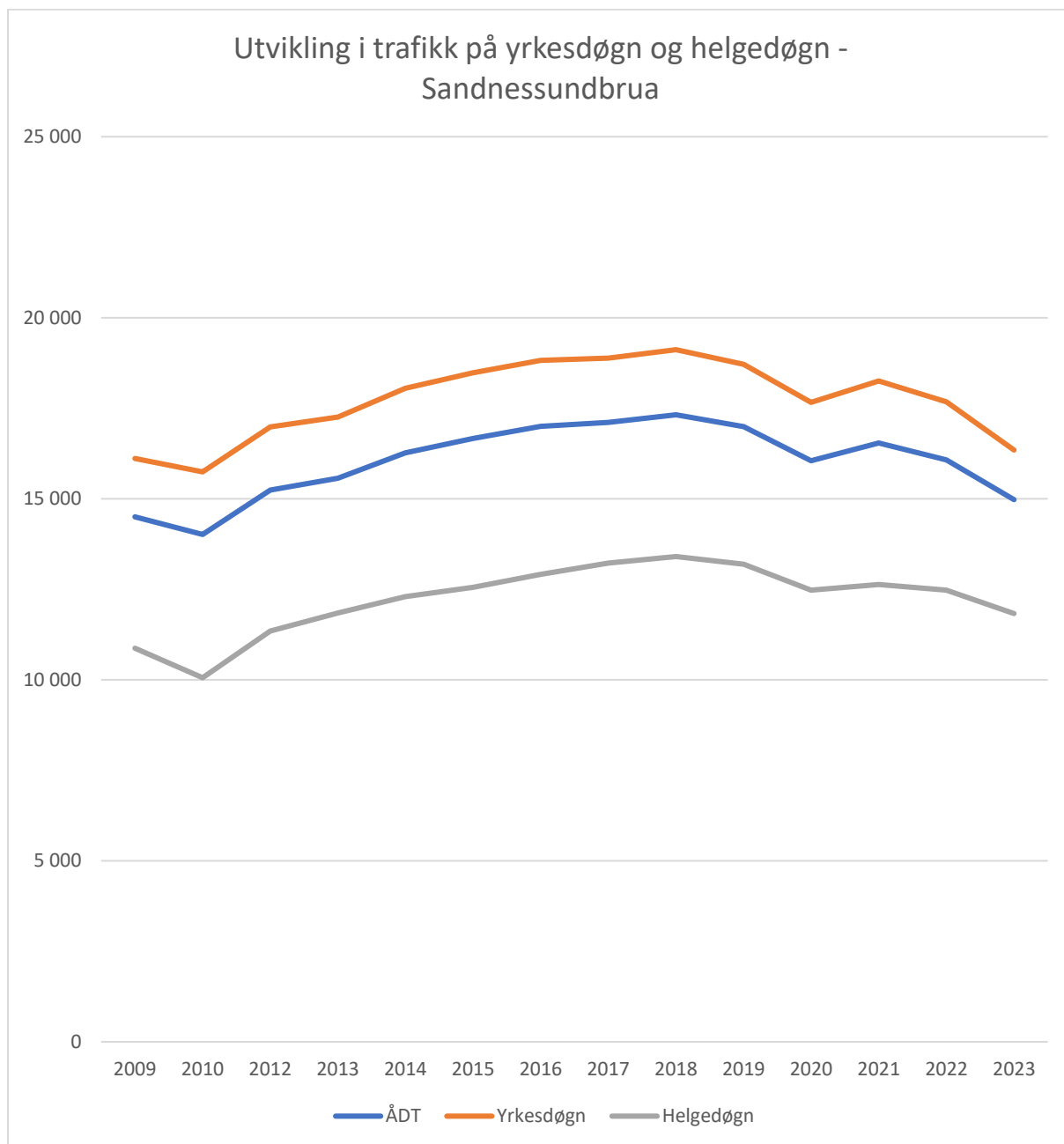
Hva er helgedøgntrafikk?

Helgedøgntrafikk er den gjennomsnittlige trafikkmengden for vegen for dagene lørdag og søndag pluss alle andre ukedager som er definert som helligdager (røde dager).

Gjennomsnittlig døgntrafikk per år vises i tabellen under:

År	ÅDT (alle dager)	Yrkesdøgn	Helgedøgn	Differanse	
				Yrkesdøgn vs. ÅDT	Yrkesdøgn vs. helgedøgn
2009	14 502	16 110	10 871	11 %	48 %
2010	14 013	15 742	10 056	12 %	57 %
2011	Ingen data	Ingen data	Ingen data	-	-
2012	15 242	16 986	11 349	11 %	50 %
2013	15 567	17 258	11 842	11 %	46 %
2014	16 268	18 050	12 295	11 %	47 %
2015	16 662	18 481	12 552	11 %	47 %
2016	17 001	18 820	12 915	11 %	46 %
2017	17 107	18 886	13 222	10 %	43 %
2018	17 319	19 117	13 403	10 %	43 %
2019	16 988	18 713	13 190	10 %	42 %
2020	16 048	17 664	12 476	10 %	42 %
2021	16 544	18 255	12 629	10 %	45 %
2022	16 074	17 674	12 473	10 %	42 %
2023	14 972	16 345	11 829	9 %	38 %

Tabellen viser at trafikken på hverdager er vesentlig høyere enn på helgedager. Det er i rushtid på hverdager at det er potensiale for kødannelse. Man ser også at differansen mellom hverdag og helg har gått ned etter 2016. Det betyr nok blant annet at en del arbeidsreisende har valgt andre reisemåter enn bil.



Figur 10: Grafen viser årlig endring i trafikk (ÅDT, yrkesdøgn og helgedøgn) over Sandnessundbrua i perioden 1986 - 2023. For 2011 mangler det data og er ikke med i figuren.

5.4 Utbyggingsprosjekter er en fremtidig påvirkningsfaktor

Det er startet opp en rekke prosjekter som vil påvirke utviklingen av Kvaløya:

Kvaløya BOV

Tromsø kommune har startet opp prosjekt Kvaløya BOV 2030 med omsorgssenter og samlokalisert barnehage. Senteret skal også romme flere funksjoner som bydelstorg, kafe, bydelshus, møterom og kontorer. Det er også åpnet for muligheten til å vurdere helsestasjon og aktivitetssenter. Boligdelen skal ha 160 plasser organisert i bogrupper, med heldøgns tjenester. Hjemmetjenester skal også være en del av senteret.

Logistikkfunksjonene i senteret vil være vare- og avfallsdel, renholds sentral og tekniske rom. Det vil også bli utredet produksjonskjøkken. Videre kan det bli aktuelt å etablere private seniorboliger og omsorgsboliger i umiddelbar nærhet.

Nye Kvaløya BOV er tenkt lokalisert på tomte til eksisterende sykehjem eller øst for Slettatorget/fylkesvegen. Dette er ikke avgjort.

Kvaløysletta ungdomsskole

Detaljregulering for Kvaløysletta skole ble vedtatt av kommunestyret i Tromsø kommune i april 2022. Eksisterende bygg fra 1969 bærer preg av slitasje og lever ikke opp til dagens standard. På bakgrunn av Ungdata undersøkelser, er det også avdekket at Kvaløysletta har det dårligste fritidstilbudet i Tromsø. Skolen skal derfor også få flerbrukshall og uteromsarealer som åpner for allsidig bruk etter skoletid. Det er også påtenkt at lag og foreninger skal benytte disse arealene.

Skolen får plass til 630 elever i 1-10 klassetrinn. I dag er det kapasitet til ca. 380 elever.

Ny skole vil føre til et økt transportbehov mellom Storelva og Kvaløysletta, og det vil legge et større beslag på tilgjengelig busskapasitet i rushtid. At det har blitt bygget en normalhall på Storelva (Rødtindhallen), har også en vesentlig betydning for transportbehovet, men denne transportvirksomheten antas i hovedsak å foregå på ettermiddag, kveld og helg.

Utvikling av Slettatorget

Pellerin og Rema har siden 2017 hatt planer for Slettatorget bydelssenter. De ønsker å utvikle et bydelssenter for Kvaløya på Slettatorget. Det er foreløpig ikke fremmet reguleringsplan for prosjektet.

6 Kø og forsinkelse i morgentrafikken Kvaløysletta sør

Det er foretatt en sammenligning av hastighet for morgentrafikken på utvalgte datoer i referanseåret 2016 sett opp mot 2023. Følgende datoer i februar/september i 2016/2023 er valgt ut:

Uke 7 og 8 (2016/2023):

- 15.02.16 - 19.02.16
- 22.02.16 - 26.02.16
- 13.02.23 - 17.02.23
- 20.02.23 - 24.02.23

Uke 36 og 37 (2016/2023):

- 05.09.16 - 09.09.16
- 12.09.16 - 16.09.16
- 04.09.23 - 08.09.23
- 11.09.23 - 15.09.23

Farten er gjennomsnittet i en 2-minutters periode. Antall kjøretøy er aggregert i 5-minutters perioder.

Tellepunktet ligger 500 meter sør for rundkjøringen ved brufoten på Kvaløya. Grafene viser når saktegående kø oppstår og når de slutter. Trafikkavviklingen blir dårligere når hastigheten på køen går ned.

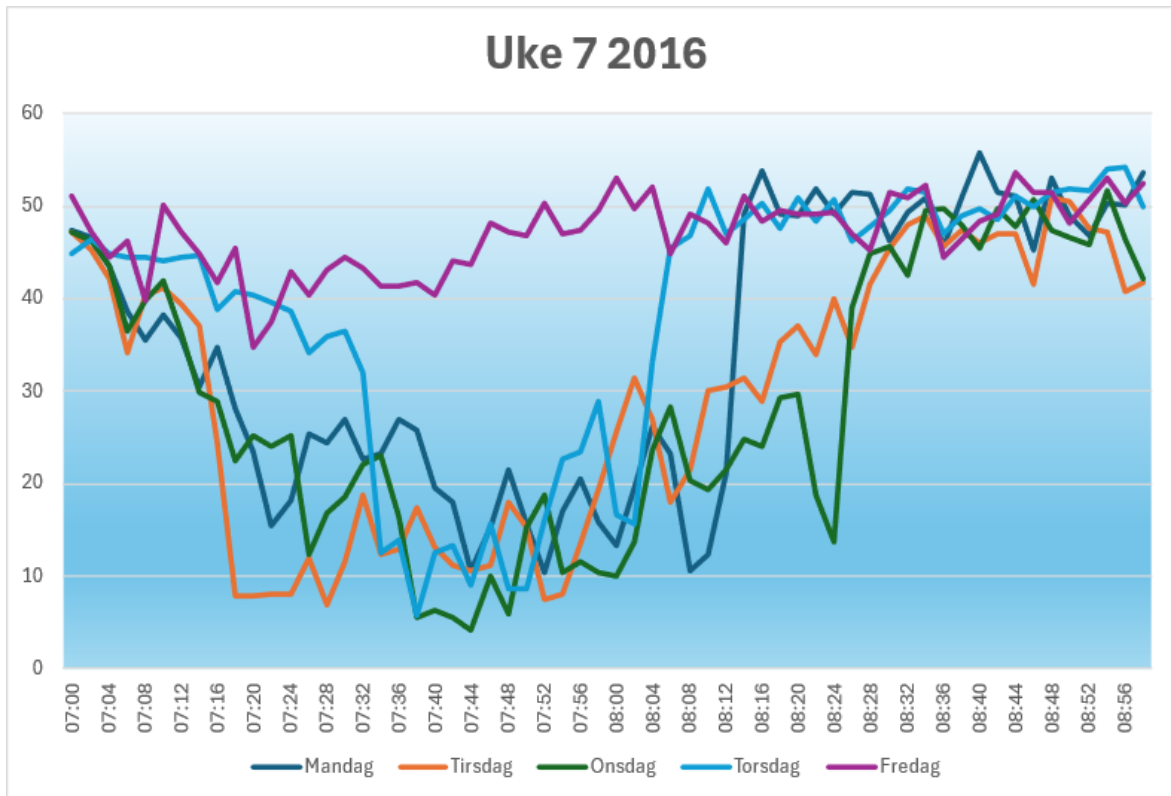
Oppsummering av kø og forsinkelse i morgentrafikken:

- Kødannelse oppstår når det nærmere seg 100 biler per 5. minutt
- Det har blitt mindre kø forbi tellepunktet når referanseåret 2016 legges til grunn

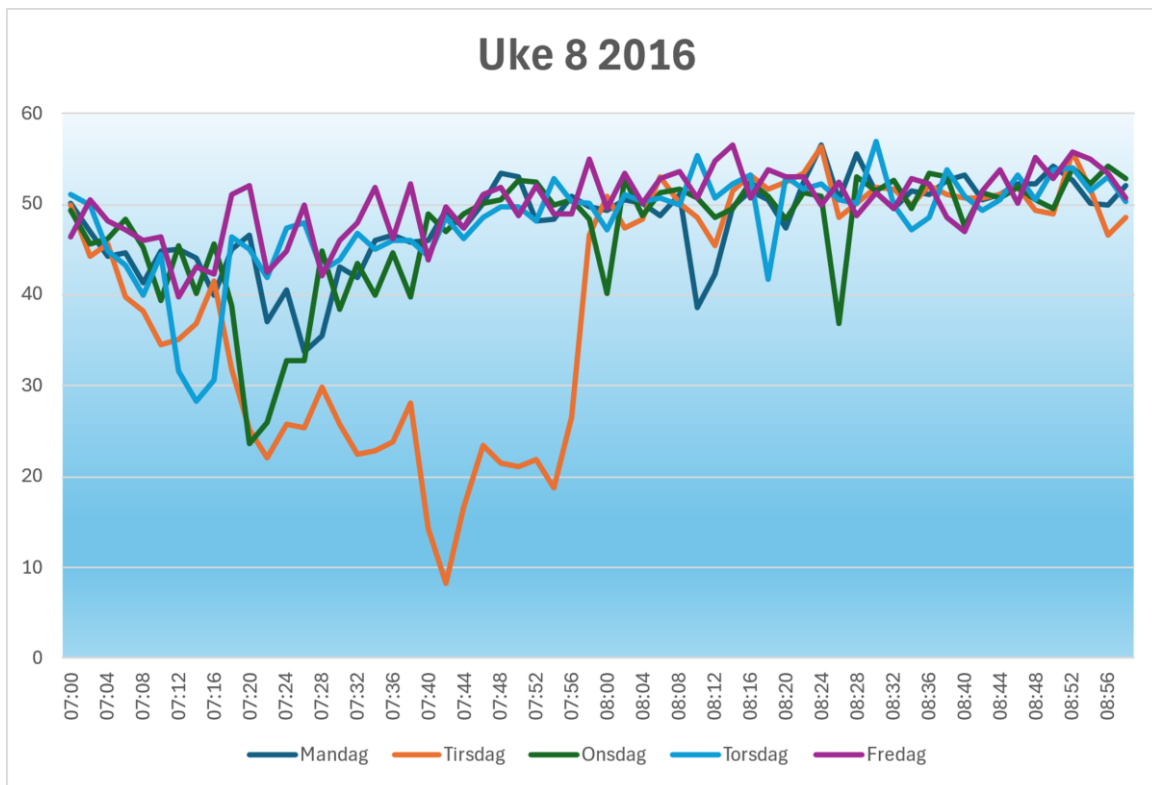
6.1 Fartsregistrering uke 7 og 8

X-aksen viser gjennomsnittsfarten (km/t) i det aktuelle 2-minuttersintervallet. Y-aksen viser tidspunktet.

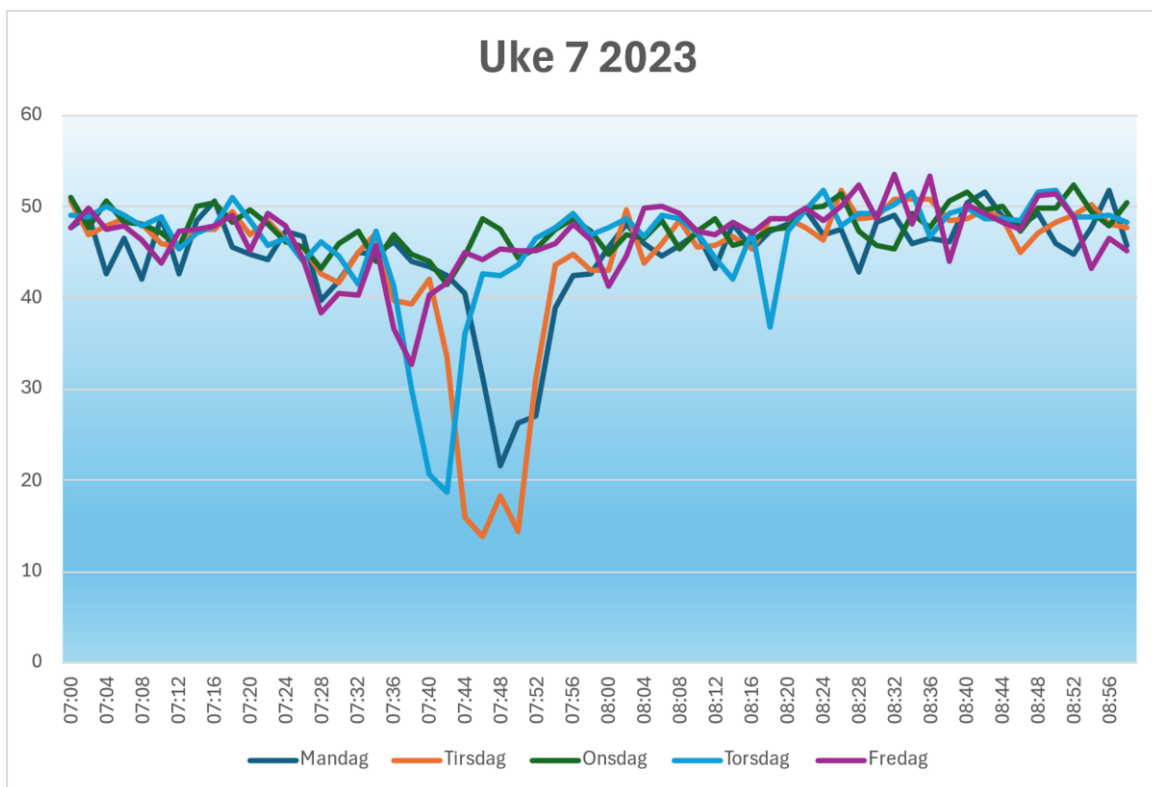
2016 (Uke 7 – 15.02 – 19.02)



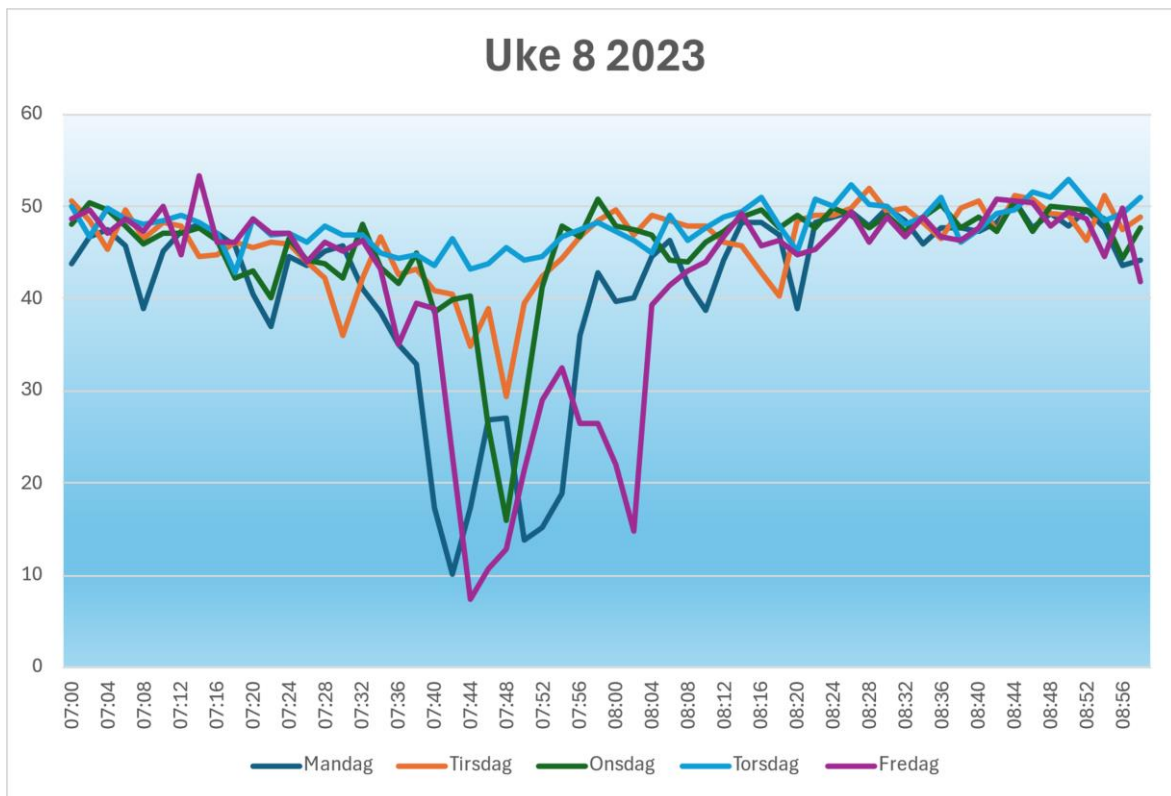
2016 (Uke 8 – 22.02 – 26.02)



2023 (Uke 7 – 13.02 – 17.02)

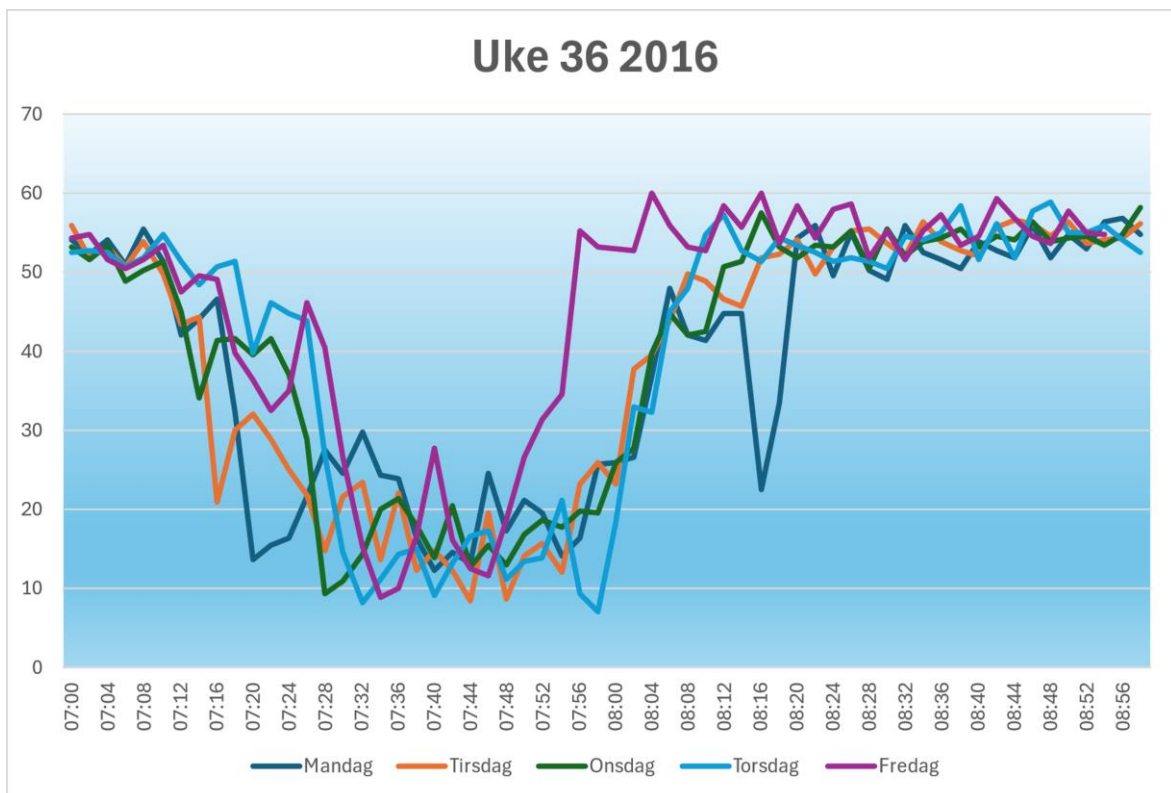


2023 (Uke 8 20.02 – 24.02)

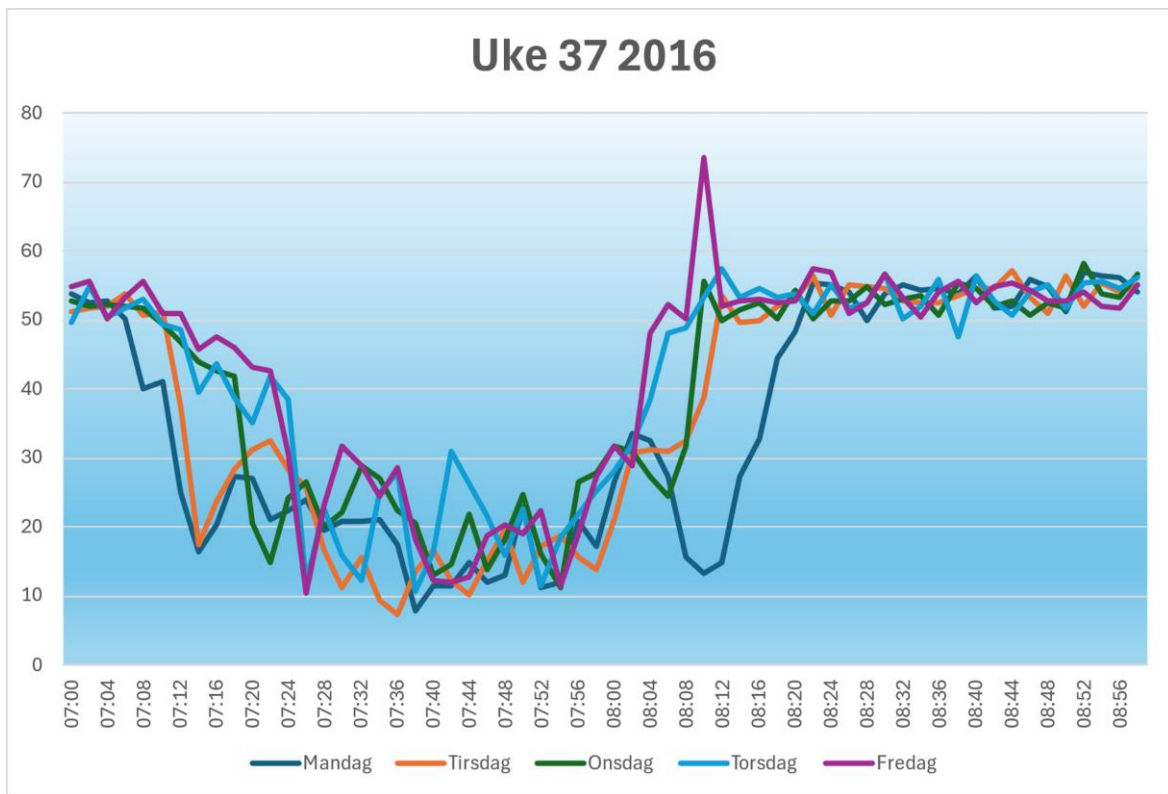


6.2 Fartsregistrering uke 36 og 37

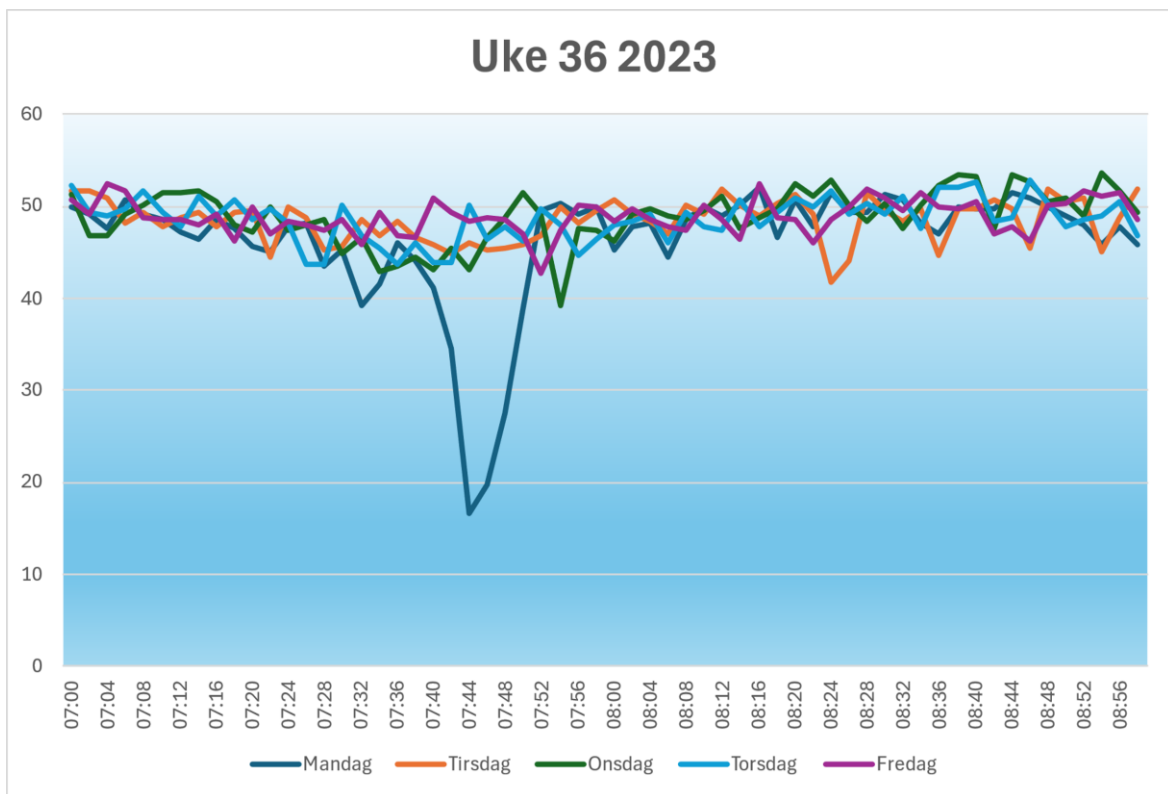
2016 (Uke 36 – 05.09 – 09.09)



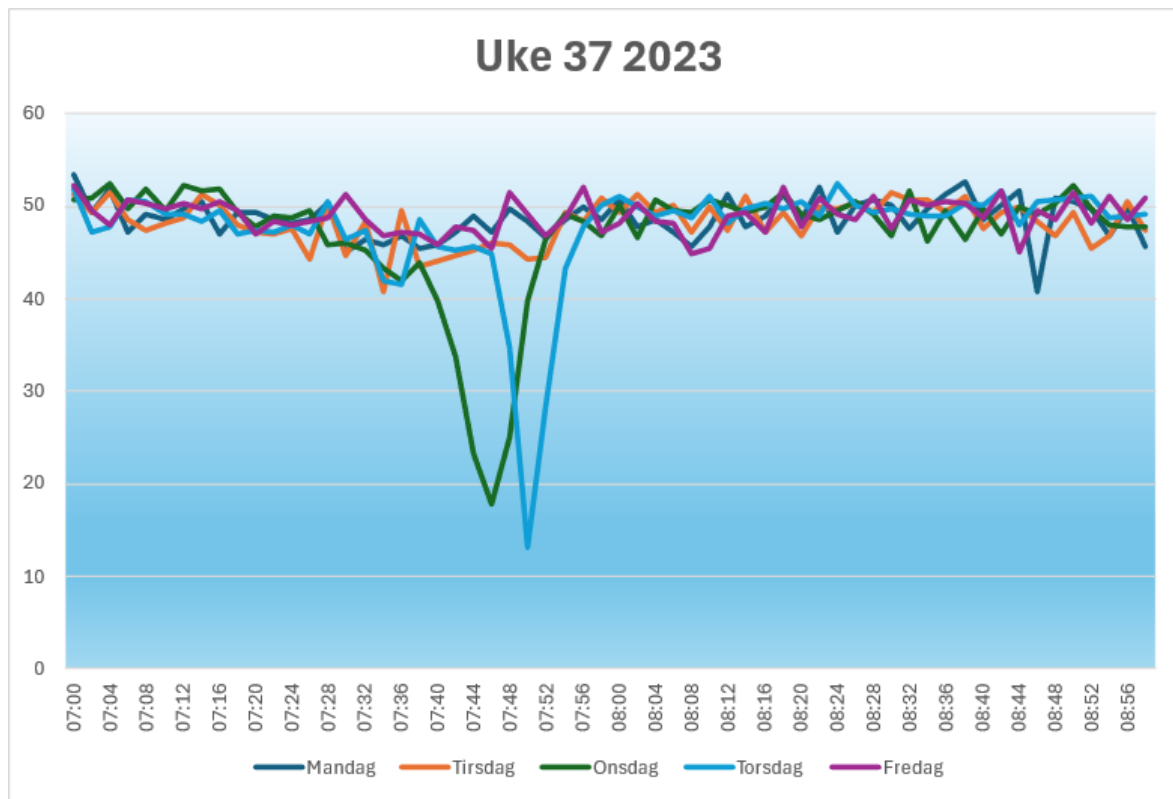
2016 (Uke 37 – 12.09 – 16.09)



2023 (Uke 36 – 04.09 – 08.09)



2023 (Uke 37 – 11.09 – 15.09)



6.3 Vurdering fartsregistrering

I 2016 starter tidsrommet for køens belastningspunkt omkring klokken 07.00, og køen avtar mellom klokken 08.00 og 08.30 de fleste dager. I 2023 oppstår kødannelse for de dager som har kø, omkring klokken 07.30, og køen avtar mellom 07.50 og 08.00 de dagene det er kø.

For både 2016 og 2023 er september den måneden med høyest kødannelse.

Dermed er de viktigste forskjellene at *tidsrommet* med saktegående kø har blitt redusert siden referanseåret i 2016. I tillegg er det mange dager som ikke har noen grad av kødannelse i det hele tatt.

Årsaken til at kødannelse har gått ned er fordi lavere trafikkbelastning fører til økt hastighet på bilene. Som effekt gir dette mindre kø.

Ved trafikale hendelser eller lignende på og ved brua, vil det på enkeltdager kunne være kø. Dette er blant annet fordi Sandnessundbrua er den eneste vegforbindelse mellom Tromsøya og Kvaløya (foruten omkjøring via Malangen).

7 Kollektivbruk til og fra Kvaløya

Tabellene under viser en oversikt over antall busspassasjerer som er registrert på reise over Sandnessundbrua, dvs. antall om bord på siste holdeplass før brua passerer. Formålet er å vise utviklingen i bussbruk de seneste årene.

Følgende bybusslinjer benytter Sandnessundbrua:

- Bybuss 40,42, 43 og 44
- X-linjene X43 og X44
- Det er noen flere avganger på X-linjer i 2023 enn i 2019, særlig på X43
- På grunn av lavt volum, er det i fremstillingen utelatt distrikts busser linje 420-430

7.1 Bybusser – Antall reisende om bord (totalt for 2019 og 2023)

Linje	Strekning	2019	2023	Endring antall	Endring %
Holdeplass Kvaløysletta terminal					
40	Slettaelva - Sentrum	60 547	71 128	+ 10 581	+ 17,5 %
42	Eidkjosen - Sentrum	241 383	306 055	+ 64 672	+ 26,8 %
X43	Eidkjosen - UNN/UiT	25 401	41 804	+ 16 403	+ 64,6 %
X44	Slettaelva - UNN-UiT	8 528	13 964	+ 5 436	+ 63,7 %
Holdeplass Skognesvegen					
40	Sentrum - Slettaelva	6 387	9322	+ 2 935	+ 46,0 %
42	Sentrum - Eidkjosen	37 989	63 894	+ 25 905	+ 68,2 %
Holdeplass Bo i Nord					
X43	UNN/UiT - Eidkjosen	5 140	25 080	+ 19 940	+ 387,9 %
X44	UNN/UiT - Slettaelva	975	6 780	+ 5 805	+ 595,4 %
Sum		386 350	538 027	151 677	39,3 %
Pr. døgn	<i>(inkl. også helgedager)</i>	1 058	1 474	416	

7.2 Bybusser – Antall reisende om bord (utvalgt dag oktober 2019 og 2023)

Linje	Strekning	2019 23. okt	2023 25. okt	Endring antall	Endring %
Holdeplass Kvaløysletta terminal					
40	Slettaelva - Sentrum	286	308	+ 22	+ 7,7 %
42	Eidkjosen - Sentrum	861	1 284	+ 423	+ 49,1 %
43	Eidkjosen - UNN/UiT	180	254	+ 64	+ 41,1 %
44	Slettaelva - UNN-UiT	36	69	+ 33	+ 91,7 %
Holdeplass Skognesvegen					
40	Sentrum - Slettaelva	26	56	+ 30	+ 115,4 %
42	Sentrum - Eidkjosen	160	209	+ 49	+ 30,6 %
Holdeplass Bo i Nord					
43	UNN/UiT - Eidkjosen	31	169	+ 138	+ 445,2 %
44	UNN/UiT - Slettaelva	0	27	+ 27	N/A
Sum		1 580	2 376	796	+ 50,4 %

7.3 Bybusser – Antall reisende om bord (utvalgt dag mars 2019 og 2023)

NB. Ikke berørt av påske

Linje	Strekning	2019 11. mars	2023 13. mars	Endring antall	Endring %
Holdeplass Kvaløysletta terminal					
40	Slettaelva - Sentrum	314	316	+ 2	+ 0,6 %
42	Eidkjosen - Sentrum	896	1 323	+ 427	+ 47,7 %
43	Eidkjosen - UNN/UiT	64	241	+ 177	+ 276,6 %
44	Slettaelva - UNN-UiT	54	73	+ 19	+ 35,2 %
Holdeplass Skognesvegen					
40	Sentrum - Slettaelva	22	69	+ 47	+ 213,6 %
42	Sentrum - Eidkjosen	239	366	+ 127	+ 53,1 %
Holdeplass Bo i Nord					
X43	UNN/UiT - Eidkjosen	0	134	+ 134	N/A
X44	UNN/UiT - Slettaelva	0	47	+ 47	N/A
Sum		1 589	2 569	980	+ 61,7 %

7.4 Oppsummering endringer kollektivbruk til og fra Kvaløya

Tabellene ovenfor viser at det har vært en økning på 39,3 % i antall reisende fra referanseåret 2019 sett opp mot 2023.

Videre viser antall reisende på en utvalgt onsdag i oktober at fra 2019 til 2023, har det vært en økning på 50,4 %. Antall reisende på en utvalgt mandag viser en økning på 61,7 %.

Sett under ett, viser økning i antall reisende at flere velger buss når de skal reise mellom Kvaløya og Tromsøya.

En mulig forklaring til en større økning for mars enn i oktober, kan være at flere ønsker å benytte buss når det er snø på bakken. Dermed blir bussen valgt bort når det er høst, og fremkommeligheten for sykkel etc. er bedre og tryggere.

Gjennomførte tiltak for buss:

- Tilpassede krav i nye anbud (2019) med nye moderne busser
- Økning på avgangsfrekvens med 10 minutter på linje 42
- Økning antall avganger til UNN/UiT på x43 blant annet på ettermiddag/kveld.
- Tromsø regionen/kommunen ble en felles prissone fra 02.06.20
- Digitalisering - innført sanntidssystem på internett, apper og de mest brukte holdeplassene.
- Digitalisering - nye apper for reiseplanlegging/billett.

Gjennomførte tiltak for infrastruktur:

- Bussveg Blåmannsvegen – bruhodet ved Sandnessundbrua (etablert 2012)
- Oppgradert bussterminal på Kvaløysletta (åpnet 2012)

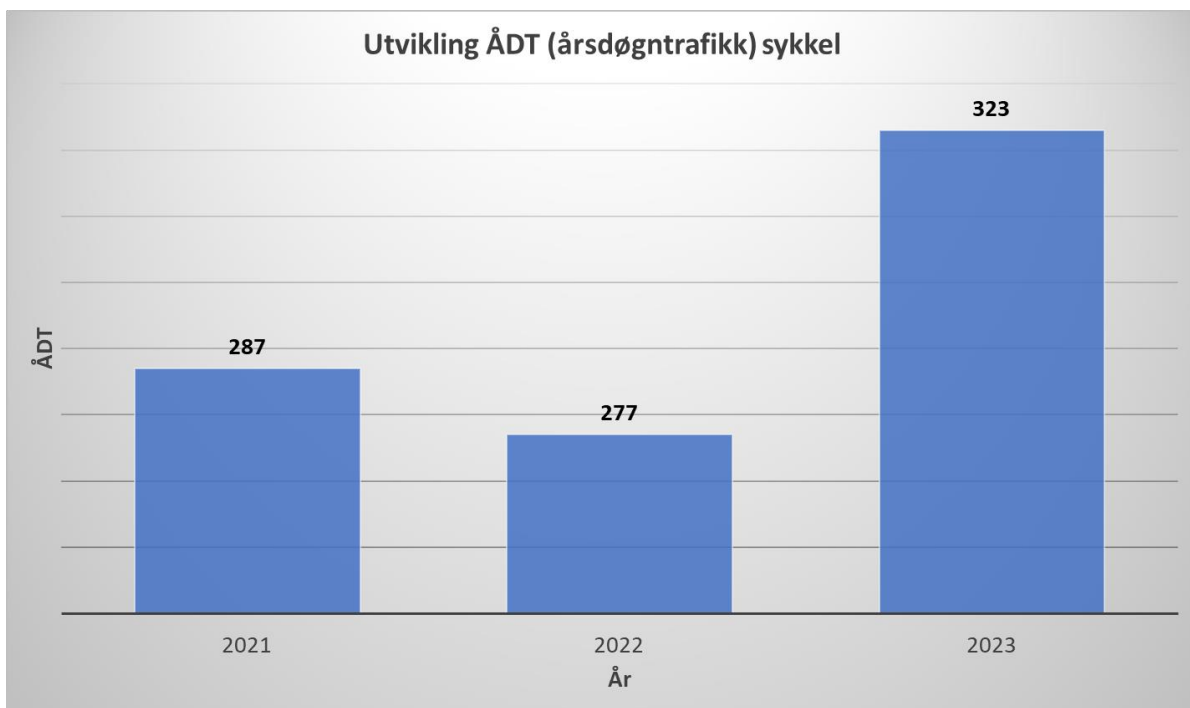
- Oppgradert bussholdeplass på Storelva (åpnet 2017)
- Ny bussterminal i Eidkjosen med innfartsparkering
- Oppgraderte holdeplasser og fortau Nisevegen
- Belysning fotgjengerovergang til holdeplassene Åslandvegen, Finkavika og Mølnenga
- Innfartsparkering ved Sandnessund skole / Kvaløysletta ungdomsskole
- Bussbom i Nisevegen nord og Nisevegen sør tilknyttet Skjelnan skole

Fremtidige investeringstiltak på Kvaløya:

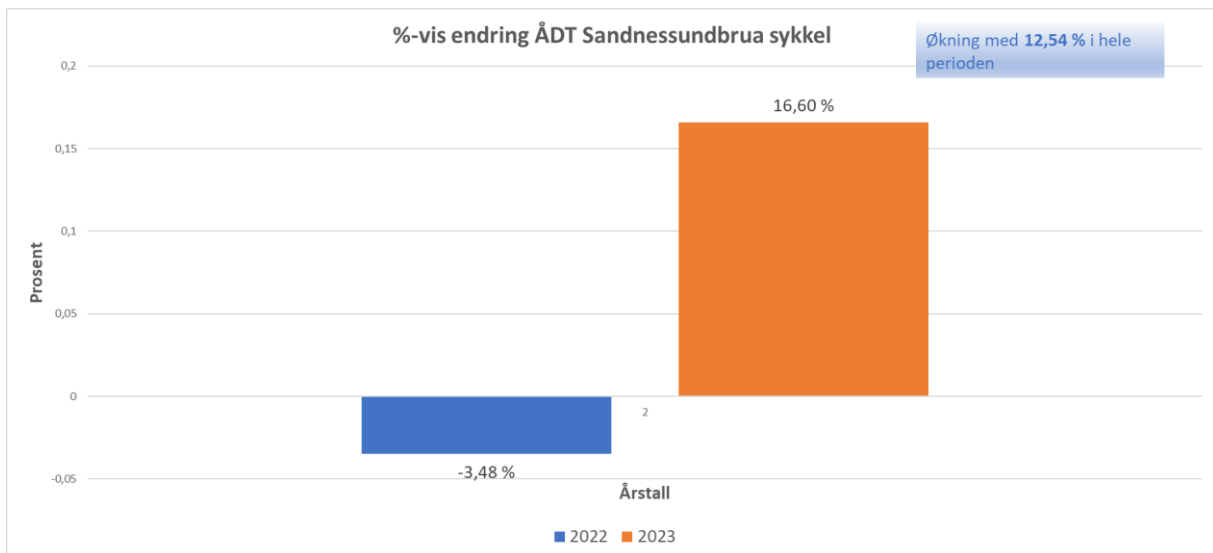
- Oppstart arbeid med innfartsparkering Storelva
- Bussløsning ved Strandfeltet vurderes
- Flaskehals og bussholdeplasser vurderes for utbedringer

8 Sykkel og gange

Registrering av trafikkmengde (ÅDT) ved Sandnessundbrua for sykkeltrafikk, viser at det har vært en økning i bruk av sykkel som transportmiddel i perioden fra 2021 til 2023. I 2022 var det en reduksjon på 3,48 %. Årsaken til reduksjonen kan være på grunn av Covid restriksjoner.



Figur 11: Grafen viser sammenstilling av årsdøgnetrafikk for sykkel i årene 2021, 2022 og 2023. Kilde: Statens Vegvesen, trafikkdata.



Figur 12: Grafen viser årlig endring i prosent for årsgjennomsnittet for sykkel over Sandnessundbrua i årene mellom 2021 og 2023.

Gjennomførte tiltak for sykkel:

- Sykkelprioritering ved avkjøringer langs fylkesvegen fra Eidkjosen til bruhodet
- Gatelys Eidkjosen - Storelva langs gang- og sykkelvegen
- Sykkelteller etablert ved Sandnessundbrua
- Overgang med intensivbelysning ved Kaldfjord skole og Sørvollvegen
- Oppgradering av Nisevegen med fortau
- Fortausprosjekt - trygg skolevei ved Slettaelva skole
- Gang- og sykkelveg Eidkjosen – Sjurelv

9 Stenginger 2022/2023

Ved vindkast over ca. 26 m/s vil det bli foretatt en vurdering om brua skal stenge. Det har vært henholdsvis to stenginger årlig i 2022 og 2023. I 2022 var brua nedstengt totalt 6,8 timer og i 2023 var den stengt i 4,17 timer.

Tabellen viser antall timer Sandnessundbrua har vært stengt i 2022 og 2023:

Dato	Hendelse	Kl. start	Kl. Slutt	Timer nedstengt
2022				
23.01	Vind og takboks i veibanen	20:09	00:17	4,13
27.02	Vind og takboks i veibanen	14:53	17:33	2,67
2023				
08.02	Vind	13:49	17:07	3,3
11.06	Vind	17:58	18:50	0,87
Sum 2022				6,8
Sum 2023				4,2

10 Oppsummering

10.1 Hovedtrekkene i det endrede kunnskapsgrunnlaget

Utvikling av nullvekstmål

Nullvekstmålet er utvidet, og er en del av Nasjonal Transportplan 2022-2023.

Endringen i nullvekstmålet består i at det nå favner bredere, det er sterkere tilknyttet arealpolitikken samt at det er blitt en del av byvekstavtalene.

Belastning på Sandnessundbrua er vesentlig redusert

Sammenligning av data på tellepunkt Kvaløysletta sør, viser at belastningen av kryss og bru er vesentlig redusert fra 2016 og til i dag.

Kunnskapsgrunnlaget viser at trafikkmengden over Sandnessundbrua har steget vesentlig i perioden mellom 2016 og 2020. I 2016 var ÅDT 17 001, og i 2019 er den steget til 17 200. Dette tilsvarer en økning på 18,6 %. Økningen fram til 2020 er i tråd med tidligere beregninger, blant annet de som var foretatt i KVV 2010. Der ble det beregnet at ÅDT ville øke til 18 000 innen 2030.

2020 fremstår som et skille for trafikkmengden over brua. Dette året ble ÅDT registrert til 16 048. Det er nærliggende å tro at det lavere registrerte antallet er grunnet Covid restriksjoner. Antallet holder seg relativt stabilt de påfølgende årene. I 2023 er det registrert ÅDT på 14 972, som av stor sannsynlighet er grunnet innføring av bompenger (innført januar 2023).

Økning i kollektivreisende og syklende mellom Tromsøya og Kvaløya

- Økning i andel kollektivreisende
- Vesentlig økning i antall busspassasjerer mellom Tromsøya og Kvaløya
- Økning med ca. 40-60 % i 2023 i forhold til 2019
- Økning på 12,54 % syklende over Sandnessundbrua i perioden 2016 til 2023

Innbyggertallet på Kvaløya er stabilt

- Størst andel innbyggere på Kvaløya bor på Kvaløysletta (30 %) av 13 000 innbyggere
- Det er 8 868 innbyggere på Kvaløysletta (2023)
- Fra 2013 til 2023 har innbyggertallet på Kvaløya økt fra 9 112 til 10 033. Dette tilsvarer en vekst på 10 %. Økningen er i hovedsak tilknyttet utbyggingene på Strand og Storelva.
- Svak reduksjon i innbyggertall på tettsteder på Kvaløya, dvs. -1,68 % i perioden 2019 til 2023

For høye befolkningsframskrivninger i eldre kunnskapsgrunnlag

Grunnlaget for ny Kvaløyforbindelse ble vedtatt i kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya (2016-2023). Befolkningsframskrivingene som var utgangspunktet i planarbeidet, er i dag lavere enn det var 2016.

I perioden fra 2010 til 2017 har det vært en relativ høy befolkningsøkning på 1,4 % prosent hvert år. Fra 2019 til 2024 er befolkningsøkningen blitt vesentlig mindre, og ligger i denne perioden gjennomsnittlig på 0,5 % årlig.

I tillegg har prognosene til fremtidig trafikkmengde vært basert på vurderinger som er foretatt før inngått byvekstavtale, før justering og utvidelse av nullvekstmålet samt før innføring av bompenger. Trafikkmengden er falt tilbake på et nivå som var normalen i 2009

10.2 Vurdering av fremtidig kvaløyforbindelse og fremtidig byutvikling på Kvaløysletta
Slettatorget skal utvikles til et bydelssenter med høy arealutnyttelse og tydelige senterfunksjoner. Dette er slått fast i kommuneplanens arealdel (2017-2026) for Tromsø. I arbeid med rullering av ny kommuneplan, er det gitt signaler om videre styrking av Slettatorget som bydelssenter.

Nye prosjekter slik som Kvaløya BOV, samt flytting av ungdomstrinnet fra Storelva skole til nye Kvaløysletta skole, vil bidra til samordning av bygninger og infrastruktur. Den positive effekten er at transportbehovet reduseres.

Hva viser kunnskapsgrunnlaget?

Dette kunnskapsgrunnlaget konkluderer med at trafikkmengden er redusert, og da særlig forsinkelsene i morgentrafikken. Mange dager er det ikke forsinkelser.

Reduksjon i trafikkmengden er av stor sannsynlighet på grunn av innføring av bompenger, utvikling av kollektivtilbudet og mer bruk av hjemmekontor.

Reduksjon i trafikkmengden viser at det kan være noe handlingsrom til å kunne utvikle boliger på Kvaløya, selv om ikke ny Kvaløyforbindelse etableres. Dette spørsmålet, og eventuelt hvor stort handlingsrommet er, må Tromsø kommune som planmyndighet ta stilling til gjennom de formelle planprosessene etter plan- og bygningsloven.

Før det eventuelt besluttes å igangsette prosjektet med ny bru til Kvaløya, anbefales det å vurdere og innføre ulike mobilitets- og optimaliseringstiltak. Disse tiltakene består i tiltak knyttet til kollektivtransporten, myke trafikanter, og tiltak som optimaliserer fremkommeligheten på vegnettet. Eksempler på slike avbøtende tiltak er angitt i avsnittet «avbøtende og alternative tiltak».

Det må også lages oppdatert kostnadsanslag.

10.3 Beredskap

Beredskapssituasjonen og fremkommelighet for brannvesen, ambulanse og politi har vært en del av argumentene til etablering av fremtidig Kvaløyforbindelse.

Brua har på grunn av sterke vindkast, vært stengt 6,8 timer i 2022 og 4,2 timer i 2023. For disse to årene har det vært to stenginger.

Etter kommunal beredskapsplikt er det Tromsø kommune som har samordningsansvaret i samfunnssikkerhetsarbeidet. Det vil dermed være naturlig at kommunen inviterer samfunnssikkerhetsaktører og virksomheter med kritisk samfunnsfunksjoner til dialog, for å diskutere disse spørsmålene.

Fordi ny bru har en svært høy kostnad, bør også beredskap og risiko vurderes i et samfunnsøkonomisk perspektiv. Ved å vurdere dette i et samfunnsøkonomisk perspektiv, kan samfunnsøkonomi eventuelt brukes til å argumentere hvordan samfunnet skal klare å beskytte seg mot konsekvensene av stengt bru, eller kødannelse.

I kapittelet avbøtende og alternative tiltak vil det bli presentert ulike tiltak, som vil bidra med å redusere risiko.

Det presiseres at det er viktig å vurdere utrykningsenheter og stedlig beredskap på Kvaløya, selv om ny bru kan bli etablert.

10.4 Avbøtende og alternative tiltak

Tiltakene under viser noen eksempler på avbøtende tiltak man kan vurdere å gjennomføre som et alternativ til bygging av ny bru:

Kollektiv

- Videreutvikling av innfartsparkeringer
- Busstrasé Strand-feltet
- Nye mobilitetsløsninger kan påvirke transportbehov og reisestrømmer på Kvaløya. Eksempel på slike løsninger kan være bildeling og mikromobilitet (f.eks. el-sparkesykkel).
- Tenk Tromsø-prosjektet utbedring av fremkommelighet på Kvaløya må avklares – bla. fremføring av bussen i området Storelva og Kvaløysletta.

Sykkel

- Sykkeltiltak kan redusere trafikkmengde. Tilføring av finansiering er nødvendig.

Trafikkavvikling

- Krysoptimalisering av kryss/rundkjøringer på Langnes og Kvaløya. Eksempel på dette kan være filterfelt ved bruhodet på Kvaløysiden (i retning Slettaelva).
- Lysregulering / kameraregulering for nødetater (eksempelvis i Giæverbukta)
- Redusere fartsgrense på Sandnessundbrua til 50 eller 60 km/t. Tettere kjøring vil gi bedre gjennomsnittlig trafikkavvikling. Informasjonskampanjer på området.
- Differensiere bompengesats i deler av morgenrushet

Vindskjerming av Sandnessundbrua

Etablering av vindskjermer kan sikre at brua ikke stenges ved sterk vind. Det må foretas beregninger for å undersøke muligheten for å etablere vindskjermer. Det vil være nødvendig å tilføre midler til forstudie og evt. til prosjektet.

11 Referanser

Meld. St. 20 (2020-2021). *Nasjonal transportplan 2022-2033*. Samferdselsdepartementet <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>

Opinion AS (2022). *Nøkkeltallsrapport 2022, Nasjonal reisevaneundersøkelse. Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU gruppa.*

Prop. 99 S (2020-2021). *Utbygging og finansiering av Bypakke Tenk Tromsø i Troms og Finnmark*. Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-99-s-20202021/id2837621/?ch=1>

SSB (2024a) *Areal og befolkning i tettsteder (2000-2023)*. <https://www.ssb.no/statbank/table/04859/>

SSB (2024b) *Befolkning, endringer i kommuner, fylker og hele landets befolkning 1951-2024* <https://www.ssb.no/statbank/table/06913/>

SSB (2024c). *Nasjonale befolkningsframskrivinger*. <https://www.ssb.no/statbank/table/13599/>

Statens Vegvesen (2017). *Byutredning for Tromsø (Byutredning 1)*.

Statens Vegvesen (2018). *Byutredning Tromsø Trinn 2, innspill til faglig grunnlag for transportetatenes bystrategi i NTP 2022-2033*.

Statens Vegvesen (2024) *Trafikkdata*. <https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no/>

Statens Vegvesen (2010). *Vegvalg Tromsø, Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tromsø*.

Store Norske Leksikon (2024). *Kvaløya Tromsø*. https://snl.no/Kval%C3%B8ya_-_Troms%C3%B8

Transportnett Tromsø (2016) *Kommunedelplan for ny tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya 2016-2030*.

Tromsø kommune (2007). *Kommuneplanens arealdel 2007-2018*.

Tromsø kommune (2011). *Kommuneplanens arealdel 2011-2022*.

Tromsø kommune (2011). *Kommuneplanens arealdel 2017-2026*.