



KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2017 - 2026

Dokumenter

A Planbeskrivelse

B Planbestemmelser

- Plankart for byområdet og distriktet

A



Tromsø kommune

Forord

Det er økende interesse for nordområdene og Arktis, og Tromsø har tatt posisjonen som arktisk hovedstad. Byens fortrinn ligger i spennvidden mellom urbane strukturer og arktisk natur og lys. Mellom kompetanse, toleranse og kultur, og mellom gamle og nye ressurser i havet utenfor.

Det blir påstått at Tromsø er det stedet i Norge som nevnes flest ganger i utlandet. Det er vanskelig å dokumentere et slikt utsagn, men det gir uansett store muligheter til utvikle oss til et kraftsenter i framtiden.

Tromsøs vekst krever en høy arealberedskap og evne til å tenke stort, nytt og langsiktig. Kommunestyret har derfor gjennom planstrategien vedtatt at det skal utarbeides en revidert kommuneplan.

Med grunnlag i planprogrammet legger dette planforslaget til rette for økt boligbygging samtidig som hensynet til utnyttelse, effektivisering og videreutvikling av eksisterende offentlig infrastruktur ivaretas. Gjennom utbygging i knutepunkt, sentrale byområder og i bydelssentra, skal Tromsø nå målsetningen om at fremtidens økning i transportbehov skal kunne skje gjennom gange, sykkel og kollektivreiser.

Parallelt med kommuneplanprosessen har det pågått et storstilt arbeid med å lage et samlet, fremtidig transportsystem for Tromsø, nå kalt Tenk Tromsø.



Dette er et samarbeidsprosjekt mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens veivesen. Pr. i dag foreligger strategier for kollektivtrafikk, sykkel og gange, samt kommunedelplaner for ny Tverrforbindelse og ny forbindelse mellom Tromsøya og Kvaløya.

Det er foreslått nye byggeområder. Vi har samtidig beholdt det beste fra den forrige kommuneplanens arealdel. Vi har ivaretatt Tromsømarka som er blitt betraktelig oppgradert de siste årene.

Britt Elin Steinveg

Mars 2017

Innholdsfortegnelse

1. Kommuneplanens arealdel	6
1.1 Sammendrag	7
1.2 Innledning	8
1.3 Avgrensinger	8
1.4 Planprosess og medvirkning	9
2. Premisser for planarbeidet	10
2.1 Kommunal planstrategi	11
2.2 Tenk Tromsø	11
2.3 Statlige planretningslinjer	11
2.4 Andre lokale føringer	11
3. Planens hovedtrekk og viktige hensyn	13
3.1 Knutepunktsstrategi	14
3.2 Fortetting - ny boligbebyggelse	15
3.3 Fortetting - grønne og blå kvaliteter	16
4. Nye utbyggingsområder	18
4.1 Samlet arealregnskap	19
4.2 Analysetemaer og innhold	21
4.3 Tromsømarka	22
4.4 Utbyggingsområder	24
4.40 Sentrum – Nordbyen – Stakkevollvegen byutviklingsområde	23
4.41 UIT Norges Arktiske Universitet - UNN - Stakkevollan	25
4.42 Slettatorget	28
4.43 Eidkjosen - Storelva	30
4.44 Hungeren	30
4.45 Strandbyen	30
4.36 Kroken	31
4.47 Arealer for skole, helse- og sosialformål	32
4.5 Andre utbyggingsforsalg	33
4.6 Bebyggelse i distriktet	33
5. Samferdsel	35
5.1 Gange	36
5.2 Sykkel	36
5.3 Kollektivtransport	36
5.31 Fremtidsrettede kollektivløsninger	36
5.32 Kollektivtrafikk buss	36
5.4 Parkeringsnorm	37
5.5 KDP for ny tverrforbindelse og forbindelse til Kvaløya	37
5.6 Kommunalt vegnett / andre viktige prosjekter	38

6. Bolig	39
6.1 Befolkningsvekst og boligbehov	40
6.2 Boligpolitisk handlingsplan 2015 – 2018	41
6.3 Helse og omsorg	42
7. Næring	44
7.1 Sysselsetting og arealbehov	45
7.2 Handel	45
8. Kulturminner og bygningsvern	47
8.1 Vekst og vernv	48
8.2 Kommunedelplan for kulturminner	48
9. Landbruk-, natur-, friluft- og reindriftsområder	50
9.1 Landbruk	51
9.2 Naturområder	52
9.3 Skuterløype - Breivikeidet	53
10. Klima og samfunnssikkerhet	54
10.1 Klima i endring	55
10.2 Samfunnssikkerhet	56
11. Vann, avløp og renovasjon	57
12. Samlet vurdering	59
12.1 Virkningene av planens samlede arealbruksendringer	60

Vedlegg: Plankart, planbestemmelser, konsekvensutredning av nye utbyggingsområder

1. Kommuneplanens areal

1.1 Sammendrag

Med grunnlag i planprogrammet legger dette planforslaget til rette for økt boligbygging samtidig som hensynet til utnyttelse, effektivisering og videreutvikling av eksisterende offentlig infrastruktur ivaretas. Gjennom utbygging i knutepunkt, i sentrale byområder og i bydelssentre, skal Tromsø nå målsetningen om nullvekst i personbiltrafikken. Fremtidens økning i transportbehov skal kunne skje gjennom gange, sykkel og kollektivreiser.

Kommuneplanens arealdel er et av de viktigste virkemidler for sikre samordnet areal- og transportplanlegging, og dermed tilrettelegge for å oppnå en bymiljøavtale med Staten. En slik avtale vil kunne gi finansieringsbidrag på flere milliarder kroner til fremtidens nødvendige infrastrukturtiltak i Tromsø.

I fremtidens Tromsø skal vi videreføre en tett byutvikling, men med enda større fokus på sammenheng mellom boligetablering og bydelsutvikling, slik at flest mulige av dagliglivets funksjoner skal kunne dekkes i nærområdet.

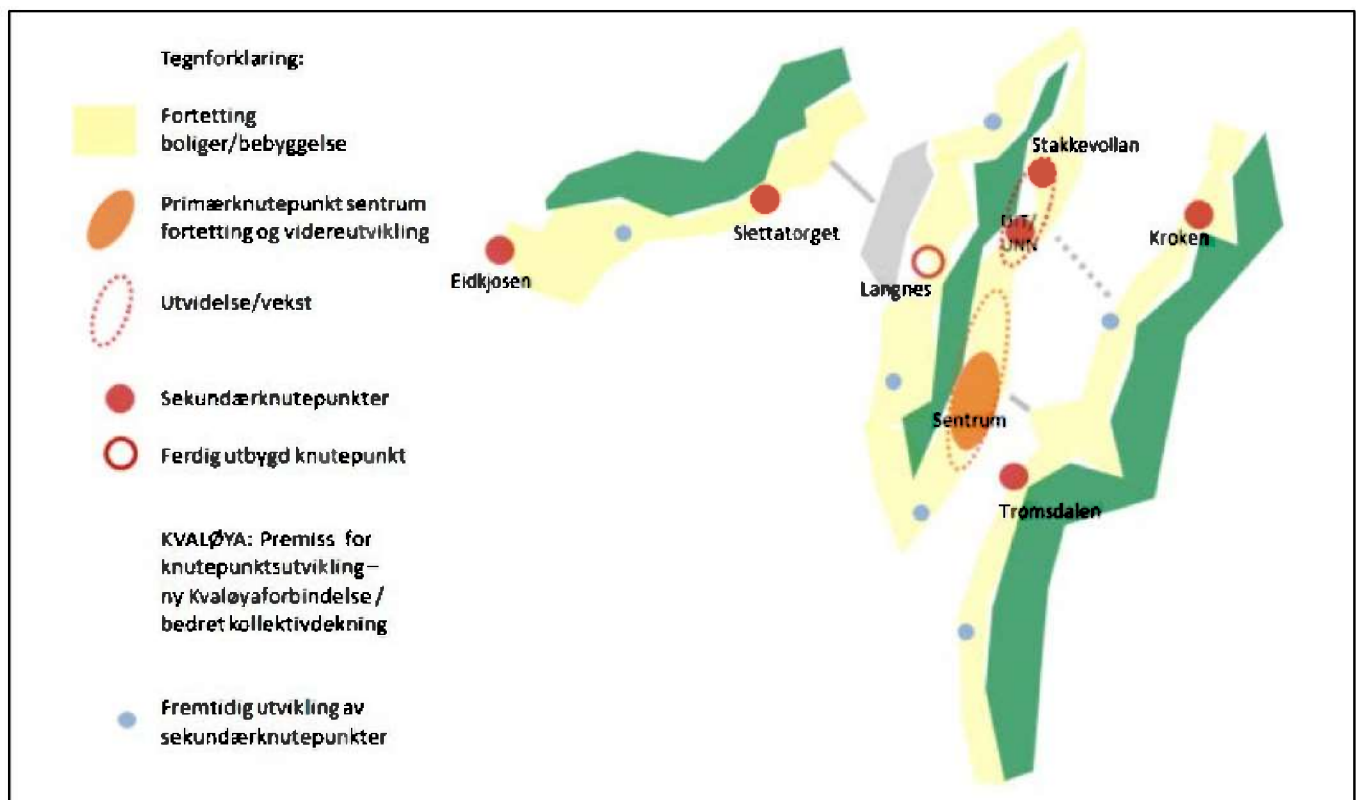
Planen legger også opp til at bygging langs kollektivakser kan finne sted. Dette vil samsvare med byutviklingsstrategien og gi en mer økonomisk utvikling

av byen. Stakkevollveien utviklingsområde som tar sikte på en styrking av aksen mellom Tromsø sentrum og Breivika vil være det sterkeste eksempelet på hvordan økonomisk og miljømessig byutvikling går hånd i hånd.

Med økt fortetting også på universitetsområdet vil deres utvidelsesareal mot Stakkevollan i større grad kunne utnyttes til boliger. 1000 nye studentboliger blir ett første byggetrinn her. Planforslaget legger også grunnlag for at UNN kan utvikles videre på nordsiden av dagens tomt.

Bygging av ny forbindelse til Kvaløya i bru fra Langnes til Selnes vil redusere trafikken over Kvaløysletta. Nytt byggeområde nedenfor Slettatorget for ca. 1000 boliger vil styrke det etablerte bydelssenteret der. Det betyr at også Kvaløysletta blir sterkere integrert i en knutepunktsstrategi.

Driftsøkonomien i Tromsø kommune er en stadig utfordring. Som vekstkommune har Tromsø en god mulighet til å styre utviklingen i ønsket retning, slik at ny bebyggelse og nye innbyggere er billigere og yte service til enn ved dagens utbyggingsmønster. Knutepunktstrategien og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur er et svar på dette. Det krever ikke bare en strategisk plan, men også en vilje og evne i gjennomføringen av den.



Det er derfor viktig at kommunen gjør de riktige tingene først og de mindre viktige deretter. Arbeidet med et utbyggingsprogram må straks starte, hvor sentrale områder utnyttes før de mer perifere. De allerede ferdig regulerte feltene bygges ut før nye steder letes opp osv.

Hvis dette arealplanforslaget følges opp med et utbyggingsprogram og en bymiljøavtale med staten kommer på plass, så vil arealene langs våre busslinjer bli de mest populære for boligbygging. Da får vi både en økonomisk og bærekraftig by.

1.2 Innledning

Kommuneplanen er kommunens overordnede strategiske styringsdokument og inneholder mål og retningsvalg for kommunens utvikling. Kommuneplanen består av en samfunnsdel og en arealdel. Disse utarbeides i to separate dokumenter. I planprogrammet, som ble vedtatt i kommunestyret i oktober 2014, ble hoveddrammene for kommuneplanarbeidet lagt.

Kommuneplanen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål og interesser. Gjennom høringsrunden kom det inn en rekke innspill og forslag til det videre arbeidet. Både regionale og statlige myndigheter ga innspill til kommuneplanarbeidet, og selv om ikke planprogrammet tok inn alle forslagene, har innspillene vært tatt med videre i arbeidet med kommuneplanen.

Mål for kommuneplanens arealdel:

Arealplanleggingen skal sikre en robust byutvikling, gjennom transformasjon av eksisterende byggeområder og utvikling av nye områder, slik at bydelene supplerer hverandre. Det skal sikres gode forbindelser for både gående, syklende og kollektivreisende.

Planforslaget har en langsiktig horisont, frem mot 2026. Planen er robust, i den forstand at den legger til rette for kompakt byutvikling med en høy arealreserve for boliger. Ytterligere robusthet oppnås om det over tid er enighet om hovedtrekkene i byutviklingen. Dermed vil opparbeidelse av nødvendig infrastruktur kunne skje som resultat av langsiktig planlegging og omforente løsninger som står seg over tid.

I dette planforslaget er det lagt stor vekt på at videre byutvikling skal skje innenfor rammen av byen slik den

framstår i dag, med sin utstrekning av den tettbygde sonen og med sine bydeler og bydelssentra. Nye og større byggeområder for boliger som nå foreslås skal alle kunne betjenes rimelig greit med den utstrekning bybusstilbudet har i dag.

De nye byggeområdene for bolig, vil sammen med det som ikke er bygd ut i henhold til tidligere kommuneplan sikre en arealberedskap i boligforsyningen tilsvarende over 20.000 nye boliger. Med en årlig utbygging på 700 nye boliger pr. år vil dette sikre en boligforsyning i nesten 30 år framover.

Det er viktig at kommunen i større grad i framtiden prioriterer innsatsen mot de deler av byen som skal bygges ut først, nest først og senere. Denne prioriteringen kommer til uttrykk i krav om at nye byggeområder skal inngå i utbyggingsprogram, før utbygging kan ta til. Kravet er tatt inn som en planbestemmelse.

Utbyggingsprogrammet vil bygge på en oversikt over tilgjengelig areal- og byggebehov for kommunale tjenestebygg. Vi må se boligbygging i forhold til kapasitet og muligheter for de kommunale tjenester. Også behov for idrettsanlegg, kulturbygg og annen type infrastruktur må inngå i disse vurderingene. Dette må også koordineres med økonomiplanleggingen i kommunen.

Befolkningsveksten og ny boligbygging i en bærekraftig byutviklingsstrategi skal kunne gi oss en mer effektiv by og lavere driftsutgifter inn i framtiden.

Høy utnyttelse av arealer stiller større krav til planlegging og investeringer i infrastruktur. Samtidig kan høy utnyttelse gi som resultat færre løpemeter veg, vann, avløpsledninger som skal driftes og vedlikeholdes sammenlignet med lavere utnyttelse. I det lange løp er driftskostnadene viktig for robust økonomi.

1.3 Avgrensninger

Kommunestyret fastsatte høsten 2014 et felles planprogram for arealdelen og samfunnsdelen. Programmet avklarer hvilke temaer som skal vektlegges for arbeidet med planforslaget. En vesentlig forskjell mellom arealdelen og samfunnsdelen, er at arealdelen er juridisk bindende, i motsetning til samfunnsdelen. Samtidig gir samfunnsdelen føringer til arealdelen. Økt boligbygging og utvikling gjennom en såkalt knutepunktstrategi er eksempler på prioritering av temaer gjort i planprogrammet, og som er fulgt opp i dette

planforslaget. Et annet viktig tema er folkehelse. Nye næringsområder har ikke vært prioritert utover Kystsoneplanens nye akvakulturområder. I en senere revisjon av kommuneplanen arealdel er det derfor naturlig at næring gis en høyere prioritet.

Noen vil bli skuffet over at de ikke finner noe i dette dokumentet som beskriver deres bydel eller deres bygd. Det som imidlertid er viktig i et slikt dokument er det juridiske forholdet i arealdelen. Endringene skal beskrives. Dokumentet er ikke en beskrivelse av de ulike delene av kommunen.

1.4 Planprosess og medvirkning

I henhold til fastsatt planprogram skulle revidert kommuneplan være sluttbehandlet sommeren 2015. Forslaget, både arealdel og samfunnsdel, ble lagt ut til offentlig ettersyn mars/april 2015. Planforslaget og tilhørende merknader, samt varslede innsigelser ble lagt fram for kommunestyret til sluttbehandling i august 2015. Kommunestyrets vedtak ble gjenstand for lovlighetsklage. Fylkesmannens behandling av dette endte med at vedtaket ble opphevet.

I forkant av planprosessen var det dialog mellom kommunen og utbyggingsinteressene om framtidig utbygging i Tromsø. Det ble blant annet arrangert byutviklingsseminar med bransjen i november 2013 og i februar 2014. Det var dessuten arrangert møter med bydelsutvalgene på enkelte tema i planen.

Rammene for planarbeidet legges i et såkalt planprogram. Høringsperioden av planprogrammet står sentralt i en medvirkningsprosess. Planprogrammet var ute til høring og offentlig ettersyn våren 2014. Ca. 60 merknader kom inn. Kommunestyret fastsatte endelig program høsten 2014. Basert på dette ble det utarbeidet et planforslag.

Forslaget til ny arealdel lå ut til offentlig ettersyn våren 2015. I den forbindelse ble det arrangert folkemøte. Som en del av det offentlige ettersynet ble det også utviklet en innsynsløsning for selve plandokumentene. Videre ble det i forbindelse med prosjektet «Hvor går Tromsø» lagt opp til nettbasert arena for ideer og diskusjon for utviklingen av Tromsø mot 2044. Samlet representerte disse viktige arenaer for medvirkning. Det høye antallet merknader til planforslaget vitner om både stort engasjement og at tilretteleggingen med innsynsløsninger har effekt. Det ble også varslet innsigelser fra statlige og regionale myndigheter på mange punkter i planforslaget.

I etterkant av Fylkesmannens opphevelse av kommuneplanvedtaket er det skissert et opplegg for ny sluttbehandling. Opplegget ble behandlet i byrådet i møte 18.02.16 under sak 67/16, og ble tatt til orientering av kommunestyret i møte 27.04.16 under sak 65/16.

Et annet sentralt forhold i prosessen er de mange varslene om innsigelser. I etterkant av opphevelsen har det vært utstrakt kontakt mellom kommunen og sektormyndighetene med sikte på å løse innsigelsene. Mange av innsigelsene ble løst, blant annet gjennom mindre endringer i planforslaget. Øvrige forhold det var varslet innsigelse til, ble gjenstand for mekling 1. juni 2016:

- Landbrukets kjerneområder
- Handel
- Hyttefelt ved Breiviknes
- Boligområde ved Mortensnes skole/Ringvegen.

Meklingen førte fram på alle disse punktene. Ut fra dette resultatet er arbeidet med kommuneplanforslaget videreført.

2. Premisser for planarbeidet

2.1 Kommunal planstrategi

Kommunestyret har gjennom kommunal planstrategi 2013-2015, vedtatt i desember 2012, gitt klare føringer for arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel. I kapittel 07 om areal og transport er det blant annet påpekt at Tromsø kommune allerede har tatt en aktiv rolle i retning av en miljørettet og bærekraftig byutvikling gjennom aktiv deltakelse i prosjektet Framtidens byer, og andre prosjekter som Sykkelen byer i Tromsø.

Planstrategien peker videre på hvordan en proaktiv miljøpolitikk skal stimulere til utvikling av konsentrerte byområder i knutepunktakser, kompakt arealbruk og fortetting, som igjen skal stimulere til økt kollektiv-, gange og sykkelbruk.

For distriktet peker planstrategien på ønsket om en liberal praksis for bolig og hyttebygging. Et betydelig potensiale for dette videreføres.

2.2 Tenk Tromsø

Premissene i kommunal planstrategi er videreført i det strategiske grunnlaget for Tenk Tromsø, som er et samarbeidsprosjekt mellom Troms Fylkeskommune, Statens vegvesen og Tromsø kommune. Prosjektet har som mål å planlegge for mer miljøvennlig transport i Tromsø.

Tenk Tromsø består av flere delprosjekter: Sykkelstrategi, gåstrategi, kollektivprosjektet, trafikk-sikkerhetsplan, parkeringsplan, uteromsstrategi for Tromsø sentrum, plan for kommunalt vegnett, kontroll med forekomst av svevestøv og støy produsert av veitrafikk. I tillegg er en egen kommunedelplan for ny tverrforbindelse på Tromsøya i tunnel og en ny forbindelse til Kvaløya vedtatt. Arbeidet i Tenk Tromsø er koordinert med kommuneplanarbeidet for de temaene der dette er naturlig og nødvendig.

Kommuneplanen har i tråd med planstrategien arbeidet med å definere knutepunkter. Kollektivprosjektet arbeider i tråd med foreslåtte knutepunkter og arealbruken i knutepunktene forholder seg til at kollektivtilbudet skal bli enda bedre enn i dag.

I forhold til restriktive tiltak for bruk av privatbil, er det utarbeidet en parkeringsnorm for Tromsø som er en del av forslaget til kommuneplanens arealdel. En slik norm har man ikke tidligere hatt i Tromsø. Parkeringsnormen

angir hvor mye parkering som tillates og kreves i de ulike sonene og i forhold til de ulike byggeformålene i kommunen. Parkeringsnormen bidrar til at dette blir mere forutsigbart for utbyggere og tiltakshavere.

2.3 Statlige planretningslinjer

Gjennom statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging, fastsatt ved kgl. Res. 26.9.2014, jf. pbl § 6-2, er det gitt sentrale føringer for arealplanleggingen. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikk-sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskapning og næringsutvikling, og samtidig fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønstre og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet samt legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel.

Ovennevnte retningslinjer er en videreføring og skjerping av tidligere statlige krav, og er som det fremgår i stor grad implementert i kommunestyrets planstrategi og transportnett Tromsø.

2.4 Andre lokale føringer

Boligpolitisk handlingsplan

Boligpolitisk handlingsplan (2015-2018) introduserer utbyggingsplan og -program som verktøy for å samordne arealplanlegging, boligbehov og økonomiplan, og sikre god variasjon i boligtyper. Utbyggingsplanen er ikke en del av dette dokumentet, men vil måtte lages som et eget program for oppfølging av intensjonen i boligpolitisk handlingsplan og kommuneplanen. Intensjoner i boligpolitisk handlingsplan sikres ivarettatt gjennom juridisk bindende bestemmelser til arealdelen. Se kap. 6.2 for mer informasjon.

Folkehelseperspektivet

Det finnes en rekke strategiske planer og dokumenter for kommunens samlede virksomhet, som på ulike måter påvirker arbeidet med kommuneplanens arealdel. Disse redegjøres nærmere for i kommune-

planens samfunnsdel. En fellesnevner som skal trekkes frem, er likevel hensynet til folkehelse.

Folkehelseperspektivet gjør seg gjeldende på mange ulike måter i arealplanleggingen. Bevaring av Tromsømarka er et sentralt element i dette, det samme gjelder krav om god tilgjengelighet mellom boligområder og fjell og fjære, hvor dette er mulig. I nye planer skal hensyn til trygghet, trivsel og bolyst ivaretas blant annet gjennom boligmiks, tilstrekkelige og funksjonelle uterom, samt krav til gode visuelle kvaliteter i de bygde omgivelsene. Nye boligområder skal sikres god tilgjengelighet til gang- og sykkelnett, og det skal være enkelt å velge miljøvennlige transportformer.

3. Planens hovedtrekk og viktige hensyn

3.1 Knutepunktsstrategi

Knutepunktsstrategien er en videreføring av tidligere bydelstenkning og planlegging i Tromsø. Ved denne revisjonen er hovedfokuset tilrettelegging for nye boliger. Bydelssentrene er derfor blitt vurdert og utredet med tanke på potensiale for fortetting, transformasjon og boligetablering. I tråd med de statlige planretningslinjene er god kollektivdekning en forutsetning for økt boligetablering i bydelssentrene. Ut over dette er det en intensjon om at ny fremtidig bebyggelse og tiltak i et område skal være med på å gi positiv identitet og gode miljøkvaliteter basert på stedets forutsetninger.

I de fleste bydelene er det allerede etablert flere offentlige funksjoner, ved skoler, barnehager, helsestasjoner, idrettsanlegg m.fl. Et mangfold av funksjoner i bydelssentrene er å foretrekke fremfor rene bolig-satellitter, fordi det reduserer trafikkbehovet ut og inn til bydelen.

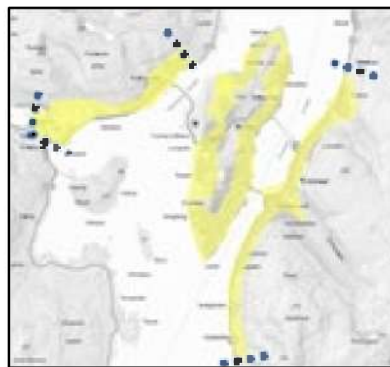
Nåværende bydelsinndeling, med tilhørende opptaks-område for barneskolene, opprettholdes.

Ny boligetablering, fortrinnsvis med høy tetthet, bør skje i byområdet (gult areal) fordi det samsvarer med kollektivtilbudet. Samtidig bør det beholdes og utvikles et mangfold av boliger, for å imøtekomme en variert etterspørsel på boligmarkedet og ivareta kvaliteter fra tidligere epoker.

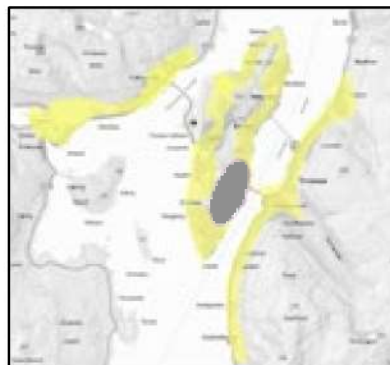
Begrepsbruk

Knutepunktene kan defineres ut fra ulike hovedfunksjoner, og overlappende funksjonsinnhold.

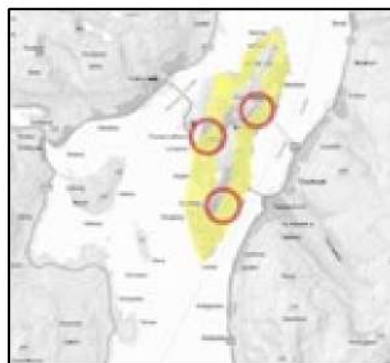
- a) Arbeidsplassknutepunkt
 - b) Handelsknutepunkt
 - c) Kollektivknutepunkt
 - d) Knutepunkt for boligetablering (ved fortetting og transformasjon)
- 1) **Primær knutepunkt:** Inkluderer både a, b, c og d, med stort mangfold.
 - 2) **Sekundærknutepunkt:** Inkluderer c og i varierende grad de andre punktene.



Gult areal viser avgrensning for et tett og kompakt byområde. Utbredelsen av byområdet samsvarer med kollektivnett. En tett by er økonomisk gunstig fordi det gir stordriftsfordeler mht. offentlige utgifter (investeringer/drift/service). Se kap. 5.32 for mer informasjon om kollektivtransport i Tromsø.



Fiolettt areal viser Tromsø sentrum som byområdets eneste primærknutepunkt. Dette er for å styrke sentrum i forhold til knutepunktsutvikling andre steder. Tromsø sentrum skal videre-utvikles og vokse (nordover) m. et mangfold av funksjoner, historie og identitet.



Røde sirkler viser hoved-arbeidsplassene på øya: Sentrum/Langnes/UIT-UNN. Fortetting av øya gir stor miljø- og helsegevinst fordi nærheten til de store arbeidsplassene gir gode muligheter for å ferdes som gående og syklende.

Arbeidsplassknutepunkt:

De største arbeidsplasskonsentrasjonene er lokalisert på øya; sentrum, Langnes og UIT-UNN.

Handelsknutepunkt:

Sentrum er byområdets viktigste handelsknutepunkt. Ut over dette fungerer Langnes og Tromsdalen handelspark avlastningssentre, i samsvar med Regional plan for handel og service i Troms 2015-2014, f. I bydelssentrene legges det opp til handel i mindre skala. Planbestemmelsene gir begrensing o omfanget av nytt areal til detaljhandel i avlastningssentra og bydelssentra, mens det ikke er tilfellet for Tromsø sentrum.

Kollektivknutepunkt:

I forbindelse med Tenk Tromsø, i delprosjektet kollektivtransport, er det lansert flere kollektivknutepunkter, se kap. 5.32. Det er verd å merke seg at ordbruken - knutepunkt - er hentet fra kollektivsektoren. Et knutepunkt er i praksis et omstigningspunkt for kollektivtransport. I landets største byer kan dette være omstigning fra tog til for eksempel bybane. Mens i Tromsø, hvor vi i hovedsak har bybussruter, er det snakk om overgang fra en rute til en annen, og frekvens på rutene. Overgang til distriktsbuss og båter inngår også, men for det meste i sentrum.

Knutepunkter for ny boligetablering:

Disse stedene har fremkommet ved vurdering og analyse av dagens bydeler med henblikk på fortetting og transformasjon. Dette omfatter Slettatorget, Eidkjosen, UIT-UNN-Stakkevollan, Strandbyen, Kroken. Se for øvrig kap. 4 for utfyllende informasjon.

Oppsummert legges det opp til en utvikling av et kompakt utbyggingsmønster med korte avstander ut fra at hovedtyngden av arbeidsplasser er på Tromsøya, og samtidig effektiv utnyttelse av arealer. Også på strekninger med god kollektivdekning, mellom viktige sentra/knutepunkt, vil det være naturlig å lokalisere nye boliger.

3.2 Fortetting - ny boligbebyggelse

Fortetting i småhusområder

Begrepet «fortetting» i gjeldende planverk er først og fremst knyttet til fortetting i småhusområder, typisk i etablerte villabebyggelsen på Tromsøya.

Et viktig spørsmål er videre utvikling av disse områdene. Kommunen har i en årrekke hatt såkalte «fortettingsbestemmelser» for store deler av de etablerte bolig-

strøkene på øya og delvis på fastlandet, hvor det har vært mulig å gi eiendommene en høyere utnyttelse/høyere tetthet og flere boenheter uten å måtte gå veien om en ny reguleringsplan. Innholdet i disse bestemmelsene har variert noe over tid, men i en årrekke har antallet boenheter som kan etableres på en eiendom uten regulering vært begrenset til tre, bebygd areal har vært begrenset til 35%, og gesims- og mønehøyde begrenset til hhv. 7,0 og 8,5 meter, for å nevne noe.

Det legges ikke opp til vesentlig endring av fortettingsbestemmelsene, og det kom heller ikke innspill om dette i høringsrunden. Generelt sett synes bestemmelsene å fungere bra. Selv om de ytre rammene er tydelig nok, er det likevel ingen tvil om at tema som arkitektur, byggeskikk og god tilpasning er utfordrende i mange av disse prosjektene. Enkelte strøk er mer sårbare for endringer enn andre, det er ikke gitt at alle samtidige uttrykk passer inn overalt, og det er behov for å kunne gi klarere føringer i forhold til ønsket utvikling.

Kommunen har derfor nylig satt i gang arbeidet med stedsanalyser for noen av de områdene hvor kommuneplanen har fortettingsbestemmelser uten krav til reguleringsplan, og hvor man ser behov for å kunne gi tydeligere føringer for fortettingsprosjektene. Slike føringer vil kunne gis innenfor gjeldende bestemmelser, og vil i praksis fungere som retningslinjer i behandlingen av disse sakene.

Transformasjon av etablert småhusbebyggelse?

Fortettingsbestemmelsene vil over tid føre til at småhusbebyggelsen omdannes. Vi ser at gamle hus ofte kjøpes opp av utbyggere som etablerer nye boliger i samsvar med fortettingsbestemmelsene. Nye, moderne hus kommer til, steds karakteren endres, og områdene blir tettere. Samtidig beholdes eneboligpreget.

En mer radikal omdanning av disse områdene har ikke vært drøftet i et helhetsperspektiv. For å sikre variasjon og mangfold i det samlede botilbudet, anses det i prinsippet viktig å ta vare på kvaliteten i de etablerte boligområdene, med en bebyggelse i langt mindre skala enn i nye bydeler som feks. Strandkanten. Samtidig kan det være aktuelt å vurdere om det bør legges til rette for en høyere grad av omdanning og fortetting i deler av eldre eneboligbebyggelse.

Dette vil kunne skje gjennom en senere revisjon av kpa., eventuelt gjennom områdeplanlegging.



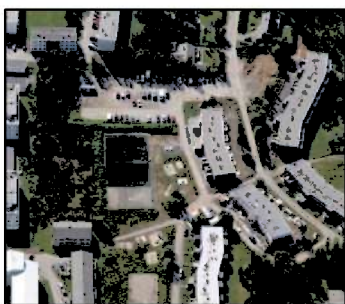
Til venstre situasjonen i Krognessvegen hvor nye småhus innpasses enkeltvis.



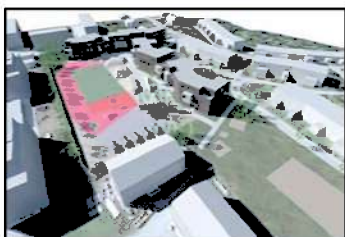
I midten Henrik Ibsens veg, hvor det mer er tale om en klynge bolighus som en utfylling i «byggesonen» på en «gjenglemt tomt».



Til venstre situasjonen ved Strandkanten/Teaterkvartalet som uttrykker at i 2015 utnytttes arealene på en helt annen måte enn i tidligere tider.



Elverhøy/Karisvingen. Fortetting på «grå arealer» (trafikk-/parkeringsarealer) er en form for transformasjon. Parkeringsarealet på bildet til venstre bebygges med boliger. Ny parkering legges under den nye bebyggelsen og den nye ball- og aktivitetsplassen. I alle eksemplene er det etablert boliger i gangavstand fra Tromsø sentrum.



I den store sammenhengen vil ikke fortetting som i Krognessvegen og Henrik Ibsens veg ha stor betydning reint kvantitativt, i motsetning til arealbruksendringen ved Karisvingen og Teaterkvartalet/Strandkanten. Planforslaget omfatter alle de beskrevne formene for fortetting.

Transformasjon og nye utbyggingsområder

Størst fokus i dette planforslaget er det imidlertid på arealbruksendringer i tilknytning til eksisterende bybussruter, og da mer i form av feltutbygginger. Det gjelder både forslagene om utbygging kommunen har mottatt fra annet hold og kommunens egne forslag. Når planforslaget likevel legger til rette for en kompakt byutvikling, henger det sammen med lokaliseringen av nye byggeområder innenfor eller i direkte tilknytning til den byggesonen dagens tettbebyggelse (tettsted) representerer, og de strekninger som betjenes av bybuss.

De viktigste områdene for transformasjon er langs Stakkevollveien, hvor grunnlaget for gange, sykling og kollektivtrafikk fra bolig til arbeid er tilstede. Andre store og viktige områder for slik byfortetting foreslås langs kollektivveien fra Gimleveien til Stakkevollan og nedenfor fv 862 ved Slettatorget på Kvaløysletta.

3.3 Fortetting - grønne og blå kvaliteter

Når det i kommuneplanens arealdel legges til rette for at boligutvikling skal skje innenfor etablerte strukturer, er det samtidig særskilt viktig å ta vare på verdifulle områder for lek, rekreasjon, friluftsliv og biologisk mangfold. Videre må grønne «flekker» sikres for å gi luft og lys mellom bygg. I utbyggingsområdene må ulike hensyn veies opp mot hverandre og i henhold til de statlige planretningslinjene, dersom det skal sørges for gode uteområder for hele befolkningen. Nærhet, tilgjengelighet og universell utforming er en forutsetning.

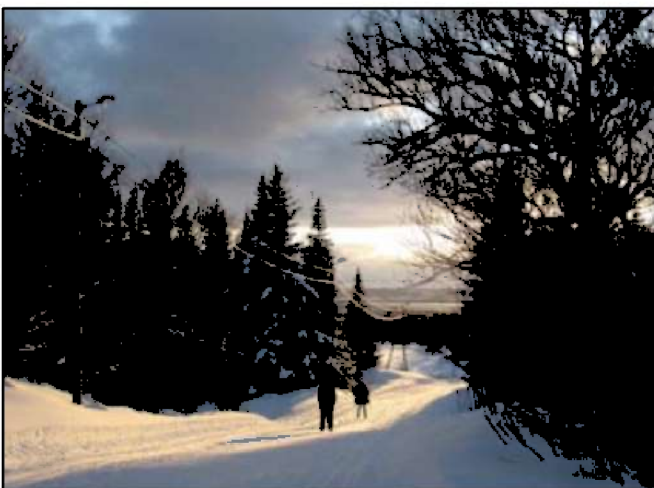
Ved fortetting i Tromsø skal følgende kvaliteter ivaretas:

- **Markaarealene** på øya, fastlandet og Kvaløya må beholdes som store, sammenhengende grøntdrag. Den naturlige silhuetten av øya (som en flott horisontlinje) er fortsatt synlig når man ser øya utenfra. Ved fremtidig fortetting av øya må gjøres en avveining mellom synligheten av det naturlige landskapet og hvor fremtredende nye bygg skal være i landskapet.
- **Überørt fjærasone.** Den naturlige fjærasonen, på syd og vestsiden av øya, har stor verdi mht. rekreasjon, undervisning og som landskapsbilde. Tilgjengelighet og bruk for allmennheten må avklares i egne prosjekter. Også på Kvaløya og fastlandet er det uberørt fjærasone som er verdifull.

- **Strandpromenade/kaipromenade** etableres der ny bebyggelse strekker seg helt til sjøen.
- **Parker og strøkslekeplasser** er viktige grønne «pustehull» i det tette byområdet.
- **Grønne forbindelseslinjer** som «fingre» i bebyggelsen er av verdi både for dyrelivet og som ferdselsårer for gående.
- **Blågrønne arealer** som bekker, vann med tilgrensende vegetasjonssone skal ivaretas. Ut over dette bør mye av fremtidens overflatevannshåndtering kunne utnyttes som et visuelt element på grønne arealer. Fjæra...



Uberørt fjærasone på sydvestsiden av øya.



Stemningsbilde fra marka.

4. Nye utbyggingsområder

4.1 Samlet arealregnskap

Når kapasitet i planforslaget skal vurderes, vil konkrete eksempler og erfaringstall mht. hvor tett det er bygd ut være tjenlig som utgangspunkt.

På neste side er det vist eksempler fra Tromsø.

Strandkanten og Teaterkvartalet er to eksempler på tett utnyttelse. Det er mange relativt små leiligheter, noe som gir mange boliger pr. daa. Alt etter hvor stor tomt man regner med ut i sjøen, vil det være tale om 11-15 boliger pr. daa. Samtidig er antall boliger pr. daa. kun en indikasjon på tetthet, nettopp fordi dette vil variere med boligstørrelsen. I konkrete prosjekter vil andre metoder for beregning av utnyttelse kunne være mer hensiktsmessig.

Fagereng er et område bebygd med større leiligheter og boenheter. Innslaget av familieleiligheter er betydelig. Følgelig er det også færre leiligheter pr. daa. her enn i sentrum. Når tomtearealet skal anslås vil det være rimelig å ta med deler av tilstøtende grøntarealer/friområder som naturlig sokner til bebyggelse og brukes av beboerne.

Utsnittet av Fagereng rommer 4,3 boliger pr. daa. Her er det innslag av boliger i både blokk og småhus.

Del av Workinnmarka.

Her er skoletomta tatt med i beregningsgrunnlaget. Området er bebygd med både blokker og småhus-bebyggelse i kjeder og eneboliger. På det angitte arealet er det 2,5 boliger pr. daa.

Stakkevollan.

Området ble bygd ut på 1980-tallet. På det markerte området på 450 daa er det 1795 boliger, det vil si 4 boliger pr. daa. (I tillegg er det skole og barnehage i det avmerkede området).

I spalten til høyre er det anslått kapasitet i de nye foreslåtte byggeområdene. Det er tatt utgangspunkt i lavere tetthet på Kvaløya og Fastlandet sammenlignet med Tromsøya. Det henger sammen med at ettersom de store arbeidsplasskonsentrasjonene er lokalisert på øya, vil det være naturlig at boligtettheten er større der, med henblikk på å minimere økningen i transportbehovet som følge av utbyggingen.

På Kvaløya og fastlandet er det regnet med at det minimum bygges 3 boliger pr. daa og maksimum 6 boliger pr. daa i de nye byggeområdene. På Tromsøya

beregnes minimum 4 boliger pr. daa. og maksimum 10 boliger pr. daa. i de nye byggeområdene.

Tallene til venstre er kapasitet i planforslaget slik det forelå ved offentlig ettersyn og til høyre etter mekling/forhandlinger med andre myndigheter, slik det legges fram for ny sluttbehandling.

KVALØYA	Planutkast	Justert
- SLETTATORGET/KVALØYSLETTA	200 daa	100 daa
- SLETTAELVA NORD	300 daa	200 daa
- SLETTAELVA NORD 2	200 daa	200 daa
SUM	700 daa	500 daa

Planutkastet ved høring ga rom for minimum 2100 boliger, maksimum 4200 boliger. Justert utkast som nå legges fram gir rom for minimum 1500 boliger og maksimum 3000 boliger.

TROMSØYA		
- STAKKEVOLLAN (UIT)	200 daa	100 daa
- MORTENSNES	110 daa	50 daa
- NORDHEIM	25 daa	25 daa
- AAKRE	8 daa	8 daa
- HOLT	230 daa	0
- ÅSGÅRD (sykepleierblokk)	9 daa	9 daa
- ALFHEIM (boliger ved stadion)	10 daa	10 daa
- MELLOMVEGEN	3 daa	3 daa
- HAMNA	30 daa	30 daa
SUM	625 daa	205 daa

Planutkastet ved høringen ga rom for minimum 2500 boliger, og maksimum 6250 boliger. Justert utkast, som nå legges fram, gir rom for minimum 820 og maksimum 2000 boenheter.

FASTLANDET		
- SOLLIGÅRDEN SØR	22 daa	0
- KROKEN	20 daa	20
- HUNGEREN	100 daa	0
SUM	142 daa	20

Planutkastet ved høring ga rom for 420 boenheter, og maksimum 840 boenheter. Justert planutkast, som nå legges fram gir rom for minimum 60 boenhet og maksimum 120 boenheter.

TOTALSUM i planutkastet ved høring rommer minimum 5020 boliger, og maksimum 10990 boliger. Justert planutkast gir rom for minimum 2980 og maksimum 6320 boliger i nye byggeområder.

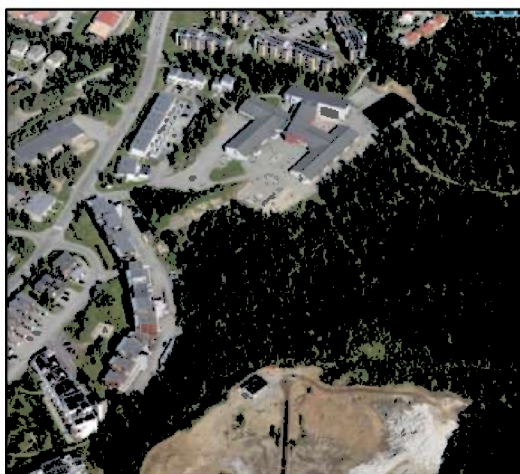
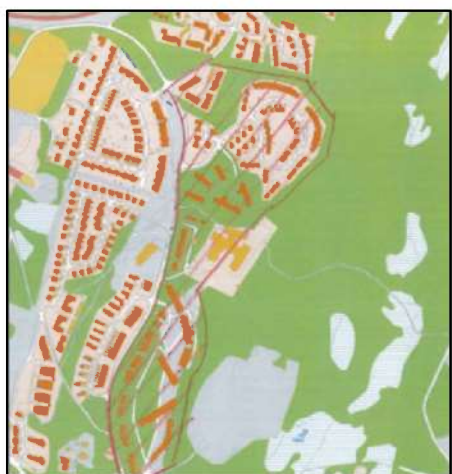
Disse tallene kommer i tillegg til den planreserven som ligger i gjeldende KPA og godkjente reguleringsplaner på til sammen ca. 18000 boenheter.



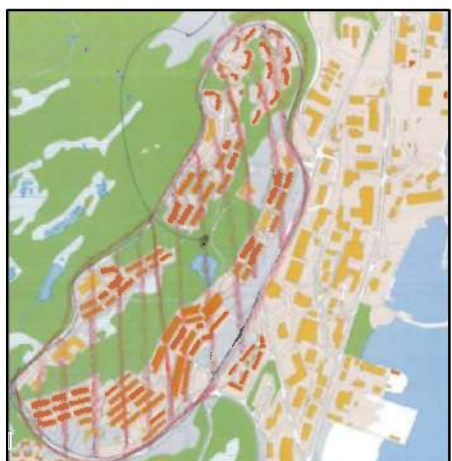
Kart og skråfoto fra Strandkanten og Teaterkvartalet. Eksempel på tett og urban bybebyggelse kloss inntil sentrum.



Kart og foto fra Fagereng. Rød strek på kartet angir tomteareal.



Kart og skråfoto over en del av Workinnmarka.



Kart og skråfoto over en del av Stakkevollan-området.

DET VIL SI AT UTKAST TIL NY AREALDEL TIL KOMMUNEPLAN, SOM NÅ LEGGES FRAM, VIL GI EN PLANRESERVE PÅ MINIMUM 20980 og MAKSIMUM 24320 boliger. Det igjen gir rom for anslagsvis mellom 42000 til 48000 nye innbyggere.

Disse tallene omfatter ikke distriktsdelen (delplaner for Brensholmen/Sommarøy og Ramfjorden) og spredt boligbygging. Heller ikke annen fortetting i by-området omfattes av disse tallene.

4.2 Analysetemaer og innhold

Bolig

Bolig er hovedtema ved denne planrevisjonen, som rommer store arealer til formålet. Det er verken mulig eller ønskelig, på dette plannivået, å fastsette detaljert fordeling av boligtyper innenfor det enkelte av de nye foreslåtte utbyggingsområdene. Generelt legges det opp til høyere tetthet og utnyttelse i nye byggeområder på Tromsøya sammenlignet med Kvaløya og deler av fastlandet.

Det henger sammen med at tett boligutvikling på Tromsøya, som også har de store arbeidsplasskonsentrasjonene, gir best måloppnåelse i forhold til at folk skal kunne dekke transportbehovet gjennom kollektivreiser, gange og sykkel.

Videre legger planforslaget opp til særlig høy utnyttelse i tilknytning til bydelssentra og knutepunkt. Også på strekninger mellom viktige bydelssentra og knutepunkter, hvor kollektivdekningen er god, vil høy utnyttelse være naturlig.

Som grunnlag for kvantifisering av boligantall er det brukt et gjennomsnittlig bruksareal på 85 m². Det er også sett hen til til erfaringstall mht. antall boliger pr. daa. i en del områder i Tromsø.

Også i eksterne innspill fra grunneiere og konsulenter mht. framtidige byggeområder er det bolig som er hovedtema. I noen få tilfeller tas det til orde for boliger i kombinasjon med forretnings- og næringsformål, men i hovedsak er innspillene ønsker om «rene» boligområder. Mange av disse innspillene er generelle og har ingen forslag om antallet boliger, og er i noen tilfeller heller ikke avgrenset geografisk eller på kart, men er knyttet til en eller flere eiendommer.

Klima

Klimaendringer har betydning for både lokalisering, utforming og valg av tekniske løsninger ifbm. planlegging av utbygging. Risiko- og sårbarhetsanalyser var et sentralt emne i kommuneplanens arealdel til behandling i 2011 og 2012. Bestemmelser i forhold til risiko og sårbarhet videreføres, og er lagt til grunn når nye byggeområder i dette planforslaget er vurdert (se de ulike konsekvensutredningene av nye byggeområder).

Gjennomgående høyere temperaturer, mere og mer intens nedbør, og hyppigere værerslag utgjør fremtidige utfordringer. Det er tatt høyde for aktsomhet for ras. Videre er det gitt retningslinjer for utbygging som kan tenkes å være utsatt for havnivåstigning og stormflo.

Det foreslås ikke nye byggeområder med viktige bruksarealer lavere enn kote +4. Ved utvikling og fortetting i eksisterende byggeområder lavere enn kote 3,5 innføres vurderingssoner, hvor det stilles krav om dokumentasjon på at det ikke oppstår skade på bygg/anlegg/infrastruktur i flomsituasjoner (se planbestemmelsenes pkt 12.4).

Det foreslås ingen nye byggeområder nær større vassdrag, og dermed heller ikke i disses flomsoner.

Utslipp fra motorisert transport er en vesentlig kilde til utslipp av CO₂ (20 % på landsbasis). Minimering av behovet for motorisert transport vil derfor slå positivt ut for utbygging som kan bidra i så henseende. Det er lagt vesentlig vekt på dette hensynet i vurderingen av nye byggeområder, følgelig er også flere innspill til nye byggeområder ikke anbefalt.

Samferdsel

Et hovedpoeng i planforslaget er samordning av areal- og transportplanleggingen, konkret ved at prosessene i tilknytning til prosjektet Tenk Tromsø er innarbeidet og brukt som grunnlag for vurdering av utbyggingsforslag. Det er i vurderingen lagt stor vekt på utbyggingsforlagenes egnethet i forhold til styrking av alternativ transport. Konkret er det vurdert som positivt med korte avstander til sentrum, til bydelssentra og knutepunkt, og det er også positivt om utbyggingsområder er betjent av bussruter. Et grunnleggende forhold vil da igjen være at de viktigste og største konsentrasjonene av arbeidsplasser som Tromsø sentrum, Breivika (UIT-UNN) og Langnes vil være arena for daglige gjøremål.

Parkering har stor innvirkning på trafikkproduksjon og også for bruken av arealer, det vises til planforslagets tilhørende bestemmelser om krav til biloppstilling. Bestemmelsene stiller krav til et maksimum antall parkeringsplasser i tilknytning til utbygging i de sentrale deler av kommunen, og krav om et minimum omfang i kommunen forøvrig.

Annen infrastruktur

Utbyggingsområdenes konsekvenser i form av vann-, avløp- og overvannsløsninger er vurdert. Generelt legges det opp til at nye utbyggingsområder skal ha sitt eget overvannssystem, herunder infiltrasjon eller andre fordrynings tiltak for å opprettholde vannbalansen i områdene. Om det ikke lar seg gjøre, forutsettes det i utgangspunktet at overvann føres til sjø, uten at det oppstår skade nedstrøms.

Vannforsyning til et nytt byggeområde vil i mange tilfeller være avhengig av tiltak utenfor selve området. Ofte vil det være gunstig å se større/flere områder i sammenheng. Derfor er det stilt krav om felles planlegging i en del tilfeller, og at dette gjøres i forbindelse med reguleringsplaner. Internt i et område er det gunstig med ringløsninger, og så få «endeledninger» som mulig for å oppnå leverings-sikkerhet. Gitt forholdsvis høy utnyttelse vil sløkevannsbehov i mange tilfeller måtte utredes nærmere.

Løsning for hvordan avløp fra nye byggeområder vil også kunne utløse behov for tiltak på nettet utenfor det aktuelle området. Det gjelder forhold som kapasitet på ledningsnett og pumpestasjoner.

Skoler

Tromsø kommune praktiserer fritt skolevalg, samtidig som det antas at de fleste ønsker å benytte sin nærscole. I en kommune med sterk befolkningsvekst vil kapasiteten ved enkelte skoler være presset. Når boligutbygging skjer, og selvsagt også sammensetning av boligtyper, vil også ha stor betydning for skolekapasiteten. I vurderingen er kommunens eget statistikkgrunnlag benyttet, men pågående utredninger om endring av skolekretsgrenser skaper usikkerhet i forhold til kapasitet.

Grønnstruktur og naturmangfold. Landbruks- natur, friluft- og reindriftsområder.

Utbyggingsforslagenes konsekvenser i forhold til den overordna grønnstrukturen er vurdert, herunder Tromsømarka og landbruks-, natur-, friluft- og reindriftsområder. Her er Miljødirektoratets naturbase

benyttet sammen med Naturtypekartlegging fra 2013 som foreligger fra fylkesmannens side.

Øvrig grønnstruktur som lek/aktivitetsområder og uteoppholdsarealer skal sikres i henhold til foreliggende planbestemmelser.

Knutepunkt og bydeler

I dette planforslaget er utvikling av hhv. Kvaløysletta (Slettatorget), Breivika (UIT/UNN /Stakkevollan), Kroken og Tromsdalen vektlagt. Det er her registrert arealreserver av betydning for den sterke veksten i folketall som det ønskes tatt høyde for.

Næring

Planforslaget innebærer ikke nye, store, «rene» næringsarealer. Det er betydelig arealreserve for næringsformål i gjeldende reguleringsplaner og i sist vedtatte arealdel til kommuneplan. Konkret gjelder det næringsarealer i form av utfylling ut i Tromsøysundet, på strekningen mellom Breivika og Skattøra, og videre nordover mot Nordspissen, samt også i forbindelse med Tønsnes havn.

Som en del av den videre utviklingen i bydelssentra og knutepunkt vil det være naturlig med samlokalisering av areal til boligformål med arealer til andre formål så som forretning, handel, kontor og tjenesteyting. Kombi- nerte formål representerer både effektiv og fleksibel arealbruk.

I en del innspill om endret arealbruk fra grunneiere/ konsulenter er det tatt til orde for å ta i bruk ubebygde deler av eksisterende næringsområder til bolig. Med rikelig areal til boligbygging inne i kommuneplanens arealdel, vil transformasjon til boligformål fra eksisterende næringsformål være unødvendig. Her må man ta hensyn til framtidige næringsinteresser og mindre til grunneierønsker på kort sikt.

4.3 Tromsømarka

Tromsømarka, det store, sammenhengende grøndraget på Tromøya, har stadig styrket sin rolle og relevans, ikke bare for befolkningen i Tromsø, men også for turister og andre tilreisende. I tillegg til å være et viktig område for blant annet tur og fritid, idrett og lek, har marka stor betydning som transportåre mellom hjem og arbeidsplass/skole. Tromsømarka med alle dens kvaliteter og muligheter er dessuten samlet sett svært viktig i et folkehelseperspektiv.

I kommunestyrets møte i september 2015 ble det vedtatt et oversendelsesforslag (interpellasjon) vedrørende Tromsømarka. Forslaget oversendt Byrådet, peker på tre konkrete aspekter:

- En egen juridisk arealplan for Tromsømarka
- En forvaltningsplan
- En plan for å sikre eiendomsrett til Tromsømarka

Arbeidet med en forvaltningsplan har startet opp og vil munne ut i en handlingsplan som også prioriterer hvordan en sikrer eiendomsrett og statlige midler til gjennomføring av dette. Vi foreslår derfor at det som ny bestemmelse til KPA-revisjonen nå tas inn følgende formulering:

Friluftsmål på Tromsøya som ligger innenfor markagrensa (grønn stiplet strek) skal gjennom egen forvaltningsplan og etappevise reguleringsplaner sikres ytterligere.

Når det gjelder avgrensningen av friområdene på øya, omtales dette i det følgende:

Markagrense

I kommuneplanen har markagrensa siden 2008 vært fastlagt som en grønn, stiplet strek. Rent kartteknisk har ikke denne «streken» i seg selv hatt noen funksjon, men området innenfor er avsatt til friluftsmål, hvor bygging ikke er tillatt. Dette omtales i det følgende som markagrense. I folks bevissthet har maks grensen eksistert med noen justeringer i mange tiår.

Et spørsmål ved denne revisjonen har vært hvorvidt det er grunnlag for å gjøre (vesentlige) endringer av markagrensen. Dette må i så fall bero på en avveining av utbyggingsbehovet opp mot behovet for å beholde grønnstrukturen i størst mulig grad uendret med tanket på de muligheter dette gir til en befolkning i vekst.

I forbindelse med utarbeiding av planforslaget ble det gjort en vurdering av om det skulle foreslås nye områder for utbygging innenfor markagrensen. I høringsutkastet var blant annet deler av Holteien- dommen foreslått for utbygging. I forbindelse med høringsrunden ble det dessuten fremsatt flere private utbyggingsønsker innenfor markagrensen.

På grunnlag av en samlet merknadsbehandling (se mer om dette under) er det tatt stilling til hvilke endringer som kan og bør gjøres innenfor marka. Samlet sett gis det i liten grad anbefaling om endringer av dagens grense. Det pekes på fire sentrale forhold:

1. Det legges opp til en omfattende fortetting på Tromsøya. I et slikt fremtidsperspektiv blir dermed grøntdraget på øya desto viktigere.
2. Planforslaget rommer en boligreserve på godt over 20.000 nye boliger. Dette dekker en utbygging på nesten 30 år. Det er ikke behov for å ta i bruk arealer innenfor Tromsømarka til boligutbygging.
3. Bevisstheten omkring Tromsømarka sin betydning for rekreasjon og folkehelse er økende. Kvaliteten ved bynært friluftsområde har dessuten fått stadig større betydning for Tromsø som turistby og Tromsø som arktisk hovedstad.
4. Stadig økende press på Tromsømarka fra ulike bruker-/interessegrupper korresponderer med arealbehov som man gjennom bevaring av dagens maksgrenser vil kunne ivareta i et fremtidsperspektiv.

De enkelte områder av Tromsømarka

Området nedenfor og nord for Mortensnes skole: Her ble det foreslått et boligområde i forslaget til KPA som ble lagt ut til offentlig ettersyn – april 2015. Dette ble deretter forminsket ved at den søndre delen ble tatt ut. Likevel var forslaget berørt av innsigelse fra Troms fylkeskommune. I arbeidet med å få en rettskraftig KPA ble det holdt mekling ledet av fylkesmannen. Innsigelsen knyttet til nytt boligområde på Mortensnes ble da avklart sammen med en rekke andre innsigelser som ble frafalt. Området hensynssone H-450 med bestemmelser som sier at framtidig boligområde avklares og avgrenses i sammenheng med forvaltningsplan for Tromsømarka.

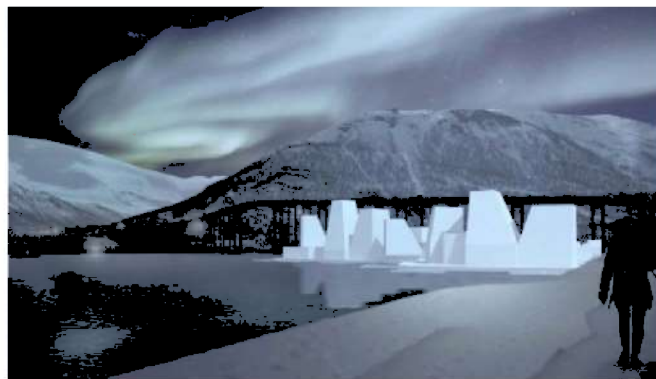
Området Nordheim sør for Holt: Her foreligger ingen innsigelse til forslag om nytt boligformål. Det foreslås ikke at Nordheim omfattes av samme hensynssone, da boligbygging her ikke var gjenstand for innsigelse brakt inn til meklingen.

Området Holt: Store arealer på Holt ble brakt inn i forslag til revidert KPA av byrådet i 2015. På dette tidspunktet vurderte Staten nedleggelse/omorganisering av landbruksforskningen på Holt. KPA-forslaget som var til høring i 2015 foreslo å beholde 100 daa stort område som landskapsrom (foreslått som friområde/ grønnstruktur), på arealer nord for Holtvegen, i praksis de mest sentrale forsøksfeltene og selve tunet. På arealene sør for Holtvegen, om lag 150 daa, ble både den dyrka marka og arboretet foreslått til utbygging. Det foreligger nå nye signaler som innebærer at landbruksforskningen på Holt skal fortsette, og også styrkes ved at Veterinærinstituttets aktivitet i Tromsø også flyttes til Holt.

Forslag om utbygging på Holt møtte massive protester, og også en rekke andre forhold taler for å ta merknadene til følge. Holt representerer et unikt kulturlandskap, og man er ikke avhengig av utbygging her for å oppnå god og fremtidsrettet boligvekst på Tromsøya. Området vil tvert imot i fremtiden kunne representere unike verdier for byens befolkning.

Den dyrka marka legges derfor som et kjerneområde for landbruk, og skogarealene (arboretet) inngår som grønnstruktur. Bebyggelsen på tunet legges ut som byggeområde, i tråd med dagens faktiske situasjon. Dermed legges det grunnlag for at landbruksforskningen ved Holt kan fortsette og videreutvikles. En slik arealdisponering åpner for at forslaget fra 4H Læringstunet om utvikling av Holt Økopark vil kunne realiseres, eventuelt andre konsept som ivaretar arealformålet, det unike kulturlandskapet og samtidig tilrettelegger for allmenhetens bruk av området.

Planen tilrettelegger for Holt som en grønn «lunge» og aktivitetspark, som et område for urbant jord- og hagebruk hvor formidling av muligheter og betydning dette har for allmennheten og næringsliv.



Illustrasjoner fra områdeplanarbeidet for Nordbyen.

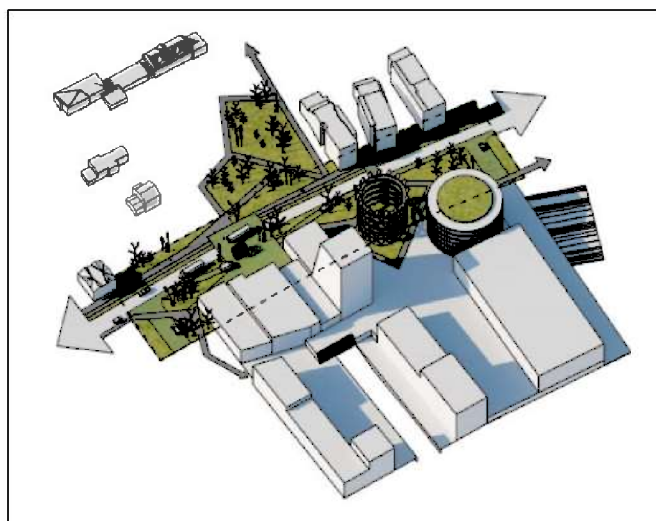
4.4 Utbyggingsområder

4.40 Sentrum – Nordbyen – Stakkevollvegen byutviklingsområde

Tromsø sentrum vil i kraft av sin historiske dybde, sine attraksjoner og tilbud av varer og tjenester og sin urbane karakter, alltid være aktuelt for videre utvikling.

Tromsø sentrum oppstod og utviklet seg ved Tromsøundet, og oppover i historien har båndet fra sentrum og nordover mot Breivika vært hovedtrekk ved utviklingen. Etter at den nye «universitets- og sykehusbyen» oppstod, vil utvikling av et bånd nordover fortsatt ha sterk gyldighet, og Tromsø skal fortsatt kunne karakteriseres som «byen ved sundet».

Parallelt med forslaget til KPA og dets nye boligområder, pågår arbeid med andre viktige områdeplaner; Sentrum Nord, med hovedvekt på utviklingen ved bruhodet og Nansen plass, og kommunedelplan for Stakkevollvegen Byutviklingsområde som nettopp omfatter det viktige strekket mellom Sentrum og Breivika/UIT/UNN. Kommunedelplan for Sentrum er under revisjon.



Fra arbeidet med kommunedelplanarbeidet for Stakkevollvegen byutviklingsområde.

Samlet vil altså fortetting og transformasjon i et 3 km langt bånd langs Tromsøsundet være et hovedtrekk ved utviklingen av Tromsø. De nevnte planprosessene vil søke å oppfylle overordna hensyn så som

- samordning av areal- og transportplanlegging,
- bidra til utvikling av en flerfunksjonell by, hvor integrering av bolig-, tjenester, service, attraksjoner og rekreasjon står sentralt.
- skape et attraktivt og funksjonelt bylandskap, hvor nettopp Tromsøs fortsatte tiknytning til sundet anerkjennes som grunnlaget for byens identitet.
- legge grunnlaget for utvikling av robust, miljøvennlig og klimatilpasset bebyggelse, infrastruktur og transport.

Disse prosessene omfattes ikke av KPA-forslaget som her legges fram, men tas med som en orientering, og for å understreke at Tromsøs rolle som «Arktisk hovedstad» også forplikter mht. ambisjoner i by- og stedsutviklingen. Videre presiseres at arealbruken gjengitt i kommuneplankartet som nå legges fram, vil bli konkretisert og også endret gjennom de respektive plankart og bestemmelser som vil bli fremmet for henholdsvis Sentrum, Nordbyen og Stakkevollvegen byutviklingsområde.

Når det gjelder bestemmelsenenes virkeområde fremgår dette eksplisitt under bestemmelser punkt 1.2.

4.41 UIT Norges Arktiske Universitet - UNN - Stakkevollan

Området er ved siden av Tromsø sentrum, den største arbeidsplasskonsentrasjonen i kommunen. Fra sør til nord, fra Grønnåsen kirke fra til Stakkevollan, er distansen 2,5 km og fra vest til øst, fra lysløypa/Tromsømarka og ned til Stakkevollvegen er distansen 900 m. Universitetet og Universitets-sykehuset Nord-Norge er de største arbeidsplassene. I tillegg har mange sitt daglige virke ved forskningsparken, Breivika videregående skole og Breivika nasjonalhavn. Videre bidrar sammenhengen Tromsøysundtunnelen og Tverrforbindelse, sammen med Stakkevollvegen, til at Breivika er et sentralt trafikk-knutepunkt. Også kollektivtrafikken med sine traseer langs Dramsvegen/Hansine Hansens veg, og Stakkevollvegen/Sykehusvegen, bidrar sterkt til det samme.

I samarbeidsprosjektet Tenk Tromsø er det satt i gang plan- og utredningsarbeid for en ny tverrforbindelse i tunnel på strekningen Breivika – Langnes. Dette åpner

for avlastning av dagens sterkt trafikkbelastede tverrforbindelse, og gjør det naturlig å se på arealbruken langs denne forbindelsen. I dag er situasjonen dominert av trafikk- og parkeringsanlegg og et til dels spredt og usammenhengende bygningsmiljø. Også her vil mål og retningslinjer om effektiv arealbruk være viktige strategier.

Det er gjort anslag for disse mulighetene. På arealene fra Grønnåsen skole og nordover mot UiT sitt administrasjonsbygg bør det være mulig å vinne inn mer enn 20 da byggegrunn. Bygninger i 3-4 etasjer vil således kunne gi inntil 100.000 m² nytt bruksareal. Sikring av Tromsømarka og Botanisk hage som grønnstruktur er andre elementer i ønsket utvikling



Dagens situasjon ved Tverrforbindelse ved Naturfagbygget, nye Breivang videregående skole og UITs administrasjonsbygg og Vitensenteret. Mulighetene for fortetting og utfylling i bygningsmassen er betydelige.

Også inne på dagens Campus har UI T arealreserver, jf. bildet nedenfor.

Samlet illustrerer dette til dels store muligheter for utvikling av ny bygningsmasse for UIT gjennom fortetting og utfylling i byggesonen. Dette er muligheter som i omfang grovt sett tilsvarer den bygningsmassen UI T i dag har bygd opp på Campus siden 1974. Gjennom utbygging på parkeringsflater kan verdifull, overordna grønnstruktur opprettholdes.

Også ifm. Universitetssykehuset er det betydelige parkeringsflater som kan benyttes som byggegrunn. I tillegg kommer tilstøtende arealer like nord for sykehuset, i Gimlevegen 12, hvor det åpner seg nye muligheter for annen bruk av arealet når regulerings- og parkeringsterminalen for busser flyttes ut av dette området.

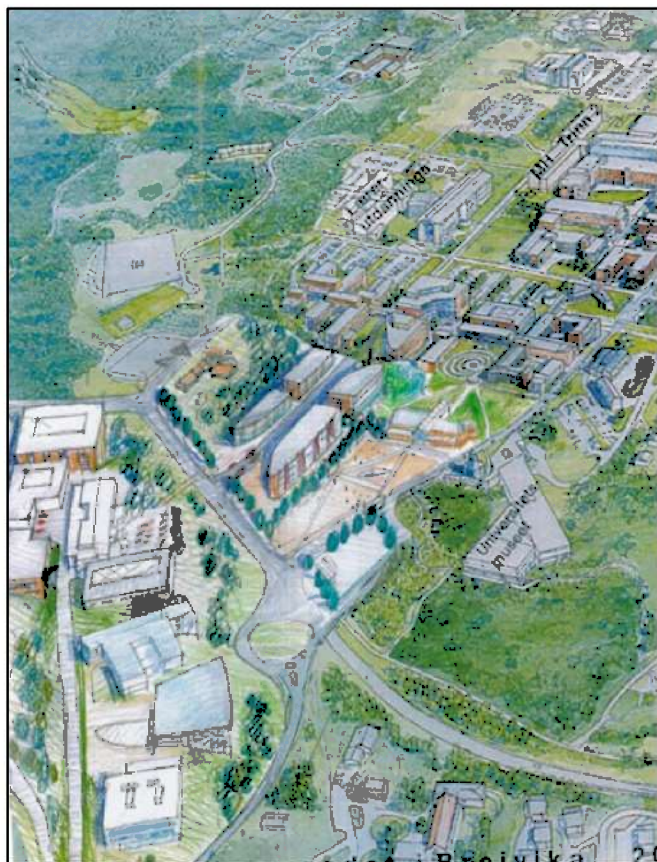
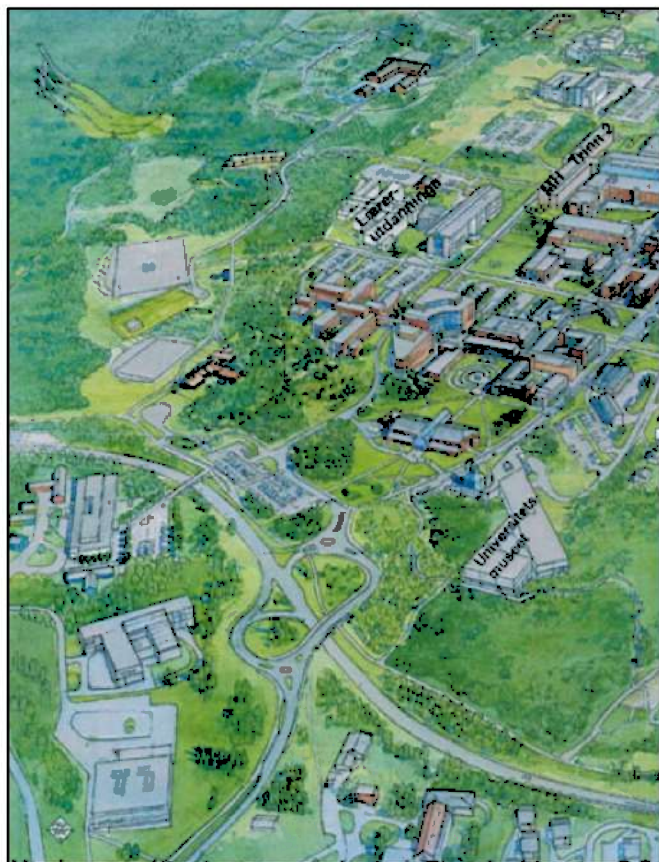
Gimlevegen 12 med sin beliggenhet kloss opp til sykehuset er en nøkkelfaktor i vurderingen av sykehusets utviklingsmuligheter i tida framover. Ikke minst er dette påpekt fra UNN sin side. Eierne av Gimlevegen 12 har foreslått utbyggingsplaner som innebærer en kombinasjon av ulike formål, dvs. en avvikling av industriformålet. Det er utarbeidet en konsekvensutredning av forslaget. Vurderingen er at forslaget ikke anbefales, fordi det ikke synes å være et godt nok rammeverk for den videre utvikling av UNN, med henblikk på en mulig samlokalisering av somatisk og psykiatrisk sykehus. I dette planforslaget anbefales følgelig Gimlevegen 12 lagt ut som område for offentlig tjenesteyting.

Videre nordover fra fengselet mot Stakkevollan, på begge sider av Hansine Hansens veg, avsetter gjeldende kommuneplan arealer som byggeområde for offentlig tjenesteyting. Disse eies av UI T med tanke på framtidig ekspansjon, en campus nr. 2. Gitt de utviklingsmuligheter som er beskrevet foran, både ved dagens tverrforbindelse og inne på dagens Campus, er det imidlertid grunn til å vurdere annen bruk av hele eller deler av

dette 300 da store området. Herunder gjelder det arealformål rundt Lillevannet. Gjeldende kommuneplan avsetter arealet rundt Lillevannet som byggeområde for offentlig tjenesteyting, mens området brukes og oppfattes å være en del av Tromsømarka. Det foreslås derfor at arealene ved Lillevannet avsettes i ny KPA som friluftsområde/grønnstruktur.



Nordre del av sykehusområdet og bussterminalen i Gimlevegen 12 er et sammenhengende parkerings- og trafikkareal som kan utnyttes mer effektivt.



Skisse som illustrerer fortetningsmuligheter ved dagens tverrforbindelse. Til venstre dagens situasjon. (Grønnåsen skole nede til venstre). Til høyre en mulig situasjon med utbygging av nytt bruksareal.

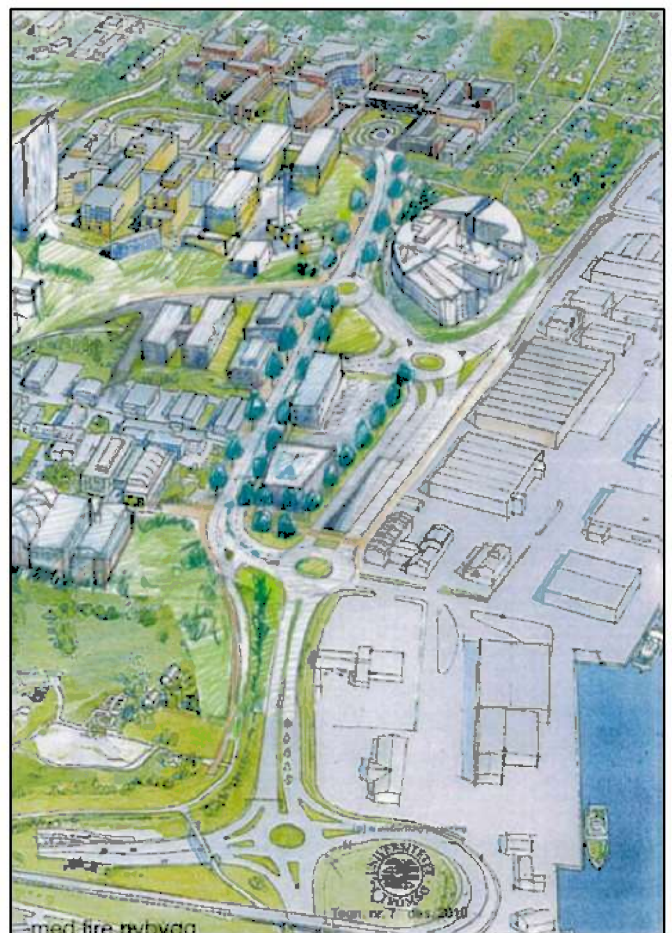
Det er gjort studier og beregninger av områdets kapasitet. Ut fra disse kan området som er på drøyt 200 daa (forutsetter at Lillevannet inngår i grønnstruktur/friluftsområdet) romme

- 1.700 til 2.600 boenheter (ut fra hhv. 125 eller 85 m² «brutto BRA» pr bolig) konsentrert utbygging med vekslende byggehøyder, i gjennomsnitt 5 etasjer
- 15.000 m² BRA til næringsformål/annet off. tjenesteyting
- 30.000 m² BRA til omsorgsboliger/sykehjem
- Lek/uteoppholdsarealer/idrett iht. bestemmelser i KPA (50 daa).

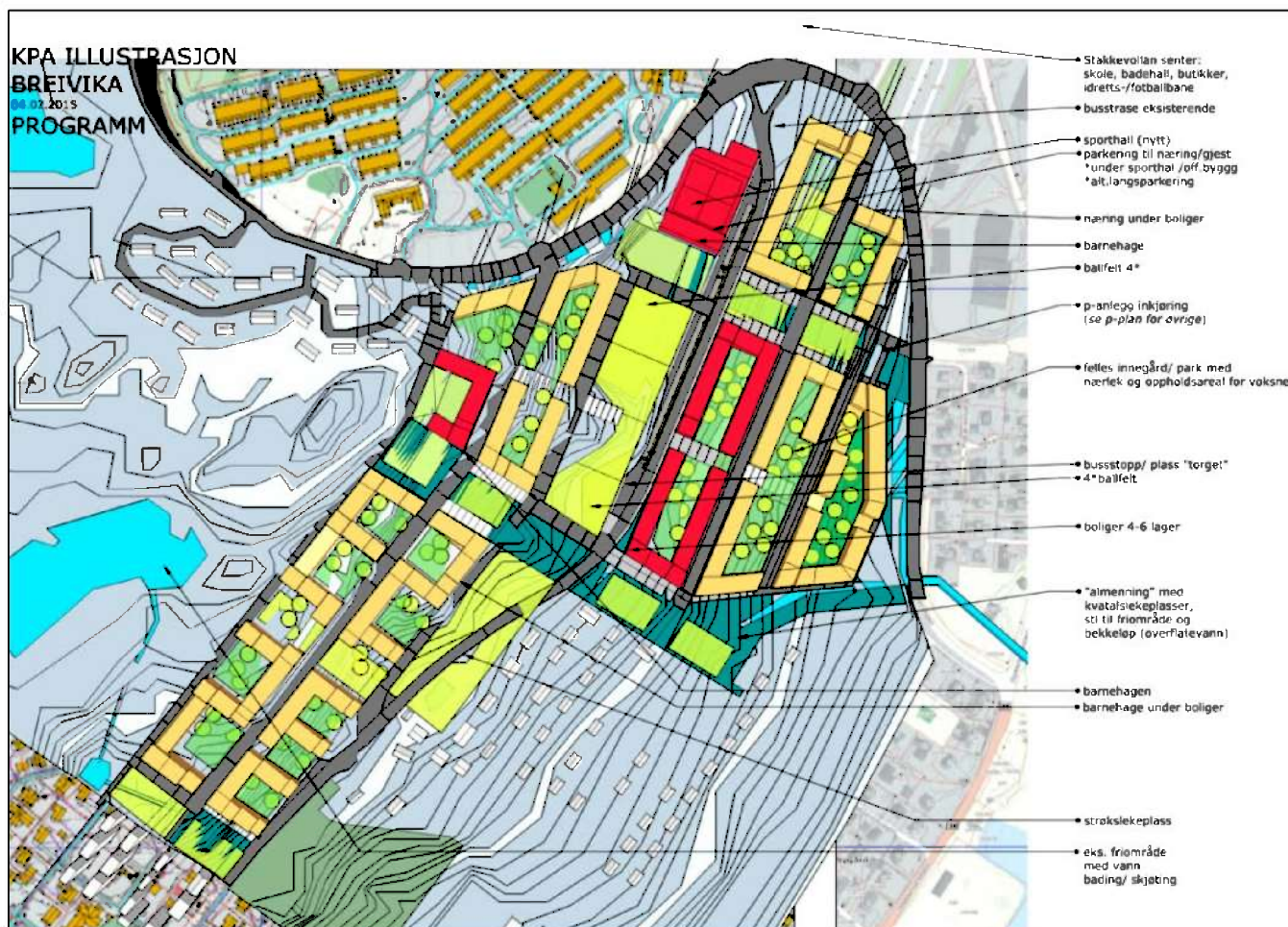
Det er skissert en klar kvartalsstruktur med grunnlag i dimensjoner fra sentrumsbebyggelsen i Tromsø. Det er utarbeidet en konsekvensutredning (se vedlegg) for den foreslåtte endringen i arealformål langs Hansine

Hansens veg. Videre stilles det krav om reguleringsplan før utbygging som skissert kan finne sted.

Det er gjort studier og beregninger av områdets kapasitet. Ut fra disse kan området, som er på drøyt 200 daa (forutsatt at Lillevannet inngår i grønnstruktur/friluftsområde), romme betydelig utbygging både til boligformål og offentlig/privat tjenesteyting. Boligbygging foreslås i hovedsak lokalisert vest for Hansine Hansens veg, og offentlige institusjonsbebyggelse i hovedsak øst for Hansine Hansens veg. Det er skissert en klar kvartalsstruktur med grunnlag i dimensjoner fra sentrumsbebyggelsen i Tromsø. Det er utarbeidet en konsekvensutredning (se vedlegg) for en endring av arealformål langs Hansine Hansens veg. Det stilles krav om reguleringsplan før utbygging kan finne sted. Denne vil avklare nærmere både bebyggelsen omfang og formål.



Illustrasjon av dagens situasjon (til venstre) og ulike utviklings- og fortetningsmuligheter i Breivika. Gimlevegen 12 (øverst) er gitt ny bebyggelse som et lokk over parkeringsanlegg i 3-4 plan. Videre er parkeringsflatene på nordre del av sykehusområdet bebygd. En utvidelse av Breivika vgs. er også illustrert, dels i form av blokkbebyggelse over Tromsøysundtunnelen. Videre er ny tverrforbindelse vist som en fortsettelse av E8 under Breivika-rundkjøringen. Også ny utbygging ved forskningsparken er vist.



Planskisse. Innholdet i skissen er en illustrasjon. Høringsfasen tilsier at boligandelen reduseres og dermed tilhørende lekeplasser/felles uteoppholdsarealer, særlig øst for Hansine Hansens veg, og at andelen offentlig tjenesteyting økes tilsvarende.

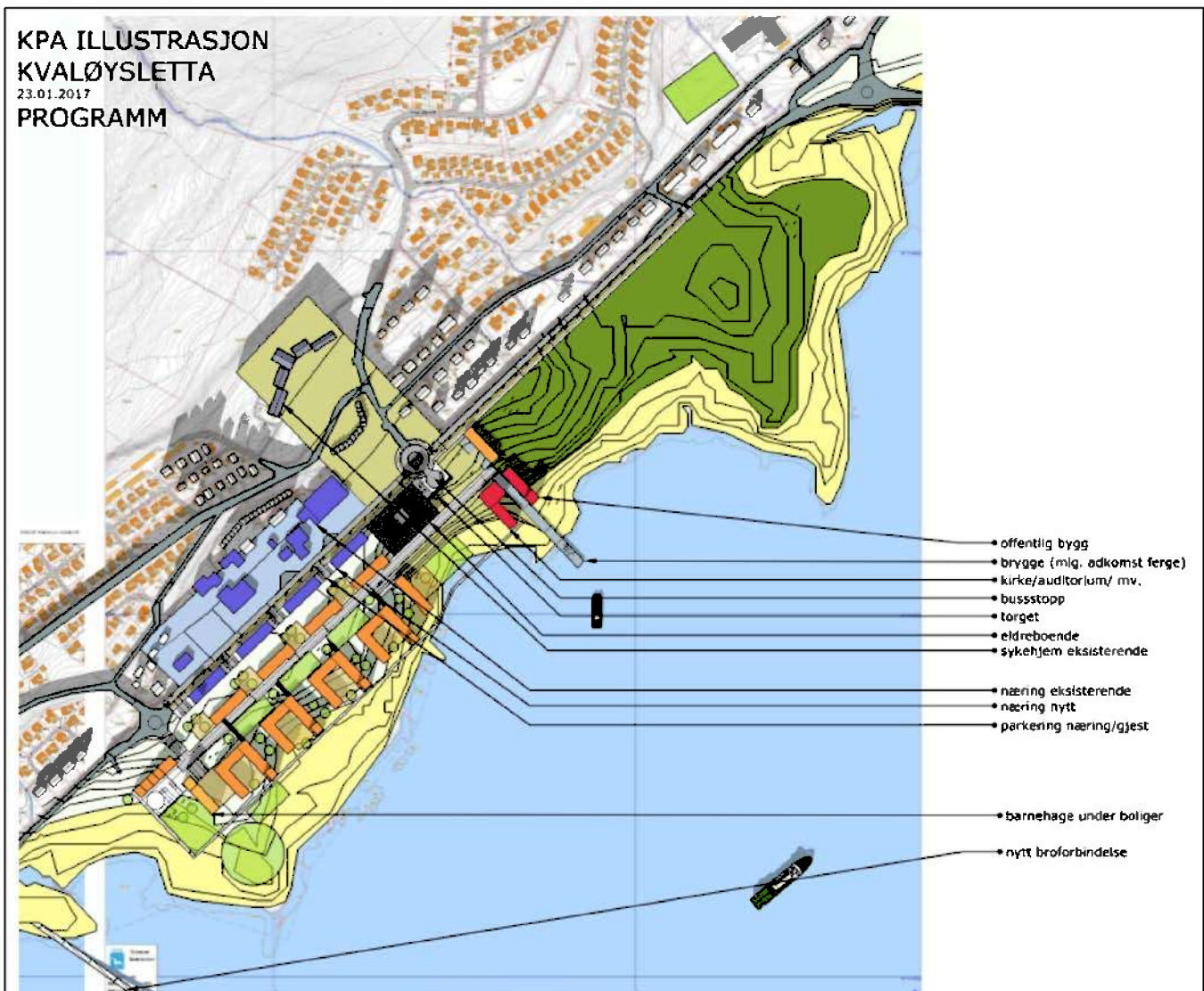
4.42 Slettatorget

Det foreslås å legge inn et nytt byggeområde i forbindelse med dagens bydelssenter på Slettatorget. Ikke minst konklusjonen og vedtaket om ny forbindelse mellom Kvaløya og Tromsøya etter traseen Langnes-Selnes aktualiserer dette forslaget. Hovedhensikten er å styrke Slettatorget som bydelssenter og knutepunkt gjennom muligheter for supplering av selve senteret, og også utbygging av boliger og tilhørende funksjoner. Det foreslås avsatt et om lag 100 daa stort område. I tillegg kommer mulighet for fortetting og transformasjon i tilknytning til dagens Slettatorget.

Utbygging av ny Kvaløyforbindelse etter traseen Selnes-Langnes vil kunne bidra vesentlig til reduksjon av gjennomgangstrafikken ved Slettatorget. Ut fra generelle målsettinger om mer effektiv bruk av arealer, ligger det til rette for utvikling av et mer urbant miljø i dette området, det vil si et miljø preget av høy tetthet, miks av funksjoner, offentlige torg og plasser mm.



To svært ulike karaktertrekk ved Kvaløysletta, henholdsvis på oversiden og nedsiden av Kvaløyvegen (fv 862). Foto: Google Street view.



Skisse for Slettatorget bydelssenter – ny næringsbebyggelse og boligbebyggelse på nedsiden av fylkesveg 862. Utbyggingsvolumet halveres i og med at Finnland forblir LNFR-område. Skissen viser ikke ny Kvaløyforbindelse Langnes – Selnes.

I planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn var det gjort studier og beregninger av områdets kapasitet. Mange merknader tok til ordet for sterk reduksjon i utbyggingsarealene. Ut fra dette foreslås nå et halvert utbyggingsvolum ift. det som først var skissert. Omfang av ny bebyggelse blir da:

- 500 – 800 boliger (ut fra hhv 125 eller 85 m² «brutto BRA» pr) konsentrert utbygging med vekslende byggehøyder, et gjennomsnitt i 4 etasjer
- 20.000 m² BRA til ny næringsbebyggelse (inntil 3600 m² detaljhandel).
- Kirke/offentlige bebyggelse/Eldreboliger (10.000 m²)
- Lek/uteoppholdsarealer/idrett iht. bestemmelser i KPA (30 daa)

Arealene ved gården Finland foreslås nå lagt ut som landbruks-, natur-, frilufts- og reindriftsområde og grønnstruktur.

Kompakt utbygging og effektiv arealbruk vil også muliggjøre at ovennevnte grøntarealer inngår i en sammenheng med strandnære arealer, som samlet vil utgjøre 100 daa.

For øvrig vises til konsekvensutredning for dette området. Det presiseres også at det stilles krav om områderegulering eller kommunedelplan før utbygging kan finne sted, samt rekkefølgekrav knyttet til Kvaløyforbindelse og trafikkavvikling ved Sandnessundbrua.

4.43 Eidkjosen - Storelva

Eidkjosen er angitt som bydelssenter i gjeldende KPA, i og med handels- og næringsaktiviteter som er lokalisert her. Videre er det anlagt innfartsparkering og bussterminal. Samtidig er avstanden kort (700 m) til Kaldfjord skole som er et nærmiljøsentrum.

Storelva er et annet viktig område, ikke minst på grunn av lokaliseringen av videregående skole, barne- og ungdomsskole, samt idrettshaller, skiløyper og andre idrettsanlegg. Det er også avsatt betydelige områder for boligbygging i gjeldende reguleringsplaner. I tillegg er det også forretninger i området.

Det foreslås ikke store endringer i arealbruken slik den er fastsatt i gjeldende kommuneplan. Et unntak er at eiendommen Eidhaugen legges ut som byggeområde for boliger, med inntil 19 boliger. Dette følger imidlertid av såkalt boligkvote som i sin tid ble fordelt på Kvaløya av Tromsø kommunestyre, sett i lys av den anstrengte trafikksituasjonen ved Sandessundbrua.



Skisse for utbygging på eiendommen Eidhaugen, gbnr 88/12. (Bussterminalen er nå flyttet i retning Eidkjosen).

4.44 Hungeren

I planforslag til høring, var det lagt inn et nytt område for boliger på omlag 100 daa overfor Reinen skole. Det som taler for lokalisering av boliger i dette området er korte avstander til sentrum, bydelssenter, kollektivtrafikk, skole og barnehage. Dette er imidlertid egenskaper som også mange andre foreslåtte boligområder har.

Planforslaget ble møtt med kraftige merknader. Boligbygging i foreslått område er betinget av omfattende rassikringstiltak, i og med at området er rasutsatt.

Selve boligutbyggingen og ikke minst rassikringstiltak innebærer store inngrep ved/i et verdifullt og mye brukt friluftsområde. Dahlbergstien fra Fjellheisen opp til Storsteinen brukes mye både av fastboende og tilreisende. Inngrepene vil gi omfattende fjern- og nærvirkninger og vil virke forstyrrende i det som må oppfattes som det sentrale, store landskapsbildet i Tromsø.

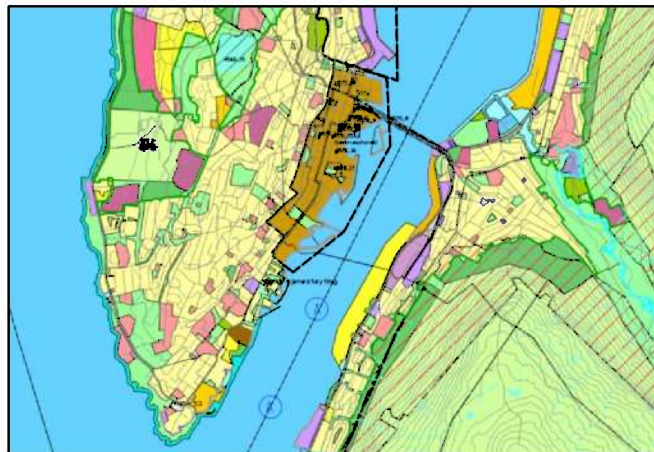
De omfattende rassikringstiltakene, både voll og forbygginger, vil være krevende både investerings- og driftsmessig. Selv om utbyggingen av rassikringen er en naturlig del av boligutbyggingen, må en utbyggingsavtale klargjøre hvorvidt kommunen skal overta sikringstiltakene til drift og vedlikehold. Gitt at det er mange andre muligheter til boligbygging, anses det ikke nødvendig eller ønskelig å ta i bruk dette rasutsatte og svært eksponerte området til boligbygging.

Det tidligere foreslåtte byggeområdet med tilhørende rassikringstiltak tas derfor ut av plankartet.

Det presiseres at administrasjonen på faglig grunnlag ikke har anbefalt utbygging her, dette med bakgrunn i viktige friluftsinteresser, omfattende rassikringstiltak og hensynet til landskapsbildet.

4.45 Strandbyen

Vedtatt kommuneplan åpner for en utbygging langs sundet på fastlandssiden ca. 800 m fra Tromsø sentrum, området er kalt «Strandbyen». Arealet er på størrelse med halve Tromsø sentrum. Det er plass til 2000 nye boliger på dette arealet.



Kartutsnittet fra kommuneplanens areal del 2011-2022, viser Strandbyen som et stort gult utbyggingsområde i fjæresonen på Tromsdalsiden.

Ved bestemmelser til kommuneplanen er det gitt en del forutsetninger for videre planlegging. Dette er ansett som et av de mest interessante nye byggeområdene for byen, sett i et lengre tidsperspektiv. Dette er nærmere omtalt i prosjektet «Sentrumsløftet» der 2000 nye boliger, her med mulighet for hurtigbåtforbindelse over sundet til Tromsø sentrum, kan bli et svært bærekraftig tiltak i byutviklingsmessig sammenheng. Mens det tidligere har vært fokus på boligutbygging, vil en fremtidig utbyggingsplan i dette området også måtte omfatte næring og tjenesteyting samt alle andre funksjoner som skal til for å sikre en helhetlig byutvikling.

For å komme videre med disse planene vil det måtte vil det måtte foretas grunnundersøkelser for å få et realistisk grunnlag for å vurdere mulighetene ved utfylling i sjøen og fundamentering av boligbygg. Det eneste som finnes av slik kartlegging fra tidligere er Statens vegvesen sine grunnboringer før bygging av E8 på denne strekningen.



Eiendomskartet til venstre viser at Statens vegvesen er største grunneier i området og med Tromsø kommune også inne på eiendomssiden.

På kartet er Statens eiendommer vist med grå farge, mens kommunens eiendommer er vist med rød farge.

Det pågår en dialog med sikte på å få på plass en avtale om framtidig utvikling av dette området. En satsing på Strandbyen bør prioriteres utredet.

Det er aktuelt å endre et større areal som en del av en framtidig byutvikling. Begrunnelse for dette er at dagens landareal har utbyggingspotensiale på grunn av den åpne strukturen.

Stiplet linje på flyfoto viser et forslag til avgrensning.

Viktige vurderingstema/momentene i dette arbeidet vil bli: E8 lagt i tunnel, forbedret kollektiv trafikkkløsing, vurdere park and ride/ innfartsparkering, vurdere fremtidig båtforbindelse mot sentrum (jf. sentrumsløftet), nybygging langs sjøen, variert arealbruk, grønne forbindelser fra sjø til fjell.

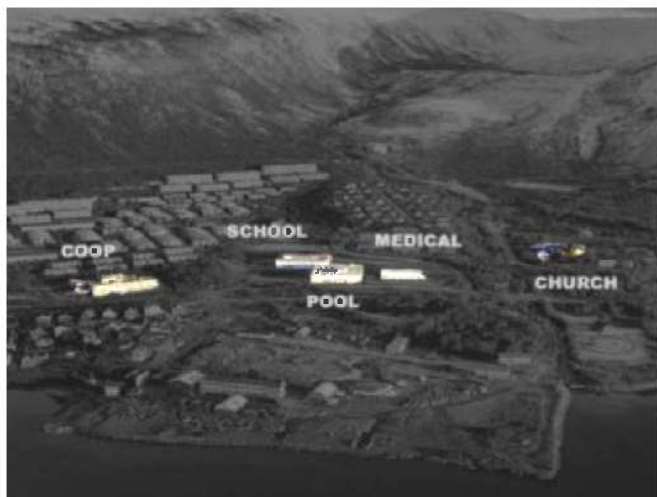
4.46 Kroken

Krokensenteret, et forretningsbygg med flere butikker inkl. Dagligvarebutikk og bensinstasjon, kan sies å være et «urbant» tyngdepunkt i Kroken bydel. Ut over dette er det skoler, idrettsbygg, helsebygg og kirke i en gangakse som strekker seg mot syd, og som i hovedsak er avskjermet fra trafikk. Det er rikelig med plass mellom eksisterende bygg, men området har et fravær av samlende struktur. Kroken har god kollektivdekning med flere bussruter. Det ligger godt til rette for utvikling av et bydelssenter med boliger og ikke minst næring.



Stiplet strek viser omtrentlig avgrensning for områderegulering.

I 2004-2005 ble det utviklet et skisseprosjekt ved det spanske arkitektkontoret, EXE Architects for arealet fra Coop'en/Kroken sentret i nord til Krokelva i syd. Deres analyser påpeker dagens åpne struktur, samtidig som de gjennom et forslag til fortetting og urbanisering viser et stort utbyggingspotensiale.



Begge illustrasjonene er utarbeidet av EXE Architects. Til venstre vises den åpne strukturen i området. De offentlige byggene ligger som en påbegynt akse/struktur, uten sammenbindende elementer som gir helhet og ytterligere innhold. Til høyre er et skisseforslag til fortetting og utbygging av området. De røde byggene består av 20 leiligheter i hver, med en størrelse på 40 m² - 70 m².

Arealene langs gangveien fra Krokensentret i nord til Krokelva i syd kan utbygges på ulikt vis. Exe Architects har vist smale punktvisse bygg. Men som den åpne strukturen tilsier, er det godt med plass mellom dagens offentlige bygg og mulighetene er mange mht. fortetting.

En urbanisering og endring av aksen fra Krokensentret i nord til kirken i sør, kan være med på å gi Kroken en ny identitet som bydel i Tromsø. Spennende arkitektur og gode utearealer er en forutsetning for at resultatet skal bli bra.

Et eller flere høyhus kan også innlemmes i planene, f.eks. kan Krokensentret påbygges i høyden. Høyhus vil gi mange boenheter, samt gi Kroken et særpreg og landemerke.

Det foreslås at det iverksettes en områderegeringsprosess for Kroken sentrum, med henblikk på å videreutvikle Kroken som sekundærknutepunkt i Tromsø. Det er aktuelt med boligetablering, etablering av en urban akse som et gangstrøk fra Krokensentret i nord til kirken i sør og videreutvikling av dagens grønne kvaliteter. Store deler av arealene innenfor områdeavgrensingen er offentlige arealer.

4.47 Arealer for skole, helse- og sosialformål

Det foreligger en strategi for bruk av eiendommer til helse- og sosialformål, vedtatt av Tromsø kommunestyre. Denne angir prinsipiell lokalisering av bo- og velferdssenter og kategorier av boliger sett i sammenheng med ansvar kommunen har i denne sektoren.

Samtidig gir plan- og bygningsloven, og kommuneplanens bestemmelser, Tromsø kommune forkjøpsrett eller tilvisningsrett til en andel av boliger i områder hvor det inngås utbyggingsavtaler mellom kommunen og utbygger. Gjennom dette kan intensjonene nedfelt i nevnte strategi og boligpolitisk handlingsplan realiseres. Det er flere titalls reguleringsplaner til behandling i Tromsø kommune pr. i dag, og utbyggingsavtaler er i den forbindelse en del av ordinær drift.

Når det gjelder dette kommuneplanforslaget gjøres følgende:

- Bo- og velferdssenter, barneboliger og avlastnings-senter lokaliseres ved Bymyra på byggeområde for offentlig og privat tjenesteyting.
- Psykiatrisk sykehus og helsehus lokaliseres ved UNN på arealer som avsettes til byggeområde for offentlig og privat tjenesteyting ved Gimlevegen 12 (nord for UNN). Det er også aktuelt med annen plassering av helsehuset inne på UNNs område.
- Hamna bo- og velferdssenter lokaliseres på byggeområde for offentlig og privat tjenesteyting iht. kommuneplan 2011/2012.
- Stakkevollan bo- og velferdssenter lokaliseres på arealer syd for bydelssentret på arealer langs Hansine Hansens veg, som del av den foreslåtte videre utvikling av Stakkevollan bydelssenter og knutepunkt.

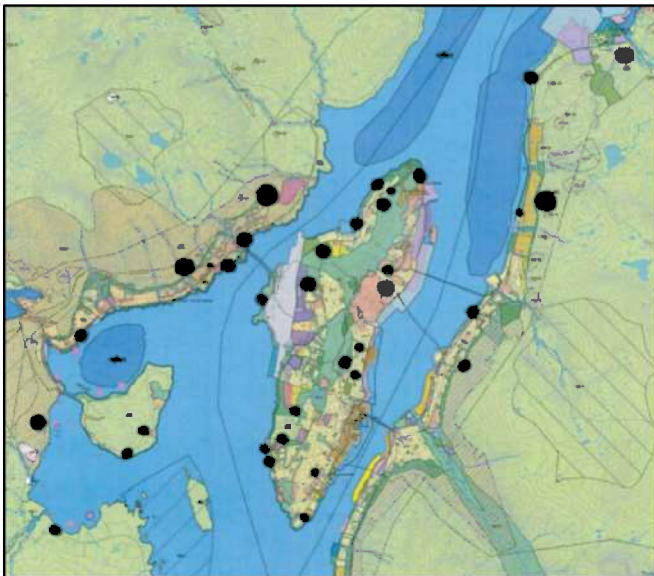
- Bo- og velferdssenter lokaliseres på arealer for offentlig og privat tjenesteyting i forbindelse med foreslått utvikling av Kvaløysletta bydelssenter og knutepunkt.
- Nytt og større sykehjem i Kroken lokaliseres på arealer avsatt til offentlig og privat tjenesteyting ved dagens sykehjem.

4.5 Andre utbyggingsforslag

I høringsrunden for planprogrammet kom det inn mange utbyggingsforslag. Disse forslagene omfatter i hovedsak ønsket boligetablering.

Kartillustrasjonen under viser forslag til endret arealbruk i indre sone (jfr. gjeldende KPA). Ut over dette er det kommet innspill til utbygging noen få steder i distriktet.

I arbeidet med planforslaget er innspillene håndtert i to prosesser:



- Utbyggingsforslag som er vurdert og forkastet (i en såkalt silingsprosess).
- Utbyggingsforslag som er konsekvensutredet.

Se vedlegg til planbeskrivelsen for utfyllende informasjon om de enkelte forslagene. Det fremgår av utredningene hvilke utbyggingsforslag som er akseptert og tatt inn i planforslaget.

4.6 Bebyggelse i distriktet

Den etablerte pendlersona på Kvaløya, som har sitt opphav i kapasitetsproblem over Sandnessundsbrua, legger føringer på utbygging. Utenfor denne sonen reguleres oppføring av boliger og fritidsbebyggelse av kvoter som er nedfelt i kommuneplanens arealdel.

For fastlandet finnes ingen slik grense, men distriktsboliger og fritidsbebyggelse skal lokaliseres innenfor områder avsatt til byggeområder eller LNF-områder hvor spredt utbygging er tillatt etter kommuneplanens arealdel.



Pendlersona på Kvaløya, som strekker seg til Trondjord, Skulsfjorden, Grøtffjorden, Nordfjorden og Straumhella.

I perioden 2008 til 2015 er det oppført eller igangsatt 31 boliger i distriktet. buvika er et nytt område som nå åpnes for boligbygging. Kvoten på 219 boliger i kommune planens arealdel vurderes som tilstrekkelig beredskap i kommende kommuneplanperiode.

I samme periode ble det igangsatt eller bygd 18 fritidsboliger/hytter av kvoten på 100 i kommuneplanen. Ny kvote på 82 synes å dekke behovet for fritidsboliger frem mot 2026.

Befolkningsvekst og betydelig utbygging de siste åra har ført til knapphet på egnete utbyggingsarealer og det kan på sikt være nødvendig med samarbeid på tvers av kommunegrensa for å dekke etterspørselen etter fritidsboliger. Mange Tromsø-folk har allerede anskaffa seg hytter i Målselv, Balsfjord/Malangen og i Karlsøy.





Drømmen om en enslig hytte i uberørt natur vil etter hvert være vanskelig å oppfylle. Skal det etableres fritidsbebyggelse utover de som ligger inne i kommuneplanens arealdel, vil det måtte skje i hyttefelt.

Målet med planlegging, utforming og plassering av fritidsbebyggelse er at inngrep i naturen og landskapet blir minst mulig, samtidig som de primære ønskene knyttet til det å være på hytta blir tilfredsstilt. Det legges derfor opp til fortetting av allerede bebygde hytteområder med tilgjengelig infrastruktur og nærtur-områder med tilstrekkelig infrastruktur, framfor utbygging av nye, uberørte områder.

Fritidsboliger – uavhengig av utforming og hvor de lokaliseres – kan kategoriseres som 1) spredt hyttebygging, 2) hytter i felt, 3) fritidsboliger integrert i bygda eller 4) i et større, næringsmessig perspektiv; hytter for utleie knytta til fellesanlegg/reiselivsanlegg.

Hytter i felt, fritidsboliger integrert i bygda og reiselivs-anlegg må alle ha en standard som er i tråd med lokal byggeskikk og tilpasses eksisterende bebyggelse. Høy standard på fritidsboligen vil føre til en mer samlet bebyggelse siden terrenginngrepene nødvendigvis blir større. Spredt hyttebebyggelse forventes å ha en noe enklere standard.

Modernisering i landbruket gjør at mange eldre driftsbygninger står tomme for produksjonsdyr og ikke brukes i driftssammenheng. Disse bygningene kan i mange tilfeller være en ressurs for andre formål enn landbruk, eksempelvis fritidsbebyggelse eller boligformål. Beholder bygningen det ytre skallet som driftsbygning vil den fortsatt passe inn i kulturlandskapet. Et vilkår for å benytte driftsbygninger til bolig- eller fritidsformål vil imidlertid være at etableringen ikke er i konflikt med landbruket i området.

5. Samferdsel

Mål:

Skape et effektivt og framtidsrettet transportsystem med rom og flyt for kollektivtrafikk, gående, syklende og privatbiler, kjennetegnet av økt vekst i kollektivtrafikk og 0-vekst i biltrafikken.

5.1 Gange

I kommuneplankartet er det lagt inn sammenhengende hovednett for gående. Dette er de viktigste sammenhengende traséene for gående. Hovednettet for gange er viktige ferdselsårer mellom arbeidsplass og bolig, mellom bydeler og viktige serviceinstitusjoner. Det er knyttet bestemmelser til hovednettet for gange, men ikke konkret sagt hva slags tiltak som kreves. Dette krever detaljprosjektering og koordinering med sykkeltiltak der det er felles trasé for gange og sykkel. Der hovednett for gange går inn i markaområdene kreves annen tilrettelegging enn i ordinære gate- og vegtraséer. Her blir det tilrettelegging for gående i lysløypetraséer med gruset underlag i sommerhalvåret, og deler av lysløypa er gangsoner om vinteren.

Flere deler av hovednett for gående er strekninger med relativt smale veger uten fortau, og delvis også uten at det er plass til fortau. I den videre planleggingen må man sikre gående ved å regulere biltrafikken ved envegskjørte gater eller lignende. Tiltakene prioriteres i veger som er viktige skoleveger. Begrunnelsen for tiltakene finnes i vedtatt gåstrategi. En hovedbegrunnelse for gange som transportform er betydningen for folkehelse, trivsel og sikkerhet.

5.2 Sykkel

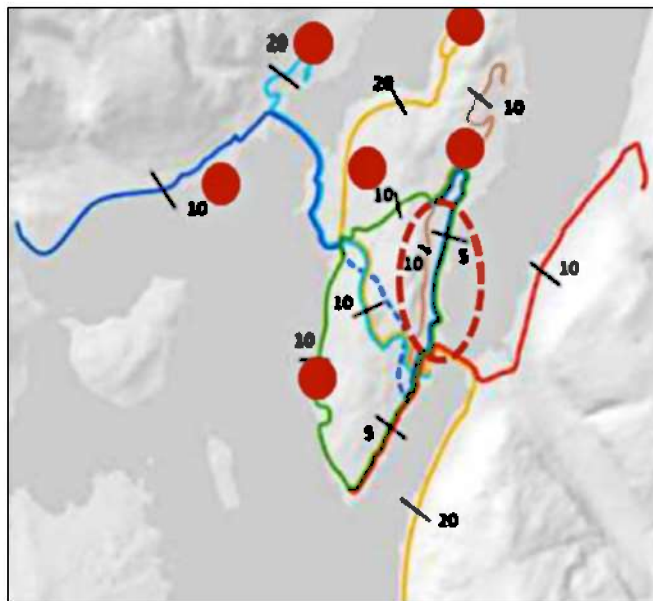
I kommuneplankartet er det lagt inn sammenhengende hovednett for sykkel. Hovednettet utgjør de viktigste transportårer for sykkel og går mellom viktige målpunkter som arbeidsplasser, skoler og boområder.

Til bestemmelsene er det laget et temakart som viser hvilke løsninger som skal velges for de ulike strekningene, sykkelveg med fortau eller sykkelfelt. Forslag til løsning bygger på Sykkelhåndboka til Statens vegvesen, V122, med tilpassinger til dagens infrastruktur i Tromsø. Det er videre vist hvordan hovednettet kan gjøres enda bedre i framtidige løsninger. Dette blir grundigere gjennomgått i sykkelstrategien som er under utarbeidelse som en del av Transportnett Tromsø. Transportnett Tromsø vil også utrede muligheten for at hovednettet for sykkel kan gå via Tromsømarka.

5.3 Kollektivtransport

5.31 Fremtidsrettede kollektivløsninger

Antall innbyggere i Tromsø vokser. Derfor trenger byen et bedre og mer effektivt kollektivtilbud. I mange europeiske byer er det innført et superbuss- eller bybanesystem. I kollektivstrategien (Tenk Tromsø) arbeides det med et nytt system for bussrutene i byområdet.



Nye boligområder iht. dette KPA-forslaget, sett i forhold til nytt hovedsystem for bussrutene i byområdet, slik systemet er beskrevet i kollektivstrategien (Tenk Tromsø). Tallene er minutter mellom hver busspassing som et mål i strategien. Rød stipling markerer at også boligbygging i Sentrum og langs Stakkevollvegen er sentralt i det videre arbeidet med å utvikle et kompakt utviklingsmønster.

Det presiseres at figuren ikke viser byggeområder iht. gjeldende reguleringsplaner, og tidligere kommuneplan.

5.32 Kollektivtrafikk buss

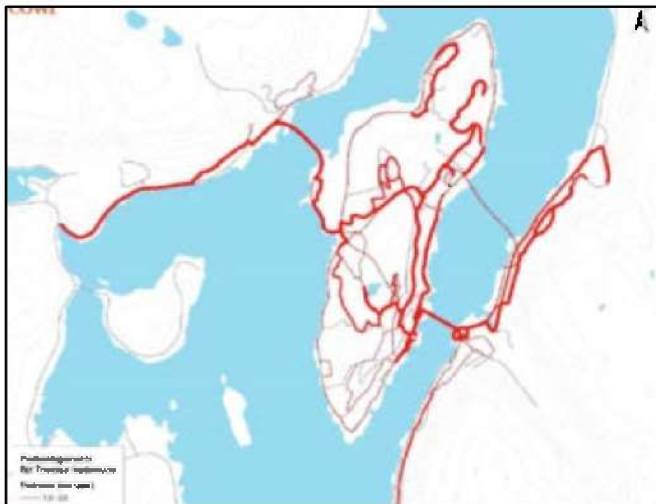
For å oppnå målene om at all vekst i persontransport skal skje med miljøvennlige transportmidler, er kollektivtrafikken sentral. Tromsø har en høy kollektivandel, men det er behov for betydelig økt kapasitet, for å ta høyde for befolkningsøkning. Tenk Tromsø har et eget delprosjekt for kollektivtransport og har sett på forbedringer av eksisterende linjenett, ruteopplegg, ruteplanlegging, vognmateriell og framkommelighet – som inkluderer vegstandard og trafikkregulering.

Kollektivstrategien konkluderer med at det er nødvendig å effektivisere linjenettet og rutene for bussen. Det er videre nødvendig med tiltak på vegnettet for å sikre at bussen kommer fram. Dette er tiltak som egne kollektivfelt, prioriteringer i kryss, kantstopp og restriksjoner på biltrafikken. Særlig viktig er det å sikre at bussene prioriteres gjennom de viktigste knutepunktene Breivika, Gåverbukta og Tromsø sentrum.

Kollektivknutepunktene sammenfaller for en stor del med knutepunkter kommuneplanen utpeker til områder for utvikling av bydeler og sentrumsfunksjoner.

Kollektivtransport er en viktig forutsetning for etablering av nye områder for boligbygging. Dersom Tromsø skal nå målene om 0-vekst i personbiltrafikken, må det bygges slik at nye innbyggere kan gå, sykle eller ta buss til jobb og skole.

Busstilbudet i Tromsø kan drives effektivt fordi Tromsø er en kompakt by. Dersom arealbruk i kommunen medfører at kollektivrutene må forlenges, vil det gi økte kostnader eller dårligere busstilbud generelt. Alle nye utbyggingstiltak må i framtida bygge opp under kollektivtilbudet og legge til rette for sykkel og gange.



Dagens rutenett. Høy rutefrekvens er markert med tykk rød strek.



Fremtidige kollektivknutepunkter i Tromsø.

5.4 Parkeringsnorm

Som del av arbeidet i Transportnett Tromsø er det utarbeidet et forslag til Parkeringsnorm. Denne normen består av en geografisk soneinndeling, med tilhørende forslag til tillatt antall parkeringsplasser for bil og sykkel, i boligområder og næringsarealer. Parkeringsnormen er tatt inn som bestemmelse til kommuneplanen.

Utgangspunktet for soneinndelingen i normen er en analyse gjort på bakgrunn av tilgjengelighet med kollektiv, samt avstand og reisetid med sykkel og gange.

5.5 KDP for ny tverrforbindelse og forbindelse til Kvaløya

Denne planen er en del av Tenk Tromsø, og derfor en videreføring av KVV for Tromsø. Bakgrunnen for arbeidet er at Erling Kjeldsens veg har svært mye trafikk, utgjør en barriere og er trafikkfarlig slik den ligger i dag. I tillegg har tungtrafikk problemer på denne vegen om vinteren på grunn av stigningsforholdene. Kommunedelplanen har konkludert med at den beste traséen er i tunnel mellom Breivika og nedre Workinnmarka ved postterminalen. Trasé for en ny forbindelse til Kvaløya er vedtatt mellom Langneset og Selnestrand på Kvaløya og er lagt inn på kommuneplankartet.

5.6 Kommunalt vegnett / andre viktige prosjekter

Det kommunale veinettet er en viktig del av infrastrukturen. Dette bringer deg fra boligen til et annet reisemål i byen. Både gange, sykkel og kollektivtrafikk foregår på det kommunale veinett. Selv om de fleste turer også må foregå på, eller langs stamveiene til staten, så er mye velferd knyttet opp mot det kommunale veinett. Dette krever derfor effektive løsninger og et godt vedlikehold.

På mye av dette veinettet vil det kunne oppstå konflikter når alle trafikanter må dele vegen. For eksempel fotgjengere og biler. Derfor har kommunestyret tidligere vedtatt prinsippet om at boligveiene skal ha fartsgrense 30 km/t. Kommunalt vegnett er svært viktig for kollektivtrafikken. Flere kommunale veger har behov for oppgradering og bedre tilrettelegging for å sikre bussen framkommelighet, samtidig som det skal være sikkert for gående og syklende.

Behovet for nye investeringer på kommunalt veinett oppstår alltid ved utbygging av nye områder. Bedre utnytting av arealene blir derfor svært viktig. Fortetting i områder der det allerede går en vei, hører med i denne diskusjonen.

Nye smarte grep kan komme på tale. Handlingsplan for sentrum (Sentrumsløftet) pekte på en mulighet for innkjøring i fjell i Elvegata slik at mye av bilene fra Tromsøbrua kan loses direkte inn i veisystemet og P-anlegg i fjell.

Til sist tas med kommunestyrets ønske i planprogrammet om å tilrettelegge for en Tindtunnel i arealdelen. Dette følges opp med å båndlegge nødvendig areal for dette på Tomasjord. Dette er som kjent en sak om ny statlig stamvei som ennå ikke er med i vedtatt konseptvalsutredning, eller med i samarbeidsprosjektet Tenk Tromsø.

6. Bolig

Mål:

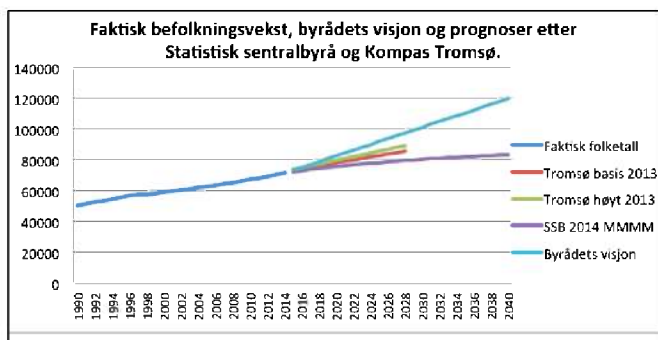
1. Møte befolkningsveksten med effektiv tilrettelegging for økt boligbygging.
2. Skape attraktive bo- og nærmiljø.

6.1 Befolkningsvekst og boligbehov

Befolkningsutvikling- fødselsoverskudd og nettoinnflytting

Tromsø kommune hadde 1. kvartal 2016 73.776 innbyggere. Kommunen har hatt en vekst i mange tiår, selv om den har variert fra år til år. Etter år 2000 har den gjennomsnittlige befolkningsveksten vært på 1,4 prosent. Det vil si vel 1000 innbyggere i året. I 2012 og 2013 var befolkningsøkningen høyere, på over 1,7 prosent.

Spørsmålet er hvordan folkemengden vil utvikle seg framover. Fig. 3.1 viser både hvordan den faktiske utviklingen har vært siden 1990 og utviklingsalternativ framover. i diagrammet er lagt inn statistisk sentralbyrås (ssb) hovedalternativ, lokal Tromsøprognose og byråds visjon. I det høye alternativet er det anslått at Tromsø kommune kan nå opp mot 90.000 i 2028, mot 86.000 i basisalternativet. Byråds visjon da denne planen ble lagt ut til offentlig ettersyn var 120 000 innbyggere i 2044.



Befolkningsutvikling og befolkningsprognoser

Befolkningssammensetning- husholdninger og aldersgrupper

Antall husholdninger i Tromsø er 32.354 i 2013. Andelen enpersonshusholdninger var i 2013 på over 42 %. Ser vi på utviklingen siden 2005 er det antall enpersonshusholdninger som har økt mest, med 3 %. Dersom denne trenden fortsetter, vil det ha betydning for boligbehovet i kommunen.

Tromsø kommune har en ung befolkning, der vel 70 % av befolkningen er under 50 år. Kjønnbalansen er jevn,

men med en svak overvekt av menn for aldersgruppene opp til 50 år, mens det for aldersgrupper over 50 år er en overvekt kvinner.

De mest markerte demografiske endringene de kommende årene er det som kan kalles yngrebølgen og eldrebølgen. Fra 2014 til 2024 vil antallet innbyggere i aldersklassen 26-35 år (yngrebølgen) øke med minst 2000 personer, kanskje så mye som 4000, avhengig av hvilken prognose som legges til grunn. De store flyttebevegelsene i denne aldersgruppen gjør at prognosene er usikre. Konsekvensene av yngrebølgen er at fertiliteten vil øke. Det samme gjelder konkurransen om jobbene.

Eldrebølgen, her definert som de over 70 år, vil øke som ellers i landet. Antallet yngre pensjonister øker sterkt når store kull fra 1950-tallet og utover kommer i pensjonsalderen. Aldersgruppen 70-79 åringer vil i gjennomsnitt øke med 4,5 % per år i prognoseperioden, eller vel 3000 personer fra 2013 til 2028. Aldersgruppen fra 80 år og over får stor økning fra 2020-årene når store kull fra 1940-tallet kommer inn i aldersgruppen. i gjennomsnitt øker aldersgruppens størrelse med 4,4 % per år i prognoseperioden, eller med til sammen opp mot 1900 personer fra 2013 til 2028.

Når det gjelder prognosen for de andre aldersgruppene er utslagene noe mindre. Førskolegruppa 0-5 år forventes å gå noe ned tidlig i prognoseperioden for igjen å øke fra 2017 og i resten av prognoseperioden. Antallet førskolebarn ligger i slutten av perioden på vel 540-860, alt etter hvilken prognose som legges til grunn. antall barneskoleelever (6-12 år) ligger i slutten av framskrivingsperioden mellom 700-1000 over dagens nivå.

Tallet på ungdomsskoleelever (13-15 år) når en bølgedal med bunn i 2017, for deretter å øke frem mot 2021 til 2023. Antallet ungdomsskoleelever forventes kun å være nærmere 70 elever flere i basisalternativet og vel 150 flere i høyt alternativet i 2028. Økningen i antall unge 16-19 år er nå inne i en periode med utflating etter sterk vekst på 2000-tallet. Fra 2013 til 2028 vil det være en vekst på mellom 280-400 personer.

Byen og distriktene – forskjellig befolkningsutvikling

Tromsø er en sammensatt kommune når det gjelder bosetting og befolkningsutvikling. Utviklingen i byområdene, de bynære områdene og ytterdistriktene er svært ulike. mens byområdene har omkring 64.000 innbyggere bor nesten 5000 i de bynære områdene og i underkant av 2800 i ytterdistriktene. Fra 2001 til 2014

hadde byområdene en vekst på 21 %, mens ytterdistriktene i Ullsfjordområdet, med vel 900 innbyggere, hadde en tilbakegang på hele 21 %.

Det foreligger ikke prognoser for distriktsdelene av kommunen, så utviklingen må baseres på vurderinger av demografisk struktur og mobilitet, samt hva som kan skje på nærings- og boligområdet. Likevel er det klart at byområdene vil ha den kraftigste veksten.

I de bynære områdene og kystbygdene har en grovt sett klart å opprettholde bosettingen og hatt en svak befolkningsvekst. Pendling er en viktig årsak. Det er viktig å være oppmerksom på at det er store lokale forskjeller mellom bygdene i distrikt-Tromsø. Noen steder er preget av forgubbing. Ny næringsutvikling kan bidra til å opprettholde og forsterke bosettingsgrunnlaget i en del mindre bygder i ytterdistriktene.

6.2 Boligpolitisk handlingsplan 2015 – 2018

Bakgrunn

Planens ambisjon er å samordne generell boligpolitikk og boligsosialt felt. Planen viderefører bl.a. Boligsosial handlingsplan, og er delfinansiert av Husbanken som del av partnerskapsavtalen. Planarbeidet ble bredt organisert og forankret i administrativ og politisk ledelse i kommunen, og planen ble vedtatt i kommunestyret i mars 2015.



Planens rolle ift KPS/KPA er å gi innspill og føringer til alle tema som berører den kommunale boligpolitikken og arealbruk til bolig med tilhørende infrastruktur (både generelt og boligsosialt).

Mål, strategier og tiltak i planen

Nok og riktige boliger til å dekke befolkningsveksten

- Effektiv og forutsigbar tilrettelegging for stabil boligbygging
- Aktiv bruk av tomtereserven (offentlig og privat)
- Riktig boligtilbud til alle grupper, både i eie- og leiemarkedet

Det generelle boligbehovet er dimensjonert til 900 nye boliger pr år, basert i Byrådets vekstmål mot 2044. Viktige tiltak er utbyggingsplan for samordning av tekniske, sosiale og grønne infrastrukturbehov med økonomiplan, og bruk av kommunal eiendom og kommunale anskaffelser til boligpolitiske formål i samhandling med private. Nøkkeltypen bolig i det ordinære markedet er samlokaliserte seniorboliger og leieboliger drevet av profesjonelle utleiere, begge med innslag av kommunalt disponerte boliger.

Nok og riktige boliger til vanskeligstilte i boligmarkedet

- Flest mulig kommunalt disponerte boliger integrert i ordinære bomiljø
- Flest mulig beboere inn i egen egnet bolig (eid eller leid)
- Langsiktig forvaltning og fornyelse av kommunalt disponerte boliger
- Tromsø kommune skal disponere nok og riktige boliger til å dekke behovet

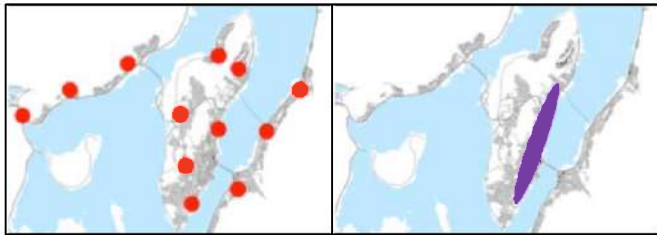
Behovet er dimensjonert til 440 nye boliger innen 2019, med mål om at Tromsø da skal komme opp i 20 kommunalt disponerte boliger pr 1000 innbyggere. Tiltak rettes mot integrering av boliger og brukers eget eierskap til bolig, og bedre forvaltning av den kommunale boligporteføljen. Nøkkeltypen bolig for boligsosiale formål er flere kommunale utleieboliger integrert i ordinære bomiljø, og flere tilrettelagte bo- og tjenestekonsepser med utviklingshemmede og rus/psykiatrifeltet som prioriterte grupper, disse også til dels integrert i ordinære bomiljø.

Boligbygging som gir ønsket byutvikling og transportmønster

- Styrking av bydelssentrene som bærekraftig fortetnings- og knutepunktstrategi
- Helhetlige planer styrer utvikling av bydelssentrene
- God boligmiks i alle bydeler

Det er et mål at alle bydeler kan tilby boliger for hele livsløpet, også en andel kommunale boliger. Bydelssentrene har et stort fortetningspotensiale og gir god lokalisering av flere av nøkkeltypene av bolig, som vist over. Områdeplaner for alle bydelssentrene vil sikre

forutsigbar og samordnet utvikling. I likhet med bydels-sentrene vil fortetting langs Stakkevollveien i hovedsak være boligfortetting.



Riktig organisering og samarbeid for en operativ bolig-politikk

- Tydelig, velfungerende og omforent boligpolitikk
- Kommunen som forutsigbar aktør, samarbeids-partner og tilrettelegger:
 - avklart rolle for kommunen
 - avklarte kommunale insentiver/virkemidler
- Nytenking og sosial innovasjon i samhandling med flere boligaktører
- Forbildeprosjekter og -områder som viser vei

Teaterkvarteret På plan 1 i denne blokka er det etablert et innovativt bo- og tjenestekonsept der 7 personer med nedsatt fysisk funksjonsevne har kjøpt hver sin bolig, og kommunen har kjøpt den åttende for tjenestebase og fellesarealer.

- Samfunnet vinner – integrering
- Utbygger vinner – delfinansiering som sikrer igang-setting
- Beboer vinner – egen bolig
- Kommunen vinner – effektive tjenester

Øvrige 30 leiligheter i blokka er solgt i ordinært marked. Utbygger Peab Eiendomsutvikling as, arkitekt Stein Halvorsen as.



Teaterkvarteret
- Et prosjekt også for de med litt andre behov

FOTO: MORGAN ISAKSEN.

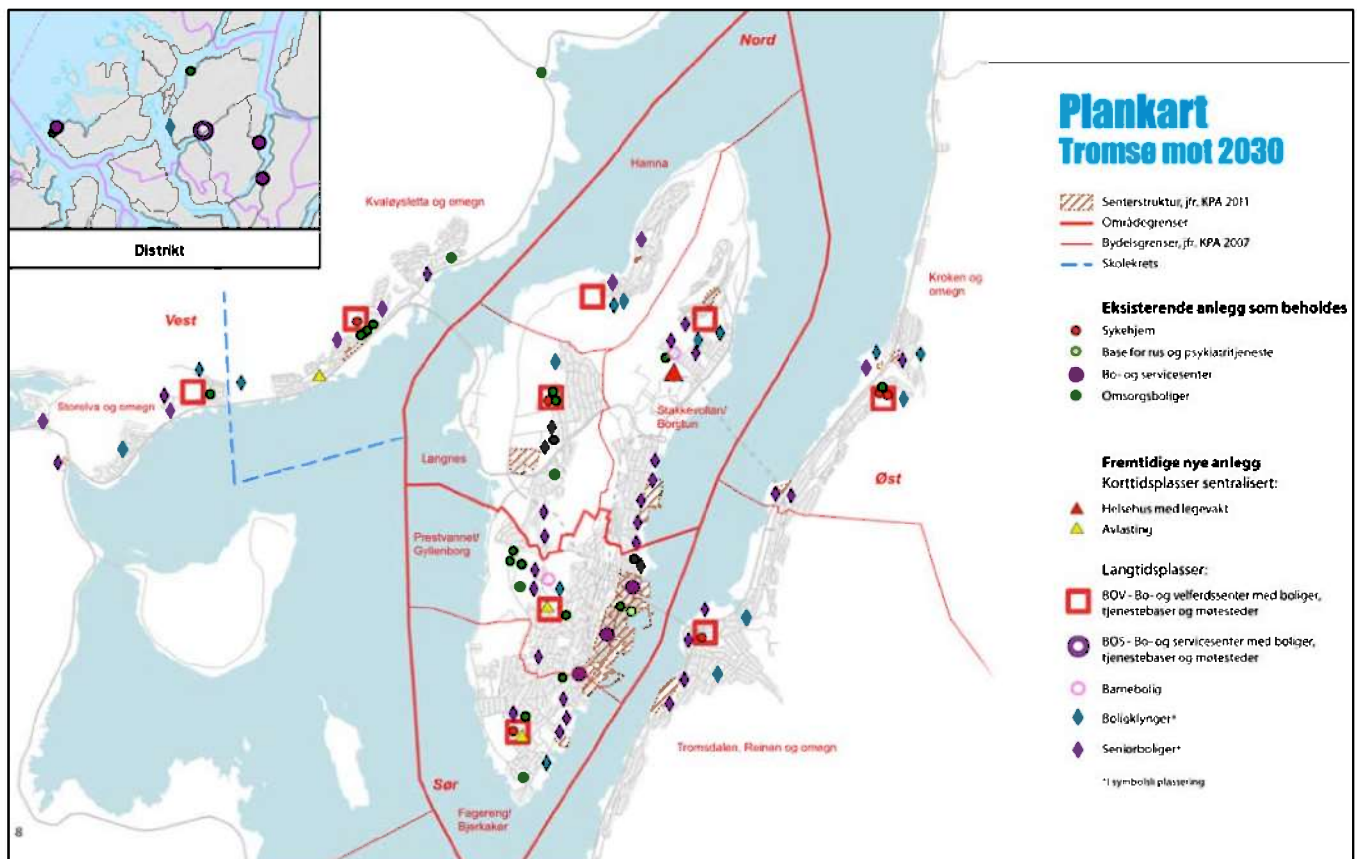
6.3 Helse og omsorg

Strategi for utvikling av eiendommer til helse og omsorg i Tromsø mot 2030, ble vedtatt 25. 9.2013.

Det er utviklet ulike bolig- og tjenestekonsept tilpasset de ulike brukergruppene. For eldre foreslås senter-løsninger med boligging, tverrfaglig tjenestebase og møteplasser for alle, og med kollektive (forebyggende) privatfinansierte seniorboliger i nærheten. For yngre brukere anbefales boligklynger integrert i ordinær bolig-masse. Boligene i klyngen kan være både i bofellesskap og enkelt-leiligheter, med ulik tjenestegrad.

Sentrene foreslås tilknyttet bydels- og distriktssenter for å bidra til byutvikling, ved å styrke senterstrukturen og skape attraktive og aktive møteplasser. Alle bydeler bør ha en variasjon i boligmassen som muliggjør et helt livsløp for den enkelte innbygger i sitt etablerte nærmiljø.

De ulike bo- og tjenestekonseptene gir mulighet for ulike rollefordelinger mellom kommune, bruker og utbygger. Finansiering og lovverk styrer handlingsrom, og endres over tid. Kommunen må i alle konsepter ivareta en faglig god og effektiv tjenesteutøvelse.



7. Næring

Mål:

Arealplaner skal legge til rette for næringsutvikling i tråd med føringer i overordnede og strategiske planer.

7.1 Sysselsetting og arealbehov

Nærings- og sysselsettingsutviklingen er en hoveddrivkraft bak samfunnsutviklingen. Det som skjer på arbeidsmarkedet er med på å dimensjonere befolkningsutviklingen og dermed andre behov som bolig, offentlig tjenester og infrastruktur. Utviklingen i antallet arbeidsplasser er avgjørende for hvor omfattende veksten blir i en kommune eller region.

En kommune som Tromsø har mange lokaliseringsfortrinn som størrelse, beliggenhet, kompetanse, kommunikasjoner mm. Men skal en bedrift eller en institusjon etablere seg, må det også finnes egnede og tilstrekkelig med arealer. Det er kommunen sitt ansvar.

Næringsarealene må avspeile de ulike behovene til eksisterende og framtidig næringsliv. Det gjelder både bedrifter som trenger areal til utvidelser og nye bedrifter som ønsker å etablere seg. Disse arealbehovene må sees i sammenheng med andre samfunnsforhold. Kommunikasjon, miljø, bolig og annen infrastruktur er noen av disse faktorene. I Tromsø er det eksempelvis nødvending å knytte næringsarealer til knutepunktstrategien.

Med næringsarealer siktes det først og fremst til landarealene. I denne kommuneplanen står også sjøarealer til næringsvirksomhet sentralt. I den nye kystzoneplanen for Tromsøregionen er det ikke bare avsatt lokaliteter til oppdrett, men også tegnet inn hvilke sjøareal som er forbeholdt kyst- og fjordfiske. Kystzoneplanen inngår i kommuneplanens arealdel. Når det gjelder landbasert næringsliv, er det fruktbart å skille mellom arealkrevende virksomheter og de som krever mer «kontorpregete» bygg. Arealkrevende handels- og industribedrifter, engros- og lagervirksomheter, fiskebruk o.l., har andre lokaliseringskrav enn forretninger, kontorer, hoteller o.l. De sistnevnte er mer sentrumsorienterte enn de arealkrevende som bør ligge andre steder, i noen sammenhenger utenfor byområdene. Næringsparken Minken i Ramfjord er eksempel på det siste, hvor også lokalisering langs innfartsvegen til Tromsø by er et viktig fortrinn. Slike typer arealer vil det være behov for framover.

For en del kommende næringsvirksomhet, vil havnearealer være avgjørende. Det gjelder både petroleums-

virksomheten, hvor utbyggingen av Grøtsund industrihavn skal dekke behovene. Også Olavssvern har etter privat overtakelse fått en betydelig rolle her. Næringsareal som kan legge grunnlaget for utvikling av sterke næringsklynger, slik det er påpekt i strategisk næringsplan, er noe det må tas høyde for.

De områdene som er avsatt til næringsareal, er tenkt å dekke de fleste behovene. Nye ønsker og behov må vurderes etterhvert. Samtidig må en være oppmerksom på at næringsarealene langt på veg forteller hvor arbeidsplassene lokaliseres seg i kommunen.

Et helt annet eksempel på kobling mellom arealer og utvikling av næringslivet, er jo den sterke økning i vinterturismen i Tromsø. Her er opplevelsen av natur og landskap selve bærebjelken i produktet. Et autentisk naturlandskap i kombinasjon med byens muligheter er et særlig fortrinn Tromsø har. Hvordan denne kombinasjonen av by og natur forvaltes, vil ha stor betydning. Turistbyen Tromsø har ikke vært tema ved denne planrevisjonen, men det er åpenbart behov for en mer overordnet tilnærming til denne tematikken, også arealmessig.

7.2 Handel

Bevisstheten omkring Tromsø sentrum som det viktigste knutepunktet for miljøvennlig transport må styrkes. Her er andelen reisende med kollektivtransport høyest, og opphold for disse og andre fotgjengere i sentrum blir viktig. Bedre uterom i sentrum er derfor et viktig delprosjekt under Tenk Tromsø. Handelen i sentrum blir viktig fordi det ofte er dette, sammen med kulturtilbudet, som trekker folk til et bysentrum. Satsing på reiseliv er en del av denne diskusjonen.

En handlingsplan for sentrum, Sentrumsløftet, slår dette fast. Flere punkter i handlingsplanen er igangsatt. Dette gjelder for eksempel prosjektering av økt parkeringstilbud i fjell, prosjektering av forlenget gågate og oppstart av en områderegulering av «Nordbyen». Investeringslysten i sentrum er stor. Hotellet The Edge ble åpnet sommeren 2014 og «Kystens Hus» året etter. Bygging av Prostonesterminalen er igangsatt.

Gjeldende kommuneplan fra 2012 er ikke rettskraftig på omfanget av handel på våre såkalte avlastningsområder (kjøpesenterområder) og i våre bydeler. Fylkesmannens innsigelse i 2012 omhandlet frykten for svekkelse av Tromsø sentrum som handelssted. Denne innsigelsen er nå løst, og følgende nye plandokumenter er på plass:

- Områdereguleringsplan for Langnes (vedtatt). I denne ble innsigelser løst ved at omfang av handel og parkering ble redusert på de arealer som ennå ikke er fullt utnyttet. Næringsformålet står fast.
- Regional plan for handel og service, Troms, vedtatt desember 2015.

Resultater fra handelsanalysen som Tromsø kommune selv gjennomførte i 2010 ved siste kommuneplan-revisjon, anses fortsatt som aktuelle. Datagrunnlaget mht. befolkningstall og -fordeling har ikke endret seg signifikant siden dette tidspunktet. Definert tillatt forretningsareal for detaljhandel i bydelssentrene er noen av de få strategiske virkemidlene kommunen har for å utvikle bydelssenter, både som sekundære knutepunkt og som levende lokalsenter for ulike grupper. «Stordriftsfordeler» er økonomisk i et samfunns-perspektiv og er ønskelig.

8. Kulturminner og bygningsvern

8.1 Vekst og vern

Tromsø har en rik og interessant historie, som har gjort kommunen attraktiv for fastboende og tilreisende. Midnattssol og nordlys trekker turister året rundt. I tillegg til landskapet og naturopplevelsene er den gamle bykjernen et kulturminne av nasjonal betydning.

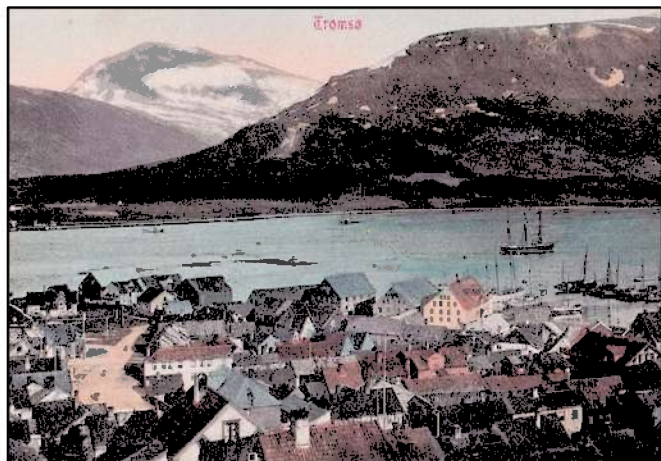
Bebyggelsen viser byens utvikling i over 200 år, og gjenspeiler hvordan arkitektoniske stiler og trender har forandret seg i takt med økonomiske opp- og nedgangstider. I de landlege delene av kommunen kan vi se hvordan folk har livnært seg med fiske, fangst, reindrift og landbruk siden isen trakk seg tilbake for 10 000 år siden.

Bygningene og kulturlandskapet viser Tromsøs historie, og har skapt identitet, og er uuttømmelige kilder til kunnskap om håndverksteknikker, byggeskikk og eiendomsforhold – og dermed sosiale forhold. De viser også de forskjellige måtene byutviklingen har vært planlagt på.

I arbeidet med den tredelte utstillingen «Hvor går Tromsø?», som startet i 2011, ble kreftene som har vært med å forme byutviklinga kartlagt i dialog med ressurspersoner fra alle deler av samfunnet, og innbyggerne mobiliseres for å trekke linjer inn i framtida. Denne typen dialog og medvirkning er avgjørende i utviklingen av gode planer.

I dag er den verna bebyggelsen en viktig forutsetning for planlegging av fremtiden. Det at kulturminner har fått et vern, gjør at det er forutsigbart å stille krav til det som skal komme i nærheten. En kommuneplan skal også sikre likebehandling i hele kommunen.

Etter at Tromsø, som den eneste nordnorske 1800-tallsbyen, kom nesten uskadet gjennom 2. verdenskrig,



har det vært en diskusjon om den historiske bebyggelsen står i vegen for en nødvendig modernisering av kommunen. Siden 60-tallet har diskusjonen flammert opp med jevne mellomrom. Kommunens planer har hatt vern som tema siden generalplanarbeidet på 70-tallet, men en samlet bevaringsplanplan for Tromsø sentrum ble først vedtatt i Kommunedelplanen fra 2008. En egen kommunedelplan for kulturminner – for hele kommunen - vil gjøre premissene for denne diskusjonen tydeligere og mer forutsigbare. Den gamle trehusbyen er en attraksjon i seg selv både for fastboende og det store antallet turister som besøker byen som en gang ble kalt «Porten til Ishavet».

Etter at Tromsø, som den eneste nordnorske 1800-tallsbyen, kom nesten uskadet gjennom 2. verdenskrig, har det vært en diskusjon om den historiske bebyggelsen står i vegen for en nødvendig modernisering av kommunen. Siden 60-tallet har diskusjonen flammert opp med jevne mellomrom. Kommunens planer har hatt vern som tema siden generalplanarbeidet på 70-tallet, men en samlet bevaringsplanplan for Tromsø sentrum ble først vedtatt i Kommunedelplanen fra 2008. En egen kommunedelplan for kulturminner – for hele kommunen - vil gjøre premissene for denne diskusjonen tydeligere og mer forutsigbare.

8.2 Kommunedelplan for kulturminner

I forrige kommuneplan ble det vedtatt at det skal lages en egen kommunedelplan for kulturminner. Kommunedelplanen ligger inne i kommunens planstrategi: «Planen skal kartlegge kulturminnene med hensyn til arealplan, samt gi en oversikt over verneverdige verdier som kan markedsføres og gi synergier i form av økt turisme og verdiskaping innen reiseliv». Men en temaplan for kulturminner ser ikke bare på kulturminnene som et bidrag til næringsutvikling. Både Sametinget og Troms fylkes kulturarvet har etterlyst en oppfølging av dette i sine merknader til planprogrammet. Som sektormyndigheter har de innsigelsesrett. Det er nå fastsatt et planprogram og kulturminneplanarbeidet er godt i gang.

Formålet med en slik temaplan er å hindre at viktige kulturminner går tapt. Det er snakk om ikke-fornybare ressurser. De er kilder til kunnskap, opplevelser, identitet og stolthet.

Til sammen er det i Tromsø kommune

- 32 bygninger og anlegg som er fredet etter Kulturminneloven.
- 17 bygninger og anlegg der fredningsprosessen pågår.
- 4 kirker som er listeført av Riksantikvaren, og
- 482 bygninger og anlegg som er vernet etter forskjellige utgaver av plan- og bygningsloven.

I tillegg var det litt i overkant av 2000 SEFRAK-registrerte bygninger i kommunen i 1992, samt 628 kulturminner som er automatisk fredet etter kulturminneloven, registrert i Riksantikvarens «Askeladden»-register. Av disse er det bare fredete objekter og bygninger som har fått et vern gjennom regulering som tatt med i kommunens register. Heller ikke bygninger som er foreslått vernet i reguleringsplaner som ennå ikke er vedtatt, er med.

De faste kulturminnene som har fått et vern gjennom fredning og i reguleringsplaner, befinner seg for det meste i innenfor Tromsø bys grenser fra 1873. Det sier seg selv at i arbeidet med kulturminneplanen vil det bli et omfattende arbeid med å vurdere og foreslå hvilke bygninger utenfor dette lille området som skal foreslås til vern. For at det skal bli lik behandling i hele kommunen, er det også nødvendig å dele inn kulturminnene i forskjellige verneklasser.

I perioden har det også vært et samarbeid med Tromsø Forsvarsmuseum, Troms Fylkeskommunes kulturarvavdeling og kommunens kultur- og idrettsavdeling om registrering av krigsminner. Disse er nå for en stor grad kartfestet, men er ikke samlet i et eget register.

Det er også verneverdige bygninger som ikke finnes i noe register. For eksempel er svært få av byens teknisk-industrielle kulturminner vernet. Det er heller ikke gjort en grundig vurdering av verneverdien av Tromsøs moderne arkitektur.

Arbeidet framover

I arbeidet med en kulturminneplan vil mye kunnskap bli samlet og systematisert. Som en naturlig del av arbeidet vil dette bli tilgjengelig for innbyggerne i digital form. Kommunen vil ha stor nytte av denne interaktive, digitale kommunikasjonen utnyttes i en toveis kommunikasjon med innbyggerne.

Det må videre samarbeides med kulturvernmyndigheten (Riksantikvaren, Troms Fylkeskommune og Sametinget) om fastsettelse av hensynssoner for de fredete kulturminnene i kommunen. Dette samarbeidet vil bli formalisert i arbeidet med kommunedelplanen for kulturminner.



9. Landbruk-, natur-, friluft- og reindriftsområder

Delmål:

1. Forvaltning og utvikling av friluftsområder og grønnstruktur skal bidra til økt friluftsliv og attraktive nærmiljø.
2. Forvaltning og utvikling av øvrige LNFR-områder skal sikre grunnlaget for landbruk og reindrift.

9.1 Landbruk

Bynært landbruk

Som overordna mål i landbruksplanen har kommune-styret vedtatt å øke matproduksjonen i kommunen. Dette innebærer at kommunen må sikre dyrka mark og beiteområder i utmark til framtidig matproduksjon. De naturgitte forholdene i store deler av kommunen – med lite areal mellom fjære og fjell - gjør at det må transporteres rundballer over store avstander. I mange tilfeller er tilgang på dyrka mark en minimumsfaktor for utvidelse av gårdsdrifta.

Det bynære landbruket og kulturlandskapet som omgir oss, er viktig for opplevelsen av Tromsø. Den største

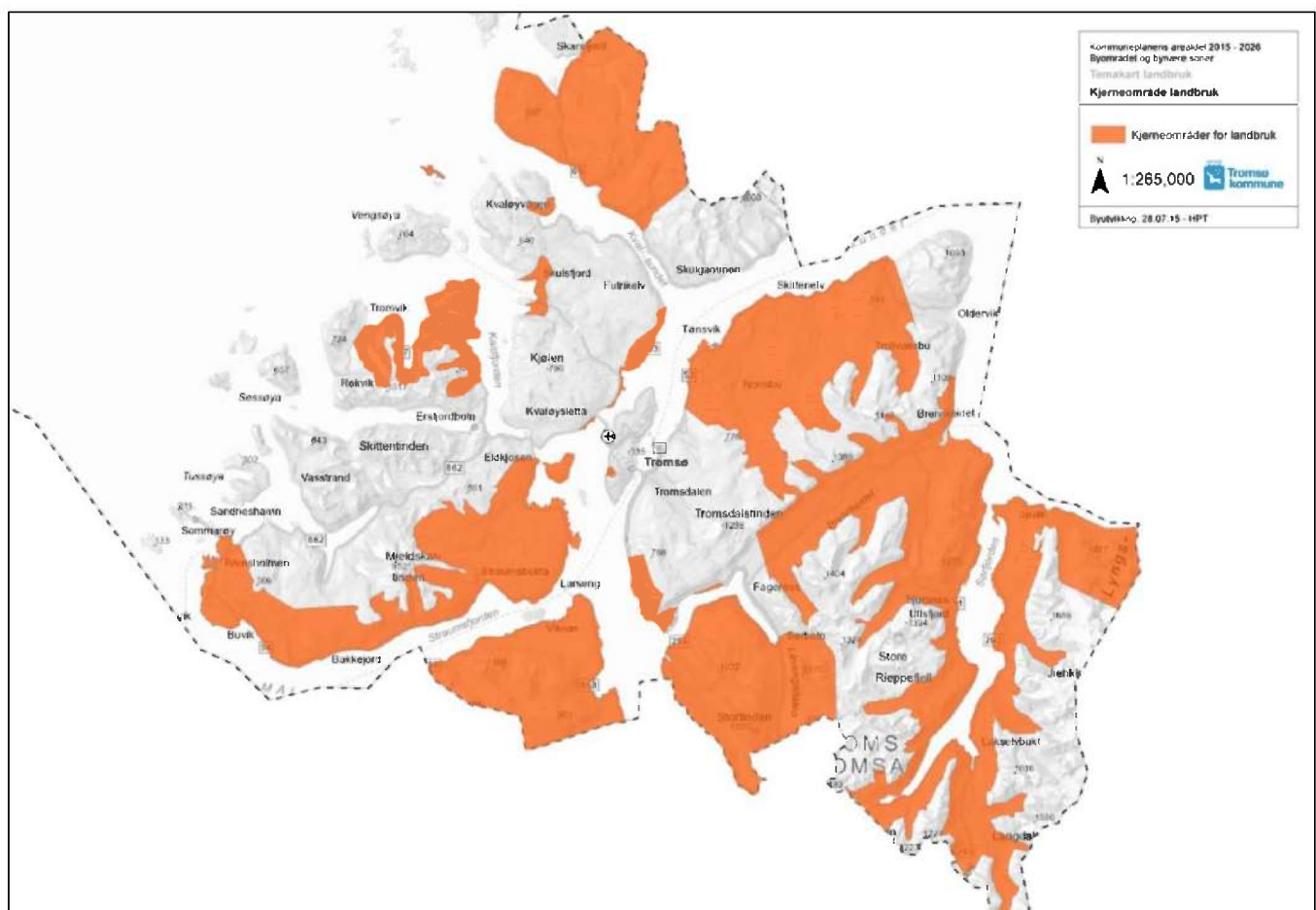
utfordringa i landbruket er kampen om arealene, i bynære områder og i beiteområdene. Ved hjelp av planlegging er det er fullt mulig å legge til rette for byvekst uten at det går på bekostning av landbruket. For å synliggjøre produksjonsarealene i landbruket i kommuneplanens arealdel vil det bli utarbeidet kart over kjerneområder for landbruk i kommunen, der beitebruk inngår.

Beitebruk

Beitebruksplanen som utarbeides parallelt med kommuneplanens arealdel, er et av tiltakene i landbruksplanen. Beitebruksplanen skal vedtas som egen plan men synliggjøres i kommuneplanens arealdel gjennom et temakart - beitebruk. Beitebruksplanen er en oversikt over beitebruken i kommunen, der installasjoner som sperregjerder og lignende inngår. Avklaring av interessekonflikter og informasjon mot byens befolkning/brukere av utmarka er viktige tema.

Kjerneområder for landbruk

I regional plan for landbruket i Troms oppfordres kommunene til å utarbeide kjerneområder for landbruk i kommuneplanens arealdel.



Temakart, kjerneområder for landbruk. Solstrandveien 491, gbnr 16/16 inngår.

Det er utarbeidet et temakart over landbrukets kjerneområder. I utvelgelsen av kjerneområder for landbruk legges det vekt på kulturlandskap og arealer for framtidig matproduksjon. I det bynære området er kjerneområder for landbruk avgrensa til de viktigste arealene for landbruket. I distriktene utgjør kjerneområder for landbruk store sammenhengende områder som er viktige for framtidig landbruksproduksjon. Både dyrka mark, beiteområder og skog inngår i kjerneområder for landbruk.

Skogbruk

Kommunen har et produktivt skogareal på 800.000 dekar og det er relativt dårlig tetthet av skogsveier. Framtidig skogproduksjon og satsing på bioenergi er avhengig av at det bygges skogsveier. Oversiktsplan for skogsveier er under utarbeidelse.

Det mangler kartlegging av miljøverdier i skog, såkalte MIS – registreringer, på de fleste eiendommene i kommunen. Målet er at de eiendommene der det er sannsynlig med skogsdrift de nærmeste årene skal få tilbud om MIS - registrering. For å tilfredsstille sertifiseringskravene som mottakere av skogsvirke stiller er MIS – registrering nødvendig.

Reindrift

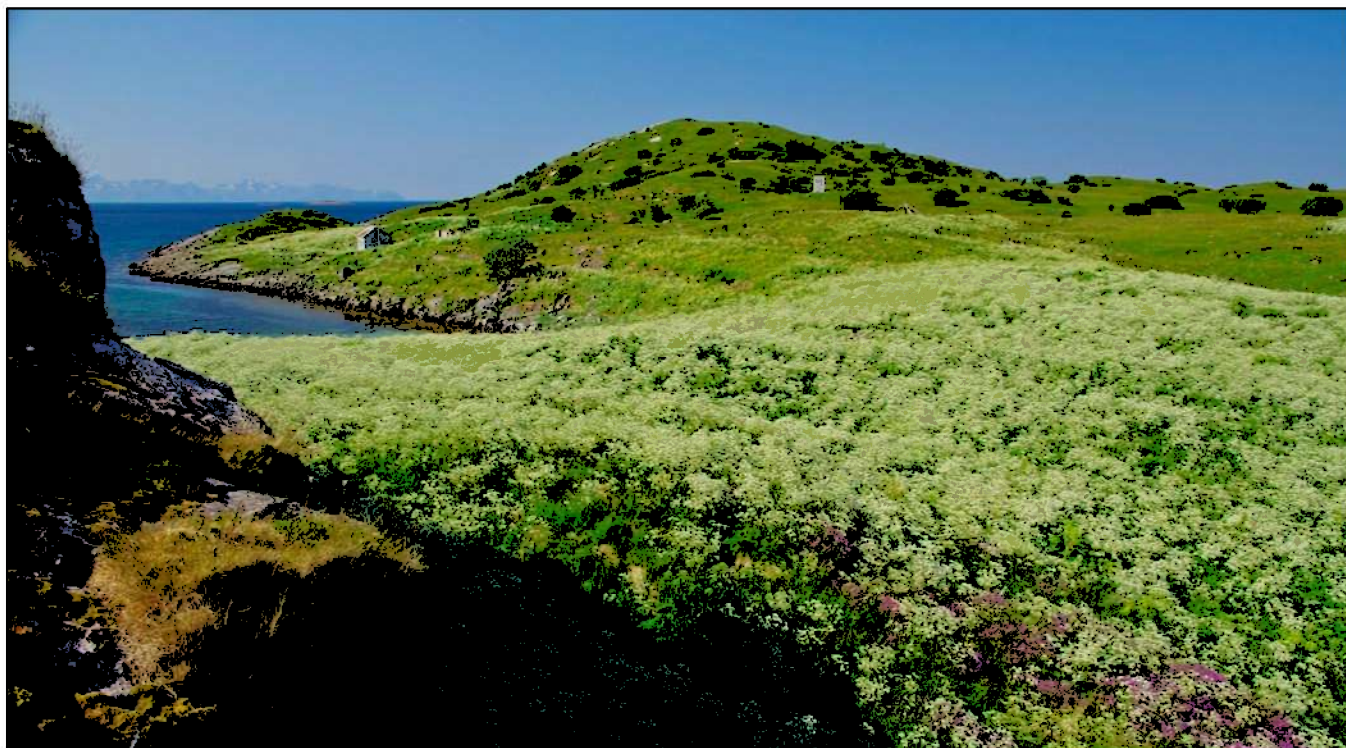
Store deler av kommunen er område for reindrift. Med sine beiteområder, flyttleier, trekkleier, kalvings-

områder og beiteområder, bruker reindriften store arealer, men etter måten ekstensivt. Gjennom mer utarbeidelse av temakart kan samarbeidet mellom kommunen og reinbeitedistriktene/reindriftsforvaltningen bedre.

9.2 Naturområder

Tromsøs gode miljøkvaliteter ligger blant annet i nærheten til allsidig natur: Skog og fjell, fjære og sjø. Den største delen av kommunens areal utgjør LNFR-områder med stort spenn av naturtyper og -kvaliteter. Langt det meste av dette er utmark med lite påvirkning, men det er også store arealer med tidligere eller eksisterende kulturmark. Kommunen har en rekke områder som er vernet enten som naturreservat eller som landskapsvernområde, men kommunens store areal og spenn i naturtyper gjør at langt fra all natur er tilstrekkelig kartlagt i plansammenheng.

Deler av Tromsønaturen har arktiske trekk, kjenne-tegnet ved sårbarhet for inngrep og lang reparasjonstid. En lang vinter gjør også deler av faunaen vår sårbar for forstyrrelser. En større befolkning, med en stadig mer aktiv bruk av naturen året rundt, krever større oppmerksomhet på konsekvensene for naturmangfoldet.



Røssholmen.

Offentlig myndighet skal legge naturmangfoldlovens (nml) miljørettslige prinsipper (§§ 8-12) til grunn i alle beslutninger som berører økosystemer, naturtyper og arter. Loven stiller krav til dokumentasjon, vurdering og vektlegging av naturinteressene.

De miljørettslige prinsipper er følgende:

- Kunnskapsgrunnlaget
- Føre-var prinsippet
- Økosystemtilnærming og samlet belastning
- Kostnader ved miljøforringelse bæres av tiltakshaver
- Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det bør være et mål at kommunen fremover legger økende vekt på forvaltning av naturmangfoldet gjennom bruk av naturmangfoldlovens prinsipper i arealplanlegging og -forvaltning. Bruk av «føre var»-prinsipp i NML, og fra-sak-til-saksutredninger, skal ikke være tilfredsstillende.

Det finnes i dag stedvis gode registreringer av biologisk mangfold, som arts- og biotopregistreringer, vilttrekk og naturtyper, men en ser stadig at manglende og uklare, og noen steder utdaterte registreringer, kompliserer planprosesser og tiltak. Det bør legges vekt på å få kartlagt det biologiske mangfoldet i kommunen på tilfredsstillende vis, med fokus på områder der endring av arealformål er aktuelt, samt i kystnære områder generelt. Der ny kunnskap dukker opp må dette synliggjøres, også i områder avsatt til f. eks boligbygging, og innarbeides i videre planer.

9.3 Skuterløype – Breivikeidet

Skuterløype på 7,1 km forslås etablert langs eksisterende fylkesvegtrasé på strekninga Sandeggen – Hov på Breivikeidet. Deler av Fylkesveg 91 vil på sikt få en ny trasé og da vil gammel trasé kunne benyttes til skuterløype.

Etablering av skuterløype i området ligger litt frem i tid og avhenger av at Statens vegvesen velger ny trasé for Fylkesveg 91. Trasévalg for ny fylkesveg er for tiden under planlegging.

Det er registrert vår- og sommerbeite for rein i området for ny skutertrasé. Dette vil imidlertid kunne forenes da skuteraktivitet kun vil skje på vinterhalvåret.

Støy vil være det som skuterkjørerne selv genererer og anses ikke for å være mer forstyrrende enn dagens trafikk på samme vegstrekning.

Traséen ligger allerede fast og vil ikke ha ytterligere konsekvens for landskapet. Når det gjelder naturmiljø er det ingen kjente truete eller sårbare arter i området, vurdert ut fra eksisterende kunnskap.

Det har gått snøskred i Slipsteindalen (Russevanka) i 1997. Skredet var spesielt og går sjeldnere enn hvert 100. år. Ut over dette er det ikke registrert snø skred-områder langs eksisterende veg på strekninga.



Kartene viser aktuelt område for skutertrasé.

10. Klima og samfunnssikkerhet

Delmål:

Skape et robust samfunn som kan mestre uforutsette hendelser og situasjoner.

10.1 Klima i endring

Det er sterke tegn som tyder på at verdens klima er i endring. Uansett årsak er dette noe som samfunnet må forberede seg på, og bør motvirke. Det antas at menneskeproduserte utslipp av klimagasser gir opphav til en global oppvarming av både luft, hav og jord. Resultatet blir havstigning, høyere vannstand ved stormflo, og endringer i atmosfærens vannbeholdning med økt og mer intens nedbør som konsekvens. Temperaturstigningen vil kunne bli større i nordområdene enn globalt, mens havstigning kanskje får noe mindre betydning på grunn av kompenserende landheving.

Endringene i klimaet vil ha konsekvenser for samfunnet i forhold til sivilbeskyttelsesloven – hyppigere skred og flom, også på nye lokaliseringer – og plan- og bygningsloven. I tillegg kan det komme konsekvenser for jord- og skogbruk, fiskerier og akvakultur, energiproduksjon og helseaspekter. Noen av disse er beskrevet i kommuneplanens samfunnsdel.

Etter forskrift 200909041167 - Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene, skal kommuneplanens arealdel sette ambisiøse mål for arbeidet med å begrense klimagassutslippene, samt tilpasning til et klima i endring. Tromsø kommune har lagt fram et forslag til ny Hovedplan for klima, miljø og energi, der målsetningene er:

1. Å bidra til sentrale myndigheters mål med å redusere klimagassutslippene med 30 % i 2030 i forhold til 1991.
2. Å oppnå klimarobust nybygging av bygninger og infrastruktur.
3. Å sikre eksisterende bebyggelse mot skadevirkninger spesielt av stormflo, flom, skred og inntrenging av overvann.
4. Å legge til rette for at all økning i transportbehovet skal fanges opp i arealplanleggingen slik at den kan foretas ved gange, sykling og bruk av kollektivtransport.

Anslagene for netto stormflonivå og Direktoratet for risiko og sårbarhet vurderinger danner grunnlag for **planbestemmelse** som inneholder en **vurderingssone** for bygg og infrastruktur med laveste gulv på under

kote +3,5 meter. Gulv under dette nivået vil være tillatt dersom det kan dokumenteres at havvann ikke kan føre til skade på bygning og infrastruktur. Tilsvarende skal offentlige veganlegg ikke plasseres lavere enn kote +2,7.



Vurderingssonen vil kartfestes ved bruk av kote fire i plankart. Mer detaljerte analyser vil være mulig ved bruk av KlimaGIS etterhvert som lasermålinger blir tilgjengelig.

For å sikre mot overvann vil det i juridisk bindende retningslinjer kreves tilstrekkelig fallhøyde for avrenning. I dag er denne på fire meter, men den kan bli krevd høyere, spesielt ved utfylling i havet. Areal- og reguleringsplaner skal påvise tilstrekkelige avrenningsmuligheter, bl.a. ved prosjektering av flomveier, åpning av bekker, m.v.

I samarbeid med NVE og Meteorologisk institutt er det laget en **klimaprofil** for Troms som konkluderer med at det spesielt er endringer i stormflonivå og nedbørintensitet som det skal tas hensyn til. Det forventes ikke endrede forhold i vindbelastning. Her vil tilstrekkelig sikring i forhold til dagens vær og klima være tilstrekkelig.

Høyere luftfuktighet kan gi opphav til hyppigere forekomst av sopp- og råteskader. Tiltak for å unngå disse i nybygg antas å bli fanget opp i teknisk forskrift. Ønsket om økt produksjon av ny, fornybar energi tilsier at områder i arealplanen skal båndlegges for utbygging av vind-, tidevanns- og vannkraft, samt for anvendelse av fjernvarmeanlegg basert på fornybar energi. I områder med konsesjon for fjernvarmedistribusjon skal det gjelde tilknytningsplikt for alle bygninger med total gulvareal over 400 m².

Det henvises til arealdelens planbestemmelser for nærmere konkretisering av de foreslåtte planbestemmelsene, spesielt for havnivåstigning og overvann.

10.2 Samfunnssikkerhet

Plan- og bygningsloven sier at samfunnssikkerhet skal være tema i all planlegging ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø, infrastruktur og materielle verdier. Planmyndigheten skal påse at risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) gjennomføres for alle utbyggingsområder. Analysen skal vise forhold av betydning for om arealet er egnet til utbygging, ev. endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging og eventuelt krav om avbøtende tiltak.

I en ROS-analyse på arealplannivå kan det være vanskelig å tallfeste konsekvens og sannsynlighet. Man kan imidlertid si noe om den generelle risikoen knyttet til den overordnede arealforvaltningen. Kommuneplanens arealdel 2011 inneholder en generell analyse av faretema i plansammenheng. Den nye kommuneplanen legger denne til grunn for den videre arealforvaltningen. Konsekvensutredningen for nye utbyggingsområder (KU) har vurdert ulike faretema for de ulike byggeforslagene. Grunnlaget for vurderingen er faglige tiltaksnivåer, kartlegging, databaser og lokalkunnskap.

KU på arealplannivå vil ha en overordnet karakter og kan ikke erstatte en mer detaljert analyse. Planbestemmelsene inneholder derfor krav om selvstendig ROS-analyse på reguleringsplannivå for byggeområder, samt en selvstendig risikovurdering ved dispensasjoner og fradelinger. Ytterligere krav kan gis på byggesaksnivå vedrørende utforming og avbøtende tiltak.

11. Vann, avløp og renovasjon

Sekundærrenseanlegg

Det pågår arbeid med hovedplan for avløp. Areal til sekundærrensing sikres for å møte sannsynlig skjerping av utslippskrav fra renseanlegg. Det foreslås to alternative lokaliseringer av et slikt anlegg, henholdsvis helt nord på Tromsøya og på Langnes (for øvrig vises det til foreliggende konsekvensutredninger).

Vannforsyning, spillvann og overvann

Når det gjelder vannforsyning og håndtering av avløp for det enkelte utbyggingsområde, vil løsninger måtte utvikles i forbindelse med forestående reguleringsplaner. Felles planlegging og utbygging av løsninger for flere utbyggingsområder for både vann, spillvann og overvann vil være gunstig. I planbestemmelsene stilles krav om at rammeplan for vannforsyning, avløp og overvannshåndtering skal inngå i alle reguleringsplaner.

Renovasjon, og da spesielt innsamling av husholdningsavfall, forutsettes løst etter dagens prinsipper. Faktisk øsning fastsettes ifbm den enkelte reguleringsplan. Såkalt søppelsug i områder med tett bebyggelse er en gunstig løsning ved at det muliggjør at renovasjonskjøretøy ikke vil ha behov for kjøre helt inn i områdene, og vil kunne bli krevd som løsning der forholdene ligger til rette for det.

12. Samlet vurdering

12.1 Virkningene av planens samlede arealbruksendringer

Oversikten nedenfor gir et bilde av samla belastning av foreslåtte arealbruksendringer mht. til ulike miljø- og samfunnshensyn. Vurderingen er gjort ved sammenligning av nytt planforslag sett i forhold til gjeldende kommuneplan (KPA 2011-2022).

For effektiv og bærekraftig byutvikling:

Planforslaget gir en effektiv stopper for videre byspredning. Det forsterket arealbruken innenfor eksisterende bystruktur og vektlegger bygging i bestemte knutepunkt. Dette er i tråd med statens forventninger til de 9 største byene i Norge.

Denne strategien vil i tillegg ha potensiale til å bedre kommunal økonomi ved at byen får ned gjennomsnittlige avstander pr. innbygger for vann, vei og kloakk og levering av sosiale tjenester.

For forurensing og klimagassutslipp:

De aller fleste arealbruksendringer gjelder boligbygging eller nært beslekta arealbruk. Det er f.eks. ikke tatt inn næringsarealer for produksjon av varer. Forurensning og klimagassutslipp er derfor først knyttet til utslipp fra transport som følge av endret arealbruk. Foreslåtte nye byggeområder er lokalisert på arealer og strekninger som kan betjenes av bybuss, og også i noen tilfeller ved at transport ifm. daglige gjøremål kan skje ved gange og sykling. Planforslaget er dermed i tråd med Stortingets klimaforlik og statlige planretningslinjer. Videre vises det til at en del forslag og innspill om arealbruk som ikke anbefales, vil innebære et større totalt transportarbeid og dermed større utslipp.

For grønnstruktur, naturområder og friluftsliv:

Et hovedtrekk i planforslaget er at det ikke foreslås utbygging med direkte inngrep i strandsona langs Sandnessundet. Dermed videreføres den markante forskjellen i møtet mellom land og sjø mellom Sandnessundet og Tromsøsundet. Videre er Tromsømarka, som en større sammenhengende grønnstruktur langs toppen av Tromsøya, videreført. Men følgende unntak fra denne hovedregelen og endringer i marka foreslås:

- Området nord for Skarpanen på Mortensnes
- Nordheim.

Naturverdier og biologisk mangfold

Konsekvensutredning for nye utbyggingsområder redegjør for dette temaet. Kunnskapsgrunnlaget er vurdert til å være tilstrekkelig for de fleste områdene.

For noen områder vil ytterligere undersøkelser være nødvendig. Den samlede belastningen på økosystem, naturverdier og biologisk mangfold kan sies å være avgrenset ut fra gjeldende kunnskap.

For landbruk:

Det foreslås nå et nytt byggeområde som har negativ virkning for landbruk. Dette gjelder:

- Kvaløysletta nedenfor fylkesvei 862 ca. 100 daa ifbm. ny Kvaløyforbindelse, Selnes-Langnes..
- Utbygging på Nordheim

For øvrig framholdes viktige landbruksarealer gjennom angivelse av kjerneområde-status for noen områder og også temakart i den forbindelse (se kap. 9) i dokumentet.

For reindrift/samisk utmarksnæring

Forslaget om 45 hytter på Breivikeidet har virkning for reindrift og samisk utmarksnæring. Dette er imidlertid redusert til 1/3 ift. tidligere reguleringsforslag som ikke ble godkjent.

For øvrig anses ikke arealdisponeringen som følger av kommuneplanforslaget å ha vesentlige negative virkninger for reindrift og samisk utmarksnæring. Videre bør utarbeidelse av oppdaterte og nye temakart for reindriften kunne gi et grunnlag for bedring av samarbeidet mellom kommunen og reindriften.

For helse- og sosial boliger, skole og barnehager Hensynet til kompakt byutvikling, med forslag om å styrke bydelsfunksjonen, gir muligheter for god sosial utvikling. Nye areal til offentlig tjenesteyting er tatt inn. Økt fokus på gå- og sykkelstrategi er ledd i arbeidet med bedre folkehelse.

Barn og unge

Planen legger vekt på å ivareta gode bomiljøer med trygge uteområder for barn og unge.

Vann, avløp og renovasjon:

Kompakt byutvikling bidrar til å effektivisere vannforsyningen, avløp og renovasjon. Det fremkommer i konsekvensutredning at enkelte nye områder må ha fokus på manglende vanntrykk, men dette må løses i reguleringsplanprosesser.

For kommunalt veinett:

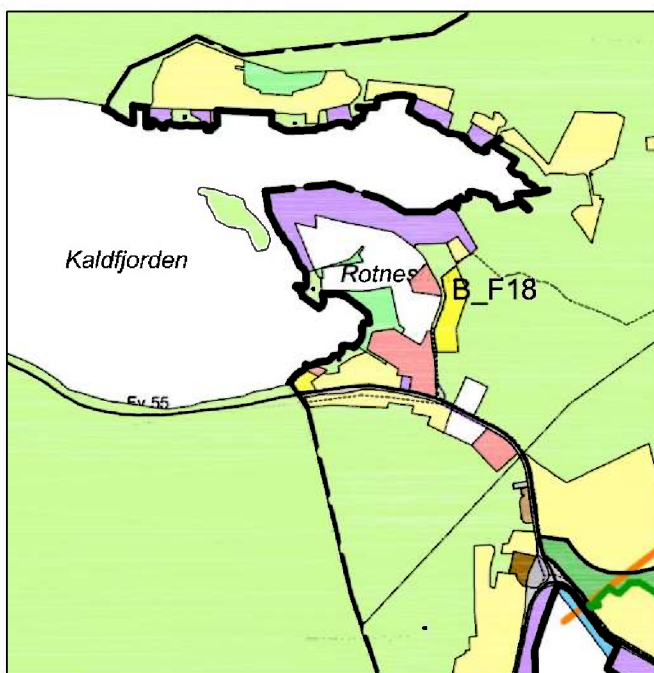
Kompakt byutvikling vil ha stor positiv effekt på kommunalt veinett. Antall løpemeter vei pr. innbygger vil gå ned i framtiden, noe som gir muligheter for bedre vedlikehold i framtiden.

KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2015-2026 – FORESLÅTTE ENDRINGER PÅ PLANKARTET

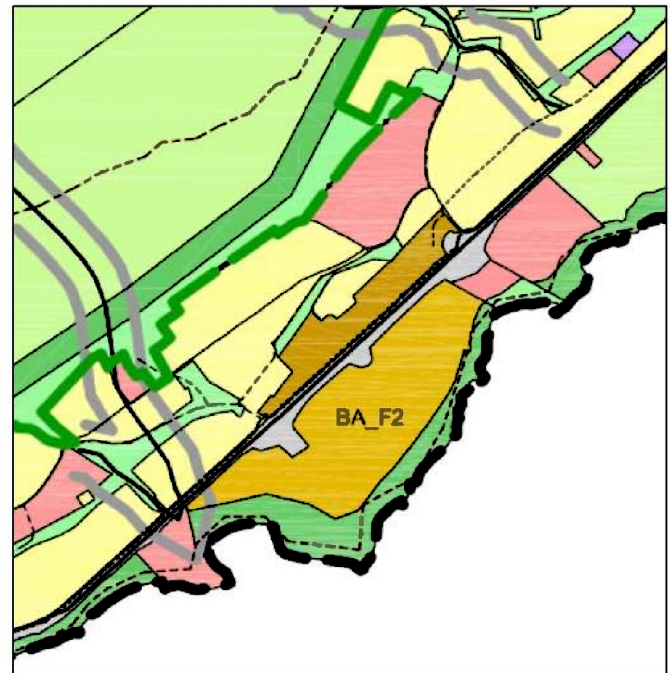
Opplistingen omfatter endringer i arealformål i nytt plankart som fremmes for ny sluttbehandling i kommunestyret. Endringene er i forhold til gjeldende arealdel godkjent i kommunestyret 28. september 2011 og 28. november 2012.

Under vises utsnitt av plankart som legges fram, versjon uten hensynssoner. Under kartutsnittet en kort beskrivelse.

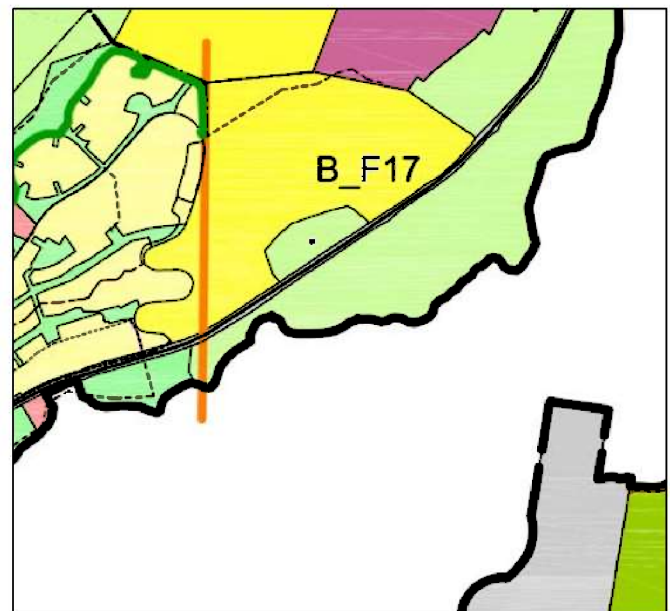
BYGGEOMRÅDER PÅ KVALØYA



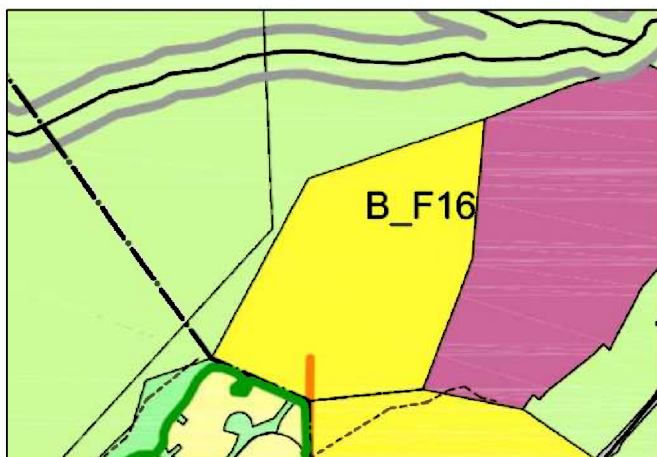
Eidhaugen boligområde – B_F18. i alt inntil 19 boenheter iht. «Kvaløykvote».
Formål KPA 2011: Landbruk/natur/friluft/reindrift (LNFR).



Slettatorget bydelssenter – BA_F2
Område på om lag 100 daa til sentrumsbebyggelse og boligbebyggelse. Ny Kvaløyforbindelse med hensynssone er ikke vist.
Formål KPA 2011: LNFR.

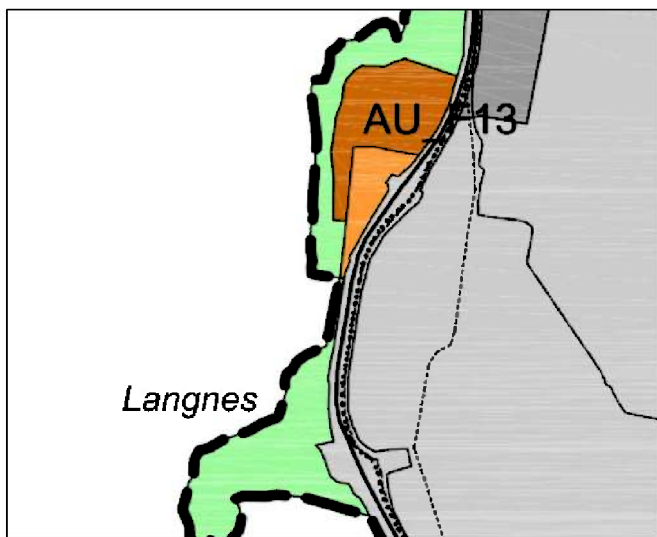


Slettaelva Nordre – B_F17
Område på om lag 200 daa til boligformål.
Formål KPA 2011: LNFR.

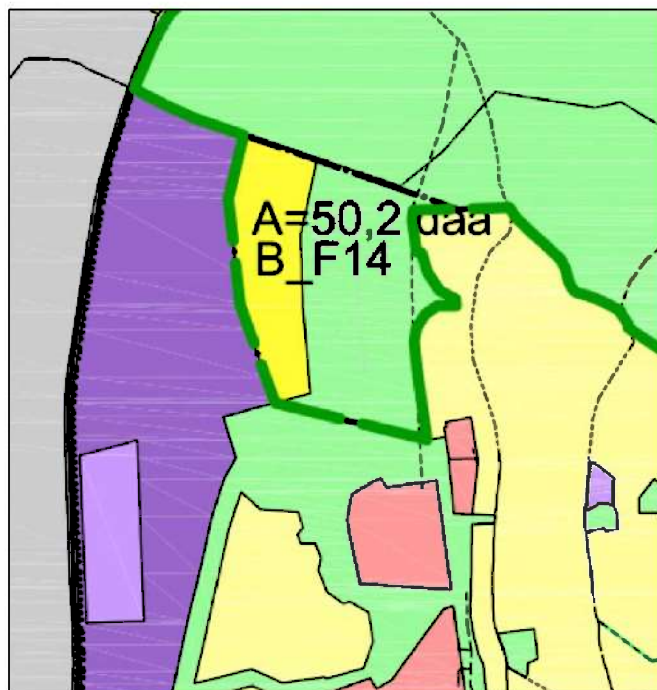


Slettaelva Nord - B_F16.
Område på omlag 200 daa til boligformål.
Formål KPA 2011: LNFR

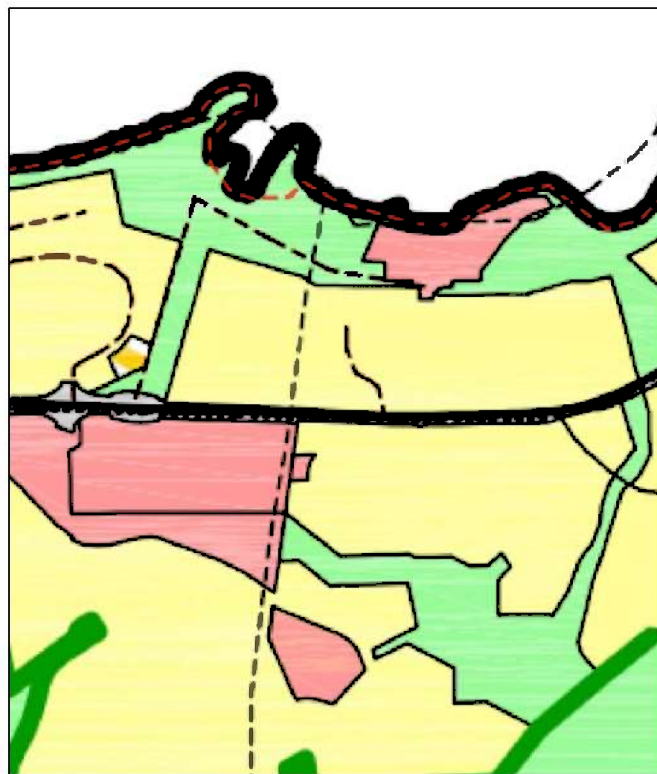
BYGGEOMRÅDER PÅ TROMSØYA



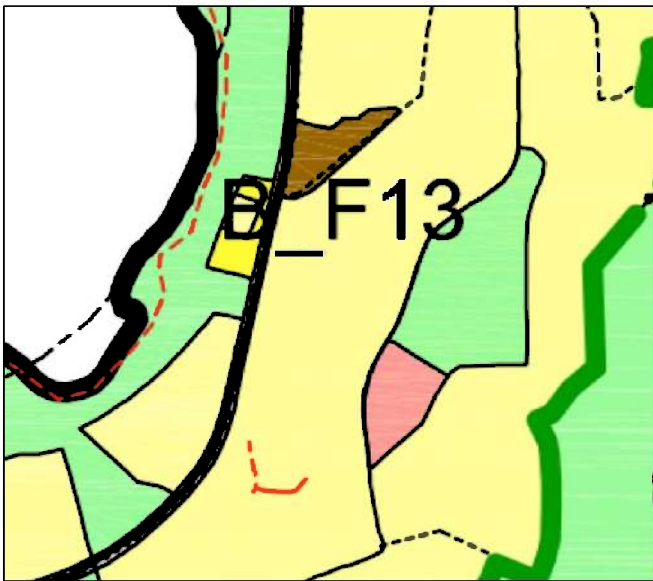
Langnes sekundærrensestasjon AU_F13. Et av tre alternativer til lokalisering. Område på om lag 20 daa.
Formål KPA 2011: Grønnstruktur-friområde.



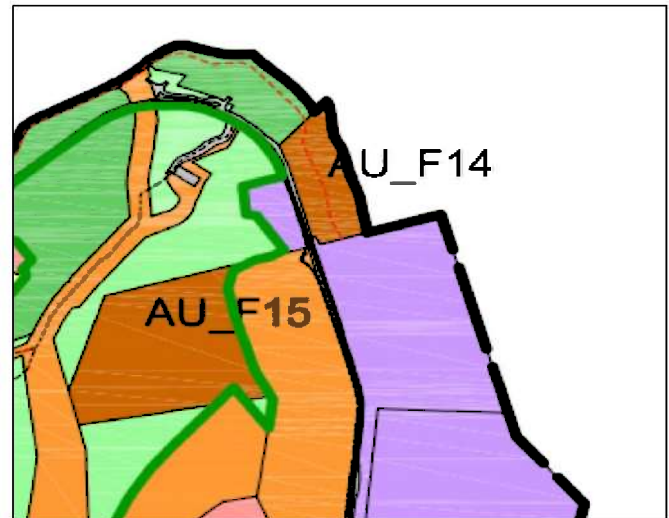
Boligområde ved Mortensnes skole B_F14.
Område på om lag 50 daa. Reguleringsplan må avvente strategi/plan for Marka (se planbestemmelse).
Formål KPA 2011: Grønnstruktur – friområde.



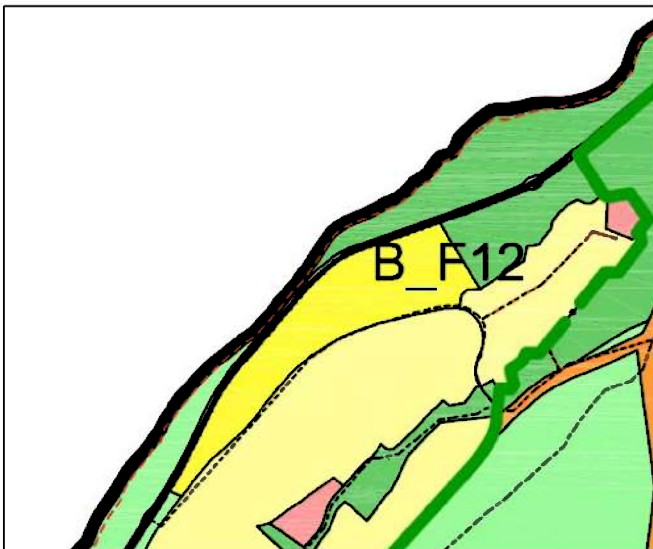
Bergli/Solneset. 3 tomter for boliger/fritidsboliger får nytt formål grønn-struktur/friområde, totalt om lag 7,5 daa.
Formål KPA 2011: Byggeområde boliger.



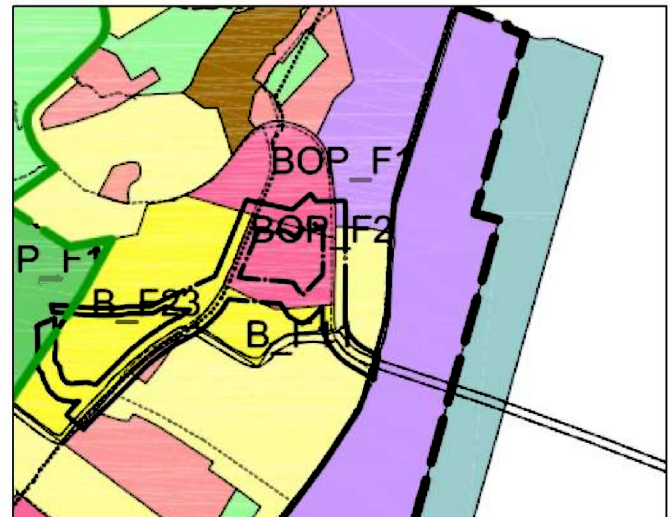
Boligområde ved Hamna. B-F13. Omlag 5 daa.
Formål KPA 2011: Grønnstruktur – friområde.



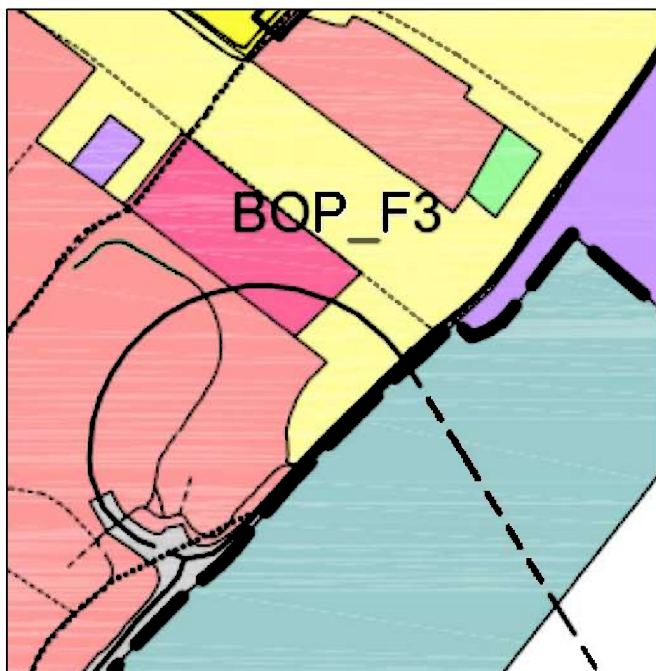
Sekundærrensestasjon på Nordøya AU_F14, om lag 15 daa. Det som er benevnt AU_F15 er et alternativ hvor sekundærrensestasjonen løses som et anlegg i fjell.
Formål KPA 2011: Grønnstruktur – friområde.



Boligområde ved Hamna N. B_F12. Om lag 40 daa.
Formål KPA 2011: Grønnstruktur – friområde.

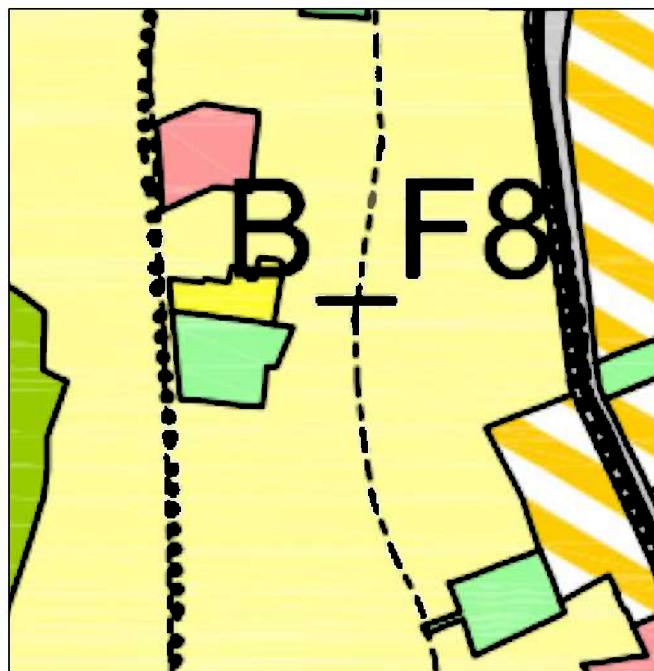


Endret byggeformål ved Stakkevollan bydelssenter. Boligområdene B_F23 og B_F11 områder på om lag 140 daa endres fra offt. formål til boligformål. Øvrige områder på om lag 70 daa avsettes til offt. og privat tjenesteyting. (BOP_F1 og BOP_F2).
Formål KPA 2011: Offt/privat tjenesteyting (undervisning).

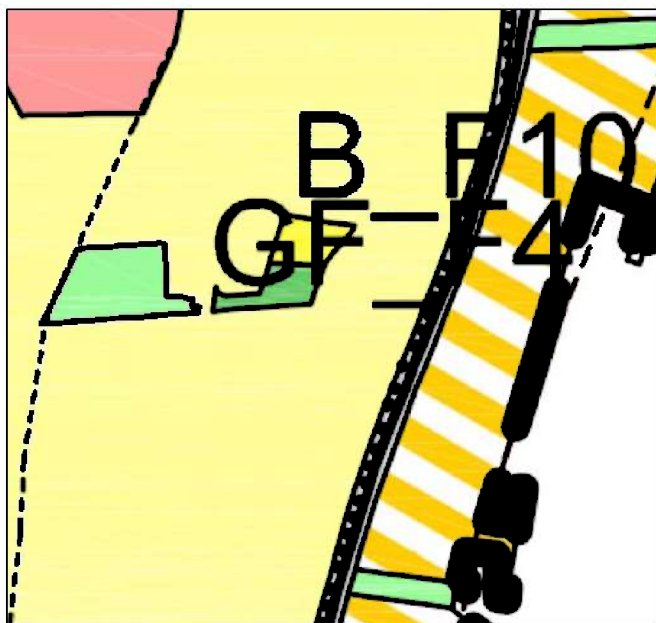


Endret byggeformål fra industri til offt. og privat tjenesteyting, BOP_F3. Utviklingsareal for UNN, om lag 40 daa.

Formål KPA 2011: Industri/verksted.



Et areal ved Dramsvegen på om lag 2 daa avsettes til boligformål, B_F8. Dette iht. til eldre reguleringsplan. Formål KPA 2011: Grønnstruktur.



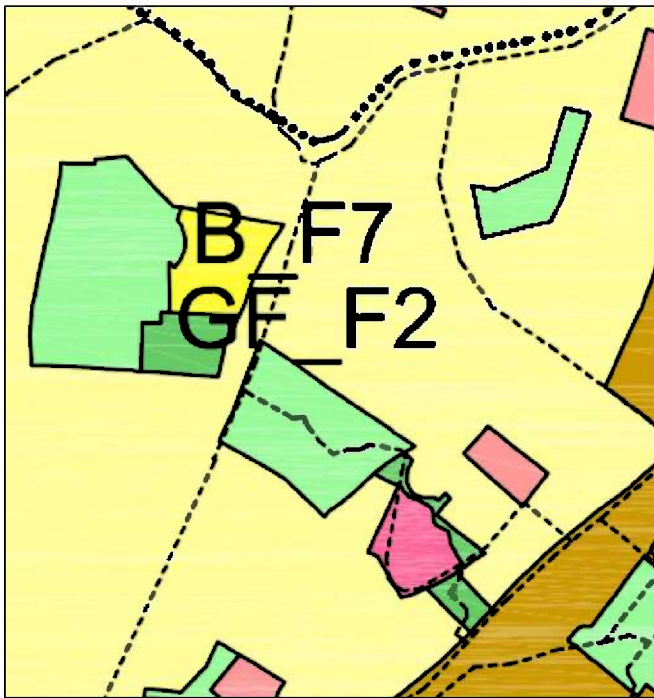
Et areal ved Langsundvegen på om lag 2,5 daa avsettes til boligformål og en stripe friområde.

Formål KPA 2011: Offt/privat tjenesteyting (barnehage).



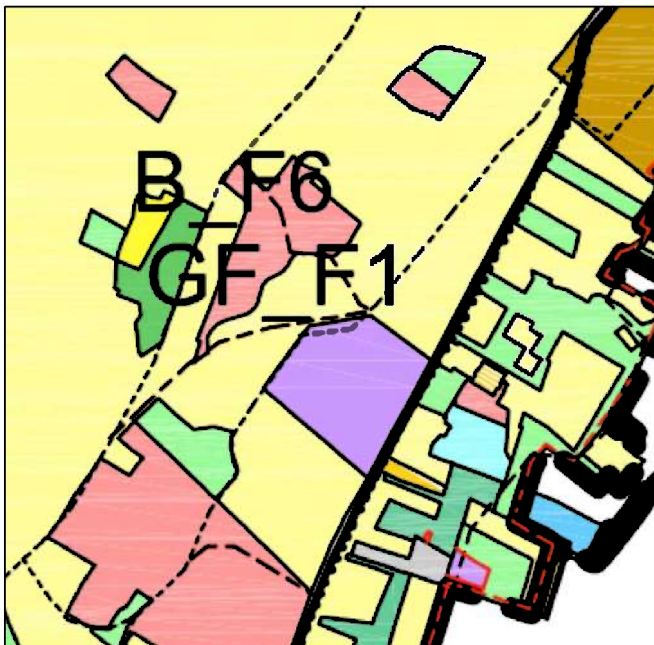
Et areal på om lag 2 daa (Aldor Ingebrigtsens veg) gis boligformål (B_F) og dels grønnstruktur (GF_F3).

Formål KPA 2011: Grønnstruktur.



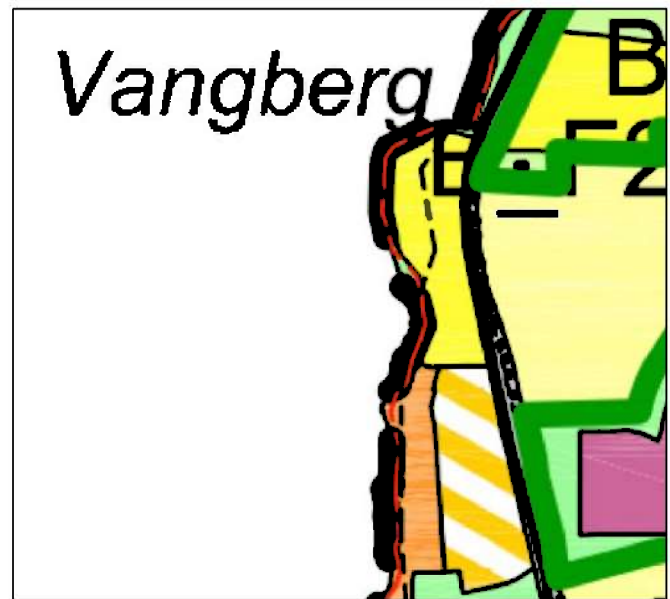
Et areal på om lag 8 daa ved Alfheim stadion avsettes til boligformål (B_F7) og strøkslekeplass (GF_F2) på om lag 5 daa.

Formål KPA 2011: Grønnstruktur – friområde.



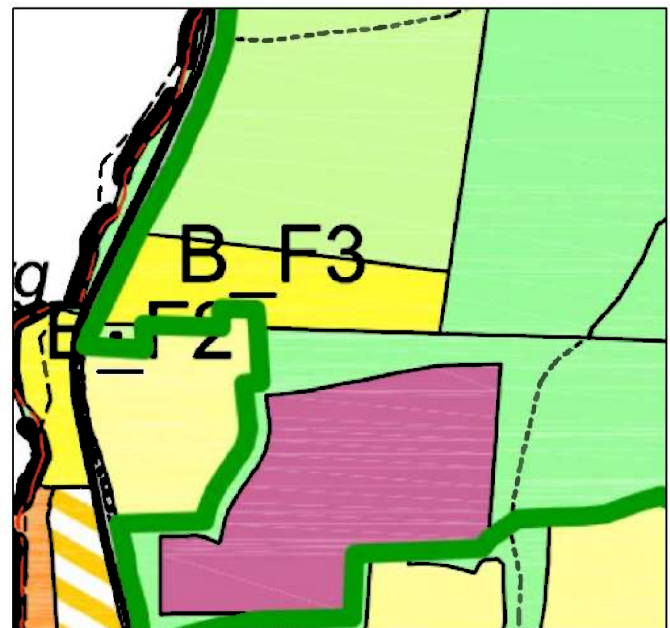
Et areal på drøyt 2 daa ved Mellomvegen/Hvileng avsettes til boligformål (B_F6) og 6 daa til grønnstruktur/friområde (GF_F1).

Formål KPA 2011: Grønnstruktur – friområde.



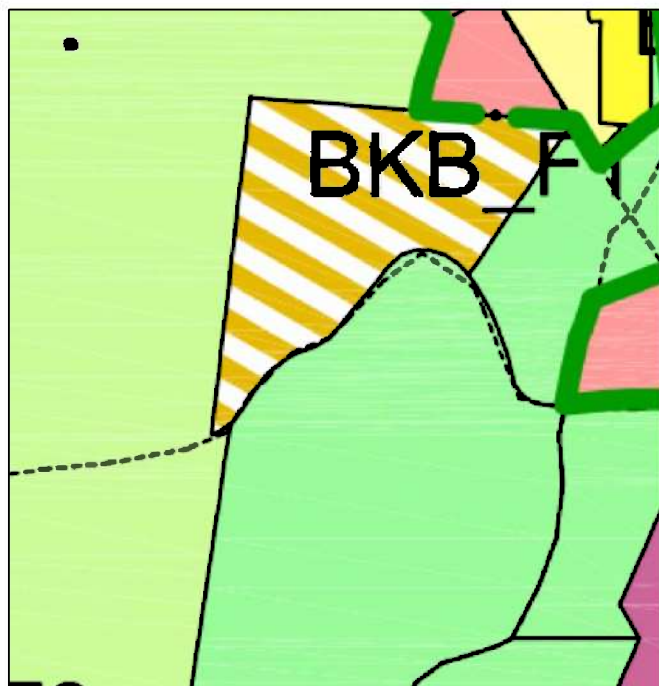
Et areal på omlag 10 daa ved Vangberg/Kvaløyvegen avsettes til boligformål B_F2. Turveg avsettes langs Sandnessundet.

Formål KPA 2011: Byggeområde næring.



Et areal på om lag 28 daa ved Kvaløyvegen sør for Holt avsettes til boligformål (BF_3).

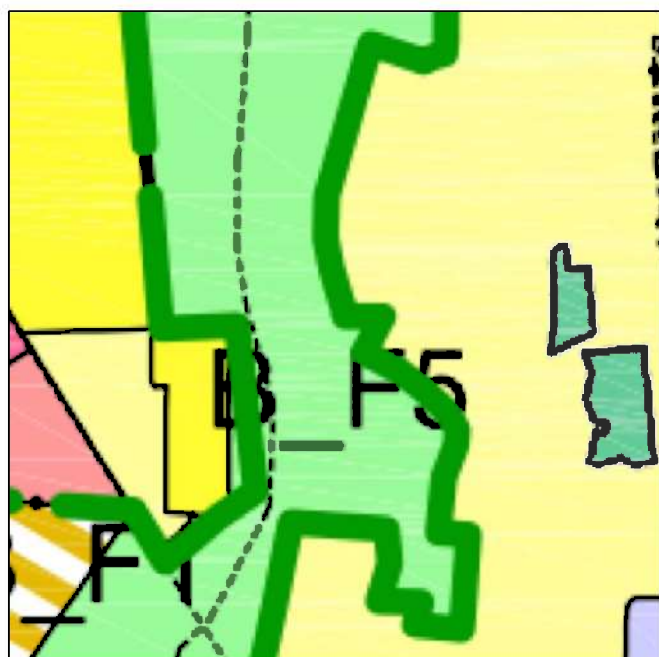
Formål KPA 2011: LNFR



Et areal på 45 daa ved Holt, tunet med eksisterende bebyggelse, avsettes som byggeområde (BKB_F1). Formål KPA 2011: LNFR.



Et areal på om lag 24 daa ved Sommerlyst/Bymyra gis endret formål fra område for bygg og anlegg til område for offt./privat tjenesteyting (BOP_F4).



Et areal på om lag 9 daa ved Åsgård («Sykepleierblokka») gis endret byggeformål, fra offt./privat tjenesteyting til boligformål (B_F5).

