

# **E8 Tindtunnelen - Tromsø kommune**

## **KONSEKVENsutREDNING**

### **TEMARAPPORTER**

#### **NÆRMILJØ**

#### **FRILUFTSLIV**

#### **LOKALT UTBYGGINGSMØNSTER**

**COWI**



## **FORORD**

Polarporten AS som er et aksjeselskap, har startet planlegging av en bomveggtunnel mellom Tromsdalen og Ramfjord i Tromsø kommune. To av planalternativene mellom Tomasjord i nordvest og Ramfjordmoen/Nordbotn i sørøst omfattes av denne utredningen. De to andre planalternativene behandles i andre utredninger.

Tiltaket faller inn under Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Melding med forslag til utredningsprogram lå ute til offentlig ettersyn i perioden 17.03.2003 til 30.04.2003. Utredningsprogrammet ble fastsatt av Vegdirektoratet november 2003.

Denne samler rapporten tar for seg følgende tema utredninger:

- **Nærmiljø**
- **Friluftsliv**
- **Lokalt utbyggingsmønster**

Utredningene av deltemaene er utført i henhold til de føringer som er gitt i fastsatt utredningsprogram. Datainnsamling og utredningsarbeid er utført vinter 2004/2005.

Prosjektleder hos Polarporten AS har vært Terje Walnum. COWI AS har vært innleid som konsulent for tema utredningene. Prosjektleder hos COWI AS har vært siv.ing. Kjetil Nerland.

## INNHOLD:

<b>1</b>	<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>3</b>
1.1	NÆRMILJØ .....	3
1.2	FRILUFTSLIV .....	4
1.3	LOKALT UTBYGGINGSMØNSTER.....	4
<b>2</b>	<b>BESKRIVELSE AV TILTAKET</b> .....	<b>6</b>
2.1	BAKGRUNN FOR PLAN- OG UTREDNING SARBEIDET .....	6
2.2	TILTAKSOMRÅDET .....	6
2.3	BESKRIVELSE AV ALTERNATIVER.....	6
<b>3</b>	<b>NÆRMILJØ</b> .....	<b>9</b>
3.1	INNLEDNING .....	9
3.2	DAGENS SITUASJON .....	10
3.3	VERDI-/SÅRBARHETS VURDERING .....	13
3.4	FREMTIDIG SITUASJON UTEN GJENNOMFØRING AV TILTAKET (0-ALT.).....	13
3.5	TILTAKETS KONSEKVENSER FOR NÆRMILJØET I ANLEGGSPERIODEN .....	13
3.6	TILTAKETS KONSEKVENSER I DRIFTSFASEN .....	14
3.7	OPPSUMMERING AV KONSEKVENSENE FOR DE ULIKE ALTERNATIVENE .....	15
3.8	AVBØTENDE TILTAK .....	15
3.9	BEHOV FOR SUPPLERENDE ELLER OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER.....	16
<b>4</b>	<b>FRILUFTSLIV</b> .....	<b>17</b>
4.1	INNLEDNING .....	17
4.2	DAGENS SITUASJON .....	18
4.3	VERDI-/SÅRBARHETS VURDERING .....	20
4.4	FREMTIDIG SITUASJON UTEN GJENNOMFØRING AV TILTAKET (0-ALT.).....	20
4.5	TILTAKETS KONSEKVENSER FOR FRILUFTSLIVET .....	21
4.6	OPPSUMMERING AV KONSEKVENSENE FOR DE ULIKE ALTERNATIVENE .....	22
4.7	AVBØTENDE TILTAK .....	22
4.8	BEHOV FOR SUPPLERENDE ELLER OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER.....	22
<b>5</b>	<b>LOKALT UTBYGGINGSMØNSTER</b> .....	<b>24</b>
5.1	INNLEDNING .....	24
5.2	DAGENS SITUASJON .....	24
5.3	VERDI-/SÅRBARHETS VURDERING .....	26
5.4	FREMTIDIG SITUASJON UTEN GJENNOMFØRING AV TILTAKET (0-ALT.).....	26
5.5	TILTAKETS KONSEKVENSER FOR UTBYGGINGSMØNSTERET .....	26
5.6	OPPSUMMERING AV KONSEKVENSENE FOR DE ULIKE ALTERNATIVENE .....	28
5.7	AVBØTENDE TILTAK .....	29
5.8	BEHOV FOR SUPPLERENDE ELLER OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER.....	29

## 1 SAMMENDRAG

COWI AS har på oppdrag fra Polarporten AS utredet konsekvenser for deltemaene Nærmiljø, Friluftsliv og Lokalt utbyggingsmønster. Utredningene presenteres i denne rapporten.

### 1.1 Nærmiljø

#### 1.1.1 Dagens situasjon

Tiltaket berører 3 områder direkte, Tomasjord, Nordbotn og Ramfjordmoen. I tillegg vil tiltaket gi konsekvenser for områdene langs eksisterende E8 mellom Fagernes og Tromsdalen.

På Tomasjord berører tiltaket et område som ligger mellom boligområdet i åssiden på den ene siden og E8 og et avfallshåndteringsanlegg ned mot sjøen på den andre. Relevante nærmiljøfunksjoner for beboerne på Tomasjord ligger i Tromsdalen sentrum. Disse nås fra Tomasjord enten til fots, med kollektivtrafikk langs Evjenvegen eller med bil via E8. Skoleveg for barn på Tomasjord går også langs Evjenvegen.

I området Nordbotn, Fagernes og Ramfjordmoen er bebyggelsen konsentrert til Fagernes med en del bebyggelse spredt langs E8 videre innover mot byen og langs Rv 91 opp mot Ramfjordmoen. Nærmiljøfunksjoner som skole og butikk ligger på Fagernes og nås delvis på atkomsveger som også fungerer som gang-/sykkelveger og for øvrig med bil. Det er vanskelig å bevege seg langs E8 der det ikke er separat gang-/sykkelveg. Øvrige nærmiljøfunksjoner finnes i byen.

#### 1.1.2 Tiltakets konsekvenser

På Tomasjord vil tiltaket ikke gi vesentlige konsekvenser for nærmiljøet. Området er belastet med trafikk og støy og tiltaket vil ikke gi en merkbar endring. Det opprettes heller ikke nye barrierer.

Alternativ 1A over Ramfjordmoen, sammen med en omlegging av E8 mellom Sørbotn og Fagernes, vil gi store positive konsekvenser for nærmiljøet på Fagernes og Nordbotn. Trafikken som gir både miljøulempen og utgjør en barriere gjennom stedet, flyttes vekk fra hoveddelen av bebyggelsen. Oppe på Ramfjordmoen vil vegen medføre konflikter med områder som benyttes til friluftsliv og leking.

For alternativ 1B vil tiltaket opprettholde de negative konsekvensene som vegen gir for nærmiljøet i Nordbotn og Fagernes.

For begge alternativene vil tiltaket gi store positive konsekvenser for bebyggelsen langs eksisterende trasé for E8 mellom henholdsvis Fagernes og Tromsdalen og Nordbotn og Tromsdalen.

Samlet vurderes alternativ 1A til å gi middels til stor positiv konsekvens for nærmiljøet. Alternativ 1B er vurdert å gi liten til middels positiv konsekvens.

#### 1.1.3 Avbøtende tiltak

Det er ikke aktuelt med avbøtende tiltak i driftsfasen. I anleggsfasen er det viktig at det gis god informasjon til berørte om tiltaket og hvilke konsekvenser det kan forventes.

## 1.2 *Friluftsliv*

### 1.2.1 *Dagens situasjon*

På Tomasjord er det i dag ingen friluftaktiviteter ved tiltaket. Tiltaket ligger inntil et område som i gjeldende kommuneplan er tenkt som en grønn korridor mellom bebyggelsen og strandsonen. Det må sikres at denne forbindelsen kan opprettholdes, eventuelt legges til et annet område.

Området på Ramfjordmoen benyttes til friluftsliv med lokal og noe regional betydning. Det er noen turstier som krysser alternativ trasé. Området brukes også sporadisk om vinteren. Det er i tillegg aktivitet på travbanen.

I Nordbotn er området som berøres kun av svært lokal betydning.

Langs eksisterende veg er det noe aktivitet langs strandsonen, spesielt på strekningen Fagernes-Nordbotn

### 1.2.2 *Tiltakets konsekvenser*

På **Tomasjord** og i **Nordbotn** gir tiltaket ingen eller små konsekvenser for friluftsliv.

På **Ramfjordmoen** vil tiltaket medføre en ny barriere. Dette gjelder både i anleggs- og i driftsfasen. Bruken av området er likevel ikke så stor at de negative konsekvensene vil bli vesentlige. Det bør sikres gode kryssingsmuligheter i området.

Tiltaket (begge alternativene) medfører at den gamle E8 langs fjorden avlastes vesentlig, noe som vil redusere støybelastningen også i åssidene. Tiltaket åpner også for enklere tilgjengelighet til nye friluftsområder for befolkningen i byområdene. Alternativ 1A gir her kortest avstand og dermed størst gevinst.

Totalt vurderes alternativ 1A å gi liten negativ konsekvens for friluftsliv. Alternativ 1B vurderes å gi ingen til liten positiv konsekvens for friluftslivet.

### 1.2.3 *Avbøtende tiltak*

Det kan være aktuelt å sikre kryssingsmuligheter der turstier krysser dagsoner. Dette kan gjøres ved anlegg av bruer eller underganger. Dette gjelder kun for alternativet over Ramfjordmoen (1A). For øvrig er det ikke foreslått ytterligere avbøtende tiltak.

## 1.3 *Lokalt utbyggingsmønster*

Tiltaket berører henholdsvis Tomasjord-området i vest og Nordbotn og Ramfjordmoen i øst. I tillegg vurderes konsekvensene for strekningen mellom Nordbotn og Tromsdalen.

### 1.3.1 *Dagens situasjon*

På Tomasjord berører tiltaket et areal mellom boligområdene i Evjenveien og E8 umiddelbart øst for avfallshåndteringsanlegget. Dagsonen på 100 meter ligger i et område som i dag ikke i bruk. I gjeldende kommuneplan for Tromsø er dette området avsatt til friområde og næringsområde. Friområde vil kunne utgjøre en viktig korridor mellom boligområdet og en mulig fremtidig opprustet strandsone langs sjøen. Det foreligger ingen konkrete planer for utbygging her.

På Ramfjordmoen finnes i dag en del boliger langs Rv 91. Videre domineres området av EISCAT-senteret, med sine store antenner og en travbane/racerbane. Det er ingen konkrete planer for utbygging her.

Det pågår planarbeider med en omlegging av dagens E8 mellom Sørbotn og Lauksletta, forbi Ramfjord/Fagernes. Valg av endelig trasé er usikkert men vil ha stor betydning for muligheter i området.

På Nordbotn består tiltaksområdet av jordbruksarealer og spredt bebyggelse. Det er ingen planer for fortetting i området.

Områdene langs eksisterende E8 har spredt boligbebyggelse, med en fortetting nærmere byområdet. Det er vist enkelte områder i kommuneplanen som er aktuelle for fortetting. For øvrig begrenses mulighetene for utbygging i stor grad av skredfare.

### 1.3.2 Tiltakets konsekvenser

Tiltaket medfører en generell forbedring av transportsystemet i regionen. Dette gjelder spesielt i forhold til Nordbotn, Ramfjord og Fagernes samt Sørbotn, men også for innlandet generelt. Dette vil bety at det kan bli aktuelt som følge av tiltaket å legge opp til en videre utbygging i disse områdene, med en forholdsvis kort pendleveg til Tromsø by.

Tiltaket er ikke tatt inn i kommunens kommuneplan, og det er heller ikke gjort nærmere vurderinger av områdenes egnethet for utbygging.

I denne utredningen vurderes muligheten for videre utbygging av disse områdene som en positiv konsekvens

For områdene langs dagens E8 mellom Nordbotn og Tromsdalen vil trafikkreduksjonen gi muligheter for en videre fortetting, spesielt med boliger.

Tiltaket vil kunne berøre en grøntkorridor som vil være viktig å utvikle i forbindelse med en fremtidig utvikling på **Tomasjord**. Hvorvidt det er snakk om en direkte konflikt, vil følge av detaljprosjekteringen og en videre optimalisering av traséen. For øvrig vil den korte dagsonen ikke gi konsekvenser for det lokale utbyggingsmønsteret.

På **Ramfjordmoen** foreligger det ingen konkrete planer for utbygging i området. Tiltaket vil kunne gi muligheter for en utbygging i området, med en redusert kjøretid til Tromsø sentrum.

Alternativet gir en vesentlig reduksjon i trafikken på dagens E8 mellom Fagernes og Nordbotn (i forhold til alternativ 1B), noe som vil kunne åpne for boligbygging i dette området.

På **Nordbotn** er det ingen planer for utbygging i området. Tiltaket gir ingen konsekvenser for det lokale utbyggingsmønsteret her.

Samlet vurderes tiltaket å gi **middels positiv konsekvens** for det lokale utbyggingsmønsteret. Alternativ 1A over Ramfjordmoen vurderes som noe bedre enn alternativ 1B.

### 1.3.3 Avbøtende tiltak

Det er ikke aktuelt med avbøtende tiltak i forbindelse med lokalt utbyggingsmønster.

## 2 BESKRIVELSE AV TILTAKET

### 2.1 Bakgrunn for plan- og utredningsarbeidet

Hensikten med tiltaket er å forkorte kjøredistansen for trafikantene på Europaveg 8 mellom Ramfjord og Tromsdalen, som er den viktigste innfartsvegen til Tromsø.

Tiltaket kan innkorte avstanden mellom Ramfjordmoen/Fagernes og Tomasjord fra ca 26/24 km til ca. 12,5 og 12,9 km.

Prosjektet har en mulig kostnadsramme over 400 millioner kroner. Tiltaket er derfor et vedlegg I – tiltak som utløser krav om konsekvensutredning etter reglene i plan- og bygningslovens kap. VII a og tilhørende forskrift om konsekvensutredninger av 21. mai 1999. Det skal derfor utarbeides konsekvensutredning for tiltaket. Utredningen skal oppfylle de kravene som er stilt i dette utredningsprogrammet.

### 2.2 Tiltaksområdet

Tiltaksområdet strekker seg fra Ramfjordmoen/Nordbotn i sørøst til Tomasjord i nordvest inkludert nåværende E8 i dagen mellom Tomasjord og Ramfjord (alt.0).

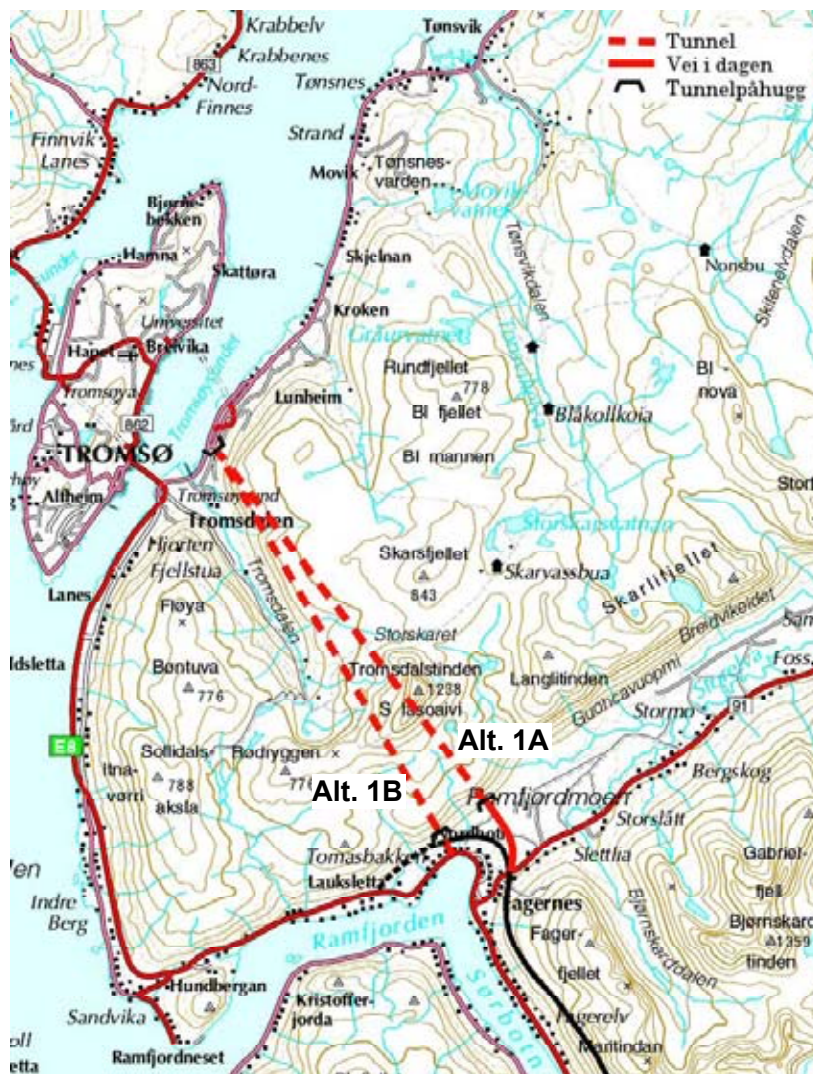
### 2.3 Beskrivelse av alternativer

#### 2.3.1 Alternativer

I meldingen for tiltaket ble det presentert 3 tunnelalternativer. I tillegg er det i brev fra Vegdirektoratet, datert 22.03.2004, åpnet for en variant til ett alternativ (1A), slik at det totalt er 4 alternativer. I denne utredningen er det fokusert på 2 alternativer, begge med påhugg på Tomasjord. Disse er

#### Alternativ 1A: Lang tunnel Ramfjordmoen – Tomasjord

Alternativet forutsettes å knytte seg til en omlagt E8 der denne krysser Rv 91, ca 1,5 km øst for dagens kryss mellom E8 og Rv 91 på



Figur 1 Tiltaksområdet og alternativ 1A og 1B



Fagernes. Utformingen av dette krysset er foreløpig ikke planlagt. Videre fortsetter vegen i dagsone på 1,8 km, først mot nord og deretter i en stor sving mot nordvest syd for Hestesletta og like i overkant av Nordbotndalen. De siste 600 meterne inn mot tunnelpåhugget går vegen i rett strekning og går inn i fjellet mellom Sennli- og Sennavatnan. Lengden på tunnelen er ca. 10,7 km.

Den vestre dagsonen av tunnelen ligger i forlengelsen av stikkveg mellom Evjenvegen og Tomasjordvegen, mellom Evjenvegen 65 og 67. På grunn av fjelldekningen her, vil tunnelen bli anlagt som en ca. 70 meter lang betongkulvert fra umiddelbart vest for Evjenvegen og østover. Fra tunnelportalen er det ca. 100 meter til senterlinja på dagens E8. Krysset her vil bli en rundkjøring.

### **Alternativ 1B: Lang tunnel Tomasjord - Nordbotn.**

Vegen tar av fra dagens E8-trasé i Nordbotn og går i dagen på en strekning på 250 meter, gjennom en opptil 15 meter høy skjæring inn mot tunnelpåhugget. Tunnellengden er 11,1 km. Dagsonen og kryss med E8 på Tomasjord er likt som i alternativ 1A.

Den vestre dagsonen av tunnelen ligger i forlengelsen av stikkveg mellom Evjenvegen og Tomasjordvegen, mellom Evjenvegen 65 og 67. På grunn av fjelldekningen her, vil tunnelen bli anlagt som en ca. 70 meter lang betongkulvert fra umiddelbart vest for Evjenvegen og østover. Fra tunnelportalen er det ca. 100 meter til senterlinja på dagens E8. Krysset her vil bli en rundkjøring.

Det er alternativ 1A og 1B som utredes i foreliggende temarapporter.

De øvrige alternativene, beskrevet kort nedenfor, vil bli utredet i egne rapporter. Disse alternativene er:

### **Alternativ 2: Kort tunnel Nordbotn - Øvre Tromsdalen (Området Dalheim).**

Lengde ca 6,6 km for selve tunnelen, total veglengde noe over 11 km fram til E8 i Tromsdalen ved Tromsdalselva/Småbåthavna. Tunnelen kommer ut i dagen øverst i Tromsdalen. Den må etter all sannsynlighet kombineres med lokkløsning eller flere mindre tunneler for å avdempe skadevirkninger nedover i Tromsdalen.

Dette hovedalternativet har flere underalternativ i form av tunneler/veg i dagen/lokk løsninger på strekningen Øvre Tromsdalen - E8 ved Småbåthavna.

### **Alternativ 3: Lang tunnel Nordbotn – Novakrysset (Rundkjøring E8).**

Lengde ca 10,5 km. Tunnelen kan munne ut direkte til nåværende rundkjøring på E8. Påhuggsforhold og geologiske forhold blir delvis undersøkt av Vegvesenet i arbeidet med kommunedelplanen for Tromsdalen sentrum.

Nesten hele denne traséen blir i tunnel gjennom Fløyfjellet og Tromsdalstinden. Nova-krysset knytter sammen E8 med Bruveien og Solstrandveien forbi 2 kjøpesentre.

## **2.3.2 0-alternativet**

0-alternativet innebærer en E8 som hovedinnsfartsåre til Tromsø uten tunnel mellom Tromsdalen – Ramfjord. 0-alternativet følger dagens trasé på hele strekningen. Det er ikke kjent at det er planlagt tiltak på vegen, og det tas derfor utgangspunkt i dagens situasjon.

Vegvesenet har utredet flere alternative omlegginger av E8 på strekningen Sørbotn-Lauksletta (vest for Nordbotn). Det er også vedtatt kommunedelplan etter det såkalte Fagernesalternativet, som går gjennom Fagernes, deler bygda i 2 og følger dagens trasé fra svingen i Nordbotn. Vei bak/nord for bebyggelsen er et forkastet alternativ som kommunen har bedt om å få fram pånytt i form av ny

reguleringsplan. Kommunen har ikke bedt om vestre alt (på vestsiden av Sørbotn og i bru over Ramfjorden til lauksletta), men får det som en mulighet fra Vegvesenet.

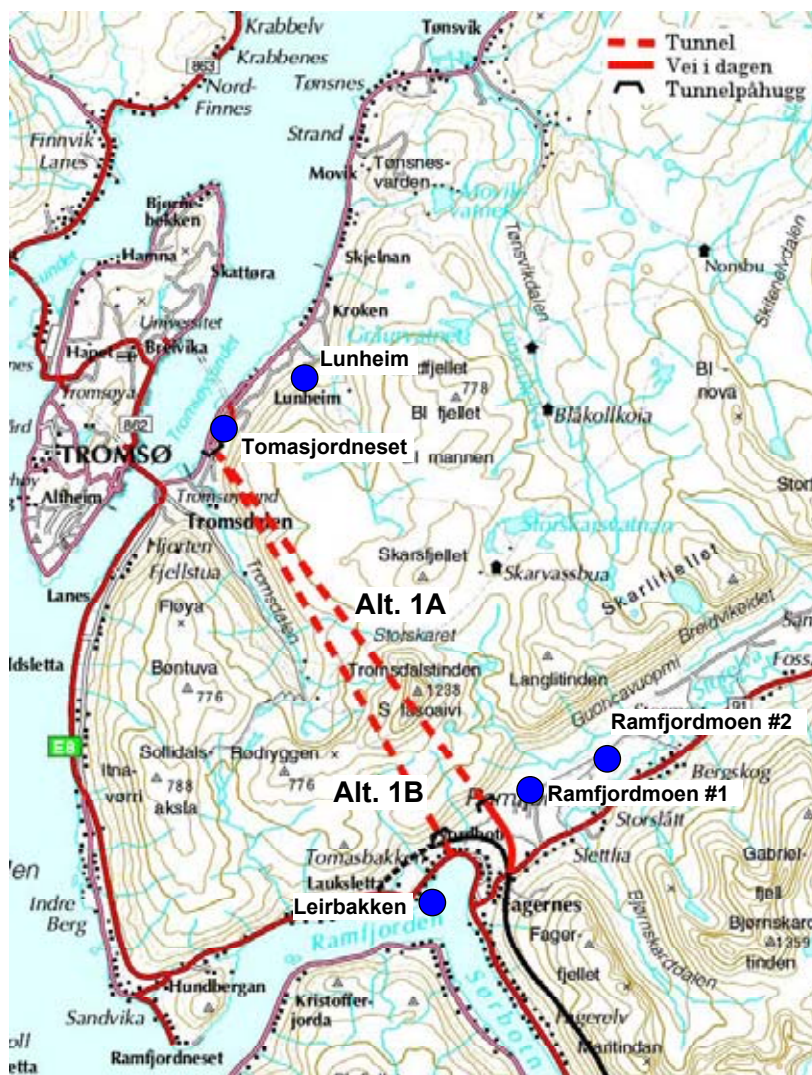
Denne utredningen beskriver ikke i forhold til vedtatt plan, men i forhold til dagens situasjon.

Avstanden Fagernes – Tromsøysundtunnelen er på ca 24 km.

0-alternativet fungerer som referanse for vurdering av de øvrige alternativene, og beskriver en tenkt fremtidig situasjon uten at tiltaket er gjennomført.

### 2.3.3 Massedeponier

Det er 5 alternative lokaliseringer av massedeponier. Avhengig av behov kan flere av disse benyttes samtidig. Massedeponiene er forutsatt som midlertidige deponier.



Figur 2 Alternative massedeponier markert med blått

## 3 NÆRMILJØ

### 3.1 Innledning

#### 3.1.1 Utdrag fra utredningsprogrammet:

*Begrepet brukes om helheten i folks daglige livsmiljø. Det omfatter samspillet mellom mennesker og deres fysiske omgivelser. I temaet "nærmiljø" inngår både prissatte og ikke prissatte konsekvenser. De prissatte er knyttet til endringer i støy, og lokal luftforurensning og støv/skitt fra vegtrafikken i bolig, og inngår i nyttekostnadsberegningen. Dagens situasjon, og virkningene av tiltaket med hensyn til disse faktorene skal oppgis, men ikke tas med i betydningsvurderingene siden de er prissatt.*

*Viktige elementer i nærmiljøbegrepet vil være:*

- trygghet*
- helse og trivsel/ytre miljøfaktorer*
- aktivitetsmuligheter*
- nærmiljøfunksjoner(nærhet til/sammenheng)*

*Sentrale punkter vil være boliglokalisering, uteoppholdsareal, skoler, forretninger, lokale servicetilbud, arbeidsplasser, ferdselslinjer, trafikkens omfang og sammensetning, fartsnivå, trafikantgrupper etc. Det utredes konsekvenser for bomiljø, oppvekstmiljø, sosiale og helsemessige forhold, trafiksikkerhet, utrygghetsfølelse og vegen som fysisk barriere. Det vurderes forslag om og prinsipper for avbøtende tiltak. Konsekvensark utarbeides. Kommuneadministrasjonen konsulteres ved behov.*

#### 3.1.2 Influensområde

Influensområde består primært av eksisterende og foreslåtte vegtraséer samt bebyggelse og eventuelle nærmiljøfunksjoner i tilknytning til disse. Sekundært kan de østre delene av Tromsø kommune legges til grunn for vurderinger omkring atkomst til sentraliserte nærmiljøfunksjoner.

#### 3.1.3 Metode for temautredning

Temaet nærmiljø er overlappende med enkelte andre tema i konsekvensutredningen. Dette gjelder eksempelvis tema som friluftsliv og utbyggingsmønster. I tillegg er Staten vegvesens Håndbok 140 lagt til grunn for temautredningen. Tromsø kommunes internettside har også fungert som grunnlag for utredningen.

Det er vurdert eventuell barrieredivisjon av tiltaket. Herunder hører også vurdering av utrygghetsfølelse, blant annet sett i forhold til ulykkessituasjonen. Begge disse aspektene er relatert til vegens bredde og trafikkvolum. Ulykkessituasjonen omtales kvantitativt i egen rapport.

I temaene friluftsliv og lokalt utbyggingsmønster er det aspekter som også berører nærmiljøet. Dette gjelder eksempelvis tilgang til gode nærfriluftslivsområder og godt utbygde servicefunksjoner. Disse aspektene er inkludert i konsekvensbetragtningene i andre temarapporter og tas derfor ikke med i vurderingene i denne rapporten, men nevnes der dette er relevant.

For å beregne støy langs vegtraséene er det benyttet digitale/digitaliserte kart og programmet NovaPoint Støy. Pga endrede retningslinjer har vi måttet simulere overgangen fra døgnekvivalent støynivå til begrepet  $L_{den}$ , som vektet støybidrag om kvelden med +5 dBA og natten +10 dBA.

### Retningslinjer for støy

For trafikkstøy gjelder retningslinjene T-1442 fra MD, med anbefalte støygrenser ved etablering av ny støyende virksomhet og bygging av boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager. Alle tall i tabellen er oppgitt i dB, frittfeltsverdier.

Støykilde	Støynivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk $L_{den}$	Støynivå utenfor soverom, natt kl. 23 - 07
Vei	55 $L_{den}$	70 $L_{5AF}$

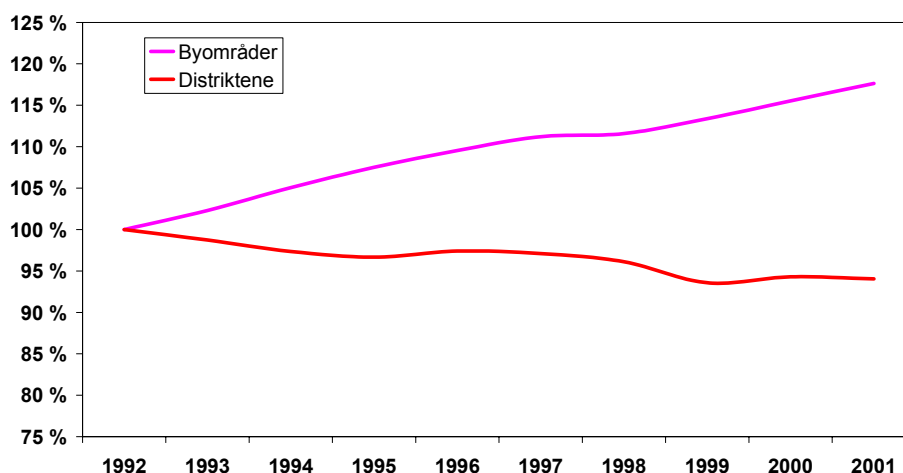
- Grenseverdiene for ekvivalentnivå gjelder støynivå midlet over år, som angitt i definisjonen av  $L_{den}$  og  $L_{night}$ .
- Grenseverdiene for uteplass må være tilfredsstillende for et nærområde i tilknytning til bygningen som er avsatt og egnet til opphold og rekreasjonsformål.
- Krav til maksimalt støynivå i nattperioden gjelder der det er mer enn 10 hendelser pr. natt.

### 3.2 Dagens situasjon

Tromsø kommune hadde 1.1.2004 61 897 innbyggere. Dette utgjør ca. 40 % av Troms fylkes innbyggere. Tromsø er da også ikke bare fylkets men også landsdelens hovedstad for kultur, forskning, utdanning, næring, og transport.

Kommunen har en stor del av sin befolkning konsentrert til byområdet, med 89 % av den totale befolkningen bosatt her. Utviklingen viser at det har foregått en forskyvning av befolkningen inn mot byområdet.

Befolkningsutvikling Tromsø kommune - 100 % tilsvarende 1992-tall



Figur 3 Befolkningsutviklingen i Tromsø kommune fra 1992 til 2004

### 3.2.1 Tomasjord

Tiltaket (alternativ 1A og 1B) ligger i overgangen mellom boligområdet i åssiden og beltet ned mot fjorden som består av samferdselsanlegg (E8) og gamle industriområder i transformasjon. Ferdsel i nærområdet foregår langs Evjenvegen og andre boligater i boligområdene. De mest brukte nærmiljøfunksjonene, som handel, skoler og barnehager og turområder, ligger i Tromsdalen sentrum, 500-1000 meter syd for tiltaket og videre innover i selve Tromsdalen, og nås fra boligområdene på Tomasjord enten til fots eller med kollektivtrafikk langs Evjenvegen eller med bil via E8.

Det ligger to grunnskoler i Tromsdalen. Dette er Tromstun skole og Tromsdalen skole. I tillegg er det en videregående skole. Skolevegen til disse skolene går i boligatene og berøres ikke av tiltaket.

Det er usikkert om området mellom Evjenvegen og E8 benyttes av barn til lek, men det antas at det finnes mer attraktive områder i nærmiljøet. Dette gjelder særlig området ved skolene og Tromsdalen.

Området som blir berørt av tiltaket er derfor begrenset til umiddelbart inntil veganlegget. Dette begrunnes med at tiltaket ligger i et område med liten verdi i forhold til nærmiljøet og som allerede ligger i tilknytning til et større veganlegg.

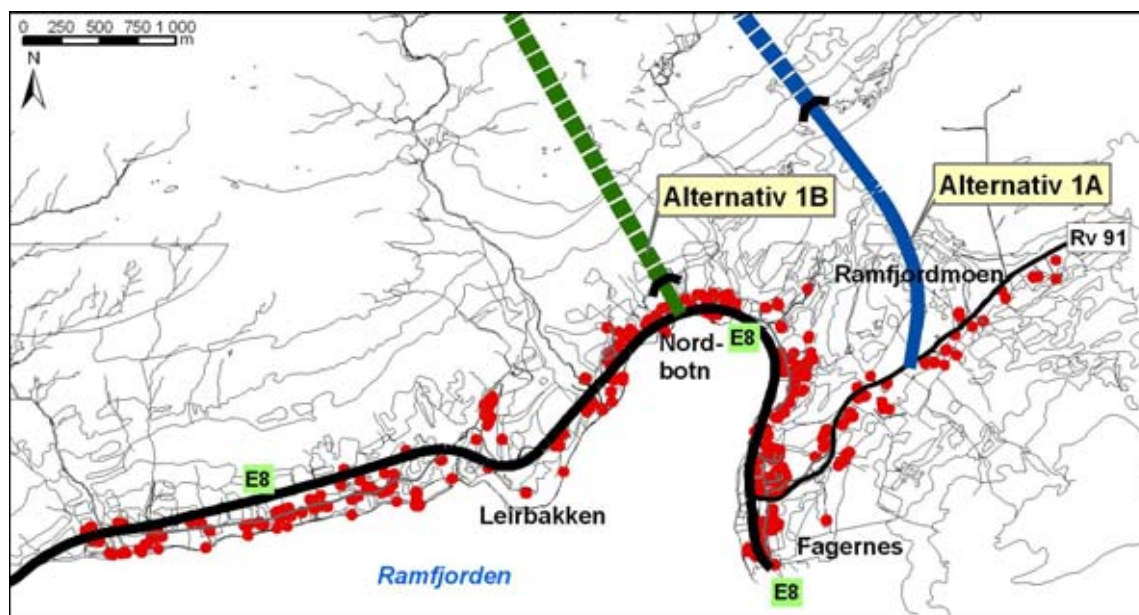
### 3.2.2 Nordbotn, Fagernes, Ramfjordmoen

Begge alternativene berører bebyggelsen og nærmiljøet i området. Bebyggelsen her er spredt, med en konsentrasjon rundt Fagernes, ved krysset mellom E8 og Rv 91. Her ligger Ramfjord skole med idrettsbane og en barnehage samt butikk. Nærmiljøfunksjonene i området er dermed konsentrert til Fagernes. For øvrige funksjoner, eksempelvis helse- og sosialrelaterte tjenester, må man inn til byen.

Langs E8 rundt hele Nordbotn er det en del småbruk. Videre er det en del bebyggelse vest for Leirbakken, på Lauksletta og langs Rv 91 fra Fagernes og opp på Ramfjordmoen.

Beboerne på Lauksletta må ut på E8 for å komme til nærmiljøfunksjonene på Fagernes.

Fra bebyggelsen langs Rv 91 må man også gå langs riksveg for å komme til Fagernes.



Figur 4 Bebyggelse i Nordbotn, Fagernes, Ramfjordmoen

Parallelt med E8 på strekningen Nordbotn-Fagernes er det egen atkomstveg til boligene, kombinert med gang-/ sykkelveg. Denne er vist på figur 5 og går fra bebyggelsen vest for Alternativ 1B til



Fagernes. Parallelt med E8 på denne strekningen er det derfor god fremkommelighet og liten barrierevirkning som følge av E8. Mellom bebyggelsen og sjøen, derimot, utgjør riksvegen en vesentlig barriere.

Ramfjord skole har 205 elever fordelt på 1.–10. årskull. Skolekretsen dekker Nordbotn, Sørbotn og halvveis over til Breivik. På skolen er det også skolefritidsordning. Det er en trygg skoleveg for barna mellom Nordbotn og Ramfjord. For barn i bebyggelsen utenfor Leirbakken, er det ikke egen gang-/sykkelveg inn til Nordbotn. Langs Rv 91 er det egen gang-/sykkelveg kun de siste 5-600 metrene ned mot E8.

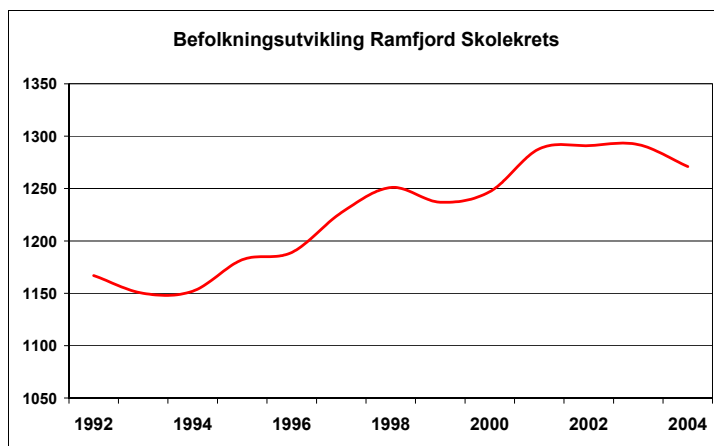
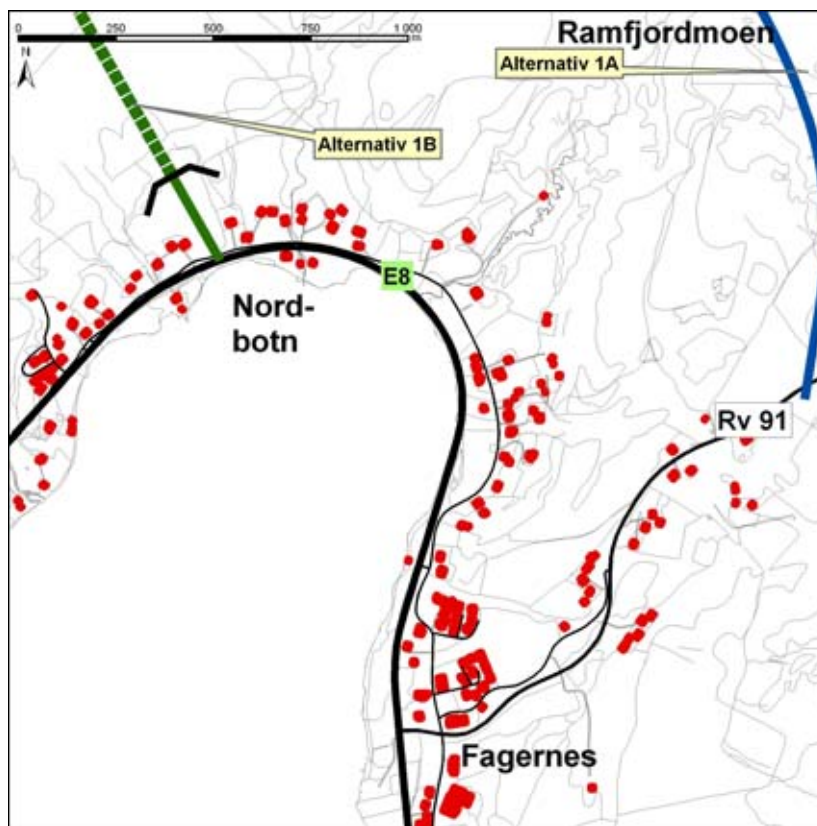
Befolkningsutviklingen i skolekretsen tilhørende Ramfjord skole har vært motsatt av den generelle utviklingen i distriktet innenfor kommunen, med en stigende tendens siden 1992. Det har riktignok vært en liten nedgang det siste året, men det er for tidlig å si om dette er en vedvarende trend

På Ramfjordmoen er det ingen nærmiljøfunksjoner, men området brukes til nærfriluftslivsaktiviteter. Blant annet benyttes bakkene vest for Nordbotndalen til aking. Dette er områder som vil ligge inntil tunnelpåhugget.

### 3.2.3 Gammel E8-trasé

Dagens E8-trasé mellom Fagernes og Tromsdalen går i hovedtrekk utenom bebyggelsen. Vegen hadde i 2003 en årsdøgntrafikk som varierer fra 4.600 ved Fagernes til i overkant av 10.000 inn mot rundkjøringen ved Tromsøysundtunnelen. Vegen har 2 felt på hele strekningen.

Vegen oppleves som en barriere samtidig, den gir miljølempere, spesielt i form av støybelastning og den kan oppleves som utrygg. Miljølempene er spesielt fremtredende i Tromsdalen som er relativt



Figur 6 Befolkningsutviklingen i Ramfjord skolekrets fra 1992 til 2004

hardt belastet av trafikk. Barriere- og utrygghetsfølelse vil være fremtredende på hele strekningen, og spesielt der det ikke er parallelle ferdselsalternativer.

### **3.2.4 Støysituasjonen**

Det er beregnet støy på dagens vegnett med trafikk som forventet i 2020. Disse beregningene viser at det er særlig vegstrekningen E8 langs Ramfjorden i Nordbotn det er boliger som er støyutsatt. I dette området er de fleste boligene langs vegen utsatt for utendørs støynivå over 55 dBA  $L_{den}$ .

Også langs E8 på Tomasjordsiden og ved Tromsdalen er det flere boliger som er støyutsatt.

### **3.2.5 Massedeponier**

Av områder som er planlagt benyttet som massedeponiområder er det kun Lunheim som vil gi negative konsekvenser i forhold til nærmiljøet. Atkomsten til det gamle steinbruddet vil gå gjennom samleveger og boligater.

## **3.3 Verdi-/sårbarhetsvurdering**

På bakgrunn av beskrivelsen ovenfor, gis nærmiljøet ved de tre vegstrekningene, følgende verdivurdering:

Tomasjord – området har middels verdi

Ramfjordmoen – området har liten verdi

Fagernes – området har stor verdi

Nordbotn – området har middels verdi

## **3.4 Fremtidig situasjon uten gjennomføring av tiltaket (0-alt.)**

En videre trafikkvekst på dagens E8 mellom Fagernes og Tromsdalen vil gi marginale endringer i støyforholdene her.

Vegen opprettholdes som en barriere som sakte forsterkes i takt med trafikkveksten.

## **3.5 Tiltakets konsekvenser for nærmiljøet i anleggsperioden**

Anleggsperioden vil normalt sett kunne gi store konsekvenser for nærmiljøet tett inntil anlegget. I dette tilfelle er det forholdsvis korte dagsoner som ligger inntil bebyggelse. Den største konsekvensen i anleggsperioden vil dermed kunne bli

- Usikkerhetsfølelse som følge av sprengning
- Mye massetransport

Det forventes at sprengning i nærhet av bebyggelse vil være svært avgrenset i tid, og at dette ikke vil være et vesentlig moment i forbindelse med anleggsvirksomheten.

Massetransporten vil kunne være omfattende. Avhengig av valg av massedeponi, vil dette gi negative konsekvenser for berørte nærmiljøer. For Tomasjordsiden, vil et massedeponi på Lunheim medføre

økt tungtransport på smågater i boligbebyggelse (Kroken), noe som vil medføre negative konsekvenser.

Også for alternativ 1B på Nordbotn, vil massetransporten gå på veger og inntil nærmiljøer som vil bli berørt. Problemene her er likevel av mindre omfang, da det er snakk om massetransport på veg som allerede har forholdsvis høy trafikk.

### **3.6 Tiltakets konsekvenser i driftsfasen**

Det er sett på hvordan tiltaket vil endre nærmiljøet i influensområdet. Generelt gjelder at tiltaket vil kunne føre til ny utbygging i influensområdet, spesielt i Fagernes/Ramfjord-området, noe som vil kunne gi et bedre servicetilbud i området, både i form av handelstilbud og offentlige tilbud.

#### **3.6.1 Tomasjord (Alternativ 1A og 1B)**

Tunnelpåhugget og vegen mellom dette og E8 vil ikke medføre vesentlige endringer for nærmiljøet på Tomasjord. Det området som berøres av vegen har liten betydning for nærmiljøets funksjon.

Området rundt tiltaket er i dag lite attraktivt og vil sannsynligvis gjennomgå en transformasjon både før og etter gjennomføring av tiltaket. Det er derfor viktig at sidearealene til vegen planlegges slik at følsomme arealer ikke legges inntil vegen. Dette gjelder eksempelvis lekeplasser og andre friområder som benyttes av barn og unge.

Den samlede støybelastningen i området endres også marginalt, da trafikken som før tiltaket går på E8 ikke endres vesentlig som følge av tiltaket.

#### **3.6.2 Ramfjordmoen (alternativ 1A)**

Alternativ 1A fører trafikken opp på Ramfjordmoen, i hovedsak utenom bebyggelsen. Alternativet forutsettes gjennomført sammen med en omlegging av E8 mellom Fagernes og Sørbotn, og vil medføre en vesentlig forbedring av nærmiljøet på Fagernes, i Nordbotn og videre langs dagens E8 inn mot Tromsø by. Trafikkvolumet på den gamle E8 utenfor byområdet forventes å ligge i størrelsesorden 1000 kjøretøy pr. døgn.

Vegomleggingen vil gi stor positiv konsekvens for nærmiljøet spesielt i Nordbotn/Fagernes, med sterkt redusert støybelastning for boligene her samt en redusert barrierevirkning. Skolevegen vil også bli vesentlig tryggere som følge av trafikkreduksjonen.

Vegen over Ramfjordmoen vil ha negativ konsekvens for aktiviteter for barn, da områdene på moen benyttes blant annet til aking i sesongen. Vegen vil gi nærføring til disse lekeområdene, men det antas at områdene gir tilstrekkelige alternativer.

For øvrig har en ny veg over Ramfjordmoen liten konsekvens for nærmiljøet.

#### **3.6.3 Nordbotn (alternativ 1B)**

Avhengig av eventuell omlegging av E8 på strekningen Sørbotn – Laukslett vil alternativet gi konsekvenser langs deler av dagens E8 i området. Disse konsekvensene omtales i egen utredning for dette prosjektet. Uansett valg av alternativ for omleggingen, vil et tunnelpåhugg på Nordbotn gi større nærføring til bebyggelse og dermed større negative konsekvenser for nærmiljøet. Støysituasjonen opprettholdes, samtidig som barrieren som vegen utgjør gjennom området, også opprettholdes.



### 3.6.4 Gammel E8-trasé

Ved utbygging av tiltaket (gjelder begge alternativene), vil den gamle E8-traséen mellom Fagernes/Nordbotn og Tromsdalen få vesentlig mindre trafikk enn i dagens situasjon. Begge utbyggingsalternativene vil dermed medføre en stor positiv konsekvens for denne strekningen.

## 3.7 Oppsummering av konsekvensene for de ulike alternativene

### 3.7.1 Alternativ 1A – Ramfjordmoen – Tomasjord

Alternativet gir ingen vesentlige konsekvenser for nærmiljøet på Tomasjord. Tiltaket gir en liten trafikkreduksjon i trafikken på E8 mellom Turistveien og ny rundkjøring ved tunnelpåhugget med Tindtunnelen, men dette er forholdsvis marginalt.

Alternativet medfører at E8 føres utenom bebyggelsen i Nordbotn, og gir dermed en vesentlig reduksjon i støysituasjonen og barrierevirkning langs gamle E8. Sammen med en eventuell omlegging av E8 mellom Sørbotn og Fagernes, vil tiltaket gi avlastning av nærmiljøet på Fagernes. Dette betyr vesentlig mindre trafikk gjennom bebyggelsen på Fagernes og dermed bedre tilgjengelighet til funksjoner her. Dette vil også gi en bedre situasjon i forhold til barn og unge. På Ramfjordmoen medfører alternativet nærføring til lekeområder for barn.

Langs gammel E8 mellom Nordbotn og Tromsø, vil alternativet gi stor positiv konsekvens, gjennom reduksjon av støybelastning og barrierevirkning.

Totalt sett vurderes alternativet å gi middels til stor positiv konsekvens for nærmiljøet. Dette er begrunnet med trafikal avlastning for Fagernes, Nordbotn og strekningen langs dagens E8 videre inn mot byen.

### 3.7.2 Alternativ 1B – Nordbotn – Tomasjord

Alternativet gir ingen konsekvens for nærmiljøet på Tomasjord

Alternativet medfører at E8 fortsatt føres langs bebyggelsen i Fagernes og Nordbotn, og dermed opprettholder miljøulempene og barrierevirkningen på stedet. Dette er tilsvarende 0-alternativet.

Langs gammel E8 mellom Nordbotn og Tromsø, vil alternativet gi stor positiv konsekvens, gjennom reduksjon av støybelastning og barrierevirkning.

Totalt sett vurderes alternativet å gi liten til middels positiv konsekvens for nærmiljøet. Dette begrunnes med trafikal avlastning av strekningen langs eksisterende E8.

## 3.8 Avbøtende tiltak

Det er viktig at beboere rundt anlegget informeres godt om tiltaket og om hvilke konsekvenser det vil få, spesielt i anleggsperioden. Dersom massedeponi i Lunheim velges, er det spesielt viktig at både beboere og sjåfører informeres om risiko og eventuelle restriksjoner i forbindelse med massetransporten.

For øvrig anses det ikke å være aktuelt med avbøtende tiltak.

### 3.9 Behov for supplerende eller oppfølgende undersøkelser

Det er ikke behov for supplerende undersøkelser i forhold til temaet Nærmiljø.

Oppsummering av konsekvenser for: NÆRMILJØ		
<b>Generell beskrivelse av situasjon og egenskaper</b>	Nærmiljøet på Tomasjord består av boliger i et større boligområde. Området har dermed stor verdi.  Nordbotn består av spredt bebyggelse med nærmiljøfunksjoner samlet på Fagernes. Området langs fjorden har middels verdi, området på Ramfjordmoen har liten verdi	<i>Vurdering av verdi:</i> <i>Liten Middels Stor</i>  ----- -----  ▲
<b>Kvantitativ og verbal beskrivelse av konsekvenser (omfang)</b>		<i>Samlet vurdering</i> <i>a) Prissatte</i> <i>b) Ikke prissatte</i>
<b>Alt. 0 Dagens situasjon med økt trafikk</b>	0-alternativet medfører en jevn trafikkøkning med tilhørende støyforurensning og barrierevirkning.	
<b>Alt. 1A Tomasjord - Ramfjordmoen</b>	<b>Tomasjord</b> – Vegtraséen berører knapt nærmiljøet, skaper ingen nye barrierer og gir ingen vesentlig endring av støyforholdene.  <b>Fagernes, Nordbotn</b> og strekningen <b>lang eksisterende E8</b> inn til byen avlastes vesentlig for trafikk, med positive konsekvenser for støy og barrierevirkning. På <b>Ramfjordmoen</b> innebærer alternativet en ny barriere gjennom området.  <b>Omfang:</b> Stort neg. Middels neg. Lite/intet Middels pos. Stor pos.  ----- ----- ----- -----  ▲	<i>Forringelse av landskapselementer og landskapsrom.</i> <i>a) Ingen</i> <i>b) Middels til stor positiv konsekvens</i>
<b>Alt. 1B Tomasjord - Nordbotn</b>	<b>Tomasjord</b> – Vegtraséen berører knapt nærmiljøet, skaper ingen nye barrierer og gir ingen vesentlig endring av støyforholdene  I <b>Nordbotn</b> medfører alternativet at trafikkbelastningen opprettholdes gjennom stedet på dagens E8-trasé, med tilhørende ulemper (støy og barriere).  Langs gammel E8-trasé mellom Nordbotn og Tromsø by vil alternativet gi stor positiv konsekvens ved at støybelastning og barrierevirkning reduseres vesentlig.  <b>Omfang:</b> Stort neg. Middels neg. Lite/intet Middels pos. Stor pos.  ----- ----- ----- -----  ▲	<i>Forringelse av kulturlandskapet</i> <i>a) Ingen</i> <i>b) Liten til middels positiv konsekvens</i>
<b>Utelatte konsekvenser</b>	Ingen merknad	

## 4 FRILUFTSLIV

### 4.1 Innledning

#### 4.1.1 Utdrag fra utredningsprogrammet:

*Her menes opphold og fysisk aktivitet i friluft med sikte på miljøforbedring, mosjon og naturopplevelser.*

*Følgende områder kartlegges:*

- nærområder, herunder lekeplasser, løkker, parker o.l. (ses i sammenheng med "nærmiljø").*
- dagsturområder*
- flerdagsturområder*

*Områdene kartlegges mht type område, potensial, størrelse, bruk, tilgjengelighet og verdi lokalt, regionalt eller nasjonalt. Evt. områder uten tyngre tekniske inngrep eller kulturpåvirkning og som har stor opplevelsesverdi skal omtales spesielt.*

*Tiltakets konsekvenser for friluftsliv skal omtales. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.*

#### 4.1.2 Influensområde

Områder som benyttes til friluftsliv og som ligger inntil eller som mer indirekte blir berørt av tiltaket innbefattes i influensområdet. Dette gjelder eksempelvis sammenhengende, større områder, som er attraktive som friluftslivsområder og som ved tiltaket stykkes opp. Dette vil kunne gjelde på Ramfjordmoen.

#### 4.1.3 Metode for temautredning

I tillegg til Staten vegvesens Håndbok 140 er Direktoratet for Naturforvaltnings håndbok Friluftsliv i konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven, benyttet.

Innlandet og Ytre Ramfjord Grunneierlag fikk i desember 2003 utarbeidet en plan for "Flerbruk av fjellan, marka og landskapet - Tromsdalen, Tromsdalstinden, Innlandet og Ytre Ramfjord". Denne, samt intervju med medforfatter av rapporten, Ragnhild Sandøy, har også bidratt med nyttig informasjon til utredningen.

Det er videre sett på offentlige målsettinger i tilknytning til friluftsliv, nedfelt i Stortingsmelding nr. 39 (2000-2001), der det er definert følgende mål for friluftslivet:

#### **Strategisk mål:**

Alle skal ha muligheten til å drive friluftsliv som helsefremmende, trivselskapende og miljøvennlig aktivitet i nærmiljøet og i naturen for øvrig.

#### **Nasjonale resultatmål:**

Friluftsliv basert på allemannsretten skal holdes i hevd i alle lag av befolkningen.

Barn og unge skal få muligheten til å utvikle dugleik i friluftsliv.

Område av verdi for friluftslivet skal sikrest slik at det fremmer miljøvennlig ferdsel, opphold og høsting, og at naturgrunnlaget tas vare på.

Ved boliger, skoler og barnehager skal det være god tilgang til trygg ferdsel, lek og annen aktivitet i en variert og sammenhengende grønnstruktur med gode forbindelser til omkringliggende naturområder.

Ut fra disse målsettingene kan vi konkludere med at et godt friluftslivsområde skal ha stor opplevelsesverdi ved variasjon i landskapstyper av høy kvalitet (naturlandskap/kulturlandskap), ha enkel tilgjengelighet og en skånsom fysisk tilrettelegging.

Samferdselsmyndighetenes målsetting (Samferdselsdepartementet 1998) er at hensynet til friluftslivet skal ivaretas i tråd med de nasjonale målsettingene på området, jfr St meld nr 58, 1996-97.

Samferdselsmyndigheten søker derfor:

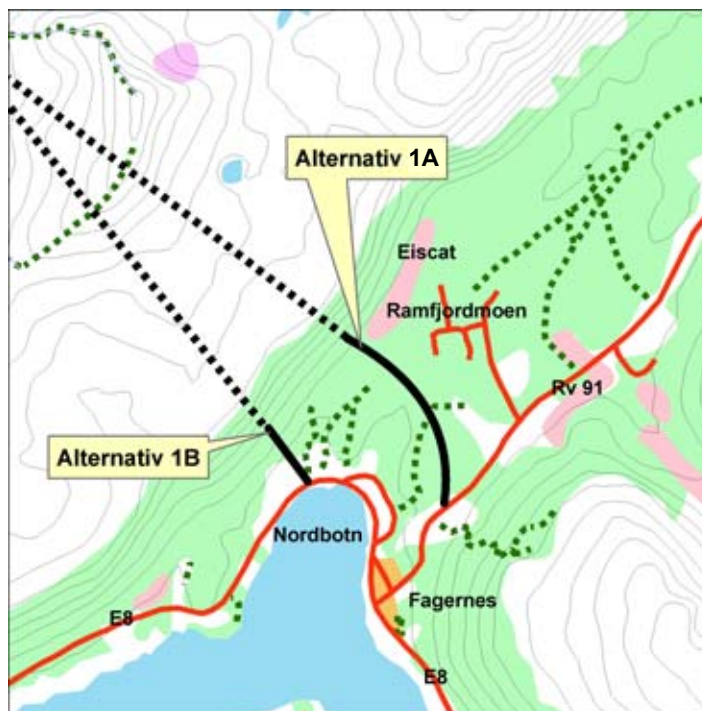
- å unngå inngrep i friluftsområder, å redusere barrierer som er til hinder for friluftsliv, samt å bidra med lokale myndigheter til å legge til rette for økt rekreasjon som ikke krever bilbruk.
- å unngå at støy fra transport forringer kvaliteten av friluftsområder.

I utkastet til kommunedelplanen for distriktene beskrives følgende strategi for friluftslivet i tromsø kommune:

- Utforme en aktiv holdning til friluftsliv i kommunen, også som helsefremmende strategi
- Oppdatere kartleggingen og synliggjøringen av viktige friluftsområder
- Sikre viktige friluftsområder gjennom planer og avtaler
- Sikre ferdselen til utmarka (ved bl.a. tiltak som gjerder, boliger, hytter)
- Tilrettelegge for friluftsliv i områder som er mye brukt (utfartsparkering, kanalisering av ferdsel, renovasjon og informasjon).

## 4.2 Dagens situasjon

Det er tre områder som berøres direkte av vegtiltaket i tillegg til at området langs dagens E8 blir avlastet for trafikk. Disse er sterkt varierende i forhold til kvaliteter for friluftslivsutøvelse. I tillegg er det 5 aktuelle massedeponier, som i større eller mindre grad vil kunne ta i mot masser. Ingen av massedeponiene vil være av permanent art.



Figur 7 Nordbotn - turstier merket med grønn stiplet linje

#### 4.2.1 Tomasjord

Området som berøres av tiltaket er lite egnet og lite brukt til rekreasjons- og friluftslivsaktiviteter. Historisk sett har strandsonen vært et viktig rekreasjonsområde, men denne betydningen har forsvunnet som følge av utfyllinger og avfallshånderingsanlegget.

I gjeldende kommuneplan for Tromsø kommune er det inntil tiltakets dagsone på Tomasjord tenkt anlagt et grøntområde som en forbindelse mellom bebyggelsen på Tomasjord og strandsonen. Som en følge av tiltaket kan det bli nødvendig å finne et alternativt område på Tomasjord som kan gi den samme funksjonen.

Nærheten til riksvegen og gjenvinningsanlegget gjør området lite attraktivt. Det er ikke kjent at området brukes til aktiviteter og det er heller ingen spor av slik aktivitet.

#### 4.2.2 Ramfjordmoen

Influensområdet består av skog og myr og er lett tilgjengelig både fra bebyggelsen i Ramfjord og fra vegen som går over moen inn til EISCAT-anlegget. Denne vegen gir også atkomst til blant annet travbanen, motorbane og idrettsanlegg.

Det går flere stier/kjerreveger fra Nordbotn og oppover på Ramfjordmoen. Stiene går over privat grunn. Dette er gamle ferdselsårer, og brukes i hovedsak av befolkningen i Ramfjord for å komme opp på moen. Stiene er ikke merket.

På Ramfjordmoen sankes bær og sopp. Om vinteren brukes området til skigåing, men dette er særlig nord for travbanen/EISCAT. Området er ikke spesielt mye brukt for å komme opp mot Tromsdalstind.

I bakkene vest på moen foregår det en del aking i sesongen.

Området er ikke i bruk i forbindelse med flerdagsturer men i en viss grad til dagsturer.

Ved travbanen er det nylig anlagt en stall. Også skogsområdene rundt brukes til hesteridning. I tillegg er det aktiviteter i regi av Tromsø Rally Club. Ingen av disse aktivitetene kommer i direkte konflikt med alternativet.

Ved et eventuelt vinter-OL i Tromsø er Ramfjordmoen nevnt som en mulig lokalitet for skiskytteranlegg. I søknaden for 2014 ble det samtidig sagt at området er tenkt tilbakeført til opprinnelig stand.

Området har både lokal og regional verdi som friluftsområde.

#### 4.2.3 Nordbotn

Området ved alternativet på Nordbotn består av jordbruksarealer. Disse benyttes av beboerne inntil området for å komme seg opp i åssiden nord for bebyggelsen og da spesielt i vinterhalvåret. Bruken er sporadisk og medfører at området har liten verdi som friluftslivsområde.

Området benyttes ikke til dags- eller flerdagsturer.

Gang-/sykelvegen langs dagens E8 benyttes til ferdsel langs denne, blant annet mellom Nordbotn/Fagernes og Leirbakken.

#### 4.2.4 Områder langs eksisterende E8

Mellom Fagernes og Tromsdalen er det spesielt forbindelsene opp mot Tromsdalstindmassivet som har betydning for utøvelse av friluftsliv. Dette gjelder stier opp fra blant annet bebyggelsen ved Solli og Kaldsletta og ved Kalvebakken. I tillegg er det en del aktivitet ved sjøen i Nordbotn/Fagernes området.

Spesielt er her isfiske som utøves på fjorden mellom Fagernes og Nordbotn. Atkomst til dette er fra E8 syd for krysset med Rv 91.

#### **4.2.5 Massedeponier**

##### **Tomasjordneset**

Området brukes i dag til avfallshåndtering, og har ingen verdi som friluftslivsområde.

##### **Lunheim**

Området er et gammelt steinbrudd, og har ingen verdi som friluftslivsområde.

##### **Leirbakken**

Området er et gammelt sandtak og har ingen verdi som friluftslivsområde.

##### **Ramfjordmoen #1**

Det er ingen kjent bruk av område til friluftslivsaktiviteter annet enn tilfeldig bruk. Området har liten verdi som friluftslivsområde.

##### **Ramfjordmoen #2**

Det er ingen kjent bruk av område til friluftslivsaktiviteter annet enn tilfeldig bruk. Området har liten verdi som friluftslivsområde.

#### **4.3 Verdi-/sårbarhetsvurdering**

Verdivurdering av tiltaks-/influensområdet tar utgangspunkt i følgende kriterier:

- Bruk av området
- Opplevelseskvaliteter ved området
- Området er egnet for aktiviteter som det regionalt ikke finnes alternativer til

De tre områdene gis følgende verdi i forhold til friluftsliv:

Tomasjord – området har ingen verdi

Ramfjordmoen – området har middels stor verdi

Nordbotn – området har liten verdi

Området langs eksisterende E8 vurderes å ha middels stor verdi.

#### **4.4 Fremtidig situasjon uten gjennomføring av tiltaket (0-alt.)**

Ramfjordmoen kan bli berørt av en omlegging av E8 rundt Ramfjord. Eventuelle friluftslivsinteresser her vil komme i konflikt med ny veg. Dette behandles i egen utredning av Statens vegvesen.

For øvrig vil det ikke oppstå endringer i forhold til friluftslivsinteresser ved de tre aktuelle områdene i 0-alternativet.

## **4.5 Tiltakets konsekvenser for friluftslivet**

### **4.5.1 Konsekvenser i anleggsfasen**

Anleggsvirksomheten på Ramfjordmoen vil påvirke aktiviteter her, ved at det vil kunne bli økt trafikk på atkomstvegen inn til travbanen. For øvrig vil det ikke oppstå spesielle konsekvenser for friluftslivet i anleggsfasen.

### **4.5.2 Tiltakets konsekvenser i driftsfasen**

#### **Tomasjord**

Det er ingen friluftslivsaktivitet i området, og det oppstår følgelig ingen konsekvenser for friluftslivet.

#### **Ramfjordmoen**

Ny veg krysser et større område som benyttes til friluftslivsaktiviteter. Dette gjelder både en direkte konflikt i forhold til etablerte turstier i området samt at veggen vil medføre en barriere i området, og en indirekte konflikt, ved at veggen etableres som en ny støykilde i området, blant annet inntil travbanen. Avstanden fra tiltaket til travbanen er ca. 150-200 meter.

De nevnte turstiene er ikke merket, men har en viss betydning i utøvelsen av friluftslivsaktiviteter i området. Veggen vil kunne medføre et behov for å legge om stier. Veggen vil være vanskelig å krysse, dersom det ikke anlegges spesielle kryssinger.

Tiltaket betyr også at området som berøres stykkes opp og dermed reduseres i størrelse. Sammen med EISCAT-anlegget betyr dette at man må lenger inn på Ramfjordmoen før man treffer områder som er uberørt av utbygging.

Tiltaket medfører på Ramfjordmoen middels negativ konsekvens for friluftslivet.

Tiltaket gir på den annen side bedre og raskere tilgang til områdene på Ramfjordmoen og Breivikeidet for befolkningen i byen. Dette kan øke områdets bruk generelt og virke positivt på den totale friluftslivsaktiviteten i Tromsø.

Alternativet medfører at trafikken på dagens E8 mellom Fagernes og Tromsdalen reduseres, noe som vil gjøre områdene langs denne veggen lettere tilgjengelig i forhold til utøvelse av friluftslivsaktiviteter. Dette er spesielt relevant på strekningen Fagernes-Nordbotn, der det er noe aktivitet i tilknytning til sjøen. For stekningen Fagernes - Tromsdalen vil trafikkreduksjonen også føre til en reduksjon av støy, noe som vil virke positivt for friluftslivet i dette området.

#### **Nordbotn**

Området har svært liten aktivitet og veggen vil her gi liten negativ konsekvens.

Tiltaket gir på den annen side bedre og raskere tilgang til områdene på Ramfjordmoen og Breivikeidet for befolkningen i byen. Dette kan øke områdets bruk generelt og virke positivt på den totale friluftslivsaktiviteten i Tromsø.

Alternativet medfører at trafikken på dagens E8 mellom Nordbotn og Tromsdalen reduseres, noe som vil gjøre områdene langs denne veggen lettere tilgjengelige og mer attraktive i forhold til utøvelse av friluftslivsaktiviteter.

## **4.6 Oppsummering av konsekvensene for de ulike alternativene**

### **4.6.1 0-alternativ**

0-alternativet gir en økning i trafikken på strekningen Fagernes-Tromsdalen og vil gi noe reduserte muligheter til utøvelse av friluftsliv.

### **4.6.2 Alternativ 1A – Tomasjord – Ramfjordmoen**

På Tomasjordsiden er det ingen konsekvenser i forhold til friluftsliv.

Alternativet har en lang dagsone over Ramfjordmoen. Vegen vil her komme i konflikt med turstier samtidig som vegen har nærføring til travbanen, med forskjellige aktiviteter. Samtidig er området berørt, både gjennom utbyggingen, blant annet til EISCAT-anlegget og rally-aktiviteter.

Alternativet gir positiv konsekvens for friluftsliv langs eksisterende E8-trasé mellom Fagernes og Tromsdalen og gir også raskere tilgang til friluftsområdene nord på Ramfjordmoen og Breivikeidet.

Alternativet medfører liten negativ konsekvens. Dette begrunnes med at de negative konsekvensene ved det direkte inngrepet på Ramfjordmoen delvis kompenseres ved bortfallet av trafikk langs eksisterende E8 samt bedret tilgjengelighet til turområder på Ramfjordmoen.

### **4.6.3 Alternativ 1B – Tomasjord – Nordbotn**

På Tomasjordsiden er det ingen konsekvenser i forhold til friluftsliv.

Alternativet gir stor positiv konsekvens for friluftsliv langs eksisterende E8-trasé mellom Nordbotn og Tromsdalen.

Alternativet gir en barriere mellom Nordbotn og Leirbakken.

Alternativet medfører liten positiv konsekvens. Dette begrunnes med forholdene langs eksisterende trasé for E8.

## **4.7 Avbøtende tiltak**

Det kan være aktuelt å sikre kryssingsmuligheter der turstier krysser dagsoner. Dette kan gjøres ved anlegg av bruer eller underganger. Dette gjelder kun for alternativet over Ramfjordmoen (1A).

For øvrig er det ikke foreslått ytterligere avbøtende tiltak.

## **4.8 Behov for supplerende eller oppfølgende undersøkelser**

Det er ikke behov for supplerende undersøkelser i forhold til temaet friluftsliv.



Oppsummering av konsekvenser for: FRILUFTSLIV		
<b>Generell beskrivelse av situasjon og egenskaper</b>	<p>På Tomasjord er det ingen friluftslivsbruk av området som beslaglegges av tiltaket.</p> <p>I Nordbotn er det kun lokal bruk av området.</p> <p>På Ramfjordmoen er det noe mer bruk av området, både lokal bruk, gjennom turstier, og regional bruk, ved travbanen, til aktiviteter som hesteridning og hundetrening.</p>	<p><i>Vurdering av verdi:</i>  <i>Liten Middels Stor</i></p> <p> ----- ----- </p> <p>▲</p>
<b>Kvantitativ og verbal beskrivelse av konsekvenser (omfang)</b>		<p><i>Samlet vurdering</i></p> <p><i>a) Prissatte</i></p> <p><i>b) Ikke prissatte</i></p>
<b>Alt. 0 Dagens situasjon med økt trafikk</b>	0-alternativet gir økt trafikk langs dagens veg og vil gi noe reduksjon i muligheten for å utøve friluftsliv.	
<b>Alt. 1A Tomasjord - Ramfjordmoen</b>	<p>Ingen konsekvenser på Tomasjord</p> <p>Konflikter med turstier og bruk av travbanen på Ramfjordmoen.</p> <p>Positive konsekvenser for områder langs eks. E8 og bedre tilgjengelighet fra Tromsø by til nye områder.</p> <p><b>Omfang:</b></p> <p>Stort neg.    Middels neg.    Lite/intet    Middels pos.    Stor pos.</p> <p> ----- ----- ----- ----- </p> <p>▲</p>	<p><i>Konflikter med bruk på Ramfjordmoen.</i></p> <p><i>a) Ingen</i></p> <p><i>b) Liten negativ konsekvens</i></p>
<b>Alt. 1B Tomasjord - Nordbotn</b>	<p>Ingen konsekvenser på Tomasjord</p> <p>Ingen konsekvenser i Nordbotn.</p> <p>Positive konsekvenser for områder langs eks. E8 og bedre tilgjengelighet fra Tromsø by til nye områder.</p> <p><b>Omfang:</b></p> <p>Stort neg.    Middels neg.    Lite/intet    Middels pos.    Stor pos.</p> <p> ----- ----- ----- ----- </p> <p>▲</p>	<p><i>a) Ingen</i></p> <p><i>b) Liten positiv konsekvens</i></p>
<b>Utelatte konsekvenser</b>	Ingen merknad	

## 5 LOKALT UTBYGGINGSMØNSTER

### 5.1 Innledning

#### 5.1.1 Utdrag fra utredningsprogrammet:

*Det vurderes om nye veglinjer setter nye rammer for utvikling i området som direkte eller indirekte blir berørt, om fremtidige utbyggingsområder kan miste denne egenskapen pga prosjektets barrierevirkning, arealforbruk, støy eller visuell forurensning. Tilsvarende vurderes om alternative veglinjer åpner nye områder for utbygging.*

*Det vises hvilke utviklingstrekk man ser for seg i forhold til de ulike alternativene, og kommunale prioriteringer i forhold til dette. Konsekvensark og evt temakart utarbeides i samråd med Tromsø kommune.*

#### 5.1.2 Influensområde

Tiltaket vil bedre forbindelsene mellom Tromsø by og de østlige delene av kommunen. I tillegg bidrar tiltaket til en vesentlig utbedring av vegnettet, og vil således kunne få store konsekvenser for regionen. I denne temarapporten vurderes tiltakets konsekvenser for det lokale utbyggingsmønster, og dette avgrenses til de nære områdene til de forskjellige alternativene. Konkret innebærer dette områdene på østsiden av Tromsøundet på den ene siden av tunnelen og Ramfjord/Nordbotn/Breivikeidet på den andre siden, samt områdene langs dagens E8 mellom de to områdene.

#### 5.1.3 Metode for temautredning

Staten vegvesens Håndbok 140 benyttet i utredningen av temaet. I tillegg er det innhentet opplysninger fra Tromsø kommune om pågående arbeid med og gjeldende planer i kommunen. Kommuneplanens arealdel for byområdet og de bynære områder, gjeldende for perioden 2000-2012 er lagt til grunn for vurderingene. Det er vedtatt en kommunedelplan for Ramfjord og omliggende områder. Videre foregår det planarbeid med en kommunedelplan for distriktene. Denne foreligger som høringsutkast.

### 5.2 Dagens situasjon

Tiltaket er foreløpige ikke trukket inn i Tromsø kommunes arealplanlegging, men vil utvilsomt kunne få store konsekvenser for utbyggingsmønsteret i områdene som berøres.

Områdene som berøres direkte av tiltaket er svært forskjellige i art og også hvordan de berøres. De forskjellige områdene omtales nedenfor. Konsekvenser for mulige lokaliteter for massedeponiene er mindre vesentlige, da deponiene er midlertidige.

#### 5.2.1 Tomasjord

Området på Tomasjord består i dag av en blanding av bolig- og næringsareal. I kommuneplanens arealdel for byområdet og de bynære soner er området mellom bebyggelsen og sjøen i hovedtrekk

definert som næringsarealer, med grønne friområder. Næringsarealene er oppdelt av grønne områder lengst ned mot sjøen. I tillegg er det en grønn korridor vist i planen, som vil fungere som en forbindelse mellom boligområdene øst for E8 og sjøen. Denne korridoren er delvis sammenfallende med dagsonen til tiltaket.

Fra Evjenvegen og opp mot skoggrensen er det boliger og en del mindre områder tiltenkt skoler/institusjoner.

Området nedenfor E8, fra småbåthavnen til Tomasjordnes, er i dag kommunal søppelfyllplass. Avfallshåndteringen er vedtatt flyttet. Området er i Kommuneplanen beskrevet som næringsareal og det foreligger planer/mulighetsstudier for utvikling av området til næringsutbygging. Planene innebærer videre utfylling i området.

### 5.2.2 Ramfjordmoen

I området på Ramfjordmoen finnes i dag en del boliger som spredt bebyggelse. Men de mest markante utbygginger er:

- EISCAT, med sine store antenner.
- Travbane/racerbane.

Det er vedtatt kommunedelplan for Ramfjord og omliggende områder, men det er ingen konkrete planer for utbygginger her. Planen åpner for boligbygging rundt Fagernes, i tilknytning til eksisterende bebyggelse. Det er også planer for næringsutvikling, blant annet i form av Ramfjordmoen Næringsområde. Dette er et område ca. 1 km nordøst for traséen for alternativ 1A, der det planlegges opptil ca. 400 dekar industri/produksjon. Reguleringsplanarbeidet er startet opp og det forventes planvedtak medio 2006.

Mye av utviklingen på Ramfjord er avhengig av endelig valg av trasé for ny E8 forbi stedet. Vedtatt kommunedelplan for E8 gjennom området, Fagernesalternativet, innebærer trasé gjennom en del av bebyggelsen på Fagernes. Kommunestyret har bedt Statens vegvesen utarbeide reguleringsplan for Øvre/østre alternativ og videre åpnet for en videre utredning av et vestre alternativ, Tind-tunnelen og Lauksletta-alternativet.

### 5.2.3 Nordbotn

Området ved alternativet på Nordbotn består av jordbruksarealer med spredt boligbebyggelse. Det er ingen planer for fortetting i området.

### 5.2.4 Områder langs eksisterende E8

Områder langs eksisterende E8 mellom tunnelpåhuggene i øst (Ramfjord/Nordbotn) og Tromsdalen vil bli vesentlig avlastet for trafikk. Området har spredt boligbebyggelse, med en fortetting nærmere Tromsdalen, der det er mer urbant preg på bebyggelsen. I gjeldende kommuneplan for de bynære områdene er det markert områder for fremtidige boligområder ved Sollielva samt LNF-områder med tillatt spredt boligbygging ved Berg og Erikjord. For øvrig begrenses muligheter for utstrakt utvikling av områdene i stor grad av skredfare.

### 5.2.5 Massedeponier

#### Tomasjordneset

Midlertidig massedeponi på Tomasjordneset ligger ned mot strandsonen.

## **Lunheim**

Det foreligger planer for boligbygging i det gamle steinbruddet på Lunheim. Det er usikkert hvorvidt det er aktuelt med en slik utbygging.

Øvrige områder for massedeponering har ingen konsekvenser for utbyggingsmønsteret

### **5.3 Verdi-/sårbarhetsvurdering**

Tromsø by er svært hardt presset i forhold til boligbygging, og det er et sterkt behov for nye byggeområder. Tiltak som åpner for nye utbygginger vil kunne bidra positivt til utviklingen i kommunen, og verdien av nye utbyggingsarealer vurderes derfor som stor.

### **5.4 Fremtidig situasjon uten gjennomføring av tiltaket (0-alt.)**

En ytterligere økning av trafikken på eksisterende E8 mellom Ramfjord og Tromsdalen vil kunne gjøre det vanskelig å bygge ut områder som ligger inntil vegen blant annet på grunn av miljøulemper. Samtidig vil en trafikkøkning, med medfølgende redusert fremkommelighet, gjøre det mindre attraktivt å bosette seg utenfor byområdet.

### **5.5 Tiltakets konsekvenser for utbyggingsmønsteret**

#### **5.5.1 Tiltakets konsekvenser for lokalt utbyggingsmønster**

##### **Generelt**

Tiltaket medfører en helt ny struktur for transportsystemet i regionen, med en vesentlig innkorting av reiseavstander mellom Tromsø by og innlandet, både Tromsø kommune, Indre troms og videre. Effekten av tiltaket er likevel størst i forhold til kortere avstander.

Denne effekten vil kunne få stor betydning ved at områdene rundt Nordbotn, Fagernes, Ramfjordmoen og Breivikeidet vil få en helt annen nærhet til Tromsø by og arbeidsplassene der enn tidligere. Dette betyr at disse områdene kan bli attraktive som pendlerområder og at det vil kunne bli aktuelt med boligbygging i disse områdene utover det som forutsettes som en normal utvikling. Som nevnt tidligere, har Tromsø kommune foreløpig ikke gått inn på dette perspektivet, og det er også mye usikkerhet knyttet til disse områdenes egnethet til boligbygging. Dette gjelder i forhold til tema som natur- og kulturvern, spesielt på Breivikeidet og mulige konflikter i den forbindelsen. Dette er aspekter som vil måtte inngå i en større strategisk utredning av utviklingsscenaria innenfor kommunen. I denne utredningen vurderes dette perspektivet som en positiv konsekvens ved tiltaket i forhold til lokalt utbyggingsmønster.

Videre gir tiltaket en vesentlig trafikkreduksjon langs eksisterende E8 mellom Fagernes og Tromsdalen, noe som gir utviklingsmuligheter langs vegen.

Ved utbygging av tiltaket håndteres Statens vegvesen byggegrenser inntil ny veg. Denne er normalt 50 meter til hver side for stamveger, men kan også justeres på bakgrunn av lokale forhold. Dette vil kunne få innvirkning på muligheter for etablering langs vegen.

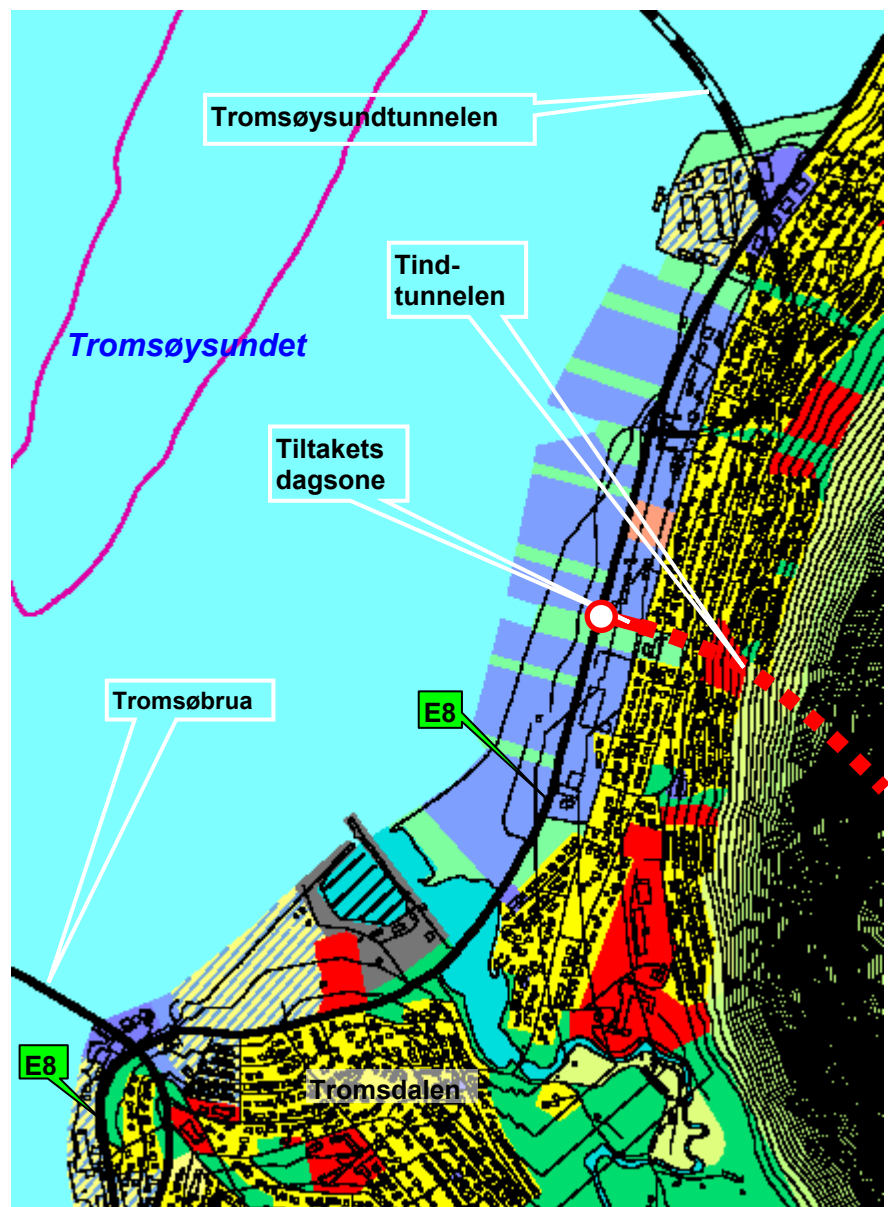
### Tomasjord

Tiltakets dagsone ligger i grensen mellom næringsarealer og en grønn korridor, ment å skulle binde sammen boligarealene og de sjønære områdene. Hvilken form områdene langs sjøen vil få, og hvilken type næring som vil kunne etablere seg her, er ukjent. Det må likevel antas at strandsonen vil kunne få en attraktiv utforming, og at en forbindelse mellom boligområdene og sjøen vil være verdifull.

Tiltaket medfører ingen direkte konsekvenser for planlagt bolig- eller næringsutbygging.

Området rundt tunnelmunningen vil ligge direkte inntil innfartsåren til Tromsø by, enten trafikken benytter bru eller tunnel over Tromsøysund. Dette vil gjøre området mer attraktivt for etablering av virksomhet som på en eller annen måte er avhengig av transport.

Tiltaket medfører permanent beslag av 1,9 daa, arealer som i henhold til kommuneplanen er planlagt benyttet til friområde/næring. Fordelingen på de to formålene vil være avhengig av detaljutforming.



Figur 8 Utdrag av kommuneplan – Tromsdalen-Tomasjord

### Ramfjordmoen

Ny veg går gjennom området som omfattes av kommunedelplan for Ramfjord. Det foreligger ingen konkrete planer for utbygging i området som berøres av vegen, men følgende reguleringsplaner ligger innenfor influensområdet til ny veg.

Reguleringsplannr.	1058	Ramfjordmoen idrettsanlegg og travbane
Reguleringsplannr.	520	Forenklet Ramfjordområde
Reguleringsplannr.	635	Ramfjord forskningsstasjon, Ramfjordmoen
Reguleringsplannr.	645	Fagernes tettsted
Reguleringsplannr.	668	Parsell av eiendommen 28/7 Ramfjorden
Reguleringsplannr.	686	Eiendommen Solheim 28/13 Ramfjord
Bebyggelsesplannr.	1567	Boliger på del av 28/7 m.fl. Ramfjordbotn

Tiltaket vil kunne åpne for en utbygging av Ramfjord, Ramfjordmoen og Breivikeidet. Tunnelen vil redusere kjøretiden inn til sentrum med opptil 20 minutter, noe som vil være interessant med hensyn til dagpendling.

Hvorvidt området egner seg til en slik videre bymessig utvikling, er ikke vurdert i denne konsekvensutredningen.

Alternativet gir en vesentlig reduksjon i trafikken på dagens E8 mellom Fagernes og Nordbotn (i forhold til alternativ 1B), noe som vil kunne åpne for boligbygging i dette området.

Alternativet innebærer ca. 1850 meter veg i urørt terreng. Med anslått gjennomsnittlig bredde på 30 meter, blir arealbeslaget ca. 55 daa.

### Nordbotn

I forhold til 0-alternativet, vil tiltaket ikke gi vesentlige endringer i utbyggingsmønsteret i Nordbotn. Arealene som beslaglegges er i hovedsak landbruksarealer. Det foreligger ingen planer for disse arealene.

Tiltaket gir en viss barriere mellom områdene vest for (Leirbakken) og øst for (Nordbotn) tiltaket. Tiltaket anses å gi liten negativ konsekvens.

Alternativet innebærer beslag av 7,5 daa jordbruksareal.

## 5.5.2 Overskuddsmasser og massedeponier

Det er i utgangspunktet planlagt midlertidige massedeponier for deponering av 1,3 millioner m<sup>3</sup>. Det antas at massene vil kunne brukes i andre framtidige byggeprosjekter. Prosjektet vil således bidra til å dekke behovet for masser i forbindelse med diverse utbyggingsprosjekter i kommunen.

For to av lokaliseringene, vil deponeringen kunne inngå direkte i en utbygging av områdene som nødvendig tilført masse, dersom grunneierne skulle ønske og planlegge dette. Dette gjelder alternativene på Tomasjordneset og i Lunheim.

Deponeringen av masse gir ingen negative konsekvenser i forhold til lokalt utbyggingsmønster.

## 5.6 Oppsummering av konsekvensene for de ulike alternativene

### 5.6.1 Alternativ 1A – Tomasjord – Ramfjordmoen

Tiltaket legger ingen bindinger i forhold til utbyggingsmønsteret, verken på Tomasjord eller på Ramfjordmoen.



Figur 9 Ramfjordmoen og Fagernes – de hvite områdene ved Nordbotn og Fagernes består av spredt bebyggelse

Tiltaket vil medføre en generell positiv mulighet for utbygging i områder i Nordbotn, Fagernes, Ramfjordmoen og Breivikeidet. Dette er områder som gjennom tiltaket vil få en vesentlig innkorting av kjørevegen til Tromsø by. Samtidig vil tiltaket medføre en reduksjon i trafikken på dagens E8-trasé mellom Nordbotn og Tromsdalen, noe som vil kunne gi muligheter for utbygginger tettere inntil den gamle riksvegen.

Det er likevel usikkerhet knyttet til utbyggingen, og alternativet vurderes samlet å gi middels positiv konsekvens for utbyggingsmønsteret.

### **5.6.2 Alternativ 1B – Tomasjord – Nordbotn**

Tiltaket legger ingen bindinger i forhold til utbyggingsmønsteret, verken på Tomasjord eller på Nordbotn.

Tiltaket vil medføre en generell positiv mulighet for utbygging i områder i Nordbotn, Fagernes, Ramfjordmoen og Breivikeidet. Dette er områder som gjennom tiltaket vil få en vesentlig innkorting av kjørevegen til Tromsø by. Samtidig vil tiltaket medføre en reduksjon i trafikken på dagens E8-trasé mellom Nordbotn og Tromsdalen, noe som vil kunne gi muligheter for utbygginger tettere inntil den gamle riksvegen. Det er likevel usikkerhet knyttet til utbyggingen, og alternativet vurderes samlet å gi middels positiv konsekvens for utbyggingsmønsteret.

### **5.7 Avbøtende tiltak**

Det er ikke aktuelt med avbøtende tiltak i forbindelse med lokalt utbyggingsmønster.

### **5.8 Behov for supplerende eller oppfølgende undersøkelser**

Det er ikke behov for supplerende undersøkelser i forhold til lokalt utbyggingsmønster.

Oppsummering av konsekvenser for: LOKALT UTBYGGINGSMØNSTER		
<b>Generell beskrivelse av situasjon og egenskaper</b>	<p>Tromsø har et sterkt press på boligmarkedet, og det er generelt et stort behov for nye områder til boligbygging.</p> <p>Det er planer om en større bolig- og næringsutbygging på Tomasjord. I Nordbotn/Fagernes/Ramfjordmoen er det vedtatt en kommunedelplan, og det er planer om å etablere Ramfjordmoen næringsområde.</p>	<p><i>Vurdering av verdi:</i></p> <p><i>Liten Middels Stor</i></p> <p> ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
<b>Kvantitativ og verbal beskrivelse av konsekvenser (omfang)</b>		<p><i>Samlet vurdering</i></p> <p><i>a) Prissatte</i></p> <p><i>b) Ikke prissatte</i></p>
<b>Alt. 0 Dagens situasjon med økt trafikk</b>	<p>0-alternativet forventes ikke å gi spesielle endringer i forhold til utbyggingsmønsteret, men en videre trafikkvekst vil kunne gi vanskeligere trafikkavvikling innover mot sentrum og dermed gjøre det mindre attraktivt å etablere seg utenfor byområdet.</p>	
<b>Alt. 1A Tomasjord - Ramfjordmoen</b>	<p>Ingen konsekvenser i forhold til lokalt utbyggingsmønster på Tomasjord eller Ramfjordmoen.</p> <p>Alternativet gir muligheter til utbygging av boliger i Nordbotn og Breivikeidet fordi disse områdene kommer nærmere byen, gjennom kortere kjøreveg, Samtidig gir trafikkreduksjonen på eksisterende E8-trasé mellom Nordbotn og Tromsdalen potensiale for bygging her nærmere vegen.</p> <p><b>Omfang:</b></p> <p>Stort neg.    Middels neg.    Lite/intet    Middels pos.    Stor pos.</p> <p> ----- ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>	<p><i>Muligheter for boligbygging i distriktet.</i></p> <p><i>a) Ingen</i></p> <p><i>b) Middels positiv konsekvens</i></p>
<b>Alt. 1B Tomasjord - Nordbotn</b>	<p>Ingen vesentlige konsekvenser i forhold til lokalt utbyggingsmønster på Tomasjord eller på Nordbotn, men noe mindre mulighet for å bygge langs E8 mellom Fagernes og tunnelpåhugget.</p> <p>Alternativet gir muligheter til utbygging av boliger i Nordbotn og Breivikeidet fordi disse områdene kommer nærmere byen, gjennom kortere kjøreveg, Samtidig gir trafikkreduksjonen på eksisterende E8-trasé mellom Nordbotn og Tromsdalen potensiale for bygging her nærmere vegen.</p> <p><b>Omfang:</b></p> <p>Stort neg.    Middels neg.    Lite/intet    Middels pos.    Stor pos.</p> <p> ----- ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>	<p><i>Muligheter for boligbygging i distriktet</i></p> <p><i>a) Ingen</i></p> <p><i>b) Middels positiv konsekvens</i></p>
<b>Utelatte konsekvenser</b>	Ingen merknad	