

Til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
Samferdselsdepartementet.

E8 i Ramfjord i Tromsø, meklingssituasjonen og E8 Tindtunnelen.

Undertegnede Polarporten AS er tiltakshaver for E8 Tindtunnelen. Den er et 4-felts, dobbeltløps tunnelprosjekt mellom Ramfjordmoen og Tomasjord med 13,5 km veginnkorting for E8. Planprogram for prosjektet ble utarbeidet av Vegdirektoratet og stadfestet av Miljøverndepartementet i november 2003.

Ferdig planforslag for prosjektet med anbefalt trasevalg og KU (konsekvensutredning) er overlevert til kommunen og Vegvesenet for behandling i august 2012. Prosjektet venter på at planmyndigheten Tromsø kommune skal iverksette 6 ukers offentlig høringsrunde og planvedtak som bestemt i pbl (plan- og bygningsloven). Se KU kortversjon med kart under Temarapporter/Rapporter 2011-12.

Tindtunnelens forbindelse med meklingen vedr E8-traseen er at Tindtunnelen medfører en raskere gjennomføring av E8-prosjektet med mindre innsigelser. Tindtunnelens trase møter den foreslåtte E8-traseen på Ramfjordmoen. Tindtunnelen tilbyr betydelige transportfordeler og samfunnsøkonomisk gevinst ved 13,5 km veginnkorting for hver eneste biltur.

Bakgrunn.

Kart i KU kortversjon og i oppslag Kart viser anbefalt trasevalg for E8 Tindtunnelen i planforslag og KU.

Prosjekt E8 Tindtunnelen har ikke vært berørt i meklingen hittil fordi Tromsø kommunes manglende planbehandling med høringsrunde medfører at merknader og eventuelle innsigelser hittil ikke er blitt aktuelle. Tindtunnelen berører E8 ved at anbefalt trasevalg fjerner fra E8 akkurat de områdene som nå er gjenstand for innsigelser, mekling, nye utredninger og utsettelse.

Over Ramfjordmoen vil Tindtunnelens trase berøre området for fangstgropene. I vår KU er det skissert 3 alternative metoder for passering av gropfeltet. Eventuelle fremtidige innsigelsesparter vil måtte foreta en vurdering av disse 3 alternativene for passering av gropfeltet, før innsigelse bør være aktuelt.

Ved behandling av E8s trasevalg 25. april 2012 fattet kommunestyret følgende vedtak:

1. Forslag til reguleringsplan 1754 for E8 Sørbotn - Laukslett godkjennes ikke.
2. Kommunestyret ber Statens vegvesen fremme reguleringsplan for ny trase E8 på strekningen Laukslett - Sørbotn i henhold til østre trase. Dette for å ivareta de trafikale forholdene vedrørende strekningen Fagernes – Lyngseidet og eventuell tunnelløsning i området Nordbotn-Tromsdalen.
3. Kommunestyret ber Statens vegvesen lage en overordnet og helhetlig utbyggingsplan for E8 i Tromsø kommune. Planen skal inneholde kostnadsoverslag og prioriteringsliste for hver delutbygging, herunder også eventuell tunnelløsning i området Nordbotn – Tromsdalen.

Kommunestyrets vedtak og "bestilling" utgjør østre trase og eventuell tunnelløsning. Tunnel i området Nordbotn – Tromsdalen er det samme som Tindtunnelen. I forslaget til kdp for Ramfjord av 29/4-2013 har kommunen IKKE utført en vurdering av E8 Tindtunnelen som alternativ eller tilslutning til østre trasevalg i kdp for E8 fra 2007. Kommunestyrets vedtatte krav til behandling er IKKE oppfylt, og denne mangelen er IKKE kommentert eller opplyst i saksfremlegget for kdp Ramfjord i april 2013.

Dersom kommunen v/Byutvikling hadde utført lovbestemt behandling av vårt leverte planforslag med KU fra august 2012, så kunne kommunestyrets krav til behandling av E8 Tindtunnelen ha vært oppfylt. Og den nåværende meklingsrunden med alle tilhørende forsinkelser kunne ha vært unngått.

Planprogrammet for kdp Ramfjord.

For E8 er det klart manglende overensstemmelse mellom planprogrammets vedtak, innhold og det som er fremlagt i kdp Ramfjord. Planprogrammet ble utformet våren 2010 og vedtatt i januar 2011 under et annet politisk flertall enn det nåværende i kommunestyret. Kdp Ramfjord med planforslag ble fremlagt i april 2013.

Planprogrammet sier at vedtatt E8-trase skal tegnes inn i kdp. I april 2012 ble vedtatt E8-trase forkastet, og østre E8 ble valgt av kommunestyrets flertall. I fremlagt kdp for Ramfjord i april 2013 ble ikke vedtatt trase, ny eller tidligere, tegnet inn. I stedet valgte avd for Byutvikling å legge inn forslag om en båndlagt sone rundt det som var østre E8-trase i kdp for E8, som var fremlagt i 2007.

Derved valgte man å ikke foreslå den utredete østre trase i kdp fra 2007, men en fremtidig omlagt trase, som skal finne sin løsning i en fremtidig reguleringsplan. Ettersom man nå forlot den østre traseen som ble utredet i kdp for E8, så er det tvilsomt at man kan overlate til reguleringsnivået å utrede/vedta en ny trase for østre E8, som ble utredet og behandlet av kommunestyret på kdp-nivå i 2008.

Her hører med at større deler av østre trase over Leirbakken som ble utredet i kdp 2007, i mellomtiden er bortdisponert i kommunale regplaner og har fått ny bebyggelse, dvs at E8-traseen i disse områdene må utredes pånytt. Her er det også tvilsomt om man kan hoppe over kdp-nivå og gå direkte til reguleringsnivå ved fastlegging av en helt ny E8-trase. Sonen med 100 meter på hver side av tidligere trase er ikke bred nok.

I Byutviklingskomiteens vedtak 18/1-2011 om planprogrammet sies bl a: "Fv 91s trasevalg skal tas inn i planprosessen." Det betyr traseen for ny fergefri Ullsfjordforbindelse (UFB). I fremlagt kdp for Ramfjord er Fv 91 holdt unna fra prosessen og forslaget. Avviket fra planprogrammet er ikke nevnt i saksfremlegget eller meddelt som avvik fra planprogrammet.

Det er en klar sammenheng mellom utelatt Fv 91 (Ullsfjordforbindelsen) og vurdering av Tindtunnelen som positiv transportåre. Utelatelse av det ene har betydning for det andre, og omvendt. Administrasjonen v/Byutvikling besørger vesentlig fordreining av vurderingene i planprosessen ved å utelate pålagte beskrivelser, uten å opplyse om manglene i forhold til planprogrammet.

Planprogrammet har ikke fått noen justering eller nytt vedtak om innhold fra januar 2011 til fremleggelsen av kdp Ramfjord i april 2013.

Høringsrunde for kdp Ramfjord, frist 26. august 2013.

Kopi av vår høringsmerknad av 26. august 2013 kan leses som egen artikkel.

Bompenger i Tindtunnelen fører til at bilbrukerne kan unngå bompenger på strekningen Sørbotn – Ramfjordmoen.

I vår merknad forutsies at foreslått trase i kdp kan forsinke E8-saken med nye 3-5 år. I neste avsnitt om tidsaspektet vises hvordan E8 Tindtunnelen skaper bedre forutsetninger for raskest mulig gjennomføring.

Manglende vurdering av NGIs rapport om leireskredrisiko og manglende nyvurdering av traseen i området Leirbakken/Nordbotn tilsier nå et enda større tidstap ved kommunens trasevalg. Kommunen har som kjent foreslått en ny planprosess for denne traseen.

Alle transportøkonomiske faktorer, vegfaglige og ulykkesmessige faktorer viser fordeler ved Tindtunnelen framfor en unødvendig lang trase rundt Sandvikhøyden, Leirbakken, Nordbotn og Berg. Foreslått trase gir også 13,5 km distansetap for hver biltur.

E8 i Tindtunnelen vil frigjøre en del meget verdifulle arealer langs dagens E8 og Tromsøysundet med Ramfjordens sjøområder. Dette blir nye arealområder for både næringsliv og boliger som får kort avstand til sentrale bydeler.

I Tromsdalen sentrum er det ca 90 boligeiendommer som i årevis har vært pålagt restriksjoner pga E8-planer som aldri er blitt realisert. Med valg av Tindtunnelen blir disse eiendommene fristilt til rasjonell bruk og utnyttelse.

I kommunens saksfremlegg om kdp Ramfjord i april 2013 skrives det under pkt 04 Konklusjon: "Den fremtidige E8-traseen er lagt inn som en 200 m bred båndlagt sone, som krever en egen planprosess for å gjøre traseen gjeldende for fremtidige trafikkformål."

Kravene til denne planprosessen er ikke definert. Kommunen synes å mene at en reguleringsplan er tilstrekkelig. Men den traseen som nå skal fravikes, er utredet og vedtatt i en kommunedelplan. Derfor kan endringer/utvidelser kreve en prosess på kdp-nivå.

Tidsaspektet for E8 Tindtunnelen.

6 ukers normal høringsrunde for vårt leverte planforslag kan iverksettes uten tidsspille med et datovedtak i byrådet.

Etter saksbehandling av merknader i høringsrunden kan kommunestyret ved merknadsbehandlingen fatte planvedtak for anbefalt trasevalg.

Da er E8 Tindtunnelen i rute til å kunne prioriteres i kommende NTP 2018-21, ved at planvedtak i kommunestyret kommer innen desember 2015.

Etter planvedtak utarbeides regplan. Ettersom reguleringsarbeidet i dette prosjektet stort sett omfatter 2 km veg i dagen over Ramfjordmoen og påhugg ved Tomasjord, så er regplanen lite tidkrevende.

I tilknytning til planprogrammet for kommunens arealplan, behandlet i kommunestyret 29. oktober 2014 vedtok kommunestyret: "Det settes av arealer til fremtidig Tindtunnel på Tromsdalssiden."

I forhold til foreslått trase for østre E8 kan Tindtunnelen gjennomføres klart raskere og rimeligere.

Forsinkelser for foreslått østre E8-trase skyldes bl a at traseen må utredes på ny fordi store deler i området Nordbotn – Leirbakken – Laukslett er bortdisponert til andre formål. NGIs leireskredrapport av november 2012 er ikke vurdert av kommunen eller Vegvesenet vedr E8-traseen.

Alle disse nye vurderingene fører til at østre E8s foreslåtte trase (ennå ikke trase, men båndlagt sone) IKKE kan gjennomføres til NTPs frist i desember 2015.

Men østre E8 i tilknytning til Tindtunnelens anbefalte trase kan rekke denne fristen. Hvis man vil.

Kommunens grunngivning.

Vi viser til kommunens brev s 5 og fylkesmannens brev s 9.

Kommunens grunngivning for østre trasevalg er bl a tilknytning til Tindtunnelen og Ullsfjordforbindelsen (UFB). Det er ikke tvilsomt at disse tilknytningene gir sterke regionale virkninger, bedre regionale transportforbindelser og omfattende regionale arealgevinster og forbedring av mulighetene for sterk næringsutvikling.

Fylkesmannen hevder at det er usikkerhet knyttet til disse prosjektene, uten å grunngi dette. Hertil kan bemerkes at UFB er prioritert innenfor fylkeskommunens transportplan og prioritert til utredning av KU og traseplan.

Tindtunnelen har et vedtatt og fastsatt planprogram fra Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet, med tilslutning til planprogrammet fra kommunen. Ferdig KU og planforslag befinner seg hos kommunen til behandling fra august 2012. Usikkerhet knytter seg eventuelt til tidsaspektet for gjennomføring. Finansiering både for Tindtunnelen og UFB er sikret ved statsministeren og Høyres spesielle øremerking av 5 milliarder kr til Tromsøs vegprosjekter. Formelle vedtak om finansiering kan ikke komme før det foreligger vanlige kommunale planvedtak som inngår i NTP's behandling.

De nasjonale havneplanene ved Tønsnes med nasjonale krav om riksvegtilknytning til nasjonalhavner, fremhever betydningen av veginnkorting for E8 og Tindtunnelen.

Dersom Kommunaldepartementet finner å ville opprettholde innsigelsene mot E8-traseen i kdp Ramfjord, så innebærer det at foreliggende trase forkastes på noen punkter. Det er likevel ikke vanskelig å finne annen trase på østsiden som hensyntar innsigelsene og ivaretar E8s tilknytning til Tindtunnelen og UFB. Anbefalt trasevalg for E8 Tindtunnelen er den nærmeste som bør vurderes.

Pålegg fra Samferdselsdepartementet til Statens Vegvesen.

Vi viser til brev fra Statens Vegvesen 22/9-14 til Fylkesmannen i Troms med tilsynelatende nye opplysninger om alternative vegvalg. Vi mener at Vegvesenets opplysninger er utilstrekkelige og tendensiøse i favør av vestre E8. I brevet fremheves maksimale usikkerheter vedr østre E8, mens Vegvesenet later som om vestre E8 er ferdig utredet og avklart uten innsigelser.

Samferdselsdepartementet har gitt pålegg til Vegvesenet om å bistå Tromsø kommune med planlegging for østre E8, samt droppe vestre alternativ. Da er det påfallende at Vv krever sammenlignende utredning mellom østre og vestre E8-alternativ. De hevder fordeler ved vestre alternativ uten å ha oppdatert tilhørende utredninger fra 2007. De unnlater å sende kopi av sin uttalelse til Samferdselsdepartementet.

Denne typen illojalitet ift Samferdselsdepartementets ordre bør få interne konsekvenser i Vegvesenet.

Vestre E8, uklarheter, innsigelser og merknader.

NGI overleverte i november 2012 til kommunen og Vegvesenet en leireskredrapport med risikovurderinger for ulike områder i Troms. Rapporten utpeker Leirbakken i Ramfjord, fra fjære til fjell, som det mest risikofylte området i Troms. Vurderingen inkluderer områder som f.eks. Lyngseidet, Balsfjord og Breivikeidet, som allerede har vært rammet av leireras.

Området Leirbakken inngår i både østre og vestre E8 slik det foreløpig er definert av kommunen. Tindtunnelens trase er planlagt direkte fra Fv 91 over Ramfjordmoen med tunnelpåhugg i Tromsdalstinden i retning Tomasjord. Tindtunnelens trase berører IKKE det rasfarlige området Leirbakken. Det er påfallende at verken kommunen v/Byutvikling eller Vegvesenet bryr seg med å vurdere NGIs rapport i forhold til vegplanene. Kostnadmessige tiltak vedr leireskredrisiko kan vise omfattende forskjeller mellom alternativene, ettersom østre og vestre E8 har vidt forskjellige traseer i området Leirbakken/Nordbotn/Lauksletta.

Vestre trase har både skjev bru og lang sjøfylling i området Leirbakken, i tillegg til lang sjøfylling ved Sørbotn.

NGIs rapport kom etter E8s planbehandling i 2008 og 2011-12, og har derfor ikke hittil gitt grunnlag for innsigelser. Hvis noen E8-planer i området nå skal realiseres uten at NGIs rapport behandles og hensyntas, så gir det ventelig grunnlag for ny innsigelse. Vi mener at geologiske forhold er en grunnleggende basis for gjennomføring av vegprosjekter. De bør derfor vurderes FØR man setter i gang alle andre planer og utredninger.

Vegvesenet hevder at vestre trase lar seg problemfritt kombinere med en "Tindtunnel" og ny Ullsfjordforbindelse. Fylkesmannen legger dette til grunn. Vi mener at en slik forbindelse bare vegteknisk er i orden, men det blir eventuelt en samfunnsøkonomisk katastrofe.

En "Tindtunnel" til Leirbakken og vestre E8 blir ca 10% lengre og får tilsvarende høyere anleggskostnader og bompengesatser. Kjøredistansene blir forlenget forholdsvis mye mer. I forhold til Tindtunnelens anbefalte trase over Ramfjordmoen blir hver biltur til/fra Tromsø forlenget med 4-4,5 km, dvs ca 30-50% lengre kjøring. Tilsvarende gjelder for de som bruker Ullsfjordforbindelsen.

Det samfunnsøkonomiske tapet ved en "Tindtunnel" til Leirbakken kan bli på 500-700 mill. kr. Dette er vist i mer detaljerte beregninger i vår KU. Ved dårligere avstandsgevinst og høyere bomsatser er det mange flere som kjører rundt og avstår fra å bruke tunnelen. Denne høyere risikoen kan vanskeliggjøre finansieringen.

Vestre E8-trase.

Hvis plan for vestre alternativ skal lanseres pånytt, så er det en rekke andre grunnlag for innsigelser og merknader. I planbehandlingen i 2008 innrømmet Vv feilbehandling vedr kulturminner og trafikkanalyser. Trafikkestimatene ble ikke forbedret til regplanen i 2011 og er neppe justert nå. De gir da et stort feilestimat i de oversendte samfunnsøkonomiske størrelsene i Vegvesenets brev av 22. sept.

Ved behandlingen av regplan for vestre E8 ble prosjektet avvist av kommunestyret pga finansieringsmåten. Dvs at alle innvendinger mot regplanen og kommunedelplanen av vegfaglig art, trafikkfaglig, miljømessig, landskapsmessig art etc ikke er blitt behandlet. Alle slike innvendinger vil komme opp i full bredde ved en eventuell ny planbehandling. Merknader og/eller innsigelser kan også etter vår vurdering være aktuelt bl a innenfor:

- kulturminner
- forringelse av fjordmiljøet over og under vannflaten
- landskapets forringelse og vandalisering
- rassikring og leireskredrisiko

Så vidt vi kan se, så gir ikke pbl noen hjemmel for Vv til å kreve nye, sammenlignende utredninger for østre og vestre E8. Det er etter vårt syn planmyndigheten Tromsø kom.styre som avgjør om en sak er nok/tilfredsstillende utredet.

Usikkerhet i Vvs samfunnsøkonomiske tallstørrelser for vestre E8 er langt større enn 10% som følge av gamle og feilaktige trafikkprognoser, antakelig også langt større enn 25%.

Vegvesenet oppgir distansefordel på 2 km ift nåværende E8. I regplanen har dessverre Vegvesenet lagt inn bratte stigninger og tilhørende utforkjøringer som forringer vegbruken og vanskeliggjør vegens status som europaveg.

Stigningene er så omfattende at hele vegbesparelsen på 2 km tapes ved høyere drivstofforbruk. TØI har beregningsprosesser for drivstofforbruk ved slike stigninger. De har kontrollert våre beregninger vedr vestre E8. Støynivået fra vestre E8 over fjorden til østsida forsterkes kraftig av disse stigningene.

Disse forholdene og en rekke andre vegtekniske og reguleringsmessige forhold vil komme klart fram hvis plansaken vedr vestre E8 åpnes pånytt.

Traseen for vestre E8 er IKKE ferdig utredet og behandlet som plansak i kommunen. Dette er en påstand fra Vegvesenet mot bedre vitende. Fylkesmannen legger denne påstanden til grunn for sin konklusjon.

Vegvesenets holdninger til prosessen og vestre E8 bidrar sterkt til å forlenge og forsinke fremdriften for E8 i Ramfjord.

Samfunnsøkonomisk resultat.

Fylkesmannen vektlegger ifølge eget utsagn samfunnsøkonomisk resultat. Man legger ensidig vekt på Vegvesenets fremstilling av økonomisk resultat, uten å vite hvilke vesentlige faktorer som IKKE inngår i Vegvesenets beregninger. Vi nevner først hva som IKKE inngår i Vegvesenets fremstilling av samfunnsøkonomisk resultat:

- Arealgevinster
- Regional transportgevinst
- Regional utvikling
- Regional bedriftsvekst og arbeidsplasser

Disse faktorene har egentlig en vesentlig større samfunnsøkonomisk verdi enn de som inngår i Vegvesenets transportøkonomiske beregninger.

Kommunens påpekning av E8s tilknytning til Tindtunnelen og UFB for regional utvikling, viser egentlig hva som er de reelle økonomiske gevinstene. Vegvesenets trafikkvurdering tar ikke hensyn til kommunens vedtak om at E8 skal tilknyttes Tindtunnelen og fergefri UFB på sikt. Dermed blir trafikkvurderingen feilaktig ensidig og basert på feil grunnlag.

Tindtunnelens distansegevinst blir på 13,5 km ift dagens trase og 11,5 km ift vestre E8. Foreslått østre trase blir 15,5 km lengre enn Tindtunnelens trase.

Det samfunnsøkonomiske resultatet for prosjekt E8 Tindtunnelen ifølge KU basert på Vegvesenets pålagte regnemodeller er beregnet til pluss 1227 mill kr i 2012 prisnivå. Årsaken til den store positive forskjellen er større trafikk enn vestre E8, kobling til UFB og sterk distansegevinst.

I tillegg kommer Vegvesenets budsjettgevinster på over 2 milliarder kr ved at de unngår pengebruk på 4-felts E8 fra Sandvikhøyden og gjennom Tromsdalen sentrum.

Utifra samfunnsøkonomisk resultat er E8 Tindtunnelen et selvsagt valg. I tillegg kommer bedre resultat enn vestre E8 vedr trafikkulykker, miljøutslipp, arealgevinster og enorme distansegevinster.

Vegvesenet hevder at de har plikt til å vurdere rimelig realistiske alternativ. Da burde man følge kommunestyrets vedtak og vurdere Tindtunnelen, istedenfor å trekke fram vestre E8, som har et elendig samfunnsresultat.

Trafikk.

Vegvesenets beregninger baseres i hovedsak på anleggskostnader og trafikkmengder. Forskjellen i anleggskostnader mellom vestre og østre E8 ligger innenfor usikkerhetsmarginene i beregningene på 10% og 25%. I Vegvesenets kdp fra 2007 var anleggskostnadene ca 200 mill høyere for E8 vestre. Nå er plutselig

bildet snudd til høyere beløp for østre trase, uten at Vv forklarer hvorfor. Mot vestre E8 taler at brukostnader har spesielt høy prisstigning i Vegvesenets systemer, og spesielt høy usikkerhet knyttet til leireområder og sjøfyllinger. Vestre E8 har i tillegg til brua 2 lange sjøfyllinger som berøres av leiregrunn og forringer fjordlandskapet.

Trafikkanalysen er IKKE oppdatert fra 2006-7 da den ble fremlagt med Vegvesenets kdp for E8 i Ramfjord. Den gang ble påvist i høringsrunden at det ble foretatt feil trafikkplassering og feil vurdering av trafikkforholdet mellom vestre og østre E8, fergefri UFB og Tindtunnelen. Trafikkmengdene er det største momentet i samfunnsøkonomisk resultat, og analysen fra 2007 er IKKE oppdatert mht feilplasseringer av trafikken.

Dvs at Vegvesenets samfunnsøkonomiske resultat for vestre og østre E8 inneholder vesentlige feilkilder i sammenlikningen. Tallstørrelsene gir ikke grunnlag for saklig vurdering og sammenligning.

Fangstgropene.

Se artikkel som intervjuer arkeolog Ingrid Sommerseth, som har arbeidet med fangstgropene i Ramfjord og Breivikeidet i mange år. Hun ser ingen god grunn til at gropene skal stanse vegbygging. Hun nevner fordelene for forskningen ved vegpassering i gropfeltet, ved at dette utløser forskningsmidler som ellers ikke blir bevilget. Hun nevner eksempler på verdifull, ny viten fra slik forskning som bare blir finansiert ved byggeprosjekter.

Tindtunnelens trase over Ramfjordmoen kan passere gropfeltet på 14 groper mellom gropnr 13 og 14 som har oppimot 150 meters avstand mellom gropene. Lovens krav til avstand mellom byggeprosjekt og kulturminne er på 5 meter, og kravet til avstand kan økes når man vurderer et sammenhengende gropfelt. Tindtunnelens vegtrase kan passere rundt/utenfor feltet, på kort bru eller i undergang mellom gropene.

Siste undersøkelse i 2014 har avdekket en utvidelse av gropfeltet utover 14 groper, slik at eventuell passering rundt må vurderes nærmere. Overgang/undergang kan utføres slik som nevnt mellom gropene.

Arkeolog Sommerseth nevner i artikkelen antall kjente groper i Troms fylke til over 700, og antall i Troms/Finnmark til over 6.000. I Tindtunnelens prosjekt har vi foreslått avsetning av midler til opparbeiding av kultursti mellom gropene. Med dette får gropfeltet en kulturell verdifull bruk istedenfor en fortsatt "død" tilværelse.

Fylkesrådet vedtok å fjerne sin innsigelse, og regelverket førte da til at Riksantikvaren videreførte innsigelsen. Fylkesrådet har vurdert overordnede samfunnshensyn, mens Riksantikvaren, Sametinget og fylkets kulturminneavdeling forvalter regelbundne sektorinteresser.

Antall berørte groper i ulike vegtraseer blir 0-2 groper. De berøres ikke fysisk direkte, men ved at vegen passerer "i nærheten" utenfor lovens avstandskrav.

Vegprosjektene har verdier på 2-3 milliarder kr i byggekostnad. Kommunen har påpekt at de regionale verdiene i trasevalget har en større verdi. I en slik sammenligning er det vanskelig å se at fylkesmannen har holdbar begrunnelse for å anbefale at innsigelse vedr fangstgropene opprettholdes.

Landskap.

Så vidt vi vet er det ingen offentlig instans som har lovfestet innsigelsesrett basert på landskapets forringelse eller vandalisering.

Vegvesenet bemerker selv at bru over fjorden er den mest iøynefallende forverringen av landskapets verdi.

Det storslåtte fjordlandskapet påvirkes bl a av følgende:

- Sjøfylling med vegbane ved Leirbakken ca 450 meters lengde, utenfor sandtak, fiskeplasser og badestrand som hittil har vært verdiene på stedet.
- Brua er planlagt til over 800 meters lengde.
- Brua er tegnet høydeskjev med 10-38 meters høydeforskjell, i tillegg til variasjon mellom flo og fjære.
- Sjøfylling med vegbane ved Sørbotn ca 700 meters lengde.

Sjøfyllingen ved Leirbakken vil delvis stenge fjordinnløpet. Brupillarene stenger enda mer.

Under vannflaten skal brupillarene ha svært høye steinfyllinger rundt hver eneste pillar. Dette er visstnok nødvendig for å sikre bruas stabilitet i risikofylt leiregrunn. Alle sjøfyllingene får større fyllinger under vannflaten enn det som blir synlig over vannflaten.

Vannstrømmene i fjorden blir vesentlig påvirket av alle fyllinger og pillarer.

Både vannstrømmer, isforhold og fiske med innbyggernes utendørsaktivitet vinterstid på isen blir negativt påvirket av dette.

E8 på østsida gjør overflødig både brua, sjøfyllinger, pillarfyllinger, fjordstenging og et nytt langt vegsår i landskapet langs hele vestsida. Rasfaren langs vestsida unngås også.

I denne saken er det påfallende at vandalisering av et storslått fjordlandskap har "mindre verdi" enn terrengberøring i nærheten av 0-2 fangstgroper, eller myrer og kvartærgeologi som blir skånet uansett hvis vegbanen får en kort hevning over terrenget. Regelverket er åpenbart ikke perfekt på disse områdene.

EISCAT.

Vegvesenet hevder at østre E8 kan medføre flytting av Eiscat. Dette er en overdrivelse for å påføre økonomisk usikkerhet på østre E8.

Eiscat ble etablert i 1972 med lovet/forventet virketid i 10-15 år. De har nå vært der i over 40 år. Lokalbefolkningen er samstemmige om å ønske dem vekk, og man er nervøse for det store antall krefttilfeller blant folk og dyr, som ikke har funnet noen forklaring utenom den nye ekstra strålingen fra Eiscat. Eiscat har betalt strålingsbeskyttelse for eiendommer i området, samt en rekke skadeserstatninger for ødelagt elektronisk utstyr som følge av bestråling. Det er likevel ikke mulig å få kommunen til å kreve dokumentasjon fra Eiscat vedr samlede erstatninger og utført strålingsbeskyttelse rundt området.

Eiscat har gjennom årene lansert en rekke store utbyggingsplaner som ikke har blitt noe av. De fleste har til felles at de vil kreve langt større arealer enn de som er tilgjengelige på Ramfjordmoen i dag. Da må Eiscat uansett flyttes, eller utbygginger må finne sted andre steder enn i Tromsø.

Å hevde at Eiscat må flytte pga lysforurensning fra ny E8-trase er en sterk fortegning av virkeligheten. På Ramfjordmoen ved Eiscat passerer Fv 91 i 200-400 meters avstand fra Eiscat, dvs nærmere enn påtenkt E8. Mens Eiscat har vært der, har trafikk og lysbruk på Fv 91 vokst i over 40 år med ca 200 % fra startnivået. Dette er øyensynlig problemfritt for Eiscat. Når fergefri Ullsfjordforbindelse kommer, så vil trafikken på Fv 91 bli på nivå med E8, noe avhengig av trasevalg for E8 i Ramfjord.

Det er en fordel for alle parter i Ramfjord, inkl Eiscat, at de må flytte og finne bedre egnede områder. Det er en feilslutning å late som om en flytting skal skyldes E8s trasevalg.

Meklingens mandat og habilitet.

Meklingen omfatter behandling av innsigelser til kommunestyrets planvedtak om trasevalg for østre E8 i kdp for Ramfjord, og hvorvidt innsigelsene til det konkrete trasevalget bør fravikes eller opprettholdes.

Det inngår så vidt vites IKKE i meklingsmandatet å finne ut hvilke, eventuelle andre trasevalg som kan være aktuelt eller "best" for E8. Hvis kommunestyrets trasevalg forkastes, så er det eventuelt en ny planprosess å finne ut hvilke andre trasealternativ som er aktuelle og bør vurderes.

Fylkesmannen har IKKE foretatt en planprosess som kreves for valg mellom andre alternativ. Konklusjonen om vestre E8 er så vidt vi kan se en feiltolkning av meklingsmandatet. Man kan ikke gjennomføre et annet og prinsipielt ukjent vegalternativ uten å gå igjennom tilhørende planprosess.

I kommunens planvedtak er ikke vestre E8 et alternativ til foretatt vedtak. I kommunestyrets vedtak i april 2012 inngår at Tindtunnelen er et alternativ til skissert veg i dagen. Hvis man ser etter alternativ til foretatt kdp-vedtak, så er

Tindtunnelen det nærmeste. Det kan hjelpe at planforslag og KU for Tindtunnelen har foreligget ferdig til behandling i kommunen siden august 2012.

Fylkesmannen i Troms har omfattende innsigelser mot kommunens valgte trase, som sektormyndighet for naturmangfold og bevaring av kvartærgeologi. Disse innsigelsene er opprettholdt gjennom meklingen. Selv om det er relativt enkelt å løfte vegbanen over terreng i områdene for fylkesmannens innsigelser.

Ved at fylkesmannen har egne innsigelser som opprettholdes, samt finner alle andre innsigelser å burde opprettholdes, så er det nødvendig å vurdere om fylkesmannen i Troms kan være habil i denne saken. Det er relativt enkelt å se at avbøtende tiltak vedr fangstgropene kan gjennomføres tilfredsstillende uten skader for fangstgropene, ved at det er 100-150 meters avstand mellom aktuelle fangstgroper.

I fylkesmannens brev er ikke foretatt noen inngående vurdering av foreslåtte avbøtende tiltak. Fylkesrådet vurderte de overordnede samfunnshensyn å være viktigere enn 0-2 berørte enkeltgroper, og vedtok å frafalle sin innsigelse.

Avslutning.

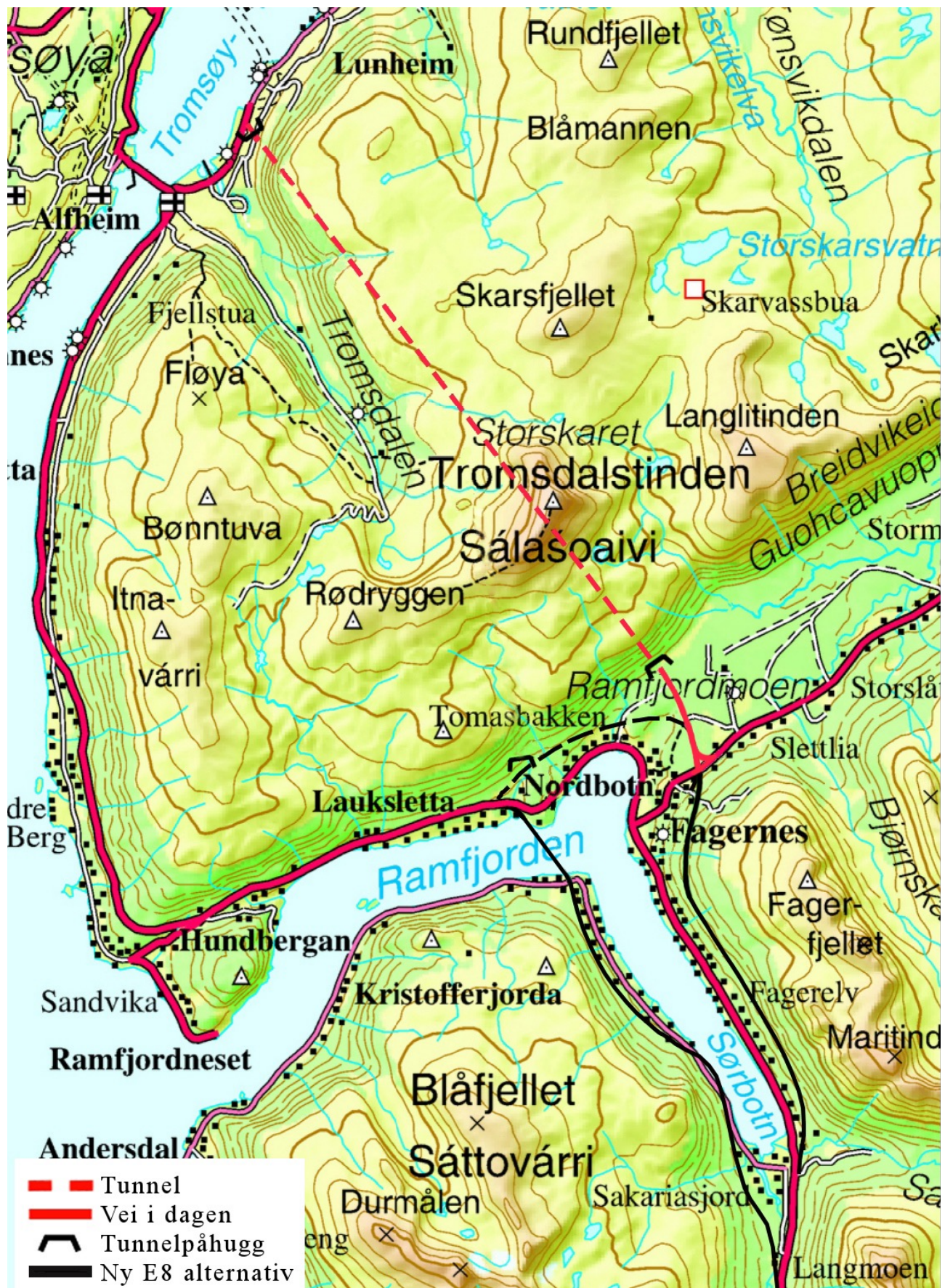
Vi står til disposisjon vedr opplysninger og spørsmål om foranstående. Vi møter gjerne opp i Oslo eller andre steder til gjennomgåelse av saken. Info og beskrivelser om prosjekt E8 Tindtunnelen finnes bl a på nettsidene www.tindtunnelen.no. Til orientering vedlegges kopi av vår KU kortversjon.

Vennlig hilsen
POLARPORTEN AS

Magne Nymo
Styreleder
90894237

Terje Walnum
prosjektleder
91885443

Kopi: Statssekr Bård Hoksrud, Samferdselsdepartementet
Statssekr Per Willy Amundsen, Kommunaldept
Tromsø kommune v/byrådsleder Øyvind Hilmarsen
Ullsfjordforbindelsen AS v/Wiktor Sørensen



Kommunedelplan for Ramfjord, uttalelse til høringsfrist 26. august 2013 fra Polarporten AS, tiltakshaver for E8 Tindtunnelen.

Vår kommentar til foreslått trasebinding for E8 følger 2 hovedlinjer:

- 1 Foreslått trase kan forsinke fremdriften for E8 i Tromsø med nye 3-5 år.**
- 2 Foreslått trase er transportøkonomisk et meget dårlig alternativ.**

Dessuten foreslås delvis båndlegging for Tindtunnelens trase i punkt 3.

1. E8 kan forsinkes med nye 3-5 år.

Foreslått trase går på østsida oppe i Fagerfjellet og passerer Sørbotn – Ramfjordmoen – Nordbotn – Leirbakken – Lauksletta og går videre via Sandvikhøyden til Tromsdalen og Tromsøya. Planen inneholder ikke vurdering av Tindtunnelen mellom Ramfjordmoen og Tomasjord, med 13 km veginnkorting. Innlevert traseplan i august 2012 for Tindtunnelen med KU (konsekvensutredning) basert på vedtatt planprogram i Miljøverndepartementet er ikke hensyntatt i planforslaget.

Kommunen har jobbet med frigivning av gamle innsigelser fra 2007 for E8s trase på østsida. For parsellen Sørbotn – Ramfjordmoen i østre fjellside har fylkesmannen fjernet alle innsigelser i brev 16.01.2013. Denne parsellen kan sammen med Tindtunnelen Ramfjordmoen – Tomasjord gi en helhetlig og fullstendig E8-løsning for Tromsø, uten mer ventetid.

Kommunens planforslag vil forlenge tidsbruken til E8 ved å fremtvinge parsellen Ramfjordmoen – Nordbotn – Leirbakken – Lauksletta, som fremdeles har alle gamle innsigelser liggende som stengsler. Innsigelsene er begrunnet med fangstgroper, kvartærgeologi, åpen låglandskildemyr, lavarter, fuglearter og skogstyper. I tillegg kommer mulige nye innsigelser vedr eiendommer, risiko for leireras og kulturminner.

Ingen tidsplan.

Kommunen vil bruke tid og penger på konsulent for å omvurdere vegtraseen og muligens få bort innsigelsene. Ingen vet om dette er mulig og hvor lang tid det kan kreve. Det foreligger ingen tidsplan for engasjement av konsulent og fullføring av trasearbeidet.

Det er foreløpig gått 23 måneder siden kommunevalget. Det er foreløpig 16 måneder siden kommunestyret vedtok i april 2012 at E8 skal gå på østsida, og Tindtunnelen skal være med i vurderingen. Det er foreløpig 7 måneder siden fylkesmannen klargjorde sin holdning vedr innsigelser på de ulike parsellene. Tidsbruken indikerer at E8s fremdrift ikke har høy prioritet hos Byutvikling.

Vegvesenet har underrettet kommunen om at de ikke ønsker å vurdere traseen for østsida på nytt før alle gamle innsigelser er brakt ut av verden. Først deretter kommer Vegvesenets kostnadsberegninger og ny trasevurdering, før E8-saken eventuelt kan fremmes på nytt, med eller uten ny KU.

Leireskredrapport.

I november 2012 kom NGIs nyeste rapport om risiko for leireskred og utglidninger (som Lyngseidet, Bergneset og Namdalen). NGI plasserer hele området Leirbakken fra fjære til fjell i risikoklasse 3-4 for leireskred/utglidning, dvs nest høyeste risikoklasse. I kdp for Ramfjord har Byutvikling ikke vurdert NGIs rapport i forhold til E8s trase.

Ved det nye industriområdet på Leirbakken blir det vanskelig å få plass til en E8-trase mellom fjellet, bebyggelsen og regulerte områder for industri og boliger. Muligens må vegen trekkes inn i fjellet i halvtunneler og overbygg. Kostnadene blir tilsvarende høyere.

Vannreservoaret under Ramfjordmoen har et omfang som ikke er kjent. Vannforekomstene har betydning for hvor hen på moen man kan plassere veganlegg. Kommunen har ikke planer om nærmere undersøkelser for å fastslå omfanget. Dermed forvanskes et trasevalg.

Det er sannsynligvis ikke nok å avsette en 200 meters båndlagt trasebredde for E8, hvis man skal avklare alle de nevnte hindringene for en E8-trase.

Ferdig plan for Tindtunnelen.

Tindtunnelens plan for trase med KU (konsekvensutredning) ble levert til kommunen i august 2012. Ifølge plan- og bygningslovens regler skulle den da ut på offentlig høringsrunde med merknadsbehandling og beslutning om trasevalg. Men Byutvikling ønsker ikke denne høringsrunden med behandling, uten at de kan oppgi noen saklig begrunnelse. Beslutning om trasevalg Tomasjord – Ramfjordmoen, sammen med vegparsellen Ramfjordmoen – Sørbotn, er det som mangler for Tromsøs og Ramfjordens E8-løsning. Denne løsningen er overhodet ikke tidkrevende. Og den er 13 km kortere.

Ny NTP-runde i Stortinget.

I NTPs behandling i Stortinget i juni 2013 falt E8 bort fordi kommunen ikke hadde et ferdig planvedtak i tide. Ifølge sentrale talspersoner i partiene blir det ny NTP-runde etter stortingsvalget i år dersom det blir regjeringsskifte. Et planvedtak for E8 i Tromsø i rimelig tid kan bare komme ved Tindtunnelen kombinert med parsellen Sørbotn – Ramfjordmoen. E8-sløyfen rundt Nordbotn krever flere års behandling, og er dessuten et dårligere alternativ.

I april 2012 vedtok kommunestyret at E8 på østsida skal omfatte vurdering av Tindtunnelen. Tiden løper fra gode løsninger for Tromsø og E8. Første trinn i behandling av Tindtunnelens plansak er å sende forslaget ut på 6 ukers offentlig høringsrunde. Dette kan vedtas i Byrådet uten opphold.

2. E8-vegsløyfen rundt Nordbotn, transportøkonomiske forhold, arealbruk og næringsstrategi.

I forhold til Byutviklings traseforslag er et bedre alternativ Sørbotn – Ramfjordmoen – Tomasjord direkte med E8 gjennom Tindtunnelen på 10,5 km på strekningen Ramfjordmoen – Tomasjord. Dette gir klart kortere kjøredistanser og gevinst opptil 27 km pr reise tur/retur i forhold til traseen i kommunedelplanen.

Tindtunnelens fordeler omfatter fart og tidsbesparelser, veginnkorting 13 km pr tur, ulykkesgevinster, CO2-innsparing, redusert CO2-avgift for Tromsøs befolkning, arealgevinster, bedre transport og distribusjon for næringslivet. Det gir mindre pengebruk i andre unødvendige veiprosjekter, f eks 4-felts E8 gjennom Tromsdalen sentrum som berører over 90 lokale eiendommer. I alle transportøkonomiske, ulykkesmessige og vegfaglige spørsmål kan Tindtunnelen fremvise fordeler framfor en unødvendig vegsløyfe rundt Nordbotn og Sandvikhøyden.

Tomterearer og varetransport.

E8 i Tindtunnelen frigjør en del arealer langs nåværende E8 på strekningen Tomasjord – Tromsdalen sentrum – Nova – Berg – Sandvikhøyden – Leirbakken - Nordbotn – Fagernes. Alle de bundne arealene langs veien kan brukes på en bedre måte. En god del av dette tilhører indrefiletten blant eiendommer i Tromsø. I Tromsdalen sentrum kan unngås 4-felts E8 med 6-8 års anleggsmareritt for 12.000 trafikanter hver dag, og de 90 bundne eiendommene kan fristilles.

På Breivikeidet og Ramfjordmoen er det ledige arealer tilsvarende det dobbelte av hele Tromsøya. Alt dette kommer 13 km nærmere bysentrum og Tromsdalen. Det er helt utrolig hvor mye som kan bygges her. Både i Ullsfjorden og Ramfjorden har området gode havnemuligheter.

Fra bysentrum og fra Ramfjordmoen blir næringslivets transporter og varedistribusjon kortere og mer effektive med Tindtunnelens veginnkorting, og økonomisk rimeligere.

Steinmasser 4,5 millioner tonn.

En idrettsbane på steinfylling med størrelse 150x200 meter og 2 meters fyllingshøyde krever 60.000 m³ stein. Tindtunnelen har stein til over 25 slike fyllingsprosjekter rundt omkring i Tromsø. Hvor store gevinster kan vårt bysamfunn få ut av denne ressursen?

Ulykkesgevinster.

Den offisielle ulykkesstatistikken oppgir gjsn 16 personskader pr år på E8 mellom Sørbotn og Tomasjord. Beregninger hos Vegvesenet har stipulert ulykkesnivået i Tindtunnelen til 0,5 personskader pr år. Med tilførselsveier anslås 3-5 skader pr år.

Trafikkulykkene hevdes av mange å være hovedårsak til at det haster enormt med å få til en forsering av E8s bygging. Hva kan det da komme av at man helt ignorerer Tindtunnelens enorme innvirkning på ulykkestallene, basert på Vegvesenets egne ekspertberegninger? Bedringen i ulykkestallene har en verdi på over 350 mill kr i den samfunnsøkonomiske verdimålingen.

CO2-utslippene.

Tindtunnelen medfører redusert kjøredistanse på ca 24 millioner bilkm hvert år. Bilbrukerne vinner på tidsbruk og lavere bilutgifter. CO2-reduksjonen blir på ca 7.380 tonn pr år. Tindtunnelen alene kan redusere CO2-utslippet med ca 9 % av Tromsøs totale CO2-utslipp fra transportsektoren.

I forhold til kravene i Klimakur 2020 vil dette plassere Tromsø på en klar førsteplass blant Norges kommuner. Avgiftsbelastningene på Tromsø kommune og bilbrukerne i Tromsø kan bli lavest i landet, takket være Tindtunnelens veginnkorting.

Det er mulig at CO2-innsparing alene er viktigere enn privat avgiftsfortjeneste. Men Tindtunnelen besørger begge deler. Når teknologien tillater CO2-oppsamling inne i tunneler, så kan Tindtunnelen øke CO2-fangsten med oppimot 8.000 tonn pr år i tillegg, dvs ytterligere 10% av Tromsøs utslipp. Det er bare en bonus i tillegg til forannevnte.

Nordområdene.

Tindtunnelens søsterprosjekt er fergefri Ullsfjordforbindelse (UFB). Tindtunnelen og UFB er Tromsøs kanal til markedsposisjon og innflytelse i Nord-Troms, Finnmark og NV-Russland. Uten denne kanalen sakker Tromsø akterut i posisjoneringsen i nordområdene. Hvis Tromsøs politikere ikke verdsetter dette, og Nord-Norges representanter i Storting og regjering ikke ser sammenhengene, så risikerer man at strategiske muligheter og fordeler kan gå tapt for Tromsøs næringsliv.

Avstander og transportøkonomi.

Publikum og næringslivet tjener stort på veginnkorting opptil 13,5 km pr tur. 24 mill bilkm pr år pluss lønns/tidsgevinst utgjør til sammen over 80 mill kr pr år, som vi alle kan nyttiggjøre oss til annen bruk.

Næringslivet i Tromsø blir mer konkurransedyktig. Vi kan tilby flere jobber og bedre jobber. Trafikken til nyhavna på Tønsnes kan unngå Tromsdalen sentrum.

De transportøkonomiske fordelene er her bare summarisk nevnt. De er fullstendig gjennomgått i vår KU som kommunen mottok i august 2012. Den avventer nå høringsrunde og behandling hos kommunen. Alle rapporter i KU og annen informasjon finnes på www.tindtunnelen.no. Her vedlegges vår kortversjon av KU som gjerne kan utdypes.

Bompengefritak Sørbotn – Ramfjordmoen.

Utifra normale bevilgningsforhold for E8 og andre prosjekter vil E8 Sørbotn – Ramfjordmoen og Ramfjordmoen - Lauksletta kreve bompengebetaling fra vegbrukerne på 50 % av anleggssummen.

Tindtunnelen vil forenkle dette og gjøre bomsatsene lavere pga kortere distanser og bedre finansiering. Som følge av bompenger i Tindtunnelen kan innkrevingen forenkles til at strekningen Sørbotn – Ramfjordmoen blir bompengefri.

3. Delvis båndlegging for Tindtunnelens anbefalte trase.

Traseen er vist i kart på s 5 i vedlagte KU kortversjon. Hele traseen er detaljert beskrevet i overlevert anleggsutredning til kommunen i august 2012.

Anleggsutredningens rapporter finnes også på våre nettsider www.tindtunnelen.no under Temarapporter 2012 og 2008.

Tindtunnelens trase omfatter bl a 2 km vei idagen over Ramfjordmoen fra Fv 91 over moen fram til fjellsida mot Tinden. Disse 2 km foreslås båndlagt tilsvarende som E8s øvrige trase, slik at traseen for vei i dagen kommer med i planen. Denne traseen er delvis overlappende med foreslått trase rundt Nordbotn.

Dette tilsier at Tindtunnelens trase kan vurderes på lik linje med E8-traseen rundt Nordbotn og Sandvikhøyden. Kommunestyrets siste vedtak i E8-saken 25. april 2012 lyder som følger:

Vedtak i kommunestyret i Tromsø 25. april 2012 vedr E8 Sørbotn - Laukslett:

1. Forslag til reguleringsplan 1754 for E8 Sørbotn - Laukslett godkjennes ikke.
2. Kommunestyret ber Statens vegvesen fremme reguleringsplan for ny trase E8 på strekningen Laukslett - Sørbotn i henhold til østre trase. Dette for å ivareta de trafikale forholdene vedrørende strekningen Fagernes – Lyngseidet og eventuell tunnelløsning i området Nordbotn-Tromsdalen.
3. Kommunestyret ber Statens vegvesen lage en overordnet og helhetlig utbyggingsplan for E8 i Tromsø kommune. Planen skal inneholde kostnadsoverslag og prioriteringsliste for hver delutbygging, herunder også eventuell tunnelløsning i området Nordbotn – Tromsdalen.

Kartplassering av Tindtunnelens anbefalte trase.

Kdp inneholder en markering på kartet av en tilknytning til Tindtunnelen. Dette er en prinippmarkering og ingen korrekt plassering av Tindtunnelens anbefalte trase.

I vedlagt KU kortversjon s 5 vises korrekt plassering av anbefalt trase. Dette er mer detaljert vist i overlevert anleggsrapport. Vi ber om at den korrekte plasseringen tas inn i kartet som grunnlag for båndlegging av arealer.

E8 nå, ikke senere.

Ny E8 Sørbotn – Ramfjordmoen er frigjort for innsigelser fra fylkesmannen. Kombinasjonen av denne strekningen og Tindtunnelen Ramfjordmoen – Tomasjord kan gjennomføres uten mer venting. Traseforslaget med KU (konsekvensutredning) for Tindtunnelen ble levert til kommunen i august 2012. Kommunens forslag om E8-sløyfe rundt Nordbotn kan forsinke E8s gjennomføring med nye 3-5 år.

En fremtidsrettet E8 med Tindtunnel kan sikre at Tromsø kommer i posisjon og unngår viktige hindringer for byens ekspansjon og plass i landsdelens utvikling. Nåværende E8 er for dårlig. E8s vegsløyfe rundt Nordbotn og Sandvikhøyden er for dårlig.

Vi står gjerne til disposisjon for spørsmål og utdypning av våre merknader.

Vennlig hilsen
POLARPORTEN AS

Svein-Hugo Larssen
styreleder
97666655

Terje Walnum
prosjektleder
91885443

Vedlegg: KU kortversjon.



KLAR: Arkeolog Ingrid Sommerseth ser gjerne at fangstgropene i Ramfjord undersøkes nærmere. Hun står her utenfor arbeidsgiver Tromsø Museum.

Foto: Ronald Johansen

– Bygg E8 over fangstgropene

Arkeolog Ingrid Sommerseth har doktorgrad i fangstgropene som kan stanse E8 på østsiden av Ramfjord. Hun ser ingen god grunn til at gropene skal stanse en vei.

Sommerseth presiserer at hun ikke tar stilling til hvor veien i Ramfjord bør legges, men hun er samtidig krystallklar på at fangstgroper ikke trenger å stanse veiutbygging i milliardklassen.

– I Nord-Norge har vi flere tusen fangstgroper. Offentlig utbygging som veier gir ofte arkeologer mulighet til å samle data og forske på kulturminner, sier Sommerseth.

Hun er ansatt ved Tromsø Museum, men presiserer at hun uttaler seg som forsker.

I lys av muligheten til å grave fram ny kunnskap ser arkeologen gjerne at veien legges over et fangstgropanlegg.

Fylket har varslet innsigelser mot E8 på østsiden av Ramfjorden. Blant innsigelsene vil forstyrrelsene av to fangstgroper være med.

– Mange tror arkeologer kun vil verne kulturminner. Det er feil. Vi jubler når nye store offentlige utbygginger lyses ut. Kostnaden ved utgravingene våre er mikroskopiske sett i forhold til totalkostnaden på prosjektene, sier Sommerseth.

Stor verdi

Byråd for byutvikling, Britt Hege Alvarstein (Frp), har varslet at kommunen skal finne en måte å komme med avbøtende tiltak på. Å bygge bro over gropene eller å bygge dem inn har vært nevnt. Uansett vil det trolig være en kostbar affære.

Forslagene om å bevare gropene overrasker Sommerseth.

– Med over 5.000 registrerte fangstgroper bare i Finnmark vil vi ikke gå tom med det første. Da må samfunnet i så fall spa opp hele Finnmarksvidda. Vi har nok fangstgroper i nord, slår arkeologen fast.

Hun viser til at kunnskapsutbyttet ved å forske på fangstgroper kan være større enn verdien i å bevare dem.

– Gropene i Ramfjord kan settes i sammenheng med villreinens trekk til kysten og ut til øyene i Troms. Jeg ser svært gjerne at området i Ramfjord kan undersøkes arkeologisk slik at vi får større kunnskap om hele dette trekket. Det vil gi Tromsø-regionen en ny historie, sier Sommerseth.

Lite forskning

Utbyggingen av Tønsnes havn utløste en stor arkeologisk utgraving i området. Utgravingen avslørte bosetting i området i 11.000 år. Arkeologene var henrykte over funnene som ble gjort. Tromsøs eldre historie måtte delvis skrives om.

– Det kan virke som om fangstgropene i Ramfjord kan knyttes til aktiviteten på Tønsnes. Men vi vet ikke. Fangstgroper langs kysten er det forsket svært lite på. En veiutbygging over gropene i Ramfjord vil derfor gi oss

Skrevet av THOR ANDERS ANGELSEN OG TROND HAAKENSEN

🕒 Publisert: 24 oktober 2013 20:56 PM

🔄 Sist oppdatert: 25 oktober 2013 09:29 AM

Fakta

DETTE ER EN FANGSTGROP

- › En fangstgrop er det kulturminnet som er av de mest tallrike i Norge.
- › En fangstgrop er en menneskeskapt nedgraving i bakken som har til hensikt å skade eller fange flokkdyr.
- › I Nord-Norge er det registret fangstgroper som er over én meter dype og beregnet på villrein.
- › Forskere refererer ofte til «fangstgropanlegg», ettersom fangstgroper ofte er samlet i flere titalls eller flere hundre om gangen.
- › De fleste fangstgroper i Nord-Norge stammer fra sen steinalder eller tidlig jernalder (2.000 år f.kr. - år 0.).
- › Fangstgropene er å finne der villreinens naturlige trekk har vært. I Troms er det rundt 900 registrerte fangstgroper. I Finnmark rundt 5.700.
- › Til tross for at de forekommer i stort antall er det forsket relativt lite på fangstgroper.

verdifull kunnskap om reintrekket langs kysten, sier Sommerseth.

Dersom fylkeskommunen godkjenner en utgraving av fangstgropene i Ramfjord vil hun trolig være en av dem som leder utgravingen.

– Jeg ledet utgravingen som var i forkant av bygging av Kveøybrua i Sør-Troms. Funnene vi gjorde tilførte området og samfunnet en helt ny historie. Det ble også utlyst stipendiat for å forske videre på tidlig jordbruk i nord. Grunnlaget for forskningen var funnene vi gjorde, sier Sommerseth.

Positiv

Politisk rådgiver Tom Erik Forså er glad for at viktigheten av fangstgropene avdekkes.

Byrådet forsøker å finne en løsning som får fylkeskommunen til å slette innsigelsen som er ventet om fangstgropene i Ramfjorden.

- Det er svært positivt om vi kan få kunnskap ut av kulturminnene, istedenfor å registrere dem og trekke på skuldrene. I lys av Sommerseths utredning om hvor tallrike fangstgropene er, samt ønsket fra arkeologisk hold om å undersøke hele området nærmere, kan dette påvirke den videre prosessen, sier Forså.



TINDTUNNELEN



KONSEKVENsutREDNING Konsentrat

**Vegtunnel på E8 mellom Ramfjordmoen og Tomasjord
i Tromsø kommune**

**Polarporten AS
Tiltakshaver
August 2012**

TINDTUNNELEN

Ramfjordmoen - Tomasjord

Veginnkorting 13,5 km.

Tindtunnelen medfører 13,5 km innkorting av Tromsøs hovedinnfartsåre E8. Prosjektet består av tunnel 10,5 km og veg i dagen 2,0 km mellom Ramfjordmoen og Tomasjord. Avstanden å kjøre rundt på dagens vegsystem er på 26 km. Se kart s 5 og 8.

Prosjektet med tilførselsveger er beregnet å koste ca 1.641 millioner kroner i 2012 prisnivå. Anleggsberegningene er utarbeidet av Rambøll AS Trondheim og Tromsø.

Samfunnsøkonomiske beregninger i Vegdirektoratets (VD) Effektsystem viser et positivt resultat på 1.227 mill kr for analyseperioden 2017-41 på 25 år. Det tilsvarer gjsn 105 mill kr pr år i samfunnsøkonomisk overskudd.

Dobbeltløps og 4-felts tunnel?

Dobbeltløps tunnel er beregnet å koste ca 2.131 mill kr. Trafikkmengdene krever bare enkeltløp med ekstra rømningstunnel ifølge Vegvesenets forskrifter. Men ulykkesdebatten og debatten om midtrekkverk tilsier vurdering av 4-felts tunnel med adskilte kjøreretninger. Dette er tilsvarende vurderinger som førte til midtrekkverk og større vegbredde i Lavangsdalen, selv om trafikkmengden er for liten til midtrekkverk.

Tindtunnelen har steinmasser på 3,6 – 4,5 millioner tonn med verdi 160-400 mill kr. Verdi av steinmasser og kostnader ved midtrekkverk minsker forskjellen mellom enkelt- og dobbeltløps tunnel.

Ulykkesvurdering, trafikkmengde og 4-felts løsning tilsier at Tindtunnelen kommer inn i NTP (Nasjonal Transportplan) og finansieres delvis (30-50%) av staten, for å holde rimelig takstnivå.

Veganlegg har hatt en urimelig høy prisvekst i forhold til vanlig prisnivå. De siste 10 årene har veganlegg hatt prisvekst over 60%, mens konsumprisene har vokst 20%. En 3-doblet prisvekst for veganlegg påfører staten et spesielt ansvar for finansieringen.

Dobbel og tredoblet trafikkapasitet for E8.

Tindtunnelen gir byen fordoblet trafikkapasitet på Tromsøs hovedinnfartsåre østfra. For større arrangementer blir det for dårlig å basere byens vegkapasitet på mindre forbedringer av dagens E8.

Vegvesenets forslag om E8 på vestsida av Ramfjord med ny vegbru øker ikke total kapasitet på E8 som hovedinnfartsåre til Tromsø by. Man fjerner noen flaskehalser i Ramfjorden som ikke øker den totale vegkapasiteten forbi Sandvikhøyden og Hundbergan.

Dobbeltløps tunnel vil tredoble dagens kapasitet og mer til på innfartsvegen østover.

Trafikk.

Tunneltrafikken er beregnet til ÅDT ca 5.400 i 2017 og oppimot 7.600 i 2036. Trafikkveksten er vurdert til gjsn 1,8 % pr år. Vekstsatsen er noe høyere enn VD's forskrifter for Troms tilsier, og dette er begrunnet i trafikkrapporten.

Trafikkfordeler i Tromsø utenom E8 er bl a trafikkoverføring fra Tromsøbrua til Tromsøysundtunnelen. Dette gir mindre investeringsbehov i Tromsøs øvrige vegnett.

Trafikkmengden på ca ÅDT 7.600 etter 20 år krever en ettløps tunnel med 2 kjørebaneer ifølge VDs forskrifter i tunnelnormalen. Ved trafikk over ÅDT 8.000 åpnes for vurdering av 2-løps tunnel.

Investeringer til E8 i Tromsdalen og Ramfjord.

Uten Tindtunnelen må E8 på hele strekningen Lunheim – Tromsdalen – Sandvikhøyden – Lauksletta – Sørbotn gradvis utvides og bygges om iht forslag fra Vegvesenet. Disse utvidelsene har Vegvesenet og andre kalkulert til ca 3.090 mill kr. Her nevnes parsellene i Ramfjorden og Tromsdalen:

Sørbotn – Laukslett m/bru	1.180 mill kr
Laukslett - Sandvikhøyden	470 mill kr
Sandvikhøyden - Berg	180 mill kr
Berg – Novakrysset	870 mill kr
Nova – Tomasjord	390 mill kr

Sum E8 Ramfjord og Tromsdalen	3.090 mill kr
-------------------------------	---------------

Hertil kommer ny veg/ombygging for strekningen Kroken - Movik – Tønsnes ca 250 mill. Tomasjord - Kroken er budsjettet til ca 370 mill kr.

Det eksisterer ikke midler i NTP (Nasjonal Transportplan) til slike investeringer før lenge etter 2025. Beløpene innebærer høy brukerbetaling som neppe aksepteres av befolkning og næringsliv i Tromsø, så lenge trafikkproblemene kan løses til lavere kostnader og mindre bompenger. Høyere havnivå på 1-2 meter vil øke kostnader for E8 i Tromsdalen og E8 vest i Ramfjorden, med sjøfyllinger og bru.

Tindtunnelen.

Tunnelen kan koste ca 1.641 mill kr. De nevnte beløpsbehovene til E8 i Ramfjord og Tromsdalen blir borte. I Tromsdalen trenger man en oppgradering av 2-feltsvegen til 2-300 mill kr, i kombinasjon med lokal gatebruksplan som fjerner betydelig lokal trafikk fra E8. I Ramfjorden krever østre parsell Sørbotn - Ramfjordmoen 400-450 mill kr.

Tindtunnelen med vegnett i Ramfjord og Tromsdalen koster ialt ca 2.300 mill kr. Vegvesenets prosjekter har en sum på ca 3.090 mill kr pluss Tomasjord - Kroken - Movik. Forskjellen er på 750-850 mill kr.

Besparselsen på investeringssiden kommer i tillegg til Effekt-resultatet på 1.227 mill kr for Tindtunnelen, dvs samfunnsøkonomisk plussresultat på over 2 milliarder kr.

For vegbudsjettet kan innsparing vedr E8 tillegges 800-1.600 mill kr ved at Tindtunnelen betales 50-100 % med bompenger. De offentlige midlene kan bli tilgjengelig for andre vegprosjekter i Nord-Norge, f eks fergefri Ullsfjordforbindelse.

Miljøgevinster og trafikkulykker.

Trafikkulykker i tunnelen er beregnet av Vegvesenet til 0,5 personskader pr år og 1 brannutløp hvert tredje år. Dagens E8 har ulykkesnivå på 16 personskader pr år. Medregnet veg i dagen sør og nord for tunnelen kan skadereduksjonen med Tindtunnelen bli på 11-12 personskader i året.

E8 på vestsida av Ramfjorden er av Vegvesenet beregnet å gi en skadereduksjon på ca 2 personskader pr år, dvs at man opprettholder et skadenivå på ca 14 personskader pr år.

Miljøgevinstene har en økonomisk verdi. Reduserte CO₂-utslipp på 7.400 tonn pr år, pluss 49 tonn NO_x, har en egenverdi som positiv miljøfaktor utover de økonomiske størrelsene. For 25-årsperioden er reduksjonen i CO₂-utslipp beregnet til 184.500 tonn. For E8-alternativet på vestsida er reduksjonen på 3-400 tonn pr år.

Redusert bilkjøring på vegene blir ca 24,2 millioner bilkm i et gjsn.år. Dette er både en sterk miljøgevinst og en viktig økonomisk gevinst. Det tilsvarer innsparing av ca 2,9 millioner liter drivstoff pr år.

Regjeringens planer for Klimakur 2020 varsler nye miljøavgifter, setter høyere pris på miljøutslipp og vektlegger prosjekter som reduserer klimautslipp. Tindtunnelen innfrir målene i Klimakur 2020. TT kan bidra til lavere klimaavgifter for Tromsø kommune og bilbrukerne her.

Bomtaksnivå.

Prosjektet er sammenlignet med bomvegpsjekter andre steder i Norge, bl a i Trøndelag, Nordland, Møre og Oppland. Størst nytteverdi oppnås ved netto takst på kr 23-26, dvs brutto takstnivå på kr 28-33. Endelig takstnivå fastsettes senere ved iverksetting av trafikkåpning og etablering av låneavtaler.

Vår anbefaling om lavt takstnivå fører til høy trafikk og høyt samfunnsøkonomisk plussresultat. Det medfører at nedbetalingstiden for lånene blir lengre og perioden for bompengebetaling blir lengre.

Næringsutvikling.

Næringsmessig bidrar tunnelen til bedre transportforhold og lokalisering av bedrifter i fastlandsdelen av Tromsø kommune. Ramfjordmoen kan bli et viktig transportknutepunkt og et senter for næringsutvikling med store arealressurser. Plassering ved Fv 91 og E8 gir en sentral posisjon for distribusjon til hele fylket, resten av landsdelen og Nordvest-Russland, Finland og Sverige.

Breivikeidet med Ramfjordmoen har ledige arealer tilsvarende det dobbelte av hele Tromsøya. Tunnelen gir bedre tilgang til Tromsøs mest aktuelle utbyggingsområder, så lenge det er dårlig kapasitet på forbindelsen til Kvaløya.

Steinmassene fra Tindtunnelen blir på opptil 2,7 millioner m³. De kan ha en verdi på 160-400 mill kr som er en tilleggsgevinst i det samfunnsøkonomiske resultatet. Steinmassene kan brukes til nye byggeprosjekter, næringsområder, idrettsanlegg og kaiområder i Ramfjorden, Ullsfjorden og Tromsø sentralt.

TT vil endre avstandsforhold og påvirke strukturene for varedistribusjon. En del distribusjon kan flyttes ut av bykjernen og spare mye tid og avstander. Pendlingsområdet for Tromsø og Ramfjordmoen utvides med ca 13,5 km.

Nordområdeprosjektet for veginnkorting Kirkenes – Tromsø har Tindtunnelen og Ullsfjordforbindelsen som de 2 sørligste delprosjektene.

Arealgevinster.

Store arealressurser i Tromsø frigjøres og blir bedre tilgjengelig som følge av Tindtunnelen og at dagens E8 blir fylkesveg med mindre trafikk og mindre båndlegging og restriksjoner.

Arealgevinstene kommer i Ramfjorden, Søndre Tromsdalen, Breivikeidet, Ramfjordmoen, Tromsdalen sentrum og fjæreområdene som blir frigitt.

I dette prosjektet er arealgevinstene mer fremtredende og mer omfattende enn i mange andre prosjekter. De utgjør utvilsomt en stor samfunnsøkonomisk verdi, sammen med næringsutvikling større verdier enn de som er tallfestet i den økonomiske analysen.

Andre fordeler.

Andre samfunnsøkonomiske faktorer uten beløpsfesting kan være:

- Ramfjordmoen kan bli det viktigste transport-knutepunktet for varedistribusjon i hele Nord-Norge utenom byene.
- Tungtrafikk fjernes fra Tromsdalen sentrum
- Fjertrafikk og tungtrafikk fjernes fra Fagernes sentrum
- Tidligere gjennomføring av fergefri Ullsfjordforbindelse (UFB).
- Bedrifter og arbeidsplasser kan flyttes ut fra bysentrum og østover i kommunen
- Miljøgevinster og ulykkesgevinster er større enn beregnet i datamodellene.

Tindtunnelen: Vegtunnel Ramfjord – Tromsdalen med ny E8



POLARPORTEN AS

M ca 1:93 000

04.08.05

Regionalt utviklingsperspektiv.

Sammen med fergefri UFB kan Tindtunnelen bli det største regionale fremskrittet på årtier. I nordområdesatsingen er det vanskelig å se andre tiltak med like positive virkninger.

Tindtunnelen gir regional sammenbinding med bedre forbindelse mellom Tromsøya med Tromsdalen og øyene utenfor, henimot Ramfjord, Lyngen, Balsfjord, Ullsfjord, nordfylket og midtfylket for øvrig.

E8 med Tindtunnelen får en utvidet sammenbindingsfunksjon mot E6, Finland, Russland, Sverige og resten av Europa.

Pendlingsområdet for Tromsø, Ramfjord, Lyngen og Furuflaten vokser med veginnkorting, dvs 13 km for TT og over 60 km for UFB. Fordelene påvirker både dagpendling og ukependling. Det blir enklere å etablere bedrifter utenfor Tromsøya.

Varedistribusjon fra Ramfjordmoen og Breivikeidet kan bli de mest sentrale i hele Nord-Norge og konkurrere med hele Nordkalotten. Krysset mellom E8 og Fv 91 på Ramfjordmoen kan bli det største transportknutepunktet utenom byene i landsdelen.

Både dagturisme og regionturisme får bedre markedsforhold med Tindtunnelen og fergefri UFB på plass. Eksempler på dette er golf på Breivikeidet og turer i Lyngsalpan.

Tromsdalens lokale gatebruksplan.

Tindtunnelen sammen med lokal gatebruksplan åpner for enklere intern trafikk i Tromsdalen, kortere kjøredistanser og mindre ulykker. Lokaltrafikk blir fjernet fra E8 og tar bort behovet for 4-felts veg.

De viktigste tiltakene i lokal gatebruksplan kan være:

- Åpning mellom Isbjørnvn og Solstrandvn
- Åpning mellom nordre Th Widdingsv og Evjenvn
- Føre Turistvn nord for kirka ned til Hans Nilsensv og videre ned forbi Brannstasjonen til E8. Åpne for trafikk nordfra direkte til Brua.

Dette kan fjerne det meste av lokal trafikk fra E8 og redusere kjøredistanser og ulykkesrisiko. Årlig innsparing kan bli på over 3 millioner bilkm og over 900 tonn CO₂.

Både Tindtunnelen og lokal gatebruksplan kan hver for seg fjerne behovet for 4-felts E8 gjennom Tromsdalen sentrum. De 2 prosjektene kombinert gjør 4-feltsveg helt overflødig. Å planlegge ny Europaveg gjennom tett bebyggelse, når kortere veg-alternativ foreligger, er ikke akseptabelt.

Sårbarhet, beredskap og transportsikkerhet.

Tromsø by har bare EN hovedvegforbindelse østover mot landets hovedvegnett og det internasjonale vegnettet. En moderne storby og landsdelshovedstad er avhengig av et transportnett med bedre forbindelser til omverdenen.

Tindtunnelen fører til at byen får TO hovedinnsfartsårer og blir mindre sårbar for brudd på den ene vegforbindelsen som eksisterer i dag. Byens øvrige transportveger via sjø, land og luft kan ikke erstatte et langvarig brudd på vegforbindelsen.

En delvis ny E8 på vestsida gir fremdeles bare EN forbindelse til byen østfra. Tindtunnelens fordobling av vegnettets transportkapasitet er en gunstig tilleggskonsekvens som vil få betydning spesielt ved større arrangementer og brudd på vanlige forbindelser.

Vegavbrudd fører til at 5.000 biler pr døgn ikke får utført nødvendige transporter, hvorav 20 er ambulanseplasseringer. Et brudd fører da automatisk til akutt behov for større helikopterkapasitet og hurtigbåtkapasitet.

Ryaforbindelsen vestover og sørover ble ferdig i 2011. Fremdeles blir E8 og Tindtunnelen den korteste distansen fra Tromsø til E6 sørover i Norge, samt til E8 og E6 nordover og østover til Finland, Russland og Sverige.

E8 på vestsida av Ramfjorden med bru.

Reguleringsplanen for E8 vest ble fremlagt av Vegvesenet i oktober 2011 og avvist av kommunestyret 25. april 2012. Kommunestyret krevde ny reguleringsplan for østsida og vurdering av Tindtunnelen.

Med E8 på vestsida og fergefri Ullsfjordforbindelse vil ÅDT ca 500 fjernes fra E8 og overføres til Fv 91 over Breivikeidet. Større trafikk på Fv 91 som følge av boligbygging på Breivikeidet og næringsområder på Ramfjordmoen og Leirbakken, fører til at samlet trafikk på Fv 91 blir STØRRE enn på E8, med det uheldige trasevalget for E8 Vest.

Tindtunnelen kan teoretisk gå fra Leirbakken til Tomasjord, se kart. Dette blir et stort økonomisk tapsprosjekt. Tunnelen vil eventuelt koste 160-250 mill kr mer og får klart mindre trafikk.

Avstandsfordelen med Tindtunnelen blir sterkt redusert fra 9-13,5 km på Ramfjordmoen til 5-10 km ved Leirbakken. Tunnelbrukerne må ventelig betale 30-35 % høyere bomsatser.

Parsellen Fagernes - Sørbotn på østsida vil bli brukt til trafikk mellom E8 Lavangsdalen og Fagernes, Nordbotn, Ramfjordmoen, Breivikeidet og Leirbakken. Det blir store trafikkmengder. Med bompenger på E8 vest blir bruken av østsida større.

Ramfjorden får da tungtrafikk og massetrafikk på begge sider av fjorden. Med E8 på vestsida kan parsellen Fagernes - Sørbotn bli en kommunal veg. Den planlagte vegen oppe i fjellsida tvinger seg fram. Kommunen eller fylkeskommunen kan bli nødt til å ta investeringen på 350-400 mill kr, som forårsakes av E8 vest og egentlig er statens ansvar.

E8 Vest har ikke finansiering.

I regplanen har Vegvesenet foreslått ulike bompengeløsninger med opptil 6 bomstasjoner. Ved Kalvebakken kan man kreve BÅDE E8-trafikken på vestsida og annen trafikk fra Fv 91 og østsida mot byen.

EØS-reglene tilsier at bompenger tilknyttes E8-brua og IKKE kan belastes trafikantene fra Fv 91. Stortingets forutsetninger for finansiering av E8 i Ramfjorden er ikke oppfylt.

E8 Vest kombinert med tunnel til Leirbakken fører til 2 bomveistrekninger på E8 i Ramfjord. Tunnel og bru via Leirbakken og E8 på vestsida henger sammen.

Formell behandling.

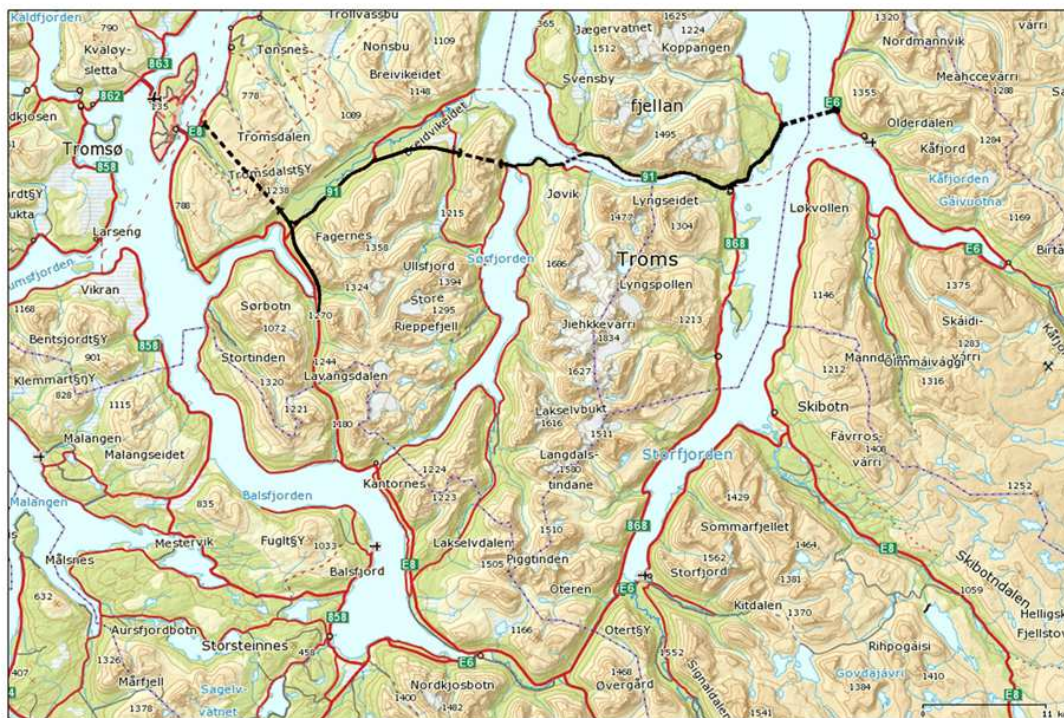
Ferdig KU (konsekvensutredning) for Tindtunnelen ble levert til kommunen og Vegdirektoratet høsten 2008. Etter høringsrunde skal saken behandles i kommunen med valg av trasé. Etter trasévalget fremmes søknad om bompengefinansiering med forslag om betalingssatser. Ved godkjenning av bompengebruk i Stortinget og reguleringsplan hos kommunen kan bygging iverksettes.

Byutvikling i Tromsø har valgt å utsette behandlingen av Tindtunnelens plansak, hittil i over 3 år. Begrunnelsen var at man vil vente på Vegvesenets utredning om det totale vegsystemet i Tromsø. I mellomtiden har vi nå oppdatert alle fakta i KUs rapporter.

Eventuelle innsigelser mot tunnelplanene vurderes i planbehandlingen. Til mulige innsigelser vedr fangstgroper på Ramfjordmoen er det laget alternative forslag til løsninger.

Rapporter og annen info om prosjekt Tindtunnelen finnes på www.tindtunnelen.no. Spørsmål besvares gjerne på mailadr polrport@online.no eller tlf 91885443.

Skisse Ullsfjord-forbindelse (UFB):



Nordområdesatsing.

Tindtunnelen utgjør den sørligste biten i en samlet oppgradering av vegnettet mellom Tromsø og Nord-Troms, Finnmark og Nordvest-Russland.

Skissen viser mulige veginnkortinger mellom Tromsø og østsida av Lyngenfjorden. Blant disse er hoveddelene:

- Tindtunnelen
- Ullsfjordferga erstattes
- Lyngenferga erstattes
- Bru over Straumen
- Bru over Kjosen
- Tunnel gjennom Nakkefjellet
- Bru eller tunnel over Lyngen

Veginnkortingene ved dette kan bli omtrent:

- | | |
|-----------------------|---------|
| - Tromsø – Ramfjord | 13,5 km |
| - Tromsø – Lyngseidet | 75 km |
| - Tromsø – Nordreisa | 119 km |

Med andre veginnkortinger nord for Lyngen kan avstanden mellom Tromsø og NV-Russland innkortes med over 400 km. Dette blir Nordområdesatsing i praksis. (oppdatert august 2012)