

VEGTUNNEL PÅ EUROPAVEG 8

TROMSDALEN - RAMFJORD

Tromsø kommune

Forhold til andre planer/utredninger og annen
planlegging.

Polarporten AS
Oktober 2008

0. KU-programmet; grunnlaget for utredningen.

Programmet for konsekvensutredningen sier følgende om forhold til andre planer/utredninger og annen planlegging, ref . KU-programmet pkt 6:

6. Forhold til andre planer/utredninger og annen planlegging

Konsekvensutredningen skal kort oppsummere forholdet til andre planer som fylkesplaner, kommuneplaner, verneplaner m.v. i området. Den skal også inneholde en redegjørelse for hvilke evt. tillatelser fra offentlige myndigheter som er nødvendige for å gjennomføre tiltaket og eventuelle lover som kan ha betydning for tiltaket.

Det skal gis en redegjørelse for forholdet til planene for ny E8 i Ramfjorden og gjennom Tromsdalen. Redegjørelsen skal som minimum inneholde en beskrivelse av planstatus for disse prosjektene, i tillegg til at det skal gis en beskrivelse av de mest aktuelle alternativene for disse planene. Redegjørelsen må også inneholde en vurdering av hvilke konsekvenser ulike aktuelle løsninger vil få for en framtidig Tindtunnel.

Statens vegvesen region Nord og Tromsø kommune skal ha anledning til å kvalitetssikre omtalen av forholdet til ny E8 gjennom Ramfjorden og Tromsdalen før konsekvensutredningen legges ut til offentlig ettersyn.

(Statens Vegvesen og Tromsø kommune har valgt å avstå fra kommentarer til omtalen av E8 og resten av denne temarapporten).

Innholdsfortegnelse.

Innholdsfortegnelse.....	3
1. Sammendrag.....	5
2. Tindtunnelen.....	6
2.0. Generelt om Tindtunnelens påhugg/tilknytninger.....	6
2.1. Alternativer i utredningen.	6
2.1.1. Alternativ 1A; Tunnel fra Tomasjord til Ramfjordmoen og Rv 91.	6
2.1.2. Alternativ 1B; Tunnel fra Tomasjord til Nordbotn med tilknytning til nåværende E8 i Nordbotn.	6
2.1.3. Alternativ 2; Veg i dagen fra Tomasjord eller Båthavna innover hele Tromsdalen med tunnel mot Nordbotn.	6
2.1.4. Alternativ 3; Tunnel fra Nordbotn til området ved Nova-krysset.	6
Kart 4 alternativ.....	7
3. Andre planer og utredninger.....	8
3.1. Kommuneplanen for Tromsø.	8
3.1.1. Arealdelen.	9
3.1.2. Transportplan for Tromsø 2008-2019.	9
3.1.2.1. Om Tindtunnelen.....	9
3.1.2.2. Trafikksikkerhet.	10
3.1.2.3. Trafikkvekst.	10
3.1.2.4. Finansiering.	11
3.1.2.5. Høringsrunde.....	11
3.1.2.6. Lokal gatebruksplan for Tromsdalen.	12
3.2. Kommunedelplaner.	12
3.2.1. Planarbeid for E8 Sørbotn – Laukslett.	12
3.2.1.1. Forhold som påvirker Tindtunnelen.	13
3.2.1.2. Forhold som påvirker tilknyttede traséer.	14
3.2.1.3. Finansiering.	14
Kart over Ramfjord med noen kombinasjoner av Tindtunnelen og E8.....	15
3.2.1.4. Virkninger for Tindtunnelen.....	16
3.2.1.5. Vedtak i kommunen.....	16
3.2.1.6. Fylkestinget og NTP.....	16
3.2.2. Kommunedelplan for E8 i Tromsdalen.	16
3.2.3. Kommunedelplan 210 for Ramfjord.	17
3.3. Verneplaner i området.	17
3.4. Andre planer.	17
3.4.1. OL 2018.....	17
3.4.2. Tromsøpakke II.	18
3.4.3. KVVU - Konseptvalgutredning.....	18
3.4.4. Andre planer.	18
188.....	
3.5. Konsekvensutredninger.	18
3.5.1. Havne- og industriområde på Tønsnes.....	18
3.5.2. Ramfjordmoen Næringspark.....	19
3.6. Reguleringsplan for Øvre Tromsdalen.	19
4. Konsekvenser for Tindtunnelens planarbeid.	<u>20</u>
4.1. Alternativ 1A, fra Ramfjordmoen til Tomasjord.	20
4.1.1. Ramfjord.....	20
4.1.2. Tomasjord.....	20

4.1.3. Alternativ 1A, konklusjon.	20
4.2. Alternativ 1B, fra Nordbotn til Tomasjord.	20
4.2.1. Ramfjord	20
4.2.2. Tomasjord	20
4.2.3. Alternativ 1B, konklusjon.	21
4.3. Alternativ 2, fra Nordbotn til Øvre Tromsdalen med veg i dagen nedover Tromsdalen til Båthavna eller Tomasjord.	21
4.3.1. Ramfjord.....	21
4.3.2. Tromsdalen.....	21
4.3.3. Tomasjord/Båthavna	21
4.3.4. Alternativ 2, konklusjon.	21
4.4 Alternativ 3, fra Nordbotn til området ved Nova-krysset på E8.	21
4.4.1. Ramfjord.....	21
4.4.2. Novakrysset.	21
4.4.3. Alternativ 3, konklusjon.	22
5. Tillatelser og lovbestemmelser	23
5.1. Tillatelser fra offentlige myndigheter som er nødvendige for å gjennomføre tiltaket. .	23
5.2. Lovbestemmelser som kan ha betydning for tiltaket	23
5.2.1. Plan- og bygningsloven og vegloven.	23
5.2.2. Kulturminneloven	23
5.2.3. Lov om brannvern	24
5.2.4. Friluftsløven.	24
5.2.5. Reindrifsløven.	24
5.2.6. Jordloven.	24
5.2.7. Vannressurser.	24
5.2.8. Miljøvern.	24

1. Sammendrag.

Rapporten beskriver de fire alternative tunneltraséene i forhold til vedtatte, pågående og planlagte utredninger og planer, herunder planer for arealbruk, vegnett og trafikk. Planer og utredninger som er gjennomgått er bl a:

- Fylkesplan og fylkesdelplaner
- Nasjonal Transportplan
- Kommuneplan for Tromsø
- Transportplan for Tromsø Kommune 2008-2019.
- Kommunedelplan, ytre områder.
- Kommunedelplan E8 Sørbotn – Laukslett (Ramfjord)
- Riksveg 91
- Ramfjordmoen Næringspark
- Kommunedelplan E8 Tromsdalen sentrum
- Tromsøpakke II
- Verneplaner
- Kommunedelplan for OL 2018
- Kommunedelplan for Ramfjordmoen
- Reguleringsplaner

De overordnede kommune- og fylkesplanene setter ikke grenser som berører tiltaket. Kommunedelplanene for E8 i Ramfjord og Tromsdalen er de planene som innvirker sterkest på tiltaket. Beslutninger vedr E8 i Ramfjord vil på kort sikt ha størst innflytelse på tiltakets rammer. I Tromsdalen er den foreliggende planen for E8 forkastet av kommunestyret, og rammene for nytt planarbeid i Tromsdalen er ikke etablert (kap 3).

Manglende finansiering og prioriteringer i Nasjonal Transportplan skaper usikkerhet om løsningene for E8 og dermed for tilknytningene for Tindtunnelen.

I andre rapporter fremgår også at av de fire alternativene for Tindtunnelen er det kun alternativene 1A og 1B som er realiserbare. Av disse er alternativ 1A det som best tar vare på den økende trafikken på Rv 91, som gir korteste tilførselsveier, som kan lede trafikk utenom Tromsdalen sentrum og øke bruken av Tromsøysundtunnelen i tråd med Tromsø kommunes planverk. Samlet sett gir alternativ 1A de største besparelsene for miljøet.

Dersom Tromsø kommune skulle opprettholde et vedtak om trasé for E8 på vestsida av Ramfjorden, så kan Tindtunnelen bli et ulønnsomt prosjekt i overskuelig framtid.

Nødvendige tillatelser fra offentlige myndigheter er beskrevet i kap 5.

2. Tindtunnelen.

2.0. Generelt om Tindtunnelens påhugg/tilknytninger.

Tunnelpåhuggene med tilknytningsveger vil, slik Tromsø Kommune (TK) og Vegdirektoratet (VD) har opplyst i KU-programmet, kun kreve reguleringsplaner og ikke nye kommunedelplaner. Tindtunnelen må inngå som en del av den planlegging som påvirker veger og trafikkmønster i så vel Tromsdalen som i Ramfjord. Som eksempel vil vegalternativer for ny E8 fra Sørbotn til Laukslett/Leirbakken være en premissgiver. Kartet på neste side viser de 4 tunnelalternativene.

2.1. Alternativer i utredningen.

Det er i alt fire mulige alternativer, alle har sine fordeler og ulemper og ikke minst er det betydelig forskjell i miljøvirkninger og konsekvenser for berørte områder.

2.1.1. Alternativ 1A; Tunnel fra Tomasjord til Ramfjordmoen og Rv 91.

Alternativet fremmer en fremtidig transportløsning for fergefri Rv 91 mot Nord-Troms og Finnmark. En bedre Rv 91 vil forkorte veitransport til nordfylket, Finnmark og NV-Russland betydelig. Det gir også kort distanse til en næringspark på Ramfjordmoen og er kostnadseffektiv i forhold til andre alternativ.

2.1.2. Alternativ 1B; Tunnel fra Tomasjord til Nordbotn med tilknytning til nåværende E8 i Nordbotn.

Gir en kortere tilknytning for Tindtunnelen, men en betydelig økt kostnad for offentlige vegbudsjetter.

2.1.3. Alternativ 2; Veg i dagen fra Tomasjord eller Båthavna innover hele Tromsdalen med tunnel mot Nordbotn.

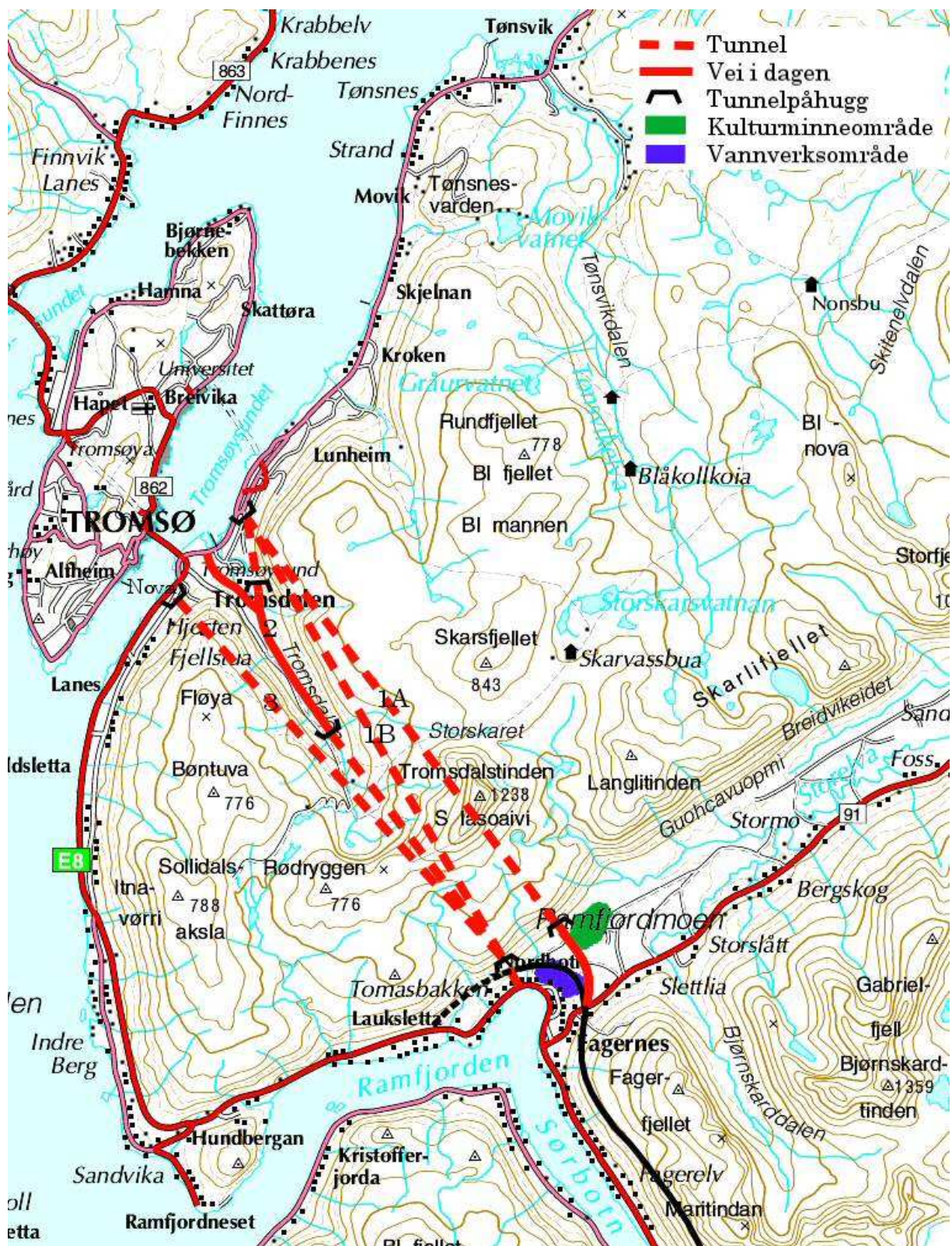
Alternativet vil kreve at vedtatt reguleringsplan og bruksplanen for Øvre Tromsdalen inklusive friluftspanen må få en ny utforming. Veien vil effektivt beslaglegge så betydelige arealer at den vil påvirke meste av dalen. I tillegg vil adkomst til gjenstående friluftarealer bli vanskeliggjort.

2.1.4. Alternativ 3; Tunnel fra Nordbotn til området ved Nova-krysset.

Dette vil medføre fortsatt behov for en firefelts veg gjennom den sentrale delen av Tromsdalen. Firefeltsplanen er tidligere imøtegått av Bydelsrådet i Tromsdalen og stoppet av Tromsø kommunestyre og har tvilsom effekt for trafikkbelastning og miljø i Tromsdalen.

Polarporten

Bomveg tunnel Ramfjord – Tromsdalen



POLARPORTEN AS

M 1:120 000 25.06.04

3. Andre planer og utredninger.

3.1. Kommuneplanen for Tromsø.

I høringsutkastet til Kommuneplanens arealdel 2007-18 er konkretisert oppgavene innenfor området 6.3. Transport:

”6.3.1 Status.

- - - ”Mange av de transportpolitiske målene om blant annet redusert forurensning, effektive transportløsninger og økt andel kollektivtrafikk, er ikke eller bare i begrenset grad, oppnådd. Antall trafikkulykker har økt i Tromsø, i motsetning til resten av landet. Byvekst, økt vekst i trafikk og trafiksikkerhet, gjør arbeidet med transport til en av de sentrale tema i kommuneplanen.

6.3.2 utfordringer.

Det er foreslått en rekke større og mindre samferdselsinvesteringer i Tromsø kommune. Både politisk og administrativt, på lokalt og sentralt nivå, er det behov for å se disse i sammenheng og i forhold til den by- og samfunnsutvikling man ønsker seg i Tromsø. Det gjelder blant annet kapasiteten på Sandnessundbrua, nærings- og havneområde på Tønsnes, næringsområde på Ramfjordmoen samt E8 gjennom Ramfjorden og Tromsdalen. På lengre sikt gjelder det også Ullsfjordforbindelsen, Langsundtunnelen, forbindelse Tromsøya og Kvaløya samt Fagerengtunnelen og Polarportalen (tindtunnelen) Det må snarest mulig klargjøres i drøfting mellom Vegvesnet og Tromsø kommune om hvor mange nye boliger som kan bygges på Kvaløya før kapasiteten på Sandnessundbrua er sprengt.. Disse prosjektene må vurderes opp mot hverandre, mot ønsket byutvikling og særlig prioritering av tiltak for å styrke trafiksikkerhet, tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikken. Et mer miljøvennlig og effektivt transportnett vil også gi en mer miljøvennlig by. Redusert forurensning vil være en gevinst av et samlet miljøarbeid.

6.3.3. Arbeidsoppgaver.

Transportplanen skal lede til en samlet **plan for de viktigste transportårene i kommunen**, samtidig som man ser på hvordan unødvendig trafikk i byområdet bør begrenses. Nye utbyggingsprosjekter som Brevika havn, Nærings- og industriområde Tønsnes og utviklingen på Nordøya, vil føre til konsekvenser for transportbildet.”

Utskrift fra deler av planens omtale vedr transport:

”Transport

Transport er ikke noe mål i seg selv, men er et svært viktig virkemiddel for å oppnå en ønsket byutvikling. Kommunen ønsker å:

- **Arbeide aktivt for at flyplassen, havnestrukturen og hovedinnfartsårene bygges ut og forbedres som effektive virkemidler for å fremme byens og regionens utvikling.**
- **Bedre forholdene for gående og syklende og kollektivtransport.**
- **Bedre trafiksikkerheten slik at den negative utviklingen i ulykkestallene snur**
- **Forvalte transportsystemet i Tromsø sin kapasitetsreserve, og unngå at det oppstår køer som er til hinder for viktige samfunnsmessige funksjoner**

Samordnet areal og transportplanlegging

E8 til Brevika og Rv862 Erling Kjeldsensveg representerer den delen av hovedårene i Tromsø som har nasjonal og regional betydning. Dette er fordi de binder viktige målpunkter i Tromsø sammen med det overordnede nasjonale vegnettet. I et bymessig perspektiv utgjør E8 mellom Novarundkjøringen og Brevika, sammen med Rv862 Erling Kjeldsensveg også en ytre ringveg i Tromsø. Sammen med innfartsårene Langnestunnelen, Brevikatunnelen og Tromsøbrua binder ringvegen viktige knutepunkter sammen med Tromsø sentrum i et nettverk. Innfartsårenes hovedrolle er å bringe trafikk fra ytterområdene og inn mot sentrum. Sentrumstangenten og Storgata/ Elvegata mellom

Nansenplass og Hansjordnesbukta representerer en indre ringveg i Tromsø. Denne har som rolle å avlaste sentrum for lokal gjennomgangstrafikk, samt å betjene sentrum atkomstmessig. Utenfor den ytre ringvegen finner vi Tromsøs fem korridorer. Korridorene kjennetegnes av at all trafikk i hovedsak foregår langs en akse, at trafikken er svært retningsbestemt i forhold til rushtidene. En korridor har i et trafikalt perspektiv større betydning enn de andre:

Dette er E8 sydover fra Novarundkjøringen som er Tromsøs hovedåre mot resten av landet. I tillegg vil korridoren langs Fv53 få økt betydning for havneområdet på Tønsnes. 16 000 biler i døgnet er det normalt å regne som øvre grense for tofeltsveger, men det finnes eksempler på veger som tar mye mer.

Vegdirektoratet sier at man ved trafikk på 12 000 biler skal vurdere fire felt, for å ta høyde for fremtidig vekst, og trafikksikkerhet. Det skal vurderes om omgivelsene tåler denne ekstra belastningen.

Ved Erling Kjeldsensveg er de belastede kryssområdene Breivika og Giæverbukta som kan bli den største utfordringen. Situasjonen må analyseres etter nyåpningen av Langnestunnelen.

Når det gjelder prioriteringen av de enkelte elementene i Tromsøs transportsystem er det naturlig å prioritere fremkommeligheten langs E8 og Erling Kjeldsensveg. Dette er både begrunnet i strekningens nasjonale og regionale rolle, men også i den rollen som strekningen spiller for å binde sammen Tromsø by på tvers. Om trafikken i en korridor blir så stor at det fører til kø og forsinkelse, så skal det først av alt etableres løsninger som prioriterer kollektivtransporten. Eventuell vegutvidelse skal først skje i de korridorene som også har nasjonal og regional betydning. Langnestunnelen og Breivikatunnelen har sammen med Sentrumstangenten en tilstrekkelig kapasitetsreserve, selv om det er usikkert hvor mye trafikk Langnestunnelen vil ha framover. Tromsøbrua er nær kapasitetsgrensen, og det må unngås at avviklingsproblemer kommer tilbake. Derfor skal mer biltrafikk benytte Tromsøysundtunnelen i stedet for brua. Dette har også betydning for miljøet i det tett befolkede området i Tromsø sentrum nord. Det må sikres at nye utbyggingsområder kan gis en rasjonell kollektivbetjening.”

3.1.1. Arealdelen.

Planene for Tindtunnelen berøres av begge deler av kommuneplanens arealdel; både sentrumsdelen og distriktsdelen (ytre områder). Planen for ytre områder er under politisk sluttbehandling. Men kommunens hovedutfordring innenfor transport, trafikkløsningen for Tromsdalen og sørover, synes ikke å bli tatt opp i denne revisjonen, ref. kap. 1.2. side 9;

”Områdebetraktninger der det trengs analyser: eks. Tromsdalen til Tomasjord, Kvaløysletta, området fra Giæverbukta til Langnesbakken, Hanma og Kaldslett.”

3.1.2. Transportplan for Tromsø 2008-2019.

Transportplanen er datert 02.11.2007 og skal være en del av kommuneplanen. Den skal også danne grunnlag for Tromsø kommunes innspill til Nasjonal Transportplan (NTP). Planen er under politisk behandling våren 2008 og fremover. I forordet settes det en tydelig ramme:

”For distriktene i kommunen er hovedutfordringen forbundet med sikkerhet og tilgjengelighet, og tilrettelegging for de eksportrettede næringene:

- Bedre **trafikksikkerhet** og **rassikring**
- God forbindelse til viktige **målpunkter i Tromsø by** og **gjennom Tromsø by**
- Oppgradering av de viktigste nasjonale og regionale forbindelsene som forbinder Tromsø til **resten av verden**, både sydover, nordover og mot Finland og Sverige
- Sikre og forbedre de øvrige distriktenes **tilgjengelighet** til de viktigste nasjonale og regionale forbindelsene. Sist men ikke minst er situasjonen med tanke på **finansiering** av ulike prosjekter en stor utfordring. Muligheten for faktisk finansiering av prosjekter vil være en viktig føring både for byutviklingen og for hva slags planarbeid som skal gjøres i Tromsø de neste årene.”

3.1.2.1. Om Tindtunnelen.

I planens kap. 2.4.2. Grunnlaget i en vegstrategi er Tindtunnelen omtalt slik:

”Som det har blitt påvist tidligere i dette dokumentet har E8 på Fastlandet og Rv862 Erling Kjeldsens veg mellom Tromsø lufthavn Langnes og Hungeren muligheten til å spille rollen som Tromsøs ytre ringveg, samtidig som hele strekningen etter hvert kommer til å få rolle som stamveg. Det er derfor naturlig at dette er den vegstrekningen i Tromsø som eventuelt skal bygges ut med tanke på å ta mest mulig av den fremtidige trafikkveksten og med tanke på fremkommelighet. Tindtunnelen kan gi en kortere innfartsvei til Tromsø. Til sentrum kan det tenkes at reiselengden bli forkortet med om lag 4-5 km. Tindtunnelen vil ha en relativt begrenset effekt på trafikkmengdene mellom rundkjøringen på Hungerneset og Tomasjorda, men en betydelig effekt syd for denne rundkjøringen. Den viktigste effekten vil ligge på at vegens betydning som stamveg kan forsvinne, og at strekningen i større grad kan utformes på byens premisser, og at det derigjennom lettere kan argumenteres for en tett byutvikling i fjæra mellom Kaldslett og Tomasjord. Hovedproblemet med Tindtunnelen er imidlertid kostnaden, og at den vil virke lite inn på støysituasjonen mellom Hungeren og Tomasjord.”

At kostnadene omtales som et hovedproblem er vanskelig å forstå i og med at de andre alternativene verken er beskrevet eller kostnadsberegnet. Ei heller er det presentert alternativer som kan redusere trafikken i Tromsdalen sentrum like mye som Tindtunnelen. Veginnsparing ved Tindtunnelen er oppgitt for kort og kostnadene er feilkalkulert i forhold til VDs tunnelnormal. Dette er forhold som tas opp med Vegvesenet i egen korrespondanse.

3.1.2.2. Trafikksikkerhet.

Planen omtaler kort trafikksikkerhet i sentrumsområdet i kap. 2.6.1:

”Trafikkulykkene i Tromsø skjer hovedsakelig i tre områder:

- 1. Sentrumsområdet*
- 2. Langs Stakkevollvegen og i Breivika*
- 3. På deler av hovedvegnettet Rv862 Erling Kjeldsens veg og E8.”*

og i distriktene i kap. 2.9.4. slik:

”Utenfor byområdet så er det en konsentrasjon av trafikkulykker tilknyttet E8 sydover. Det er naturlig å i første omgang rette innsatsen mot de strekningene hvor det skjer flest ulykker.”

E8 fremstår som en sterkt ulykkesbelastet strekning, men tiltak for å redusere trafikken eller etablere sikringstiltak er ikke beskrevet.

3.1.2.3. Trafikkvekst.

I hovedsak kommer de konkrete tiltakene under kap. 3. Kostnader:

”Dette er tiltak på E8 og Rv862 Tverrforbindelsen mellom Hungeren og Tromsø lufthavn Langnes; ”Standard” inneholder fire felt på E8 på Fastlandet mellom Hungeren og Tomasjord, samt mindre tiltak på Rv862 Tverrforbindelsen, som skissert i vegsystem til olympiade i Tromsø 2018. Kostnadene har blitt noe revidert.”

Som et av alternativene omtaler planen Tindtunnelen:

”Tind” innebærer en annen utvikling enn i de ovenstående alternativene. Fire felts Tverrforbindelse i tunnel er fortsatt med, men istedenfor en utvikling av E8 på fastlandssiden etableres Tindtunnelen som en ny stamveg. Tindtunnelen vil være over grensen til at Statens vegvesen etter all sannsynlighet vil kreve to løp, noe som fort gir en pris i størrelsesorden 2 milliarder. Her pågår det et arbeid med konsekvensutredning i regi av Polarporten AS.”

Vi bemerker at kostnadsnivå 2 milliarder kr er hentet ut av luften. Reell kostnad er ca 1.100 mill kr i 2007 prisnivå, inklusive egen kjørbare, paralell rømningsstunnel.

Transportplanen omtaler den økte trafikkmengden som vil oppstå ved å etablere ny industrihavn på Tønsnes slik:

”Byutviklingen mellom Tromsdalselva og Kroken kan fortsette som skissert i kommuneplanen, men det vil bli økende avviklingsproblemer på Fv53 frem mot 2014. Skjelnan – Movika kan sannsynligvis ikke bygges ut uten at det gjennomføres kapasitetsøkende tiltak fra Tomasjorda og nordover i form av fire felt på deler av strekningen frem mot Kroken eller tunnel. E8 på Fastlandet må sannsynligvis få en gradvis kapasitetsøkning fra Tomasjorda og sydover i form av fire felt. Avviklingssituasjonen vil naturlig bli anstrengt, og må følges nøye. Strategien må videre ha som fokus at den store kapasitetsreserven i Tromsøysundtunnelen utnyttes, og at Breivika blir det viktigste fordelingspunktet for trafikk mellom Fastlandet og resten av Tromsø.”

Vi bemerker at Tindtunnelen er et svært effektivt tiltak for å få overført trafikk fra Brua til Tromsøysundtunnelen.

3.1.2.4. Finansiering.

I rapporten er finansiering omtalt slik:

”Prioritering av store vegtiltak må knyttes til realistiske finansieringsformer. Finansieringskilder for vegtiltak kan grovt sett deles i to hovedformer; offentlige bevilgninger og brukerfinansiering. I tillegg finnes kompensasjonsordninger som Regional Differensiert Arbeidsgiveravgift (RDA) og noen andre tilskuddsordninger.

Den statlige finansieringen blir fastlagt gjennom Nasjonal Transportplan (NTP). Rammene fastsettes for 10-årsperioder med nærmere fokus på de første fire årene. NTP rulleres hvert 4. år. Innenfor NTP deles riksvegnettet i stamveger og øvrige riksveger. Stamveger i Tromsøområdet finansieres over rute 8a, Fauske-Nordkjosbotn med tilknytninger. Rammen for rute 8a er i perioden 2006-2009 640 mill kroner og for perioden 2006-2015 1 370 mill kroner. Rammen for øvrige riksveger i Troms for de samme periodene er henholdsvis 280 og 890 mill kroner.”

I det nye forslaget til NTP 2010-2019 er rammene knyttet til vedlikehold, noe som gjør at de statlige midlene i Transportplanen ikke er tilstede i planperioden. Det medfører at tiltak som er underlagt NTP i liten grad blir realisert i perioden og tiltak som er forutsatt i planen og som krever statlig finansiering, kan bli flyttet til neste planperiode. I tillegg har Statens Vegvesen lansert bompengefinansiering på E8 som et ønsket alternativ, for samtlige brukere av E8.

3.1.2.5. Høringsrunde?

Transportplanen 2008-2019 har ikke vært på offentlig høringsrunde, selv om den er en kommunedelplan innenfor planverket i Tromsøs kommuneplan.

Dette spørsmålet er tatt opp med fylkesmannen, som kan avgjøre om kommunen er pliktig til å iverksette høringsrunde. Fylkesmannen har henvist saken til Sivilombudsmannen eller Miljøverndepartementet.

3.1.2.6. Lokal gatebruksplan for Tromsdalen.

Arbeidet med planen ble formelt iverksatt hos Byutvikling i 2003 og har hatt sporadisk deltakelse fra Statens Vegvesen. Tromsdalen Bydelsråd har vært en engasjert pådriver og har hatt deltakere i referansegruppen for prosjektet, men har ikke klart å få Byutvikling til å besørge fremdrift i prosjektet.

Prosjektet er ikke nevnt i Transportplanen for Tromsø. Dette er en alvorlig forsømmelse, men ikke overraskende.

Gatebruksplanen vil redusere og ta bort en del lokaltrafikk som i dag tvinges til å kjøre E8. Etersom Vegvesenet ønsker å påvise et høyt trafikkgrunnlag for 4-felts E8, så blir gatebruksplanen tilsidesatt i alle prioriteringer.

Ved behandling av Isbjørnvegens trafikk i 2004 har kommunens Miljø- og Transportutvalg etterlyst fortgang i lokal gatebruksplan. Ved avvisning av regplan for E8 gjennom Tromsdalen i 2005 vedtok kommunestyret at lokal gatebruksplan skulle arbeides med og fremmes før ny plan for E8.

Disse vedtakene er ignorert av Byutvikling og Vegvesenet og ikke fulgt opp av politikerne. Manglende fremdrift og beslutninger for lokal gatebruksplan øker køproblemen på E8 og i andre gater samt øker ulykkesfaren. En stor del av lokaltrafikken tvinges til unødvendig lange kjøreturer.

Trafikkmengder på E8 som berøres av gatebruksplan for Tromsdalen er omtalt i Trafikkutredningen kap 3 og 6.

3.2. Kommunedelplaner.

3.2.1. Planarbeid for E8 Sørbotn – Laukslett.

I melding og annonsering om planarbeidet sier Vegvesenet bl a følgende:

”Ny kommunedelplan for E8 Sørbotn–Laukslett, Tromsø kommune

Melding om planstart – planprogram til offentlig ettersyn

Statens vegvesen har startet arbeidet med ny kommunedelplan for E8 i Ramfjorden på strekningen Sørbotn – Laukslett (plan- og bygningslovens § 9-4).

Planarbeidet vil bli utført i nært samarbeid med Tromsø kommune og berørte etater. Planen vil bli fremmet og behandlet som en kommunedelplan. Hensikten er å utrede ulike alternativ slik at kommunestyret får et faglig grunnlag til å vedta et alternativ.

Nye løsninger vil bli utredet i tillegg til noen av alternativene som ble utredet i forrige kommunedelplan (i 2000). Konsekvenser for blant annet framkommelighet, trafikksikkerhet, bomiljø og natur- og kulturmiljø vil bli vurdert.

Planprogrammet har ligget til offentlig ettersyn fram til 5. april. I høringsperioden er det avholdt et folkemøte i Ramfjorden og et møte med referansegruppa på rådhuset i Tromsø. Det er kommet inn flere merknader. Disse vil bli samlet og kommentert av Statens vegvesen. Merknadene og våre kommentarer vil bli oversendt Tromsø kommune som skal fastsette Planprogrammet.”

Vegvesenet har lagt frem sin rapport om ny E8 Sørbotn-Laukslett i juli 2007. I denne planen er lagt opp til fire alternative løsninger, hvorav Vestre og Østre alternativ er best belyst. På kartet i neste avsnitt er vist Vegvesenets utredningsalternativ på vestsida og østsida av Ramfjorden. I rapportens innledning står det:

”Statens vegvesen vil vente til etter merknadsperioden med sin anbefaling av alternativ.”

Allikevel har det Vestre alternativ fått klart best vurdering fra Vegvesenet og er det foretrukne alternativ fra Statens vegvesen for ny E8. I desember 2007 har Vegvesenet fremlagt skriftlig anbefaling om valg av vestre alternativ for E8 med bru over Ramfjorden. Uttalelsene som fremkom fra Statens Vegvesen om vestre alternativ ligger som en klar føring for de som skal avgi uttalelser i saken.

Vegvesenets to viktigste alternativ kan skisseres som følger utifra kommunedelplanen:

Vestre alternativ starter ved Mostad i Lavangsdalen ca 2 km sør for kryss mellom E8 og fv 294. Vegen krysser over til vestsiden av Sørbotn og følger fv 294 til Hans Larsanes hvor den krysser fjorden på bru ca 800 meter og fylling ca 450 meter. Kryssingen går til Leirbakken og inn på nåværende E8 ved Lauksletta. Total lengde er anslått til 9,3 km.

Østre alternativ starter sør for Saltdalselva i Sørbotn og går øst for nåværende E8 henimot Fagernes hvor man svinger nordover til kryssing av Rv 91 ca 1,3 km nordøst for Fagernes. Man svinger vest over Ramfjordmoen til Nordbotndalen og følger fjellsida i retning sørvest til Lauksletta. Total lengde er anslått til 12 km.

Ved tilknytning til Tindtunnelen på Ramfjordmoen vil østre alternativ reduseres med 4,5-5 km ifølge Vegvesenets omtale. Da gjenstår ca 7,2 km mellom Sørbotn og Rv 91 på Ramfjordmoen. En eventuell tunnel på denne strekningen vil følge en rett linje og bli en del kortere.

I desember 2007 har Vegvesenet fremlagt skriftlig anbefaling om valg av vestre alternativ for E8 med bru over Ramfjorden.

3.2.1.1. Forhold som påvirker Tindtunnelen.

Planarbeidet har ikke involvert kontakt med de som utreder Tindtunnelen. I utredningen fremkommer følgende kommentarer om Tindtunnelen:

”2.6.4 Forholdet til Tindtunnelen AS

Tindtunnelen AS, som er et privat selskap, planlegger tunnel gjennom Tromsdalstinden mellom Ramfjorden og Tomasjord. Korteste distanse og korteste tunnel vil sannsynligvis bli mellom Ramfjordmoen og Tomasjord. Men teknisk sett kan tunnelen også starte i Nordbotn eller ovenfor Leirbakken. Det er således mulig å tilpasse tunnelen til alle alternativene i denne kommunedelplanen. Gitt at Tindtunnelen var vedtatt og bygd før traseen for ny E8 vedtas, og at tunnel gikk mellom Tomasjord og Ramfjordmoen, vil sannsynligvis Østre alternativ være beste løsning. Da vil trafikken fra RV91 ledes enkelt mot Tindtunnelen og trafikken sydfra på E8 vil også få en grei veg fram mot Tindtunnelen. Dersom Tindtunnelen blir uten bomavgift ville også størstedelen av trafikken til Tromsø kunne gå gjennom tunnelen.

Tindtunnelen skal imidlertid finansieres med bompenger. Erfaringer fra andre steder i landet viser at en god del av trafikken vil velge et bomfritt alternativet dersom det finnes. I dette tilfellet betyr det dagens veg. Tindtunnelen vil bli lang. Breivikatunnelen som går parallelt med Stakkevollveien er et eksempel på at dette skjer i andre tilfeller. Det er sannsynligvis også slik at de som har reisemål langt sør i Tromsdalen eller på Tromsøya vil velge å kjøre dagens veg. Da blir forskjellen i kjørelengde

mellom Tindtunnelen og dagens veg relativt liten.

Det hevdes at om Østre alternativ velges i kombinasjon med Tindtunnelen, vil det ikke være behov for å bygge ny veg på strekningen Ramfjordmoen – Lauksletta. Det betyr i så fall at all trafikk som ikke benytter Tindtunnelen må kjøre dagens veg gjennom Fagernes og Nordbotn. Denne trafikken vil sannsynligvis utgjøre 2000 – 3000 kjøretøy i døgnet. Det vil i så fall bli en mye større trafikk på RV91 enn i dag (ca 800 kjøretøy i døgnet). Dette vil gi stor belastning på nærmiljøet i Fagernesområdet og det vil være uakseptabelt i forhold til trafikksikkerheten. En slik løsning ansees som uaktuell.”

For ordens skyld bemerkes at oppgitte virkninger og trafikkmengde ikke har særlig sammenheng med realitetene fra utredningene om Tindtunnelen. Dette forholdet dekkes i andre utredninger.

3.2.1.2. Forhold som påvirker tilknyttet vegnett.

SVVs E8-plan har omtalt tilknytningen til Rv91. Denne vil i henhold til forslaget gå i omtrent samme trasè som dagens E8 fra Fagerneskrysset til Lauksletta og få en ny 800 meter lang gang-og sykkelveg. Beregnet trafikk er ca 1000 ÅDT ifølge Byutvikling og Vegvesenet.

Korrekt trafikknivå kan være ca ÅDT 2000. Det er på strekningen Fagernes-nordover på Rv 91 at ÅDT er ca 1000. På vegen mot Lauksletta får man i tillegg trafikk fra Nordbotn, Fagernes sentrum, Leirbakken og hele Ramfjord øst. Dette reduserer antatt trafikk på vestsida med bru til ca 55 % av totalen.

Dersom de nevnte feilaktige trafikkstørrelsene er brukt i de samfunnsøkonomiske beregningene i kommunedelplanen for E8, så forrykker det balansen mellom alternativene og det samfunnsøkonomiske resultatet. Utførelsen av beregninger i kommunedelplanen kan ikke leses i rapporten.

Traséen fra Laukslett til Hungeren er ikke med i utredningen. Denne er både ulykkesutsatt og rasutsatt (Hundbergan) og må utbedres om intensjonen i planen skal kunne gjennomføres. Slike forbedringer er ikke kostnadsberegnet av Vegvesenet. Disse behovene for utbedringer og 4-felts parseller mellom Kaldslet – Solligården – Hungeren – Tomasjord – Lunheim er et resultat av å velge vestre alternativ i Ramfjord. Kostnadene til disse parsellene er av Vegvesenet og andre beregnet til over 1575 mill kroner.

3.2.1.3. Finansiering.

I likhet med Transportplanen har heller ikke E8-planen tatt inn over seg at den statlige finansieringen via NTP kan utebli til en gang etter 2019. Det medfører at det enten må finnes andre finansieringsløsninger som f.eks. bompenger og/eller at det må velges et rimeligere alternativ. Bompengeralternativet må om det velges sammen med Vestre alternativ, ta betalt for all trafikk som passerer inn mot Tromsø for at regnestykket skal gå opp. Det medfører at trafikk på Rv91 og interntrafikk fra Fagernesområdet må være med i bompengebetalingen, uten at man benytter den nye E8-parsellen på vestsida med bru.

Bompengeløsningen er ikke utredet i E8-planen. Den er lansert i Transportplanen for Tromsø og i avisintervjuer med regionvegsjefen i forbindelse med Vegvesenets anbefaling vedr E8.

Vegvesenet hevder at finansiering ikke hører med i kdp. Vi mener at forskriftene for KU sier meget klart at bomvegløsninger kreves utredet som en del av KU, bl a fordi alternative bomvegløsninger kan kanalisere trafikken i ulike retninger. Forskriftene krever at trafikken ved bomvegløsninger skal utredes mht ulike bomsatser og vekstsatser for trafikken, samt ulike

Tind-tunnelen Vegtunnel Ramfjord – Tromsdalen med ny E8



POLARPORTEN AS

M ca 1:93 000

04.08.05

plasseringer av bomvegstasjoner. Ettersom E8 i Ramfjord kan få ulike forbindelser til Tindtunnelen, så er mangelen på trafikk-utredning en kilde til uoversiktlige beslutninger.

Den manglende trafikkutredningen i kommunedelplanen fører også til at de samfunnsøkonomiske beregningene blir svært mangelfulle eller feilaktige.

3.2.1.4. Virkninger for Tindtunnelen.

Et valg av vestre alternativ for E8 vil føre til at Tindtunnelen neppe blir realisert. Hvis TT skal gå fra Leirbakken knyttet til et vestre vegalternativ, så vil tunnelen koste mer og få mindre trafikk. Den vil i så fall få 25-30 % høyere bompengesatser og mindre innspart kjøredistanse for trafikantene.

Et valg av østre vegalternativ vil gi enkel tilknytning til Tindtunnelen ved Ramfjordmoen. Vegvesenets andel av prosjektet vil bli parsellen Sørbotn-Ramfjordmoen. Dette blir vesentlig rimeligere enn de alternativene som er utredet av Vegvesenet i kommunedelplanen for E8.

Vestre alt for E8 med eventuell tunnel fra Leirbakken er nærmere vurdert i trafikkutredningen og i nytte/kostnadsvurderingen i Tindtunnelens KU.

3.2.1.5. Vedtak i kommunen.

Kommunestyret vedtok 26. mars 2008 å gå inn for vestre alt for E8. Samtidig er det klart fra NTP at man ikke har bevilgninger før tidligst i 2020, eventuelt i perioden 2014-19 hvis rammene økes og fylkestinget prioriterer E8 i Ramfjord foran alle andre prosjekter i Troms.

Tind-tunnelens KU fremlegges i 2008. Et vedtak av det anbefalte alternativet 1A vil eventuelt innebære at kommunestyret går tilbake på vedtak av 26. mars om E8 på vestsida i Ramfjord.

3.2.1.6. Fylkestinget og NTP.

I tillegg til kommunens planvedtak, så har fylkestinget ansvar for den finansielle prioriteringen av E8 i Ramfjord blant alle andre prosjekter i Troms og Nord-Norge. Her kan eventuelle bomvegløsninger og sidefinansiering få betydning.

I forslaget til NTP 2010-2019 har fylkestinget i mai 2008 prioritert bl a 700 mill kr til E8 i Ramfjord forutsatt at rammene fra Stortinget økes med 20 %. Dette kan være aktuelt for perioden 2014-2019.

Etterslep fra inneværende NTP-periode, 2006-2009 kan få virkninger for E8 i Ramfjord, bl a ved at Ryaforbindelsen ikke blir fullført i denne perioden.

3.2.2. Kommunedelplan for E8 i Tromsdalen.

Statens vegvesen hadde fremmet en plan for firefelts vei inklusive "Gateplan" for Tromsdalen sentrum. Planen ble imøtegått av Tromsdalen Bydelsråd og forkastet av Tromsø kommunestyre i august 2005. Det foreligger ingen lanserte alternativ eller planer for å løse trafikkbelastningen i Tromsdalen i følge nettsidene til Statens Vegvesen eller Tromsø kommune.

Det kan forventes at planarbeidet med transportløsning for havne- og industriområdet Tønsnes vil måtte ta opp dette på ny. Likeledes vil en videreføring av OL2018 sitt planverk måtte behandle transportløsningene på ny.

Trafikken til/fra Tindtunnelen kan forventes å innvirke på trafikkgrunnlaget for vegløsningene i Tromsdalen, og redusere behovet for 4-felts E8. Lokal gatebruksplan vil også redusere trafikkgrunnlaget for 4-felts E8.

3.2.3. Kommunedelplan 210 for Ramfjord.

Så vidt vi kan se har kdp for Ramfjord/Fagernesområdet ikke bestemmelser som er til hinder for aktuelle trasévalg for Tindtunnelen i Ramfjord. De ulike alternativene for tilknytning til øvrig vegnett er omfattet av Vegvesenets kdp for E8 i Ramfjord. E8-planens avvik fra kdp for Ramfjord ansees kjent og berører ikke Tindtunnelens traseer direkte.

3.3. Verneplaner i området.

Det foreligger ikke verneplaner som berører de foreslåtte påhuggene eller tilførselsvegene. Men det er betydelige verneinteresser både i Tromsdalen (alternativ 2) og i Ramfjord som krever utredning.

På Ramfjordmoen har kommunen markert områder med restriksjoner vedr kulturminner og som vannreservoar. Reservoaret kan passeres med avbøtende tiltak som er beskrevet i anleggsutredningen. Det markerte kulturminneområdet med fangstgroper berøres ikke.

Derimot er det et annet område med fangstgroper som er kartlagt i våre undersøkelser, og disse er automatisk fredet iht kulturminneloven. Avstanden mellom gropene er på 100-150 meter. Vi har derfor foreslått vegpassering over 50 meter fra nærmeste groper, pluss eventuelt heving av vegen over bakkenivå slik at det blir fri passasje mellom gropene.

Vernevedtak for Breivikvassdraget med elva opp til Storfossen med Bjørnskardelva berører ikke området for tiltaket.

3.4. Andre planer.

3.4.1. OL 2018.

I OL 2018 sine planer foreligger det en delplan for landtrafikk utarbeidet av Statens Vegvesen som eget dokument. I denne planen sies det at bl a E8 Solligården – Hungeren og E8 Hungeren – Tromsdalselva vil bli behandlet på ny i kommunens planverk.

Fra kap. 3.7. fremgår det:

"Nødvendige investeringer - Stamveger

I løpet av en periode på 20 år fra og med 2006 vil følgende prosjekt innenfor stamveger, som er listet opp under "nødvendige investeringer", komme til utførelse en gang etter 2015:

E8 Sørbotn – Laukslett 420 mill. kr.

E8 Solligården – Hungeren (kryssutbedringer) 110 mill. kr.

E8 Hungeren – Tromsdalselva 320 mill. kr.

E8 Tromsdalselva – Tomasjord X fv. 53 160 mill. kr. "

I den etterfølgende behandling av OL-søknaden fremkommer det at trafikkløsningen er OL-planens svake punkt og trenger en betydelig oppgradering for å kunne bli akseptert.

Forslag til planprogram for OL 2018 er fremlagt i februar 2008 og har høringsrunde til mai. Den politiske behandlingen av planprogrammet finner sted høsten 2008 og den ferdige kommunedelplanen skal foreligge til våren/sommeren 2009.

Det er ikke avklart hvor langt planen for OL vil gripe inn i planene for E8 eller i Transportplanen for Tromsø 2008-19. Det er mulig at man lager en slags innbyrdes avhengighet mellom planene, slik at det blir vanskelig eller umulig å imøtegå mindre deler av planforslagene.

Etter at OL 2018 ikke er aktuelt for Tromsø, så gjenstår kommunale vedtak om hva man vil gjøre med båndlegginger, transportplanen og arealer. Noe av dette blir behandlet i VDs KVVU for Tromsø som starter høsten 2008. KVVU-prosessen vil foregå utover i 2009 og kanskje 2010.

3.4.2. Tromsøpakke II.

Tromsøpakke II er ferdigforhandlet og har som hovedformål å sikre myke trafikkanter og har ingen direkte konsekvens for Tindtunnelen. Ved å velge tunnelalternativ 1A eller 1B vil det alt vesentlige av trafikken på E8 til og fra Tromsø ikke ha noen sameksistens mellom harde og myke trafikkanter. Slik sett kan det oppnås besparelser på myke trafikktiltak som kan komme andre deler av kommunen til gode.

3.4.3. KVVU – Konseptvalgutredning.

Prosessen er ikke startet for Tromsø og begynner i oktober 2008 med første samling. Den vil fortsette i 2009 som en del av NTP-prosessen, og kanskje i 2010. Tind-tunnelen er foreløpig med som en del av KVVU-prosessen, og det er for tidlig å vurdere hva det kan føre til.

3.4.4. Andre planer.

I henhold til nettsidene til Statens Vegvesen og Tromsø Kommunes er det ikke andre relevante planer under arbeid. Det er en rekke initiativ som ikke er kommet til planstadiet, men som vil komme til utredning i løpet av de to-tre nærmeste årene. Spesielt vil en oppgradering av Rv 91 mot nordfylket med fergefri forbindelse endre trafikkbildet betydelig. En vesentlig del av trafikken nordøstfra vil da velge Rv 91 fremfor E8. Disse vil ikke kunne bruke en E8 på vestsida av Ramfjorden, og trafikken på en vestsidedel av E8 kan bli på bare 40 % av innfartstrafikken til Tromsø.

3.5. Konsekvensutredninger.

3.5.1. Havne - og industriområde på Tønsnes.

Kunngjøringen om KU og utarbeidelse av regplan inneholdt bl a følgende:

"For å kunne avgjøre om det er mulig å etablere et havneavsnitt og et større næringsområde for arealkrevende industri mellom Tønsnes og Skarpeneset, utarbeides det nå en konsekvensutredning av Tromsø kommune.

Konsekvensutredningen samt reguleringsplan for Tønsnes er utarbeidet i henhold til plan- og bygningslovens §33-5 og §5 i forskrift om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven datert 1.april 2005. Ansvarlig myndighet er Kystverket. Tromsø kommune ved Byutvikling er forslagsstiller og er etter bestemmelsene pålagt å utføre konsekvensutredningen."



Regplanen er nå vedtatt. For tilførselsvegen fv 53 mellom Kroken og Tønsvik er det ikke avklart om nåværende veg tillates tatt i bruk for næringsområdets etablering, eller ny veg må bygges før området kan tas i bruk.

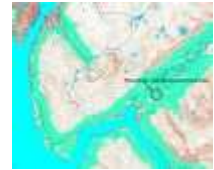
I mars 2008 har Macks Bryggeri varslet at de ikke ønsker å flytte til Tønsnes. Dette kan forskyve tidsplanene og vegplanene for Tønsnesområdet.

3.5.2. Ramfjordmoen Næringspark.

Områdets plankunngjøring inneholdt bl a følgende:

"Det meldes med dette om oppstart av tiltak etter § 33 i plan - og bygningsloven, forslag til planprogram for konsekvensutredning av reguleringsplanforslag - Ramfjordmoen Næringspark, på eiendommen 30/77 og 30/50.

Konsekvensutredningskravet utløses på grunn av tiltakets størrelse etter forskriftens vedlegg 1, pkt 1: "Industri-, nærings-, lager- og kontorbygg samt offentlige bygg og bygg til allmennyttig formål med en investeringskostnad på mer enn 500 millioner kr eller et bruksareal på mer enn 15.000 m²". "



Områdets plassering er godkjent i arealdelplanen for distriktene i Tromsø. Næringsparken plasseres ved Rv 91 og Eiscatvegen på Ramfjordmoen. Avstanden blir muligens 7-800 meter fra E8 over moen ved alternativ 1A for Tindtunnelen.

RDA-styret har bevilget et mindre støttebeløp til RNs etablering.

3.6. Reguleringsplan for Øvre Tromsdalen.

Tind-tunnelens alternativ 2 vil komme i direkte konflikt med vedtatt regplan for Øvre Tromsdalen. Området er regulert til friluftsområde. Det foreligger ikke noe som tilsier at dette vil bli endret og det foreligger ikke planer om ny behandling. Området ansees for å skulle være beskyttet mot store inngrep. Området kan delvis anses som tidligere samisk område med mulig historisk vern og som et reindriftsområde som idag benyttes i begrenset grad.

4. Konsekvenser for Tindtunnelens planarbeid.

4.1. Alternativ 1A, fra Ramfjordmoen til Tomasjord.

4.1.1. Ramfjord

Tilførselsvegen mellom påhugg og krysset E8 – Rv 91 er en del av østre alternativ i fremlagt kommunedelplan for E8 Sørbotn –Laukslett. Alternativ 1A får enklest tilknytning ved at østre alternativ mellom Ramfjordmoen og Sørbotn velges for ny E8. Dette gir også lavere investering for Vegvesenet enn de øvrige alternativene.

4.1.2. Tomasjord

Tindtunnelens trafikk til/fra Tomasjord berører kommende planarbeid i kommunedelplanen for E8 i Tromsdalen og Transportplanen for Tromsø 2008-2019. Tindtunnelen til Tomasjord blir et alternativ til 4-felts E8 gjennom Tromsdalen.

4.1.3. Alternativ 1A, konklusjon.

Alternativ 1A er optimalt dersom østre alternativ for E8 i Ramfjord velges. For både E8 og Rv 91 gir alternativ 1A størst innsparing i kjørte kilometer i Ramfjord og totalt. Tilførselsvegene blir kortest, belastningen på eksisterende og planlagt bebyggelse blir betydelig redusert og store arealer kan frigis for nye formål. Kostnadene for offentlige budsjetter vil bli betydelig redusert i et samarbeide med Tindtunnelen om en total pakke for E8. I tillegg vil fergefri Ullsfjordforbindelse bli enklere å gjennomføre med dette alternativet.

4.2. Alternativ 1B, fra Nordbotn til Tomasjord.

4.2.1. Ramfjord

Påhugget i området Nordbotn kan tilknyttes nåværende E8, Nordbotnalternativet eller østre alternativ for ny E8. Hvis vestsidealternativet legges til grunn for ny E8 vil et annet påhugg for Tindtunnelen ved Leirbakken kunne bli aktuelt. Et slikt alternativ for Tindtunnelen er vurdert nærmere i rapportene vedr trafikk og økonomi. Ifølge vurderingen blir det økonomiske resultatet for et slikt tunnelalternativ så dårlig at det ikke kan gjennomføres som 100 % bomvegprosjekt. Det samfunnsøkonomiske resultatet blir også mye dårligere enn for alt 1A og 1B.

4.2.2. Tomasjord

Påhugget på Tomasjord er identisk med alternativ 1A. Trafikken gjennom Tindtunnelen kan bli 7-15 % mindre enn for alt 1A, og dermed bidra mindre til redusert trafikk gjennom Tromsdalen sentrum.

4.2.3. Alternativ 1B, konklusjon.

Forslagene for ny E8 i Ramfjord er fra Vegvesenets side konsentrert om vestre og østre alternativ. Dersom et av disse velges, så er det lite sannsynlig at tunnelens alt 1B blir aktuelt.

Manglende finansiering for E8 med forsinket gjennomføring kan påvirke Tindtunnelen hvis dette fører til at valg av E8-alternativ blir utsatt i tid. Dette kan også påvirke en kombinasjon av bomvegløsninger.

4.3. Alternativ 2, fra Nordbotn til Øvre Tromsdalen med veg i dagen nedover Tromsdalen til Båthavna eller Tomasjord.

4.3.1. Ramfjord

Påhugget i Ramfjord vil være identisk med alternativ 1B.

4.3.2. Tromsdalen

Alternativet berører hele Tromsdalen i og med at tunnelen kommer ut ved Dalheim, midt i et område som i planverket til Tromsø kommune er satt av til friluftsområde uten fysiske inngrep. Det er ikke noen endringer av denne statusen for området i pågående planarbeid, og det vil være svært vanskelig å få dette området med omgivelser omdisponert til Europaveg. Kombinasjonen av friareal med en sterkt trafikkert Europavei er uønsket og spesielt vil miljøkonsekvensene være betydelige.

4.3.3. Tomasjord/Båthavna

Tilknytning til E8 og fremføring av veg i dagen nedover hele Tromsdalen vil medføre store utfordringer. I andre rapporter er konkludert med at dette ikke er et realistisk alternativ.

4.3.4. Alternativ 2, konklusjon.

I forhold til andre planer vil regplanen for Øvre Tromsdalen være en sterk hindring, herunder omdisponering av store friluftsområder, rekreasjonsområder, idrettsanlegg og andre eiendommer. Tilknytning til E8 ved Båthavna eller Tomasjord med fremføring av E8 i dagen vil også medføre betydelige konflikter og omdisponeringer.

4.4 Alternativ 3, fra Nordbotn til området ved Nova-krysset på E8.

Alternativet forutsetter at trafikken til/fra Tindtunnelen ledes inn på E8 i nærheten av eksisterende rundkjøring på E8 ved Nova-krysset. Det krever en tunneltrasé på sørsiden av Tromsdalen i Fløyfjellet med påhugg i eksisterende bebyggelse nord for Nova. All trafikk vil derved fortsatt måtte gå gjennom Tromsdalen sentrum og gir ikke noen miljø- eller trafikkforbedring.

4.4.1. Ramfjord

Påhugg i Ramfjord er som 1B i Nordbotn. Tunnelens lengde vil bli litt kortere.

4.4.2. Novakrysset.

Novakrysset er et trafikknutepunkt med den største trafikkbelastningen i Tromsdalen. Trafikkløsningen for Nova-krysset var en vesentlig del av kommunedelplanen for E8 som ble forkastet av så vel Bydelsrådet som Tromsø kommunestyre. En tilknytning for tunnelen til E8 i Nova-krysset er ikke en realistisk løsning. Den vil føre all trafikk til nye Tønsnes havn og til Tromsøysundtunnelen gjennom Tromsdalen sentrum og vil neppe kunne gjennomføres uten

vesentlig inngrep i allerede bebygd grunn i Tromsdalen. Det er ca 110 eiendommer i Tromsdalen som berøres av et 4-felts vegprosjekt.

4.4.3. Alternativ 3, konklusjon.

I forhold til andre planer vil dette alternativet medføre tilleggsbehov for 4-feltsveg gjennom Tromsdalen sentrum, dessuten at all fremtidig E8-trafikk skal passere Tromsdalen sentrum, inklusive ny trafikk til storhavn på Tønsnes.

Tromsdalen Bydelsråd er bastant imot en 4-felts vegløsning. OL-planene til Vegvesenet og Transportplanen for Tromsø inneholder fremdeles en 4-felts løsning i Tromsdalen. I løpet av høsten 2008 eller senere kan dette spørsmålet bli avklart. I andre rapporter i dette prosjektet har vi konkludert med at alt 3 er urealistisk, og forholdet til andre planer og prosjekter er et vesentlig moment. Fremføring av trafikken på Tromsøs viktigste innfartsåre og Europaveg utenom Tromsdalen sentrum er antakelig det viktigste momentet.

5. Tillatelser og lovbestemmelser.

5.1. Tillatelser fra offentlige myndigheter som er nødvendige for å gjennomføre tiltaket.

Tiltaket skal gjennom formell behandling hos Vegdirektoratet, Tromsø Kommune, Troms Fylkeskommune, Samferdselsdepartementet og Stortinget

Vegdirektoratet (VD) er ansvarlig myndighet for tiltaket iht plan- og bygningsloven og har vedtatt tiltakets KU-program. Vedtaket er stadfestet av Miljøverndepartementet. VD mottar ferdig konsekvensutredning og forestår høringsrunde. Etter at VD har utstedt sluttdokument som godkjenner tiltakets KU, kan tiltaket behandles videre hos planmyndigheten som er Tromsø kommune.

Tromsø kommune skal behandle Tindtunnelen som et tiltak i henhold til plan - og bygningsloven. Kommunen skal foreta trasévalg eller avvise tiltaket. Etter trasévalget vil kommunen behandle reguleringsplaner for prosjektet.

I høringsrundene for KU og regplaner kan alle berørte og interesserte avgi uttalelser. En del offentlige myndigheter har innsigelsesrett, dvs at planene kan stanses inntil eventuell mekling er gjennomført med fylkesmannens bistand, eller at vedtak i plansaken fattes av Miljøverndepartementet.

Statens Vegvesen Region Nord, Midtre Troms distrikt behandler tilpasning og tillatelser vedr øvrig offentlig vegsystem.

Som bomvegprosjekt må tiltaket godkjennes av Stortinget. Behandling av bompengesaken foretas i kommunen, fylkeskommunen, Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet.

Tunnelens løpende vedlikeholdsutgifter dekkes over Vegvesenets budsjett. Det innebærer innpasning i NTP (Nasjonal Transportplan). Fylkestinget foretar prioritering i NTP før behandling i Samferdselsdepartementet og Stortinget.

5.2. Lovbestemmelser som kan ha betydning for tiltaket.

5.2.1. Plan- og bygningsloven og vegloven.

Pbl og vegloven har de overordnede bestemmelsene om planlegging og veganlegg. Disse lovene er styrende for behandling og innhold i det som skal planlegges. De virker retningsgivende for hvilke øvrige lover og forskrifter med retningslinjer som kommer til anvendelse i prosjektet.

5.2.2. Kulturminneloven.

Verken området rundt Nordbotn/Leirbakken eller Tomasjord omfattes av ferdige verneplaner for kulturminner. Det foreligger heller ikke forslag til verneplaner for området. Nordøst for

det aktuelle området på Ramfjordmoen har kommunen markert restriksjoner overfor ny virksomhet pga et område med fangstgroper. Denne markeringen berøres ikke av tiltaket.

På Ramfjordmoen er det et annet sammenhengende område med fangstgroper som skal beskyttes som automatisk fredete kulturminner. Fylkeskulturetaten har varslet innsigelse mot at veg kan krysse feltet med groper. I prosjektets andre utredninger er det foreslått ulike avbøtende tiltak, bl a vegkryssing i avstand 50-100 meter fra nærmeste grop og heving av veglegemet over terrengnivå, slik at fremtidig kultursti mellom gropene løper fritt uten hindringer.

5.2.3. Lov om brannvern.

Loven med forskrifter fra Direktoratet for Samfunnssikkerhet er spesielt behandlet i tema 8.3.3.3 Sikkerhet. Disse bestemmelsene sees i sammenheng med sikkerhetsbestemmelser i Håndbok 021 Tunnelnormalen.

5.2.4. Friluftsloven.

Friluftsliv er eget tema i KU.

5.2.5. Reindriften.

Reindrift er også eget tema i KU.

5.2.6. Jordloven.

Tema 8.2.2.1 Jord- og skogressurser behandler jordbruk og arealkonsekvenser for jord- og skogbruk.

5.2.7. Vannressurser.

Fredningsbestemmelsene gjelder for Breivikelva opp til Storfossen, og tiltaket berører ikke området som er fredet. På Ramfjordmoen har kommunen markert et område med restriksjoner pga vannreservoar. Tilførselsveg (E8) til tunnelen over Ramfjordmoen kan passere området når man tar hensyn til avbøtende tiltak.

5.2.8. Miljøvern.

Det er flere typer bestemmelser i forskjellige lover som berører forskjellige former for miljøvern. Det berører bl a temaene:

- Støy
- Utslipp til luft, jord og til vann
- Biologisk mangfold
- Naturvern

Kommunens klimaplan (januar 2008) inneholder målsettinger og retningslinjer for opptreden, men ikke lovbestemmelser. Under hvert av temaene trekkes inn de aktuelle bestemmelsene.

t.