

NÆRINGSANALYSE

FOR

TIND-TUNNELEN

*E8 Vegtunnel mellom Ramfjord og Tromsdalen
i Tromsø kommune.*

Vurdering av næringsutvikling, sysselsetting og
strukturer for varedistribusjon som følge av
Tind-tunnelen.

Polarporten AS
September 2008

NÆRINGSANALYSE FOR TIND-TUNNELEN.

Bomveggtunnel mellom Ramfjord og Tromsdalen i Tromsø kommune.

Vurdering av næringsliv, sysselsetting og strukturer for varedistribusjon som følge av Tind-tunnelen.

INNHOLD.	SIDE
1. INNLEDNING OG GRUNNLAG.	4
1.1. Innledning	4
1.2. Bakgrunn	5
1.3. Alternativer	5
Kart	6
1.4. Problemstillinger	7
1.5. Aktuelle arealer	7
1.6. Transport- og trafikkknutepunkt	9
1.7. Steinmasser fra tunnelen	9
2. SAMMENDRAG.	10
3. SITUASJONEN FØR TIND-TUNNELEN	
3.1. Virksomheter i dag i Breivikeidet og Ramfjorden	13
3.2. Arbeidstakere, bosatte og pendlere	14
3.3. Organisasjoner	14
3.4. Boligbygging	14
4. NÆRINGSUTVIKLING	
4.1. Ramfjordmoen næringspark	15
Kart	16
4.2. Andre næringsområder	17
4.3. Sjøområder	17
Kart med flere næringsområder	18
4.4. Boligområder	19
4.5. Steinmasser	19
4.6. Strukturer for varedistribusjon	20
4.6.1. Plassering langs E8	21
4.6.2. Befolkningsgrunnlag	22
4.6.3. Trafikkmengder og vegkapasitet	22
4.6.4. Nordområdesatsing og veginnkorting	22
4.7. Transportknutepunkt	23

4.8. Arealbruk	23
4.9. Aktuelle virksomhetstyper	24
4.10. Andre vegalternativ	25

Litteraturhenvisninger	26
-------------------------------	-----------

Noen forkortelser:

Kdp	Kommunedelplan
KU	Konsekvensutredning
MD	Miljøverndepartementet
Pbl	Plan- og bygningsloven
PP	Polarporten AS
RN	Ramfjordmoen Næringspark
Trsp	Transport
TT	Tind-tunnelen
VD	Vegdirektoratet
ÅDT	Årsdøgntrafikk (gjsn pr døgn)

1. INNLEDNING OG GRUNNLAG.

1.1. INNLEDNING.

Melding om konsekvensutredning for Tind-tunnelen ble fremmet av tiltakshaveren Polarporten AS våren 2003. Etter gjennomgåelse av Meldingen i Vegdirektoratet (VD) ble den sendt ut på høring medio mars 2003 med høringsfrist 30. april 2003. Utredningsprogrammet for KU ble stadfestet av VD og Miljøverndepartementet i november 2003.

Denne rapporten har temaet næringsutvikling og arbeidsplasser som hovedemne og dekker avsnitt 7.3.3.3 i KU-programmet.

Som grunnlag for beskrivelse og vurdering er brukt Vegvesenets Håndbok 140 og MDs Veiledning om konsekvensutredninger.

For temaet hitsettes sitat fra aktuelt avsnitt i Melding om konsekvensutredning:
” Det utredes om eksisterende forretnings- og industriarealer blir berørt, samt om tiltaket kan føre til frigjøring eller opparbeiding av nye arealer, herunder etablering av ny virksomhet.

Antatt innvirkning på næringsliv og sysselsetting belyses, både for Tromsdalen/Tromsø sentrum og Ramfjord/Breivikeidet. Det vurderes om tunnelen kan få virkninger for strukturene for varedistribusjon. ”

I det vedtatte KU-programmet er beskrivelse vedr arealbruk tonet ned, mens tunnelens virkninger for næringsliv og sysselsetting samt strukturene for varedistribusjon er opprettholdt:

”Regionale virkninger.

De samfunnsøkonomiske virkningene av eventuelle regionale konsekvenser er beregnet under prissatte virkninger. Det kan likevel være relevant å beskrive konsekvensene ut over de rent samfunnsøkonomiske regnestykkene. Konsekvensutredningen skal gi en omtale av mulige virkninger for regionen ved å systematisere kjent kunnskap og resultatene fra trafikkanalysen. På grunnlag av dette skal antatt innvirkning på næringsliv og sysselsetting belyses, både for

Tromsdalen/Tromsø sentrum og Ramfjord/Breivikeidet. Det skal vurderes om tunnelen kan få virkninger for strukturene for varedistribusjon.”

1.2. BAKGRUNN.

KU omfatter 4 alternative traséer for tunnelen foruten 0-alternativet som utgjør fortsatt bruk av eksisterende E8 mellom Ramfjord og Tromsdalen. De 4 alternativene er vist på kartet på neste side.

Endepunktene for tunnel-alternativene er ikke nøyaktig plassert på kartet på dette stadiet i prosessen. Her er det foreløpig tale om prinsipp-alternativ som plasseres mer nøyaktig når man kommer fram til arbeidet med reguleringsplaner.

Vegvesenet og Tromsø kommune arbeider med planer for berørte vegsystemer både i Ramfjord og Tromsdalen. Tunnelens endepunkter skal tilpasses til det som blir kommunens vedtatte vegløsninger. Beskrivelse av kommunens og Vegvesenets planer utgjør en egen rapport innenfor KU.

1.3. ALTERNATIVER.

I Melding om KU er omtalt 3 tunnelalternativ. Senere har kommunen i august 2003 gjort vedtak om preferanse for Øvre vegalternativ (østre) for E8 i Ramfjord, og Polarporten AS har tilføyd alternativ 1A over Ramfjordmoen for å ta hensyn til kommunens vedtak. VD har bestemt at dette alternativet skal med i KU i brev av 22.03.04. Utredningsalternativene blir da:

- 0: Nåværende E8 uten tunnel Tromsdalen-Ramfjord beholdes som E8-trasé.
- 1A: Tomasjord – Ramfjordmoen med veg i dagen fra fjellsida over moen til Rv 91.
- 1B: Tomasjord – Nordbotn med veg i dagen til E8 i Nordbotn.
- 2: Nordbotn – Øvre Tromsdalen (Området Dalheim) med veg i dagen nedover Tromsdalen til E8 ved Båthavna eller Tomasjord.
- 3: Nordbotn – Novakrysset (Rundkjøring på E8).

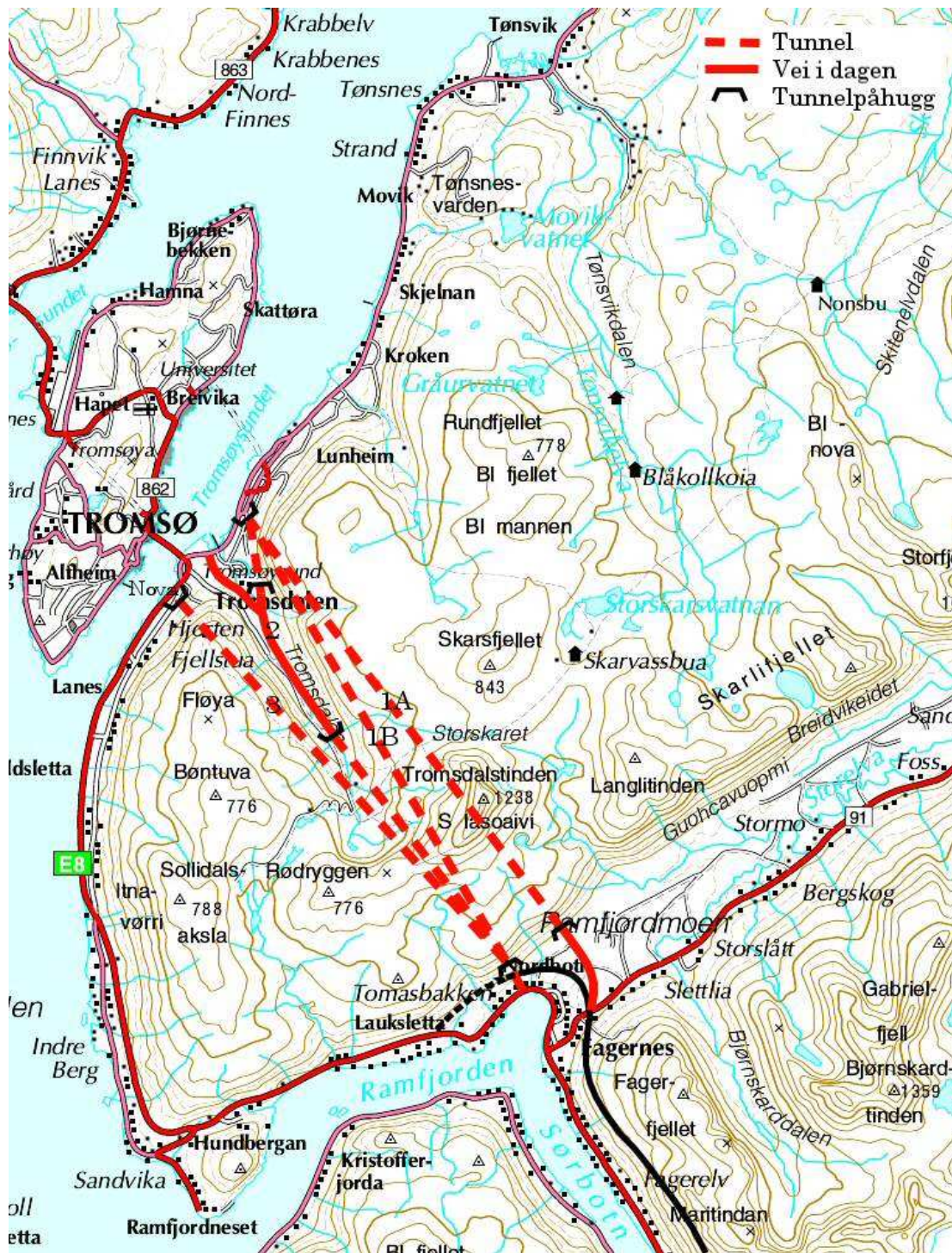
0-alternativet vil uansett bli endret i fremtiden som følge av Vegvesenets nye planer i Ramfjord og Tromsdalen sentrum.

I høringsrunden til Melding om KU i mars/april 2003 er det varslet innsigelser, innvendinger og betenkeligheter vedr alternativ 2 som går oppover Tromsdalen i dagen.

Næringsanalysen foretas i utgangspunktet for alternativ 1A. Beskrivelse av virkninger for alt 1A over Ramfjordmoen benyttes som referanse til å beskrive virkninger for de andre alternativene.

Polarporten

Bomveggtunnel Ramfjord – Tromsdalen



POLARPORTEN AS

M 1:120 000

25.06.04

Fig 1.1. Kart over alternative tunneltraséer. Kartgrunnlag: Tromsø kommune.

Influensområde.

Det direkte influensområdet trafikkmessig blir nye og gamle E8, dvs alt 0 og de 4 tunnelalternativene. Tunnelen vil føre til overføring av trafikk fra Tromsøbrua til Tromsøysundtunnelen, og derved også medføre mindre endringer i gatebruken på Tromsøya.

Næringsmessig direkte influensområde blir hele Ramfjordområdet med Breivikeidet, områdene langs E8 fra Ramfjorden til Tromsdalen og Tomasjord fram til Kroken.

Utvidet og indirekte influensområde vil fremkomme som et resultat av vurderinger i denne rapporten.

1.4. PROBLEMSTILLINGER.

Den samfunnsøkonomiske vurderingen av Tind-tunnelens regionale virkninger omfatter en økonomisk vurdering og en ikke-prissatt kvalitativ vurdering.

Den samfunnsøkonomiske vurderingen er delvis dekket ved beregninger i andre rapporter om tidsbesparelser, kjørevegbesparelser, investeringsinnsparinger, redusert forurensning mv. For temaene næringsutvikling og arbeidsplasser blir beregninger og antakelser ganske upresise. Denne rapporten legger mer vekt på å beskrive muligheter enn å gi nøyaktige prognoser.

Blant problemstillingene kan nevnes:

- Vil tunnelen bidra til å fremme nye, varige bedriftsetableringer?
- Hvilke arealer er hensiktsmessige for næringsutvikling?
- Hvordan styre/påvirke etableringer og plassering?
- Kan man nyttiggjøre tunnelens steinmasser til næringsområder og sjø/kaiområder?
- Kan man forutsi noe om antall arbeidsplasser?
- Hva er tidsperspektivet for denne utviklingen?
- Vil området Ramfjorden/Breivikeidet bli attraktivt i forhold til Tromsøs øvrige utbyggingsområder?

1.5. AKTUELLE AREALER.

For næringslivet tilsier transportnærhet, kort avstand og kundetilgang at arealet langs E8 over moen kan være best for en rekke typer virksomhet. Ikke alle typer næring trenger å ligge helt opptil E8, men korte transportveier er positivt for de fleste.

Ved Rv 91 og Eiscatvegen ca 700 meter nord for ny E8 over moen har Ramfjordmoen Næringspark AS begynt regulering og planlegging for et næringsområde på 350 daa.

Til sammenligning blir størrelsen på området fra tunnelmunningen over moen fram til Rv 91 på til sammen ca 800 daa , hvis man avsetter ca 200 meter på hver side av ny E8.

Dersom krysset mellom Rv 91 og nye E8 over moen utvikles til et større transportknutepunkt, så vil dette trekke flere virksomheter til Fagernes, Breivikeidet og områdene på Ramfjordmoen.

Steinmassene fra tunnelen kan bli brukt til sjø/kaiområder og sjøtilknyttede næringsområder. Dette kan være aktuelt både i Nordbotn og ved Ullsfjorden.

Boligområder i Ramfjorden og Breivikeidet kan tenkes plassert på avstand fra E8 og Rv 91 for å unngå forstyrrelser fra trafikken.

Størrelsen på det totale området Breivikeidet/Ramfjorden er omtrent det dobbelte av hele Tromsøya. Plassering av ulike typer virksomheter bør derfor ikke by på problemer i utgangspunktet.

Denne størrelsen tilsier at man med tiden vil få behov for skikkelig havn i nærheten, kanskje både i Ramfjorden og Ullsfjorden.

Planmessig disponering av området innebærer avsetning av områder til fritidsaktiviteter, skoler, friluftsliv, offentlig service, rekreasjon mv. Området brukes allerede til opplevelsesturer og turisme/reiseliv, og det har flere utviklingsmuligheter i denne retningen.

En del offentlige institusjoner og private servicebedrifter blir aktuelle etter hvert som innbyggertallet vokser. Servicebedriftene må også få avsatt områder.

Hovedrapporten kap 5 omtaler arealforhold mer inngående.

1.6. TRANSPORT- OG TRAFIKKNUTEPUNKT.

Vegkrysset mellom Rv 91 og ny E8 over Ramfjordmoen kan bli et meget produktivt transportknutepunkt for Tromsøområdet og Troms fylke. Herfra får vi korte transportveger i alle retninger som betyr noe for transport og distribusjon:

- Nordover til Lyngen, Nord-Troms og Finnmark via Rv 91 og den nye Ullsfjordforbindelsen som vil øke trafikken vesentlig.
- Vestover til Tromsø sentrum og øyene utenfor via E8 og Tind-tunnelen med Tromsøysundtunnelen.
- Østover til Indre Troms og Finland på E6 og E8 (Northern Light Route).
- Sørøstover mot Midt-Troms og Malangseidet via nye forbindelser.
- Til Narvik m/jernbane, Sverige og Nordvest-Russland får man også kortere avstander enn fra Tromsø sentrum.

Gunstig plassering og knutepunkt-funksjoner tilsier at transportvirksomhet og bedrifter med mye varedistribusjon kan få ekstra konkurransefortrinn ved lokalisering til Ramfjordmoen.

For kombinert distribusjon både til distriktene og Tromsø-området kan transportavstandene fra og til Ramfjordmoen bli kortere enn fra Tromsø sentrum.

Ved etablering av transport- og lagervirksomhet med servicebedrifter kan Ramfjordmoen utvikles til et av de viktigste transportknutepunktene i Troms fylke.

Pendlingsområdet øker både for Tromsø og Ramfjord med innkorting av både E8 og Rv 91. Næringslivet i Troms Innland får lettere tilgang til kunder i Tromsø, og alle vinner i transportutgifter.

For opplevelsesreiser og andre korttidsreiser til Tromsøs omland øker området som kan ta del i dette markedet.

For Nordområdesatsing på næringsutvikling og samferdsel kan Tind-tunnelen og Ullsfjordforbindelsen bli de 2 første leddene i en strategisk veginnkorting på akse Tromsø – Kirkenes – NV-Russland. Innkortinga kan bli fra dagens 970 km på over 350 km.

Avstander og befolkningsunderlag er nærmere beskrevet i avsn 3.2 og 4.6.

1.7. STEINMASSER FRA TUNNELBRYTINGEN.

I anleggsutredningen er steinmassene beregnet til ca 2.000.000 m³ løse masser.

Med normal anleggsdrift fra begge tunnelåpninger kommer ca 1.000.000 m³ ut på hver side, dvs på Ramfjordmoen og Tomasjord.

Etterspørselen etter steinmasser er normalt høyere nærmere bysentrum, og steinmasser fra Ramfjordmoen kan bli belastet med høyere transportkostnader. Det kan føre til at masser i Ramfjord kan bli tilgjengelig for lokale, velfunderte prosjekter.

Ved kaianlegg i Nordbotn eller Ullsfjorden eller næringsområde med sjøtilknytning kan steinmassene nyttiggjøres.

2. SAMMENDRAG.

Tind-tunnelen vil forandre avstandsforholdene i vegnettet og derved påvirke strukturene for varedistribusjon i Troms Fylke og til dels til Finnmark og Nordre Nordland.

Ledige arealer på Breivikeidet og i Ramfjorden utgjør i størrelse omtrent det dobbelte av hele Tromsøya. Innbyggertall og næringsvirksomhet i Tromsø kan fordobles i omfang innenfor dette området. Med Tind-tunnelen på plass blir avstanden fra bysentrum såpass redusert at dette kan bli det mest interessante utviklingsområdet i Tromsø-regionen.

På Ramfjordmoen vil bedrifter med transport-avhengighet få lokalisering med tilknytning til E8 mot Midt-Troms og Finland og Rv 91 med fergefri Ullsfjordforbindelse mot Nord-Troms, Finnmark og Nordvest-Russland. Avstanden til E6 i Nordkjosbotn blir ca 45 km, og ca 240 km til jernbane i Narvik.

Som følge av plassering ved E8 og Rv 91 med kort avstand til Tromsø sentrum og E6 er det sannsynlig at det utvikles et trafikknutepunkt rundt Ramfjordmoen. Dette kan bli et av de mest omfattende i Troms fylke.

Sjøområdene i Nordbotn og mot Ullsfjorden gir grunnlag for sjøtilknyttet næringsvirksomhet. Størrelsen på utbyggingsområdene for boliger og næring på Breivikeidet og i Ramfjorden tilsier kaibehov og andre aktiviteter tilknyttet sjøtransport.

Fra Tind-tunnelen kommer ca 2.000.000 m³ steinmasser. Steinmassene gir grunnlag for næringsprosjekter både i sjøområdene og i andre områder.

Som følge av Tind-tunnelens planlegging er det foreslått et næringsområde på Ramfjordmoen på ca 350 daa.

Langs ny E8 over moen i tilknytning til Tind-tunnelen er det plass til næringsområder i størrelsesorden 800-1000 daa.

Områdene har plass til boligbygging som dekker Tromsøs utbyggingsbehov i flere årtier fremover.

Store utbygginger av boliger og næringsområder vil trekke til seg håndverksbedrifter og servicebedrifter. Større skoler og andre offentlige tjenester vil følge etter hvert.

En utvikling på Breivikeidet og i Ramfjorden er også en følge av at det er begrenset med ledig tomteplass andre steder i kommunen i rimelig avstand fra sentrum. Andre områder i kommunen er også lengre fra bysentrum og har dårligere vegkapasitet (Sandnessundbrua).

Antall arbeidsplasser i det foreslåtte næringsområdet på Ramfjordmoen kan bli i størrelsesorden 3-400 personer. Med tilsvarende utnyttelse av næringsområder langs E8 over moen kan man legge til 6-800 arbeidsplasser. Hertil kommer håndverksbedrifter i nærområdet, offentlig service og alt som etableres etter hvert for å ta hånd om den økende utbyggingen.

Dersom krysset mellom Rv 91 og nye E8 over moen utvikles til et større transportknutepunkt, så vil dette trekke flere virksomheter til Fagernes, Breivikeidet og områdene på Ramfjordmoen.

Boligområder i Ramfjorden og Breivikeidet kan tenkes plassert på avstand fra E8 og Rv 91 for å unngå forstyrrelser fra trafikken.

I området rundt Tomasjord kan man også forvente en utvikling som tilsvarer et transportknutepunkt, men i mindre grad enn i Ramfjord pga mindre tilgjengelige arealer. Rundt tunnelmunningen på Tomasjord kan det bli vekst i transportvirksomhet og næringer som knytter seg til dette.

Området kommer i krysspunktet mellom to tunneler og like ved tunnelen mellom Tromsdalen og havna i Breivika. Sjøtilknyttet virksomhet kan også få gode forhold i forbindelse med eventuelle kaianlegg langs fyllingene på Tomasjord, samt kaianlegg sør og nord for Tomasjord.

I Tromsdalen sentrum vil gjennomgangstrafikken på E8 falle bort, og restriksjonene langs nåværende E8 vil i hovedsak bli håndtert av kommunen istedenfor Statens Vegvesen. Dette åpner for flere næringsetableringer i Tromsdalen sentrum. Nåværende E8 får ventelig status som fylkesveg eller vanlig riksveg.

I strukturene for varedistribusjon kan den viktigste endringen bli at en del distribusjon til Troms og Finnmark overføres fra Tromsøya til Ramfjordmoen. Omfanget av dette kan ikke beregnes, delvis fordi det vil være tale om en gradvis utvikling over en del år. Det har ingen rasjonell hensikt å bevare distribusjonssentra inne i trange bygater, når man i stedet kan plasseres i et regionalt knutepunkt på Ramfjordmoen.

Som følge av beliggenheten for alternativ 1A med E8 over Ramfjordmoen kan disse bransjene være de mest aktuelle i nær tilknytning til tunnelen og E8:

- Transportbedrifter
- Varedistribusjon

- Lageropplegg
- Servicebedrifter for transport
- Bygningsbransjen
- Håndverkere

Opplevelsestilbud og småskala reiseliv er allerede på plass i området, om ikke direkte på moen. I tilknytning til trafikknutepunkt og transportservice er det aktuelt med overnattingstilbud med tilbehør.

Innkorting av E8 og Rv91 øker pendlingsområdet både for Tromsø og Ramfjord, og innlandsbedriftene får lettere tilgang til kunder i Tromsø by. Alle vinner.

I en Nordområdesatsing på næringsutvikling og bedre samferdsel, så er Tind-tunnelen og Ullsfjordforbindelsen de første og nærmeste vegprosjektene som kan innkorte vegaksen Tromsø – Kirkenes – NV-Russland. Avstanden på i dag ca 974 km kan reduseres med over 350 km.

For tunnel-alternativene 1B, 2 og 3 kan forutsies mindre gunstige virkninger i området Ramfjord og Breivikeidet enn ved alternativ 1A. Dette skyldes i hovedsak mindre innsparing i transportdistanser og at 1A er det eneste alternativet hvor E8 går utenom Fagernes sentrum og over Ramfjordmoen.

E8 på vestsida av Ramfjorden med bru.

Et tunnel-alternativ til Leirbakken i Ramfjord med E8 på vestsida av fjorden vil være det dårligste m.h.t. næringsutvikling i området. Årsaken er at dette gir minst innkorting av transportdistanser og høyere bompengesatser i tunnelen, dvs 25-30 % høyere bompengesatser både for næringstransport og privat kjøring.

I tilknytning til en E8 på vestsida av fjorden er det ingen velegnede områder for næringsutvikling.

I løpet av tunnelens nedbetalingstid kan merkostnadene i bompenger utgjøre over 500 mill kroner, i tillegg til utgiftene ved lengre transportdistanser, hvis E8 skulle plasseres på vestsida av fjorden.

3. SITUASJONEN FØR TIND-TUNNELEN

3.1. Virksomheter i dag i Ramfjorden og Breivikeidet.

Området bærer preg av at de fleste yrkesaktive har jobb i sentrumsområdene i Tromsø, dvs at de er dagpendlere.

Blant de største lokale arbeidsgiverne er skolen på Fagernes og aldershjemmet.

Av nåværende virksomheter i området kan bl a følgende nevnes:

- Gårdsdrift
- Rideskole
- Bilverksted
- Møbelverksted
- Transportvirksomhet
- Maskinentreprenør
- Campingplass
- Campingvognforhandler
- EISCAT
- Reindrift
- Travbanen
- Motorcrossbanen
- Barneskole
- Barnehage
- Aldershjem
- Kafé/romutleie
- Fysioterapi
- Dagligvarehandel
- Opplevelsesturer
- Storkiosk
- Golf
- Snekkervirksomhet
- Modellflybane
- Idrettsbaner

3.2. Arbeidstakere, bosatte og pendlere.

Området Ramfjorden og Breivikeidet omfatter ca 1366 innbyggere ved registrering pr 2005. Området består av skolekretsene Ramfjorden og Breivikeidet.

Av disse er ca 51 % yrkesaktive dvs ca 700 yrkesaktive personer. De fleste er dagpendlere til kommunens sentrumsområder.

Ledigheten er på nivå med resten av kommunen men litt høyere. Andel yrkesaktive for hele kommunen er på ca 56 %.

En del nye arbeidsplasser i nærområdet kan minske pendlingen til sentrale byområder. Men både byen og Ramfjord får større pendleromland som følge av Tind-tunnelen og Ullsfjordforbindelsen.

3.3. Organisasjoner.

I arbeidet med ulike kontakter i det aktuelle området har vi registrert bl a følgende organisasjoner:

Ramfjord Utviklingslag
Breivikeidet Utviklingslag
Sjursnes Utviklingslag
Ramfjord Næringsforening
Ullsfjord Næringsforening
Næringsforeningen i Tromsø
Sørbotn Grunneierlag
Breivikeidet og omegn Grunneierlag
Søndre Ramfjord Grunneierlag
Ramfjord Arbeiderlag
Sjursnes Arbeiderlag
Bondelaget
Mauken og Blåtind reinbeitedistrikt
Ramfjord UIL
Tromsø Golfklubb
Tromsø Travlag
Ramfjord Husflidslag
Tromsø avd av Norsk Motorklubb
Tromsø Modellflyklubb
Ramfjord Pensjonistforening

3.4. Boligbygging.

Det har vært en tilsynelatende sterk vekst i boligbyggingen i Ramfjord de siste årene. Tallene i kommunens statistikk reflekterer ikke dette.

Ifølge statistikken er det oppført ca 58 boligenheter i perioden 1991-2005, dvs ca 1 % av total boligbygging i Tromsø kommune i perioden. Folketallet i dette området utgjør over 2 % av kommunens befolkning.

4. NÆRINGSUTVIKLING.

I dette kapitlet beskrives noen forandringer som kan inntreffe som følge av Tind-tunnelen eller som følge av planer og vurderinger i tilknytning til tunnelprosjektet.

Vegnettets forandringer med avkorting av avstander pga Tind-tunnelen plasserer Ramfjordmoen som et senter i et nav med forgreninger i alle retninger til hele Troms fylke, Finnmark og Nordland. Kjørevegen blir også kortere til jernbanen i Narvik, Finland, Sverige og Nordvest-Russland, og fremfor alt til Tromsøya.

Området rundt Ramfjordmoen har ledige arealer som i størrelse utgjør omtrent det dobbelte av hele Tromsøya.

Langs E8 over Ramfjordmoen kan næringslivet få ca 4 km vegfasade langs europaveg i flatt landskap som passer for handel, service og transport.

Steinmassene fra Tind-tunnelen gir grunnlag for andre næringsprosjekter.

4.1. RAMFJORDMOEN NÆRINGS-PARK.

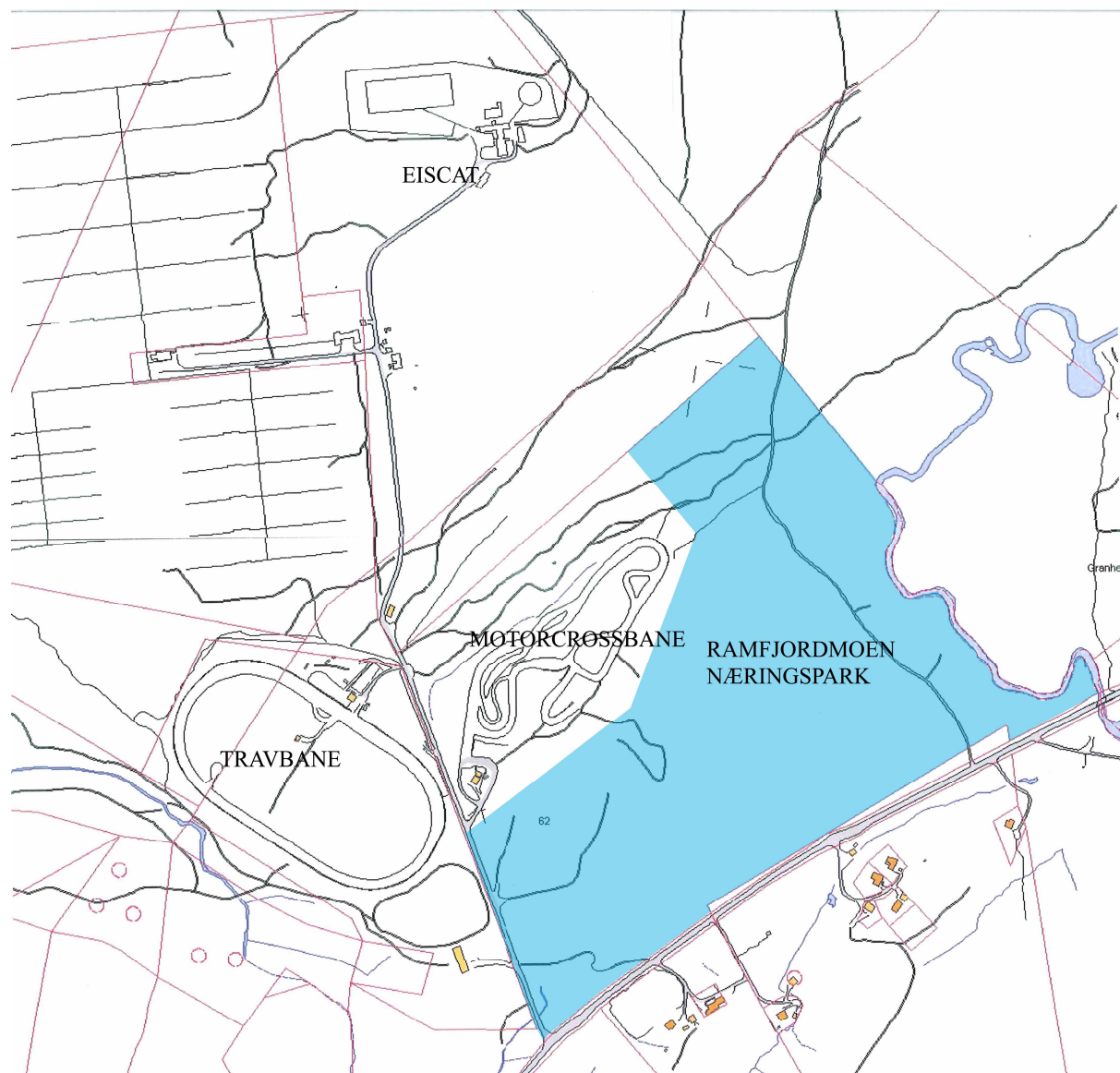
Kartet på neste side viser plassering av området for Ramfjordmoen Næringspark AS (RN).

Næringsparken er et resultat av arbeidet med Tind-tunnelens planlegging. Dersom ny E8 kommer over Ramfjordmoen som tilknytning til Tind-tunnelen mot Tomasjord, så vil området rundt nye E8 være interessant for bedriftsetableringer.

Næringsparken er plassert ved Rv 91 og Eiscatvegen ca 2,3 km nord for Fagernes. Området er på ca 350 daa. Avstanden fra Tomasjord gjennom Tind-tunnelen blir ca 12 km og avstanden i dag er ca 27 km.

Fra området er det ca 19 km til fergeleiet på Breivikeidet og ca 48 km til Vollan og E6. Nærmeste havn er i Tromsdalen og Breivika, men nye kaitilbud kan etableres i Nordbotn eller Ullsfjorden.

NÆRINGSOMRÅDE RAMFJORDMOEN – AVGRENSNING.



Antall bedrifter og antall arbeidsplasser i området vil være avhengig av hvilke typer virksomheter som etableres i akkurat denne næringsparken.

Plasseringen kan passe for varedistribusjon, transportvirksomhet, lageropplegg, produksjon som er tilknyttet lokal distribusjon og lignende.

En gjennomsnittstomtstørrelse på ca 20 daa pr bedrift gir plass til 15-20 bedrifter på området og et bygningsomfang på ca 100.000 m². Utifra gjennomsnittsbemanningstall kan dette antyde i størrelsesorden 300-400 arbeidsplasser.

Reguleringsplan for området antas fullført med kommunalt vedtak i 2008. Bebyggelsesplaner kan godkjennes og iverksettes fra dette tidspunktet.

Kommunens næringspolitiske utvalg har vedtatt en anbefaling om etablering av næringsområde på Ramfjordmoen. Vedtaket lyder:

”Næringspolitisk utvalg er positiv til utvikling av Ramfjordmoen som et fremtidig næringsområde. Utviklingslagene i området må trekkes inn i arbeidet og sammen bør man finne en måte å argumentere og fremme saken politisk på.”

4.2. ANDRE NÆRINGSOMRÅDER.

Langs E8 over Ramfjordmoen fra Rv 91 til fjellsida mot Tinden er det 2 km europaveg med 4 km vegfasade mot europaveg som vil være interessant for næringslivet.

Kartet på neste side har skravert inn området som kan være aktuelt.

Størrelsen på området kan bli ca 800 daa hvis vi antar at området vil gå ca 200 meter ut fra E8 på hver side.

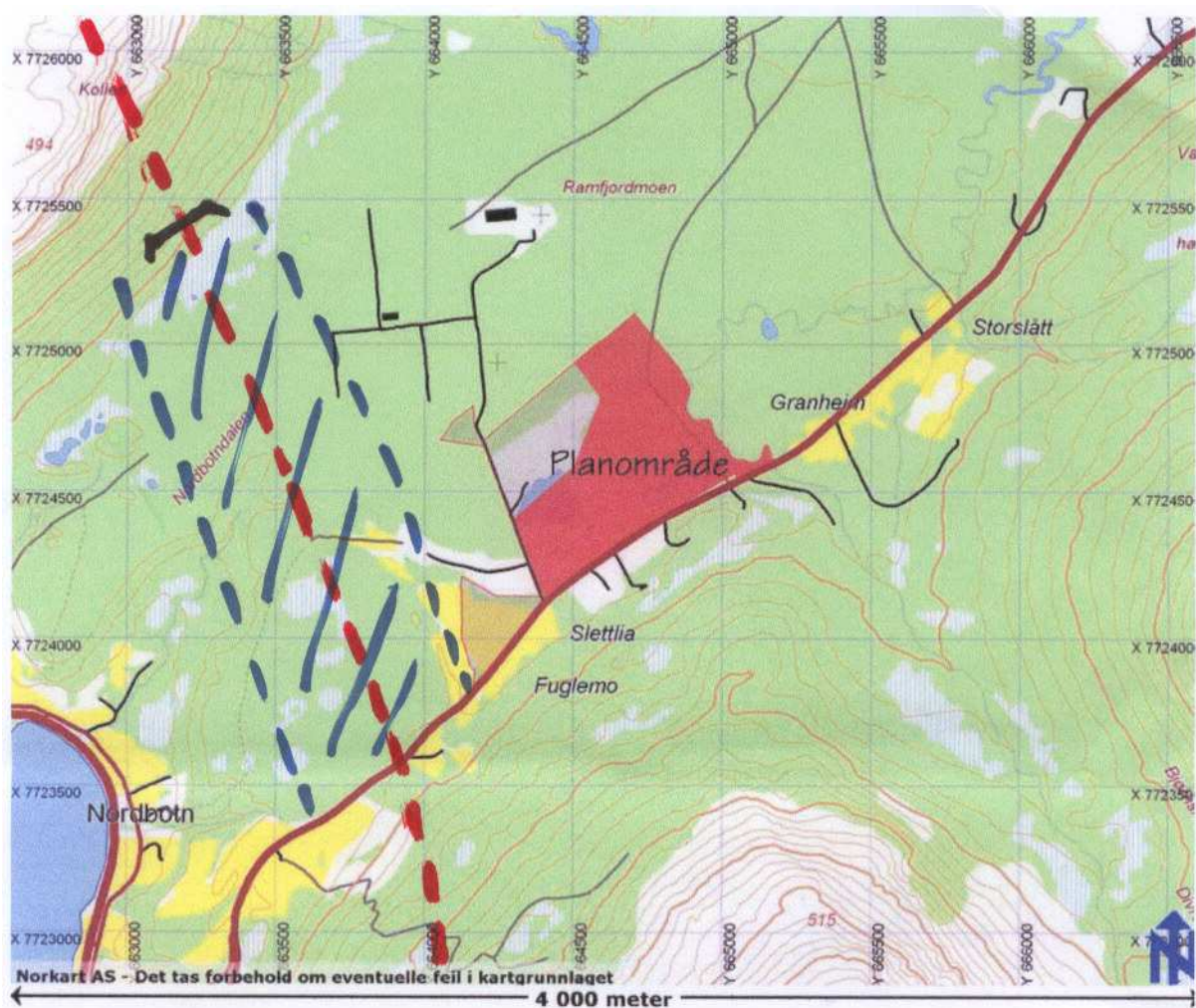
Det er mulig at områdene nærmest til dette vil være lite interessante som boligområder. Man bør derfor vurdere om disse kan passe for skoler, barnehager, varehandel, helseinstitusjoner, offentlig og privat service mv.

Den totale størrelsen på hele området Breivikeidet/Ramfjord er på omtrent det dobbelte av hele Tromsøya. Det sier seg selv at man ikke kan ha all næringsvirksomhet i hele dette området bare langs E8 på Ramfjordmoen.

Det bør utpekes andre næringsområder med mellomrom innover Breivikeidet.

4.3. SJØOMRÅDER.

Størrelsen på boligbyggingen og næringsutviklingen kan etter hvert føre til behov for kaier i nærheten.



Ramfjordmoen Næringspark og næringsområde langs ny E8 over Ramfjordmoen.

Kaiområder med tilknyttede næringsområder og transportbedrifter kan etableres i Nordbotn og rundt fergeområdet på Breivikeidet.

Fergebruken i kaiområdet vil bortfalle når første ledd i Ullsfjordforbindelsen blir bygd.

Steinmassene fra Tind-tunnelen kan bidra til etablering av aktuelle sjøområder. Det betinger eventuelt at man fatter beslutninger om etablering av slike områder før man starter med steinbrytingen i tunnelen.

4.4. BOLIGOMRÅDER.

Det kan være naturlig å plassere næringsvirksomheter i nær tilknytning til E8 og Rv 91 og sjøområdene.

Boligområder passer best å plassere lengre fra stor trafikk med støy og ulykkesfare.

Avstanden fra sentrale byområder til Ramfjordmoen blir ca 10,5 km gjennom tunnelen fra Tomasjord.

Tempoet i utbygging på Breivikeidet/Ramfjorden kan styres delvis av hvordan andre utbyggingsområder i Tromsø kommuniserer med bysentrum.

Kvaløya begrenses for tiden av for liten brukapasitet. På fastlandet kan man bare bygge ut større områder nord for Kroken og sør for Solligården. Videre nordover kommer man like langt fra bysentrum som Ramfjorden og Breivikeidet.

Ramfjorden og Breivikeidet får en mer sentral plassering pga tilknytningen til E8 og Rv 91 mot Nord-Troms og Finnmark.

Disse faktorene tilsier at Breivikeidet/Ramfjorden kan bli et av de viktigste utbyggingsområdene i Tromsø kommune i de nærmeste årtiene.

Det kan ikke beregnes eller forutsies hvor raskt dette kan skje. Det blir avhengig av næringsutviklingen og kommunens evner til planlegging.

Tromsø kommune har de siste 40 årene hatt en vekst på det dobbelte av landsgjennomsnittet. Dersom kommunen vokser videre i omtrent samme tempo, dvs gjsn 1 % pr år, så vil man passere 100.000 innbyggere ca år 2051. Med samme vekst kan Tromsø passere 80.000 innbyggere ca år 2029.

Av denne veksten må en stor del komme til Breivikeidet/Ramfjorden for å kunne få plass innenfor kommunens grenser og i rimelig nærhet til bysentrum.

4.5. STEINMASSER.

I anleggsutredningen er steinmassene beregnet til ca 2.000.000 m³ løse masser, dvs omfanget av massene etter sprenging og bryting når de transporteres bort.

Med normal anleggsdrift fra begge tunnelåpninger kommer ca 1.000.000 m³ ut på hver side, dvs på Ramfjordmoen og Tomasjord.

Etterspørselen etter steinmasser er normalt høyere nærmere bysentrum, og steinmasser fra Ramfjordmoen vil bli belastet med høyere transportkostnader. Det kan føre til at masser i Ramfjord kan bli tilgjengelig for lokale, velfunderte prosjekter.

Det er utredet bruk av 5 områder rundt Tomasjord og Ramfjordmoen som midlertidige massedeponier.

Ved kaianlegg i Nordbotn eller Ullsfjorden eller næringsområde med sjøtilknytning kan steinmassene nyttiggjøres.

En sjøfylling på 3 meters høyde og 1000 meters lengde kan fylles opptil 200 meter ut fra sjøkanten og gi et sjøtilknyttet areal på ca 200 daa innenfor kvantum på 650.000 m³.

En utfylling/planering på ca 1 meters gjennomsnitts høyde langs begge sider av nye E8 over Ramfjordmoen fra tunnelen til Rv 91, dvs en utfylling på 4 km lengde, kan dekke ca 160 meter ut på hver side av E8, dvs. et areal på ca 640 daa.

4.6. STRUKTURER FOR VAREDISTRIBUSJON.

Distansetabell.

Ramfjord moen	Troms øya	Tøns vik	Håkøy botn	Vollan	Andsli moen	
13	0	13	16	58	114	Tromsø sentrum
50	63	75	79	60	117	Nord-Troms
112	125	137	131	67	10	Midt-Troms
225	238	250	245	180	113	Narvik/jernbane
425	438	450	454	435	447	Finnmark
135	148	160	164	90	157	Finland
234	247	259	254	189	122	Sverige

Tabellen viser avstander i km fra Ramfjordmoen, Tromsøya, Tønsvik, Håkøybotn, Vollan og Andslimoen til områder for distribusjon og inntransport på høyre side i tabellen.

For beregning av fremtidige avstander er det antatt at man etter hvert får bygd Rya-forbindelsen, Tind-tunnelen, Ullsfjordforbindelsen mv. Ved eventuell bruk av Rya blir man avhengig av vegnett/akseltrykk utover Malangshalvøya, Kvaløya og Sandnessundbrua. Tidstabellen for utbyggingene kan være usikker og årstall for ferdigstilling antydes til:

- Tind-tunnelen 2012-14

- Rya-forbindelsen 2010-12
- Ullsfjordforbindelsen 2014-15

Til Tromsø sentrum og havna er det kortest avstand fra Tromsøya, Ramfjordmoen og Tønsvik.

Til Nord-Troms og Finnmark er det kortest avstand fra Ramfjordmoen og Vollan.

Til Narvik/jernbanen er det kortest fra Andslimoen. Ramfjordmoen er nærmest til Narvik blant lokalitetene i Tromsø kommune.

Medregnet Rya-forbindelsen og nytt vegnett på Malangshalvøya er Ramfjordmoen likevel nærmest til Narvik og Midt-Troms blant lokalitetene i Tromsø.

Til Nord-Troms, Finnmark og Midt-Troms er Ramfjordmoen nærmest, uansett hvilke nye forbindelser som etableres.

Til Tromsøya er Ramfjordmoen like nært og nærmere enn Håkøybotn når Tind-tunnelen er på plass.

Kapasiteten på Sandnessundbrua er for liten og det er innført restriksjoner på boligbyggingen på Kvaløya. Ny Kvaløyforbindelse er ikke planlagt innenfor kjente tidshorisonter. Utbyggingsplaner på Kvaløya kan møte motstand hos planmyndigheter, Vegvesenet, befolkning og politikere.

Til Tønsvik er vegen nord for Kroken av en kvalitet som krever oppdatering, og toleransen vedr akseltrykk er usikker. Vegvesenet ønsker å utarbeide reguleringsplan for utbedring av vegen og kommunedelplan for ny veg på strekningen Kroken-Tønsvik.

Ved beregningen av distanser er for Midt-Troms brukt Bardufoss og for Nord-Troms brukt Lyngseidet. For Finland og Sverige er brukt avstand til riksgrensa.

4.6.1. Plassering langs E8.

På Ramfjordmoen skal E8 til Tind-tunnelen gå 2 km tversover Ramfjordmoen mellom tunnelmunningen og RV 91. Her får næringslivet 4 km vegfasade langs E8 som kan bebygges i dybden. Dette kan tiltrekke logistikkbedrifter, bilservice, lageropplegg, handelsbedrifter, varedistributører, servicebedrifter for boligbygging mv.

Langs Breivikeidet og Ramfjorden er det ledige næringstomter i forskjellige avstander fra E8 og Tind-tunnelen. Tilgang til sjøtomt og kaimuligheter i Nordbotn er 1-2 km fra ny E8 og tunnelen.

Stein- og fyllmasser fra tunnelen kan bli tilgjengelig. På Ramfjordsida kan påregnes ca 650.000 m³ steinmasser, dvs nok til utfylling i f eks 3 meters høyde over 1000 meters lengde og 200 meters bredde.

Tind-tunnelen blir på 10,5 km lengde fra Tomasjord. Fra tunnelmunningen er det 400 meter til Tromsøysundtunnelen mot Tromsøya og Breivika.

I forhold til lokalisering på Tromsøya vil en bedrift på Ramfjordmoen få distanseinnsparing hver veg på 12-17 km for transporter til Finnmark, Indre Troms,

Narvik, Finland osv. Til Tromsø sentrum blir avstanden forlenget, og den totale gevinsten blir avhengig av stedsmønsteret for bedriftens transporter.

4.6.2. Befolkningsgrunnlag.

Ramfjordmoen har en sentral plassering i forhold til Tromsø by, Nord-Troms, Midt-Troms og brukere av europavegene E8 og E6.

Befolkningen i området kan grupperes etter hvor lang kjøretid man har til Ramfjordmoen. I beregningen regner vi med ferdig Tind-tunnel og Ullsfjordforbindelse. Dette gir følgende avstandsfordeling:

½ times avstand:	60.000 innbyggere
1 times avstand	75.000 innbyggere
2 timers avstand	110.000 innbyggere
3 timers avstand	140.000 innbyggere
4 timers avstand	200.000 innbyggere

Dette bekrefter at pendlerområdet vokser både for Tromsø og Ramfjorden. Markedsområdene utvides både for byen og for bedriftene i Nord-Troms og Indre Troms. Dette er gunstig for handel og vareproduserende, men også for reiselivet i hele Troms fylke.

4.6.3. Trafikkmengder og vegkapasitet.

De nevnte mulighetene for næringsområder kan ikke i utgangspunktet medføre noe problem kapasitetsmessig for E8 eller Rv 91.

For E8 er trafikkmengden før Tind-tunnelen og næringsområdenes etablering på ca ÅDT 5.000. Over 20-25 år er trafikkmengden i Tind-tunnelen med tilhørende E8 beregnet å komme oppimot ÅDT ca 8.000.

Eksempelvis kan nevnes at Tromsøbrua, som har mindre kapasitet enn E8 og Tind-tunnelen, har trafikkmengder på ÅDT gjns 17-19.000 og har vært på over 20.000.

For Rv 91 er trafikken i dag på under ÅDT 1.000 og utgjør jevnt over ca 20 % av trafikken på E8 mellom Fagernes og Tromsø sentrum. Rv 91s kapasitet tåler en flerdobling av denne trafikkmengden.

Næringsparken kan medføre noen hundre bilpasseringer hver dag når man tar med ansattes kjøring til og fra. Tungransportene vil utgjøre en mindre andel av dette.

Ullsfjordforbindelsen og boligbygging utover Breivikeidet vil medføre en større trafikkbelastning for Rv 91 enn Næringsparken vil utgjøre. Likevel er det mye å gå på.

4.6.4. Nordområdesatsing og veginnkorting Kirkenes – Tromsø.

Avstanden Kirkenes – Tromsø langs vegnettet er på ca 974 km.

Det er lansert planer om innkorting av distansen til det halve som ledd i nordområdesatsingen og utvikling av næringskontakter mellom Nord-Norge og Nordvest-Russland.

Tind-tunnelen og Ullsfjordforbindelsen vil være de 2 nærmeste leddene i denne innkorting.

Ramfjordmoen vil være meget godt plassert for lokalisering for næringsliv som vil dra nytte av en slik utvikling.

4.7. TRANSPORTKNUTEPUNKT.

Ramfjordmoen med krysset mellom ny E8 og Riksveg 91 mot Nord-Troms kan forventes å bli et sentralt trafikksentrum. Fra moen er det god distanseinnkorting med Tind-tunnelen og avstandsfordeler til:

- Tromsø sentrum
- Nord-Troms og Ullsfjordforbindelsen
- Midt-Troms/Indre Troms
- Finnmark og Nordvest-Russland
- Narvik med jernbane
- Finland og Nord-Sverige

Gunstig plassering og knutepunkt-funksjoner tilsier at transportvirksomhet og bedrifter med mye varedistribusjon kan få ekstra konkurransefortrinn ved lokalisering til Ramfjordmoen.

For kombinert distribusjon både til distriktene og Tromsø-området kan transportavstandene fra og til Ramfjordmoen bli kortere enn fra Tromsø sentrum.

Ved etablering av transport- og lagervirksomhet med servicebedrifter kan Ramfjordmoen utvikles til et av de viktigste transportknutepunktene i Troms fylke.

Pendlingsomlandet øker både for Tromsø og Ramfjord med innkorting av både E8 og Rv 91. Næringslivet i Troms Innland får lettere tilgang til kunder i Tromsø, og alle vinner i transportutgifter.

For opplevelsesreiser og andre korttidsreiser til Tromsøs omland øker området som kan ta del i dette markedet.

For Nordområdesatsing på næringsutvikling og samferdsel kan Tind-tunnelen og Ullsfjordforbindelsen bli de 2 første leddene i en strategisk veginnkorting på aksene Tromsø – Kirkenes – NV-Russland. Innkorting kan bli fra dagens 970 km på over 350 km.

4.8. AREALBRUK.

Utenom Ramfjorden og Breivikeidet vil Tind-tunnelen føre til at nåværende E8 blir vanlig riksveg, fylkesveg eller kommunal veg.

Det fører til at restriksjoner for avkjørsler og arealbruk langs europavegen blir redusert og at arealbruken kan vurderes friere av kommunen.

Dette gjelder både for Tomasjord, Tromsdalen og området sørover langs Tromsøysundet forbi Solligården og Kaldslett.

Sørover langs sundet ovenfor E8 kan det ligge an til videre boligutbygging. Mellom E8 og sjøkanten ser det ut til å bli mer næringsvirksomhet ettersom sjøfyllinger gradvis bygges ut.

Lauksletområdet og Hundbergan kan passe for større boligbygging. Sandvika med Ramfjordneset kan passe både til boligbygging og sjøtilknyttet næringsvirksomhet, avhengig av hvordan utviklingen blir for Marinens bruk av Olavsværn.

I dag er det kaier med havnevirksomhet bl a i Tromsdalen sentrum, Solstrand og Lunheim. Disse er ikke sterkt utnyttet og kan gi grunnlag for større virksomheter.

På hele strekningen Sandvika – Tønsnes er det mulighet for spredt kaibygging og sjøtilknyttet næringsvirksomhet. Det kan eventuelt medføre at havna på Tromsøya gradvis suppleres med havnevirksomhet på begge sider av sundet som bindes sammen av Tromsøysundtunnelen og Brua.

I en eventuell områdeplan for Breivikeidet/Ramfjorden bør man vurdere å disponere arealer for bl a følgende typer virksomhet:

- Boliger
- Næringsvirksomhet
- Veger
- Kaier
- Andre trafikkanlegg
- Skoler
- Friluftsliv og rekreasjon
- Hytteområder
- Idrettsanlegg
- Jordbruk, skogbruk mv
- Camping
- Annen turisme
- Offentlig service

Arealbruken i området for næringsliv og annen bruk er mer fylldig omtalt i Tind-tunnelens hovedrapport kap 5, spesielt avsnitt 5.2.

4.9. AKTUELLE VIRKSOMHETER.

På et seminar i Ramfjord våren 2004 satte deltakerne opp en liste over virksomhetstyper som kan være aktuelle ved nye etableringer i området:

- Parkeringsområder
- Bilservice/bensinstasjon

- Matsservering
- Lagerområder
- Overnatting
- Dagligvarehandel
- Håndverkere
- Turismetilbud/opplevelser
- Kultursti(er)
- Postkontor
- Helseservice
- Butikksenter/varehus
- Offentlig servicesenter
- Opplevelsesaktiviteter
- Maritime tilbud
- Idrettsanlegg/skianlegg/ishall
- Badeland
- Slakteri (rein o a)
- Hestevirksomhet
- Bilverksted
- Byggshop
- Vinmonopol
- Apotek
- Hytteområder

Butikkbransjer som blir aktuelle som følge av stor boligbygging og tilflytting kan forutsies delvis ved å se på hvilke bransjer som etter hvert er etablert på Kvaløysletta, Eidkjosen og Håpet som følge av tilflyttingen der.

4.10. ANDRE VEGALTERNATIV.

Alternativene er nevnt i avsnitt 1.3. I tillegg kommer alternativet med E8 på vestsida av Ramfjorden.

Det er ingen av de andre vegalternativene som får samme nærhet til Ramfjordmoen og Breivikeidet med næringsområder og andre utbygningmuligheter. Spesielt på vestsida av fjorden er det ulendt terreng som gir små muligheter for næringsområder.

Avstandene tilsier at tunnel til Ramfjordmoen gir de beste transportøkonomiske løsningene.

Alle alternativene til Nordbotn medfører enten trafikk gjennom Fagernes sentrum eller lengre kjøreavstand rundt Nordbotn.

Tunnel til Leirbakken gir minst innsparing av distanse og størst avstand fra områder for utbygging.

Litteratur.

1. Planprogram for Ramfjordmoen Næringspark. Vedtak om høringsrunde i Planutvalget i Tromsø 4. juli 2006.
2. Forprosjekt for Ramfjordmoen Næringspark. Norprosjekt AS, Tromsø, 2005.
3. Tromsø kommunes arealdelplan for distriktene.
4. Program for konsekvensutredning for Tind-tunnelen. Vegdirektoratet november 2003.