

## **E8 i Tromsdalen, 4-felts motorveg eller 2-felts internveg?**

Fra styret i Polarporten AS v/Brynjar Elde, styreleder.

Planutvalgets leder Jens Revold skriver noe av det han mener om E8 i Tromsdalen. Bl a skriver han om 4-felts veg, etter at han har sendt ut på høring et forslag om 4-felts motorveg i dagen: " ...vil være helt uaktuelt å tenke seg en 4-felts veg i dagen gjennom Tromsdalen. En lokkløsning må komme – den dag en slik trase blir realisert. Dette ligger imidlertid svært langt fram(2015-20?). I tiden fram til da må antakelig en eller annen mellomløsning finnes – trefelts vei, midlertidig avkjøring til næringsområdet på nedsiden og flere krysningsmuligheter i form av overganger og fotgjengerfelt. Selve reguleringsforslaget vil da kun ha en hensikt, nemlig å sikre at den fremtidige traseen ikke blir bebygd."

Her er det mye uspiselig for ikke-politikere: Man skal altså vedta en 4-felts rasering av Tromsdalen sentrum mens man virkelig mener at en lokkløsning og diverse midlertidige løsninger er det som egentlig bør skje?! Og en overflødig båndlegging av 110 ulike eiendommer langs traseen er helt i orden, uansett om det er et offentlig overgrep mot 110 grunneiere. Det er også verd å merke seg at i 2015-20 er antakelig reguleringsforslaget utgått på dato.

Det kommunale planutvalget vedtok i 2002 sin tilslutning til at det utføres konsekvensutredning(KU) for Tind-tunnelen. Det er derfor ikke helt ukjent for kommunen og Vegvesenet at dette prosjektet kommer. Det er også gitt at Tind-tunnelen vil influere sterkt på trafikkmengdene som passerer gjennom Tromsdalen sentrum. Tind-tunnelen i kombinasjon med lokal gatebruksplan for Tromsdalen vil redusere trafikken på nåværende E8 enda sterkere. Likevel er reguleringsplanen fremlagt uten å analysere hvilken virkning lokal gatebruksplan eller Tind-tunnelen kan få for sentrumsvegnettet.

I 2005 kommer KU'en for Tind-tunnelen inklusive trafikkanalyse. Foreløpig kan vi nøye oss med å nevne at Tind-tunnelen kan flytte Ramfjordtrafikken på over 5000 kjt pr døgn fra Hungeren til Tomasjord, dvs at disse belaster ikke lengre hovedveisystemet i Dalen. De fleste kan velge Tromsøysundtunnelen til øya og reduserer da trafikken på Brua, på E8, Bruveien, NOVA-rundkjøringen mv.

Revold gir også en uriktig beskrivelse av finansiering og prioritering for Tind-tunnelen i forhold til andre veiprojekter: "Tind-tunnelen har en svært høy pris. Denne skal da legges inn på toppen av en nyopprustet innfartsvei til byen. Dersom det eventuelle OL-prosjektet finner det lønnsomt å dekke inn en slik satsing får vi komme tilbake til saken, men i dag synes en slik satsing å være lite aktuell."

Som bomveiprojekt er det ikke aktuelt for Tind-tunnelen å søke om OL-penger eller andre offentlige midler. Bomveiprojekter finansieres i det internasjonale banksystemet, og konkurrerer ikke med offentlige veier som E8 i Ramfjord, Rya-forbindelsen, Tromsdalen eller andre.

Da kan vi få en ny innfartsvei til byen og i Ramfjord som står ferdig i 2010-12, dvs lenge før 4-feltskomplekset kan gjennomføres, og 4-felts-saken blir da en overflødig løsning.

I forarbeidet til KU'en har Vegdirektoratet og vårt lokale vegvesen anbefalt at Tind-tunnelen overtar som E8 når den er bygd. Dvs at nåværende E8 gjennom Tromsdalen blir en intern hovedvei, og 4-feltsbehovet blir desto mindre.

Tind-tunnelen forkorter avstanden til OL-øvelser som skal avvikles i Balsfjorden og Ramfjorden, foruten at vi får ny innfartsvei, og Tind-tunnelen vil da føre til at Tromsø stiller sterkere i konkurransen om OL-tildelingen.

I OL-søknaden har kommuneledelsen antakelig skrevet inn den mulige 4-felts motorveien gjennom Tromsdalen sentrum. I så fall påberoper man seg å få en veg som tromsdalingene ikke vil ha og kommunestyret ikke har vedtatt. Vil kommuneledelsen da binde opp kommunestyret som blir nødt til å bedrive sandpåstrøing?

Tind-tunnelen utgjør en gavepakke til byen på ca 700 mill kr som kommunen kan få uten å delta i finansiering eller drift. Tunnelen betales av bilbrukerne ved bompenger. All transport tjener 9-14 km hver vei gjennom tunnelen og opptil 28 km for hver reise tur-retur. Kommunen vil som stor transportbruker tjene inn millionbeløp på driften hvert år ved bruk av tunnelen. Hva kan kommunen tape på dette?

I Ramfjorden og Breivikeidet får kommunen et nytt byggeområde for boliger og næringsliv som kommer bare 11 km fra bysentrum pga Tind-tunnelen. Dette området er dobbelt så stort som hele Tromsøya. I tillegg bidrar tunnelen med 1,3 millioner m<sup>3</sup> prima steinmasser, noe som passer ekstra godt til OL-utbyggingen.