

## **Tind-tunnelen og 4-felts vegsystem gjennom Tromsdalen.**

Av styreleder Brynjar Elde i Polarporten AS.

Fylkeskommunen har avvist Vegvesenets 4-feltsplan gjennom Tromsdalen sentrum. Nå er det behov for å finne konstruktive løsninger som kan gi både Tromsdalen, byen og Ramfjorden et vegsystem som blir fremtidsrettet. I et samlet transportsystem for byen med distriktene kan Tind-tunnelen bidra med noen klare fordeler:

- E8-utbyggingen både i Tromsdalen og Ramfjorden kan reduseres sterkt
- Trafikken føres utenom Tromsdalen sentrum og Fagernes sentrum
- Vegbudsjettene kan spare inn store investeringsbeløp
- Bilbrukerne tjener inn 9-14 km pr tur, dvs opptil 28 km for hver reise tur/retur mellom byen og Innlandet
- Tungtrafikken mot Breivika Havn og Nordøya fjernes fra boligstrøkene og føres rett inn i Tromsøysundtunnelen
- Byen får ny innfartsveg i kombinasjon med ny E8 i Ramfjord
- Mye trafikk fjernes fra Brua og flyttes over til Tromsøysundtunnelen
- Kommunen kan unngå å båndlegge 110 eiendommer i Tromsdalen og rive flere bolighus i Fagernes sentrum
- Tunnelen bidrar med steinmasser på 1,3 mill m<sup>3</sup> til byggeprosjekter i byen og Ramfjorden

### **Samordning**

Det har vært kjent noen år at vi utfører konsekvensutredning (KU) for Tind-tunnelen, og utredningsprogrammet er fastsatt av Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet. KU kan leveres i 2005 inkludert en trafikkanalyse for Tromsdalen og Ramfjorden. Da blir kommunestyret invitert til å foreta trasévalg for tunnelen. Tind-tunnelen kan stå ferdig til 2011, dvs lenge før det statlige vegbudsjettet har midler til E8-bygging i Tromsdalen og Ramfjorden.

Det er mulig å samordne planen for Tind-tunnelen og Vegvesenets planlegging i Tromsdalen og Ramfjorden. Fylkeskommunen har bl a krevd ny KU eller kommunedelplan fra Vegvesenet. Det innebærer at Vegvesenet må vurdere flere alternativ, deriblant se på om Tind-tunnelen og lokal gatebruksplan i Tromsdalen er gode bidrag til helheten.

Samordning innebærer f eks at Vegvesenet slipper å bygge 3-4 km europaveg i Ramfjorden og sparer inn store millionbeløp. I Tromsdalen kan Vegvesenet unngå 4-feltskrav, unngå lokkløsning/tunnel og spare inn langt over 100 mill kr. Driftsutgiftene blir lavere for hvert eneste år inn i fremtiden.

### **Trafikk.**

Etter 2010 er det over 5.000 biler i døgnet medregnet over 600 tungtransporter som kjører mellom Ramfjorden og byen. Disse kan fjernes fra Brua, fra Bruvegen, NOVA-krysset, fra E8 i Tromsdalen sentrum og i stedet bruke Tromsøysundtunnelen. Lokal gatebruksplan i Tromsdalen kan i tillegg fjerne like mye trafikk fra E8 og spare store kjørelengder for bilbrukerne.

Hvis besparelsen for bilbrukerne settes til ca 12 km i gjennomsnitt for brukerne av Tind-tunnelen, så kan redusert kjørelengde tilsvare innsparte bilutgifter på over 100 mill kr for hvert eneste år!! Innspart TID for alle bilbrukerne kommer i tillegg(!), og bompengene til reduksjon.

Tunnelbyggingen til ca 700 mill kr finansieres i banksystemet fordi prosjektet får inn bompenger. Så unngår Tind-tunnelen å konkurrere om statlige vegpenger som skal til Rya-forbindelsen, Ullsfjordforbindelsen, Ramfjord, Tromsdalen, Karlsøy, Balsfjord mv.

Lokalt i Tromsdalen kan det foretas veginnkortinger ved å åpne Isbjørnvn mot Solstrandvn, føre Turistvn nordom kirka, åpne Gåsværn for trafikk nordfra mot Brua og åpne Th Widdingsv mot Evjenvn. Dette tar bort store trafikkmengder fra E8 og folk får kortere kjøreveg. Grensen mellom kommunalt vegbudsjett og Vegvesenets budsjett bør kanskje vurderes, ettersom kommunale løsninger kan spare Vegvesenet for store investeringer?

### **Samfunnsøkonomi.**

De dårligste vegløsningene er de som tvinger bilbrukerne til å kjøre lange, unødvendige distanser. Det fordyrer bilbruken, øker de samfunnsøkonomiske kostnadene og krever et unødvendig stort vegnett. Dette slår ut i bortkastet tid og høyere varekostnader, dvs lavere levestandard. Den enkle sammenhengen er at kortest mulig kjøreveg gir høyest levestandard og velferd.

Steinmassene fra tunnelen kan brukes til utfylling av næringsarealer i Nordbotn, Ramfjordmoen og nord på Breivikeidet.

Breivikeidet har ledig plass tilsvarende det dobbelte av hele Tromsøyas størrelse, og byen mangler arealer til boligbygging og næringsutvikling, særlig når brua til Kvaløya mangler kapasitet. Tind-tunnelen plasserer Ramfjordmoen bare 11 km fra Tromsdalen, dvs nærmere enn Tønsvika og flere andre byggeområder.

Byen trenger ny kommunal hovedvannledning som kan legges gjennom Tind-tunnelen og tjene inn store investeringer og driftsutlegg. På Ramfjordmoen har byen store grunnvannsforekomster som venter på å bli utnyttet.

Fra personer og bedrifter trenger Tind-tunnelen bare aksjekapital på 4-5 mill kr til å gjennomføre planleggingen uten forsinkelser. Deretter betaler prosjektet seg selv. Aksjene betales tilbake med renter når tunnelen er nedbetalt. Da overlates den gratis til Vegvesenet. Hittil har Tind-tunnelen 74 aksjonærer og til sammen 536.000 kr i aksjekapital og støttebeløp. Neste aksjetegning skjer i perioden 5. – 20. oktober.