

Vegbehov i Tromsdalen

Av Terje Walnum, prosjektleder for Tind-tunnelen.

Distriktsvegsjefen skriver om vegbehov i Tromsdalen i Nordlys 23. oktober. Han unngår å nevne manglene i Vegvesenets prosjekt som er påpekt i fylkeskommunens innsigelser mot 4-feltsveg gjennom Tromsdalen sentrum.

Trafikk-alternativ.

Fylkeskommunen krever at Vegvesenet utreder andre trafikkløsninger før den foreslåtte trafikkmодellen kan vurderes. Alternativ til 4-felts vegsystem gjennom hele Tromsdalen sentrum er bl a:

- Lokal gatebruksplan
- Tind-tunnelen

Begge alternativ kan fjerne mye trafikk fra E8 gjennom Tromsdalen sentrum. I Vegvesenets plan blir lokaltrafikken tvunget inn på E8 og bidrar til et overdimensjonert 4-felts anlegg.

Lokal gatebruksplan.

Ved enkle løsninger kan trafikk fjernes fra E8, Bruvn, Nova-krysset og Kirkekrysset. Biler og busser får kortere kjøreveg, mindre bilutgifter og lager mindre miljøforurensning:

- Åpne Isbjørnvn mot Solstrandvn. Trafikk mellom Øvre og Søndre Tromsdalen fjernes fra Bruvn, Turistvn, Kirkekrysset, Nova-krysset og nordre Solstrandvn.
- Føre Turistvn nord for Kirka ned til E8. Trafikk mellom Øvre og Nedre Tromsdalen fjernes fra Bruvn, Kirkekrysset, Nova-krysset og deler av E8.
- Trafikk fra Nordre Tromsdalen kjører direkte til Brua via Gåsværsvn eller den nye Turistvn. Trafikk fjernes fra E8, Bruvn, Nova-krysset og Kirkekrysset og sparer 1,3 km unødvendig kjøring pr biltur.
- Åpne Th Widdingsv mot Evjenvn. Trafikk mellom Nordre og Øvre Tromsdalen fjernes helt fra E8, Bruvn, Nova-krysset, Kirkekrysset, Turistvn.

Bruvegens trafikk kan ialt reduseres med over 50 %.

Tind-tunnelen.

Trafikk mellom Tromsø og Ramfjorden blir på over 5000 biler pr døgn. Ved siste telling utgjorde ramfjordtrafikken over 55 % av de som passerer Hungeren på veg til øya eller Dalen. Tind-tunnel til Tomasjord fjerner denne trafikken fra Hungeren og Nova-krysset med E8 og Bruvegen, og trafikken forbi Hungeren blir halvert.

Fra Tomasjord tar de fleste Tromsøysundtunnelen til øya, 30 % skal til Tromsdalen og mindretallet tar Brua til øya. 5000 biler forsvinner fra E8, Bruvn, Brua, Novakrysset, Kirkekrysset mv. Av disse er 15% tungtrafikk.

Tind-tunnelen kan stå ferdig til 2010-11. Konsekvensutredning med trafikkanalyse fremlegges i 2005. Da blir kommunestyret invitert til å foreta trasévalg. For å holde tidsplanen trenger Tind-tunnelen flere aksjonærer. Hittil har vi over 90 aksjonærer med mer enn 550.000 i innskudd. Aksjene betales tilbake med rentetillegg når tunnelen er nedbetalt med bompenger.

Vegbehov.

Vegsjefen mener at kapasiteten på Bruvn snart er sprengt. Dette baseres på teoretiske data og ikke på praksis. Som kjent ble den teoretiske kapasiteten på Tromsøbrua sprengt for mange år siden. Likevel fremmer Vegvesenet planer som øker trafikken på Brua hvis de får utvide Bruvn til 3-felts.

Presset på Bruvn og E8 kan unngås ved å starte på tiltakene i gatebruksplanen. Så kan man fokusere på bedring av dagens 2-felts E8. Man kan unngå at Vegvesenet belaster boligprosjektet og beboerne med 50 mill kroner.

Tind-tunnelen og gatebruksplanen kan fjerne 50 % av trafikken på viktige strekninger og flaskehals, uten å asfaltere hele Tromsdalen sentrum. Fjerning av distansetraffikk fra sentrum og boligstrøk er det eneste holdbare ifølge Stortingets retningslinjer i Nasjonal Transportplan.

Vegvesenet ønsker å redusere trafikkveksten. Da kan man unnlate å tvinge lokal trafikk inn på E8 og redusere alle kjørelengder ved å ta i bruk gatebruksplanen, samt bringe Tind-tunnelen inn i offentlig vegplanlegging.

Tromsø by kan tjene på Tind-tunnelen i kampen om å vinne OL 2014. Byen kan få ny innfartsåre og ny E8 i Ramfjord, dessuten kortere avstand til OL-øvelser i Balsfjord og Ramfjord. Tunnelen bidrar med 1,3 millioner m³ steinmasser til byens byggeprosjekter. Vi får i tillegg Breivikeidet og Ramfjorden som nye nære bydeler og byggeområder med ny næringsvirksomhet og arbeidsplasser. (walnum@online.no)