



## 1. Hva saken gjelder

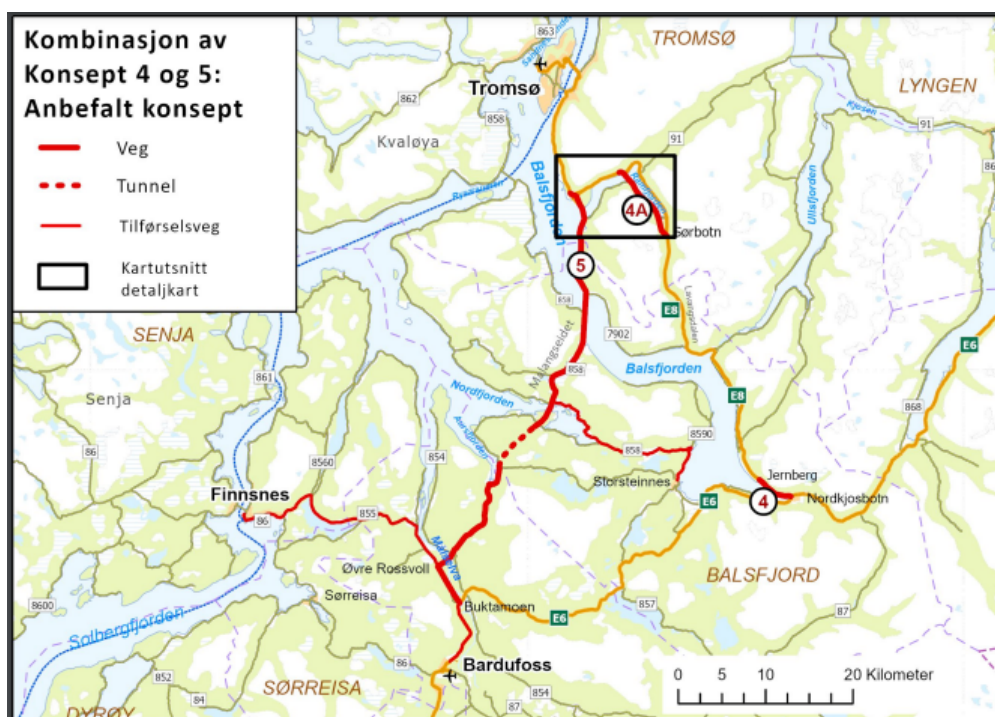
Statens vegvesen har på oppdrag og etter mandat fra Samferdselsdepartementet utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for Innfarter til Tromsø.

En KVU er en statlig, faglig utredning på strategisk nivå som vurderer framtidig utvikling av transportsystemet f. eks. for et byområde eller for en lengere strekning. Hensikten med konseptvalgutredningen er å vurdere alternative måter å løse transportbehov på. Utredning og etterfølgende kvalitetssikring skal også gi grunnlag for beslutning om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven..

Som konsept for ny innfart til Tromsø anbefaler Statens vegvesen (SVV) Konsept 5 Østre Malangenkorridor, men etter at E8 Sørbotn-Laukslett og E8 Nordkjosbotn-Jernberg er utbygd.

SVV viser til at Østre Malangenkorridor er samfunnsøkonomisk lønnsom, med anslått netto på 200 millioner kroner. I kombinasjon med utbygging av ovennevnte delstrekninger på E8, er netto nytte anslått til rundt null.

Ved brev av 10.02.2021 har SVV lagt ut saken til høring, og bedt om Tromsø kommunes uttalelse. Høringsfrist for kommunen er forlenget slik at kommunestyret kan uttale seg i sitt møte 28.04.2021.



**SVV anbefaler Østre Malangenkorridor som konsept for ny innfart til Tromsø, men forutsetter at strekninger på E8 fullføres først, nemlig Sørbotn-Laukslett og Nordkjosbotn-Jernberg.**



Figur 11 Oversikt over muligheter for nyinvesteringer og større ombygginger

Figuren over er hentet fra KVVU-dokumentet. Anbefalt konsept omfatter ikke mulig jernbane (se blå strek). Men en oppfølging av KVVUen bør også omfatte en vurdering av mulig jernbane. Dette ut fra Tromsø kommunes innspill til KVVU-arbeidet (vedtak i formannskapet 11. juni 2019, sak 187/19). Kommunestyret har ifb. behandling av kommuneplanens samfunnsdel bedt om en oppfølging av jernbanespørsmålet, det vises til vedtak av 17. juni 2020.

Prosessen startet høsten 2018. Kommunen har deltatt fra både politisk og faglig hold på workshop og arbeidsmøter. Kommunen har ved formannskapet kommet med innspill til vegvesenets arbeid med KVVUen. SVV har utarbeidet foreliggende KVVU. Etter høringen vil SVV oversende saken til Samferdselsdepartementet. Parallelt med høringen vil et eksternt organ foreta en gjennomgang av KVVUen iht. kvalitetssikringsordningen, og gi sin vurdering til departementet.

## 2. Saksutredning

### 2.1 Mandat.

Samferdselsdepartementet har i brev av 1. oktober 2018 gitt mandat, geografisk utstrekning og samfunns mål til arbeidet med KVVUen. Følgende vegruter er nå utredet; Karlsøyruta, Ullsfjordruta, E8-ruta, Malangenruta og Senjaruta. I tillegg inngår hurtigbåtruter nord og sør fra Tromsø langs hovedleia, og E6 Buktamoen – Langslett.

Mandatet presiserer at KVVUen ikke skal omfatte tiltak i Tromsø byområde, slik dette er definert i Tenk Tromsø. Ved evt. målkonflikt framholder departementet at mål i en byvekstavtale skal gjelde foran mål satt i KVVUen.

Vesentlig for vegvesenets arbeid med KVUen er enigheten mellom regjeringspartiene om at det skal gjennomføres en helhetlig konseptvalgutredning for utvikling av transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norgebanen. Utredningen er for øvrig igangsatt. I bestillingen heter det at den bør bygge på gjennomførte utredninger.

At Nord-Norgebanen forutsettes utredet i en annen overordnet sammenheng har medført at jernbane ikke er omtalt og vurdert i denne KVUen som Statens vegvesen nå legger fram.

**Samfunnsmålet fastsatt for utredningen lyder:**

***Transportsystemet til og fra Tromsø skal gi god trafikksikkerhet, bedre næringslivets konkurransekraft og styrke regional utvikling.***



Figur 9 Innfarter til Tromsø

**Oversiktskart. Aktuelle ruter utredet i foreliggende KVU. Området for utredning omfatter 13 kommuner, fra Bardu i sør til Nordreisa i nord, og er inndelt i 7 bo- og arbeidsmarkedsregioner.**

## 2.2 Bakgrunn – eksisterende situasjon.

Tromsø-regionen er ikke et entydig definert begrep, men består i denne sammenheng av 12 kommuner som til sammen har om lag 130.000 innbyggere, hvorav langt mer enn halvparten bor i Tromsø. Regionen er preget av store avstander, spredt bosetting og utfordrende topografi, klima, med Tromsø by som tyngdepunkt. Vegstandarden er variabel med et stort etterslep på fylkesveger og lokale veger, men bedre standard på riks- og europaveger. Regionen har vært preget av lav arbeidsledighet – før koronaen, med vekst i særlig reiseliv og sjømat. Tromsø by er det desidert største sentrum og tyngdepunkt i regionen, og med betydelig bredde og dybde i arbeids- og næringsliv. Pendlingen inn til byen er betydelig.

Reisetider til Tromsø

Fra	Senjaruta	Malangenruta	E8-ruta	Lyngen- /Ullsfjordruta	Hurtigbåt
Finnsnes	2:20	2:30	2:10		1:15
Buktamoen	3:00	2:00	1:40		
Nordkjosbotn			1:00		
Olderdalen			2:35	2:40	
Skjervøy			3:35	3:45	1:45 – 2:20

Befolkning, sysselsetting og pendling

BA-region	Kommuner	Innbyggere 01.01.17	Sysselsatte 01.01.17	Pendling		
				Til Tromsø	%	Fra Tromsø
Tromsø	Tromsø og Karlsøy	76.814	41.581			
Skjervøy og Nordreisa	Skjervøy og Nordreisa	7.861	3.643	218	6	73
Lyngen	Lyngen	2.876	1.304	180	14	42
Kåfjord	Kåfjord	2.132	987	110	11	28
Balsfjord/Storfjord	Balsfjord og Storfjord	7.575	3.576	533	15	184
Målselv	Målselv og Bardu	10.775	5.682	198	4	75
Lenvik	Lenvik, Tranøy, Dyrøy, Sørreisa	17.871	8.422	293	4	138
Torsken/Berg	Torsken og Berg	1.835	840	26	3	15
Sum pendling til/fra Tromsø				1.558		555

**Reisetider og pendling i Tromsø-regionen. Av sentra i regionen er det kun Hansnes og Nordkjosbotn som har reisetid på om lag 60 min. Hurtigbåten Finnsnes-Tromsø gir en reisetid ned mot det som Transportøkonomisk Institutt angir som akseptabel. Øvrige sentra i regionen har betydelig lengere reisetid. Like fullt er pendlingen inn til Tromsø betydelig.**

### 2.3 Effektmål.

Effektmål er målbare virkninger som bidrar til at samfunnsmålene oppnås. Det er vanlig å regne 45 minutter opp til 1,5 timer som akseptabel reisetid ifb. dagpendling. Reisetid på opptil 1,5 time kan være akseptabel gitt høy standard på transportmidlene. Nedenfor er effektmålene i denne KVUen gjengitt.

- Redusert reisetid Tromsø-Målselv/Senja-regionen. (Tromsø-Bardufoss 1 time, Tromsø-Finnsnes 1 time 15 min.)
- Mer effektive godskorridorer Tromsø-Narvik (reisetid 2 t 45 min, ingen flaskehals for godstransport Tromsø-Bardufoss).
- Bedre trafiksikkerhet på 4 delstrekninger på E8. (Strekningene utvikles til god trafiksikkerhetsmessig standard, eller gjennom andre trafiksikkerhetstiltak)
- Redusert reisetid internt i Tromsø BA-regionen (reisetid-Tromsø Storsteinnes 1 time, reisetid Tromsø-Lyngseidet 1 time, reisetid Tromsø-Hansnes 1 time).

KVUen prioriterer mellom effektmålene; redusert reisetid mellom Tromsø og Målselv/Senja-regionen prioriterer høyest ut fra folketall. Videre er godstransport høyt prioritert, og da vil godsmengder være et viktig kriterium.

Også andre mer generelle samfunns mål vil gjelde, så som trafiksikkerhet, reduserte klimagassutslipp, bedre framkommelighet på fylkesvegnettet og tilgjengelighet for transportsystemet

### 2.4 Netto ringvirkninger.

Redusert reisetid medfører større og bedre integrerte arbeidsmarkeder, og kan føre til økt produktivitet/verdiskaping. Slike netto ringvirkninger fanges ikke opp av tradisjonelle samfunnsøkonomiske nytte/kostnadsanalyser. Målselv og Senja er utenom Tromsø de største bo- og arbeidsmarkedene i området, og potensiale for økt produktivitet er større for en kobling mellom Målselv/Senja på den ene siden og Tromsø på den andre siden, enn det vil være for koblinger mellom Tromsø og øvrige regioner/områder omtalt i denne KVUen. Potensiale for økt produktivitet vil slik sett i første rekke kunne gjelde Østre Malangenkorridor og Vestre Malangenkorridor (Konsept 5 og 6). Det er disse som kan knytte sammen områder med folketall

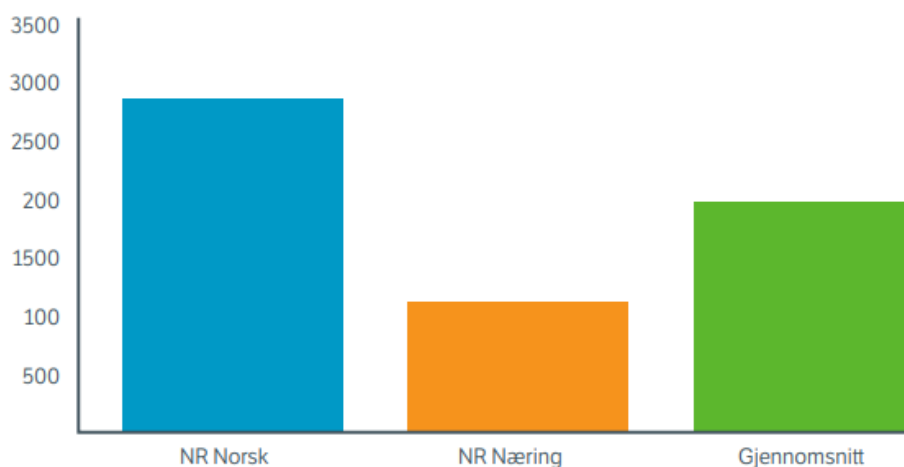
og aktivitet som kan gi grunnlag for positive netto ringvirkninger, knyttet til regional utvikling og såkalte agglomerasjonseffekter. Enkelt sagt er det tale om at kortere reisetid vil gjøre det mulig å utnytte stordriftsfordeler i produksjonen. Generelt vil redusert og rimelig reisetid kunne føre til at sjansen for å «finne rett person til rett jobb» øker.

Menon Economics har beregnet netto ringvirkninger knyttet til Østre Malangenkorridor. Det er benyttet to ulike modeller til dette, hhv. NR Norsk og NR Næring, fordi det er delte meninger innen forskning mht. hvilken modell som er best egnet. NR Norsk tar utgangspunkt i estimater fra norske forhold, mens NR Næring tar utgangspunkt i estimater fra internasjonal litteratur. Beregningene som er gjort tilsier at Østre Malangenkorridor kan gi en samlet verdiskapingseffekt på nasjonalt brutto nasjonalprodukt på mellom 2,9 og 1,1 milliarder fordelt på 40 år (2022 – 2061).

Menon Economics viser også til at det er gjort slike beregninger knyttet til vegprosjekter i Norge, for E18 mellom Kristiansand og Grimstad. Her var effekten av vegutbyggingen i form av bedre regional sammenheng og integrering tydelig, med 15 minutters redusert reisetid i et ganske tett befolket område. Imidlertid innebar ikke utbygging av E10 (Lofast-utbyggingen) slike effekter, selv om den innebar redusert reisetid på 30 min, men da i et tynt befolket område.

Videre presiserer Menon Economics at pga. tynt befolkningsgrunnlag og lange avstander, også etter en utbygging, er det lite trolig at utbygging av andre innfartsårer til Tromsø enn fra Finnsnes/Målselv vil kunne gi netto ringvirkninger av betydelig størrelse.

Det vil være usikkerhet knyttet til slike vurderinger.



**Verdiskapingsgevinst i mrd. kr. av konsept 5 Østre Malangenkorridor. Menon Economics.**

### 3. Framlagte korridorer og konsepter.

Nedenfor presenteres de aktuelle transportkorridorene og de ulike trasealternativer/muligheter som i KVVU er knyttet til den enkelte korridor. Det er blant annet redegjort for viktige kostnadselementer (angitt med +/- 40%), prissatte virkninger og ikke-prissatte virkninger.

Det er også i korte trekk redegjort for muligheter og tiltak som ikke er tatt med til nærmere vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger.



Figur 19 Konseptoversikt

### 3.1 Alternativ A – Senjakorridoren.



**Muligheter i Senjakorridoren.**

Alternativ A1 starter på Finnsnes og følger fylkesveg 861/862 fram til dagens ferge (Botnhamn) krysser Malangen til Brensholmen (Kvaløya). Alternativet innebærer en oppgradering av dagens veg til en vegnormalstandard og etablering av helårsferge Botnhamn – Brensholmen. Alternativet gir lang reisetid mellom Tromsø og Senjaregionen, og tas ikke med videre til vurdering.

Alternativ A2 starter i Finnsnes, følger fylkesveg 861, deretter fv. 7880 fram til Malangen, hvor det etableres et nytt fergesamband, og videre langs eksisterende fylkesveg på Kvaløya. Her er det og tale om en oppgradering av eksisterende veger til en vegnormalstandard. Alternativet tas ikke med til videre vurdering, da det ikke vil koble Tromsø effektivt sammen med Senja-regionen.

Alternativ A3 er en hurtigbåt fra Finnsnes til Tromsø. Denne muligheten knytter Senjaregionen delvis bedre sammen med Tromsø. Det er tale om å sette inn en båt med ankomst til Tromsø om morgenen. Dette utløser ikke behov for investeringer, slik at det er vanskelig sammenlignbart med de øvrige konseptene som er vegtiltak, og vil ikke ha betydning for godstransport, men er like fullt vist i ulike tabeller i KVUen.

Alternativ A4 starter fra Finnsnes og følger fv. 7874 nordover til Malangen som krysses i en undersjøisk tunnel til Kvaløya, videre langs fv. 7764 og 858 fram til Sandnessundet som krysses i en undersjøisk tunnel fram til vestsida av Tromsøya. Alternativet knytter Senjaregionen til Tromsø, men ikke Målselv-regionen. Det effektiviserer ikke godstrafikken sørover. Alternativet tas ikke med til videre vurdering.

### 3.2 Alternativ B - Karlsøykorridoren.



#### **Muligheter i Karlsøykorridoren.**

Alternativ B starter på Hansnes og går over 3 øyer (Ringvassøy, Kvaløya og Tromsøya). Framkommeligheten er svekket på strekningen pga. en rekke smale bruer. Det skisseres to muligheter; fjerne flaskehalsene ved å bygge 9 korte, nye bruer eller bygge ny veg på hele strekningen Hansnes-Kvaløya.

Pga. antatt høye kostnader tas ikke bygging av ny veg med videre til nærmere vurdering.



Hovedposter i kostnadsoverslaget	Tiltak
Utbedring av veg	- 9 nye små bruer på inntil 20 meter - Sikre sideterreng - Rekkverk - Siktforbedrende tiltak
Sum kostnad	0,4 mrd. kr

**Hovedposter /kostnadsanslag Karlsøykorridoren, Utbedring av eksisterende veg.**

### 3.3 Alternativ C – Lyngen/Ullsfjordkorridoren.



**Muligheter i Lyngen/Ullsfjordkorridoren.**

#### Olderdalen – Lyngseidet.

Ruta starter i Olderdalen, krysser Lyngen og Ullsfjorden og går derfra videre til Tromsø. For kryssingen av Lyngen er alternativ C1 å beholde dagens ferje, eller korte det inn ved å flytte de nordover, alternativ C3. En tredje mulighet er å bygge en fergefri kryssing av Lyngen med en to-løps 18 km lang undersjøisk tunnel (C2). C2 og C3 tas ikke med videre til nærmere vurdering fordi det transporteres lite gods nordfra til Tromsø, og idet heller ikke oppnås kobling regionene øst og nord for Lyngen nært nok til Tromsø. Kostnadene er også uforholdsmessig store.

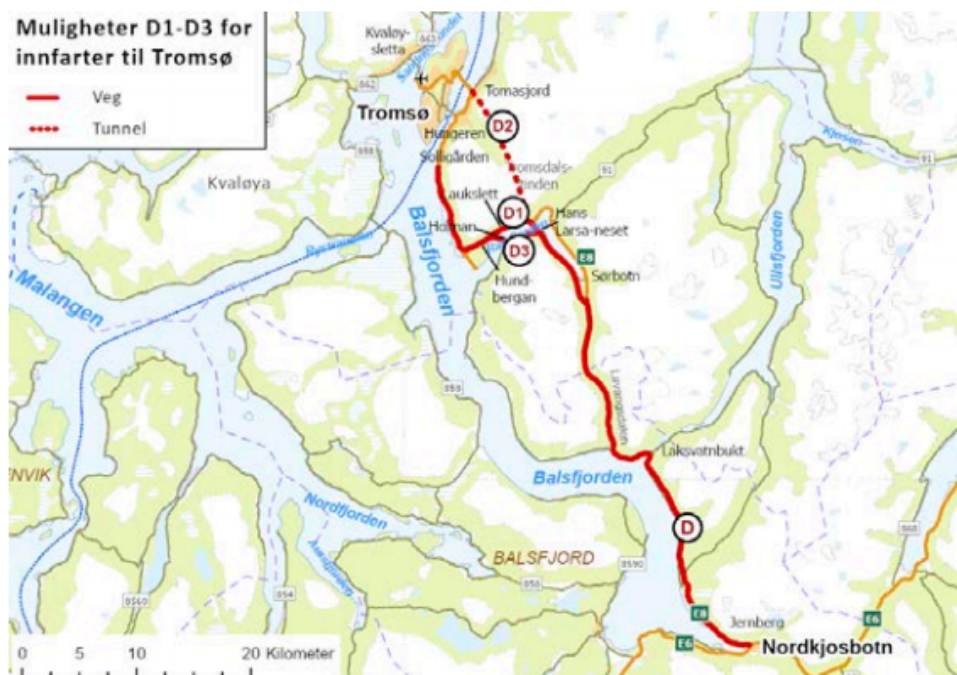
#### Lyngseidet – Ramfjorden.

Ruta følger fylkesveg 91 fra Lyngseidet og fram til E8 ved Ramfjorden. Det er to muligheter på stekningen; C4 - beholde ferga (Svensby – Breivikeidet), eller etablere en fergefri forbindelse (C5). C5 vil innebære kryssing av Kjosens, bru over Ullsfjorden (Storstraumen), tunnel gjennom Nakkefjellet deretter langs fv. 91 i regulert trase (på sørsida av Breivikelva). C5 tas med videre til nærmere vurdering da det vil innebære at Lyngen knyttes bedre til Tromsø, og Nord-Troms og Finnmark for en bedre forbindelse.

Hovedposter i kostnadsoverslaget	Tiltak
Utbedring av veg	- Lyngseidet-Kjosens - Breivikeidet bru-XE8 i Ramfjorden
Vegomlegginger	- Ullsfjordforbindelsen - Nakkefjellet-Breivikeidet bru
Sum kostnad	4,2 mrd. kr

**Hovedposter/kostnadsanslag. Fergefri fv. 91 Tromsø – Lyngseidet.**

### 3.4 Alternativ D. E8-korridoren.



**Muligheter i E8-korridoren**

Alternativet starter i Nordkjosbotn og følger dagens E8 til Tromsø. Et unntak kan være å legge om E8 fra Laukslett til Tomasjord i tunnel (Tindtunnelen) – D2. Her kan det tenkes en variant med kort tunnel og lang tunnel. En kort tunnel innebærer store konflikter med natur og friluftsinnteresser i Tromsdalen, og tas ikke med til videre vurdering.

To andre muligheter vil være utbedring av strekningen Nordkjosbotn – Jernberg. Videre omlegging av E8 på strekningen Sørbotn – Laukslett, i tråd med nylig godkjent reguleringsplan og Regjeringens bompengeforlik.

Det er også andre muligheter for kryssing av Ramfjorden, ved Holman og over til Hundbergan og eksisterende E8.(D3 på kartet over).

Alternativ D E8-korridoren tas med videre for nærmere vurdering fordi Balsfjord kobles nærmere Tromsø, godstransporten sørover/nordover effektiviseres noe og trafiksikkerheten bedres på E8.

Hovedposter i kostnadsoverslaget	Tiltak i Konsept 4A	Tiltak i Konsept 4B	Tiltak i Konsept 4C
Ny veg	-Nordkjosbotn-Jernberg -Laksvatnbukt-Lavangsdalen -Laukslett-Hundbergan -Sørbotn-Laukslett	-Nordkjosbotn-Jernberg -Laksvatnbukt-Lavangsdalen -Sørbotn-Laukslett -Laukslett-Tomasjord	-Nordkjosbotn-Jernberg -Laksvatnbukt-Lavangsdalen -Sørbotn-Hundbergan
Fjordkryssing	-Ramfjorden (til Laukslett)	-Ramfjorden (til Laukslett)	-Ramfjorden (til Hundbergan)
Sum kostnad	4,4 mrd. kr.	7,3 mrd. kr.	4,3 mrd. kr.

### Hovedelementer/kostnadsanslag.

### 3.5 Alternativ E – Balsfjordkorridoren.



#### Muligheter i Balsfjordkorridoren.

Korridoren starter på Bardufoss. Ved Veltamoen kan E6 legges om til Takelvdalen, og videre med utbedring av eksisterende E6 mot Heia. Videre ny veg på strekningen Storsteinnes-Sandøyra, deretter krysses Balsfjorden før kobling til dagens E8 i Lavangsdalen (Kantornes).

Dette reduserer reisetiden Tromsø – Storsteinnes-Bardufoss, og effektiviserer godstransporten sørover/nordover til Tromsø. Imidlertid kobles ikke Finnsnes nært nok mot Tromsø, og alternativet tas ikke med til nærmere vurdering.

### 3.6 Alternativ F- Østre Malangenkorridor.



#### Muligheter i Østre Malangenkorridor.

Alternativet starter ved Buktamoen på E6, går nordover langs fv. 855, krysser Målselva (ny bru) og går videre nordover fram til kryssing av Malangen (Nordfjorden), over Malangseidet til Balsfjorden, som krysses i bru/tunnel ved Selnes, deretter videre langs fv. 7902 fram til Andersdal/Ramfjorden. Fjorden krysses i bru/tunnel over til Ramfjordnes/Olavsvern og videre til nytt kryss på dagens E8 nord for Hundbergan (på høyde med Holmeslett). Det fordres utbedring av tilførselsveger til Finnsnes, mens tilførselsvegen til Bardufoss og Storsteinnes beholdes som i dag.

Østre Malangenkorridor knytter Tromsø sammen med Målselv- og Senjaregionen, effektiviserer godstransporten sørover og kobler Tromsø BA-region bedre sammen mot Balsfjord og tas med videre.

Hovedposter i kostnadsoverslaget	Tiltak
Ny veg	- Buktamoen-Holmesletta - Ny bru over Målselva - Tunnel Aursfjorden-Nordfjorden
Fjordkryssinger	- Nordfjorden - Balsfjorden - Ramfjorden
Tilførselsveger	- Finnsnes-Øvre Rossvoll
Sum kostnad	9,1 mrd. kr

#### Hovedelementer/kostnadsanslag.

### 3.6 Alternativ G – Vestre Malangenkorridor.



Alternativet starter ved E6 Buktaemoen, og videre langs fylkesveg 855 til Målselva som krysses i bru ved Karlstad og videre fram til Målsnes. Malangen krysses med undersjøisk tunnel og videre som ny veg gjennom Sletteskaret fram til Balsfjorden/Kobbenvåg, så langs fylkesveg 858 fram til Rysstraumen som krysses i ny undersjøisk tunnel (til sammen to løp) over til Kvaløya. Deretter langs fylkesveg fram til Marislett, og videre i undersjøisk tunnel fram til sørvestre del av Tromsøya.

Tilførselsveg til Finnsnes rustes opp, mens tilførselsveg til Bardufoss blir som i dag.

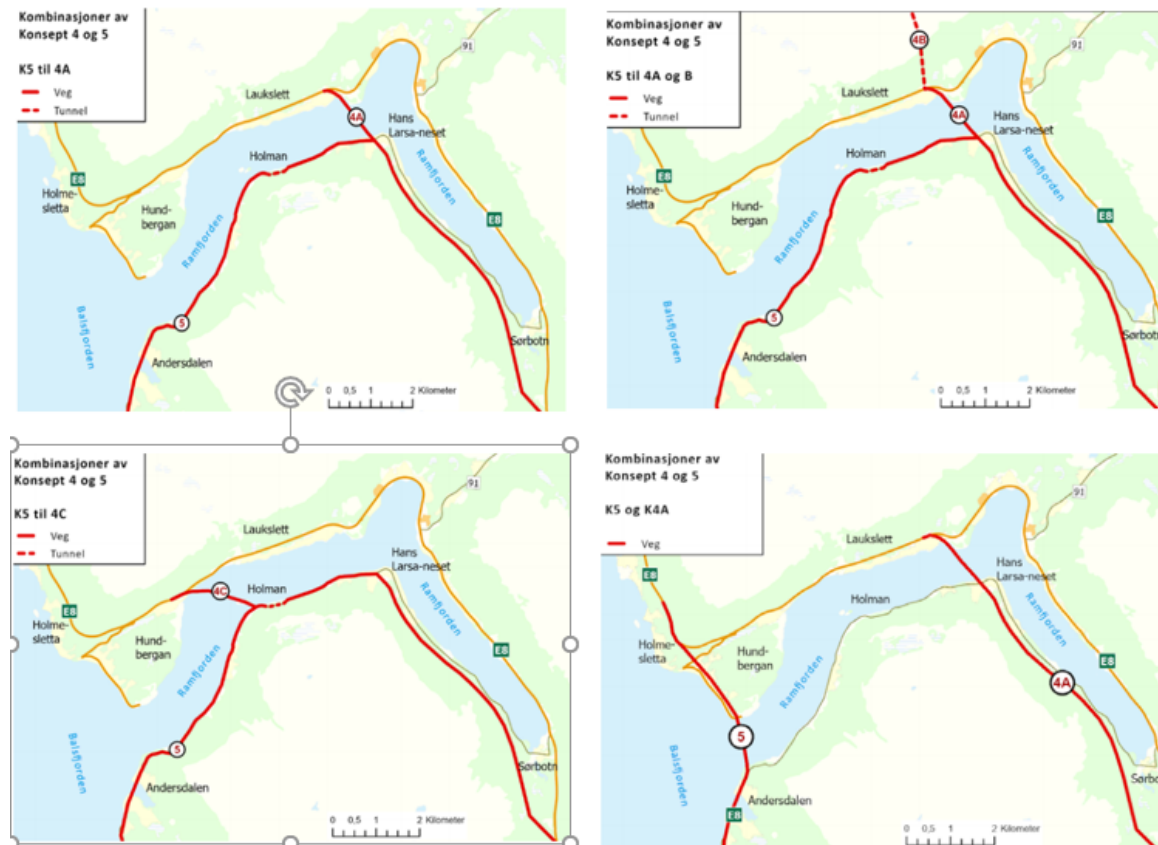
Alternativet tas med videre. Det knytter sammen Tromsø med Målselv- og Senjaregionen, effektiviserer godstrafikken sørover og gjør E8 mer trafikksikker.

Hovedposter i kostnadsoverslaget	Tiltak
Ny veg	- Buktaemoen-Tromsø - Bru over Målselva - Gjennom Sletteskaret
Fjordkryssinger	- Malangen - Rysstraumen - Sandnessundet
Tilførselsveger	- Finnsnes-Karlstad
Sum kostnad	10,2 mrd. kr

**Hovedelementer/kostnadsanslag.**

### 3.7 Kombinasjoner av alternativ.

KVUen anbefaler at Østre Malangenkorridor (konsept 5) kombineres med tiltak på E8-korridoren (konsept 4). I seg selv er konsept 5 et krevende prosjekt og hele prosjektet må realiseres skal det kunne gi den samfunnsnytt og de regionale ringvirkningene. Det vil ta lang tid å realisere prosjektet. I mellomtiden er det behov for å løse utfordringer på E8 i Ramfjorden knyttet til nærmiljø og trafikksikkerhet. Nedenfor er ulike varianter av kryssing av Ramfjorden som er vurdert i kombinasjon med konsept 5 (Østre Malangenkorridor).



**Varianter kryssing av Ramfjorden vurdert kombinert med Østre Malangenkorridor (5). Oppe til venstre kryssing av Ramfjorden som i godkjent reguleringsplan (ved Hans Larsa-neset). Oppe til høyre kryssing av fjorden som i reguleringsplan i kombinasjon med Tindtunnel. Nede til venstre kryssing av fjorden ved Holman og deretter kobling med dagens E8 ved Hundbergan.**

**Nede til høyre kryssing av fjorden ved Olavsvern/Ramfjordnes i kombinasjon med godkjent reguleringsplan, som anbefales.**

Det anbefalte konseptet er kombinert altså tiltak på E8 i samsvar med godkjent reguleringsplan for E8 i Ramfjordområdet, med Østre Malangenkorridor.

#### 4. Prissatte virkninger.

Konseptvalgutredningen redegjør for prissatte virkninger. Tabellen nedenfor er hentet fra hoveddokumentet.

Tema	Referanse	Konsepter mot nord og øst	
	0	2	3
Trafikanter og transportbrukere	0	200	1 680
Det offentlige	0	-300	-3 570
Samfunnet for øvrig	0	-170	-230
Netto nytte (NN)	0	-170	-2120
Netto nytte pr budsjettkrone (NNB)	0	-0,6	-0,6

Konseptene mot nord (Karlsøy) og øst (Ullsfjordforbindelsen) har negativ netto nytte.

Tema	Referanse	Konsepter mot sør					
	0	1	4A	4B	4C	5	6
Trafikanter og transportbrukere	0	41	960	2 470	1 120	7 054	6 290
Det offentlige	0	-535	-3 340	-6 910	-3 540	-7 920	-9 380
Samfunnet for øvrig	0	-479	-350	-810	-620	1 080	360
Netto nytte (NN)	0	-973	-2 730	-5 250	-3 050	210	-2 730
Netto nytte pr budsjettkrone (NNB)	0	-1,82	-0,8	-0,8	-0,9	0	-0,3
Netto nytte, rangering	2	3	4	7	6	1	4

Konseptene mot sør har netto negativ nytte, unntatt konsept 5 (Østre Malangenkorridor)

Tema	Kombinasjoner av konsepter			
	5 til 4A	5 til 4B	5 til 4C	5 og 4A
Trafikanter og transportbrukere	5 370	7 043	6 170	7 150
Det offentlige	-8 880	-12 210	-9 370	-9 620
Samfunnet for øvrig	200	190	440	730
Netto nytte (NN)	-3 320	-4 981	-2 760	-1 840
Netto nytte pr budsjettkrone (NNB)	-0,4	-0,4	-0,3	-0,2
Netto nytte, rangering	3	4	2	1

Kombinasjoner av konseptene (4A,B,C med 5). Kombinasjonen av konsept 5 -Østre Malangenkorridor- med 4A -E8 i Ramfjord Vest, iht. godkjent reguleringsplan- er beregnet å ha høyest netto nytte.

## 5. Ikke-prissatte virkninger.

Nedenfor er en tabell med oversikt over ikke prissatte virkninger av de ulike konseptene. Virkningene av konsept 4A baserer seg på et vesentlig grundigere plan- og utredningsmateriale enn øvrige konsepter.

Tema	Referanse	Konsepter mot nord og øst		Konsepter mot sør				
		0	2	3	4A	4B	4C	5
Landskap	0	-	--	--	--	--	--/---	--
Nærmiljø og friluftsliv	0	0	-	+	--	--	--	--
Naturmangfold	0	-	--	--	--	--	--	---
Kulturarv	0	-	-	-	-	-	--	--/---
Naturressurser	0	0	--/---	-	-	-	--	---
Reisekomfort	0	+	+++	++	++	++	++	++
Trygghetsfølelse	0	+	++	++	+++	++	++	++
				3	4	5	6	7

### Forholdet til 0-vekstmålet.

KVUen peker på at det i forbindelse med Tenk Tromsø er gjort beregninger av utviklingen i trafikkmengder i by-området gjennom innføring av bompenger. Disse viser at ved innføring av bompenger vil trafikkmengden i by-området gå ned med omlag 18%, en reduksjon tilsvarende 30.000 kjøretøy (fra 160.000). Videre peker KVUen at den mertrafikk de ulike konseptene ventes å generere er langt lavere enn nevnte reduksjon i by-området. Følgelig anser ikke KVUen at oppnåelsen av 0-vekstmålet i byområdet påvirkes.

## 6. Vurdering.

Det kan være utfordrende å forholde seg til det anbefalte konseptet som kan innebære en radikal endring i tenkning rundt hovedvegnettet i Tromsø og Troms og forholdet mellom E8 og E6. KVUen handler ikke først og fremst om dagligdagse utfordringer knyttet til veg og vegutbygging, så som skred, vinterdrift, trafikksikkerhet, støv og nærmiljø.

Det er et omfattende dokument som her legges fram, og det er omfattende tiltak på vegnettet som drøftes og sammenlignes. Slik sammenligning er nyttig, ved at tiltakene vurderes med samme metodikk og systematikk, selv om det må medgis at tiltakene som beskrives kjennetegnes av til dels vært ulik grad av modning. I KVUen vurderes tiltak som har vært gjenstand for nøye og grundig utredning over flere år, slik som E8 i Ramfjordområdet, sammen med tiltak som i liten grad har vært gjenstand for slik utredning og nærmere vurdering.

Men det viktigste er uansett, når innfarer til og fra Tromsø skal vurderes, at det gjøres en vurdering av ulike tiltak på vegnettet, selv om de har ulik geografisk retning og ulik grad av gjennomarbeidet dokumentasjon. Gitt Tromsøs rolle som senter, både i den nære BA-regionen og som det naturlige senter også i en større regional sammenheng, vil KVUen i stor grad



behandle samferdsel og transportutvikling som rammefaktor både for samfunns- og næringsutvikling på regionalt nivå. Nettopp dette er det mest verdifulle ved det framlagte dokumentet og tilsier grundig oppfølging i videre plan- og utredningsarbeid. Så selv om det kan være en viss usikkerhet knyttet til beregninger av verdiskaping som følge av samferdselsutbygging, er det av verdi at de gjøres, ikke minst når samferdselstiltak sammenlignes.

Alt i alt kan en slutte seg at et konsept som innebærer en kombinasjon av tiltak etter konsept 5 (Østre Malangenkorridor) i kombinasjon med tiltak i henhold til dagens E8 i henhold til godkjente reguleringsplaner ved Hans Larsa-neset (Ramfjord vest) og ved Nordkjosbotn-Jernberg (Balsfjord kommune). En slik anbefaling er naturlig gitt

- mengde og retning på tungtransport i området (lite gods til Tromsø kommer fra nord), 85% av godskjøretøyene benytter dagens E8/E6 sørover.
- mulighet for dagpendling, mellom de deler av Troms med størst folketall
- utviklingsmuligheter for store deler av næringsliv i Troms, også innenfor sjømat
- dagens situasjon uten jernbane
- store kvanta av sjømat produsert i Tromsø skal innom Narvik
- kortere reisetid langs veg til og fra Universitetssykehuset i Nord-Norge for områder sør i Troms
- at man ivaretar både kortsiktige og langsiktige tiltak på hovedvegnettet

Det anbefalte kombinasjonskonseptet oppnår på kort sikt en vesentlig trafikk sikkerhetsgevinst lokalt i Ramfjordområdet, samtidig som en viss effektivisering av godstransporten sørover oppnås (2 km innkorting ift. dagens trase).

På lang sikt, gjennom Østre Malangenkorridor, oppnås en vesentlig effektivisering av godstransporten sørover, med reduksjoner i kjøre- og reisetider på 30-40 minutter på strekningen Tromsø – Bardufoss, og også strekningen Tromsø-Narvik.

Trafikk sikkerhetsgevinster på øvrige deler av dagens E8/E6 oppnås også ved reduksjon i trafikkmengde på det øvrige av dagens E8 og E6.

Det er også et viktig poeng at en vurdering av samfunnsnyttene, sammen med regionale virkninger, tilsier at den anbefalte kombinasjonen av konsepter kan oppfylle samfunns målet om å styrke regional utvikling, i betydelig større grad enn de øvrige konseptene.

Forholdet til 0-vekstmålet i tilknytning til byveksttalen er ufullstendig vurdert i KVUen. Følgende forhold bør også bringes inn;

- næringstransport er ikke omfattet av 0-vekstmålet
- byveksttalen vil omfatte hele kommunen, og ikke bare by-området
- samla forventet reduksjon i trafikkmengder som følge av bompenger er for hele kommunen anslått til 10% som vil være det Tromsø blir målt på (ikke 18% for by-området)
- anslått reduksjon vil være på kort sikt, og underliggende trafikkvekst ventes å «spise opp» reduksjonen, det vises til KS2-rapport i Byutredningen/Tenk Tromsø.

Dermed vil det være visse utfordringer også for 0-vekstmålet knyttet til vekst i trafikken på innfartene til Tromsø. Slik sett kan det synes som effektmålene knyttet til redusert reisetid og effektivisering av godstransport sørover mot Bardufoss/Narvik, og dette som ramme for regional utvikling og integrering, er vektlagt tyngre enn det mer generelle 0-vekstmålet.

Oppfølging.

For konsept 5 anbefaler KVUen å gjennomføre et forprosjekt, med vekt på en del ikke-prissatte tema, dette som et grunnlag for omtale i NTP. Om prosjektet prioriteres i NTP, gjennomføres et statlig planprogram for å avklare plantype.

Når det gjelder E8 Ramfjorden (konsept 4A) så foreligger det godkjent reguleringsplan, slik at det her kan utarbeides et konkurransegrunnlag og starte utbyggingen.

En alternativ oppfølging av konsept 5 på regionalt nivå kan være en plan etter kap. 8 i plan- og Bygningsloven (regional plan). Dette med bakgrunn i Regjeringens beslutning og forutsetning om at det skal utarbeides en konseptvalgutredning for hele Nord-Norge, og for alle transportformer, hvor jernbane/Nord-Norge-banen skal inngå. Samtidig har Tromsø kommune i innspill til arbeidet med den foreliggende konseptvalgutredning bedt om at jernbane på strekningen Tromsø – Narvik blir vurdert som innfart. Videre har også kommunestyret ifb. kommuneplanens samfunnsdel bedt om at jernbane vurderes nærmere.

I en slik situasjon kan det være viktig at Tromsø og Troms får ei «hånd på rattet», at lokale og regionale myndigheter, organ og interesser gir seg selv et aktivt eierskap til både plan og prosess. Ut fra de vedtak Tromsø kommune har fattet som innspill til vegvesenets arbeid med KVUen og jernbanespørsmålet, vil det være naturlig at en regional plan omfattet både Østre og Vestre Malangenkorridor, med vurdering av traseer både for veg og jernbane.

## Konklusjon

Det anbefales å ta konseptvalgutredningen til orientering, samt å slutte seg til den anbefalte kombinasjonen av konsept 4 og konsept 5. Videre vil en peke på at KVU kan følges opp på regionalt og lokalt nivå i Troms og Tromsø, gjennom en regional plan etter bestemmelsene i kap. 8 i plan- og bygningsloven. Ettersom det her kan bli tale om tiltak som berører store deler av Troms, vil en regional plan være det naturlige.

Også jernbanespørsmålet har stor interesse både på lokalt og regionalt nivå, og vil være naturlig å ta inn i en slik sammenheng.

## Vedtakskompetanse

Kommunestyret

## Vedlegg

20-0735 KVU-Rapport Tromsø\_web (1)

SAKSPROTOKOLL - KONSEPTUTVALGUTREDNING (KVU) INNFART TROMSØ. INNSPILL.

SAKSPROTOKOLL KOMMSTYRET - 17.06.2020

15. Lokale virkninger innfarter til Tromsø