



Statens vegvesen

Referat folkemøte om reguleringsplan for E8 Ramfjord, vestre trasé

Dato: 27.01.2020
Tid: 18.00–20.00
Referent: Kathrine Hanssen

Saksbehandler: Kathrine Hanssen
Tlf saksbeh. 48135632
Vår dato: 07.02.20

Bakgrunnen for møtet

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7, og i samarbeid med Tromsø kommune, startet arbeidet med å utarbeide detaljregulering for strekningen E8 Sørbotn – Laukslett, vestre trasé. Det er reguleringsplanforslaget som ble utarbeidet i 2011 som nå skal oppdateres i henhold til dagens gjeldende lover og regelverk.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny E8 på strekningen. Tiltaket skal gi bedre fremkommelighet, samt kortere og sikrere innfartsveg til Tromsø. Vegen skal også gi forbedret trafikksikkerhet og forbedret bomiljø langs avlastet veg (dagens E8).
Føringer for planarbeidet

Bakgrunnen for oppstart av reguleringsplanen for vestre trasé er en felles uttalelse (12.12.2018) fra kommunestyret i Tromsø om at det må utarbeides en oppdatert reguleringsplan for vestre trasé. Det ble også gjort et prinsippvedtak om bompengefinansiering av ny E8, altså en lokal politisk tilslutning til bompengefinansiering. Dette utgår nå etter at regjeringen har signalisert at ny E8 gjennom Ramfjord skal fullfinansieres med statlige midler (Bompengeforliket før valget høsten 2019).

9. september 2019 mottok Statens vegvesen bestilling fra Samferdselsdepartementet om å utarbeide nytt styringsmål (kostnadsramme) for prosjektet. Samferdselsdepartementet vektlegger at tidligere utredninger av både Statens vegvesen og Nye veier AS viser at vestre trasé er vesentlig billigere enn østre trasé. Statens vegvesen oversender forslag til styringsmål 21. oktober 2019.

Styringsmålet blir godkjent av Samferdselsdepartementet og 3. desember 2019 kommer klarsignalet om at reguleringsplanarbeidet kan starte opp.

Overordnede planer

Følgende arealplaner er førende for reguleringsplanarbeidet:

- Kommuneplanens arealdel 2017–2026
- Kommunedelplan for E8 Sørbotn – Laukslett med KU (plan 0240, vedtatt 26.03.2008)
- Kommunedelplan for Ramfjord (plan 0210, vedtatt 2014)

I planbestemmelsene til kommuneplanens arealdel står det følgende i kapittel 1 *Rettsvirkninger av kommuneplanens arealdel PBL § 11-6* om forholdet mellom kommuneplanen og kommunedelplaner (kap. 1.2):

Følgende vedtatte kommunedelplaner skal ved motstrid gjelde foran kommuneplanen:

- 0210 – 26.03.2014: *Kommunedelplan for Ramfjord 2013–2025*
- 0240 – 26.03.2008: *Kommunedelplan for E8 Sørbotn Laukslett*

I kommunedelplan for Ramfjord 2013–2025 (plan 0210) har en passus i bestemmelsene at hensynssonen for E8 Østre trasé går ut av planen etter fire år (dvs. 2018), dersom det ikke er søkt særskilt til departementet om forlengelse. Det er ikke søkt om forlengelse av båndleggingen, slik at den røde båndleggingssonen for E8 østre trasé gjelder verken i kommunedelplan for Ramfjord (vedtatt 2014, plan 0210) eller i gjeldende kommuneplanens arealdel.

Utarbeidelsen av reguleringsplan for E8 Sørbotn – Laukslett, vestre trasé, forholder seg til vedtatt kommunedelplan for E8 Sørbotn – Laukslett, hvor E8 legges i vestre alternativ i henhold til plankart av desember 2007 og bestemmelser datert 21.01.2007.

Oppsummering av nøkkelinfo fra presentasjonen

Temaet for møtet har vært å gi informasjon om reguleringsplanarbeidet og å legge til rette for medvirkning i forbindelse med oppstartet av planarbeidet for vestre trasé. Med de føringer som ligger i bunnen for planarbeidet åpner Statens vegvesen ikke for en diskusjon av trasévalg. Derfor ble det på møtet prioritert spørsmål som gjaldt det konkrete planarbeidet og ikke trasévalg.

- Ingen planskilte kryss, alle kryss er i ett plan.
- Stigningen fra Mostad til over Sakariasjorda er redusert fra forrige planforslag, under 4 %.
- Det skal etableres en adkomst til utmark ovenfor Vekve-gården.
- Reipkrokelva: Her ivaretas adkomst til utmark under bru.
- Storkollen: Støtteforbygning mot snøskred. Foreløpig er det lagt inn 10 rader, men endelig antall er ikke landet. En slik løsning gjør at vi får redusert omfang av utfylling i sjø.
- 200–300 meter med rundt 5 % stigning fra Storkollen/Kjørneselva mot Steinbakkelva.
- Ved Steinbakkelva er det etablert en litt større konstruksjon (bru) for å ivareta sørpeskred.
- Skredvoll etableres ved Skredelva.
- Hans Larsa-neset: tilkoblingen til fylkesveg er flyttet noe nordover.
- Leirbakken: Her planlegges det et kollektivknutepunkt.
- Det foreligger en områdereguleringsplan for Leirbakken der store deler av området er tenkt benyttet til næringsareal. Ny E8 vil koble seg på den tenkte vegløsningen i områdereguleringsplanen.
- Stigning på brua er 2,5 %.

- Totalt 5200 meter med forbikjøringsfelt i begge retninger fra Mostad i Sørbotn til Hans Larsa–neset.

Oppsummering av spørsmål som ble stilt

Hva er stigningen på brua?

- 2,5 %

Hvor lang er brua?

- Ca. 880 meter, justeringen kan komme.

Kan vegen til Tindtunnelen kobles inn på vestre trasé?

- Ja, teoretisk sett kan Tindtunnelen og E8 vestre trasé kobles sammen, men denne problemstillingen er ikke relevant i forbindelse med det pågående planarbeidet.
- I Statens vegvesens kommunedelplan fra 2007 ble det gjort en grov vurdering av Tindtunnelen opp mot de ulike traseene som da var aktuelle og det ble konkludert med at en framtidig Tindtunnel ville kunne bygges uavhengig av hvilket alternativ som ble valgt for E8 i Ramfjord.

Har det vært vurdert hengebru over Ramfjord?

- Det har vært et forprosjekt der det er sett på to alternativer for brutype, hengebru har ikke vært vurdert ettersom dette er svært kostnadskrevenende.

Skal kommunestyret behandle merknadene til planoppstart og planprogrammet? Hvordan forløper prosessen seg med behandling i kommunestyret?

- Hensikten med denne delen av planfasen er å få innspill fra berørte grunneiere og interessenter. Disse forhåndsmerknader skal være til hjelp i planarbeidet når Statens vegvesen utarbeider planforslaget. Sektormyndighetene er også involvert i denne planfasen og skal gi innspill på lik linje med grunneiere, lag, foreninger og så videre. Det vil bli gjennomført en vurdering av alle innspill til planoppstart og denne legges som vedlegg til planprogrammet. Planprogrammet skal ikke vedtas av kommunestyret, men behandles politisk og fastsettes av Kommune- og byutviklingskomiteen (KOBY) som har fått delegert myndighet til det fra kommunestyret.
- Etter avtale med Tromsø kommune skal Statens vegvesen legge planforslaget ut på høring og til offentlig ettersyn. Statens vegvesen er da jfr. Plan- og bygningslovens § 3–7 ansvarlig for saksbehandlingen frem til oversendelse av planforslaget til sluttbehandling i kommunestyret.

Kan det komme store overraskelser når det gjelder fundamentering av brua og dens kostnader?

- Statens vegvesen forventer ingen større overraskelser på grunnforholdene som gjør at kostnadene vil bli påvirket i stor grad. Grunnforholdene på Leirbakken viser fastere og bedre forhold enn tidligere antatt. I sjø skal det gjøres nye boringer til sommeren. Det skal også gjøres seismikk (undersøkelse som gjøres med båt for å avdekke geologiske forhold under havbunnen). Prosjektledelsen har nylig besøkt et prosjekt

om holder på å bygge bru over Beitstadsundet. Dette er en tilsvarende bru og Statens vegvesen har erfaringspriser herfra.

Det er ønskelig at alle arbeider for at prosjektet kommer med i NTP allerede i 2021.

- I Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029, Meld. St. 33 (2016–2017), er strekningen E8 Sørbotn–Laukslett prioritert i første 6-årsperiode med kr 2,2 mrd. 2017–kr Det er forutsatt 750 mill.kr i bompengefinansiering. Dette er i tidligere NTP-omtaler og regjeringen har nå uttalt av strekningen skal fullfinansieres med statlige midler.
-

Når vil kostnadstallene for prosjektet bli offentlig? Kan vestre trasé bli dyrere enn østre trasé?

- Når reguleringsplanen er vedtatt blir det gjennomført kostnadsanslag og prosjektet må holde seg innenfor kostnadsrammen som er satt til 1890 millioner kroner (2019–kr. Dette er styringsmålet som er satt av Samferdselsdepartementet.
- Det er ikke mulig at vestre trasé blir dyrere enn østre. Vestre trasé er ca. 4 km kortere, har ikke tunnel, har enklere terreng å bygge i og er enklere byggeteknisk (rimeligere anleggsperiode).

Hva med resten av strekningen av E8 inn til Tromsø (fra Laukslett), hvor mye skal dette koste og når skal dette bygges?

- Det pågår et overordnet arbeid med Konseptvalgutredning (KVU) for innfartsveger til Tromsø. Prosjektleder for E8 Ramfjord kjenner ikke detaljene til dette arbeidet. For mer info se: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/innfarttromso>

Hvor skal det hentes masser/stein fra til vegbyggingen?

- Statens vegvesen har foreløpig ikke et konkret tall på massebehovet. Statens vegvesen arbeider nå med detaljeringer av veg og tilhørende veganlegg/tiltak og deretter kan vi gjennomføre en masseberegning. Det er flere alternativer for hvor masser/stein kan hentes og dette gjøres mest sannsynlig med båt.

NGI har skrevet en rapport som viser til at det er 13 meter med kvikkleire på Leirbakken, stemmer dette?

- Ja, NGI har skrevet en rapport som sier dette, men dette stemmer ikke i henhold til Statens vegvesen og Barlindhaug (Multiconsult) sine grunnboringer i forbindelse med planarbeidet for ny E8 og områderegeringsplanen på Leirbakken/Minken industripark. Statens vegvesen sine grunnundersøkelser er ca. 40 meter dype. Det er funnet ett meter tykt kvikkleirelag i 3 av punktene. Dette ligger på 9 meters dybde og dypere i området i foten av ravina på Leirbakken. Dette er håndterbart. Statens vegvesen vil starte en prosess med NVE om å revidere kartleggingen av aktsomhetssonen.
- De forrige målingene vi utførte i 2010 var ikke helt nøyaktige, da jorda var for fast for det utstyret som fantes da. Denne gangen har vi tatt i bruk en CPTu-sonde som tåler opptil ti tonns trykk og dokumentert bedre styrkeparametere for jorda. Resultatene så langt er kjempebra. De viser at jorda er fastere enn det vi har lagt til grunn tidligere. Du kan si det er sand fra havnivå og oppover, mens det fra havnivå og ned er leire. Det er leira vi nå har undersøkt på nytt, og den er veldig fast.

Imidlertid er skråningen mellom fjæra og platået svært bratt, og det er en viss fare for grunne overflateglidninger der. Dette tas hensyn til ved at veien legges på fylling noen meter unna skråningen, med ei stor grøft på innsiden.

- Det er gjennomført uavhengig kontroll av gjennomførte geotekniske undersøkelser og vurderinger. NVE er videre sektormyndighet med fagansvaret for skred/områdestabilitet og er innsigelsesmyndighet. Når planforslaget sendes ut på høring vil også geotekniske rapporter sendes ut. Skulle det være forhold som tilsier at informasjonen om grunnforholdene ikke er tilstrekkelig kan NVE fremme innsigelse mot planforslaget. Grunnforhold/områdestabilitet vurderer Statens vegvesen som godt ivaretatt.

Hvis reguleringsplanen blir vedtatt i august 2020, hvorfor tar det 1–2 år før byggingen kan starte?

- Etter vedtatt reguleringsplan skal det gjennomføres kostnadsanslag for prosjektet. Dette vil danne grunnlaget for saksforberedelser til KS2 (kvalitetssikring i Finansdepartementet). Det er krav til dette for alle prosjekter over 1000 millioner kr. KS2 gjennomføres av eksternt selskap, men i regi av Finansdepartementet. Deretter er prosjektet avhengig av en Stortingsproposisjon (forslag fra regjeringen om at Stortinget skal fatte et vedtak) for å få finansiert prosjektet. Oppstart for bygging er satt til 2021/2022.
- Prosjektet har i 2020 fått bevilget 20 millioner til forberedende arbeid, samt er det bedt om 95 millioner i 2021.

Kjenner Statens vegvesen til at det er gått tre leirras/jordras på Hans Larsa–neset?

- Nei, dette er vi ikke kjent med og det er ønskelig at dette tegnes inn på kartet i foajeen eller eventuelt leveres innspill på dette med tilhørende kart. Det skal gjennomføres grunnboringer ca. hver 50.meter.

Hvordan blir støyen for de som bor på østsiden av fjorden?

- Det skal gjennomføres støykartlegging og gjøres vurdering av støytiltak. Dette vil bli et vedlegg til planen.

Hvordan skal trafiksikkerheten ved skole og barnehage på Fagernes ivaretas? Trafikken fra Breivikeidet vil fortsette å kjøre ned til Fagernes og videre gjennom Ramfjord/Nordbotn for å komme seg til ny E8 på Laukslett. Det er nedsatt hastighet ned mot Fagernes, men dette overholdes ikke. Dette er et problem som blir vedvarende når det bygges veg på vest.

- Dette området er ikke del av planområdet vestre trasé. Dersom det er manglende respekt for fartsgrensen her bør dette tas opp med vegeier som nå er Troms og Finnmark fylkeskommune.
- Når ny veg på vestsiden er ferdigstilt og tatt i bruk så vil det skje omklassifiseringer av dagens E8. Statens vegvesen vil i den forbindelsen ha dialog med vegeier for vurdering av eventuelle tiltak. Det er for tidlig å si noe om omfanget.