



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep.
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

12/1794

22.08.2013

E8 Sørbotn-Laukslett (Ramfjord) i Troms - Anmodning om statlig godkjenning av reguleringsplan

Strekningen E8 Sørbotn-Laukslett (Ramfjord) har funksjon som innfartsveg mot Tromsø og byr i dag på vesentlige trafikale utfordringer. For å løse disse utfordringene var det i Nasjonal transportplan 2010-2019 (St.meld. nr. 16 (2008-2009)) prioritert utbygging av strekningen med oppstart i første fireårsperiode 2010-2013. Bla. på grunn av manglende planavklaring har ikke forutsetningene som lå til grunn for prioriteringen av prosjektet i NTP 2010-2019 lenger vært til stede for videre fremdrift av prosjektet.

I Nasjonal transportplan 2014-2023 Meld.St. 26 (2012-2013) er det prioritert statlige midler til strekningen i siste seksårsperiode. Prioriteringen er betinget av at det blir enighet om trasévalg og lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Regjeringen legger vekt på at det er viktig for næringslivet og Tromsø havn å få bedret innfarten til Tromsø. Det legges også vekt på økt trafikksikkerhet.

Nærmere situasjonsbeskrivelse

Dagens veg på den aktuelle strekningen går gjennom et tettbygd strøk langs Ramfjorden med mye randbebyggelse. Dette gir plager med trafikkstøy og dårlig nærmiljø. Det mangler gang- og sykkelveg på strekningen og trafikksikkerheten er dårlig. Det er nedsatt fartsgrense over en relativt lang strekning. Trafikken er økende, og det er en relativt stor andel tunge transporter. På midten av 1980-tallet medførte flere alvorlige trafikkulykker, i tillegg til miljøproblemer og manglende tilbud for gående og syklende, stort fokus på at strekningen måtte utbedres.

Postadresse
Postboks 8010 Dep

Kontoradresse
Akersg. 59

Telefon*
22 24 90 90

Veg- og
trafikksikkerhetsavdel
ingen

Saksbehandler
Bent E. Skogen
+4790565936

NO-0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

<http://www.sd.dep.no/>

Org no.
972 417 904

Planprosessen

Planarbeidet har pågått i mange år. Statens vegvesen satte i 1988 i gang en planprosess for ny E8 ved Ramfjorden. Gjennom årene ble det gjennomført flere planprosesser og utredet 6-7 alternative traséer på østsiden av Ramfjorden. For flere av alternativene ble det varslet innsigelser. I 2000 fattet Tromsø kommune vedtak om en ny trasé, det såkalte "Fagernesalternativet". Kommunen gikk senere bort fra sitt vedtak med nye vedtak i kommunestyret i 2002 og 2003.

I 2005 startet Statens vegvesen opp en ny kommunedelplanprosess med konsekvensutredning der tre ulike traséer ble utredet. I 2007 oversendte vegvesenet kommuneplan med konsekvensutredning til politisk behandling og vedtak om trasé. Statens vegvesen anbefalte det såkalte "vestre alternativ". Bakgrunnen for Vegvesenets anbefaling var at "vestre alternativ" gir ca. 4 km kortere veg enn "østre alternativ" og dermed bedre samfunnsøkonomi. I tillegg ble det gjennom høringsrunden fremmet innsigelse mot "østre alternativ" fra kulturmyndighetene og Sametinget med bakgrunn i automatisk fredede kulturminner. Fylkesmannen fremmet innsigelse som følge av konsekvenser for naturmiljø. I mars 2008 vedtok kommunestyret "vestre alternativ".

På grunnlag av kommunestyrets vedtak om "vestre alternativ" startet Statens vegvesen opp arbeidet med reguleringsplan i 2009. Forslaget til plan ble sendt på offentlig høring i september 2011, og oversendt kommunen for politisk sluttbehandling i november 2011. I april 2012 avviste Tromsø kommunestyre Statens vegvesens forslag til reguleringsplan og ba samtidig Vegvesenet utarbeide reguleringsplan for "østre alternativ".

Etter Samferdselsdepartementets oppfatning synes situasjonen fastlåst. Tromsø kommune står fast på at ny E8 skal bygges langs "østre alternativ" selv om det er varslet flere innsigelser mot dette trasévalget.

Statens vegvesen anser også at tunnel langs hele østsiden av Ramfjorden er lite realistisk. En lang tunnel vil innebære atskillig høyere investeringskostnad, og i tillegg er drifts- og vedlikeholdskostnadene for en slik tunnel vesentlig høyere enn for tilsvarende veg i dagen. En tunnel vil heller ikke bety at man unngår kulturminneområdene som var grunnlag for innsigelsene til kommunedelplanen.

Samferdselsdepartementets vurdering og anbefaling

Samferdselsdepartementet viser til at statlige planvedtak etter plan- og bygningsloven § 6-4 er en unntaksregel som bare skal benyttes i spesielle tilfeller der gjennomføring av viktige statlige utbyggings-, anleggs- eller verntiltak gjør det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det. Bruk av statlig plan ved vegtiltak er etter kriterier fastsatt av Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet etter tidligere § 18 i plan- og bygningsloven aktuelt når det er klare motsetninger mellom viktige statlige eller regionale

interesser, eller når det i planprosessen oppstår tilsvarende forhold som gjør at planleggingen forsinkes.

Samferdselsdepartementet mener kriteriene for bruk av statlig plan i denne saken er oppfylt. Vi viser til Meld.St. 26 (2012-2013) NTP 2014-2023 der regjeringen varsler at statlig plan vil bli brukt mer aktivt i samferdselssaker. I meldingen angis følgende vurderingstemaer som aktuelle som kriterier for når statlig plan eller statlig planprogram for store samferdselsprosjekt bør brukes:

- Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen.
- Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er stor uenighet mellom kommunene i valg av løsning.
- Det er store konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser.
- Det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan.

I tillegg nevnes at staten kan gå inn der planlegging er startet som en ordinær prosess, ev. etter § 3-7 tredje ledd i plan- og bygningsloven, dersom prosessen stopper opp pga. uenighet mellom stat og kommune, slik tilfellet er i den foreliggende saken.

Primært har departementet ønsket at nødvendige planvedtak for strekningen ble vedtatt gjennom ordinære reguleringsplanprosesser, og at prosjektet dermed hadde nødvendig lokalpolitisk forankring. Departementet tar imidlertid Tromsø kommunes avgjørelse om ikke å vedta Statens vegvesens forslag til reguleringsplan om "vestre alternativ", til etterretning.

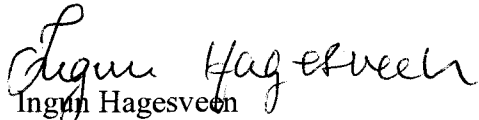
Samferdselsdepartementet legger i sine vurderinger særlig vekt på at behovene som utløste oppstart av planleggingsarbeidet i 1988 gjennom årene er blitt ytterligere forsterket, i og med at trafikken har økt betydelig. Selv om det er gjennomført tiltak med nedsatt fartsgrense, er trafikksikkerhetssituasjonen bekymringsfull med flere drepte og skadde de siste ti årene.


Samferdselsdepartementet anser det viktig å få en snarlig planavklaring, slik at en ny veg kan realiseres. Strekningen har vært grundig utredet gjennom mange år i flere planprosesser, og de ulike trasévalgene er godt belyst. Kommunen ønsker en vegtrasé på østsiden av Ramfjorden, der det er varslet flere innsigelser, og der det ikke er utarbeidet reguleringsplan. Dersom et slikt alternativ skal vurderes må det gjennomføres en ny kommunedelplanprosess etter plan- og bygningsloven, med bla. konsekvensutredning. Deretter må det også gjennomføres reguleringsplanlegging. Generelle erfaringer tilsier at en slik prosess vil ta minimum 4-5 år. Statens vegvesens foreslåtte trasé på vestsiden er det derimot ikke varslet innsigelser mot, og det foreligger ferdig utarbeidet reguleringsplan som har vært på høring.

Etter Samferdselsdepartementets oppfatning er de ulike alternativene godt utredet. Reguleringsplanen ble utarbeidet i 2009-2011 med bakgrunn i kommunens vedtak om trasevalg fra 2008, og det er ikke framkommet innsigelser mot denne. Vi vurderer det derfor slik at beslutningsgrunnlaget for å fatte et reguleringsplanvedtak er tilstrekkelig, og at det derfor kan vurderes statlig inn gripen for å få en endelig planavklaring bl.a. pga. behovene for å bedre trafikksikkerheten på strekningen.

På grunn av den fastlåste situasjonen vil Samferdselsdepartementet anmode Miljøverndepartementet om at departementet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 6-4, tar i bruk statlig reguleringsplan for E8 Sørbotn-Laukslett (Ramfjorden).

Med hilsen


Ingun Hagesvein
avdelingsdirektør


Bent E. Skogen
seniorrådgiver

Kopi til:
Tromsø kommune
Vegdirektoratet