

29. april 2015

Kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner
postmottak@kmd.dep.no

E 8 SØRBOTN–LAUKSLETT (RAMFJORD)

Naturvernforbundet viser til at kommunedelplan for Ramfjord (E 8 Sørbotn–Laukslett) er oversendt planavdelingen i Kommunal- og moderniseringsdepartementet for avgjørelse, som følge av flere innsigelser. Vi har synspunkter på saken og sender derfor dette brevet til kommunal- og moderniseringsministeren.

Hovedbudskap

Naturvernforbundet ønsker ikke vestlig trasé, men heller ikke en østlig trasé etter de planene som nå foreligger. Vi mener at et østlig traséalternativ med tunnel på mesteparten av strekningen Sørbotn–Ramfjordbotn, 2 km vei over moen, og videre gjennom Tindtunnelen til Tomasjord og korrespondering med Tromsøysundtunnelen vil være det beste. Med tunnel på nevnte strekninger vil flere av årsakene til innsigelsene bortfalle, og vi får et alternativ som er mer skånsomt mot natur og miljø og gir mindre utslipp. Uten Tindtunnelen vil E 8 etter østre alternativ bli ca. 2 km lengre enn i dag, noe som er uheldig med hensyn til utslipp (og samfunnsøkonomi). Likevel vil en østre trasé være å foretrekke, da den ivaretar trafikk fra fylkesveg 91 slik at denne ledes utenom tettbebyggelsen, sparer verdifull natur (Leirbakkodden) og dyrka mark, og ikke utelukker en framtidig Tindtunnel slik vestre alternativ i praksis gjør.

Vi mener videre at vestre trasé vil ha betydelige større negative konsekvenser for naturtyper, landskap, fjordmiljøet, geologi og matjord enn det som er kommet fram i konsekvensutredningen og i den pågående debatten. Dette er vist til i både merknader til konsekvensutredningen og forslag til reguleringsplan, våre høringssvar, og ikke minst manglende utredninger, da særlig med tanke på landskap, fjordmiljø og fiskerier.

Vi mener det er et avgjørende poeng at østlig trasé i kombinasjon med Tindtunnelen (Ramfjordmoen/Nordbotn–Tomasjord) er bedre enn hva vestlig trasé er. Men dette har ikke fått noen verdi i konsekvensutredningen, da planområdet ikke inkluderer strekningen videre inn mot Tromsø. Det mangler rett og slett en helhetlig konsekvensutredning som vurderer østlig trasé (med lang tunnel) i kombinasjon med Tindtunnelen opp mot vestre trasé og fortsatt E 8 i dagens trasé mellom Ramfjord og Tromsdalen.

Vi mener at nettopp Tindtunnelen vil være viktig for å avlaste dagens E 8 inn mot Tromsø by, en strekning som påfører omgivelsene betydelige negative konsekvenser i form av støy, forurensing og barriere mot fjæra. Hoveddelen av trafikk er fjerntrafikk fra/til Tromsø og gjennom Tromsø til øyene.

Naturvernforbundet ber om helhetlige vurderinger av hele strekningen Sørbotn–Tomasjord, som inkluderer Tindtunnelen. Dette ble også etterlyst av Øystein Ballari ved Fylkesmannens kontor under kommunens høring 26. mars i år.

Nærmere om negative konsekvenser av vestre trasé

Et viktig moment i saken er at vi mener de negative virkningene på natur og miljø, samt utslipp og ulykker, av vestre traséalternativ er undervurdert.

Det planlegges nedfylling av strandsoner både i Sørbotn og Leirbakken. Leirbakkodden er totalt sett et svært verdifullt naturområde. Den er en dominerende landskapsform etter siste istid, og deler landskapsrommet i ytre del av Ramfjord, og er svært interessant geologisk da den bl.a. brukes i undervisning av Universitetet. Det er et spesielt lokalt klima her, svært lunt da det ligger sørvestvendt, med gammelskog med høyt artsmangfold og spesielle og lokalt sjeldne naturtyper: havstrand, ålegrasenger, sandravine, og gråor-heggeskog. I den særegne ravinen på toppen av Leirbakkodden finner vi en hekkende koloni med sandsvaler, en art som er i rask tilbakegang. Det er også ei gammel slåtteeeng og en gammel sjøsamisk gård som vil gå tapt ved realisering av vestre trasé. Totalt sett gjør alle disse delverdiene at Leirbakkodden med strandsoner må vurderes svært høyt. Det er og en bynær støyfri sone.

Vi vil også påpeke at vestre trasé innebærer nedbygging av dyrka mark fra Hanslarsaneset og innover, til sammen tre lokaliteter.

Vestre trasé innbærer også mange sterke stigninger, opp mot 6 prosent, noe som er ugunstig med tanke på drivstofforbruk og støy, særlig for tungtrafikken. Inn mot Tromsø og gjennom Tromsdalen har det vært fremmet forslag fra Statens vegvesen om å bygge firefelts motorveg, noe som har blitt diskutert i kommunestyret, som følge av å velge vestre trasé, med fyllinger i fjæresonen og sjøen, som brukes av skole, barnehage og en økende befolkning langs Tromsøysundet.

Vi er uenige i Statens vegvesens argumentasjon om at vestre trasé godt lar seg kombinere med Tindtunnel fra Leirbakken. Det er flere faktorer som taler mot at dette vil skje. Terreng og geologi er utfordrende, og vegen må kryssen en elvedal med stor vannføring og sitt eget økosystem. Tunnelen vil måtte bli litt lengre og dermed dyrere, også pga. tekniske løsninger rundt innslaget, som er i meget bratt terreng (jamfør at Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sterkt frarådet inngrep ved omregulering fra landbruks-, natur- og fruliftsområde til industri). Den kanskje viktigste begrunnelsen for hvorfor en slik tunnelløsning i kombinasjon med vestre alt. ikke vil bli realisert, er likevel at bygging av både bru og tunnel vil bli dyrt. Når distanse- og tidsbesparelsen for trafikanter som velger tunnelen, da blir mindre, vil prosjektets samfunnsøkonomi reduseres.

Der foreligger også en leireskredfarer rapport fra Norges Geotekniske Institutt, som plasserer hele Leirbakken i risikoklasse 4 for leireskred, i tillegg til NVEs advarsel om snø- og jordskred ovenfra, som aktualiseres ved økt nedbør i årene framover. I tillegg vil den vestlige traséen ikke fange opp trafikken fra fylkesvei 91 (og eventuell framtidig Ullsfjordforbindelse), som fortsatt vil måtte gå gjennom tettbebyggelsen i Ramfjord, med tilhørende lokale konsekvenser.

Nærmere om østre trasé i kombinasjon med Tindtunnelen

Vi er enige i at østre trasé vil ha flere negative konsekvenser for natur og miljø. Derfor mener vi at et traséalternativ som i hovedsak går i tunnel, må velges. Dette vil også gjøre at flere av innsigelsene mot østlig trasé antakelig vil bortfalle.

Siden planområdet for Statens vegvesens konsekvensutredning og planlegging begrenser seg til strekningen Sørbotn–Laukslett, har ikke konsekvensutredningen kunnet fange opp de positive effektene av et østlig traséalternativ (med lang tunnel) i kombinasjon med Tindtunnelen. Vi har heller ikke fått på bordet konsekvensene av en vestlig trasé i kombinasjon med å ruste opp E 8 mellom Ramfjord og Tromsdalen. Det mangler helhetlige vurderinger for hele strekningen Sørbotn–Tomasjord.

Naturvernforbundet vil understreke behovet for å avlaste dagens E8 inn mot Tromsø by. I løpet av de siste 15 åra er det etablert en ny bydel langs E 8 fra Tromsdalselva til Tromsøvingen, og fra Tomasjord og innover langs E 8 er det nå om lag 20 000 innbyggere, som påvirkes av støy og forurensing fra trafikken. Videre ligger E 8 over en strekning på om lag 15 km neste nede i fjæra og utgjør en barriere for folk og dyr og har derfor en sterk innvirkning på både naturopplevelser og naturmangfold.

Vi anser Tindtunnelen som en mulighet til å avlaste strekningen og gjøre fjæra lettere tilgjengelig for mennesker og dyr. Opprusting og eventuell utbygging av E 8 i dagens trasé vil derimot kunne øke belastningen for omgivelsene – og vil antakelig også måtte kreve betydelige tiltak for å dempe konsekvensene av flom og ekstreme vær-situasjoner.

Vi ser tydelig at spørsmålet om E 8 Sørbotn–Laukslett har konsekvenser for vegsystemet i hele regionen. Vil vil derfor minne om brevet fra Samferdselsdepartementet til Kommunal- og moderniseringsdepartementet, datert 14. mars 2014, som bl.a. påpeker at saker som dette «... vil ha stor betydning for transportsystemet og samfunnsutviklingen i og omkring byen i mange år fremover» og dermed opphever arbeidet med statlig plan for vestre trasé.

Med vennlig hilsen



Lars Haltbrekken
leder i Naturvernforbundet



Silje Lundberg
leder i Naturvernforbundet i Troms

Kopi:
Samferdselsdepartementet
Fylkesmannen i Troms
Tromsø kommune