

E8 Tindtunnelen - Tromsø kommune

KONSEKVENsutREDNING

TEMARAPPORTER

**JORD- OG SKOGBRUKSRESSURSER
JAKT, FISKE OG ANNEN utMARKSNÆRING
REINDRIFT**

COWI

FORORD

Polarporten AS som er et aksjeselskap, har startet planlegging av en bomveggtunnel mellom Tromsdalen og Ramfjord i Tromsø kommune. To av planalternativene mellom Tomasjord i nordvest og Ramfjordmoen/Nordbotn i sørøst omfattes av denne utredningen. De to andre planalternativene behandles i andre utredninger.

Tiltaket faller inn under Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Melding med forslag til utredningsprogram lå ute til offentlig ettersyn i perioden 17.03.2003 til 30.04.2003. Utredningsprogrammet ble fastsatt av Vegdirektoratet november 2003.

Denne samlerapporten tar for seg følgende temautredninger:

- **Jord- og skogbruksressurser**
- **Jakt, fiske og annen utmarksnæring**
- **Reindrift**

Utredningene av deltemaene er utført i henhold til de føringer som er gitt i fastsatt utredningsprogram. Datainnsamling og utredningsarbeid er utført vinter 2004/2005. Sammendragene i denne rapporten vil inngå i konsekvensutredningens hovedrapport, som vil bli sendt ut til høring i henhold til lovens bestemmelser.

Prosjektleder hos Polarporten AS har vært Terje Walnum. COWI AS har vært innleid som konsulent for temautredningene. Prosjektleder hos COWI AS har vært siv.ing. Kjetil Nerland.

INNHOOLD:

1	SAMMENDRAG	3
1.1	JORD- OG SKOGBRUK	3
1.2	REINDRIFT	3
1.3	JAKT, FISKE OG ANNEN UTMARKSNÆRING	4
2	BESKRIVELSE AV TILTAKET	6
2.1	BAKGRUNN FOR PLAN- OG UTREDNINGSARBEIDET	6
2.2	TILTAKSOMRÅDET	6
2.3	BESKRIVELSE AV ALTERNATIVER	6
3	JORD- OG SKOGBRUKSRESSURSER	9
3.1	INNLEDNING	9
3.2	DAGENS SITUASJON	9
3.3	KONSEKVENSER AV TILTAKET	10
3.4	AVBØTENDE TILTAK FOR JORD- OG SKOGBRUKSRESSURSER	13
3.5	BEHOV FOR SUPPLERENDE ELLER OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER	13
4	REINDRIFT	15
4.1	INNLEDNING	15
4.2	DAGENS SITUASJON	15
4.3	KONSEKVENSER AV TILTAKET	19
4.4	AVBØTENDE TILTAK FOR REINDRIFT	19
4.5	BEHOV FOR SUPPLERENDE ELLER OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER	20
5	JAKT, FISKE OG ANNEN UTMARKSNÆRING	21
5.1	INNLEDNING	21
5.2	DAGENS SITUASJON	21
5.3	KONSEKVENSER AV TILTAKET	23
5.4	AVBØTENDE TILTAK FOR JAKT, FISKE OG ANNEN UTMARKSNÆRING	24
5.5	BEHOV FOR SUPPLERENDE ELLER OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER	24

1 SAMMENDRAG

COWI AS har på oppdrag fra Polarporten AS utredet konsekvenser for deltemaene Nærmiljø, Friluftsliv og Lokalt utbyggingsmønster. Utredningene presenteres i denne rapporten.

1.1 Jord- og skogbruk

1.1.1 Dagens bruk

På Tomasjord vil ikke ny E8 berøre landbruksarealer.

På Ramfjordmoen dominerer gran- og bjørkeskog. Inn mot tunnelinnslaget krysser tiltaket myrstrekninger. Det foregår noe plukkhogst i bjørkeskogen. Granskogen er ikke hogstmoden.

På Nordbotn berøres et område som fulldyrkes. I området er det mye dyrket jord i drift med tilhørende husdyrhold.

1.1.2 Tiltakets konsekvenser

På Ramfjordmoen er det beregnet at tiltaket (alternativ 1A) vil legge beslag på ca. 30 dekar med skog. Produksjonspotensialet på arealer som går tapt kan gjennomgående karakteriseres å være av middels verdi.

Konsekvensenes omfang for jord- og skogbruksressurser er **lite til middels** ved ny E8 over Ramfjordmoen.

I Nordbotn vil alternativ 1B legge beslag på dyrket mark. Vegen starter på terrengnivå ved kryss med E8 og i en skjæring inn mot tunnelpåhugget. Skjæringen blir gradvis dypere og vil være ved tunnelpåhugget ha en bredde på 70 meter. Dersom det ikke tas høyde for at skjæringsskråningene ikke blir produktiv jordbruksjord, blir arealbeslaget 12 dekar. Terrenghilpasninger kan redusere arealtapet noe. Produksjonspotensialet på arealer som går tapt vurderes å være av middels til stor verdi.

Ny E8 med tunnelinnslag ved Nordbotn vil gi konsekvenser med **lite til** middels omfang.

1.1.3 Avbøtende tiltak

For alternativ 1A bør vegens sideterreng minimaliseres slik at skogen i størst mulig grad bevares. Det er også viktig at den enkelte grunneier sikres hensiktsmessig atkomst til sine utmarksteiger.

For alternativ 1B kan inngrepet i Nordbotn reduseres ved terrenghilpasning av skjæringene inn mot tunnelen.

1.2 Reindrift

1.2.1 Dagens bruk

På Tomasjord vil ikke ny E8 berøre reindriftsområder.

Fjellområdene på begge sider av dalføret opp fra Nordbotn er viktige beiteområder for rein, jfr. vedlagte temakart. Over Ramfjordmoen er det trekklei mellom beiteområdene.

Ramfjordmoen er fortsatt et verdifullt beitepotensiale, men bruken av området har avtatt og tilnærmet opphørt etter utbygging av forskningsstasjon og travbane. Høstbeiting på lav er i all hovedsak flyttet til området nordøst for forskningsstasjonen.

Alternativ 1B med tunnelinnslag ved Nordbotn legger beslag på dyrket mark som ikke benyttes som reinbeite. Det er heller ikke trekkleier i dette området.

1.2.2 Tiltakets konsekvenser

Alternativ 1A gir små konsekvenser for dagens reindrift på Ramfjordmoen. Det er lite sannsynlig at reindriftnæringen vil gjenoppta aktivitetene i nærmeste framtid. Alternativet gir ingen vesentlige konsekvenser for reindrift.

Alternativ 1B, med tunnelinnslag ved Nordbotn, berører i hovedsak dyrket mark og vil ikke berøre områder med verdi for reindrift.

Konsekvensenes omfang fastsettes til **lite/ingen** for både alternativ 1A og 1B.

1.2.3 Avbøtende tiltak

Anleggstrafikk og massedeponering bør reguleres på en slik måte at ulemper for reindrift minimaliseres.

Det kan være aktuelt med faunapassasjer, selv om trafikkmengdene i utgangspunktet ikke tilsier dette. Viltgjerder etableres eventuelt i sammenheng med slike passasjer.

1.3 Jakt, fiske og annen utmarksnæring

1.3.1 Dagens bruk

På Tomasjord vil ikke ny E8 berøre jakt, fiske eller annen utmarksnæring.

Det er trekkveier for elg over store deler av Ramfjordmoen. Det finnes ikke detaljerte data for nærmere kvantifisering av elgtrekk i området. Det kan likevel antas at forskningsstasjonen og travbanen har vært forstyrrende elementer for elgens trekkruiter og beiting på Ramfjordmoen.

1.3.2 Tiltakets konsekvenser

På Tomasjord og i Nordbotn (alternativ 1B) vil tiltaket ikke gi konsekvenser for jakt, fiske og annen utmarksnæring.

På Ramfjordmoen er det flere trekkveger som vil komme i konflikt med tiltaket, alternativ 1A. Tiltakets konsekvenser for storviltets vandringer på Ramfjordmoen kan derfor bli betydelige med tilhørende endrede betingelser for jakt i området. Tiltaket og spesielt alternativ 1A vil også gi øket risiko for elgpåkjørsler.

Det er ikke mulig på forhånd å kvantifisere endringene tiltaket vil føre med seg, men det anslås at alternativ 1A vil gi **middels negativ** konsekvens for jakt på Ramfjordmoen.

Tiltaket gir ingen konsekvens for fiske.

1.3.3 Avbøtende tiltak

Det kan være aktuelt å anlegge faunapassasjer på Ramfjordmoen (alternativ 1A).

2 BESKRIVELSE AV TILTAKET

2.1 Bakgrunn for plan- og utredningsarbeidet

Hensikten med tiltaket er å forkorte kjøredistansen for trafikantene på Europaveg 8 mellom Ramfjord og Tromsdalen, som er den viktigste innfartsvegen til Tromsø.

Tiltaket kan innkorte avstanden mellom Ramfjordmoen/Fagernes og Tomasjord fra ca 26/24 km til ca. 12,5 og 12,9 km.

Prosjektet har en mulig kostnadsramme over 400 millioner kroner. Tiltaket er derfor et vedlegg I – tiltak som utløser krav om konsekvensutredning etter reglene i plan- og bygningslovens kap. VII a og tilhørende forskrift om konsekvensutredninger av 21. mai 1999. Det skal derfor utarbeides konsekvensutredning for tiltaket. Utredningen skal oppfylle de kravene som er stilt i dette utredningsprogrammet.

2.2 Tiltaksområdet

Tiltaksområdet strekker seg fra Ramfjordmoen/Nordbotn i sørøst til Tomasjord i nordvest inkludert nåværende E8 i dagen mellom Tomasjord og Ramfjord (alt.0).

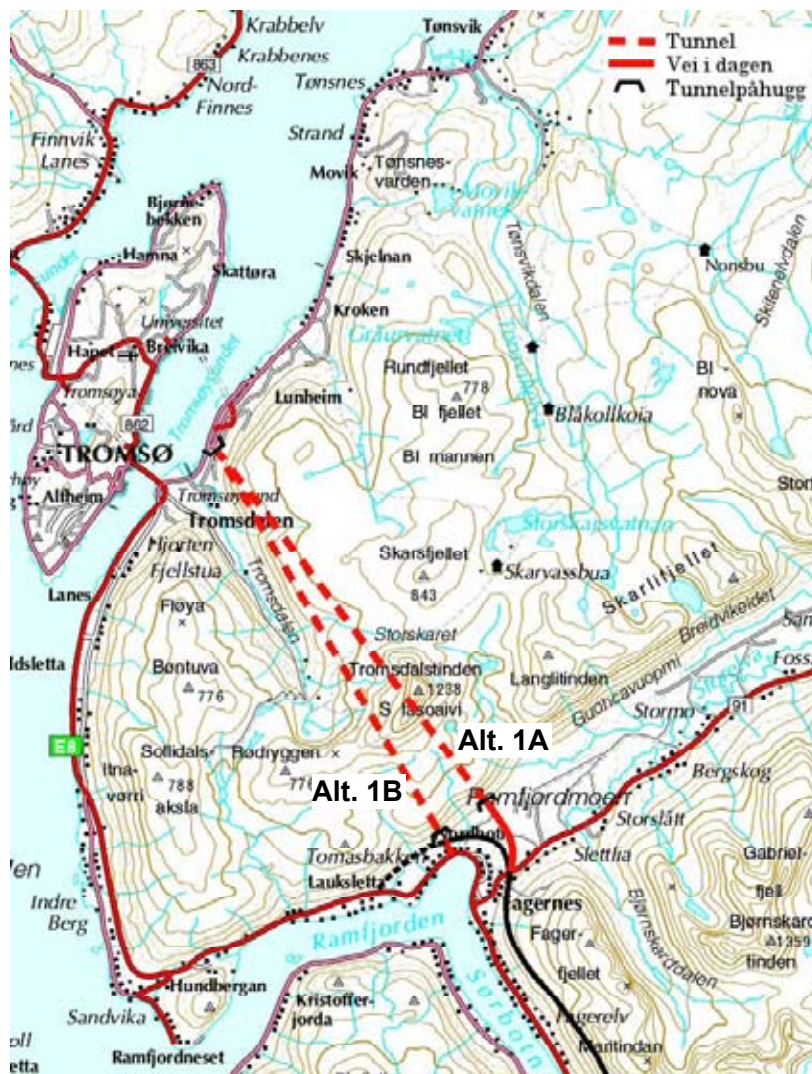
2.3 Beskrivelse av alternativer

2.3.1 Alternativer

I meldingen for tiltaket ble det presentert 3 tunnelalternativer. I tillegg er det i brev fra Vegdirektoratet, datert 22.03.2004, åpnet for en variant til ett alternativ (1A), slik at det totalt er 4 alternativer. I denne utredningen er det fokusert på 2 alternativer, begge med påhugg på Tomasjord. Disse er

Alternativ 1A: Lang tunnel Ramfjordmoen – Tomasjord

Alternativet forutsettes å knytte seg til en omlagt E8 der denne krysser Rv 91, ca 1,5 km øst for dagens kryss mellom E8 og Rv 91 på



Figur 1 Tiltaksområdet og alternativ 1A og 1B

Fagernes. Utformingen av dette krysset er foreløpig ikke planlagt. Videre fortsetter vegen i dagsone på 1,8 km, først mot nord og deretter i en stor sving mot nordvest syd for Hestesletta og like i overkant av Nordbotndalen. De siste 600 meterne inn mot tunnelpåhugget går vegen i rett strekning og går inn i fjellet mellom Sennli- og Sennavatnan. Lengden på tunnelen er ca. 10,7 km.

Den vestre dagsonen av tunnelen ligger i forlengelsen av stikkveg mellom Evjenvegen og Tomasjordvegen, mellom Evjenvegen 65 og 67. På grunn av fjelldekningen her, vil tunnelen bli anlagt som en ca. 70 meter lang betongkulvert fra umiddelbart vest for Evjenvegen og østover. Fra tunnelportalen er det ca. 100 meter til senterlinja på dagens E8. Krysset her vil bli en rundkjøring.

Alternativ 1B: Lang tunnel Tomasjord - Nordbotn.

Vegen tar av fra dagens E8-trasé i Nordbotn og går i dagen på en strekning på 250 meter, gjennom en opptil 15 meter høy skjæring inn mot tunnelpåhugget. Tunnellengden er 11,1 km. Dagsonen og kryss med E8 på Tomasjord er likt som i alternativ 1A.

Den vestre dagsonen av tunnelen ligger i forlengelsen av stikkveg mellom Evjenvegen og Tomasjordvegen, mellom Evjenvegen 65 og 67. På grunn av fjelldekningen her, vil tunnelen bli anlagt som en ca. 70 meter lang betongkulvert fra umiddelbart vest for Evjenvegen og østover. Fra tunnelportalen er det ca. 100 meter til senterlinja på dagens E8. Krysset her vil bli en rundkjøring.

Det er alternativ 1A og 1B som utredes i foreliggende temarapporter.

De øvrige alternativene, beskrevet kort nedenfor, vil bli utredet i egne rapporter. Disse alternativene er:

Alternativ 2: Kort tunnel Nordbotn - Øvre Tromsdalen (Området Dalheim).

Lengde ca 6,6 km for selve tunnelen, total veglengde noe over 11 km fram til E8 i Tromsdalen ved Tromsdalselva/Småbåthavna. Tunnelen kommer ut i dagen øverst i Tromsdalen. Den må etter all sannsynlighet kombineres med lokkløsning eller flere mindre tunneler for å avdempe skadevirkninger nedover i Tromsdalen.

Dette hovedalternativet har flere underalternativ i form av tunneler/veg i dagen/lokk løsninger på strekningen Øvre Tromsdalen - E8 ved Småbåthavna.

Alternativ 3: Lang tunnel Nordbotn – Novakrysset (Rundkjøring E8).

Lengde ca 10,5 km. Tunnelen kan munne ut direkte til nåværende rundkjøring på E8. Påhuggsforhold og geologiske forhold blir delvis undersøkt av Vegvesenet i arbeidet med kommunedelplanen for Tromsdalen sentrum.

Nesten hele denne traséen blir i tunnel gjennom Fløyfjellet og Tromsdalstinden. Nova-krysset knytter sammen E8 med Bruveien og Solstrandveien forbi 2 kjøpesentre.

2.3.2 0-alternativet

0-alternativet innebærer en E8 som hovedinnsfartsåre til Tromsø uten tunnel mellom Tromsdalen – Ramfjord. 0-alternativet følger dagens trasé på hele strekningen. Det er ikke kjent at det er planlagt tiltak på vegen, og det tas derfor utgangspunkt i dagens situasjon.

Vegvesenet har utredet flere alternative omlegginger av E8 på strekningen Sørbotn-Lauksletta (vest for Nordbotn). Det er også vedtatt kommunedelplan etter det såkalte Fagernesalternativet, som går gjennom Fagernes, deler bygda i 2 og følger dagens trasé fra svingen i Nordbotn. Vei bak/nord for bebyggelsen er et forkastet alternativ som kommunen har bedt om å få fram pånytt i form av ny

reguleringsplan. Kommunen har ikke bedt om vestre alt (på vestsiden av Sørbotn og i bru over Ramfjorden til lauksletta), men får det som en mulighet fra Vegvesenet.

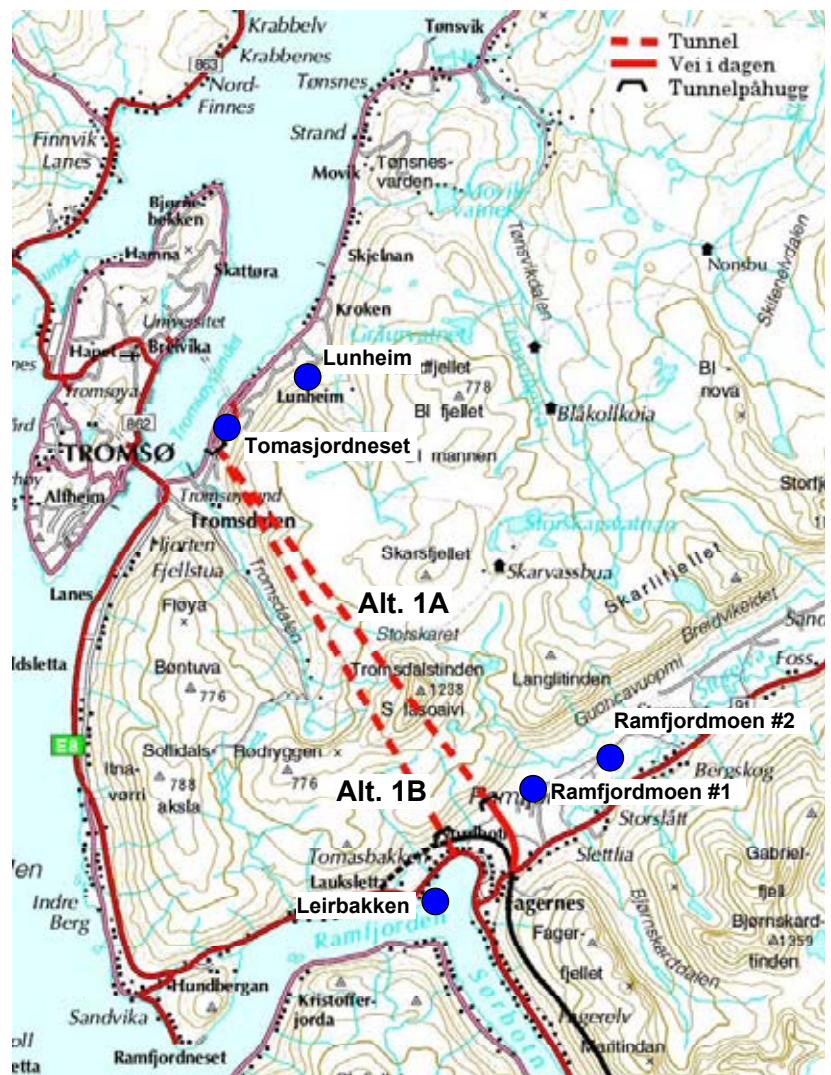
Denne utredningen beskriver ikke i forhold til vedtatt plan, men i forhold til dagens situasjon.

Avstanden Fagernes – Tromsøysundtunnelen er på ca 24 km.

0-alternativet fungerer som referanse for vurdering av de øvrige alternativene, og beskriver en tenkt fremtidig situasjon uten at tiltaket er gjennomført.

2.3.3 Massedeponier

Det er 5 alternative lokaliseringer av massedeponier. Avhengig av behov kan flere av disse benyttes samtidig. Massedeponiene er forutsatt som midlertidige deponier.



Figur 2 Alternative massedeponier markert med blått

3 JORD- OG SKOGBRUKSRESSURSER

3.1 Innledning

3.1.1 Utdrag fra utredningsprogrammet:

Vegens forbruk av areal beregnes sammen med kvalitet av dyrket mark og skog. Konsekvenser for hvert område beskrives. Driftsulemper og avbøtende tiltak vurderes. Arbeidet gjennomføres i samråd med Landbruksavdelingen hos Fylkesmannen i Troms.

3.1.2 Influensområdet

For jord- og skogbruk er influensområdet i utgangspunktet identisk med det faktiske terrenginngrepet. Eventuelle begrensninger i arealbruk og/eller etablering av bygninger eller installasjoner med driftsmessig betydning kan komme i tillegg. For alternativ 1A over Ramfjordmoen er det benyttet en gjennomsnittlig bredde for arealbeslaget på 15 m. For alternativ 1B ved Nordbotn er det ved beregning av arealtap tatt hensyn til at vegen vil gå i dyp skjæring. Generelt vil influensområdet variere mye alt etter hvordan vegen legges i terrenget. Fyllinger og skjæringer vil føre til bredere influensområde enn der vegen blir lagt i terreng. Dagens E8 mellom Fagernes og byområdet inngår også i influensområdet.

I anleggsperioden vil influensområdet på enkelte strekninger bli noe bredere enn det faktiske terrenginngrepet. Dette på grunn av framføring av anleggsmaskiner, lagring av materiell, mellomlagring av masse etc. Slike arealer er ikke medregnet i arealbeslaget nedenfor. Det må kunne forutsettes at midlertidig arealbeslag i anleggsperioden avtales fortløpende med aktuelle grunneiere.

3.1.3 Metode og datagrunnlag

Landbrukskontoret i Tromsø kommune har bidratt med opplysninger om driftsformer og produksjonspotensiale i områder hvor alternativene innebærer arealbeslag. Videre er det vært kontakt med landbruksavdelingen ved Fylkesmannen i Troms. For øvrig er befaringsundersøkelse supplert med opplysninger i økonomisk kartverk lagt til grunn for vurderinger og beregninger.

3.2 Dagens situasjon

På Tomasjord vil ikke ny E8 berøre landbruksarealer. Beskrivelsen nedenfor gjelder derfor utelukkende vegalternativene ved henholdsvis Nordbotn og over Ramfjordmoen.

3.2.1 Beskrivelse av tiltaksområdet

I Nordbotn vil ny E8 gå over fulldyrket jord før tunnelinnslag. I dette området er det generelt mye dyrket jord i drift med tilhørende husdyrhold.

På Ramfjordmoen dominerer gran- og bjørkeskog. Granskogen i østlige del av moen er plantet og i god vekst. Bjørkeskogen veksler mellom tett kratt og mer åpne partier, og inn mot tunnelinnslaget vil vegen krysse myrstrekninger. I bjørkeskogen foregår noe plukkhogst. Granskogen er ikke hogstmoden. Det er ingen planer for oppdyrking av området som beslaglegges av tiltaket.

3.2.2 Fremtidig situasjon uten gjennomføring av tiltaket (0-alternativet)

Dersom tiltaket ikke gjennomføres, vil en videre økning av trafikken kunne gi noe mer barriere i forhold til drifting av jordbrukseiendommer i Nordbotn.

En omlegging av E8 i Ramfjord vil berøre jordbruksområder i varierende grad, avhengig av alternativ. Dette blir belyst i egen utredning fra Statens vegvesen.

3.3 Konsekvenser av tiltaket

3.3.1 Konsekvenser i anleggsperioden

Tiltaket vil i utgangspunktet ikke gi spesielle konsekvenser i anleggsperioden. Det forutsetter at riggområder ikke legges til områder som har verdi i forhold til jord- og skogbruk. Riggområder er foreløpig ikke planlagt. Anleggstrafikk antas å ha ingen konsekvenser for jord- og skogbruk.

3.3.2 Konsekvenser ved Tomasjord (alternativ 1A og 1B)

Ved Tomasjord vil ny E8 ikke berøre landbruksarealer. Delparsellen ved Tomasjord har derfor ingen konsekvenser for jord- og skogbruk.

3.3.3 Konsekvenser på Ramfjordmoen

I området Nordbotn-Ramfjordmoen er det 2 alternativer for ny E8 med tilhørende tunnelinnslag. Begge alternativene berører landbruksarealer. I Nordbotn vil alternativ 1B legge beslag på dyrket jord, mens alternativ 1A over Ramfjordmoen beslaglegger skogområder. I utredningen av konsekvenser nedenfor er det lagt vekt på arealbeslag ved vegbygging. Dette fordi arealtap har direkte konsekvenser for landbrukseiendommenes produksjonspotensiale og dermed også virkninger for inntektspotensialet for berørte eiendommer. I tillegg er det pekt på driftsmessige konsekvenser for landbruket ved vegframføring.

Arealbeslag ved bygging av ny veg, alternativ 1A - Ramfjordmoen

Ved beregning av arealtap fra landbruket, er det tatt utgangspunkt i at vegen beslaglegger en bredde på 15 m (veg, sidegrøfter/sideareal, evt. viltgjerder). Nedenfor er tapet av landbruksarealer klassifisert og beregnet.

I tillegg til dette direkte arealbeslaget, vil tiltaket medføre en barriere i forhold til eventuell fremtidig oppdyrking av Ramfjordmoen. Det er ingen kjente planer for dette på nåværende tidspunkt.

Tiltaket medfører en reduksjon av trafikken på dagens E8 mellom Fagernes og Tromsdalen. Dette gir enklere driftsforhold på denne strekningen.

Gnr./brnr	Lengde veg (m)	Arealrap (daa)	Dyrket jord (daa)	Skog (daa)	Merknad
30/1	550	8,3		8,3	Barskog, middels bonitet (dyrkbart lettbrukt)
30/11,12	385	5,8		5,8	Løvsog, middels bonitet
30/28,80,81	230	3,5		3,5	Løvsog
29/2	470	7,1		7,1	Løvsog, middels bonitet (dyrkbart lettbrukt)
29/1	325	4,9		4,9	Løvsog, middels bonitet
Totalt	1960	29,6		29,6	

Arealbeslag ved bygging av ny veg, alternativ 1B - Nordbotn

Fra eksisterende E8 vil ny veg krysse dyrket mark over en strekning på i underkant av 250 m før innslag i tunnel mot Tomasjord. Vegparsellen vil starte i terrengnivå, men senere gå i skjæring som gradvis blir dypere inn mot tunnelinnslaget. Utformingen av skjæringene vil i noen grad være bestemmende for størrelsen på arealbeslaget. I beregning av arealrap nedenfor er det tatt utgangspunkt i at selve vegbanen vil kreve 8 m mens bredde på skjæring vil øke fra 0 ved vegens startpunkt til ca 70 m inne ved tunnelinnslaget. Det er tatt utgangspunkt i at skjæringsskråninger ikke blir produktiv jordbruksjord og derfor blir å betrakte som arealrap. Terrengtilpasninger kan imidlertid redusere denne delen av arealrapet noe.

Det er eiendommen gnr 28/2 som taper arealer ved eventuell utbygging av alternativ 1B. Eiendommen består av 46 daa jordbruksareal og 689 daa utmark. Dyrket mark leies i dag bort til nabobruket som utnytter arealet til hestehamn og beite.

Gnr./brnr	Lengde veg (m)	Arealrap (daa)	Dyrket jord (daa)	Skog (daa)	Merknad
28/2	(vegtrasé) 250		2		Gjelder vegtrasé. Lettbrukt jord.
28/2	(tosidig skjæring) 250		10		Gjelder skjæring. Lettbrukt jord.
Totalt			12		

Tiltaket medfører en reduksjon av trafikken på dagens E8 mellom Nordbotn og Tromsdalen. Dette gir enklere driftsforhold på denne strekningen.

3.3.4 Virkninger for jord- og skogbruk

Virkningenes omfang er nedenfor uttrykt som endring i produksjonspotensiale, dvs. arealer som går tapt.

0-alternativet

En trafikkvekst på eksisterende E8 kan innvirke på jord- og skogbruket på den måten at ferdsl på og kryssing av vegen med materiell kan bli vanskeligere.

Alternativ 1A

Det går tapt 8,3 daa plantet granskog i området hvor ny veg tar av fra eksisterende E8. Skogen er av middels bonitet og ikke hogstmoden. Barskogarealet er dyrkbart.

Resten av ny vegstrekning mot tunnelinnslag består i hovedsak av løvskog, vesentlig bjørk. I alt 21,3 daa løvskog går tapt. Det meste av løvskogen har middels bonitet og 15,1 daa er dyrkbart.

Produksjonspotensialet på arealer som går tapt kan gjennomgående karakteriseres å være av middels verdi.

Alternativ 1B.

Dette alternativet går over dyrket jord på hele strekningen fra eksisterende E8 og fram til tunnelinnslag. Jorda er klassifisert som lettbrukt og benyttes til grasproduksjon/beite. Det går tapt 12 daa fulldyrket jord med høyt produksjonspotensiale ved utbygging etter alternativ 1B.

Produksjonspotensialet på arealer som går tapt vurderes å være av middels til stor verdi.

3.3.5 Sammenstilling av konsekvenser

Tapet for produktive landbruksarealer er klart størst ved alternativ 1A, i alt 29,6 daa med barskog og løvskog. Enkelte eiendommer blir delt opp av ny veg, men dette innebærer ikke nevneverdige driftsmessige konsekvenser. Konsekvensenes omfang for jord- og skogbruksressurser er **lite til middels** ved ny E8 over Ramfjordmoen.

Ved utbygging etter alternativ 1B blir arealtapet 12 daa. Dette er i sin helhet dyrket jord med høyt produksjonspotensiale for husdyrbeite og grasproduksjon. Alternativet krysser en driftsenhet og gir en uheldig aronderingsmessig situasjon for denne. Driftsmessig vil det være ulemper knyttet til framtidig utnyttelse av beite på begge sider av trafikkert veg. All annen utnyttelse av dyrket jord blir også vanskeliggjort av ny veg. Ny E8 med tunnelinnslag ved Nordbotn vil gi konsekvenser med **lite til middels** omfang.

3.3.6 Konsekvenser for landbruket ved deponering av overskuddsmasse

Tomasjord

Ved Tomasjord skal 2 deponiområder vurderes:

Tomasjordneset

Alternativet berører ikke landbruksarealer.

Steinbruddet ved Lunheim/Kroken

Alternativet berører ikke landbruksarealer.

Nordbotn/Ramfjordmoen

Det maksimale volum med masser som skal deponeres er 650.000 m³ spredt over 2 år. Maks midlertidig lagring er 2 måneder, dvs. et volumbehov på 55.000 m³ eller 12 – 15.000 m². Gjennomsnittlig behov vil være vesentlig mindre.

Det er pekt på 3 mulige deponiområder i området Nordbotn-Ramfjordmoen:

Leirbakken

Området er særlig aktuelt som deponilokalitet hvis vegalternativet med påhugg i Nordbotn blir valgt. Deponering av masser i dette området vil ikke legge beslag på landbruksarealer i drift.

Ramfjordmoen #1 (gnr/brnr 29/1)

Området strekker seg fra Fossevollen og sørover til Sennlivatnan langs foten av fjellskråningen. Deponiet vil legge midlertidig beslag på områder med bjørkeskog. Det foreligger ikke tilstrekkelig med data for beregning av størrelse på arealbeslag. Deponiet er særlig aktuelt hvis vegalternativet med påhugg på Ramfjordmoen blir valgt.

Ramfjordmoen #2 (gnr/brnr 30/77)

Deponialternativet ligger øst på Ramfjordmoen og vil legge beslag på bjørkeskog. Størrelsen på arealbeslaget lar seg ikke beregne før mer detaljer om massefordeling og deponiutforming foreligger. Deponiet er særlig aktuelt hvis vegalternativet med påhugg på Ramfjordmoen blir valgt.

3.3.7 Konsekvensenes omfang for jord- og skogbruksressurser ved massedeponering

Ingen av alternativene for massedeponering legger beslag på arealressurser med høyt produksjonspotensiale for landbruket. Verdien av arealene som blir midlertidig beslaglagt på Tomasjord er lav, mens arealressursene som beslaglegges i Ramfjord-Nordbotn **er lav til middels**. Konsekvensenes omfang er lite negativt.

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for tiltaket vil det bli utarbeidet en plan for massedisponering.

3.4 Avbøtende tiltak for jord- og skogressurser

Ved utbygging etter alternativ 1A bør inngrepene i vegens sideterreng minimaliseres slik at skogen i størst mulig grad bevares. Riggområder etc. bør legges på lavproduktiv mark. Videre må den enkelte grunneier få hensiktsmessig adkomst til sine utmarksteiger. For å oppnå gode løsninger på dette bør berørte grunneiere og aktuelle grunneierorganisasjoner kontaktes under det videre planarbeidet for ny E8.

Ved utbygging etter alternativ 1B kan arealtapet reduseres noe ved terrengtilpasning av skjæringer inn mot tunnel. Ved å avrunde skjæringene kan deler av disse benyttes som beite (jfr. også tema landskap med illustrasjon av skjæring inn mot tunnel). Eiendommen gnr. 28/2 blir delt av vegtrasé. Det er viktig at det opprettes god adkomst til eiendommens arealer på begge sider av ny veg.

3.5 Behov for supplerende eller oppfølgende undersøkelser

Det er ikke avdekket behov for supplerende eller oppfølgende undersøkelser vedrørende jord- og skogressurser.

Konsekvensgruppe: MILJØ Oppsummering av konsekvenser for: JORD- OG SKOGBRUKSRESSURSER		
Generell beskrivelse av situasjon og egenskaper	På Tomasjord blir det ingen konsekvenser. Alt 1A og 1B på Ramfjordmoen og i Nordbotn beslaglegger skogsmark og dyrket mark. Dyrket mark som går tapt ved alt. 1B har størst verdi. Massedeponier vil ikke ha nevneverdig negative konsekvenser for landbruket.	Vurdering av verdi: <i>Liten Middels Stor</i> ----- ----- ▲
Kvantitativ og verbal beskrivelse av konsekvenser (omfang) (Positive beløp = besparelse; negative beløp = kostnad)		
Alt. 0 Dagens situasjon med økt trafikk	Omlegging av dagens E8 uten tunnel utredes i eget dokument. Omleggingen vil kunne berøre landbruksarealer	Samlet vurdering a) <i>Prissatte</i> b) <i>Ikke prissatte</i>
Alt. 1A	Noe granskog, men i hovedsak bjørkeskog med middels bonitet går tapt. Omfang: Stort neg. Middels neg. Lite/intet Middels pos. Stor pos. ----- ----- ----- ----- ▲	a) ingen b) middels negativ konsekvens (--)
Alt. 1B	Dyrket mark (grasproduksjon/beite) går tapt og en bruksenhet splittes. Omfang: Stort neg. Middels neg. Lite/intet Middels pos. Stor pos. ----- ----- ----- ----- ▲	a) ingen b) ingen til liten negativ konsekvens (0 / -)
Utelatte konsekvenser		

4 REINDRIFT

4.1 Innledning

4.1.1 Utdrag fra utredningsprogrammet:

Eventuelle beiteområder, trekkleier, flytte- og drivingsleier kartlegges. Sistnevnte har et spesielt vern i Reindriftsloven av 1978. Avbøtende tiltak og spesialområder for reinsdrift som skal fremgå av senere reguleringsplan beskrives spesielt.

Konsekvensark for landbruk (jord/skogbruk/reindrift) lages sammen med evt. temakart.

4.1.2 Influensområdet

På Tomasjord utøves ikke reindrift.

På østsiden av fjellet er det aktuelle influensområdet i prinsippet hele Nordbotn og Ramfjordmoen. I tillegg vurderes forholdene langs eksisterende E8

4.1.3 Metode og datagrunnlag

Det er innhentet informasjon hos Reindriftsforvaltningen om Mauken reinbeitedistrikt. En representant fra reinbeitedistrikt har gitt supplerende faktaopplysninger om det aktuelle influensområdet.

4.2 Dagens situasjon

4.2.1 Beskrivelse av tiltaksområdet

På Tomasjord vil ny E8 ikke berøre reindriftsområder. Beskrivelsen her gjelder derfor utelukkende vegalternativene ved henholdsvis Nordbotn og over Ramfjordmoen.

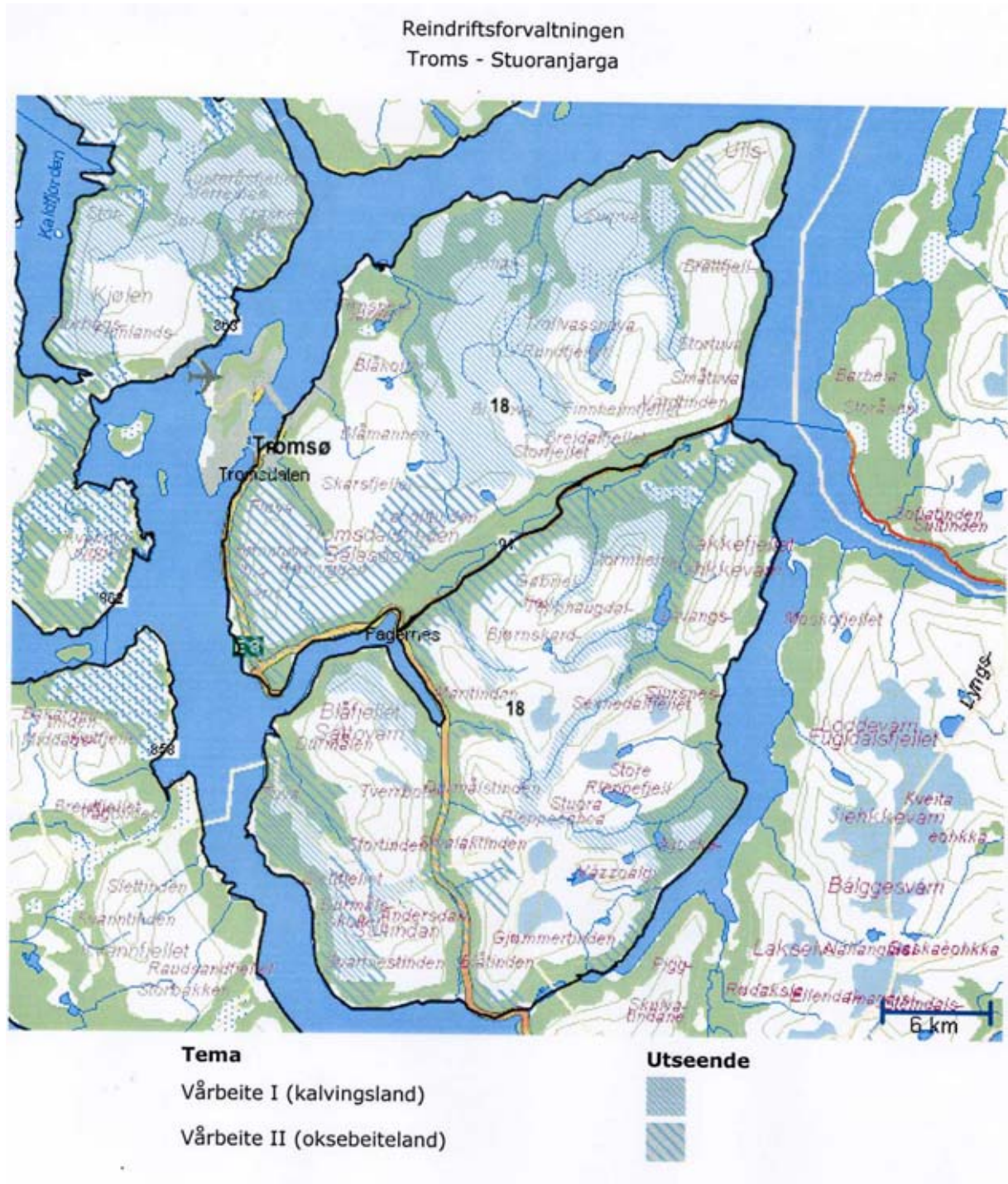
Fjellområdene på begge sider av dalføret opp fra Nordbotn er viktige beiteområder for rein, jfr. vedlagte temakart. Over Ramfjordmoen er det trekklei mellom beiteområdene.

På Ramfjordmoen har reinen tradisjonelt beitet lav. Beitingen har pågått i noen uker om høsten i området hvor alternativ 1A er foreslått lagt. Selv om området her fortsatt er et verdifullt beitepotensiale, har bruken av området avtatt og tilnærmet opphørt etter utbygging av forskningsstasjon og travbane. Høstebeiting på lav er nå i all hovedsak flyttet til området nordøst for forskningsstasjonen.

Trasé for alternativ 1A over Ramfjordmoen vil gå i et område som tidligere var hovedtrekklei for rein over Ramfjordmoen. Utbygging av forskningsstasjon og travbane har forringet områdets egnethet som trekklei. Hovedtrekklei er nå nordøst for forskningsstasjonen.

Alternativ 1B med tunnelinnslag ved Nordbotn legger beslag på dyrket mark som ikke benyttes som reinbeite. Det er heller ikke trekkleier i dette området.

Verdien av Nordbotn – Ramfjordområdet fastsettes til **liten til middels** for reindrift.



Figur 3 Vårbeite I (kalvingsland) og vårbeite II (oksebeiteland) i områdene omkring Nordbotn – Ramfjordmoen



Figur 4 Høstbeite I (parringsland) og høstbeite II (tidlig høstland) i områdene omkring Nordbotn - Ramfjordmoen



Figur 5 Høstvinterbeite I (intensiv bruk) og høstvinterbeite II (spredt bruk) samt treckleier i området omkring Nordbotn – Ramfjordmoen

4.2.2 Fremtidig situasjon uten gjennomføring av tiltaket (0-alternativet)

Uten utbygging av ny E8 vil dagens situasjon for reindrift bli uendret. Konsekvenser ved eventuell omlegging av eksisterende E8 utredes i kommunedelplan.

4.3 Konsekvenser av tiltaket

4.3.1 Konsekvenser ved Tomasjord

Tiltaket vil ikke innebære noen konsekvenser på Tomasjord

4.3.2 Konsekvenser i Nordbotn og på Ramfjordmoen

På Ramfjordmoen vil alternativ 1A krysse et område som tidligere ble benyttet til høstbeite og trekklei. Bruken av området har på det nærmeste opphørt pga. utbygging av forskningsstasjon og travbane. Alternativ 1A får derfor små konsekvenser for dagens reindrift. Området har imidlertid fortsatt et potensiale både som beiteområde og trekklei selv om det er lite som tyder på at reindriftnæringen vil gjenoppta aktivitetene i nærmeste framtid.

Alternativ 1B, med tunnelinnslag ved Nordbotn, berører i hovedsak dyrket mark og vil ikke berøre områder med verdi for reindrift.

4.3.3 Omfanget av konsekvenser i anleggs- og driftsfase

Siden beiteområder og trekkleier er flyttet til området nordøst for forskningsstasjonen, vil heller ikke alternativ 1A medføre noen vesentlige konsekvenser for reindriften. I anleggsperioden kan økt trafikk medføre ulemper for reindrift.

Anleggs- og driftsfasen vil ikke innebære noen konsekvenser for reindriftnæringen ved utbygging etter alternativ 1B i Nordbotn.

Konsekvensenes omfang fastsettes til **lite/ingen** for både alternativ 1A og 1B.

4.3.4 Konsekvenser for reindrift ved deponering av overskuddsmasse

Tomasjord

Massedeposering på 2 foreslåtte lokaliteter på Tomasjord vil ikke få noen innvirkning for utøvelse av reindrift.

Nordbotn/Ramfjordmoen

Det er sannsynlig at 2 foreslåtte deponiområder på Ramfjordmoen ligger nær beite og trekkleier for rein. Virksomheten på deponiene vil kunne virke forstyrrende på beiting og reintrekk.

4.4 Avbøtende tiltak for reindrift

Anleggstrafikk og massedeposering bør reguleres på en slik måte at ulemper for reindrift minimaliseres.

Det kan være aktuelt med faunapassasjer, selv om trafikkmengdene i utgangspunktet ikke tilsier dette. Viltgjerder etableres eventuelt i sammenheng med slike passasjer.

Konsekvensgruppe: MILJØ		
Oppsummering av konsekvenser for: Reindrift		
Generell beskrivelse av situasjon og egenskaper	På Ramfjordmoen er det verdifulle beiteområder (høstbeite lav) for rein. Områdene er lite brukt pga. gjennomført utbygging.	Vurdering av verdi: <i>Liten Middels Stor</i> ----- ----- ▲
Kvantitativ og verbal beskrivelse av konsekvenser (omfang) (Positive beløp = besparelse; negative beløp = kostnad)		
Alt. 0 Dagens situasjon med økt trafikk	Fortsatt bruk av eksisterende veg vil ikke få nevneverdig betydning for reindrift.	Samlet vurdering <i>a) Prissatte</i> <i>b) Ikke prissatte</i>
Alt. 1A	Ny E8 over Ramfjordmoen vil ikke ha vesentlig betydning for reindrift. Anleggstrafikk og massedeponering nær beiteområder og trekkeier kan forstyrre reindrift. Omfang: Stort neg. Middels neg. Lite/intet Middels pos. Stor pos. ----- ----- ----- ----- ▲	a) ingen b) ingen til liten negativ konsekvens (0 / -)
Alt. 1B	Trasé for alternativ 1B vil ikke berøre områder av verdi for reindrift. Omfang: Stort neg. Middels neg. Lite/intet Middels pos. Stor pos. ----- ----- ----- ----- ▲	a) ingen b) ingen negativ konsekvens (0)
Utelatte konsekvenser	Ingen utelatte konsekvenser	

4.5 Behov for supplerende eller oppfølgende undersøkelser

Det er ikke avdekket behov for supplerende eller oppfølgende undersøkelser vedrørende reindrift.

5 JAKT, FISKE OG ANNEN UTMARKSNÆRING

5.1 Innledning

5.1.1 Utdrag fra utredningsprogrammet:

Det undersøkes om veglinjene berører uttak av vilt og ferskvannsfisk, herunder fare for fallvilt. Lokalt grunneierlag og jakt- og fiskeforening samt Tromsø kommune kontaktes om dette.

5.1.2 Influensområdet

På Tomasjord utøves ikke jakt, fiske eller annen utmarksnæring.

På østsiden av fjellet er det aktuelle influensområdet i prinsippet hele Nordbotn og Ramfjordmoen.

Traséen langs E8 mellom Fagernes og Tromsdalen vurderes også.

5.1.3 Metode og datagrunnlag

Viltområdekart fra Tromsø kommune datert 2004 og opplysninger fra kommunedelplan fra 1997 er lagt til grunn for vurderingene. Som supplement er det innhentet personlige meddelelser fra skog- og utmarksveileder i Tromsø kommune.

5.2 Dagens situasjon

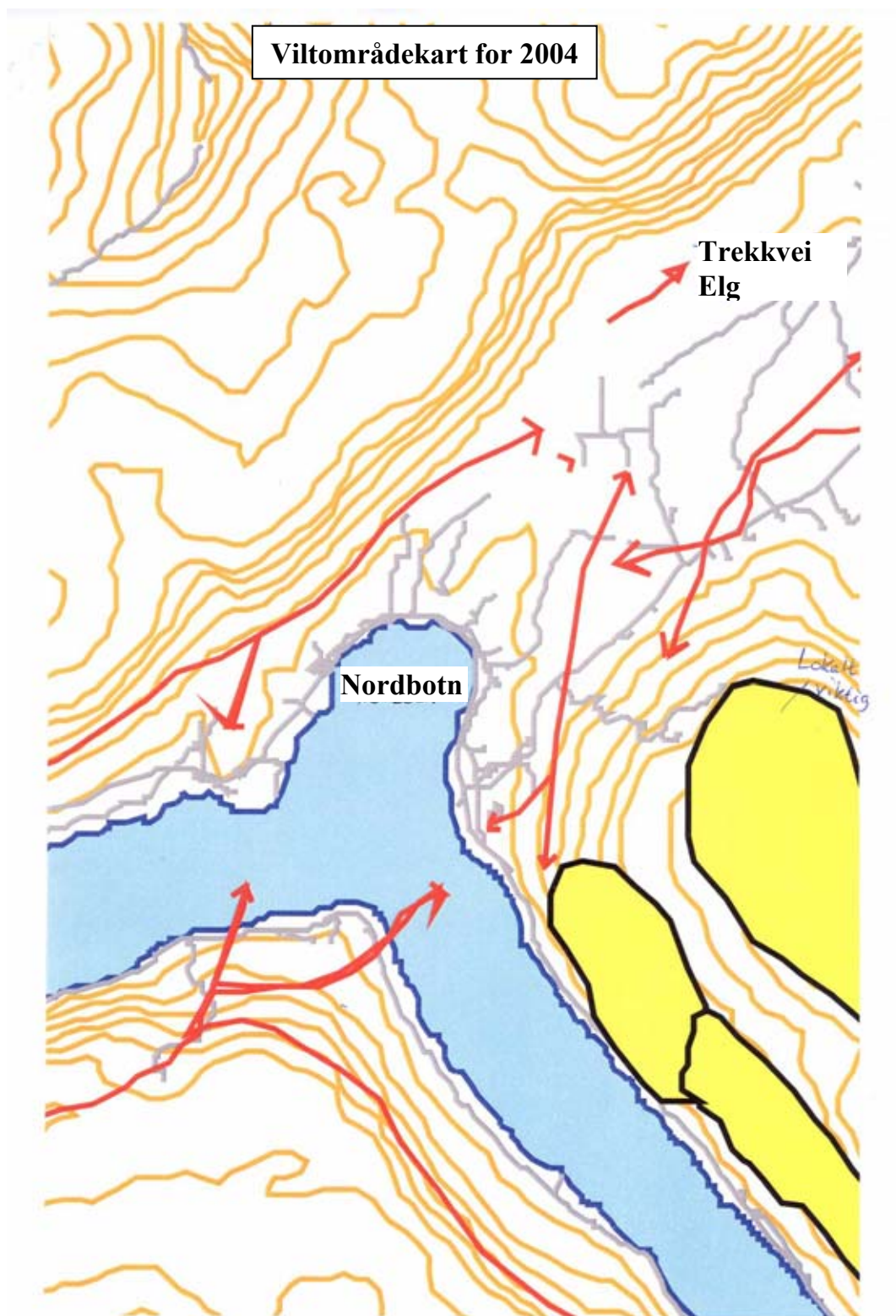
5.2.1 Beskrivelse av tiltaksområdet

Ramfjordmoen (alternativ 1A) består av noe plantet granskog og for øvrig bjørkeskog og myr. Det er trekkveger for elg over store deler av Ramfjordmoen. Området er en del av et viktig elgvald som strekker seg over mot Breivikseidet. Det har ikke vært mulig å hente ut detaljerte data for nærmere kvantifisering av elgtrekk i området.

Det må antas at utbygging av forskningsstasjon og travbane har vært forstyrrende elementer for elgens trekkruiter og beiting på Ramfjordmoen.

Grunneierne henter ut ved og trevirke fra sine respektive eiendommer på Ramfjordmoen.

Det er ikke registrert fiskeinteresser i områder som blir berørt av alternativene for ny E8.



Figur 6 Trekkruiter for elg over Ramfjordmoen

5.2.2 Fremtidig situasjon uten gjennomføring av tiltaket (0-alternativet)

Økt trafikk på E8 mellom Fagernes og Tromsdalen vil ha ingen effekt på fiske og jakt.

5.3 Konsekvenser av tiltaket

5.3.1 Konsekvenser ved Tomasjord

Tiltaket vil ikke innebære noen konsekvenser på Tomasjord

5.3.2 Konsekvenser i Nordbotn og på Ramfjordmoen

Det er et omfattende nett med trekkveger for elg over Ramfjordmoen, jfr. utsnitt av viltområdekart. En spesielt viktig trekkveg løper langs fjellsida i nordvest og krysser begge vegalternativene nær tunnelinnslagene. Det er også trekkveger for elg mer sentralt på moen og langs fjellsida i sørøst. Elgtrekkene følger dalføret og vil derfor krysse ny E8, flere steder. Dette gjelder spesielt alternativ 1A. Det er elgtrekk i området gjennom hele året.

Det viktigste elgvaldet i Tromsø kommune er Breivikeidet og Ramfjordområdet.

Det er ingen konsekvenser for fiske.

5.3.3 Omfanget av konsekvenser i anleggs- og driftsfase

Siden trekkruiter for elg krysses av begge vegalternativene kan konsekvensene, uavhengig av trasévalg, bli betydelige for storviltets vandringer. Dette vil i sin tur kunne føre til endrede betingelser for jakt i området. Alternativ 1A over Ramfjordmoen vil utvilsomt være det mest forstyrrende element for elgens trekkveger.

Når ny veg legges til et område med mye storvilt, øker risiko for elgpåkjørsler med tilhørende skader på mennesker, dyr og materiell. Det vil kunne bli nødvendig å anlegge ledegjerder og eventuelt viltkryssinger i området.

Det er ikke mulig på forhånd å kvantifisere hvilke endringer i storviltets bevegelser en ny veg vil føre til. Hvis det anses nødvendig å bygge viltgjerde over Ramfjordmoen vil dette innebære endringer i viltets bevegelsesmønster. Det er heller ikke mulig å vurdere om eventuelle endringer i trekkruiter vil få konsekvenser for forekomst av elg i tilstøtende områder.

Virksomheter for elgjakt

Det kan ikke utelukkes at bygging av ny E8 vil forringe jaktmulighetene i Nordbotn og på Ramfjordmoen. Det lar seg ikke gjøre å kvantifisere eventuelle endringer i betingelsene for elgjakt. Men siden særlig alternativ 1A griper inn i elgens trekkveger anslås konsekvensenes omfang å bli **middels**.

5.3.4 Konsekvenser for jakt, fiske og annen utmarksnæring ved deponering av overskuddsmasse

Tomasjord

Massedeposering på 2 foreslåtte lokaliteter på Tomasjord-siden vil ikke få noen innvirkning for utøvelse av jakt, fiske og annen utmarksnæring.

Nordbotn/Ramfjordmoen

Det er sannsynlig at 2 foreslåtte deponiområder på Ramfjordmoen ligger nær trekkveger for elg. Deponering av sprengstein vil kunne virke forstyrrende på viltets trekkveger over moen.

5.4 Avbøtende tiltak for jakt, fiske og annen utmarksnæring

Det viktigste tiltaket for storvilt og dermed også for jakt på storvilt er bygging av faunapassasjer. Dette er særlig viktig for alternativ 1A over Ramfjordmoen.

Ny E8 kan utvilsomt utløse konflikt mellom viltets vandringer og biltrafikk. Hvis denne konflikten løses med viltgjerder, eventuelt i kombinasjon med faunapassasjer, bør grunneiere og lokale jakt- og fiskeorganisasjoner medvirke i planlegging av tiltakene.

5.5 Behov for supplerende eller oppfølgende undersøkelser

Det blir sannsynlig behov for registreringer av eventuelle endringer av trekkruiter for storvilt under og etter vegbygging. Det blir trolig også behov for å registrere omstendigheter omkring ulykker som oppstår i møte mellom bil og vilt.

Konsekvensgruppe: MILJØ		
Oppsummering av konsekvenser for: JAKT, FISKE OG ANNEN UTMARKSNÆRING		
Generell beskrivelse av situasjon og egenskaper	Nordbotn/Ramfjordmoen er en del av et viktig elgvald i Tromsø kommune. Begge alternativene krysser elgens trekkruiter.	<i>Vurdering av verdi:</i> <i>Liten Middels Stor</i> ----- ----- ▲
Kvantitativ og verbal beskrivelse av konsekvenser (omfang) (Positive beløp = besparelse; negative beløp = kostnad)		
Alt. 0 Dagens situasjon med økt trafikk	Økt trafikk på eksisterende E8 vil ikke gi konsekvenser i forhold til jakt og fiske.	<i>Samlet vurdering</i> <i>a) Prissatte</i> <i>b) Ikke prissatte</i>
Alt. 1A Ramfjordmoen-Tomasjord	Det er en markert trekkruite for elg langs fjellsida ved tunnelinnslag. En rekke trekkruiter vil krysse ny E8 over Ramfjordmoen. Dette kan føre til endringer i elgens bevegelsesmønster og forringelse av jaktbetingelser. Omfang: Stort neg. Middels neg. Lite/intet Middels pos. Stor pos. ----- ----- ----- ----- ▲	a) ingen b) midels negativ konsekvens (--)
Alt. 1B Nordbotn-Tomasjord	Det er trekkruite for elg langs fjellsida ved tunnelinnslag. Ny veg vil i moderat omfang endre elgens trekkveger, men vil i liten grad forringe jaktgrunlaget. Omfang: Stort neg. Middels neg. Lite/intet Middels pos. Stor pos. ----- ----- ----- ----- ▲	a) ingen b) ingen til liten negativ konsekvens (0 / -)
Utelatte konsekvenser	Ingen utelatte konsekvenser	