

E8 Tindtunnelen - Tromsø kommune

KONSEKVENsutREDNING

TEMARAPPORTER

LANDSKAPSBILDE

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 samler rapporten tar for seg følgende temautredning:

- **Landskapsbilde**

Utredningene av deltemaet er utført i henhold til de føringer som er gitt i fastsatt utredningsprogram. Datainnsamling og utredningsarbeid er utført vinter 2004/2005.

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.

INNHOLD:

1	SAMMENDRAG	3
1.1	DAGENS SITUASJON	3
1.2	TILTAKETS KONSEKVENSER	3
1.3	AVBØTENDE TILTAK	3
2	BESKRIVELSE AV TILTAKET	4
2.1	BAKGRUNN FOR PLAN- OG UTREDNINGSARBEIDET	4
2.2	TILTAKSOMRÅDET	4
2.3	BESKRIVELSE AV ALTERNATIVER	4
3	LANDSKAPSBILDE	7
3.1	INNLEDNING	7
3.2	DAGENS LANDSKAP	8
3.3	VERDI-/SÅRBARHETSVURDERING	12
3.4	FREMTIDIG SITUASJON UTEN GJENNOMFØRING AV TILTAKET (0-ALT.)	12
3.5	TILTAKETS KONSEKVENSER FOR LANDSKAPET	12
3.6	OPPSUMMERING AV KONSEKVENSENE FOR DE ULIKE ALTERNATIVENE	15
3.7	AVBØTENDE TILTAK	17
3.8	BEHOV FOR SUPPLERENDE ELLER OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER	17

1 SAMMENDRAG

1.1 Dagens situasjon

Alle områdene som berøres av tiltaket er mer eller mindre påvirket av menneskelig virksomhet.

På Tomasjord er det i dag et stort boligområde. Langs opprinnelig strandkant går E8. I strandsonene er sjøen fylt ut og brukes som fyllplass.

Området på Ramfjordmoen er preget av stort mangfold og variasjon men har dårlige tilpassede anlegg, som dominerer i dalbotn. Store fjellmassiver på to sider og Tromsdalstind/Sálšoarvi som et blikkfang i nordøst.

Nordbotn domineres av små teiger med beitemark og slåttenger, gårdsbruk og bolighus. Langs fjorden går E8.

1.2 Tiltakets konsekvenser

På Tomasjord blir dagsonen kort og ligger dypt i terrenget. Boligfeltet blir lite berørt. Tiltaket vil gi ingen til små negative konsekvenser.

I Nordbotn vil veien i dagsonen få høye skjæringer nærmest tunnelportalen og vil dele opp kulturlandskapet. Tiltaket vil få middels til små negative konsekvenser for nærområdet. Fjernvirkningen vil bli liten.

På Ramfjordmoen vil dagsonen bli lang og dele landskapsrommet i to. Veien vil skjære gjennom en morenerygg og berøre en dyp ravinedal. Stiv linjeføring medfører at veien går mye på fylling. Tiltaket vil her medføre fra middels til store negative konsekvenser både for fjern- og nærvirkningen.

1.3 Avbøtende tiltak

For å redusere tiltakets konsekvenser for landskapet, bør vegens linjeføring optimaleres videre for å redusere de fysiske inngrepene. Dette gjelder spesielt på Ramfjordmoen (alternativ 1A), der det bør vurderes å unngå inngrep i ravinedalen. På Nordbotn (alternativ 1B) kan tiltakets negative konsekvenser reduseres ved terrengtilpasning.

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 11,3 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).

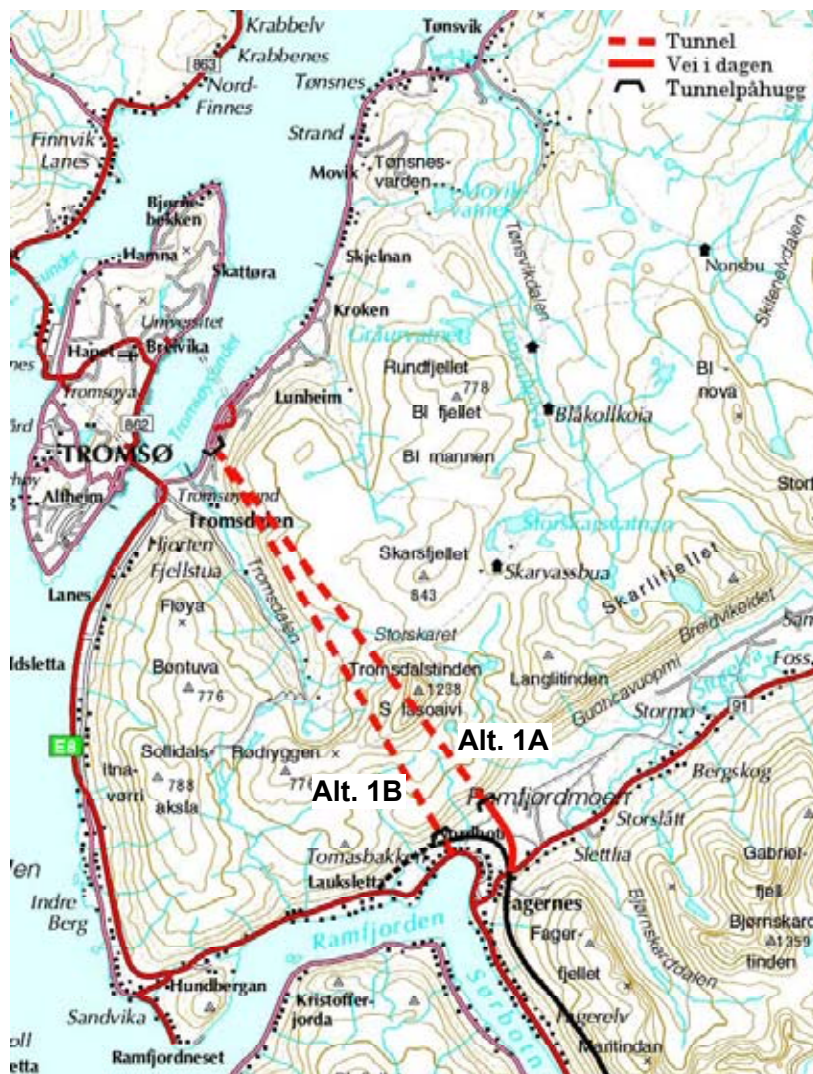
2.3 Beskrivelse av alternativer

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 på nytt 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.

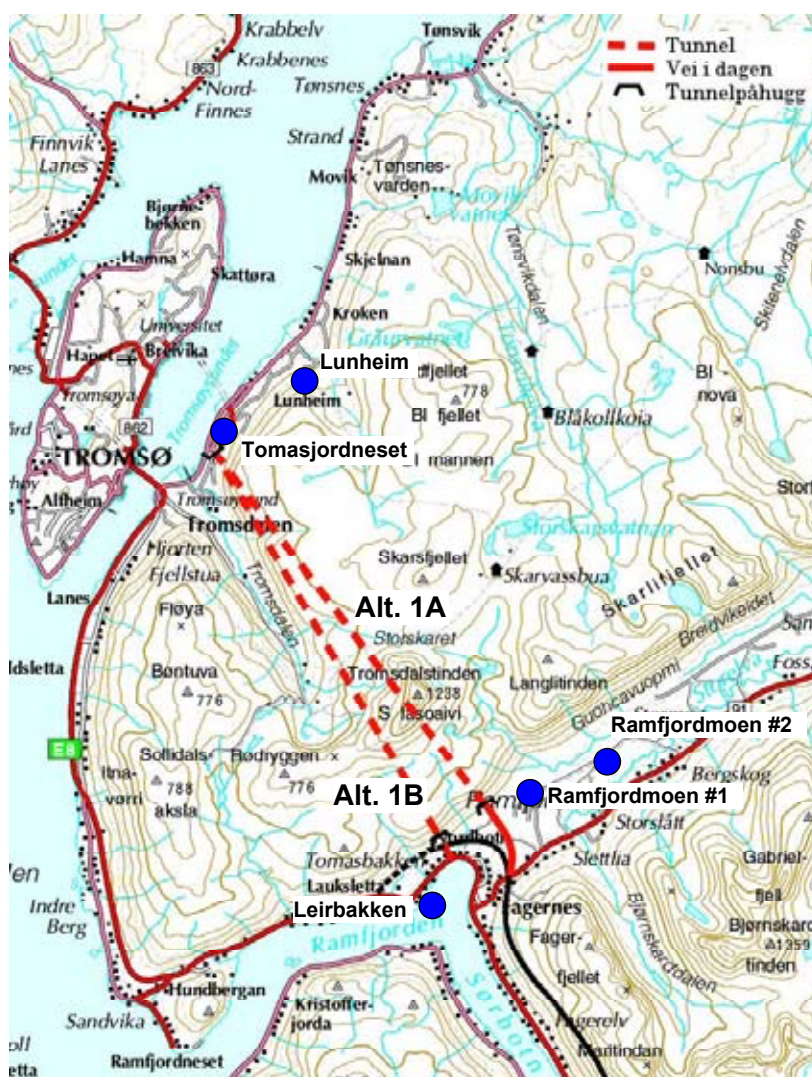
Denne utredningen beskriver ikke i forhold til vedtatt plan, men i forhold til dagens situasjon.

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 LANDSKAPSBILDE

3.1 Innledning

3.1.1 Utdrag fra utredningsprogrammet:

Landskapsanalysen kan bli betydelig mer omfattende for alt 2 enn alt 1 og 3 pga lang vegstrekning i dagen. Analysen kan bl.a. omfatte:

- *Landskapskarakter i regionen med dominerende linje- og høydedrag som topografi, elver, fosser og vann.*
- *Visuelle og estetiske opplevelsesverdier. Dette vurderes i forhold til berørthetsgrad, herunder kulturpåvirkning, bebyggelse, infrastruktur og tekniske anlegg. Dette omfatter:*
- *særegne terrengformer og geologiske trekk*
- *vegetasjons sammensetning og arealbruksstruktur*
- *særpreget kulturlandskap*
- *bebyggelsesstruktur og landemerker*

Det vurderes hvilken innvirkning alternativene kan få på landskapsbildet med spesiell vekt på:

- *tåleevne mot inngrep*
- *oppsplitting og vegens barrierevirkninger*
- *terrengsår i form av store fyllinger og skjæringer*
- *permanente massedeponier*
- *eventuelle bruløsninger*
- *avbøtende tiltak vurderes og beskrives*

Konsekvensene av utbyggingsalternativene illustreres. Fotomontasje, modellfoto, perspektivtegninger o.a. kan benyttes. Landskapsanalysen fremlegges i egen rapport med temakart og konsekvensark for landskapsbilde.

3.1.2 Influensområde

Landskapsinngrep som følge av nye veger og tunneler gir både nær- og fjernvirkning. Influensområdet for nærvirkning vil være selve vegkorridoren og tunnelportalen med nære omgivelser samt områder for deponiområder. Det vil si arealer som påvirkes direkte av tiltaket gjennom fysiske inngrep og/eller visuell nærhet. Influensområdet for fjernvirkning vil være avhengig av vegens linjeføring i forhold til landskapsform og vegetasjon.

3.1.3 Metode for temautredning

I tillegg til *Staten vegvesens Håndbok 140* har *Landskapsplan for Tromsø kommune 1992* vært en viktig kilde til beskrivelse av eksisterende landskap.

3.2 Dagens landskap

3.2.1 Overordnet situasjon

Tiltaksområdet ligger i det som blir betegnet som *Sundregionen* og *Indre fjordregion* i kommunen. Sundregionen karakteriseres av brede strandflater omkranset av fjell med avrundet form. Indre fjordregion karakteriseres av lange forgreina fjordarmer omkranset av høye fjell. Strandflaten har ofte forholdsvis stor bredde og gir grunnlag for jordbruksdrift.

Landskapet i tiltaksområdet er et storskalalandskap der terrenget er oversiktlig og har store landskapsrom. Høydeforskjellene er store. Fra fjorden til de høyeste fjelltoppene er det over 1000 meter.

Landskapets relieff i tiltaksområdet er til dels dramatisk. Det er store høydeforskjeller og dalsidene er bratte med mye løsmateriale. Tunnelen er planlagt gjennom Tromsdalstindsmassivet.

3.2.2 Terrengform og romdannelser

Tomasjord (Alternativ 1A og 1B)

Området på nordsiden av Tromsdalstindmassivet er preget av et stort landskapsrom avgrenset av fjellene på fastlandet, høydedraget på Tromsøya og Tromsøybrua. Tomasjord ligger på fastlandsiden ut mot Tromsøysundet. Tomasjord er en del av et stort boligområde som ligger som et sammenhengende belte i fjellsiden. Langs opprinnelig strandkant går E8, som fortsetter nordover til rundkjøring og videre inn i Avkjørselen fra denne til Tromsøstundtunnelen. I strandsonen er sjøen fylt ut og blir brukt til fyllplass for naturlige masser i forskjellige fraksjoner samt byggeavfall. Næringsbygg ligger i sonen mellom boligfeltet og E8.



Figur 3 Tomasjord med E8, næringsområde og boligfelt.

Ramfjormoen (alternativ 1A)

På østsiden av massivet er de store linjene preget av et landskapsrom formet av Breivikseidet, en stor u- dal, bortimot 2 mil lang, som skjærer gjennom fjellandskapet fra Ramfjorden til Ullsfjorden. Ramfjordmoen ligger i den vestlige delen av dalen. På begge sider av Breivikseidet ligger over 1000 meter høye fjell. Nordvestsiden er formet som en nesten sammenhengende bratt skrent, mens

sørøstsiden består av slakere ller oppbrutt av mindre dalfører. Dalbunnen består av løsmasser hvor elva og sidebekkene har gravd seg ned og dannet dype bekkedaler. Det høyeste punktet i selve dalbunnen er på rundt 90 m.o.h. og ligger på Ramfjordmoen, i forbindelse med en endemorene som strekker seg på tvers av dalbunnen. Endemorenen glir over i en lang sidemorene som følger sørøst-siden av dalen langs fjorden.

Dalbunnen faller slakt ned mot nordøst og Breivik, men faller forholdsvis bratt på Nordbotn-siden. Her er det to markante ravinedaler, Nordbotndalen og Skjellelvdalen, som skjærer seg ned mot fjorden.



Figur 4 Ramfjordmoen med riksveg 91 i forgrunnen, Tromsdalstind og Eiscat- anlegget til høyre på bildet.

Nordbotn (alternativ 1B)

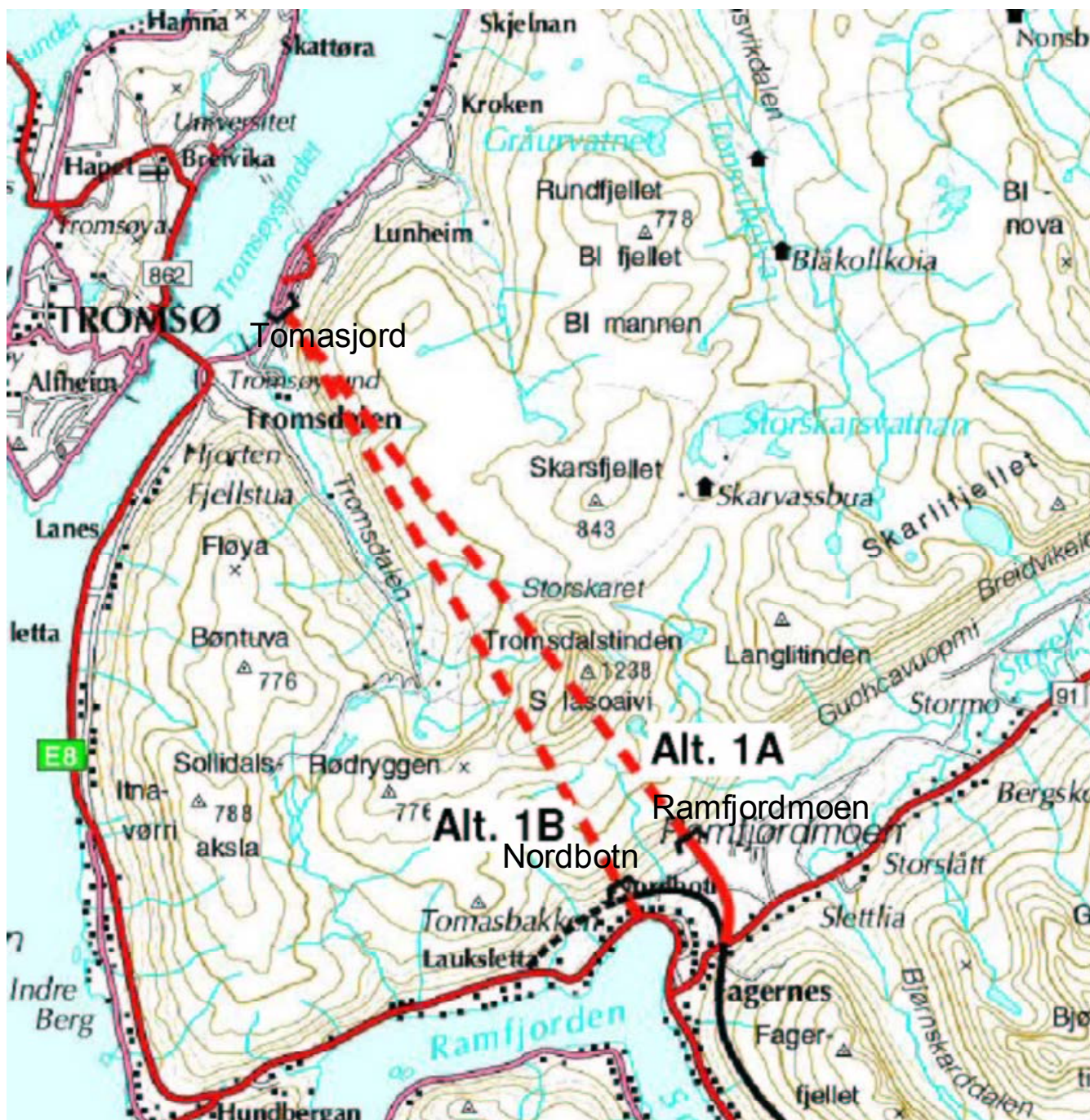
Nordbotn kan sies å utgjøre et mindre avgrenset landskapsrom i det store overordnede landskapsrommet sørøst for Tromsdalsmassivet. Fjorden og de forholdsvis flate oppdyrkede arealene utgjør gulvet og sidene opp mot moen utgjør veggene mot nordøst. I nordvest avgrenses landskapet av fjellmassivet. Landskapet domineres av dyrket mark, gårdsbruk og bolighus. Innmarken består av forholdsvis små teiger med slåttenger og beitemark. Langs fjorden ligger E8. I et belte langs denne ligger gårdsbrukene og bolighusene. De to store ravinedalene (Nordbotndalen og Skjellelvdalen) med utspring på Ramfjordmoen setter sitt preg på området.



Figur 5 Nordbotn tatt fra Fagernessiden. Tunnelpåhugg er markert med rød pil

3.2.3 Geologi, vegetasjon og vassdrag

På Ramfjordmoen er det avsatt en endemorene som strekker seg tvers over dalen. Sammen med det tilhørende nedsmeltingslandskapet bak, en sandur med et nett av smeltevannskanaler, og lagdelingen av løsmassene gjør dette området kvartærgeologisk svært interessant.



Figur 6 Oversiktskart som viser de forskjellige områdene

Elvene i ravinedalene Nordbotndalen og Skjelleldalen, starter helt i sørvestre ende av Ramfjordmoen og drenerer videre ut i Nordbotn. I Nordbotndalen og tilgrensende områder er det et område for

drikkevannreservoar. Området har diverse restriksjoner nedfelt i reguleringsplanen. I nordøst renner en mengde mindre vassdrag inn i Breivikselva som drenerer østover ned til Breivika. Det finnes en del store myrdrag i overgangen mellom dalbunn og dalside nordvest på moen. Ellers er det myrdrag i Nordbotndalen og i morenelandskapet sørvest for endemorenen.

Vegetasjonen på moen består hovedsakelig av bjørkeskog, myr, gress og en del krattskog. Det finnes felt med plantet barskog i dalbunnen.

Nordbotn er dominert av dyrka mark på den slake strandsonen og av bjørkeskog med spredte felt av plantet granskog i dalsiden. I området er det flere mindre bekker som drenerer ut i fjorden.

På Tomasjord-siden består den naturlige vegetasjonen i området av bjørk og vier med grasbakke innimellom. Over boligfeltet er dalsiden for det meste kledd med bjørkeskog.

3.2.4 Menneskelig påvirkning

Alle områdene er sterkt påvirket av menneskelig aktivitet. På Tomasjord domineres området av boligfeltet med sitt vegnett, gatebelysning og strømledninger. Næringsbyggene med sine store volumer og utendørs lagringsplasser for diverse kjøretøy, anleggsmaskiner og byggematerialer setter sitt preg på området. Strandsonen er fullstendig preget av fyllplassen med sine større og mindre hauger av masser i forskjellige fraksjoner.

I Nordbotn er det menneskeskapte kulturlandskapet dominerende. En kraftlinje følger dalbunnen over innmarken mellom bebyggelsen og dalsiden. E8 går langs strandkanten.

Ramfjordmoen er det området som er minst preget av menneskelig påvirkning. Likevel har moen områder som er sterkt berørt. Riksveg 91 går langs sørøstsiden og det er flere mindre veger som krysser området. Idrettsbane og travbane er etablert og 2-400 meter øst for endemorenen er det et større, gammelt, masseuttak. I nordøst ligger forskningsstasjonen Eiscat med flere store antenneanlegg for nordlysobservasjoner. Det er spredt bebyggelse langs Riksveg 91 og det er flere traseer med kraftledninger på moen.

3.2.5 Kulturminner og -miljø

Tromsdalstind/Sálšoaivi kan sees fra Ramfjordmoen og Tromsøya. I samiske miljøer anses fjellet å være hellig. Av ellers kjente kulturminner er det funnet et større felt med 14 fangstgroper på Ramfjordmoen sørvest for endemorenen. Videre er det, sammenfallende med Eiscat-området, et stort verneområde for kulturminner, hvor det er funnet fangstgroper. Ved Storfossen er det funnet et mindre antall fangstgroper. Det skal også være spor fra nyere tid etter flyttsamer gjennom Breivikseidet.

Det er ingen kjente kulturminner fra Tomasjord og Nordbotn.

3.2.6 Landemerker

De mest markante landemerkene på Ramfjordmoen er Tromsdalstind/Sálšoaivi, i nordvest, med høyeste punkt på 1238 m.o.h., i sør Hamperokken, med høyeste punkt 1404 m.o.h. og Breivikselva med Storfossen i nordøstre del av moen. Av menneskeskapte landemerker må regnes antenneanleggene til Eiscat. Travbanen er godt synlig fra de omkringliggende toppene og liene.

På Tomasjord er Ishavskatedralen, Tromsdalstind og Tromøybrua viktige landemerker.

3.2.7 Eksisterende planer

Ny trasé for E8 gjennom Ramfjord ble vedtatt i kommunedelplan 2002. Tromsø kommunestyre har krevd andre alternativ utredet og det er igangsatt tilleggsutredninger.

3.3 Verdi-/sårbarhetsvurdering

3.3.1 Innledning

Verdivurdering av tiltaks-/influensområdet tar utgangspunkt i følgende kriterier:

- mangfold/variasjon
- helhet/kontinuitet
- inntrykkstyrke/ intensitet

3.3.2 Dalsiden og strandsonen ved boligområdet Tomasjord (Alternativ 1A og 1B)

Området fremstår som helhetlig og kontinuerlig. Landskapsmessig har det lite mangfold og liten inntrykkstyrke og intensitet. Området vurderes i sum å ha middels til liten verdi og lav sårbarhet for inngrep.

3.3.3 Ramfjordmoen fra toppen av endemorenen til Breivikselva (alternativ 1A)

Området fremstår med stort mangfold/variasjon, Det har middels helhet/ kontinuitet på grunn av store og dårlig tilpassede anlegg. Det har middels inntrykkstyrke og intensitet. Stor sårbarhet når det gjelder historiske spor etter mennesker samt kvartærgeologi. Området vurderes i sum å ha middels verdi og middels sårbarhet for inngrep.

3.3.4 Jordbruksområdene i Nordbotn (alternativ 1B)

Området fremstår med middels mangfold og variasjon, har stor helhet og kontinuitet, og har middels inntrykkstyrke og intensitet. Området vurderes i sum å ha middels verdi og middels sårbarhet for inngrep.

3.4 Fremtidig situasjon uten gjennomføring av tiltaket (0-alt.)

Det er ikke kjent at det vil bli endringer i landskapet dersom tiltaket ikke gjennomføres. Man kjenner ikke til sterke natur- eller kultiveringsprosesser som vil bli påvirke landskapet i nær framtid.

Dersom E8 legges i ny trasé rundt og nord for Ramfjord, vil dette gi landskapsmessige konsekvenser i området. Dette behandles i egen utredning av Statens vegvesen.

3.5 Tiltakets konsekvenser for landskapet

3.5.1 Virkninger av landskapet i anleggsfasen

Nyanlegg av veger og tunneler vil generelt gi store konsekvenser på landskapet i anleggsperioden. Store massearbeider vil sette sitt preg på landskapet lokalt så lenge arbeidet pågår. Videre vil riggområder byggekraner osv. representere fremmedelementer som er synlige på lang avstand i tiltaksområdet for en periode. Det er ikke grunn til å tro at dette tiltaket vil skille seg vesentlig fra andre tilsvarende anlegg med hensyn på ovennevnte.

Det forutsettes at eventuelle midlertidige landskapsmessige konsekvenser i anleggsfasen blir tilbakeført til den opprinnelige tilstanden ved ferdigstillelse av anlegget.

3.5.2 Tiltakets fjernvirkning i landskapet

På grunn av storskalalandskapet hvor vegetasjonen er til dels sparsommelig og lav, vil tiltakene synes på lang avstand. Tiltakene vil imidlertid ikke virke framtrede i landskapet da landskapsformene er store. Tunnelportalene blir underordnet de høye fjellene og tilførselsvegene vil ligge lavt i terrenget. Unntak fra ovennevnte er alternativet på Ramfjordmoen, der en 1,8 km veg vil krysse dalbotn. Vegen vil gå dels gjennom barskog og dels gjennom åpen bjørkeskog. Hele traseen vil være synlig fra lisdene og fjelltoppene rundt.

3.5.3 Virkninger av byggverk/konstruksjoner

Tunnelportalene vil bli synlige i landskapet. De ligger imidlertid lavt i terrenget. Av den grunn blir virkningene beskjedne. På Tomasjord-siden går vegen inn i en kulvert der en lokalveg føres over.

Det er ikke kjent at det er planlagt andre byggverk eller konstruksjoner i forbindelse med alternativene.

3.5.4 Virkninger av inngrep i eksisterende landskapsrom og terrengformer

I forhold til de store landskapsrommene vil inngrepet på Tomasjord være beskjedent. Ved riktig utforming av skjæringene vil dette også gjelde på Nordbotn. Inngrepene vil ikke endre landskapsrommenes avgrensing eller karakter.

På Ramfjordmoen vil den nye vegen gå tvers over dalbunnen. Sett fra dalsidene og toppene rundt vil vegen dele landskapsrommet i to.

Ellers vil alternativene innebære skjæringer og fyllinger som vil påvirke eksisterende terrengformer og landskap. På Tomasjord og Nordbotn går dagsone i skjæringer. På Tomasjord er det en dagsone på kun 100 meter før vegen går inn i en kulvert. Lokalvegen (Evjenvegen) legges over kulverten, og heves ca. 0,50 meter.

I Nordbotn vil det sammenhengende kulturlandskapet bli delt i to med en løsmasseskjæring på opptil 15 meter. Det må forutsettes at skjæringen utformes slik at virkningene blir minimalisert, men nærmere påhugget vil virkningene uansett bli negative.

Vegen over Ramfjordmoen mellom kryss med Rv 91 og tunnelen krysser flere terrengformer. Den går bl.a. skrått over moreneneryggen. På begge sider av denne må vegen gå på opp til ca. 5 meters høye fyllinger. Der vegen krysser ravedalen går vegen ca. 8 meter over terreng. Lokalt vil denne stive linjeføringen i horisontalplanet på enkelte steder sterkt påvirke landskapsrommene.

3.5.5 Virkninger på eksisterende vegetasjonsområder

Der den nye vegtraseen på Ramfjordmoen tar av fra Riksveg 91, går den gjennom et parti med barskog. Videre går den gjennom åpen bjørkeskog for siden å gå i randsonen mellom bjørkeskog og den mer åpne sanduren. Virkning av vegens skjæring gjennom barskogområdet er beskjeden, fordi skogteigen ikke er et klart definert landskapselement som understreker eller framhever landskapsrommet. Vegens trasé gjennom den øvrige vegetasjonen representerer heller ingen store virkninger visuelt i landskapet. Dalbunnen er mer eller mindre dekket av bjørkeskog og vegens beliggenhet påvirker ikke bjørkeskogens helhetsinntrykk.

Ved Tomasjord og Nordbotn er det ubetydelig vegetasjon som blir påvirket av tunnelalternativene.

3.5.6 Virkninger i forhold til eksisterende landemerker, kulturminner, og kulturmiljø.

Tromsdalstinden/Sálšoaivi som anses som hellig av samene, er viktig at ikke blir berørt. Selv om tunnelalternativene går under fjellet er avstanden fra tinden til selve tunnelinnslagene så store at fjellet visuelt ikke påvirkes spesielt av inngrepet.

På Ramfjordmoen går den planlagte dagsonen mellom verneområdet for kulturminner og området for fangsgroper lenger sørvest. Vernområdet for kulturminner er så å si sammenfallende med det store Eiscat- anlegget, noe som antas å ha forringet den landskapsmessige opplevelsen av kulturminnene på området. Derav følger at virkninger av den planlagte dagsonen vil være av mindre betydning for verneområdet. For fangstgropfeltet ligger dagsonen ca 30 meter fra de nordligste fangstgropene.

Dagsonen vil også krysse samiske trekkveger og andre ferdselstier over Ramfjordmoen.

Kulturlandskapet ved Nordbotn berøres. Der vil dagsonen bli liggende som et fremmedelement og dele kulturlandskapet i to. Som følge av den horisontale linjeføringen, skjærer vegen seg dypt ned i landskapet med skjæringer på opp til 15 meter.

3.5.7 Overskuddsmasser og massedeponier

Det er kun planlagt midlertidige massedeponier. Det antas at massene vil kunne brukes i andre framtidige byggeprosjekter.

For alle alternativene er det viktig med en oppfyllingsplan slik at fyllingsform og -høyde blir minst mulig sjenerende for omgivelsene. Planene må også omfatte framtidig uttak av deponiene, slik at deponiområdene til en hver tid medfører et minimum av sjenanse for området.

Tomasjord

Ved Tomasjord vurderes 2 mulige deponiområder.

Tomasjordneset

Det er mulig om å fylle 200 000 – 250 000 m³ delvis på land og delvis i sjøen under kote 0 ved Tomasjordneset sør. Dette er et område som er svært eksponert både fra Tromsøya og fastlandet. Deponering her vil gi midlertidige, negative konsekvenser.

Steinbruddet i Kroken

Steinbruddet er lite eksponert mot omgivelsene, og massedeponering her gir følgelig små konsekvenser.

Nordbotn/Ramfjordmoen

3 mulige deponiområder vurderes.

Leirbakken, nedlagt sandtak

Her gjelder det samme som for steinbruddet i Kroken.

Ramfjordmoen # 1, gnr/brnr.29/1

Selv med nærhet til antenneområdet og den nye vegen med tunnelportal, oppleves området som et naturområde. Et massedeponi her vil være lett synlig, oppleves som et fremmedelement i landskapet og er lite ønskelig.

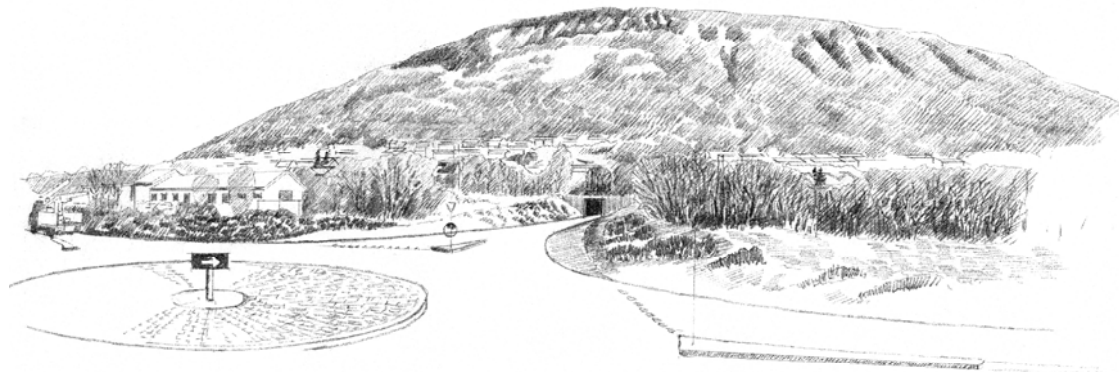
Ramfjordmoen # 2, gnr/brnr.30/77

Nøyaktig plassering er ikke nevnt, men det antatte området er flatt og skogkledd. Det er viktig at fyllhøyden ikke blir for høy, slik at ikke massene blir dominerende i det flate landskapet. Det er planer om en midlertidig atkomst til deponiet. Denne bør legges til utbygde områder øst for Eiscat. Uberørt natur bør unngås.

3.6 Oppsummering av konsekvensene for de ulike alternativene

3.6.1 Tunnelpåhugg på Tomasjord (Alternativ 1A og 1B)

Området rundt tunnelpåhugget på Tomasjord er så å si fullstendig berørt av menneskelig aktivitet. Dagsonen er kort. Vegen ligger dypt i terrenget og går gjennom et område med næringsvirksomhet. Boligområdet blir lite berørt. Tiltaket med portal og evt. påvirket sideterreng vil ikke skille seg vesentlig ut fra området for øvrig.



Figur 7 Dagsonen og tunnelportal på Tomasjord.

3.6.2 Tunnelpåhugg på Ramfjordmoen (alternativ 1A)

Tunnelpåhugget på Ramfjordmoen innebærer en lang dagsone. Selv om enkelte områder på moen er sterkt preget av menneskelig aktivitet, går traseen i områder med naturmark og interessant kvartærgeologi. Stiv linjeføring både horisontalt og vertikalt medfører at vegen over lange strekninger er planlagt lagt på fylling. Dette er uheldig for opplevelsen av vegens tilpasning til terreng og landskap. Likeledes vil vegens skjæring gjennom moreneryggen og vegens trasé i ytterkant av ravedalen virke uheldig på naturlandskapet.



Figur 8 *Dagsonen over Ramfjordmoen mot sørvest*

3.6.3 Tunnelpåhugg på Nordbotn (alternativ 1B)

Vegen går dypt i terrenget, med opptil 15 meter høye skjæringer inn mot tunnelpåhugget. Disse vil oppleves dominerende og virke uheldig både når det gjelder fjernvirkning og nærvirkning. Anlegget vil dele det helhetlige jordbrukslandskapet i to separate landskap ved at vegen skjærer seg gjennom det oppdyrkede kulturlandskapet i hele dets bredde.



Figur 9 *Dagsonen og tunnelportal i Nordbotn med skråninger ca. 1:4. Det anbefales at sideterrenget over ca 5 meter flates ut og brukes som beitemark.*

3.7 Avbøtende tiltak

En videre optimalisering av vegtraseen og en noe mykere linjeføring kan redusere de påviste konfliktene på Ramfjordmoen. Det er viktig å redusere fyllingshøydene. Videre bør vegen føres utenom ravinedalen. Ved å legge vegen i en bue noe lenger nordøstover kan en unngå å berøre dalen, unngå skjæringen gjennom kolle ved profilnr ca 700, samt at vegen får større avstand til fangstgropene på sørvestsiden av dagsonen. I forhold til en foreløpig prosjektering, bør vegen flyttes ca. 50-75 meter mot nordøst slik at den går klar av ravinedalen. Eventuelt bør vegen legges på bru over ravinedalen. Dette kan detaljprosjekteres i forbindelse med reguleringsplanen.

Det må søkes å minske høyden på skjæringene langs dagsonen i Nordbotn. Terrenget over en viss høyde kan slakes ut til bruk som beitemark og tilbakeføres til jordbruksareal.

3.8 Behov for supplerende eller oppfølgende undersøkelser

Det er ikke behov for supplerende undersøkelser i forhold til temaet Landskap.

Konsekvensgruppe: MILJØ		
Oppsummering av konsekvenser for: LANDSKAP		
Generell beskrivelse av situasjon og egenskaper	Tomasjord har middels til liten verdi og lav sårbarhet for inngrep. Ramfjordmoen har middels verdi og sårbarhet for inngrep. Nordbotn har middels verdi og sårbarhet for inngrep.	<i>Vurdering av verdi:</i> <i>Liten Middels Stor</i> ----- ----- ▲
Kvantitativ og verbal beskrivelse av konsekvenser (omfang)		<i>Samlet vurdering</i> <i>a) Prissatte</i> <i>b) Ikke prissatte</i>
Alt. 0 Dagens situasjon med økt trafikk	0-alternativet forventes ikke å gi spesielle endringer av landskapet i forhold til i dag. En eventuell utbygging av omkjøringsveg nord for Ramfjord vil gi konsekvenser for landskapet. Dette omtales i egen utredning fra vegvesenet	
Alt. 1A Ramfjordmoen-Tomasjord	Tomasjord - Kort dagsone, der vegen ligger dypt i terrenget og går gjennom et næringsområde. Boligfeltet blir lite berørt. Tiltaket vil ikke skille seg nevneverdig ut fra landskapet rundt. Liten eller ingen fjernvirkning På Ramfjordmoen innebærer alternativet en lang dagsone. Stiv linjeføring horisontalt og vertikalt medfører at vegen store deler må legges på fylling. Vegen vil skjære gjennom en markant morenerygg og berøre en dyp ravinedal. Fjernvirkningen påvirkes av vegen som deler opp landskapsrommet. Omfang: Stort neg. Middels neg. Lite/intet Middels pos. Stor pos. ----- ----- ----- ----- ▲	<i>Forringelse av landskapselementer og landskapsrom.</i> <i>a) Ingen</i> <i>b) Middels negativ konsekvens</i>
Alt. 1B Nordbotn-Tomasjord	Tomasjord - Kort dagsone, der vegen ligger dypt i terrenget og går gjennom et næringsområde. Boligfeltet blir lite berørt. Tiltaket vil ikke skille seg nevneverdig ut fra landskapet rundt. Liten eller ingen fjernvirkning I Nordbotn ligger vegen tungt i terrenget og får høye skjæringer. Vegen deler kulturlandskapet i to. Omfang: Stort neg. Middels neg. Lite/intet Middels pos. Stor pos. ----- ----- ----- ----- ▲	<i>Forringelse av landskapselementer og landskapsrom</i> <i>a) Ingen</i> <i>b) Middels negativ konsekvens</i>
Utelatte konsekvenser	Ingen merknad	

Litteraturliste

Konsekvensanalyser, metodikk for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser, håndbok 140, del II a (Statens vegvesen 1995)

Konsekvensutredning for kulturminner, Bomvegtunnel fra Tomasjord til Ramfjord i Trømsø (Arkeologikonsulenten, mai 2004)

Konsekvensutredning, vurdering av naturmiljø, Bomvegtunnel på Europaveg 8 Tromdalen – Ramfjord, Tromsø kommune (NINA, 2003)

Kulturhistorisk rapport, Sálšoavi/ Tromsdalstinden, 1238 m.o.h., Tromsø kommune (Sametinget 2004)

Landskapsanalyse for Tromsø, (Vedlegg til forprosjekt om samordnet transportplan for Tromø, juli 1991)

Landskapsplan, En beskrivelse og vurdering av natur- og kulturlandskapet i Tromsø kommune. Kortutgaven (Plansjefen mai 1992)

Universitet i Tromsø, naturvitenskap nr 49, 1986: Kvartærgeologisk verneverdige områder i Troms.