



Statens Vegvesen

Mellomveien 40  
9291 TROMSØ

## Reguleringsplan for ny E.8 - skog og skogbruk.

### Bakgrunn

Statens Vegvesen har som følge av dødsulykkene, igangsatt «haste-planlegging» med regulering av ny E.8 gjennom Lavangsdalen. Etablering av midtdeler er et hovedtiltak i tillegg til generell standardheving. Vegen skal også bli avkjørselsfri. Reguleringen omfatter strekningen fra startpunkt ny veg på vestsida av Ramfjorden, dvs ca ved Mostad i Tromsø kommune, til eks. rasteplass ved Storskreda i Balsfjord. Ombyggingen forventes påbegynt våren 2012 med ferdigstilling 2013. Plan for og omlegging av strekningen Storskreda til Kantornes forventes påbegynt våren 2013.

Undertegnede var i et innledende møte med planleggere fra Statens Vegvesen 10.08. Det vises i kommentarene til reguleringsplanen til dette møtet. Men det er først med forslag til regulering at man kan diskutere de konkrete konsekvensene av vegomlegginga for skog og skogbruk. I beskrivelsen til reguleringsplanen savnes en mer grundig generell beskrivelse av skog og skogbruk og av konsekvensene av vegombygginga for skog, skogbruk og klima. Ut over de trafikkale forhold, er det skog og skogbruk som sannsynligvis vil bli de mest berørt fagområdene, og som en konsekvens av det, klimaeffekten av skog og skogbruk.

### Skogen i Lavangsdalen.

Strekningen fra Sørbotn til Kantornes utgjør grovt 9km i Tromsø og grovt.8 km i Balsfjord, totalt ca 17km. Det tresatte arealet langs strekningen utgjør 19km<sup>2</sup> i Tromsø fordelt med 8 på vestsida av dalen(elva) og 11 på østsida,, og 12,5km<sup>2</sup> i Balsfjord fordelt med 5,5 på vestsida og 7 på østsida Det er omfattende skredpartier på strekningen. Det biologisk produktive arealet anslås til ¾ av totalarealet og det drivbare ca halvparten av det produktive, dvs ca 7 km<sup>2</sup> i Tromsø og ca 5 km<sup>2</sup> i Balsfjord.

Lavangsdalen er blant lokalbefolkningen oppfattet å ha grodd igjen med skog etter 2. verdenskrig. Gjengroingsprosessen har imidlertid pågått over mye lengre tid. Dalen antas å vært maksimalt skogløs ca 1850-75, og har grodd igjen siden. Den er fortsatt under gjengroing. Den stående bjørkeskogen er gjennomgående godt veksterlig. Produksjonen på det produktive arealet kan i Tromsø kommune settes til 800m<sup>3</sup>/pr år og 600 m<sup>3</sup> i Balsfjord(med lauv(bjerk)). Den stående m<sup>3</sup>-massen på det produktive arealet anslås til godt 30000m<sup>3</sup> i Tromsø og godt 20000m<sup>3</sup> i Balsfjord, totalt ca 50000m<sup>3</sup>. Det kan skaffes og burde har vært lagt fram mer detaljerte vurderinger av dette.



### **Carbonbinding.**

Skogen i området har positiv tilvekst med økende m<sup>3</sup>-masse. 30000m<sup>3</sup> innebærer binding av nesten 60000 tonn CO<sub>2</sub> i Tromsø, og 20000m<sup>3</sup> av nesten 40000 tonn CO<sub>2</sub> i Balsfjord, i alt ca 100'000 tonn. Bindingen av CO<sub>2</sub> i den årlige tilveksten anslås til grovt 1500 tonn CO<sub>2</sub> respektive 1000 tonn. Når skogen er utvokst og går over i nedbrytingsfasen, blir skogen en «klimabombe» hvis den ikke utnyttes og substituerer annen material- eller energibruk. Aktiv skogskjøtsel vil øke m<sup>3</sup>-massen og CO<sub>2</sub>-bindingen. Urskog innebærer liten m<sup>3</sup>-masse og lav CO<sub>2</sub>-binding.

### **Skogbruk i Lavangsdalen**

Mye av skogen i Lavangsdalen, særlig bjørkeskogen, er godt veksterlig. Olderskogen (gråorheggeskog) som har langt kortere omløpsti enn bjørka, hovedsaklig langs Lavangselva, er imidlertid under full avdøding etter et første omløp etter at området var treløst. «Olderdøden» i Lavangsdalen har vært registrert som en del av den store «olderdøden» fra Lavangsdalen til Lyngseidet med sin naturlige forklaring. Liten interesse for ved av older, gjør at det aller meste dør og råtner ned og blir til CO<sub>2</sub> i løpet av kort tid.

Bjørkeskogen utnyttes generelt til dekning husbehovet av ved. Uttaket er likevel beskjedent. Det skjer også noe kommersiell vedproduksjon særlig i regi av Tor Jostein Karlstrøm i Sørbotn i Tromsø. Mellom Smalak og kommunegrensa, er i Balsfjord gjennomført store drifter hos 3 skogeiere med flising av heltrevirke til varmesentralen i Breivika. Arealene er gjenplantet. Avdøding og avvirkning reduserer CO<sub>2</sub>-bindingen til ny skog er kommet opp igjen.

### **Veg-/driftsmessig tilgang til skogarealene.**

Både for et aktivt skogbruk og for en aktiv klimaforvaltning av skog og skogarealer, er det nødvendig med tilgang til bilveg og med skogsveger. Skogareal uten rimelig kort avstand til bilveg, er ikke drivbare. En kan grovt sette denne avstanden til 500 m. Slik E.8 fungerer i dag, er det aller meste av den produktive skogen i Lavangsdalen drivbar. En avkjørselsfri veg med midtdeler, vil kunne blokkere for skoglig aktivitet. Det har vært bygd ut et skogsvegnett (jordskiftesak) i tilknytning til E.8 bl.a. med 7 veger til vestsida av dalen i Balsfjord fra kommunegrensa til Luoppoelva. Det er godkjent skogsvegnett med utgangspunkt fra Smalak på øversida av E.8.

Det må etableres system med åpninger i midtdelere og med avkjørsler. En må også nevne behovet for tilstrekkelig høyde på underganger slik at vogntog kan passere.

Det er foreslått parallelle skog-/utmarksveger langs og like inntil E.8. Dette fungerer dårlig på andre strekninger langs E.8 i Balsfjord og langs E.6. En vil anbefale at parallelle veger etableres i et fiskebeinmønster, dvs med stigning fra avkjørselen og i større avstand fra E.8.

### **De enkelte strekningene (I Balsfjord kommune) (nordfra)**

(v er vestsida, ø østsida)

#### **Tromsø grense - Smalak, ø, ca 1,3 km.**

Det er en midlertidig avkjørsel ved k.grensa knyttet til flisdrifta på 9/10. Drifta er ennå ikke helt avslutta. I reg.planen er foreslått avkjørsel (men ikke påkjørsel?) på 35/3 i Tromsø ca 100 m fra grensa. Dersom avkjørselen også kan benyttes som påkjørsel, har man en godt akseptabel løsning dersom eiendommen 9/10 gis rett til bruk av denne avkjørselen og til etablering av skogsveg inn på sin eiendom.

Det vil bli permanent avkjørsel ved Smalak. Det er angitt bilveg parallell med E.8 fra Smalak til 9/10. Nå er det flere direkte avkjørsler til skogteiger på strekningen. Foreslått parallell skogsbilveg fra Smalak bør etableres etter fiskebeinmønster, dvs med noe stigning fra Smalak og lengre opp i lia..



**Tromsø grense til Smalakelva, v , ca 1,5km.**

I planen er angitt 3 kombinerte på-/avkjørsler(?) i Balsfjord kommune samt 1 like nord for kommunegrensa i Balsfjord. Det erfares som av den største tettheten på hele planstrekningen. På strekningen er ihht jordskifte, 4 enkle skogsveger med avkjørsel fra E.8, bl.a en med avkjøring ved Smalakelva. Lavangselva ovenfor tilløp av Smalakelva er kun en liten bekk. For passering er lagt 4 stikkrenner knyttet til hver sine enkle skogsveger.

**Smalakelva- Storskreda, v, ca 1,5km.**

Det er ikke etablert skogsvegbruer over Lavangselva nedenfor tilløp av Smalakelva. Årsaken er kostnadene i forhold til virkesressursene. I prinsippet vil elva kunne passeres med skogstraktor ved liten vannføring vinters tid. Men elva er vanskelig passerbar pga mye leire i botn og på siden, og på grunn av stor og vekslende vannføring. Iflg. jordskifte, skal det være 2 enkle skogsveg-avkjørsler fra E.8 på strekningen.

I planen er angitt 2 av/påkjøringer på strekningen samt parallell bilveg.

**Smalakelva-Storskreda, ø, ca 1,3 km.**

Vegen er planlagt med gjennomgående skjæring på øversida. Dette vil vanskeliggjøre direkteatkomst sje om det ca midtvegs er angitt slik. En er også skeptisk til angitt parallellveg på øversida av skjæringen. Fra sør er lagt inn ca 300 m bilveg i direkte forlengelse av gammelvegen opp til Storskreda. Dette betinger opprusting av gammelvegen. Planen innebærer en lite gunstig atkomst til skogen særlig på eiendommen 9/5 nær Smalakelva.

Over Smalakelva blir lagt ny bru, den gamle stengt. Dersom gammelbrua opprettholdes(som privat bru/veg), vil den kunne gi god inngang for skogsvegløsning på 9/5. Dette vil også gi og atkomst til evt. kraftstasjon på 9/23 på sørsida av Smalakelva.

Dette som skogbruksfaglige merknader til reg.planforslaget.

mvh  
Gunnar Kvaal  
rådgiver

Gjenpart: Tromsø kommune, Plan og næring :