



**Statens vegvesen**



# REGULERINGSPLAN

Prosjekt: **E8 Halsebakkan**

Parsell: **E8 Riksgrensen - Skibotn**

Storfjord kommune

Planbeskrivelse

Region nord  
Tromsø kontorsted  
Dato: Desember 2010



## Forord

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til reguleringsplan for E8 Halsebakkan. Storfjord kommune er ansvarlig planmyndighet for reguleringsplanen.

Vedtatt planprogram for Nytt kryss E6 og E8 i Skibotn og Vegutbedring E8 Halsebakkan er utgangspunkt for reguleringsplanarbeidet.

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort den 2.6.2010. Med hjemmel i § 3.7 har Statens Vegvesen Region nord ansvar for organiseringen av planarbeidet og utarbeidelse av et dette planforslag. Etter endt offentlig ettersyn der Vegvesenet har slutført merknadsbehandlingen, vil Storfjord kommune ta over sluttbehandlingen av planen frem til vedtak i kommunestyret.

Reguleringsplanen (planhefte) består av:

- Planbeskrivelse datert 04.01.2011
- Reguleringsbestemmelser datert 22.12.2010
- Reguleringsplankart datert 10.12.2010

Vedlegg:

- NINA-rapport 610 "Vegutbedring i Skibotndalen. Konsekvensutredning, deltema naturmiljø"
- Temarapport "E8 Halsebakkan - Reguleringsplan med konsekvensutredning. Temarapport landskapsbilde", COWI AS, 03.01.2011
- Temarapport "E8 Riksgrensen - Skibotn. Støvvurdering", COWI AS, 10.12.2010
- Geoteknisk rapport E8 Halsebakken, Sweco AS, 04.01.2011
- Ingeniørgeologisk rapport E8 Halsebakken, Sweco AS, 04.01.2011

Reguleringsplanforslaget legges ut til offentlig ettersyn i perioden:

10.01.2011 - 20.02.2011

Offentlig ettersyn vil bli kunngjort i avisen Nordlys. I høringsperioden vil planforslaget vil være tilgjengelig på kommunens nettside, og vil ellers bli lagt ut på internett på adressen [www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e8skibotn](http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e8skibotn).

Eventuelle merknader og endringsforslag til planforslaget sendes til:

Statens Vegvesen Region nord  
Pb 1403, 8002 Bodø  
E - post: [firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:firmapost-nord@vegvesen.no)

Spørsmål i forbindelse med planforslaget kan rettes til:

Statens Vegvesen Region nord

V/ Anne-Mette Bjertnæs

Tlf: 776 17 344

E- post: [anne-mette.bjertnas@vegvesen.no](mailto:anne-mette.bjertnas@vegvesen.no)

## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>5</b>
1.1	Reguleringsplanprosessen og reguleringsplanens innhold	6
1.2	Planområdet	7
1.3	Problemstilling	8
1.4	Formålet med planen	8
1.5	Forhold til andre planer	8
<b>2</b>	<b>Dagens situasjon</b>	<b>9</b>
2.1	Veg og trafikkforhold	9
2.2	Høyspentledninger	9
2.3	Geotekniske forhold	9
2.4	Landskap	10
2.5	Natur	10
2.6	Nærmiljø, friluftsliv og kulturminner	11
<b>3</b>	<b>Planbeskrivelse</b>	<b>12</b>
3.1	Undersøkte løsninger	12
3.2	Standardvalg	13
3.3	Veglinja	13
3.4	Plasser langs linja	18
3.5	Trafikkforhold	18
3.6	Høyspentledninger	19
3.7	Geotekniske og geologiske forhold	19
3.8	Støy	20
3.9	Landskap	21
3.10	Naturmiljø	21
3.11	Kulturminner	22
3.12	Massedeponi/massetak	22
3.13	Omklassifisering av eksisterende veg	23
3.14	Tidsplan	23
3.15	Eiendomsforhold og grunnnerv	23

<b>4</b>	<b>Helse, miljø og sikkerhet (HMS) og Ytre miljø (YM)</b>	<b>24</b>
<b>5</b>	<b>Vurdering av risiko og sårbarhet</b>	<b>26</b>
	<b>VEDLEGG</b>	<b>30</b>

NINA-rapport 610 "Vegutbedring i Skibotndalen. Konsekvensutredning, del-tema naturmiljø"

Temarapport "E8 Halsebakkan - Reguleringsplan med konsekvensutredning. Temarapport landskapsbilde", COWI AS, 03.01.2011

Temarapport "E8 Riksgrensen - Skibotn. Støyvurdering", COWI AS, 10.12.2010

Geoteknisk rapport E8 Halsebakken, Sweco AS, 04.01.2011

Ingeniørgeologisk rapport E8 Halsebakken, Sweco AS, 04.01.2011

Vedleggene finnes også på internett på adressen:  
[www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e8skibotn](http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e8skibotn).

#### **Tilhørende dokumenter**

Reguleringsplantegning, datert 10.12.2010

Reguleringsbestemmelser, datert 22.12.2010

Tegning 1-10

## 1 Innledning

### Hva er en reguleringsplan

Formålet med en reguleringsplan er å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes. Reguleringsplan er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn. I noen tilfeller vil en reguleringsplan også omfatte en konsekvensutredning.

### Reguleringsplanens innhold

En reguleringsplan omfatter ett eller flere kart med tilhørende bestemmelser. Planen kan inneholde ett eller flere hoved- og/eller underformål. Formålene kan beskrives hver for seg eller i kombinasjon. Kart og bestemmelser er juridisk bindende. I tillegg inneholder planen ofte en tekstlig planbeskrivelse.

I et tidsrom på 10 år fra planen er vedtatt er den grunnlag for ekspropriasjon uten ny behandling av ekspropriasjonsgrunnlaget.

Planbeskrivelsen, reguleringskartet og reguleringsbestemmelsene er i denne planen beholdt som selvstendige dokumenter. I tillegg lages et illustrasjonshefte med supplerende tegninger.

### Behandling av reguleringsplan

Normalt planlegger Statens vegvesen etter pbl § 3.7. Dette gir Statens vegvesen mulighet til å gjennomføre alle ledd i planarbeidet fram til sluttbehandling i kommunestyret.

Ved oppstart av planarbeidet skal det varsles ved offentlig kunngjøring. Dette skal sikre at grunneiere, og andre berørte får anledning til å delta i planprosessen. Det utarbeides et planforslag som legges ut til offentlig ettersyn. Etter at fristen for merknader er ute gjennomføres en merknadsbehandling og eventuelle endringer av planen blir foretatt. Deretter sendes planen til kommunen for sluttbehandling. Det er kommunestyret som har myndighet til å vedta en reguleringsplan.

Dersom planen omfatter konsekvensutredning, skal det utarbeides et planprogram som legges ut til offentlig ettersyn. Planprogrammet fastsettes av ansvarlig myndighet (normalt kommunen) etter merknadsbehandling. Det utarbeides så et planforslag med konsekvensutredning. Planforslaget med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn, merknadsbehandling og eventuelt end-

ring av planen foretas før planforslaget oversender kommunen for sluttbehandling. Planmyndigheten (kommunen) skal ved behandlingen ta hensyn til konsekvensutredningen og uttalelsene til denne.

Noen av sektormyndighetene har innsigelsesrett mot planen. Dersom eventuelle innsigelser ikke blir tatt til følge, kan kommunen be om mekling hos fylkesmannen. Hvis mekling ikke fører fram skal planen sendes til Miljøverndepartementet for endelig godkjenning. Departementet kan avgjøre om innsigelsene skal tas til følge og kan i så fall gjøre de endringer i planen som kreves.

Kommunen kunngjør planvedtaket.

### **Klage på vedtatt reguleringsplan**

Vedtatt om reguleringsplan kan påklages til Miljøverndepartementet etter pbl § 1-9. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert fra departementet til fylkesmannen.

## **1.1 Reguleringsplanprosessen og reguleringsplanens innhold**

Reguleringsplanen er utarbeidet av Statens Vegvesen Region nord med hjemmel § 3 - 7, "Myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype".

Det ble kunngjort oppstart av arbeidet med reguleringsplanen den 2.6.2010. Det var 4 ukers frist for å komme med innspill. I forbindelse med kunngjøringen kom det ingen innspill inn fra etater, berørte parter eller organisasjoner.

Offentlig ettersyn av planforslaget vil bli kunngjort i avisen Nordlys og på internett ([www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e8skibotn](http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e8skibotn)). Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget vil samtidig bli sendt på høring til offentlig etater. Planen vil bli lagt ut på offentlig ettersyn i 6 uker. I høringsperioden vil planforslaget være tilgjengelig på vegvesenets og kommunens nettside.

Eventuelle merknader til planforslaget sendes til Statens Vegvesen, som foretar saksbehandling av innkomne merknader. Merknadsbehandlingen og endelig reguleringsplanforslag oversendes deretter Storfjord kommune for formell behandling og endelig reguleringsvedtak. Kommunens vedtak kan påklages.

Arealet innenfor planområdet reguleres til:

Bebyggelse og anlegg (eksisterende regulering)

- Fritidsbebyggelse
- Steinbrudd og masseuttak

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg



- Annen veggrunn - grøntareal
- Annen veggrunn - teknisk anlegg
- LNFR-områder

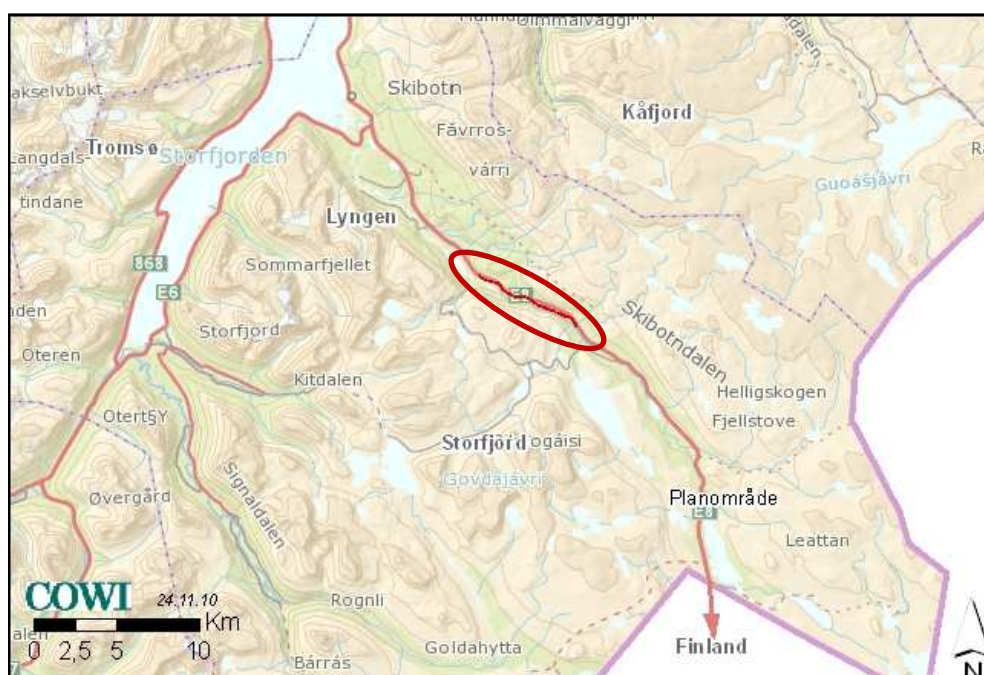
#### Hensynssoner

- Faresone - høyspenningsanlegg
- Sone med angitte særlige hensyn - grønnstruktur
- Båndleggingssoner - anleggsbelte

#### Bestemmelsesområde

- Anlegg og riggområde

## 1.2 Planområdet



Figur 1 Planområdet, merket med rødt, ligger i Storjford kommune

Planområdet ligger i Halsebakkan i Skibotndalen, om lag 15 km øst for vegkrysset mellom E6 og E8 i Skibotn. Det har en utstrekning på 6,5 km i lengderetning og ligger i tilknytning til eksisterende veg. I nordvest avgrenses planområdet nederst i bakken like ved Rundfjellet. I sørøst avgrenses det like sørøst for eksisterende bru over Rovvijohka. Planområdet omfatter veganlegget som planlegges bygd samt et anleggsbelte og nødvendige hensynssoner på begge sider av anlegget.

### 1.3 Problemstilling

E8 er stamveg og utgjør en viktig godstransportrute mellom Nord-Norge og Finland, og handelsforbindelsen mellom de to områdene ønskes styrket i fremtiden ved å forbedre infrastrukturen. Det er derfor ønskelig å heve transportstandard på denne ruta. Denne reguleringsplanen legger til rette for utbedring av en av de dårlige strekningene på denne ruten.

Vegstrekningen har i eksisterende situasjon dårlig standard, både i horisontal- og vertikalplanet. I tillegg er vegbredden varierende på strekningen, og på noen delstrekninger er den for smal i forhold til standardkravene for stamveger. Vegen mangler i tillegg veggrøft på en del av strekningen. Høy tungtrafikkandel og dårlig veggeometri fører til dårlig trafiksikkerhet og redusert fremkommelighet.

### 1.4 Formålet med planen

Følgende mål er lagt til grunn for dette vegprosjektet:

#### Resultatmål

Bygging av 6,5 km ny E8 i Halsebakkan og ny bru over Rovijohka.

#### Effektmål

Trafiksikker veg med god framkommelighet, spesielt for tungtransporten.

#### Samfunns mål

Styrke den økonomiske vekstevnen i regionen og Tromsøs rolle som knutepunkt mellom sjø og land.

### 1.5 Forhold til andre planer

Hele planområdet ligger innenfor Kommunedelplanens arealdel for Storfjord kommune, vedtatt i 2007, der tilstøtende områder til eksisterende veg er avsatt til LNF og fritidsbebyggelse.

Gjeldende reguleringsplan som blir berørt av foreslått plan er reguleringsplanen for Skibotn allmenning 45/1, vedtatt 27.06.2003, som regulerer deler av området til fritidsbebyggelse.

## 2 Dagens situasjon

### 2.1 Veg og trafikkforhold

I eksisterende situasjon har strekningen dårlig standard, både i horisontal- og vertikalplanet. I tillegg er vegbredden varierende, og på noen delstrekninger er den for smal i forhold til standardkravene. Høy tungtrafikkandel og dårlig veggeometri fører til dårlig trafikksikkerhet og redusert fremkommelighet.

Innenfor planområdet er det en opparbeidet stopplass og 4 avkjørsler til hytteområder. Strekningen har i dag skiltet hastighet 80 km/t.

Ved Rundfjellet nederst i planområdet ligger vegen på kote 96. De første 4,2 km stiger vegen hele tiden, og ender på kote 276. Det vil sin en gjennomsnittlig stigning på 4,3 %. Derifra blir terrenget flatt og heller litt nedover frem mot bru over Rovvijohka som ligger på kote 241.

### 2.2 Høyspentledninger

Over E8 mellom profil 1750 og 1800 krysser en høyspent luftlinje dagens vegtrase. Ihht. det digitale kartgrunnet er det i dagens situasjon tilfredstillende frihøyde mellom vegbanen og luftstrekket.

### 2.3 Geotekniske forhold

Skibotndalen er en typisk U-dal formet av innlandsisen. I dalbunnen har et mektig juv blitt dannet under nedsmelting av isen. Fra E8 kan en på motsatt side av dalføret se mange tydelige svakhetssoner som krysser dalen. Bergartene langs planområdet er generelt myke glimmerholdige letteroderte skiferbergarter med variert grad av metamorfose. I vestlige halvdel av planområdet er fjellet foldet og svært variert i mineralsammensetning og hardhet, mens det i østre halvdel er mer konstante forhold med fyllitt. Dagens veg går for det meste i fjellskjæring, men har et ca. 1 km langt parti lengst i vest hvor det er løsmasser. Løsmassene i området består i hovedsak av friksjonsjord med grusig siltig sand som hovedfraksjon.

## 2.4 Landskap

Planområdet ligger øverst i Skibotndalen der den er på sitt smaleste. E8 ligger i den bratte fjellsida som avgrenser dalen mot nordøst. Fjellsida på den andre sida av dalen reiser seg enda brattere og har mange store blankskurte flåg og bratte fjellsider med liten eller ingen vegetasjon. Det finnes flere raskjegler, skredbaner og sammenhengende felt av steinras fra de bratte fjellsidene. I bunnen av dalen går Skibotnelva som samler med seg flere sideelver og bekker. Elvestrengen er smal øverst og løper gjennom trange gjel i bunnen av dalen. Øverst i planområdet krysser Rovvijohka under ei bru på dagens vei før den buldrer videre ned til Skibotnelva.

Vegetasjonen består av lauvvegetasjon med innslag av furu og et parti med gran øverst i området. Det er hovedsakelig bjørkeskog, men i mellom finnes det klynger av enkeltrær av osp, or, rogn og varmekjær hegg som avslører de gode temperaturene i dalen sommerstid.

Av tekniske inngrep finnes foruten eksisterende veg, et mindre hytteområde og høgspenning i luftstrek som krysser over E8.

De bratte og høye fjellsidene og skredområdene gir en sterk dramatik til området. Den sammenhengende fjellsiden i sørvest og den frodige vegetasjonen gir området et helhetlig preg. Det store innslaget av vann tilfører stor variasjon til landskapet. Både landskapsform, vannelementene og den frodige vegetasjonen gir området en svært høy grad av inntryksstyrke. Et opplevelsesrikt landskap som bygger opp under landskapets uttrykk i denne regionen. Landskapsbildets verdi reduseres noe av tekniske inngrep, men landskapsrommet som planområdet er en del av vurderes likevel til å ha middels til stor verdi ihht. nasjonalt referansesystem.

Tiltaket vil bli liggende i et svært storskala landskap som allerede innehar dagens vegtrasé og andre tekniske inngrep. Tiltaket vurderes derfor å ha middels sårbarhet for landskapet.

For øvrig vises det til temarapport "E8 Halsebakkan - Reguleringsplan med konsekvensutredning. Temarapport landskapsbilde", COWI AS, 08.12.2010.

## 2.5 Natur

I forbindelse med denne reguleringsplanen er det utført konsekvensutredning av naturmiljøet, se vedlagte NINA-rapport 610 "Vegutbedring i Skibotndalen. Konsekvensutredning, del-tema naturmiljø". Det er registrert to truede naturtyper; "Bekkekløft og bergvegg" og "Sørvendt berg og rasmark" i plan- og influensområdet. Det finnes også flere rødlistearter, både karplanter og lavararter. Det er også funnet en rekke sjeldne mosearter. Samlet vurderes derfor floraen og vegetasjonen i influensområdet å ha stor verdi, mens planområdet er av middels verdi.

Det er registrert med sikkerhet 34 fuglearter og 10 pattedyrarter i planområdet. Av de registrerte artene er det henholdsvis 4 og 3 rødlistede arter og pattedyr.

Samlet viltvekt for plan- og influensområdet er satt til 4, noe som vil si et område av nasjonal verdi. Den terrestriske faunaen er vurdert til å være av stor verdi i influensområdet og liten verdi i planområdet. Samlet vurderes verneverdiene på strekningen til stor verdi i influensområdet og liten i selve planområdet.

## **2.6 Nærmiljø, friluftsliv og kulturminner**

Området brukes som utgangspunkt for friluftsliv, men det er ingen tilrettelagte anlegg i eller tilknytning til planområdet.

Etter kontakt med Troms fylkeskommunes kulturavdeling og Sametinget har det ikke kommet tilbakemelding om kjente kulturminner i planområdet. Innenfor reguleringsplanens avgrensning er det ikke registrert kulturminner i Askeladden ([www.kulturminnesok.no](http://www.kulturminnesok.no)). Askeladden er Riksantikvarens offisielle database over alle fredete kulturminner og kulturmiljøer i Norge. Det nærmeste registrerte funnet er et foreløpig ikke fredet bosetning-aktivitetsområdet ca. 50 m på oversiden av vegen mellom profil 2050 og 2100.

### 3 Planbeskrivelse

#### 3.1 Undersøkte løsninger

E8 gjennom Halsebakkan er ut fra Vegnormalen definert som stamveg med ÅDT 0 - 4000. Det er gjort en vurdering om den nye vegen skulle planlegges med dimensjonerende hastighet 80 eller 90 km/t. Det vil si valget mellom standardklasse S2 eller S3.

Det er utført en temarapport for landskapsbilde for hele strekningen, temarapport "E8 Halsebakkan - Reguleringsplan med konsekvensut-redning. Temarapport landskapsbilde", COWI AS, 08.12.2010 (vedlagt). Rapporten vurderer hvilke konsekvenser de to ulike standardklassene vil ha på landskapet. Begge standardklassene vurderes for stamveger med trafikkmengder fra 0 - 4000 kjøretøy i døgnet (kjt/d) og begge forslås med en vegbredde på 8,5 m. Parametrene for horisontal- og vertikalkurvaturene er derimot helt ulike. Tabellen under viser forskjellen i minimumskravene til geometrien for de to alternativene.

Standardklasse	Minimum horisontal-radius	Minimums-radius høybrekk	Minimums-radius lavbrekk	Maks stigning
S2 - 80 km/t	250 m	2800 m	1900 m	6 %
S3 - 90 km/t	450 m	6400 m	2600 m	6 %

Tabell 1 Dimensjoner for standardklasse S2 og S3

På bakgrunn av de gjennomførte vurderingene anbefales standardklasse S3, selv om dette innebærer en dyrere løsning og sterkere grad av inngrep i landskapet enn ved standardklasse S2. Ved enkelte steder vil skjæringene og fyllingene bli betydelig større med standardklasse S3 enn ved S2.

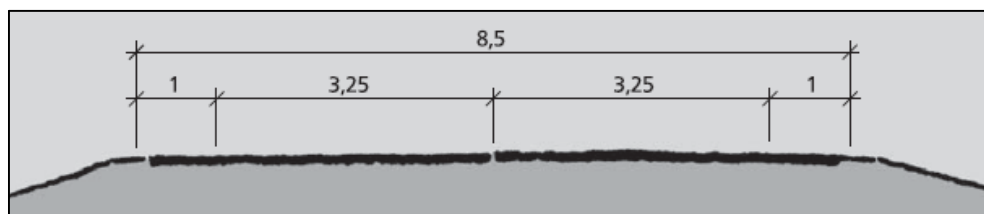
Alternativet med standardklasse S3 anbefales på grunn av:

- Tilfredsstiller best behovene for kjørekomfort og fremkommelighet, spesielt for tungtransporten.

- Gir gode siktforhold som igjen bedrer trafikksikkerheten på strekningen.

### 3.2 Standardvalg

På bakgrunn av de gjennomførte vurderingene ble standardklasse S3 ble valgt. Vegen planlegges med dimensjonerende hastighet 90 km/t og vegbredde 8,5 m (6,5 m kjørebane + 1 m vegskulder på hver side). Minste avstand mellom kryss bør være 1 km og antall avkjørsler begrenses.



Figur 2 Tverrprofil av valgt løsning - standardklasse S3, ÅDT 0 - 4000, vegbredde 8,5 m og dimensjonerende hastighet 90 km/t.

De viktigste parametrene som er benyttet i planlegging av denne strekningen er:

- Minste horisontalradius  $R_h$ : 450 m
- Minste vertikalradius i høgbrekk: 6400 m
- Minste vertikalradius i lavbrekk: 2600 m
- Maksimal stigning: 6 %

### 3.3 Veglinja

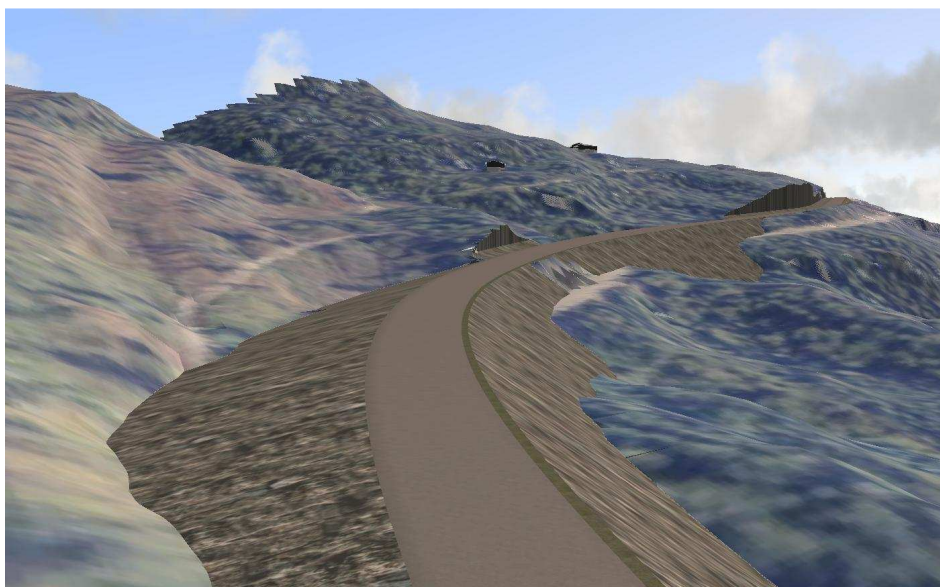
Vegen skal bygges etter normal vegstandard ihht. Statens vegvesens håndbøker. Vegen skal så langt det lar seg gjøre tilpasses landskapet og det øvrige miljøet den ligger i.

Parsellen starter med profil 0 ca. 11 km sørøst for kryss med E6 i Skibotn, omtrent i bunnen av Langbakkan. Vegen er regulert slik at linjen i størst mulig grad følger eksisterende veg, men med forbedringer både av vertikal- og horisontalkurvaturene slik at kravene til valgt dimensjoneringsklasse S3 tilfredsstilles.

Vegen starter omtrent umiddelbart i tilnærmet maksimal stigning (6 %), og går slik fram til ca. profil 1000. I forhold til eksisterende situasjon er dette en forbedring på mellom 1-2 %. Allerede etter ca. 50 m så vil ny veg begynne med å ligge på fylling. Linjen videre ligger lengre inn i fjellet. Dette er bevisst med

tanke på å forhindre markante fyllinger av sprengstein som byr på store problemer med tanke på revegetering.

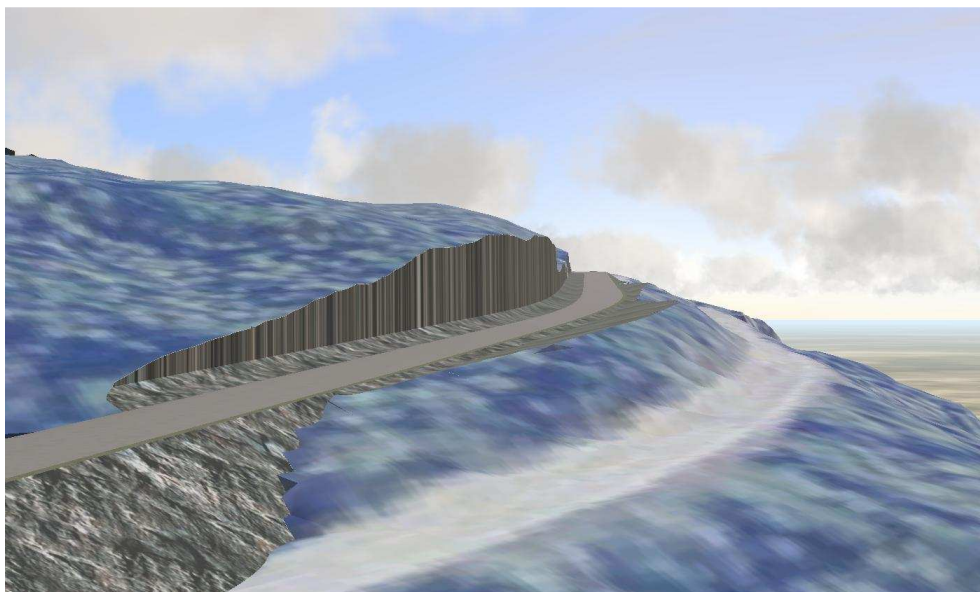
I profil 150 – 450 ligger veien opp mot 17 meter lengre inn i forhold til eksisterende veg p.g.a. kravet til horisontalkurvatur. På det meste gir dette oss en fjellskjæring på ca. 10 meter. Ved ca. profil 1050 ligger linjen ca. 18 meter lengre inn og 7 meter over eksisterende veg. Dette medfører en betydelig fylling i området ved Lappgropa. Ved profil 1150 er det en avkjørsel til en gjennomgående atkomstveg til et hytteområde. Ny veglinje ligger her ca. 6,5 meter høyere og ca. 3 meter lengre ut i forhold til eksisterende veg. Dette gjør at man får bedre stigningsforhold i denne avkjørselen. I tillegg forbedres siktforholdene da ny linje er relativt slak (4,1 %) og med horisontalkurvatur som gjør at man får god sikt over de kjørende langs E8. Figur 3 viser en illustrasjon av dette området. Denne atkomstvegen går parallelt med E8 og munner ut igjen ca. i profil 6575.



*Figur 3 Avkjørsel til hytteområder opp til venstre, samt fylling i Lappgropa.*

Linjen videre fram til ca. profil 2900 ligger på innsiden av eksisterende veg, slik at ny fylling blir liggende på eksisterende veg. Unntaket er et lite strekk fra profil 1570- 1830, hvor den nye linjen ligger såpass mye lengre inn at den skjærer gjennom fjellet i tosidig skjæring. Her legges det opp til at gjenstående “knaus” mellom ny og eksisterende veg sprenges bort slik at man står igjen med en ensidig skjæring, og beholder utsikten mot dalen.



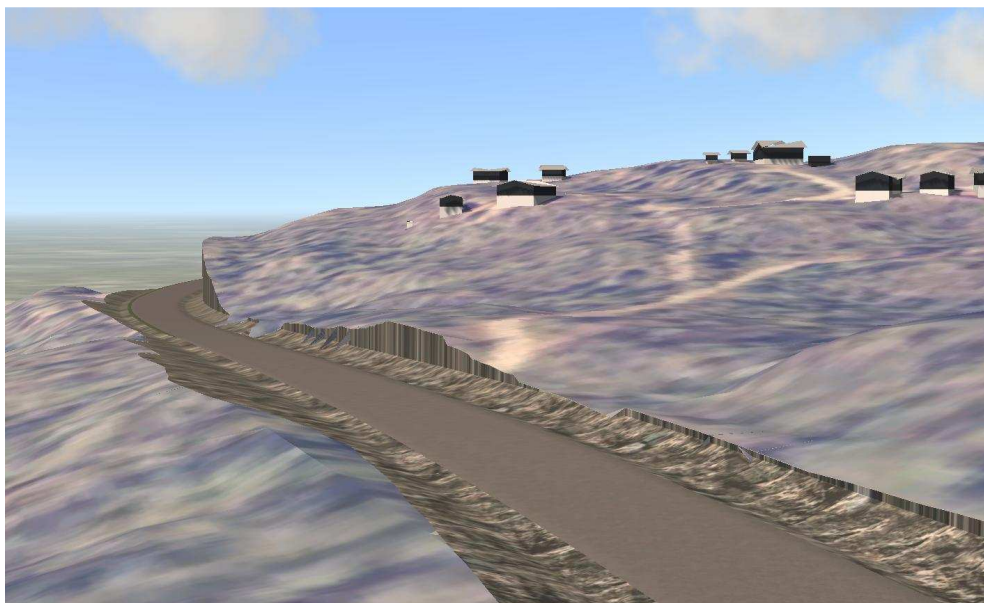


*Figur 4 Veggen ved ca. profil 1570*

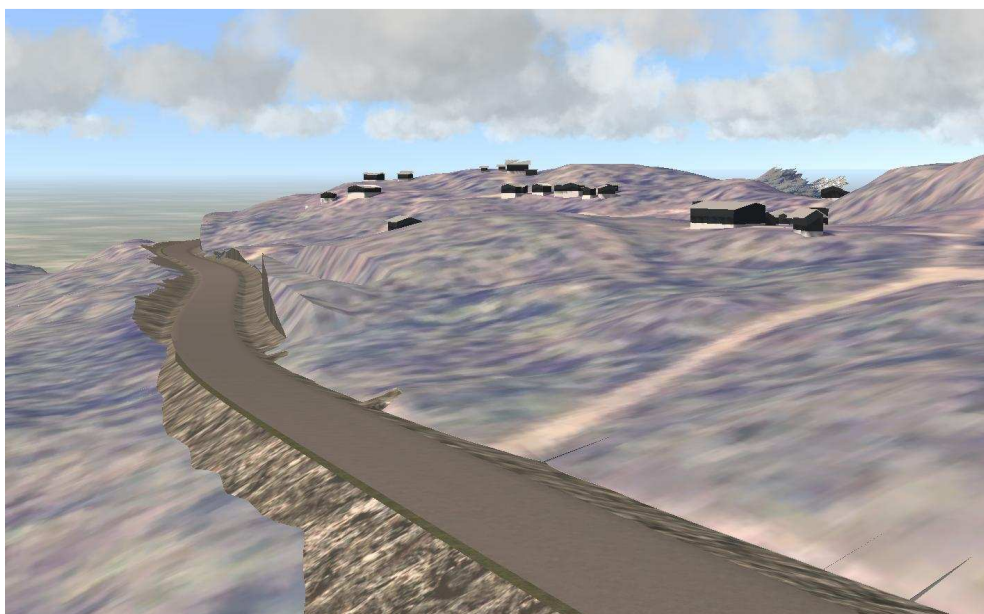
Det ligger et hyttefelt i området rundt profil 2100-2200 med to avkjørsler samt en mindre parkeringsplass som ligger tett opptil dagens veg. Ny veg ligger nærmere enn gammel veg men ikke så mye at denne parkeringsplassen forsvinner. Mellom disse to atkomstene renner det en bekk, som går i kulvert under eksisterende veg. Ny veg i området over denne kulverten ligger på nivå med eksisterende veg, både i vertikalen og horisontalen, slik at det kun er nødvendig med en utvidelse av eksisterende kulvert.

Fram til ca. profil 2700 ligger ny veg igjen på innsiden av gammel veg, med ensidig skjæring. Ny og gammel veg "treffer hverandre" rundt profil 2700 hvor det ligger en avkjørsel til et hytteområde. Ved denne avkjørselen ligger ny veg ca. 1,5 m lavere enn eksisterende veg (se Figur 5). Dette betyr at det må gjøres noen mindre justeringer av avkjørselen for å sikre at hytteeierne får beholde sin adkomst.

Ved neste avkjørsel i profil 2970 ligger ny veg ca. 1,6 m høyere enn eksisterende veg slik at atkomstforholdene i dette området blir bedre (se Figur 6).



*Figur 5 Avkjørsel ved profil 2700*



*Figur 6 Avkjørsel ved profil 2970*

Fra profil 2700-4300 har eksisterende veg en forholdsvis “kronglete” geometri. Ny veg får en linjeføring som er betydelig mer rett og myk noe som gir forbedrede siktforhold (se Figur 7). Fra profil 2900-3250 ligger ny veg på utsiden av eksisterende veg slik at man får en oppfylling av dalen. Videre går vegen gjennom en skjæring kombinert med noe fylling før den igjen sammenfaller med linjen til eksisterende veg i profil 4300.



Figur 7 Eksisterende veg "slynger" seg rundt linjen til ny veg.

Fra profil 4300-6200 ligger ny veg i samme trasé som eksisterende veg, men med en forskyvning på 3-4 meter inn i terrenget. Dette medfører liten grad av skjæring da ny veg ligger 3-4 meter høyere enn eksisterende veg. Ny og eksisterende veg krysser hverandre i vertikalen i ca. profil 5160 og 5320, hvor ny veg på det meste blir liggende 2 m lavere. Her vil man på det høyeste få en skjæring på ca. 7 meter. Fyllingen langs profil 4300-5550 vil bli en kontinuerlig, synlig sprengsteinfylling ut mot dalen. I tillegg går man over fra fjellskjæring til jordskjæring i profil 5550. Fra dette profilet og ca. 1 km videre er det morenemasser som dominerer grunnforholdene, som fram til nå har vært fjell.

Fra profil 6200-6500 vil ny veg igjen avvike traseen for eksisterende veg. Kurvaturen må økes betydelig for å tilfredsstille standardkravene, og dette medfører at ny veg blir liggende opp mot 30 meter ut fra gammel veg slik at man får også her en dal som må fylles opp med sprengstein.

Langs siste del av vegen, profil 6500-6850, ligger ny veg innenfor gammel veg, slik at man blir liggende i ensidig fjellskjæring. Det må bygges ny bru over Rovvijohka i ca. profil 6540-6550.

Parallellvegen som går fra profil 1150 kommer ut igjen i profil 6675. Her ligger ny veg lengre inn i terrenget enn eksisterende veg. Dette medfører at det er behov for å gjøre noen små justeringer for å opprettholde denne avkjørselen til hytteområdene.

## 3.4 Plasser langs linja

### 3.4.1 Kjettingplass

Det er stor andel tunge kjøretøy på strekningen som vil ha behov for plasser hvor de kan få lagt på kjetting. Det er derfor planlagt en kjettingplass rett etter bekken som renner i kulvert under vegen ved profil 2200-2340. Plassens utforming med hensyn på omlegging av kjetting og eventuelt parkering for privatbiler skal videre vurderes i byggeplanfasen.

### 3.4.2 Stopplass

Eksisterende stopplass ved Rovijohka (profil 6500-6630) skal opprettholdes. Plassens utforming med hensyn på parkering for trafikanter og eventuelt stopp for buss skal utredes. Plassen skal opparbeides med en standard som etter vegen, dvs. normal veggstandard og i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker.

Det skal utredes mulighet for om det er behov for at plassen skal være en rasteplass. Dette må bl.a. ses i sammenheng med Storfjord kommune sine planer for inngangsport til Norge ved Riksgrensen og Statens vegvesen sine planer for rasteplasser langs riksvegnettet i Troms.

## 3.5 Trafikkforhold

Foreslått ny veg vil ha en linjeføring som grovt sett vil følge dagens trasé, men med standardklasse S3 vil dette føre til økt vegbredde og en stivere horisontal- og vertikalkurvatur som vil gi et større inngrep i landskapsbildet.

Den foreslåtte nye vegen vil gi en bedre linjeføring både i horisontal- og vertikalkanalen. I tillegg vil grøft bli opparbeidet der dette ikke eksisterer i dag.

Planlagt kjettingplass ved ca. profil 2300 vil gi trailere som erfarer at det er behov for kjettinger, og som ikke har lagt på disse før de begynte på stigningen, en mulighet til å få på kjettinger.

Den nye brua over Rovvijohka vil være tilpasset vegbredden ellers på strekningen. Det vil si at den nye brua vil ha en kjørebredde på 8,5 m mot dagens bredde på 7,5 m.

Totalt sett medfører dette at man får en mer trafikksikker veg. Fremkommeligheten, ikke minst for tungtrafikken, vil også bli forbedret med den nye vegen.

Eksisterende avkjørsler på strekningen er planlagt opprettholdt.

### 3.6 Høyspentledninger

Over E8 mellom profil 1750 og 1800 krysser en høyspent luftlinje dagens vegtrase. Ihht. det digitale kartgrunnlaget vil det også med den nye vegtraseen være tilstrekkelig frihøyde mellom vegbanen og kraftlinjen. Dette må ytterligere kontrolleres i byggeplanfasen.

### 3.7 Geotekniske og geologiske forhold

Det vises til ...

De ingeniørtekniske kartleggingene er utført i skjæringer langs eksisterende veg. Hovedvekt er lagt på kartlegging av bergarter, foliasjon og sprekkesystemer som kan innvirke på stabiliteten av fremtidige skjæringer. Bergmaterialets art og beskaffenhet er bedømt visuelt.

Bergartene langs planområdet er generelt sett myke glimmerholdige letteroderte skiferbergarter med variert grad av metamorfose. I nedre halvdel av planområdet (vestlig del) er fjellet foldet og svært variert i mineralsammensetning og hardhet mens det i øvre halvdel er mer konstante forhold med fyllitt.

#### 3.7.1 Kvalitet av bergmateriale

Bergmaterialet i området består i det alt vesentligste av svake mineraler med høyt glimmerinnhold som leirskifer, fyllitt, glimmerskifer og amfibolitt. Det finnes også korte partier av gneis men disse er foldet inn og blandet opp med mykere og glimmerrike bergarter.

Det er ikke registrert spesielle svakhetssoner/knusningssoner i de blottlagte skjæringene. Dog er bergarten generelt svak, samt at det kan forventes å være svakhetssoner i forkastninger mellom skjæringene.

Glimmerinnholdet i materialet gjør at det ikke er egnet for bruk i vegoverbygning eller asfalt. Hvor høyt opp i vegkroppen materialet kan benyttes, avhenger blant annet av hvilken type overbygning som velges. Anleggstrafikk direkte på stedlige masser vil gi nedknusning slik at materialet kan bli telefarlig.

#### 3.7.2 Sikring av fjellskjæringer

Ihht. ny standard skal fjellskjæringene være vedlikeholdsfrie i 20 år.

Skjæringer vil sannsynligvis i det aller vesentligste være stabile hvis de blir sprengt ut i helning 99:1 eller nær vertikal, og rensket med tung maskinrensk. Særlig viktig vil det være å renske toppen av skjæringen og ca 3m ned fra toppen av skjæringen i den mest eroderte sonen. Ved sprengning skal skånsom sprenging med splitt benyttes i konturen slik at fjellet bak sprengningskonturen blir så intakt som mulig.

Ny standard for utforming av grøft medfører at grøftebunnen skråner opp mot fjellskjæringen. Dette kan være uheldig mhp at nedfallende stein får en bedre "bevegelsesbane" ned i grøfta og ut mot vegen. Dette må tas hensyn ved dimensjonering av sikringen.

Boltesikring må vurderes i områder med høye skjæringer og hvor foliasjonsplanene faller inn mot vegen.

I områder med tilsig av vann må det antas behov for isnett.

Generelt er det tynt løsmassedekke i området, slik at jordskjæringen ovenfor skjæringstopp i hovedsak antas å bli stabil. Det kan imidlertid for forsøkninger med lokalt mer løsmasser være behov for en lav forstøtningsmur av plasstøpt betong.

### **3.7.3 Jordskjæringer**

Løsmassene består av silt-sand-grus-masser, og kan ved tilgang på overflatevann være ustabile. Vi anbefaler derfor skjæringshelning ikke brattere enn 1:2, eventuelt at skjæringene dekkes med et tynt lag, anslagsvis ca 30cm, av sprengstein som erosjonssikring. I bekkeløp ned mot stikkrenner og i grøftebunn bør det uansett plastres med sprengstein.

### **3.7.4 Vannforhold**

Befaringene er gjennomført i en tørr periode om sommeren. Løsmassene i området er også forholdsvis permeable, slik at det forventes ikke spesielle problemer med overflatevann. Det er imidlertid viktig å foreta registrering av eksisterende bekker slik at eventuell kanalisering kan foretas, for derved å unngå mange småbekker ned i fjellskjæringer med fare for isdannelse, eller ned i jordskråninger med fare for overflateerosjon og overflateglidninger. Tilsvarende nedstrøms vegen. Stikkrenner eller vannstrømning der det ikke har vært bekk før, vil føre til erosjon og ravinedannelse.

## **3.8 Støy**

I området rundt planlagt ny veg i Halsebakkan er det ingen helårsbebyggelse, men noen fritidsboliger som vil ligge utsatt til for støy fra E8.

Det er utført støyberegninger for framtidig situasjon som viser at det vil være 5 fritidsboliger som vil ligge på grensen mot gul sone, det vil si vurderingssone hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. Behov for eventuelle skjermingstiltak for å senke støynivået for disse fritidsboligene ned under grenseverdien må vurderes nærmere. Det vises for øvrig til vedlagt støyvurdering.

### 3.9 Landskap

Ny veg vil i stor grad følge dagens vegtrasé på strekningen. Foreslått veglinje vil følge terrengets hovedform langs fjellsida, men økt vegbredde og stivere horisontal- og vertikalkurvatur vil gi større eksponerte fyllinger og skjæringer. Imidlertid vil mye av fyllingene stoppe innenfor eksisterende veganlegg. Når det gjelder skjæringene, er det en formildende omstendighet at bratte fjellskrenter, flåg, er velkjente elementer i eksisterende landskap og dermed vil ikke tiltakets fjellskjæringer framstå som et totalt fremmed element. Skjæringene vil også kunne mildnes noe av vegetasjon som etablerer seg i grøfta mellom vegbane og skjæring.

Det er lite jordsmonn i tilknytning til arealet som berøres, men det som finnes skal tas vare på og tilbakeføres på skråningene. Det kan være aktuelt å tilføre tilstrekkelig finstilt materiale i fyllingene slik at stedegen vegetasjon kan etablere seg raskere. Fingraderte masser kan tilføres fra massetak i Skibotndalen eller produseres av steinmasser langs linja. Uansett vil det være snakk om flere år før veganlegget dempes av vegetasjon.

Fordi vegen legges inn i fjellskråningen vil det bli stort masseoverskudd av sprengstein. I dette storslåtte landskapet er det viktig å minimere inngrepet, og det vil derfor ikke anbefales å deponere overskuddsmasse innenfor planområdet. Det meste av overskuddsmasser vil derfor hovedsakelig føres ut av området og nyttes i andre aktuelle anlegg.

I planens bestemmelser stilles det krav om at det fortrinnsvis kun skal nyttes stedegen vegetasjon i tilknytning til anlegget. Det mest hensiktsmessige er å legge til rette for at stedegen vegetasjon kan invadere de berørte sidearealene ved å tilbakeføre all avtatt vekstjord. Det stilles også krav om at det skal utarbeides en marksikringsplan i byggeplanfasen.

På bakgrunn av dette vurderes veganleggets omfang å være middels negativt, fordi det grovt sett ligger i eksisterende vegtrasé og er forankret i landskapets hovedform. De nye fyllingene er mange og bratte, men med foreslåtte tiltak vil de gro til over tid, 10-20 år. Fjellskjæringene derimot vil bli stående mange tiår før naturens langsomme arbeid vil tilpasse dem til landskapsbildet for øvrig i Skibotndalen. Totalt sett vurderes veganlegget å ha et middels negativt omfang.

### 3.10 Naturmiljø

Konsekvensene av planlagte tiltak for naturmiljøet er vurdert til å være middels negativ i anleggsfasen, og ubetydelig til lite negativt i driftsfasen. Det er foreslått flere avbøtende tiltak som vil kunne minske de negative konsekvensene.

Utbygging av foreslått vegstrekning vil medføre mye sprenging av fjell. I bestemmelsene stilles det derfor krav om at det skal gjennomføres registreringer i mars måned om hvorvidt kongeørnene går til hekking og hvilke reir de bruker. Dette for å kunne ta stilling til om og eventuelt hvilke hensyn som bør tas den aktuelle hekkesesongen med hensyn til nødvendig sprengningsarbeid. Her vil avstand mellom reir og sprengningslokalitet være av avgjørende betydning.

For øvrig anbefales generelle tiltak for å bevare leveområdene for faunaen. Utrasinger i bratt terreng som kan påvirke den unike bekkekløftvegetasjonen langs med Slemelva (ned til Gustavsvingen og området nedenfor E8) og direkte forurensning under anleggsfasen må generelt unngås. Ved passering av bekkekløftområder (fyllinger og bruer) må det under anlegget tas særlige hensyn slik at den rike bekkekløftvegetasjonen ikke blir skadelidende. Ny tilplantning av blottlagte områder vil kunne redusere erosjon i bratte eller vindutsatte sider. Tilplantning bør i størst mulig grad foregå med lokalt tilpassete arter. Det bør påses at generelle tiltak for å sikre utslipp av skadelige stoffer etterfølges. Dette gjelder f.eks. rene fyllmasser, opprydding av midlertidige deponier, anleggsveger etc.

Områdene hvor de verdifulle naturtypene og rødlisteartene befinner seg i planområdet er regulert som hensynssoner med angitte særlige hensyn - grønnstruktur. Det er også tatt inn en bestemmelse om at terrenginngrep generelt skal begrenses og at det hovedsaklig skal kun benyttes stedegen vegetasjon ved behandling av nytt sideterreng til vegen.

Det er foreslått fire soner der det skal tas særlig hensyn til bevaring av naturmiljø langs planlagt vegstrekning. Disse er avmerket på plankartet med egen skravur. Det er gjort et unntak der areal som er registrert som "Bekkekløft og bergvegg" ikke er avsatt som hensynssone. Dette gjelder arealet i direkte tilknytning til foreslått ny bru over Rovvijohka. Dette arealet er avsatt til anleggsbelte av praktiske og tekniske årsaker. I bestemmelsene stilles det krav om at det tas særlige hensyn i dette området slik at den rike bekkekløftvegetasjonen ikke blir skadelidende. Dette gjelder både hensynssonene og anleggsbeltet ved Rovvijohka.

Det stilles også krav i bestemmelsen om at arealene som avsettes til hensynssone grønnstruktur skal merkes fysisk i terrenget i anleggsperioden, slik at sones utstrekning er lett synlige og dermed gjøres kjent for alle som arbeider på veganlegget.

### **3.11 Kulturminner**

Innenfor reguleringsplanens avgrensning er det ikke registrert kulturminner i Askeladden ([www.kulturminnesok.no](http://www.kulturminnesok.no)). Askeladden er Riksantikvarens offisielle database over alle fredete kulturminner og kulturmiljøer i Norge. Det nærmeste registrerte funnet er et foreløpig ikke fredet bosetning-aktivitetsområdet ca. 50 m på oversiden av vegen mellom profil 2050 og 2100.

### **3.12 Massedeponi/massetak**

Masseoverskuddet som vil komme på grunn av dette tiltaket vil bli anvendt i veganlegget i forbindelse med nytt kryss mellom E6 og E8 i Skibotn. Det prosjektet har isolert sett masseunderskudd, slik at massebalanse kan tilstrebes for de to anleggene sett i sammenheng. Det vil uansett være behov for midlertidige deponeringsområder i planområdet. Slike massedeponeringsområder må ligge



innenfor regulerte vegarealer eller anleggsbelter/områder, og ikke komme i konflikt med regulerte hensynssoner.

Eksisterende grus/massetak som ligger vest for E8 ca. 600 m nordvest for starten på parsellen foreslås regulert til massedeponi, og adkomstvegen mellom E8 og massetaket reguleres til midlertidig anleggsveg. Det stilles krav i bestemmelsene om at det skal utarbeides plan for masseuttak og massedeponi i forbindelse med byggeplanen.

### 3.13 Omklassifisering av eksisterende veg

Planlagt veg erstatter i sin helhet eksisterende veg, slik at det ikke er behov for noen omklassifisering.

### 3.14 Tidsplan

Første bevilgning og oppstart av anlegget er forventet i 2012. Dette medfører følgende tidsplan:

- 1 Vedtatt reguleringsplan i mai 2011
- 2 Ferdig byggeplan i januar 2012.

### 3.15 Eiendomsforhold og grunnerverv

Vedtatt reguleringsplan er et juridisk dokument som danner grunnlag for erverv av nødvendig grunn og rettigheter for å gjennomføre planen. Dersom det ikke oppnås frivillige avtaler, kan grunn og rettigheter erverves ved ekspropriasjon (tvungen avståelse). Ekspropriasjon kan vedtas av kommunen i medhold av plan- og bygningslovens § 16-2, eller av Statens vegvesen i medhold av veglovens § 50. Erstatning for grunn og rettigheter ved tvungen avståelse blir fastsatt ved rettslig skjønn.

Areal som erverves til vegformål skal normalt følge formåls grensene i planen.

Listen nedenfor viser identifiserte berørte grunneiere.

Gnr	Bnr	Fnr	Navn	Adresse
45	1		Per Einar Rasch Georgsen	9143 Skibotn
45	2		Statskog SF	Pb 63, 7801 Namsos
45	3		Statskog SF	Pb 63, 7801 Namsos

## 4 Helse, miljø og sikkerhet (HMS) og Ytre miljø (YM)

HMS i denne sammenhengen er den belastningen som påføres menneskene som skal bygge prosjektet i anleggsfasen, driftsfasen og vedlikeholdsfasen, samt publikum/bruker i byggefasen og ferdigfasen.

Ytre miljø i denne sammenhengen er den forurensningsbelastningen som en vil ha i tilknytning til anleggsdrift og fremtidig drift og vedlikehold.

Statens Vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre det mål at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade, i størst mulig grad. Statens Vegvesen skal benytte produkter som gjennom bruk eller avhenting medfører minst mulig miljøbelastning, og unngå bruk av miljøskadelige stoffer. Alt planarbeid skal gjennomføres innenfor krav i interne bestemmelser og krav i gjeldende lovverk/forskrifter.

Sentrale lovverk/forskrifter som kan være aktuelle:

- Naturmangfoldloven
- Naturvernloven
- Viltloven
- Reindrifftsloven
- Kulturminneloven
- Vassdragsloven
- Jordloven og skogbruksloven
- Forurensningsloven
- Brannvernloven
- Kommunehelsetjenesteloven
- Byggherreforskriften

For øvrig informasjon se også følgende nettsted:

[www.dsb.no](http://www.dsb.no)

[www.sft.no](http://www.sft.no)

[www.arbeidstilsynet.no](http://www.arbeidstilsynet.no)

Det er utført en foreløpig gjennomgang av risiko og sårbarhet basert på Storfjord kommunes "Risikovurderingsskjema - sjekklister arealplanlegging og byggesak".

I byggeplanfasen skal det utarbeides en HMS-plan som særlig skal fokusere på:

- Forhold til publikum/brukere og beboere skal ivaretas ved avgrensning av anleggsområder, regulering av trafikkavvikling evt. omkjøringsalternativer, tilgang til ferdsel i marka m.m. Det må utarbeides en informasjonsplan for prosjektet og evt. varslingsplan/arbeidsskiltning i forhold til trafikkavviklingen.
- Anleggsarbeid generelt - arbeid i skjæring/fylling, i grøfter og bratte skråninger. Prosedyrer og rutiner må utarbeides.
- Byggearbeid generelt - bygging av murer med mer. Prosedyrer og rutiner må utarbeides.
- Sprengningsarbeid - prosedyrer og rutiner må utarbeides. Sikker jobb analyse.
- Arbeid nær og under høyspentledninger. Prosedyrer og rutiner må utarbeides.
- Gravearbeid - grunnundersøkelser med rapport foreligger før anleggstart. Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Kabelpåvisning.
- Rigg og deponiområder. Bruk og avgrensning av dem.

Statens Vegvesen vil utarbeide en HMS-plan i byggeplanfasen jfr. byggherreforskriften. Denne skal inneholde risikovurdering, og spesielt påpeke farlige og miljøbelastende arbeidsoperasjoner og materialer i forbindelse med bygging. HMS-planen skal danne grunnlag for de HMS krav og forutsetninger som stilles til den utførende i avtale/kontrakt.

## 5 Vurdering av risiko og sårbarhet

I henhold til plan- og bygningsloven skal det gjøres en risiko - og sårbarhetsanalyse i alle reguleringsplaner. Til dette er Storfjord kommunes "Risikovurderingsskjema - sjekklister arealplanlegging og byggesak" benyttet.

Følgende punkter er det ikke definert noen risiko i forhold til:

### 1. Naturgitte forhold

- B) Flom
  - Ingen unormal flomfare.
- C) Tidevann
  - Ikke aktuelt i dette området.
- D) Radon
  - Ikke aktuelt for denne type utbygging.
- E) Værforhold
  - Ingen ekstreme værforhold utenom det som er normalt i området.

### 2. Infrastruktur

- A) Kraftlinjer og transformatorer.
  - Tilstrekkelig frihøyde mellom høyspentlinje og ny veg.
- B) Trafikk
  - Sett i forhold til vegtyper og standard er det vanlig gods og persontrafikk. Relativt høy tungtrafikkandel, men ingen endring fra dagens situasjon.
- C) Industri og næringsliv i nærmiljøet/næringskonflikter
  - Ikke aktuelt i dette området.
- D) Byggegrunn/sigevann
  - Normale forhold og endring til det bedre i forhold til dagens situasjon p.g.a. etablering av grøfter.

### 3. Prosjektgitte forhold

- B) Friområder og lekeområders plassering i forhold til potensiell fare
  - Ingen definerte lekeområder i planområdet, og normale sikringstiltak i grensesnittet mellom vegarealer omkringliggende friområder.
- C) Adgang til kollektivtrafikk
  - Ingen utbredt kollektiv trafikk og ingen definerte stoppesteder i planområdet.
- D) Uønskede snarveier
  - Ingen aktuelle snarveier.
- E) Reguleringsbestemmelser

- Ferdig utarbeidet.
- F) Tilrettelegging for nødetatene – brannvannsforsyning – ajourføring av beredskapskart
  - Stort sett ikke aktuelt i denne planen. Generelt vil bedret framkommelighet og sikkerhet for gods og persontrafikk også gi positive virkninger for nødetatene.
- G) Drikkevannsforsyning og plassering i forhold til potensiell fare
  - Ingen kjente drikkevannskilder i nærområdet, samt at planen medfører i liten grad noen endring i forhold til dagens situasjon.
- H) Skjæringer og fyllinger – høyder og terrengvinkler – autovern og gjerder
  - Dette er stort sett vurdert i forbindelse med planarbeidet frem til nå, men autovern og gjerder vil bli ytterligere vurdert i detalj i byggeplanfasen.

Følgende punkter må undersøkes nærmere i forbindelse med byggeplanprosessen:

### **1. Naturgitte forhold**

- A) Skredfare
  - Vurderes og sikringstiltak iverksettes der hvor det er nødvendig.

### **3. Prosjektgitte forhold**

- A) Utbyggingsrekkefølge.
  - Utbyggingen av de ulike deler av anlegget må organiseres på en slik måte at trafikken kan avvikles gjennom området i hele anleggsperioden. Dette anlegget er avhengig av å deponere masser i anlegget ved krysset mellom E6 og E8.
- H) Skjæringer og fyllinger – høyder og terrengvinkler – autovern og gjerder
  - Autovern og gjerder vil bli vurdert i detalj i byggeplanfasen.

Følgende punkter gir bestemmelser til planforslaget:

### **2. Infrastruktur**

- A) Kraftlinjer og transformatorer.

Det skal utarbeides en sårbarhetsanalyse for rovfugl i Skibotndalen, i forhold til anleggsperioden og til ferdig veg. Rapporten vil belyse ulike tiltak i anleggsperioden.

## Storfjord kommune

### Sikkerhet og beredskap - RISIKOVURDERINGSSKJEMA

– Sjekkliste arealplanlegging og byggesak

Prosjekt/plan/sak:	Reguleringsplan E8 Halsebakkan
--------------------	--------------------------------

1. Naturgitte forhold	Kontroll	Dato	Sign.
a) Skredfare (stein, jord, leire, snø) ( <a href="http://www.skrednett.no">www.skrednett.no</a> )	UN	24.11.10	FRWI/THOY
b) Flom <a href="http://www.nve.no/">http://www.nve.no/</a>	OK	24.11.10	FRWI/THOY
c) Tidevann <a href="http://www.math.uio.no/tidepred/">http://www.math.uio.no/tidepred/</a>	IA	24.11.10	FRWI/THOY
d) Radon <a href="http://radon.nrpa.no/">http://radon.nrpa.no/</a>	IA	24.11.10	FRWI/THOY
e) Værforhold (lokale fenomener)	OK	24.11.10	FRWI/THOY

2. Infrastruktur			
a) Kraftlinjer og transformatorer (nærhet til elektromagnetiske felt)	OK	24.11.10	FRWI/THOY
b) Trafikk (transport av farlig gods, skipstrafikk/kaianlegg, luftfart/flyplass?)	OK	24.11.10	FRWI/THOY
c) Industri og næringsliv i nærmiljøet/næringskonflikter (farlig industri; eksplosiver, fryserier, olje, bensinstasjoner, propan og gass, syrer, avfallsdeponier/fyllplasser, )	IA	24.11.10	FRWI/THOY
d) Byggegrunn/sigevann (forurenset grunn og sjøsedimenter)	OK	24.11.10	FRWI/THOY

3. Prosjektgitte forhold			
a) Utbyggingsrekkefølge	UN	24.11.10	FRWI/THOY
b) Friområder og lekeområders plassering i forhold til potensiell fare (sjø, elver, trafikk og kraftlinjer/transformatorer).	OK	24.11.10	FRWI/THOY
c) Adgang til kollektivtrafikk	OK	24.11.10	FRWI/THOY
d) Uønskede snarveier (brukerstyrt trafikkmønster)	IA	24.11.10	FRWI/THOY
e) Reguleringsbestemmelser	OK	24.11.10	FRWI/THOY
f) Tilrettelegging for nødetatene – brannvannsforsyning – ajourføring av beredskapskart	IA	24.11.10	FRWI/THOY
g) Drikkevannsforsyning og plassering i forhold til potensiell fare (selve kilden og objekters plassering ved dette)	IA	24.11.10	FRWI/THOY
h) Skjæringer og fyllinger – høyder og terrengvinkler – autovern og gjerder	OK/UN	24.11.10	FRWI/THOY



## VEDLEGG

NINA-rapport 610 "Vegutbedring i Skibotndalen. Konsekvensutredning, deltema naturmiljø"

Temarapport "E8 Halsebakkan - Reguleringsplan med konsekvensutredning. Temarapport landskapsbilde", COWI AS, 03.01.2011

Temarapport "E8 Riksgrensen - Skibotn. Støyvurdering", COWI AS, 10.12.2010

Geoteknisk rapport E8 Halsebakken, Sweco AS, 04.01.2011

Ingeniørgeologisk rapport E8 Halsebakken, Sweco AS, 04.01.2011

Vedleggene finnes også på internett på adressen:  
[www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e8skibotn](http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e8skibotn).