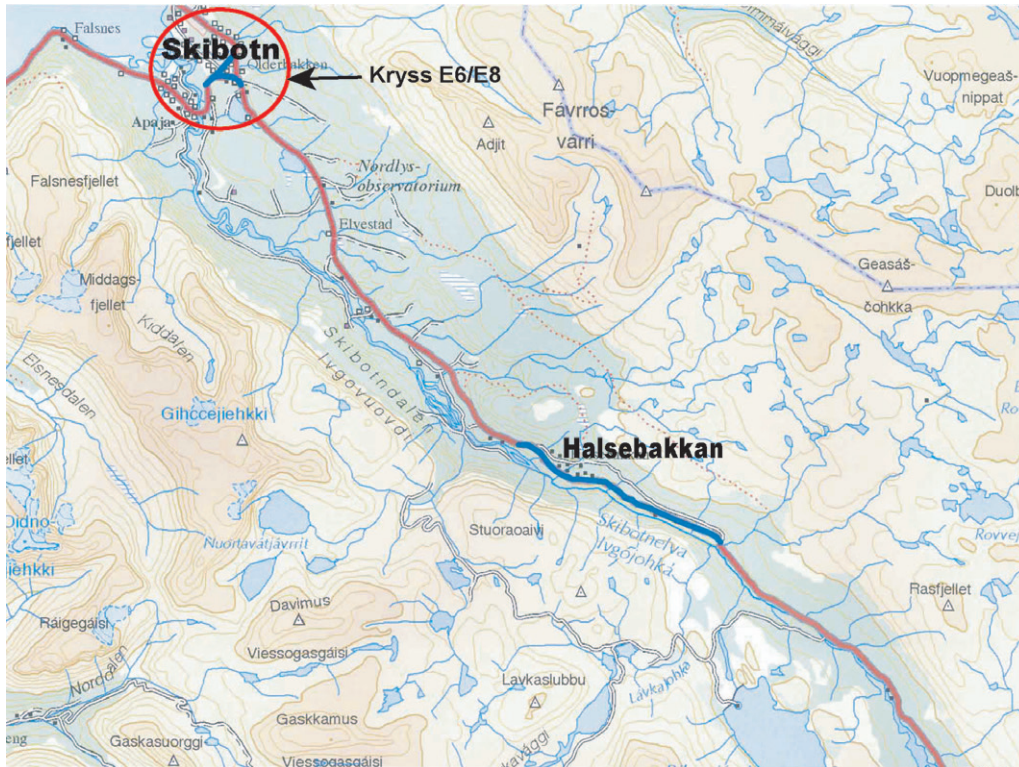




**Statens vegvesen**



# REGULERINGSPLAN

**Prosjekt: Nytt Kryss E6 og E8 i Skibotn**

**Parsell: E8 Riksgrensen - Skibotn**

**Storfjord kommune**

Planbeskrivelse

Region nord  
Tromsø kontorsted  
Dato: Januar 2011



## Forord

Reguleringsplanen er utarbeidet av Statens Vegvesen Region nord med hjemmel i § 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".

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 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 14.01.2011
- Reguleringsbestemmelser datert 14.01.2011
- Reguleringsplankart datert 14.01.2011

Vedlegg:

- NINA-rapport 610 "Vegutbedring i Skibotndalen. Konsekvensutredning, deltema naturmiljø
- Rapport "Forprosjekt for nytt kryss E6/E8 Skibotn. Grunnlag for reguleringsplan", COWI AS, 29.09.2010
- Temarapport "E8 Riksgrensen - Skibotn. Støyvurdering", COWI AS, 20.12.2010
- "Geoteknisk rapport kryss E6-E8 Skibotn", Sweco AS, 14.01.2011

Reguleringsplanforslaget legges ut til offentlig ettersyn i perioden:

24.01.2011 - 07.03.2011

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	9
<b>2</b>	<b>Dagens situasjon</b>	<b>10</b>
2.1	Trafikkforhold	10
2.2	Høyspentledninger	11
2.3	Geotekniske forhold	11
2.4	Landskap og natur	11
2.5	Nærmiljø, friluftsliv og kulturminner	12
<b>3</b>	<b>Planbeskrivelse</b>	<b>13</b>
3.1	Standardvalg	13
3.2	Undersøkte løsninger	14
3.3	Krysset	14
3.4	Trafikkforhold	15
3.5	Høyspentledninger	16
3.6	Geotekniske forhold	16
3.7	Støy	17
3.8	Landskap	17
3.9	Naturmiljø	18
3.10	Massedeponi/massetak	19
3.11	Omklassifisering av eksisterende veg	19
3.12	Kostnader og tidsplan	19
3.13	Eiendomsforhold og grunnerverv	20

<b>4</b>	<b>Helse, miljø og sikkerhet (HMS) og Ytre miljø (YM)</b>	<b>22</b>
<b>5</b>	<b>Vurdering av risiko og sårbarhet</b>	<b>24</b>
	<b>VEDLEGG</b>	<b>28</b>

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

Rapport "Forprosjekt for nytt kryss E6/E8 Skibotn. Grunnlag for reguleringsplan", COWI AS, 29.09.2010

Temarapport "E8 Riksgrensen - Skibotn. Støyvurdering", COWI AS, 20.12.2010

"Geoteknisk rapport kryss E6-E8 Skibotn", Sweco AS, 14.01.2011

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

#### **Tilhørende dokumenter**

Reguleringsplantegning, datert 14.01.2011  
Reguleringsbestemmelser, datert 14.01.2011

Tegning 1-2

## 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 i § 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".

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

Det ble kunngjort oppstart av planarbeidet 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:

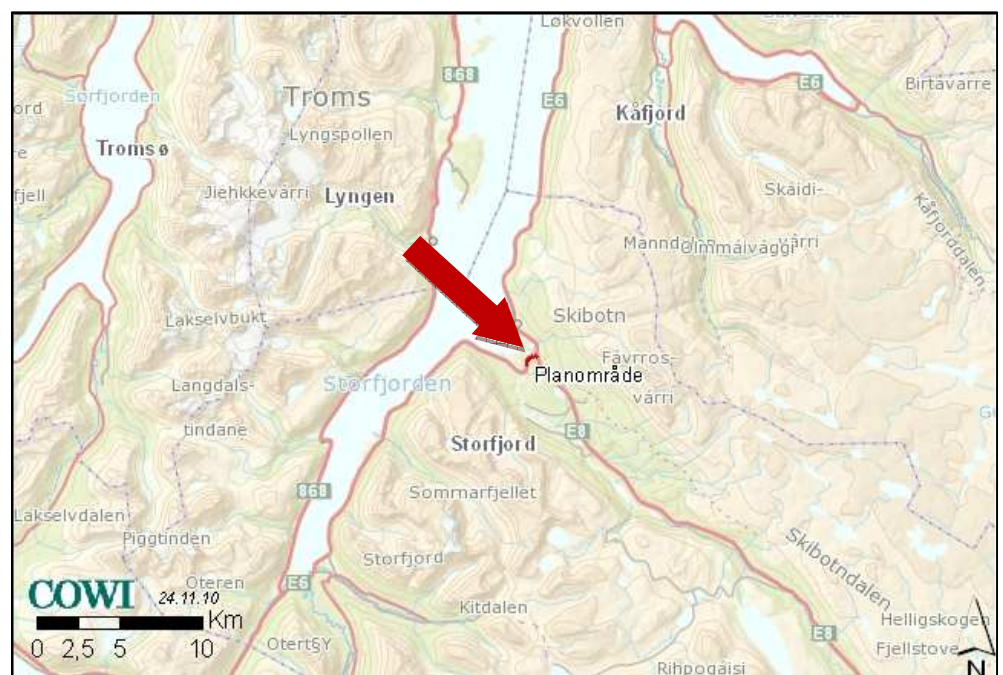
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg
- Annen veggrunn - grøntareal
  
- LNRF-områder

Hensynssoner

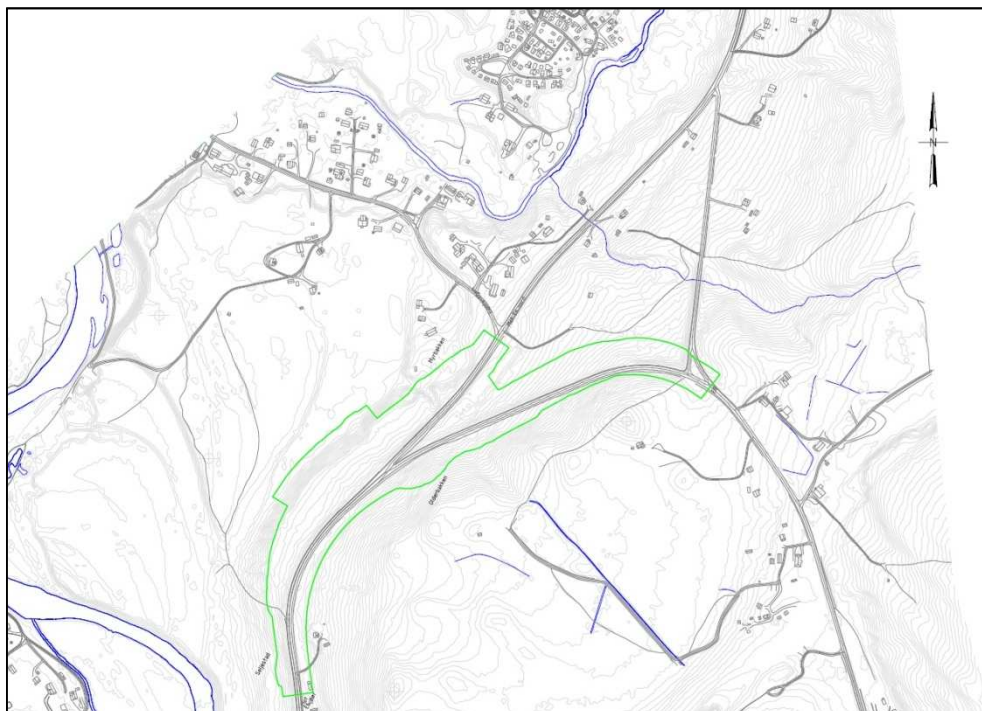
- Frisikt
- Faresone - høyspenningsanlegg
- Båndleggingssoner - anleggsbelte

## 1.2 Planområdet



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

Planområdet er lokalisert rett sør for Skibotn sentrum i Storfjord kommune. Det omfatter det søndre krysset mellom stamvegene E6 og E8. Planområdet strekker seg fra Seljestad i sørvest og omlag 700 meter nordover langs E6 frem til krysset med Gamleveien. I tillegg omfatter planen omlag 600 meter langs E8 i Olderbakken, samt arealet mellom de to vegene (se Figur 2).



Figur 2 Planavgrensning for reguleringsplan E6/E8 i Skibotn

### 1.3 Problemstilling

E6 og E8 er stamveger 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 et av de svake punktene på den ruta, krysset mellom E6 og E8.

Krysset mellom E6 og E8 holder ikke dagens vegstandard og fremstår som uoversiktlig, både med hensyn på vikeplikter og restriksjoner på svingebevegelser. Bl.a. er trafikk mellom E6 og E8 fordelt på to ulike kryss avhengig av om man kommer nordfra eller sørfra på E6.

E8 Olderbakken er i dag en veg med bratt stigning fra krysset (6,7 %). Dette overstiger dagens krav på maksimal stigningsforhold på 6 % for stamveg med standardklasse S2. Dette fører til at spesielt tungtrafikken har lav hastighet opp bakken. Som sagt er dette en viktig godstransportrute, noe som gjenspeiler seg i en høy tungtrafikkandel på 18 % av den totale trafikken.

### 1.4 Formålet med planen

Målene med denne planen må ses i sammenheng med planen som omfatter bygging av 6,5 km ny E8 i Halsebakkan.

Følgende mål er lagt til grunn for dette prosjektet:

Resultatmål

Bygging av nytt kryss mellom E6 og E8 i Skibotn.

Effektmål

Trafikksikker og forutsigbar 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.

Gjeldende reguleringsplaner som tangerer eller berører denne planen, er "Boligfelt B IV, Gammelvegen, Skibotn", vedtatt i 1977 og "Skibotn skytebane" vedtatt i 1991.

I Nasjonal Transportplan for 2010 - 2019, foreslås det 280 millioner kroner til opprusting av E8 mellom Riksgrensen og Skibotn. Første bevilgning er forventet i 2012.

## 2 Dagens situasjon

### 2.1 Trafikkforhold



Figur 3 Dagens trekantkryss mellom E6 og E8 (kilde: Finn.no kart)

Krysset mellom E6 og E8 i Skibotn er i dag et trekantkryss, der E8 har to kryss med E6. Et søndre der hvor E8 går av fra E6 og opp Olderbakken, og et nordre

kryss hvor E8 går av fra E6 ved Haugen. De to armene av E8 samles så til en felles veg i nok et litt utflytende kryss på toppen av Olderbakken.

Vegen har ved kryssområdet i sør en trafikkmengde på 1500 kjøretøy i døgnet (kjt/d) på E6 og tilsvarende 700 kjt/d på E8. Begge stamvegene har lave trafikkmengder, men har høye tungtrafikkandeler på henholdsvis 17 % på E6 og 18 % på E8. Skiltet hastighet på E6 og E8 er i dag 70 km/t.

E8 Olderbakken har bratt stigning fra det søndre kryssområdet, i en lengde på ca. 700 m før vegen flater ut. E6 nordover har derimot et fall på 4 % etter krysset (E6 har et høybrekk i krysset). Disse forholdene fører til at krysset i eksisterende situasjon er uoversiktlig.

## 2.2 Høyspentledninger

Over E8 i Olderbakken krysser en høyspent luftlinje dagens vegtrase. I følge Troms kraft er dette en linje med 22 kV driftsspenning. I følge "Forskrift om Elektriske Forsyningsanlegg" FEF 2006, skal minimum frihøyde være 7 m for høyspentlinjer med slike spenninger. Ihht. det digitale kartgrunnlaget er det i dagens situasjon tilfredsstillende frihøyde mellom vegbanen og luftstrekket.

## 2.3 Geotekniske forhold

Området ligger i nordvestsiden av en morenerygg. Dette ut fra visuell bedømmelse på stedet. Det er utført grunnboringer i området ved eksisterende kryss og nedenfor krysset som viser ca 2-9 meters mektighet av løsmasser over fjell. Løsmassene består i hovedsak av sand og silt, men også innslag av grus og leire. Leire er registrert på ca 6 meters dybde på landsbruksområdet nedenfor krysset.

Terrenget er blitt formet til dagens situasjon gjennom årenes løp ved erosjon og tidvis ras. Dagens terreng antas i hovedsak å ha god stabilitet. Unntaksvis kan det lokalt være dårlig stabilitet ved vannoppkommer etc.

For øvrig vises det til "Geoteknisk rapport kryss E6-E8 Skibotn", Sweco AS, 14.01.2011.

## 2.4 Landskap og natur

Planområdet ligger midt i utløpet av den brede U-formede Skibotndalen, like øst for Skibotnelva. Eksisterende E6 ligger på en naturlig terrasse i terrenget i den bratte skråningen ned mot elvesletta og Skibotnelva. E8 klatrer opp en bratt skråning for å komme opp på neste terrasse som fortsetter videre inn dalen. I tilknytning til veganlegget finnes noen gjengrodde beiter og blandingskog. Nordvest for planområdet finnes dyrkamark og boligbebyggelse langs Gamlevegen. Planområdet preges av dagens veganlegg og vurderes landskapsmessig å ha liten verdi.

Det finnes ingen naturtyper som er truet, og det er ingenting som tyder på at området har en viktig funksjon for fugle- og dyrelivet. Den terrestriske faunaen er også vurdert til å ha liten verdi. Samlet vurderes derfor verneverdiene rundt kryssområdet å ha liten verdi. Det vises til vedlagte NINA-rapport 610.

## **2.5 Nærmiljø, friluftsliv og kulturminner**

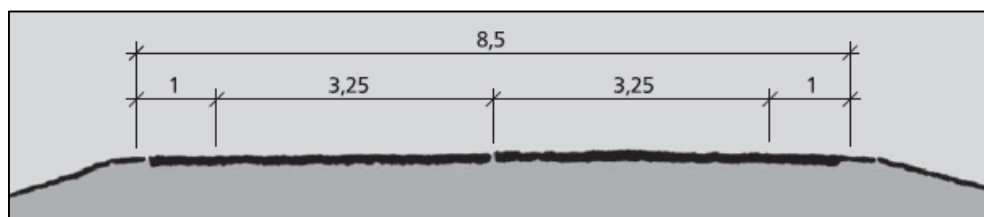
Det er ikke kjent at det aktuelle vegområdet benyttes som nærmiljø- og friluftslivsområde.

Etter kontakt med Troms fylkeskommunes kulturavdeling og Sametinget har vi ikke fått 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 bosetning-aktivitetsområdet på jordet ca. 200 m nord for krysset.

### 3 Planbeskrivelse

#### 3.1 Standardvalg

Nedenfor viser figur av tverrprofilen for henholdsvis E6 og E8.



Figur 4 Tverrprofil av valgt løsning - standardklasse S2, ÅDT 0 - 4000, vegbredde 8,5m og skiltet hastighet 80 km/t.

Innenfor planavgrønsinga er E6 og E8 definert i Vegnormal 017 (Statens vegvesen) som stamveg med ÅDT fra 0 - 4000.

Det er gjort en vurdering av hva slags kryss det skal være mellom E6 og E8 og hvilke standardklasse vegene skal få. Det vil si valget mellom standardklasse S1 eller S2 (se for øvrig kap. 3.2). Standardklasse S2 og T - kryss ble valgt. Begrunnelse for valget finnes under kap. 3.2. Dette betyr at vegen dimensjoneres for 80 km/t og med en vegbredde på 8,5 m (6,5 m kjørebane + 1 m vegskulder). Minste avstand mellom kryss bør være 1 km og antall avkjørsler begrenses.

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

- Minste horisontalradius  $R_h$ : 250 m
- Minste vertikalradius i høgbrekk: 2800
- Minste vertikalradius i lavbrekk: 1900
- Maksimalt stigningsforhold: 6 %

Begge stamvegene er dimensjonert for standardklasse S2 og 80 km/t, men skiltet hastighet vil være 70 km/t. Dette på grunn av at E6 og E8 er skiltet med fartsgrense 70 km/t på begge sider av planavgrensingene og at man ønsker sammenheng med resten av vegsystemet.

### 3.2 Undersøkte løsninger

Flere ulike løsninger er blitt vurdert for krysset E6/E8, i alt 5 alternativer/varianter.

1. Fullkanalisert T - kryss. E6 dimensjonert etter standardklasse S2, 80 km/t.
2. T-kryss, senket på toppen. E6 dimensjonert etter standardklasse S2, 80 km/t.
3. Rundkjøring. E6 dimensjonert etter standardklasse S1, 60 km/t.
4. Rundkjøring. E6 dimensjonert etter standardklasse S2, 80 km/t.
5. Toplanskryss.

Det er blitt gjennomført et forprosjekt for å vurdere mest egnet kryssløsning basert på økonomi, trafiksikkerhet, sikre flyt for tungtrafikken, likeverd mellom stamvegene og redusert stigning på E8. Basert på disse kriteriene ble alternativ 1 valgt. T-kryss ble valgt foran rundkjøring ettersom kostnadene for opparbeidelse er lavere, i tillegg til at det er langt mindre arealkrevende. Rundkjøringer er erfaringsmessig mer trafiksikkert enn T-kryss, men på grunn av at det er relativt lave trafikk tall i krysset, vil forskjellen være liten. I dette alternativet reduseres stigningen på E8 Olderbakken ved at det nye krysset heves. Nærmere beskrivelse av valgt løsning kan leses i vedlagt notat "Forprosjekt for nytt kryss E6/E8 Skibotn. Grunnlag for reguleringsplan", COWI AS, 29.09.2010.

### 3.3 Krysset

Planlagt kryss E6 x E8 vil bli noe forskjøvet i vestlig retning sett i forhold til dagens kryss. Dette for å gjøre det foreslåtte T - krysset mer oversiktlig og for å legge til rette for venstresvingefelt for kjørende fra E6 nord som skal inn på E8. og filterfelt fra E6 til E8 for kjørende fra E6 sør over til E8. Krysset utformes som et fullkanalisert T-kryss med fysiske eller oppmerkede øyer.

Fra E6 sør er det planlagt et eget avkjøringsfelt (filterfelt) fra E6 til E8 Olderbakken. Avkjøringsfeltet blir liggende omtrent i dagens vegtrase. Avkjøringsfeltet går over i et krabbefelt opp E8 Olderbakken, slik at det totalt blir to kjørefelt opp E8 Olderbakken på en strekning på ca. 600 m. Avkjørsel på sørsiden av E8 i profil 550 stenges.



Dagens arm av E8 som går mellom toppen av Olderbakken og E6 ved Haugen vil bli stengt for gjennomkjøring, men vil beholde sin funksjon som adkomstveg for tilliggende boliger. Den tidligere gjennomgående vegen vil bli stengt for motorisert ferdsel i den enden som møter E8 på toppen av Olderbakken. Det etableres i tillegg en ny adkomstveg fra dette krysset på toppen av Olderbakken og ca. 300 m østover parallelt med E8 bort til avkjørselen til skytebanen. Eksisterende avkjørsler til E8 (ved profil 150 og 325) langs denne adkomstvegen stenges. Adkomst til skytebanen og boliger langs denne strekningen vil da bli fra E6 ved Haugen. Dette er i tråd med Storfjord kommunes anbefaling.

Den omtalte strekningen mellom toppen av Olderbakken og E6 ved Haugen vil i anleggsperioden kunne være nødvendig å bruke som omkjøringsveg, slik at stengingen vil først bli gjennomført når anlegget er eller nærmer seg ferdigstillelse.

### 3.4 Trafikkforhold

Med det nye krysset vil forholdene bli mer trafikksikre. Med innføringen av venstresvingefelt og filterfelt reduseres antall konfliktpunkter, og siktforholdene i kryssområdet er langt bedre ivaretatt. Det nye krysset vil også bli mer oversiktlig og gi bedre fleksibilitet ved at alle svingebevegelser mellom E6 og E8 nå blir tillatt i ett og samme kryss.

Ved bl.a. at krysset er hevet reduseres stigningen oppover E8 Olderbakken fra dagens 6,7 % til maksimalt 6 %. Dette vil også bedre fremkommeligheten, ikke minst for tungtrafikken som skal østover mot Finland. I tillegg vil etableringen av et filterfelt mellom E6 fra sør og E8 Olderbakken føre til at tungtrafikken klarer å opprettholde kjørehastigheten opp Olderbakken på en bedre måte. Etableringen av ett ekstra kjørefelt ("krabbefelt") opp E8 Olderbakken gjør at "saktegående" tungtrafikk som kommer E6 fra nord og skal opp Olderbakken ikke blir til hinder for mer hurtiggående kjøretøyer.

Stengingen av krysset mellom E8 og armen av E8 på toppen av Olderbakken medfører at et uryddig og uoversiktlig kryss fjernes, noe som er med på å bedre situasjonen i området trafikksikkerhetsmessig. Det samme gjelder etableringen av en egen adkomstveg parallelt med E8, som gjør at man kan redusere antallet avkjørsler direkte fra E8.

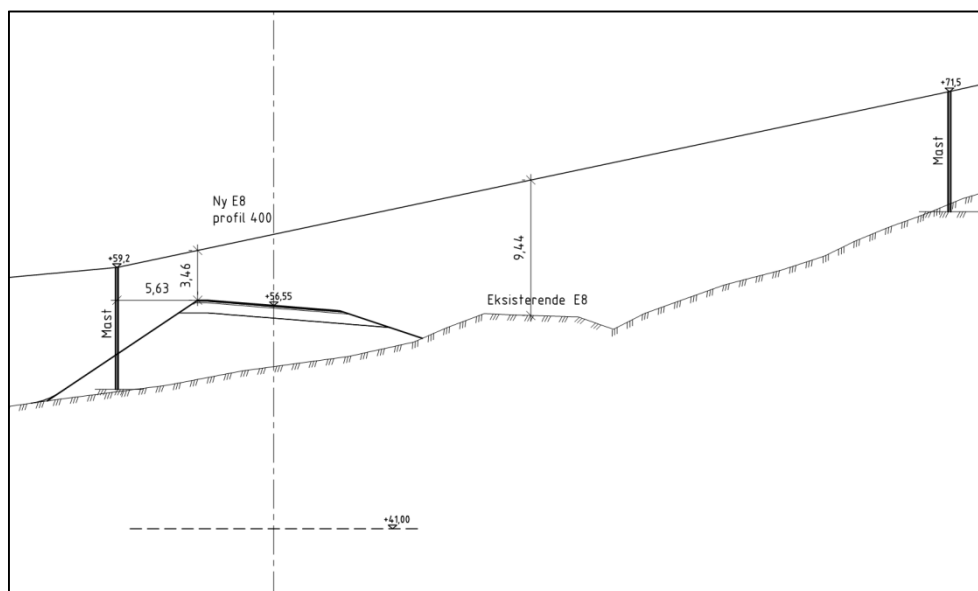
For boligenhetene langs strekningen mellom toppen av Olderbakken og E6 ved Haugen vil det være bedre å ha adkomst fra E6 enn E8, ettersom Skibotn sentrum er et naturlig målpunkt for beboerne. Stengningen ved E8 vil føre til at gjennomgangstrafikken vil bli fjernet og trafikkmengden vil bli tilsvarende redusert.

### 3.5 Høyspentledninger

Den planlagte traseen til E8 i Olderbakken er flyttet lengre vestover i forhold til dagens trase. Dette medfører at vegen kommer nærmere masten på vestsiden av vegen, som ligger vesentlig lavere i terrenget. Dette gjør at frihøydene på ingen måte er tilfredsstillende ihht. de krav og behov som er gjeldende og nødvendige (se Figur 5).

I følge "Forskrift om Elektriske Forsyningsanlegg" FEF 2006, skal minimum frihøyde være 7 m for høyspentlinjer med spenninger som denne (22 kV). Minimum avstand fra vegskulder til mast skal være 2 m. Dette kravet er tilfredsstillt siden avstanden i planen er drøyt 5,5 m..

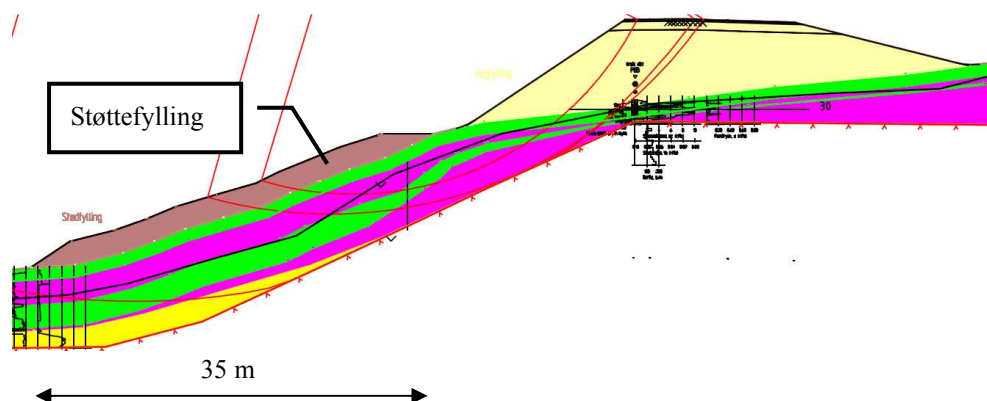
I forbindelse med byggeplanen må problemet med manglende frihøyde løses. Kontakt med Troms kraft som er netteier er opprettet. Alternative løsninger er å heve linjen eller eventuelt å grave den ned i området hvor den krysser E8.



Figur 5 Tverrprofil ved høyspents kryssing av E8 i Olderbakken

### 3.6 Geotekniske forhold

Det er utført stabilitetsberegninger som viser at stabiliteten ved ordinær oppfylling er for lav langs strekningen på E6 mellom ca. profil 280 - ca. profil 500. Ved å anlegge en ca 2 m tykk støttefylling blir stabiliteten tilstrekkelig.



Figur 6 Skisse som viser støttefyllingen i forhold til vegkroppen og terrenget

Vegkroppen bør fylles opp etappevis for å unngå problemer med stabilitet og setninger.

Det anbefales supplerende grunnboringer i forbindelse med byggeplanfasen. Dette vil gi grunnlag for nøyaktig dimensjonering av støttefylling, evt. alternative tiltak.

For øvrig vises det til "Geoteknisk rapport kryss E6-E8 Skibotn", Sweco AS, 14.01.2011.

### 3.7 Støy

Utførte støyberegningene viser at fritidsbolig med gnr/bnr 46/48 og enebolig 46/114 ved sørlig del av planområdet vil ha støynivåer over grensverdien på  $L_{den} \leq 55$  dB på uteområdet eller ved fasader. Eneboligen vil likevel ha en stille side mot øst, mens fritidsboligen vil kun ha et mindre område mot øst med tilfredsstillende støynivå, se støysonekart X001.

Enebolig 45/2/64 og 45/2/145 og fritidsbolig 45/68 vil ligge på grensen mot gul sone, dvs at deler av fasader, og uteområdet mot E6 vil ha støynivå som ligger over  $L_{den} \leq 55$  dB, se støysonekart X002.

Det vil være aktuelt med skjermingstiltak for å senke støynivået for disse boligene/fritidsboligene ned under grensverdien, se vedlagt støyvurdering.

### 3.8 Landskap

For å oppnå valgt vegstandard er det nødvendig å ta i bruk et større areal enn det dagens veganlegg beslaglegger. Utvidelse og heving av nytt kryssområde vil kreve store nye fyllinger nordvest for både E6 og E8. Fordi veganlegget ligger i et område som i dag allerede er sterkt preget av dagens veganlegg vurderes det nye anlegget å ha et lite omfang landskapsmessig sett.

I planen er det sikret at fyllingsfoten nordvest for E6 vil bli liggende på den naturlige terrassen som dagens vegfylling ligger på. Fyllingene vil bestå av blokkstein fra Halsebakkan og ha stigning på 1:2. Dette gir ikke gode betingelser for tilgroing, men dette forsøkes avbøtes med at blokksteinfyllinga blir mettet med fingraderte masser.

Støttefyllingen vil ha en lang flatere profil, og således vil forholdene ligge bedre til rette for tilgroing. Også her avbøtes det med at blokksteinfyllinga blir mettet med fingraderte masser. I praksis gjøres dette ved at man midlertidig fjerner tilstrekkelig deler av vekstlaget og etablerer fyllingene i sin helhet, for så å legge tilbake vekstlaget oppå de tilkjørte steinmassene.

Terrenget mellom E6 og E8 skal formes slik at det tilsluttes tilgrensende terreng på en naturlig måte. På sørøstsiden av hovedkrysset mellom E6 og E8 vil det komme en ny skjæring. Hvis berørt terreng toppes med vekstjord som er tatt av eksisterende terreng og mellomlagret før ny veg bygges, vil nye fyllinger og skjæring gro til med stedegen vegetasjon. I bestemmelsen forutsettes at det hovedsaklig ikke innføres annet enn stedegen vegetasjon innenfor planområdet.

I anleggsperioden og på kort sikt etter vegetableringen vil anlegget være et godt synlig landskapsinngrep både i nærområdet og på lang avstand. På lang sikt, når vegens sideterreng er tilgrodd med stedegen blandingsskog vil veganlegget være lite synlig for andre enn vegfarende, noe som vil være likt med dagens situasjon.

### 3.9 Naturmiljø

I forbindelse med denne reguleringsplanen og reguleringsplanen for E8 Halsebakkan, er det blitt utarbeidet en rapport for konsekvensutredning av naturmiljø. Den tar for seg eventuelle konsekvenser planen har i anleggsperioden og ved ny permanent veg, og foreslår avbøtende tiltak i den forbindelsen. Dette sett opp mot dyre- og plantelivet innenfor influensområdet for dette tiltaket. Rapporten konkluderer med at det finnes ingen naturtyper som er truet innenfor planavgrensninga og det nye kryssområdet. Vegetasjon er vurdert til å ha liten verdi. Vegetasjonen i området er hovedsakelig furu med innslag av blandet løvvegetasjon i randsonene.

Innenfor dyrearter er det registrert bare en rødlistet pattedyrart. Når en art er rødlistet, så betyr det at den er sårbar eller er en truet art (ulike grader av betegnelsen truet). Rapporten nevner at det tyder på at kryssområdet ikke har en viktig funksjon for fugle- og dyrelivet. Den terrestriske faunaen er vurdert til liten verdi.

Samlet vurderes verneverdiene rundt krysset E6 x E8 til liten verdi og ingen avbøtende tiltak er nødvendig å iverksette.

### 3.10 Massedeponi/massetak

I dette tiltaket er det masseunderskudd og følgelig ingen behov for å avklare areal for permanent massedeponi for masser fra dette planområdet.

Tiltaket vil for øvrig få tilført overskuddsmasser fra vegprosjektet E8 Halsebakkan. Dette vil primært være fjell/steinmasser til bruk i fyllinger.

I tillegg er det nødvendig å permanent deponere overskuddsmasser i dette planområdet utover det som trengs i fyllinger og lignende knyttet til vegene. Både E6 og E8 ligger for stor del på fyllinger i planområdet. Dette innebærer at terrenget mellom vegene vil bli liggende lavere enn vegene. Disse "hullene" er planlagt oppfylt med tilkjørte overskuddsmasser fra Halsebakkan. Marksikringsplanen som utarbeides i forbindelse med byggeplanfasen vil vise i detalj de områdene som berøres.

For å legge forholdene best mulig til rette for revegetering gjøres det her på samme måte som i fyllingene for øvrig. Tilstrekkelig deler av eksisterende vekstlag fjernes og tiltransporterte masser legges ut, for så å legge tilbake vekstlaget oppå de tilkjørte massene. På denne måten sikrer man også å opprettholde den stedege vegetasjon innenfor planområdet.

### 3.11 Omklassifisering av eksisterende veg

Planlagt veg går i det store og hele i nærheten av eksisterende veg. For disse vegene beholdes vegklassifiseringen som i dag.

Dagens arm av E8 som går mellom toppen av Olderbakken og E6 ved Haugen stenges for gjennomkjøring, og får sammen med den nye adkomstvegen parallelt med E8 funksjon som adkomstveg for skytebanen og tilliggende boliger. Det er ikke naturlig at ny adkomstveg og eksisterende arm av E8 forblir riksveg i ettersituasjonen. Dette innebærer at det må igangsettes en prosess med kommunen i forhold til en nedklassifisering.

### 3.12 Kostnader og tidsplan

I forbindelse med vurderingene av de 5 vegalternativene, ble det gjort et estimat på kostnadene for opparbeidelse av de ulike alternativene. Kostnadene for alternativ 1 (valgt løsning) er anslått til ca. 27 mill. kroner. Kostnadene er gjort i 2010 - tall. Usikkerheten er på +/-25 %.

Kostnadsberegningen er gjennomført i forbindelse med forprosjektet, og er basert på den T-kryss løsningen som lå til grunn i den fasen. I ettertid er det bl.a. bestemt at E8 skal planlegges med totalt tre felt på en lengre strekning, krysset med tilstøtende veger er justert både i horisontal- og vertikalplanet og det er kommet til en ny adkomstveg langs E8. Dette vil ha betydning for kostnadene, og således vil kostnadstallene for valgt løsning avvike fra de som er oppgitt her.

Valgt alternativ var det nest billigste. Alternativ 2 ble vurdert til å være billigst og ble kalkulert med en kostnad på omtrent 24,5 mill. kroner. Men alternativ 2

hadde noen negative konsekvenser slik som omlegging av boligadkomster, bygging av midlertidig omkjøringsveg i anleggsperioden osv. Dyreste alternativ var alternativ 4 med en rundkjøring etter standardklasse S2, 80 km/t, som var kalkulert til en kostnad på omtrent 53,6 mill. kr. For nærmere beskrivelse av kostnadene for de 5 veg-alternativene, se vedlegg "Forprosjekt for nytt kryss E6/E8 Skibotn. Grunnlag for reguleringsplan", COWI AS, 29.09.2010.

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.

### 3.13 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	Navn	Adresse
45	2	Statskog SF	Pb 63, 7801 Namsos
45	2/40	Eier: Statskog SF  Fester: Skibotn skyttarlag v/Alvar Salo	Pb 63, 7801 Namsos  9143 Skibotn
45	9	Inger Marie Myrbakken	9143 Skibotn
45	21	Ambjørg og Ivan Kristiansen	Skibotn, 9143 Skibotn
45	28	Trond Magne Garfjeld, Mona Lam-	Sommersetlia, 9143 Skibotn

45	57	Angelika Bugjerde	Lattervik, 9064 Svensby
45	143	Skibotn skyttarlag v/Alvar Salo	9143 Skibotn
45	161	Statens vegvesen	
46	11	Hans Arne Nordeng	9143 Skibotn
46	19	Rudolf Erik- sen  Björg Høeg  Randi Høeg	Apaja, 9143 Skibotn  Vestre veg 20, 3152 Tolvsrød  Vearåsen 67, 3173 Vear
46	46	Hans Arne Nordeng	9143 Skibotn
46	47	Hans Arne Nordeng	9143 Skibotn

## 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, 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
- Reindriftsloven
- 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/arbeidsskilting 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. Vedlagt er Storfjord kommunes "Risikovurderingsskjema - sjekklister arealplanlegging og byggesak".

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

### 1. Naturgitte forhold

- A) Skredfare
  - Ingen unormal skredfare.
- 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

- 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 liten endring fra dagens situasjon.

### 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 grøntområder.
- C) Adgang til kollektivtrafikk
  - Ingen utbredt kollektiv trafikk og ingen definerte stoppesteder i planområdet.
- D) Uønskede snarveier
  - Etter at anlegget er ferdigstilt er det 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 forprosjekt og 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:

## **2. Infrastruktur**

- A) Kraftlinjer og transformatorer.
  - Konflikt (for liten frihøyde) mellom høyspentlinje og ny veg må løses i byggeplanfasen.

## **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 tiltransporterte masser fra utbyggingen i Halsebakkan.
- 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.

## Storfjord kommune

### Sikkerhet og beredskap - RISIKOVURDERINGSSKJEMA

– Sjekkliste arealplanlegging og byggesak

Prosjekt/plan/sak:	Reguleringsplan Kryss E6 og E8 Skibotn
--------------------	--

1. Naturgitte forhold	Kontroll	Dato	Sign.
a) Skredfare (stein, jord, leire, snø) ( <a href="http://www.skrednett.no">www.skrednett.no</a> )	OK	23.11.10	FRWI/THOY
b) Flom <a href="http://www.nve.no/">http://www.nve.no/</a>	OK	23.11.10	FRWI/THOY
c) Tidevann <a href="http://www.math.uio.no/tidepred/">http://www.math.uio.no/tidepred/</a>	IA	23.11.10	FRWI/THOY
d) Radon <a href="http://radon.nrpa.no/">http://radon.nrpa.no/</a>	IA	23.11.10	FRWI/THOY
e) Værforhold (lokale fenomener)	OK	23.11.10	FRWI/THOY

2. Infrastruktur			
a) Kraftlinjer og transformatorer (nærhet til elektromagnetiske felt)	UN	23.11.10	FRWI/THOY
b) Trafikk (transport av farlig gods, skipstrafikk/kaianlegg, luftfart/flyplass?)	OK	23.11.10	FRWI/THOY
c) Industri og næringsliv i nærmiljøet/næringskonflikter (farlig industri; eksplosiver, fryserier, olje, bensinstasjoner, propan og gass, syrer, avfallsdeponier/fyllplasser, )	IA	23.11.10	FRWI/THOY
d) Byggegrunn/sigevann (forurenset grunn og sjøsedimenter)	OK	23.11.10	FRWI/THOY

3. Prosjektgitte forhold			
a) Utbyggingsrekkefølge	UN	23.11.10	FRWI/THOY
b) Friområder og lekeområders plassering i forhold til potensiell fare (sjø, elver, trafikk og kraftlinjer/transformatorer).	OK	23.11.10	FRWI/THOY
c) Adgang til kollektivtrafikk	OK	23.11.10	FRWI/THOY
d) Uønskede snarveier (brukerstyrt trafikkmønster)	OK	23.11.10	FRWI/THOY
e) Reguleringsbestemmelser	OK	23.11.10	FRWI/THOY
f) Tilrettelegging for nødetatene – brannvannsforsyning – ajourføring av beredskapskart	IA	23.11.10	FRWI/THOY
g) Drikkevannsforsyning og plassering i forhold til potensiell fare (selve kilden og objekters plassering ved dette)	IA	23.11.10	FRWI/THOY
h) Skjæringer og fyllinger – høyder og terrengvinkler – autovern og gjerder	OK/UN	23.11.10	FRWI/THOY



## VEDLEGG

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

Rapport "Forprosjekt for nytt kryss E6/E8 Skibotn. Grunnlag for reguleringsplan", COWI AS, 29.09.2010

Temarapport "E8 Riksgrensen - Skibotn. Støyvurdering", COWI AS, 20.12.2010

"Geoteknisk rapport kryss E6-E8 Skibotn", Sweco AS, 14.01.2011

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