

# NOTAT

Oppdragsnavn **Områderegulering Bossekop bydelsenter**  
Prosjekt nr. **1350019938**  
Kunde **Alta Kommune**  
Versjon **01**  
Til **Alta kommune**  
Fra **Rambøll Alta**  
Utført av **Ivar Furulund**  
Kontrollert av **Bjørn Roar Walsøe**  
Godkjent av **Edvard Einarsen**

## MILJØLOKK OG UTFORMING AV E6

Dato 26-10-2018

Notatet tar for seg muligheter for etablering av et miljølokk eller en gangbru over E6 som følger ved å etablere rundkjøring i krysset Bossekopveien-E6-Thomasbakkveien. I områdeplanen er det satt av areal for bygging av miljølokk/gangbru, og det anbefales å gjøre en egen utredning for valg av løsning. Ingen av alternativene er designet eller detaljprosjektet.

### Dagens situasjon

Bossekopkrysset har som vikepliktsregulert X-kryss svært mange konfliktpunkt, og mange registrerte ulykker. Krysset er utflytende, og i tillegg er det inn/utkjøringer til handel, bensinstasjon o.l. like etter krysset i hver sideveg. Mye aktivitet på sidevegen gir det kompliserte trafikkbildet. Det er i nasjonal trafikkdatabase registrert 27 trafikkulykker i tilknytning til Bossekopkrysset med varierende skadeomfang.

Gangfeltet som ligger ved Bossekop skole er et av de viktigste krysningspunktene over E6 for gående og syklende som beveger seg på akse mellom Alta sentrum/Midtbakken og Bossekop/Thomasbakken/Gakori.

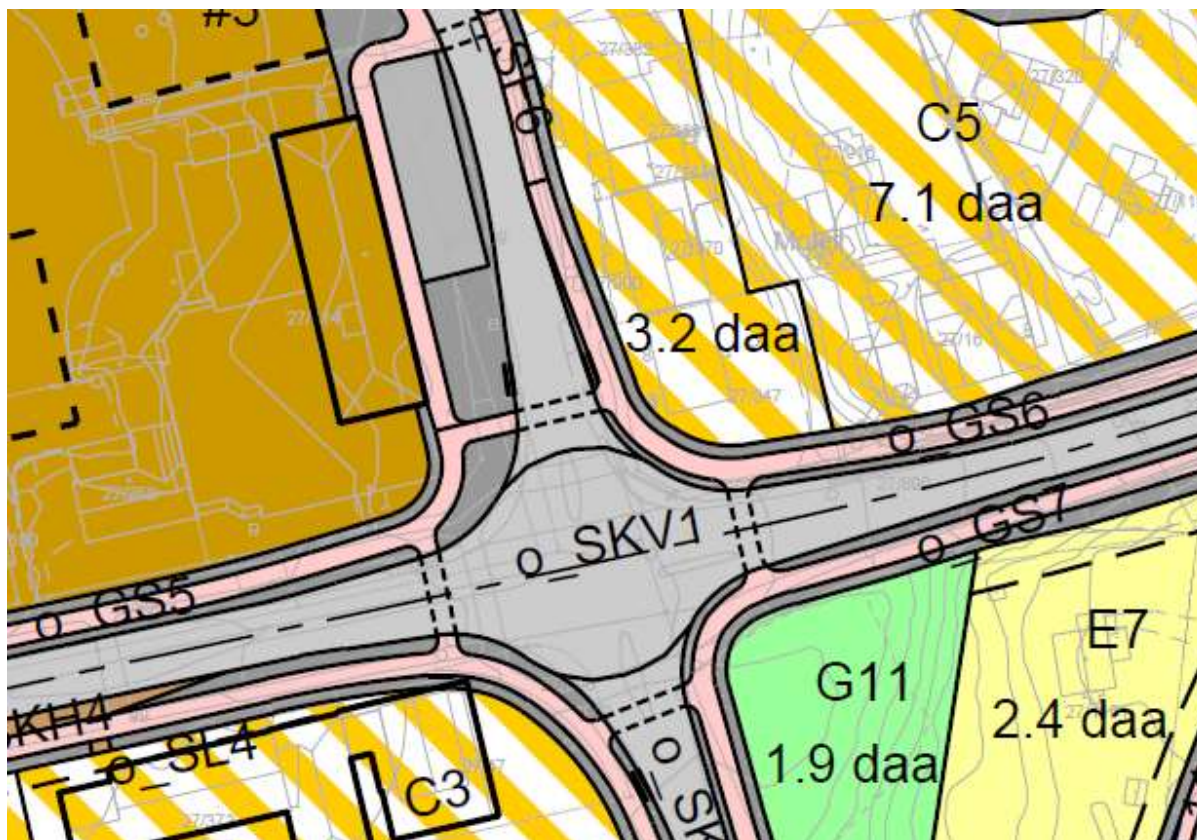
### Rundkjøring

Det er foreslått å etablere en rundkjøring med diameter på 36 m med samme plassering som dagens kryss. Diameter på rundkjøring bør iht. Statens vegvesen håndbøker være på 40 m. Avstand til eksisterende bygningsmasse på eiendom 27/47 setter begrensning på mulig størrelse. Til sammenligning er rundkjøringen ved Granshagen ca. 40 m mens andre rundkjøringer på sentrum er ca. 35-36 m.

Søknad om fravik fra gjeldende regelverk for etablering av rundkjøringen er behandlet hos Statens vegvesen region nord, og den positive innstillingen til søknaden er oversendt Vegdirektoratet.

Rambøll  
Kongleveien 45  
N-9510 Alta

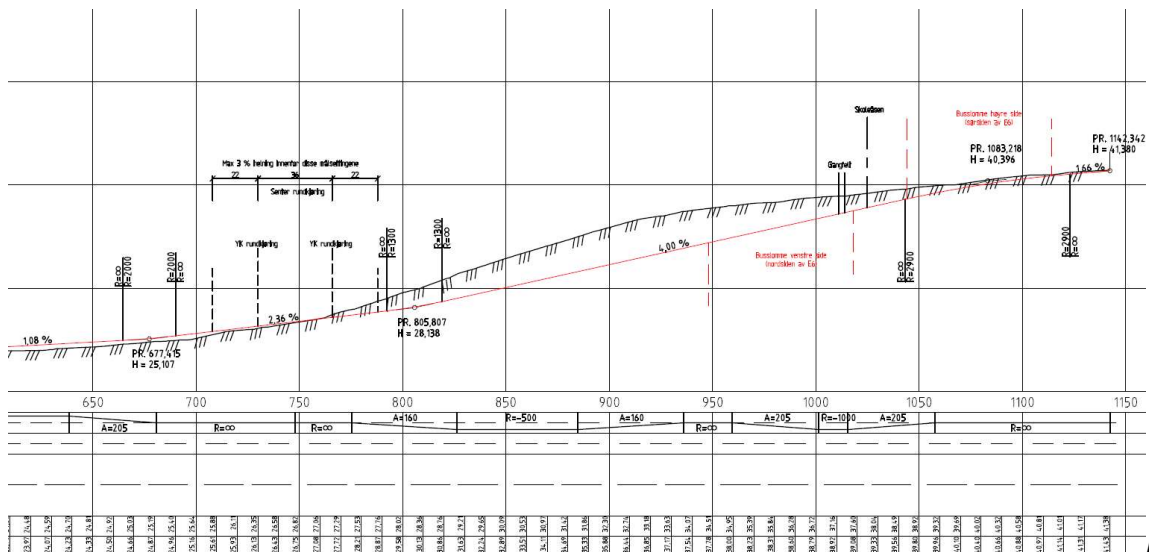
T +47 78 44 92 22  
F +47 78 44 92 20  
www.ramboll.no



Figur 1. Skisse som viser utforming og plassering av rundkjøring

### Bossekopbakken

For å etablere rundkjøring må stigningen på E6 fra Bossekopkrysset opp mot Bossekop skole reduseres. Stigningskravet til rundkjøring er at det skal være maks 3 % i rundkjøringa og i en lengde av dimensjonerende kjøretøy i alle armene. Dimensjonerende kjøretøy er modulvogntog med en lengde på 25 m. Dette medfører at bakken må senkes minimum 2 m i hele sin lengde dersom man legger til grunn maks stigning etter tilpasningen inn mot rundkjøringen. Dagens stigning på bakken er ca. 6,5 %. Den er foreslått redusert til maks 4,5%. E6 blir da senket ca. 3,5 m i forhold til dagens bakketopp rett vest for Bossekop skole.



Figur 2.

Lengdeprofil Bossekopbakken

Ved å senke resterende stigning fra 6,5 til 4 % åpner det seg mulighet for å etablere en kryssing over E6 i plan med sideterrenget.

E6 er tilbake på dagens høyde like etter krysset til Skoleåsen. Veien inn til Skoleåsen har en liten «dump» som er forutsatt fjernet. Ved å gjøre tilpasninger flyttes stigningen i Skoleåsen noe nærmere E6 enn i dagens situasjon for å treffe på den nye høyden på E6.



Figur 3. Utsnitt av kryssutforming E6 ved Skoleåsen

**Fortau / gang- og sykkelveier**

Eksisterende gang- og sykkelveger justeres og tilpasses ny veg-geometri.

Tosidig gang- og sykkelveger opprettholdes langs E6. Stigningen på gang- og sykkelvegen vil få samme stigning som E6.

På strekningen fra Skiferveien til Skoleåsen justeres eksisterende gang- og sykkelveien langs E6. Fra Skiferveien til E45 etableres det en ny gang- og sykkelvei på nordsiden av E6. I Thomasbakkveien anlegges det tosidig fortau i planens utstrekning (Bossekop krysset til Skogforvalterveien). For vegene i Bossekop sentrum etableres det tosidig fortau. Det planlegges også etablering av fortau i boligfeltet på Breverud (Bekkefaret og Breverud).

**Gangfelt**

Det etableres gangfelt i rundkjøringens alle fire armer med sammenkoblinger mot nye og eksisterende fortau/gang- og sykkelveier. Det er i tillegg foreslått at det etableres 4 gangfelt over E6, 2 i Bossekop og 1 i nærheten av Vertshuset Eldresenter. I tillegg kommer kryssing av E6 ved Bossekop skole.

**Konsekvenser for eiendommene nærmest rundkjøringen**

Trafikkøylene i rundkjøringens armer blokkerer begge avkjørslene til bensinstasjonen, en av avkjørslene til Coop og avkjørselen til eiendom 27/47. For eiendom 27/47 er det foreslått adkomst fra Breverud. Coop vil miste 8-10 parkeringsplasser på oversiden av bygget på grunn av rundkjøringen. Ved bensinstasjonen forsvinner begge avkjørslene og det vil ikke være mulig for større kjøretøy (tankbiler) å komme inn på området. I praksis innebærer det at dagens bensinstasjon må endres vesentlig dersom den fortsatt skal være lokalisert i Bossekop.

**Planskilt kryssing av E6 ved Bossekop skole**

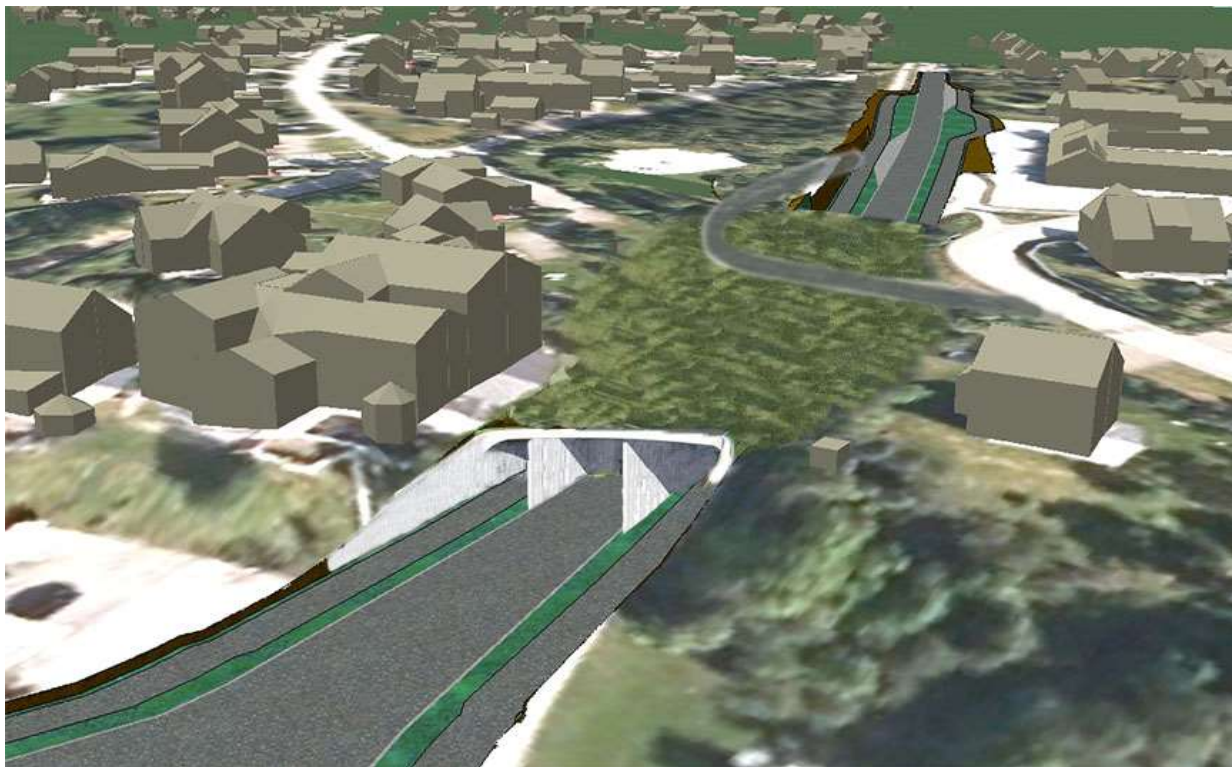
Det er i planarbeidet sett på to mulige løsninger for planskilt kryssing av E6 i tilknytning til Bossekop skole. I tillegg bør det etableres kryssing med gangfelt i plan over E6, vest for Bossekop skole.

Et alternativ innebærer etablering av en betongkulvert (miljølokk) over E6 og et alternativ er etablering av gangbru over E6. Det er lagt til grunn at kryssingen skal benyttes av gående og syklende. Dersom det skal etableres en kryssing av E6 med gangfelt, må krysningpunktet flyttes vestover mot Skoleåsen. Det er i områderegeringsplanen avsatt arealer som gjør det mulig å etablere alle alternativene. Det legges til grunn at valg av alternativ utredes videre gjennom en egen utredning eller i en detaljregulering. Nedenfor er det redegjort for alternativene.

### Miljølokk - miljøtunnel

Et miljølokk kan anlegges ved at det legges et «lokk» over E6. Taket på konstruksjonen må være ca. 5 m over vegbanen innvendig (4,6 m frihøyde + 0,5 m til tekniske installasjoner). Høyde på omkringliggende terreng setter estetiske begrensninger hvor det kan legges lokk over veggen.

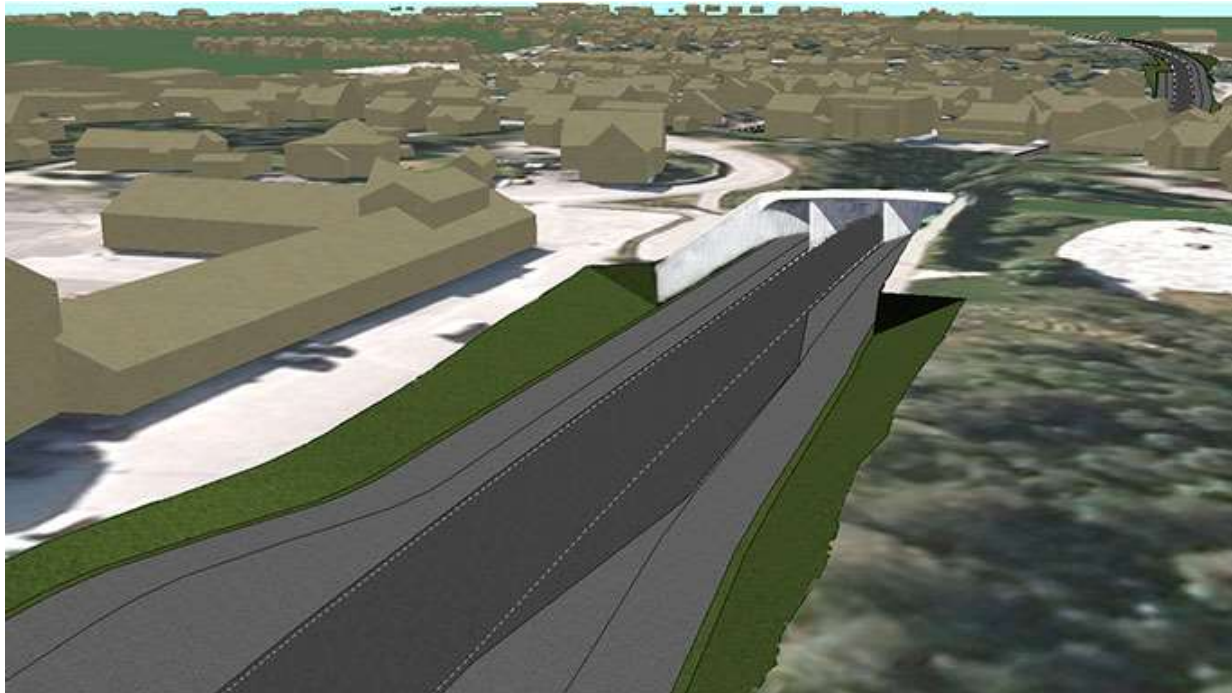
Det er stilles krav til avstand mellom utløpet av tunnelen til rundkjøringen, (1 x stoppsikt). Det er også krav til avstand mellom utløpet av tunnelen til og krysset mot Skoleåsen (2 x stoppsikt). Lengde på stoppsikt er avhengig av om denne delen av E6 defineres som veg eller gate. Rambølls vurdering er at dette strekket av E6 defineres som veg, med noe strengere siktkrav enn i en gate. Det er gjort manuelle beregninger for stoppsikt ettersom fartsgrensen er, og blir neppe justert, vesentlig lavere enn dimensjonerende hastighet (50 km/t). Maksimal lengde på tunnelen er beregnet å bli ca. 120 m. Grunnet høyder på sideterreng anbefales det av estetiske hensyn at tunnelen ikke etableres med en lengde på mer enn ca. 80 m. Oppå miljølokket/tunnelen kan det anlegges vegetasjon/parkanlegg og gang- og sykkelforbindelse.



Figur 4. Mulig plassering og utforming av et miljølokk sett fra sør-øst

En tunnel vil medføre støy i begge åpningene. Gang- og sykkelvegen følger E6 og det vil bli mye støy inne i tunnelen dersom det ikke gjøres spesielle tiltak for å skjerme de gående og syklende. I dette notatet er det ikke gjort vurderinger av støy ved etablering av et miljølokk. Dette forutsettes utredet nærmere i en detaljregulering eller egen utredning.

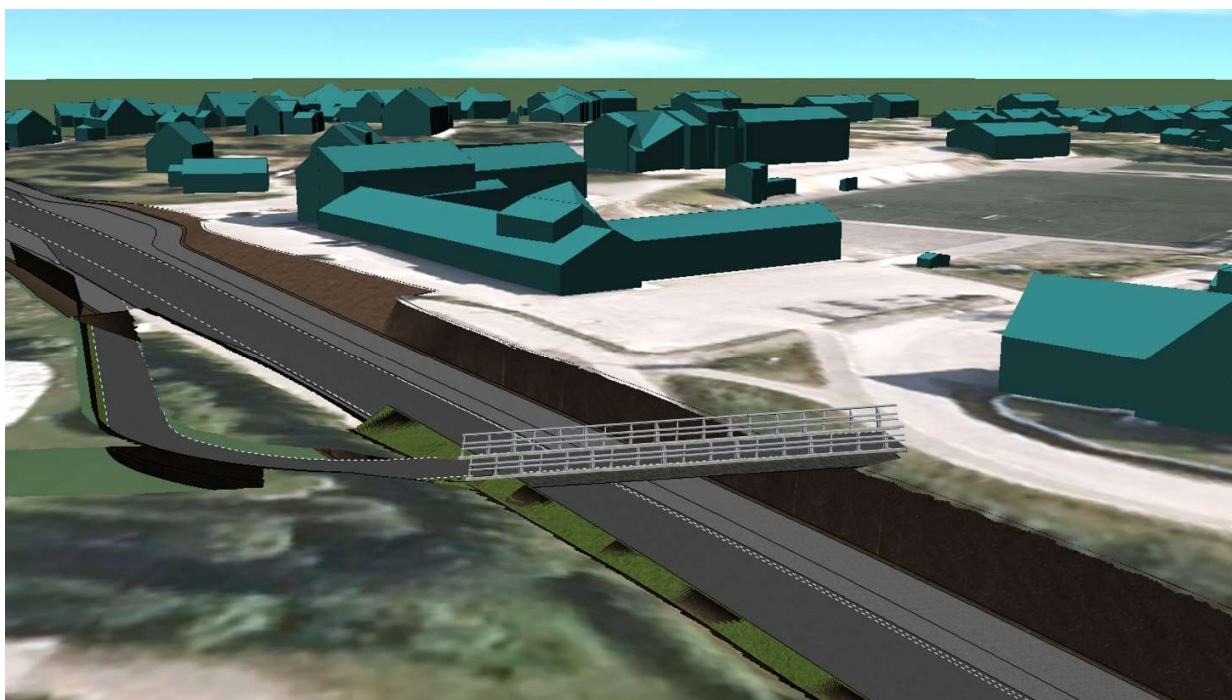
Etablering av et miljølokk forutsetter at det etableres støttemurer/plastring på hver side av E6 for å sikre stabiliteten. Stabilitetsvurderinger og beregninger av dimensjonering og utforming av et miljølokk må utføres for å kunne fastslå om det er mulig å etablere et miljølokk på strekningen.



Figur 5. Mulig plassering og utforming av miljølokk, sett fra vest

### Gangbru

Alternativt til miljølokk kan det anlegges en gangbru over E6. Gangbrua vil kunne krysse tilnærmet i plan med sideterrenget til E6. En gangbru bør anlegges slik den er mest mulig tilrettelagt for syklende til og fra Alta sentrum. Det foreslås plassering på skrå over E6 med forbindelse fra Skogforvalterveien til E6. Høyde på en slik bru må være 4,6 m over veibanen + byggehøyde slik at det sikres frihøyde under brua. Når E6 senkes faller nødvendig høyde godt sammen med høyde på Skogforvalterveien og parken mellom E6 og Fogdebakken. Det vil derfor være mulig å etablere en gangbru som krysser E6 i nivå med dagens terreng. Det vil trolig ikke være nødvendig å løfte gangbrua for å krysse E6.



Figur 6. skisse som viser kryssing med gangbru over E6

### **Busslommer/gangfelt ved Bossekop skole**

Selv om det etableres en gangbru/miljølokk med gang- og sykkelveg, vil det være behov for ytterligere ett gangfelt ved skolen. Gangfeltet sees i sammenheng med at den sørlige busslomma (kjøreretning mot sentrum) bør flyttes dersom gangbru/miljølokk etableres ved Bossekop skole. Gangfeltet foreslås etablert rett øst for krysset mot Skoleåsen

Det er anbefalt at busslomma på sørsiden av E6 flyttes uavhengig av om gangbru/miljølokk bygges. Dette fordi E6 senkes forbi Bossekop skole og busslomma vil bli liggende lavere enn tilstøtende terreng. Busslommer bør anlegges slik at det kan etableres gangfelt i bakkant av lommene. Busslomma på sørsiden av E6 er flyttet til vestsiden av Skoleåsen.



Figur 7. Plassering av nye busslommer og nytt gangfelt ved Bossekop skole

### Oppsummering

Begge alternativene vurderes å være gjennomførbare. Forutsetningen for begge alternativene er at E6 senkes i Bossekopbakken. Dette muliggjør etablering av en gangforbindelse over E6 for gående og syklende i plan med omkringliggende terreng.

Alternativet med miljølokk vurderes å være dyrere enn etablering av en gangbru. En gangbru vil kunne være et fullgodt alternativ til et miljølokk for å ivareta behovet for en planskilt kryssing av E6. Dette gjelder både for skolebarn og for gående og syklende til/fra boligområdene sør og vest i byen mot sentrum.