

# Reguleringsplan E6 Øyer – Otta (Sjoa-Bredevangen)

**Informasjon 22. oktober 2024**  
**Formannskapet i Sel kommune**

Valg av alternativ trasé for E6 mellom Sjoa og Ny-Sandbu



# Agenda



- Nasjonal transportplan
- Bakgrunnen for alternativsøk på strekningen
- Alternative traseer og faglige vurderinger
- Uttalelser til høringen
- Skredvurdering
- Nye Veiers anbefaling
- Videre prosess, fremdrift og medvirkning

# Hovedbudskap i NTP 2025–2036

*– Vi må sørge for at veier og jernbane fungerer i hverdagen. Dermed må vi bruke mer penger på drift, vedlikehold og mindre investeringstiltak og mindre på store investeringer.*



Foto: Benjamin A. Ward/Stortinget



# Nasjonalt transportplan 2025–2036

- Tiltak over hele landet for trygg og effektiv mobilitet
- Ta bedre vare på det vi har - bygge nytt der vi må
- Bidra til klimagasskutt og reduserte naturinngrep

[regjeringen.no/ntp](https://regjeringen.no/ntp)



Melkeveien Designkontor



# NTP-målene videreføres

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reise-  
hverdag og økt  
konkurranssevne  
for næringslivet



Bidra til  
oppfyllelse av  
Norges klima-  
og miljømål



Nullvisjon for  
drepte og  
hardt skadde



Effektiv bruk av  
ny teknologi

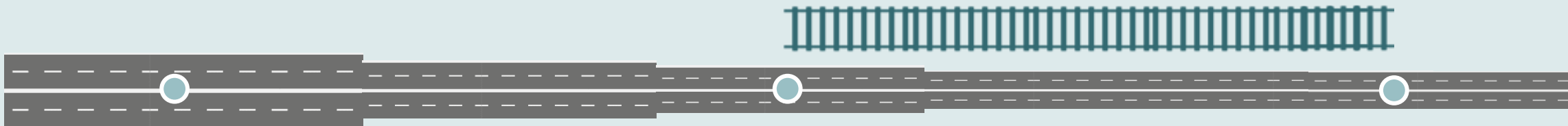


Mer for  
pengene



Hva betyr ny NTP for oss?





**2016**

**Oppdraget:**

«Mer helhetlig utbygging og større kostnadseffektivitet»

«Selskapet skal ikke ha oppgaver utenfor den delen av riksvegnettet i Norge som er definert som del av det transeuropeiske transportnettet (TEN-T)»

**2021**

**Modellen fungerer:**

«Øker porteføljen til Nye Veier kraftig»

«Styrker nærværet deres flere steder»

Vi ble tildelt nye utbedringsstrekninger, distriktsprosjekter og en jernbanestrekning

**2024 og fremover**

**Ta vare på det vi har:**

«Å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må er regjeringens hovedstrategi for transportpolitikken og for riksvegnettet.»

«Vi må ta mer hensyn til natur og unngå nedbygging av verdifull natur og dyrket mark.»

# Nye Veier skal *fortsatt* være en utfordrer i veisektoren

- NTP er vårt viktigste oppdragsdokument
- Nye Veier har levert bemerkelsesverdige resultater
- Selskapet skal bestå og skal fortsette å være en utfordrer i veisektoren

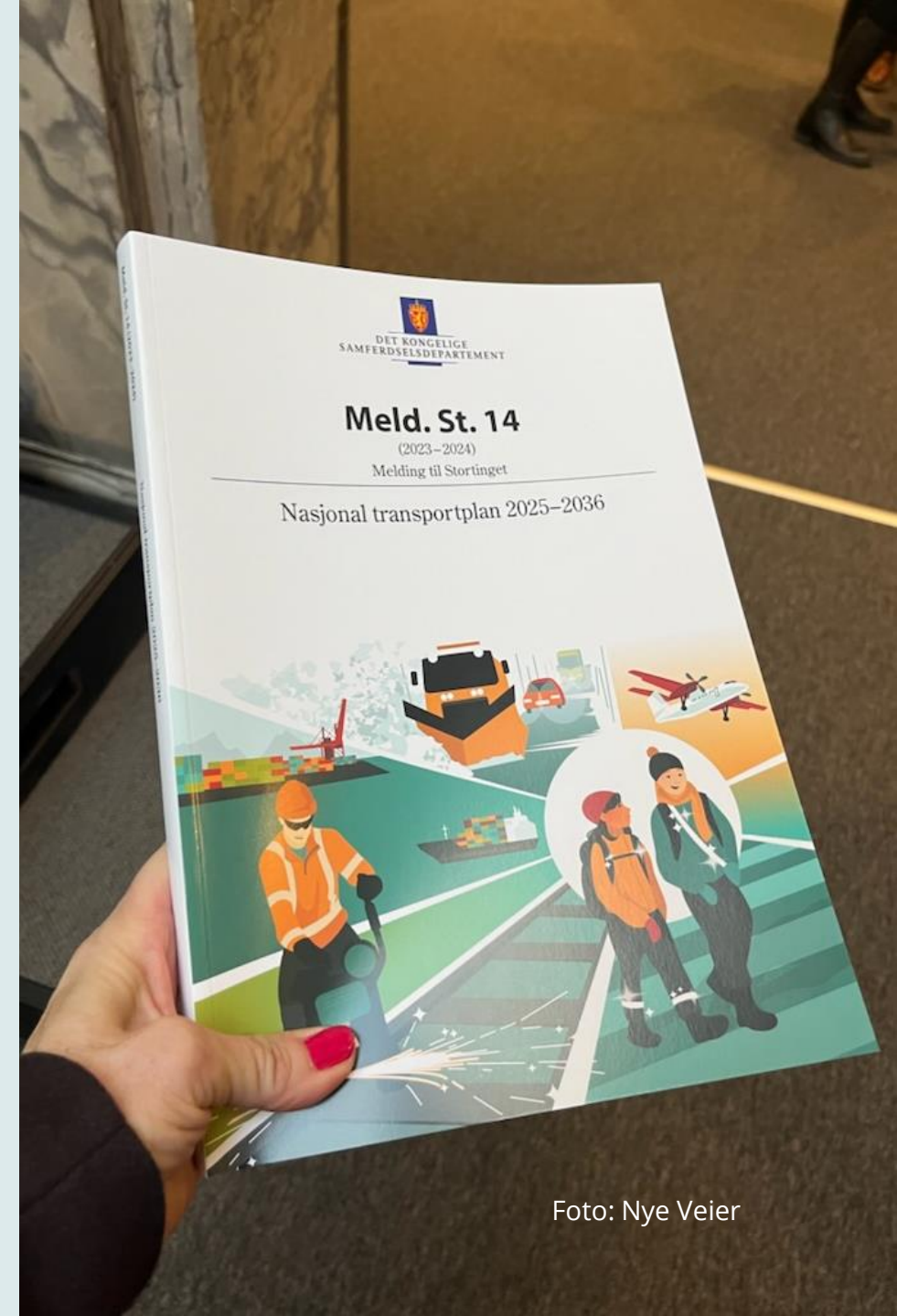


Foto: Nye Veier



# Bygge for fremtiden





# Portefølje- styring

N





## PROBLEM

Forsinkelser, dårlig framkommelighet  
Stenginger, ras, flom, skred  
Manglende omkjøringsmuligheter  
Lav samfunnssikkerhet  
Drepte og alvorlig skadde i trafikken  
Ikke-utløste potensialer for regional utvikling

## HVA VI VIL OPPNÅ

Redusert reisetid og avstandskostnader  
Færre stenginger og økt forutsigbarhet  
Bedre omkjøringsmuligheter  
Redusert antall drepte og hardt skadde i trafikken



Maksimere nytte

NYTTE

## NYE VEIERS MÅL

**Økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet**

KOSTNAD

Investeringskostnader  
Drift/vedlikeholdskostnader  
Klimagassutslipp  
Inngrep i verdifull natur  
Kostnader for rekreasjon, kulturarv, estetiske verdier  
Beslag av dyrka mark

Minimere kostnader



# E6 Øyer – Otta

3 delstrekninger:

Øyer – Elstad, dagens vei beholdes

Elstad – Fryasletta

Sjoa – Bredevangen + kryss Otta



# Status prosjektet E6 Øyer-Otta

normalt, hvor det nå åpnes for mer gjennomføring av dagens vei. På strekningene E6 Åsen-Steinkjer i Trøndelag og E6 Øyer-Otta i Innlandet legger Samferdselsdepartementet til grunn at utbyggingsprofilen endres fra det som var utgangspunktet da Nye Veier fikk ansvaret for strekningene, og at utbyggingen vil bli nedskalert. Det må arbeides videre med å vurdere hvilke løsninger som er mest hensiktsmessige.

## Meld. St. 14

(2023–2024)

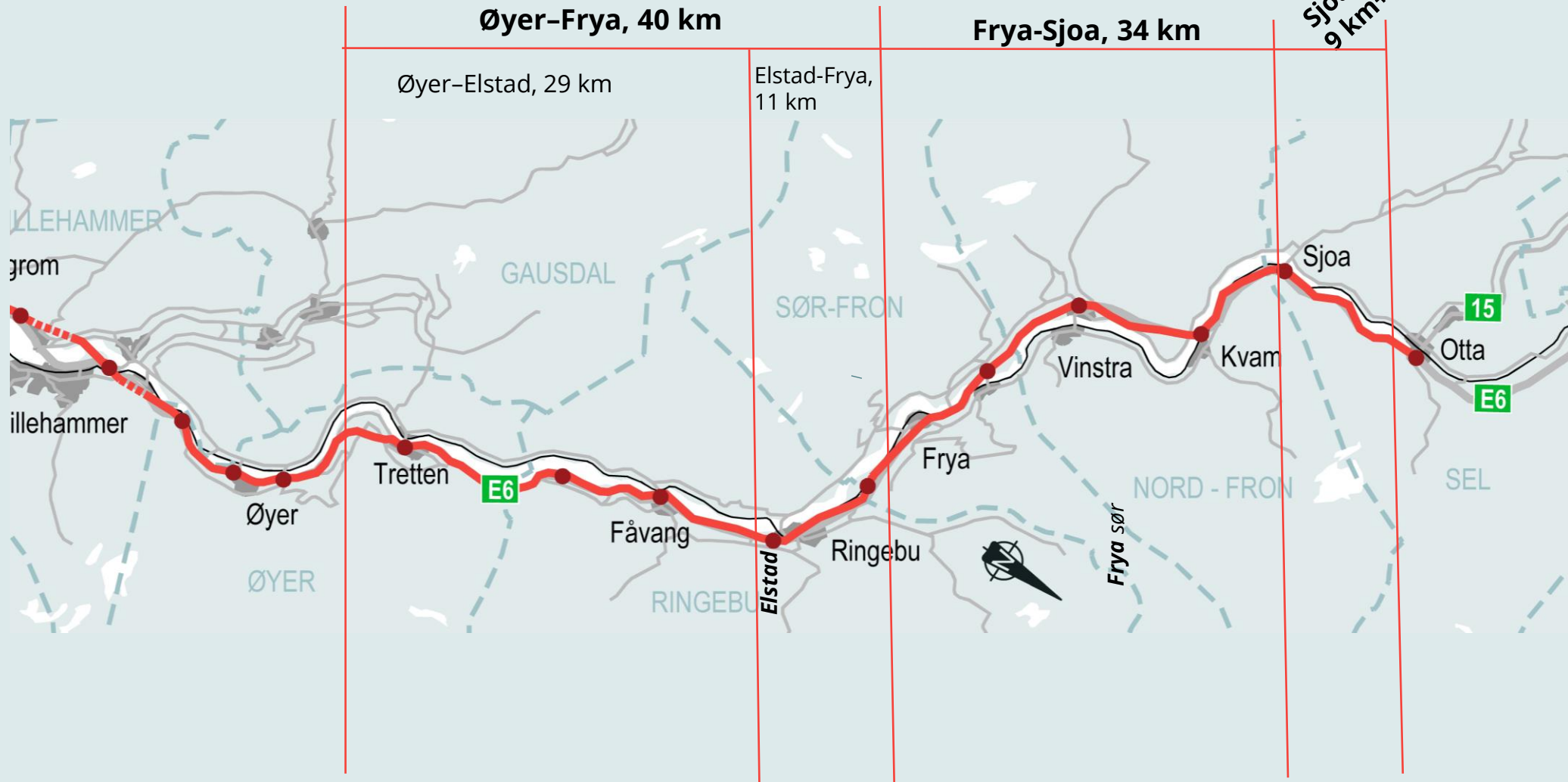
Melding til Stortinget

### Nasjonal transportplan 2025–2036





# Delstrekninger



# Ny E6 Sjoa – Bredevangen

- Ny E6 med 90 km/t, midtdeler, forbikjøringsfelt osv., som Frya – Sjoa
- Eksisterende E6 blir lokalvei
- Kryss Sjoa videreføres og utvikles
- Avslutning ved Bredevangen
- Kryss E6 x rv.15 på Otta (rundkjøring)
- Forbindelser på tvers av E6





# Bakgrunn for endring av trasé for ny E6

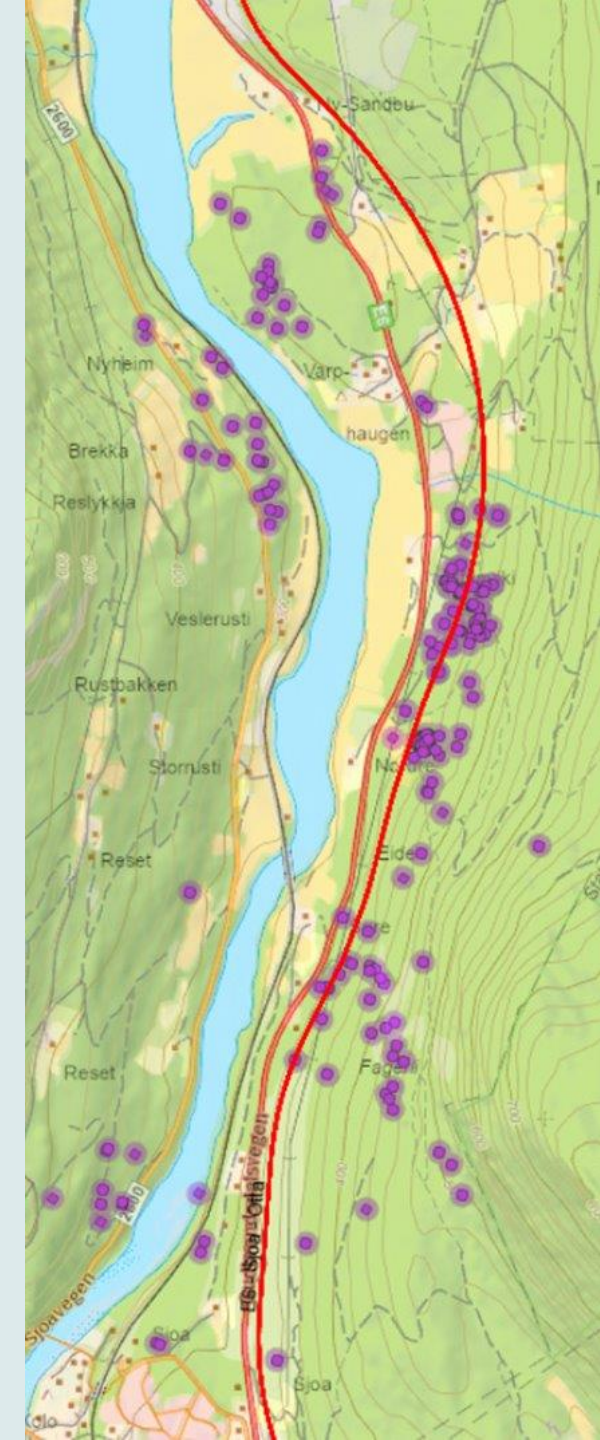
## **Statsforvalteren i uttalelse til planprogrammet:**

**«Det må dokumenteres at det er vurdert alternative linjer som unngår inngrep i områder med elfenbenslav»**

Elfenbenslav, sterkt truet for utrydning, prioritert art ihht. Naturmangfoldloven §§ 23, 24-vedtaksfredet.

*«Enhver form for uttak, skade eller ødeleggelse av elfenbenslav er forbudt.»*

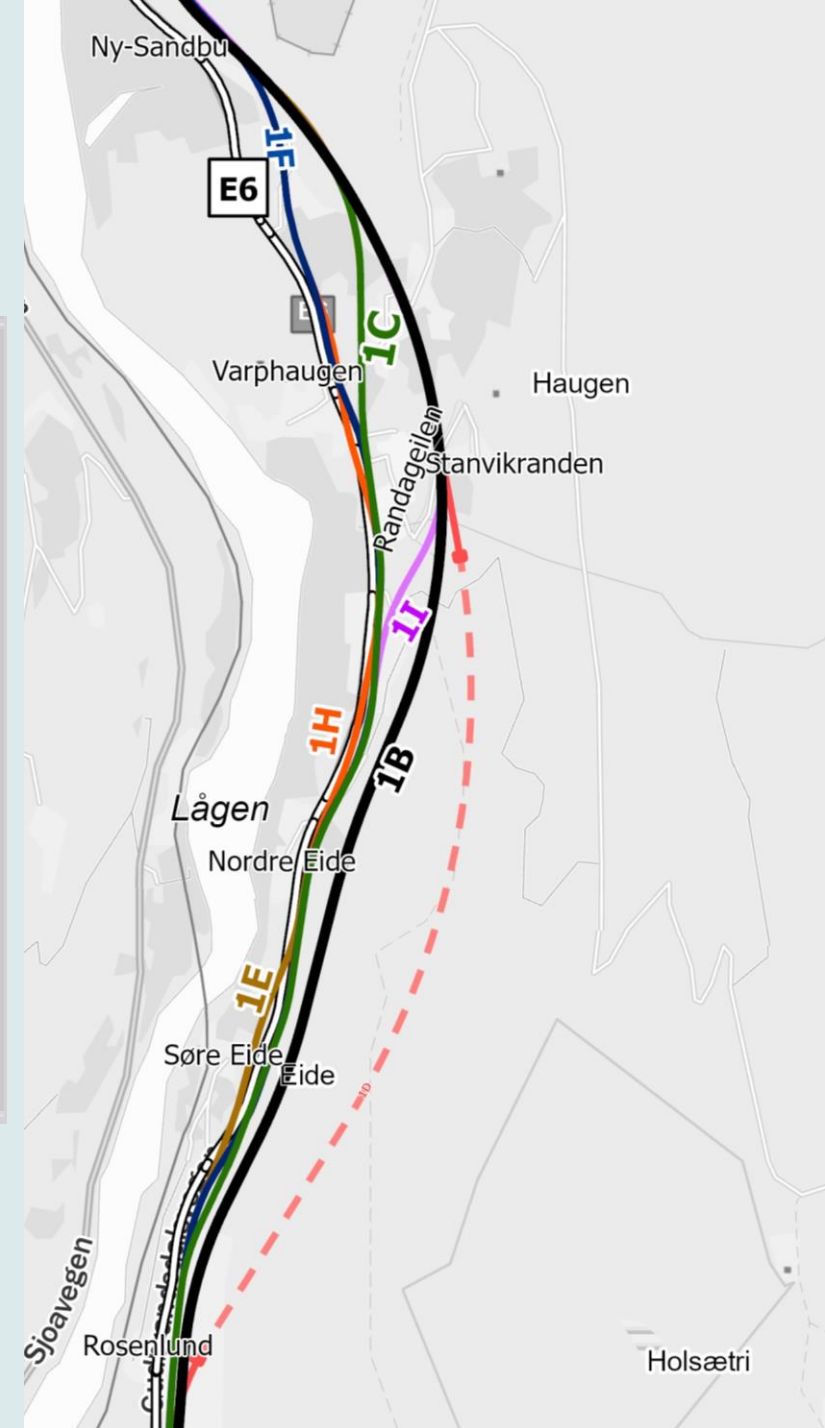
*«Som økologisk funksjonsområde for elfenbenslav regnes artens leveområde, forstått som steiner, trær, bergvegger eller annet med forekomst av arten med tillegg av omkringliggende sone på 35 meter.»*





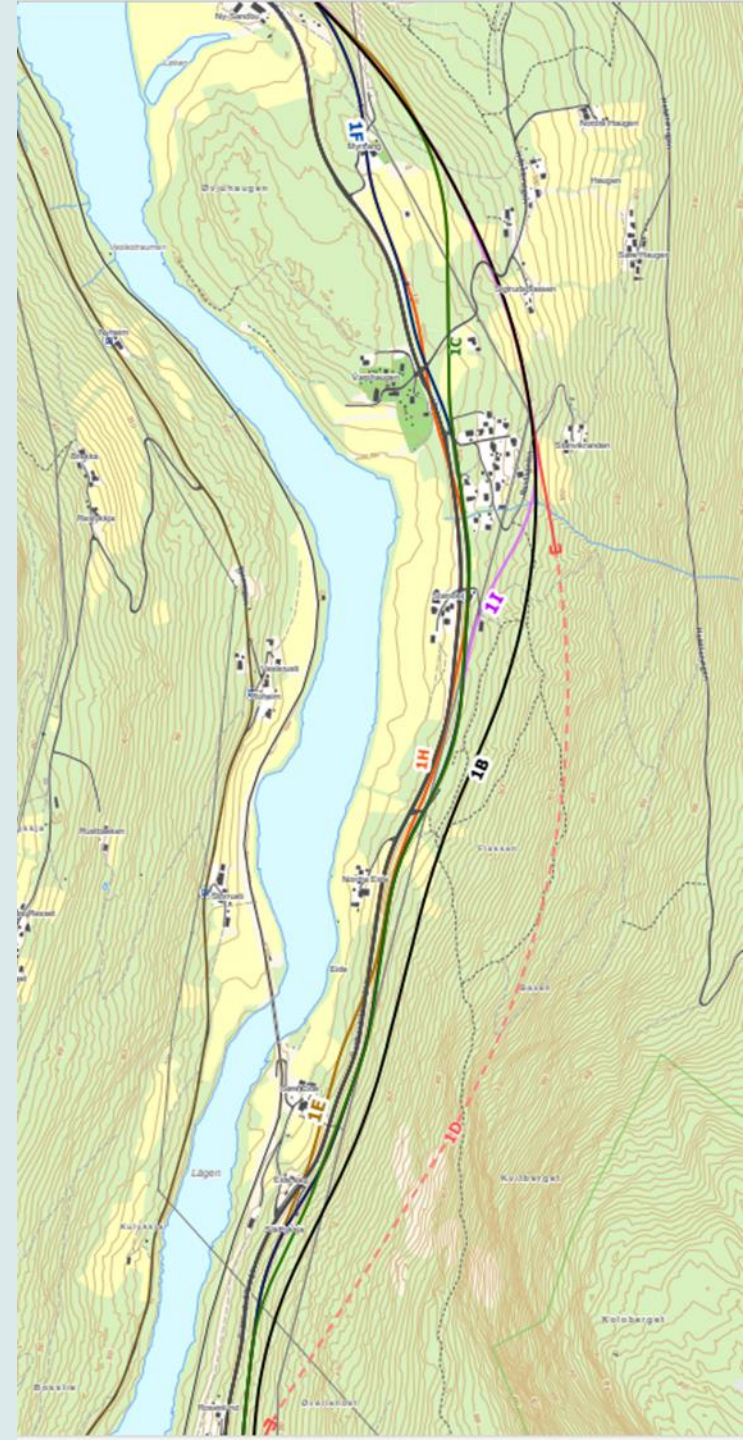
# Vurderte alternativer

- 1B** - Optimalisert regulert linje
- 1C** - Langs østsiden av E6 forbi Randageilen og opp i lia
- 1E** - variant av 1C vest for E6 ved Søre Eide
- 1D** - Tunnel fra Rosenlund til Stanvikranden
- 1F** - Langs østsiden av E6 opp i lia ved tidligere Sandbu barnehage
- 1H** - Variant av 1F, lenger vest mellom Nordre Eide og Varphaugen
- 1I** - Langs østsiden av E6 opp i lia sørøst for Randageilen



# Vurderingstema

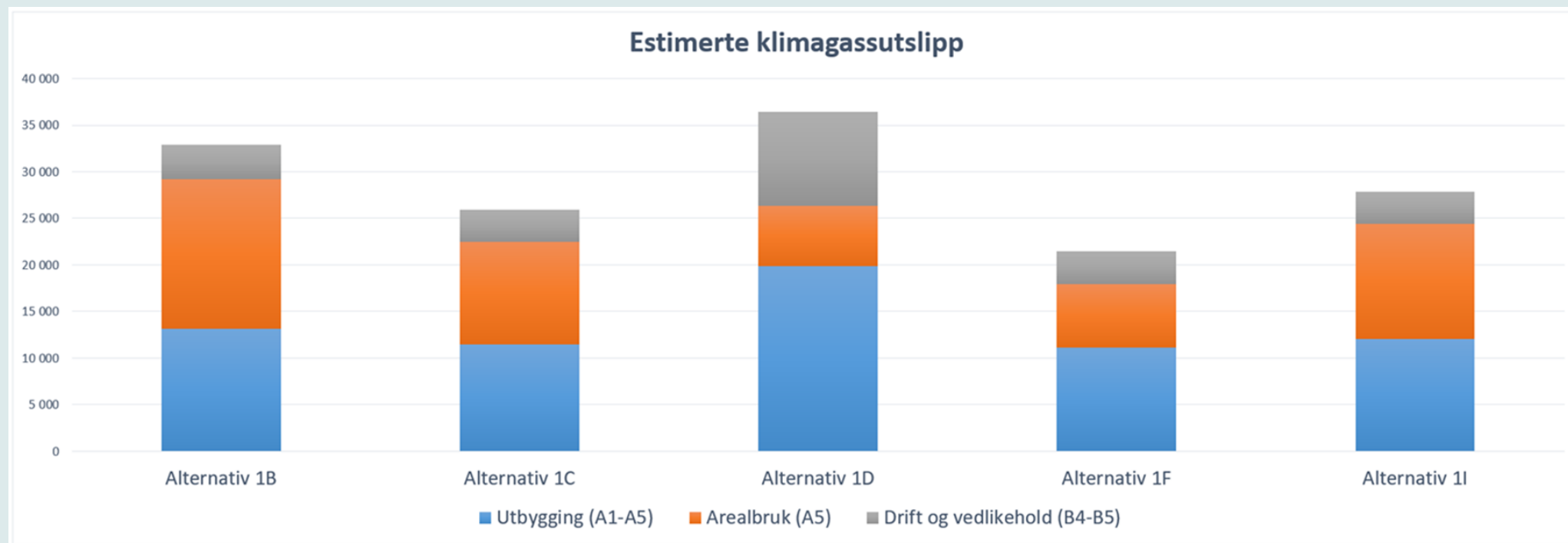
- Kostnader
- Prissatte virkninger
- Klimagassutslipp
- Støy
- Miljøtema (ikke-prissatte)
  - Landskapsbilde
  - Friluftsliv by- og bygdeliv
  - Kulturarv
  - Naturmangfold
  - Dyrka mark





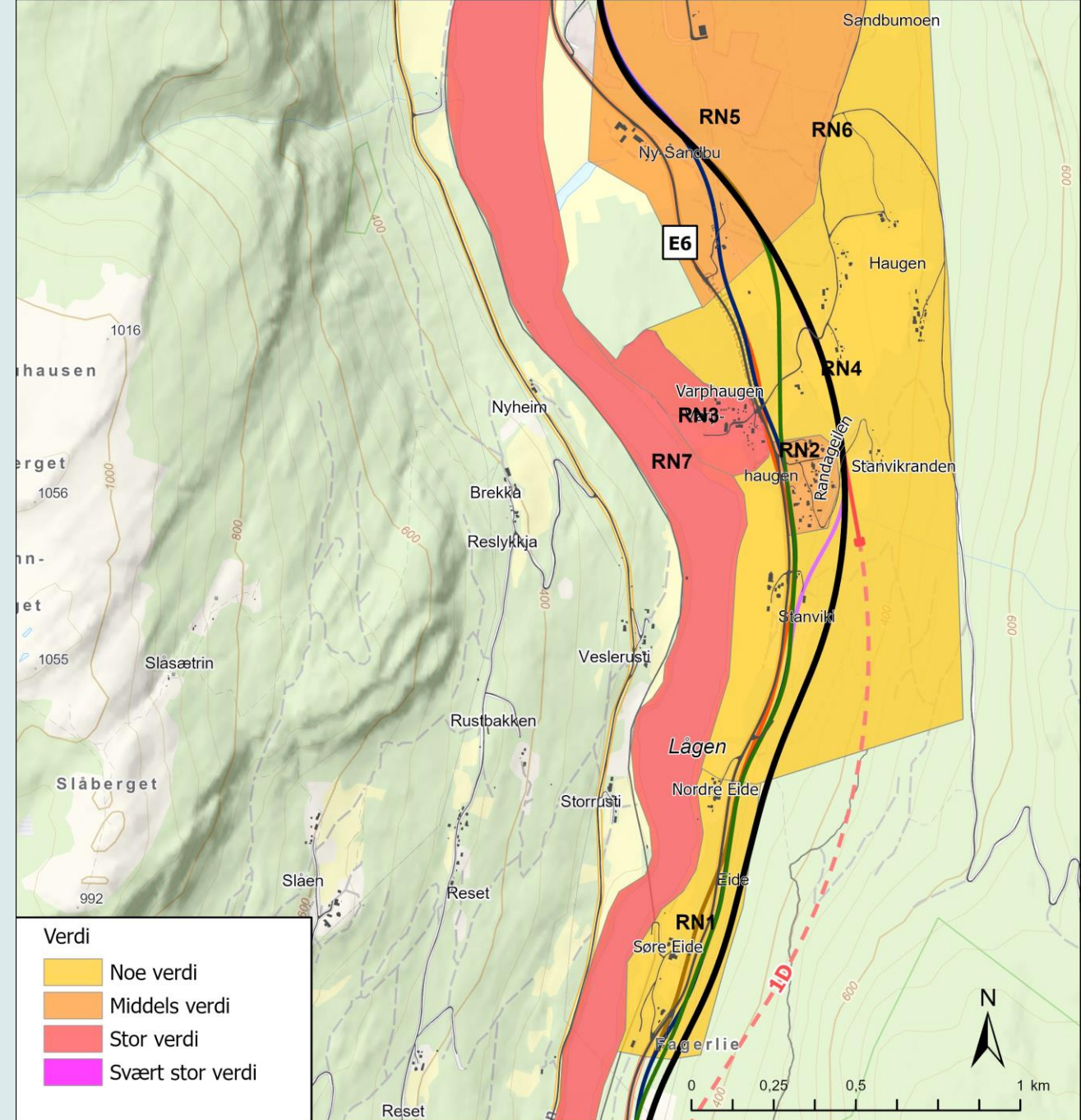
# Kostnader og klimagassutslipp

Alternativ	Alt. 1B	Alt.1C <i>(variant 1E)</i>	Alt.1D	Alt.1F <i>(variant 1H)</i>	Alt. 1I
<b>Kostnader</b>	Referansekostnad  (kostnadstallet de øvrige alt. sammenlignes med)	- ca.60 mill.kr  <i>(1E: +ca.20 mill.kr)</i>	+ ca.430 mill.kr.	- ca.10 mill.kr  <i>(1H tilsvarer 1B)</i>	- ca.15 mill. kr.



# Friluftsliv, by- og bygdeliv

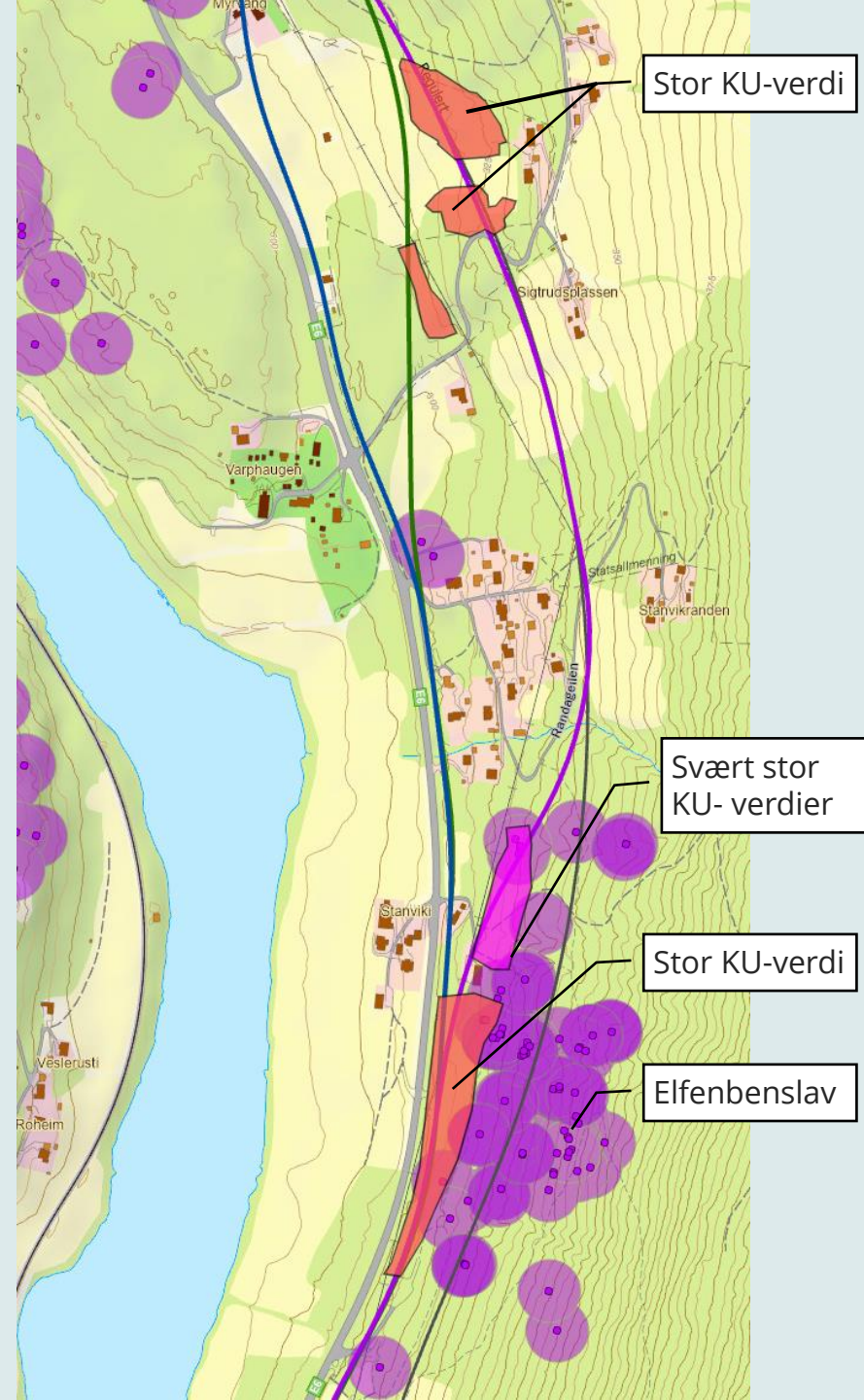
- **Alle linjene vil medføre økte barrierer** og oppdeling av nærmiljø/bebygde områder og friluftslivet
- En forutsetning for vurdering er at det sikres en god forbindelse på tvers av E6
- **Alt.1I rangert som best**
- **Alt.1F dårligst** pga. flere barrierer og oppdeling av friluftslivsområdene



# Naturmangfold

## Krav fra statsforvalteren; Det må dokumenteres at det er vurdert alternative linjer som unngår inngrep i områder med elfenbenslav

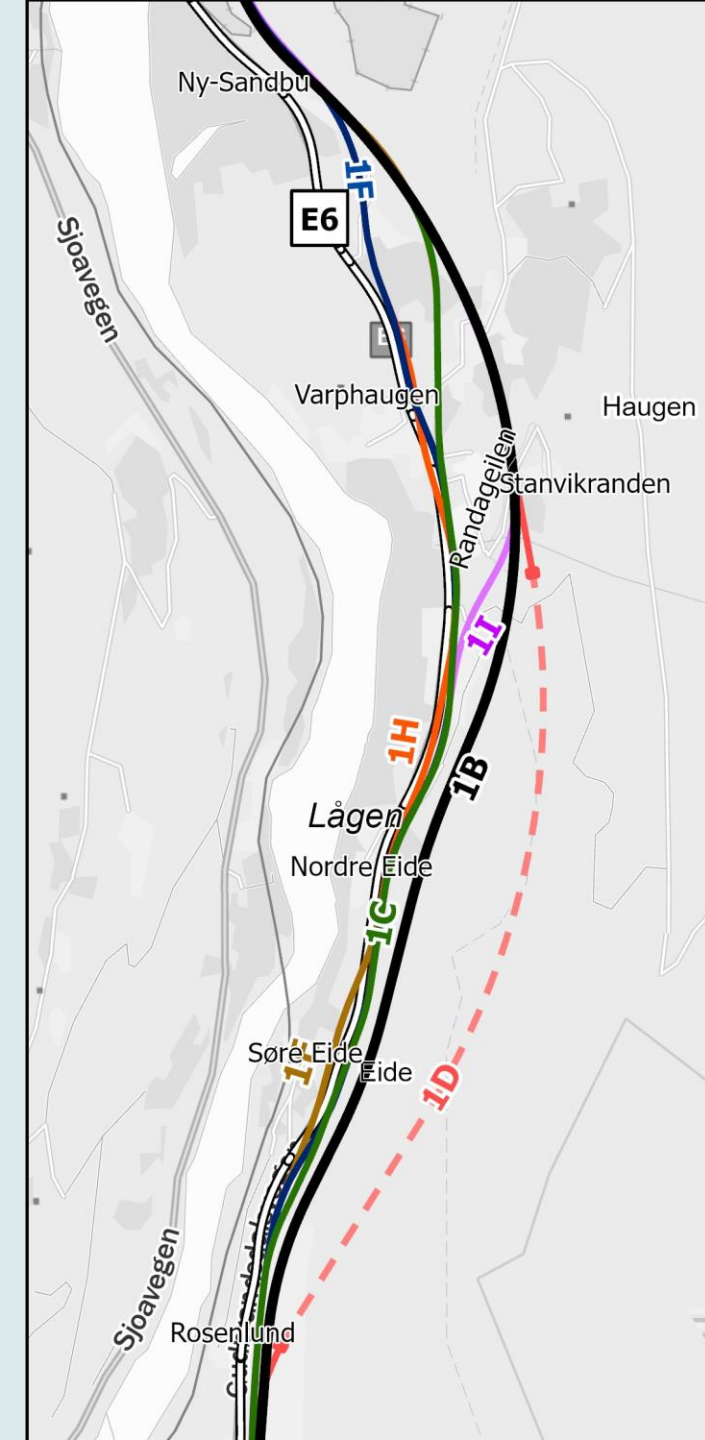
- Alternativ 1B; dårligste alternativet, berører ca. 31 lokaliteter i traseen og ca. 42 lokaliteter i buffersonen. Store arealbeslag, et delområde med svært stor verdi vil bli ødelagt.
- Alternativ 1I; ett delområde med svært stor verdi vil bli ødelagt, store inngrep i andre delområder.
- Alternativ 1C; alvorlig miljøskade for flere av delområdene, «midt på treet» når det gjelder å unngå inngrep i elfenbenslavslokaliteter.





# Samlet vurdering av miljøtema

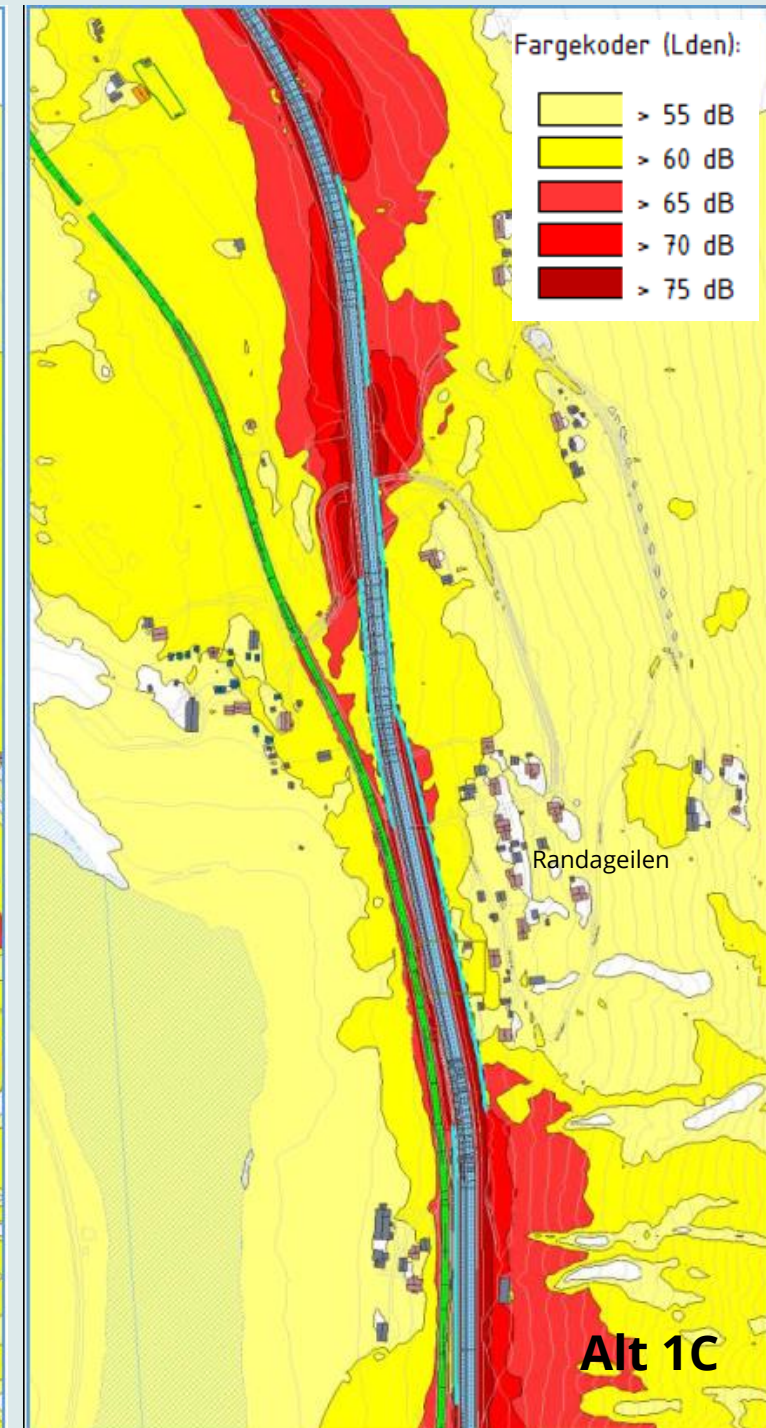
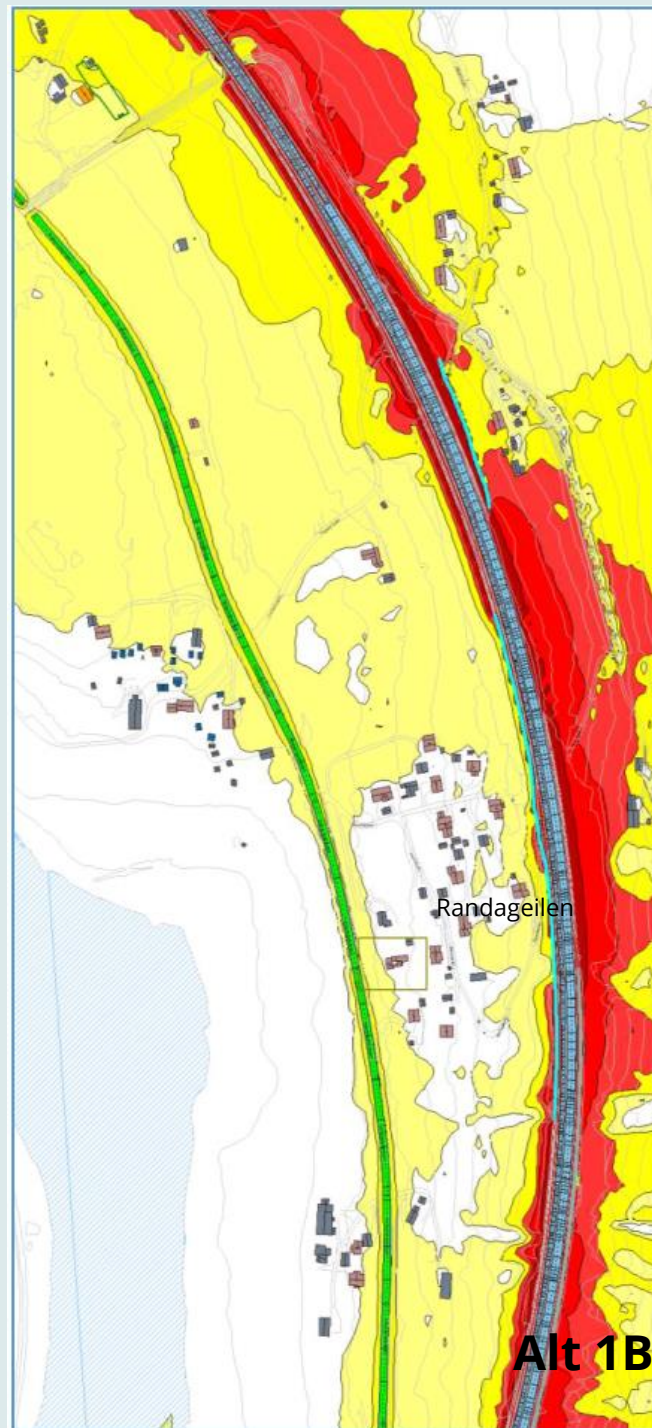
Sjoa – Ny-Sandbu				
Utredningstema	1B	1C (variant 1E)	1F (variant 1H)	1I
Landskapsbilde	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Friluftsliv, by- og bygdeliv	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Kulturarv	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
		1E Stor negativ konsekvens	1H Stor negativ konsekvens	
Naturmangfold, samlet	Svært stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Svært stor negativ konsekvens
Naturressurser	Middels negativ konsekvens	Ubetydelig til noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe til middels negativ konsekvens
		1E Noe til middels negativ konsekvens		
Rangering miljøtema	6	1 (variant 1E: 4)	2 (variant 1H: 3)	5



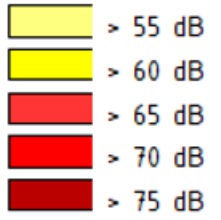
# Støysoner 1,5 m over terreng med skjerming

Kartlegging av og tiltak mot støy  
følger gjeldende retningslinje for  
støy i areal-planleggingen T-  
1442/2021

(Lden)-støynivå angitt som vektet  
gjennomsnitt over døgnet



Fargekoder (Lden):





# Antall støyfølsomme bygninger i gul- og rød støysone

Alternativ / Antall bygninger i gul og rød sone	Dagens E6 med trafikkmengder framskrevet til 2050, uten støytiltak	1B med støyskjerming	1C med støyskjerming	1F med støyskjerming	1I med støyskjerming
Gul sone	39	39	50	46	51
Rød sone	10	2	2 (+3)	2 (+3)	1
Varianter			1E: 50 / 4 (+3)	1H: som 1F	

- Dagens situasjon, flest boliger i rød sone
- Alt. 1B gir færrest støyutsatte boliger
- Alt. 1I, flere i gul sone ved Randageilen
- Alt. 1C og 1F relativt like

# Sammenstilling av vurderinger

	Alternativ 1B	Alternativ 1C <i>Variant 1E</i>	Alternativ 1F <i>Variant 1H</i>	Alternativ 1I
<b>Kostnader</b>	Referansekostnad (kostnadstallet de øvrige alt. sammenlignes med)	- 60 mill.	+ 10 mill.	-15 mill.
		<i>(Variant 1E + 20. mill.)</i>	<i>(Variant 1H tilsvare 1B)</i>	
<b>Prissatte virkninger</b>				
		<i>Variant 1E</i>	<i>Variant 1H</i>	
<b>Klimagassutslipp</b>	Dårligst		Best	
<b>Ikke-prissatte miljøtema</b>	Dårligst	Best		
		<i>Variant 1E</i>	<i>Variant 1H</i>	
<b>Støy</b>	Best			Dårligst

	Beste alternativet for dette temaet
	Alternativ mellom best og dårligst
	Dårligste alternativet for dette temaet

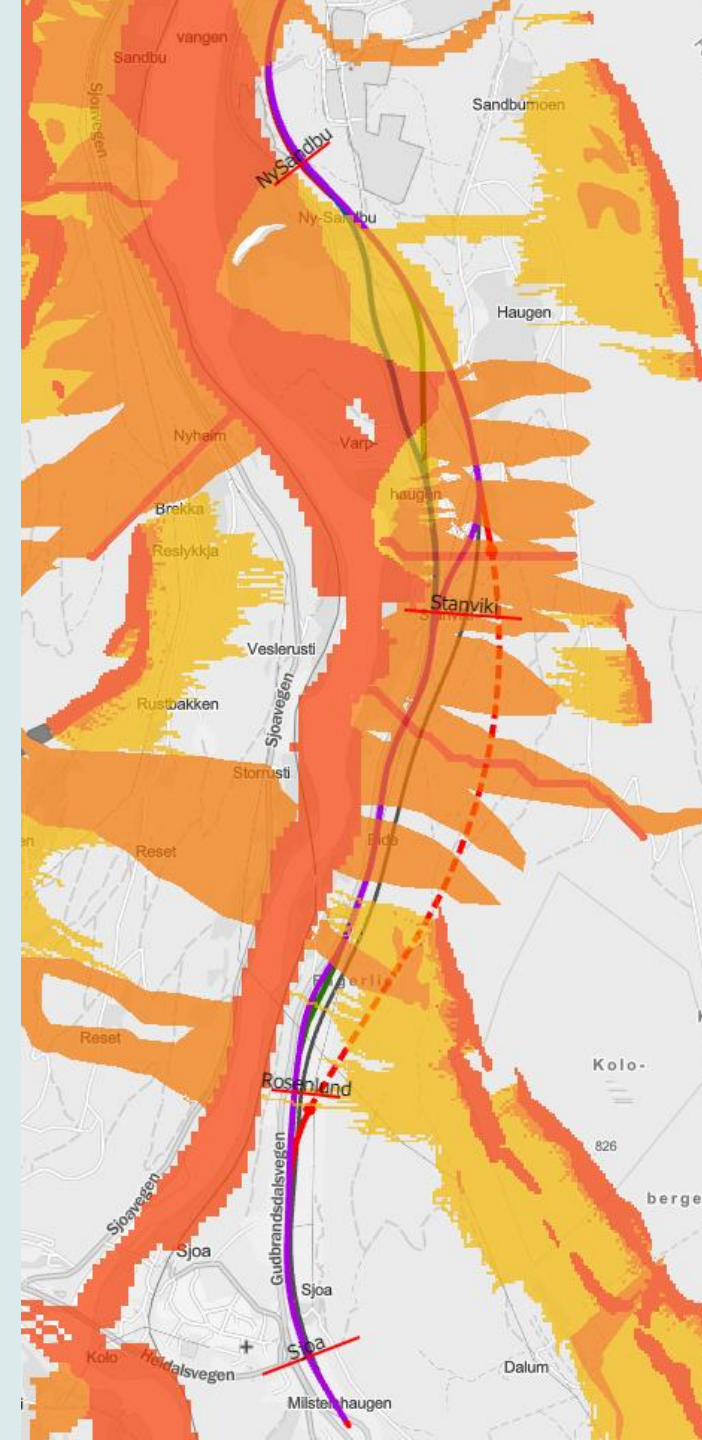
# Høringsuttalelser til silingsrapporten

- 7 fra regionale myndigheter
- 1 fra interesseorganisasjon
- 4 fra privatpersoner
  
- Alle innspill er oppsummert og inngår i kunnskapsgrunnlaget for reguleringsplan
  
- Skredvurderinger etterspurt av Statsforvalteren

# Skredvurderinger

Linje	Plassering i høve losneområde i aktsemdskart		
	Steinsprang	Snøskred, S2 med skog	Jord- og flaumskred
Alt1B_reg	Alternativet ligg nærast potensielle losneområder.	Som D og B ved nordre påhogg. Minst gunstig ved Slåttkyrka.	Generelt høgast i terrenget, nærast losneområda av vegalternativa.
Alt1C	Nærare enn F, I og H ved Slåttlykkja, elles likt desse tre. Gunstigare enn Alt1B_reg.	CL like utanfor aktsemdsone ved Slåttlykkja	Nærast eksisterande veg gjennom aktsemdsoner.
Alt1D (tunnel)	Ikkje påverka av aktsemdsone steinsprang. Gunstigare enn Alt1B_reg.	Som D og I ved nordre påhogg. Meir gunstig ved søndre påhogg.	Unngår store areal aktsemdsone sør for nordre påhogg. Tilsvarende I og B nord for nordre påhogg.
Alt1E	Størst avstand for dagsonealternativa. Gunstigare enn Alt1B_reg.	CL like utanfor aktsemdsone ved Slåttlykkja, E noko meir gunstig	Lik Alt1C, stadvis noko lenger avstand frå angitte losneområder.
Alt1F	Større avstand frå losneområda. Gunstigare enn Alt1B_reg.		Nær tilsvarende 1E og 1C.
Alt1H	Gunstigare enn Alt1B_reg.		Lik 1C, 1E og 1F. Stadvis nærare, stadvis lenger ute.
Alt1I		Som 1D og 1B ved nordre påhogg.	Som 1D og 1B ved nordre påhogg.

**Totalt sett så er det bare mindre konsekvenser mtp. skredfare som skiller de ulike alternativene, og evt. sikringskostnader er vurdert til å vere relativt like.**



# Nye Veiers vurdering

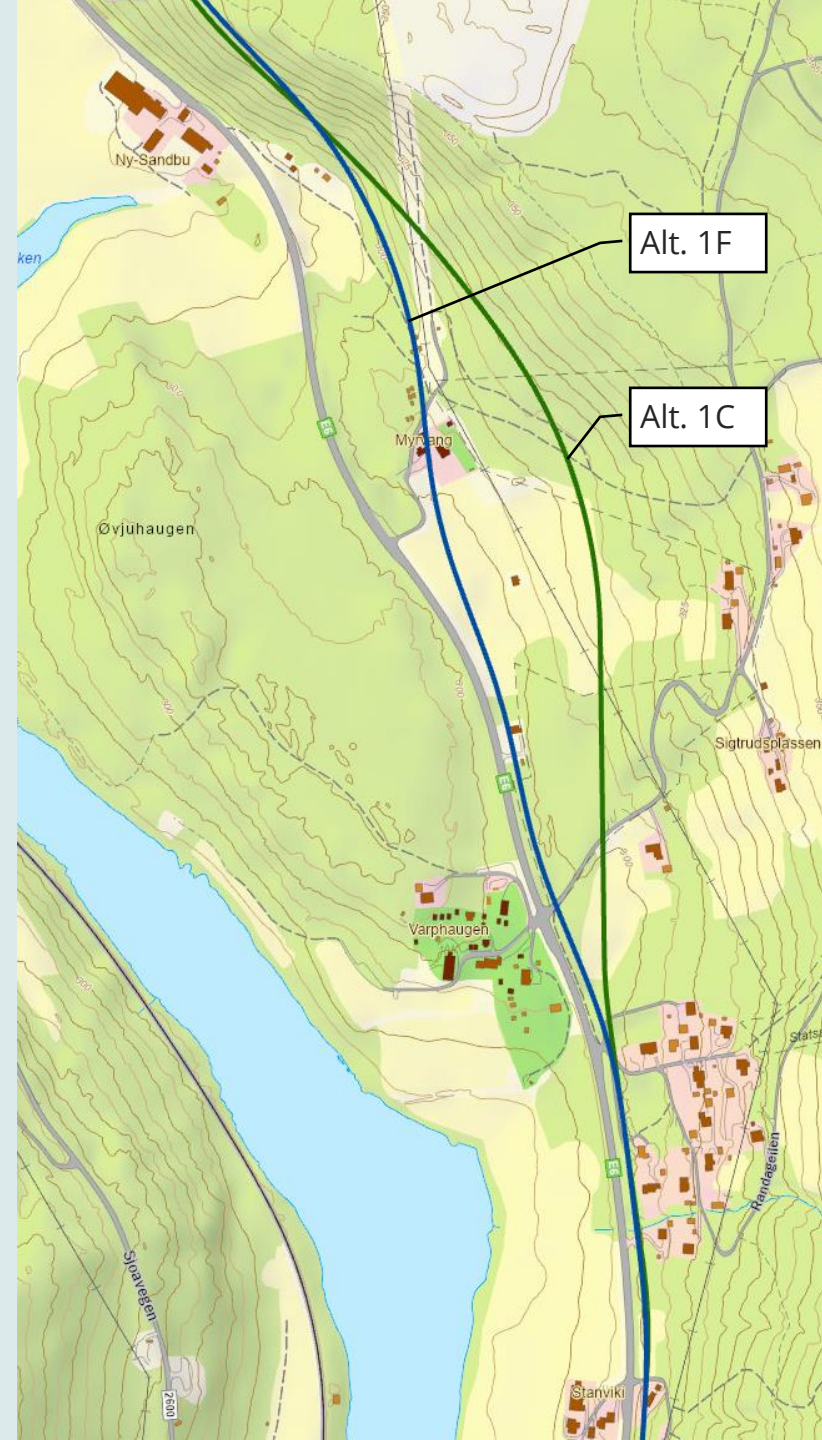
Funnet bedre alternativer enn regulert løsning (alternativ 1B).

Alternativene 1C og 1F vurderes som de beste.



# Nye Veiers anbefaling

- Anbefaler at **alternativ 1C** legges til grunn for det videre planarbeidet. Alternativt kan alternativ 1F eller en kombinasjon av disse vurderes.
- Videre bearbeiding av E6-traseen og tilhørende veianlegget
  - Tilpasse veien til stedlige forhold og miljøverdier fram til et ferdig planforslag
  - Justere veien for å begrense lokale konfliktpunkter
  - Styrke eller tilføre nye kvaliteter



# Dialog med grunneiere

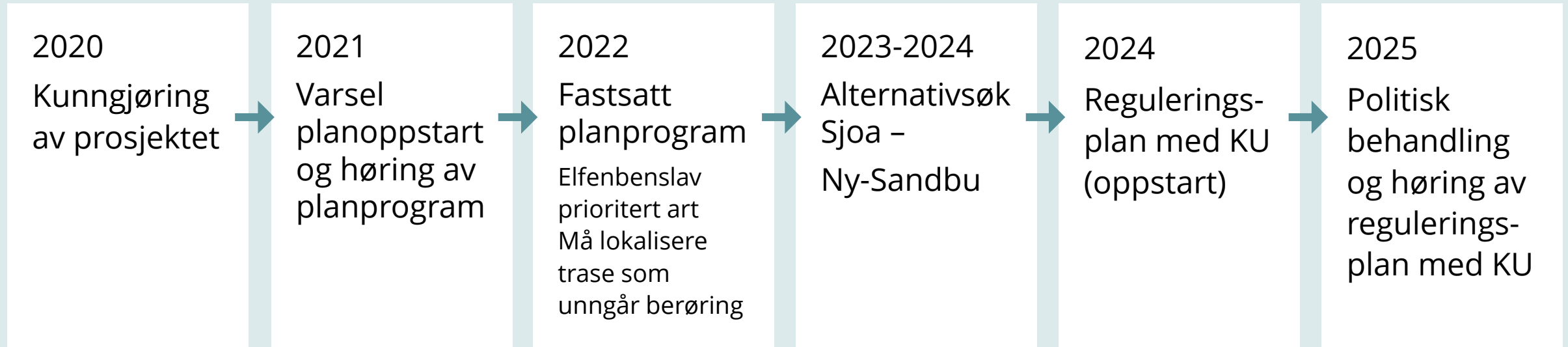
- Grunneierkontakt: Nye Veier vært i dialog med alle som eier bygg som potensielt kan bli berørt (alt. 1C og 1F)
- Ny-Sandbu barnehage: Nye Veier vurderer muligheten for erverv av eiendommen. Innstraminger har gitt mindre handlingsrom enn tidligere.
- Gårdsregisteringer: Nye Veier har tidligere (2021/2022) vært i dialog med grunneiere og fått informasjon som er og vil bli tatt med videre i planarbeidet

# Dialog med grunneiere framover

- Skjøtselsplan og frivillig vern av skog : Nye Veier vil i samarbeid med Statsforvalteren gjennomføre skjøtsel av en del av den uthogde traseen for å bevare elfenbenslav.
- Prosessen med frivillig vern av skog gjenopptas.



# Framdrift og medvirkning



Informasjonsmøter - Åpne kontordager - Dialog og møter med grunneiere, berørte interessegrupper og myndigheter - Medvirkningsportal for innspill i høringsperioder



NyeVeier