

Reguleringsplan E6 Øyer – Otta (Sjoa-Bredevangen)

Informasjonsmøte 11. mars, 17.00-18.00

Alternative traseer for E6 mellom Sjoa og Ny-Sandbu

Alternative kryss for E6 på Sjoa

Åpent kontor, spørsmål og innspill, 18.00-19.30



Agenda



- Bakgrunnen for alternativsøk på strekningen
- Alternative traseer Rosenlund - Ny-Sandbu
- Vurderingstema og funn
- Kryss Sjoa, foreløpige forslag
- Videre prosess, fremdrift og medvirkning

- Åpent kontor - innspill og spørsmål

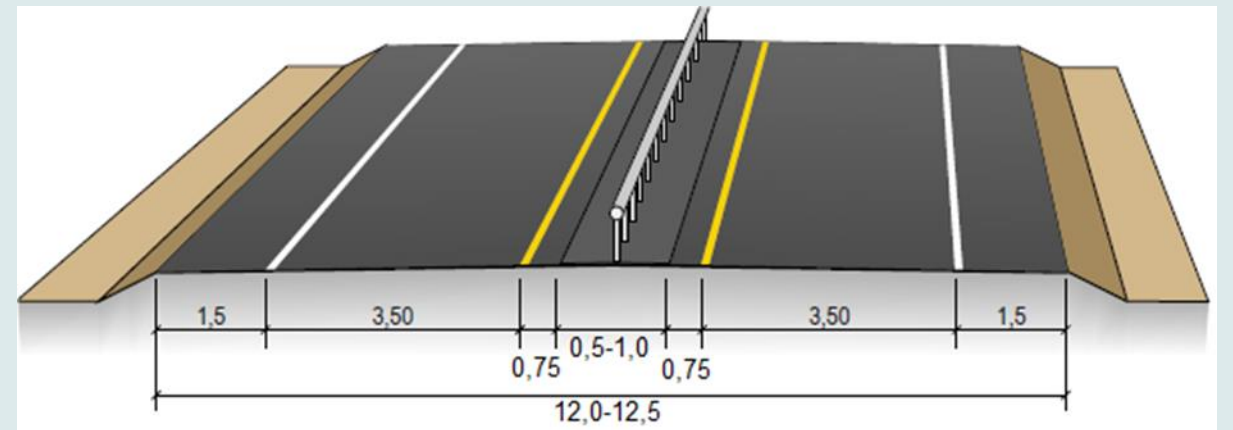
Hva er tiltaket?

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



Veistandard

- Trafikkmengde ca. 10.000 kjøretøy pr. døgn i 2050
- Ny E6 utformes etter veiklasse H2 med fartsgrense 90 km/t.
- Ett til to forbikjøringsfelt per 10 km
 - Veibredde uten forbikjøringsfelt: 12,0-12,5 m.
 - Veibredde med forbikjøringsfelt: 14,5-15,0 m.
 - I tillegg kommer grøfter, viltgjerder og event. støytak



Hvorfor alternativsøk?

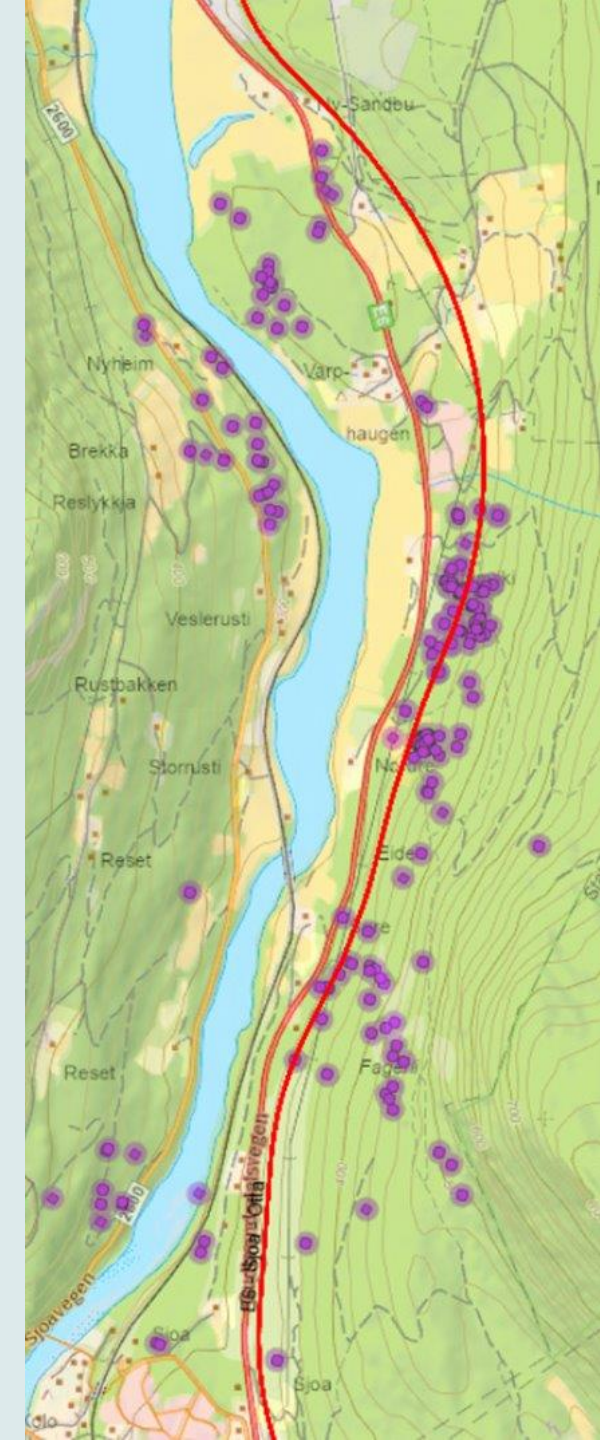
Elfenbenslav, sterkt truet for utrydning, prioritert art ihht. Naturmangfoldloven §§ 23, 24-vedtaksfredet.

«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.»

Statsforvalteren i uttalelse til planprogrammet:

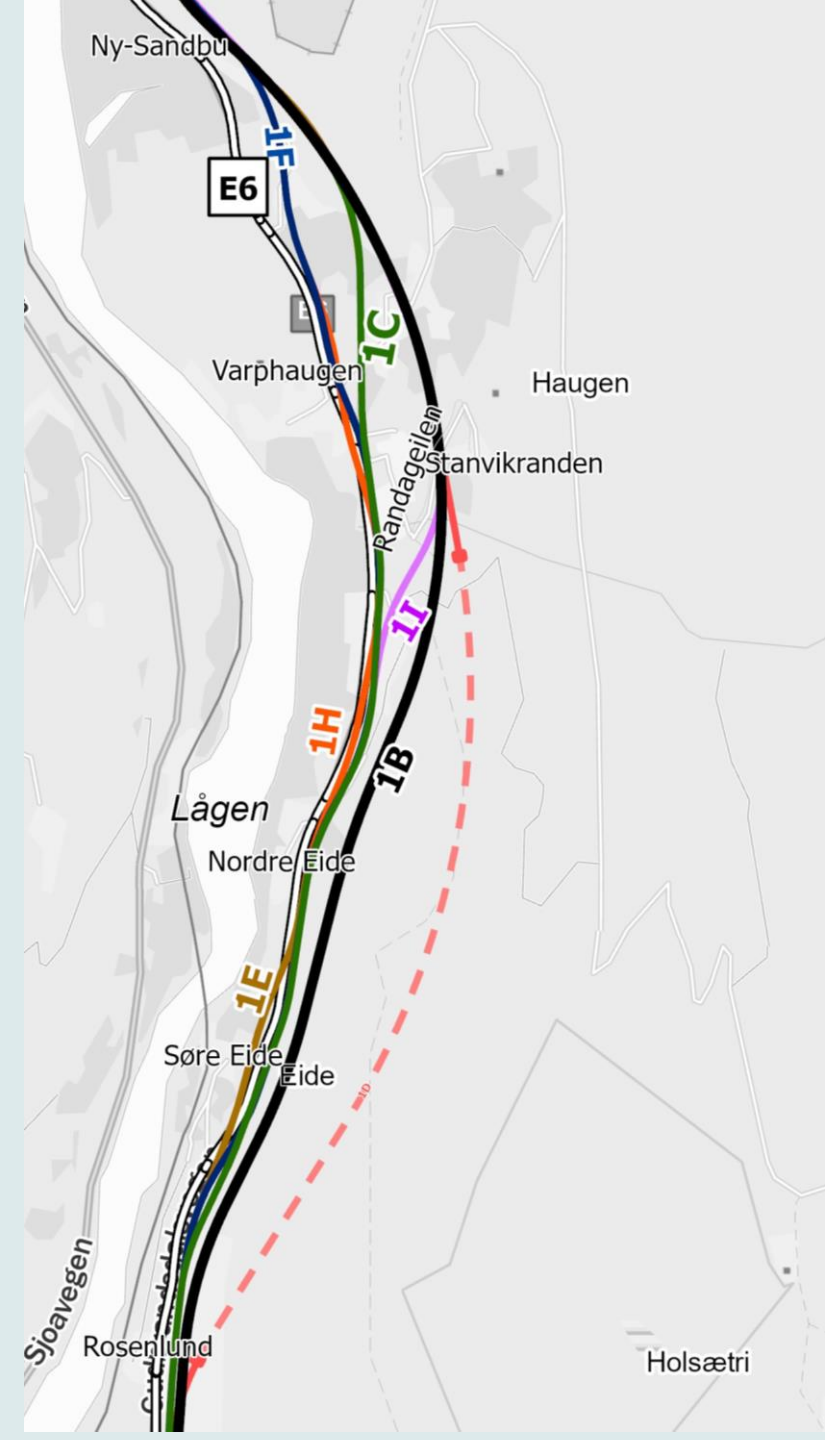
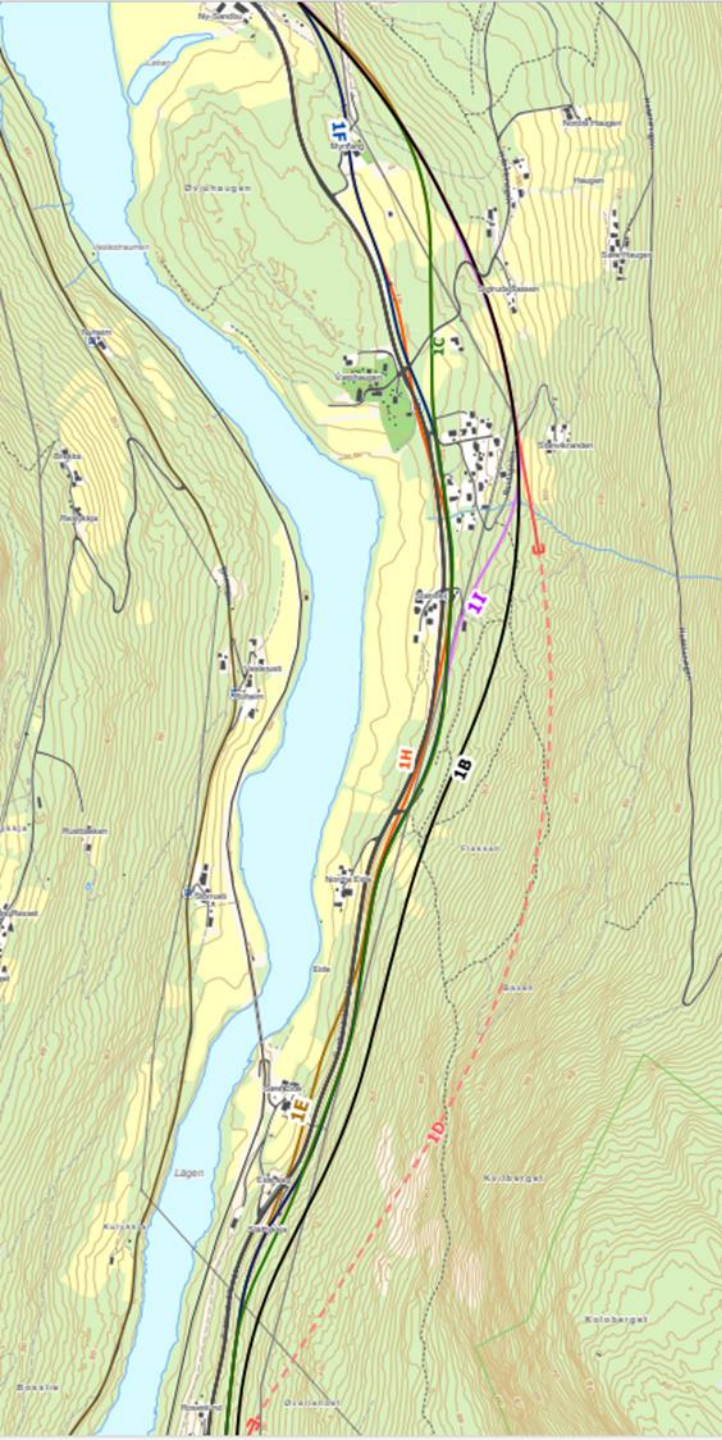
«Det må dokumenteres at det er vurdert alternative linjer som unngår inngrep i områder med elfenbenslav»

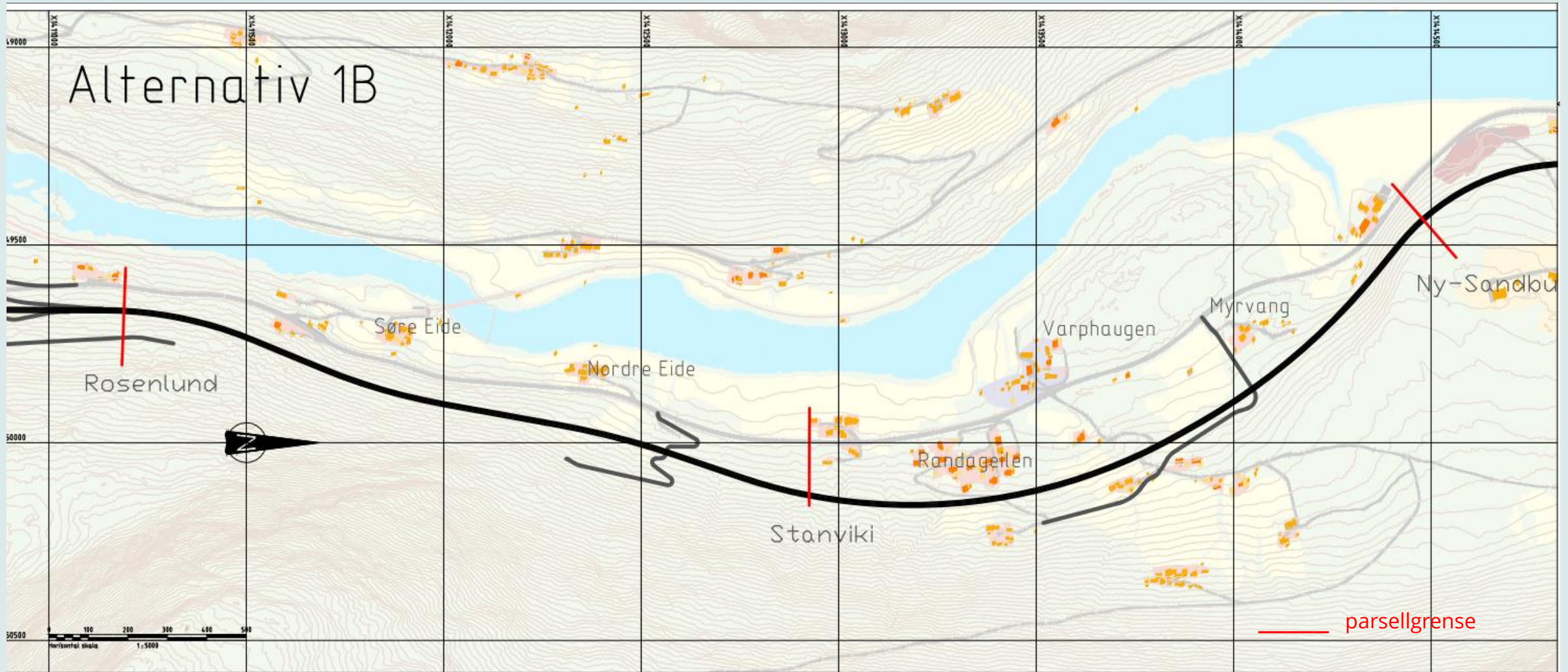


Vurderte alternativer

- 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 Randegeilen

0 125 250 500 m





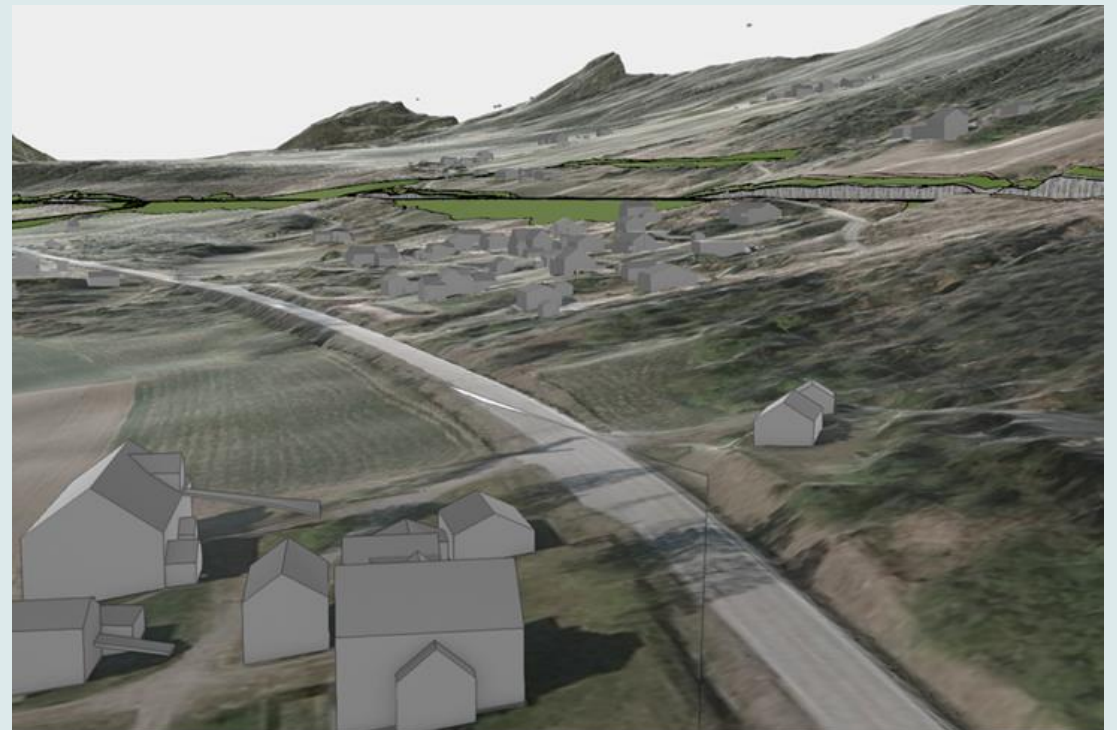
1B- Optimalisert regulert linje, ligger oppe i lisen mellom Sjoa og Ny-Sandbu

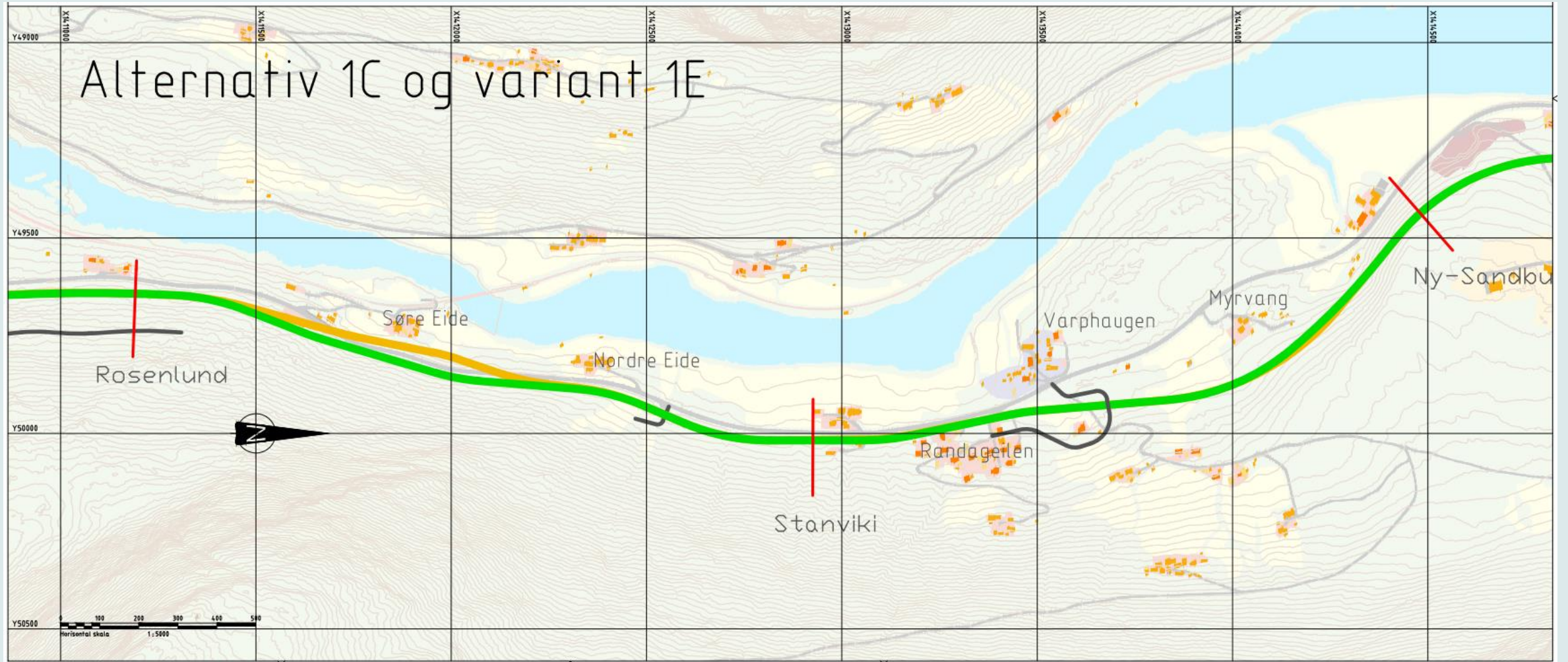
Illustrasjon, alternativ 1b, optimalisert reguleringsplan

Sett fra Ny-Sandbu mot sør



Sett fra Stanviki mot nord





1C (grønn)- Langs østsiden av E6 forbi Randageilen

1E – (gul) variant av 1C med trasé vest for dagens E6 ved Søre Eide

Illustrasjon, alternativ 1C og variant 1E

Sett fra Ny-Sandbu mot sør



Koblet til regulert linje øst for Myrvang/Ny-Sandbu, ned til dagens E6 vest for Randageilen

Sett fra Stanviki mot nord



Alternativ 1C og variant 1E like, følger dagens E6 forbi Randageilen.

Berører bygg ved Stanviki og Randageilen

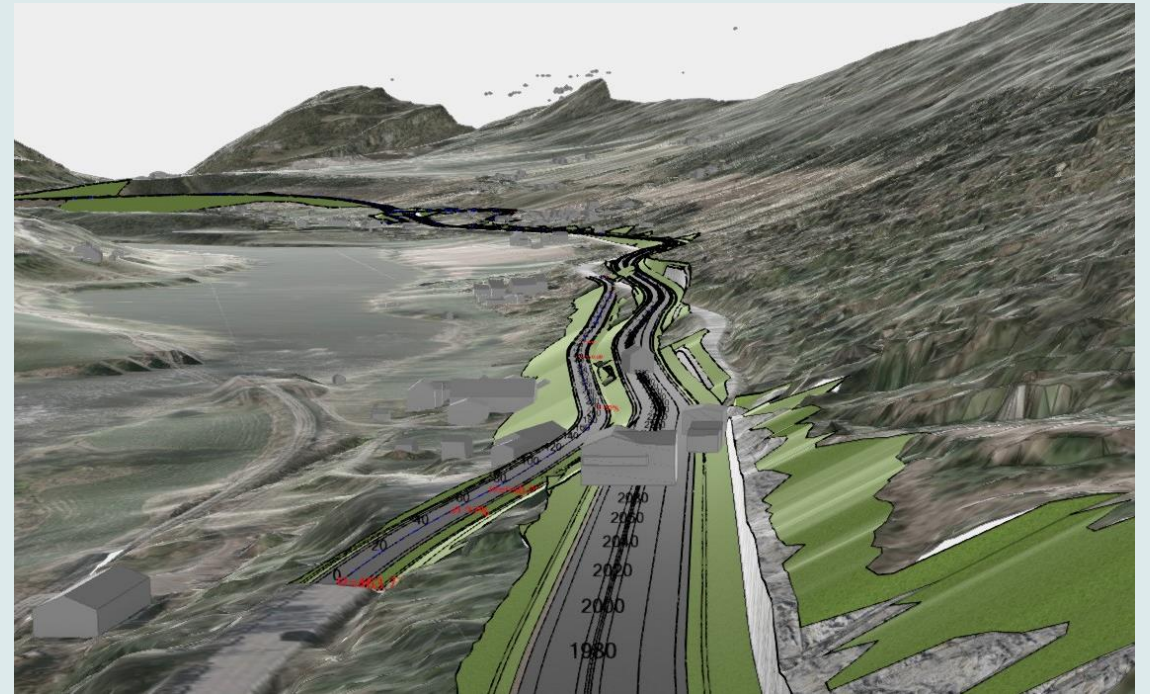
Illustrasjon, alternativ 1C og variant 1E

1C sett fra Slåttlykkja mot nord

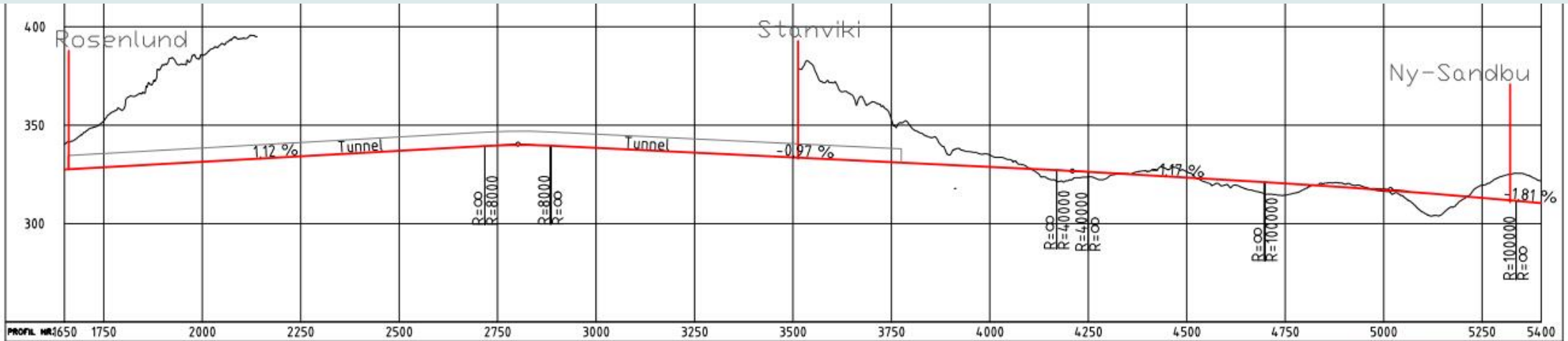


Ny E6 følger øst for dagens veg

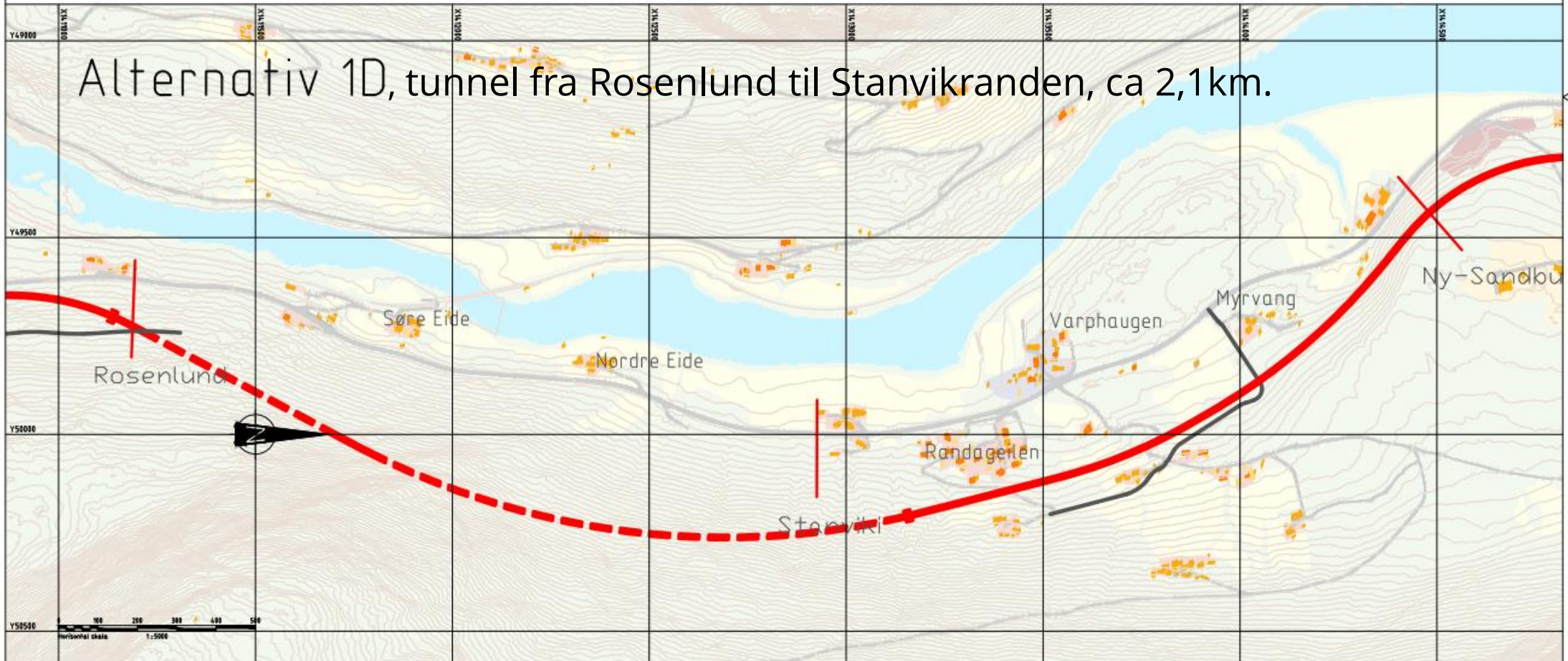
Variant 1E sett fra Slåttlykkja mot nord



Veien flyttes mot vest. Utfylling vest for E6 fra Eide sag til sør for Norde Eide



Alternativ 1D, tunnel fra Rosenlund til Stanvikranden, ca 2,1km.



Illustrasjon, alternativ 1D, tunnel

1D sett fra Ny-Sandbu mot sør

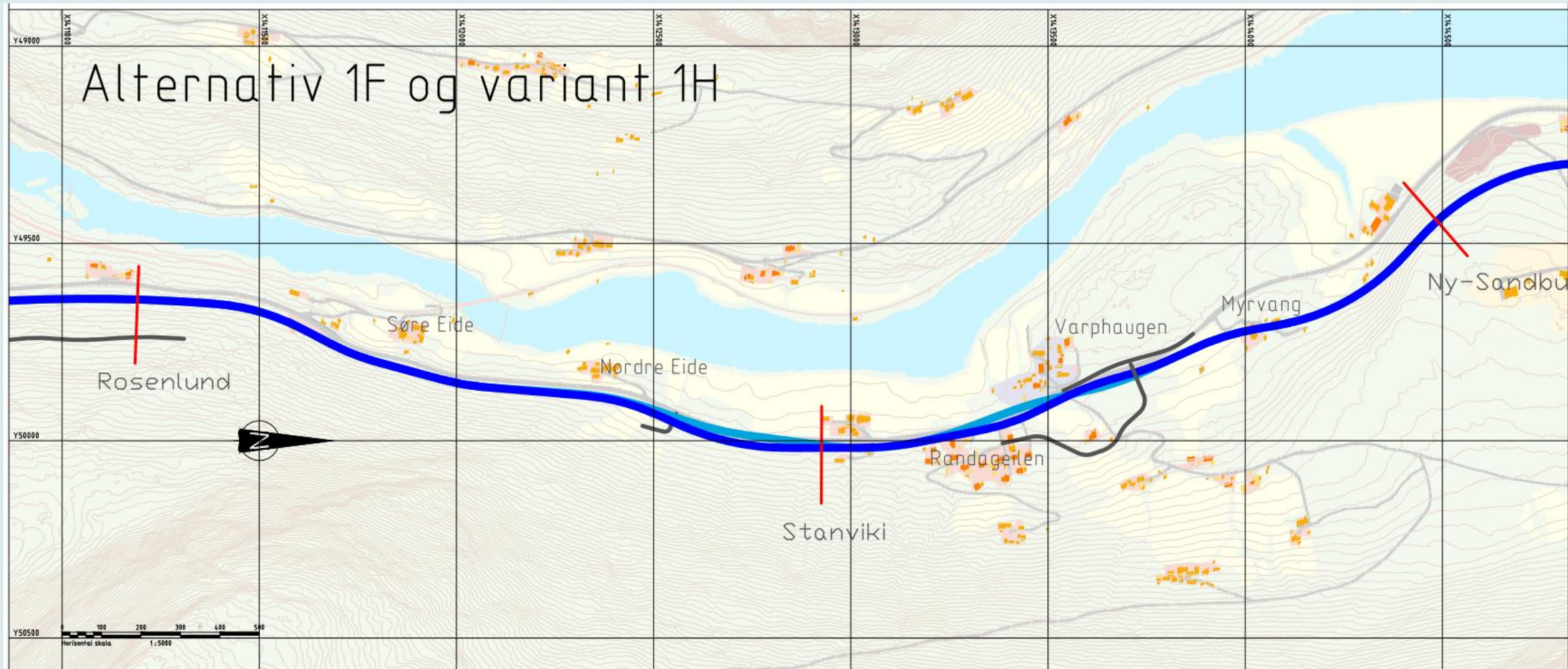


Tilsvareer 1B mellom Ny-Sandbu og Stanvikranden

1D sett fra vest mot Rosenlund



Tunnelportal øst for Rosenlund, driftsvei høyere opp i lia



1F (blå) Langs østsiden av E6 og gjennom tidligere Sandbu barnehage
1H (lys blå) variant av 1F lenger vest mellom Nordre Eide og Varphaugen.

Illustrasjon, alternativ 1F og variant 1H

1F fra Nordre Eide mot nord

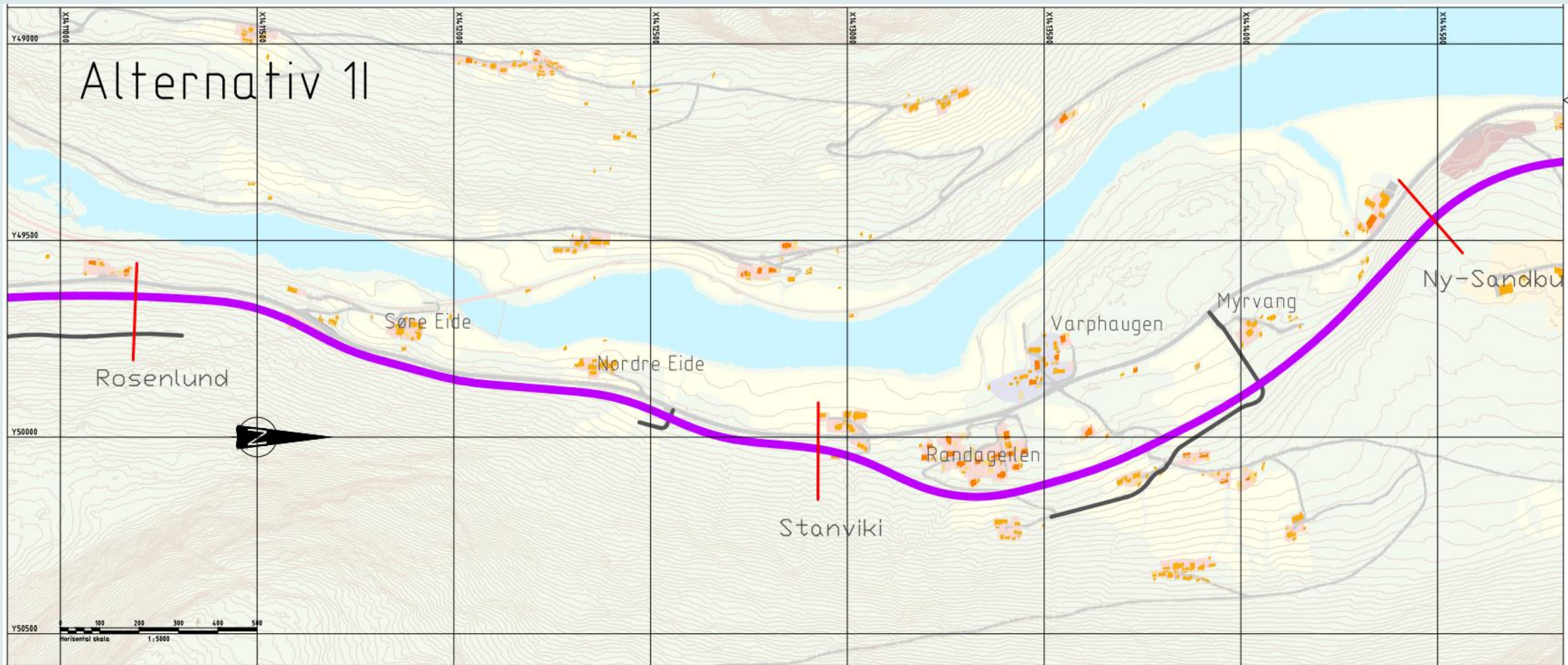


Øst for dagens E6 forbi Varphaugen

Variant 1H sett fra Nordre Eide mot nord



Veien flyttes vestover mellom Nord-Eide og Varphaugen



1I-Langs østsiden av E6 klatrer oppover lia sørøst for Randageilen

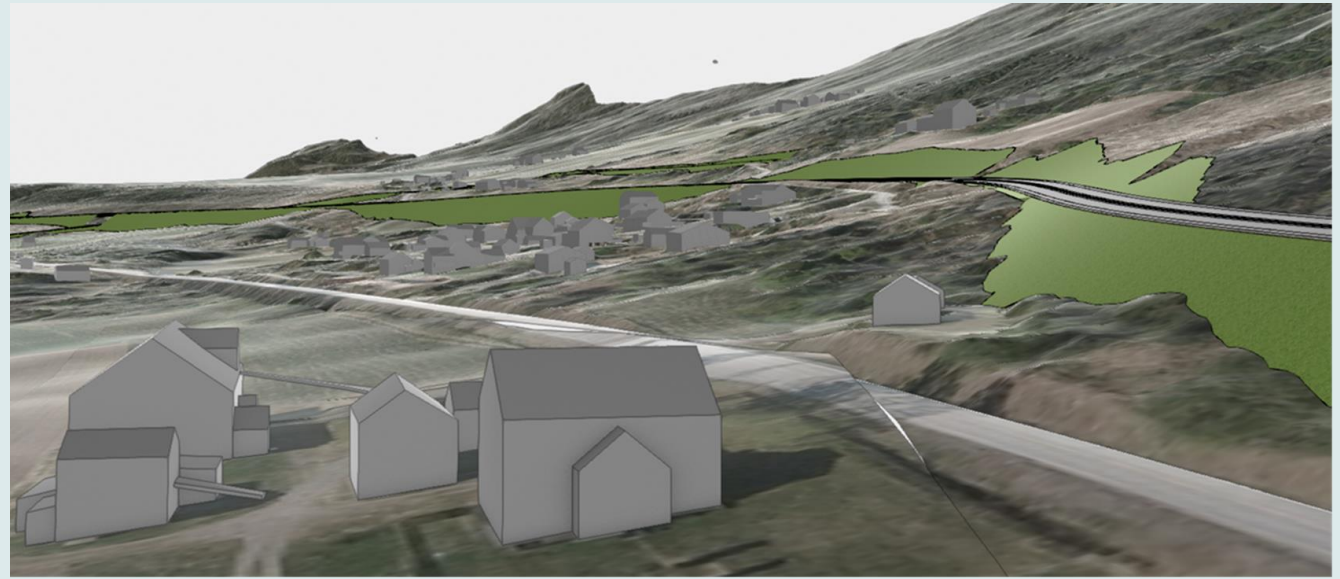
Illustrasjon alternativ 1I

1I sett fra Ny-Sandbu



Følger regulert løsning fra Ny Sandbu til Randageilen

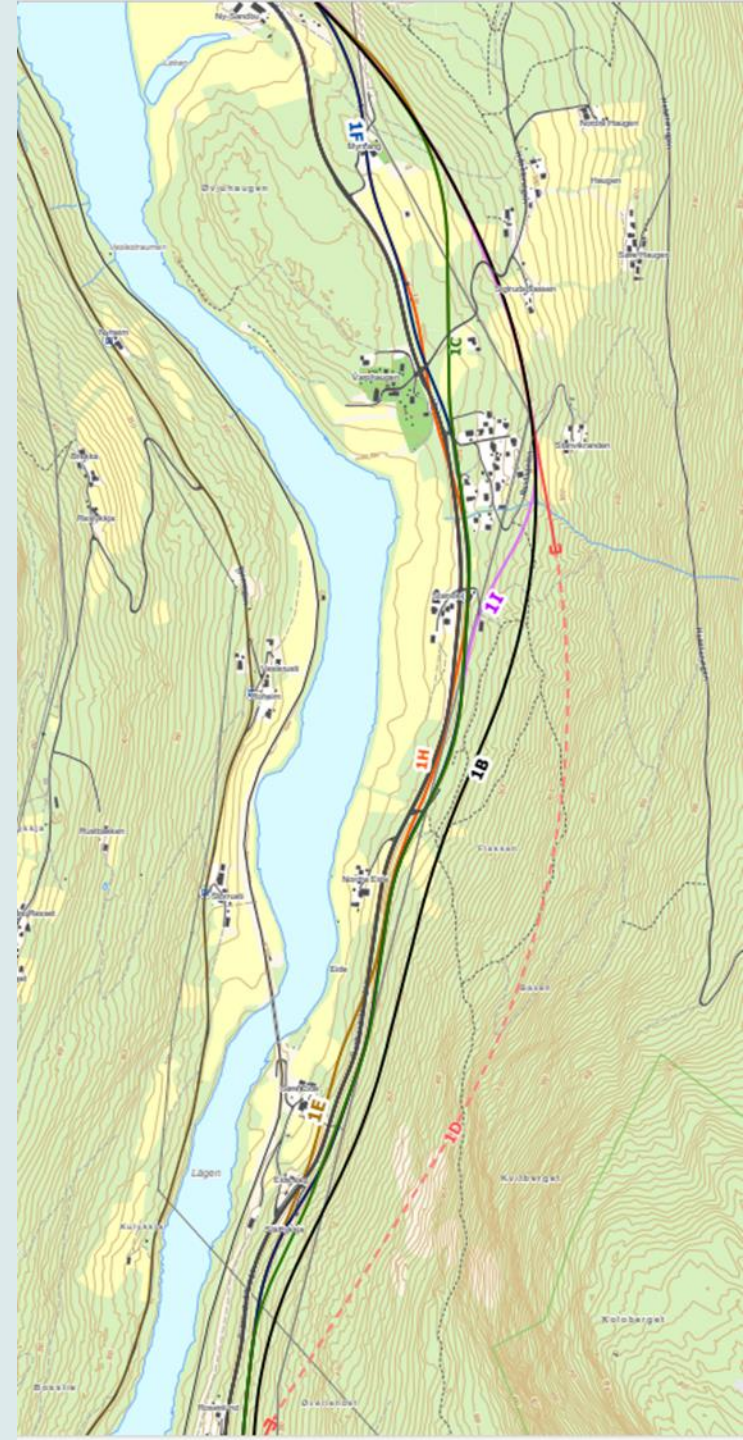
1I sett fra Stanviki



Svinger opp i lia ved Stanviki og øst for Randageilen

Vurderingstema

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



Kostnader

Tabellen viser relative kostnadsforskjeller mellom vurderte alternativer målt opp mot alternativ 1B, regulert løsning.

Kostnader i mill. 2022 kroner, inkludert mva.

Alternativ	Alternativ 1B	Alternativ 1C (variant 1E)	Alternativ 1D	Alternativ 1F (variant 1H)	Alternativ 1I
Kostnader	-	- ca.60 mill.kr (1E: +ca. 20 mill.kr)	+ ca.430 mill.kr.	- ca.10 mill.kr (1H: 0, tilsvarende 1B)	- ca.15.mill kr.

Prissatte virkninger

Kostnader

Investeringskostnader

Alternativ 1C, lavest. Alternativ 1D vesentlig høyere

Drifts- og vedlikeholdskostnader

- Øker for alle alternativene fordi det blir to veier, E6 og lokalvei
- Alternativ D vesentlig høyere driftskostnader pga. tunnelen

Fordeler

Reduserte kjøretøy- og tidskostnader (trafikanntnytte)

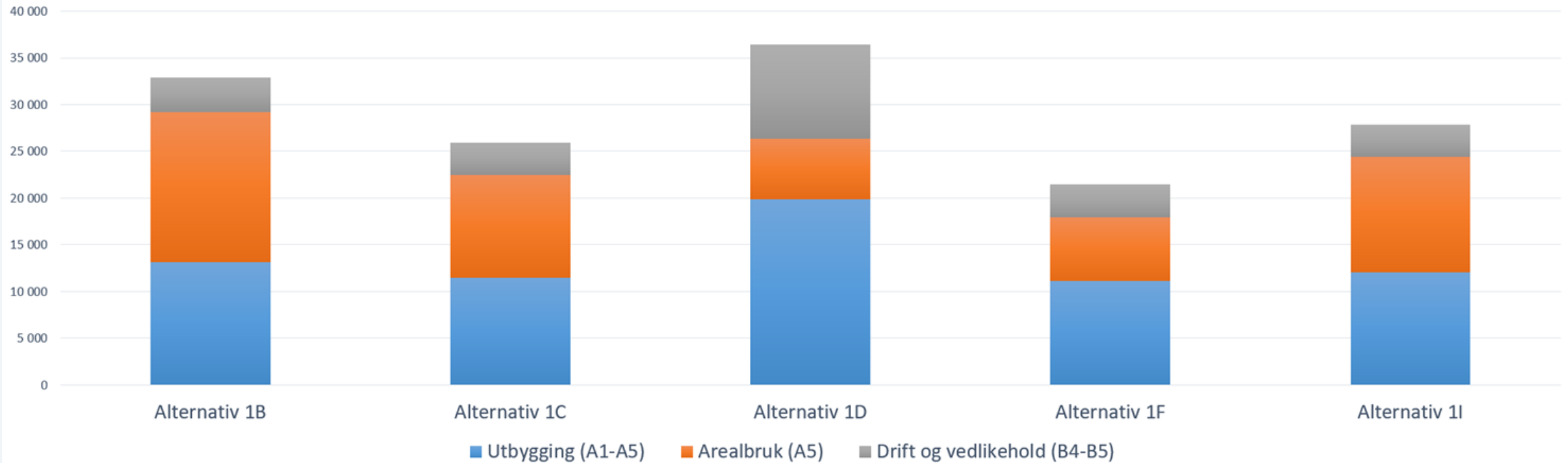
Liten tidsforskjell. Alt.1F er best, har høyest tidsbesparelse

Færre ulykker

Alle alternativene bedre trafiksikkerhet og reduksjon i ulykker

Klimagassutslipp,

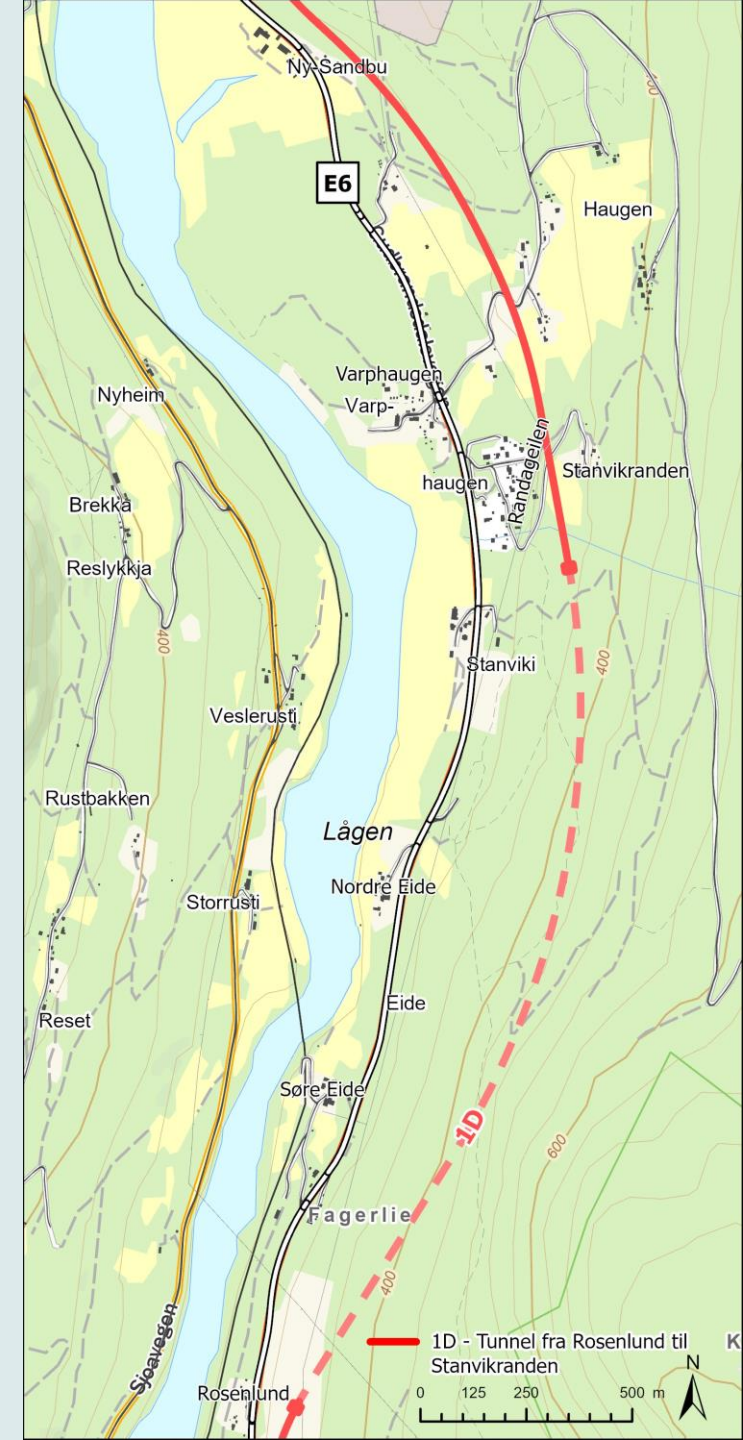
Estimerte klimagassutslipp



Begrunnelse for at alt. 1D, tunnel siles ut

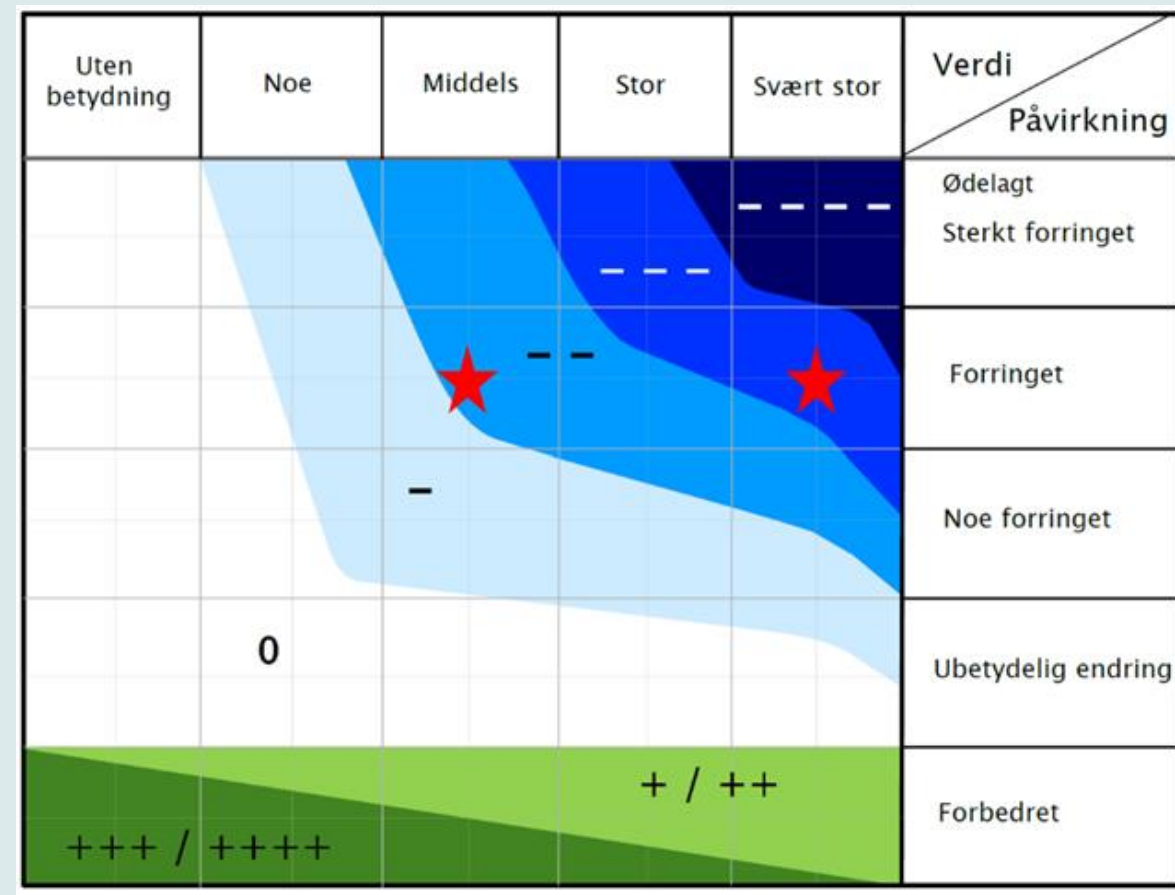
Lav Samfunnsøkonomisk nytte

- Kostnadsvurderinger
 - Tunnel **100% dyrere enn 1B, regulert løsning**
- Prissatte virkninger
 - Høyere investeringskostnader
 - Høyere drifts- og vedlikeholdskostnader
 - Nytteverdi for trafikanter og transportbrukere er på samme nivå
- Klimagassutslipp
 - Lavere utslipp knyttet til arealbeslag
 - Høyest klimagassutslipp totalt, utbygging, drift og vedlikehold dobbelt så høye som dagløsningene



Metode for vurdering av miljøtema

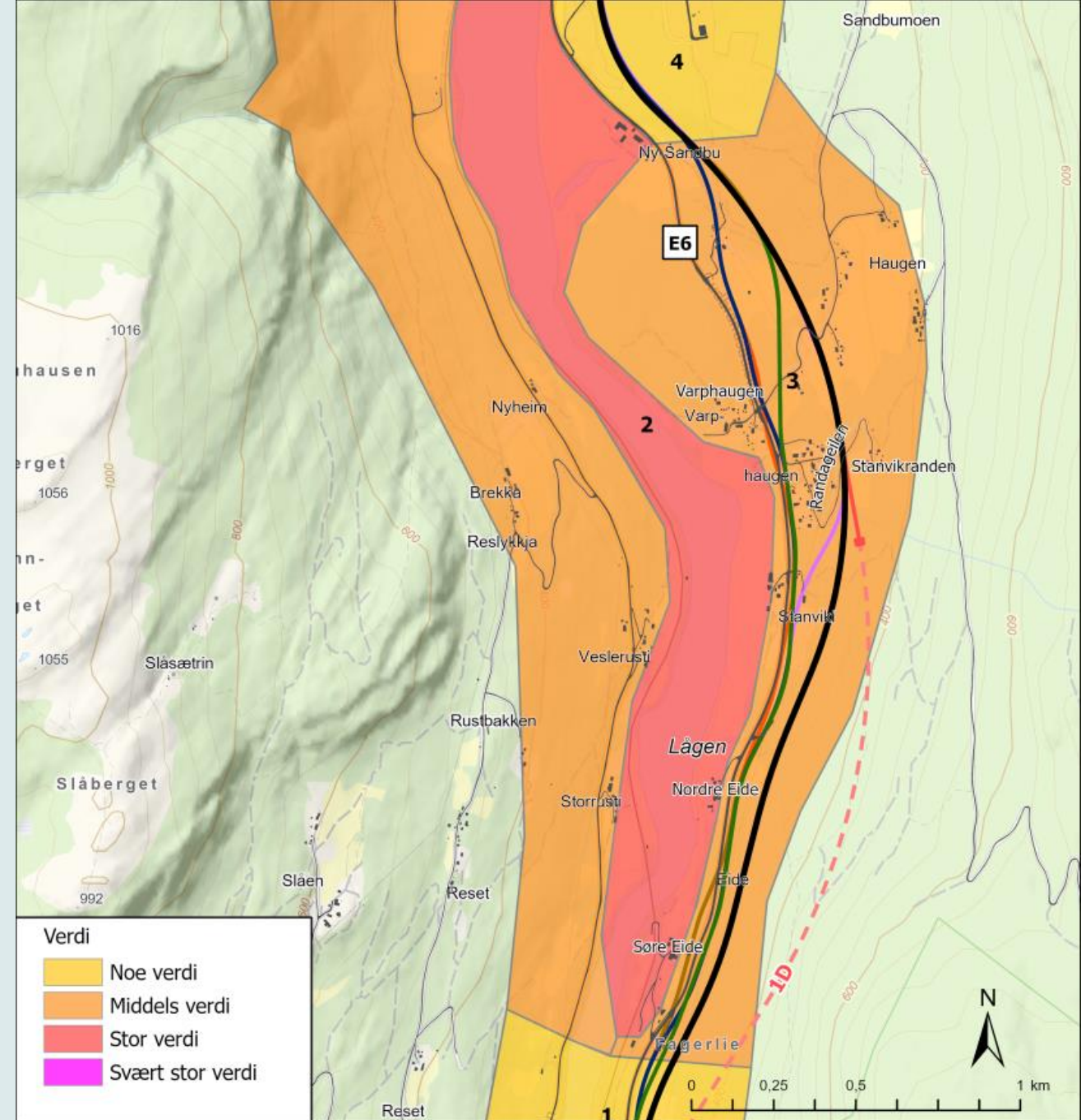
- Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (2021) er lagt til grunn som metode.
- **VERDI:** Områdets verdi i nasjonalt perspektiv. Verdisett for det enkelte fag
- **PÅVIRKNING:** Hvordan delområdet påvirkes av tiltaket.
- **KONSEKVENNS:** Sammenstilling av verdi og påvirkning, konsekvensvifta



Konsekvensvifta V712:

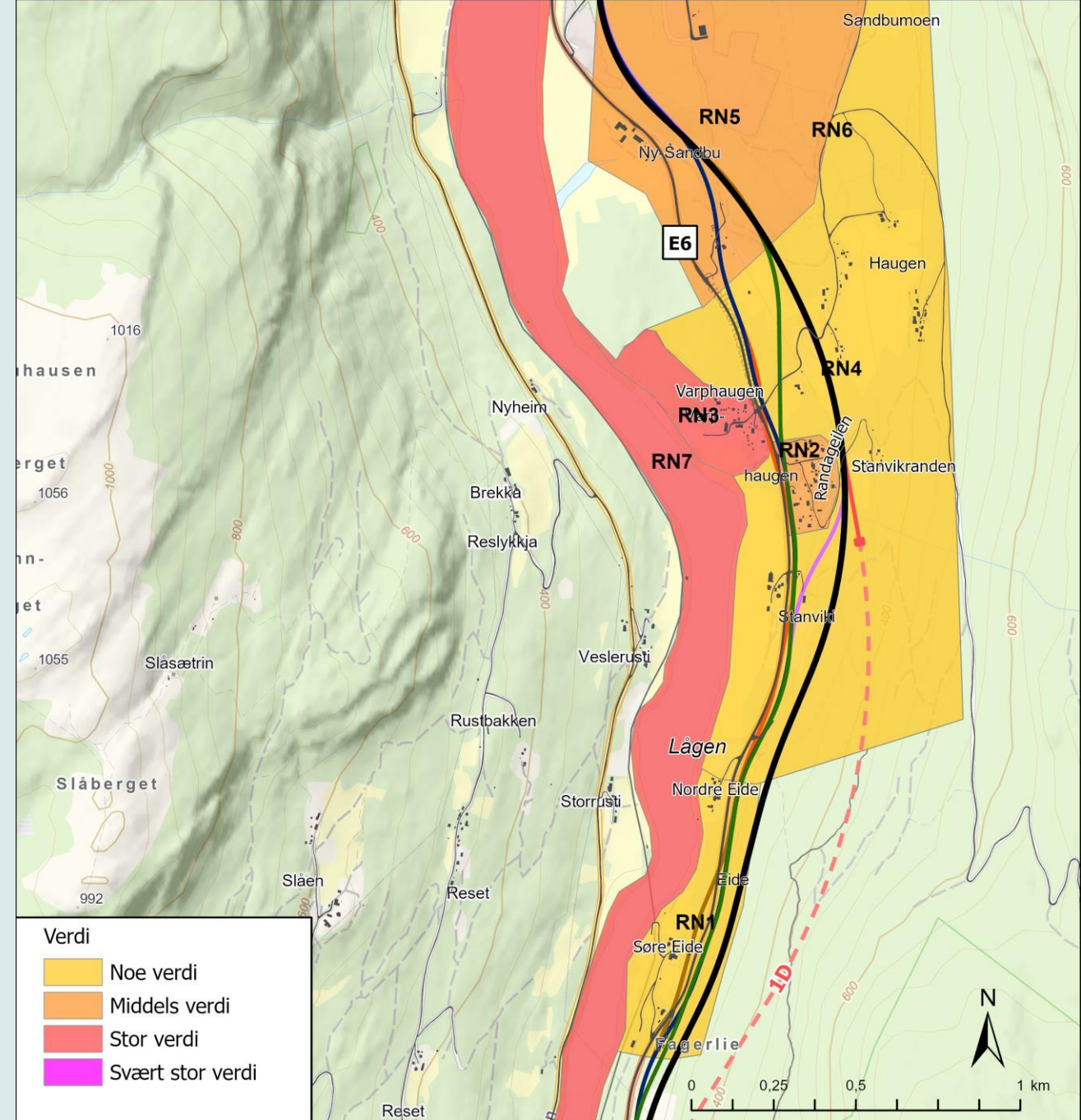
Landskapsbilde

- **Alternativ B** dårligste alternativet pga. to barrierer, store terrengutslag og fjernvirkning.
- **Alternativ C og F** beste for landskapsbildet. En vegkorridor og mindre terrengutslag og fjernvirkning.
- **Alternativ I** vurderes som dårligere enn C og F pga. lenger strekning med to vegkorridorer i landskapet, større terrenginngrep og større fjernvirkning.



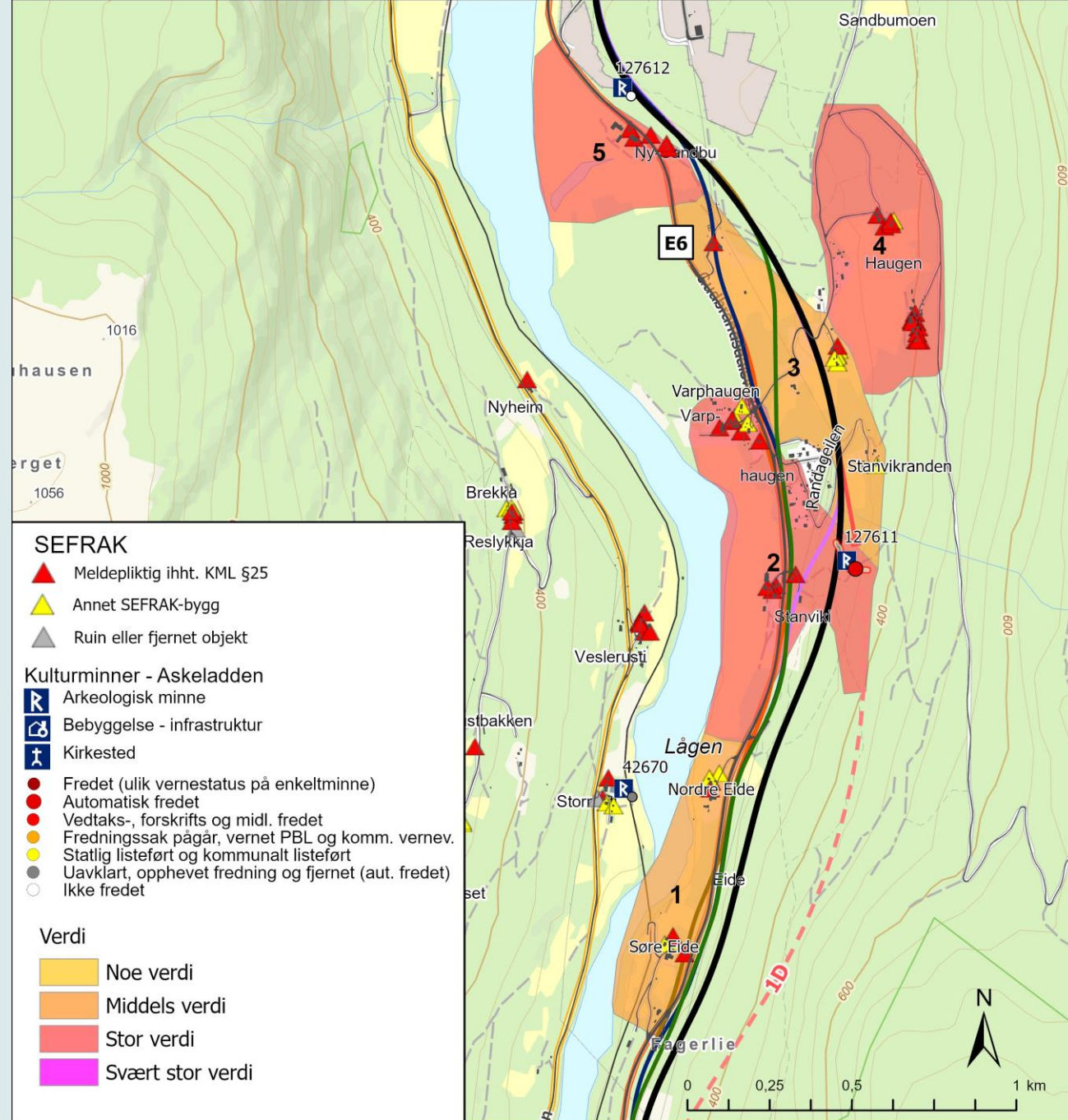
Friluftsliv, By- og bygdeliv

- **Alle linjene vil medføre økte barrierer** og oppdeling av nærmiljø og bebygde områder.
- En forutsetning for vurdering er at det sikres en god forbindelse på tvers av E6
- Linjer nært dagens E6 vurderes å være best framfor linjene som ligger lenger unna pga. oppdeling av området.
- **Alt.1B og 1I dårligst** pga. flere barrierer og oppdeling av områdene.
- **Alt.1C å beste**



Kulturarv

- **Alt.1B nest dårligst** pga direkte konflikt med automatisk fredete hulveger, direkte konflikt med Ny-Sandbu, og nærføring til Sigtrudplassen.
- **Alternativ 1F er dårligst** pga direkte konflikt ved Varphaugen, Stanviki og Myrvang med kongevegen.
- **Alternativ 1C best** for kulturmiljø. Lavt konfliktnivå utenom Stanviki.
- **Variant 1E gir stor negativ konsekvens** for Søre og Norde Eide.



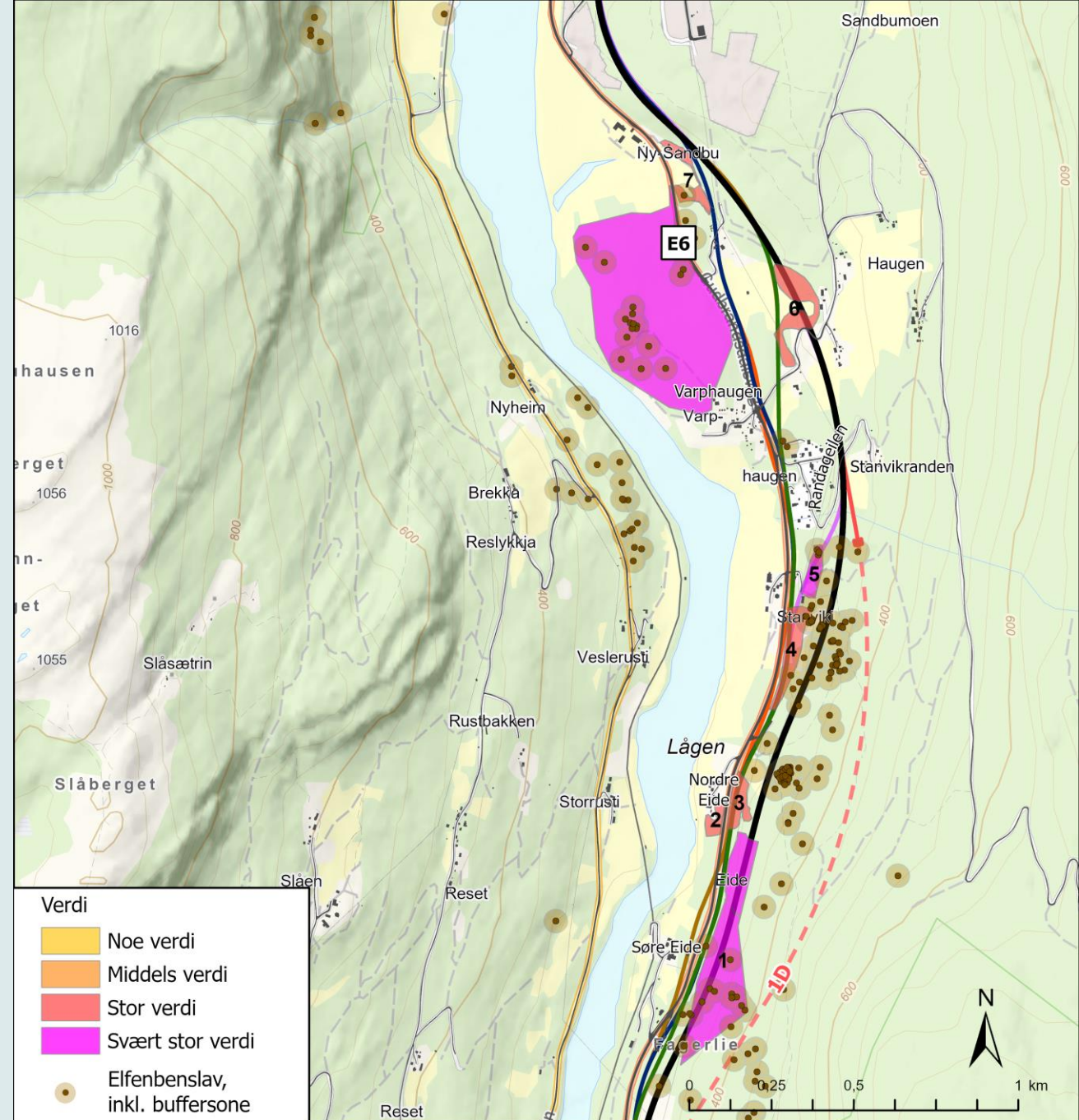
Naturmangfold

Alt. 1B dårligst, gir store arealbeslag i verdifulle naturområder. berører flest lokaliteter av elfenbenslav.

Alt 1i- nest dårligst, stort inngrep i delområde 5, en del elfenbenslav berørt

Alt. 1C er nest best samlet sett

Alt. 1F med variant 1H er beste. Følger dagens vei lengst, berører færrest elfenbenslav.

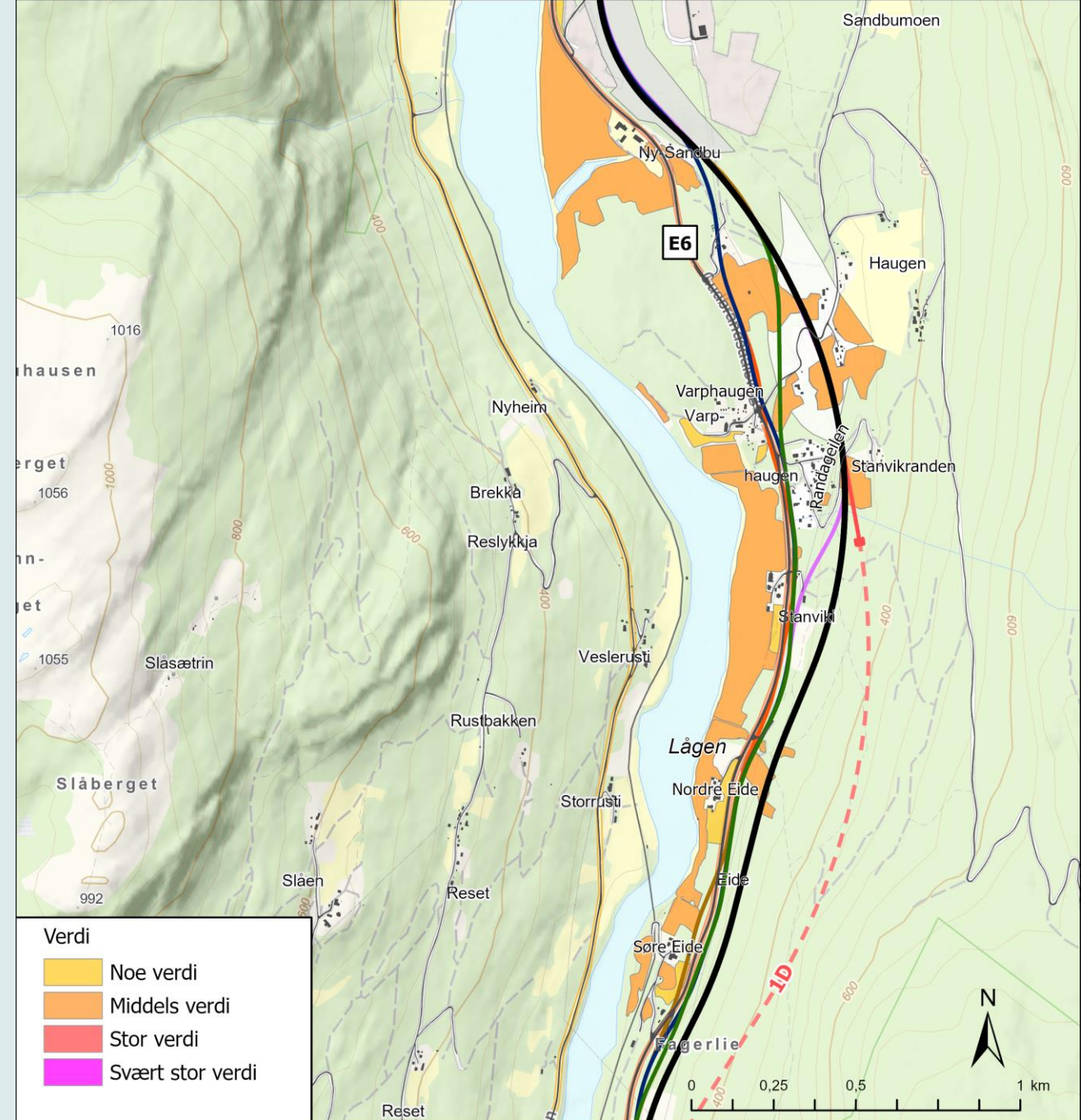


Dyrkamark

Alternativ	Fulldyrka (dekar)
1B	24,3
1C	10,7
1E (variant av C)	15,5
1F	10,4
1H (variant av F)	12,3
1I	19,8

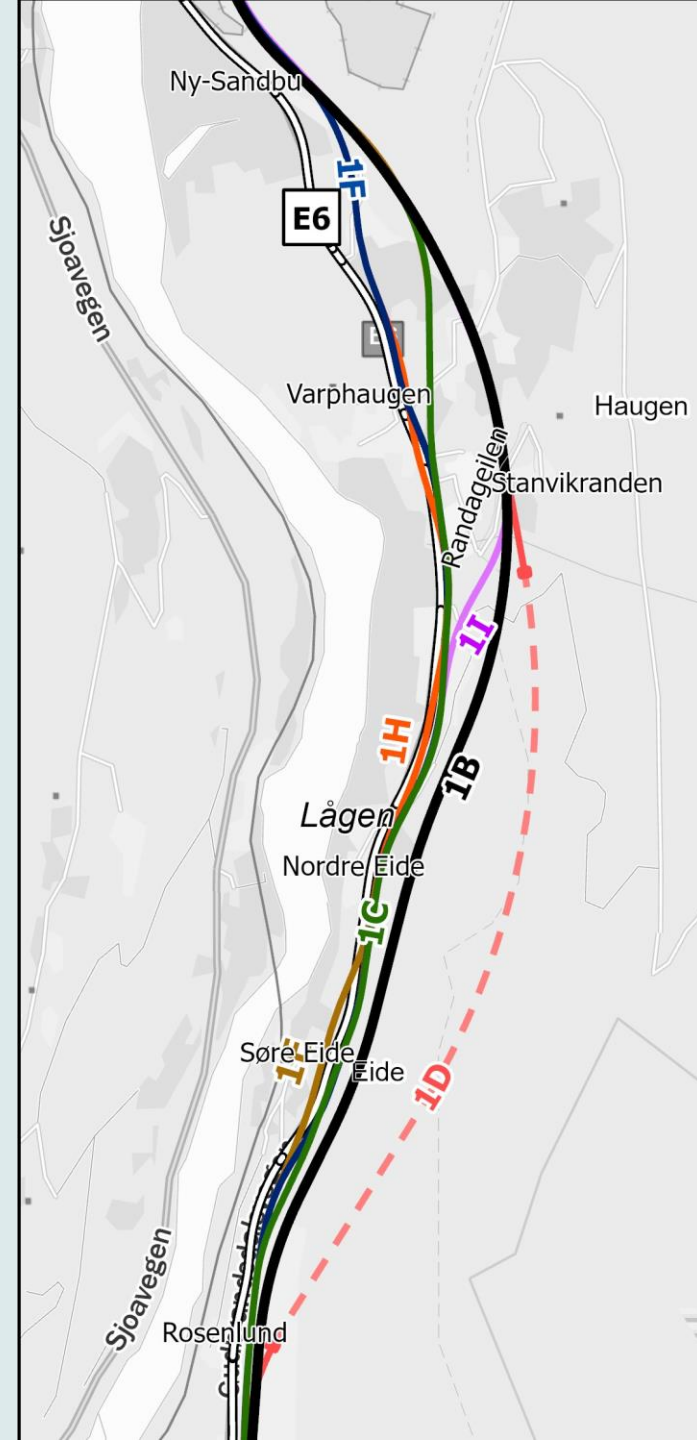
Alt 1C og Alt. 1F beslaglegger minst

Alt. 1B beslaglegger mest



Samlet vurdering av miljøtema

Utredningstema	1B	1C (variant 1E)	1F (variant 1H)	1I
Landskapsbilde	Middels negativ	Noe negativ	Noe negativ	Middels negativ
Friluftsliv by-/og bygdelig	Middels negativ	Noe negativ	Noe negativ	Middels negativ
Kulturarv	Middels negativ	Noe negativ	Middels negativ	Middels negativ
		1E Stor negativ	1H Stor negativ	
Naturmangfold , samlet	Svært stor negativ	Stor negativ	Stor negativ	Svært stor negativ
		1E Svært stor negativ	1H Svært stor negativ	
Dyrka mark	Middels negativ	Ubetydelig til noe negativ	Noe negativ	Noe til middels negativ
		1E Noe til middels negativ		
Rangering miljøtema	6	1 (variant 1E: 4)	2 (variant 1H: 3)	5

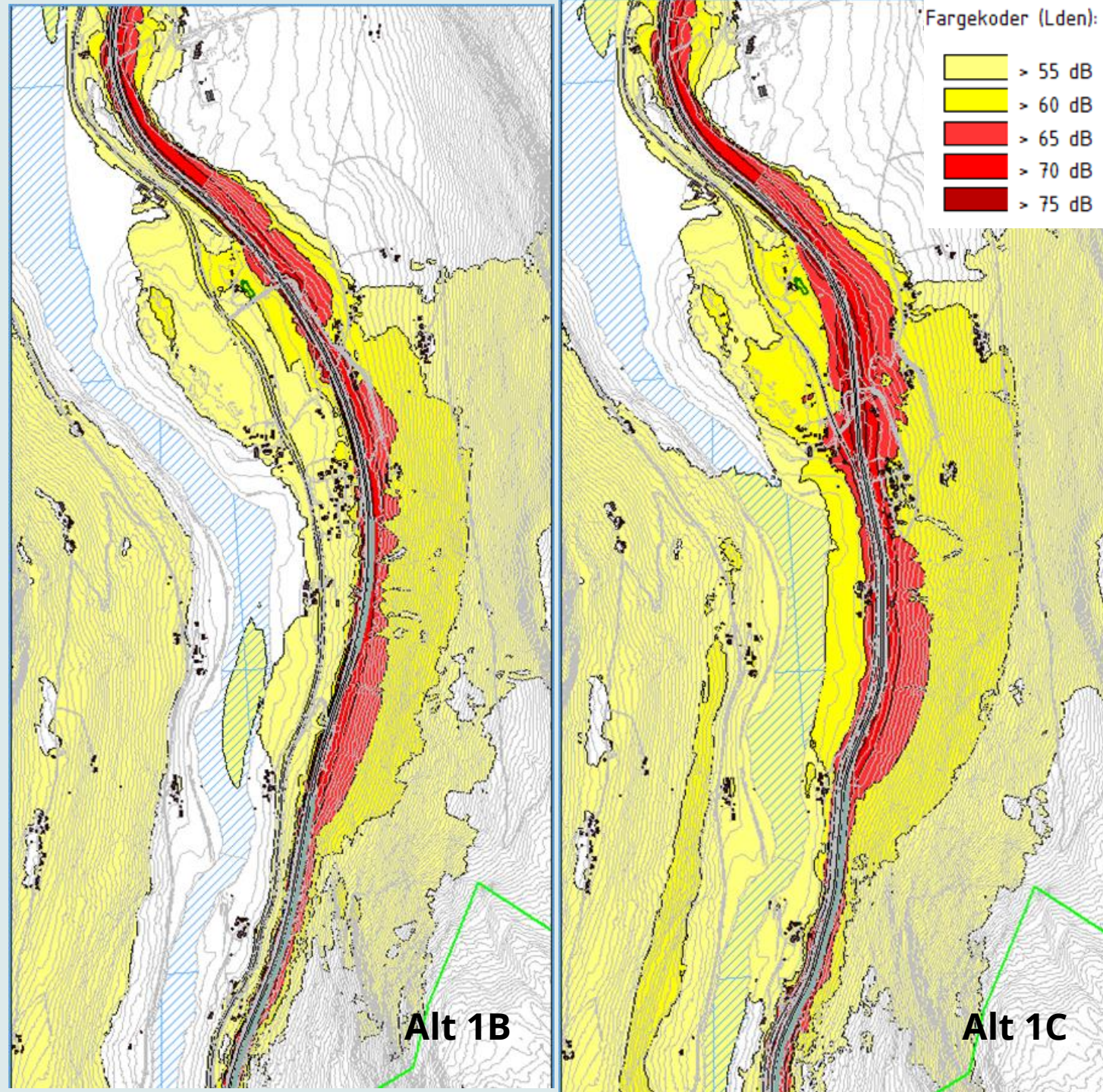


Støysoner Sjoa-Ny Sandbu 4,0m. over terreng uten støytiltak

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

(Lden)-støynivå angitt som vektet gjennomsnitt over døgnet

Boliger krav på uteplass under støynivå Lden 55, 1,5m over bakken



STØY- Sjoa-Ny Sandbu

- 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 ganske likt
- Rød sone ved Randageilen
- variant 1E=1C flere utsatt ved Eide



Alt .1F/1H likt

Antall støyfølsomme bygninger i gul- og rød støysone

Alternativ	Gul sone	Rød sone
Dagens situasjon uten støyskjermer	54	21
Alternativ 1B uten støyskjermer	68	4
Alternativ 1B med støyskjermer	67	3
Alternativ 1C uten støyskjermer	79	14
Alternativ 1C med støyskjermer	90	3
Alternativ 1E uten støyskjermer	80	19
Alternativ 1F uten støyskjermer	77	11
Alternativ 1I uten støyskjermer	84	7

Støyskjerming, langsgående

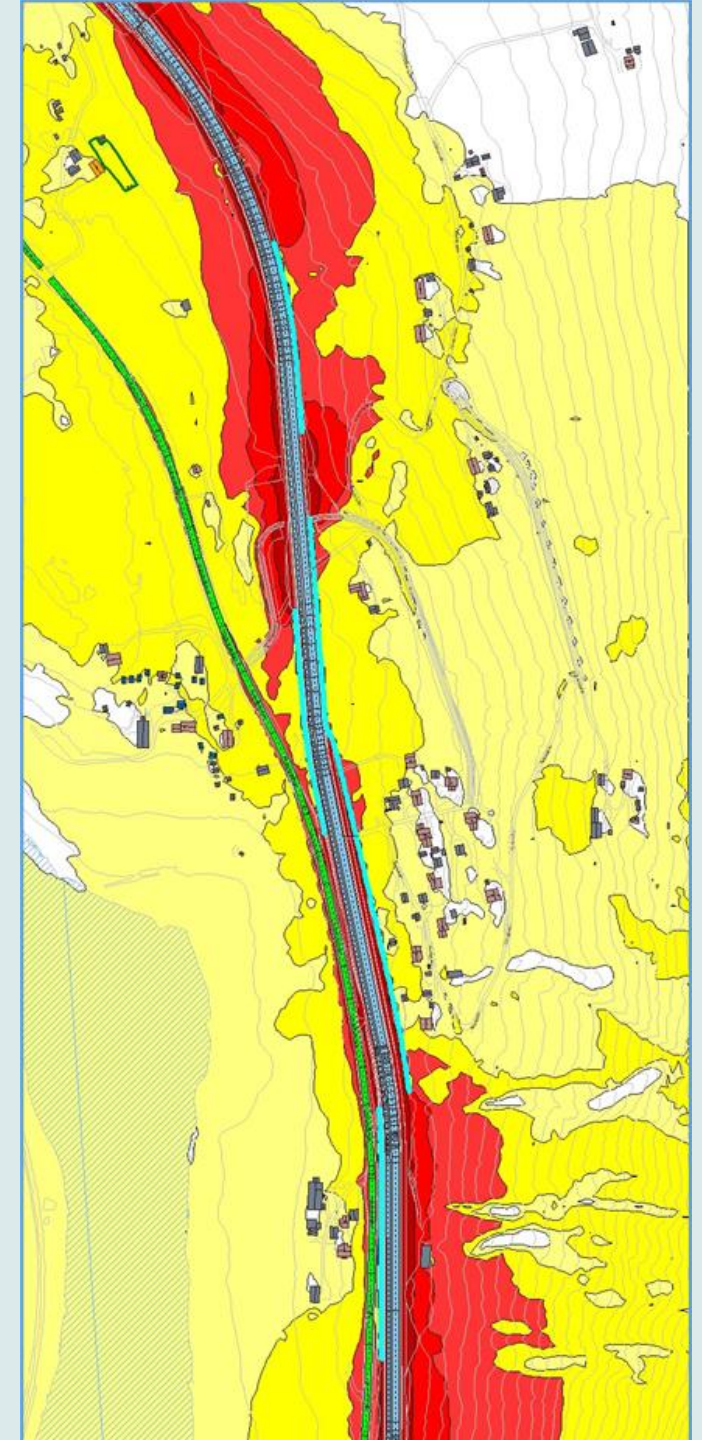
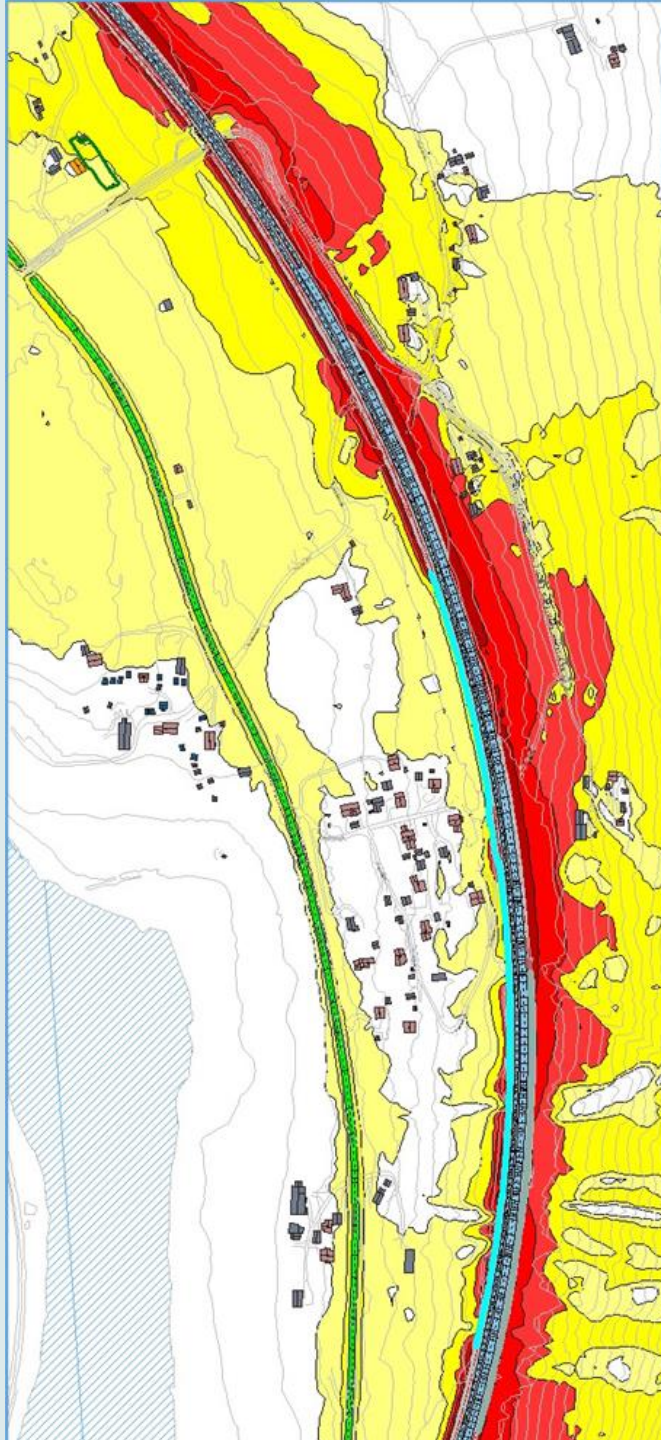
Støyskjermer 3,0m høye
Beregnet skjermingseffekt 1,5
over terreng

Alternativ 1B.

- 1,5 meter over terreng med ca. 750 meter skjerm.

Alternativ 1C.:

- ca. 220 m.skjerm mot vest
- ca. 550 m.skjerm mot øst på Randageilen
- ca. 190 meter lengre nord.



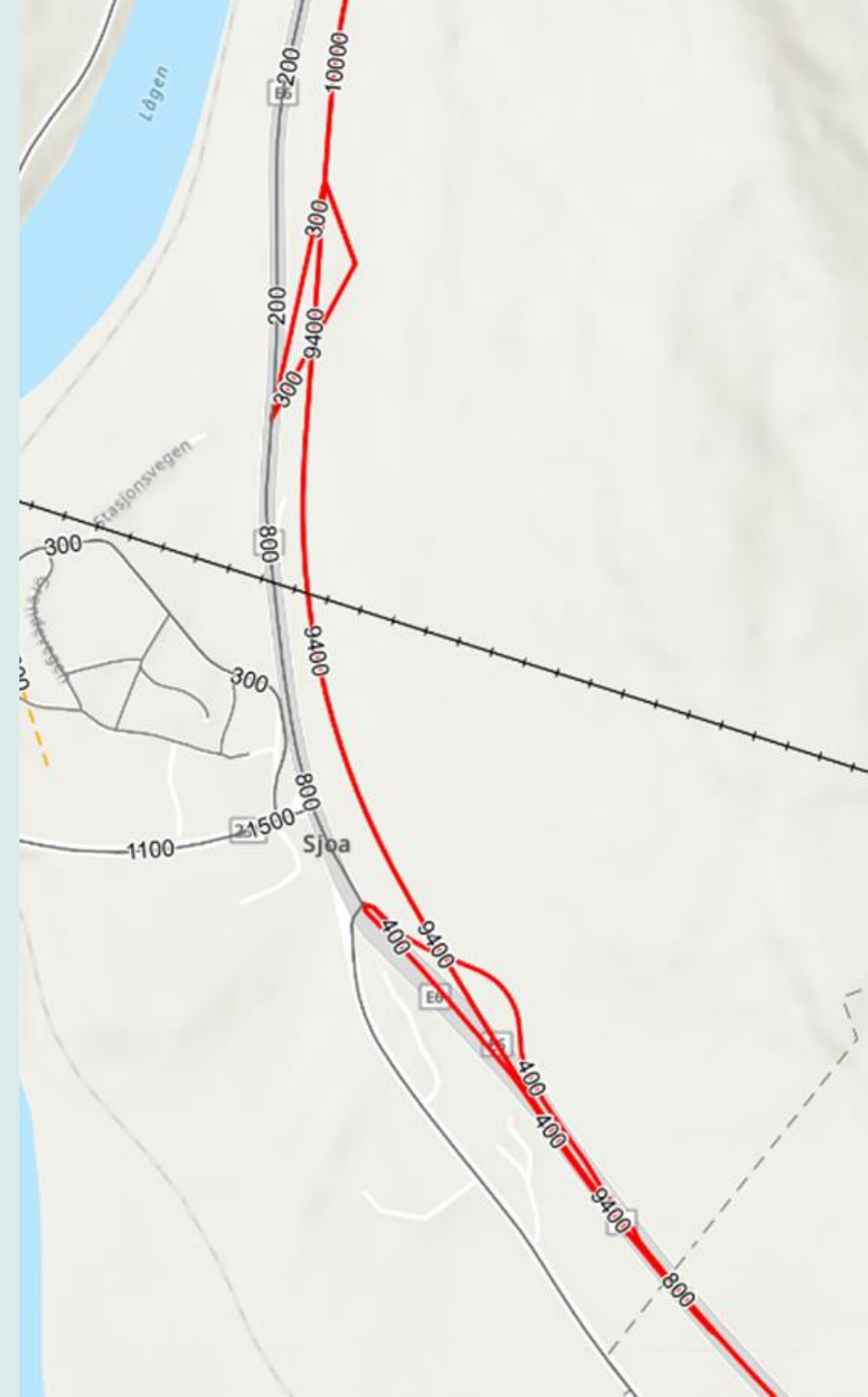
Sammenstilling av vurderinger

Alternativ/ Tema	Alternativ 1B	Alternativ 1C <i>Variant 1E</i>	Alternativ 1F <i>Variant 1H</i>	Alternativ 1I
Kostnader	0	- 60mill.kr	- ca.10 mill.kr	- ca.15 mill.kr
		<i>(Variant 1E + 20mill.kr)</i>	<i>(Variant 1H tilsvare1B)</i>	
Prissatte virkninger				
		<i>Variant 1E</i>	<i>Variant 1H</i>	
Ikke-prissatte miljøtema				
		<i>Variant 1E</i>	<i>Variant 1H</i>	
Støy				
		<i>Variant 1E</i>	Variant 1H	

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

Kryss Sjoa – trafikk

- Beregningene (2050) viser at hovedtyngden av trafikk på E6 passerer Sjoa; ca. 9400
- Sørvendte ramper ca. 400 kjøretøy pr døgn
- Nordvendte ramper ca. 200 - 300 kjøretøy pr døgn
- Lokalvei (dagens E6) ca. 200 kjøretøy pr døgn



Optimalisert reguleringsplan

Krysset sett mot sørøst



Krysset sett mot øst



Nordgående ramper ved kryss med Heidalsvegen

- Nordvendte ramper etableres fra ny rundkjøring i kryss med Heidalsvegen og eksisterende E6.
- Ny adkomst til østsiden av E6 etableres fra Sjoa sentrum for turgåere og pilegrimsleden.
- Landbruksadkomst til østsiden av E6 forutsettes å benytte eksisterende undergang ved Bakken, 2,5 km sør for Sjoa.

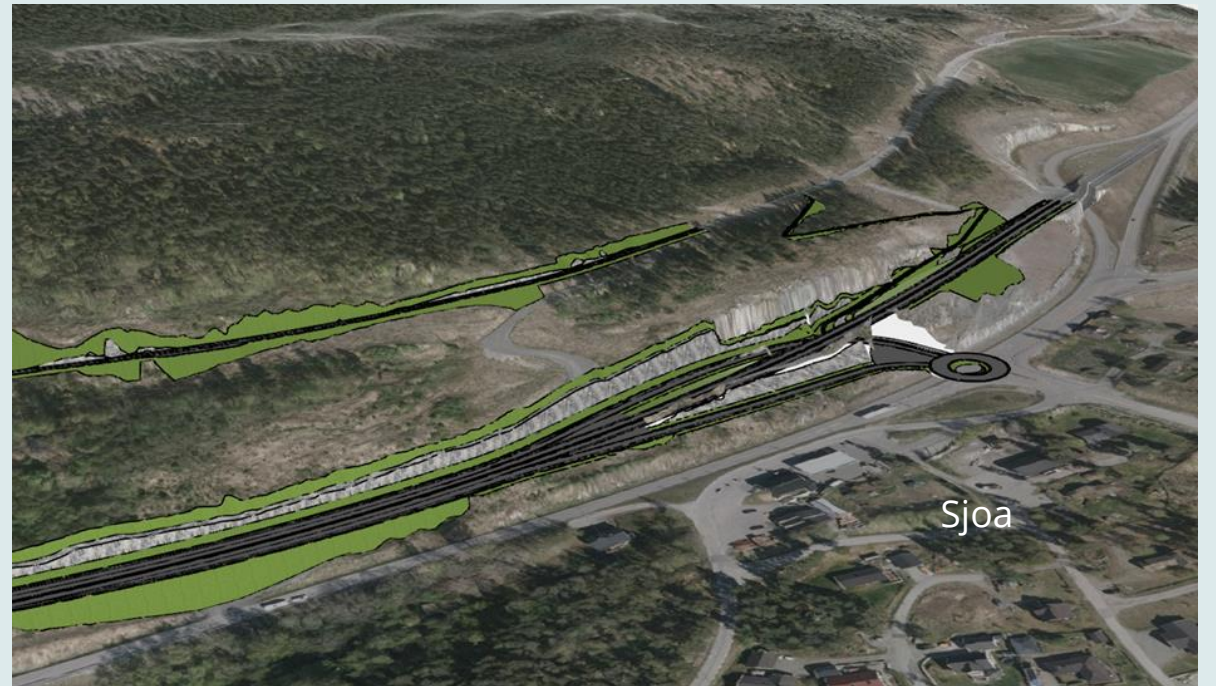


Nordgående ramper ved kryss med Heidalsvegen

Krysset sett mot nordøst



Krysset sett mot øst



Påkjøring ved Bredevangen

- På- og avkjøring nordgående retning skjer i krysset på Bredevangen (ca. 6,5 km nord for Sjoa).
- Eksisterende kryssområde på Sjoa beholdes, dvs. kun etablering av ny E6-trasé.
- Pilegrimsleden og tursti ivaretas med egen undergang til Sjoa sentrum.
- Landbruksatkomst til østsiden av E6 forutsettes å benytte eksisterende undergang ved Bakken, 2,5 km sør for Sjoa.

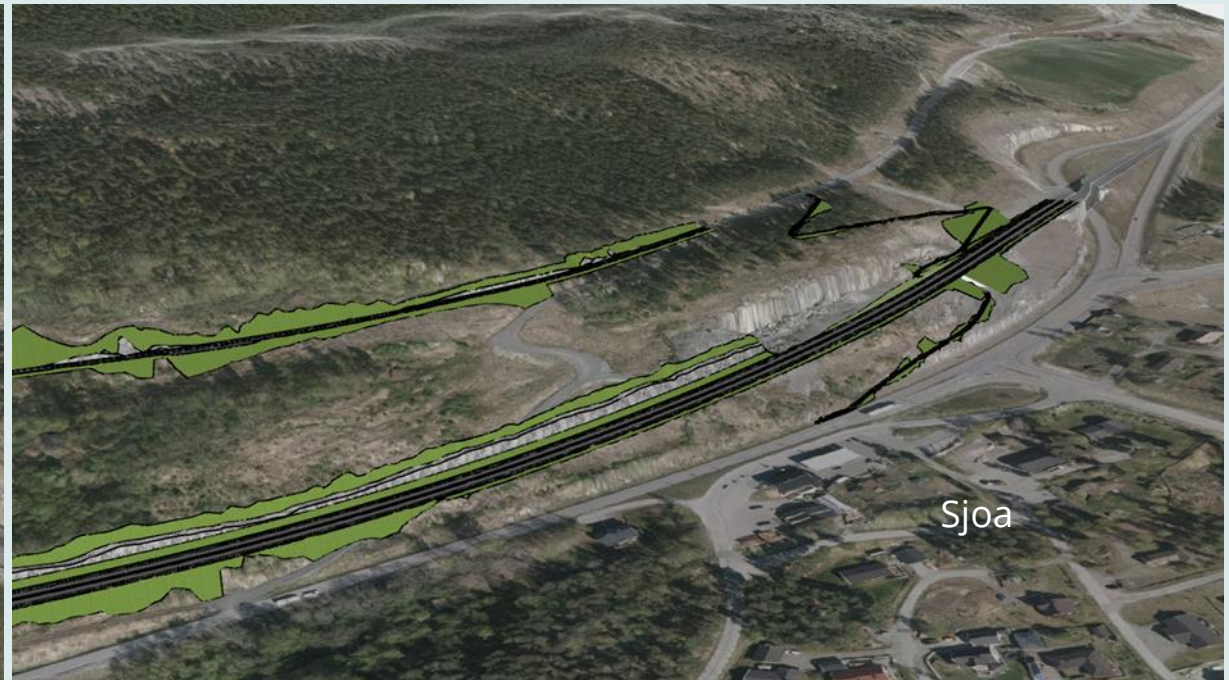


Påkjøring ved Bredevangen

Krysset sett mot nordøst



Krysset sett mot øst



Medvirkning og videre prosess

- Silingsrapport på høring: 5. april – 8.mai
- Tema i Regionalt Planforum: 30.april
- Presentasjon i kommunestyret: 10.juni
- Sammenstilling og anbefaling Nye Veier

Silingsrapporten blir lagt ut på Nye Veiers hjemmeside 5. april:

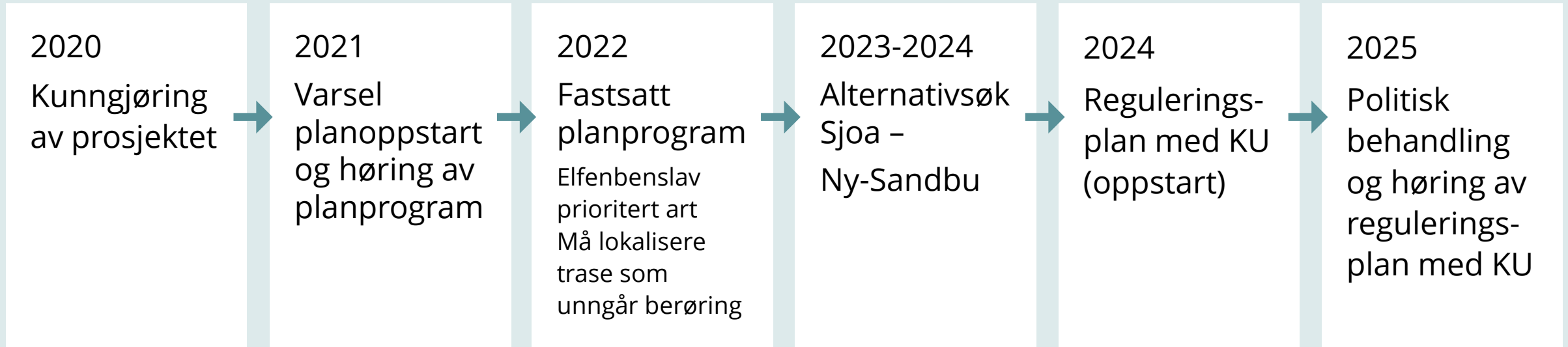
<https://www.nyeveier.no/prosjekter/e6-innlandet/e6-oyer-otta/>

Innspill sendes:

post@nyeveier.no eller Nye Veier
Vangsvegen 73
2317 Hamar



Framdrift og medvirkning



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

Kontaktpersoner

Sel kommune

- Kommunalsjef Inga Gudrun Hyrve
+47 402 16 514,
Inga.Gudrun.Hyrve@sel.kommune.no
- Kommuneplanlegger Ingunn Synstnes
+47 902 69 957,
Ingunn.Synstnes@sel.kommune.no

Nye Veier

- Jarle Tangen, prosjektutviklingsjef
jarle-kristian.tangen@nyeveier.no

Plan AAV

- Anne Li Røtvold, kommunekontakt
+47 91139755
anne.rotvold@vianova.no



NyeVeier