

Reguleringsplan E6 Øyer – Otta (Sjoa-Bredevangen)

Regionalt planforum 30. april 2024

Vurdering av alternative traseer for E6
mellom Sjoa og Ny-Sandbu

Foreløpig versjon 15.04.2024



Nye Veier med rådgiver sine deltakere

Nye Veier

- Prosjektutviklingssjef Jarle Kristian Tangen
- Prosjektstyrer Sonja Ramse Andresen

Plan AAV (Rådgiver)

- Oppdragsleder Ola S. Brandvold
- Prosess m/elfenbenslav Mette Skarpaas
- Disiplinleder arealplan Anne Li Røtvold

Agenda



- Status prosjektet E6 Øyer-Otta
- Bakgrunnen for alternativsøk på strekningen
- Alternative traseer Sjoa - Ny-Sandbu
- Vurderingstema og funn
- Videre prosess, fremdrift og medvirkning

Status prosjektet E6 Øyer-Otta



Meld. St. 14

(2023–2024)

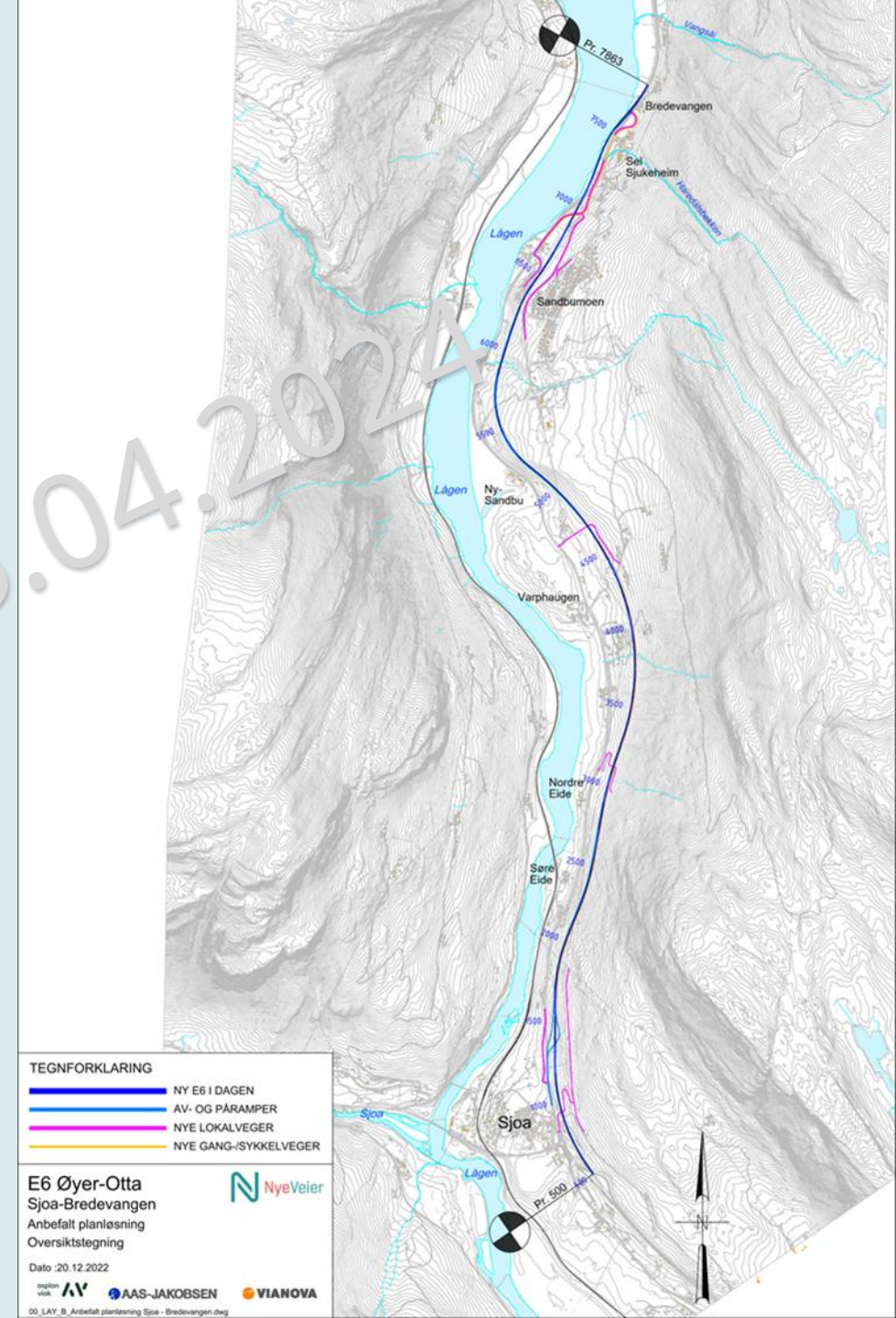
Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036



Ny E6 i Sel kommune - hva er tiltaket?

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



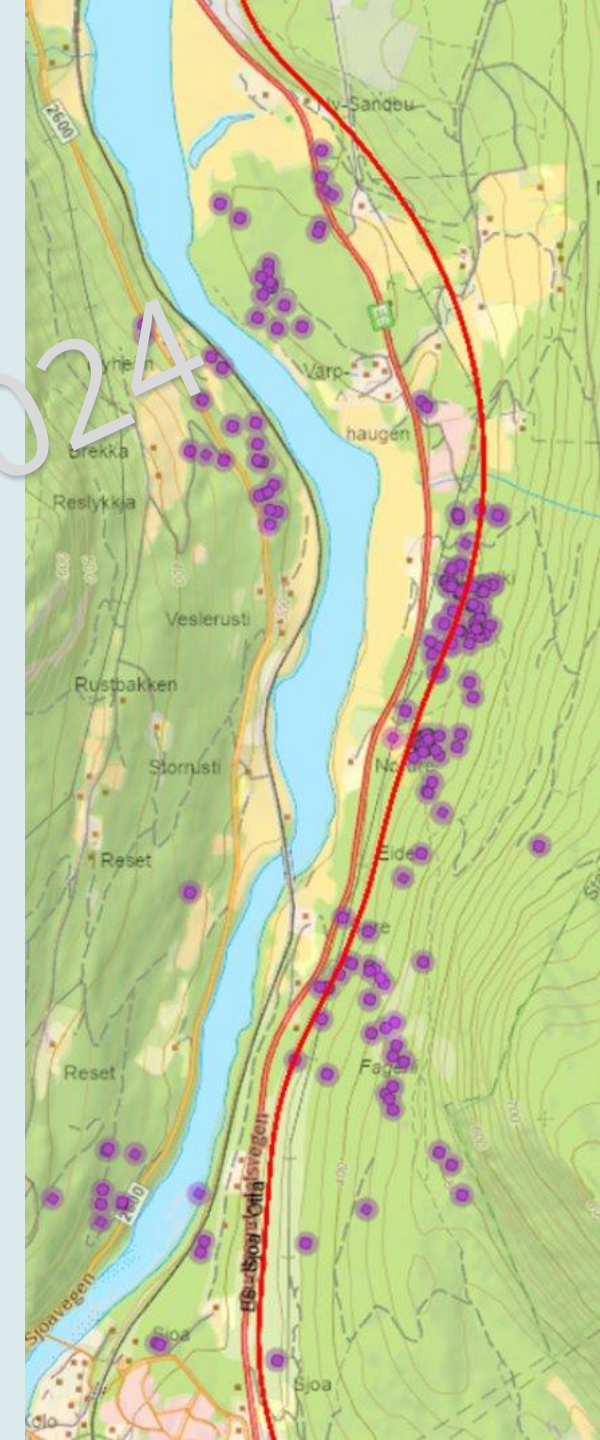
Elfenbenslav – prioritert art

Elfenbenslav, sterkt truet for utrydning, prioritert art iht. 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.*»

Elfenbenslav er en ansvarsart for Innlandet, og det aktuelle planområdet regnes som et av de viktigste kjerneområdene for arten, både i norsk og europeisk sammenheng. Sel har 24% av alle nålevende forekomster innenfor sine grenser.



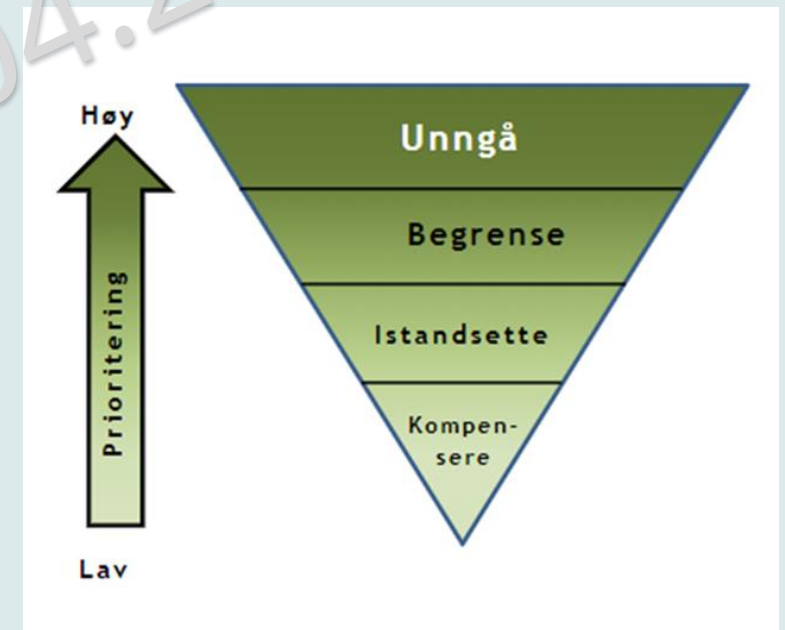
Hvorfor alternativsøk?

Reguleringsplanen for Sjoa – Bredevangen, SVV i 2011, lagt til grunn for utarbeidelse av planprogrammet i 2021/2022.

Statsforvalterens uttalelse til planprogrammet 2022:

«Vi forventer at tiltakshierarkiet legges til grunn ved vurdering av tiltak for elfenbenslav og andre naturverdier i planområdet...»

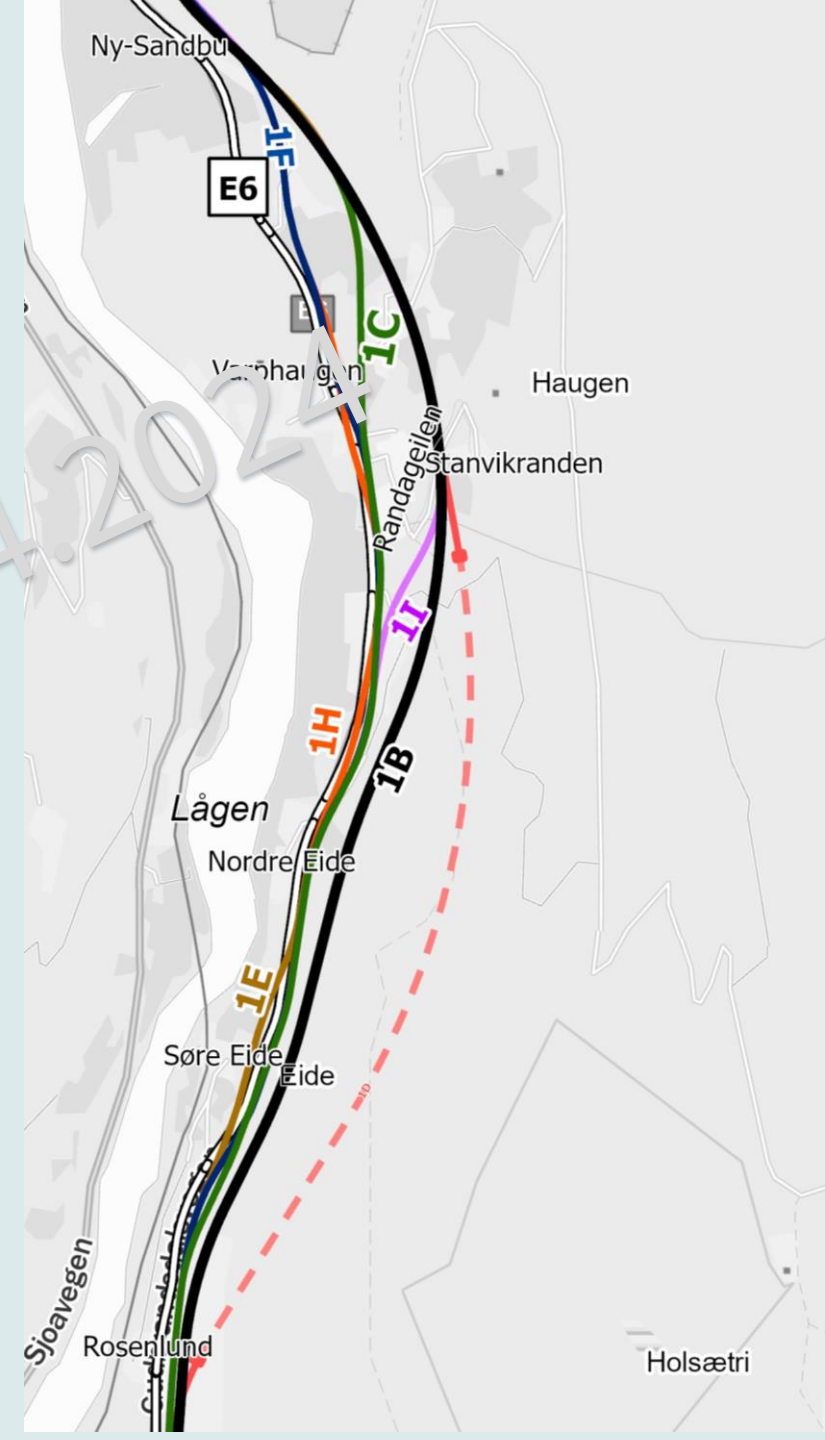
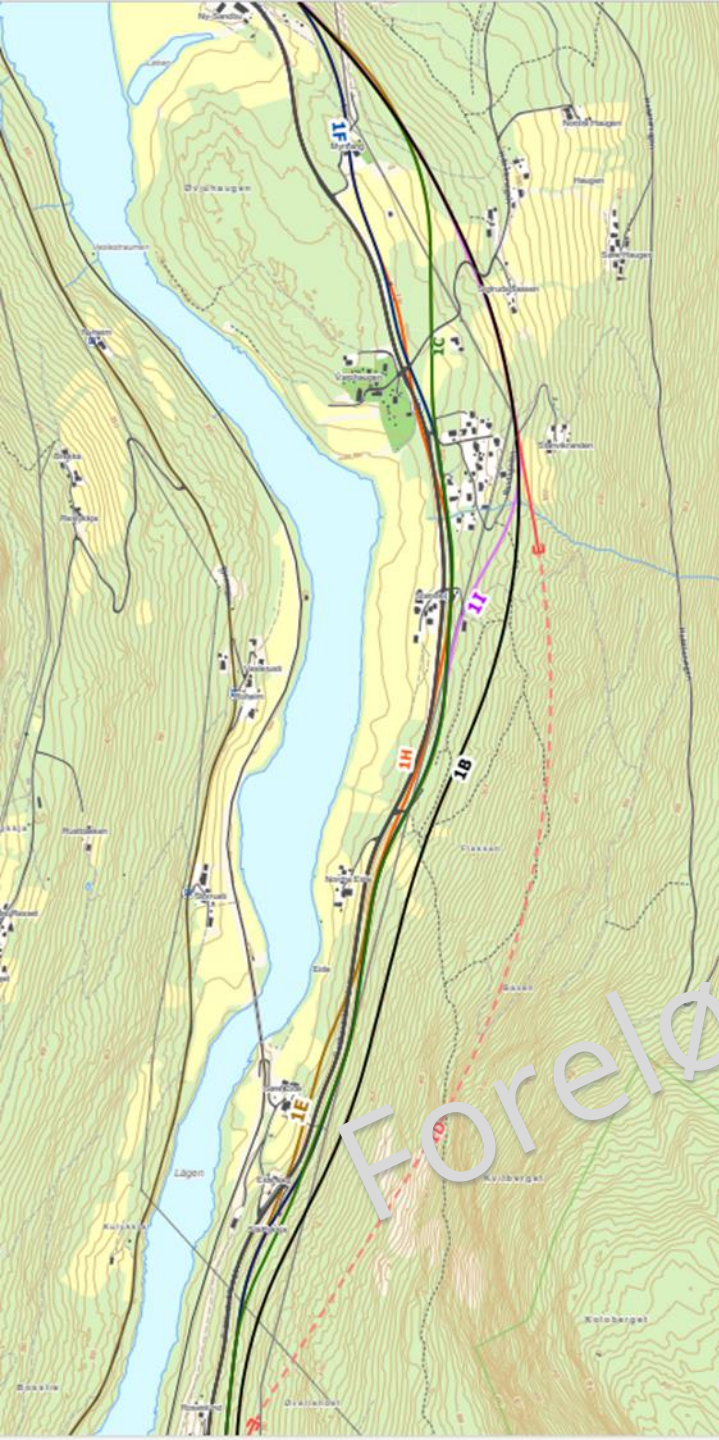
«Det må dokumenteres at det er vurdert alternative ringer som unngår inngrep i områder med elfenbenslav.»

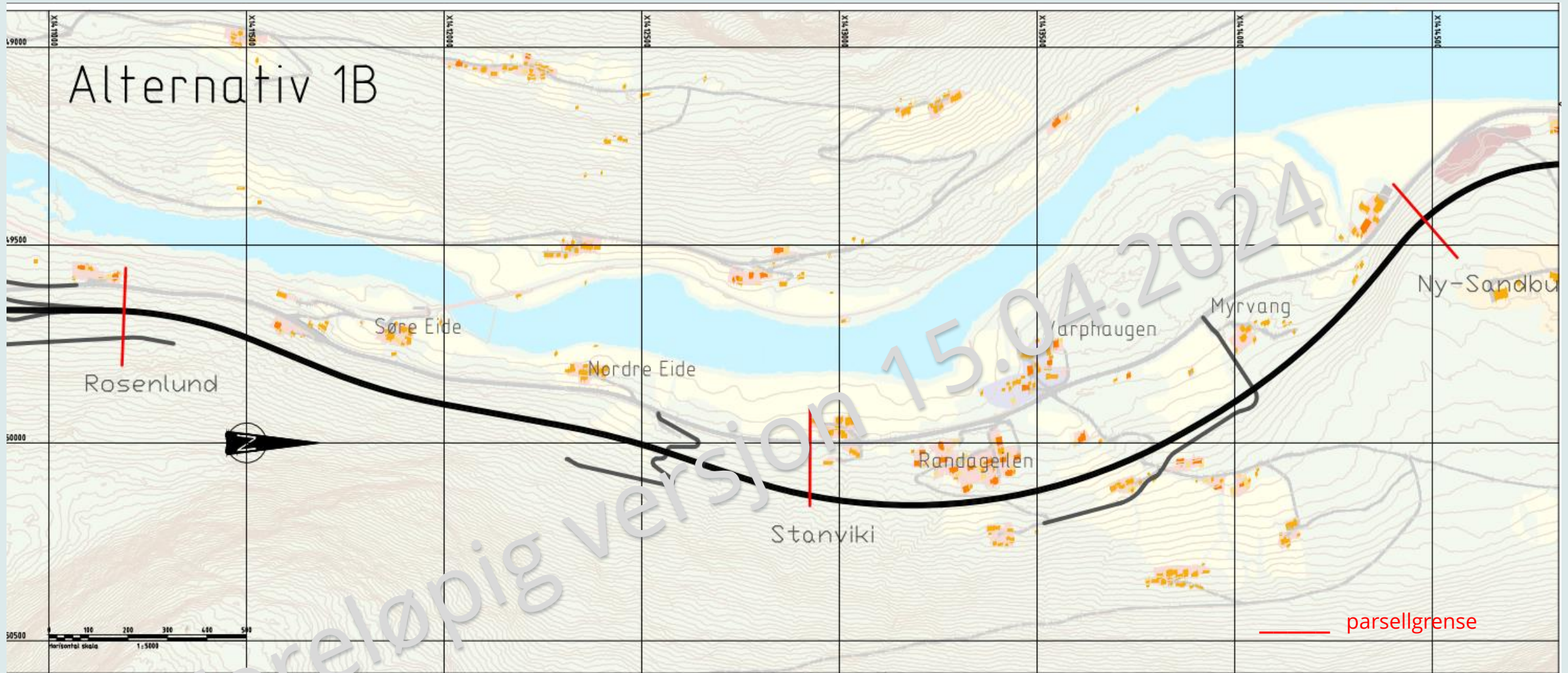


Vurderte alternativer

- 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



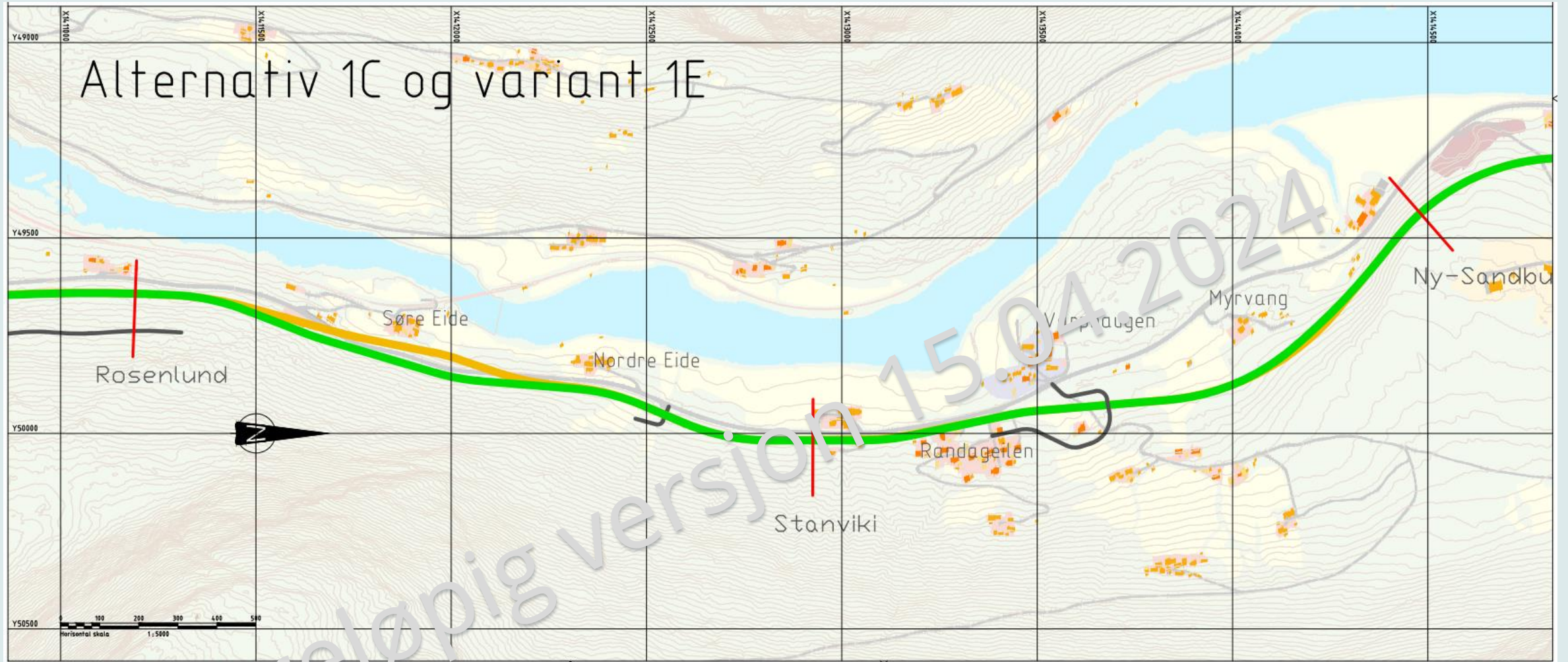
Illustrasjon, alternativ 1B, optimalisert reguleringsplan

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

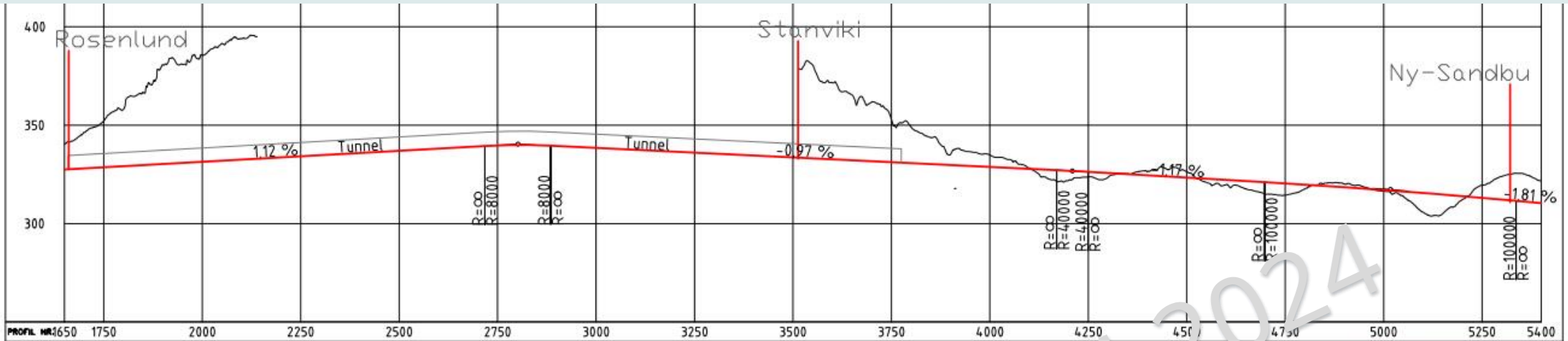


Ny E6 følger øst for dagens vei

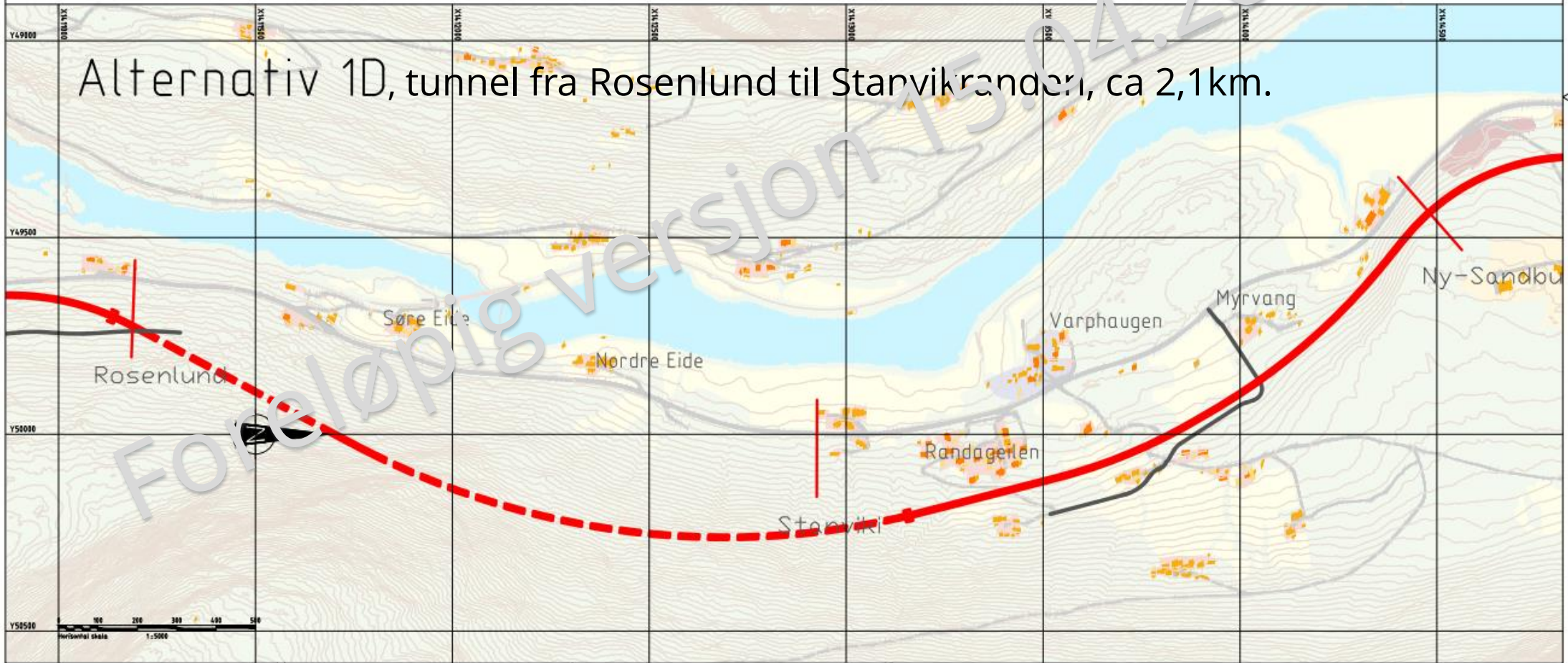
Variant 1E sett fra Slåttlykkja mot nord



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

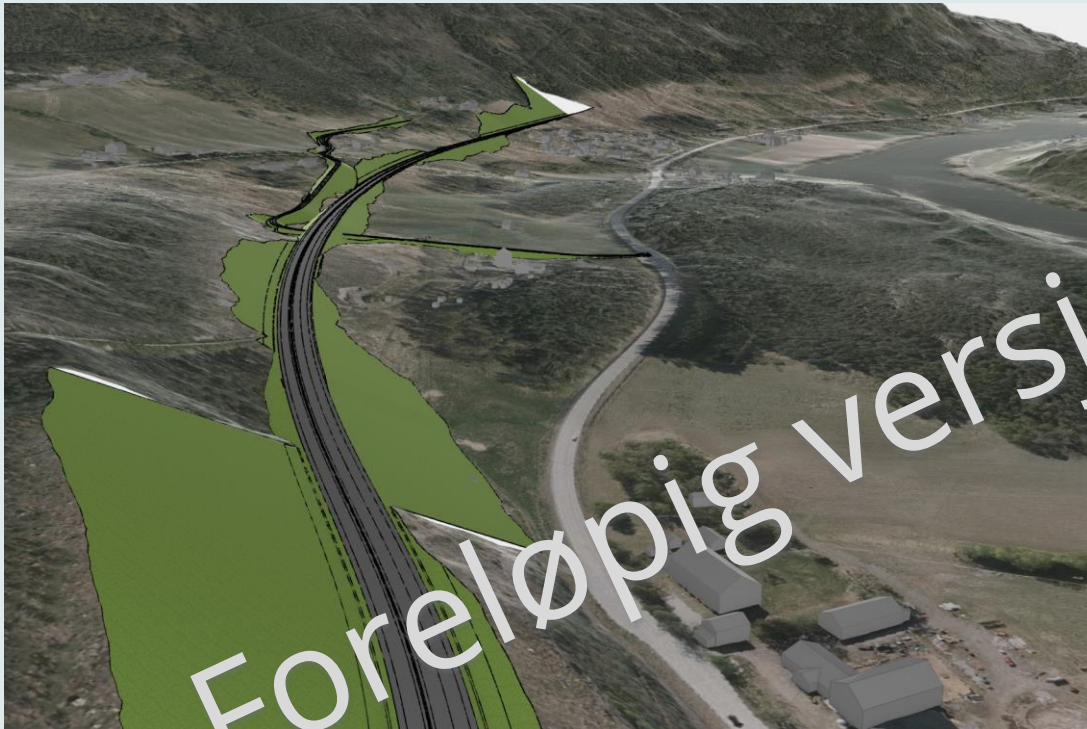


Alternativ 1D, tunnel fra Rosenlund til Stanvikranden, ca 2,1km.



Illustrasjon, alternativ 1D, tunnel

1D sett fra Ny-Sandbu mot sør

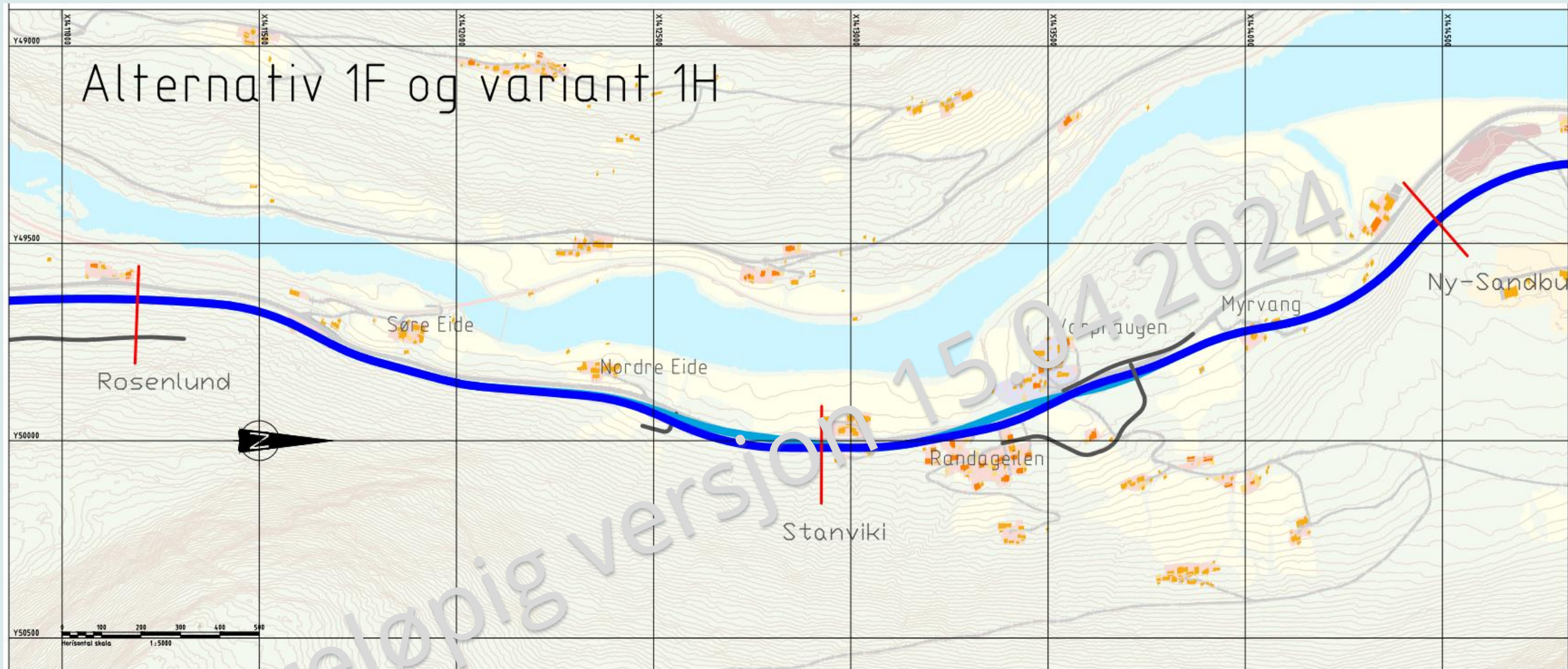


Tilsvarende som alt.1B mellom Ny-Sandbu og Stanvikranden

1D sett fra vest mot Rosenlund



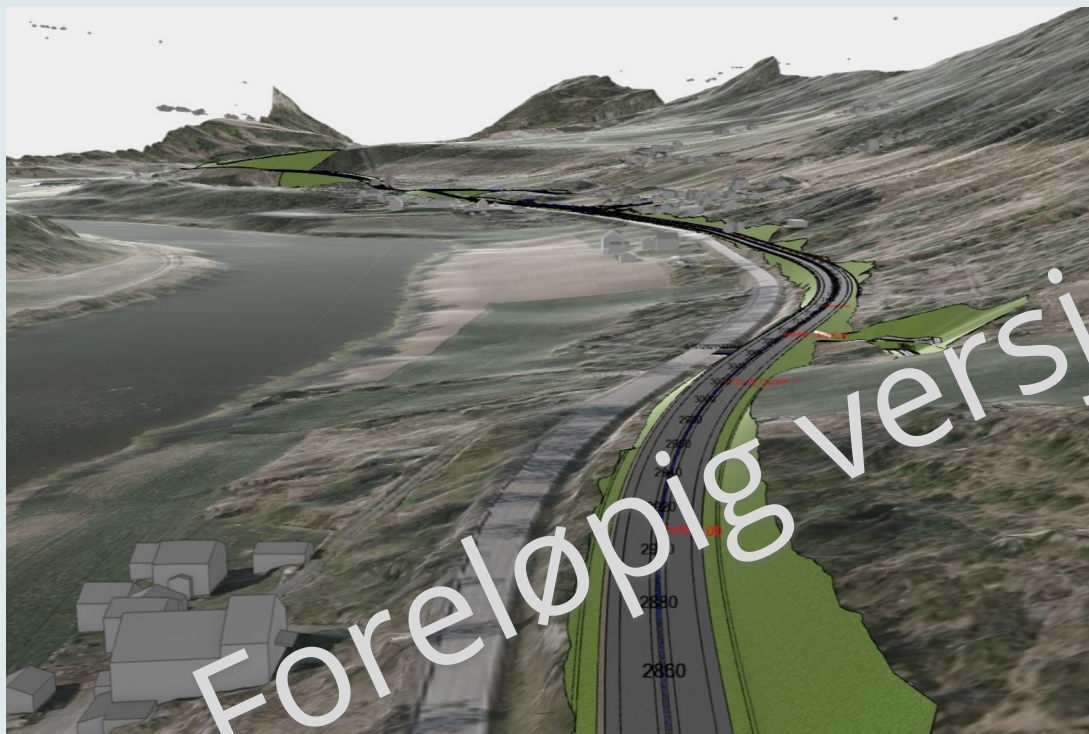
Tunnelportal øst for Rosenlund, driftsvei høyere opp i lia



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

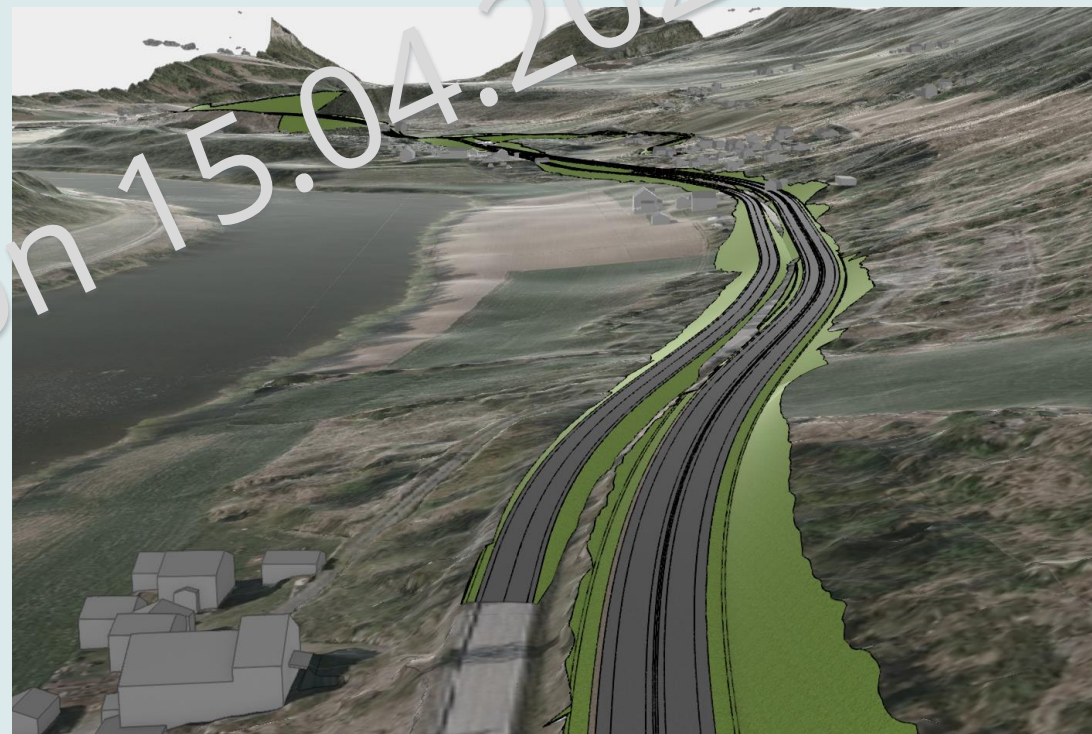
Illustrasjon, alternativ 1F og variant 1H

1F fra Nordre Eide mot nord

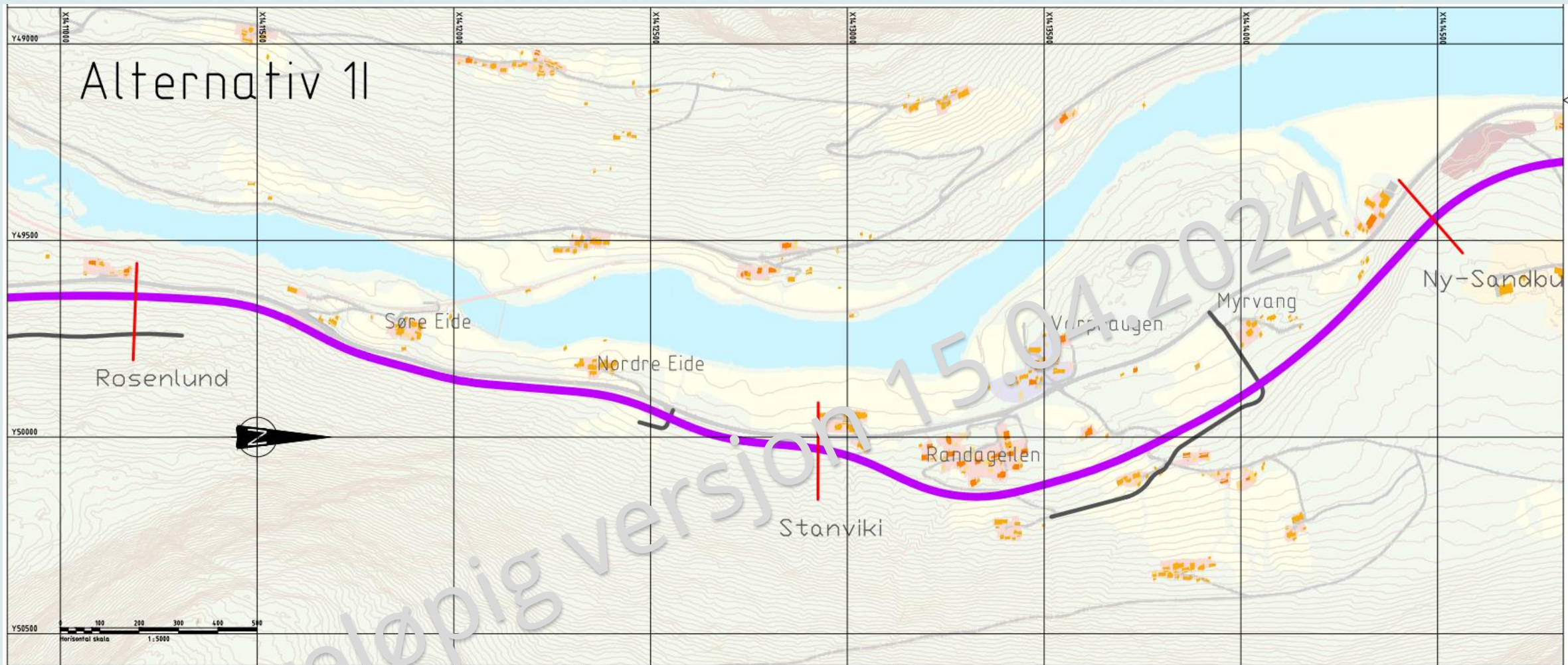


Øst for dagens E6 forbi Varphaugen

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

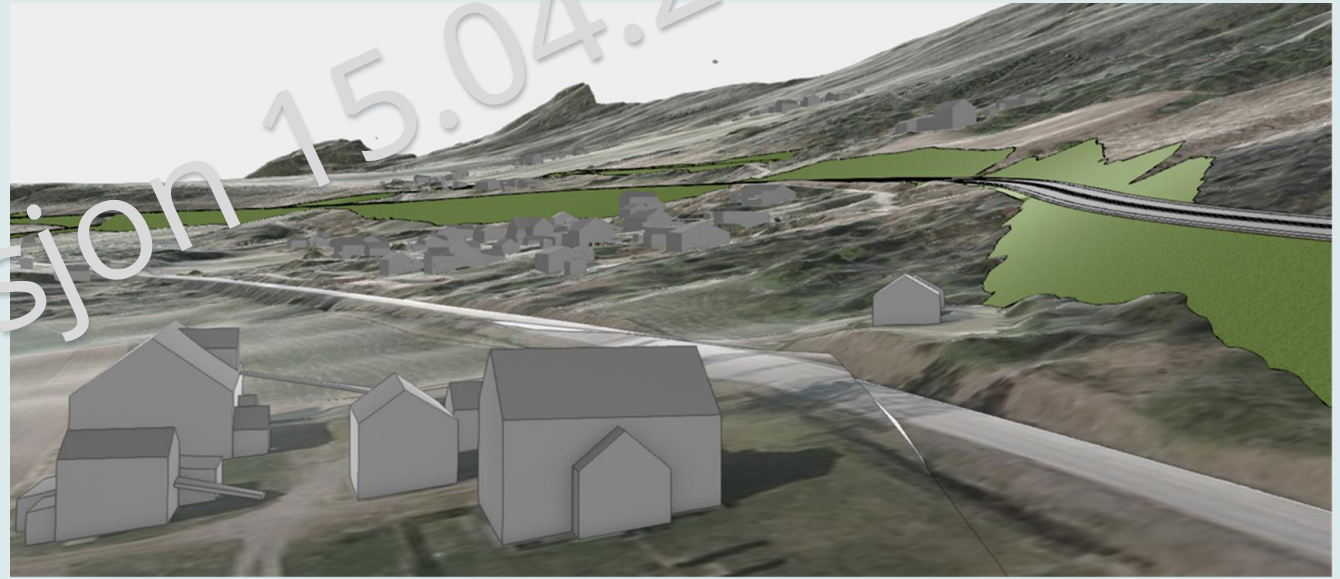
Illustrasjon alternativ 1I

1I sett fra Ny-Sandbu



Følger regulert løsning fra Ny-Sandbu til Randageilen

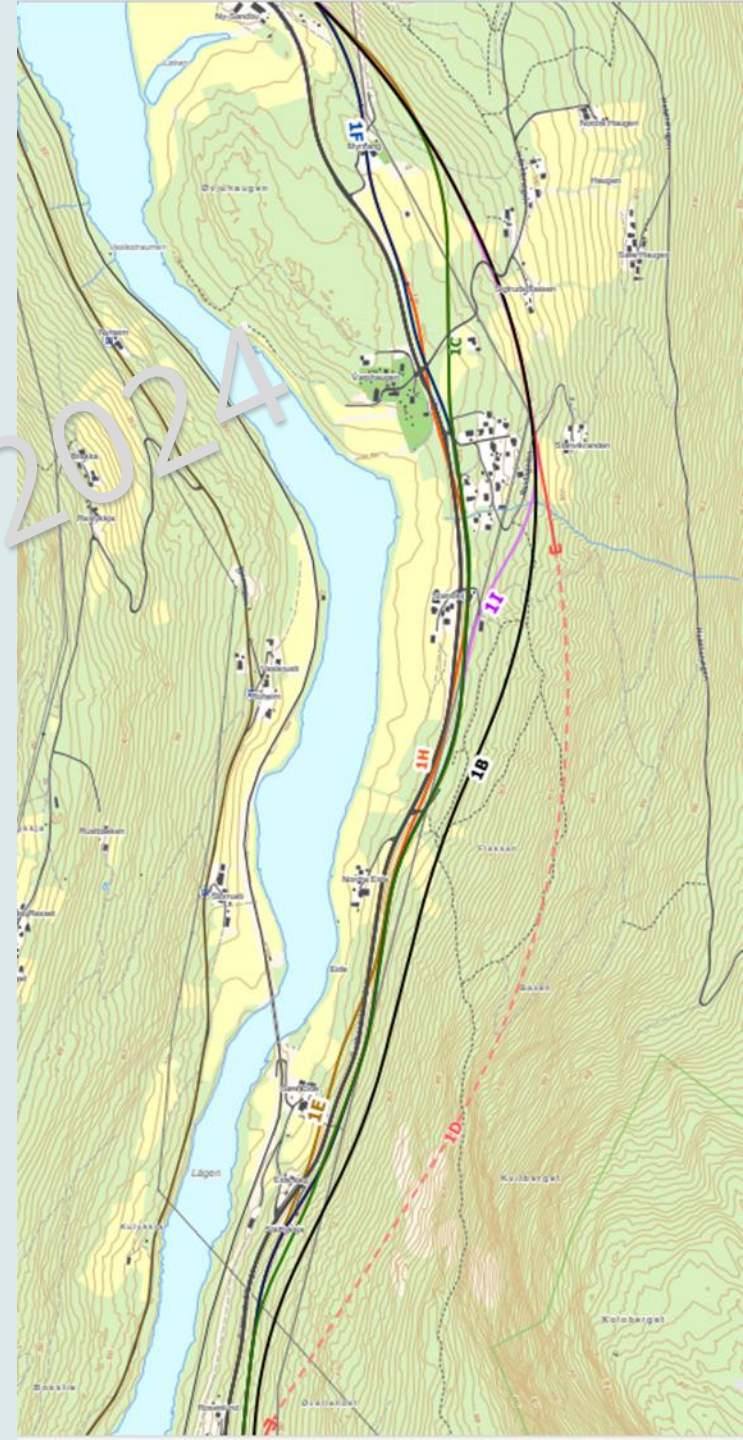
1I sett fra Stanviki



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



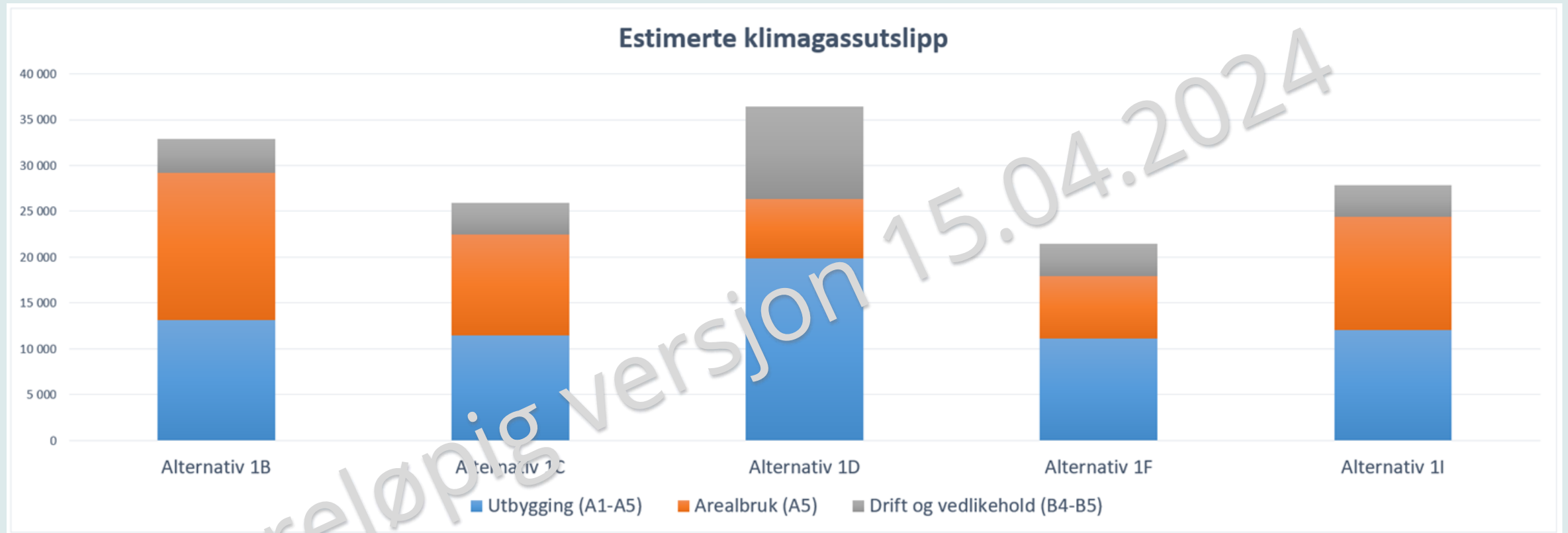
Kostnader

Tabellen viser relative kostnadsforskjeller mellom vurderte alternativer for strekningen Sjoa – Ny-Sandbu, målt opp mot alternativ 1B, regulert løsning.

Kostnader i mill. 2022 kroner, inkludert mva.

Alternativ	Alternativ 1B, regulert løsning	Alternativ 1C (variant 1E)	Alternativ 1D tunnel	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, tilsvarer 1B)	- ca.15.mill kr.

Klimagassutslipp

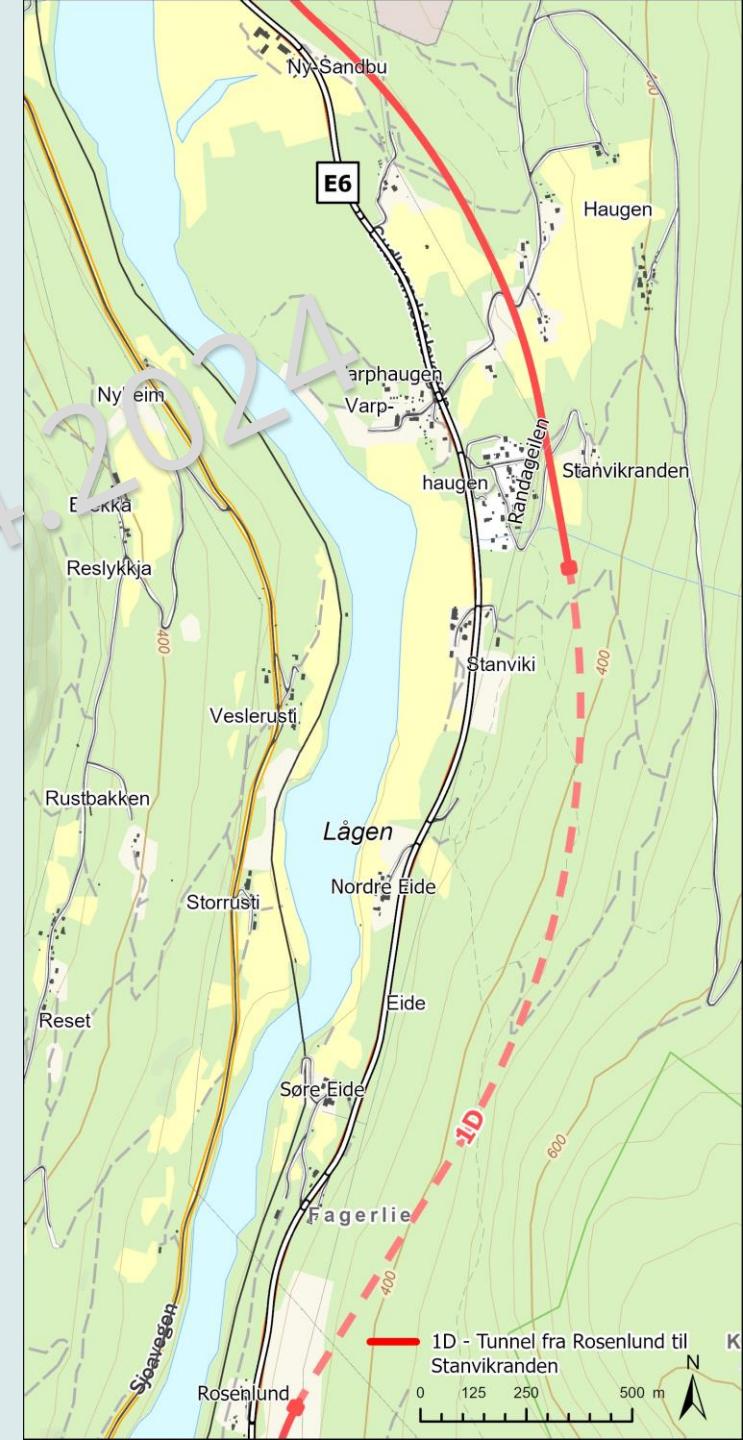


- Estimerte utslipp i tonn CO2-ekvivalenter
- Drift og vedlikehold; beregningsperiode 60 år
- Arealbruk; 10 meter buffersone utenfor beregnet veiareal

1D, tunnel ikke aktuell - begrunnelse

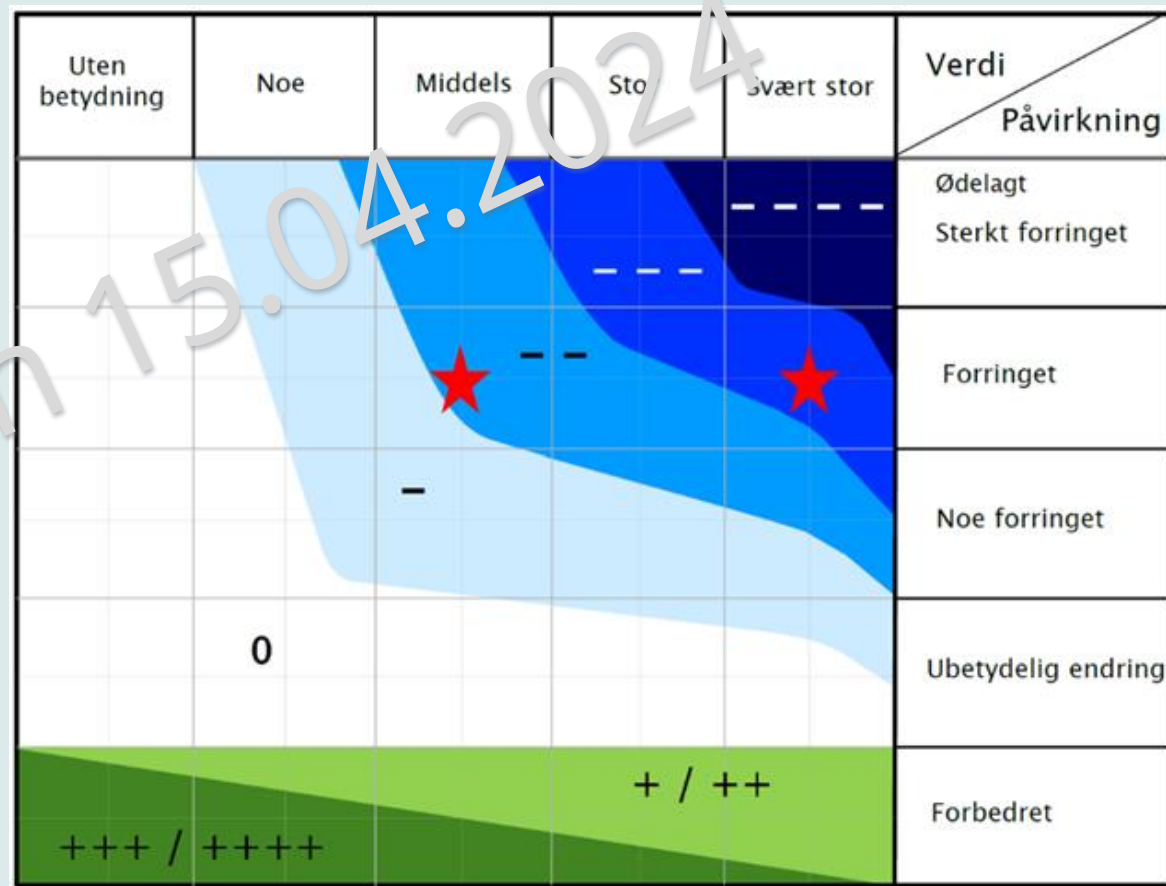
Lav samfunnsøkonomisk nytte - ikke realiserbart iht. NVs prioriteringsmodell

- Kostnadsvurderinger
 - Tunnel **100% dyrere enn 1B, regulert løsning**
- Prissatte virkninger
 - Vesentlig høyere investeringskostnader
 - Vesentlig høyere drifts- og vedlikeholdskostnader
 - Nytteverdi for trafikanter og transportbrukere tilsvarende de andre alternativene
 - Trafikksikkerhet tilsvarende de andre alternativene
- Klimagassutslipp
 - Høyest klimagassutslipp totalt, utbygging, drift og vedlikehold dobbelt så høye som dagløsningene.



Metode for vurdering av miljøtema

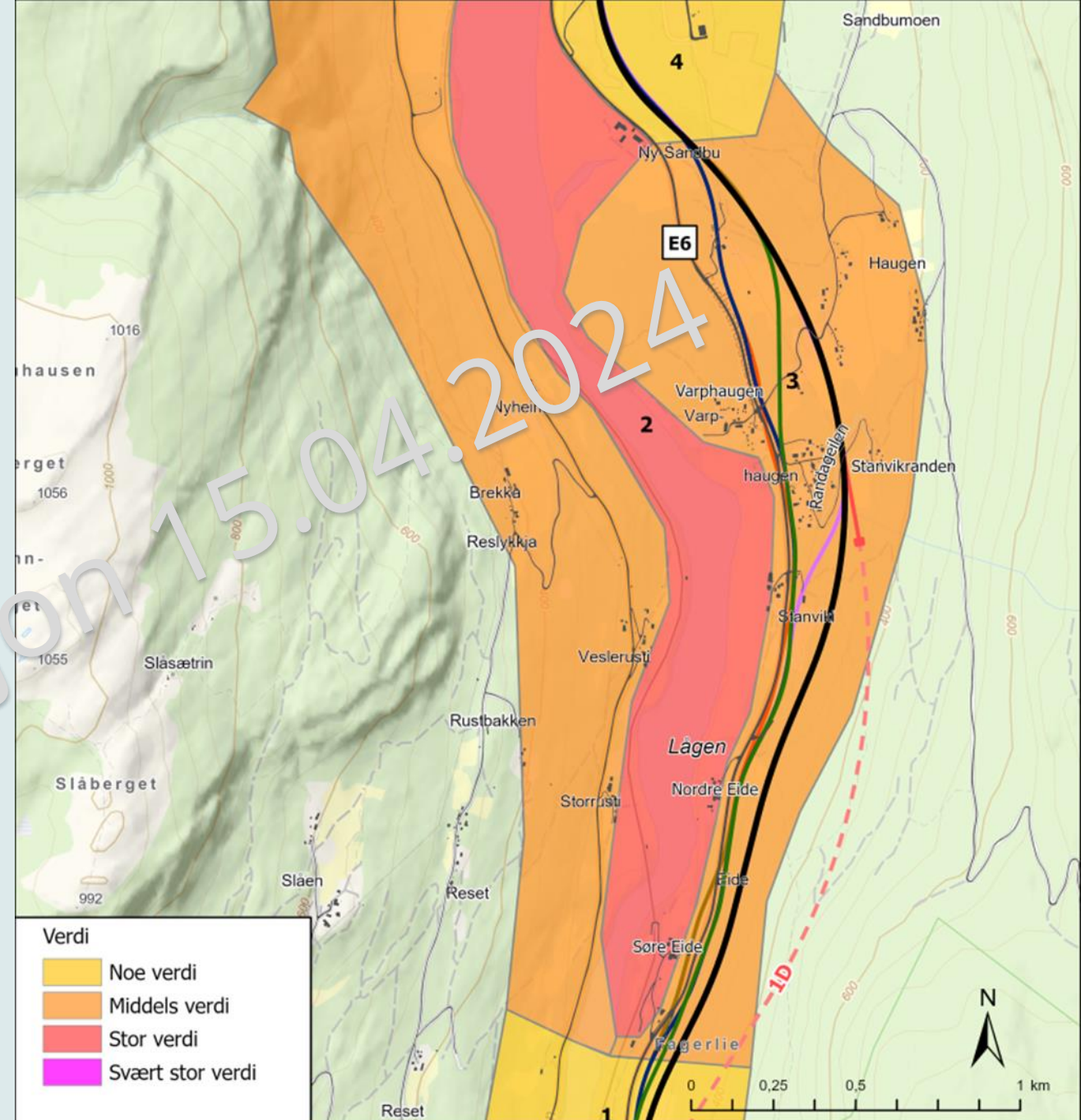
- Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (2021) er lagt til grunn som metode
- **VERDI:** Områdets verdi i nasjonalt perspektiv. Verdisett for det enkelte fag
- **PÅVIRKNING:** Hvordan delområdet påvirkes av tiltaket
- **KONSEKVENNS:** Sammenstilling av verdi og påvirkning, konsekvensvifta



Konsekvensvifta V712:

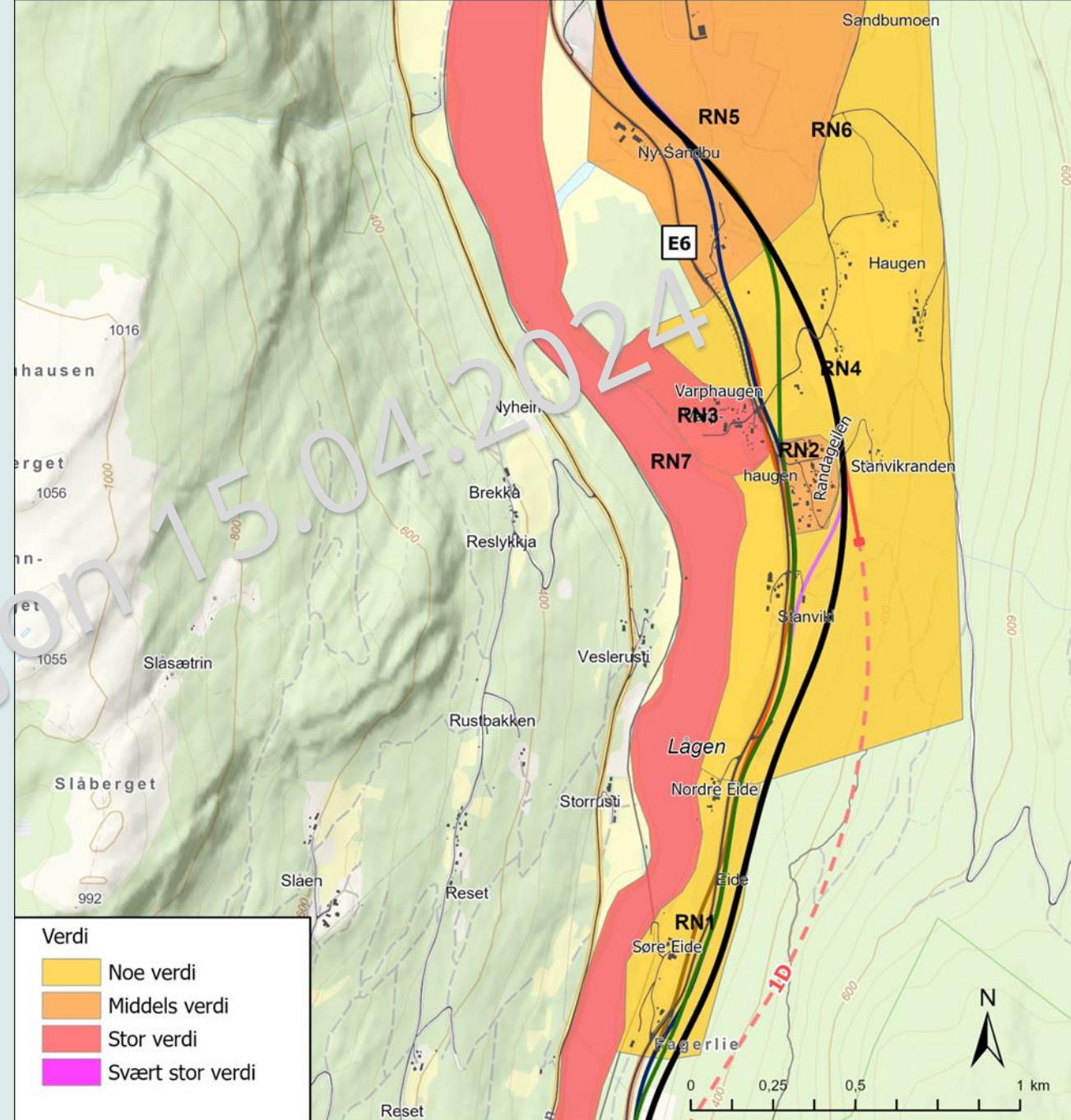
Landskapsbilde

- **Alt. 1B dårligste** alternativet pga. to barrierer, store terrengutslag og fjernvirkning.
- **Alt. 1C og 1F beste** for landskapsbildet. En veikorridor og mindre terrengutslag og fjernvirkning.
- **Alt. I** vurderes som **dårligere** enn C og F pga. lenger strekning med to veikorridorene i landskapet, større terrenginngrep og større fjernvirkning.



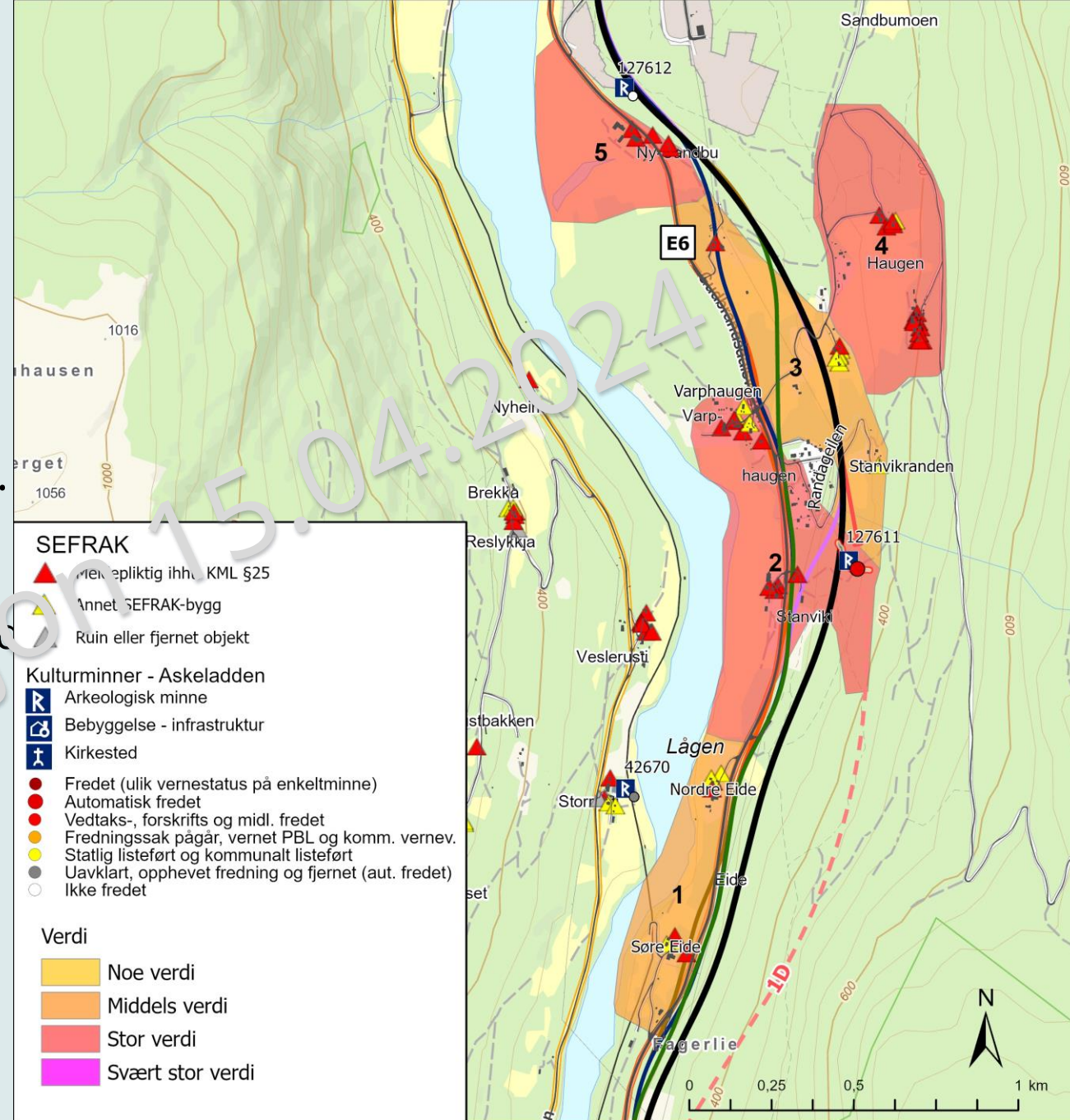
Friluftsliv, by- og bygdeliv

- Alle linjene vil medføre økte barrierer og oppdeling av nærmiljø/bebygde områder og friluftslivet.
- En forutsetning for vurderingen er at det sikres en god forbindelse på tvers av E6.
- **Alt.1I** vurderes som det **beste**, påvirker færrest boliger og Pilegrimsleden.
- **Alt. 1B**, reg. linje, kommer **nest best** ut. **Variant 1H** er vurdert som **dårligst**, og **alt. 1F** som **nest dårligst**. **Alt. 1C** kommer litt bedre ut enn **variant 1E**.



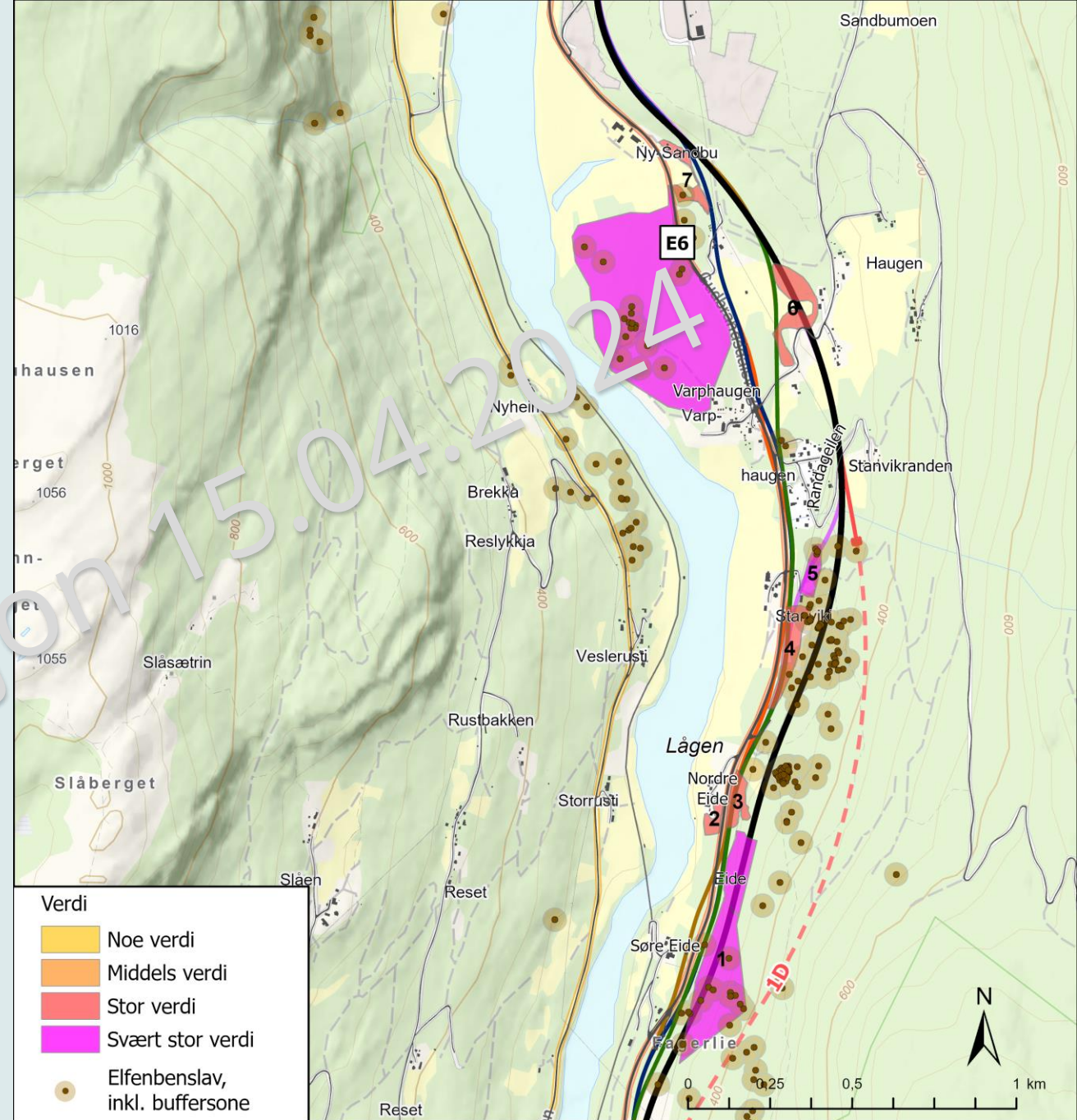
Kulturarv

- **Alt. 1C best** for kulturmiljø. Lavt konfliktnivå utenom Stanviki.
- **Alt. 1I nest best**, få konflikter, noe nærføring.
- **Alt.1B nest dårligst** hovedalt. pga. direkte konflikt med automatisk fredete hulveier, med Ny-Sandbu, og nærføring Sigtrudblassen.
- **Alt. 1F og var.1H** vurderes som **dårlige** pga. direkte konflikt ved Varphaugen, Stanviki og Myrvang med Kongeveien.
- **Var. 1E** er **nest dårligst**, gir stor negativ konsekvens for Søre og Norde Eide.



Naturmangfold

Alternativ	Berørte elfenbenslavlokaliteter	
	Lokaliteter i traseen	Berørte buffersoner (35 m-sonen)
	Alle tall er ca.	
Alternativ 1B	31	42
Alternativ 1C	11	13
Variant 1E	7	14
Alternativ 1F	8	18
Variant 1H	4	15
Alternativ 1I	12	16



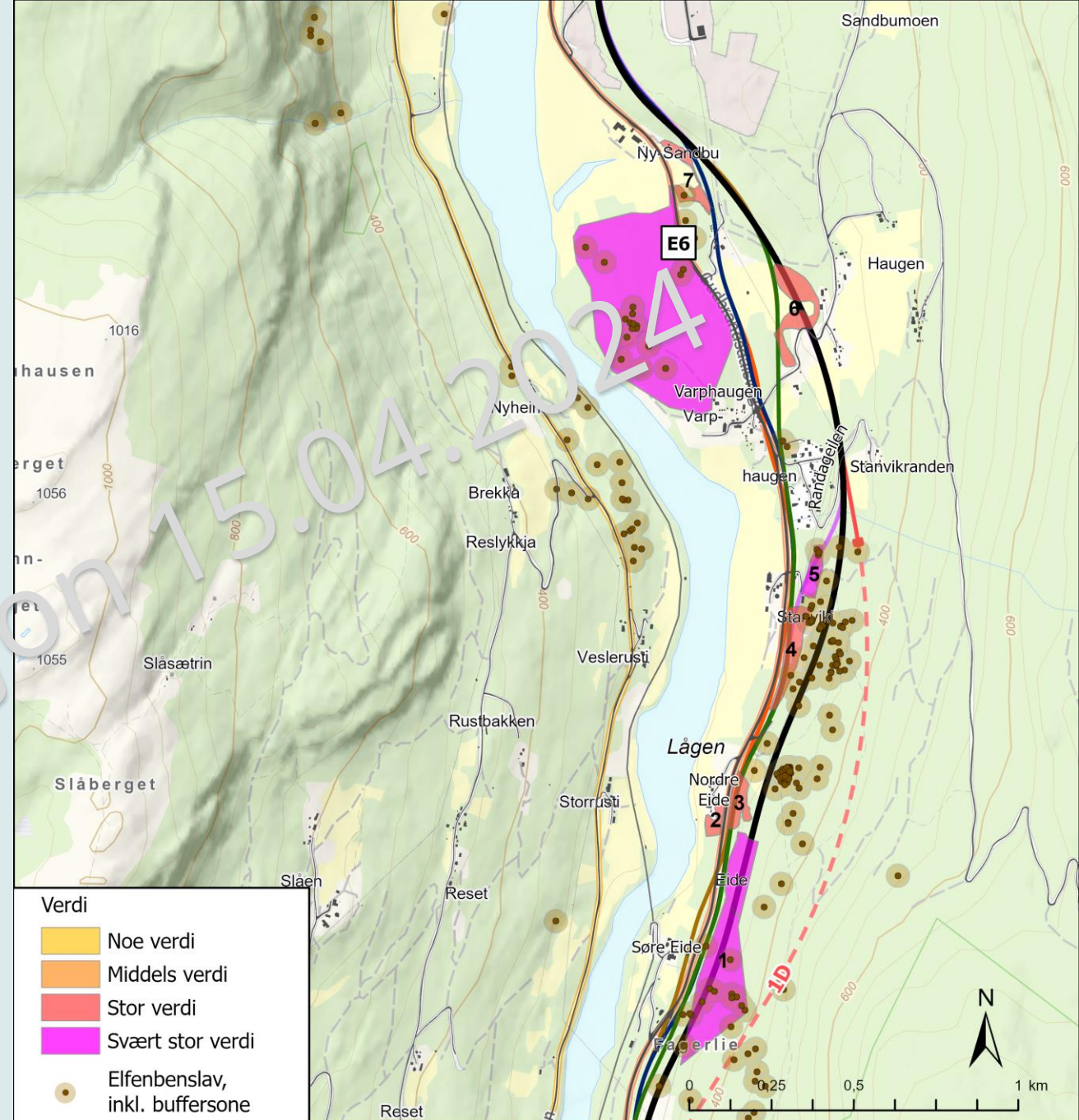
Naturmangfold

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 1F er beste. Følger dagens vei lengst, berører færrest elfenbenslav.

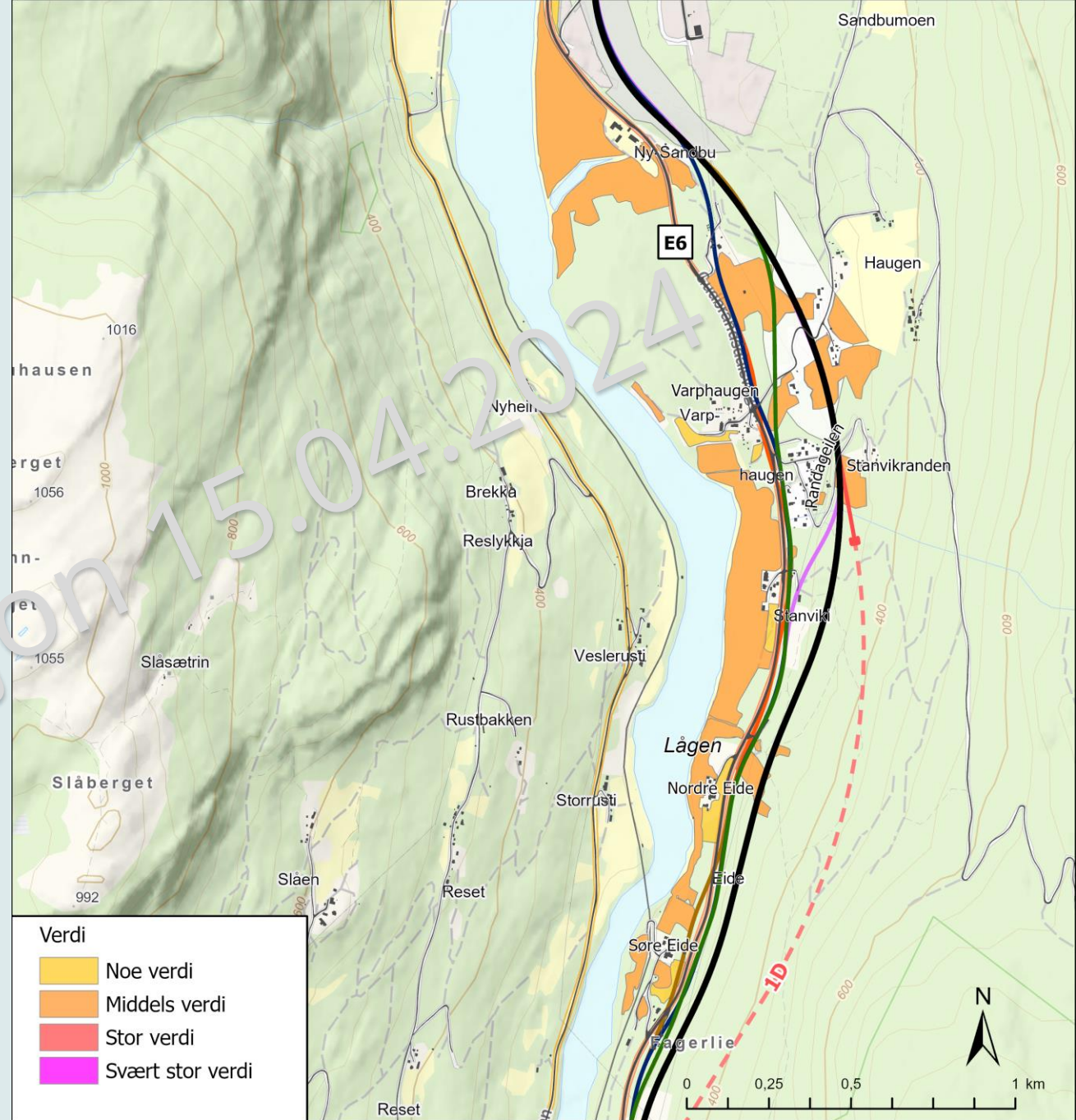


Dyrka mark

Alternativ	Arealbeslag fulldyrka mark
	Antall dekar
Alternativ 1B	24,3
Alternativ 1C	10,7
Variant 1E	19,0
Alternativ 1F	10,4
Variant 1H	12,3
Alternativ 1I	19,8

Alt. 1C og alt. 1F beslaglegger minst

Alt. 1B beslaglegger mest

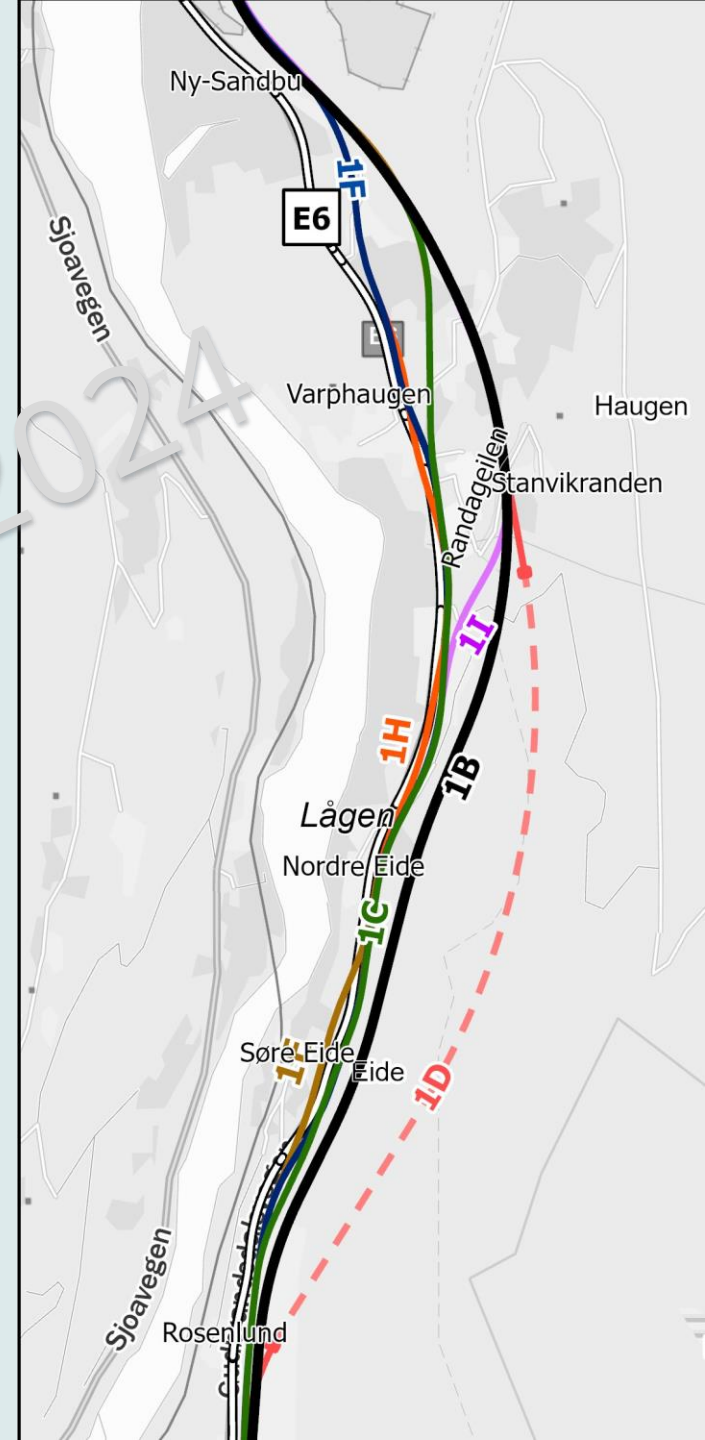


Verdikart - Dyrka mark (Naturressurs)



Samlet vurdering av miljøtema

Utredningstema	1B	1C <i>(variant 1E)</i>	1F <i>(variant 1H)</i>	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
		<i>1E Stor negativ konsekvens</i>	<i>1H Stor negativ konsekvens</i>	
Naturmangfold	Svært stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Svært stor negativ konsekvens
Dyrka mark (Naturressurs)	Middels negativ konsekvens	Ubetydelig til noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe til middels negativ konsekvens
		<i>1E Noe til middels negativ konsekvens</i>		
Rangering ikke-prissatte miljøtema	6	1	2	4
		<i>1E 5</i>	<i>1H 3</i>	



Støy

- Kartlegging av og tiltak mot støy følger gjeldende retningslinje for støy i areal-planleggingen T-1442/2021
- Trafikkmengder fremskrevet til år 2050
- (Lden)-støynivå angitt som vektet gjennomsnitt over døgnet
- Dagens situasjon – ingen skjerming
Flest boliger i rød sone
- Alt. 1B gir færrest støyutsatte boliger

Antall støyfølsomme bygninger i gul- og rød støysone

Alternativ/variant	GUL SONE		RØD SONE	
	Ingen skjerm	Langsgående skjerm	Uten skjerm	Langsgående skjerm
Dagens EC (j.amskrevet)	39	-	10	-
Alternativ 1B, reg.løsning	40	39	3	2
For øvrige alternativer/varianter er forskjellen til alt. 1B presentert				
Alternativ 1C	- 1	+11	+10	0
Variant 1E	- 2	+11	+13	+ 2
Alternativ 1F	+ 2	+ 7	+ 6	0
Variant 1H	+ 2	+ 7	+ 6	0
Alternativ 1I	+10	+12	+ 4	- 1

Medvirkning og videre prosess

Informasjonsmøte og åpent kontor for grunneiere November -23 og mars -24

Informasjon i formannskapsmøte i Sel November -23 og mars -24

Silingsrapport på høring 5. april – 8.mai

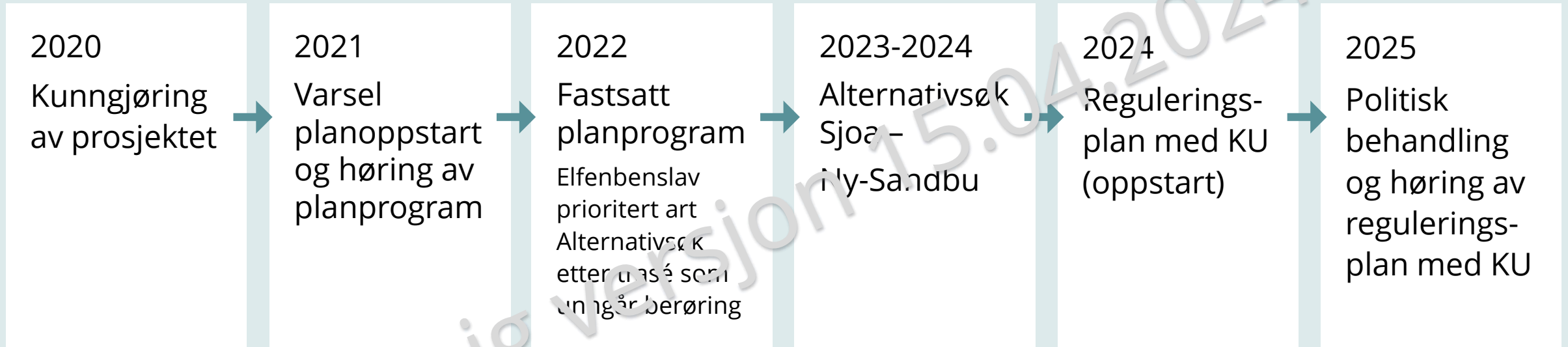
Presentasjon i kommunestyret 10.juni

Sammenstilling og anbefaling Nye Veier Juni -24

Informasjon og nyhets saker lagt ut på Sel kommune og Nye Veiers hjemmeside

Silingsrapporten på Nye Veiers hjemmeside:

Framdrift og medvirkning



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

Konkrete problemstillinger Nye Veier ønsker å ta opp i planforum?

- Hvordan vurderer regionale myndigheter de alternative linjene for nye E6-trasé (Sjoa - Ny-Sandbu) opp mot hverandre mhp. påvirkning av naturmangfold, kulturminner/miljø, dyrka mark og nærmiljø?
- Om myndighetene mener det er behov for avbøtende eller kompensierende tiltak, hvilke tiltak vil være nærliggende å peke på?
- Hvordan vurderer myndighetene den pågående sivilingsprosessen ift. forventninger om medvirkning?
- Vil myndighetene komme med skriftlige innspill til sivilingsrapporten?



NyeVeier