



## SAKSUTREDNING

Arkivreferanse: 2021/749-38

Saksbehandler:  
Ingunn Synstnes

---

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
2022/20	15.03.2022	Formannskapet
2022/16	21.03.2022	Kommunestyret

### Vedtak av planprogram for reguleringsplan E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6-Rv15

#### Vedlegg

- 1 Planprogram Sjoa-Solhjem\_etter høring
- 2 Merknadsbehandling planprogram E6 Sjoa-Solhjem
- 3 Formannskapsvedtak 31.08.2021, planprogram for reguleringsplan E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6-Rv15
- 4 Formannskapsvedtak 12.10.2021, angående formannskapets innspill til planprogram for E6 Sjoa-Solhjem

#### Andre vedlegg (ikke vedlagt):

1. Reguleringsplan for E6 Nord-Fron grense – Bredevangen, vedtatt 23.05.2011
2. Reguleringsplan Bredevangen – Otta, vedtatt 18.03.2013

#### Saksutredning

I sak den 31.08.2021, sak 2021/59, E6 Øyer-Otta. *Planprogram for E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6 x rv.15*, behandlet formannskapet planprogrammet for E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6 x rv.15 (se vedlegg). I saksutredningen er det redegjort for formålet med planprogrammet. Der er også en vurdering av utvalgte temaer på strekningen som: planområde, kryss, gående, syklende og lokaltrafikk, viltgjerde og faunapassasjer. Saken er vedlagt, og vurderingene gjentas ikke i her.

Formannskapet gjorde følgende vedtak:

*"Sel formannskap, som kommunens utvalg for plansaker, vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-10, å legge planprogram for reguleringsplan for E6 Øyer – Otta, strekningen E6 Sjoa – Solhjem og kryss E6xrv.15 ut på høring og offentlig ettersyn.*

*Sel formannskap har følgende endringer som må innarbeides før planprogrammet kan legges ut på høring og offentlig ettersyn:*

- *Planområdet må endres til også å omfatte strekningen Solhjem-Otta, slik eksisterende reguleringsplan gjør.*

- *Nye Veier må allerede nå sende en fravikssøknad for kryss E6 x rv.15. Hvis ikke fravikssøknaden imøtekommes må Nye Veier endre reguleringsplanen for krysset.*
- *Det må inn i planprogrammet at Nye Veier vil utrede og se på muligheten for et kryss ved Sandbumoen.*
- *Det må inn i planprogrammet at det skal tilrettelegges for myke trafikanter mellom Sandbumoen og Sjoa.*
- *Det må inn i planprogrammet at en ny kulvert til gang- og sykkelvei ved Solhjem må bygges flomsikkert.*
- *Det må inn i planprogrammet at det skal være tosidig viltgjerde på strekningen.*
- *Planen skal sikre at det er gode og sikre av og påkjøringer til ny E6*
- *Planprogrammet må vurdere behovet for og, sikre god adkomst til landbruks-, skogbruks- og utmarks arealer langs ny E6 trase.*
- *Planprogrammet skal vurdere behov og eventuell mulighet for nydyrking og oppgradering av eksisterende dyrket areal langs traseen.*
- *Ny E6 skal sikres mot 200 års flom.*
- *Planprogrammet skal vurdere hvordan ny bru over Lågen fra Ulvolden til Øya og rundkjøring i krysset RV15 og Selsvegen kan bidra til en trafiksikker avvikling av trafikken rundt Otta som knutepunkt for nord-sør og vest".*

Vedtaket ble oversendt Nye Veier og det ble bedt om at formannskapetets endringer ble innarbeidet i planprogrammet før det ble lagt ut på høring.

Sel kommune mottok fra Nye Veier at særlig kulepunkt 1 i vedtaket var vanskelig:

- *"Planområdet må endres til også å omfatte strekningen Solhjem-Otta, slik eksisterende reguleringsplan gjør".*

Den 12.10.2021, sak 2021/75: behandlet formannskapet innspillet fra Nye Veier, i sak E6 Øyer-Otta, angående formannskapetets innspill til planprogram for E6 Sjoa-Solhjem (se vedlegg).

Formannskapet vedtok følgende:

1. *"Kommunestyrets vedtak i 2013 av reguleringsplan for Bredevangen-Otta var basert på at en utbygging av E6 Sjoa-Otta inkluderte miljøgate Solhjem-Otta, rundkjøring E6-Rv15, rundkjøring Rv15-Selsvegen i Otta sentrum og ny bru over Lågen nord for Otta. Sel kommune tar til orientering at Nye Veier per oktober 2021 har fått tildelt ansvar for strekninga fram til Solhjem og dermed kan se bort fra tiltakene referert over. Disse tiltakene var et helt avgjørende premiss for Sel kommunestyres vedtak av reguleringsplanen i 2013. Sel kommune tar derfor et forbehold om at regjeringsskiftet oktober 2021 kan medføre endringer i rammebetingelsene for utbygging av E6 Øyer-Otta. Skulle endrede rammebetingelser bety mulighet for at tiltakene nord for Solhjem allikevel er aktuelle, forbeholder Sel kommune seg retten til å kreve disse inkludert i E6-prosjektet i Sel kommune.*
2. *Det skal inngås en forpliktende avtale om bygging av ny kryssløsning E6-Rv15.*
3. *Planprogrammet skal inkludere en teknisk, økonomisk og miljømessige utredning av kryss ved Sandbumoen".*

Sel kommune sendte varsel om oppstart og høring av planprogram til offentlige etater og berørte grunneiere og lag og organisasjoner. Kommunen la det ut på hjemmesiden og Nye Veier annonserte i aviser. Høringsfristen var 17.12.2021, den ble utvidet til 19.01.2022.

I løpet av høringsperioden arrangerte Nye Veier den 17.11 informasjonsmøte i Otta kulturhus. Møtet ble også gjort tilgjengelig digitalt for de som var forhindret fra å delta fysisk. Den 18.11 var det åpent kontor på Sel Rådhus. Der var det anledning til å stille spørsmål og snakke med de som jobber med prosjektet. Den 18.11 var det også informasjonsmøter med ulike råd: eldreråd, Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne, ungdomsråd og trafikksikkerhetsutvalget.

## Det er kommet inn følgende uttalelser:

### 2 Oversikt over uttalelser

#### 2.1 Oversikt over uttalelser fra myndigheter

Nr.	Myndighet	Dato
1	Statsforvalteren i Innlandet	19.01.2022
2	Innlandet Fylkeskommune	24.01.2022
3	Bane NOR	13.12.2021
4	Mattilsynet	15.12.2021
5	NVE	17.12.2021
6	Statens vegvesen	17.12.2021

#### 2.2 Oversikt over uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger

Nr.	Navn	Dato
1	Ny E6 i Sel grunneierlag	15.12.2021
2	Norges lastebileier-Forbund region 2 Innlandet	20.12.2021
3	Jordvemalliansen i Innlandet	20.12.2021
4	Sel jeger- og fiskerforening	11.01.2022

#### 2.3 Oversikt over uttalelser fra privatpersoner

Nr.	Navn	Dato
1	Ola Haugen	10.11.2021
2	Mathias Vangen	13.12.2021
3	Peter Sandbu	15.12.2021
4	Hans Roger Solhjem	16.12.2021
5	Iver Jakop Eide	16.12.2021
6	Sverre Iver og Einar Aage Rusten v/advokat Øystein Skurdal	17.12.2021
7	Torger Helleberg	17.12.2021
8	Henrik Sandbu	14.12.2021
9	Steinar Moen	17.12.2021

I vedlegget merknadsbehandlinger ligger en oppsummering av innspillene ligger som vedlegg til saken, i tillegg ligger det som vedlegg en oppsummering av innspillene med en vurdering av innspillene gjort av Nye Veier.

## Vurdering

### Planområde

Planområdet går fra Sjoa til Solhjem. Formannskapet vedtok den 31.08.2021 (vedtaket er gjengitt foran) at planområdet skulle endres slik at det også omfatter strekningen Solhjem-Otta, slik eksisterende

reguleringsplan gjør. Etter dialog med Nye Veier gjorde formannskapet ett nytt vedtak (vedtaket er gjengitt foran), som innebar at Sel kommune tar til orientering at Nye Veier per oktober 2021 har fått tildelt ansvar for strekninga fram til Solhjem og kunne se bort fra strekningen Solhjem-Otta og tiltak som var planlagt på denne strekningen. Formannskapet tok forbehold om at regjeringsskiftet oktober 2021 kan medføre endringer i rammebetingelsene, og med endrede rammebetingelser kan tiltakene nord for Solhjem likevel være aktuelle.

Statsforvalteren skriver i sitt innspill til planprogrammet: "*Statsforvalteren oppfordrer Nye Veier til å regulere ny E6 helt fram til krysset rv. 15/E6 ved Otta*".

*"Nye Veier oppgir at de overtok denne strekningen fra Statens vegvesen «... med en forutsetning, om at den skulle avsluttes ved Solhjem, som er ansett som mest hensiktsmessig og naturlig ift. framtidig utbygging.» Statsforvalteren har problemer med å forstå hvorfor det er mer naturlig å avslutte regulering ved Solhjem, og la en strekning på vel 2 km forbli uregulert, enn å regulere ny E6 helt fram til avkjøring Otta. Vi oppfordrer Nye Veier til å revurdere dette, for å sikre mest mulig helhetlig planlegging".*

Kommunedirektøren ser som Statsforvalteren ikke hvorfor det er mest hensiktsmessig å avslutte planarbeidet ved Solhjem. Nye Veier skriver at avgrensingen av planområdet tar utgangspunkt i gjeldende reguleringsplaner, samtidig så avgrenses planarbeidet til å gjelde fram til Solhjem. Så her følger ikke ny reguleringsplan avgrensningen til eksisterende plan som går helt fram til Otta. Det betyr at det ikke blir ny plan på strekningen Solhjem-Otta. For Sel kommune innebærer dette en reguleringsplan som ikke er sammenhengende, en del går fra Sjoa og avslutter ved Solhjem og en egen del for kryss E6/Rv15. Det betyr at på strekningen Solhjem-Otta vil reguleringsplan E6 Bredevangen-Otta fra 2013 fortsatt gjelde.

Kommunedirektøren er enig med Statsforvalteren i at når det lages ny plan og planen tas opp til ny vurdering åpnes det for endringer og tilpasninger.

## Landskap

E6 prosjektet er omfattende og vil ha direkte og indirekte konsekvenser for mange innbyggere i Sel kommune. Det kan være vanskelig å oppfatte hvordan ny veg blir liggende i terrenget. På grunn av flomsikring blir E6 på strekningen Bredevangen-Solhjem liggende høyt over tilstøtende sideterreng.

Statsforvalteren skriver: "*Det skisseres tiltak for å bøte på veg i bratte dalsider og store terrengutslag som følge av dette, også det å «jobbe med linjeføring».*

*Statsforvalteren forventer at dette er hensyn som vektlegges i den kommende planprosessen og at Konsekvenser av ulike alternativ må visualiseres på egnet måte, bl.a. ved fotomontasjer og Terrengmodeller".*

Fylkesutvalget vedtok i punkt 10:

*"For å sikre at innbyggerne får best mulig forståelse for konsekvensene av planalternativene må disse beskrives og visualiseres på en lettfattelig og tydelig måte i 3Dmodeller og filmer underveis i prosjektutviklingen og i forslaget til reguleringsplan. Fylkesutvalget anbefaler aktiv bruk av regionalt planforum underveis i prosjektutviklingen".*

Grunneierlaget ved Peter Sandbu skriver:

*"Vegen vil bli en massiv barriere mellom områder som blir liggende på hver sin side av vegen både når det gjelder bolighus som blir liggende på oversiden av vegen, dyrka mark og beiter som blir delt m.v."*

En ny E6 innebærer store negative konsekvenser for mange. En ny E6 vil bli en mye større og ny barriere i landskapet enn det dagens E6 er, og den beslaglegger store areal. Derfor er det viktig at det oppnås forbedringer for omgivelsene og miljøet. Kommunedirektøren støtter de vurderingene Statsforvalteren og fylkeskommunen har gjort om bruk av 3D modeller og mener at for å få en reell medvirkning er det veldig viktig at konsekvensene visualiseres på en lettfattelig og tydelig måte underveis i prosjektet og i forslag til reguleringsplan. Bruk av 3D modeller der veganlegget med sideanlegg vises fra ulike ståsteder og fra ulike høyder og standpunkt i terrenget vil være viktig for god forståelse og kommunikasjon om tiltaket, 3D modellfilmer bør vises i åpne møter.

Kommunedirektøren mener en god visualisering som sammenlikninger tiltaket med dagens situasjon er nødvendig for at innbyggere og kommunen skal få et best mulig beslutningsgrunnlag. Det er nødvendig at både fjern og nærvirkningene blir vurdert og illustrert.

## Vegstandard

Ny E6 forutsettes utformet etter dimensjoneringsklasse H5 og fartsgrense 90 km/t. Total vegbredde for ny E6 er 12,5 meter med midtdeler mellom kjørefeltene. Kravet til en H5-veg er at det skal etableres minst ett forbikjøringsfelt per 10 km. Total vegbredde blir da 15 meter med ett forbikjøringsfelt. Forbikjøringsfelt kan anlegges på samme sted i begge retninger der dette er hensiktsmessig, da blir vegbredden totalt 17,5 meter. Det vil i tillegg bli behov for å utvide normalprofilen for å få plass til eventuelle viltgjerd, støytiltak, rensing og håndtering av overvann mv. Dette kan utgjøre fra 5 til 9 meter, på det bredeste blir da arealbeslaget til ny veg 26,5 meter.

### Forbikjøringsstrekninger, (4.2.1 i planprogrammet)

Nye Veier har en ambisjon om å etablere forbikjøring på inntil 50 % av strekningen. I gjeldende reguleringsplan er det forbikjøringsandel på ca. 40 % og gjeldende vegnormaler stiller krav om minimum en forbikjøringsstrekning hver 10. kilometer. I planprogrammet står det at plassering av forbikjøringsstrekninger skal gjøres ut fra hensyn til krav til utstrekning av feltene, terrengforhold, inngrep, støy mv. Forbikjøringsfelt kan være viktige for å bedre fremkommeligheten. Det er samtidig veldig arealkrevende å anlegge forbikjøringsfelt. Vegnormalen stiller ikke krav til mer enn ett forbikjøringsfelt på strekningen mellom Sjoa og Solhjem.

Innlandet fylkesutvalg vedtok i punkt 2:

*"Forbikjøringsfelt kan være viktige for å bedre fremkommeligheten. Det er samtidig arealkrevende og kostbart å anlegge forbikjøringsfelt. Fylkesutvalget mener derfor det må utredes hvilke positive og negative konsekvenser det har å øke andelen forbikjøringsfelt utover minimumskravet i vegnormalen (Håndbok N100)".*

Statsforvalteren forutsetter at forbikjøringsstrekninger legges til områder hvor konfliktnivået er lavest mulig.

Å vurdere lokaliseringen og antallet av forbikjøringsstrekninger vil være viktig for det totale arealbeslaget til ny E6. Nye Veier har etter høringen tatt inn følgende:

*"Med bakgrunn i prioritering av økt fremkommelighet og erfaring fra E6 Frya – Sjoa, ønsker Nye Veier å øke andelen forbikjøringstrekninger utover minimumskravet. Omfanget av forbikjøringstrekninger vurderes med bakgrunn i samlet vurdering av ikke-prissatte og prissatte konsekvenser. Strekningene søkes plassert der det er minst konflikter med omgivelsene".*

Kommunedirektøren støtter Statsforvalteren og fylkesutvalget og mener det er nødvendig med en utredning som viser positive og negative konsekvenser for både prissatte- og ikke-prissatte temaer ved en økning i andelen forbikjøringsfelt på strekningen. Kommunedirektøren mener at

forkjøringsstrekninger må legges til områder hvor konfliktnivået er lavest mulig, og at ambisjonen om å etablere forbikjøring (tre eller fire felt) på inntil 50 % av strekningen må fravikes dersom dette gir store lokale konsekvenser.

#### Kryss, (4.2.2 i planprogrammet)

Det er planlagt etablert tre kryss; på Sjoa, ved Solhjem og krysset mellom eksisterende E6 og Rv.15. Kryss E6 x rv.15 planlegges som i gjeldene reguleringsplan som rundkjøring som erstatning for dagens kryss mellom E6 og rv.15. I utgangspunktet tillates ikke etablering av rundkjøring på nasjonal hovedveg, men Vegdirektoratet har imøtekommet fravikssøknad for krysset.

Norges lastebileier-forbund skriver om kryss E6-Rv15: *"I krysset E6 x RV15 er det foreslått en rundkjøring. NLF mener det ikke er riktig å bygge rundkjøringer på nasjonale hovedveger. Det er heller ikke i tråd med vegnormalen. Myndighetene bør i stedet vente til det blir midler til et planskilt kryss. Hvis en likevel velger rundkjøring, må den være stor nok til at modulvogntog og spesialtransporter kommer fram uten problemer. Innvendig «skjørt» må være overkjørbart. Trafikkøyene ut av rundkjøringen må være overkjørbare".*

Kommunedirektøren mener det er viktig at krysset E6-Rv15 blir ombygd, og det må skje samtidig med en utbygging av E6 fra Sjoa til Solhjem. Krysset er farlig, det har hatt dødsulykker. Under det åpne møte kom det fram at ombygging av krysset er noe innbyggere er opptatt av.

#### Kryss ved Sandbumoen

Formannskap vedtok den 31.08.2021:

- *"Det må inn i planprogrammet at Nye Veier vil utrede og se på muligheten for et kryss ved Sandbumoen".*

Formannskapet vedtok den 12.10.2021:

*"3. Planprogrammet skal inkludere en teknisk, økonomisk og miljømessige utredning av kryss ved Sandbumoen".*

I planprogrammet står følgende: *"Det skal gjøres en teknisk/økonomisk vurdering av kryss ved Sandbumoen, samt ses overordnet på konsekvenser for omgivelser og miljø. Kryss ved Sandbumoen inngår ikke i vedtatt reguleringsplan".*

Fylkeskommunen skriver følgende om kryss ved Sandbumoen:

*"Etter at gjeldende reguleringsplan ble vedtatt er arealbruken ved Sandbumoen endret. Det er et nytt slakteri under bygging som vil medføre betydelig trafikk. I tillegg er det boligområde og helseinstitusjon i dette området. Sandbumoen er et av få mulige utviklingsområder for bolig og næring i Sel kommune som ikke er rasutsatt. Dagens t-kryss ved Solhjem (trafikkstasjonen) vil ikke la seg videreføre i en fremtidig løsning hvor E6 evt. blir lagt i tunnel videre forbi Otta. Fylkeskommunens vurdering er at nytt planskilt kryss ved Sandbumoen kan være viktig og fremtidsrettet og ber om at dette blir konsekvensutredet som del av det videre planarbeidet".*

Fylkestinget vedtok i punkt 3:

*"Fylkesutvalget mener et E6-kryss ved Sandbumoen kan være viktig og fremtidsrettet for utviklingen i Sel og regionen, og ber om at dette blir konsekvensutredet som del av det videre planarbeidet".*

Kommunedirektøren mener utredningen Nye Veier skal gjøre av et kryss ved Sandbumoen er viktig. Sandbumoen er et bolig- og industriområde, og uten en avkjøring fra ny E6 ved Sandbumoen vil trafikken til bolig og industriområde gå etter lokalvegen. Det vil føre til mye tungtrafikk på lokalvegen

(dagens E6). Et kryss på Sandbumoen er viktig for tilgjengelighet til industriområdet og for å spare lokalvegene for unødvendig trafikkbelastning. Ved behov for omkjøring fra ny E6 vil trafikken gå fra Solhjem til Sjoa på lokalvegen om det ikke etableres ett kryss på Sandbumoen. Det vil føre til stor trafikkbelastning på lokalvegen.

## Lokalveg

Dagens E6 vil bli lokalveg når ny E6 er bygd. Formannskapet vedtok i møte den 31.08.2021:

- "Det må inn i planprogrammet at det skal tilrettelegges for myke trafikanter mellom Sandbumoen og Sjoa".

Fylkeskommunen skriver: "Erfaringer fra E6 Frya-Sjoa, viser at trafikken på fylkesvegen er mye større enn det som ble forutsatt i bompengeutredningen. Fylkeskommunedirektøren ser at det samme kan skje her og forventer at forslagsstiller gjennomfører tilstrekkelige trafikkberegninger og utredninger knyttet til konsekvenser for lokalvegnettet for anleggsperioden, for bompengeperioden og for tiden etter bompengeperioden. Et slikt kunnskapsgrunnlag, sammen med erfaringer fra tidligere vegutbygginger er nødvendig for å finne løsninger som sikrer gode trafikksikre veger for både gående og syklende og andre trafikantgrupper langs lokalvegen. Det er også en forutsetning at behovet for etablering av busstopp og muligheter for park and ride i de planskilte kryssene samt nye holdeplasser langs lokalvegen for skoleskys og andre kollektivreisende ivaretas".

Fylkesutvalget vedtok:

5. "Fylkesutvalget ber om at nye lokalveger som hovedregel dimensjoneres med minimum 6,5 meter vegbredde, inkl. 0,5 meter asfalterte skuldre.

6. Ny beredskapsveg/ omkjøringsveg/ lokalveg vil tidvis ha stort trafikkgrunnlag. Det må sikres et trygt og funksjonelt tilbud til gående og syklende på hele strekningen.

7. Det må tilrettelegges for et godt kollektivtilbud med muligheter for å betjene både ekspressbuss og lokale/regionale bussruter. Planskilte kryss må bygges med busstopp og muligheter for «park and ride»".

Steinar Moen skriver i innspill til planprogrammet: "Ved utbygging av ny E6 Frya-Sjoa, ble gammel E6 nedklassifisert til fylkesvei. Veien skulle bli en "miljøveg", tilrettelagt for gående og syklende og langt sikrere enn tidligere for myke trafikanter. Selv om trafikkvolumet har gått ned, kan det ikke sies at opplevd trygghet og sikkerhet for myke trafikanter har økt". Moen skriver videre: "Slik fartsnivået har utviklet seg etter at veien var forventet å bli en miljøveg, må det erkjennes at forventningene ikke er innfridd. Det er uaktuelt å sende barn under 15 år alene langs vegen som gående eller syklende".

Blant annet høye bomavgifter kan være noe av forklaringen til dette. Tiltakene som ble gjennomført for gående og syklende langs vegen er langt fra tilstrekkelige til å gjøre vegen trygg. Trafikksituasjonen ved kryssing av FV 2522 er uoversiktlig, (FV 2522 Sjoa-Kvam).

Kommunedirektøren vil påpeke at i planprogrammet åpnes det for at framtidig lokalveg (dagens E6) skal være omkjøringsveg, og Nye Veier vurderer også å bruke lokalvegen som omkjøringsveg ved flomsituasjoner på ny E6. Det blir sett på å dimensjonere ny E6 for et hyppigere gjentakintervall for flom, og i stedet bruke dagens veg ved eventuell omkjøring, noe som vil kreve en godkjent fravikssøknad fra Vegdirektoratet. Dette betyr at dagens E6 kan bli brukt av all framtidig E6 trafikk relativt ofte. Uten et kryss på Sandbumoen vil trafikken følge dagens E6 hele strekningen fra Solhjem til Sjoa. Det gjør at det er nødvendig med ett kryss på Sandbumoen. Et kryss på Sandbumoen vil kunne

fjerne mye av tungtrafikken fra lokalvegen, og det vil korte ned strekningen det er behov for omkjøring ved flomsituasjoner, og andre hendelser på ny E6.

## Alternativ trase

Statsforvalteren ber Nye Veier vurdere om det kan være hensiktsmessig å regulere to evt. flere alternative korte strekninger der slik omlegginger/alternativ sammenliknet er aktuelle, og forutsetter at disse mulige alternative traseene i så fall konsekvensutredes for alle relevante tema.

Konkret gjelder å vurdere:

1. *"Alternativ trase mellom Bredevangen og Solhjem, ved å ikke legge ny E6 ut i Lågen her (ca. 1,8 km) ift. vassdragshensyn. Hensynet til jordvern vil veie tungt for SF i en slik vurdering.*
2. *Hensyn til naturmangfold og ønsket om å sikre lokaliteter for elfenbenslav, ved mindre justeringer/omlegginger av tidligere regulert trase".*

Fylkesutvalget støtter Statsforvalteren og mener at for å redusere beslag av dyrka mark og inngrep i strandsonen langs Lågen, bør det utredes et ekstra alternativ mellom Sandbumoen og Solhjem. Det er et alternativ der E6 og ny lokalveg bygges parallelt i dagens trasé, mens gang- og sykkelvegen legges ut mot Lågen.

En utredning vil vise om denne løsningen kan redusere behovet for fyllinger inn mot og i selve Lågen, og være et bedre alternativ som flomsikring. En gang- og sykkeløsning langs Lågen, i avstand fra E6 trafikken, vil også være positivt for friluftsliv.

Reguleringsplanen for strekningen Bredevangen-Otta ble vedtatt etter mekling etter at det var reist innsigelse til planen. Kommunedirektøren forholder seg til vedtatt reguleringsplan for strekningen, og må få nye signaler fra kommunestyret hvis det skal jobbes for en endret trase på den nevnte strekningen.

## Gående og syklende

Det er viktig at gang- og sykkelvegen og kulverten under E6 ved Solhjem bygges flomsikkert. Ny E6 vil være en barriere i landskapet. Det er viktig at folk kommer seg fram, og folk må kunne bruke gang- og sykkelvegen også når det er flom.

Gang- og sykkelvegen mellom Otta og Sandbumoen er mye brukt både til skole/arbeid og på fritiden. Det er få som sykler og går fra Sandbumoen og sørover langs E6. Dagens E6 har mye trafikk og det oppleves som farlig å være myk trafikant på strekningen. Det gjør at folk unngår å gå/sykle på strekningen hvis de har andre muligheter, dvs. kan kjøre bil. Hvis det ikke blir kryss på Sandbumoen vil all trafikk på ny E6 gå på lokalvegen de gangene det er behov for omkjøring, og evt. hvis ny E6 er flomutsatt. Dette gjør at det er nødvendig å sikre myke trafikanter på strekningen Sandbumoen-Sjoa. Det vil oppleves som en forbedring, og også positivt for miljøet da sykkel vil være et reelt alternativ for flere.

Steinar Moen tar i sitt innspill opp flere trafikksikkerhetstiltak som bør gjøres på Sjoa, gang- og sykkelvegen langs Fv2522 må forlenges. Dette vil gi en økt oversikt og sikkerhet for myke trafikanter, ved at avslutningen av gang- og sykkelvegen trekkes bort fra krysset, og at kryssing til østre vegskulder



skjer på et sted som er oversiktlig i begge retninger. Videre må det gjennomføres tiltak for å øke sikkerheten for gående og syklende ved kryssingen av Fv257 (Sjoa-Heidal) fra gang- og sykkelvegen til lokalvegen/tilførselsvegen til butikk og bensinstasjon. Disse tiltakene innebærer at varslingsgrensen må utvides litt.

Moen mener det må gjennomføres tiltak for å oppnå målsettingen om at Fv2522 blir en trygg lokalveg, der sikkerheten for myke trafikanter er bedre ivaretatt enn tilfellet er i dag, hastigheten og trafikkmengden må ned betraktelig.

Moen mener det må etableres en kulvert under ny E6 nord for Sjoa mat. Utformingen og dimensjoneringen av løsningen må gjøres i samarbeid med næringsinteressene og en representant for lokalbefolkningen.

Moen skriver at ved utbygging av E6 etappen Frya-Sjoa ble stedsutviklingen på Sjoa utsatt til utbygging av etappen Sjoa-Otta. Det må derfor etableres et eget prosjekt for å gjennomføre tiltak for myke trafikanter og estetiske tiltak i Sjoa-området. Hvilke tiltak som skal gjennomføres må avklares i prosjektet.

*Nye Veier skriver følgende:*

*"Veistrekningen som omtales ligger sør/vest for Nye Veiers planområde. Konkrete tiltak for denne strekningen inngår derfor ikke i dette planarbeidet. Vi er kjent med de omtalte utfordringene.*

*Vurdering og løsninger for tilbudet til gående og syklende vil inngå i planarbeidet.*

*Løsning for krysning av E6 som erstatning for Perkolo bru vil inngå i planarbeidet.*

*Innspillet tas med i videre planarbeid. Det vises til svar gitt i pkt. 1. i uttalelsen.*

*Deler av de foreslåtte tiltakene ligger helt eller delvis utenfor planområdet. Det vises til svar gitt i pkt. 1. i uttalelsen".*

*Statsforvalteren skriver: "Vi registrerer Nye Veier sin forutsetning og beregning om at bompenger vil gi en relativt liten økning i trafikken på lokalvegene. Vi stiller spørsmål ved om erfaring så langt på andre strekninger i Gudbrandsdalen underbygger dette.*

*Konklusjonen i planprogrammet er at ÅDT (årsdøgntrafikken) på lokalvegnettet er så liten at den ikke overstiger fastsatt grense i gjeldende håndbok N100 for SVV. Statsforvalteren kan vanskelig argumentere mot dette, men ber om at Nye Veier prioriterer sikring av gode løsninger for gående og syklende mellom boligfelt i Sandbumoen og Otta, og i tilknytning til tettstedet Sjoa.*

*Statens vegvesen skriver: "Det er viktig å legge til rette for god gang- og sykkelforbindelse på hele strekningen. Eksisterende gang- og sykkelforbindelse fra Sandbumoen til Solhjem skal opprettholdes. Den er også vist i gjeldende reguleringsplan. Videre sørover til Sjoa, vil gang- og sykkeltrafikk følge lokalvegen (dagens E6.)"*

Kommunedirektøren mener at hvis det er nødvendig må Nye Veier utvide plangrensa ved Sjoa for å innarbeide i reguleringsplanen trafikksikkerhetstiltak. Både ved å forlenge gang- og sykkelvegen og ved å sikre en trygg krysning av Fv. 257. Skal eksisterende E6, framtidig lokalveg, være omkjøringsveg for ny E6 må det sikres gode og trygge løsninger for gående og syklende på hele strekningen, og det må planlegges og utføres stedsutviklingstiltak på Sjoa.

## Naturmangfold

Elfenbenslav er en prioritert art, og har status som sterkt truet i rødlista for 2021. 24 % av forekomstene i Norge er i Sel kommune. Området Koloberget-Eide-Stanviki hadde tidligere en stor, sammenhengende lokalitet for elfenbenslav, og ble vurdert å være en av de største, rikeste og viktigste lokalitetene for arten både i Norge og Europa. Hogst av E6-traseen har gjort at lokaliteten er splittet i fem mindre dellokaliteter, som alle er negativt påvirket. Ytterligere negative påvirkninger må påregnes som følge av den forestående utbyggingsprosessen. Med bakgrunn i at en prioritert art og flere trua arter blir negativt påvirket av vegutbyggingen, krever Statsforvalteren økologisk kompensasjon som avbøtende tiltak.

Som kompensasjon ønsker Statsforvalteren vern av nærliggende arealer med tilsvarende naturverdier. Da kan en også flytte blokker med elfenbenslav fra E6-traseen hit. Kompensasjonsplanen må utarbeides og sendes på høring samtidig som reguleringsplanen. Erstatningsareal må helst være vernet før det kan gis dispensasjon fra forskrift om prioritert art. En slik dispensasjon må foreligge før reguleringsplanen kan godkjennes.

Sel kommune kan som planmyndighet kreve kompensasjon etter den alminnelige vilkårlæren, for kompensasjon av tidligere tap av trua arter (før elfenbenslav fikk status som prioritert art), samt følgearter til elfenbenslav som også har status som truede. Kommunedirektøren ber om tilbakemelding fra kommunestyret om det er ønskelig at kommunen gjør dette.

Kommunedirektøren mener det må finnes god atkomst til skogområdene i lia ovenfor ny E6.

## Vassdrag

Statsforvalteren skriver: *"I vedtatt reguleringsplan er ikke E6 dimensjonert for en 200 års flom, og omfanget av utfyllingene i Lågen vil nå bli av en helt annen dimensjon enn det som er vedtatt i gjeldende reguleringsplan. Statsforvalteren ser på dette som svært uheldig, og frykter at dette vil ha negative miljøkonsekvenser, blant annet for fisk, men ser også at det kan bli store vassdragstekniske utfordringer. Vi utfordrer derfor Nye Veier til igjen å vurdere trasevalget, og vurdere mulige alternativ, samt behovet for å bygge en veg med sikkerhetsnivå på 200-års flom der det er omkjøringsmuligheter (Sandbumoen – Otta). Alternativt kan en vurdere plassering av både E6 og lokalveg langs dagens trasé".*

Kommunedirektøren ønsker å gjøre oppmerksom på at bygges ikke E6 med en sikkerhetsmargin mot 200-års flom, kan det bli relativt ofte at dagens E6 trase blir brukt som omkjøringsveg. Det vil påvirke de som bor og lever og ferdes langs dagens E6.

## Massehåndtering

Kommunedirektøren støtter Statsforvalteren og mener det bør utarbeides en massehåndteringsplan for utbyggingsprosjektet. Det er viktig at det settes av tilstrekkelig areal i reguleringsplanen til mellomlagring, sortering og eventuell behandling av massene som ventes å oppstå, samt eventuelle areal for annen disponering/permanente masselager.

## Jordvern

Utbygging av E6 i Sel kommune medfører omdisponering av betydelige dyrka og dyrkbare arealer. Stortinget har skjerpa inn jordvernet vesentlig siden de to reguleringsplanene på strekningen ble vedtatt.

Statsforvalteren skriver at de tidligere har gitt innspill om at arealkrevende støyvoller ikke kan aksepteres der det er mulig med mindre arealkrevende støyskjermer. Dersom det er aktuelt med viltgjerder på dyrka mark, kan ikke de legges med tilsvarende avstand som mot utmark. Det er også mulig å redusere areal som berører dyrka jord til skjæringer og fyllinger blant annet gjennom bruk av murer. Det er uttrykt et mål om at det skal være forbikjøringsstrekning på inntil 50 % av strekningen. I forhold til jordvern er det utfordrende dersom disse strekningene legges på dyrka jord. En må kritisk vurdere andel veg med forbikjøringsstrekning og hvor disse legges. Vegløsninger som medfører omdisponering av dyrka jord, vil være i strid med nasjonal jordvernstrategi. Derfor forutsetter Statsforvalteren at det utredes alternative løsninger som ikke krever omdisponering av dyrka jord/eller krever vesentlig mindre dyrka jord.

Innlandet fylkesutvalg vedtok i punkt 4:

*"For å redusere beslag av dyrka mark og inngrep i strandsonen langs Lågen, mener Fylkesutvalget det bør utredes et ekstra alternativ mellom Sandbumoen og Solhjem. Det er et alternativ der E6 og ny lokalveg bygges parallelt i dagens trasé, mens gang- og sykkelvegen legges ut mot Lågen".*

Kommunedirektøren støtter Statsforvalteren i at det må lages en matjordplan. Dersom en skal deponere masse på dyrka jord, så må det være for å forbedre jorda, ikke for å ha en plass å deponere masse. Matjordplanen må ha en konkret vurdering av hvilken kvalitetsheving en massedeponering vil ha for de enkelte delfelt. Matjordplanen bør ha detaljerte føringer for hvordan massens skal håndteres, og dette må sikres gjennom planbestemmelser.

Jordvernalliansen i Innlandet, trekker fram at overskuddsmasser av matjord bør brukes til nydyrking av arealer som kompensasjon for tapte matjordarealer. Konsekvensutredningene bør utarbeides ned på gardsnivå for jordbruksfaglige temaer. De peker på noen areal besvarende løsninger:

- Støyskjermer som rette vegger, og ikke jordvoller langs dyrka mark.
- Massedeponi/riggplasser må legges utenom dyrka mark.
- Overskuddsmasser må gjenbrukes til nydyrking i samme område.
- Bruk av (godkjente) autovern over dyrka mark, for å kunne legge viltgjerde nærmere vegen.
- Skråningsutslag og fyllinger utføres slik at det blir mulig å dyrke inn til autovern/viltgjerde.
- Færrest mulig planfrie vegkryss. Må sees i sammenheng med lokalveger. Er kritiske til politikerne i Sel sitt ønske om å utrede et ekstra vegkryss på Sandbumoen hvis dette skal berøre dyrka mark.
- Det må utarbeides teknisk plan for matjordhåndtering.

Mathias Vangen skriver i innspill til planprogrammet at han ikke er fornøyd med trasévalget som foreligger, han skriver: *"Jordvern er viktig og det som kan bevares av dyrket mark bør være høyere prioritert enn å bevare en elvebredd og et elveløp som ikke lenger kan sies å være i opprinnelig tilstand og slik sett ha liten verneverdi. Jeg ber derfor om at planen forandres slik at vegtraséen legges lenger ut mot elva fra naboeiendommen Bredevangen gardsnr. 200/60 og over min eiendom".*

Kommunedirektøren vil også peke på at jordvernet er skjerpa og det er et mål at omdisponering av dyrkajord skal være mindre enn 3000 daa pr. år. Målsettinga må være et arealregnskap i null eller helst i pluss for vegprosjektet ny E6 Sjoa-Otta.

Nye samferdselstiltak medfører ikke bare beslag av dyrka- og dyrkbar jord, men fører også til dårligere arrondering på en del jordteiger som blir berørt.

Det må på plass et arealregnskap for dyrkajord. Et regnskap og plan som viser hvor stort beslag som blir gjennomført av de ulike arealklassene fulldyrka og overflatedyrka jord, samt innmarksbeite, og hvor mange daa som blir nyetablert til fulldyrka jord som følge av ny E6.

Det må også på plass en matjordplan som en del av massedisponeringsplanen. Matjordplanen må identifisere mottaksarealer med tilhørende grovplan for etablering av ny dyrkamark på hvert areal. Planen må gi detaljerte prinsipper for gjennomføring av jordflyttingen tilpasset de lokale forholdene i dette prosjektet. Planen må også ta for seg erfaringer fra andre jordflyttingsprosjekter og masseforedling. Etter at reguleringsplanen er vedtatt må det lages mer detaljerte planer for hvert aktuelt mottaksareal.

Støyskjermer, viltgjerder, vegfelt mm. må på strekninger med dyrkajord bli utformet slik at arealbeslaget av dyrka- og dyrkbar jord blir minst mulig. All matjord må tas vare på og bli nyttet som topplag til etablering av ny dyrkajord.

Planen må også inneholde tiltak som fører til arronderingsmessig forbedring av eksisterende dyrkajord i, og nært planområdet, som f.eks. oppfylling av lavpunkter/daler. Ved oppfylling av eksisterende dyrkajord må all matjord tas vare på og legges tilbake som topplag.

#### Viltgjerde og faunapassasjer

Det står i planprogrammet: "*Det skal vurderes å etablere tosidig viltgjerde på strekningen av hensyn til trafiksikkerhet og dyrevelferd. Eventuell faunapassasje/viltkryssing plasseres slik at eksisterende vilttrekk i størst mulig grad ivaretas. Viltgjerdet plasseres utenfor vegens sikkerhetssone og helst over nivå for 50-års flom langs vassdrag. Det må sikres adkomst for vedlikehold av gjerdet*" (s.29).

Fylkeskommunen skriver at av hensyn til trafiksikkerhet og dyrevelferd, bør det være tosidig viltgjerde på ny E6. Blir gjerdestrekninger for korte, medfører det bare at man forflytter viltulykkene. Ved planlegging av en faunapassasje er det viktig å få fram betydningen av ulik bredde, høyde og åpenhet. Videre hvilken effekt kombinasjon med andre formål (f.eks. landbruksformål), har på viltets bruk av en passasjene. Flerbrukspassasjer blir generelt benyttet mindre av dyr enn egne faunapassasjer, da særskilt for elg. Disse må bygges med tettere mellomrom for å ha samme effekt som rene faunapassasjer.

Hovedmengden av hjortevilttrekk foregår på strekningen mellom Eide og Ny-Sandbu. Området mellom Ny-Sandbu og Varphaugen bør ha størst prioritet med tanke på faunapassasjer. Det er flest påkjørsler av rådyr, men faunapassasjer må dimensjoneres for elg. Utforming av faunapassasjer er viktigere for elg enn for rådyr, da elgen i langt større grad foretrekker rene faunapassasjer sammenlignet med flerbrukspassasjer.

Kommunedirektøren mener det må være tosidig viltgjerde på strekningen. Det er mye påkjørsler på strekningen i dag, og det er naturlig trekk flere steder. En ser også at det er mer hjort som trekker. Samfunns målet for ny E6 er blant annet en trafiksikker transportåre. Det er også et av effektmålene, vesentlig redusert sårbarhet mot uforutsette hendelser. For å ikke skape nye trafikkfarlige situasjoner med ny E6 må det være viltgjerde på hele strekningen, det er også nødvendig med gode viltpassasjer som legges der trekkvegene er.

## Skog og jakt

Iver Jakop Eide skriver: "det må tas hensyn til atkomstmuligheter for skog og vedhogst øst for ny planlagt E6. Forrige reguleringsplan utarbeidet av Statens vegvesen hadde planlagt undergang under ny E6 nord for Nordre Eide. Dette må videreføres i ny reguleringsplan og av Nye veier. Det må fortsatt være muligheter for å benytte jaktområdet (storviltjakt) øst for planlagt ny E6. Eiendommens vannforsyning må ivaretas tilsvarende dagens".

Kommunedirektøren mener tilkomsten til østsida av ny E6 må sikres både for skogs- og jordbruksmaskiner. Krysningpunktene må dimensjoneres for framtidens maskiner. De må også lokaliseres slik at det ikke blir unødig lang transport av avling og husdyrgjødsel.

Tilgangen til jakt- og turterrenget, som mange nytter, må og bli løst på en tilfredsstillende måte. Det er viktig at krysningpunkt for landbruksmaskiner, faunakryssinger og mindre kryssinger bli lagt på en slik måte at det ikke blir uforholdsmessige avstander før en når jakt- og turterrenget.

## Friluftsliv

Hovedveger binder regioner og landsdeler sammen, men kan lett splitte opp nærmiljøer. En ny E6 vil påvirke mulighetene for opphold, rekreasjon og fysisk aktivitet. Særlig vil strandsona til Lågen bli negativt berørt av ny E6. Ny E6 vil være en barriere, og det er nødvendig med avbøtende tiltak for å opprettholde eller bedre dagens situasjon til friluftsliv for lokalbefolkningen.

Peter Sandbu for grunneierlaget skriver: "Tilgangen til Lågen er bl.a. viktig for lokalmiljøet. Området på oversiden av ny E-6 er mye benyttet som friluftsliv- og turområde for de som bor her. Dersom adkomsten blir vanskeliggjort, vil dette medføre redusert livskvalitet.

Det er også viktig at det ikke blir for lange adkomstveger for boliger ovenfor ny veg og minst mulig forlengelse av driftsveger for jord- og skogbruk.

Det er derfor viktig at det anlegges flere kryssingsmuligheter både for fotgjengere, beitedyr og for kjøretøy herunder landbruksmaskiner.

Det antas å være nødvendig å sette opp gjerde på mesteparten av strekningen p.g.a. barn i boligområder og beitedyr. På et par strekninger vil det også være behov for viltgjerde på grunn av kryssende elg og rådyr. Dette sammen med midtdelene på vegen øker behovet for planfrie kryssinger utenom de rene kjøreover-/undergangene.

Støy, støv og andre nærføringsproblemer er vi som bor langs nåværende E-6 vel kjent med. Vi forutsetter at nødvendige tiltak mot støy fra nyvegen blir gjennomført i samråd med den enkelte grunneier.

Så vidt vi har forstått er traseen i hovedsak fastlagt, men vi ber om at det endelige trasevalget i størst mulig grad tar hensyn til de bolighus som ligger i nærheten av traseen og at dyrka mark blir hensyntatt når både når det gjelder grunn som medgår og oppdeling av areal."

Sel jeger- og fiskeforening

"Gudbrandsdalslågen fra Sjoas utløp til Solheim er en viktig strekning for tradisjonelt friluftsliv, hvor særlig fiske blir utøvd på hele strekningen. Mange tilreisende campingturister kommer til oss fordi Lågen og Ottaelva tilbyr et meget attraktivt fiske.

*For utøvelsen av fiske er tilgjengelighet til området svært viktig. Med valgt E6-trasè blir tilgangen til Lågen nå vanskeliggjort fra mellom Sandbumoen/Sjukeheimen og til nord for Solhjem siden planlagt trasé blir liggende helt inntil elvekanten. Det må derfor i detaljreguleringa legges til rette for underganger slik at ikke hele denne strekningen blir utilgjengelig for fiskere. Dette er svært viktig, også fordi jernbana i dag er en barriere på vestsida av Lågen. Sel JFF bør tas med på råd i prosessen med underganger på riktige steder.*

*Sel JFF har hatt tradisjonelle Fiskesommerarrangementer på jordet til Solhjem der ny veitrase er planlagt (ca. 90 deltakere i 2021). Like nord for Solhjem, ved undergangen, er det en plass hvor en kan sett ut båt. Med valgt trasè blir den nå borte.*

*Som kompenserende tiltak for arealbeslaget ved E6-utbygginga, og redusert tilgang til Lågen for allmennheten, ber Sel JFF om at kommunen aktivt jobber med Nye Veier for å kikke på et kompenserende tiltak ved Sandbuvangen. Her har Sel JFF bygd handikapbrygge for lenge siden. Området kan bli et mer attraktivt friluftsområde for Sels befolkning. Her er det mulig å etablere parkeringsplass med båtutsett. Området kan videreutvikles med benker, grillplass og bryggeløsning. Videre med toalettløsning nordafor huset som ligger på utsida av veien. Sel JFF vil tas med på råd og bidrar gjerne for å få på plass et slikt kompenserende tiltak".*

Hans Roger Solhjem skriver at han ønsker at det tas hensyn til tilgang/adkomst til Lågen når det gjelder friluftsliv. Både for adkomst med båt, men og generell adkomst.

Sjoa, skogområdet øst for ny E6 er et viktig tur- og rekreasjonsområde. Skogsvegen som går opp nord for Sjoa blir brukt som turveg. Ved sanering av Perkolo bru ble det lovet at prosjekt for bygging av ny E6 Sjoa-Otta vil omfatte en kulvert under veien nord for Sjoa mat. Dette er svært viktig for lokalbefolkningen, og for næringsinteressene i området.

Det er en forventning i lokalbefolkningen i Sjoa-området, om at de midlertidige løsningene som ble valgt for å koble sammen gammel og ny E6 på Sjoa, nå blir oppgradert som en del av prosjektet E6 Sjoa-Otta.

Innspillene viser at lokalbefolkningen er opptatt av mulighetene til å utøve friluftsliv også etter at ny E6 kommer. Det er viktig med flere og lett tilgjengelige underganger slik at det er mulig å krysse E6-traseen. Nye Veier planlegger med utgangspunkt i gjeldende reguleringsplaner. Kommunedirektøren mener det er veldig viktig at turvegen som starter der gang- og sykkelvegen går under dagens E6 ved Solhjem, og som er regulert i gjeldende plan sammenhengende til Bredebygden videreføres. Det er i området flere boliger både ved Solhjem og på Sandbumoen. En turveg langs elvekanten muliggjør aktiviteter i og ved elva og den gir mulighet for rundturer. Gang- og sykkelvegen fra Otta og til Sandbumoen er mye brukt og en turveg i tilknytning til denne vil gjøre at folk kan gå en runde. Elvepromenaden som går langs elvekanten ved Otta er blitt en populær og mye brukt turveg.

### **Kommunedirektørens forslag til innstilling:**

Sel kommunestyre vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-9, planprogram for reguleringsplan for E6 Øyer – Otta, strekningen E6 Sjoa – Solhjem og kryss E6-Rv15.

Sel kommunestyre vil presisere følgende som må hensyntas i det videre reguleringsplan arbeidet:

- E6 prosjektet må visualiseres med 3D modeller der veganlegget med sideanlegg vises fra ulike ståsteder og ulike høyder i terrenget.
- Kryss E6 x rv.15 må planlegges og utbygges samtidig med resten av E6 traseen i Sel kommune.
- Nye Veier må utrede og se på muligheten for et kryss ved Sandbumoen.
- Forkjøringsstrekninger må legges til områder hvor konfliktnivået er lavest mulig, og det må tas lokale hensyn ved plassering av disse.
- Det er nødvendig med stedsutvikling på Sjoa.
- Sjoa tettstedet må oppgraderes med tanke på myke trafikanter.
- Det må på plass en matjordplan som en del av massedisponeringsplanen. Planen må inneholde tiltak som fører til arronderingsmessig forbedring av eksisterende dyrkajord i, og nært planområdet.
- Støyskjermer, viltgjerder, vegfelt mm. må på strekninger med dyrkajord må bli utformet slik at arealbeslaget av dyrka- og dyrkbar jord blir minst mulig.
- Det må være tosidig viltgjerde med faunapasasjer på strekningen. Det er mye påkjørsler på strekningen i dag, og det er naturlig trekk flere steder.
- Det er nødvendig med avbøtende tiltak for å opprettholde eller bedre friluftslivet på strekningen Solhjem-Sjoa, bla. nok og riktig plasserte underganger.
- Den regulerte turstien på strekningen Solhjem-Bredebygden må videreføres.
- Det må settes av tilstrekkelig areal i reguleringsplanen til riggområde, mellomlagring, sortering og eventuell behandling av massene, samt eventuelle areal for annen disponering/permanente masselager.

### **Formannskapetets behandling av sak 20/2022 i møte den 15.03.2022:**

#### **Behandling**

Sp v/Pål Ellingsbø fremmet følgende tilleggspunkt:

- Nåværende reguleringsplan E6 Nord-Fron grense-Bredevangen er endret ved krysset på Sjoa den 30.10.2017, som kompensasjon for at Perkolo bru ikke ble bygd. Endringen inneholder blant annet en ny planfri kryssing av E6 for enkel tilgang til området på østsiden av ny E6 trase. Dette må også ivaretas i ny plan.
- I tråd med Statsforvalterens tilbakemelding, bør det utarbeides en sammenhengende reguleringsplan for området helt frem til krysset mellom Rv15 og E6 ved Otta.

Kommunedirektørens forslag til vedtak med tilleggspunkt fra Sp ble enstemmig vedtatt.

## Vedtak

Sel kommunestyre vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-9, planprogram for reguleringsplan for E6 Øyer – Otta, strekningen E6 Sjoa – Solhjem og kryss E6-Rv15.

Sel kommunestyre vil presisere følgende som må hensyntas i det videre reguleringsplan arbeidet:

- E6 prosjektet må visualiseres med 3D modeller der veganlegget med sideanlegg vises fra ulike ståsteder og ulike høyder i terrenget.
- Kryss E6 x rv.15 må planlegges og utbygges samtidig med resten av E6 traseen i Sel kommune.
- Nye Veier må utrede og se på muligheten for et kryss ved Sandbumoen.
- Forkjøringsstrekninger må legges til områder hvor konfliktnivået er lavest mulig, og det må tas lokale hensyn ved plassering av disse.
- Det er nødvendig med stedsutvikling på Sjoa.
- Sjoa tettstedet må oppgraderes med tanke på myke trafikanter.
- Det må på plass en matjordplan som en del av massedisponeringsplanen. Planen må inneholde tiltak som fører til arronderingsmessig forbedring av eksisterende dyrkajord i, og nært planområdet.
- Støyskjermer, viltgjerder, vegfelt mm. må på strekninger med dyrkajord må bli utformet slik at arealbeslaget av dyrka- og dyrkbar jord blir minst mulig.
- Det må være tosidig viltgjerde med faunapasasjer på strekningen. Det er mye påkjørsler på strekningen i dag, og det er naturlig trekk flere steder.
- Det er nødvendig med avbøtende tiltak for å opprettholde eller bedre friluftslivet på strekningen Solhjem-Sjoa, bla. nok og riktig plasserte underganger.
- Den regulerte turstien på strekningen Solhjem-Bredebygden må videreføres.
- Det må settes av tilstrekkelig areal i reguleringsplanen til riggområde, mellomlagring, sortering og eventuell behandling av massene, samt eventuelle areal for annen disponering/permanente masselager.
- Nåværende reguleringsplan E6 Nord-Fron grense-Bredevangen er endret ved krysset på Sjoa den 30.10.2017, som kompensasjon for at Perkolo bru ikke ble bygd. Endringen inneholder blant annet en ny planfri kryssing av E6 for enkel tilgang til området på østsiden av ny E6 trase. Dette må også ivaretas i ny plan.
- I tråd med Statsforvalterens tilbakemelding, bør det utarbeides en sammenhengende reguleringsplan for området helt frem til krysset mellom Rv15 og E6 ved Otta.

### **Kommunestyrets behandling av sak 16/2022 i møte den 21.03.2022:**

#### **Behandling**

Sp v/Pål Ellingsbø fremmet følgende forslag:

*Siste strekpunkt:*

- *I tråd med Statsforvalterens tilbakemelding, bør det utarbeides en sammenhengende reguleringsplan for området frem til krysset mellom Rv15 og E6 ved Otta*

*Dette strekpunktet strykes.*

Formannskapetets innstilling med forslag fra Sp ble enstemmig vedtatt.



## Vedtak

Sel kommunestyre vedtar med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-9, planprogram for reguleringsplan for E6 Øyer – Otta, strekningen E6 Sjoa – Solhjem og kryss E6-Rv15.

Sel kommunestyre vil presisere følgende som må hensyntas i det videre reguleringsplan arbeidet:

- E6 prosjektet må visualiseres med 3D modeller der veganlegget med sideanlegg vises fra ulike ståsteder og ulike høyder i terrenget.
- Kryss E6 x rv.15 må planlegges og utbygges samtidig med resten av E6 traseen i Sel kommune.
- Nye Veier må utrede og se på muligheten for et kryss ved Sandbumoen.
- Forkjøringsstrekninger må legges til områder hvor konfliktnivået er lavest mulig, og det må tas lokale hensyn ved plassering av disse.
- Det er nødvendig med stedsutvikling på Sjoa.
- Sjoa tettstedet må oppgraderes med tanke på myke trafikanter.
- Det må på plass en matjordplan som en del av massedisponeringsplanen. Planen må inneholde tiltak som fører til arronderingsmessig forbedring av eksisterende dyrkajord i, og nært planområdet.
- Støyskjermer, viltgjerder, vegfelt mm. må på strekninger med dyrkajord må bli utformet slik at arealbeslaget av dyrka- og dyrkbar jord blir minst mulig.
- Det må være tosidig viltgjerde med faunapasasjer på strekningen. Det er mye påkjørsler på strekningen i dag, og det er naturlig trekk flere steder.
- Det er nødvendig med avbøtende tiltak for å opprettholde eller bedre friluftslivet på strekningen Solhjem-Sjoa, bla. nok og riktig plasserte underganger.
- Den regulerte turstien på strekningen Solhjem-Bredebygden må videreføres.
- Det må settes av tilstrekkelig areal i reguleringsplanen til riggområde, mellomlagring, sortering og eventuell behandling av massene, samt eventuelle areal for annen disponering/permanente masselager.
- Nåværende reguleringsplan E6 Nord-Fron grense-Bredevangen er endret ved krysset på Sjoa den 30.10.2017, som kompensasjon for at Perkolo bru ikke ble bygd. Endringen inneholder blant annet en ny planfri kryssing av E6 for enkel tilgang til området på østsiden av ny E6 trase. Dette må også ivaretas i ny plan.