



Fagnotat anleggsgjennomføring E6 Sjoa - Bredevangen

NV34E6ØO-VEI-NOT-1207

Notatet beskriver problemstillinger, rammebetingelser og forutsetninger for anleggsgjennomføring.

Oppdragsnr:	629042-02
Oppdragsnavn:	Reguleringsplan E6 Øyer - Otta
Dokument nr.:	NV34E6ØO-VEI-NOT-1207
Filnavn	NV34E6ØO-VEI-NOT-1207 Fagnotat anleggsgjennomføring E6 Sjoa - Bredevangen.docx

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	06.02.2026	Høringsutgave	TØV	DAT	OSB

Forord

E6 mellom Sjoa og Otta i Sel kommune er en del av hovedveiforbindelsen mellom Oslo til Trondheim. Nye Veier AS har ansvar for planlegging, bygging og drift av veistrekningen.



Figur 1-1 Oversiktskart over strekningen med varslingsgrense.

På vegne av Nye Veier AS har Plan AAV ANS planlagt og utredet ny veitrasé og nødvendig kompletterende tiltak for ny E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og krysset E6 x rv.15. Vurderingene og foreslåtte oppfølgingspunkter er en del av planarbeidet og inngår som grunnlag for detaljreguleringen av ny E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og krysset E6 x rv.15.

Prosjektleder plan for Nye Veier er Stian Blindheim. En rådgivergruppe med Asplan Viak AS og Dr. Ing. A. Aas-Jakobsen AS som hovedkonsulenter har utført arbeidet for Nye Veier. Ola S. Brandvold fra Asplan Viak er oppdragsleder for rådgivergruppen.

Notatet er utarbeidet av Torgeir Øvstebø.

Innhold

1	Sammendrag	5
2	Innledning	5
3	Bakgrunn for notatet.....	5
4	Kunnskapsgrunnlaget	5
5	Krav og rammebetingelser	5
5.1	E6.....	5
5.2	Lokalveier	6
5.3	Kryss E6/Rv15	6
5.4	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	6
5.5	Teknisk infrastruktur	6
5.6	Miljøfag	6
5.7	Anleggsområdet.....	10
5.8	Masselager	11
5.9	Massehåndtering	11
6	Anleggsgjennomføring og faseplaner	12
6.1	Sjoa – Norde Eide.....	12
6.2	Nordre Eide – Ny-Sandbu	13
6.3	Myrvang – Bredevangen	14
6.4	Sel sjukeheim - Solhjem	26
6.5	Kryss E6/Rv 15	28

1 Sammendrag

E6 Sjoa – Bredevangen utbygges med ny E6. I Otta utbedres kryss E6/Rv 15. Ny E6 bygges i ny trase på store deler av strekningen. På enkelte strekninger blir dagens trase uvidet; noe som medfører omlegging av trafikk i perioder for E6 og lokaltrafikk.

2 Innledning

Hensikten med notatet er å beskrive rammebetingelser, forutsetninger og gjeldende krav som legger føringer for valg av løsninger ved anleggsgjennomføring i prosjektet.

3 Bakgrunn for notatet

Ved utarbeidelse av teknisk plan som grunnlag for reguleringsplan E6 Sjoa – Bredevangen utarbeides det fagrapporter for alle relevante fag. Fagrapportene beskriver prosjektforutsetningene som benyttes i arbeidet med reguleringsplanen.

Dette notatet samler rammebetingelser og forutsetninger som er lagt til grunn for anleggsgjennomføring på strekningen E6 Sjoa - Bredevangen. Regelverk som anses relevant for prosjektet beskrives.

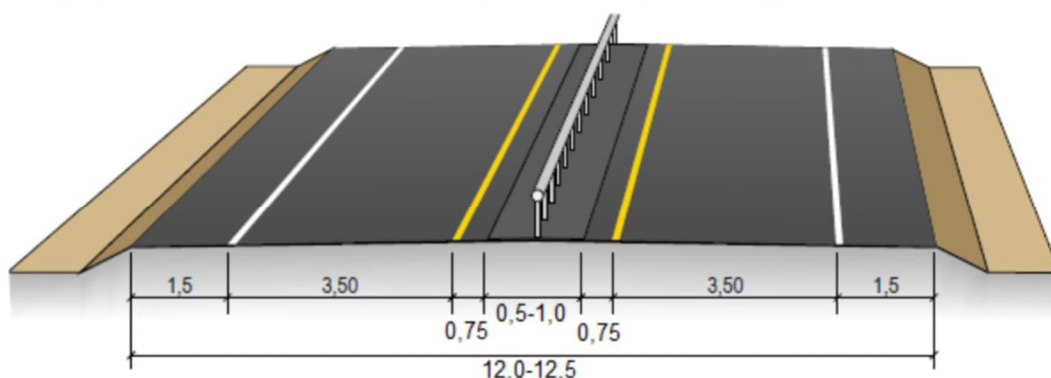
4 Kunnskapsgrunnlaget

Ulike veiliner er vurdert i løsningsutviklingsfasen. Dette fagnotatet er basert på alternativ 1C og 1I.

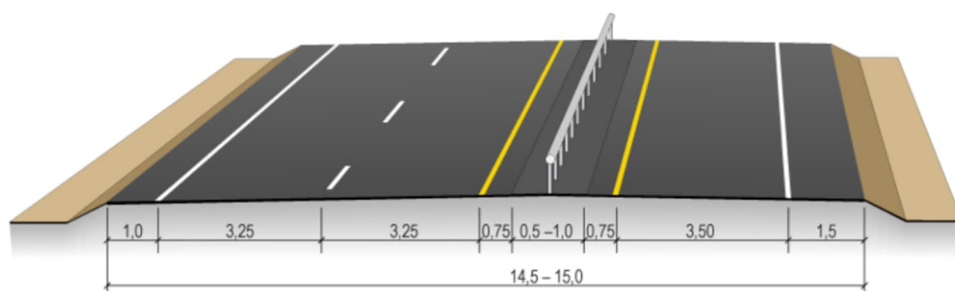
5 Krav og rammebetingelser

5.1 E6

E6 bygges som H2 – vei med normalprofil vist i figur 5.1a og 5.1.b.



Figur 5.1.a Normalprofil H2.



Figur 5.1b Normalprofil H2 med forbikjøringsfelt i en retning.

5.2 Lokalveier

Lokalveier bygges i vegklasse Hø1, Hø2 og L2

5.3 Kryss E6/Rv15

Kryss E6/Rv 15 utføres som en rundkjøring med $D = 45$ m for ytre sirkel

5.4 Trafikkavvikling i anleggsperioden

E6 og lokalveier skal være åpen for trafikkavvikling i hele anleggsperioden. I perioder kan det forekomme korte stengninger, midlertidige veiomlegginger, innsnevring til ett kjørefelt på kortere strekninger ol. ved veiomlegginger, spesielle arbeider, sprengning ol.

Det skal tas hensyn til gående og syklende i hele anleggsfasen. Bussholdeplasser på E6 og lokalveier samt tilhørende gangsystemer for adkomst til holdeplasser skal opprettholdes.

5.5 Teknisk infrastruktur

Midlertidig omlegging av VA-ledninger og kabler vil gjøres av entreprenør, i dialog med aktuelle nett- og anleggseiere. Omleggingen skal sikre kontinuerlig forsyning av vann, avløp, strøm og tele/data under byggeperioden.

5.6 Miljøfag

5.6.1 Naturmangfold

Det er svært viktig å opptre arealminimerende i anleggsfasen, og anleggsfasen må følges opp av fagpersoner med kompetanse på naturmangfold. Dette gjelder i særdeleshet elfenbenslavlokalitetene, men for øvrig også lokaliteter med svært stor verdi.

Skadereduserende tiltak i anleggsperioden er omtalt i Ytre miljøplanen.

Anleggsfasen må følges opp av fagpersoner med kompetanse på naturmangfold slik at naturtypelokaliteter blir berørt så lite som mulig og at elfenbenslav sikres med gjerder.

- Berørte blokker med elfenbenslav må vurderes å flyttes.
- Etablering av viltgjerde: Lokaliseringen ved Nordre Eide ligger tett på en forekomst av elfenbenslav. Det vil i forbindelse med optimaliseringsfasen, bli sett på muligheten for å flytte kulverten noe slik at lavforekomstene, om mulig, kan skånes.
- Inngrepsgrensene mot naturtypelokaliteter må markeres med sperregjerder.
- Generelt bør anleggs- og riggområder i størst mulig grad legges til arealer som allerede er sterkt påvirket av menneskelig aktivitet, framfor intakt natur.
- Eventuelle forekomster av store gamle trær (omkrets større enn 1,5 m), og trær med synlige hulrom må forsøkes bevares. Ved behov for å felle store gamle eller hule løvtrær bør stammene bevares, og plasseres i omkringliggende terreng for naturlig nedbrytning i så store tredeler som mulig.
- Det må gjennomføres kartlegging av fremmede arter og det bør utarbeides en tiltaksplan for fjerning av fremmede arter i forkant av anleggsstart.
- Etter utbygging må berørte naturtypelokaliteter re-kartlegges for avgrensning og verdi.

Generelle tiltak

I gjennomføringen av E6-utbygging vil de viktigste tiltak for å redusere skader og risiko for skade på naturmangfold være:

- Redusere omfanget av areal som beslaglegges i traseen.
- Unngå de mest verdifulle områdene som rødlistede naturtypelokaliteter og naturtyper med sentral økosystemfunksjon.
- Unngå nedbygging eller indirekte negativ påvirkning på forekomster av rødlistede arter. Dette gjelder særlig den prioriterte arten elfenbenslav, andre sterkt trua arter, sårbare arter og nær trua arter.

5.6.2 Landskapsbilde

Anleggsarbeidene skal utføres på en slik måte at de ikke skader landskapsbildet mer enn det som følger av etablering av veien. Sår i terrenget skal utbedres.

5.6.3 Friluft, by- og bygdeliv

Anleggsarbeidene skal utføres slik at de er til minst mulig sjenanse for friluftsliv, by- og bygdeliv mens de pågår.

- Gode ferdselsforbindelser i anleggsgjennomføring.
- Sikring av området som man ikke skal ha ferdsel i.
- Begrense ulempene for nærmiljøet, spesielt ift. støy- og støvende arbeid.
- God informasjonsflyt og tilgjengelig kontaktpersoner.

5.6.4 Kulturmiljø

I dette prosjektet vil det bli utarbeidet en *miljøoppfølgingsplan* for anleggsfasen som skal vedlegges planforslaget. Kulturminner og kulturmiljø er et eget tema i miljøoppfølgingsplanen.

Det vil være viktig å sikre kulturminnelokaliteter som skal bevares og bygninger som skal flyttes i samråd med Innlandet fylkeskommune i anleggsgjennomføringen.

Risikovurdering og sikring av kulturminneverdier i byggetiden vil være et viktig tiltak for å redusere uforutsette konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø. Det bør etableres en faggruppe sammensatt av ulike fagfelt, der også kulturminnekompetanse inngår, som følger byggearbeidene. Dette kan gjøres i form av møter med byggeledelse og entreprenør. Slike møter i byggetiden kan samkjøres med landskapstema og naturmiljø.

For å unngå skade på automatisk fredete kulturminner (hulveier) og nyere tids kulturminner som ligger i hensynssoner, må disse sikres midlertidig med sperring/anleggsgjerde i anleggsfasen. Sikringstiltakene må utføres i samråd med Innlandet fylkeskommune.

Rigg og plassering av masselager må legges godt i terrenget med god landskapstilpasning. Rigg/masselager skal tildekkes med stedegne masser i permanent situasjon eller tilrettelegges for landbruk (jordbruk/skogbruk). Det er viktig at masselager lukkes etter deponering, og terrenget/vegetasjonen tilbakeføres.

Bygninger som er vurdert verneverdige, flyttes til egnet sted/tomt. Fortrinnsvis i samme tun eller nærområdet dersom dette er mulig. Metode for flytting av verneverdige bygninger og ny plassering skal gjøres i samråd med Innlandet fylkeskommune som kulturmiljømyndighet.

Det vil være viktig å sikre kulturminnelokaliteter som skal bevares og bygninger som skal flyttes i samråd med Innlandet fylkeskommune i anleggsgjennomføringen.

5.6.5 Vannmiljø og naturmangfold i vann

De viktigste punktene for avbøtende tiltak for vannmiljø og naturmangfold i vann ved anleggsgjennomføring, er oppsummert under:

Følgende avbøtende tiltak bør etableres før anleggsstart i aktuelt område. Alle avbøtende tiltak må prosjekteres og dimensjoneres før anleggsstart:

- Avskjærende grøfter for terrengvann fra oppstrøms område må etableres, slik at ikke terrengvann renner inn i anleggsområde.
- Etablering av kulvert for bekkekryssing slik at ikke anleggsvann renner rett ned i bekken.
- Arbeidet med utfylling i Lågen like nedstrøms Sel sjukeheim, bør skje i måneder med lav vannføring i elva og utenom gyteperioder for fisk. Tiltak som hindrer spredning av partikler til vannforekomstene nedstrøms mens utfyllingen pågår, bør vurderes. Aktuelle søknader for utfylling i Lågen: Vannressursloven (påvirkning av kantsone og hydrologisk påvirkning av Lågen), dumpe-mudresøknad (etter Forurensningsforskriften) og søknad om fysiske tiltak i vassdrag.
- Etablere rigg- og anleggsområder i områder som påvirker nedstrøms vannresipient i minst mulig grad – dvs ikke nær kryssingspunkter for bekker eller nær Lågen. Etablere avbøtende tiltak der det er fare for avrenning til resipient.

- Ved gravearbeider nær vannresipienter: etablere rensetiltak som sedimentasjonsdammer eller filtergrøfter. Containerbaserte sedimentasjonstanker kan være aktuelle. Der hvor det er sandholdig grunn og gode muligheter for infiltrasjon, kan det etableres infiltrasjonsgrøfter for filtrering av sedimenter. NB! Det må gjennomføres en grunnundersøkelse og infiltrasjonstest før etablering av tiltakene.
- Ved sprengningsarbeider nær vannresipienter: Sprengningsarbeider må ikke gjennomføres samtidig med betongarbeider. Dette kan føre til høy pH i avrenningsvannet (betongavrenning) og fare for at sprengstoffavrenning (ammonium) kan gå over til ammoniakk, som er akutt giftig for fisk. Det kan være behov for pH-justerende tiltak og sedimentasjonsløsninger for å hindre avrenning av skarpkantede partikler.
- Drikkevannsforsyninger bør prøvetas før, under og etter anleggsperioden, og etter at veien er tatt i bruk. Det er viktig at planen har rutiner for oppbevaring, lagring og distribusjon av drivstoff og andre petroleumsprodukter, og at det er sikre rutiner for fylling av drivstoff på anleggsmaskiner i områder med vannforsyninger.

5.6.6 Naturressurser

Det er lagt til grunn at landbruksdrift og matjord skal tas godt vare på i gjennomføringen av prosjektet. Dette er nærmere beskrevet i egen matjordplan. Særlige aktuelle tiltak som krever planlegging og oppmerksomhet under gjennomføringen omfatter:

- Sikring av tilgang til åker og beitearealer gjennom prosjektperioden.
- Oppgraving, mellomlagring og tilbakelegging av matjord fra åker og innmarksbeite som blir midlertidig omdisponert. Mellomlagring må skje på samme landbrukseiendom som jorda hører til. Alternativt må ugras- og planteskadegjørere vurderes, og søkes tillatelse fra Mattilsynet til flytting av jord mellom eiendommer.
- Gjennomføring av nydyrking av åkerjord inkludert flytting av matjord fra arealer med matjord som blir varig omdisponert.

Adkomst til jordbruksarealer må så langt det er mulig sikres gjennom hele anleggsperioden.

Utmarksressurser:

- Adkomst til elv og beiteterrang utgjør en vesentlig del av mulighetene for å utnytte utmarksressursene. Adkomst i driftsfasen er sikret gjennom tiltaket, men det vil også være nødvendig å sikre adkomst i anleggsperioden.

Vannressurser:

- Sikre eller erstatte drikkevannskilder (brønner) mot forurensning fra anlegg og ferdig vei. Brønnene skal også sikres slik at nyttbar vannmengde til benyttelse ikke reduseres under eller etter anleggsperioden.

5.6.7 Støy og støv i anleggsfasen

Støvforskriften T-1442 gjelder for anleggsvirksomheten.

Det skal gjøres tiltak; salting, vanning ol, for å redusere støvplager i anleggsfasen.

5.7 Anleggsområdet



Anleggsområdet for prosjektet E6 Sjoa – Bredevangen har start i Sjoa og ender på Bredevangen; ca 4 km sør for Otta. Strekningen Sjoa – Bredevangen er ca 7,1 km lang. I tillegg er utbedring av rundkjøring E6/Rv15 en del av prosjektet og inngår i anleggsområdet.

Anleggsområdet er lokalisert på østsiden av dagens E6 på strekningen Sjoa til Sandbumoen. Mellom Sandbumoen og Sel Sjukeheim vil det være arbeider på begge sider av dagens E6.

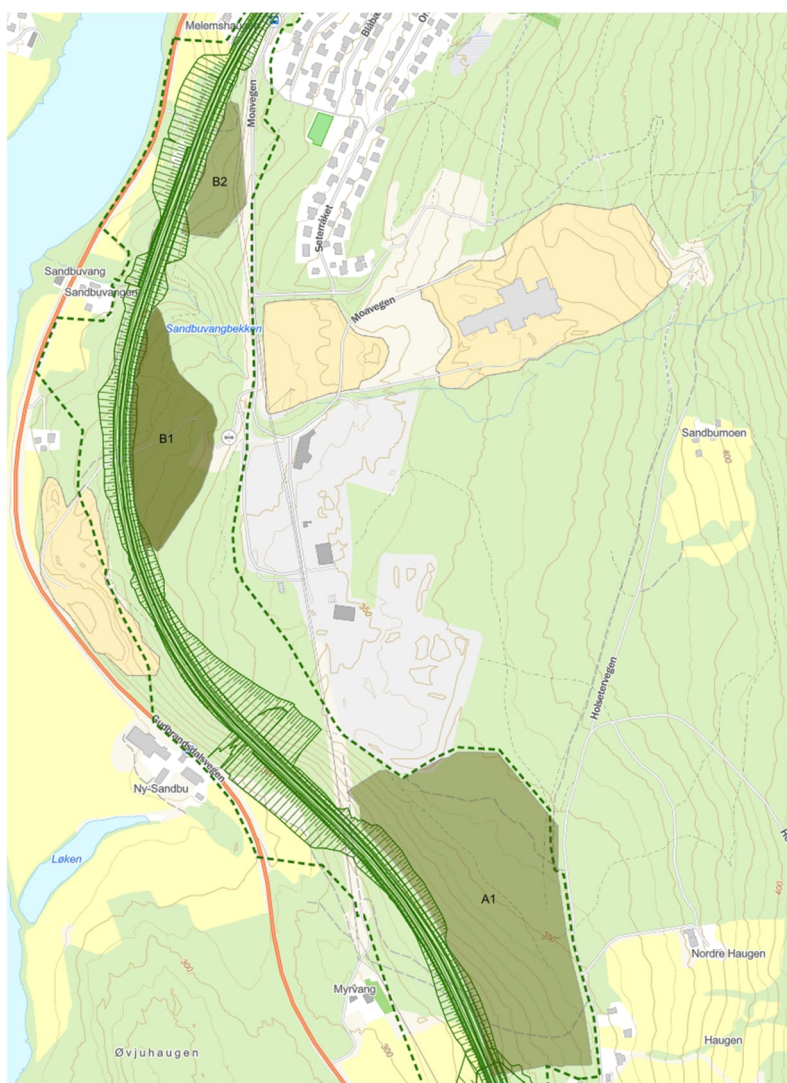
Adkomster til anleggsområdet foregår fra dagens E6. Det er flere adkomster til anleggsområdet fra E6 som i dag benyttes til eiendommer/boliger eller til driftsveier for jordbruk/skogbruk.

Ny E6 vil bygges i ny veitrase. Det bygges 4 planskilte kryssinger på strekningen, hvorav 2 som driftsvei/skogbruk og 2 for lokalveier.

Generelle anleggsgrenser er vist i figurer og modell.

Figur 5.6 Oversikt over anleggsområdene Sjoa-Solhjem og rundkjøring E6/Rv15 i Otta. Anleggsgrense er vist for alternativ 1C (svart) og for alternativ 1I (grønn).

5.8 Masselager



Det er regulert 3 områder for masselager. Det er flere muligheter for adkomst til masselager; både gjennom linja for nytt tiltak og fra dagens massetak langs E6. Adkomster til anleggsområdet er vist i figur 6.2.1 og figur 6.2.2

Figur 5.7 Oversikt masselager.

5.9 Massehåndtering

Tiltaket vil medføre et masseoverskudd. Det henvises til NV34E6ØO-VEI-NOT-1203 Overordnet plan for håndtering av masser E6 Sjoa Bredevangen.

Overskuddsmasser fra parsellen vil benyttes til terrengarronding, jordforbedring og nydyrkingsarealer, og det vil være behov for midlertidig lagring av matjord og vegetasjonsmasser langs veianlegget. Vegetasjonsmassene vil bli mellomlagret i egne ranker som senere vil bli brukt til kledning av fylling og skjæringsskråninger, mens matjorden mellomlagres i ranker og behandles etter egne krav og regelverk, jf. matjordplanen som er utarbeidet for prosjektet. Masser infisert med fremmede arter vil lagres i egne, avsatte områder, og håndteres iht. særskilte prosedyrer.

6 Anleggsgjennomføring og faseplaner

6.1 Sjoa – Norde Eide



Ny E6 bygges i ny trase på østsiden av dagens E6. Dagens E6 skal være åpen for trafikkavvikling i hele anleggsperioden.

Kortere stengning på E6 kan forekomme ved spesielle arbeider som sprengning, kryssing av E6 med stikkrenner/vanngjennomløp ol. Enkelte arbeider medfører at dagens E6 må benyttes som anleggsområde. Dette medfører at E6 i perioder kan ha ett kjørefelt med trafikkdirigering/trafikklys. Dette kan kun forekomme i perioder av året med lite trafikk og etter avtale med Statens Vegvesen.

Det er muligheter for å etablere adkomst mellom anleggsområdet og E6 flere steder. Dette utføres ved å etablere en kryssløsning; av/på kjøring, T-kryss eller rundkjøring. Valg av kryssløsning må vurderes iht trafiksikkerhet og trafikkavvikling.

Mellomlagring og håndtering av masser gjøres innenfor midlertidig bygge- og anleggsområde. Massetransport foregår i hovedsak gjennom veglinja for tiltaket, med adkomst til E6 i etablerte kryss.

Riggområder innenfor anleggsgrensene. Det er vurdert at det er tilstrekkelig tilgjengelige arealer til lager og kontorer med effektiv tilknytning til offentlig veinett.

På strekningen lages en bergskjæring mot øst, noe som gir en begrensning av bruken for riggarealer. Langs toppen av bergskjæring vil det bli viltgjerd og en enkel driftsveg for vedlikehold ol.

Figur 6.2.1 Oversikt anleggsområdet Sjoa – Eide. Rød pil viser mulige adkomster mellom anleggsområdet og E6.

Innenfor anleggsområdet skal det være parkering for anleggsmaskiner og vaskeplass med tiltak for oppsamling av olje, ol. Drikkevannsforsyninger bør prøvetas før, under og etter anleggsperioden, og etter at veien er tatt i bruk. Det er viktig at planen har rutiner for oppbevaring, lagring og distribusjon av drivstoff og andre petroleumsprodukter, og at det er sikre rutiner for fylling av drivstoff på anleggsmaskiner i områder med vannforsyninger.

Ved transport av masser på offentlige veier skal tiltak gjøres for å hindre søling av masser på offentlige veier/arealer.

Anleggsområdet skal gjerdes inn for å hindre folk i å komme inn på eller krysse gjennom anleggsområdet. Busstopp og adkomst til busstopp langs E6 skal opprettholdes. Spesielt skal det tas hensyn til gående og syklende.

6.2 Nordre Eide – Ny-Sandbu

Ny E6 bygges i ny trase på østsiden av dagens E6. Dagens E6 skal være åpen for trafikkavvikling i hele anleggsperioden.



Kortere stengning på E6 kan forekomme ved spesielle arbeider som sprengning, kryssing av E6 med stikkrenner/vanngjennomløp ol. Enkelte arbeider medfører at dagens E6 må benyttes som anleggsområde. Dette medfører at E6 i perioder kan ha ett kjørefelt med trafikkdirigering/trafikklys. Dette kan kun forekomme i perioder av året med lite trafikk og etter avtale med Statens Vegvesen.

Det er muligheter for å etablere adkomst mellom anleggsområdet og E6 flere steder. Dette utføres ved å etablere en kryssløsning; av/på kjøring, T-kryss eller rundkjøring. Valg av kryssløsning må vurderes iht trafiksikkerhet og trafikkavvikling.

Massetransport foregår i hovedsak gjennom veglinja for tiltaket, med mulig adkomst til E6 i etablerte kryss. Masselager grenser mot veglinjen på strekningen.

Riggområder etableres innenfor anleggsgrensene. Det er vurdert at det er tilstrekkelig tilgjengelige arealer til lager og kontorer med effektiv tilknytning til offentlig veinett. På deler av strekningen lages en bergskjæring mot øst, noe som gir en begrensning av bruken for riggarealer.

Beboere benytter lokavei koblet til E6 i kryss. Denne adkomst til E6 skal ivaretas for beboere i hele anleggsperioden. Ny lokalvei ved Varphaugen må bygges før dagens lokalvei blir brutt.

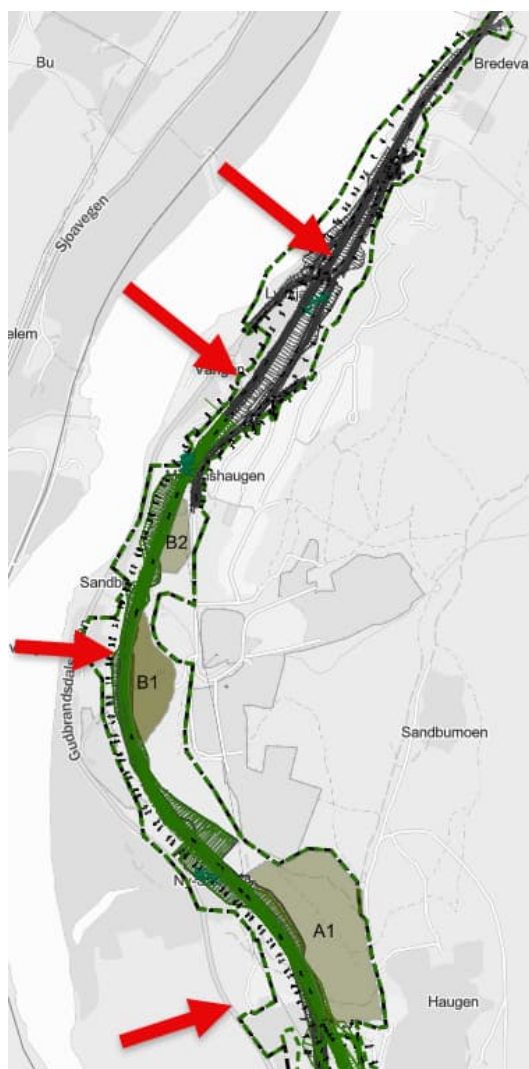
Figur 6.2.2 Oversikt anleggsområdet Eide – Ny-Sandbu Rød pil viser mulige adkomster mellom anleggsområdet og E6. Kun vist alternativ 11.

Anleggsområdet skal gjerdes inn for å hindre folk i å komme inn på eller krysse gjennom anleggsområdet. Busstopp og adkomst til busstopp langs E6 skal opprettholdes. Spesielt skal det tas hensyn til gående og syklende.

Innenfor anleggsområdet skal det være parkering for anleggsmaskiner og vaskeplass med tiltak for oppsamling av olje, ol. Ved transport av masser på offentlige veier skal tiltak gjøres for å hindre søling av masser på offentlige veier/arealer.

6.3 Myrvang – Bredevangen

Ny E6 bygges i ny trase på østsiden av dagens E6 på strekningen Myrvang til Sandbumoen. Mellom Sandbumoen og Sel Sjukeheim vil det være arbeider på begge sider av dagens E6. Ny E6 kobles til dagens E6 ved Sel Sjukeheim. Dagens E6 skal være åpen for trafikkavvikling i hele anleggsperioden.



Ved Sandbumoen vil det være midlertidig omlegging av trafikk i flere faser.

Kortere stengning på E6 kan forekomme ved spesielle arbeider som sprengning, kryssing av E6 med stikkrenner/vanngjennomløp ol. Enkelte arbeider medfører at et kjørefelt på kortere strekninger på dagens E6 må benyttes som anleggsområde. Dette medfører at E6 i perioder kan ha ett kjørefelt med trafikkdirigering/trafikklys. Dette vil forekomme i perioder av året med lite trafikk og etter avtale med Statens Vegvesen.

Det er muligheter for å etablere adkomst mellom anleggsområdet og E6 flere steder. Dette utføres ved å etablere en kryssløsning; av/på kjøring, T-kryss eller rundkjøring. Valg av kryssløsning må vurderes iht trafiksikkerhet og trafikkavvikling.

Beboere benytter lokavei koblet til E6 i kryss. Denne adkomst til E6 skal ivaretas for beboere i hele anleggsperioden. Ny lokalvei ved Sandbumoen må bygges før dagens lokalvei blir brutt.

Figur 6.2.3 Oversikt anleggsområdet Myrvang - Bredevangen. Rød pil viser mulige adkomster mellom anleggsområdet og E6.

Anleggsområdet skal gjerdes inn for å hindre folk i å komme inn på eller krysse gjennom anleggsområdet. Busstopp langs E6 og lokalvei skal opprettholdes. Spesielt skal det tas hensyn til gående og syklende.

Innenfor anleggsområdet skal det være parkering for anleggsmaskiner og vaskeplass med tiltak for oppsamling av olje, ol. Ved transport av masser på offentlige veier skal tiltak gjøres for å hindre søling av masser på offentlige veier/arealer.



Det er planlagt et område for plassering av boligrigg med overnatting. Området er vist på figur 6.2.4

Adkomst fra E6 er vist. Ekkssiterende VA-ledning ligger i bakkant av området.

For bygging av ny E6 på strekningen Vangen – Sandbumoen og kobling til dagens E6 i nord er det laget faseplaner for arbeidene, se neste kapittel.

Figur 6.2.4. Området for boligrigg med overnatting

6.3.1 Faseplaner for Vangen – Bredevangen

Faseplaner er vist (i A3) i det etterfølgende.

Bredevangen - Moavegen:

Fase 0 – Dagens situasjon

Fase 1

Fase 2

Fase 3

Fase 4 – Ferdig situasjon

Avkjøring ved Sel sykehjem

Fase 0 – Dagens situasjon

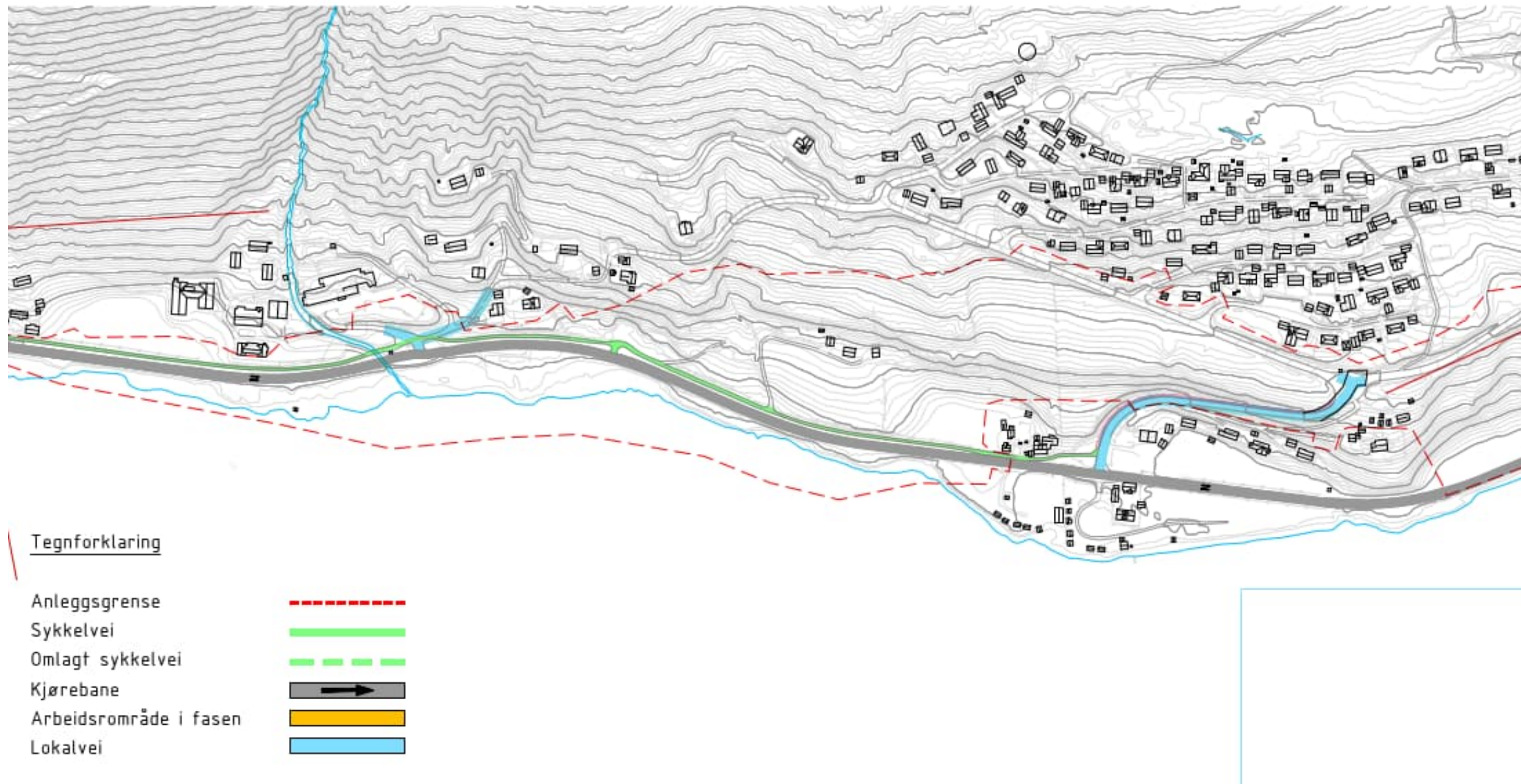
Fase 1

Fase 2

Fase 3

Fase 4 – Ferdig situasjon

E6 Øyer - Otta
 Bredevangen - Moavegen
 Fase 0 - Dagens situasjon



Figur 6.3.1 Oversikt anleggsområdet Sandbumoen. Dagens situasjon

E6 Øyer - Otta
Bredevangen – Moavegen
Fase 1

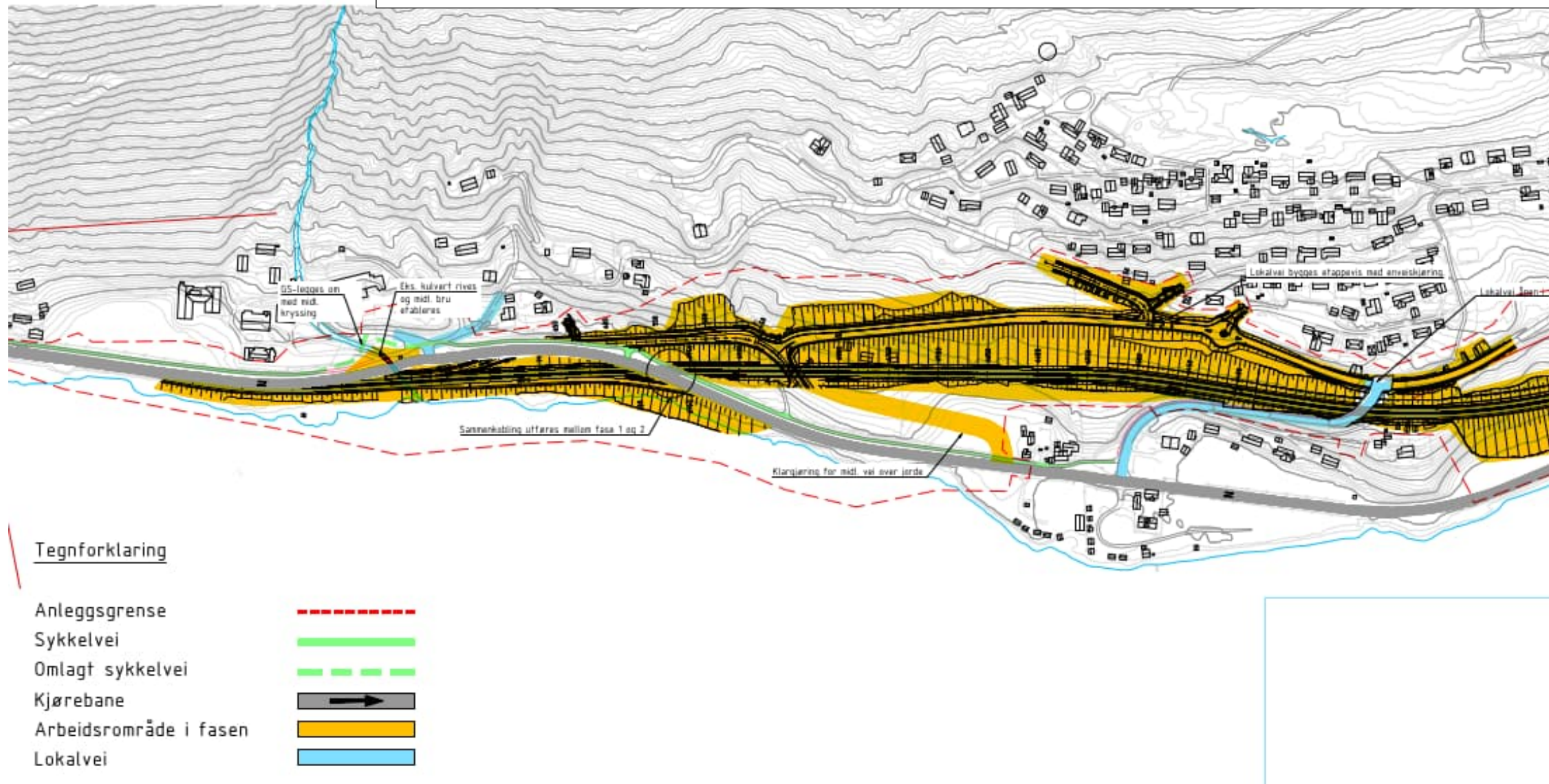
Fasebeskrivelse

I fase 1 vil trafikken fortsatt gå på dagens E6 og lokalveier, hovedsakelig Moavegen og Vangsvegen. Siden Moavegen går gjennom anleggsområdet, må det settes inn tiltak for å unngå konflikt mellom anleggstrafikk og lokaltrafikk. Det er et krav at gang- og sykkelveier samt busstopp holdes åpne i hele anleggsperioden.

I denne fasen bygges den nye E6 fra sør og fram til tilkoblingen med dagens E6 i nord. Samtidig bygges nye lokalveier på oversiden av E6. Ved Sel sykehjem rives deler av eksisterende kulvert og det etableres en midlertidig bru for omlegging av E6 i neste fase. GS-vegen legges om på oversiden av midlertidig bru.

For å legge til rette for rampen til krysset på Sandbumoen etableres fylling i Lågen. Prinsippskisse av plastring er i fagnotatet *NV34E6ØO-VAA-NOT-1203 Hydrologi Sjoa-Bredevangen*.

Videre skal ledningsnett (OVA) i lokalveien utbedres i denne fasen. Når tilpasninger og endringer i Moavegen og Vangsvegen utføres, vil det medføre kortere perioder med stenging eller innsnevring til ett kjørefelt med trafikkdirigering eller lysregulering.



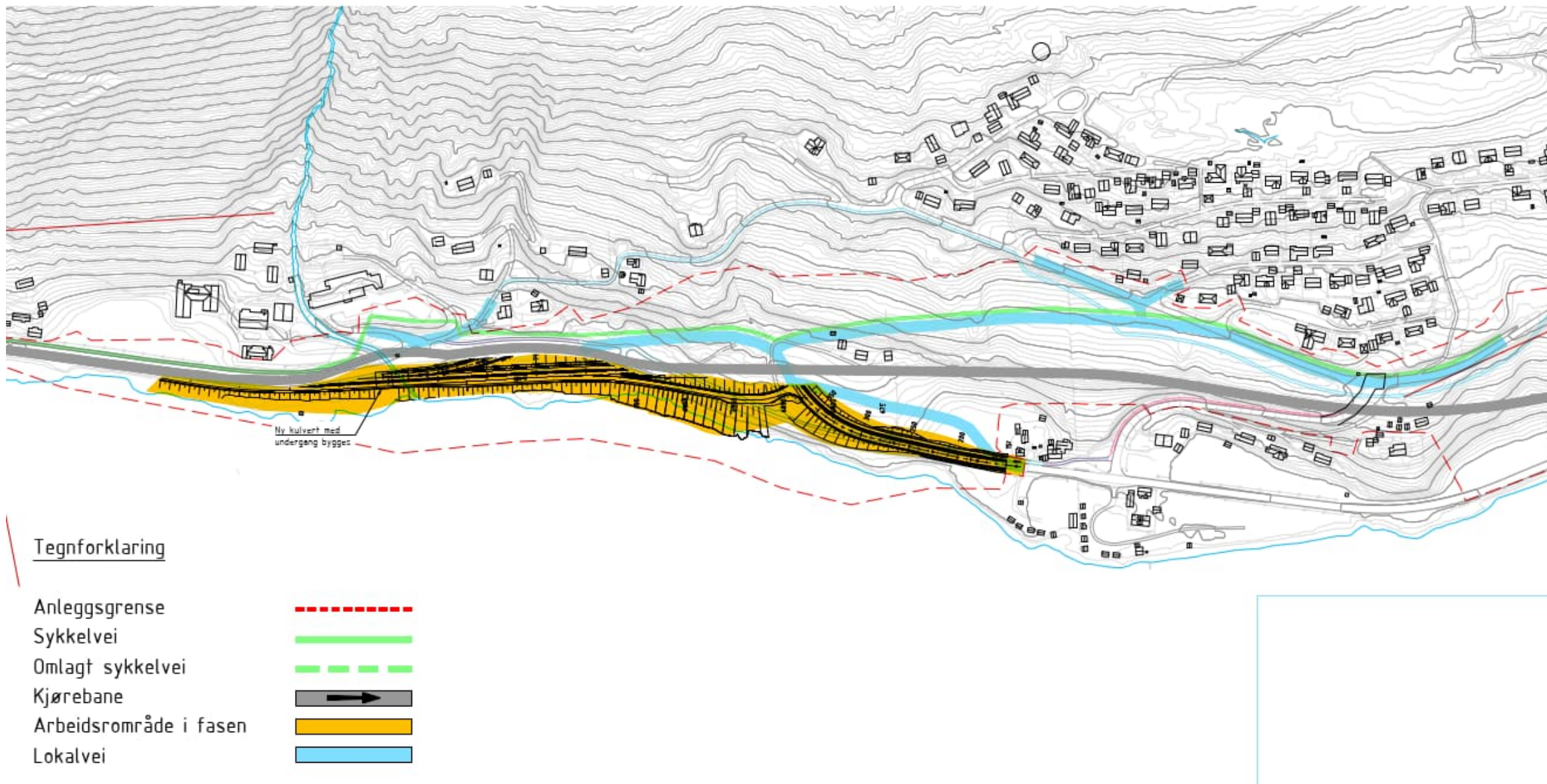
Figur 6.3.2 Oversikt anleggsområdet Sandumoen. Fase 1.

E6 Øyer - Otta
Bredevangen - Moavegen
Fase 2

Fasebeskrivelse:

I fase 2 er trafikken på E6 flyttet på oversiden av eksisterende E6 ved Sel sykehjem for å få plass til å rive og bygge ny kulvert. Lokalveien på nedsiden av E6 bygges ferdig.

Adkomst til anleggsområdet fra E6 i sør fra dagens E6 og i nord fra E6.

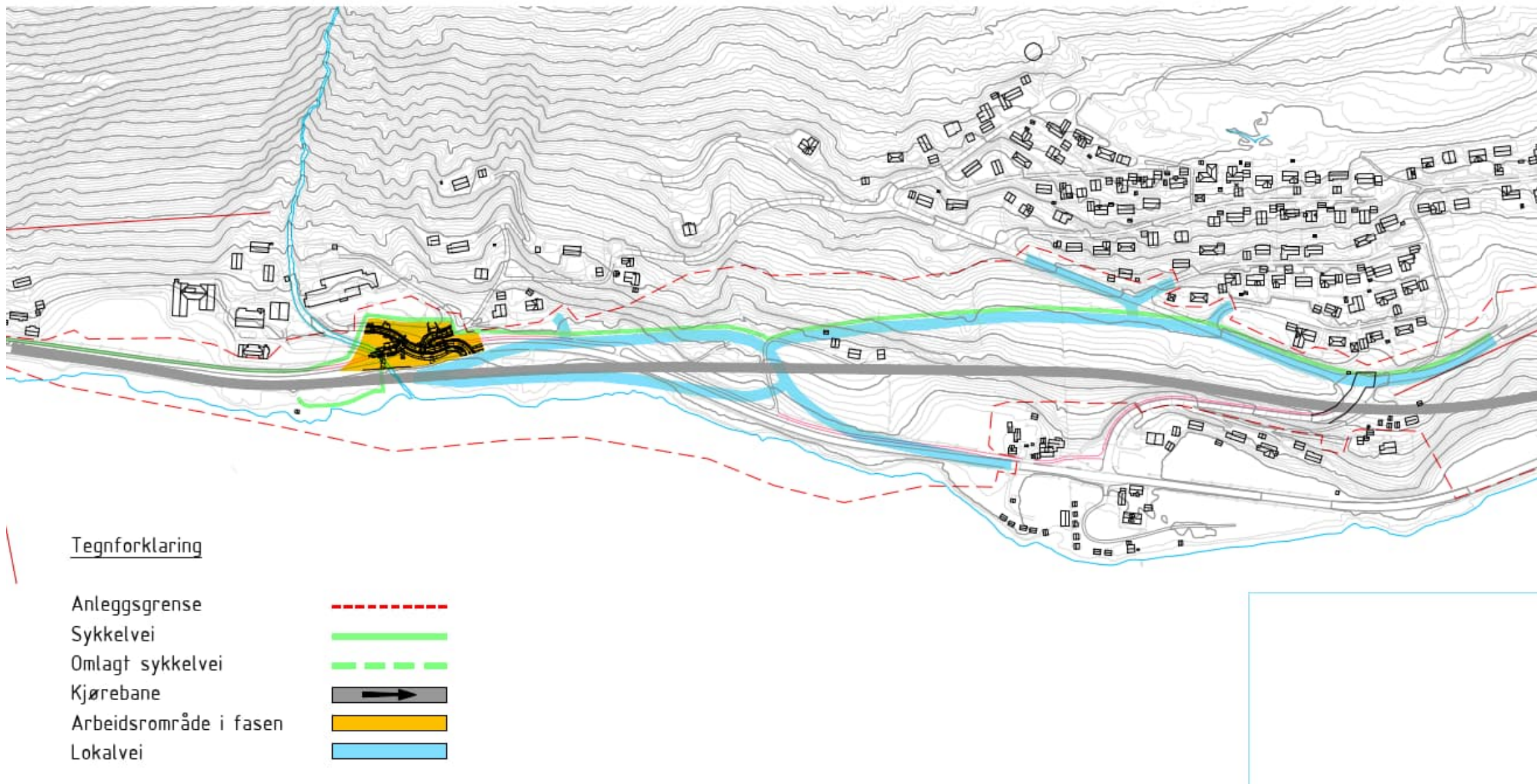


Figur 6.3.4 Oversikt anleggsområdet Sandumoen. Fase 2.

E6 Øyer - Otta
Bredevangen - Moavegen
Fase 3

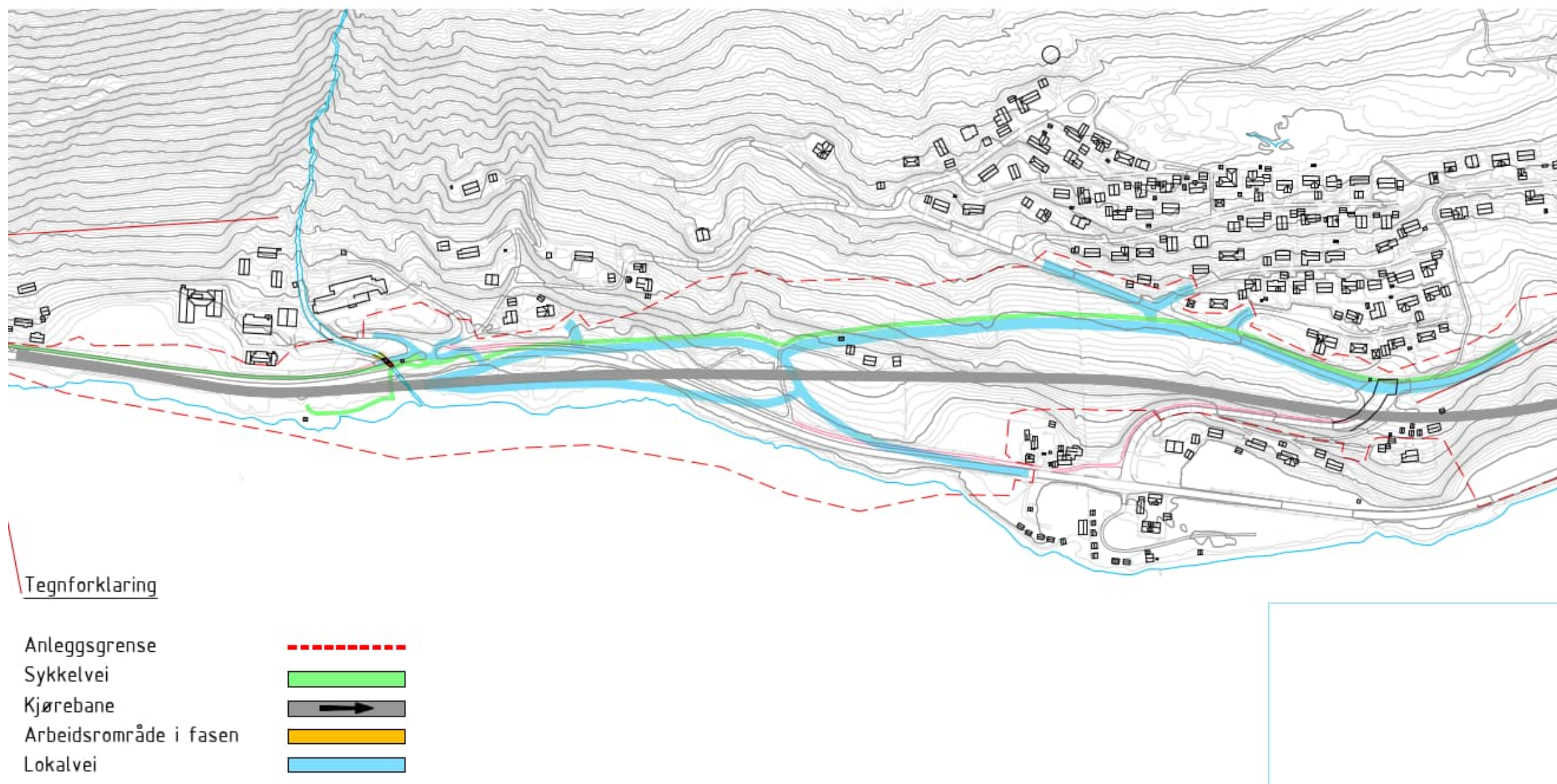
Fasebeskrivelse:

I fase 3 bygges kryssløsning ved Sel sykehjem ferdig.



Figur 6.3.5 Oversikt anleggsområdet Sandumoen. Ferdig – påsatt trafikk.

E6 Øyer - Otta
Bredevangen - Moavegen
Fase 4



Figur 6.3.6 Oversikt anleggsområdet Sandumoen. Ferdig – påsatt trafikk.

6.3.2 Faseplaner avkjøring til Sel sjukeheim – nære utsnitt

E6 Øyer - Otta

Avkjøring ved Sel sykehjem

Fase 0 - Dagens situasjon

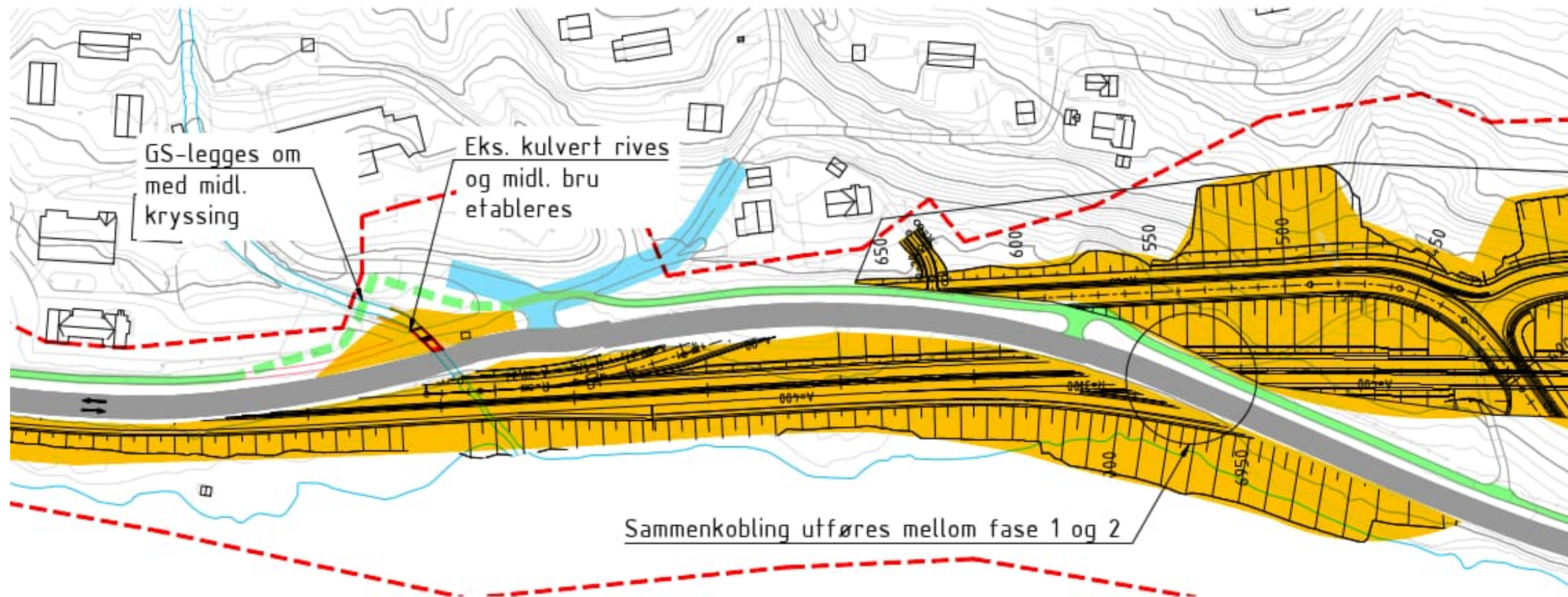


Figur 6.3.7 Faseplaner avkjøring Sel sjukeheim. Dagens situasjon

E6 Øyer - Otta
Avkjøring ved Sel sykehjem
Fase 1

Fasebeskrivelse:

I fase 1 omlegges bekken i midlertidig løp og eksisterende kulvert rives. Midlertidig bru bygges. Gang- og sykkelvei omlegges midlertidig. For å legge til rette for rampen til krysset på Sandbumoen etableres fylling i Lågen.



Tegnforklaring

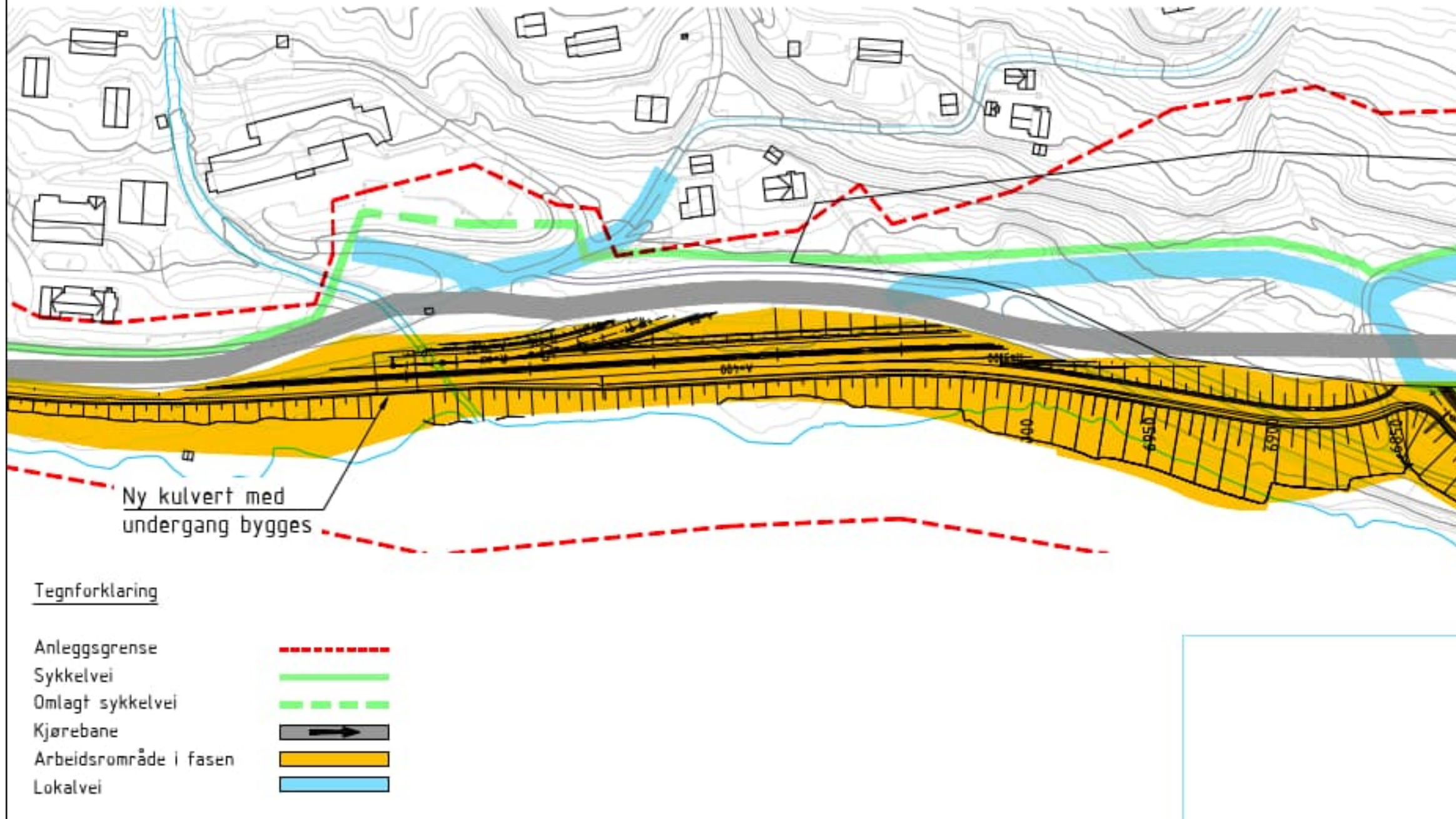
Anleggsgrense	-----
Sykkelvei	————
Omlagt sykkelvei	- - - -
Kjørebane	→
Arbeidsrområde i fasen	■
Lokalvei	■

Figur 6.3.8 Faseplaner avkjøring Sel sjukeheim. Fase 1.

E6 Øyer – Otta
Avkjøring ved Sel sykehjem
Fase 2

Fasebeskrivelse:

E6 legges om på oversiden av eksisterende E6 og ut på ny del av E6 som er bygget i foregående fase. Ny kulvert og undergang bygges. Det bygges ny E6 og fylling i Lågen på nedsiden av E6.



Figur 6.3.9 Faseplaner avkjøring Sel sjukeheim. Fase 2.

E6 Øyer - Otta
Avkjøring ved Sel sykehjem
Fase 3

Fasebeskrivelse:

Lokalveisystem ferdigstilles i fasen. Gangsykkelvei midlertidig omlagt.



Figur 6.3.10 Faseplaner avkjøring Sel sjukeheim. Fase 3.

E6 Øyer - Otta
Avkjøring ved Sel sykehjem
Fase 4

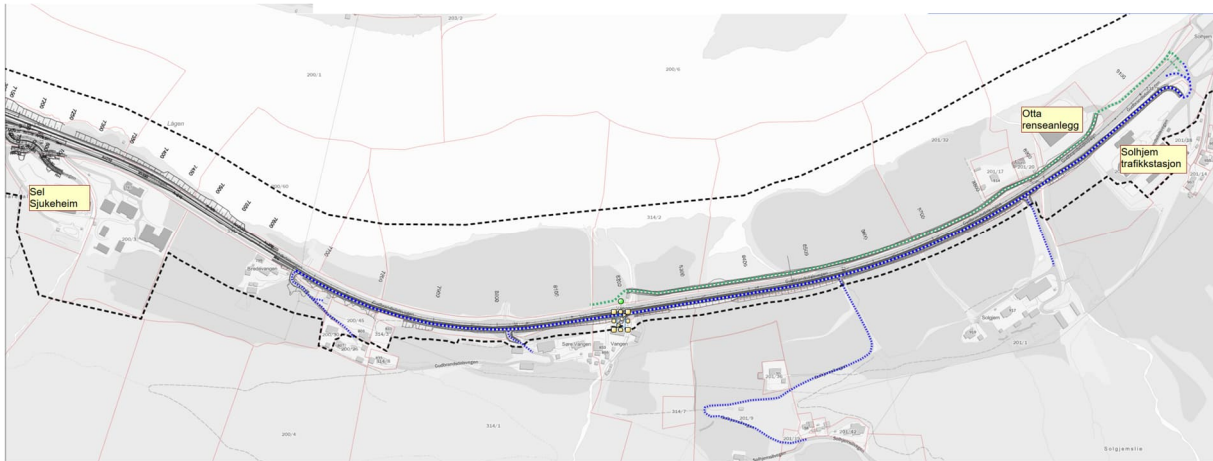


Figur 6.3.11 Faseplaner avkjøring Sel sjukeheim. Veisystem ferdig.

6.4 Sel sjukeheim - Solhjem

På strekningen Sel Sjukeheim – Solhjem blir følgende tiltak utført for å sanere avkjørsler fra E6.

- Belysning
- Dobbel midtlinje for E6
- Sanering østre og vestre avkjørsler
- Sanering busstopp



Figur 6.4.1 Nytt kjøresystem Sel Sjukeheim - Solhjem

6.4.1 Beskrivelse av tiltakene

Ved å fjerne avkjørslene vest for E6 medfører at adkomst til jordene blir koblet til E6 ved kryss Solhjem Trafikkstasjon.

Ved å fjerne avkjørslene fra og øst for E6 medfører at driftsvei kobles til E6 ved kanalisert T-kryss ved Solhjem og avkjørsel ved Otta renseanlegg.

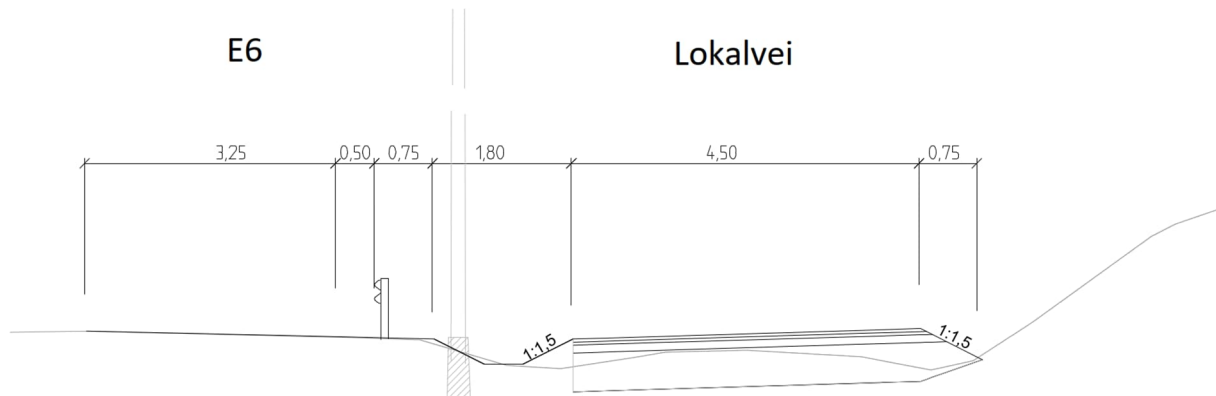
Tiltakene vil medføre følgende arbeider:

1. Fjerne bussholdeplasser
2. Rekkverk mellom E6 og lokalvei. Monteres på stolper; arbeider kan utføres fra lokalvei men vil medføre SHA for trafikk på E6.
3. Belysning på strekningen Sel Sjukeheim – Solhjem; P 7300 – P9000 ca 1,7 km plassert i grøft mellom E6 og lokalvei.
Kabler legges i grøft. På ny bru for lokalvei klamres trekkerør på bru; eventuelt i trekkerør i brubane. Fundament og lysstolper monteres. Arbeider kan utføres fra lokalvei, men montering av stolper vil medføre SHA for trafikk på E6.
4. Dobbel midtlinje på E6. Medfører SHA for trafikk på E6
5. Etablere en lokalvei fra Sel Sjukeheim til Solhjem for lokaltrafikk og g/s. Dette vil medføre en utvidelse av dagens g/s veg til 4,5 m. Arbeidet vil medføre midlertidige ulemper for lokaltrafikken og g/s.

Arbeidene med lokalveien kan utføres før rekkverk monteres, slik at lokaltrafikk kan benytte dagens avkjørsler. G/S-trafikk kan legges om midlertidig. Lokalveien kobles til veisystemet ved Solhjem Trafikkstasjon.

Det bygges ny bru for lokalvei over Steinbekken, Solhjemslibekken og Vangsåi. Arbeidene utføres med utvidelse av lokalvei. Det må lages en midlertidig omlegging for G/S. Lokaltrafikk benytter dagens avkjørsler.

6. Fjerne busstopp. Fjerne skilt og lage ny oppmerking på E6.
7. Arbeider på vestsiden av E6 består av å bygge en enkel driftsvei langs E6, bredde 4m. Det bygges en bru over Steinbekken, Solhjemslibekken og Vangsåi
8. Dobbel midtlinje E6. Arbeidene medfører frese og vegmerking.



Figur 6.4.2 Vegprofil dagens E6 og ny lokalvei (utvidelse av dagens G/S vei)

6.4.2 Anleggsgjennomføring

Bygging av lokalvei medfører at topplag matjord fjernes og rankes innenfor anleggsområdet eller kjøres til nytt anvendelsesområde. G/S omlegges ved veioppbygging av lokalvei med grøfter.

Ved bygging av ny bru blir G/S omlagt midlertidig forbi brustedet.

Rekkverk og lysmaster monteres i midtdeler/grøft mellom E6 og lokalvei/gs-vei. Plassering av lysmaster er ikke endelig bestemt.



Arealer for rigg brakker/kontor/materialer vil være innenfor anleggsgresnene. En mulig plassering av boligrigg med overnatting er vist i tilknytning til trafikktasjonen. Adkomst til området fra E6 ved kryss Trafikktasjonen og via Gudbrandsdalsveien (privat vei).

VA-ledning ligger langs E6 og gangvei.

Figur 6.4.3 Område for boligrigg med overnatting. Adkomst vist med piler.

6.4.3 SHA

Arbeider vil påvirke trafikken på E6 i perioder. Dette medfører arbeidsvarsling og mulig stenging av et kjørefelt i kortere perioder.

G/S trafikk vil bli berørt ved bygging av lokalvei. G/S må legges om midlertidig på strekningen hvor lokalvei bygges langs dagens G/S.vei.

Bussholdeplasser fjernes før anleggsarbeidene starter for å hindre konflikt med busspassasjerer inn i anleggsområder.

Lokaltrafikk og syklende/gående.

Avgrensing mellom anleggsområder og områder med trafikanter, syklende og gående.

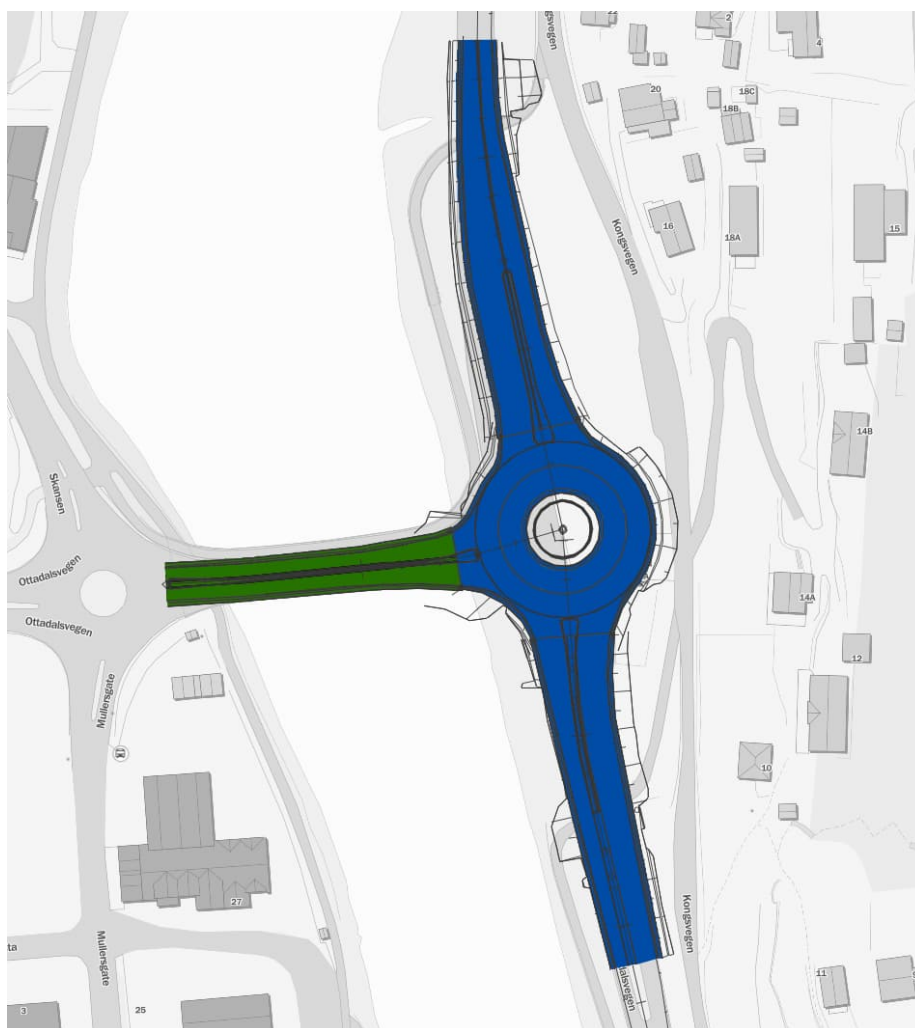
6.5 Kryss E6/Rv 15

Tiltaket medfører utbedring av kryss E6/Rv 15. Tiltaket ligger hovedsakelig innenfor dagens trafikkareal/veiareal. Anleggsgjennomføring medfører midlertidig omlegging av trafikk på E6 i fasen. Grenser mellom anleggsområdet og trafikkarealer må skilles med kjøresterkt rekkverk/gjerde. Adkomst mellom E6 og anleggsområdet skal utformes med trafikksikre løsninger. Fasene er vist på figurene under.

Gang/sykeltrafikk følger dagens vegsystem med skjerming mot trafikkarealer og anleggsområder.

På Kongsvegen (lokalvei) vil det bli mindre omlegginger og innsnevring til ett kjørefelt i korte perioder i anleggsfasen.

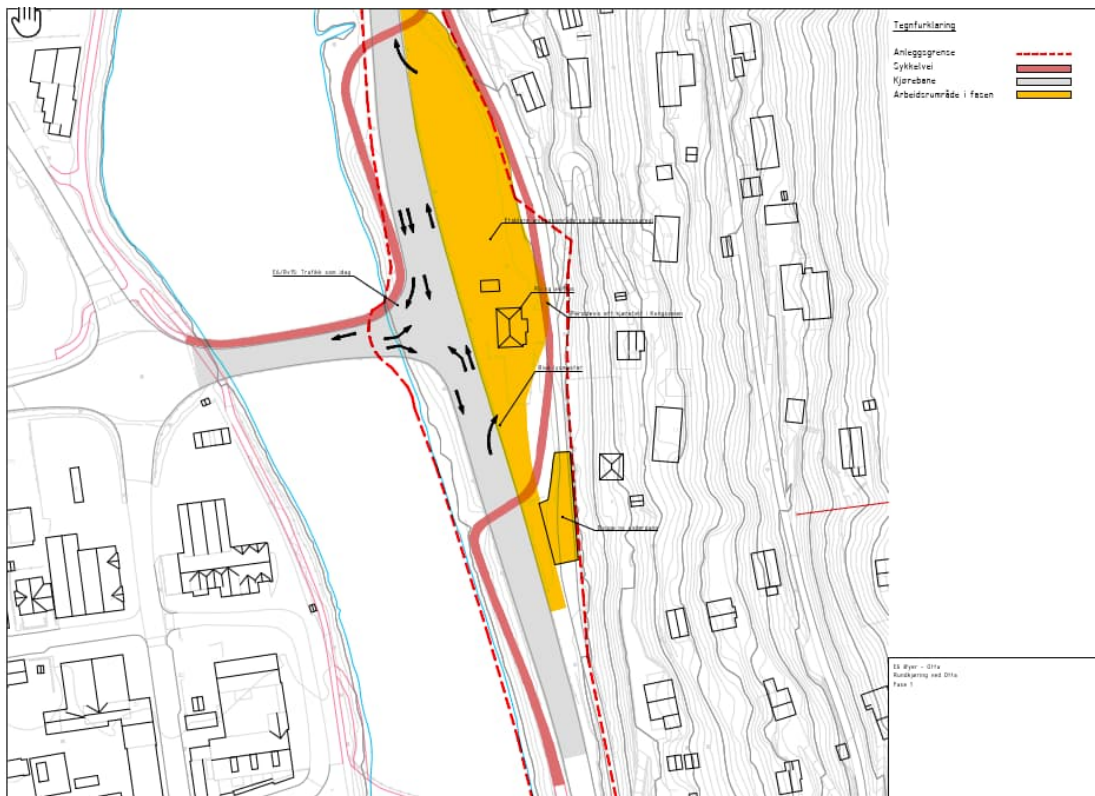
Anleggsområdet kan bli benyttet som riggområder for kontor, lager ol. Kontorrigg forutsettes samordnet med strekningen Sjøa-Bredevangen. Det anses ikke å være noe stort behov for mellomlager av masser utover det som er tilgjengelig og det som en entreprenør eventuelt kan skaffe til veie lokalt.



Figur 6.4.1: Kryss E6/Rv 15 - tiltaket



Figur 6.2. Oversikt trafikk – Fase 0: Dagens situasjon



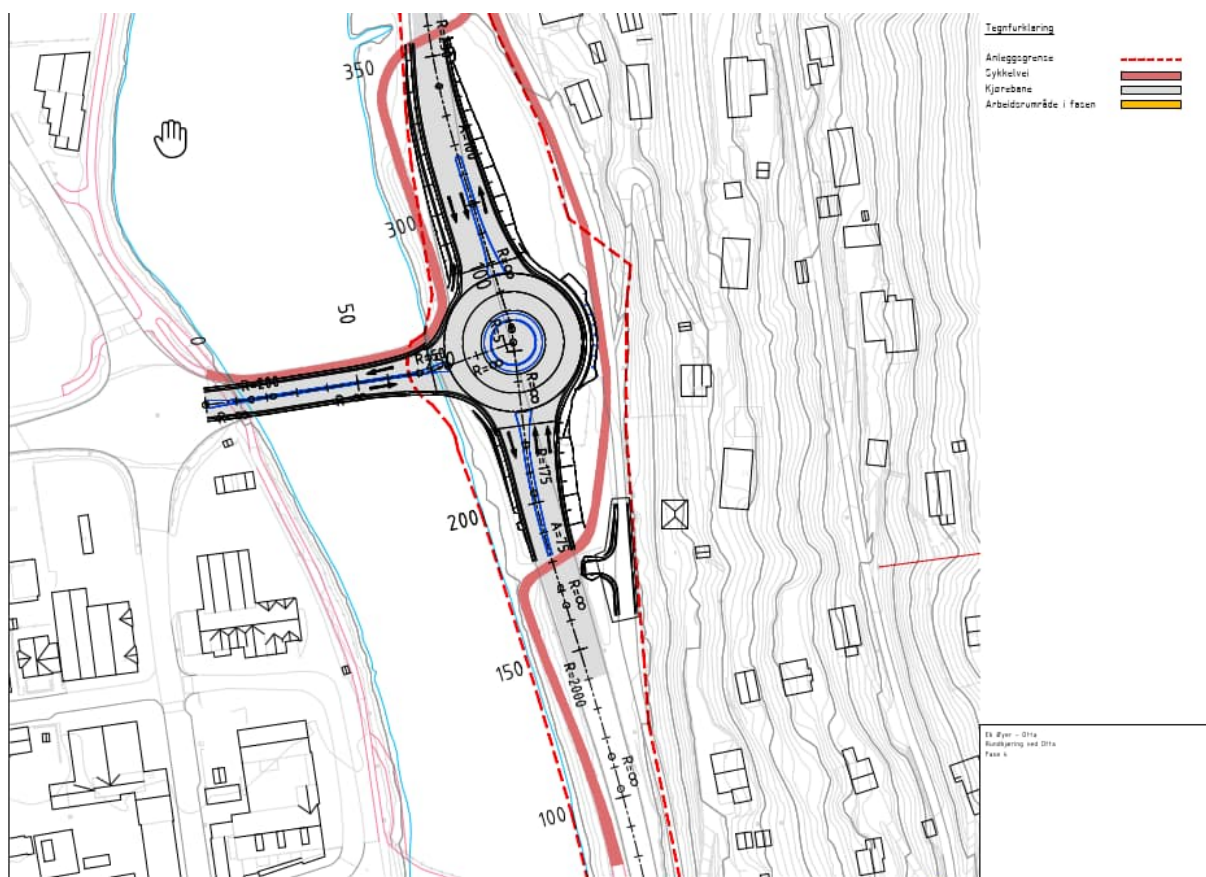
Figur 6.3 Oversikt trafikk. Fase 1. Gult område er anleggsområde



Figur 6.4 Oversikt trafikk. Fase 2. Gult område er anleggsområde



Figur 6.5 Oversikt trafikk. Fase 3. Gult område er anleggsområde



Figur 6.5 Oversikt trafikk. Fase 4: Ferdig utbygd med påsatt trafikk