



SAKSUTREDNING

Arkivreferanse: 2021/749-108

Saksbehandler:
Ingunn Synstnes

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
2026/12	10.03.2026	Formannskapet
2026/54	20.10.2026	Formannskapet

Detaljregulering E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv15

1. GANGS BEHANDLING

Vedlegg

- 1 NV34E6ØO-PLA-RAP-1202 Planbeskrivelse, E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv. 15
- 2 NV34E6ØO-PLA-RAP-1203 Planbestemmelser, E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv. 15, Sel kommune
- 3 NV34E6ØO-PLN-R-1201 Plankart, E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring Otta, Sel kommune, alt. 1C
- 4 NV34E6ØO-PLN-R-1201 Plankart, E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring Otta, Sel kommune, alt. 1I
- 5 NV34E6ØO-YML-RAP-1204 ROS-analyse, E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem
- 6 NV34E6ØO-PLA-RAP-1201 Sammenstillingsrapport konsekvensutredning, E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6xrv. 15
- 7 NV34E6ØO-PLN-RAP-0003 Planprogram Sjoa-Solhjem
- 8 NV34E6ØO-PLN-NOT-0003 Merknadsbehandling planprogram E6 Sjoa-Solhjem
- 9 NV34E6ØO-PLA-NOT-1208 Merknadsbehandling utvidet varslingsgrense E6 Sjoa-Solhjem

Saksdokumenter (ikke vedlagt):

Fagnotater/rapporter

Dokumentnummer	Tittel
NV34E6ØO-PLA-NOT-1204	Fagnotat Lokale og regionale virkninger E6 Sjøa – Bredevangen
NV34E6ØO-YML-NOT-1201	Vilttiltak og premisser for viltgjerd, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-YML-NOT-1202	Fagnotat naturressurser, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-YML-NOT-1203	Fagnotat naturmangfold, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem

NV34E6ØO-YML-NOT-1204	Fagnotat kulturmiljø, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-YML-NOT-1205	Fagnotat landskapsbilde, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-YML-NOT-1206	Fagnotat friluft, by- og bygdeliv, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-YML-NOT-1207	Fagnotat vannmiljø, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-YML-NOT-1208	Fagnotat støy, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-YML-NOT-1209	Klimabudsjett, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-YML-NOT-1210	Fagnotat luftforurensing, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-ØKO-NOT-1201	Fagnotat prissatte konsekvenser E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-GTK-NOT-1202	Fagnotat Områdestabilitet E6 Sjøa - Bredevangen
NV34E6ØO-GTK-NOT-1203	Fagnotat Geoteknikk E6 Sjøa - Bredevangen
NV34E6ØO-GEO-RAP-1202	Fagrapport Geologi
NV34E6ØO-GEO-NOT-1203	Fagnotat Skred E6 Sjøa - Bredevangen
NV34E6ØO-VEI-NOT-1203	Overordnet plan for håndtering av masser E6 Sjøa - Bredevangen-Solheim
NV34E6ØO-VEI-NOT-1207	Fagnotat anleggsgjennomføring E6 Sjøa – Bredevangen
NV34E6ØO-VAA-NOT-1203	Fagnotat Hydrologi (med 2 vedlegg)

Utredninger

Dokumentnummer	Tittel
NV34E6ØO-PLN-RAP-0007	Vurdering av alternative løsninger Sjøa - Ny-Sandbu
NV34E6ØO-PLA-NOT-1203	Innspill til alternative løsninger Sjøa – Ny-Sandbu
NV34E6ØO-PLA-NOT-1205	Vurdering av alternative traseer for ny E6 ved Randageilen (med ett vedlegg)

Oppfølgingsplaner

Dokumentnummer	Tittel
NV34E6ØO-PLA-NOT-1202	Estetisk strategiplan E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-YML-RAP-1201	Byggherrens miljøplan fra reguleringsplanfase, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem
NV34E6ØO-YML-RAP-1202	Matjordplan, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem

Alle, eventuelt en eller flere av de ikke vedlagte dokumentene kan ettersendes hvis det er ønskelig. Alle dokumentene, også de som ikke er vedlagt, vil bli lagt ut til ved offentlig ettersyn.

Saksutredning

Bakgrunn

Nye Veier har utarbeidet en reguleringsplan for strekningen Sjoa-Bredevangen og kryss E6-Rv15.

Hensikten med planen er å regulere nødvendig areal for å bygge, drifte og vedlikeholde:

- Ny E6 mellom Sjoa og Bredevangen.
- Kryss mellom dagens E6 og fv.257 Heidalsvegen på Sjoa med tilhørende gang- og sykkelveiforbindelse.
- Gang- og sykkelvei og lokal adkomstvei mellom Bredevangen og Solhjem.
- Rundkjøring mellom E6 og rv. 15 på Otta.
- Tilhørende sidearealer.
- Midlertidige rigg- og anleggsområder, inkludert masselager for permanent lagring av overskuddsmasser.

Planen skal erstatte tidligere detaljregulering fra 2011 og 2013 for ny E6, derfor omfatter planområdet de arealer som inngikk i disse reguleringsplanene. Hensikten er at ingen arealer skal bli liggende igjen fra tidligere planer for ny E6. Foruten arealene tilhørende ny E6 i tidligere plan, barnehagen på Myrvang og Otta renseanlegg, er derfor arealer med tilhørende bestemmelser videreført i samme form og med primært samme ordlyd som tidligere. Arealer som tidligere var regulert til ny E6, og som det ikke lenger er behov for, er regulert til eksisterende bruk, primært landbruks-, natur- og friluftsmål (LNF).

Planprogram

Planprogram for E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6 rv.15 med tilhørende utredningskrav i konsekvensutredningen ble fastsatt i kommunestyret 21.03.2022 (sak 2022/16). (Se s. 13 i planbeskrivelsen). I planprogrammet var det spesifisert at følgende tema som skulle utredes: Prissatte konsekvenser (trafikan- og transportbrukernytte, operatørnytte, budsjettvirkning for det offentlige og samfunnet for øvrig) og ikke-prissatte konsekvenser innen fagområdene landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv, naturmangfold, vannmiljø, kulturmiljø og naturressurser. I tillegg ble det stilt krav til utredninger av skred, flom og flomveier, vassdrag, grunnforurensning, teknisk infrastruktur, massehåndtering, trafiksikkerhet og lokale og regionale virkninger, samt risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) av planforslaget.

Planområdet

Planområdet strekker seg fra påkoblingspunktet til dagens E6 sør for Sjoa til Solhjem, en strekning på ca. ni km. I tillegg omfattes krysset mellom E6 og rv.15 på Otta i planområdet. Hele planområdet er på ca. 2 220 dekar, hvorav ca. 790 dekar av disse reguleres til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Ca. 1 150 dekar reguleres til landbruks-, natur- og friluftsmål (LNF), primært i tråd med dagens faktiske arealbruk.

Planprosess og medvirkning

- Oppstart av planarbeidet ble varslet og planprogrammet ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn 5.november 2021. Det ble arrangert åpent møte, dialogmøte og åpen kontordag 17. og 18. november 2021. Høringsfrist var 17. desember 2021.
- I forbindelse med alternativvurdering mellom Sjoa og Ny-Sandbu ble det arrangert to runder med informasjonsmøter og åpent kontor mellom november 2023 og april 2024.

- Det ble invitert til informasjonsmøte og åpen kontordag med direkte berørte grunneiere i forbindelse med enkel konsekvensutredning av to optimaliserte alternativer forbi Randageilen den 16. september 2025.
- Varsel om utvidet varslingsgrense november 2025.

I tillegg har Nye Veier gjennomført dialog med berørte grunneiere, kommunen, politisk ledelse, råd og utvalg samt relevante velforeninger. Det er avholdt møter med fagmyndigheter, kommunale og regionale instanser samt andre relevante aktører for avklaringer knyttet til planfaglige og tekniske forhold gjennom planprosessen.

Varsel om oppstart og planprogram

Til varsel om oppstart og høring av planprogrammet kom det inn 19 uttalelser; seks fra offentlige myndigheter, fire fra lag og foreninger og ni fra privatpersoner. Merknadene ble oppsummert og kommentert til behandling og fastsettelse av planprogrammet, se vedlegg til saken. I sitt høringssvar til planprogrammet pekte Statsforvalteren i Innlandet på at det er naturverdier av nasjonal og internasjonal verdi i området, særlig knyttet til den prioriterte arten elfenbenslav med følgearter. Statsforvalteren stilte blant annet krav om at det ble vurdert veitraseer som enten unngikk eller begrenset inngrep og påvirkning på elfenbenslav.

Alternativvurdering mellom Sjoa og Ny-Sandbu

Med bakgrunn i uttalelsen til planprogrammet fra Statsforvalteren ble det laget en alternativvurdering mellom Sjoa og Ny-Sandbu. Høringsfristen var 14. juni 2024. Det kom inn sju uttalelser fra offentlige myndigheter, en høringsuttalelse fra naturvernforbundet og fire uttalelser fra privatpersoner. Merknadene er oppsummert og kommentert i vedlegg til saken.

Vurdering av alternative traseer forbi Randageilen

I april 2025 ba Statsforvalteren i Innlandet og Sel kommune om en ny vurdering av alternativ 1C og 1I forbi Randageilen, der alternativ 1I var optimalisert for best mulig å bevare nærmiljøet i Randageilen. Begge alternativene ble sendt på begrenset høring og offentlig ettersyn og direkte berørte grunneiere ble invitert til informasjonsmøte og åpent kontor september 2025. Det ble ikke konkludert med valg av alternativ. Både alternativ 1C og alternativ 1I forbi Randageilen er derfor prosjektert og utredet i planforslaget.

Naturmangfold

Elfenbenslav (EN, sterkt truet) har et av sine viktigste kjerneområder i Norge ved Eide-Stanviki. Elfenbenslav er beskyttet som en prioritert art med hjemmel i naturmangfoldloven. Det skal tas særskilte hensyn til denne arten, og inngrep som kan skade arten er forbudt i en 35-meterssone rundt hver lokalitet. Denne lavarten har derfor vært førende for plasseringen av veien og omfanget av regulert midlertidig bygge- og anleggsområde.

Hovedelementer i planforslaget

Planforslaget er en plan for E6 mellom Sjoa og Otta. Basert på de planlagte tiltakene, kan strekningen deles inn i tre delstrekninger; Sjoa-Bredevangen, Bredevangen-Solhjem og Otta.

Sjoa-Bredevangen

Mellom Sjoa og Bredevangen legges det opp til ny E6 i forlengelsen av dagens E6 sør for Sjoa. Denne etableres som tofelts motorvei med midtdeler, forbikjøringsfelt og fartsgrense 90 km/t. Boliger støyskjermes i henhold til krav og det etableres langsgående viltgjerder. Det etableres fem forbindelser på tvers av ny E6 for å sikre tilgang til boliger, frilufts- og landbruksområder; på Sjoa, Nordre Eide,

Randageilen, Sandbumoen og Haredalsbekken. Dagens bussholdeplasser videreføres, men tilpasses nytt veisystem.

Mellom Nordre Eide og Ny-Sandbu legges det fram to alternativer:

- Alternativ 1C ligger mellom dagens E6 og boligene i Randageilen, før den krysser jordene ved tidligere Sandbu barnehage og følger lisida retning Sandbumoen.
- Alternativ 1I føres på østsiden av boligene i Randageilen. Derfra holder den høyden i terrenget og følger lisida i retning Sandbumoen.

Nord for Ny-Sandbu er alternativene igjen like. Herfra og til Sandbumoen reguleres tre arealer som mulig permanente masselagre. På det søndre arealet reguleres mulighet for å etablere et nydyrkingsområde som mulig erstatningsområde for dyrka mark/jord som må flyttes som følge av tiltaket.

Endringer i lokalveinettet

Dagens E6 forutsettes nedklassifisert. Det gjøres tilpasninger av lokalveinettet på Sjoa, Randageilen og Sandbumoen. På Sjoa strammes dagens kryss mellom E6 og Heidalsvegen inn og det etableres et kryssingspunkt for gående og syklende. Dagens gang- og sykkelvei sørfra forlenges retning Sjoa mat og bensin. Her reguleres det også et tilrettelagt krysningspunkt over dagens E6 og under ny E6 som en tverrforbindelse opp i åsen.

På Randageilen etableres ny adkomstvei over ny E6 sammen med en faunapassasje for hjortevilt. Kryss og avkjørsler tilpasses den nye veien.

Bolig- og industriområdet på Sandbumoen vil få ny adkomstvei. Adkomsten via Moavegen erstattes av at Vangsvegen med tilhørende gang- og sykkelvei forlenges nordover til den møter dagens E6, som krysser over ny E6 ved Lykkja. I forbindelse med denne kryssingen etableres av- og påramper til ny E6 i nordgående retning. Avrampen krever en mindre utfylling i Lågen. På denne etableres en fiskesti som kobles til Vangen i sør og Sel sjukeheim i nord, der det etableres en gangforbindelse til Lågen i forbindelse med at bekkeløpet til Haredalsbekken legges noe om.

Bredevangen-Solhjem

Mellom Sel sjukeheim og Bredevangen kobles ny E6 sammen med dagens E6. Derfra til Solhjem beholdes dagens E6 som i dag, men det gjøres tiltak for å gjøre strekningen mer trafiksikker i overgangen fra ny E6 sørfra. E6 blir kryss- og avkjørselsfri, det innebærer at det etableres langsgående rekkverk og at adkomsten til tiliggende boliger, landbruks- og friluftsområder endres.

Mellom Bredevangen og Søre Vangen breddeutvides dagens gang- og sykkelvei til 3,5 m og det tillates kjøring til eiendommene. Nord for Søre Vangen endres gang- og sykkelveien til lokal adkomstvei med en bredde på 4,5 meter opp til krysset med Otta trafikkstasjon på Solhjem. Beregnet trafikkmengde på adkomstveien er under 100 kjøretøy i døgnet. Det etableres langsgående belysning på ny E6, og på gang- og sykkelveien etableres det møteplasser og bruene over Vangså og Solhjemså byttes ut. Bussholdeplassene Vangen og Solhjems livegen har så få av/påstigende at disse legges ned. Vest for E6 etableres en gruset landbruksvei for å sikre adkomst til jordbruksområdene.

Otta

På Otta reguleres dagens T-kryss mellom E6 og rv.15 om til rundkjøring. Rundkjøringen etableres med to felt i alle tilfarter. Dagens gang- og sykkelveiforbindelser sør og nord for rundkjøringen beholdes som i dag.

Konsekvensutredning

Det er gjennomført konsekvensutredninger i henhold til fastsatt planprogram. Sammenstilling av konsekvensutredningen ligger som vedlegg til saken.

Vurdering

Hovedveger binder regioner og landsdeler sammen, men kan lett splitte opp nærmiljøer. En ny E6 vil påvirke mulighetene for opphold, rekreasjon og fysisk aktivitet. Kommunedirektøren mener at ny E6 vil være en barriere, og det er nødvendig med avbøtende tiltak for å opprettholde eller bedre dagens situasjon for lokalbefolkningen, det er viktig at det tas hensyn til lokalbefolkningen ved utforming og valg av løsninger.

Vilt

Det er mange viltpåkjørslar på strekningen i dag, og det er naturlige trekk flere steder. Samfunns målet for ny E6 er blant annet en trafikk sikker transportåre. For å ikke skape nye trafikkfarlige situasjoner med ny E6, etableres det fem forbindelser på tvers av ny E6 for å sikre tilgang til boliger, frilufts- og landbruksområder; på Sjoa, Nordre Eide, Randageilen. Viltgjerdet er helt vesentlig, for å sikre vegen mot viltpåkjørslar i tilstrekkelig grad, og det bør legges en plan for fremtidig vedlikehold av gjerdet.

Masselager

Det reguleres inn 3 områder for etablering av permanente masselager. Eksisterende vegetasjon i masselagrenes randsone bevares for å dempe negativ fjernvirkning. De skal utformes slik at de fremstår som en naturlig del av det omkringliggende landskapet og tilpasses fremtidig bruk. Områdene til masselager er permanente ved at massene blir liggende permanent. Det er store områder så kommunedirektøren er opptatt av at dersom et område først tas i bruk, er det viktig at det får en god landskapstilpasning samt etterbruk i form av nyplanting eller jordbruk. Områdene må utformes slik at de fremstår som en naturlig del av landskapet. Etterbruk av masselagerområdene kan variere, områdene er regulert til jordbruk/skogbruk. Eventuelle masselager som ikke blir omdisponert til dyrkamark bør plantes for å sikre seg tilstrekkelig foryngelse. Her bør foryngelsesplikten gjelde.

Det bør søkes løsninger for etablering av dyrkajord på permanente masselager dersom det ligger til rette for det. Det kan avhenge av størrelse, helning, adkomst på lagrene. Det er og en forutsetning at det er tilgang på relativt steinfrie jordmasser til topplaget på 1-1,5 meter, som bli satt i stand for jordbruksproduksjon.

Landskapet

Ny E6 medfører store inngrep og den blir en vesentlig større barriere enn dagens vei. Det vil kun være mulig å krysse veien på tvers på fem tilrettelagte krysningspunkter. Disse er i nærheten av der folk bor, ved Sjoa, Nordre Eide, Varphaugen/Randageilen, Sandbumoen, i tillegg til undergang ved Sel

sjukeheim for myke trafikanter. Øvrige krysningspunkt har en kombinert funksjon som lokalvei/framkommelighet for traktor. I dag eksisterer det ingen tilrettelagte krysningspunkt innenfor planområdet. Det er heller ingen viltgjerder eller støyskjermer som hindrer muligheten for kryssning over veien, og man kan i teorien krysse hvor som helst.

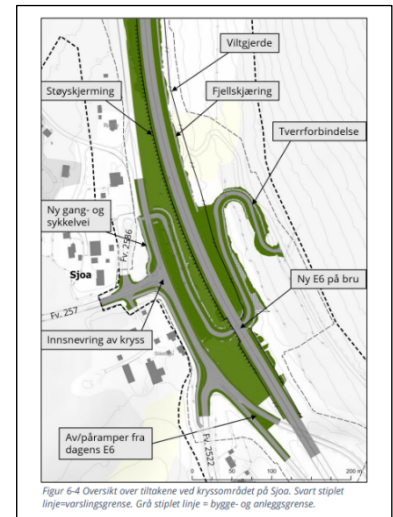
Sjoa

Fra Sjoa og nordover forlenges dagens E6 sør for Sjoa. Eksisterende av- og pårampes beholdes som de er i dag. Det etableres ikke nye av- og pårampes, det etableres på Sandbumoen. Det innebærer at trafikk fra Heidal som skal nordover må kjøre på dagens E6 til Sandbumoen. Trafikk nordfra som skal til Heidal må kjøre av på Sandbumoen. Kommunedirektøren mener det burde vært et fullverdig E6 kryss på Sjoa, med påkjøring nordover og avkjøring når du kommer fra nord. Et fullverdig E6 kryss på Sjoa ville ført til betydelig mindre trafikk på dagens E6, som blir lokalvei når ny E6 er bygd. Dagens E6 nedklassifiseres til fylkesvei.

Dagens kryss E6-Heidalsvegen (fv.257) beholdes som i dag. Krysset mellom Heidalsvegen (fv.257) og Stasjonsvegen (fv. 2586) strammes noe opp. For å bedre tettstedsutvikling og trafikksikkerheten på Sjoa. Gang- og sykkelveien sørfra krysser fv.257 Heidalsvegen i et belyst krysningspunkt med midtrabatt. Kommunedirektøren mener at de planlagte trafikksikkerhetstiltakene på Sjoa er veldig viktige da dagens E6, framtidig lokalvei fortsatt etter at E6 er bygd vil ha en god del trafikk.

Dagens gang- og sykkelvei sørfra forlenges nordover retning Sjoa mat og bensin, langs dagens E6 og kobles til Stasjonsvegen og ny tverrforbindelse opp i åssiden. Denne nye tverrforbindelsen er viktig og vil fungere både som turveiforbindelse og landbruksadkomst, for traktor. Tverrforbindelsen vil krysse under ny E6 og skal også fungerer som krysningspunkt for vilt. Undergangen mot skogsbilvegen i Dalumsvegen er tenkt som en kombinasjon viltpassasje og passasje for landbruksnæringen og turvei. Det er viktig og tenkte på at denne undergangen blir stor nok, slik at det er naturlig for viltet å krysse. Det vil si at undergangen må ha tilstrekkelig bredde og høyde, være lysåpen nok og ligge naturlig med tanke på terrenget rundt, slik at man unngår ett unaturlig "sort hull" i bakken som viltet ikke finner naturlig.

Denne undergangen må også ses i sammenheng med den eksisterende skogsbilvegen i Dalumsvegen. Vegen er godkjent for tømmerbil med henger til man kommer til dette punktet, men der stopper vegen brått uten å være ferdigstilt til det aktuelle formålet.



Kartet til høyre viser dagens situasjon, skogsbilvegen Dalumsvegen markert med gul linje er eksisterende og godkjent skogsbilveg i henhold til Normaler for landbruksveier. Den siste strekningen som er markert rød stiplet er ikke godkjent per i dag, og er ikke kjørbær for tømmerbil.

Kommunedirektøren mener at enten må de siste +/- 300 meterne rustes opp etter samme vegstandard (Normaler for landbruksvei, veiklasse 3) med tilhørende godkjent undergang mot eksisterende E6.

Alternativt må det anlegges snuplass for tømmerbil i overgangen gul/rødstiplet trasee, slik at dagens skogsbilveg blir ferdigstilt og formålet med vegen blir tilfredsstilt, og dette må innarbeides i reguleringsplanen.



Uavhengig av alternativene, er det veldig viktig at underganger dimensjoneres etter dagens utstyr, spesielt med tanke på høyde slik at man har mulighet til å kjøre undergangen med dagens landbruksmaskiner, med minimum høyde 5m.

Sjøa-Randageilen

Mellom Sjøa og Randageilen ligger ny E6-trasé oppe i lia, parallelt med dagens vei. Traseen er trekt nærme dagens E6 for å redusere inngrep i elfenbenslav. Det fører til at ett bolighus ved Søre Eide må rives. Denne strekningen har de største bergskjæringene. Vegetasjon mellom dagens E6 og ny E6 kan dempe inntrykket av bergskjæringen.

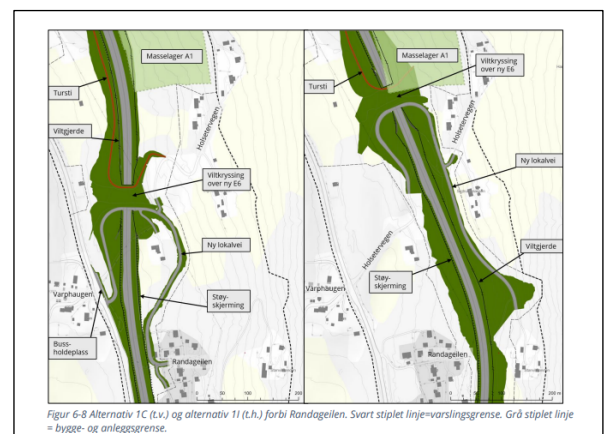
Ved Nordre Eide går ny E6 i bru for å sikre adkomst for landbruksdrift og forbindelse opp i åsen. Det er viktig at plassering, bredde og høyde dimensjoneres slik at det er naturlig for viltet og krysser, samtidig som undergangen ivaretar landbruksinteressene. Det er skissert 13m bredde og 5,5m høyde, noe som bør være tilfredsstillende.

Rett nord for brua starter forbikjøringsstrekning på ca. 1500 meter i nordgående retning frem til Ny-Sandbu.

Randageilen

Det vært fokus på å unngå eller begrense inngrep i forekomster med elfenbenslav, og å finne løsninger som er gjennomførbare innenfor realistiske økonomiske rammer og prosjektets målsettinger. Det er lagt stor vekt på elfenbenslav som prioritert art. Kommunedirektøren vil understreke at rødlistede arter bare er ett av mange hensyn som skal ivaretas i planprosessen.

Mellom Nordre Eide og Ny-Sandbu, forbi boligene i Randageilen, reguleres det to alternative traseer. De to alternativene er vurdert som tilnærmet like. Alternativene går i samme trasé videre nordover fra Ny-Sandbu.



Alternativ 1C

Alternativ 1C følger dagens E6 og ligger mellom dagens E6 og boligområdet, før den krysser jordene ved tidligere Sandbu barnehage og følger lisida i retning Sandbumoen.

Boligene i Randageilen ligger nært dagens E6. I tillegg til selve veien vil det være nødvendig med støyskjermingstiltak, viltgjerder, rensing og håndtering av overvann mv. Noe som gjør at veiltaket krever mye areal. Alternativ 1C ligger nær dagens E6 slik at det totale arealbeslaget til veianlegg blir svært omfattende i ett og samme område. Tiltaket får betydelige negative konsekvenser for kulturmiljøet, kulturlandskapet og bomiljøet på Varphaugen/Randageilen grunnet arealbeslag og nær- og fjernvirkninger. Kommunedirektøren mener at dette omfattende arealbeslaget har store konsekvenser for området Varphaugen/Randageilen. Flere hus vil måtte rives, men for de som ikke blir revet vil ny E6 vil bli en barriere mellom boligene og Varphaugen/Lågen. Lågen har stor verdi som friluftsområde og det er viktig å opprettholde lett og enkel tilgangen til Lågen. Ny E6 vil være en visuell og fysisk barriere mellom Lågen og Randageilen. Tilgjengelighet til Lågen og Varphaug, er samlet sett bedre i alternativ 1I enn i alternativ 1C.



Lokalveien føres over ny E6 via overgang. Kryssingen tilrettelegges også for faunapassasje for hjortevilt. Bussholdeplassen på Varphaugen (nordgående retning) plasseres like nord for nytt kryss mellom dagens E6 og adkomstveien til Randageilen. For å komme til bussholdeplass må beboere gå over ny E6. Ny E6 vil komme mellom dagens E6 og boligområde i Randageilen. Det vil bli en tilrettelagt kryssing av ny E6 som gir bedre trafiksikkerhet for kryssing enn det som er i dag. Ny E6 vil komme mellom boligene i Randageilen og Varphaugen, og vil dele lokalmiljøet. For alternativ 1C vil også lekeområdet på Randageilen bli nærliggende ny E6 og i gul støysone, selv med skjerming. I Randageilen må Pilegrimsleden legges noe om, som fører til noe lengre avstand mellom leden, Lågen og Varphaugen.

Boliger vil bli støyuutsatt og skjerming av boliger vil være nødvendig og vil være mer omfattende enn i linjealternativ 1I. Det vil komme støyskjerming mellom boligene i Randageilen og ny E6.

Flere bygninger må rives som følge av tiltaket. Med alternativ 1C må totalt sju hus rives, hvorav tre er på Randageilen, mens fire hus må rives med alternativ 1I.

I nordgående retning er det planlagt forbikjøringsfelt mellom Randageilen og Ny-Sandbu. I sørgående retning er det planlagt mellom Sandbumoen og Myrvang (tidligere Sandbu barnehage). Det innebærer at på en strekning ved Ny Sandbu er det 4-felts vei. Det er trangt mellom Varphaugen og boligene i Randageilen og med forbikjøringsfelt tar veien enda mer areal. Kommunedirektøren mener at velges linjealternativ 1C, kan det ikke være forbikjøringsstrekningen på strekningen forbi Randageilen og Varphaugen.

Alternativ 1I, på østsiden av Randageilen

Alternativ 1I bøyer av fra dagens E6 ved Nordre Eide, slik at den blir liggende på østsiden av boligområde i Randageilen. Derfra holder den høyden i terrenget og følger lisida i retning Sandbumoen. E6 traseen vil ligge i lia over og komme lengre unna boligområde i Randageilen. Ved å ha E6 øst for boligene, får ikke boligområdet noen barriere mot vest mot Varphaugen og Lågen og dagens E6 som blir lokalvei. Boligområde og Varphaugen og Lågen blir samlet på en side av ny E6, på nedsiden. Lågen og Pilegrimsleden er viktige ferdselsforbindelser og viktige for friluftslivet.

Samtidig vil en ny E6 ovenfor boligfeltet skape en barriere mellom gårdsbrukene øst for Randageilen og Randageilen/Varphaugen. Disse vil bli koblet på en lokal adkomstvei som vil gå videre til Holsetrene, som også bør kunne benyttes som adkomst til friluftsområde øst for boligområde. Alternativet vil ha størst visuell fjernvirkning. Veialternativet gir inngrep i et kulturhistorisk jordbrukslandskap. En automatisk fredet kulturminnelokalitet og flere lokaliteter med kulturminner fra nyere tid blir direkte berørt, og bruksmulighetene på Sigtrudplassen vil bli redusert. Med dette alternativet vil derfor kulturlandskapet endres betydelig.

I nordgående retning er det planlagt forbikjøringsfelt mellom Randageilen og Ny-Sandbu. I sørgående retning er det planlagt mellom Sandbumoen og Myrvang (tidligere Sandbu barnehage). I dette alternativet så møtes forbikjøringsfeltene ved overgangen til Holsetervegen.

Kommunedirektøren mener hensynet til boligområde bør ha stor verdi, ikke bare i forhold til boliger som blir revet, men også i forhold til hvordan bomiljøet blir for de boligene som står når ny E6 er bygd. Det er et lite boligområde, men i Sel kommune et viktig boligområde. Kommunedirektøren mener boligene i Randageilen er med på å opprettholde en spredte bosetting i kommunen, noe det har vært et politisk ønske om å videreføre. Randageilen er et boligområde, med kort avstand til Sandbumoen. Det er vanskelig for en distriktskommune å ha like tettbefolkede boligfelt som store bykommuner. Boligønsker er ulike, både i forhold til hus, leiligheter og størrelse, men også i forhold til beliggenhet og hvor en ønsker å bo.

Kommunedirektøren mener derfor at inngrep i boligområde i Randageilen og Varphaugen vil være en stor negativ konsekvens, større enn det konsekvensutredningen har vurdert inngrepet som. I verdivurderingen av friluftsliv, by- og bygdeliv er Randageilen som boligområde vurdert til å ha middels verdi, mens Varphaugen og Lågen har stor verdi. Kommunedirektøren er enig i at Lågen og strandsona ved Varphaugen har stor verdi, men kommunedirektøren mener at også Randageilen har stor verdi. Et område kan ikke få lav verdi fordi det kun er lokalbefolkningen som bruker området.

Det vil være enklere å støyskjermes boligområde i Randageilen ved en ny E6 på østsiden av boligområdet. Ved å ha E6 over boligfeltet i Randageilen vil en samle det meste av bebyggelsen. Samtidig er det viktig å være klar over at ved begge veilinjene, vil noen bli påført en negativ konsekvens. Kommunedirektøren mener det er viktig ved valg av linjealternativ å hensynta de lokale hensynene og lokal miljøet.

Elfenbenslav

Med alternativ 1C vil ca. 12 lokaliteter med elfenbenslav gå tapt som følge av arealinngrep; de fleste i området Eide-Stanviki og ved Randageilen. I tillegg berøres buffersonen til ca. 16 elfenbenslavlokaliteter. Med alternativ 1I vil ca. 18 lokaliteter med elfenbenslav gå tapt og i tillegg buffersonen til ytterligere 18 lokaliteter. Alternativ 1I er også i størst konflikt med andre rødlistede lav- eller rike lavsamfunn i området. Alternativ 1I berører derfor flest rødlistede-lavarter. I innspill til planprogrammet stilte Statsforvalteren krav om at det ble vurdert veitraseer som enten unngikk eller reduserte inngrepet i elfenbenslav. Dette er gjort, og linjealternativ 1I berører vesentlig færre elfenbenslavlokaliteter enn den opprinnelige regulerte veilinja. Kommunedirektøren mener derfor at en bør i tillegg til å redusere inngrep i rødlistede arter, også vurdere bomiljøet for de som vil bli boende inntil en ny vei.

Støy

Det er foreslått langsgående støyskjermingstiltak for å redusere antall bygninger i rød støysone. Etter gjennomføring av tiltakene vil 12 støyfølsomme bygninger fortsatt ligge i rød støysone med alternativ 1C, mens 11 bygninger vil ligge i rød støysone med alternativ 1I. Det bemerkes at tallene gjelder hele strekningen fra Sjoa til Bredevangen, ikke kun Randageilen.

Tabell 9-1: Antall støyutsatte støyfølsomme bygninger i de ulike alternativene totalt innenfor plangrensen

Støysoner	Nullalternativ	Alternativ 1C m/støyskjerming	Alternativ 1I m/støyskjerming
Gul	88	100	98
Rød	37	12	11
Totalt	125	112	109

De to alternativene kommer tilnærmet likt ut både innenfor gul og rød støysoner, men alternativ 1I har noe færre støyfølsomme bygninger i hver av sonene enn alternativ 1C.

Dyrka mark

Samlet brutto arealbeslag av dyrka og dyrkbar jord er ca. 49 daa for alternativ 1C og ca. 72 daa for alternativ 1I. Det legges til grunn at all matjord fra arealer med dyrka eller dyrkbar jord skal gjenbrukes til jordbruksformål. Netto reduksjon i areal dyrka/dyrkbar jord blir dermed null. Likevel vurderes konsekvensen ved jordflytting som noe negativ, da det tar tid å oppnå full produksjon på nydyrkede arealer. Med bakgrunn i dette er alternativ 1C vurdert som best for matjorda.

I planforslaget med vedlegg, kan det virke noe uklart om det er tale om jordflytting og/eller nydyrking. Det bør/må i planprosessen bli avklart hvor jordflytting og/eller nydyrking skal finne sted. Det blir en spesiell problemstilling om jord skal flyttes utenfor planområdet. Det må bli avklart i planprosessen hvilke eiendommer som skal blir kompensert for tap av dyrkajord og hvem som skal gjennomføre prosessen med tildeling av dyrkajord.

Det er avsatt masselager som er planlagt som skogområder. Det bør vurderes om det er mulig å tilføre undergrunnsjord som utgangspunkt for oppdyrking i stedet for etablering av skog.

Boliger som må rives

Totalt på strekningen er det sju boliger som er direkte berørt ved alternativ 1C, og fire boliger som er direkte berørt for alternativ 1I.

Basert på antall berørte boliger, gangavstand til lokalvei og holdeplasser, støy- og ikke minst barriereforhold, vurderer kommunedirektøren alternativ 1I som bedre for nærmiljøet i Randageilen enn alternativ 1C.

Vilt

Dette er den viktigste viltpassasjen på strekningen. Det er et svært skadeutsatt område med mye viltpåkørsler gjennom hele året. Det er veldig viktig at det anlegges en viltovergang, og ikke undergang da erfaring tilsier at overgang er det som er mest naturlig for viltet, og fungerer best. Det er også viktig at overgangen dimensjoneres slik at den blir stor nok (bredde) og ligger naturlig til med hensyn til terrenget rundt slik at det blir naturlig for viltet å krysse. Vegetasjon/trær vil også bidra til at denne blir enda mere naturlig å benytte for viltet.



For alle over/underganger er terrenget rundt viktig, slik at det virker naturlig for viltet å krysse. Ved behov må man derfor tilpasse/endre terrenget på sidene.

Mellom Ny-Sandbu og Bredevangen reguleres ny E6 litt oppe i åssiden i forhold til dagens E6. Ved Sandbuvangbekken starter forbikjøringsfelt i sørgående retning, og strekker seg ca. 1100 meter sørover til Myrvang (Sandbu barnehage).

Som skrevet tidligere må problematikken rundt jordflytting i større grad konkretiseres gjennom planprosessen slik at det er klart hvem som skal «få» arealene etter at planprosessen og anleggsperioden er avsluttet. Den kan være gårdsbruk som mister dyrkajord og ikke er interessert i erstatningsjord, mens et annet gårdsbruk ikke mister jord, men gjerne vil styrke arealgrunnlaget sitt.

Sandbumeen

The map shows the Telemshaugen area in Norway. The Gudbrandsdalen river flows through the center, with the village of Telemshaugen situated along its banks. The map includes labels for Gudbrandsdalen, Lykkja, Vangen, Telemshaugen, and the Gudbrandsdalen river. A scale bar indicates 0 to 1 km.

Kartet viser Sandnessjøen kommune med E6 og planlagte bygge- og anleggsgrener. Merkelappene inkluderer: Haredalsbekken med parallell gangforbindelse, Veiutbygging med fiskeri, Dagens E6 krysser planlagt over ny E6, Støy-skjerming, Sjøen omkring Vangen, Mosjøen, Snuplass bus, Nytt fortau, Fylkesvei 100 med gang- og sykkelvei, Forlenget Vangsvegen med gang- og sykkelvei, og Viltinger. En målestokk på 0, 50, 100 og 200 m er også vist.

I kryss på Sandbumoen etableres av- og påramper til ny E6 i nordgående retning.

Avrampen krever en mindre utfylling i Lågen. På denne etableres en fiskesti som kobles til Vangen i sør og Sel sjukeheim i nord, der det etableres en gangforbindelse til Lågen i forbindelse med at bekkeløpet til Haredalsbekken legges noe om. Kommunedirektøren mener det er

positivt at det legges til rette for en sti langs Lågen. Det opprettholder folk sin tilgang til elva, både til fiske og turer.

Dagens E6 med tilhørende gang- og sykkelvei føres opp til den planskilte kryssingen over ny E6, før den fortsetter nordover på østsiden av ny E6. Ved den planskilte kryssingen møtes avkjøringsrampe fra ny E6 og den nye Vangsvegen i T-kryss på omlagt eksisterende E6. Bussholdeplassen Sel sjukeheim flyttes og etableres i kryssområdet. Kommunedirektøren mener en undergang som omtalt tidligere under ny E6 vil binde boligområde på Sandbumoen sammen, og det vil gjøre at dagens gang- og sykkelvei langs dagens E6 vil henge naturlig sammen med boligområdet, og bidra til at folk kan gå turrunder i nærområdet.

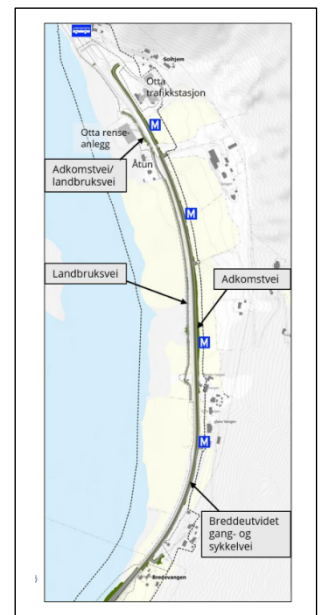


Bekkeløpet for Haredalsbekken, like nord for Sel sjukeheim, planlegges justert ved kryssingen under ny E6. Parallelt med bekkeløpet etableres en ganghylle som sikrer planfri forbindelse til Lågen for gående. Fra kryssingen og sørover mot Vangen anlegges en sti på veifyllingen ned mot Lågen, primært tiltenkt fiske. Kommunedirektøren mener det er positivt at det legges til rette for sti langs Lågen og forbindelse under ny E6.

Bredevangen-Solhjem

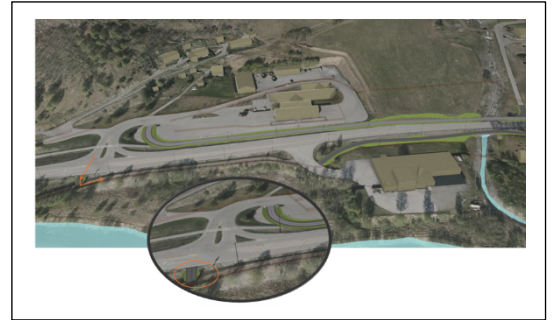
Mellom Sel sjukeheim og Bredevangen kobles ny E6 sammen med dagens E6. Derfra til Solhjem beholdes dagens E6 som i dag, men det gjøres tiltak for å gjøre strekningen mer trafiksikker i overgangen fra ny E6 sørfra. E6 blir kryss- og avkjørselsfri, som innebærer at det etableres langsgående rekkverk og at adkomsten til tiliggende boliger, landbruks- og friluftsområder endres.

Mellom Bredevangen og Søre Vangen breddeutvides dagens gang- og sykkelvei til 3,5 m og det tillates kjøring til eiendommene. Nord for Søre Vangen endres gang- og sykkelveien til lokal adkomstvei med en bredde på 4,5 meter opp til krysset med Otta trafikkstasjon. Beregnet trafikkmengde på gang- og sykkelveien/ny adkomstvei er under 100 kjøretøy i døgnet. Det planlegges belysning på ny E6 og rekkverk mellom E6 og dagens gang- og sykkelvei. På ny adkomstvei planlegges møteplasser og bruene over Vangsåi og Solhjemsåe byttes ut. Bussholdeplassene Vangen og Solhjemsivegen legges ned. Kommunedirektøren har merket seg at det som er benevnt lokal adkomstvei i flere av fagnotatene er omtalt som ny lokalvei. Kommunedirektøren mener denne sambruken som det planlegges for reduserer trafiksikkerheten for myke trafikanter.



Trafiksikkerhetstiltaket på E6 på strekningen Bredevangen-Solhjem medfører at gang- og sykkelveien mellom Sandbumoen og Solhjem ikke lenger blir en bilfri gang- og sykkelvei, noe som reduserer både tryggheten og attraktiviteten for myke trafikanter. Selv om trafikkmengden er lav, vil opplevelsen av området som bilfritt forsvinne, og særlig barn og unge kan oppleve det som utrygt. Belysning og rekkverk mot E6 er vurdert som noe avbøtende. Kommunedirektøren mener at trafiksikkerhetstiltak på E6 går på bekostning av myke trafikanter, barn- og unge og sikker skolevei. Tiltaket vurderes derfor som forringende for den trygge gang- og sykkelveien som er på strekningen i dag. Kommunedirektøren mener at gang- og sykkelveien ikke kan tas til lokalvei. Det er nødvendig med fysisk dele av gang- og sykkelvei og adkomstvei.

Trafikksikkerhetstiltakene på strekningen Bredevangen-Solhjem medfører et varig arealbeslag på ca. 1,4 daa fulldyrka jord. Tiltaket gir noe lengre transportavstand til ca. 80 daa fulldyrka jord, men samtidig sikrere adkomst til jordene. Tiltaket innebærer at gårder på østsiden av E6 må kjøre gang- og sykkelveien til trafikkstasjonen og krysse E6 der. Der legges det til rette for at landbruksmaskiner kan krysse rett over E6, som blir korteste rute, i stedet for å benytte avkjørselen til renseanlegget. Vest for E6 etableres en gruset landbruksvei for å sikre adkomst til jordbruksområdene.



Kommunedirektøren mener dette er uheldig. Det blir langt og tungvint å drive arealene på vestsiden av E6 og det vil medføre mye trafikk på gang- og sykkelveien. Det er derfor nødvendig med en undergang under ny E6 for enklere tilgang til arealene på vestsiden av E6. En kulvert for enkel kryssing av beitedyr til jordbruksareala på vestsida E6 ved Solhjem, f.eks. slik som ble etablert ved omlegging av rv. 15 ved Snerle i Vågå. Kulverten behøver ikke være kjørbær, men må ha høyde og bredde som gjør den nyttbar for folk og fe.

Støy

Trafikksikkerhetstiltaket mellom Bredevangen og Solhjem vurderes ikke å utløse krav om støytiltak. Bakgrunnen for dette er at breddeutvidelse og tillatt kjøring til og fra eiendommene på eksisterende gang- sykkelvei ikke utløser krav om støyskjerming, ettersom denne lokalveien får lav årsdøgntrafikk (ÅDT). Videre blir E6 liggende uendret, noe som gjør at det ikke stilles krav om støytiltak til denne.

Solhjem

Dagens kryssløsning på Solhjem videreføres.

Område avsatt til trafikkstasjon er foreslått regulert til offentlig eller privat tjenesteyting med åpning for at det kan tillates etablert rigg. Otta Renseanlegg ligger på andre siden av E6 i dette området. Kommunen har på sikt behov for utvidelse av renseanlegget. En mulig plassering er ved Otta trafikkstasjon og området som er avsatt til offentlig formål, riggområde. Kommunedirektøren mener det innenfor planområdet er mulig å finne andre områder som kan egne seg som riggområde. Kommunedirektøren mener derfor at bestemmelsen om riggområde må fjernes fra dette området.

Rundkjøring

På Otta reguleres dagens T-kryss mellom E6 og rv.15 om til rundkjøring. Rundkjøring vil signaliserer det viktige veikrysset tydeligere og bedre trafikksikkerheten. Rundkjøringen etableres med to felt i alle tilfarter. Dagens gang- og sykkelveiforbindelser sør og nord for rundkjøringen beholdes som i dag. Endringen medfører en endret veigeometri og 12 adresser får 1-2 dB økt støynivå, i plandokumentene står det at som følge av tiltaket skal det vurderes videre for støyreducerende lokale tiltak i byggeplanfasen. Kommunedirektøren mener de støyreducerende tiltakene må inn i reguleringsplanen.

Frivillig vern

Parallelt med utarbeidelsen av reguleringsplanen har Statsforvalteren igangsatt prosess for frivillig vern av skog i området Koloberget-Eide, som grunnlag for utvidelse av Koloberget naturreservat. Sammen med en målrettet skjøtsel av områdene med høyest konsentrasjon av elfenbenslav mellom

Nordre Eide og Stanviki, vil elfenbenslav være tilstrekkelig ivaretatt og økologisk kompensasjon er derfor ikke aktuelt.

Oppsummert

Ny E6 vil bli en barriere i lokalmiljøet. Til forskjell fra dagens E6, som også fungerer som lokalvei og lar seg krysse, vil ny E6 gjøre det nødvendig å skape nye gode tverrforbindelser og lokalveier for å binde lokalmiljøet sammen på tvers av tiltaket. Kommunedirektøren mener det er viktig med gode tverrforbindelser riktig plassert, og mange nok som sikrer fri bevegelse av mennesker. Det er viktig med god tilkomsten til arealer på begge sidene av ny E6, både for skogs- og jordbruksmaskiner, dyr og tilgang til jakt- og turterreng

I Estetisk strategiplan for E6-Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv.15 s. 13 som er hentet fra Estetisk veileder (Nye Veier, 2022) står det: ... *"Veianlegget bør legge til rette for gode tverrforbindelser som sikrer fri bevegelse av mennesker og vilt på tvers av korridoren. Permanente masselagre og større kryssområder skal utformes slik at de innpasses i det nye landskapet"*.

Utbygging og oppgradering av E6 gjennom Gudbrandsdalen vil bidra til å korte ned reisetiden mellom steder, og i inn og ut av regionen. Det kan bli noe lettere å pendle lengre og det kan bli raskere vei til reiselivsdestinasjoner. Lokalt for kommunen mener kommunedirektøren ny E6 vil ha liten betydning, men ny E6 kan gjøre det lettere å bosette seg spredtbygd og lengre unna arbeidsplassen.

Kommunedirektøren vil peke på at for kommunene kan det bli en utfordring om handelsaktører som ligger i sentrum ønsker å etablere seg nærmest mulig E6. Noe som har skjedd på Vinstra. Kommunedirektøren mener at en ny E6 kan slå forskjellig ut for ulike aktører. For reiselivsnæringene vil reisetida bli kortere, og destinasjoner kan bli mer tilgjengelige. De som i dag får gjester fordi reisende finner dem lett langs veien, vil bli utfordret til å gjøre seg mer synlige på andre måter. Så for næringsliv, handel og tjenester kan ny E6 være positivt. Kommunedirektøren mener at en ny E6 vil slå ut negativt for bosettingen i kommunen. Innbyggere vil få veien tett på, med de ulempene det medfører som støy og støv m.m. Reiser innad i kommunen vil i hovedtrekk skje på dagens E6 og ikke på ny E6, en vei også gående og syklende vil bruke.

En ny E6 innebærer et stort samfunnsmessig løft, men vil medføre også store negative konsekvenser for blant annet miljø og for flere grunneiere. 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 best mulige løsninger for omgivelsene og miljøet, og at dette vektlegges ved valg av veilinje.

Dagens E6 mellom Sjoa og Bredevangen er ca. 7,25 km lang, og kjøretiden er ca. 6 minutter. Dette tilsvarer en gjennomsnittshastighet på ca. 72 km/t. I utredningsalternativene legges det til grunn at kjørelengden blir omtrent den samme som i dag (7,25 km), og med fartsgrense 90 km/t. Dette gir en beregnet kjøretid på ca. 4,8 minutter, som innebærer en reduksjon på cirka 70 sekunder (omtrent 20 %) sammenlignet med dagens situasjon. Fordelene med ny vei for lokalsamfunnet er at det blir en mye mer trafiksikker vei, så må en finne løsninger så ikke trafiksikkervei går på bekostning av myke trafikanter.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens §12-10 vedtar Sel formannskap å sende detaljregulering E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv15 ut på høring og offentlig ettersyn.

Sel formannskap vil presisere:

- For bomiljøet i Randageilen må alternativ 1I velges.
- Langsgående støyskjermingstiltak må oppføres tidlig i anleggsfasen.

Det må innarbeides følgende endringer før offentlig ettersyn:

- Det må innarbeides på plankartet snuplass for tømmerbil på Sjoa i en del på skogsbilveg i Dahlumsvegen.
- Det må reguleres inn en undergang på Sandbumoen som erstatning til at Moavegen blir stengt.
- Lekeplassen i krysset Vangsvegen-Hamnlykkja må sikres.
- Gangvei fra enden av Hamnlykkja og til Vangsvegen må innreguleres.
- På Strekningen Bredevangen-Solhjem må det innreguleres et fysisk dele av gang- og sykkelvei og adkomstvei.
- På Strekningen Bredevangen-Solhjem må det innreguleres en undergang for landbruksdriften.
- Bestemmelsen om riggområde på Solhjem tas ut av planbestemmelsene.
- Det må innarbeides i reguleringsplanen støyreducerende tiltak for en rundkjøring på Otta.

Formannskapets behandling av sak 12/2026 i møte den 10.03.2026:

Behandling

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningslovens §12-10 vedtar Sel formannskap å sende detaljregulering E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv15 ut på høring og offentlig ettersyn.

Sel formannskap vil presisere:

- For bomiljøet i Randageilen må alternativ 1I velges.
- Langsgående støyskjermingstiltak må oppføres tidlig i anleggsfasen.

Det må innarbeides følgende endringer før offentlig ettersyn:

- Det må innarbeides på plankartet snuplass for tømmerbil på Sjoa i en del på skogsbilveg i Dahlumsvegen.
- Det må reguleres inn en undergang på Sandbumoen som erstatning til at Moavegen blir stengt.
- Lekeplassen i krysset Vangsvegen-Hamnlykkja må sikres.
- Gangvei fra enden av Hamnlykkja og til Vangsvegen må innreguleres.
- På Strekningen Bredevangen-Solhjem må det innreguleres et fysisk dele av gang- og sykkelvei og adkomstvei.
- På Strekningen Bredevangen-Solhjem må det innreguleres en undergang for landbruksdriften.
- Bestemmelsen om riggområde på Solhjem tas ut av planbestemmelsene.
- Det må innarbeides i reguleringsplanen støyreducerende tiltak for en rundkjøring på Otta.

2. GANGS BEHANDLING

Vedlegg

1. NV34E6ØO-PLA-RAP-1202 Planbeskrivelse, E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv. 15
2. NV34E6ØO-PLA-RAP-1203 Planbestemmelser, E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv. 15, Sel kommune
3. Plankart, 1C_samlet
4. Plankart, 1I_samlet
5. NV34E6ØO-YML-RAP-1204 ROS-analyse, E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem
6. NV34E6ØO-PLA-RAP-1201 Sammenstillingsrapport konsekvensutredning, E6 Sjoa Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6xrv. 15
7. NV34E6ØO-PLN-RAP-0003 Planprogram Sjoa-Solhjem
8. NV34E6ØO-PLN-NOT-0003 Merknadsbehandling planprogram E6 Sjoa-Solhjem
9. NV34E6ØO-PLA-NOT-1208 Merknadsbehandling utvidet varslingsgrense E6 Sjoa-Solhjem

Saksdokumenter (ikke vedlagt):

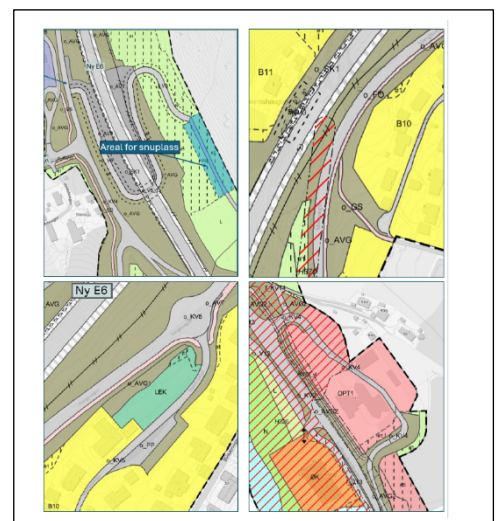
Fagnotater/rapporter, utredninger og oppfølgingsplaner er ikke vedlagt, se oversikt ved 1. gangs behandling. Dokumentene kan ettersendes hvis det er ønskelig. Alle dokumentene, også de som ikke er vedlagt vil bli lagt ut ved offentlig ettersyn.

Saksutredning

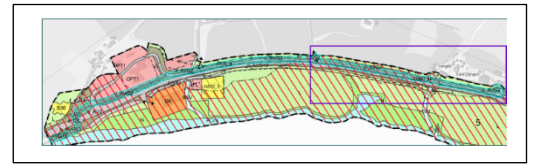
Endringer i vedlagte dokumenter i forhold til dokumentene som var til behandling ved 1. gangs behandling:

Plankartet:

- Snuareal for tømmerbil lagt inn på Sjoa som #S.
- Eksisterende gangvei Sandbumoen lagt inn som o_GS
- Areal ved lekeplass lagt inn som AVG1, Annen veggrunn grøntareal, med eget tall.
- Otta trafikkstasjon: Eksisterende gang- sykkelvei (gsv) langs trafikkstasjonen er beholdt og regulert som o_GS, mens lokal adkomstvei er regulert øst for trafikkstasjonen, iht. geometri på ny forbindelse. Videre nordover er eksisterende vei regulert til veiformål o_KV4. Mindre lokale justeringer som følge av dette.
- Ved Gudbrandsdalsvn. 767
 - o Snevret inn anleggsgrense
 - H_570_1 Bredebygdenfengsel er tatt ut av planområdet
 - o Endret underliggende formål til FTU som i G.vn. 767



- Justert plankart iht. geometri på adkomst
- Løpet for Haredalsbekken er justert iht. geometri
- Hensynssone for pilegrimsleden var lagt inn fra kommuneplanens arealdel. Det manglet en strekning av dagens led mellom Solhjemslnv. og Søre Vangen. Denne er lagt inn.
- Otta: Snuplassen på lokalveien er lagt inn iht. geometri.



Endringene er gjort både i alternativ 1C og 1I-utgavene. Som følge av disse endringene er det også endringer i arealbeslag, som er oppdatert i planbeskrivelsen. Ingen flere eiendommer blir berørt som følge av endringene.

Planbestemmelser

Bestemmelse	Endring	
Dato på bestemmelsene	Endret til 28.08.2026	
1.3 Byggegrense	For å ivareta fleksibiliteten i planen også for byggegrensen, er bestemmelsen endret for den delen av E6 som bygges ny.	1.3 Byggegrense a) Mot fremtidig E6 (o_KV1) er byggegrensen 55 meter målt fra formålsgrensen frem til veien er ferdig etablert. Når veien er ferdig etablert, er byggegrensen 50 meter målt fra senterlinje i ytterste kjørebane. b) Mot eksisterende E6 (o_KV2) er byggegrensen 50 meter målt fra veiens senterlinje.
1.4.2 b) Naturmangfold	Språklig endring fra «Ved reetablering ved planting/såing (...)» til «Ved reetablering gjennom planting/såing (...)»	
2.1.11 Fritids- og turistformål, FTU	Ettersom Gudbrandsdalsvn. 767 også reguleres til FTU, har tidligere bestemmelse blitt til 2.1.11 a), mens ny bestemmelse 2.1.11 b) er lagt til i tråd med G.vn.767s beskrivelse av hva formålet skal benyttes til.	2.1.11 Fritids- og turistformål, FTU a) I område avsatt til FTU_1 kan det drives næringsvirksomhet i form av hotell, campingplass, utleie av hytter eller lignende. b) Område avsatt til FTU_2 kan benyttes til hotell og overnatting, sammen med storkjøkken og servering.
2.2.1 e) Fellesbestemmelser samferdselsanlegg	Lagt til ny bestemmelse som skal sikre muligheten for at husdyr kan krysse under E6 i elveleiet til Solhjemsåa.	2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl §12-5, nr. 2)
2.2.6 c) Annen veggrunn – grøntareal AVG	Lagt til ny bestemmelse om at det tillates etablert en fysisk avgrensning mellom lekeplass og fortau langs Vangsveien.	2.2.1 Fellesbestemmelser e) Ved etablering eller ombygging av o_KV4, f_V13 og tilhørende bruer over Solhjemsåa skal eksisterende mulighet for kryssing av husdyr gjennom løpet til Solhjemsåa ivaretas og videreføres. Kryssingsmuligheten skal ha minst tilsvarende framkommelighet som før ombyggingen.
3.2.2 a) Bevaring kulturmiljø, H570	Som følge av endret plangrense ved Gudbrandsdalsvn 767, er ikke lengre Bredebygden fengsel innenfor plangrensa vår. Omtalen av Bredebygden fengsel er derfor tatt ut fra bestemmelsen.	2.2.6 Annen veggrunn – grøntareal, AVG c) Innenfor AVG1 på Sandbumoen tillates etablert en fysisk avgrensning mellom regulert lekeplass (LEK) og regulert fortau (o_FO) langs Vangsveien (o_KV8).
4.1.4 Etablering av snuplass	Lagt til ny bestemmelse for snuplass på Sjoa	4.1.4 Etablering av snuplass (#5) Innenfor bestemmelsesområde #5 på Sjoa tillates etablering og vedlikehold av snuplass for tømmerbil.
4.4 i) Midlertidige bygge- og anleggsområder	Endret formulering fordi henvisningen til tretrinnsstatregien ikke egner seg så godt på jorder. Hensikten bak bestemmelsen var og er å ivareta overvannshåndtering/drenering på berørt dyrka mark.	4.4 Midlertidige bygge- og anleggsområder (#1-5) i) Ved tilbakeføring eller istandsetting av areal til dyrka mark skal nødvendige tiltak for overvannshåndtering og drenering gjennomføres slik at arealet oppnår minst tilsvarende funksjon som før anleggsstart.

Planbeskrivelse

Hvor	Hva
Dato på dokumentet og i revisjonsoversikt	Endret til 28.08.2026
Kap 2.2 Tiltaksbeskrivelse	Lagt til kort tekst om løsningen forbi trafikkstasjonen
Kap 2.6 Tidligere vedtak i saken	Side 13: Liten språklig omformulering. Side 14: Lagt inn behandlingen i formannskapet 10.03.26.
Kap 3.1 Planprosess	Legges opp til plan på høring høsten 2026 og vedtak av planen vinteren 2027.
Kap 5.4 – nytt kapittel vdr. Formannskapets vedtak i mars	De enkelte punktene er omtalt for seg.
Kap 6.1 Nye underoverskrifter: bussholdeplasser og sideareal	Samlet tekst som beskriver bussholdeplasser som flyttes/utgår. Tekst som beskriver planlagte sideanlegg.
Kap 6.4 Viltpassasje og lokalveinett...	Lagt inn figurer på omlagt Pilegrimsled i de ulike alternativene.
Kap 6.7 Trafikksikkerhetstiltak mellom Bredevangen og Solhjem	Lagt inn tekst om delet mellom gang- og sykkelvei og lokalvei ved trafikkstasjonen og nye illustrasjoner, samt tekst om kryssingsmulighet for husdyr. Fjernet også ene illustrasjonen, da alt synliggjøres i figur 6-21.
Kap 7.2.1 Arealformål	Oppdatert arealtabell
Kap. 7.2.2 Hensynssoner	Lagt til #S snuplass ved Sjoa
Kap. 7.2.6 Byggegrenser	I tråd med endret bestemmelse på byggegrense, er det lagt til tilhørende beskrivelse.
Kap. 7.6 Omklassifisering av veinett	Nytt delkapittel med forslag til fremtidig eierskap
Kap. 8.4.6 Naturressurser	Oppdatert beslag iht. siste utgave av plankart og landskapsmodell.

Sammenstillingsrapport KU

- Endret dato
- Oppdatering av tall på beslag matjord

Estetisk strategiplan

- En kildehenvisning er oppdatert

Fagnotat naturressurser

- Oppdatert arealbeslag ref. siste utgave av geometri, landskapsmodell og plankart.
- Oppdatert omtale av arealbeslaget, ref. punktet over

Fagnotat matjord

- Oppdatert arealbeslag

Fagnotat kulturmiljø

- Oppdatering i og med at Bredebygden fengsel ikke lenger omfattes av planområdet – omtales heller med nærføring og hensyn i anleggsfasen.

Fagnotat hydrologi

- Vedlegg lagt til i fagnotatet, ikke som separate filer.

Fagnotat skred

- Tredjepartskontroll pågår

Vurdering

Kommunedirektøren sine vurderingen tar utgangspunkt i vedtaket i formannskapet ved første gangs behandling av planforslaget. Etter formannskapetets vedtak har Nye Veier gjort en teknisk-økonomisk vurdering av punktene dette er gjort i planbeskrivelse for E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv.15, punkt 5.4 s. 36. Nye Veier sine vurderinger er gjengitt, en del av illustrasjonene er hentet fra presentasjoner holdt av Nye Veier. Kommunedirektøren kommenterer punktene til slutt.

1. Snuplass for tømmerbil på Sjøa

«Formannskapet ønsket regulering av snuplass for tømmerbil ved østre ende av tverrforbindelsen på Sjøa. Dette er fulgt opp ved at det er avsatt et bestemmelsesområde #S i plankartet med tilhørende bestemmelse som åpner for etablering av snuplass sør for tverrforbindelsen, i åssiden øst for Sjøa».

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren mener det er positivt at Nye Veier har fulgt opp formannskapetets vedtak og avsatt areal for snuplass for tømmerbiler.



Arealet merket med #S er avsatt til etablering av snuplass

2. Undergang på Sandbumoen som erstatning for at Moavegen blir stengt

«Formannskapet ønsket regulering av en undergang på Sandbumoen i akse der Moavegen blir avskåret av ny E6. Området på Sandbumoen er svært sidebratt, og en undergang under ny E6 ville derfor blitt lang og kostbar, samtidig som den ville medført omfattende mur- og terrenginngrep.

Det ble vurdert fem alternative kryssingsløsninger til regulert løsning, hvorav fire innebar bru over ny E6. Samtlige alternativer medførte høye kostnader og ga liten reduksjon i gangavstand sammenlignet med planforslaget. To av alternativene ville i tillegg utløst behov for innløsning av bolig/bruk og kulturminne.

Ingen av de alternative kryssingsløsningene ble vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomme. På bakgrunn av dette er ønsket om undergang ikke innarbeidet i reguleringsplanen».

2. Nye Veiers planforslag Sandbumoen-Moavegen

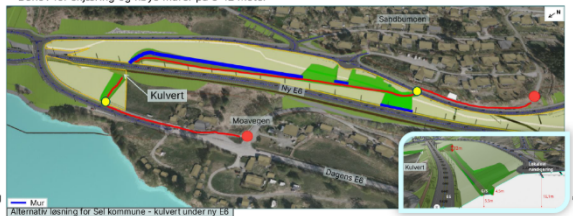
- Gang- og sykkelvei langs veinettet
- Ca. 1050 meter mellom punktene
- Universelt utformet
- I henhold til Statens vegvesens håndbøker



N Nye Veier har vurdert fem alternative kryssinger etter innspill fra Sel kommune

2. Undergang Moavegen, alt. 1: Kulvert under E6

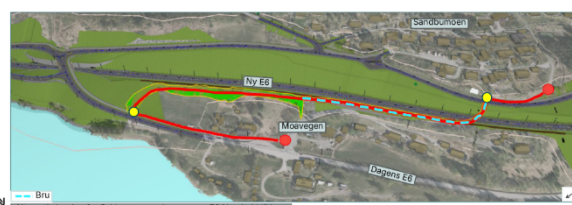
- Gang- og sykkelvei 3,5 m bred inkl. skulder
- Ca. 800 meter mellom de røde punktene
- Ca. 490 meter tiltak mellom gule punkt
- Behov for skjæring og høye murer på 3-12 meter
- Universelt utformet (5%), med unntak av:
- To strekninger på 80 meter med 7 % stigning
- Kostnad: 60-65 MNOK



N Alternativ løsning for Sel kommune - kulvert under ny E6

2. Kryssing Moavegen, alt. 2: Lang bru over E6, 5%

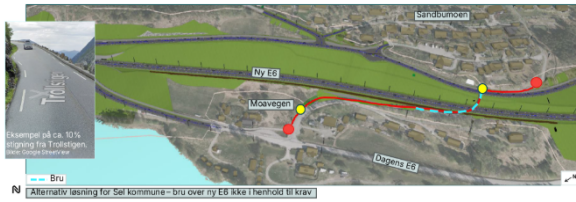
- Gang- og sykkelvei 3,5 m inkl. skulder
- Ca. 800 meter mellom de røde punktene
- Ca. 500 meter tiltak mellom gule punkt
- Lengde på bru ca. 270 meter, 4 m bred
- Universelt utformet: 5% stigning
- Kostnad ca. 100-110 MNOK



N Alternativ løsning for Sel kommune - bru over ny E6 i henhold til krav

2. Kryssing Moavegen, alt. 3: Lang bru over E6, 10%

- Gang- og sykkelvei 3,5 m inkl. skulder
- Ca. 400 meter mellom de røde punktene
- Ca. 270 meter tiltak mellom gule punkt
- Lengde på bru ca. 120 meter, 4 m bred
- Ikke universelt utformet: 10% stigning
- Bratt motbakke opp, høy fart ned → sikkerhetsfaktor
- Kostnad ca. 50-60 MNOK



2. Kryssing Moavegen, alt. 4: Kort bru over E6, R=40

- Gang- og sykkelvei 3,5 m inkl. skulder
- Ca. 440 meter mellom de røde punktene
- Ca. 220 meter tiltak mellom gule punkt
- Bru ca. 40 meter lang, 4 meter bred
- Veikurve på fyllingen = 40 m → innenfor krav
- Stor fylling medfører innløsning av Haugavegen 5 (Bruket Melemshaugen, kulturminne)
- Universelt utformet: 5% stigning
- Kostnad ca. 30-35 MNOK + grunnerverv



2. Kryssing Moavegen, alt. 5: Kort bru over E6, R=30

- Gang- og sykkelvei 3,5 m inkl. skulder
- Ca. 410 meter mellom de røde punktene
- Ca. 160 meter GS-tiltak mellom gule punkt
- Bru ca. 40 meter lang, 4 meter bred
- Veikurve på fyllingen = 30 m → ikke i henhold til krav
- Stor fylling medfører innløsning av Haugavegen 5 (Bruket Melemshaugen, kulturminne)
- Universelt utformet: 5% stigning
- Kostnad ca. 30-35 MNOK + grunnerverv



Kommunedirektørens vurdering:

Plasseringen av ny E6 medfører at boligområdet på Sandbymoan deles av den nye veitraseen. Adkomsten via Moavegen vil bli stengt og bolig- og industriområdet på Sandbymoan vil få ny adkomst. Samtidig vil noen boliger bli liggende på vestsiden av ny E6. Planforslag legger opp til en omveg på ca. 1050 meter langs det nye vegnettet for å koble områdene sammen. For å bevare bomiljøets kvaliteter bør det etableres en kryssingsløsning som sikrer at allmennheten kan passere den nye veien. Det er nødvendig for tilgang til Lågen og friluftsområder.

Kommunedirektøren tar til etterretning de omfattende tekniske og økonomiske utredningene Nye Veier har gjennomført for fem alternative kryssingsløsninger:

- **Alternativ 1 (Kulvert under E6):** Anslått til 60–65 MNOK, og vil kreve omfattende terrenginngrep med skjæringer og murer på mellom 3 og 12 meter. Vil komme langt nord og vil ikke innebære stor forskjell i forhold til den nye gang- og sykkelveien Nye Veier planlegger.
- **Alternativ 2 og 3 (Lang bru over E6):** Anslått til henholdsvis 100–110 MNOK og 50–60 MNOK.
- **Alternativ 4 og 5 (Kort bru over E6):** Anslått til 20–30 MNOK pluss grunnerverv, men disse vil utløse svært uheldige konsekvenser i form av behov for innløsning av bolig/bruk og berører kulturminne.

Nye Veier har utredet alternativer ut fra kravet til universell utforming (UU) med slake stigningsforhold (5–10 %) og full bredde (3,5 meter inkludert skulder), som krever store konstruksjoner i det sidebratte terrenget.

Kommunedirektøren mener at Nye Veier i stedet bør vurdere et enklere alternativ, etablering av en **tursti, turvei** i den gamle aksen til Moavegen. Kommunedirektøren erkjenner og aksepterer at en slik løsning i dette bratte terrenget ikke vil kunne oppfylle kravene til universell utforming. Likevel vil en enkel turforbindelse ha stor verdi for folkehelsen og lokalmiljøet. Den vil sikre en direkte

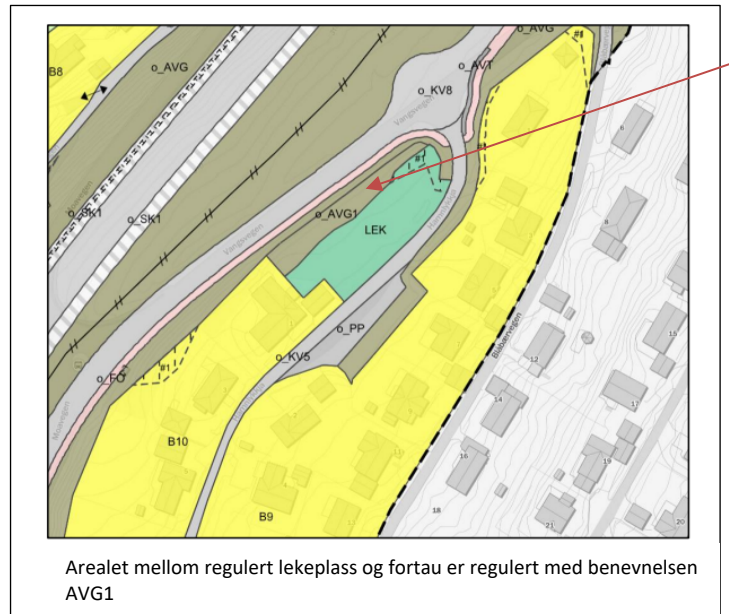
gangforbindelse ned til Lågen, og gi boligene på vestsiden av ny E6 direkte tilgang til det store stinett i skogområdene øst for Sandbumoen.

Kommunedirektøren mener Nye Veier må innarbeide i plandokumentene en tursti/turvei, forbindelse i aksen Moavegen, uavhengig av universell utforming standarder.

3. Sikring av lekeplassen i krysset Vangsvegen-Hamnlykkja

«Formannskapet ønsket en fysisk sikring av regulert areal for lekeplass på Sandbumoen. Lekeplassen i Nye Veiers planforslag er en videreføring av dagens regulering, som følge av at planforslaget erstatter tidligere reguleringsplan i området. Lekeplassen er verken opparbeidet eller tatt i bruk i dag, og forutsetningene i området endres ikke sammenlignet med gjeldende regulering.

Som oppfølging av formannskapetets vedtak har formålet Annen veggrunn – grønt (AVG) fått egen benevnelse i plankartet, AVG1, med tilhørende bestemmelse om etablering av fysisk avgrensning mellom regulert lekeplass (LEK) og fortau (o_FO). Hensikten er å etablere en avgrensning som bidrar til trafikksikring av lekeplassen mot Vangsvegen (o_KV8)».



Kommunedirektørens vurdering:

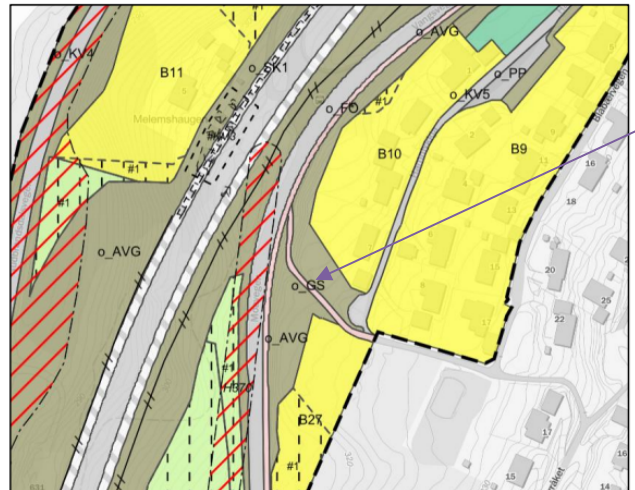
Kommunedirektøren vurderer det som viktig at lekeplassen sikres tilfredsstillende, ettersom planforslaget legger opp til økt trafikk i Vangsvegen (o_KV8). Kommunedirektøren støtter derfor endringene som er gjort av Nye Veier. Ved å skille ut arealet til annen veggrunn – grønt (AVG1) og innføre bestemmelser om en fysisk avgrensning mot fortauet (o_FO), sikres det at lekeplassen blir en trygg oppholdsplass for barn i boligområdet. Dette er en oppfølging av formannskapetets vedtak.

4. Innregulere gangveien fra enden av Hamnlykkja til Vangsvegen

«Formannskapet ønsket at eksisterende gangvei mellom Hamnlykkja og Vangsvegen ble innarbeidet i reguleringsplanen. Plankartet er oppdatert slik at eksisterende gangvei inngår i reguleringsplanen».

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren er fornøyd med at Nye Veier har fulgt opp formannskapetets føring og at den eksisterende gangveien mellom Hamnlykkja og Vangsvegen nå er formelt innarbeidet i reguleringsplanen. Dette sikrer denne viktige forbindelse for de myke trafikantene.



Eksisterende gangvei mellom Hamnlykkja og Vangsvegen er regulert til o_GS

5. Fysisk dele av gang- og sykkelvei og adkomstvei mellom Bredevangen og Solhjem

«Formannskapet ønsket at det ble opprettholdt en separat løsning for gående og syklende på strekningen, og dermed en bredere løsning enn planforslaget med lokalvei og tilhørende separat gang- og sykkelvei.

Planforslaget er utformet i tråd med gjeldende håndbøker fra Statens vegvesen og løsningen er vurdert som trafiksikker. Formannskapetets alternativ ville medført behov for innløsning av flere bygninger, herunder et kulturminne, større arealbeslag av dyrka mark og beitearealer, samt økte kostnader knyttet til murer og tilpasning til øvrig veianlegg.

På bakgrunn av de tekniske, arealmessige og økonomiske konsekvensene er formannskapetets forslag ikke innarbeidet i reguleringsplanen. Det er likevel gjort en justering av planforslaget ved Otta trafikkstasjon som forbedrer løsningen for gående og syklende sammenlignet med planforslaget som ble sendt til førstegangsbehandling i mars 2026. Justeringen innebærer at adkomstveien legges øst for trafikkstasjonen, mens eksisterende gang- og sykkelvei langs E6 videreføres».

I planprogrammet s. 11 er Trafikksikkerhetstiltak mellom Bredevangen og Solhjem beskrevet:

«Mellom Bredevangen og Solhjem reguleres trafikksikkerhetstiltak slik at E6 kan gjøres kryss- og avkjørselsfri. På denne strekningen er forventet ÅDT på E6 ca. 10 500 kjøretøy i 2050. Mellom Bredevangen og Søre Vangen breddeutvides gang- og sykkelveien til 3,5 m og det tillates kjøring til eiendommene. Nord for Søre Vangen endres gang- og sykkelveien til lokal adkomstvei med en bredde på 4,5 meter opp til Otta trafikkstasjon på Solhjem».

«Beregnet trafikkmengde på gang- og sykkelveien/ny lokalvei mellom Bredevangen og Solhjem er under 100 kjøretøy/døgn (ÅDT). Det planlegges med belysning og rekkverk mellom E6 og dagens gang- og sykkelvei. Vest for E6 etableres en gruset landbruksvei for å sikre adkomst. Avkjørselen til Otta renseanlegg beholdes som i dag».

5. Bredevangen-Solhjem: Fysisk adskilt vei og gang- og sykkelvei

Nye Veiers planforslag:

- Trafikksikkerhetstiltak
- Avkjørselssanering
- Sanering av bussholdeplasser
- Veibelysning
- Rekkverk
- Grøft for bedre overvannshåndtering
- Landbruksvei vest for E6
- Minimert inngrep i dyrka mark

Sel kommunes vedtakspunkt:

- På strekningen Bredevangen-Solhjem må det innreguleres et fysisk dele av gang- og sykkelvei og adkomstvei
- Bakgrunn: Ønske om å beholde dagens heltette tilbud for gående og syklende mellom Sandbunnen og Otta uten blanding med motorisert trafikk. Trafikksikkerhet.



5. Bredevangen-Solhjem: Fysisk adskilt vei og gang- og sykkelvei

Nye Veiers planforslag:

- E6 styrkes som nasjonal hovedtransportåre
- Tydeligere skille mellom gjennomgangstrafikk og lokale transportbehov
- Færre konfliktpunkter gir økt trafikksikkerhet
- Avkjørselssanering reduserer risikoen for kryssings- og påkjøringsulykker
- Redusert risiko knyttet til hastighetsforskjeller mellom E6-trafikk og landbrukstrafikk
- Minimert inngrep i dyrka mark
- Belysning gir bedre sikt og økt trafikksikkerhet
- Rekkverk reduserer konsekvensene ved utforkjøring
- Bedre overvannshåndtering



5. Søndre del: Sel sjukeheim-Bredevangen

Nye Veiers planforslag:

- 400 m lang strekning
- Ingen endring fra dagens situasjon
- Dagens gang- og sykkelvei videreføres
- Kjøring på gang- og sykkelvei ikke tillatt
- Oppsetting av bom vurderes for å hindre gjennomkjøring



5. Midtre del: Bredevangen-Søre Vangen

Nye Veiers planforslag:

- 350 m lang strekning
- Dagens gang- og sykkelvei videreføres, men breddeutvides til 3,5 m asfaltert flate
- Det tillates kjøring på gang- og sykkelveien fra nord til 8 boliger
- I henhold til krav i Statens vegvesens håndbøker:

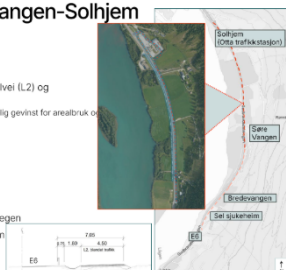


5. Nordre del: Søre Vangen-Solhjem

Nye Veiers planforslag:

- Ca. 1000 meter lang strekning
- Dagens gang- og sykkelvei endres til lokalvei (L2) og breddeutvides til 4,5 m
- Endring for gående og syklende, men betydelig gevinst for arealbruk og trafikksikkerhet både for lokaltrafikk og E6
- Det etableres møteplasser
- Nye bruer over Vangsåli og Solhjemsåe
- Ny landbruksvei/adkomstvei vest for E6

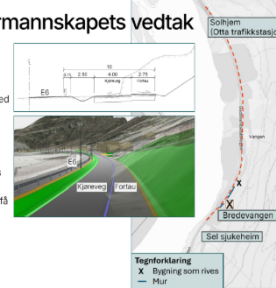
Lav trafikkmengde på lokalveien
 ADT 78 mellom Søre Vangen og Solhjemsilvegen
 ADT 189 mellom Solhjemsilvegen og Solhjem
 • Tilnærmet 26 boliger og 77 fridstboliger



5. Konsekvenser av formannskapetets vedtak

Gang- og sykkelvei + lokalvei

- Må rive 2 bygninger, hvorav ett kulturminne
- Over 300 m² ny mur nord for Bredevangen, med høyde på over 6 meter
- 1,5 km lang strekning
- Vesentlig større arealbeslag av dyrka mark/beiteområder
- Høyere standard enn krav i Statens vegvesens håndbøker gitt antall boliger og trafikkmengde
- Store konsekvenser og kostnad med nytte for få trafikanter



5. Sammenstilling Bredevangen-Solhjem

Nye Veiers vurdering og oppfølging:

- Nye Veiers forslag er i henhold til Statens vegvesens håndbøker og er vurdert som trafikksikker.
- Sel kommunes alternativ vil medføre innløsning av flere bygninger inkl. kulturminne, store arealbeslag av bl.a. dyrka mark/beite og økte kostnader til murer, bruer og utvidet tiltak.
- Nye Veier endrer reguleringsplanen fordi Otta trafikkstasjon:
- Dagens gang- og sykkelvei reguleres parallelt med E6 som dagens løsning.
- Kjøreveien reguleres øst for trafikkstasjonen.

	trakt	NV forslag	SK alternativ
Total lengde	m	1.540	1.410
Bredde normalprofil (fra E6)	m	6,05-7,05	10
Bredde asfaltert flate	m	3,3-4,5	6,75
Sum areal, murer	m ²	0	Ca. 300
Sum areal, beslag	m ²	2.890	12.300
Areal, beslag dyrka mark/beite	m ²	750	6.200
Antall berørte bygninger	stk	0	2
Beregnet kostnad	kr/0,01	25	75

Kommunedirektørens vurdering:

Rett sør for trafikkstasjonen endres gang- og sykkelveien til lokal adkomstvei med en bredde på 4,5 meter til Søre Vangen.

Fra Søre Vangen til Bredevangen foreslås det breddeutvides av gang- og sykkelveien til 3,5 m og det tillates kjøring til eiendommene.

Fra Bredevangen og til Sel sjukeheim beholdes gang- og sykkelveien som i dag, uten trafikk kun gang- og sykkelvei.

Dette innebærer at kommer du gående på gang- og sykkelveien fra Sel sjukeheim og nordover, vil du starte på en ren gang- og sykkelvei og gradvis dele veien med mer og mer trafikk. Først trafikk til boligene på en 3,5 meter bred vei, så vil gang- og sykkelveien bli en 4,5 meter bred lokalvei med mer trafikk.

Planforslaget legger opp til å bruke gang- og sykkelveien som adkomstvei til boliger på en delstrekning der den er regulert som gang- og sykkelvei og en omregulering av gang- og sykkelveien til lokalvei. En slik løsning vil etter Kommunedirektørens syn gi en vesentlig dårligere og mindre trygg hverdag for de myke trafikantene. Sandbumoen er et stort boligfelt, og denne strekningen fungerer som en primærferdselsåre for gående, syklende, barnevogner og barn på vei til skole og fritidsaktiviteter. Kommunedirektøren mener at trafikkmengden av myke trafikanter er så stor at den ikke kan kombineres med biltrafikk. Det foreslåtte trafikksikkerhetstiltaket fra Nye Veier gir en dårligere løsning for myke trafikanter enn de har i dag. Kommunedirektøren mener trafikksikkerheten for de myke trafikantene må prioriteres høyere enn det som gjøres i planforslaget. Det er folkus på at flest mulig skal gå og sykle og la bilen stå, da kan vi ikke gjøre tiltak som gjør at de får et dårligere tilbud enn de har i dag.

Planforslaget søker å løse trafikksikkerheten og fremkommeligheten for de kjørende, men dette skjer etter kommunedirektørens vurdering på bekostning av de mest sårbare trafikantene. Å blande personbiltrafikk, landbruksmaskiner, tømmerdrift med barn og unge på en 4,5 meter bred vei kan skape risikosituasjoner. En tømmerbil eller en traktor med bred last beslaglegger alene 3,0–3,5 meter av veibredden. Dersom et slikt kjøretøy møter en barnevogn eller en syklist, gjenstår det i beste fall 1 meter restbredde. Vinterstid, når brøytekanter snevrer inn veibanen ytterligere, vil det i praksis være null sikkerhetsmargin. Det foreslåtte trafikksikkerhetstiltaket fra Nye Veier gir en dårligere og mer risikofylt løsning for lokalbefolkningen enn det som er i dag. Trafikksikkerheten for de myke trafikantene må prioriteres.

Selv om den samlede årsdøgntrafikken (ÅDT) fra boligene, gårdsbrukene og hyttene/setrene er relativt lav, vil mangelen på fysisk skille føre til farlige situasjoner hver gang to biler – eller en renovasjonsbil og en personbil, må passere hverandre. Dette vil tvinge kjøretøy ut mot veikanten der de gående oppholder seg, eller medføre uforutsigbar rygging. Kommunedirektøren mener en veibredde på 4,5 meter er uegnet for den funksjonen veien skal ha. Veien vil ikke fungere som en trygg skolevei og turvei for et stort boligfelt, samtidig som den skal benyttes til personbiltrafikk, tømmerdrift, landbrukstransport og renovasjon.

Nye Veier legger med dette planforslaget til rette for en mer trafikksikker veistrekning for de som bruker E6. Samtidig blir hverdagen farligere og mer utrygg for barn og de som går og sykler. Det er mulig å gjøre tiltak på dagens vei, ved blant annet å tvinge farten ned på strekningen og på den måten beholde dagens vei på denne strekningen uforandret. Kommunedirektøren anbefaler derfor at planforslaget omarbeides i tråd med dette før endelig vedtak.

Omleggingen ved trafikkstasjonen

I planbeskrivelsen s. 11 står det om trafikksikkerhetstiltak mellom Bredevangen og Solhjem:

«Forbi Otta trafikkstasjon beholdes dagens gang- og sykkelvei, mens adkomstveien føres øst for trafikkstasjonen».



Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren mener justeringen som er gjort ved Otta trafikkstasjon, der adkomstveien legges øst for stasjonen og eksisterende gang- og sykkelvei langs E6 videreføres, isolert sett er positivt for gang- og sykkelveien. Å skille myke trafikanter fysisk fra biltrafikk akkurat forbi trafikkstasjonen er isolert sett et godt trafiksikkerhetstiltak.

Denne omleggingen løser imidlertid ikke hovedproblemet for resten av gang- og sykkelveien. Sikkerheten for myke trafikanter må ivaretas i hele sin lengde, ikke bare stykkevis som ved trafikkstasjonen. Det vil være utfordrende og uforutsigbart for de myke trafikantene at veien endrer karakter fra en rendyrket gang- og sykkelvei og til felles lokalvei med blandet trafikk. Det skaper uforutsigbarhet og økt risiko på strekningen.

Samtidig stiller kommunedirektøren spørsmål ved selve omleggingen av adkomstveien ved trafikkstasjonen. Å legge lokalveien mellom bygningene på trafikkstasjonen kan føre til farlige situasjoner på stasjonsområdet. Trafikkstasjonen har stor aktivitet med tunge kjøretøy, kontrollvirksomhet, oppkjøringer og logistikk. Å føre en gjennomgående lokalvei midt gjennom dette området vil skape en uoversiktlig og risikofylt miks av lokaltrafikk og stasjonsdrift.

Å legge en lokalvei mellom husene på trafikkstasjonen vurderes som en stor svakhet i planforslaget. Kommunedirektøren mener løsningen ikke tar tilstrekkelig høyde for fremtidig utvikling, utvidelser eller endrede behov ved Otta trafikkstasjon.

6. Undergang for landbruksdriften på strekningen mellom Bredevangen og Solhjem

«Formannskapet ønsket at det ble etablert en undergang for landbruksdriften på strekningen mellom Bredevangen og Solhjem. Det ble avholdt møte med grunneierne som benytter dagens undergang/bekkekryssing ved Solhjemsåe den 29.04.2026. Grunneierne opplyste at dagens løsning for føring av husdyr til elveleiet fungerer tilfredsstillende, og at denne funksjonen kan videreføres. På bakgrunn av dette er det tatt inn en reguleringsbestemmelse som sikrer at eksisterende mulighet for føring av husdyr i elveløpet for Solhjemsåe beholdes ved etablering eller ombygging av o_KV4, f_V13 eller tilhørende bruer over Solhjemsåe».

6. Undergang for landbruksdriften

Sel kommunes vedtakspunkt:

- På strekningen Bredevangen-Solhjem må det innreguleres en undergang for landbruksdriften
- Bakgrunn: Landbrukeiendommer har beitedyrka mark vest for E6, mens driftsbygninger ligger på østsiden

Nye Veiers vurdering og oppfølging:

- Nye Veier har vært i møte med grunneierne i området den 29.04.2026:
- Ref. utdrag fra referat: Grunneierne benytter i dag bekkekryssingen for Solhjemsåe og mener denne løsningen kan videreføres.
- Nye Veier sikrer at dagens løsning ivaretas gjennom planbestemmelsene.

Referat

Navn	Per Ole 2026
Tittel	Driftsforhold
Emne	Driftsforhold
Sted	Per Ole 2026
Dato	29.04.2026

Driftsforhold:
Det gjennomføres 2 slåtter på teigene mellom E6 og Lågen. Teigene benyttes til beite for sau på høsten. Disse drives gjennom bekkekuvert under E6 nord for gårdsbruket på Solhjem.



Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren stiller seg kritisk til at Nye Veier ikke har imøtekommet formannskapets ønske om en undergang for landbruksdriften på strekningen mellom Bredevangen og Solhjem. Å basere en permanent og fremtidig landbruksdrift utelukkende på føring av husdyr i et naturlig elveleie, vurderes ikke som en tilfredsstillende eller robust løsning over tid. Elveløp i Solhjemsåe vil være sårbare for skiftende vannføring, flom, erosjon og isgang, noe som i perioder kan gjøre det helt umulig eller direkte uforsvarlig å flytte dyr.

Selv om dagens ordning under rådende forhold beskrives som fungerende av grunneierne, vil etableringen av det nye, store veganlegget endre områdets karakter. Kommunedirektøren mener derfor at landbruksnæringens rammevilkår og dyrevelferden må sikres gjennom en fast og trafiksikker

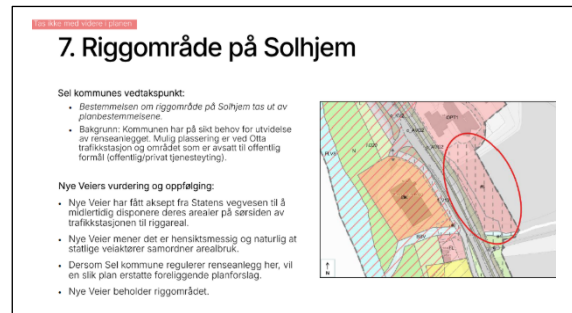
undergang. Kommunedirektøren fastholder formannskapetets opprinnelige merknad og krever at en reell undergang for landbruket innarbeides i reguleringsplanen.

7. Riggområde på Solhjem må tas ut av planbestemmelsene

«Formannskapet ønsket at riggområdet på Solhjem ble tatt ut av reguleringsbestemmelsene. Bakgrunnen var kommunens behov for arealer til en fremtidig utvidelse av renseanlegget på Solhjem.»

Nye Veier har fått aksept fra Statens vegvesen til midlertidig å disponere arealer sør for trafikkstasjonen som riggområde. Dette vurderes som en hensiktsmessig samordning av arealbruk mellom statlige veiaktører.

Dersom Sel kommune ønsker å etablere renseanlegg innenfor arealet, vil dette forutsette ny regulering som erstatter foreliggende planforslag. På bakgrunn av dette er riggområdet ikke endret i planforslaget».



Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren understreker at arealet sør for trafikkstasjonen på Solhjem er av stor betydning for Sel kommune. Det er det best egnede arealet for etablering av et nytt kommunalt renseanlegg. Det er derfor svært uheldig at Nye Veier velger å opprettholde dette arealet som riggområde i sitt planforslag, i strid med formannskapetets klare politiske føring.

Et nytt renseanlegg er et samfunnskritisk og permanent infrastrukturelt tiltak for kommunens innbyggere. Etter kommunedirektørens syn må dette behovet veie tyngre enn Nye Veiers behov for et midlertidig riggområde, kommunedirektøren mener Nye Veier har større fleksibilitet til å finne alternative riggarealer langs E6-traseen.

Å båndlegge arealet til riggformål nå, for så å tvinge kommunen til å gjennomføre en ny, tidkrevende og kostbar omreguleringsprosess i etterkant, er en lite hensiktsmessig løsning som vil forsinke den kommunale VA-utbyggingen. Kommunedirektøren fastholder derfor formannskapetets merknad, og krever at riggformålet på Solhjem tas ut av denne planen slik at arealet kan sikres til kommunal samfunnsinfrastruktur allerede nå.

8. Innregulere støyreducerende tiltak for rundkjøringen på Otta

«Formannskapet ønsket regulering av støyreducerende tiltak ved rundkjøringen på Otta. På grunn av det sidebratte terrenget vil områdeskjermer ikke gi tilfredsstillende støyreducerende effekt for de berørte boligene»

Støyskjerming av aktuelle boliger er allerede ivaretatt gjennom planbestemmelsene. I tråd med bestemmelsene vil behov for støytiltak, herunder skjerming av uteplasser og fasadetiltak, bli nærmere vurdert i den videre detaljeringen av prosjektet før anleggsstart. Planbeskrivelsens kapittel 9.2 er derfor oppdatert for å tydeliggjøre hvordan krav til støytiltak er ivaretatt».

8. Støyreduserende tiltak på Otta

Sel kommunes vedtakspunkt:

- Det må innarbeides i reguleringsplanen støyreduserende tiltak for en rundkjøring på Otta

Nye Veiers vurdering og oppfølging:

- Støyskjerming av aktuelle berørte boliger ved rundkjøringen på Otta er allerede sikret gjennom planbestemmelsene.
- Områdeskjermer vil ikke gi ønsket skjermingseffekt pga. topografi - her er det bratt.
- Lokal skjerming av uteplass og fasadetiltak vurderes i byggeplanfasen.
- Nye Veier tydeliggjør hvordan dette er ivaretatt i planbeskrivelsen.



Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren tar til etterretning at det sidebratte terrenget gjør det teknisk vanskelig å etablere områdeskjermer ved rundkjøringen. Det vurderes som tilfredsstillende at støyreduserende tiltak i stedet er juridisk sikret gjennom planbestemmelsene, og at behovet for fasadetiltak og skjerming av uteplasser skal detaljprosjekteres før anleggsstart. Kommunedirektøren støtter presiseringen som er gjort i planbeskrivelsen, og forutsetter at de berørte boligene sikres et fullgodt innemiljø og uteoppholdsareal i tråd med gjeldende støygrenser.

Flomsikring

I følge NVE Atlas og aktsomhetskart er strekningen Bredevangen – Otta flomutsatt. Nye tiltak må utredes for flom.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens §12-10 vedtar Sel formannskap å sende detaljregulering E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv15 ut på høring og offentlig ettersyn, med følgende forutsetninger og presiseringer:

1. **Valg av trasé ved Randageilen:** Av hensyn til bomiljøet, støy og visuelle kvaliteter i Randageilen, legger Sel kommune til grunn at **alternativ 1I** er den beste løsningen og bør velges i det videre planarbeidet.
2. **Tidlig støyskjerming:** Langsgående støyskjermingstiltak for berørte boligområder og sårbare soner **skal oppføres tidlig i anleggsfasen** for å skjerme beboerne mot støy og støv under selve anleggsperioden.
3. **Kryssing for tursti- turvei på Sandbumoen:** Det må innarbeides en trygg løsning for en kryssning for turvei/tursti som sikrer at myke trafikanter kan krysse E6 ved Sandbumoen. Dette er avgjørende for å opprettholde forbindelsen til eksisterende stinett og sikre trygg ferdsel på tvers av den nye vegtraseen.
4. **Fysisk skille og trafikksikkerhet (Bredevangen–Solhjem):** Før endelig vedtak må planen omarbeides slik at det enten sikres en fullverdig, fysisk separat gang- og sykkelvei i hele strekningens lengde, eller at dagens veiløsning opprettholdes uforandret i kombinasjon med omfattende hastighetsreduserende tiltak.
5. **Omlegging ved Otta trafikkstasjon:** Justeringen der adkomstveien legges mellom bygningene på trafikkstasjonen skaper uakseptabel risiko for konflikter mellom lokaltrafikk og aktivitetene som skjer på stasjonsområdet. Før endelig vedtak må adkomstveien omprosjekteres slik at den føres helt utenom trafikkstasjonens kjerneområde for å ivareta stasjonens fremtidige utvikling og interne sikkerhet.

6. **Riggområde på Solhjem og fremtidig renseanlegg:** Arealet er av kritisk betydning for kommunal samfunnsinfrastruktur, da det er den eneste egnede lokaliseringen for fremtidig utvidelse og modernisering av det kommunale renseanlegget. Permanente, samfunnskritiske VA-anlegg må prioriteres foran *midlertidige* anleggsformål, og Nye Veier må finne alternative rigggarealer langs traseen. Riggformålet på Solhjem skal tas ut av reguleringsplanen før endelig vedtak.
7. På Strekningen Bredevangen-Solhjem må det innreguleres en **undergang for landbruksdriften**.
8. **Oppfølging av øvrige punkter:** Formannskapet tar til etterretning og er fornøyd med at regulering av snuplass for tømmerbil på Sjo (#S), fysisk sikring av lekeplass ved Vangsvegen (AVG1), samt innregulering av eksisterende gangvei på Sandbumoen (o_GS) er innarbeidet i planforslaget i tråd med tidligere politiske føringer.

Formannskapet sin behandling av sak 54/2026 i møte den 20.10.2026:

Behandling

Kjetil Eide (UAV) fremmet følgende tilleggsforslag:

Det må etableres sammenhengende belysning på gang- og sykkelveien fra Sandbumoen til Otta sentrum som et trafiksikkerhetstiltak.

Ap v/Monica H. Eide fremmet følgende endringsforslag:

I medhold av plan- og bygningslovens §12-10 vedtar Sel formannskap å sende detaljregulering E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv15 ut på høring og offentlig ettersyn, med følgende forutsetninger og presiseringer:

1. *Valg av trasé ved Randageilen: Av hensyn til bomiljøet, støy og visuelle kvaliteter i Randageilen, legger Sel kommune til grunn at alternativ 1I er den beste løsningen og bør velges i det videre planarbeidet.*
2. *Tidlig støyskjerming: Langsgående støyskjermingstiltak for berørte boligområder og sårbare soner bør oppføres tidlig i anleggsfasen for å skjerme beboerne mot støy og støv under selve anleggsperioden.*
3. *Kryssing for tursti- turvei på Sandbumoen: Det bør innarbeides en trygg løsning for en kryssing for turvei/tursti som sikrer at myke trafikanter kan krysse E6 ved Sandbumoen. Dette blir vurdert som avgjørende for å opprettholde forbindelsen til eksisterende stinett og sikre trygg ferdsel på tvers av den nye vegtraseen.*
4. *Fysisk skille og trafiksikkerhet (Bredevangen–Solhjem): Før endelig vedtak bør planen omarbeides slik at det enten sikres en fullverdig, fysisk separat gang- og sykkelvei i hele strekningens lengde, eller at dagens veiløsning opprettholdes uforandret i kombinasjon med omfattende hastighetsreducerende tiltak.*

5. *Omlegging ved Otta trafikkstasjon: Justeringen der adkomstveien legges mellom bygningene på trafikkstasjonen skaper uakseptabel risiko for konflikter mellom lokaltrafikk og aktivitetene som skjer på stasjonsområdet. Før endelig vedtak bør adkomstveien omprosjekteres slik at den føres helt utenom trafikkstasjonens kjerneområde for å ivareta stasjonens fremtidige utvikling og interne sikkerhet.*
6. *Riggområde på Solhjem og fremtidig renseanlegg: Arealet er av kritisk betydning for kommunal samfunnsinfrastruktur, da det er den eneste egnede lokaliseringen for fremtidig utvidelse og modernisering av det kommunale renseanlegget. Permanente, samfunnskritiske VA-anlegg bør prioriteres foran midlertidige anleggsformål, og Nye Veier bør finne alternative rigggarealer langs traseen. Riggformålet på Solhjem bør tas ut av reguleringsplanen før endelig vedtak.*
7. *På Strekningen Bredevangen-Solhjem bør det innreguleres en undergang for landbruksdriften.*
8. *Oppfølging av øvrige punkter: Formannskapet tar til etterretning og er fornøyd med at regulering av snuplass for tømmerbil på Sjo (#S), fysisk sikring av lekeplass ved Vangsvegen (AVG1), samt innregulering av eksisterende gangvei på Sandbumoen (o_GS) er innarbeidet i planforslaget i tråd med tidligere politiske føringer.*

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble vedtatt med 4 mot 3 stemmer for justert forslag fra Ap.

Tilleggsforslaget fra Kjetil Eide (UAV) ble vedtatt med 4 mot 3 stemmer.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningslovens §12-10 vedtar Sel formannskap å sende detaljregulering E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv15 ut på høring og offentlig ettersyn, med følgende forutsetninger og presiseringer:

1. **Valg av trasé ved Randageilen:** Av hensyn til bomiljøet, støy og visuelle kvaliteter i Randageilen, legger Sel kommune til grunn at **alternativ 1I** er den beste løsningen og bør velges i det videre planarbeidet.

2. **Tidlig støyskjerming:** Langsgående støyskjermingstiltak for berørte boligområder og sårbare soner **skal oppføres tidlig i anleggsfasen** for å skjerme beboerne mot støy og støv under selve anleggsperioden.
3. **Kryssing for tursti- turvei på Sandbumoen:** Det må innarbeides en trygg løsning for en krysning for turvei/tursti som sikrer at myke trafikanter kan krysse E6 ved Sandbumoen. Dette er avgjørende for å opprettholde forbindelsen til eksisterende stinett og sikre trygg ferdsel på tvers av den nye vegtraseen.
4. **Fysisk skille og trafikksikkerhet (Bredevangen–Solhjem):** Før endelig vedtak må planen omarbeides slik at det enten sikres en fullverdig, fysisk separat gang- og sykkelvei i hele strekningens lengde, eller at dagens veiløsning opprettholdes uforandret i kombinasjon med omfattende hastighetsreducerende tiltak. Det må etableres sammenhengende belysning på gang- og sykkelveien fra Sandbumoen til Otta sentrum som et trafikksikkerhetstiltak.
5. **Omlegging ved Otta trafikkstasjon:** Justeringen der adkomstveien legges mellom bygningene på trafikkstasjonen skaper uakseptabel risiko for konflikter mellom lokaltrafikk og aktivitetene som skjer på stasjonsområdet. Før endelig vedtak må adkomstveien omprosjekteres slik at den føres helt utenom trafikkstasjonens kjerneområde for å ivareta stasjonens fremtidige utvikling og interne sikkerhet.
6. **Riggområde på Solhjem og fremtidig renseanlegg:** Arealet er av kritisk betydning for kommunal samfunnsinfrastruktur, da det er den eneste egnede lokaliseringen for fremtidig utvidelse og modernisering av det kommunale renseanlegget. Permanente, samfunnskritiske VA-anlegg må prioriteres foran *midlertidige* anleggsformål, og Nye Veier må finne alternative riggarealer langs traseen. Riggformålet på Solhjem skal tas ut av reguleringsplanen før endelig vedtak.
7. På Strekningen Bredevangen-Solhjem må det innreguleres en **undergang for landbruksdriften**.
8. **Oppfølging av øvrige punkter:** Formannskapet tar til etterretning og er fornøyd med at regulering av snuplass for tømmerbil på Sjo (#5), fysisk sikring av lekeplass ved Vangsvegen (AVG1), samt innregulering av eksisterende gangvei på Sandbumoen (o_GS) er innarbeidet i planforslaget i tråd med tidligere politiske føringer.