



E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6 x rv.15

Oppsummering av uttalelser til varsel om oppstart og forslag til planprogram med forslagsstillers kommentarer

NV34E6ØO-PLN-NOT-0003 Merknadsbehandling planprogram E6 Sjoa-Solhjem

Oppdragsnr:	629042-02
Oppdragsnavn:	Reguleringsplan E6 Øyer - Otta
Dokument nr.:	NV34E6ØO-PLN-NOT-0003
Filnavn	NV34E6ØO-PLN-NOT-0003 Merknadsbehandling planprogram E6 Sjøa-Solhjem.docx

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	11/02/2022	Foreløpig versjon, oversendelse til Sel kommune	ALR	MS	OSB
02	23/02/2022	Versjon til politisk behandling	ALR	MS	OSB

Forsidefoto: Ingunn Synstnes, Sel kommune

Forord

Nye Veier har fått ansvar for utvikling av E6 til motorvei på strekningen Øyer-Otta. Nye Veiers mål med prosjektet er å sikre en utbygging som ivaretar selskapets samfunns-ansvar med gode og kostnadseffektive løsninger. Utbyggingen av E6 skal sikre en effektiv, robust og trafikk sikker transportåre som bidrar til positiv nasjonal-, regional- og lokal utvikling. Ny E6 skal fremme attraktivitet i kommunene gjennom en enklere reisehverdag som tilrettelegger for et felles bo- og arbeidsmarked. En forutsetning for at strekningen Øyer-Otta skal bli prioritert av Nye Veier er at det foreligger vedtatte planer for ny E6 i Øyer, Ringebu og Sel kommune og at nytten i prosjektet kan konkurrere med andre prosjekt i Nye Veiers portefølje.

Nye Veier sendte forslag til planprogram og varslingsgrense til Sel kommune i juni 2021. Formannskapet i Sel kommune vedtok 12.10.21 å legge forslaget ut på høring.

Varsel om planoppstart og høring av planprogrammet for Sjøa- Solhjem og nytt kryss for E6 x rv.15 ble offentliggjort på Sel kommunes og Nye Veiers nettside 5. november 2021. Offentlig ettersyn og høring ble også kunngjort i avisene Gudbrandsdølen Dagningen og Norddalen. Grunneiere innenfor varslingsgrensen, samt aktuelle myndigheter og organisasjoner ble direkte informert med brev.

Åpent møte, dialogmøter med råd og utvalg samt åpen kontordag ble arrangert på Otta 17. og 18. november.

Høringsfristen utløp 17. desember. Sel kommune har gitt fristforlengelse til tre aktører. Ved utgangen av høringsperioden var det kommet inn 19 uttalelser. 6 fra offentlige myndigheter, 4 fra lag og foreninger og 9 fra privatpersoner.

Alle høringsuttalelsene er sammenstilt og kommentert i foreliggende notat. Avhengig av uttalelsens innhold vil den enten *tas med i videre planarbeid* eller *innarbeides i planprogrammet*.

Revidert forslag til planprogram og vedlagt sammenstilling av høringsuttalelsene, vil oversendes Sel kommune for politisk behandling og fastsetting vinteren 2022. Endringer etter høringsinnspill synliggjøres i planprogrammet.

Prosjektleder for Nye Veier er Bjørn Åmdal. En rådgivergruppe med Asplan Viak AS og Dr. Ing. A. Aas-Jakobsen AS som hovedkonsulenter utfører arbeidet for Nye Veier. Ola S. Brandvold fra Asplan Viak er oppdragsleder for rådgivergruppen.

23.02.2022

Innhold

1	Innledning	5
2	Oversikt over uttalelser	6
2.1	Oversikt over uttalelser fra myndigheter	6
2.2	Oversikt over uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger	6
2.3	Oversikt over uttalelser fra privatpersoner	6
3	Uttalelser fra myndigheter	7
3.1	Statsforvalteren	7
3.2	Innlandet fylkeskommune	21
3.3	Bane NOR.....	30
3.4	Mattilsynet.....	31
3.5	NVE	32
3.6	Statens vegvesen.....	35
4	Uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger	36
4.1	Ny E6 i Sel grunneierlag	36
4.2	Norges Lastebileier-Forbund region 2 Innlandet.....	37
4.3	Jordvernalliansen i Innlandet	38
4.4	Sel jeger- og fiskerforening	39
5	Uttalelser fra privatpersoner.....	40
5.1	Ola Haugen	40
5.2	Mathias Vangen	40
5.3	Peter Sandbu	41
5.4	Hans Roger Solhjem.....	41
5.5	Iver Jakob Eide.....	42
5.6	Sverre Iver og Einar Aage Rusten v/advokat Øystein Skurdal	42
5.7	Torger Helleberg	43
5.8	Henrik Sandbu.....	44
5.9	Steinar Moen.....	45
6	Vedlegg; originaluttalelser	47
	Uttalelser fra myndigheter	47
	Uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger.....	47
	Uttalelser fra privatpersoner	47

1 Innledning

I forbindelse med varsel om planoppstart og høring av forslag til planprogram har Nye Veier mottatt innspill og forslag fra myndigheter, organisasjoner, lag og foreninger eller privatpersoner. Alle innspillene er gjennomgått, oppsummert og svart ut i foreliggende notat.

I vurderingen er innspillene kategorisert i enten:

- 1. Informasjon til videre planarbeid** - betyr at informasjonen vil bli vurdert i videre planarbeid, men medfører ikke endring av planprogrammet.
- 2. Innarbeides i planprogrammet** - betyr at planprogrammet endres. Endringen som foreslås beskrives. Endringer i planprogrammet synliggjøres i revidert planprogram.
- 3. Ikke direkte relevant for innholdet i reguleringsplan og KU** – innspillene gir informasjon som ikke er direkte relevant for utarbeidelsen av reguleringsplan eller KU.

Kategoriene er synliggjort med fargekode i oppsummeringstabellene:

1	Informasjon til videre planarbeid
2	Innarbeides i planprogrammet
3	Ikke direkte relevant for innholdet i reguleringsplan og KU

2 Oversikt over uttalelser

2.1 Oversikt over uttalelser fra myndigheter

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

2.2 Oversikt over uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger

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

2.3 Oversikt over uttalelser fra privatpersoner

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

3 Uttalelser fra myndigheter

3.1 Statsforvalteren

	Oppsummert uttalelse fra Statsforvalteren (SF)	Nye Veiers kommentar
1	<u>Innhold og opplegg i forslag til planprogram</u> SF vil likevel minne om at det for enkelte tema kan være behov for supplerende kartlegginger, særlig knyttet til vannmiljø og naturmangfold. Vi viser her også til § 8 i naturmangfoldloven og kravet til at «... effekten av påvirkninger» skal synliggjøres. Generelt er det i flere av utredningene pekt på behovet for plassering av rigg- og anleggsområder. SF støtter dette og ber om at dette blir synliggjort i konsekvensutredningen og drøftet i planprosessen. Viktig å unngå rigg- og anleggsområder på dyrka mark og i/nær viktige naturtyper og funksjonsområder for dyre- og plantearter. SF mener at de nasjonale føringer skulle vært klargjort i planprogrammet fordi dette legger føringer for konsekvensutredningene.	Det vises til svar gitt i pkt. 8 - 11 under knyttet til uttalelsen til SF. NV har som mål å regulere tilstrekkelig rigg- og anleggsarealer for ny E6 i reguleringsplanen. Konsekvensutredningen skal redegjøre for tiltakets virkninger både i anleggsperioden og etter at veianlegget er ferdig bygget, jmf. kap. 6.3.1 i PP. <i>Felles for alle utredningstema</i> Konsekvensutredningen skal redegjøre for tiltakets virkninger både i anleggsperioden og etter at veianlegget er ferdig bygget. Gjeldende lover, forskrifter og statlige retningslinjer gjelder og listes ikke opp her. Aktuelle lover, forskrifter, retningslinjer og andre nasjonale føringer vil bli omtalt nærmere som del av grunnlaget ved utarbeiding av temarapporter i KU, jmf. kap.2.1 i PP.
2	<u>Planprosess, alternativ og konsekvensutredning</u> SF forventer å bli trukket inn i dette arbeidet på tema og for ansvarsområder som SF har ansvar for. Samtidig oppfordrer vi til aktiv bruk av regionalt planforum og kontakt med Sel kommune.	NV vil fortløpende vurdere behov og invitere til dialogmøter med reg. myndigheter. Ref. PP kap. 5.5 vil eksternt samarbeidsgruppe og regionalt planforum benyttes.

	Antar at det blir en reguleringsplan for ny E6 mellom Sjøa (sør) og Solhjem og en for krysset rv. 15/E6 ved avkjøring til Otta sentrum.	NV planlegger å legge fram en felles reguleringsplan for de to nevnte områdene.
3	Ber Nye Veier vurdere om det kan være hensiktsmessig å regulere to evt. flere alternative korte strekninger der slik omlegginger/alternativ sammenliknet er aktuelle, og forutsetter at disse mulige alternative traseene i så fall konsekvensutredes for alle relevante tema. Konkret gjelder å vurdere: 1. alternativ trase mellom Bredevangen og Solhjem, ved å ikke legge ny E6 ut i Lågen her (ca. 1,8 km) ift. vassdragshensyn. Hensynet til jordvern vil veie tungt for SF i en slik vurdering. 2. hensyn til naturmangfold og ønsket om å sikre lokaliteter for elfenbenslav, ved mindre justeringer/omlegginger av tidligere regulert trase.	Generelt tar ny løsning for E6 mellom Sjøa og Solhjem utgangspunkt i reguleringsplanene fra 2011 og 2013. Samtidig vil det gjøres et optimaliseringsarbeid slik at veigeometrien best mulig tilpasses ny kunnskap og endrede føringer, jmf. PP kap. 4.2. NV vil utarbeide en enkel mulighetsstudie med vurderinger av relevante konsekvenser ved en indre linje mellom Sandbumoen og Solhjem. For de to nevnte forholdene anses det som relevant å se på justeringer av planen.
4	<i>Planområde</i> SF har problemer med å forstå hvorfor det er mer naturlig å avslutte regulering ved Solhjem, og la en strekning på vel 2 km forbli uregulert, enn å regulere ny E6 helt fram til avkjøring Otta. Oppfordrer Nye Veier til å revurdere dette, for å sikre mest mulig helhetlig planlegging.	Strekningen er tidligere regulert, med i hovedsak «miljøtiltak». Nye Veier tolker uttalelsen slik at SF ikke tar stilling til om det er hensiktsmessig å gjøre tiltak på strekningen, men at det kunne være hensiktsmessig å unngå at det blir et «mellomrom» i plankartene. NV har overtatt prosjektstrekningen fra SVV, hvor avslutning var lagt til Solhjem, og viderefører dette. Nye Veier har nå fått ansvaret for strekningen E6 Otta – Dombås, og vil i den forbindelse se på strekningen Solhjem – Dombås samlet.

5	<i>Kryssløsninger</i> SF opptatt av kryssløsninger som minimerer unødvendig kjøring, reduserer arealbeslag, særlig der beslaget tar dyrka jord og/eller verdifull natur.	Utforming av kryss gjøres ihht. veinormalene. Det søkes å finne løsninger som begrenser mulige konsekvenser for miljøet.
6	<i>Gang- og sykkelvegnett</i> Vi registrerer Nye Veier sin forutsetning og beregning om at bompenger vil gi en relativt liten økning i trafikken på lokalvegene. Vi stiller spørsmål ved om erfaring så langt på andre strekninger i Gudbrandsdalen underbygger dette. Ber om at Nye Veier prioriterer sikring av gode løsninger for gående og syklende mellom boligfelt i Sandbumoen og Otta, og i tilknytning til tettstedet Sjøa. Utenom tettstedene, der ny lokalveg bygges parallelt med ny E6, ber vi Nye Veier vurdere støysikring mellom ny E6 og lokalveg, evt. kombinert med slik sikring for boliger, med tanke på bedre forhold for særlig syklende på disse strekningene.	Trafikale virkninger i bompengerperioden som følge av bompenger skal vurderes. Dette vil omfatte virkninger for trafikken på ny E6 og på lokalveinettet, jmf. PP kap. 6.5.9. Eksisterende gang- og sykkelforbindelse fra området ved Sandbumoen fram til Solhjem opprettholdes. Ny kulvert til gang- og sykkelvei ved Solhjem skal ses særskilt på ift. flom. Jmf. PP kap. 4.2.4. Behovet for avbøtende tiltak, jf. grenseverdier i T-1442 vil gjøres, jmf. PP. Kap. 6.2.6.
7	<i>Forbikjøringsfelt</i> SF forutsetter at forkjøringsstrekninger legges til områder hvor konfliktnivået er lavest mulig. Ambisjon om 50% bør fravikes dersom man ser at dette gir unødig store konsekvenser for nasjonalt viktige hensyn.	Innspill innarbeides i planprogrammet. Ambisjonen om forbikjøring på inntil 50 % av strekninger erstattes med teksten; <i>Med bakgrunn i prioritering av økt fremkommelighet og erfaring fra E6 Frya – Sjøa, ønsker Nye Veier å øke andelen forbikjøringsstrekninger utover minimumskravet. Omfanget av forbikjøringsstrekninger vurderes med bakgrunn i samlet vurdering av ikke-prissatte og prissatte konsekvenser. Strekningene</i>

		<i>søkes plassert der det er minst konflikter med omgivelsene.</i>
8	<u>Vannmiljø og vassdragshensyn</u> Gudbrandsdalslågen, og særlig hovedstrengen med Otta, er et stort og komplekst vassdragssystem som etter vår vurdering representerer de største vannrelaterte verneverdiene av naturfaglig art i Innlandet. Vassdraget er unikt i en nasjonal og internasjonal sammenheng og representerer en type vassdrag som for det meste er sterkt forringet av inngrep. På tross av en del inngrep og betydelig press i strandsona har Lågen fortsatt relativt intakte naturlige prosesser. Verdien er bl.a. knyttet til vassdragets størrelse, dynamikk med stor variasjon i vannføring og elvas transport og avsetning av masser. Strandsona er imidlertid sterkt berørt av menneskelig inngripen, og det er derfor svært uheldig at en også dette veiprojektet innebærer et ønske om å legge lange strekninger av veien i strandsona. SF har gjennomført en GIS-analyse på arealbruken langs Gudbrandsdalslågen, og sett på hva som finnes fra vannkanten og 30 meter vekk fra elva. I Sel kommune utgjør kantvegetasjon og skog bare 51 %, resten av kantsona er påvirket av menneskelige inngrep der 3 % er bebyggelse, 21 % er fulldyrka jord, 1% er innmarksbeite, 15 % er åpen fastmark, mens 9 % er berørt av samferdsel, dvs. vei eller jernbane. Med tanke på hvilken betydning ei god og variert kantsona med flersjiktet og artsrik vegetasjon har for livet i elva og ikke minst for andre arter som har tilhold her, er det svært uheldig at prosjektet vil føre til nye inngrep i strandsona. Store deler av strandsona er allerede i dag berørt av veiprojekter, og det vil derfor bli svært viktig at en nå både klarer å ta vare på så mye av eksisterende kantvegetasjon som mulig, men også at en gjennomfører avbøtende eller kompenserende tiltak for å få restaurert kantsoner og kantvegetasjon som	Innspill innarbeides i planprogrammet. Utredning av den samlede belastningen for vassdrag innenfor planstrekningene vil i stor grad bli ivarettatt gjennom de ulike fagutredningene i konsekvensutredning. Det vil likevel bli vurdert å presentere de tverrfaglige vurderingene for vassdrag i en egen rapport. Det legges opp til drøfting av temaet med aktuelle myndigheter underveis i arbeidet. Det søkes å begrense utfyllingen i vassdraget mest mulig. Erfaringer fra GIS-analyse gjennomført av SF innhentes. PP er komplett med kap. 6.5.4 om vassdrag. Gjennom planarbeidet vil det søkes å begrense inngrep/utfylling i Lågen. Der det er aktuelt med utfylling vil mulighet for reetablering av naturlig stedegen vegetasjon utredes som skade-reducerende tiltak.

er redusert i dag. Elvekanter som i dag er mer eller mindre uberørt må tas vare på og ikke røres. <i>Vannmiljø og forekomster</i> Nye inngrep og ny aktivitet i området må vurderes etter vannforskriften § 12 dersom dette kan gi påvirkninger som fører til en varig forringelse av tilstanden i vannforekomsten eller gjør det vanskeligere å nå miljømålene. Utredningsarbeidene knyttet til traseene må skaffe tilveie nok og relevant kunnskap til at vurderingene etter § 12 kan gjøres på godt grunnlag. <i>Fisk og vannlevende organismer</i> SF forutsetter at alle midlertidige og permanente inngrep i vassdrag skal godkjennes av forvaltningsmyndighet, jf. forskrift 2004.11.15 nr.1468 om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven. Lågen er storaureførende, og i disse vassdragene er det fylkeskommunen i samråd med SF som er forvaltningsmyndighet. For å kunne gi tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i disse vassdragene vil SF sette funksjonskrav for å ta vare på naturverdiene i og langs vassdragene (vandringmuligheter for fisk, løsninger i vassdrag som ikke krever gjentatte vedlikeholdstiltak, tidspunkt for arbeid i vassdrag som tar hensyn til fisk, vegetasjon og forurensing). Det er utarbeidet et notat med en utfyllende forklaring for hvert punkt (vedlegg). <i>Utfylling i Lågen</i> I vedtatt reguleringsplan er ikke E6 dimensjonert for en 200 års flom, og omfanget av utfyllingene i Lågen vil nå bli av en helt annen dimensjon enn det som er vedtatt i gjeldende reguleringsplan. SF ser på dette som svært uheldig, og frykter at dette vil ha negative miljøkonsekvenser, blant annet for fisk, men ser også at det kan bli store vassdrags-tekniske utfordringer. SF utfordrer derfor Nye Veier til igjen å vurdere trasevalget, og vurdere mulige alternativ, samt behovet for å bygge en veg med sikkerhetsnivå på 200-års flom der det er omkjøringsmuligheter (Sandbumoen – Otta). Alternativt kan en vurdere	Omtalen i kap. 6.3.4 suppleres om vurdering etter vannforskriften §12. Omtalen i kap. 6.5.4 suppleres om vurdering etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven. Kunnskapsgrunnlaget oppdateres med vedlagte liste med funksjonskrav for ev. midlertidige og permanente inngrep i vassdrag. Gjennom planarbeidet vil det søkes å begrense inngrep/ utfylling i Lågen. Det vises til svar gitt i pkt. 3. i uttalelsen.
--	--

	plassering av både E6 og lokalveg langs dagens trasé.	
9	<u>Utredningsbehov vannmiljø og vassdragshensyn</u> Viktige gyte- og oppvekstområder for arter som ørret og harr, karpefisk, lake og abbor ble grovt kartlagt på strekningen i forbindelse med konsekvensutredninger for utbygging av Nedre Otta kraftverk. Undersøkelsene som ble gjennomført den gang var å kartlegge effekter av et endret vannføringsregime, og kan ikke sammenlignes med de fysiske inngrep som en utfylling i Lågen vil ha. SF mener derfor det må gjennomføres en ny fiskeundersøkelse på strekningen for å kartlegge bedre funksjonsområder for fisk på den berørte strekningen. Dersom undersøkelsene skulle vise at dette er viktige områder for fisk, må det påregnes at det vil bli stilt krav om en naturlig elvebunn på de områdene som evt. blir utfyllt, og at strandsonen utformes slik at det gir variasjon med etablering av små odder og viker.	Innspillet innarbeides i planprogrammet. Behov for supplerende fiskebiologiske undersøkelser i Lågen, på strekningen der utfylling vurderes, avklares i samråd med SF og IFK, se PP kap. 6.3.4.
10	<u>Naturmangfold</u> Det forekommer naturverdier av nasjonal og internasjonal verdi innenfor planområdet, særlig knyttet til den prioriterte arten elfenbenslav med følgearter. Elfenbenslav er en ansvarsart for Innlandet, og det aktuelle planområdet regnes som et av de viktigste kjerneområdene for arten, både i norsk og europeisk sammenheng. Kommunene Sel, Nord-Fron og Vågå har til sammen 62 % av alle nålevende forekomster innenfor sine grenser. Om man ser på Sel kommune alene finnes 24 % av forekomstene i Norge innenfor denne kommunen. Området Koloberget-Eide-Stanviki ble tidligere regnet som en stor, sammenhengende lokalitet for elfenbenslav, og ble vurdert å være en av de største, rikeste og viktigste lokalitetene for arten både i Norge og Europa. Etter at hogst av E6-traseen ble gjennomført i 2014-2015, er lokaliteten splittet i fem mindre dellokaliteter, som alle er negativt påvirket. Ytterligere negative påvirkninger	Deler av innspillene innarbeides i planprogrammet.

må påregnes som følge av den forestående utbyggingsprosessen. Historisk sett har elfenbenslav gått kraftig tilbake, både som følge av arealendringer i kulturlandskapet, men også som følge av skogbruksvirksomhet, vegutbygging, flomsikring og vassdragsregulering (særlig for bekkekløft-lokaliteter, eks. ved bygging av Nedre Otta kraftverk). Arten har status som sterkt truet i Norsk rødliste for arter i 2021, og de totale negative påvirkningene på arten har vært og er store. <i>Tiltak og prosess</i> SF forventer at tiltakshierarkiet legges til grunn ved vurdering av tiltak for elfenbenslav og andre naturverdier i planområdet. Med bakgrunn i at både en prioritert art og flere trua arter blir negativt påvirket av vegutbyggingen, vil økologisk kompensasjon være et aktuelt tiltak i tillegg til andre avbøtende tiltak høyere oppe i tiltakshierarkiet. Tap av verdifull natur som ikke kan unngås eller begrenses må kompenseres i henhold til gjeldende prinsipper for økologisk kompensasjon fra april 2019. SF forutsetter derfor at det lages en helhetlig plan som kompenserer for alt tap som har skjedd og vil skje av både elfenbenslav og følgearter i forbindelse med utbyggingen, inkludert de forekomstene som har dødd/er døende pga. tidligere hogst. I arbeidet med kompensasjonsplanen må SF delta som forvaltningsmyndighet. Kommunen bør delta som planmyndighet, da deler av innspill om behovet for kompensasjon gjelder tidligere tap av trua arter (før elfenbenslav fikk status som prioritert art), samt følgearter til elfenbenslav som også har status som truede. SF forventer at en slik kompensasjonsplan omhandler tiltakene som gjøres for å unngå, avbøte og erstatte tap av elfenbenslav med følgearter. Mener vern etter naturmangfoldloven av nærliggende arealer med tilsvarende naturverdier er den mest aktuelle formen for kompensasjon.	Vurdering av økologisk kompensasjon er omtalt i planprogrammet kap. 6.3.7. Omtalen suppleres for å klargjøre forutsetningen for og krav om økologisk kompensasjon for inngrep i verdifull natur. I samarbeid med SF har NV igangsatt kompensasjonsprosessen for elfenbenslav. Sel kommune er involvert i prosessen. Arbeidet med kompensasjonsplan og dens innhold vil koordineres med SF. Det er allerede igangsatt en møteserie vedr. kompensasjonsprosessen.
---	--

Planen må inneholde konkret vurdering av hvilket/hvilke tiltak som er det/de beste for å sikre både midlertid og varig bevaring av hver enkelt forekomst av elfenbenslav. Forutsetter at vurderingene utføres i samarbeid med fagmiljøer som har god kunnskap om artens krav til leveområder og som kjenner godt til forekomstene i planområdet og i utbredelsesområdet for øvrig. Kompensasjonsplanen • må oppfylle kravene i prinsippene om økologisk kompensasjon for at SF skal kunne gi dispensasjon fra forskrift om elfenbenslav som prioritert art. • må utarbeides og sendes på høring samtidig som reguleringsplanen, og noen momenter må knyttes opp gjennom planbestemmelser, herunder krav om erstatningsareal. Erstatningsareal må helst være vernet før det kan gis dispensasjon fra forskrift om prioritert art. Dispensasjon må foreligge før reguleringsplanen kan godkjennes. Hvis fremdriften i vegprosjektet tilsier at dette blir vanskelig, må erstatningsarealet minst ha vært på høring og tilrådt videre fra oss til Miljødirektoratet, og antatt at videre prosess fram til det foreligger et vernevedtak vil være uten videre komplikasjoner. <i>Tiltak for å unngå, begrense og istandsette skader</i> SF ber om at det utredes om mindre justeringer/ omlegginger av tidligere regulert trasé, både med tanke på vegens kurvatur, vegbredde, bruk av forbikjøringsfelt osv., samt sekundærveger, viltkrysningspunkter og sikringsarbeid, kan gjennomføres for å hindre ytterligere negative påvirkninger på enkelte forekomster av arten. Det må av samme grunn også utredes alternative løsninger for atkomst til skogområdene i lia ovenfor ny E6. Deler av denne atkomsten ligger inne i godkjent reguleringsplan og ser ut til å være hugget samtidig som E6-traseen. Inngrep i de to smale stripene med gjenstående lauvskog ved Nordre Eide må unngås. I denne	NV søker å koordinere prosessene for regulering og økologisk kompensasjon slik at det er tilstrekkelig avklart før vedtak av reguleringsplan. Gjennom planarbeidet vil det søkes å ta hensyn til naturmangfold og sikre blant annet lokaliteter av elfenbenslav. Arbeidet omfatter mindre justeringer/ omlegginger av tidligere regulert trasé samt løsninger for overvann, rassikring, viltgjerd og plassering av sekundærveier og viltkrysningspunkter. Ivaretaking av omtalte områder/verdier vil tas med i
---	---

	lauvskogen er det blokkmark og høy tetthet av rødlista lavarter, deriblant elfenbenslav og praktlav. Det er også en viktig lokalitet i utkanten av granskogen ved Stanviki, og det vil derfor være viktig å unngå inngrep også her. Videre må så mye som mulig av gjenværende trær i traseen bevares, og det er også viktig at det får vokse opp skog i forkant av de forekomstene av elfenbenslav som ligger i kantsonene til traseen. Å la etablerte kjørespor/traktorveger gro igjen vil være en del av dette. Det er mange substratenheter som ligger eksponert til som følge av hogsten i vegtraseen, og reetablering av vegetasjon som naturlig skjerming for disse forekomstene vil ta for lang tid til at de overlever på sikt. Et svært viktig tiltak vil derfor være å skjerme forekomstene i traseens kantsoner og i de tidligere nevnte beltene med lauvskog, mot sollys og vind. Kunstig skjerming må derfor etableres så raskt som mulig. Flytting av blokker der elfenbenslav ikke er i for dårlig tilstand vil også være et viktig avbøtende tiltak som må vurderes. Flytting må gjøres til egnede områder for arten, og det er også aktuelt å flytte med døde/døende individer eller helt uten forekomster av elfenbenslav til områder med forekomster av arten, for å sikre tilstrekkelige spredningsmuligheter. Flytting av blokker med elfenbenslav til nye områder vil trolig kreve en kompensasjon til grunneiere pga. de restriksjonene statusen som prioritert art gir på f.eks. hogst innenfor funksjonsområdet for arten (35 m radius rundt substratenheten). Vern av nærliggende erstatningsareal vil trolig kunne tilby egnede habitat for flytting, og er sannsynligvis den enkleste måten å løse dette på.	planarbeidet og vektlegges i optimaliseringen og sikres gjennom bestemmelser og/eller hensynssoner. NV vil i dialog med SF avklare forhold rundt mulig kunstig skjerming av substratenheter. Innspill til flytting av blokker og vern av arealer i den forbindelse vil inngå som del av arbeidet med kompensasjonsplanen.
11	<u>Naturmangfold kunnskapsgrunnlaget og utredningsbehov</u> Kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold vurderes å være relativt godt, kan være behov for tilleggsutredninger av både arter og naturtyper i	Innspillet innarbeides i planprogrammet.

	forbindelse med endelig valg av trasé, samt tilførselsveger, etablering av viltpassasjer m.m. De fleste naturtyperegistreringene innenfor og inntil planområdet er fra perioden 2008-2011, og regnes fortsatt som relevante. Flere lokaliteter ligger helt eller delvis innenfor den planlagte traseen for ny E6, og det vil derfor være nødvendig å sjekke disse lokalitetene i felt for å vurdere tilstand, eventuelle nye artsfunn og hvilke konsekvenser vegutbyggingen vil få. Dette for å ha et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å gjøre vurderinger av avbøtende tiltak, beste valg av trasé m.m. Innspillet gjelder også forekomsten av stor elveør/mandelpilkratt (Einangsøyene) i Lågen helt i nord. Naturtypen ligger inntil planområdet, men kan bli indirekte påvirket av eventuelle utfyllinger i elva. Kunnskapsgrunnlaget for elfenbenslav vurderes også å være godt innenfor planområdet og i tilgrensende områder. Selv om kunnskapsgrunnlaget er godt, vil det i forbindelse med planarbeidet være nødvendig med supplerende undersøkelser for å kartfeste eventuelle nye funn, samt vurdere avbøtende tiltak for eksisterende forekomster. I en slik kartlegging bør det også være fokus på å fange opp andre rødlistede arter. Sensitive artsdata inngår også som en viktig del av kunnskapsgrunnlaget knyttet til biologisk mangfold, og eventuelle registreringer må vurderes og hensyntas på lik linje med andre registrerte naturverdier i området. Det er registrert et aktivt rovfuglreir inntil den planlagte vegen som kan kreve spesielle hensyn.	Arbeidet med oppdatering av kunnskapsgrunnlaget om naturmangfold er allerede i gang. Tidligere registrerte naturtyper i planområdet ble befart i 2021, og tilstand ble vurdert. Jmf. PP kap. 6.3.4. Det planlegges ikke utfylling utover det som ligger i vedtatt plan og Nye Veier kan ikke se at det har innvirkning på Einangsøyene. Eksisterende kunnskapsgrunnlag om Einangsøyene anses som godt nok. Eventuelt behov for supplerende kartlegging avklares i samråd med SF. PP kap. 6.3.4 er supplert med punkt om sensitive artsdata. Prosjektet vil ta kontakt for informasjon om sensitive arter.
12	<u>Landskap</u> SF registrerer utfordringene nevnt i planprogrammet knyttet til bygging av veg i bratte dalsider og store terrengutslag som følge av dette. Det skisseres tiltak for å bøte på dette, også det å «jobbe med linjeføring». SF forutsetter at dette også innebærer å undersøke om endring av	Gjennom planarbeidet vil traseen optimaliseres og terrengtilpasses for å redusere masseoverskuddet og begrense inngrep.

	vedtatte trase kan gi redusert terrengutslag og mindre negativ landskapskonsekvens. SF forventer at dette er hensyn som vektlegges i og at konsekvenser visualiseres på egnet måte.	Vegtiltaket skal visualiseres fra ulike standpunkt (nær- og fjernvirkning) og sammenliknes med dagens situasjon. Jmf. PP kap. 6.3.2.
13	<u>Støy og luftkvalitet</u> Viser til T-1442/2021 med veileder M-2061. Minner om at støy primært skal skjermes ved kilden fordi det gir effekt for større områder. Viser til T-1520 og veileder fra Mdir.	Støy og luft vil bli utredet som omtalt i PP kap. 6.2.6.
14	<u>Massehåndtering og forurensning</u> Temaer aktuelle for SF som forurensningsmyndighet er i all hovedsak nevnt i planprogrammet. Presiserer at det i store infrastrukturprosjekter er viktig at massehåndtering inkluderes tidlig i planprosessen. Det bør omfatte en kartlegging av massebehov i eget prosjekt, andre muligheter for gjenvinning og eventuelt behov for annen disponering. Kunnskapsgrunnlaget for berggrunn og løsmasser, både med tanke på kvalitet og kvantitet, må være godt nok til å kunne vurdere hvilken disponering som er mulig og mest hensiktsmessig. Basert på kunnskapsgrunnlaget for berggrunn og løsmasser, bør det utarbeides en massehåndteringsplan for utbyggingsprosjektet. Det er også viktig å sørge for at det tidlig i planprosessen settes av tilstrekkelig areal til mellomlagring, sortering og eventuell behandling av massene som ventes å oppstå, samt eventuelle areal for annen disponering/permanente masselager. Gjenvinning og annen disponering av ikke-forurenset jord og stein kan føre til forurensning. Da er tillatelse etter forurensningsloven § 11 nødvendig. SF er myndighet for forurensning fra anleggsvirksomhet. Myndigheten knytter seg til forurensning fra selve anleggsvirksomheten, og omfatter ikke permanent disponering av jord- og steinmasser som Miljødirektoratet er myndighet for. Miljødirektoratet kan imidlertid delegere myndighet	Innspillet innarbeides i planprogrammet. Det vil bli utarbeidet en overordnet plan for håndtering av masser, med midlertidige og permanente masselager og istandsetting, inkludert forurenset masse og matjord. PP er supplert med tekst i kap. 6.5.7 om at permanente større masselager skal reguleres. Konsekvenser av masselagrene skal utredes. Det utarbeides en matjordplan som omfatter områder for nydyrking og kvalitetsheving av eksisterende arealer. Opplegg og omfang/nivå for matjordplanen drøftes med SF.

	til statsforvalteren i den enkelte sak. SF behandler søknader om tillatelse etter forurensningsloven § 11 til mellomlagring og behandling av masser i forbindelse med anleggsvirksomhet, samt tiltak angående mudring, dumping og utfylling i vann og vassdrag. Grunnlag for å vurdere behov for tillatelse og fordelingen av myndighet mellom Miljødirektoratet og Statsforvalteren er nærmere beskrevet i veiledning M-1243/2018. SF anser at potensiell forurensning fra den midlertidige anleggsvirksomheten i store samferdselsprosjekter som utbyggingen av E6 i Innlandet, er så stor og vil pågå over lengre tid slik at det vil kreves tillatelse etter forurensningsloven § 11.	Det vil bli utarbeidet anleggskonsesjon/søknad om utslippstillatelse som vil være på plass før utbygging.
15	<u>Jordvern</u> Ombygging av E6 på strekningen fra Sjøa til Solhjem i Sel kommune medfører omdisponering av betydelige dyrka og dyrkbare arealer. Stortinget har skjerpa inn jordvernet vesentlig siden de to reguleringsplanene på strekningen ble vedtatt. I oppdatert nasjonal jordvernstrategi (juni 2021) er det fastsatt et mål om at det ikke skal omdisponeres mer enn 3000 daa/år i Norge innen 2025, noe som utgjør 300 daa/år i Innlandet. Viser også til at ny regjering har tatt til orde for ytterligere innskjerping. Dette vil ha betydning for vekting av jordvern-hensyn, og betyr at også vegprosjekter må redusere sitt forbruk av dyrka jord vesentlig. Det innebærer at en ikke automatisk skal følge Vegdirektoratets standardkrav, men vurdere standardene og se på alternative løsninger som reduserer arealbehovet. SF har i tidligere vegplaner f.eks. gitt innspill om at arealkrevende støyvoller ikke kan aksepteres der det er mulig med mindre arealkrevende støyskjermer. Til denne planen er det sagt at det kan være aktuelt med tosidig viltgjerd og at arealbehovet dermed øker. SF mener at dersom det er aktuelt med viltgjerd på dyrka mark, kan ikke de legges med tilsvarende avstand som mot	Deler av innspillet innarbeides i planprogrammet. Gjennom planarbeidet vil traseen og normalprofilen optimaliseres for bl.a. å redusere arealbehovet. Vurderinger av utforming og plassering av støytiltak og viltgjerd samt murer vil være del av planarbeidet.

utmark. F.eks. må en kunne redusere sikringssone mot viltgjerde ved bruk av rekkverk. SF ser også at det må være mulig å redusere areal som berører dyrka jord til skjæringer og fyllinger blant annet gjennom bruk av murer. Det er uttrykt et mål om at det skal være forbikjøringsstrekning på 50% av strekningen. I forhold til jordvern er det utfordrende dersom disse strekningene legges på dyrka jord. En må kritisk vurdere andel veg med forbikjøringsstrekning og hvor disse legges. Vegløsninger som medfører omdisponering av dyrka jord, vil være i strid med nasjonal jordvernstrategi, og vi forutsetter at det utredes alternative løsninger som ikke krever omdisponering av dyrka jord/eller krever vesentlig mindre dyrka jord. Planprogrammet har en grei beskrivelse av hvordan areal skal registreres, og arealfigurene må være angitt slik at det er mulig å sjekke registreringene. Det må også registreres dyrka og dyrkbart areal som går ut på grunn av arronderingsmessige følger eller andre årsaker. Ifølge konsekvensutredningsforskriften § 23 skal konsekvensutredningen beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen. Omdisponering av dyrka jord omfattes av dette, så vi legger til grunn at dette gjøres. I reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove er det laget en egen matjordplan som en del av massedisponeringsplanen. I sammendraget til Matjordplanen står det at «Kjerneinnholdet i matjordplanen er identifikasjon av mottaksarealer med tilhørende grovplan for etablering av ny dyrket mark på hvert areal. Videre gir planen detaljerte prinsipper for gjennomføring av jordflyttingen tilpasset de lokale forholdene i dette prosjektet. Planen har også egne kapitler om erfaringer fra andre jordflyttingsprosjekter og om masseforedling. Etter at reguleringsplanen er vedtatt må det lages	Det vises til svar gitt i pkt. 7. i uttalelsen. Konsekvenser for naturressurser skal utredes i samsvar med HB V712 fra Statens vegvesen jf. omtale i PP kap. 6.3.6. I samsvar med omtalen i kap 6.3.7 legges tiltakshierarkiet til grunn for planarbeidet. Det skal legges vekt på å redusere beslag av dyrka mark.
--	--

	mer detaljerte planer for hvert aktuelt mottaksareal.» SF ser svært positivt på at det har blitt laget en matjordplan, og vi synes den har mange gode føringer/løsninger som er viktig å følge opp. SF mener at det må lages en tilsvarende matjordplan for strekningen Sjøa - Solhjem, men planen må være mere avklarende enn matjordplanen for strekningen Roterud – Storhove. I den planen var det på flere dyrka arealer lagt opp til massedeponering. Dersom en skal deponere masse på dyrka jord så må det være for å forbedre jorda, ikke for å ha en plass å deponere masse. Matjordplanen må ha en konkret vurdering av hvilken kvalitetsheving en massedeponering vil ha for de enkelte delfelt. Matjordplanen bør også ha detaljerte føringer for hvordan massens skal håndteres, og dette må sikres gjennom planbestemmelser.	Det utarbeides en matjordplan knyttet til prosjektet som omfatter områder for nydyrking og kvalitetsheving av eksisterende arealer. Opplegg og omfang/nivå for matjordplanen drøftes med SF. Dette innarbeides i kap.6.3.6 i PP. I arbeidet med håndtering av dyrka mark er det naturlig å trekke veksel på erfaringer som er gjort i andre prosjekter i sammenheng med Nye Veiers jordvernstrategi, samt et samarbeid med myndighetene. Før inngrep på landbrukseiendommer utarbeides en mer konkret plan for hver enkelt eiendom. Føringer for gjennomføring innarbeides i planbestemmelser til reguleringsplanen og i ytre miljøplan.
16	<u>Barn og unge</u> Det er viktig at barn og unge blir tatt hensyn til i videre planlegging, og at konsekvenser for barn og unge vurderes. Det forventes at kommunen synliggjør hvilke vurderinger som er gjort dersom arealer planlegges omregulert eller disponert på en måte som kan virke negativt inn på barn og unges interesser. Det forventes at Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for å styrke barn og unges interesser i	Forholdene er omtalt i PP kap. 6.3.3 Friluftsliv, by og bygdeliv.

	planleggingen blir lagt til grunn ved den videre planleggingen.	
17	<u>Samfunnssikkerhet</u> Som det framgår av planprogrammet, skal samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av vurderinger og risiko- og sårbarhetsanalyse, jfr. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. I likhet med planprogrammet viser SF til at Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18-Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling skal legges til grunn, og at risiko- og sårbarhetsanalysen skal utformes i tråd med veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap – samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jfr. plan- og bygningsloven § 28-1. SF forutsetter at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt. Påpeker at risiko- og sårbarhetsanalysen må omfatte vurderinger som gjelder framkommelighet ved flom. Dette gjelder blant annet hensynet til lokaltrafikk herunder utrykningskjøretøyer. Omkjøringsmuligheter ved flom er omtalt i planprogrammets pkt. 4.1.2.	Samfunnssikkerhet vil bli utredet som omtalt i PP kap. 6.4 Risiko og sårbarhet (ROS-analyse).

3.2 Innlandet fylkeskommune

	Oppsummert uttalelse fra Innlandet fylkeskommune – fylkesutvalget (FU)	Nye Veiers kommentar
	<i>Utdypende tekst fra saksfremlegget i kursiv.</i>	
1	E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6 x rv.15 er et omfattende prosjekt som vil ha direkte og indirekte konsekvenser for mange innbyggere og for samfunnsutviklingen i kommunene og i regionen som helhet.	
2	Forbikjøringsfelt kan være viktige for å bedre framkommeligheten. Det er samtidig arealkrevende og kostbart å anlegge forbikjøringsfelt. Fylkesutvalget mener derfor det må utredes hvilke	Med bakgrunn i prioritering av økt framkommelighet og erfaring fra E6 Frya – Sjoa, ønsker Nye Veier å øke

	positive og negative konsekvenser det har å øke andelen forbikjøringsfelt utover minimumskravet i veinormalen (Håndbok N100). <i>FK mener forbikjøringsfelt fortrinnsvis bør anlegges slik at man unngår nedbygging av dyrka mark, og med 2 parallelle felt over en lengre strekning framfor flere korte strekninger. Med hensyn til best mulig trafikkflyt av tunge kjøretøy versus personkjøretøy bør forbikjøringsfelt etableres i stigninger.</i>	andelen forbikjørings- trekninger utover minimumskravet. Omfanget av forbikjøringstrekninger vurderes med bakgrunn i samlet vurdering av ikke-prissatte og prissatte konsekvenser. Strekningene søkes plassert der det er minst konflikter med omgivelsene.
3	Fylkesutvalget mener et E6-kryss ved Sandbumoen kan være viktig og fremtidsrettet for utviklingen i Sel og regionen, og ber om at dette blir konsekvensutredet som del av det videre planarbeidet. <i>Etter at gjeldende reguleringsplan ble vedtatt er arealbruken ved Sandbumoen endret. Det er et nytt slakteri under bygging som vil medføre betydelig trafikk. I tillegg er det boligområde og helseinstitusjon i dette området. Sandbumoen er et av få mulige utviklingsområder for bolig og næring i Sel kommune som ikke er rasutsatt. Dagens t-kryss ved Solhjem (trafikkstasjonen) vil ikke la seg videreføre i en fremtidig løsning hvor E6 evt. blir lagt i tunnel videre forbi Otta. Fylkeskommunens vurdering er at nytt planskilt kryss ved Sandbumoen kan være viktig og fremtidsrettet og ber om at dette blir konsekvensutredet som del av det videre planarbeidet.</i>	Det skal gjøres en teknisk/økonomisk vurdering av kryss ved Sandbumoen. jmf. PP kap. 4.2.2. En enkel mulighetsstudie med konsekvensvurderinger av relevante forhold for ulike kryssløsninger utarbeides som del av den tekniske/økonomiske vurderingen.
4	For å redusere beslag av dyrka mark og inngrep i strandsonen langs Lågen, mener Fylkesutvalget det bør utredes et ekstra alternativ mellom Sandbumoen og Solhjem. Det er et alternativ der E6 og ny lokalveg bygges parallelt i dagens trasé, mens gang- og sykkelvegen legges ut mot Lågen. <i>En utredning vil vise om denne løsningen kan redusere behovet for fyllinger inn mot og i selve Lågen, og være et bedre alternativ som flomsikring. En gang- og sykkeløsning langs Lågen, i avstand fra E6 trafikken, vil også være positivt for friluftsliv.</i>	Generelt tar ny løsning for E6 mellom Sjøa og Solhjem utgangspunkt i reguleringsplanene fra 2011 og 2013. Samtidig vil det gjøres et optimaliseringsarbeid slik at veigeometrien best mulig tilpasses ny kunnskap og endrede føringer, jmf. PP kap. 4.2. NV vil utarbeide en enkel mulighetsstudie med vurderinger av relevante

	<i>Fylkeskommunen forventer at det gjennomføres tilstrekkelige trafikkberegninger og utredninger knyttet til konsekvenser for lokalvegnettet også for anleggsperioden og bompengerperioden.</i>	konsekvenser for en indre linje mellom Sandbumoen og Solhjem. Trafikale virkninger i bompengerperioden som følge av bompenger skal vurderes. Dette vil omfatte virkninger for trafikken på ny E6 og på lokalveinettet jmf. Kap. 6.5.9 i PP.
5	Fylkesutvalget ber om at nye lokalveger som hovedregel dimensjoneres med minimum 6,5 meter vegbredde, inkl. 0,5 meter asfalterte skuldre. <i>Der lokale forhold tilsier det kan fravikes fra denne vegstandarden, men da etter nærmere avtale med fylkeskommunen som vegeier.</i>	Det er kun korte strekninger ved Sjoa og Sandbumoen det vil være behov for å bygge en ny lokalvei. Bredde for nye lokalveistrekninger foreslås til 6,5 m, med tilpasninger til dagens vei.
6	Ny beredskapsveg/ omkjøringsveg/ lokalveg vil tidvis ha stort trafikkgrunnlag. Det må sikres et trygt og funksjonelt tilbud til gående og syklende på hele strekningen.	Tilbudet til gående og syklende er omtalt i PP kap. 4.2.4.
7	Det må tilrettelegges for et godt kollektivtilbud med muligheter for å betjene både ekspressbusser og lokale/regionale bussruter. Planskilte kryss må bygges med busstopp og muligheter for «park and ride». <i>Kollektivtransport og kollektivtilbudet må utredes som en del planleggingen.</i> <i>Fylkeskommunens samferdselsavdeling må involveres i dette arbeidet.</i>	Innspillet innarbeides i planprogrammet. Dagens E6 beholdes og vil bli lokalvei i ny situasjon. Denne vil bl.a. ivareta kollektiv- og beredskapstrafikk, jmf. PP kap. 4.2.3. Kap. 4.2.2. i PP suppleres med teksten; <i>Behovet for park and ride vurderes og innarbeides ved kryss der det er relevant.</i>
8	Fylkesutvalget forventer at ny E6 bygger videre på formingsprinsippene fra den ferdigstilte delen av ny E6 gjennom Gudbrandsdalen og vil fremstå som et helhetlig og stedstilpasset veganlegg. Vegbelysning må vurderes ut fra hensynet til trafiksikkerhet, natur, klima og kulturlandskap.	Det vil bli utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan for prosjektet. Se ellers PP kap. 6.3.2.
9	Fylkesutvalget ber om at det blir utført fiskebiologiske undersøkelser i strandnære områder på strekningen Sandbumoen til Otta	Innspillet innarbeides i planprogrammet.

	trafikkstasjon. Dette for å kunne vurdere konsekvensene av planforslaget.	Behov for supplerende fiskebiologiske undersøkelser i Lågen på strekningen Sandbumoen - Solhjem der utfylling vurderes gjøres i samråd med SF og IFK, se PP kap. 6.3.4.
10	For å sikre at innbyggerne får best mulig forståelse for konsekvensene av planalternativene må disse beskrives og visualiseres på en lettfattelig og tydelig måte i 3D-modeller og filmer underveis i prosjektutviklingen og i forslaget til reguleringsplan. Fylkesutvalget anbefaler aktiv bruk av regionalt planforum underveis i prosjektutviklingen.	Medvirkning er omtalt i kap. 5.5 i PP. Illustrasjoner og visualiseringsmodeller vil benyttes til å presentere og beskrive forslag som vurderes og anbefales underveis og i endelig planforslag. Prosjektet vil bruke blant annet regionalt planforum i videre arbeid med planforslaget.
	Innspill til utredningsprogrammet	
11	<u>Overvannshåndtering og drenering</u> Alle sidevassdrag som krysser ny E6 er vurdert til middels eller høy sårbarhet, Lågen er vurdert til høy sårbarhet på hoveddelen av strekningen for ny E6. Med bakgrunn i erfaringene fra flommene i bl.a. 2011 og 2013, forventer fylkeskommunen at det blir gjort en detaljert kartlegging av flom-/skredrisiko for sidebekker både oppstrøms og nedstrøms langs strekningen, og at nødvendige forebyggende tiltak blir iverksatt.	I PP kap. 6.5.2 og 6.5.3 omtales utredning av faren for hhv. skred, flom og overvannsflom.
	<i>Prissatte konsekvenser</i>	
12	<u>Klimagassutslipp</u> IFK ser det som svært viktig at tiltakets konsekvenser for klimagassutslipp kommer tydelige fram i planmaterialet og at dette kommuniseres undervegs i prosjektutviklingen.	Klimagassutslipp er omtalt i kap. 6.2.7 i PP.
	<i>Ikke-prissatte konsekvenser</i>	
13	<u>Landskapsbilde</u> Det er positivt at det skal jobbes med linjeføring og utforming av sideterreng for å tilpasse veganlegget	Landskapsbilde er omtalt i kap. 6.3.2 i PP. Den estetiske oppfølgingsplanen vil ta

	til omgivelsene og å begrense både nær og fjernvirkningene. Revegetering av skråninger og bevaring av vegetasjon og skogbunn er to av mange viktige tiltak for å tilpasse vegen til landskapet. Der E6 blir liggende høyt over tilstøtende sideterreng på grunn av flomsikring må det gjøres vurderinger av hvordan vegen kan forankres til landskapet uten å beslaglegge mer dyrka mark enn absolutt nødvendig. Den ferdigstilte delen av ny E6 i Gudbrandsdalen har kun vegbelysning i vegkryssene. Det er søkt fravik for tradisjonell vegbelysning på strekningen for å ivareta det særlig verdifulle kulturlandskapet og å spare energi. Med viltgjerder og midtdeler på hele strekningen gir ikke vegbelysning noen ytterligere gevinst for trafiksikkerheten. Erfaringer fra ferdigstilte E6 uten generell vegbelysning er også god.	utgangspunkt i Nye Veier sin estetiske veileder (2018) samt erfaring fra tilsvarende veiledere som er utarbeidet for E6 lengre sør. Dette skal bidra til etablering av et helhetlig veianlegg. Gjennom planarbeidet vil traseen optimaliseres og terrengtilpasses for å begrense inngrep. Løsninger for veibelysning vil være del av arbeidet med teknisk plan.
14	<u>Friluftsliv, by- og bygdeliv</u> En utredning av hvordan ny E6 vil påvirke mulighetene for opphold, rekreasjon og fysisk aktivitet i nærmiljøet blir en viktig del av planarbeidet. Der det oppstår nye barrierer må det vurderes avbøtende tiltak for å opprettholde eller bedre dagens situasjon. I tillegg til det omtalte kunnskapsgrunnlaget vil kommunens plan for ferdselsårer og kartlegging og verdsetting av friluftsliv være viktig. Dersom prosjektet berører statlig sikra friluftsområder og/eller arealer avsatt til fellesområder eller friområder som er i bruk eller er egnet til lek må det skaffes tilveie fullverdige erstatningsareal. FK adm. vil bistå i slike prosesser.	Vurdering av utrednings-temaet inkl. barriereeffekter er omtalt i kap. 6.3.3 i PP.
15	<u>Naturmangfold; Vilt</u> Av hensyn til trafiksikkerhet og dyrevelferd, bør det være tosidig viltgjerde på ny E6. Tilstrekkelig med faunapassasjer er viktige for å motvirke barrierevirkninger ved viltgjerder, både for større og mindre dyr. Der jernbanen går parallelt med ny E6, bør etablering av faunapassasjer samordnes for å unngå at påkjørsler forflyttes fra en transportetat til den andre.	Kap. 6.3.4 i PP omtaler utredningsarbeid knyttet til tiltak for vilt. Vurdering av konsekvenser og risiko-reducerende tiltak for jernbanen som følge av vilttiltak ifm. veiutbyggingen vil være del av arbeidet.

	Hovedmengden av hjortevilttrekk foregår på strekningen mellom Eide og Ny-Sandbu. Området mellom Ny-Sandbu og Varphaugen bør ha størst prioritet med tanke på faunapassasjer. Ved planlegging av en faunapassasje er det viktig å få fram betydningen av ulik bredde, høyde og åpenhet. Videre hvilken effekt kombinasjon med andre formål (f.eks. landbruksformål), har på viltets bruk av en passasjene. For å ivareta funksjonaliteten til faunapassasjer, er det helt avgjørende at vegetasjonskorridorene som leder mot disse ivaretas. Plassering må derfor vurderes i sammenheng med eventuelle fremtidige utbyggingsplaner. En plassering av en større faunapassasje lengre sør mot Varphaugen er å foretrekke fremfor nærmere bebyggelse og massetak ved Ny-Sandbu.	Utforming og lokalisering av faunapassasjer vil være del av planarbeidet.
16	<u>Naturmangfold; Vassdrag</u> Det er viktig at det gjennom planarbeidet ikke legges opp til tiltak som reduserer miljøtilstanden eller medfører at miljømålet ikke nås. Vurdering etter vannforskriften §§ 4-7 og evt. § 12 må derfor gjøres i hver enkelt vannforekomst, med utgangspunkt i de tiltak som er planlagt og deres påvirkning på miljøtilstand og oppnåelse av miljømål. Det ligger et registrert gyteområde for harr utenfor Otta renseanlegg som vil kunne bli berørt, samt flere funksjonsområder oppstrøms dette som ikke blir berørt/ligger utenfor plangrensa. Hvis det blir aktuelt med utfylling mener FK det må gjennomføres supplerende undersøkelser strekningen fra Sandbumoen til Otta trafikkstasjon, slik at det blir mulig å vurdere konsekvensene av planforslaget. Generelt anbefaler fylkeskommunen å finne løsninger som ikke/i minst mulig grad innebærer utfylling i vassdrag.	Innspillet innarbeides i planprogrammet. Omtalen i kap. 6.3.4 suppleres med at det må gjøres en vurdering etter vannforskriften § 12 for hver enkelt vannforekomst. Behov for supplerende fiskebiologiske undersøkelser i Lågen på strekningen Sandbumoen - Solhjem der utfylling vurderes gjøres i samråd med SF og IFK, se PP kap. 6.3.4. Gjennom planarbeidet vil det søkes å begrense inngrep/utfylling i Lågen.

	FK forutsetter at reguleringsplanforslaget viser hvordan ny strandsone skal utformes, at det planlegges for en naturlig utforming både med hensyn til kantvegetasjon og elvekant/bunnforhold, og at supplerende biologiske undersøkelser legges til grunn for dette.	Ved utforming av ny strandsone vil det i planarbeidet legges vekt på naturlig kantvegetasjon og elvekant/bunnforhold, omtalt i kap. 6.3.4 i PP.
17	<u>Naturmangfold; Flomsikring og vassdragsmiljø</u> FK mener det er viktig å se flomsikringstiltak og vassdragsmiljø i sammenheng, unngå at flomsikringstiltak ikke påvirker vassdragsmiljøet negativt. Løsninger for kryssing av sidevassdrag og flomsikringstiltak bør ikke krever gjentatte vedlikeholdstiltak i vassdraget. Midlertidige og permanente tiltak må heller ikke føre til varige endringer av bunnforhold/substrat nedstrøms, ved f.eks. å endre strømningsforhold. FK ber om at det legges opp et løp der vassdragstiltak skal behandles etter lakse- og innlandsfiskeloven, tilsvarende slik det gjøres for E6 Roterud-Storhove.	Innspillet innarbeides i planprogrammet. Konsekvenser for naturmangfoldet knyttet til utfylling i Lågen vil bli utredet og avbøtende tiltak innarbeidet. Se kap. 6.3.4 i PP. Innvirkningen av E6-tiltakene på Lågen skal dokumenteres, jmf. kap.6.5.3 og 6.5.4 i PP. FK ber om at det legges opp et løp der vassdragstiltak skal behandles etter lakse- og innlandsfiskeloven, tilsvarende som for E6 Roterud-Storhove. Dette tas inn i PP: kap. 6.3.4
18	<u>Naturmangfold; Renseløsninger og samlet belastning</u> FK mener det er verdt å se på muligheten for reduserte renseløsninger på noen strekninger for å begrense inngrep i vassdrag. Samlet belastning, dvs. hvor mange km det blir totalt med reduserte renseløsninger må også vurderes. Effekt, konsekvens og på hvilke strekninger det er mest hensiktsmessig må vurderes, og sees samlet for hele strekningen. For vurdering av samlet belastning som en helhet er det summen av alle inngrep og hvilke prioriteringer/valg som gjøres i forhold til dette viktig.	Innspillet innarbeides i planprogrammet. NV merker seg at IFK er åpen for å se på muligheter for reduserte renseløsninger for overvann på deler av strekningen, men at dette må sees på samlet for hele strekningen. En samlet vurdering av virkninger ved inngrep i vassdrag er lagt inn i PP kap. 6.5.4.
19	<u>Kulturarv</u> Vi har per i dag ikke kjennskap til alle kulturminneverdier innenfor planområdet, og tar forbehold om at det	

kan fremkomme opplysninger gjennom arbeidet, om nasjonale eller regionale interesser som ikke varsles på nåværende tidspunkt. Utredningen må derfor belyse konsekvensene for både landskap og bygningsmiljø. Kulturarv i Innlandet fylkeskommune forventer dialog i det videre arbeidet der regionale og nasjonale kulturminneinteresser berøres. Temaet kulturmiljø bør ta utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder, og vurdere om tiltaket vil redusere eller styrke verdien av disse. Planprogrammet viser at konsekvensutredningen vil bygge på forenklet metode i Håndbok V712 Konsekvensanalyser (Statens Vegvesen 2018, oppdatert 2021). Konsekvensutredningen må belyse både fjern og nærvirkning av landskapsendringer innenfor hele influensområdet til vegen. Det vil si innenfor hele det området vegen er synlig fra. Vi forventer at fjernvirkningen av E6 blir vurdert og illustrert. Hensynsoner 570 - sone med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø som er allerede etablert i tidligere planer bør videreføres i planprosessen. Ny E6 vil berøre pilegrimsleden på flere strekninger. Ved Varphaugen er det skiltet til et severdig kulturminne, og stedet tilbyr overnatting for brukere av leden. Det er derfor viktig å sikre en god og hensiktsmessig kobling mot Varphaugen. Generelt skal pilegrimsleden sikres i reguleringsplanen og skal holdes åpen for ferdsel både under og etter gjennomførte anleggsarbeider. Midlertidige og eventuelt permanente omlegginger av leden skal godkjennes av nasjonalt pilegrimssenter i Trondheim etter dialog med de regionale pilegrimssenterne og de lokale pilegrimskontaktene i kommunene. Det må i det videre planarbeidet vurderes hvorvidt hensynene til pilegrimsleden og Kringenstøttene skal følges opp og sikres. For den helhetlige opplevelsen av viktige kulturminner som Kongevegen og Pilegrimsleden, er det viktig at de videre utredningene synliggjør utbyggingens	Vurderinger av virkninger for kulturminner og -miljø er omtalt i kap. 6.3.5 i PP. Misforståelse, KU skal ikke være etter forenklet metode jmf. PP 6.1 og 6.3.1. Illustrasjon av nær og fjernvirkning er omtalt i PP kap. 6.3.1. Omlegginger av pilegrimsleden vil gjøres i samråd med relevante myndigheter. I videre planarbeid vil samlede konsekvenser for veimiljøene utredes.
---	---

	konsekvenser for vegfarene som helhet, og ikke bare for de enkelte mindre partiene som blir direkte berørt. Kulturminneregistreringer iht. kulturminnelovens §9 ble startet opp høsten 2021. Mindre arealer kan også være aktuelt for befaring på strekningen Sjøa – Otta. Etter dialog med Nye Veier AS tar Innlandet fylkeskommune høyde for å fortsette kulturminneregistreringene våren 2022. Vi imøteser videre dialog i planleggingen av kommende kulturminneregistreringer i 2022. Deler av planområdet går ut i Gudbrandsdalslågen/ Losna og må undersøkes med tanke på kulturminner under vann jfr. kml § 9. Norsk Maritimt Museum (NMM) varsler i e-post av 03.01.2022 behov for gjennomføring av kulturminneregistreringer. Forholdet til kulturminner må være endelig avklart før reguleringsplanen kan vedtas. Vi anbefaler at Nye Veier har tett kontakt med kulturminnemyndighetene i det videre arbeidet, slik at vi får diskutert ulike løsninger og viktige hensyn før planen legges ut til høring.	NV er positive til videre dialog vedr. kulturminneregistreringer og avklaring av forholdene til kulturminner i reguleringsplanen.
20	<u>Vedlegg kulturminnefaglige merknader</u> IFK viser til kulturminnefaglig uttalelse i Reguleringsplan for E6 Bredevangen-Otta hvor det ble pekt på: • at ny trasé vil få negative visuelle konsekvenser for landskapet • mange verneverdige bygninger langs traseen • flytting av verneverdige bygninger på Ny-Sandbu, Mæhlumshaugen og Åstelykkja Viser til at kommende plan: • bør vise status på de bygningene som er tidligere krysset i reguleringsplaner. • har bestemmelser om at vilkåret for bruk av et areal er flytting av bygninger og krav til flytting av bygningene må gjøres slik at verneverdien i bygningene ivaretas.	Som omtalt i PP kap. 6.3.1 er konsekvensutredningene fra planarbeidet for ny E6 i 2011 og 2013 relevant kunnskapsgrunnlag.

	De fleste kulturminnene i området er i god stand og vurderes til å ha lokal verneverdi. Pilegrimsled, kongeveg og kulturmiljøet rundt slagstedet på Kringen vurderes til å være av nasjonal interesse. Sel sykehjem står fortsatt det som ble bygd som administrasjonsbygget til Bredebygden fengsel i 1865. Bygget nå vurdert til å ha høy identitets- og symbolverdi for lokalsamfunnet, og vurderes som et kulturminne av regional interesse. Vi vil oppfordre til at bygget sikres et vern i det videre arbeidet.	
21	<u>Naturressurser</u> Jordvern er en grunnleggende forutsetning for bærekraftig utvikling og norsk samfunns- og matsikkerhet. Viser til bærekraftsmålene og Oppdatert jordvernstrategi (Prop.200 S (2020-2021) og Lov om jord (1995) ift. føringer for jordvern og hvordan dette skal balanseres mot andre samfunnsbehov.	Utredning av naturressurser er omtalt i PP kap. 6.3.6. Jordvernstrategi (Prop.200 S (2020-2021) er del av de overordna føringene for planarbeidet.
22	<u>Vurdering opp mot FNs bærekraftsmål:</u> IFK vil styrke sitt bidrag til bærekraftsmålene i Norge for målene 3: god helse og livskvalitet, mål 6 rent vann og gode sanitærforhold, mål 9 industriell innovasjon og infrastruktur, mål 11 bærekraftige byer og lokalsamfunn, mål 15 livet på land og mål 17 ved å bidra med faglig kunnskap og samarbeide.	

3.3 Bane NOR

	Oppsummert uttalelse fra Bane NOR	Nye Veiers kommentar
1	Utbyggingen av E6 må foretas på en slik måte at jernbanens sikkerhet ikke blir svekket.	Gjennom planarbeidet skal Nye Veier påse at det ikke fremmes løsninger som påvirker jernbanes sikkerhet negativt.
2	Bane NOR er spesielt opptatt av at risikoen for jernbanen mht. naturfare utredes i planarbeidet, herunder overvann, flom og skred.	I PP kap. 6.5.2 og 6.5.3 omtales utredning av faren for hhv. skred, flom og overvannsflom. Mulige endringer for jernbanen som følge av veiltaket vil være del av vurderingene, herunder evt. risikoreduserende tiltak.
3	Det er viktig å unngå at vegtiltaket ikke øker risikoen for påkjørsel av vilt på jernbanen. For den strekningen der veg og bane ligger på samme side	Kap. 6.3.4 i PP omtaler utredningsarbeid knyttet til tiltak for vilt.

	av Lågen, ber vi om at dette utredes særskilt. Dovrebanen er en nasjonalt viktig banestrekning. Både hensynet til banens oppetid og viltets lidelser, tilsier at risikoen for påkjørsler ikke må økes. Det bør derfor vurderes hvordan en slik økt risiko kan unngås, og om mulig hvordan risikoen for viltpåkjørsler på bane kan reduseres som følge av vegtiltaket, inkludert oppføring av viltgjerder langs veien.	Vurdering av konsekvenser og for jernbanen som følge av veiutbyggingen vil være del av arbeidet.
4	Sideterrenget ved Sjoa er bratt. Med klimaendringer øker risikoen for økt nedbørintensitet på nye steder. Det er viktig at vegtiltak ikke gir økt vannføring mot jernbanen uten at konsekvensene for jernbanen er ivarettatt. Dersom tiltaket eller deler av det kan medføre økt risiko for jernbanen, må nødvendige tiltak utredes og det må dokumenteres at tiltakene vil være gjennomførbare.	Det vises til svar gitt i pkt. 2. i uttalelsen.

3.4 Mattilsynet

	Oppsummert uttalelse fra Mattilsynet	Nye Veiers kommentar
1	<u>Drikkevann</u> Det er viktig at drikkevannskilder i planområdet blir kartlagt og beskyttet mot forurensning. 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.	Innspillet innarbeides i planprogrammet. PP kap. 6.3.6. suppleres med tekst om at; Private drikkevannskilder (brønner) og andre private anlegg som kan bli berørt av E6-utbyggingen vil bli kartlagt før utbyggingen, og skal ivaretas gjennom utbyggingen. Private anlegg som mister sin funksjon, vil bli erstattet. Risiko for forurensning av drikkevannskilder ifm. anleggsgjennomføring vil inngå i planarbeidet som del av Ytre miljøplan, jmf. kap. 6.6 i PP.
2	<u>Vannmiljø/fiskevelferd</u> Vedr. utfylling av Lågen. Det er viktig at dette arbeidet gjennomføres så skånsomt som mulig/ dyrevelferdsmessig forsvarlig for å ikke forstyrre fisken i elva. Det innebærer at tiltaket bør gjøres	Konsekvenser for naturmangfoldet knyttet til utfylling i Lågen vil bli utredet og avbøtende tiltak

	utenom typisk vandringssesong. Ved utfylling av vassdrag bør «sprengstein» ikke benyttes, pga. at det kan være rester av sprengstoff (særlig nitrat og ammonium) i massen som kan gi lokale miljøvirkninger.	innarbeidet, jmf. kap. 6.3.4 i PP.
3	<u>Plantehelse</u> I planprogrammet står det at det er registrert spredte forekomster av fremmede skadelige arter i planområdet. Videre står det at det bør foretas en oversiktskartlegging av fremmede skadelige arter. Det er viktig at det ikke blir flyttet plante-skadeliggjørere i forbindelse med anleggsarbeidet og flytting av masser, en kartlegging av disse bør derfor gjennomføres.	Det legges opp til kartlegging av fremmede skadelige arter nær anleggsstart, jmf. kap. 6.3.4 i PP. Som omtalt i PP kap. 6.3.6 vil det utarbeides føringer for hvordan matjord skal behandles under og etter anleggsperioden.
4	Vi ber om å bli orientert i det videre planarbeidet.	

3.5 NVE

	Oppsummert uttalelse fra NVE	Nye Veiers kommentar
1	NVE mener det bør vurderes behovet for å bygge en veg med sikkerhetsnivå på 200-års flom der det er omkjøringsmuligheter (Sandbumoen – Otta). Alternativt vurdere plassering av både E6 og lokalveg langs dagens trasè. Bakgrunnen for dette er at NVE frykter både de vassdragstekniske og miljømessige konsekvensene av ny E6 ut mot Lågen i det volumet det her blir snakk om, og at dette vil påvirke allmenne interesser i vassdraget (jf. vrl § 8).	For strekningen Sandbumoen-Solhjem er det i PP kap. 4.1.2 omtalt muligheten for å vurdere ny vei dimensjonert for et hyppigere gjentakintervall for flom i Lågen, og i stedet bruke dagens veier ved eventuell omkjøring. NV vil utarbeide en enkel mulighetsstudie med vurderinger av relevante konsekvenser for en indre linje mellom Sandbumoen og Solhjem.
2	Omfanget blir noe helt annet enn tidligere reguleringsplan la opp til. Vi kan ikke se at strandsona i dette området er undersøkt for eventuelle miljøverdier. Videre er det ikke gjort fiskefaglige undersøkelser som svarer ut denne problematikken. Eksisterende undersøkelser er tilpasset konsekvenser ved kraftutbygging i Nedre Otta.	Innspillet innarbeides i planprogrammet. Konsekvenser for naturmangfoldet knyttet til utfylling i Lågen vil bli utredet og avbøtende tiltak innarbeidet. Se kap. 6.5.4 Behov for supplerende fiskebiologiske undersøkelser i Lågen på strekningen der

	Oppdaterte vannlinjeberegninger med riktige volum for ny vegkropp, samt areal til anleggs- og gjennomføringsfasen må som et minimum utarbeides sammen med de miljøfaglige utredningene og legges til grunn for trasévalget.	utfylling vurderes gjøres i samråd med SF og IFK, se PP kap. 6.3.4 for oppdatert omtale. Innvirkningen av E6-tiltakene på Lågen skal dokumenteres ved hydrauliske beregninger, jmf. kap.6.5.3 i PP.
3	Den vassdragstekniske modellen som benyttes må samsvare med de føringer som er lagt til grunn for sikring av Otta sentrum. NVE kan bidra til en avklaring rundt dette.	Det sjekkes ut at den vassdragstekniske modellen samsvarer med føringer for sikring av Otta sentrum.
4	NVE henviser til vannressursloven (vrl) og hensynet til allmenne interesser i og langs vassdragene. NVE vil se på samla effekter av E6 relaterte inngrep i vassdrag på strekningen fra Øyer til Otta i forbindelse med denne planen og de øvrige planene lenger sør, der det er utfylling i vassdrag over lange strekninger. Det er viktig å optimalisere trasévalg med tanke på dette, både for å finne ut hvor det er viktige miljøinteresser og hvor det er konflikter, og dermed avdekke potensiale for store positive virkninger ved ev. flytting/justering for å redusere den samla belastningen. Videre er det mange vassdragskryssinger. Krav til dimensjonering og utforming må være tydelig, og disse må svare ut sikkerhetskravene i byggteknisk forskrift der bebyggelse og annen infrastruktur kan bli negativt berørt av tiltaket, jf. byggteknisk forskrift § 7-1. Miljøinteresser må kartlegges og hensyntas. Areal med eksisterende eller ny bebyggelse må også tilfredsstillе sikkerhetskravene i byggteknisk forskrift § 7-2.	Innspillet innarbeides i planprogrammet. Det presiseres i PP kap. 6.5.4 at det skal gjennomføres en samlet vurdering av hele strekningen som vurderer de forskjellige miljøinteressene opp mot hverandre og hvor de største konfliktene finnes. Dette arbeidet er delvis påbegynt og vil følges opp gjennom konsekvensutredningen og arbeidet med reguleringsplanen. Det legges opp til drøfting av temaet underveis med aktuelle myndigheter. Byggteknisk forskrift vil følges. Tilfredsstillende sikkerhet mot naturfare for veianlegget og omgivelser vil bli dokumentert i planforslaget.
5	<u>Samlet belastning - effekter i vassdrag</u> Større vassdragsinngrep som for eksempel utfylling i Lågen sør for Otta må være avklart og ha endelig lovavklaring etter vannressursloven i reguleringsplanen (jf. vrl §§ 8 og 20). Skal det skyves på dette til byggesak/gjennomføring må ev. konsesjonspliktige tiltak omsøkes i separat søknadsprosess, og dette vil virke både forsinkende og skape usikkerhet for vegprosjektet.	Innspillet innarbeides i planprogrammet. Det vises til svar gitt i pkt. 4. i uttalelsen. Resultatet fra den samlede vurderingen vil drøftes med NVE. Se PP Kap. 6.5.4

	NVE ønsker ikke en separat behandling av ev konsesjonspliktige tiltak etter vrl.	
6	<u>Skred</u> Tiltak i planen må ikke påvirke skredfare for omkringliggende areal med infrastruktur eller bebyggelse negativt, jf. byggt teknisk forskrift § 7-1. Videre må areal som omfattes av tiltak etter pbl §§ 1-6 og 28-1, uavhengig av søknadsplikt, tilfredsstillende sikkerhetskravene i byggt teknisk forskrift § 7-3. Skredfare for vegarealet må avklares ved faglige utredninger og tilfredsstillende sikkerhet over tid må være ivarettatt med juridisk tilstrekkelige løsninger.	Skredfare fra naturlig sideterreng skal vurderes og planlegges ut fra valgt sikkerhetsnivå. I tillegg skal eventuelle nye lokalveistrekninger og byggeområder (TEK17) i planen vurderes for skred, samt tiltakets påvirkning på tredjepart. jmf. kap. 6.5.2 i PP.
7	<u>Overvann</u> Sikker og trygg overvannshåndtering må sees i sammenheng med både skred- og flomfare. Løsningene for håndtering av overvann må ikke påvirke tredje part negativt gjennom påslipp til resipient som ikke kan ta imot mer vann uten at det påvirker sikkerhet eller vassdragsmiljø negativt (jf. vrl §§ 5, 7 og 8). Det kan heller ikke slippes på vann i skråninger slik at det øker skredfare for tredje part, jf. pbl § 28-1.	Innspillet innarbeides i planprogrammet. Det presiseres i PP kap. 4.1.3. overvann fra veien skal som hovedregel renses og fordrøyes slik at dette vannet ikke endrer hydrologien nedstrøms. I kap. 6.5.3 presiseres at overvann fra tiltaket ikke må påvirke tredje part negativt. Fare for erosjon og skred i skråninger som følge av påslipp av overvann vil vurderes i planarbeidet.
8	<u>Terrenginngrep – oppfylling og dyrking</u> NVE har sett at det i andre E6 prosjekt blir stadig vanligere å legge inn relativt store areal for oppfylling og dyrking. I en del tilfeller kommer dette i konflikt både med mindre sidevassdrag i tillegg til at det kan ta bort aktivt flomareal. Videre kan slike endringer i terrenget gi endret og økt avrenning, noe som igjen kan gi fare for økt flomfare i vassdrag, samt økt skredfare nedstrøms. Dette er forhold som må avklares i planen gjennom dokumentasjon av tiltakene (høyder, volum og gjennomføring) og effektene de kan ha på flom, samt beregninger av endringer i avrenning og konsekvenser av dette. Tiltak i et vassdragets nedbørfelt kan vurderes som et vassdragsinngrep etter vrl, og kan dermed også bli en del av	Innspillet innarbeides i planprogrammet. PP kap. 6.5.7. suppleres med; Areal, høyder og volum skal beskrives og effektene de kan ha på flom, flomveier og endringer i avrenning vil bli vurdert. Det skal utarbeides en egen overordnet plan for håndtering av masser gjennom anleggsperioden og fram til ferdig anlegg. Vurdering av konsekvenser av foreslåtte

	vurderingen av samlet belastning i vassdrag på strekningen.	masselager innenfor planområdet inngår i planarbeidet. Det vises for øvrig til svar gitt i pkt. 5. i uttalelsen.
9	Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.	NVEs spiss-kompetanse er verdifull for Nye Veier i planarbeidet. Det opprettet flere arenaer og avtalt møteserier for kunnskapsdeling og drøfting av faglige spørsmål.

3.6 Statens vegvesen

	Oppsummert uttalelse fra Statens vegvesen (SVV)	Nye Veiers kommentar
1	SVV har det generelle ansvaret for å påse at trafiksikkerhet og fremkommelighet ivaretas i transportsystemet. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.	
2	<u>Trafikkstasjonen</u> SVV har trafikkstasjon på Solhjem. Det er viktig at denne får en god avkjøring fra E6, som er i samsvar med HB N100. Krysset må dimensjoneres for modulvogntog. Det er også viktig at arealet som tilhører trafikkstasjonen ikke reduseres i forhold til gjeldende reguleringsplan.	HB N100 legges til grunn for dimensjonering og utforming av tiltaket.
3	<u>Gang- og sykkelveg</u> Det er viktig å legge til rette for god gang- og sykkelforbindelse på hele strekningen. Eksisterende gang- og sykkelforbindelse fra Sandbumoen til Solhjem skal opprettholdes. Den er også vist i gjeldende reguleringsplan. Videre sørover til Sjøa, vil gang- og sykkeltrafikk følge lokalvegen (dagens E6.)	Tilbudet til gående og syklende omtalt i kap. 4.4.2 i PP er i tråd med SVVs uttalelse.
4	<u>Støy</u> Kartlegging av og tiltak mot støy må følge gjeldende retningslinje for dette – T-1442 (2021).	Det skal utarbeides detaljerte støyberegninger basert på ny hastighet og fremtidige prognoser for trafikkmengder

		for ny vei. Det gjøres egne beregninger som viser resultatet av støyreducerende tiltak. Siste utgave av retningslinjen, T-1442/2021, legges til grunn.
5	<u>Vegnormaler</u> SVV forutsetter at håndbok N100 (versjon 2021) legges til grunn for det videre planarbeidet. Det gjelder både ny E6, omkjøringsveg og gang- og sykkelveg-/løsninger.	Innspillet innarbeides i planprogrammet. Dimensjonerende krav er oppdatert iht. HB N100 (versjon 2021).

4 Uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger

4.1 Ny E6 i Sel grunneierlag

	Oppsummert uttalelse fra Ny E6 i Sel grunneierlag	Nye Veiers kommentar
1	Vegen vil bli en massiv barriere mellom områder som blir liggende på hver sin side av vegen både når det gjelder bolighus som blir liggende på oversiden av vegen, dyrka mark og beiter som blir delt mm. Tilgangen til Lågen er bl.a. viktig for lokalmiljøet. Området på oversiden av ny E6 er mye benyttet som friluft- og turområde for de som bor her. Dersom adkomsten blir vanskeliggjort, vil dette medføre redusert livskvalitet. Det er også viktig at det ikke blir for lange adkomstveger for boliger ovenfor ny veg og minst mulig forlengelse av driftsveger for jord- og skogbruk. Det er derfor viktig at det anlegges flere kryssingsmuligheter både for fotgjengere, beitedyr og for kjøretøy herunder landbruksmaskiner. Det antas å være nødvendig å sette opp gjerde på mesteparten av strekningen p.g.a. barn i boligområder og beitedyr. På et par strekninger vil det også være behov for viltgjerde på grunn av kryssende elg og rådyr. Dette sammen med midtdelene på vegen øker behovet for planfrie kryssinger utenom de rene kjøreover-/undergangene.	Tiltakets påvirkning på eksisterende friluftsområder og tilgang til/langs Lågen og på tvers av E6 vil inngå i konsekvensutredningen. Jmf. PP kap. 6.3.3. Etablering av nye adkomst-veier, skogsbilveier og adkomster i forbindelse med landbruk vil gjøres i dialog med berørte grunneiere. Vurdering av behovet for viltgjerder og plassering/utforming av viltpassasjer og evt. samlokalisering med andre aktiviteter vil være del av planarbeidet. Jmf. PP kap. 6.3.4.
2	Støy, støv og andre nærføringsproblemer er vi som bor langs nåværende E6 vel kjent med. Vi forutsetter at nødvendige tiltak mot støy fra nyveien blir gjennomført i samråd med den enkelte grunneier.	Retningslinjen T-1442/2021 legges til grunn for støyberegninger. Ut fra beregningene vurderes behovet for avbøtende tiltak.

		Eventuelle lokale støytiltak på den enkelte eiendom vurderes.
3	Så vidt vi har forstått er traseen i hovedsak fastlagt, men vi ber om at det endelige trasevalget i størst mulig grad tar hensyn til de bolighus som ligger i nærheten av traseen og at dyrka mark blir hensyntatt når både når det gjelder grunn som medgår og oppdeling av areal.	Traseen vil som hovedprinsipp følge gjeldende planers linjeføring med tilsvarende innhold og omfang. Det vil gjøres et optimaliseringsarbeid slik at veigeometrien best mulig tilpasses ny kunnskap, endrede føringer og reduserer konsekvensene for omgivelsene.

4.2 Norges Lastebileier-Forbund region 2 Innlandet

	Oppsummert uttalelse fra NLF	Nye Veiers kommentar
1	Utbyggingen er svært etterlengtet og vil gi god effekt, slik effektmålene viser i planprogrammet.	
2	Det må legges til rette for omkjøringsmuligheter for alle typer kjøretøy hvis vegen av en eller annen årsak blir stengt.	Dagens E6 er planlagt opprettholdt på strekningen, og vil fungere som omkjøringsvei dersom E6 må stenges.
3	<u>Kryssløsninger</u> Plankryss ved Sjoa er bra. T-kryss på Solhjem må sikres med god sikt og gode av- og påkjøringsmuligheter. I krysset E6 x RV15 er det foreslått en rundkjøring. NLF mener det ikke er riktig å bygge rundkjøringer på nasjonale hovedveger. Det er heller ikke i tråd med vegnormalen. Myndighetene bør i stedet vente til det blir midler til et planskilt kryss. Hvis en likevel velger rundkjøring, må den være stor nok til at modulvogntog og spesialtransporter kommer fram uten problemer. Innvendig «skjørt» må være overkjørbart. Trafikkøene ut av rundkjøringen må være overkjørbare.	Vegdirektoratet har innvilget fravik fra veinormalene knyttet til bygging av rundkjøring i krysset E6 x rv.15. Statens vegvesens håndbok N100 legges til grunn for dimensjonering og utforming av tiltaket.
4	<u>Byggeperioden</u> NLF vil understreke at omkjøringsvegene i byggeperioden må være åpne for modulvogntog.	Framkommelighet for modulvogntog i byggeperioden vil bli vurdert.

4.3 Jordvernalliansen i Innlandet

	Oppsummert uttalelse fra Jordvernalliansen	Nye Veiers kommentar
1	Jordvernalliansen mener at temaet jordvern må være en helt sentral føring i det videre planarbeidet, og at besluttede myndigheter må velge de løsninger som totalt sett beslaglegger minst mulig dyrket mark.	Innspillet er i tråd med Nye Veier jordvernstrategi.
2	Jordvernalliansen vil på det sterkeste understreke at jordvernet må utredes svært detaljert i den videre planprosessen. Vi forventer at det i planarbeidet blir beskrevet hvor mye matjord som beslaglegges, både varig og i anleggsfasen. Dette må også gjelde for nødvendige utbygginger/kryssløsninger på sekundærveinettet.	I forbindelse med utredning av temaet Naturressurser, kap. 6.3.6 i PP vil beslaglegging av matjord inngå.
3	Vi registrerer med tilfredshet at planprogrammet beskriver at der det er behov for støyskjermingstiltak langs veien gjennom terreng som har høy verdi (for eksempel dyrket mark), skal skjerming som gir redusert arealbeslag utredes. Eksempelvis krever støyskjerm mindre areal enn støyvoll. Vi forventer at dette følges opp i den videre utredningen.	Det søkes å finne løsninger som reduserer beslaget av dyrket mark.
4	Jordvernalliansen synes det er bra at føringer for hvordan matjord skal behandles under og etter anleggsperioden skal være del av planen. Overskuddsmasser av matjord på strekningen bør brukes til nydyrking av arealer som kompensasjon for tapte matjordarealer, slik politikerne i Sel har foreslått.	Innspillet tas med i videre planarbeid.
5	Tilfredse med at det jobbes med gårdsregistreringer i utbyggingsprosjektet. Konsekvensutredninger bør utarbeides ned på gardsnivå for jordbruksfaglige temaer som f.eks. jordkvalitet, drenering og andre hydrotekniske anlegg. Det er viktig at en i et slikt utredningsarbeid benytter seg av lokalkunnskap, i tett samarbeid med berørte grunneiere.	Det gis tilbud om gårdsregistreringer av alle landbrukseiendommer som med stor sannsynlighet blir berørt av tiltaket. Før inngrep på landbrukseiendommer utarbeides en mer konkret plan for hver enkelt eiendom. Private drikkevannskilder (brønner) og andre private anlegg som kan bli berørt av E6-utbyggingen vil bli kartlagt, og skal ivaretas gjennom utbyggingen. Private anlegg

		som mister sin funksjon, vil bli erstattet, jmf. kap. 6.3.6 i PP.
6	Peker på noen arealbesparende løsninger som er konkrete forslag til detaljreguleringen: • Det må brukes støyskjermer (rette vegger), og ikke arealkrevende jordvoller langs dyrka mark. • Massedeponi/riggplasser må legges utenom dyrka mark. • Overskuddsmasser må gjenbrukes til nydyrking i samme område. Slik nydyrking må gjøres på arealer som fra før ikke er dyrkbare, f.eks. på berggrunn o.l. • Bruk av (godkjente) autovern over dyrka mark, for å kunne legge viltgjerde nærmere vegen, og dermed spare areal. • Skråningsutslag og fyllinger må utføres på en slik måte, at det blir mulig å dyrke jorda helt inn til autovern/viltgjerde. • Færrest mulig planfrie veikryss. Må sees i sammenheng med lokalveier. Vi er kritiske til politikene i Sel sitt ønske om å utrede et ekstra veikryss på Sandbumoen hvis dette skal berøre dyrka mark. • Det må utarbeides teknisk plan for matjordhåndtering, som følges opp av utbygger.	Det vises til svar gitt i pkt. 3. i uttalelsen.
7	Jordvernalliansen i Innlandet stiller gjerne opp i videre dialog om dette viktige temaet.	Det vil legges til rette for dialog med relevante interessenter.

4.4 Sel jeger- og fiskerforening

	Oppsummert uttalelse fra Sel jeger- og fiskerforening	Nye Veiers kommentar
1	Med valgt E6-trasé blir tilgangen til Lågen nå vanskeliggjort fra mellom Sandbumoen/ Sjukeheimen og til nord for Solhjem siden planlagt trasé blir liggende helt inntil elvekanten. Det må derfor i detaljreguleringa legges til rette for underganger slik at ikke hele denne strekningen blir utilgjengelig for fiskere. Dette er svært viktig, også fordi jernbanen i dag er en barriere på vestsida av Lågen. Sel JFF bør tas med på råd i prosessen med underganger på riktige steder.	Plassering av krysningspunkter for tilkomst til Lågen vil inngå i planarbeid. Det vil legges til rette for dialog med relevante interessenter.
2	Like nord for Solhjem, ved undergangen, er det en plass hvor en kan sett ut båt. Med valgt trasé blir	Det vil gjøres en samlet vurdering av tilgangen til

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

5 Uttalelser fra privatpersoner

Nr.	Navn	Dato
1	Ola Haugen, Gnr.315 Bnr. 5,	10.11.2021
2	Mathias Vangen, Gnr.314 Bnr. 1	13.12.2021
3	Peter Sandbu, Gnr.313 Bnr. 19	15.12.2021
4	Hans Roger Solhjem, Gnr.201 Bnr. 1	16.12.2021
5	Iver Jakob Eide, Gnr.309 Bnr. 1	16.12.2021
6	Sverre Iver og Einar Aage Rusten v/advokat Øystein Skurdal, Gnr.308 Bnr. 1	17.12.2021
7	Torger Helleberg	17.12.2021
8	Henrik Sandbu, Gnr.313 Bnr. 1	14.12.2021
9	Steinar Moen	17.12.2021

5.1 Ola Haugen

	Oppsummert uttalelse fra Haugen	Nye Veiers kommentar
1	På eiendom Mæhlumshaugen, Gnr.315 Bnr. 5, står 4 gamle hus som av Gudbrandsdalsmusea AS, avd. Bygningsvern er vurdert å ha antikvarisk verdi og er verneverdige.	I forbindelse med konsekvensutredningen vil verdier knyttet til kulturarv kartlegges og vurderes, jmf. kap. 6.3.5. i PP.

5.2 Mathias Vangen

	Oppsummert uttalelse fra Vangen	Nye Veiers kommentar
1	Er ikke fornøyd med foreliggende trasévalg (red. merk: gjeldende reguleringsplan). Påpeker at jordvern er viktig og det som kan	Vurderinger knyttet til verdi og konsekvens for områdene som berøres av veiltaket vil inngå i

	bevares av dyrket mark bør være høyere prioritert, enn å bevare en elvebredd og et elveløp som ikke lenger kan sies å være i opprinnelig tilstand og slik sett har liten verneverdi. Ber om at vegtraseen legges lenger ut mot elva.	konsekvens-utredningen. Det antas å være konfliktfylt å flytte veien lenger ut mot/i elva.
--	--	--

5.3 Peter Sandbu

	Oppsummert uttalelse fra P. Sandbu	Nye Veiers kommentar
1	Viser til vedtatt reguleringsplan for ny E6 med tilhørende tekniske tegninger som utgangspunkt for innspillene. Peker på at boligen vil få nærføring med ny vei og bli sterkt eksponert for støy. Foreslår bruk av mur for å redusere eiendomsinngrep og støy.	Retningslinjen T-1442/2021 legges til grunn for støyberegninger. Ut fra beregningene vurderes behovet for avbøtende tiltak. Eventuelle lokale støytiltak på den enkelte eiendom vurderes.
2	Oppgir at eksisterende private vannbrønn vil bli nedbygget av ny vei, og må erstattes. Det vil også påvirke avløpsanlegget da veien er i konflikt med eksisterende infiltrasjonsgrøft.	Private drikkevannskilder (brønner) og andre private anlegg som kan bli berørt av E6-utbyggingen vil bli kartlagt, og skal ivaretas gjennom utbyggingen. Private anlegg som mister sin funksjon, vil bli erstattet, jmf. kap. 6.3.6. i PP.
3	Påpeker at beslag av tomt med hagearealer vil sterkt forringe egen livskvalitet. Nevner ønske om innløsning av eiendommen som mulighet dersom ovennevnte ulemper ikke begrenses/reduseres.	Vurdering av innløsning vil inngå som del av grunnervvervsprosessen. Nye Veier har grunneierkontakter som håndterer kontakt med aktuelle grunneiere underveis i planarbeidet. Mer informasjon om grunnervvervsprosessen finnes her: https://www.nyeveier.no/for-grunneiere/
4	Peker på behov for gangforbindelse til garden (gnr.313 bnr.1) mhp. arbeidsdeltakelse og oppsyn/jaging av sau som kommer ned fra fjellet.	Tilgang til/langs Lågen og på tvers av E6 vil inngå i konsekvensutredningen. Jmf. PP kap. 6.3.3.

5.4 Hans Roger Solhjem

	Oppsummert uttalelse fra Solhjem	Nye Veiers kommentar
1	Bemerket at tilgangen til Lågen avskjæres av ny trasé for E6, og at dette vil påvirke tilgang/atkomst for friluftsliv, herunder tilgang for å komme uti med båt. Etterspør	Vurdering av løsninger for tilgang/atkomst til Lågen vil inngå i planarbeidet, jmf. kap. 6.3.3. i PP.

	mulighet for passasje under ny E6 ifm. bru over Solhjemsåa.	
2	I forbindelse med vanningsanlegg for landbruk er det ved tørre somrer aktuelt å pumpe vann fra Lågen, etterspør tilgang til Lågen med utstyr.	Private drikkevannskilder (brønner) og andre private anlegg som kan bli berørt av E6-utbyggingen vil bli kartlagt, og skal ivaretas gjennom utbyggingen. Private anlegg som mister sin funksjon, vil bli erstattet, jmf. kap. 6.3.6 i PP.
3	For en tid tilbake ble det tatt ut grus fra Lågen med atkomst ca. ved kryss ved Trafikkstasjonen. Påpeker at grus er en ressurs som kan bli aktuelt å utnytte igjen i framtiden og etterspør om det kan ses på mulighet for en atkomst for dette.	Løsninger for tilgang/atkost til Lågen tilsvarende som i gjeldende reguleringsplan vil ivaretas i planarbeidet.

5.5 Iver Jakob Eide

	Oppsummert uttalelse fra Eide	Nye Veiers kommentar
1	Viser til regulert undergang under ny E6 ved Nordre Eide. Bemerker at atkomstmuligheter til østsiden av ny E6 må ivaretas for atkomst til skog og vedhogst samt jaktområde (storvilt). Ber om at dette videreføres i ny plan.	Innspillet tas med i videre planarbeid. Vurdering av løsninger for atkomst til enkelt-eiendommer som deles av ny E6 vil inngå i planarbeidet.
2	Nevner at vannforsyning til eiendommen må ivaretas tilsvarende dagens.	Innspillet tas med i videre planarbeid. Private drikkevannskilder (brønner) og andre private anlegg som kan bli berørt av E6-utbyggingen vil bli kartlagt, og skal ivaretas gjennom utbyggingen. Private anlegg som mister sin funksjon, vil bli erstattet, jmf. kap. 6.3.6. i PP.

5.6 Sverre Iver og Einar Aage Rusten v/advokat Øystein Skurdal

	Oppsummert uttalelse fra Rusten	Nye Veiers kommentar
1	Er opptatt av hva områdene som berører eiendommen er tenkt brukt til. Det fremheves at grunneier er opptatt av at bruken ikke forringer områdene eller deres framtidig planlagte bruk. Deler av arealene er regulert til boligformål. Ber om møte med Nye Veier vedr. bruk av eiendommen.	Arealer som ligger innenfor varslingsgrensen, kan i tillegg til selve veiltaket benyttes til midlertidige rigg- og anleggsområdet i forbindelse med utbyggingen. For arealer som disponeres midlertidige vil krav om tilstand ved tilbakeføring ivaretas i planbestemmelsene.

		Nye Veier har grunneierkontakter som håndterer kontakt med aktuelle grunneiere underveis i planarbeidet. Mer informasjon om grunnervvervsprosessen finnes her: https://www.nyeveier.no/for-grunneiere/
--	--	--

5.7 Torger Helleberg

	Oppsummert uttalelse fra Helleberg (uttalelsen gjelder planprogram for strekningene E6 Øyer-Frya og Sjøa-Solhjem)	Nye Veiers kommentar												
1	Påpeker at det de siste 15 årene ikke lenger er noe som heter "tofelts motorvei". Stortinget har vedtatt at nasjonale hovedveier med ÅDT over 6000 biler bør bygges som motorvei med fire felt. For de aktuelle strekningene som dette planprosjektet omfatter, ser jeg at beregnet ÅDT i dimensjoneringsåret 2045 ligger godt over dette.	Håndbok N100 Veg- og gateutforming angir dimensjoneringsklassene for nasjonale hovedveier. Disse er delt inn i 3 klasser avhengig av beregnet ÅDT og gitt i tabell 3.1. <table border="1"><caption>Tabell 3.1 — Dimensjoneringsklasser for nasjonale hovedveier.</caption><tr><th>ÅDT</th><th>< 6 000</th><th>6 000 - 12 000</th><th>>12 000 (> 6 000)</th></tr><tr><th>Fartsgrense (km/t)</th><td>80 (90)</td><td>90</td><td>110</td></tr><tr><th>Dimensjoneringsklasse</th><td>H1</td><td>H2</td><td>H3</td></tr></table> Trafikkmengden i prognoseåret legges til grunn for dimensjonering av veger. For veger settes prognoseåret til 20 år etter forventet åpningsår. Trafikkberegningene for strekningen Sjøa – Solhjem viser en ÅDT i 2050 på 10.000. Dette innebærer dimensjoneringsklasse H2 (tidligere betegnet H5) som er en tofelts veg med krav til en andel forbikjøringsstrekning. Samferdselsdepartementet har i desember 2020 åpnet for muligheten til å bygge firefeltsvei også for veier med ÅDT 6-12.000 og øke hastigheten til 110 km/t. Dette kan velges dersom det er mer samfunnsøkonomisk lønnsomt. En firefelts veg med 110 km/t vil ha større bredde, og en stivere	ÅDT	< 6 000	6 000 - 12 000	>12 000 (> 6 000)	Fartsgrense (km/t)	80 (90)	90	110	Dimensjoneringsklasse	H1	H2	H3
ÅDT	< 6 000	6 000 - 12 000	>12 000 (> 6 000)											
Fartsgrense (km/t)	80 (90)	90	110											
Dimensjoneringsklasse	H1	H2	H3											

		geometrisk utforming og gi klart større inngrep i omgivelsene.
2	Beskriver ulike geometriske forhold (antall felt, feltbredde, kurvatur mm.) og stiller spørsmål ved valgte vegklasse.	Det vises til svar gitt i pkt. 1. i uttalelsen.
3	Norsk veibygging har vært preget av å bygge noen få år fremover i tid. På 1960-tallet ble det laget en motorveiplan som sa at det skulle bygges motorvei (altså med fire felt) til Otta innen 1980. Men så ble veibevilgningene kuttet og man bygget i stedet tofelts veier med dårligere kapasitet og sikkerhet. Når man senere innså dette har man bygget om til 4 felts motorveier, men til kostnader som nærmer seg byggekostnadene for en helt ny firefelts vei og med køer og forsinkelser for trafikken som må kjøre gjennom anleggsområdene. Da må det vel være bedre å bygge en firefelts vei med en gang?	Samlet er det vurdert at en tofelts veg med økt andel forbikjøring ut over kravet i N100 vil være mest samfunnsøkonomisk lønnsomt og er derfor valgt som standard for ny E6 mellom Sjoa og Solhjem. Det vises til svar gitt i pkt. 1. i uttalelsen.

5.8 Henrik Sandbu

	Oppsummert uttalelse fra H. Sandbu	Nye Veiers kommentar
1	Største ulempe; hindring av forbindelsen mellom gården og arealer med dyrka mark (20 daa. + 70 daa.) som hhv. eies og leies for grasproduksjon. Bekymret for vanskeliggjøring av transport av redskap og avling med omlegging av Holseterveien.	Det gis tilbud om gårdsregistrering av alle berørte landbruks-eiendommer i forbindelse med planarbeidet. Vurdering av løsninger for atkomst til enkelteieendommer som deles av ny E6 vil inngå i planarbeidet.
2	Vanskeliggjort atkomst til skogseiendom på oversiden av ny veg.	Det vises til svar gitt i pkt. 1. i uttalelsen.
3	Eksisterende brønn på gården vil berøres av vegtiltaket. Bekk i tilknytning til brønn benyttes som drikkeplass for beitedyr. Mener brønnen er registrert som Olavskilde i kommunens kulturregister, og av kulturhistorisk verdi. I tidligere plan var det vist en løsning med bru over brønnen slik at denne kunne bevares. I tilknytning til brua var det også planlagt undergang for dyr. Håper løsningen blir videreført og at det gjøres mulig å krysse brua med traktor. Ville lettet atkomsten til østsiden av ny veg betydelig.	I forbindelse med konsekvensutredningen vil verdier knyttet til kulturarv kartlegges og vurderes.

4	Har dyrka mark sør for Sandbu barnehage som benyttes til beite vår og høst. Beitedyra har da tilgang til bekk langs eksisterende E6. Bekymret for om denne bekken avskjæres av ny veg.	Veiltaket vil i utgangspunktet legge bekker i kulvert under veien eller krysse over de på bru slik at vannføring i eksisterende bekker opprettholdes.
5	Beskriver behov for flytting av tre bygg som må flyttes; en smie, en tørrstugu og en mindre stue (40m ²). Viser til tidligere avtale med SVVs grunneier om flytting av byggene. Nevner også at Fylkeskommunen var involvert i forrige runde ifm. planlegging av flyttingen da byggene er Refrakregistrerte hus.	Nye Veier har grunneierkontakter som håndterer kontakt med aktuelle grunneiere underveis i planarbeidet. Mer informasjon om grunnervvervsprosessen finnes her: https://www.nyeveier.no/for-grunneiere/
6	Peker på at tiltaket vil beslaglegge og hindre uttak av store steinmasser ovenfor gården og nordover. Aktuelt å kreve erstatning for masser som ikke kan tas ut.	Det vises til svar gitt i pkt. 5. i uttalelsen.
7	Forutsetter at dagens E6 ikke flyttes, slik at dyrka mark ikke berøres. Har tidligere foreslått en justering av veggeomterien på ny E6 for å redusere skråninger og unngå berøring av eksisterende E6.	Dagens E6 beholdes og vil bli lokalvei i ny situasjon. Det er kun korte strekninger ved Sjoa og Sandbumoen det vil være behov for å bygge en ny lokalvei, se PP kap. 4.2.3.
8	Forventer betydelige støyulempet med trafikk på både ny og eksisterende E6.	Retningslinjen T-1442/2021 legges til grunn for støyberegninger. Ut fra beregningene vurderes behovet for avbøtende tiltak. Eventuelle lokale støytiltak på den enkelte eiendom vurderes.

5.9 Steinar Moen

	Oppsummert uttalelse fra Moen	Nye Veiers kommentar
1	Beskriver egne negative erfaringer med Fv2522, tidligere E6 på strekningen Frya-Sjoa, ift. gjennomgangstrafikk, hastighetsnivå og trafikksikkerhet for myke trafikanter og peker på ulike forhold som mulige årsaker til situasjonen.	Veistrekningen som omtales ligger sør/vest for Nye Veiers planområde. Konkrete tiltak for denne strekningen inngår derfor ikke i dette planarbeidet. Vi er kjent med de omtalte utfordringene.
2	Omtaler egne erfaringer og observasjoner av trafikksituasjonen i kryssområdet i Sjoa, der spesielt løsningene for gående og syklende trekkes fram som mangelfulle og langt fra tilstrekkelige. Dette gjelder gang- og sykkelveien fra krysset mellom E6 og Fv257 sørover mot krysset	Vurdering av løsninger for gående og syklende i kryssområdet i Sjoa vil inngå i planarbeidet. Både tilbudet langs lokalveiene samt krysningspunktene vil vurderes.

	mellom E6 og Fv2522, som munner brått ut i veibanen nær krysset og under en kunstig anlagt bakketopp. Mener det er altfor kort avstand fra krysset til stedet der gang- og sykkelveien munner ut i veien. Peker på at gående og syklende må krysse Fv257 uten noen form for merking eller skilting. Og at myke trafikanter på nordsiden av denne kryssingen kommer inn på en lokalvei og tilførselsvei til bensinstasjon og butikk uten noen form for fortau eller gang- og sykkelbane. Mener trafikksituasjonen ved denne kryssingen er uoversiktlig, og at myke trafikanter har problemer med å finne sin plass i området. Påpeker at situasjonen er tatt opp med ordfører i Sel kommune uten at det har medført endring i situasjonen. Ser det som naturlig at tiltak gjennomføres i kommende prosess.	
3	Tar opp behovet for at omregulert løsning for Perkolo bru realiseres ifm. utbyggingen av Sjoa-Otta. Påpeker at forbindelsen er viktig for lokalbefolkningen for tilgang til tur- og rekreasjonsområdene på østsiden av ny E6 så vel som næringsinteressene i området.	Løsning for krysning av E6 som erstatning for Perkolo bru vil inngå i planarbeidet.
4	Peker på at stedsutvikling på Sjoa (forskjønning og tilrettelegging av tettsteder for myke trafikanter) ikke ble gjennomført i forbindelse med utbyggingen av E6 Frya-Sjoa. Beskriver at det ble opplyst av SVV og Sel kommune at tiltak i Sjoa-området skulle inngå i utbyggingen av Sjoa-Otta. Det er en forventning i lokalbefolkningen i Sjoa-området at dette ivaretas.	Vurdering av tilbudet til og løsninger for gående og syklende i kryssområdet i Sjoa vil inngå i planarbeidet.
5	Beskriver fem konkrete områder med forslag til tiltak: 1. Forlengelse av gang- og sykkelvei langs Fv2252 2. Tiltak for å øke sikkerheten i området rundt krysset Fv2522 og Fv257 3. Tiltak for å legge til rette for myke trafikanter langs Fv2522 4. Etablering av kulvert under ny E6 nord for Sjoa mat 5. Stedsutvikling på Sjoa	Det vises til Nye Veiers kommentarer i pkt. 1-4 over der de ulike forslagene er svart ut. For aktuelle punkter vil Nye Veier ta med seg de konkrete forslagene i merknaden

6 Vedlegg; originaluttalelser

Uttalelser fra myndigheter

Uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger

Uttalelser fra privatpersoner



Sel kommune
Botten Hansens gate 9
2670 OTTA

Saksbehandler, innvalgstelefon
Terje Abrahamsen, 61 26 60 64

Sel kommune - varsel om oppstart og høring av planprogram, reguleringsplan for E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6-rv. 15

Statsforvalterens innspill til oppstart og høring av planprogram har høyt detaljeringsnivå for naturmangfold, vassdrag og jordvern, dvs. helt sentrale hensyn som vi skal ivareta i planleggingen. Detaljeringen må sees i sammenheng med plannivået, dvs. reguleringsplan. Vi tar til orde for å vurdere omlegginger/alternative traseer til det som er avklart i de to gjeldende reguleringsplanene og evt regulering av disse som alternativ. Endringene knytter seg til mulig alternativ trase til den som er regulert mellom Bredevangen og Solhjem ved å ikke legge ny E6 ut i Lågen her. I tillegg også ut fra hensyn til naturmangfold og ønsket om å sikre lokaliteter for elfenbenslav, ved mindre justeringer/omlegginger. Statsforvalteren oppfordrer Nye Veier til å regulere ny E6 helt fram til krysset rv. 15/E6 ved Otta.

Vi viser til varsel om oppstart og høring av planprogram i brev fra Sel kommune 05.11.2021 med tilhørende vedlegg samt vedtak i Sel formannskap 12,10,2021 og avtale om noe utsatt høringsfrist. Vi viser også til dialog med Nye Veier og andre i den forutgående prosessen bl.a. gjennom møter i ekstern samarbeidsgruppe og møte i regionalt planforum 25.08.2021.

Bakgrunn og hovedtrekk i planforslaget

Nye Veier AS har ansvaret for utbygging av E6 på strekningen fra Kolomoen til Otta.

Ny E6 på strekningen fra Øyertunellen til Otta er ferdig utbygd gjennom Sør-Fron og Nord-Fron kommuner. I Sel kommune, fra Sjoa til Otta, foreligger det to eldre reguleringsplaner for ny E6 som nå skal revideres. Ny E6 er i dag bygd fram til Sjoa i Sel kommune.

Nye Veier viser til et klart behov for å revidere vedtatte reguleringsplaner fordi ekspropriasjonshjemmelen (10 år) er i ferd med å løpe ut. I tillegg er det behov for revisjon pga. nye føringer for bl.a. forsterka flomsikkerhet, håndtering av overvann, utforming av sideterreng og sist men ikke minst håndtering av nasjonalt prioritert art elfenbenslav på strekningen.



Vi oppfatter at Nye Veier legger opp til at revidert reguleringsplan og E6 trase som hovedprinsipp skal følge den traseen som ble regulert i 2011 og 2013, som ligger delvis over og delvis utenfor dagens E6. Dette innebærer dermed at dagens E6 etableres som lokalveg/omkjøringsveg.

I og med at planen tas opp til ny vurdering er det vår oppfatning at det grunnleggende sett åpnes for endringer og tilpasninger. Vi kommer tilbake til strekninger der vi ut fra hensyn vi har ansvar for foreslår endringer/tilpasninger i trasevalg.

Plansituasjon og konsekvensutredning

Ny E6 mellom Sjoa og Otta er planlagt i to reguleringsplaner, hhv. Nord-Fron grense – Bredevangen fra 2011 og Bredevangen – Otta fra 2013. Mellom Sjoa og Sandbumoen legger planen opp til ny E6 over dagens E6. Fra Sandbumoen til Otta krysser regulert E6 eksisterende E6 ved Bredevangen og går utenfor dagens i elvekanten mellom Bredevangen og Solhjem. Videre fra Solhjem til Otta og krysset rv. 15/E6 er ny E6 regulert i dagens E6-trase.

Sel sin arealdel til kommuneplanen ble vedtatt i 2016 og der er meldt oppstart for revisjon. Det gjelder også en rekke andre reguleringsplaner på strekningen som planprogrammet gjør rede for.

Revisjon av gjeldende reguleringsplaner utløser automatisk krav om konsekvensutredning, jf. KU-forskriften § 6 b) og vedlegg I pkt. 7 b).

Statsforvalterens vurderinger og innspill

Våre innspill er gitt tematisk under:

A. Prosess og alternativvalg

Innledningsvis kommenterer vi kort forslag til planprogram, planprosess og mulige avgrensede alternativvalg:

Innhold og opplegg i forslag til planprogram

Statsforvalteren minner om hva et planprogram skal inneholde, jf. § 4-1 i pbl, andre ledd:

«... Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. ...» (våre understreknings).

Utredningsbehov er omtalt i planprogrammet i kap. 6. Nye veier legger opp til å ta utgangspunkt i tilgjengelig kunnskap slik den foreligger i nasjonale databaser og kart. Kunnskapsgrunnlaget knyttet til naturmangfold er i hovedsak godt, se eget kap. om dette.

Statsforvalteren vil likevel minne om at det for enkelte tema kan være behov for supplerende kartlegginger, særlig knyttet til vannmiljø og naturmangfold. Vi viser her også til § 8 i naturmangfoldloven og kravet til at «... *effekten av påvirkninger*» skal synliggjøres. Jo større inngrep som planlegges desto større er risikoen for skade og dermed også kravet til kunnskapsgrunnlaget. Videre viser vi til tematiske innspill i dette brevet knytta til naturmangfold og vassdrag/vannmiljø. Her konkretiseres utredningsbehov og mulige tiltak.

Generelt er det i flere av utredningene pekt på behovet for plassering av rigg- og anleggsområder. Statsforvalteren støtter dette og ber om at dette blir synliggjort i konsekvensutredningen og drøftet i planprosessen. Det er viktig å unngå rigg- og anleggsområder på dyrka mark og i/nær viktige naturtyper og funksjonsområder for dyre- og plantearter.



I planprogrammet kap. 2.1 er overordna statlige føringer nevnt. Det er mange nasjonale føringer som vil gjelde for planprosessen og i kap. 2.1.1. er det nevnt at disse vil bli omtalt nærmere i temarapporter. Statsforvalteren mener at de nasjonale føringer skulle vært klargjort i planprogrammet fordi dette legger føringer for konsekvensutredningene.

Planprosess, alternativ og konsekvensutredning

Statsforvalteren registrerer at Nye Veier forventer å legge fram reguleringsplanen på høring vinteren 2023, altså om ca. ett år. Vi forventer å bli trukket inn i dette arbeidet på tema og for ansvarsområder som Statsforvalteren har ansvar for. Samtidig oppfordrer vi til aktiv bruk av regionalt planforum og kontakt med Sel kommune.

Statsforvalteren kan ikke se at det går eksplisitt fram av planprogrammet om det planlegges revisjon av hver av de gjeldende reguleringsplanene for den aktuelle strekningen, eller om det er tenkt å fremme en felles reguleringsplan for vegstrekningen. Vi antar at det er det siste som planlegges, og at det da blir en reguleringsplan for ny E6 mellom Sjoa (sør) og Solhjem og en for krysset rv. 15/E6 ved avkjøring til Otta sentrum.

I våre innspill på tema naturmangfold og vassdrag er det skissert et behov for å vurdere omlegginger/alternative traseer til det som er avklart i de to gjeldende reguleringsplanene. Vi ber Nye Veier vurdere om det kan være hensiktsmessig å regulere to evt flere alternative korte strekninger der slik omlegginger/alternativ sammenliknet er aktuelle. Vi forutsetter videre at disse mulige alternative traseene i så fall konsekvensutredes for alle relevante tema.

Konkret gjelder dette ønske ut fra vassdragshensyn om å vurdere alternativ trase til den som er regulert mellom Bredevangen og Solhjem, ved å ikke legge ny E6 ut i Lågen her (ca. 1,8 km). Hensynet til jordvern vil veie tungt for oss i en slik vurdering. Videre også mer generelt innspill ut fra hensyn til naturmangfold og ønsket om å sikre lokaliteter for elfenbenslav, ved mindre justeringer/omlegginger av tidligere regulert trase.

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

Kryssløsninger

Statsforvalteren ser at det er vanskelig å uttale seg forpliktende til utforming av kryssløsninger på dette stadiet i planprosessen. Generelt er Statsforvalteren opptatt av kryssløsninger som minimerer unødvendig kjøring, og ikke minst reduserer arealbeslag, særlig der beslaget tar dyrka jord og/eller verdifull natur.

Gang- og sykkelvegnett

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

Konklusjonen i planprogrammet er at ÅDT (årsdøgnetrafikken) på lokalvegnettet er så liten at den ikke overstiger fastsatt grense i gjeldende håndbok N100 for SVV. Statsforvalteren kan vanskelig



argumentere mot dette, men ber om at Nye Veier prioriterer sikring av gode løsninger for gående og syklende mellom boligfelt i Sandbumoen og Otta, og i tilknytning til tettstedet Sjøa.

Utenom tettstedene, der ny lokalveg bygges parallelt med ny E6, ber vi Nye Veier vurdere støysikring mellom ny E6 og lokalveg, evt. kombinert med slik sikring for boliger, med tanke på bedre forhold for særlig syklende på disse strekningene.

Forbikjøringsfelt

Det er en ambisjon i prosjektet å etablere forbikjøring (tre eller fire felt) på inntil 50% av strekningen. Statsforvalteren forutsetter at forkjøringsstrekninger legges til områder hvor konfliktnivået er lavest mulig. Vi mener videre at dette er en ambisjon som bør fravikes dersom man ser at dette gir unødige store konsekvenser for nasjonalt viktige hensyn.

B. Aktuelle hensyn som Statsforvalteren har ansvar for

Vi omtaler i det følgende en del sentrale hensyn som Statsforvalteren skal ivareta og legger stor vekt på; vannmiljø/vassdragshensyn, naturmangfold og jordvern, som er helt sentrale hensyn på strekningen. Innspillene er delvis detaljerte, men vi mener dette er nødvendig i en prosess der en skal gå direkte på regulering.

Vannmiljø og vassdragshensyn

Gudbrandsdalslågen, og særlig hovedstrengen med Otta, er et stort og komplekst vassdragssystem som etter vår vurdering representerer de største vannrelaterte verneverdiene av naturfaglig art i Innlandet. Vassdraget er unikt i en nasjonal og internasjonal sammenheng og representerer en type vassdrag som for det meste er sterkt forringet av inngrep. På tross av en del inngrep og betydelig press i strandsona har Lågen fortsatt relativt intakte naturlige prosesser. Verdien er bl.a. knyttet til vassdragets størrelse, dynamikk med stor variasjon i vannføring og elvas transport og avsetning av masser. Strandsona er imidlertid sterkt berørt av menneskelig inngripen, og det er derfor svært uheldig at en også dette veiprojektet innebærer et ønske om å legge lange strekninger av veien i strandsona.

Statsforvalteren har gjennomført en GIS-analyse på arealbruken langs Gudbrandsdalslågen, og sett på hva som finnes fra vannkanten og 30 meter vekk fra elva. I Sel kommune utgjør kantvegetasjon og skog bare 51 %, resten av kantsona er påvirket av menneskelige inngrep der 3 % er bebyggelse, 21 % er fulldyrka jord, 1% er innmarksbeite, 15 % er åpen fastmark, mens 9 % er berørt av samferdsel, dvs. vei eller jernbane.

Med tanke på hvilken betydning ei god og variert kantsone med flersjiktet og artsrik vegetasjon har for livet i elva og ikke minst for andre arter som har tilhold her, er det svært uheldig at prosjektet vil føre til nye inngrep i strandsona. Store deler av strandsona er allerede i dag berørt av veiprojekter, og det vil derfor bli svært viktig at en nå både klarer å ta vare på så mye av eksisterende kantvegetasjon som mulig, men også at en gjennomfører avbøtende eller kompenserende tiltak for å få restaurert kantsoner og kantvegetasjon som er redusert i dag. Elvekanter som i dag er mer eller mindre uberørt må tas vare på og ikke røres.

Vannmiljø/vannforekomster

Ifølge vannforskriften skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og minst god kjemisk tilstand. Vannforskriften er fulgt opp gjennom den regionale vannforvaltningsplanen som også er nevnt i forslaget til planprogram. Det videre plan- og utredningsarbeidet må derfor i tilstrekkelig grad utrede konsekvensene og ta nødvendige hensyn til vannmiljøet og de miljømålene som er



fastsatt. Nye inngrep og ny aktivitet i området må vurderes etter vannforskriften § 12 dersom dette kan gi påvirkninger som fører til en varig forringelse av tilstanden i vannforekomsten eller gjør det vanskeligere å nå miljømålene. Utredningsarbeidene knyttet til traseene må skaffe tilveie nok og relevant kunnskap til at vurderingene etter § 12 kan gjøres på godt grunnlag.

Hensynet til fisk og vannlevende organismer generelt

Ut over de bestemmelser som vil bli satt for å ivareta vannmiljøet i reguleringsplanen, forutsetter Statsforvalteren at alle midlertidige og permanente inngrep i vassdrag skal godkjennes av forvaltningsmyndighet, jf. forskrift 2004.11.15 nr.1468 om fysiske tiltak i vassdrag og vannressursloven.

Lågen er storaureførende, og i disse vassdragene er det fylkeskommunen i samråd med Statsforvalteren som er forvaltningsmyndighet etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. For å kunne gi tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i disse vassdragene vil Statsforvalteren sette følgende funksjonskrav for å ta vare på naturverdiene i og langs vassdragene. Disse er listet opp under, i tillegg er det utarbeidet et notat med en utfyllende forklaring for hvert punkt.

1. Vandringsmulighetene for fisk må ivaretas.
2. Valgt løsning må ikke kreve gjentatte vedlikeholdstiltak i vassdraget.
3. Valgt løsning må ikke medføre en innsnevring av elveløpet.
4. Tidspunkt for arbeider i vassdrag, avhengig av hvilke hensyn som må ivaretas:
 - a. I tilfeller der fisk på gytevandring må forbi tiltaket: Fri vandringsvei må sikres i september og oktober for ørret. For andre arter kan tidsperioden avvike fra dette.
 - b. I tilfeller der gyte- og oppvekstområder nedstrøms tiltaket må ivaretas: Gjennomføre tiltaket i perioden 15. juni – 15. september.
 - c. I større prosjekter hvor det ikke er mulig å gjennomføre alle tiltak innenfor 15. juni – 15. september, bør alle tiltak som berører vassdrag konsentreres innenfor en gytesesong/vintersesong.
5. Sikre direkte berørte funksjonsområder for fisk og øvrige ferskvannsorganismer.
6. Sikre vannføring og variasjon i elveløpet.
7. Kantvegetasjon skal i størst mulig grad tas hensyn til og bevares. Hvis behov skal det legges til rette for reetablering.
8. Forurensning til vassdrag må unngås, både i form av steinnåler fra sprengstein og avrenning fra byggegrøper og grøfter.

Utfylling i Lågen

I gjeldende reguleringsplan ble det vedtatt at E6 skulle gå i elvekanten på strekningen fra Bredevangen og ca. 1800 m nordover. Fylkesmannen hadde i utgangspunktet innsigelse til denne traseen ut fra hensynet til vassdraget, men etter mekling ble det vedtatt å bygge E6 ute i strandsonen. Iht. til håndbok N100 skal ny E6 dimensjoneres for en 200-års flom + sikkerhetsmargin.

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



Utredningsbehov

Viktige gyte- og oppvekstområder for arter som ørret og harr, karpefisk, lake og abbor ble grovt kartlagt på strekningen i forbindelse med konsekvensutredninger for utbygging av Nedre Otta kraftverk. Undersøkelsene som ble gjennomført den gang var å kartlegge effekter av et endret vannføringsregime, og kan ikke sammenlignes med de fysiske inngrep som en utfylling i Lågen vil ha. Vi mener derfor det må gjennomføres en ny fiskeundersøkelse på strekningen for å kartlegge bedre funksjonsområder for fisk på den berørte strekningen.

Dersom undersøkelsene skulle vise at dette er viktige områder for fisk, må det påregnes at det vil bli stilt krav om en naturlig elvebunn på de områdene som evt. blir utfyllt, og at strandsonen utformes slik at det gir variasjon med etablering av små odder og viker.

Naturmangfold

Det forekommer naturverdier av nasjonal og internasjonal verdi innenfor planområdet, særlig knyttet til den prioriterte arten elfenbenslav med følgearter. Elfenbenslav er en ansvarsart for Innlandet, og det aktuelle planområdet regnes som et av de viktigste kjerneområdene for arten, både i norsk og europeisk sammenheng. Kommunene Sel, Nord-Fron og Vågå har til sammen 62 % av alle nålevende forekomster innenfor sine grenser. Om man ser på Sel kommune alene finnes 24 % av forekomstene i Norge innenfor denne kommunen.

Området Koloberget-Eide-Stanviki ble tidligere regnet som en stor, sammenhengende lokalitet for elfenbenslav, og ble vurdert å være en av de største, rikeste og viktigste lokalitetene for arten både i Norge og Europa. Etter at hogst av E6-traseen ble gjennomført i 2014-2015, er lokaliteten splittet i fem mindre dellokaliteter, som alle er negativt påvirket. Ytterligere negative påvirkninger må påregnes som følge av den forestående utbyggingsprosessen.

Historisk sett har elfenbenslav gått kraftig tilbake, både som følge av arealendringer i kulturlandskapet, men også som følge av skogbruksvirksomhet, vegutbygging, flomsikring og vassdragsregulering (særlig for bekkekløftlokaliteter, eks. ved bygging av Nedre Otta kraftverk). Arten har status som sterkt truet i Norsk rødliste for arter i 2021, og de totale negative påvirkningene på arten har vært og er store.

Tiltak og prosess

Vi forventer at tiltakshierarkiet legges til grunn ved vurdering av tiltak for elfenbenslav og andre naturverdier i planområdet, samtidig som vi ser at en kombinasjon av flere tiltaksnivåer vil være nødvendig for å ivareta naturverdiene i tilstrekkelig grad.

Med bakgrunn i at både en prioritert art og flere trua arter blir negativt påvirket av vegutbyggingen, vil økologisk kompensasjon være et aktuelt tiltak i tillegg til andre avbøtende tiltak høyere oppe i tiltakshierarkiet. Tap av verdifull natur som ikke kan unngås eller begrenses må kompenseres i henhold til gjeldende prinsipper for økologisk kompensasjon fra april 2019.

Prinsippene er ikke juridisk bindende, og det skal utøves skjønn i bruken av disse, men utgangspunktet er likevel at utbygginger som skader eller ødelegger verdifull natur skal kompensere for tapet. Det er skaden som utbyggingen forårsaker som skal kompenseres, uavhengig av når de ulike utbyggingstrinnene gjennomføres.



Mulighet for å sette krav om slik kompensasjon er direkte hjemlet i forskrift om elfenbenslav som prioritert art og i naturmangfoldloven. I tillegg kan planmyndighet i denne saken også kreve kompensasjon etter den alminnelige vilkårlæren. Dette kommer både av nevnte prinsipper for økologisk kompensasjon, forskrift om konsekvensutredninger og stortingsmeldingen om naturmangfold (Meld. St. 14 – Natur for livet, 2015-2016). Bruk av den alminnelige vilkårlæren er aktuelt når store utbyggingstiltak gir betydelige negative konsekvenser for verdifull natur som ikke lar seg unngå eller avbøtes. Verdifull natur er definert i rundskriv om «Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet» pkt. 3.6 fra Klima- og miljødepartementet. Ikke bare prioriterte arter, men også trua arter, regnes her som verdifull natur som kan gi grunnlag for kompensasjon.

Elfenbenslav var en truet art både når gjeldende reguleringsplan på denne strekningen ble vedtatt i 2011, og på hogsttidspunktet i 2014-2015. Hogsten må regnes som en del av vegutbyggingen, selv om den ble gjennomført for noen år tilbake. Hvis hogsten ikke allerede var utført, er det mulig at man med dagens kunnskap om de svært store naturverdiene i denne traseen, ville gjort en ny utredning om alternative traseer. Vi forutsetter derfor at det lages en helhetlig plan som kompenserer for alt tap som har skjedd og vil skje av både elfenbenslav og følgeartene i forbindelse med utbyggingen, inkludert de forekomstene som har dødd/er døende pga. tidligere hogst. I arbeidet med kompensasjonsplanen må Stateforvalteren delta som forvaltningsmyndighet for elfenbenslav som prioritert art. Også kommunen bør delta som planmyndighet, da deler av vårt innspill om behovet for kompensasjon gjelder tidligere tap av trua arter (før elfenbenslav fikk status som prioritert art), samt følgearter til elfenbenslav som også har status som truede.

Statsforvalteren forventer at en slik kompensasjonsplan omhandler alle de tiltakene som gjøres for å unngå, avbøte og erstatte tap av elfenbenslav med følgearter. Når det gjelder erstatning av tap, mener vi at vern etter naturmangfoldloven av nærliggende arealer med tilsvarende naturverdier er den mest aktuelle formen for kompensasjon. Gjennom tidligere utredninger for elfenbenslav er vern foreslått som et aktuelt virkemiddel for å ivareta større, sammenhengende områder med store forekomster av arten (i tillegg til beskyttelse som prioritert art med egen forskrift). Slikt vern vil også kunne tilby areal hvor en kan flytte blokker med elfenbenslav fra E6-traseen til, se nærmere beskrivelse av flytting som avbøtende tiltak lengre ned. Vi legger også til grunn at det i planen må gjøres en konkret vurdering av hvilket/hvilke tiltak som er det/de beste for å sikre både midlertid og varig bevaring av hver enkelt forekomst av elfenbenslav. Vi forutsetter at disse vurderingene utføres i samarbeid med fagmiljøer som har god kunnskap om artens krav til leveområder og som kjenner godt til forekomstene i planområdet og i utbredelsesområdet for øvrig.

Kompensasjonsplanen må oppfylle kravene i prinsippene om økologisk kompensasjon for at Statsforvalteren skal kunne gi dispensasjon fra forskrift om elfenbenslav som prioritert art. Kompensasjonsplanen må utarbeides og sendes på høring samtidig som reguleringsplanen, og noen momenter må knyttes opp gjennom planbestemmelser, herunder krav om erstatningsareal. Erstatningsareal må helst være vernet før det kan gis dispensasjon fra forskrift om prioritert art. En slik dispensasjon må foreligge før reguleringsplanen kan godkjennes. Hvis fremdriften i vegprosjektet tilsier at dette blir vanskelig, må erstatningsarealet minst ha vært på høring og tilrådt videre fra oss til Miljødirektoratet, og antatt at videre prosess fram til det foreligger et vernevedtak vil være uten videre komplikasjoner.

Tiltak for å unngå, begrense og istandsette skader

Statsforvalteren ber om at det utredes om mindre justeringer/omlegginger av tidligere regulert trasé, både med tanke på vegens kurvatur, vegbredde, bruk av forbikjøringsfelt osv., samt sekundærveger, viltkrysningspunkter og sikringsarbeid, kan gjennomføres for å hindre ytterligere



negative påvirkninger på enkelte forekomster av arten. Det må av samme grunn også utredes alternative løsninger for atkomst til skogområdene i lia ovenfor ny E6. Deler av denne atkomsten ligger inne i godkjent reguleringsplan og ser ut til å være hugget samtidig som E6-traseen.

Inngrep i de to smale stripene med gjenstående lauvskog ved Nordre Eide må unngås. I denne lauvskogen er det blokkmark og høy tetthet av rødlista lavarter, deriblant elfenbenslav og praktlav. Det er også en viktig lokalitet i utkanten av granskogen ved Stanviki, og det vil derfor være viktig å unngå inngrep også her. Videre må så mye som mulig av gjenværende trær i traseen bevares, og det er også viktig at det får vokse opp skog i forkant av de forekomstene av elfenbenslav som ligger i kantsonene til traseen. Å la etablerte kjørespor/traktorveger gro igjen vil være en del av dette.

Det er mange substratenheter som ligger eksponert til som følge av hogsten i vegtraseen, og reetablering av vegetasjon som naturlig skjerming for disse forekomstene vil ta for lang tid til at de overlever på sikt. Et svært viktig tiltak vil derfor være å skjerme forekomstene i traseens kantsoner og i de tidligere nevnte beltene med lauvskog, mot sollys og vind. Kunstig skjerming må derfor etableres så raskt som mulig.

Flytting av blokker der elfenbenslav ikke er i for dårlig tilstand vil også være et viktig avbøtende tiltak som må vurderes. Flytting må gjøres til egnede områder for arten, og det er også aktuelt å flytte med døde/døende individer eller helt uten forekomster av elfenbenslav til områder med forekomster av arten, for å sikre tilstrekkelige spredningsmuligheter. Flytting av blokker med elfenbenslav til nye områder vil trolig kreve en kompensasjon til grunneiere pga. de restriksjonene statusen som prioritert art gir på f.eks. hogst innenfor funksjonsområdet for arten (35 m radius rundt substratenheten). Vern av nærliggende erstatningsareal vil trolig kunne tilby egnede habitat for flytting, og er sannsynligvis den enkleste måten å løse dette på.

Kunnskapsgrunnlaget og utredningsbehov

Generelt vurderes kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold på strekningen Sjoa-Solhjem nå å være relativt godt, men det kan likevel være behov for tilleggsutredninger av både arter og naturtyper i forbindelse med endelig valg av trasé, samt tilførselsveger, etablering av viltpassasjer m.m.

De fleste naturtyperegistreringene innenfor og inntil planområdet er fra perioden 2008-2011, og regnes fortsatt som relevante i plansammenheng, selv om de er noen år gamle. Flere av disse lokalitetene ligger helt eller delvis innenfor den planlagte traseen for ny E6, og det vil derfor være nødvendig å sjekke disse lokalitetene i felt for å vurdere tilstand, eventuelle nye artsfunn og hvilke konsekvenser vegutbyggingen vil få. Dette for å ha et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å gjøre vurderinger av avbøtende tiltak, beste valg av trasé m.m. Innspillet gjelder også forekomsten av stor elvør/mandelpilkratt (Einangsøyene) i Lågen helt i nord. Naturtypen ligger inntil planområdet, men kan bli indirekte påvirket av eventuelle utfyllinger i elva.

Kunnskapsgrunnlaget for elfenbenslav vurderes også å være godt innenfor planområdet og i tilgrensende områder. Artens utbredelse og forekomster i Norge er grundig kartlagt i forbindelse med grunnlagsarbeidet for status som prioritert art, og de aller fleste substratenheter er registrert med en presisjon på 10 m. Både innenfor og utenfor planområdet er det gjennomført kartlegginger av elfenbenslav i perioden 2011-2018, både reinventering av gamle funn og søk etter nye. I 2018 ble det også gjort en grundig vurdering av hvilke individer som var levende, døde og døende, da deler av vegtraseen var hugget på dette tidspunktet. Selv om kunnskapsgrunnlaget er godt, vil det i forbindelse med planarbeidet være nødvendig med supplerende undersøkelser for å kartfeste eventuelle nye funn, samt vurdere avbøtende tiltak for eksisterende forekomster. I en slik kartlegging bør det også være fokus på å fange opp andre rødlistede arter.



Sensitive artsdata inngår også som en viktig del av kunnskapsgrunnlaget knyttet til biologisk mangfold, og eventuelle registreringer må vurderes og hensyntas på lik linje med andre registrerte naturverdier i området. Det er registrert et aktivt rovfuglreir inntil den planlagte vegen som kan kreve spesielle hensyn.

Landskap

Vi registrerer utfordringene nevnt i planprogrammet knyttet til bygging av veg i bratte dalsider og store terrengutslag som følge av dette. Det skisseres tiltak for å bøte på dette, også det å «jobbe med linjeføring». Statsforvalteren forutsetter at dette også innebærer å undersøke om endring av vedtatte trase kan gi redusert terrengutslag og mindre negativ landskapskonsekvens.

Statsforvalteren forventer at dette er hensyn som vektlegges i den kommende planprosessen og at konsekvenser av ulike alternativ visualiseres på egnet måte, bl.a. ved fotomontasjer og terrengmodeller.

Støy og luftkvalitet

Statsforvalteren viser til *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021* og forutsetter at anbefalinger i retningslinjen legges til grunn for planarbeidet.

Vi forutsetter at støyberegninger og støyvurderinger utføres og at eventuelle nødvendige støydempende tiltak innarbeides i forslaget til reguleringsbestemmelser og inntegnes på forslaget til plankart. Vi viser i denne sammenheng til grenseverdier i tabell 2 i støyretningslinjen. Se også til Miljødirektoratets *Veileder om behandling av støy i arealplanlegging M-2061*. Vi minner videre om at det er et grunnleggende prinsipp at støy primært skal skjermes ved kilden fordi det gir effekt for større områder under ett.

Vi har merket oss at også støy i anleggsfasen også vil inngå i planlagt fagrapport og understreker betydningen av å følge opp dette, jf. også T-1442/2021.

Statsforvalteren forutsetter videre at *Retningslinje for luftkvalitet i arealplanlegging T-1520*, og tilhørende *Veiledning til luftkvalitet i arealplanlegging* fra Miljødirektoratet, legges til grunn for planarbeidet.

Massehåndtering og forurensning

Temaer aktuelle for Statsforvalteren som forurensningsmyndighet er i all hovedsak nevnt i planprogrammet og skal utarbeides i forbindelse med det videre arbeidet med reguleringsplanen. Vi ønsker likevel å presisere at det i store infrastrukturprosjekter som E6-utbyggingene, er viktig at spørsmål relatert til massehåndtering inkluderes tidlig i planprosessen. Det bør omfatte en kartlegging av massebehov i eget prosjekt, andre muligheter for gjenvinning og eventuelt behov for annen disponering. Kunnskapsgrunnlaget for berggrunn og løsmasser, både med tanke på kvalitet og kvantitet, må være godt nok til å kunne vurdere hvilken disponering som er mulig og mest hensiktsmessig. Basert på kunnskapsgrunnlaget for berggrunn og løsmasser, bør det utarbeides en massehåndteringsplan for utbyggingsprosjektet. Det er også viktig å sørge for at det tidlig i planprosessen settes av tilstrekkelig areal til mellomlagring, sortering og eventuell behandling av massene som ventes å oppstå, samt eventuelle areal for annen disponering/permanente masselager.

Vi gjør oppmerksom på at gjenvinning og annen disponering av ikke-forurenset jord og stein kan føre til forurensning. Da er tillatelse etter forurensningsloven § 11 nødvendig. Statsforvalteren er



myndighet for forurensning fra anleggsvirksomhet. Myndigheten knytter seg til forurensning fra selve anleggsvirksomheten, og omfatter ikke permanent disponering av jord- og steinmasser som Miljødirektoratet er myndighet for. Miljødirektoratet kan imidlertid delegerer myndighet til statsforvalteren i den enkelte sak. Statsforvalteren behandler søknader om tillatelse etter forurensningsloven § 11 til mellomlagring og behandling av masser i forbindelse med anleggsvirksomhet, samt tiltak angående mudring, dumping og utfylling i vann og vassdrag. Grunnlag for å vurdere behov for tillatelse og fordelingen av myndighet mellom Miljødirektoratet og statsforvalteren er nærmere beskrevet i veiledning M-1243/2018.

I henhold til forurensningsloven § 8 er vanlig forurensning fra midlertidig anleggsvirksomhet i utgangspunktet tillatt. Vi anser at potensiell forurensning fra den midlertidige anleggsvirksomheten i store samferdselsprosjekter som utbyggingen av E6 i Innlandet, er så stor og vil pågå over lengre tid slik at det vil kreves tillatelse etter forurensningsloven § 11.

Jordvern

Ombygging av E6 på strekningen fra Sjøa til Solhjem i Sel kommune medfører omdisponering av betydelige dyrka og dyrkbare arealer. Stortinget har skjerpa inn jordvernet vesentlig siden de to reguleringsplanene på strekningen ble vedtatt. Stortinget behandlet oppdatert nasjonal jordvernstrategi i juni 2021 og det ble fastsatt et mål om at det ikke skal omdisponeres mer enn 3000 daa/år i Norge innen 2025, noe som utgjør 300 daa/år i Innlandet.

Regjeringa har i Hurdalsplattformen blant annet tatt inn at de vil:

- *Setje eit nytt langsiktig mål om maksimal omdisponering av 2000 dekar dyrka mark årleg.*
- *Sikre at jordvern blir eit overordna omsyn i arealforvaltinga.*
- *Vurdere forbod mot opsjonsavtalar på dyrka eller dyrkbar mark.*
- *Gå kritisk gjennom konkrete nedbyggingsprosjekt for å vurdere om mengda prosjekt er foreineleg med dei fastsette jordvernmåla.*

Dette vil ha betydning for vekting av jordvernhensyn, og dette betyr at også vegprosjekter må redusere sitt forbruk av dyrka jord vesentlig. Det innebærer at en ikke automatisk skal følge Vegdirektoratets standardkrav. En må gå konkret inn og vurdere standardene og se på alternative løsninger som reduserer arealbehovet.

Vi har i tidligere vegplaner f.eks. gitt innspill om at arealkrevende støyvoller ikke kan aksepteres der det er mulig med mindre arealkrevende støyskjermer. Til denne planen er det sagt at det kan være aktuelt med tosidig viltgjerder og at arealbehovet dermed øker. Vi mener at dersom det er aktuelt med viltgjerder på dyrka mark, kan ikke de legges med tilsvarende avstand som mot utmark. F.eks. må en kunne redusere sikringssone mot viltgjerde ved bruk av rekkverk. Vi ser også at det må være mulig å redusere areal som berører dyrka jord til skjæringer og fyllinger blant annet gjennom bruk av murer. Det er uttrykt et mål om at det skal være forbikjøringsstrekning på 50% av strekningen. I forhold til jordvern er det utfordrende dersom disse strekningene legges på dyrka jord. En må kritisk vurdere andel veg med forbikjøringsstrekning og hvor disse legges. Vegløsninger som medfører omdisponering av dyrka jord, vil være i strid med nasjonal jordvernstrategi, og vi forutsetter at det utredes alternative løsninger som ikke krever omdisponering av dyrka jord/eller krever vesentlig mindre dyrka jord.

Planprogrammet har en grei beskrivelse av hvordan areal skal registreres, og arealfigurene må være angitt slik at det er mulig å sjekke registreringene. Det må også registreres dyrka og dyrkbart areal som går ut på grunn av arronderingsmessige følger eller andre årsaker.



Ifølge konsekvensutredningsforskriften § 23 skal konsekvensutredningen beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen. Omdisponering av dyrka jord omfattes av dette, så vi legger til grunn at dette gjøres.

I reguleringsplan for E6 Roterud – Storhove er det laget en egen matjordplan som en del av massedisponeringsplanen. I sammendraget til Matjordplanen står det at *«Kjerneinnholdet i matjordplanen er identifikasjon av mottaksarealer med tilhørende grovplan for etablering av ny dyrket mark på hvert areal. Videre gir planen detaljerte prinsipper for gjennomføring av jordflyttingen tilpasset de lokale forholdene i dette prosjektet. Planen har også egne kapitler om erfaringer fra andre jordflyttingsprosjekter og om masseforedling. Etter at reguleringsplanen er vedtatt må det lages mer detaljerte planer for hvert aktuelt mottaksareal.»*

Vi ser svært positivt på at det har blitt laget en matjordplan, og vi synes den har mange gode føringer/løsninger som er viktig å følge opp. Vi mener at det må lages en tilsvarende matjordplan for strekningen Sjøa - Solhjem, men planen må være mere avklarende enn matjordplanen for strekningen Roterud – Storhove. I den planen var det på flere dyrka arealer lagt opp til massedeposering. Dersom en skal deponere masse på dyrka jord så må det være for å forbedre jorda, ikke for å ha en plass å deponere masse. Matjordplanen må ha en konkret vurdering av hvilken kvalitetsheving en massedeposering vil ha for de enkelte delfelt.

Matjordplanen bør også ha detaljerte føringer for hvordan massens skal håndteres, og dette må sikres gjennom planbestemmelser.

Barn og unge

Det er viktig at barn og unge blir tatt hensyn til i videre planlegging, og at konsekvenser for barn og unge vurderes. Det forventes at kommunen synliggjør hvilke vurderinger som er gjort dersom arealer planlegges omregulert eller disponert på en måte som kan virke negativt inn på barn og unges interesser. Det forventes at Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for å styrke barn og unges interesser i planleggingen blir lagt til grunn ved den videre planleggingen.

Samfunnssikkerhet

Som det framgår av planprogrammet skal samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold ivaretas i reguleringsplanen på grunnlag av vurderinger og risiko- og sårbarhetsanalyse, jfr. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. I likhet med planprogrammet viser vi til at Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18- *Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling* skal legges til grunn, og at risiko- og sårbarhetsanalysen skal utformes i tråd med veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap – *samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* (2017).

Kommunen må sikre at planområdet er tilstrekkelig sikret mot fare eller vesentlig ulempe, og at tiltak ikke fører til fare eller vesentlig ulempe for grunn, jfr. plan- og bygningsloven § 28-1. Vi forutsetter at føringer gitt i lovverk og forskrifter blir overholdt.

Vi vil påpeke at risiko- og sårbarhetsanalysen må omfatte vurderinger som gjelder framkommelighet ved flom. Dette gjelder blant annet hensynet til lokaltrafikk herunder utrykningskjøretøyer. Omkjøringsmuligheter ved flom er omtalt i planprogrammets pkt. 4.1.2.



Med hilsen

Anne Kathrine Fossum (e.f.)
kommunal- og samordningsdirektør

Øyvind Gotehus
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

NYE VEIER AS

Mattilsynet

Bane NOR SF

Statens vegvesen

Innlandet fylkeskommune

Norges vassdrags- og energidirektorat Region
Øst

Kjøita 6

Postboks 383

Postboks 4350

Postboks 1010 Nordre Ål

Pb. 4404

Postboks 4223

4630

2381

2308

2605

2325

2307

KRISTIANSAND S

BRUMUNDDAL

HAMAR

LILLEHAMMER

HAMAR

HAMAR



Samfunnsutvikling - Kommunal veiledning plan

SEL KOMMUNE
Botten Hansens gate 9

2670 OTTA

Deres ref:

Vår ref:
2020/46814-108

Dato:
24.01.2022

Vedtak Fylkeskommunens merknader til planprogram for E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6 x rv.15

Fylkesutvalgets behandling av sak 2/2022 i møte den 18.01.2022:

Vedtak:

1. E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6 x rv.15 er et omfattende prosjekt som vil ha direkte og indirekte konsekvenser for mange innbyggere og for samfunnsutviklingen i kommunene og i regionen som helhet.
2. Forbikjøringsfelt kan være viktige for å bedre fremkommeligheten. Det er samtidig arealkrevende og kostbart å anlegge forbikjøringsfelt. Fylkesutvalget mener derfor det må utredes hvilke positive og negative konsekvenser det har å øke andelen forbikjøringsfelt utover minimumskravet i vegnormalen (Håndbok N100).
3. Fylkesutvalget mener et E6-kryss ved Sandbumoen kan være viktig og fremtidsrettet for utviklingen i Sel og regionen, og ber om at dette blir konsekvensutredet som del av det videre planarbeidet.
4. For å redusere beslag av dyrka mark og inngrep i strandsonen langs Lågen, mener Fylkesutvalget det bør utredes et ekstra alternativ mellom Sandbumoen og Solhjem. Det er et alternativ der E6 og ny lokalveg bygges parallelt i dagens trasé, mens gang- og sykkelvegen legges ut mot Lågen.
5. Fylkesutvalget ber om at nye lokalveger som hovedregel dimensjoneres med minimum 6,5 meter vegbredde, inkl. 0,5 meter asfalterte skuldre.

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

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

8. Fylkesutvalget forventer at ny E6 bygger videre på formingsprinsippene fra den ferdigstilte delen av ny E6 gjennom Gudbrandsdalen og vil fremstå som et helhetlig og stedstilpasset veganlegg. Vegbelysning må vurderes ut fra hensynet til trafikksikkerhet, natur, klima og kulturlandskap.

9. Fylkesutvalget ber om at det blir utført fiskebiologiske undersøkelser i strandnære områder på strekningen Sandbumoen til Otta trafikkstasjon. Dette for å kunne vurdere konsekvensene av planforslaget.

10. For å sikre at innbyggerne får best mulig forståelse for konsekvensene av planalternativene må disse beskrives og visualiseres på en lettfattelig og tydelig måte i 3D-modeller og filmer underveis i prosjektutviklingen og i forslaget til reguleringsplan.

Fylkesutvalget anbefaler aktiv bruk av regionalt planforum underveis i prosjektutviklingen.

Behandling:

Stein Tronsmoen (Sp) fremmet forslag på vegne av Ap og Sp:

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

8. Fylkesutvalget forventer at ny E6 bygger videre på formingsprinsippene fra den ferdigstilte delen av ny E6 gjennom Gudbrandsdalen og vil fremstå som et helhetlig og stedstilpasset veganlegg. Vegbelysning må vurderes ut fra hensynet til trafikksikkerhet, natur, klima og kulturlandskap.

Truls Gihlemon (FrP) fremmet forslag på vegne av H og FrP:

1. E6 Sjøa-Solhjem og kryss E6 x rv.15 er et omfattende prosjekt som vil ha direkte og indirekte konsekvenser for mange innbyggere og for samfunnsutviklingen i kommunene og i regionen som helhet.

2. Fylkesutvalget mener primært at smal firefelt bør velges foran en modell med tofelt og forbikjøringsfelt. Hvis en løsning med tofelt og forbikjøringsfelt velges er forbikjøringsfelt

avgjørende viktige for å bedre fremkommeligheten. Fylkesutvalget støtter subsidiært Nye Veiers ambisjoner om minimum 50% forbikjøringsfelt.

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

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

5. Fylkesutvalget ber om at nye lokalveger som hovedregel dimensjoneres med minimum 7 meter vegbredde, inkl. 0,5 meter asfalterte skuldre.

6. Det må sikres et trygt og funksjonelt tilbud til gående og syklende på hele strekningen.

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

8. Fylkesutvalget forventer at ny E6 bygger videre på formingsprinsippene fra den ferdigstilte delen av ny E6 gjennom Gudbrandsdalen og fremstår som et helhetlig, stedstilpasset og vakkert veganlegg. Fylkesutvalget forventer at ny E6 bygges med funksjonell og god belysning.

Votering:

Punkt 1: Innstillinga ble enstemmig vedtatt.

Punkt 2: Forslag fremmet av Gihlemon (FrP) ble satt opp mot innstillinga. Innstillinga ble vedtatt mot 3 stemmer, avgitt av H (2) og FrP (1).

Punkt 3 og 4: Innstillinga ble enstemmig vedtatt.

Punkt 5: Forslag fremmet av Gihlemon (FrP) ble satt opp mot innstillinga. Innstillinga ble vedtatt mot 4 stemmer, avgitt av H (2), FrP (1) og MDG (1).

Punkt 6: Forslag fremmet av Tronsmoen (Sp) ble satt opp mot innstillinga. Forslaget ble enstemmig vedtatt. .

Punkt 7: Innstillinga ble enstemmig vedtatt.

Punkt 8: Forslag fremmet av Tronsmoen (Sp) ble satt opp mot forslag fremmet av Gihlemon (FrP). Tronsmoens forslag ble vedtatt mot 3 stemmer, avgitt av H (2) og FrP (1).

Punkt 9 og 10: Innstillinga enstemmig vedtatt.

Med vennlig hilsen

Kari Klynderud Sundfør

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Arkivreferanse: 2020/46814-50
Arkivkode: L12
Saksbehandler: Kari K Sundfør, Mari Olsen, Bjørn-Arild Sveen, Lars K Dahl, Mette B Saur, Øystein R Andersen og Zorica Tomanovic
Adm.enhet: Samfunnsutvikling, Samferdsel og Kultur
Dato: 10.01.2022

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Fylkesutvalget	18.01.2022	

Fylkeskommunens merknader til planprogram for E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6 x rv.15

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

1. E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6 x rv.15 er et omfattende prosjekt som vil ha direkte og indirekte konsekvenser for mange innbyggere og for samfunnsutviklingen i kommunene og i regionen som helhet.
2. Forbikjøringsfelt kan være viktige for å bedre fremkommeligheten. Det er samtidig arealkrevende og kostbart å anlegge forbikjøringsfelt. Fylkesutvalget mener derfor det må utredes hvilke positive og negative konsekvenser det har å øke andelen forbikjøringsfelt utover minimumskravet i vegnormalen (Håndbok N100).
3. Fylkesutvalget mener et E6-kryss ved Sandbumoen kan være viktig og fremtidsrettet for utviklingen i Sel og regionen, og ber om at dette blir konsekvensutredet som del av det videre planarbeidet.
4. For å redusere beslag av dyrka mark og inngrep i strandsonen langs Lågen, mener Fylkesutvalget det bør utredes et ekstra alternativ mellom Sandbumoen og Solhjem. Det er et alternativ der E6 og ny lokalveg bygges parallelt i dagens trasé, mens gang- og sykkelvegen legges ut mot Lågen.
5. Fylkesutvalget ber om at nye lokalveger som hovedregel dimensjoneres med minimum 6,5 meter vegbredde, inkl. 0,5 meter asfalterte skuldre.
6. Det må sikres et trygt og funksjonelt tilbud til gående og syklende på hele strekningen.
7. Det må tilrettelegges for et godt kollektivtilbud med muligheter for å betjene både ekspressbusser og lokale/regionale bussruter. Planskilte kryss må bygges med busstopp og muligheter for «park and ride».
8. Fylkesutvalget forventer at ny E6 bygger videre på formingsprinsippene fra den ferdigstilte delen av ny E6 gjennom Gudbrandsdalen og fremstår som et helhetlig,

stedstilpasset og vakkert veganlegg. Også prinsippet for vegbelysning fra E6 Frya-Sjoa må videreføres ut fra hensynet til natur, klima og landskapsopplevelse.

9. Fylkesutvalget ber om at det blir utført fiskebiologiske undersøkelser i strandnære områder på strekningen Sandbumoen til Otta trafikkstasjon. Dette for å kunne vurdere konsekvensene av planforslaget.
10. For å sikre at innbyggerne får best mulig forståelse for konsekvensene av planalternativene må disse beskrives og visualiseres på en lettfattelig og tydelig måte i 3D-modeller og filmer underveis i prosjektutviklingen og i forslaget til reguleringsplan. Fylkesutvalget anbefaler aktiv bruk av regionalt planforum underveis i prosjektutviklingen.

Tron Bamrud
Fylkeskommunedirektør

Bakgrunn:

Sel kommune varsler planoppstart og høring av forslag til planprogram for detaljregulering av E6 Sjoa-Solhjem og kryss E6 x rv15.

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere ny tofelts E6 med forbikjøringsstrekninger og tilhørende anlegg mellom Sjoa og Solhjem. De allerede vedtatte reguleringsplanene for strekningen, fra hhv. 2011 og 2013 skal være utgangspunktet for den nye planen.

Hovedprinsippet er å følge samme trasé og å ha tilsvarende kryssløsninger som i vedtatte reguleringsplaner. Det foreslås likevel å lage en ny plan på grunn av nye føringer og krav til vegbygging samt at planer eldre enn ti år ikke er gyldige til bruk som juridisk grunnlag for ekspropriasjon.

Forslaget til planprogram finnes på medvirkningsportalen til Nye Veier:

<https://www.e6gudbrandsdalen.no/> og på kommunens hjemmeside,

<https://www.sel.kommune.no/>

Målsetninger for E6-utbyggingen

I forslag til NTP 2022-2033, fremmet i mars 2021, har Regjeringen definert målstrukturen. Det overordnede målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Prosjektet har definert følgende samfunns mål: «E6 fra Øyer til Otta er en effektiv, robust og trafiksikker transportåre som bidrar til positiv nasjonal-, regional- og lokal utvikling samt verdiskaping på en ressurseffektiv måte. Tiltaket fremmer attraktivitet i kommunene gjennom enklere reisehverdag som tilrettelegger for et felles bo- og arbeidsmarked».

Planprosess

Kommunestyret i Sel behandlet forslag til planprogram 12.10.2021 og fattet følgende vedtak:

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

Vurdering

Medvirkning

Det har vært flere møter mellom forslagsstiller, kommunen og regionale myndigheter i løpet av høsten 2020 og vinter/våren 2021 om mål og forutsetninger for prosjektet, kunnskap fra tidligere planarbeid, alternative tekniske løsninger, prosess og framdrift.

Forslagsstiller har etablert en egen nettside med en medvirkningsportal med oppdatert informasjon om prosjektet og muligheter til å gi innspill til planarbeidet, <https://www.e6gudbrandsdalen.no/>

E6-prosjektet er omfattende og vil ha direkte og indirekte konsekvenser for svært mange innbyggere i kommunen. For å få en reell medvirkning er det særlig viktig at konsekvensene av de ulike planalternativene kommuniseres og visualiseres på en lettfattelig og tydelig måte underveis i prosjektutviklingen og i forslaget til reguleringsplan. Bruk av 3D-modeller der veganlegget med sideanlegg vises fra ulike ståsteder og fra ulike høyder og standpunkt i terrenget vil være viktig for god forståelse og kommunikasjon om tiltaket. 3D-modellfilmer bør vises i åpne møter, i regionalt planforum og andre medvirkningsarenaer.

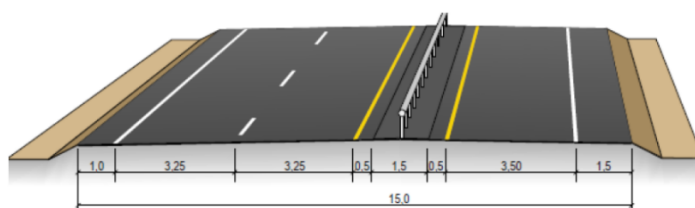
Fylkeskommunen anbefaler at regionalt planforum brukes ved milepæler underveis i planprosessen. Oppdatert møtekalender for planforumet finnes på fylkeskommunens nettsider: <https://innlandetfylke.no/tjenester/plan-statistikk-og-folkehelse/regionalt-planforum/>

Det er positivt at det planlegges åpne møter og kontordager i tilknytning til planoppstart og i høringsperioden for reguleringsplanen. Fylkeskommunen anbefaler at det i tillegg gis informasjon og muligheter for innspill underveis i planutviklingen, før reguleringsplanen legges ut på offentlig ettersyn og høring.

Planområdet. Ny avgrensning av planen.

Planstrekningen er på 9 km og strekker seg fra grensen med Nord-Fron kommune i sør og avsluttes nord for Solhjem, der det tilrettelegges for et nytt kryss mellom ny og eksisterende E6. Kryssområdet, E6 x rv.15, som ligger ved innkjøringen til Otta, 3 km nord for Solhjem inngår også i planområdet.

I vedtatte reguleringsplaner for E6 omfattet planene hele strekningen mellom Sjøa og Otta. Nye Veier har tatt ut strekningen mellom Solhjem og Otta med unntak av kryssområdet på Otta. Nye Veier overtok strekningen fra Statens vegvesen med en forutsetning, om at strekningen skulle avsluttes ved Solhjem. I Nasjonal transportplan 2022-2033 er strekningen E6 Otta – Dombås lagt inn i Nye Veiers portefølje. Nye Veier skriver i planprogrammet at de ser det som naturlig at planarbeidet for denne strekningen tar utgangspunkt i Solhjem.



Kartet til venstre viser forslag til planavgrensning for ny E6 mellom Sjøa og Solhjem samt nytt kryss på Otta. Figuren er hentet fra planprogrammet. Figuren til høyre viser Tverrprofil H5 med ett forbikjøringsfelt, fra Håndbok N100

Vegstandard

Dimensjonerende trafikkmengde på strekningen Sjøa-Solhjem er 8200 i år 2045 for E6. Fra Solhjem til Otta er dimensjonerende trafikkmengde 9500 i år 2045.

Ny E6 forutsettes utformet etter dimensjoneringsklasse H5 og fartsgrense 90 km/t. Total vegbredde for ny E6 i normalprofilen er 12,5 meter med midtdeler mellom kjørefeltene. I Statens vegvesens håndbok N100 er kravet til en H5-veg at det skal etableres minst ett forbikjøringsfelt per 10 km. Total vegbredde blir da 15 m med ett forbikjøringsfelt. Forbikjøringsfelt kan anlegges på samme sted i begge retninger der dette er hensiktsmessig. I disse tilfellene blir veibredden totalt 17,5 meter. Det vil i tillegg bli behov for å utvide

normalprofilen for å få plass til eventuelle viltgjerdar, støytiltak, rensing og håndtering av overvann mv. Dette kan utgjøre frå 5 til 9 meter i tillegg til standardprofilen. På det bredeste blir da arealbeslaget til ny veg 26,5 meter.

Forbikjøringsstrekningar

Nye Veier har en ambisjon om å etablere forbikjøring på inntil 50 % av strekningen. I gjeldende reguleringsplan er det forbikjøringsandel på ca. 40 % og gjeldende vegnormaler stiller krav om minimum en forbikjøringsstrekning hver 10. kilometer. I planprogrammet står det at plassering av forbikjøringsstrekningar skal gjøres ut frå hensyn til krav til utstrekning av feltene, terrengforhold, inngrep, støy mv.

Forbikjøringsfelt kan være viktige for å bedre framkommeligheten. Det er arealkrevende å anlegge forbikjøringsfelt. Vegnormalen stiller ikke krav til mer enn ett forbikjøringsfelt på strekningen mellom Sjøa og Solhjem. Fylkeskommunen mener utredningen må vise positive og negative konsekvenser for både prissatte- og ikke-prissatte temaer ved en økning i andelen forbikjøringsfelt på strekningen. Fylkeskommunen mener forbikjøringsfelt fortrinnsvis bør anlegges slik at man unngår nedbygging av dyrka mark, og med 2 parallelle felt over en lengre strekning framfor flere korte strekningar. Med hensyn til best mulig trafikkflyt av tunge kjøretøy versus personkjøretøy bør forbikjøringsfelt etableres i stigningar.

Kryss

Planen skal sikre at det er gode og trafikksikre av- og påkjøringer til ny E6 og det planlegges for tre kryss på strekningen. Det er ferdigstilling av krysset på Sjøa, kryss ved Solhjem og opparbeiding av rundkjøring i krysset mellom dagens E6 og rv.15 ved innkjøringen til Otta. I tillegg skal det gjøres en teknisk/økonomisk vurdering av et nytt kryss ved Sandbumoen.

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

Lokalveg og tilbud til gående og syklende

Fylkeskommunen mener lokalvegen som hovedregel skal dimensjoneres med en gjennomgående standard på minimum 6,5 meter vegbredde, inkl. 0,5 meter asfalterte skuldre utenfor kvitstripen. Der lokale forhold tilsier det kan det fravikes fra denne vegstandarden, men da etter nærmere avtale med fylkeskommunen som vegeier.

I henhold til vegnormalen, N100 bør gang- og sykkelveg bygges hvis ÅDT er over 1000 og hvis potensiale for gående og syklende er over 50 i et normaldøgn, eller hvis strekningen er skoleveg. 1,5 m skulder på begge sider kan vurderes der gang- og sykkelveg er vanskelig å få til, men anbefales ikke på strekningar definert som skoleveg.

Utredning av alternativ trasé

Med tanke på å redusere arealbeslag og inngrep i strandsona mot Lågen, bør det gjøres en vurdering av å bygge ny E6 og ny lokalveg parallelt i dagens trasé mellom Sandbumoen og Solhjem (en tilsvarende løsning som for E6 forbi Tingberg i Øyer). Det betyr at gang- og

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

Fylkeskommunen forventer at det gjennomføres tilstrekkelige trafikkberegninger og utredninger knyttet til konsekvenser for lokalvegnettet også for anleggsperioden og bompengerperioden.

Kollektivtransport:

Kollektivtransport og kollektivtilbudet må utredes som en del planleggingen. Nye planskilte kryss må anlegges med busstopp og muligheter for park and ride. Siden lokalvegen skal betjenes med lokale/regionale bussruter, må det etableres nye busstopp og busstur som betjener passasjerer med behov for skoleskyss og andre kollektivreisende. Fylkeskommunens samferdselsavdeling må involveres i dette arbeidet.

Overvannshåndtering og drenering

Alle sidevassdrag som krysser ny E6 er vurdert til middels eller høy sårbarhet, Lågen er vurdert til høy sårbarhet på hoveddelen av strekningen for ny E6. Med bakgrunn i erfaringene fra flommene i bl.a. 2011 og 2013, forventer fylkeskommunen at det blir gjort en detaljert kartlegging av flom-/skredrisiko for sidebekker både oppstrøms og nedstrøms langs strekningen, og at nødvendige forebyggende tiltak blir iverksatt.

Fylkeskommunens innspill til utredningsprogrammet

Prissatte konsekvenser

Klimagassutslipp

Det skal utarbeides klimagassbudsjett for alternativene i planforslaget, basert på metoder og forutsetninger i Nye Veier og Statens vegvesen sine verktøy for klimabudsjett (NV-GHG og VegLCA). Videre skal mulige klimagassutslipp som følge av nedbygging av skog, jord og våtmarksområder beregnes basert på metoder utviklet av Miljødirektoratet og Statens vegvesen. Samlet skal disse beregningene belyse konsekvensene for klimagassutslipp og danne grunnlag for anbefalinger til tiltak for å nå de overordnede klimamålsetningene i prosjektet. Fylkeskommunen ser det som svært viktig at tiltakets konsekvenser for klimagassutslipp kommer tydelig frem i planmaterialet og at dette kommuniseres underveis i prosjektutviklingen.

Ikke prissatte konsekvenser

Landskapsbilde

Gudbrandsdalen er et kulturlandskap av nasjonal- og regional verdi. Gjennom Norges forpliktelser til Den europeiske landskapskonvensjonen (2004) og Nasjonale forventninger til kommunal og fylkeskommunal planlegging (2019-2023) gis det føringer for å ivareta landskap og å begrense inngrep. Det er derfor positivt at det skal jobbes med linjeføring og utforming av sideterreng for å tilpasse vegen til omgivelsene og å begrense både nær- og fjernvirkningene. Revegetering av skråninger og bevaring av vegetasjon og skogbunn er to av mange viktige tiltak for å tilpasse vegen til landskapet.

E6 Sjoa-Solhjem er en naturlig forlengelse og ferdigstilling av E6 Frya-Sjoa som ble ferdigstilt og åpnet i 2017. Det ble i sin tid utarbeidet en formingsveileder med formingsprinsipper for hele E6 gjennom Gudbrandsdalen. For at E6 skal fremstå som en helhetlig vegstrekning må prinsippene for landskaps- og terrengtilpasning og utforming av vegutstyr og konstruksjoner mm videreføres på parsellen fra Sjoa til Solhjem.

Fylkeskommunen forventer at Nye Veier tar utgangspunkt i formingsprinsippene fra den ferdigstilte vegen når de utarbeider den estetiske oppfølgingsplanen. Det forventes at E6 i Gudbrandsdalen vill fremstå som et helhetlig, stedstilpasset og vakkert veganlegg.

Der E6 blir liggende høyt over tilstøtende sideterreng på grunn av flomsikring må det gjøres vurderinger av hvordan vegen kan forankres visuelt til landskapet uten å beslaglegge mer dyrka mark enn absolutt nødvendig. Visualisering av ulike prinsipper fra ulike standpunkt (nær- og fjernvirkning) og sammenlikning med dagens situasjon er viktig for å få et best mulig beslutningsgrunnlag.

Den ferdigstilte delen av ny E6 i Gudbrandsdalen har kun vegbelysning i vegkryssene. Det er søkt fravik for tradisjonell vegbelysning på strekningen for å ivareta det særlig verdifulle kulturlandskapet og å spare energi. Med viltgjerder og midtdeler på hele strekningen gir ikke vegbelysning noen ytterligere gevinst for trafikksikkerheten. Erfaringer fra ferdigstilte E6 uten generell vegbelysning er også god.

Fylkeskommunen ber Nye Veier videreføre vegbelysningsprinsippet fra E6 Frya-Sjoa i stedet for sammenhengende vegbelysningsanlegg ut fra hensynet til natur, klima og landskapsopplevelse.

Friluftsliv, by- og bygdeliv

Hovedveier binder regioner og landsdeler sammen, men kan lett splitte opp nærmiljøer. En utredning av hvordan ny E6 vil påvirke mulighetene for opphold, rekreasjon og fysisk aktivitet i nærmiljøet blir en viktig del av planarbeidet. Der det oppstår nye barrierer må det vurderes avbøtende tiltak for å opprettholde eller bedre dagens situasjon. I tillegg til det omtalte kunnskapsgrunnlaget vil kommunens plan for ferdselsårer og kartlegging og verdsetting av friluftsliv være viktig. Dersom prosjektet berører statlig sikra friluftsområder og/eller arealer avsatt til fellesområder eller friområder som er i bruk eller er egnet til lek må det skaffes tilveie fullverdige erstatningsareal. Fylkeskommunens administrasjon vil bistå i slike prosesser.

Naturmangfold

Vilt

Av hensyn til trafikksikkerhet og dyrevelferd, bør det være tosidig viltgjerde på ny E6. Blir gjerdestrekninger for korte, medfører det bare at man forflytter viltulykkene til endene. Det kan anlegges viltgjerder ved lavere trafikkmengder enn 10 000 ÅDT ved spesielle forhold. Vi viser til økende antall vilt påkjørsler de siste årene, økt hastighet, områder uten belysning og bruk av midtdelere.

Viltgjerdar skapar imidlertid en barriereeffekt ved at de ødelegger naturlige trekkveier for viltet og medfører fragmentering av leveområdene. Tilstrekkelig med faunapassasjer er viktige for å motvirke dette, både for større og mindre dyr. Der jernbanen går parallelt med ny E6, bør etablering av faunapassasjer samordnes for å unngå at påkjørsler forflyttes fra en transportetat til den andre.

Ved planlegging av en faunapassasje er det viktig å få fram betydningen av ulik bredde, høyde og åpenhet. Videre hvilken effekt kombinasjon med andre formål (f.eks. landbruksformål), har på viltets bruk av en passasjene. Flerbrukspassasjer blir generelt benyttet mindre av dyr enn egne faunapassasjer, da særskilt for elg. Disse må bygges med tettere mellomrom for å ha samme effekt som rene faunapassasjer.

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

For å ivareta funksjonaliteten til faunapassasjer, er det helt avgjørende at vegetasjonskorridorene som leder mot disse ivaretas. Plassering må derfor vurderes i sammenheng med eventuelle fremtidige utbyggingsplaner. En plassering av en større faunapassasje lengre sør mot Varphaugen er å foretrekke fremfor nærmere bebyggelse og massetak ved Ny-Sandbu.

Vassdrag

Regional vannforvaltningsplan og miljømål

Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma 2016-2021 er lagt til grunn som en regional føring for arbeidet. Vannforskriften setter miljømål for alle vannforekomster, og miljømålene er vedtatt gjennom regional vannforvaltningsplan. Det er viktig at det gjennom planarbeidet ikke legges opp til tiltak som reduserer miljøtilstanden eller medfører at miljømålet ikke nås. Vurdering etter vannforskriften §§ 4-7 og evt. § 12 må derfor gjøres i hver enkelt vannforekomst, med utgangspunkt i de tiltak som er planlagt og deres påvirkning på miljøtilstand og oppnåelse av miljømål.

Behov for utfyllinger og kunnskapsgrunnlag

Ny E6 vil trolig kreve utfyllinger i Gudbrandsdalslågen på deler av strekningen for å ligge flomsikkert. Dette gjelder strekningen fra Sandbumoen til Otta trafikkstasjon. Det ligger et registrert gyteområde for harr utenfor Otta renseanlegg som vil kunne bli berørt, samt flere funksjonsområder oppstrøms dette som ikke blir berørt/ligger utenfor plangrensa. Overnevnte områder ble kartlagt av NINA i forbindelse med utredning av Nedre Otta kraftverk. Av rapporten kan vi ikke se at det ble gjort undersøkelser av de strandnære områdene på strekningen som nå er aktuell for utfylling, hvilket betyr at vi har meget begrenset informasjon om strekningens verdi og funksjon for fisk. Gudbrandsdalslågen fra samløpet med Otta og ned til samløpet med Sjøa blir i NINA-rapport 621 vurdert som det mest produktive gyte- og oppvekstområdet i hele influensområdet. Dette sier noe om områdets verdi. Hvis det blir aktuelt med utfylling mener vi derfor at det må gjennomføres supplerende undersøkelser her, slik at det blir mulig å vurdere konsekvensene av planforslaget.

Generelt anbefaler fylkeskommunen å finne løsninger som ikke/i minst mulig grad innebærer utfylling i vassdrag. Det vises derfor til alternativet som foreslås tidligere i dette brevet, hvor det foreslås ny E6 og ny lokalveg parallelt i dagens trase mellom Sandbumoen og Solhjem og heller flytte gang- og sykkelvegen ut mot Lågen. Dette for å redusere inngrep i strandsona og utfylling i selve Lågen. Vi forutsetter at reguleringsplanforslaget viser hvordan ny strandsona skal utformes, at det planlegges for en naturlig utforming både med hensyn til kantvegetasjon og elvekant/bunnforhold, og at supplerende biologiske undersøkelser legges til grunn for dette.

Flomsikring og vassdragsmiljø

Fylkeskommunen mener det er viktig å se flomsikringstiltak og vassdragsmiljø i sammenheng, slik at flomsikringstiltak utformes på en slik måte at de ikke påvirker vassdragsmiljøet negativt. Når det kommer til kryssing av sidevassdrag og flomsikringstiltak i forbindelse med dette mener vi det må velges løsninger ikke krever gjentatte vedlikeholdstiltak i vassdraget. Eksempelvis bør det ikke velges løsninger som endrer forutsetningene for masseavlagring og dermed øker behovet for masseuttak. Midlertidige og permanente tiltak må heller ikke føre til varige endringer av bunnforhold/substrat nedstrøms, ved f.eks. å endre strømningsforhold. Fylkeskommunen ber om at det legges opp et løp der vassdragstiltak skal behandles etter lakse- og innlandsfiskeloven, tilsvarende slik det gjøres for E6 Roterud-Storhove.

Renseløsninger og samlet belastning

Fylkeskommunen mener det er verdt å se på muligheten for reduserte renseløsninger på noen strekninger for å begrense inngrep i vassdrag. Samtidig er det viktig å se på samlet belastning, dvs. hvor mange km det blir totalt med reduserte renseløsninger. Konsekvensen kan også være noe stedsavhengig, der urensset avrenning noen steder får høy uttynningseffekt, mens det andre steder er motsatt (eks. grunne områder med lite vanngjennomstrøming). Effekt, konsekvens og på hvilke strekninger det er mest hensiktsmessig må vurderes, og sees samlet for hele strekningen. Når det kommer til å vurdere samlet belastning som en helhet er det summen av alle inngrep og hvilke prioriteringer/valg som gjøres i forhold til dette viktig i vurderingen. Eks.: Hvor stort areal av strandsona og vassdrag blir utsatt for inngrep? Hvor er det størst gevinst i å legge inn en ekstra innsats for å optimalisere løsninger?

Kulturarv

Vi har per i dag ikke kjennskap til alle kulturminneverdier innenfor planområdet, og tar forbehold om at det kan fremkomme opplysninger gjennom arbeidet, om nasjonale eller regionale interesser som ikke varsles på nåværende tidspunkt.

I kapittel for ikke prissatte konsekvenser i planprogrammet, punkt 6.3.5. nevnes tre kulturmiljø fra nyere tid som er regulert til bevaring i tidligere planer: Sigtrudsplassen, Ny-Sandbu og Vangen. I tillegg nevnes Pilegrimsleden og SEFRAK-registrerte bygningsmiljø knyttet til gårdsbosetningen. Det videre arbeidet må gjøre rede for kulturminneverdier knyttet til disse miljøene.

Det er positivt at Nye Veier har en intensjon om å ivareta de nevnte kulturmiljøene. Vårt mål er at tap av kulturminner og kulturmiljø minimaliseres. Kulturminnene skal bevares som verdifulle ressurser og være med på å skape verdier i levende lokalsamfunn. I tillegg er det viktig at det legges vekt på god landskapstilpasning innenfor LNF-området og i et helhetlig landskapsbilde. Utredningen må derfor belyse konsekvensene for både landskap og

bygningsmiljø. Kulturarv i Innlandet fylkeskommune forventer dialog i det videre arbeidet der regionale og nasjonale kulturminneinteresser berøres. Temaet kulturmiljø bør ta utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder, og vurdere om tiltaket vil redusere eller styrke verdien av disse.

Planprogrammet viser at konsekvensutredningen vil bygge på forenklet metode i Håndbok V712 Konsekvensanalyser (Statens Vegvesen 2018, oppdatert 2021). Konsekvensutredningen må belyse både fjern og nærvirkning av landskapsendringer innenfor hele influensområdet til vegen. Det vil si innenfor hele det området vegen er synlig fra. Vi forventer at fjernvirkningen av E6 blir vurdert og illustrert.

Hensynsoner 570 - sone med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø som er allerede etablert i tidligere planer bør videreføres i planprosessen.

Ny E6 vil berøre pilegrimsleden på flere strekninger. Ved Varphaugen er det skiltet til et severdig kulturminne, og stedet tilbyr overnatting for brukere av leden. Det er derfor viktig å sikre en god og hensiktsmessig kobling mot Varphaugen. Generelt skal pilegrimsleden sikres i reguleringsplanen og skal holdes åpen for ferdsel både under og etter gjennomførte anleggsarbeider. Midlertidige og eventuelt permanente omlegginger av leden skal godkjennes av nasjonalt pilegrimssenter i Trondheim etter dialog med de regionale pilegrimssenterne og de lokale pilegrimskontaktene i kommunene.

I planleggingen av utbyggingen av E6 Sjøa – Otta, ble det i samarbeid med Statens Vegvesen, Sel kommune, regionalt pilegrimssenter ved Dale Gudbrands gard og fylkeskommunen sett på ulike løsninger for en omlegging av pilegrimsleden mellom Solhjem og Otta. En omforent løsning var å legge pilegrimsleden opp og øst for dagens E6. Hensikten med omleggingen var å få en mer historisk korrekt trasé samt koble pilegrimsleden opp mot minnesmerkene ved Kringenstøttene for på den måten å heve opplevelsverdien langs leden. Kulturmiljøet rundt slagstedet Kringen og Kringenstøttene er et miljø som er vurdert å inneha nasjonal verdi. I vedtatt reguleringsplan var minnesmerkene regulert til bevaring. Forelagte planforslag har utelatt denne delen av vedtatt reguleringsplan. Det må i det videre planarbeidet vurderes hvorvidt hensynene til pilegrimsleden og Kringenstøttene skal følges opp og sikres. For den helhetlige opplevelsen av viktige kulturminner som Kongevegen og Pilegrimsleden, er det viktig at de videre utredningene synliggjør utbyggingens konsekvenser for vegfarene som helhet, og ikke bare for de enkelte mindre partiene som blir direkte berørt.

Kulturminneregistreringer iht. kulturminnelovens §9 ble startet opp høsten 2021. Det gjenstår imidlertid store arealer, først og fremst på delstrekningen Øyer – Frya, som ikke er avklart i forhold til kulturminner. Mindre arealer kan også være aktuelt for befaring på strekningen Sjøa – Otta. Etter dialog med Nye Veier AS tar Innlandet fylkeskommune høyde for å fortsette kulturminneregistreringene våren 2022. Vi imøteser videre dialog i planleggingen av kommende kulturminneregistreringer i 2022.

Deler av planområdet går ut i Gudbrandsdalslågen/Losna og må undersøkes med tanke på kulturminner under vann jfr. kml § 9. Norsk Maritimt Museum (NMM) varsler i e-post av 03.01.2022 behov for gjennomføring av kulturminneregistreringer. Undersøkelsene kan gjennomføres våren 2022 innenfor en øvre kostnadsramme på 400.000 kr. NMM vil helst gjennomføre etter isen har gått, men før vårfloppen. De ber Nye Veier AS kontakte Norsk maritimt museum direkte for avtale om gjennomføring og kostnadsdekning.

Vi minner om at kulturminneregistreringer både på land og til vanns normalt bare lar seg gjennomføre i barmarksesongen, dvs. i perioden 15. april – 15. oktober. Vi ber Nye Veier AS ta høyde for dette i sin videre planlegging og gjennomføring av kulturminneregistreringer. Forholdet til kulturminner må være endelig avklart før reguleringsplanen kan vedtas. Vi anbefaler at Nye Veier har tett kontakt med kulturminnemyndighetene i det videre arbeidet, slik at vi får diskutert ulike løsninger og viktige hensyn før planen legges ut til høring.

Naturressurser

Jordvern er en grunnleggende forutsetning for bærekraftig utvikling og norsk samfunns- og matsikkerhet. Bærekraftsmålene forplikter oss til å bevare grunnlaget for matproduksjon, herunder arealer og jordsmonnets økosystemfunksjoner og produktivitet. Ny E6 kommer til å berøre dyrka mark og utredningene må vise alternativer for hvordan tiltaket kan begrense beslag av dyrka mark og kompensere for eventuelle beslag. Oppdatert jordvernstrategi (Prop.200 S (2020-2021) og Lov om jord (1995) gir føringer for jordvern og hvordan dette skal balanseres mot andre samfunnsbehov.

Vurdering opp mot FNs bærekraftsmål:

Ved å bidra med faglig kunnskap og samarbeide tett med kommunene og forslagsstiller om planløsninger og alternativvurderinger vil fylkeskommunen i Innlandet styrke sitt bidrag til bærekraftmålene i Norge. Dette gjelder særlig mål 3: god helse og livskvalitet, mål 6 rent vann og gode sanitærforhold, mål 9 industriell innovasjon og infrastruktur, mål 11 bærekraftige byer og lokalsamfunn, mål 15 livet på land og mål 17 samarbeid for å nå målene.

Medvirkning fylkeskommunale råd:

De fylkeskommunale rådene vil bli involvert i relevante prosjekter.

Konklusjon:

Ny E6 er et omfattende prosjekt som vil ha direkte og indirekte konsekvenser for mange innbyggere i kommunen, for regionen og Innlandet. For å få et best mulig beslutningsgrunnlag blir det viktig med en reell medvirkning der konsekvensene av de ulike planalternativene kommuniseres og visualiseres på en lettfattelig og tydelig måte underveis i planprosessen. Fylkeskommunedirektøren oppfordrer forslagsstiller til å bidra til dette på best mulig måte.

Bærekraftsmålene forplikter oss på en rekke områder. Ny E6 gjennom Gudbrandsdalen er arealkrevende og vil berøre viktige områder for dyrka mark, for våtmarksområder og for livet i Lågen. Fylkeskommunedirektøren ser det som viktig at utredningene viser hvordan tiltaket kan begrense arealbruken og naturtapet samtidig som prosjektmålene om en effektiv, robust og trafikksikker transportåre bidrar til positiv nasjonal-, regional- og lokal utvikling og verdiskaping på en ressurseffektiv måte ivaretas.

Å vurdere lokaliseringen og antallet av forbikjøringsstrekninger vil være viktig for det totale arealbeslaget til ny E6. Fylkeskommunedirektøren mener slike vurderinger må inn som del av utredningsprogrammet. Kryssområder er også særlig arealkrevende samtidig som de er viktige for å gi tilgjengelighet til lokalmiljøet og spare lokalvegene for unødvendig trafikkbelastning. Det er derfor viktig at det gjøres utredninger av alternative løsninger for

kryssløkalisering og kryssutforming som synliggjør de ulike konsekvensene for ikke prissatte og prissatte faktorer. En utredning av et nytt kryss på Sandbumoen må inn som del av planprogrammet. Det samme gjelder fiskebiologiske undersøkelser i strandnære områder på strekningen fra Sandbumoen til Otta trafikkstasjon. Dette for å kunne vurdere konsekvensene av planforslaget.

Ny lokalveg og utbedring av eksisterende lokalveg må som hovedregel dimensjoneres med minimum 6,5 meter vegbredde for å ivareta trafikken den skal betjene.

Fylkeskommunedirektøren ser at det kan være spesielle stedlige forhold som tilsier at dette kravet på enkelte steder må fravikes. Som fremtidig vegeier forutsettes det at fylkeskommunen da involveres i slike vurderinger.

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

Ny E6 vil gå gjennom et verdifullt landskap med store verdier. Fylkeskommunedirektøren forventer at ny E6 bygger videre på formingsprinsippene fra den ferdigstilte delen av ny E6 gjennom Gudbrandsdalen og at den nye vegen vil fremstå som et helhetlig, stedstilpasset og vakkert veganlegg. Også prinsippet for vegbelysning fra E6 Frya-Sjøa må videreføres ut fra hensynet til både natur, klima og landskapsopplevelse.

Ny E6 vil berøre pilgrimsleden på flere strekninger og den må sikres i reguleringsplanen og holdes åpen for ferdsel både under og etter gjennomførte anleggsarbeider. Midlertidige og eventuelt permanente omlegginger av leden skal godkjennes av nasjonalt pilegrimssenter i Trondheim etter dialog med de regionale pilegrimssenterne og de lokale pilgrimskontaktene i kommunene.

Asplan Viak

Dato: 13.12.2021
Saksref: 202111491-2
Deres ref.: 2021/749-22
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Gudrun Cathrine Laake
Telefon:
Mobil: +47 91655127
E-post: Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no

Sel kommune - Detaljregulering for E6 Sjoa - Solhjem og kryss E6 x rv15 - Varsel om planoppstart og høring av planprogram - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev datert 05.11.2021.

Søndre del av planområdet ligger delvis nær Dovrebanen, og utbyggingen av E6 må foretas på en slik måte at jernbanens sikkerhet ikke blir svekket.

Det varslede planområdet for E6 ligger oppstrøms Dovrebanen, fra Sjoa fram til Dovrebanen skifter side av Lågen. På noen strekninger lenger nord ligger jernbaneanlegget nær elva, samtidig som planområdet strekker seg ut i elva på motsatt side. Bane NOR er spesielt opptatt av at risikoen for jernbanen mht naturfare utredes i planarbeidet, herunder overvann, flom og skred. Videre er det viktig å unngå at vegtiltaket ikke øker risikoen for påkjørsel av vilt på jernbanen.

Oppføring av viltgjerder langs veg kan øke risikoen for påkjørsel av vilt på bane. For den strekningen der veg og bane ligger på samme side av Lågen, ber vi om at dette utredes særskilt. Dovrebanen er en nasjonalt viktig banestrekning. Både hensynet til banens oppetid og viltets lidelser, tilsier at risikoen for påkjørsler ikke må økes. Det bør derfor vurderes hvordan en slik økt risiko kan unngås, og om mulig hvordan risikoen for viltpåkjørsler på bane kan reduseres som følge av vegtiltaket.

Sideterrenget ved Sjoa er bratt. Med klimaendringer øker risikoen for økt nedbørintensitet på nye steder. Det er viktig at vegtiltak ikke gir økt vannføring mot jernbanen uten at konsekvensene for jernbanen er ivare tatt. Dersom tiltaket eller deler av det kan medføre økt risiko for jernbanen, må nødvendige tiltak utredes og det må dokumenteres at tiltakene vil være gjennomførbare.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Gudrun C Laake
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Asplan Viak, E6 Øyer - Otta
Sel kommune

Asplan Viak
v/Ola S. Brandvold
Postboks 295
2302 Hamar

Deres ref:
Vår ref: 2021/230009
Dato: 15.12.2021
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



UTTALELSE TIL DETALJREGULERING FOR E6 SJOA-SOLHJEM OG KRYSS E6 - RV15 – VARSEL OM PLANOPPSTART OG HØRING AV PLANPROGRAM

Vi viser til oversendt varsel om planoppstart og høring av planprogram datert 05.11.2021.

Som høringsinstans i planarbeid har Mattilsynet i oppgave å bidra til at planene ivaretar nasjonale og regionale interesser innenfor områdene drikkevann, plantehelse, fiskehelse/fiskevelferd og dyrehelse/dyrevelferd.

Formålet med planen er å detaljregulere ny tofelts vei for E6 mellom Sjoa og Solhjem.

Drikkevann

I drikkevannsforskriften § 4 står det følgende: «Det er forbudt å forurense drikkevann. Forbudet omfatter alle aktiviteter, fra vanntilsigsområdet til tappepunktene, som medfører fare for at drikkevannet blir forurenset. Med aktiviteter menes også friluftsliv og annen utøvelse av allemannsretten. Der det er fastsatt beskyttelsestiltak etter § 12 eller restriksjoner etter §26, gjelder forbudet brudd på disse. (...)

I planprogrammet er det beskrevet at drikkevannskilder vil bli kartlagt og vurdert med påvirkning/konsekvens. Videre står det at der det er nødvendig med tiltak for å beskytte drikkevannskilder ved utbygging av E6 vil konsekvensen bli utredet. Det er viktig at drikkevannskilder i planområdet blir kartlagt og beskyttet mot forurensing. 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.

Vannmiljø/fiskevelferd

I planprogrammet står det at det kan bli aktuelt med utfylling av Lågen. Det er viktig at dette arbeidet gjennomføres så skånsomt som mulig/dyrevelferdsmessig forsvarlig for å ikke forstyrre fisken i elva. Det innebærer at tiltaket bør gjøres utenom typisk vandringssesong. Ved utfylling av vassdrag bør «sprengstein» ikke benyttes, pga. at det kan være rester av sprengstoff (særlig nitrat og ammonium) i massen som kan gi lokale miljøvirkninger.

Plantehelse

Lov om plantehelse stiller krav om at det må tas hensyn til plantehelse og spredning av planteskadegjørere.

I planprogrammet står det at det er registrert spredte forekomster av fremmede skadelige arter i planområdet. Videre står det at det bør foretas en oversiktskartlegging av fremmede skadelige arter. Det er viktig at det ikke blir flyttet planteskadeliggjørere i forbindelse med anleggsarbeidet og flytting av masser, en kartlegging av disse bør derfor gjennomføres.

Vi ber om å bli orientert i det videre planarbeidet.

Med hilsen

Anne Andberg
avdelingsleder

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi til

STATSFORVALTEREN I INNLANDET

Postboks 987

2604

LILLEHAMMER

Sel kommune
Botten Hansens gate 9
2670 OTTA

Vår dato: 17.12.2021
Vår ref.: 202117626-2
Deres ref.: 2021/749

NVEs innspill ved varsel om planoppstart og høring av planprogram - Reguleringsplan for E6 Sjoa - Solhjem og kryss E6 - Rv 15 - Sel kommune, Innlandet

Vi viser til varsel om planoppstart og høring av planprogram datert 05.11.2021.

Om NVE

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende omgivelser. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve vei- og baneanlegget forutsetter vi at samferdselsetatene ivaretar iht. egne håndbøker og lignende.

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.

Bakgrunn

I reguleringsplanene E6 Nord-Fron grense - Bredevangen og Bredevangen - Otta, vedtatt i hhv. 2011 og 2013, er ny trasé for E6 og dagens E6 med kryssområder mellom Sjoa og Otta regulert. Med bakgrunn i ny kunnskap, endrede føringer og krav til veibygging har Nye Veier vurdert endringene til å bli så store at det er behov for utarbeiding av en ny reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning. Planenes gyldighet til bruk som juridisk grunnlag for ekspropriasjon er i ferd med å utløpe. I planprogrammet heter det: «*I Sel kommune foreligger det to reguleringsplaner for ny E6, utarbeidet i hhv. 2011 og 2013. Flere gjennomganger av planmaterialet har underbygget behov for å gjennomføre en ny planprosess for strekningen. Det kommende planarbeidet vil ta utgangspunkt i eksisterende planer med tilhørende grunnlag. Ny E6 vil som hovedprinsipp følge samme trasé og ha tilsvarende kryssløsninger som i de vedtatte reguleringsplanene. Planprogrammet beskriver*



behovet for utredninger, opplegget for medvirkning og hvordan arbeidet med ny reguleringsplan for E6 Sjøa-Solhjem og nytt kryss for E6 x rv.15 skal gjennomføres. Nye Veier er tiltakshaver, og Sel kommune er planmyndighet.»

Endrete føringer knyttet til forholdene under er grunnlag for utarbeidelse av ny plan:

- Flomsikker utforming av E6
- Rensing av overvann fra veiarealer
- Håndtering av overvann fra sideterreng
- Tiltak i sidevassdrag
- Utforming av sideterreng; skjæringer og fyllinger
- Skredsikringstiltak
- Håndtering av vilt; viltgjerd og faunapassasje/viltkryssing
- Håndtering av nasjonalt prioriterte arter; elfenbenslav
- Anleggsområder og riggarealer
- Lokal massehåndtering, lokalisering av masselager/deponi
- Kryssing av eksisterende teknisk infrastruktur, eksempelvis høyspenttraseer

NVEs konkrete innspill

Det er potensielt store vassdragstekniske og mulig miljømessige konsekvenser i dette planarbeidet ved nærføring med Gudbrandsdalslågen (heretter kalt Lågen) sør for Otta. Strekningen i Lågen mellom utløp Otta og Sjøa er sett på som en meget viktig strekning for fisk i Lågen.

NVE ønsker derfor å drøfte trasèvalget og utforming i den videre planprosessen. NVE mener man bør vurdere mulige alternativ, samt behovet for å bygge en veg med sikkerhetsnivå på 200-års flom der det er omkjøringsmuligheter (Sandbumoen – Otta). Alternativt vurdere plassering av både E6 og lokalveg langs dagens trasè. Bakgrunnen for dette er at NVE frykter både de vassdragstekniske og miljømessige konsekvensene av ny E6 ut mot Lågen i det volumet det her blir snakk om, og at dette vil påvirke allmenne interesser i vassdraget (jf. vrl § 8). Omfanget blir noe helt annet enn tidligere reguleringsplan la opp til. Vi kan ikke se at strandsona i dette området er undersøkt for eventuelle miljøverdier. Videre er det ikke gjort fiskefaglige undersøkelser som svarer ut denne problematikken. Eksisterende undersøkelser er tilpasset konsekvenser ved kraftutbygging i Nedre Otta. Oppdaterte vannlinjeberegninger med riktige volum for ny vegkropp, samt areal til anleggs- og gjennomføringsfasen må som et minimum utarbeides sammen med de miljøfaglige utredningene og legges til grunn for trasèvalget.

Den vassdragstekniske modellen som benyttes må samsvare med de føringer som er lagt til grunn for sikring av Otta sentrum. NVE kan bidra til en avklaring rundt dette.

Samlet belastning - effekter i vassdrag og andre forhold omfattet av vannressursloven (jf. vrl § 8)

Vi henviser til vannressursloven (vrl) og hensynet til allmenne interesser i og langs vassdragene. NVE vil se på samla effekter av E6 relaterte inngrep i vassdrag på strekningen



fra Øyer til Otta i forbindelse med denne planen og de øvrige planene lenger sør, der det er utfylling i vassdrag over lange strekninger. Det er viktig å optimalisere trasèvalg med tanke på dette, både for å finne ut hvor det er viktige miljøinteresser og hvor det er konflikter, og dermed avdekke potensiale for store positive virkninger ved ev. flytting/justering for å redusere den samla belastningen. Videre er det mange vassdragskryssinger. Krav til dimensjonering og utforming må være tydelig, og disse må svare ut sikkerhetskravene i byggteknisk forskrift der bebyggelse og annen infrastruktur kan bli negativt berørt av tiltaket, jf. byggteknisk forskrift § 7-1. Miljøinteresser må kartlegges og hensyntas. Areal med eksisterende eller ny bebyggelse må også tilfredsstillende sikkerhetskravene i byggteknisk forskrift § 7-2.

Større vassdragsinngrep som for eksempel utfylling i Lågen sør for Otta må være avklart og ha endelig lovavklaring etter vannressursloven i reguleringsplanen (jf. vrl §§ 8 og 20). Skal det skyves på dette til byggesak/gjennomføring må ev. konsesjonspliktige tiltak omsøkes i separat søknadsprosess, og dette vil virke både forsinkende og skape usikkerhet for vegprosjektet. NVE ønsker ikke en separat behandling av ev konsesjonspliktige tiltak etter vrl.

Skred

Tiltak i planen må ikke påvirke skredfaren for omkringliggende areal med infrastruktur eller bebyggelse negativt, jf. byggteknisk forskrift § 7-1. Videre må areal som omfattes av tiltak etter pbl §§ 1-6 og 28-1, uavhengig av søknadsplikt, tilfredsstillende sikkerhetskravene i byggteknisk forskrift § 7-3. Skredfaren for vegarealet må avklares ved faglige utredninger og tilfredsstillende sikkerhet over tid må være ivaretatt med juridisk tilstrekkelige løsninger.

Overvann

Sikker og trygg overvannshåndtering må sees i sammenheng med både skred- og flomfare. Løsningene for håndtering av overvann må ikke påvirke tredje part negativt gjennom påslipp til resipient som ikke kan ta imot mer vann uten at det påvirker sikkerhet eller vassdragsmiljø negativt (jf. vrl §§ 5, 7 og 8). Det kan heller ikke slippes på vann i skråninger slik at det øker skredfaren for tredje part, jf. pbl § 28-1.

Terrenginngrep – oppfylling og dyrking

NVE har sett at det i andre E6 prosjekt blir stadig vanligere å legge inn relativt store areal for oppfylling og dyrking. I en del tilfeller kommer dette i konflikt både med mindre sidevassdrag i tillegg til at det kan ta bort aktivt flomareal. Videre kan slike endringer i terrenget gi endret og økt avrenning, noe som igjen kan gi fare for økt flomfare i vassdrag, samt økt skredfare nedstrøms. Dette er forhold som må avklares i planen gjennom dokumentasjon av tiltakene (høyder, volum og gjennomføring) og effektene de kan ha på flom, samt beregninger av endringer i avrenning og konsekvenser av dette. Tiltak i et vassdrags nedbørfelt kan vurderes som et vassdragsinngrep etter vrl, og kan dermed også bli en del av vurderingen av samlet belastning i vassdrag på strekningen.



NVEs generelle innspill til planprosessen knyttet til våre ansvarsområder

NVEs generelle veiledning

NVEs [kartbaserte veileder for reguleringsplan](#) er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. På NVEs internettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på [NVEs kartløsninger](#).

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken

Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Kristin Hasle Haslestad
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner

Mottakerliste:

Sel kommune

Kopimottakerliste:



INNLANDET FYLKESKOMMUNE
STATENS VEGVESEN
STATSFORVALTEREN I INNLANDET



Statens vegvesen

SEL KOMMUNE

Botten Hansens gate 9

2670 OTTA

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Gyda Austin / 61271458

Vår referanse:
21/231247-2

Deres referanse:
2021/749-22

Vår dato:
17.12.2021

Detaljregulering for E6 Sjøa–Solhjem og kryss E6 x rv.15 i Sel kommune. Varsel om planoppstart og høring av planprogram.

Vi viser til brev av 05.11.2021.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Statens vegvesen har det generelle ansvaret for å påse at trafikksikkerhet og fremkommelighet ivaretas i transportsystemet. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Vårt innspill til planarbeidet

Som det går fram av saken, vil 'ny E6 i hovedprinsipp følge samme trasè og ha tilsvarende kryssløsninger som i de vedtatte reguleringsplanene.' Gjeldende reguleringsplaner ble utarbeidet av Statens vegvesen.

Vi har følgende innspill til planprogrammet og varsel om oppstart av reguleringsplan:

Trafikkstasjonen:

Statens vegvesen har trafikkstasjon på Solhjem. Det er viktig at denne får en god avkjøring fra E6, som er i samsvar med Håndbok N100 fra Statens vegvesen. Krysset må dimensjoneres for modulvogntog.

Det er også viktig at arealet som tilhører trafikkstasjonen ikke reduseres i forhold til gjeldende reguleringsplan.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Gang- og sykkelveg:

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

Støy:

Kartlegging av og tiltak mot støy må følge gjeldende retningslinje for dette – T-1442 (2021).

Vegnormaler:

Vi forutsetter at håndbok N100 fra Statens vegvesen (versjon 2021) legges til grunn for det videre planarbeidet. Det gjelder både ny E6, omkjøringsveg og gang- og sykkelveg/-løsninger.

Statens vegvesen Transport og samfunn

Med hilsen

Hans Martin Asskildt
seksjonsleder

Gyda Austin
seniorarkitekt

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

INNLANDET FYLKESKOMMUNE, Postboks 4404 Bedriftssenteret, 2325 HAMAR
NYE VEIER AS, Kjøita 6, 4630 KRISTIANSAND S
STATSFORVALTEREN I INNLANDET, Postboks 987, 2604 LILLEHAMMER

From: [Peter Kåre Sandbu](#)
To: [E6OFSO](#)
Date: tirsdag 14. desember 2021 16:05:15

Innspill til planprogram ny E-6 Sjoa – Solhjem

Ny E-6 i Sel grunneierlag sendte i brev 23.juni 2007 innspill til planprogrammet den gang og situasjonen for grunneierne er omtrent den samme nå, så derfor hitsettes deler av innspillet den gang:

"Det utarbeidde planprogrammet synes å ta for seg de viktigste problemområder som som vil oppstå med vegen, men vi vil spesielt peke på noen områder som er særlig viktige for oss.

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

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

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

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

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

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

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

For grunneierlaget

Peter Sandbu
leder



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Innlandet

Stolvstadvegen 1

2360 Rudshøgda

Mobil 95 77 47 61

gt@lastebil.no

Bankgiro 7162.05.68842

Org.nr. 971299681

www.lastebil.no

Asplan Viak v/ Ola S. Brandvold

E6ofso@asplanviak.no; Post@nyeveier.no

Rudshøgda, 17.12.2021

Detaljregulering for E6 Sjoa-Solhjem, kryss E6 x RV15. Varsel om planoppstart og høring av planprogram

Norges Lastebileier-Forbund Innlandet viser til høring om detaljregulering for E6 Sjoa-Solhjem, kryss E6 x RV15 inkludert varsel om planoppstart og høring av planprogrammet. Det skal bygges ni kilometer med veg mellom Sjoa og Solhjem. Strekningen er en del av en svært viktig godskorridor mellom Gjøvik og Lillehammer kommuner. NLF har følgende kommentarer:

Utbyggingen er svært etterlenget og vil gi god effekt, slik effektmålene viser i planprogrammet:

-  Færre hardt skadde og drepte.
-  Redusert barrierevirkning av E6.
-  Økt forutsigbarhet.
-  Kortere reisetid.
-  Infrastrukturen skal utformes slik at den gir de reisende lyst til å tilbringe tid i Gudbrandsdalen.

Trafikkmengden på dagens veg (6400 i ÅDT) er mye i forhold til kvaliteten på strekningen. Lokalbefolkningen og transportbransjen hadde forventet at etappe 2 på E6 Ringeby-Otta for lengst skulle vært utbygd. Spesielt fordi Stortinget signaliserte at denne delen av E6 skulle bygges uten økte bomavgifter.

NLF vil også understreke betydningen av å redusere antall ulykker. To drepte og sju alvorlige skadde på 10 år viser at det er på høy tid med en ny og bedre veg, midtdeler mellom kjørefeltene og tosidig viltgjerd på hele strekningen.

Det må legges til rette for omkjøringsmuligheter for alle typer kjøretøy hvis vegen av en eller annen årsak blir stengt.

Kryssløsninger:

Plankryss ved Sjoa er bra.

T-kryss på Solhjem må sikres med god sikt og gode av- og påkjøringsmuligheter.

I krysset E6 x RV15 er det foreslått en rundkjøring. NLF mener det ikke er riktig å bygge rundkjøringer på nasjonale hovedveger. Det er heller ikke i tråd med vegnormalen. Myndighetene bør i stedet vente til det blir midler til et planskilt kryss.

Hvis en likevel velger rundkjøring, må den være stor nok til at modulvogntog og spesialtransporter kommer fram uten problemer. Innvendig «skjørt» må være overkjørbart. Trafikkøylene ut av rundkjøringen må være overkjørbare.

Byggeperioden

NLF vil understreke at omkjøringsvegene i byggeperioden må være åpne for modulvogntog.

Vi har sagt det før, men gjentar det gjerne: Nye Veger AS har gjennomført E6-utbyggingen i Innlandet på en svært god måte. Vi har tillit til at det gode arbeidet fortsetter nord for Moelv uten større forsinkelser!

Med hilsen fra

Norges Lastebileier-Forbund Region 2 - Innlandet

Arild Olsbakk, styreleder



Guttorm Tysnes, regionsjef

Jordvernalliansen synes det er bra at føringer for hvordan matjord skal behandles under og etter anleggsperioden skal være del av planen. Overskuddsmasser av matjord på strekningen bør brukes til nydyrking av arealer som kompensasjon for tapte matjordarealer, slik politikerne i Sel har foreslått.

Vi er tilfredse med at det jobbes med gårdsregistreringer i dette utbyggingsprosjektet. Konsekvensutredninger bør utarbeides ned på gardsnivå for jordbruksfaglige temaer som f.eks. jordkvalitet, drenering og andre hydrotekniske anlegg. Det er viktig at en i et slikt utredningsarbeid benytter seg av lokalkunnskap, i tett samarbeid med berørte grunneiere.

Selv om det nå er planprogrammet som skal vedtas, vil vi allerede nå peke på noen arealbesparende løsninger som er konkrete forslag til detaljreguleringen:

- Det må brukes støyskjermer (rette vegger), og ikke arealkrevende jordvoller langs dyrka mark.
- Massedeponi/riggplasser må legges utenom dyrka mark.
- Overskuddsmasser må gjenbrukes til nydyrking i samme område. Slik nydyrking må gjøres på arealer som fra før ikke er dyrkbare, f.eks. på berggrunn o.l.
- Bruk av (godkjente) autovern over dyrka mark, for å kunne legge viltgjerde nærmere vegen, og dermed spare areal.
- Skråningsutslag og fyllinger må utføres på en slik måte, at det blir mulig å dyrke jorda helt inn til autovern/viltgjerde.
- Færrest mulig planfrie veikryss. Må sees i sammenheng med lokalveier. Vi er kritiske til politikerne i Sel sitt ønske om å utrede et ekstra veikryss på Sandbumoen hvis dette skal berøre dyrka mark.
- Det må utarbeides teknisk plan for matjordhåndtering, som følges opp av utbygger.

Avslutningsvis vil vi igjen understreke jordvernets betydning i dette prosjektet, og at Jordvernalliansen i Innlandet gjerne stiller opp i videre dialog om dette viktige temaet.

Med vennlig hilsen arbeidsutvalget i Jordvernalliansen i Innlandet,

Elektronisk godkjent, uten underskrift

Lars Opsal jr

Odd Erik Kokkin

Stephan Viehmann

Lars Arne Mjørund

Innlandet Bondelag

LO i Innlandet

Naturvernforbundet i Innlandet

Innlandet Bondelag

DISSE ORGANISASJONENE DELTAR I JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET REGIONALT ELLER PÅ FYLKESNIVÅ:

NATURVERNFORBUNDET – BONDELAGET – NATUR OG UNGDOM – LO INNLANDET – KOKKENES MESTERLAUG HEDOPP
NORSK NÆRINGS- OG NYTELSESMIDDELARBEIDERFORBUND – BONDE- OG SMÅBRUKARLAGET – BYGDEKVINNELAGET
INTERNASJONAL KVINNELIGA FOR FRED OG FRIHET AVDELING HEDMARK/OPPLAND – BYGDEUNGDOMSLAGET
NORGES MILJØVERNFORBUND REGION ØSTLANDET

Asplan Viak AS
Postboks 295
2302 Hamar
e6ofso@asplanviak.no

JORDVERNALLIANSEN I INNLANDET
HØYVANGVEGEN 40, BLÆSTAD
2322 RIDABU
TLF: 62 55 53 10
EPOST: INNLANDET@JORDVERN.NO
NETT: WWW.JORDVERN.NO/INNLANDET

20.12.2021

E6 Sjøa - Solhjem (Otta) – Høring av planprogram

Jordvernalliansen i Innlandet, bestående av en rekke organisasjoner innen landbruk, miljø og fagbevegelse, arbeider for bevaring av dyrket mark og matjord, og mot en stadig forverring av norsk sjølforsyningsgrad og matsikkerhet. Alliansen består blant annet av LO, Naturvernforbundet, Bondelaget, Natur og Ungdom, Bonde- og Småbrukarlaget, Miljøvernforbundet og Bygdeungdomslaget.

Jordvernalliansen mener at temaet jordvern må være en helt sentral føring i det videre planarbeidet, og at besluttende myndigheter må velge de løsninger som totalt sett beslaglegger minst mulig dyrket mark.

En oppdatert nasjonal jordvernstrategi ble vedtatt i Stortinget sommeren 2021. Stortinget strammet her inn det nasjonale jordvernmålet fra maksimal årlig omdisponering på 4.000 dekar, til maksimalt 3.000 dekar dyrket mark, og dette må nå gjøres gjeldende i alt offentlig planarbeid.

I Norge er kun 3 prosent av landarealet dyrket mark. Dermed er det nok av andre arealer å bygge på i Norge. Det tar minst 1000 år å danne et ti centimeters lag med matjord. Matjord er dermed i praksis en ikke-fornybar ressurs. Den gode matjorda danner grunnlag for jordbruket som vi har i dag. Nydyrking på dårligere arealer vil ikke gi samme grunnlag for matproduksjon. Med en voksende befolkning må vi både ivareta den gode matjorda vi har, og i tillegg drive aktiv nydyrking.

Jordvernalliansen vil på det sterkeste understreke at jordvernet må utredes svært detaljert i den videre planprosessen. Vi forventer at det i planarbeidet blir beskrevet hvor mye matjord som beslaglegges, både varig og i anleggsfasen. Dette må også gjelde for nødvendige utbygginger/kryssløsninger på sekundærveinettet.

Vi registrerer med tilfredshet at planprogrammet beskriver at der det er behov for støyskjermingstiltak langs veien gjennom terreng som har høy verdi (for eksempel dyrket mark), skal skjerming som gir redusert arealbeslag utredes. Eksempelvis krever støyskjem mindre areal enn støyvoll. Vi forventer at dette følges opp i den videre utredningen.



Sel jeger- og fiskerforening
v/Tormod Pedersen
Storrustveien 24
2670 Otta

Org. Nr. 989 792 377
Bankkonto 2095 48 77052
Adr: Pillargurivegen 154
Otta, 11.01.2022

Sel kommune
Botten Hansens gate 9
2670 Otta
postmottak@sel.kommune.no

Høring – Detaljregulering for E6 Sjoa-Solheim, varsel om oppstart og høring av planprogram

Bakgrunn:

Formålet med planarbeidet er å detaljregulere for ny tofelts vei for E6 med tilhørende anlegg mellom Sjoa og Solhjem. Sel kommune er planmyndighet, og planen utarbeides i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-3. Nye Veier er tiltakshaver med Asplan Viak og Aas-Jakobsen som fagkyndige. Reguleringsplanarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning § 6 b), jf vedlegg I, 7 b. og utløser krav om konsekvensutredning.

Kort om området:

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

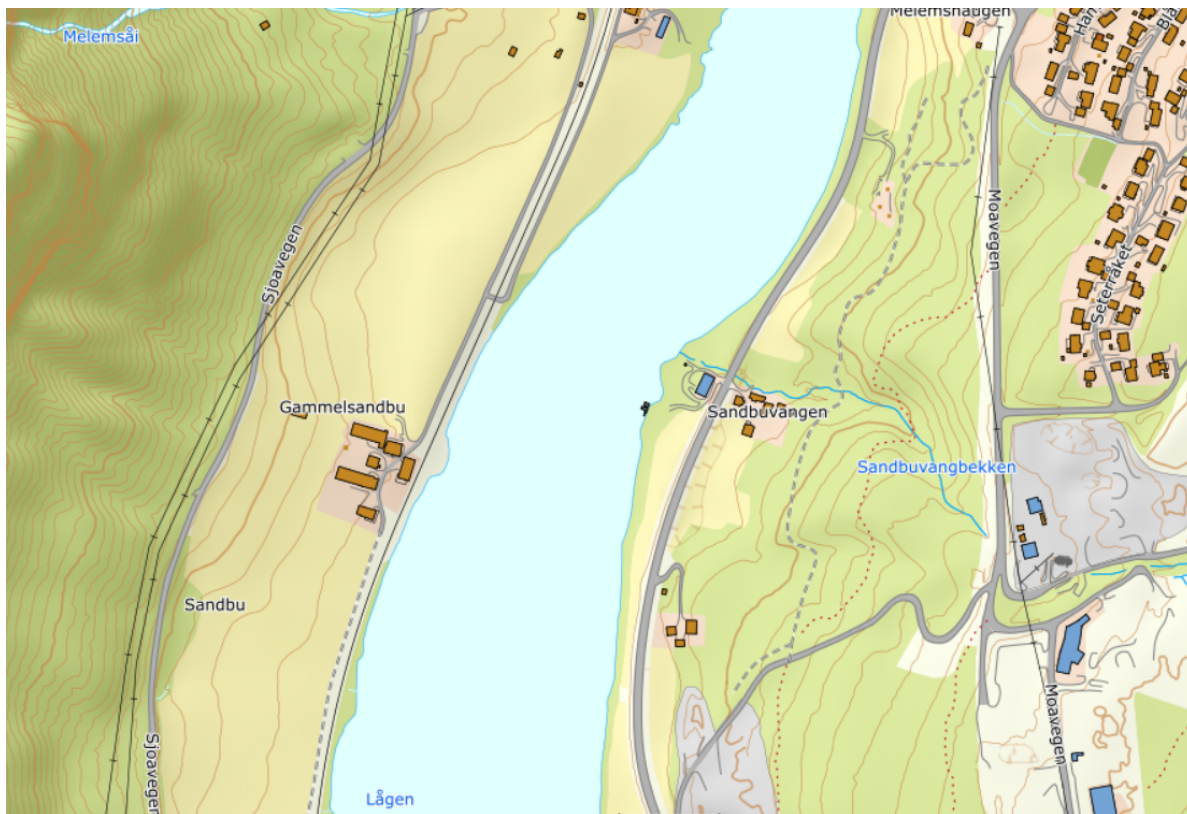
Vårt innspill:

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

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

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

Vennlig hilsen Tormod Pedersen., leder Sel JFF



Kartskisse Sandbuvangen: Som kompenserende tiltak ønsker Sel JFF at Sel kommune inngår dialog med Nye Veier for å få utvikle området vest for Sandbuvangen, ved eksisterende handikapbrygge for fiske, til et attraktivt friluftsområde for lokalbefolkningen.

Uttalelser fra privatpersoner

Navn	Tilbakemelding
Ola Haugen	Vil gjøre oppmerksom at på min eiendom Mæhlumshaugen Gnr.315 Bnr 5 står 4 gamle hus som av Gudbrandsdalsmusea AS, avd. Bygningsvern er vurdert å ha antikvarisk verdi og er verneverdige. Det må derfor tas hensyn til dette ved planlegging av trase for ny E6.Rapport fra Gudbrandsdalsmusea vedlagt.
Mathias Vangen	Jeg viser til forslag til reguleringsplan for ny E6-trasé over min eiendom gardsnr. 314/1.Jeg er ikke fornøyd med trasévalget som foreligger. Jordvern er viktig og det som kan bevares av dyrket mark bør være høyere prioritert enn å bevare en elvebredd og et elveløp som ikke lenger kan sies å være i opprinnelig tilstand og slik sett ha liten verneverdi. Jeg ber derfor om at planen forandres slik at vegtraséen legges lenger ut mot elva fra naboeiendommen Bredevangen gardsnr. 200/60 og over min eiendom.
Hans Roger Solhjem	Hei Jeg gir denne tilbakemelding som eier av gården Solhjem, gnr 201/1, i Sel kommune. Forstår at trasevalget/alternativet for ny E6 lagt ut mot Gudbrandsdalslågen fortsatt gjelder forbi/over min eiendom.Ønsker at det tas hensyn til noen punkter som i hovedsak gjelder tilgangen til elva som vi jo blir avskjært fra.- Tilgang/adkomst når det gjelder friluftsliv. Det kan være å komme uti med båt og ellers generell adkomst. F.eks i samband med ny E6-bru over Solhjemsåa, kan det være mulighet med passasje under brua ved siden av åa. Tilgang med pumpeutstyr for vanningsanlegg for landbruk. Solhjemsåa sørger for vann til vanlig men ved spesielt tørre somrer er åa tørr og en må kunne pumpe fra elva.- Tilgang for evt framtidig grusuttak i elva. Det ble for en tid tilbake over flere år tatt ut grus fra elva, adkomst da ca. ved nåværende kryss til Trafikkstasjonen. Dette er en ressurs som det kan bli aktuelt å utnytte igjen i framtiden. Ønsker at en kan se på muligheten for adkomst i en slik sammenheng.
Iver Jakop Eide	Vedr. 309/1. Det må tas hensyn til atkomstmuligheter for skog og vedhogst øst for ny planlagt E6. Forrige reguleringsplan utarbeidet av Statens vegvesen hadde planlagt undergang under ny E6 nord for Nordre Eide. Dette må videreføres i ny reguleringsplan og av Nye veier.Det må fortsatt være muligheter for å benytte jaktområdet (storviltjakt) øst for planlagt ny E6.Eiendommens vannforsyning må ivaretas tilsvarende dagens.
Peter Sandbu	Se vedlegg
Sverre Iver og Einar Aage Rusten v/advokat Øystein Skurdal	Se vedlegg
Torger Helleberg	Se vedlegg
Steinar Moen	Se vedlegg
Henrik Sandbu	Se vedlegg

Peter Sandbu
Holsetervegen 46
2670 Otta.

Asplan Viak
v/ Ola S. Brandvold
Postboks 295
2302 Hamar.

2670 Otta, den 14.des. 2021.

INNSPILL TIL PLANARBEIDET E-6 SJOA- SOLHJEM.

Jeg har en eiendom gnr.313 bnr, 19 i Sel som etter de tidligere planene blir sterkt berørt av veganlegget. For det første ser det ut til at ca. ½ tomte går med til vegen med skråninger i og med at vegen ligger så dypt i terrenget. I tillegg vil skråningen komme svært nær huset etter de tverrprofiler jeg har sett.

Så vidt jeg forstår vil selve vegbanen komme ca. 30 m nedenfor huset. Denne nærføringen sammen med høydeforskjellen mellom vegbanen og huset gjør at vi blir sterkt eksponert for støy. Både dette og reduksjon av tomte ville muligens kunne avhjelpe noe med mur som ville redusere eiendomsinngrepet og støyen.

I tillegg vil vår private vannbrønn som vi har felles med naboen på gnr.313 bnr. 20 bli nedbygt av vegen. Dette er en oppkomme med førsteklases vann som aldri har vært tørr. Dette medfører at det i tilfelle må bores etter nytt vann ovenfor vegen.

Veien vil også komme i konflikt med avløpsanlegget vårt da infiltrasjongrøften blir ødelagt.

Vi har mange bærbusker og potet- og grønnsakhage på den delen av tomte som går med til vegen og dette vil sterkt forringe vår livskvalitet.

I det hele tatt vil eiendommen bli så sterkt forringet at det kan komme på tale å forlange full innløsning av eiendommen når grunnervet skal gjennomføres dersom det ikke foretas grep som avhjelper de ulemper som er skissert..

Eiendommen vår er nærmest som føderådsbolig til garden (gnr.313 bnr.1) å regne, og det er viktig at gangforbindelsen til garden opprettholdes både med hensyn til arbeidsdeltakelse og til oppsyn og jaging av sau når de kommer ned fra fjellet.

Med hilsen

Peter Sandbu



Asplan Viak
v/Ola S. Brandvold
postboks 295, 2302 Hamar

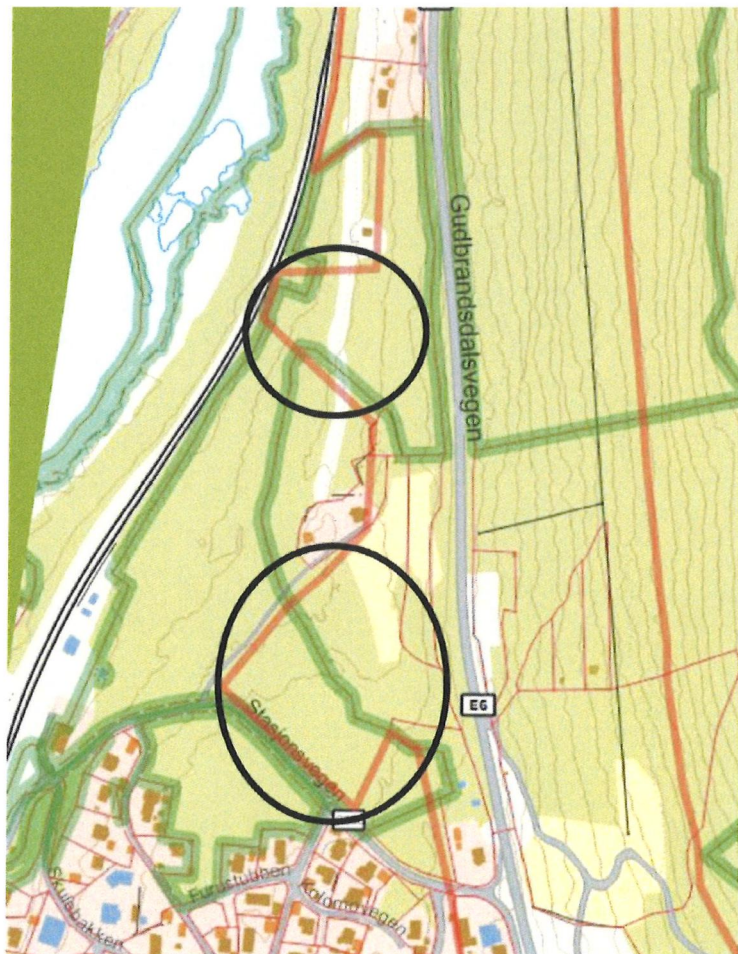
Vår ref.: 223050 - 245815

Ansvarlig advokat: Øystein Skurdal

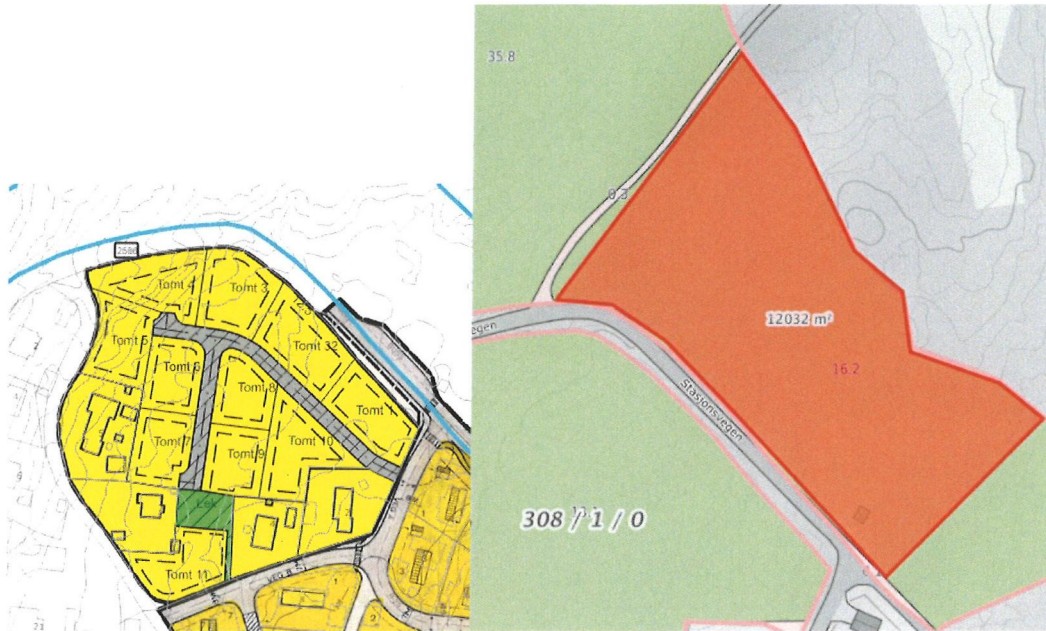
Lillehammer, 16.12.2021

DETALJREGULERING FOR E6 SJOA-SOLHJEM OG KRYSS E6XRV15 - MERKNADER TIL PLANPROGRAM

Jeg representerer Sverre Iver og Einar Aage Rusten, som er eiere av eiendommen gnr. 308 bnr. 1 i Sel kommune (Koloen Nordre). Eiendommen ligger sentralt på Sjoa, den består av flere teiger, og ut fra varslingsgrensen som er lagt til grunn for høringen, vil eiendommen bli berørt av utbyggingen flere steder. De to viktigste områdene for mine klienter fremgår av denne illustrasjonen.



Rusten har regulert et areal på sørsiden av Stasjonsvegen til boligbygging, og det er planlagt 11 boligtomter der (reguleringsplan for Sjøa II). Rusten har også planlagt videre regulering av boligtomter på oversiden av Stasjonsvegen. Prosjektene ligger delvis innenfor og delvis utenfor varslingsgrensen.



Illustrasjonen viser reguleringskartet og området på oversiden av Stasjonsvegen som Rusten ønsker å utnytte til boligformål.

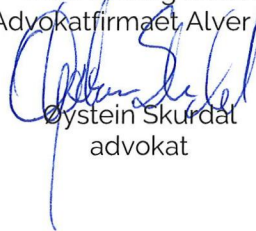
Det fremgår ikke av planprogrammet hva arealet er tiltenkt brukt til i forbindelse med utbyggingen, men Rusten legger til grunn at området vil bli brukt som riggområde.

I den forbindelse er det viktig for Rusten at bruken ikke forringer det allerede regulerede tomteområdet. Det er også viktig at området på øversiden av Stasjonsvegen opparbeides slik at det ikke hindrer/vanskeliggjør/fordyrer senere utnyttelse av arealet til boligformål. Det bes om at Nye Veier klargjør hvordan området vil bli brukt og opparbeidet i forbindelse med det videre reguleringsarbeidet, og at dette utredes i samråd med Rusten.

For det nordligste området har Rusten ingen konkrete planer, men de ønsker at det klargjøres i planen hva dette arealet er tiltenkt brukt til. Det er viktig for Rusten at det ikke gjennomføres fysiske endringer i terrenget, eller en midlertidig bruk som forringer eiendommen.

I forbindelse med det videre planarbeidet ønsker Rusten et møte med Nye Veier om bruken av deres eiendom.

Med vennlig hilsen
Advokatfirmaet Alver AS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Øystein Skurdal', is written over the printed name.

Øystein Skurdal
advokat

Kopi: Bragelien AS

From: [Torger Helleberg](#)
To: [E6OFSO](#); [Post](#)
Subject: Vedr. planprogram for ny E6 Øyer-Otta
Date: fredag 17. desember 2021 14:04:43

Det vises til planprogram for E6 Øyer-Frya og Sjoa-Solhjell.

Jeg vil her peke på en viktig svikt i forutsetningene for planprogrammene. Det står i forordene til begge planprogrammene at "Nye Veier har fått ansvar for utvikling av E6 til motorvei på strekningen Øyer-Otta". På nettsiden for prosjektene står det at "Formålet med planarbeidet er å detaljregulere ny tofelts motorvei for E6 med tilhørende anlegg mellom Sjoa og Solhjem og mellom Øyer og Frya i Øyer og Ringebu kommuner." Nå er det slik at det de siste 15 årene ikke lenger er noe som heter "tofelts motorvei". Tidligere var det noe som het "motorvei klasse B", men for ca 15 år skiftet dette betegnelse til "motortrafikkvei" og de blå veivisningsskiltene der ble byttet ut med gule skilt for å samsvare mer med betegnelser i andre land. Videre har Stortinget vedtatt at nasjonale hovedveier med ÅDT over 6000 biler bør bygges som motorvei med fire felt. For de aktuelle strekningene som dette planprosjektet omfatter, ser jeg at beregnet ÅDT i dimensjoneringsåret 2045 ligger godt over dette.

Argumentet for å ikke bygge firefelts motorvei er økte kostnader. Det meste av dette er knyttet til doble tunnellop og at minste svingradius ved fartsgrense 110 km/t øker til 800 meter fra 400 meter ved 90 km/t. Nå er det også slik at Øyertunnelen ble bygget med ett løp og man skulle bygge et nytt løp så snart trafikken oversteg ÅDT 8000. Noe den nå har gjort, slik at man nå skal bygge et nytt løp. ÅDT i dimensjoneringsåret 2045 for hele den nye E6 er beregnet til over 8000 bortsett fra for en kort strekning forbi Ringebu sentrum. Og så spør det om man ønsker å lede trafikken gjennom Ringebu sentrum hver gang tunnelen øst for Ringebu må stenge for vedlikehold, noe som har skjedd ganske ofte for Øyertunnelen sin del. En av fordelene med doble tunnellop er at man kan lede trafikken gjennom det andre løpet på E6 i stedet for på lokalveier.

Når det gjelder kostnader pga økt svingradius ved økt fartsgrense kan man unngå dette ved å sette fartsgrense 90 eller 100 km/t der hvor topografien gjør at høyere fartsgrense medfører økte kostnader. Som nevnt tidligere et det et krav for motorvei at den skal ha fire felt, men det er ikke et ufravikelig krav at fartsgrensen skal være 110 km/t.

Gevinsten ved en firefelts vei kontra en tofelts vei er først og fremst bedre fremkommelighet og bedre sikkerhet. En motorvei krever selvfølgelig større arealer enn en tofeltsvei, men prosentvis er det ikke så veldig stor forskjell pga at man uansett må ha store sidearealer med minst 8-10 meter avstand fra veien og ut til viltgjerde. Kanskje man heller kan spare inn litt på avstand ut til viltgjerde ved å sette opp viltgjerde på toppen av grøftkantene? En 20 meter bred vei vil uansett ha en såpass smal veiskulder at ved en stans vil biler som kommer forbi vil måtte holde seg til venstre og/eller senke farten for å kunne passere på en trygg måte. Ved trafikkmengder under 12000 biler per døgn vil det være relativt få biler som får stopp, og som regel vil det være uproblematisk å passere i venstre felt. Hvis man som kompensasjon for smal skulder lager stopplommer med f.eks. 500 meters mellomrom (som jeg har sett at man har i en del tunneler hvor det ikke er veiskulder) vil de fleste kunne klare å sette bilen i en stopplomme hvis de får problemer med bilen. Det vil etter min mening gi en langt bedre sikkerhet og fremkommelighet enn man har ved en 2/3 felts vei. En utfordring på tofelts vei med midtdeler er dårligere fremkommelighet for utrykningskjøretøyer samt at trafikken kan låse seg fast hvis f.eks. en

lastebil får problemer. Dette så vi nylig på E18 ved Tvedestrand da flere tusen biler ble stående fast i dårlig vær.

En mulig løsning for firefelts vei er den man har laget på to parseller av E16 mellom Kongsvinger og Kløfta, hvor man har laget fire kjørefelt a 3,25 meter og total veibredde 16,5 meter. Dette oppfyller ikke kravet for kjørefeltbredde for motorvei da hver av kjørefeltene er 25 cm for smale, og veistandarden tilsvarer en tofelts motortrafikkvei med kontinuerlig forbikjøringsfelt. Kravet til motorvei er minst 3,5 meter brede kjørefelter, og total veibredde for motorvei må da være minst ca 17 meter.

Norsk veibygging har vært preget av å bygge noen få år fremover i tid. På 1960-tallet ble det laget en motorveiplan som sa at det skulle bygges motorvei (altså med fire felt) til Otta innen 1980. Men så ble veibevilgningene kuttet og man bygget i stedet tofelts veier med dårligere kapasitet og sikkerhet. Når man senere innå dette har man bygget om til 4 felts motorveier, men til kostnader som nærmer seg byggekostnadene for en helt ny firefelts vei og med køer og forsinkelser for trafikken som må kjøre gjennom anleggsområdene. Da må det vel være bedre å bygge en firefelts vei med en gang? Det kan koste litt mer til å begynne med, men hvis man senere slipper å bygge om veien har man likevel spart mye penger.

På E18 mellom Tvedestrand og Kragerø skal Nye Veier bruke flere milliarder kroner på å bygge en ny firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Dette til tross for at man ved Brokelandsheia allerede har en 2 felts vei med midtdeler med en trafikkmengde som tilsvarer det som er på E6 mellom Øyer og Otta, og som åpnet for ca 20 år siden. Da er det veldig lite fremtidsrettet at Nye Veier nå vil bygge en 2 felts vei mellom Øyer og Otta.

Med vennlig hilsen

*Torger Helleberg
Holsvegen 18
2315 Hamar
Tlf. 980 24 256*

Merknader til varsel om planoppstart for detaljregulering av ny E6 Sjoa – Solhjem

Undertegnede bor på adressen Gudbrandsdalsvegen 38, 2670 Otta, lengst sør i planområdet, på grensa til Nord-Fron kommune. Vi er oppsittere helt inntil gamle E6, brukere av både gammel og ny E6 med kjøretøy, og brukere av gammel E6 som gang og sykkelveg. Familien består av 3 generasjoner, med aldersspenn fra 8 til 90 år.

Erfaringer med Fv2522 som «miljøveg»

Ved bygging av ny E6 Frya – Sjoa, ble gammel E6 nedklassifisert til fylkesvei, Fv2522. Både under planlegging og idriftsetting av ny E6, ble det fra Statens vegvesen og kommunene framhevet at gammel E6 skulle bli en «miljøveg», tilrettelagt for gående og syklende, og langt sikrere enn tidligere for mykere trafikanter. Selv om trafikkvolumet har gått ned, kan det ikke sies at opplevd trygghet og sikkerhet for myke trafikanter har økt.

For oss som bor tett inntil veien, opplever vi stadig trafikk som flyter i høy hastighet, og ganske ofte biler i ekstremt høy hastighet. Vi har som gående og syklende erfart nestenulykker, med bilister som nok overskrider maksimal hastighet på 60 km/t med 50 – 150 %. Slik fartsnivået har utviklet seg etter at veien var forventet å bli en miljøveg, må det erkjennes at forventningene ikke er innfridd. Det er uaktuelt å sende barn under 15 år alene langs vegen som gående eller syklende.

Vi kjenner ikke de bakenforliggende årsakene til at det har blitt slik, men vil peke på noen mulige forklaringer. De forholdsvise høye bomavgiftene har ført til at lokalbefolkningen benytter gammel E6 til forflytning mellom tettstedene, selv om det i mange tilfeller hadde vært naturlig å benytte ny E6. En del pendlere over kommunegrensa sparer bomutgifter begge veier ved å benytte Fv 2522.

Samme besparelse i bomutgifter oppnår gjennomgangstrafikken som velger Fv 2522 i stedet for ny E6. Dette gjelder nok særlig en andel av privatbilistene, men vi observerer også næringstransport som kun kjører Fv 2522 Frya-Sjoa som transportetappe.

Felles for både lokalbefolkningen og gjennomgangstrafikken, er et psykologisk fenomen om å forvente å forflytte seg tilnærmet *like raskt* langs gammel E6 som etter ny. Det er ingen tvil om at en stor del av trafikken som genereres av lokalbefolkningen burde kunne vris over til ny E6.

Umiddelbart etter idriftsetting av ny E6, ble ATK-stasjonen på gamle E6 ved Slettkolo fjernet. Dette blir av mange oppfattet som et signal om at fartsnivået langs denne veien ikke lengre er interessant eller viktig å begrense. Resultatet er paradoksalt nok et økt fartsnivå ved nedjustering av fartsgrensa. Vi som brukere av veien har ennå ikke observert en eneste fartskontroll. Det bidrar også til signaleffekten om «fri fart» uten fare for å bli tatt. Vi snakker ikke om de som kjører 70 km/t i 60-sonen, men de altfor mange som kjører 80 – 150 km/t langs denne veien.

Tunellen gjennom teigkampen er stengt oftere enn forventet. Da rutes trafikken til Fv2522, slik at både trafikkvolum og fartsnivå langt overskrider det forventede og forespeilede nivået.

Erfaringer med eksisterende vei- og trafikk-løsning i Sjoa-området

Ny E6 Frya – Sjoa ble avsluttet med en sammenkobling med eksisterende E6 Sjoa – Otta. Det ble etablert et nytt kryss mellom E6 og Fv2522, og krysset mellom E6 og Fv257 ble også ombygd. Gamle E6 sørover fra nevnte kryss ble nedklassifisert til fylkesvei. Den skulle ifølge planer og lovnader bli en miljøveg, spesielt tilrettelagt og trygg for myke trafikanter.

Tiltakene som ble gjennomført for gående og syklende langs veien er *langt fra tilstrekkelige* til å gjøre veien trygg. Vi har flere eksempler i nærområdet. Gang og sykkelveien fra krysset mellom E6 og Fv257 sørover mot krysset mellom E6 og Fv2522 munner brått ut i veibanen nær krysset og under en kunstig anlagt bakketopp. Det er etter vår mening *alt for kort avstand* fra krysset til stedet der gang- og sykkelveien munner ut i veien. Vi har selv opplevd nestenulykker på dette stedet. Det oppleves som livsfarlig at et barn skal gå eller sykle ut i veibanen like etter at de sørgående bilene har svingt inn på Fv2522, og øker farten over bakketoppen. Kryssing til og fra gang- og sykkelveien fra østre veiskulder oppleves som svært uoversiktlig og farefullt.

I motsatt ende av nevnte gang- og sykkelvei, må gående og syklende krysse Fv257, uten noen form for merking eller skilting. På nordsiden av denne kryssingen, kommer de gående og syklende inn på en lokalvei og tilførselsvei til bensinstasjon og butikk, uten noen form for *fortau eller gang- og sykkelbane*. Trafikksituasjonen ved denne kryssingen av Fv2522 er mildt *sagt uoversiktlig, selv for en voksen*. Tre svært trafikkerte veier møtes i et lite område, og de *myke trafikantene har problemer med å finne sin plass i veianlegget*. Vi har selv observert at *barns adferd i dette området vitner om at trafikkbildet er vanskelig å lese*. Saken er tidligere tatt opp med ordføreren i Sel kommune, men det har ikke vært gjort noe tiltak. Vi ser det som naturlig at tiltak gjennomføres i prosessen som nå skal starte.

Konsekvenser av at Perkolo bru kollapset og ble tatt ut av prosjektet

Perkolo bru kollapset som kjent etter at den var bygd. Senere ble området omregulert, og brua tatt ut av planene. Det var en grunn til at brua opprinnelig ble planlagt og etablert. Den skulle binde sammen området vest og øst for ny E6, både for nærings- og fritidsbruk. Det er betydelige skogsområder på østsida av ny E6, samt dyrket mark som trenger adkomst fra vestsida.

Dessuten er skogsområdet øst for ny E6 et viktig tur- og rekreasjonsområde for befolkningen i Sjoa-området. Skogsbilveien som i dag går opp nord for Sjoa mat blir flittig brukt som turvei. Ved saneringen av Perkolo bru og omregulering, ble det lovt at prosjektet for bygging av ny E6 Sjoa – Otta vil omfatte en kulvert under veien nord for Sjoa mat. Dette er et svært viktig tiltak for lokalbefolkningen, men også for næringsinteressene i området.

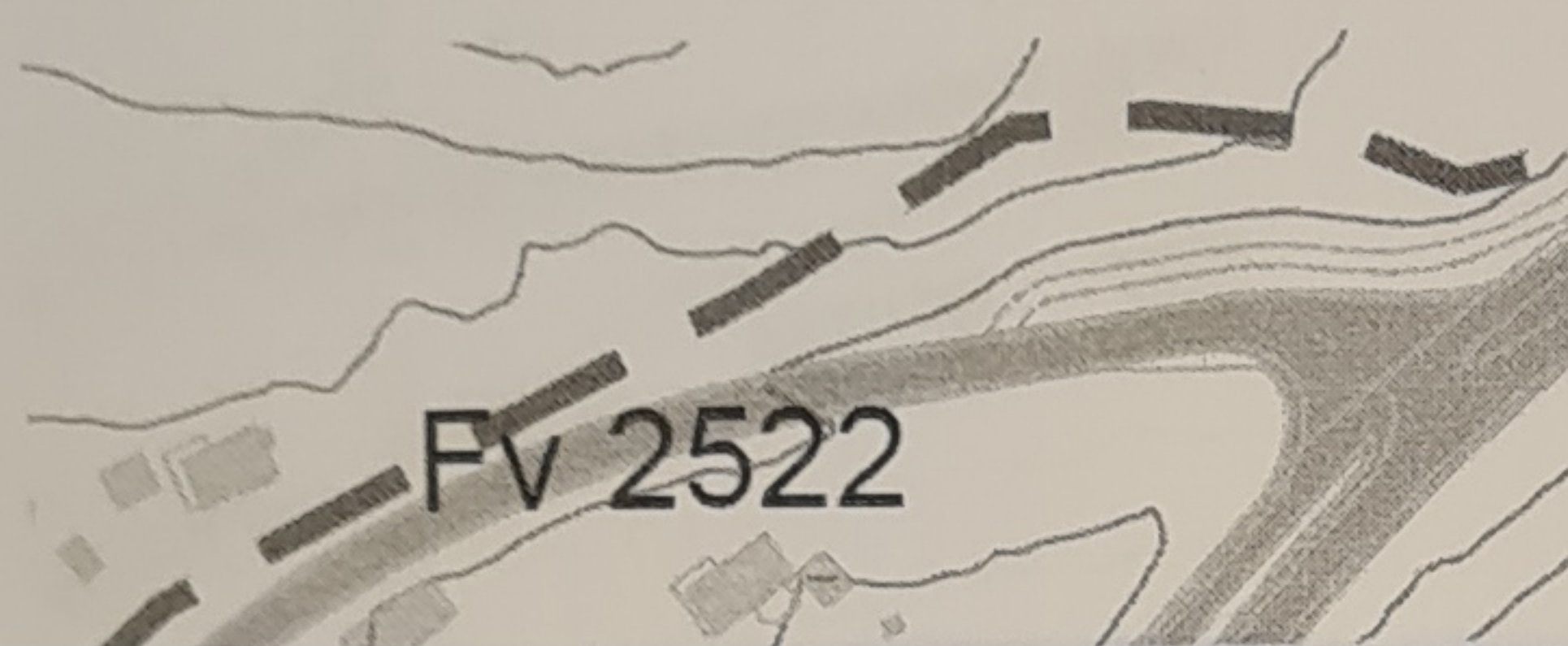
Stedsutvikling på Sjoa

Som en del av prosjektet for ny E6 Frya – Sjoa, ble det satset store midler på stedsutvikling. Det ble gjennomført et eget prosjekt for å forskjønne og tilrettelegge tettstedene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam for myke trafikanter. I dette prosjektet ble tettstedet Sjoa glemt, selv om det hadde vært naturlig å sette inn tiltak der gammel og ny E6 ble koblet sammen og nye vei- og trafikkløsninger ble etablert.

Ved henvendelse til Sel kommune og prosjektorganisasjonen for bygging av veien, fikk jeg opplyst at stedsutvikling og tiltak for myke trafikanter i Sjoa-området ville komme som en del av utbyggingen Sjoa – Otta. Det er derfor en forventning i lokalbefolkningen i Sjoa-området, om at de midlertidige løsningene som ble valgt for å koble sammen gammel og ny E6 på Sjoa, nå blir gjennomgått og oppgradert som en del av prosjektet for bygging av ny E6 Sjoa – Otta.

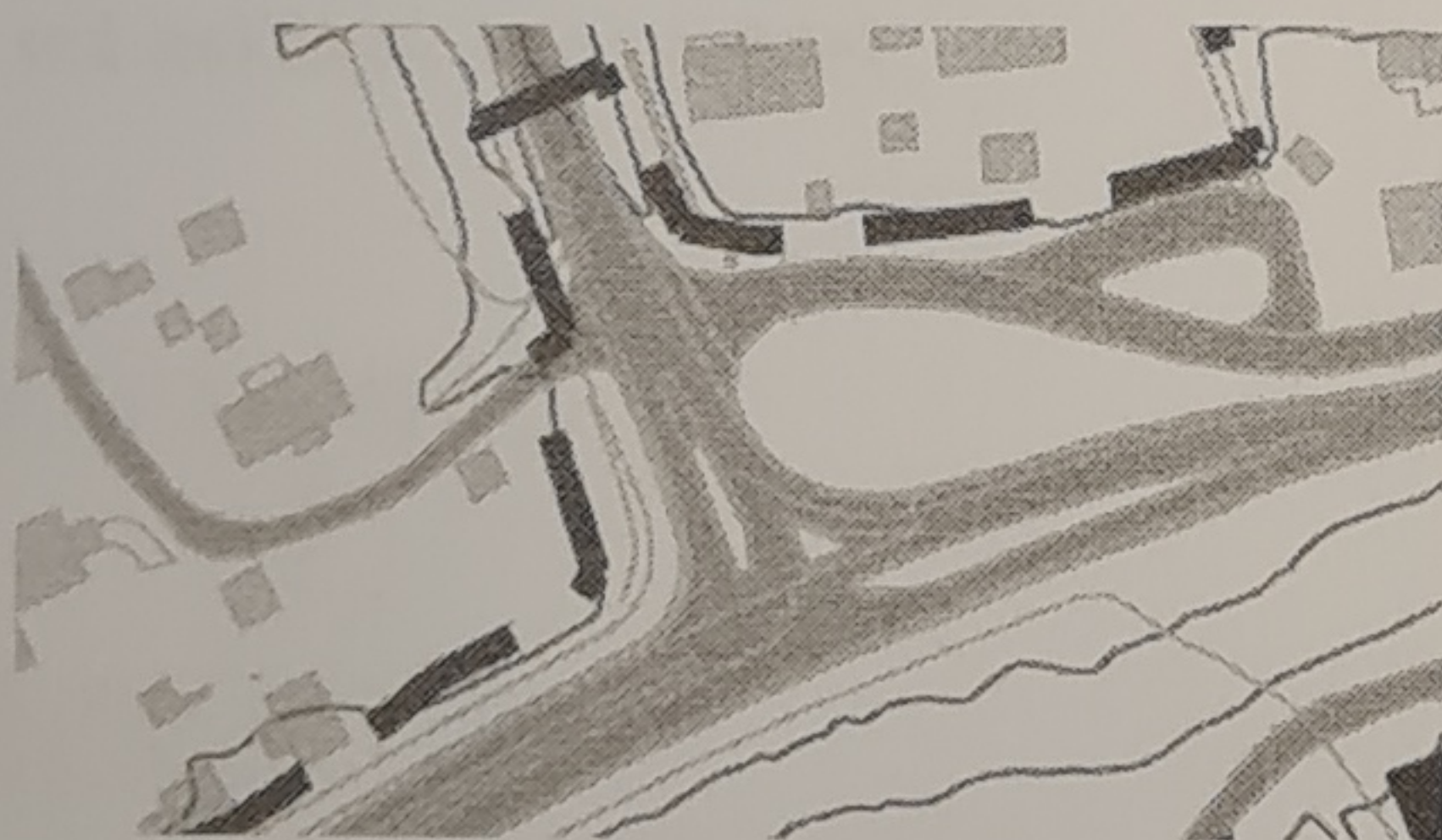
Forslag til tiltak

1. Forlenging av gang- og sykkelvei



Ideelt sett burde det bli bygd ny gang- og sykkelvei langs hele Fv2522. Som et minimumstiltak, må gang og sykkelveien som i dag munner ut i Fv2522 der denne starter, forlenges til avkjøringen til første bolighus på høyre side sett i retning sør fra krysset. Konsekvensen er at varslingsgrensa mot vest på denne strekningen trekkes litt lengre bort fra veien, for å muliggjøre forlengelse av gang- og sykkelveien til avkjøringen til nevnte bolighus. Dette vil gi en betydelig økt oversikt og sikkerhet for myke trafikanter, ved at avslutningen av gang- og sykkelveien både trekkes lengre bort fra krysset, og at kryssing til østre vegskulder skjer på sted som er oversiktlig i begge retninger.

2. Tiltak for å øke sikkerheten i området rundt krysset Fv2522 og Fv257



Det må gjennomføres tiltak for å øke sikkerheten for gående og syklende ved kryssingen av Fv257 fra gang- og sykkelveien til lokalveien/tilførselveien til butikk og bensinstasjon. Også her må varslingsgrensen vurderes med tanke på å gi plass for en bedre løsning på nordsiden av Fv257.

3. Tiltak for å legge til rette for myke trafikanter langs Fv2522

Det må gjennomføres tiltak for å oppnå målsetningen om at Fv2522 blir en trygg lokalvei, der sikkerheten for myke trafikanter er bedre ivaretatt enn tilfellet er i dag. Det bør vurderes å gjeninnføre punkt- eller streknings-ATK på Fv2522, samt andre hastighetsdempende tiltak.

Trafikkvolumet bør også kunne reduseres. Det virker som et opplagt tiltak å redusere terskelen for antall passeringer på en måned som gir fri passering i hver bom på ny E6, til 20. Dette vil garantert ha som effekt at flere av de tunge brukerne av gammel E6 går over til å bruke ny E6. Siden disse i dag betaler en redusert takst på gammel E6, må det antas at den økonomiske konsekvensen av endringen kan være positiv for veiselskapet. I tillegg vil intensjonen med ny E6 innfris på en bedre måte, og sikkerheten langs gammel E6 vil øke betraktelig. De som virkelig har det travelt, vil gå over til å bruke ny E6.

4. Etablering av kulvert under ny E6 nord for Sjoa mat

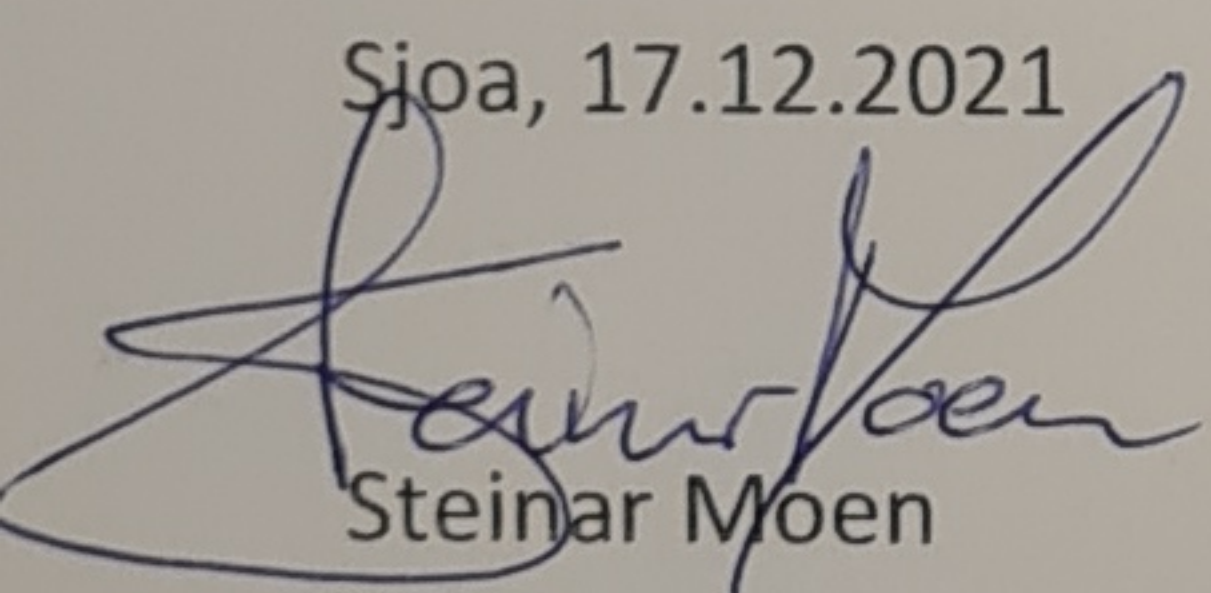


Det må etableres en kulvert under ny E6 nord for Sjoa mat, om lag i det området dagens skogsbilvei tar av. Utformingen og dimensjoneringen av løsningen må gjøres i samarbeid med næringsinteressene og en representant for lokalbefolkningen. En naturlig samarbeidspartner vil være Sjoa grendalag.

5. Stedsutvikling på Sjoa

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

Sjoa, 17.12.2021


Steinar Moen

Gudbrandsdalsvegen 38
2670 Otta

Tlf. 90790206

E-post: kolomoen@online.no

Henrik Sandbu
Gudbrandsdalsvegen 522
2670 Otta.

Asplan Viak
v/Ola S. Brandvold
Postboks 295
2302 Hamar,

2670 Otta . den 14.des. 2021.

INNSPILL TIL PLANARBEIDET FOR NY-6 SJOA – SOLHJEM.

Garden min gnr. 313 bnr.1 blir sterkt berørt av ny E-6 både når det gjelder arealavståelse og store skjæringer og fyllinger.

Det ser heldigvis ut til at det ikke går med så mye dyrka mark. Jeg håper at det under forhandlingene senere går an å få til en avtale om oppdyrking av udyrket areal til erstatning for det tapte da jeg sårt trenger den dyrka marka jeg har og heller mer.

Største ulempene for meg blir at forbindelsen fra garden og oppover blir forhindret. Jeg har selv ca, 20 daa. dyrka mark oppi skogen ovafor ny E-6 + at jeg leier ca.70 daa. av naboeiendommene som høstes med gras. Dette medfører mye trafikk spesielt i sommerhalvåret med redskap og avling, og det sier seg selv at dette blir vanskeliggjort selv med omlegging av Holsetervegen.

I tillegg har jeg mye skog på oversiden av ny veg som får vanskeliggjort adkomst.

Brønnen til garden blir liggende i vegbanen. og dette må selvfølgelig avhjelpes på en forsvarlig måte. Vatnet her er av førsteklasses kvalitet og har så langt vi kjenner til alltid vært tilstrekkelig og aldri tom. Det er et oppkomme som forsyner foruten husholdningen også ca. 100 storfe og ca 100 sauer. Det renner hele året bekk fra brønnen og dette er drikkeplass for beitedyr.

Brønnen har også en kulturhistorisk verdi da det før i tida sto et vatningskar her der ferdafolk på kongevegen som gikk forbi her vatna hestene sine. Brønnen er så vidt jeg vet registrert som Olavskilde i kommunens kulturregister.

I de tidligere planene var det inntegnet bru over brønnen sammen med undergang for dyr. Dette ville i så fall spare brønnen og sikre adkomsten for sau til og fra fjellet. Vi følger sauene fra garden til fjells om våren og da kommer ca. halvparten ned av seg selv, så det er bare å slippe dem innpå jordet. Dette sparer en masse arbeid og utgifter både vår og høst. Det må legges en gangveg ovafor den nye vegen slik at sauen kan komme inn på den gamle vegen til fjells.

Derfor håper jeg denne løsningen blir videreført nå.

Dersom brua ble utformet slik at den var kjørbar med traktor, ville adkomsten til arealene på oversiden av ny veg blitt betydelig lettere for meg.

Sør for Sandbu barnehage har jeg dyrka mark som blir benyttet som beite både vår og høst og beitedyra har tilgang til åpen bekk som renner langs E-6. Jeg er redd denne vassåra blir avskåret når vegen skal graves så lavt i terrenget.

Jeg har 3 hus som må flyttes. Det er ei smie, ei tørrstugu og ei mindre stue på ca. 40 m². Etter avtale med grunnerverver Vedum i Statens vegvesen skulle vegvesenet koste flytting til nye tomer sør for bebyggelsen på garden. På befaring av tomtene var også med en representant fra fylkeskommunen som godkjente plasseringen da det er Refrakregistrerte hus. Avtalen var også at Stokk og Stein i Lom skulle være samarbeidspartner for arbeidet. Jeg håper derfor at avtalen fortsatt står ved lag og at flyttingen kan være avtalt i god tid før de må flyttes slik at tomtene kan klargjøres tidlig.

På oversiden av garden og nordafor vil det bli beslaglagt store steinmasser som nå ikke kan tas ut, og det vil være aktuelt å kreve erstatning for masser som ikke kan tas ut etterpå.

Jeg går ut fra at nåværende E-6 blir liggende der den er slik at det ikke blir noe inngrep på dyrka mark her.

Vi har tidligere foreslått en større radius på kurven opp for husa slik at vegen kommer noen meter lengre fra og at skjemmende skråninger blir redusert og heller ikke slår ned i gammel E-6.

Jeg regner også med at det blir betydelige støyulemper når vi i tillegg til trafikken på gamle E-6 også får trafikken på den nye.

Med hilsen

fr Henrik Sandbu

Peter Hurdus