



E6 Sjoa-Bredevangen og kryss E6 x rv.15

Oppsummering av innspill til alternative løsninger Sjoa–Ny-Sandbu

NV34E6ØO-PLA-NOT-1203 Innspill til alternative løsninger Sjoa – Ny-Sandbu

Oppdragsnr:	629042-02
Oppdragsnavn:	Reguleringsplan E6 Øyer - Otta
Dokument nr.:	NV34E6ØO-PLA-NOT-1203
Filnavn	NV34E6ØO-PLA-NOT-1203 Innspill til alternative løsninger Sjoa – Ny-Sandbu.docx

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	02/01/2024	Foreløpig utgave	ALR	MS	OSB
02	06/09/2024	Endelig utgave etter høring	ALR	OSB	OSB

Forord

Nye Veier startet i 2020 opp arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutredning for strekningene E6 Øyer – Frya i kommunene Øyer, Ringebru og E6 Sjoa – Otta i Sel kommune.

Nye Veier besluttet i mai 2022 å gjøre en ny vurdering av prosjektmandatet for E6 Øyer-Otta. Bakgrunnen for beslutningen var at prosjektet ikke hadde nok samfunnsmessig lønnsomhet i tillegg til politiske signaler om nedskalering av veiprosjekter og reduserte bevilgninger. Arbeidet med planlegging og prosjektering ut fra opprinnelige forutsetninger ble stanset. Med bakgrunn i en problemanalyse av strekningen og optimalisering av prosjektet jobber Nye Veier i første omgang videre med planer for strekningene Elstad – Fryasletta og Sjoa – Bredevangen.

Planprogrammet for E6 mellom Sjoa og Solhjem og nytt kryss for E6 x rv.15 ble fastsatt av kommunestyret i Sel i 21. mars 2022. Formålet med planarbeidet er å detaljregulere ny tofelts vei med forbikjøringsfelt for E6 med tilhørende anlegg. Arbeidet har tatt utgangspunkt i gjeldende reguleringsplaner for ny E6, som ble utarbeidet av Statens vegvesen i perioden 2011-2013. På strekningen mellom Sjoa og Ny-Sandbu er regulert trasé for E6 lokalisert i skogsområdet i lia øst for dagens E6. Statsforvalteren pekte i sin høringsuttalelse til planprogrammet og varsel om planoppstart på at det er naturverdier av nasjonal og internasjonal verdi, særlig knyttet til den prioriterte arten elfenbenslav med følgearter.

Enhver form for uttak, skade eller ødeleggelse av elfenbenslav er forbudt gjennom egen forskrift. Dette gjelder også innenfor en 35 meter sone rundt arten. Det er statsforvalteren, som forvaltningsmyndighet, som kan gi dispensasjon fra forbudet om skade og fysiske inngrep. Som del av en eventuell dispensasjonssøknad stiller statsforvalteren blant annet krav om at Nye Veier har vurdert veitraseer som enten unngår eller begrenser inngrep og påvirkning av naturverdier.

Nye Veier har gjennomført søk etter alternative traseer mellom Sjoa og Ny-Sandbu som i størst mulig grad unngår eller begrenser påvirkningen på elfenbenslavlokaliteter. Arbeidet er gjennomført som en siliingsprosess, der Nye Veiers ambisjon har vært å finne den traseen som imøtekommer regionale myndigheters krav og forventning, lokalmiljøets ønsker og behov samt prosjektet sine mål. Den anbefalte traseen vil legges til grunn for utarbeidelse av reguleringsplanen.

Prosjektleder for Nye Veier er Stian Blindheim. 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. Foreliggende sammenstilling av innspill er koordinert av Anne Li Røtvold, ViaNova.

06.09.2024

Innhold

1	Innledning	5
2	Oversikt over uttalelser innkommet i forbindelse med oppstart av alternativsøk..	6
2.1	Sverre Iver Rusten	6
2.2	Erling Vangen	6
2.3	Magnhild Mysen.....	7
2.4	Mildrid Lunde og Iver Jakob Eide	8
3	Oversikt over uttalelser innkommet i forbindelse med høring av silingsrapporten; Vurdering av alternative løsninger Sjøa – Ny-Sandbu	9
3.1	Oversikt over uttalelser fra myndigheter	9
3.2	Oversikt over uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger	9
3.3	Oversikt over uttalelser fra privatpersoner	9
4	Uttalelser fra myndigheter	9
4.1	Statens vegvesen, SVV	9
4.2	Mattilsynet.....	10
4.3	Norges vassdrags- og energidirektorat, NVE	11
4.4	Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren på Svalbard, DMF	12
4.5	Statsforvalteren i Innlandet, SFIN.....	14
4.6	Bane NOR	21
4.7	Innlandet fylkeskommune, IFK	21
5	Uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger	23
6	Uttalelser fra privatpersoner	23
6.1	Trond Aarnes	23
6.2	Kari og Ola Kjørum	24
6.3	Mildrid Lunde og Iver Jakop Eide	24
6.4	Holger Larsen	25
7	Oversikt over innspill og spørsmål på informasjonsmøte/åpent kontor 20. november.....	26
8	Vedlegg; originaluttalelser	28
8.1	Uttalelser innkommet i forbindelse med oppstart av alternativsøk	28
8.2	Uttalelser innkommet i forbindelse med høring av silingsrapporten	33

1 Innledning

I forbindelse med utvikling og vurdering av E6-traseer som unngår eller begrenser inngrep i elfenbenslavlokaliteter har Nye Veier lagt til rette for og invitert private og offentlige myndigheter med i arbeidet. Utredningsarbeidet er presentert og dokumentert i en egen silingsrapport.

Det er gjennomført to runder med informasjonsmøter og åpent kontor. Det første møtet ble holdt 21. november 2023 på Sel Rådhus. Her ble det orientert om arbeidet med ulike alternative traseer, silingsprosessen av disse og videre planprosess. Innspill og spørsmål fra møtet er stikkordsmessig gjengitt i kapittel 7 i notatet. Flere av grunneierne deltok på møtet, hvor også ordfører og administrasjonen i Sel kommune var til stede. Kommunen tok initiativ og oppfordret grunneierne til å sende inn sine innspill. Innspillene er sammenstilt og kommentert i kapittel 2. Formannskapet fikk tilsvarende informasjon 22. november 2023.

Innholdet i silingsrapporten **Vurdering av alternative løsninger Sjoa – Ny-Sandbu** ble lagt fram for grunneiere på et informasjonsmøte på Otta 11. mars 2024. Tilsvarende orientering ble gitt formannskapet 12. mars.

30. april 2024 ble rapporten presentert for regionale myndigheter i Regionalt planforum.

Rapporten har vært tilgjengelig på Nye Veiers og Sel kommunes hjemmesider fra 5. april 2024, med en oppfordring om å komme med innspill til arbeidet. Høringsfristen var 14. juni.

Innspill og uttalelser er oppsummert, sammenstilt og kort kommentert i kap. 4, 5 og 6.

Originaluttalelsene er samlet i kapittel 8.

2 Oversikt over uttalelser innkommet i forbindelse med oppstart av alternativsøk

Tabell 2-1: Oversikt over uttalelser innkommet i forbindelse med oppstart av alternativsøk

Nr.	Navn	Dato
1	Sverre Iver Rusten	21.11.2023
2	Erling Vangen	23.11.2023
3	Magnhild Mysen	29.11.2023
4	Mildrid Lunde og Iver Jakop Eide	06.12.2023

2.1 Sverre Iver Rusten

	Oppsummert uttalelse fra Rusten	Nye Veiers kommentar
	Omhandler forhold knyttet til grunnnerv.	Nye Veier har grunnnerv som håndterer kontakt med grunneierne underveis i planarbeidet.

2.2 Erling Vangen

	Oppsummert uttalelse fra Vangen	Nye Veiers kommentar
	E-post 9.11. 23: Foreslår en ny østre linje for både å spare lavart, dyrket mark og å rette ut strekningen. Skriver i e-posten; «Antar dette eventuelt medfører merarbeid i planarbeidet, men siden det uansett er flere endringer siden første utkast kan det kanskje likevel tas opp til vurdering?»	Nye Veier gjennomførte en overordnet vurdering av en østre linje høsten 2020. En linje øst for Sandbumoen vil ha tilsvarende utfordringer knyttet til påvirkning av elfenbenslavlokaliteter som regulert trasé mellom Sjoa og Holseterveien. Denne linjen er også utfordrende med tanke på stigning.
	Foreslår å utvide dagens E6 mellom Sjoa og Otta etter svensk 2+1 modell med midtdeler, men med åpninger for kryssing av vegen (dvs. uten planfrie kryss). Løsningen er mye brukt i Sverige og har hatt god effekt for både trafiksikkerhet og samfunnsnytte/kostnader.	Premisset for planlegging av veianlegget mellom Sjoa og Otta er veiklasse H2 Nasjonal hovedveg iht. Statens vegvesens håndbok N100 med to-felts vei med bl.a., fartsgrense 90 km/t, midtdeler og strekningsvise forbikjøringsfelt. Åpning i midtdeler for kryssing i plan for denne veiklassen er ikke en løsning som er beskrevet i norske standarder.

	Om det ikke er mulig å finne plass til 2+1 foreslår jeg å vurdere en mulighet med 2-felts veg med brede skuldre (for utrykning, havari, etc.) og midtdeler med åpninger for kryssing.	Statens vegvesens håndbok N100 og krav til bredder legges til grunn for planleggingen. Hensynet til fremkommelighet for utrykningskjøretøy vil ivaretas. Løsning med åpninger i midtdeler for kryssing er svart ut i punktet over.
	Ved å benytte trasé tiltenkt helt ny E6 til ny fylkesvegstreking med 60 km/t for lokaltrafikken, kan denne kanskje også bygges såpass smal at den ivaretar truet lavart.	Forskjellen i veibredden mellom ny E6 som H2-vei eller som vei med 60 km/t er liten og gir nesten ingen forskjell i påvirkningen av elfenbenslavlokaliteter. En ny lokalvei (fylkesvei) i E6-traseen vil være mer krevende når det gjelder tilknytning/atkomst til eksisterende bebyggelse.
	Om fylkesvegen så kan føres over elva nord for Otta trafikkstasjon gir det sannsynligvis rom for at en utvidelse av dagens E6 kan bygges hele strekningen mellom Sjoa og Otta. Her kan fort midlertidig bru på Tretten kunne gjenbrukes slik at dette uansett vil framstå som et langt rimeligere alternativ enn om en skulle bygge tunnel ved Søre- og Nordre Eide.	Nye Veier arbeider for å realisere ny E6 er mellom Sjoa og Bredevangen. Strekningen nord for Otta trafikkstasjon ligger utenfor prosjektområdet.
	Om en først skal fornye E6 nordover fra Sjoa, uansett valg av modell, synes det lite framtidsrettet å avslutte denne i en flaskehals ved Bredevangen som fort blir både til heft og irritasjon. Vanskelig å se at trafikantene vil oppleve flere kilometer lav-farts E6 Bredevangen - Otta som særlig moderne - miljøgate eller ei.	Ved Bredevangen er det per nå planlagt at ny E6 tilknyttes eksisterende E6 på en strekning der dagens vei har fartsgrense 80 km/t. Strekningen med 80 km/t strekker seg fram til bensinstasjonen like sør for Otta. Foreslåtte løsning tilsier ikke at det skal bli noen flaskehals ved Bredevangen. Det er ikke planlagt tiltak mellom Bredevangen og Otta jfr. planene om miljøgate fra 2011 – 2013.

2.3 Magnhild Mysen

	Oppsummert uttalelse fra Mysen	Nye Veiers kommentar
	Foreslår at dagens E6 gjenbrukes på strekningen. Peker på at det på strekningen	Vurdering av muligheten for å kunne gjenbruke hele eller deler av

	Sjoa – Ny-Sandbu ikke er mye bebyggelse som blir berørt av en utvidelse (forbikjøringsfelt + utbedring).	dagens E6 på strekningen vil inngå i det kommende planarbeidet. Etableres ny E6 med midtdeler, vil dette kreve lokalvei parallelt. Eksisterende E6 er planlagt å fungere som lokalvei.
	For atkomstveier foreslås at Holseterveien tilknyttes Sandbumofeltet via atkomst nordover. Peker på at det ikke er lange strekket med skog igjen mellom Holseterveien og det nye massetaket på Sandbumoen.	Muligheten for en tilknytning vil vurderes i forbindelse med løsningsutviklingen av ny E6-trasé mellom Sjoa og Ny-Sandbu.

2.4 Mildrid Lunde og Iver Jakob Eide

	Oppsummert uttalelse fra Lunde og Eide	Nye Veiers kommentar
	Øvre linje med tunnelløsning vil være den beste og foretrukne løsningen uten å komme i konflikt med elfenbenslav-forekomstene. Det vil også være det beste valget sett i forhold til rasfare ovenfor vår eiendom Søre Eide. For 5-6 år siden gikk det et lite ras i området nedenfor Kvitberget. Kommunen ble varslet om dette, og i ettertid ble Pilegrimsleden som gikk i rasområdet, flyttet lenger ned i terrenget. Samtidig vil man unngå støydempende tiltak, noe som vil være nødvendig ved valg av andre traseer. Denne løsningen vil også ivareta hensynet til vilt og storviltjakt, turterreng og skogsdrift uten andre inngrep.	Innspillet tas med i videre planarbeid. 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. Uavhengig av løsning for E6-traseen skal retningslinjen T-1442/2021 legges til grunn for støyberegninger. Ut fra beregningene vurderes behovet for avbøtende tiltak. Ivaretagelse av tilgang til arealer på østsiden av E6-traseen vil være del plan- og utredningsarbeidet.

3 Oversikt over uttalelser innkommet i forbindelse med høring av silingsrapporten; Vurdering av alternative løsninger Sjoa – Ny-Sandbu

3.1 Oversikt over uttalelser fra myndigheter

Nr.	Myndighet	Dato
1	Statens vegvesen	08.05.2024
2	Mattilsynet	24.05.2024
3	NVE	05.06.2024
4	Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren på Svalbard	10.06.2024
5	Statsforvalteren i Innlandet	10.06.2024
6	Bane NOR	12.06.2024
7	Innlandet Fylkeskommune	13.06.2024

3.2 Oversikt over uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger

Nr.	Navn	Dato
1	Naturvernforbundet i Ottadalen og Sel	09.05.2024

3.3 Oversikt over uttalelser fra privatpersoner

Nr.	Navn	Dato
1	Trond Aarnes	07.04.2024
2	Kari og Ola Kjørsum	22.04.2024 28.04.2024 Oversendt fra Sel kommune 08.05.2024
3	Mildrid Lunde og Iver Jakop Eide	05.05.2024
4	Holger Larsen	09.06.2024

4 Uttalelser fra myndigheter

4.1 Statens vegvesen, SVV

	Oppsummert uttalelse fra Statens vegvesen	Nye Veiers kommentar
1	Vi uttalte oss til varsel om oppstart og planprogram for reguleringsplan for E6 Sjoa-Solhjem 17.12.2021 og viser til denne uttalelsen også nå. Dette er viktig å følge opp i videre planlegging.	Fastsatt planprogram for E6 Sjoa-Solhjem legges til grunn for det videre planarbeidet.
2	<u>Gang- og sykkelvei</u> Det er viktig å legge til rette for god gang- og sykkelforbindelse på hele strekningen.	Tilbudet til gående og syklende omtalt i kap. 4.2.4 i

	Eksisterende gang- og sykkelforbindelse fra Sandbumoen til Solhjem skal opprettholdes. Den er også vist i gjeldende reguleringsplan. Videre sørover til Sjoa, vil gang- og sykkeltrafikk følge lokalvegen (dagens E6.)	planprogrammet er i tråd med SVVs uttalelse.
	<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 virkningen av støy-reducerende tiltak. Siste utgave av retningslinjen, T-1442/2021, legges til grunn.
	<u>Veinormaler</u> Vi forutsetter at håndbok N100 fra Statens vegvesen legges til grunn for det videre planarbeidet. Det gjelder både ny E6, omkjøringsveg og gang- og sykkelveg/-løsninger.	Dimensjonerende krav til E6 er omtalt i kap. 4.1 i PP, som er i tråd med SVVs uttalelse.
	For valg av alternativ trase må det legges vekt på trafiksikkerhet, framkommelighet, konsekvenser for beboerne langs vegen, miljøhensyn mv.	Følgende tema vurderes for å avklare om det er andre linjer som er mer egnet enn den regulerte traseen på strekningen Sjoa – Ny-Sandbu. • Kostnader • Prissatte virkninger • Klimagassutslipp • Konsekvenser for miljøverdier (ytte miljø) • Støy De vurderte linjene er med nåværende detaljeringsnivå vurdert til å være tilnærmet like når det gjelder trafiksikkerhet og framkommelighet.

4.2 Mattilsynet

	Oppsummert uttalelse fra Mattilsynet	Nye Veiers kommentar
--	--------------------------------------	----------------------

1	Private grunnvannsbrønner nedstrøms veialternativene omtales i rapporten. Det er viktig at drikkevannskilder i planområde blir kartlagt og beskyttet mot forurensing. Drikkevannsforsyningene bør prøvetas før, under og etter anleggsperioden. Forurenset avrenning til vannmiljø vil kunne få direkte eller indirekte konsekvenser for drikkevannskvaliteten, enten ved akutt eller akkumulert forurensing. Det er derfor viktig å unngå forurensende utslipp til vassdrag. Vi viser til vannforskriften § 17. Det er i den forbindelse også viktig å tenke på type masser man bruker i og i nærheten av vassdrag, slik at disse ikke kan avgi tungmetaller eller andre giftige stoffer til vannforekomster.	Grunnlag og utredningsbehov for naturressurser, herunder drikkevannskilder er omtalt i PP kap. 6.3.6.
2	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.	Utarbeidelse av Ytre miljøplan er omtalt i PP kap. 6.6. Her konkretiseres hvordan hensynet til det ytre miljøet skal innarbeides i videre faser av prosjektet.
3	Lov om plantehelse stiller krav om at det må tas hensyn til plantehelse og spredning av planteskadegjørere. Det er viktig at det ikke blir flyttet planteskadegjørere i forbindelse med anleggsarbeidet og flytting av masser, og en kartlegging av disse bør derfor gjennomføres før arbeidene med E6 starter opp.	Tas til orientering, i PP kap. 6.3.6 omtales utarbeidelse av matjordplan.
4	Mattilsynets forvaltningsområde omfatter dyrevelferdsmessige, eventuelt også dyrehelsemessige uheldige konsekvenser som følge av naturinngrep. Det er viktig med en god håndtering av viltkrysninger, ved at trekkruiter opprettholdes mest mulig for å unngå unødvendige belastninger for vilt.	Ivaretagelse av vilt og trekkruiter er omtalt i PP kap. 6.3.4.
5	Ber om å bli orientert i det videre planarbeidet.	Tas til orientering.

4.3 Norges vassdrags- og energidirektorat, NVE

	Oppsummert uttalelse fra NVE	Nye Veiers kommentar
1	NVE ser at de tre trasevalgene som foreløpig vurderes som de beste alternativene, 1C, 1F og 1I, alle berør ulike aktsomhetsområder for naturfare og vassdrag. Vi erfarer at det ofte er en utfordring å sette av store nok areal for avbøtende tiltak	Det utarbeides en vurdering av skredfare for de alternative linjene med forslag til sikringstiltak/avbøtende tiltak som et kompletterende

	(sikringstiltak) for naturfare. NVEs faglige råd er derfor at naturfare også bør legges til grunn og vurderes i silingsrapporten ettersom omfanget av eventuelle avbøtende tiltak også kan påvirke både levestandardene for elfenbenslav, og øvrige prissatte virkninger.	beslutningsgrunnlag for trasévalg. I PP kap. 6.5.2 og 6.5.3 omtales hhv. skred og flom.
2	De tre trasevalgene som foreløpig vurderes som de beste berører også ulike vassdrag. Inngrep i og langs vassdrag kan innebære uopprettelige tap av habitater og svekkelse av dyre- og planteliv, økosystemer, landskapsverdier med mer. NVEs faglige råd er derfor at forholdet til vassdragspåvirkning også bør vurderes og tas hensyn til gjennom silingsrapporten.	Alle alternativer vil krysse bekkene S V1, S V2 og S V3. S V1 er en liten bekk og usikkert hvor mye av den som er åpen / hvor den går. Dermed er denne vurdert å ikke være beslutningsrelevant for denne silingsfasen. Det er vurdert å være liten forskjell mellom alternativene ved kryssing av bekkene S V2 og S V3, og alle har samme konsekvensgrad. Det forutsettes rensing av overvann ved kryssing av bekkene. I forbindelse med silingen er vassdragspåvirkningen vurdert å være tilnærmet lik for alle alternativene. Tema vannmiljø er derfor ikke vektlagt som del av naturmangfold i den videre silingen av alternativer. I PP er grunnlag og utredningsbehov for vannmiljø omtalt i kap. 6.3.4

4.4 Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren på Svalbard, DMF

	Oppsummert uttalelse fra DMF	Nye Veiers kommentar
1	DMF har ikke mottatt varsel om planoppstart og planprogram på høring og har derfor ikke hatt anledning til å komme med innspill til planarbeidet tidligere. Dette er uheldig, ettersom planen berører mineralforekomster og masseuttak i drift.	DMF tas inn som høringspart og vil orienteres og involveres ved behov i det videre planarbeidet.

2	<u>Mineralske forekomster</u> I silingsrapporten er mineralressurser omtalt som en del av naturressurser, men det er vurdert at fagtemaet vil utredes senere i prosessen. Påvirkning på mineralressurser vurdert som ikke beslutningsrelevant for denne fasen av prosjektet. DMF tar dette til etterretning, men forventer at det i videre planarbeid blir gjort en vurdering av konsekvensene av ny veg som kommer i berøring med mineralressurser. I vurdering av planens konsekvenser, må det gå fram hvordan tiltaket påvirker tilgangen til ressursene i mineralforekomstene og om de eventuelt kan brukes i prosjektet.	Tas til orientering. Grunnlag og utredningsbehov for naturressurser, herunder mineralressurser er omtalt i PP kap. 6.3.6.
	<u>Masseuttak</u> Det er lokalisert masseuttak innenfor plangrensen, på Sandbu, som har meldt oppstart av drift til DMF i 2019. Sist rapportert uttak er i 2021. Planen må beskrive hvordan tiltakene påvirker driften av uttaket, og om det i veiplanen skal legges til rette for videre drift av uttak. I tillegg omfatter planområdet en vegstrekning som berører avkjøring og adkomstvei til uttakene Gråura massetak og Sandbumoen grustak. Begge uttakene har fått tildelt konsesjon etter mineralloven. Det er viktig at avkjøringen ikke blir negativt påvirket av tiltakene som planlegges. DMF ber derfor om at planen beskriver hvordan avkjøringen ivaretas i planen, både i anleggsperioden og etter fullført utbygging.	Påvirkning av eksisterende masseuttak vil omtales i det kommende planarbeidet. Løsninger for eksisterende atkomstveier i midlertidig og ny situasjon vil ivaretas ifm. planleggingen av veiltaket.
	<u>Bergrettigheter</u> Kuniko Norge AS har undersøkelsesrettigheter til statens mineraler innenfor planområdet. Rettighetshaver bør informeres om planarbeidet og få mulighet til å komme med innspill til planen.	Kontakt med Kuniko Norge AS vil ivaretas i det kommende planarbeidet.
	<u>Massehåndtering</u> I sammenheng med veiutbyggingen vil det trolig bli behov for flytting av store mengder masser. I 4.1. i silingsrapporten går det fram at alternativene er planlagt på et overordnet nivå, slik at de er store usikkerheter knyttet til anleggsgjennomføring og håndtering av masseoverskudd/-underskudd på delstrekningen og i en større prosjektsammenheng.	Grunnlag og utredningsbehov for massehåndtering, er omtalt i PP kap. 6.5.7.

	Massehåndtering bør inngå som en del av konsekvensutredningen til planen. Det bør legges til rette for at masser av god kvalitet benyttes som byggeråstoff framfor å legges i permanent deponi. Vi viser i den sammenheng til nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Punkt 42 og 44 peker spesielt på behov for tilrettelegging for sirkulærøkonomiske løsninger gjennom ombruk av ressurser og avklaring av helhetlig masseforvaltning i plansammenheng. Dette innebærer å planlegge disponering av overskuddsmasser og sikring av nødvendig areal til massehåndtering. Bruk av overskuddsmasser fra anleggsarbeid er et viktig ledd i en mer bærekraftig mineralressursforvaltning.	
	DMF forventer å få tilsendt planen når denne legges ut til offentlig ettersyn.	DMF tas inn som høringspart og orienteres når planen legges ut til offentlig ettersyn.

4.5 Statsforvalteren i Innlandet, SFIN

	Oppsummert uttalelse fra SFIN	Nye Veiers kommentar
1	<u>Generelt planfaglig</u> Tar i stor grad utgangspunkt i fagrapporten med vurdering av ikke-prissatte miljøtema som grunnlag for siling på strekninga. Forstår det slik at Nye Veier ønsker å regulere bare ett alternativ. Begrunnelsen for det er antakeligvis knytta både til kostnad og framdrift. Videre antar vi at Nye Veier ønsker å avklare konfliktnivå i størst mulig grad før høring av reguleringsplan og unngå innsigelser i ei slik høring. Med det overordna nivået som silinga foregår på kan ikke Statsforvalteren se bort fra at det vil kunne komme innsigelser ved seinere høring av reguleringsplan. Kan heller ikke utelukke at vi kan komme med tilrådning til Nye Veier om å regulere flere enn bare ett alternativ.	Nye Veiers ambisjon er at det utarbeides reguleringsplan for ett alternativ som legges fram til politisk behandling. Nye Veier ønsker å legge til rette for en forutsigbar og konstruktiv planprosess for ny E6 i Sel kommune.
	<u>Strekningen nord for Ny-Sandbu</u> Utfordrende strekning knytta til f.eks. støy og nærføring til et større kommunalt boligområde på Sandbumoen. I tillegg er den utfordrende ved passering Sel sjukeheim pga. nærhet til Lågen og	I samråd med Statsforvalteren og Sel kommune har Nye Veier fra 2022 utviklet og vurdert alternative linjer for ny E6 mellom Sjøa og Ny-

	behov for betydelig heving av nivå for flomsikring sammenlikna med det som er regulert i gjeldende plan. Disse utfordringene er ikke belyst i foreliggende utredninger, fordi det her bare er ett alternativ. Vi kan heller ikke utelukke konflikt med nasjonale hensyn på planområder her ved seinere høring av reguleringsplan.	Sandbu. I utviklingen har det vært fokus på å: • unngå eller begrense inngrep i forekomster/områder med elfenbenslav • finne løsninger som er gjennomførbare innenfor realistiske økonomiske rammer og prosjektets målsettinger. Hensikt med rapporten er å dokumentere arbeidet med de alternative veilinjene og vurderingene av disse.
2	<u>Elfenbenslav og naturmangfold ellers</u> Presiserer at de ikke har gått dypt inn materialet med egne vurderinger av temaet på dette stadiet. Alternativ 1F er pekt på som det beste for naturmangfold, men det sies at det ikke skiller seg vesentlig fra alternativ 1C som pekes på som det beste, samla alternativet. Vurdert ut fra antallet elfenbenslavlokaliteter som er registrert berørt, ser dette rett ut, alt. 1C berører totalt 24 lokaliteter direkte eller i 35 m sona. Tilsvarende tall for alt. 1F er 26, altså marginalt flere. Alt. 1F kommer bedre ut ift. direkte beslag i traseen med 8 lokaliteter mot 11 lokaliteter i alt. 1C. Sammenligning berøring av naturtyper mellom alt. 1F og 1C på strekningen. 5 naturtyper berøres. Arealbeslaget i de 3 naturtypene som alt. 1C berører er noe større enn for de 2 som alt. 1F berører. Kvaliteten i de 3 naturtypene som alt. 1C berører er mindre enn tilsvarende for de 2 som alt. 1F berører. Verdien av samtlige er imidlertid beskrevet som stor. Fagrapporten med vurdering av ikke-prissatte miljøtema peker likevel på at alt. 1H vil være den beste løsningen samla sett for naturmangfold. Den unngår flest elfenbenslavlokaliteter og har mindre negativ konsekvens for delområdene enn de andre alternativene.	Grunnlag og utredningsbehov for naturmangfold, er omtalt i PP kap. 6.3.4. I kap. 6.3.7 omtales skadereduserende tiltak og økologisk kompensasjon. Det er igangsatt en møteserie, der Statsforvalteren og Nye Veier i fellesskap koordinerer forhold knyttet til skjøtselsplan og frivillig vern i tilknytning til den regulerte traseen som ledd i prosessen med økologisk kompensasjon. I det kommende arbeidet vil det i detaljeringen av løsninger og anleggsgjennomføring legges vekt på å unngå og begrense påvirkningen på naturverdiene.

	Vårt overordna syn er at det er positivt at Nye Veier har klart å finne bedre alternativer til den regulerte traseen, ut fra et naturmangfoldperspektiv generelt, og elfenbenslav spesielt. Forutsetter ytterligere optimalisering av valgt alternativ i forbindelse med reguleringsplanarbeidet for å unngå mest mulig av skade på naturverdiene. Peker på at det aller viktigste for å ivareta naturverdiene er at det raskest mulig startes en prosess for å sikre naturverdiene i og inntil den uthogde traseen. At alternativene til den regulerte traseen fremstår som bedre for naturmangfoldet står og faller på at den uthogde traseen blir restaurert. Dette må derfor bli en del av den videre planlegginga av prosjektet, og vil kunne komme som et krav i Statsforvalterens kommende dispensasjonsbehandling etter forskrift om elfenbenslav som prioritert art. Det er ikke usannsynlig at videre utredning av rasfare kan komme til å ha sammenfallende gevinst med naturmangfoldet, nemlig å verne skogen i lia fra ny E6 opp mot Koloberget fra hogst.	
	<u>Vassdrag og fisk</u> Vegstrekninga mellom Sjoa og Ny-Sandbu krysser tre tilløpsbekker til Lågen. Bekkene er små og navnløse, og for den sørligste bekken (SV1) er det usikkert hvor løpet egentlig går. Lite trolig at noen av bekkene har funksjon for fisk, da de er små og delvis går lukket under dyrka mark. For bekkene sin del er det liten forskjell i påvirkning mellom de alternative vegtraseene på strekningen. De ulike traseene har samme konsekvensgrad, og for vannmiljøet vil det være av mindre betydning hvilken trase man velger. Det er planlagt å bygge veg fram til Bredevangen, og på strekningen forbi Sel sjukeheim vil det bli nærføring til Lågen. Dette er en utfordrende strekning, og optimalisering av denne strekningen kan komme i konflikt med nasjonale føringer på vassdragsområdet. Statsforvalteren registrerer at	Hensikt med rapporten <i>Alternative løsninger Sjoa – Ny-Sandbu</i> er å dokumentere arbeidet med de alternative veilinjene for ny E6 mellom Sjoa og Ny-Sandbu og vurderingene av disse. Planbeskrivelsen med tilhørende KU vil gi en fullstendig beskrivelse og utredning av tiltaket på hele strekningen mellom Sjoa og Bredevangen samt krysset E6 x rv.15.

	dette ikke er et tema i silingsrapporten vi nå har til uttale, og at vi må komme tilbake til dette i reguleringsplanprosessen.	
	<u>Jordbruk og jordvern</u> Dette temaet er omtalt under kapitlet naturressurser som i fagrapporten kun beskriver jordbruksressurser (ikke grunnvann og mineralressurser). Primært tar vi utgangspunkt i avgang av dyrka jord, men også evt. oppsplitting som påvirker driftsforhold. De to alternativa som kommer best ut når det gjelder jordvern er alt. 1C og 1F, med omtrent likt samla arealbeslag (ca. 10 daa fulldyrka og ca. 3 daa innmarksbeite). Driftsforholda på det fulldyrka jordet som delvis bygges ned sør for Myrvang ser imidlertid ut til å bli noe bedre ved alt. 1F. Dette fordi at inngrepet kommer i utkant og ikke splitter i to, som alt. 1C. Likevel kan det være at jordkvalitet og drift av den nedre flate delen som beslaglegges i alt. 1F er bedre. Disse alternativa gir likevel et klart mindre beslag av dyrka jord enn det regulerte alternativet ved at beslaget mer enn halveres både når det gjelder totalt beslag og beslag av fulldyrka jord. Videre nordover mot Bredevangen går altså alle trasevalg likt, sammen med regulert trase. Det er behov for tilpasninger i trasevalg her også i kommende reguleringsprosess for å forsøke å redusere arealbeslag og samtidig gi så gode driftsforhold som mulig etter ei utbygging.	I detaljeringen av løsninger og anleggsgjennomføring for veitiltaket vil det legges vekt på å redusere arealbeslaget og samtidig sikre så gode driftsforhold som mulig for landbruket.
	<u>Landskap</u> Har ikke ytterligere kommentarer til denne fagvurderinga utover at det på generell basis er viktig å legge til rette for god landskapstilpasning ved detaljregulering gjennom minimering av terrengutslag og fyllinger/skjæringer, naturlig revegetering, gjennomtenkt materialbruk og gode planbestemmelser.	Traseen vil optimaliseres og terrengtilpasses for bl.a. å redusere masseoverskuddet og begrense inngrep.
	<u>Støy</u> Det er relativt små forskjeller mellom de ulike alternativa når det gjelder støypåvirkning i uskjerma situasjon i form av antall bygninger med støyfølsomt bruksformål i rød og gul støysone. Her	Støy vil bli utredet som omtalt i PP kap. 6.2.6. Det skal utarbeides detaljerte støyberegninger basert på ny

	kommer alt. 1B best ut både med hensyn til totalt antall bygg i nevnte kategori i rød/gul støysone, men også færrest slike bygg i rød støysone. Alt. 1F og alt. 1C kommer nokså likt ut. Det som er mer interessant er å se på hvordan langsgående støyskjerming slår ut siden det med stor sannsynlighet vil blir satt krav om støyskjerming. Det er lagt til grunn 3 m høy skjerm uten optimalisering mtp. plassering. Det innebærer at analysetalla er noe usikre. I en slik skjermesituasjon kommer fortsatt alt. 1B best ut, og alt. 1F og alt. 1C nokså likt. Sammenlikna med støysituasjonen for eksisterende E6, som er uskjerma etter det vi kjenner til, går antall bygg med støyfølsomt bruksformål i rød støysone betydelig ned (fra 10 til 2 i de fleste alternativ). Antall tilsvarende bygg i gul støysone i øker noe, bortsett fra for alt. 1B. Vår foreløpige hovedkonklusjon på støyområdet er at dette vil være et viktig tema ved utarbeiding av reguleringsplan og at bl.a. optimalisert eller tilpassa skjerming må på plass.	hastighet og fremtidige prognoser for trafikkmengder for ny vei. Det gjøres egne beregninger som viser virkningen av støy-reducerende tiltak. Siste utgave av retningslinjen, T-1442/2021, legges til grunn.
	<u>Klimahensyn</u> Det er gjennomført beregninger av samla klimagassutslipp fra de 5 hovedalternativa, dvs. både fra utbygging, drift- og vedlikehold, men også fra arealbruk. Vi antar det siste er knytta til avskoging og redusert karbonbinding. Det kommer ikke fram for hvor lang perioden redusert binding er beregna for. Konklusjonen i rapporten er at alt. 1F kommer best ut, noe bedre enn alt. 1C. Alt. 1D (tunnel) kommer dårligst ut her, ikke uventa, med relativt store utslipp i anleggsfasen. Samla utslipp er likevel bare noe høyere enn alt. 1B (optimalisert regulering).	Utslipp fra arealbruksendring er et resultat av at organisk materiale fra jord og biomasse brytes ned og omdannes til klimagasser, og beregnes både for permanent og midlertidig arealinngrep. Utslippsfaktorene som benyttes i beregningen er iht. «Metoder for å beregne klimagassutslipp fra arealbeslag», utgitt av Statens vegvesen, Nye Veier AS, Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Avinor AS og Miljødirektoratet, 2022. Analyseperioden for beregningen er satt til 60 år, som pdd. er bransjestandard for LCA-analyser.

<u>Samfunnssikkerhet</u> Utover trafikksikkerhet er ikke samfunnssikkerhet og beredskap omtalt i silingsrapporten. I all arealplanlegging etter plan- og bygningsloven skal samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold avklares og utredes på grunnlag av risiko- og sårbarhetsanalyse, jfr. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Selv om dette er en silingsrapport som ikke er omfattet av kravene om risiko- og sårbarhetsanalyse, slik det kreves i arealplaner etter plan- og bygningsloven, mener vi at risiko og sårbarhet skulle vært utreda som del av utredningene og grunnlag for valg av alternativ. Vi viser i denne sammenheng til Kommunal- og distriktsdepartementets rundskriv H-5/18- Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling og veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap ga ut i 2017. Det er viktig at det ikke blir bygget sårbarhet inn i planer, og kommunen som planmyndighet 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. E6 er del av kritisk infrastruktur i Innlandet som det er av stor betydning for nasjonale, regionale og lokale hensyn at framkommelighet til enhver tid sikres. Det er viktig å opprettholde framkommelighet på E6 ved hendelser enten dette er hendelser på vegen eller naturhendelser som skred og flom. Vi viser her til FylkesROS Innlandet 2022-2026, der en av identifiserte uønskede hendelser er Svikt i transportevne, herunder blant annet stengte veger. Som del av risikoreduserende tiltak er det satt som mål at all fremtidig utbygging av infrastruktur skal planlegges og gjennomføres med tanke på klimaendringer og sikringsbehov. Beskrivelse av	Samfunnssikkerhet vil utredes i det kommende planarbeidet, jmf. kap.6.4 Risiko og sårbarhet i PP. I foreliggende silingsprosess er linjene vurdert som såpass like at hensynet til ROS ikke er beslutningsrelevant for anbefaling av linje. Alle daglinjene er vurdert å være gjennomførbare mhp. skredfare og tilhørende sikringstiltak, og evt. kostnader til sikring vurdert til å være relativt like. Notatet <i>Skredvurderinger av alternative løsninger Sjøa - Ny-Sandbu</i> underbygger og støtter vurderingene.
--	---

	alternative veger må utredes og beskrives både av hensyn til fjerntrafikk og lokaltrafikk, herunder framkommelighet for utrykningskjøretøyer. Vurderingene av framkommelighet må også omfatte anleggsperioden. Planområdet er sterkt berørt av aktsomhetssoner for skredfare, jf. NVEs aktsomhetskart, og omfatter både steinsprang, jord- og flomskred samt snøskred. Dette understreker betydningen av at naturfare og skredfare utredes i silingsrapporten, både for å avdekke reell skredfare, men også som en helt vesentlig del av beslutningsgrunnlaget for valg av alternativ.	
	Statsforvalterens foreløpige vurdering er at alt. 1F og 1C kan se ut til å komme best ut for de hensyn som vi skal ivareta i planlegginga. Muligens med en svak fordel for alt. 1F. Begge alternativa kan gi tilfredsstillende løsninger for å ivareta den prioriterte arten elfenbenslav på strekninga. Men da med de forbehold vi har lagt inn i kapitlet om elfenbenslav og naturmangfold ellers. Noen endelig konklusjon som signal for videre reguleringsplanarbeid på dette grunnlaget blir svært usikkert så lenge Nye Veier ikke har avklart helt vesentlige forutsetninger knytta til samfunnssikkerhet. Vi vil f.eks. ikke se bort ifra at tunnelalternativet 1D også kan komme inn som aktuell løsning eller alternativ når hensyn til samfunnssikkerhet tas inn i beslutningsgrunnlaget. Det kan også bli aktuelt med avtaler om at hele eller deler av lisida over veganlegget ikke skal avskoges for å bremse ras og skred på strekninga. Med bakgrunn av det overordna nivået som silinga foregår på, kan ikke Statsforvalteren se bort fra at det vil kunne komme innsigelser ved seinere høring av reguleringsplan. Vi kan heller ikke utelukke at vi kan komme med tilrådning til Nye Veier om å regulere flere enn bare ett alternativ.	Nye Veier merker seg at SFINs vurderinger i stor grad er i tråd med Nye Veiers vurderinger. SFINs innspill tas med i det videre arbeidet. Innenfor Nye Veiers prosjektmodell for prioritering i den samlede prosjektporteføljen vurderes alternativ 1D som så samfunnsøkonomisk dårlig at alternativet ikke vil være realiserbart. Nye Veiers ambisjon er at det utarbeides reguleringsplan for ett alternativ som legges fram til politisk behandling. Nye Veier ønsker å legge til rette for en forutsigbar og konstruktiv planprosess for ny E6 i Sel kommune.

4.6 Bane NOR

	Oppsummert uttalelse fra Bane NOR	Nye Veiers kommentar
1	Dovrebanen og E6 ligger på samme side av Gudbrandsdalslågen en begrenset strekning i veiparsellens søndre ende, før Dovrebanen skifter side. Med unntak av alternativer med tunnel på den aktuelle strekningen, ser de ulike alternativene ut til å ha tilnærmet lik betydning for jernbanen. Bane NOR har ingen merknader i denne fasen.	Innspillet tas til orientering.

4.7 Innlandet fylkeskommune, IFK

	Oppsummert uttalelse fra IFK	Nye Veiers kommentar
1	Vi vil bemerke at silingsrapporten ikke tar opp hvilke konsekvenser de nye alternativene/linjene får for lokalt vegnett, lokaltrafikk og avkjørsler og hvordan hensyn til gående og syklende er vurdert i framtidige løsninger. Vi mener at det må utarbeides en trafikkanalyse som belyser disse temaene. Det er viktig at hensynet til gående og syklende blir ivarettatt både i anleggsfasen og i driftsfasen og dette må fremgå av trafikkanalysen. Foreslåtte linjer/traseer ligger tett opp mot bebyggelse og eksisterende E6, og i videre planlegging må det synliggjøres konsekvenser av bruken av dagens E6 i anleggsfase i forhold til trafiksikkerhet og hvordan innbyggere langs strekningen blir berørt.	Silingsrapporten vurderer ulike traseer for ny E6 mellom Sjoa og Ny-Sandbu på et overordnet nivå. De trafikale virkningene av veiltaket som reguleres vil omtales i planbeskrivelsen. Kap. 4.2.3 og 4.2.4 i PP omtaler hhv. lokalvei og tilbudet til gående og syklende.
2	Det må i videre arbeid/planlegging sees på vannhåndtering fram til resipient og behov for oppgradering av stikkrenner gjennom eksisterende E6.	Håndtering av vann, inkludert løsninger for fordrøyning og rensing av veivann vil inngå i det videre arbeidet med løsninger.
	I forbindelse med møtet i Toppforum E6 Gudbrandsdalen 2. mai, er vi kjent med at det vurderes å ta ut kryssløsning ved Sjoa som ligger inne i eksisterende reguleringsplan. Vi er bekymret for de trafikale konsekvensene av dette og mener at dette krysset på opprettholdes som vedtatt i forhold til samfunnssikkerhet og beredskap. Vi ber om at Innlandet fylkeskommune tas med i planlegging av nye avkjørsler langs eksisterende E6 som vil bli lokalveg.	Kryssløsningen ved Sjoa vil inngå i planarbeidet og vurderinger av trafikale konsekvenser vil omtales i planarbeidet. Innlandet fylkeskommune vil informeres og involveres i relevante saker.

	Vi viser for øvrig til vårt innspill i forbindelse med varsel om planoppstart og høring av planprogram.	Innspillet tas til orientering.
	Planen er tidligere registrert for kulturminner i flere omganger og siste registreringsrunde var i 2021. Det er kun ett berørt automatisk fredet kulturminne innenfor strekningen mellom Sjoa –Ny Sandbu: hulvei id 127611. Hulveien er tidligere dispensert for og det er foretatt en utgraving av deler av veien i forbindelse med tidligere vedtatt plan. Formelt sett skal dispensasjonsspørsmålet vurderes på nytt ved utarbeidelse av ny plan. Seksjon for arkeologi støtter opp under de vurderingene som Nye Veier har lagt til grunn i silingsplanen når det gjelder de forskjellige alternativene med hensyn til automatisk fredete kulturminner, og ønsker så fremt det lar seg gjøre at hulveien blir regulert til bevaring. Hulveien er en del av pilegrimsleden og det ønskes avbøtende tiltak som tar sikte på å koble pilegrimsleden sammen, for veitrasealternativer som vil virke splittende på leden. Dette gjelder spesielt for alternativ 1B og 1I. Kulturarv støtter generelt de samlede vurderingene som Nye Veier har lagt til grunn for de ulike alternativenes konsekvenser for områdets kulturminneverdier. Alternativ 1C fremstår som det gunstigste alternativet, fulgt av alternativ 1I. Sistnevnte har imidlertid, som rapporten viser, negative konsekvenser for landskapet.	Innspillet tas til orientering.
	Alle foreslåtte traséer krysser sidevassdrag til Lågen vannforekomst 002-3056-R "Lågen fra Otta til kommunegrense, sidebekker", som er registrert med god økologisk tilstand i vannett. Fylkeskommunen er opptatt av at det velges en trasé som utgjør så liten påvirkning på vannmiljøet som mulig, både i Lågen og i sidebekkene. Med tanke på vannmiljø ville tunnelalternativet vært den beste løsningen. Ettersom dette ikke er aktuelt, bør det velges en trasé som ikke går for tett på Lågen. Dette for å begrense påvirkning på vassdragene (avrenning, tilslamming, fysiske inngrep, osv.) fra anleggsvirksomhet og aktivitet tilknyttet ny E6. Ut fra klima- og miljømessige	Hensikt med rapporten <i>Alternative løsninger Sjoa – Ny-Sandbu</i> er å dokumentere arbeidet med de alternative veilinjene for ny E6 mellom Sjoa og Ny-Sandbu og vurderingene av disse. Planbeskrivelsen med tilhørende KU vil gi en fullstendig beskrivelse og utredning av tiltaket på hele strekningen mellom Sjoa og Bredevangen samt krysset E6 x rv.15.

	hensyn anbefaler vi derfor at en går for enten 1I, 1C eller evt. 1H, som trekkes litt unna elva.	
--	--	--

5 Uttalelser fra organisasjoner, lag og foreninger

	Oppsummert uttalelse fra Naturvernforbundet i Ottadalen og Sel	Nye Veiers kommentar
1	Vurderingen tar utgangspunkt i at Norge er bundet av internasjonale avtaler, der klimautslippene fra veitrafikk skal ned og at 30% av natur i Norge skal vernes innen 2030. Ser at det har vært forslag om tunnel for å verne elfenbenslav. Mener dette har vært en god løsning for å ta best mulig vare på naturen og miljøet.	Innspillet tas til orientering.
2	Det er nærliggende for oss å peke på det mest ressursparende alternativet, som ikke er med i planen - å <i>benytte den eksisterende E6, med felt for forbikjøring</i> .	Utformingen av alternative løsninger har lagt til grunn at ny E6 skal utformes iht. veiklasse H2 som lagt til grunn for veistandard i PP.

6 Uttalelser fra privatpersoner

6.1 Trond Aarnes

	Oppsummert uttalelse fra Trond Aarnes	Nye Veiers kommentar
1	Jeg er skikkelig opprørt over at miljøvernerne skal kunne overkjøre alt og alle fordi de har funnet noe lav som vist nok skal være enestående i verden. Hvor er den menneskelige side ved denne saken? Ifølge nye trasevalg så må flere flytte fra husene sine ved Randageilen, og traseen kommer nærmere beboelseshusene på gården min Gnr,310/1.	Planarbeidet må følge overordnede føringer knyttet til vedtaksfredet natur. Konsekvenser for nærmiljøet vil inngå i vurderingene for anbefaling av linje som videreføres i reguleringsplanarbeidet.
2	Nå drar byggingen veldig ut i tid (min. 8 år). Jeg er avhengig av å krysse nåværende E6 med traktor ganske ofte i sesongen, (ved driftsmidler). Her kjører ofte motorsyklister (og noen biler) i høy fart (langt over fartsgrensen). Hvem har ansvaret når en motorsyklist kjører inn i traktor eller traktor tilhenger?	Innspillet må rettes til Statens vegvesen som veieier av dagens E6.

	Kanskje vært en ide å flytte 60 km sonen sør for husa.	
--	--	--

6.2 Kari og Ola Kjørum

	Oppsummert uttalelse fra Kari og Ola Kjørum (to likelydende innspill)	Nye Veiers kommentar
1	Viser til artikkel i avisa Norddalen 14.mars 2024, og refererer til at Sel formannskap går inn for alternativ 1c. Spørsmålet vårt er da: Kor langt blir det frå den nye E6-en og opp til huset vårt i Holsetervegen 15? Kor mange hus går tapt frå Randageilen og sørover til Stanviken? Kva med den kommunale vass-og kloakkledningen som ligg nedanfor huset vårt?	Nye Veier er ikke kjent med at formannskapet i Sel kommune har anbefalt en alternativ linje for ny E6 på strekningen. Antall hus som berøres, og avstanden fra ny E6 til husene langs traseen vil være en del av videre planlegging. Håndtering av eksisterende kabler og ledninger vil også inngå i planleggingen.
2	Vi meiner at den opprinnelege E6-traseen frå forrige runde for nokre år attende er den beste. Planen er den beste for alle som har eigedommar her fordi den berører minst mogleg hus. Elfenbenslavet som er raudlista må vike for dei som bur og vil leva her. Det må kunna gå an å flytte nokre av desse steinane som lavet ligg på.	Innspillet tas med i videre planarbeid. Planarbeidet må følge overordnede føringer knyttet til vedtaksfredet natur.

6.3 Mildrid Lunde og Iver Jakop Eide

	Oppsummert uttalelse fra Mildrid Lunde og Iver Jakop Eide	Nye Veiers kommentar
1	Viser til informasjonsmøte på Otta 11. mars 2024 vedrørende ny E6 på strekningen Sjoa – Bredevangen. I tillegg til merknader datert 6. desember 2023 har vi følgende merknader/innspill til forslagene: Vi anser at forslag 1E ikke er en aktuell løsning.	Innspillet tas med i videre planarbeid.
	Vedrørende øvrige alternativer som ble presentert på møtet, vil disse gå parallelt med nåværende E6 på østsiden av vår eiendom. Uansett hvilket alternativ som velges, vil vi poengtere viktigheten av støyskjerming mot bebyggelsen.	Retningslinjen T-1442/2021 legges til grunn for støyberegninger. Ut fra beregningene vurderes behovet for avbøtende tiltak.

		Eventuelle lokale støytiltak på den enkelte eiendom avklares i planarbeidet.
--	--	--

6.4 Holger Larsen

	Oppsummert uttalelse fra Holger Larsen	Nye Veiers kommentar
1	Håper det kommer en avklaring på trasévalg 14. juni, da de har eiendom i Randageilen som potensielt kan bli berørt av utbyggingen.	Traseen vil endelig avklares ifm. planarbeidet og politisk vedtak av reguleringsplan.

7 Oversikt over innspill og spørsmål på informasjonsmøte/åpent kontor 20. november

Innspill og spørsmål til presentasjonen

Elfenbenslav, er den sterkt trua? Hvordan har den overlevd skogsdrift.

Ser dere på tunnel som en realistisk linje?

Framdrift på planarbeidet?

Vil det være aktuelt med linjer som går på vestsida av E6?

Elfenbenslavlokaliteter - har de overlevd den tidligere hogsten?

Hva tenker NV om at det er mange som ikke kan/ønsker å gjøre noe med hus/gård?

Ordfører: 50 år siden det er begynt å planlegge veien. Påpeker at de har ventet veldig lenge på veien. Vedtatte planer 2011 og 2013. Møtt med negativ nytte gang på gang. Hva vil en tunnel gjøre med nyttevurderingene - er det en relevant løsning.

Er det sett på alternative traseer forbi Sandbumoen?

Innspill og/eller svar fra Nye Veier

I en ny veikorridor vil all natur fjernes. Kan anta at mye er forsvunnet ifm. hogst tidligere. Derfor sterkt vern nå.

Ser på totalen ved en trasé som helhet. Er kjent med rasfare ved Søre Eide.
Lengde tunnel: Ca. 2 km

Arbeidet med å vurdere/avklare ny trasé er antatt å pågå fram til mai-juni. Silingsrapport for alternativsøk utarbeides våren 2024, og trolig med nytt informasjonsmøte ila. våren.
Nye Veier og Plan AAV legger til grunn at reguleringsplaner utarbeides for alle delstrekninger og sendes til politisk behandling samtidig sommer/høsten 2025.
Vedtak plan 2025/2026.

Vil inngå i vurderingen, per nå vurdert å være mer krevende terrengmessig.

Nye Veier har hatt biolog i felt. Noen lokaliteter er ødelagt, men mange har klart seg.

NV har ingen grep per nå for å juridisk avhjelpe dette. Trengs en vedtatt reguleringsplan for å kunne erverve.

Nei, regulert linje ligger til grunn på denne strekningen per nå.

Prioriteringsoppdrag, kostnadsvekst, kamp om midler mellom mange veiprosjekter

E6 hovedgjennomfartsåre; veien er også vesentlig med tanke på utvikling og bruk for lokalsamfunnet

12-13 boliger i Randageilen - ber om at det tas hensyn til dette lokalsamfunnet. Ulykkesutsatt, vanskelig å komme ut på veien fra området. Støyproblematikk

Klimaendringer; ref. ekstremværet Hans. Økt tungtransport på E6 som følge togstans.

Ikke noe som tilsier at det har en betydning og vil påvirke prioritering av utbygging.

Flomforebygging for hele strekningen sør for Sjøa også er viktig, med tanke på framkommelighet og samfunnssikkerhet Trafikksikkerhet sentralt, god og trygg vei for næringsliv og bedriftsetablering

Hvor troverdig er NNB-beregningen?

Oppdatert ifm. prioriteringsoppdraget.

Frivillig vern - Statsforvalteren har signalisert at de ønsker kompensasjon og det vil bli behov for erstatningsarealer.

Hvis veiprosjektet må beslaglegge landbruksjord, finnes det erstatningsareal?

E6 Øyer-Otta - et felles prosjekt med tanke på innsending av planer til planbehandling.

8 Vedlegg; originaluttalelser

8.1 Uttalelser innkommet i forbindelse med oppstart av alternativsøk

Fra: E.O. Vangen <erlvangen@gmail.com>
Sendt: torsdag 23. november 2023 12:25
Til: Post <post@nyeveier.no>
Emne: Fwd: E6 Øyer - Otta

You don't often get email from erlvangen@gmail.com. [Learn why this is important](#)

Hei!

Foreslår å utvide dagens E6 mellom Sjøa og Otta etter svensk 2+1 modell med midtdeler, men med åpninger for kryssing av vegen (dvs. uten planfrie kryss). Løsningen er mye brukt i Sverige og har hatt god effekt for både trafiksikkerhet og samfunnsnytte/kostnader. Om det ikke er mulig å finne plass til 2+1 foreslår jeg å vurdere en mulighet med 2-felts veg med brede skuldre (for utrykning, havari, etc) og midtdeler med åpninger for kryssing.

Dagens E6 på strekningen utmerker seg ikke i dag heller som spesielt ulykkesutsatt og behovet for trafikkavvikling og sikkerhet vil langt på vei være betydelig løftet med begge løsninger, spesielt om valgte variant kan bygges hele strekningen Sjøa til Otta.

Ved å benytte trasè tiltenkt helt ny E6 til ny fylkesvegstrekning med 60km/t for lokaltrafikken, kan denne kanskje også bygges såpass smal at den ivaretar truet lavart. Om fylkesvegen så kan føres over elva nord for Otta trafikkstasjon gir det sannsynligvis rom for at en utvidelse av dagens E6 kan bygges hele strekningen mellom Sjøa og Otta. Her kan fort midlertidig bru på Tretten kunne gjenbrukes slik at dette uansett vil framstå som et langt rimeligere alternativ enn om en skulle bygge tunnel ved Søre- og Nordre Eide.

Om en først skal fornye E6 nordover fra Sjøa, uansett valg av modell, synes det lite framtidsrettet å avslutte denne i en flaskehals ved Bredevangen som fort blir både til heft og irritasjon. Vanskelig å se at trafikantene vil oppleve flere kilometer lavfarts E6 Bredevangen - Otta som særlig moderne - miljøgate eller ei. Håper alle leter etter muligheter for å minst opprettholde dagens reisetid og trafikkavvikling på hele strekningen Sjøa til knutepunktet mellom E6 og Rv15 på Otta.

Mvh. Erling Vangen

----- Forwarded message -----

Fra: E.O. Vangen <erlvangen@gmail.com>
Date: tor. 9. nov. 2023 kl. 15:32
Subject: E6 Øyer - Otta
To: <post@nyeveier.no>

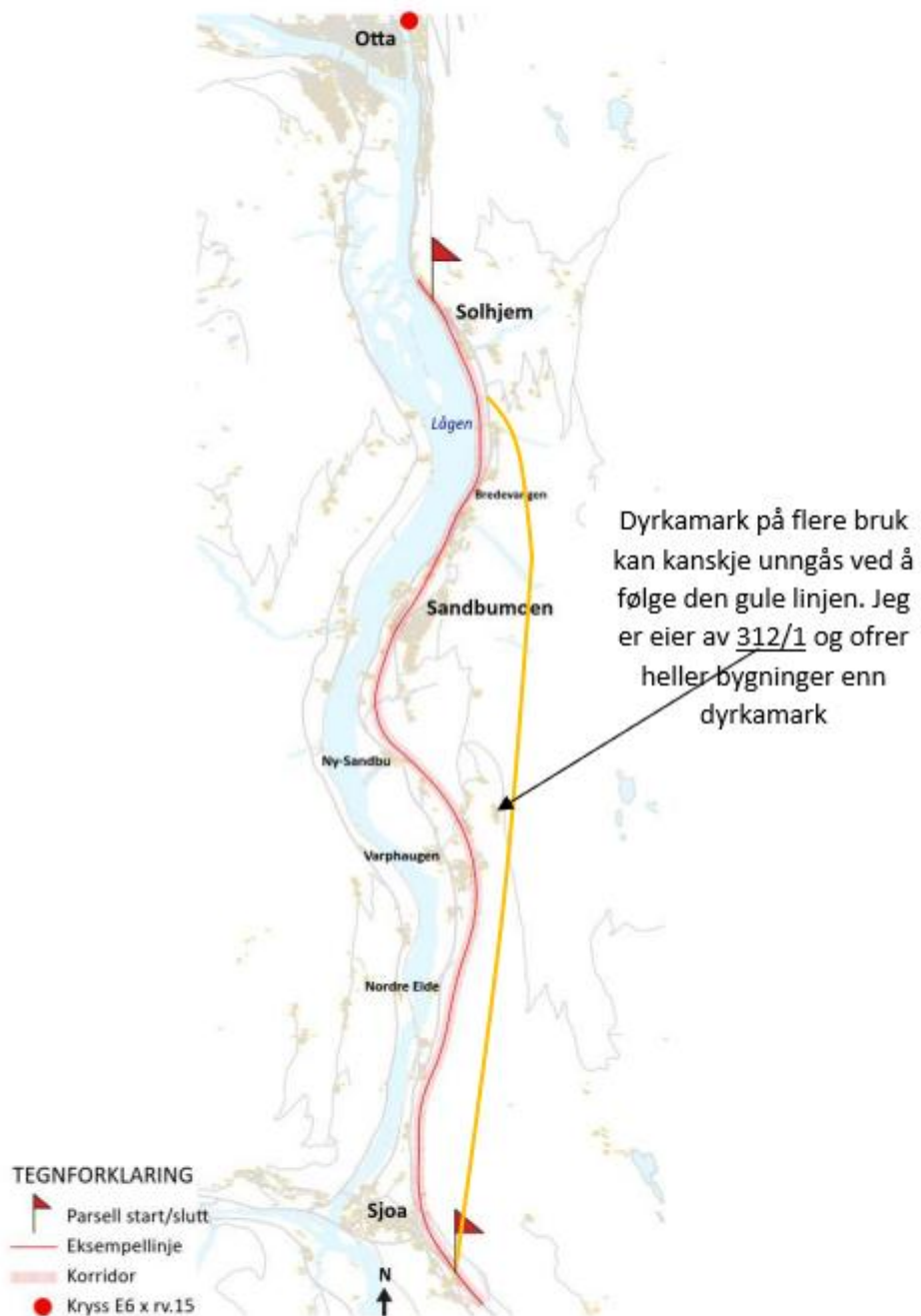
Hei, har fått invitasjon til møte 20/11 angående endring av E6 trasè mellom Sjøa og Otta pga. Elfenbenslav.

Lurer på om forslaget i vedlegget kan være aktuelt for å både spare lavart, dyrket mark og rette ut strekningen?

Antar dette eventuelt medfører merarbeid i planarbeidet, men siden det uansett er flere endringer siden første utkast kan det kanskje likevel tas opp til vurdering?

Mvh. Erling Vangen

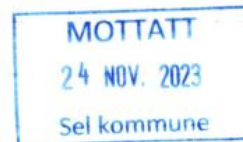
Planprogram for E6 Sjoa -Solhjem og kryss E6 x rv.15



Figur 1-2: E6 Sjoa-Solhjem, korridor for ny E6 med markert eksempellinje sentralt i korridoren

Oslo 21/11 - 23

Sel kommune
Botten Hansens gt. 9
2670 Otta



Att: Ingunn Synstnes

Detaljreguleringsplan for E6 - Sjøa - Brudevangen
og kryss E6 x rv 15.

Jeg viser til brev om overnevnte mid møte på Sel kommune
20. og 21. nov 23. Da jeg bor i Oslo hadde jeg ikke
anledning til å møte. Jeg viser derfor til tlf. samtale
med Ingunn Synstnes vedr. ny E6.

Jeg er ier av Sigtrudplassen g.nr. 313 b.nr 3.
Halsekrøn 47, 2670 Otta.

Av innkallingsbrevet fremkommer at det sees etter
nytt trasévalg for nye E6 på denne strekningen, da
det i planlagte trasévalg er oppdaget feilet brev.

Jeg kommer derfor med innspill til nytt trasévalg.
I disse tider med fokus på gjenbruk og naturvern
forslår jeg at det gjenbrukes mest mulig av
gamlet E6 på strekningen. Det vil spare bruk
av mye nytt areal. I bratt terreng vil det bli
store neiskjøringer i tillegg til veibredder.
Da dette blir en to-felts vei med forlukkings-
felt ville gjenbruk være gunstig da man allerede

har to felt gammel vei som kan gjenbrukes.
 Det må selvfølgelig noe utvidring av svinger og
 utvidelse til på strekningen. På strekningen Sjøa -
 Ny Sandbu er det ikke mye bebyggelse som blir
 berørt av en utvidelse.

Med ny trasé må kanskje påkjøringsruier endres.
 Jeg foreslår at vi som har Holsetervn som påkjøring
 kan få adkomst nordover, som samkjøres med
 Sandlumofellet. Det er ikke lange strekket med
 skog igjen mellom Holsetervn på Sandlumoen og
 det nye masseuttaket på Sandlumoen.

Med hilsen
 Magnhild Ellysen

adr: Gml. Kjelsåsvei 32
 0492 Oslo

tlf: 951 20 985.

Jeg ønsker å holdes orientert i sakens gang.

Ny E6 Sjøa – Otta

Viser til informasjonsmøte på Otta 20. november 2023 vedrørende ny E6 strekningen Sjøa – Bredevangen.

Vi har følgende merknader/innspill til forslagene:

Øvre linje med tunneløsning

Dette vil være den beste og foretrukne løsningen uten å komme i konflikt med elfenbenslavsforekomstene. Det vil også være det beste valget sett i forhold til rasfare ovenfor vår eiendom Søre Eide. For 5-6 år siden gikk det et lite ras i området nedenfor Kvitberget. Kommunen ble varslet om dette, og i ettertid ble Pilgrimsleden som gikk i rasområdet, flyttet lenger ned i terrenget. Samtidig vil man unngå støydempende tiltak, noe som vil være nødvendig ved valg av andre traseer. Denne løsningen vil også ivareta hensynet til vilt og storviltjakt, turterreng og skogsdrift uten andre inngrep.

Nedre linje (ved eksisterende E6)

Ved å velge dette alternativet, kommer man i konflikt med store forekomster elfenbenslav, med de utfordringer det medfører. Det vil også nødvendiggjøre bruk av viltgjerder. Ifølge tidligere reguleringsplan var det planlagt undergang nord for Nordre Eide for å få tilgang til skog, turterreng og viltforvaltning øst for ny E6. Dette må videreføres i alternativet Nedre linje. Videre vil dette valget nødvendiggjøre støyskjerming på vestsiden, mot bebyggelsen. Støy fra eksisterende E6 er allerede et stort problem, og det er vel forventet at trafikken vil øke i fremtiden. Med dagens klimaendringer (store nedbørsmengder) vil dette trasevalget kreve tiltak for å hindre ras i området ovenfor vår eiendom.

Vi har over mange år merket stor økning i trafikken på E6, særlig med varetransport og tyngre kjøretøy. Dette innebærer store ulemper/utfordringer for den som er avhengig av saktegående kjøretøy/traktor i forbindelse med landbruksdrift. For gående og syklist er det direkte trafikkfarlig å bruke dagens E6.

Med bakgrunn i dette, håper vi at planlegging og gjennomføring av ny E6 på denne strekningen vil kunne gjennomføres så snart som mulig.

Sjøa 6. desember 2023

Vennlig hilsen

Mildrid Lunde og Iver Jakop Eide

8.2 Uttalelser innkommet i forbindelse med høring av silingsrapporten



Statens vegvesen

SEL KOMMUNE
Botten Hansens gate 9

2670 OTTA

Behandlende enhet: Transport og samfunn	Saksbehandler/telefon: Cyda Austin / 61271458	Vår referanse: 24/111689-2	Deres referanse: 2021/749-53	Vår dato: 08.05.2024
--	--	-------------------------------	---------------------------------	-------------------------

Silingsrapport for alternative traseer for E6 mellom Sjoa og Ny-Sandbu, Sel kommune.

Vi viser til brev av 29.04.2024. Nye Veier har lagt ut silingsrapport på en foreløpig 'høring' for å få tilbakemelding fra offentlige myndigheter. Tilbakemeldingene blir en del av grunnlaget for å velge hvilke traseer som skal inn i reguleringsplanen, som legges ut på høring/offentlig ettersyn senere.

Vi uttalte oss til varsel om oppstart og planprogram for reguleringsplan for E6 Sjoa-Solhjem 17.12.2021 og viser til denne uttalelsen også nå. Dette er viktig å følge opp i videre planlegging:

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 Sjoa, vil gang- og sykkeltrafikk følge lokalvegen (dagens E6.)

Støy:

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

Vegnормaler:

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

Vi uttalte oss også om trafikkstasjonen på Solhjem, men den kommer utenfor området som er med i silingsrapporten.

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
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

For valg av alternativ trase må det legges vekt på trafiksikkerhet, framkommelighet, konsekvenser for beboerne langs vegen, miljøhensyn mv.

Statens vegvesen Transport og samfunn

Med hilsen

Kurt Gjerstad
fung. 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



NYE VEIER AS
Kjøita 6

4630 KRISTIANSAND S

Vår dato: 05.06.2024

Vår ref.: 202408564-3 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 2024/329-2

Saksbehandler: Trine Økseter
Knudsen/trkn@nve.no

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn av silingsrapport - Detaljreguleringsplan for E6 Sjoa-Bredevangen og kryss E6 x rv. 15 - E6 mellom Sjoa og Ny-Sandbu - Sel kommune

Vi viser til brev datert 03.05.2024. Vi viser også til vårt innspill til oppstart av planarbeidet i brev av 17.12.2021 (vår referanse: 202117626).

Nye Veier har utviklet og vurdert alternative traseer for ny E6 mellom Sjoa og Ny-Sandbu i en silingsrapport. Av silingsrapporten framgår de alternativene som i størst mulig grad unngår eller begrenser inngrep i forekomster/områder med den prioriterte arten elfenbenslav, samtidig som løsningene er gjennomførbare innenfor realistiske økonomiske rammer og prosjektets målsetting om en tofelts vei med forbikjøringsfelt.

Denne saken gjelder offentlig ettersyn av silingsrapporten, hvor alternativene 1C, 1F og 1I vurderes foreløpig som de beste. Med bakgrunn i silingsrapporten blir det fastsatt en vegtrase for videre detaljering i reguleringsplanprosessen, som vil gjennomføres i tråd med fastsatt planprogram.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no
Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971



NVEs konkrete uttalelse

Silingsrapporten har vurdert ikke prissatte tema som landskapsbilde, friluftsliv-, by og bygdeliv, kulturarv, naturmangfold og naturressurser. Videre er det vurdert prissatte virkninger som investeringskostnader, drifts- og vedlikeholdskostnader, tidsbesparelser og færre ulykker.

NVE ser at de tre trasevalgene som foreløpig vurderes som de beste alternativene, alle berør ulike aktsomhetsområder for naturfare og vassdrag.

Vi erfarer at det ofte er en utfordring å sette av store nok areal for avbøtende tiltak (sikringstiltak) for naturfare. **NVEs faglige råd** er derfor at naturfare også bør legges til grunn og vurderes i silingsrapporten ettersom omfanget av eventuelle avbøtende tiltak også kan påvirke både levetilstandene for elfenbenslav, og øvrige prissatte virkninger.

Videre berører de tre trasevalgene som foreløpig vurderes som de beste også ulike vassdrag. Inngrep i og langs vassdrag kan innebære uopprettelige tap av habitater og svekkelse av dyre- og planteliv, økosystemer, landskapsverdier med mer. **NVEs faglige råd** er derfor at forholdet til vassdragspåvirkning også bør vurderes og tas hensyn til gjennom silingsrapporten.

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Trine Økseter Knudsen
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Vedlegg:

1. Brev til sel kommune datert 17.12.2021

Kopimottakere:

SEL KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I INNLANDET



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 Sjøa - 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 Sjøa 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 gjennomgang 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*

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no
Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971



behovet for utredninger, opplegget for medvirkning og hvordan arbeidet med ny reguleringsplan for E6 Sjoa-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 Sjoa 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



Side 3

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 byggt teknisk forskrift der bebyggelse og annen infrastruktur kan bli negativt berørt av tiltaket, jf. byggt teknisk forskrift § 7-1. Miljøinteresser må kartlegges og hensyntas. Areal med eksisterende eller ny bebyggelse må også tilfredsstillе sikkerhetskravene i byggt teknisk 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. byggt teknisk forskrift § 7-1. Videre må areal som omfattes av tiltak etter pbl §§ 1-6 og 28-1, uavhengig av søknadsplikt, tilfredsstillе sikkerhetskravene i byggt teknisk forskrift § 7-3. Skredfaren for vegarealet må avklares ved faglige utredninger og tilfredsstillende sikkerhet over tid må være ivarettatt 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 nettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. På NVEs nettsider 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:



Side 5

INNLANDET FYLKESKOMMUNE
STATENS VEGVESEN
STATSFORVALTEREN I INNLANDET



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 10.06.2024
Vår ref: 24/03244-2
Deres ref: 2024/329-2

Uttalelse til Silingsrapport E6 Sjoa – Ny-Sandbu i Sel kommune

POST- OG BESØKSADRESSE
Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00
E-POST post@dirmin.no
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883
SWIFT DNBANOKK
IBAN NOS376940505883
ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 3. mai 2024.

DMF er statens fagorgan og sektormyndighet for mineralressurser og mineralvirksomhet. DMF skal bidra til økt verdiskaping gjennom å legge til rette for en langsiktig ressurstilgang basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg som sektormyndighet et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivarettatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Om saken

Nye veier har lagt ut silingsrapport sammenstiller vurderinger av alternative linjer på strekningen mellom Sjoa og Ny-Sandbu for å begrense inngrep i elfenbenslav samt å ivareta prosjektets overordnede mål.

Uttalelse fra DMF

DMF har ikke mottatt varsel om planoppstart og planprogram på høring og har derfor ikke hatt anledning til å komme med innspill til planarbeidet tidligere. Dette er uheldig, ettersom planen berører mineralforekomster og masseuttak i drift.

Mineralske forekomster

Mineralske ressurser er ikke-fornybare naturressurser som kun kan tas ut der de naturlig forekommer. Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster gjøres utilgjengelig av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

I silingsrapporten er mineralressurser omtalt som en del av naturressurser, men det er vurdert at fagtemaet vil utredes senere i prosessen. Påvirkning på mineralressurser vurdert som ikke beslutningsrelevant for denne fasen av prosjektet. DMF tar dette til etterretning, men forventer at det i videre planarbeid blir gjort en vurdering konsekvensene av ny veg som kommer i berøring med mineralressurser.



Innenfor planområdet er det registrert følgende forekomster i Norges geologiske undersøkelse (NGU) sine databaser:

- Gråura¹, sand og grus med lokal betydning
- Eide², sand og grus med liten betydning
- Kolomoen³, sand og grus med liten betydning
- Solhjelm⁴, sand og grus med liten betydning

I vurdering av planens konsekvenser, må det gå fram hvordan tiltaket påvirker tilgangen til ressursene i mineralforekomstene og om de eventuelt kan brukes i prosjektet.

Masseuttak

Det er lokalisert masseuttak innenfor plangrensen, på Sandbu, som har meldt oppstart av drift til DMF i 2019. Sist rapportert uttak er i 2021. Planen må beskrive hvordan tiltakene påvirker driften av uttaket, og om det i veiplanen skal legges til rette for videre drift av uttak.

I tillegg omfatter planområdet en vegstrekning som berører avkjøring og adkomstvei til uttakene Gråura massetak og Sandbumoen grustak. Begge uttakene har fått tildelt konsesjon⁵ etter mineralloven. Det er viktig at avkjøringen ikke blir negativt påvirket av tiltakene som planlegges. DMF ber derfor om at planen beskriver hvordan avkjøringen ivaretas i planen, både i anleggsperioden og etter fullført utbygging.

Bergrettigheter

Kuniko Norge AS har undersøkelsesrettigheter⁶ til statens mineraler innenfor planområdet. Rettighetshaver bør informeres om planarbeidet og få mulighet til å komme med innspill til planen.

Massehåndtering

I sammenheng med veiutbyggingen vil det trolig bli behov for flytting av store mengder masser. I 4.1. i silingsrapporten går det fram at alternativene er planlagt på et overordnet nivå, slik at de er store usikkerheter knyttet til anleggsgjennomføring og håndtering av masseoverskudd/-underskudd på delstrekningen og i en større prosjektsammenheng.

Massehåndtering bør inngå som en del av konsekvensutredningen til planen. Det bør legges til rette for at masser av god kvalitet benyttes som byggeråstoff framfor å legges i permanent deponi. Vi viser i den sammenheng til nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Punkt 42 og 44 peker spesielt på behov for tilrettelegging for sirkulærøkonomiske løsninger gjennom ombruk av ressurser og avklaring av helhetlig masseforvaltning i plansammenheng. Dette innebærer å

¹ Gråura https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusOmr.php?objid=76029

² Eide https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusOmr.php?objid=76031

³ Kolomoen https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusOmr.php?objid=76025

⁴ Solhjelm https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusOmr.php?objid=76037

⁵ Kart over konsesjoner i Sel

<https://dirmin.no/data/konsesjoner?sok=&kommune=s&fylke=innlandet>

⁶ Kart over bergrettigheter i Sel

<https://dirmin.no/data/bergrettigheter?sok=&kommune=s&fylke=innlandet>



planlegge disponering av overskuddsmasser og sikring av nødvendig areal til massehåndtering. Bruk av overskuddsmasser fra anleggsarbeid er et viktig ledd i en mer bærekraftig mineralressursforvaltning.

DMF forventer å få tilsendt planen når denne legges ut til offentlig ettersyn.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Lars Libach
fungerende seksjonsleder

Arita Eline Stene
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Arita Eline Stene

Mottakere:

Nye Veier AS

Tangen 76

4608 KRISTIANSAND S

Kopi til:

Kuniko Norge AS

Schweigaards gate 14

0185 OSLO



Naturvernforbundet

Ottadalen og Sel

Nye Veier E6 Øyer-Sjøa

Høringsnotat vedrørende Silingsrapport E6 fra Sjøa til Ny-Sandbu

Norge er bundet av internasjonale avtaler, der klimautslippene fra veitrafikk skal ned.

30% av natur i Norge skal vernes innen 2030.

Dette er utgangspunktet i vår vurdering av de forskjellige alternativene til trasser av vei.

Elfenben lav som er funnet i området, er sjeldent og verneverdig. Alle veialternativene berører disse områdene med elfenbenlav.

I planen kommer det godt fram konsekvensene for hele utbygginga. Alle alternativene vil berøre negativt for boligfelt, turisme, kultur (Pilgrimsleden) og urørt natur.

Vi ser at det har vært forslag om tunell for å verne elfenben lavet. Vi mener dette har vært en god løsning for å ta best mulig vare på naturen og miljøet.

Det er nærliggende for oss å peke på det mest ressursparende alternativet, som ikke er med i planen - *å benytte den eksisterende E6, med felt for forbikjøring.*

Hilsen for styret i Naturvernforbundet Ottadalen og Sel

Mette Sletten Nelly Karidatter Einstulen

Fra: Trond Aarnes[trondaarnes@hotmail.com]
Sendt: 07.05.2024 20:08:38
Til: Post[post@nyeveier.no]
Tittel: Ny E6 trase Sjoa-Ny Sandbu fra Trond Aarnes, Gnr.310-1

You don't often get email from trondaarnes@hotmail.com. [Learn why this is important](#)

Jeg er skikkelig opprørt over at miljøvernene skal kunne overkjøre alt og alle fordi de har funnet noe lav som vist nok skal være enestående i verden. Hvor er det menneskelige side ved denne saken ? I følge nye trasevalg så må flere flytte fra husene sine ved Randageilen, og traseen kommer nærmere beboelseshusene på gården min G,nr,310/1.

Nå drar byggingen veldig ut i tid (min. 8 år) Jeg er avhengig av å krysse nåværende E 6 med traktor ganske ofte i sesongen . (ved driftsmidler) Her kjører ofte motorsyklister (og noen biler) i høy fart (langt over fartsgrensen) Hvem har ansvaret når en motorsyklist kjører inn i traktor eller traktor tilhenger? Kanskje vært en ide å flytte 60 km sonen sør for husa.

Sjoa 7.4.24 Heilsing Trond Aarnes.



NYE VEIER AS AVD PROSJEKTKONTOR LILLEHAMMER

Kirkegata 72
2609 LILLEHAMMER

Vår ref
2021/749-61

Deres ref

Saksbehandler
Ingunn Synstnes
90269957

Dato
08.05.2024

Nye planer for E6 Sjoa-Sandbu

Sel kommune oversender med dette spørsmål vi har mottatt fra Kari og Ola Kjørum, vi ber om at Nye Veier svarer ut spørsmålene som stilles.

Med hilsen

Ingunn Synstnes
Kommuneplanlegger
Plan og teknisk

Dokumentet er elektronisk og sendes uten signatur.

Vedlegg

1 Nye planer for E6 Sjoa-Sandbu

Kopi til:

Kari og Ola Kjørum

VIANOVA v. Anne Li Røtvold

Postadresse:
Botten Hansens
gate 9
2670 Otta

Besøksadresse:
Botten Hansens
gate 9, 2670 Otta

E-post: postmottak@sel.kommune.no
Nettside: www.sel.kommune.no

Telefon: 61700700
Org.nr: 939 617 671

NB! Denne e-posten kommer fra en ekstern avsender. Ikke klikk på linker eller åpne vedlegg med mindre du kjenner avsenderen og vet at innholdet er trygt.

Hei!

Vi har sendt spørsmål til Gudrun Hyrve angående forslag til trase', Sjoa – Sandbumoen.

Videresender spørsmålene til dere.

Med vennlig hilsen Kari og Ola Kjørums.

Sendt fra [E-post](#) for Windows

Fra: [Kari Kjørums](#)

Sendt: søndag 28. april 2024 kl. 16.00

Til: Inga.Gudrun.Hyrve@sel.kommune.no

Emne: Nye planer for E6 Sjoa-Sandbu

Sendt fra [E-post](#) for Windows

Hei.

Vi las i Nordalen 14.mars 2024 at Sel formannskap går inn for alternativ 1c.

Spørsmålet vårt er da: Kor langt blir det frå den nye E6-en og opp til huset vårt i Holsetervegen 15? Kor mange hus går tapt frå Randageilen og sørover til Stanviken? Kva med den kommunale vass-og kloakkledningen som ligg nedanfor huset vårt?

Vi meiner at den opprinnelege E6-traseen frå forrige runde for nokre år attende er den beste. Planen er den beste for alle som har eigedommar her fordi den berører minst mogleg hus. Elfenbenslavet som er raudlista må vike for dei som bur og vil leva her. Det må kunna gå an å flytte nokre av desse steinane som lavet ligg på.

Sjoa, 28.04.2024

Kari og Ola Kjørums

Ny E6 Sjoa – Otta

Viser til informasjonsmøte på Otta 11. mars 2024 vedrørende ny E6 strekningen Sjoa – Bredevangen.

I tillegg til merknader datert 6. desember 2023 har vi følgende merknader/innspill til forslagene:

Vi anser at forslag 1E ikke er en aktuell løsning.

Vedrørende øvrige alternativer som ble presentert på møtet, vil disse gå parallelt med nåværende E6 på østsiden på vår eiendom. Uansett hvilket alternativ som velges, vil vi poengtere viktigheten av støyskjerming mot bebyggelsen.

Sjoa 5. mai 2024

Vennlig hilsen

Mildrid Lunde og Iver Jakop Eide