

**Oppdragsgiver:** Nye Veier As  
**Oppdragsnavn:** E6 Storhove - Øyer Områderegulering  
**Oppdragsnummer:** 618455-14  
**Utarbeidet av:** Torgeir Moen  
**Oppdragsleder:** Ola S. Brandvold  
**Tilgjengelighet:** Åpen

## NOTAT Anleggsgjennomføring

---

<b>1. INNLEDNING .....</b>	<b>2</b>
1.1. Bakgrunn .....	2
1.2. Mål for prosjektet og planarbeidet .....	2
1.3. Kort beskrivelse av tiltaket .....	3
1.4. Planalternativer .....	3
1.5. Om dette notatet.....	4
<b>2. KRAV OG HENSYN .....</b>	<b>5</b>
2.1. Generelle krav og hensyn .....	5
2.2. Stedsspesifikke krav.....	6
2.2.1. Storhove.....	6
2.2.2. Tunnel .....	6
2.2.3. Midtskog .....	6

# 1. INNLEDNING

## 1.1. Bakgrunn

E6 er en hovedforbindelse nord-sør i landet og knytter også Nord-Vestlandet sammen med sentrale Østlandsområdet. Foruten strekingen Oslo – Trondheim, er E6 viktig for Mjøsregionen hvor den knytter sammen byer og tettsteder til et felles bo- og arbeidsmarked.

Bakgrunnen for prosjektet er behovet for å bedre forholdene på E6 i Mjøsregionen og Gudbrandsdalen. Dagens E6 er av variabel standard, og sikkerhet og framkommelighet er ikke tilfredsstillende. Vegen medfører også miljøproblemer for blant annet nærliggende boligområder.

Gjennom tidligere konseptvalgutredninger (KVU) og avklaringer med Samferdselsdepartementet er det avklart at E6 skal bygges som firefelts veg fram til Lillehammer. Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby som er utarbeidet av Statens vegvesen ble vedtatt i august 2018. Denne planen omfatter firefelts motorveg fra Vingrom til Ensby.

Det statlige utbyggingsselskapet Nye Veier har ansvaret for utarbeiding av reguleringsplaner og utbygging av E6 fra Kolomoen til Øyer sør. E6 Storhove – Øyer inngår som en del av Nye Veier sitt prosjekt for Moelv-Lillehammer-Øyer sør. Samtidig som Nye Veier overtok ansvaret fra Statens vegvesen, ble strekingen utvidet videre nordover mot Øyer.



Figur 1-1: Kart som viser Nye Veier sitt prosjekt Moelv-Lillehammer-Øyer sør. Rød sirkel markerer Storhove-Øyer.

## 1.2. Mål for prosjektet og planarbeidet

Nye Veiers mål med prosjektet er å sikre en utbygging som ivaretar selskapets samfunnsansvar med gode og kostnadseffektive løsninger. Utbyggingen av E6 Innlandet skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre framkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker, samt reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold.

### 1.3. Kort beskrivelse av tiltaket

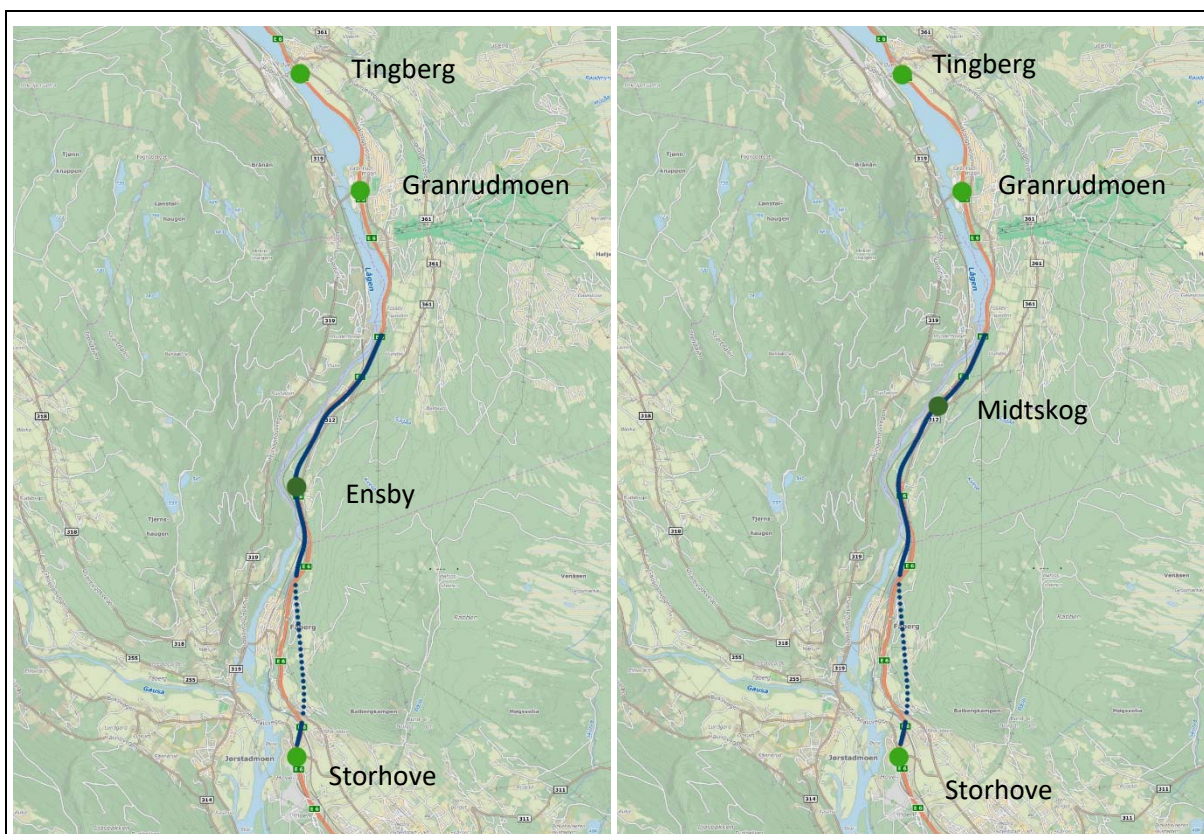
Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Storhove – Øyer gjelder ny firefelts motorveg fra Storhove i Lillehammer kommune og nordover inn i Øyer kommune. Avgrensning i nord er like sør for Hunderfossen demning.

Ved Storhove kobles ny veg til dagens E6, samtidig som det tilrettelegges for kobling mot ny E6 videre sørover mot Vingrom. Forbi Fåberg skal vegen gå i en toløps tunnel. Videre nordover fortsetter den nye vegen i dagen, som en utvidelse av dagens trase. Det planlegges for fartsgrense på 110 km/t.

### 1.4. Planalternativer

Som en del av planarbeidet utredes ulike alternativer i Øyer kommune. Se figur på neste side.

Alternativ C0 og C1 omfatter ca. 8 km firefelts motorveg med 110 km/t fram til like sør for Hunderfossen demning. Alternativ C0 har kryss på Ensby som i dag, mens i alternativ C1 legges Ensbykrysset ned og det opprettes et nytt halvkryss ved Midtskog, med ramper kun i sørgående retning.



Alternativ C0. Kryss ved Ensby og ny 110 km/t til sør for Hunderfossen.

Alternativ C1. Halvkryss ved Midtskog og ny 110 km/t til sør for Hunderfossen.

Figur 1-2: Oversikt over de ulike alternativene, med ny veg i dagen (heltrukken linje) og planlagt tunnel ved Fåberg (stiplet linje). Mørke grønne prikker markerer kryss i planområdet, og lyse grønne prikker er kryss utenfor planområdet.

## **1.5. Om dette notatet**

Prosjektet skal gjennomføres som en totalentreprise. Det legges til grunn at totalentreprenøren selv gjør egne vurderinger for optimal drift når endelig utforming av veganlegget er avklart. Rapporten definerer derfor kun en del krav, hensyn og anbefalinger i anleggsgjennomføringen.

## 2. KRAV OG HENSYN

### 2.1. Generelle krav og hensyn

Viktig for gjennomføringen er god håndtering av trafikken på E6 med sideveger, samt ivaretagelse av myke trafikanter.

For å få til en god anleggsgjennomføring skal det legges vekt på rasjonell drift i tillegg til å minimere påvirkningen for de som benytter dagens E6, samt de som bor langs anleggsområdet. Det forutsettes følgende for trafikkavviklingen i anleggsperioden:

- Adkomst til boliger skal til enhver tid opprettholdes.
- Fv. 2522 skal benyttes i så liten grad som mulig. Bruk av veien skal avtales og avklares med veieier før brukstagnelse.
- Det skal være nedsatt hastighet på strekninger der det utføres arbeider. Nedsatt hastighet vil medføre at lette og saktegående kjøretøy kan benytte omkjøringsveger.
- Myke trafikanter må ivaretas i egne traséer der fylkesvegene er stengt og all trafikk må benytte omkjøringsveg.
- Eksisterende midtdeler på E6 beholdes så lenge dette er mulig i anleggsperioden.
- Veglys opprettholdes på E6 iht. dagens standard så lenge som mulig.
- På grunn av nærhet til dagens E6 vil all trafikk måtte stoppes og området sikres for tredjepart under sprengning.
- Ved sprengning i nærhet av jernbane skal sprengningsplaner og sprengningstidspunkt koordineres og avklares med Bane Nor.

Andre sentrale hensyn som må tas i anleggsgjennomføringen:

- Masser deponeres på arealer avsatt i reguleringsplanen, og det henvises også til massedisponeringsplan for omtale av disse.
- Kabler og ledninger samt VA-ledninger og -anlegg må påvises og krav fra eier oppfylles.
- Entreprenøren må selv stå for rigg.

## 2.2. Stedsspesifikke krav

Under er det listet opp kjente hensyn som må ivaretas under anleggsgjennomføringen.

### 2.2.1. Storhove

- Pilegrimsleden, som i dag går over planlagt riggplass for tunnel og i kulvert under dagens E6, må legges om. I anleggsperioden vil det være nødvendig å la leden gå langs fv. 2522 for å kunne krysse E6. Det vil være mulig for brukerne av leden å komme inn på den igjen ved Fåberg.
- Myke trafikanter på gang- og sykkelveg som krysser avkjørsel til rigg -og anleggsområdet må ivaretas på en god måte med f. eks. med inngjerding og skilting.
- For fjerning av eksisterende kulvert over jernbane er det antatt at dette vil kreve togfrie perioder.

### 2.2.2. Tunnel

- Ved påhugget i nord er det et større tilgjengelig areal, som i dag er dyrket mark, for mulig riggområde. Det kan være mulig å lagre mindre mengder stein fra område avsatt til rigg. Massene fraktes videre til deponi, for bruk i fylling eller for knusing til vegens overbygning om kvaliteten tilsier dette.
- Det er registrert til dels dype, private vannbrønner i område over tunnelen som må hensyntas i driveperioden. Mulig tiltak på disse må påregnes.
- Langs tunneltraseen ligger det ett fjellanlegg, en omformerstasjon for Dovrebanen, og det foreligger skjerpede krav til rystelser.

### 2.2.3. Midtskog

- Eiendom på vestsiden av E6 ved Midtskog, skal ha tilkomst i hele anleggsperioden. Gudbrandsdalslågen nedenfor Hunderfossen demning er fremhevet som et svært attraktivt område for fiskere. Avkjøringen til eiendommen på Midtskog vil også ivareta adkomst for fiskeplassene. Parkeringsmuligheter må ivaretas i området.

## KILDER

E6 Storhove – Øyer, Anleggsgjennomføring, Cowi 2019

01	28.02.20	Anleggsgjennomføring	TM	OAT (NV)
<b>VERSJON</b>	<b>DATO</b>	<b>BESKRIVELSE</b>	<b>UTARBEIDET AV</b>	<b>KS</b>