



Kløftbrua 1940 (kilde: SVV)

E6 Nedgård (Åshuset) – Toset

Reguleringsplan

Oppdragsnavn:	Reguleringsplan Nedgård-Toset
Dokument nr.:	NV50E6NB-TRS-RAP-0001
PlanID:	5022 2020004

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	01.11.22		TLE	HJOH	LON

Kontaktpersoner til planarbeidet:

Nye Veier v/Arild Mathisen, tlf. 47752696

Nye Veier v/Jan Olav Sivertsen, tlf. 91546871

Informasjon om planarbeidet kan ses ved å gå inn på følgende hjemmesider:

Nye Veier AS: www.nyeveier.no

Rennebu kommune: www.rennebu.kommune.no

Forord

Nye Veier har ca. 160 km ny E6 i sin portefølje i Trøndelag. Målet til Nye Veier er at utbyggingen skal bedre trafikksikkerheten, forkorte reisetiden og styrke vekst og utvikling i landsdelen. Noen delstrekninger er under bygging, andre under regulering eller detaljprosjektering.

E6 Nedgård-Toset inngår som en del av denne store oppgraderingen av E6 gjennom Trøndelag fra Ulsberg (Nedgård) i sør til Steinkjer i nord. Hensikten med planarbeidet er å skaffe et formelt grunnlag for erverv av grunn og bygging av ny E6 på strekningen Nedgård - Toset.

Strekningen Nedgård – Toset er på ca. 10 km. Det utredes to alternative traséer. Begge alternativene skal være avkjørselsfri, ha planskilt kryss med Rv. 3, og betinger dagens E6 som parallelført lokalvei.

Lokaltrafikken vil i begge alternativene gå på dagens E6, noe som vil gi vesentlig mindre trafikk langs denne veien og vil bedre trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper. Dagens E6 planlegges omklassifisert til fylkesvei.

Konsekvensutredningene er utarbeidet på bakgrunn av planprogrammet, fastsatt av Rennebu kommune 01.09.2022. Konsekvensutredningene skal belyse alternativenes virkninger, rangere de, foreslå konsekvensreducerende tiltak, jfr. tiltakshierarkiet (unngå, begrense, istandsette eller kompensere) og eventuelt bestemmelser til reguleringsplanen.

For tema som ikke er beslutningsrelevant for valg av alternativ er det utarbeidet fagrapporter for hvert av alternativene.

Konsekvensutredningene og fagrapportene er vedlegg til planbeskrivelsen.

Nye Veier vil ut fra en samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser anbefale og foreslå ett av veialternativene vedtatt.

Nye Veier AS er tiltakshaver og konsulentfirmaet Rambøll er engasjert for å utrede og utarbeide komplett reguleringsplanforslag, med tilhørende utredninger.

Sammendrag

Reguleringsplan for E6 Nedgård - Toset fremmes i to alternativer. Alternativ vest følger dagens E6-trasé, mens alternativ øst følger ny trasé. Trafikkmengdene i de to løsningene er nærmest identiske. Alternativ vest består av H2-vei med 2-3 kjørefelt, midtdeler og 90 km/t fra Nedgård i sør til og med Ulsbergkrysset, og 80 km/t videre til og med Tosettunnelen, og H3 med fire felt og 110 km/t videre mot Berkåk. Alternativ øst består av H2 med midtdeler og 90 km/t til og med nytt Ulsbergkryss og H3 med fire felt og 110 km/t nord for Ulsbergkrysset. Trafikksikkerheten sammenlignet med dagens vei, er vesentlig forbedret. Midtdeler, avkjørselsfri vei, stor avstand mellom kryss og rekkverk mot sideterrang gir en vesentlig mer trafiksikker vei enn dagens. Med ny E6 vil trafikkavlastet gammel E6 som lokalvei bli tryggere fordi den får svært lave trafikkvolum. Ulykkeskostnadene slik de er beregnet i EFFEKT, er 10% lavere for alternativ øst enn for alternativ vest.

Gammel E6 vil bli omkjøringsvei ved planlagte stengninger og ved hendelser på ny E6. For alternativ vest er det Tosetbergtunnelen (1440 m) som vil gi flest planlagte stengninger. Den er tre ganger så lang som Granholtettunnelen på alternativ øst, og har mest teknisk utstyr og mest trafikk. Det vil derfor være behov for å stenge strekningen på E6 mellom Ulsberg og Berkåk i alternativ vest oftere enn mellom Nedgård og Ulsberg i alternativ øst.

Det er tilbud til gående i Ulsbergkrysset i begge alternativene. Kryssing av Rv. 3 er planskilt og kryssing av armene i hovedrundkjøringa er i plan. I alternativ vest er det gangvei mellom eksisterende gangtilbud langs Rv. 3, eksisterende boligbebyggelse i Ulsberg og gangtilbudet i krysset. I alternativ øst er det gangtilbud mellom bussholdeplassene på rampene og innfartsparkeringsplassen i krysset.

I begge alternativene er det mulig å opprettholde dagens skolebussruter uten vesentlige endringer.

Innholdsfortegnelse

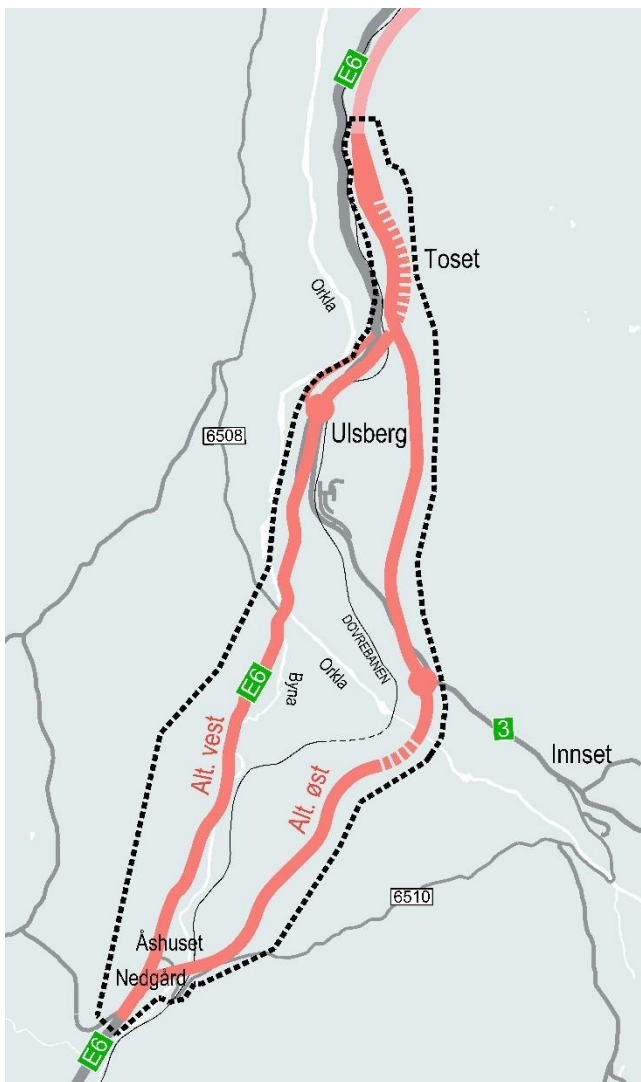
1	Beskrivelse av tiltaket	6
1.1	Planområdet og alternativer som utredes	6
1.2	Nullalternativet	9
2	Rammer og premisser for planarbeidet	10
2.1	Planprogrammet	10
2.2	Fagspesifikke rammer og premisser	11
2.2.1	Fra planprogrammet	11
2.2.2	Trafikkanalyse og trafikkmengder	11
2.2.3	Trafikksikkerhet	11
2.2.4	Konsekvenser for gående og syklende	12
3	Resultater	12
3.1	Trafikkanalyse	12
3.1.1	YDT 2030 alternativ vest	13
3.1.2	YDT 2030 alternativ øst	14
3.2	Trafikkmengder i Ulsbergkrysset	15
3.2.1	Vest og øst	15
3.3	Konsekvenser for gående og syklende	16
3.4	Gangtilbud i kryssområdene	19
3.5	Midlertidig trafikkavvikling driftsfase	20
3.6	Midlertidig trafikkavvikling i anleggsfase	20
3.7	Påvirkning av eksisterende bebyggelse i anleggsfasen	21
4	Sammenstilling av konsekvenser og alternativsvurdering	21
5	Anbefalinger	21
6	Kilder	21

1 Beskrivelse av tiltaket

1.1 Planområdet og alternativer som utredes

Innenfor planområdet er det lagt til grunn å utrede to hovedalternativer, et vestlig alternativ og et østlig alternativ, vist i figur 1:

- 1) Alternativ vest, ny E6 i hovedsak langs dagens E6 mellom Nedgård og kryss Ulsberg, og godkjent reguleringsplan mellom kryss Ulsberg og Tøset.
- 2) Alternativ øst, ny E6 i en korridor tilsvarende tidligere utredet over Tørset og Granholtet.



Figur 1 Varslet plangrense, ca. 11 883 daa

Alternativ vest

Den vestlige korridoren vil i stor grad følge dagens E6. Dimensjoneringsklasse H2 legges til grunn. Dvs. 2 – 3 felts vei med midtdeler og bredde 12-15 m og fartsgrense 90 km/t som vist i figur 2. Nord for Ulsberg forutsettes fartsgrense 80 km/t fram til nordre utløp av tunnelen. Dagens E6 søkes gjenbrukt i størst mulig grad. Enten som del av ny E6, eller til bruk som parallelført lokalvei på hele eller deler av strekningen. Det er foreslått ny bru over Orkla, og dagens bru (Kløftbrua) søkes brukt som lokalveibru. Det legges opp til planskilt kryss med rv. 3 like sør for dagens kryss på Ulsberg. På strekningen Ulsberg -

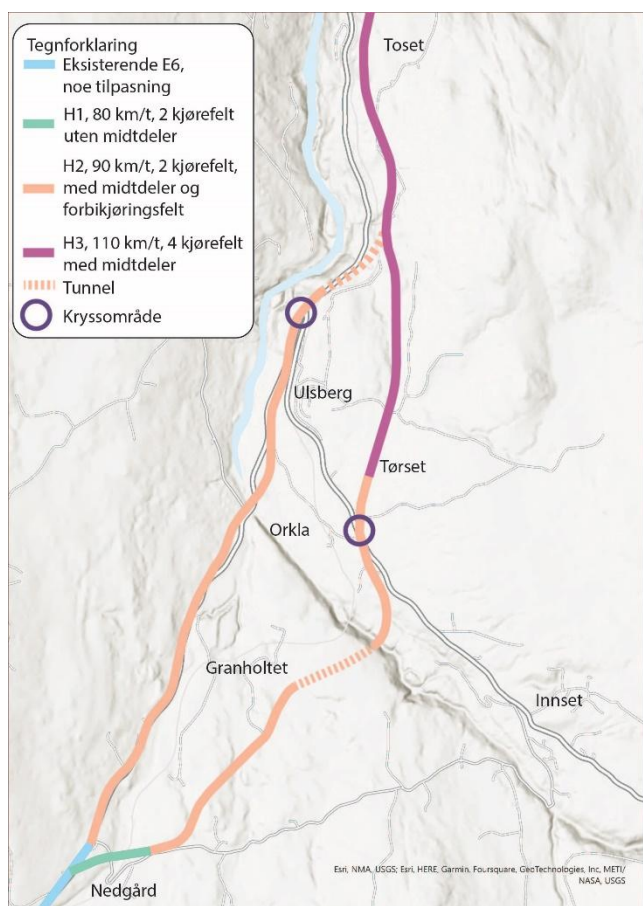
Toset vil alternativet overlape gjeldende reguleringsplan for ny E6. Som i vedtatt plan forutsettes det ett-løps tunnel med 3 felt og bredde 14,0 meter.

Alternativ øst

På samme måte som for alternativ vest legges dimensjoneringsklasse H2 til grunn sør for krysset med Rv. 3. Nord for krysset legges dimensjoneringsklasse H3 til grunn, dvs. 4-felts motorvei og fartsgrense 110 km/t, med veibredde ca. 19 m.

Korridoren starter ved Nedgård og går 4 km nordover (øst for dagens E6) før den går i en 500 m lang tunnel gjennom Granholtet og deretter på bru over Orkla. Etter brua blir det en stigning opp til et planskilt kryss med Rv. 3. På denne delstrekningen utredes 3 felt. Nord for krysset med Rv. 3 går E6 over i 4-felts vei med dimensjonerende hastighet 110 km/t til den treffer regulert løsning ved Toset som vist i figur 2.

Dersom dette alternativet blir vedtatt, må gjeldende reguleringsplan på delstrekningen Toset-Ulsberg oppheves.

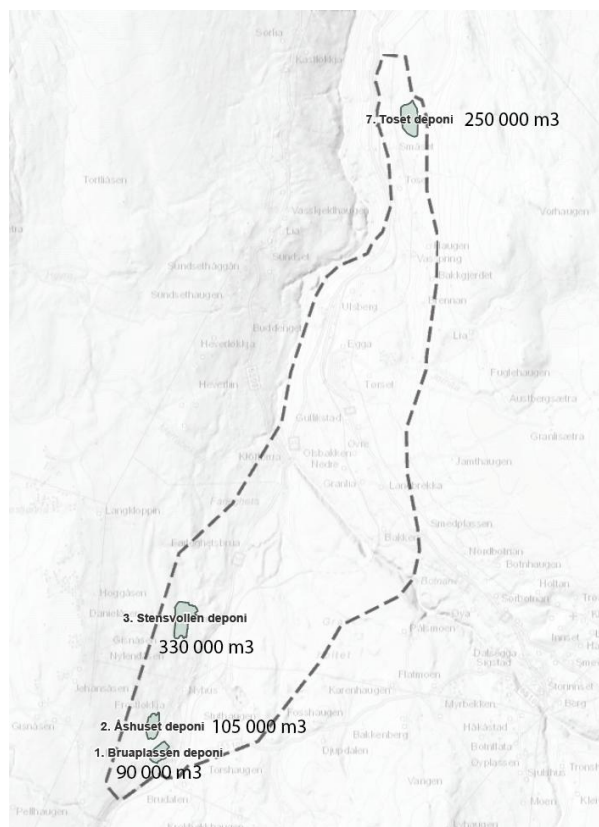


Kryssløsning med Rv. 3

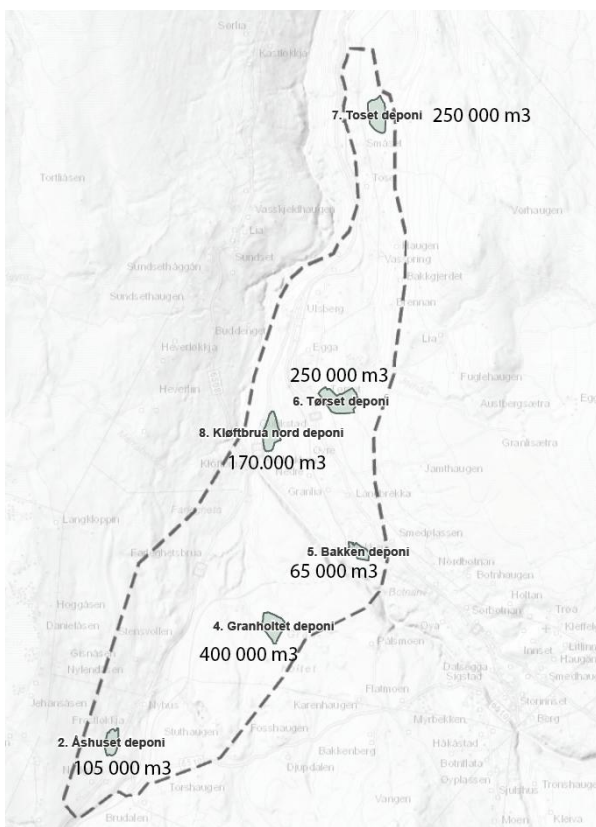
Plassering og utforming av planskilt kryss har for begge alternativene hatt fokus på framkommelighet og trafiksikkerhet. Det er også lagt til grunn at gode kollektivløsninger skal være en del av kryssløsningen, noe som også inkluderer holdeplasser, gang- og sykkelatkomster, samt pendlerparkering.

Massedeponi

Det er gjort vurderinger av deponiområder langs begge strekningene. Utredning av deponiområdene er gjort i samarbeid med kommunen. Figur 3 viser aktuelle deponiområder med maksimal kapasitet langs vestre trasé, mens figur 4 viser det samme for østre trasé.

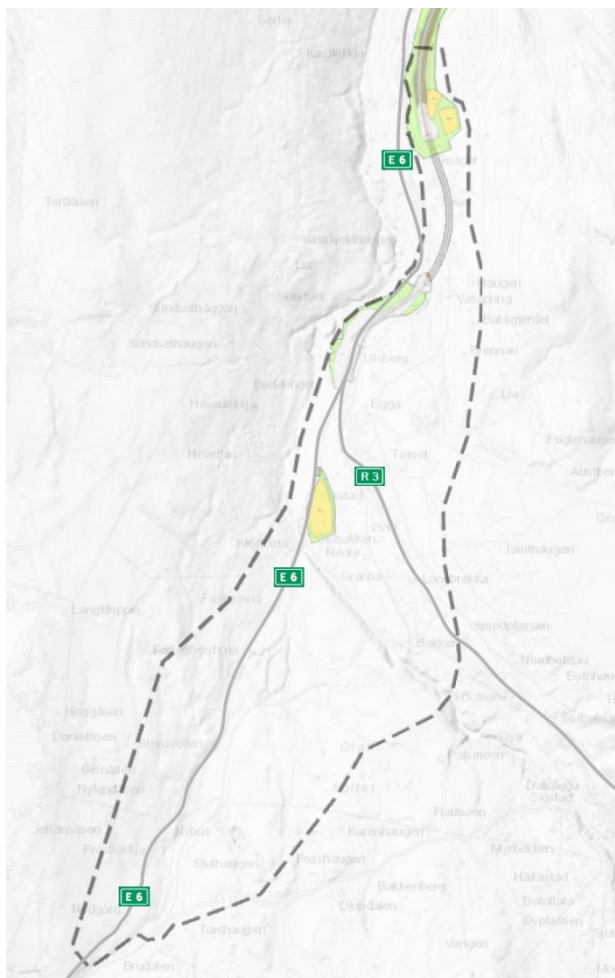


Figur 3 Oversikt over aktuelle deponier med kapasitet lang vestre trasé



Figur 4 Oversikt over aktuelle deponier med kapasitet lang østre trasé

1.2 Nullalternativet



Referansealternativet, nullalternativet, er dagens E6 fra sør helt til den treffer på vedtatt reguleringsplan (planid. 50222018006, vedtak 05.09.2019) fra Ulsberg og frem til planavgrensningen i nord. Dagens riksvei 3 er også en del av nullalternativet.

Figur 5 Nullalternativet og gjeldende regulering

2 Rammer og premisser for planarbeidet

2.1 Planprogrammet

Planprogrammet redegjør for hvilke tema som skal konsekvensutredes og hvilke tema som skal belyses med fagrapporter for hvert alternativ

Tema	Planbeskrivelse	Konsekvens- utredning, V712	Annen fagrapport
Trafikkanalyse			x
Støy			x
Klimagass		x	
Luftforurensning			x
Landskapsbilde		x	
Friluftsliv/by- og bygdeliv		x	
Naturmangfold (land og vassdrag)		x	
Kulturmiljø		x	
Naturressurser		x	
ROS-analyse			x
Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger	x		
Grunnforhold, geologi og geoteknikk			x
Barn og unges oppvekstvilkår	x		
Elektriske forsyningsanlegg	x		
Massedepoier	x		
Folkehelse	x		
Hydrologi og VA			x
Konstruksjoner			x

Tabell 1 Oversikt over fag som skal konsekvensutredes fra planprogrammet

Utredningene redegjør innledningsvis for kunnskapsgrunnlaget innenfor utredningsområdet. Utredningsområdet defineres av det enkelte fag, da det også skal inkludere et influensområde. Det er innhentet ytterligere kunnskap gjennom befaringer og intervjuer.

Det skal etableres tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag for å gjennomføre utredning som bidrar til beslutningsrelevante anbefalinger.

2.2 Fagspesifikke rammer og premisser

2.2.1 Fra planprogrammet

Det skal utarbeides en trafikkrapport som vil vise trafikkmengden (ÅDT) til bruk i støyanalyser. Trafikkrapporten vil inneholde en trafiksikkerhetsvurdering og en kapasitetsvurdering som peker på punkt i planen hvor forhold mellom gående og syklende og biltrafikk, og forhold mellom lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk må vurderes spesielt.

Det skal undersøkes hvorvidt området brukes av fotgjengere eller syklister. Planen skal unngå redusert sikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter. Kollektivtransportens behov skal også hensyntas. Sweco har tidligere utarbeidet en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse (05.12.18) av tidligere planforslag, men den forholder seg til den opprinnelige veillinjen. Regulert veillinje strekker seg lengre sør enn tidligere regulert.

Det skal gjennomføres en trafiksikkerhetsrevisjon av reguleringsplanen når den foreligger. Det vil da tas med en metodisk gjennomgang av trafiksikkerhet i planforslaget.

2.2.2 Trafikkanalyse og trafikkmengder

Trafikkprognoser er beregnet iht. Statens vegvesen sin veiledning for bruk av Regional Transportmodell RTM. Beregningene av døgntrafikk for 2030 er utført for Nye Veier av COWI og brukt i nyttekostnadsanalyser av tiltaket (1 COWI 2022).

Trafikkmengder fremskrevet til 2040, er benyttet til støy- og luftkvalitetsanalyser.

2.2.3 Trafiksikkerhet

De siste 10 årene (2012-2021) har det skjedd 6 politirapporterte personskadeulykker på E6 innenfor planområdet. Det var to møteulykker, to utforkjøringsulykker, en lastebil som veltet i kjørebanelen og en ulykke med uklart forløp. I perioden 2002-2011 var det 12 personskadeulykker. Det var fem møteulykker, seks utforkjøringsulykker og en ulykke med uklart forløp. På Rv. 3 var det en ulykke med påkjøring bakfra og en møteulykke mindre enn 100 m fra kryss med E6 i perioden 2002-2011. I selve krysset var det i tillegg en ulykke med venstresving foran kjøretøy i motsatt retning i 2004. Krysset ble i 2007 bygd om til den utformingen det har i 2022.

EFFEKT-beregningene (1) viser at sparte ulykkeskostnader utgjør en betydelig verdi i trafikanntnytt, og at forskjellen mellom alternativ vest og øst er relativt små. For vest utgjør sparte ulykkeskostnader 211 mill kr og for øst 234 mill kr for en beregningsperiode på 40 år. Forskjellen i sparte ulykkeskostnader utgjør 10% i favør alternativ øst.

Ny E6 vil gi sikrere vei for trafikk på E6 og tryggere vei for de som ferdes langs eller krysser avlastet E6. Dette gir bedre trafiksikkerhet både for gjennomgangstrafikken og for lokaltrafikken. For E6 er det særlig fravær av møteulykker ved bruk av midtdeler og redusert konsekvens for utforkjøringsulykkene ved et mer tilgivende sideterrang samt økt bruk av rekkverk mot sidehindre som bidrar til bedre trafiksikkerhet. Redusert antall kryss og avkjørsler bidrar også. For lokalveiene er det redusert trafikk som bidrar til både tryggere og sikrere vei.

Det er gjennomført trafiksikkerhetsrevisjon av planen iht. Statens vegvesens håndbok V720 Trafiksikkerhetsrevisjoner og -inspeksjoner. Planene er utarbeidet iht. de nyeste veinormalene. Gjennom planarbeidet har det vært tett samarbeid mellom veiplanleggere og trafikkplanleggere. Resultatene er tatt løpende inn som støtte for prosjekteringen og planen er justert iht. funnene i ts-revisjonen.

2.2.4 Konsekvenser for gående og syklende

I planprogrammet er det formulert et punkt 6.1 om at det i prosjektet skal «undersøke hvorvidt området som berøres av planalternativene brukes av fotgjengere og syklister».

Konsekvenser mtp. friluftsliv utredes særskilt. I trafikkanalysen ser vi på konsekvenser for barn på skolevei og eventuelle konsekvenser for skoleskys.

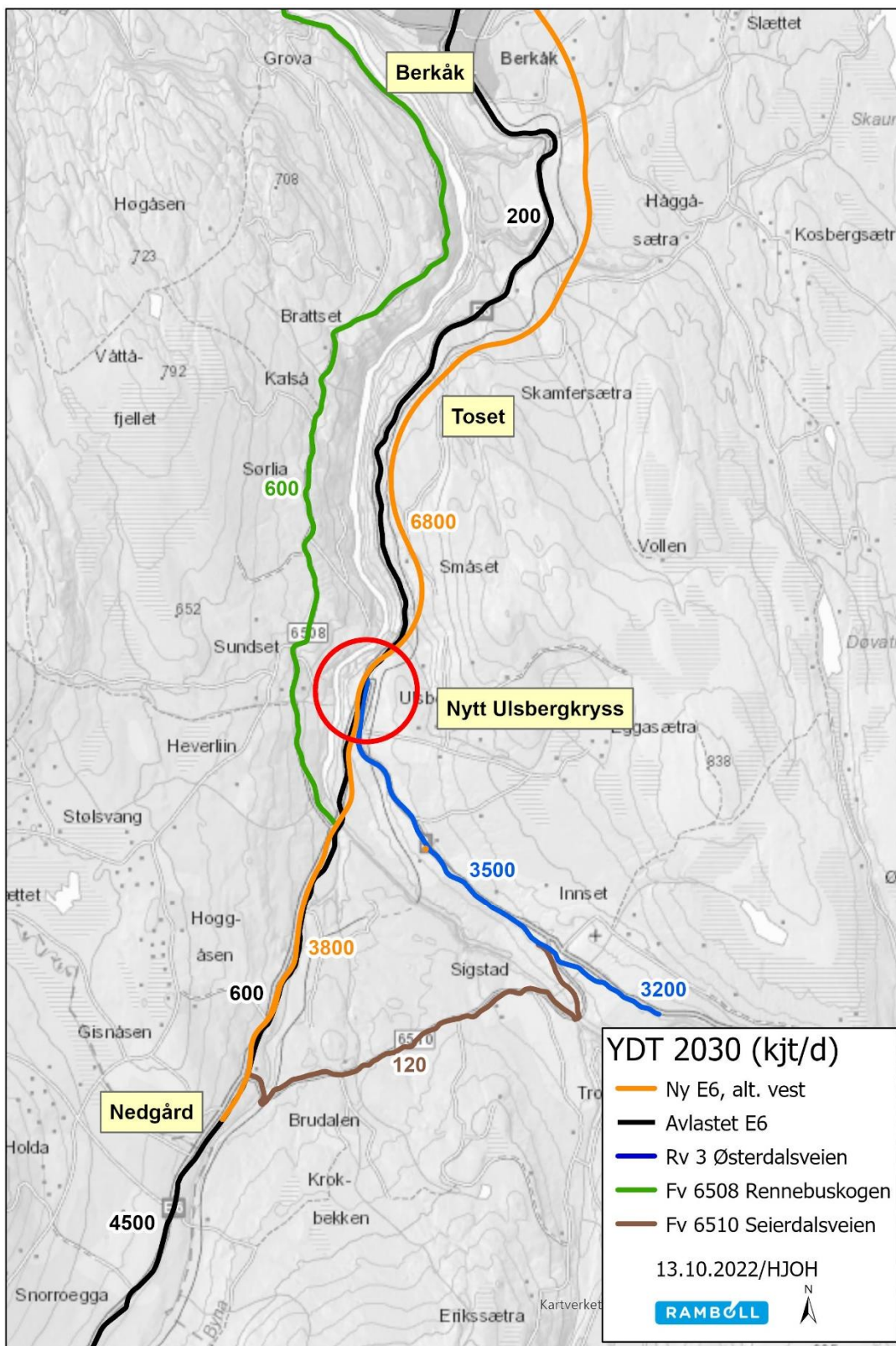
3 Resultater

3.1 Trafikkanalyse

Trafikkmengdene i nytt Ulsbergkryss er hentet fra COWIs beregning med Regional Transportmodell for 2030 og viser Yrkesdøgntrafikk (YDT) på enkeltveileiker i kryssene. Yrkesdøgntrafikk er gjennomsnittlig trafikk pr dag mandag – fredag for et helt år, mens årsdøgntrafikk (ÅDT) er gjennomsnittlig trafikk pr dag for alle ukedagene for et helt år. I byer og tettsteder hvor arbeidsreisene utgjør en stor del av trafikken, er YDT vesentlig større enn ÅDT. På Ulsberg er trafikken på søndager så stor at YDT og ÅDT blir tilnærmet like.

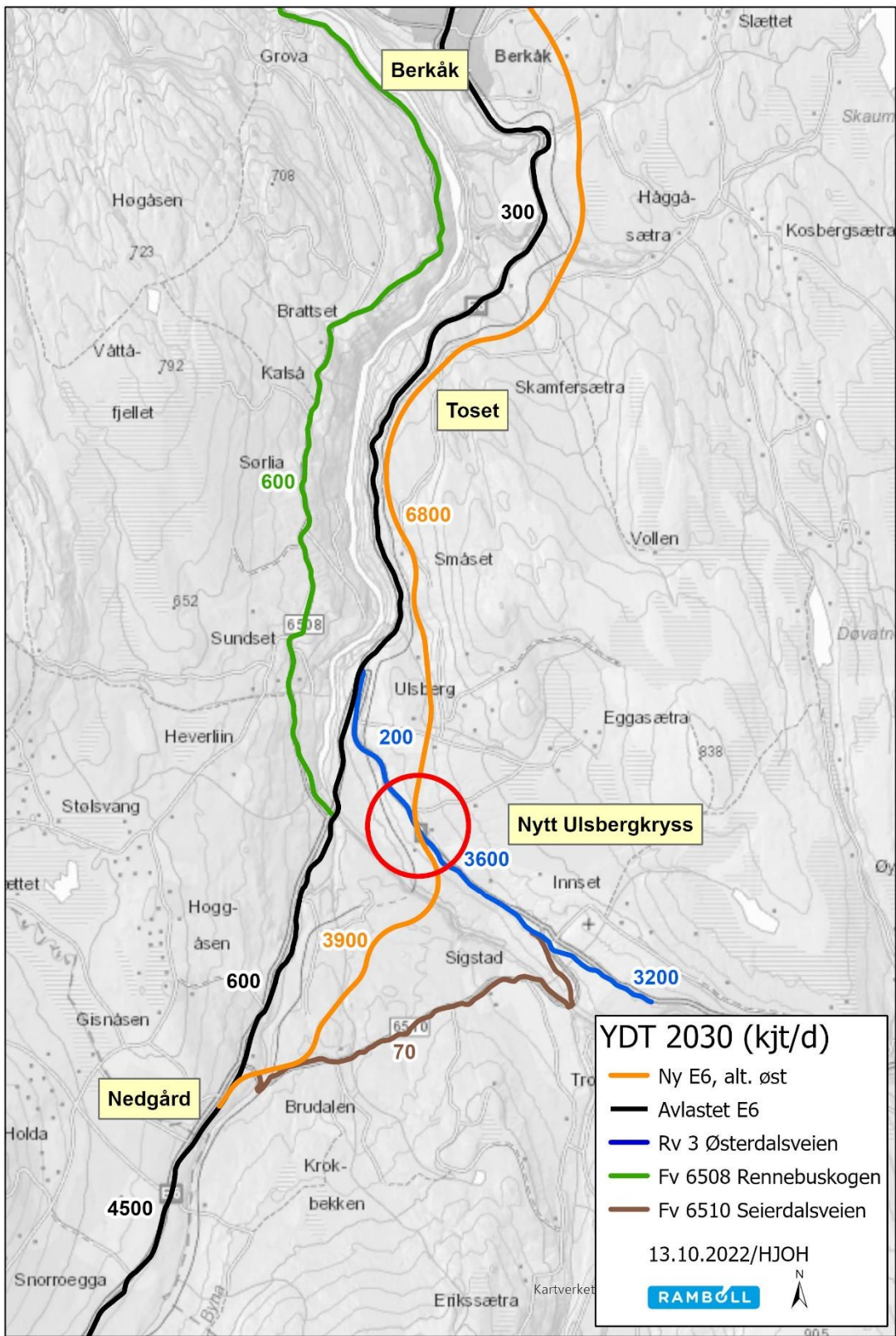
Tungtrafikkandelene er høye både på Rv. 3 og på E6. I 2021 var tungtrafikkandelen på Rv. 3 mellom Innset og Ulsberg 33%. På E6 sør for Ulsbergkrysset nær Oppdal var den 16% og i nord mellom Ulsberg og Berkåk var den 27%. Tungtrafikken øker mer enn totaltrafikken ifølge SSBs fylkesprognoser, slik at tungtrafikkandelen er 2-3 prosentpoeng høyere i 2040 enn i 2030.

3.1.1 YDT 2030 alternativ vest



Figur 6 YDT 2030 vest (COWI 30.08.2022)

3.1.2 YDT 2030 alternativ øst

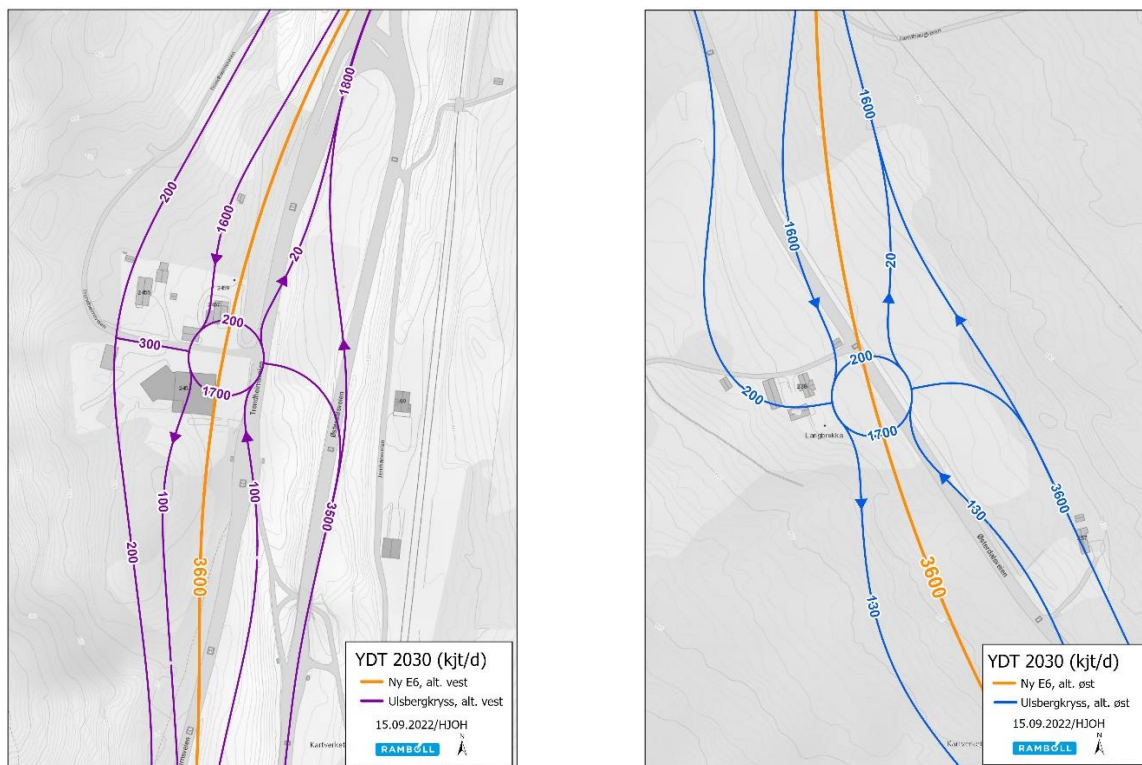


Figur 7 YDT 2030 øst (COWI 30.08.2022)

3.2 Trafikkmengder i Ulsbergkrysset

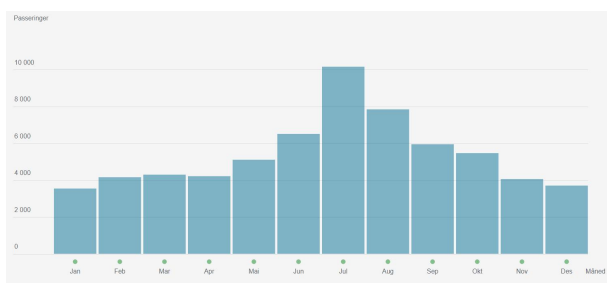
3.2.1 Vest og øst

Trafikkmengdene i nytt Ulsbergkryss er hentet fra COWIs beregninger med Regional Transportmodell for 2030 og viser yrkesdøgntrafikk (YDT) på enkeltveilenker i kryssene.



Figur 8 YDT 2030 Ulsbergkrysset vest og øst

I begge kryssene er det valgt gjennomgående E6 under rundkjøring med alle svingebevegelser. Trafikk mellom E6 nord og Rv. 3 har filterfelt i kjøreretning fra sør til E6 nord, mens trafikk fra nord tar venstresving i rundkjøringa. Den sirkulerende trafikken i rundkjøringa som krysser rampe fra nord er så liten at det ikke er nødvendig å beregne kapasitet for rampetrafikken.



Figur 9 Månedsdøgntrafikk for E6 på Berkåk sør, kjt/døgn 2021

Sommertrafikken på E6 er vesentlig større enn gjennomsnittlig døgntrafikk for hele året. ÅDT i 2021 på E6 sør for Berkåk var 5400, mens juledøgntrafikken var mer enn 10 000. Det er tatt hensyn til dette i dimensjonering av kanaliserte kryss med E6 i planen.

3.3 Konsekvenser for gående og syklende

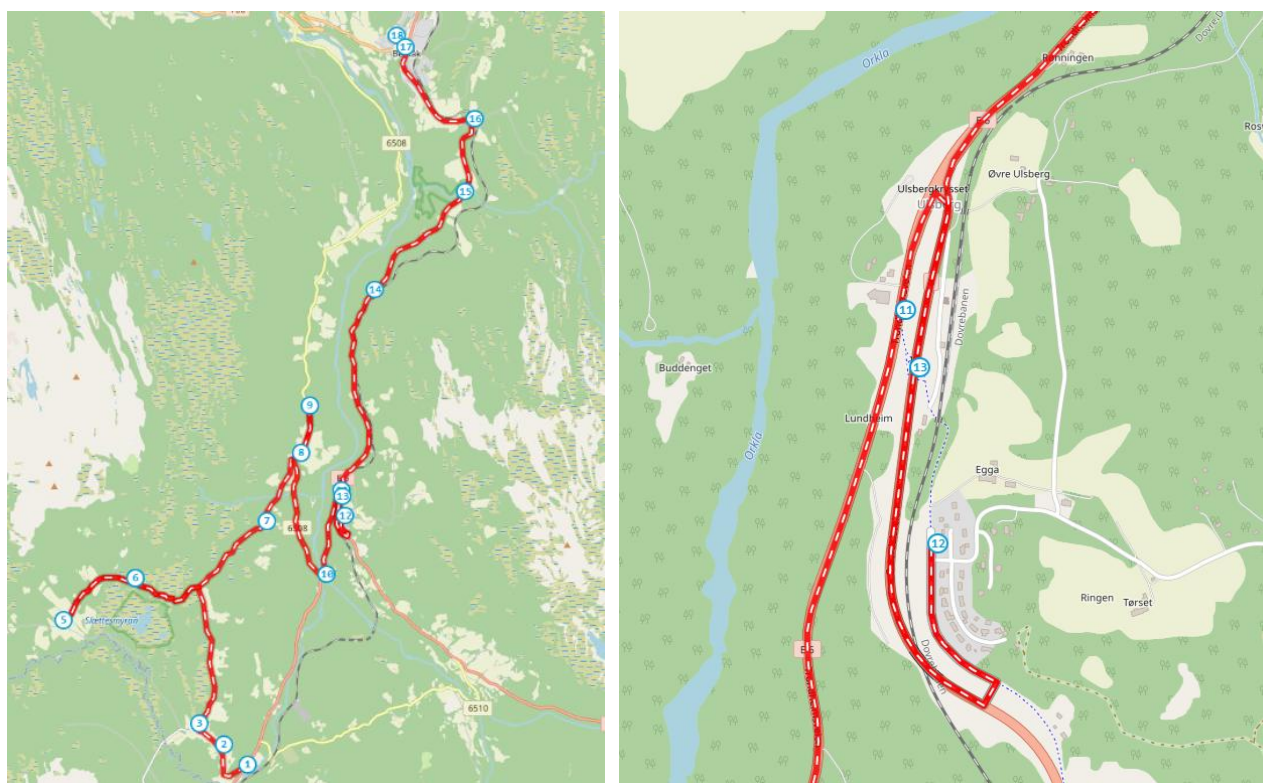
Tiltakets konsekvenser for veinett og områder som berøres av planalternativene hvor gående og syklende ferdes, er tolket slik at dette omfatter lek og friluftsliv som utredes i egen rapport, og det omfatter barn og unges bruk av skolevei.

En gjennomgang med AtB ga oversikt over dagens omfang av skoleskyss (2022-2023). I prosjektet har vi vurdert de to alternativenes konsekvenser for skoleskyssen. Dagens skoleskyss består av tre ruter:

5607 Stølsvangsveien – Rennebu barne- og ungdomsskole

5608 Åshuset – Rennebu barne- og ungdomsskole

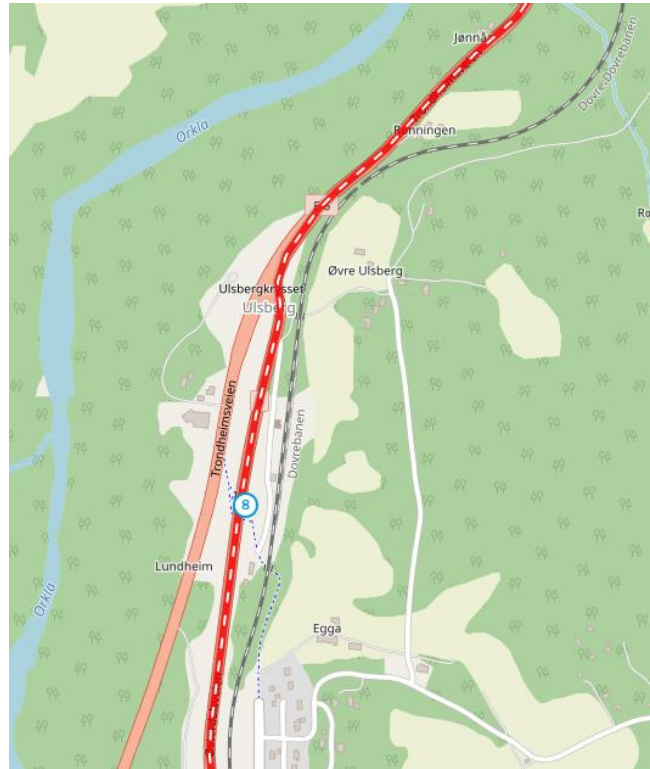
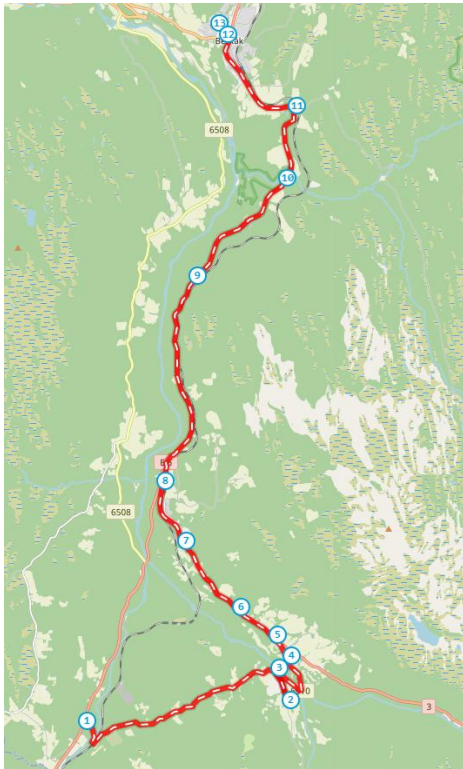
480 Trondheim/Støren – Oppdal VGS



Figur 10 Skolerute 5607 Stølsvangen – Berkåk, utsnitt Ulsberg – Egga - Torset til høyre

Holdeplass 12 er i boligområdet på Ulsberg og benyttes ved henting og levering av barneskoleelever. Dagens holdeplass 13 på Rv. 3 brukes ikke til disse elevene pga. trafikksikkerhet. Holdeplass 11 på dagens E6 sør for Ulsbergkrysset, benyttes også.

Holdeplassene 12 og 13 opprettholdes i planforslaget. Holdeplass 11 erstattes av holdeplasser på sørvendte ramper i nytt planskilt kryss med gangveier som knytter holdeplassene til eksisterende gangveinett øst for krysset og innfartsparkering vest i kryssoområdet. Gangkryssing ligger i plan på sørvendte ramper nær stopplinje i rundkjøring hvor biltrafikken har lav fart og det er god sikt til kryssende på vei inn i gangkryssing.



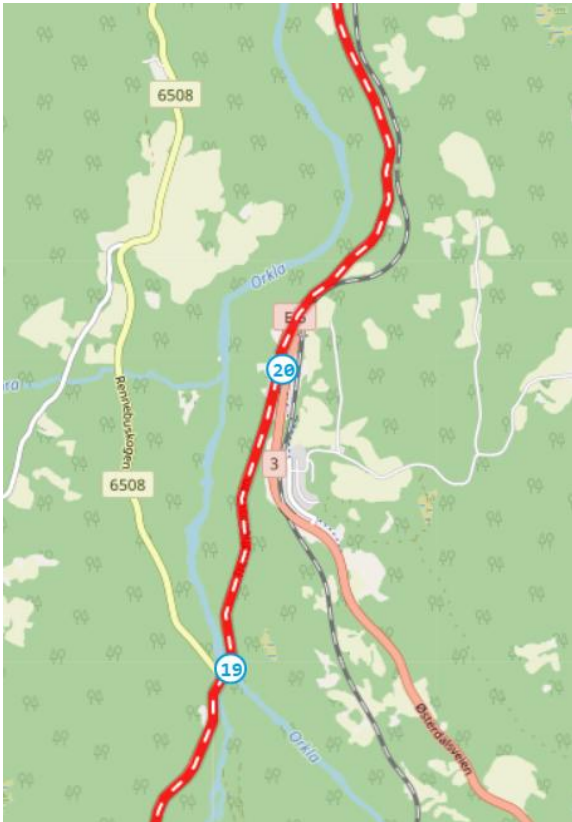
Figur 11 Skolerute 5608 Åshuset – Berkåk

Ruta starter i kryss mellom E6 og Seiersdalsveien, holdeplass Åshuset (1).

Ruta henter også på eksisterende holdeplass på Rv. 3 sør for Ulsbergkrysset (8) til ungdomsskole.

Ruta kan kjøres uendret i begge veialternativene. Holdeplass Åshuset (1) flyttes lengre sør ift. dagens plassering i krysset i alternativ vest. Spørsmål om trafiksikkerhet ved kryssing av E6 fra sørgående holdeplass i 70-sone like etter 90-sone for biltrafikk fra nord hvor trafikk gjennom holdeplassområdet kan ha høy hastighet. Forslag til avbøtende tiltak er å beholde dagens Seierdalsvei som gangadkomst til bussholdeplassen slik at gangtrafikk langs E6 mellom nytt kryss og nye holdeplasser unngås.

Holdeplass Ulsberg (8) på Rv. 3 benyttes av ungdomskoleelever. Holdeplassen opprettholdes i begge alternativene. Planskilt kryssing under Rv. 3 forlenges under tre kjørefelt på Rv. 3.



Figur 12 Skolerute som benytter ordinær linje 480 Trondheim/Støren – Oppdal

Linje 480 er en ordinær regionrute som henter elever til videregående skole på holdeplassene på E6 sør i Ulsbergkrysset (20) og i kryss med Fv. 6508 Rennebuskogen (19). VGS-elevene krysser E6 i plan i dag på begge steder.

Under vises dagens holdeplass (20) sør for Ulsbergkrysset. Den ligger uendret i alternativ øst og erstattes av nye holdeplasser på sørvendte ramper i nytt Ulsbergkryss på E6, i alternativ vest.



Figur 13 Dagens holdeplass Ulsberg på E6

3.4 Gangtilbud i kryssområdene

Gang- og sykkelveiene i alternativ vest knytter sammen dagens gang- og sykkelvei mellom boligfeltet Ulsberg og dagens forbindelse under jernbanen med nye bussholdeplasser langs Rv. 3, ny forbindelse til bussholdeplasser på de sørvendte rampene i hovedkrysset og med innfartsparkeringsplassen vest i hovedkrysset. Eksisterende kulvert under Rv. 3 forlenges for å krysse under tre kjørefelt i nytt kryss. Det er gangkryssing i plan over de sørvendte rampene. Gang- og sykkeltilbudet gjennom krysset er utformet som gang- og sykkelvei med rabatt mot kjøreareal for bil.



Figur 14 Tilbud til gående og syklende i Ulsbergkrysset i alternativ vest

Gang- og sykkeltilbudet i alternativ øst knytter sammen bussholdeplassene og innfartsparkeringen i hovedkrysset. Gangadkomst fra boligfeltet på Ulsberg til bussholdeplassene i nytt Ulsbergkryss er langs eksisterende vei med lav biltrafikk, ÅDT 200.



Figur 15 Tilbud til gåene og syklende i Ulsbergkrysset i alternativ øst

3.5 Midlertidig trafikkavvikling driftsfase

Eksisterende E6 vil fungere som omkjøringsvei for stengt tunnel ved planlagte arbeider kveld og natt både for alternativ vest og for alternativ øst. Når omkjøringsløsningen er etablert, vil den også kunne bli brukt ved hendelser i tillegg til ved planlagt vedlikehold. Omkjøringsruta langs gammel E6 mellom Berkåk og Ulsberg er dobbelt så lang som ruta mellom Nedgård og Ulsberg. Toseberg tunnelen (1440m) nord for Ulsbergkrysset på alternativ vest er tre ganger så lang som Granholt tunnelen på alternativ øst (430m) sør for Ulsbergkrysset, og vil ha mest teknisk utstyr og størst trafikk. Det vil derfor være behov for å stenge strekningen mellom Ulsberg og Berkåk i alternativ vest oftere og lengre enn mellom Ulsberg og Nedgård i alternativ øst.

3.6 Midlertidig trafikkavvikling i anleggsfase

I anleggsfasen er det vanskelig å finne gode omkjøringsmuligheter ved behov for å stenge E6 eller Rv. 3 helt. Det må utarbeides en overordnet trafikkavviklingsplan som viser hovedgrep i trafikkavviklingen for hovedfasene i prosjektet. Planen skal inneholde analyse av mulighet for omkjøring ved korte stengninger av E6 og Rv. 3, og et grunnlag for vurdering av konsekvenser ved lengre stengninger. Planen skal også inneholde en risikovurdering av hovedfasene i trafikkreguleringen. Denne planen vil være vedlegg til arbeidsvarslingsplanene som skal utarbeides for og godkjennes av Statens vegvesen for hver regulering av vegtrafikken. Arbeidsvarslingsplanen skal utarbeides iht. Statens vegvesen sin håndbok N301 Arbeid på og ved veg.

3.7 Påvirkning av eksisterende bebyggelse i anleggsfasen

Alternativ vest går langs eksisterende E6, har noe randbebyggelse nord for kryss med Seierdalsveien, sør for Klettbrua (kryss med Fv 6508) og i Ulsbergkrysset. Ny E6 ligger nær eksisterende E6 og nytt Ulsbergkryss bygges like sør for eksisterende kryss. Eksisterende bebyggelse vil bli sterkt påvirket av anleggsarbeidene knyttet til ny E6.

Alternativ øst går i jomfruelig terreng øst for dagens E6. Nytt Ulsbergkryss bygges i god avstand fra eksisterende kryss og har konflikt med få boliger. Traséen passerer tett på Tørset hyttegrend, og har konsekvenser i form av støy i anleggsperioden.

Det forventes at alternativ vest har større konflikter mtp. eksisterende bebyggelse enn alternativ øst i anleggsperioden.

4 Sammenstilling av konsekvenser og alternativsvurdering

Både alternativ vest og alternativ øst bedrer framkommelighet og trafikksikkerhet vesentlig mtp. 0-alternativet ved å bygge to til tre, og lengst nord, fire kjørefelt. Det bygges midtdeler, avkjørselsfri vei og planskilt hovedkryss på Ulsberg. Gammel E6 som lokalvei får svært lav trafikk og kan fungere godt som lokalvei og som tilbud til gående og syklende.

Trafikkmengdene er tilnærmet like og vurderes som uavhengige av veialternativ. Trafikksikkerhetsmessig vil begge alternativene oppfylle krav til ny vei.

Gangfeltene som krysser sørvendte ramper i Ulsbergkrysset, krysser i plan nær rundkjøring der trafikken er liten og farten er lav. Gangtrafikk mellom holdeplassene for buss på E6 ved Åshuset (kryss med Seierdalsveien) vil krysse full E6-trafikk (ÅDT 4500) i alternativ vest i plan, mens de vil krysse trafikkavlastet E6 som lokalvei i alternativ øst.

5 Anbefalinger

Både alternativ vest og alternativ øst gir vesentlig reduserte ulykkeskostnader og vesentlig bedre trafikksikkerhet på ny E6 og vesentlig bedre trygghet langs avlastet E6. Alternativ øst har 10% større reduksjon av ulykkeskostnadene enn alternativ vest.

Begge alternativene er tjenlige som omkjøringsveier for planlagte stengninger på ny E6.

Begge alternativene gir mulighet for å videreføre dagens skoleskysstilbud. Det gjøres gode tilpasninger av planskilte kryssinger i Ulsbergkrysset i alternativ vest og akseptable løsninger for kryssinger i plan over ramper med moderat trafikk og lav hastighet i begge alternativene.

For anleggsfasen er det behov for en trafikkavviklingsplan som viser prinsipper i trafikkavviklingen for hovedfasene i prosjektet.

6 Kilder

1. COWI E6 Nedgård – Berkåk - Vindåsliene, Transportmodell- og effektberegninger, 19.08.2022
2. COWI Trafikkplott_YDT2030 mottatt på mail 30.08.2022

Vi bygger **gode** veier **raskt** og **smart**