



E6 gang- og sykkelvei Dombås – Dovre Forprosjekt

Nasjonal PlanID: 34310100

Prosjekt nr.:	10247430
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Dokumentnummer:	NV15E6DDGS-MUL-RAP-0001

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	01.09.26	NOBJMA/Sweco NOISES/Sweco	NOANDK/Sweco NOMAGL/Sweco	NOHOLL/Sweco

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

Kontaktinformasjon:

Karl Arne Hollingsholm, prosjektleder, Sweco

Tlf. 930 16 226, e-post: karl.arne.hollingsholm@sweco.no

Forsidebilde: Krysset E6 x Øverbygdsvegen, sett mot sør-øst, september 2025. Kilde: Sweco.

Forord

Nye Veier har ansvaret for utvikling av europaveiene E6 Otta – Dombås (46 km) og E136 Dombås– Vestnes (148 km). Strekningen er en del av hovedveiforbindelsen mellom Østlandet og Nord-Vestlandet. Strekningen har en stor andel gjennomgangstrafikk og høy andel lange kjøretøy (tungtrafikk), i tillegg til å være regional- og lokalvei.

Nye Veier har flere utviklingsprosjekter på strekningen. Ett av dem er E6 gang- og sykkelvei Dombås – Dovre, som har til hensikt å tilrettelegge for gående og syklende på strekningen. I tråd med Nye Veiers mandat blir de prosjektene i porteføljen med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioritert for gjennomføring foran prosjekter med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Forhold som påvirker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten vil få særskilt oppmerksomhet i planarbeidet, og vil hovedsakelig dreie seg om å begrense kostnader og påvirkning på landskapskvaliteter.

På vegne av Nye Veier har Sweco jobbet med et forprosjekt for E6 gang- og sykkelvei Dombås – Dovre. Forprosjektets formål har vært å vurdere behovet for gang- og sykkelvei på strekningen, samt vurdere utforming av løsning. Forprosjektrapporten oppsummerer dette arbeidet.

Nye Veier ser at forprosjektet ikke har identifisert et behov, som forsvarer investeringen til en gang- og sykkeløsning med den standarden forprosjektet legger til grunn. Dette innebærer at Nye Veier ikke kan planlegge videre for en slik gang- og sykkelvei, og må nedjustere ambisjonsnivået og forventningene til tiltaket. Samtidig understrekes det at det er et behov knyttet til trafiksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter på strekningen. Nye Veier vil derfor arbeide videre med alternative løsninger for gående og syklende, som i større grad står i forhold til behovet og kan gi bedre samfunnsnytte sett opp mot investeringsnivået.

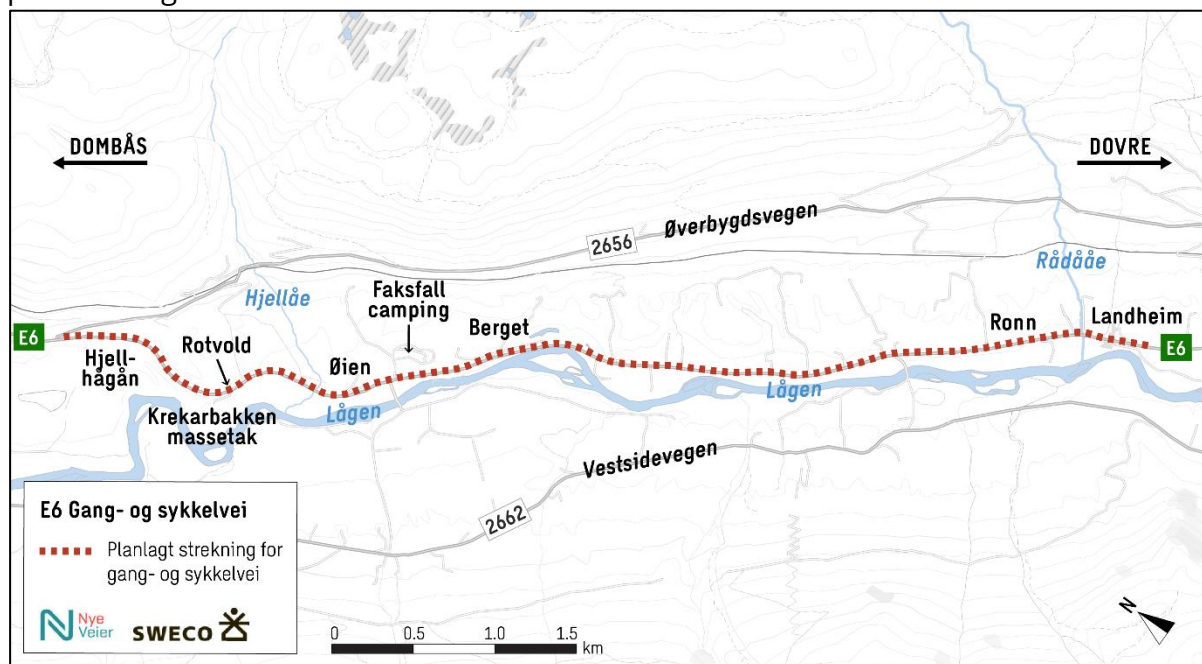
Innhold

1	Sammendrag	5
2	Innledning.....	7
2.1	Bakgrunn for prosjektet	7
2.2	Problembeskrivelse	7
2.3	Mål og hensikt med forprosjektet.....	8
3	Rammebetingelser	9
4	Kunnskapsgrunnlaget (datainnsamling).....	10
5	Dagens situasjon	11
5.1	Beskrivelse av prosjektområdet.....	11
5.2	Vei og trafikk	12
5.3	Konstruksjon.....	18
5.4	Vann, avløp og overvann	19
5.5	Grunnforhold (geologi, geoteknikk og grunnforurensning).....	19
5.6	Hydrologi og flom.....	22
5.7	Landskapsbilde.....	23
5.8	Friluftsliv, by- og bygdsliv	26
5.9	Naturmangfold	27
5.10	Kulturarv	27
5.11	Naturressurser	28
5.12	Støy.....	28
5.13	Risiko og sårbarhet	30
6	Overordnede og prinsipielle vurderinger	31
6.1	Overordnede vurderinger	31
6.2	Prinsipper for utforming	33
6.3	Forkastede alternativer	35
7	Vurdering av alternativer	36
7.1	Beskrivelse av alternativer	36
7.2	Virkninger for miljø og samfunn	40
7.3	Bruk av ny gang- og sykkelvei.....	41
7.4	Analysekostnader	42
7.5	Klimagassutslipp	42
7.6	Anleggsgjennomføring	43
7.7	Usikkerhet og videre kartleggings- og utredningsbehov	44
8	Oppsummering og veien videre	45

1 Sammendrag

Strekningen mellom Dombås og Dovre mangler en sammenhengende løsning for gående og syklende langs E6. Det finnes lokalveier som kan brukes på deler av strekningen, men disse ligger ikke direkte ved E6 eller bebyggelsen langs veien.

Hensikten med forprosjektrapporten er å vurdere alternativer for ny gang- og sykkelvei på strekningen.



Figur 1-1: Illustrasjonen viser strekningen for planlagt gang- og sykkelvei mellom Dombås og Dovre. (Kilde: Sweco)

Kunnskapsgrunnlaget bygger hovedsakelig på helhetlig strekningsutredning, offentlige tilgjengelige kilder og en befaring høsten 2025. Usikkerheter i kunnskapsgrunnlaget kan påvirke valg av tekniske løsninger og anleggsgjennomføringen, noe som igjen kan få konsekvenser for de vurderte alternativene. Det er foreslått tiltak for å redusere disse usikkerhetene i neste fase.

Forprosjektet redegjør for prinsipielle vurderinger knyttet til:

- Standard på gang- og sykkelveien
- Trasévalg for gang- og sykkelvei
- Sidevalg for gang- og sykkelvei
- Breddeutvidelse av E6
- Avstand mellom E6 og gang- og sykkelvei
- Sanering og samling av avkjørsler

Arbeidet viser at en gang- og sykkelvei bør planlegges på østsiden av E6, mellom Landheim i sør og Øverbygdsvegen i nord. Gang- og sykkelveien bør ha 3,5 meters bredde (inkl. skulder) og 3 meter grøft mot E6 for å sikre god drenering, snøhåndtering og trafiksikkerhet. Ved Rådååne og Hjellåe må det ses nærmere på nye bruløsninger.

Samlet sett berører tiltaket noe jordbruksareal og et kulturlandskap. Inngrepet på naturmangfold og registrerte kulturminner er relativt begrenset. Tiltaket er ikke i konflikt med viktige friluftslivsverdier. For vannmiljø og naturmangfold vil tiltaket kreve utfylling i registrert naturtype ved Faksfall og her må avbøtende tiltak vurderes i neste fase. I sør bør det ses nærmere på hvordan gang- og sykkelveien skal føres forbi gården ved Landheim.

Forprosjektet viser at gang- og sykkelveien har en analysekostnad på ca. 200 millioner kroner dersom den føres på østsiden av E6 hele strekningen. Kostnaden vurderes som høy, sett i lys av at tiltaket vil betjene relativt få beboere, og at det finnes en alternativ rute via Øverbygdsvegen mellom Dovre og Dombås. Samtidig vil tiltaket gi beboerne et tryggere og mer trafiksikkert alternativ til bil enn dagens situasjon.

På bakgrunn av vurderingene som er gjort i forprosjektet kan videre planlegging ta utgangspunkt i en gang- og sykkelvei på østsiden av E6. Samtidig bør det vurderes om en enklere standard enn gang- og sykkelvei eller en trinnvis utbygging kan gi tilstrekkelig trafiksikkerhet og fremkommelighet til en lavere kostnad.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn for prosjektet

Nye Veier gjennomførte i 2022-2023 en helhetlig strekningsutredning som grunnlag for prioritering av tiltak på strekningen E6/E136 Otta – Vestnes. Arbeidet besto av to deler. Del 1 kartla status på dagens vei, problemforståelse og identifisering av aktuelle tiltak, og del 2 utviklet strategier og prioritering av tiltak. Utredningen viste at hovedutfordringene på strekningen var knyttet til trafikkulykker og fremkommelighet, dels på grunn av varierende og lav veistandard, og at store deler av strekningen ikke har et tilrettelagt tilbud for gående og syklende.

Nye Veier valgte å prioritere fire delstrekninger for videre utvikling:

- E136 Hjelviktunnelen
- E136 gang- og sykkelvei Bjorli – fylkesgrensen
- E6 gang- og sykkelvei Dombås – Dovre
- E6 Rosten



Figur 2-1: Oversikt over delprosjekter for E6/E136 Otta-Dombås-Vestnes. (Kilde: Sweco)

2.2 Problembeskrivelse

I dag er det gang- og sykkelvei mellom Otta og Selsverket, og i forbindelse med tettstedene Dovre og Dombås. På strekningen mellom Dombås og Dovre mangler det et tilrettelagt tilbud for gående og syklende. Det finnes lokalveier som kan benyttes på deler av strekningen der det ikke er gang- og sykkelvei, men disse ligger ikke i tilknytning til E6 og bebyggelsen langs denne. Spesielt bosatte langs strekningen mangler et trygt gang- og sykkelveitilbud.

Gjennom Dovre sentrum til Toftemo benyttes lokalveien Kongsveien til gang- og sykkeltrafikk. Fra Toftemo er det gang- og sykkelvei langs E6 (nordsiden) frem til Landheim. Videre nordover er det ikke en tilrettelagt løsning for gående og syklende langs E6, før krysset E6 x fv. 2656 Øverbygdsvegen. Herfra går det gang- og sykkelvei langs E6 (nordsiden) til Dombås stasjon.

E6 mellom Dombås og Dovre fungerer som lokalvei der bebyggelsen har direkte avkjørsler til E6. Sanering og samling av avkjørsler kan bidra til bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet på E6.

2.3 Mål og hensikt med forprosjektet

Hensikten med forprosjektet er å tilrettelegge for gående og syklende langs E6. En gang- og sykkelvei vil bedre trafikksikkerheten og fremkommeligheten, både for gående og syklende og for annen trafikk, ved å skille trafikantgruppene. Trafikksikkerhet og fremkommelighet vil forbedres særskilt for gang- og sykkeltrafikk som har målpunkt på selve strekningen, der alternative ruter ikke er aktuelle. Sanering av adkomster vil også gi en trafikksikkerhetsgevinst.

I tillegg skal vurderinger av gang- og sykkelveien vektlegge lav analysekostnad, lavt klimagassutslipp og minst arealbruksendring av arealer med nasjonal og regional verdi.

Forprosjektet skal:

- Kartlegge rammebetingelser og krav som er dimensjonerende for løsning, jf. kapittel 3.
- Kartlegge dagens situasjon, jf. kapittel 5.
- Redegjøre for overordnede og prinsipielle vurderinger av løsning, jf. kapittel 6:
- Redegjøre for alternativer og vurdering av virkninger jf. kapittel 7.
- Gi en videre anbefaling for videre arbeid, jf. kapittel 8.

Forprosjektet vil gi Nye Veier et faglig grunnlag for hvilken gang- og sykkelløsning det bør arbeides videre med i neste fase.

3 Rammebetingelser

Prosjektet må sees i sammenheng med nasjonale, regionale og lokale rammebetingelser som definerer prosjektets mulighetsrom. Det kan være geografiske, strukturelle, juridiske, sosiale eller økonomiske forhold som gir muligheter eller begrenser prosjektets løsningsvalg.

Den helhetlige strekningsutredningen for E6/E136 Otta – Dombås – Vestnes definerte en del rammebetingelser. De mest relevante punktene for gang- og sykkelveien er utforsket videre, bl.a. gjennom oppstartsmøte med kommunen.

Tabell 3-1: Tabellen gir en oversikt over rammebetingelser for prosjektet og forventninger fra ulike aktører.

Nasjonal sammenheng	Regional sammenheng
De nasjonale rammebetingelsene: - Nasjonal transportåre - Særlig viktig for gods og næringstransport - Nasjonale verneområder langs veien - Jordvern Forventninger fra nasjonale aktører: - Samferdselsdepartementet – oppfølging av NTP. * - Forvaltningsmyndigheter – oppfølging av lover, forskrifter, normaler og veiledere for ulike forhold.	De regionale rammebetingelsene: - Viktig eksportvei for regionen - Flere viktige verneinteresser av regional verdi Forventninger fra regionale aktører: - Vil fremkomme gjennom planprosessen og medvirkningsaktiviteter.
Kommunal sammenheng	Prosjektet
De kommunale rammebetingelsene: - Veien er et sentralt og viktig element i kommunen - Veien har nærføring til eiendommer/boliger - Gjeldende planstatus Forventninger fra lokale aktører: - Vil fremkomme gjennom planprosessen og medvirkningsaktiviteter.	For prosjektet er rammebetingelsene de fysiske forholdene som gir muligheter og legger begrensninger til prosjektet. Disse vil være førende for utvikling av aktuelle tiltak. Det kan eksempelvis være: - Tilliggende infrastruktur - Terreng og grunnforhold - Jordbruksdrift - Avkjørsler Forventninger fra Nye Veier: - Mål om samfunnsøkonomisk lønnsomhet - Økonomisk ramme innenfor tilgjengelig budsjett

* Kommende NTP 2029-2040 vil videreføre dagens overordnede mål, men det vil bli innarbeidet et nytt og viktig hovedmål rettet mot «En motstandsdyktig transportsektor». Ordlyden er ikke offisielt vedtatt enda, men intensjonen er at alle NTP prosjektene skal måles etter det nye hovedmålet. Målet kan per nå tolkes som at det skal etableres et transportsystem som er robust, sikkert og i stand til å opprettholde funksjon og kapasitet også under ekstraordinære påkjenninger (krise, krig, naturhendelser, etc.).

4 Kunnskapsgrunnlaget (datainnsamling)

Kunnskapsgrunnlaget som er benyttet er i hovedsak fra arbeidet med helhetlig strekningsutredning og offentlig tilgjengelige kilder. Det er også gjennomført befarings- og influensområdestudier, høsten 2025.

Følgende grunnlagsdokumenter er benyttet som kunnskapsgrunnlag:

- Helhetlig strekningsutredning – kunnskapsgrunnlag (NV15E136DV-PRO-RAP-0001)
- Helhetlig strekningsutredning – aktuelle tiltak og prioriteringer (NV15E136DV-PRO-RAP-0002)
- Helhetlig strekningsutredning – trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse (NV15E136DV-TRS-RAP-0001)
- Trafikknøt for planarbeid E6/E136 Otta – Vestnes (NV15E136DV-TRS-NOT-0001)
- ROS-analyse for planarbeid E6/E136 Otta – Vestnes (NV15E136DV-HMS-RAP-0001)

En rekke kilder er benyttet som kunnskapsgrunnlag, bl.a.:

- Kommunens og fylkeskommunens nettsider og kart
- Miljødirektoratet - Naturbase
- Riksantikvaren - kulturminnedatabase Askeladden, SEFRAK-register
- Statens vegvesen - Brutus
- Bygdebøker/lokalhistoriske tekster
- NVE - Atlas
- NGU - geologiske kart
- Kartinformasjon - arealressurskart, høydedata, eiendomskart, gårdskart
- Ortofoto
- Strava treningsapp

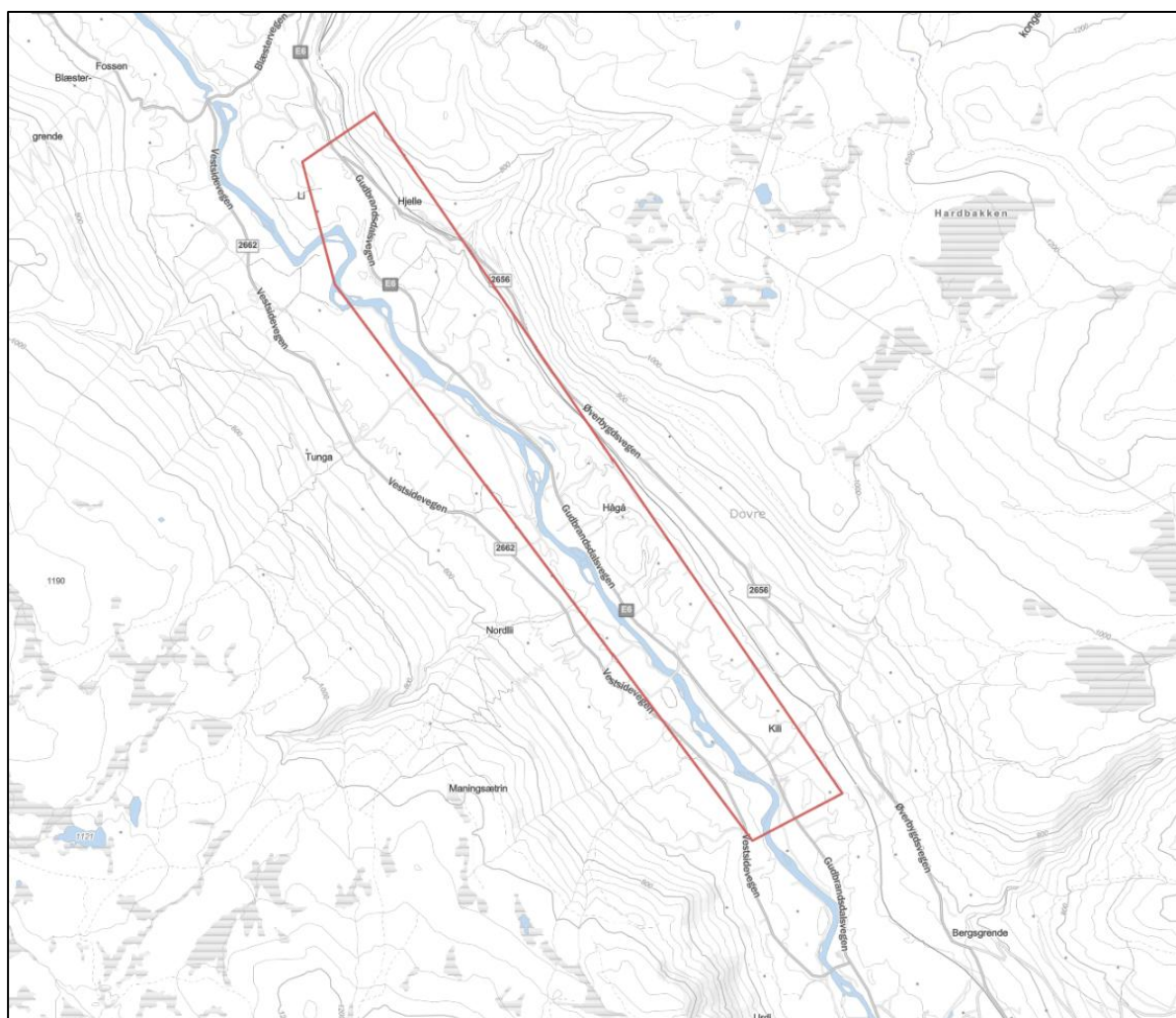
5 Dagens situasjon

Dette kapittelet redegjør for dagens situasjon innenfor foreløpig prosjektområde.

5.1 Beskrivelse av prosjektområdet

E6 mellom Dombås og Dovre ligger parallelt med elva Lågen, i et dalføre med elveslette i vest, og med smått kupert landbruksarealer i øst. Arealbruken består hovedsakelig av jordbruk og dyrket mark, med innslag av skog. Bebyggelsen i området er spredt og består primært av gårdsbruk og boliger som ligger langs veien. Det omkringliggende dallandskapet er vidt og åpent, med en gradvis og slak overgang til omkringliggende åser og fjell. Dovrebanen ligger i dalsiden på østsiden over E6 på hele strekningen.

Strekningen følger E6, fra Landheim i sør til krysset mellom E6 og fv. 2656 Øverbygdsvegen i nord, og er ca. 7 km. Strekingen er ikke en del av den nasjonale sykkelruta 7, Pilgrimsruta, som går mellom Otta-Dombås, via Vågåmo og Lesja.



Figur 5-1: Utsnittet illustrerer et skissert prosjektområde med rød linje. (Kilde: Sweco)

5.2 Vei og trafikk

Vei

Dagens E6 har funksjon som nasjonal hovedvei, og er en tofelts vei med kjørefeltbredder rundt 3,0–3,25 meter med gjennomgående smale skuldre. Dette gir en samlet veibredde som typisk ligger i området 7,5–8,5 meter. I enkelte partier er veibredde ned mot 7,0 meter, og i noen utbedrede strekninger rundt 8,5–9,0 meter. Veibredden og standardvariasjonen oppfyller ikke dagens anbefalte standard, basert på dagens trafikkmengde, samt krav til fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Den sørligste delen (ca. 300 meter), har en skiltet fartsgrense på 60 km/t. Videre nordover er fartsgrensen 80 km/t. I nordre del er skiltet hastighet 70 km/t, fra krysset med kv. 3431 til krysset med fv. 2656 Øverbygdsvegen (ca. 2,5 km).



Figur 5-2 Skjermdump av Google Street View langs strekningen. Tatt langs E6 ved "Bjørkol Hytter og Camping" sett retning sørøstover mot Dovre. (Kilde: Google Street View, 2025)

Trafikk

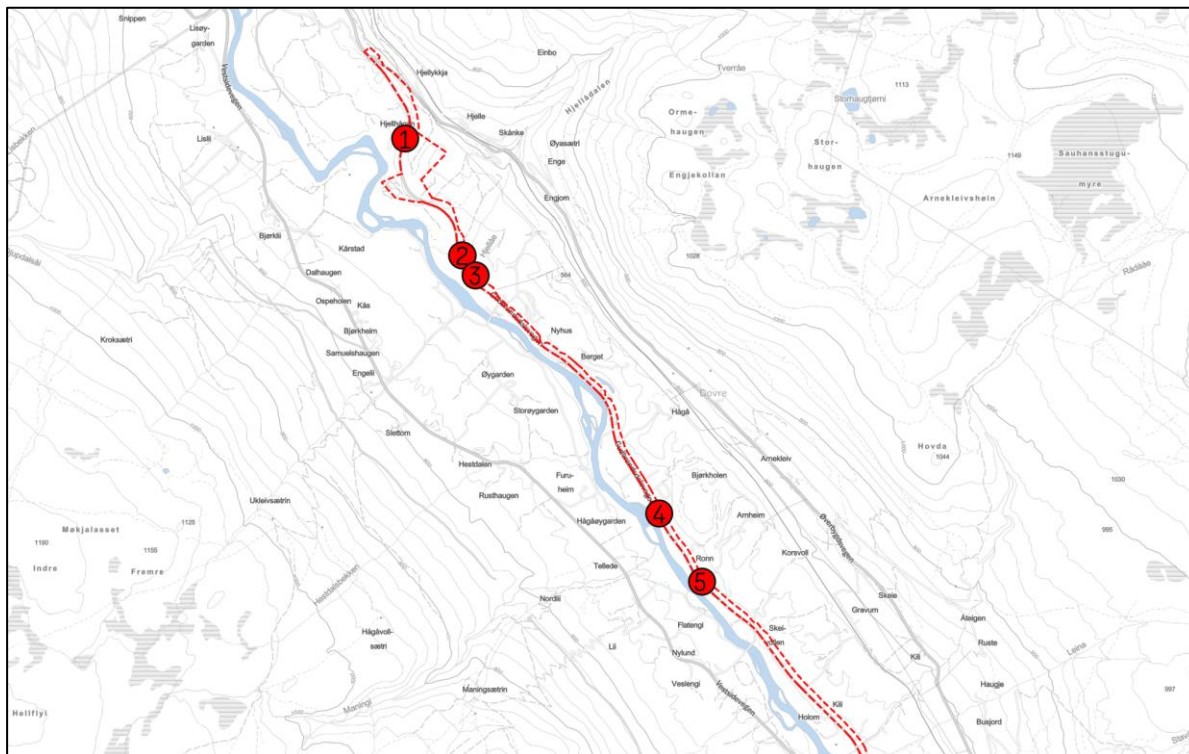
Det er ett tellepunkt for trafikk på E6, ca. 1 km nord for prosjektområdet. Tellepunktet har en registrert årsdøgntrafikk i 2024 på 4626 kjøretøy per døgn med en tungtrafikkandel ($\geq 5,6$ meter) på 21 %. Det er en betydelig variasjon i løpet av året. I den høyeste måneden, juli, var månedsdøgntrafikken 8814 kjøretøy per døgn og i laveste, januar, var den 2790 kjøretøy per døgn.

Ulykker

Det er registrert 5 politirapporterte personskadeulykker på denne strekningen av E6, i perioden 2015-2024. Strekningen defineres ikke som en ulykkesstrekning¹. Ingen av

¹ Ulykkesstrekning er når det er over 5 politiregistrerte personskadeulykker på en strekning på 1 km innenfor de siste 5 årene

ulykkene er registrert med myke trafikanter involvert. Figuren under viser plassering av ulykkene og tabellen viser detaljene.



Figur 5-3: Plassering av politiregistrerte personskadeulykker i perioden 2015-2024. (Kilde: NVDB)

Tabell 5-1: Detaljer for de politiregistrerte personskadeulykkene i perioden 2015-2024 vist i figuren over. (Kilde: NVDB)

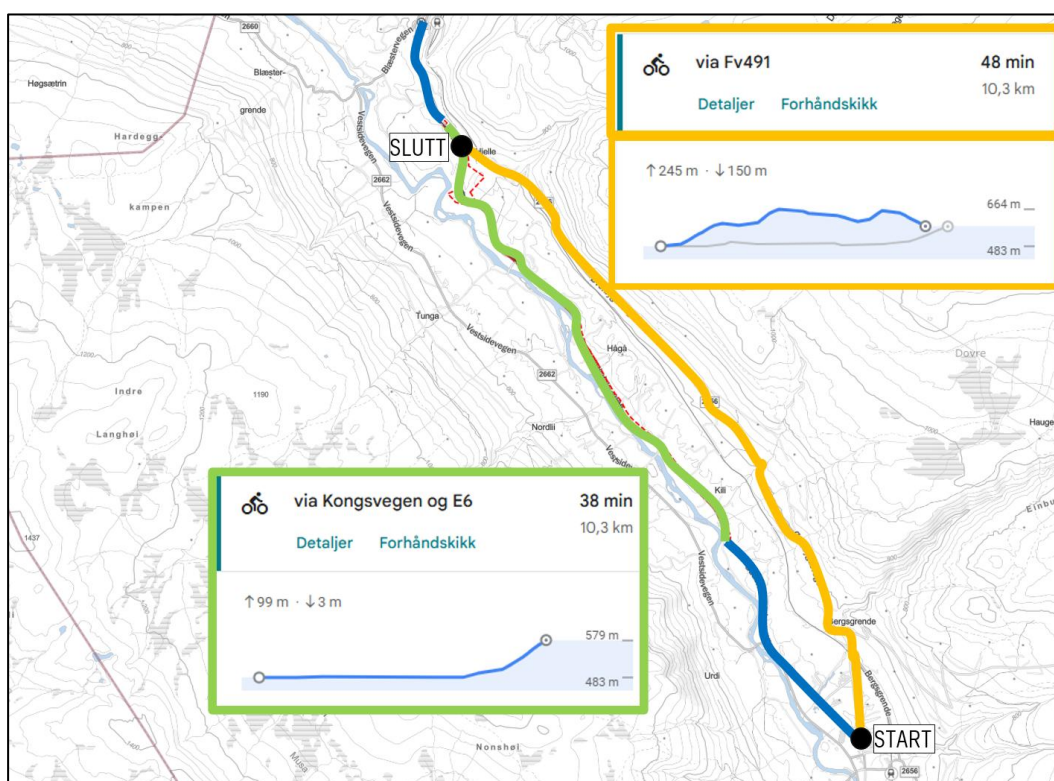
Nr.	Dato	Involverte kjøretøy	Ulykkeskode
1	22.12.2015	1 personbil, 1 lastebil	Møting i kurve
2	07.12.2015	1 varebil, 1 lastebil	Møting i kurve
3	11.07.2023	2 personbiler, 1 lastebil	Møting i kurve
4	08.10.2018	2 personbiler, 1 lastebil	Påkjøring bakfra
5	19.03.2016	2 personbiler	Påkjøring bakfra ved venstresving

Kollektiv

Langs E6 er det 8 bussholdeplasser som betjener linjene 144 og 235. Linje 144 går mellom Otta og Bjorli/Lesja og har 5 avganger i hver retning på hverdager, 1 avgang i hver retning på lørdager og ingen på søndager. Linje 235 er en skolebuss mellom Lesjaskog og Dovreskogen. Denne linjen har 2 avganger i hver retning på skoledager. Det er også en bussholdeplass helt sør i prosjektområdet, «Dovre Motell», som betjener linjen VY148 mellom Oslo og Ålesund. Denne har én avgang i hver retning per dag hele uken.

Myke trafikanter

I dagens situasjon kan myke trafikanter følge den lavt trafikkerte fv. 2656 Øverbygdsvegen fra Dovre til krysset med E6, før de kan fortsette videre på eksisterende gang- og sykkelvei til Dombås. Det er ingen koblinger mellom E6 og Øverbygdsvegen innenfor prosjektområdet. Reiseavstanden (ca. 10,3 km) er omtrent lik via Øverbygdsvegen, som via E6 (se figuren under). Forskjellen mellom rutene utgjøres i høydemeter. Ruten via Øverbygdsvegen stiger ca. 245 høydemeter, mens langs E6 er det ca. 100 høydemeter mellom start og sluttpunkt.



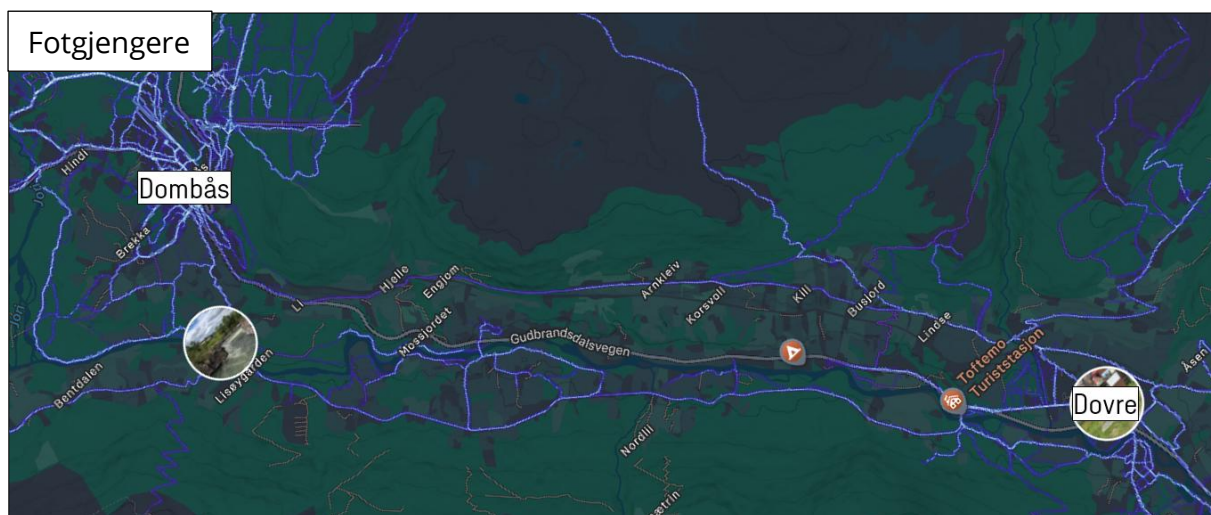
Figur 5-4: Illustrasjon av reiseavstand og høydemeter for ny gang- og sykkelvei langs E6 og eksisterende tilbud via Øverbygdsvegen. (Kilde: Google Maps)

Det finnes lite data for gående og syklende langs denne strekningen, og det kan antas at dagens bruk er liten. Strava er benyttet for å få en indikasjon på aktivitetsnivået for gående og syklende på strekningen. Appen loggfører treningsdata som rutevalg, distanse og hastighet for brukernes aktiviteter. Det kan opprettes segmenter som viser antall passeringer og beste tider for definerte delstrekninger. Aggregert segmentstatistikk gir informasjon om antall registrerte passeringer og unike brukere i en gitt periode, samt hvordan aktiviteten varierer over tid, for eksempel mellom ukedager, helger og ulike sesonger.

Strava-data kan dermed benyttes som et grunnlag for å estimere trafikkmengde for gående og syklende langs strekningen. Det må imidlertid understrekes at Strava-data kun representerer et utvalg av brukerne, hovedsakelig treningsaktive, og at resultatene

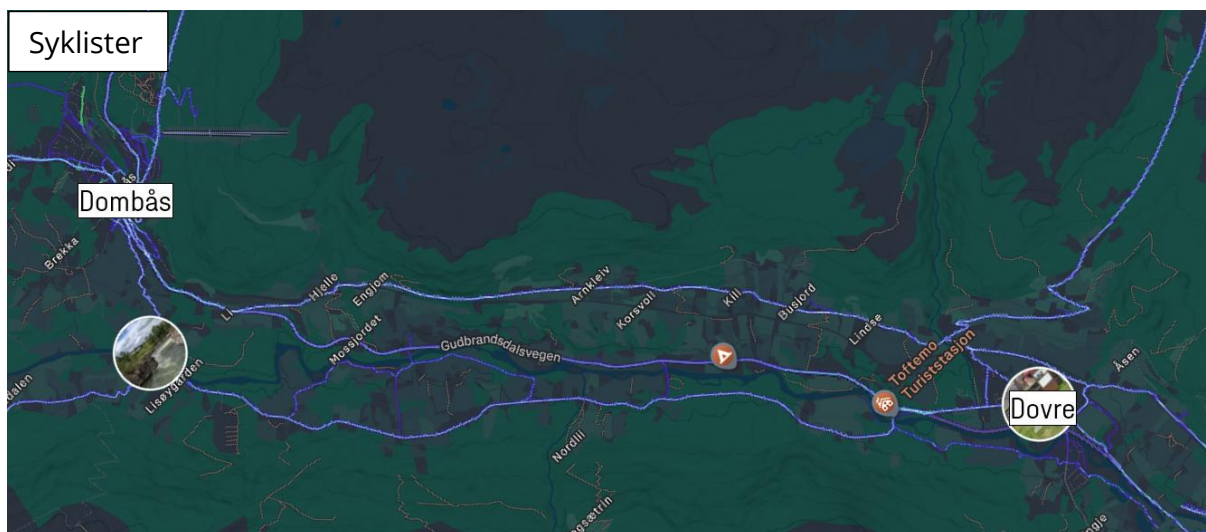
derfor bør tolkes med varsomhet og helst kalibreres mot faktiske telldata eller andre supplerende datakilder hvis dette finnes.

Appen viser også Heatmap med registrerte turer, siste 12 måneder. Figur 5-5 viser et heatmap for turer til fots (gange/løp) i området. Kartet viser få/ingen turer langs E6 på prosjektstrekningen. Det er turer til fots både på Øverbygdsvegen øst for E6 og på Vestsidevegen vest for Gudbrandsdalslågen. Basert på Heatmap og vurderinger av standard (det oppleves som utrygt) kan det konkluderes at antall gangturer langs E6, gjennom prosjektområdet, er minimal, tilnærmet null. Det kan være noe korte strekninger som benyttes til fots mellom husene/til bussholdeplassene som er vanskelig å fange opp.



Figur 5-5: Strava "Heatmap" for alle fotbaserte idretter (for eksempel gåturer og løpeturer) i området. Jo lysere farge jo flere fotgjengere har brukt strekningen. (Kilde: Strava, 2026)

Figur 5-6 viser et oversiktskart over turer for syklister i området. Heatmap viser noe sykkelaktivitet langs E6 i prosjektområdet. Heatmap viser at den mest brukte ruten mellom Dombås og Dovre går via Øverbygdsvegen. Heatmap viser videre at det er flere som sykler på Vestsidevegen, enn på E6. Det er noe mer sykkelaktivitet på E6 i nordre del av planområdet, enn i søndre. Dette skyldes trolig både flere boliger langs E6 i nordre del, samt at det er en bro over Gudbrandsdalslågen omtrent der det står Mossjordet på kartet.

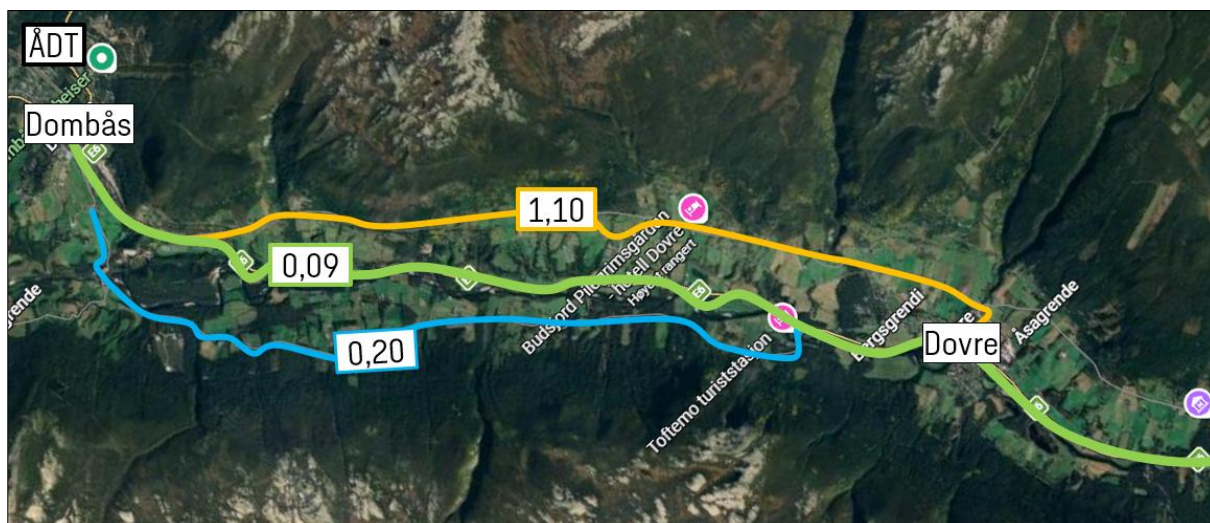


Figur 5-6: Strava "Heatmap" for alle sykkelidretter i området. Jo lysere farge jo flere syklister har brukt strekningen. (Kilde: Strava, 2026)

Det foreligger tilgjengelige Strava-segmenter for syklister både langs E6 og de to alternative rutene mellom Dombås og Dovre. Det finnes derimot ingen relevante segmenter for turer til fots som kan benyttes.

Det er sett på ett segment for hver av rutene. På Vestsidivegen har segmentet «Baksida Dovre #1 (FV497) Klatring» (1,5 km nordover) hatt 580 prestasjoner av 322 utøvere siden 2010. På Øverbygdsvegen har segmentet «Liten knekker» (1,4 km nordover) på Øverbygdsvegen hatt 3009 prestasjoner av 1889 utøvere siden 2011. På E6 har segmentet «Fv496 Climb» (3,0 km nordover) hatt 253 prestasjoner av 253 utøvere siden 2011. Merk at dette segmentet strekker seg videre forbi planområdet og avsluttes på E6 ved Dombås togstasjon.

Figur 5-7 viser beregninger for antall syklister per dag i gjennomsnitt over perioden segmentet har vært i drift. I utregningen er det gjort antagelser om at alle syklister som har passert segmentet har syklet samme vei tilbake som betyr at antall passeringer per segment er ganget med to. Merk at ingen av segmentene går hele veien mellom Dombås og Dovre.



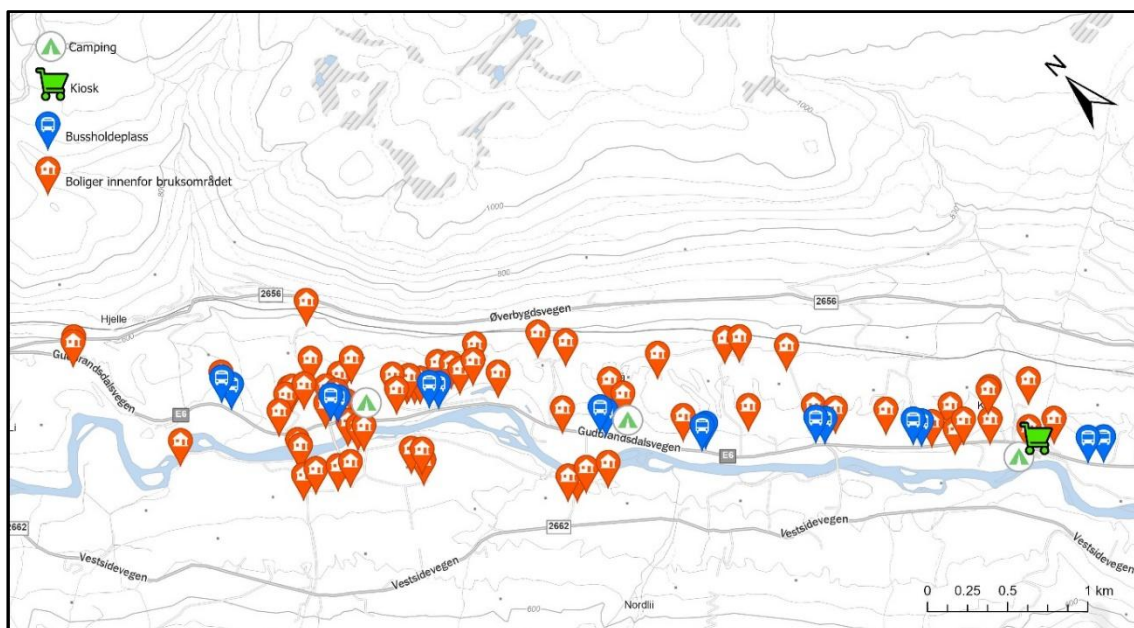
Figur 5-7: Årsdøgntrafikk (ÅDT) for sykkelturner registrert i Strava for de forskjellige strekningene mellom Dombås og Dovre. Merk at "segmentet" langs E6 går videre nordover forbi planområde og avsluttes sør for Dombås. (Kilde: Strava, 2026)

På E6 er gjennomsnittet som er registrert på Strava siden år 2011 0,09 syklist per dag. Dette er alle unike brukere og trolig er dette syklist som er på langtur i sommerhalvåret. Med å bruke dette tallet ligger usikkerheten først og fremst i at antall stravabrukere har økt i perioden etter 2011. Den andre usikkerheten ligger i at en del syklist som ferdes langs strekningen ikke loggfører turene sine på Strava. Den tredje usikkerheten ligger i at det kan være noen korte turer mellom husene langs strekningen. Basert på dette er tallet på E6 trolig litt høyere, men uansett veldig lavt. Merk at tidligere har styrkeprøven benyttet E6 i sydgående retning. Fordi segmentet som er benyttet er i nordgående retning er «styrkeprøvensyklist» ikke inkludert i tallene.

På Øverbygdsveien er antall syklist større og gjennomsnittet som er registrert på Strava siden år 2011 er 1,1 syklist per dag. Hvis det antas at halvparten av turene ikke logges og antall brukere har økt estimeres 2 – 3 sykkelturner per dag i gjennomsnitt. Hvis alle disse turene utføres i løpet av to måneder på sommeren gir det 12 – 18 sykkelturner per dag.

Målpunkt

Målpunktene på selve strekningen er hovedsakelig boliger, campingplasser/utleiehytter, samt én kiosk/bensinstasjon. Det er ca. 70 boliger langs strekningen (Kartverket, 2024). Halvparten av disse boligene er registrert innenfor kategorien «Våningshus (enebolig på gårdsbruk)». Statistikk fra SSB viser at på nasjonalt nivå er ca. 22,9 % av denne boligtypen ubebodd. På nasjonalt nivå bor det 2,12 personer per bolig i denne boligtypen (SSB, 2025). SSB viser også til at i Dovre kommune er gjennomsnittlig antall beboere per husholdning på 1,97 (SSB, 2025). Med bruk av denne dataen kan det estimeres at ca. 130 personer bor i bruksområdet langs strekningen.



Figur 5-8: En oversikt over plassering av målpunkter (campingplasser og én kiosk) samt bygg registrert for fast bosetning og bussholdeplasser (Kartverket, 2024; NVDB, 2026). Punkter uten direkte tilknytning til E6 langs planstrekningen er ikke illustrert i figuren.

5.3 Konstruksjon

Rådå bru

Ved Furumo krysses elva Rådååa av E6 med ei ettspenns platebru i slakkarmert betong, med spennlengde 7,0 meter og føringsbredde ca. 9,1 meter. Veibanen ligger omtrent 2,5 meter over elva. Brua er direktefundamentert på fast steingrunn og ble oppført i 1963. Brua er registrert i Statens vegvesens bruforvaltningssystem (Brutus) med bilder, ferdigbrutegning og inspeksjonshistorikk.



Figur 5-9: Venstre: Oversiktsbilde av brusted, sett fra sør mot nord. Høyre: Oversiktsbilde av bru, sett mot vest (fra oppstrøms side). (Kilde: Sweco)

Hjellå bru

Sør for Dombås krysses elva Hjellåe av E6 med en ettspenns platebru i slakkarmert betong, med spennvidde på 8,4 meter og føringsbredde ca. 7,3 meter. Veibanen ligger omtrent 3 meter over elva. Konstruksjonen ble oppført i 1981. Brua er registrert i Brutus med bilder, ferdigbrutegning og inspeksjonshistorikk.



Figur 5-10: Venstre: Oversiktsbilde av brusted, sett fra sør mot nord. Høyre: Oversiktsbilde av bru, sett mot sør (fra oppstrøms side). (Kilde: Sweco)

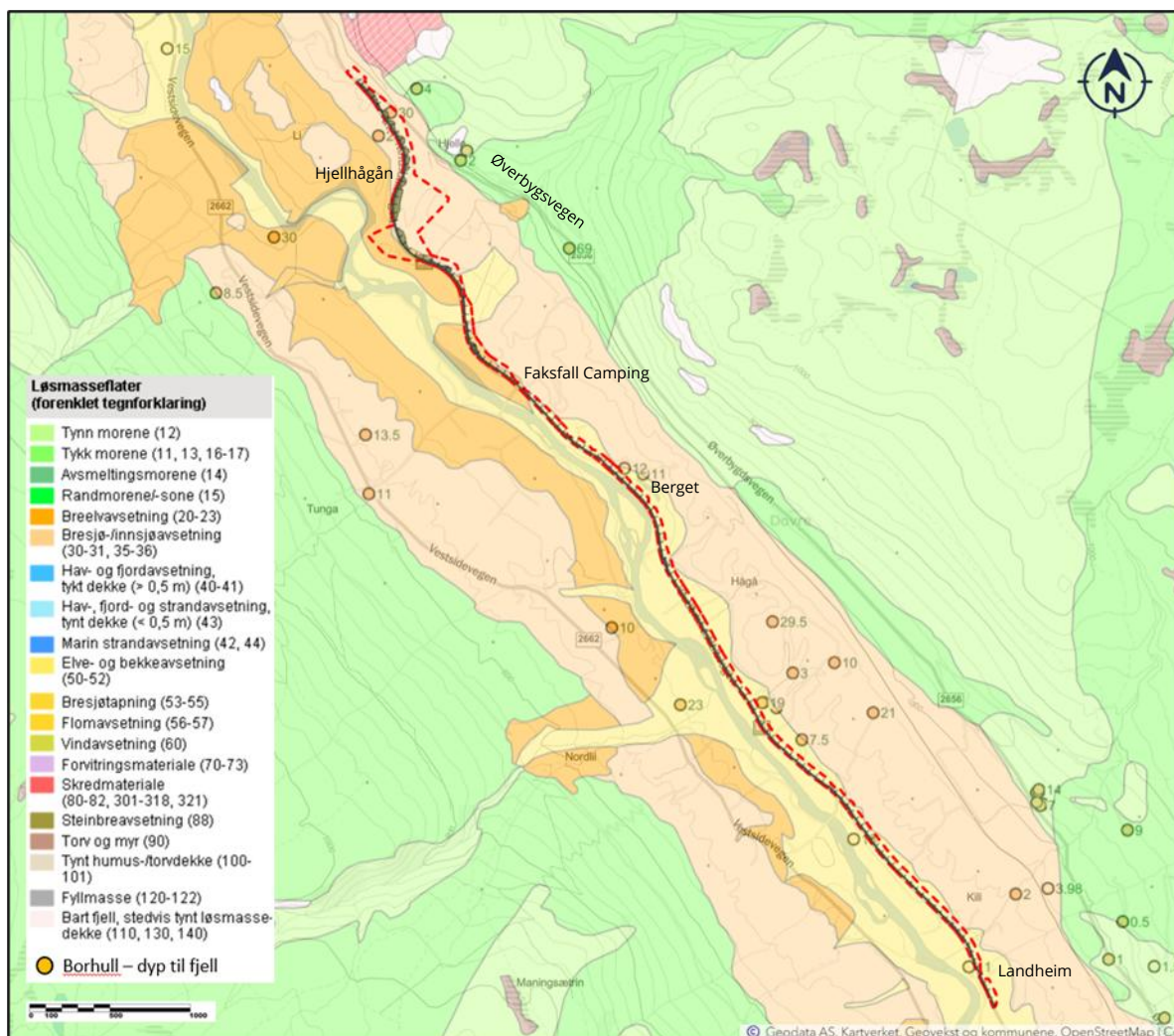
5.4 Vann, avløp og overvann

Området har ingen kommunale avløpsledninger. Langs strekningen forekommer det stikkrenner, men disse er ikke dokumentert i vegkart.no. Innmåling og registrering av stikkrennene bør utføres i neste fase av prosjektet.

5.5 Grunnforhold (geologi, geoteknikk og grunnforurensning)

5.5.1 Grunnforhold generelt

NGUs kvartærgeologiske kart, med målestokk 1:50 000, viser at prosjektområdet mellom Landheim og Faksfall Camping ligger i område kartlagt som elve- og bekkeavsetning. Resten av strekningen (mellom Faksfall Camping og Øverbygdsvegen) ligger i område kartlagt som breelvavsetning og bresjø- eller brekammeravsetning (glasilakustrin avsetning). Prosjektområdet ligger over marin grense, og det er ikke forventet noen marin leire i området. Det er ikke utført geotekniske grunnundersøkelser langs strekningen.



Figur 5-11: Utklipp fra NGUs kvartærgeologiske kart med målestokk 1:50 000. Området langs E6 er markert.

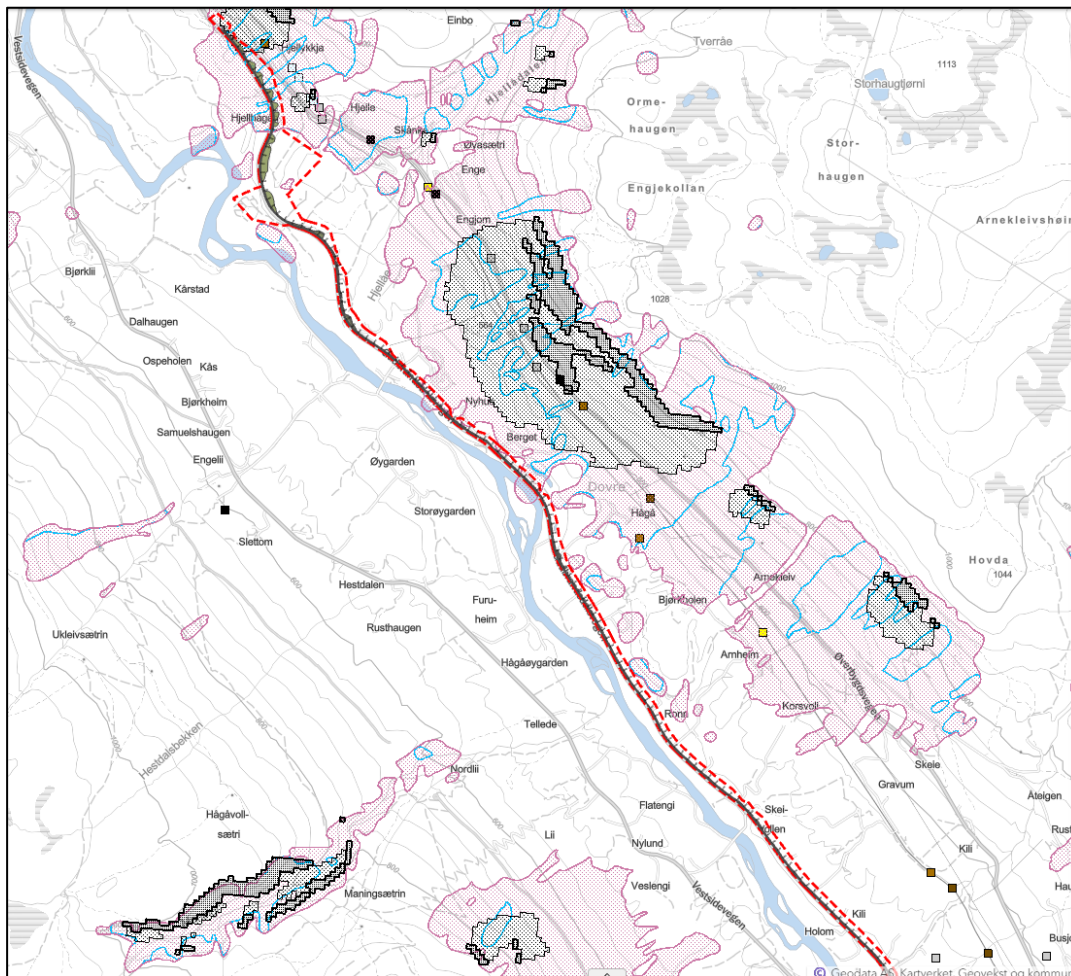
Det finnes brønnbøringsdata fra GRANADA (Nasjonal grunnvannsdatabase) som indikerer løsmassemengde over berg. Ifølge enkelte brønnbøringer i og nær prosjektområdet forventes løsmassemengden å variere mellom 7 - 19 meter i strekningen mellom Landheim og Berget. Dybde til berg i noen deler av denne strekningen, samt i området mellom Berget og Hjelldalen, er ukjent. I det siste partiet forventes løsmassemengden å øke til 30 meter, basert på et par brønnbøringspunkt.

Nord for prosjektområdet ble det utført grunnundersøkelser av Statens vegvesen (Rap.nr 2012134410-13) knyttet til reguleringsarbeid for gang- og sykkelvei langs E6 i Dombåsbakkene. Grunnundersøkelsene viser løsmassedybder ned til 10 meter. Prøvetakingene viser at løsmassene består av bresjøsediment, som inneholder bløt silt samt finsand. For å kartlegge løsmassene nærmere bør det utføres grunnundersøkelser.

5.5.2 Skred

Det er ikke registrert skredhendelser (NVE Atlas) på dagens E6 på strekningen. Langs Dovrebanen er det registrert flere hendelser av steinsprang, snøskred og jord- og

flomskred på denne strekningen. Aktsomhetskart fra NVE viser at deler av strekningen er innenfor aktsomhetsområder for skred.



Figur 5-12: Viser aktsomhetsområder for skred på strekningen. Området langs E6 er markert. (Kilde: NVE)

Steinsprang

Det er generelt god avstand mellom planlagt gang- og sykkelvei og potensielle løsnemråder for steinsprang. De siste ca. 150 meter av strekningen ligger innenfor aktsomhetsområde for steinsprang, helt i utkanten av utløpsområdet. Både Dovrebanen og Øverbygdsvegen ligger mellom gang- og sykkelveien og potensielt løsnemråde for steinsprang. Det er ikke registrert steinspranghendelser på Dovrebanen eller Øverbygdsvegen i dette området.

Snøskred

Strekningen fra sør for Hjellhågan til krysset ved Øverbygdsvegen ligger innenfor aktsomhetsområde for sikkerhetsklasse S2, med skogeffekt. Uten skogeffekt er også deler av strekningen ved Faksefall til Hjellhågan innenfor aktsomhetsområdet. Det er registrert fire snøskredhendelser langs Dovrebanen ovenfor traséen i området ved Hjellev. Øverbygdsvegen ligger mellom Dovrebanen og planlagt gang- og sykkelvei på denne strekningen.

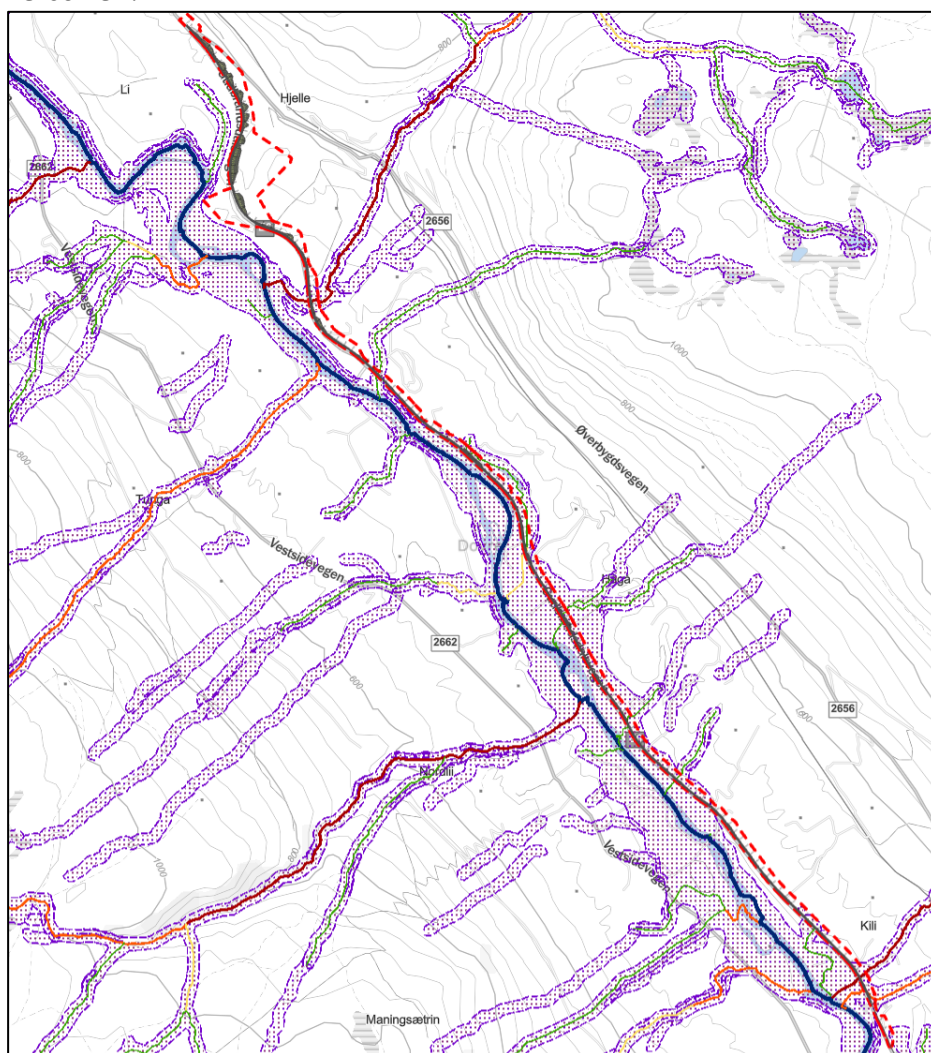
Jord- og flomskred

Planlagt trasé ligger innenfor aktsomhetsområde for jord- og flomskred i flere områder på strekningen. Det er registrert flere jord- og flomskredhendelser på Dovrebanen, i tillegg til to historiske jordskred fra 1789 ved Hjelleykkja og Hågå.

Skredhistorikken tilsier at både steinsprang, snøskred og jord- og flomskred er aktuelle skredprosesser i området. Jord- og flomskred vurderes som den dimensjonerende skredtypen. Siden det ikke er registrert skredhendelser på dagens E6, tyder dette på at det er lav sannsynlighet for at eventuelle skred vil nå ned til gang- og sykkelveien. Denne sannsynligheten bør kvantifiseres i neste fase av prosjektet.

5.6 Hydrologi og flom

NVEs Aktsomhetskart for flom viser at store deler av eksisterende veibane ligger innenfor aktsomhetssonen, som følge av Lågen og flere sidevassdrag som krysser veibanen.



Figur 5-13: Aktsomhetssone flom (i lilla) sammen med prosjektavgrensninga (rødt).

Fra Landheim til massetaket ved Krekarbakken går E6 parallelt med Lågen. Det finnes ikke eksisterende flomsonekart for strekningen. En flomberegning fra NVE i 2015 beregnet vannføringen i Lågen 10 km oppstrøms og 20 km nedstrøms prosjektområdet. Det finnes en god vannføringsstasjon, 2.614 Rosten, 20 km nedstrøms prosjektområdet.

Innledende beregninger viser at det blir oppstuvning på veien på grunn av liten høydeforskjell mellom veien og den slake elva. Elva er så slak at innsnevring helt ned mot Rosten kraftverk (16 km nedstrøms prosjektområdet) kan påvirke vannstanden.

Det er tre kryssende vassdrag av en viss størrelse, Leina, Rådååe og Hjøllåe.

Det er en mindre bekk (sør for Ronn) som er åpen inn mot E6. Den krysser veien i et 1000 mm rør. Andre småbekker markert på kartet er trolig lukket under jorder, og deretter koblet på stikkrenner under E6. De er ikke synlige i terrenget ved veien.

Den største målte flommen i Lågen var «Vesleofsen» i 1995. Det foreligger ikke informasjon om E6 på strekningen var flomutsatt på dette tidspunktet. Ifølge lokale opplysninger var det ikke flom over E6 på dette tidspunktet. Dette bør likevel undersøkes nærmere i neste fase. Det er flere strekninger av Lågen som er markert som erosjonssikret av NVE. Det samme gjelder Rådååe. Erosjonsforhold, massetransport og isforhold bør også undersøkes nærmere i neste fase.

5.7 Landskapsbilde

Landskapstypen omfatter dallandskap der dalformen er relativt åpen og middels sterkt nedskåret fra omkringliggende åser, fjell og/eller slettelandskap, jf. Natur i Norge (NiN) landskapstype: Relativt åpent dallandskap under skoggrensen.



Figur 5-14: Oversiktsbilde. Utsikt fra Hjelle, Øverbygdsvegen i nordre del av strekningen, sett sørover. (Kilde: Sweco)

Prosjektområdet ligger delvis innenfor området Øverbygda som er kategorisert som verdifullt kulturlandskap². I beskrivelsen av Øverbygda som verdifullt kulturlandskap heter det: «På østsida ligger storgårdene og de tilhørende husmannsplassene lå på vestsida. Disse er nå utbygde til egne bruk. Vegetasjonsmessig er østsida mer interessant, men kulturhistorisk bør de sees i sammenheng.»

² Dette datasettet i Naturbasen.no (Miljødirektoratet) viser forvaltningsmessig høyt prioriterte kulturlandskapsområder med både biologiske og kulturhistoriske verdier. Datasettet omfatter blant annet de høgest prioriterte områdene i Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap, og utgjør 10-30 områder i hvert fylke, totalt ca. 300 områder i landet.



Figur 5-15: Øverbygda, verdifullt kulturlandskap på østsiden av E6. (Kilde: Sweco)

Deler av strekningen kommer også innenfor arealer som inngår i KULA³-området Dovrefjell. I beskrivelsen av landskapsverdiene knyttet til KULA-Dovrefjell står det: «*Den verdien landskapet har i ferdselshistoria mellom Austlandet og Trøndelag, er òg viktig i nasjonal samanheng. Landskapet har ein karakter som gjer det sårbart. I Øverbygda i Dovre kjem dette av at tuna ligg fritt og dominerande til i eit ope kulturlandskap. Større nye tiltak kan dermed lett opplevast som skjemmande og forstyrrande i landskapet.*»

Flott bjørkerekke ved Landheim (gbnr. 33/1) med verdi som enkeltstående element i kulturlandskapet står utsatt til i planlagt trasé for gang-sykkelveien.

³ Kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse.



Figur 5-16: Bjørkerekke med verdi som landskapselement innenfor KULA-område og område kategorisert som verdifullt kulturlandskap. (Kilde: Sweco)



Figur 5-17: Øverbygda, verdifullt kulturlandskap på østsiden av E6. (Kilde: Sweco)

5.8 Friluftsliv, by- og bygdeliv

For friluftsliv er det ikke kartlagt spesielle friluftsverdier innenfor prosjektområdet iht. nasjonale databaser. Dovre kommune har ikke verdisatt sine friluftsområder (www.naturbase.no).

Tour de Dovre er en skiltet sykkelturn rundt Dovrefjellplatået, ca. 130 km. Mellom Dombås og Dovre følger ruta fv. 2656 Øverbygdsvegen og eksisterende gang- og sykkelvei.

5.9 Naturmangfold

Søndre del av strekningen består hovedsakelig av flate innmarksarealer langs E6 mellom Landheim og frem til Faksfall. På denne strekningen er det ikke registrert spesielle naturverdier. Ved Landheim er det en allé med bjørk innenfor prosjektområdet, som har verdi for biologisk mangfold.

Ved Faksfall er det en naturtype registrert som kroksjøer, flomdammer og meanderende elveparti. Området er nå delvis gjengrodd med skog. I lia øst for denne naturtypen er det registrert et flygesandfelt i skog. Spesielt for dette området er mange registreringer av den direkte truete (EN) billearten elvesandjeger, som også er en prioritert art i Norge knyttet til sandområder langs vassdrag. Arten har en egen forskrift knyttet til seg der det går frem at ulike tiltak innenfor det økologiske funksjonsområdet for arten (det konkrete leveområdet) ikke er tillatt. Arten er ikke registrert i nasjonale databaser innenfor prosjektområdet for planlagt gang- og sykkelvei.

Fra Faksfall og nordover er det en blanding av furuskog på glasifluvial grunn og jordbruksområder. Den nordligste delen er brattere, og sideterrenget er stedvis noe ravinert. Ved Rotvoll er det registrert en naturtype med naturbeitemark på østsiden av E6 som berøres av planlagt gang- og sykkelvei. Flere plantearter med nær-truet status er tidligere kartlagt på lokaliteten.

Elva Hjellåe krysses med bru. Nord i prosjektområdet, på vestsiden av E6 like sør for Hjellehågan, er det et større ravinesystem. Det er ikke kartlagt som naturtype etter NiN-metodikken. Raviner i Norge er anerkjent som en egen landskapstype og er klassifisert som sårbar på grunn av geologi og biologisk mangfold og at de er svært utsatt for erosjon og menneskelig påvirkning.

5.10 Kulturarv

I sør går prosjektområdet gjennom et av Riksantikvarens definerte KULA-områder (kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse). KULA-områder er et kunnskapsgrunnlag for planlegging, og betyr ikke et formelt vern eller freding. Strekningen berører K528 *Dovrefjell*. Riksantikvaren beskriver områdets nasjonale interesse slik: «*Den nasjonale interessa for området knyter seg i stor grad til Dovrefjell som eit mytisk nasjonalfjell og førestillinga om Dovre som både Noregs tak og grunnvoll, symbolet på det trygge og uforanderlege. Fjellet står sentralt i urmytane om opphavet til nordmenn, i rikssamlinga i vikingtida og i tidleg mellomalder, som ferdseisveg for pilegrimar og kongeferder og som eit viktig symbol i nasjonsbygginga i 1814 og fram til 1905. Den verdien landskapet har i ferdselshistoria mellom Austlandet og Trøndelag, er òg viktig i nasjonal samanheng.*»

Øverbygda, som ligger i liene nordøst for Dovre er utpekt som særlig verdifull, her ligger en rekke fredede gårdstun, fritt og dominerende i et åpent kulturlandskap.

Av enkeltminner nær prosjektområdet finnes et SEFRAK-registrert gårdstun på Landheim med våningshus, eldhus, stabbur og låve (ID 0511-0006-268, 262, 271 og 270).

Det er få kjente kulturminner i den nordlige delen av prosjektområdet, med unntak av noe SEFRAK-registrert gårdsbebyggelse.

5.11 Naturressurser

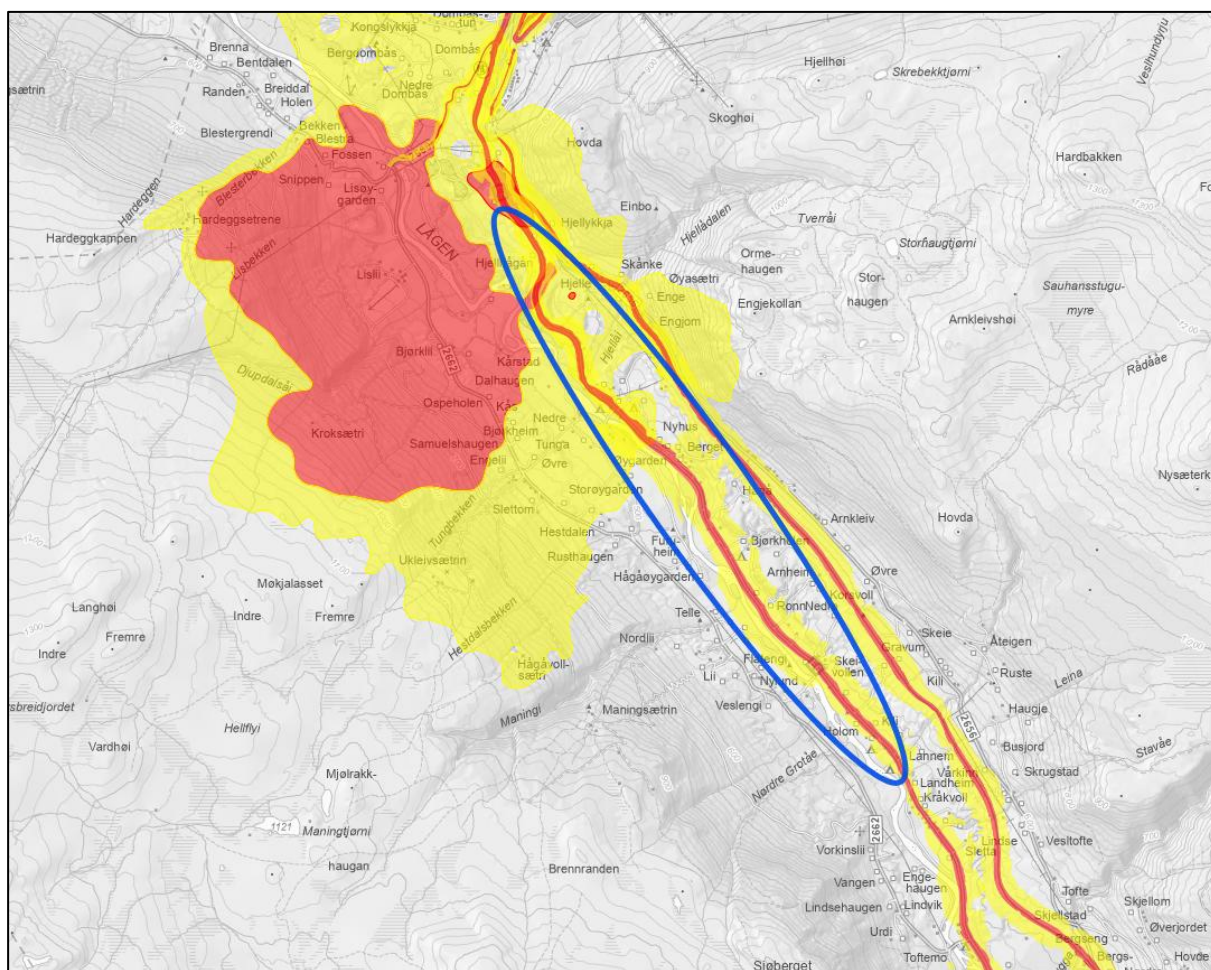
Planlagt gang- og sykkelvei går gjennom et landbruksområde og er preget av fulldyrka jord og innmarksbeite, i tillegg til skog.

I området er det jaktressurser, men det antas ikke å være jaktområder innenfor prosjektområdet.

Det er ressurser av grus og pukk i prosjektområdet. Lengst nordvest ligger Krekarbakken massetak hvor det tas ut byggeråstoff sand og grus. Lie grustak ligger nordvest for prosjektområdet, her tas det ut byggeråstoff sand og grus.

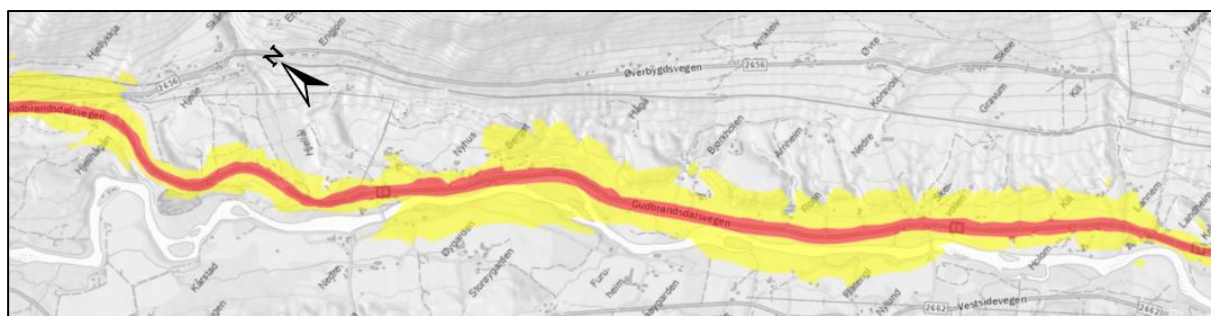
5.12 Støy

Det er flere støyfølsomme bygg langs strekningen. Nord i prosjektområdet er det støypåvirkning fra flere kilder, både vei, jernbane og skytebane.



Figur 5-18: Støysonekart L_{den} for vei, jernbane og skytefelt. Aktuell strekning er merket med blått. (Kilde: Sw, Bane NOR og Forsvarsbygg)

Det ligger flere støyfølsomme bygg langs strekningen, hvorav ca. 37 er i gul sone og ca. 22 i rød sone.



Figur 5-19: Støysonekart L_{den} for vei. (Kilde: Sw, Bane NOR)

5.13 Risiko og sårbarhet

I forbindelse med den helhetlig strekningsutredning for E6/E136 Otta-Vestnes er det med utgangspunkt i dagens vei gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). ROS-analysen identifiserte 51 mulig uønskede hendelser, hvorav 7 av disse er registrert i Dovre kommune. Av disse er 2 uønskede hendelser relevante for ny gang- og sykkelvei på strekningen:

Nr. 5

Uønsket hendelse: Flom og ras i tilknytning til sidevassdrag.
Beskrivelse: Kan bli aktuelt med klimaendringer.
Sannsynlighet: Lav. Erfaring tilsier at dette er en hendelse som inntreffer sjeldent.

Nr. 9

Uønsket hendelse: Ulykker i Dombåsbakkene.
Beskrivelse: Dombåsbakkene er bratte og ofte glatte vinterstid. Feil dosering av svingen i sørenden av bakkene gjør at særlig tyngre kjøretøy har lett for å komme ut av kjørefeltet.
Sannsynlighet: Høy.
Tiltak: Utbedre dosering av kurve i sørenden av Dombåsbakkene.
Forlenge 60-sonen gjennom svingene (vinterfartsgrense).

6 Overordnede og prinsipielle vurderinger

6.1 Overordnede vurderinger

Innledningsvis i forprosjektet er det gjort noen overordnede vurderinger for gang- og sykkelveien:

- Standard for gang- og sykkelveien
- Trasé for gang- og sykkelvei
 - Langs Øverbygdvegen
 - Langs E6
- Side av E6
 - Gang- og sykkelvei på østsiden eller vestsiden av E6, eller en kombinasjon med kryssing.
- Breddeutvidelse av E6
- Avstand mellom E6 og gang- og sykkelvei
 - Grøft mellom E6 og gang- og sykkelveien, som ikke utløser krav om rekkverk.
 - Rekkverk mellom E6 og gang- og sykkelveien.
- Sanering og samling av avkjørsler

Standard på gang- og sykkelveien

Det er estimert veldig få gang- og sykkeltruer langs E6 i dagen situasjon. Og det er betydelig usikkerhet i hva fremtidig trafikkmengde vil bli etter innføring av tiltak. Den største gevinsten og effekten av tiltaket vurderes å være for beboere langs E6 og nærliggende områder. Dette vil bl.a. gi bedre tilgjengelighet til bussholdeplasser, som sikrer fremkommelighet for skolebarn. En annen positiv konsekvens kan være et helhetlig og trafikksikkert tilbud for gående og syklende mellom Dombås og Dovre. På bakgrunn av dette har forprosjektet lagt til grunn at løsningene skal planlegges som gang- og sykkelvei, iht. SVV håndbok N100 Veg- og gateutforming.

Trasé for gang- og sykkelvei

I dagens situasjon kan fv. 2656 Øverbygdsvegen benyttes av gående og syklende. Den er imidlertid å anse som en tur- og treningsrute, på grunn av stigningsforholdene. Den har heller ikke forbindelse til bebyggelsen langs E6. I praksis er det bare gang- og sykkelløsning langs E6 som gir et akseptabelt tilbud for gående og syklende på strekningen.

Side av E6

Hvilken side av E6 gang- og sykkelveien bør plasseres på, er vurdert innledningsvis basert på dagens situasjon. Forhold av betydning for vurderingen er:

- Koblingspunktene til eksisterende gang- og sykkelveier i hver ende ligger på østsiden av E6. For et mest mulig attraktivt tilbud for gående og syklende er det fordel med færrest mulig sideskift.

- Eksiterende bebyggelse som gang- og sykkelveien skal betjene ligger hovedsakelig på østsiden. Plassering på østsiden vil derfor gi større mulighet for å samle adkomster. Attraktivitet og trafiksikkerhet med færrest mulig kryssinger av E6 tilsier plassering på østsiden av E6.
- Dyrka mark vil bli berørt uavhengig av sidevalg, men noe mer på østsiden.
- I flomsituasjon vil gang- og sykkelveien være minst utsatt med plassering på østsiden av E6.
- Kryssing av E6 i plan er utfordrende trafiksikkerhetsmessig, og dersom gang- og sykkelveien skal krysse E6 planskilt er dette økonomisk kostbart.

Totalvurderingen tilsier at prinsipiell plassering av gang- og sykkelveien på østsiden av E6 er mest hensiktsmessig. Der det er forhold som gjør dette utfordrende er det vurdert alternative løsninger.

Breddeutvidelse av E6

Dagens E6 har varierende veibredde og oppfyller dermed ikke dagens breddekrav, gitt dagens trafikkmengde, jf. kapittel 5.2. Med tanke på avstand mellom E6 og ny gang- og sykkelvei er det vurdert om løsningen skal tilpasses en fremtidig breddeutvidelse av E6, med høyere standard og fartsgrense. Dette kan bl.a. ha betydning for krav til sikkerhetssoner og dermed kreve større avstand mellom kjørevei og gang- og sykkelveien. Vurderingene er relevante for å sikre at foreslåtte løsninger for gang- og sykkelveien i minst mulig grad begrenser fremtidige valg knyttet til veistandard og fartsnivå på E6.

Beregninger av E6 viser en dimensjonerende trafikkmengde på ÅDT 5 600 i 2050, med ca. 24 % andel tungtrafikk.

Som utgangspunkt for vurderinger av avstand mellom E6 og gang- og sykkelveien, er det lagt til grunn en breddeutvidelse av E6 til 9,0 m veibredde, tilsvarende dimensjoneringsklasse H1.

Avstand mellom E6 og gang- og sykkelvei

En løsning med grøft mellom E6 og gang- og sykkelvei gir en effektiv fysisk separasjon som hindrer kjøretøy som mister kontrollen fra å krysse over til gang- og sykkelveien. Dette øker sikkerheten for fotgjengere og syklister. I tillegg er grøft en fordel for vannhåndtering, snøopplag, og visuell avgrensning mot trafikk.

En gang- og sykkelvei inntil E6 med rekkverk imellom vil også separere kjøretøy og myke trafikanter, men innebærer risiko for at kjøretøy kolliderer med rekkverket og eventuelt med andre kjøretøy. Rekkverk kan også begrense førernes sikt, og dermed redusere trafiksikkerhet, særlig under dårlige værforhold. Dette kan medføre skade på kjøretøy og bilister. I en løsning med rekkverk imellom, må gang- og sykkelveien forankres i dagens veifylling for å forhindre setninger i eksisterende veikropp.

Vurderingen over tilsier at en prinsipiell løsning med grøft mellom E6 og gang- og sykkelveien er mest hensiktsmessig og gir en robust løsning. Dette kan også være en god løsning med tanke på senere utvidelse av E6. Der det er forhold som gjør dette utfordrende bør det vurderes alternative løsninger.

Sanering og samling av avkjørsler

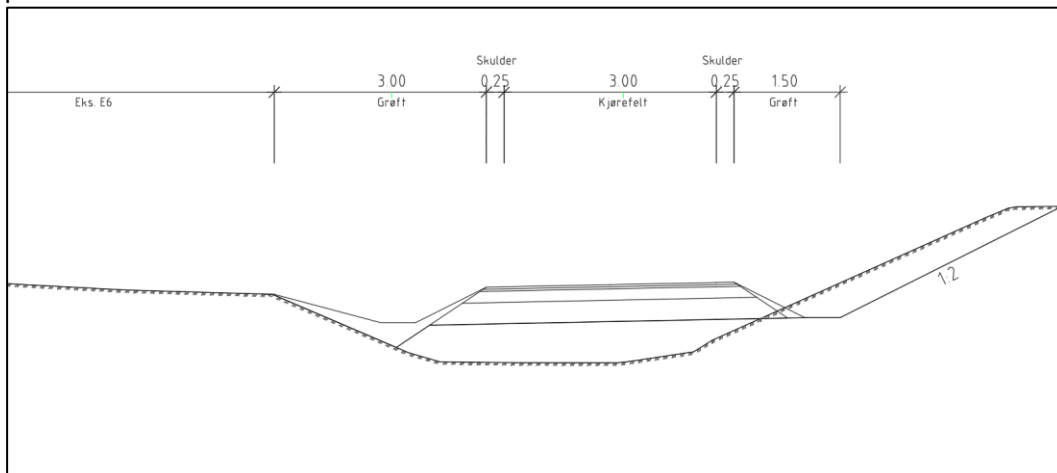
Sanering og samling av avkjørsler er sett på innledningsvis i løsningsutviklingen. Samling og utforming av avkjørsler er i stor grad uavhengig av prinsipppløsning for gang- og sykkelvei. Løsninger er derfor ikke detaljert ut i forprosjektet, og vil bli vurdert nærmere i neste fase.

6.2 Prinsipper for utforming

Innledningsvis i forprosjektet er det gjort noen prinsipielle vurderinger av gang- og sykkelveiens utforming.

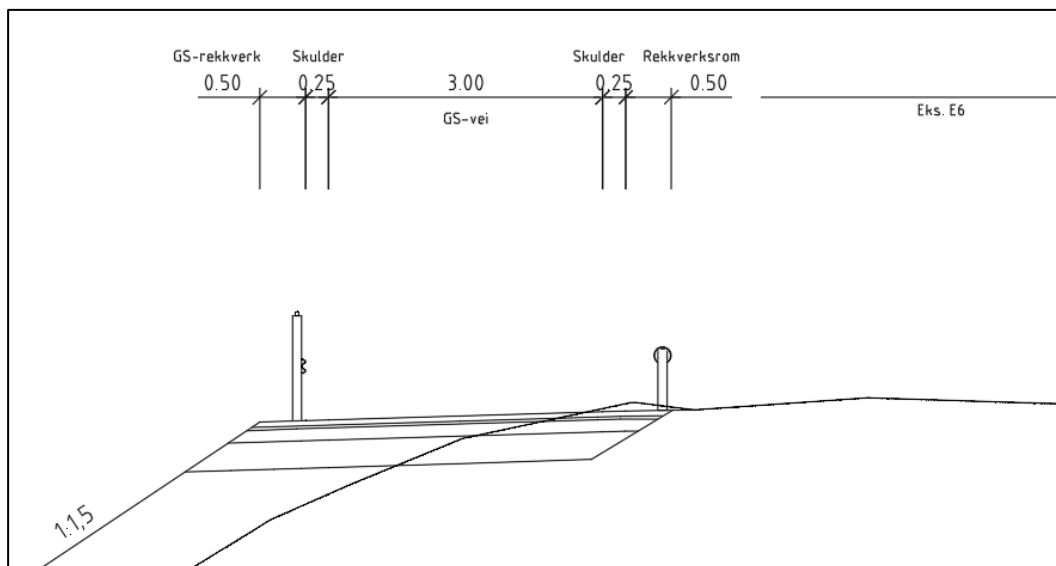
Gang- og sykkelvei

Grøft mellom E6 og gang- og sykkelveien planlegges med 3 meters bredde. Selve gang- og sykkelveien planlegges med en bredde på 3 meter, i tillegg til skuldre på 0,25 meter på hver side.



Figur 6-1: Profiltegningen viser utformingsprinsippet for gang- og sykkelveien. (Kilde: Sweco)

Stedvis kan det være aktuelt med rekkverk imellom E6 og gang- og sykkelvei, med et rekkverksrom på 0,5 meter.



Figur 6-2: Profiltegningen viser utformingsprinsippet for gang- og sykkelvei med 0,5 meter rekkverksrom. (Kilde: Sweco)

Veigrøfter og overvannshåndtering

Utforming av veigrøfter varierer med veiføringen, fyllinger, skjæringer og terrengfall. Prinsipper for overvannshåndtering vil bli nærmere vurdert i neste fase.

Sideterreng

Fyllinger og jordskjæringer er i hovedsak utformet med helning 1:2. For å begrense inngrep og er helning 1:1,5 lagt til grunn i enkelte områder. I kritiske punkter kan det vurderes mindre natursteinsmurer ved jordskjæringer.

Etablering av ny vegetasjon skal enten følge prinsippet om naturlig revegetering med stedegne arter eller tilsåing og nyplanting, avhengig av lokasjon.

Hydrologi/flom og konstruksjoner

Gang- og sykkelveien må krysse vassdragene Rådååne og Hjellåne, og det foreslås separate gang- og sykkelveibruer oppstrøms for dagens E6-bruer. Bruene plasseres med tilstrekkelig avstand fra E6 for å muliggjøre anleggsarbeid uten vesentlige trafikale ulemper. Bruene foreslås løst som plasstøpte rammebruer i ett spenn, med spennvidde som sørger for å begrense eventuell negativ påvirkning på hydrauliske og flomrelaterte forhold i elveløpene.

For de andre, mindre vassdragene forventes kulvert å være tilstrekkelig.

E6 ligger trolig for lavt i forhold til dimensjonerende 200-årsflom på midtre del av strekningen. Dersom gang- og sykkelveien legges på samme nivå, vil den også være flomutsatt. Innledende beregninger viser at E6 tidvis kan ligge under 1 meter vann. Det er krav om 0,5 meter fri høyde til dimensjonerende vannlinje. Heving av gang- og sykkelveien til dette nivået vil redusere strømningsarealet under flom og derfor kunne

medføre forverrede flomforhold for omliggende områder. Heving kan ikke utføres uten avbøtende tiltak, men dersom gang- og sykkelveien legges på samme nivå som E6 er endringen for omliggende områder trolig neglisjerbar.

6.3 Forkastede alternativer

Under er det kort redegjort for alternativer som er vurdert og forkastet underveis i løsningsutviklingen.

Alternativ	Beskrivelse	Begrunnelse
0-1 (Hele strekningen)	Dette alternativet er en GS- vei (3m + 0,25m skulder) med rekkverksrom (0,75m) langs hele strekket.	Det ble besluttet at generelt prinsipp for hele strekningen skal være med grøft mellom E6 og GS-vei. Det er mer trafiksikkert for bilistene å ikke ha rekkverk. For store deler av området er det ikke problem å utvide veien med grøft mellom E6 og GS-vei.
3-1, 3-2 og 3-3 (Nord)	Det er vurdert alternative traseer der gang- og sykkelveien føres opp til fv. 2656 før Dombåsbakkene, enten ved å følge eksisterende traktorvei eller søkket ved Mossjordet.	Gir lang omvei og betydelige ekstra høydemeter for gående og syklende, og oppfyller ikke kravene til stigning i henhold til gjeldende normal. Vurderes som uaktuelt.

7 Vurdering av alternativer

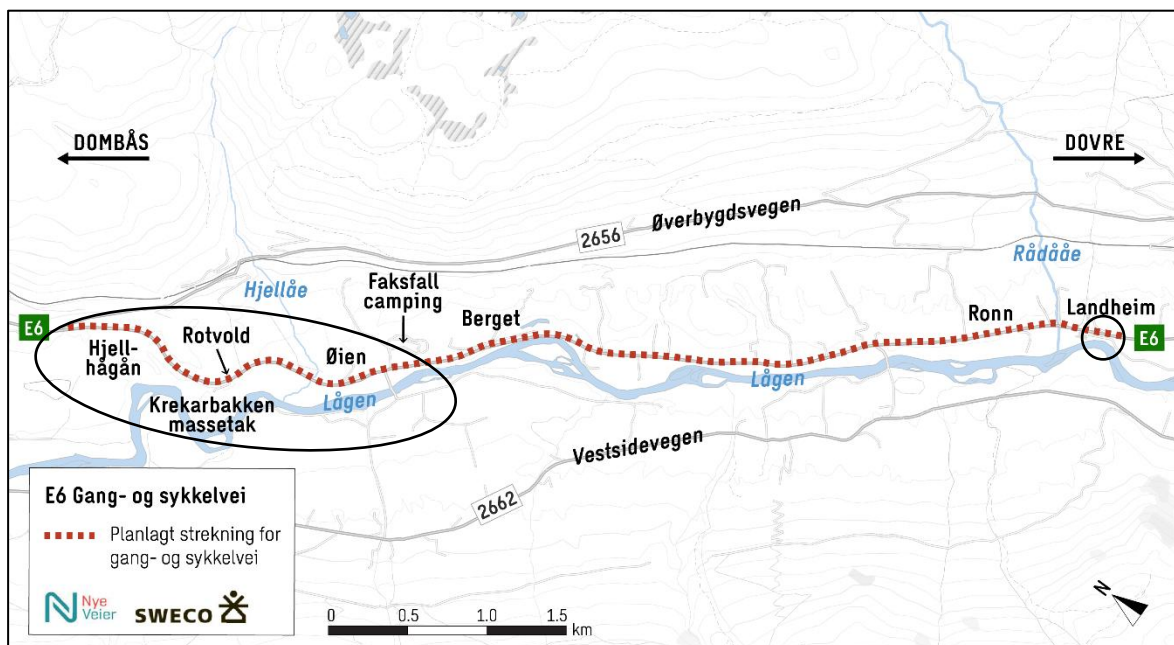
I dette kapittelet presenteres alternative løsninger for gang- og sykkelvei langs E6. Kapittelet beskriver alternativene, og vurderer virkninger for miljø og samfunn, kostnader, klimagassutslipp, anleggsgjennomføring og usikkerhet, og diskuterer behov for videre kartlegging og utredninger.

7.1 Beskrivelse av alternativer

Løsningsutviklingen av alternativer for gang- og sykkelvei på strekningen er basert på rammebetingelser, dagens situasjon og overordnede vurderinger, slik det fremgår av foregående kapitler.

I utgangspunktet er gang- og sykkelveien plassert på østsiden av E6 med 3 meter grøft mellom E6 og gang- og sykkelveien. I den sørlige delen av prosjektområdet er det sett på hvordan gang- og sykkelveien skal føres forbi området ved gården Landheim. I nordenden av strekningen er det vurdert ulike alternativer for bedre tilpasning til eksisterende forhold. Her er det vurdert om gang- og sykkelveien skal legges på øst- eller vestsiden av dagens E6 på grunn av terreng. Se beskrivelsen av alternativene i nord i kapittel 7.1.1.

Begge disse områdene må sees nærmere på i det videre arbeidet med optimalisering av gang- og sykkelveien.

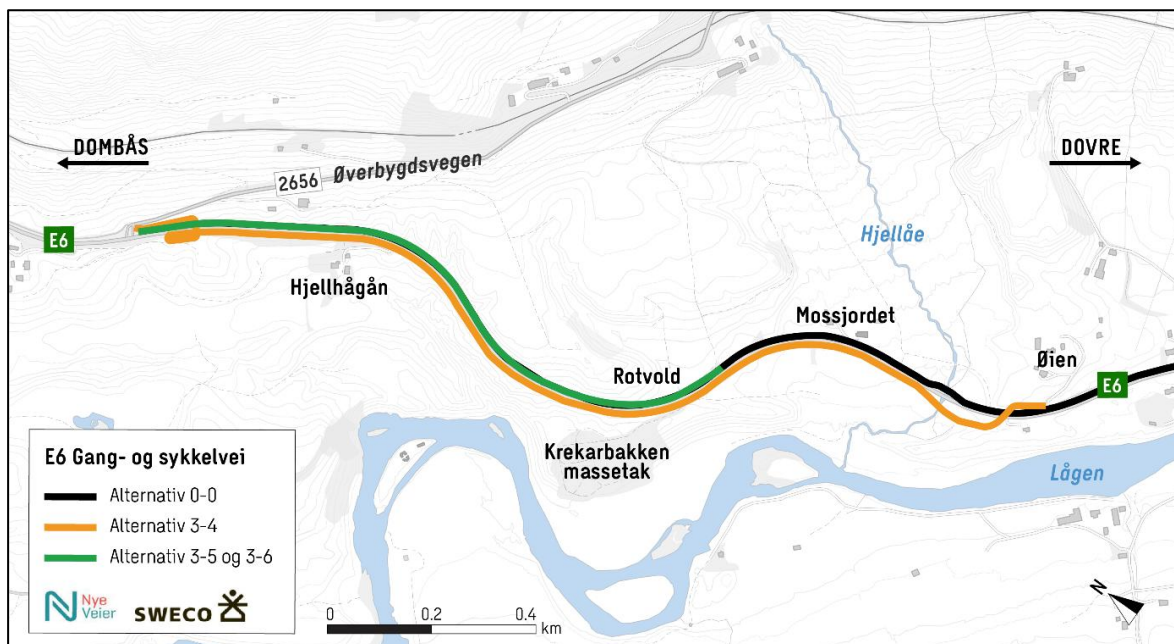


Figur 7-1: Illustrasjonen viser strekningen for den planlagte gang- og sykkelveien, og to områder der det er sett på flere mulige løsninger. (Kilde: Sweco)

7.1.1 Alternativer i nordre del

I den nordre delen av strekningen er det utfordringer knyttet til det bratte sideterrenget, og en utvidelse med ny gang- og sykkelvei vil kreve skjæringer eller fyllinger. I arbeidet med forprosjektet er det vurdert to alternativer på østsiden av E6 (alt. 3-5 og 3-6) og ett alternativ på vestsiden (alt. 3-4). Nye Veier har vurdert disse for å finne den løsningen som samlet gir best trafiksikkerhet, og som samtidig ivaretar grunnforhold/stabilitet, landskapshensyn, kostnader og anleggsgjennomføring.

Alternativet på vestsiden av E6 strekker seg fra avkjøringen ved Øien til krysset E6 x fv. 2656 Øverbygdsvegen, og forutsetter planskilt kryssing av E6 på to punkter. Alternativ 3-5 og 3-6 strekker seg fra Rotvold til krysset E6 x fv. 2656 Øverbygdsvegen. Alternativ 3-5 innebærer gang- og sykkelvei med rekkverk, mens alternativ 3-6 innebærer hevet gang- og sykkelvei med grøft.



Figur 7-2: Illustrasjonen viser alternativ 3-4 (på vestsiden) og 3-5 / 3-6 på østsiden av E6. (Kilde: Sweco)

Alternativ 3-4: Gang- og sykkelvei vest for E6

Alternativ 3-4 har en lengde på ca. 1,9 km. I henhold til krav i N100 (2023), skal kryssing mellom gang- og sykkelvei og vei være planskilt ved ÅDT over 4000. Mellom Dombås og Dovre er ÅDT over 4000 noe som utløser krav om planskilt kryssing av E6.

I sør følger gang- og sykkelveien den eksisterende avkjørselen opp til Øien. Når avkjørselen svinger vekk fra E6, fortsetter gang- og sykkelveien rett frem og går deretter over E6 via ny bru. Etter kryssingen føres gang- og sykkelveien videre på fylling frem til Hjellåe, hvor ny brukonstruksjon er nødvendig for å kunne krysse elven. Mellom Hjellåe og Rotvold er en 3 meter bred grøft mellom gang- og sykkelveien og E6 lagt til grunn.



Figur 7-3: Alternativ 3-4 ved Øien. (Kilde: Sweco)

Fra Rotvold til krysset E6 x fv. 2656 Øverbygdsvegen er det bratt sideterreng. For å redusere behovet for fylling, er det planlagt å skille gang- og sykkelveien fra E6 med rekkverk.



Figur 7-4: Alternativ 3-4 mellom Rotvold og fv. 2656. (Kilde: Sweco)

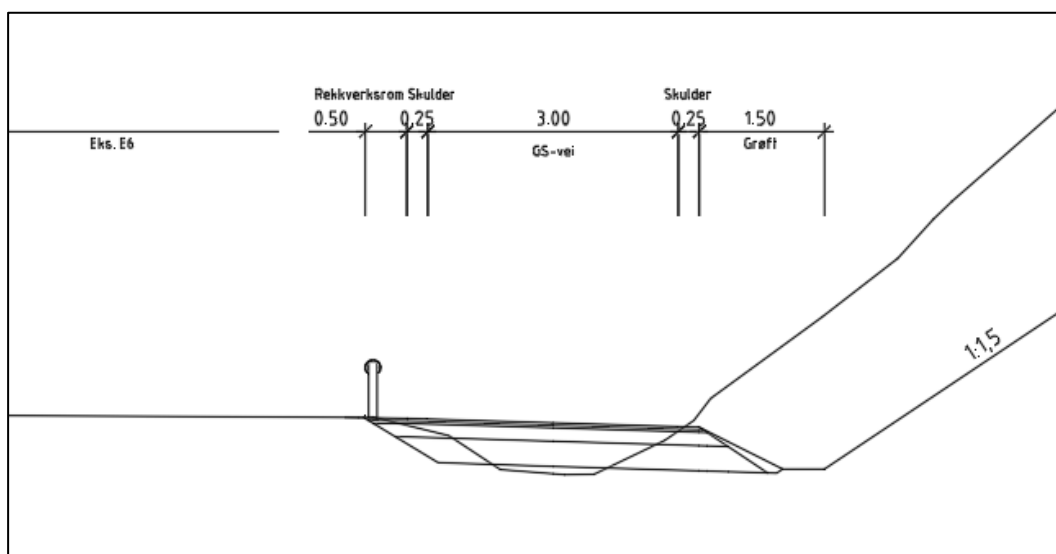
I nord krysser gang- og sykkelveien E6 på bru, før tilkobling til fv. 2656. På denne strekningen har E6 en stigning på omtrent 4–5 %. For å oppnå tilstrekkelig frihøyde under ny gang- og sykkelveibru, må gang- og sykkelveien gå i en sløyfe for å oppnå tilfredsstillende stigningsforhold. Området vest for den planlagte brua er relativt flatt og byr ikke på store terrengutfordringer for byggingen av brua. Øst for brua følger gang- og sykkelveien det eksisterende terrenget i dalsiden, frem mot fv. 2656.



Figur 7-5: Alternativ 3-4 ved påkoblingen til fv. 2656 Øverbygdsvegen. (Kilde: Sweco)

Alternativ 3-5: Gang- og sykkelvei øst for E6 med rekkverk

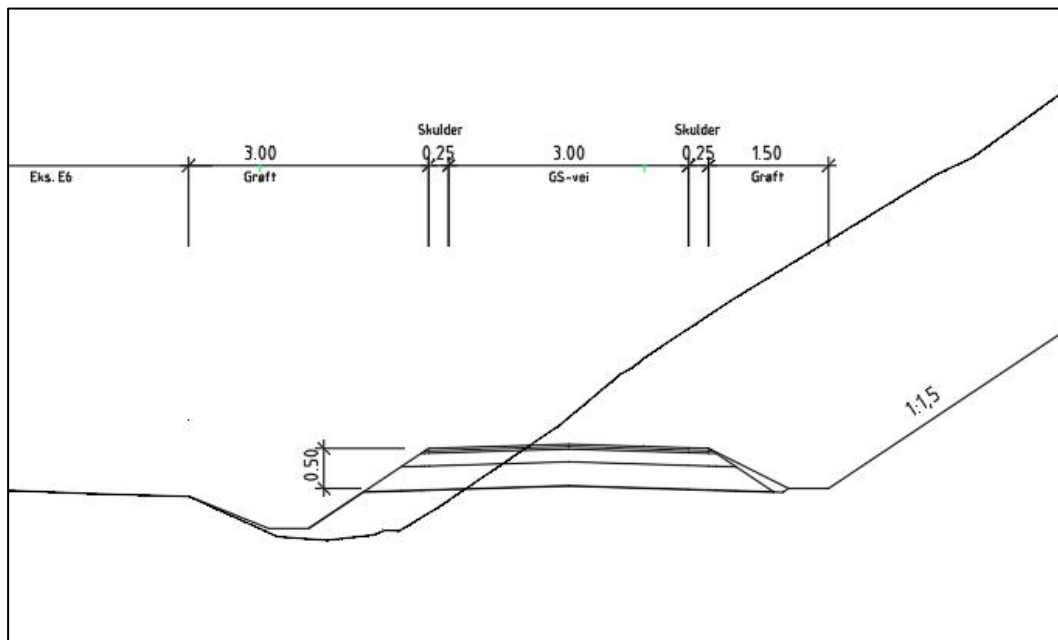
I alternativ 3-5 er gang- og sykkelveien planlagt på østsiden av E6, mellom Rotvold og krysset ved fv. 2656. Alternativet er utformet med rekkverk mellom E6 og gang- og sykkelveien, og med utvidelse mot eksisterende skjæring øst for E6. Sideskråningen gis en helning på 1:1,5 for å begrense terrenginngrepet. Ved behov etableres støttemur i kritiske punkter for å sikre arealene over skjæringen.



Figur 7-6: Profiltegning for alternativ 3-5 øst for E6 med rekkverk. (Kilde: Sweco)

Alternativ 3-6: Hevet gang- og sykkelvei øst for E6 med grøft

Mellom Rotvold og krysset ved fv. 2656 er alternativ 3-6 utformet med en hevet gang- og sykkelvei en halv meter over eksisterende E6, og med en 3 meter bred grøft mellom E6 og gang- og sykkelveien. Å heve gang- og sykkelveien er et grep for å redusere terrenginngrepet, i tillegg til jordskjæringen med en helning på 1:1,5.



Figur 7-7: Profiltegning for alternativ 3-6 øst for E6 med hevet gang- og sykkelvei og grøft. (Kilde: Sweco)

7.2 Virkninger for miljø og samfunn

Det er ikke registrert spesielle verdier for friluftsliv. Det er ikke ventet at noen av alternativene vil påvirke KULA-området K528 Dovrefjell. Tiltaket berører fulldyrka jord og innmarksbeite i alle alternativene. Hensynet til jordbruksområder må hensyntas i planarbeidet, og det må vurderes om det skal utarbeides matjordplan.

To naturtyper kartlagt etter DN-13 berøres fysisk av tiltaket. Ved Hågåvolltjørnin berøres sørvestre del av en kartlagt naturtype kroksjøer, flomdammer og meanderende elvepartier. Den delen av lokaliteten som ligger lenger nord mot Faksfall sagbruk, berøres ikke direkte. Noe lenger nord for Hjelle berøres vestre del av en naturtype med naturbeitemark med verdi viktig.

I sør-enden av prosjektområdet vil gang- og sykkelveien gi nærføring til det SEFRAK-registrerte gårdstunet på Landheim. For kulturmiljø vil et alternativ nær gårdstunet forringe opplevelsen noe. Fra et landskapsestetisk ståsted vil det være positivt om trerekken forbi Landheim ivaretas for å skjerme gårdstunet fra dagens E6.

I den nordre delen av prosjektområdet vil gang- og sykkelvei på østsiden av E6 gi store jordskjæringer inn mot kulturmark. Dagens E6 er allerede skåret inn i terrenget, og veiskråningene fremstår som bratte jordskråninger med veksling mellom skog og beitemark. Det er ikke registrert spesielle naturverdier på strekningen i nasjonale databaser. Alternativ 3-5 med rekkeverksrom får et noe smalere tverrprofil enn alternativ 3-6 som har grøft. Bruk av rekkverk vil redusere terrenginngrep og gi et tydelig fysisk skille mellom bilister og myke trafikanter, men kan samtidig gi en noe økt risiko for skade ved påkjørsel og noe redusert sikt. Alternativ 3-6 med grøft og en noe hevet gang- og sykkelvei vil gi noe større tverrprofil, men gir bedre muligheter for håndtering av overvann og snø, og kan bidra til gode siktforhold og trafiksikkerhet.

For begge alternativer vurderes det at omfanget av jordskjæringene kan begrenses ved bruk av natursteinsmurer, og at det er gode muligheter for landskapstilpasning gjennom bearbeiding av overganger mot tilgrensende terreng og tilsåing med stedegen vegetasjon. Løsmasseskjæringene gir gode forhold for røttene som får mulighet til å etablere seg dypt i jorda, og sidearealene kan relativt raskt tilbakeføres til skog og beitemark. Det er ikke vurdert at det er store forskjeller mellom alternativ 3-5 og 3-6 for naturmangfold eller landskapsbilde, men alternativ 3-5 rangeres likevel som noe bedre for landskapsbildet på grunn av smalere tverrprofil.

Alternativ 3-4 medfører en noe lenger rute og større høydeforskjell for gående og syklende. Ut ifra et landskapsestetisk ståsted er det en fordel å unngå konstruksjoner for kryssing av E6 og heller gå på samme side av E6 på hele strekningen. Alternativet medfører et noe større fotavtrykk, både på øst- og vestsiden der gang- og sykkelveien er planlagt å krysse E6. Det er ikke registrert naturtyper etter DN-13 for dette alternativet. Alternativ 3-4 vil kreve veifyllinger med relativt bratte sideskråninger på vestsiden av E6, som vil kunne påvirke et større ravinesystem ved Hjelledet. Bratte skråninger gjør det vanskelig å etablere tilstrekkelig jordlag og gir risiko for erosjon, svak vegetasjonsetablering og behov for snauhogst i deler av ravinedalen. Dette gir økt fjernvirkning for tiltaket. Ravinesystemet er ikke kartlagt etter NiN-metodikken, noe som gir en usikkerhet i kunnskapsgrunnlaget. Raviner er en sårbar landskapstype i Norge som er sterkt utsatt for påvirkning fra erosjon og menneskelige inngrep.

7.3 Bruk av ny gang- og sykkelvei

Det er betydelig usikkerhet i hva fremtidig trafikkmengde vil bli etter innføring av tiltak. Den største gevinsten og effekten av tiltaket vurderes å være for beboere langs E6 og nærliggende områder. Det er derfor undersøkt målpunkter og hvor mange som bor på strekningen, jf. kapittel 5.2, for å få et begrep om potensialet for fremtidig gang- og sykkeltrafikk.

Som vist i kapittel 5.2 estimeres det at ca. 130 personer bor i bruksområdet langs strekningen. Per bosatt kan det estimeres en personturproduksjon på ca. 2,5 per døgn (SVV, 2025). Dette gir at boligene på strekningene skaper ca. 325 personturer per dag. I

dag er det trolig en veldig stor bilandel for disse turene på grunn av plasseringen, og det vil det være også i fremtidig situasjon. Samtidig åpner den nye gang- og sykkelveien for at gange og sykkel faktisk blir et trygt alternativ. Dette være seg til butikken, til jobb, for besøk til naboene eller for å gå tur med hunden. Eksempelvis hvis 10 % av turene blir med sykkel og gange blir dette 30 turer i løpet av en dag. Sammen med estimatet for dagens sykkeltrafikk på strekningen på 12-18 sykkelturner i sommermånedene, kan det være potensialet for opp mot 50 gange- og sykkelturner per dag.

En annen positiv konsekvens ved ny gang- og sykkelvei er tilgjengelighet til bussholdeplasser. I de fleste tilfeller er det bussholdeplasser ved innkjøringsveiene, som gjør at barn kan ta skolebussen uten å måtte ferdes til fots eller på sykkel langs E6. Det er noen unntak. Ca. hver fjerde bolig på strekningen har ikke denne muligheten. Disse myke trafikantene må ferdes mellom 100 og 300 meter langs E6 til nærmeste bussholdeplass. Den nye gang og sykkelveien vil medføre at alle får en trygg kobling til bussholdeplassen, på nordsiden, og gjør også at antall bussholdeplasser kan reduseres. Merk at E6 fortsatt må krysses for å komme til sydgående holdeplass. Dette kan oppleves som trafikkfarlig og utrygt, spesielt for skolebarn som tar skolebuss.

7.4 Analysekostnader

Kostnadsberegningene er utført i 2025-kr og baserer seg på kunnskap og geometriforslag som foreligger på forprosjektnivå. Estimaten anses dekkende for alle kostnader frem til og med endelig bygget tiltak. Beregningene inkluderer rigg- og driftskostnader, byggherrekostnader, usikkerhetspåslag og merverdiavgift. Beregnet kostnad har imidlertid betydelig usikkerhet, og kan ikke sees på som eksakte utbyggingskostnader. Det er derfor benyttet begrepet analysekostnad.

Analysekostnaden for strekningen er beregnet til følgende:

Alternativ 3-4 ca. 250 millioner kroner

Alternativ 3-5 ca. 200 millioner kroner

Alternativ 3-6 ca. 200 millioner kroner

7.5 Klimagassutslipp

Klimagassberegninger er utført på et overordnet nivå, basert på estimerte mengder per løpemeter samt beregnet arealbeslag basert på AR5 data. Beregningene er utført med «Tidligfaseverktøy klimagassberegning for utbygging, drift og vedlikehold av veiinfrastruktur», utviklet for Nye Veier av ViaNova og Asplan Viak. Analyseperiode for beregningene er 60 år.

Beregninger av vurderte alternativer viser omtrentlig likt klimagassutslipp for alternativene. Et estimert utslipp på ca. 17.000 tonn CO₂-eq. Alternativ 3-4 inkluderer flere konstruksjoner som resulterer i noe høyere utslipp, sammenlignet med alternativ 3-5 og 3-6.

Tabell 7-1: Viser estimert utslipp for vurderte alternativ (alternativ 0-0 + alt. 3-4/3-5/3-6).

Utslippskilde	Alt 3-4	Alt 3-5	Alt 3-6
Utbygging (tonn CO ₂ -eq)	9000	8600	8700
Arealbruk (tonn CO ₂ -eq)	7500	6700	6800
Drift og vedlikehold (tonn CO ₂ -eq)	1400	1300	1300
TOTAL ESTIMERT UTSLIPP (tonn CO₂-eq)	17900	16600	16800

7.6 Anleggsgjennomføring

Til midlertidig anleggsområde bør det prinsipielt settes av et område i 15 meters avstand fra tiltaket. Midlertidige rigg- og anleggsområder må i tillegg til adkomster og eventuelle anleggsveier, ivareta midlertidig lagring av masser i ranker langs tiltaket innenfor hver eiendom, lagring av materialer, maskin- og utstyrs plass, brakkerigg og kontor, verksted og serviceområder, sikkerhetssoner, beredskap og miljøtiltak.

Etablering av traubunn vil foregå i linja på store deler av strekningen, og det antas derfor at det ikke vil være behov for midlertidige anleggsveier langs tiltaket, bortsett fra områder med høye fyllinger og skjæringer i nord. Ved etablering av høye jordskjæringer vil det være behov for midlertidig adkomst fra oversiden. Ved større fyllingsarbeider vil det være behov for midlertidig adkomst fra nedsiden. Detaljert rigg- og marksikringsplan bør utarbeides tidlig i prosjektet, helst i detaljprosjekteringsfasen, og senest før anleggsstart.

Grunnforholdene langs strekningen består hovedsakelig av jordmasser med varierende dybde. Masseuttak vil foregå i relativt flatt terreng, samt i noe sidebratt terreng nord i området.

Det forventes ikke behov for sprengningsarbeider ettersom at tiltaket ikke berører berg. Etablering av traubunn innebærer bortgraving av jordmasser som kan benyttes som topplag på sidearealer. Overskuddsmasser som ikke kan gjenbrukes transporteres til egnet lagringssted, mens masser til veifyllinger og veioverbygning må kjøpes inn eksternt og fraktes til anleggsområdet.

Anleggsarbeid vil foregå tett på dagens E6 via midlertidige eller dagens adkomster. Massetransport vil foregå på E6, og det må påregnes at dagens trafikk påvirkes noe. Nedsatt fartsgrense og midlertidige innsnevring av kjørefelt vil være aktuelt i perioder. Arbeidsvarslingsplan, i henhold til håndbok N301, skal utarbeides i detaljprosjekteringsfase, eller senest før anleggsstart.

7.7 Usikkerhet og videre kartleggings- og utredningsbehov

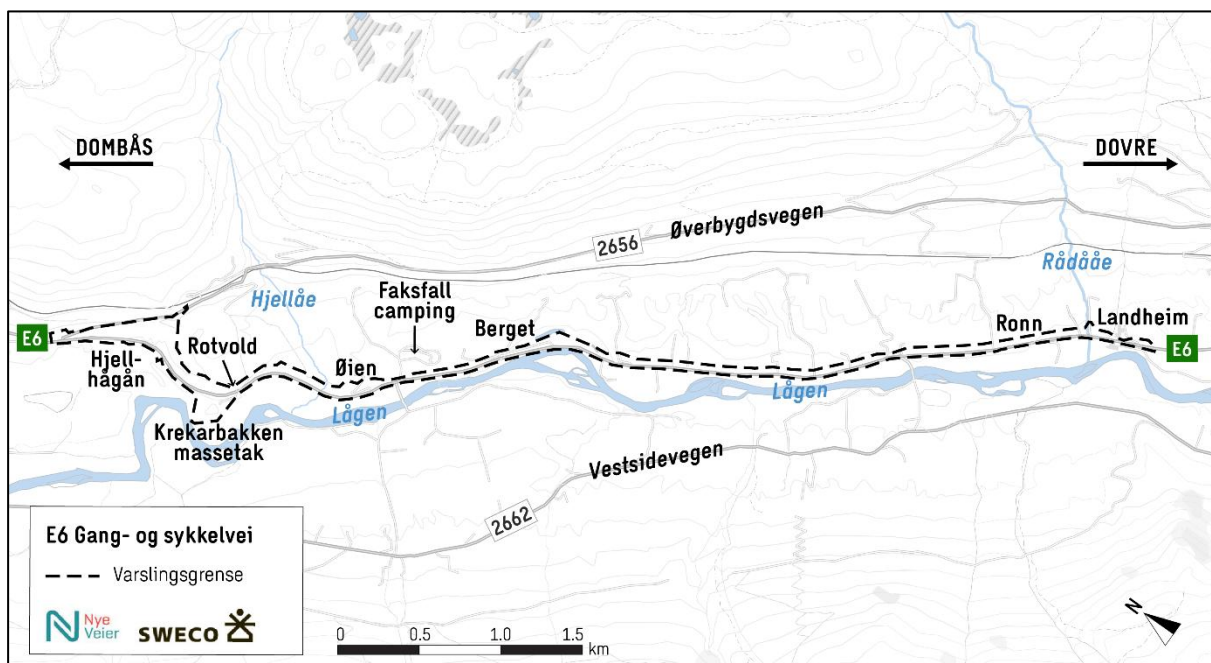
Vurderingene som er presentert i denne forprosjektrapporten bygger på dagens kunnskapsgrunnlag og tilgjengelige data. I det videre arbeidet vil det være nødvendig å redusere usikkerhet knyttet til flere forhold gjennom ytterligere kartlegging og utredninger. Optimalisering og endelig valg av løsninger forutsetter et mer utfyllende faglig grunnlag. De viktigste usikkerhetsfaktorene og behovene for videre kartlegging og utredning er:

- **Geoteknikk og skredfare:** Grunnundersøkelser er nødvendig for å øke kunnskapen om løsmasser og grunnforhold. Det er ikke registrert skredhendelser på dagens E6, noe som tyder på at det er lav sannsynlighet for at eventuelle skred vil nå ned til gang- og sykkelveien. Denne sannsynligheten bør kvantifiseres i neste fase av prosjektet.
- **Flomfare og hydrologi:** Det foreligger begrenset informasjon om i hvilken grad E6 har vært utsatt for flom under historiske hendelser, herunder Vesleofsen i 1995. Det anbefales en grundigere undersøkelse av flomforhold og sårbarhet ved store vannstander. Neste fase bør fokusere på detaljert flomvurdering og etablering av flomsonekart, oppstuvningseffekter, innsnevring, og nødvendige erosjonssikringstiltak for å sikre veiens stabilitet og sikkerhet.
- **Ikke-prissatte fag:** Det er ikke gjennomført kartlegging av naturtyper etter Miljødirektoratets instruks i området. Slike kartlegginger må gjennomføres for å ivareta hensyn til biologisk mangfold. Ytterligere kartlegginger og utredninger for kulturmiljø, landskap, friluftsliv og naturressurser bør også gjennomføres.
- **Matjord:** Tiltak for å begrense påvirkning på matjord skal vurderes nærmere, og det skal utarbeide matjordplan ved behov.
- **Anleggsfase:** Løsninger for anleggsfasen med tanke på mulige permanente virkninger for terreng og vegetasjon er ukjent og bør undersøkes nærmere i neste fase.
- **Landbruksveier:** Landbruksavkjørsler og -veier som kan bli berørt må kartlegges. Dette er nødvendig for å sikre gode adkomstforhold og hensyn til drift av lokale landbrukseiendommer.
- **Overvannshåndtering:** Innmåling og registrering av stikkrennene bør utføres i neste fase av prosjektet.
- **Kostnader:** Kostnadene er beregnet som analysekostnader. Ytterligere detaljerte kostnadsberegninger og besparende tiltak må gjennomføres i neste fase.

8 Oppsummering og veien videre

Forprosjektet har lagt til grunn en tilrettelegging for gående og syklende på strekningen, i form av en gang- og sykkelvei, iht. SVV håndbok N100. Dette er tilsvarende standard som det de eksisterende gang- og sykkelveiene i hver ende av strekningen har. Et nytt, tilrettelagt tilbud for gående og syklende på strekningen vil gi bedre trafiksikkerhet, redusere utrygghet, og vil trolig føre til økt bruk, spesielt for bosatte på strekningen.

Forprosjektet har vist at en gang- og sykkelvei bør planlegges på østsiden av E6, med 3,5 meters bredde (inkl. skulder) og 3 meter grøft mot E6. I sør-enden bør det ses nærmere på hvordan gang- og sykkelveien skal føres forbi gården ved Landheim. I nordenden kommer alternativene på østsiden av E6 bedre ut enn vestsiden. På bakgrunn av vurderingene som er gjort i forprosjektet, bør videre planlegging av en gang- og sykkelvei avgrenses innenfor området som vist nedenfor.



Figur 8-1: Forslag til varslingsgrense. (Kilde: Sweco).

En analysekostand på ca. 200 millioner kroner for gang- og sykkelvei på strekningen, vurderes som høyt, sett i sammenheng med at tiltaket vil tjene relativt få beboere og at det finnes en rute på Øverbygdsvegen mellom Dombås og Dovre. Fordelen med tiltaket er beboernes muligheter for fremtidig bruk, ved at gang- og sykkelveien gir et alternativ til bil, som er mer trafiksikkert og trygt enn dagens situasjon.

Arbeidet med forprosjektet har vist at behovsgrunnlaget for en gang- og sykkelvei er noe usikkert. Dette sammen med høye kostnader og rammebetingelsene for prosjektet tilsier at det i neste fase bør vurderes om en enklere standard enn gang- og sykkelvei, eller en trinnvis utbygging, kan gi tilstrekkelig trafiksikkerhet og fremkommelighet på strekningen.