

# Alternativer for kryssing av E6 ved O. Skasliens veg 20

Oppdragsnavn **Detaljregulering O. Skasliens vei 20, Oppdal**  
Prosjekt nr. **378021048-004**  
Kunde **O. Skasliens veg AS**  
Versjon **2026-03-04**  
Til **O. Skasliens veg 20 AS v/Anders Klang**  
Fra **Henning Larsen Architects / Rambøll v/Ole Johan S. Kittilsen**  
Utført av **Ole Johan Kittilsen og Håkon Ellingsen**  
Kontrollert av **Tor Lunde**  
Godkjent av **Ole Johan Kittilsen**

Dato 04.03.2026

## 1 Bakgrunn

Henning Larsen Architects (del av Rambøll-gruppen) har på vegne av O. Skasliens veg 20 AS v/ REBUS handelseiendom utarbeidet et planforslag for O. Skasliens veg 20 mfl. i Oppdal. Planforslaget foreslo tilrettelagt gangkryssing av E6 i plan.

Utvalg for bygg- og arealplansaker vedtok 24.2.2026 ikke sende forslag til Detaljreguleringsplan for O. Skasliens veg 20 m.fl. på høring og offentlig ettersyn. Utvalget ba forslagsstiller komme tilbake med et planforslag som inkluderer planskilt kryssing av E6.

Forslagsstiller har bedt om en behandling av saken i kommunestyret.

Hensikten med dette notatet er gi en oppsummering og supplering av det faglige grunnlaget som foreligger til behandlingen.

Henning Larsen  
Harbitzalléen 5  
Postboks 427 Skøyen  
0213 Oslo

Henning Larsen  
Kongens gate 11  
0153 Oslo

henninglarsen.com

## 2 Dialog med Vegvesenet i reguleringsprosessen

Ved kunngjøring / varsel om oppstart i september 2025 ba forslagsstiller spesielt om en vurdering fra Vegvesenet av fotgjengerkryssing av E6.

Vegvesenet meldte tilbake i oktober 2025 at de er tilbakeholdne med å godkjenne gangfelt, at løsning må vurderes i trafikkanalysen, og at undergang må vurderes.

Det ble gjennomført et møte i saken med Statens Vegvesen i januar 2026 der utkast til trafikkanalyse lå til grunn. I trafikknnotatet (2025-12 Fagrapport Trafikk. Rambøll v/Tor Lunde) er det vurdert trafikkgenerering og kapasitet, kryssing i plan og planskilt kryssing, og trafiksikkerhet for øvrig. Statens Vegvesen signaliserte at kryssing i plan kan vurderes, men at de må foreta en intern vurdering. Plasseringen av kryssingen er god.

Vegvesenet sendte deretter brev i februar 2026 til Oppdal kommune der de stiller seg positive til å vurdere tilrettelagt kryssing over E6. Endelig vurdering / tilbakemelding gis i forbindelse med ettersyn.

### 3 Alternativer

Med utgangspunkt i utvalgets vedtak har Rambøll gjort en nærmere vurdering av alternativer for planskilt kryssing.

Det er utarbeidet en skisse med tilhørende vurderinger av løsningene. Men løsningene er ikke prosjektert. Det betyr at det kan være andre forhold som ikke er tatt hensyn til her, som gjør løsningene vanskeligere å gjennomføre.

Vurderingene supplerer foreliggende trafikknotat (2025-12 Fagrapport Trafikk. Rambøll v/Tor Lunde) der det er vurdert trafikkgenerering og kapasitet, kryssing i plan og planskilt kryssing, og trafiksikkerhet for øvrig.

Notatet er skrevet av arealplanlegger, med trafikale vurderinger fra trafikkplanlegger. Skisser er utarbeidet av landskapsarkitekt og arkitekt. Det er ikke utført konstruksjonstekniske vurderinger av undergang / bru, men det er gjort overordnede vurderinger av gjennomførbarhet og andre konsekvenser av løsningene.

#### 3.1 Plassering

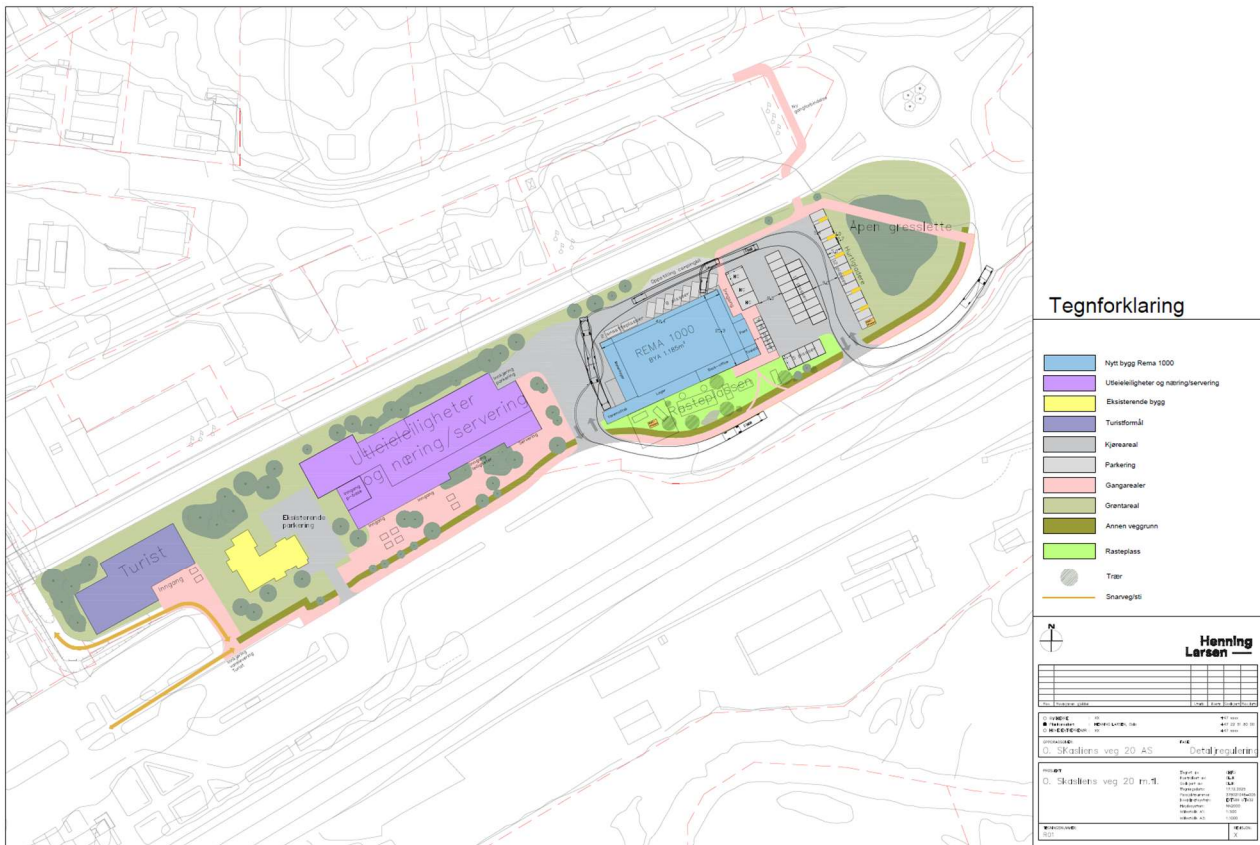
Tomta ligger sentralt plassert i Oppdal: Avstanden til togstasjonen er mellom 100 og 300 meter avhengig av hvor i området en står. Området ligger sør for E6 med øvrige deler av sentrum på motsatt side.

Det er i dag undergang mellom stasjonen og sentrum i planområdet vestside.

I planforslaget for O Skasliens veg foreslås en tilrettelagt kryssing av E6 vest for rundkjøring mellom tiltaket på sørsiden av E6 og Burger King på nordsiden av E6. Dette vil løse kryssingsbehovet mellom Oppdal sentrum og boligområdene, og målpunkt langs Smivegen og videre østover mellom E6 og Jernbanen. Den vil også løse kryssingsbehovet mellom publikumsattraktive mål som REMA 1000, KIWI på Spekemattomt, BK, Europris, COOP OBS og fritidsanlegg.

En eventuell plassering lengre vest på tomten vil ha tre uheldige virkninger:

- 1) I mindre grad løse behovet for forbindelser mellom boligområdene nord for E6, planområdet og målpunkt videre langs Smivegen.
- 2) Overlappe med det behovet som allerede løses av undergang mellom jernbanen og sentrum.
- 3) Plassering i område på O. Skasliens veg der det foregår varelevering, renovasjon og annen logistikk. Konsekvensen er redusert trafiksikkerhet. Se planskissen.



**Planskisse O. Skasliens veg 20 mfl. med tilrettelagt kryssing over E6.**

### 3.2 Undergang

Se illustrasjoner nedenfor.

Det er skissert en universelt utformet undergang, dvs. maksimal stigning / fall 1:12, og kun på kortere strekninger.

Det er forutsatt 3 m frihøyde og 90 cm konstruksjonshøyde i kulverten.

Terrenget er ca. 1 m. lavere sør for Europavegen. Det vil si at en må grave ca. 5 m. ned på nordsiden. Og ca. 4 meter ned på sørsiden. Selve gravegropen må være dypere med hensyn til underdekning.

#### 3.2.1 Tilgjengelighet og universell utforming

Rampen for undergangen blir minst 185 løpemeter. En bør ta høyde for at den kan bli noe lengre: ca. 200 løpemeter.

Samlet avstand fra fortau langs Nyvegen (vegen mellom Burger King og Spekematomtå) til inngang REMA blir i sum ca. 250 m. Til sammenligning er avstanden ca. 85 m med kryssing i plan. Ekstra avstand med undergang blir dermed ca. 150- 165 m.

Altså er avstanden som en fotgjenger må bevege seg ca. triplet sammenlignet med en kryssing i plan.

I tillegg kommer høydeforskjell ca. 5 m. (nord for E6) / 4 m (sør for E6) opp og ned.

Det er skissert mulighet for trapper som korter ned avstanden noe. Men det gir uansett samme utfordring med høyder.

### 3.2.2 Trafikksikkerhet

Planskilt løsning med separasjon av biler og myke trafikanter gir høy trafikksikkerhet. Spesielt for de yngste og eldre som ikke er like gode til å bedømme trafikksituasjon er det en fordel. Separasjon gir også best trafikksikkerhet for bilistene.

Løsningen gir fare for villkryssing på grunn av stor omveg. Undergang kan også virke utrygg ved kryssing alene i mørket selv om selve kulverten er belyst. Det kan også gi villkryssing.

### 3.2.3 Gjennomførbarhet

Løsningen gir behov for betydelig utgraving og flytting av masser og murer. I tillegg kommer nødvendige stabiliseringstiltak.

Det er vanskelig å få plass til grøft langs vegene. Det er behov for høyere murer i gravegropen for at skissert løsning kan gjennomføres. Dette er også uheldig med hensyn til trafikksikkerhet, der en i ytterste konsekvens kan få situasjon der bil / lastebil kjører ned i undergang. Både bru og undergang forutsetter skjerming med vegrekkverk, brøyte- og sprutsikring både mot veg og med rekkverk mot plassene.

I anleggsfasen antas det at E6 må stenges. Hvorvidt trafikken kan ledes via Nyvegen eller O. Skasliens veg må vurderes både med hensyn til anlegg og trafikksituasjon.

Med tanke på Oppdals plassering er det stor fare for oppfylling av undergangen med snø både på grunn av snømengder i seg, men også på grunn av vind.

Overvannsproblematikk i undergang må vurderes.

Undergangen ligger primært på arealer eiet av Statens vegvesen. Løsningen må avklares både med hensyn til plan og drift.

Løsningen må vurderes nærmere med hensyn til konstruksjonsteknikk og stabil byggegrunn.

### 3.2.4 Kriminalitet

En planskilt kryssing kan fungere godt i normalsituasjonen med dagslys, og med flere samtidige brukere som gir sosial kontroll.

Det er imidlertid ikke mulig å se hva som er på andre siden av kulverten, og dette kan skape utrygghet for brukerne.

På sørsiden er det skissert en løsning som gir best mulig oversikt, og unngå at den gående møter uhyggelige overraskelser, men på nordsiden er dette ikke mulig på grunn av for lite plass.





**Perspektiv av undergang fra nordvest**



**Perspektiv av undergang fra sørøst**

### 3.3 Bru

Se illustrasjoner nedenfor

Det er skissert en universelt utformet bru, dvs. maksimal stigning / fall ca. 1:12, og kun på kortere strekninger.

Det er forutsatt 5 m. frihøyde. Det vil si at fra sør må brua ca. 6 meter opp, mens fra nord er brua ca. 5 m høy.

#### 3.3.1 Tilgjengelighet og universell utforming

Rampen for brua blir minst 200 løpemeter. En bør ta høyde for at det kan bli noe lengre: Ca. 215 meter.

Samlet avstand fra fortau langs Nyvegen (vegen mellom Burger King og Spekemattomta) til inngang REMA blir i sum ca. 265 m. Til sammenligning er avstanden ca. 85 m med kryssing i plan. Ekstra avstand bru blir dermed ca. 165 – 180 meter.

Altså er avstanden som en fotgjenger må bevege seg ca. tre sammenlignet med en kryssing i plan.

I tillegg kommer høydeforskjell ca. 5 m. (nord for E6) / 6 m (sør for E6) opp og ned.

Det er skissert mulighet for trapper som korter ned avstanden noe. Men det gir uansett samme utfordring med høyder.

#### 3.3.2 Trafikksikkerhet

Planskilt løsning med separasjon av biler og myke trafikanter gir høy trafikksikkerhet. Spesielt for de yngste og eldre som ikke er like gode til å bedømme trafikksituasjon er det en fordel. Separasjon gir også best trafikksikkerhet for bilistene.

Løsningen gir fare for villkryssing på grunn av stor omveg.

#### 3.3.3 Gjennomførbarhet

Det er vanskelig å få plass til brua, spesielt på nordsiden av veien. Søylar må plasseres med god avstand til E6. Konstruksjonen må sikres med rekkverk.

På sørsiden av veien kan løsningen være i konflikt med byggegrense langs overvannsledning og byggegrense langs E6. Brua kan alternativt ledes mot sørøst for å unngå dette problemet.

I anleggsfasen antas det at E6 må stenges. Hvorvidt trafikken kan ledes via Nyvegen må vurderes både med hensyn til anlegg og trafikksituasjon.

GS-brua ligger for en stor del på Vegvesenets arealer. Løsningen må avklares både med hensyn til plan og drift.

Løsningen må vurderes nærmere med hensyn til konstruksjonsteknikk og stabil byggegrunn.





Perspektiv av bru fra rundkjøring E6 fra nord



Perspektiv av bru fra sørøst / planlagt rasteplass på O. Skasliens veg 20

### 3.4 Kryssing i plan

Planforslaget anbefaler kryssing i plan. Endelig løsning kan velges i byggesak, men det anbefales tilrettelagt kryssing. Det vil si at fotgjengerne kanaliseres til en gangkryssing, men uten at den er skiltet og merket som gangfelt.

Løsningen må avklares med Vegvesenet som del av planprosessen. Dette er en pågående prosess.

#### 3.4.1 Tilgjengelighet og universell utforming

Det er skissert universelt utformet gangveg som leder fram til E6 fra nord (Nyvegen) og sør (O. Skasliens veg).

#### 3.4.2 Trafikksikkerhet

Gangfelt kan gi en form for falsk trygghet. Tilrettelagt kryssing oppmuntrer til årvåkenhet hos fotgjengerne. Dette er nøye omtalt i trafikknottet i saken. Kanaliseringen gjør at fotgjengerne samles til ett punkt. Hastighetene er relativt lave på grunn av plassering nær rundkjøring.

#### 3.4.3 Gjennomførbarhet

Det er viktig å ivareta god sikt, god belysning og lavt fartsnivå. Plassering inntil rundkjøring er med å sikre lavt fartsnivå.

Signalregulering kan vurderes ettersom en får erfaring med antall brukere, og hvordan den tilrettelagte kryssingen fungerer.

Det forventes ingen nedetid av betydning i forbindelse med etablering av tiltaket.



**Perspektiv fra øst**



**Perspektiv fra nord**

#### 4 anbefaling

Med bakgrunn i vurderingene i dette notatet fraråder vi bygging av undergang eller bru. Vi ser det ikke som sannsynlig at kryssingen vil brukes av alle. Videre vil tiltaket ha store konsekvenser, og det er usikkert om tiltaket vil la seg gjennomføre. Sistnevnte gjelder spesielt nødvendig graving, sikring og drift av undergang.

Vi anbefaler kryssing i plan, og at det i første omgang etableres tilrettelagt kryssing. Det vil si at fotgjengere kanaliseres til et krysningspunkt, men uten gangfelt. Det er viktig å ivareta god sikt, god belysning og lavt fartsnivå. Plassering inntil rundkjøring er med å sikre lavt fartsnivå. Signalregulert gangfelt kan vurderes ettersom en får erfaring med antall brukere, og hvordan den tilrettelagte kryssingen fungerer.

Plasseringen av kryssingen bør være som anbefalt i planforslaget. Dette vil løse kryssingsbehovet mellom Oppdal sentrum og boligområdene, og målpunkt langs Smivegen og videre østover mellom E6 og Jernbanen. Den vil også løse kryssingsbehovet mellom publikumsattraktive mål som REMA 1000, næring på Spekemattomta, Burger King, Europris, COOP OBS og fritidsanlegg. Plasseringen av kryssingen er god, og avklart med Vegvesenet.

**Tabell: Vurdering av gangkryssing av E6. 2025-12 Fagrapport trafikk (Rambøll v/T. Lunde, 2025)**

<b>Egenskap</b>	<b>Dagens situasjon uten tilrettelegging</b>	<b>Tilrettelagt kryssing</b>	<b>Undergang</b>
Tilgjengelighet	0	+++	+
Trafikksikkerhet	0	+	++
Kostnad	0	+++	---
Gjennomføring	0	-	---
Ens løsninger langs E6	0	-	+

## 5 Vedlegg

- Plantegning undergang
- Plantegning bru
- Planskisse tilrettelagt kryssing i plan