



Fagnotat friluftsliv, by- og bygdeliv

Konsekvensutredning
Detaljregulering E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv.15

Oppdragsnr:	629042-02
Oppdragsnavn:	Reguleringsplan E6 Øyer - Otta
Dokument nr.:	NV34E6ØO-YML-NOT-1206
Filnavn	NV34E6ØO-YML-NOT-1206 Fagnotat friluft, by- og bygdeliv, E6 Sjøa-Bredevangen-Solhjem

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	06.02.2026	Høringsutgave	MFL	KAA	OSB

Forord

E6 mellom Sjoa og Otta i Sel kommune er en del av hovedveiforbindelsen mellom Oslo til Trondheim. Nye Veier AS har ansvar for planlegging, bygging og drift av veistrekningen.



Figur 1-1 Oversiktskart over strekningen med varslingsgrense

På vegne av Nye Veier AS har Plan AAV ANS konsekvensutredet ny veitrasé og nødvendig kompletterende tiltak for ny E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv.15. Utredningen er i tråd med fastsatt planprogram og i henhold til Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (2021). Konsekvensutredningen er en del av detaljreguleringen for ny E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og rundkjøring E6 x rv.15.

Prosjektleder plan for Nye Veier er Stian Blindheim. En rådgivergruppe med Asplan Viak AS og Dr. Ing. A. Aas-Jakobsen AS som hovedkonsulenter har utført arbeidet for Nye Veier. Ola S. Brandvold fra Asplan Viak er oppdragsleder for rådgivergruppen.

Notatet er utarbeidet av Asplan Viak ved Marit Fjellro Løitegård.

Innhold

1	Sammendrag	5
2	Bakgrunn.....	9
3	Tiltaksbeskrivelse.....	10
4	Grunnlag og metode	12
4.1	Forutsetninger og metode	12
4.2	Planprogram	12
4.3	Avgrensning av fagområdet.....	13
4.4	Avgrensning av influensområdet	15
4.5	Avgrensning mot andre tema	16
4.6	Inndeling i delområder	17
4.7	Kriterier for verdi	18
4.8	Kriterier for påvirkning.....	18
4.9	Konsekvens	20
4.10	Referansealternativet	20
4.11	Krav og retningslinjer	20
5	Planområdets overordna trekk	23
6	Verdivurderinger	26
6.1	Verdier i området	26
6.2	Inndeling i delområder	32
6.3	Verdivurderinger	33
7	Vurdering av påvirkning og konsekvens.....	44
7.1	Påvirkning på delområdene	44
7.2	Vurdering av påvirkning og konsekvens.....	44
7.3	Vurdering trafiksikkerhetstiltak Bredevangen-Solhjem	57
7.4	Konsesjon etter vannressursloven	58
7.5	Samlet vurdering konsekvensgrad	58
7.6	Skadereduserende tiltak	61
7.7	Anleggsgjennomføring	62
7.8	Usikkerheter.....	62
8	Kilder	64

1 Sammenheng

Friluftsliv, by- og bygdeliv er definert til at friluftsliv er «*opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse*», mens by- og bygdeliv er «*opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder*»

Temaet omfatter følgende deltema:

- Friluftslivsområder
- Uteareal i byer og tettsteder som er allment tilgjengelige (i hele eller deler av døgnet)
- Forbindelseslinjer for myke trafikanter
- Nett for tursykling

Strekningen er inndelt i 11 delområder, hvorav de med størst verdi er delområde FBB1 – Lågen, delområde FBB2 – Pilegrimsleden. Delområder med middels verdi er: FBB3 – Sjøa og omegn, FBB5 – Varphaugen-Øvjuhaugen, FBB6 Myrvang-Sandbumoen, FBB7 Ny-Sandbu og omegn og FBB9 – gang- og sykkelvei, Sandbumoen – Otta.

Ny E6 medfører store inngrep og den blir en vesentlig større barriere enn dagens vei, bla. med bakgrunn i at ny vei skal ha viltgjerd og støyskjerming. Dette medfører at det kun er mulig å krysse veien på tvers på fem tilrettelagte krysningspunkter. Disse er i nærheten av der det bor flest: Sjøa, Nordre Eide, Varphaugen/Randageilen, Sandbumoen, i tillegg til undergang ved Sel sjukeheim. Sistnevnte er den eneste forbindelsen kun for myke trafikanter. Øvrige krysningspunkt har en kombinert funksjon som lokalvei/framkommelighet for traktor. I dag eksisterer det ingen tilrettelagte krysningspunkt innenfor planområdet. Det er heller ingen viltgjerd eller støyskjermer som hindrer muligheten for kryssing over veien, og man kan i teorien krysse hvor som helst.

Støynivået økes i nærheten av veitiltaket. Der det er boliger vil det etableres støyskjerming. Støyskjerming medfører en visuell barriere, i tillegg til terrenginngrep i sidearealer. Hvor stor den negative påvirkningen av den visuelle barrieren støyskjermingen utgjør varierer.

Der dagens E6 nedgraderes til lokalvei, vil den bli en bedre vei å bruke for myke trafikanter. Tilliggende boliger som får nytt tiltak på avstand, vil få mindre støy.

Friluftslivsområdene i hele dalbunnen av Gudbrandsdalen og Ottadalen er kartlagt av kommunen på et overordnet nivå i 2021. Her fremstår *hele* (unntak er lekeplasser) influensområdet som (områdetype) nærturterreng og med verdi – «*svært viktig*» friluftslivsområde med *stor* bruksfrekvens. Dette er lagt til grunn, men i utredningen er det på et mer detaljert nivå og delt inn i ulike områdetyper og med ulik bruksfrekvens. Det er spesielt elven Lågen og Pilegrimsleden, som ferdselsforbindelser, som er trukket fram som viktig for friluftslivet.

Med tanke på by og bygdeliv har tettstedet Sjøa et samfunnshus, som er et samlingssted for lokalmiljøet. Boligfeltene på Sjøa, Randageilen, Sandbumoen har tilrettelagte leke- og rekreasjonsområder, som også er viktige møtepunkter for nærmiljøet. Varphaugen med tilliggende skog og kobling mot Lågen har rekreasjonsområder med ulik grad av

tilrettelegging. Sel Sjukeheim og Åtun grendehus anses også som viktige områder for bygdelivet. Det er ingen skole innenfor influensområdet og skoleveien består av å komme seg til og fra bussen/holdeplassen.

Differanse mellom alternativ 1C og alternativ 1I er små. Det er samlet sett vurdert at ulempene for flere er større i alternativ 1C, enn i alternativ 1I. I alternativ 1C er det direkte berørte boliger og veien blir liggende nærmere flere boliger enn i alternativ 1I, som medfører økt støy og barriere. Det er også noe mer støy i friluftslivsområdene for alternativ 1C. For Pilegrimsleden er tverrforbindelsen ivarettatt i begge alternativene, men omleggingen medfører at alternativ 1C er mest likt dagens løsning, og at det i alternativ 1I blir en noe mer unaturlig kobling mellom Pilegrimsleden, Varphaugen og det historiske møtet med Lågen.

Tabell 1-1 Samlet vurdering konsekvensgrad for tema friluftsliv, by- og bygdeliv for delområdene

Delstrekning	Konsekvensgrad		
	Nullalternativet	Alt 1C	Alt 1I
Delområde FBB1 – Lågen	0	--	--
Delområde FBB2 – Pilegrimsleden	0	-	-
Delområde FBB3 – Sjøa og omegn	0	-	-
Delområde FBB4 – Slåttlykkja-Randageilen	0	-	-
Delområde FBB5 – Varphaugen-Øvjuhaugen	0	0	+
Delområde FBB6 – Myrvang-Sandbumoen, turområde	0	--	--
Delområde FBB7 – Ny Sandbu og omegn	0	--	--
Delområde FBB8 Sandbumoen boligområde	0	-	-
Delområde FBB9 – Gang- og sykkelvei, Sandbomoen til Otta	0	0	0
Delområde FBB10 – Vangen	0	-	-
Delområde FBB11 – Kryss rv.15	0	0	0
Samlet konsekvens friluftsliv, by- og bygdeliv	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens

Begrunnelse for samlet konsekvens		Hovedvekten av negative konsekvenser er på bakgrunn av barrieren som oppstår ved tiltaket. Dette medfører oppsplitting og fragmentering av områder. I tillegg til begrensning i kryssingsmulighetene. Delområdet FBB1 Lågen og delområdet FBB6 Myrvang-Sandbumoen og FBB8 Ny-Sandbu og omegn er delområdene som får mest negativ konsekvens. Delområde FBB1 Lågen er stort og deler av området påvirkes i ulik grad. Her er det vurdert at man legger hovedvekten av vurderingen der bruken er størst. Delområde FBB4 er vurdert som forringet, og den helhetlige konsekvensen er sterk noe negativ. Delområdet FBB5 er vurdert til ubetydelig konsekvens. Hovedvekten av konsekvenser for delområdene ligger samlet på noe negativ konsekvens.	Hovedvekten av negative konsekvenser er på bakgrunn av barrieren som oppstår ved tiltaket. Dette medfører oppsplitting og fragmentering av områder. I tillegg til begrensning i kryssingsmulighetene. Delområdet FBB1 Lågen og delområdet FBB6 Myrvang-Sandbumoen og FBB8 Ny-Sandbu og omegn er delområdene som får mest negativ konsekvens. Delområde FBB1 Lågen er stort og deler av området påvirkes i ulik grad. Her er det vurdert at man legger hovedvekten av vurderingen der bruken er størst. Delområde FBB4 er vurdert til noe forringet, og den helhetlige konsekvensen er svak noe negativ. Delområdet FBB5 er vurdert en positiv konsekvens. Hovedvekten av konsekvenser for delområdene ligger samlet på noe negativ konsekvens.
Rangering	1	3	2
Forklaring til rangering For temaet friluftsliv, by- og bygdeliv vil hovedforskjellen i alternativene være hvordan nærføringen i alternativ 1C og alternativ 1I påvirker og gir konsekvens til de aktuelle delområdene (FBB2, FBB4 og FBB5). Det er vurdert at ulempen er større i 1C enn for 1I. Totalt på strekningen er det sju boliger som er direkte berørt ved alternativ 1C, og fire boliger som er direkte berørt for alternativ 1I. Alternativ 1C vil skape en visuell barriere for deler av boligområdet på Randageilen og redusere attraktiviteten i dette nærmiljøet. For alternativ 1C vil også lekeområdet på Randageilen bli nærliggende ny E6 og i gul støysone, selv med skjerming. Tilgjengelighet til Lågen og Varphaug-området er samlet sett bedre i alternativ 1I enn i alternativ 1C.			

Vurdert opp mot hverandre er ulempene for delområdene FBB4 og FBB5 større ved alternativ 1C, enn ulempene for de samme delområdene med alternativ 1I. Alternativ 1I er dermed rangert foran alternativ 1C.

Trafikksikkerhetstiltaket på strekningen Bredevangen-Solhjem

Tiltaket medfører at gang- og sykkelveien mellom Sandbumoen og Otta ikke lenger blir helhetlig og bilfri, noe som reduserer både tryggheten og attraktiviteten for myke trafikanter. Selv om trafikkmengden er lav, vil opplevelsen av området som bilfritt forsvinne, og særlig barn og unge kan oppleve redusert bruk. Delområdet vurderes derfor som forringet (--) av tiltaket.

Skadereduserende tiltak som inngår i planforslaget:

- Krysningpunkt/undergang på Sjøa
- Forlengelse av gang- og sykkelvei fra Sjøa sør til Sjøa mat/holdeplass, krysningpunkt med fv. 257/ Heidalsvegen
- Tverrforbindelse/undergang ved Nordre Eide
- Tverrforbindelse/viltovergang på Randageilen
- Sauetråkk nord på krysningpunkt/viltovergangen på Randageilen
- Påkoblingspunkt fra sauetråkket til Holsetervegen/Pilegrimsleden
- Tverrforbindelse/overgang på Sandbumoen
- Forlengelse av gang/og sykkelvei mot Sandbuvangen
- Forlengelse av gang- og sykkelvei til boliggate på Sandbumoen
- Gang- og sykkelvei til holdeplass ved Sandbumo-krysset
- Tverrforbindelse med undergang for gående/syklende fra Sel sjukeheim til Lågen med en sti/tråkk videre mot Sandbuvangen
- Støyskjerming mot berørt bebyggelse
- For alternativ 1I: omlegging av Pilegrimsleden

Skadereduserende tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre

- Ferdselsforbindelser bør skjermes fra nytt veiltak, der det er hensiktsmessig. Skjerming kan være vegetasjon eller voll.
- Plassering og formgivning av støyskjermene må tilpasses og hensynta boligene og nærmiljøet.
- Erstatte/flytte eller sikre lekeplassområdet på Randageilen som blir berørt av E6
- Skilte nye og eller endra turruter.

2 Bakgrunn

Nye Veier AS ble opprettet av Stortinget i 2016 med mål om å oppnå en effektiv og helhetlig planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre hovedveger. Stortinget har gitt Nye Veier mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut ifra samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

E6 på stekningen fra Sjoa til Otta er en del av hovedveiforbindelsen mellom Oslo og Trondheim. Nye Veier har denne veistrekningen i sin portefølje og startet planarbeidet for ny vei i 2020.

Dagens veistandard

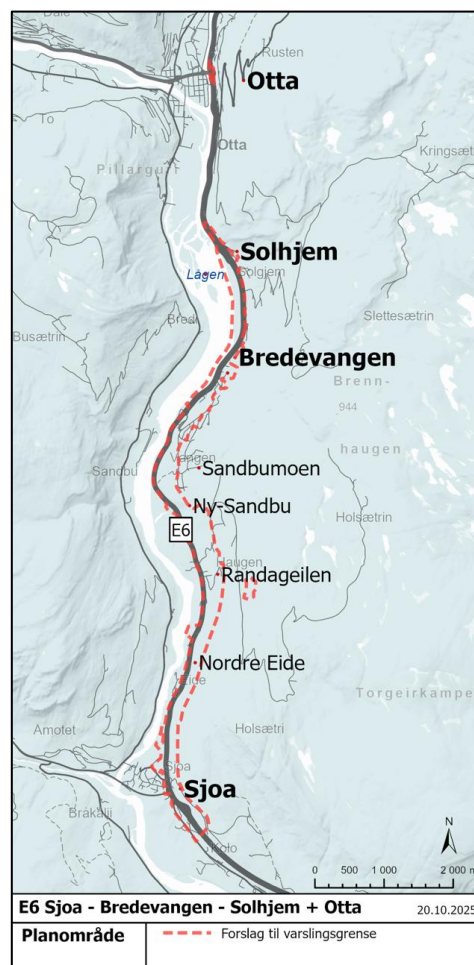
Mellom Sjoa og Otta går E6 som en to-felts vei gjennom et landskap preget av skog, landbruksarealer og spredt gårds- og boligbebyggelse. Veistandarden er varierende, med kurvatur ned mot minimumskravene flere steder. Fartsgrensen varierer mellom 50 km/t og 80 km/t. Trafikkmengden (ÅDT) på E6 er i dag ca. 6400 mellom Sjoa og Solhjem. I sommermånedene kan trafikkmengden være opp mot det dobbelte. I ti-årsperioden 2014-2023 er det registrert 13 trafikkulykker på strekningen.

Planstatus

Statens vegvesen regulerte ny E6 på strekningen i hhv. 2011 og 2013, og traséen ble regulert i kommuneplanens arealdel fra 2016. Med bakgrunn i en problemanalyse for strekningen er det foretatt en optimalisering av prosjektet, som ligger til grunn for foreliggende forslag til detaljregulering. Planforslaget berører gjeldende E6-planer inkludert arealer regulert til boliger, vegstasjon, vei og delvis nytt masseuttaksområde på Sandbumoen. Planarbeidet er en del av Nye Veiers helhetlige prosjekt for utbedring av E6 i Innlandet.

Dagens situasjon

Hele planområdet ligger på østsiden av Lågen i Sel kommune. I sør grenser planområdet til E6-parsellen mellom Fryasletta og Sjoa i Sør-Fron, som ble åpnet og tatt i bruk i 2016. Fra Sjoa strekker planområdet seg ca. 9 km fram til Solhjem. Dagens kryss mellom E6 og rv.15 på Otta er et T-kryss..



Figur 2-1 Strekningen E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem og Otta. Kartet viser grensen for varsel om oppstart av planarbeidet.

3 Tiltaksbeskrivelse

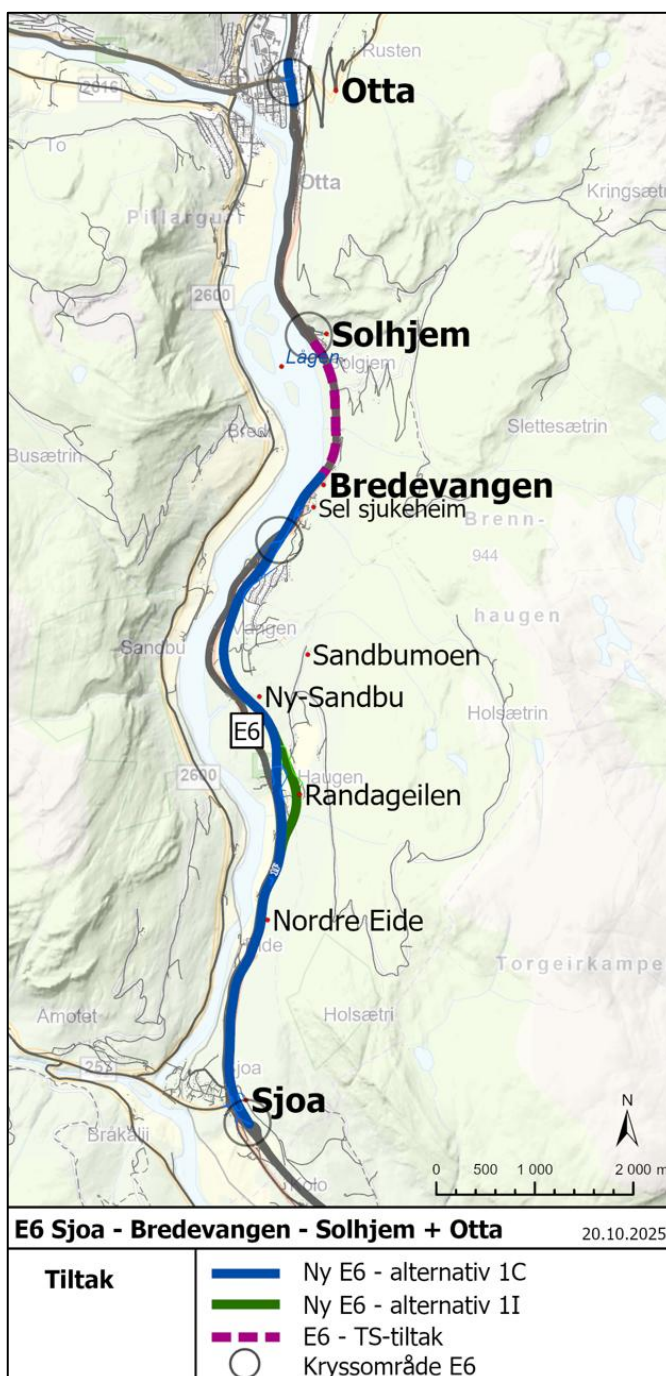
Ny E6 mellom Sjoa og Bredevangen

Mellom Sjoa og Bredevangen reguleres en 7,5km lang strekning til tofelts motorvei med midtdeler og forbikjøringsfelt for ny E6. Beregnet trafikkmengde på ny vei er ca. 9 000 i 2050. Skiltet fartsgrense er forutsatt 90 km/t. Boliger støyskjermes i henhold til gjeldende krav. Der områder avskjæres fra dagens E6 etableres tverrforbindelser, mens dagens bussholdeplasser videreføres eller tilpasses nytt veisystem. Turveier og landbrukstilganger øst for dagens E6 ivaretas gjennom kulverter under ny E6.

Mellom Nordre Eide og Ny-Sandbu legges det fram to alternative veilinjeringer med tilhørende nytt lokalveinett:

- Alternativ 1C følger østsiden av dagens E6, vest for boligområdet på Randageilen, før den krysser jordene ved tidligere Ny-Sandbu barnehage og følger lisida retning Sandbumoen.
- Alternativ 1I bøyer av fra dagens E6 ved Nordre Eide, slik at den blir liggende på østsiden av boligområdet på Randageilen. Derfra holder den høyden i terrenget og følger lisida i retning Sandbumoen.

Dagens E6 nedklassifiseres til fylkesvei og fartsgrensen er forutsatt redusert. Det etableres gang- og sykkelvei i tilknytning til kryssområdene på Sjoa og Sandbumoen.



Figur 3-1 Oversikt over planlagt tiltak, inkludert alternative veilinjeringer på Randageilen

Trafikksikkerhetstiltak mellom Bredevangen og Solhjem

Mellom Bredevangen og Solhjem reguleres trafikksikkerhetstiltak slik at E6 kan gjøres kryss- og avkjørselsfri. På denne strekningen er forventet ÅDT på E6 ca. 10 500 kjøretøy i 2050.

Mellom Bredevangen og Søre Vangen breddeutvides gang- og sykkelveien til 3,5 m og det tillates kjøring til eiendommene. Nord for Søre Vangen endres gang- og sykkelveien til lokal adkomstvei med en bredde på 4,5 meter opp til krysset med Otta trafikkstasjon på Solhjem. Bussholdeplasser saneres/fjernes, med unntak av holdeplassene ved Sel sjukeheim og Solhjem. Beregnet trafikkmengde på gang- og sykkelveien/ny lokalvei mellom Bredevangen og Solhjem er under 100 kjøretøy/døgn (ÅDT). Det planlegges med belysning og rekkverk mellom E6 og dagens gang- og sykkelvei. Vest for E6 etableres en gruset vei for å sikre adkomst til landbrukseiendommene. Avkjørselen til Otta renseanlegg beholdes som i dag.

Øvrige tiltak

Ca. 4,5 km nord for Bredevangen ligger Otta. Der reguleres dagens kanaliserte kryss mellom E6 og rv.15 om til rundkjøring. Beregnet ÅDT her er ca. 10 700 kjøretøy i 2050.

Som del av planarbeidet inngår vurderinger knyttet til anleggsgjennomføring med tilhørende masseforvaltning. Det reguleres tre mulige permanente masselagre.

En mer grundig beskrivelse av tiltaket er gitt i reguleringsplanens planbeskrivelse.

4 Grunnlag og metode

4.1 Forutsetninger og metode

Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for vurderingene er hentet fra tilgjengelige nasjonale databaser, og supplert med informasjon fra temarapporter fra tidligere utredninger, samt utført feltarbeid. Det er utført feltarbeid på deler av strekningen som del av konsekvensutredningen i 2021, 2023 og i 2025.

Det ble avholdt særmøte med kommunen, sammen med aktuelle relevante interesseorganisasjoner høsten 2024. Tilleggsinformasjon etter planprogrammet ble fastsatt er at Sandbu barnehage er nedlagt og Vangen camping er stengt.

Metode

Ytre miljø omfatter i denne vurderingen ikke-prissatte temaer i henhold til Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (Statens vegvesen, 2021). Temaene er landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser (avgrenset til beslag av dyrka mark). Temaene er vurdert med utgangspunkt i metodikken i V712.

For friluftsliv, by- og bygdeliv er dette videre beskrevet i kap. 4.6 til 4.9.

4.2 Planprogram

For fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv angir planprogrammet følgende utredningsbehov som følge av tiltaket:

- De fysiske forholdene
- Mulighet for opphold, lek, rekreasjon og fysisk aktivitet
- Friluftslivsområder
- Tilgang til Lågen
- Tilgang på tvers av E6
- Helhetlige løsninger for gående og syklende

Folkehelse og barn og unges interesser omtales i planbeskrivelsen.

I tillegg står det følgende: «*Friluftsliv og by- og bygdeliv defineres som «opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse».* «*Temaet tar for seg både nærområder, tettsteder og større friluftsområder. Hvordan folk bruker og opplever det naturlige og menneskepåvirkede landskapet er sentralt for temaet.*»



Figur 4-1 Figur fra planprogrammet, med ny E6 i rødt, gang- og sykkelvei (g/s) som er separat i blått, G/s tilbud langs lokalvei i grønt og Pilegrimsleden i oransje (Nye Veier, 2021)

Innenfor området ligger tettstedet Sjøa og boligområder ved Varphaugen og Sandbumoen, samt spredt bolig- og gårdsbebyggelse langs dagens E6. I tillegg ligger Sæta camping og Vangen camping tett inntil dagens E6. Området har friluftslivskvaliteter knyttet til bla. Lågen med tilkomst ved Sjøa og Varphaugen. Videre er det utviklet turstinett øst for dagens E6 med tilkomst via innfallsportene ved bla Sjøa, Sandbumoen og Varphaugen, og fra flere gårdsbruk nordover. Stinettet og lysløypa ved Sandbumoen er mye brukt. Pilegrimsleden inngår i turstinettet. Gang- og sykkelveien fra Sandbumoen til Otta er en mye brukt turvei/ferdselsforbindelse».

4.3 Avgrensing av fagområdet

De fem ikke-prissatte fagtemaene representerer ulike aspekter ved det naturlige- og menneskepåvirkede landskapet. Fagtemaet «*friluftsliv, by- og bygdeliv*» representerer landskapet «*slik folk oppfatter og bruker det naturlige*» og menneskepåvirkede landskap inklusive byer og tettsteder.

Fagtemaet «*friluftsliv, by- og bygdeliv*» defineres i Statens vegvesen håndbok V712 som:

- Friluftsliv: «*opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse*»
- By- og bygdeliv: «*opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder*»

Sykelruter som er en del av det offisielle veinettet vurderes. Vurderingen omfatter også virkninger for områder som blir brukt av barn og unge i form av forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Områder og anlegg som lekeplasser, ballplasser, nærmiljøanlegg (Anleggsregisteret.no, 2025), hundremeterskog osv. er definert til å omfattes av barn og unges interesser.

Folkehelse er definert i kap. 4.3.1. I praksis ser folkehelsearbeid på:

- **Levekår og sosiale faktorer**, økonomi, utdanning og arbeid
- **Miljøfaktorer**, støy, luftkvalitet, tilgang til grøntområder
- **Livsstil og aktivitet**, fysisk aktivitet og kosthold
- **Oppvekstvilkår**, trygge omgivelser for barn og unge

For denne utredningen er det relevant ift. miljøfaktorer, livsstil og aktivitet og oppvekstvilkår for barn og unge, med bla. fysisk aktivitet som forebyggende faktor for sykdom og skader. I tillegg til å vurdere nærmiljøet/samfunnet ift. fellesskap, trygghet, inkludering og deltagelse i nærmiljøet/samfunnet.

Folkehelse er integrert i vurderingene på bakgrunn av bla.:

- Tilrettelegging for sykkel- og gange, som er positivt for fysisk aktivitet og god helse, spesielt for barn og unge og vurderingen av gang og sykkelvei.
- Bomiljø i form av vurdering av støy, luftforurensning og barrierer mellom boligområder i tillegg til viktige funksjoner som rekreasjonsarealer og grøntområder
- Universell utforming og sosial bærekraft i form av vurdering av møteplasser/samlingssteder/lekeplasser, som fremmer sosial tilhørighet og psykisk helse.

- Grønnstruktur og naturkvaliteter, i form av vurdering om bevaring av vegetasjon og naturpregede områder.
- Barn- og unges oppvekstsvilkår i form av vurdering om trygge krysningspunkter og god tilkomst til skolevei og friområder/leke- og rekreasjonsområder

Folkehelse fremkommer dermed integrert videre i utredningen og nevnes ikke eksplisitt for hvert delområde.

Temaet omfatter ikke motorisert ferdsel, næringsvirksomhet eller innendørs aktiviteter.

4.3.1 Begreper brukt i utredningen:

Krysningspunkt er et sted hvor ferdsel til fots, på sykkel eller med annet ikke-motorisert framkomstmiddel naturlig krysser en barriere, som for eksempel E6. Dette kan være eksisterende underganger, overganger eller uformelle traséer som benyttes av allmennheten for å komme seg mellom friluftsområder på hver side av veien. Krysningspunkter er viktige for å opprettholde sammenheng i friluftslivets ferdselsårer og tilgang til nærliggende turområder.

Tilrettelagt krysningspunkt er et kryssingssted for fotgjengere som ikke har gangfeltoppmerking, sebrastriper, eller gangfeltskilt, og hvor bilister ikke har vikeplikt for kryssende fotgjengere.

En planfri kryssing er der trafikkstrømmer krysser hverandre uten å møtes i samme plan, altså at én trafikantgruppe føres over eller under den andre, typisk via bru eller undergang.

Påkoblingspunkt er et sted hvor man kan koble seg på et eksisterende nettverk av stier, turveier eller andre ferdselsårer. Dette kan være innganger til turstier, adkomstpunkter fra boligområder eller tilknytning til større sammenhengende friluftsf forbindelser.

Påkoblingspunktene er viktige for tilgjengelighet og brukervennlighet, og bidrar til å gjøre friluftsområder lettere tilgjengelige for ulike brukergrupper.

Tverrforbindelse er en ferdselsåre som går på tvers av hovedretningen til større barrierer eller transportårer, og som knytter sammen ulike friluftsområder, boligområder eller viktige målepunkt. Tverrforbindelser bidrar til å sikre sammenheng i det grønne strukturnettverket og gir mulighet for variert og fleksibel bruk av friluftsområder, både til hverdagsbruk og rekreasjon.

Nærmiljøanlegg er utendørs anlegg eller områder for lek og fysisk aktivitet for barn og unge i deres nærmiljø, ofte plassert ved skoler, boligområder eller idrettsanlegg.

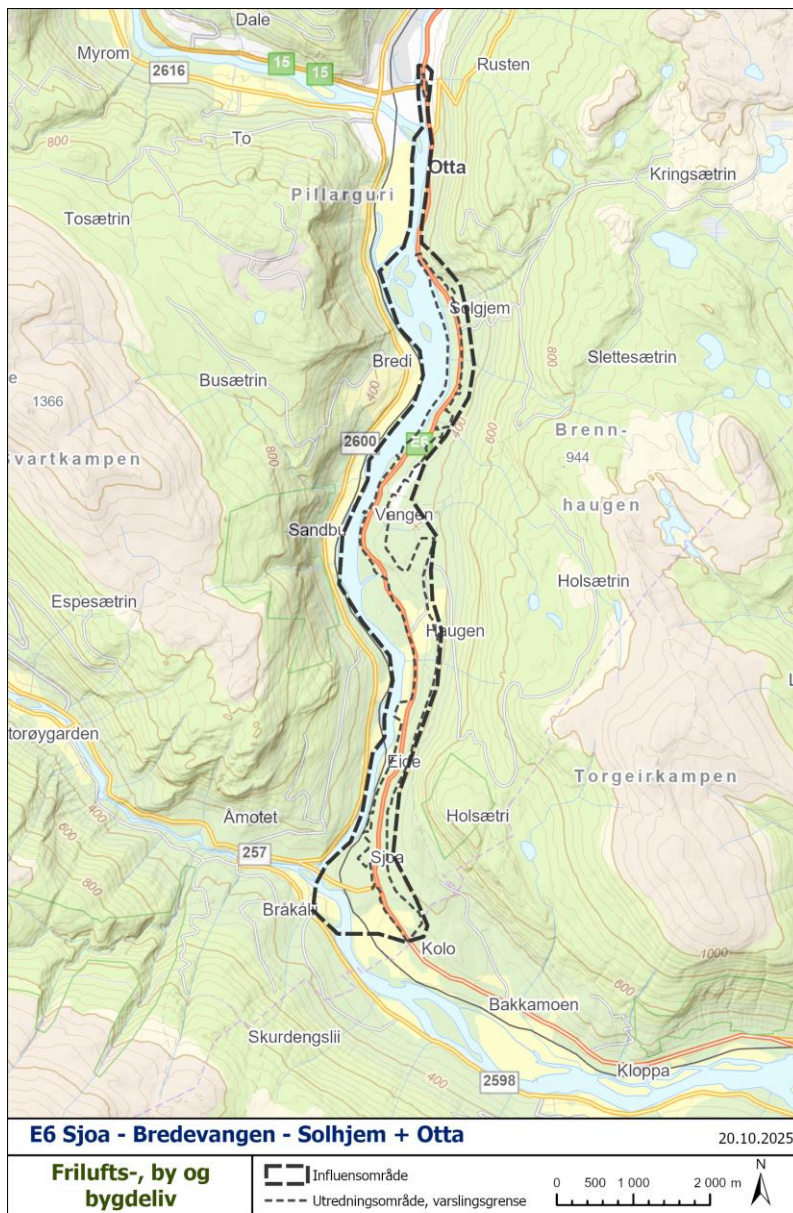
Folkehelse omfatter faktorer som direkte eller indirekte fremmer befolkningens helse og trivsel. Det handler både om fysiske, psykiske og sosiale forhold som påvirker livskvalitet, levevaner og helsetilstand i befolkningen.

4.4 Avgrensing av influensområdet

Influensområdet defineres som «*området der det ventes vesentlige virkninger av tiltaket*» (Statens vegvesen, 2021). Utgangspunktet for Influensområdet er varsla planområde, men med en utvidelse der det er ansett relevant for å sikre viktige forhold for friluftsliv, by- og bygdeliv.

Influensområdet inkluderer hele Sjøa øst for Lågen, tar med seg far som ligger sør for Sjøa og går opp mot Pilegrimsleden ved Dalum og følger langsmed denne til omtrent Nordre Eide, hvor influensområdet går opp til Holsetervegen og følger denne til Sandbumoen, hvor man treffer på Pilegrimsleden og følger denne nord for Sel sjukeheim, med stier til den treffer på Solhjemsivegen. Deretter slakes influensområdet delvis vest mot Solhjem, hvor man følger gang- og sykkelvei til Otta og utvides med rv.15 krysset inkludert nærmeste bebyggelse. Øst for dagens E6 følger influensgrensa Lågen.

I utredningen er det fokusert på østsiden av Lågen, men enkelte områder på vestsiden nevnes der tilkoblingspunktet anses som relevant, uten at disse er inkludert i influensområdet. Influensområdet er yttergrensa av alle delområdene.



Figur 4-2 Viser influensområdet til friluftsliv-by og bygdeliv

4.5 Avgrensning mot andre tema

Temaet grenser opp mot temaene landskapsbilde, kulturarv og støy. Opplevelsesverdien ved utøvelsen av friluftsliv knyttes ofte opp mot alle disse tre i form av landskap, kulturmiljøer og støyforhold. I metodikken ligger avgrensningen i at landskapsbilde omhandler det romlige og visuelle landskapet. Kulturarv omfatter det historiske landskapet, mens for støy vurderes lydbildet slik det oppfattes av brukerne i dette fagnotatet.

4.6 Inndeling i delområder

Registreringer: Verdivurderingene er basert på eksisterende datagrunnlag, turkart og innspill mottatt ifm. planprosessen. Det er i tillegg gjort registreringer i felt, området er befart og det er avholdt særmøte med kommunen og interessenter.

Registreringskategorier

Delområder for tema *Friluftsliv, by- og bygdeliv* omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Avgrensingen av et delområde for friluftsliv, by- og bygdeliv bestemmes hovedsakelig av bruken av området, slik at det kan defineres som en registreringskategori. Der områdene faller inn under flere kategorier, velges den kategorien som best representerer områdets kvaliteter. Dette gir ofte store delområder, men det er viktig for at friluftsområdene skal vurderes helhetlig. Tabell 4-1 Registeringskategorier for friluftsliv/by- og bygdeliv viser hva slags ulike registreringskategorier det er for friluftsliv, by- og bygdeliv med en kort forklaring.

Kun de mest sentrale forbindelseslinjene er angitt som egne delområder; delområde FBB2 *Pilegrimsleden* og delområde FBB9 *Gang- og sykkelvei Sandbumoen-Otta*.

Tabell 4-1 Registeringskategorier for friluftsliv/by- og bygdeliv (Statens vegvesen, 2021)

Registreringskategori	Forklaring
Forbindelseslinjer/soner	
Ferdseisforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønnekorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykelruter	Sykelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare der som sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagstuområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av vegger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebyggd sone, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandområder eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder som ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

4.7 Kriterier for verdi

Kriterier for verdisetting av delområdene er angitt i Tabell 4-2. Skala for vurdering av verdi framgår av disse verdikriteriene. En samlet vurdering av det enkelte delområdets bruksfrekvens, betydning og kvalitet legges til grunn for verdien.

Tabell 4-2 Verdikriterier for fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv (Statens vegvesen , 2021)

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi		
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange		
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde		
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter		
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C →		← B →		← A →	

I utredningsområdet er det ulik grad av verdi for friluftsliv, by- og bygdeliv fra de minst verdifulle delområdene «uten betydning» til de mest verdifulle områdene som har «stor verdi», «svært stor» verdi som er den høyeste kategorien er ikke benyttet for noen av delområdene.

Verdivurdering bruker følgende skala som vist i Figur 4-3 med pil for å markere verdien:



Figur 4-3 Skala for verdivurdering (Statens vegvesen , 2021)

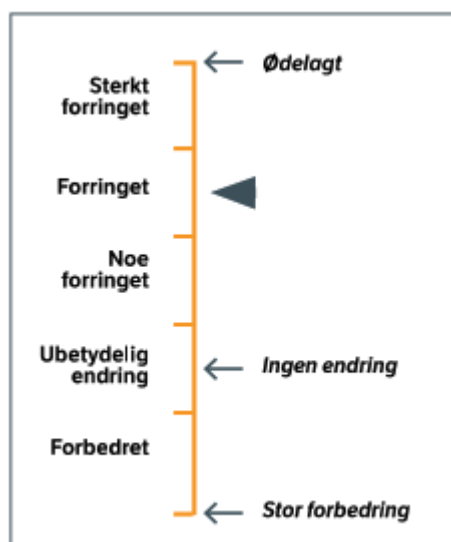
4.8 Kriterier for påvirkning

Påvirkning vurderes i henhold til kategoriene som framkommer av i Tabell 4-3 med kategoriene opplevelseskvalitet, areal/omgang, tilgjengelighet/barriere, bruk av området/ferdselsforbindelse og lydbilde jamfør metodikken i V712. Disse kategoriene vurderes i sammenheng med tiltakets påvirkning.

Tabell 4-3 Veiledning ved vurdering av påvirkning (Statens vegvesen , 2021).

Tiltakets påvirkning	Opplevelses-kvalitet	Areal/ omfang	Tilgjengelighet /Barriere	Bruk av området/ferdsel-forbindelse	Lydbilde
Ødelagt/ sterkt forringet	Området er ikke lengre attraktivt	Området er ødelagt/ sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lengre egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støypåse
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/ hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

Skala for vurdering av påvirkning er vist i Figur 4-4

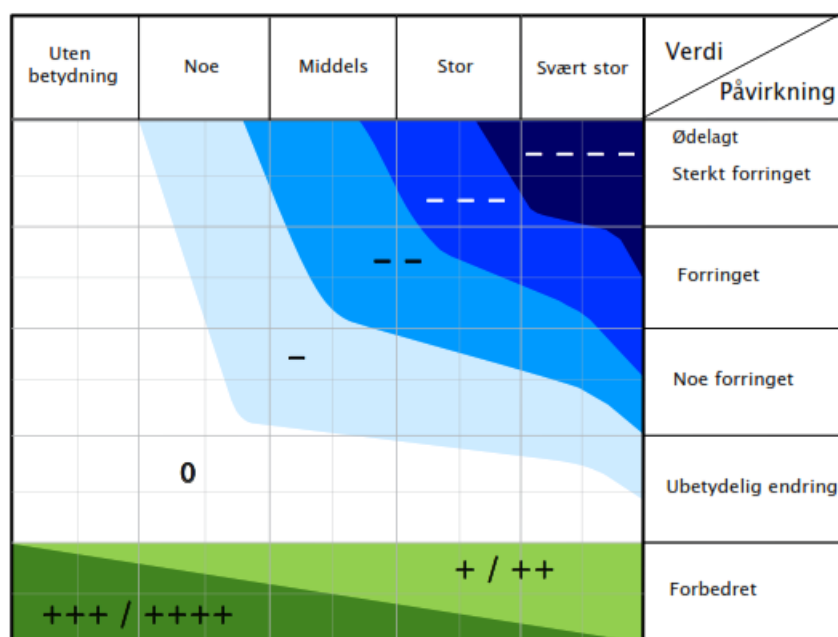


Figur 4-4 Skala for vurdering av påvirkning (Statens vegvesen , 2021).

4.9 Konsekvens

Konsekvens for hvert delområde framkommer ved å sammenholde verdivurderingen med vurderingen av tiltakets påvirkning på friluftsliv, by- og bygdeliv jamfør Figur 4-5.

Konsekvensen er en vurdering av om tiltaket vil medføre forbedring eller forringelse i et område.



Figur 4-5 Konsekvensvifta som viser sammenstilling av verdi og påvirkning (Statens vegvesen, 2021)

4.10 Referansealternativet

Referansealternativet (ofte kalt 0-alternativet) er situasjonen som brukes til sammenligning med planlagt tiltak i utredningen. Referansealternativet er definert som dagens veisystem med framskrevet trafikk for 2050 og arealbruk tilsvarende 2033, ett år etter antatt åpningsår. Det er gjort en vurdering av at det ikke finnes vedtatte reguleringsplaner som påvirker arealbruken innenfor varslingsområdet.

4.11 Krav og retningslinjer

4.11.1 Nasjonale, regionale og lokale mål

Stortingsmelding om friluftsliv (Meld.ST. 18, 2015-2016 «Friluftsliv – natur som kilde til helse og livskvalitet») skal bidra til at enda flere driver med friluftsliv jevnlig, og dermed får oppleve friluftsliv som en kilde til bedre helse og høyere livskvalitet. Med naturopplevelse menes i tillegg til det naturgitte, også opplevelse av kulturminner i natur, og spor i landskapet fra tidligere og nye tiders bruk. Regjeringen vil prioritere friluftsliv i nærmiljøet, slik at alle kan delta. Barn og unge er prioriterte målgrupper.

Stortingsmelding «Bærekraftige byar og sterke distrikt» (Meld. St.18, 2016-2017) er en overordnet stortingsmelding som gir et sammensatt og kunnskapsbasert bilde av hvordan utfordringer og muligheter varierer rundt om i landet. Meldingen påpeker i hvilken retning

regjeringen mener det er riktig å gå for en videre utvikling av byene og tettstedene, distriktene og regionene våre. I meldingen framheves det at grønne områder og korridorer åpner for rekreasjon, fysisk aktivitet og naturopplevelser. Ved å ta vare på kulturminner og kulturmiljøer styrker en særpreget og identiteten til byer og tettsteder.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegging skal sikre at barn og unge får gode oppvekstvilkår og gis mulighet til å utvikle ferdigheter i friluftsliv. Det meste av arealplanlegging har innvirkning på nærmiljø og oppvekstvilkår for barn og unge, på kort eller lang sikt, og derfor er det viktig at denne gruppen blir hensyntatt i planleggingen. Dessuten skal barn og unge tas med i planleggingen.

God planlegging er grunnleggende for at barn får trygge oppvekstkår og god helse. Viktig i denne sammenhengen er å legge til rette for aktivitetsfremmende omgivelser som gir varierte muligheter for sosialt samvær, lek og utfoldelse. For å sikre at gode planer gjennomføres, skal kommunene i sin behandling av byggesaker sikre at det bygges i tråd med planene. Retningslinjen gir følgende føringer:

- Arealer som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare
- I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.
- Kommunen skal sørge for at det skaffes fullverdig erstatningsareal ved omdisponering av areal som barn bruker uavhengig av reguleringsstatus dersom slike områder bygges ned.

4.12 Kunnskapsgrunnlaget

Datagrunnlaget består av offentlig tilgjengelig informasjon fra databaser og kartinnsyn, supplert med informasjon fra befaring av området. Offentlig informasjon er hentet fra de nettbaserte databasene: Naturbase (med kartlagte og verdsatte friluftslivsområder samt statlig sikra friluftslivsområder) Turrutebasen.

Området er kartlagt av kommunen i 2021, med metodikk fra Miljødirektoratets Veileder M98 (Miljødirektoratet, 2013). Området er grovt inndelt i områdetype og verdi jamfør Tabell 4-4. Kartlegging viser at hele influensområdet, med unntak av leke- og rekreasjonsområder er kategorisert som områdetype nærturterreng. Tilsvarende har nærturterrenget fått verdien *svært viktig* og lekeplassområdene har fått områdeverdi *viktig*.

Eksisterende kartlegging er lagt til grunn, men denne er gjort på et overordna nivå og er derav meget grov i inndeling. Det vil derfor være ulikheter mellom verdivurderinger som gjøres i denne utredning, som er på et mye mer detaljert nivå, og den vurderinga som ligger til grunn for 2021 kartlegginga.

Tabell 4-4 Kartleggingstyper verdi, område og status iht (Miljødirektoratet, 2013)

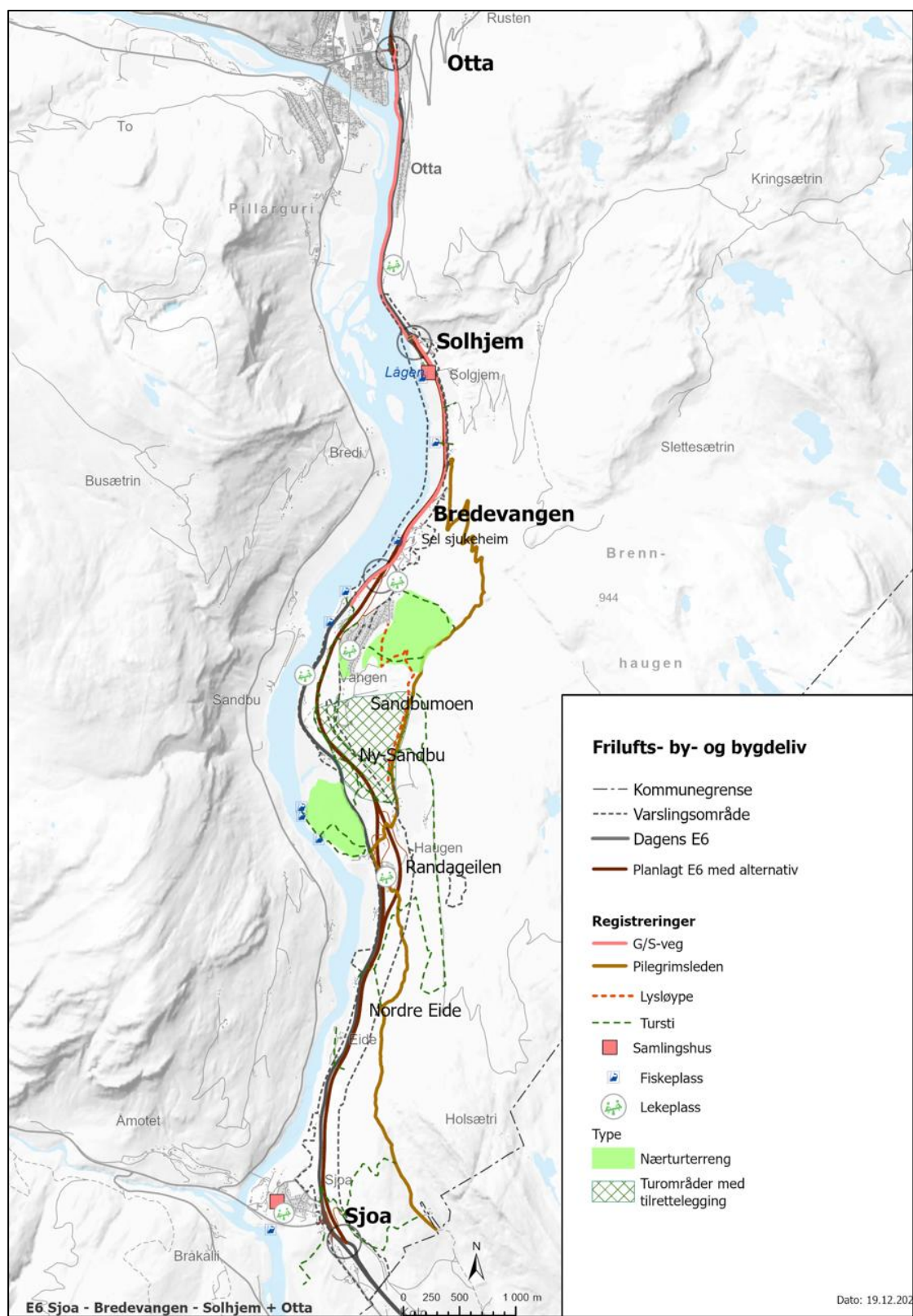
friluftsliv_kartlagt_verdi	Områdeverdi - Svært viktig friluftslivs område - Viktig friluftslivs område - Registrert friluftslivs område - Ikke verdisatt friluftslivs område
friluftsliv_kartlagt_omrtype	Områdetype - Andre friluftslivs områder - Grønkorridor - Jordbrukslandskap - Leke- og rekreasjons område - Marka - Nærturterreng - Stort turområde med tilrettelegging - Stort turområde uten tilrettelegging - Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag - Særlig kvalitetsområde - Utfartsområde
friluftsliv_kartlagt_status	Status kartlegging - Kartlagt - Ikke kartlagt

Kunnskapsgrunnlaget er basert på:

- Kommunen sine planer, temakart (Sel kommune, 2025) og tidligere utredninger, spesielt tidligere friluftslivs, by og bygdelivs utredninger på aktuell strekning
- Ut.no
- Strava Global Heatmap
- Innspill mottatt i planprosessen
- Særmøte med Sel kommune og interessenter
- Befaring utført oktober 2024
- Innspill gitt på informasjonsmøter og åpent kontor

Kunnskapsgrunnlaget anses å være godt og tilstrekkelig for tema friluftsliv/by- og bygdeliv. Det foreligger derfor et godt grunnlag for videre planlegging og for å vurdere tiltakets virkning på temaet.

5 Planområdet overordna trekk



Figur 5-1 Registreringskart for fagområdet

Sjøa med boligbebyggelse ligger på vestsiden av dagens E6. Det er spredt boligbebyggelse langs hele strekningen og flere landbrukseiendommer. På Randageilen er det et mindre boligfelt og på Sandbumoen er det et vesentlig største boligfelt på østsiden av dagens E6. Det er også et større boligfelt vest for Otta krysset.

Det er sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Sandbumoen og Otta sentrum, se grå linje i Figur 6-1. Gang- og sykkelveien ligger på østsiden av dagens E6 frem til Solhjem. På Sandbumoen er det etablert fortausareal ved å plassere en kantsteinsrekke langs atkomstveien, Moaveien, mellom E6 og Vangsvegen. Utover dette er det ikke rettelagt for gang- og sykkelforbindelser i planområdet.

Det er ingen langsgående gjerder eller hinder som begrenser muligheten til å krysse E6 i dag, utover naturlig terrengformasjoner og veirekkverk på enkelte delstrekninger. Det er ingen planskilte krysningspunkter på E6 for gående og syklende på strekningen i dag. Gjennomgående fartsgrense er 80 km/t, men ved boligområdene er det skiltet 60 km/t (Statens vegvesen, 2025).

Alle elever i planområdet sogner til skole på Otta, og transporteres med buss. Den lokale skoleveien er knyttet til strekningen mellom hjem og holdeplass. En overordnet oversikt over eksisterende holdeplasser er vist i Figur 6-3. Ytterligere detaljer beskrives videre for hvert enkelt delområde i kap. 6.3.1 til 6.3.11.

Det er leke- og rekreasjonsområder i tilknytning til boligområdene på Sjøa, Randageilen og Sandbumoen jamfør Figur 6-4. På Sandbumoen er det forbindelser til et nærturterreng, med bla. lysløype og turstier jamfør Figur 6-1. Stinettet har tilknytting til forbindelser til større turområder.

Pilegrimsleden er en ferdselsforbindelse som delvis følger strekningen fra lisiden vest for dagens E6, men ligger også delvis inne på plan- og tiltaksområdet.

Lågen ligger på vestsiden av E6 langsmed hele strekningen og er populær i bruk både i forbindelse med bla. fiske og opphold.

Arealbruk langs dagens E6 er for det meste skogsområder, jordbruksareal med spredt bebyggelse og enkelte tettere bebygde områder og boligfelt.

Innenfor influensområdet er det kun Sjøa som har sentrums karakterer, med begrensa servicefunksjoner, og en viss konsentrasjon av næringsvirksomhet og allment tilgjengelige uteområder.

Friluftsliv drives i stor grad i nærturterreng på turveier og turstier. Stinettverk strekker seg i større grad innover i skogs- og i li-områdene på østsiden av dagens E6. Vinterstid kjøres det opp skiløype i lysløypa ved Sandbumoen, nær boligområdet. Det drives tursykling i mange av de samme områdene som brukes som turområder. I Lågen drives det fiske og padling. Det er flere badeplasser langsmed Lågen. Utredningsområdet har store variasjoner og gode muligheter for allsidig bruk.

Registreringskart til venstre i Figur 6-2 viser gang- og sykkelvei, Pilegrimsleden, øvrige ferdselsforbindelser, krysningspunkt, sykkelrute, lysløype, leke- /rekreasjonsområder og fiske/oppholdssteder ifm. Lågen.

6 Verdivurderinger

6.1 Verdier i området

6.1.1 Ferdselsforbindelseslinjer og sykkel

Det er kun to ferdselsforbindelser som ligger i kartdatabaser for planområdet. Det er Pilegrimsleden og gang- og sykkelvegen til Otta, jamfør Figur 6-1. Siden ferdselsforbindelser også er stier, løyper og lignende er det mange av disse ellers i influensområdet. Disse framkommer i Figur 6-2.

Sjoa, Varphaugen/Haugen, Bredevangen og Solhjem er områder med gode muligheter for ferdsel til fots langs gamle far, geiler, stier og gårdsveier. Mer detaljert kart jamfør Figur 6-2.

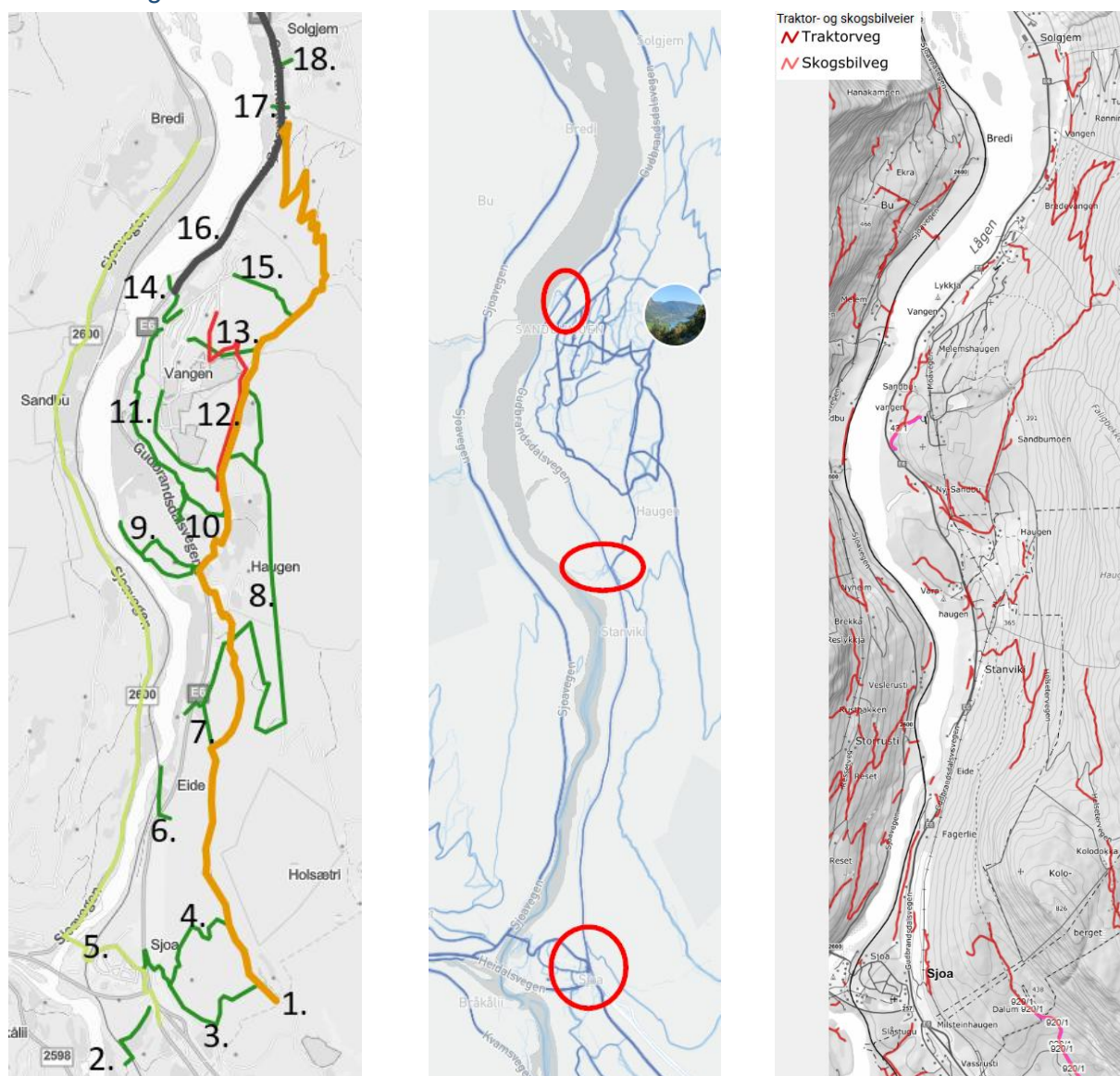
Sykkelruter består av sykling på eksisterende E6, gang- og sykkelvei fra Sandbumoen til Otta jamfør grå linje i Figur 6-1. Nasjonal sykkelrute krysser over til vestsiden av Lågen ved Sjoa og følger derifra vestsiden, jamfør lys grønn linje i Figur 6-2.

Pilegrimsleden brukes også til sykling, spesielt Solhjemsivegen.



Figur 6-1 Ferdelsforbindelser: Pilegrimsleden i oransje og gang- og sykkelvei vist i grått.

6.1.2 Øvrige ferdselsforbindelser



Figur 6-2 Registeringskart over influensområdet til venstre, gang- og sykkelveg vist med grå. Øvrige ferdselsforbindelser vist i mørk grønn. Lys grønn er sykkelrute. Pilegrimsleden er vist med oransje, røde linjer er lysløype...I midten vises brukerregistrert data (Strava, 2025) med påtegnet rød markering for krysningspunkter, og bildet til høyre viser traktor- og skogsbilveier (NIBIO, 2025)

Ferdselsforbindelsene i Figur 6-2 til venstre er følgende:

- 1. Pilegrimsleden
- 2. Far fra Slågstua mot Lågen
- 3. Far fra Sjøa til Dalum og Pilgrimsleden
- 4. Sti fra Sjøa til nord for Dalum
- 5. Nasjonal sykkelrute
- 6. Krysningspunkt over E6, traktorvei fra Slåttlykka mot Lågen
- 7. Krysningspunkt over E6, Sti/traktorvei fra Nordre Eide med kryss både sør og nord, (Strandviki), som begge kobles til Pilegrimsleden. Eldre traktorvei krysser dagens E6 ved Strandvik.

- 8. Traktorvei Holsetervegen med kobling til Pilegrimsleden.
- 9. Krysningsspunkt over E6, Traktorvei fra Varpehaugen til Lågen via eller via gårdstunet til Lågen. Koblingspunkt til Pilegrimsleden
- 10. Traktorvei fra Holsetervegen via Myrvang (tidligere barnehage) eller Ny-Sandbu til nord i Moaveien, Sandbumoen
- 11. Traktorvei Pilegrimsleden/ Holsetervegen til sør i Moaveien
- 12. Lysløype
- 13. Traktorvei Pilegrimsleden/ Holsetervegen til Seterråket boliggate på Sandbumoen
- 14. Krysningsspunkt over E6 fra boligfelt på Sandbumoen til Lågen
- 16. Traktorvei fra Pilegrimsleden/ Holsetervegen til Sel sjukeheim
- 16. Gang- og sykkelvei fra Sandbumoen til Otta
- 17. Krysningsspunkt over E6 fra traktorvei ved Vangen gårdstun til Lågen
- 18. Krysningsspunkt over E6 ved Pilegrimsleden/Solhjemsivegen

6.1.3 Turområder, utfartsområde og nærturterreng

Det er mange muligheter for bruk influensområdet. Noen av de mer overordna er følgende, og som fremkommer i Figur 6-2 er:

- Øst for Sjoa tettsted er det et populært turområde, her finnes bla. Koloberget naturreservat og utsiktspunkter. For å komme hit benyttes far fra Sjoa til Dalum (nr. 3. i Figur 6-2) deretter kan man kobles på Pilegrimsleden. Parkeringsmuligheter på Sjoa.
- Sandbumoen har leke- og rekreasjonsområder som går over i utfartsområde. Her er det muligheter for noe parkering øverst i nabolaget ved snuplassen, men det er ikke spesielt godt tilrettelagt med parkering. Det er merka turløyper og lysløype, nr. 12 i Figur 6-2. Her kan man komme seg videre ut i større turområder.
- Øvjuhaugen er et nærturterreng med gammel furuskog, nord for Varphaugen og vest for dagens E6. Området grenser til Lågen i vest. Tilkomst via Varphaugen nr. 9. i Figur 6-2, her er det parkeringsplasser.
- Varphaugen er et viktig overnattingssted med spesiell viktig tilknytning til Pilegrimsleden. Går under navnet Sjoa familierafting og retter seg spesielt mot barnefamilier.
- Sæta Camping på Sandbumoen med tilrettelagte områder for bobil/caravan og hytteutleie, en tilrettelagt fiskeplass, med bla. årlig fiskekonkurranse. Nabo til Sæta Camping er nedlagte Vangen camping, området er stengt av med port.

6.1.4 Urbane områder

Sjoa tettsted har *Furulund bygdahus* Sjoa Kapell, Sel aktivitetspark og boligfeltet. Samtlige nevnte funksjoner ligger vest for dagens E6. Mellom Sjoa og Bredevangen ligger de fleste boligene på østsiden av dagens E6.

Otta, som er regionsenter, har bystatus og har et bredt spekter av servicefunksjoner. Både barnehage og grunnskole for innbyggerne i planområdet er lokalisert der.

6.1.5 Bygdeliv

Områder som er ansett som urbane i et bygdelivsperspektiv på strekningen er:

- Sel sjukeheim. Sjukeheimen er en møteplass i bygda, og antall beboere kan sammenlignes med et boligfelt (Sel kommune, 2025).
- Åtun grendehus ved Solhjem er et samlingsted for lokalmiljøet.

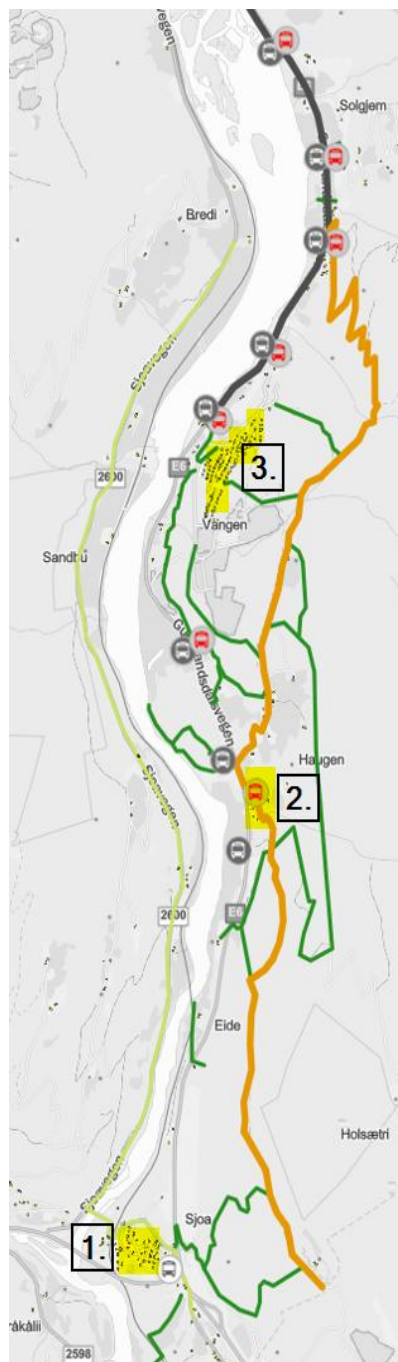
6.1.6 Boligområder og holdeplasser

I Figur 6-3 er de større boligområdene innenfor influensområdet markert med gult. Disse er som følger:

- Nr. 1. Sjøa boligfelt, på vestsiden av dagens E6,
- Nr. 2. Randageilen et eldre boligfelt øst for dagens E6,
- Nr. 3 Sandbumoen har området nyeste boligfelt øst for dagens E6.

Det er i tillegg et boligområde øst for dagens E6 og Otta sentrum.

Holdeplasser på strekningen er: Sjøa, Strandviken, Varphaugen, Myrvang, Ny-Sandbu, Sæta, Sel sjukeheim, Vangen/Søre Vangen og Solhjems livegen jamfør Figur 6-3. Disse ligger i sammenheng med boligbebyggelsen.



Figur 6-3 Oversiktskart over holdeplasser og ferdselsforbindelser. Gang- og sykkelvei vist med grå. Øvrige ferdselsforbindelser er vist i mørk grønn. Lys grønn er nasjonal sykkelrute. Pilegrimsleden er vist med oransje. Boligfelt vist med gult

6.1.7 Leke og rekreasjonsområder/nærmiljøanlegg

Leke- og rekreasjonsområder/nærmiljøanlegg innenfor influensområdet er vist i Figur 6-4.

1. Sjøa med nærmiljøanlegg, ballbinge og lekeplass
2. Randageilen med lekeplass/fotballbane og møteplass
3. Bredevangen parkanlegg/Bredebygden friluftsanlegg
4. Sandbumoen har ballbinge, nærmiljøanlegg og fellesarealer

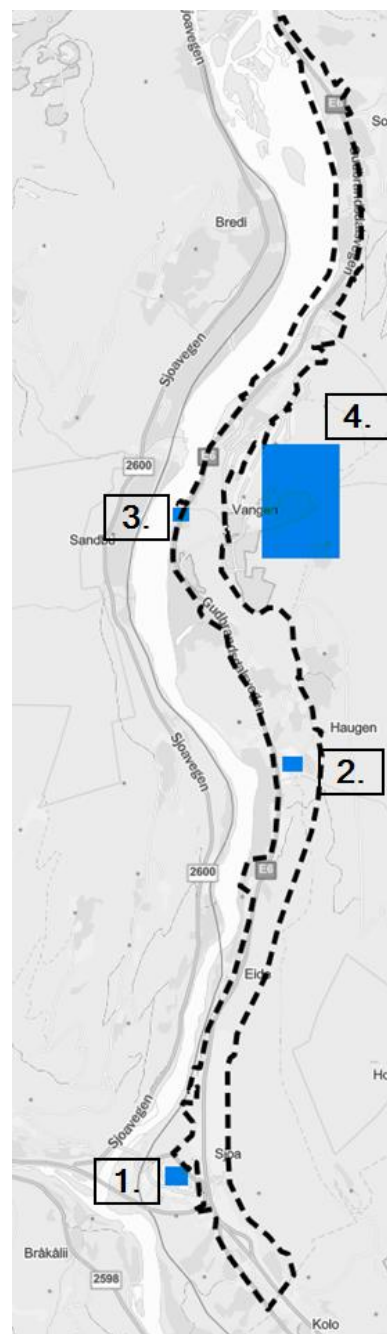
6.1.8 Strandsone

Lågen følger hele planområdet. Store deler av østsiden av Lågen, fra grensa mot Nord-Fron i sør til Otta i nord er interessant som friluftslivsområde. Tilgjengeligheten til Lågen er varierende. De viktigste tilkomstområdene er: Sjøa, Varphaugen, Sandbuvangen, Sel Sjukeheim, Vangen og ved Åtun grendehus.

6.1.9 Ferdsel, bading og opphold

Lågen brukes mest til ferdsel med båt. Det er spesielt populært med familierafting fra Varpehaugen, i tillegg til andre aktiviteter på Lågen.

For bading og opphold kan disse områdene trekkes frem: Varphaugen, Vangen ved Sandbumoen og Åtun grendehus/Solhjem.

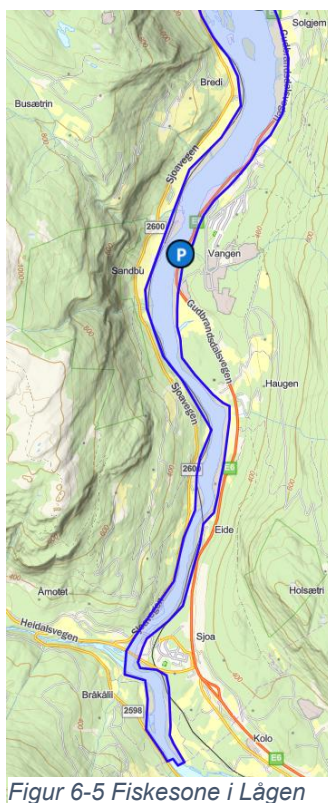


Figur 6-4 Lekeplasser og nærmiljøanlegg innenfor influensområdet med blått. Svart stiplert linje markerer varslingsgrensa.

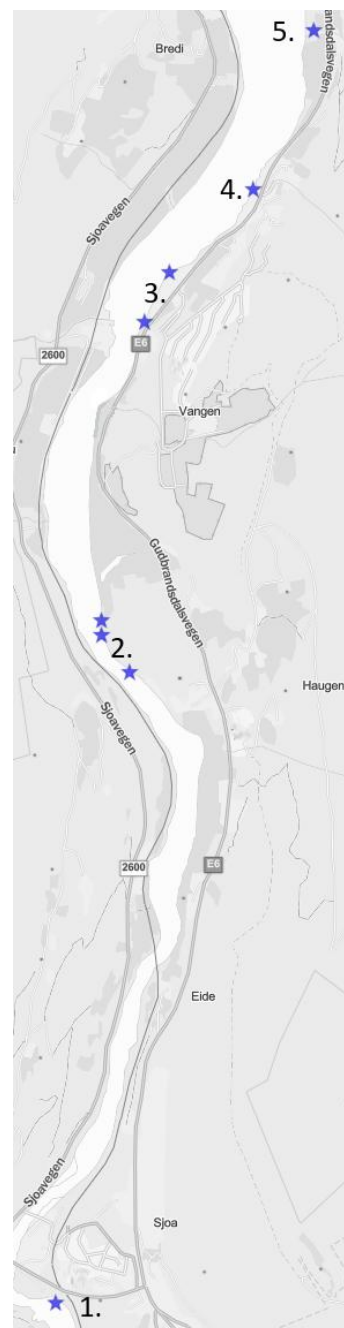
6.1.10 Fiske

Figur 6-5 viser Fiskesone i Lågen og hvor det er muligheter for parkering. I forbindelse med fiskestier og fiskeplasser er områdene som er mest brukt vist nummerert i Figur 6-6:

- Fra Sjøa til Eidebrua. Ved Sjøa er det tilrettelagt for alle brukergrupper ved det gamle luftingsanlegget, nr 1.
- Flere områder ved strandsone med Varphaugen, nr 2.
- Ved Sætra camping og ved tidligere Vangen camping er det god fiskesti sørover fra campingplassen, nr. 3
- Vangen til Solhjem. Området er stilleflytende og passer også for fiske fra båt. Det er fiskemuligheter med tilrettelagt utforming for bla. rullestol ved Sel sjukeheim på Bredevangen, nr. 4
- Solhjem, rett nord for trafikkstasjonen er det mulighet for å sette ut båt og forholdene er gode for ro- og fiskemuligheter, nr. 5



Figur 6-5 Fiskesone i Lågen med muligheter for parkeringsplasser (iNatur, 2025)



Figur 6-6 Viser fiskeområder.

Det kan også fiskes fra land på hele strekningen, fra Vangen til Solhjem.

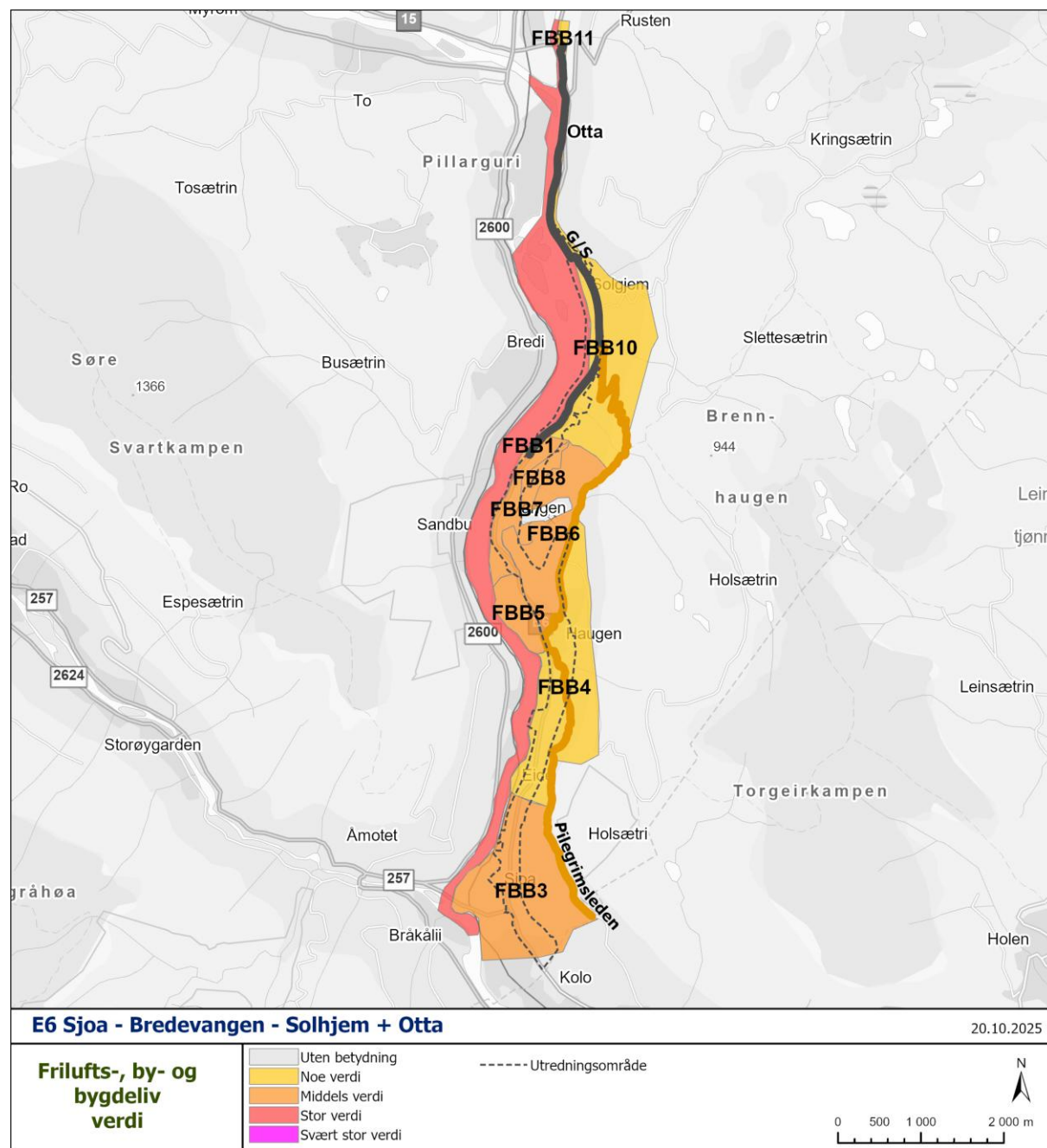
Fiskesone 5, vist i Figur 6-5, er svært godt egnet for fluefiske (iNatur, 2025). Parkeringsplass som vist med «P» i Figur 6-5 har direkte tilkomst fra E6 med avkjøring ved Sandbuvangen. Det er muligheter for bilparkering her, men det er ikke opparbeida plasser eller skilta.

6.1.11 Øvrig friluftsliv

Det finnes orienteringskart for Sandbumoen med omegn, men disse virker ikke å være i aktiv bruk. Det har også vært stolpejakt i 2025 for området Otta-Sandbumoen-Sjøa. Det er mange av innbyggerne i Sjøa som bruker bil for å komme til friluftsområder.

6.2 Inndeling i delområder

Planområdet er inndelt i 11 delområder som er vurdert hver for seg med hensyn til verdi.



Figur 6-7Verdiområder for friluftsliv, by- og bygdeliv.

6.3 Verdivurderinger

Under følger verdivurderinger av hvert enkelt delområde

6.3.1 Delområde FBB1 Lågen



Figur 6-8 Bildene viser Lågen langsmed strekningen. Bildet i midten er tatt fra stranda på Varphaugen. Øvrige er tatt langsmed dagens E6.

Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde FBB1 Lågen Kategori: strandsone med tilhørende sjø og vassdrag Ref. Verdikart Verdivurdering	Elva Gudbrandsdalslågen, også kalt Lågen, er elva som renner gjennom Gudbrandsdalen. Den har en karakteristisk grønnfarge og har forholdsvis stor vannføring. Den aktuelle strekningen her har varierende tilgjengelighet. De viktigste tilkomstområdene er ved Sjøa, Varphaugen, Vangen, Bredevangen og Åtun bygdehus fra gang- og sykkelveien fra Otta. Områdene som er mest brukt er strekningen mellom Varphaugen og Solhjem. Områdene brukes mest til opphold og fiske, men med muligheter for bading.	Stor Lågen er et stort delområde med veldig varierende bruk på strekningen. Det er vurdert som hensiktsmessig å ha hele Lågen som ett delområde for å ivareta helheten. I vektingen er områdene med høy bruksintensitet tillagt mest vekt. Området brukes av mange. Det har nasjonal betydning og har særlig gode kvaliteter.
Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor		

6.3.2 Delområde FBB2 Pilegrimsleden

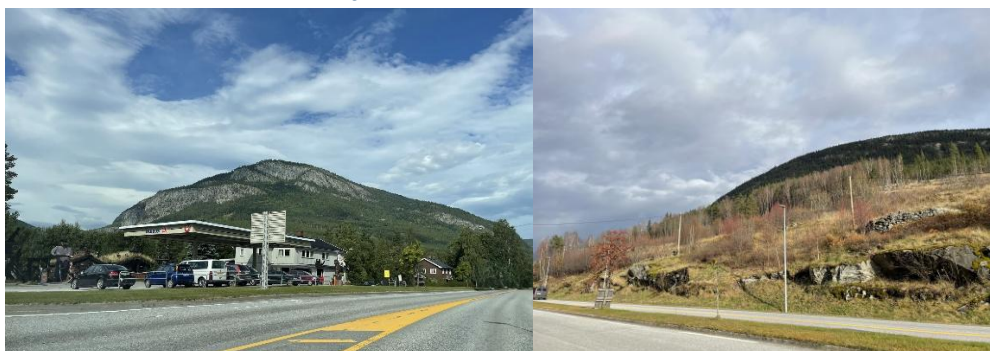


Figur 6-9 Bildene viser skilting av Pilegrimsleden. Markering ved Randageilen og fra Holseterveien mot Myrvang

Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde FBB2	Historisk skilte ferdselsforbindelse som følger hele dalen og går til Trondheim.	Stor Delområdet er del av en lengre ferdselsforbindelse.

Pilegrimsleden Kategori: Ferdselsforbindelse Ref. Verdikart Verdivurdering	Fra Sjoa går Pilegrimsleden vest for eksisterende E6 og følger hovedsakelig lisiden til den krysser ned mot Randageilen der den går langs eksisterende E6 mellom til Varphaugen og Lågen. Deretter følger den Holseterveien opp i lisiden. Via stinett krysser den ned mot E6 og følger gang- og sykkelveien fra Søre Vangen til den møter Kongsvegen ved Otta på østsiden av E6 ved krysset med rv. 15. Viktig påkoblingspunkt til Pilegrimsleden er ved Sjoa og Bredevangen. Viktig historisk sammenheng med Varphaugen.	Langsmed delområdet er det ulik grad av særlige kvaliteter som er høyere i lisiden, med bla. utsikt over store deler av dalføret, enn der den går langsmed eksisterende E6. I vektingen er områdene med høyest kvalitet tillat mest vekt. Brukes av mange, men dette er også relativt ift. antall brukere i området. Bruken av de lokale vil variere langsmed strekningen. Regional/nasjonal og internasjonal betydning. Tidvis særdeles attraktiv/har unike kvaliteter, men hoveddelen er svært attraktiv/har særlig gode kvaliteter. Har kulturell kobling og kulturlandskapet er spesielt viktig, med det visuelle bildet (utsikt) som øker attraktiviteten

6.3.3 Delområde FBB3 Sjoa



Figur 6-10 Bildene viser Sjoa mat og bensinstasjon vest for eksisterende vei og lisiden øst for dagens vei.



Figur 6-11 Bildene viser spredt bebyggelse langsmed eksisterende vei.

Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde FBB3 Sjoa	Tettstedet Sjoa består av boligbebyggelse, hovedsakelig på vestsiden av E6 og øst for Lågen, samt spredt bebyggelse langs Lågen og E6.	Middels Brukes av flere, hovedsakelig lokal, men også regional betydning.
Kategori: Urbane områder	Det er leke- og rekreasjonsarealer med ballbinge. Sjoa mat og bensinstasjon, kapell, Furulund bygdehus og enkelte øvrige	Lokal betydning, men også noe regional med et tettsted og nærmiljø.

Ref. Verdikart Verdivurdering bedrifter/foretak i Sjoa sentrum. Sjoa mat er et viktig samlingssted for nærmiljøet med utearealer for opphold, i tillegg til <i>Furulund bygda</i>.og området i forbindelse med ballbingen (nærmiljøanlegg). Det er forbindelseslinjer som kobler seg til Pilegrimsleden. Området brukes som utfartspunkt til bla. Koloberget, via far fra Sjoa til bruket Dalum. Det er også et far fra Statstuga (sør i tettstedet) vest mot Lågen. Påkobling til skolevei er ved Sjoa mat, vest for dagens E6. Viktig tverrforbindelse/krysningspunkt for delområdet er krysningspunkt fra Sjoa tettsted til lisiden øst for dagens E6. Dette gjelder også for de som kommer øst for Sjoa tettsted. For syklende er tilgangen via fv. 257 viktig. Nord i delområdet ligger boligene mellom jernbanen og E6. Jernbanen danner en barriere mot Lågen. Dagens E6 er en barriere, særlig for brukerne av turområdet ved Koloberget og for forbindelser videre ut i utmarka. Det er ingen trygge krysningspunkter for dette utfartspunktet.	Attraktiv for flere.
--	-----------------------------

Uten betydning
Noe
Middels
Stor
Svært stor

6.3.4 Delområde FBB4 Slåttlykkja – Randageilen



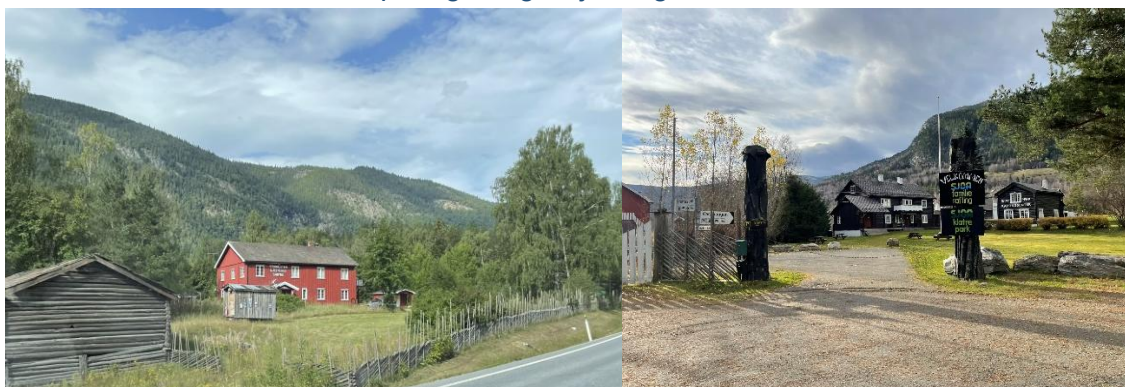
Figur 6-12 Bildene viser forbindelser til lisiden rett nord for Nordre Eide og bebyggelsen ved Standviki og sør for Randageilen.



Figur 6-13 Bilder fra Randageilen boligfelt, lekearealer og omegn.

Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde FBB4 Slåttlykkja – Randageilen Kategori: Nærturterreng Ref. Verdikart Verdivurdering	Spredt bebyggelse sør i delområdet med Slåttlykkja, Søre Eide og Nordre Eide langsmed dagens E6. Det er noe landbruksområder, men hovedsakelig skogsområder. Deler av området, spesielt i lisen øst for dagens E6 har høydeforskjell og terreng som gjør tverrforbindelser lite egnet, og det er få som krysser E6. Dette gjelder spesielt mellom Slåttlykkja og Nordre Eide. Videre nordover endres terrenget slik at kryssing over E6 er mer oversiktlig. Det er ikke rekkverk langs veien og fartsgrensa er 60 km/t. Randageilen er et mindre boligfelt, med et leke- og rekreasjonsområde som består av en enkel fotballbane, jmfør bildet i midten i Figur 6-13, bålområdet og bord med benk. Øvrige bebyggelse består av spredt bebyggelse. Her er det lekeområdet og samlingspunkt for nærmiljøet. Skolevei via holdeplass på Srandviki sør i delområdet, her er det kun holdeplass i sørlig kjøreretning. Holdeplassen på Randageilen har holdeplass i begge retninger. Viktige tverrforbindelser: - Ved Slåttlykkja som gir tilgang til større friluftslivsområder øst for dagens E6 og tilkomst mot Lågen vest for dagens E6. - Ved Nordre Eide som gir forbindelsesmulighet til lisen i tillegg til tilgang til Lågen. Krysningspunktet her brukes i dag også ifm. skogsdrift.	Noe Brukes av flere. Pilegrimsleden går igjennom boligfeltet på Randageilen og øker antall og type brukere her til flere på regionalt nivå. Hovedsakelig lokal betydning. Lekeområdet på boligfeltet på Randageilen fungerer også som møteplass for nærmiljøet. Attraktiv for noen grupper.

6.3.5 Delområde FBB5 Varphaugen og Øvjuhaugen



Figur 6-14 Varphaugen fra veien.



Figur 6-15 Områder langsmed Varphaugen, strand- og skogsområdene. Historisk sted med koblinger til Pilegrimsleden.

Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde FBB5 Varphaugen og Øvjuhaugen	Området består av Sjøa familierafting som er en destinasjon med overnattingsmuligheter, i hytter, lavvo, telt eller campingvogn. Det er aktiviteter som klatrepark, juving, stand-up paddle (SUP), femkamp og opplevelsessstier, i tillegg til rafting. Varphaugen er også et historisk viktig gårdsområde og er direkte koblet til Pilegrimsleden. Område er en destinasjon for pilgrimmes pga. historikken til gården og stedet.	Middels Brukes av mange. Lokal/regional og til dels også nasjonal og internasjonal betydning, med historisk pilegrimsstopp og koblingen mellom leden og Lågen.
Kategori: Utfartsområde		Attraktivt for flere og har noen særlige attraktive kvaliteter med historikk, og møte med Lågen.
Ref. Verdikart Verdivurdering	Skogsområdet Øvjuhaugen rett nord for Varphaugen består bla. av gammel furuskog. Det er flere stier og tråkk i skogsområdet som går til Lågen og det er en unik kvalitet og opplevelse med skogen, koblingen til Lågen og sandstrandsområder med utsikt over lisen. Skogsområdet er såpass stort og terrenget kupert, at man ikke føler at det grenser til E6. Varphaugen og det naturlige innfartsområdet til skogs- og strandområder i delområdet oppleves som privatisert. Slik området brukes i dag er det vanskelig å skille på når man går inn på et privat område, hvor man kan gå og ikke. Dette kan være med på å begrense den faktiske bruken av området for nærmiljøet, spesielt mellom bebyggelsen på og rundt Randageilen og til Lågen. Området brukes i dag som tverrforbindelse til Lågen. Skolevei i delområdet omfatter busslomme i sørlig kjøretning (den i nordlig retning ligger i delområde FBB4), rett sør for innkjøring til Varphaugen. Viktige tverrforbindelser: - Pilegrimsleden som går videre øst	

	for dagens E6 på Holsetervegen. - For nærmiljøet er også forbindelse til omkringliggende boligområder ved Randageilen og Sandbumoen viktig	

6.3.6 Delområde FBB6 Myrvang-Sandbumoen



Figur 6-16 Bildene viser turområdene nord for boligfeltet på Sandbumoen.



Figur 6-17 Bildene viser området i og rundt nedlagte Sandbu barnehage.

Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde FBB6 Myrvang- Sandbumoen	Større turområde med bla. tilrettelagt lysløype. Stier/turveier som gir koblinger videre til større sammenhengende friluftslivsområder. Her er det mange brukere, hovedsakelig fra nærmiljøet i hele bygda, men også tilreisende.	Middels Brukes av flere. Lokal og regional betydning.
Kategori: Nærturterreng	Området ved Myrvang og tidligere Sandbu barnehage har parkeringsarealer, og framstår som et enkelt område å parkere bilen ved for å komme seg videre ut i friluftslivsområde. Her er det flere stier og en høyspenttrasé med ferdselsmulighet under.	Attraktivt for flere. Flere nærmiljøanlegg i delområdet er med på å trekke opp betydningen og kvalitetene i området. Inkludert i dette er også lysløypa, som er den eneste på strekningen.
Ref. Verdikart		

Verdivurdering	Skolevei via holdeplass nord for innkjørsel til tidligere Sandbu barnehage.	
		

6.3.7 Delområde FBB7 Ny-Sandbu og omegn

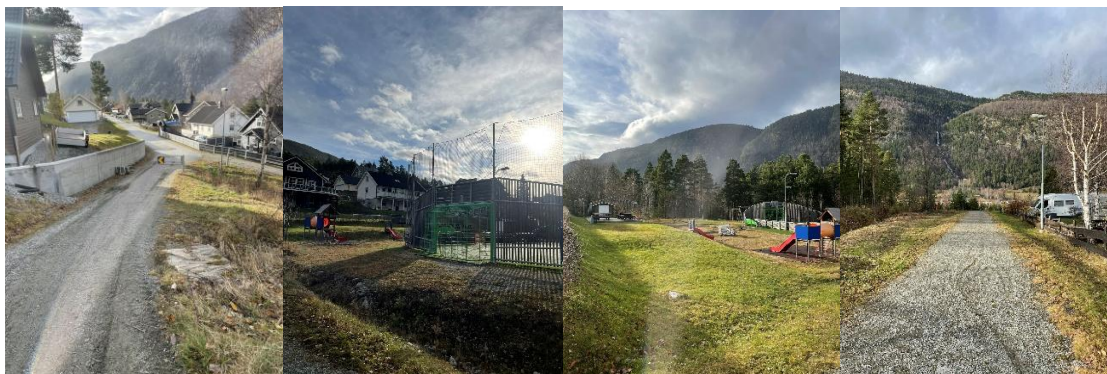


Figur 6-18 Bilder viser områder langsmed veien, både spredt bebyggelse, massetak og handelssted

Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde FBB7 Ny-Sandbu og omegn, Kategori: Jordbrukslandskap som brukes som friluftsliv Ref. Verdikart Verdivurdering	Området inneholder spredt boligbebyggelse, mye langsmed dagens E6 og i jordbrukslandskap og utmark. Området mot Lågen ved Vangen er et populært fiskeområde. Det er også bademuligheter i tillegg til opphold ved Vangen. Området inneholder uttaksområde/masseuttak og husflid-utsalg. Området i og rundt masseuttaket er utilgjengelig. Husflid-utsalg oppfattes ikke som et naturlig samlingssted for nærmiljøet. Campingområdene med Sæta camping, som er i drift, og nedlagte Vangen rett ved siden av framstår noe privatisert, men kan likevel være samlingspunkt for nærmiljøet	Middels Brukes av noen grupper. Friluftslivsområdet i kobling mot Lågen brukes av flere og har regionale brukere. Campingområdene brukes av regionale, nasjonale og internasjonale. Attraktivt for flere, hovedsakelig i forbindelse med campingområdene.

	Området vest for Sandbuvangen har eksisterende brygge for fiske som er tilgjengelig for alle. Skolevei via holdeplass i begge retninger ved Ny-Sandbu og ved tidligere Vangen camping, vest for boligfeltet på Sandbumoen. Viktige forbindelseslinjer: - Lågen, Vangen og mot boligfeltet på Sandbumoen - Fra Boligfelt mot Ny-Sandbu - Gårdsdrift på Ny-Sandbu sin tilgang til beitedyr fra fjellet	

6.3.8 Delområde FBB8 Sandbumoen boligfelt



Figur 6-19 Bildene viser boligfelt, ballbinge og ferdselsforbindelser internt på boligfeltet.

Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde FBB8 Sandbumoen boligfelt Kategori: Leke- og rekreasjonsområde Ref. Verdikart Verdivurdering	Større boligområde. Det flere lekeplasser, et litt større nærmiljøanlegg med balløkke, en mindre bane og en enkelt oppretta pumptrack for sykkel. Området er attraktivt også for øvrig spredt/andre boligområder i nærområdet. Det er gode ferdselsforbindelser internt i området. Skolevei via holdeplass på Sandbumoen og inne på boligfeltet, helt i vest.	Noe Brukes av flere. Lokal betydning. Attraktiv for noen grupper. Lekeområdene er spesielt brukt av beboere i omkringliggende spredt bebyggelse/og for bla. boligfeltet på Randageilen.

6.3.9 Delområde FBB9 Sandbumoen-Otta, gang- og sykkelvei



Figur 6-20 Bilder fra vegkart som viser dagens situasjon ved Nord for Sandbumoen (venstre) og før kryss med rv. 15 Otta (høyre)

Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde BFF9 Sandbumoen-Otta gang- og sykkelvei Kategori: ferdsselsforbindelse Ref. Verdikart Verdivurdering	Sammenhengende gang- og sykkelvei fra Sandbumoen til Otta. Separat fra veien, men følger dagens E6 hele strekningen. Planfri krysning/undergang ved Solhjem og før kryss med rv. 15 ved Otta sentrum. Undergangen ved Solhjem er influensområdets eneste planfrie krysning av dagens E6.	Middels Brukes av flere. Hovedsakelig lokal betydning, men også regional betydning. Attraktiv for flere grupper. Gjør området mer attraktivt ved at det kobler området sammen med et større område og at det har en urban kobling mot Otta som regionsenter.

6.3.10 Delområde FBB10 Nord for Sandbumoen



Figur 6-21 Viser bebyggelse og omkringliggende terreng i lisen, øst for dagens trasé.

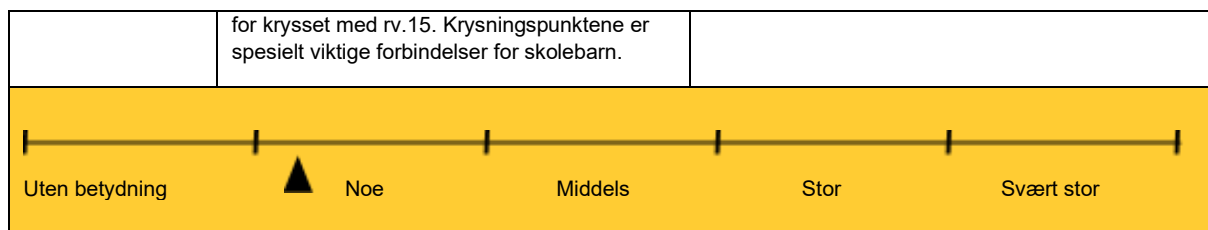
Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde BFF10 Vangen Kategori: Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv Ref. Verdikart Verdivurdering	Hovedsakelig jordbrukslandskap, med spredt bebyggelse hovedsakelig på østsiden for eksisterende E6. Boligene og Sel sjukeheim ligger nært dagens vei. Sel sjukeheim et sted for pårørende og er et samlingssted for beboere i nærområdet. Tilgang til store friluftslivsområder, spesielt via Solhjemsivegen som fører videre fra E6 opp til pilgrimsleden, som igjen er innfallsport til større turmuligheter nord for planområdet. God utsikt over Lågen på vestsiden av dagens E6. Åtun grendehus ved Solhjem ligger ved Lågen på vestsiden av E6. Her er det muligheter for bading og opphold ved Lågen. I området fra Vangen til Åtun grendehus/Solhjem er det spesielt fint å fiske fra land. Her er det parkering og lett tilkomst for alle brukere. Gårdsveier ved Vangen er adkomst til turområder i lisen. Skolevei via holdeplass ved Sel sykeheim, ved Søre Vangen og ved Solhjemsivegen. Det er ikke etablert tilrettelagte krysningspunkter over E6 for myke trafikanter.	Noe Brukes hovedsakelig av lokale, men med innslag av regionale. Brukes av flere pga. fiske- og oppholdsmuligheter. Lokal/regional betydning, bla. med Sjukeheimen og at det også er tilgang på både Lågen og lisen. Attraktivt for noen grupper.

6.3.11 Delområde FBB11 Kryss rv. 15



Figur 6-22 Bilder viser eksisterende kryss og gang- og sykkelvei og nærliggende boligområde.

Delområde	Beskrivelse	Verdibegrunnelse
Delområde FBB11 Kryss rv. 15 Kategori: Urbane områder Ref. Verdikart Verdivurdering	Kryss fra rv.15 mot Otta, med boliger i skrånende terreng i lisen øst for Otta sentrum. Området er tett på krysset og avgrenset med rekkverk. Ingen støyskjerm. Har i dag tre krysningspunkt/tverrforbindelser fra boligområdene på østsiden av Lågen til Otta sentrum der skole, idrett og lignende funksjoner ligger. Det er krysningspunkt over E6 ved Loftsgardsbrua, som ligger lengst sør i delområdet. Et krysningspunkt under dagens E6 sør for krysset med rv.15 og et krysningspunkt i gangbru over dagens E6 nord	Noe Brukes av beboere på boligfeltet. Viktige forbindelser som skolevei. Attraktivt for flere som viktig krysningspunkt mellom området sørfra og Otta sentrum.



7 Vurdering av påvirkning og konsekvens

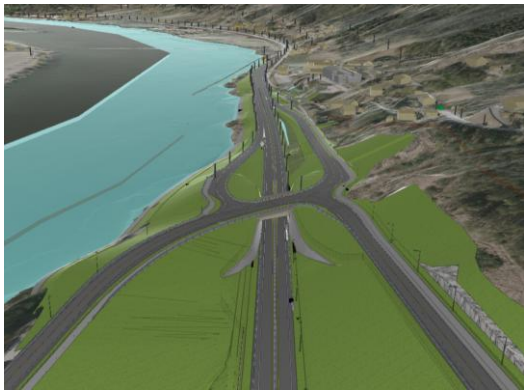
I dette kapittelet vurderes påvirkning og konsekvens.

7.1 Påvirkning på delområdene

Tiltak med ny E6 vil kunne påvirke friluftsliv-, by- og bygdeliv gjennom opplevelseskvalitet, areal/omfang, tilgjengelighet/barrierer, bruk av området/ferdselsforbindelser og lydbilde. Vurdering og konsekvens framkommer i Tabell 7-1 under kap. 7.5.

7.2 Vurdering av påvirkning og konsekvens

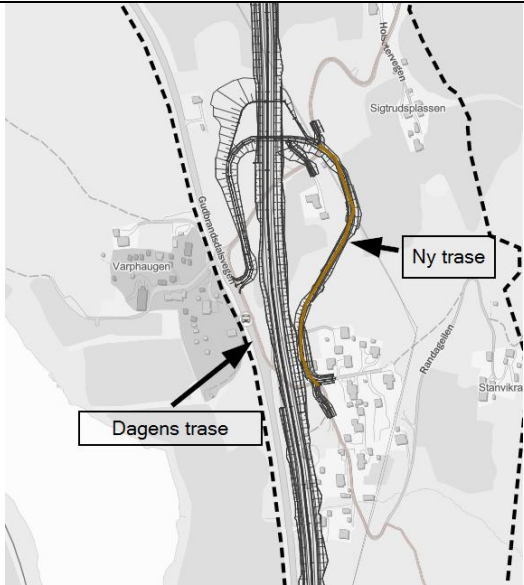
7.2.1 Delområde FBB1 – Lågen

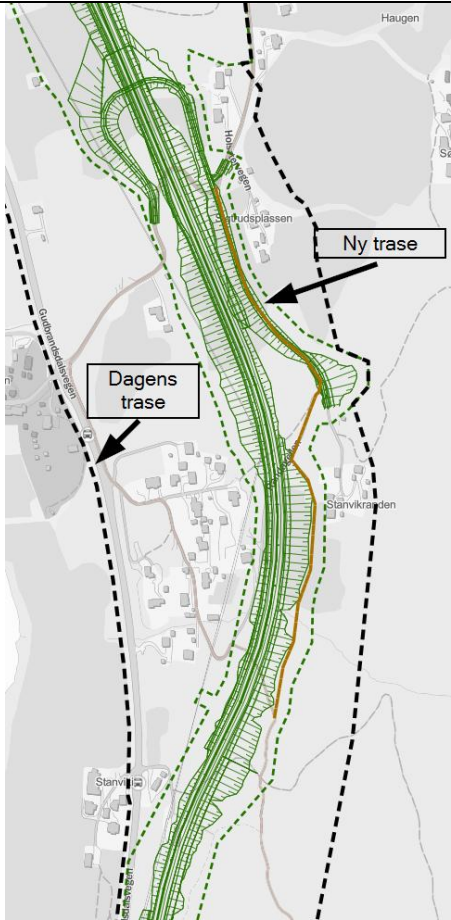
Delområde FBB1 – Lågen				
Stor verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konse- kvens	Forklaring / usikkerhet
1C/1I	Tiltaket berører lite av delområdet direkte, men medfører en reduksjon i attraktivitet, særlig visuelt. Ny E6 legges lengre unna Lågen enn dagens trasé, men fungerer fortsatt som en vesentlig barriere for brukere på østsiden. Dette kan øke terskelen for bruk av området og føre til redusert bruk, spesielt i de mest benyttede friluftsområdene. Tverrforbindelser med ny E6 er kun mulig på fem tilrettelagte krysningspunkter. Disse er i nærheten av der det bor flest: Sjøa, Nordre Eide, Varphaugen/Randageilen, Sandbumoen, i tillegg til undergang ved Sel sjukeheim. Tilgangen til Lågen blir dermed begrenset til disse punktene, i motsetning til dagens situasjon hvor man har hatt spontan tilgang langs hele strekningen. For strandområdet ved Varphaugen medfører de begrensede krysningsmulighetene en økt barriere for bruk av området for flere brukergrupper. Hovedsakelig for tilgangen vest for ny E6, selv med krysningspunkt ved Randageilen og sauetråkk. Det strekket som i dag er mest benyttet til friluftsliv og som er spesielt egnet for fiske fra både land og båt, er der barrieren mellom ny vei og Lågen er størst. Det er også her veien kommer nærmest	forringet (--)	--	Det er tillagt mest vekt på de områdene som er mest brukt i dag.  Ovenfra, ny planfri kryssning over ny E6, ved Sandbumoen.  Langsmed Lågen, kryss ved Sandbumoen.

	Lågen. Ny E6 skaper en større barriere og mer avstand til Lågen. Området ved Sandbumoen er i dag tilgjengelig via tverrforbindelser som ikke er tilrettelagte ved Sel sjukeheim, Søre Vangen, Vangen, Nordre Vangen, Solhjem og Åtun. Med tiltaket etableres det innenfor stekningen to trafikksikre krysningspunkt: én undergang kun for gående ved Sel sjukeheim og Sandbumokrysset. Barrierevirkningen forsterkes likevel betydelig, særlig mellom Sandbumoen og Bredevangen. Hovedparten av Lågen ligger utenfor gul og rød støysone, men nord for Sjøa tettsted, langs jernbanekryssingen og fram til Varphaugen, vil deler av området ligge i lys gul støysone. Områdene Sandbumoen, Bredevangen og Vangen er de mest berørte langs Lågen, og opplevelsesverdien her reduseres. Tiltaket inkluderer tilrettelegging for ferdsel langs Lågen via en enkel sti/tråkk fra Sandbuvangen, som kobles videre til undergangen ved Sel sjukeheim. Denne forbindelsen er kun tilrettelagt for gående.			 Fugleperspektiv med sti/tråkk ved Lågen til undergang helt i nord i utklippet ved Sel sjukeheim. Det forutsettes at sti/tråkket ved Sandbuvangen kobles til lokalveien eller gang- og sykkelvei.
--	---	--	--	---

7.2.2 Delområde FBB2 – Pilegrimsleden

Delområde FBB2 – Pilegrimsleden				
Stor verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konse- kvens	Forklaring / usikkerhet
1C	<u>Felles for alternativ 1C og 1I:</u> Tiltaket medfører en visuell barriere som reduserer områdets attraktivitet, særlig i sammenheng med kulturlandskapet og opplevelsen av Pilegrimsleden. Sammenhengen mellom leden, Lågen og Varphaugen svekkes, da ny E6 endrer det visuelle landskapsbildet og medfører en omlegging av traséen. Tiltaket begrenser tilgjengeligheten og opplevelseskvaliteten i et	Noe forringet (-)	-	Det er tillagt mye vekt på det visuelle bildet som endrer seg med nytt tiltak og kulturlandskapet som opplevelseselement.

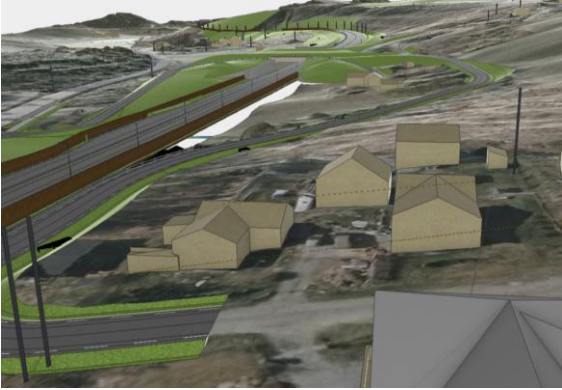
	område med høy kulturhistorisk verdi og friluftslivspotensial. For lokalbefolkningen med daglig bruk av området, er påvirkningen større enn for pilegrimer, da tiltaket medfører færre påkoblingsmuligheter og en tydeligere barriere mot Lågen. Lydbildet vil i hovedsak ikke endres, med unntak ved krysningspunktet ved Randageilen. <u>For alternativ 1C:</u> Pilegrimsleden legges noe om ved Randageilen/Varphaugen, og får ny tverrforbindelse via viltovergang. Den nye traséen går via ny adkomstvei, krysser ny E6 og kobles til lokalveien. Selv om omveien vurderes som ubetydelig i en pilegrimsledsammenheng og ikke antas å redusere antall brukere, svekkes den historiske koblingen til Varphaugen, da leden ikke lenger passerer direkte forbi.			 Ved Varphaugen blir det en endring i trasé, fra i dag å gå langsmed dagens E6 til å gå via ny adkomstvei, krysse over ny E6 og treffe på lokalveien. Usikkerhet ift. skilting for å koble Pilegrimsleden til Varphaugen, og om man tar omveien til Varphaugen fremover å bare fortsette videre vestover på Holsetervegen.
1I	Se tekst «Felles for alternativ 1C og 1I:» i 1C. Tiltaket medfører direkte påvirkning på Pilegrimsleden ved at traséen legges om. Den nye traséen går delvis langs ny E6, videre over i ny adkomstvei til Strandvikranden, og kobles deretter på eksisterende trasé ved Holsetervegen ved Sigurdsplassen, nordøst for boligfeltet på Randageilen. Det visuelle bildet endres som følge av tiltaket, og dette påvirker opplevelsen av kulturlandskapet langs leden. Sammenhengen mellom Pilegrimsleden, Lågen og det historisk viktige koblingspunktet ved Varphaugen svekkes, da leden ikke lenger passerer direkte forbi. Selv om omveien vurderes som ubetydelig i en pilegrimssammenheng og ikke antas å redusere antall brukere, kan Varphaugen	Noe forringet (-)	-	Det er tillagt mye vekt på at det visuelle bildet som endrer seg med nytt tiltak, og kulturlandskapet som opplevelseselement. Sammenhengen mellom Pilegrimsleden, kulturlandskapet og Lågen endres med nytt tiltak.

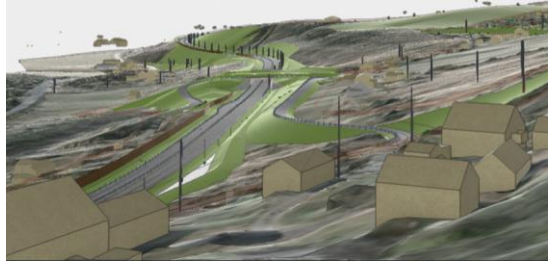
	miste noen besøkende som følge av den mer ulogiske trasékoblingen. For å besøke Varphaugen må man gå fram og tilbake på samme strekning før man fortsetter videre på Holsetervegen. Omleggingen gjelder kun en begrenset strekning, og den samlede opplevelsen av delstrekningen endres ikke vesentlig. Det at dagens trasé også går langsmed dagens E6, gjør at den visuelle og funksjonelle endringen gir begrenset negativ påvirkning.		 Utklipp viser omlagt Pilegrimsled. Usikkerhet knyttet til opplevelsen av å gå i kanten langsmed ny E6. At Pilegrimsleden er lagt i lisiden er positivt, i den grad man får mer oversikt over kulturlandskapet. Dersom det man ser er viltgjerde/støyskjerm, gir det begrensa opplevelseskvaliteter. Usikkerhet ift. skilting for å koble Pilegrimsleden til Varphaugen.
--	---	--	---

7.2.3 Delområde FBB3 – Sjøa og omegn

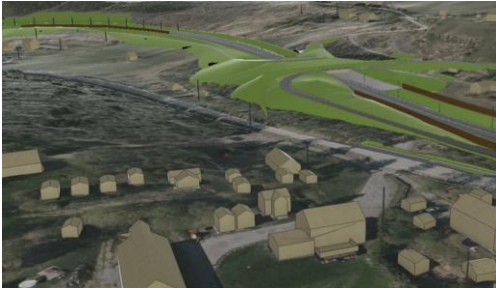
Delområde FBB3 – Sjøa og omegn				
Middels verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konse- kvens	Forklaring / usikkerhet
1C/1I	Tiltaket medfører en betydelig barriere mellom øst og vest i delområdet, og reduserer antallet krysningsmuligheter sammenlignet med dagens situasjon. I dag finnes flere uformelle krysningspunkter, blant annet ved Rosenlund, som ikke ivaretas ikke i det nye tiltaket. Med ny E6 blir det kun en tilrettelagt tverrforbindelse, lokalisert ved Sjøa sentrum. Dette gir god trafiksikkerhet gjennom planskilt kryssing, men medfører lang avstand til krysningspunktet for ytterkantområdene. Tiltaket innebærer større arealinngrep i lia. På Sjøa er området allerede preget av omfattende veiinfrastruktur. Flere avbøtende tiltak, som oppstramming av lokalveinettet, bidrar til å redusere de negative konsekvensene. Nedgradering av dagens E6 til lokalvei vurderes som positivt, spesielt for spredt bebyggelse, da det gir mindre støy og bedre forhold for syklende og gående. Gang- og sykkelveitilbudet forbedres noe for boligene sør på Sjøa, med tilrettelagt krysningspunkt over Heidalsvegen til skolebuss og Sjøa mat. Nytt tilrettelagt krysningspunkt ved Sjøa sentrum er en forbedring fra dagens naturlige kryssing, som ligger noe lengre nord. Dette gir bedre tilgjengelighet til skolebussforbindelse fra Sjøa. Alle boliger i området ligger utenfor rød og gul støysone med skjermingstiltak. Likevel blir én bolig direkte berørt av tiltaket. Bebyggelsen på Sjøa vil oppleve en økt barriere mot lisiden, og den samlede opplevelseskvaliteten i området reduseres.	Noe forringet (-)	-	 Oversikt over ny situasjon i Sjøa, med oppstrammet kryss, utvidet gang- og sykkelvei, samt undergang.  Ny gang- og sykkelvei som går fra krysset med Heidalsvegen til Sjøa mat/holdeplass. I dag stopper denne ved krysset. Det forutsettes støyskjermingstiltak for boligene. Disse kan begrense visuell kontakt med omgivelsene.

7.2.4 Delområde FBB4 – Slåttlykkja-Randageilen

Delområde FBB4 – Slåttlykkja-Randageilen Noe verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konse- kvens	Forklaring/usikkerhet
1C	<u>Felles for 1C og 1I:</u> Tiltaket medfører en betydelig barrierevirkning for nærliggende bomiljøer og delområdet som helhet. Selv om det etableres to nye krysningspunkter ved Nordre Eide og Randageilen, reduseres antallet tverrforbindelser mellom lisiden og Lågen fra dagens situasjon. Deler av området vil få redusert bruksfrekvens, og tiltaket begrenser tilgjengeligheten til eksisterende ferdselsårer. De nye kryssingspunktene er planfrie og gir forbedret trafiksikkerhet, særlig for barn og unge. Det tilrettelegges ikke for separat tilbud til gående og syklende. Den nye lokalveien innebærer en omvei sammenlignet med dagens situasjon. Boligene nærmest ny E6 får en stor visuell barriere i form av vei og støyskjermingstiltak. Konflikten er størst for de mest nærliggende bomiljøene. Nedgradering av E6 til lokalvei gir en potensiell forbedring i støyforholdene for boliger langs denne strekningen, og veien kan bli mer attraktiv i lokal sammenheng. <u>Kun for 1C:</u> Tre boliger blir direkte berørt av tiltaket, og noen få havner i rød støysone. På Randageilen ligger	Forringet (--)	-	 Krysningspunkt ved Randageilen. Usikkerhet ift. hvor stor visuell barriere støyskjermingstiltakene vil være. Utforming av krysningspunkt over ny E6 er viktig for funksjonaliteten og opplevelsen for myke trafikanter.

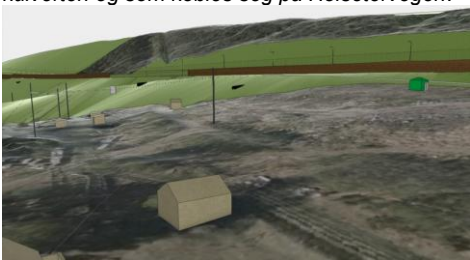
	både boligfelt og lekeplass i gul støysonen, noe som reduserer opplevelseskvaliteten og gjør området mindre attraktivt som oppholdssted. Lydbildet forverres, og lekeplassen blir mindre attraktivt for barn.			
11	Tiltaket er lik som i alt. 1C fram til Stanviki, se tekst under «Felles for 1C og 1I» i beskrivelsen for 1C. For boligene vest for ny vei og boligfeltet på Randageilen kommer ny E6 lenge unna, og det medfører mindre støy og ingen direkte berørte boliger. Lydbildet ved lekeplassen på Randageilen forbedres, med potensial for økt attraktivitet, opplevelseskvalitet og bruk. Ny E6 skaper en større fysisk og visuell barriere mellom boligfeltet på Randageilen og den spredte bebyggelsen i lisisiden. Ny E6 blir liggende nærmere bebyggelsen i lisisiden, og disse boligene vil oppleve økt lydbilde.	Noe forringet (-)	-	Ingen direkte berørte boliger.  Ny E6 som barriere fra spredt bebyggelse i liområdet, mot viltovergang og nordvest. Noe usikkerhet ift. hvor mange som mister det visuelle bildet (utsikt) mot Lågen. Det er spesielt boligene som kommer nærmest på ny vei som er mest utsatt. Utforming av krysningspunkt over ny E6 er viktig for funksjonaliteten og opplevelsen for myke trafikanter

7.2.5 Delområde FBB5 – Varphaugen-Øvjuhaugen

Delområde FBB5 – Varphaugen-Øvjuhaugen				
Middels verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konse- kvens	Forklaring/usikkerhet
1C	Tiltaket medfører endringer i tilgjengelighet og barrierevirkninger for området. Ny E6 etableres nær området, men lengre unna enn dagens trasé. Dette gir en viss forbedring i lydbildet. Det skapes en visuell barriere mot området, og tilgjengeligheten fra nord for ny E6 reduseres. Adkomst vil være begrenset til det tilrettelagte krysningspunktet ved Randageilen. Lokalveien, som etableres mellom delområdet og ny E6, får mindre trafikk og støy, og gir god tilgjengelighet til området. Dette vurderes som positivt, og lokalveien kan bli mer attraktiv for lokal ferdsel, også for syklende og gående. Ny lokalvei er en mindre barriere enn dagens E6. Ny E6 og lokalvei medfører mer veiareal i området, noe som kan påvirke opplevelseskvaliteten negativt. Viktige koblingspunkter, som forbindelsen mot Pilegrimsleden/Holsetervegen, er ivarettatt gjennom tilrettelagt kryssing. Det er også potensial for nye påkoblingspunkter til Øvjuhaugen fra lokalveien, noe som kan styrke områdets tilgjengelighet og bruksmuligheter.	Ubetydelig endring	0	 Krysningspunkt sett fra Varphaugen. Usikkerhet i forhold til tilgjengelighet til Varphaugen, og om det blir skilta i nærmeste avkjørsel fra ny E6. Det medfører en større terskel for tilgjengelighet for de regionale og nasjonale brukere som i dag kan stoppe på impuls. Usikkerheten for om tiltaket vil påvirke andel brukere av delområdet fra Pilegrimsleden, pga. omlagt trasé.
1i	Ny E6 legges lengre unna delområdet enn dagens trasé, noe som gir et forbedret lydbilde og reduserer barrierevirkningen mot de nærmeste boligene. Dette bidrar til at området fremstår som mer attraktivt. Samtidig etableres en visuell barriere mot lisen, og avstanden til Pilegrimsleden øker. Barrieren mellom Varphaugen og Pilegrimsleden/Holsetervegen blir mer markant. Lokalveien, som nedgraderes fra dagens E6, vil ligge tett inntil delområdet og få mindre trafikk. Dette gir redusert lydbilde og en bedre	Forbedret (+)	+	Usikkerhet i forhold til at området har nasjonale og regionale brukere som i dag kan stoppe rett utenfor på impuls, mens i ny situasjon må det evt. skiltes og kjøres av i forkant. Usikkerhet også ift. brukerne av Pilegrimsleden får en større omvei til delområdet og hvorvidt det vil påvirke andel brukere i området.

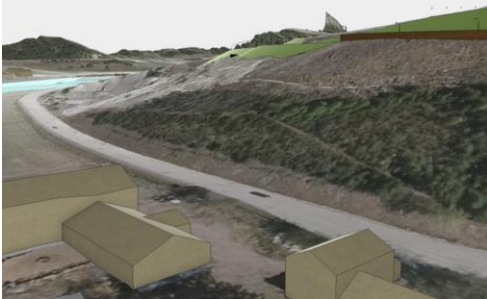
	tilgjengelighet til boligfeltet på Randageilen, noe som vurderes som positivt. Lokalveien gir også bedre tilgjengelighet for gående og syklende, og kan åpne for nye påkoblingspunkter mot Øvjuhaugen. Dette øker attraktiviteten. Barrierevirkningen med ny E6 fjernes ikke, men den er mindre for selve delområdet. Tiltaket medfører mer veiareal og økt barriere mot lisiden.			
--	---	--	--	--

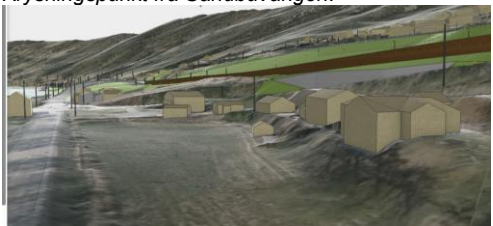
7.2.6 Delområde FBB6 – Myrvang-Sandbumoen, turområde

Delområde FBB6 – Myrvang-Sandbumoen, turområde				
Middels verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1c/1i	Ny E6 skaper et stort visuelt inngrep og en barriere, som reduserer områdets attraktivitet og tilgjengelighet. Myrvang splittes fra Sandbumoen, noe som begrenser tilgangen til områdene øst for ny E6 og medfører brudd i forbindelsen til et større friluftslivsområde. Sandbumoen får samtidig en økt barriere mot Lågen og Øvjuhaugen. I dagens situasjon finnes det to forbindelser i området, men ingen planfrie krysningspunkter. Med tiltaket etableres én tverrforbindelse via sauetråkk helt nord i området, over kulvert på ny E6. Krysset/kulvert ved Randageilen ligger delvis innenfor delområdet, men vurdering av alternative løsninger (1C og 1I) er vurdert i delområde FBB2 med Pilegrimsleden, og FBB4 og FBB5. Avstanden mellom tilgjengelige krysningspunkt øker betydelig sammenlignet med dagens situasjon, og med tiltaket blir det kun ett krysningspunkt helt sør i delområdet. Dette reduserer tilgjengeligheten og sammenhengen i området, særlig for friluftslivsbrukere. Området lengre øst blir i mindre grad berørt, og unngår fysiske inngrep og støysone. Likevel ligger deler av delområdet innenfor rød og gul støysone,	Forringet (--)	--	Området rundt Myrvang er tillagt mer vekt enn Sandbumoen, da tiltaket medfører en større barriere i forhold til muligheter for krysningspunkter og oppsplittingen barrieren medfører.  Sauetråkk fra nord som krysser helt nord på kulverten og som kobles seg på Holsetervegen.  Barrieren med ny vei, fra Myrvang og nordover. Det forutsettes tilbakeføring ved endt bruk som masselager og at landskapet blir mest mulig naturlig. At berørte stier og lysløype blir sikret, både i anleggsfasen, men også etter tilbakeføring. Med sikret menes at det skal være tilgang på ferdselsforbindelser både under anleggsfasen og etter. Masselageret må etablere nødvendige støytiltak, for å begrense støyøkningen. Området rundt B1 blir i teorien en utvidelse av uttaksområdet som er der i dag.

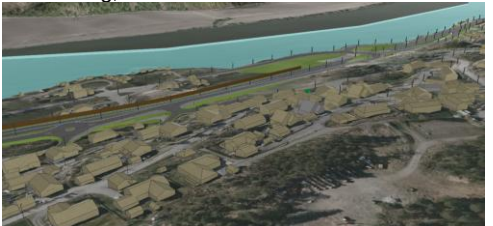
	noe som påvirker opplevelseskvaliteten negativt. Området rundt Myrvang vurderes som mer påvirket enn Sandbumoen, grunnet større barrierevirkning og færre muligheter for kryssing. Den positive effekten av tiltaket er begrenset i en større sammenheng, selv om enkelte funksjoner som krysset ved Randageilen og tilrettelegging for Pilegrimsleden/Holsetervegen er ivarettatt. Tiltaket inkluderer etablering av masselager A innenfor delområdet, samt at masselager B1 ligger delvis inne. Disse representerer nye inngrep i et område som i dag benyttes til friluftsliv. Selv om det tas forbehold om at nærliggende sti og lysløype ikke blir direkte berørt, eller blir flyttet og sikret, vil tiltaket kunne medføre midlertidig redusert attraktivitet og endret bruksmønster. I anleggsfasen antas lydbildet å bli ytterligere forringet.			
--	--	--	--	--

7.2.7 Delområde FBB7 – Ny-Sandbu og omegn

Delområde FBB7 – Ny-Sandbu og omegn				
Middels verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konse- kvens	Forklaring / usikkerhet
1c/1i	Tiltaket medfører redusert attraktivitet i delområdet, både som følge av arealinngrep og etablering av en vesentlig fysisk og visuell barriere. Ny E6 deler opp området og begrenser tverrforbindelser, noe som medfører oppsplitting og redusert tilgjengelighet, særlig til friluftsområder som Vangen og koblingen til Lågen. Området har i dag flere tverrforbindelser, blant annet ved Ny-Sandbu, Sandbuvangen, tidligere Vangen Camping og Sæta Camping, men ingen av disse er planfrie eller tilrettelagte. Med tiltaket etableres én tilrettelagt overgang ved Sandbumoen krysset, som blir den nærmeste tverrforbindelsen. Tiltaket medfører at to boliger blir direkte berørt. Spredt bebyggelse i området vil ligge mellom to veier, lokalveien og	Forringet (--)	--	 Fra Ny-Sandbu og østover  Fra Sandbuvangen og nordover

	ny E6. Lokalveien vil ligge nærmest og medføre mindre støy, mens ny E6 utgjør en betydelig visuell og fysisk barriere. Sandbumokrysset representerer et stort veianlegg i et område som tidligere ikke har vært preget av omfattende infrastrukturtiltak. Selv om tiltaket ivaretar nye gang- og sykkelforbindelser, vil den samlede barrierevirkningen være stor. Masselager B1 ligger delvis innenfor delområdet og delvis i tilgrensende delområde FBB6, mens hele masselager B2 ligger innenfor. Området rundt det eksisterende massetaket har vært avstengt og blir mindre påvirket, men etablering av nye masselager representerer et nytt inngrep i et område som i dag benyttes til friluftsliv. Det tas forbehold om at nærliggende sti ikke blir berørt, eller blir flyttet og sikret. Likevel vil tiltaket kunne medføre midlertidig redusert attraktivitet og endret bruksmønster, særlig i anleggsfasen hvor lydbildet antas å bli forringet.			 Krysningspunkt fra Sandbuvangen.  Spredt bebyggelse som blir liggende mellom nytt veitiltak og nedgradert lokalvei.  Lokalvei med gang- og sykkelvei forbindelse, som er koblet til holdeplassen samt over til andre siden som har gang- og sykkelveiforbindelse til Otta. Det forutsettes tilbakeføring ved endt bruk som masselager og at landskapet blir mest mulig naturlig. At nærliggende sti blir sikret, med sikret menes at det skal være tilgang på ferdselforbindelser både under anleggsfasen og etter. Masselageret må etablere nødvendige støytiltak for å begrense støyøkningen. For B2 tas det utgangspunkt i at det ikke berører ferdeselsmulighetene langsmed Moavegen.
--	---	--	--	---

7.2.8 Delområde FBB8 – Sandbumoen boligområde

Delområde FBB8 – Sandbumoen boligområde				
Noe verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konse- kvens	Forklaring / usikkerhet
1c/1i	Ny E6 kommer nokså nære deler av boligfeltet og det medfører redusert attraktivitet. Området får begrensa krysningsmuligheter, noe som medfører økt barrierevirkning. Økt støy.	Noe forringet (-)	-	Boligfeltet nærmest ny E6 blir vesentlig mer påvirket enn boligene lengre øst. Disse er tillagt mer vektning, enn de som blir mindre berørt.  Tiltaket fra boligfelt og nordover

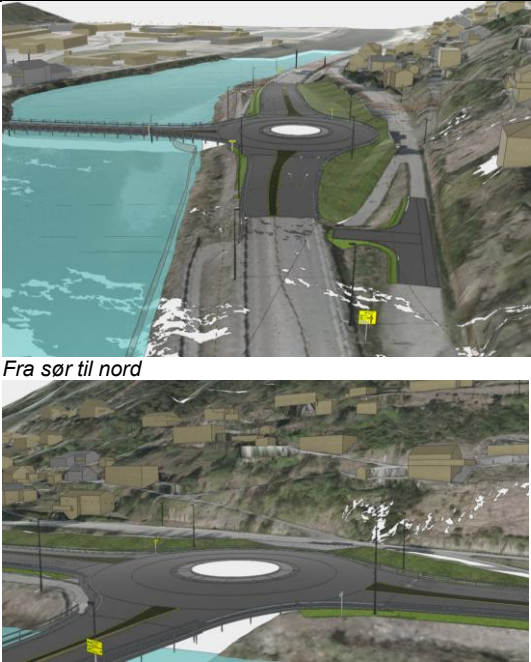
7.2.9 Delområde FBB9 – Gang og sykkelvei, Sandbumoen – Otta

Delområde FBB9 – Gang og sykkelvei, Sandbumoen – Otta				
Middels verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konse- kvens	Forklaring / usikkerhet
1c/1i	Tiltaket medfører noe flytting av gang- og sykkelvei, men den helhetlige løsningen for sammenhengende gang- og sykkelforbindelser er ivarett langs hele strekningen. Dagens gang- og sykkelvei langs Gudbrandsdalsvegen videreføres langs omlagt vei over den planfrie kryssingen av ny E6 ved Sandbumokrysset. På østsiden av ny E6 etableres ny veiforbindelse fra Vangsveien til Gudbrandsdalsvegen, med parallell gang- og sykkelvei. Denne møter Gudbrandsdalsvegen i et T-kryss ved den planfrie kryssingen, og fortsetter nordover langs lokalveien til eksisterende gang- og sykkelvei ved Sel sjukeheim, mot Otta. Tiltaket innebærer at gang- og sykkelveien flyttes noe østover, nærmere boligfeltet på Sandbumoen og lengre unna Lågen. Dette gir en utvidelse av strekningen med sammenhengende gang- og sykkelvei og flere planfrie krysningspunkter. Visuelt kan tiltaket oppleves noe negativt, men gang- og sykkelveien legges hovedsakelig høyere i terrenget enn ny E6, noe som demper de visuelle konsekvensene og gir bedre utsyn mot Lågen. Gang- og sykkelveien får også kobling over til Vangen ved Lågen, og det tilrettelegges for krysningspunkt på lokalveien ved Sandbumokrysset, over ny E6. Dette styrker tilgjengeligheten for gående og syklende, og bidrar til å opprettholde funksjonelle forbindelser i området til tross for inngrepene.	Ubetydelig endring (0)	0	 Kryss E6 Sandbumoen, fra østsiden

7.2.10 Delområde FBB10 – Vangen

Delområde FBB10 – Vangen				
Noe verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1c/1i	Tiltaket medfører redusert attraktivitet i området, både som følge av fysisk og visuell barriere. Ny E6 kommer nærmere bebyggelsen, og støysonene forskyves inn mot boligområder og uteområdene ved Sel sjukeheim. Dette gir negative konsekvenser for opplevelseskvalitet og bruk av nærområdet. Tiltaket innebærer en forbedring i trafiksikkerhet og tilrettelegging for gående og syklende, men samlet sett medfører det redusert tilgjengelighet til friluftsområder og svekket opplevelsesverdi for nærliggende bebyggelse. Området har i dag flere tverrforbindelser blant annet ved Sel sjukeheim, Søre Vangen, Vangen, Nordre Vangen, Solhjem og Åtun, ingen av disse er tilrettelagt eller planfrie. Med ny E6 etableres to trafiksikre tverrforbindelser: én undergang for gående ved Sel sjukeheim og ett planfritt kryss ved Sandbumoen. Undergangen ved Sel sjukeheim vil øke tilgjengeligheten mellom Bredevangen og Lågen, men utformes kun for gående. Man kan komme seg ned til Lågen med sykkel, men ikke videre. Som gående kan man gå sørover langsmed Lågen. Barrieren mot Lågen forsterkes betydelig, helt til Bredevangen, og det etableres mer veiareal som kommer nærmere bebyggelsen. Dette gir en tydelig visuell barriere og oppsplitting av området. Ny E6 kobles sammen med dagens E6 på strekningen mellom Sel sjukeheim og Bredevangen.	Forringet (--)	-	 <i>Boligbebyggelse sør for Sel sjukeheim, sett fra lokalvei.</i>

Delområde FBB11 – Kryss rv.15

Delområde FBB11 – Kryss rv.15				
Noe verdi				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1c/1i	Tiltaket medfører noe arealbeslag. Tiltaket berører ett hus. Eksisterende undergang for gående og syklende beholdes. Funksjonene forblir uendret. Forbindelsene her er viktig skolevei mellom omkringliggende boliger og Otta sentrum. Området er allerede sterkt preget av å være i et veisystem.	Ubetydelig endring (0)	0	 Fra sør til nord Fra vest mot øst

7.3 Vurdering trafiksikkerhetstiltak Bredevangen-Solhjem

For en begrensa strekning så skal det, jmfør kap. 3, reguleres trafiksikkerhetstiltak mellom Bredevangen og Solhjem, slik at E6 kan gjøres kryss- og avkjørselsfri. Dette gjelder deler av delområde FBB9, gang- og sykkelvei Sandbumoen-Otta.

Da gang- og sykkelveien endres til lokal adkomstvei mellom Søre Vangen og Sandbumoen (ca. 1 km), medfører tiltaket at man ikke lengre har en helhetlig gang- og sykkelvei fra Sandbumoen til Otta. De som bare benytter seg av delområdet mellom Solhjem og Otta påvirkes ikke av tiltaket.

Trafikkmengden er under 100 kjøretøy, men attraktiviteten til gang- og sykkelveien blir sterkt forringet av dette. For de fleste brukere, så vil ikke tiltaket i den *daglige bruk* nødvendigvis medføre redusert attraktivitet, i den grad man i teorien fint kan gå og sykle uten å møte på bil. Gang- og sykkelveien har tidligere fungert som et trygt og bilfritt alternativ for myke trafikanter. Etter tiltaket vil opplevelsen av dette endres. Selv i fravær av biler skaper biltrafikken en opplevd barriere, og området kan ikke lenger karakteriseres som bilfritt. Dette medfører en redusert opplevelse av trygghet og tilgjengelighet for gående og syklende. Noe som kan føre til at man får en redusert bruk, spesielt da for barn og unge. Nytt tiltak får belysning som et avbøtende tiltak, og som vil veie noe opp for den reduserte opplevelsen av trygghet. Delområdet anses som forringet (--) av tiltakets påvirkning

7.4 Konsesjon etter vannressursloven

Gjennom plansaken søkes det konsesjon etter vannressursloven for fylling i Lågen ved krysset på Sandbumoen. Bakgrunnen for fyllingen er etablering av planskilt kryss på Sandbumoen med tilhørende avrampe fra E6 i sørgående retning. Utfyllingen planlegges som en vegetert sideskråning, der det anlegges en sti for å sikre tilgjengeligheten til Lågen. Utfyllingen ut i Lågen er marginal.

For fagtema friluftsliv, by- og bygdsliv vurderes det at fyllingen påvirker allmenne og private interesser i ubetydelig grad, så lenge man sikrer tilgang til Lågen. Dette er sikret ved gangkulvert og sti. Stien er smal, og vil ikke kunne brukes av alle.

Det vurderes ikke å være behov for avbøtende tiltak for å ivareta allmenne og private interesser som følge av utfyllingen i Lågen for fagtema friluftsliv, by- og bygdsliv, fordi dette er allerede ivaretatt ved at det anlegges sti og gangkulvert, og man har sikret tilgjengeligheten til Lågen og rundturmulighet. Dersom man ønsker at stien skal kunne brukes av alle, noe området ikke kan i dag, må stien være bredere.

7.5 Samlet vurdering konsekvensgrad

Tabell 7-1 Samlet vurdering konsekvensgrad for tema friluftsliv, by- og bygdsliv for delområdene

Delstrekning	Konsekvensgrad		
	Nullalternativet	Alt 1C	Alt 1i
Delområde FBB1 – Lågen	0	--	--
Delområde FBB2 – Pilgrimsleden	0	-	-
Delområde FBB3 – Sjøa og omegn	0	-	-
Delområde FBB4 – Slåttlykkja-Randageilen	0	-	-
Delområde FBB5 – Varphaugen-Øvjuhaugen	0	0	+
Delområde FBB6 – Myrvang-Sandbumoen, turområde	0	--	--
Delområde FBB7 – Ny Sandbu og omegn	0	--	--
Delområde FBB8 Sandbumoen boligområde	0	-	-
Delområde FBB9 – Gang- og sykkelvei, Sandbumoen til Otta	0	0	0

Delområde FBB10 – Vangen	0	-	-
Delområde FBB11 – Kryss rv.15	0	0	0
Samlet konsekvens friluftsliv, by- og bygdeliv	0	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Begrunnelse for samlet konsekvens		Hovedvekten av negative konsekvenser skyldes barriervirkningene av tiltaket. Dette medfører oppsplitting og fragmentering av områder, i tillegg til begrensning i kryssingsmulighetene. De delområdene som får mest negative konsekvenser er FBB1 Lågen, FBB6 Myrvang–Sandbumoen og FBB7 Ny-Sandbu og omegn. For disse områdene innebærer tiltaket en betydelig forringelse av både tilgjengelighet og opplevelseskvalitet, særlig fordi barrieren mellom bebyggelse og viktige naturområder forsterkes. I FBB1 Lågen er det lagt vekt på de delene av området som har høyest bruksintensitet, og her vil barrierevirkningen være mest merkbar for brukerne. FBB6 og FBB7 opplever tilsvarende oppsplitting og redusert tilgjengelighet, noe som svekker områdenes funksjon for friluftsliv. Delområdet FBB4 Slåttlykkja–Randageilen har konsekvens noe negativ. Området er vurdert som forringet i alternativ 1C. Dette gir ikke utslag i konsekvensgrad, men medfører at delområdet ligger i øvre del i	Hovedvekten av negative konsekvenser skyldes barriervirkningene av tiltaket. Dette medfører oppsplitting og fragmentering av områder, i tillegg til begrensning i kryssingsmulighetene. De delområdene som får mest negative konsekvenser er FBB1 Lågen, FBB6 Myrvang–Sandbumoen og FBB7 Ny-Sandbu og omegn. For disse områdene innebærer tiltaket en betydelig forringelse av både tilgjengelighet og opplevelseskvalitet, særlig fordi barrieren mellom bebyggelse og viktige naturområder forsterkes. I FBB1 Lågen er det lagt vekt på de delene av området som har høyest bruksintensitet, og her vil barrierevirkningen være mest merkbar for brukerne. FBB6 og FBB7 opplever tilsvarende oppsplitting og redusert tilgjengelighet, noe som svekker områdenes funksjon for friluftsliv. Delområdet FBB4 Slåttlykkja–Randageilen har konsekvens noe negativ. Området er vurdert som noe forringet i alternativ 1I. Dette gir lik konsekvensgrad som alternativ 1C har, men for alternativ 1I så ligger delområdet i nedre del av konsekvensvifta,

		konsekvensvifta, og ligger på sterk noe negativ konsekvens.	og ligger på svak noe negativ konsekvens.
Rangering	1	3	2
Forklaring til rangering For temaet friluftsliv, by- og bygdeliv vil hovedforskjellen i alternativene være hvordan nærføringen i alternativ 1C og alternativ 1I påvirker og gir konsekvens for de aktuelle delområdene (FBB2, FBB4 og FBB5). Det er vurdert at ulempen er større i 1C enn for 1I. Totalt på strekningen er det sju boliger som er direkte berørt ved alternativ 1C, mens fire boliger blir direkte berørt i alternativ 1I. Alternativ 1C vil skape en visuell og fysisk barriere for deler av boligområdet på Randageilen og redusere attraktiviteten i dette nærmiljøet. For alternativ 1C vil også lekeområdet på Randageilen bli liggende nær ny E6 og i gul støysone, selv med skjerming. Tilgjengelighet til Lågen og Varphaugenområdet er samlet sett bedre i alternativ 1I enn i alternativ 1C. Samlet er ulempene for delområdene FBB4 og FBB5 større ved alternativ 1C, enn ulempene for de samme delområdene med alternativ 1I. Alternativ 1I er dermed rangert foran alternativ 1C.			

Ny E6 medfører store inngrep og den blir en vesentlig større barriere enn dagens vei, bla. med bakgrunn i at ny vei skal ha viltgjerd og støyskjerming. Dette medfører at det kun er mulig å krysse veien på tvers på fem tilrettelagte krysningspunkter. Disse er i nærheten av der det bor flest: Sjøa, Nordre Eide, Varphaugen/Randageilen, Sandbumoen, i tillegg til undergang ved Sel sjukeheim. Sistnevnte er den eneste forbindelsen kun for myke trafikanter. Øvrige krysningspunkt har en kombinert funksjon som lokalvei/framkommelighet for traktor. I dag eksisterer det ingen tilrettelagte krysningspunkt innenfor planområdet. Det er heller ingen viltgjerd eller støyskjermer som hindrer muligheten for kryssing over veien, og man kan i teorien krysse hvor som helst.

Støynivået økes i nærheten av veiltaket. Der det er boliger vil det etableres støyskjerming. Støyskjerming medfører en visuell barriere, i tillegg til terrenginngrep i sidearealer. Hvor stor den negative påvirkningen av den visuelle barrieren støyskjermingen utgjør varierer.

Der dagens E6 nedgraderes til lokalvei, vil den bli en bedre vei å bruke for myke trafikanter. Tilliggende boliger som får nytt tiltak på avstand, vil få mindre støy.

Friluftslivsområdene i hele dalbunnen av Gudbrandsdalen og Ottadalen er kartlagt av kommunen på et overordna nivå i 2021. Her fremstår *hele* (unntak er lekeplasser) influensområdet som (områdetype) nærturterreng og med verdi – «*svært viktig*» friluftslivsområde med *stor* bruksfrekvens. Dette er lagt til grunn, men i utredningen er det på et mer detaljert nivå og delt inn i ulike områdetyper og med ulik bruksfrekvens. Det er spesielt elven Lågen og Pilegrimsleden, som ferdselsforbindelser, som er trukket fram som viktig for friluftslivet.

Med tanke på by og bygdeliv har tettstedet Sjøa et samfunnshus, som er et samlingssted for lokalmiljøet. Boligfeltene på Sjøa, Randageilen, Sandbumoen har tilrettelagte leke- og rekreasjonsområder, som også er viktige møtepunkter for nærmiljøet. Varphaugen med tilliggende skog og kobling mot Lågen har rekreasjonsområder med ulik grad av

tilrettelegging. Sel Sjukeheim og Åtun grendehus anses også som viktige områder for bygdelivet. Det er ingen skole innenfor influensområdet og skoleveien består av å komme seg til og fra bussen/holdeplassen.

Differanse mellom alternativ 1C og alternativ 1I er små. Det er samlet sett vurdert at ulempene for flere er større i alternativ 1C, enn i alternativ 1I. I alternativ 1C er det direkte berørte boliger og veien blir liggende nærmere flere boliger enn i alternativ 1I, som medfører økt støy og barriere. Det er også noe mer støy i friluftslivsområdene for alternativ 1C. For Pilegrimsleden er tverrforbindelsen ivarettatt i begge alternativene, men omleggingen medfører at alternativ 1C er mest likt dagens løsning, og at det i alternativ 1I blir en noe mer unaturlig kobling mellom Pilegrimsleden, Varphaugen og det historiske møtet med Lågen.

Trafikksikkerhetstiltaket på strekningen Bredevangen-Solhjem

Tiltaket medfører at gang- og sykkelveien mellom Sandbumoen og Otta ikke lenger blir helhetlig og bilfri, noe som reduserer både tryggheten og attraktiviteten for myke trafikanter. Selv om trafikkmengden er lav, vil opplevelsen av området som bilfritt forsvinne, og særlig barn og unge kan oppleve redusert bruk. Delområdet vurderes derfor som forringet (--) av tiltaket.

7.6 Skadereduserende tiltak

Skadereduserende tiltak som inngår i planforslaget:

- Krysningspunkt/undergang på Sjøa
- Forlengelse av gang- og sykkelvei fra Sjøa sør til Sjøa mat/holdeplass, krysningspunkt med fv. 257/ Heidalsvegen
- Tverrforbindelse/undergang ved Nordre Eide
- Tverrforbindelse/viltovergang på Randageilen
- Sauetråkk nord på krysningspunkt/viltovergangen på Randageilen
- Påkoblingspunkt fra sauetråkket til Holsetervegen/Pilegrimsleden
- Tverrforbindelse/overgang på Sandbumoen
- Forlengelse av gang/og sykkelvei mot Sandbuvangen
- Forlengelse av gang- og sykkelvei til boliggate på Sandbumoen
- Gang- og sykkelvei til holdeplass ved Sandbumo-krysset
- Tverrforbindelse med undergang for gående/syklende fra Sel sjukeheim til Lågen med en sti/tråkk videre mot Sandbuvangen
- Støyskjerming mot berørt bebyggelse
- For alternativ 1I: omlegging av Pilegrimsleden

Skadereduserende tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre

- Ferdselsforbindelser bør skjermes fra nytt veiltak, der det er hensiktsmessig. Skjerming kan være vegetasjon eller voll.
- Plassering og formgivning av støyskjermene må tilpasses og hensynta boligene og nærmiljøet.
- skjærme tilstrekkelig så det ikke begrenser attraktiviteten.
- Skilte nye og eller endra turruter.

Spesielt for masselager:

- Masselagrene reguleres til LNF-områder med bestemmelser om tilpasning til eksisterende landskap og stedegen revegetering
- Berørte stier og lysløype blir sikret og evt. omlagt i anleggsfasen og legges om/reetableres i permanent situasjon.
- Støyretningslinje T-1442 vil ligge til grunn for bygge- og anleggsfasen

7.7 Anleggsgjennomføring

Anleggsperioden kan medføre negative konsekvenser i form av dårlig framkommelighet og tilgjengelighet for friluftsliv og på ferdselsårer hvor folk ferdes for friluftsliv og i nærmiljøet. Ved sprenging, pigging, steinknusing, lasting og lossing kan nærliggende bygdeliv og friluftsliv oppleve midlertidige negative konsekvenser i form av økt støy og luftforurensning.

Dersom stier/ferdselsforbindelser blir berørt, må disse sikres ivaretatt og en evt. omlegging vurderes behovet for skilting. Områder der ferdsel skal unngås, må sikres. Der man kan begrense ulemper for beboere i nærmiljøet bør det etterstrebes, dette gjelder spesielt ift. støy- og støvende arbeid. Det må sikres god informasjonsflyt til alle berørte, med enkel tilgang på oppdaterte kontaktpersoner.

7.8 Usikkerheter

Vurderinger av friluftsliv og by-/bygdeliv skal så langt det er mulig baseres på vitenskapelig kunnskap om faktiske forhold. Likevel vil det alltid være en viss grad av usikkerhet knyttet til både kunnskapsgrunnlaget og vurderingen av tiltakets påvirkning og konsekvenser.

Friluftslivsverdier er ofte subjektive og personlig opplevde, noe som kan påvirke hvordan kunnskapen formidles og tolkes. Datagrunnlaget for vurderinger av friluftsliv og by-/bygdeliv er generelt preget av lav grad av formalisert og kvalitetssikret kunnskap. Dette medfører usikkerhet ved både verdi- og omfangsvurderinger.

Bruksintensitet er særlig utfordrende å vurdere, da det sjelden foreligger kvantitative registreringer av faktisk bruk. For å kompensere for manglende systematisert informasjon benyttes:

- grad av fysisk tilrettelegging, skilting og stier
- synlighet på digitale plattformer, f.eks. ut.no
- nærhet til befolkningskonsentrasjoner, som boligfelt
- tilgjengelighetsfaktorer som parkeringsplasser

Digitale verktøy som Strava Heatmap, gir en indikasjon på aktivitetsnivå. Kartet oppdateres månedlig og gir et supplement til øvrige indikatorer for bruksintensitet.

Det knytter seg en viss usikkerhet til de visuelle konsekvensene av tiltaket, og spesielt for nærliggende boligbebyggelse som får støyskjerm, vil disse kunne bidra på å hindre all utsikt. Det er knyttet usikkert ift. hva som skjer med lekeplassen på Randageilen.

Det er også usikkerhet hvordan opplevelsen blir langs veikanten ved ny E6 for alternativ 1I. I tillegg er det usikkert hvordan nasjonale og regionale brukere av Varphaugen påvirkes, da dagens løsning gir direkte adkomst, mens ny situasjon krever skilting og avkjøring fra ny E6 ved Sjøa eller Sandbumoen.

8 Kilder

Anleggsregisteret.no, 2025. *Søk anlegg*. [Internett]

Available at: <https://anleggsregisteret.no/finn-anlegg/>

Den Norske Turistforening, 2025. *Ut.no*. [Internett]

Available at: <https://ut.no/kart#12.67/61.73735/9.54251>

iNatur, 2025. *Fiskekort Sone 5 (Sel) I Gudbrandsdalslågen*. [Internett]

Available at: <https://www.inatur.no/fiske/50fdb565e4b01d4315176779/fiskekort-sone-5-sel-i-gudbrandsdalslagen>

Miljødirektoratet, 2013. *Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder M-98*,

Miljødirektoratet: s.n.

Miljødirektoratet, 2021. *Naturbase, Kartlagte og verdsatte friluftslivsområder*. [Internett]

Available at:

<https://geocortex02.miljodirektoratet.no/vertigisstudio/web/?app=a3a09afee5c24c459c53a9a9ff0915f1>

Miljødirektoratet, 2025. *Nærmiljøanlegg*. [Internett]

Available at: <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/forurensning/stoy/for-myndigheter/veileder-om-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging/planlegging-av-stoyende-anlegg-og-virksomhet/narmiljoanlegg/>

NIBIO, 2025. *Kilden*. [Internett]

Available at:

<https://kilden.nibio.no/?topic=skogportal&zoom=8.5&x=212016.4&y=6853982.34&bglayer=g raatone&layers=skogsveier wfs,basis skogsbilveier&layers opacity=0.75,0.75&layers visibility=true,true>

Nye Veier, 2021. *E6 Øyer - Otta Planprogram for E6 Sjøa -Solhjem og kryss E6 x rv.15*, s.l.: s.n.

Sel jeger- og fiskerforbund, 2025. *Sel JFF*. [Internett]

Available at: <https://www.njff.no/oppland/sel>

Sel kommune, 2025. *Kart*. [Internett]

Available at:

<https://kart.regiondata.no/Content/Main.aspx?layout=s&time=638962070353805807&vwr=asv>

Sel kommune, 2025. *Sel kommune kart*. [Internett]

Available at:

<https://kart.regiondata.no/Content/Main.aspx?layout=s&time=638962070353805807&vwr=asv>

Sel kommune, 2025. *Sel sjukeheim*. [Internett]

Available at: <https://www.sel.kommune.no/tjenester/helse-omsorg-og-sosiale-tjenester/institusjoner/sel-sjukeheim/>

[Funnet 2025].

Statens vegvesen, 2021. *Håndbok V712 Konsekvensanalyser*, s.l.: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2025. *Vegkart*. [Internett]

Available at:

<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@212407.6850212,14/vegsystemreferanse:212276.836:6853353.116>

Strava, 2025. *Strava Global Heat Map*. [Internett]

Available at: [https://www.strava.com/maps/global-](https://www.strava.com/maps/global-heatmap?sport=All&style=light&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&qColor=mobileblue&qOpacity=100#15.59/61.742764/9.564977)

[heatmap?sport=All&style=light&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&qColor=m
obileblue&qOpacity=100#15.59/61.742764/9.564977](https://www.strava.com/maps/global-heatmap?sport=All&style=light&terrain=false&labels=true&poi=true&cPhotos=true&qColor=mobileblue&qOpacity=100#15.59/61.742764/9.564977)