

VURDERING AV ALTERNATIVE TRASEER FOR NY E6 VED RANDAGEILEN

04.09 | 25

Notat

NV34E6ØO-PLA-NOT-1205
Notatet dokumenterer grunnlaget for vurdering av ny E6-trasé ved Randageilen som grunnlag for reguleringsplanarbeidet for ny E6 mellom Sjoa og Ny-Sandbu

Nye Veier AS | Kjøita 6
4630 Kristiansand
nyeveier.no

Oppdragsnr:	629042-02
Oppdragsnavn:	Reguleringsplan E6 Øyer - Otta
Dokument nr.:	NV34E6ØO-PLA-NOT-1205
Filnavn	NV34E6ØO-PLA-NOT-1205 Vurdering av alternative traseer for ny E6 ved Randageilen.docx

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	23.05.2025	Utkast for gjennomgang i NV	EBH	ALR	OSB
02	04.09.2025	Endelig versjon	EBH	ALR	OSB

Forord

Nye Veier startet i 2020 arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutredning for strekningene E6 Øyer – Frya i kommunene Øyer og Ringebu og E6 Sjoa – Otta i Sel kommune. Dette notatet omhandler strekningen E6 Sjoa-Otta.

Mellom Sjoa og Ny-Sandbu, ca. 10 km sør for Otta, finnes de største og viktigste lokalitetene av arten elfenbenslav både i Norge og Europa. Elfenbenslav har status som sterkt truet (EN) på norsk rødliste og ble prioritert art gjennom vedtak av egen forskrift etter naturmangfoldloven 07.12.2020. For å unngå eller begrense inngrep i lokaliteter med elfenbenslav på denne strekningen ble det mellom 2022-2024 utviklet og vurdert fem alternative veilinjer. Vurderingen av alternativene ble gjort gjennom en silingsrapport våren 2024, hvorpå det ble gjennomført en omfattende høringsprosess med åpne møter og presentasjoner i ulike fora. Etter høringsrunden besluttet Nye Veier å legge alternativ 1C mellom Sjoa og Ny-Sandbu til grunn for utarbeidelsen av teknisk plan.

I april 2025 bad Statsforvalteren i Innlandet (SFIN) og Sel kommune om en ny alternativsvurdering av alternativ 1C og 1I på strekningen mellom Stanviki, ca. 3 km nord for Sjoa, og Ny-Sandbu. Som grunnlag for vurderingen skulle alternativ 1I justeres for å best mulig bevare nærmiljøet på Randageilen og unngå innløsing av boliger. Foreliggende notat sammenligner disse to alternativene ut fra fem utredningstemaer.

Notatet ble oversendt Statsforvalteren og Sel kommune 12.6.2025. Hovedpunktene i utredningen ble presentert for ordfører og administrasjon i kommunen i eget møte 27.6 2025. Statsforvalteren gav sin tilbakemelding på e-post 25.8.2025.

Notatet er utarbeidet av fagressurser fra Asplan Viak, ViaNova og Dr. Ing Aas-Jakobsen, ledet av Anne Li Røtvold.

Innhold

1 Bakgrunn og hensikt 5
2 Tidligere silingsprosess 6
3 Strekningsbeskrivelse av optimalisert 1C og 1I 7
3.1 Alternativ 1C: Ny E6 langs østsiden av eksisterende E6 forbi Randageilen 8
3.2 Alternativ 1I: Langs E6 og på østsiden av Randageilen 9
4 Vurdering av strekningsalternativ 1C og revidert 1I 11
4.1 Metode 11
4.2 Naturmangfold 13
4.3 Friluftsliv, by- og bygdeliv 19
4.4 Naturressurser 31
4.5 Kulturmiljø 33
4.6 Støy 37
5 Sammenstilling av vurderingene 39
6 Tilbakemeldinger og videre arbeid 40
6.1 Tilbakemeldinger og informasjon 40
6.2 Videre arbeid 40
Vedlegg 41
Vedlegg 1: Støysonekart for alternativene 41

1 Bakgrunn og hensikt

Nye Veier skal utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning for strekningen E6 Sjoa – Bredevangen og krysset mellom rv. 15 og E6 ved Otta. Reguleringsplanen skal erstatte tidligere vedtatte reguleringsplaner på strekningen fra 2011 og 2013. Planarbeidet startet i 2020. Gjennom høringsuttalelse til planprogrammet ble det satt krav fra Statsforvalteren i Innlandet (SFIN) om å finne løsninger som i størst mulig grad unngikk eller begrenset påvirkningen av den forskriftsfredede lavarten elfenbenslav. Arbeidet ble samlet i en silingsrapport med vurdering av fem alternative veitraseer forbi Randageilen; en i tunnel og fire løsninger i dagen. Som følge av dette arbeidet besluttet Nye Veier å gå videre med alternativ 1C mellom Sjoa og Ny-Sandbu.

I april 2025 bad Statsforvalteren i Innlandet (SFIN) og Sel kommune om en ny vurdering av alternativene 1C og 1I mellom Stanviki og Ny-Sandbu, hvor 1I ble justert slik at alternativet ikke innbar riving av hus. Som en forutsetning for justering av alternativ 1I åpnet SFIN opp for at traseen kunne krysse gjennom et verdiområde for naturmangfold, som også ligger tettere på registrerte elfenbenslokaliteter.

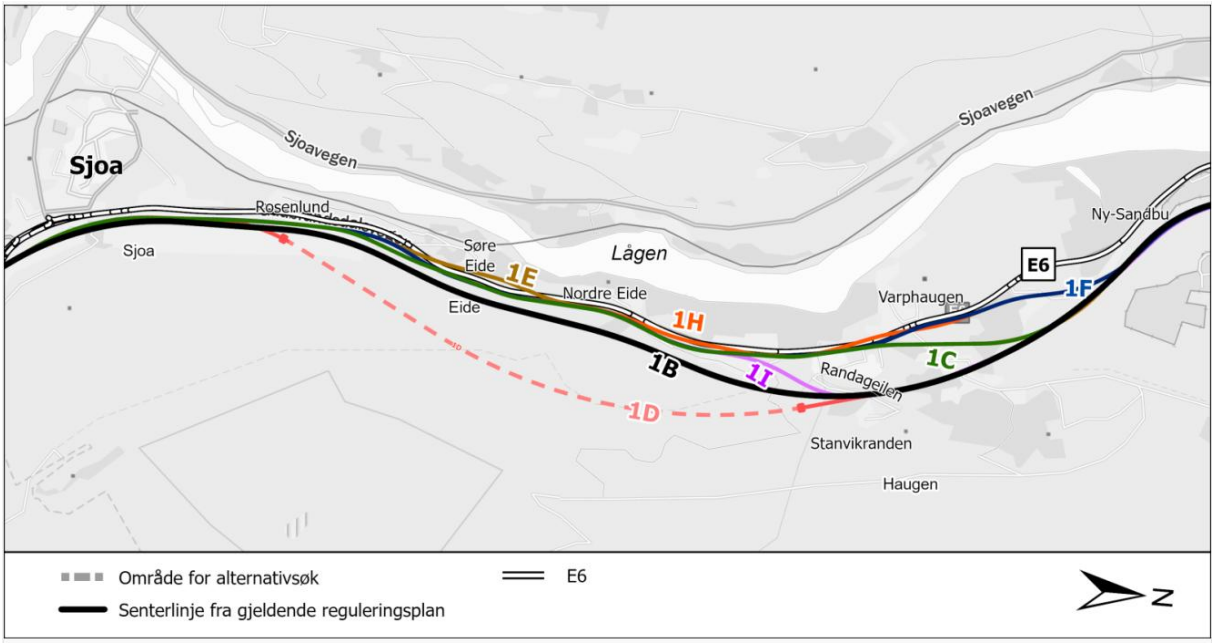
Dette notatet sammenligner disse to alternativene ut fra fem utredningstema som er vurdert som beslutningsrelevante for alternativene; naturmangfold, friluftsliv, by- og bygdeliv, naturressurser, kulturmiljø og støy. Fagvurderingene er gjort i tråd med Statens vegvesens håndbok V712 med unntak av støy, som er vurdert etter støyretningslinje T-1442/2021. Konsekvensene av alternativene er vurdert for hvert fagtema med tilhørende konklusjon på hvilken veilinje som er vurdert som det beste alternativet. Det er ikke foretatt vekting mellom de ulike utredningstemaene, men vurderingene er sammenstilt og synliggjort i kapittel fem.

Andre utredningstemaer er ikke vurdert som beslutningsrelevante for dette arbeidet.

2 Tidligere silingsprosess

Til tidligere silingsprosess var det utviklet fire alternative linjer mellom Sjoa og Ny-Sandbu i tillegg til linja fra eksisterende reguleringsplan. Alternativene ble benevnt 1B, 1C,1D,1F og 1I. For to av alternativene, 1C og 1F ble det etablert *varianter*, hhv. *1E* (variant av 1C) og *1H* (variant av 1F) som avviker noe fra hovedlinja på en kortere strekning.

Alle alternativene er illustrert i Figur 2-1. I figuren er linja for alternativ / variant og alternativbetegnelse vist i samme farge.

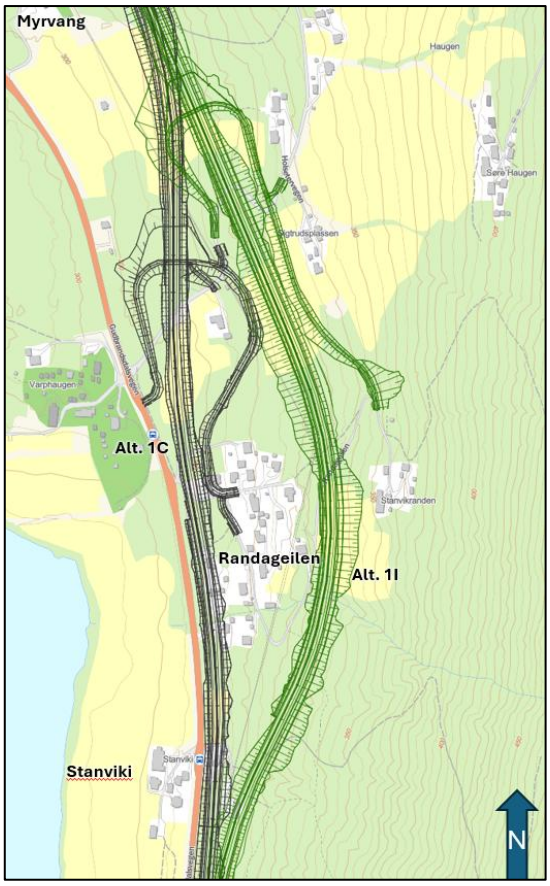


Figur 2-1: Alternativer og varianter som ble vurdert i silingsrapporten.

I sammenstillingen av prissatte og ikke-prissatte vurderinger ble alternativ 1C og 1I vurdert som de beste alternativene, men alternativ 1C hadde den laveste forventede kostnaden og ble vurdert som best for prissatte virkninger og ikke-prissatte miljøtema. Med det som bakgrunn besluttet Nye Veier å legge alternativ 1C til grunn for videre planarbeid.

3 Strekningsbeskrivelse av optimalisert 1C og 1I

Strekningen Sjoa-Bredevangen har lik linjeføring uavhengig av alternativ frem til sør for Stanviki. Der skiller veialternativ 1C og 1I retning. Alternativ 1C føres vest for boligfeltet i Randageilen, mens alternativ 1I føres øst for boligfeltet, før de møtes ved Myrvang og har samme linjeføring nord for Ny-Sandbu.

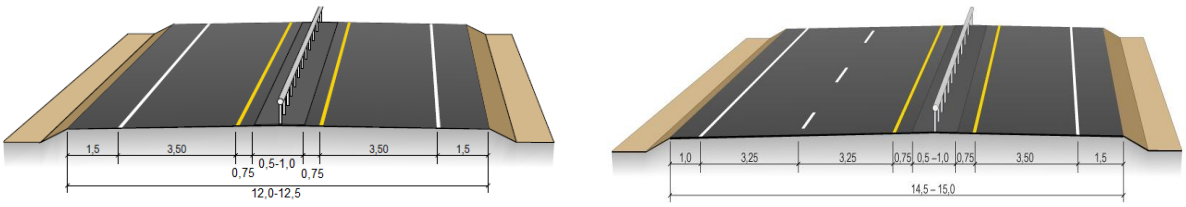


Figur 3-1 Alternativene har ulik linjeføring forbi Randageilen. Svart = 1C, Grønn = 1I

I dette kapittelet presenteres først felles forutsetninger før det gis en beskrivelse av de to alternativene.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn for begge alternativene:

- ÅDT 10.000 kjøretøy per døgn i 2050
- Veiklasse H2 med fartsgrense 90 km/t
- Midtdeler mellom kjøreretningene
- Tverrsnitt (normalprofil) som vist i figur 3-2 med normal veibredde 12,5 meter, 14,5 meter ved forbikjøringsfelt i én retning. I tillegg vil det langs hele eller deler av strekningen settes av plass til støyskjermingstiltak, viltgjerder, rensing og håndtering av overvann mv.
- Tverrsnitt 17,5 m med forbikjøringsfelt i begge retninger.



Figur 3-2: Tverrprofil for veiklasse H2, normalprofil med bredde 12-12,5 m t.v. og 14,5-15 m t.h. Alle mål i meter.

Det er utarbeidet en foreløpig anleggsgrense for alternativene. Da avgrensningen fortsatt er under vurdering, er deler av anleggsområdet ikke fullt kartlagt for enkelte av fagområdene. Dette har ikke betydning for sammenligningen av alternativene. Ved endelig valg av alternativ vil det bli vurdert behov for ytterligere kartlegging og anleggsgrensen justeres til blant annet lokalt terreng, lokale tiltak og spesielle hensyn som eksempelvis elfenbenslavlokaliteter.



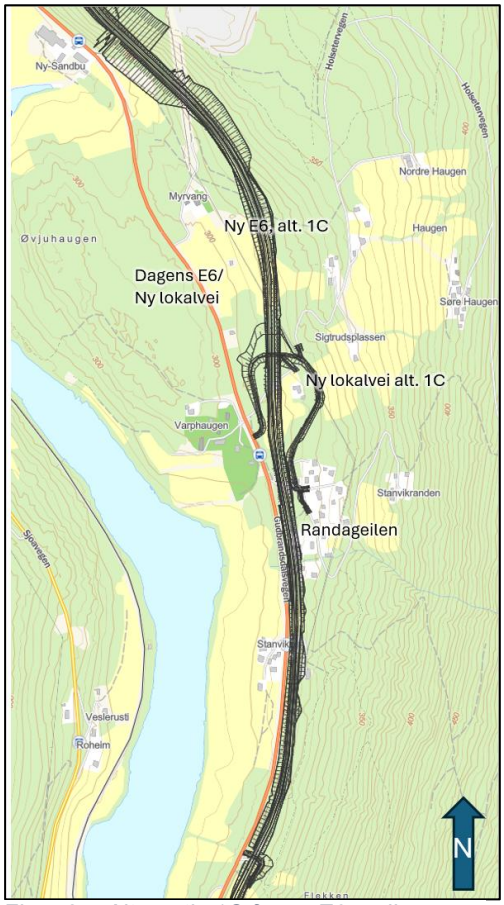
Figur 3-3 Foreløpige anleggsgrenser for alternativene er vist med stiplet linje. Lilla=alt.1C. Grønn=alt.1I. Anleggsgrensen er delvis overlappende i nord-øst og nord-vest.

3.1 Alternativ 1C: Ny E6 langs østsiden av eksisterende E6 forbi Randageilen

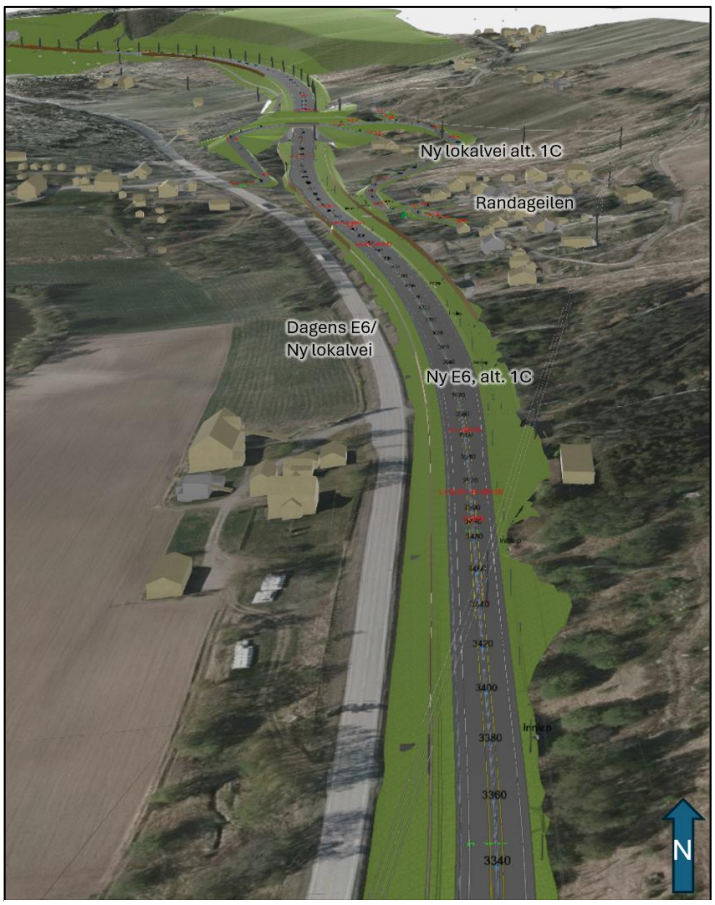
Alternativ 1C går tett inntil og langs østsiden av dagens E6 fra sør. Forbikjøringsfelt i nordgående retning starter ved Stanviki.

Veialternativet passerer vest for tettstedet Randageilen. Deretter krysser alternativet over dyrka-/beitemark mellom Randageilen og Myrvang. Fra Myrvang er det forbikjøringsfelt i begge retninger fram til alternativet tilknyttes regulert løsning for E6 ved Ny-Sandbu.

Tettstedet Randageilen får ny tilknytning til dagens E6 med en planfri kryssing over ny E6. Den planfrie kryssingen kombineres med en viltkryssing. På grunn av stigningsforhold føres veien noe sørover fra viltkryssingen før den treffer dagens E6. Den nye lokalveitilknytningen blir ca. 630 meter.



Figur 3-5 Alternativ 1C for ny E6 mellom Stanviki og Ny-Sandbu med ny lokalveitilknytning for boligene øst for ny E6



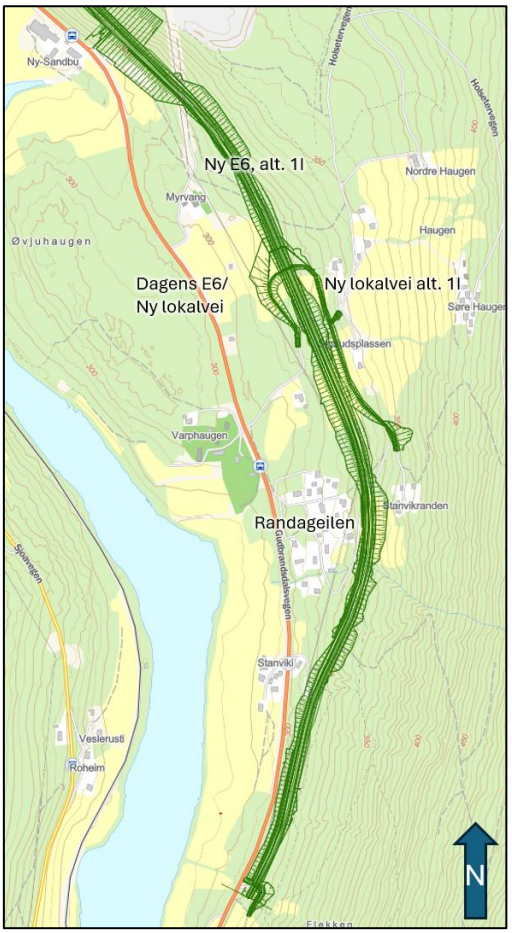
Figur 3-4 Modell av alternativ 1I for ny E6 mellom Stanviki og Ny-Sandbu med ny lokalveitilknytning for boligene øst for ny E6

3.2 Alternativ 1I: Langs E6 og på østsiden av Randageilen

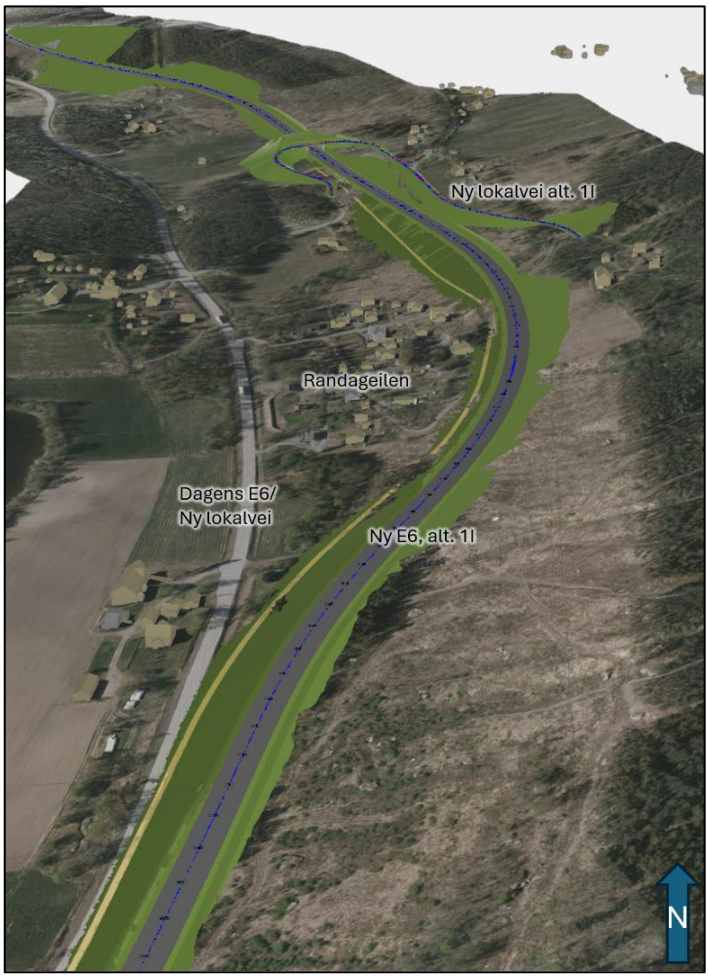
Alternativ 1I følger tett inntil østsiden av dagens E6 tilsvarende som alt. 1C fra sør, men rett sør for Stanviki dreier linja østover gjennom skogsområdet sør for Randageilen i relativt stor stigning. Samtidig starter forbikjøringsfelt i nordgående retning.

Videre krysser veilinja dyrka-/beitemark mellom Randageilen og Myrvang. Ved Myrvang avsluttes forbikjøringsfeltene både nord- og sørfra. Deretter tilknyttes alternativet regulert veilinje for ny E6 ved Ny-Sandbu.

Det etableres ny lokalvei øst for ny E6 fra gården Stanvikranden og nordover forbi Holsetervegen til en planfri kryssing over E6 som kombineres med en viltkryssing. Lokalveien føres deretter sørover og kobles igjen på dagens Holsetervegen vest for ny E6. Den nye lokalveien blir ca. 715 m lang. Forbindelsen til dagens E6/ny lokalvei skjer via Holsetervegen.



Figur 3-7 Alternativ 1l for ny E6 mellom Stanviki og Ny-Sandbu med ny lokalveitilknytning for boligene øst for ny E6



Figur 3-6 Modell av alternativ 1l for ny E6 mellom Stanviki og Ny-Sandbu med ny lokalveitilknytning for boligene øst for ny E6

4 Vurdering av strekningsalternativ 1C og revidert 1I

4.1 Metode

Vurderingen av de ikke-prissatte fagene naturmangfold, friluftsliv, by- og bygdeliv, naturressurser og kulturmiljø, er gjort i henhold til Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (2021). Støy er vurdert i henhold til støyretningslinje T-1442/2021, der metoden er nærmere beskrevet i kapittel 4.6.

I henhold til V712-metodikken er det for hvert ikke-prissatt tema utredet enhetlige delområders verdi og alternativenes påvirkning på disse delområdene. Ved å sammenstille verdi og påvirkning er det kommet frem til en konsekvensgrad for hvert delområde. Konsekvensene for delområdene er så sammenstilt for å komme frem til en samlet konsekvensgrad for de to alternativene.

Kunnskapsgrunnlaget for vurderingene er hentet fra tilgjengelige nasjonale databaser, og supplert med informasjon fra temarapporter fra tidligere utredninger, samt utført feltarbeid.

Håndbok V712 angir fargebruk for verdier av delområder og konsekvensvurderinger. Tabeller og figurer på neste side er hentet fra håndbok V712 Konsekvensanalyse (SVV, 2021) og er brukt i dette notatet. Metoden er kort og forenklet forklart i figurene nedenfor:

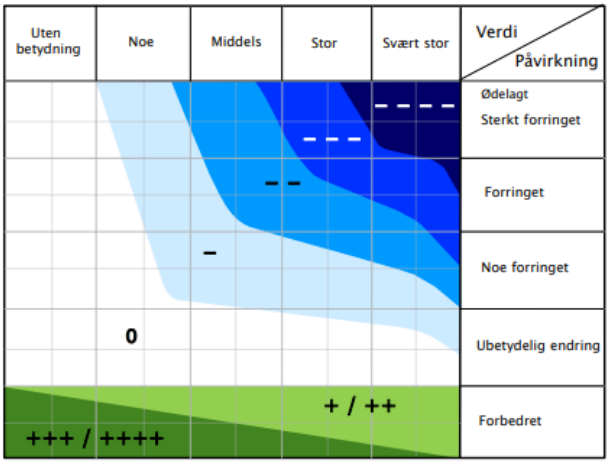
Verdivurderinger i kart:

Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi

Ved sammenstilling av **påvirkning for det enkelte delområde** og **delområdenes verdi** får man frem **konsekvensgraden** (konsekvensvifta):

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
- - - -	4 minus (- - - -)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
- - -	3 minus (- - -)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
- -	2 minus (- -)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+/++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++/ ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 4-1 Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder



Figur 4-2 Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde framkommer ved å sammenholde grad av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen. De to skalaene er glidende.

Når alle delområder er vurdert for ett miljøtema gjør man en samlet vurdering av konsekvensene for hvert alternativ for det enkelte tema. Her brukes følgende fargeskala:

Tabell 4-1 Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ

Skala	Trinn 2: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - - -). Brukes unntaksvis
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - - -), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (- - -).
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (- - -).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (- -) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnete.
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnete.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

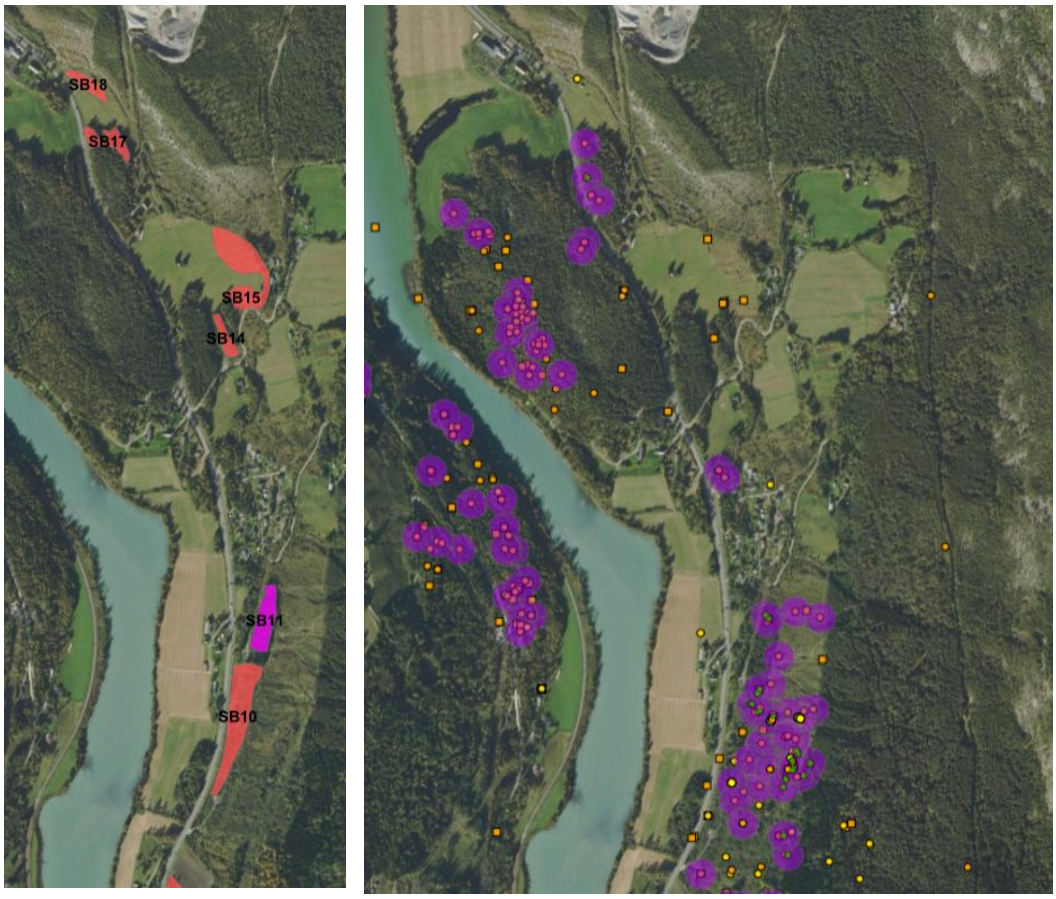
4.2 Naturmangfold

Under fagtema naturmangfold vurderes naturtyper inkludert rødlistede arter og forekomster av elfenbenslav utenfor naturtypelokalitetene. I dette notatet er det ikke vurdert verdi, påvirkning og konsekvens for fugl, vilt, insekter m.m.

Verdivurderinger naturmangfold

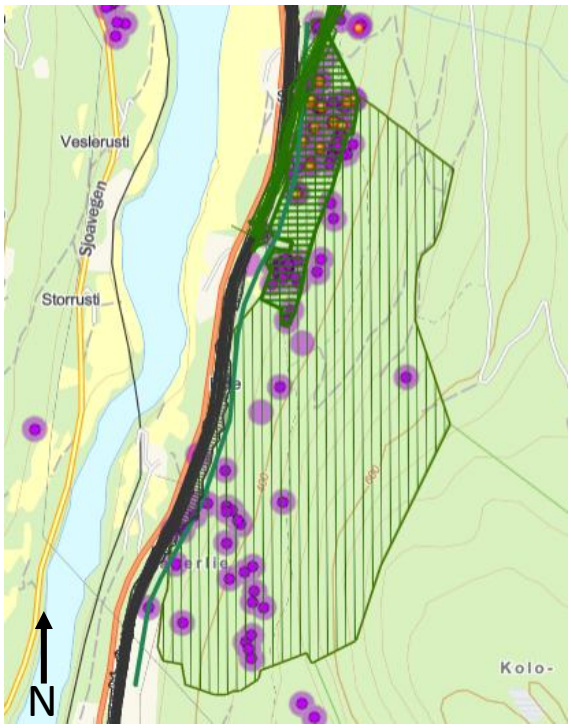
Det er avgrenset og verdivurdert 5 aktuelle delområder for naturmangfold som berøres av alternativene. Dette er SB10 Stanviki sør, SB11 Stanviki øst, SB14 Sigtrudsplassen vest, SB15 Sigtrudsplassen og SB18 Ny-Sandbu sørøst. Se figur under. SB11 er gitt *svært stor verdi,* mens de fire andre delområdene er gitt *stor verdi*.

Det er kjente lokaliteter for elfenbenslav i og i nærheten av området. Elfenbenslav er en rødlistet art (EN, sterkt truet art) og den er også en prioritert art med hjemmel i naturmangfoldloven fra desember 2020. I praksis betyr dette en fredning av lokalitetene inkludert en 35 m sone rundt disse.



Figur 4-3. T.v. verdikart naturmangfold med de fem aktuelle delområdene mellom Stanviki og Myrvang/Ny-Sandbu. Røde verdiområder angir stor verdi og lilla område har svært stor verdi. T.h. artskart med registrerte rødlistearter (alle artsgrupper) og lokaliteter av elfenbenslav angitt med punkter og buffersone på 35 m i lillafarge rundt. Grønne punkter i disse betyr levende individer, oransje døende og gule er døde individer på feltregistrering i 2022.

Det er en pågående prosess hos SFIN med forslag til utvidelse av Koloberget naturreservat og område for skjøtsel av elfenbenslav. I arbeidet med vurderingene av traseene er verneforslaget ikke vurdert som et eget delområde, da avgrensningen vest for verneområdet skal følge den framtidige veikorridoren, dvs. et vedtatt planforslag. SFIN arbeider videre med en plan for skjøtsel av skogen i den hogde traseen for å ta vare på elfenbenslav.

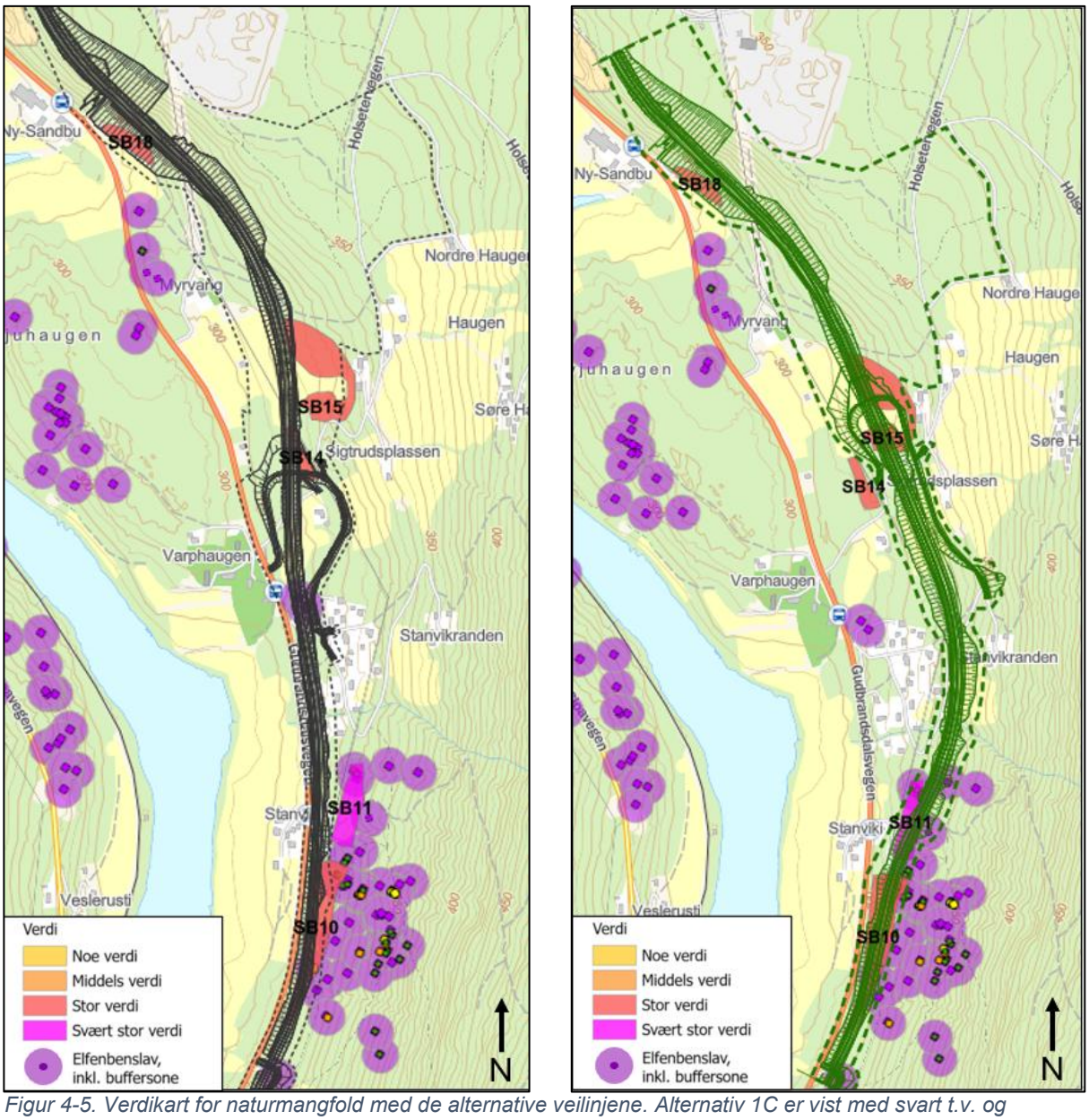


Figur 4-4. Foreslått utvidelse av Koloberget naturreservat i grønn skravur. Skjøtselsområde i nord.

Konsekvenser av alternativene

Alternativ 1C

Alternativet medfører arealbeslag og direkte konflikt med nær hele arealet til SB10, hele SB14 og hele nordre del av SB18, hvor alle har stor verdi, samt mindre enn 20 % av SB15, også med stor verdi. 3 intakte elfenbenslavlokaliteter kommer i direkte konflikt med traseen. Alternativet berører i tillegg buffersonen til 8 andre elfenbenslavlokaliteter som ligger inntil traseen i øst. Den største konsentrasjonen av elfenbenslav ligger innenfor og rett utenfor den nordlige delen av Hagemarka (verdiområde SB10). Dersom anleggsbeltet minimeres langs østsiden av traseen, kan arealinngrepet reduseres i elfenbenslavlokalitetene hvor tiltaket berører deler av buffersoner. Dette er særlig avgjørende ved den rikeste konsentrasjonen av elfensbenslavlokaliteter nord ved SB10.



Figur 4-5. Verdikart for naturmangfold med de alternative veilinjene. Alternativ 1C er vist med svart t.v. og alternativ 1I er vist med grønt t.h. Estimert anleggsbelte er vist med stiplet linje.

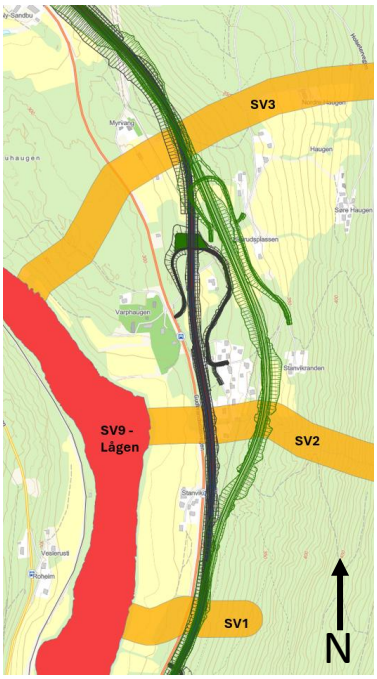
Alternativ 1I

Arealbeslag og direkte konflikt med hele SB10, SB11, SB15 og hele nordre del av SB18, hvor alle har stor verdi. Berører imidlertid ikke SB14. 11 elfenbenslavlokaliteter kommer i direkte konflikt med alternativ trase. Alternativet berører i tillegg buffersonen til ca. 9 elfenbenslavlokaliteter som ligger inntil traseen i øst. Dersom anleggsbeltet minimeres langs østsiden av traseen, kan færre elfenbenslavlokaliteter bli berørt.

Vannmiljø

Det er to kryssende bekker på strekningen som kan bli påvirket i forskjellen mellom alt. 1C og 1I (S V2 og S V3). I tillegg ligger Lågen (S V9) nedstrøms begge trasealternativer. For Lågen er det vurdert liten forskjell i mulig påvirkning mellom de to alternativene. Derfor anses ikke Lågen som relevant å vurdere videre i dette silingsarbeidet.

De to kryssende bekkene S V2 og S V3 tilhører samme vannforekomst; 002-3056-R; «*Lågen fra Otta til kommunegrense, sidebekker*». Det er en usikkerhet knyttet til helårs vannføring i disse bekketraseene, men det er lite sannsynlig at det er vannføring hele året. Sidebekkene har antatt god økologisk tilstand, men det vil være metode for kryssing som har størst betydning. Det forutsettes at det etableres kulvert under veien for bekkekryssingen, som hindrer overvann fra veien å renne rett ned i bekkene. Overvannet fra veien skal også renses på strekningen.



Figur 4-6 Verdiområder for vannmiljø

Det er vurdert å være liten forskjell mellom alternativene og at begge har samme konsekvensgrad. Generelt anses å etablere ny veitrase i et nytt område (1C) som mer inngripende enn når veien legges ved/på eksisterende veitrase. På den annen side er en veitrase lenger unna Lågen, som har høy sårbarhet, mer gunstig. På bakgrunn av dette er forskjellen liten og tema vannmiljø er derfor ikke vektlagt som del av naturmangfold i den videre vurderingen av alternativene.

Konsekvensvurdering

Samlet sett gir begge alternativene svært stor negativ konsekvens, primært med bakgrunn i at begge berører elfenbenslav.

Alternativ 1C er vurdert som best samlet sett. Selv om alternativet innebærer alvorlig miljøskade (tre minus) for tre av delområdene, er alternativet bedre når det gjelder å unngå inngrep i elfenbenslavlokaliteter. Alternativet gir imidlertid inngrep i to elfenbenslavlokaliteter ved Randageilen, hvor det er en relativt rik forekomst av arten.

Alternativ 1I gir inngrep i elfenbenslokaliteter i et større omfang sør i området enn alt. 1C. Alternativ 1I vil medføre at et delområde med svært stor verdi (SB15) vil bli ødelagt og gir også store inngrep i andre delområder. Delområde SB15 har dårlig tilstand da den kun har hogstklasse 4 og mangler dødved, men naturmangfoldet er stort på grunn av forekomsten av elfenbenslav. Lokaliteten har derfor svært høy lokalitetskvalitet og får svært stor KU-verdi.

Samlet vurdering

Vurderingene er oppsummert i tabellen under.

Tallene omfatter elfenbenslokaliteter som berøres av selve veilinja for ny E6 samt et anleggsbelte på ca. 10 meter til hver side av veien. For den løsningen som videreføres til

reguleringsplanen vil det langs hele strekningen gjøres en vurdering av anleggsbeltets omfang til hver side av veien. Hensynet til elfenbenslavlokaliteter vil være en del av de konkrete vurderingene av anleggsbeltet i senere fase. Eventuelle ytterligere behov for feltundersøkelser innenfor området vil da vurderes.

Tabell 4-2: Oppsummering av konsekvensvurderinger for tema naturmangfold med 5 delområder for linjealternativ 1C og 1I.

Delområde / navn	1C	1I
Delområde SB10 Stanviki sør	---	---
Delområde SB11 Stanviki øst (svært stor verdi)	-	----
Delområde SB 14 Sigtrudsplassen vest	---	-
Delområde SB 15 Sigtrudsplassen	-	---
Delområde SB 18 Ny-Sandbu	---	---
Antall lokaliteter med elfenbenslav som berøres på strekningen.	Ca. 3 lokaliteter i traseen Ca. 8 lokaliteter berørt i 35 meters-sonen	Ca. 11 lokaliteter i traseen Ca. 9 lokaliteter berørt i 35 meters-sonen
Avveiing	Direkte inngrep i elfenbenslavslokaliteter er utslagsgivende for samlet konsekvensgrad. De to mest verdifulle delområdene i sør (SB10 og 11) blir mindre berørt av enn i alt. 1I.	Direkte inngrep i ca. 11 og elfenbenslavlokaliteter og buffersone til nesten like mange. Stort inngrep i delområde SB14 vurderes ikke som mest utslagsgivende/tillegges noe mindre vekt da denne har svært stor verdi pga. elfenbenslav.
Samlet vurdering for hele strekningen	**Svært stor negativ**	**Svært stor negativ**
Rangering av alternativer	**1**	**2**
Forklaring til rangering	Lite forringelse (noe konsekvens) i to delområder med svært stor og stor verdi, men tre delområder blir sterkt forringet. Færre elfenbenslavlokaliteter blir berørt enn i alt. 1I.	Tre delområder blir sterkt forringet, mens ett område med svært stor verdi får svært alvorlig konsekvens. I tillegg berøres flest elfenbenslavlokaliteter. Buffersoner til flere elfenbenslavlokaliteter berørt, noe avhengig av anleggsbeltets omfang i øst.

4.2.1 Usikkerhetsvurderinger

Antall elfenbenslavlokaliteter som vurderes som direkte berørt av veialternativene baserer seg kun på lokaliteter som ved feltarbeid i 2022 er vurdert som levende eksemplarer, samt to nye lokaliteter fra 2023. Det er ikke medregnet registrerte døde eller døende individer (thallus). Registreringene er 2-3 år gamle og det er kan skje endringer i habitatene som påvirker overlevelsen positivt eller negativt. Særlig endringer i lysinnstråling og lokalklima skjer relativt raskt etter hogst, som har blitt utført i traseen, og påfølgende buskoppslag.

Anleggsgrensen er ikke endelig avklart. Det betyr at det kan mangle feltregistreringer for deler av anleggsområdene. På bakgrunn av dette bygger vurderingene på eksisterende kunnskap for disse områdene.

De to elfenbenslavlokalitetene ved Randageilen har en relativt rik forekomst av arten.

Disse lokalitetene ligger et stykke unna andre lokaliteter og midt mellom kjerneområdene Øvjuhaugen og Koloberget, og kan således være viktige for spredning av arten og utveksling av gener (populasjonsdynamikk). Betydningen er usikker og ikke vektlagt i vurderingene mellom alternativene i dette notatet, men bør være tema i videre konsekvensutredning.

Det er alltid en viss sannsynlighet for at arter er oversett på befaring. Befaringstidspunktet i 2023 var gunstig for å fange opp en stor del av floraen av karplanter og naturtypelokaliteter og det antas at naturverdiene er kartlagt på en tilstrekkelig måte. Tidspunktet var noe tidlig for å registrere jordboende sopp.

Det er ikke vurdert hvilke andre rødlistearter eller andre forvaltningsinteressante arter (bl.a. ansvarsarter) som berøres av alternativene fordi elfenbenslav uansett vil være utslagsgivende for verdivurderingen her. Elfenbenslav vokser ofte sammen med andre sjeldne lavarter som prefererer samme miljø, slik som praktlav (EN), skoddelav (EN) og brundogglav (NT) som er registrert på rikt berg og steinblokker i gammel, rik skog i området. Tidligere er det registrert flere arter av beitemarkssopp i området ved Stanviki. Mange lokaliteter av beitemarkssopp og lavarter er usikre i dag pga. hogst og påfølgende gjengroing i tida etter artene ble registrert.

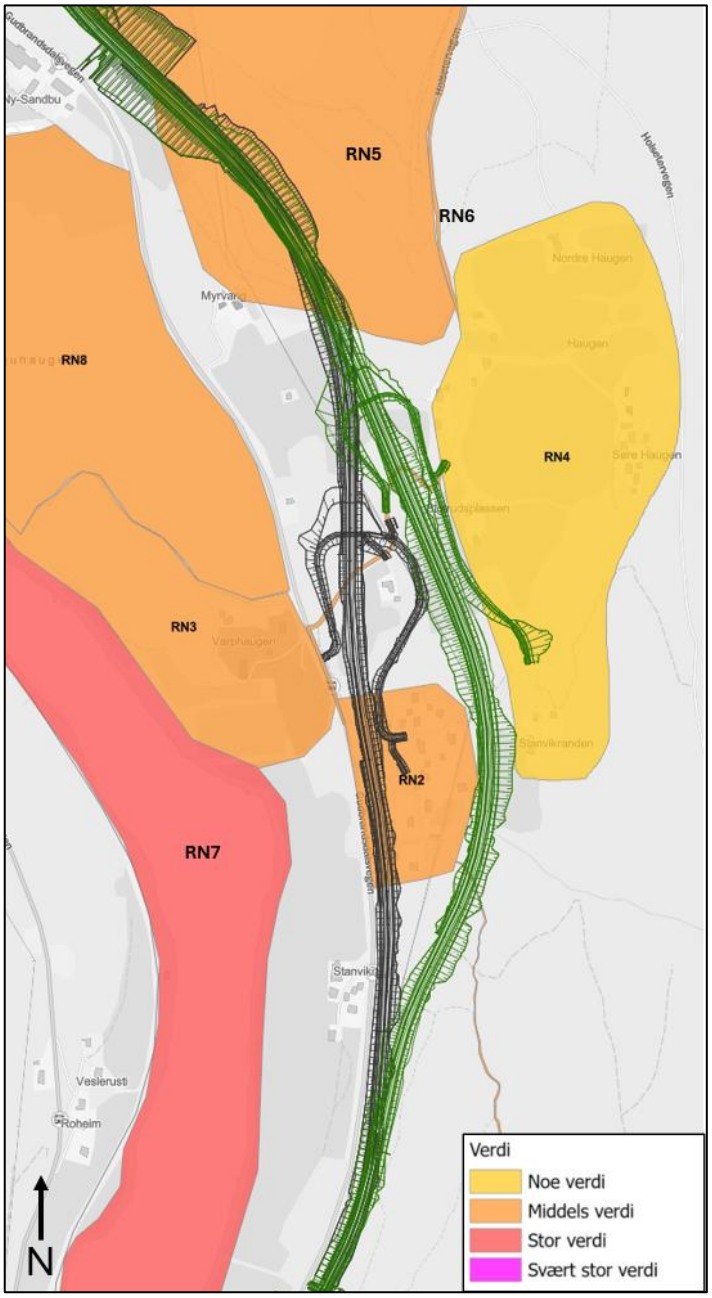
4.3 Friluftsliv, by- og bygdeliv

Under fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv er alternativene vurdert mht. nærmiljø, visuell barrierevirkning, skolevei, tilgjengelighet til nærområder og turveier inkl. Pilegrimsleden.

Verdivurderinger

Det er avgrenset og verdivurdert fire aktuelle verdiområder på strekningen mellom Stanviki og Myrvang; *delområdene Randageilen tettbebyggelse* (RN2), Spredt bebyggelse (RN4), *Myrvang og området nordover mot Sandbumoen* (RN5) og *Pilegrimsleden* (RN6). Alle unntatt RN4 er vurdert til *middels verdi,* mens RN4 er vurdert til *noe verdi*. De viktigste verdiene består i områder som brukes mest av lokalbefolkningen, men også av tilreisende. De er historisk koblet sammen med Pilegrimsleden.

I figuren vises også delområder vest for eksisterende E6: Varphaugen (RN3), Lågen (RN7) og Øvjuhaugen nærturterreng (RN8). Tilgjengeligheten til disse områdene er vurdert.

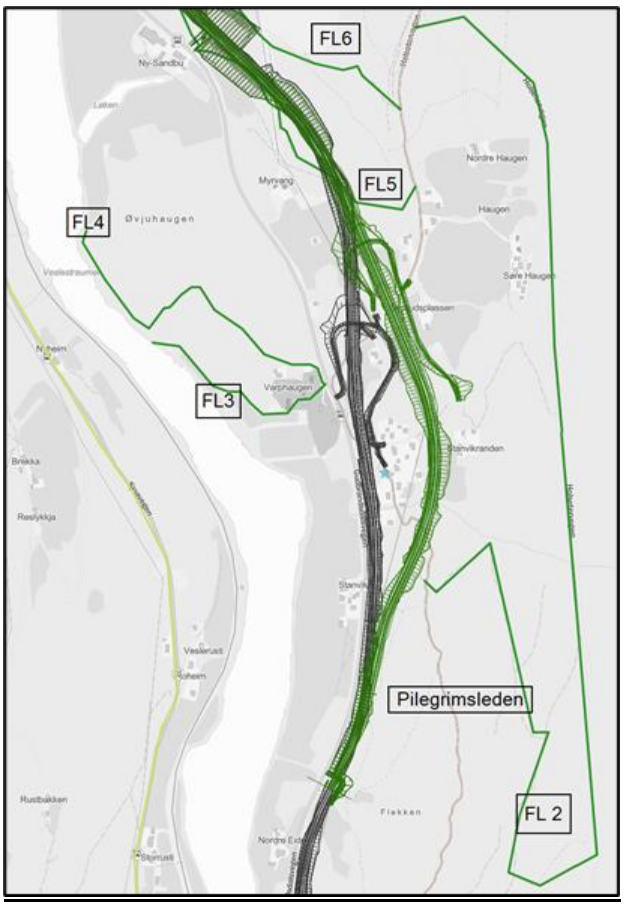


Figur 4-7: Verdikart friluftsliv og by- og bygdeliv med de aktuelle delområdene RN2, RN4, RN5 og RN6 (Pilegrimsleden). Alternativ 1C er vist med svart og alternativ 1I med grønn.

Ferdselsforbindelser

Figur 4-8 viser ferdselsforbindelsene i området (FL). Disse danner grunnlag for tilgjengelighet mellom boligområdene og målpunkter som Lågen, Varphaugen og åsen. De har også betydning for samhandlingen mellom boligområdene og turveier internt og forbi området.

- FL2 Holsetervegen med kobling til Lågen, som sammen danner en rundtur. Kobling til Pilegrimsleden i Holsetervegen
- FL3 Varphaugen med kobling til strand/Lågen via tunet. Kobling til Pilegrimsleden ved Varphaugen.
- FL4 Varphaugen med kobling til Lågen via skog. Kobling til Pilegrimsleden ved Varphaugen.
- FL5 Holseterveien via Myrvang, Ny-Sandbu til nord i Moavegen og boligområdet her. Kobling til Pilegrimsleden ved Holsetervegen.
- FL6 Holseterveien til sør i Moavegen ved
  Moavegen og kobling til boligområdet her.

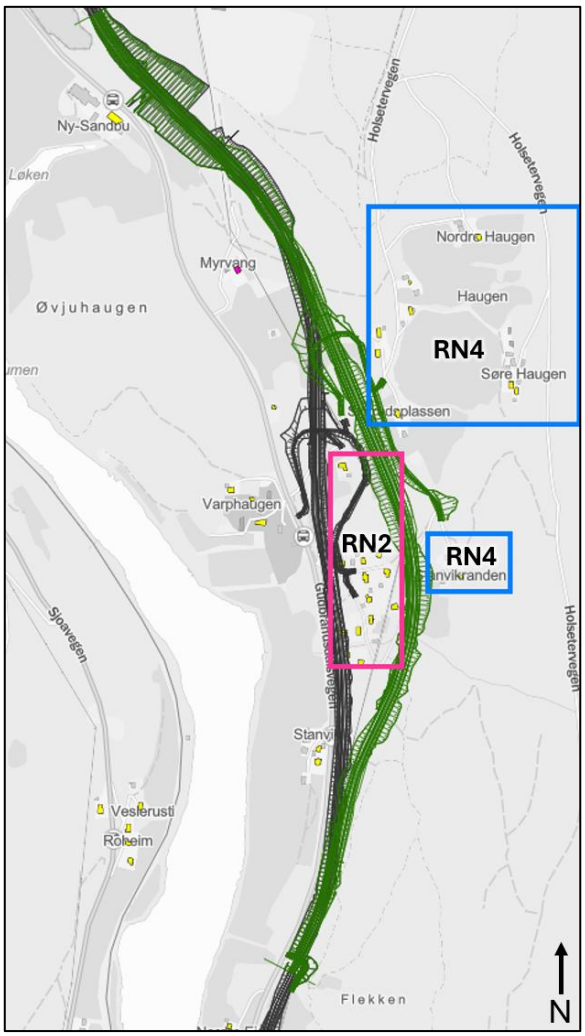


Figur 4-8 Viser aktuelle ferdselsforbindelser

Deler av Varphaugen RN3 er privatisert med skilting og inngjerding. Øvjuhaugen nærturterreng RN8, skogen nord for Varphaugen og strandområdet langsmed Lågen er tilgjengelig. Her kan man bade og fiske. Forbindelsen til disse områdene vil bli noe påvirket av hvilken alternativ veilinje som blir valgt.

Kategorisering av bebyggelsen

Som vist i Figur 4-9, er blått det området som videre blir omtalt som RN4, «spredt bebyggelse» og rosa markering viser det som blir omtalt som RN2, «boligfeltet».



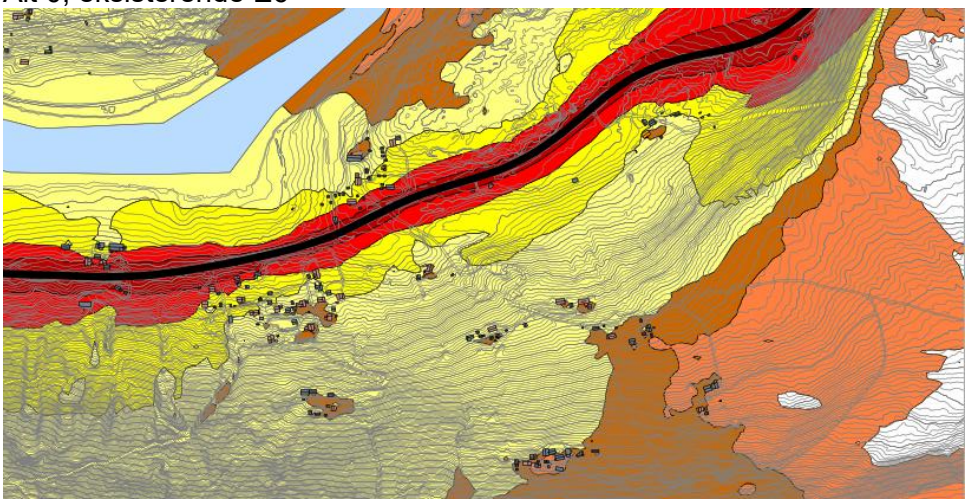
Figur 4-9 Viser inndeling av området. Gult er boliger. Rosa strek viser område omtalt som RN2, boligfeltet på Randageilen og blå strek, RN4, spredt bebyggelse. Alternativ 1I er vist med grønn veilinje og Alternativ 1C er vist med svart veilinje.

4.3.1 Støy og visuell barriere

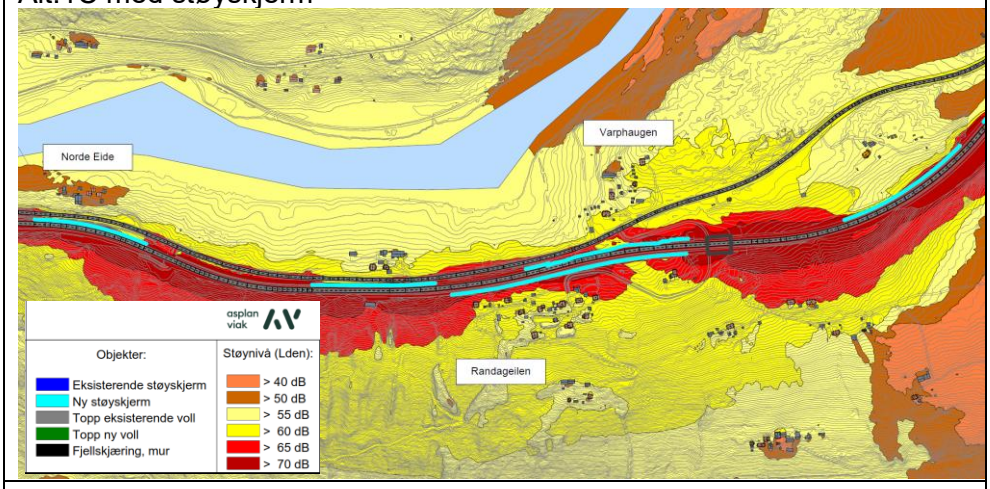
Nærmiljø er menneskers daglige livsmiljø og innebærer bla. hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftslivsområder. Et område utsatt for støy er et område mennesker vil oppleve som mindre attraktivt å oppholde seg i. Kvaliteten på nærmiljø vil dermed henge tett sammen med støysone. Støy er et eget tema i kapittel 4.6. Under vises støy fra dagens E6 (alternativ 0) og alternativ 1c og 1i med støyskjermer.

Tabell 4-3 viser støynivå for den aktuelle strekningen

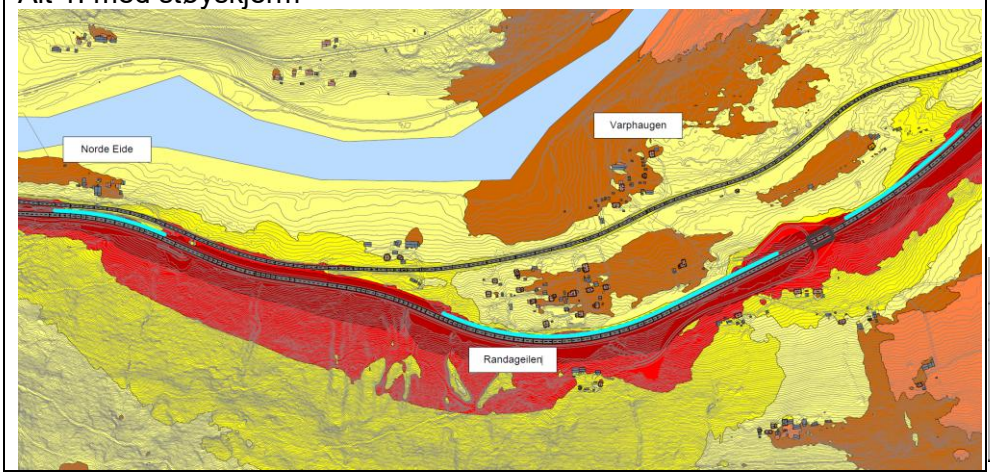
Alt 0, eksisterende E6



Alt.1C med støyskjerm



Alt 1I med støyskjerm





Tabell 4-4: Sammenligning av alternativene med antall bygninger med støyfølsomt bruksformål i gul og rød støysone uten støyskjerming. Støysoner er 4 meter over terreng og støynivå angitt som vektet gjennomsnitt over døgnet (L_{den}).

Alternativ / Antall bygninger i gul og rød sone	Nullalternativ	1C	1I
Gul sone	20	15	28
Rød sone	8	13*	3
*For alternativ 1C er i tillegg tre boliger som ville ligget i rød sone ved Randageilen forutsatt innløst, pga. nærhet til vei/skråningsutslag. Disse er ikke inkludert i tallene over.			

Tabell 4-5: Sammenligning av alternativene med antall bygninger i støyfølsomt bruksformål i gul og rød støysone med langsgående støyskjerming.

Alternativ / Antall bygninger i gul og rød sone	Nullalternativ	1C med støyskjerming	1I med støyskjerming
Gul sone	20	21	24
Rød sone	8	7*	2
*For alternativ 1C er i tillegg tre boliger som ville ligget i rød sone ved Randageilen forutsatt innløst, pga. nærhet til vei/skråningsutslag. Disse er ikke inkludert i tallene over. De tre boligene har et svært høyt støynivå dersom de ikke blir innløst.			

For boligene viser støykartene at alt.1I vil være best for boligfeltet RN2 på Randageilen, mens alt 1C vil være best for spredt bebyggelse RN4 ift. For friluftsområder samlet sett er det alternativ 1I som vil være den beste løsningen i forhold til støy, spesielt for friluftsområdet ved Lågen.

Veianlegget som visuell barriere

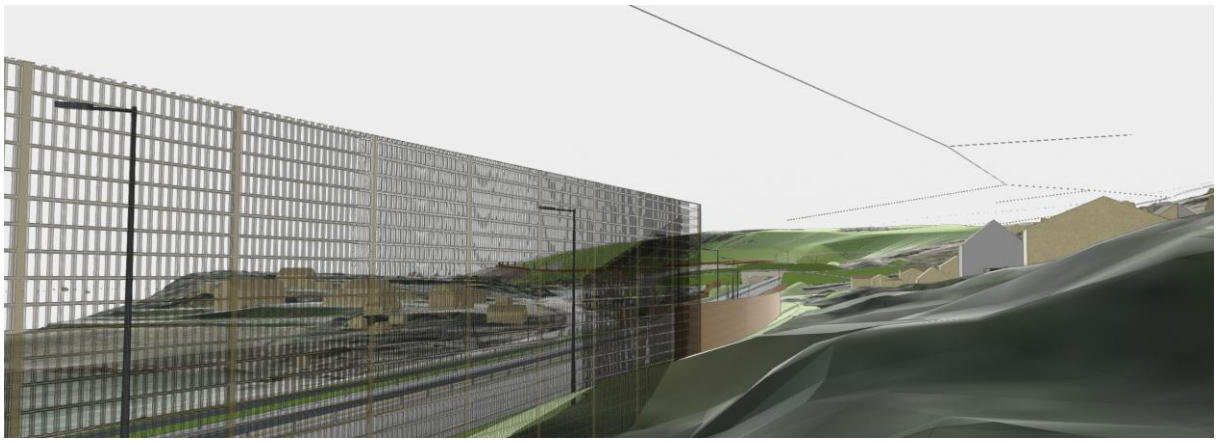
Terrenget stiger i øst. Dette tilsier at utsyn mot vest vil være sikret for de fleste boligene. Boliger nærmest nytt tiltak vil få redusert utsyn vestover. En ny stor og dominerende vei vil også eksponere seg mer i området når terrenget stiger opp og landskapet er ganske åpent.

Visuell barriere er forsøkt vist i noen utklipp fra 3D-modell under. Støyskjermer vil kunne forsterke den visuelle barrieren ytterligere.

For alt. 1C, vil ny vei komme som en markert visuell barriere mot vest for bebyggelsen på Randageilen som ligger nærmest ny vei. Høydeforskjellen mellom ny vei og bebyggelsen avgjør om det vil være mulig å se over det nye tiltaket. Vist i figurene under.

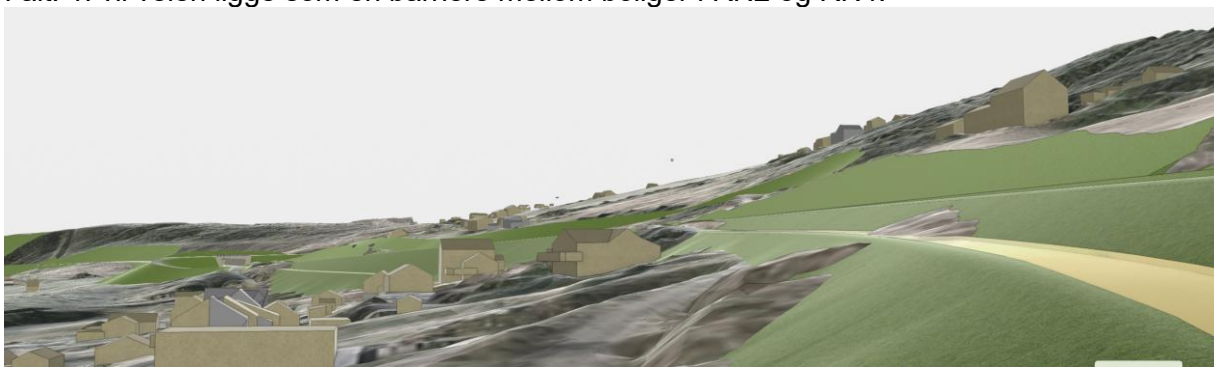


Figur 4-10 Alt, 1C Snitt midt i boligfeltet på Randageilen. Det er boligene nærmest veien som blir mest berørt også visuelt.



Figur 4-11 Viser alt 1C med boligene nærmest veitiltaket. Her vist med kun viltgjerde i sør og støyskjerm mot nord

I alt. 1I vil veien ligge som en barriere mellom boliger i RN2 og RN4.

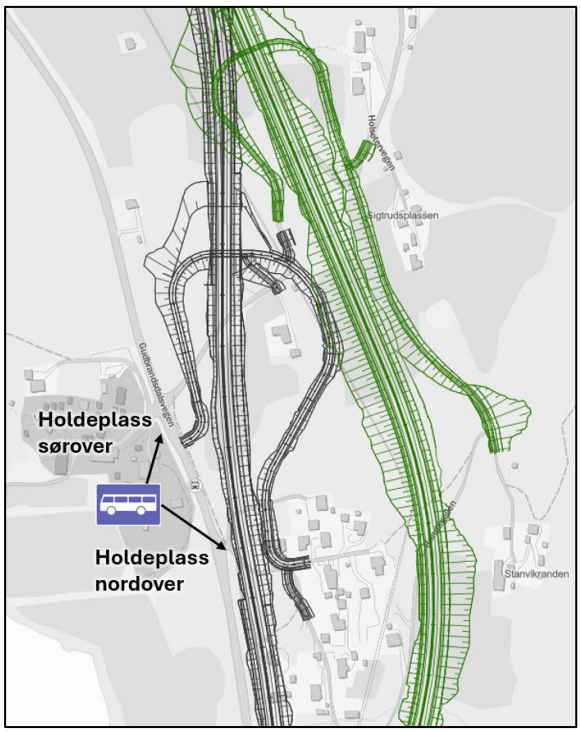


Figur 4-12 Viser alt.1I mellom boligfeltet RN2 til venstre og deler av den spredte bebyggelsen RN4 til høyre.

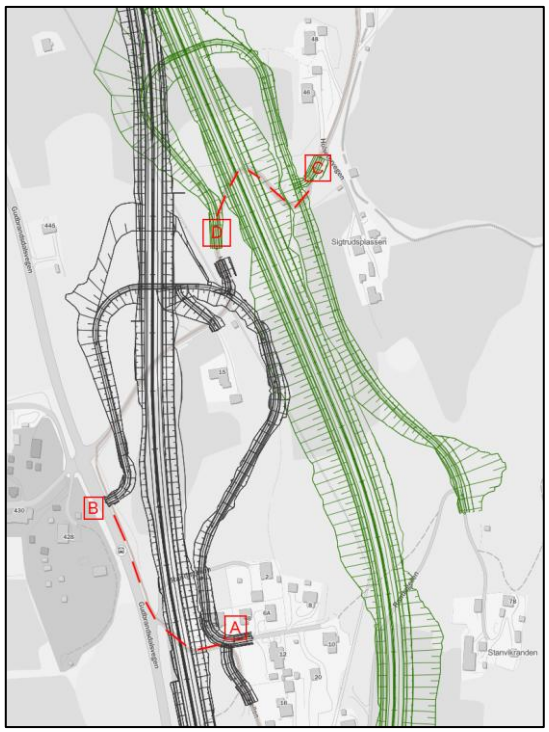
Vurdering av fysisk barriere og tilgjengelighet i området beskrives i de neste kapitlene.

4.3.2 Skolevei

Grunnskolen i Sel ligger på Otta og avstanden er såpass stor at det er skolebuss som er aktuelt her. Bussholdeplassene blir liggende slik de er i dag langs fremtidig lokalvei (dagens E6). Det vil si at det er strekningen til bussholdeplassene som vurderes her i forhold til skoleveien. Med utgangspunkt i Statens vegvesens kartløsning er bussholdeplassene lagt inn med rosa markering i Figur 4-14



Figur 4-14 Viser bussholdeplassene markert med rosa langs dagens E6



Figur 4-13 Viser krysningsmulighet i de to alternativene og forbindelser i dag med rød stiplet linje

For vurdering av skolevei er det ift. trafikkmengde ingen forskjell i alternativene. Ny vei vil sikre en mer trafikksikker skolevei uten kryssing i plan med E6. Trafikken på ny lokalvei (dagens E6), som krysses i plan, vil være lav.

Det er omtrent like mange boliger innenfor RN4, spredt bebyggelse, som i RN2, boligfeltet, og det er antatt å være potensiale for like mange skoleelever fra begge områdene. Avstand er en vesentlig faktor for vurdering av skolevei, spesielt for de yngste elevene.

Tabell 4-6 Viser omtrentlig avstand fra et gitt krysningspunkt til omtrentlig bussholdeplass.

Avstand til buss-holdeplass	Boligfelt på Randageilen (RN2)	Spredt bebyggelse (RN4)	Stanvikranden
Alt. 0, dagens E6	Ca. 140 m	Ca. 505 m	Ca. 700 m
Alt 1C	Ca. 670 m	Ca. 550 m	Ca. 1300 m
Alt 1I	Ca. 140 m	Ca. 720 m	ca. 1020 m
Differanse	530 m lengre i alt. 1C enn i alt. 1I	170 m. lengre i alt. 1I enn alt. 1C	280 m lengre i alt. 1I enn i alt.1C

<u>For boligfeltet på Randageilen (RN2):</u>
Skoleveien i alt. 1C vil bli lengre som følge av ny lokalveiforbindelse i planfri kryssing over ny E6. Denne må benyttes for å komme til bussholdeplassene og avstanden til bussholdeplassene blir ca. 670m. Skoleveien i alt. 1I vil være like lang som i dag, men

dagens E6 (ny lokalvei) som må krysses vil ha vesentlig mindre trafikk. Løsningen i alt. 1I anses derfor som en vesentlig bedre enn i alt. 1C.
For spredt bebyggelse (RN4):
For boliger i RN4 vil skoleelever krysse i plan over ny E6 uansett alternativ. Skoleveien i alt. 1C gir den korteste veien til bussholdeplassene for elever som bor i RN4, siden krysningspunktet i alt 1C ligger noe mer sentralt.

For skolevei er alt. 1I best for boligfeltet på Randageilen (RN2), mens alt. 1C er beste alternativ for spredt bebyggelse (RN4). Det er størst gevinst for RN2 med alt. 1I siden det blir direkte forbindelse til lokalveien uten behov for å krysse over ny E6.

4.3.3 Tilgjengelighet

Tilgjengelighet handler om hvor lett eller vanskelig det er å komme seg til et område. Med barrierer, menes hindringer som påvirker tilgang til områder. En vei i seg selv er en barriere. Barrieren kan økes mtp. mengde trafikk og hastighet der det er kryssing av veien i plan, slik det er i dag. Når veien kun kan krysses ved tilrettelagte områder, vil tilgjengeligheten være knyttet til dette krysningspunktet. Det er lagt opp til et krysningspunkt i begge alternativene. Barrieren vil dermed være lik for begge alternativene.

For begge alternativene er tilgang til eiendommer ivaretatt. Der det blir økt avstand er dette omtalt i kapittel 4.3.2, som viser økt avstand til bussholdeplasser langs fremtidig lokalvei.

Når det kommer til vurderinger ift. næringsområder så er det vurdert i forhold til aktiviteten på Varphaugen og landbruk. Landbruk er ivaretatt i kap. 4.4 Naturressurser. Tilgjengelighet til Varphaugen fra ny E6 er lik i begge alternativer. Direkte tilkomst fra E6 er ikke mulig i noen av alternativene og man må bruke av-/påkjøringsramper enten ved Sel Sjukeheim (om man kommer nordfra) eller ved Sjoa (om man kommer sørfra).

For Boligfeltet på Randageilen (RN2):
Alternativ 1C vil redusere tilgjengeligheten mot vest. Tilgangen østover og nordover (mot Sandbumoen) er uendret fra dagens situasjon.

Med alt. 1I er tilgangen mot Lågen og Varphaugen forbedret ift. dagens situasjon med lavere trafikkmengde på fremtidig lokalvei. Tilgangen øst- og nordover er redusert og kun mulig via ett krysningspunkt.

For Spredt bebyggelse (RN4):
Det ikke så stor forskjell mellom alternativene for tilgjengelighet til områdene vest for eksisterende E6 med kun et krysningspunkt i begge alternativene. Krysningspunktet i alt. 1C ligger noe mer sentralt enn alt 1I. For tilgjengeligheten til boligene og lekeplassen på Randageilen er alternativ 1C betraktelig bedre. Tilgjengelighet for spredt bebyggelse er best i alt. 1C.

For alternativ 1C vil tilgjengeligheten til Lågen bli redusert for all bebyggelse øst for dagens E6, men tilgjengeligheten opp i lisiden endres ikke fra dagens situasjon.

For alternativ 1I vil tilgjengeligheten fra boligfeltet på Randageilen (RN2) bli forbedret mot vest. Mot lia i øst og mellom boligfeltene RN2 og RN4 vil tilgjengeligheten forringes.

For spredt bebyggelse (RN4) vil tilgjengeligheten til Lågen og friluftslivsområdene ved Varphaugen bli nokså likt begrenset i begge alternativene. Alternativ 1C vil bevare tilgjengeligheten fra RN4 til RN2 og lekeplassen der.

For tilgjengelighet er totalt sett alternativ 1I en bedre løsning enn alternativ 1C. Dette fordi det totalt sett er flere som får en forbedret situasjon.

4.3.4 Gjennomgående turforbindelser

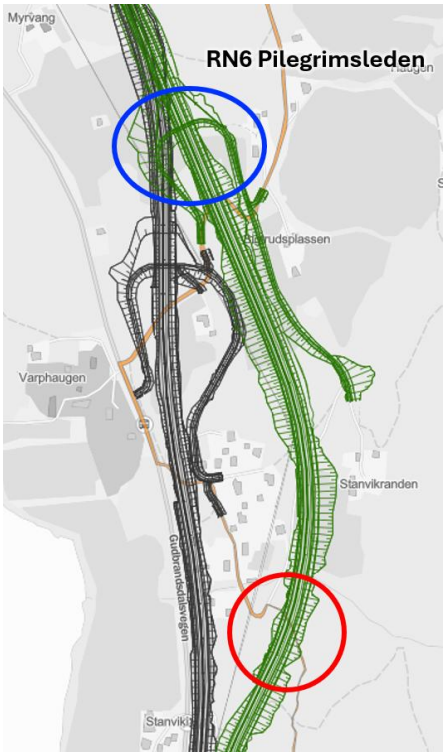
Hvordan turforbindelser inklusiv Pilegrimsleden påvirkes er avhengig av hensikten med turen. For nærturer er det vesentlig at man kan komme seg både til Lågen og opp i «fjellet» bl.a. via Holsetervegen, hvor det er forbindelser både mot Sandbumoen og sørover.

For **gjennomgående turforbindelser** er det ofte viktig med mulighet for rundturer og å ha målpunkter. Varphaugen er et vesentlig målpunkt, mens andre aktuelle målpunkt i området er Lågen, Sandbumoen (med bla. lysløype) og målpunkter i lisiden via bla. Holsetervegen.

For Pilegrimsleden er det et vesentlig poeng å ha tilgang til Varphaugen, som er et viktig stoppested pga. den historiske verdien dette stedet har. For alternativ 1C vil turforbindelsen/Pilegrimsleden mellom Randageilen og Varphaugen følge den nye lokalveien.

Alternativ 1I krysser Pilegrimsleden på to steder. Slik denne foreligger nå så blir det et brudd ved rød markering i Figur 4-15, som det ikke er vist en løsning på. Ved blå markering er krysningspunkt ivaretatt, men med en forlengelse av krysningspunktet ift. dagens situasjon.

For gjennomgående turforbindelse er det ikke fokusert på konkrete avstander som under tema skolevei, fordi dette ikke er like avgjørende for denne type bruk. Turgåere har en høyere terskel for avstander enn f.eks. ved vurdering av tilgjengelighet og avstand til bussholdeplasser.

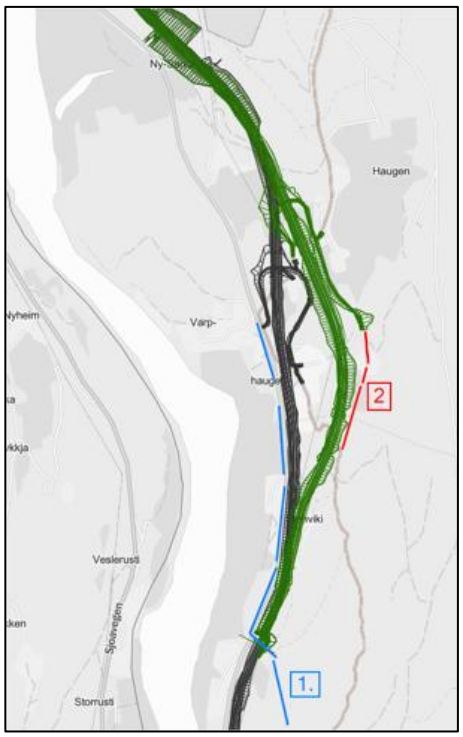


Figur 4-15 Pilegrimsleden er vist med tynn oransje linje. Markeringene viser hvor den blir brutt av ny veilinje alternativ 1I. Ved blå markering er krysning ivaretatt, men blitt forlenget ift. dagens situasjon, mens kryssing ikke er ivaretatt ved rød markering.

Foreliggende løsninger viser at alternativ 1C er best ift. gjennomgående turforbindelse/ Pilegrimsleden. Det er vurdert avbøtende tiltak for å sikre gjennomgående turforbindelser i alt.1I. Forslag til løsninger som ikke krever noen store konstruksjoner eller lignende er vist i Figur 4-16

- Blå linje, nr.1- benytte skissert undergang ved Nordre Eide og etablere en forbindelseslinje til Varphaugen langs dagens E6.
- Rød linje, nr. 2. etablere en manglende forbindelse til eksisterende traktorvei og videre til krysningspunktet over E6.

Forskjellen mellom alternativ 1C og alternativ 1I er liten, spesielt for turforbindelse. For Pilegrimsleden er alternativ 1C mest lik dagens situasjon med enkel tilkomst til Varphaugen. **For ferdselsforbindelsen via Pilegrimsleden er alternativ 1C best.**



Figur 4-16 Viser to alternative løsninger for å sikre gjennomgående turforbindelser i alt 1I

4.3.5 Samlet vurdering friluftsliv, by- og bygdeliv

I tabellen under framgår den samlede vurderingen av konsekvensgrad for hvert delområde, samt en samlet vurdering og rangering av alternativene.

Tabell 4-7: Oppsummering av konsekvensvurderinger for tema friluftsliv, by- og bygdeliv for fire delområder

Delområde	**1C**	**1I**
Delområde RN2 Randageilen boligområde	--	-
Delområde RN4 spredt bebyggelsesområde i øst	-	--
Delområde/forbindelseslinje RN6 Pilegrimsleden	-	-*
Tilgjengeligheten til Varphaugen og Lågen, vest for dagens vei	--	-
Tilgjengelighet/turveier til lia i øst	-	--
Skolevei, atkomst bussholdeplassene	--	-
Samlet vurdering for strekningen	**Noe negativ konsekvens**	**Noe negativ konsekvens**
Rangering av alternativer	**2**	**1**
Forklaring til rangering	**Nærmiljøet:** Veikorridor alt.1C ligger nært på boligområdet (RN2), Randageilen og medfører innløsing av tre boliger og flere boliger i rød støysone enn i alt 1I.	**Nærmiljø:** Alternativ 1I vil bli en barriere og splitte opp boligbebyggelsen på hver sin side av ny vei. Færre boliger får veien tett inn på seg og er utsatt for mindre støy

	Opplevelsesverdien i nærmiljøet blir redusert. **Barrierevirkning, visuell** For (RN2), Randageilen, vil alternativ 1C bli en større visuell barriere mot vest, enn alt 1I vil bli for den spredte bebyggelsen (RN4). **Skolevei:** for begge alternativene vil ny vei uten kryssing i plan øke trafikksikkerheten. Avstand til bussholdeplassene blir betraktelig lengre fra boligfeltet (RN2), Randageilen, i alt. 1C. **Tilgjengelighet** til Lågen (RN7) og Varphaugen (RN3) vil bli forringet i alt. 1C for all bebyggelse øst for dagens vei. **Turveiforbindelser** til lia i øst: Alternativ 1C gir ingen barriere for turveiforbindelse opp i lia. For Pilegrimsleden er tilgangen til Varphaugen god.	enn i alt.1C. **Barrierevirkninger, visuell.** Den visuelle barrieren i RN4 er ikke like dominerende som i alt 1C pga. avstand og høydeforskjell. **Skolevei,** For (RN4) spredt bebyggelse i øst vil krysningspunktene ligge nær Holsetervegen der forbindelseslinjen går i dag. Krysningspunktet i alt. 1C ligger noe mer sentralt enn i alt 1I. Alt. 1I vil gi en forbedret skolevei/ atkomst til bussen for beboere på Randageilen. **Tilgjengelighet** til Lågen (RN7) og Varphaugen (RN3): For spredt bebyggelse (RN4) vil alternativ 1I redusere tilgjengeligheten vestover. For bebyggelsen i (RN2), Randageilen vil tilgjengeligheten vestover bli forbedret. **Turveiforbindelser** til lia i øst: Alternativ 1I vil bli en barriere for forbindelseslinjer mellom boligområde på Randageilen og spredt boligbebyggelsen (RN4) på hver sin side av ny vei. For Pilegrimsleden er det ikke vist en løsning i dette alternativet for brudd i forbindelseslinja i sør, men det er forutsatt at dette løses. *Forutsatt at Pilegrimsleden får etablert ferdselsforbindelsen der denne blir brutt.

Ny E6 vil føre til at dagens E6 blir en lavtrafikkert lokalvei og at kryssing av E6 etableres som en planskilt løsning. Ny E6 vil skape en ny barriere i nærområdet. For temaet friluftsliv, by- og bygdeliv vil hovedforskjellen være nærføring til boligfeltet på Randageilen (RN2) eller en ny barriere i spredt bebyggelse (RN4) høyere opp i lisiden.

For alternativ 1I er det ingen direkte berørte boliger, mens for alternativ 1C er det tre boliger som må innløses. Alternativ 1C vil skape en visuell barriere for deler av boligområdet på Randageilen og redusere attraktiviteten i dette nærmiljøet.

Alternativ 1C er det beste for hoveddelen av den spredte bebyggelsen (RN4), mens for boligfeltet på Randageilen (RN2) er alternativ 1I vesentlig bedre. Tilgjengelighet til Lågen og Varphaugenområdet er samlet sett bedre i alternativ 1I enn i alternativ 1C, mens alt. 1C kommer best ut på turveiforbindelser til lia i øst.

Alternativ 1C vurderes å være beste for delområde spredt bebyggelse (RN4), mens for delområde (RN2) *Randageilen* vurderes alternativ 1I vesentlig bedre. Vurdert opp mot hverandre er ulempene for delområde (RN2) større ved alternativ 1C, enn ulempene for delområde (RN4) i alt. 1I.

4.3.6 Avbøtende tiltak

For begge alternativer vil det være svært gunstig for både nærmiljøet og friluftslivet med flere krysningspunkt for myke trafikanter. For alt. 1I vil det være viktig å sikre sammenhengen i Pilegrimsleden som ferdselsforbindelse.

4.3.7 Usikkerhetsmomenter

Utformingen av støyskjerming er enda i en tidlig fase, og det må ses nærmere på hvordan disse blir til minst mulig til sjenanse for boligene som kommer nærmest på, samtidig som disse skal skjerme godt for å få færrest mulig støyutsatte boliger.

Hvordan krysningspunkt i brutt ferdselsforbindelse blir løst i alt. 1I.

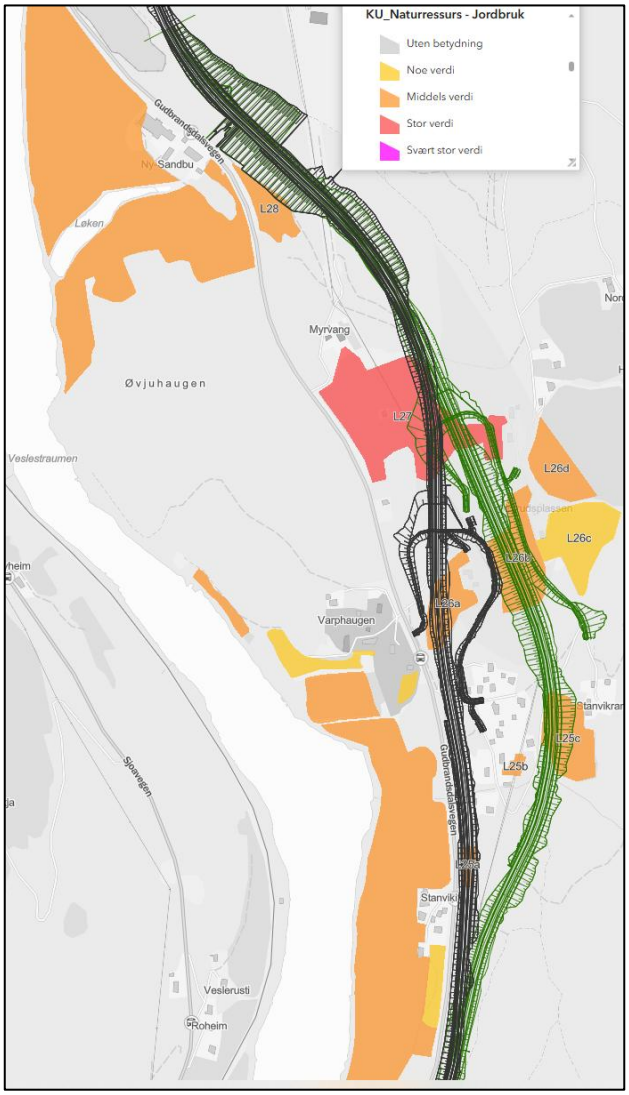
Utforming av krysningspunkt over ny E6 vil være viktig for funksjonaliteten og opplevelsen for spesielt myke trafikanter.

4.4 Naturressurser

Det er kun jordbruksressurser som utredes i dette notatet. Både vannressurser - i hovedsak grunnvannsressurser, utmarksressurser og mineralressurser vil være aktuelt å utrede som en del av naturressurser senere, men det vurderes at disse temaene ikke er beslutningsrelevante i denne fasen. Tiltaket planlegges med at matjord fra jorder som blir varig omdisponert tas vare på, flyttes og benyttes til matproduksjon. De alternative tiltakene vil dermed få ulike virkninger for enkelteiendommer, men de samlede matjordressursene skal tas vare på og benyttes til fortsatt matproduksjon, slik at totalt areal dyrka mark i utgangspunktet ikke vil endres.

Verdivurderinger naturressurser

I området mellom Stanviki og Myrvang er det avgrenset og verdivurdert seks aktuelle verdiområder for jordbruk som blir direkte berørt av ett eller begge utbyggingsalternativer. Det er bare jorder øst for dagens E6 som blir direkte berørt. Fem av verdiområdene med fulldyrka jord er gitt middels verdi fordi det er relativt små jordstykker med noe krevende arrondering, men med et godt utviklet matjordlag. Ett jordstykke er gitt stor verdi fordi det er noe større og noe bedre arrondert. Det er ikke vesentlige berørte verdifulle dyrkbare arealer på delstrekningen.



Figur 4-17 Alternativ 1C er vist med svart og alternativ 1I er vist med grønt.

Konsekvensvurdering – arealbeslag

Arealbeslag vil bestå av netto beslag (direkte nedbygd) og brutto beslag (direkte nedbygd pluss avsnørte arealer mindre enn 5 daa).

Totalt brutto omdisponert landbruksareal (fulldyrka) er ca. 53 daa for alternativ 1C, og ca. 67 daa for 1I (tall for hele strekningen Sjoa-Bredevangen). Forskjellen på de to alternativene er altså ca. 14 daa mer omdisponert/beslag dyrka mark ved alternativ 1I.

Tabell 4-8 viser brutto og netto beslag av dyrket mark for alternativene. Det er en betydelig forskjell mellom alternativene.

Tabell 4-8: Beslag av fulldyrka areal for alternativene (tallene gjelder hele strekningen Sjoa-Bredevangen).

Alternativ	Brutto beslag av fulldyrka jord (dekar)	Netto beslag av fulldyrka jord (dekar)
1C	53,1	36,0
1I	67,0	50,0
Forskjell	13,9	14,0

Samlet vurdering

Arealbeslag i de enkelte verdiområdene har hver for seg lite omfang og det er lite interessant å vurdere de hver for seg. For sammenligningen mellom alternativene er det de samlede arealbeslagene som er relevante. Tabellen under viser den samlede vurderingen av konsekvensgrad for alle delområdene på delstrekningen mellom Stanviki og Myrvang, samt en samlet rangering av alternativene.

Tabell 4-9: Oppsummering av konsekvensvurderinger for tema naturressurser (arealbeslag landbruk) for de to alternative veilinjene.

Delområde / navn	1C	1I
L25A/B, L26A/B, L27, L28	**- -**	**- -**
Samlet vurdering	**Middels negativ konsekvens**	**Middels negativ konsekvens**
Rangering	**1**	**2**
Forklaring til rangering: antall dekar fulldyrka mark beslaglagt	53,1	67,0

Alternativ 1C vurderes som bedre enn alternativ 1I med hensyn til matjordressursene, fordi 1C medfører ca. 14 daa mindre direkte og indirekte omdisponering av dyrka jord. Begge alternativene legger imidlertid til grunn at matjorda tas vare på og benyttes til fortsatt matproduksjon. Forskjellen mellom alternativene blir dermed mindre, og består mest av ulemper knyttet til flytting og re-etablering av dyrka jord.

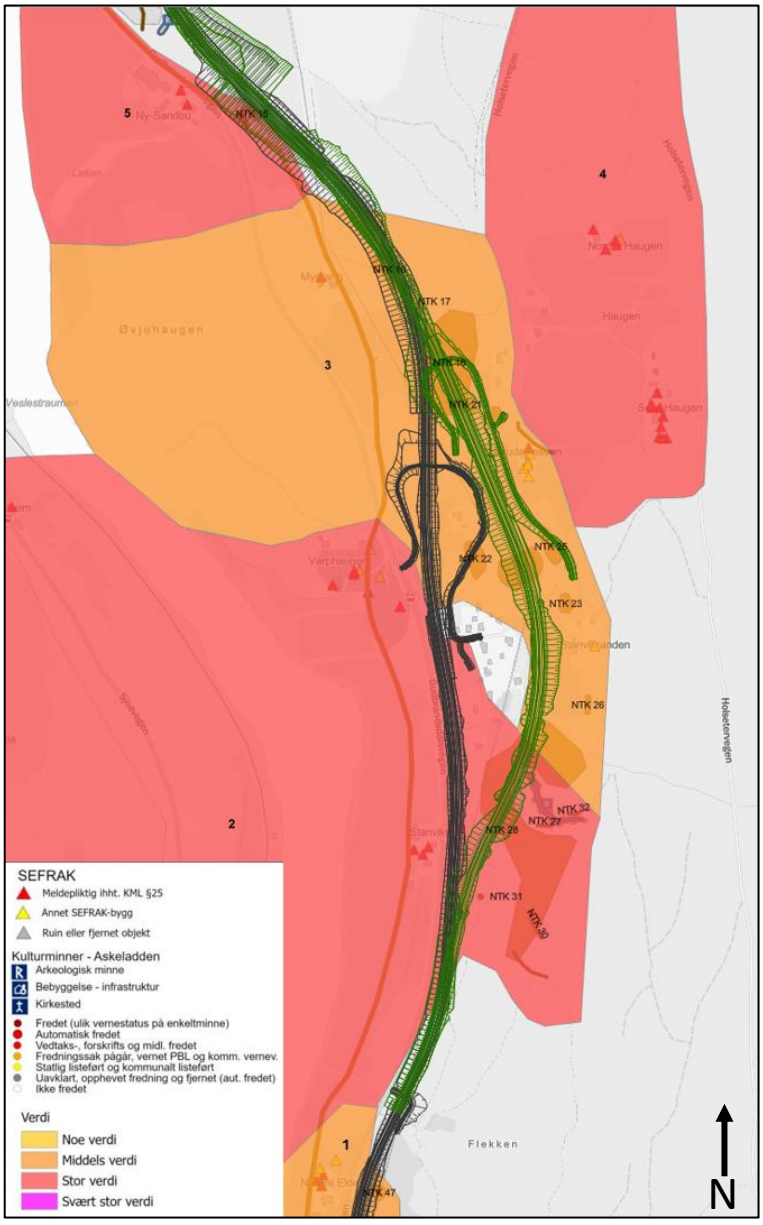
4.5 Kulturmiljø

Kulturmiljø er et samlebegrep for kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap. I vurderingene er det hentet inn opplysninger om registrerte automatisk freda kulturminner, SEFRAK-registrerte bygninger (eldre enn 1900) og andre kulturminner fra nyere tid. Det kulturhistoriske jordbrukslandskapet inngår også i vurderingen. Innlandet fylkeskommune har utført kml § 9 registreringer i området. Kunnskapsgrunnlaget vurderes derfor som godt.

Verdivurderinger

De viktigste kulturhistoriske verdiene på strekningen er verneverdige bygningsmiljø og andre kulturminnelokaliteter fra nyere tid, eldre ferdselsveier (Kongevei/Pilegrimsled), automatisk fredete hulveier, og kulturhistorisk jordbrukslandskap knyttet til gårdstunene på strekningen.

Det er avgrenset og verdivurdert fem verdiområder på strekningen mellom Stanviki og Myrvang. Tre av områdene er vurdert til stor verdi: Stanviki/Varphaugen (delområde 2), Søre og Nordre Haugen (delområde 4) og Ny-Sandbu (delområde 5). De to siste områdene er vurdert til middels verdi: Søre og Nordre Eide (delområde 1) og Sigtrudplassen, Myrvang og Stanvikranden (delområde 3).



Figur 4-18 Verdikart kulturarv med inndeling i 5 delområder. Alternativ 1C er vist med svart og alternativ 1I er vist med grønt.

Konsekvenser

Grunnlaget for å verne kulturminner og kulturmiljø er at de har verdi som kilde til *kunnskap*, som grunnlag for *opplevelse* og som *ressurs for bruk*. Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket vil medføre på det avgrensede delområdet. Vurderinger av påvirkning blir relatert til den ferdig etablerte situasjonen. Vurderingene tar utgangspunkt i direkte inngrep/arealbeslag, nærvirkninger (fysiske og

visuelle), visuell fjernvirkning, tiltakets utforming og muligheter for videre bruk av kulturmiljøet. Med utgangspunkt i verdi og påvirkning blir konsekvensen for det enkelte kulturmiljø/delområde fastsatt. Konsekvensen for hvert delområde kommer fram ved å sammenholde verdivurderingen med vurderingen av tiltakets påvirkning. I tillegg blir det gjort en faglig vurdering av relativ forskjell i rang, der det blir tydeliggjort hvor alternativene er relativt like og hvilke alternativ som er vesentlig bedre eller dårligere. Alle konsekvensvurderinger av delområder blir grunngitt av fagutreder, og eventuell usikkerhet som er relevante blir beskrevet.

Begge alternativene er vurdert likt i forhold til delområde 1 Søre og Nordre Eide, da delområdet ligger sør for der veglinjene splittes og uavhengig av alternativ vil bli berørt. Alternativene gir et arealbeslag og er i direkte konflikt med tre rydningsrøyser fra etterreformatorisk tid (NTK47) innenfor delområde 1 med middels verdi.

For Ny-Sandbu (delområde 5) med stor verdi vil det bli arealbeslag og direkte konflikt med parsell av Kongeveien, SEFRAK-registrerte bygninger (smie, tørkestove og eldhus) fra første halvdel av 1800-tallet, og 2-3 rydningsrøyser (NTK15). Her er konfliktnivået likt i alternativ 1C og 1I.

Alternativ 1C

Arealbeslag og direkte konflikt med SEFRAK-registrert bygning (tørkestove) på Stanviki innenfor delområde 2 med stor verdi som må rives og/eller flyttes. En tuft, åker og noen rydningsrøyser (NTK22) blir delvis berørt av arealbeslag. Alternativet berører ikke automatisk freda kulturminner direkte. Nærføring til gårdstunene på Stanviki og Varphaugen innenfor delområde 2 med stor verdi. Alternativet går i korridor som i dagens situasjon, men legges på østsiden av dagens E6 som blir lokalvei. Arealbeslag kommer derfor ikke nærmere tunene med høyest verdi enn i dagens situasjon.

Alternativ 1I

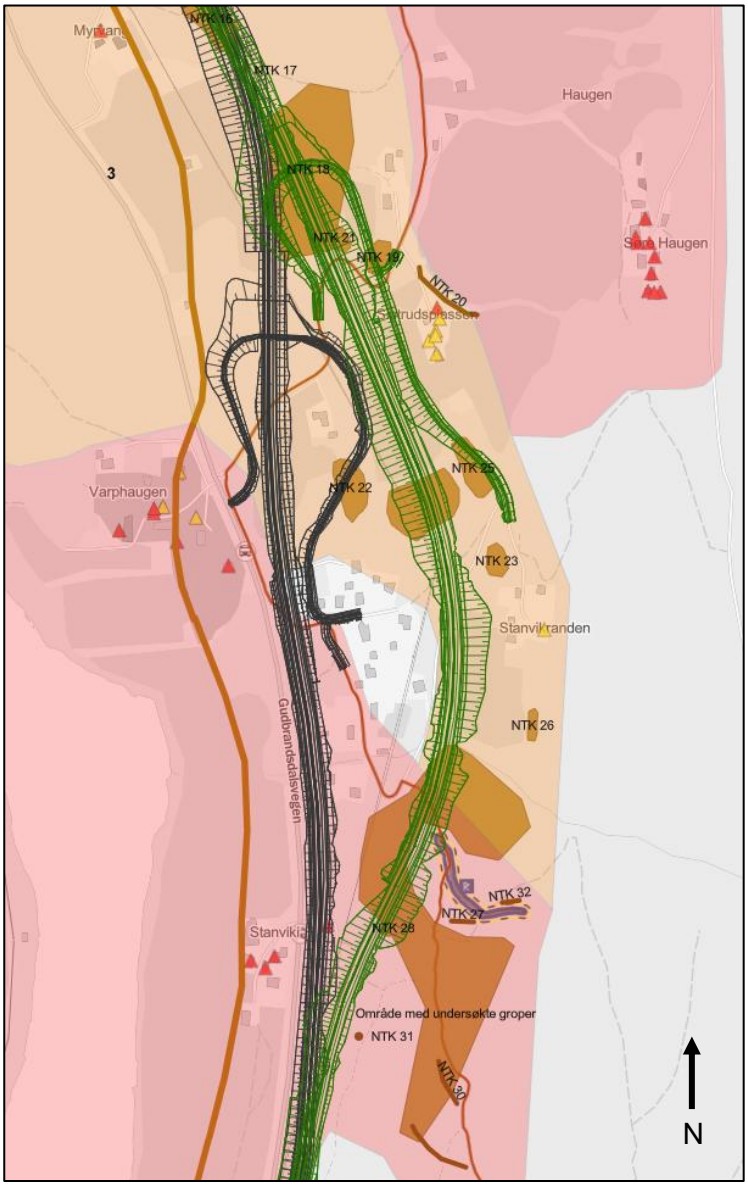
Innenfor delområde 2, med stor verdi, vil automatisk freda veianlegg/hulvei (Askeladden Id 127611) bli direkte berørt gjennom arealbeslag. Lokaliteten vil gå tapt. Også kulturminnelokaliteter fra nyere tid (etterreformatoriske) går tapt som følge av arealbeslag og direkte konflikt. Dette gjelder tuft (NTK31) og to parallelle veifar (NTK28). I tillegg blir den sammenhengende Pilegrimsledens brutt i forlengelsen av den automatisk freda hulveien innenfor delområde 2. Et større område med undersøkte groper blir delvis berørt av alternativ 1I. Usikkert om veifar (NTK27), som trolig er en fortsettelse på NTK28, kommer innenfor anleggsbeltet og blir berørt.

Delområde 3, sammen med delområde 2, blir i størst grad påvirket negativt ved alternativ 1I. Et område med undersøkte groper går tapt som følge av arealbeslag, et annet område med undersøkte groper blir delvis berørt. Nærføring til Stanvikranden med SEFRAK-registrert bolighus fra siste del av 1800-tallet i tunet. Usikkert om tre rydningsrøyser (NTK23) kommer innenfor anleggsbeltet. Randageilen og kulturminnelokaliteten med 2-3 rydningsrøyser, to parallelle oppmuringer og veifar (NTK25) blir direkte berørt av arealbeslag. Det samme gjelder eldre veifar i skog, dels med mur i ytre kant (NTK19), kulturbeite med 4-5 rydningsrøyser (NTK21), kulturbeite med murer og røyser, trolig rydningsrøyser (NTK18),

rydningsrøys (NTK17) og fire tufter etter en husmannsplass (NTK16). Alternativ 1I går tett på og gir stor negativ nærføring (trolig direkte konflikt i anleggsfasen) med Sigtrudplassen med SEFRAK-registrert bygningsmiljø fra siste del av 1800-tallet. Kokhuset har ukjent byggeår og er meldepliktig, jf. kml § 25.Tiltak tett på tunet vil føre til både redusert verdi og bruksmuligheter for det autentiske tunmiljøet. Pilegrimsleden som følger Holsetervegen blir brutt. Både delområde 2 og 3 vil bli sterkt forringet av store skjæringer og fyllinger gjennom et i dag sårbart og lite berørt kulturhistorisk landskap, og medfører i tillegg visuell fjernvirkning fra særlig vestre side av Lågen.

For Søre og Nordre Haugen (delområde 4) med stor verdi vil alternativ 1I medføre nærføring og negativ visuell påvirkning samt økt støy ettersom alternativet ligger høyere oppe i det kulturhistoriske jordbrukslandskapet.

Samlet vurdering: I Tabell 4-10 framgår den samlede vurderingen av konsekvensgrad for hvert delområde, samt en samlet vurdering og rangering av alternativene.



Figur 4-19. Detaljert utsnitt fra den delen av strekningen der alternativene er vurdert ulikt. Alternativ 1C er vist med svart og alternativ 1I er vist med grønt. Brune områder merket med NTK-nr. står for lokaliteter med nyere tids kulturminner registrert av fylkeskommunen. Tykk brun linje er kongevei og tynn brun linje Pilegrimsled.

Tabell 4-10 Oppsummering av konsekvensvurdering for tema kulturmiljø med 5 delområder for de to alternative veilinjene.

Delområde / navn	1C	1I
Delområde 1, Søre og Nordre Eide	-	-
Delområde 2, Stanviki og Varphaugen	-	---
Delområde 3, Sigtrudplassen, Myrvang og Stanvikranden	-	---
Delområde 4, Søre og Nordre Haugen	0	--
Delområde 5, Ny-Sandbu	--	--
Avveiing	Generelt lavt konfliktnivå.	Konfliktnivået for Sigtrudplassen, bygningsmiljøet med høyest verdi innenfor delområde 3, er vektlagt sammen med store inngrep i det kulturhistoriske landskapet, flere arealbeslag, nærføring og visuell fjernvirkning i delområdene 2 og 3 når veien legges lengre opp i lia.
Samlet vurdering for hele strekningen	**Noe negativ konsekvens**	**Stor negativ konsekvens**
Rangering av alternativer	**1**	**2**
Forklaring til rangering	Alternativ 1C er vurdert best for kulturmiljø. Lavt konfliktnivå for de fleste delområder. Samlet liten grad av direkte konflikter.	Alternativ 1I medfører betydelig endring for kulturminner og kulturmiljø i kulturlandskapet og er vurdert som dårligst for kulturmiljø

Samlet er en utbygging av alternativ 1C vurdert til å ha *noe negativ konsekvens* for kulturmiljø. For kulturmiljø på den aktuelle stekningen for 1C er konsekvensen først og fremst knyttet til visuell påvirkning på kulturminne og kulturmiljø langs eksisterende veikorridor for E6. Ingen kjente automatisk freda kulturminne blir direkte berørt av tiltak. Av nyere tids kulturminner blir en SEFRAK- registrert bygning berørt av arealbeslag. For alternativ 1I er den samlede konsekvensen for kulturmiljøene på strekningen vurdert til å ha *stor negativ konsekvens*. Alternativet blir løsrevet fra dagens veikorridor for E6 og gir et større inngrep høyere oppe i det kulturhistoriske jordbrukslandskapet, der automatisk freda kulturminnelokalitet og flere lokaliteter med kulturminner fra nyere tid blir direkte berørt av arealbeslag. Konfliktnivået for Sigtrudsplassen er også vektlagt, da plassen vil få reduserte bruksmuligheter dersom alternativ 1I iverksettes. Kulturlandskapet blir i dette alternativet betydelig endret i det aktuelle området.

Av alternativene vurderes 1C som best for fagtema kulturmiljø.

4.6 Støy

4.6.1 Metode, grunnlag og usikkerheter

Støyberegningene er gjennomført i henhold til støyretningslinje T-1442/2021 etter Nordisk beregningsmetode for støy.

Trafikkmengder er framskrevet til år 2050. ÅDT på ny E6 mellom Sjoa og Bredevangen er 9700 kjøretøy per døgn, fartsgrensen er 90 km/t og tungtrafikkandel er 20 %. Eksisterende trase for E6 vil fungere som lokalvei og får fremskrevet ÅDT 800. Her er det benyttet 1% tungtrafikkandel i støyberegningene og fartsgrensen er redusert til 60 km/t på hele strekningen.

4.6.2 Resultater, antall boliger i gul og rød støysone

Tabell 4-11 viser enn opptelling av antall adresser med støyfølsom bebyggelse (i hovedsak boliger) i gul og rød støysone uten støytiltak i beregningshøyde 4m over terreng. Det er kun sett på støyfølsom bebyggelse på østsiden av Lågen, fra Nordre Eide til Ny-Sandbu, i denne vurderingen. Det innebærer selve strekningen hvor alternativene 1C og 1I er ulike.

Gul støysone har støynivå høyere enn 55 L_{den}, og rød støysone har støynivå høyere enn 65 L_{den}. L_{den} er vektet gjennomsnittlig støynivå over døgnet (**d**ay, **e**vening, **n**ight).

Tabell 4-11: Sammenligning av alternativer antall bygninger med støyfølsomt bruksformål i gul og rød støysone. Støysoner er 4 meter over terreng og støynivå angitt som vektet gjennomsnitt over døgnet (L_{den}). Alle tall er uten støyskjermingstiltak.

Alternativ / Antall bygninger i gul og rød sone	**Nullalternativ**	**1C**	**1I**
Gul sone	20	15	28
Rød sone	8	13*	3
*For alternativ 1C er i tillegg tre boliger som ville ligget i rød sone ved Randageilen forutsatt innløst, pga. nærhet til vei/skråningsutslag. Disse er ikke inkludert i tallene over.			

Alternativ 1C har færrest bygninger med støyfølsom bebyggelse i gul støysone, mens alternativ 1I har færrest bygninger med støyfølsom bebyggelse i rød støysone. Bygningene er i hovedsak boliger.

Støysonekartene med grunnlag for opptelling av antall boliger er vist på støysonekartene i vedlegg 1.

4.6.3 Avbøtende tiltak / mulighet for støyskjerming

Det er undersøkt muligheter for å kunne skjerme bebyggelse ut av støysonene, først og fremst ut av rød sone. Hensikten med disse vurderingene er primært å sammenligne alternativene. Derfor er vurderingen gjort overordnet og 3 m høy støyskjerm (over vei eller terreng) er benyttet uten nærmere vurdering eller optimalisering. Optimalisering av skjermingsløsninger, både mht. høyde, lengde og plassering kan påvirke antallet støyutsatte boliger for alle alternativene, men er altså ikke gjort i denne silingen.
Beregninger for vurdering av støyskjermingstiltak er gjort med 4 meters beregningshøyde for å gi en representativ sammenligning mot støysoner beregnet uten langsgående

skjermingsforslag. Beregningene er oppsummert i Tabell 4-12. Grunnlaget for opptelling av antall boliger er vist på støysonekartene med langsgående støyskjerming i vedlegg 1.

Tabell 4-12: Oppsummering av vurdering av langsgående støyskjerming for alternativene.

Alternativ / Antall bygninger i gul og rød sone	**Nullalternativ** (uten støyskjerming)	**1C med støyskjerming**	**1I med støyskjerming**
Gul sone	20	21	24
Rød sone	8	7*	2
*For alternativ 1C er i tillegg tre boliger som ville ligget i rød sone ved Randageilen forutsatt innløst, pga. nærhet til vei/skråningsutslag. Disse er ikke inkludert i tallene over. De tre boligene har et svært høyt støynivå dersom de ikke blir innløst.			

Beregningene viser at støyskjerming vil redusere antall boliger i rød sone i begge alternativene. I alternativ 1C blir disse overført til gul støysone slik at antall boliger i gul støysone øker med støyskjerming. I alternativ 1I skjermes fire støyfølsomme bygg ut av gul støysone og ett bygg skjermes ut av rød støysone. Oppsummert er det en liten forskjell mellom alternativ 1C og 1I i antall boliger i både gul og rød støysone. 1I har lavest støymessig konsekvens.

4.6.4 Støy oppsummert

Alternativ 1I er rangert som det beste alternativet mht. støy i Tabell 4-13. Andelen støyfølsom bebyggelse i rød støysone er lavere enn i alternativ 1C, men antallet støyutsatt støyfølsom bebyggelse er noe høyere[1].

For alternativ 1I er det bedre forutsetninger for å etablere støyskjermer for å skjerme boligbebyggelsen langs veien enn alternativ 1C. Alternativ 1C vil kreve noe mer omfattende langsgående støyskjerming enn alternativ 1I uten at det gir noen bedre effekt.

For alternativet som videreføres må støyskjermingstiltak bli optimalisert og vurdert nærmere.

Tabell 4-13: Rangering av alternativer mht. støy.

Delområde / navn	**Nullalternativ**	**1C uten langsgående skjerming**	**1I uten langsgående skjerming**	**1C med langsgående skjerming**	**1I med langsgående skjerming**
Rangering av alternativer	**4**	**5**	**2**	**3**	**1**
Forklaring til rangering	Bedre enn 1C uten skjerming, men en bolig mer i rød sone enn 1C med skjerming.	Flest adresser i rød støysone.	Flere støyutsatte adresser enn 1I med skjerming. Færre i rød støysone enn alternativ 1C med og uten skjerming.	Flere adresser i rød støysone enn alternativ 1I uten skjerming.	Færrest støyutsatte adresser i rød støysone og til sammen i rød + gul støysone.

[1] I alternativ 1I er det tre flere støyutsatte adresser enn i alternativ 1C. Det skyldes først og fremst at tre adresser i alternativ 1C må innløses og inngår dermed ikke i støyvurderingen.

5 Sammenstilling av vurderingene

Tabell 5-1 viser en enkel sammenstilling og oppsummering av de faglige vurderingene for de to alternative veilinjene. Oppsummert er konsekvensgraden vurdert som lik for alle fagtemaene unntatt kulturmiljø, men det er variasjoner i hvor påvirket de definerte delområdene blir innenfor hvert fagområde. For naturmangfold er begge alternativene oppsummert gitt *svært stor negativ konsekvens*, men det påpekes at delområde SB11, Stanviki øst, er gitt høyeste konsekvensgrad i alternativ 1I, hvilket betyr at delområdet forventes ødelagt/sterkt forringet.

Tabell 5-1: Oppsummering av de faglige vurderingene av alternativene

Utredningstema	1C	1I
Utredninger etter håndbok V712		
Naturmangfold	**Svært stor negativ konsekvens** *(3 elfenbenslokaliteter + 9 i 35-meterssone. De to mest verdifulle delområdene minst berørt)*	**Svært stor negativ konsekvens** *(11 elfenbenslokaliteter + 8 i 35-meterssone. De to mest verdifulle delområdene mest berørt)*
Friluftsliv-by- og bygdeliv	**Noe negativ konsekvens**	**Noe negativ konsekvens**
Naturressurser	**Middels negativ konsekvens**	**Middels negativ konsekvens**
Kulturmiljø	**Noe negativ konsekvens**	**Stor negativ konsekvens**
Støy, antall boliger *Utredet i tråd med T-1442*	**Gul støysone:** 21 med støyskjerming	**Gul støysone:** 24 med støyskjerming
	Rød støysone: 7 med støyskjerming	**Rød støysone:** 2 med støyskjerming
Oppsummering	Begge alternativene er vurdert med svært stor negativ konsekvens på naturmangfoldet, men 8 færre elfenbenslokaliteter berøres i alt. 1C enn i 1I. Videre beslaglegges 13,9 færre daa dyrka mark. Her må det imidlertid tas høyde for erstatningsarealer som er planlagt å erstatte disse. Konsekvensen for kulturmiljøet er primært knyttet til visuell påvirkning. For temaet friluftsliv, by- og bygdeliv påvirkes nærmiljøet negativt pga. nærheten til boligområdet Randageilen, innløsning av tre boliger og økt støy. Alternativet har større visuell og fysisk barriere mot vest enn alt. 1I, reduserer tilgjengeligheten til Lågen og Varphaugen og gir lengre avstand til bussholdeplassene, men gir bedre turveiforbindelser til lia i øst enn 1I. Det forutsettes støyskjerming uavhengig av alternativ. Alternativene har tilnærmet like mange boliger i gul støysone, men 1C har flest boliger i rød støysone. Potensialet for støyskjerming er mer utfordrende og omfattende enn alt. 1I pga. helningen i terrenget og vil ikke ha like god effekt.	Naturmangfold er, som alt. 1C, gitt svært stor negativ konsekvens, men det berøres flest elfenbenslavlokaliteter i dette alternativet. I tillegg berøres det mest verdifulle delområdet for naturmangfold i størst grad. Videre beslaglegges 13,9 daa større areal dyrka mark enn alt 1C, men også her må det tas høyde for erstatningsarealer som er planlagt å erstatte dette. Alternativet vil påvirke kulturmiljøet i betydelig grad med bla. direkte påvirkning på automatisk freda kulturminnelokalitet og flere kulturminner fra nyere tid. I tillegg forringes deler av Sigtrudplassen. Den største negative konsekvensen for friluftsliv, by- og bygdeliv er at forbindelseslinjene mellom boligområdet på Randageilen og den spredte bebyggelsen blir splittet, da boligområdene blir liggende på hver sin side av ny E6. Splittelsen gir ulik påvirkningsgrad på vurderingstemaene for fagområdet. Det forutsettes støyskjerming uavhengig av alternativ. Alternativet vil gi færrest støyutsatte adresser i rød støysone og sammenlagt færrest i både gul og rød støysone. Alternativet har best forutsetninger for støyskjerming av boligene langs veien.

6 Tilbakemeldinger og videre arbeid

6.1 Tilbakemeldinger og informasjon

Notatet ble oversendt Statsforvalteren og Sel kommune 12.6.2025. Hovedpunktene i utredningen ble presentert for ordfører og administrasjon i kommunen i eget møte 27.6 2025.

Kommunen signaliserte i møtet at de er opptatt av å ivareta bomiljøet på Randageilen og tilgrensende områder, og ønsker at beboere og grunneiere informeres om innholdet i utredningen.
16. september 2025 la Nye Veier fram rapporten for formannskapet. Samme kveld ble det gjennomført informasjonsmøte og åpent kontor for grunneiere på Randageilen.

Statsforvalteren gav følgende tilbakemelding på notatet på e-post 25.8.2025.

Etter en overordnet og foreløpig vurdering av oversendt rapport vurderer vi at denne inneholder relevante temaer og at disse er tilstrekkelig utredet.

Vi merker oss at fagtema samfunnssikkerhet og beredskap ikke er utredet. Vi går ut fra at Nye Veier vurderer at de to alternativene blir relativt likt påvirket av naturfare og andre sikkerhets- og beredskapsrelaterte temaer, og at dette fagtemaet derfor ikke regnes som beslutningsrelevant i denne konkrete rapporten. Vi forutsetter at samfunnssikkerhet og beredskap utredes senere i prosessen. I det videre arbeidet har Statsforvalteren også andre viktige hensyn som må vektes og ivaretas.

Vi understreker at vi ikke har gått i detalj i rapporten, og at vår konkrete vurdering først vil komme når saken kommer på høring. Vi kan ikke se bort fra at det vil kunne komme innsigelser ved senere høring av reguleringsplan. Vi legger ellers til grunn at rapporten er sjekket ut med andre berørte myndigheter og at videre prosess følger vanlig prosess etter plan- og bygningsloven, jf. tidligere innspill om dette.

6.2 Videre arbeid

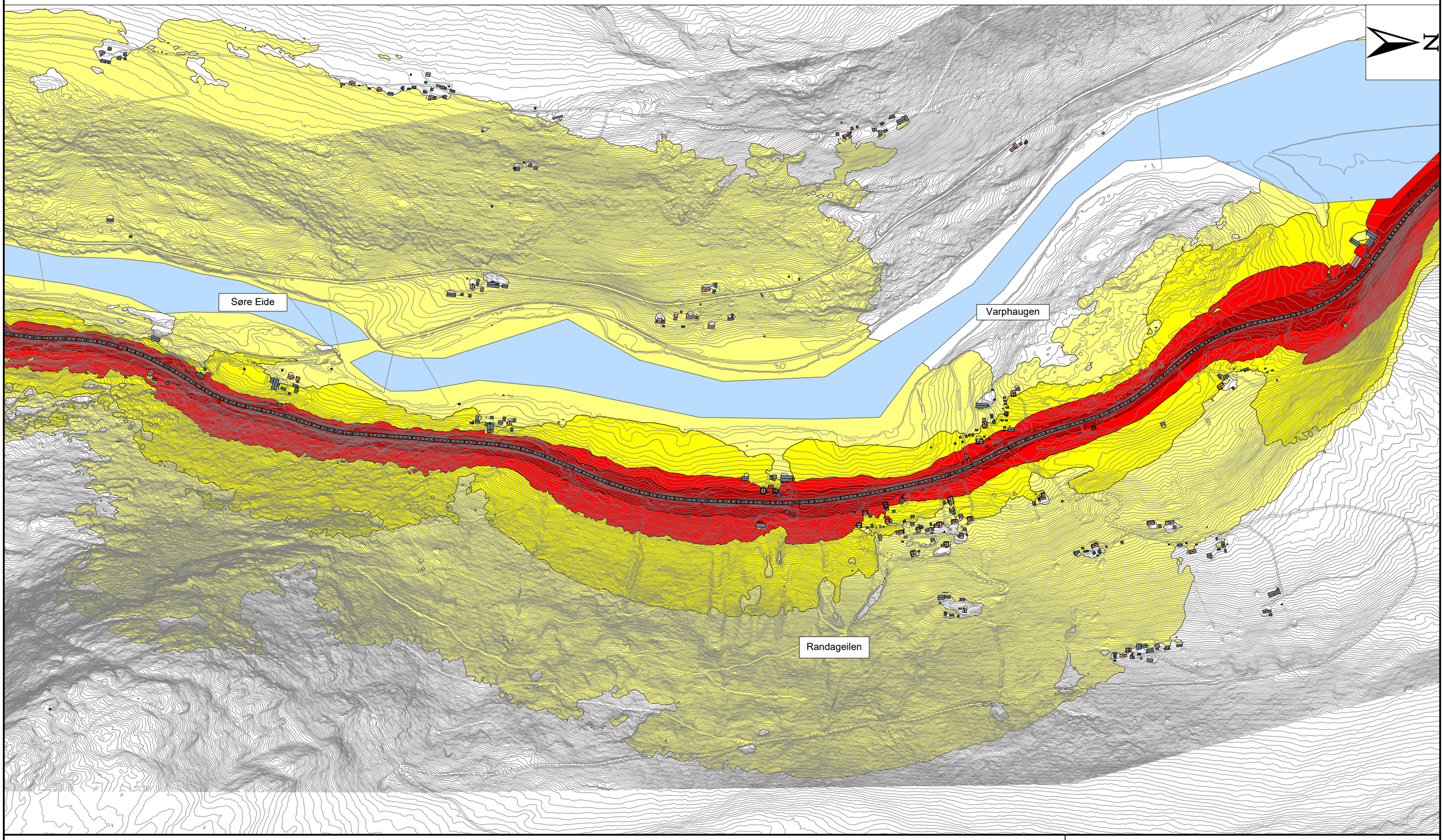
Konsekvensvurderingene viser at begge alternativene vil gi negative virkninger for alle utredningstemaene. Statsforvalteren har i sin uttalelse pekt på at de først ved høring av planen vil gi sin konkrete vurdering.

Nye Veier har med bakgrunn i innspill og dialog med ulike parter vurdert det som mest hensiktsmessig at planforslaget som fremmes for politisk 1.gangsbehandling og sendes på høring/offentlig ettersyn inkluderer både alternativ 1C og 1I forbi Randageilen.

Vedlegg

Vedlegg 1: Støysonekart for alternativene

Vedlegg Nullalternativet



E6 Øyer - Otta

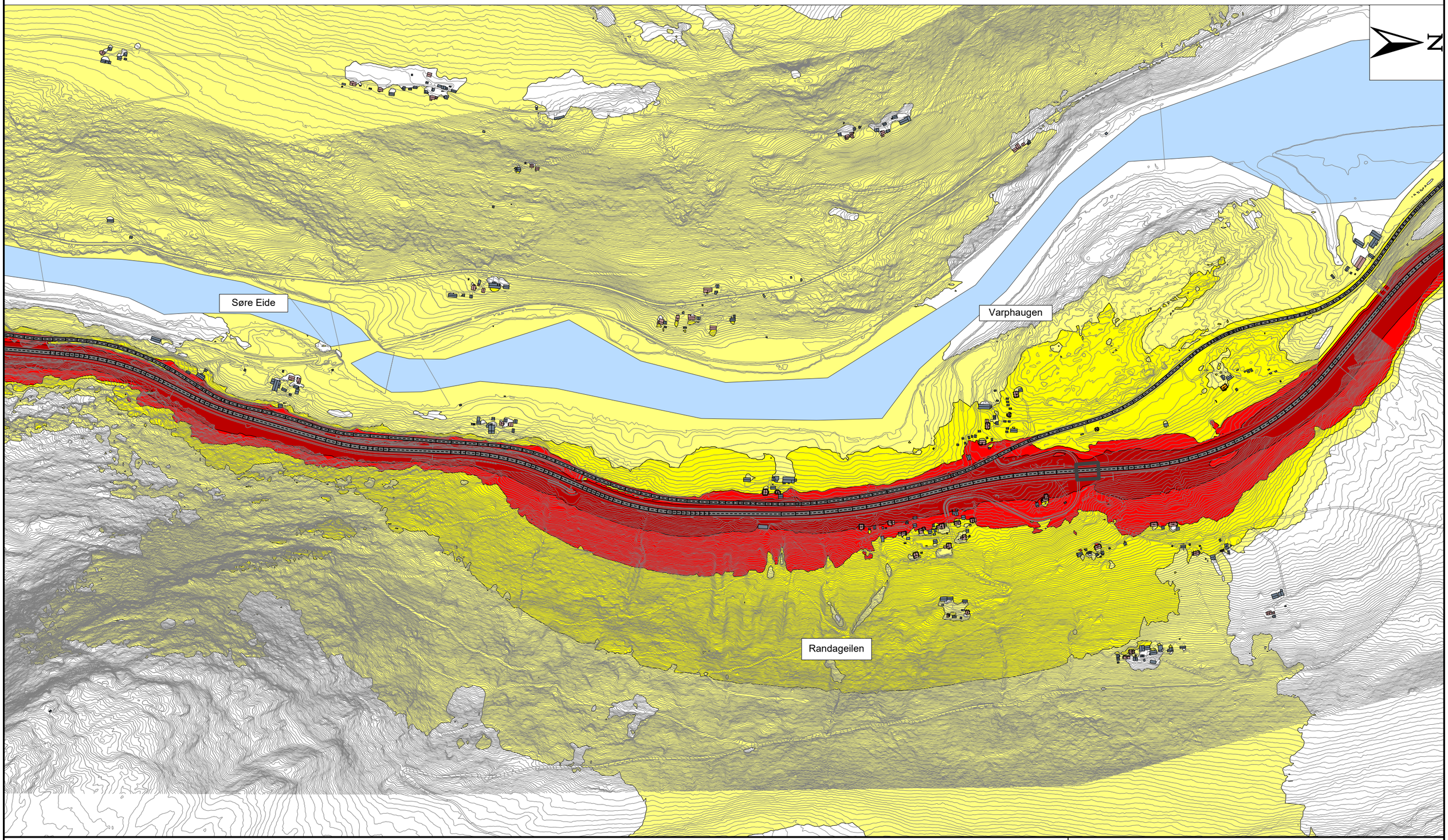
Oppdragsnr: 629042-02

- Veitrafikkstøy for nullalternativet i år 2050
- Beregnet Lden 4.0 meter over terreng
- Oppløsning støysoner 5 x 5 meter

asplan viak

Objekter:	Støynivå (Lden):		
Eksisterende støyskjerm	> 55 dB	Produsert for:	Nye Veier AS
Ny støyskjerm	> 60 dB	Produsert av:	ENG
Topp eksisterende voll	> 65 dB	Målestokk(A3):	1:8000
Topp ny voll	> 70 dB	Dato:	21.05.2025
Fjellskjæring, mur			

Vedlegg Alternativ 1C



E6 Øyer - Otta

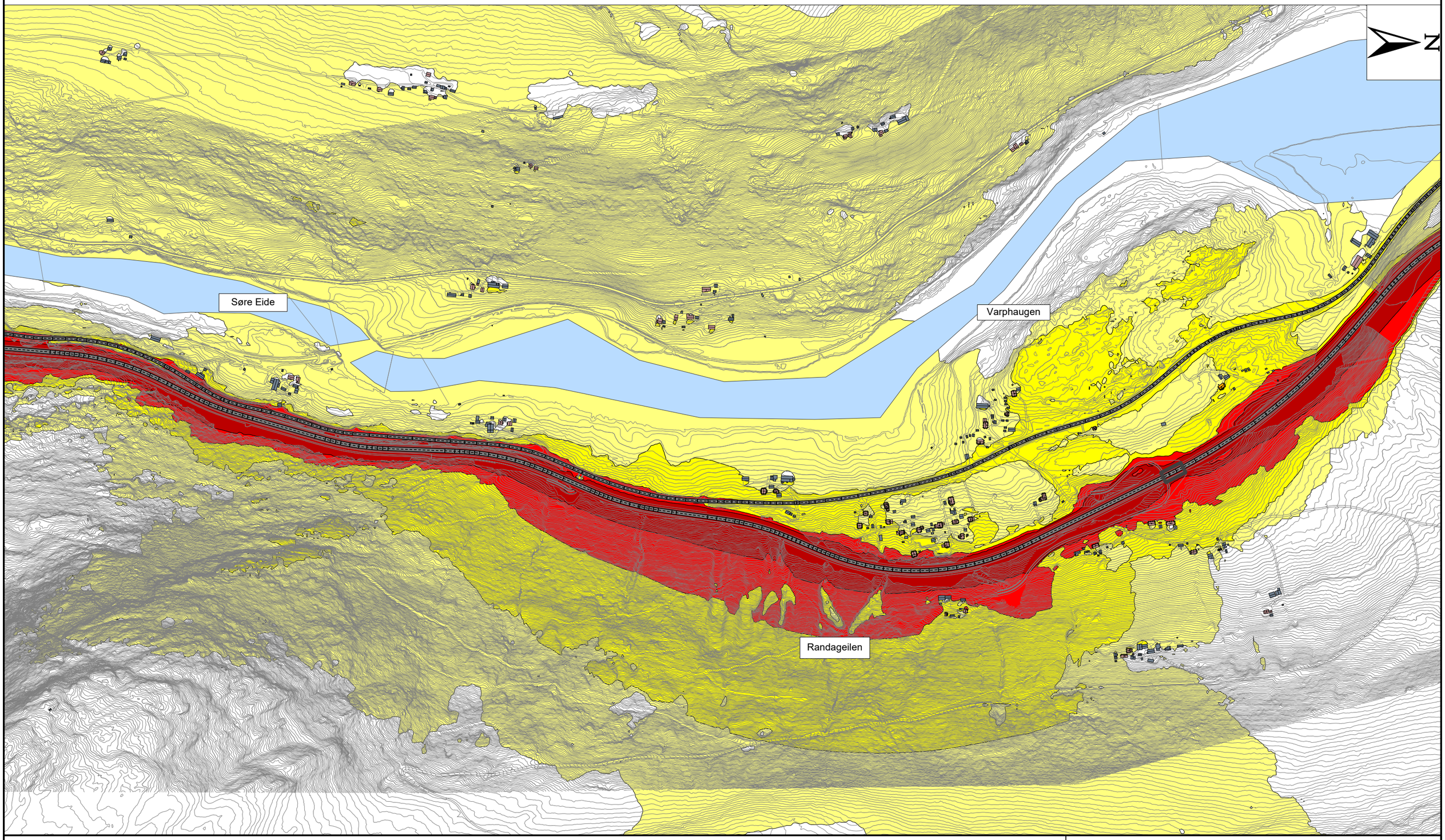
Oppdragsnr: 629042-02

- Veitrafikkstøy for alternativ 1C i år 2050
- Beregnet Lden 4.0 meter over terreng
- Oppløsning støysoner 5 x 5 meter

asplan viak

Objekter:	Støynivå (Lden):		
Eksisterende støyskjerm	> 55 dB	Produsert for:	Nye Veier AS
Ny støyskjerm	> 60 dB	Produsert av:	ENG
Topp eksisterende voll	> 65 dB	Målestokk(A3):	1:8000
Topp ny voll	> 70 dB	Dato:	21.05.2025
Fjellskjæring, mur			

Vedlegg Alternativ 1l



E6 Øyer - Otta

Oppdragsnr: 629042-02

- Veitrafikkstøy for alternativ 1l i år 2050
- Beregnet Lden 4.0 meter over terreng
- Oppløsning støysoner 5 x 5 meter

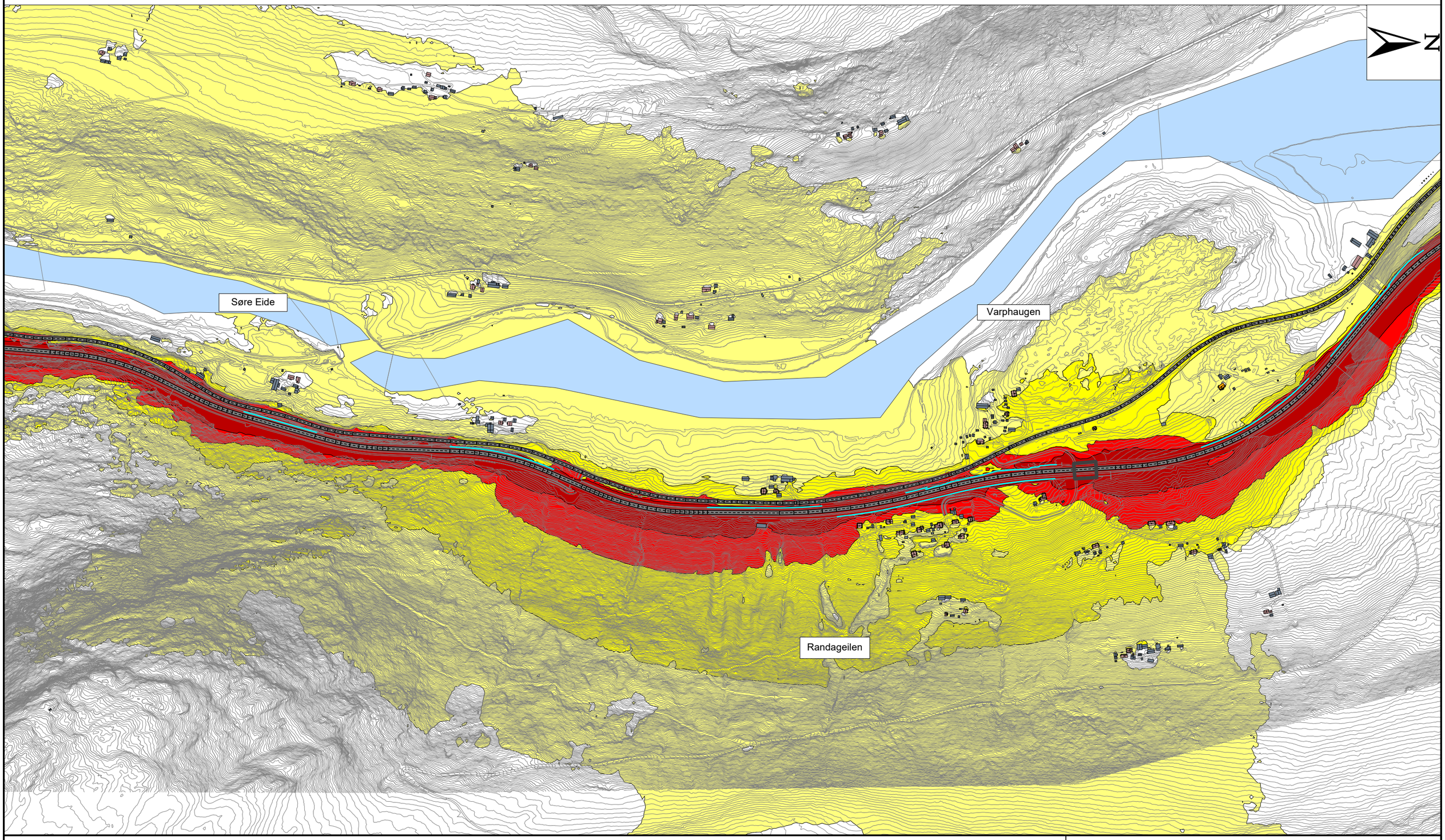
asplan viak

Objekter:
- Eksisterende støyskjerm
- Ny støyskjerm
- Topp eksisterende voll
- Topp ny voll
- Fjellskjæring, mur

Støynivå (Lden):
- > 55 dB
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB

Produsert for:	Nye Veier AS
Produsert av:	ENG
Målestokk(A3):	1:8000
Dato:	21.05.2025

Vedlegg Alternativ 1C med langsgående støyskjerming



E6 Øyer - Otta

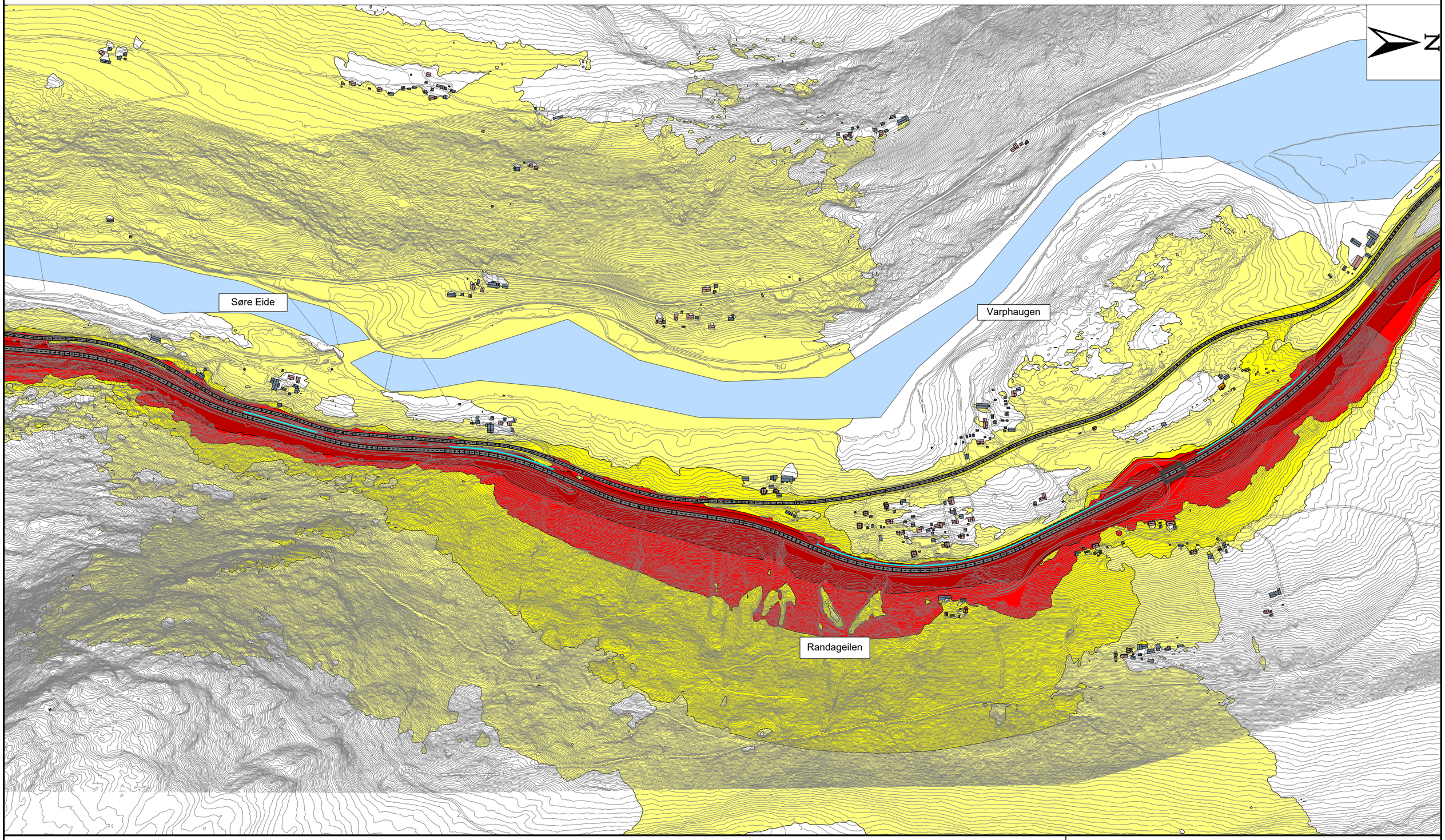
Oppdragsnr: 629042-02

- Veitrafikkstøy for alternativ 1C med langsgående skjerming i år 2050
- Beregnet Lden 4.0 meter over terreng
- Oppløsning støysoner 5 x 5 meter

asplan viak

Objekter:	Støynivå (Lden):		
Eksisterende støyskjerm	> 55 dB	Produsert for:	Nye Veier AS
Ny støyskjerm	> 60 dB	Produsert av:	ENG
Topp eksisterende voll	> 65 dB	Målestokk(A3):	1:8000
Topp ny voll	> 70 dB	Dato:	21.05.2025
Fjellskjæring, mur			

Vedlegg Alternativ 1I med langsgående støyskjerming



E6 Øyer - Otta

Oppdragsnr: 629042-02

- Veitrafikkstøy for alternativ 1I med langsgående skjerming i år 2050
- Beregnet Lden 4.0 meter over terreng
- Oppløsning støysoner 5 x 5 meter

asplan viak

Objekter:
- Eksisterende støyskjerm
- Ny støyskjerm
- Topp eksisterende voll
- Topp ny voll
- Fjellskjæring, mur

Støynivå (Lden):
- > 55 dB
- > 60 dB
- > 65 dB
- > 70 dB

Produsert for:	Nye Veier AS
Produsert av:	ENG
Målestokk(A3):	1:8000
Dato:	21.05.2025