



Fagnotat landskapsbilde

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-1205
Filnavn	NV34E6ØO-YML -NOT-1205 Fagnotat landskapsbilde, E6 Sjoa-Bredevangen-Solhjem

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	06.02.2026	Høringsutgave	KA	RE	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 Konsekvensanalyse (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 Kristin Aarskog.

Innhold

1	Sammendrag	5
2	Bakgrunn.....	8
3	Tiltaksbeskrivelse.....	9
4	Grunnlag og metode	11
4.1	Forutsetninger og metode	11
4.2	Planprogram	12
4.3	Avgrensing av fagområdet.....	13
4.4	Avgrensning mot andre tema	13
4.5	Inndeling i delområder	13
4.6	Kriterier for verdi	14
4.7	Kriterier for påvirkning.....	15
4.8	Konsekvens	16
4.9	Referansealternativet.....	16
4.10	Krav og retningslinjer	17
4.11	Kunnskapsgrunnlaget	17
4.12	Influensområde	17
5	Planområdets overordna trekk	18
6	Verdivurderinger	19
6.1	Overordnet landskapskarakter Gudbrandsdalen.....	19
6.2	Landskapskarakter	20
6.3	Landskapsrom Sjøa-Otta.....	23
6.4	Inndeling i delområder	24
6.5	Verdivurderinger	25
7	Vurdering av påvirkning og konsekvens.....	34
7.1	Påvirkning på delområdene	34
7.2	Vurdering av påvirkning og konsekvens.....	59
7.3	Trafikksikkerhetstiltak Bredevangen-Solhjem	62
7.4	Konsesjon etter vannressursloven	62
7.5	Samlet vurdering konsekvensgrad	63
7.6	Skadereduserende tiltak	64
7.7	Anleggsgjennomføring.....	65
7.8	Usikkerheter.....	65
8	Kilder.....	66

1 Sammen drag

Fagtema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form.

Gudbrandsdalen som dalføre har en bred U-form formet av isen. Det bakenforliggende fjelllandskapet fremstår som fondmotiver i dalens retningsendringer. Lågen som vassdrag er et sentralt sammenbindende element gjennom dalføret og er stort sett visuelt til stede i landskapsbildet. Stedvis utgjør den store deler av dalbunnen, andre steder er den ikke like fremtredende. Dalen har et rikt kulturlandskap i dalbunnen, men også i solrike lier finnes gårdsbruk. Gårdstunene har ofte en bygningssmasse med stor tidsdybde.

Strekningen Sjoa-Otta kan overordnet deles inn i to landskapskarakterer; elvemøtene og dalen mellom dem. Ved Sjoa og Otta møter sidedalene med sine store elver hoveddalføret med Lågen. Disse elvemøtene er samlende og identitetsskapende for landskapsrommet ved tettstedene. Landskapskarakteren i dalføret mellom Sjoa og Otta er mer retningsbestemt. Lågen samler dalrommene til en langstrakt dal. Dalsidene stiger bratt opp mot høg fjellet, mens horisontale strandsletter med kulturlandskap preger dalbunnen.

De største verdiene i landskapsbildet ligger i delområdene 3, 5, 6 og 7. Delområdet 6 Lågen med strandsletter er satt til stor verdi. Lågen som landskapselement er av stor regional betydning for landskapsbildet. Delområdene 3, 5 og 7 omfatter varierte kulturlandskap langs strekningen karakteristisk for dalføret og er satt til middels verdi. Alle disse delområdene ligger høyt i denne kategorien (middels +).

Tiltaket vil forringe fjern- og nærvirkningen i samtlige delområder med unntak av delområdene ved Otta hvor påvirkningen er vurdert til ubetydelig. I kulturlandskapene i de store delområdene 3 Eide - Ny-Sandbu og 5 Sandbuvangen - Solhjem har tiltaket størst påvirkning på landskapsbildet. Her vil ny E6 med terrengtilpasninger ha stor fjernvirkning og være en kraftig, visuell barriere i det overordnede landskapsbildet. Disse delområdene tillegges størst vekt i den samlede vurderingen av konsekvens. De utgjør også en svært stor del av strekningen som er direkte berørt av tiltaket.

I delområdet 3 Eide – Ny-Sandbu vil landskapsbildet bli noe mer forringet i alternativ 1I enn alternativ 1C. Det samme gjelder for fjernvirkningen fra den andre siden av Lågen. For delområdet vest for Lågen gir dette større negativ konsekvens (--) for alternativ 1I.

Dette gir en rangering av alternativene for landskapsbildet der nullalternativet (1) er klart best, mens alternativ 1C (2) er marginalt bedre enn alternativ 1I (3).

Delstrekning	Konsekvensgrad		
	Null- alternativet	1C Ny E6 vest for Randageilen	1I Ny E6 øst for Randageilen
Delområde 1 Sjøa	0	-	-
Delområde 2 Rosenlund	0	0	0
Delområde 3 Eide – Ny-Sandbu	0	--	--
Delområde 4 Ny-Sandbu - Sandbuvangen	0	-	-
Delområde 5 Sandbuvangen - Solhjem	0	--	--
Delområde 6 Lågen med strandsletter	0	--	--
Delområde 7 Vestsida	0	-	--
Delområde 8 Østsida ved Otta	0	-	-
Delområde 9 Lågen ved Otta	0	0	0
Samlet konsekvens landskap	0	Middels negativ konsekvens (--)	Middels negativ konsekvens (--)
Begrunnelse for samlet konsekvens		Delområde 3 Eide – Ny-Sandbu og delområde 5 Sandbuvangen-Solhjem utgjør store deler av strekningen for ny E6. Disse delområdene har også størst negativ konsekvens av tiltaket for landskapsbildet. De tillegges større vekt i den samlede vurderingen av konsekvens enn de mindre delområdene. Sammen med delområde 6 Lågen med strandsletter utgjør de begrunnelsen for at konsekvens for landskapsbildet settes til middels negativ.	Delområde 3 Eide – Ny-Sandbu og delområde 5 Sandbuvangen-Solhjem utgjør store deler av strekningen for ny E6. Disse delområdene har også størst negativ konsekvens av tiltaket for landskapsbildet. De tillegges større vekt i den samlede vurderingen av konsekvens enn de mindre delområdene. Sammen med delområde 6 Lågen med strandsletter utgjør de begrunnelsen for at konsekvens for landskapsbildet settes til middels negativ. Konsekvensgrad for alle delområdene, med unntak av

			delområde 7, er lik som i alternativ 1C. For 1I vurderes tiltaket til å ha middels negativ konsekvens (--) delområde 7 Vestsida.
Rangering	1	2	3
Forklaring til rangering Nullalternativet vurderes som det beste for landskapsbildet. Både alternativ 1C og 1I har middels negativ konsekvens for landskapsbildet og det er lite som skiller alternativene i rangeringen. 1I vurderes til å ha marginalt større negativ konsekvens og rangeres derfor som det dårligste for landskapsbildet. Dette begrunnes med at delområde 7 vurderes til å ha middels negativ konsekvens (--) for 1I, mens delområdet har noe negativ konsekvens (-) for alternativ 1C.			

For å redusere skadevirkningene av tiltaket blir det viktig å gjenopprette visuelle sammenhenger i landskapet på tvers av barrieren ny vei skaper. Med dette menes bevisst terrengforming av sidearealer, reetablering av vegetasjonsområder og kulturmark samt sammenhenger i bekker/vassdrag på begge sider av barrieren.

For å avbøte miljøskaden tiltaket påfører landskapet anbefales det i det videre arbeidet å stille følgende krav:

- Bevare eksisterende vegetasjon i størst mulig grad og spesielt på områder som er eksponerte med tanke på fjernvirkning. Det bør angis konkrete områder for bevaring.
- Etablering av nye vegetasjonsskjermer der vegetasjon har blitt fjernet slik at fjernvirkning dempes. Viktig at steinfyllinger revegeteres med krav til tilstrekkelig vekstjordlag for ny vegetasjon/toppjord til revegetering.
- Minimere terrenginngrepene, skjæringer og fyllinger, ved å følge landskapets og terrengets naturlige form i den grad det er mulig. Bevisst tilpasning av terrengendringer med tanke på fjernvirkningen
- Begrense «visuell høyde» og sikre kvalitet i utførelsen av vertikale flater som f eks murer og skjæringer.
- Bevisst plassering og fargesetting av støyskjermer for å dempe fjernvirkningen.
- Fyllinger i Lågen må gis en naturlikt utforming og revegeteres med stedegen vegetasjon.
- Gjenfylling, etablering av naturlikt terreng og revegetering av eksisterende grustak og andre terrenginngrep ved Sandbumoen vil kunne påvirke landskapsbildet positivt.
- Hensynta områder med bebyggelse slik at nedskalert veianlegg/dagens E6 eller nye adkomster tilpasses områdene i skala. Dette gjelder spesielt ved tettbebyggelsen ved Sjøa, Randageilen og Sandbumoen.

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

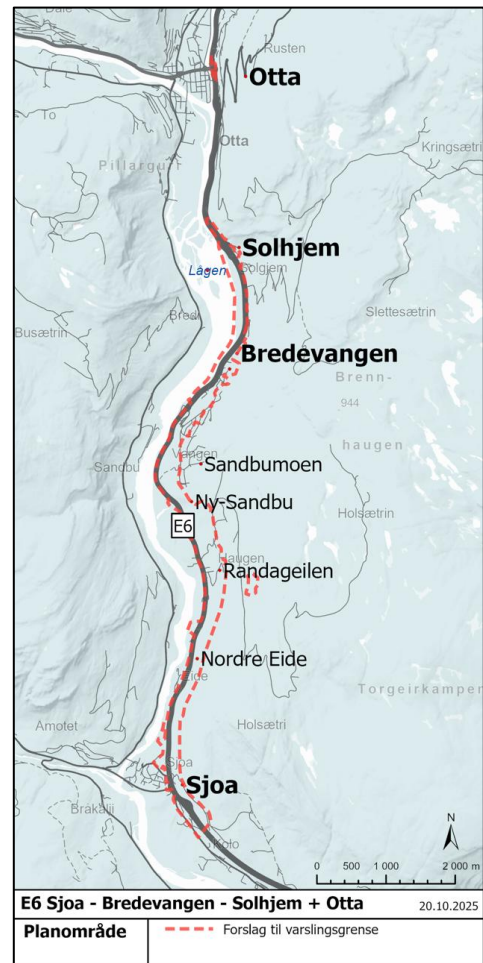
Mellom Sjoa og Otta går E6 som en to-felts vei gjennom et landskap preget av skog, landbruksarealer og spredt gårds- og boligbebyggelse. Veistandarden er varierende, med kurvatur ned mot minimumskravene flere steder. Fartsgrensen varierer mellom 50 km/t og 80 km/t. Trafikkmengden (ÅDT) på E6 er i dag 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

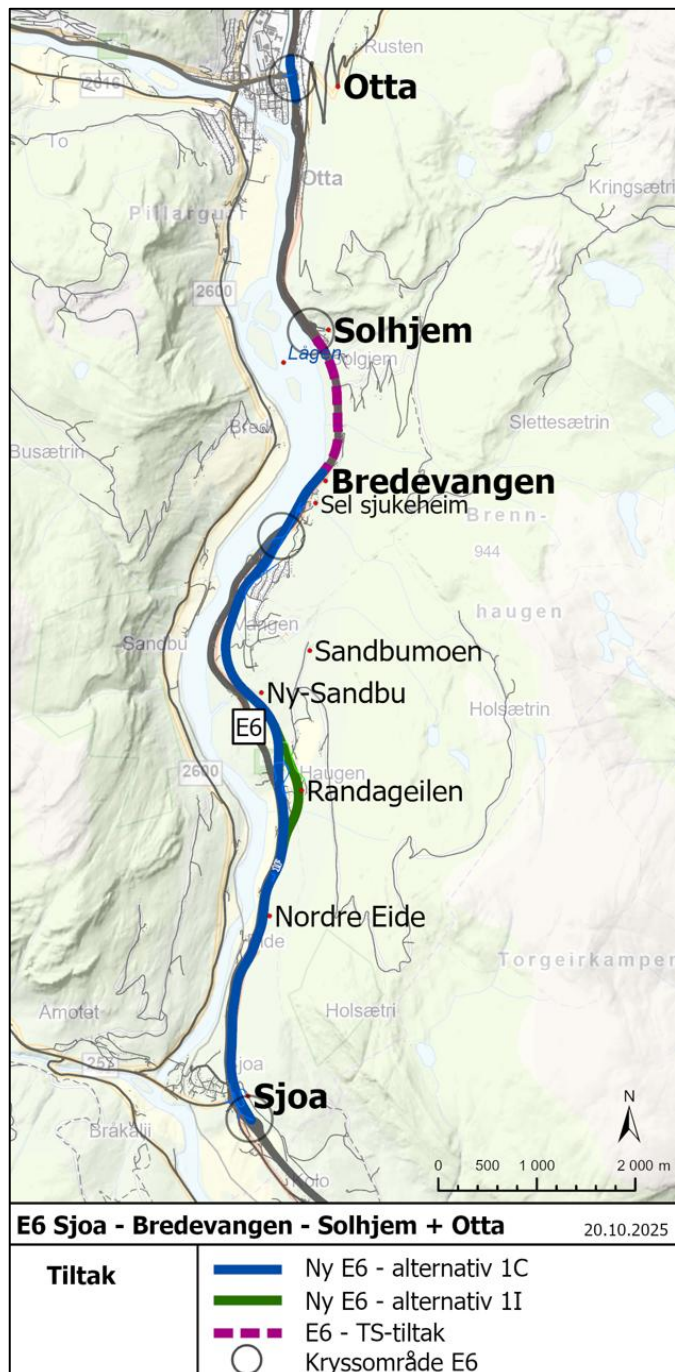
Ny E6 mellom Sjoa og Bredevangen

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.

Metode

Ytre miljø omfatter i denne vurderingen ikke-prissatte temaer i henhold til Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (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.

I henhold til metoden er det for hvert 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 de enkelte delområdene er sammenstilt for å komme frem til en konsekvensgrad for hvert enkelt alternativ.

Til slutt er det gjort en rangering av alternativene for hvert utredningstema.

Håndbok V712 angir fargebruk for verdier av delområder og konsekvensvurderinger, disse er benyttet i rapporten. Tabeller og figurer på neste side er hentet fra håndbok V712 Konsekvensanalyse (Statens vegvesen, 2021).

Metoden kort og forenklet forklart i figurene nedenfor:

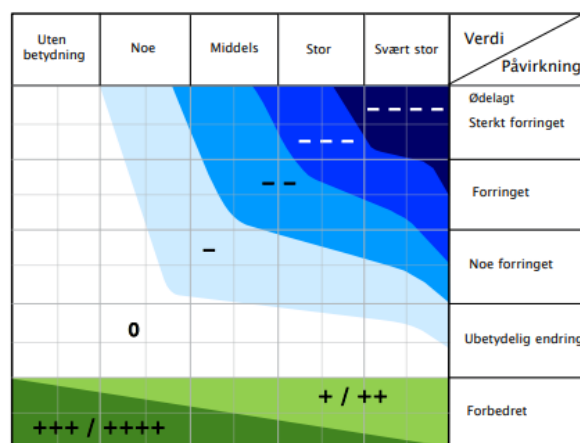
Verdivurderinger i kart

Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
----------------	-----------	---------------	------------	------------------

Ved sammenstilling av **påvirkning for det enkelte delområde** og **delområdenes verdi** fremkommer **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 verdøkning som følge av tiltaket.

Tabell 6-3 Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder.



Figur 6-6 Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde framkommer ved å sar av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen. De to skalaene er gli

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 6-5 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 underordnede.
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 underordnede.
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.

Usikkerheter

Det er usikkerheter knyttet til vurderingene. Temaspesifikke usikkerheter beskrevet for hvert tema.

4.2 Planprogram

Utredningsbehovet er beskrevet slik i *Planprogram for E6 Sjøa -Solhjem og kryss E6 x rv.15*:

«Grunnlag og utredningsbehov

Mellom Sjøa og Sandbumoen ligger ny E6 høyere i dalsida og i brattere terreng enn eksisterende vei. Det vil gi til dels store terrengutslag i et åpent dalrom. I det videre arbeidet vil det jobbes med linjeføring og utforming av sideterreng for å tilpasse veianlegget til omgivelsene og begrense både nær- og fjernvirkningene. Revegetering av skråninger og åpning av skog på delstrekninger vil være viktige tiltak. På strekningen mellom Sandbumoen og Solhjem ligger ny E6 på vestsiden av eksisterende vei. Området har en slakere terrengform med dyrka mark. Ny E6 skal dimensjoneres for å tåle flom, dette gjør at veien blir liggende relativt høyt i forhold til det omkringliggende landskapet og skaper en barriere som kan virke dominerende. Optimalisering av veiens sideanlegg (grøfter, støytiltak og skråninger) vil være sentralt for å tilpasse veianlegget til landskapet på best mulig måte. Veiens lokalisering og linjeføring i dalføret med inngrep eller nærføring til vekselvis Lågen, kulturlandskap og svært sidebratt terreng, vil gi ulik påvirkning på landskapsbilde. Vegtiltaket skal visualiseres fra ulike standpunkt (nær- og fjernvirkning) og sammenliknes med dagens situasjon.

Estetikk

Kunnskapen om tiltakets påvirkning på landskapsbildet vil benyttes videre i utarbeidelsen av en estetisk oppfølgingsplan som grunnlag for føringer for blant annet utforming av sideterreng, bruer, kryss, støyskjermingstiltak, belysning og eventuelle masselager.»

4.3 Avgrensning av fagområdet

Fagtema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap (Statens vegvesen, 2021).

4.4 Avgrensning mot andre tema

Fagtemaene representerer ulike aspekter ved det naturlige- og menneskepåvirkete landskapet på følgende måte:

- Fagtema landskapsbilde representerer «det romlige og visuelle landskapet»
- Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv representerer «landskapet slik folk oppfatter og bruker det»
- Fagtema naturmangfold representerer «det økologiske landskapet»
- Fagtema kulturarv representerer «det kulturhistoriske landskapet»
- Fagtema naturressurser representerer «produksjonslandskapet»

Inndelingen definerer avgrensingen mellom de fem fagtemaene. Fagtema landskapsbilde har grensesnitt mot alle disse fagtemaene, men omhandler det visuelle. Eksempelvis omhandler landskapsbildet de visuelle verdiene i «det kulturhistoriske landskapet» eller i «det økologiske landskapet» (Statens vegvesen, 2021).

4.5 Inndeling i delområder

Planområdet, og øvrige områder som blir påvirket av tiltaket, inndeles i enhetlige delområder og angis på kart. Inndeling i delområder baseres på registreringskategoriene i tabellen under. Delområder er enhetlige områder som skiller seg fra tilgrensende delområder. Det gjøres en heldekkende vurdering av arealet innen planområdet. Øvrige områder som blir visuelt påvirket identifiseres.

Inndeling i delområder er en prosess der en først grovinndeler utredningsområdet med utgangspunkt i aktuelle landskapstyper. Hele eller deler av en landskapstype kan utgjøre et delområde, og deler fra flere tilgrensende landskapstyper kan danne et delområde. Inndeling i, og størrelse på, delområder justeres underveis i prosessen. De endelige enhetlige delområdene framkommer ved fastsetting av landskapsbildets karakter.

Tabell 1: Viser registreringskategorier for fagtema landskap (Statens vegvesen, 2021).

Registreringskategorier	Forklaring
Topografiske hovedformer	Landformer og terrengformer. Kystlinjer. Større vassdrag, breer, fjordsystemer, skjærgård og sjøområder. Storskala- og småskala landskap. Variasjoner i relieff.
Romlige egenskaper	Avgrensninger, strukturer og andre visuelle uttrykk som danner landskapsrom. By- og gaterom.
Naturskapte visuelle egenskaper	Ubrutte sammenhenger fra fjord til fjell, åskammer, fjellrygger, horisontlinjer og strandlinjer. Naturpregede områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet. Særlige naturfenomen og temporære variasjoner i vær og årstidsvekslinger.
Naturskapte nøkkelelementer	Fremtredende terrengformasjoner, landemerker og orienteringspunkter. Naturminner som geologiske formasjoner eller enkeltstående særpregede trær.
Vegetasjon	Form- og strukturdannende vegetasjon kan være naturlig, kulturpåvirket, eller kultur-betinget. Vegetasjonen avtegner seg som mosaikk og mønster i naturlige, kulturpåvirkete eller i rene menneskeskapte miljøer.
Arealbruk	Næringsvirksomhet, landbruk, bosetting, transport, annen infrastruktur.
Byform og arkitektur	Bygninger, plasser, parker, gater, og annen bystruktur.
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Sammenhengende bebygde områder, gateløp, vegsystem, stisystem, kraftlinjer, jord- og skogbruksområder, fysiske grenselinjer, alleer, trerekker. Menneskeskapte områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet.
Menneskeskapte nøkkelelementer	Landemerker, knutepunkt, fremtredende bygninger, tekniske installasjoner, formklypte særpregede trær, trær med arkitektonisk betydning.

4.6 Kriterier for verdi

Ved vurdering av verdi legges landskapsbildets karakter for det enhetlige delområde til grunn. Kriterier for verdisetting av delområder er gitt i tabell under. Kriteriene brukes for å komme fram til en verdi for det enkelte delområde. Det er angitt et sett med aspekter som sjekkes ut i forhold til den fastsatte karakteren for landskapsbildet.

Som oftest vil landskapsbildets karakter utløse flere aspekt for verdivurderingen. Utreder må gjøre en faglig vurdering av hvilke verdier som vektet tyngst og som angir verdien for delområdet. Verdisettingen begrunnes.

Tabell 2: Viser verdikriterier for fagtema landskap (Statens vegvesen, 2021).

Verdi ASPEKTER	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Visuelle kvaliteter	Delområde uten visuelle kvaliteter	Delområde med noen visuelle kvaliteter	Delområde med gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av lokal betydning	Delområde med særlig gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av regional betydning	Delområde med unike visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av nasjonal og/eller internasjonal betydning
Helhet Variasjon	Delområde med dårlig balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med mindre god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med særlig god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med unik balanse mellom helhet og variasjon
Særpreg	Delområde uten særpreg	Delområde med lite særpreg	Delområde med særpreg	Delområde med stort særpreg	Delområde med svært stort særpreg
Byform Bystruktur	Delområde der byformen/ bystrukturen er fragmentert/ sprengt/ ødelagt	Delområde der byformen/ bystrukturen er noe fragmentert	Delområde med god byform/ bystruktur	Delområde med særlig god byform/ bystruktur	Delområde med en unik byform/ bystruktur
Arkitektur	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap mangler sammenheng. Er dårlig tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen mindre gode og/eller lite lesbare omgivelser. Er mindre godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen gode og lesbare omgivelser. Er tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen særlig gode og lesbare omgivelser. Er godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen unike og lesbare omgivelser. Er svært godt tilpasset byens skala
Totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et dårlig totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et noe redusert totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et spesielt godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et unikt totalinntrykk
Sjeldenhet Representativitet ⁴⁵			Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne regionalt	Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne nasjonalt	
Forvaltningsprioritet/ Prioriterte landskapsområder ^{45, 47}			Delområdet har kvaliteter av lokal og/eller regional betydning	Delområdet har kvaliteter av regional og/eller nasjonal betydning	Delområdet har kvaliteter av nasjonal og/eller internasjonal betydning

4.7 Kriterier for påvirkning

Påvirkningsfaktorer for fagtema landskapsbilde er gitt som et kriteriesett i tabellen under og er en veiledning for gradering av påvirkning. Kriteriene brukes for å fastsette tiltakets påvirkning på det enkelte delområde. Dersom flere av kriteriene er aktuelle gjør utreder en faglig vurdering av hvilke som er utslagsgivende. Vurderingen bygger logisk opp under kriteriene som er brukt.

Den fastsatte påvirkningen begrunnes i en kort og konsis tekst.

Veiltaket vil påvirke landskapsbildets karakter gjennom tiltakets egenform og dets integrering i omgivelsene. Påvirkning kan være gjennom direkte inngrep, fragmentering,

barrierevirkning, nærføring og/eller synlighet. Det tydeliggjøres på hvilken måte tiltaket vil endre landskapets visuelle karakter. De ulike typer av påvirkninger kan beskrives ved bruk av illustrasjoner/visualisering.

Tabell 3: Viser veiledning for vurdering av påvirkning for fagtema landskap (Statens vegvesen, 2021).

Tiltakets påvirkning	Forankring og lokalisering	Landskaps- og terrenginngrep	Skala	Linjeføring	Arkitektonisk utforming
Ødelagt/ sterkt forringet	Tiltaket er ikke forankret, medfører uheldig fragmentering, eller bryter i stor grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører en stor endring i landskapet, eller medfører svært skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer i stor grad over landskapets skala	Tiltaket har svært dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, har en svært uheldig romkurve	Tiltaket fremstår helt uten arkitektonisk helhet, har svært dårlig design
Forringet	Tiltaket er dårlig forankret, medfører noe fragmentering, eller bryter med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer over landskapets skala	Tiltaket har dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve	Tiltaket fremstår i liten grad som en arkitektonisk helhet, har dårlig design
Noe forringet	Tiltaket er noe forankret, medfører noe fragmentering, eller bryter i en viss grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer noe over landskapets skala	Tiltaket har noe dårlig rytme, er noe preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve.	Tiltaket fremstår i noen grad som en arkitektonisk helhet, har noe dårlig design
Ubetydelig endring	Tiltaket er forankret, medfører i liten grad fragmentering, eller bryter i liten grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører ikke skjemmende inngrep	Tiltaket er tilpasset skalaen i landskapet, eller er underordnet denne	Tiltaket har god rytme, er uten knekk eller sprang, har en god romkurve	Tiltaket fremstår som en arkitektonisk helhet
Forbedret	Tiltaket er godt forankret, medfører ingen fragmentering, eller forsterker landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører istandsetting av ødelagt/sterkt forringet landskap	Tiltaket har en god tilpasning til skalaen i landskapet, eller framhever denne	Tiltaket har særlig god rytme og romkurve som fremhever landskapsskulpturen	Tiltaket fremstår som en særlig god arkitektonisk helhet, har god design og materialkvalitet

4.8 Konsekvens

Konsekvensen for hvert delområde framkommer ved å sammenholde verdivurderingen med vurderingen av tiltakets påvirkning i henhold til konsekvensvifta. Alle konsekvensvurderinger av delområder må begrunnes av fagutreder.

Alternativer

Utredning vil på grunnlag av en helhetlig faglig vurdering rangere alternativene etter best til dårligst. I tillegg gis det en vurdering av relativ forskjell i rang, der det gjøres tydelig hvilke alternativer som er relativt like og hvilke som er alternativer som er vesentlig bedre eller dårligere enn andre.

4.9 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.

4.10 Krav og retningslinjer

4.10.1 Nasjonale, regionale og lokale mål

Den europeiske landskapskonvensjonen (ELK) forplikter Norge, i artikkel 6, til å bedre kunnskapen om egne landskap. I dette ligger det å kartlegge landskapet heldekkende og analysere landskapets karakter for å få fram hvilke krefter og trusler som fører til endringer. En skal også merke seg de endringene som skjer. Videre defineres, i artikkel 1, landskapsplanlegging «som sterke framtidsrettede tiltak som tar sikte på å forbedre, istandsette og skape landskap».

Plan- og bygningsloven har med landskap som et eget ansvar under § 3.1 «Oppgaver og hensyn i planlegging». Her står det blant annet at planer innenfor rammen av § 1-1 skal sikre kvaliteter i landskap og vern av verdifulle landskap.

Forskrift om konsekvensutredninger omtaler «verdifulle landskap» under «Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn» (§ 10 tredje ledd bokstav b). I tilhørende veileder Klima- og miljødepartementet og (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2017) er det nærmere konkretisert hvilke landskap som inngår i «verdifulle landskap». I forskriftens kapittel 5, som omhandler innholdet i konsekvensutredninger, er landskap omtalt under «Beskrivelse av faktorer som kan bli påvirket og vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn», § 21 pkt. 6.

Naturmangfoldlovens §3 i) definerer naturmangfold som «biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning». Virkninger for landskapsmessig mangfold behandles under tema landskapsbilde. Geologisk mangfold på landskapsnivå (2-20km²) vurderes under fagtema landskapsbilde, for øvrig håndteres geologisk mangfold i tema naturmangfold.

NiN Landskap er et nasjonalt heldekkende kartleggingssystem på landskapstypenivå. Systemet svarer ut formålet med ivaretaging av landskapsmessig mangfold som i naturmangfoldloven er definert som «mangfoldet av landskapstyper». NiN Landskap beskriver landskapsvariasjon i Norge, dvs. mangfoldet av landskapstyper. Landsdekkende kartlegging foregår på et detaljeringsnivå tilpasset målestokk 1:50 000.

4.11 Kunnskapsgrunnlaget

Datagrunnlaget baserer seg på kunnskap og tidligere underlag fra ulike kildematerialer. I korte trekk omfatter dette:

- Digitale kartkilder
- Befaring utført oktober 2024

4.12 Influensområde

For fagtema landskapsbilde vil influensområdet påvirkes av synligheten av tiltaket. Influensområdet defineres av hvor tiltaket vil kunne bli sett fra.

For denne strekningen er influensområdet svært stort på grunn av områdets topografi. Tiltaket vil kunne ha fjernvirkning fra fjellområdene på hver side av dalen. Overordnet vurderes det visuelle influensområdet til å avslutte i overgangen mellom den bratte lia som de definerer dalføret og bakenforliggende fjellplatå.

5 Planområdets overordna trekk

Planområdets overordna trekk beskrives i 5.1 og 5.2 som begrunnelse for inndeling av delområder og vurdering av verdi for landskapsbildet.

6 Verdivurderinger

6.1 Overordnet landskapskarakter Gudbrandsdalen

Gudbrandsdalen som dalføre har en bred U-form formet av isen. Dalens bredde, retning og dalsidenes bratthet varierer. Det bakenforliggende fjelllandskapet fremstår som fondmotiver i dalens retningsendringer og blir mer tydelig jo lenger nord man kommer i dalføret.

Barskogslirer omrammer dalbunnen som ofte er et oppdyrket kulturlandskap. Der dalsidene er bratte trer berget fram i dagen. På løsmasseavsetninger i de øvre deler av Gudbrandsdalen vokser furuskoger på mektige sandlag.

Lågen som vassdrag er et sentralt sammenbindende element gjennom dalføret og er stort sett visuelt til stede i landskapsbildet. Stedvis utgjør den store deler av dalbunnen, andre steder er den ikke like fremtredende. Dalen har et rikt kulturlandskap i dalbunnen, men også i solrike lier finnes gårdsbruk. Gårdstunene har ofte en bygningsmasse med stor tidsdybde. Dagens E6 og jernbanen skaper sammen med Lågen gjennomgående linjer i dalføret.

NiN-landskap kategoriserer store deler av Gudbrandsdalen i landskapstypen: *«Innlandsdallandskap - relativt åpent dallandskap under skoggrensen med bebygde områder.»* (Natur i Norge, u.d.)



Figur 6-1 Bildet viser et karakteristisk utsnitt av dalføret på strekningen Sjøa-Otta ved Nordre Eide i retning nordover. Dalføret endrer retning og underdeler dalen i landskapsrom. Lågen ligger mektig i dalbunnen med et variert kulturlandskap vekselvis på begge sider.

6.2 Landskapskarakter



Strekningen kan overordnet deles inn i to typer landskapsrom med ulike landskapskarakter; *elvmøtene* og *dalen* mellom dem. Ved Sjøa og Otta møter sidedaler med store vassdrag hoveddalføret og Lågen. Elvmøtene er samlende og identitetsskapende for landskapsrommet. Tettstedene i landskapsrommet bærer også samme navn som elvene.

Elvmøtene oppleves som punkt i landskapet, mens dalføret imellom har en mer langstrakt og retningsbestemt karakter.

Figur 6-2 Kartskissen viser strekningen mellom Sjøa og Otta. I nord og sør ligger landskapsrommene der elvmøtene er et viktig og samlende karaktertrekk ved landskapet. Imellom ligger den retningsbestemte dalen med Lågen som sammenbindende element.

Elvemøtene

Elvemøtene på strekningen har en sterk landskapskarakter hvor større elver i sidedalene møter Lågen. Dette er storskala landskapselement som gir landskapsrommet og tettstedene identitet. Landskapsrommene er også viktige veiskiller og landskapet åpnes opp mot sidedalene.

Det karakteristiske elvemøtet mellom Lågen og elva Otta gir området ved Otta sentrum særpreg. Området fremstår som et viktig landemerke i Gudbrandsdalen. På Sjoa er elvemøtet et sentralt element med elvene Lågen og Sjoa som møtes i dalbunnen, men elvemøtet er ikke like tydelig fra alle ståsteder i dalrommet. Møtet mellom sidedalen Heidal og hoveddalføret er derimot visuelt fremtredende og åpner landskapsrommet ved Sjoa.



Figur 6-3 Bildet viser elvemøtet på Otta. Grønt brevann fra elva Otta møter Lågen. Kilde: Store norske leksikon



Figur 6-4 Bildene viser møtet mellom elvene, Otta til venstre og Sjoa til høyre. Begge steder er også et veiskille for ferdsel vestover fra E6 og over på fylkesveinettet.

Dalen

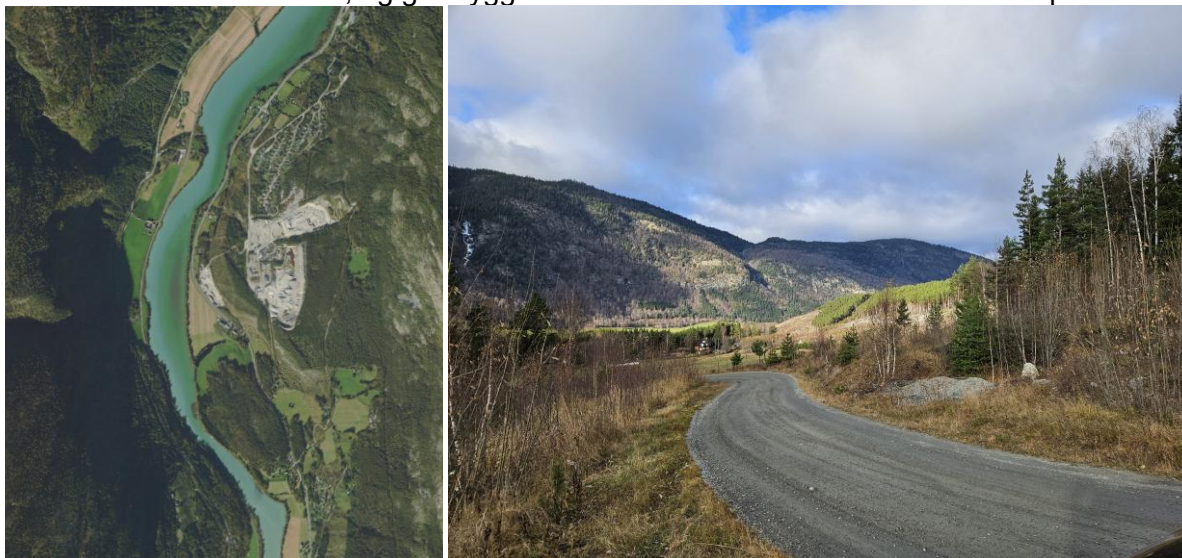
Landskapskarakteren i dalføret mellom Sjoa og Otta er mer retningsbestemt. Lågen samler dalrommet til en langstrakt dal. Dalsidene stiger bratt opp mot høgfjellet, mens horisontale strandsletter med kulturlandskap preger dalbunnen. Dalen gjør flere retningsendringer og dalbunnens bredde varierer.

Ved Nordre Eide åpner dalføret seg opp nordover til et gjennomgående mer horisontalt landskap i dalbunnen med enhetlig karakter. Elva er bred og rolig og fremstår som et sterkt landskapselement.



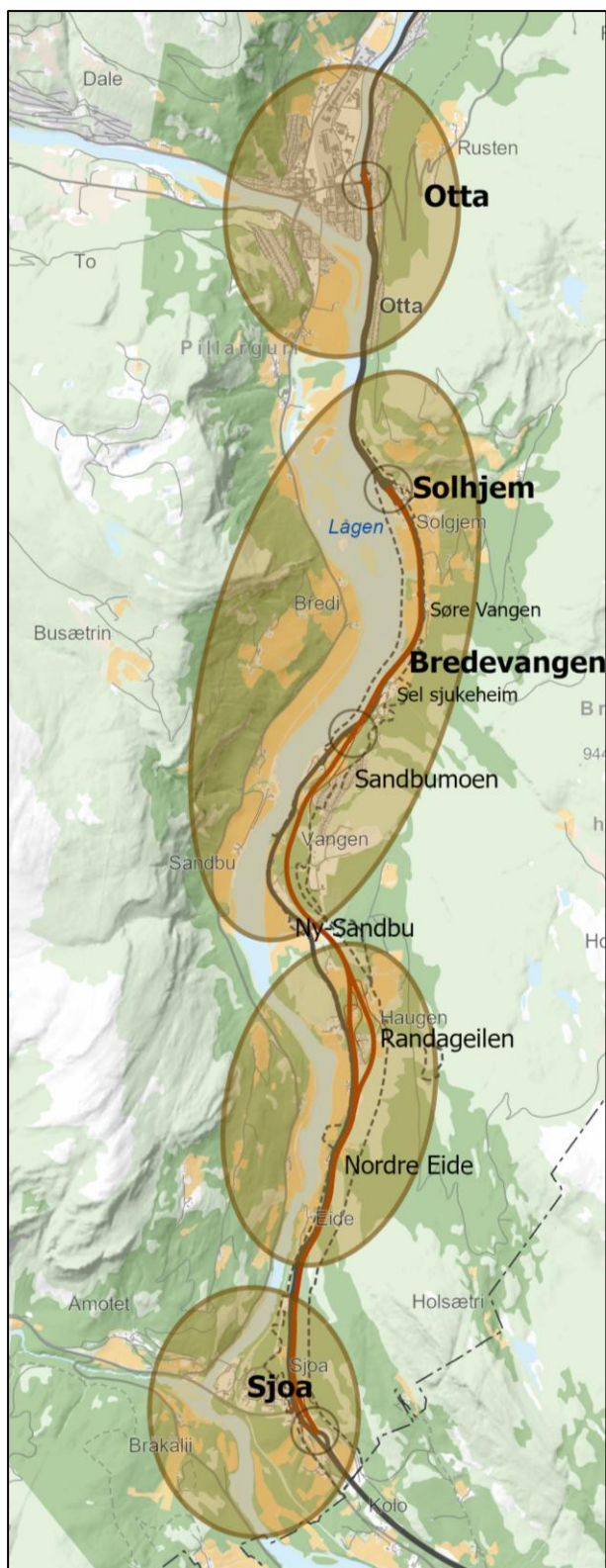
Figur 6-5 Bildet viser hvordan elva og dalen endrer karakter ved Eide. I sør er dalen smalere og elva smal og stri. I nord åpner dalføret seg opp, dalbunnen blir videre og Lågen bredder seg ut.

Ved Sandbu vender dalen, og grusryggen deler dalen i to underordnede landskapsrom.



Figur 6-6 Bildet til høyre viser retningsendringen dalføret og Lågen gjør ved Sandbu, mens bildet til høyre viser landskapsformasjonen dannet av løsmasseavsetninger ved Sandbu. Grusryggen deler dalen inn i to ulike landskapsrom

6.3 Landskapsrom Sjoa-Otta



Otta

Elvemøtet ved Otta er et tydelig landemerke i dalen. I dette landskapsrommet møtes elvene Otta og Lågen i et visuelt eksponert elvemøte som omkranser tettbebyggelsen i Otta sentrum.

Sandbuvangen - Solhjem

Landskapsrommet er relativt storskala og retningsbestemt, avgrenset av grusryggen ved Sandbu i sør og det bratte Svartberget i nord. Landskapet har et gjennomgående horisontalt preg med enhetlig karakter. Elva er bred og rolig og vurderes som et sentralt og sterkt landskapselement.

Eide - Ny-Sandbu

Landskapsrommet åpner seg ved Eide hvor dalen bredder seg ut i sør og avgrenses grusryggen ved Sandbu i nord. Det framstår noe mer variert og sammensatt enn landskapet nord for Sandbu.

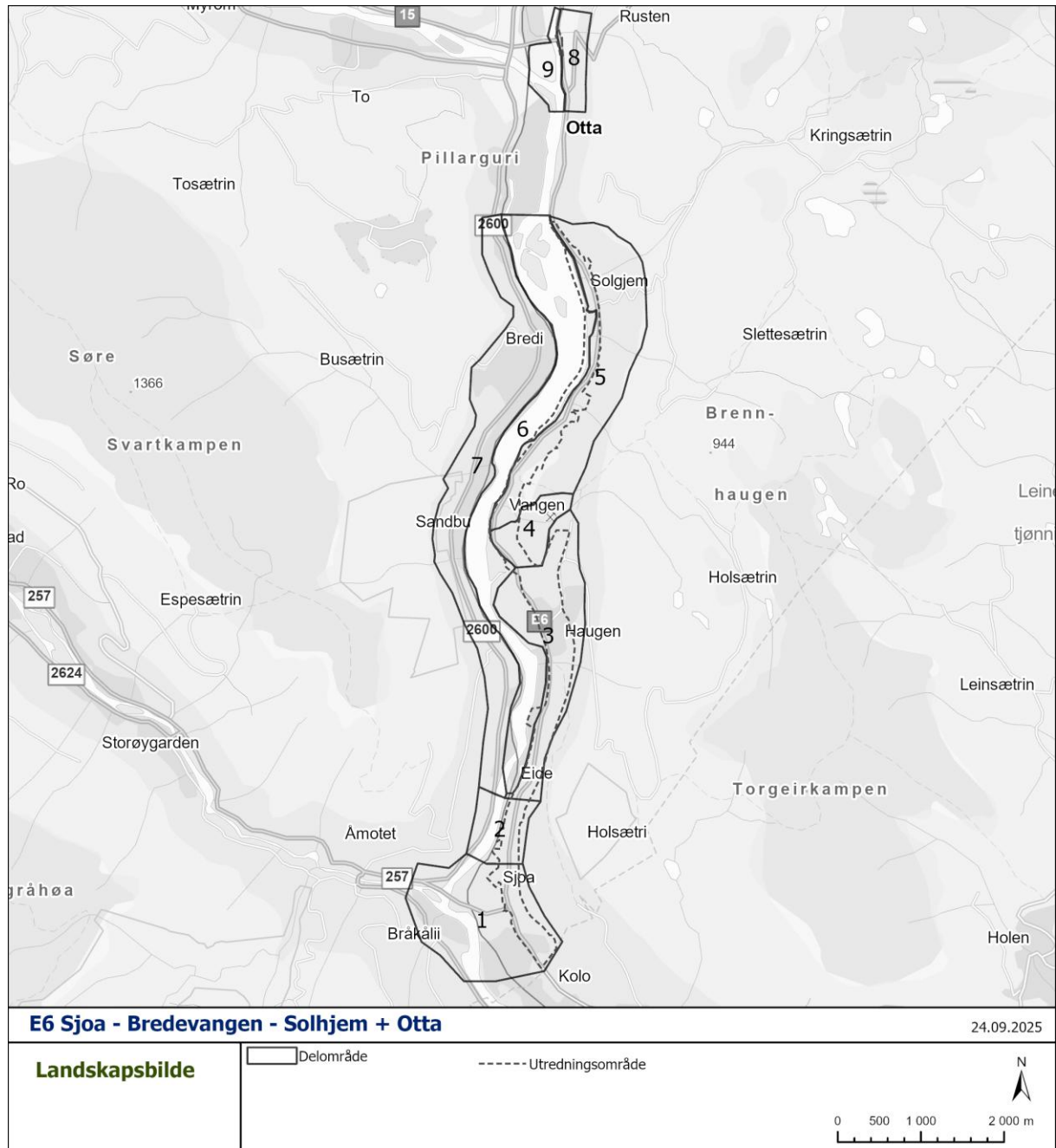
Sjoa

Ved Sjoa møtes Gudbrandsdalen og sidedalen Heidal med sine bratte dalsider opp mot høgfjellet. Sammen danner dalførene et åpent landskapsrom hvor elvene Sjoa og Lågen møtes.

Figur 6-7 Registreringskartet viser landskapsrommene på strekningen.

6.4 Inndeling i delområder

Med bakgrunn i landskapskarakter og landskapsrom er strekningen delt inn i 9 enhetlige delområder, vist i Figur 6-8.

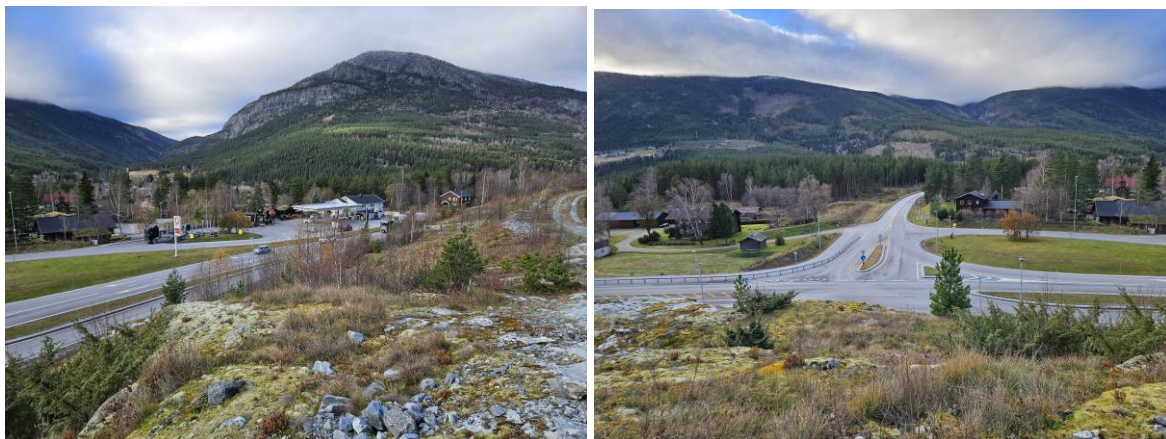


Figur 6-8 Kartet viser inndeling av delområder.

6.5 Verdivurderinger

Under følger verdivurderinger av hvert enkelt delområde.

6.5.1 Delområde 1 Sjoa



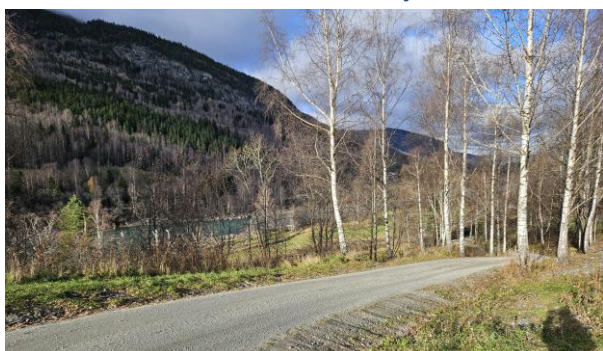
Figur 6-9 Bildet til venstre viser hvordan landskapet åpner seg mot Heidal og Svartkampen som ligger sentralt i rommet når man kommer sørfra. Bildet til høyre viser krysset mellom dagens E6 og Heidalsveien.

Delområde 1 Sjoa Ref. Verdikart Verdivurdering	Møtet mellom dalførene med elvene Lågen og Sjoa i bunnen, definerer dette delområdet. Skogkledte dalsider som stiger bratt opp mot høgfjellet gir et kraftfullt inntrykk. Fra sør er Svartkampen et karakteristisk fondmotiv. Fjellet skiller Heidal fra hoveddalføret. Elvemøtet mellom Sjoa og Lågen gjør delområdet til et sentralt punkt i dalføret, men er ikke like fremtredende i landskapsbildet som møtet mellom sidedal og hoveddalføret. Med unntak noen gårdstun har bebyggelsen begrensede visuelle kvaliteter.	Delområdet gis middels verdi med bakgrunn i møtet mellom Heidal og hoveddalføret som gjør delområdet til sentralt punkt i Gudbrandsdalen.
Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor		

6.5.2 Delområde 2 Rosenlund

Delområde 2 Rosenlund Ref. Verdikart Verdivurdering	Dalrommet er i delområdet relativt trangt, og dalsidene er bratte og skogkledte. Lågen er ikke like tilstedeværende i dette landskapsrommet som lenger nord i dalen. Det bygde miljøet spredt langs E6 har få visuelle kvaliteter. Jernbane og dagens E6 danner linjer på langs av dalen.	Det er få visuelle kvaliteter i det sidebratte området og det gis noe verdi. Enkelte glimt av Lågen og høgfjell trekker noe opp.
Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor		

6.5.3 Delområde 3 Eide - Ny-Sandbu



Figur 6-10 Bildet til venstre viser hvordan landskapet åpner seg ved Eide og Lågen kommer til syne. Bildet til høyre viser kulturlandskapet mellom Varphaugen og Stanviki.



Figur 6-11 Oversiktsbilde over delområdet sett fra Holsetervegen mot sør.

Delområde 3 Eide – Ny-Sandbu Ref. Verdikart Verdivurdering	Mellom Eide og Ny-Sandbu åpner landskapet seg til et småskala kulturlandskap. Kulturlandskapet gir området god kontakt med elva. Velholdte gårdstun, beiter og dyrka mark i dalbunnen og stedvis litt oppover dalsiden preger delområdet. Jordbrukslandskapet brytes opp av mindre skogsområder. Lågen gir delområdet særlig gode visuelle kvaliteter. Det vestvendte delområdet med kulturlandskapet på elveslettene og dalsidene som stiger opp mot fjellene rundt gir et godt totalinntrykk.	Delområdet har gjennomgående gode visuelle kvaliteter og gis middels verdi for landskapsbildet.
Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor ▲		

6.5.4 Delområde 4 Ny-Sandbu - Sandbuvangen



Figur 6-12 Bildet viser landskapsformasjonen ved Sandbu sett fra vestsiden av Lågen. Grusryggen ligger eksponert mot flere delområder og er betydelig påvirket av terrenginngrep.



Figur 6-13 Til venstre vises inngrepet i forbindelse med et grustakene i delområdet og til høyre utsikt fra delområdet mot sør.

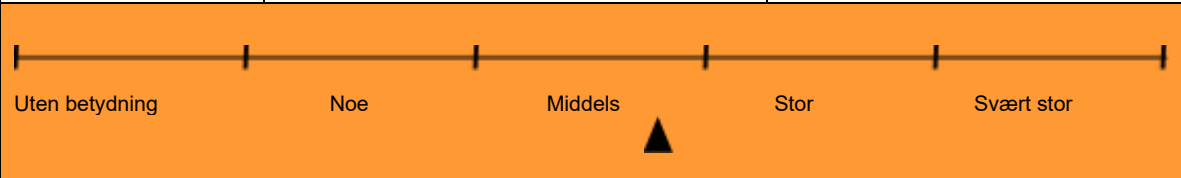
Delområde 4 Ny-Sandbu- Sandbuvangen Ref. Verdikart Verdivurdering	Området utgjør en markert grusrygg delvis dekket av furuskog. Den tydelige landskapsformasjonen er romdefinerende og deler inn dalføret i underordnede landskapsrom. Delområdet er sterkt preget av næringsvirksomhet, store terrenginngrep i form av grustak og hogstflater.	Delområdet har verdi som romdannende landskapselement, men med bakgrunn i de store inngrepene i landskapsformasjonen gis delområdet noe verdi.
Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor		

6.5.5 Delområde 5 Sandbuvangen-Solhjem



Figur 6-14 Til venstre et oversiktsbilde over delområdet sett sørover fra åsen bak Solhjem. Det viser grusryggen ved Sandbu som gir en naturlig avgrensning av delområdet i sør og det åpne kulturlandskapet på begge sider av Lågen som er karakteristisk for delområdet.

Bildet til høyre er tatt nordover nede fra den horisontale dalbunnen.

Delområde 5 Sandbuvangen-Solhjem Ref. Verdikart Verdivurdering	Fra Sandbuvangen og nordover åpnes landskapet ytterligere opp i skala og Lågen blir svært sentral i det visuelle bildet. Dalbunnen er horisontal og preges av kulturlandskap og eldre bebyggelse. Store deler av den nyere tettbebyggelsen på Sandbumoen ligger litt tilbaketrukket oppe i lia. Dagens E6 avskjærer bakenforliggende landskap mot Lågen.	Et åpnet kulturlandskap med gode visuelle kvaliteter og god visuell kontakt med Lågen gir middels verdi for landskapsbildet.
		

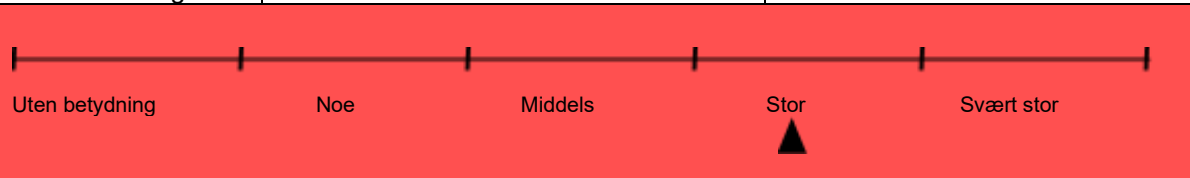
6.5.6 Delområde 6 Lågen med strandsletter



Figur 6-15 bildene viser Lågens kvaliteter som vassdrag.



Figur 6-16 bildene viser kantsoner ned mot Lågen.

Delområde 6 Lågen med strandsletter Ref. Verdikart Verdivurdering	Lågen med tilhørende elvesletter er et sentralt landskapselement i dalbunnen og gir særpreg og identitet til hele dalføret og regionen. Elva har stedvis frodige elvekanter, øyer og kroksjøer. Den buktende formen og elveslettene viser tydelige historiske spor fra tidligere elveløp.	Selve elveløpet, tilhørende elvesletter og sandbanker settes til stor verdi.
 Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor		

6.5.7 Delområde 7 Vestsida av Lågen



Figur 6-17 Bildene viser et utvalg av ståsteder langs vestsida av Lågen.

Delområde 7 Vestsida Ref. Verdikart Verdivurdering	Delområdet vil ikke bli direkte berørt av tiltaket, men tiltaket vil få betydelig visuell påvirkning av tiltaket. Delområdet har tilsvarende kvaliteter som delområde 5 og 3 på østsiden av Lågen. Gårdstun ligger her på en bredere brem med jorder med godt utsyn mot Lågen og østsida. Jernbanen avskjærer bakenforliggende landskap mot Lågen.	Et åpnet kulturlandskap med visuelle kvaliteter og god visuell kontakt med Lågen gir middels verdi for landskapsbildet.
Uten betydning Noe Middels Stor Svært stor ▲		

6.5.8 Delområde 8 Østsida ved Otta



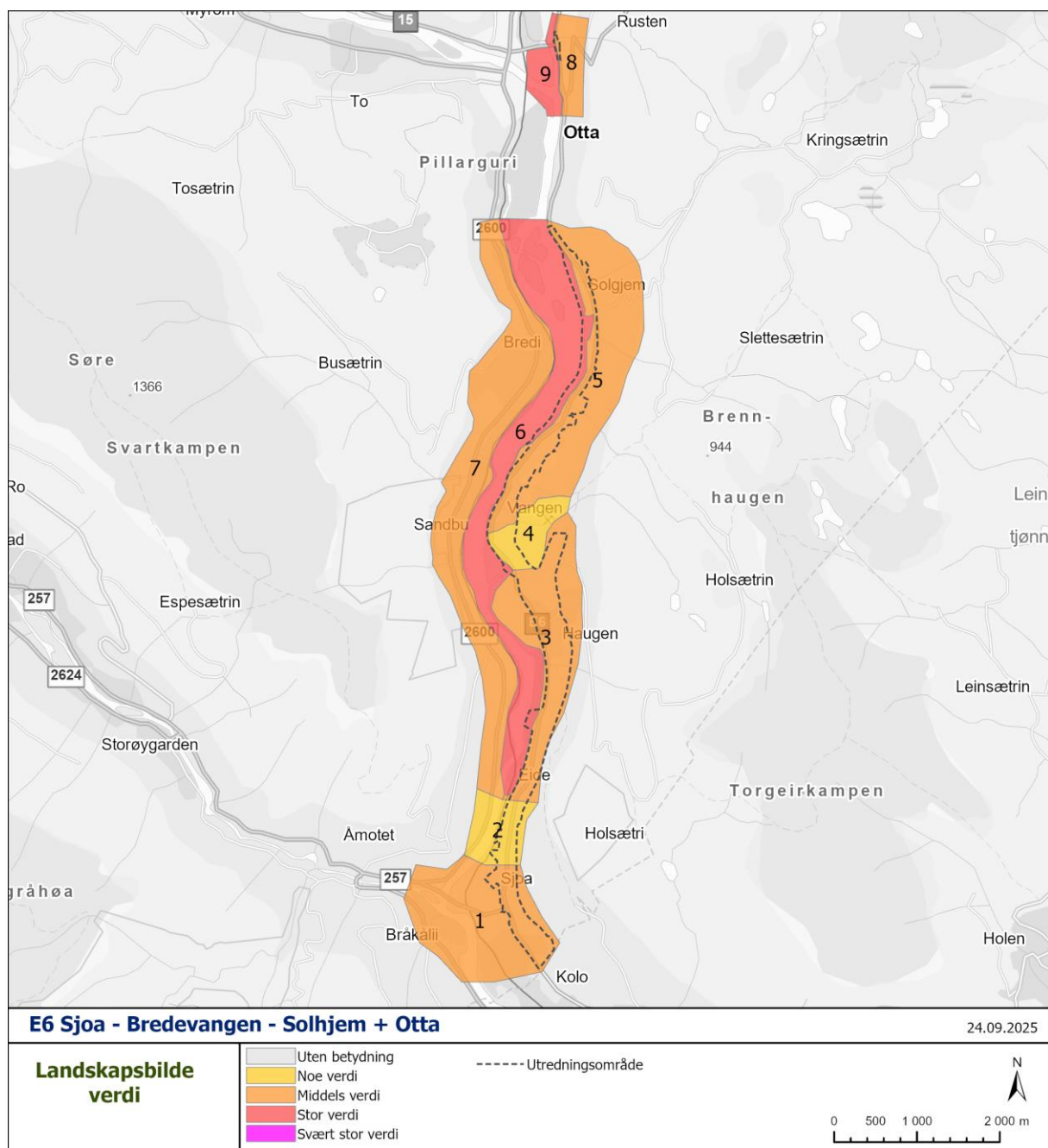
Figur 6-18 viser det sidebratte delområdet på østsida av Otta og veikrysset mellom E6 og fv. 15 vestover.

Delområde 8 Østsida ved Otta Ref. Verdikart Verdivurdering	Delområdet omfatter den sidebratte østsiden av Lågen ved Otta. Delområdet omfatter en skogkledd vestvendt li med noe bebyggelse. E6 ligger som en barriere mellom Lågen og bebyggelsen. I delområdet ligger veiskillet mellom E6 videre nordover over Dovrefjell og Ottadalen vestover. Delområdet ligger eksponert ut mot de store landskapsverdiene ved elvemøtet.	Delområdet vurderes til å ha middels verdi.
 Uten betydningNoeMiddelsStorSvært stor		

6.5.9 Delområde 9 Lågen ved Otta

Delområde 9 Lågen ved Otta Ref. Verdikart Verdivurdering	Lågen er et sentralt landskapselement i dalbunnen. Den gir særpreg og identitet til hele dalføret og regionen. Ved Otta sentrum møter Lågen elva Otta og elvemøtet vurderes som et landemerke i dalen.	Lågen ved Otta og møtet mellom elvene settes til stor verdi.
 Uten betydningNoeMiddelsStorSvært stor		

6.5.10 Verdikart



Figur 6-19 Kartet viser verdisetting av delområdene 1-9.

7 Vurdering av påvirkning og konsekvens

7.1 Påvirkning på delområdene

Ny E6 vil påvirke landskapsbildet gjennom direkte inngrep, fragmentering og barrierevirkning, nærføring og synlighet. De påfølgende illustrasjonene forsøker å tydeliggjøre hvordan tiltaket vil endre landskapets visuelle karakter i de ulike delområdene.

7.1.1 Delområdene 1 Sjøa og 2 Rosenlund



Figur 7-1 Kartet viser betrakningspunktene for illustrasjoner i delområde 1 og 2.
Betrakningspunkt 1 viser nærvirkningen av tiltaket ved Sjøa sentrum.
Betrakningspunkt 2 viser fjernvirkningen av inngrepene tiltaket medfører i delområde 1 og 2.

Betrakningspunkt 1, Sjøa sentrum - fra krysset mellom dagens E6 og Heidalsveien



Figur 7-2 Illustrasjonen viser dagens situasjon ved krysset der dagens E6 møter Heidalsveien. Terrenginngrep fra tidligere utbygginger vises til høyre i bildet.



Figur 7-3 Illustrasjonen viser omfang av terrenginngrep og støyskjermer i forbindelse med etablering av ny E6 fra samme ståsted. Krysset på lokalveinettet er strammet opp og tilrettelagt for fotgjengere.

Betrakningspunkt 2 fra Baksida ved Sjøa, nordover mot Eide



Figur 7-4 Illustrasjonen viser dagens situasjon fra landskapsrommet ved Sjøa og dalføret som strekker seg videre nordover i bakgrunnen.



Figur 7-5 Illustrasjonen viser at fjernvirkningen av tiltaket med eksponerte støyskjermingstiltak, fyllinger og fjellskjæringer mot vest. Bevaring og etablering av ny vegetasjon mellom dagens E6 og nytt veianlegg vil ha stor betydning for å redusere tiltakets påvirkning på landskapsbildet.

7.1.2 Delområde 3 Eide – Ny-Sandbu



Figur 7-6 Kartet viser betrakningspunktene for illustrasjonene fra delområde 3. Betrakningspunktene er valgt for å belyse tiltakets påvirkning på sentrale deler av delområdet, men også for å vise forskjellen mellom alternativ 1C og 1I.

Betrakningspunkt 3, fra Nordre Eide retning nordover



Figur 7-7 Illustrasjonen viser dagens situasjon fra Nordre Eide retning nordover.



Figur 7-8 Illustrasjon viser hvordan tiltaket i alternativ 1C vil ha en sterk visuell barrierevirkning gjennom delområdet. Nytt veianlegg følger dagens E6 slik at den overordnede påvirkningen på landskapsbildet begrenses noe. Til sammen utgjør veianleggene (dagens E6 som lokalvei og ny E6) en kraftig barriere mellom lisen og kulturlandskapet nede ved Lågen.

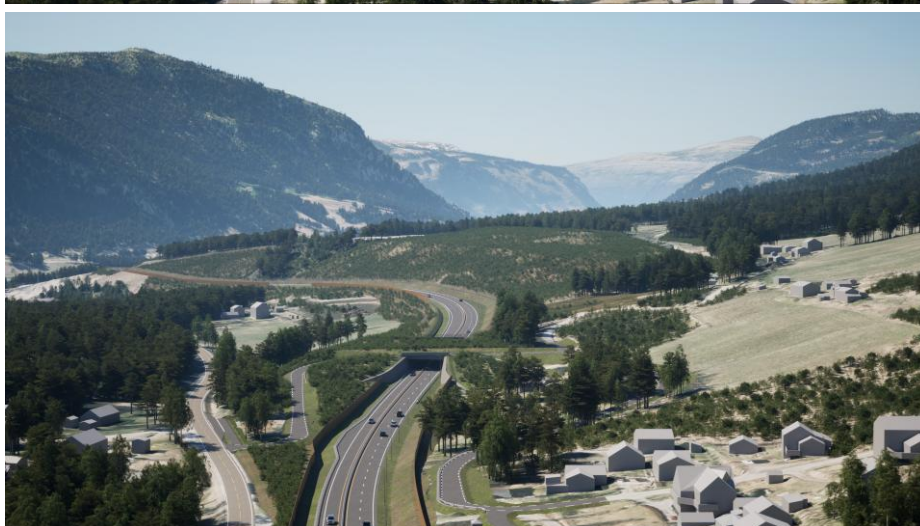


Figur 7-9 Illustrasjonen viser hvordan tiltaket i alternativ 1I vil ha en sterk visuell barrierevirkning gjennom delområdet. Nytt veianlegg går høyere i oppe i lisen og inngrepet knyttet til dette alternativet vil bli noe mer eksponert i det overordnede landskapsbildet.

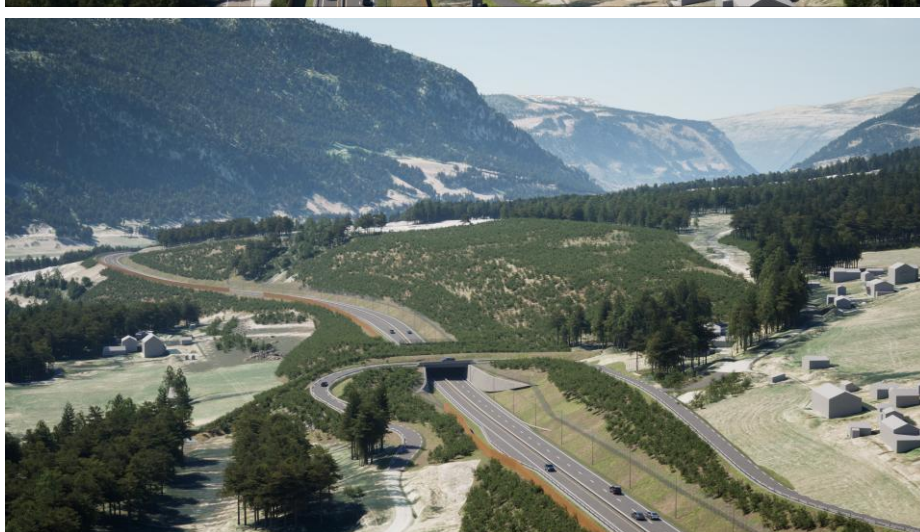
Betrakningspunkt 4, fra Randageilen retning nordover



Figur 7-10 Illustrasjonen viser dagens situasjon fra Randageilen og nordover.



Figur 7-11 Illustrasjonen viser viltkryssingen ved Varphaugen og omfanget av veiltaket videre nordover mot Sandbumoen i alternativ 1C.



Figur 7-12 Illustrasjonen viser viltkryssingen i lisen ovenfor Varphaugen og omfanget av veiltaket videre nordover mot Sandbumoen i alternativ 1I.

Både i alternativ 1C og 1I vil tiltakets påvirkning på landskapsbildet kunne reduseres med bevisst reetablering av naturlige terrengformer og revegetering for å opprettholde landskapssilhuetter og sammenheng i skogsområder.

Betraktningsspunkt 5, fra Varphaugen retning sørover



Figur 7-13 Illustrasjonen viser dagens situasjon fra Varphaugen mot Randageilen.



Figur 7-14 Illustrasjonen viser barrierevirkningen av ny E6 med støyskjermer gjennom bygda i alternativ 1C. For alternativ 1I ligger nytt veianlegg lengre oppe i lisa og dagens situasjon opprettholdes ved Varphaugen.

Betraktningsspunkt 6, fra lia ved Myrvold retning sørover



Figur 7-15 Illustrasjonen viser dagens situasjon fra Myrvold og sørover.



Figur 7-16 Illustrasjonen viser hvordan tiltaket påvirker landskapsbildet i alternativ 1C.



Figur 7-17 Illustrasjonen viser hvordan tiltaket påvirker landskapsbildet i alternativ 1I.
Terrenginngrepet knyttet til viltkrysningen er noe større i alternativ 1I.

7.1.3 Delområde 4 Ny-Sandbu - Sandbuvangen



Figur 7-18 Kartet viser betraktningspunkter for illustrasjonene i delområde 4.

Betraktningspunkt 7, Myrvold retning nordover



Figur 7-19 Illustrasjonen viser dagens situasjon sett nordover mot Sandbumoen fra Holsetervegen.



Figur 7-20 Illustrasjonen viser omfattende fyllinger og skjæringer i åsryggen som følge av tiltaket i alternativ 1C. Revegetering av de store terrenginngrepene vil over tid bidra til å redusere synligheten av tiltaket og gjenopprette silhuetten av åsryggen.

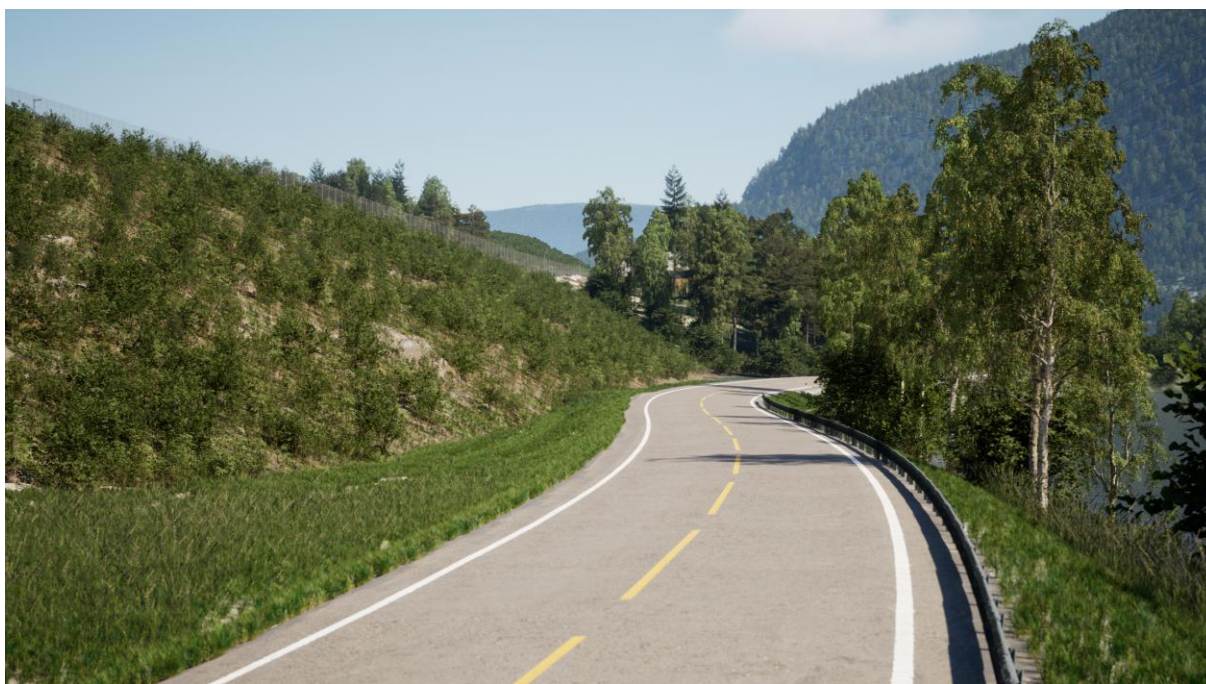


Figur 7-21 Illustrasjonen viser omfattende fyllinger og skjæringer i grusryggen som følge av tiltaket i alternativ 1I. Revegetering av de store terrenginngrepene vil over tid bidra til å redusere synligheten av tiltaket og gjenopprette silhuetten av åsryggen.

Betrakningspunkt 8, fra dagens E6 sørover mot Ny-Sandbu



Figur 7-22 Illustrasjonen viser dagens situasjon sett fra dagens E6 sørover mot Ny-Sandbu.



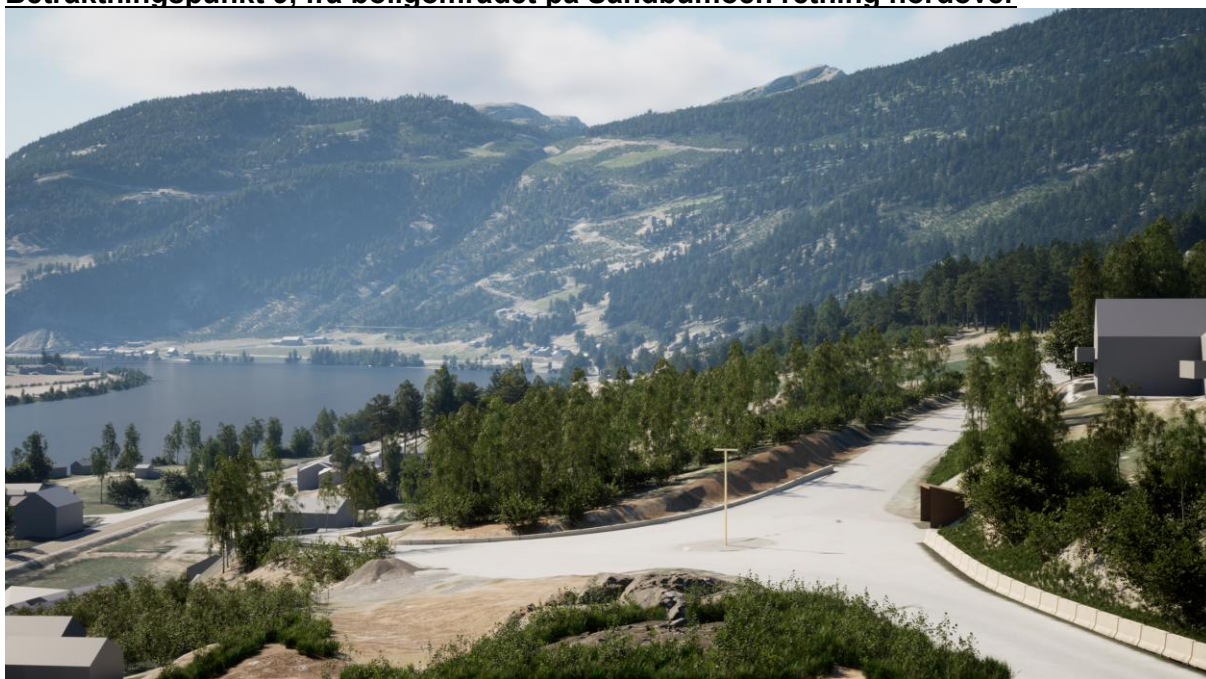
Figur 7-23 Illustrasjonen viser tiltakets fyllinger vendt mot Lågen og ned mot dagens E6.

7.1.4 Delområde 5 Sandbuvangen - Solhjem



Figur 7-24 Kartet viser betrakningspunkter for illustrasjonene i delområde 5.

Betrakningspunkt 9, fra boligområdet på Sandbumoen retning nordover



Figur 7-25 Illustrasjonen viser dagens situasjon sett fra boligområdet på Sandbumoen.



Figur 7-26 Illustrasjonen viser ny E6 og ny adkomstvei til bolig- og næringsområdet på Sandbumoen. Tiltaket gir store terrenginngrep og en kraftig barrierevirkning mellom nedre og øvre deler av bygda.

Betraktningsspunkt 10, fra Sel sjukeheim retning sørover



Figur 7-27 Illustrasjonen viser dagens situasjon sett fra Sel sjukeheim og sørover.



Figur 7-28 Illustrasjonen viser omfanget av veitiltaket forbi Sel sjukeheim og videre nordover mot Sandbumoen. Det samlede fotavtrykket til veianlegget er omfattende og har stor påvirkning på landskapsbildet.

7.1.5 Delområde 6 Lågen med strandsletter



Figur 7-29 Kartet viser betraktningspunkter for illustrasjonene fra delområde 6.

Betrakningspunkt 11 fra Sæta camping nordover mot Sel sjukeheim



Figur 7-30 Illustrasjonen viser dagens situasjon ved Sæta camping mot Sel Sjukeheim.



Figur 7-31 Illustrasjonen viser tiltakets omfang sett fra samme ståsted. Store fyllinger etableres i forbindelse med brua over ny E6 og ramper videre langs Lågen. Stedvis strekker fyllingene seg ut i strandsona og Lågen.

Betrakningspunkt 12 fra strandsona nedenfor Sel sjukeheim

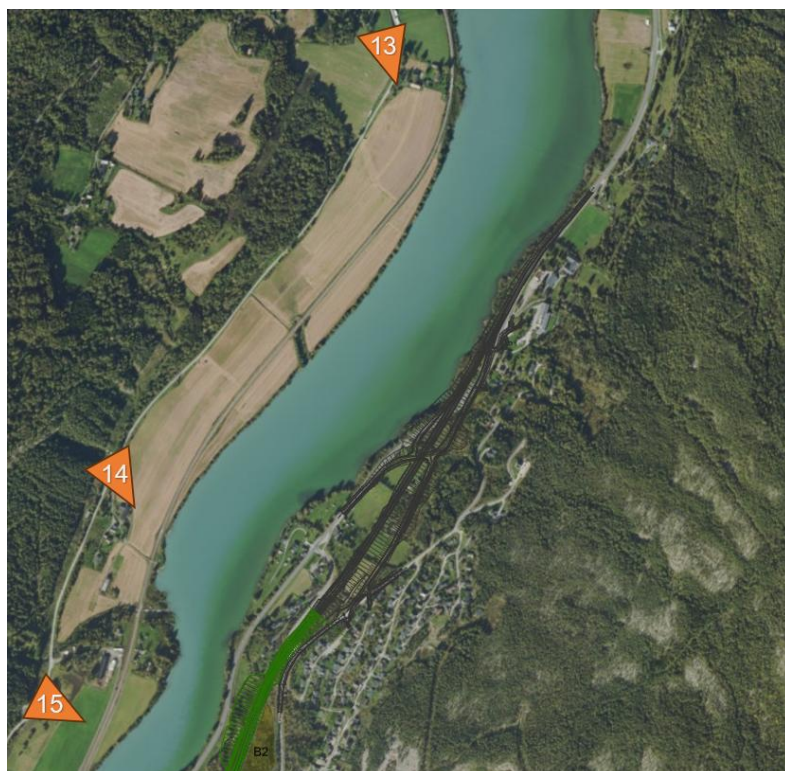


Figur 7-32 Illustrasjonen viser dagens situasjon sett fra strandsona nedenfor Sel sjukeheim.



Figur 7-33 Illustrasjonen viser hvordan fyllingene til ny E6 strekker seg ned i strandsona til Lågen.

7.1.6 Delområde 7 Vestsida



Figur 7-34 Kartene viser betrakningspunkter for illustrasjonene i delområde 7.

Betraktningspunkt 13 Sel sjukeheim-Sandbumoen, sett fra vestsida



Figur 7-35 Illustrasjonen viser dagens situasjon fra fv. 418 nord i delområdet og sørover mot Sandbumoen.



Figur 7-36 Illustrasjonen viser fjernvirkningen av tiltaket fra samme betraktningspunkt.

Betraktningspunkt 14 Sandbumoen-Ny-Sandbu, sett fra vestsida



Figur 7-37 Illustrasjon viser dagens situasjon fra Mæhlum gård og over mot strekningen Sandbumoen – Ny-Sandbu.



Figur 7-38 Illustrasjonen viser fjernvirkningen av tiltaket fra samme betraktningspunkt.

Betraktningspunkt 15 grustak, næringsområde og Ny-Sandbu sett fra vestsida



Figur 7-39 Illustrasjonen viser dagens situasjon sett fra vestsida av Lågen og rett mot næringsområde og grustak ved Sandbumoen.



Figur 7-40 Illustrasjonen viser fjernvirkningen av tiltaket. Bevaring av vegetasjon nedenfor tiltaket er avgjørende for at fjernvirkningen dempes.

Betraktningsspunkt 16 fra Veslerusti på vestsida mot Varphaugen, Randageilen og Stanviki



Figur 7-41 Illustrasjonen viser dagens situasjon sett fra Veslrusti på vestsida av Lågen og over mot Varphaugen, Randageilen og Stanviki.



Figur 7-42 Illustrasjonen viser fjernvirkningen av tiltaket i alternativ 1C. Nytt veianlegg ligger sammen med dagens vei nede i dalbunnen.



Figur 7-43 Illustrasjonen viser fjernvirkningen av tiltaket i alternativ 11. Nytt veianlegg ligger høyere i terrenget.

Betrakningspunkt 17 fra Veslerusti mot Eide

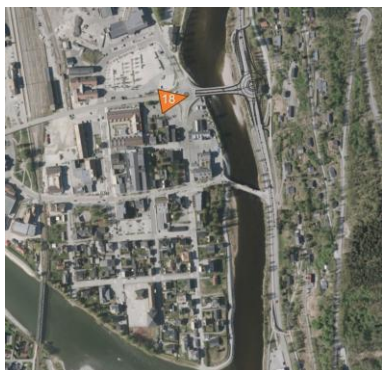


Figur 7-44 Illustrasjonen viser dagens situasjon sett fra Veslerusti på vestsida av Lågen og over mot Eide.



Figur 7-45 Illustrasjonen viser fjernvirkningen av tiltaket. Bevaring av vegetasjon mellom nytt veianlegg og Lågen vil redusere tiltakets påvirkning på landskapsbilde.

7.1.7 Delområde 8 og 9 Otta



Figur 7-46 Kartet viser betrakningspunkt for illustrasjonen.

Betrakningspunkt 18 fra Otta sentrum mot E6



Figur 7-47 Illustrasjonen viser dagens situasjon sett fra Circle K i Otta sentrum.



Figur 7-48 Illustrasjonen viser den visuelle påvirkning av tiltaket. Bygningen ved enden av brua må fjernes for å gi plass til rundkjøringen. Terrenginngrepet er lite.

7.2 Vurdering av påvirkning og konsekvens

7.2.1 Delområde 1 Sjøa

Delområde 1 Sjøa Middels				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1C og 1I	Tiltaket berører delområdet direkte og vil være eksponert mot øvre deler av Sjøa sentrum med relativt kraftige terrenginngrep. Romlig følger tiltaket de overordnede formasjonene i landskapet. Tiltaket vil ligge parallelt med dagens E6 som blir en buffer mellom ny E6 og tettstedet. Dagens E6 nedskaleres som lokalvei og gis en mer stedstilpasset kryssutforming. Fjernvirkning av tiltaket vil også være relativt stor fra baksida på Sjøa/Heidal. Terrenginngrep i form av nye fyllinger og fjellskjæring vil gjøre at delområdet fremstår som noe forringet.	Noe forringet	-	

7.2.2 Delområde 2 Rosenlund

Delområde 2 Rosenlund Noe				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1C og 1I	Ny E6 ligger parallelt med dagens vei. Økt fotavtrykk i det sidebratte terrenget gir langsgående fjellskjæring og fylling. Inngrepet har lang utstrekning, men er vurdert til å ha begrenset fjernvirkning.	Noe forringet	0	Usikkerhet knyttet til fjernvirkningen siden dagens vegetasjon er tett og skjermende.

7.2.3 Delområde 3 Eide – Ny-Sandbu

Delområde 3 Eide - Ny-Sandbu Middels				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1C, ny E6 vest for Randageilen	Delområdet kan deles i tre soner i forhold til påvirkning av tiltaket. Helt i sør ligger ny E6 i sidebratt terreng med relativt kraftig langsgående fjellskjæring. I midtpartiet følger den dagens vei i flatt terreng. Dette gir kun mindre terrengtilpasninger i sidearealene, men barrierevirkningen er stor og forsterker splittingen av bygda visuelt. Nord i delområdet er terrenginngrepene kraftigere med store terrengutslag i løsmasser – samt etablering av viltovergang og masselager (A1).	Forringet	--	Det er knyttet usikkerhet til form- og utstrekning av masselager. På grunn av størrelse på delområdet og utstrekning av direkte inngrep bør delområdet tillegges vekt i vurderingen av konsekvens.

	Fjernvirkning av inngrepene i grusryggen i tilstøtende nordre delområde vil prege avgrensingen av landskapsrommet.			
1I, ny E6 øst for Randageilen	Helt i sør ligger ny E6 i sidebratt terreng med relativt kraftig langsgående fjellskjæring. Videre nordover ligger tiltaket eksponert og høyere i lisdia øst for Randageilen. Terrenginngrepene av tiltaket inkl masselager (A1) er kraftige. Den visuelle barrierevirkningen mellom nedre og øvre del av bygda er stor.	Forringet/sterkt forringet	--	Det er knyttet usikkerhet til form- og utstrekning av masselager. På grunn av størrelse på delområdet og utstrekning av direkte inngrep bør delområdet tillegges vekt i vurderingen av konsekvens.

7.2.4 Delområde 4 Ny-Sandbu - Sandbuvangen

Delområde 4 Ny-Sandbu - Sandbuvangen Noe				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1C og 1I	Tiltaket har til dels svært kraftige terrenginngrep i grusryggen. Skjæringene og fyllingene er storskala og inngrep som vil forringe opplevelsen av delområdet. Masselager B1 ligger delvis innenfor området. Inngrepene vil ha fjernvirkning på alle tilstøtende delområder.	Forringet	-	Det er knyttet usikkerhet til form- og utstrekning av masselager. Det er knyttet usikkerhet til om tiltaket vil kunne bidra til at eksisterende skjæmmende terrenginngrep i landskapsformasjonen/grusryggen tilbakeføres til mer naturlig terreng.

7.2.5 Delområde 5 Sandbuvangen - Solhjem

Delområde 5 Sandbuvangen - Solhjem Middels				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1C og 1I	Delområdet blir påvirket av svært kraftige terrenginngrep på store deler av strekningen. Ny E6 ligger på fylling fra Sandbuvangen til Mellemhaugen. Fyllinga ligger svært eksponert mot vest med tanke på både nær- og fjernvirkning. Masselager B2 ligger i sin helhet innenfor delområdet, mens masselager B1 ligger delvis innenfor. Videre nordover ligger ny vei dypere i terrenget forbi boligområdet på Sandbumoen, men fortsatt er terrenginngrepene store. Kryssløsning og ombygging av lokalvei inkludert bru over ny E6 øker tiltakets omfang. Området ved Vangen, vest for ny E6, blir adskilt fra øvrige deler av Sandbumoen boligfelt. Her brytes den visuelle sammenhengen i bygda av den kraftige barrieren tiltaket utgjør.	Forringet/Sterkt forringet	--	Det er knyttet usikkerhet til form- og utstrekning av masselager. På grunn av størrelse på delområdet og utstrekning av direkte inngrep bør delområdet tillegges vekt i vurderingen av konsekvens.

	Tiltaket vil gi økt visuell barrierevirkning også videre nordover forbi Sel sjukeheim.			
--	--	--	--	--

7.2.6 Delområde 6 Lågen med strandsletter

Delområde 6 Lågen med strandsletter Stor				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1C og 1I	Ved krysset på Sandbumoen vil veifyllingen gå delvis ut i Lågen. Her vil strandsonen preges direkte av tiltaket i en utstrekning fram til Sel sjukeheim. På strekninger med eksponerte fyllinger som f eks ved Sandbuvangen vil tiltaket har stor påvirkning på delområdet.	Forringet	--	Delområdet blir påvirket av tiltaket på grunn av store terrenginngrep som ligger visuelt eksponert mot Lågen på store deler av strekningen. Det direkte inngrepet i Lågen er begrenset til en kortere strekning av det langstrakte delområdet.

7.2.7 Delområde 7 Vestsida av Lågen

Delområde 7 Vestsida av Lågen Middels				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1C, ny E6 vest for Randageilen	Visuell påvirkning av terrenginngrepene fra veianlegg og masselager vil være fremtredende flere steder på vestsida av Lågen.	Noe forringet	-	
1I, ny E6 øst for Randageilen	Visuell påvirkning av terrenginngrep fra veianlegg og masselager er svært fremtredende. Alternativet er mer eksponert siden linja ligger høyere i terrenget ved Randageilen.	Forringet	--	

7.2.8 Delområde 8 Østsida ved Otta

Delområde 8 Østsida ved Otta Middels				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1C og 1I	Etablering av rundkjøring på eksisterende boligeiendom gir begrensede terrenginngrep i det sidebratte terrenget. Bolig fjernes og samferdselsanlegget får et noe større fotavtrykk innenfor delområdet.	Noe forringet/ubetydelig	-	

7.2.9 Delområde 9 Lågen ved Otta

Delområde 9 Lågen ved Otta Stor				
Alternativ	Beskrivelse	Påvirkning	Konsekvens	Forklaring / usikkerhet
1C og 1I	Delområdet påvirkes ikke direkte av tiltaket. Det vil også ha marginal visuell betydning.	Ubetydelig	0	

7.3 Trafikksikkerhetstiltak Bredevangen-Solhjem

Trafikksikkerhetstiltakene vil ikke gi endringer i tiltakets samlede påvirkning og konsekvens for landskapsbildet. For delstrekningen Bredevangen-Solhjem vurderes påvirkning av trafikksikkerhetstiltakene som ubetydelig på landskapsbildet.

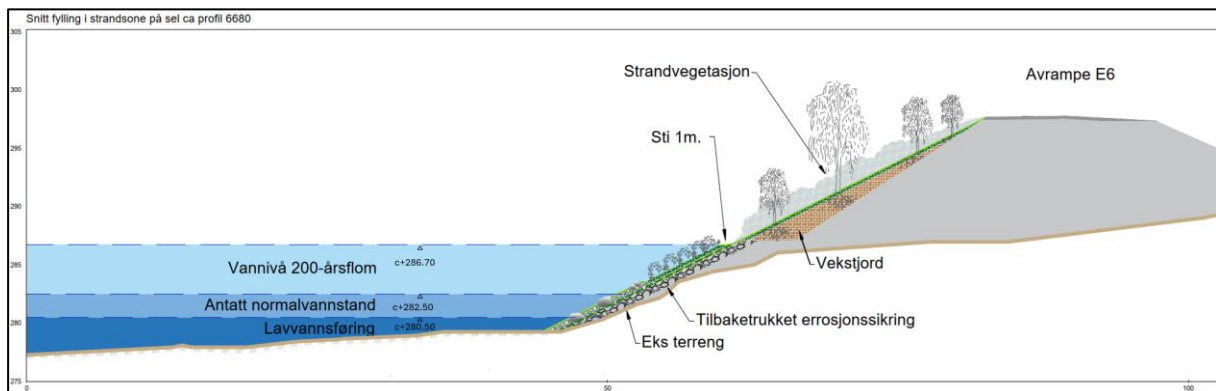
7.4 Konsesjon etter vannressursloven

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.

Selve utfyllingen i Lågen er svært moderat og vurderes til å ha liten påvirkning på det overordnede landskapsbildet langs vassdraget. Fjernvirkningen av selve utfyllingen i Lågen fra vestsida vil være ubetydelig. Nærvirkningen fra ståsteder i strandsona vil være liten når det legges til grunn at fyllingen revegeteres med stedegen vegetasjon for Lågens strandsona og en naturlig utforming av skråningen.

Det vurderes ikke å være behov for avbøtende tiltak utover det som er vist i prinsippsnittet under for å ivareta allmenne og private interesser som følge av utfyllingen i Lågen.



Figur 7-49 Snittet viser opparbeidet fylling ved Sandbumoen.

7.5 Samlet vurdering konsekvensgrad

Delstrekning	Konsekvensgrad		
	Null- alternativet	1C Ny E6 vest for Randageilen	1I Ny E6 øst for Randageilen
Delområde 1 Sjøa	0	-	-
Delområde 2 Rosenlund	0	0	0
Delområde 3 Eide – Ny-Sandbu	0	--	--
Delområde 4 Ny Sandbu - Sandbuvangen	0	-	-
Delområde 5 Sandbuvangen - Solhjem	0	--	--
Delområde 6 Lågen med strandsletter	0	--	--
Delområde 7 Vestsida	0	-	--
Delområde 8 Østsida ved Otta	0	-	-
Delområde 9 Lågen ved Otta	0	0	0
Samlet konsekvens landskap	0	Middels negativ konsekvens (--)	Middels negativ konsekvens (--)
Begrunnelse for samlet konsekvens		Delområde 3 Eide – Ny-Sandbu og delområde 5 Sandbuvangen-Solhjem utgjør store deler av strekning for ny E6. Disse delområdene har også størst negativ konsekvens av tiltaket for landskapsbildet. De tillegges større vekt i den samlede vurderingen av konsekvens enn de mindre delområdene. Sammen med delområdet 6 Lågen med strandsletter utgjør de begrunnelsen for at konsekvens for landskapsbildet settes til middels negativ.	Delområde 3 Eide – Ny-Sandbu og delområde 5 Sandbuvangen-Solhjem utgjør store deler av strekning for ny E6. Disse delområdene har også størst negativ konsekvens av tiltaket for landskapsbildet. De tillegges større vekt i den samlede vurderingen av konsekvens enn de mindre delområdene. Sammen med delområdet 6 Lågen med strandsletter utgjør de begrunnelsen for at konsekvens for landskapsbildet settes til middels negativ.

			Konsekvensgrad for alle delområdene med unntak av delområde 7 er lik som alternativ 1C. Tiltaket vurderes til å ha middels negativ konsekvens (--) for delområde 7 Vestsida.
Rangering	1	2	3
Forklaring til rangering Nullalternativet vurderes som det beste for landskapsbildet. Både alternativ 1C og 1I har middels negativ konsekvens for landskapsbildet og det er lite som skiller alternativene i rangeringen. 1I vurderes til å ha marginalt større negativ konsekvens og rangeres derfor som det dårligste for landskapsbildet. Dette begrunnes med at delområde 7 vurderes til å ha middels negativ konsekvens (--) for 1I, mens delområdet har noe negativ konsekvens (-) for alternativ 1C.			

7.6 Skadereduserende tiltak

I den videre detaljering av prosjektet må det etterstrebes å:

- Minimere terrenginnngrepene, skjæringer og fyllinger, ved å følge landskapets og terrengets naturlige form i den grad det er mulig.
- Gjenopprette visuelle sammenhenger i landskapet på tvers av barrieren ny vei skaper. Med dette menes bevisst terrengforming av sidearealer, reetablering av vegetasjonsområder og kulturmark samt sammenhenger i bekker/vassdrag på begge sider av barrieren.
- Hensynta områder med bebyggelse slik at nedskalert veianlegg/dagens E6 eller nye adkomster tilpasses områdene i skala. Dette gjelder spesielt ved tettbebyggelsen ved Sjøa, Randageilen og Sandbumoen.

For å avbøte miljøskaden tiltaket påfører landskapet anbefales det i det videre arbeidet å stille følgende krav:

- Bevare eksisterende vegetasjon i størst mulig grad og spesielt på områder som er eksponerte med tanke på fjernvirkning. Det bør angis konkrete områder for bevaring.
- Etablering av nye vegetasjonsskjermer der vegetasjon har blitt fjernet slik at fjernvirkning dempes. Viktig at steinfyllinger revegeteres med krav til tilstrekkelig vekstjordlag for ny vegetasjon/toppjord til revegetering.
- Bevisst tilpasning av terrengendringer med tanke på fjernvirkningen.
- Begrense «visuell høyde» og sikre kvalitet i utførelsen av vertikale flater som f eks murer og skjæringer.
- Bevisst plassering og fargesetting av støyskjermer for å dempe fjernvirkningen.
- Fyllinger i Lågen må gis en naturlikt utforming og revegeteres med stedegen vegetasjon.

- Gjenfylling, etablering av naturlig terreng og revegetering av eksisterende grustak og andre terrenginngrep ved Sandbumoen vil kunne påvirke landskapsbildet positivt.

Skadereduserende tiltak konkretiseres videre i Estetisk strategiplan med oppfølgingskrav til neste fase.

7.7 Anleggsgjennomføring

I anleggsgjennomføringen vil det være viktig at vegetasjon som demper fjernvirkningen bevares der dette er mulig. I det videre arbeidet bør disse områdene konkretiseres og sikres i rigg- og marksikringsplanen. Anleggsarbeidene bør utføres på en slik måte at de ikke skader landskapsbildet mer enn det som følger av etablering av veien.

7.8 Usikkerheter

Det foreligger en viss usikkerhet knyttet til de visuelle virkningene av tiltaket. Detaljeringsnivå på tiltaket er relativt høyt, men tiltaket er et omfattende og stedvis komplekst det kan ikke foreligge full oversikt over visuell nærvirkning fra alle ståsteder.

8 Kilder

Natur i Norge, u.d. *NiN kart*. [Internett]

Available at: <https://nin.artsdatabanken.no/>

Nye Veier, 2022. *Planprogram for E6 Sjøa -Solhjem, E6 Øyer - Otta*, s.l.: s.n.

Statens vegvesen, 2021. *Konsekvensutredning håndbok V712*, s.l.: s.n.

NyeVeier (2025) *Innlandet*. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/strekninger/innlandet/>