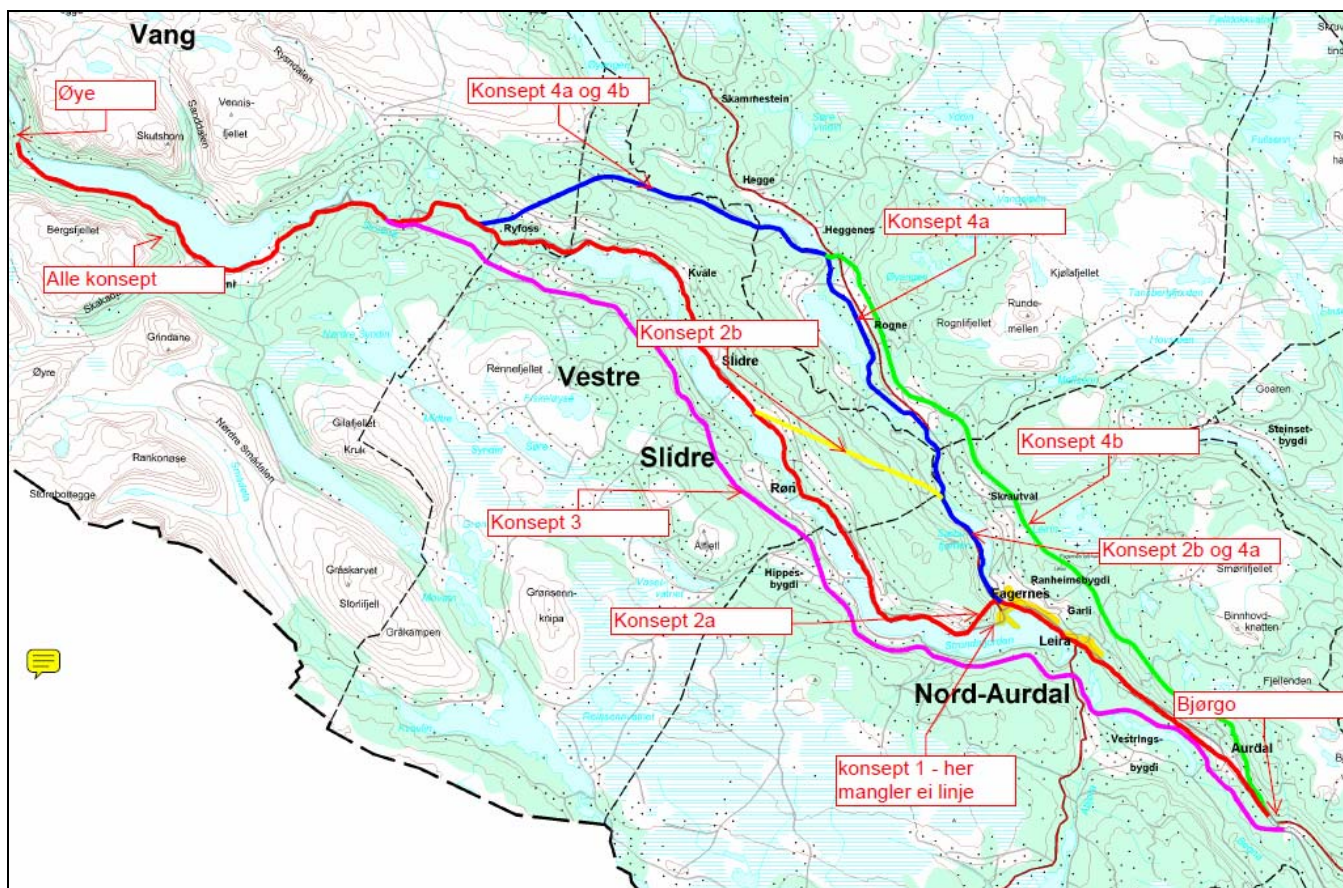


# Grunnlag for KVV

## E16 Bjørgo - Øye



### Underlagsrapport:

**Ikke prissatte konsekvenser  
Naturmiljø, nærmiljø og friluftsliv**



# Innhold

Innhold .....	2
Sammendrag .....	3
1 Innledning .....	5
2 Konseptbeskrivelse .....	6
2.1 Konsept 1 – Utvikling av dagens veg .....	6
2.2 Konsept 2a – Utvikling av eksisterende E16 med kort tunnel vest for Fagernes .....	6
2.3 Konsept 2b – Utvikling av eksisterende E16 med lang tunnel nord for Fagernes .....	6
2.4 Konsept 3 – vest .....	6
2.5 Konsept 4a – øst med bruk av eksisterende E16 sør for Fagernes .....	6
2.6 Konsept 4b – øst med ny trase for E16 sør for Fagernes .....	7
3 Naturmiljø .....	8
3.1 Områdebeskrivelse og verdivurdering .....	8
3.2 Konsept 1 .....	10
3.3 Konsept 2a .....	11
3.4 Konsept 2b .....	12
3.5 Konsept 3 .....	13
3.6 Konsept 4a .....	15
3.7 Konsept 4b .....	16
4 Nærmiljø og friluftsliv .....	17
4.1 Områdebeskrivelse og verdivurdering .....	17
4.2 Konsept 1 .....	19
4.3 Konsept 2a .....	21
4.4 Konsept 2b .....	23
4.5 Konsept 3 .....	25
4.6 Konsept 4a .....	26
4.7 Konsept 4b .....	27

# Sammendrag

## Naturmiljø

Ingen av de foreslåtte konseptene vil ha positive konsekvenser for naturmiljøet ettersom eksisterende veg og foreslåtte traseer går gjennom et dalføre som er rikt på natur og hvor naturområdene i dag ligger helt inntil E16. I utgangspunktet er en utvidelse av eksisterende veg et bedre alternativ enn å etablere nye traseer i tidligere uberørte områder, som foreslått i konseptene 3 og 4b samt til dels 4a.

Konsept 0 anses som det beste for naturmiljø da konseptet ikke innebærer nye inngrep i naturområdene langs E16. Videre rangeres konsept 1 som nummer 2 da forslaget innebærer utvidelse av dagens veg, som igjen vil berøre enkelte naturområder. Imidlertid er dette områder som i dag allerede er påvirket av nærhet til vegen og derfor har en redusert verdivurdering.

Konseptene med tunnel ved Fagernes vil på deler av strekningen kunne ha en liten positiv effekt ved at dagens E16 avlastes. Dette vil gjelde først og fremst for dyr som i dag opplever vegen som en barriere. Likevel vil den resterende strekningen omfatte mer rigide og dermed også mer arealkrevende utvidelser enn under konsept 1. Av den grunn er disse tunnelalternativene rangert etter konsept 1, hvorav konsept 2b og lang tunnel er ansett som best.

Konsept 4a går delvis langs eksisterende veg, men store deler av strekningen innebærer beslag av utmark. Konsept 4a anses derfor som dårligere enn konsept 1, 2a og 2b.

Ny veg i uberørte naturområder anses som de mest konfliktfylte. Ut ifra areal og type naturområder som berøres vil konsept 3 rangeres som dårligere enn konsept 4b.

Prinsipielt bør all utvidelse av vegen foretas på siden som vender bort fra vann og vassdrag. Situasjoner der en utvidelse vekk fra vann vil berøre andre viktige naturområder må vurderes enkeltvis.

## Nærmiljø

Konsept 1 anses som den beste med hensyn på nærmiljø. Dette fordi forslaget ikke innebærer utvidelse av vegen i tettstedene og bygdene, samt at det etableres et tilfredsstillende gang- og sykkelvegnett langs store deler av strekningen.

Konsept 0 anses som nummer 2 ettersom dagens situasjon for myke trafikanter opprettholdes.

For resterende konsepter vil ny E16 ha full vegstandard, noe som innebærer til dels omfattende breddeutvidelse. I alle disse konseptene vil større eller mindre deler av eksisterende E16 nedgraderes til lokalveg. Samtidig etableres det et tilfredsstillende gang- og sykkelvegnett på store deler av strekningen for konseptene 2a og 2b, og de anses derfor som bedre enn resterende konsepter. For disse konseptene vil en avlastning for bebyggelsen langs eksisterende veg kunne oppveie ulempene ved en bredere trase på nye deler av E16. Lengre tunnel avlastet et større område og konsept 2b vil dermed rangeres som best av disse konseptene.

Konseptene som i stor grad innebærer ny trase, vil alle medføre avlastning av eksisterende veg fra Fagernes til Vang. Av disse anses konsept 3 som det beste ettersom ny veg i liten grad påvirker nærmiljøet for beboerne på vestsiden av Slidrefjorden. Samtidig vil konseptet avlaste store deler av Aurdal i tillegg til Leira og Fagernes.

For konseptene som går gjennom Øystre Slidre må ulempene ved økt trafikk gjennom kommunen veies opp mot gevinsten i Vestre Slidre ved avlastning av eksisterende veg. Begge

konseptene vil medføre ny veg i tidligere uberørte områder, og skape nye og omfattende barrierer i nærmiljøet. Imidlertid vil konsept 4b medføre betydelig avlastning av tettstedene i Nord-Aurdal. Konsept 4 a anses av den grunn som dårligst.

### **Friluftsliv**

E16 innebærer i dag en barriere mot Begna som et viktig mål for friluftsliv i området. Imidlertid anses en utvidelse av en eksisterende barriere som et bedre alternativ enn at det etableres nye barrierer. Dette medfører at konseptene 3, 4a og 4b anses som de dårligste.

Konsept 0 anses som det beste ettersom det ikke innebærer økte barriereeffekter som følge av utvidet veg. For konsept 2b medfører forslaget en betydelig avlastning for bebyggelsen langs eksisterende E16 i Nord-Aurdal og Vestre Slidre. Det vurderes at de positive konsekvensene av dette veier opp ulempene ved en bredere trase på andre deler av strekningen. Konsept 2b anses derfor som nummer 2.

Konsept 1 medfører en mindre grad av utvidelser av eksisterende trase og er vurdert som nr 3. Avlastningen av kort tunnel vest for Fagernes omfatter kun en kort strekning og anses derfor som nr. 4.

Konseptene 3 og 4b innebærer at det etableres ny veg i relativt uberørte viktige friluftsområder. Det er vanskelig å skille dem og de vurderes begge som nr 5.

Konsept 4 a innebærer at det etableres en ny veg gjennom Øystre Slidre. Her vil betydelige nærfriluftslivsområder berøres. Konseptet anses som dårligst.

# 1 Innledning

## Metodikk

Arbeidet er utført i henhold til Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser. Metodikken baserer seg på vurdering av områdets *verdi*, tiltaket *omfang* og *konsekvenser*.

Med verdi menes vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er, mens det med omfang en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene, og graden av denne endringen. Med konsekvens menes en avveining mellom de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre.

Konsekvensene er angitt fra meget stor negativ konsekvens til meget stor positiv konsekvens.

## Informasjon

Det er ikke gjennomført noen nye registreringer i forbindelse med denne konseptvalg-utredningen. Utredningen er basert på kjent informasjon innhentet fra databaser (for eksempel DNs Naturdatabase, Arealis), kart og internettsider samt fra fagpersoner i kommunene.

## **2 Konseptbeskrivelse**

### ***2.1 Konsept 1 – Utvikling av dagens veg***

Konseptet baserer seg på eksisterende veg med utvidelse av denne på deler av strekninger mellom Bjørgo og Øye. Data om strekningene som utvides er hentet fra notat datert 17. september (referanse?). Standard på utbedret veg følger Statens vegvesens håndbok 017 Veg- og gateutforming, om utbedringsstandard av eksisterende veg.

Gående og syklende skal ha et godt tilbud og det er planlagt sammenhengende gang- og sykkelvegtilbud fra Bjørgo til Ryfoss. Eksisterende tilbud opprettholdes som del av dette.

Konseptet innebærer også rassikringstiltak i Kvamskleiva.

### ***2.2 Konsept 2a – Utvikling av eksisterende E16 med kort tunnel vest for Fagernes.***

Konseptet innebærer utvikling av eksisterende E16 i henhold til full S4-standard beskrevet i håndbok 017. Dette innebærer breddeutvidelse og en del kurveutrettinger. I enkelte tilfeller er traseen på kortere strekninger foreslått lagt utenom eksisterende trase, som i Aurdal, Leira og Kvåle. Videre innebærer konseptet kort tunnel vest for Fagernes. Traseen er lagt gjennom sentrum nord i Fagernes med ny kryssing av elva nord for eksisterende bru. Tunnelinnløpet er nordvest for Fagernes sentrum. E16 kommer ut i dagen ved Svenes.

### ***2.3 Konsept 2b – Utvikling av eksisterende E16 med lang tunnel nord for Fagernes***

Konseptet baserer seg på utbedring av eksisterende E16 fram til Fagernes som beskrevet under 2a. Fra Fagernes innebærer konseptet at ny E16 følger eksisterende fv. 51 fram til nordenden av Sæbufjorden. Her går E16 inn i tunnel gjennom fjellet fram til Hande i Vestre Slidre.

### ***2.4 Konsept 3 – vest***

Konseptet består av full vegnormalstandard i ny veg vest for Fagernes og Strandafjorden. Det foreslås ny vegtrase fram til Hugali. Herfra skal eksisterende E16 forbedres fram til Øye. Konseptet inkluderer også kopling mot eksisterende E16 og Fagernes i Leira og Ulnes, samt rassikringstiltak i Kvamskleiva.

### ***2.5 Konsept 4a – øst med bruk av eksisterende E16 sør for Fagernes***

Konseptet består av full vegnormalstandard i ny veg nord for Fagernes langs fv. 51 gjennom Øystre Slidre til Melbybråten. Derfra er det foreslått veg i ny trase langs fv. 51 fram til Storefoss sør for Heggefjorden. Videre legges vegen i ny trase fram til eksisterende E16 ved Tveitamoen. Fra Tveitamoen utvikles eksisterende E16 fram til Øye.

## ***2.6 Konsept 4b – øst med ny trase for E16 sør for Fagernes***

Konseptet innebærer full vegnormalstandard i ny veg øst for eksisterende E16 fra Bjørge. Den foreslåtte traseen ligger øst for Fagernes og går nordover gjennom Øystre Slidre på østsiden av tettstedene. Ved Storefoss faller konseptet sammen med 4a fram til Høre i Vang.

## 3 Naturmiljø

### 3.1 Områdebeskrivelse og verdivurdering

Kommunene som inngår i denne konseptvalgutredningen innehar utstrakte områder med store naturverdier. Langs dalbunnen ligger Begna, mens det oppover liene, i bekkekløftene og på fjellet er flere store, sammenhengende naturområder. Planområdet inneholder tre naturreservater; Begna, Fodnesåsen og Lomendeltaet. Det er også mange verdifulle naturområder nært inntil Fagernes og bygdene/tettstedene i Valdres.

#### Nord-Aurdal

I kommunen er de mest verdifulle områdene knyttet til Begna, spesielt i sør med Begna naturreservat og andre naturområder knyttet til elva. Langs Strondafjordens vestsida ligger det flere verdifulle bekkekløfter. Vest for Fagernes ligger Fodnesåsen naturreservat.

På grunn av Begna naturreservat, anses området å ha stor verdi.

#### Vestre Slidre

I Vestre Slidre er det flere registrerte naturlokaliteter i nær tilknytning til vegen. Ved Kvåle ligger en gammel lauvskog hvor det også er registrert brun punktlav (VU, sårbar i hht rødlista 2010). Tilsvarende naturtype og rødlistefunn er registrert ved Reie. Områdebeskrivelsene er svært knappe for disse to, men lokalitetene anses som svært viktige.

Ved Stee er det registrert en gammel lauvskog i området mellom vegen og Slidrefjorden. Her er det funnet elfenbenslav (EN, sterkt truet i hht rødlista 2010).

Kommunen har også opplyst om flere kryssningspunkter for elg langs eksisterende E16. Spesielt nevnes Hausåkersletta, nord for Slidre.

Kommunens viktigste naturverdier er knyttet til områdene i nord ved Lomendeltaet. Imidlertid er avstanden mellom naturreservatet og E16 større i Vestre Slidre enn i Vang. Videre er det flere mindre restlokaliteter av lokal og regional verdi langs eksisterende E16.

Området anses å ha middels til stor verdi.

#### Øystre Slidre

De registrerte naturområder i planområdet omfatter hovedsakelig lokalt viktige lokaliteter av bekkekløfter samt sørvendte berg og rasmarker. Mange er knyttet til området ved Storfoss og Moane mellom Volbufjorden og Heggefjorden. Her er det i tillegg registrert en lokalt viktig gråor-heggeskog. Ved Kolstad er det registrert et stort område med naturbeitemark.

Imidlertid har kommunen meldt at nyere registreringer viser at de mest verdifulle områdene i kommunen ligger langs Begnavassdraget (Hovsfjorden, Slidreåni og Sæbufjorden) mot grensa til Nord-Aurdal. Ny skogtakst har vist at det er viktige skogområder på vestsida av Heggefjorden, lengst sør på østsida av Volbufjorden og langs Begna sørover til Nord-Aurdal.

Områdene langs vassdraget fra grensa til Nord-Aurdal til sør i Dale ved fv.289 er generelt viktige hjorteviltområder (elg, rådyr, hjort). Det er viktige vinterbeiteområder med sesong- og beitetrekk på tvers av dalføret. Strekingen mellom Tingvang/Heggenes og grensa til Nord-Aurdal har flest påkjørsler av hjortevilt i kommunen.

Heggefjorden er et verna vassdrag, verneplan II.



Området anses å ha middels til stor verdi.

### Vang

Lomendeltaet ligger på grensen mellom Vestre Slidre og Vang og er et dyrefredningsområde for å sikre fuglelivet og deres livsmiljø. Det er et grunt deltaområde med frodig sump og sumpskog med naturlige kanaler. Det er et viktig område for fugl under trekk, spesielt om våren. Deltaområder utgjør spesielt artsrike og produktive områder, men er ansett for å være en av de mest truede naturtypene i Norge.

På strekningen fra Lomendeltaet og mot Tveita bru rapporterer kommunen om trekkveger for hjortevilt som krysser E16. Det er også registrert en rik sumpskog ved Storåni som ligger i det smale området mellom elva og E16. Denne er karakterisert som lokalt viktig.

Ved Øyloberget er det flere svært verdifulle og gode lokaliteter av gammel lauvskog som vil kunne berøres ved en eventuell utretting av E16.

Det er også registrert hjortevilttrekk ved Synshagen og flere steder på Hagastronde.

Øst og sør for Hugali er det vinterbeite- og leveområde for hjortevilt, storfugl og jerpe samt yngleområde for svartspett. Området sørover mot Vestre Slidre inneholder store arealer med verdifull gammel skog.

Mot Øystre Slidre er det større arealer som er definert som vinterbeiteområder for elg, hjort og rådyr samt storfugl. Det er også registrert lokaliteter med sandsvale og hønsehauk i området.

På grunn av Lomendeltaet anses området å ha stor verdi.

## 3.2 Konsept 1

### Omfangsvurdering

Dagens E16 ligger i dag nært inntil flere registrerte naturområder. Flere av disse er vurdert til å ha stor verdi, noe som innebærer at de er av betydning på regionalt og nasjonalt nivå. E16 ligger stedvis svært nær Begnavassdraget og terrengmessige årsaker kan medføre utvidelse mot Begna. Videre detaljplanlegging bør i så stor grad som mulig unngå å berøre arealene mot Begna.

#### Nord-Aurdal

Mellom Bjørgo og Fagernes er det foreslått mindre utvidelser med liten betydning for naturmiljøet. Vest for Fagernes mot Svenes er det foreslått utretting og utvidelse av vegen langs en strekning der det er registrert flere lokalt viktige lokaliteter av høgstaudebjørkeskog. Her ligger vegen helt nede ved fjorden og en utvidelse vil kreve inngrep i skogen. Dette er en artsrik naturtype, men oftest uten sjeldne eller truede arter.

Omfanget anses å være intet/lite negativt.

#### Vestre Slidre

Utvidelse av eksisterende veg vil berøre registrerte naturområder i forskjellig grad. Ved Reie grenser en betydelig del av den verdifulle løvskogen til vegen, noe som innebærer at den påvirkes av vegutvidelsen. Tilsvarende lokalitet ved Kvåle blir ikke berørt av konseptet.

Det anses å være intet/lite negativt omfang.

#### Øystre Slidre

Kommunen berøres ikke av konseptet.

#### Vang

Ved Lomendeltaet er det foreslått utvidelse av vegen. Naturreservatet grenser mot vegen og det er viktig at utvidelsen av eksisterende E16 derfor foretas på arealene vekk fra naturreservatet.

Langs Storåni vil den lokalt viktige sumpskogen kunne berøres av en utvidelse av vegen. Videre er det flere kryssingspunkt for vilt langs elva som vil berøres.

I Vang er det foreslått mer omfattende utbedringer for å sikre vegen mot ras. Dette innebærer forslag til flere korte tunneler. Ingen registrerte naturlokaliteter berøres av dette.

På grunn av mulig nærføring til Lomen og andre viktige naturområder anses omfanget å være middels negativt.

### Konsekvens

Konseptet har i utgangspunktet ingen positive effekter for naturmiljøet så lenge det ikke er planlagt avbøtende tiltak. Imidlertid er flere av lokalitetene av begrenset verdi, noe som blant annet kan skyldes beliggenhet nær E16.

Det er viktig å unngå inngrep i de mest verdifulle områdene, som Lomendeltaet.

Konseptet anses å ha liten til **middels negativ** konsekvens

### 3.3 Konsept 2a

#### Omfangsvurdering

##### Nord-Aurdal

En utvidelse av dagens vil E16 berøre flere registrerte naturområder. Vegen legges utenom deler av Aurdal sentrum og berører lokalt viktige naturområder nord for sentrum. Ved Leira vil ingen registrerte naturområder berøres, men det er uheldig at vegen legges nærmere Begna. Nord for Leira legges vegen på bru ut i Begna på to steder. Varsomhet under anleggsfasen vil være viktig her. På områder hvor traseen ligger nær Begna, vil det i all hovedsak være best om utvidelsen skjer på landsiden.

Ettersom E16 legges i tunnel fra Fagernes til Svenes, vil man unngå utvidelse av vegen på en trang strekning langs Begna med tilgrensende høgstaudebjørkeskog i nord.

Omfanget anses å være lite negativt.

##### Vestre Slidre

Utvidelse av vegen vil berøre løvskogene ved Reie og Kvåle. Ved Reie er imidlertid vegen planlagt på bru, noe som vil begrense inngrepet. Videre vil en utvidelse av vegen medføre en større barriere for vilt, noe som i første omgang vil ha betydning ved Hausåkersletta. Det bør vurderes å etablere en faunapassasje på E16 i dette området.

Omfanget anses å være lite til middels negativt.

##### Øystre Slidre

Kommunen berøres ikke av konseptet.

##### Vang

En utvidelse av vegen kan i utgangspunktet medføre inngrep i de registrerte naturområdene. Dette må unngås og utvidelsen bør derfor foretas vekk fra naturområdene samt Begna/Storåni og Vangsmjøsa.

Bredere tverrsnitt på vegen vil skape en større barriere for kryssende vilt.

Omfanget anses å være middels til stort på grunn av nærføringen til Lomendeltaet.

#### Konsekvens

Konseptet vil medføre økt arealbeslag på grunn av bredere tverrprofil og strengere krav til horisontalkurvatur. Dette gjør det vanskeligere å unngå berøring av viktige områder, som Lomendeltaet.

Konsekvensene av konseptet anses å være **middels negativ**.

### **3.4 Konsept 2b**

#### **Omfangsvurdering**

##### Nord-Aurdal

Fra til Fagernes/Svenes vil omfanget og konsekvensene av konseptet tilsvare det som er beskrevet under konsept 2a.

Fra Fagernes går fv.51 langs Sæbufjorden, noen steder svært nær. En utvidelse av vegen mot fjorden vil her ha negative konsekvenser for naturmiljøet, men ingen registrerte eller innmeldte naturkvaliteter berøres. Videre går vegen gjennom jordbruksområder og skog. I nordenden av Sæbufjorden ligger Føssahølen, et lokalt viktig deltaområde med rik sumpskog. Området vil delvis berøres av avkjøring til ny E16. Tunnelløp og tilknytning til eksisterende veg er svært arealkrevende anlegg. Det må tas hensyn til deltaområdet ved en eventuell detaljplanlegging.

Fra Fagernes til kommunegrensen mot Vestre Slidre vil en etablering av lang tunnel medføre mindre press på eksisterende E16. Dette vil i første omgang ha positiv effekt på viltkryssinger som er registrert på denne strekningen.

Omfanget vurderes til lite negativt.

##### Vestre Slidre

Tilsvarende som for Nord-Aurdal vil en tunnel medføre en avlastning av eksisterende E16 fram til Hande. Situasjonen vil derfor være uendret for naturområdene ved Reie og Kvåle.

I Hande vil tunnelmunningen derimot medføre store arealbeslag knyttet til ny veg og tilknytning mellom denne og eksisterende E16 samt framtidig lokal veg. Det er imidlertid ingen registrerte eller innmeldte naturverdier som berøres av ny veg i dette området.

Fra Hande og mot kommunegrensen til Vang er omfanget og konsekvensene som beskrevet under konsept 2a.

Konseptet anses å ha intet omfang på naturmiljø.

##### Øystre Slidre

Kommunen berøres ikke av konseptet

##### Vang

Omfanget av konsept 2b er som beskrevet under konsept 2a.

#### **Konsekvens**

Konseptet anses å ha **liten til middels negativ** konsekvens.

### **3.5 Konsept 3**

#### **Omfangsvurdering**

##### Nord-Aurdal

Konseptet innebærer nærføring til Begna naturreservat, et forholdsvis urørt naturskogområde med stor variasjon i naturmiljøer, skogtyper og vegetasjonstyper. Videre vil flere registrerte naturområder med lokaliteter av gammel barskog langs Begna berøres av traseen (Åvåk, Fløaberget, Skamåne).

Det er i utgangspunktet en uønsket situasjon å legge ny veg langs elva. Dette skaper en barriere mot elva og bryter de biologisk viktige overgangsarealene mellom land og vann.

Kalkskogen i lia over Fløaskogen berøres også. Denne er regionalt viktig.

Langs sør-vestsiden av Strondafjorden krysser linja Geispajuvet i bru, en bekkekløft registrert som ei stor, svært velutviklet og dramatisk bekkekløft med meget fuktig miljø og mye kalkrike bergvegger. Den er en svært viktig lokalitet med regional og nasjonal verdi. Kommunens vannforsyning baserer seg på grunnvannsbrønn ved utløpet av Geispa.

Flere tilsvarende bekkekløfter krysses videre nordover langs vestsiden av Strondafjorden (Ryelva og Syndeiselve i Nord-Aurdal, Mosåni i Vestre Slidre). Selv om bekkekløftene i hovedsak krysses med bru, vil det uberørte naturmiljøet i høy grad påvirkes av veganlegget.

Omfanget av konseptet anses å være middels til stort negativt.

##### Vestre Slidre

Ved Olberget vil traseen gå igjennom et svært viktig og nasjonalt verdifullt område med gammel barskog.

Nord i Vestre Slidre og i Vang berører foreslått trase ingen registrerte viktige naturlokaliteter.

Konseptet vil avlaste eksisterende vegstrekning gjennom kommunen. Dette vil først og fremst ha positiv innvirkning på vilt og deres kryssing av E16.

Konseptet anses å ha middels til stort negativt omfang.

##### Øystre Slidre

Kommunen berøres ikke av tiltak som inngår i konseptet.

##### Vang

Konseptet berører ingen kjente naturområder i kommunen utover det som er nevnt under de tidligere konseptene. Ved Garddalsberget er det registrert flere lokaliteter med gammel barskog, men disse berøres ikke da konseptet er foreslått lagt i tunnel i dette området.

Da vegen legges i uberørt natur anses omfanget å være middels til stort til tross for at ingen kjente naturområder berøres.

#### **Konsekvens**

Det er til dels store negative konsekvenser av konseptet ettersom det berører og har nærføring til flere verdifulle lokaliteter, spesielt langs Begna i sør. I tillegg er det lite ønskelig ut ifra

naturhensyn å etablere et så omfattende anlegg i et relativt uberørt naturområde som man kan forvente å finne i åsen på vestsiden av Sildrefjorden.

Konseptet anses å ha **stor negativ** konsekvens.

### 3.6 *Konsept 4a*

#### **Omfangsvurdering**

##### Nord-Aurdal

Fram mot Fossahølen ved Sæbuvannet er omfanget av konseptet som beskrevet under konsept 2b.

##### Vestre Slidre

Konseptet vil avlaste eksisterende vegstrekning gjennom kommunen. Dette vil først og fremst innvirke på vilt og deres kryssing av E16. Det vil imidlertid ikke ha særlig innvirkning på det biologiske mangfoldet i området eller artenes vekst- og levevilkår. Omfanget anses derfor som intet.

##### Øystre Slidre

Foruten området ved Føssahølen berører den nye traseen ikke direkte noen registrerte naturområder, men en utvidelse av eksisterende rv. 51 vil trolig berøre kantarealene langs Sæbufjorden. Dette er uheldig og bør unngås. Det er ut ifra naturmiljøhensyn viktig å unngå arealene langs vannet. Vann- og elvebredder er biologisk viktige og artsrike arealer som utgjør leveområde for arter som er avhengig av vann i en, flere eller alle livsfaser.

Nord for Volbufjorden krysser traseen Storefoss og går deretter langs Heggefjorden på sørvestsiden. Heggefjorden er vernet på grunn av dennes verdi som landskapselement og det vil være uheldig å legge en stor veg langs dette vannet.

Vilttrekkene er betydelig langs hele strekningen fra grensen med Nord-Aurdal til Dale og utvidelse av eksisterende veg samt nyetablert veg vil skape en større barriere for kryssende dyr.

Ingen kjente naturområder berøres på strekningen fra Heggefjorden til Høre i Vang kommune.

Omfanget vurderes som stort negativt.

##### Vang

I Vang ligger traseen i tunnel forbi Høre. Fra Høre mot eksisterende E16 er traseen foreslått lagt utenom et stort område med gammel barskog. Tilkobling til eksisterende E16 medfører nærføring til lokaliteten med rik sumpskog mellom eksisterende veg og Storåni. Den er sårbar overfor inngrep, spesielt knyttet til endringer i hydrologien i området.

Videre i Vang kommune er omfanget av konseptet som beskrevet under konsept 2a.

Totalt anses konseptet til å ha middels til stort negativt omfang.

#### **Konsekvens**

Konseptet innebærer at eksisterende veg langs Lomendeltaet ikke endres, noe som er positivt i forhold til de andre konseptene. Imidlertid er det store, relativt uberørte naturområder som berøres ved at det etableres ny veg, spesielt i nordre deler av konseptet.

Konseptet anses å ha **middels til stor negativ** konsekvens.

### **3.7 Konsept 4b**

#### **Omfangsvurdering**

##### Nord-Aurdal

Konseptet går i stor grad i skog- og høyfjellsområder uten registrerte eller innrapporterte naturkonflikter. Imidlertid vil tiltaket innebære inngrep i store, sammenhengende og relativt uberørte naturområder.

Av den årsak anses konseptet å ha middels negativt omfang.

##### Vestre Slidre

Som beskrevet under 4a vil konseptet avlaste eksisterende vegstrekning gjennom kommunen. Det biologiske mangfoldet i området eller artenes vekst- og levevilkår vil påvirkes marginalt og omfanget anses derfor som intet.

##### Øystre Slidre

Traseen krysser bekkekløft og bergvegg knyttet til Ygna, en lokalt viktig lokalitet. Denne er ikke foreslått krysset på bru, noe som vil medføre bruk av fylling. Ved Kolstad er traseen foreslått lagt nært inntil viktige naturbeitemarkområder. Ved Moane og Storefoss berøres flere registrerte naturområder av lokal betydning.

Videre fra Heggefjorden er omfanget av konseptet som beskrevet under konsept 4a.

Konseptet anses å ha middels til stort negativt omfang.

##### Vang

Omfanget av konseptet er som beskrevet under konsept 4a.

#### **Konsekvens**

Konseptet innebærer inngrep i flere verdifulle naturområder. I tillegg er det betydelige negative konsekvenser knyttet til å etablere en arealkrevende og dominerende veg i et relativt uberørt fjellandskap som konseptet beveger seg gjennom.

Konseptet anses å ha **stor negativ** konsekvens.



## 4 Nærmiljø og friluftsliv

### 4.1 Områdebeskrivelse og verdivurdering

Informasjon om nærmiljø og friluftsliv i Valdres er innhentet fra kart som viser plassering av skoler, barnehager, idrettsanlegg og andre, registrerte fritidsanlegg samt butikker og postkontorer. Videre har kommunene gitt tilbakemelding om viktige områder i kommunen for nærmiljø og friluftsliv. Det er ikke gjennomført kartlegging for å belyse kvalitet og bruk av de forskjellige tilbudene.

Under dette tema vurderes støy grovt i form av redusert kvalitet på kjente friluftlokaliteter. Støy på boliger vurderes under prissatte konsekvenser og EFFEKT-beregningene. Innløsning av boliger skal også vurderes under prissatte konsekvenser.

I en verdivurdering skal alle områder som berøres av tiltaket gis verdi. På grunn av det store planområdet er dette i denne sammenhengen en svært komplisert prosess. Det er derfor valgt å gjøre en grov forenkling i verdivurderingen. I henhold til Håndbok 140 skal vanlige boligområder ha middels verdi med hensyn til nærmiljø, mens områder mellom boligene får lav verdi. Imidlertid er disse områdene mellom tettstedene i all hovedsak verdifulle områder med hensyn til friluftsliv. Det er derfor valgt å anse hele området som middels verdifullt område med hensyn på nærmiljø og friluftsliv.

#### Nord-Aurdal

Fagernes er regionsenteret i Valdres. Tettsteder og bygdesentraene i kommunen som omfattes av konseptvalgutredningen er Bjørgo, Aurdal, Leira, Fagernes, Ulnes, Skrautvål og Vestringsbygda.

Skolene i kommunen er Valdres videregående skole, Aurdal, Leira, Ulnes og Skrautvål barneskoler samt Fagernes ungdomsskole. Det er fem barnehager i kommunen; i Vestringsbygda, Leira, Fagernes, Ulnes og Skrautvål.

Det er registrert en del idrettsanlegg i kommunen. Disse er Aurdal stadion, Valdres skisenter, Leira grasbane, Fagernes stadion, Blåbærmyra, Valdreshallen, Ulnes idrettsanlegg, Skrautvål grusbane, Valdres golf. Det er et omfattende løypenett fra Danebu til Beitostølen. Leirasanden er et sikra friluftområde, mens hele Begna står sentralt mht friluftslivsaktiviteter.

#### Vestre Slidre

Kommunen har tre tettsteder; kommunesenteret Slidre, handelssenteret Røn/Fosheim og bygdesenteret Lomen. I kommunen er det to skoler; Røn og Slidre (1.-10. klasse). Det er tre barnehager og disse finnes i Røn, Slidre og Lomen.

Registrerte idrettsanlegg er Røn stadion, Skogen stadion og Slidrebrenno grusbane.

Friluftsliv, jakt og fiske er viktig i kommunen der Begna og dalsidene på hver side er områder av stor betydning.

#### Øystre Slidre

Tettstedene i kommunen er Moane og Beitostølen. Det er tre skoler innenfor planområdet. Disse er Rogne og Heggebø barneskoler og Øystre Slidre ungdomsskole. I Rogne, Heggebø og Tingvang er det i tillegg barnehager.

Registrerte idrettsanlegg i planområdet ligger i Rogne og Storefoss. I tillegg er det opparbeidet et skianlegg ved Volbu med hopp- og skiskytingsanlegg i tillegg til langrennsløyper.

### Vang

Kommunesenteret er Vang sentrum. Det er tre skoler i kommunen; Høre og Øye barneskoler, samt Vang barne- og ungdomsskole. Kommunen har fire barnehager. Disse er Ryfoss, Åsvang, Fredheim og Øye.

Idrettsanleggene i kommunen er Remmen og Tveit stadion. Friluftsliv er omfattende i hele kommunen med Begna/Vangsmjøsa og skogområdene som viktige mål.

## 4.2 Konsept 1

### Omfangsvurdering

#### Nord-Aurdal

Det er ikke foreslått utvidelse av E16 mellom Bjørgo og Fagernes. I Aurdal, Leira og Fagernes vil ingen skoler, barnehage eller idrettsanlegg berøres av tiltaket.

I Ulnes deler dagens E16 bygda slik at en stor del av bebyggelsen må krysse E16 for å komme til skole, barnehage og idrettsanlegg. Det vil ikke foretas utvidelse av E16 gjennom Ulnes, og skole og barnehage berøres ikke direkte av tiltaket.

Det er foreslått gang- og sykkelvegtiltak gjennom hele kommunen.

Omfanget anses å være middels positivt for nærmiljø på grunn av etablering av manglende gang- og sykkelveglenker.

For friluftsliv anses tiltaket å ha lite til middels negativt omfang da atkomsten til Begna blir vanskeligere på grunn av bredere veg vest for Fagernes. Her vil en bredere veg redusere områdenes bruksmuligheter og gjøre disse mindre attraktive.

#### Vestre Slidre

I kommunen er det kun i den nordre delen at E16 blir utvidet og ingen skoler, barnehager eller idrettsanlegg vil berøres av konseptet.

Det etableres gang- og sykkelvegtilbud langs E16 gjennom hele kommunen.

Omfanget anses å være middels positivt for nærmiljø på grunn av et bedre tilbud for gående og syklende. Som beskrevet tidligere for Nord-Aurdal vil omfanget anses å være lite til middels negativt for friluftslivet.

#### Øystre Slidre

Kommunen berøres ikke av konseptet.

#### Vang

Utvidelse og gjennomføring av tiltak på E16 gjennom Vang kommune vil i hovedsak medføre størst inngrep i ubebygde områder. En utvidelse av vegen vil ved Tveit stadion medføre at idrettsanlegget får nærføring til E16.

Det etableres gang- og sykkeltilbud fra grense mot Vestre Slidre til Ryfoss samt fra Vang sentrum og øst mot Kvam.

Omfanget anses å være lite til middels positivt for nærmiljø på grunn av bedre forhold for gående og syklende. Samtidig trekker det ned at vegen utvides ved Tveit stadion.

For friluftsliv vil utvidelse av vegen mot Begna og Storåni ha lite til middels negativt omfang.

### Konsekvens

Konseptet anses å ha **middels positiv** konsekvens for nærmiljø på grunn av at det etableres gang- og sykkelveger på manglende lenker i planområdet samt at det ikke foretas utvidelse av vegen i tettstedene og bygdene.

For friluftslivet vil derimot utvidelsene av vegen medføre en økt barriere mot Begna, som er et viktig element og gjør dette mindre attraktivt. Konsekvensen anses som **liten til middels negativ**.

## 4.3 Konsept 2a

### Omfangsvurdering

#### Nord-Aurdal

Ettersom tettstedene i stor grad er utviklet på grunn av nærheten til E16, vil en utvidelse av eksisterende veg medføre til dels store arealinngrep i sentrale deler av tettstedene. Dette vil ha en betydelig effekt på tettsteder og bygder som er etablert på hver side av E16. Her vil en utvidelse av vegen skape en enda større barriere.

I Aurdal vil traseen skille Aurdal stadion og Aurdal skole. En omlegging fra Aurdal sentrum vil skape en mindre barriere i et sentrum som i dag er skilt av E16.

I Leira vil ny trase innebære nærføring til Leira stadion og Leira barneskole. Trolig vil det føre til økt støy i skolens utearealer. Samtidig vil noe bebyggelse oppleve en mindre barriereopplevelse.

Langs Begna vil en utvidelse av E16 forvanske tilgangen til vassdraget og ved Leirasanden friluftsområde vil det bli en økt belastning på grunn av større nærhet til vegen.

I Fagernes sentrum vil den korte tunnelen medføre mindre trafikk gjennom østre deler av sentrum. Her er det bebyggelse på hver side av E16 og redusert trafikk på eksisterende veg vil ha en positiv innvirkning på sentrumsbebyggelsen.

En tunnel vil også medføre avlastning langs eksisterende E16 fra Fagernes til Svenes.

I Ulnes vil E16 utvides og bli en større barriere i bygda, noe som spesielt vil oppleves av de som bor på østsiden av E16 som må krysse den for å komme til skole og barnehage.

Det etableres gang- og sykkelvegtilbud langs manglende lenker i kommunen, samt en oppgradering av eksisterende tilbud.

For nærmiljø anses omfanget som stedvis middels positivt på grunn av avlastning av sentrumsområdene i Aurdal, Leira og Fagernes. En omlegging i slike tettsteder vil imidlertid bety at andre opplever økt nærhet til vegen. Samtidig vil andre bygder oppleve å få en større barriere gjennom sine sentrale områder. Det vil på disse stedene være behov for å vurdere tiltak for sikker kryssing av vegen. Dette vil kunne til dels bedre dagens situasjon.

Samlet sett anses derfor omfanget på nærmiljøet som lite positivt.

For friluftsliv vil omfanget anses å være middels negativt på grunn av økte barriereeffekter mot viktige friluftsområder.

#### Vestre Slidre

Tilsvarende som i Nord-Aurdal vil en utvidelse av eksisterende veg medføre tap av sentrale arealer i tettstedene og sentraene, men ingen skoler, barnehager eller idrettsanlegg vil berøres av tiltaket. E16 går i all hovedsak utenom sentrum av Røn og Slidre, noe som gjør at en utvidelse ikke vil berøre tettstedene direkte.

Konseptet vil medføre at idrettsanlegget på Røn ytterligere isoleres fra tettstedet ved en bredere E16. Videre vil omfanget av konsept 2 a tilnærmet tilsvare omfanget beskrevet under konsept 1.

Det etableres tilbud for gående og syklende langs E16 gjennom hele kommunen.

Omfanget for nærmiljøet anses som lite til middels positivt. Til tross for at konseptet innebærer at vegens barrierefunksjon vil øke og gjøre områdene mindre attraktive, vil forholdene bli betraktelig bedre for gående og syklister.

For friluftsliv anses omfanget å være lite til middels negativt på grunn av økt barriere mot viktige områder.

### Øystre Slidre

Kommunen berøres ikke av konseptet.

### Vang

Ved Ryfoss vil store deler være uberørt av tiltaket da sentrum opprettholdes og hovedtyngden av bebyggelsen ligger på samme side som sentrum.

Ved Tveit stadion vil en utvidelse av vegen påvirke idrettsanlegget.

Utvidelse av E16 gjennom Vang kommune vil i hovedsak medføre størst inngrep i tettstedet Vang sentrum. Det er stedvis trangt tverrsnitt og en utvidelse av vegen vil dermed innebære store, sentrale arealbeslag. I Vang sentrum vil også barnehagen oppleve en bredere veg som en større barriere mot sentrum.

Øye skole ligger i dag svært nær eksisterende E16 og en utvidelse må foretas vekk fra skolen for at skolens arealer ikke skal forringes.

Det etableres tilbud for gående og syklister fra grensen til Vestre Slidre fram til Ryfoss.

Omfanget anses som lite til middels negativt da vegen som barriere vil bli større og påvirke områdenes attraktivitet. Det samme gjelder for friluftsliv.

## **Konsekvens**

Konseptet anses å ha **liten negativ** konsekvens da vegen vil øke sin barriereeffekt. De positive konsekvensene ved avlastning av Fagernes, Aurdal og Leira samt etablering av gang- og sykkelveg vil ikke oppveie dette.

For friluftsliv kan konsekvensen anses å være **middels negativ** da barrierene mot Begna som viktig område for friluftsliv blir større.

## **4.4 Konsept 2b**

### **Omfangsvurdering**

#### Nord-Aurdal

Fram til Fagernes/Svenes vil omfanget og konsekvensene av konseptet tilsvare det som er beskrevet under konsept 2a.

I sørlige deler av fv. 51 fra Fagernes nordover langs Sæbufjorden er det en del boligbebyggelse og næring. Boligene vil få økt støy, mens næringsbebyggelsen trolig vil få bedre tilgjengelighet. Det er etablert gang- og sykkelveg på den første delen av strekningen. Videre er det spredt bebyggelse og i området der tunnelinnslaget er foreslått, er det ikke boliger.

Fra Fagernes til kommunegrensen mot Vestre Slidre vil en etablering av lang tunnel medføre mindre press på eksisterende E16. Dette skaper en mulighet for å utvikle østre del av Fagernes sentrum som i dag virker lite attraktivt. Ved omlegging av E16 vil vegen her blir mye mindre trafikkert og binde de to sidene av vegen tettere sammen.

Som for konsept 2a anses omfanget for nærmiljø som stedvis middels positivt på grunn av avlastning av sentrumsområdene i Aurdal, Leira og Fagernes. I motsetning til konsept 2a vil bygdene vest for Fagernes oppleve en avlastning. Imidlertid vil bebyggelsen langs fv. 51 oppleve en økt belastning fra utvidet veg.

Det etableres gang- og sykkeltilbud fra Bjørge til Fagernes som under 2a samt fra Fagernes til tunnelinnslag ved eksisterende fv. 51.

Samlet sett anses derfor omfanget på nærmiljøet som lite til middels positivt.

For friluftsliv vil omfanget anses å være lite til middels negativt på grunn av økt barriere langs søndre deler av Begna og langs Sæbufjorden. Det trekker i positiv retning at strekningen fra Fagernes til grense mot Vestre Slidre avlastes.

#### Vestre Slidre

Tilsvarende som for Nord-Aurdal vil en tunnel medføre en avlastning av eksisterende E16 fram til Hande. I Hande vil tunnelmunningen derimot medføre store arealbeslag knyttet til ny veg og tilknytning mellom denne og eksisterende E16. Det er imidlertid ikke boliger som berøres av det nye anlegget.

Fra Hande og mot kommunegrensen til Vang er omfanget og konsekvensene som beskrevet under konsept 2a.

Det etableres tilbud for gående og syklist langs eksisterende E16 fra Hande til grensen mot Vang.

For nærmiljø anses konseptet å ha intet til liten positiv effekt på grunn av stor avlastning av deler av strekningen. For friluftsliv anses det å ha lite til middels negativt omfang på grunn av barriere mot Begna. Det er positivt at strekningen fra grensen mot Nord-Aurdal til Hande avlastes.

#### Øystre Slidre

Kommunen berøres ikke av konseptet

#### Vang

Omfanget av konsept 2b er som beskrevet under konsept 2a.

### **Konsekvens**

Konseptet anses å ha **liten positiv** konsekvens på grunn av avlastning av flere bygdesentra og strekningen mellom Fagernes og Hande.

For friluftsliv anses konseptet å ha **liten til middels negativ** konsekvens på grunn av økt barriere mot viktige friluftslivområder.



## 4.5 Konsept 3

### Omfangsvurdering

#### Nord-Aurdal

Ved å legge traseen vest for eksisterende E16, vil ny veg gå utenom Aurdal sentrum. Imidlertid medfører dette at traseen er lagt svært nær et boligfelt og Aurdal stadion. Boligfeltet avskjæres med dette fra Aurdal sentrum.

Langs sør-vestsiden av Strondafjorden ligger traseen i fjellsida ovenfor bebyggelsen.

Ved Sundheim vil den nye vegen gå midt mellom den spredte bebyggelsen.

For nærmiljø vil omfanget i utgangspunktet anses som middels positivt på grunn av avlastning av belastede områder. Imidlertid vil andre beboere i kommunen berøres negativt. Det totale omfanget anses derfor å være lite/intet.

For friluftsliv anses omfanget å være middels negativt på grunn av etablering av nye barrierer og forringelse av tidligere relativt uberørte områders attraktivitet og identitetsskapende betydning.

#### Vestre Slidre

Traseen vil i liten grad berøre bebyggelsen, men skape en barriere mot friluftsområdene vest for bebyggelsen. Som for Nord-Aurdal, vil omfanget anses å være intet/lite på grunn av avlastning av områdene øst for Begna, men økt belastning for bygdene vest for Begna.

Som for Nord-Aurdal vil omfanget for friluftsliv anses som middels negativt på grunn av barriereeffekter og forringelse av områdets attraktivitet og identitetsskapende betydning vest for Begna.

#### Øystre Slidre

Kommunen berøres ikke av tiltak som inngår i konseptet.

#### Vang

Konseptet vil ha liten innvirkning på nærmiljøet fra grensen til Vestre Slidre fram til tilkobling til eksisterende E16 ved Hugali. Herfra anses omfanget av konseptet å være liten til middels negativ.

For friluftslivet vil konseptet ha middels negativt omfang på grunn av vegen som ny barriere i et uberørt område samt en økt barriereeffekt der utvidelse av eksisterende E16 vil foretas.

### Konsekvens

Konseptet anses å ha **liten negativ** konsekvens for nærmiljøet på grunn av avlastning av eksisterende belastede områder, men samtidig økt belastning for nye områder.

For friluftsliv vil konseptet ha **middels til stor negativ** konsekvens.

## 4.6 Konsept 4a

### Omfangsvurdering

#### Nord-Aurdal

Traseen følger eksisterende E16 fram til Fagernes. Der følger den videre fv. 51 til nordenden av Sæbuvannet, som beskrevet i konsept 2b.

Samlet sett anses omfanget på nærmiljøet som lite til middels positivt.

For friluftsliv vil omfanget anses å være lite til middels negativt på grunn av økt barriere langs søndre deler av Begna og langs Sæbufjorden. Det trekker i positiv retning at strekningen fra Fagernes til grense mot Vestre Slidre avlastes.

#### Vestre Slidre

Kommunen vil oppleve en redusert belastning på sitt vegnett som følge av tiltaket. Omfanget av konseptet er middels positivt for både nærmiljø og friluftsliv.

#### Øystre Slidre

Konseptet innebærer en utvidelse av eksisterende fv. 51 fram til Mellebybråten trolig uten å berøre bebyggelse. Der vegen legges i ny trasé vil det stedvis innebære nærføring til, og inngrep i, bebyggelse. Ved Volbuelva/Storefoss er traseen foreslått lagt i nærføring til Storefoss stadion samt løypenettet ved fjorden.

Fra Storefoss og mot grensen til Vang kommune vil konseptet krysse høyfjellet og innebære endrede forhold for gårdsbrukene/setrene som finnes ved Hyggjane.

Skoler og barnehager berøres ikke av forslaget.

For nærmiljø anses omfanget av konseptet å være middels negativt på grunn av økt trafikk og økte barriereeffekter. En mulig gevinst av å legge eksisterende veg vekk fra bebyggelsen vil i stor grad spises opp av økte trafikkmengder.

Av samme årsak anses konseptet å ha middels negativt omfang på friluftslivet.

#### Vang

Vestre tunnelinnslag legges utenom Høre. Ingen bebyggelse blir berørt, men Høre barneskule vil ligge svært nær det foreslåtte tunnelinnslaget. Enkelte boliger vil oppleve mer støy.

Videre i Vang kommune er konseptet likt de tidligere konseptene.

For nærmiljø anses omfanget av konseptet å være middels negativt. Tilsvarende vil omfanget være middels negativt for friluftslivet.

### Konsekvens

Konseptet anses å ha **middels negativ** konsekvens for nærmiljøet på grunn av økt belastning for nye, tidligere relativt uberørte boligområder.

For friluftslivet anses konseptet å ha **middels til stor negativ** konsekvens.

## 4.7 Konsept 4b

### Omfangsvurdering

#### Nord-Aurdal

Traseen er foreslått lagt øst for eksisterende E16, ovenfor Aurdal. Her krysser den over Valdres alpenser og deler boligfeltet (hyttefeltet?) ved Bakkejordet.

Selv om konseptet i stor grad legges utenfor bebyggelse, vil traseen flere steder ha nærføring til eller berøre flere hyttefelt/boligfelt. Konseptet går i stor grad utenom registrerte naturområder. Likevel anses det som svært uheldig ut ifra naturhensyn å etablere en arealkrevende og dominerende veg i et relativt uberørt fjellandskap som finnes i de østre deler av dalføret fra Fagernes oppover Øystre Slidre.

Konseptet anses å ha liten til middels positivt omfang på nærmiljøet. Vurderingen er gjort på bakgrunn av avlastning av flere tettsteder i kommunen samt nærføring og berøring av tidligere uberørte boligfelt. For friluftslivet vil omleggingen bedre atkomsten til Begna, men samtidig forringe store deler av kommunens områder i øst. Omfanget anses derfor å være middels negativt for friluftsområdet.

#### Vestre Slidre

Kommunen vil oppleve en redusert belastning på sitt vegnett som følge av tiltaket. Omfanget av konseptet er middels positivt for både nærmiljø og friluftsliv.

#### Øystre Slidre

Flere bebygde områder vil berøres ved traseforslaget. Spesielt ved Rogne og nordover vil flere gårder og boligbebyggelse berøres av den nye vegen. Ved Storfoss vil skytebanen berøres av traseforslaget i tillegg til at løypenettet i Rogne og Volbu berøres.

Fra Storfoss er konseptforslaget identisk med konsept 4a.

Omfanget anses å være middels negativt på grunn av økt trafikk og økte barriereeffekter. Som for konsept 4a vil en mulig gevinst av å legge eksisterende veg vekk fra bebyggelsen i stor grad spises opp av økte trafikkmengder.

Av samme årsak anses konseptet å ha middels til stort negativt omfang på friluftslivet.

#### Vang

Omfanget av konseptet er som beskrevet under konsept 4a.

### Konsekvens

Konseptet anses å ha **liten negativ** konsekvens for nærmiljøet på grunn av avlastningen av Aurdal, Leira og Fagernes.

For friluftslivet anses det å ha **middels til stor negativ** konsekvens.