

► E6 Roterud - Storhove

Vurdering av tursti langs Mjøsa på strekningen Stranda-Øyresvika

Oppdragsnr.: 5195019 Dokumentnr.: NOTA-fri-001 Versjon: C04 Dato: 2021-03-26



E6 Roterud - Storhove

Vurdering av tursti langs Mjøsa på strekningen Stranda-Øyresvika
Oppdragsnr.: 5195019 Dokumentnr.: NOTA-fri-001 Versjon: C04

Oppdragsgiver: AF/NV
Oppdragsgivers kontaktperson: Anja Krohn Bjørnstad
Rådgiver: Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder: Rune Westgaard
Fagansvarlig: Ketil Søyland
Andre nøkkelpersoner: Elin Riise (Friluftsliv), Ingrid Sætre (Landskap), Torgeir Isdahl (Naturmangfold), Jon-Michael Vanebo (Vei)

C04	2021-03-26	Høringsutgave	EIRii	KeSøy	RuWes
C03	2021-01-19	Endret revisjonsnummer	EIRii	KeSøy	RuWes
A02	2020-11-16	Vurdering tursti	EIRii, InSæt, Toisd	KeSøy	RuWes
A01	2020-10-30	Vurdering tursti	EIRii, InSæt, Tolsd	KeSøy	RuWes
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

I kommunedelplanene E6 Vingrom – Ensby (2013) og E6 Vingrom Ensby (2018) er det knyttet bestemmelser til å bygge tursti i Mjøsas strandsone mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping. Stien skal være 3 meter og gruset.

Turstitraseen fra KDP ligger helt ute i strandkanten, og fordrer fylling ut i Mjøsa på større deler av strekningen. Dette vil ha negative konsekvenser i form av bl.a. tap av kantvegetasjon og naturlig strandlinje, med tilknyttede natur- og landskapsverdier. Prosjektet har i arbeid med turstien sett på forbedringsmuligheter. Formålet med arbeidet har vært å finne en trasé som i større grad gjør det mulig å bevare natur- og landskapsverdiene, samtidig som friluftslivsinteressene ivaretas på en god måte.

Nedenfor gis en kort beskrivelse og vurdering av foreslått løsning:

Mellom Stranda og Vingrom er turstitraseen trukket noe tilbake fra strandsonen på deler av strekningen. Dette gjør at man kan bevare noe av strandlinjen og den strandnære kantvegetasjonen, og løsningen vurderes derfor som klart bedre for landskapet og naturmangfoldet. Løsningen vurderes også som positiv for friluftsliv, da den gir en noe mer variert landskapsopplevelse, i tillegg til at det er en verdi å bevare noe av strandsonen slik den er i dag.

På strekningen Vingrom – Vingrom kirke innebærer foreslått løsning i stor grad gjenbruk av eksisterende traktorvei der dette er mulig, samt bygging av ny tursti på manglende lenker, der veien uansett krever fylling ut i Mjøsa. Mellom Vingrom og Ullhammeren anlegges stien i én meters bredde. Dette gjør at en kan bevare mye av dagens strandlinje og kantvegetasjon, slik at gevinstene for landskap og naturmangfold blir større. For friluftsliv vurderes også denne løsningen som god, da man får en fin og variert stitrasé, i tillegg til at man tar hensyn til brukere som ønsker minst mulig inngrep i strandsonen, f.eks. fritidsfiskere og fuglekikkere.

På strekningen Vingrom kirke – Øyresvika bygges tursti fra Vingrom kirke og frem til Hov. Mellom Hov og Øyresvika anlegges stien i én meters bredde. Ny E6 med kryss i Øyresvika medfører fylling ut i Mjøsa på større deler av strekningen, men det vil fortsatt være mulig å bevare mindre områder av dagens strandlinje. Løsningen vil være bedre for landskap og naturmangfold, men noe dårligere for friluftsliv, da fremkommeligheten i strandsonen mellom Hov og Øyresvika trolig ikke blir like god for alle brukergrupper.

Oppsummert vurderes foreslått løsning som gjennomgående bedre for landskap og naturmangfold, da den gir mulighet for å bevare mye av dagens kantvegetasjon og strandlinje. Totalt sett vurderes den også som noe bedre for friluftsliv, da man ved bevaring av deler av dagens strandsone i større grad ivaretar mangfoldet av friluftslivsinteresser, samtidig som man fortsatt sikrer en sammenhengende, gangbar forbindelse hele veien mellom Stranda og Øyresvika.

Tabell 1. Samlet vurdering av tursti på strekningen Stranda – Øyresvika

Fagtema	Tursti som i KDP	Foreslått tursti
Friluftsliv	0	+
Landskap	0	+
Naturmangfold	0	+
Samlet vurdering	0	+
Rangering	2	1

Innholdsfortegnelse

1	Innledning/formål	5
1.1	Kort beskrivelse av krav i KDP	5
1.2	Premisser for justert linje	7
2	Delstrekning Stranda–Vingrom	8
2.1	Beskrivelse av verdier	8
2.2	Vurdering av konsekvenser	10
2.3	Tiltak	11
2.4	Oppsummering	12
3	Delstrekning Vingrom–Vingrom kirke	13
3.1	Beskrivelse av verdier	13
3.2	Vurdering av konsekvenser	15
3.3	Tiltak	18
3.4	Oppsummering	19
4	Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika	20
4.1	Beskrivelse av verdier	20
4.2	Vurdering av konsekvenser	23
4.3	Tiltak	25
4.4	Oppsummering	25
5	Samlet vurdering og anbefaling	27

Vedlegg:

1. Illustrasjoner tursti Stranda – Vingrom
2. Illustrasjoner tursti Vingrom – Vingrom Kirke
3. Illustrasjoner tursti Vingrom Kirke – Øyresvika

1 Innledning/formål

Dokumentet har som formål å diskutere tursti på strekningen Stranda-Øyresvika. I dette notatet har vi valgt å dele opp strekningen i følgende deler: 1. Stranda – Vingrom, 2. Vingrom – Vingrom Kirke, 3. Vingrom Kirke – Øyresvika.

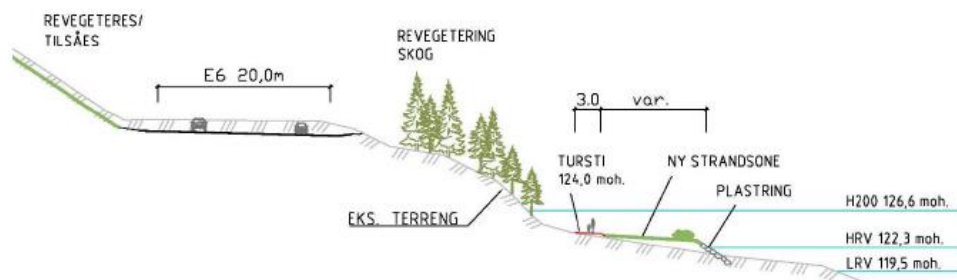


Figur 1-1 Utredningsområde for tursti.

1.1 Kort beskrivelse av krav i KDP

I kommunedelplanene E6 Vingrom – Ensby (2013) og E6 Vingrom Ensby (2018) er det knyttet bestemmelser til å bygge tursti i Mjøsas strandsone mellom Øyresvika og Stranda/Birstrand camping. Stien skal være 3 meter og gruset. I kommunedelplanen E6 Vingrom – Ensby sier bestemmelsene: *Ved utfylling i Mjøsa skal ny strandsone utformes slik at det gir variasjon med etablering av små odder og viker. Slik utforming skal fremgå i reguleringsplan. Ved arbeider som berører elver, bekker og Mjøsa skal det legges til rette for rask reetablering/ nyetablering av kantvegetasjon.* I planprogrammet for dette prosjektet er det stilt krav om avbøtende tiltak for landskapsbilde: *For denne strekningen er det vesentlig hvordan strandlinja behandles. Fyllinger bør være så slake som mulig og strandvegetasjonen prioriteres. For kjøreopplevelsen bør utsikt mot Lillehammer opprettholdes.*

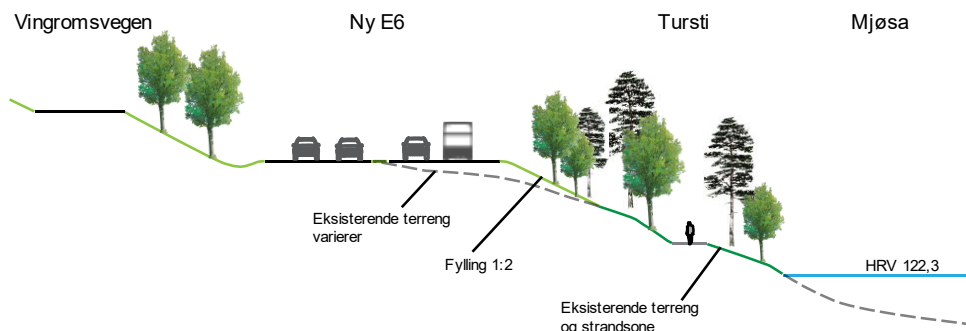
Kommunen har forventninger til en tursti som ligger i god avstand til og godt skjermet fra E6 med vegetasjonsbuffer. Figur 1 viser et snitt fra KDP E6 Vingrom-Ensby. Dette er et snitt som er lite representativt for strekningen, da E6 for det meste vil ligge tettere på Mjøsa, og på lange strekninger også på fylling i Mjøsa. E6 vil i nordre del (ved Bulung/Øyresvika) også ligge lavere i terrenget enn snittet viser, og turstien vil dermed bli mindre skjermet fra E6. Dette gjelder både kommunedelplanforslaget og justert linje.



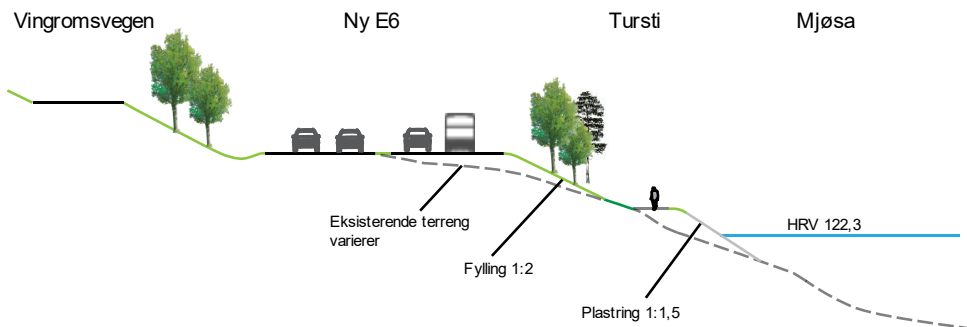
Figur 1-2 Forventet utforming av strandlinje og tursti. Fra kommunedelplan E6 Vingrom – Ensby.

Figurene 1-3 – 1-5 viser mer typiske snitt for strekningen.

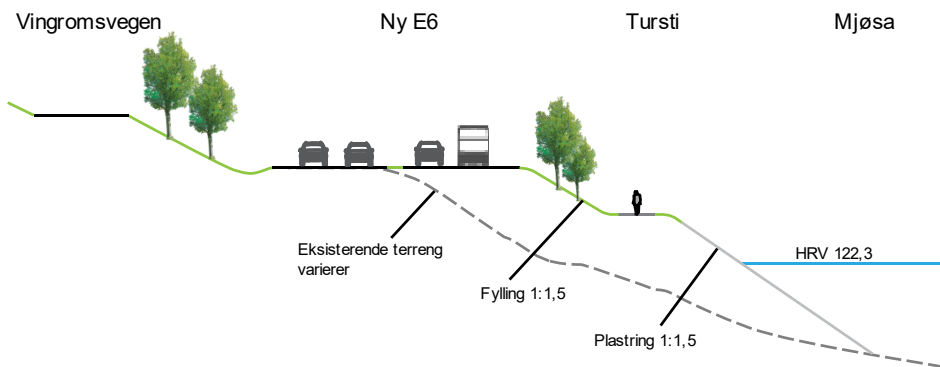
- Figur 1-3 viser en ideell situasjon der strandlinjen blir bevart. Denne situasjonen får vi stedvis mellom Stranda og Vingrom, og på øvrige strekninger der det er utstikkende odder.
- Figur 1-4 viser situasjoner der E6 ikke tar strandlinjen, men der tursti krever fylling. Situasjonen er representativ for begge delstrekningene mellom Vingrom og Øyresvika.
- Figur 1-5 viser situasjoner der E6 får fylling i Mjøsa og der turstien krever ytterligere fylling. Situasjonen er typisk for alle tre strekningene, men mest forekommende på strekningen Vingrom kirke – Øyresvika.
- Figur 1-4 og 1-5 er vist som minimumsløsninger, dvs. maks helning og uten ytterligere tiltak. Det er i planbestemmelser i KDP forutsatt at strandlinjen formes naturlig og variert, med slak fylling og kantvegetasjon.



Figur 1-3 viser en ideell situasjon der eksisterende strandlinje blir bevart.



Figur 1-4 viser en situasjon der E6 går klar av strandlinjen, men der turstien medfører fylling i Mjøsa. Strandsonen bør slakes ut og få en naturlig, grønn og variert utforming.



Figur 1-5 viser en situasjon der E6 tar strandlinjen, og der turstien medfører ytterligere fylling. Dette er en minimumsløsning.

1.2 Premisser for justert linje

KDP-løsningen med fylling ut i Mjøsa på større deler av strekningen vil ha negative konsekvenser i form av bl.a. tap av kantvegetasjon og naturlig strandlinje, med tilknyttede natur- og landskapsverdier. I arbeidet med turstien har prosjektet derfor sett på forbedringsmuligheter. Formålet har vært å finne en trasé som i større grad gjør det mulig å bevare natur- og landskapsverdiene, samtidig som friluftslivsinteressene ivaretas på en god måte.

Følgende premisser er lagt til grunn for foreslått plassering av turstien.

- Bevare eksisterende strandsone der dette er mulig
- Bredest mulig strandsone
- Utforme ny og naturlig strandsone der denne blir berørt
- Bevare eksisterende vegetasjon i størst mulig grad
- Tilplante kantsonen der denne blir berørt
- Sikre passasjemulighet langs strandkanten der totalt sett kan være best å ikke anlegge tursti
- Sikre god kobling til fylkesveien og pilegrimsleden
- Bevare eksisterende turstier og traktorveier der dette er mulig
- Adkomst til landbruksarealer, pumpehus og båtplasser må sikres som avtalt med grunneiere

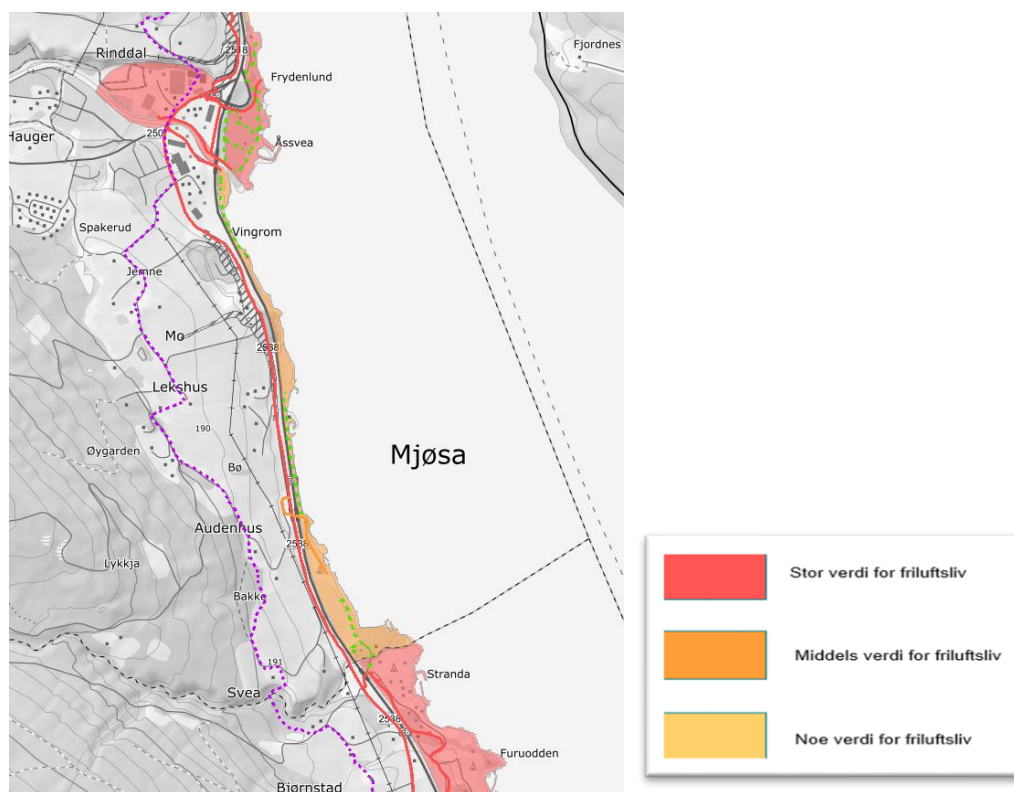
2 Delstrekning Stranda–Vingrom

2.1 Beskrivelse av verdier

2.1.1 Friluftsliv

Delstrekningen Stranda – Vingrom har betydelige friluftslivsverdier. Furuodden og Biristrand camping i sør har mange faste gjester i sesongen, og er også viktige leke-, rekreasjons- og friluftslivsområder for lokalbefolkningen, som her har tilgang til opparbeidede badeplasser, sandvolleyballbaner og lekeplasser. Midtveis på strekningen ligger Bakke camping, som leier ut campinghytter, og nord for denne ligger en tilrettelagt bade- og båt plass. Det statlig sikrede friluftslivsområdet «Vingromdammen» i nord, er det viktigste friluftslivsområdet for befolkningen i Vingrom, og har stor betydning for bl.a. barn og unge. I tillegg til å være en populær bade plass er området godt tilrettelagt for fiske, sandvolleyball, frisbee-golf og turgåing, samt for generell rekreasjon. Elva Rinna, som har utløp i sørlige del av området, er en god fiskeelv.

Campingplassene i sør og «Vingromdammen» i nord vurderes å ha stor verdi for friluftsliv, mens den midtre delen av strekningen vurderes å ha overveiende middels verdi.



Figur 2-1. Friluftslivsverdier på delstrekning Stranda - Vingrom. Rød line: fylkesveien, lilla stiplet linje: pilegrimsleden, grønn stiplet linje: stier/traktorveier

2.1.2 Landskap

Dagens E6 ligger relativt tett på Mjøsa på hele strekningen, men det er likevel denne delstrekningen som har en del fine odder og buktninger og en del grøntstruktur av verdi. Området fra Stranda til Bakke camping framstår med en blanding av menneskeskapt område og med rester av natur innimellom. E6 ligger på en hylle nær Mjøsa nord for Bakke camping. Strandsona er berglendt og smal med varierende omfang av kantvegetasjon. Dette er strekningen med bredest strandsona mot E6 og der det er størst mulighet for å bevare strandsona ved etablering av tursti.

Strandsonen har for det meste middels verdi, med unntak av kortere strekninger med liten verdi. Det er kun de store oddene, Stranda camping og Vingrom friluftsområde som har stor verdi, men her benyttes eksisterende turstier.



Figur 2-2. Landskapsverdier på delstrekning Stranda - Vingrom.

2.1.3 Naturmangfold

På store deler av strekningen har eksisterende grønnstruktur en viss bredde og relativt naturlig utviklet skog/vegetasjon. Vegetasjonen innehar ikke noen vesentlig verdi i seg selv, men har generelt stor nok bredde til at den gir en noenlunde effektiv skjerming mot strandsonen og Mjøsa, med tilknyttede leveområder for fugl, fisk og ferskvannsorganismer. Vingromdammen i nord skiller seg ut ved å være en større, sammenhengende grønnstruktur med god bredde og naturlig utviklet tre- og busksjikt, med bl.a. en rekke store, gamle furuer. Grønnstrukturen vokser ned til en naturlig strandlinje, som er godt skjermet for trafikk.

Oppsummert vurderes Vingromdammen med Rinnas utløp å ha stor verdi som grønnstruktur, mens øvrige deler av strekningen vurderes å ha overveiende middels verdi.



Figur 2-3. Grønnstrukturverdier på strekningen Stranda - Vingrom

Når det gjelder fisk og ferskvannsorganismer er de største verdiene knyttet til Rinna som har utløp sør for Vingromdammen, og Bjørnstadelva, som har utløp ved Birstrand camping. Elvene er viktige funksjonsområder for storørret, og har en fin og intakt kantsone i utløpet.

Den intakte delen av strandsonen utgjør viktige funksjonsområder for fisk. Lokale fiskere melder om at krøkle, som er en viktig byttefisk for storørreten, gyter strandnært på strekningen Stranda - Øyresvika. Gyteplassene ligger typisk ved nes og odder hvor vannstrømmene er kraftigere og sikrer god nok vanggjennomstrømming til at rognen får nok oksygen, Det kan tilsi at området rundt Vingrom har størst betydning.

2.2 Vurdering av konsekvenser



Figur 2-4. Tursti strekningen Stranda-Vingrom. (Fargekode: Rød: ny tursti med tre meters bredde, Grønn: eksisterende sti eller traktorvei, Gul: ny tursti med 1 meters bredde)

2.2.1 Friluftsliv

Foreslått løsning med tursti hele veien fra Stranda til Vingrom er et godt tiltak for friluftsliv. Stien vil knytte campingplassene i sør sammen med Vingromdammen i nord, og vil kunne få stor betydning som nærturområde/ferdselsforbindelse både for befolkningen på Vingrom og gjestene på campingplassene. Av de tre delstrekningene er det Stranda – Vingrom som i størst grad knytter viktige lokale målpunkter sammen, og den betjener også den største brukergruppen, isolert sett.

Sammenliknet med KDP-løsningen gir foreslått løsning en noe mer variert landskapsopplevelse, med en buktende linje, som stedvis trekkes noe tilbake og inn i vegetasjonsbeltet. Samtidig kan noe av dagens strandlinje bevares, og dette vurderes som positivt. Foreslått løsning derfor som noe bedre enn KDP-løsningen.

2.2.2 Landskap

På ca. en tredjedel av strekningen vil ny E6 gå på fylling i Mjøsa, og her må strandlinjen og vegetasjonen langs denne uansett retableres. Vi har i utgangspunktet ingen strekninger der turstien alene legger beslag på strandlinjen.

Der ny E6 og tursti ikke medfører fylling i Mjøsa kan strandlinjen og kantvegetasjonen bevares. Her kan turstien slynge seg i strandsonen, og den kan stedvis trekkes noe tilbake og legges på toppen av den bratte skogkledde skråningen og slik bevare skogsbeltet mot Mjøsa. Her vil turstien ha en stor verdi uten at det kreves store tiltak.

Det er på denne delstrekningen turstien krever minst fylling i Mjøsa, og der det er enklest å etablere en tursti som gir god landskapsopplevelse.

Linja fra kommunedelplanen ligger noe tettere på Mjøsa enn justert linje på nesten hele strekningen, noe som medfører mer tap av strandlinja og smalere strandsone. På en kortere strekning ved Lekshus ligger KDP-linja lenger fra Mjøsa, men her er det rikelig plass til å anlegge en attraktiv tursti.

2.2.3 Naturmangfold

Anleggelsen av en tursti i strandsonen vurderes generelt å medføre vesentlige negative konsekvenser for naturmangfold. Utfyllingene vil medføre tap av kantvegetasjon langs Mjøsa, tap av gyteområder for krøkle, nye brukryssinger over gyteelvene for storørret og generelt økt forstyrrelse av fugleområdene langs vestsiden av Mjøsa på partier som i dag fremstår som relativt skjermet.

På strekningen Stranda – Vingrom vil foreslått tursti trekkes vekk fra strandlinjen og inn mot veien, gjennom et område som er vurdert å ha middels verdi som grønnstruktur. Turstien beslaglegger fortsatt mye av denne grønnstrukturen, men en unngår i dette området utfylling i Mjøsa og inngrep i den mest verdifulle delen av vegetasjonen langs strandkanten.

Der turstien følger strandlinjen ligger kantvegetasjonen på fylling, og man beslaglegger her kun et smalt vegetasjonsbelte med overveiende lav verdi. Vingromdammen og de store verdiene knyttet til denne, vil uansett ikke bli berørt.

Alt i alt vurderes foreslått løsning som noe bedre enn KDP-løsningen, da den sparer noe av strandsonen og kantvegetasjonen med middels verdi.

2.3 Tiltak

Nedenfor gis en vurdering av hvilke tiltak som kreves for at foreslått tursti skal kunne anbefales.

2.3.1 Friluftsliv

Det forutsettes at dagens adkomster til campingplassene på tvers av E6 opprettholdes, slik at turstien vil være lett tilgjengelig for brukerne.

Det bør legges til rette for at turstien kan kobles direkte til Vingromdammen, via bru over Rinna.

Tiltak som beskrevet under landskap bør gjennomføres for at turstien skal oppleves som mest mulig attraktiv.

2.3.2 Landskap

På strekningene der ny E6 går ut i Mjøsa vil denne kreve en god del fylling. Turstien vil kreve ytterligere fylling. For at en tursti skal være attraktiv og gi en positiv landskapsopplevelse kreves det forming av ny og naturlig strandsone, ny kantvegetasjon og vegetasjonsetablering som gir skjerming til E6.

Det er likevel denne delstrekningen som krever minst tiltak.

2.3.3 Naturmangfold

I bestemmelsene til KDP står det at konstruert strandsone skal utformes naturhermende med bukter, nes og vikar. Det er nærliggende å tenke at gyteplasser for krøkle kan gjenskapes i forbindelse med dette, tilsvarende biotiltak som utføres for laksefisk i rennende vassdrag.

Det foreligger derimot lite konkret om tilrettelegging for krøkle, og det er ikke kjent eksisterende dokumentasjon som i detalj beskriver krøklas tekniske krav til gyteområder. En slik tilrettelegging bør likevel gjennomføres i områder hvor man vet at utfyllinger ødelegger eksisterende gyteområder.

2.4 Oppsummering

For friluftsliv vurderes foreslått turstiløsning som noe bedre enn KDP-løsningen, da den gir en mer variert landskapsopplevelse, samtidig som noe av strandsonen kan bevares.

For landskap er foreslåtte tursti noe bedre enn KDP-løsningen, da strandsonen blir noe bredere og man får bevart mer av eksisterende landskapskvaliteter.

Også for naturmangfold vurderes foreslått løsning som noe bedre enn KDP-løsningen, da den sparer noe av strandsonen og kantvegetasjonen langs denne.

Fagtema	Tursti som i KDP	Foreslått tursti
Friluftsliv	0	+
Landskap	0	+
Naturmangfold	0	+
Samlet vurdering	0	+
Rangering	2	1

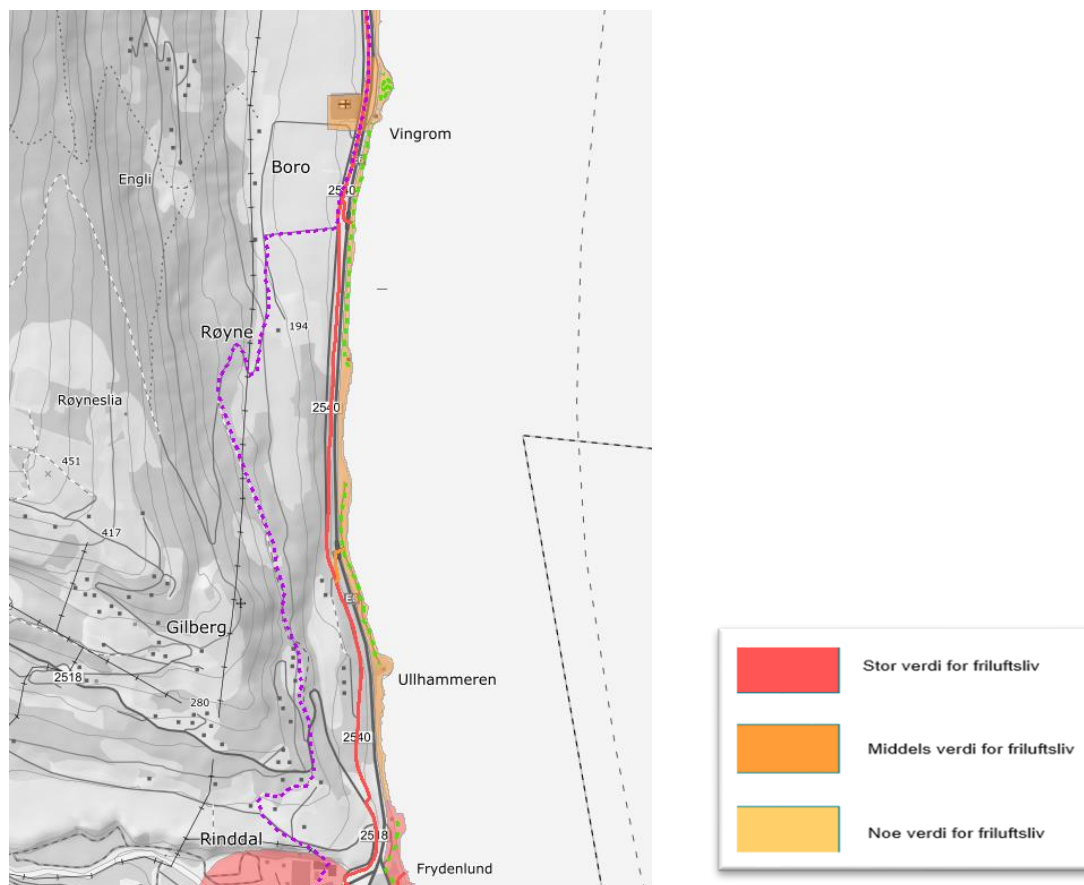
3 Delstrekning Vingrom–Vingrom kirke

3.1 Beskrivelse av verdier

3.1.1 Friluftsliv

Verdiene på delstrekningen omfatter lokalt viktige fiskeplasser og badeplasser, samt området ved Vingrom kirke/rasteplassen. På strekningen fra Ullhammeren og nordover er det spesielt godt ørretfiske, som følge av strømningsforholdene i Mjøsa. Vingrom kirke/rasteplassen er et område med stor symbolverdi, både som historisk sted, og som "innfallsport" til Lillehammer. Rasteplassen er et populært fotopunkt og tilrettelagt for friluftsliv/rekreasjon med bl.a. badebrygge. Strandsonen er lett tilgjengelig via kulvert ved Røyne, hvor det også er direkte kobling til pilegrimsleden, som kommer ned til fylkesveien fra sørvest. Det går også skogsbilvei langs større deler av strekningen.

Delstrekningen betjener per i dag ikke en stor brukergruppe, men betydningen for fritidsfiske og graden av tilgjengelighet og tilrettelegging gjør at verdien vurderes som middels.

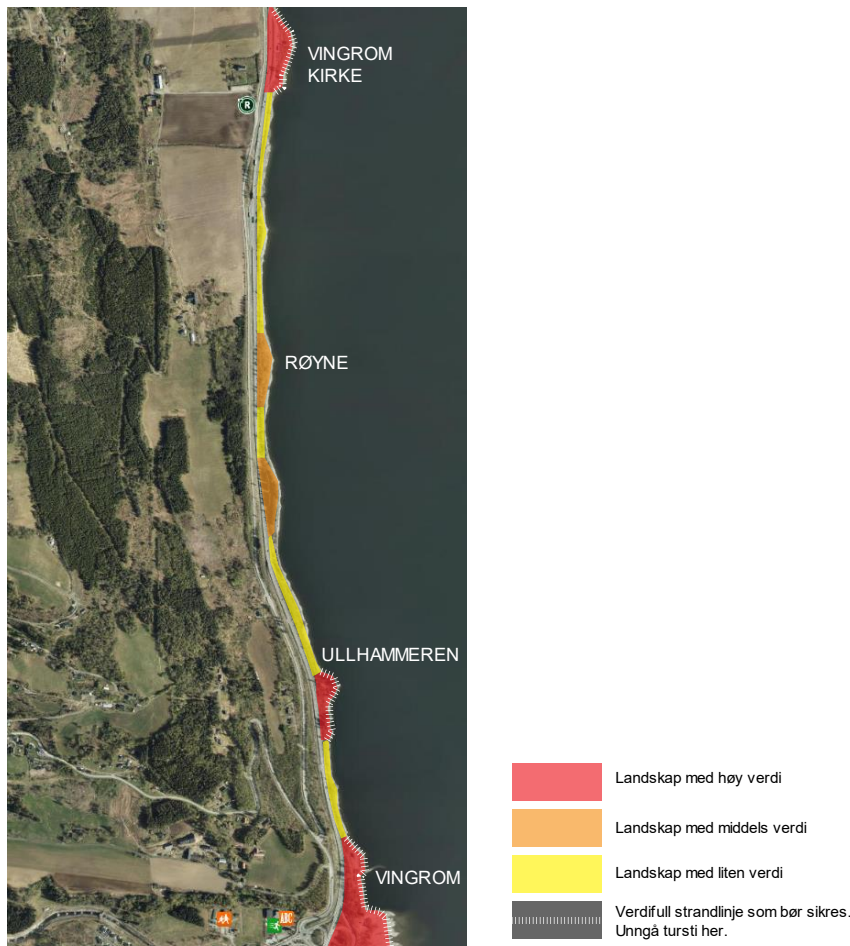


Figur 3-1. Friluftslivsverdier på delstrekning Vingrom - Vingrom kirke. Rød line: fylkesveien, lilla stiplet linje: pilegrimsleden, grønn stiplet linje: stier/traktorveier

3.1.2 Landskap

På strekningen er strandsonen generelt ganske smal, og det er mindre vegetasjonsbuffere uten spesielt stor verdi. Unntak er Ullhammeren, en vakker odde som i stor grad sammenfaller med det nordre kryssalternativt. Denne og noe av strekningen sørover er en spesielt fin og opprinnelig strandlinje med sine knauser og buktninger. Det er en del randvegetasjon ned mot Mjøsa, noe som er med på å dempe fjernvirkningen av eksisterende veganlegg. Lenger nord er strandsonen støyutsatt og lite av den gamle

Mjøskanten er bevart. Der det er litt avstand til E6 og noe skjerming med vegetasjon, gir strandarealet et bra utgangspunkt for rekreasjon og aktiviteter. Eksisterende rasteplass på odden ved Vingrom kirke har høy landskapsverdi.



Figur 3-2. Landskapsverdier på delstrekning Vingrom - Vingrom kirke

3.1.3 Naturmangfold

På strekningen mellom Ullhammeren og Bøsodden, og rundt rasteplassen ved Vingrom kirke har grønnstrukturen en viss bredde og et naturlig utviklet tre- og busksjikt med bl.a. gråor og hegg, som gir en nokså god skjerming mot leveområder for fugl, fisk og ferskvannsorganismer i strandsonen/Mjøsa. På strekningen mellom Bøsodden og rasteplassen går veifyllingene helt ut i strandkanten, og grønnstrukturen omfatter kun en beskjeden vegetasjonsbrem bestående av yngre løvtrær, som gir liten skjermingseffekt, og som er for smal til å kunne fungere som leveområde for dyr og fugler.

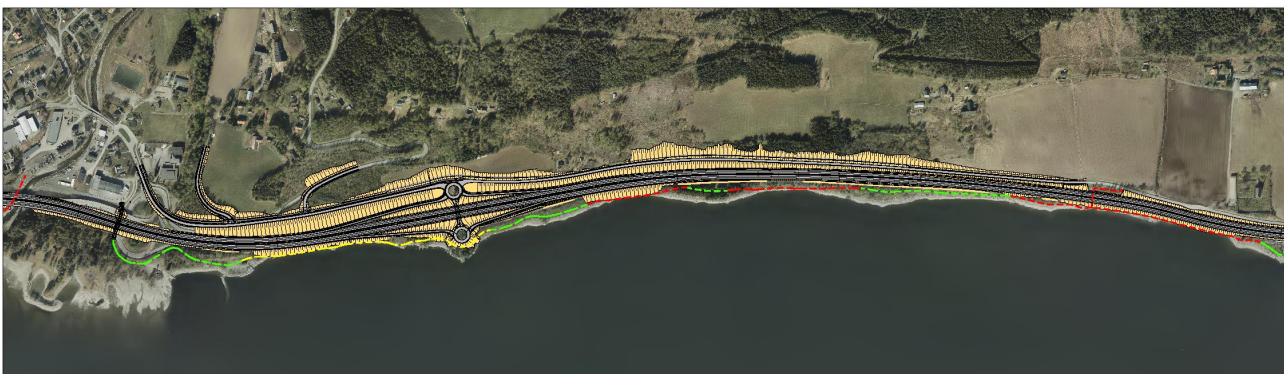
Oppsummert vurderes grønnstrukturen å ha overveiende middels verdi på delstrekningen, med unntak av mellom Bøsodden og rasteplassen der den kun vurderes å ha noe verdi.



Figur 3-3. Grønnstrukturverdier på strekningen Vingrom – Vingrom kirke

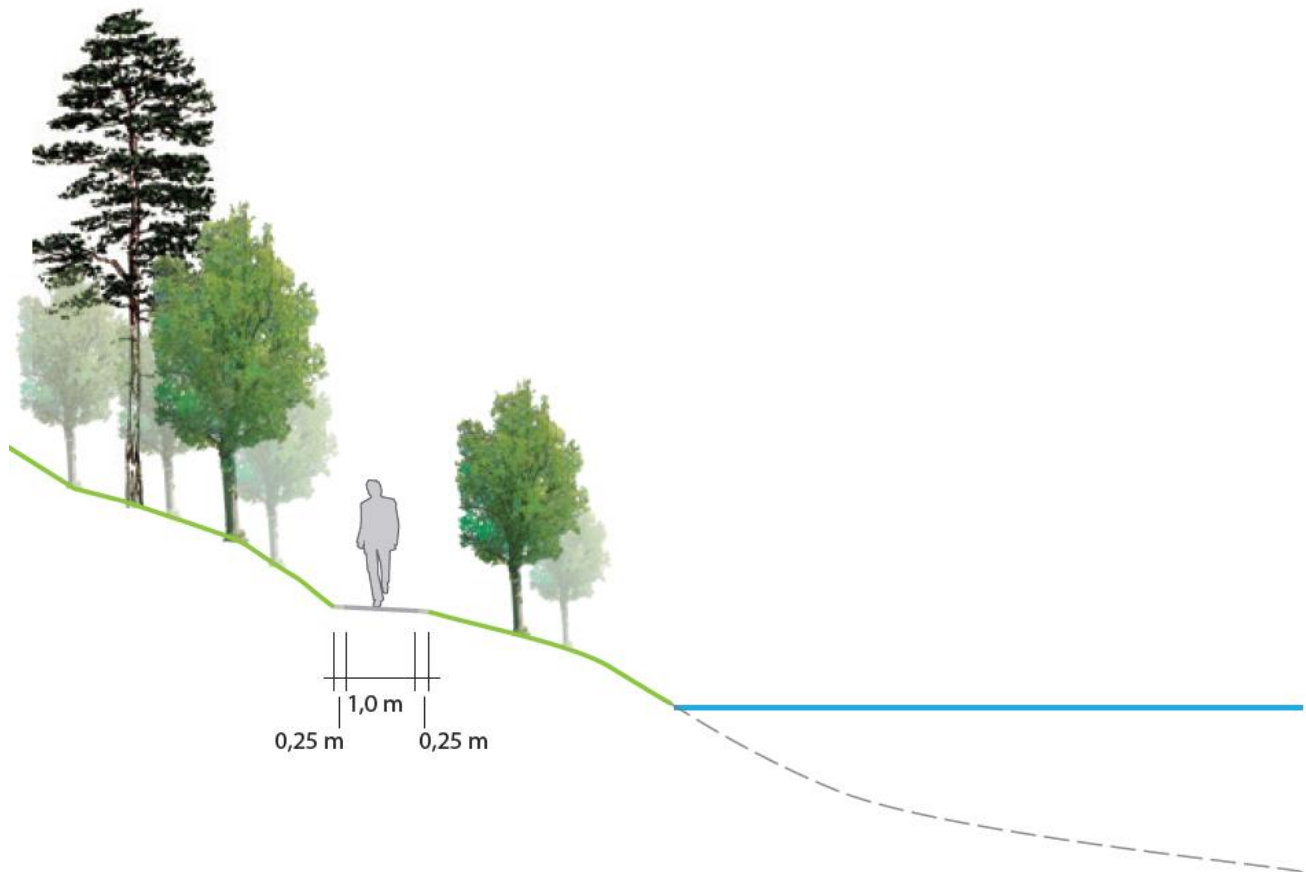
Den intakte delen av strandsonen utgjør viktige funksjonsområder for fisk. Lokale fiskere melder om at krøkle gyter strandnært på strekningen. Gyteplassene ligger typisk ved nes og odder hvor vannstrømmene er kraftigere og sikrer god nok vanngjennomstrømming til at rognen får nok oksygen. Det kan tilsi at området rundt Ullhammeren og rasteplassen har størst betydning.

3.2 Vurdering av konsekvenser

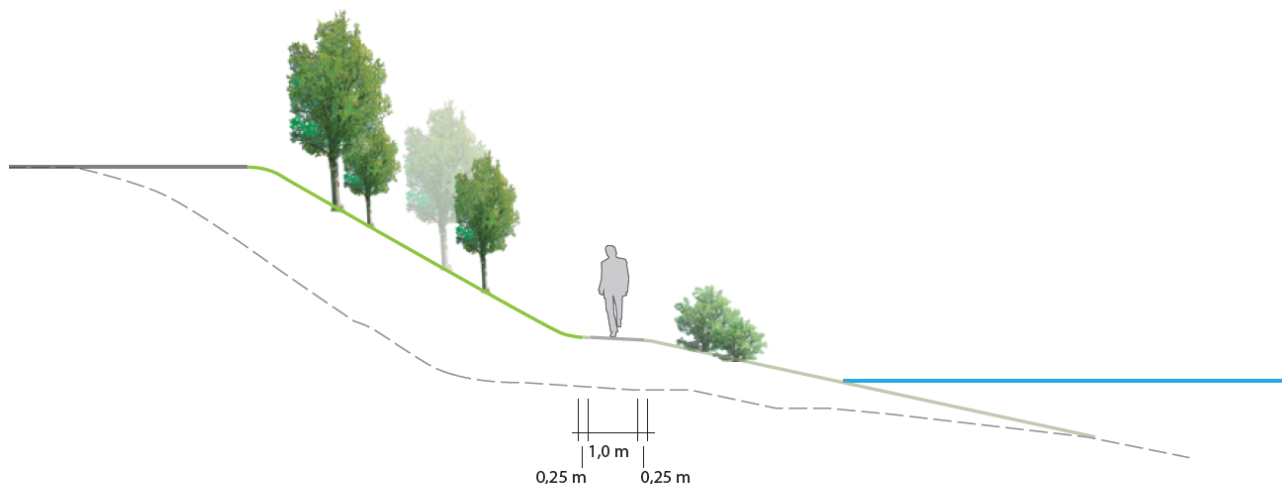


Figur 3-4 Tursti strekningen Vingrom – Vingrom Kirke. (Fargekode: Rød: ny tursti med tre meters bredde, Grønn: eksisterende sti eller traktorvei, Gul: ny tursti med 1 meters bredde).

På strekningene med gul stiplede linje anlegges turstien i én meters bredde i tillegg til skulder på 0,25 meter på hver side. Stien får maksimalt tverrfall på 3% ut mot Mjøsa. Der stien anlegges på eksisterende terreng ryddes passasjen for vegetasjon i tilstrekkelig bredde. Der stien blir liggende på fylling etableres det en relativt bratt fylling mot E6, mens strandlinjen slakes ut der dette er mulig. Der det er brådypt kan en løsning være en plastret kant på maks 1:1,5. Det etableres ny kantvegetasjon.



Figur 3-5. Illustrasjonen viser utforming av smal sti på eksisterende terreng. Passasjen ryddes for vegetasjon og det anlegges et gruset sti i én meters bredde.



Figur 3-6. Illustrasjonen viser eksempel på utforming av smal sti på ny strandlinje. Fyllingen mellom E6 og stien får helning 1:1,5-1:2. Det etableres ny kantvegetasjon i strandsonen.

3.2.1 Friluftsliv

Foreslått løsning innebærer at det bygges 1 meter bred, gruset tursti på strekningen mellom Vingrom og Ullhammeren. Mellom Ullhammeren og Vingrom kirke vil man legge opp til bruk av eksisterende traktorvei der dette er mulig, mens det bygges 3 meter bred tursti på de manglende lenkene, der veien uansett krever fylling ut i Mjøsa.

Man vil altså kunne få en sammenhengende, gangbar forbindelse på hele strekningen, samtidig som den naturlige strandsonen bevares der dette er mulig. Stitraseen vil også gi en mer variert landskapsopplevelse. Delstrekningen vil kunne få en større betydning som nærtrområde/ferdselsforbindelse for befolkningen på Vingrom, samtidig som man tar hensyn til brukere som ønsker minst mulig inngrep i strandsonen, f.eks. fritidsfiskere og fuglekikkere.

Sammenliknet med KDP-løsningen, vil strekningen med smalere kunne være noe mindre fremkommelig for syklist, personer med barnevogn eller personer med nedsatt funksjonsevne.

Når fordeler og ulemper veies opp mot hverandre vurderes imidlertid foreslått løsning som bedre enn KDP-løsningen.

3.2.2 Landskap

E6 tar strandlinjen på minimum en tredjedel av strekningen. Uten tiltak vil en ny tursti i 3 meters bredde på hele strekningen legge beslag på ytterligere om lag en tredjedel av strandlinjen. Enkelte utstikkende odder vil bli uberørt, og her kan turstien slynge seg rundt disse.

I nordre kryssalternativ er det foreslått en rundkjøring nær fine odden Ullhammeren. Foreslått rundkjøring må ligge flere meter over eksisterende terreng, og det er utfordrende å bevare odden uten tiltak med murer mm. En optimalisering der krysset senkes og trekkes noe bort fra odden og strandlinjen for å bevare denne utredes nå i prosjektet. Foreslått løsning innebærer at det ikke legges en tursti rundt Ullhammeren og sør til

Vingromdammen i strandlinjen slik KDP viser. Foreslått løsning anbefaler kun å opprettholde tilkomst via eksisterende sti til Ullhammeren nordfra.

Eksisterende rasteplass har et godt potensial for etablering av tursti. Det er også fine turstier som kan gjenbrukes. Det er lavgrunt, og det er sett på mulighet for å fylle ut strandsonen. Da det ikke lenger tilrådes rasteplass her, vil odden vil fortsatt være et attraktivt sted for turgåing og opphold.

KDP-løsningen for E6 går gjennomgående lenger ut i strandsonen enn foreslåtte løsning og innebærer at så godt som hele strandlinja blir berørt, selv uten tursti. Deler av Ullhammeren kan muligens bevares, men det er uklart om en tursti i denne løsningen også vil berøre denne.

Selv om kryssløsningen i justert veilinje legger beslag på områder ved Ullhammeren, i motsetning til KDP-linja, er inngrepene i strandsonen større og muligheten for etablering av tursti mer krevende for KDP-linja. I foreslåtte løsning med gjenbruk av eksisterende stier og traktorveier vil betydelig mer av strandlinja og eksisterende landskapsverdier bevares enn i KDP.

3.2.3 Naturmangfold

Mellom Vingrom og Vingrom kirke vil det være mye å hente ved å trekke turstien vekk fra strandsonen, da ny E6 ikke krever fylling ut i Mjøsa på større deler av strekningen. Foreslått turstiløsning gjør at man kan spare noe av kantvegetasjonen og strandsonen fra Ullhammeren og nordover til Bøsodden, samt i området nedenfor rasteplassen ved Vingrom kirke. Her er vegetasjonsbeltet bredt nok til å ha en reell skjermingseffekt, i tillegg til at man finner noen områder med intakt strandsone og naturlig vegetasjon med bl.a. gråor-heggeskog. Løsningen gjør det altså mulig å bevare verdier av betydning.

Når det gjelder negative konsekvenser knyttet til områder der det uansett må fylles ut i Mjøsa vises det til kap. 2.3.3.

I KDP-løsningen vil det aller meste av grønnstrukturen langs strandsonen gå tapt, og dette er en klart dårligere løsning for naturmangfold.

3.3 Tiltak

Nedenfor gis en vurdering av hvilke tiltak som kreves for at foreslått tursti skal kunne anbefales.

3.3.1 Friluftsliv

Det forutsettes at kulvert ved Røyne opprettholdes, for å sikre god kobling til fylkesveien og pilgrimsleden.

Det forutsettes at badeplasser/båtplasser som forsvinner som følge av utfyllingen erstattes.

Tiltak som beskrevet under landskap bør gjennomføres for at turstien skal oppleves som mest mulig attraktiv.

3.3.2 Landskap

En tursti vil medføre at det meste av strekningen fylles ut. Kravet om at strandlinjen skal formes naturlig vil medføre behov for store tiltak i form av masser, beplantning og skjermingstiltak. Nedre del av strandlinjen bør som hovedregel enten plastres eller tilplantes.

Bruk av støttemurer er et mulig tiltak som må vurderes i det videre, for å trekke turstien inn fra strandlinjen slik at denne kan bevares. I andre prosjekter har man benyttet en enkel brukonstruksjon i stedet for fylling for å sikre strandsonen. Dette er foreløpig ikke vurdert i dette prosjektet.



Figur 3-7 Eksempel der turstien er lagt på en enkel brukonstruksjon. Kilde: ukjent.

3.3.3 Naturmangfold

Se kap. 2.4.3.

3.4 Oppsummering

Foreslått turstiløsning vurderes å ivareta friluftslivsinteresser like godt som KDP-løsningen, samtidig som den naturlige strandsonen bevares i større grad.

Generelt vil foreslått løsning gi klart mindre inngrep i landskaps- og naturverdiene på strekningen.

Fagtema	Tursti som i KDP	Foreslått tursti
Friluftsliv	0	+
Landskap	0	++
Naturmangfold	0	++
Samlet vurdering	0	++
Rangering	2	1

4 Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika

4.1 Beskrivelse av verdier

4.1.1 Friluftsliv

Verdiene i strandsonen mellom Vingrom kirke og Øyresvika er først og fremst knyttet til fritidsfisket. Som på delstrekningen mellom Ullhammeren og Vingrom kirke er ørretfisket spesielt godt, som følge av strømningsforholdene i Mjøsa. I Øyresvika foregår det også noe sildentofiske. Det er ellers noen badeplasser og båtplasser på strekningen, som i all hovedsak har lokal bruk. Strandsonen er lett tilgjengelig via kulverter ved Hov og Øyresvika, og det går tilnærmet sammenhengende skogsbilvei/sti hele veien, med unntak av manglende lenker nord for rasteplassen og nord for Bulung. Pilegrimsleden følger i praksis fylkesveien, og det er god kobling mellom denne og strandsonen ved Hov og Øyresvika.

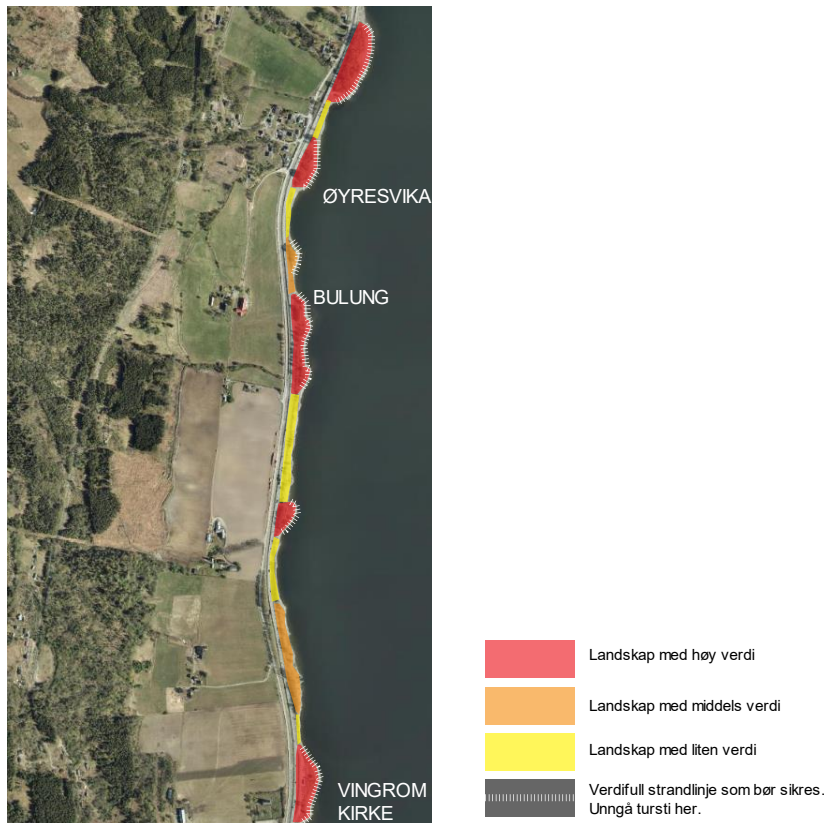
Delstrekningen betjener per i dag ikke en stor brukergruppe, men betydningen for fritidsfisket og graden av tilgjengelighet og tilrettelegging gjør at verdien vurderes som middels.



Figur 4-1. Friluftslivsverdier på delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika. Rød line: fylkesveien, lilla stiplet linje: pilegrimsleden, grønn stiplet linje: stier/traktorveier

4.1.2 Landskap

Også fra Vingrom kirke til Øyresvika går E6 også gjennom et kulturlandskap med eldre, store gårdstun og med strandsone av tilsvarende innhold og verdi som strekningen Vingrom – Vingrom kirke. Området som helhet vurderes her å ha middels til stor verdi. Men dette er strekningen med smalest strandsone, og strandsona har kun stor verdi på de utstikkende oddene.



Figur 4-2. Landskapsverdier på delstrekning Vingrom kirke - Øyresvika

4.1.3 Naturmangfold

Kantvegetasjonen er flere steder bred nok til å til å kunne gi relativt god skjerming mot leveområder for fugl, fisk og ferskvannsorganismer i strandsonen/Mjøsa. Her er finnes det også noen rester av naturlig vegetasjon, med innslag av gråor-heggeskog. Siden veifyllingene ofte ligger helt ut i strandkanten er det flere partier med kun smale trerekker, som gir liten skjermingseffekt. I nord ved Øyresvika har imidlertid grønnstrukturen god bredde og naturlig utviklet skog, spesielt rundt utløpet til Øyresbekken, hvor vegetasjonen vokser ned til en naturlig strandlinje.

Oppsummert vurderes grønnstrukturen å ha vekselvis middels og noe verdi på strekningen frem til Øyresvika, mens området rundt selve Øyresvika vurderes å ha stor verdi.



Verdi
Stor verdi
Middels verdi
Liten verdi

Figur 4-3. Grønnstrukturverdier på strekningen Vingrom kirke – Øyresvika.

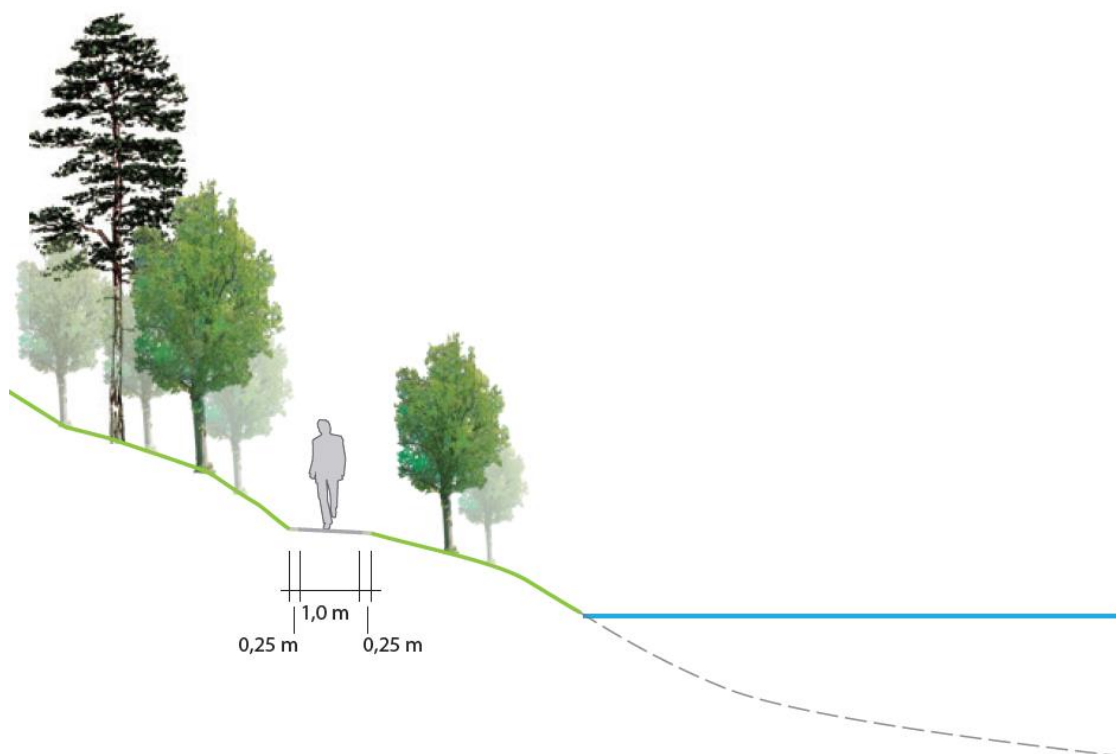
Den intakte delen av strandsonen utgjør viktige funksjonsområder for fisk. Lokale fiskere melder om at krøkle gyter strandnært på strekningen. Gyteplassene ligger typisk ved nes og odder hvor vannstrømmene er kraftigere og sikrer god nok vanngjennomstrømming til at rognen får nok oksygen, Det kan tilsi at området rundt Øyresvika har størst betydning.

4.2 Vurdering av konsekvenser

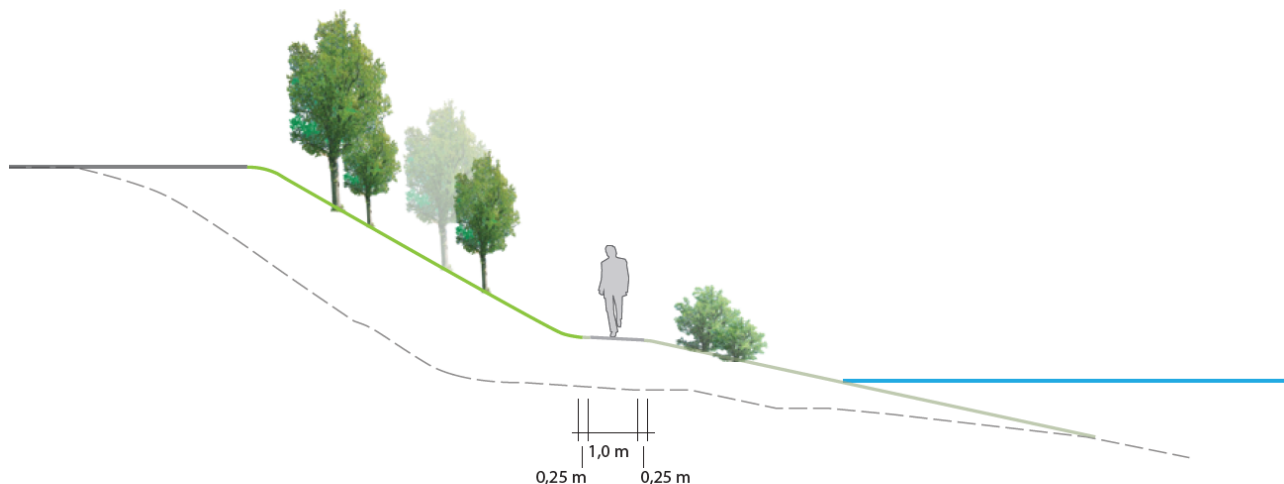


Figur 4-4 Tursti strekningen Vingrom Kirke - Øyresvika. (Fargekode: Rød: ny tursti med tre meters bredde, Grønn: eksisterende sti eller traktorvei, Gul: ny tursti i 1 meters bredde).

På strekningene med gul stiplet linje anlegges turstien i én meters bredde i tillegg til skulder på 0,25 meter på hver side. Stien får maksimalt tverrfall på 3% ut mot Mjøsa. Der stien anlegges på eksisterende terreng ryddes passasjen for vegetasjon i tilstrekkelig bredde. Der stien blir liggende på fylling etableres det en relativt bratt fylling mot E6, mens strandlinjen slakes ut der dette er mulig. Der det er brådypt kan en løsning være en plastret kant på maks 1:1,5. Det etableres ny kantvegetasjon.



Figur 4-5. Illustrasjonen viser utforming av smal sti på eksisterende terreng. Passasjen ryddes for vegetasjon og det anlegges et gruset tråkk i én meters bredde.



Figur 4-6. Illustrasjonen viser eksempel på utforming av smal sti på ny strandlinje. Fyllingen mellom E6 og tråkket får helning 1:1,5-1:2. Det etableres ny kantvegetasjon i strandsonen.

4.2.1 Friluftsliv

Foreslått løsning innebærer at det bygges 3 meter bred tursti fra Vingrom kirke og frem til Hov, hvor det vil det være mulig å koble seg til fylkesveien/pilegrimsleden. Det bygges 1 meter bred sti på strekningen mellom Hov og Øyresvika. Dette innebærer at ferdsel langs dagens strandkant sikres, der denne kan bevares, og at strandlinjen utformes slik at man kan følge denne til fots der veien uansett medfører fylling ut i Mjøsa.

E6 med nytt kryss i Øyresvika medfører fylling ut i Mjøsa på store deler av strekningen, og beslaglegger bl.a. eksisterende traktorveier og større deler av strandsonen, slik at en i liten grad får bevart dagens friluftslivsverdier. Standard på forbindelsen mellom Hov og Øyresvika avhenger av hvilke kjørbare veier som må erstattes av hensyn til grunneiere, men foreslått løsning vil uansett gi en sammenhengende, gangbar forbindelse fra Vingrom kirke til Øyresvika.

Sammenliknet med de andre delstrekningene knytter delstrekning Vingrom kirke – Øyresvika i mindre grad lokale målpunkter sammen, men den vil ha verdi som atkomst til fiskeplasser, badeplasser og båtplasser, og som en del av en lengre sammenhengende forbindelse fra Stranda til Øyresvika.

Sammenliknet med KDP-løsningen vil strekningen med smalere sti kunne være noe mindre fremkommelig for syklister, personer med barnevogn eller personer med nedsatt funksjonsevne. Det må tas høyde for at en løsning uten sammenhengende tursti i tre meters bredde kan oppleves som mer tungvinn f.eks. for folk som kommer syklende fra Lillehammer til Vingromdammen.

Alt i alt vurderes løsningen som marginalt dårligere for friluftsliv enn KDP-løsningen, da den stedvis ikke gir like god fremkommelighet, samtidig som man i relativt liten grad får bevart eksisterende strandsone og traktorveier langs denne.

4.2.2 Landskap

Dette er strekningen med smalest strandsone, og der E6 krever fylling i Mjøsa på mer enn halvparten av strekningen. Med anleggelse av tursti i tre meters bredde på hele strekningen, ville så godt som hele

strandlinja, med unntak av noen mindre odder, bli berørt. E6 vil medføre behov for forming av ny og naturlig strandsone på store deler av strekningen. Anleggelse av tursti utenfor E6 krever ytterligere tiltak. Etablering av ny og naturlig strandssone med vegetasjon ved Bulung og i Øyresvika kan være et avbøtende tiltak ved å dempe/ myke opp noe av inntrykket av veganlegget sett fra omgivelsene, fra nærområdet, fra Mjøsa og fra Lillehammer by. Foreslått løsning med smal sti mellom Hov og Øyresvika medfører at noe mer strandsone og landskapskvaliteter kan bevares.

4.2.3 Naturmangfold

Mellom Vingrom kirke og Øyresvika vil det ikke være mulig å bevare like mye av grønnstrukturen, da ny E6 med kryss i Øyresvika krever fylling ut i Mjøsa på større deler av strekningen. Foreslått turstiløsning gjør det imidlertid mulig å spare noe grønnstruktur og strandsone på de små nesene som stikker ut ved Nordre Hov, og på strekningen fra Nordsletta til Øyresvika. Her er vegetasjonsbeltet bredt nok til å gi en skjermingseffekt, og man kan bevare noe intakt strandsone.

Når det gjelder negative konsekvenser knyttet til områder der det uansett må fylles ut i Mjøsa vises det til kap. 2.3.3.

I KDP-løsningen med sammenhengende tursti vil det aller meste av grønnstrukturen langs strandsonen gå tapt, og dette er altså en dårligere løsning for naturmangfold.

4.3 Tiltak

Nedenfor gis en vurdering av hvilke tiltak som kreves for at foreslått tursti skal kunne anbefales.

4.3.1 Friluftsliv

Det forutsettes at kulvert ved Røyne og Hov opprettholdes, for å sikre god kobling til fylkesveien og pilegrimsleden.

Det forutsettes at badeplasser/båtplasser som forsvinner som følge av utfyllingen erstattes.

Tiltak som beskrevet under landskap bør gjennomføres for at turstien skal oppleves som mest mulig attraktiv.

4.3.2 Landskap

Da turstien og E6 medfører beslag av nesten hele strandlinjen blir det behov for store tiltak for forming av ny og attraktiv strandlinje. Tiltakene blir de samme som beskrevet for strekningen Vingrom – Vingrom kirke, men omfanget blir noe større.

4.3.3 Naturmangfold

Se kap. 2.4.3.

4.4 Oppsummering

For friluftsliv vurderes foreslått turstiløsning som marginalt dårligere enn KDP-løsningen, da den stedvis ikke gir like god fremkommelighet, samtidig som den ikke gir noen vesentlige fordeler i form av bevaring av sammenhengende eksisterende strandsone eller traktorveier langs denne.

For landskap vil foreslåtte løsning uten tursti mellom Hov og Øyresvika medføre at man sikrer noe mer strandsone og landskapskvaliteter på denne strekningen.

Når det gjelder naturmangfold vil foreslått løsning gjøre det mulig å bevare mindre områder med grønnstruktur og intakt strandsone.

E6 Roterud - Storhove

Vurdering av tursti langs Mjøsa på strekningen Stranda-Øyresvika
Oppdragsnr.: 5195019 Dokumentnr.: NOTA-fri-001 Versjon: C04

Fagtema	Tursti som i KDP	Foreslått tursti
Friluftsliv	0	-
Landskap	0	+
Naturmangfold	0	+
Samlet vurdering	0	+
Rangering	2	1

5 Samlet vurdering og anbefaling

Samlet sett vurderes foreslått løsning som gjennomgående bedre for landskap og naturmangfold, da den gir mulighet for å bevare mye av dagens kantvegetasjon og strandlinje. Den vurderes også totalt sett som noe bedre for friluftsliv, da man ved bevaring av deler av dagens strandsone i større grad ivaretar mangfoldet av friluftslivsinteresser, samtidig som man fortsatt sikrer en sammenhengende, gangbar forbindelse hele veien mellom Stranda og Øyresvika. Prosjektet anbefaler derfor foreslått ny turstiløsning.

Tabell 2. Samlet vurdering av tursti på strekningen Stranda – Øyresvika

Fagtema	Tursti som i KDP	Foreslått tursti
Friluftsliv	0	+
Landskap	0	+
Naturmangfold	0	+
Samlet vurdering	0	+
Rangering	2	1

Vedlegg, illustrasjoner tursti

1. Stranda – Vingrom



2. Vingrom – Vingrom Kirke



3. Vingrom Kirke – Øyresvika

