



E6 Roterud–Storhove

Konsekvensutredning

30.11 **21**

Fagrapport Friluftsliv/by- og bygdeliv



Nye Veier AS | Tangen 76
4608 Kristiansand
nyeveier.no

Oppdragsnummer:	5195019
Oppdragsnavn:	E6 Roterud–Storhove
Dokumentnummer:	RAPP-fri-001
Dokumentnavn:	Fagrapport friluftsliv/by- og bygdeliv

Versjonsoversikt

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
C02	21.01.2021	Utkast til ekstern samarbeidsgruppe som underlag for møte om siling av alternativer	EIRii	Tolsd	FiCTr
C03	26.03.2021	Til behandling hos planmyndighet	EIRii	Tolsd	FiCTr
C04	31.05.2021	Til behandling hos planmyndighet	EIRii	Tolsd	FiCTr
C05	30.11.2021	Til 2. gangs behandling hos planmyndighet	EIRii	Tolsd	FiCTr

SAMMENDRAG

Nye Veier utarbeider reguleringsplan for bygging av ny E6 mellom Roterud i Gjøvik kommune og Storhove i Lillehammer kommune. Strekningen er ca. 23 km lang, hvorav 8 km i Gjøvik og 15 km i Lillehammer. Den nye E6 skal bygges som firefelts motorvei med skiltet fartsgrense på 110 km/t.

Planområdet omfatter områder langs nordvestre del av Mjøsa og rundt Lågendeltaet. Som Norges største innsjø og et av Norges største innlandsdeltaer har områdene en spesiell status og symbolverdi, og følgelig stor betydning for friluftslivet. Mjøsa er et populært turmål for friluftslivsinteresserte fra hele Østlandet, og for lokalbefolkningen er den helt sentral, både som nærmiljø, friluftslivs-/rekreasjonsområde og næringsområde. Det foregår et omfattende rekreasjonsfiske i Mjøsa, særlig etter storørret. Lagesildfisket er i dag i all hovedsak et fritidsfiske, og en viktig begivenhet for en del fiskere hver høst. Fiskeplassene langs Mjøsa og Lågen er fortsatt i bruk, og flere av disse ligger nær E6. Mjøsas strandsoner brukes til turgåing, trening, fritidsfiske, fuglekikking, bading, lek og generell rekreasjon. I strandsonen innenfor planområdet finnes det to offentlige og statlig sikrede friluftsområder (Strandenga og Vingromdammen). Det er mange steder gode muligheter for ferdsel og opphold, og flere private områder er åpne for lokal bruk. Campingplassene i området er også godt tilrettelagt for allment friluftsliv.

Lågendeltaet Naturreservat er et av Norges største innlandsdeltaer, og en svært viktig trekklokalitet på Østlandet. Her finnes det fugletårn og mange fine observasjonspunkter for fugleinteresserte. Området er også viktig for fiskere, og det foregår bl.a. et betydelig fiske etter gjedde i området mellom Korgen og Svartevja. Det naturskjønne deltaområdet er i tillegg et attraktivt område for padling. Rett øst for deltaet, i kort avstand fra Lillehammer sentrum, ligger det populære friluftslivsområdet Hovemoen. Skogsområdet har et system av merkede turstier som brukes svært mye til både turgåing, trening og ridning.

Pilegrimsleden går gjennom planområdet, og følger Mjøsas og Lågens vestsider, stedvis på gamle veifar mellom gårdene i lia, og stedvis langs dagens fylkesveier. Fylkesveiene har også stor betydning som en del av sykkelruten Mjøstråkk, som skolevei for barn og unge, og som treningsløype og turvei.

På delstrekning Roterud-Stranda foreligger kun ett alternativ, som er KDP-linjen, med de justeringene/forbedringene som er foretatt i forbindelse med detaljprosjekteringen. Friluftslivsområder vil i liten grad bli direkte berørt, men tilgangen til strandsonen vil stedvis bli noe dårligere som følge av at enkelte tverrforbindelser må stenges. Deler av strandsonen vil bli mer visuelt og støymessig påvirket enn før, mens støyskjerm forbi campingplasser/leirsted på Strandengen og Stranda gir bedre lydbilde i disse områdene. FV 2538 Biristrandvegen (Pilegrimsleden), som er trafikkbelastet i dag, vil kunne få ytterligere økt trafikk i bompengerperioden. I sum vurderes ny E6 å gi større negative enn positive virkninger, og konsekvensgrad «**noe negativ**» vurderes som representativ for delstrekningen.

Delstrekning Stranda-Vingrom kirke har én prosjektert veilinje (justert/forbedret KDP-linje), og tre vurderte kryssløsninger på Vingrom. Veilinjen medfører inngrep i Mjøsas strandsone og har i utgangpunktet betydelig negativ påvirkning på friluftslivsverdiene her. Etablering av ny tursti og reetablering av strandsonen er imidlertid viktige skadereduserende og kompenserende tiltak som gjør at utbyggingen gir like store positive som negative konsekvenser for friluftslivet i enkelte delområder. De tre kryssløsningene påvirker strandsonen på ulike steder, og gir også noe ulike trafikale effekter på fylkesveiene. Det som først og fremst skiller dem er størrelsen på inngrepet i det statlig sikrede friluftsområdet Vingromdammen. Vingrom kryss sør og nord gir et moderat netto arealbeslag, og kompenserende tiltak i form av erstatningsareal og avbøtende tiltak vurderes å veie opp for dette. Vingrom kryss midt gir et betydelig arealbeslag, og det vil være vanskelig å finne erstatningsarealer og -tiltak som er tilstrekkelige for å kompensere for et så stort inngrep. Arealbeslaget innenfor Vingromdammen er vurdert som utslagsgivende for den samlede konsekvensgraden for dette alternativet, som er satt til «**middels negativ**». Vingrom kryss sør og Vingrom kryss nord vurderes samlet sett å ha «**noe negativ konsekvens**» for friluftslivet på delstrekningen, da de negative konsekvensene vurderes som noe større enn de positive. Kryss nord vurderes imidlertid som noe bedre enn kryss sør, da kryss sør gir en vesentlig trafikkøkning på skoleveien/turveien/sykkelruten Fv 2538 Paul A. Owrens veg.

Delstrekning Vingrom kirke-Øyresvika har én prosjektert veilinje (justert/forbedret KDP-linje), og to vurderte kryssløsninger i Øyresvika. Veilinjen medfører utfyllinger i strandsonen, men etablering av ny tursti og reetablering av strandsonen vurderes å avbøte og kompensere for inngrep i friluftslivsområdet her. Negative virkninger for friluftsliv knyttet til selve Mjøsa veies opp av beregnet trafikkreduksjon på Fv 2540 Vingromsvegen/Pilegrimsleden. Summen av positive og negative virkninger gjør at utbyggingen samlet sett vurderes å ha «**ubetydelig konsekvens**» for friluftsliv/by- og bygdeliv. Øyresvika halvt kryss vurderes som en bedre løsning enn Øyresvika trekvart kryss, da sistnevnte alternativ medfører et større arealbeslag og ingen fordeler når det gjelder trafikkavvikling og trafiksikkerhet.

Bygging av ny E6 mellom Øyresvika og Storhove, med tunnel på store deler av strekningen mellom Øyresvika og Storhove, vil gi vesentlige positive virkninger for friluftslivsområder og bebyggelse i Vingnes og Lillehammer. En konsekvens av å legge E6 utenom sentrumsområdene er samtidig at veien må krysse Lågendeltaet naturreservat. Veien berører således svært viktige friluftslivsinteresser knyttet til både selve deltaet og til friluftslivsområdet på Hovemoen. På delstrekning Øyresvika-Storhove er fem ulike alternativer for brukryssing av Lågen vurdert; justert linje med variantene kassebru og fritt frembygg-bru, KDP-linjen med fritt frembygg-bru og planprogramlinjen, med variantene kassebru og fritt frembygg-bru. En brukryssing over Lågendeltaet vil gi betydelige negative virkninger i form av visuelle virkninger og støy. Justert linje med lavere og kortere bru vurderes å være den mest skånsomme løsningen, da den visuelle påvirkningen blir noe mer moderat, samtidig som trafikkstøyen fra brua får relativt begrenset utbredelse. Dette gjør at områder som blir liggende litt lenger unna fortsatt vil bevare store deler av sin verdi og funksjon. KDP-linjen med høy og lang bru over Lågen vil virke visuelt dominerende, og gi friluftslivsområdene et tungt inngrepspreg. En høy bru har videre en større visuell og

støymessig influenssone, slik at områder som ligger på noe avstand også vil bli negativt påvirket. KDP-linjen vurderes som det klart dårligste alternativet for kryssing av Lågen. Planprogramlinjen vil ha vesentlig lavere bruhøyde enn KDP-linjen, men ligger høyere enn justert linje. Løsningen vurderes altså å ha mindre negativ påvirkning på friluftsliv enn KDP-linjen, samtidig som den gir større negativ påvirkning enn justert linje. Uavhengig av alternativ vil ny E6 medføre et større arealbeslag og en forringelse friluftslivsområdet på Hovemoen, som også er under press fra tilgrensende næringsvirksomhet. For å begrense barrierevirkninger på Hovemoen har man sikret passasjemulighet på tvers av veianlegget, samt reetablering av stier, slik at Hovemorunden kan opprettholdes. De to kryssalternativene på Storhove berører næringsområder, og valg av løsning vurderes ikke å ha noen stor betydning for friluftsliv. Begge løsninger utformes med separat gang- og sykkelforbindelse til Gausdal Landhandleri, men i Storhove kryss midt unngår man kryssing av firefelts lokalvei, og dette vurderes som en bedre løsning for gående og syklende. Siden de negative konsekvensene på delstrekningen alt i alt vil være vesentlige, vurderes samlet konsekvens for friluftsliv som «**stor negativ**» for KDP-linjen og «**middels negativ**» i justert linje og planprogramlinjen, men løsningen for kryssing av Lågen gjør at justert linje foretrekkes fremfor planprogramlinjen. Løsninger med kassebru vurderes generelt som noe bedre enn løsninger med fritt frembygg-bru, da disse er mer massive konstruksjoner, som også krever en lengre anleggsperiode og derav større midlertidige ulemper for friluftslivsutøvelsen. Justert linje med kassebru vurderes altså som det beste alternativet.

Tabell I. Sammenstilling av konsekvenser og rangering av alternativer, alle delstrekninger

Delområder	Alternativer		
Delstrekning Roterud–Stranda			
	KDP-linjen		
A Roterud–Stranda	-		
B Strandengen	+		
C Bistrand skole	0		
D Strandengen–Stranda	-		
E Stranda	+		
O Fv 2538/2540	-		
P Pilegrimsleden	-		
Q Mjøsa	-		
Avveining	Større negative enn positive konsekvenser		
Samlet vurdering	Noe negativ konsekvens		
Delstrekning Stranda–Vingrom kirke			
	KDP-linjen + Vingrom kryss sør	KDP-linjen + Vingrom kryss midt	KDP-linjen + Vingrom kryss nord
F Stranda–Vingrom	0	0	0
G Rinna	-	-	-
H Vingrom skole	+	0	+
I Vingrom-dammen	0	---	0
J Vingrom–Vingrom kirke	0	0	0
O Fv 2538/2540	-	0	0
P Pilegrimsleden	-	0	0
Q Mjøsa	-	-	-
Avveining	Større negative enn positive konsekvenser	Stor negativ konsekvens for Vingromdammen er utslagsgivende	Noe større negative enn positive konsekvenser
Samlet vurdering	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	2	3	1

Forklaring til rangering	Større trafikkøkning på Fv 2538 enn kryss nord utslagsgivende.	Dårligste alternativ pga. inngrep i Vingromdammen	Beste alternativ		
Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika					
	KDP-linjen + Øyresvika halvt kryss		KDP-linjen + Øyresvika trekvart kryss		
K Vingrom kirke - Øyresvika	0		0		
O Fv 2538/40	+		+		
P Pilegrimsleden	+		+		
Q Mjøsa	-		-		
Avveining	Positive og negative konsekvenser har like stor vekt		Positive og negative konsekvenser har like stor vekt		
Samlet vurdering	Ubetydelig konsekvens		Ubetydelig konsekvens		
Rangering	1		2		
Forklaring til rangering	Beste alternativ		Kryssløsningen gir større arealinngrep		
Delstrekning Øyresvika–Storhove					
	Justert linje		KDP-linjen	Planprogramlinjen	
	KB*	FF*		KB*	FF*
L Svartevja – Trosset	--	--	--	--	--
M Lågendeltaet	--	--	---	--	--
N Hovemoen	---	---	---	---	---
Avveining	Konse- kvensgrad 2 minus dominerer	Konse- kvensgrad 2 minus dominerer	Konsekvensgrad 3 minus dominerer	Konse- kvensgrad 2 minus dominerer	Konse- kvensgrad 2 minus dominerer
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	2	5	3	4
Forklaring til rangering	Beste linje og brukonsept	Beste linje, men noe dårligere brukonsept	Dårligste linje og brukonsept	Dårligere linje enn justert linje	Dårligere linje enn justert linje og FF noe dårligere brukonsept enn KB

*KB: kassebru. FF: fritt frembygg-bru

INNHOOLD

1	TILTAKSBESKRIVELSE.....	9
2	RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET.....	31
2.1	Planprogrammet.....	31
2.2	Andre gjeldende premisser.....	31
3	METODE OG KUNNSKAPSGRUNNLAG.....	33
3.1	Metode for utredning av ikke-prissatte temaer.....	33
3.2	Fagspesifikk metode.....	35
4	OMRÅDEBESKRIVELSE.....	40
5	VERDI, PÅVIRKNING OG KONSEKVENNS.....	41
5.1	Delstrekning Roterud–Stranda.....	41
5.2	Delstrekning Stranda–Vingrom kirke.....	63
5.3	Vingrom kirke–Øyresvika.....	93
5.4	Øyresvika–Storhove.....	105
5.5	Oppsummering av konsekvenser.....	119
6	KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN.....	126
7	SKADEREDUSERENDE/KOMPENSERENDE TILTAK OG OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER.....	129
7.1	Permanent situasjon.....	129
7.2	Anleggsperioden.....	132
7.3	Behov for oppfølgende undersøkelser.....	134
8	SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSER.....	135
9	REFERANSELISTE.....	139

1 TILTAKSBESKRIVELSE

1.1 Bakgrunn

E6 er Norges viktigste riksvei og hovedforbindelse mellom sørlige og nordlige landsdeler. Nye Veier AS har ansvar for planlegging og utbygging av E6 mellom Kolomoen og Otta, og strekningen Roterud–Storhove er en viktig del av porteføljen i Innlandet. Strekningen er tidligere utredet i forbindelse med kommunedelplanprosessen for E6 Biri-Vingrom og E6 Vingrom-Ensby, og kommunedelplanene ble vedtatt i henholdsvis 2013 og 2018.

Nye Veier utarbeider nå reguleringsplan som legger til rette for utbygging av ny E6 mellom Roterud i Gjøvik kommune og Storhove i Lillehammer kommune. Strekningen er ca. 23 km lang, hvorav 8 km i Gjøvik og 15 km i Lillehammer. Den nye E6 skal bygges som firefelts motorvei med skiltet fartsgrense på 110 km/t.

Mellom Roterud og Øyresvika vil den nye veien følge dagens E6. Mellom Øyresvika og Trosset vil veien legges i tunnel, og fra Trosset vil den krysse Lågendeltaet naturreservat på bru nordøstover mot Våløya og Hovemoen. Fra Hovemoen fortsetter veien nordover mot Storhove, der den møter eksisterende E6 og tilgrensende parsell Storhove-Øyer.

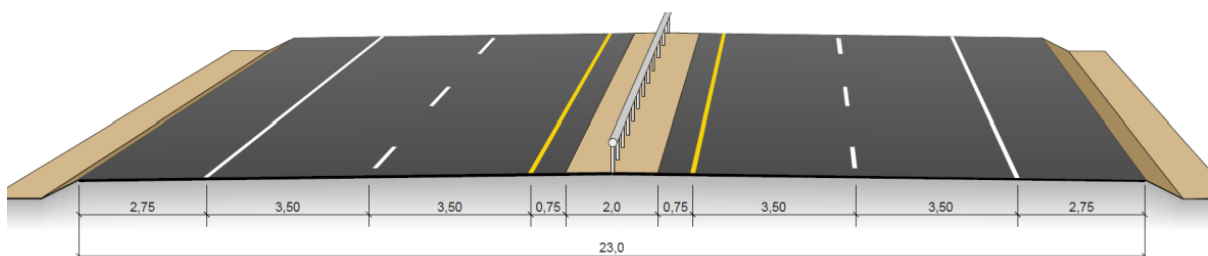
Avlastet E6 mellom Øyresvika og Storhove foreslås omklassifisert til fylkesvei. I forbindelse med behandlingen av kommunedelplan E6 Vingrom–Ensby ble det stilt en rekke krav til tiltak på avlastet veinett. Det utarbeides egen reguleringsplan for tiltak på avlastet E6, som behandles samtidig med planforslaget for E6 Roterud–Storhove.

1.2 Vegtekniske løsninger for ny E6

1.2.1 Veistandard og dimensjonerende kriterier

Ny E6 bygges med utgangspunkt i H3 – Nasjonal hovedveg, ÅDT > 12 000 og fartsgrense 110 km/t.

Veien planlegges som firefelts motorvei med en veibredde på 23 m med 3,5 m brede kjørefelt og 2,75 m brede ytre skuldre. Veien skal ha midtdeler med rekkverk.

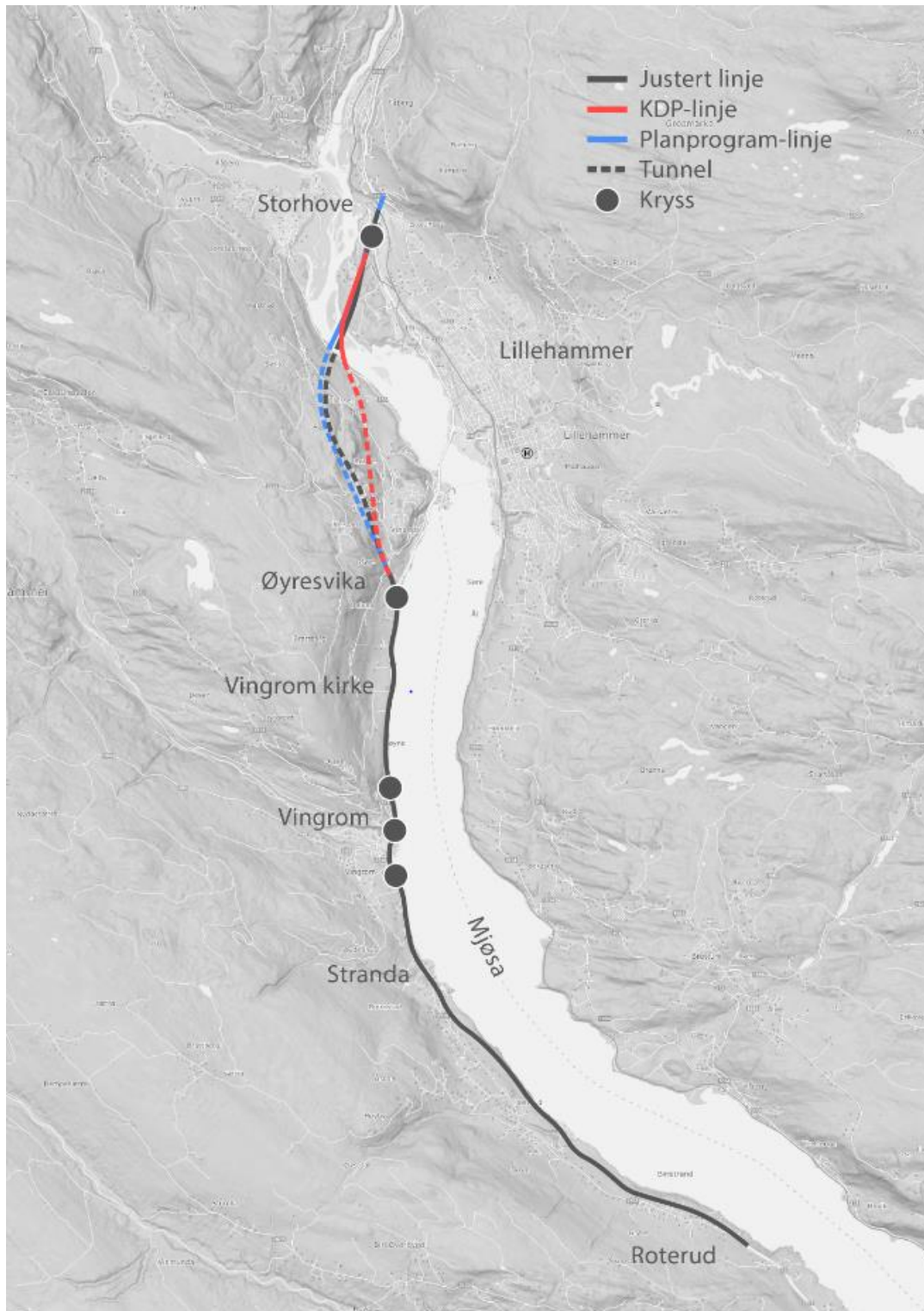


Figur 1-1. Tverrprofil for H3. H3 kan ha en veibredde på 23 m og midtdeler med rekkverk. Kilde: Håndbok N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2019)

Et smalere veiprofil på 20 m har vært til behandling hos Samferdselsdepartementet, og Vegdirektoratet arbeider med å oppdatere regelverket i henhold til føringer fra departementet. En redusert total veibredde oppnås ved å ha smalere ytre skuldre og smalere midtdeler. Bredden på kjørefeltene vil ikke bli redusert. Prosjektet vil i den videre detaljprosjekteringen implementere muligheten til å redusere skulderbredde/veibredde i forhold til det som nå ligger til grunn i plandokumentene, der dette anses hensiktsmessig.

1.3 Planalternativer

Foreliggende konsekvensutredning omfatter vurderinger av tre kryssløsninger på Vingrom, to kryssløsninger på Øyresvika, to kryssløsninger på Storhove, samt tre veilinjer over Lågen, med til sammen fem brualternativer.

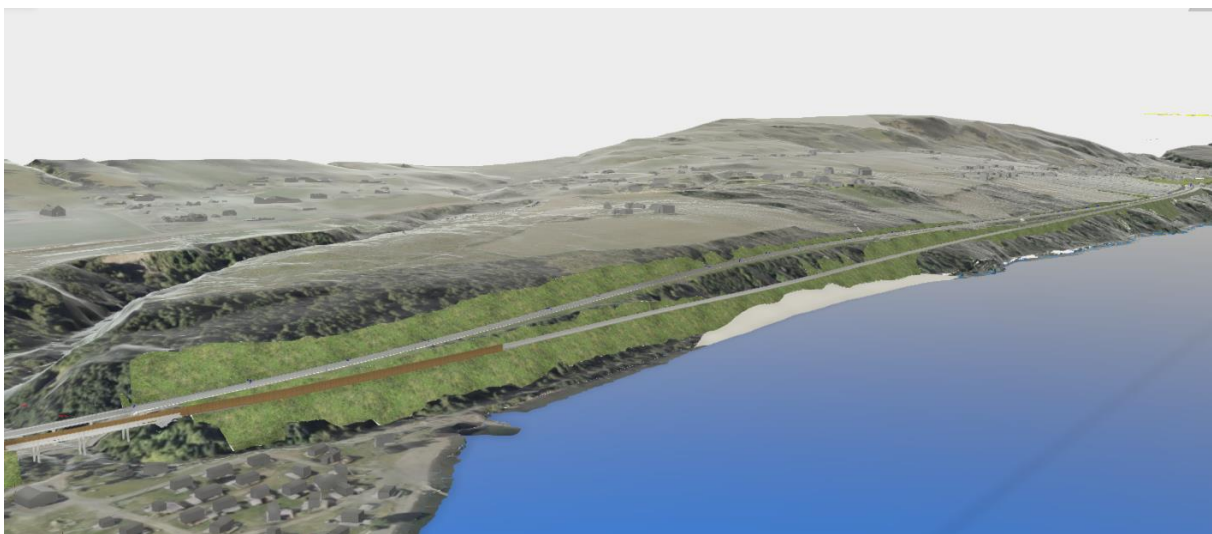


Figur 1-2. Figuren viser vurderte veiliner og kryssplasseringer på strekningen Roterud - Storhove

1.3.1 Delstrekning Roterud–Stranda

På strekningen mellom Roterud og Øyresvika utredes ett alternativ, som er en justering av den opprinnelige KDP-linjen. Den skiller seg fra KDP-linjen ved at den bl.a. gir mer gjenbruk av konstruksjoner og eksisterende vei og mindre utfylling i Mjøsa. For enkelhets skyld omtales den som KDP-linjen.

På delstrekning Roterud-Stranda vil eksisterende E6 i stor grad gjenbrukes for trafikk i sørgående retning. Frem til Strandengen etableres nye kjørefelt i samme nivå som dagens E6 for trafikk i motgående retning. Nord for Strandengen og frem til Myhre kulvert ligger E6 som terrassert løsning med nye nordgående kjørefelt lavere enn sørgående, og maksimal høydeforskjell på 15 meter.



Figur 1-3. Terrassert løsning nord for Strandengen

Flere private veier legges noe om i forbindelse med utbyggingen. Dagens tverrforbindelser mellom fylkesveien og Mjøsas strandsone må bygges om, hvilket medfører at enkelte kulverter må stenges, samtidig som øvrige kulverter vil få et større tverrsnitt slik at moderne landbruksmaskiner kan passere.

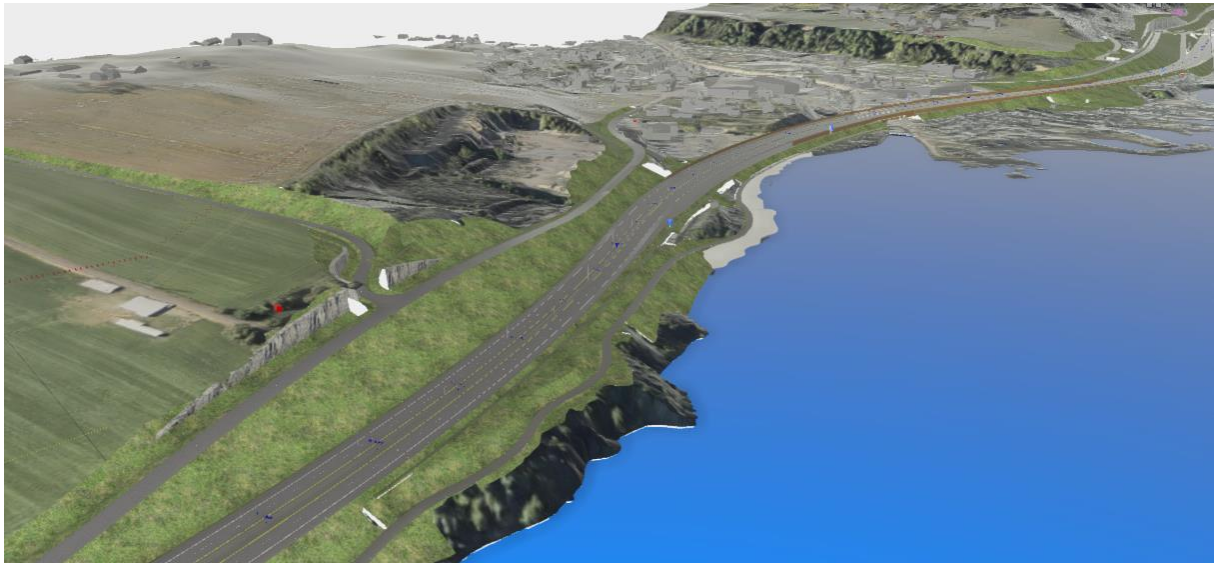
1.3.2 Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

På strekningen mellom Stranda og Vingrom vil eksisterende E6 i stor grad gjenbrukes for trafikk i sørgående retning. På strekningen videre nordover til Vingrom kirke bygges det ny firefelts motorvei, men dagens veiareal gjenbrukes der dette er mulig.

Utvidelsen av E6 medfører utfylling i Mjøsa på flere delstrekninger. Etablering av ny tursti vil medføre noe utfylling på enkelte korte strekninger, men i all hovedsak har turstien også funksjon som driftsvei for landbruket. Turstien anlegges med gruset dekke i en bredde på 1-3 meter. 3 meter der den har funksjon som driftsvei. På strekningen fra Stranda til Bakke vil planlagt tursti følge eksisterende veiforbindelser mellom campingplassene, og det etableres mangledelenke der det ikke er forbindelse i dag. Mellom Bakke camping og Bø Rinna

etableres turstien i tre meters bredde på fylling i strandsonen. Fra Bø og nordover til Rinna vil turstien for det meste etableres uten behov for utfylling. Turstien krysser Rinna på E6-brua.

Mellom Vingrom og Ullhammeren anlegges turstien i 1 meters bredde. Mellom Ullhammeren og Vingrom kirke legges det opp til bruk av eksisterende landbruksvei der dette er mulig, mens det etableres gruset tursti i 3 meters bredde på de manglende lenkene, der veien uansett krever fylling ut i Mjøsa.



Figur 1-4. Tursti mellom Stranda og Vingrom.

På strekningen utredes tre kryssløsninger; Vingrom kryss sør, Vingrom kryss midt og Vingrom kryss nord. **Vingrom kryss sør** er planlagt ved Jevne, sør for Vingrom, og er et ruterkryss med kobling mot Fv 2538 Paul A. Owrens veg. Vingrom kryss sør og ny E6 gjennom Vingrom muliggjør sanering av dagens Vingromkryss, og gir bedre støyskjerming av Vingrom sentrum. Dagens gangkulvert til Vingromdammen erstattes av en ny og større kulvert.



Figur 1-5. Vingrom kryss sør, ved Jevne

Vingrom kryss midt er et ruterkryss som planlagt i kommunedelplanen, og plasseres i samme område som dagens Vingromkryss. Krysset har kobling mot Fv 2538 Paul A. Owrens veg og Fv 2540 Vingromsvegen. Løsningen medfører et betydelig arealbeslag innenfor Vingromdammen, og etablering av flomvoller på østsiden av krysset gjør at dagens tverrforbindelse mellom Vingrom sentrum og Vingromdammen ikke kan opprettholdes. Adkomst til området vil kun være via vei under Rinna bru. Det vil videre bli behov for fire nye bruer over Rinna, noe som gir en omfattende byggeprosess med større inngrep i elveutløpet. Kryssløsningen gjør også at det blir mer krevende å støyskjerming Vingrom sentrum, da det blir behov for støyskjerm langs rampesystemet.



Figur 1-6. Vingrom kryss midt, Vingrom sentrum.

Vingrom kryss nord er planlagt etablert ved Ullhammeren, nord for Vingrom, og er et ruterkryss med kobling mot Fv 2540 Vingromsvegen. Vingrom kryss nord og ny E6 gjennom Vingrom muliggjør sanering av dagens Vingromkryss, og bedre støyskjerming av Vingrom sentrum. Dagens gangkulvert til Vingromdammen erstattes av en ny og større kulvert.



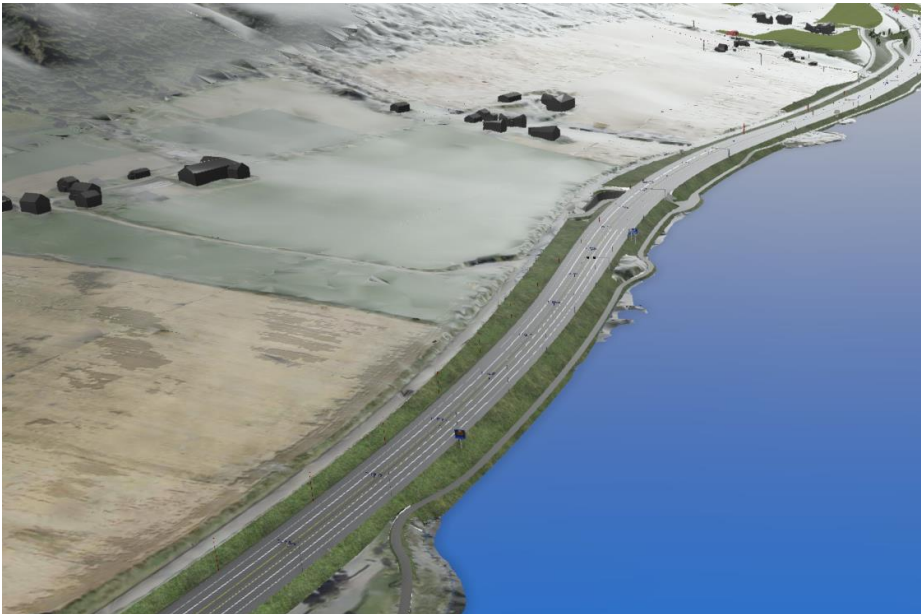
Figur 1-7. Vingrom kryss nord, ved Ullhammeren

Felles for alle kryssløsningene på Vingrom er at Fv 2538 Paul A. Owrens veg og Fv 2540 Vingromsvegen må legges noe om. Døsvegen og Burmavegen legges også om, og kobles sammen slik at de får felles avkjørsel fra Fv 2540 Vingromsvegen. Det etableres gang- og sykkelvei fra Bø, sør for Vingrom, og opp til eksisterende gang- og sykkelveinett i Vingrom sentrum. Tilsvarende etableres gang- og sykkelvei fra Vingrom skole til Vingrom kryss nord eller avkjørsel til Vingromsvegen 623/25/27 (kryss sør og midt). Denne erstatter og forlenger dagens gang- og sykkelvei. Ved Vingrom skole etableres gang- og sykkelvei forbi bussholdeplassen for å sikre et sammenhengende system inn mot og forbi skolen.

1.3.3 Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika

På delstrekning Vingrom kirke - Øyresvika vil eksisterende E6 ligge i samme trasé som dagens E6, med justeringer i henhold til dagens krav til geometri. Inn mot Vingnestunnelen vil veien bli lagt på fylling i stigende terreng.

Utvidelsen av E6 medfører utfylling i Mjøsa på tilnærmet strekningen fra kirken og opp til Bulung, og i et mindre område i forbindelse med krysset i Øyresvika. Utfylling er begrenset så langt mulig der det er registret oppvekstområder for krøkle. Etablering av ny tursti vil medføre noe utfylling enkelte steder. På strekningen fra Vingrom kirke til Bulung etableres ny, gruset tursti med 3 meters bredde. Fra Bulung og videre nordover til Øyresvika etableres 1 meter bred, gruset sti.



Figur 1-8. Veilinjen mellom Hov og Øyresvika, med kombinert tursti og driftsvei i strandsonen.

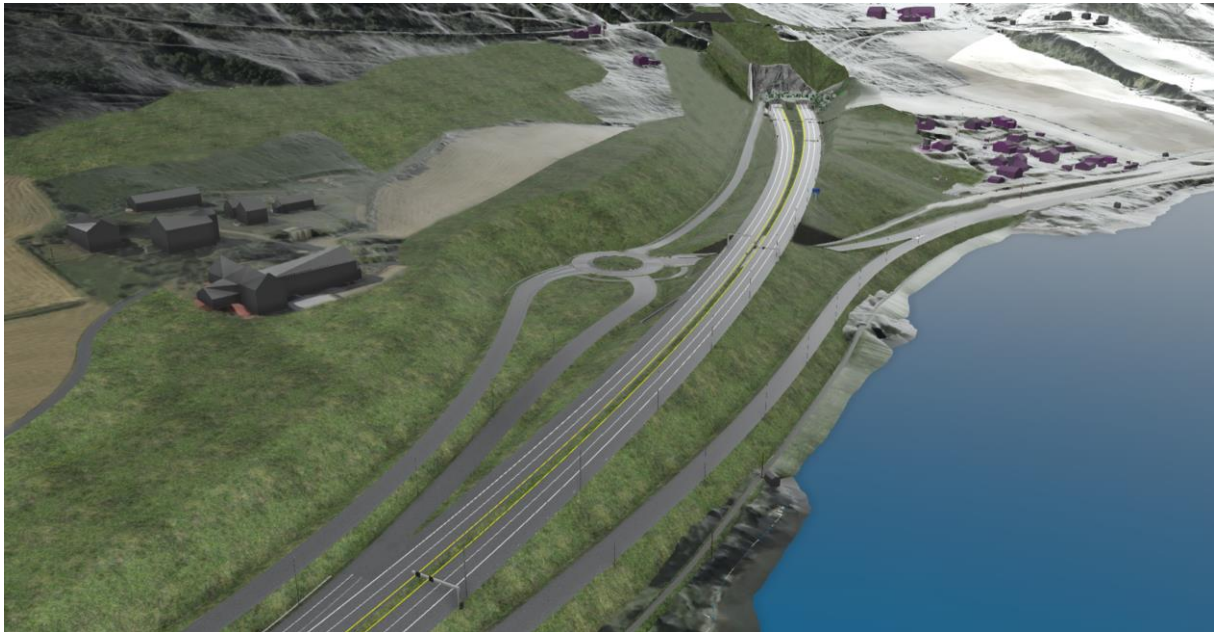
På strekningen utredes to kryssløsninger; Øyresvika halvt kryss og Øyresvika trekvart kryss. **Øyresvika halvt kryss** har avkjøring til Lillehammer sentrum for E6-trafikk som kommer sørfra, og påkjøring fra Lillehammer sentrum sørover på E6. Påkjøringsrampen legges under ny E6 før den går opp i plan ved Bulung gård. Fv 2540 Vingromsvegen må legges om slik at den blir liggende parallelt med påkjøringsrampen. Øyresvika halvt kryss gir god kobling til Vingnes og Lillehammer for nordgående trafikk via avlastet E6, men kobler ikke sørgående trafikk til avlastet E6.



Figur 1-9. Halvkryss i Øyresvika

Øyresvika trekvart kryss utredes som alternativ til halvkryss i Øyresvika. Løsningen muliggjør alle svingebevegelser i krysset unntatt påkjøring på E6 nordover fra Lillehammer sentrum. Som halvkrysset medfører trekvartkrysset også omlegging av fylkesveien, men er vesentlig mer arealkrevende enn løsningen med halvt kryss. Et trekvart kryss kobler både nord- og sørgående E6-trafikk til avlastet E6, men trafikkberegninger viser at sørgående trafikk vil benytte avkjøring via Storhovekrysset som atkomst til Lillehammer og Vingnes, da dette gir kortere reisevei/reisetid. Beregningene viser ikke trafikk på sørgående avrampe mot Lillehammer. Løsningen med trekvart kryss vil også gi dårligere trafikkflyt for avlastet E6 fra Lillehammer og sørover.

Felles for begge kryssløsninger er at Fv. 2540 Vingromsvegen og sørgående rampe blir liggende lavt i terrenget, med en høy løsmasseskjæring inn mot Bulung gård. Terrenningrepet her vil bli mer omfattende i løsningen med trekvartkryss.



Figur 1-10. Trekvartkryss med firearmet rundkjøring i Øyresvika

1.3.4 Delstrekning Øyresvika – Storhove

Fra krysset i Øyresvika vil E6 gå i helt ny trasé frem til planlagt kryss på Stohove. Strekningen mellom Øyresvika og Trosset skal gå i tunnel (Vingnestunnelen), som blir ca. 4,2 km lang. Fra Øyresvika og inn mot søndre portalområde ligger E6 delvis på fylling med stigning mot nord. Fra nordre portalområde på Trosset er det kort dagsone før E6 krysser Lågen med bru nordøstover mot Våløya og Hovemoen. Fra Hovemoen fortsetter veien nordover mot Storhove, der den kobles til tilgrensende prosjekt, Storhove – Øyer. På strekningen over Hovemoen vil veien bli liggende relativt dypt i terrenget, men nord- og sørgående felt ligger i samme høyde på hele delstrekningen.



Figur 1-11. Portalområde i Øyresvika



Figur 1-12. Portalområde på Trosset

1.3.4.1 Kryssing av Lågen

Fem ulike alternativer utredes:

- Justert linje med betongkassebru
- Justert linje med fritt frembygg-bru
- Kommundelplanlinjen med fritt frembygg-bru
- Planprogramlinjen med betongkassebru
- Planprogramlinjen med fritt frembygg-bru

Justert linje med kassebru

Den spennarmerte betongkassebrua er ca. 540 meter lang, og har en avstand mellom rekkverk på 9,75 m per kjøreretning og total bredde på 21 m. Veilinen ligger ca. 15 meter over høyeste regulerede vannstand. Søndre landkar plasseres nedenfor Jørstadmavegen, og

etter kryssing av Lågens hovedløp passerer brua over Våløya før den går inn på Hovemoen, der nordre landkar plasseres. Kassebrua skal lanseres ut over søylene fra et produksjonsområde på Hovemoen, og fundamenteres med borede betongpilarer til berg. For å etablere pilarene med tilhørende fundamentering vil det bli behov for midlertidige fyllinger i Lågen. Disse vil bli liggende i en periode på ca. 3 måneder.



Figur 1-13. Lågen bru i justert linje, betongkassebru

Justert linje med fritt frembygg-bru følger samme trasé som kassebrua, men skiller seg fra denne ved at den ligger 3 meter høyere i terrenget, og er en mer massiv konstruksjon, som på halve lengden vil ha færre, men større pilarer. Brua er ca. 600 m lang, og har en avstand mellom rekkverk på 9,75 m per kjøreretning og total bredde på 21 m. Veilinen ligger ca. 18 meter over høyeste regulerte vannstand. Brua består av to korte tårn og en viadukt-del, og fundamenteres med borede stålørspilarer til berg. Hovedpilarene utføres som kraftige skivesøyler, og viadukten utføres med sirkulære søyler som for kassebrualternativet i justert linje. En fritt frembygg-bru krever omfattende fundamenteringsarbeid, som vil medføre store inngrep i deltaområdet. Det vil være behov for å etablere store, midlertidige fyllinger som blir liggende i flere år, og dette vil bl.a. påvirke strømningsforholdene i Lågen.



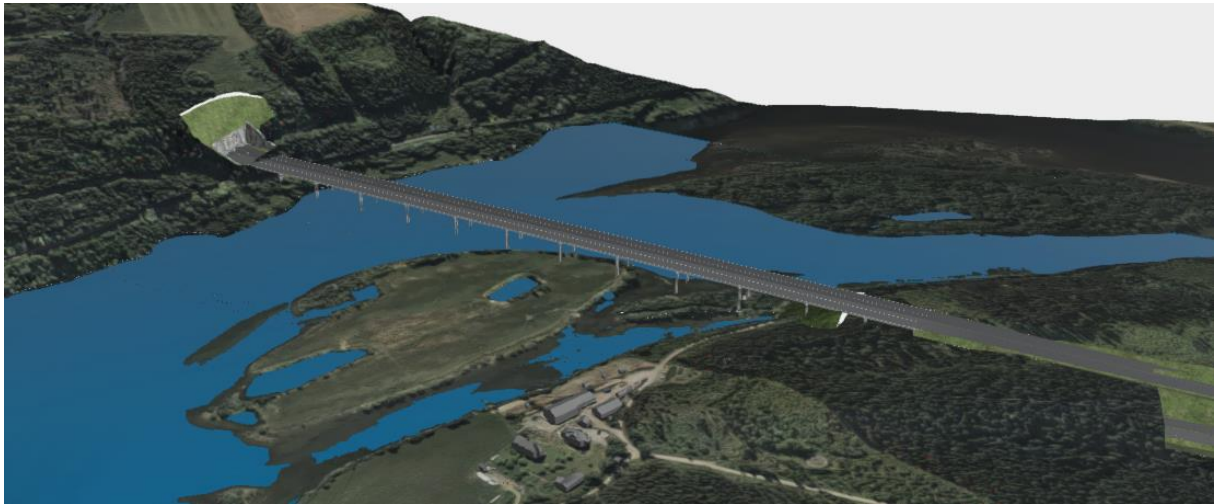
Figur 1-14. Lågen bru i justert linje, fritt frembygg-bru

Kommunedelplanlinjen med fritt frembygg-bru er ca. 960 m lang og har en avstand mellom rekkverk på 9,75 m og total bredde på 23 m. Veilinjen ligger ca. 40 meter over høyeste regulerte vannstand. Alternativet følger altså en trasé som er nesten dobbelt så lang som i justert linje, med en bru som ligger over dobbelt så høyt over Lågen. Nordre portalområde for Vingnestunnelen/søndre landkar plasseres i lia nedenfor Jørstadmovegen 304, og brua krysser Lågen i diagonal linje. Nordre landkar plasseres rett nord for Midttuva. Brua består av tre tårn og to viadukt-deler og fundamenteres med borede stålrørspilarer til berg. Hovedpilarene utføres som kraftige skivesøyler, og viadukten utføres med sirkulære søyler som for kassebrualternativet i justert linje. En fritt frembygg-bru krever omfattende fundamenteringsarbeid, som vil medføre store inngrep i deltaområdet. Det vil være behov for å etablere store, midlertidige fyllinger som blir liggende i flere år, og dette vil bl.a. påvirke strømningsforholdene i Lågen.



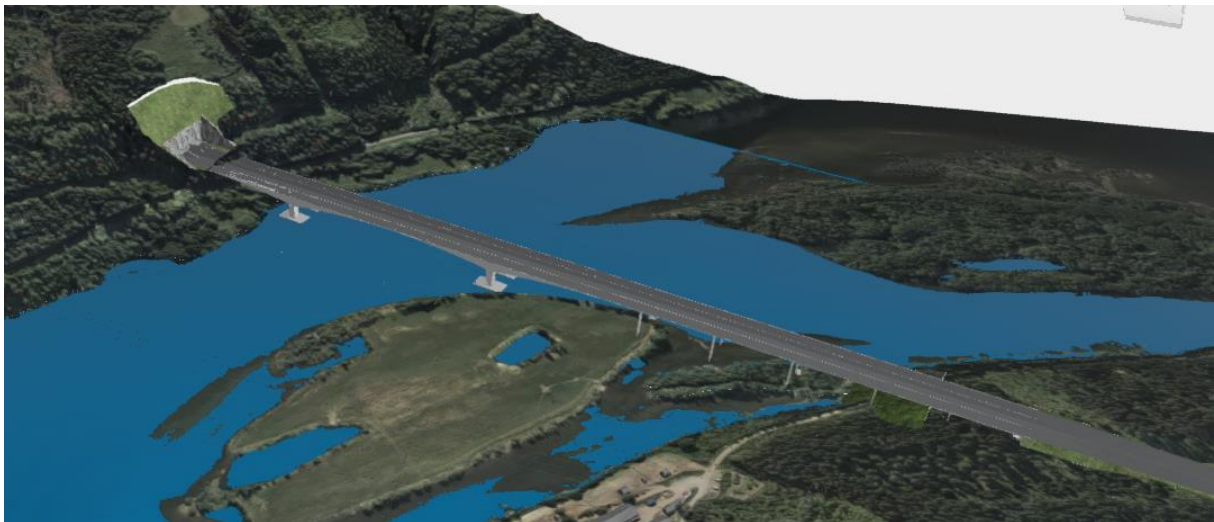
Figur 1-15. Lågen bru i kommunedelplanlinjen, fritt frembygg-bru

Planprogramlinjen med kassebru ligger ca. 100 meter nord for justert linje, og bruløsningen omfatter to tvillingbruer som bygges som spennarmerte betongkassebruer. Bruene er 720 meter lange og har en føringsbredde på 10,5 meter, og veilinjen ligger ca. 24 meter over høyeste regulerte vannstand. Nordre portalområde for Vingnestunnelen/søndre landkar er plassert på nordsiden av Kollefallbekken, mens nordre landkar plasseres rett nord for Midttuva. Bruene lanseres ut fra et produksjonsområde på Hovemoen og fundamenteres med borede betongpilarer til berg. Planprogramlinjen berører en større del av elvearealet en justert linje, og dette medfører større omfang av midlertidige utfyllinger og arbeid i elveløpet.



Figur 1-16. Lågen bru i planprogramlinjen, kassebru

Planprogramlinjen med fritt frembygg-bru følger samme trasé som kassebrua, men skiller seg fra denne ved at den er en mer massiv konstruksjon, som på halve lengden vil ha færre, men større pilarer. Bruene er ca. 720 m lange, med føringsbredder på 10,5 m per bru, og veilinen ligger ca. 24 meter over høyeste regulerte vannstand. Bruene består av to korte tårn og en viadukt-del, og fundamenteres med borede stålrørspilarer til berg. Både hovedpilarene og viaduktene utføres som kraftige skivesøylar. En fritt frembygg-bru krever omfattende fundamenteringsarbeid, som vil medføre store inngrep i deltaområdet. Det vil være behov for å etablere store, midlertidige fyllinger som blir liggende i flere år, og dette vil bl.a. påvirke strømningsforholdene i Lågen.



Figur 1-17. Lågen bru i planprogramlinje, fritt frembygg-bru

1.3.4.2 Kryssløsninger på Storhove

På strekningen utredes to kryssløsninger; Storhove midt og Storhove nord. Alternativ midt har samme plassering som kryssløsningen i kommunedelplanen og alternativ nord har samme plassering som eksisterende E6-kryss.

Storhove kryss midt er den kryssløsningen som ble vedtatt i kommunedelplanen, og bygges som ruterkryss med kobling til dagens E6 og Gausdalsvegen, som må legges i kulvert under ny E6. Det etableres også ny rundkjøring ved Vormstugujordet. Kryssløsningen gir en enkel tilknytning til lokalveisystemet og ivaretar trafikken på Gausdalsvegen.



Figur 1-18. Storhove kryss midt

Storhove kryss nord har kryssing under E6 på samme sted som i dag. Rundkjøringen vest for E6 plasseres i samme område som i dagens E6 kryss, mens ny rundkjøring på østsiden har samme plassering som i kryssalternativ midt, med rampe og akselerasjonsfelt mot nord. Kryssløsningen gir mulighet for å gjenbruke eksisterende rundkjøringer på begge sider av dagens E6, men trafikkavviklingen vil bli utfordrende, med stor grad av omlegginger av gjennomgående trafikk.



Figur 1-19. Storhove kryss nord

1.4 Anleggsgjennomføring

Anleggsarbeidet vil i all hovedsak foregå innenfor regulert anleggsbelte langs veitraseen, som omfatter anleggsveier og områder for mellomlagring av masser. Anleggsbeltet vil ha varierende bredde, og det vil være behov for større anleggs- og riggområder i tilknytning til kryss, bruer, tunnelportaler og landkar for brua over Lågen.

På strekningen Roterud – Vingrom sør vil transport og inn og ut av anleggsområdet hovedsakelig gå via E6 og dagens redningsveier ved Strandengen og Furuodden. På strekningen mellom Vingrom og Øyresvika vil atkomst inn og ut av anlegget gå via Fv 2540 Vingromvegen, som i denne perioden vil være stengt for all annen trafikk. Inntransport av bergmasser fra tunnelen i nord vil gå via ny bru over dagens E6 ved Øyresvika. I senere faser vil vestre rundkjøring i det nye Vingromkrysset benyttes som atkomst til anlegget. Her vil da masser kunne bli kjørt inn og ut fra delstrekningen, mens Vingromsvegen åpnes for normal trafikk.

I påhuggsområdet ved Øyresvika vil ny vei til Bulung gård fungere som atkomst til Vingnestunnelen. Transport av berg vil gå via ny bru over E6 og fylkesveien ved Øyresvika, etter at denne er ferdig bygget. I påhuggsområdet på Trosset vil ny gårdsavkjøring til Trosset gård bli benyttet som adkomst til tunnelen og anleggsområdet.

Atkomst til landkar ved Trosset vil gå via anleggsvei fra Jørstadmovegen og ned til de to første søyleleaksene, mens atkomst til landkar og brufabrikk på Hovemoen, samt veianlegget gjennom Hovemoen vil gå via Storhovekrysset og anleggsvei som etableres på vestsiden av ny E6-trasé. Forskjeller mht. adkomstforhold og fyllinger relatert til de ulike brualternativene er beskrevet i kap. 1.3.4.

Adkomst til nytt kryssområde på Storhove vil gå via dagens Storhovekryss. Etter at bruene i det nye krysset er etablert vil man kunne bruke disse som adkomst helt fram til parselldelet i nord.

Vingnestunnelen gir et forventet masseuttak på ca. 850000 pfm³. Mengden inkluderer tverrforbindelser, havarinisjer og tekniske bygg inne i tunnelen. Tunnelmassene mellomlagres i nærhet av tunnelmunningene, og midlertidige masselagringsområder er planlagt ved Øyresvika, vest for E6, og på Trosset, nord for Jørstadvægen. Sprengmassene knuses i masselagringsområdene og transporteres så videre til andre deler av veianlegget for bruk i fyllinger. Fyllingene i Hovemoen- og Storhoveområdet forventes å kunne bygges opp av gode grus- og sandressurser fra skjæringer på østsiden av Lågen. Grusressurser som tas ut og ikke benyttes til veiformål skal sorteres og mellomlagres for senere bruk.

Overskuddsmasser fra parsellen vil benyttes til terrengarrondering, jordforbedring og nydyrkingsarealer, og det vil være behov for midlertidig lagring av matjord og vegetasjonsmasser langs veianlegget. Vegetasjonsmassene vil bli mellomlagret i egne hauger som senere vil bli brukt til kledning av fylling og skjæringsskrånninger, mens matjorden mellomlagres i ranker og behandles etter egne krav og regelverk, jf. matjordplanen som er utarbeidet for prosjektet. Masser infisert med fremmede arter vil lagres i egne, avsatte områder, og håndteres iht. særskilte prosedyrer.

1.5 Mål for prosjektet og planarbeidet

Nye Veiers mål med prosjektet er å sikre en utbygging som ivaretar selskapets samfunnsansvar med gode og kostnadseffektive løsninger. Utbyggingen av E6 mellom Roterud og Storhove skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre fremkommelighet for personer og gods, og ved oppnåelse av følgende overordnede prestasjonsmål:

- Realisere målet om en skade- og ulykkesfri driftsperiode, samt et helsefremmende og rettferdig arbeidsliv.
- Maksimere trafikkikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper
- Minimere klimagassutslipp og øvrige belastninger på ytre miljø, herunder naturreservatet
- Minimere midlertidig og permanent produksjonstap og beslag på landbruksarealer
- Minimere bygge- og levetidskostnadene

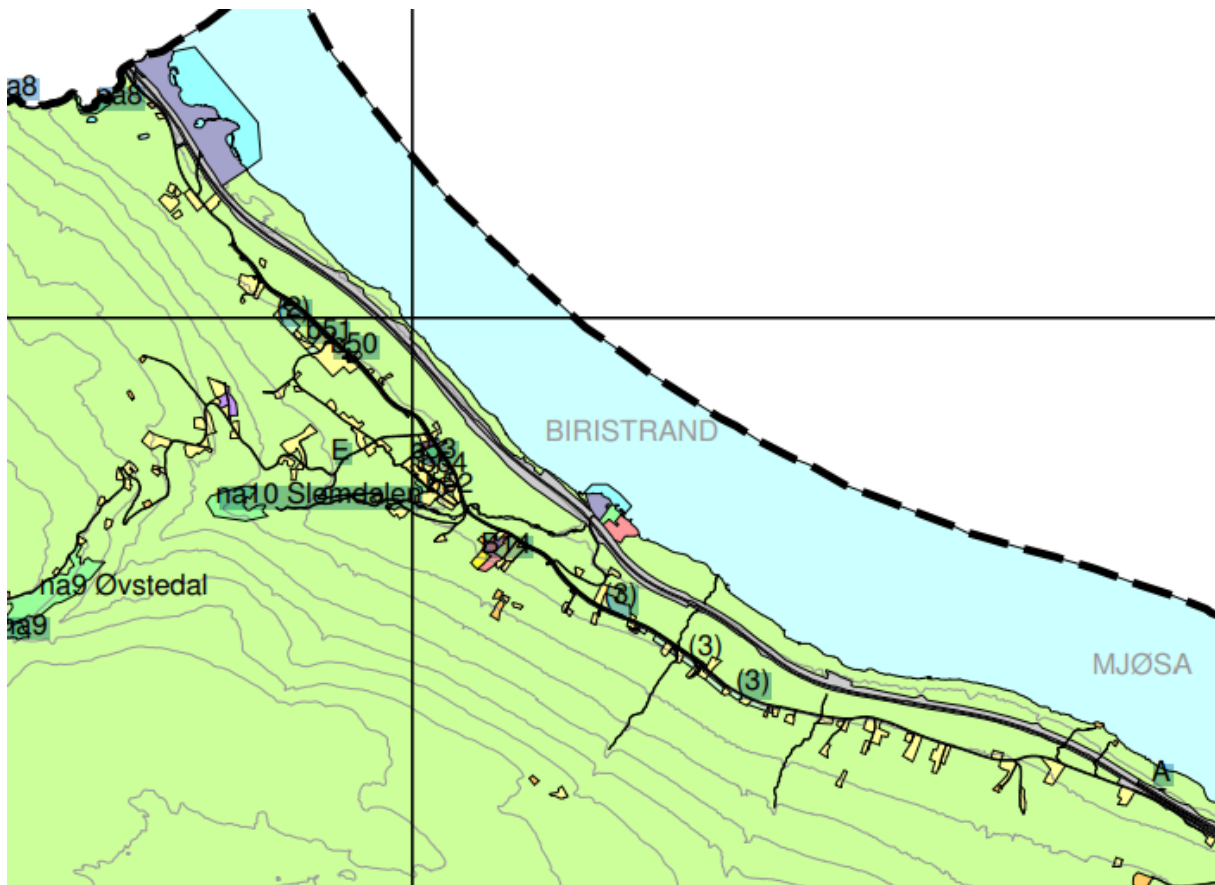
1.6 Referansesituasjonen (0-alternativet)

I henhold til metoden i Statens vegvesens håndbok V712 skal prissatte og ikke-prissatte temaer vurderes opp mot et referansealternativ, tidligere omtalt som 0-alternativet. Referansealternativet tilsvarer dagens situasjon med eksisterende E6-trasé og fylkesveitraseer, og eksisterende arealbruk. Referansealternativet omfatter også gjeldene kommuneplaner og andre vedtatte arealplaner for området, og tilsvarer forventet utvikling dersom det ikke bygges ny vei. I alternativet inngår derfor trafikkvekst på dagens vei og

vedtatte planer som ventes fullført før sammenligningsåret (2030), herunder E6 Storhove–Øyer. I referansealternativet legges imidlertid ikke til grunn vedtatte kommunedelplaner for E6 Biri–Vingrom og E6 Vingrom–Ensby, da det foreligger flere alternativer som i henhold til metoden og krav i planprogram skal utredes med utgangspunkt i dagens situasjon.

1.6.1 Delstrekning Roterud – Stranda

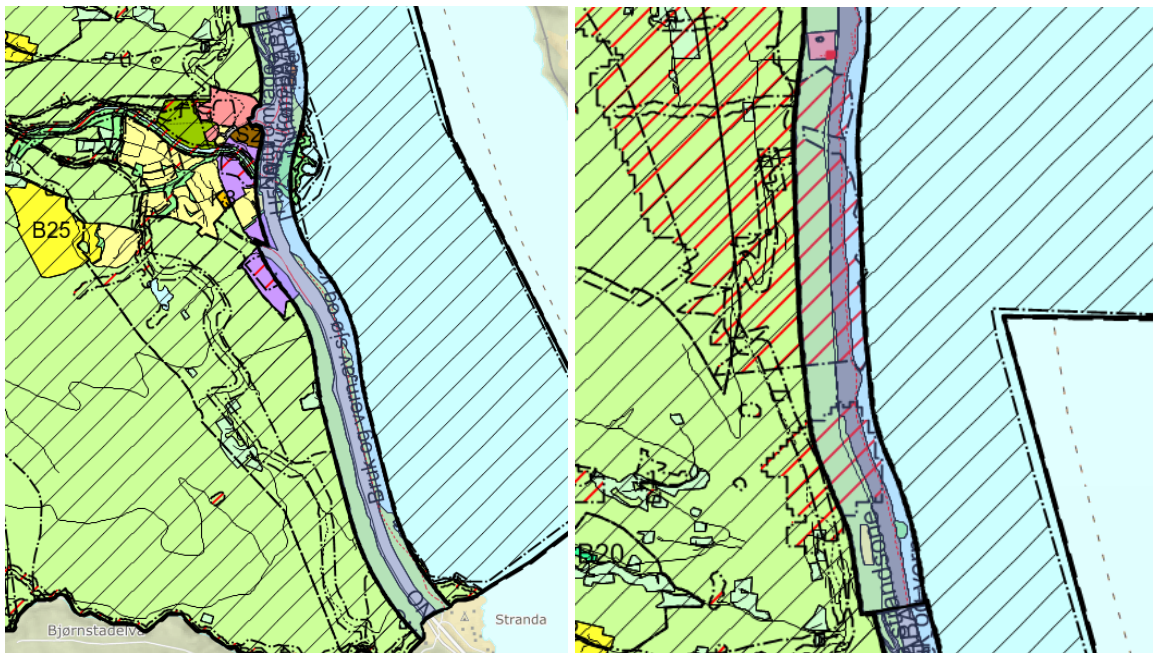
Foruten eksisterende veiareal vil planområdet berøre områder som er avsatt til LNF-formål, samt områder avsatt/regulert til fritids- og turistformål, offentlig/privat tjenesteyting, friområde og friluftsområde.



Figur 1-20. Kommuneplanens arealdel, Gjøvik kommune. Viser kommunedelplan Biri – Vingrom.

1.6.2 Delstrekning Stranda – Vingrom kirke

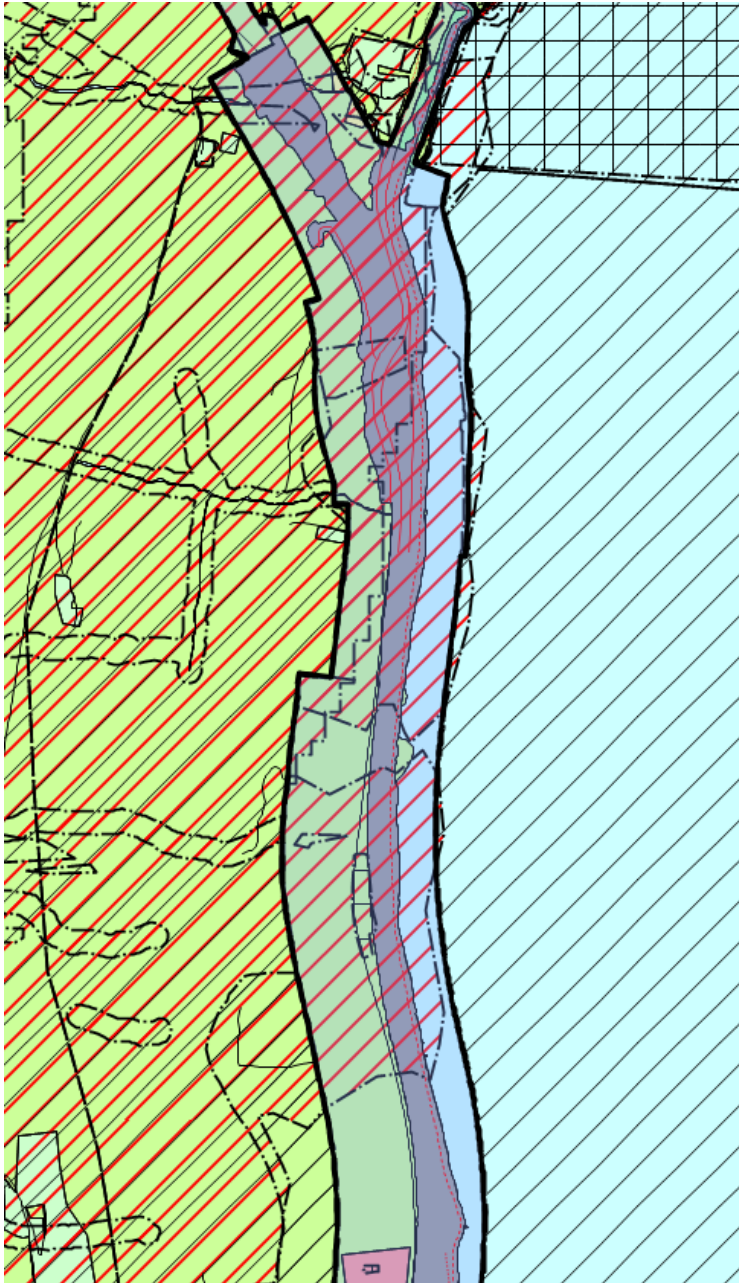
Foruten eksisterende veiareal vil planområdet berøre områder som er avsatt til LNF-formål, og områder avsatt/regulert til næringsvirksomhet og boligbebyggelse. Planområdet berører også områder innenfor hensynssone H530 naturområder - grønnstruktur, sone for bruk og vern av sjø og vassdrag, samt reguleringsplan for rasteplass langs E6 ved Vingrom kirke.



Figur 1-21. Stranda – Vingrom (tv) og Vingrom – Vingrom kirke (th), kommuneplanens arealdel, Lillehammer kommune. Viser også kommunedelplan Biri – Vingrom og Vingrom – Ensby.

1.6.3 Delstrekning Vingrom kirke – Øyresvika

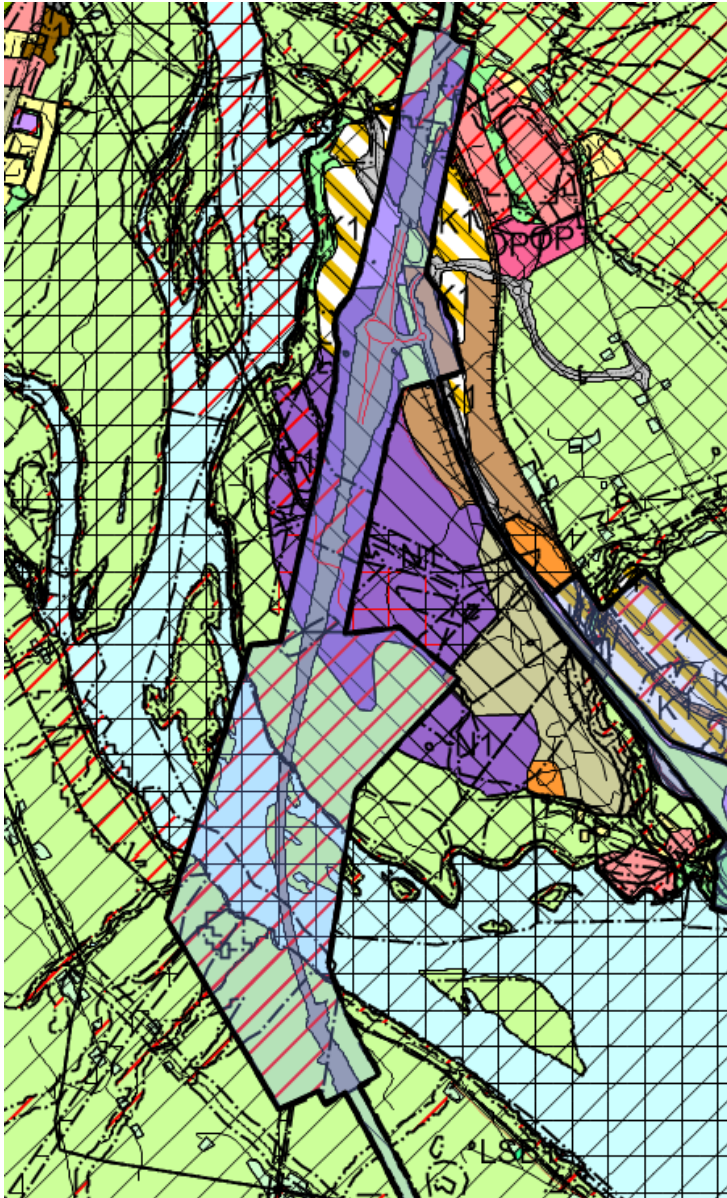
Foruten eksisterende veiareal vil planområdet berøre områder som er avsatt til LNF, samt sone for bruk og vern av sjø og vassdrag.



Figur 1-22. Kommuneplanens arealdel, Lillehammer kommune. Viser også kommunedelplan Vingrom – Ensby.

1.6.4 Delstrekning Øyresvika – Storhove

Planområdet berører Lågendeltaet naturreservat, områder som er avsatt til LNF, områder avsatt/regulert til næringsvirksomhet og områder avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg. Området regulert til masseuttak-næringsområde på Hovemoen omfatter et større areal enn det som drives i dag, og det legges til grunn at masseuttaksområdet vil utvides til å omfatte hele det regulerte området. Planområdet berører også sikringssone vannverk – hovedvannkilde (H 110, H 120).



Figur 1-23. Kommuneplanens arealdel, Lillehammer kommune. Viser kommunedelplan Vingrom – Ensby.

2 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

2.1 Planprogrammet

I planprogrammet stilles følgende krav til utredning av fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv:

Temaet omfatter de områdene som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers, noe som også inkluderer friluftsliv i byer og tettsteder.

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

Tiltakets innvirkning på friluftsliv og by- og bygdeliv vil bli konsekvensutredet i planarbeidet. Foruten grunnlaget fra kommunedelplanene vil tilgjengelig informasjon fra datakilder som kart, ortofoto og overordna planer og føringer sjekkes for oppdatert informasjon. Grunnlaget suppleres ved behov.

I konsekvensutredningen skal det vurderes hvordan tiltaket påvirker de fysiske forholdene og mulighetene for opphold, lek, rekreasjon og fysisk aktivitet, både i anleggsperioden og etter at tiltakene i planen er opparbeidet. Eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes.

Pilegrimsleden går gjennom området. Ferdelsforbindelser som brukes av gående og syklende er registreringskategori innenfor dette temaet. Der som tiltaket medfører inngrep i det statlig sikra friluftslivsområdet ved Vingrom, må det lages en plan for kompensierende tiltak og vurderes erstatningsarealer.

I planarbeidet må det ses på hvordan man kan legge føringer for å sikre god tilgjengelighet både i anleggsperioden og etter at tiltakene er bygget. Det blir viktig å sikre tilgang til friluftsområder, ferdselslinjer på tvers av anlegget og tilgang til Mjøsa/Lågen for fiske og å sikre løsninger for myke trafikanter.

2.2 Andre gjeldende premisser

Stortingsmeldingen om friluftsliv (St.meld 18, 2015-2016 "Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet") skal bidra til at enda flere driver med friluftsliv jevnlig, og dermed får oppleve friluftsliv som en kilde til bedre helse og høyere livskvalitet. I stortingsmeldingen nevnes blant annet følgende relevante delmål:

- Naturen skal i større grad brukes som læringsarena og aktivitetsområde for barn og unge. Bevaring og utvikling av parker, grønnstrukturer, turveier og grønne områder i byene og tettstedene er avgjørende for å nå regjeringens mål om å øke antall aktive i friluftsliv.

- Lett tilgang til friluftslivsområder både innenfor og utenfor byer og tettsteder er avgjørende for å opprettholde og øke friluftslivsdeltakelsen, og gang-, sykkel- og turveisystemet må sees i sammenheng med helhetlig steds- og nærmiljøutvikling. Utvikling og ivaretagelse av stier og turveier i alle naturområder er avgjørende for en høy deltakelse i friluftsliv, og er svært viktig for friluftslivets "infrastruktur".
- Friluftsliv langs kysten og i de store skogs- og fjellområdene er en viktig del av trivselen og livskvaliteten til mange mennesker, og denne muligheten må ivaretas.

Gjennom Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen skal barn og unge sikres gode oppvekstvilkår og gis mulighet til å utvikle ferdigheter i friluftsliv. Konsekvenser for barn og unges interesser skal vurderes og beskrives i ethvert planarbeid. Retningslinjene gir følgende føringer:

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

I utredningen fokuseres det spesielt på barn og unge, jf. de overordnede føringene i Stortingsmeldingen om friluftsliv og Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen. I henhold til disse er barn og unge prioriterte målgrupper, og deres interesser skal hensyntas i særlig grad.

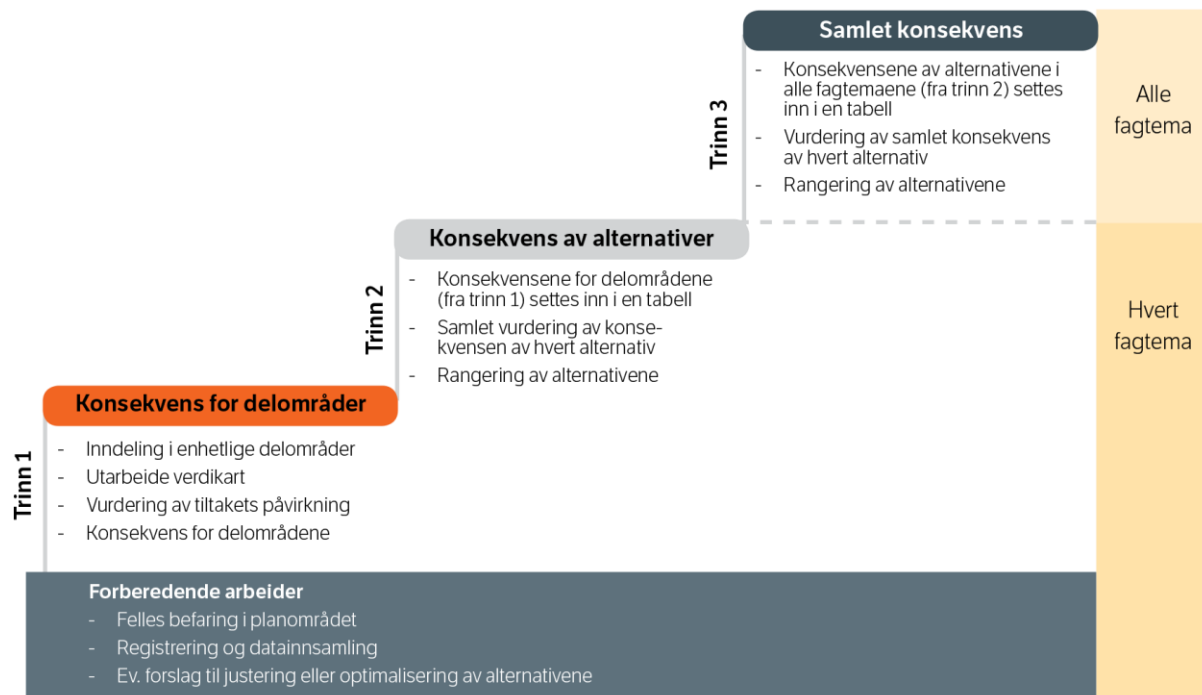
3 METODE OG KUNNSKAPSGRUNNLAG

3.1 Metode for utredning av ikke-prissatte temaer

Konsekvensutredningen av ikke-prissatte temaer gjennomføres i henhold til metoden i Statens vegvesens håndbok om konsekvensanalyser (Håndbok V712, 2018). Metoden skal sikre en faglig, systematisk og enhetlig analyse av de konsekvensene et tiltak medfører for disse temaene.

Konsekvensene vurderes på grunnlag av områdenes verdi og tiltakets påvirkning, sett i forhold til referansesituasjonen (kjent som 0-alternativet) slik den er definert i kapittel 1.6.

Vurderingene gjøres i tre trinn som vist i figuren nedenfor. De to første trinnene, vurdering av konsekvenser for delområder og konsekvenser av alternativer, gjøres for hvert fagtema og inngår i denne rapporten. I det tredje trinnet vurderes konsekvensen for de fem fagtemaene samlet sett, som en del av sammenstilling av samfunnsøkonomisk analyse. Denne analysen presenteres i planbeskrivelsen.



Figur 3-1. Figur som viser trinnvis fremgangsmåte for vurdering av konsekvenser for ikke-prissatte temaer. Kilde: Statens vegvesen V712 (2018).

Trinn 1

Verdi

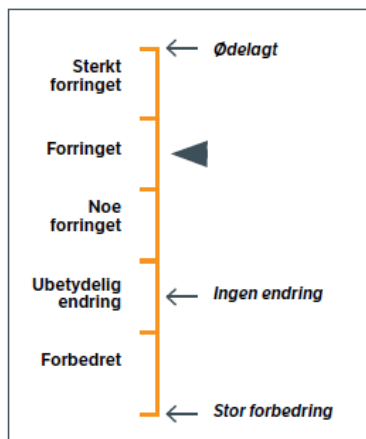
Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har for et fagtema. Verdien vurderes på en femdelte skala, som vist i tabellen nedenfor.

Tabell 3-1. Verdiskala. Kilde: Statens vegvesens håndbok V712 (2018).

	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltnings-prioritet
Viktighet/ betydning for fagtemaet		Alminnelig/ lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonalt betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/sammenheng er lite synlig	Kontekst/sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter ³⁸		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

Påvirkning

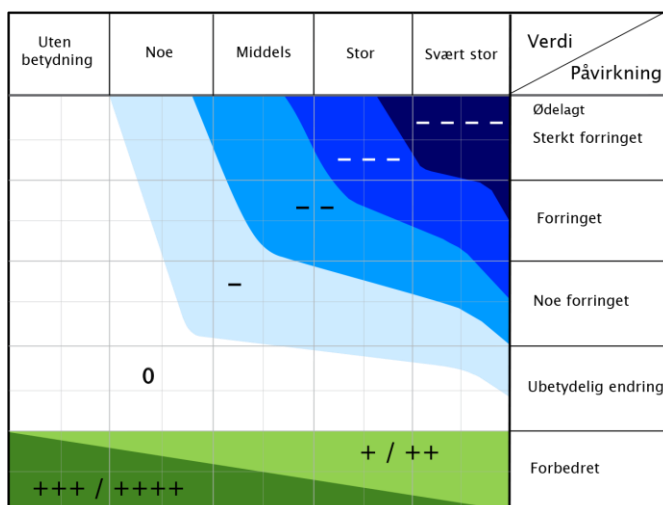
Med påvirkning menes en vurdering av hvordan, og i hvilken grad et område påvirkes som følge av et definert tiltak, og vurderes på en femdelte skala, som vist i figuren nedenfor. Alle tiltak som inngår i investeringskostnadene, skal legges til grunn i vurderingen.



Figur 3-2. Skala for vurdering av påvirkning. Kilde Statens vegvesens håndbok V712 (2018).

Konsekvens

Konsekvens framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til matrisen i figuren nedenfor. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område, og vurderes både for anleggs- og driftsfasen. Den åttedelte skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss.



Figur 3-3. Konsekvensvifta. Kilde: Staten vegvesens håndbok V712 (2018).

Trinn 2

Etter at konsekvensen for hvert delområde er utredet, gjøres det en samlet konsekvensvurdering av hvert aktuelt alternativ per delstrekning. På delstrekninger med flere alternativer rangeres alternativene.

3.2 Fagspesifikk metode

Definisjon av fagtema

Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdsliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder. Sentralt for temaet friluftsliv/by- og bygdsliv er folks bruk og opplevelse av det naturlige og menneskepåvirkede landskapet inklusive byer og tettsteder.

Utredningsområdet

Planområdet berører både tettbebyggelse og naturområder/friluftslivsområder. Verdier innenfor dette området omfatter Mjøsas strandsoner, Lågendeltaet med etablerte friluftslivsområder, Hovemoen friluftslivsområde, samt atkomstveier til disse områdene. Videre omfatter planområdet skoler/barnehager med uteområder/idrettsanlegg og sentrale ferdselsforbindelser for gående og syklende.

Influensområdet omfatter en sone utenfor planområdet som vil kunne bli påvirket av veiutbyggingen. Bl.a. vil viktige ferdselsforbindelser for gående og syklende og friluftslivsområder som strekker seg utover plangrensen, eller ligger nær plangrensen kunne bli berørt. I avgrensningen av delområder er det tatt hensyn til dette, og delområdene strekker seg derfor i noen tilfeller utover planområdene.

Kunnskapsinnhenting

Utredningen har tatt utgangspunkt i foreliggende registreringer og kartlegginger, og omfatter registreringer i offentlige databaser, gjeldende kommunale planer, temarapporter utarbeidet i

forbindelse med E6 Biri–Vingrom og E6 Vingrom–Ensby, samt høringsuttalelser til disse, og til planprogram for E6 Roterud–Storhove.

Supplerende informasjon er innhentet gjennom et medvirkningsopplegg, med registreringer i medvirkningsportaler, herunder egen medvirkningsportal for barn og unge. Det er også gjennomført samtaler med berørte kommuner, samt representanter for lokale lag og organisasjoner, næringsdrivende og ressurspersoner. Det har også vært gjennomført flere befaringer i området.

Usikkerhet

Utredningen er utarbeidet på bakgrunn av kunnskap fra tilgjengelige kilder, supplert med egne undersøkelser og befaringer. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være godt, men det finnes likevel en grad av usikkerhet knyttet til vurderingene i rapporten. Blant annet kan det ikke utelukkes at det finnes områder med verdi for nærmiljø og friluftsliv som ikke er omtalt. Det vil også foreligge noe usikkerhet knyttet til den nye veiens påvirkning på disse verdiområdene.

En del av vurderingene i planleggingsarbeidet bygger på faglig skjønn og helhetsbetraktninger, og enkeltpersoner kan oppleve at noen av disse vurderinger ikke stemmer med deres oppfatning eller erfaring. Dette er imidlertid en generell usikkerhet som inngår i alle konsekvensutredninger.

Samlet sett vurderes utredningen av tema friluftsliv/by- og bygdsliv å utgjøre et godt og tilstrekkelig grunnlag for å vurdere konsekvensene av ny E6 mellom Roterud og Storhove.

Aktuelle registreringskategorier og inndeling av delområder

Beskrivelse av verdier knyttet til friluftsliv/by- og bygdsliv bygger på følgende registreringskategorier, i henhold til Statens vegvesens håndbok V712:

Tabell 3-2. Registreringskategorier for fagtema nærmiljø og friluftsliv.

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

Fagspesifikke verdikriterier

Vurderingene av verdi er foretatt i henhold til de fagspesifikke kriteriene i håndbok V712, se tabellen nedenfor.

Tabell 3-3. Verdikriterier for fagtema friluftsliv/by- og bygdsliv

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

Fagspesifikke påvirkningsfaktorer

Fagspesifikke kriterier for vurdering av påvirkning er vist i tabellen nedenfor:

Tabell 3-4. Veiledning for vurdering av påvirkning.

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

Skadereduserende og kompenserende tiltak

Skadereduserende tiltak som inngår i kostnadsoverslaget for det aktuelle alternativet er en del av utredningsgrunnlaget for konsekvensutredningen.

Det vil i tillegg gis forslag til skadereduserende tiltak som ikke inngår i kostnadsoverslaget eller utredningsgrunnlaget, og som kan redusere de negative virkningene ytterligere. Det vil redegjøres kort for hvordan disse tiltakene vil kunne endre konsekvensene.

For fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv er det også behov for å vurdere kompenserende tiltak, dvs. tiltak som kan kompensere for negative konsekvenser i et delområde ved å erstatte viktige områder og funksjoner andre steder.

4 OMRÅDEBESKRIVELSE

Planområdet ligger i Gjøvik og Lillehammer kommuner, og omfatter områder langs nordvestre del av Mjøsa og rundt Lågendeltaet. Som Norges største innsjø og et av Norges største innlandsdeltaer har områdene en spesiell status og symbolverdi, og følgelig stor betydning for friluftslivet.

Mjøsa er et populært turmål for friluftslivsinteresserte fra hele Østlandet, og for lokalbefolkningen er den helt sentral, både som nærmiljø, friluftslivs-/rekreasjonsområde og næringsområde. Det foregår et omfattende rekreasjonsfiske i Mjøsa, særlig etter storørret. Lagesildfiske er i dag i all hovedsak et fritidsfiske, og en viktig begivenhet for en del fiskere hver høst. Fiskeplassene langs Mjøsa og Lågen er fortsatt i bruk, og flere av disse ligger nær ny E6.

Mjøsas strandsoner brukes til turgåing, trening, fritidsfiske, fuglekikking, bading, lek og generell rekreasjon. I strandsonen innenfor planområdet finnes det to offentlige og statlig sikrede friluftssoner (Strandenga og Vingromdammen). Det er mange steder gode muligheter for ferdsel og opphold, og flere private områder er åpne for lokal bruk. Campingplassene i området er også godt tilrettelagt for allment friluftsliv.

Lågendeltaet Naturresevat er et av Norges største innlandsdeltaer, og en svært viktig trekklokalitet på Østlandet. Her finnes det fugletårn og mange fine observasjonspunkter for fugleinteresserte. Området er også viktig for fiskere, og det foregår bl.a. et betydelig fiske etter gjedde i området mellom Korgen og Svartevja. Det naturskjønne deltaområdet er i tillegg et attraktivt område for padling.

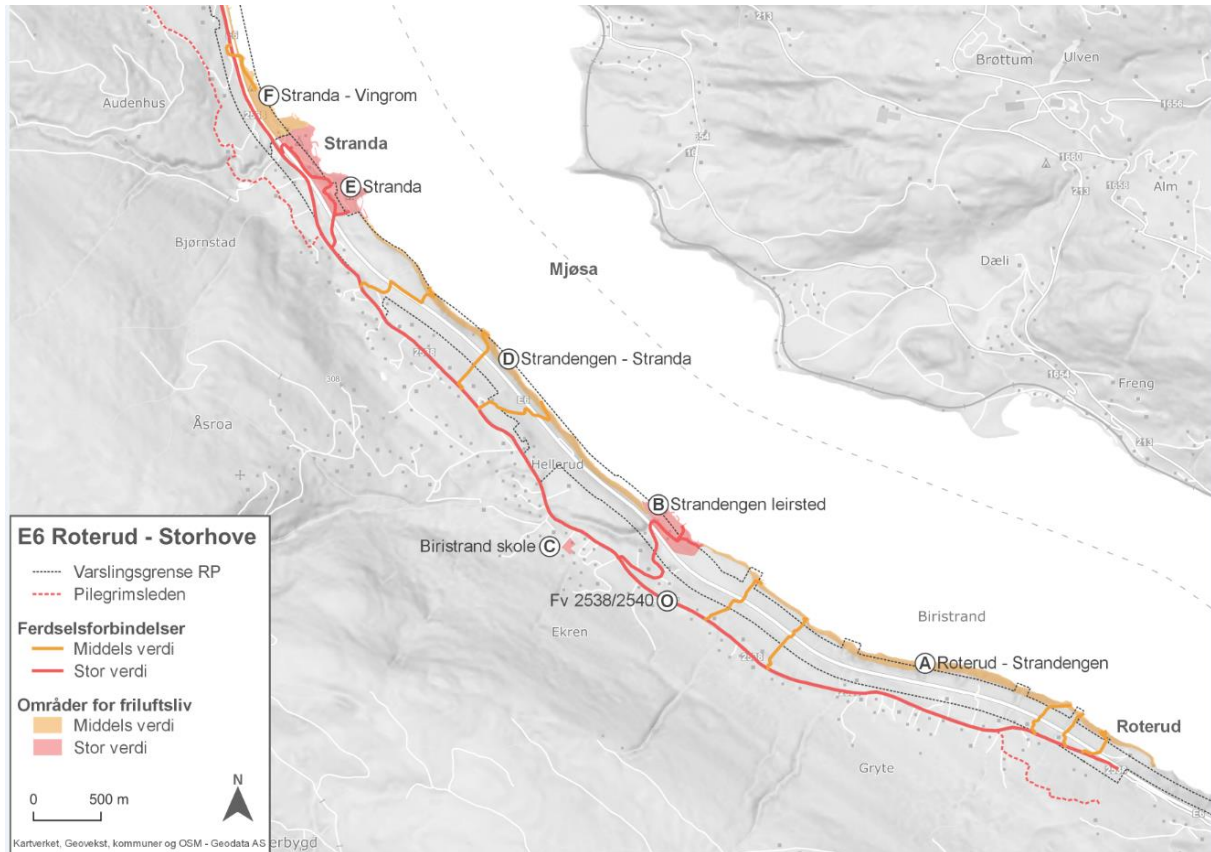
Rett øst for deltaet, i kort avstand fra Lillehammer sentrum, ligger det populære friluftslivsområdet Hovemoen. Skogsområdet har et system av merkede turstier som brukes svært mye til både turgåing, trening og ridning.

Pilegrimsleden går gjennom planområdet, og følger Mjøsas og Lågens vestsider, stedvis på gamle veifar mellom gårdene i lia, og stedvis langs dagens fylkesveier. Fylkesveiene har også stor betydning som en del av sykkelruten Mjøstråkk, som skolevei for barn og unge, og som treningsløype og turvei.

5 VERDI, PÅVIRKNING OG KONSEKVENNS

5.1 Delstrekning Roterud–Stranda

5.1.1 Delområder og verdivurdering



Figur 5-1. Verdikart for delstrekning Roterud–Stranda

Delområde A Roterud–Strandengen

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag, leke- og rekreasjonsområder

Strandsonen på strekningen fra Roterud til Strandengen er i liten grad tilrettelagt for allment friluftsliv, men brukes regelmessig av lokalbefolkningen. Noen steder har grunneierne etablert fasiliteter som disponeres av flere. Disse stedene er godt egnet til friluftsliv for barn og unge.

Strandsonen er tilgjengelig via kulverter under E6, som er knyttet til noen av gårdene langs Biristrandvegen (Fv. 2538). Det er ikke tilrettelagt for parkering ved Biristrandvegen eller nede ved strandsonen, og det er ikke skiltet at det er mulig å ta seg ned til Mjøsa. Området brukes derfor i liten grad av andre enn beboere og lokalkjente.



Figur 5-2. Platting og badebrygge i tilknytning til Heggelund.

På sørlige deler av strekningen er bruken stort sett privat. Beboerne på de enkelte gårdene, med slekt og venner, bruker strandsonen til fiske, bading, turgåing og rekreasjon. I strandsonen ved gårdene Heggelund og Mæhlum ligger det private hytter, og i tilknytning til disse er det etablert plattinger, grillplasser og badebrygger/båtbrygger. Det er god atkomst hit via kulvert under E6 og kjørbare skogsbilveier.



Figur 5-3. Hytte på Melumsodden.

Videre nordover er det nokså bratt, og tett skog, og om sommeren flommer Mjøsa over strandsonen. Tilgangen for allmennheten er derfor noe begrenset, og ifølge lokalkjente er det nesten ingen som går tur eller fisker i dette området.

Fra gårdene Huskelhus og Brattstigen går det kjørbare skogsbilveier helt ned til en godt vedlikeholdt badeplass og båtplass som brukes mye av lokale.

De tilgjengelige og /eller tilrettelagte delene av strandsonen har fine natur- og landskapskvaliteter og vurderes å ha potensial for økt bruk, dersom grunneierne åpner for det.



Figur 5-4. Platting og badebrygge i tilknytning til Huskelhus/Brattstigen.

Verdivurdering: Strandsone på strekningen mellom Roterud og Strandengen har moderat til lav bruksfrekvens, og noe tilrettelegging i form av private plattinger, badebrygger og båtplasser, som stedvis brukes av flere enn grunneierne selv. Tilgangen til strandsone er begrenset på deler av strekningen, men de tilgjengelige delene har potensial for økt bruk. Verdien vurderes på den bakgrunn som **middels**.



Delområde B Strandengen

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag, leke- og rekreasjonsområder

Strandenga leirsted eies og drives av Lions, og er primært et leirsted for ungdom. Ungdommene kommer fra ulike deler av samfunnet, og Strandenga er et sted hvor sårbare

grupper får muligheten til å ha ferieopphold og oppleve friluftsliv ved Mjøsa. Mellom 100 og 500 ungdommer og unge voksne er på lengre opphold på leirstedet i løpet av året, og i tillegg kommer mange på helgebeseøk og dagsbeseøk. Leirstedet har hatt en økning i antall beseøkende, og sommeren 2020 var det ca. 500 gjester på ferieopphold, for det meste ungdommer.

Lions organiserer også internasjonale ungdomsleirer med deltakere fra hele verden, og mellom sesongene leies stedet ut til bedrifter for arrangementer, i tillegg til at det også brukes til lokale Lions-møter/samlinger, oppløring og kurs.

Strandenga er et av de få gårdsbrukene i strandsonen mellom Gjøvik og Lillehammer som er tilgjengelig for allmenne friluftsfomål. Leirstedet disponerer en tomt på 15-18 dekar, med badeplass, brygge, grillbu, sandvolleyballbane og «alpinbakke» med 3-400 meter tautrekk. Stedet har fiske- og fangstrettigheter og egne kanoer og motorbåter.



Figur 5-5. Kanoer ved badestranda tilknyttet Strandengen leirsted

Aktivitetene på leirstedet er i stor grad knyttet til Mjøsa, og er typisk fiske, båtturer, bading, padling og ballspill. Fra Strandenga kan man også komme seg til hovedløypenettet i åsen, da en av forbindelsene opp dit går rett forbi området.

Det har i flere år pågått et prosjekt med merking av turstier/veier i området ved Strandengen. Prosjektet er ikke ferdigstilt, men traseene er planlagt og kartfestet. Man ønsker å merke/skilte stier og veier som allerede er i bruk, for å lette tilgjengeligheten og øke bruken. Det vil også plasseres informasjonstavler på egnede steder.

Det planlegges bl.a. å merke en rundløype ved Strandengen, som er en lett tur de fleste kan klare. Turen har utgangspunkt fra parkeringsplassene på Strandengen/kommunens pumpehus ved Kalverudelva, følger Strandengvegen oppover til Biristrandvegen, og videre gang- og sykkelveien sørover til Brattstigen. Her krysses veien og man følger den gamle Kongeveien (den opprinnelige pilegrimsleden) tilbake til Strandengvegen.



Figur 5-6. Kartutsnittet viser planlagt rundtur ved Strandengen (røde piler). Kilde: Bjørn Myhre.

Rett nord for leirstedet ligger et kommunalt friområde på ca. 4,5 dekar, som er statlig sikret. Området drives av Lions, og er tilrettelagt med badeplass, båtbygger, sandvolleyballbane, benker og lekeapparater. Bading, fiske, lek og generell rekreasjon foregår hele sommeren og området har mange hundre besøkende, hovedsakelig folk fra Biri og Vingrom. Området brukes bl.a. av Biristrand skole og Biri ungdomsskole til dagsturer og overnattingsturer i telt, og er generelt viktig for barn og unge. Om vinteren er ikke bruksfrekvensen like høy, men når isen på Mjøsa legger seg på senvinteren kommer folk ofte hit for å fiske og grille.

Besøkende går, sykler eller kjører bil til friområdet, men reiser også dit med båt, da området har en egen brygge og båthavn. De som bor i nærheten har mulighet til å sette båter her, og det er også tilrettelagt for utendørs vinterlagring.



Figur 5-7. Friområdet på Strandengen

Nordre deler av Strandengenområdet fungerer som campingplass og teltplass, og benyttes til friluftsliv av faste gjester og lokale. Mange av campinggjestene bruker friområdet og leirstedet til aktiviteter, fordi det her er større og mer tilrettelagte arealer langs stranda.

Strandengen er et populært sted å fiske, og mange av ungdommene som ferierer på leirstedet kommer hit for dette. Noen av campinggjestene dorger etter ørret, og siden deler av området er kommunalt og lett tilgjengelig brukes det også av lokalbefolkningen og gjestearbeidere som jobber på gårdsbruk i nærheten. Det skal være best fiske ved utløpet av Kalverudelva, nord for campingplassen.

***Verdivurdering:** Strandengen er et aktivitetsområde, møteplass og feriested av særlig stor betydning for barn og ungdom. Her er det leirsted for ungdom, campingplass og statlig sikret friluftsområde. Området har høy bruksfrekvens, stor grad av tilrettelegging for ulike aktiviteter, og opplevelseskvaliteter knyttet til natur, landskap og kulturhistorie. Verdien vurderes som **stor**.*



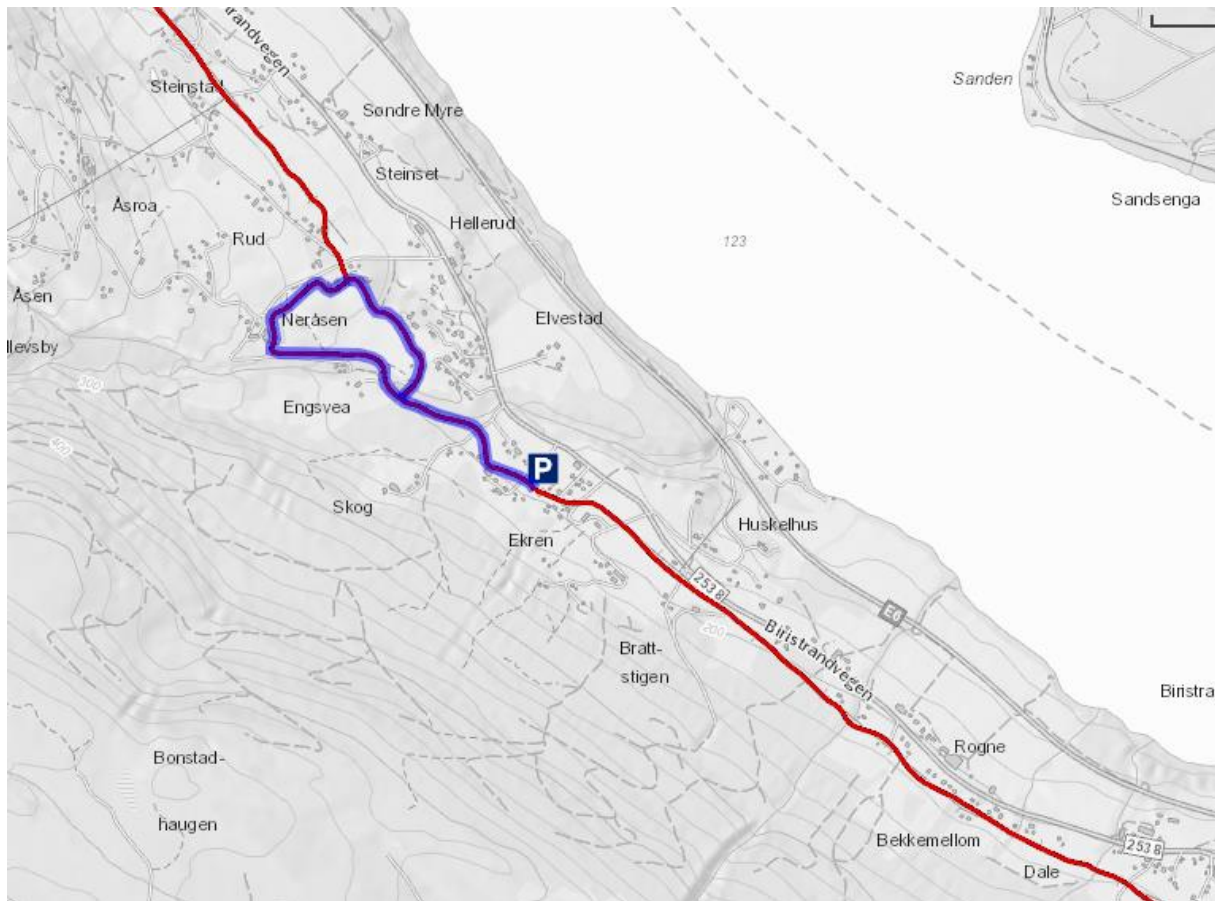
Delområde C Biristrand skole

Registreringskategori: leke- og rekreasjonsområder

Biristrand skole er en liten, fådelt barneskole med 44 elever. Våren 2020 ble det vedtatt at skolen skal legges ned, men planen er at den skal opprettholdes til oppstart av ny Biri Barneskole i august 2023.

Skolegården og området rundt brukes også mye etter skoletid, og er ved siden av Strandengen den viktigste møteplassen og aktivitetsområdet for barn og unge i nærmiljøet.

Skolen har egen skibakke med trekk og flombelysning, og parkeringsplassen fungerer som turutgangspunkt for fotturer/skiturer gjennom kulturlandskapet eller opp til Biriåsen. Lysløypa rett ved skolen og skiløypa mellom Fegring og Heggelund er lettgåtte turer i slakt terreng, med fin utsikt over Mjøsa. I åsen er det et omfattende nett av turveier/stier og skiløyper, og Gråsteinsbua som eies og drives av Biri JFF og Lions er et populært turmål.



Figur 5-8. Skiløypenett ved Biristrand skole. Kilde: Skiforeningen.

Verdivurdering: Området har høy bruksfrevens og stor betydning som møteplass og aktivitetsområde for barn og unge, i tillegg til å fungere som turutgangspunkt for befolkningen på Biristrand. Delområdet vurderes å ha **stor** verdi.



Delområde D Strandengen–Stranda

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag, leke- og rekreasjonsområder

Strandsonen på strekningen fra Strandengen til Stranda er ikke tilrettelagt for allment friluftsliv, men brukes regelmessig av lokalbefolkningen, og er stedvis et godt egnet friluftslivsområde for barn og unge.

Strandsonen er tilgjengelig via kulverter under E6, som er knyttet til noen av gårdene langs Biristrandvegen (Fv. 2538). Det er ikke tilrettelagt for parkering ved Biristrandvegen eller nede ved strandsonen, og det er ikke skiltet at det er mulig å ta seg ned til Mjøsa. Området brukes derfor i liten grad av andre enn beboere og lokalkjente.

Fra Strandengen og et stykke forbi Myreodden er det bratt og mye skog, og ikke så fremkommelig langs Mjøsa. Skogsbilveiene i området benyttes der strandsonen ikke er tilgjengelig. Fra Hellerud/Steinset og Søndre Myre går det skogsbilveier ned til båtplasser og naturlige badeplasser som brukes lokalt. Her foregår det også noe fiske.



Figur 5-9. Tv: Strandsonen nedenfor Hellerud. Th: Bålplass på Myreodden.

Området nordover mot Stranda er noe flatere og lettere tilgjengelig, og her er det en del ferdsel i strandsonen, trolig også som følge av nærhet til campingplassene. Fra Fegring/Nordre Myre går det kjørbare skogsbilveier ned til en båtplass og naturlig badeplass som har en del lokal bruk.



Figur 5-10. Båtplass nedenfor Nordre Myre.

Som på strekningen Roterud–Strandengen har de tilgjengelige og /eller tilrettelagte delene av strandsonen fine natur- og landskapskvaliteter, og det er potensial for økt bruk, dersom grunneierne åpner for det.

Verdivurdering: Strandsonen på strekningen mellom Strandengen og Stranda har moderat til lav bruksfrekvens. Området er lite tilrettelagt for friluftsliv, men det finnes flere båtplasser og naturlige badeplasser. Tilgangen til strandsonen er begrenset på deler av strekningen, men de tilgjengelige delene har potensial for økt bruk. Verdien vurderes på den bakgrunn som **middels**.



Delområde E Stranda

Registreringskategori: Strandsoner med tilhørende sjø og vassdrag, leke- og rekreasjonsområder

På Stranda ligger det to tilgrensende campingplasser; Furuodden og Biristrand. Furuodden camping har 78 faste plasser, 30 «drop in» plasser, 16 utleiehytter, samt teltplasser og

oppstillingsplasser for bobil. Det foreligger planer om å utvide campingplassen i sør, slik at det blir flere «drop in» plasser. På Biristrand camping er det 70 faste plasser, både faste plasser og «drop in» plasser, samt 25 utleiehytter. Hovedsesongen på campingplassene er fra mai og ut august, men siden noen av hyttene er vinterisolerte er det mulig for gjester å overnatte hele året.

Campingplassene er godt tilrettelagt for friluftsliv med opparbeidede badeplasser, lekeplasser, sandvolleyballbaner og fotballbaner. Strendene og plenarealene er også velegnede for fri lek og generell rekreasjon. Begge campingplassene har egne småbåthavner som kan benyttes av både campingturister og andre gjester. Det er også mulig å leie båt.

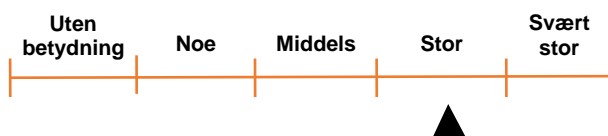
Selv om campingplassene først og fremst brukes av campingturistene, har de også betydning som friluftslivs- og rekreasjonsområder for lokalbefolkningen, og som møteplass/aktivitetsområde for barn og unge. Mange av de som går pilgrimsleden overnatter på Furuodden eller Biristrand camping før de går videre nordover.

Det foregår også noe fiske fra campingplassene, bl.a. ved utløpet av Bjørnstadelva, men det er først og fremst campingturistene som fisker her. Flere drar ofte litt lenger sør eller nord for Stranda, til områdene med best fiske.



Figur 5-11. Tv. Småbåthavn og badebrygge på Biristrand camping. Th. Badestrand og badebrygge på Furuodden camping.

Verdivurdering: Stranda er feriested og friluftslivs- og rekreasjonsområde for mange campingturister, og brukes også av lokale, bl.a. som møteplass/aktivitetsområde for barn og unge. Bruksfrekvensen er høy i sommerhalvåret. Verdien vurderes som **stor**.



Delområde O Fylkesvei 2538/2540

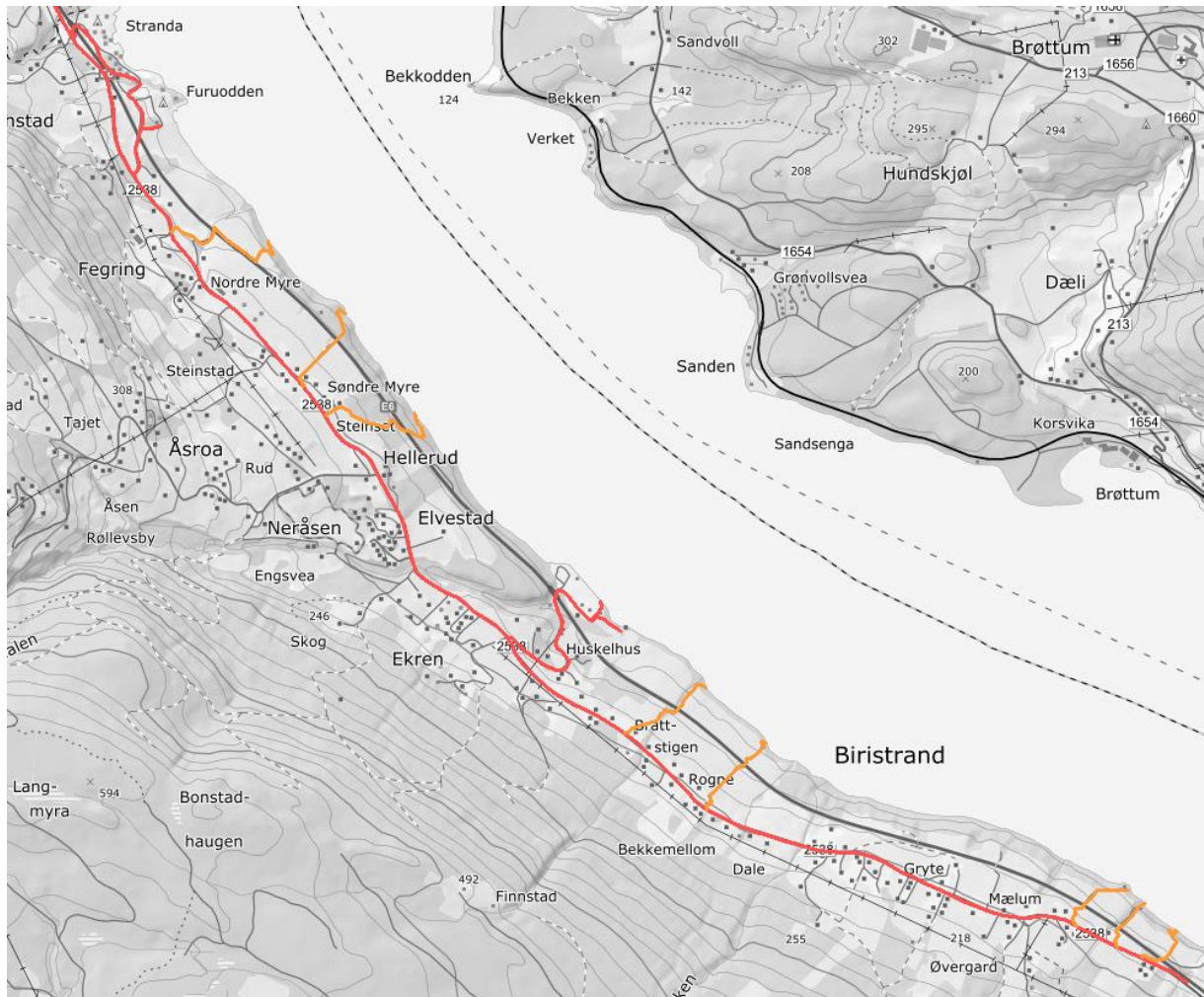
Registreringskategori: Ferdselsforbindelser

Fylkesvei 2538/2540 er en lang, sammenhengende forbindelse langs vestsiden av Mjøsa, som på deler av strekningen sammenfaller med Pilegrimsleden. På delstrekning Roterud–Stranda heter den Fv 2538 Biristrandveien. Dette er den viktigste ferdselsforbindelsen for befolkningen på Biristrand, og eneste gang- og sykkelforbindelse til skole, friluftslivsområder ved Mjøsa og viktige nærmiljøfunksjoner i nabolaget Biri og Vingrom.

Biristrandveien har en særlig viktig funksjon som skolevei og fritidsvei for barn og unge. Barn og unge går, sykler eller kjører sparkesykkel til og fra skole, friluftslivsområder eller venner, og siden det ikke finnes noe idrettsanlegg på Biristrand, er det mange som sykler til anleggene på Biri og Vingrom.

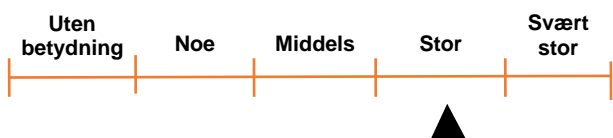
Veien er regional sykkelrute og del av den populære sykkelrunden «Mjøstråkk», og brukes mye av sykkelentusiaster om sommeren. Sykkelgruppa i Biri IL og toppidrettsmiljøet på Lillehammer bruker den jevnlig til sykkel- og rullerulleskitrening. Biristrandveien fungerer også som turvei for lokalbefolkningen, og som atkomst til Biriåsen, Strandengen og campingplassene på Stranda. Strandsonen er tilgjengelig fra Biristrandveien via flere kulverter under E6, jf. beskrivelsen av delområdene A Roterud–Strandengen og D Strandengen–Stranda.

Veien har separat gang- og sykkelvei mellom Huskelhus og Fegring, men ingen tilrettelegging for gående og syklende på øvrige deler av strekningen innenfor planområdet. Mange føler seg utrygge på strekningene uten gang- og sykkelvei, og barn og unge kjører ofte rutebuss, blir kjørt eller får innvilget skoleskyss for å unngå disse.



Figur 5-12. Fylkesveien med forbindelser ned til Mjøsa.

Verdivurdering: Birstrandvegen er den viktigste ferdselsforbindelsen for lokalbefolkningen, og fungerer både som skolevei/fritidvei for barn og unge, trimvei/turvei, pilegrimsled og populær sykkelrute. Verdien vurderes som **stor**.

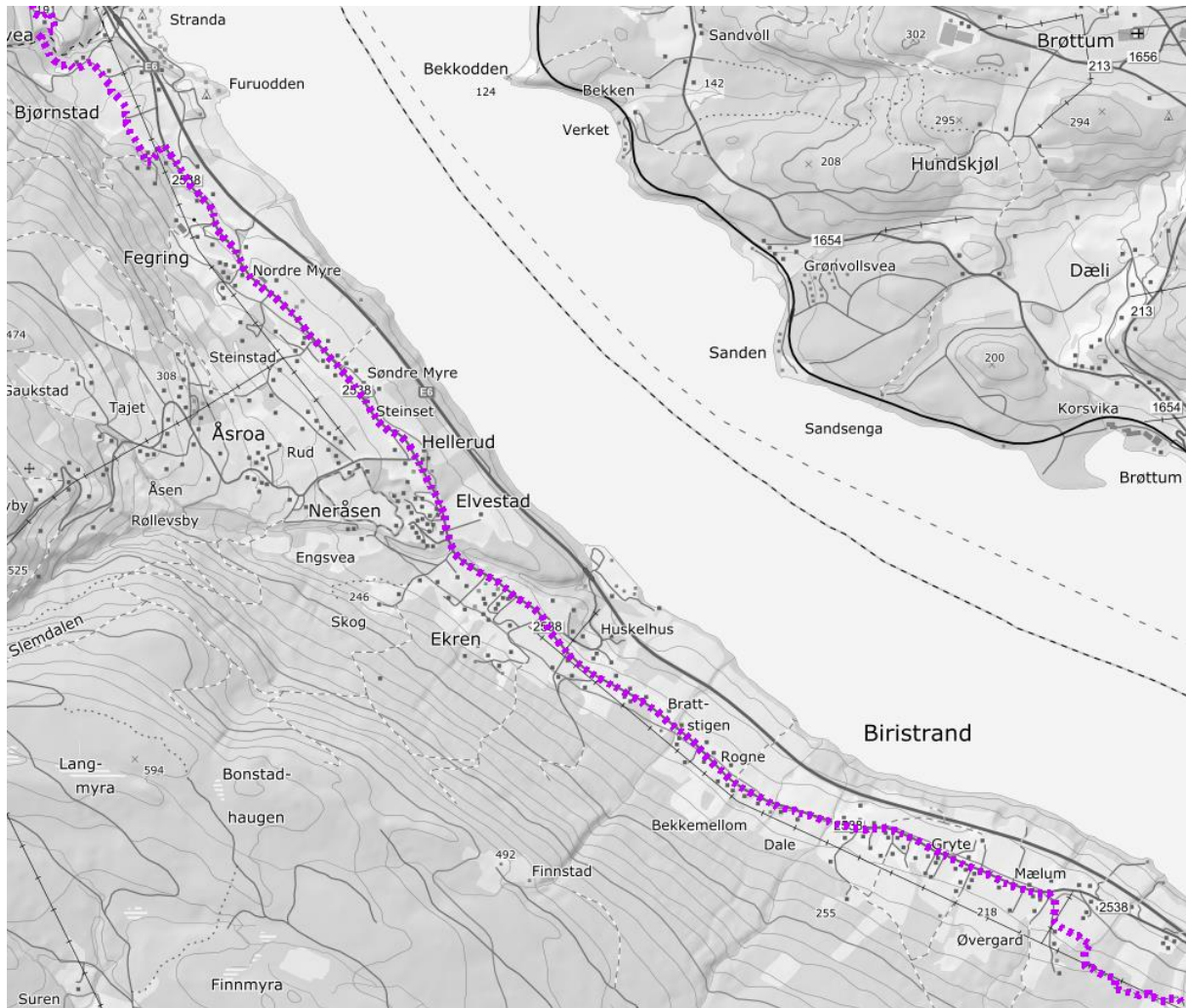


Delområde P Pilegrimsleden

Registreringskategori: Ferdselsforbindelser

Pilegrimsleden er et nettverk av gamle veifar gjennom vakker natur, kulturlandskap og historiske steder. Veiene fører til Nidarosdomen, som var det nordligste pilegrimsmålet for

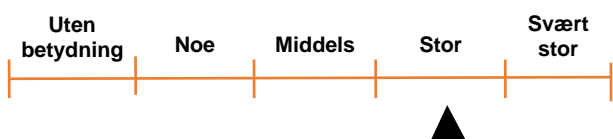
kristenheten gjennom hele middelalderen. Pilegrimsleden «Gudbrandsdalsleden vest» følger til dels de gamle ferdssveiene langs vestre del Mjøsa og Lågen. På delstrekningen kommer den ned fra lia ved Mæhlum, og følger fylkesveien frem til Bjørnstad, der den igjen går opp i lia og fortsetter videre mellom gårdene. Herfra er det flott utsikt over Mjøsa.



Figur 5-13. Pilegrimsleden er vist med lilla stiplet linje.

Gudbrandsdalsleden vest er populær blant både norske og utenlandske pilegrimer. Den benyttes også som turvei av lokalbefolkningen, og fungerer som atkomst til friluftslivsområdene i strandsonen eller åsen, jfr. omtalen av delområde O over.

Verdivurdering: Pilegrimsledens nasjonale betydning gjør at forbindelsen vurderes å ha **stor** verdi.



Delområde Q Mjøsa

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

Mjøsa er av stor betydning for friluftslivet, lokalt så vel som regionalt og nasjonalt. Når det gjelder fjordområdene langs delstrekningen Roterud–Stranda er rekreasjonsfiske etter særlig storørret viktig. Det fiskes også etter abbor, og en del etter harr langs land, hvor en kan drive med småfluefiske. Ellers tas det en del lake i forbindelse med isfiske. Isfiske er utbredt i hele området, og omtrent ved Bergestugua, i overgangen mellom grunnere og dypere områder, er det spesielle fiskeforhold. Lokale fiskere forteller at de som vant Norgesmesterskap i isfiske fisket akkurat her. Fjordisen benyttes også en del til skigåing og i perioder med stålis finner noen også skøytene frem.

Grunneierne i området har rett til å sette garn utover fra land, men den lokale fiskerforeningen kjenner ikke til at noen driver lagesildfiske på strekningen, da dette innebærer mye arbeid og forholdsvis liten fangst. Sist noen drev aktivt med lagesildfiske i området var på midten av 70-tallet.

Det er omfattende trafikk av fritidsbåter på Mjøsa. I tillegg til den lokale trafikken til og fra fiskeplasser og friluftslivs-/rekreasjonsområder er det også mye gjennomfartstrafikk, da mange turister bruker Mjøsa som ferdselsvei til og fra feriedestinasjonene. Båtsesongen varer fra mai til oktober, med hovedvekt på sommermånedene.

Det er mulig å legge til med mindre båter på campingplassene ved Strandengen og Stranda, og campingplassene leier også ut båter. Det finnes noen private brygger langs strandlinjen, men der er det ikke naturlig for andre å legge til. Mange av bryggene har også begrensninger når det gjelder hva slags båt man kan legge til med.

Mjøsa benyttes til kano- og kajakkpadling store deler av året, først og fremst de strandnære områdene. Det er populært med både kortere turer mellom tettsteder og friluftslivsområder, og lengre turer, f.eks. fra Lillehammer til Gjøvik og Hamar.

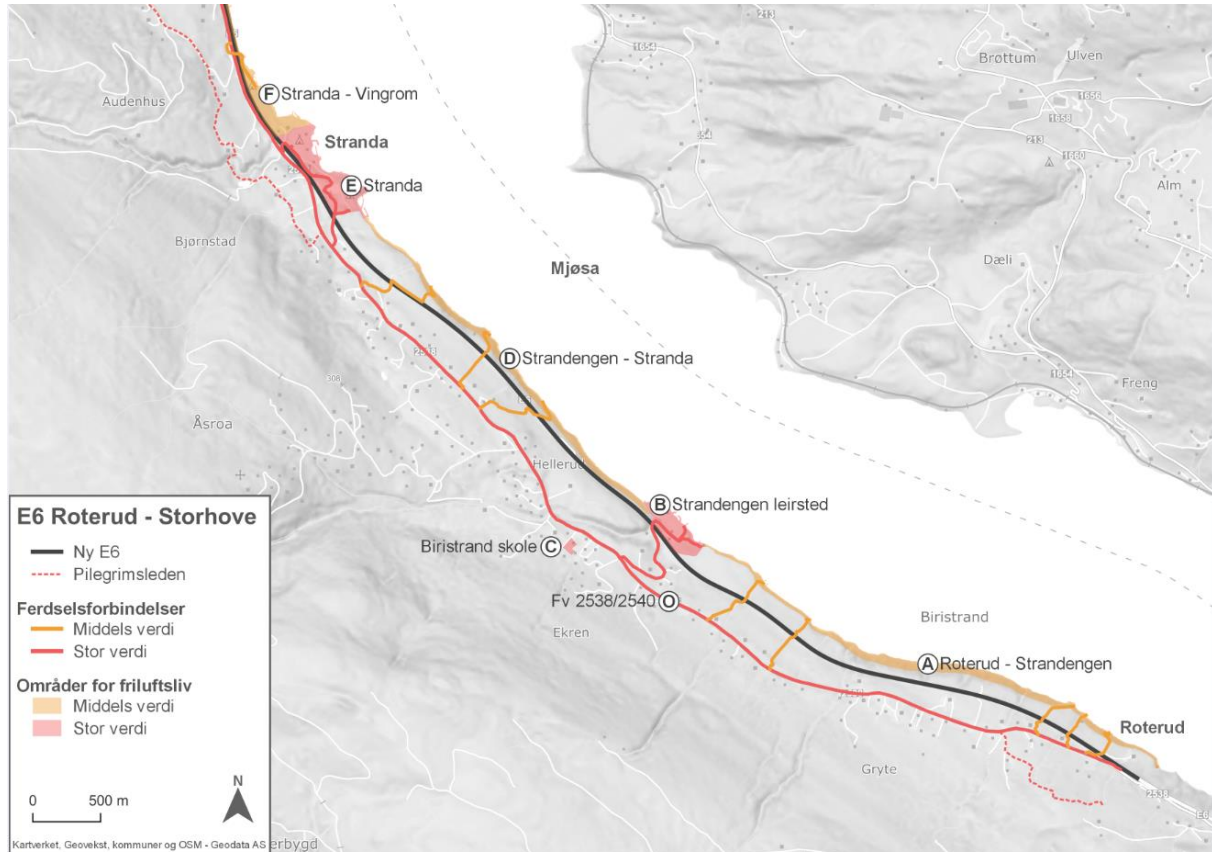


Figur 5-14. Mjøsa ved Brattstigen på Biristrand.

Verdivurdering: Mjøsa har omfattende friluftslivbruk knyttet til bl.a. fiske, padling og båtturer. Innsjøen har stor betydning som friluftslivsområde, både lokalt, regionalt og nasjonalt, og verdien vurderes som **stor**.



5.1.2 Påvirkning og konsekvens



Figur 5-15. Kartet viser vurdert veilinje.

5.1.2.1 KDP-linjen

Ny E6 følger dagens trasé, og utvides i retning Mjøsa. På delstrekningen er det imidlertid en viss avstand mellom veien og friluftslivsområdene i strandsonen, slik at støy, tilgang til strandsonen og trafikkavvisning til Fv 2538 Biristrandvegen blir de viktigste temaene.

Denne rapporten tar ikke for seg boligområder som egne delområder, jf. metoden i håndbok V712. Det nevnes likevel at økt trafikk, og først og fremst høyere hastighet på den nye motorveien, vil føre til at bebyggelsen langs Biristrandvegen blir mer berørt av støy, noe som vil kunne påvirke trivselen i nærmiljøet og ha betydning for folkehelsen. Sammenliknet med i dag vil flere boliger bli liggende i rød sone, og altså utsatt for støy over grenseverdiene. Støyreducerende tiltak tilpasset de enkelte boligene må derfor vurderes, jf. støyrapporten. Når det gjelder luftforurensning vil ikke situasjonen endre seg nevneverdig i forhold til i dag, se fagrapport luftforurensning.

Delområde A Roterud–Strandengen

Strandsonen vil ikke bli fysisk berørt av ny E6, og det planlegges heller ikke tursti på strekningen. Stedvis vil imidlertid ikke tilgangen til strandsonen bli fullt så god som før, som følge av at enkelte tverrforbindelser må stenges. Dette gjelder kulvert ved Heggelund og første kulvert ved Mæhlum. Det vil etableres ny bru ved Roterud, og atkomst under brua vil også betjene Heggelund. Det etableres ny kulvert Mæhlum II, og atkomstvei ned til Melumsodden fra denne. For øvrig kan også nevens at tidligere Huskelhus kulvert erstattes med ny bru over Finnstadbekken, som gir en god atkomst ned til båt- og badeplassen her. De som skal til badeplasser, båtplasser og fiskeplasser ved Heggelund og Mæhlum vil imidlertid få noe lengre vei. Det vil først og fremst ha betydning for gående og syklende, som må bruke fylkesveien et stykke for å komme seg til undergangene. Siden det ikke er gang- og sykkelvei langs fylkesveien på de aktuelle strekningene, vil atkomsten til strandsonen for myke trafikanter bli noe mindre trygg enn i dag.

Når det gjelder støy vil ikke situasjonen endre seg nevneverdig, da de topografiske forholdene gjør at strandsonen er relativt godt skjermet. Opplevelsen av friluftslivsområdene vurderes derfor ikke å bli påvirket av den nye veien.

***Påvirkning:** Ny E6 vil ikke påvirke opplevelseskvaliteter knyttet til strandsonen, men tilgangen vil stedvis ikke bli fullt så god som i dag, da noen kulverter må stenges, og gående og syklende som tidligere har brukt disse vil få noe lengre vei til badeplasser, båtplasser og fiskeplasser. Påvirkning vurderes til «noe forringet».*



*Konsekvens: Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.*

Delområde B Strandengen

Ny E6 medfører ikke arealinngrep innenfor Strandenga leirsted eller det statlig sikrede friluftsområdet, men berører et uthus knyttet til en nærliggende privatbolig. Det vil bli et mindre arealbeslag innenfor campingplassen ved kryssingen av Kalverudelva, men ingen bygninger eller oppstillingsplasser blir berørt. Dagens atkomst til området opprettholdes, og tilgangen vil være like god som tidligere.

Strandengen vil i utgangspunktet bli mer utsatt for støy og visuelle virkninger når hastigheten på E6 øker, samtidig som det lille skogholtet mellom området og veien fjernes slik at arealet kan brukes til nydyrking. Utvidelsen av veien vil også gjøre inngrep i vegetasjonskanten langs Kalverudelva slik at veganlegget vil bli mere synlig fra campingplassen enn tilfellet er i dag. Det planlegges imidlertid en støyskjerm mellom veien og leirstedet, friområdet og campingplassen. Støyskjermen gjør at Strandengen blir mindre støypåvirket enn i dag, og vil også fungere som en visuell barriere mot veien.

Påvirkning: Ny E6 beslaglegger ikke arealer med viktige funksjon eller verdier innenfor delområdet. Lydbildet i området vil forbedres ved ny, langsgående støyskjerm, og dette vil kunne ha en positiv effekt på friluftslivsopplevelsen. Grad av påvirkning vurderes til «**noe forbedret**».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forbedret», gir konsekvensgrad **1 pluss (+)**.

Delområde C Biristrand skole

Biristrand skole ligger et stykke fra E6, og uteområdene, samt tilknyttede stier og lysløyper vil ikke bli direkte påvirket av utbyggingen. Støynivået vil være mer eller mindre det samme som i dag, se støysonekart i støyrapporten. Når det gjelder virkninger for barnas skolevei vises det til vurderingene knyttet til delområde O Fv2538/2540.

Påvirkning: Påvirkningen på skoleområdet som sådan vurderes til «**ubetydelig endring**».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring», gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

Delområde D Strandengen–Stranda

Ny E6 medfører fylling ut i Mjøsa på en kortere strekning nord for Strandengen. Fyllingen kommer tett på utløpet til Kalverudelva, hvor det er populært å stå og fiske. Selv om ikke fyllingen fysisk berører elva eller utløpsområdet, vil inngrepet være godt synlig herfra, og vil kunne føre til at området oppleves som mindre attraktivt for fiske enn tidligere. I forbindelse med videre optimalisering av løsningen er det som et avbøtende tiltak tilrettelagt for passasje langs den utfylte strekningen, ved etablering av en 1 m bred sti.

Den øvrige delen av strandsonen vil ikke bli direkte berørt av veien, og det planlegges ikke tursti på strekningen. Tilgangen til strandsonen vil imidlertid ikke bli fullt så god som før, som følge av at antall tverrforbindelser reduseres sammenliknet med i dag. Det vil etableres nye kulverter ved Søndre Myre og Fegring, til erstatning for dagens, men forbindelsen fra Hellerud/Steinset opprettholdes ikke. Det etableres imidlertid traktorvei fra Søndre Myre, slik at strandsonen blir tilgjengelig for grunneier. Veien til bade- fiske- og båtplassen ved Hellerud/Steinset blir altså noe lengre, men dette berører et relativt begrenset antall personer.

Veiutbyggingen gjør at strandsonen vil i noe mer støypåvirket, og sammenliknet med i dag vil større deler av strekningen mellom Strandengen og Stranda bli liggende i gul støysone, dvs. utsatt for støy over 55 dB, se støyrapporten.

***Påvirkning:** Støy og visuelle virkinger vurderes i noen grad å påvirke opplevelsen av strandsonen. Tilgangen vil heller ikke bli fullt så god som i dag, da antall tverrforbindelser reduseres, og en av bade- båt- og fiskeplassene blir vanskeligere tilgjengelig. Påvirkning vurderes til «**noe forringet**».*



*Konsekvens: Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.*

Delområde E Stranda

Siden ny E6 utvides mot Mjøsa vil campingplassene på Stranda bli berørt av arealbeslag. På Furuodden camping bevares alle arealer med viktige funksjoner, mens på Bistrand camping vil veifyllingen berøre en lekeplass, en campinghytte, et hus med utleieenheter og et trafobygg. I tillegg blir noen mindre campinghytter liggende svært nær veien. Lekeplassen, de mindre hyttene og trafoen kan imidlertid flyttes internt i området. Dagens atkomster opprettholdes, slik at begge campingplasser vil være like lett tilgjengelige som i dag.

Campingplassene vil i utgangspunktet bli mer utsatt for støy når hastigheten på E6 øker. Det planlegges imidlertid en støyskjerm langs veien, som gjør at området blir mindre støypåvirket enn i dag. Støyskjermen vil også fungere som en visuell barriere mot veien.

***Påvirkning:** Ny E6 berører en lekeplass og noen hytter og bygninger, men de fleste av disse kan flyttes internt i området.. Lydbildet i området vil forbedres ved ny, langsgående støyskjerm, og dette vil kunne ha en positiv effekt på friluftslivsopplevelsen. Grad av påvirkning vurderes til «**noe forbedret**».*



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forbedret», gir konsekvensgrad **1 pluss (+)**.*

Delområde O Fv 2538/2540

Det skal ikke etableres noe kryss med E6 på strekningen, og det vil heller ikke bli nødvendig med omlegginger av Fv 2538 Bistrandvegen for å få plass til firefeltsvei. I permanent

situasjon, etter at planlagt bomstasjon sør for Vingrom er lagt ned, vil trafikkmengden på fylkesveien trolig reduseres. Med større kapasitet på E6 vil man ikke lenger oppleve kø på store utfartsdager, slik at færre velger å kjøre fylkesveien. Økt hastighet på E6 vil også kunne gjøre fylkesveien mindre attraktiv også for lokaltrafikken. Beregninger utført i forbindelse med bompengeproposisjonen viser imidlertid at ny E6 med bomstasjon sør for Vingrom vil kunne medføre en trafikkøkning på Biristrandvegen i bompengeperioden. Biristrandvegen, som bl.a. fungerer som skolevei, er i dag trafikkbelastet, og myke trafikanter opplever strekningene uten gang- og sykkelvei som utrygge.

Påvirkning: Fv 2538 Biristrandvegen blir ikke direkte berørt av ny E6, men den trafikkbelastede veien vil kunne få ytterligere økt trafikk i bompengeperioden. Påvirkningsgrad «**noe forringet**» reflekterer virkninger i denne perioden.



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

Delområde P Pilegrimsleden

Pilegrimsleden følger Fv 2538 Biristrandvegen på store deler av strekningen, og det vises til vurderingen i avsnittet over. Påvirkningsgrad vurderes til «**noe forringet**».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forringet», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

Delområde Q Mjøsa

På litt avstand vil nye veien være godt synlig fra Mjøsa, særlig der den ligger terrassert. Veiutvidelsen vurderes imidlertid ikke å forringe utsikten i stor grad, sett i forhold til at dagens E6 allerede preger den. Veien medfører også i liten grad fylling ut i sjøen, og de som fisker eller padler nær strandsonen vil sannsynligvis ikke oppleve denne som endret.

Mjøsa er i dag påvirket av støy fra E6, og støypåvirkningen vil stedvis øke, både ved at et større område blir liggende innenfor gul støysone, i tillegg til at enkelte strandnære områder blir utsatt for støy over grenseverdiene, se fagrapport støy. Fjordstrekningen som helhet vurderes imidlertid ikke å få et vesentlig endret lydbilde.

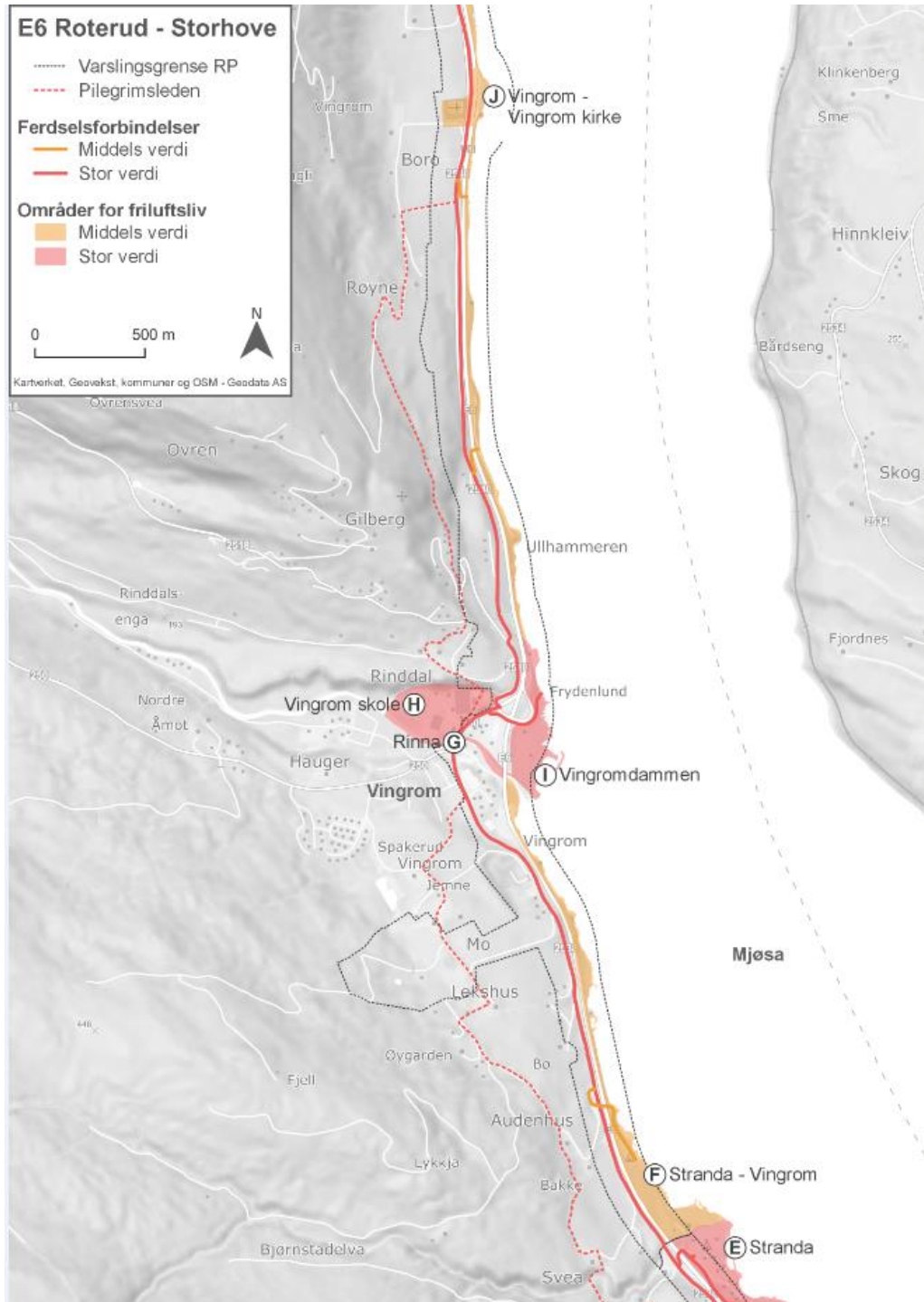
Påvirkning: Visuelle og støymessige virkninger av ny E6 vil i noen grad kunne påvirke opplevelsen av Mjøsa. Grad av påvirkning vurderes til «**noe forringet**», på grensen til ubetydelig.



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.*

5.2 Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

5.2.1 Delområder og verdivurdering



Figur 5-16. Verdikart for delstrekning Stranda–Vingrom kirke

Delområde F Stranda–Vingrom

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag, leke- og rekreasjonsområder

Strekningen fra Stranda til Vingrom har noe tilrettelegging for allment friluftsliv i form av fiskeplasser, badebrygger og båtplasser. Strekningen egner seg også godt for turgåing, og det går skogsbilvei i strandsonen på større deler av strekningen. Strandsonen er tilgjengelig via kulvert som fungerer som atkomst til Bakke camping. Her er det gode parkeringsmuligheter.

De 15 campinghyttene på Bakke ligger helt nede i strandkanten, og mange av gjestene kommer for å fiske. Plenarealene rundt hyttene egner seg også godt for lek og generell rekreasjon. Arealene på Bakke camping brukes mye av de som bor i nærmiljøet, og flere naboer benytter atkomsten under E6 for å komme til fiskeplassene nord for campingområdet. Fra campingområdet går det nemlig kjørbær skogsbilvei et stykke videre nordover.



Figur 5-17. Bakke camping

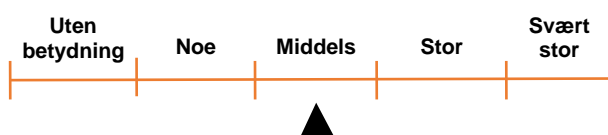
I tilknytning til Bø gård ligger det to gamle moloer, hvorav særlig den ene, som også er vegetasjonskledd, danner et idyllisk og skjermet basseng. Her er det både badebrygge og båt plass. Dette er også en gammel notplass som fortsatt er i bruk i forbindelse med lagesildfiske, og brukes generelt også til fritidsfiske.

Strandsonen rett sør for Rinna og Vingromdammen er tilgjengelig via gangbar forbindelse under E6-brua. Denne delen av strandsonen benyttes også til fiske og rekreasjon, og har en naturlig sammenheng med delområdene Rinna og Vingromdammen.



Figur 5-18. Badebrygge og båt plass i tilknytning til Bø.

Verdivurdering: Strandsonen på strekningen mellom Stranda og Vingrom har relativt høy bruksfrekvens, først og fremst knyttet til Bakke camping og badeplassen/fiskeplassen ved Bø. Området har betydning for både lokale og tilreisende. Verdien vurderes som **middels**.



Delområde G Rinna

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag, leke- og rekreasjonsområder, nærturterreng

Elva Rinna renner gjennom tettbebyggelsen på Vingrom og løper ut i Mjøsa rett sør for friluftslivsområdet Vingromdammen (se neste avsnitt). Skoleelever og svømmelærere bruker elva til bading og livredningstrening, og livredningstreningen foregår gjerne på elvestrekningen mellom fylkesveien og utløpsområdet. Fra Åmot og nedover mot utløpet går det tursti langs begge sider, og stien på nordsiden leder helt ned til Vingromdammen. Dette er en fin, lettgått tur i naturskjønne omgivelser, som følger lysløype på store deler av strekningen.

Rinna er et viktig gyteområde for storørreten, og har stor betydning som fiskeelv. Mange fisker i utløpsområdet, som er lett tilgjengelig og egnet for fluefiske. Rinnas utløp er også et fint sted for fuglekikking, da det er mye fugl som samler seg i området under trekkene.



Figur 5-19. Tv. Dagens E6-bru over Rinna. Th. Rinnas utløp ved Vingromdammen.

Verdivurdering: Rinnas løp går gjennom sentrale områder på Vingrom, og elva brukes mye av lokalbefolkningen, bl.a. til ørretfiske og bading/livredningstrening. Elva har også store natur- og landskapskvaliteter. Verdien vurderes som **stor**.



Delområde H Vingrom skole

Registreringskategori: leke- og rekreasjonsområder, nærturterreng

Vingrom skole, med 130 elever i 1.-7. klasse, ligger rett ved fylkesveien og dagens E6-kryss på Vingrom. Skolen har store utearealer tilrettelagt for lek og idrett, med bl.a. lekeapparater, akebakke, volleyballbane og flere fotballbaner. Om vinteren benyttes parkeringsplassen vest for skolen som skøytebane, og herfra er det etablert en lysløype som knytter seg til løypenettet oppe i åsen.

Arealene og løypene rundt Vingrom skole benyttes svært mye av lokalbefolkningen, og er blant de viktigste aktivitetsområdene og møteplassene for barn og unge på Vingrom. Området brukes i særlig grad av skoleelevene, Vingrom barnehage og Vingrom idrettslag.



Figur 5-20. Stor fotballbane ved Vingrom skole.

Verdivurdering: Området har høy bruksfrekvens, er meget godt tilrettelagt for lek, idrett og friluftsliv, og har særlig stor betydning for barn og unge. Verdien vurderes som stor.



Delområde I Vingromdammen

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag, leke- og rekreasjonsområder, nærturterreng

Det statlig sikrede friluftslivsområdet Vingromdammen, også kjent som «Badedammen», ligger i naturskjønne omgivelser ved Mjøsa, i kort avstand til tettbebyggelsen på Vingrom. Natur- og landskapskvalitetene og den sentrale beliggenheten gjør Vingromdammen til et svært attraktivt og viktig friluftslivsområde for befolkningen på Vingrom. Området er også av stor betydning for folk fra Lillehammer, Vingnes og Birstrand, da det er et av få etablerte friarealer ved Mjøsa.



Figur 5-21. Badedammen.

Vingromdammen benyttes nesten daglig av Vingrom barnehage og Vingrom skole til undervisning og svømmetrening, og skoler fra Lillehammer og Gjøvik legger dagsturer og overnattingsturer hit. Fiskerforeninger, idrettslag og andre lokale lag og foreninger bruker området jevnlig, ofte til større utendørs arrangementer. Det arrangeres bl.a. vikingleir,

gateløp og «Luggomt i Vingrom», som er et populært treff for folk i bygda. Det hender også at gjester på de nærliggende campingplassene tar turen opp.

Vingromdammen har helårs friluftslivsbruk, og benyttes bl.a. til bading, fiske, turgåing, ballspill, lek og generell rekreasjon. Innenfor området er det etablert badedam og badebrygge, båtslipp og kajakkutsettingsplass, sandvolleyballbane og frisbee-golfbane. Området har undervisnings-/overnattingshytte, grillhytte, toalett og flere raste-/hvilebenker, samt et system av turstier/turveier som knytter seg til fylkesveien ved dagens E6-kryss.



Figur 5-22. 1 Frisbee-golfbane, 2 sandvolleyballbane, 3 toalett, 4 undervisningshytte, 5 solplass og aktivitetsområde, 6 grillhytte, 7 båttutsettingsplass/utgangspunkt skøytebane, 8 akebakke, 9 skole, 10 fotballbaner.

Badeplasser/områder for svømmetrening er markert med lyseblå brikker, og fiskeplasser er markert med mørkeblå prikker. Turstier er vist med grønn stiplet linje.



Figur 5-23. Hytta «Bjørnebu» brukes til undervisning og overnattingsturer.

Vingromdammen er særlig godt tilrettelagt for vannaktiviteter, og benyttes derfor mye av tilreisende, herunder skolelever og lærere fra både Lillehammer og Gjøvik kommuner. I badedammen kan vannet holde en høyere temperatur enn i Mjøsa, og her drives det blant annet svømmeopplæring for barn. De yngre klassetrinnene bruker også vika rett sør for badedammen, mens eldre klassetrinn og svømmelærere gjerne driver svømmetrening og livredningstrening ved båtslipet nord i området og ved utløpet av Rinna.

Fiskerforeningene trekker frem Vingromdammen som et fint sted å fiske både fra land og fra båt, og som godt egnet for å fiske sammen med barn. Øvre Mjøsa Trolling og Fiske har også båtutsettingsplass med god parkeringskapasitet og en lavvo nord i området. Dette er et regionalt viktig utgangspunkt for storørretfiske på Mjøsa og særlig i mai kan denne plassen full av biler med båthengere. Det er mye fugl rundt Vingromdammen, særlig i trekkperiodene, og området er et populært sted for fuglekikkere.

Selv om Vingromdammen er særlig egnet for sommeraktiviteter brukes den også mye om vinteren, bl.a. av den lokale skøyteklubben. Det brøytes skøytebane på Mjøsa, og etter at skøytebanens utgangspunkt i 2019 ble flyttet fra Vingnes til Vingrom på grunn av isforholdene har det vært økning i bruksfrekvens på vinterstid, som skyldes tilreisende fra andre deler av kommunen. Det er videre en god del som isbader i Mjøsa, heriblant elever ved Vingrom skole.

Området vurderes som spesielt viktig for barn og unge, men er også godt egnet som tur- og rekreasjonsområde for eldre. Deler av området har universell utforming og kan benyttes av personer med nedsatt funksjonsevne.

*Verdivurdering: Området har høy bruksfrekvens, og er meget godt tilrettelagt for friluftsliv for alle brukergrupper, særlig barn og unge. Området har mange opplevelseskvaliteter, og både lokal og regional betydning. Verdien vurderes som **stor**.*



Delområde J Vingrom–Vingrom kirke

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag, leke- og rekreasjonsområder

Strekningen fra Vingrom til Vingrom kirke har noe tilrettelegging for allment friluftsliv i form av fiskeplasser, badebrygger og båtplasser. Strekningen egner seg også godt for turgåing, og det går skogsbilvei langs store deler av strandsonen. Strandsonen er tilgjengelig fra fylkesveien via kulvert ved Roligheten og Røyne.

Ifølge lokale fiskere er det spesielt godt ørretfiske fra Ullhammeren og nordover til Øyresvika. Det er populært å fiske storørret fra land, og strekningen egner seg for stangfiske. Ved hjelp av lange stenger og tynne snører kan man herfra kaste helt ut i storørretens jaktmarker. Det ble i år fanget ørret på over 6 kilo fra land i dette området. Ullhammeren og rasteplassen ved Vingrom kirke blir av lokale utpekt som viktige fiskeplasser med høy bruksfrekvens. De som benytter fiskeplassene kommer stort sett fra Vingrom, Vingnes og Lillehammer.

Vingrom kirke/rasteplassen er et område med stor symbolverdi, både som historisk sted, og som "innfallsport" til Lillehammer. Den populære rasteplassen er tilrettelagt for rekreasjon med et lite stinett og en badebrygge, og er også et fotopunkt. Rasteplassen er tilgjengelig via kulverten ved Røyne, hvor det også er direkte kobling til pilegrimsleden, som kommer ned til fylkesveien fra sørvest. Rasteplassen ved Vingrom er i tillegg fint område for fuglekikking, da den ligger i en viktig trekk-korridor og flere arter raster ute i disse farvannene.



Figur 5-24. Rasteplassen ved Vingrom kirke.

Verdivurdering: Strandsonen på strekningen mellom Vingrom og Vingrom kirke har relativt høy bruksfrekvens, først og fremst knyttet til Ullhammeren og rasteplassen ved Vingrom kirke. Området har betydning for både lokale og tilreisende. Verdien vurderes som **middels**.



Delområde O Fv 2538/2540

Registreringskategori: Ferdselsforbindelser

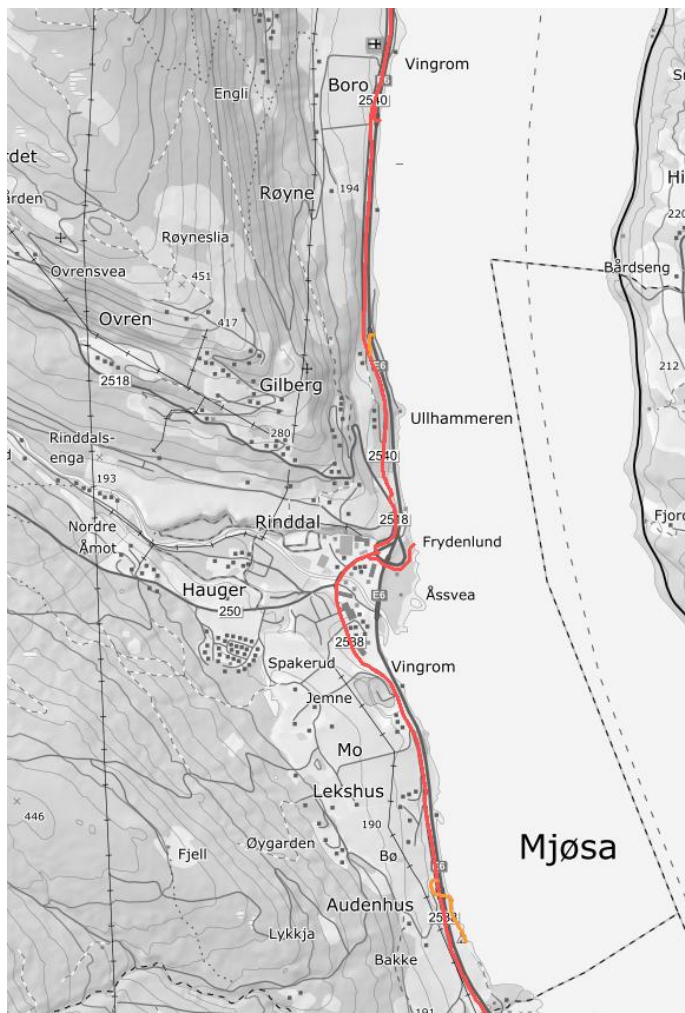
Fylkesvei 2538/2540 er en lang, sammenhengende forbindelse langs vestsiden av Mjøsa, som på deler av strekningen sammenfaller med Pilegrimsleden. På delstrekning Stranda – Vingrom kirke heter den Fv 2538 Paul A. Owrens veg/2540 Vingromsvegen.

Fylkesveien er en helt sentral ferdselsforbindelse for befolkningen på Vingrom. Den går rett forbi Vingrom skole, og har en særlig viktig funksjon som skolevei og fritidsvei for barn og

unge. Barn og unge går, sykler eller kjører sparkesykkel til og fra skole, friluftslivsområder eller venner.

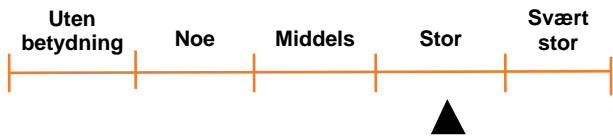
Veien er en regional sykkelrute og del av den populære sykkelrunden Mjøstråkk, og brukes mye av sykkelturister om sommeren. Sykkelgruppa i Vingrom IL og toppidrettsmiljøet på Lillehammer bruker den jevnlige til sykkel- og rulleskitrening. Fylkesveien fungerer også som turvei for folk i lokalmiljøet, og som atkomst til turløypenettet ved Vingrom skole, Vingromdammen, Bakke camping, og øvrige deler av strandsonen langs Mjøsa.

Veien har separat gang- og sykkelvei kun på strekningen mellom krysset med Moaveien og krysset med Burmaveien. Det er ingen tilrettelegging for gående og syklende på øvrige deler av strekningen innenfor planområdet, og mange føler seg utrygge når de ferdes her.



Figur 5-25. Fylkesveien med forbindelser ned til Mjøsa.

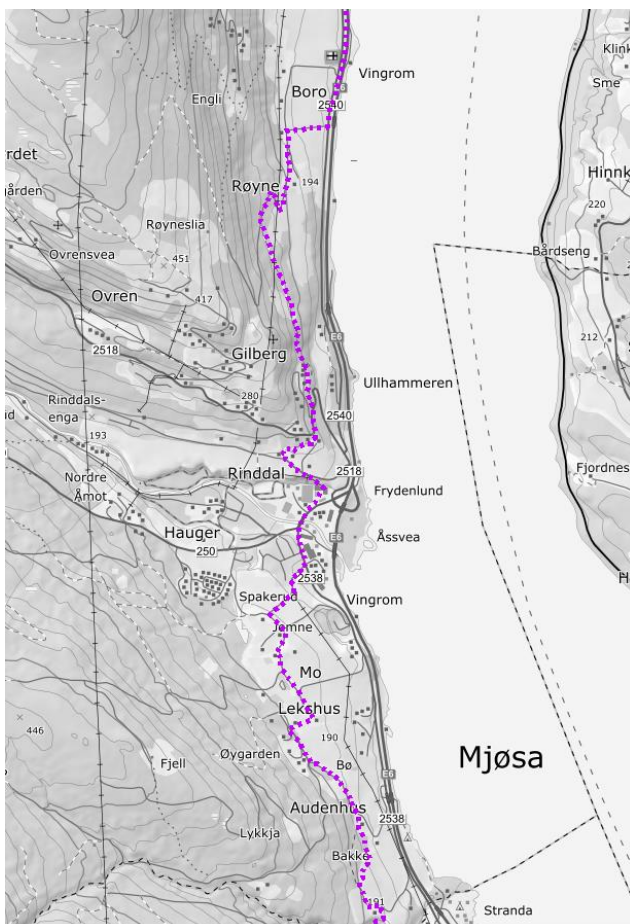
Verdivurdering: Fylkesveien er en svært viktig ferdselsforbindelse for lokalbefolkningen, og fungerer både som skolevei/fritidvei for barn og unge, trimvei/turvei og populær sykkelrute. Verdien vurderes som **stor**.



Delområde P Pilegrimsleden

Registreringskategori: ferdselsforbindelser

På delstrekning Stranda–Vingrom følger pilegrimsleden stort sett gamle ferdselsveier mellom gårdene oppe i lia, og på Audenhus er det et pilegrimsherberge. Fra pilegrimsleden er det flott utsikt over Mjøsa, og de gamle ferdselsveiene fungerer også som turveier for lokalbefolkningen, og som atkomst til friluftslivsområdene i åsen. Pilegrimsleden kommer ned på fylkesveien på strekningen gjennom sentrumsbebyggelsen på Vingrom, og ved Røyne, rett sør for Vingrom kirke. Det vises for øvrig til omtalen av pilegrimsleden under kap. 5.1.1.



Figur 5-26. Pilegrimsleden er vist med lilla stiplet linje.

Verdivurdering: Pilegrimsledens nasjonale betydning gjør at forbindelsen vurderes å ha **stor** verdi.



Delområde Q Mjøsa

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

På hele strekningen fra Vingrom til Øyrevika foregår det lagesildfiske med garn på molbakker. Det drives også et betydelig trollingfiske etter storørret. Det fiskes etter harr og abbor langs land, og isfiske er utbredt i hele området.

Det er mulig å legge til med mindre båter på Bakke camping og Vingromdammen. Det finnes noen private brygger langs strandlinjen, men der er det ikke naturlig for andre å legge til. Mange av bryggene har også begrensninger når det gjelder hva slags båt man kan legge til med.

Det vises for øvrig til omtalen av delområde Q Mjøsa i kap.5.1.1

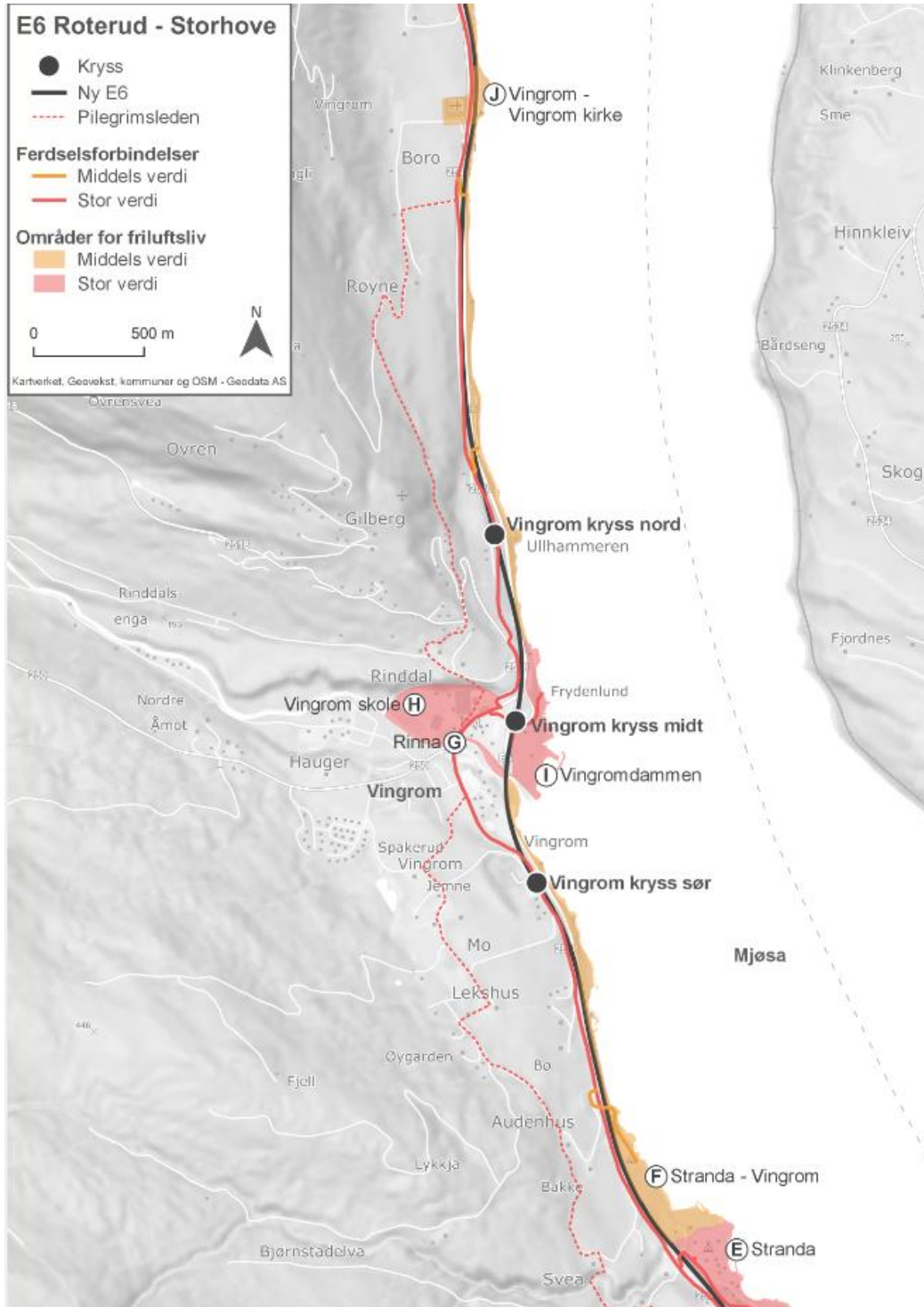


Figur 5-27. Mjøsa sett fra rasteplassen ved Vingrom kirke

Verdivurdering: Mjøsa har omfattende friluftslivbruk knyttet til bl.a. fiske, padling og båtturer. Innsjøen har stor betydning som friluftslivsområde, både lokalt, regionalt og nasjonalt, og verdien vurderes som **stor**.



5.2.2 Påvirkning og konsekvens



Figur 5-28. Kartet viser vurdert veilinje og vurderte kryssplasseringer på Vingrom

Ny E6 følger dagens trasé, og utvides i retning Mjøsa. Veien vil stedvis komme svært tett på Mjøsa, og medfører flere steder arealbeslag i strandsonen og utfylling i fjorden. Som kompensasjon for dette er det i samsvar med kommunedelplanbestemmelser planlagt tursti i strandsonen mellom Stranda og Øyresvika. Stien vil være mellom 1 og 3 meter bred, og vil stedvis medføre ytterligere utfylling i Mjøsa.

Som tidligere nevnt tar ikke rapporten for seg boligområder som egne delområder, jf. metoden i håndbok V712. Det nevnes likevel at bebyggelsen langs Fv 2538 Paul A. Owrens veg og Fv 2540 Vingromsvegen vil bli tydelig berørt av veiutbyggingen, både i form av arealbeslag og støy. Dette vil kunne påvirke trivselen i nærmiljøet og ha betydning for folkehelsen. Støyen er først og fremst knyttet til høyere hastighet på motorveien, og sammenliknet med i dag vil flere boliger bli liggende i rød sone, og altså utsatt for støy over grenseverdiene. Støyreducerende tiltak tilpasset de enkelte boligene må derfor vurderes, jf. støyrapporten. Omlegging av fylkesveier medfører behov for innløsning av boliger som blir liggende i/nær ny veitrasé. Når det gjelder luftforurensning vil ikke situasjonen endre seg nevneverdig i forhold til i dag, med unntak av i Vingrom, hvor rød sone vil få noe større utbredelse, se fagrapport luftforurensning.

5.2.2.1 KDP-linjen–Vingrom kryss sør

Delområde F Stranda–Vingrom

Ny E6 vil beslaglegge areal innenfor Bakke camping, men kun en smal stripe inn mot de nærmeste hyttene. Verken hyttene eller andre viktige funksjoner innenfor området vil bli direkte berørt, men den øverste rekken med hytter vil bli liggende tett inntil E6. Som et avbøtende tiltak er det planlagt en støyskjerm langs campingplassen, som gjør at støyen i området vil reduseres sammenliknet med dagens situasjon. Resterende del av strandsonen mellom Stranda og Vingrom vil ikke få støyskjerming, og vil i sin helhet bli liggende i rød sone, slik som i dag.

E6 beslaglegger en god del av strandsonen innenfor delområdet, herunder eksisterende skogsbilvei og en molo i tilknytning til Bø gård, som lokalbefolkningen bruker mye til fising, bading og generell rekreasjon. Krysset medfører også noe ekstra utfylling i strandsonen sør for Vingromdammen. I sum er dette store inngrep som i utgangspunktet reduserer strandsonens verdi som friluftslivs- og rekreasjonsområde betraktelig.

Det legges imidlertid opp til å reetablere strandsonen i områdene som blir berørt av utfylling, slik at den blir mest mulig attraktiv for brukerne. Moloen som blir direkte berørt vil også reetableres, slik at lokalbefolkningen beholder sin bade- og fiskeplass.

Videre vil det som et kompenserende tiltak bygges tursti gjennom delområdet. Fra Stranda til Bakke camping vil man benytte eksisterende vei, og etablere manglende lenke mellom Bakke camping og Strandli. Fra Bakke camping til Vingrom bygges en tre meter bred, gruset sti, se figuren nedenfor.



Figur 5-29. Tursti på strekningen Stranda-Vingrom.

Bygging av ny tursti vurderes som et godt tiltak for friluftsliv, da stien vil knytte campingplassene i sør sammen med Vingromdammen i nord. Stien vil kunne få stor betydning som nærturområde/ferdselsforbindelse både for befolkningen på Vingrom og gjestene på campingplassene, og betjene en potensielt stor brukergruppe.

Det bør imidlertid nevnes at turstien vil kunne ha negativ innvirkning på andre friluftslivsinteresser, da ytterligere utfyllinger i Mjøsa kan påvirke fritidsfisket, se vurderingen under delområde Q Mjøsa, samt at menneskelig tilstedeværelse, og f.eks. hundelufting kan skape en del forstyrrelse og skremme fugl vekk fra observasjonspunktene.

Påvirkning: Ny E6 medfører et stort inngrep i dagens strandsonen, men avbøtende og kompenserte tiltak i form av ny tursti, reetablering av strandsonen, samt støyskjerming langs Bakke camping gjør at de positive virkningene vurderes som like store som de negative, og grad av påvirkning vurderes i sum til «ubetydelig endring».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring», gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

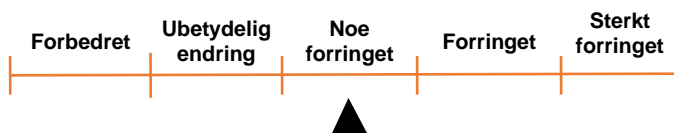
Delområde G Rinna

Veibrua over Rinna vil bli bredere, og området rundt elveutløpet vil fremstå mer inngrepspreget. Det vil fortsatt være mulig å passere under brua på begge sider av elva, og utløpsområdet og strandsonen vil være like lett tilgjengelig som før. Området vil riktignok kunne oppleves noe mindre attraktivt for fiske, fuglekikking og livredningstrening.

For å komme seg fra strandsonen sør for Vingrom og til Vingromdammen må man i dag følge turstien på sørsiden av Rinna og videre fylkesveien frem til dagens kryssingsmulighet ved Remabutikken. Dette er en nokså stor omvei, og det planlegges derfor å legge turstien

på brua over Rinna, for å sikre en god kobling mellom turstien og Vingromdammen, se kap. 7.1.2.

Påvirkning: En bredere bru gir et større inngrepspreg, men området vil fortsatt kunne brukes til de samme aktivitetene som i dag. Påvirkning vurderes til «**noe forringet**».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe negativ», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

Delområde H Vingrom skole

Vingrom skole ligger i dag rett ved E6 og Vingromkrysset, og når krysset flyttes sør for Vingrom, og fylkesveien legges noe om, frigjøres et areal mellom skolen og E6, som vil kunne utnyttes til friluftslivsformål, se vurdering av avbøtende tiltak i kap. 7.1.2.

Høyere hastighet på ny E6 gjør at skolen i utgangspunktet blir mer utsatt for støy enn tidligere. Det etableres imidlertid en støyskjerm langs vestsiden av motorveien gjennom Vingrom, slik at lydbildet i området blir noe bedre enn i dag, se fagrapport støy.

En kryssplassering sør for Vingrom medfører at trafikken på Fv 250/310 forbi skolen reduseres, og trafikkavvisning som følge av bomstasjon på E6 er ikke beregnet å berøre denne fylkesveistrekningen. Når det gjelder konsekvenser for gang- og sykkeltrafikk på fylkesveiene vises det til vurdering av delområde O Fv 2538/2540.

Selv om krysset flyttes vil forbindelsen mellom skolen og Vingromdammen ivaretas ved bygging av ny kulvert under E6. Tilgjengeligheten til Vingromdammen vil derfor være like god som i dag, se vurderingene under delområde I Vingromdammen.

Påvirkning: Positive konsekvenser er knyttet til frigjøring av et areal mellom skolen og E6, bedre lydbilde som følge av støyskjerming, samt noe redusert trafikk forbi skolen. Påvirkning vurderes til «**noe forbedret**».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forbedret», gir konsekvensgrad **1 pluss (+)**.

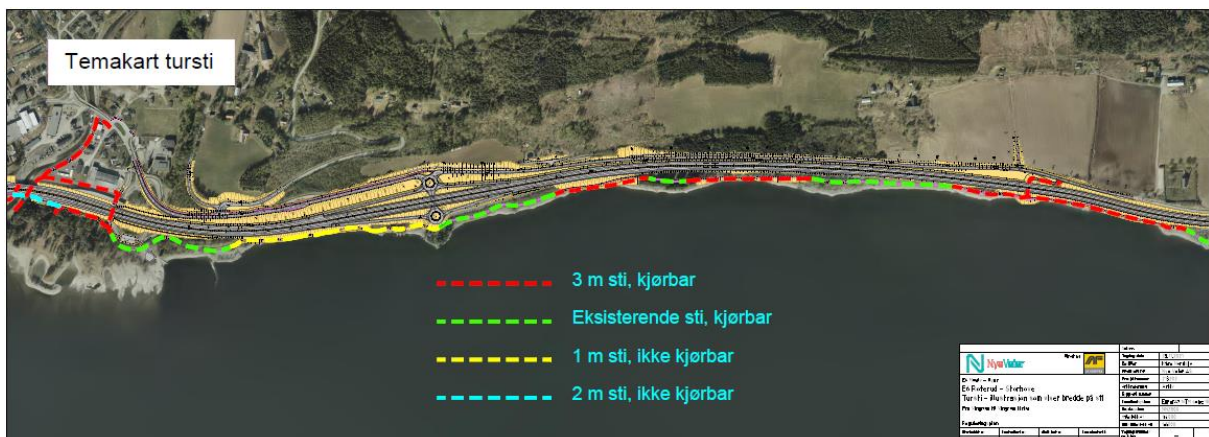
Delområde I Vingromdammen

Det vises til omtalen under kap. av kryss nord i kap. 5.2.2.3

Delområde J Vingrom–Vingrom kirke

E6 beslaglegger en del av strandsonen mellom Vingrom og Vingrom kirke, og medfører fylling ut i Mjøsa flere steder. Ved Ullhammeren, Bøsodden og selve rasteplassen er det imidlertid mulig å bevare noe av den naturlige strandsonen, med tilknyttede badeplasser, båtplasser, fiskeplasser og fugleobservasjonspunkter.

For å kompensere for inngrepene i strandsonen planlegges det tursti også mellom Vingrom og Vingrom kirke, men turstien anlegges ikke med tre meters bredde hele veien, for å begrense inngrep i resterende opplevelsesverdier knyttet til natur og landskap. På strekningen mellom Vingrom og Ullhammeren anlegges stien i én meters bredde. Mellom Ullhammeren og Vingrom kirke legges det opp til bruk av eksisterende skogsbilvei der dette er mulig, mens det bygges tursti på de manglende lenkene der veien uansett krever fylling ut i Mjøsa, se figuren nedenfor. Strekningen med smal bredde vil kunne være noe mindre fremkommelig for syklister, barnevogner og personer med nedsatt funksjonsevne.



Figur 5-30. Tursti på strekningen Vingrom – Vingrom Kirke. Det gjøres oppmerksom på at figuren viser kryssplassering nord for Vingrom.

Man vil altså få en sammenhengende, gangbar forbindelse på hele strekningen, samtidig som den naturlige strandsonen bevares der dette er lar seg gjøre. Beslaglagt strandsoner reetableres slik at den blir mest mulig attraktiv for brukerne. Delstrekningen vil kunne få en større betydning som nærturområde/ferdselsforbindelse for befolkningen på Vingrom, samtidig som man tar hensyn til brukere som ønsker minst mulig inngrep i strandsonen, f.eks. fritidsfiskere og fuglekikkere. Turstien vil imidlertid kunne ha negativ innvirkning på nettopp disse brukerne, da ytterligere utfyllinger i Mjøsa kan påvirke fritidsfisket, se vurderingen under delområde Q Mjøsa, samt at menneskelig tilstedeværelse, og f.eks. hundelufting kan skape en del forstyrrelse og skremme fugl vekk fra observasjonspunktene.

Høyere fart på E6 medfører at rød sone med støy over grenseverdiene får en større utbredelse, både utover Mjøsa og innover mot boligbebyggelsen. Strandsonen mellom

Vingrom og Vingrom kirke ligger imidlertid allerede i rød støysone, og lydbildet i området vurderes ikke å endre seg i forhold til i dag, se støysonekart i støyrapporten.

Påvirkning: Ny E6 medfører et stort inngrep i dagens strandsone, men avbøtende og kompensierende tiltak i form av ny tursti og reetablering av strandsonen gjør at de positive virkningene vurderes som like store som de negative, og grad av påvirkning vurderes i sum til «ubetydelig endring».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring», gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

Delområde O Fv 2538/2540

En kryssplassering sør for Vingrom vil gi en trafikkøkning på Fv 2540 Vingromsveien og Fv 2538 Paul Owrens veg. Trafikkøkningen på Paul A. Owrens veg vil være markant mellom avkjøringen fra E6 og krysset med Torpavegen. I tillegg vil Paul A. Owrens veg kunne få økt trafikk i bompengerperioden, jfr. beregninger gjennomført i forbindelse med bompengerproposisjonen. Fv. 2538 Paul A. Owrens veg har bare tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk mellom krysset med Moabakken og krysset med Burmaveien, og fv. 2540 Vingromsvegen har ingen tilrettelegging. Fylkesveiene har høy trafikkbelastning i dag, og myke trafikanter opplever strekningene uten gang- og sykkelvei som utrygge.

Uavhengig av kryssløsning vil ny E6 medføre noe omlegging av Fv 2538 sør for Vingrom og Fv. 310/2540 på strekningen mellom Vingrom skole og litt forbi krysset med Døsvegen. Eksisterende gang- og sykkelvei reetableres og forlenges både sørover og nordover, slik at man får gang- og sykkelvei på hele den omlagte strekningen, se kap. 7.1.2.

Selv om strekningene da vil være trygge for gående og syklende, vil opplevelseskvalitetene reduseres noe som følge av den økte trafikkmengden.

Påvirkning: Kryssløsningen medfører en betydelig trafikkøkning på fylkesvei 2538 Paul A. Owrens veg, som vil kunne forsterkes i bompengerperioden. Påvirkningsgrad settes derfor til «noe forringet».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

Delområde P Pilegrimsleden

Pilegrimsleden kommer ned på fylkesveien fra Jevnebakken, og blir berørt av trafikkøkningen på Fv 2538 Paul A. Owrens veg, se vurderingen i avsnittet over. På det meste av strekningen går pilegrimsleden imidlertid på gamle veifar i lia ovenfor fylkesveien, og vil ikke bli fysisk berørt.

Påvirkning: Påvirkningsgrad settes til «**noe forringet**».



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.*

Delområde Q Mjøsa

På litt avstand vil nye veien være godt synlig fra Mjøsa, men vurderes ikke å forringe utsikten i stor grad, sett i forhold til at dagens E6 allerede preger den. Veien og turstien medfører fylling ut i sjøen flere steder, men strandsonen skal istandsettes på en slik måte at de som fisker eller padler forbi sannsynligvis ikke vil oppleve den som mindre attraktiv enn tidligere. Utfyllingene i Mjøsa vil imidlertid kunne ha noe negativ påvirkning på gyteområder for krøkle, som er byttefisk for størørret, se fagrapport naturmangfold, og vil derav også kunne ha potensielle negative virkninger for fritidsfisket.

Mjøsa er i dag påvirket av støy fra E6, og støypåvirkningen vil stedvis øke, slik at større områder enn før blir liggende innenfor gul og rød støysone. Sjøstrekningen som helhet vurderes imidlertid ikke å få et vesentlig endret lydbilde.

Påvirkning: Visuelle og støymessige virkninger av ny E6 vil i noen grad kunne påvirke opplevelsen av Mjøsa, og utfyllinger i sjøen vil kunne gi negative virkninger for fritidsfisket. Grad av påvirkning vurderes til «**noe forringet**».



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.*

5.2.2.2 KDP-linjen–Vingrom kryss midt

Delområde F Stranda–Vingrom

Det vises til vurderingen av delområde F Stranda–Vingrom under Vingrom kryss sør, som vil gjelde også for kryss midt. Kryss midt vil gi et større inngrep i strandsonen rett sør for

Vingrom, men med avbøtende og kompenserende tiltak i form av ny tursti og reetablering av strandsonen vurderes ikke denne forskjellen som tilstrekkelig stor til å endre grad av påvirkning og konsekvens, som vil være den samme som for Vingrom kryss sør.

Delområde G Rinna

Det vises til vurderingen av delområde G Rinna under Vingrom kryss sør, som også gjelder for kryss midt. Kryss midt vil imidlertid gi en bredere bru over Rinna, og dermed et større inngrep i dette området. Forskjellen vurderes imidlertid ikke å være så stor at den endrer påvirknings- og konsekvensgrad, som vil være den samme som for Vingrom kryss sør.

Delområde H Vingrom skole

Kryss midt plasseres i samme område som dagens kryss, men vil ha en noe annen utforming, slik at fylkesveien også i dette tilfellet flyttes litt vekk fra skolen, og frigjør et mindre areal i dette området.

Høyere hastighet på ny E6 gjør at skolen blir mer utsatt for støy enn tidligere. Kryss midt, gjør det vanskelig å plassere en ny støyskjerm mot skolen og bebyggelsen, men dagens støyskjerm langs skolen vil bestå, og vil holde støynivået under grenseverdiene, slik som i dag.

Kryss midt medfører at trafikken på Fv 250/310 forbi skolen øker noe, men trafikkavvisning som følge av bomstasjon på E6 er ikke beregnet å berøre denne fylkesveistrekningen, og trafiksikkerheten i området rett ved skolen vil ikke påvirkes. Når det gjelder konsekvenser for gang- og sykkeltrafikk på fylkesveiene vises det til vurdering av delområde O Fv 2538/2540.

Forbindelsen mellom skolen og Vingromdammen vil ikke opprettholdes, og den eneste forbindelsen hit vil være under Rinna bru, se vurderinger under delområde I Vingromdammen. Dette vurderes som negativt, da Vingromdammen fungerer som undervisningsområde for skolen, og bør være lett tilgjengelig.

Påvirkning: Små positive konsekvenser kan være knyttet til frigjøring av et mindre areal ved skolen, men tilgjengeligheten til Vingromdammen reduseres. I sum vurderes påvirkning vurderes til «noe forringet».



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.*

Delområde I Vingromdammen

Ny E6 med kryss midt vil medføre et arealtap på hele 32 dekar innenfor Vingromdammen. Krysset vil beslaglegge betydelige deler av dagens skogsområder, med tilknyttet vei- og stisystem, og den nordlige delen av området blir redusert til kun en smal stripe langs strandsonen. Etablering av kryss midt fører dermed til Vingromdammen vil miste mye av sin natur- og landskapsverdi, og opplevelseskvalitetene knyttet til denne. I perioder med flom reduseres også de tilgjengelige sjønære arealene, og Vingromdammen blir i disse periodene et område med begrenset utstrekning og begrensede bruksmuligheter. Krav om erstatningstiltak vil ikke kunne kompensere fullt og helt for et så stort arealtap innenfor et så viktig område, se kap. 7.1.2. Dette legges til grunn for vurderingen av påvirkning og konsekvens.



Figur 5-31. T.v: Areal tap innenfor Vingromdammen er vist med oransje skravur. T.h: Dagens stisystem er vist med grønn stiplet linje, mens kryss og vei er vist med henholdsvis grå skravur og grå farge.

Det vil bli nødvendig å etablere en flomvoll mot Mjøsa på østsiden av krysset, som gjør at tverrforbindelsen mellom Vingrom sentrum og Vingromdammen ikke kan opprettholdes. Atkomsten må derfor gå under Rinna bru, og tilgjengeligheten og fremkommeligheten til Vingromdammen vil derfor reduseres.

Lydbildet i området vil bli noe forbedret som følge av støyskjerming, se vurderingene under kryss sør.

Påvirkning: Det store arealtapet innenfor Vingromdammen, som ikke kan kompenseres fullt ut, gjør at området vurderes som «**sterkt forringet**».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «sterkt forringet» gir konsekvensgrad **3 minus (- -)**.

Delområde J Vingrom–Vingrom kirke

Det vises til vurderingen under Vingrom kryss sør, som også gjelder for kryss midt.

Delområde O Fv 2538/2540

Midtre kryssplassering vil gi noe økning i trafikk på Fv 250/310/2540 forbi Vingrom skole, men medfører ingen økning på Fv 2538 Paul A. Owrens veg. Det vil imidlertid kunne bli en trafikkøkning på Paul A Owrens veg i bompengerperioden, jfr. beregninger gjennomført i forbindelse med bompengeproposisjonen. Fylkesveiene, som også har funksjon som skolevei, er trafikkbelastet i dag, og gående og syklende opplever strekningene uten gang- og sykkelvei som utrygge.

Uavhengig av kryssløsning vil nye E6 medføre noe omlegging av Fv 2538 sør for Vingrom og Fv. 310/2540 på strekningen mellom Vingrom skole og litt forbi krysset med Døsvegen. Eksisterende gang- og sykkelvei reetableres og forlenges både sørover og nordover, slik at man får gang- og sykkelvei på hele den omlagte fylkesveistrekningen.

Strekningen som vil bli berørt av eventuell trafikkøkning i bompengerperioden vil da være trygg for gående og syklende, selv om opplevelseskvalitetene vil reduseres noe dersom trafikkøkningen blir betydelig.

Påvirkning: Kryssløsningen vil gi noe økning i trafikk på Fv 250/310/2450, men ny gang- og sykkelvei veier opp for denne negative konsekvensen, og påvirkningsgrad settes til «**ubetydelig endring**».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring», gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

Delområde P Pilegrimsleden

Pilegrimsleden vil ikke berørt av den minimale trafikkøkningen kryssløsningen medfører, da den ikke følger Fv 250. Den vil heller ikke bli fysisk berørt. Trafikkavvisning fra E6 kan påvirke strekningen der pilegrimsleden følger fylkesvei 2538, se avsnittet over, men ny gang- og sykkelvei veier opp for denne negative virkningen.

Påvirkning: Grad av påvirkning vurderes som «ubetydelig endring».



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring», gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.*

Delområde Q Mjøsa

Det vises til vurderingen under Vingrom kryss sør, som også gjelder for kryss midt.

5.2.2.3 KDP-linjen–Vingrom kryss nord

Delområde F Stranda–Vingrom

Det vises til vurderingen av delområde F Stranda–Vingrom under Vingrom kryss sør, som vil gjelde også for kryss nord. Kryss nord vil gi noe mindre inngrep i strandsonen sør for Vingrom, men denne forskjellen vurderes ikke å endre grad av påvirkning og konsekvens, som vil være den samme som for Vingrom kryss sør.

Delområde G Rinna

Det vises til vurderingen av delområde G Rinna under Vingrom kryss sør, som også gjelder for kryss nord.

Delområde H Vingrom skole

Vingrom skole ligger i dag rett ved E6 og Vingromkrysset, og når krysset flyttes nord for Vingrom, og fylkesveien legges noe om, frigjøres et areal mellom skolen og E6, som vil kunne utnyttes til friluftslivsformål, se vurdering av avbøtende tiltak i kap. 7.1.2.

Høyere hastighet på ny E6 gjør at skolen i utgangspunktet blir mer utsatt for støy enn tidligere. Det etableres imidlertid en støyskjerm langs vestsiden av motorveien gjennom Vingrom, slik at lydbildet i området blir noe bedre enn i dag, se fagrapport støy.

En kryssplassering nord for Vingrom medfører at trafikken på Fv 250/310 forbi skolen øker marginalt, men trafikkavvisning som følge av bomstasjon på E6 er ikke beregnet å berøre denne fylkesveistrekningen, og trafikkmengden forbi skolen i endrer seg i praksis ikke

merkbart. Når det gjelder konsekvenser for gang- og sykkeltrafikk på Fv 2538 og Fv 2540 vises det til vurdering av delområde O Fv 2538/2540.

Selv om krysset flyttes nordover vil forbindelsen mellom skolen og Vingromdammen ivaretas ved bygging av ny kulvert under E6. Tilgjengeligheten til Vingromdammen vil derfor være like god som i dag, se vurderingene under delområde I Vingromdammen.

*Påvirkning: Positive konsekvenser er knyttet til frigjøring av et areal mellom skolen og E6, bedre lydbilde som følge av støyskjerming, samt noe redusert trafikk forbi skolen. Påvirkning vurderes til «**noe forbedret**».*



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forbedret», gir konsekvensgrad **1 pluss (+)**.

Delområde I Vingromdammen

Ny E6 vil medføre et arealbeslag på ca. 7 dekar innenfor Vingromdammen, og grusveien som går parallelt med dagens E6, samt deler av skogen inn mot denne vil bli direkte berørt. Samtidig vil en kryssplassering nord for Vingrom gjøre det mulig å tilbakeføre ca. 3 dekar til Vingromdammen, ved at dagens kryss fjernes. Dette arealet kan istandsettes og videreutvikles i tråd med lokalbefolkningens ønsker. Netto arealtap innenfor Vingromdammen vil da være ca. 4 dekar.



Figur 5-32. Areal tap knyttet til ny E6 er markert med rosa skravur, mens areal som kan tilbakeføres er markert med lys blå skravur.

Areal tapet berører et svært viktig friluftslivsområde, som både er statlig sikret, og som har særskilt betydning for barn og unge. Selv om det ikke er de mest verdifulle delene som blir berørt, vil et slik areal tap i utgangspunktet være en betydelig negativ konsekvens ved utbyggingen. Områdets status medfører imidlertid krav om avbøtende/kompenserende tiltak, slik at de negative konsekvensene kan reduseres betraktelig, se kap. 7.1.2. Blant annet vil frigjøring av tidligere kryssareal på vestsiden av E6 (ca. 7 dekar) være et godt erstatningstiltak, som gjør at man unngår netto tap av friluftslivsområder i Vingrom. Dette legges til grunn for vurdering av påvirkning og konsekvens.



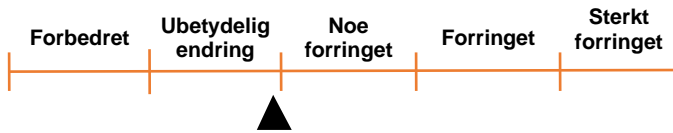
Figur 5-33. Kryssareal som kan frigjøres til friluftslivsformål

Når det gjelder tilgang til området, vil det fortsatt være passasje under brua over Rinna, mens forbindelsen under E6 ved dagens kryss ivaretas ved at det bygges ny kulvert. Atkomsten til Vingromdammen via ny kulvert vil bygges med 2,5 m bred gang- og sykkelvei, og kulverten er dimensjonert slik at det vil være mulig å kjøre ned til båtslipet. Både passasjen under brua over Rinna og den nye kulverten vil ha universell utforming, slik at området blir tilgjengelig for alle. I praksis vil adkomsten til området for alle brukere være like god som i dag, og E6 skaper altså ingen nye barrierer. Videre vil planlagt ny tursti langs Mjøsa knyttes til Vingromdammen, noe som ble foreslått som avbøtende/kompenserende tiltak tidligere i planprosessen, og som nå er tatt inn i planen. Turstien vil legges i eget felt på Mjøsiden av veibrua over Rinna, fysisk separert fra kjørebanelen. Dette er et viktig tiltak for friluftsliv, som sikrer direkte atkomst til Vingromdammen fra turstien i sør. Det skal også etableres turvei langs Rinna på vestsiden av E6, som leder opp til Fv 2538. Bru over Rinna og turvei langs Rinna er sikret i planbestemmelsene.

Ny E6 medfører at Vingromdammen i utgangspunktet blir mer utsatt for støy enn i dag, og det er først og fremst den høyere hastigheten som medfører økt støy. Områder som nå ligger i gul støysone, vil bli liggende i rød støysone og utsatt for støy over grenseverdiene, se støysonekart i støyrapporten. Det stilles derfor krav om avbøtende tiltak, og prosjektet planlegger å sette opp en støyskjerm langs veien, fra søndre til nordre del av friluftslivsområdet. Denne støyskjermen vil faktisk føre til at deler av området blir mindre utsatt for støy enn i dag, og at lydbildet oppleves som noe bedre, se støysonekart, skjermet situasjon i støyrapporten.

***Påvirkning:** Vingromdammen blir i utgangspunktet vesentlig berørt av veitbyggingen, men de negative konsekvensene vil reduseres betraktelig gjennom avbøtende og kompenserende*

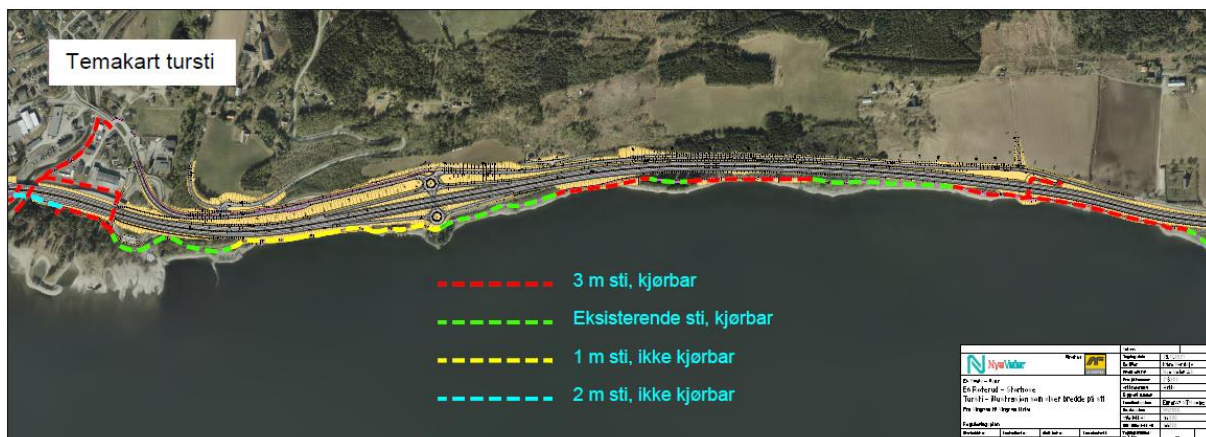
tiltak. E6 skaper ingen nye barrierer, og tilgangen til området vil være minst like god som før. Under disse forutsetningene vurderes de positive konsekvensene å veie opp for de negative, og påvirkningsgrad vurderes slik sett til «ubetydelig endring».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring», gir konsekvensgrad ubetydelig (0).

Delområde J Vingrom–Vingrom kirke

Det vises til vurderingen under Vingrom kryss sør, som vil gjelde også for kryss nord. Kryss nord innebærer et noe større arealinngrep i området ved Ullhammeren, men optimaliseringer av kryssløsningen har gjort at terrenginngrepet er begrenset så mye som det lar seg gjøre. De positive virkningene av ny tursti vil uansett gjøre at grad av påvirkning i sum vurderes som «ubetydelig endring».



Figur 5-34. Tursti på strekningen Vingrom – Vingrom Kirke.



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring», gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

Delområde O Fv 2538/2540

En kryssplassering nord for Vingrom gir ingen trafikkøkning på Fv 2538 eller på Fv 2540 nord for krysset, og kun en marginal økning på Fv 250/310 mellom krysset med Torpaveien og det nye E6-krysset. Det vil imidlertid kunne bli en trafikkøkning på Paul A Owrens veg i

bompengeperioden, jf. beregninger gjennomført i forbindelse med bompengeproposisjonen. Fylkesveien har høy trafikkbetlastning i dag, og mange trafikanter opplever strekningene uten gang- og sykkelvei som utrygge.

Uavhengig av kryssløsning vil nye E6 medføre noe omlegging av Fv 2538 sør for Vingrom og Fv 310/2540 på strekningen mellom Vingrom skole og litt forbi krysset med Døsvegen. Eksisterende gang- og sykkelvei reetableres og forlenges både sørover og nordover, slik at man får gang- og sykkelvei på hele den omlagte fylkesveistrekningen.

Strekningen som vil bli berørt av eventuell trafikkøkning i bompengeperioden vil da være trygg for gående og syklende, selv om opplevelseskvalitetene vil reduseres noe dersom trafikkøkningen blir betydelig.

***Påvirkning:** Fylkesvei 2538 Paul A. Owrens veg vil kunne få økt trafikk i bompengeperioden, men ny gang- og sykkelvei veier opp for denne negative konsekvensen, og påvirkningsgrad settes til «ubetydelig endring».*



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring», gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.*

Delområde P Pilegrimsleden

Pilegrimsleden vil ikke berørt av den minimale trafikkøkningen kryssløsningen medfører, da den ikke følger Fv 250. Den vil heller ikke bli fysisk berørt. Trafikkavvisning fra E6 kan påvirke strekningen der pilegrimsleden følger fylkesvei 2538, se avsnittet over, men ny gang- og sykkelvei veier opp for denne negative virkningen.

***Påvirkning:** Grad av påvirkning vurderes som «ubetydelig endring».*



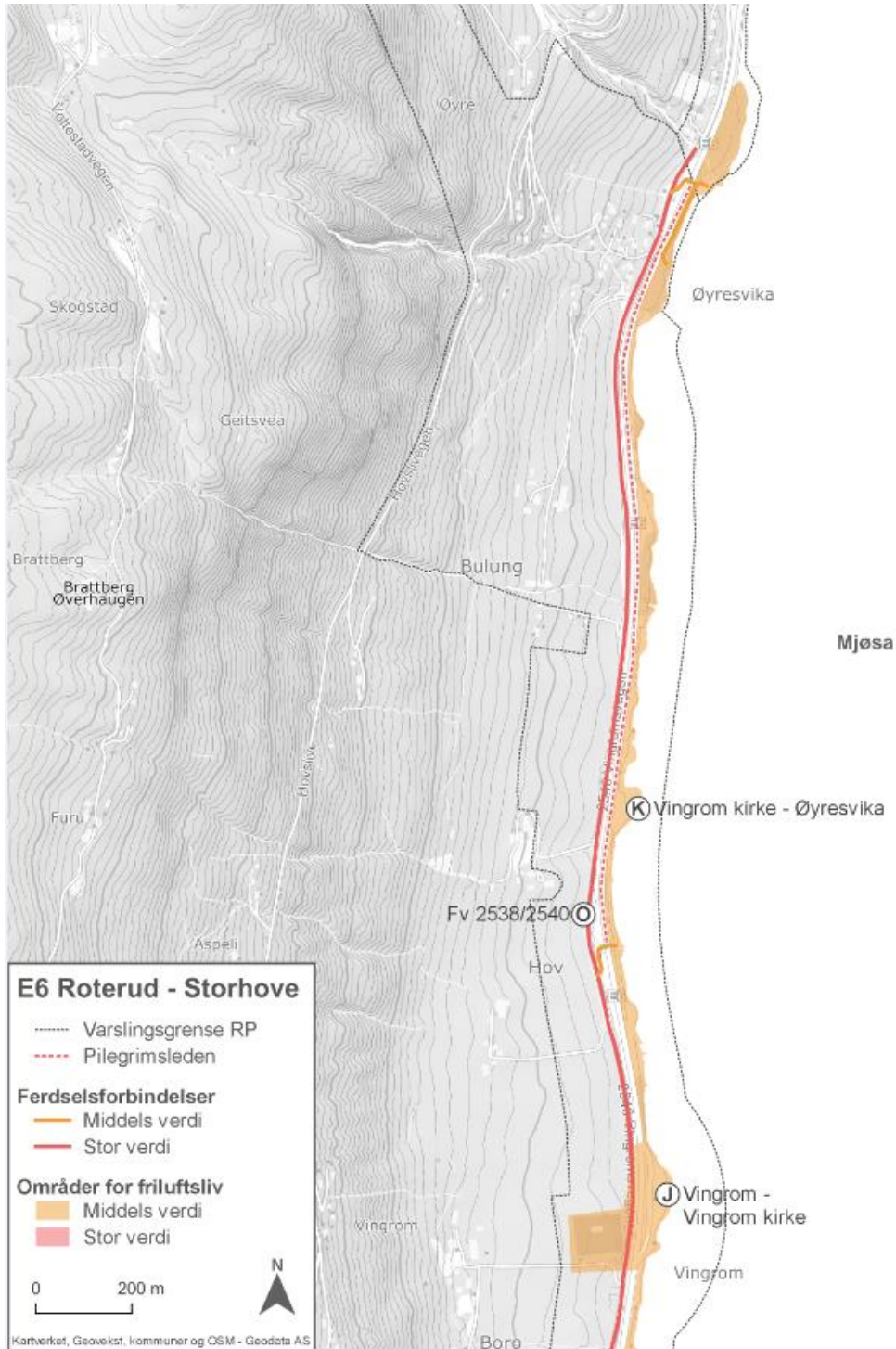
*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring», gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.*

Delområde Q Mjøsa

Det vises til vurderingen under Vingrom kryss sør, som også gjelder for kryss nord.

5.3 Vingrom kirke–Øyresvika

5.3.1 Delområder og verdivurdering



Figur 5-35 Verdikart for delstreking Vingrom kirke–Øyresvika

Delområde K Vingrom kirke–Øyresvika

Registreringskategori: Strandsoner med tilhørende sjø og vassdrag, leke- og rekreasjonsområder

Strekningen fra Vingrom kirke til Øyresvika har noe tilrettelegging for allment friluftsliv i form av fiskeplasser, badebrygger og båtplasser. Strekningen egner seg også godt for turgåing, og det går skogsbilvei langs store deler av strandsonen. Strandsonen er tilgjengelig fra fylkesveien/pilegrimsleden via kulvert ved Hov og Øyresvika.

Fritidsfisket er viktig på delstrekningen, og ifølge lokale fiskere er det spesielt godt ørretfiske fra Ullhammeren og nordover til Øyresvika. I Øyresvika er det et sterkt fiskemiljø, hvor mange driver med dorging/trolling. Båtene settes ut i Øyresvika og så kjører man gjerne sørover. Noen driver også med notfiske etter lagesild, men de siste årene har det vært lite fisk. Det er populært å fiske storørret fra land, og strekningen egner seg godt for stangfiske. Det er bl.a. fine fiskeplasser ved Hov.

Strandsonen i Øyresvika brukes generelt mye til friluftsliv av lokalbefolkningen, og er deres eneste nærturområde. Området brukes til hundelufting, bading, lek og rekreasjon, og er viktig for barn og unge. De tilrettelagte områdene har først og fremst lokal/privat bruk, men noen steder gir grunneier tillatelse til at andre kan bruke badeplasser, båtplasser og fiskeplasser. Området er også mye brukt til padling, særlig i periodene når det er ferdselsrestriksjoner i naturreservatet. Øyresvika er i tillegg et fint sted for fuglekikking, da området ligger i en viktig trekk-korridor.

Om våren, i mai måned, er det mange som går tur langs stranda fra Vingnes til Vingrom, før flommen stiger. Strandsonen er også tilgjengelig om vinteren. I sommerhalvåret kommer man ofte ikke lenger enn til Bulungsbekken, og turgående følger fylkesveien frem til Hov, går ned til strandsonen her, og opp igjen ved Røyne. Generelt er store deler av strandsonen utilgjengelig før og etter sankthans.



Figur 5-36. Skogsbilvei i strandsonen ved Øyresvika.

Verdivurdering: Strandsonen på strekningen mellom Vingrom kirke og Øyresvika har relativt høy bruksfrekvens, først og fremst knyttet til Øyresvika, som har stor betydning som fiskeplass og rekreasjonsområde for lokalbefolkningen. Verdien vurderes som **middels**.



Delområde O Fv 2538/2540

Registreringskategori: ferdselsforbindelser

Fylkesvei 2538/2540 er en lang, sammenhengende forbindelse langs vestsiden av Mjøsa, som på deler av strekningen sammenfaller med Pilegrimsleden. På delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika heter den 2540 Vingromsvegen.

Fylkesveien har stor betydning som regional sykkelrute og pilegrimsled, og brukes mye av sykkelturister/pilegrimer om sommeren. Sykkelgruppa i Vingrom IL og toppidrettsmiljøet på Lillehammer bruker den jevnlige til sykkel- og rulleskitrening. Fylkesveien fungerer også som turvei for folk i lokalmiljøet, og som atkomst til strandsonen langs Mjøsa.

Veien har ingen tilrettelegging for gående og syklende på strekningen innenfor planområdet.



Figur 5-37. Fylkesveien med forbindelser ned til Mjøsa.

Verdivurdering: Fylkesveien er en viktig ferdselsforbindelse for lokalbefolkningen, og fungerer både som sykkelrute, pilegrimsled, trimvei/turvei og atkomst til strandsonen. Verdien vurderes som **stor**.



Delområde P Pilegrimsleden

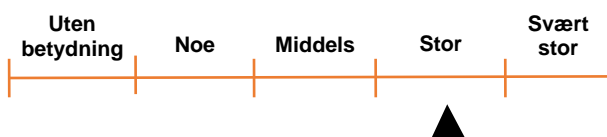
Registreringskategori: ferdselsforbindelser

På delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika følger den kartfestede traseen for pilegrimsleden fylkesveien frem til Hov, der den går ned på dagens E6 og følger denne frem til Øyresvika. Dette betyr i praksis at pilgrimer og andre turgåere benytter fylkesveien på denne strekningen. Strekningen går tett på en sentral og sterkt trafikkert samferdselsåre, men omgivelsene er landlige og det er kort avstand til Mjøsa. Det vises for øvrig til omtalen av pilegrimsleden under kap. 5.1.1.



Figur 5-38. Pilegrinsleden er vist med lilla stiplet linje.

Verdivurdering: Pilegrinsledens nasjonale betydning gjør at forbindelsen vurderes å ha **stor** verdi.



Delområde Q Mjøsa

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

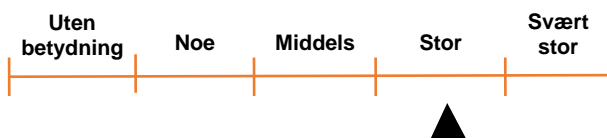
På hele strekningen fra Vingrom til Øyrevika foregår det lagesildfiske med garn på molbakker. Det drives også en del dorging/trolling etter storørret. Det fiskes etter harr og abbor langs land, og isfiske er utbredt i hele området.

Det finnes noen private brygger langs strandlinjen, men der er det ikke naturlig for andre å legge til. Mange av bryggene har også begrensninger når det gjelder hva slags båt man kan legge til med. Det vises for øvrig til omtalen av delområde Q Mjøsa i kap.5.1.1

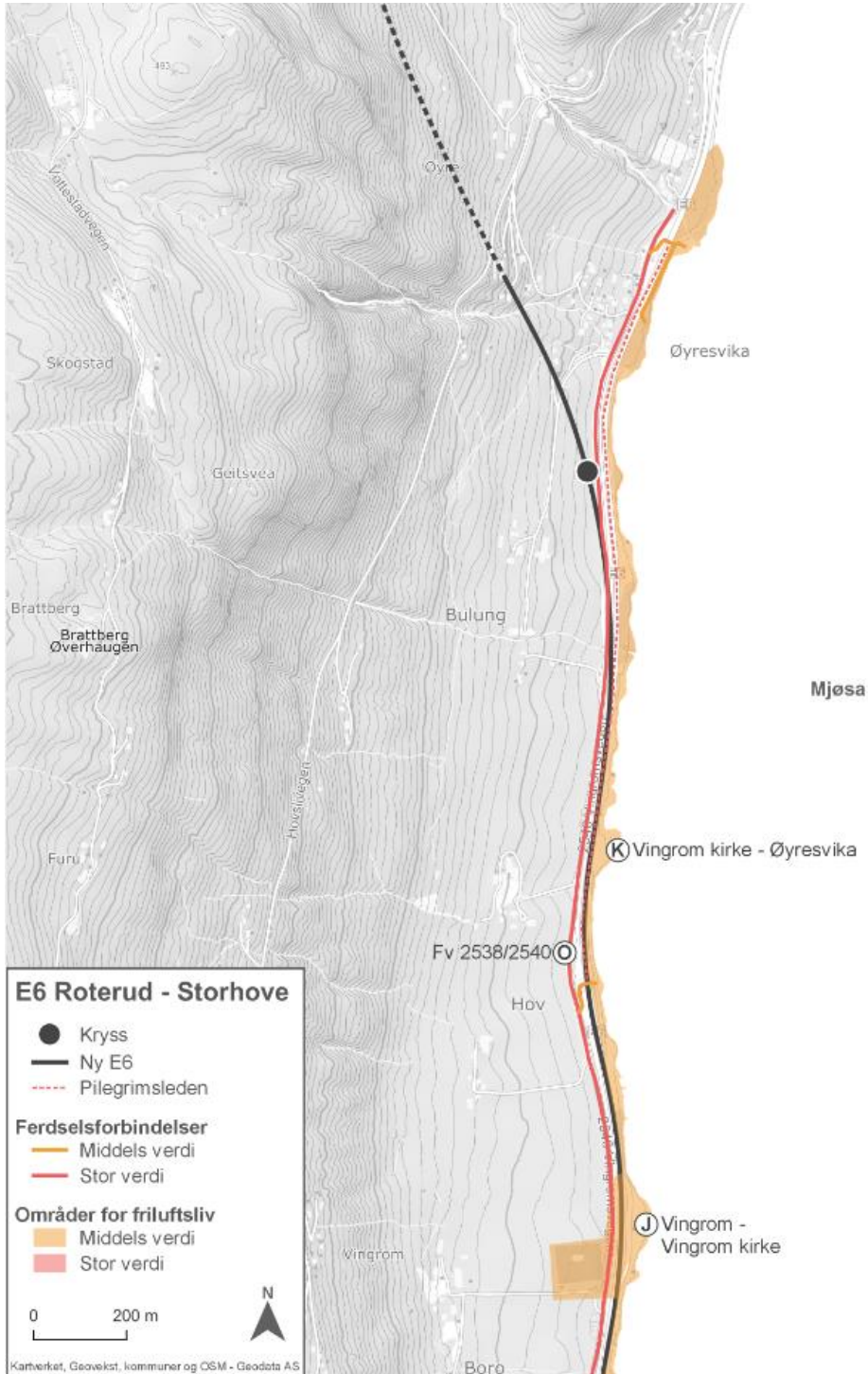


Figur 5-39. Mjøsa sett fra Øyresvika

Verdivurdering: Mjøsa har omfattende friluftslivbruk knyttet til bl.a. fiske, padling og båtturer. Innsjøen har stor betydning som friluftslivsområde, både lokalt, regionalt og nasjonalt, og verdien vurderes som **stor**.



5.3.2 Påvirkning og konsekvens



Figur 5-40. Kartet viser vurderte veilinj og kryssplassering i Øyresvika. I Øyresvika er løsnig med halvt kryss og trekvart kryss vurdert.

Ny E6 følger dagens trasé, og utvides i retning Mjøsa. Veien vil stedvis komme svært tett på Mjøsa, og medfører flere steder arealbeslag i strandsonen og utfylling i sjøen. Som kompensasjon for dette er det i samsvar med kommunedelplanbestemmelser planlagt tursti i strandsonen mellom Stranda og Øyresvika. Stien vil være mellom 1 og 3 meter bred, og vil stedvis medføre ytterligere utfylling i Mjøsa.

Som tidligere nevnt tar ikke rapporten for seg boligområder som egne delområder, jf. metoden i håndbok V712. Det nevnes likevel at bebyggelsen langs Fv 2540 Vingromsvegen og Hovslivegen vil bli tydelig berørt av veitbyggingen, både i form av arealbeslag og støy. Dette vil kunne påvirke trivselen i nærmiljøet. Støyen er først og fremst knyttet til høyere hastighet på motorveien, og sammenliknet med i dag vil flere boliger bli liggende i rød sone, og altså utsatt for støy over grenseverdiene. Støyreducerende tiltak tilpasset de enkelte boligene må derfor vurderes, jf. støyrapporten, og det er planlagt en støyskjerm mellom bebyggelsen og avlastet E6, rett nord for krysset. Veifremføringen inn mot tunnelpåhugget vil medføre innløsning av boliger som blir liggende i/nær ny veitrasé. Når det gjelder luftforurensning vil ikke situasjonen endre seg nevneverdig i forhold til i dag, se fagrapport luftforurensning.

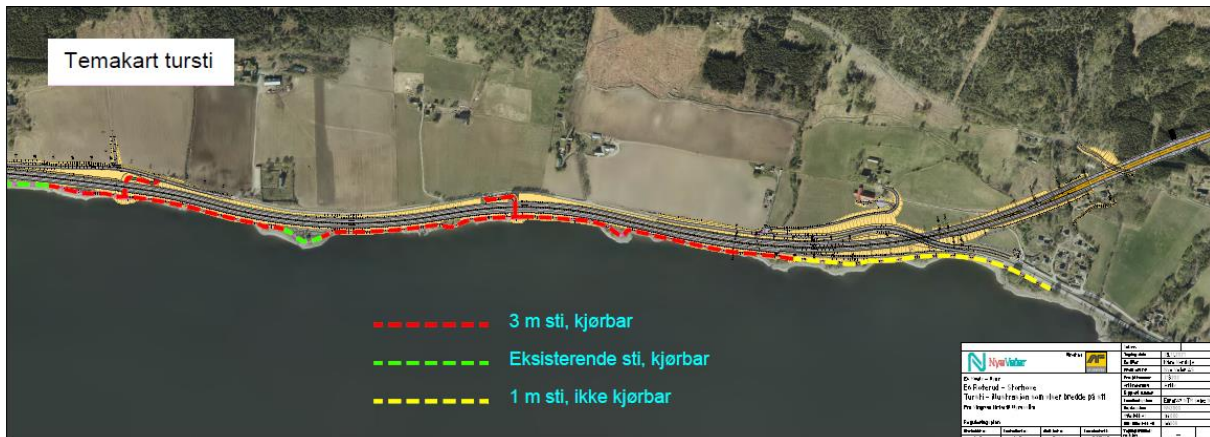
5.3.2.1 KDP-linjen + halvt kryss Øyresvika

Delområde K Vingrom kirke–Øyresvika

Inngrepene i portalområdet ved Øyresvika medfører at dagens forbindelse mellom bebyggelsen i Vingromsvegen og Hovslivegen, som også fungerer som atkomst til turområder i åsen blir direkte berørt. Forbindelsen vil reetableres som sti i ny trasé.

E6 med nytt kryss i Øyresvika medfører fylling ut i Mjøsa på store deler av strekningen, og beslaglegger bl.a. eksisterende skogsbilveier og større deler av strandsonen, slik at en i liten grad får bevart dagens friluftslivsverdier. Dette er i utgangspunktet en betydelig negativ konsekvens ved utbyggingen.

For å kompensere for inngrepene i strandsonen planlegges det tursti også på denne strekningen, men turstien anlegges ikke med tre meters bredde hele veien, for å begrense inngrep i enkelte restlommer med natur- og landskapsverdier. På strekningen mellom Vingrom kirke og Bulung bygges turstien med tre meters bredde, og ved Hov sikres god kobling til Fv 2540/pilegrimsleden via oppgradert kulvert. På strekningen fra Bulung til Øyresvika anlegges det sti i én meters bredde, se figuren nedenfor. Strekningen med smal bredde vil kunne være noe mindre fremkommelig for syklister, barnevogner og personer med nedsatt funksjonsevne.



Figur 5-41. Tursti på strekningen Vingrom Kirke – Øyresvika.

Uansett får man en sammenhengende, gangbar forbindelse på hele strekningen, samtidig som beslaglagt strandsone reetableres slik at den blir mest mulig attraktiv for brukerne. Sammenliknet med de andre delstrekningene knytter delstrekning Vingrom kirke – Øyresvika i mindre grad lokale målpunkter sammen, men vil ha verdi som atkomst til fiskeplasser, badeplasser og båtplasser, og som en del av en lengre sammenhengende forbindelse fra Stranda til Øyresvika. Den må også sees i sammenheng med planene om tursti i strandsonen helt frem til Vingnes, som er en del av prosjektet avlastet E6. Turstien vil imidlertid også kunne ha negativ innvirkning på andre friluftslivsinteresser, da ytterligere utfyllinger i Mjøsa kan gi negative virkninger for fritidsfisket, se vurderingen under delområde Q Mjøsa, samt at menneskelig tilstedeværelse, og f.eks. hundelufting kan skape en del forstyrrelse og skremme fugl vekk fra observasjonspunktene.

Høyere fart på E6 medfører at rød sone med støy over grenseverdiene får en større utbredelse, både utover Mjøsa og innover mot boligbebyggelsen. Strandsonen mellom Vingrom kirke og Øyresvika ligger imidlertid allerede i rød støysone, og lydbildet i området vurderes ikke å endre seg i forhold til i dag, se støysonekart i støyrapporten.

Påvirkning: Ny E6 medfører et stort inngrep i dagens strandsonen, men avbøtende og kompensierende tiltak i form av ny tursti og reetablering av strandsonen gjør at de positive virkningene vurderes som like store som de negative, og grad av påvirkning vurderes i sum til «ubetydelig endring».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ubetydelig endring», gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**.

Delområde O Fv 2538/2540

Etablering av halvt kryss i Øyresvika medfører omlegging av fylkesveien 2540 Vingromsvegen mellom Nordsletta og Øyresvika. Dette vil ikke påvirke trafikken på Vingromsvegen sør for Øyresvika i permanent situasjon, og strekningen vil heller ikke bli berørt av trafikkavvisning knyttet til bomstasjon på ny E6. Beregninger viser snarere at det vil bli en trafikkreduksjon på Vingromsvegen. Vingromsvegen vil altså bli bedre egnet som ferdselsforbindelse for gående og syklende.

Påvirkning: Trafikken på Fv 2540 Vingromsvegen vil reduseres ved bygging av ny E6, og påvirkningsgrad vurderes som «**noe forbedret**».



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet», gir konsekvensgrad **1 pluss (+)**.

Delområde P Pilegrimsleden

Pilegrimsleden følger på delstrekningen Fv 2540, og det vises til vurderingene av delområde O ovenfor, som vil gjelde også her.

Delområde Q Mjøsa

På litt avstand vil nye veien være godt synlig fra Mjøsa, men vurderes ikke å forringe utsikten i stor grad, sett i forhold til at dagens E6 allerede preger den. Veien og turstien medfører fylling ut i sjøen flere steder, men strandsonen skal istandsettes på en slik måte at de som fisker eller padler forbi sannsynligvis ikke vil oppleve den som mindre attraktiv enn tidligere. Utfyllingene i Mjøsa vil imidlertid kunne ha negativ påvirkning på gyteområder for krøkle, som er byttefisk for storørret, se fagrapport naturmangfold, og vil derav også kunne ha potensielle negative virkninger for fritidsfisket.

Mjøsa er i dag påvirket av støy fra E6, og støypåvirkningen vil stedvis øke, slik at større områder enn før blir liggende innenfor gul og rød støysone. Sjøstrekningen som helhet vurderes imidlertid ikke å få et vesentlig endret lydbilde.

Påvirkning: Visuelle og støymessige virkninger av ny E6 vil i noen grad kunne påvirke opplevelsen av Mjøsa, og utfyllinger i sjøen vil kunne gi negative virkninger for fritidsfisket. Grad av påvirkning vurderes til «**noe forringet**».



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «noe forringet», gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.*

5.3.2.2 KDP-linjen + trekvart kryss Øyresvika

Delområde L Vingrom kirke–Øyresvika

Det vises til vurderingen under halvt kryss Øyresvika, som vil gjelde også for trekvart kryss. Trekvart kryss innebærer imidlertid et større arealinngrep ved Bulung gård, utenfor delområdeavgrænsningen.

Delområde O Fv 2538/2540

Det vises til vurderingene under alternativ halvt kryss i Øyresvika, delområde O Fv 2538/2540, som vil gjelde også her. Løsningen vurderes ikke å gi noen flere fordeler når det gjelder trafikkavvikling og sikkerhet for gående og syklende.

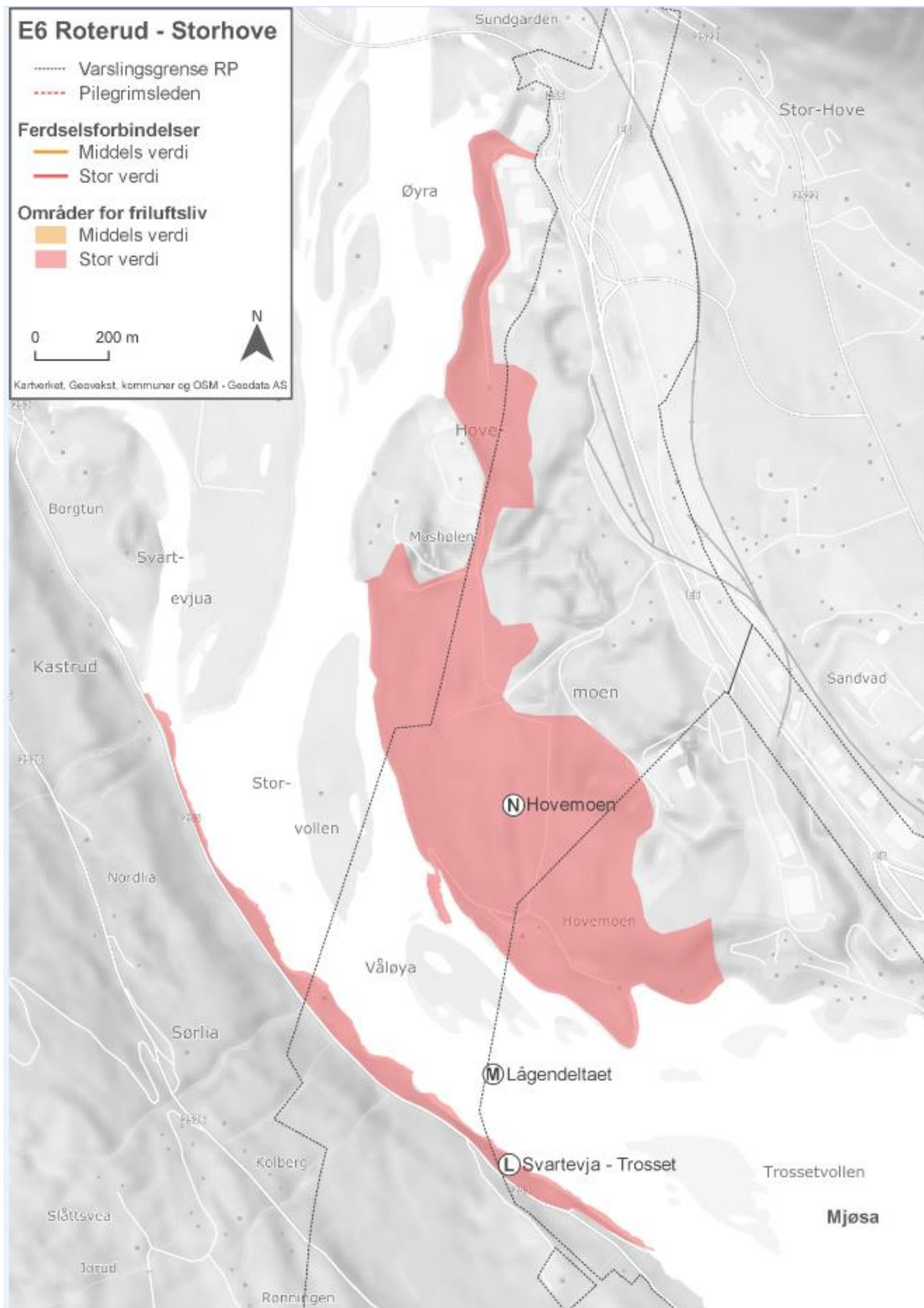
Delområde P Pilegrimsleden

Pilegrimsleden følger på delstrekningen Fv 2540, og det vises til vurderingene av delområde O Fv 2538/2540, som vil gjelde også her.

Delområde Q Mjøsa

Det vises til vurderingene under alternativ halvt kryss i Øyresvika, delområde Q Mjøsa, som vil gjelde også her.

5.4 Øyresvika–Storhove



Figur 5-42. Verdikart for delstrekning Øyresvika-Storhove

5.4.1 Delområder og verdivurdering

Delområde L Svartevja–Trosset

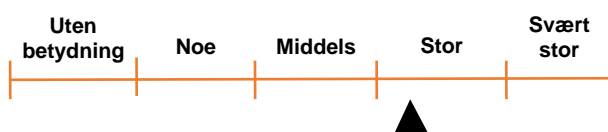
Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

Delområdet utgjør kantsonen langs Lågendeltaets vestre bredd, og omfatter flere fiskeplasser som er svært viktige for befolkningen i Lillehammer. Om våren foregår det mye gjeddefiske i vikene her, og Svartevja og Skvalabekkens utløp er spesielt populære steder å stå. Fiskeplassene er skiltet og lett tilgjengelige fra Jørstadmivegen. Det vises for øvrig til nærmere omtale av fritidsfisket i Lågendeltaet nedenfor. I området ved munningen av Svartevja er det mye fugl, og for fuglekikkere er dette et fint sted å stå, da man har god utsikt utover lågen.



Figur 5-43. Fiskeplass nær Skvalabekkens utløp.

Verdivurdering: Fiskeplassene og observasjonspunktene for fuglekikking har høy bruksfrekvens og stor betydning for befolkningen i Lillehammer. Verdien vurderes som **stor**.



Delområde M Lågendeltaet

Registreringskategori: Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

Lågendeltaet naturreservat er et unikt område for friluftslivsinteresserte. Det intakte elvedeltaet har særskilte kvaliteter knyttet til natur og landskap, og er det siste bynære området i Lillehammer hvor man kan ferdes i tilnærmet uberørte omgivelser og ha en flott naturopplevelse.

Som et av Norges største innlandsdeltaer er området et svært viktig rasteområde for fugl under vår- og høsttrekket, og av stor interesse for fuglekikkere. Om våren, når vannstanden er lav, raster mange vadere, ender og andre trekkfugler særlig i den sørlige delen av deltaet, og mudderbankene ved Trossetvollen er gode næringssøksområder. Hele deltaet har for øvrig viktige funksjonsområder for en rekke arter. Fuglekikkere bruker fugletårnet ved Lillehammer renseanlegg, og står også ved Korgen, Hovemoen og langs vestsiden av Mjøsa, nord for E6-brua.

Lågendeltaet er et svært attraktivt og viktig område for sportsfiskere i Lillehammer og omegn. Området brukes av fiskere i alle aldersgrupper, og er populært blant barn og unge. I perioden april- juni foregår det et omfattende gjeddefiske i hele området fra Svartevja til Korgen, særlig i viker/stille områder langs øst- og vestsiden av deltaet. De grunne områdene rundt Storvollen, Våløya og Vesleøya trekkes også frem som gode fiskeplasser. Variasjoner i vannstander gjør at det varierer hvilke områder som er tilgjengelige, og alle deler av deltaområdet er derfor verdifulle. Det er imidlertid ferdselsrestriksjoner i reservatet, og i tiden f.o.m. 15. april t.o.m. 14. mai er all ferdsel til vanns og på gruntområder forbudt.

Mellom Svartevja og Korgen foregår det noe fiske etter storørret, men området er ikke det viktigste for dette fisket, som i hovedsak foregår lenger opp i Lågen. Det fiskes for øvrig etter andre arter, som f.eks. abbor og harr. Om våren er det en del harrfiske fra båt langs vestsiden av deltaet.

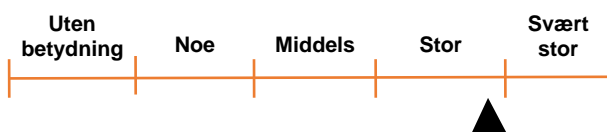
Lågendeltaet er spesielt godt egnet til kajakkpadling, og benyttes til dette store deler av året. Mange leier kajakk i Lillehammer, og padler nordover gjennom deltaet, og for de som padler lengre turer utgjør deltaet en spesielt naturskjønn og idyllisk etappe. Det er generelt stor trafikk av kajakkpadlere i området.

Det bør også nevnes at det om vinteren er mange som går tur/går på ski på isen fra Lillehammer til Hovemoen.



Figur 5-44. Utsikt fra Hovemoen mot Våløya i Lågendeltaet.

Verdivurdering: For friluftslivsutøvere er Lågendeltaet et helt unikt område, med store interesser knyttet til fuglekikking, fritidsfiske og padling. Det er også det siste bynære og tilnærmet uberørte naturområdet i Lillehammer, og som følge av dette er bruksfrekvensen, betydningen og symbolverdien stor. Området vurderes å ha **stor** verdi.

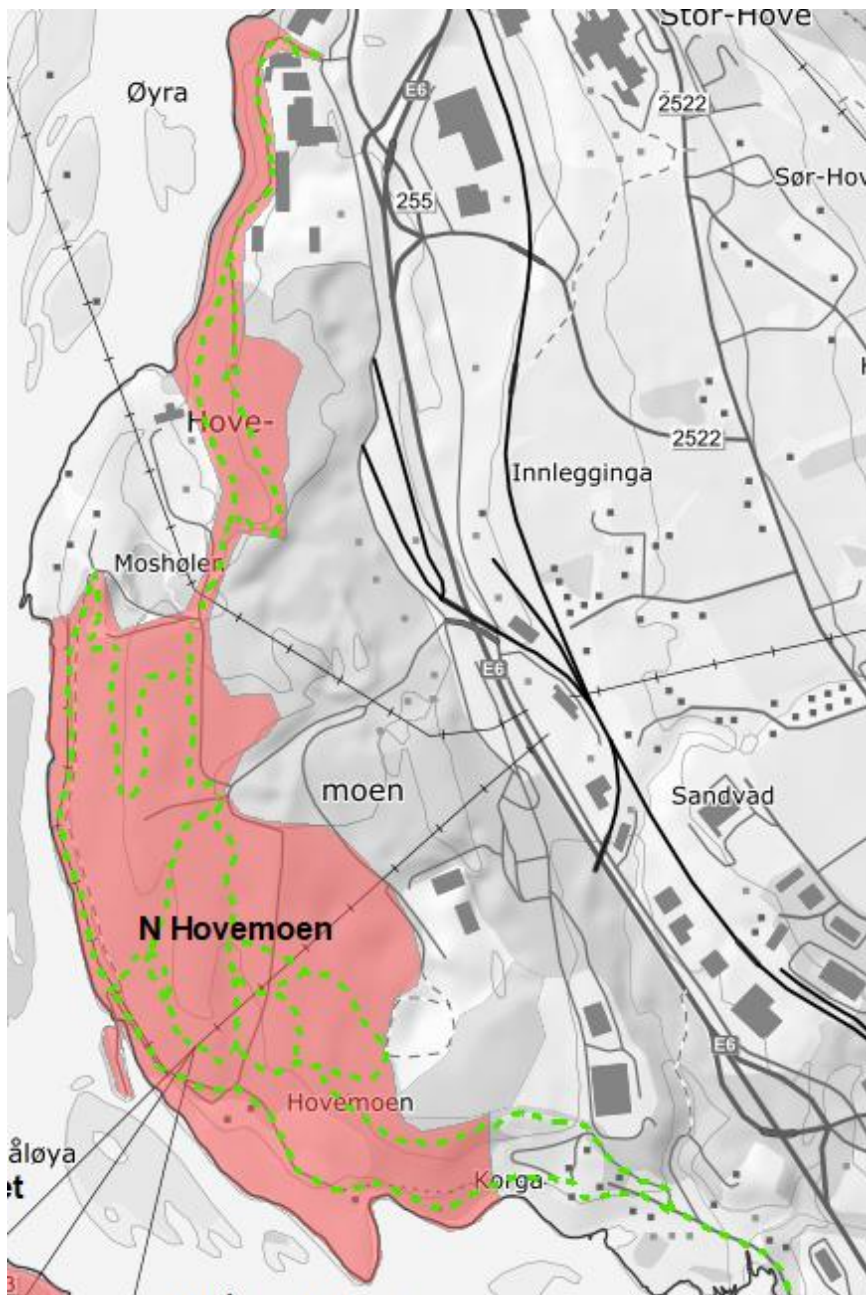


Delområde N Hovemoen

Registreringskategori: Nærturterreng, leke- og rekreasjonsområde

Hovemoen er et populært friluftslivsområde i skogen nær Lillehammer by, og strekker seg fra vannverket ved Korgen i sør og videre nordover langs Lågen til kjøpesenteret Gausdal Land. I øst grenser området mot E6 og større områder med sans- og grustak. Området er meget lett tilgjengelig via DNT-merket turvei/sti fra Strandtorget, og brukes svært mye.

Hovemoen har en spesiell historie med utgangspunkt i annen verdenskrig, da russiske fanger bygde kjerreveier gjennom skogen, som gjorde at området ble tilgjengelig for folk. Det finnes fortsatt rester av disse kjerreveiene i dag. I nyere tid har interessen for området økt betraktelig, som resultat av et omfattende, frivillig arbeid med merking/skilting og vedlikehold av turstier. Området har i dag et system av merkede stier som er svært lettgåtte og tilgjengelige for de fleste. Mange stier går på kryss og tvers av skogområdet, mens DNT-stien fra Strandtorget følger elva, og fortsetter videre nordover mot riksveien og Gausdalsrenna.



Figur 5-45. Stisystem på Hovemoen.



Hovemorunden. Kilde: Litrim.

Hovemoen benyttes i dag til en rekke ulike aktiviteter, bl.a. turgåing, jogging, orientering, sykling, ridning og trening med sporhund. Hovemorunden på 6,5 km er veldig populær, og brukes så vel til turgåing og trening som til ulike idrettsarrangementer. Lillehammer orienteringsklubb arrangerer treningsløp og Litrim arrangerer hvert år to mosjonsløp; Hovemoenløpet og Strandtorgetløpet.

I tillegg til stisystemet har området også annen tilrettelegging for friluftsliv, bl.a. etablerte fiskeplasser og en bål plass nede ved elva, sør for Moshølen, som brukes mye av barnefamilier. Det ligger et hestesenter ved Hovemoen gård, og om vinteren trækker hestene opp stier i snøen, slik at det blir lettere for andre å gå tur også i denne perioden.

Hovemoen grenser til Lågendeltaet naturreservat, og har et rikt fugle- og dyreliv. Den DNT-merkede turstien forbi Hovemoen gård og videre nordover langs Lågendeltaet er et fint område for fuglekikking, da vegetasjon mellom stien og Lågen gir god skjerming. Herfra kan man observere trekkfugl som bl.a. trane og sangsvane. Skogen er leveområde for bl.a. hare, rådyr og elg, og om våren og høsten kan man se elgen svømme over elva, når den flytter mellom sommer- og vinterbeiter. Beverbestanden i Lågendeltaet har økt den siste perioden, og det er mange beverhytter i området. I de stille vikene og evjene nedenfor Hovemoen gård er det godt gjeddefiske.

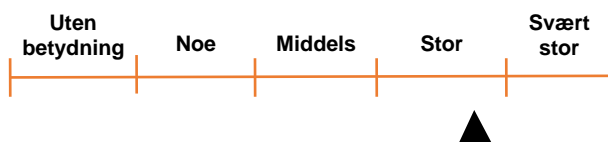
Det bør også nevnes at det er knyttet andre fritidsinteresser til Hovemoen. Det ligger en motorkrossbane i tilknytning til sand/grustaket i sør, og en pistolskytebane i nordre del av området.

Hovemoen krymper år for år, som følge av press fra tilgrensende næringsvirksomheter som f.eks. kjøpesenteret Gausdal land og sand- og grustaket. Sand- og grustaket utvides litt hvert år, og berørte stier må reetableres. Det er imidlertid fortsatt store naturområder igjen, hvor man kan ferdes uten å se spor av inngrep.

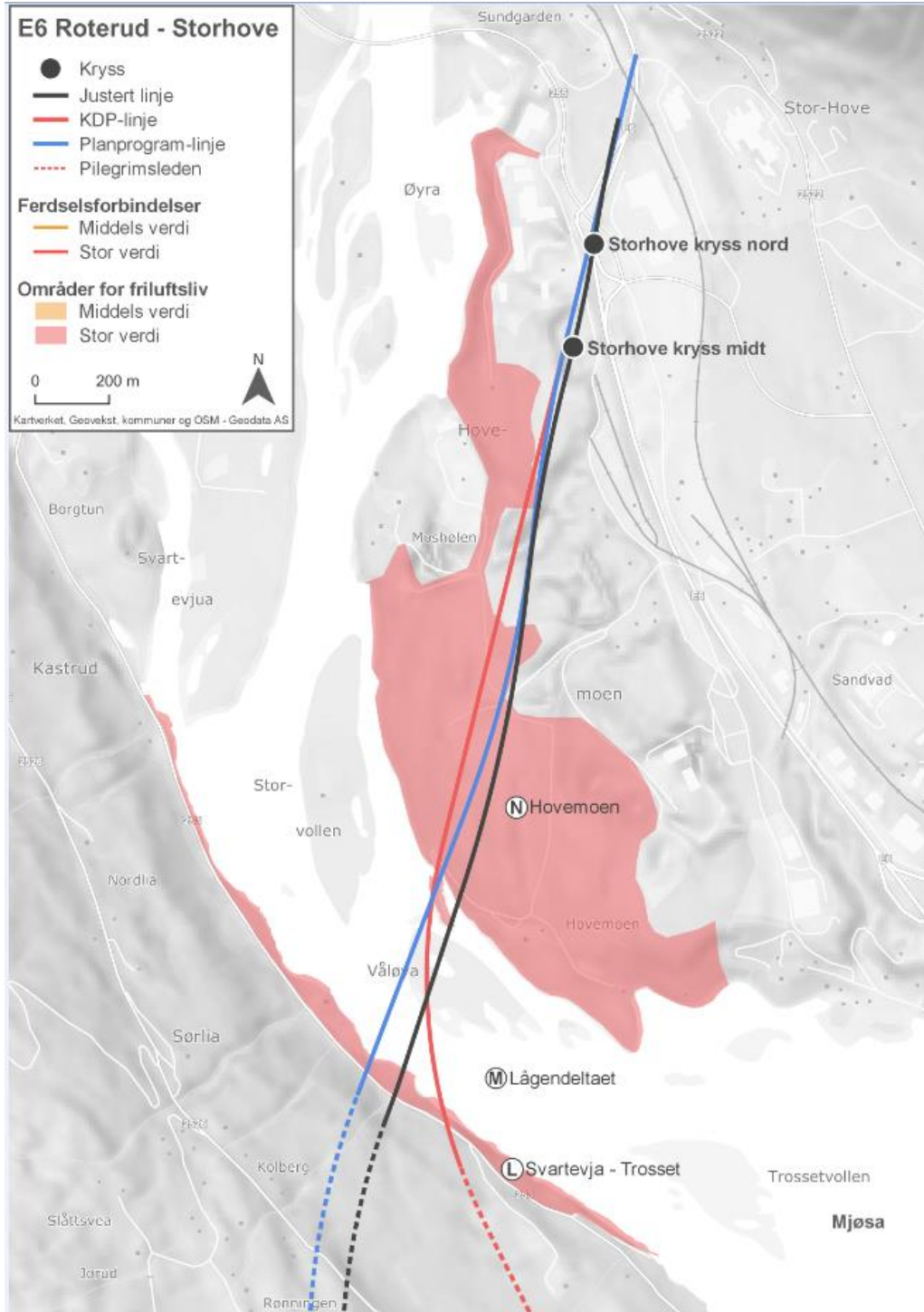


Figur 5-46. T.v. Merket stisystem i skogen. T.h. Turstien langs Lågen.

Verdivurdering: Hovemoen er et mye brukt og svært viktig friluftslivsområde for befolkningen i Lillehammer. Området er meget godt tilrettelagt for friluftsliv, og brukes til en rekke ulike aktiviteter. Det har også mange opplevelseskvaliteter knyttet til natur og dyreliv. Verdien vurderes som **stor**.



5.4.2 Påvirkning og konsekvens



Figur 5-47. Kartet viser vurderte veilinjier over Lågen og vurderte kryssplasseringer på Storhove

E6 vil gå i tunnel på store deler av strekningen mellom Øyresvika og Storhove, noe som vil gi vesentlige positive virkninger for friluftslivsområder og bebyggelse i Vingnes og Lillehammer. Det vises til utredningene for prosjektet «Avlastet E6» for nærmere beskrivelse av disse virkningene, som vil være av stor betydning for befolkningen i kommunen.

En konsekvens av å legge E6 utenom sentrumsområdene, og i tunnel på vestsiden av Mjøsa, er imidlertid at veien må krysse Lågendeltaet naturreservat. Veien berører således svært viktige friluftslivsinteresser knyttet til både selve deltaet og til friluftslivsområdet på Hovemoen. I det følgende vurderes virkninger knyttet til de ulike alternativene for brukryssing.

5.4.2.1 Justert linje

Delområde L Svartevja–Trosset

Justert linje innebærer at det bygges en lavere og kortere bru over Lågendeltaet enn det som ligger til grunn i kommunedelplanen. En brukryssing i dette området vil endre natur- og landskapsopplevelsen betydelig, men en lav bru vil ikke virke like dominerende sett fra elvebredden mellom Svartevja og Trosset. For å redusere støypåvirkningen er det planlagt støyskjerm langs brua. En lav bru med langsgående støyskjerming vil gi relativt begrenset støyutbredelse, og ca. 700-800 meter med strandlinje blir liggende i gul støysone se støyrapporten.

Brua vil krysse delområdet Svartevja–Trosset omtrent ved utløpet til Kollefallbekken, og løsningen innebærer at E6 må legges på fylling over Jørstadmovegen, som vil bli lagt i kulvert. Fyllingen medfører arealbeslag i utløpsområdet, og bekken må legges om i nedre deler.

Nede ved vannkanten vil være mulig å passere under brua, slik at området fortsatt vil være tilgjengelig for friluftsliv. Området vil imidlertid oppleves som mindre egnet og mindre attraktivt for fiske og fuglekikking enn tidligere.

For justert linje vurderes to bruvarianter; kassebru (KB) og fritt frembygg-bru (FF). Løsningen med fritt frembygg-bru gir en mer massiv konstruksjon med få og større fundamenter, mens en kassebru er en slankere konstruksjon med flere, men smalere fundamenter. Den slankere kassebrua vil trolig oppleves som noe mindre visuelt påtrengende, og foretrekkes derfor.

***Påvirkning:** Justert linje er det alternativet som vil gi minst visuell og støymessig påvirkning på delområdet Svartevja - Trosset. Grad av påvirkning vurderes likevel som «ferringet», da den nye veibrua tross alt representerer et omfattende inngrep i et svært viktig friluftslivsområde. Grad av påvirkning er den samme for begge bruvarianter, selv om kassebru vurderes som best.*



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forringet», gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**. Dette gjelder for begge bruvarianter.*

Delområde M Lågendeltaet

En lav bru vil som nevnt gi mindre visuell påvirkning og mindre støyutbredelse enn en høy bru, slik at kun en relativt begrenset del av Lågendeltaet vurderes som sterkt berørt. De negative virkningene vurderes først og fremst å gjøre seg gjeldene i en radius på 300-400 m fra brua. Området rett ved/rett under brua vil bli mer støyutsatt i en løsning med lav bru, og her vil brua også kunne oppleves som mer påtrengende. Arealene under brua vil fremstå som mindre egnet for friluftslivsaktiviteter som f.eks. fiske. Padlere vil naturligvis fremdeles ha full fremkommelighet under brua, men opplevelsen av å padle i uberørt natur vil nok akkurat her få en knekk.

Når det gjelder forskjellen på de to vurderte brukonseptene vurderes en løsning med flere og mindre pilarer som mindre dominerende sett fra avstand, men det vil kunne være individuelle oppfatninger av hvordan antall og størrelse på pilarene oppleves på nært hold, og hva det f.eks. betyr for sportsfisket. Det vurderes uansett ikke som sannsynlig at verken få store eller flere små pilarer vil påvirke fiskebestandene i Lågendeltaet vesentlig, da de ikke berører gyteområder, se fagrapport naturmangfold.

Påvirkning: Brukryssingen vil endre Lågendeltaet i stor grad, både visuelt og støymessig. Justert linje er imidlertid det alternativet som påvirker friluftslivsverdiene i minst grad. Grad av påvirkning vurderes likevel til «forringet», da brukryssingen tross alt er et omfattende inngrep i et svært viktig friluftslivsområde.



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forringet», gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**.*

Delområde N Hovemoen

Veilinjen går i en dyp skjæring gjennom sentrale deler av Hovemoen, og medfører et større arealbeslag innenfor friluftslivsområdet. Flere av dagens stiforbindelser på tvers av området vil også bli brutt. Arealbeslaget på Hovemoen må sees i sammenheng med at området også er under press fra tilgrensende næringsvirksomhet, som planlegges utvidet, jf. kommuneplanens arealdel. Selv om det nok ikke er veien som beslaglegger den største delen av dagens friluftslivsareal er det viktig å være oppmerksom på sumvirkningene av disse inngrepene, som gjør at friluftslivsområdet reduseres betraktelig. Det vil være vesentlig å sikre resterende verdier og funksjoner, slik at Hovemoen fortsatt kan benyttes til friluftsliv.

For at ikke veien skal fungere som en total barriere mellom østre og vestre deler, og slik sett redusere gjenværende verdier og funksjoner ytterligere, vil det legges til rette for passasje både nede ved Lågendeltaet og oppe i grustaket. Lågenbruas landingspunkt på Hovemoen er plassert slik at dagens DNT-sti kan gå under brua, i samme trasé som tidligere. Det vil være tilstrekkelig frihøyde både for gående/syklende og ridende. I nord vil atkomstvei mellom boligene på Moshølen og grustaket legges i kulvert under E6 og kan fungere som forbindelse også for gående og syklende. Så lenge det pågår drift i massetaket vil denne passasjen kanskje være mindre attraktiv, men i fremtidig situasjon vil kulverten kunne tilrettelegges med eget gang- og sykkelfelt, og ha en viktig funksjon som tverrforbindelse. I mellomtiden kan en alternativ Hovemorunde gå i «8-tallsform» med runder på gjenværende stinett på østsiden og vestsiden av veibrua. Prosjektet vil sørge for at stier reetableres slik at man kan få sammenhengende runder på hver side, noe som nedfelles i planbestemmelsene. På denne måten kan man fortsatt opprettholde «Hovemorunden», og aktiviteten i området kan foregå omtrent som før. De visuelle og støymessige virkningene av motorveien vil riktignok føre til at deler av området oppleves som mindre attraktivt enn tidligere. Blant annet blir ridesenteret på Hovemoen liggende tett på den nye veibrua over Lågen, og avbøtende tiltak bør vurderes, jf. kap. 7.1.2.

På Storhove vurderes to kryssløsninger; kryss midt og kryss nord. Siden de to kryssløsningen ligger nær hverandre, og berører næringsområder, vurderes ikke valg av løsning å ha noen stor betydning for friluftsliv. Trygg gangatkomst til Gausdal land er viktig for befolkningen, og begge løsninger utformes med separat gang og sykkelforbindelse til kjøpesenteret. I Storhove kryss midt unngår man imidlertid kryssing av firefelts lokalvei, og dette vurderes som en bedre løsning for gående og syklende.

Rensebassenger for veivann vil plasseres innenfor delområdet, det nederste rett ovenfor turstien langs Lågen, og det øverste oppe ved Storhovekrysset. Dette gjelder for alle alternativer. Det nederste bassenget vil forsterke inngrepspreget i området ved veibruas endepunkt, og vil kunne oppleves som en ytterligere visuell forringelse av denne delen av friluftslivsområdet. Plasseringen av rensebasseng oppe ved Storhovekrysset vurderes ikke å ha noen negative konsekvenser, da aktuelt areal ligger i tilknytning til næringsområder, og ikke har noen funksjon for friluftsliv.

***Påvirkning:** Veien medfører et stort inngrep i friluftslivsområdet på Hovemoen, som også er under press fra tilgrensende næringsvirksomheter. Barrierevirkningen reduseres ved opprettholdelse av passasjemuligheter i sør og nord, men støy og visuelle virkninger gjør at deler av området vil oppleves som mindre attraktivt enn tidligere. Grad av påvirkning vurderes til «**forringet**», opp mot sterkt forringet.*



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forringet», opp mot sterkt forringet gir konsekvensgrad **3 minus (- -)**.*

5.4.2.2 KDP-linjen

Delområde L Svartevja–Trosset

Den ca. 40 m høye og ca. 1 km lange veibrua over Lågen vil påvirke opplevelsen av området Svartevja–Trosset i betydelig grad. Den høye brukonstruksjonen vil virke visuelt dominerende, og gi området et tungt inngrepspreg. Støyberegninger viser at støyen reduseres mest i området tett på brua, mens områder på 500-600 m avstand blir liggende i gul støysone, da en høy bru medfører nokså stor støyutbredelse, se støyrapporten.

Plassering av brufundamenter på landsiden og flytting av Jørstadmavegen lenger ut mot elvebredden medfører arealbeslag i området sør for Kollefallbakkens utløp. Inngrepene vil ikke gi noen ferdselsbegrensninger, og området vil fortsatt være tilgjengelig for friluftsliv. Området vil imidlertid oppleves som mindre attraktivt for fiske og fuglekikking enn tidligere.

Påvirkning: Brukryssingen vil gi betydelige visuelle og støymessige virkninger i større deler av området. Grad av påvirkning vurderes til «forringet».



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forringet», gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**.*

Delområde M Lågendeltaet

Lågendeltaet, som i dag er et lite inngrepspreget og naturskjønt område, vil bli sterkt berørt av KDP-linjen. Brukonstruksjonen vil dominere i landskapsbildet, og forstyrre naturopplevelsen for de som padler, fisker eller går på isen om vinteren. Siden brua er svært høy vil den også være godt synlig fra områder som ligger på lang avstand, og et blikkfang sett fra de aller fleste deler av naturreservatet.

Selv om brua har langsgående støyskjerming, vil gul støysone bre seg over større deler av deltaet, og berøre områder som er lite preget av forstyrrelse i dag. Dette vurderes som særlig negativt for området fra Våløya og opp til Storvollen, som ved siden av Svartevja er de eneste uforstyrrede områdene hvor en kan observere fugl og nyte uberørt natur.

KDP-linjen krysser Våløya på vei over til nordsiden og brua går rett over fiskeplassen innerst i vika ved Midttuva. Dette er et idyllisk og skjermet sted som vil endre karakter totalt, og være lite egnet som fiskeplass i fremtiden. Fiskeplassen kan flyttes, men det vil bli vanskelig å finne en like god erstatning i nærområdet.

Brua vil ha fem store pilarer innenfor deltaet, hvorav to i vann. Disse vil kunne være til sjenanse for sportsfiskere i området, men det vurderes ikke som sannsynlig at arealbeslaget vil påvirke fiskebestandene i Lågendeltaet, da de ikke berører gyteområder, se fagrapport naturmangfold.

***Påvirkning:** Brukryssingen vil endre Lågendeltaet vesentlig, både visuelt og støymessig, slik at området vil oppleves som mindre attraktivt for friluftsliv enn tidligere. Grad av påvirkning vurderes til «**foringet**», på grensen til «sterkt foringet».*



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «foringet», på grensen til «sterkt foringet» gir konsekvensgrad **3 minus (- - -)**.*

Delområde N Hovemoen

Det vises til vurderingen under justert linje, som vil gjelde også for KDP-linjen.

5.4.2.3 Planprogramlinjen

Delområde L Svartevja–Trosset

I dette alternativet vil brua krysse Lågen litt lenger nord, og det søndre landkaret plasseres ved Kolbergsevja, nærmere fiskeplassen ved utløpet av Skvalabekken. Fiskeplassen vil dermed bli noe mer utsatt for visuelle og støymessige virkninger enn i de andre alternativene. Planprogramlinjen vil ha vesentlig lavere bruhøyde enn KDP-linjen, men ligger høyere enn justert linje. Totalt sett vurderes løsningen å ha noe mindre negativ påvirkning på delområdet enn KDP-linjen, da de visuelle og støymessige virkningene ikke vil være like vidtrekkende, samtidig som den gir større negativ påvirkning enn justert linje.

For planprogramlinjen vurderes to bruvarianter; kassebru (KB) og fritt frembygg-bru (FF). Løsningen med fritt frembygg-bru gir en mer massiv konstruksjon med få og større fundamenter, mens kassebru er en slankere konstruksjon med flere, men smalere fundamenter. For sportsfiskere og fuglekikkere eller andre som oppholder seg i området vurderes ikke valg av bruvariant å ha nevneverdig betydning, da bruene vil ha samme frihøyde i dette alternativet.

***Påvirkning:** Planprogramlinjen gir uavhengig av variant noe mindre visuell og støymessig påvirkning på delområdet enn KDP-linjen, men større enn justert linje. Grad av påvirkning vurderes som «**foringet**».*



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forringet», gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**. Dette gjelder for begge varianter.*

Delområde M Lågendeltaet

Når det gjelder visuelle og støymessige virkninger vurderes planprogramlinjen som noe bedre enn KDP-linjen, og noe dårligere enn justert linje, jf. vurderingen av konsekvenser for delområde L over. Planprogramlinjens landingspunkt på nordsiden av Lågen treffer turstien i området rett ovenfor fiskeplassen ved Midttuva. Fiskeplassen blir liggende rett under brua, og vurderes dermed ikke lenger som et egnet sted å stå. Fiskeplassen kan flyttes, men det vil bli vanskelig å finne en like god erstatning i nærområdet.

Når det gjelder forskjellen på de to vurderte brukonseptene vurderes en løsning med flere og mindre pilarer som mindre dominerende sett fra avstand, men det vil kunne være individuelle oppfatninger av hvordan antall og størrelse på pilarene oppleves på nært hold, og hva det f.eks. betyr for sportsfisket. Det vurderes uansett ikke som sannsynlig at verken få store eller flere små pilarer vil påvirke fiskebestandene i Lågendeltaet, da de ikke berører gyteområder, se fagrapport naturmangfold.

Påvirkning: Brukryssingen vil endre Lågendeltaet i stor grad, både visuelt og støymessig, slik at området vil oppleves som mindre attraktivt for friluftsliv enn tidligere. Grad av påvirkning vurderes til «forringet».



*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forringet», gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**.*

Delområde N Hovemoen

Det vises til vurderingen under justert linje, som vil gjelde også for planprogramlinjen.

5.5 Oppsummering av konsekvenser

5.5.1 Delstrekning Roterud–Stranda

KDP-linjen

Friluftslivsområdene i strandsonen vil i liten grad bli direkte berørt, men tilgangen vil stedvis bli noe dårligere som følge av at antall tverrforbindelser reduseres. Deler av strandsonen vil bli mer visuelt og støymessig påvirket enn før, mens støyskjerm forbi campingplasser/leirsted på Strandengen og Stranda gir bedre lydbilde i disse områdene. FV 2538 Biristrandvegen (Pilegrimsleden), som er sterkt trafikkbelastet i dag, vil kunne få ytterligere økt trafikk i bompengerperioden.

Tabell 5-1. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvenser for de ulike delområdene på delstrekning Roterud–Stranda, KDP-linjen

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
A Roterud–Strandenga	Middels	Noe forringet	Noe redusert tilgang til strandsonen.	-
B Strandenga	Stor	Noe forbedret	Ubetydelig arealbeslag. Langsgående støyskjerm gir bedre lydbilde.	+
C Biristrand skole	Stor	Ubetydelig endring	Vil ikke bli berørt av utbyggingen.	0
D Strandenga–Stranda	Middels	Noe forringet	Noe redusert tilgang til strandsonen, og noe økt støymessig påvirkning.	-
E Stranda	Stor	Noe forbedret	Arealbeslag kompenseres. Langsgående støyskjerm gir bedre lydbilde.	+
O Fv 2538/2540	Stor	Noe forringet	Knyttet til beregnet trafikkavvisning i bompengerperioden	-
P Pilegrimsleden	Stor	Noe forringet	Knyttet til beregnet trafikkavvisning i bompengerperioden	-
Q Mjøsa	Stor	Noe forringet	Noe økt visuell og støymessig påvirkning.	-

5.5.2 Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

KDP-linjen – Vingrom kryss sør

Ny E6 medfører inngrep i strandsonen og har i utgangpunktet betydelig negativ påvirkning på friluftslivsverdiene her. Etablering av ny tursti og reetablering av strandsonen er imidlertid viktige skadereduserende og kompenserende tiltak som gjør at utbyggingen samlet sett gir like store positive som negative konsekvenser for friluftslivet i enkelte delområder. Kryss sør medfører arealtap innenfor det statlig sikrede friluftsområdet Vingromdammen, men kompenserende tiltak i form av erstatningsarealer og -tiltak vurderes å veie opp for dette. Den største gjenværende negative konsekvensen er knyttet til trafikkøkning på Fv 2538, som først og fremst skyldes kryssplasseringen.

Tabell 5-2. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvenser for de ulike delområdene på delstrekning Stranda–Vingrom kirke, KDP-linjen, kryss sør

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
F Stranda–Vingrom	Middels	Ubetydelig endring	Ny tursti og reetablering av strandsonen vil kompensere for inngrep og forbedre mulighetene for friluftsliv.	0
G Rinna	Stor	Noe forringet	Bredere bru vil gi området større inngrepspreg	-
H Vingrom skole	Stor	Noe forbedret	Ny kryssløsning frigjør arealer øst for skolen.	+
I Vingromdammen	Stor	Ubetydelig endring	Veien medfører et arealbeslag innenfor området, men dette kompenseres gjennom erstatningsarealer	0
J Vingrom–Vingrom kirke	Middels	Ubetydelig endring	Ny tursti og reetablering av strandsonen vil kompensere for inngrep og forbedre mulighetene for friluftsliv.	0
O Fv 2538/2540	Stor	Noe forringet	Kryssløsningen gir økt trafikk på fylkesveien	-
P Pilegrimsleden	Stor	Noe forringet	Kryssløsningen gir økt trafikk på deler av pilegrimsleden	-
Q Mjøsa	Stor	Noe forringet	Noe økt visuell og støymessig påvirkning. Utfyllinger i sjøen kan påvirke fritidsfisket negativt.	-

KDP-linjen – Vingrom kryss midt

Kryss midt skiller seg fra de andre alternativene ved at det gir et betydelig større arealinngrep innenfor Vingromdammen, og konsekvensgrad er vurdert til tre minus for dette delområdet. Det vil være vanskelig å finne erstatningsarealer og -tiltak som er tilstrekkelige for å kompensere for et så stort inngrep, og kryssløsningen vurderes derfor som den dårligste av de tre.

Tabell 5-3. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvenser for de ulike delområdene på delstrekning Stranda–Vingrom kirke, KDP-linjen, kryss midt

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
F Stranda–Vingrom	Middels	Ubetydelig endring	Ny tursti og reetablering av strandsonen vil kompensere for inngrep og forbedre mulighetene for friluftsliv.	0
G Rinna	Stor	Noe forringet	Bredere bru vil gi området større inngrepspreg	-
H Vingrom skole	Stor	Noe forringet	Ny kryssløsning frigjør et mindre areal øst for skolen, men forbindelse mellom skolen og Vingromdammen opprettholdes ikke.	-
I Vingromdammen	Stor	Sterkt forringet	Veien medfører et stort arealbeslag innenfor området.	---
J Vingrom–Vingrom kirke	Middels	Ubetydelig endring	Ny tursti og reetablering av strandsonen vil kompensere for inngrep og forbedre mulighetene for friluftsliv.	0
O Fv 2538/2540	Stor	Ubetydelig endring	Ny gang- og sykkelvei veier opp for mulig trafikkavvisning i bompengerperioden	0
P Pilegrimsleden	Stor	Ubetydelig endring	Ny gang- og sykkelvei veier opp for mulig trafikkavvisning i bompengerperioden	0
Q Mjøsa	Stor	Noe forringet	Noe økt visuell og støymessig påvirkning. Utfyllinger i sjøen kan påvirke fritidsfisket negativt.	-

KDP-linjen – Vingrom kryss nord

I de fleste delområder skiller kryss nord seg i liten grad fra kryss sør. Alternativet gir mindre arealinngrep i strandsonen sør for Vingrom, men større i området nord for Vingrom.

Kryssløsningen medfører imidlertid ikke trafikkøkning på Fv 2538, og foretrekkes derfor.

Tabell 5-4. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvenser for de ulike delområdene på delstrekning Stranda–Vingrom kirke, KDP-linjen, kryss nord

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
F Stranda–Vingrom	Middels	Ubetydelig endring	Ny tursti og reetablering av strandsonen vil kompensere for inngrep og forbedre mulighetene for friluftsliv.	0
G Rinna	Stor	Noe forringet	Bredere bru vil gi området større inngrepspreg	-
H Vingrom skole	Stor	Noe forbedret	Ny kryssløsning frigjør arealer øst for skolen.	+
I Vingromdammen	Stor	Ubetydelig endring	Veien medfører et arealbeslag innenfor området, men dette kompenseres gjennom erstatningsarealer	0
J Vingrom–Vingrom kirke	Middels	Ubetydelig endring	Ny tursti og reetablering av strandsonen vil kompensere for inngrep og forbedre mulighetene for friluftsliv.	0
O Fv 2538/2540	Stor	Ubetydelig endring	Ny gang- og sykkelvei veier opp for mulig trafikkavvisning i bompengerperioden	0
P Pilegrimsleden	Stor	Ubetydelig endring	Ny gang- og sykkelvei veier opp for mulig trafikkavvisning i bompengerperioden	0
Q Mjøsa	Stor	Noe forringet	Noe økt visuell og støymessig påvirkning. Utfyllinger i sjøen kan påvirke fritidsfisket negativt.	-

5.5.3 Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika**KDP-linjen –Øyresvika halvt kryss**

Den nye veien medfører inngrep i strandsonen og har i utgangpunktet betydelig negativ påvirkning på friluftslivsverdiene her. Etablering av ny tursti og reetablering av strandsonen er imidlertid viktige skadereduserende og kompensierende tiltak. Positive konsekvenser er knyttet til redusert trafikk på Fv 2540 Vingromsvegen/Pilegrimsleden, mens negative konsekvenser er knyttet til visuelle og støymessige virkninger som kan påvirke friluftslivsopplevelsen til de som padler eller fisker ute på Mjøsa.

Tabell 5-5. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvenser for de ulike delområdene på delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika, KDP-linjen, halvt kryss

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
K Vingrom kirke–Øyresvika	Middels	Ubetydelig endring	Ny tursti og reetablering av strandsonen vil kompensere for inngrep og forbedre mulighetene for friluftsliv.	0
O Fv 2538/2540	Stor	Noe forbedret	Ny E6 gir mindre trafikk på veien.	+
P Pilegrimsleden	Stor	Noe forbedret	Ny E6 gir mindre trafikk på veien.	+
Q Mjøsa	Stor	Noe forringet	Noe økt visuell og støymessig påvirkning. Utfyllinger i sjøen kan påvirke fritidsfisket negativt.	-

KDP-linjen – Øyresvika trekvart kryss

Alternativet med trekvart kryss skiller seg fra alternativet med halvt kryss ved at det gir større arealinngrep ved Bulung. Dette gir imidlertid ikke utslag i form av høyere negativ konsekvensgrad for delområdene på strekningen.

Tabell 5-6. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvenser for de ulike delområdene på delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika, KDP-linjen, trekvart kryss

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
K Vingrom kirke–Øyresvika	Middels	Ubetydelig endring	Ny tursti og reetablering av strandsonen vil kompensere for inngrep og forbedre mulighetene for friluftsliv.	0
O Fv 2538/2540	Stor	Noe forbedret	Ny E6 gir mindre trafikk på veien.	+
P Pilegrimsleden	Stor	Noe forbedret	Ny E6 gir mindre trafikk på veien.	+
Q Mjøsa	Stor	Noe forringet	Noe økt visuell og støymessig påvirkning. Utfyllinger i sjøen kan påvirke fritidsfisket negativt.	-

5.5.4 Delstrekning Øyresvika–Storhove

Justert linje

En brukryssing over det svært viktige friluftslivsområdet Lågendeltaet vurderes å gi betydelige negative virkninger. Justert linje med lavere og kortere bru vurderes å være den mest skånsomme løsningen, da den visuelle påvirkningen blir noe mer moderat, samtidig som trafikkstøyen fra brua får relativt begrenset utbredelse. Dette gjør at områder som blir liggende på litt avstand fortsatt vil bevare store deler av sin verdi og funksjon. Løsningen med kassebru vurderes som noe bedre enn løsningen med fritt frembygg-bru, da førstnevnte er en slankere og mindre dominerende konstruksjon. Ny E6 vil medføre et større arealbeslag og forringelse av friluftslivsområdet på Hovemoen, som også er under press fra tilgrensende næringsvirksomhet. For å begrense barrierenvirkninger på Hovemoen har man sikret passasjemulighet sør og nord i området, slik at Hovemorunden kan opprettholdes. Dette gjelder for alle alternativer. De to kryssalternativene på Storhove berører næringsområder, og valg av løsning vurderes ikke å ha noen stor betydning for friluftsliv. Begge løsninger utformes med separat gang og sykkelforbindelse til Gausdal Landhandleri, men i Storhove kryss midt unngår man kryssing av firefelts lokalvei, og dette vurderes som en bedre løsning for gående og syklende.

Tabell 5-7. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvenser for de ulike delområdene på delstrekning Øyresvika–Storhove, justert linje

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
L Svartevja–Trosset	Stor	KB: forringet	Bru over Lågen gir visuelle og støymessige virkninger.	- -
		FF: forringet	Bru over Lågen gir visuelle og støymessige virkninger.	- -
M Lågendeltaet	Stor	KB: forringet	Bru over Lågen gir visuelle og støymessige virkninger.	- -
		FF: forringet	Bru over Lågen gir visuelle og støymessige virkninger.	- -
N Hovemoen	Stor	KB: forringet	Veien medfører et større arealbeslag og visuelle og støymessige virkninger.	- - -
		FF: forringet	Veien medfører et større arealbeslag og visuelle og støymessige virkninger.	- - -

KDP-linjen

En høy og lang bru over Lågen vil virke visuelt dominerende, og gi friluftslivsområdene et tungt inngrepspreg. En høy bru har videre en større visuell og støymessig influenssone, slik at områder som ligger på noe avstand også vil bli negativt påvirket. For Lågendeltaet vurderes dette å gi utslag i form av høyere negativ konsekvensgrad. Løsningen vurderes som klart dårligere enn justert linje. Konsekvensene for Hovemoen vil være som i justert linje.

Tabell 5-8. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvenser for de ulike delområdene på delstrekning Øyresvika–Storhove, KDP-linjen

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
L Svartevja–Trosset	Stor	Foringet	Bru over Lågen gir betydelige visuelle og støymessige virkninger.	- -
M Lågendeltaet	Stor	Foringet	Bru over Lågen gir betydelige visuelle og støymessige virkninger, som gjør at grad av påvirkning ligger på grensen til «sterkt forringet»	- - -
N Hovemoen	Stor	Foringet	Veien medfører et større arealbeslag og visuelle og støymessige virkninger.	- - -

Planprogramlinjen

Planprogramlinjen vil ha vesentlig lavere bruhøyde enn KDP-linjen, men ligger høyere enn justert linje. Løsningen vurderes å ha mindre negativ påvirkning på friluftsliv enn KDP-linjen, da de visuelle og støymessige virkningene ikke vil være like vidtrekkende, samtidig som den gir større negativ påvirkning enn justert linje. Løsningen med kassebru vurderes som noe bedre enn løsningen med fritt frembygg-bru, da førstnevnte er en slankere og mindre dominerende konstruksjon. Konsekvensene for Hovemoen vil være som i justert linje.

Tabell 5-9. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvenser for de ulike delområdene på delstrekning Øyresvika–Storhove, planprogramlinjen

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
L Svartevja–Trosset	Stor	KB: forringet	Bru over Lågen gir visuelle og støymessige virkninger.	- -
		FF: forringet	Bru over Lågen gir visuelle og støymessige virkninger.	- -
M Lågendeltaet	Stor	KB: forringet	Bru over Lågen gir visuelle og støymessige virkninger.	- -
		FF: forringet	Bru over Lågen gir visuelle og støymessige virkninger.	- -
N Hovemoen	Stor	KB: forringet	Veien medfører et større arealbeslag og visuelle og støymessige virkninger.	- - -
		FF: forringet	Veien medfører et større arealbeslag og visuelle og støymessige virkninger.	- - -

6 KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

Anleggstrafikk og anleggsarbeider (f.eks. graving, pigging, spunting, sprengning og massehåndtering) vil forårsake støy, støving og rystelser, særlig i områdene rundt bruer, underganger, kryss og tunnelportaler. Nærliggende boligbebyggelse, campingplasser/leirsted og friluftslivsområder vil i perioder bli til dels sterkt berørt av støy, noe som vil kunne påvirke trivselen. Noen områder vil også kunne oppleves som mindre egnet for utendørs opphold og aktiviteter. Midlertidige støyreducerende tiltak og evt. tilbud om midlertidig bosted bør vurderes i områdene som blir sterkt belastet, jf. kap. 7.2.

Arbeider med omlegging av veier og etablering/ombygging av kulverter vil gi ulemper i form av redusert fremkommelighet til viktige målpunkter som f.eks. strandsonen, sentrumsområder og boligområder.

Anleggstrafikk på veier som benyttes av myke trafikanter kan skape utrygghet og potensielt øke risikoen for trafikkulykker. Det forutsettes at sikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter ivaretas ved f.eks. god skilting av alternative/omlagte ruter, etablering av midlertidige atkomstveier eller fysisk separering av myke trafikanter og biltrafikk.

6.1.1 Delstrekning Roterud–Stranda

Riggområdene på delstrekningen er planlagt etablert på arealer som grenser til bl.a. friområdet på Strandengen og Furuodden camping. Anleggstrafikken vil også benytte deler av internveisystemet på Strandengen og Furuodden som atkomst til rigg- og anleggsområder. Støy, støv og rystelser fra anleggsmaskiner og massetransporter kan føre til at disse områdene oppleves som mindre egnet for rekreasjon og friluftsliv mens arbeidene pågår. Internveiene på Strandengen og Furuodden brukes også av myke trafikanter, og det vil være viktig å sikre disse gjennom gode, stedstilpassede tiltak, jf. kap. 7.2.

Dagens E6 vil være åpen for trafikk mens nytt nordgående felt bygges, og vil også fungere som transportrute til og fra rigg- og anleggsområdene. Fv 2538 Biristrandvegen vil dermed ikke benyttes verken som avlastningsvei eller anleggsvei. De største ulempene for gående og syklende på Biristrand vil være knyttet til stengning og ombygging av kulverter under E6, som gjør at tilgangen til strandsonen vil bli redusert i en periode. Det vil være viktig å gi god informasjon om hvor det er mulig å komme ned til strandsonen til enhver tid.

6.1.2 Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

Riggområdene på delstrekningen er planlagt etablert på arealer som grenser til bl.a. Bakke camping, Vingrom skole og Vingromdammen. Anleggstrafikken vil også benytte deler av internveisystemet på Furuodden/Biristrand camping og Vingromdammen som atkomst til rigg- og anleggsområdene. Støy, støv og rystelser fra anleggsmaskiner og massetransporter kan føre til at disse områdene oppleves som mindre egnet for rekreasjon og friluftsliv mens arbeidene pågår. Internveiene på Furuodden/Biristrand og Vingromdammen brukes også av

myke trafikanter, og det vil være viktig å sikre disse gjennom gode, stedstilpassede tiltak, jf. kap. 7.2.

Dagens E6 vil være åpen for trafikk mens nytt nordgående felt bygges, og vil også fungere som transportrute til og fra rigg- og anleggsområdene. Fv 2538 Paul A, Owrens veg, Fv. 250/310 og Fv. 2540 Vingromsvegen vil dermed ikke benyttes verken som avlastningsveier eller anleggsveier. Bygging av ny firefelts vei krever imidlertid omlegging av Fv. 2538 sør for Vingrom, samt Burmavegen, Døsvegen og Fv. 2540 nord for Vingrom, og det forutsettes at det etableres midlertidige atkomstløsninger/alternative ruter for gående og syklende, slik at tilgang til skole/barnehage og sentrumsfunksjoner på Vingrom ivaretas under hele anleggsperioden.

Bygging av ny bru over Rinna og ny tverrforbindelse til Vingromdammen under dagens kryssområde medfører at tilgangen til Vingromdammen blir midlertidig redusert. Det forutsettes at det legges til rette for at gående og syklende får en atkomstmulighet mens arbeidene pågår, enten ved Rinna eller via kulvert under dagens kryssområde.

Tilgangen til strandsonen vil i perioder bli noe redusert som følge av at det bygges ny tursti på strekningen mellom Stranda og Vingrom kirke, samt at kulverten ved Røyne bygges om.

6.1.3 Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika

Arbeidene med å etablere ny firefelts vei frem til påhugget nord for Øyresvika, samt omlegging av Fv. 2540 Vingromsvegen medfører at denne i perioder vil være helt stengt for annen trafikk enn anleggstrafikk. Når fylkesveien er lagt om og gjenåpnet vil den fungere som avlastningsvei for E6-trafikken, og trafikkøkningen kan skape større utrygghet og risiko for ulykker med myke trafikanter. Det forutsettes at det etableres midlertidige atkomstløsninger/alternative ruter for gående og syklende mens fylkesveien er stengt, og at tiltak for å sikre gang- og sykkeltrafikk iverksettes når fylkesveien gjenåpnes.

I forbindelse med arbeidene i tunnelpåhuggsområdet vil Hovslivegen måtte legges om, og tilsvarende også forbindelsen mellom Vingromsvegen og Hovslivegen. Det vil bli noe begrenset fremkommelighet i dette området mens omleggingen pågår.

Tilgangen til strandsonen vil i perioder bli noe redusert som følge av at det bygges ny tursti på strekningen mellom Vingrom kirke og Øyresvika, samt at kulverten ved Hov bygges om.

6.1.4 Delstrekning Øyresvika–Storhove

På Trosset, nord for Jørstadmovegen planlegges et midlertidig lagringsområde for tunnelmasser, som også skal knuses her. Transport, deponering og knusing av masser vil medføre omfattende trafikk på anleggsveien som etableres i lia ovenfor Jørstadmovegen, samt støybelastning på nærliggende boligbebyggelse og sørvestre del av Lågendeltaet. Ifølge beregningene vil kun én bolig bli utsatt for støy over grenseverdiene dersom arbeidet begrenses til dagtid, og noen få flere boliger dersom arbeid foregår på kveldstid, jf.

fagrapport støy. Områdene nordvest for Trossetvollen vil bli liggende i en sone med støy over 55 dB. Avbøtende tiltak bør derfor vurderes, se kap. 7.2.2.

Bygging av brua over Lågen medfører omfattende anleggsarbeid som berører delområdene Svartevja-Trosset, Lågendeltaet og Hovemoen. Justert linje med kassebru gir en kortere og generelt med skånsom anleggsperiode enn de øvrige alternativene, spesielt sammenliknet med alternativer med fritt frembygg-bru, som krever større inngrep i Lågen i forbindelse med fundamenteringen, og derav større midlertidige ulemper for friluftslivsutøvelsen. Det omfattende arbeidet i Lågen medfører også risiko for påvirkning på fiskepopulasjoner med mulige langtids effekter, og derav mulige konsekvenser for sportsfisket.

Bruas sørlige landingspunkt berører delområde Svartevja – Trosset. Riggområdet vil plasseres mellom utløpsområdene for Kolbergbekken og Kollefallbekken, mens anleggsarbeidet i hovedsak vil foregå i området fra Kollefallbakkens utløp og ned mot Øvre landvarpet. Etablering av landkaret krever også en fylling ut i strandsonen rett øst for bekteutløpet. Hele denne strekningen vil være utilgjengelig for fiske og fuglekikking i perioden arbeidene pågår. Jørstadmovegen, som skal legges om, vil imidlertid holdes åpen mens ny veitrasé bygges, slik at det fortsatt vil være god tilgang til friluftslivsområdene nord og sør for anleggsområdet.

Friluftslivsaktivitet som i dag foregår innenfor anleggsområdet ved brukryssingen over Lågen vil måtte vike i anleggsperioden. Restriksjoner på ferdsel under brua til fots eller i båt vil begrenses til noen få timer annenhver uke.

Bruas nordlige landingspunkt berører friluftslivsområdet på Hovemoen, og vil medføre relativt store inngrep og midlertidige arealbeslag her. I justert linje, kassebru, vil produksjonsområdet for brua etableres like vest for Hovemoen gård, mens det i planprogramlinjen, kassebru, plasseres lenger øst, i området nord for Midttuva. Her er også riggområdet planlagt lokalisert. I alle tilfeller vil viktige områder for turgåing, ridning, fiske og fuglekikking være enten lite egnet eller midlertidig utilgjengelige i en periode. Turstien langs Lågen holdes riktignok åpen, slik at øvrige deler av Hovemoen fortsatt er tilgjengelige fra Landtorget. Det forutsettes at gående og syklende separeres fra anleggstrafikk ved hjelp av gjerde/gangkulvert.

På samme måte som ferdigstilt ny E6 vil anleggsbeltet gjennom Hovemoen fungere som en barriere, men det legges til rette for at området skal være tilgjengelig også under anleggsfasen, med unntak av eventuelle kortere perioder der forbindelsene må stenges av sikkerhetsmessige årsaker. Igjen forutsettes det at gående og syklende separeres fra anleggstrafikk ved hjelp av gjerde/gangkulvert. På Storhove legges til grunn at det under arbeidet med nytt kryss sikres trygg passasje for gående og syklende til og fra Gausdal land.

Friluftslivsområdene vil bli utsatt for støy og vibrasjoner, særlig i de mest intensive periodene med utfylling og lossing/transport av steinmasser. Valgt fundamenteringsmetode med borede piler til berg, samt byggemetoden med fremskyving av brukseksjoner fra brufabrikken (alternativer med kassebru) er imidlertid mer skånsomme enn andre metoder når det gjelder støy og vibrasjoner.

7 SKADEREDUSERENDE/KOMPENSERENDE TILTAK OG OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER

7.1 Permanent situasjon

7.1.1 Generelle tiltak

Ifølge KU-forskriftens § 23 skal konsekvensutredningen beskrive tiltak som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn. Gjennom detaljplanlegging av veilinjen har prosjektet E6 Roterud–Storhove gjort en rekke justeringer av den opprinnelige KDP-linjen for å redusere negativ påvirkning på omgivelsene. Nye kryssløsninger på Vingrom og i Øyresvika, samt nye løsninger for brukryssing over Lågen er prosjektert for å unngå eller begrense negative konsekvenser knyttet til arealbeslag, støy og visuelle virkninger. Prosjektet omfatter også istandsetting av arealer og kompensasjonstiltak. Disse tiltakene inngår i kostnadsoverslaget og er en del av utredningsgrunnlaget. Under hver delstrekning beskrives tiltak som planlegges som en del av prosjektet, og tiltak som anbefales gjennomført i tillegg, for å redusere negative virkninger ytterligere. De anbefalte tiltakene er ikke nedfelt i planbestemmelsene.

7.1.2 Stedsspesifikke tiltak

Delstrekning Roterud–Stranda

Prosjekterte tiltak

På denne delstrekningen er KDP-linjen justert slik at eksisterende vei gjenbrukes i større grad og strekningen med terrassert veilinje reduseres. På denne måten begrenses arealbeslaget og inngrepet i områder av verdi for nærmiljøet. Langs friområdet og leirstedet/campingplassen på Strandengen, samt langs campingplassene på Stranda er det planlagt støyskjerm som gjør at områder som tidligere har vært utsatt for støy over grenseverdiene får et bedre lydbilde. Dette har gjort at konsekvensen for delområdene Strandengen og Stranda er vurdert som positiv, jf. kap. 5.1.2.

Anbefalte tiltak

Beregninger viser at det vil kunne bli en trafikkøkning på Fv 2538 Biristrandvegen som følge av trafikkavvisning i bompengerperioden. I den lokalpolitiske behandlingen av bompengeproposisjonen i Gjøvik og Lillehammer ble det vedtatt at dersom trafikken på sideveier langs strekningen viser seg å bli for stor, skal det etableres trafikkregulerende tiltak på disse veiene.

Ved ÅDT på over 1000, jf. Statens vegvesens håndbok N 100, anbefales tilretteleggingstiltak for gående og syklende på Biristrandvegen, som fungerer både som skolevei, turvei/fritidsvei, pilegrimsled og regional sykkelrute. Trafikktellinger på deler av fylkesveinettet mellom Biri og kommunegrensen, som nylig er gjennomført av Innlandet fylkeskommune, viser imidlertid at trafikken ved tellepunkt Roterud allerede er 50 – 110 % høyere enn ÅDT 985 som ligger inne i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Dersom de nye trafikktallene fra

fylkeskommunen er riktige, bør veieier vurdere om det bør gjøres tiltak på strekningen i dag, uavhengig av potensiell bompenggeavvsining når ny E6 åpner.

De nye trafikk tallene indikerer at det kan være behov for sammenhengende gang- og sykkelvei langs Birstrandvegen. I dag er det gang- og sykkelvei mellom Rogne og Fegring, og denne bør forlenges både sørover og nordover. Dersom det blir nødvendig å gjøre prioriteringer anbefales det å starte med å bygge gang- og sykkelvei på den nokså farlige og uoversiktlige strekningen fra Fegring til avkjøringen til Furuodden campingplass (ca. 360 m). På denne måten kan man sikre trygg atkomst til rekreasjonsområder som har stor betydning for lokalbefolkningen, og spesielt barn og unge.

Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

Prosjekterte tiltak

Som kompensasjon for veiens inngrep i strandsonen langs Mjøsa, og dertil negative konsekvenser for friluftsliv, planlegges det sammenhengende tursti fra Stranda til Øyresvika. Prosjektet har imidlertid gjort justeringer av både veilinjen og turstitråsen/turstibredde slik at de medfører vesentlig mindre utfylling i Mjøsa mellom Vingrom og Vingrom kirke. Dette gjør at strandsonen i større grad kan bevares slik den er i dag, og man unngår unødvendig inngrep i områder med viktige opplevelseskvaliteter knyttet til natur og landskap. Der man ikke unngår fylling ut i sjøen skal strandlinjen formes og revegeteres slik at den blir mest mulig naturlig, og badeplasser/båtplasser skal erstattes. Bygging av ny tursti i strandsonen, med istandsettingstiltak, har gjort at konsekvensen for delområdene Stranda-Vingrom og Vingrom-Vingrom kirke vurderes som positiv.

Gang- og sykkelveien gjennom Vingrom som i dag starter ved krysset med Moabakken og slutter ved krysset med Burmaveien, er planlagt forlenget videre nordover langs Vingromsvegen, mot Ullhammeren/avkjøringen til kryss nord.

På Paul A. Owrens veg, mellom innkjørselen til Vingrom skole og krysset med Røttaldsvegen, mangler det separat gang- og sykkelvei. Denne manglende lenken vil bli etablert. Ved fotgjengerovergangen ved skolen vil det også etableres bedre veibelysning.

Det er planlagt støyskjermer mot Bakke camping og Vingrom sentrum, samt støyvoll mot Vingromdammen, som gjør at områder som tidligere har vært utsatt for støy over grenseverdiene får et bedre lydbilde. Det er også planlagt en støyskjermer/støyvoll mot Vingrom kirke.

På Vingrom har prosjektet arbeidet med alternative kryssløsninger for å begrense inngrep i det populære friluftslivsområdet Vingromdammen, samt redusere negative virkninger for nærmiljøet på Vingrom. Det viktigste tiltaket til fordel for Vingromdammen vil være å unngå å bygge KDP-løsningen Vingrom kryss midt, som gir et betydelig arealbeslag innenfor området. Det anbefales videre å bygge prosjektets foretrukne alternativ kryss nord, da dette alternativet vurderes å gi minst negative virkninger for nærmiljø og friluftsliv, jf. kap. 5.2.2. Kryss nord medfører imidlertid også arealinngrep i Vingromdammen, og siden dette både er

et statlig sikret friluftsområde og et område av betydning for barn og unge, må erstatningstiltak vurderes, jf. veileder for omdisponering i statlig sikrede friluftsområder og rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planlegging.

Fjerning av dagens kryss på Vingrom vil i tillegg til å frigjøre areal innenfor selve Vingromdammen også frigjøre areal vest for E6. Dette arealet er på ca. 7 dekar, og ligger i tilknytning til Vingrom skole. Prosjektet ønsker å benytte dette området som erstatningsareal, og istandsette det slik at det kan benyttes til lek/opphold og/eller friluftsliv. Dette er også sikret i planbestemmelsene. På denne måten unngår en netto tap av friluftslivsområder og områder av betydning for barn og unge på Vingrom. Kulvert under E6 i dagens kryssområde vil også gi en god kobling mellom erstatningsarealet og Vingromdammen, slik at førstnevnte kan oppleves som en integrert del av friluftslivsområdet. Atkomsten til Vingromdammen via ny kulvert vil bygges med 2,5 m bred gang- og sykkelvei, og vil være en trygg og sikker atkomst for gående og syklende.

Turstistrekningen sør for Vingrom skal kobles direkte til Vingromdammen via eget felt på veibrua over Rinna. Det skal også etableres turvei langs Rinna på vestsiden av E6, som leder opp til Fv 2538. Begge tiltakene er sikret i planbestemmelsene. Dette vil gi en fin, ca. 1 km lang rundløype rundt Vingromdammen og Vingrom, som er egnet for folk i alle aldre, og som kan brukes til kortere turer og hundelufting.

Gang- og sykkelveien langs Paul A. Owrens veg, som i dag stopper ved krysset ved Moabakken, vil forlenges ned til Bø, sør for Vingrom. Det vil da være gang- og sykkelvei langs hele den omlagte fylkesveistrekningen.

Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika

Prosjekterte tiltak

Det er planlagt sammenhengende tursti fra Stranda til Øyresvika, og prosjektet har gjort justeringer av turstitraseen og turstibredden slik at den medfører mindre inngrep i strandsonen/mindre utfylling i Mjøsa på strekningen nord for Hov. Dette gjør at man stedvis kan bevare opplevelseskvaliteter knyttet til natur og landskap. Der man ikke unngår fylling ut i sjøen skal strandlinjen formes og revegeteres slik at den blir mest mulig naturlig, og badeplasser/båtplasser skal erstattes. Bygging av ny tursti i strandsonen, med istandsettingstiltak, har gjort at konsekvensen for delområdet Vingrom kirke–Øyresvika vurderes som positiv.

Forbi bebyggelsen i Øyresvika er det planlagt langsgående støyskjerm mot avlastet E6, slik at støbelastningen på dette området reduseres.

Anbefalte tiltak

Det bør vurderes å tilrettelegge for parkering ved Fv 2540, slik at man unngår parkeringskaos/ulovlig parkering på småveiene ned mot strandsonen.

Delstrekning Øyresvika–Storhove

Prosjekterte tiltak

Prosjektet har arbeidet med en ny løsning for brukryssing av Lågen (justert linje) for å redusere negative virkninger for naturmangfold, friluftsliv og andre ikke-prissatte temaer. Det viktigste tiltaket for friluftslivet i området vil være å velge justert linje, som reduserer visuelle virkninger og begrenser støytbredelsen i Lågendeltaet, jf. kap. 5.2.4. Justert linje unngår også i størst grad negative virkninger for etablerte fiskeplasser på både sør- og nordsiden av deltaet.

I detaljprosjekteringen av veilinjene videre nordover mot Storhove har man etterstrebet å sikre god passasjemulighet for gående og syklende under brua/veien for å kunne opprettholde Hovemorunden. På denne måten reduseres barrierevirkningene, og også de negative konsekvensene for det populære friluftslivsområdet på Hovemoen.

Vurderte kryssløsninger på Storhove er planlagt slik at myke trafikanter fortsatt vil ha trygg gang- og sykkelatkomst til Gausdal Landhandleri.

Anbefalte tiltak

Ridesenteret på Hovemoen blir liggende tett på den nye veibrua over Lågen, og avbøtende tiltak bør vurderes i samarbeid med grunneier.

Det bør vurderes å gi bistand til omlegging av turstier som blir brutt som følge av veien legges tvers gjennom Hovemoen.

7.2 Anleggsperioden

I det følgende presenteres forslag til generelle tiltak og stedsspesifikke tiltak, og også vil være en del av prosjektets YM-plan.

7.2.1 Generelle tiltak

Støyreducerende og støvdempende tiltak i spesielt utsatte boligområder og friluftslivsområder bør vurderes mens det mest intensive anleggsarbeidet pågår. Belysningen i rigg- og anleggsområder kan virke sjenerende, og riggplanen bør gi føringer for plassering av lyskastere og skjerming av bebyggelse slik at denne ulempen reduseres. Generelt vil visuell skjerming av riggområder og anleggsområder (der det er mulig) ha god effekt, da andre virkninger av anleggsarbeidet ofte oppleves som mindre plagsomme når man ikke har direkte innsyn til aktivitetsområdene.

Alternative ruter/midlertidige atkomstveier for gående og syklende skal skiltes tydelig, og det skal gis informasjon om hvilke kulverter som er åpne for gjennomgang, for å sikre tilgang til strandsonen.

Det er i alle tilfeller viktig at befolkningen gis god informasjon i forkant om når og hvordan spesielt støyende eller inngripende anleggsarbeider skal foregå. Dette vil bidra til å redusere usikkerhet og negative opplevelser.

7.2.2 Stedsspesifikke tiltak

Delstrekning Roterud–Stranda

Permanent støyskjerm planlegges etablert langs campingplasser/leirsted og friområder på Strandengen og Stranda. Disse støyskjermene bør etableres så tidlig som mulig slik at områdene blir minst mulig påvirket i anleggsperioden. Midlertidig støy- og støvskjerm bør etableres mellom Strandengen/Stranda og tilgrensende riggområder.

Internveier på Strandengen, Furuodden og Biristrand camping må benyttes som atkomst til tilgrensende rigg- og anleggsområder. Det anbefales at gående og syklende separeres fysisk fra anleggstrafikk ved f.eks. gjerde.

Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

Permanent støyskjerm planlegges etablert langs Bakke camping, Vingromdammen og Vingrom sentrum/Vingrom skole. Disse støyskjermene bør etableres så tidlig som mulig slik at områdene blir minst mulig påvirket i anleggsperioden. Midlertidig støy- og støvskjerm bør etableres mellom Bakke camping, Vingrom skole, Vingromdammen og tilgrensende riggområder.

Internveier på Vingromdammen må benyttes som atkomst til tilgrensende rigg- og anleggsområder. Det anbefales at gående og syklende separeres fysisk fra anleggstrafikk ved f.eks. gjerde.

Midlertidige atkomstveier/alternative atkomststruter for gående og syklende må etableres før fylkesveiene legges om.

Tilgang til Vingromdammen må sikres ved at en til enhver tid opprettholder en atkomst til området; enten via kulvert under dagens kryssområde eller under Rinna bru.

Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika

Bulung gård og bebyggelsen i Hovslivegen/Vingromsvegen ved Øyresvika vil være særlig utsatt i forbindelse med det omfattende arbeidet med Vingnestunnelen og ny bru over dagens E6/Vingromsvegen. Særskilte tiltak bør vurderes for å sikre at boliger som ikke innløses fortsatt kan være beboelige. Det bør gjennomføres kontinuerlige støymålinger og vibrasjonsmålinger for å sikre at man overholder grenseverdiene. Det bør også gjennomføres tilstandsbesiktigelse av boligene før og under anleggsarbeidet for å avdekke eventuelle skader. Lokale støyskjermingstiltak og støvreduserende tiltak må gjennomføres ved behov.

Midlertidig atkomstvei/alternativ atkomstrute for gående og syklende må etableres før arbeidet med omlegging av Vingromsvegen starter. Når veien gjenåpnes for vanlig trafikk og E6-trafikk anbefales det at man fysisk separerer gående og syklende fra annen trafikk, eller at fartsgrensen settes ned midlertidig.

Delstrekning Øyresvika–Storhove

Noen boliger langs Jørstadmovegen vil bli liggende like ved planlagt masselagringsområde, og vil være utsatt for støy i forbindelse med transport, deponering og knusing av masser fra Vingnestunnelen. Det bør gjennomføres støymålinger og vibrasjonsmålinger i anleggsfasen, og lokale støyskjermingstiltak må gjennomføres ved behov. Med ny anleggsvei i lia ovenfor Jørstadmovegen begrenses belastningen på sistnevnte vei, samt på nærliggende boliger. Utkjøringen på Jørstadmovegen ved Strømnes må imidlertid utformes slik at det er god sikt, samt merkes tydelig slik at gående og syklende er oppmerksomme på den.

Hovemoen gård og ridesenteret vil bli sterkt berørt av anleggsarbeidet, og avbøtende tiltak bør gjennomføres i samarbeid med grunneier. Flytting av treningsbane og støy- støv og lysskjerming kan være aktuelle tiltak

Hovemoen skal være tilgjengelig i anleggsperioden, enten via sti langs Lågen eller veisystemet nord på Hovemoen. Gående og syklende på disse forbindelsene må separeres fysisk fra anleggstrafikk ved f.eks. gjerde/gangkulvert. Trygg atkomst for gående og syklende til og fra Gausdal Landhandleri må sikres i perioden mens arbeidet med nytt Storhovekryss pågår.

Masseflukt fra gravearbeider og boring i forbindelse med brufundamenteringen vil kunne medføre blakking av vannet i Lågen, og fiskere/padlere vil oppleve dette som negativt. For å begrense påvirkningen bør bruk av lenser vurderes.

7.3 Behov for oppfølgende undersøkelser

Det bør vurderes å gjennomføre sykkelbefaringer langs Fv 2538/2540 for å vurdere behov for kryssutbedringer og behov for økt belysning i områder med mye gang- og sykkeltrafikk.

8 SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSER

I det følgende gis en vurdering av de samlede konsekvensene for friluftsliv/by- og bygdelig på hver delstrekning. Sammenstillingen av konsekvenser for hvert berørt delområde er en avveining av positive og negative konsekvenser og en vurdering av hvilken konsekvensgrad som er representativ for hele delstrekningen. Prosjekterte skadereduserende tiltak er hensyntatt i vurderingen av konsekvenser. Anbefalte skadereduserende tiltak er ikke en del av utredningsgrunnlaget, og vil ikke påvirke konsekvensgrader eller rangering av alternativer.

På delstrekning Roterud-Stranda foreligger kun ett alternativ, som er KDP-linjen, med de justeringene/forbedringene som er foretatt i forbindelse med detaljprosjekteringen. Friluftslivsområder vil i liten grad bli direkte berørt, men tilgangen til strandsonen vil stedvis bli noe dårligere som følge av at enkelte kulverter må stenges. Deler av strandsonen vil bli mer visuelt og støymessig påvirket enn før, mens støyskjerm forbi campingplasser/leirsted på Strandengen og Stranda gir bedre lydbilde i disse områdene. FV 2538 Biristrandvegen (Pilegrimsleden), som er trafikkbelastet i dag, vil kunne få ytterligere økt trafikk i bompengerperioden. I sum vurderes ny E6 likevel å gi større negative enn positive virkninger, og konsekvensgrad «**noe negativ**» vurderes som representativ for delstrekningen.

Delstrekning Stranda-Vingrom kirke har én prosjektert veilinje (justert/forbedret KDP-linje), og tre ulike kryssløsninger på Vingrom. Veilinen medfører inngrep i Mjøsas strandsone og har i utgangspunktet betydelig negativ påvirkning på friluftslivsverdiene her. Etablering av ny tursti og reetablering av strandsonen er imidlertid viktige skadereduserende og kompensierende tiltak som gjør at utbyggingen vurderes å gi like store positive som negative konsekvenser for friluftslivet i enkelte delområder. De tre kryssløsningene påvirker strandsonen på ulike steder, og gir også noe ulike trafikale effekter på fylkesveiene. Det som først og fremst skiller dem er størrelsen på inngrepet i det statlig sikrede friluftsområdet Vingromdammen. Vingrom kryss sør og nord gir et moderat netto arealbeslag, og kompensierende tiltak i form av erstatningsareal og avbøtende tiltak vurderes å veie opp for dette. Vingrom kryss midt gir et betydelig arealbeslag, og det vil være vanskelig å finne erstatningsarealer og -tiltak som er tilstrekkelige for å kompensere for et så stort inngrep. Arealbeslaget innenfor Vingromdammen er vurdert som utslagsgivende for den samlede konsekvensgraden for dette alternativet, som er satt til «**middels negativ**». Vingrom kryss sør og Vingrom kryss nord vurderes samlet sett å ha «**noe negativ konsekvens**» for friluftslivet på delstrekningen, da de negative konsekvensene vurderes som noe større enn de positive. Kryss nord vurderes imidlertid som noe bedre enn kryss sør, da kryss sør gir en vesentlig trafikkøkning på skoleveien/turveien/sykkelruten Fv 2538 Paul A. Owrens veg.

Delstrekning Vingrom kirke-Øyresvika har én prosjektert veilinje (justert/forbedret KDP-linje), og to ulike kryssløsninger i Øyresvika. Veilinen medfører utfyllinger i strandsonen, men etablering av ny tursti og reetablering av strandsonen vurderes å avbøte og kompensere for inngrep i friluftslivsområdet her. Negative virkninger for friluftsliv knyttet til selve Mjøsa veies opp av beregnet trafikkreduksjon på Fv 2540 Vingromsvegen/Pilegrimsleden. Summen av positive og negative virkninger gjør at utbyggingen samlet sett vurderes å ha «**ubetydelig**

konsekvens» for friluftsliv/by- og bygdsliv. Øyresvika halvt kryss vurderes som en bedre løsning enn Øyresvika trekvart kryss, da sistnevnte alternativ medfører et større arealbeslag og ingen flere fordeler når det gjelder trafikkavvikling og sikkerhet for gående og syklende.

På delstrekning Øyresvika-Storhove vurderes fem ulike alternativer for brukryssing av Lågen; justert linje med variantene kassebru og fritt frembygg-bru, KDP-linjen med fritt frembygg-bru og planprogramlinjen, med variantene kassebru og fritt frembygg-bru. En brukryssing over Lågendeltaet, som er et svært viktig friluftslivsområde, vil gi betydelige negative virkninger. Justert linje med lavere og kortere bru vurderes å være den mest skånsomme løsningen, da den visuelle påvirkningen blir noe mer moderat, samtidig som trafikkstøyen fra brua får relativt begrenset utbredelse. Dette gjør at områder som blir liggende litt lenger unna fortsatt vil bevare store deler av sin verdi og funksjon. KDP-linjen med høy og lang bru over Lågen vil virke visuelt dominerende, og gi friluftslivsområdene et tungt inngrepspreg. En høy bru har videre en større visuell og støymessig influenssone, slik at områder som ligger på noe avstand også vil bli negativt påvirket. KDP-linjen vurderes som det klart dårligste alternativet for kryssing av Lågen. Planprogramlinjen vil ha vesentlig lavere bru høyde enn KDP-linjen, men ligger høyere enn justert linje. Løsningen vurderes altså å ha mindre negativ påvirkning på friluftsliv enn KDP-linjen, samtidig som den gir større negativ påvirkning enn justert linje. Uavhengig av alternativ vil ny E6 medføre et større arealbeslag og en forringelse friluftslivsområdet på Hovemoen, som også er under press fra tilgrensende næringsvirksomhet. For å begrense barrierevirkninger på Hovemoen har man sikret passasjemulighet på tvers av veianlegget, samt reetablering av stier, slik at Hovemorunden kan opprettholdes. De to kryssalternativene på Storhove berører næringsområder, og valg av løsning vurderes ikke å ha noen stor betydning for friluftsliv. Begge løsninger utformes med separat gang- og sykkelforbindelse til kjøpesenteret, men i Storhove kryss midt unngår man kryssing av firefelts lokalvei, og dette vurderes som en bedre løsning for gående og syklende. Siden de negative konsekvensene på delstrekningen alt i alt vil være vesentlige, vurderes samlet konsekvens for friluftsliv som «**stor negativ**» for KDP-linjen og «**middels negativ**» i justert linje og planprogramlinjen, men løsningen for kryssing av Lågen gjør at justert linje foretrekkes fremfor planprogramlinjen. Løsninger med kassebru vurderes generelt som noe bedre enn løsninger med fritt frembygg-bru, da disse er mer massive konstruksjoner, som også krever en lengre anleggsperiode med større inngrep i Lågen, og derav større midlertidige ulemper for friluftslivsutøvelsen. Justert linje med kassebru vurderes altså som det beste alternativet.

Tabell 8-1. Sammenstilling av konsekvenser og rangering av alternativer, alle delstrekninger

Delområder	Alternativer		
Delstrekning Roterud–Stranda			
	KDP-linjen		
A Roterud–Stranda	-		
B Strandengen	+		
C Bistrand skole	0		
D Strandengen–Stranda	-		
E Stranda	+		
O Fv 2538/2540	-		
P Pilegrimsleden	-		
Q Mjøsa	-		
Avveining	Større negative enn positive konsekvenser		
Samlet vurdering	Noe negativ konsekvens		
Delstrekning Stranda–Vingrom kirke			
	KDP-linjen + Vingrom kryss sør	KDP-linjen + Vingrom kryss midt	KDP-linjen + Vingrom kryss nord
F Stranda–Vingrom	0	0	0
G Rinna	-	-	-
H Vingrom skole	+	0	+
I Vingrom-dammen	0	---	0
J Vingrom–Vingrom kirke	0	0	0
O Fv 2538/2540	-	0	0
P Pilegrimsleden	-	0	0
Q Mjøsa	-	-	-
Avveining	Større negative enn positive konsekvenser	Stor negativ konsekvens for Vingromdammen er utslagsgivende	Noe større negative enn positive konsekvenser
Samlet vurdering	Noe negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	2	3	1

Forklaring til rangering	Større trafikkøkning på Fv 2538 enn kryss nord utslagsgivende.	Dårligste alternativ pga. inngrep i Vingromdammen	Beste alternativ		
Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika					
	KDP-linjen + Øyresvika halvt kryss		KDP-linjen + Øyresvika trekvart kryss		
K Vingrom kirke - Øyresvika	0		0		
O Fv 2538/40	+		+		
P Pilegrimsleden	+		+		
Q Mjøsa	-		-		
Avveining	Positive og negative konsekvenser har like stor vekt		Positive og negative konsekvenser har like stor vekt		
Samlet vurdering	Ubetydelig konsekvens		Ubetydelig konsekvens		
Rangering	1		2		
Forklaring til rangering	Beste alternativ		Kryssløsningen gir større arealinngrep		
Delstrekning Øyresvika–Storhove					
	Justert linje		KDP-linjen	Planprogramlinjen	
	KB*	FF*		KB*	FF*
L Svartevja – Trosset	--	--	--	--	--
M Lågendeltaet	--	--	---	--	--
N Hovemoen	---	---	---	---	---
Avveining	Konse- kvensgrad 2 minus dominerer	Konse- kvensgrad 2 minus dominerer	Konsekvensgrad 3 minus dominerer	Konse- kvensgrad 2 minus dominerer	Konse- kvensgrad 2 minus dominerer
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	2	5	3	4
Forklaring til rangering	Beste linje og brukonsept	Beste linje, men noe dårligere brukonsept	Dårligste linje og brukonsept	Dårligere linje enn justert linje	Dårligere linje enn justert linje og FF noe dårligere brukonsept enn KB

*KB: kassebru. FF: fritt frembygg-bru

9 REFERANSELISTE

- [1] Vegdirektoratet/Statens vegvesen, «Håndbok V712 konsekvensanalyser», Vegdirektoratet 2018
- [2] Planprogram for E6 Roterud–Storhove og avlastet E6 ved Lillehammer, Lillehammer kommune, Gjøvik kommune, Nye Veier 12.12.2019
- [3] E6 Biri – Vingrom, konsekvensutredning nærmiljø og friluftsliv, Statens vegvesen 2013
- [4] E6 Vingrom – Ensby, temarapport nærmiljø og friluftsliv, Statens vegvesen 2017
- [5] Innspill fra Gjøvik kommune ved Anna Ekrem, e-post 28.09.2020
- [6] Innspill fra Lillehammer kommune ved Marthe Torset, e-post 29.09.2020
- [7] Medvirkning barn og unge, innspill fra Birstrand skole, 06.11.2020
- [8] Medvirkning barn og unge, innspill fra Biri ungdomsskole, 06.11.2020
- [9] Pers. med. Ingvild Kleven, Birstrand trafikksikkerhetsgruppe, 05.11.2020
- [10] Høringsuttalelse til planprogram E6 Roterud–Storhove, Birstrand trafikksikkerhetsgruppe, 2019
- [11] Innspill til medvirkningsportal E6 Roterud-Storhove, Birstrand trafikksikkerhetsgruppe, 12.11.2020
- [12] Pers. med. Harald Tusvik, daglig leder Strandenga leirsted, 20.10.2020
- [13] Pers. med. Bjørn Myhre, Biri historielag, 20.10.2020
- [14] Pers. med. Syver Holsberg, leder fiskeutvalget, Biri JFF
- [15] Pers. med. Lars Erik Austad, leder Biri båtforening
- [16] Referat fra kontordag E6 Roterud-Storhove, AF 30.09.2020
- [17] Referat fra møte med eiere av campingplasser, AF 21.10.2020
- [18] Pers. med. Anette Røsjordet, leder Vingrom grendeutvalg, 28.10.2020
- [19] Høringsuttalelse til planprogram E6 Roterud–Storhove, Vingrom grendelag, 2019
- [20] Innspill til medvirkningsportal E6 Roterud-Storhove, Vingrom grendeutvalg 12.11.2020
- [21] Pers. med. Henrik Natvig, grunneier og kontaktperson Mjøsa strandeierforening 28.10.2020
- [22] Pers. med. Jan Ove Vasaasen, leder Lillehammer sportsfiskeforening, 29.10.2020
- [23] Pers. med. John Opheim, styreleder NOF Oppland, 30.10.2020
- [24] Pers. med. Jørn Breili, tidl. Litrim, 30.10.2020
- [25] Jan Ove Holmedal, nestleder sportsfiskeforening og aktiv notfisker
- [26] «E6 Roterud–Storhove, konsekvensutredning. Fagrapport støy», NV, AF Norconsult 2021
- [27] «E6 Roterud–Storhove, konsekvensutredning. Fagrapport luftforurensning», NV, AF Norconsult 2021
- [28] Forslag til delfinansiering med bompenger. Nye Veier (2018).
- [29] «Veg- og gateutforming», Vegdirektoratet/Statens vegvesen 2019