



E6 Roterud–Storhove

Konsekvensutredning

30.11 | 21

Fagrapport Landskapsbilde



Nye Veier AS | Tangen 76
4608 Kristiansand
nyeveier.no

Oppdragsnummer:	5195019
Oppdragsnavn:	E6 Roterud–Storhove
Dokumentnummer:	RAPP-lab-001
Dokumentnavn:	Fagrapport landskapsbilde

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	MeWor	IngSae	FiCTr
C03	26.03.2021	Til behandling hos planmyndighet	MeWor	IngSae	FiCTr
C04	30.11.2021	Til behandling hos planmyndighet	EIRii	FiCtr	RuWes

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 og Storhove. Strekningen mellom Roterud og Øyresvika er karakterisert av vakre, bølgende natur- og kulturlandskap som strekker seg ned mot Mjøsa. Vingrom er det eneste tettstedet, men det er spredt bebyggelse langs veien og opp mot åsene. På strekningen fra Røyne til Øyresvika vurderes landskapet å ha spesielt gode visuelle kvaliteter, og kulturlandskapet her har stor verdi og regional betydning. Lågendeltaet er et av Norges største innlandsdeltaer med et særpreget og verdifullt natur- og kulturlandskap som strekker seg helt inn til bykjernen på Lillehammer.

Delstrekning Roterud–Stranda har kun ett alternativ, som er kommunedelplanlinjen (KDP-linjen), med de justeringene/ forbedringene som er foretatt i forbindelse med detaljprosjekteringen.

Delstrekning Roterud–Stranda har én prosjektert veilinje (justert / forbedret KDP-linje). Her legges de to nye nordgående feltene på fylling mot Mjøsa. På en strekning nord for Strandengen vil veien ligge terrassert, for å begrense fyllingshøyden, men man unngår likevel ikke større skjæringer og fyllinger i dette området. Generelt vil veianlegget bli en kraftigere visuell barriere enn dagens E6, og virke mer dominerende i de nærmeste omgivelsene, bl.a. fra det store «Mjøsrommet». Ny arrondering av jordbruksarealer og nye kulverter/atkomstveier til landbruksområder og strandsonen medfører inngrep i bl.a. bekkedaler og naturlig skog. Inngrep i kantvegetasjonen mellom eiendomsgrenser endrer mosaikken mellom naturlig vegetasjon og dyrket mark.

Oppsummert omfatter strekningen delområder som vurderes å være av middels til stor verdi for landskapsbildet. Veianlegget vil utgjøre en kraftigere visuell barriere som stedvis dominerer over landskapets skala, og samlet konsekvens vurderes som «**middels negativ**» på delstrekningen.

Delstrekning Stranda–Vingrom kirke har én prosjektert veilinje (justert / forbedret KDP-linje). På Vingrom er det vurdert tre ulike kryssløsninger:

- Vingrom kryss nord, som ligger ved Ullhammeren, et stykke nord for Vingrom sentrum (videre optimalisert i forbindelse med detaljprosjekteringen)
- Vingrom kryss sør, like sør for sentrum av Vingrom
- Vingrom kryss midt, i sentrum av Vingrom (KDP-løsningen)

På delstrekningen skal det opparbeides ny tursti i strandsonen, der eksisterende sti ikke kan beholdes.

Både vei og tursti vil stedvis medføre utfyllinger i Mjøsa, og således berøre strandlinjen og kantvegetasjonen ned mot Mjøsa. Ny arrondering av jordbruksarealer vil endre mosaikken av naturlig vegetasjon og dyrket mark. Generelt vil det nye veianlegget utgjøre en kraftigere visuell barriere enn dagens E6 og fylkesvei. Veianlegget vil også virke mer dominerende i de nærmeste omgivelsene, som Vingromdammen og Vingrom sentrum, samt sett fra det store «Mjøsrommet». En rekke optimaliseringer av veilinjens og Vingrom kryss nord har imidlertid begrenset veiens fotavtrykk og redusert både terrenginngrepet på vestsiden av veien og omfanget av utfyllinger i Mjøsa, så mye som det lar seg gjøre. Strandlinjen skal reetableres med såskala buktninger, slik at den fremstår naturlig. Kantvegetasjonen mellom vei og tursti, og tursti og Mjøsas høyeste regulerte vannstand reetableres, slik at de negative virkningene av inngrepene begrenses. I tillegg vil kryssområdet tilrettelegges for naturlig revegetering og beplantning.

De ulike kryssalternativene medfører ulik påvirkning på Vingromdammen, Vingrom sentrum og strandlinja mellom Vingromdammen og Ullhammeren:

- Kryss sør vurderes som det mest fordelaktige krysset, da det i hovedsak berører tilnærmet flate arealer uten spesielt store landskapsverdier. Det strekker seg imidlertid ut mot strandsonen og vil være eksponert mot Mjøsa.
- Kryss nord vurderes som det nest beste alternativet. Krysset berører imidlertid deler av den vegetasjonkledte Ullhammeren og medfører skjæring inn i terrenget på vestsiden av veien, slik at det fremstår noe mer eksponert mot Mjøsa enn kryss sør.
- Kryss midt, i sentrum av Vingrom, vurderes som det minst fordelaktige alternativet, da det medfører et stort arealbeslag innenfor Vingromdammen og fremstår svært dominerende sett fra friluftsområdet, Vingrom sentrum og landskapsrommet rundt Vingrom.

Oppsummert inneholder delstrekningen i hovedsak områder som vurderes å være av middels til stor verdi for landskapsbildet. Veianlegget vil utgjøre en kraftigere visuell barriere som stedvis dominerer over landskapets skala, og samlet konsekvens vurderes som «**middels negativ**» på delstrekningen, uavhengig av kryssløsning.

Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika har én prosjektert veiløp (justert/ forbedret KDP-løp). I Øyresvika er det vurdert to ulike kryssløsninger:

- Øyresvika halvt kryss (videre optimalisert i forbindelse med detaljprosjekteringen)
- Øyresvika trekvart kryss

På delstrekningen skal det opparbeides ny tursti i strandsonen, der eksisterende sti ikke kan beholdes.

Både vei og tursti vil stedvis medføre utfyllinger i Mjøsa, og således berøre strandlinjen og kantvegetasjonen ned mot denne. Ny arrondering av jordbruksarealer vil endre mosaikken av naturlig vegetasjon og dyrket mark. Krysset i Øyresvika medfører behov for terrengoppfylling i området rundt Bulung gård, bl.a. for å reetablere dyrket mark, og dette vil endre de naturlige terrengformene i området. Veiløpet inn mot portalområdet bryter i stor

grad med landskapsbildets linjeføring og karakter og medfører et omfattende terrenginngrep i skogsområdet ovenfor Øyresvika. Portalområdet vil være eksponert mot Mjøsa og Lillehammer, mens det nye veianlegget generelt vil utgjøre en kraftigere visuell barriere enn dagens E6 og fylkesvei.

En rekke optimaliseringer av veilinen, portalområdet og halvkrysset i Øyresvika har imidlertid begrenset fotavtrykket og redusert både terrenginngrepet ved Bulung og omfanget av utfyllinger i Mjøsa, så mye som det lar seg gjøre. Strandlinjen skal reetableres med småskala bukninger, slik at den fremstår naturlig. Kantvegetasjonen mellom vei og tursti, og tursti og Mjøsas høyeste regulerte vannstand skal reetableres, slik at de negative virkningene av inngrepene begrenses. Terrengnet rundt portalområdene skal formes slik at det er tilpasset omkringliggende terreng, og portalområdet skal tilrettelegges for naturlig revegetering og beplantes. Tilsvarende gjelder også for kryssområdet.

Oppsummert innehar kulturlandskapet på delstrekningen visuelle kvaliteter som er vurdert å være av regional betydning. Et stort veianlegg med kryss og tunnelportaler påvirker dette landskapet i betydelig grad, men med optimaliseringer og avbøtende tiltak vurderes konsekvensen samlet sett som «**middels negativ**», om enn på grensen til «**stor negativ**».

Halvkryss i Øyresvika og trekvart kryss i Øyresvika gir ulikt omfang av terrenginngrep:

- Halvt kryss er å foretrekke framfor trekvart kryss, da det beslaglegger minst areal, i tillegg til at denne kryssutformingen bryter minst med landskapsbildets karakter.
- Trekvart kryss medfører omfattende terrenginngrep og landskapsendringer, særlig ved jordene på gården Bulung, og konsekvensen av dette alternativet er vurdert som «**stor negativ**».

Delstrekning Øyresvika–Storhove har fem ulike alternativer for brukryssing av Lågen:

- Justert linje med kassebru (heretter kalt KB)
- Justert linje med frittrembygg-bru (heretter kalt FF)
- KDP-linje med FF
- Planprogramlinje med KB
- Planprogramlinje med FF

På Storhove er det vurdert to ulike kryssløsninger:

- Storhove kryss midt (KDP-løsningen)
- Storhove kryss nord

Justert linje med lav, kort bru vurderes å være den mest skånsomme løsningen. Kassebrua vurderes som den visuelt minst dominerende brutypen, men brua vil bli liggende litt tungt i terrengnet og treffer land på Trossetsiden på en måte som ikke er optimal med hensyn til forankring i landskapet. Fritt frembygg-brua er en kraftigere og tyngre konstruksjon enn kassebrua, men ligger tre meter høyere i terrengnet og vil kunne treffe land på Trossetsiden på en bedre måte. Denne landskapstilpasningen vurderes som viktigere enn brutypen, og fritt frembygg-bru foretrekkes.

Planprogramlinje-alternativene vurderes som de nest beste. Her ligger veilinjen noe høyere og lenger nord enn i justert linje, og de to tvillingbruene blir noe lengre. Kassebrua er en enklere og visuelt sett lettere konstruksjon, og siden den mer massive fritt frembygg-brua er lagt i samme høyde som kassebrua, vurderes den som et dårligere alternativ.

KDP-linjen vurderes som det klart dårligste alternativet for kryssing av Lågen. Den ligger vesentlig høyere enn de andre alternativene, og medfører store og skjemmende inngrep på både Trossetsiden og Hovemoensiden. Den høye og lange brua bryter med landskapsbildets linjeføring, karakter og skala, og vil bli den mest synlige og dominerende konstruksjonen sett fra Lågen og fra Lillehammer.

Over Hovemoen går justert linje vesentlig lavere i terrenget enn KDP-linjen og planprogramlinjen. Dette vil være negativt før terrenget senkes som følge av opparbeidelse av fremtidige næringsarealer. God landskapstilpasning anses imidlertid som vanskeligst for alternativene med høy linjeføring over Hovemoen.

Plassering av nytt rensedbasseng på Hovemoen kan i alle alternativer gi lokale negative virkninger i dette området. Sedimentasjonbassenget skal imidlertid gis en utforming som harmonerer med omgivelsene, og tilgrensende arealer skal revegeteres.

Av de to kryssalternativene på Storhove vurderes kryss midt å være det mest oversiktlige og vurderes å være litt mere fordelaktig for landskapsbilde enn kryss nord.

Oppsummert vurderes området der ny bru krysser Lågen å inneholde visuelle kvaliteter av stor verdi og regional betydning, og et stort veianlegg i dette området vil påvirke landskapsbildet betydelig. De negative konsekvensene for Lågendeltaet tillegges størst vekt, og samlet konsekvens for delstrekningen vurderes som «**stor negativ**» for KDP-linjen og «**middels negativ**» for justert linje og planprogramlinjen. Disse vurderingene gjelder for begge brutyper i justert linje og planprogramlinjen.

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

Delområder	Alternativer		
Delstrekning Roterud–Stranda			
	KDP-linjen		
A: Roterud– Strandengen	--		
B: Strandengen– Stranda	--		
Avveining	Konsekvensen vurderes til middels negativ på hele delstrekningen		
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens		
Delstrekning Stranda–Vingrom kirke			
	KDP-linjen + Vingrom kryss sør	KDP-linjen + Vingrom kryss midt	KDP-linjen + Vingrom kryss nord
C: Stranda–Vingrom	--	--	--
D: Næringsarealer Vingrom	0	-	0
E Vingromdammen– Ullhammeren	--	---	--
F: Vingrom–Røyne	--	--	--
G: Røyne– Vingrom kirke	--	--	--
Avveining	Kryssplassering og konsekvenser for friområdet og Vingrom sentrum tillegges størst vekt	Kryssplassering og konsekvenser for friområdet og Vingrom sentrum tillegges størst vekt	Kryssplassering og konsekvenser for friområdet og Vingrom sentrum
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	3	2
Forklaring til rangering	Kryss sør er plassert på tilnærmet flate arealer uten spesielt store verdier. Krysset vurderes	Stor negativ konsekvens for Vingromdammen og Vingrom sentrum er utslagsgivende for at	Kryss nord medfører store terrenginngrep og er godt eksponert mot Mjøsa

	som mindre inngipende enn kryss nord	dette vurderes som det minst fordelaktige			
Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika					
	KDP-linjen + Øyresvika halvt kryss		KDP-linjen + Øyresvika trekvart kryss		
H: Vingrom kirke– Øyresvika	--		---		
Avveining	Alternativet gir minst terrenginngrep		Alternativet gir større terrenginngrep og er enda dårligere landskaptilpasset		
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens dels		Stor negativ konsekvens		
Rangering	1		2		
Forklaring til rangering	Tiltaket medfører et stort veianlegg som bryter med landskapsbildets karakter		Tiltaket medfører et større veianlegg om bryter enda mere med landskapsbildets karakter enn tilfelle er for halvkrysset.		
Delstrekning Øyresvika–Storhove					
	Justert linje		KDP-linjen	Planprogramlinjen	
	KB	FF		KB	FF
I: Lia vest for Lågen	--	--	---	--	--
J: Områder langs Lågen	--	--	---	--	--
K: Hovemoen	-	-	-	-	-
L: Næringsarealer Hovemoen	0	0	0	0	0
M: Næringsarealer Storhove	-	-	-	-	-
N: Storhove	-	-	-	-	-
Avveining	Lågen-kryssinga tillegges størst vekt	Lågen-kryssinga tillegges størst vekt	Lågen-kryssinga tillegges størst vekt	Lågen-kryssinga tillegges størst vekt	Lågen-kryssinga tillegges størst vekt
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	2	1	5	3	4

Forklaring til rangering	Beste linje, beste brukonsept, men har en dårligere landskapstilpasning på land	Beste linje, dårligste brukonsept, beste landskapstilpasningen på land	Dårligste linje og brukonsept	Dårligere linje enn justert linje	Dårligere linje enn justert linje og FF noe dårligere brukonsept enn KB
--------------------------	---------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------	-------------------------------	-----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------

INNHOOLD

1	TILTAKSBEKRIVELSE.....	11
2	RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET.....	33
2.1	Planprogrammet.....	33
2.2	Gjeldende rammer og premisser.....	33
3	METODE OG KUNNSKAPSGRUNNLAG.....	35
3.1	Metode for utredning av ikke-prissatte temaer.....	35
3.2	Fagspesifikk metode.....	37
4	OMRÅDEBEKRIVELSE.....	43
4.1	Influensområde.....	43
4.2	Beskrivelse av hovedtrekk ved planområdet.....	45
5	VERDI, PÅVIRKNING OG KONSEKVENSS.....	49
5.1	Delstrekning Roterud–Stranda.....	49
5.2	Delstrekning Stranda–Vingrom kirke.....	61
5.3	Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika.....	90
5.4	Øyresvika–Storhove.....	102
5.5	Oppsummering av konsekvenser.....	135
6	KONSEKVENSS I ANLEGGSPERIODEN.....	144
7	SKADEREDUSERENDE TILTAK.....	145
7.1	Permanent situasjon.....	145
7.2	Anleggsperioden.....	147
7.3	Behov for oppfølgende undersøkelser.....	148
8	SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSS.....	149
8	REFERANSELISTE.....	155

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.

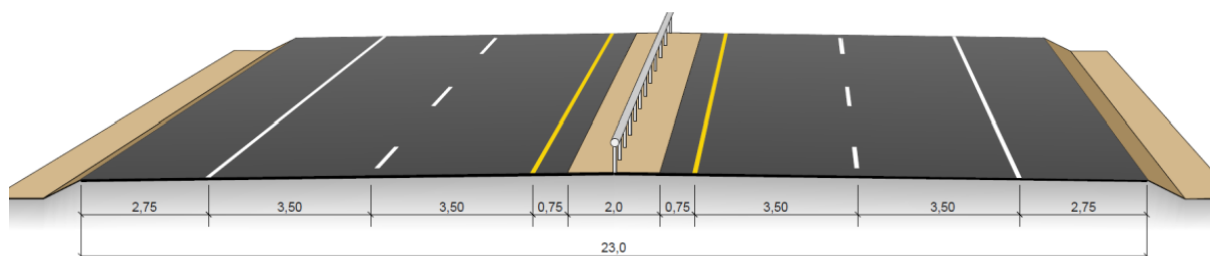
Avlastet E6 mellom Øyresvika og Storhove foreslås omklassifisert til fylkesvei. I forbindelse med behandlingen av kommunedelplan E6 Vingrom–Ensby ble det stilt en rekke krav til tiltak på avlastet veinett. Det utarbeides egen reguleringsplan for tiltak på avlastet E6, som behandles samtidig med planforslaget 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 21 - 23 m med 3,5 m brede kjørefelt og 2,75 m brede ytre skuldre. Veien skal ha midtdeler med rekkverk.

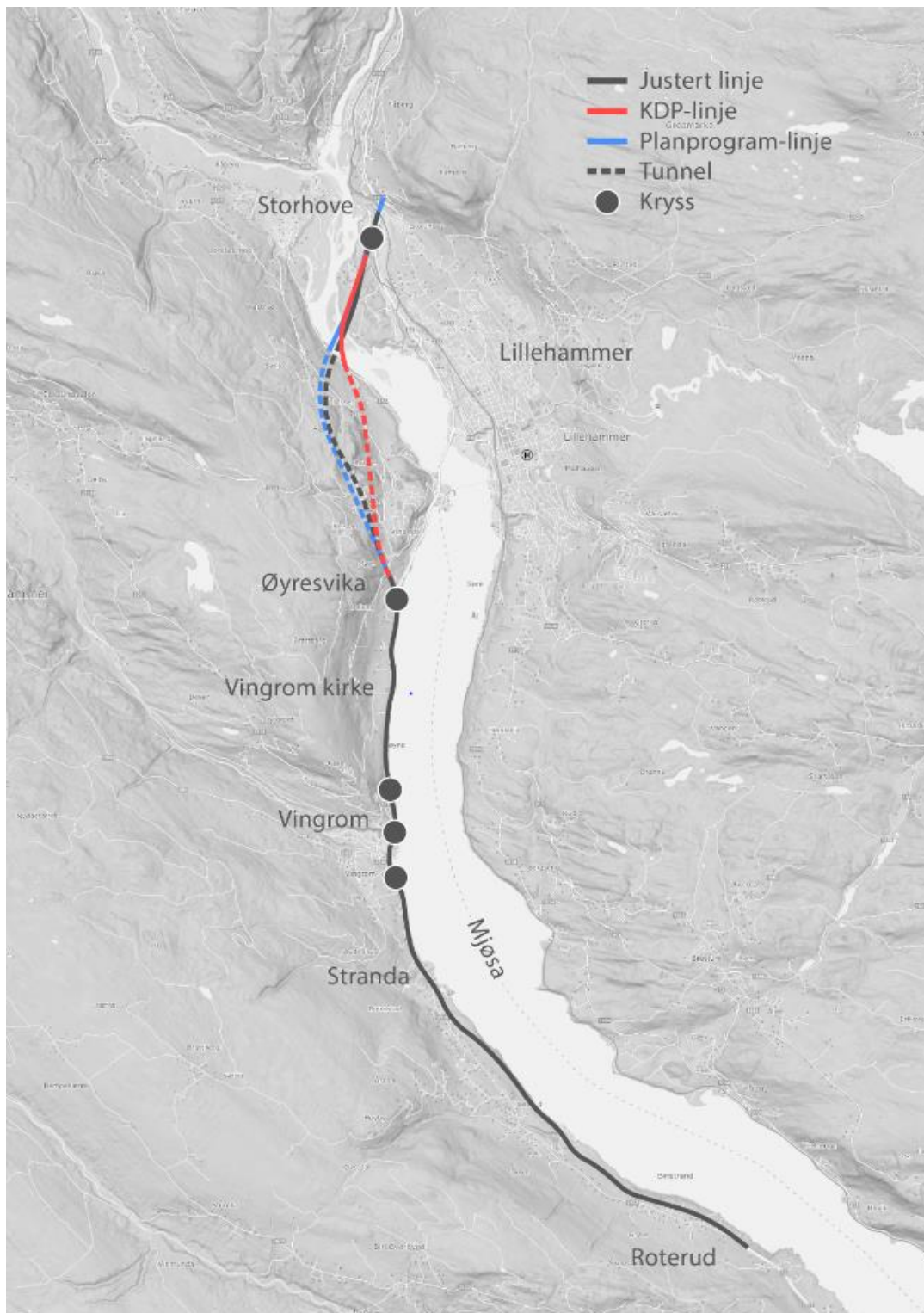


Figur 1-1. Tverrprofil for H3. H3 kan ha en veibredde på 21 - 23 m og midtdeler med rekkverk. Kilde: Håndbok N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen (Statens vegvesen, 2019)

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.

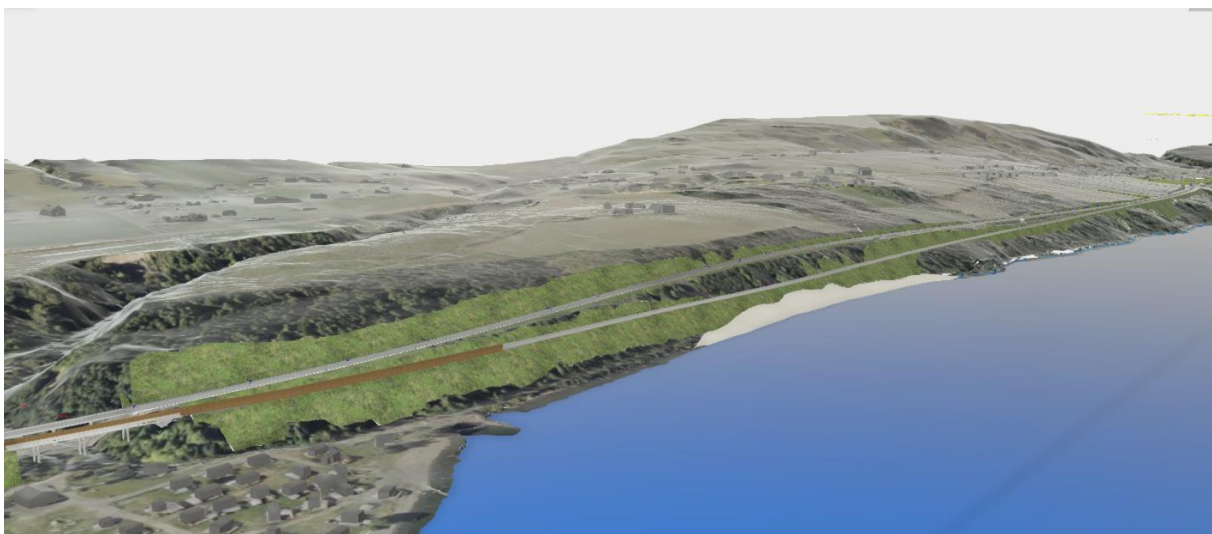


Figur 1-2. Figuren viser vurderte veillinjer og kryssplasseringer på strekningen Roterud - Storhove

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

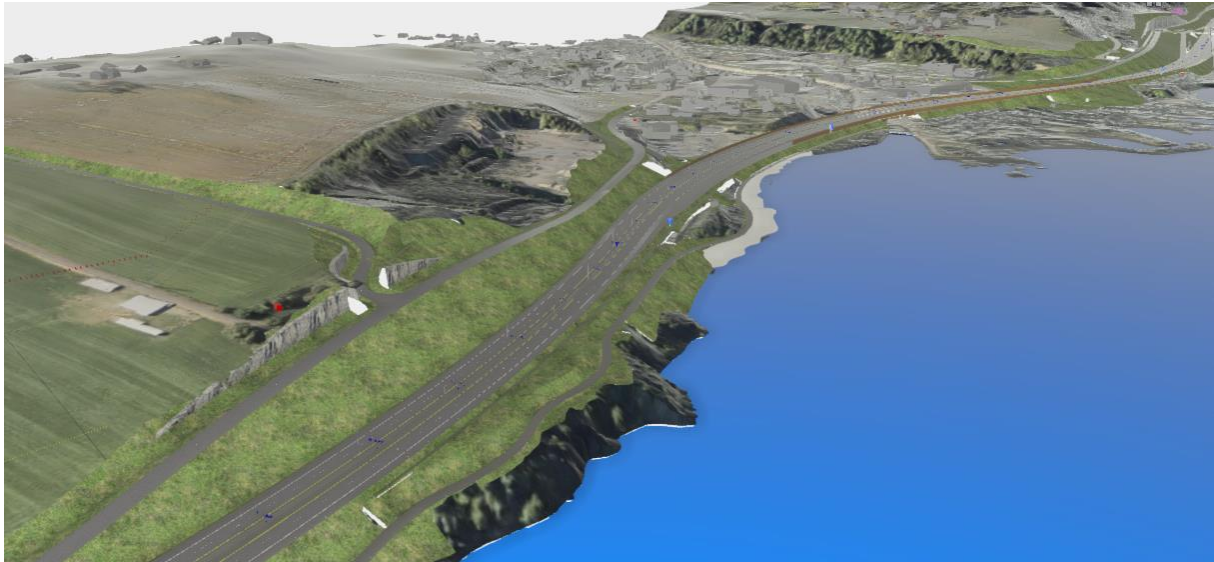
Flere private veier legges noe om i forbindelse med utbyggingen. Dagens tverrforbindelser mellom fylkesveien og Mjøsas strandsone må bygges om, hvilket medfører at enkelte kulverter må stenges, samtidig som øvrige kulverter vil få et større tverrsnitt slik at moderne landbruksmaskiner kan passere.

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 manglete lenke 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.



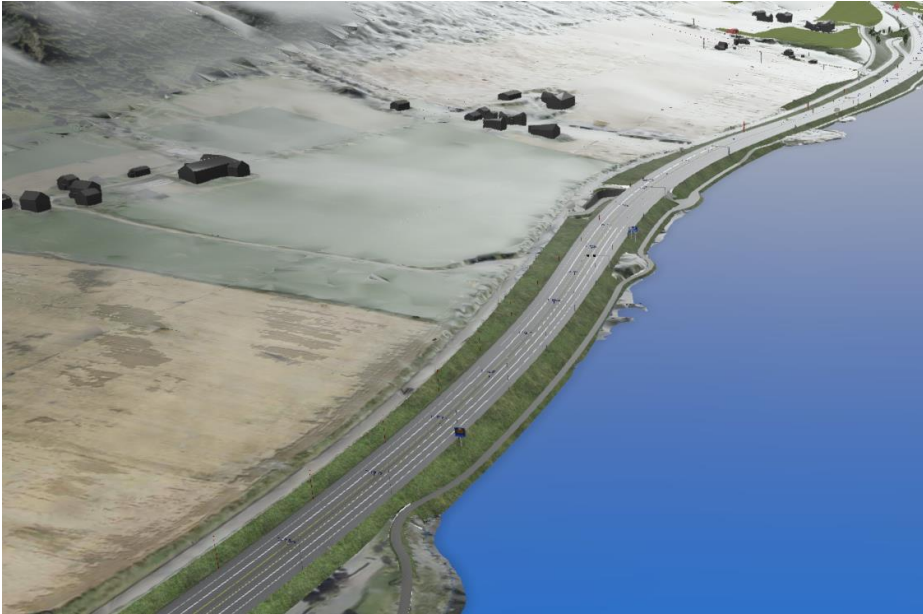
Figur 1-7. Vingrom kryss nord, ved Ullhammeren

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.

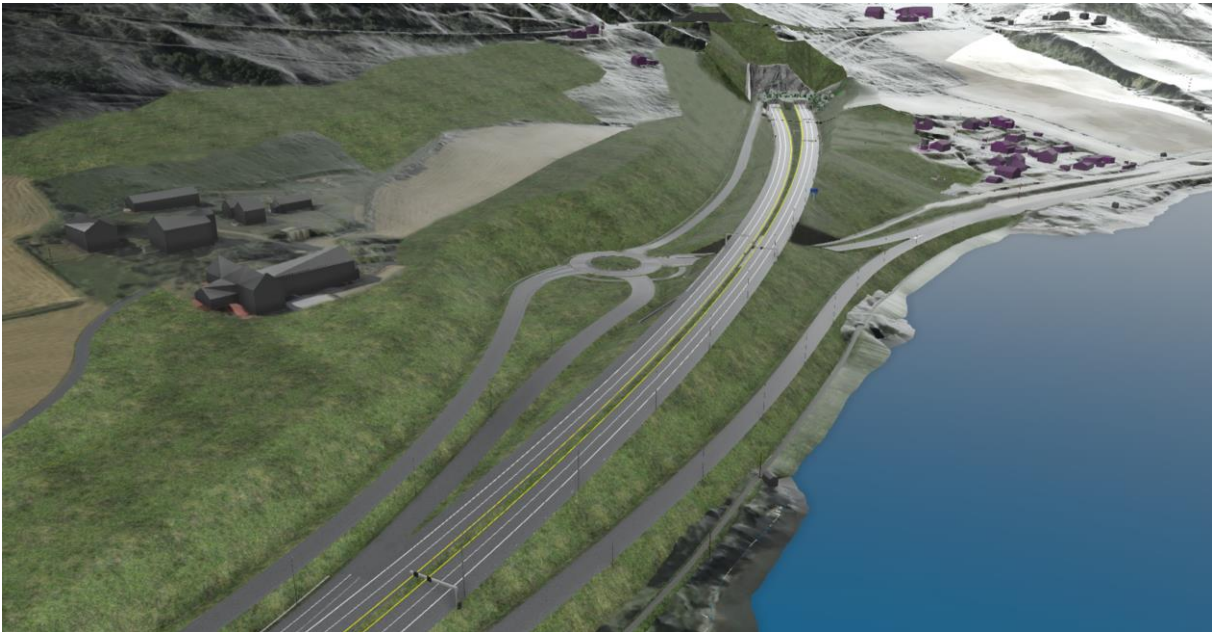
På strekningen utredes to kryssløsninger; Øyresvika halvt kryss og Øyresvika trekvart kryss. **Øyresvika halvt kryss** har avkjøring til Lillehammer sentrum for E6-trafikk som kommer sørfra, og påkjøring fra Lillehammer sentrum sørover på E6. Påkjøringsrampen legges under ny E6 før den går opp i plan 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. Terrenngrepet 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 regulerte vannstand. Søndre landkar plasseres nedenfor Jørstadmovegen, 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. Veilinjen 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.



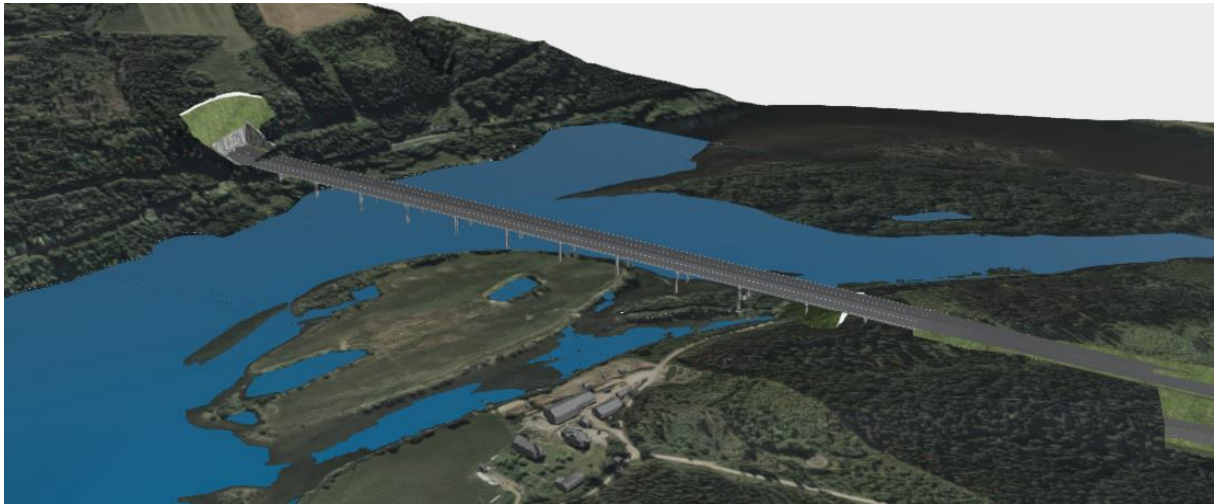
Figur 1-14. Lågen bru i justert linje, fritt frembygg-bru

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.



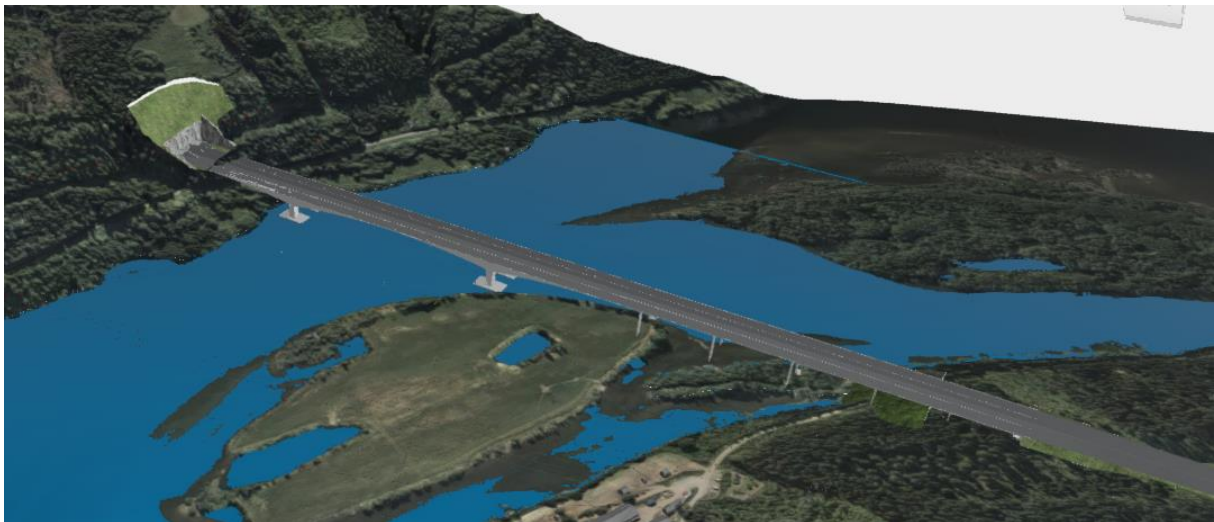
Figur 1-15. Lågen bru i kommunedelplanlinjen, fritt frembygg-bru

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 Kollefallebekken, 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 piler. Bruene er ca. 720 m lange, med føringsbredder på 10,5 m per bru, og veilinjen 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 terrengarrondring, 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

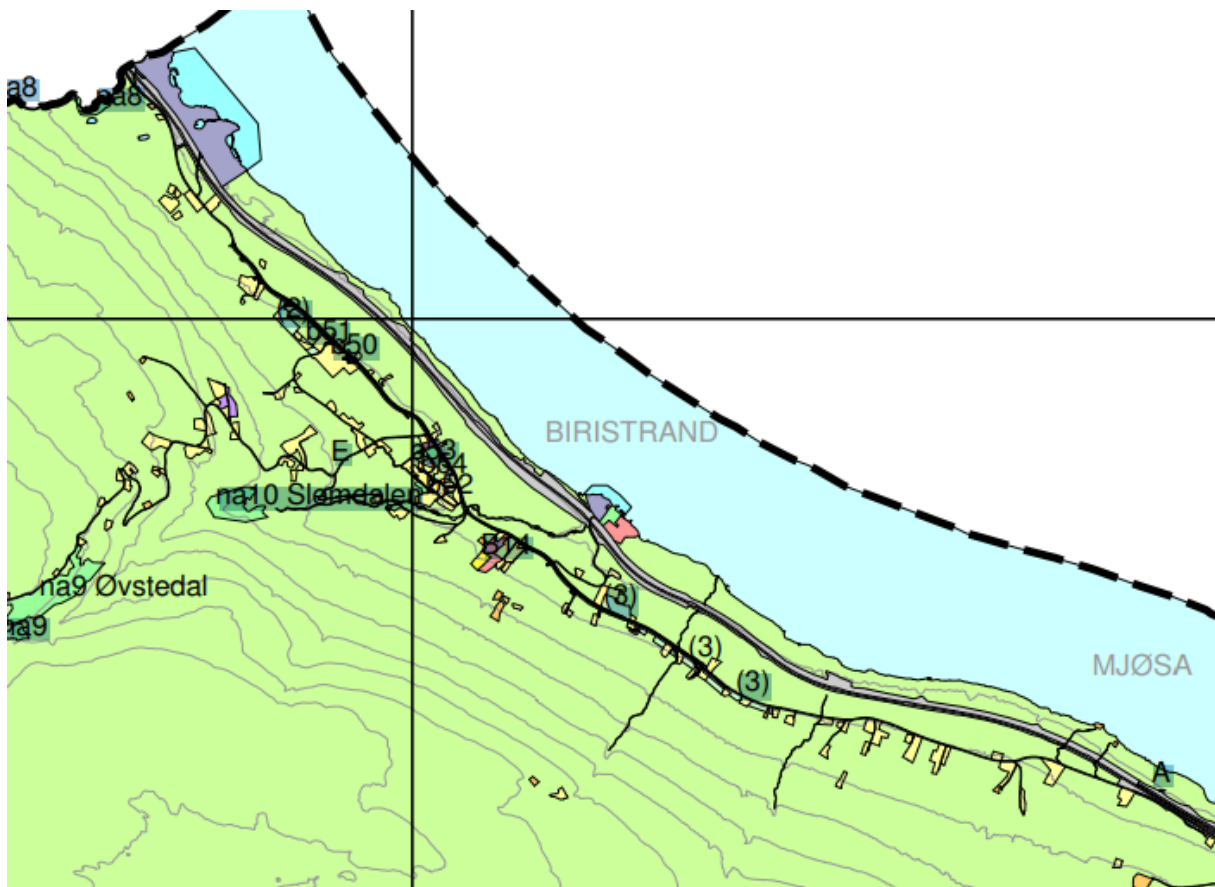
1.6 Referansesituasjonen (0-alternativet)

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–Ensbby, 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

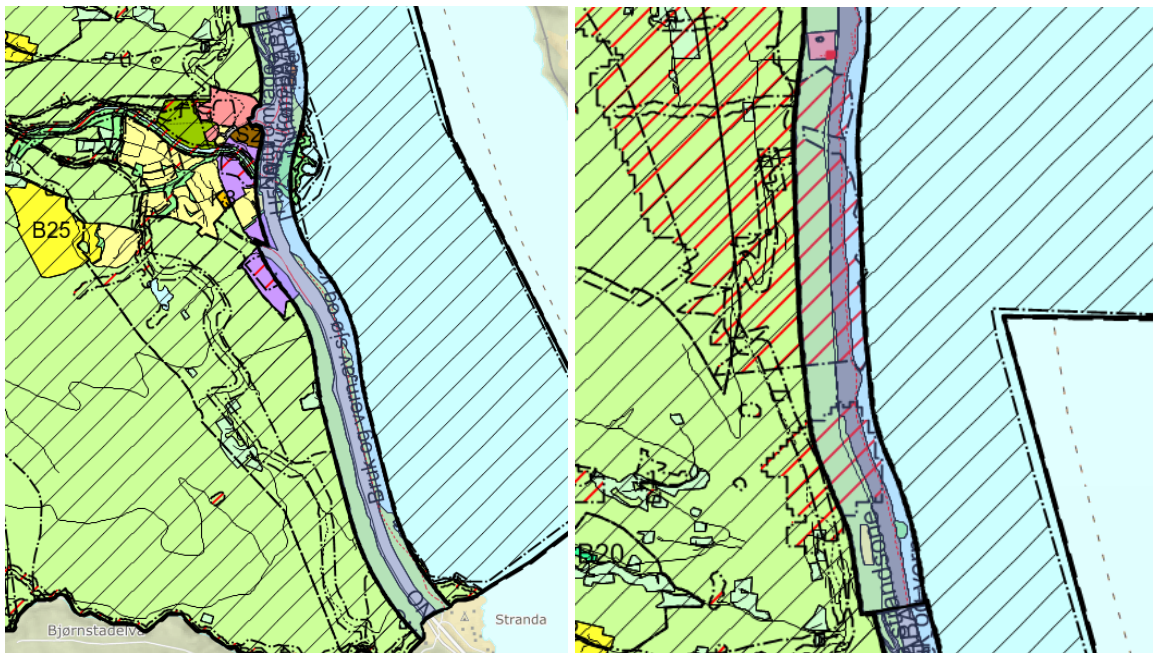
Foruten eksisterende veiareal vil planområdet berøre områder som er avsatt til LNF-formål, samt områder avsatt/regulert til fritids- og turistformål, offentlig/privat tjenesteyting, friområde og friluftsområde.



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

1.6.2 Delstrekning Stranda – Vingrom kirke

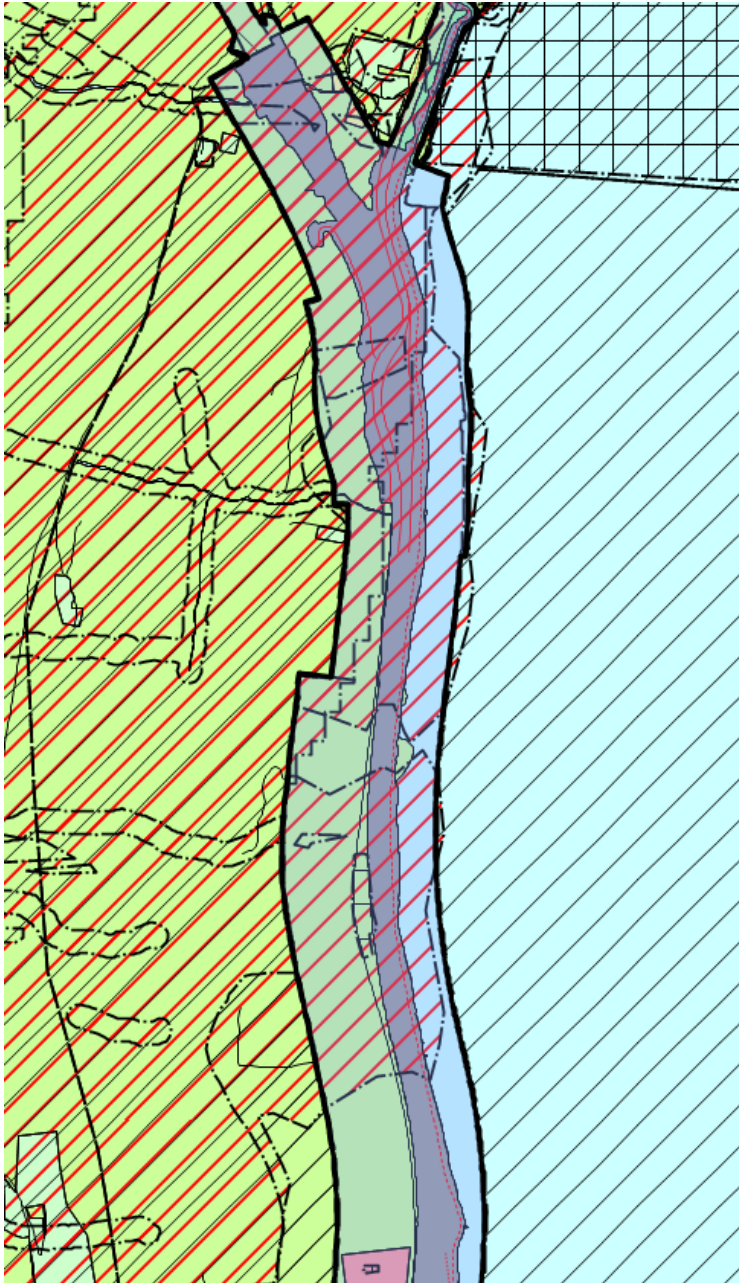
Foruten eksisterende veiareal vil planområdet berøre områder som er avsatt til LNF-formål, og områder avsatt/regulert til næringsvirksomhet og boligbebyggelse. Planområdet berører også områder innenfor hensynssone H530 naturområder - grønnstruktur, sone for bruk og vern av sjø og vassdrag, samt reguleringsplan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

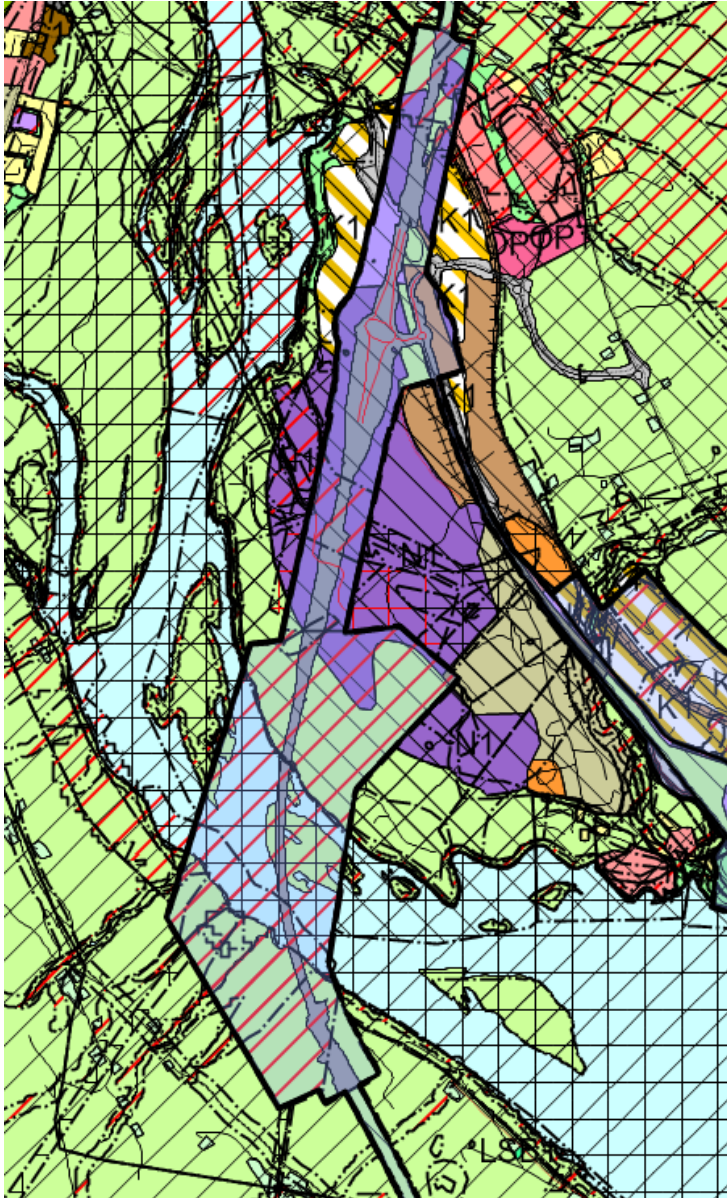


Figur 1-22. Kommuneplanens arealdel, Lillehammer kommune. Viser også kommunedelplan Vingrom – Ensby.

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 sikringsone 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 landskapsbilde:

«Temaet landskapsbilde dreier seg om de romlige og visuelle egenskapene til landskapet og hvordan landskapet oppleves som fysisk form, fra bylandskap til uberørt naturlandskap. I konsekvensutredningen er målet å frambringe kunnskap om de verdifulle områdene for temaet, og få fram hvordan disse endres som følge av tiltaket.

Foruten grunnlaget fra kommunedelplanene, vil det bli benyttet relevant informasjon fra datakilder som kart, ortofoto og overordna planer og føringer. Grunnlaget suppleres med nye registreringer ved behov.

Det romlig visuelle landskapet inngår i KU-tema landskapsbilde, mens landskapet slik folk opplever det inngår under friluftsliv. Det økologiske landskapet går inn under naturmangfold, det kulturhistoriske landskapet under kulturarv og produksjonslandskapet under KU-tema naturressurser jf. Håndbok V712.

I dette planarbeidet vil tiltak som kan gi virkninger for landskapsbilde være selve E6 og hvordan vegen legges i terrenget, kurvatur og også etablering av ny bru, nye kryss, tunnelpåhugg, eventuelle masselager, skjæringer og fyllinger, materialbruk mv. Landskapsvirkninger skal visualiseres fra ulike standpunkt (nær og fjernvirkning). I henhold til metodikken i V712 inngår å foreslå skadereuserende tiltak for negative virkninger».

2.2 Gjeldende rammer og premisser

Følgende overordnede mål og føringer i henhold til kapittel 6.4.2 i håndbok V712, konsekvensanalyser gjelder. (Statens vegvesen, 2018)

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

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

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

[Naturmangfoldlovens § 3 bokstav i\)](#) definerer naturmangfold som «biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning». Virkninger for landskapsmessig mangfold behandles under tema landskapsbilde.

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

[Arkitektur.nå](#) er en nasjonal strategi som beskriver ambisjonene for statlig arkitekturpolitikk. Den legger til grunn en bred definisjon av arkitekturbegrepet, der arkitektur omfatter i vid forstand alle våre menneskeskaptede omgivelser. Det favner både bygninger og anlegg, uterom og landskap. Visjonen er at god arkitektur skal bidra til høy livskvalitet, og gi attraktive, funksjonelle og universelt utformede byggverk og omgivelser. God arkitektur skal uttrykke felles kultur og identitet.

[Andre overordnede planer](#) som fylkesdelplaner, interkommunale planer og kommuneplaner kan inneholde relevante føringer.

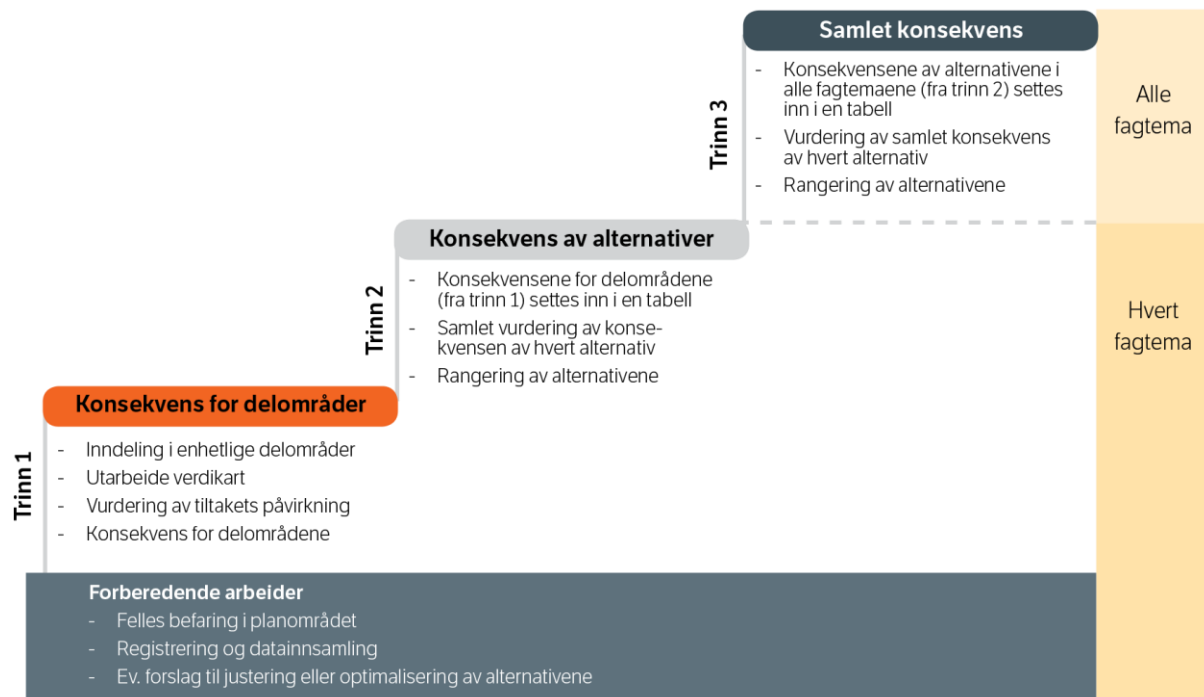
3 METODE OG KUNNSKAPSGRUNNLAG

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

Trinn 1

Verdi

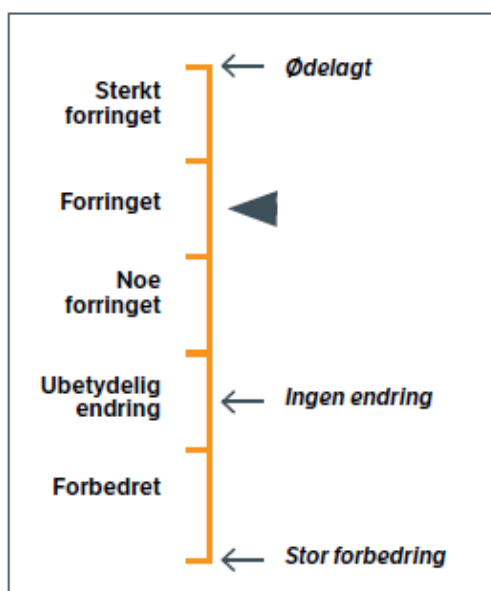
Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har for et fagtema. Verdien vurderes på en femdelte skala, som vist i tabellen nedenfor.

	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltningsprioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltningsprioritet	Høy forvaltningsprioritet	Høyeste forvaltningsprioritet
Viktighet/betydning for fagtemaet		Alminnelig/lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonal betydning Unikt
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

Figur 3-2. Verdiskala. Kilde: Statens vegvesens håndbok V712 (2018).

Påvirkning

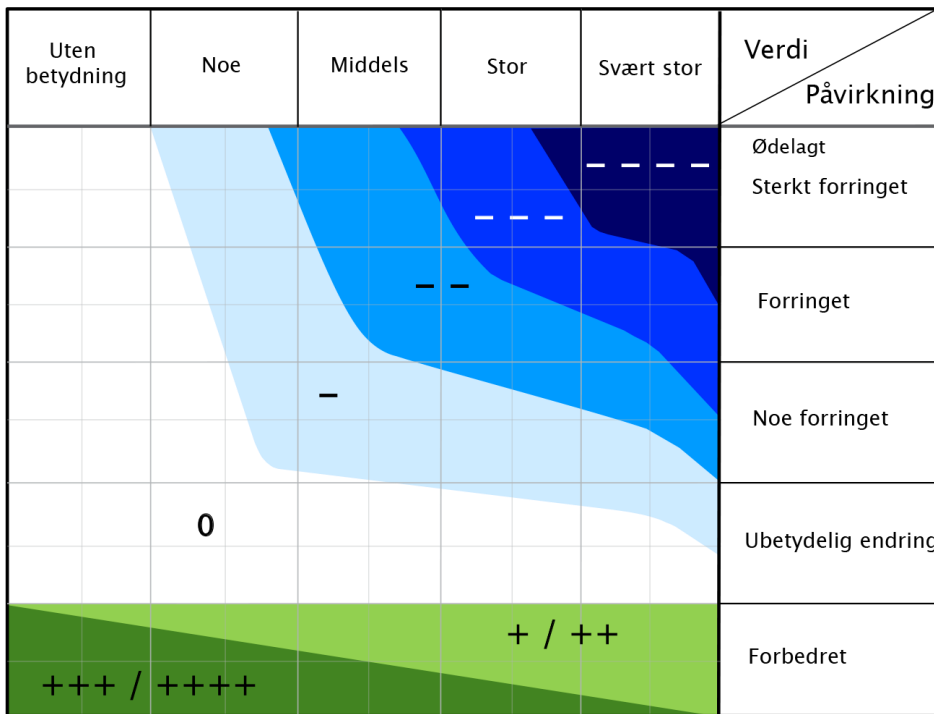
Med påvirkning menes en vurdering av hvordan, og i hvilken grad et område påvirkes som følge av et definert tiltak, og vurderes på en femdelte skala, som vist i figuren nedenfor. Alle tiltak som inngår i investeringskostnadene, skal legges til grunn i vurderingen.



Figur 3-3. 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 3-4. 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

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

Utredningsområdet

For fagtema landskapsbilde omfatter utredningsområde planområdet samt områder som visuelt blir påvirket av tiltaket (influensområde).

Kunnskapsinnhenting

Kunnskapsgrunnlaget for fagtema landskapsbilde har vært

- Kommunedelplan for E6 Biri-Vingrom (SVV region øst, 2013)
- Kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby, temarapport landskap (SVV region øst/ Asplan Viak AS, 2017)
- Reguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Storhove-Øyer, temarapport landskapsbilde (Nye Veier/ Cowi AS, 2019)
- NIN Landskap
- Google maps.no
- Norgeskart.no
- Dronebilder
- Innsynsmodell for prosjektet
- Estetisk veileder for Nye veier 2018
- Formingsveileder E6 Biri-Otta, Statens vegvesen 2011
- Estetisk oppfølgingsplan for E6 Roterud- Storhove, 26.03.2021
- Befaringer i området i juni 2020 og november 2020
- Løpende prosesser, medvirkning, møter, fortløpende dialog internt i samhandlingsgruppa inkludert anleggskompetanse

Usikkerhet

Usikkerhet knyttet til tiltaket

Endelig utforming av tiltaket vil ha stor betydning for vurderingen av hvilken påvirkning tiltaket har på landskapet. Dette gjelder særlig utforming av portalområder, Lågenkryssinga (områder ved landkar og strandsone mm), kryssområder, område ved Vingrom kirke og strandsone langs Mjøsa. I tillegg vil endelig plassering og utforming av andre konstruksjoner, sideterreng, arrondering for jordbruksarealer, terrengforming av overskuddsmasser samt materialbruk mm være av betydning for påvirkningen på landskapet. Føringer gitt i Estetisk oppfølgingsplan er lagt til grunn for vurdering av hvilke påvirkninger tiltaket medfører.

Etablering av busker og trær i portalomådene er vist i terrengmodellen for reguleringsplan. Vurdering av virkninger for annen vegetasjonsetablering er basert på generelle føringer fra Estetisk oppfølgingsplan.

Usikkerhet knyttet til datagrunnlaget:

3D-modellene som er brukt som grunnlag for vurderingene av de visuelle virkningene av tiltaket gir ikke et 100% sannferdig bilde av hvordan tiltaket påvirker landskapsbildet.

I modellene som er brukt til vurderinger av tiltakets visuelle virkning vises ikke eksisterende vegetasjon vertikalt, kun som en ortofoto-flate. Dette gjør at eksisterende vegetasjon vil kunne ha en sterkere dempende virkning visuelt på tiltakets nær- og fjernvirkning enn det en ser i modellen.

Det er på bakgrunn av synlighet fra ulike standpunkter i terrengmodellen gjort en vurdering av hvor langt unna tiltaket vil kunne være synlig. Innenfor dette området vil det kunne være steder hvor vegetasjon eller bebyggelse, samt lokale terrengforhold gjør at en ikke ser tiltaket fra ethvert ståsted.

Aktuelle registreringskategorier og inndeling av delområder

«For fagtema landskapsbilde er det landskapets romlige og visuelle egenskaper med naturlige og menneskeskapte komponenter og elementer som utgjør registreringskategoriene» (Statens vegvesen V712, 2018).

«Planområdet, og øvrige områder som blir påvirket av tiltaket, inndeles i enhetlige delområder og angis på kart. Inndeling i delområder baseres på registreringskategoriene i tabell 3-5.

Delområder er enhetlige områder som skiller seg fra tilgrensende delområder. Det gjøres en heldekkende vurdering av arealet innen planområdet. Øvrige områder som blir visuelt påvirket identifiseres. Inndeling i delområder er en prosess der en først grovindeler utredningsområdet med utgangspunkt i aktuelle landskapstyper. Hele eller deler av en landskapstype kan utgjøre et delområde, og deler fra flere tilgrensende landskapstyper kan danne et delområde. Inndeling i, og størrelse på, delområder justeres underveis i prosessen. De endelige enhetlige delområdene framkommer ved fastsetting av landskapsbildets karakter». (Statens vegvesen V712, 2018).

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

Figur 3-5. Registreringskategorier for fagtema landskapsbilde. Kilde: Staten vegvesens håndbok V712 (2018).

Basert på registreringskategoriene, er planområdet inndelt i følgende delområder:

Gjøvik kommune:

- Delområde A: Roterud- Strandengen
- Delområde B: Strandengen – Stranda

Lillehammer kommune:

- Delområde C: Stranda - Vingrom (fram til område for kryss sør)
- Delområde D: Næringsarealer Vingrom sentrum
- Delområde E: Vingromdammen - Ullhammeren
- Delområde F: Vingrom - Røyne
- Delområde G: Røyne - Vingrom kirke
- Delområde H: Vingrom kirke – Øyresvika
- Delområde I: Lia vest for Lågen
- Delområde J: Områder langs Lågen
- Delområde K: Hovemoen
- Delområde L: Næringsarealer Hovemoen
- Delområde M: Næringsarealer Storhove
- Delområde N: Storhove

Fagspesifikke verdikriterier

«Ved vurdering av verdi legges landskapsbildets karakter for det enhetlige delområdet til grunn. Kriterier for verdisetting av delområder er gitt i Tabell 3-6.

Kriteriene brukes for å komme fram til en verdi for det enkelte delområde. Det er angitt et sett med aspekter som sjekkes ut i forhold til den fastsatte karakteren for landskapsbildet. Det enkelte aspekt er gradert i henhold til verdiskalaen. Utreder begrunner vurderingen i en kort og konsis tekst.

Som oftest vil landskapsbildets karakter utløse flere aspekt for verdivurderingen. Utreder gjør en vurdering av hvilke av dem som er mest relevante. Når flere aspekt brukes kan for eksempel et delområde ha noe reduserte visuelle kvaliteter (noe verdi), men faller også inn under god balanse mellom helhet og variasjon (middels verdi). Utreder må gjøre en faglig vurdering av hvilke verdier som vektet tyngst og som angir verdien for delområdet. Verdisettingen begrunnes.

For dette fagtema vil middels verdi for eksempel tilsvare et delområde som har gode visuelle kvaliteter, som har god balanse mellom helhet og variasjon, eller som har et særpreg.

De to nederste aspektene i Tabell 3-6 er predefinerte, og brukes ikke på de to laveste verdinivåene. Landskapstyper som inngår i utredningen vurderes opp mot hvor vanlig forekommende de er i en regional/nasjonal sammenheng. Om forvaltningsprioriterte landskapsområder inngår i utredningen må det framkomme om de har kvaliteter som medfører regional, nasjonal eller internasjonal betydning». (Statens vegvesen V712, 2018).

Værdi ASPEKTER	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Visuelle kvaliteter	Delområde uten visuelle kvaliteter	Delområde med noen visuelle kvaliteter	Delområde med gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av lokal betydning	Delområde med særlig gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av regional betydning	Delområde med unike visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av nasjonal og/eller internasjonal betydning
Helhet Variasjon	Delområde med dårlig balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med mindre god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med særlig god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med unik balanse mellom helhet og variasjon
Særpreg	Delområde uten særpreg	Delområde med lite særpreg	Delområde med særpreg	Delområde med stort særpreg	Delområde med svært stort særpreg
Byform Bystruktur	Delområde der byformen/bystrukturen er fragmentert/sprengt/ødelagt	Delområde der byformen/bystrukturen er noe fragmentert	Delområde med god byform/bystruktur	Delområde med særlig god byform/bystruktur	Delområde med en unik byform/bystruktur
Arkitektur	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap mangler sammenheng. Er dårlig tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen mindre gode og/eller lite lesbare omgivelser. Er mindre godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen gode og lesbare omgivelser. Er tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen særlig gode og lesbare omgivelser. Er godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen unike og lesbare omgivelser. Er svært godt tilpasset byens skala
Totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et dårlig totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et noe redusert totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et spesielt godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et unikt totalinntrykk
Sjeldenhet Representativitet ⁴¹			Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne regionalt	Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne nasjonalt	
Forvaltningsprioritet/ Prioriterte landskapsområder ^{42, 43}			Delområdet har kvaliteter av lokal og/eller regional betydning	Delområdet har kvaliteter av regional og/eller nasjonal betydning	Delområdet har kvaliteter av nasjonal og/eller internasjonal betydning

Figur 3-6. Verdikriterier for fagtema landskapsbilde. Kilde: Staten vegvesens håndbok V712 (2018).

Fagspesifikke påvirkningsfaktorer

«Påvirkningsfaktorer for fagtema landskapsbilde er gitt som et kriteriesett i Tabell 3-7 og er en veiledning for gradering av påvirkning. Kriteriene brukes for å fastsette tiltakets påvirkning på det enkelte delområde. Dersom flere av kriteriene er aktuelle gjør utreder en faglig vurdering av hvilke som er utslagsgivende.

Vegtiltaket vil påvirke landskapsbildets karakter gjennom tiltakets egenform og dets integrering i omgivelsene. Påvirkning kan være gjennom direkte inngrep, fragmentering, barrierevirkning, nærføring og/eller synlighet. Det tydeliggjøres på hvilken måte tiltaket vil endre landskapets visuelle karakter. (Statens vegvesen V712, 2018).

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

Figur 3-7. Veiledning for vurdering av påvirkning. Kilde: Staten vegvesens håndbok V712 (2018).

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.

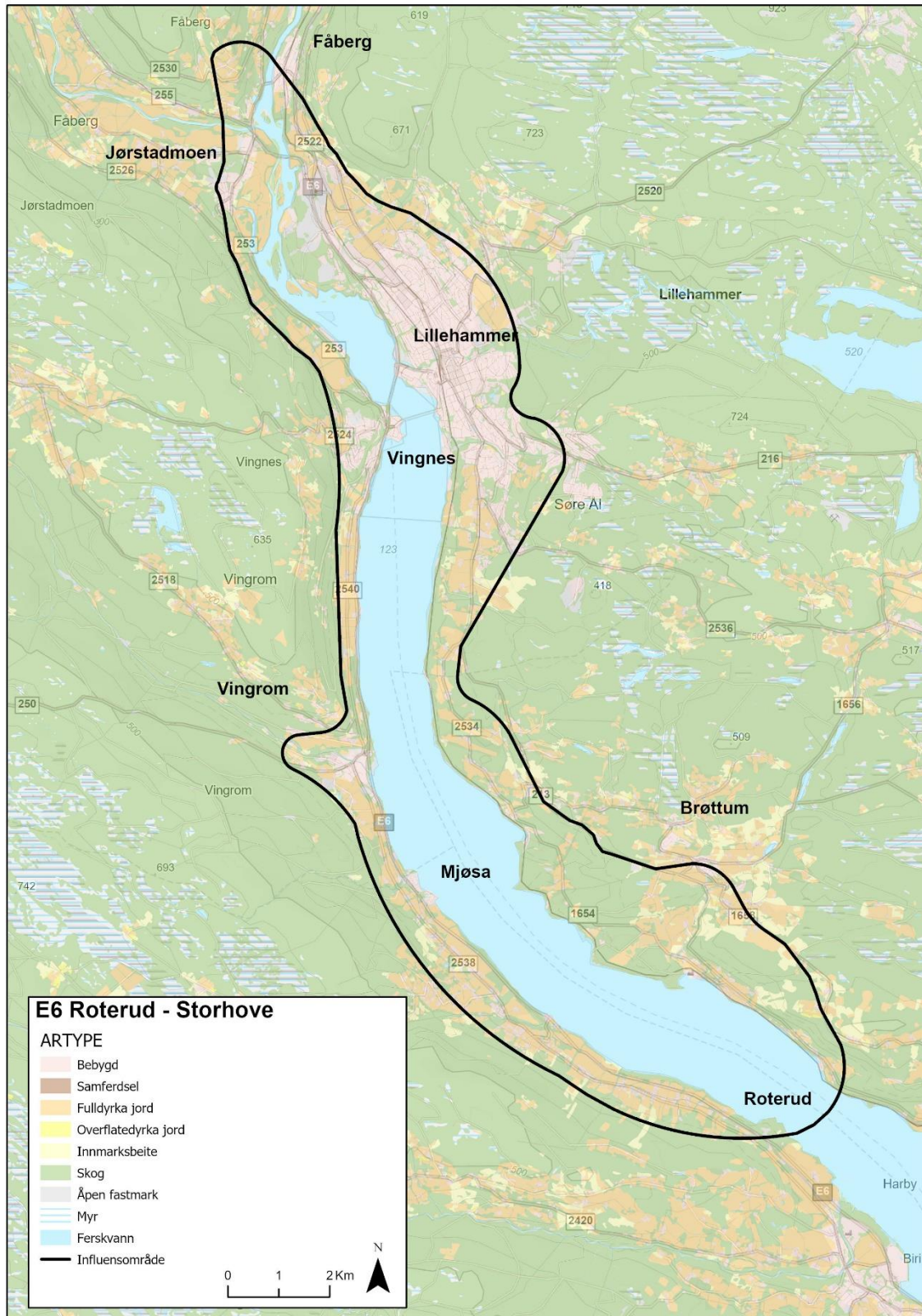
4 OMRÅDEBESKRIVELSE

4.1 Influensområde

Innsyn fra omgivelsene inn mot veianlegget vil variere etter hvor man befinner seg: På eller langs Mjøsa og Lågen eller oppe i lier og dalsider. Det varierer også om man befinner seg i åpne arealer, eller om vegetasjon, bygninger ol. demper eller begrenser innsynet.

Området på Storhove vil bl.a. bli synlig fra øvre og nordlige deler av Lillehammer by, fra deler av Jørstadmoen og fra deler av dalsiden sørvest for Lågen mellom Trosset og Jørstadmoen.

Lågenkryssynga vil bl.a. bli eksponert mot områdene langs elva, fra områder i nordlige og sentrale deler av Lillehammer by og fra dalsiden vest for Lågen mellom Vingnes og Jørstadmoen. Strekningen sørover fra Øyresvika forbi Vingrom kirke, er bl.a. synlig fra områder i sentrale og sørlige deler av Lillehammer by og fra deler av østsiden av Mjøsa, men her på forholdsvis stor avstand.

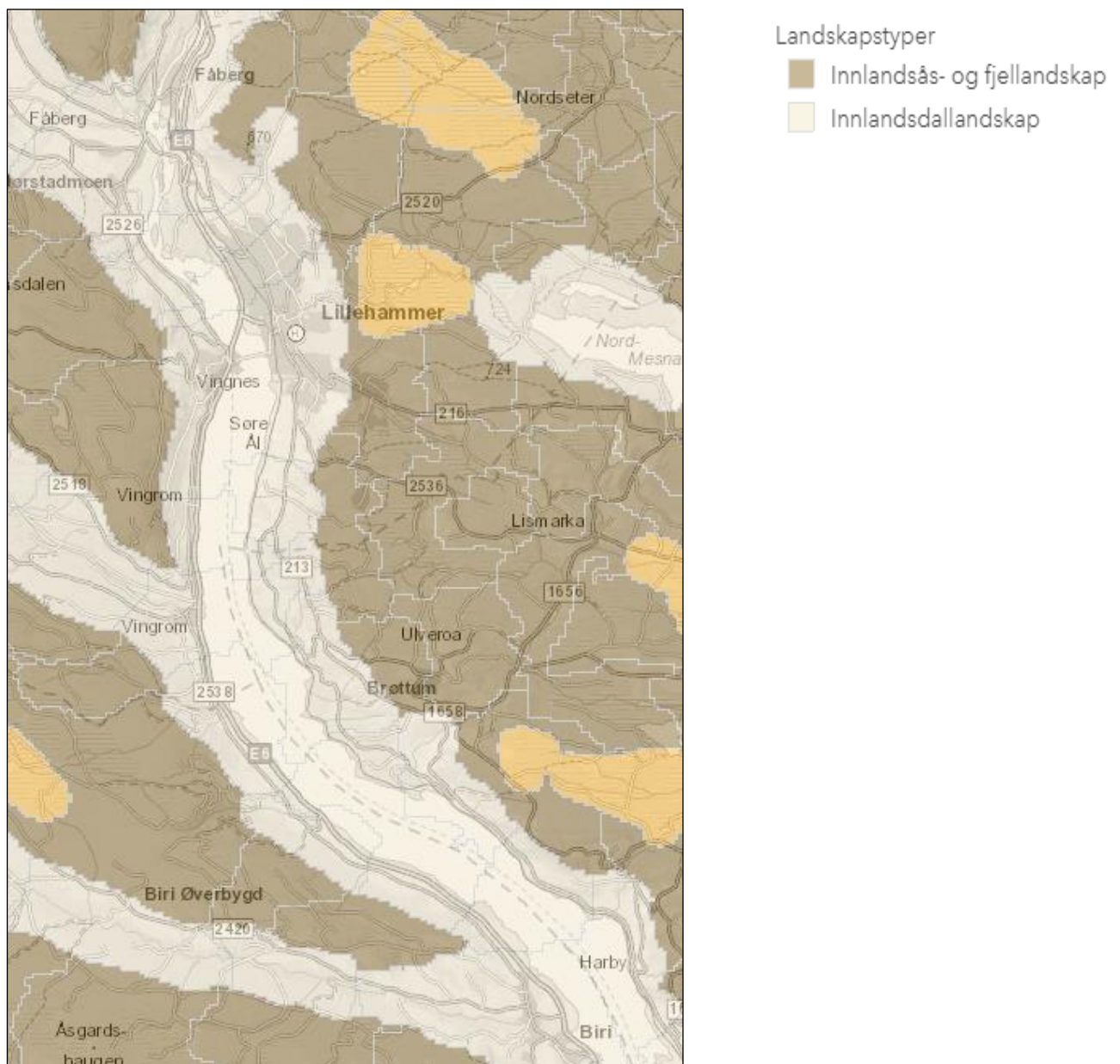


Figur 4-1. Kart som viser influensområde.

4.2 Beskrivelse av hovedtrekk ved planområdet

NIN landskap er en landskapsanalyse som beskriver observerbare egenskaper ved landskapet, med vekt på naturgeografi. Systemet svarer ut formålet med ivaretagelse av landskapsmessig mangfold som i naturmangfoldloven er definert som «mangfold av landskapstyper».

Dette systemet klassifiserer planområdet i hovedsak i hovedtype innlandsdallandskap. Dette gjelder dalsidene langs nordre deler av Mjøsa og nedre deler av Lågen med sidedalførere. Hovedtype innlandsås og fjellandskap er vanlig på høydedragene rundt.



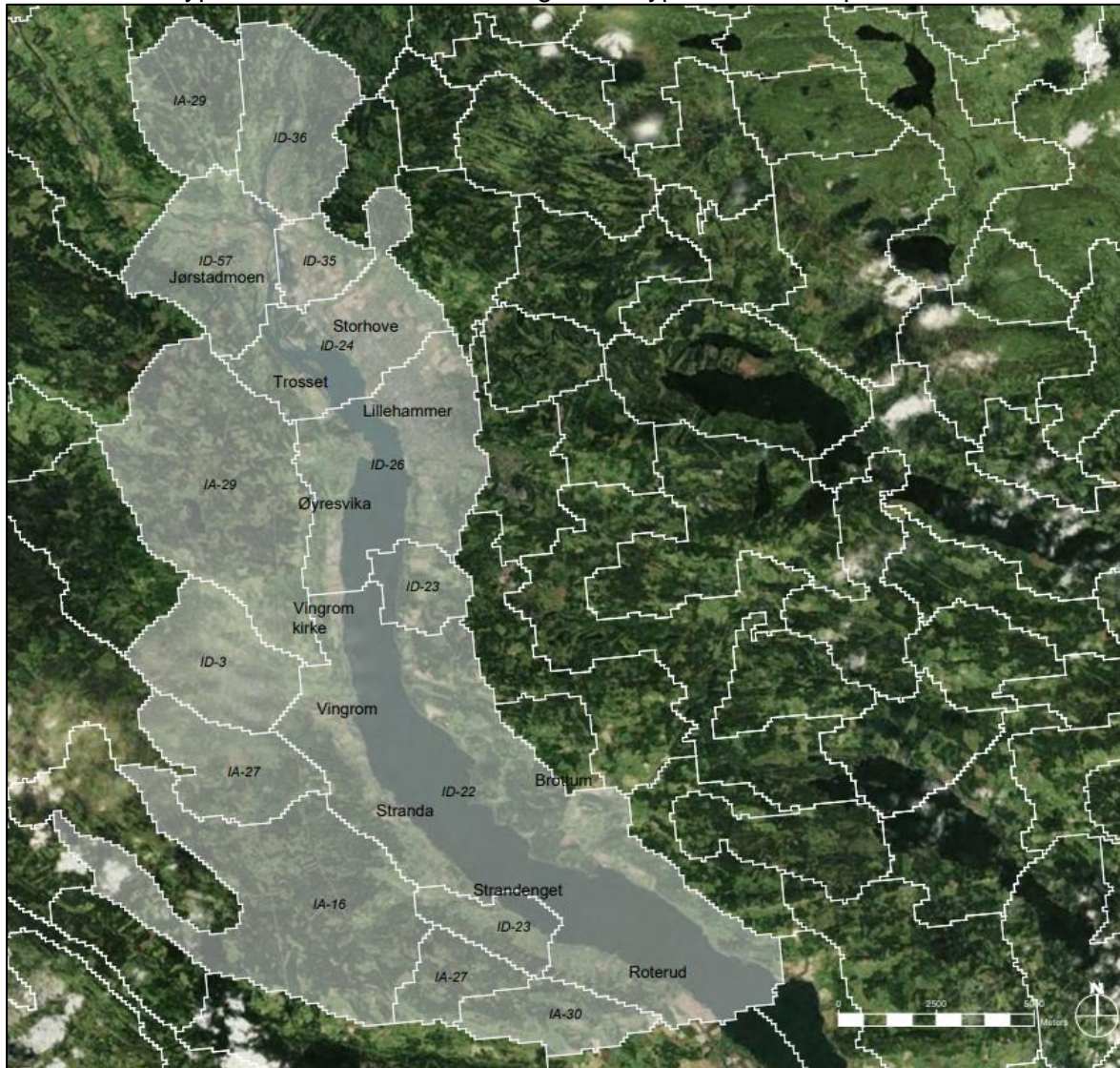
Figur 4-2 Kart som viser hovedtyper landskap ihht NIN Landskaps kartleggingssystem.

Hovedtypene deles i grunntyper ut fra arealbruksintensitet (fra lav arealbruksintensitet til by), bre, innsjø- og jordbrukspreg, relief (fra åpent til dypt nedskåret) og vegetasjon (fra under skoggrensene til bart fjell).

Felles for innlandsdalslandskapet langs nordre deler av Mjøsa og nedre deler av Lågen er dallandskap der dalformen er vid og åpen, med en gradvis og slak overgang til omkringliggende åser. Områdene ligger under skoggrensene, og de delene av landskapet som ikke er dominert av vann, jordbruk og bebygde områder, er dekket med skog. Landskapet har et tydelig preg av menneskelig påvirkning.

Felles for innlandsåsene som danner siluetter på vestsiden av Mjøsa er et middels kupert ås- og fjellandskap under skoggrensene. Områdene har i hovedsak et tydelig preg av menneskelig aktivitet.

De ulike naturtypene vurderes å være vanlige naturtyper i lavlandet på Østlandet.



Figur 4-3 Kart som viser utbredelse av landskapstyper fra NIN Landskap.

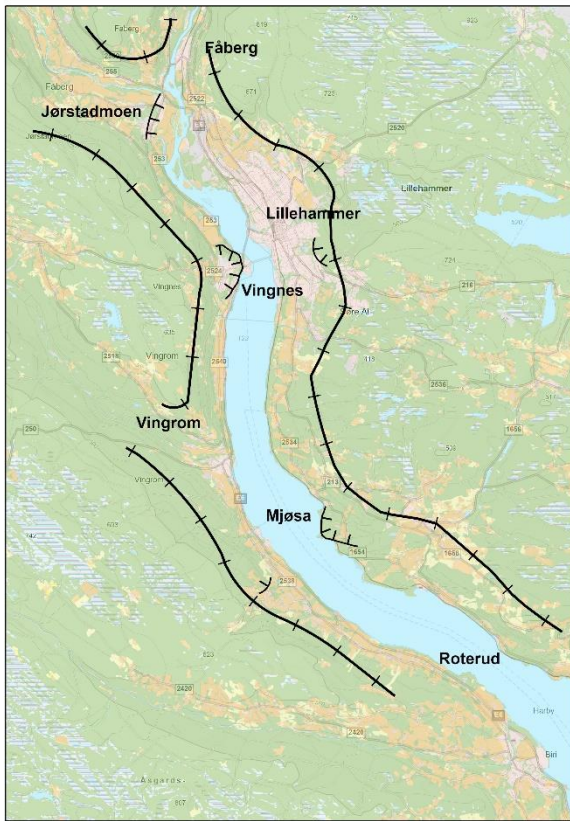
Kode	Landskapstype
IA-16	Småkupert ås- og fjellandskap under skoggrensen med bebyggelse/infrastruktur
IA-27	Middels kupert ås- og fjellandskap under skoggrensen
IA-29	Middels kupert ås- og fjellandskap under skoggrensen med bebyggelse/infrastruktur
IA-30	Middels kupert ås- og fjellandskap under skoggrensen med bebyggelse/infrastruktur og høyt jordbrukspreg
ID-3	Åpent dallandskap under skoggrensen med bebyggelse/infrastruktur
ID-22	Åpent dallandskap under skoggrensen med innlandsfjord og bebyggelse/infrastruktur
ID-23	Åpent dallandskap under skoggrensen med innlandsfjord og bebyggelse/infrastruktur og høyt jordbrukspreg
ID-24	Åpent dallandskap under skoggrensen med innlandsfjord og tettsted
ID-26	Åpent dallandskap under skoggrensen med innlandsfjord og større by
ID-35	Relativt åpent dallandskap under skoggrensen med bebyggelse/infrastruktur og høyt jordbrukspreg
ID-36	Relativt åpent dallandskap under skoggrensen med tettsted
ID-57	Relativt åpent dallandskap under skoggrensen med innlandsfjord, bebyggelse/infrastruktur og høyt jordbrukspreg

Fig 4-4 Tabell som viser koder og landskapstyper innenfor planområdet.

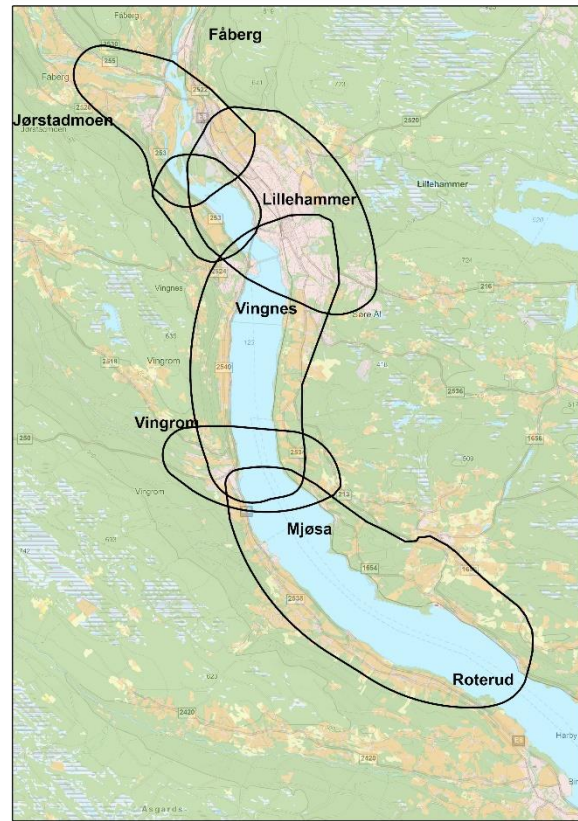
De skogklede dalsidene danner vegger i det store landskapsrommet ved Mjøsa samt i de nedre delene av Lågen. Innenfor dette store rommet, danner mindre åser og høydedrag mindre vegger og deler opp landskapet i mindre landskapsrom.

Ved Vingrom danner daldraget vestover et landskapsrom som avgrenses i øst av dalsidene øst for Mjøsa.

Landskapsrommet videre nordover strekker seg opp til og med deler av Lillehammer by. Høydedragene på vestsiden av Vingnesbrua danner en lokal vegg i det store overordna landskapsrommet. Nord for denne dannes lokale rom ved Lågen, i dalsiden med Lillehammer by og i området ved Jørstadmoen og Storhove der dalførene Gudbrandsdalen og Gausdal møtes.



Figur 4-5 Kart som viser vegger i landskapsrommet ved Lågen og i nordre deler av Mjøsa.



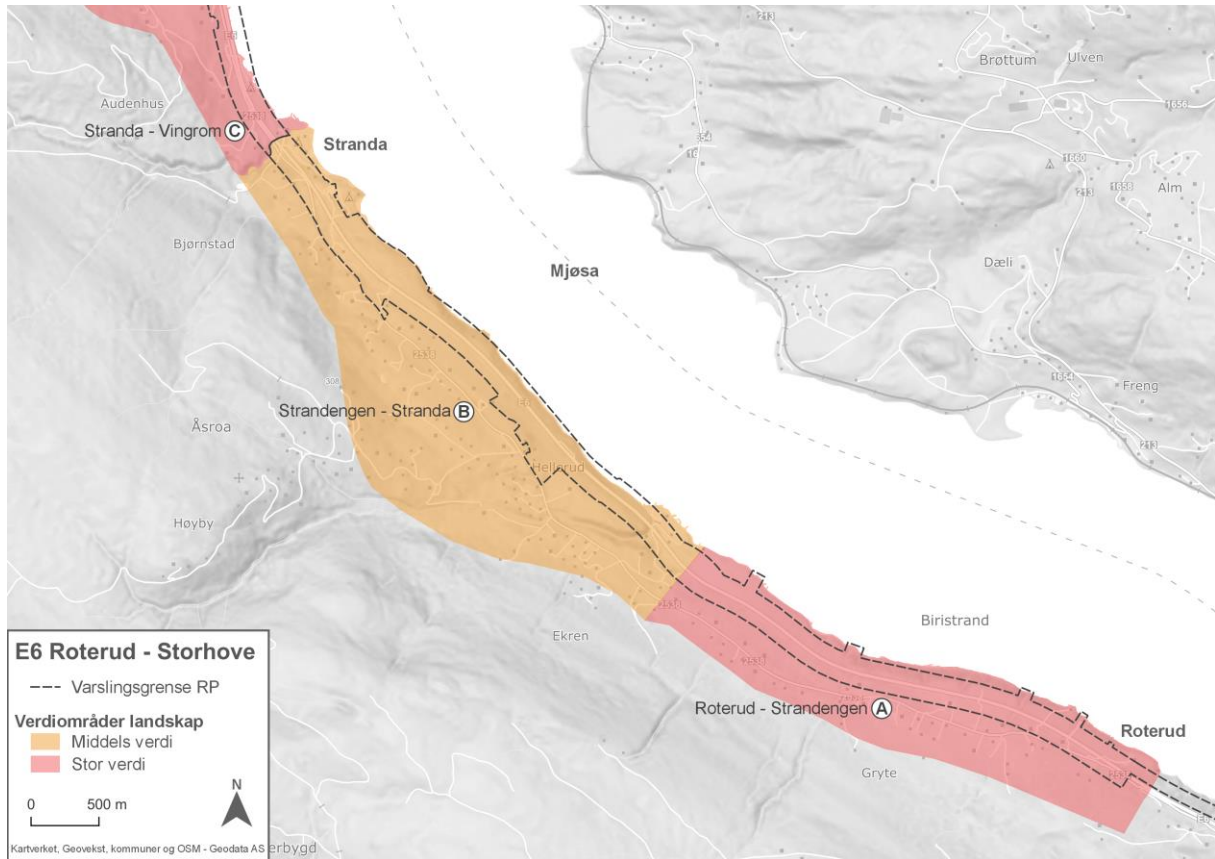
Figur 4-6 Kart som viser landskapsrom i området. Overgangen mellom de ulike rommene er stedvis glidene og mindre tydelig.

Langs Mjøsa definerer i hovedsak de slake, åpne dalsidene med gårdsbruk med vid utsyn mot Mjøsa landskapsbilde. De åpne jordbruksarealene avbrytes av brattere skogklede arealer og kantvegetasjon i eiendomsgrenser/ langs bekker. E6 er en formdannende komponent og barriere og går stedvis nært vannkanten. Gjennom Vingrom danner E6 en tydelig barriere mellom sentrum og Mjøsa med et større grønt friområde langs vannkanten.

Gjennom Lillehammer by og Storhove er veien mere underordnet det store landskapsrommet.

5 VERDI, PÅVIRKNING OG KONSEKVENs

5.1 Delstrekning Roterud–Stranda



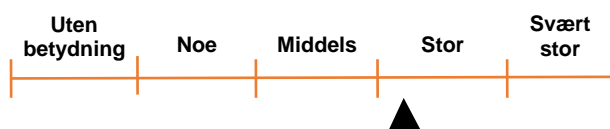
Figur 5-1. Verdikart for delstrekning Roterud–Stranda.

5.1.1 Delområder og verdivurdering

Delområde A: Roterud–Strandengen

Delområde Roterud–Strandengen		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Strekningen består i hovedsak av åpne og relativt vide dalsider med innslag av brattere partier og mindre terrengformer ned mot Mjøsa	Svært viktig
Romlige egenskaper	Skogkanter og høydedrag danner avgrensning av landskapsrommet i vest. Mot øst danner høydedragene på østsiden av Mjøsa avgrensninger av det store «Mjøsrommet». Innslag av vegetasjon på tvers av dalsidene, langs strandkanten og som skogdannende bestander danner mindre lokale rom	Viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Dalsidene danner ubrutte sammenhenger fra Mjøsa og opp til de skogklede høydedragene	Viktig
Naturskapte nøkkelementer	Mjøsa med sin store rolige vannflate utgjør et sentralt landskapselement	Svært viktig
Vegetasjon	Vegetasjonen består av ulike formdannende elementer, både naturlig blandingsskog og plantefelt. Vegetasjonen avtegner seg som mosaikk og mønstre	Viktig
Arealbruk	Delområdet består i hovedsak av landsbruksarealer. Fylkesveien og i særlig grad E6, preger arealbruken	Svært viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Fylkesveien og i særlig grad E6 danner visuelle sammenhenger og barrierer i landskapet	Viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Gårdsbrukene i liene, hovedsakelig på vestsiden av E6, danner markerte innslag i kulturlandskapet	Viktig
<p>Factsatt karakter for landskapsbilde: De slake, åpne dalsidene med gårdsbruk med vidt utsyn mot Mjøsa definerer i første rekke landskapsbilde. De åpne jordbruksarealene avbrytes av brattere skogklede arealer og kantvegetasjon i eiendomsgrenser, langs bekker og langs strandkanten på Mjøsa.</p> <p>E6 er en formdannende komponent og barriere, men går med god avstand til strandsonen. Innslag av plantet skog er en kontrast som har en viss betydning, men da som forstyrrende element i det ellers lesbare og storskala landskapet.</p> <p>Delområdet vurderes å ha særlig gode visuelle kvaliteter og gir et godt til spesielt godt totalinntrykk med særpreg og god balanse mellom helhet og variasjon.</p>		

Figur 5-2. Beskrivelse av delområde Roterud- Strandengen.

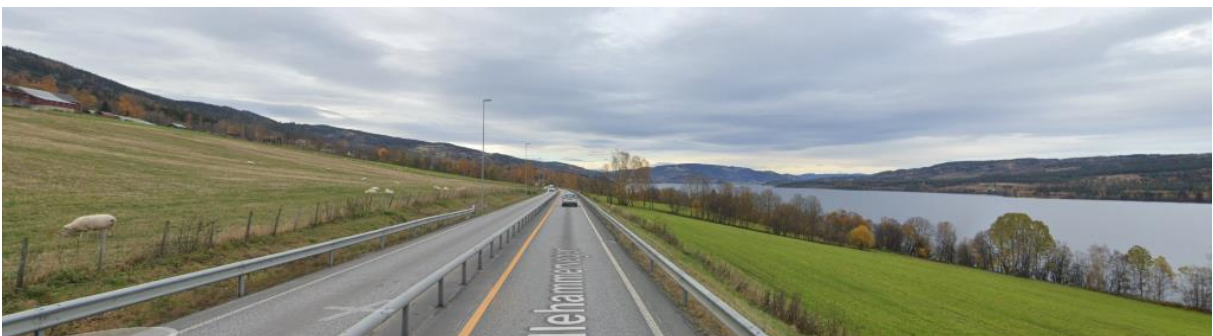




Figur 5-3. Bilde fra Roterud og sett nordover. Her er det et åpent kulturlandskap med vidt utsyn mot Mjøsa. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-4. Bilde fra Birstrand og sett nordover. Plantet granskog langs Mjøsa. Eksisterende E6 ligger i hovedsak godt i terrenget, med mindre skjæring og fyllinger langs veien. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-5. Bilde fra områdene mellom Birstrand og Strandengen med store, åpne jordbruksarealer. (Fra Google Maps)



Figur 5-6. Strandengen leirsted og camping sett fra sør. (Dronebilde AF 2020)



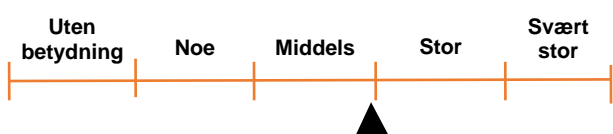
Figur 5-7 Fra Strandengen leirsted og sett sørover. Innslag av vegetasjon på tvers av dalsidene, langs strandkanten og som mindre skogdannende bestander danner mindre lokale rom i det store landskapsrommet langs Mjøsa. (Dronebilde AF 2020)

Det er en del avstand mellom E6 og Strandengen leirsted sine bygninger og utearealer. E6 ligger på en lav fylling som øker i høyde nordover, men dagens veianlegg virker ikke særlig dominerende sett fra leirstedet. Ved Strandengen camping er veifyllingen høyere, og det er mindre avstand mellom veien og campingplassen. Her virker dagens veianlegg mere dominerende sett fra rekreasjonsarealene.

Delområde B: Strandengen–Stranda

Delområde Strandengen–Stranda		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Strekningen består av åpne og relativt vide dalsider og brattere partier med mindre terrengformer ned mot Mjøsa	Viktig
Romlige egenskaper	Skogkanter og høydedrag danner avgrensning av landskapsrommet i vest. Mot øst danner høydedragene på østsiden av Mjøsa avgrensninger av det store «Mjøsrommet». Innslag av vegetasjon på tvers av dalsidene, langs strandkanten på Mjøsa og som mindre skogdannende bestander danner mindre lokale rom	Viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Dalsidene danner ubrutte sammenhenger fra Mjøsa og opp til de skogklede høydedragene	Viktig
Naturskapte nøkkelementer	Mjøsa med sin store rolige vannflate utgjør et sentralt landskapselement	Viktig til svært viktig
Vegetasjon	Vegetasjonen består av ulike formdannende elementer, både naturlig blandingsskog og plantefelt. Vegetasjon avtegner seg som mosaikk og mønstre i tillegg til enkelte litt større treklynger	Viktig
Arealbruk	Delområdet består i hovedsak av landsbruksarealer og noe skog. Fylkesveien og i særlig grad E6 preger arealbruken	Viktig til svært viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Fylkesveien og i særlig grad E6 danner visuelle sammenhenger og barrierer i landskapet	Viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Gårdsbrukene i liene på vestsiden av E6 danner markerte innslag i kulturlandskapet	Viktig
<p>Fastsatt karakter for landskapsbilde: De slake, åpne dalsidene med gårdsbruk med vidt utsyn mot Mjøsa i kombinasjon med brattere terrengformer definerer i første rekke landskapsbilde. De åpne jordbruksarealene avbrytes av brattere skogklede arealer og kantvegetasjon i eiendomsgrenser, langs bekker og langs strandkanten på Mjøsa.</p> <p>E6 er en formdannende komponent og barriere. Innslag av plantet skog er en kontrast som har en viss betydning, men da som forstyrrende element i det ellers lesbare og storskala landskapet.</p> <p>Delområdet vurderes å ha gode visuelle kvaliteter. Landskap og bebyggelse gir til sammen gir et godt totalinntrykk med god balanse mellom helhet og variasjon.</p>		

Figur 5-8. Beskrivelse av delområde Roterud–Stranda.





Figur 5-9. Bilde fra Strandengen camping og sett nordover. Bekkedal langs Kalvedalelva midt i bildet. Fra Strandengen og et stykke nordover er landskapet langs E6 forholdsvis lukket med delvis sidebratt terreng og vegetasjon inn mot veien. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-10 Bilde fra Nordre Myre ca. 1 km sør for Stranda. Fra Åsroa (ca. 2 km sør for til Stranda) åpner landskapet seg opp igjen med vidt utsyn over Mjøsa. Vegetasjon i eiendomsgrenser på tvers av dalsidene danner mosaikk og mønstre og deler det store landskapsrommet opp i mindre lokale rom. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-11 Bilde fra plantet skog mellom Biristrandvegen og E6 sør for Steinset. For landskapsbilde representerer de ensartede plantefeltene et fremmedelement som virker forstyrrende på det ellers lesbare og storskala landskapet.

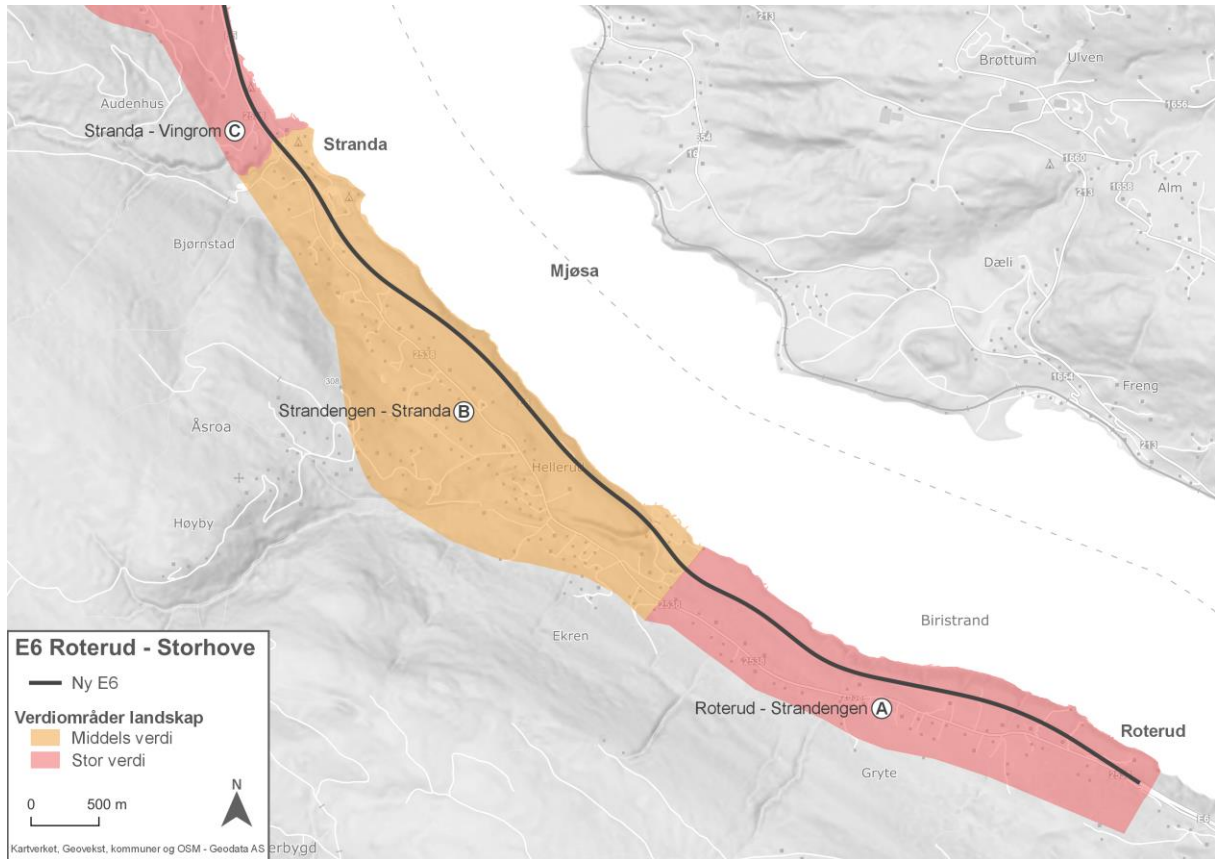


Figur 5-12 Bilde fra ca. 1 km sør for Stranda og sett sørover. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-13 Bilde fra Stranda og sett sørover, med Stranda camping (nærmest i bilde) og Furuodden camping. (Dronebilde AF 2020)

5.1.2 Påvirkning og konsekvens



Figur 5-14. Kartet viser vurdert veilinje

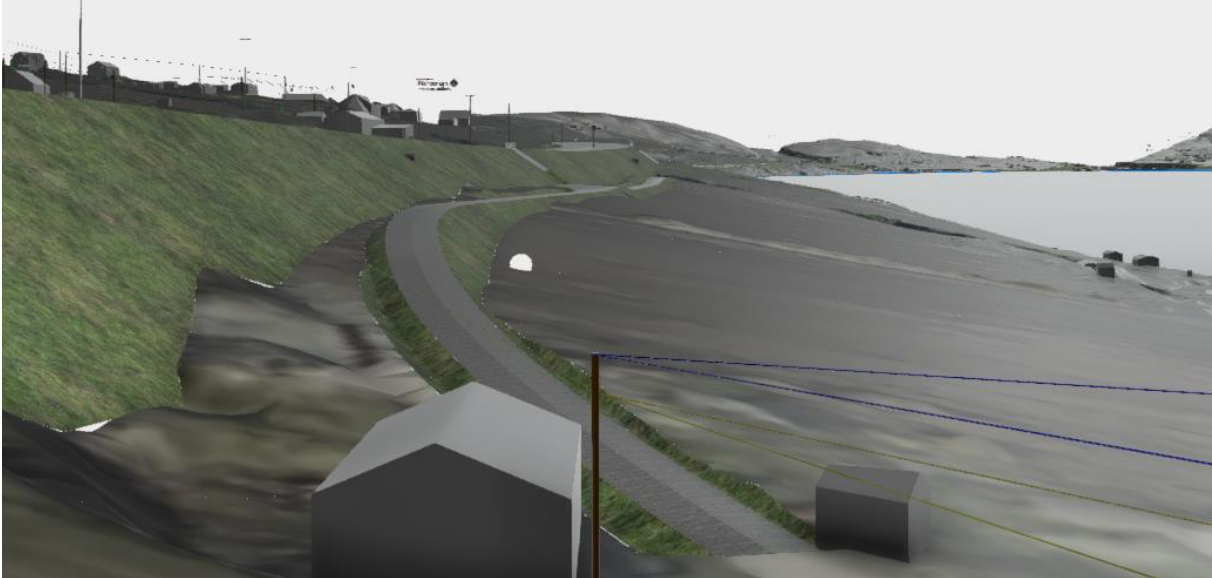
KDP-linjen

Denne strekningen har kun ett alternativ, som er kommunedelplanlinjen (KDP-linjen), med de justeringene/ forbedringene som er foretatt i forbindelse med detaljprosjekteringen.

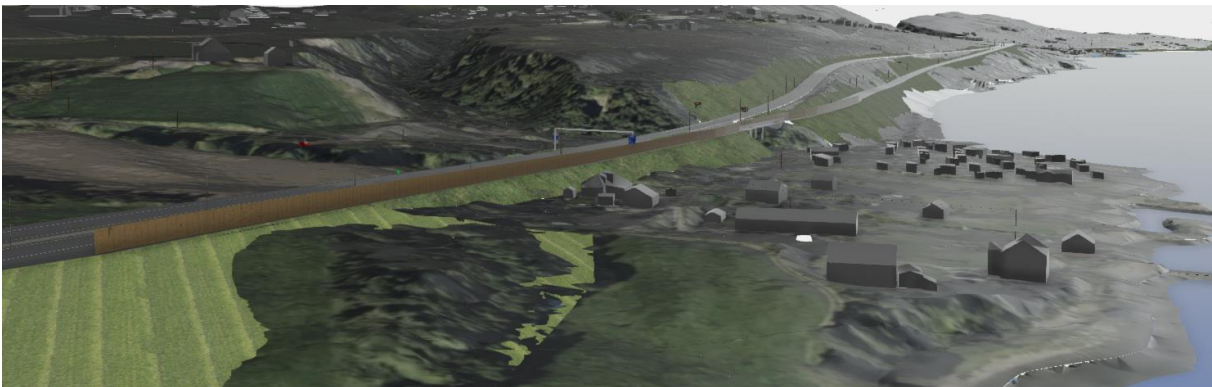
I det følgende blir veilinen illustrert ved hjelp av utsnitt fra bl.a. prosjektets 3D-modell. Det gjøres oppmerksom på at utsnittene ikke illustrerer de reelle landskapsmessige virkningene, da berørte områder skal revegeteres og terrenget formes slik at det blir en mest mulig naturlig overgang til omkringliggende terreng. De lys grønne flatene i figurene viser imidlertid hvor det er behov for å gjøre terrengingrep.

Delområde A: Roterud–Strandengen

Modellutsnittene nedenfor viser ny E6 på delstrekningen Roterud-Strandengen.



Figur 5-15. Bilde fra modell som viser planlagt E6 fra Roterud og nordover. De nye nordgående feltene øst for dagens E6 blir liggende på høye fyllinger som er eksponert mot nærområdene og mot det store landskapsrommet langs Mjøsa.



Figur 5-16. Bilde fra modell som viser Strandengen sett fra sør med støyskjerm forbi leirstedet og campingplassen.

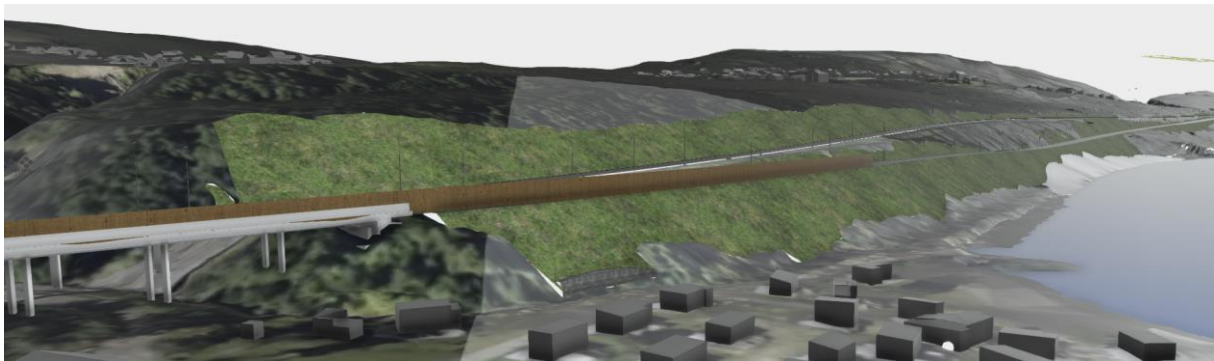
E6 ligger på fyllinger mot jordbruksarealene ved Mjøsa. Stedvis vil veifyllingene, ny arrondering av jordbruksarealer og nye kulverter/atkomstveier til landbruksområder og strandsonen medføre inngrep i også i bekkedaler og naturlig skog. Inngrep i kantvegetasjonen mellom eiendomsgrenser endrer mosaikken mellom naturlig vegetasjon og dyrket mark. Generelt vil veianlegget bli en kraftigere visuell barriere enn dagens E6, og virke mer dominerende i de nærmeste omgivelsene, bl.a. fra det store «Mjøsrommet». Tiltaket vurderes stedvis å dominere over landskapets skala, og delområdet vurderes som **forringet**.



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

Delområde B: Strandengen–Stranda

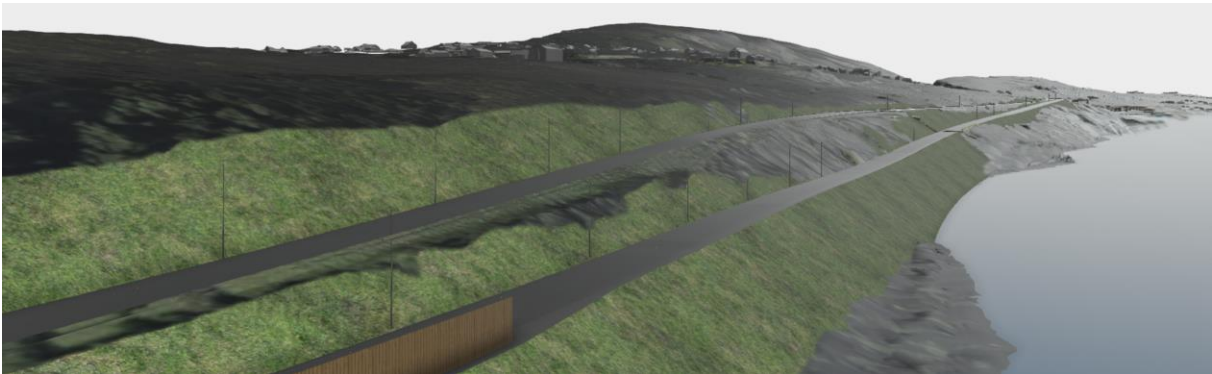
Modellutsnittene nedenfor viser ny E6 på delstrekningen Strandengen–Stranda.



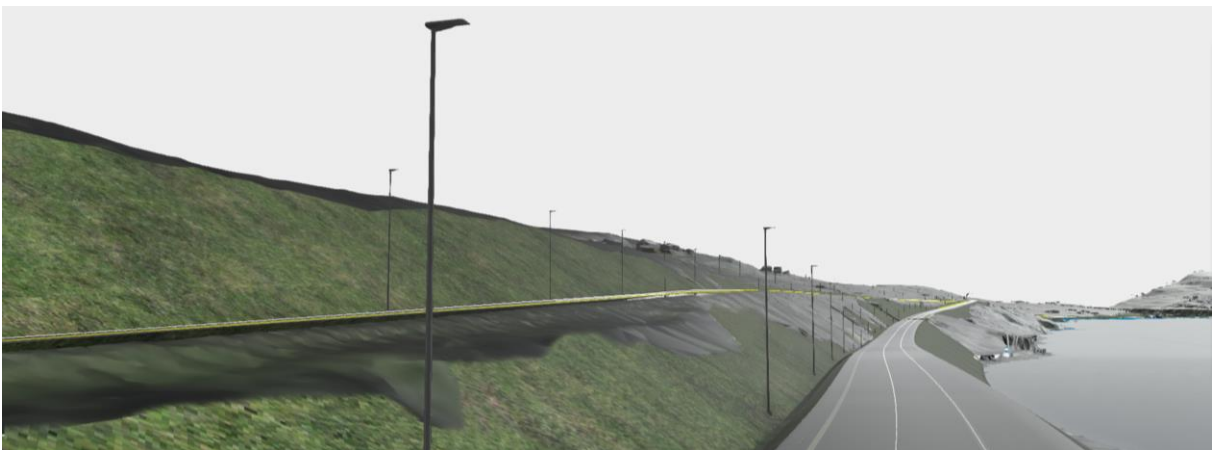
Figur 5-17 Bilde fra modell fra Strandengen som viser støyskjerming og skråninger nord for Bjørnstadelva.



Figur 5-18. Bilde fra modell som viser bruene over Bjørnstadelva i forkant av bildet, støyskjerming langs campingplassen og høy skjæring på østsiden av veien nord for brua. Nord for bruene starter terrassert løsning mellom sør- og nordgående felt på E6.



Figur 5-19. Bilde fra modell som viser den terrasserte løsningen med lengde på ca. 1,5 kilometer. På den bratteste strekningen går ny veifylling helt ned til strandsonen.



Figur 5-20 Bilde fra modell som viser terrassert løsning og fylling mot Mjøsa sett fra nordgående kjørefelt



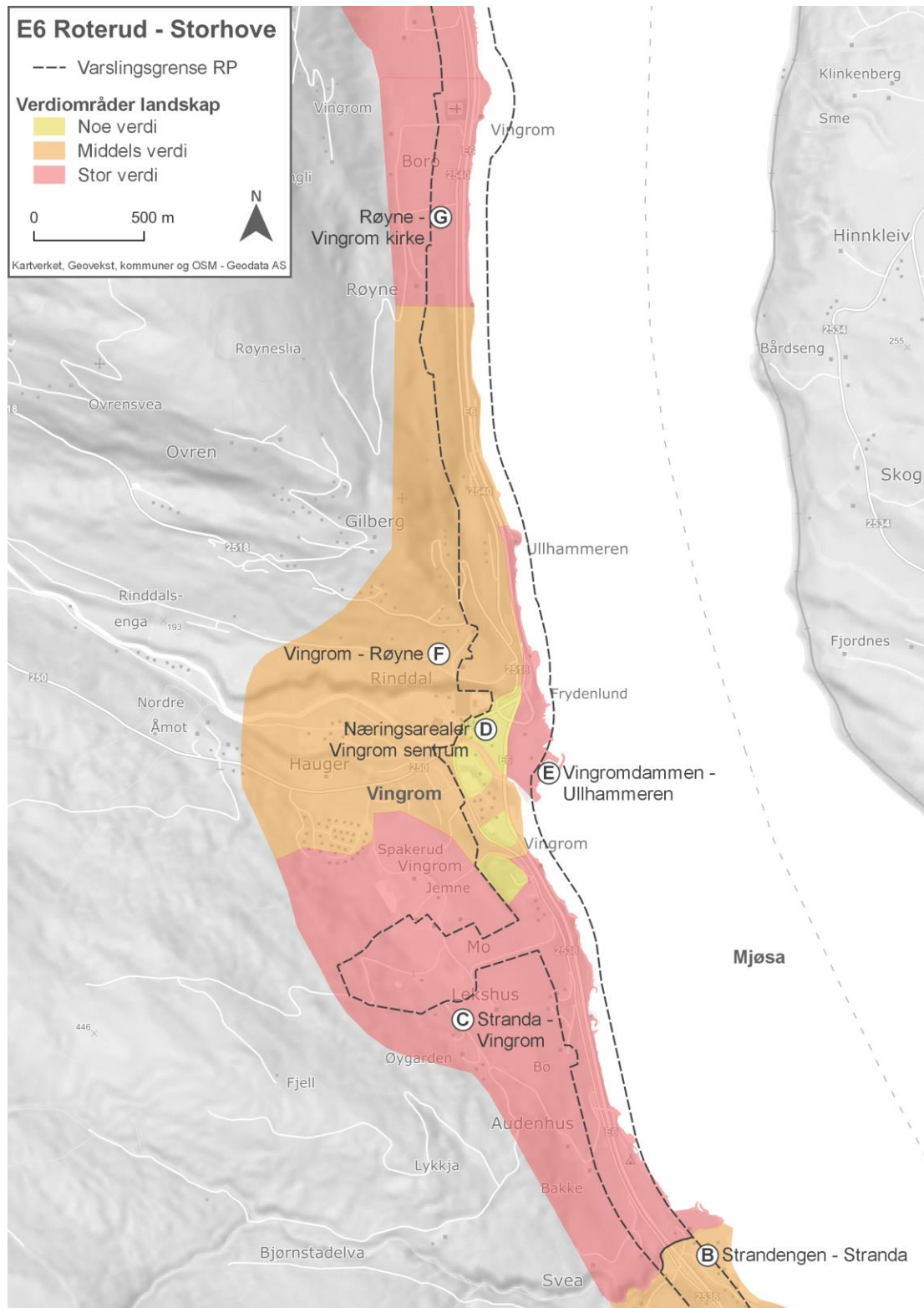
Figur 5-21. Bilde sett fra Stranda og sørover som viser ny veifylling og støyskjerming forbi Stranda og Furuodden camping

E6 ligger med terrassert løsning og store skjæringer/ fyllinger nord for Strandengen. På en kortere strekning vil det bli behov for fylling helt ned mot Mjøsa. Sør for Furuholmen og Stranda camping kan ny arrondering av jordbruksarealer gi tap av naturlig hellende terreng, og endre mosaikken av mindre områder med trær og vegetasjon i eiendomsgrensene. Ny E6 vurderes stedvis å dominere over landskapets skala, og delområdet vurderes som **foringet**.



*Konsekvens: Sammenstilling av middels verdi (på grensen mot stor) og påvirkningsgrad «foringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)***

5.2 Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

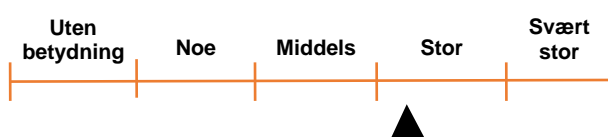


5.2.1 Delområder og verdivurdering

Delområde C: Stranda–Vingrom

Delområde Stranda–Vingrom		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Strekningen består i hovedsak av åpne og relativt vide dalsider med innslag av brattere partier og mindre terrengformer ned mot Mjøsa	Svært viktig
Romlige egenskaper	Skogkanter og høydedrag danner avgrensning av landskapsrommet i vest. Mot øst danner høydedragene på østsiden av Mjøsa avgrensninger av det store «Mjøsrommet». Innslag av vegetasjon på tvers av dalsidene, langs strandkanten og som skogdannende bestander danner mindre lokale rom	Viktig til svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Dalsidene danner ubrutte sammenhenger fra Mjøsa og opp til de skogkledte høydedragene	Viktig
Naturskapte nøkkelementer	Mjøsa med sin store rolige vannflate utgjør et sentralt landskapselement	Svært viktig
Vegetasjon	Vegetasjonen består av ulike formdannende elementer, både naturlig blandingskog og plantefelt. Vegetasjon avtegner seg som mosaikk og mønstre. Det er stedvis sparsomt med vegetasjon langs Mjøsa (på gamle veifyllinger)	Viktig
Arealbruk	Delområdet består i hovedsak av landsbruksarealer. Fylkesveien og i særlig grad E6, preger arealbruken	Svært viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Fylkesveien og i særlig grad E6 danner visuelle sammenhenger og barrierer i landskapet	Viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Gårdsbrukene i liene danner markerte innslag i kulturlandskapet	Viktig
<p>Factsatt karakter for landskapsbilde: De slake, åpne dalsidene med gårdsbruk med vidt utsyn og nærhet til Mjøsa definerer i første rekke landskapsbilde.</p> <p>De åpne jordbruksarealene avbrytes av brattere skogkledte arealer og kantvegetasjon i eiendomsgrenser, langs bekker og langs strandkanten på Mjøsa. E6 er en formdannende komponent og barriere, og er delvis lokalisert langs strandsonen.</p> <p>Delområdet vurderes å ha særlig gode visuelle kvaliteter og gir et spesielt godt totalinntrykk med særpreg og god balanse mellom helhet og variasjon.</p>		

Figur 5-23 Beskrivelse av delområde Stranda–Vingrom.





Figur 5-24 Fra Vingrom sett sørover mot Stranda. Slake dalsider med gårdbruk og utsikt mot Mjøsa. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-25 E6 i strandkanten av Mjøsa like sør for Vingrom. Friområdet Vingromdammen til høyre i bildet. (Fra Google Maps)



Figur 5-26 Strandsone langs Mjøsa sett fra utløpet av Rinna og sett sørover. Hovedinntrykket av strandsone sett fra Vingromdammen er at den er vegetasjonskledd.

Delområde D: Næringsarealer Vingrom sentrum

Delområde D: Næringsarealer Vingrom sentrum		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Områdene består av flate arealer i Vingrom sentrum	Viktig
Romlige egenskaper	Området ligger innenfor landskapsrommet i Vingrom sentrum. Innslag av vegetasjon samt E6 deler opp landskapsrommet i mindre, lokale rom	Mindre viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Delområdet har ingen spesielle naturskapte visuelle egenskaper	Betydning uvesentlig
Naturskapte nøkkelementer	Delområdet har ingen spesielle naturskapte nøkkelementer	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	Innslag av vegetasjon finnes i delområdet, men denne har ingen vesentlig form- eller strukturdannende funksjon	Mindre viktig
Arealbruk	Delområdet består i hovedsak av næringsarealer og E6 forbi sentrum på Vingrom	Svært viktig
Byform og arkitektur	Delområdet er en del av Vingrom sentrum. Områdene er fragmenterte og har ingen tydelig tettstedsstruktur	Viktig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	E6 danner en kraftig visuell sammenheng og barriere i landskapet	Svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Delområdet har ingen spesielle menneskeskapte nøkkelementer	Betydning uvesentlig
<p>Fastsatt karakter for landskapsbilde: Delområdet har lite særpreg. Det preges av næringsarealer og er uten noen tydelig tettstedsstruktur.</p> <p>E6 danner en kraftig visuell sammenheng og barriere i landskapet.</p> <p>I delområdet vurderes landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen å gi et noe redusert totalinntrykk.</p>		

Figur 5-27 Beskrivelse av delområde Vingrom sentrum.





Figur 5-28 Vngrom sentrum sett fra sør. Næringsarealer i forgrunnen, friområde Vingromdammen øst for E6 på nordsiden av Rinna. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-29 Næringsarealer på vestsida av E6 sør for sentrum.



Figur 5-30 Rinna og E6 (ca. midt i bildet) sett fra vest. Elva Rinna er et positivt landskapselement, men kanalisering og forbygning langs elva reduserer variasjon og særpreg. I de nedre delene av sentrum (nærmest E6), renner elva gjennom næringsarealer der tettstedsstrukturene er fragmentert og området har lite særpreg.



Figur 5-31 Vingrom sett fra øst. E6 er en kraftig visuell barriere. Områder mellom E6 og fylkesveien inneholder bebyggelse uten tettstedsstrukturer og med lite særpreg. Ytre deler av Vingrom sentrum (på østsiden av E6) samt omgivelsene rundt har vesentlig bedre visuelle kvaliteter. (Dronebilde AF 2020)

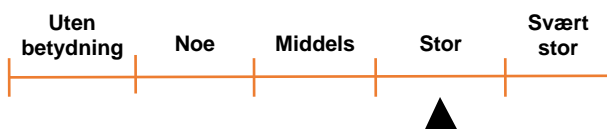


Figur 5-32 E6 med ved kjøreundergang og gangkulvert til Vingromdammen. E6 ligger vesentlig høyere enn områdene rundt og er en visuell barriere mellom sentrum og Mjøsa / Vingromdammen. Undergang til friområde har dårlig design.

Delområde E: Vingromdammen–Ullhammeren

Delområde Vingromdammen–Ullhammeren		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Strekningen består i hovedsak av friområde Vingromdammen som er en flat slette nord for utløpet av Rinna samt den bratte kystlinja nord for denne opp til Ullhammeren	Svært viktig
Romlige egenskaper	Åpninger i skogvegetasjon danner lokale rom ved Vingromdammen. Vegetasjonskanter i friområdet samt skråningen nordover mot Ullhammeren danner lokale avgrensninger av Mjøsrommet	Viktig til svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	De flate arealene på Vingromdammen utgjør en viktig grønntstruktur	Viktig
Naturskapte nøkkelementer	Ullhammeren har særlig gode visuelle kvaliteter med stort særpreg	Svært viktig
Vegetasjon	Ved Vingromdammen danner vegetasjon en buffer mellom strandområdene og E6. Mot veien er det tette bestander av større trær. Mot Mjøsa er det innslag av enger og tregrupper/ enkelttrær som gir variasjon og samtidig danner en visuell helhet. Fra Vingromdammen til Ullhammeren danner blandingskogen i vegskråningen og på Ullhammeren en visuell helhet.	Viktig
Arealbruk	Delområdet består av offentlig friområde, vegskråning og naturarealer	Viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Friområde ved Vingromdammen med vegetasjon, stisystemer og aktiviteter har gode visuelle kvaliteter	Viktig til svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Delområdet inneholder ingen menneskeskapte nøkkelementer	Betydning uvesentlig
<p>Factsatt karakter for landskapsbilde: De flate skogbevokte sletta ved Vingromdammen og den bratte skogklede kystlinja nord for denne definerer i første rekke landskapsbilde.</p> <p>Friområde ved Vingromdammen med vegetasjon, stisystemer og aktiviteter har gode visuelle kvaliteter. Odden Ullhammeren har særlig gode visuelle kvaliteter med stort særpreg.</p> <p>Totalt sett vurderes delområdet å ha særlig gode visuelle kvaliteter og et spesielt godt totalinntrykk med særpreg og god balanse mellom helhet og variasjon.</p>		

Figur 5-33 Beskrivelse av delområde Vingromdammen – Ullhammeren.





Figur 5-34 Bilde fra Vingromdammen.



Figur 5-35 Bilde av strandlinje sør for Ullhammeren mot Vingrom. Vingromdammen friområde sees til venstre i bildet. (Dronebilde AF 2020)

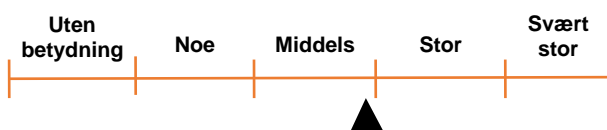


Figur 5-36 Bilde av strandlinja sørover til Vingrom sett fra Ullhammeren. Området har særlig gode visuelle kvaliteter med stort særpreg.

Delområde F: Vingrom–Røyne

Delområde Vingrom–Røyne		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Strekningen består av den flate dalbunnen i sentrum av Vingrom og forholdsvis bratte dalsider ned mot sentrum og mot Mjøsa	Viktig
Romlige egenskaper	Skogkanter og høydedrag danner avgrensning av landskapsrommet i vest. Mot øst danner høydedragene på østsiden av Mjøsa avgrensninger av det store «Mjøsrommet». Ved Vingrom dannes et eget landskapsrom på tvers av det store landskapsrommet. Innslag av vegetasjon som består langs strandkanten og som skogdannende består danner mindre lokale rom	Viktig til svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Dalsidene danner ubrutte sammenhenger fra Rinna og Mjøsa og opp til de skogkledte høydedragene	Viktig
Naturskapte nøkkelementer	Mjøsa med sin store rolige vannflate utgjør et sentralt landskapselement	Svært viktig
Vegetasjon	Vegetasjonen består av ulike formdannende elementer og består som bidrar til variasjon og danner samtidig en visuell helhet	Viktig til svært viktig
Arealbruk	Delområdet består i hovedsak av bebygde arealer og landsbruksarealer. Fylkesveien og i særlig grad E6, preger arealbruken	Viktig
Byform og arkitektur	Bebyggelse, infrastruktur og landskap danner tilsammen gode og lesbare omgivelser	Viktig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Fylkesveien og i særlig grad E6 danner visuelle sammenhenger og barrierer i landskapet	Viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Gårdsbrukene i liene danner markerte innslag i kulturlandskapet	Viktig
<p>Factsatt karakter for landskapsbilde: Den flate dalbunnen med tettstedet Vingrom og dalsidene med gårdsbruk med vid utsyn og nærhet til Mjøsa definerer i første rekke landskapsbilde.</p> <p>De åpne jordbruksarealene avbrytes av brattere skogkledte arealer og kantvegetasjon i eiendomsgrenser, langs bekker og langs Mjøsa. E6 er en formdannende komponent og barriere, og er delvis lokalisert nær strandsonen. I tettstedet Vingrom danner bebyggelse, infrastruktur og landskap tilsammen gode og lesbare omgivelser</p> <p>Delområdet vurderes å ha gode visuelle kvaliteter. Landskap og bebyggelse/ anlegg gir til sammen gir et godt totalinntrykk med god balanse mellom helhet og variasjon.</p>		

Figur 5-37 Beskrivelse av delområde Vingrom – Røyne.





Figur 5-38 Bilde av arealer for planlagt kryss nordøst for Ullhammeren. Området består av forholdsvis bratte skogkledte arealer mot Mjøsa med innslag av flatere dyrketmark og bebyggelse oppe i lia.



Figur 5-39 Bilde av deler av arealer for planlagt kryss nord, sett fra like nord for Ullhammeren. På strekningen fra Vingrom til Røyne er det sidebratt og skog langs stradsonen. (Dronebilde AF 2020)

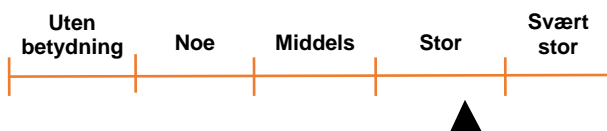


Figur 5-40 Bilde av Vingrom sentrum sett fra østsiden av Mjøsa. Ullhammeren til høyre i bildet. Ny E6 fra Roterud til Øyresvika vil være godt synlig fra flere partier langs østsiden av Mjøsa fra Lillehammer og sørover.

Delområde G: Røyne – Vingrom kirke

Delområde Røyne–Vingrom kirke		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Strekningen består av åpne og vide dalsider ned mot Mjøsa	Svært viktig
Romlige egenskaper	Skogkanter og høydedrag danner avgrensning av landskapsrommet i vest. Mot øst danner høydedragene på østsiden av Mjøsa avgrensninger av det store «Mjøsrommet»	Svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Dalsidene danner ubrutte sammenhenger fra Mjøsa og opp til de skogklede høydedragene	Viktig
Naturskapte nøkkelementer	Mjøsa med sin store rolige vannflate utgjør et sentralt landskapselement	Svært viktig
Vegetasjon	Vegetasjonen består av ulike formdannende elementer. Det er stedvis sparsomt med vegetasjon langs Mjøsa (på gamle veifyllinger) og langs eiendomsgrensene	Viktig
Arealbruk	Delområdet består i hovedsak av landsbruksarealer. Fylkesveien og i særlig grad E6, preger arealbruken	Svært viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Fylkesveien og i særlig grad E6 danner visuelle sammenhenger og barrierer i landskapet	Viktig til svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Vingrom kirke er et landemerke og et viktig element i det vakre kulturlandskapet. Gårdsbrukene i liene danner også markerte innslag	Svært viktig
<p>Fastsatt karakter for landskapsbilde:</p> <p>De slake, åpne dalsidene med gårdbruk med vid utsyn og nærhet til Mjøsa definerer i første rekke landskapsbilde.</p> <p>Vingrom kirke er et landemerke og et viktig element i dette kulturlandskapet</p> <p>E6 og fylkesveien er en formdannende komponent og barriere, og er delvis lokalisert langs strandsonen.</p> <p>Delområdet vurderes å ha særlig gode visuelle kvaliteter og gir et spesielt godt totalinntrykk med særpreg og god balanse mellom helhet og variasjon. Området vurderes å være av regional verdi.</p>		

Figur 5-41 Beskrivelse av delområde Røyne–Vingrom kirke.





Figur 5-42 Bilde av området fra Røyne (gården oppe i lia til venstre i bildet) til Vingrom kirke. E6 ligger langs strandkanten med sparsomt med vegetasjon i strandlinja. På denne strekningen er det også lite vegetasjon langs eiendomsgrensene og landbruksarealene er svært åpne. (Dronebilde AF 2020)

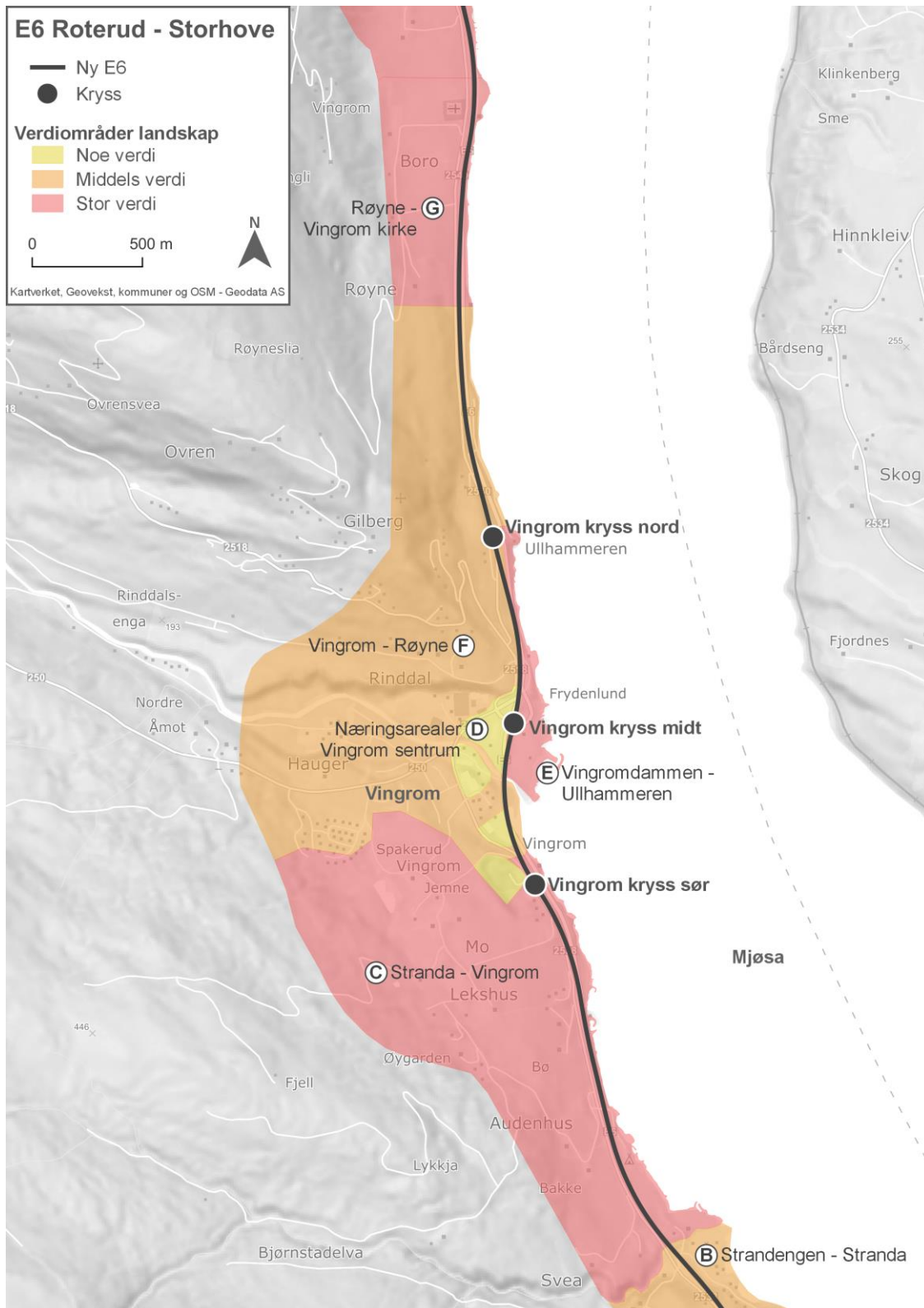


Figur 5-43 Bilde av Vingrom kirke som er et landemerke i det vakre kulturlandskapet sør for Lillehammer by. Kirka ligger plassert på en liten høyde i det åpne jordbrukslandskapet, og er eksponert mot store deler av den nordligste delen av landskapsrommet langs Mjøsa. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-44 Bilde av Vingrom kirke sett fra nord.

5.2.2 Påvirkning og konsekvens



Figur 5-45 Kartet viser vurdert veilinje og kryssplasseringer

Delstrekning Stranda-Vingrom kirke har én prosjektert veilinje (justert / forbedret KDP-linje).

På Vingrom er det vurdert tre ulike kryssløsninger:

- Vingrom kryss nord, som ligger ved Ullhammeren, et stykke nord for Vingrom sentrum (videre optimalisert i forbindelse med detaljprosjekteringen)
- Vingrom kryss sør, like sør for sentrum av Vingrom
- Vingrom kryss midt, i sentrum av Vingrom (KDP-løsningen)

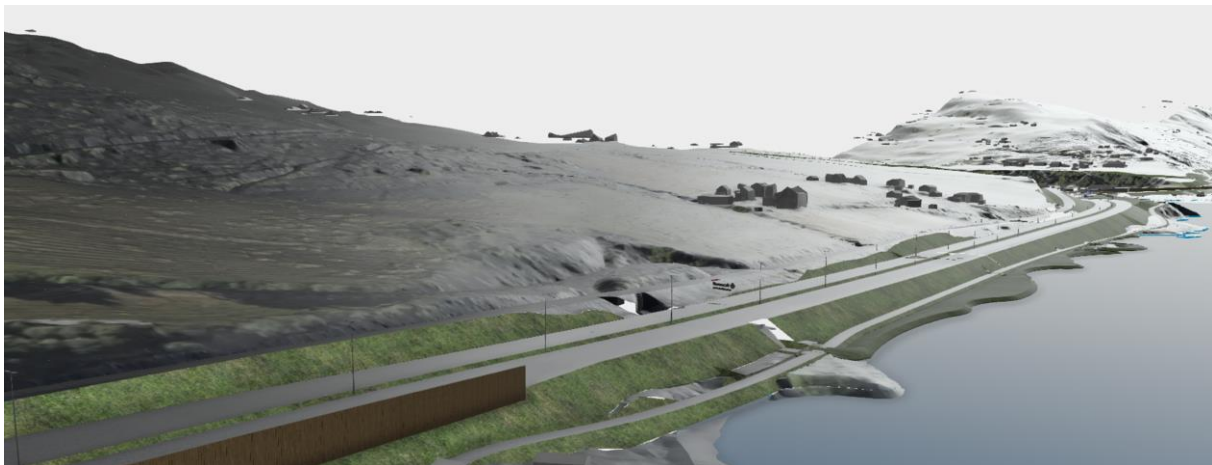
På delstrekningen skal det opparbeides ny tursti i strandsonen, der eksisterende sti ikke kan beholdes.

I det følgende blir veilinjen illustrert ved hjelp av bl.a. utsnitt fra prosjektets 3D-modell. Det gjøres oppmerksom på at utsnittene ikke illustrerer de reelle landskapsmessige virkningene, da berørte områder skal revegeteres og terrenget formes slik at det blir en mest mulig naturlig overgang til omkringliggende terreng. De lys grønne flatene i figurene viser imidlertid hvor det er behov for å gjøre terrenginngrep.

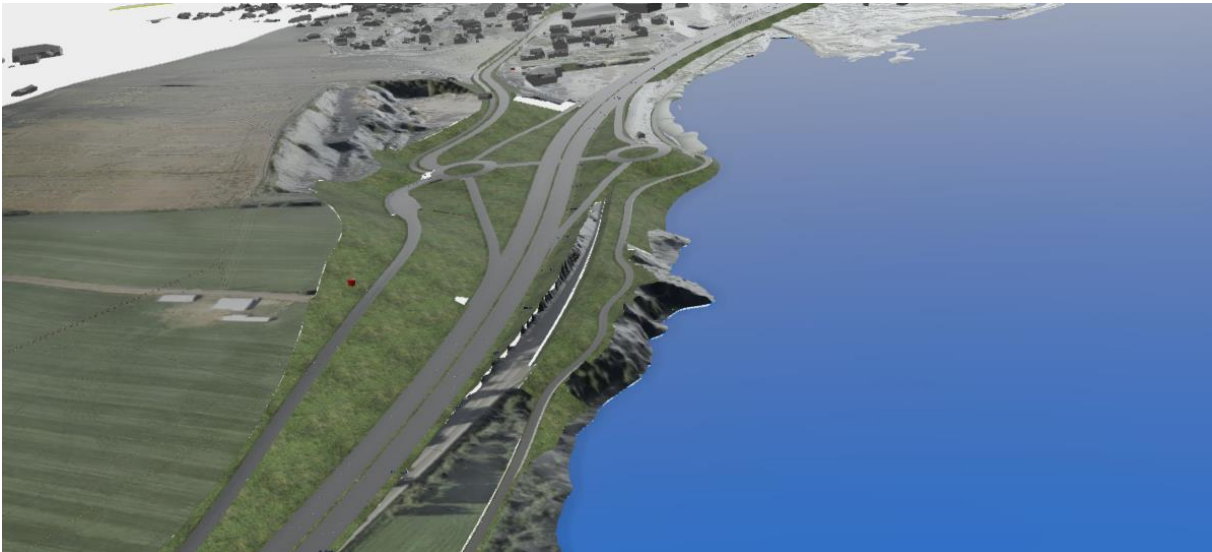
5.2.2.1 KDP-linjen–Vingrom kryss sør

Delområde C: Stranda–Vingrom

Modellutsnittene nedenfor viser ny E6 på delstrekningen Stranda–Vingrom, Vingrom kryss sør.



Figur 5-46 Bilde fra modell som viser Bakke camping med støyskjerming i forgrunnen og planlagt tursti langs Mjøsa. Stien har bredde 3 meter fra Stranda til Vingrom. Fra camping og fram til Rinna går veifylling og tursti nært strandkanten eller på fylling ut i Mjøsa. (Det skal ikke være grønn midtdele på denne strekningen)

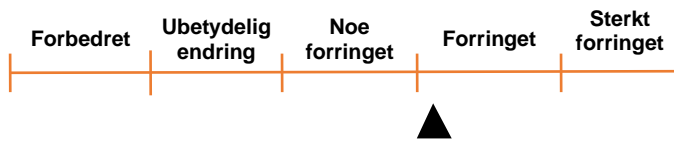


Figur 5-47 Bilde fra modell som viser kryss sør.



Figur 5-48 Bilde fra modell som viser kryss sør fra øyehøyde på Mjøsa. Tusti er ikke lagt inn i modellen. (Hele åsen vest for Mjøsa går ikke fram av bildet).

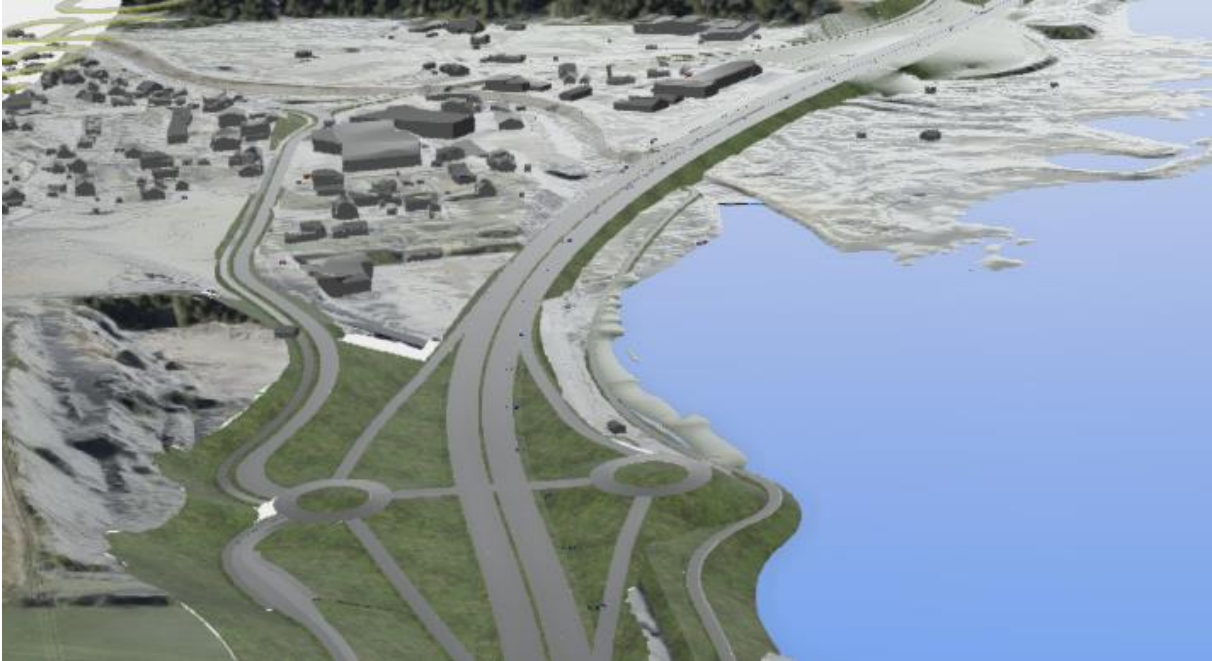
Veilinjen for E6 og lokalveien har i dette området en myk linjeføring og kurve som til en viss grad harmonerer med landskapets karakter. E6 og turstien ligger nær strandkanten og går på deler av strekningen på fylling ut i Mjøsa. For å begrense inngrepet i strandsonen er turstitraseen justert noe i forhold til opprinnelig trasé, slik at lokale landskapsverdier i form av f. eks. kantsoner, i større grad kan bevares. Både veilinje, kryss og tursti medfører utfylling i strandsonen i området rett sør for Vingrom, og vil virke dominerende sett fra nærområdet inkl. søndre deler av friluftsområdet Vingromdammen. Tiltaket vil også være godt synlig fra Mjøsa og områdene rundt. Delområdet vurderes totalt sett som **forringet**.



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

Delområde D: Næringsarealer Vingrom sentrum

Modellutsnittet nedenfor viser ny E6 gjennom Vingrom sentrum, krys sør.



Figur 5-49 Bilde fra modell som viser næringsarealer til venstre og midt i bildet.

Veianlegget vurderes å ha en naturlig sammenheng med næringsarealene, og i sør kan tiltaket gi en viss forbedring ved at det forsterker det lokale landskapsbildets karakter. Totalt sett vurderes endringen som **ubetydelig**.



*Konsekvens: Sammenstilling av noe verdi og ubetydelig endring gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)***

Delområde E: Vingromdammen–Ullhammeren

Modellutsnittene nedenfor viser ny E6 på strekningen Vingromdammen–Ullhammeren.



Figur 5-50 Bilde fra modell som viser E6 forbi sentrum og friluftsområdet på Vingromdammen. Ny veilinje går noe høyere enn dagens E6 og kommer nærmere Mjøsa forbi Vingromdammen.

Ny høyde og linjeføring på E6 vil gi et mer dominerende veianlegg sett fra Vingromdammen. Fjerning av kjørekulvert og ramper vil tilbakeføre arealer til friluftsområdet, som kan istandsettes slik at dette er bedre tilpasset landskapsbildet her.

Nordover mot Ullhammeren vil veien medføre betydelige terrenginngrep, med jord- og fjellskjæringer på vestsiden og fyllinger ut i strandsonen på østsiden. De forholdsvis lange og høye skjæringene vil være eksponert mot Mjøsa og områdene rundt. Delområdet vurderes totalt sett som **foringet**.



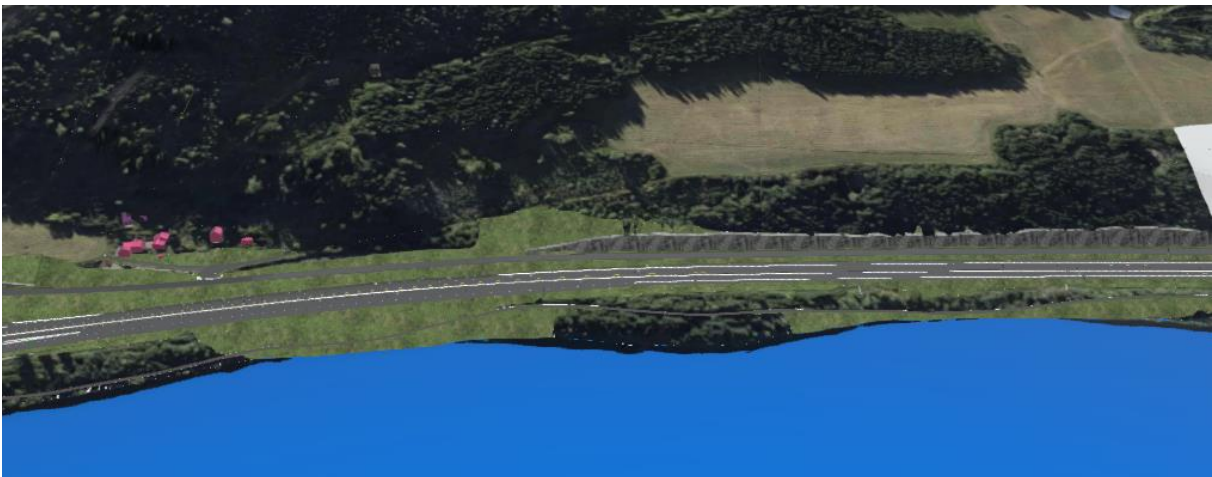
Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «foringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**

Delområde F: Vingrom–Røyne

Modellutsnittene nedenfor viser ny E6 på strekningen Vingrom–Røyne.



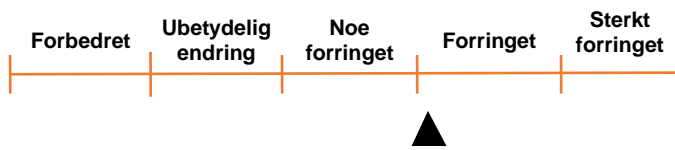
Figur 5-52 Illustrasjon som viser E6, istandsatte tidligere veiarealer og ny gangkulvert til friluftsområdet Vingromdammen.



Figur 5-53 Bilde fra modell, området sør for Røyne gård, viser en forholdsvis lang og høy fjellskjæring på vestsiden av lokalveien og fylling i deler av strandsonen. Tursti langs Mjøsa følger eksisterende og nyetablerte stier.

I Vingrom sentrum vil eksisterende undergang og rampe til E6 fjernes, og her vil frigjort areal istandsettes slik at det kan benyttes til friluftsliv og rekreasjon. Turstien langs Mjøsa følger både eksisterende og nyetablerte stier. Det anlegges sti i 1 meter bredde der hvor det er bratt og krevende fylling mot Mjøsa, og stien kobler seg på eksisterende veisystem. På denne måten begrenses stiens inngrep i strandsonen.

Nord for sentrum ligger E6 og lokalveien med forholdsvis store skjæringer i terrenget. Nord for Ullhammeren medfører tiltaket en forholdsvis lang og høy fjellskjæring på vestsiden av lokalveien og fylling i deler av strandsonen. Her vil den nye veien endre landskapet betydelig, og i sum vurderes delområdet som **forringet**.



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

Delområde G: Røyne–Vingrom kirke

Modellutsnittene nedenfor viser ny E6 på strekningen Røyne–Vingrom kirke.



[KN1]

Figur 5-54 Bilde fra modell som viser Vingrom kirke.



[KN2]

Figur 5-55 Bilde fra modell fra Vingrom kirke og sett mot sør. Foran kirken skal det etableres en støyskjerm.

E6 og fylkesveien danner en kraftig barriere mot strandsonen. E6 og turstien ligger stedvis på fylling i Mjøsa, og medfører inngrep i strandsonen. I vurderingene forutsettes imidlertid at strandsonen tilbakeføres til tilnærmet naturlig tilstand, slik at de negative virkningene for landskapsbildet begrenses. Veianlegget vil uansett være eksponert mot Mjøsa og områdene rundt. Delområdet vurderes som **ferringet**.



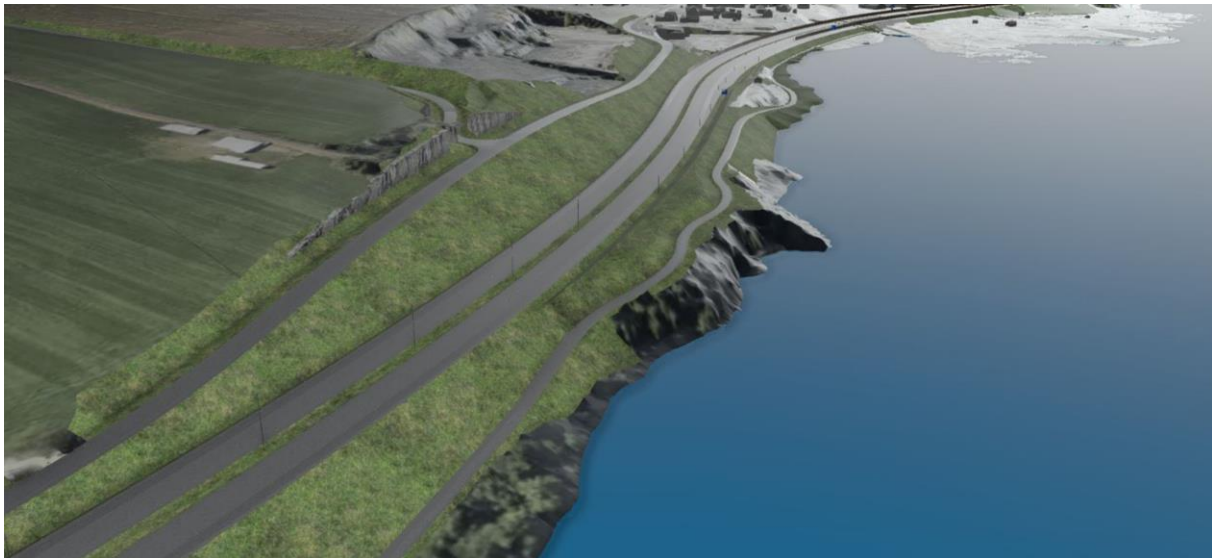
Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «ferringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**

5.2.2.2 KDP-linjen–Vingrom kryss midt

Delområde C: Stranda–Vingrom

Mellom Stranda og området for Vingrom kryss sør vil Vingrom kryss midt ha den samme utformingen og påvirkningen på landskapsbildet som kryss sør, og det vises til omtalen i kapittel 5.2.2.1.

Videre frem mot Vingromdammen vil E6 og tursti legges på fylling ut i Mjøsa, men gir naturlig nok et mer begrenset inngrep i dette området enn kryss sør. Tiltaket medfører for øvrig omlegging av fylkesveien med vesentlig høydeforskjell mot E6 og etablering av ny skråning mellom veien og landbruksarealene. Delområdet vurderes som **foringet**.



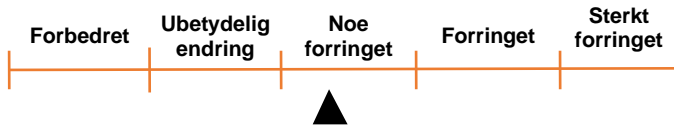
Figur 5-56 Bilde fra modell fra like sør for Vingrom sentrum. E6 og ny tursti går nært strandkanten eller på fylling ut i Mjøsa. Tiltaket medfører omlegging av fylkesveien med vesentlig høydeforskjell mot E6 og etablering av ny skråning mellom veien og landbruksarealene.



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

Delområde D: Næringsarealer Vingrom sentrum

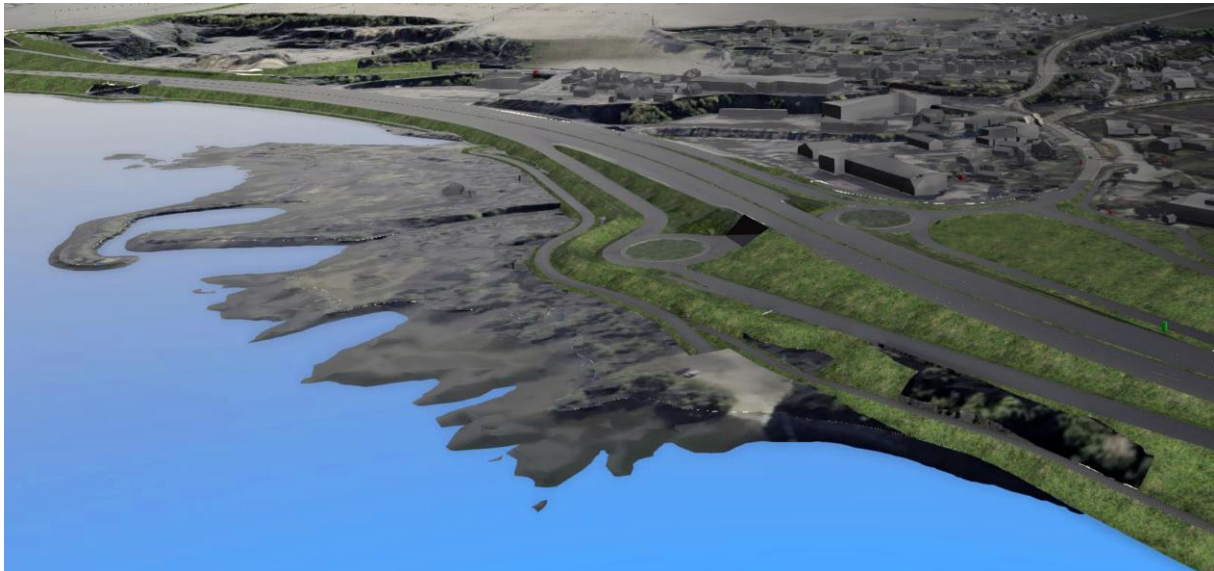
Ny E6 ligger høyere enn dagens E6 forbi sentrum og nye ramper og rundkjøringer vil beslaglegge arealer, men tiltaket er ikke vurdert å forringe næringsarealene i sentrum vesentlig, da de i liten grad bryter med landskapsbildets karakter i dette området. Området vurderes som **noe forringet**.



Konsekvens: Sammenstilling av noe verdi og «noe forringet» gir konsekvensgrad 1 minus (-)

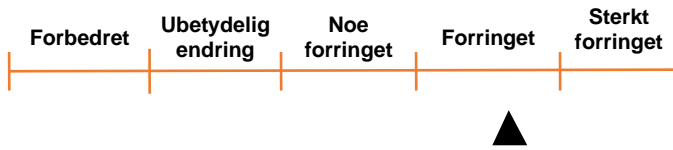
Delområde E: Vingromdammen–Ullhammeren

Modellutsnittet nedenfor viser ny E6 på strekningen Vingromdammen–Ullhammeren, Vingrom kryss midt.



Figur 5-57 Bilde fra modell som viser kryss midt sett fra øst. E6 ligger høyere enn dagens E6 og nærmene Mjøsa. Ny E6 med ramper og ny rundkjøring vil beslaglegge arealer, medføre skjemmende inngrep og virke dominerende fra deler av friluftsområdet.

Ved Vingromdammen vil ny høyde og linjeføring på E6 samt ramper og rundkjøring gi et veianlegg som ikke harmonerer med landskapets skala. Kryssområdet vil fremstå som svært dominerende sett fra friluftsområdet, og vil medføre et omfattende arealbeslag her. Nordover mot Ullhammeren vurderes veien også som dårlig tilpasset landskapets skala. Vei og tursti medfører fylling ut i strandsonen, og de forholdsvis lange og høye jord- og fjellskjæringene vil være eksponert mot Mjøsa og områdene rundt. Delområdet vurderes som **foringet**, opp mot sterkt forringet.



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

Delområde F: Vingrom–Røyne

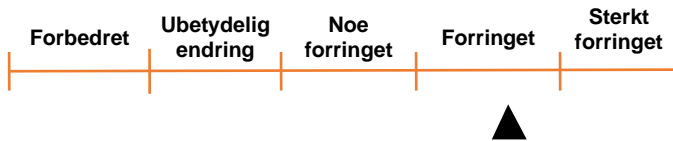
Modellutsnittet nedenfor viser ny E6 på strekningen Vingrom–Røyne.



Figur 5-58 Illustrasjon av kryss midt med friområde Vigromdammen til høyre. E6 ligger høyere enn dagens E6 og nærmene Mjøsa. Ny E6 med ramper og rundkjøring beslaglegger arealer mot sentrum. Tursti er ikke lagt inn på illustrasjonen.

Ny høyde på E6 samt ramper og rundkjøring vil gi et veianlegg som ikke harmonerer godt med landskapets skala. Veien vil utgjøre en enda større visuell barriere mot Mjøsa og Vingromdammen, og veianlegget vil virke dominerende sett fra sentrum.

Nord for sentrum gir E6 og lokalvei et nokså omfattende inngrep i form av forholdsvis høye skjæringer. Nord for Ullhammeren medfører tiltaket en forholdsvis lang og høy fjellskjæring på vestsiden av lokalveien og fylling ut i deler av strandsonen. Delområdet vurderes som **forringet**.



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

Delområde G: Røyne–Vingrom kirke

Tiltaket vil medføre den samme påvirkningen for landskapsbilde som KDP-linjen–Vingrom kryss sør, og det vises til omtalen i kapittel 5.2.2.1.

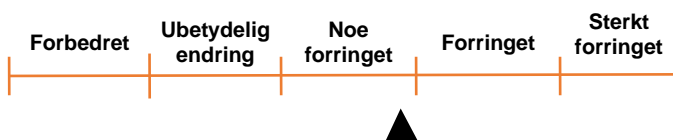


*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **2 minus** (- -)*

5.2.2.3 KDP-linjen–Vingrom kryss nord

Delområde C: Stranda–Vingrom

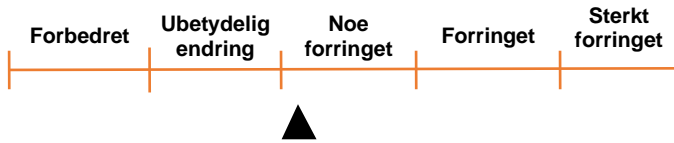
Tiltaket vil medføre den samme påvirkningen på landskapsbilde som KDP-linjen–Vingrom kryss midt, og det vises til omtalen i kapittel 5.2.2.2.



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

Delområde D: Næringsarealer Vingrom sentrum

Høyere veilinje gir et mer dominerende veianlegg, men tiltaket vurderes ellers å medføre liten påvirkning på næringsarealene i sentrum.



*Konsekvens: Sammenstilling av noe verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)***

Delområde E: Vingromdammen–Ullhammeren

Modellutsnittene nedenfor viser ny E6 på strekningen Vingromdammen–Ullhammeren.



Figur 5-59 Bilde fra modell som viser strekningen fra Ullhammeren og sørover. Tursti med bredde 1 m langs Mjøsa er lagt inn i modellen,

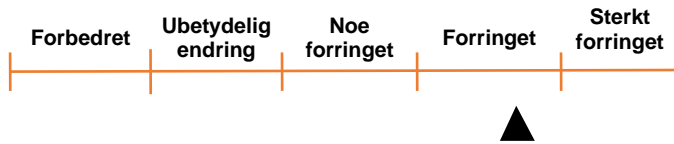


Figur 5-60 Bilde fra modell for KDP-linjen, sett i øyehøyde. (Hele åsen vest for Mjøsa går ikke fram av bildet).

Ved Vingromdammen vil tiltaket medføre den samme påvirkningen på landskapsbilde som KDP-linjen–Vingrom kryss sør, og det vises til omtalen i kapittel 5.2.2.1.

På strekningen fra Vingromdammen til Ullhammeren vil ny E6 og omlagt fylkesvei medføre et betydelig terrenginngrep i form av en forholdvis lang og høy fjellskjæring. I tillegg vil vei og tursti medføre utfyllinger i strandsonen, men disse er i forbindelse med krysoptimaliseringer blitt redusert så mye som det lar seg gjøre. Rundkjøringen på Ullhammeren ligger høyt over eksisterende terreng, på bratte fyllinger, og blir et ruvende element i landskapet. Generelt

vil veien og kryssområdet være godt eksponert mot Mjøsa og områdene rundt. Delområdet vurderes som **foringet**.



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

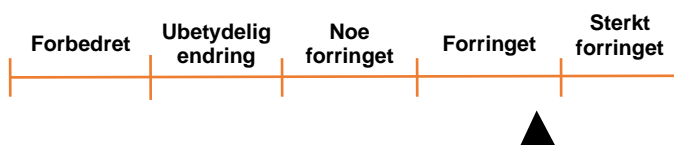
Delområde F: Vingrom–Røyne

Modellutsnittet nedenfor viser ny E6 på strekningen Vingrom–Røyne, kryss nord.



Figur 5-61 Illustrasjon med kryss nord og Vingrom i forkant av bildet. Tursti langs Mjøsa er ikke lagt inn i illustrasjonen.

I Vingrom sentrum er påvirkningen på landskapsbilde tilsvarende som for KDP-linjen–Vingrom kryss sør, og det vises til omtalen i kapittel 5.2.2.1. På strekningen videre nordover vil veianlegget i delområdet (vest for E6) medføre omfattende inngrep med høye jord- og fjellskjæringer som er eksponert mot Mjøsa og områdene rundt. Delområdet vurderes som **foringet**.



*Konsekvens: Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «foringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)***

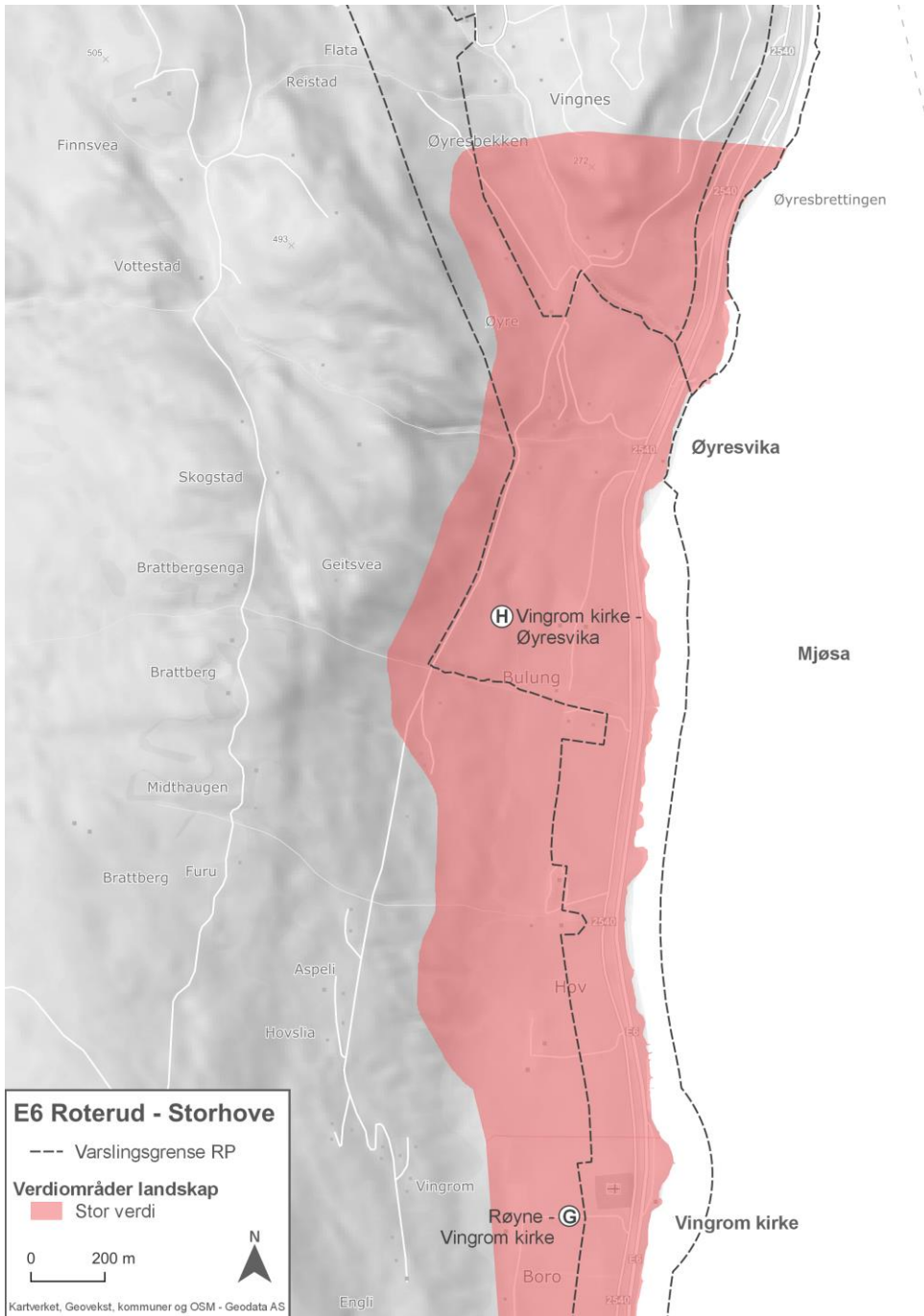
Delområde G: Røyne–Vingrom kirke

Tiltaket vil medføre den samme påvirkningen som for KDP-linjen–Vingrom kryss sør, og det vises til omtalen i kapittel 5.2.2.1.



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

5.3 Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika



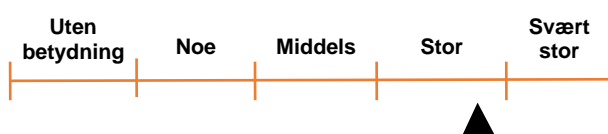
Figur 5-62 Verdikart for delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika.

5.3.1 Delområder og verdivurdering

Delområde H: Vingrom kirke–Øyresvika

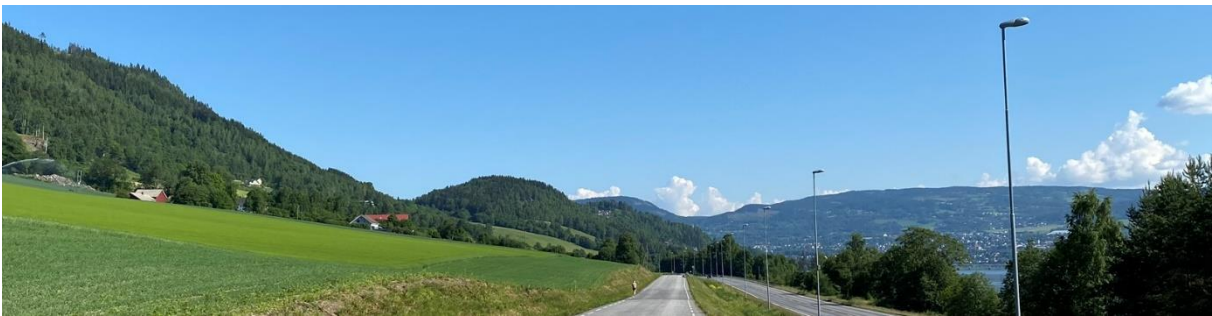
Delområde Vingrom kirke–Øyresvika		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Strekningen består i hovedsak av åpne og vide dalsider, med innslag av brattere terrengformer i nord	Svært viktig
Romlige egenskaper	Skogkanter og høydedrag danner avgrensning av landskapsrommet i vest. Mot øst danner høydedragene på østsiden av Mjøsa avgrensninger av det store «Mjøsrømmet». Brettengshaugen avgrenser landskapsrommet i nord. Innslag av vegetasjon på tvers av dalsidene, langs bekker og strandkanten og som skogdannende bestander danner mindre lokale rom	Svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Dalsidene danner ubrutte sammenhenger fra Mjøsa og opp til de skogkledte høydedragene	Viktig til svært viktig
Naturskapte nøkkelementer	Mjøsa med sin store rolige vannflate utgjør et sentralt landskapselement	Svært viktig
Vegetasjon	Vegetasjonen består av ulike formdannende elementer. Vegetasjon avtegner seg som mosaikk og mønstre. I strandkanten er det partier med opprinnelig terreng og vegetasjon, langs gamle vegfyllinger sparsomt med vegetasjon. Ved Hov nordre er det en staselig gammel alle fra fylkesveien og opp til gårdstunet	Viktig til svært viktig
Arealbruk	Delområdet består i hovedsak av landsbruksarealer. Fylkesveien og i særlig grad E6, preger arealbruken	Svært viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Fylkesveien og i særlig grad E6 danner visuelle sammenhenger og barrierer i landskapet	Viktig til svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Gårdsbrukene i liene, på vestsiden av E6, danner markerte innslag i kulturlandskapet. Allen ved Hov nordre er et landemerke	Viktig til svært viktig
<p>Fastsatt karakter for landskapsbilde:</p> <p>De slake, åpne dalsidene med staselige gårdsbruk med vidt utsyn mot Mjøsa definerer i første rekke landskapsbilde. De åpne jordbruksarealene avbrytes av kantvegetasjon i eiendomsgrenser, langs bekker og langs strandkanten av Mjøsa. Allen ved Hov nordre er et spesielt verdifullt innslag og et landemerke. E6 er en formdannende komponent og barriere, og går stedvis nært inntil Mjøsa.</p> <p>Området vurderes å gi et godt til spesielt godt totalinntrykk, med særpreg og god balanse mellom helhet og variasjon. Visuelle kvaliteter vurderes å være av regional verdi.</p>		

Figur 5-63 Beskrivelse av delområde Vingrom kirke–Øyresvika.





Figur 5-64 Bilde av den staselige alleen ved Hov norde som utgjør et landemerke i området.



Figur 5-65 Bilde fra Hov norde og sett mot Øyresvika. Brettengshaugen avgrenser landskapsrommet mot nord ca. midt i bildet.



Figur 5-66 Bilde fra Øyresvika mot sør med Bulung gård og vidt utsyn mot Mjøsa.



Figur 5-67 Bilde fra Bulung gård mot planlagt påhuggsområde. Brettengshaugen avgrenser lokalt landskapsrommet mot nord (i venstre del av bildet). Området er en del av det store «Mjøsrommet» ved nordre del av Mjøsa og er synlige fra deler av Lillehammer by.



Figur 5-68 Bilde fra planlagt portalområde og sett mot sør. Vegetasjon avtegner seg som mosaikk og mønstre. Alleen på Hov nord og Vingrom kirke ved Mjøsa til høyre i bildet. Landskap og bebyggelse gir tilsammen et spesielt godt totalinntrykk og området vurderes å være av regional betydning for landskapsbilde.



Figur 5-69 Bilde fra planlagt portalområde mot Bulung gård. Delområde har en særlig god balanse mellom variasjon og helhet, og er et område med stort særpreg.



Figur 5-70 Bilde fra Øyresvika og sett sørover. Bulung gård i høyre del av bildet. I strandkanten er det partier med opprinnelig terreng og vegetasjon, langs gamle veifyllinger er det sparsomt med vegetasjon. Fylkesveien og i særlig grad E6 danner visuelle sammenhenger og barrierer i landskapet. E6 ligger i dag forholdsvis godt i terrenget uten større skjæring eller fyllinger. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-71 Bilde av Øyresvika sett fra sør. Vegetasjon avtegner seg som mosaikk og mønstre og deler landskapet opp i mindre landskapsrom. (Dronebilde AF 2020)

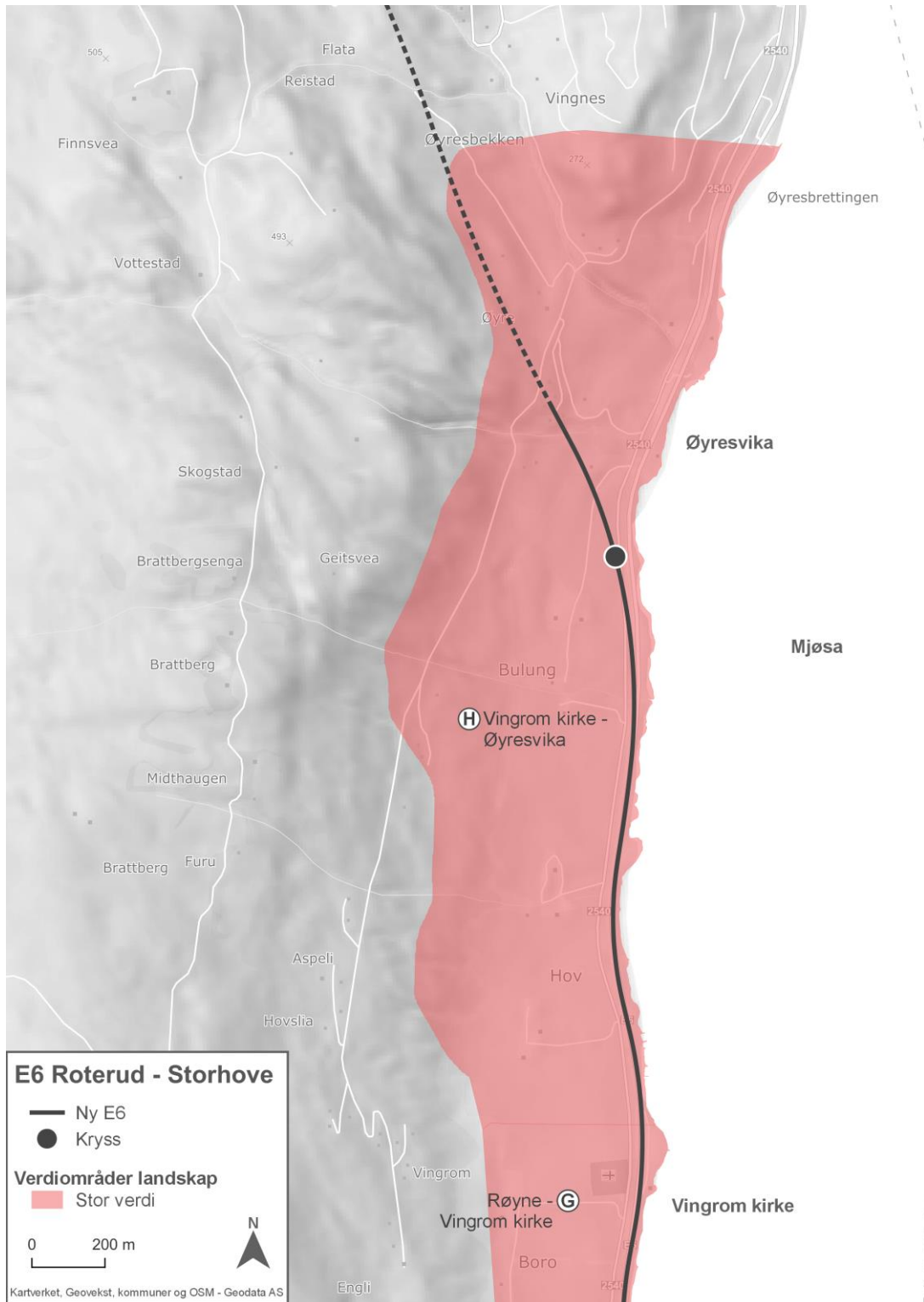


Figur 5-72 Bilde sett fra Søre Ål kirke. Bulung gård og Øyresvika sett fra motsatt side av Mjøsa.. Planområdet er godt synlig fra større partier av søndre og delvis fra sentrale, øvre deler av Lillehammer by. Det er også godt synlig på partier videre sørover på østsiden av Mjøsa.



Figur 5-73 Bilde fra Lillehammer camping av området fra Røyne til Vingnes.

5.3.2 Påvirkning og konsekvens



Figur 5-74. Kartet viser vurdert veilinje og kryssplassering

Delstrekning Vingrom kirke-Øyresvika har én prosjektert veilinje (justert/ forbedret KDP-linje). I Øyresvika er det vurdert to ulike kryssløsninger:

- Øyresvika halvt kryss (videre optimalisert i forbindelse med detaljprosjekteringen)
- Øyresvika trekvart kryss

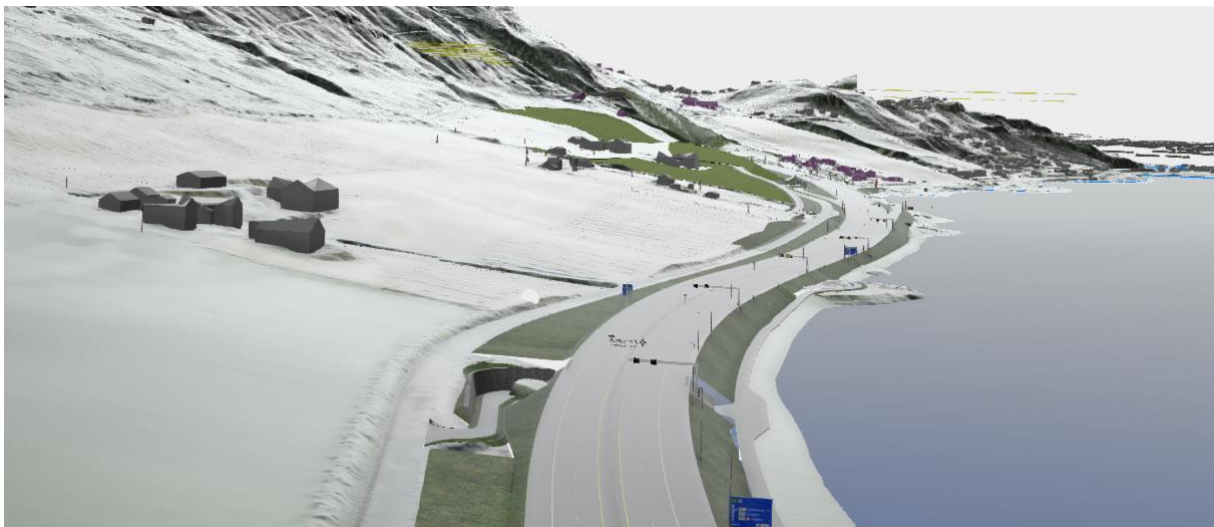
På delstrekningen skal det opparbeides ny tursti i strandsonen, der eksisterende sti ikke kan beholdes.

I det følgende blir de ulike alternativene illustrert ved hjelp av bl.a. prosjektets 3D-modell. Det gjøres oppmerksom på at utsnittene ikke illustrerer de reelle landskapsmessige virkningene, da berørte områder skal revegeteres og terrenget formes slik at det blir en mest mulig naturlig overgang til omkringliggende terreng. De lys grønne flatene i figurene viser imidlertid hvor det er behov for å gjøre terrenginngrep.

5.3.2.1 KDP-linjen + Øyresvika halvt kryss

Delområde H: Vingrom kirke–Øyresvika

Modellutsnittene nedenfor viser en E6 på strekningen Vingrom kirke - Øyresvika.



Figur 5-75 Bilde fra modell som viser lokalvei, Hov kulvert foran og Hov nordre til venstre i bildet. Fram til kulverten skal det etableres tursti med bredde 3 meter langs Mjøsa, fra kulverten og nordover sti med bredde 3,5 meter frem til Bulung og videre med bredde på 1 meter frem til Øyresvika. Det må etableres ny strandsoner på deler av strekningen fra Vingrom kirke til Øyresvika.



Figur 5-76 Illustrasjon som viser halvt kryss i Øyresvika, ny arrondering av jordbruksarealer og terrengoppfylling ved Bulung gård, samt portalområdet etter at ny vegetasjon er etablert.



Figur 5-77 Illustrasjon som viser portalområdet i Øyresvika.



Figur 5-78 Bilde fra modell som viser Vingrom kirke til venstre i bildet, Bulung gård ca midt i bildet og portalområde til høyre for dette.



Figur 5-79 Bilde fra modell som viser områder fra Vingrom kirke til Vingnes. Portalområdet sees til venstre for bebyggelsen på Vingnes.

Både vei og tursti vil stedvis medføre utfyllinger i Mjøsa, og således berøre strandlinjen og kantvegetasjonen ned mot denne. Ny arrondering av jordbruksarealer vil endre mosaikken av naturlig vegetasjon og dyrket mark. Krysset i Øyresvika medfører behov for terrengoppfylling i området rundt Bulung gård, bl.a. for å reetablere dyrket mark, og dette vil endre de naturlige terrengformene i området. Veilinen inn mot portalområdet bryter i stor grad med landskapsbildets linjeføring og karakter og medfører et omfattende terrenginngrep i skogsområdet ovenfor Øyresvika. Portalområdet vil være eksponert mot Mjøsa og Lillehammer, mens det nye veianlegget generelt vil utgjøre en kraftigere visuell barriere enn dagens E6 og fylkesvei.

En rekke optimaliseringer av veilinen, portalområdet og halvkrysset i Øyresvika har imidlertid begrenset fotavtrykket og redusert både terrenginngrepet ved Bulung og omfanget av utfyllinger i Mjøsa, så mye som det lar seg gjøre. Strandlinjen skal reetableres med småskala buktninger, slik at den fremstår naturlig. Kantvegetasjonen mellom vei og tursti, og tursti og Mjøsas høyeste regulerte vannstand skal reetableres, slik at de negative virkningene av inngrepene begrenses. Terrenget rundt portalområdene skal formes slik at det er tilpasset omkringliggende terreng, og portalområdet skal tilrettelegges for naturlig revegetering og beplantes. Tilsvarende gjelder også for krysområdet.

Oppsummert innehar kulturlandskapet på delstrekningen visuelle kvaliteter som er vurdert å være av regional betydning. Et stort veianlegg med kryss og tunnelportaler påvirker dette

landskapet i betydelig grad, men med optimaliseringer og avbøtende tiltak vurderes påvirkningen samlet sett som «**foringet**», om enn i øvre halvdel av skalaen.

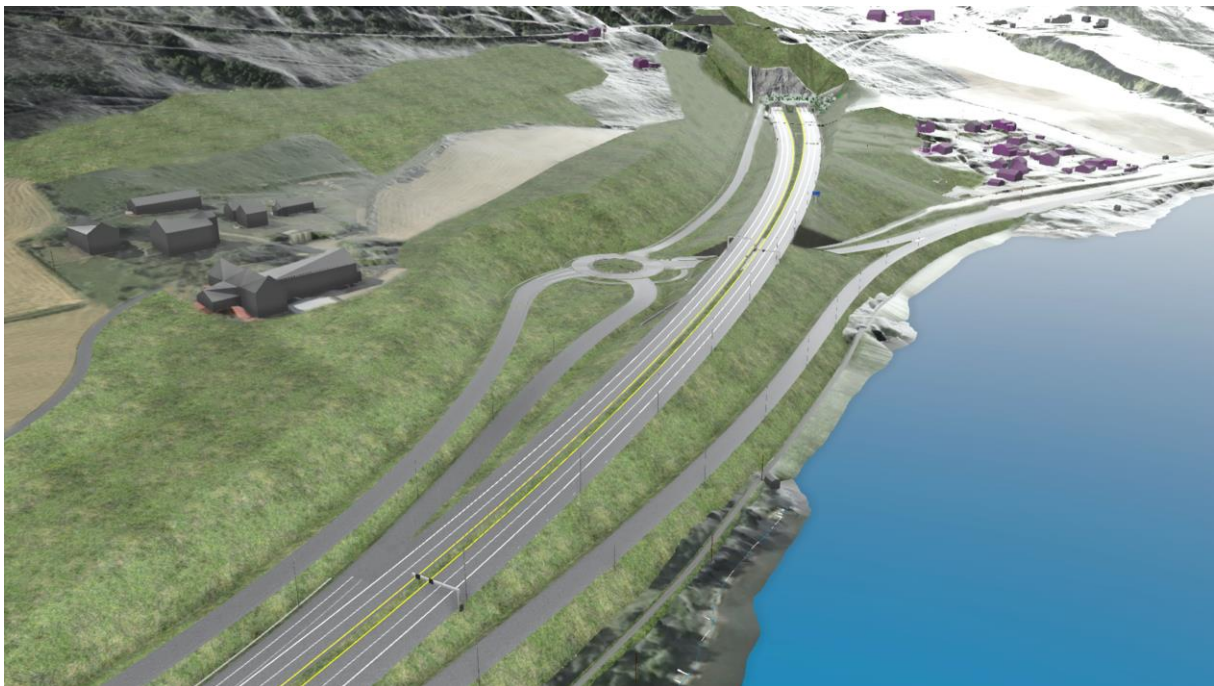


*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «foringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)***

5.3.2.2 KDP-linjen + Øyresvika trekvart kryss

Delområde H: Vingrom kirke–Øyresvika

Modellutsnittet nedenfor viser ny E6 på strekningen Vingrom kirke - Øyresvika, trekvart kryss i Øyresvika.



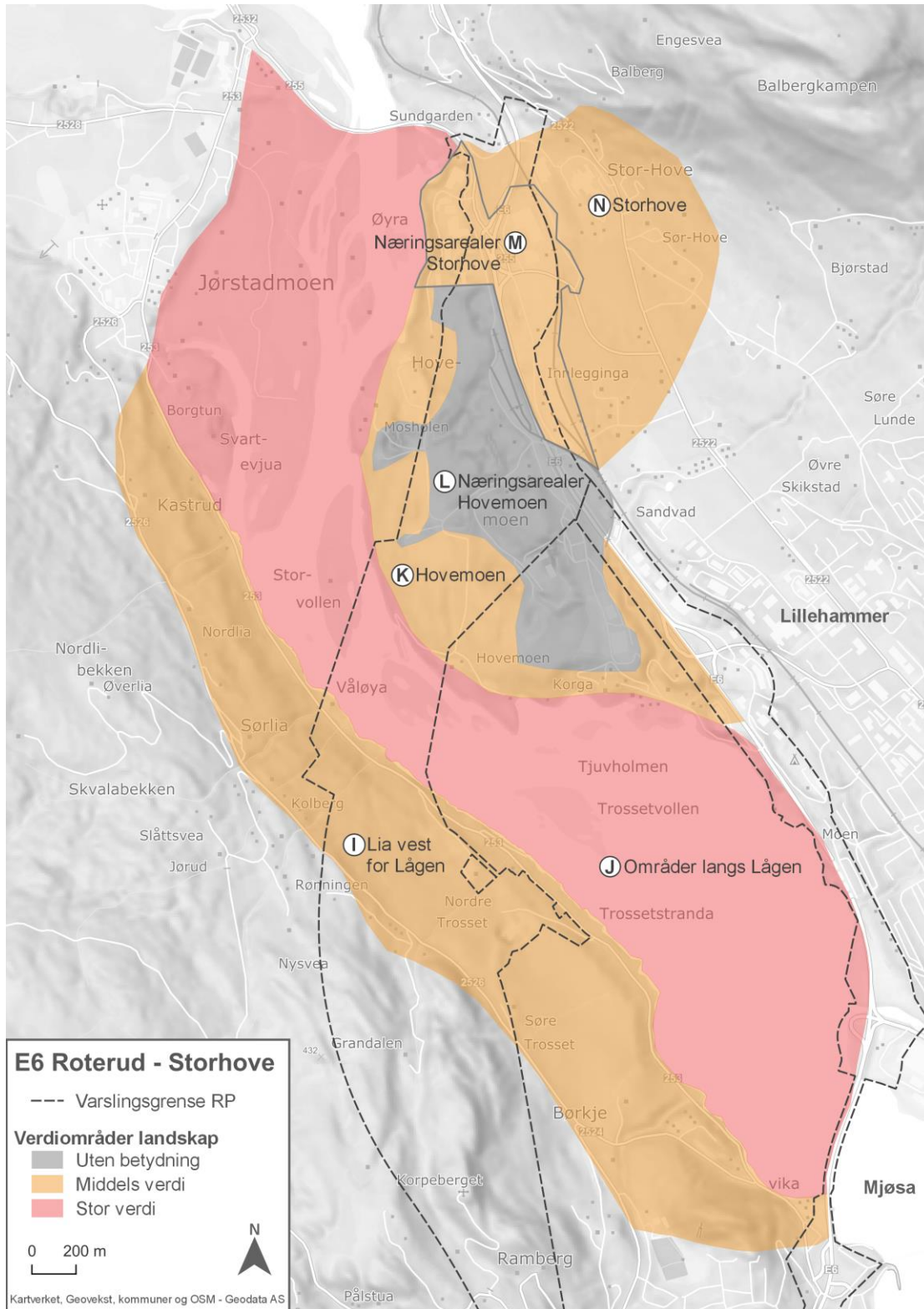
Figur 5-80 Bilde fra modell som viser trekvart kryss i Øyresvika. Bulung gård til venstre i bildet.

Løsningen med trekvart kryss er vesentlig mer arealkrevende enn løsningen med halvt kryss, og medfører et stort beslag av dyrket mark ved Bulung gård og en større utfylling i Mjøsa. Terrenginngrepet og landskapsendringen i dette området vil være betydelig, og delområdet vurderes som «**sterkt forringet**».



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

5.4 Øyresvika–Storhove



Figur 5-81 Verdikart for delstrekning Øyresvika–Storhove.

5.4.1 Delområder og verdivurdering

Delområde I: Lia vest for Lågen

Delområde I: Lia vest for Lågen		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Delområdet består av en forholdsvis bratt dalside ned til Lågen	Viktig til svært viktig
Romlige egenskaper	Dalsiden danner en tydelig avgrensning av landskapsrommet langs nedre deler av Lågen og av det store landskapsrommet med Lillehammer by	Viktig til svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Dalsidene danner ubrutte sammenhenger fra Lågen og opp til de skogkledte høydedragene på vestsiden av elva	Viktig til svært viktig
Naturskapte nøkkelementer	Delområdet har ingen naturskapte nøkkelementer	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	Mellom Jørstadvægen (som går langs Lågen) og Kastrudvegen (som går oppe i lia) er det en blanding av jordbruksarealer og vegetasjonen som består av ulike formdannende elementer. Vegetasjonen avtegner seg som mosaikk og mønstre i dalsiden	Viktig
Arealbruk	Delområdet består av jordbruksarealer og skog	Viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Flere kraftlinjer går gjennom området	Viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Gårdsbrukene i liene danner markerte innslag i kulturlandskapet	Viktig til svært viktig
<p>Fastsatt karakter for landskapsbilde: Dalsiden på vestsiden av Lågen danner en tydelig avgrensning av landskapsrommet langs nedre deler av Lågen og det store rommet med Lillehammer by. Området består av en blanding av jordbruksarealer og skog. Vegetasjonen avtegner seg som mosaikk og mønstre i dalsiden. Høyspentlinjene som går gjennom området oppleves som forstyrrende elementer.</p> <p>Delområdet vurderes å ha gode visuelle kvaliteter. Landskap og bebyggelse/ anlegg gir til sammen gir et godt totalinntrykk med god balanse mellom helhet og variasjon.</p>		

Figur 5-82 Beskrivelse av delområde lia vest for Lågen.





Figur 5-83 Bildet er tatt fra øvre deler av Lillehammer by. Dalsiden på vestsiden av Lågen danner en tydelig avgrensning av landskapsrommet langs nedre deler av Lågen og det store rommet med Lillehammer by.



Figur 5-84 Bilde av lia på vestsiden av Lågen med jordbruksarealer som danner mosaikk og mønstre i den hovedsakelig skogklede lia. Gården Trosset til venstre i lia og Kolberg oppe i lia til høyre. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-85 Bilde av lia på vestsiden av Lågen sett mot nord med jordbruksarealene på Trosset i forkant. (Dronebilde AF 2020)

Delområde J: Områder langs Lågen

Delområde J: Områder langs Lågen		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Delområde består av Lågen med øyer og elveskråninger. Elveskråningen på vestsiden er forholdsvis bratt, på østsiden har den mere varierende helning og er hovedsakelig slakere. Øyene i Lågen er lave	Svært viktig
Romlige egenskaper	Elveskråning på vestsiden av Lågen danner (sammen med lia opp for denne) en tydelig avgrensning av landskapsrommet langs elva. Elveskråningene på østsiden er lavere og har mere varierende helning, og danner en mindre tydelig vegg. Vegetasjon på øyene i Lågen deler landskapsrommet i mindre rom	Svært viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Lågen danner et sammenhengende elverom gjennom delområde og utgjør et svært sentralt landskapselement	Svært viktig
Naturskapte nøkkelementer	Øyene i elva (Lågendelta) gir området særpreg	Avgjørende
Vegetasjon	Vegetasjonen består av ulike formdannende elementer, med kantskog og trekrynger langs elva og på øyene	Viktig til svært viktig
Arealbruk	Delområdet består av vann, jordbruksarealer, skog og noe bebyggelse	Viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Langs elva finnes en del gårdsbruk og boliger. Flere kraftlinjer krysser elva	Viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Delområdet har ingen menneskeskapte nøkkelementer	Betydning uvesentlig
<p>Fastsatt karakter for landskapsbilde: Lågendelta med sine øyer og særpreg definerer landskapsbilde. Området langs elva framstår som forholdsvis urørt med unntak av noe bebyggelse og kraftlinjer.</p> <p>Området vurderes å gi et godt til spesielt godt totalinntrykk, med særpreg og god balanse mellom helhet og variasjon. Visuelle kvaliteter vurderes å være av regional betydning.</p>		

Figur 5-86 Beskrivelse av delområde områder langs Lågen.





Figur 5-87 Bilde av nedre deler av Lågen sett mot sør. Øyene Våløya i forkant av bildet og Trossetvollen litt lenger sør i Lågen. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-88 Bilde av nedre del av Lågen sett mot øst med nordre deler av Lillehammer by. Våløya til venstre i bildet og Trossetvollen til høyre. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-89 Bilde sett nordover nord for gården Hovemoen med øya Storvollen til venstre i bildet. Øyene i Lågendelta gir området særpreg og er med på å gi delområdet spesielt gode visuelle kvaliteter.



Figur 5-90 Bilde av elveskråning på østsiden av Lågen med Hovemoen gård til høyre i bildet. Kraftlinjer krysser elva ca. midt i bildet. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-91 Bilde av elveskråning på vestsiden av Lågen og lia opp for denne. Kolberg gård oppe i lia til høyre i bildet. Deler av skogen i lia er tatt ut og flere kraftlinjer krysser elva. (Dronebilde AF 2020)

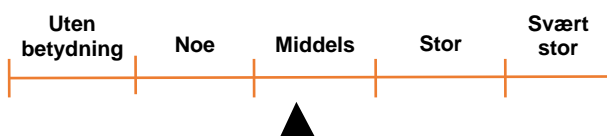


Figur 5-92 Bilde fra Hovemoen gård og sett mot vest med Våløya ca. midt i bildet. Rydding for kraftlinjene skaper markerte linjer i landskapet.

Delområde K: Hovemoen

Delområde K: Hovemoen		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Området består i hovedsak av opprinnelig flate arealer på Hovemoen samt noen skrånende arealer ned mot Lågen	Viktig
Romlige egenskaper	Ved gårder og bebygde arealer danner vegetasjon mindre lokale landskapsrom	Mindre viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Den skogkledte flata på Hovemoen gir området karakter	Viktig
Naturskapte nøkkelementer	Delområdet har ingen naturskapte nøkkelementer	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	Store deler av området er skogkledt. Ved friområder, gårder og bebygde arealer danner vegetasjon mosaikk og mønstre i samspill med bebyggelsen. Furu er det dominerende treslaget, andre deler består av blandingsskog	Viktig til svært viktig
Arealbruk	Delområdet består hovedsakelig av skog med innslag av bebyggelse, jordbruks- og lagerarealer. Flere kraftlinjer krysser området. Deler av området er regulert til næring. Her vil skogen sannsynligvis bli tatt ut og terrenget senket.	Svært viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Området er preget av menneskelig aktivitet og kraftlinjer	Viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	Delområdet har ingen menneskeskapte nøkkelementer	Betydning uvesentlig
<p>Fastsatt karakter for landskapsbilde: Den skogdekte flata definerer i første rekke landskapsbilde, på andre deler er nærhet til Lågen det viktigste. Gjennom området går det flere kraftlinjer, noe som oppleves som et fremmedelement. Deler av området er regulert til næring. Her vil skogen sannsynligvis bli tatt ut og terrenget senket.</p> <p>Delområdet vurderes i dag å ha gode visuelle kvaliteter. Landskap og bebyggelse/ anlegg gir til sammen et godt totalinntrykk med god balanse mellom helhet og variasjon. Unntak fra dette er de store kraftlinjene gjennom området. Deler som er regulert til næringsarealer vil sannsynligvis miste deler av sitt særpreg, og dette vil redusere landskapsverdien på disse arealene.</p>		

Figur 5-93 Beskrivelse av delområde Hovemoen.





Figur 5-94 Bilde sett mot Hovemoen. Store deler av området er skogkledd. I tillegg finnes det en del gårder, boligbebyggelse og frområde med mere innenfor delområdet. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-95 Bilde sett fra Storhove som viser skogklede arealer i vestre deler av Hovemoen. Deler av dette området vil endre karakter ved utbygging av næringsarealer. (Dronebilde AF 2020)

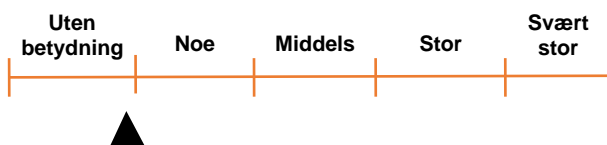


Figur 5-96 Bilde av skogen på Hovemoen sett fra vest. Furu er det dominerende treslaget, på andre deler er det blandingskog. (Dronebilde AF 2020)

Delområde L: Næringsarealer på Hovemoen

Delområde Hovemoen		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Delområdet inneholder lite av opprinnelig terreng	Betydning uvesentlig
Romlige egenskaper	Området inneholder ingen vesentlig naturlige eller menneskeskapt romlige egenskaper	Betydning uvesentlig
Naturskapt visuelle egenskaper	Delområdet er sterkt berørt av inngrep og har svært lite igjen av de naturskapt visuelle egenskapene	Betydning uvesentlig
Naturskapt nøkkelementer	Delområdet har ingen naturskapt nøkkelementer	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	Delområdet inneholder lite vegetasjon. Noen bestander av blandingskog danner strukturer og buffer mellom ulike arealer i området, bl.a. mot dagens E6	Viktig
Arealbruk	Delområdet består i hovedsak av grustak og andre næringsarealer, kraftanlegg og veier. Flere kraftlinjer krysser området.	Viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapt visuelle egenskaper	Området er preget av menneskelig aktivitet og kraftlinjer. Området inneholder få overordnede struktur og står fram som et område uten særpreg	Viktig
Menneskeskapt nøkkelementer	Delområdet har ingen menneskeskapt nøkkelementer	Betydning uvesentlig
<p>Fastsatt karakter for landskapsbilde: Området består i hovedsak av grustak og andre næringsarealer, kraftanlegg og veier. Flere kraftlinjer krysser området. Området inneholder få overordnede struktur og står fram som et område uten særpreg.</p> <p>Området er et delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et dårlig totalinntrykk. En god istandsetting av uttaksområdene og av nye næringsarealer vil kunne heve landskapsverdien av området.</p>		

Figur 5-97 Beskrivelse av delområde Hovemoen.





Figur 5-98 Bilde av næringsarealene på Hovemoen sett mot sør. Dagens E6 til venstre i bilde og Lågen til høyre. Skogen er tatt ut og terrenget er senket. Mot E6 er det er en buffersone med vegetasjon. (Dronebilde AF 2020)

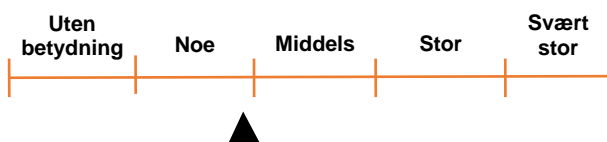


Figur 5-99 Bilde av næringsarealene sett mot sør med Lillehammer by og Lågendeltaet bak i bildet. I tillegg til grusuttak og andre næringsarealer, er området sterkt preget av kraftanlegg. (Dronebilde AF 2020)

Delområde M: Næringsarealer på Storhove

Delområde M: Næringsarealer på Storhove		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Området består i hovedsak av forholdsvis flate arealer med svakt fall ned mot Lågen	Viktig
Romlige egenskaper	Området ligger i landskapsrommet der Gudbrandsdalen møter Gausdal. Dette rommet har gode visuelle kvaliteter. Selve delområde har ingen vesentlig naturlige eller menneskeskapte romlige egenskaper	Mindre betydning
Naturskapte visuelle egenskaper	Delområdet er omformet og har lite innhold av naturskapte visuelle egenskaper	Mindre betydning
Naturskapte nøkkelementer	Delområdet har ingen naturskapte nøkkelementer	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	Delområdet inneholder noe vegetasjon som danner strukturer og buffer mellom ulike arealer i området	Viktig
Arealbruk	Delområdet består i hovedsak av næringsarealer og veianlegg	Viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Området er preget av mange veier og næringsbygg med store lager- og parkeringsplasser. Arealet inneholder noen overordnede strukturer, med lesbarheten i området er varierende pga av de mange veiene og rundkjøringene. E6 og det øvrige veinettet danner visuelle sammenhenger og kraftige barrierer i landskapet	Svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	I eksisterende veianlegg er det benyttet naturstein i murer og deler av rabattene	Viktig
<p>Factsatt karakter for landskapsbilde: Området er preget av mange veier og næringsbygg med store lager- og parkeringsplasser. Arealet inneholder noen overordnede strukturer, med lesbarheten i området er varierende pga mange veier og rundkjøringene. Opparbeidelsesgrad og materialbruk på veinettet utenfor E6 er tildels god bl.a. med bruk av natursteinsmurer.</p> <p>Området er et delområde der veier, landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et noe redusert totalinntrykk.</p>		

Figur 5-100 Beskrivelse av delområde næringsarealer Storhove.





Figur 5-101 Bilde av veianlegg og næringsarealer sett fra sør. Område inneholder mange veier og rundkjøringer. Det reduserer lesbarheten av området. (Dronebilde AF 2020)

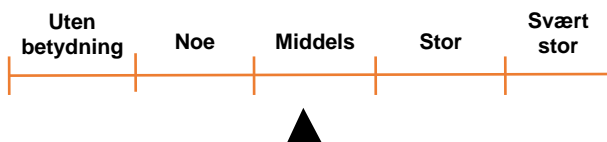


Figur 5-102 Bilde av veianlegg og næringsarealer sett fra nord. Ved næringsarealene er det store arealer med lager og parkering. (Dronebilde AF 2020)

Delområde K: Storhove

Delområde K: Storhove		
Kategorier	Omtale	Betydning uvesentlig – mindre viktig- viktig – svært viktig - avgjørende
Topografiske hovedformer	Området stiger mot de skogkledte på høydene i øst, og består av forholdsvis flate arealer med innslag av mere kupperte områder	Viktig
Romlige egenskaper	Området ligger i landskapsrommet der Gudbrandsdalen møter Gausdal. Dette rommet har gode visuelle kvaliteter. I delområdet deler vegetasjon delområdet i mindre lokale rom	Viktig
Naturskapte visuelle egenskaper	Delområdet er en del av en sammenhengende flate fra høydedragene og ned mot Lågen	Viktig til svært viktig
Naturskapte nøkkelementer	Delområdet har ingen naturskapte nøkkelementer	Betydning uvesentlig
Vegetasjon	Delområdet inneholder vegetasjon som danner mønstre og strukturer	Viktig
Arealbruk	Delområdet består i hovedsak av jordbruksarealer og undervisningsanlegg, bl.a. Høgskolen i Innlandet	Viktig til svært viktig
Byform og arkitektur	Delområdet har ingen tettstedsstruktur	Betydning uvesentlig
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Delområdet består av en fin veksling mellom åpne jordbruksarealer og bebyggelse med gode visuelle kvaliteter	Viktig til svært viktig
Menneskeskapte nøkkelementer	I området finnes en del fine treklynger og enkelttrær	Viktig til svært viktig
<p>Fastsatt karakter for landskapsbilde: Delområdet består av en fin veksling mellom åpne jordbruksarealer og bebyggelse med gode visuelle kvaliteter, bl.a. Høgskolen i Innlandet. I området finnes en del fine treklynger og enkelttrær.</p> <p>Delområdet vurderes å ha gode visuelle kvaliteter. Landskap og bebyggelse/ anlegg gir til sammen gir et godt totalinntrykk med god balanse mellom helhet og variasjon.</p>		

Figur 5-103 Beskrivelse av delområde Storhove.



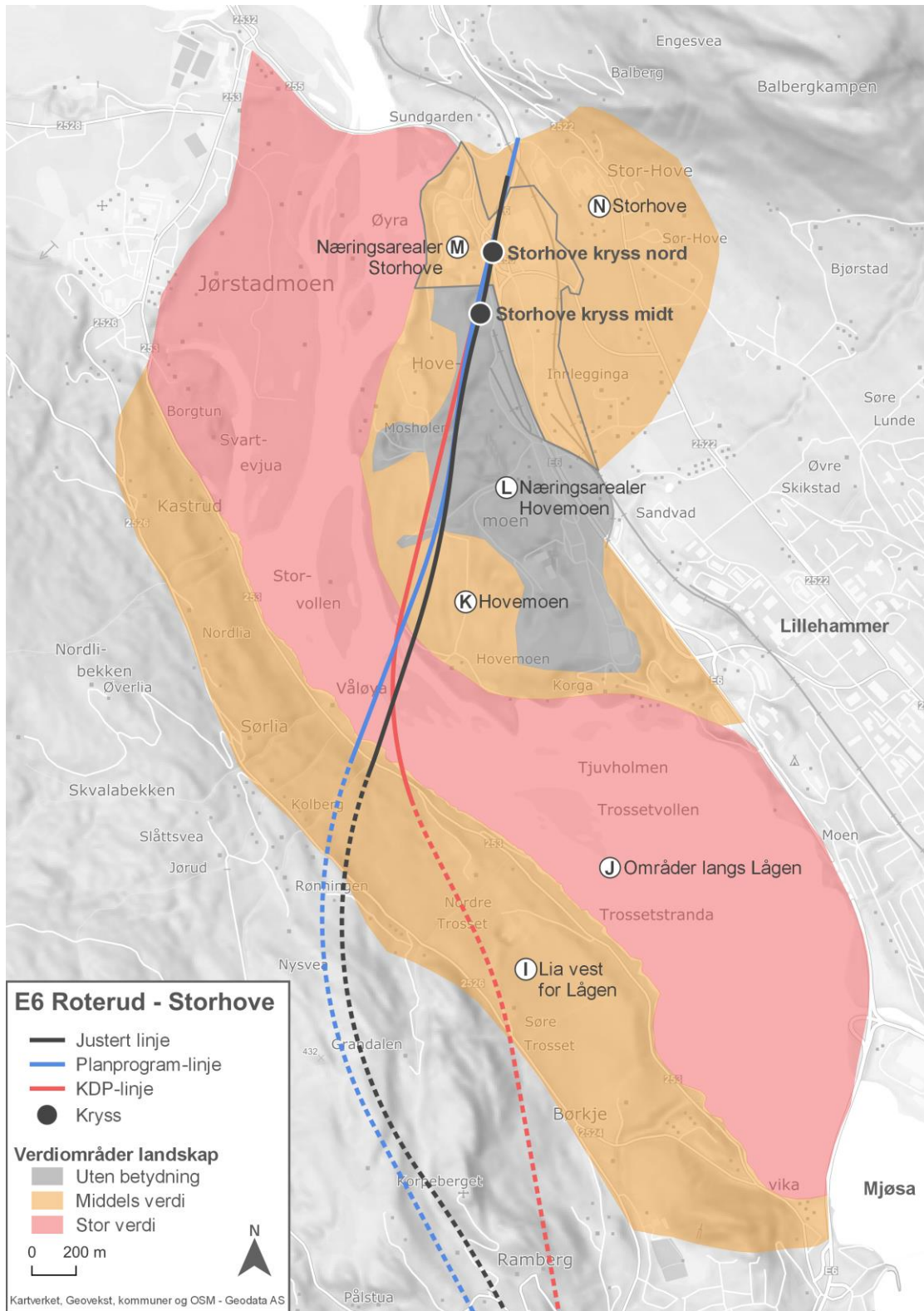


Figur 5-104 Bilde av skoleanleggene på Storhove (Høgskolen i Innlandet) ca. midt i bildet. Område har gode visuelle kvaliteter bl.a. med en del fine treklynger og enkelttrær. (Dronebilde AF 2020)



Figur 5-105 Bilde av området sett fra sør. Ny E6 er planlagt over jordbruksarealene i forkant av bildet. Jordet er regulert til næringsformål. (Dronebilde AF 2020).

5.4.2 Påvirkning og konsekvens



Figur 5-106. Kartet viser vurderte veilinjler og kryssplasseringer

Delstrekning Øyresvika- Storhove har fem ulike alternativer for brukryssing av Lågen:

- Justert linje med kassebru (kalt KB)
- Justert linje med frittrembygg-bru (kalt FF)
- KDP-linjen med FF
- Planprogramlinje med KB
- Planprogramlinje med FF

I det følgende blir de ulike alternativene illustrert ved hjelp av bl.a. utsnitt fra prosjektets 3D-modell. Det gjøres oppmerksom på at utsnittene ikke illustrerer de reelle landskapsmessige virkningene, da berørte områder skal revegeteres og terrenget formes slik at det blir en mest mulig naturlig overgang til omkringliggende terreng. De lys grønne flatene i figurene viser imidlertid hvor det er behov for å gjøre terrenginngrep.

5.4.2.1 *Justert linje*

Delområde I: Lia vest for Lågen

Modellutsnittene nedenfor viser de to ulike brukonseptene i justert linje.



Figur 5-107 Bilde fra modell med fritt frembygg-bru. Kollefallbekken til høyre for portalen.



Figur 5-108 Illustrasjonen viser løsningen med kassebru, med portalområde og fylkesvei i kulvert under E6. Naturlig revegetering og beplantning vil dempe de visuelle virkningene. Kollefallbekken til høyre for portalen.

Portalområdet bryter med landskapets karakter og medfører et stort terrenginngrep i et verdifullt område. Området vil være eksponert mot nedre deler av Lågen og store deler av Lillehammer by. Naturlig revegetering og beplantning vil imidlertid dempe de negative visuelle virkningene. Fritt frembygg-brua vil bli liggende tre meter høyere enn kassebrua, men dette gir ikke noe vesentlig utslag når det gjelder visuelle virkninger i lia vest for Lågen. Delområdet vurderes som **foringet**.



Konsekvens: Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «foringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)** Kassebrua og fritt frembygg- brua vurderes å gi tilnærmet samme negative konsekvens.

Delområde J: Områder langs Lågen

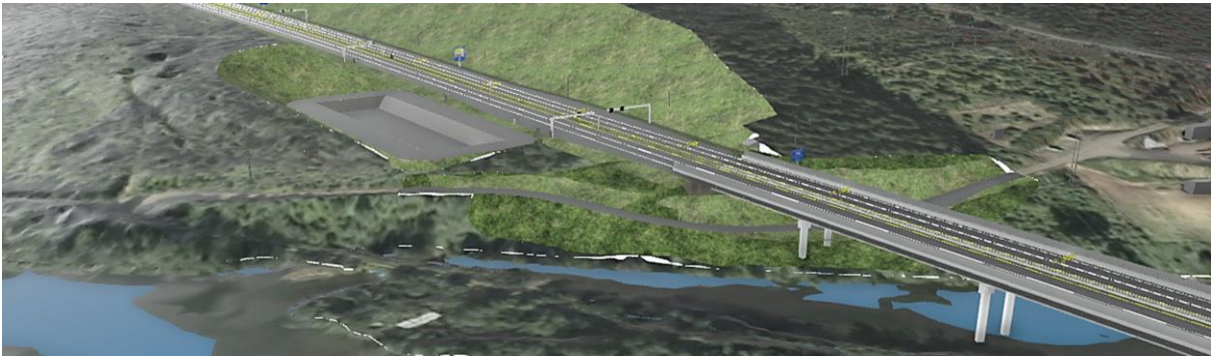
Modellutsnittene nedenfor viser de to ulike brukonseptene i justert linje.



Figur 5-109 Bilde fra modell med fritt frembygg-bru som viser området der brua treffer land på Trossetsiden. Brua treffer land på oppsiden av fylkesveien. Lokalveien som senkes noe under brua. Tiltaket medfører ingen vesentlig fylling i Lågen.



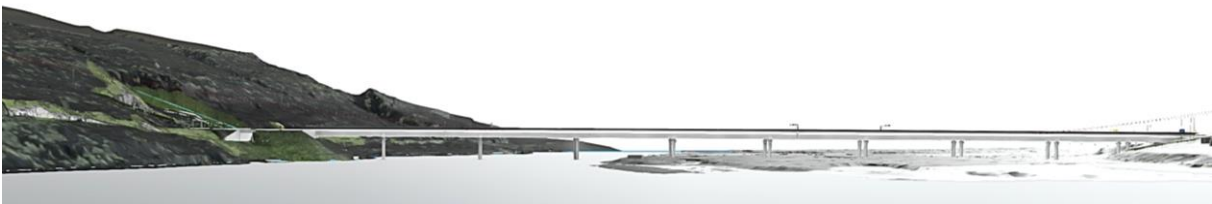
Figur 5-110 Illustrasjon som viser området der kassebrua treffer land på Trossetsiden. Fylkesveien legges om og går i kulvert under E6. Løsningen medfører behov for støttefylling, som går litt ut i Lågen.



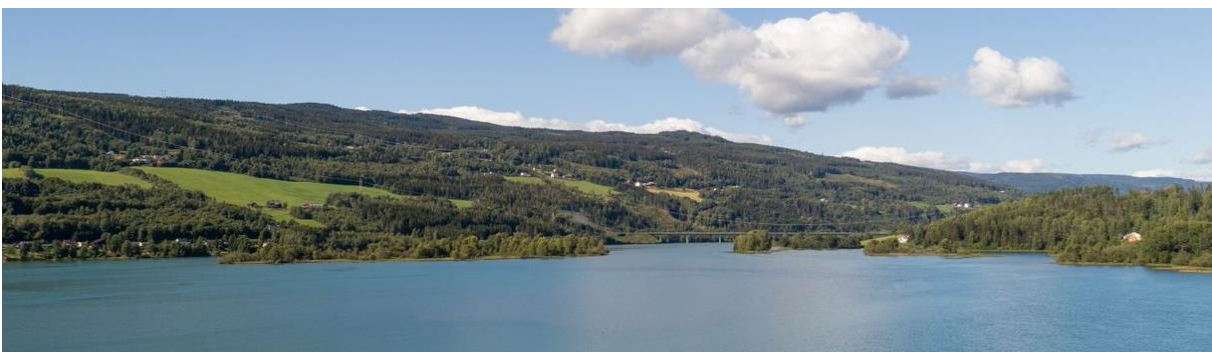
Figur 5-111 Bilde fra modell som viser hvordan justert linje treffer land på Hovemosiden. Det er ingen vesentlige forskjeller mellom hvordan kassebrua og fritt frembygg-brua treffer land, med unntak av at fritt frembygg-brua ligger 3 m høyere og dermed litt lettere i elveskråningen. Dette medfører også lettere tilpasning av tursti under brua.



Figur 5-112 Bilde fra modell med fritt frembygg-bru. Dette er en litt tyngre bru enn kassebrua. Høyde og lengde på Trossetsiden medfører at denne treffer land renere og bedre for landskapsbilde enn kassebrua.



Figur 5-113 Bilde fra modell med kassebrua. Dette er en visuet sett lettere bru. Den virker imidlertid å ligge litt lavt i terrenget. Brua treffer ikke land på en god måte i forhold til landskapsbilde. Dette gjelder særlig på Trossetsiden.



Figur 5-114 Illustrasjon som viser fjernvirkning av kassebrua.



Figur 5-115 Illustrasjon om viser kassebru sett fra sør

Justert linje med lav, kort bru vurderes å være den mest skånsomme løsningen. Kassebrua vurderes som den visuelt minst dominerende brutypen, men brua vil bli liggende litt tungt i terrenget og treffer land på Trossetsiden på en måte som ikke er optimal med hensyn til forankring i landskapet. Fritt frembygg-brua er en kraftigere og tyngre konstruksjon enn kassebrua, men ligger tre meter høyere i terrenget og vil kunne treffe land på Trossetsiden på en bedre måte. Denne landskapstilpasningen vurderes som viktigere enn brutypen, og fritt frembygg-bru foretrekkes.

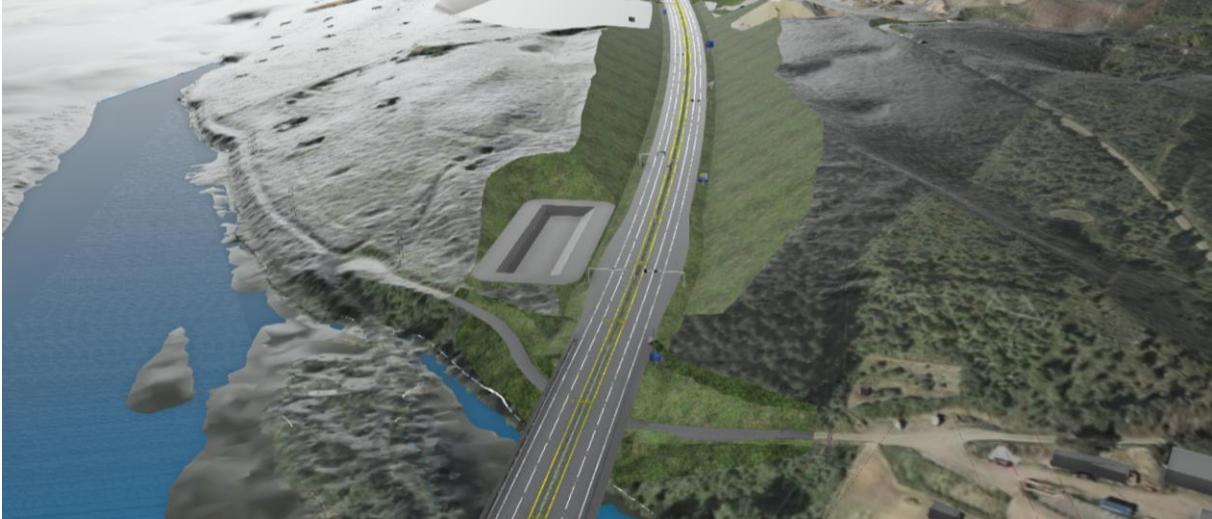


*Konsekvens: Sammenstilling av stor på grensen til svært stor verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**.*

Kassebrua vurderes å ha en litt større negativ konsekvens enn fritt frembygg-brua, uten at dette får utslag på konsekvensgraden.

Delområde K: Hovemoen

Modellutsnittene nedenfor viser den nye veilinjen gjennom Hovemoen.



Figur 5-116 Bilde fra modell som viser E6 dypt i terrenget over Hovemoen. Skjematisisk utforming av rensebasseng er lagt inn nord for E6.



Figur 5-117 Bilde fra modell som viser starten av veien over Hovemoen.

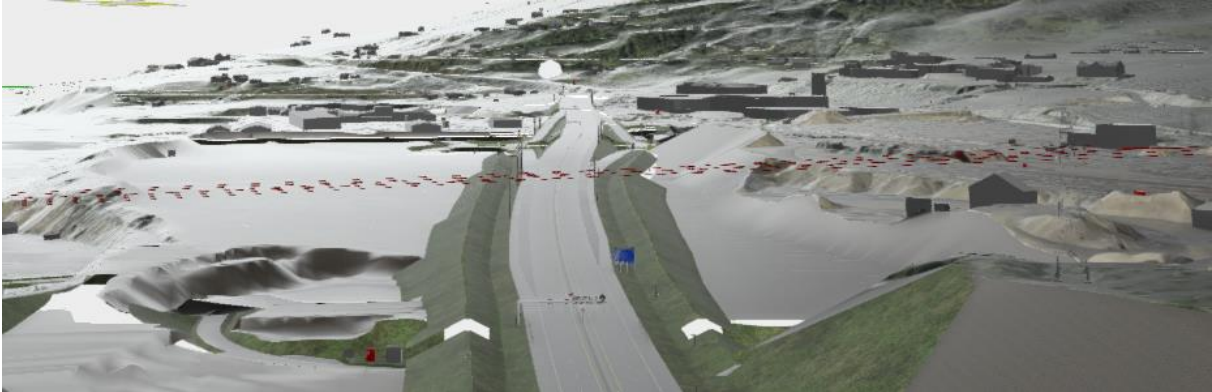
E6 går dypt i terrenget over Hovemoen, og medfører et omfattende inngrep og en barriere gjennom skogsområdet. Deler av de høye skjæringene vil imidlertid sannsynligvis forsvinne når de regulerte næringsarealene er ferdig opparbeidet. Rensebassenget nord for E6 vil også utgjøre et betydelig landskapsinngrep, men skal gis en utforming som harmonerer med omgivelsene, og tilgrensende arealer skal revegeteres. Delområdet vurderes som **noe forringet**.



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

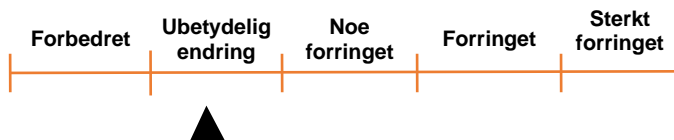
Delområde L: Næringsarealer på Hovemoen

Modellutsnittet nedenfor viser veilinjen gjennom næringsarealene.



Figur 5-118 Bilde fra modell som viser ny E6 over næringsarealene på Hovemoen.

Veien vil gå gjennom næringsarealer uten tydelig strukturer eller karakter, og vurderes ikke å endre landskapsbildet vesentlig. Delområdet vurderes som **ubetydelig forringet**.



Konsekvens: Sammenstilling av ubetydelig verdi og påvirkningsrad ubetydelig endring gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**

Delområde M: Næringsarealer på Storhove

Modellutsnittet nedenfor viser veilinjen gjennom næringsarealene.

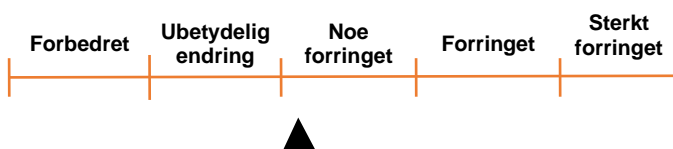


Figur 5-119 Illustrasjon som viser ny E6 med kryss midt ved næringsarealene på Storhove sett fra nord.



Figur 5-120 Bilde fra modell som viser ny E6 med kryss nord ved næringsarealene på Storhove sett fra sør.

Ny E6 vil bli liggende noe høyere enn dagens vei og vil danne en kraftigere barriere gjennom næringsarealene. Delområdet vurderes som **noe forringet**, på grensen til ubetydelig endring.

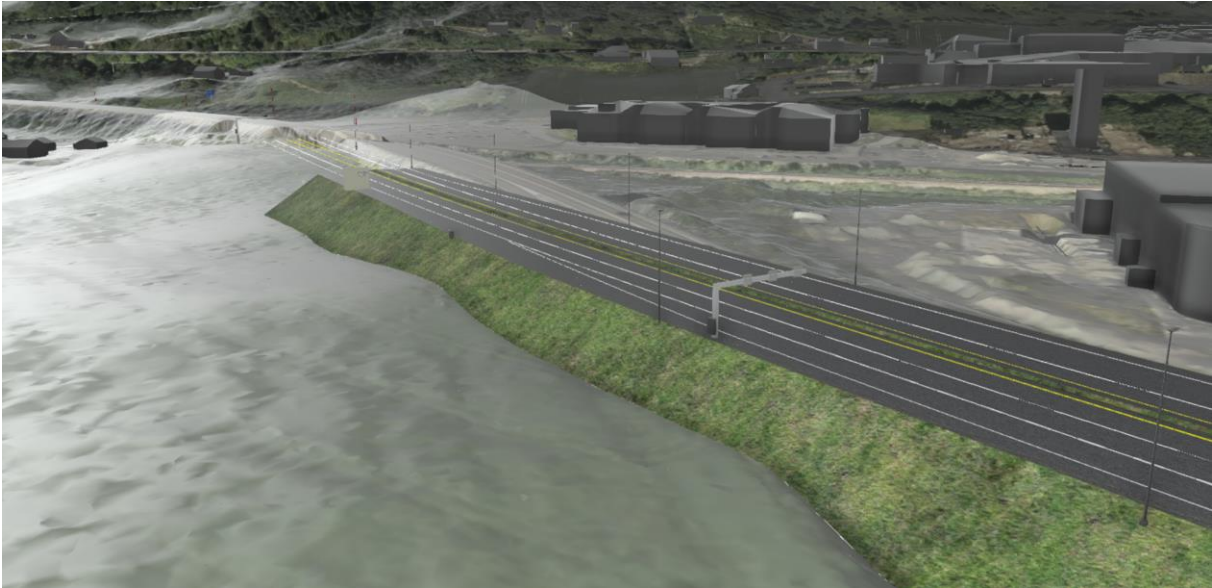


Konsekvens: Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)**.

Kryss nord vurderes å være litt mindre leselig og å ha en en dårligere arkitektonisk helhet enn kryss midt. Kryss nord vurderes altså å ha en litt større negativ konsekvens enn kryss midt, uten at dette får utslag på konsekvensgraden.

Delområde N: Storhove

Modellutsnittet nedenfor viser veilinjen gjennom delområdet.



Figur 5-121 Bilde av ny E6 gjennom kulturlandskapet og skolesenteret på Storhove. Det er i dette området ny E6 Roterud-Storhove vil bli koblet mot E6 Storhove-Øyer. Denne koblingen går ikke fram av illustrasjonen. Jordet til venstre i bildet er avsatt til næring.

Ny E6 blir liggende høyere i terrenget enn dagens vei, for å treffe den tilgrensede parsellen i nord. Tiltaket vil danne en visuell barriere som i noen grad vil endre landskapsbildet. Delområdet vurderes som **noe forringet**.



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

5.4.2.2 KDP-linjen

Delområde I: Lia vest for Lågen

Modellutsnittene nedenfor illustrerer KDP-linjen på Trossetsiden.



Figur 5-122 Bilde fra modell som viser påhuggsområde, forskjæring og fylling før E6 går over på bru til høyre i bildet.



Figur 5-123 Bilde fra modell som viser påhuggsområde, forskjæring og fylling før veien går over på brua. Trosset gård ca. midt i bildet.

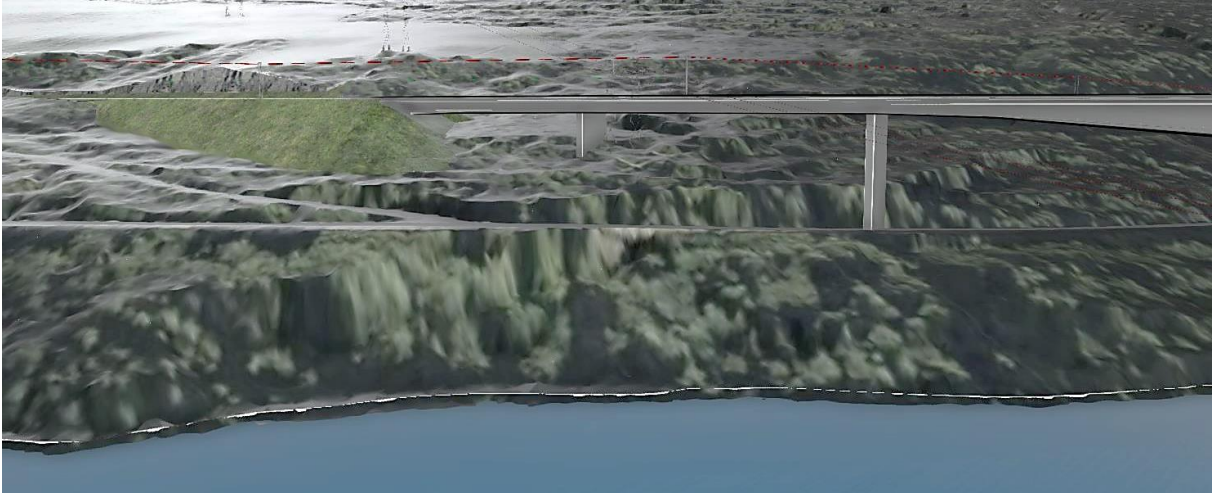
Veilinen inn mot portalområdet bryter i stor grad med landskapsbildets linjeføring og karakter og medfører et stort, skjemmende inngrep. Tiltaket vil være eksponert mot nedre deler av Lågen og store deler av Lilehammer by. Delområdet vurderes som **sterkt forringet**.



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

Delområde J: Områder langs Lågen

Modellutsnittene nedenfor illustrerer KDP-linjen over Lågen.



Figur 5-124 Bilde fra modell som viser området der brua treffer land. Brua kommer inn på land langt mer skrått og vesentlig høyere enn ved de andre alternativene. Dette gir en et større område med inngrep som er eksponert mot elva enn tilfelle er for alternativene som kommer mere vinkelrett på.



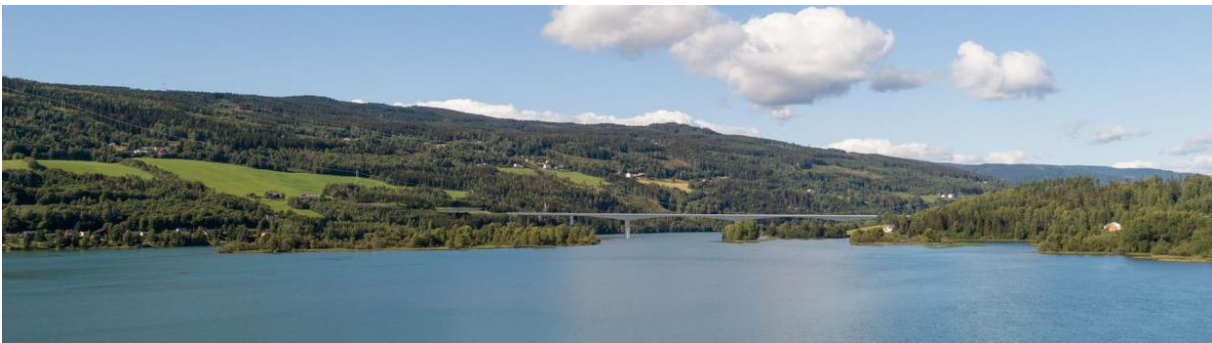
Figur 5-125 Bilde av brua fra modell fra Lillehammer. Høyde og linjeføring gir et tiltak som i stor grad bryter med landskapets karakter og skala.



Figur 5-126 Bilde av brua fra modell fra nord sett fra Jøstadmogvegen.



Figur 5-127 Illustrasjon som viser bru etter KDP-linja sett fra sør



Figur 5-128 Illustrasjon som viser fjernvirkning av brua.

Alternativet medfører en høy, lang og dominerende bru som bryter med landskapsbildets karakter og skala. Den kommer inn på land mer skrått og vesentlig høyere enn ved de andre alternativene. Dette medfører store og skjemmende inngrep på Trossetsiden og et større område med inngrep som er eksponert mot Lågen på Hovemosiden. Tiltaket vil bli mer synlig og dominerende fra Lillehammer by med omgivelser enn de korte og lavere bruene som går mer vinkelrett over Lågen. Området vurderes som **foringet**, opp mot sterk forringet.



Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «foringet» mot sterk «foringet» gir konsekvensgrad **3 minus (- - -)**.

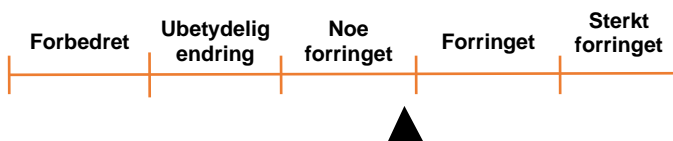
Delområde K: Hovemoen

Modellutsnittet nedenfor illustrerer veilinjen gjennom Hovemoen.



Figur 5-129 E6 ligger forholdsvis lett i terrenget over Hovemoen.

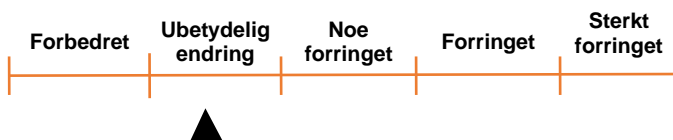
Tiltaket ligger lettere i terrenget over Hovemoen enn justert linje. Deler av veien kan bli liggende på fylling når de regulerede næringsarelene er ferdig opparbeidet. Området vurderes som **noe forringet**» opp mot forringet.



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

Delområde L: Næringsarealer på Hovemoen

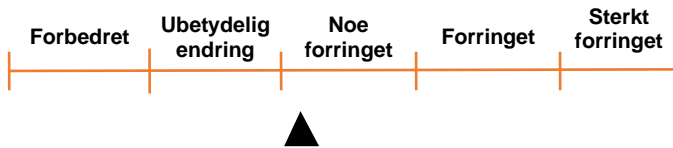
Tiltaket vil medføre tilnærmet samme påvirkning på landskapsbildet som justert linje over næringsarealene på Hovemoen, og det vises til omtalen i kapittel 5.4.2.1.



Konsekvens: Sammenstilling av ubetydelig verdi og og påvirkningsgrad ubetydelig endring gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)**

Delområde M: Næringsarealer på Storhove

Tiltaket vil medføre tilnærmet samme påvirkningen på landskapsbilde som justert linje over Hovemoen, og det vises til omtalen i kapittel 5.4.2.1.

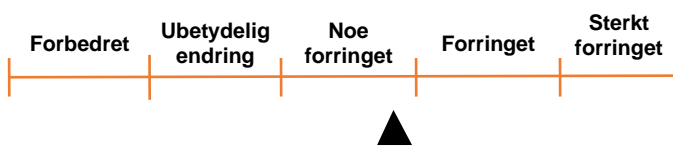


*Konsekvens: Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «noe forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)***

Kryssalternativene på Storhove er de samme som for justert linje, og det vises til omtalen i kap. 5.4.2.1.

Delområde N: Storhove

Tiltaket vil medføre tilnærmet samme påvirkning som justert linje, og det vises til omtalen i kapittel 5.4.2.1.



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

5.4.2.3 Planprogramlinjen

Delområde I: Lia vest for Lågen

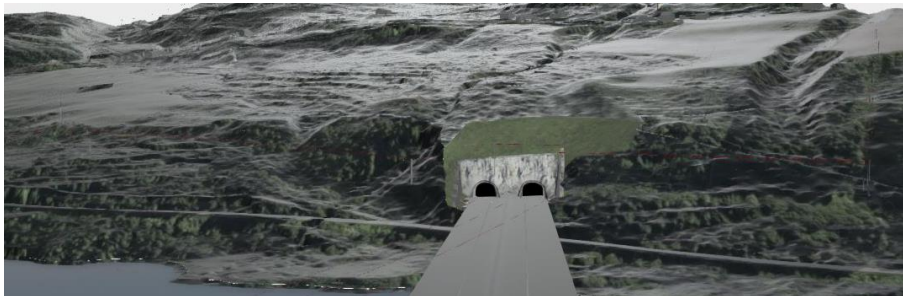
Modellutsnittene nedenfor illustrerer planprogramlinjen på Trossetsiden.



Figur 5-130 Bilde fra modell med fritt frembygg-bru.



Figur 5-131 Bilde fra modell med kassebru.



Figur 5-132 Bilde fra modell som viser påhuggsområde for begge brualternativene. Kolberg gård øverst til høyre i bildet.

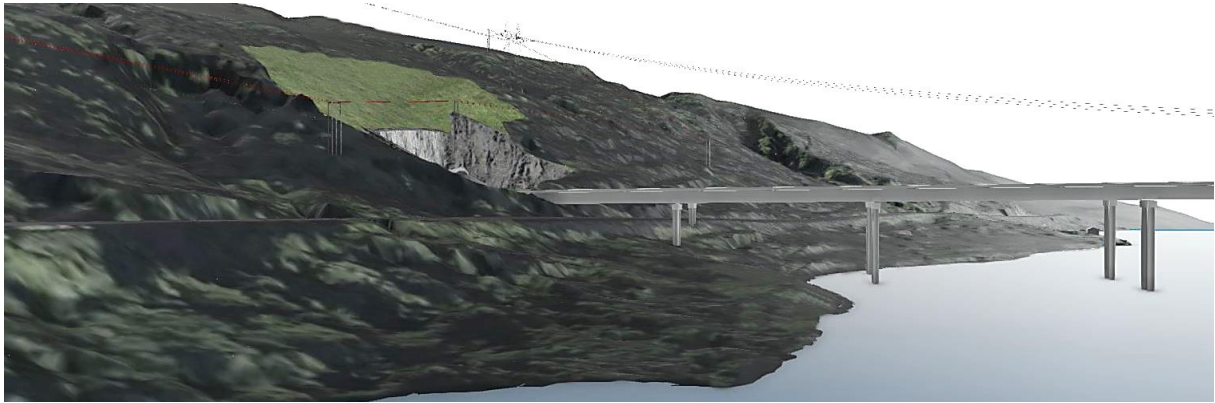
Bruene ligger høyere enn bruene i justert linje, og treffer land på Trossetsiden på nordsiden av Kollefallbekken. Begge brutypene har tilnærmet samme utforming som i justert linje. Bruene bryter med landskapsbildets karakter og medfører et beydelig inngrep, og området vurderes som **foringet**.



Konsekvens: Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad «foringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)**. Konsekvensene er lik for begge brutypene.

Delområde J: Områder langs Lågen

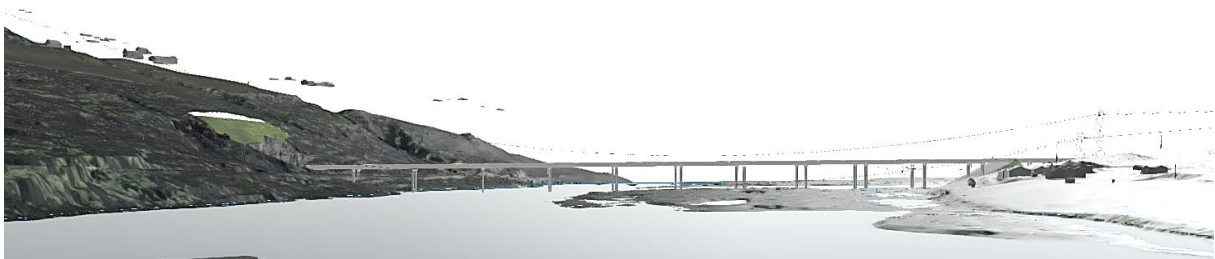
Modellutsnittene nedenfor illustrerer planprogramlinjen over Lågen.



Figur 5-133 Bilde fra modell som viser hvordan bruene etter planprogramlinjen vil treffe land på Trossetsiden. Med høyde 20 meter over høyeste regulerte vannstand går bruene med god avstand over fylkesveien, og istandsetting av elveskråninger etter anleggsarbeider kan gis en god utforming.



Figur 5-134 Bilde fra modell sett fra Kolberg som viser hvordan bru etter planprogramlinjen treffer land på Hovemosiden. Veilinje treffer elveskråningen mere skrått og vesentlig høyere enn ved justert linje. Dette kan gi et større område med inngrep som er eksponert mot elva.



Figur 5-135 Bilde fra modell av kassebru etter planprogramlinje (sett fra Trossetvollen).

På Trossetsiden treffer brua land på tilnærmet samme vis som brua i justert linje, men treffer land noe høyere. (5 meter høyere enn kassebrua og 2 meter høyere enn fritt frembyggbrua). På Hovemosiden treffer brua land vesentlig høyere. Dette gir et større område med inngrep som er eksponert mot elva. Tiltaket vil være eksponert mot nedre deler av Lågen og store deler av Lillehammer by.

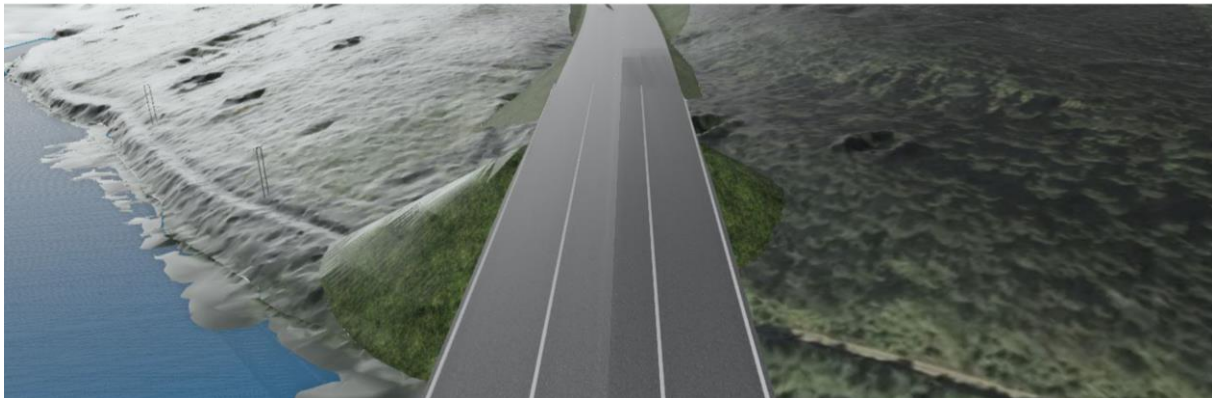


*Konsekvens: Sammenstilling av stor verdi og påvirkningsgrad «forringet» gir konsekvensgrad **2 minus (- -)***

Kassebrua er en slankere bru enn fritt frembyggbrua. Kassebrua vurderes som den mest fordelaktige brutypen uten at dette får utslag på konsekvensgraden.

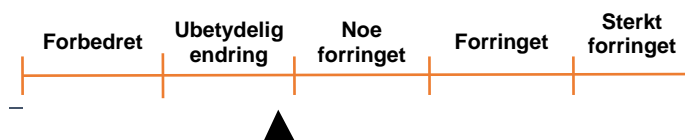
Delområde K: Hovemoen

Modellutsnittet nedenfor illustrerer veilinjen gjennom Hovemoen.



Figur 5-136 E6 ligger forholdsvis lett i terrenget over Hovemoen. Deler av veien kan bli liggende på en fylling når de regulerte næringsarelene er ferdig opparbeidet.

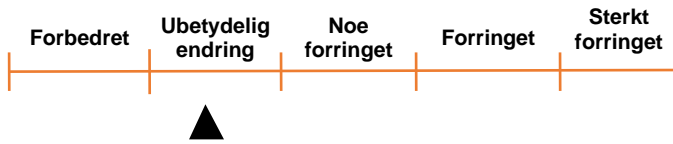
Tiltaket vil medføre tilnærmet samme påvirkningen som KDP-linjen over Hovemoen, og det vises til omtalen i kapittel 5.4.2.2. Rensebasseng kan være lettere å tilpasse omgivelsene når E6 kommer mere vinkelrett inn på land enn hva tilfelle er for KDP-linjen.



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

Delområde L: Næringsarealer på Hovemoen

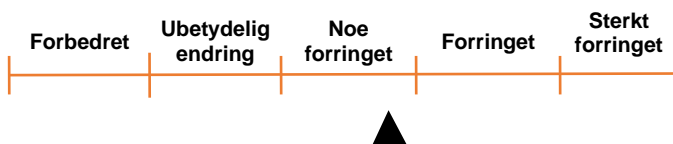
Tiltaket vil medføre tilnærmet samme påvirkningen på landskapsbilde som justert linje over næringsarealene på Hovemoen, og det vises til omtalen i kapittel 5.4.2.1.



*Konsekvens: Sammenstilling av ubetydelig verdi og påvirkningsgrad ubetydelig endring gir konsekvensgrad **ubetydelig (0)***

Delområde M: Næringsarealer på Storhove

Tiltaket vil ligge noe høyere i terrenget enn tilfelle er for justert linje.

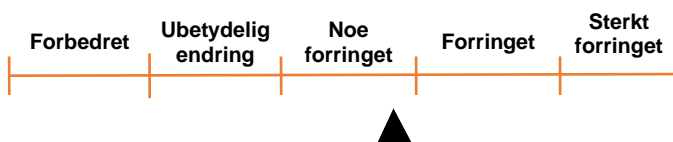


*Konsekvens: Sammenstilling av middels verdi og påvirkningsgrad noe «forringet» gir konsekvensgrad **1 minus (-)***

Kryss nord vurderes å være litt mindre lettleselig og å ha en en dårligere arkitektonisk helhet. Kryss nord vurderes å ha en litt større negativ konsekvens enn kryss midt, uten at dette får utslag på konsekvensgraden.

Delområde N: Storhove

Tiltaket vil medføre tilnærmet samme påvirkningen på landskapsbilde som for justert linje over Storhove, og det vises til omtalen i kapittel 5.4.2.1.



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

5.5 Oppsummering av konsekvenser

5.5.1 Delstrekning Roterud–Stranda

KDP-linjen

Mellom Roterud og Stranda vil de to nye nordgående feltene legges på fylling mot Mjøsa. På en strekning for Strandengen vil veien ligge terrassert, for å begrense fyllingshøyden, men man unngår likevel ikke større skjæringer og fyllinger i dette området. Generelt vil veianlegget bli en kraftigere visuell barriere enn dagens E6, og virke mer dominerende i de nærmeste omgivelsene, bl.a. fra det store «Mjøsrommet». Både selve veianlegget, ny arrondering av jordbruksarealer, samt nye kulverter/atkomstveier medfører inngrep i bl.a. bekkedaler, i tillegg til at deler av kantvegetasjonen mellom eiendomsgrensene forsvinner, og endrer mosaikken mellom naturlig vegetasjon og dyrket mark.

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- Strandengen	Stor	Forringet	Tiltaket dominerer over landskapets skala	- -
B: Strandengen Stranda	Middels	Forringet	Tiltaket dominerer over landskapets skala	- -

5.5.2 Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

Både vei og tursti vil stedvis medføre utfyllinger i Mjøsa, og således berøre strandlinjen og kantvegetasjonen ned mot Mjøsa. Ny arrondering av jordbruksarealer vil endre mosaikken av naturlig vegetasjon og dyrket mark. Generelt vil det nye veianlegget utgjøre en kraftigere visuell barriere enn dagens E6 og fylkesvei. Veianlegget vil også virke mer dominerende i de nærmeste omgivelsene, som Vingromdammen og Vingrom sentrum, samt sett fra det store «Mjøsrommet». En rekke optimaliseringer av veilinjens og Vingrom kryss nord har imidlertid begrenset veiens fotavtrykk og redusert både terrenginngrepet på vestsiden av veien og omfanget av utfyllinger i Mjøsa, så mye som det lar seg gjøre. Strandlinjen skal reetableres med såskala buktninger, slik at den fremstår naturlig. Tilsvarende reetableres kantvegetasjonen mellom vei og tursti, og tursti og Mjøsas høyeste regulerte vannstand, slik at de negative virkningene av inngrepene begrenses.

KDP-linjen – Vingrom kryss sør

Selve kryssområdet er plassert på tilnærmet flate arealer uten spesielle store verdier. Krysset strekker seg imidlertid ut mot strandsonen, og vil være godt synlig fra nærområdet inkl. søndre deler av Vingrom sentrum og friluftsområdet Vingromdammen, samt fra Mjøsa og fommrådene rundt.

Nordover mot Ullhammeren vil tiltakene harmonere dårlig med landskapets skala og medføre betydelige inngrep, med berøring av verdifulle strandlinjer. De høye jord- og fjellskjæringene vil være eksponert mot Mjøsa og områdene rundt.

Nord for Ullhammeren medfører tiltaket en forholdsvis lang og høy fjellskjæring på vestsiden av lokalveien og fylling i deler av strandsonen.

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

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
C: Stranda–Vingrom	Stor	Forringet	Kryss sør dominerer over landskapes skala og vil være noe eksponert mot omgivelsene	--
D: Næringsarealer Vingrom	Noe	Ubetydelig endring	Tiltaket påvirker delområdet i liten grad	0
E: Vingromdammen– Ullhammeren	Stor	Forringet	Fjerning av kjørekulvert og ramper vil frigjøre arealer ved Vingromdammen som kan istandsettes. Betydelige inngrep nordover mot Ullhammeren med berøring av verdifulle strandlinjer og høye jordskjæring	--
F: Vingrom– Røyne	Middels	Forringet	Tiltaket medfører betydelige inngrep nord for sentrum med lange og høye jord og fjellskjæring	--
G: Røyne– Vingrom kirke	Stor	Forringet	Tiltaket dominerer i stor grad over landskapets skala. E6 og fylkesveien danner en kraftig barriere mot strandsonen og medfører omfattende inngrep i strandsonen	--

KDP-linjen – Vingrom kryss midt

Sør for sentrum gir E6 og lokalvei et nokså omfattende inngrep i form av forholdsvis høye skjæring.

Nytt kryss i sentrum av Vingrom vil redusere størrelse på friluftsområdet ved Vingromdammen og gi et stort og dominerende veianlegg sett fra friområdet, fra Vingrom sentrum og fra landskapsrommet ved sentrum. Det vil medføre ny rampe mot sentrum og en enda større visuell barriere mellom sentrum og Mjøsa/ Vingromdammen.

Nordover mot Ullhammeren vil tiltakene harmonere dårlig med landskapets skala og medføre betydelige inngrep med berøring av verdifulle strandlinjer. De høye fyllingene og jord- og fjellskjæringene vil være eksponert mot Mjøsa og områdene rundt.

Nord for Ullhammeren medfører tiltaket en forholdsvis lang og høy fjellskjæring på vestsiden av lokalveien og fylling i deler av strandsonen.

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

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
C: Stranda– Vingrom	Stor	Forringet	Medfører samme påvirkning som kryss sør fram til kryssområdet, men mer begrensede inngrep i området for kryss sør. Omlegging av fylkesveien medfører vesentlig høydeforskjell mot E6	- -
D: Næringsarealer Vingrom	Noe	Ubetydelig endring	Tiltaket påvirker delområdet i liten grad	0
E: Vingromdammen– Ullhammeren	Stor	Forringet	Tiltaket vil bli dominerende sett fra Vingromdammen, og medføre et omfattende arealbeslag innenfor dette området. Nordover mot Ullhammeren vurderes veien også som dårlig tilpasset landskapets skala. Det berører verdifulle strandlinjer og medfører høye jord- og fjellskjæringer	- -
F: Vingrom– Røyne	Middels	Forringet	Tiltaket medfører betydelige inngrep nord for sentrum med lange og høye fyllinger samt jord- og fjellskjæringer	- -
G: Røyne– Vingrom kirke	Stor	Forringet	Tiltaket dominerer i stor grad over landskapets skala. E6 og fylkesveien danner en kraftig barriere mot strandsonen og medfører omfattende inngrep i strandsonen	- -

KDP-linjen – Vingrom kryss nord

Sør for sentrum gir E6 og lokalvei et nokså omfattende inngrep i form av forholdsvis høye skjæringer.

På strekningen fra Vingromdammen til Ullhammeren vil ny E6 og omlagt fylkesvei medføre betydelige inngrep i form av relativt høye jord- og fjellskjæringer, som ikke harmonerer med landskapets skala og karakter. Rundkjøringen på Ullhammeren ligger på bratte fyllinger høyt over eksisterende terreng og vurderes som spesielt fremtredende. Kryssområdet vil være godt eksponert mot Mjøsa og områdene rundt.

Også nord for Ullhammeren medfører kryssområdet betydelige inngrep samt en forholdsvis lang og relativt høy fjellskjæring på vestsiden av lokalveien. Det medfører også fylling i deler av strandsonen.

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

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
D: Næringsarealer Vingrom	Stor	Forringer	Tiltaket dominerer over landskapet skala. Omlegging av fylkesveien medfører vesentlig høydeforskjell mot E6	--
D: Næringsarealer Vingrom	Noe	Noe forringet	Tiltaket påvirker delområdet i liten grad	0
E: Vingromdammen– Ullhammeren	Stor	Forringet	Fjerning av kjørekulvert og ramper vil frigjøre arealer ved Vingromdammen som kan istandsettes. Nordover mot Ullhammeren vil ny E6 med rampe og rundkjøring mot Mjøsa medføre et betydelig inngrep som ikke harmonerer med landskapets skala og karakter.	--
F: Vingrom– Røyne	Middels	Forringet	Ny E6 med ramper og rundkjøring samt omlegging av lokalvei vil medføre omfattende inngrep med lange og høye fylling og skjæringer	--
G: Røyne– Vingrom kirke	Stor	Forringet	Tiltaket dominerer i stor grad over landskapets skala. E6 og fylkesveien danner en kraftig barriere mot strandsonen og medfører inngrep i strandsonen	--

5.5.3 Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika

Området fra Røyne til Øyresvika vurderes å inneholde visuelle kvaliteter av regional betydning. Et veianlegg i dette området medfører betydelig påvirkning på landskapet. Både vei og tursti vil stedvis medføre utfyllinger i Mjøsa, og således berøre strandlinjen og kantvegetasjonen ned mot denne. Ny arrondering av jordbruksarealer vil endre mosaikken av naturlig vegetasjon og dyrket mark. Portalområdet vil være eksponert mot mot Mjøsa og

Lillehammer, mens det nye veianlegget generelt vil utgjøre en kraftigere visuell barriere enn dagens E6 og fylkesvei.

En rekke optimaliseringer av veilinjen har imidlertid begrenset veiens fotavtrykk og redusert omfanget av utfyllinger i Mjøsa, så mye som det lar seg gjøre. Strandlinjen skal reetableres med såskala buktninger, slik at den fremstår naturlig. Tilsvarende reetableres kantvegetasjonen mellom vei og tursti, og tursti og Mjøsas høyeste regulerte vannstand, slik at de negative virkningene av inngrepene begrenses. Terrenget rundt portalområdene skal formes slik at det er tilpasset omkringliggende terreng, og portalområdet skal revegeteres og beplantes.

KDP-linjen + Øyresvika halvt kryss

Krysset i Øyresvika medfører behov for terrengoppfylling i området rundt Bulung gård, bl.a. for å reetablere dyrket mark, og dette vil endre de naturlige terrengformene i området. Veilinjen inn mot portalområdet bryter i stor grad med landskapsbildets linjeføring og karakter og medfører et omfattende terrenginngrep i skogsområdet ovenfor Øyresvika.

Optimaliseringer av kryssløsningen har riktignok begrenset terrenginngrepet ved bl. a. Bulung, og kryssområdet skal revegeteres og beplantes.

Tabell 5-5. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvens for delstrekning Vingrom kirke - Øyresvika, KDP-linje med halvt kryss.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
H: Vingrom kirke– Øyresvika	Stor	Forringet	Tiltaket medfører et stort veianlegg som bryter med landskapets linjeføring, karakter og skala	- -

KDP-linjen + Øyresvika trekvart kryss

Påvirkningen for trekvart kryss er tilsvarende som for halvt kryss med unntak av selve kryssområdet i Øyresvika. Denne kryssløsningen innebærer et betydelig større terrenginngrep med dertil større negative virkninger.

Tabell 5-6. Oppsummering av verdier, påvirkning og konsekvens for delstrekning Vingrom kirke - Øyresvika, KDP-linje med trekvart kryss.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
H: Vingrom kirke– Øyresvika	Stor	Sterkt forringet	Trekvart kryss er vesentlig mer arealkrevende enn løsningen med halvt kryss, og medfører et stort inngrep i dyrket mark ved Bulung gård. Tiltaket medfører et større veianlegg som bryter enda mer med landskapet karakter og skala enn halvt kryss	- - -

5.5.4 Delstrekning Øyresvika-Storhove

Området der ny bru krysser Lågen vurderes å inneholde visuelle kvaliteter av stor verdi og regional betydning. Et stort veianlegget i dette området medfører betydelig påvirkning på landskapet.

Felles for alle alternativene er at de får tilnærmet lik og hovedsakelig liten påvirkning på næringsarealene på Hovemoen og Storhove samt på kulturlandskapet på Storhove.

Kryss midt vurderes som litt bedre enn kryss nord da dette kan oppfattes som mer oversiktlig samt lettere å tilpasse omgivelsene.

Justert linje

Justert linje med lav, kort bru vurderes å være den mest skånsomme løsningen, og kassebru vurderes som den visuelt sett minst dominerende brutypen, siden dette er en slankere og lettere konstruksjon. Fritt frembygg-brua er en vesentlig tyngre konstruksjon, men brua ligger tre meter høyere og treffer land på en bedre måte på Trossetsiden. Denne landskapstilpasningen vurderes som viktigere enn brutypen, og fritt frembygg-bru foretrekkes.

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

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
I: Lia vest for Lågen	Middels	KB Foringet	Portalområdet bryter med landskapsbildets karakter og tiltaket medfører et stort terrenginngrep	--
		FF Foringet	Portalområdet bryter med landskapsbildets karakter og tiltaket medfører et stort terrenginngrep	--
J: Områder langs Lågen	Stor	KB Foringet	En bru over Lågen i dette området bryter med landskapsbildets karakter Kassebrua er en lettere og mer elegant bru, men virker å ligge litt tungt i terrenget og treffer land på Trossetsiden på en måte som ikke er godt forankret i landskapet.	--
		FF Foringet	En bru over Lågen i dette området bryter med landskapsbildets karakter. Fritt frembygg-bru er en tyngre og mer dominerende brutype enn kassebrua, men denne treffer land på en bedre måte på Trossetsiden. Landskapstilpasningen her vurderes som viktigere enn brutypen.	--
K:		KB	Tiltaket ligger dypt i terrenget over Hovemoen. Deler av de høye	

Hovemoen	Middels	Noe forringet	skjæringene kan forsvinne når de regulerte næringsarealene er ferdig opparbeidet	-
		FF Noe forringet	Tiltaket ligger dypt i terrenget over Hovemoen. Deler av de høye skjæringene vil forsvinne når de regulerte næringsarealene er ferdig opparbeidet	-
L: Næringsarealer Hovemoen	Uten betydning	KB Ubetydelig endring	Tiltaket vurderes å ha liten påvirkning på landskapet i delområdet	0
		FF Ubetydelig endring	Tiltaket vurderes å ha liten påvirkning på landskapet i delområdet	0
M: Næringsarealer Storhove	Middels	KB Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-
		FF Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-
N: Storhove	Middels	KB Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-
		FF Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-

KDP-linjen

KDP-linjen vurderes som det klart dårligste alternativet for kryssing av Lågen. Den ligger vesentlig høyere enn de andre alternativene, og medfører store og skjjemende inngrep på både Trossetsiden og Hovemoensiden. Den høye og lange brua bryter med landskapsbildets linjeføring, karakter og skala, og vil bli den mest synlige og dominerende konstruksjonen sett fra Lågen og fra Lillehammer.

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

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
I: Lia vest for Lågen	Middels	Forringet	Portalområdet med forskjæringer og fyllinger bryter i stor grad med landskapsbildets karakter og tiltaket medfører et stort terrenginngrep	---
J: Områder langs Lågen	Stor	Forringet	Tiltaket medfører en lang og høy fritt frembygg-bru som i linjeføring bryter sterkt med landskapsbildets linjeføring og karakter	---
K: Hovemoen	Middels	Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-
L: Næringsarealer Hovemoen	Uten betydning	Ubetydelig endring	Tiltaket vurderes å ha liten påvirkning på landskapet i delområdet	0
M: Næringsarealer Storhove	Middels	Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-
N: Storhove	Middels	Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-

Planprogramlinjen

Veilinjen ligger noe høyere og lenger nord enn i justert linje, og de to tvillingbruene blir noe lengre. Kassebrua er en enklere og visuelt sett lettere konstruksjon, og på siden den mer massive fritt frembygg-brua er lagt i samme høyde som kassebrua, vurderes den som et dårligere alternativ.

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

Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
I: Lia vest for Lågen	Middels	KB Foringet	Portalområdet bryter med landskapsbildets karakter og tiltaket medfører et stort terrenginngrep	--
		FF Foringet	Portalområdet bryter med landskapsbildets karakter og tiltaket medfører et stort terrenginngrep	--
J: Områder langs Lågen	Stor	KB Foringet	Bru over Lågen i dette området bryter med landskapsbildets karakter. Kassebrua er en lettere og mer elegant bru	--
		FF Foringet	Bru over Lågen i dette området bryter med landskapsbildets karakter. En fritt frembygg-bru i samme høyde som kassebrua vurderes, med sin tyngre utforming, som et dårligere alternativ enn kassebrua	--
K: Hovemoen	Middels	KB Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-
		FF Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-
L: Næringsarealer Hovemoen	Uten betydning	KB Ubetydelig endring	Tiltaket vurderes å ha liten påvirkning på landskapet i delområdet	0
		FF Ubetydelig endring	Tiltaket vurderes å ha liten påvirkning på landskapet i delområdet	0
M: Næringsarealer Storhove	Middels	KB Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-
		FF Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-
N: Storhove	Middels	KB Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-
		FF Noe forringet	Tiltaket vurderes å ha forholdsvis liten påvirkning på landskapet i delområdet	-

6 KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

Anleggsfasen vil medføre en stor endring av det visuelle inntrykket i forhold til dagens situasjon. Før ny vegetasjon blir etablert vil skjæringer og fyllinger som følge av veianlegget oppleves som sår i landskapet. Områdene som benyttes til rigg, mellomlagring av masser, midlertidige anleggsveier, annen anleggsaktivitet og tiltak forøvrig vil kunne gi tilsvarende midlertidige negative virkninger.

Det henvises til følgende fagrapporter: RAPP-plp-005-Anleggsgjennomføring og RAPP-plp-006-Massedisponeringsplan.

7 SKADEREDUSERENDE TILTAK

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 veilinjene 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 begrense negative konsekvenser for landskapsbilde. Prosjektet omfatter også istandsetting av arealer, i form av terrengforming, revegetering og beplantning. 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.

Det er utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan for den planlagte strekningen med utgangspunkt i prinsippene i Estetisk veileder for Nye Veier. Oppfølgingsplanen danner rammen for videre prosjektering og bygging av ny E6 med sidearealer, og avklarer utformingsprinsipper for veianlegget. Planen beskriver tiltak for permanent situasjon. Planen er delt inn i generelle utformingsprinsipper samt fokusområder som er strekninger med stor kompleksitet med hensyn til landskapstilpasning og utforming. Den generelle delen viser utformingsprinsipper vedr. terrengforming, vegetasjonsetablering, portalområder, murer, konstruksjoner, støyskjerming ol. Strandområder langs Mjøsa, strekningen Røyne – Øyresvika og Lågenkryssinga er valgt ut som fokusområder der oppfølgingskrav er beskrevet spesifikt. Aktuelle tiltak som omhandles i dette kapitlet er utdypet i Estetisk oppfølgingsplan for E6 Roterud- Storhove.

7.1.2 Stedsspesifikke tiltak

Delstrekning Roterud–Stranda

Anbefalte tiltak

Terrenget ved kulverter kan gjerne gis en åpen utforming for å sikre sikt og lysinnslipp og for å innby til bruk. Dette er spesielt viktig der mange ferdes til strandsonen.

Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

Prosjekterte tiltak

Som kompensasjon for veiens inngrep i strandsonen langs Mjøsa og dertil negative konsekvenser for landskapsbilde, er det planlagt reetablering av berørte strandsoner og sammenhengende tursti fra Stranda til Øyresvika. Ved utfylling i Mjøsa utformes strandsonen slik at den gir variasjon, med etablering av småskala buktinger. Det skal tilrettelegges for revegetering og naturlig innvandring av stedegen vegetasjon tilsvarende som i dag. Supplerende beplantning kan vurderes. Dette er sikret gjennom planbestemmelser og estetisk oppfølgingsplan.

På Vingrom har prosjektet arbeidet med alternative kryssløsninger for å begrense inngrep i grøntarealene ved friluftsområdet Vingromdammen. Det viktigste tiltaket til fordel for Vingromdammen og Vingrom sentrum vil være å unngå å bygge KDP-løsningen Vingrom kryss midt. Dette gir betydelige arealbeslag i det grønne friarealet og gir et mer dominerende veianlegg sett fra sentrum.

Vingrom kryss nord er i forbindelse med detaljprosjekteringen optimalisert og strammet opp, slik at det tar mindre sidearealer, fjellskjæringen begrenses så mye som mulig.

Kryssområdet på Vingrom skal revegeteres ved hjelp av stedegne masser, samt beplantes.

Anbefalte tiltak

I den videre prosessen vedr. utfoming av kryssløsninger på Vingrom foreslår vi at det vurderes følgende:

- Ved valg av kryss sør kan det vurderes å flytte veilinje litt lengre bort fra Mjøsa for å bevare større del av eksisterende strandsone/ ha en bredere strandsone.
- Ved valg av kryss sør eller kryss nord på Vingrom: Veiarealer som utgår kan opparbeides til parkarealer som kan skjerme mot E6 og tilføre positive verdier til sentrumsområdet.

Bredere kulvert med belysning og evt. vingemurer parallelt med E6 kan vurderes for å få en mest mulig hyggelig adkomst fra sentrum til friluftsområdet ved Vingromdammen.

På sentrale arealer, f. eks. i sentrumsområdet på Vingrom, kan det vurderes å plante busker og trær.

Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika

Prosjekterte tiltak

Som nevnt er det planlagt sammenhengende tursti fra Stranda til Øyresvika. Prosjektet har gjort justeringer av turstitråsen og turstibredde slik at den medfører mindre inngrep i strandsonen/ mindre utfylling i Mjøsa på strekningen nord for Hov. Dette gjør at man stedvis kan bevare deler av strandsonen. Der man ikke unngår fylling ut i sjøen skal strandlinjen formes og revegeteres slik at den blir mest mulig naturlig, jf. tiltakene beskrevet i forrige avsnitt.

Anbefalte tiltak

For å dempe inntrykket av de store skjæringene ved portalområdet kan det etableres en høyere voll mellom E6 og Øyresvika.

Delstrekning Øyresvika–Storhove

Prosjekterte tiltak

Prosjektet har arbeidet med en ny løsning for brukryssing av Lågen (justert linje) for å redusere negative virkninger for landskapsbilde og andre ikke-prissatte temaer. Bru- og portallengder, områdene der brua treffer land samt bevaring/ istandsetting av strandsoner er viktige tema for landskapsbilde. Prosjektet har derfor jobbet bl.a. med forming av terreng for at portal- og landingsområder for bruene skal bli en best mulig skal tilpasses landskapet.

Sedimentasjonbassenget på Hovemoen skal gis en utforming som harmonerer med omgivelsene, og tilgrensende arealer skal revegeteres.

Anbefalte tiltak

Portalområdet på Trossetsiden medfører forskjæringer av fjell og løsmasser og store terrenginngrep. For justert linje vil litt lengre tunnelportaler og tilbakefylling av masser medføre en vesentlig bedre landskapstilpasning. Lengre bruer slik at de treffer godt inn på land uten fyllinger ut mot Lågen, vil også medføre en vesentlig bedre landskapstilpasning. Dette gjelder i særlig grad kassebrua på justert linje på Trossetsida.

På sentrale arealer, f. eks. i kryssområdet på Storhove, kan det vurderes å plante busker og trær. Terreng mellom E6, lokalveier, ramper ol. på Storhove formes slik at veianlegget blir bedre integrert i landskapet.

7.2 Anleggsperioden

Anleggsfase og nytt anlegg vil medføre en stor endring av det visuelle inntrykket i forhold til dagens situasjon. Før ny vegetasjon blir etablert vil store berørte arealer, og da særlig strandkanten og store skjæring og fyllinger, oppleves som sår i landskapet.

- Eksisterende vegetasjon (og evt. andre forhold) av særlig verdi for landskapsbilde legges inn i markiskringsplanen og bevares. Etablering av sikringsgjerdet vurderes.
- Eksisterende vegetasjon som kan skjerme mot innsyn i anleggsområder på særlig kritiske områder bevares om mulig.
- Delområder som ferdigstilles revegeteres så raskt som mulig. Dette er særlig viktig ved områder som er viktig for landskapsbilde f.eks. ved store eksponerte skjæringer og fyllinger og i deler av strandkantene. Dette vil i tillegg være viktig for å redusere faren for erosjon før arealene er revegetert.

7.3 Behov for oppfølgende undersøkelser

Registrering av vegetasjon som er viktig for landskapsbilde utføres.

Det er ikke vurdert andre behov for andre oppfølgende undersøkelser for dette temaet.

8 SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSER

I det følgende gis en vurdering av de samlede konsekvensene for landskapsbilde på hver delstrekning. Sammenstillingen av konsekvenser for hvert berørt delområde er en avveining ulike konsekvensgrader 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.

Delstrekning Roterud–Stranda

Mellom Roterud og Stranda vil de to nye nordgående feltene legges på fylling mot Mjøsa. På en strekning for Strandengen vil veien ligge terrassert, for å begrense fyllingshøyden, men man unngår likevel ikke større skjæringer og fyllinger i dette området. Generelt vil veianlegget bli en kraftigere visuell barriere enn dagens E6, og virke mer dominerende i de nærmeste omgivelsene, bl.a. fra det store «Mjøsrommet». Både selve veianlegget, ny arrondering av jordbruksarealer, samt nye kulverter/atkomstveier medfører inngrep i bl.a. bekkedaler, i tillegg til at deler av kantvegetasjonen mellom eiendomsgrensene forsvinner, og endrer mosaikken mellom naturlig vegetasjon og dyrket mark.

Oppsummert omfatter strekningen delområder som vurderes å være av middels til stor verdi for landskapsbildet. Veianlegget vil utgjøre en kraftigere visuell barriere som stedvis dominerer over landskapets skala, og samlet konsekvens vurderes som «**middels negativ**» på delstrekningen.

Delstrekning Stranda–Vingrom kirke

Både vei og tursti vil stedvis medføre utfyllinger i Mjøsa, og således berøre strandlinjen og kantvegetasjonen ned mot Mjøsa. Ny arrondering av jordbruksarealer vil endre mosaikken av naturlig vegetasjon og dyrket mark. Generelt vil det nye veianlegget utgjøre en kraftigere visuell barriere enn dagens E6 og fylkesvei. Veianlegget vil også virke mer dominerende i de nærmeste omgivelsene, som Vingromdammen og Vingrom sentrum, samt sett fra det store «Mjøsrommet». En rekke optimaliseringer av veilinen og Vingrom kryss nord har imidlertid begrenset veiens fotavtrykk og redusert både terrenginngrepet på vestsiden av veien og omfanget av utfyllinger i Mjøsa, så mye som det lar seg gjøre. Strandlinjen skal reetableres med småskala buktninger, slik at den fremstår naturlig. Kantvegetasjonen mellom vei og tursti, og tursti og Mjøsas høyeste regulerte vannstand reetableres, slik at de negative virkningene av inngrepene begrenses. I tillegg vil kryssområdet tilrettelegges for naturlig revegetering og beplantes.

De ulike kryssalternativene medfører ulik påvirkning på Vingromdammen, Vingrom sentrum og strandlinja mellom Vingromdammen og Ullhammeren:

- Kryss sør vurderes som det mest fordelaktige krysset, da det i hovedsak berører tilnærmet flate arealer uten spesielt store landskapsverdier. Kryset strekker seg imidlertid ut mot strandsonen og vil være eksponert mot Mjøsa.

- Kryss nord vurderes som det nest beste alternativet. Krysset berører imidlertid deler av den vegetasjonklede Ullhammeren og medfører skjæring inn i terrenget på vestsiden av veien, slik at det fremstår noe mer eksponert mot Mjøsa enn kryss sør.
- Kryss midt, i sentrum av Vingrom, vurderes som det minst fordelaktige alternativet, da det medfører et stort arealbeslag innenfor Vingromdammen og fremstår svært dominerende sett fra friluftsområdet, Vingrom sentrum og landskapsrommet rundt Vingrom.

Oppsummert inneholder delstrekningen i hovedsak områder som vurderes å være av middels til stor verdi for landskapsbildet. Veianlegget vil utgjøre en kraftigere visuell barriere som stedvis dominerer over landskapets skala, og samlet konsekvens vurderes som **«middels negativ»** på delstrekningen, uavhengig av kryssløsning.

Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika

Både vei og tursti vil stedvis medføre utfyllinger i Mjøsa, og således berøre strandlinjen og kantvegetasjonen ned mot denne. Ny arrondering av jordbruksarealer vil endre mosaikken av naturlig vegetasjon og dyrket mark. Krysset i Øyresvika medfører behov for terrengoppfylling i området rundt Bulung gård, bl.a. for å reetablere dyrket mark, og dette vil endre de naturlige terrengformene i området. Veilinjen inn mot portalområdet bryter i stor grad med landskapsbildets linjeføring og karakter og medfører et omfattende terrenginngrep i skogsområdet ovenfor Øyresvika. Portalområdet vil være eksponert mot Mjøsa og Lillehammer, mens det nye veianlegget generelt vil utgjøre en kraftigere visuell barriere enn dagens E6 og fylkesvei.

En rekke optimaliseringer av veilinjen, portalområdet og halvkrysset i Øyresvika har imidlertid begrenset fotavtrykket og redusert både terrenginngrepet ved Bulung og omfanget av utfyllinger i Mjøsa, så mye som det lar seg gjøre. Strandlinjen skal reetableres med småskala bukninger, slik at den fremstår naturlig. Kantvegetasjonen mellom vei og tursti, og tursti og Mjøsas høyeste regulerte vannstand skal reetableres, slik at de negative virkningene av inngrepene begrenses. Terrenget rundt portalområdene skal formes slik at det er tilpasset omkringliggende terreng, og portalområdet skal tilrettelegges for naturlig revegetering og beplantes. Tilsvarende gjelder også for kryssområdet.

Oppsummert innehar kulturlandskapet på delstrekningen visuelle kvaliteter som er vurdert å være av regional betydning. Et stort veianlegg med kryss og tunnelportaler påvirker dette landskapet i betydelig grad, men med optimaliseringer og avbøtende tiltak vurderes konsekvensen samlet sett som **«middels negativ»**, om enn på grensen til «stor negativ».

Halvkryss i Øyresvika og trekvart kryss i Øyresvika gir ulikt omfang av terrenginngrep:

- Halvt kryss er å foretrekke framfor trekvart kryss, da det beslaglegger minst areal, i tillegg til at denne kryssutformingen bryter minst med landskapsbildets karakter.
- Trekvart kryss medfører omfattende terrenginngrep og landskapsendringer, særlig ved jordene på gården Bulung, og konsekvensen av dette alternativet er vurdert som **«stor negativ»**.

Delstrekning Øyresvika–Storhove

Justert linje med lav, kort bru vurderes å være den mest skånsomme løsningen. Kassebrua vurderes som den visuelt minst dominerende brutypen, men brua vil bli liggende litt tungt i terrenget og treffer land på Trossetsiden på en måte som ikke er optimal med hensyn til forankring i landskapet. Fritt frembygg-brua er en kraftigere og tyngre konstruksjon enn kassebrua, men ligger tre meter høyere i terrenget og vil kunne treffe land på Trossetsiden på en bedre måte. Denne landskapstilpasningen vurderes som viktigere enn brutypen, og fritt frembygg-bru foretrekkes.

Planprogramlinje-alternativene vurderes som de nest beste. Her ligger veilinjen noe høyere og lenger nord enn i justert linje, og de to tvillingbruene blir noe lengre. Kassebrua er en enklere og visuelt sett lettere konstruksjon, og siden den mer massive fritt frembygg-brua er lagt i samme høyde som kassebrua, vurderes den som et dårligere alternativ.

KDP-linjen vurderes som det klart dårligste alternativet for kryssing av Lågen. Den ligger vesentlig høyere enn de andre alternativene, og medfører store og skjemmende inngrep på både Trossetsiden og Hovemoensiden. Den høye og lange brua bryter med landskapsbildets linjeføring, karakter og skala, og vil bli den mest synlige og dominerende konstruksjonen sett fra Lågen og fra Lillehammer.

Over Hovemoen går justert linje vesentlig lavere i terrenget enn KDP-linjen og planprogramlinjen. Dette vil være negativt før terrenget senkes som følge av opparbeidelse av fremtidige næringsarealer. God landskapstilpasning anses imidlertid som vanskeligst for alternativene med høy linjeføring over Hovemoen.

Plassering av nytt rensebasseng på Hovemoen kan i alle alternativer gi lokale negative virkninger i dette området. Sedimentasjonbassenget skal imidlertid gis en utforming som harmonerer med omgivelsene, og tilgrensende arealer skal revegeteres.

Av de to kryssalternativene på Storhove vurderes kryss midt å være det mest oversiktlige og vurderes å være litt mere fordelaktig for landskapsbilde enn kryss nord.

Oppsummert vurderes området der ny bru krysser Lågen å inneholde visuelle kvaliteter av stor verdi og regional betydning, og et stort veianlegg i dette området vil påvirke landskapsbildet betydelig. De negative konsekvensene for Lågendeltaet tillegges størst vekt, og samlet konsekvens for delstrekningen vurderes som «**stor negativ**» for KDP-linjen og «**middels negativ**» for justert linje og planprogramlinjen. Disse vurderingene gjelder for begge brutyper i justert linje og planprogramlinjen.

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

Delområder	Alternativer		
Delstrekning Roterud–Stranda			
	KDP-linjen		
A: Roterud– Strandengen	--		
B: Strandengen– Stranda	--		
Avveining	Konsekvensen vurderes til middels negativ på hele delstrekningen		
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens		
Delstrekning Stranda–Vingrom kirke			
	KDP-linjen + Vingrom kryss sør	KDP-linjen + Vingrom kryss midt	KDP-linjen + Vingrom kryss nord
C: Stranda–Vingrom	--	--	--
D: Næringsarealer Vingrom	0	-	0
E Vingromdammen– Ullhammeren	--	---	--
F: Vingrom–Røyne	--	--	--
G: Røyne– Vingrom kirke	--	--	--
Avveining	Kryssplassering og konsekvenser for friområdet og Vingrom sentrum tillegges størst vekt	Kryssplassering og konsekvenser for friområdet og Vingrom sentrum tillegges størst vekt	Kryssplassering og konsekvenser for friområdet og Vingrom sentrum
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	3	2

Forklaring til rangering	Kryss sør er plassert på tilnærmet flate arealer uten spesielt store verdier. Krysset vurderes som mindre inngipende enn kryss nord	Stor negativ konsekvens for Vingromdammen og Vingrom sentrum er utslagsgivende for at dette vurderes som det minst fordelaktige	Kryss nord medfører store terrenginngrep og er godt eksponert mot Mjøsa		
Delstrekning Vingrom kirke–Øyresvika					
	KDP-linjen + Øyresvika halvt kryss		KDP-linjen + Øyresvika trekvart kryss		
H: Vingrom kirke– Øyresvika	--		---		
Avveining	Alternativet gir minst terrenginngrep		Alternativet gir større terrenginngrep og er enda dårligere landskaptilpasset		
Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens dels		Stor negativ konsekvens		
Rangering	1		2		
Forklaring til rangering	Tiltaket medfører et stort veianlegg som bryter med landskapsbildets karakter		Tiltaket medfører et større veianlegg om bryter enda mere med landskapsbildets karakter enn tilfelle er for halvkrysset.		
Delstrekning Øyresvika–Storhove					
	Justert linje		KDP-linjen	Planprogramlinjen	
	KB	FF		KB	FF
I: Lia vest for Lågen	--	--	---	--	--
J: Områder langs Lågen	--	--	---	--	--
K: Hovemoen	-	-	-	-	-
L: Næringsarealer Hovemoen	0	0	0	0	0
M: Næringsarealer Storhove	-	-	-	-	-
N: Storhove	-	-	-	-	-
Avveining	Lågen-kryssinga tillegges størst vekt	Lågen-kryssinga tillegges størst vekt	Lågen-kryssinga tillegges størst vekt	Lågen-kryssinga tillegges størst vekt	Lågen-kryssinga tillegges størst vekt

Samlet vurdering	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	2	1	5	3	4
Forklaring til rangering	Beste linje, beste brukonsept, men har en dårligere landskapstilpasning på land	Beste linje, dårligste brukonsept, beste landskapstilpasningen på land	Dårligste linje og brukonsept	Dårligere linje enn justert linje	Dårligere linje enn justert linje og FF noe dårligere brukonsept enn KB

8 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 landskapsbilde, Statens vegvesen 2013
- [4] E6 Vingrom – Ensby, temarapport KU landskapsbilde, Statens vegvesen 2017
- [5] E6 Storhove – Øyer, temarapport konsekvensutredning landskapsbilde, Nye veier 2020
- [6] E6 Roterud – Storhove, fagrapport estetisk oppfølgingsplan(foreløpig utgave), Nye Veier 2021