



Statens vegvesen

Kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby



Prosjekt: Biri-Otta

Parsell: Vingrom-Ensby

Kommune: Lillehammer og Øyer



Statens vegvesen
Region øst
Ressursavdelingen
Postboks 1010 Nordre Ål 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen

1 BAKGRUNN OG METODE

Ved første gangs høring ble det vist to ulike tunnelinnslag for E6 i sør og to ulike prinsipper for atkomst til byen fra sør:

- Alt. II-C-2-A: E6-tunnel fra Riselandet, atkomst via dagens E6.
- Alt. II-C-2-B: E6-tunnel fra Øyresvika, atkomst via dagens E6.
- Alt. II-C-2-C: E6-tunnel fra Riselandet og atkomst gjennom en tunnel fra Riselandet til Vingnes
- Alt. II-C-2-D: E6-tunnel fra Øyresvika og atkomst gjennom en tunnel fra Riselandet til Vingnes

Både for alt. II-C-2-A og B var det forutsatt et $\frac{3}{4}$ -kryss med E6 sør for Vingnes som gir mulighet for avsving fra E6 nord tilbake mot byen. På bakgrunn av innspill ved høring og offentlig ettersyn er det nå utarbeidet nye kryssløsninger for disse alternativene. I det etterfølgende er den nye løsningen med halvkryss vurdert opp mot tidligere viste løsning med $\frac{3}{4}$ kryss for alternativene II-C-2-A og II-C-2-B.

I dette notatet er det presentert en forenklet konsekvensvurdering av de aktuelle kryssvariantene. Løsninger med halvkryss er vurdert opp imot opprinnelig konsekvensutredning for alternativ II-C-2-A og II-C-2-B, som er presentert i hovedrapporten med tilhørende temarapporter. Det er gjort vurderinger for de ulike tema av hvorvidt nye kryssløsninger tilsier endret vurdering av omfang, konsekvens og rangering. Vurderingene er begrenset til det som er vurdert som beslutningsrelevante forhold.

2 BESKRIVELSE AV KRYSSVARIANTER

2.1 Opprinnelige løsninger med $\frac{3}{4}$ kryss

II-C-2-A med $\frac{3}{4}$ kryss

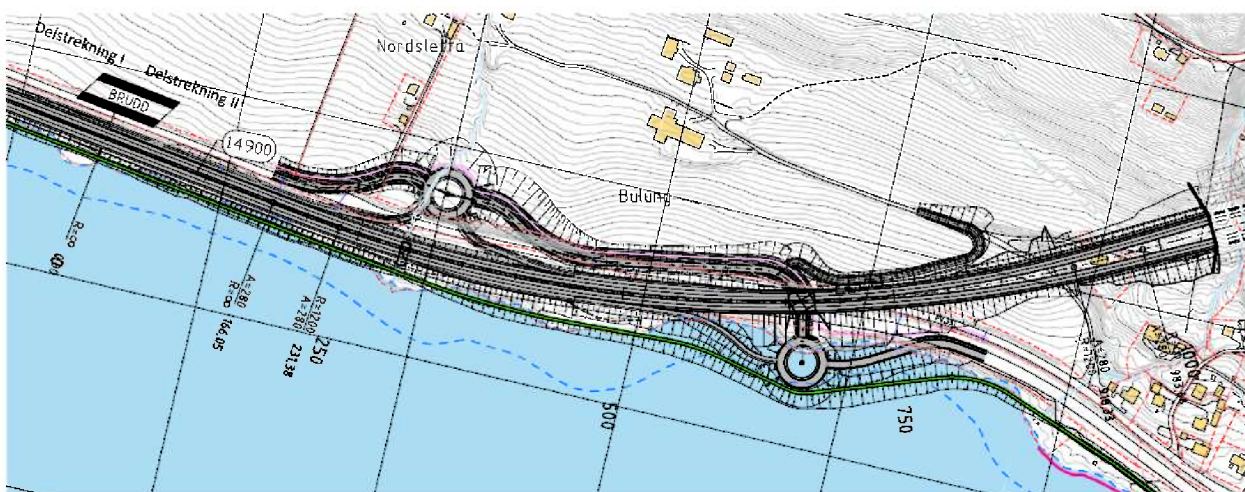
Alternativ II-C-2-A med $\frac{3}{4}$ kryss i Øyresvika fremgår av utsnittet under. Denne løsningen lå til grunn lå til grunn for konsekvensutredningen ved høring og offentlig ettersyn.



Figur 1: Utsnitt for II-C-2-A med $\frac{3}{4}$ kryss i Øyresvika

II-C-2-B med $\frac{3}{4}$ kryss

Alternativ II-C-2-B med $\frac{3}{4}$ kryss i Øyresvika fremgår av utsnittet under. Denne løsningen lå til grunn lå til grunn for konsekvensutredningen ved høring og offentlig ettersyn.



Figur 2: Utsnitt for II-C-2-B med $\frac{3}{4}$ kryss i Øyresvika

Alternativ II-C-2-B var rangert som den dårligste løsningen på delstrekning II. Vestsidialternativene var rangert under østsidialternativene på grunn av mer negative konsekvenser for landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø og naturressurser. Videre var alternativene med adkomst til byen i tunnel rangert som bedre enn de andre vestsidialternativene. II-C-2-B var noe mer negativt enn II-C-2-A mht. naturressurser (dyrka mark) og kulturmiljø.

2.2 Alternativ kryssutforming med halvkryss

II-C-2-A med halvkryss

Kryssløsning med halvkryss for II-C-2-A er vist i utsnittet under. Løsningen innebærer samlet sett et noe mindre arealinngrep enn løsningen med $\frac{3}{4}$ kryss. Med dette alternativet reduseres behovet for utfylling i Mjøsa og inngrep i Lågendeltaet naturreservat unngås i dette området.



Figur 3 Utsnitt for II-C-2-A med halvkryss i Øyresvika.

II-C-2-B med halvkryss

Kryssløsning med halvkryss for II-C-2-B er vist i utsnittet under. Løsningen innebærer samlet sett et noe mindre arealinngrep enn løsningen med $\frac{3}{4}$ kryss. Dette gjelder spesielt i områdene vest for ny E6 ved Bulungsbekken og øst for ny E6 i strandsona nord-øst for Bulung. For øvrig har de to løsningene lik utforming og samme konsekvens mht. arealinngrep.



Figur 4: Utsnitt for II-C-2-B med halvkryss i Øyresvika.

3 SUPPLERENDE KONSEKVENSVURDERING

3.1 II-C-2-A med halvkryss

Landskapsbilde

II-C-2-A med halvkryss vil framstå som et mindre omfattende inngrep enn løsningen med $\frac{3}{4}$ kryss, både på land og i Mjøsa, og vil dermed ha et noe mindre negativt omfang for landskapsbilde.

Kulturmiljø

Sammenliknet med opprinnelig løsning for II-C-2-A ($\frac{3}{4}$ kryss) vil avstanden mellom gårdstunet på Bulung og tiltaket være større med halvkrysset. Løsningen vil generelt gi et mindre inngrep i det kulturhistoriske landskapet og gi mindre utfylling i Mjøsa.

Naturmiljø

Det er ikke registrert store naturverdier i området som berøres av den aktuelle endringen. Alle vestsidealternativene er gitt stor til meget stor negativ konsekvens for naturmiljø i opprinnelig KU. Dette skyldes i hovedsak konsekvenser som følge av kryssing av Lågendeltaet lengre nord. Det er med andre ord andre verdier på delstrekning II som er tillagt langt større vekt i konsekvensutredningen og det er derfor ikke grunnlag for å endre opprinnelig fastsatt omfang og konsekvens for II-C-2-A. Med halvkryss for II-C-2-A unngås imidlertid behovet for utfylling i Lågendeltaet naturreservat. Alternativet fremstår dermed som noe mer positivt for naturmiljø enn II-C-2-B og II-C-2-C. Med bakgrunn i dette er det grunnlag for å rangere løsningen med halvkryss over opprinnelig løsning med $\frac{3}{4}$ kryss for II-C-2-A.

Naturressurser

Som det fremgår av arealberegningen, som er vist i tabellen under, vil alternativet med halvkryss innebære en reduksjon i permanent inngrep i dyrka mark på 10 daa. Her er det først og fremst inngrep i dyrka mark som vurderes som beslutningsrelevant. Forskjellen for dyrka mark vurderes imidlertid til å ikke være av et omfang som vil påvirke fastsatt omfang og konsekvens.

Tabell 1: Arealberegning for II-C-2-A med $\frac{3}{4}$ kryss og II-C-2-A med halvkryss.

	II-C-2-A med $\frac{3}{4}$ kryss	II-C-2-A med halvkryss
Fulldyrka jord	35	25
Innmarksbeite	0	0
Overflatedyrka jord	0	0
Total jordbruk	35	25
Skog	124	113
Totalsum	159	138

Nærmiljø og friluftsliv

Til forskjell fra alternativet med $\frac{3}{4}$ kryss innebærer løsningen med halvkryss at lokaltrafikken mellom Lillehammer og Vingrom vil gå på dagens lokalveg forbi bebyggelsen nord for Øyresbekken (på Riselandet). I løsningen med $\frac{3}{4}$ kryss vil lokaltrafikken gå på samme veg som trafikken til og fra E6 i dagens E6-trasé forbi Riselandet. Dagens lokalveg vil da bli en blindveg som adkomst til boligene i Øyresvika. Det vil mao. bli mer trafikk tett på boligene nord for E6 på denne strekningen med halvkryssløsningen. Avstanden er likevel ikke stor mellom boligene og fremtidig lokalveg/adkomst til E6 for noen av alternativene. Lokaltrafikken mellom Lillehammer og Vingrom er også relativt beskjeden.

Uavhengig av kryssløsning vil det kunne etableres tursti i strandsona øst for ny E6. For alternativet med halvkryss er det ikke lagt til grunn etablering av gang- og sykkelveg langs lokalvegen gjennom krysset. Gående og syklende på strekningen Lillehammer – Vingrom henvises til turstien i strandsona eller til fylkesvegen (som i dag).

I alternativet med halvkryss vil færre boliger blir omfattet direkte av permanent arealinngrep. Det er imidlertid usikkert om færre boliger i realiteten vil bli innløst. Det forutsettes her at dette vil bli nærmere vurdert i neste planfase.

Forskjellene mellom alternativene som er beskrevet over er ikke store nok til at det gir utslag i fastsatt konsekvens for nærmiljø og friluftsliv.

3.2 II-C-2-B med halvkryss

Landskapsbilde, kulturmiljø og naturmiljø

II-C-2-B med halvkryss vil framstå som et mindre omfattende inngrep og vil dermed ha et noe mindre negativt omfang for landskapsbilde og kulturmiljø enn opprinnelig alternativ med $\frac{3}{4}$ kryss. Det samme gjelder for naturmiljø på grunn av mindre inngrep i strandsona i Mjøsa og i Bulungsbekken. Verdien av bekken er vurdert som liten for naturmiljø.

Forskjellen mellom de to kryssløsningene er relativt små og valg av løsning vil ikke påvirke fastsatt omfang og konsekvens for landskapsbilde, kulturmiljø eller naturmiljø i konsekvensutredningen.

Naturressurser

Som det fremgår av arealberegningen, som er vist i tabell 2, vil alternativet med halvkryss innebære et mindre permanent inngrep i fulldyrka mark og skog. Forskjellen for dyrka mark er imidlertid kun på 13 daa og vil derfor ikke påvirke fastsatt omfang og konsekvens.

Tabell 2: Arealberegning for II-C-2-B med $\frac{3}{4}$ kryss og II-C-2-B med halvkryss.

	II-C-2-B med $\frac{3}{4}$ kryss	II-C-2-B med halvkryss
Fulldyrka jord	39	26
Innmarksbeite	3	3
Overflatedyrka jord	0	0
Total jordbruk	42	29
Skog	120	106
Totalsum	162	135

Nærmiljø og friluftsliv

Til forskjell fra alternativet med $\frac{3}{4}$ kryss innebærer løsningen med halvkryss at lokaltrafikken mellom Lillehammer og Vingrom vil gå på dagens lokalveg forbi bebyggelsen ved Øyresvika og på Riselandet. I løsningen med $\frac{3}{4}$ kryss vil denne trafikken gå på samme veg som trafikken til og fra E6 i dagens E6-trasé forbi Øyresvika og Riselandet. Dagens lokalveg vil i tilfellet med $\frac{3}{4}$ kryss bli en blindveg som adkomst til boligene i Øyresvika. Det vil mao. bli mer trafikk tett på boligene på denne strekningen med halvkryssløsningen. Avstanden er likevel ikke stor mellom boligene og fremtidig lokalveg/adkomst til E6 for noen av alternativene. Lokaltrafikken mellom Lillehammer og Vingrom er også relativt beskjeden.

Uavhengig av kryssløsning vil det kunne etableres tursti i strandsona øst for ny E6. For alternativet med halvkryss er det ikke lagt til grunn etablering av gang- og sykkelveg langs lokalvegen gjennom krysset. Gående og syklende på strekningen Lillehammer – Vingrom henvises til turstien i strandsona eller til fylkesvegen (som i dag).

Forskjellene mellom alternativene som er beskrevet over er ikke store nok til at det gir utslag i fastsatt konsekvens for nærmiljø og friluftsliv.

3.3 Samlet konsekvens og rangering

Som det fremgår av tabellen på neste side vil ikke valg av kryssløsning for II-C-2-A og II-C-2-B endre samlet konsekvens for disse alternativene. Selv om forskjellene mellom de to løsningene ikke er store nok til at det gir utslag i fastsatt konsekvens er det likevel noe forskjell mellom alternativene for enkelte tema. Dette er nærmere beskrevet for det enkelte tema over.

Alternativ II-C-2-A med halvkryss er rangert som noe bedre enn II-C-2-A med $\frac{3}{4}$ kryss. Dette skyldes i hovedsak at inngrep i Lågendeltaet naturreservat unngås med denne løsningen. Alternativ II-C-2-B med halvkryss er rangert likeverdig som II-C-2-A med $\frac{3}{4}$ kryss.

Tabell 3: Resultater fra konsekvensvurdering av ikke-prissatte konsekvenser for kryssløsninger for II-C-2-A og II-C-2-B.

Alternativ	Landskaps- bilde	Nærmiljø/ friluftsliv	Kulturminner og kulturmiljø	Naturmiljø	Natur- ressurser	Vurdering av samlet nytte	Rangering
0-alt.							1
II-C-2-A med ¼ kryss	-- / ---	-	+	--- / ----	--	Negativ	10
II-C-2-A med halvkryss	-- / ---	-	+	--- / ----	--	Negativ	9
II-C-2-B med ¼ kryss	-- / ---	-	0 / -	--- / ----	--	Negativ	10
II-C-2-B med halvkryss	-- / ---	-	0 / -	--- / ----	--	Negativ	10

3.4 Prissatte konsekvenser

Det er ikke gjennomført noen fullstendig beregning av prissatte konsekvenser i henhold til håndboka, men det er gjort en overordnet kostnadsberegning av de to kryssløsningene. Kostnadsforskjellen er beregnet til nærmere 50 mill. kroner med halvkrysset som det billigste.