

Oppdragsgiver: Nye Veier

Oppdragsnr.: 5195019 Dokumentnr.: NOTA-fri-002

Til: Statsforvalteren i Innlandet

Fra: NV, AF, NO

Dato 2021-11-30

▼ Friluftsliv

Innsigelse pga. manglende ivaretagelse av hensyn til friluftsliv på Vingrom, Hovemoen og i strandsonen langs Mjøsa

Hensynet til friluftsliv har stått sentralt i planleggingen av ny E6, særlig med tanke på nettopp områdene Vingrom, Hovemoen og strandsonen langs Mjøsa, som det er knyttet store friluftslivsinteresser til. Valg av kryssplassering på Vingrom, løsninger for å opprettholde Hovemorunden, samt løsning for tursti langs Mjøsa er eksempler på prosjektets etterstrebelser etter å unngå, begrense, restaurere, samt kompensere negative virkninger for friluftsliv, jf. tiltakshierarkiet.

Det erkennes imidlertid at man kunne ha gått lenger i å sikre avbøtende tiltak for friluftsliv, samt kommunisert planlagte tiltak på en enda tydeligere måte. I foreliggende notat søker vi derfor å beskrive følgende:

- Løsninger og tiltak som er en del av planforslaget fra juni 2021
- Løsninger og tiltak som vil være en del av justert planforslag
- Sikring av avbøtende tiltak

Vingrom

Selv med en kryssløsning nord for Vingrom medfører E6 et arealbeslag på ca. 7 daa innenfor Vingromdammen, se figuren nedenfor. Dette er vesentlig lavere enn Statsforvalters beregning (27 dekar), som kan synes å omfatte alt areal som ligger innenfor plangrensen. Det er også lavere enn i planforslaget, siden fyllingen øst for E6 er strammet opp betydelig. Samtidig frigjøres arealer beslaglagt av eksisterende Vingromkryss. Dette vil gir ca. 3 daa ekstra areal på østsiden av veien, i direkte tilknytning til friluftslivsområdet, slik det er avgrenset i dag. På vestsiden av veien vil man i tillegg få ca. 7 daa nytt friluftslivsareal, som vil utgjøre et godt erstatningsareal med tilsvarende kvaliteter som tapt areal. Arealet ligger rett ved Vingrom skole, og vil også være forbundet med Vingromdammen via en 2,5 m bred gang- og sykkelvei, som skal gå i kulvert under E6. I planforslaget fra juni 2021 er arealet regulert til friluftslivsformål, og skal istandsettes slik at det kan benyttes til rekreasjon og aktiviteter. I justert planforslag vil dette sikres i planbestemmelsene:

Friluftslivsformål LF,

e) «Område LF2 skal opparbeides med plen og enkel beplantning med stedeegne arter, slik at det er egnet for rekreasjon og friluftsliv».

Av hensyn til gyteområder for krøkle og viktige funksjonsområder for andre fiskearter er det ikke aktuelt å etablere erstatningsområder som medfører utfylling i Mjøsa ved Vingromdammen.



Figur 1. Tv. Areal med rosa skravur er tapt areal. Areal med lys blå skravur er frigjort kryssareal som kan benyttes til friluftslivsformål. Th. areal med grønn skravur er frigjort kryssareal som kan benyttes til friluftslivsformål.

Det er regulert inn støyskjerm langs E6 forbi Vingromdammen, som gjør at lydbildet i området vil bli vesentlig bedre enn tidligere. Det ble på et tidlig tidspunkt også vurdert å forlenge støyskjermingen sørover, men det viste seg at dette ga helt marginal effekt, og tiltaket ble derfor ikke videreført.

I tillegg til tiltakene som er beskrevet over, vil turstien legges i eget felt på veibrua over Rinna, fysisk separert fra kjørebanelen. Dette er et viktig avbøtende/kompenserende tiltak for friluftsliv, som sikrer direkte atkomst til Vingromdammen fra sør, jf. avsnittet om strandsonen langs Mjøsa. Det skal også etableres tursti langs Rinna på vestsiden av E6, som leder opp til fv 2538. Bru over Rinna og tursti langs Rinna er sikret i plankart og planbestemmelser:

Tursti

o_GT skal opparbeides som tursti. Der turstien langs E6 er regulert med 3 meters bredde, skal turstien ha fellesfunksjon som tursti og driftsvei. o_GT skal være åpen for allmenn ferdsel.

o_GT2 langs Rinna skal opparbeides som tursti i 3 meters bredde med gruset dekke og med kantvegetasjon mot tilgrensende næringsområde. o_GT2 skal være åpen for allmenn ferdsel.

Disse tiltakene åpner muligheten for å etablere en fin rundløype gjennom Vingrom sentrum og Vingromdammen.

Det bør også nevnes at prosjektet omfatter forlengelse av gang- og sykkelvei langs fylkesveiene gjennom Vingrom. Gang- og sykkelveien langs Fv. 2540 Vingromsvegen forlenges nordover med ca. 500 m, mens gang- og sykkelveien langs Fv. 2538 Paul A. Owrens veg forlenges med ca. 1,1 km, ned til Bø.

Hovemoen

Hovemoen blir sterkt berørt av ny E6, og det har derfor vært vesentlig å få sikret at gjenværende område fortsatt kan være tilgjengelig for friluftsliv. Målet har vært å finne en løsning som gjør at Hovemorunden kan opprettholdes. Dette er sikret ved at DNT-stien langs Lågen kan passere under brua. Samtidig vil det være

passasjemulighet lenger nord på Hovemoen, via Hovemoen kulvert. Så lenge det pågår drift i massetaket vil denne passasjen kanskje være mindre attraktiv, men i fremtidig situasjon vil kulverten kunne tilrettelegges med eget gang- og sykkelfelt, og ha en viktig funksjon som tverrforbindelse. I mellomtiden kan en alternativ Hovemorunde gå i «8-tallsform» med runder på gjenværende stinett på østsiden og vestsiden av veibrua. Prosjektet vil sørge for at stier reetableres slik at man kan få sammenhengende runder på hver side. Dette vil også sikres i planbestemmelsene:

Friluftsmål, LF

b) «Eksisterende stier og tråkk skal bevares der dette er mulig. Turstier som blir direkte berørt av tiltaket skal reetableres slik at viktige forbindelser opprettholdes».

En løsning med gangkulvert på tvers av E6 lenger opp på Hovemoen vil ikke være gjennomførbar, da veien her går i dyp skjæring innenfor hensynssonen for grunnvannsforkomsten. En bruløsning vurderes heller ikke som et godt alternativ, da brubyggingen vil medføre ytterligere terrenginngrep innenfor hensynssonen.

Det er planlagt sammenhengende støyskjerm på Lågen bru, fra tunnelportalen ved Trosset til forbi DNT-stien på Hovemoen. Siden veien går i skjæring videre opp til Hovemoen grustak vil ikke støyskjermer her gi noen effekt. Muligheter for ytterligere støyskjerming i området nærmest Lågen er imidlertid vurdert, og det planlegges å forlenge støyskjermen noe, samt etablere en støyvoll fra der støyskjermen slutter og forbi rensebassenget, se figuren nedenfor. Denne løsningen vil være en del av justert planforslag, og sikres i plankartet.

Strandsonen langs Mjøsa

Turstien langs Mjøsa er et tiltak som ligger i kommunedelplanen, og prosjektet har arbeidet mye med å finne en løsning som både ivaretar områdets samlede verdier og som bedrer tilgjengelighet og fremkommelighet i strandsonen. I planforslaget fra juni 2021 er traseen optimalisert for å hensynta viktige landskaps- og naturverdier, og bredden er stedvis redusert for å begrense utfylling i strandsonen og negativ påvirkning på viktige funksjonsområder for fisk.

I etterkant har det vært arbeidet med videre optimaliseringer av veilinjene og turstien, slik at utfyllingene i Mjøsa har blitt ytterligere redusert, samtidig som kantvegetasjon mellom tursti og vei, og tursti og høyeste regulerte vannstand skal etableres, der dette lar seg gjøre. Det er også arbeidet med løsninger for reetablering av sjøbunn og forming av strandlinjen, slik at de blir mest mulig naturlige, jf. notatet «Innsigelser knyttet til Mjøsas strandsoner». Det er ikke ønskelig å fylle ut ved Vingromdammen og Vingrom kirke, da disse naturlige strandsonene ikke blir berørt av vei og tursti, og bl.a. fungerer som gyteområder for krøkle.

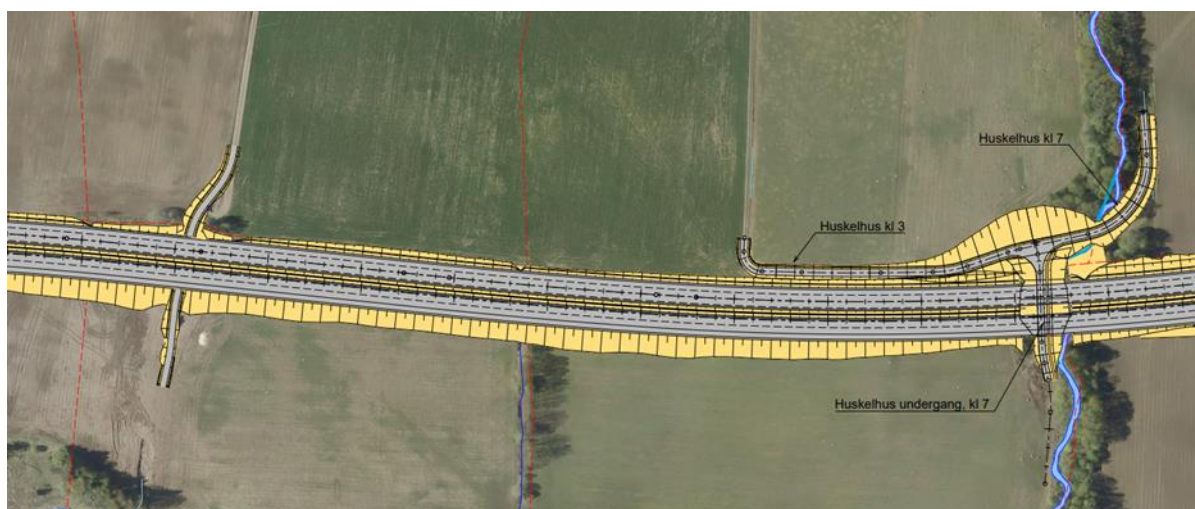
Turstien er nå tegnet inn i justert plankart, og det er satt av tilstrekkelig areal til reetablering av sjøbunn/strandsoner. Oppdaterte planbestemmelse og estetisk oppfølgingsplan sikrer at nevnte tiltak i strandsonen blir iverksatt, jf. notat om strandsonen.



Figur 2. Strandlinjen gjenskapes med god variasjon og dynamikk - småskala buktning og kantvegetasjon.

Innsigelse pga. manglende hensyn til krysningspunkter for bl.a. friluftsliv, Gjøvik kommune

Prosjektet har hatt som mål å kunne opprettholde flest mulig av dagens forbindelser på tvers av E6, mellom lokalvei og strandsone. Samtidig har terreng og krav til dimensjonering medført at enkelte kulverter er vanskelige å oppgradere/videreføre. Som erstatning for disse søkte man å etablere nye felles kulverter som var plassert slik at de kunne betjene brukere av kulvertene som ikke ble opprettholdt, og med dimensjoner egnet for både moderne landbruksmaskiner og viltpassasjer. Med bakgrunn i Statsforvalters innsigelse har prosjektet utarbeidet forslag til justert plassering og utforming av undergangen ved Huskelhus. Den nye løsningen medfører at passasjen flyttes nordover og legges i bru under E6, parallelt med Finnstadbekken, slik at en får en velfungerende passasje fra fylkesveien og ned til Mjøsa. I tillegg vil Rogne kulvert etableres i samme posisjon som eksisterende. Denne løsningen, som nå ligger til grunn, oppfatter vi å være i tråd med Statsforvalters ønsker.



Figur 3. Ny løsning for underganger ved Huskelhus og Rogne

Notat E6 Roterud - Storhove



Oppdragsgiver: Nye Veier

Oppdragsnr.: 5195019 Dokumentnr.: NOTA-fri-002

På strekningen Roterud – Stranda medfører ny E6 fylling ut i Mjøsa nord for Strandengen. Som et avbøtende tiltak er det nå tilrettelagt for passasje langs den utfylte strekningen, ved etablering av en 1 m bred sti. Prosjektet medfører ikke utfylling ved Myreodden eller andre steder på strekningen Roterud – Stranda.

C02	2021-11-30	E6 Roterud-Storhove, svar på innsigelser knyttet til friluftslivshensyn	ELRII	FICTRE	RUWES
A01	2021-10-22	E6 Roterud - Storhove, svar på innsigelser knyttet til friluftslivshensyn	ELRII	FICTRE	RUWES
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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