

NYE VEIER AS, E6 STORHOVE-ØYER
REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENsutREDNING

KONSEKVENsutREDNING LANDSKAPSBILDE

OPPDRAGSNR.

A118462

DOKUMENTNR.

-

VERSJON

1

UTGIVELSESDATO

2019-08-16

BESKRIVELSE

Til 1. gangs behandling

UTARBEIDET

E. Flønes Aspø

KONTROLLERT

H. Bergom

GODKJENT

S. Grimeli /
O. Eriksen

DOKUMENTINFORMASJON	
Rapporttittel:	E6 Storhove-Øyer. Reguleringsplan med KU. Konsekvensutredning landskapsbilde
Dato:	16.08.2019
Utgave:	Til 1. gangs behandling
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS
Kontaktperson hos Nye Veier AS:	Harald Monsen
Rådgiver:	COWI AS
Prosjektleder COWI AS:	Olav Eriksen
Utarbeidet av:	Elisabeth Flønes Aspø
Sidemannskontroll:	Heidi Bergom
Godkjent av:	Sigrid Grimeli / Olav Eriksen

FORORD

Denne temautredningen er utarbeidet som en del av arbeidet med reguleringsplan for E6 Storhove-Øyer, i Lillehammer kommune og Øyer kommune. Rapporten tar for seg temaet landskapsbilde i henhold til planprogrammet som er fastsatt av kommunene.

Tiltakshaver og ansvarlig for utredningen er Nye Veier.

Hos Nye Veier leder Harald Monsen arbeidet med reguleringsplanen. Olav Eriksen er prosjektleder hos COWI AS. Fagansvarlig for fagtema landskapsbilde har vært Elisabeth Flønes Aspø.

August 2019
Hamar

INNHOOLD

1	Sammendrag	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Metode	5
1.3	Beskrivelse av dagens situasjon	5
1.4	Konsekvensutredning	5
2	Innledning	7
2.1	Bakgrunn	7
2.2	Mål for prosjektet og planarbeidet	7
2.3	Kort beskrivelse av tiltaket	7
2.4	Planalternativer	8
2.5	0-alternativet	8
3	Rammer og premisser for planarbeidet	10
3.1	Utdrag fra planprogrammet	10
3.2	Influensområdet	10
3.3	Gjeldende rammer og premisser	12
4	Metode og kunnskapsgrunnlag	13
4.1	Kriterier for verdi	14
4.2	Kriterier for påvirkning	16
4.3	Kriterier for konsekvens	17
4.4	Avgrensning av temaet	18
4.5	Kunnskapsgrunnlag	18
4.6	Usikkerhet	18
5	Dagens situasjon	20
5.1	Hovedtrekkene	20
5.2	Landskapstyper i prosjektområdet	22
6	Konsekvenser av tiltaket	25
6.1	Delstrekning Lillehammer	27
6.2	Delstrekning Øyer	33
6.3	Konsekvenser i anleggsperioden	48
7	Skadereduserende tiltak	49
7.1	Anleggsperioden	49
7.2	Permanent situasjon	49
8	Samlet vurdering	51
9	Kilder	55

1 Sammendrag

1.1 Bakgrunn

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Storhove – Øyer gjelder ny firefelts motorveg fra Storhove i Lillehammer kommune og nordover inn i Øyer kommune. Avgrensning i nord varierer i de 4 ulike alternativene som er utredet.

1.2 Metode

I konsekvensutredningen for dette planarbeidet er det valgt å ta utgangspunkt i Statens vegvesen sin håndbok V712 (2018) for ikke prissatte konsekvenser.

1.3 Beskrivelse av dagens situasjon

Planområdet omfatter nedre del av Gudbrandsdalen, fra Gudbrandsdalslågens utløp i Mjøsa opp til Granrudmoen tettsted ovenfor Hunderfossen i Øyer. Dette er et storskala dalalandskap med Gudbrandsdalslågen som er hovedelement på strekningen Storhove- Granrudmoen. Ved Storhove befinner vi oss i nordenden av at større landskapsrom med Mjøsa som det sentrale elementet.

Dagens E6 absorberes visuelt av det storskala landskapet den ligger i når det gjelder avstandsvirkning fra dalsidene langs Gudbrandsdalslågen. Mye skogsareal på strekningen bidrar også til å dempe innsyn mot motorvegen. Kryssområder i åpne arealer som Ensby, Granrudmoen og Storhove er de deler av dagens veganlegg som i størst grad påvirker omgivelsene visuelt, og bryter opp i jord- og skogbrukslandskapet.

Landskapet området ligger i inngår i 2 landskapsregioner og underregioner i det nasjonale referansesystemet for landskapstyper^{1,2}: Region 10; Nedre dalbygder på Østlandet, underregion Gudbrandsdalen, og Region 8; Innsjø- og Silurbygdene på Østlandet, underregion Øvre bygder ved Mjøsa.

1.4 Konsekvensutredning

Samlet vurdering for hele strekningen

Tabell 1-1: Samlet vurdering av konsekvenser for alle delområdene og alternativene.

Delområder					
Delområder Lillehammer	Alt. 0	Alternativ A, B, C0, C1			
Delområde 1	0	(- -)			
Delområde 2	0	(- -)			
Delområder Øyer	Alt. 0	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C0	Alternativ C1
Delområde 3	0	(-)	(-)	(-)	(-)
Delområde 4	0	(- - -)	(- - -)	(0)	(0)

¹ "Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av 45 landskapsregioner." NIJOS rapport 10/2005. Norsk institutt for jord- og skogkartlegging.

² "Beskrivelse av underregioner for de sentrale jordbruksbygdene på Østlandet." NIJOS-rapport 4/1998

Delområde 5	0	(-)	(-)	(0)	(0)
Avveining		Alternativet gir store terrenginngrep i flere delområder med konsekvensgrad (--) og ett med konsekvensgrad (---). Virkningene ved Fossegården og Hunderfossen er tillagt ekstra vekt i negativ retning.	Alternativet gir store terrenginngrep i flere delområder med konsekvensgrad (--) og ett med konsekvensgrad (---). Virkningene ved Fossegården og Hunderfossen er tillagt ekstra vekt i negativ retning.	Alternativet gir store terrenginngrep i flere delområder med konsekvensgrad (--). Det vektlegges at alternativet unngår store inngrep i området Hunderfossen og Fossegården.	Alternativet gir store terrenginngrep i flere delområder med konsekvensgrad (--). Det vektlegges at alternativet unngår store inngrep i området Hunderfossen og Fossegården.
Samlet vurdering	0	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	0	3	4	1	2
Forklaring til rangering		Det vektet positivt at en unngår etablering av nytt kryssområde ved Granrudmoen som vil ha stor negativ innvirkning på det visuelle miljøet ved Gudbrandsdalslågen.	Stort nytt kryssområde sør for Granrudmoen med utfylling i Gudbrandsdalslågen vektet negativt.	Alternativet har noe mindre landskapsinngrep enn de andre alternativene.	Alternativet har noe mer landskapsinngrep enn alt C0 i områder som i dag ikke preges av veganlegg, på grunn av nytt kryssområde ved Midtskog.

Tiltaket gir store terrenginngrep ved Storhove, ved Berg og oppover mot Ensby og spesielt ved Fossegården og Hunderfossen. Dette gjelder alternativ A og B. Til dels bratt terreng, stort veganlegg som skal innpasses og smal korridor å plassere veganlegget i gir stedvis høye skjæringer og fyllinger. Kryssområder er arealkrevende, og der disse griper inn i arealer som har landskapsvisuelle verdier gir dette negative utslag.

En vesentlig forskjell på alternativ A og B kryssplassering. Det nye krysset ved Navet vil bygges ut i Gudbrandsdalslågen, og veganlegget griper med det inn i et landskapselement som har en fremtredende plass i landskapsbildet, og som bør bevares i så stor grad som mulig. En kan redusere den negative virkningen av inngrepet ved å etablere ny strandsone som tar opp de naturlige terrengformene langs elva, men fremdeles vil kryssområdet i seg selv være et dominerende element som endrer landskapsbildet på stedet drastisk i negativ retning.

Både alternativ A og B gir store inngrep ved Fossegården og Hunderfossen. Her blir det høye skjæringer, brukryssing, bredt tverrprofil med to lokalveger parallelt med firefelts E6 på deler av strekningen og gangbru som skal krysse over E6. Det blir krevende å gi inngrepene god tilpasning til landskapet. Inngrepene blir eksponerte mot Gudbrandsdalslågen og turistattraksjoner og camping på vestsiden av elva. Alternativ C0 og C1 unngår begge Fossegården og Hunderfossen, men har ulike kryss. Landskapsvisuelt vurderes det som bedre å forbedre den estetiske standarden på krysset på Ensby, enn å etablere et nytt kryss på arealer som i dag ikke er like preget av veganlegg.

Konsekvenser i anleggsperioden

Landskapsvisuelt vil det være store sår i landskapet i anleggsbeltet i anleggsperioden. Riggområder, midlertidige deponi av masser, anleggsveger og midlertidige veger for ordinær trafikk er årsak til dette. I tillegg vil rydding av vegetasjon for de permanente deponiene også gi merkbare sår i landskapet.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

E6 er en hovedforbindelse nord-sør i landet og knytter også Nord-Vestlandet sammen med sentrale Østlandsområdet. Foruten strekingen Oslo – Trondheim, er E6 viktig for Mjøsregionen hvor den knytter sammen byer og tettsteder til et felles bo- og arbeidsmarked.

Bakgrunnen for prosjektet er behovet for å bedre forholdene på E6 i Mjøsregionen og Gudbrandsdalen. Dagens E6 er av variabel standard, og sikkerhet og framkommelighet er ikke tilfredsstillende. Vegen medfører også miljøproblemer for blant annet nærliggende boligområder.

Gjennom tidligere konseptvalgutredninger (KVU) og avklaringer med Samferdselsdepartementet er det avklart at E6 skal bygges som firefelts veg fram til Lillehammer. Kommunedelplan for E6 Vingrom – Ensby som er utarbeidet av Statens vegvesen ble vedtatt i august 2018. Denne planen omfatter firefelts motorveg fra Vingrom til Ensby.

Det statlige utbyggingselskapet Nye Veier har ansvaret for utarbeiding av reguleringsplaner og utbygging av E6 fra Kolomoen til Øyer sør. E6 Storhove – Øyer inngår som en del av Nye Veier sitt prosjekt for Moelv-Lillehammer-Øyer sør. Samtidig som Nye Veier overtok ansvaret fra Statens vegvesen, ble strekningen utvidet videre nordover mot Øyer.



Figur 2-1: Kart som viser Nye Veier sitt prosjekt Moelv-Lillehammer-Øyer sør. Rød sirkel markerer Storhove-Øyer.

2.2 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 Innlandet skal gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved å sikre bedre framkommelighet for personer og gods, reduksjon i ulykker, samt reduksjon i klimagassutslipp og andre negative miljøkonsekvenser ved utbygging, drift og vedlikehold.

2.3 Kort beskrivelse av tiltaket

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for E6 Storhove – Øyer gjelder ny firefelts motorveg fra Storhove i Lillehammer kommune og nordover inn i Øyer kommune. Avgrensning i nord varierer i de ulike alternativene som er utredet.

Ved Storhove kobles ny veg til dagens E6, samtidig som det tilrettelegges for kobling mot ny E6 videre sørover mot Vingrom. Forbi Fåberg skal vegen gå i en toløps tunnel. Videre nordover fortsetter den nye vegen i dagen, som en utvidelse av dagens trase. Det planlegges for fartsgrense på 110 km/t.

2.4 Planalternativer

Som en del av planarbeidet utredes ulike alternativer i Øyer kommune.

Alternativ A og B omfatter utbygging av ca. 10 km firefelts motorveg med 110 km/t fram til ca. 1 km sør for Granrudmoen. Alternativ A forutsetter at dagens kryssplassering ved Ensby opprettholdes. I Alternativ B legges krysset ved Ensby ned, og det etableres et nytt kryss ca. 1 km sør for dagens kryss Granrudmoen.

Alternativ C0 og C1 omfatter ca. 8 km firefelts motorveg med 110 km/t fram til like sør for Hunderfossen demning. Herfra fortsetter E6 i dagens veg med 90 km/t. Alternativ C0 har kryss på Ensby som i dag, mens i alternativ C1 legges Ensbykrysset ned og det opprettes et nytt halvkryss ved Midtskog, med ramper kun i sørgående retning.

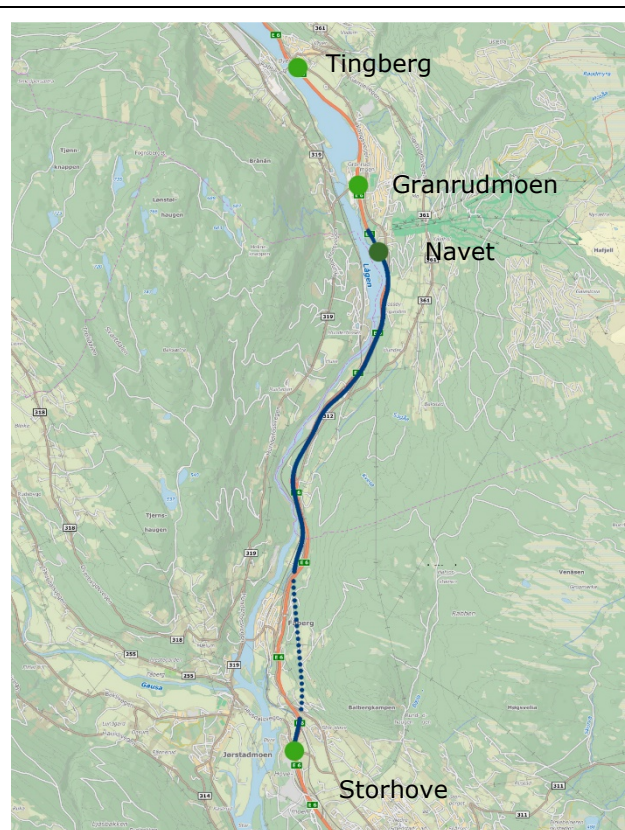
2.5 0-alternativet

“0-alternativet” er et uttrykk for den situasjonen man kan tenke seg dersom et planlagt tiltak ikke blir gjennomført. 0-alternativet er et sammenligningsgrunnlag for vurderingen av konsekvenser. Det betyr at per definisjon har referansesituasjonen ingen konsekvenser.

I dette planarbeidet vil 0-alternativet være dagens situasjon, med forventet utvikling og gjennomføring av andre vedtatte reguleringsplaner i området.



Alternativ A. Kryss ved Ensby og ny 110 km/t til sør for krysset ved Granrudmoen.



Alternativ B. Kryss ved Navet og ny 110 km/t til sør for krysset ved Granrudmoen.



Alternativ C0. Kryss ved Ensby og ny 110 km/t til sør for Hunderfossen. Deretter dagens veg med 90 km/t.



Alternativ C1. Halvkryss ved Midtskog og ny 110 km/t til sør for Hunderfossen. Deretter dagens veg med 90 km/t.

Figur 2-2: Oversikt over de ulike alternativene som utredes.

3 Rammer og premisser for planarbeidet

3.1 Utdrag fra planprogrammet

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

Det vil bli benyttet relevant informasjon fra datakilder som kart, ortofoto, overordna planer og føringer, fylkeskommunale planer, kommunale planer og temaplaner. Grunnlaget suppleres med nye registreringer ved behov.

Konsekvensutredningen skal gi en vurdering av hvordan landskapet blir påvirket av tiltakene i planen, både under anleggsperioden og etter at tiltakene er ferdige. Eventuelle skadereduserende tiltak skal vurderes.

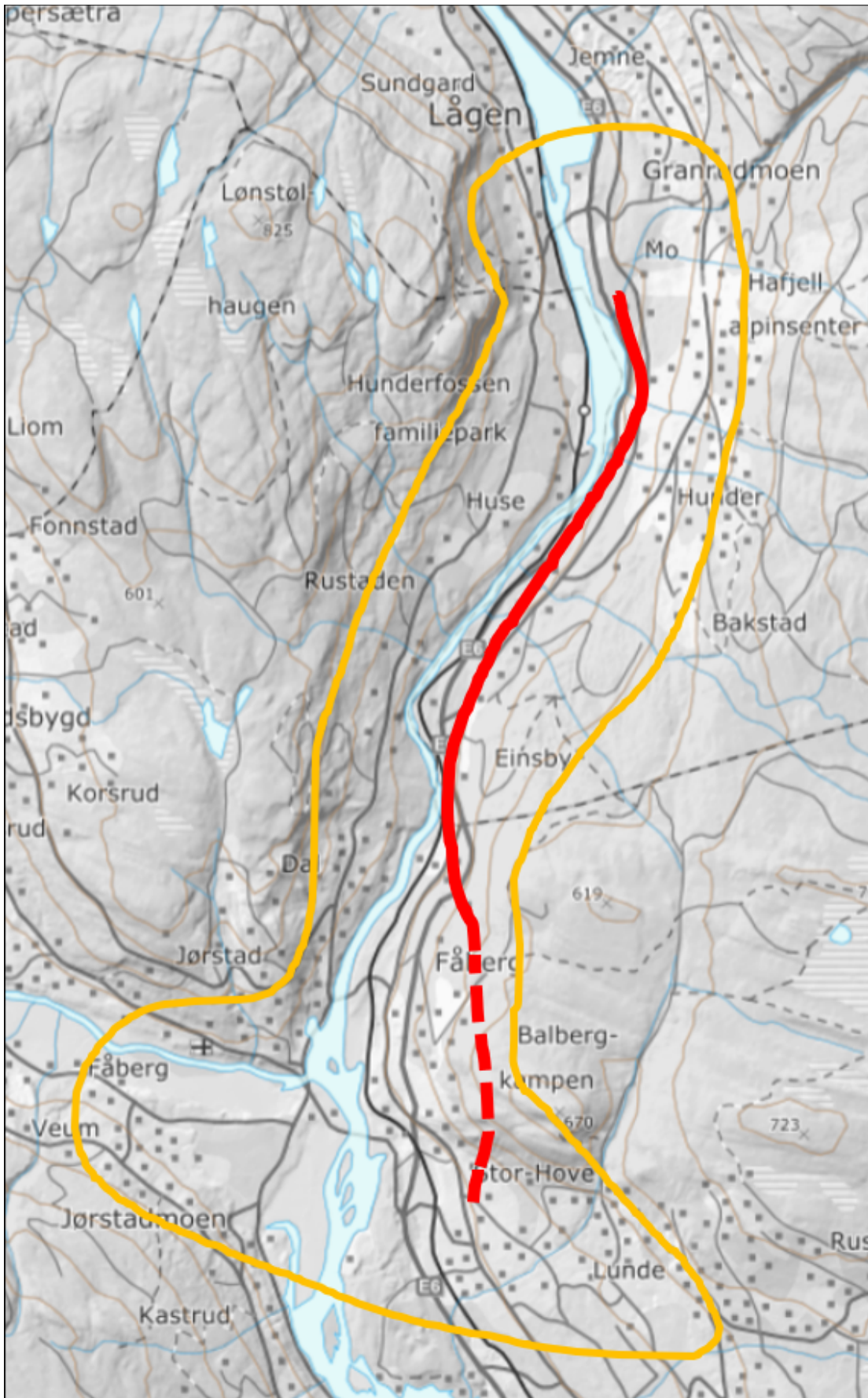
I dette planarbeidet vil tiltak som kan gi virkninger for landskapsbilde blant annet være tunnelpåhugg, eventuelle massedeponi, skjæringer og fyllinger, samt riggområder og anleggsveger i anleggsperioden."

Landskapsøkologi behandles i fagrapport naturmangfold.

3.2 Influensområdet

Innsyn fra omgivelsene inn mot veganlegget vil variere etter om man befinner seg nede i dalbunnen eller er oppe i dalsidene, og om man befinner seg i åpne arealer eller om vegetasjon demper eller begrenser innsyn.

"For fagtema landskapsbilde vil influensområdet påvirkes av synligheten av tiltaket. Vurdering av influensområdet gjøres derfor med utgangspunkt i en analyse av hvor tiltaket (det enkelte vegalternativ) vil bli sett fra."(Håndbok V712 (Statens vegvesen, 2014)



Figur 3-1 Influensområde for strekningen. Dette er grov avgrensning gjort med bakgrunn i strekningens beliggenhet og de overordnede terrengforhold rundt.

3.3 Gjeldende rammer og premisser

Overordnede mål og føringer i henhold til kapittel 6.4.2 i håndbok V712, konsekvensanalyser. (Statens vegvesen, 2014)

"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.

Statens vegvesens arkitekturstrategi

Målet for arkitekturstrategien i Statens vegvesen er å skape helhetlige omgivelser som oppleves som varig attraktive, stedstilpassede og bærekraftige.

Andre overordnede planer som fylkesdelplaner, interkommunale planer og kommuneplaner kan inneholde relevante føringer."

4 Metode og kunnskapsgrunnlag

Generell metodikk for vurdering av virkninger og konsekvenser av planforslaget vil være følgende punkter:

- > Informasjonsinnhenting og beskrivelse /verdivurdering av dagens situasjon
- > Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets virkninger og konsekvens
- > Beskrivelse av tiltak som kan redusere eventuell negativ virkning av tiltaket (skadereduserende tiltak)

I konsekvensutredningen for dette planarbeidet er det valgt å ta utgangspunkt i Statens vegvesen sin håndbok V712 (2018) for ikke-prissatte konsekvenser.

Fagrapport landskapsbilde omhandler det romlige og visuelle landskapet. Andre forhold knyttet til tema landskap blir vurdert i de andre fagrapportene for ikke prissatte tema:

- > Landskapet slik folk oppfatter det behandles i fagrapport friluftsliv/ by og bygdeliv.
- > Det økologiske landskapet behandles i fagrapport naturmangfold.
- > Det kulturhistoriske landskapet behandles i fagrapport kulturarv.
- > Produksjonslandskapet behandles i fagrapport naturressurser.

Innenfor influensområdet er det gjort en inndeling i enhetlige delområder. Inndelingen er gjort med utgangspunkt i landskapstypene i området (etter NiN klassifiseringssystem). Det er gjort en inndeling i delområder innenfor landskapstypene på bakgrunn av registreringskategoriene i Tabell 4-1 og hvordan disse utgjør helhetlige områder visuelt og danner naturlige avgrensninger mellom områder. Registreringskategoriene under er også de elementer som fastsetting av landskapsbildets karakter baseres på.

Tabell 4-1 Registreringskategorier for tema landskapsbilde, jfr håndbok V712 (Statens vegvesen, 2014).

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, trekker. Menneskeskapte områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet.
Menneskeskapte nøkkelementer	Landemerker, knutepunkt, fremtredende bygninger, tekniske installasjoner, formklypte særpregede trær, trær med arkitektonisk betydning.

4.1 Kriterier for verdi

"Ved vurdering av verdi legges landskapsbildets karakter for det enhetlige delområdet til grunn. Som oftest vil landskapsbildets karakter utløse flere aspekt for verddivurderingen. Utreder gjør en vurdering av hvilke av dem som er mest relevante. Utreder må gjøre en faglig vurdering av hvilke verdier som vektet tyngst og som angir verdien for delområdet.

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."Jfr Hb V712 (Statens vegvesen, 2014)

Tabell 4-2 Verdikriterier for tema landskapsbilde (Kilde: SVV sin håndbok V712)

Verdi 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

Verdivurdering av de ulike delområdene gjøres med grunnlag i verdikriteriene som er angitt i tabell 2, og angis på en femdelte linjal. Skalaen går fra område med svært stor verdi for landskapsbilde til område uten betydning for landskapsbilde. Nyanser i vurderingen fremkommer ved at pila flyttes bortover linjalen. Linjalen utgjør x-aksen i konsekvensvifta i Figur 4-3.



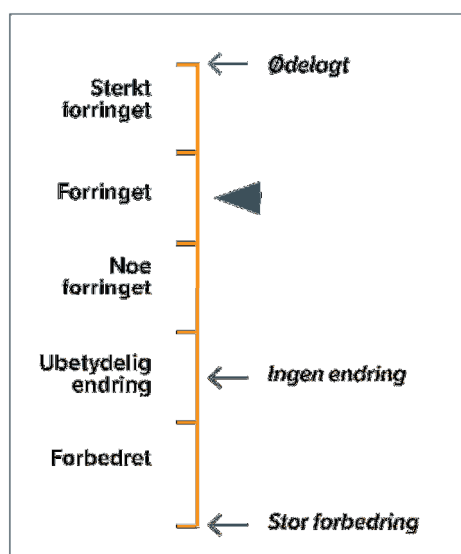
Figur 4-1: Skala for vurdering av verdi (Kilde: SVV sin håndbok V712)

4.2 Kriterier for påvirkning

Tabell 4-3 Påvirkningskriterier for landskapsbilde (Kilde: SVV sin håndbok V712)

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

Vurdering av det aktuelle tiltakets påvirkning på de ulike delområdene gjøres med grunnlag i påvirkningskriteriene som er angitt i tabell 3, og angis på en femdelte linjal. Skalaen går fra sterkt forringet til forbedret. Ingen endring utgjør nullpunktet på skalaen og ubetydelig endring representerer påvirkning nær null. Nyanser i vurderingen fremkommer ved at pila flyttes oppover og nedover linjalen. Linjalen tilsvarer y-aksen i konsekvensvifta i Figur 4-3.

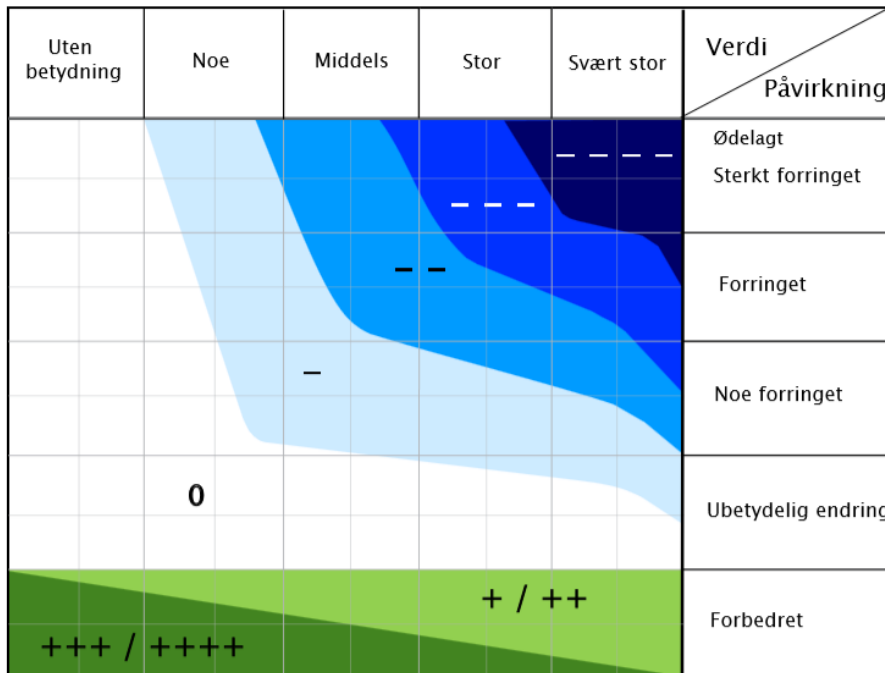


Figur 4-2: Skala for vurdering av påvirkning

4.3 Kriterier for konsekvens

Konsekvenser er de fordeler og ulemper et tiltak medfører i forhold til 0-alternativet. Konsekvens for et område eller et tema framkommer ved å sammenholde verdi og påvirkning i henhold til konsekvensvifta under.

I vifta utgjør verdiskalaen x-aksen, og vurdering av påvirkning finnes på y-aksen. Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning, etter at tiltaket er realisert, jf. side 119 i håndbok V712.



Figur 4-3 Illustrasjonen viser konsekvensvifta for konsekvensvurdering av delområder

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 4-4: Illustrasjonen viser tabell med skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder

4.4 Avgrensning av temaet

"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." Håndbok V712, konsekvensanalyser (Statens vegvesen, 2014)

4.5 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget for tema landskapsbilde har vært:

- > NiN landskap (Nasjonalt kartleggings-system som beskriver landskapstypene i Norge).
- > Kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby, temarapport landskap (Statens vegvesen region øst/ Asplan Viak, 2017)
- > Google maps
- > Norgeskart.no
- > Kilden.no NIBIO kartløsning med arealdata hvor landskapsregioner ligger inne.
- > COWIs terrengmodell for prosjektet
- > Reguleringsplan for E6 Storhove-Øyer, Fagrapport anleggsgjennomføring
- > Reguleringsplan for E6 Storhove-Øyer, Fagrapport massedisponeringsplan
- > Reguleringsplan for E6 Storhove-Øyer, Estetisk oppfølgingsplan
- > Formingsveileder E6 Biri-Otta
- > Estetisk veileder for Nye veier
- > Befaring
- > Se også kilder, kapittel 9.

4.6 Usikkerhet

Usikkerhet knyttet til tiltaket

Prosjektet detaljeres videre etter utarbeiding av konsekvensutredning, fram til byggeplan og bygging. Det kan derfor oppstå mindre avvik mellom det som er konsekvensutredet på reguleringsnivå og ferdig prosjektert løsning. Hovedtrekkene er imidlertid på plass med ferdigstillelse av rapporten og dermed også de momenter som er viktige for å skille alternativene fra hverandre.

Vegetasjonsbehandling vises ikke i terrengmodellen for reguleringsplan, så vurderingene av virkninger her er basert på de generelle føringer som gjelder fra Estetisk oppfølgingsplan. Når det gjelder vegutstyr (rekkverk, belysning ol.) er dette heller ikke detaljert ut for reguleringsplan, slik at vurderingene av virkninger er basert på generelle føringer og forutsetninger for prosjektet.

Det finnes noe usikkerhet i prosjektet og det gjenstår avklaringer som vil kan ha påvirkning på massebalanse, kvalitet på masser på strekningen, deponier m.m.

Usikkerhet knyttet til datagrunnlag

3D-modellen som er brukt som grunnlag for vurdering av de visuelle virkningene av tiltaket gir ikke et 100% sannferdig bilde av hvordan tiltaket passer inn i omgivelsene.

I modellen 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 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 standpunkt. Det er noe usikkerhet knyttet til hvor langt unna en vil kunne se det i virkeligheten sammenlignet med det terrengmodellen viser.

5 Dagens situasjon

5.1 Hovedtrekkene

Planområdet omfatter nedre del av Gudbrandsdalen, fra Gudbrandsdalslågens utløp i Mjøsa opp til Granrudmoen tettsted ovenfor Hunderfossen i Øyer. Vi befinner oss i en del av kulturlandskapet som omgir Mjøsa. Dette er et storslagent kulturlandskap som er visuelt preget av dagens E6, jernbane, næringsbebyggelse, tømmerlager, grustak.



Figur 5-1 Storhove i storskala-landskap. Vi ser Balbergkampen til høyre i bildet. (Kilde: Nordic skytecAS).

Fra Storhove strekker prosjektområdet seg nordover opp i Gudbrandsdalen. Vi runder Balbergkampen og er dermed ute av landskapsrommet rundt Mjøsa og inne i dalrommet langs Gudbrandsdalslågen. Fåberg tettsted ligger nede ved elva godt forankret rundt jernbanestasjonen, som har gitt stedet grunnlag for vekst og utvikling i sin tid. Dalrommet er smalt ved Fåberg med bratte dalsider hvor, E6 og fylkesveg ligger på hver sine nivåer ovenfor Fåberg. Dalsidene preges ellers av skog med lapper av innmark.

Nordover fra Fåberg er det bratte elvekanter mot Lågen, så noe flatere parti i dalbunnen hvor jernbane, E6 og lokalveg går før dalsidene blir brattere igjen.

Ved Ensbyfalla er dalsider og elv på sitt trangeste på strekningen. Her går elva i stryk. Jernbane og veger ligger tett på hverandre i østre dalside.



Figur 5-2 Ved Ensbyfalla (Kilde: Nordic skytecAS)

Så vider dalen seg ut igjen, og der vi i dag har Ensbykrysset på E6 er vi på en større flate i dalbunnen. Elveløpet er smalt og trangt helt opp til Hunderfossen. Dalsiden mot øst, hvor E6 ligger er brattere enn dalsiden mot vest. På østsiden preges arealene i større grad av skog enn på vestsiden på strekningen opp mot Hunderfossen.

Når vi nærmer oss Hunderfossen sørfra vider landskapsrommet seg ut. Ovenfor demningen ved Hunderfossen er Gudbrandsdalslågen bred og stilleflytende.

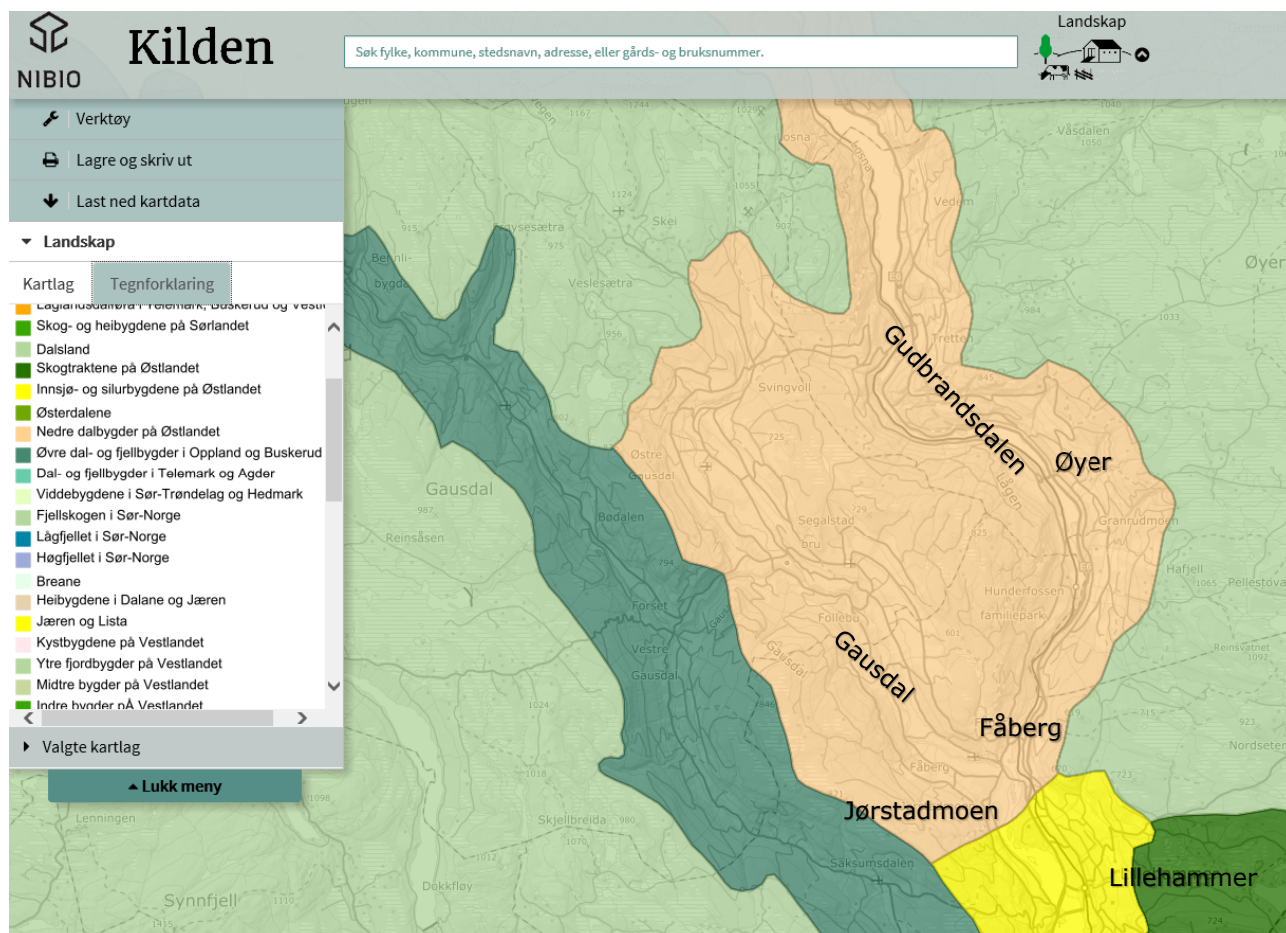
På strekningen fra Hunderfossen og oppover mot Granrudmoen kommer vi inn i et landskap med turistnæring knyttet til Hunderfossen familiepark og Hafjell vintersportssted og diverse aktiviteter og servicenæring knyttet opp mot dette. Den opprinnelige landskapskarakteren (kulturlandskapet) preges av forholdvis tung tilrettelegging for turisme, men samtidig er kvaliteter bevart i form av grønnstrukturer knyttet til elvekant, bekkedrag, skogsvegetasjon oppe i dalsidene. Ved Hunder har vi et område med regionstypisk kulturlandskap (se forklaring kapittel 5.1).



Figur 5-3 Kulturlandskap ved Hunder. Hunderfossen-demningen nede til venstre i bildet. (Kilde: Nordic skytecAS)

5.2 Landskapstyper i prosjektområdet

Landskapet som prosjektområdet ligger i inngår i 2 landskapsregioner og underregioner i det nasjonale referansesystemet for landskapstyper^{3,4}: Region 10; Nedre dalbygder på Østlandet, underregion Gudbrandsdalen, og Region 8; Innsjø- og silurbygdene på Østlandet, underregion Øvre bygder ved Mjøsa. Det gjengis her de deler av beskrivelsen av landskapsregionene⁵ som er mest relevant for prosjektområdet.



Figur 5-4 Skjermdump fra Kilden.no som viser landskapsregioner i området Lillehammer-Øyer.

Region 10 Nedre dalbygder på Østlandet, underregion 10.6 Gudbrandsdalen

Regionens daler er skåret ned i vidder, lave forfjell og helt i øst i et lavere ås-terreng. De har dermed en forskjellig utforming. Nedskjæringen er enkelte steder markant langs store forkastninger eller sprekkesoner mellom ulike bergartsprovinser. Enkelte av dalførene er påvirket av isens eroderende virksomhet der dalbunnen har fått en bredere utforming. Gudbrandsdalen er et godt eksempel på en slik utforming. Gudbrandsdalen har betydelige mengder sammenhengende morenedekker. I særlig bratte dalsider trer berget fram i dagen, ofte med store urer innunder.

Elvene særpreger regionen og framstår i de fleste dallandskap som et "levende" linjedrag. Som landskapskomponent har elvene både en fysisk og visuell betydning, men også mer tosidig som vekselvis

³ "Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av 45 landskapsregioner." NIJOS rapport 10/2005. Norsk institutt for jord- og skogkartlegging.

⁴ "Beskrivelse av underregioner for de sentrale jordbruksbygdene på Østlandet." NIJOS-rapport 4/1998

barrierer eller årer for ferdsel. I alle regionens daler veksler elvene i fysisk form (bredde og hastighet), og her er dalbunnens helning avgjørende.

Sammenhengende granskoger danner en jevn og mørk vegg i skyggelagte dalsider.

Der dalformen bidrar til å samle regionen, kan jordbruket skape forskjeller. Noe som er karakteristisk for Gudbrandsdalen er at det er mange aktive gårder og større jordareal. Høydegårder i overgang mot fjellskog fins også.

I sentrale dalfører som Gudbrandsdalen danner jernbane og større hovedveger i dalbunnen en lokaliseringsfaktor for bosetting, næringsbygg og småindustri. I slike daler ses flere små og store tettsteder, samt en del mindre og mer spredtliggende tettsteder.

Region 8 Innsjø- og silurbygdene på Østlandet, underregion 8.6 Øvre bygder ved Mjøsa

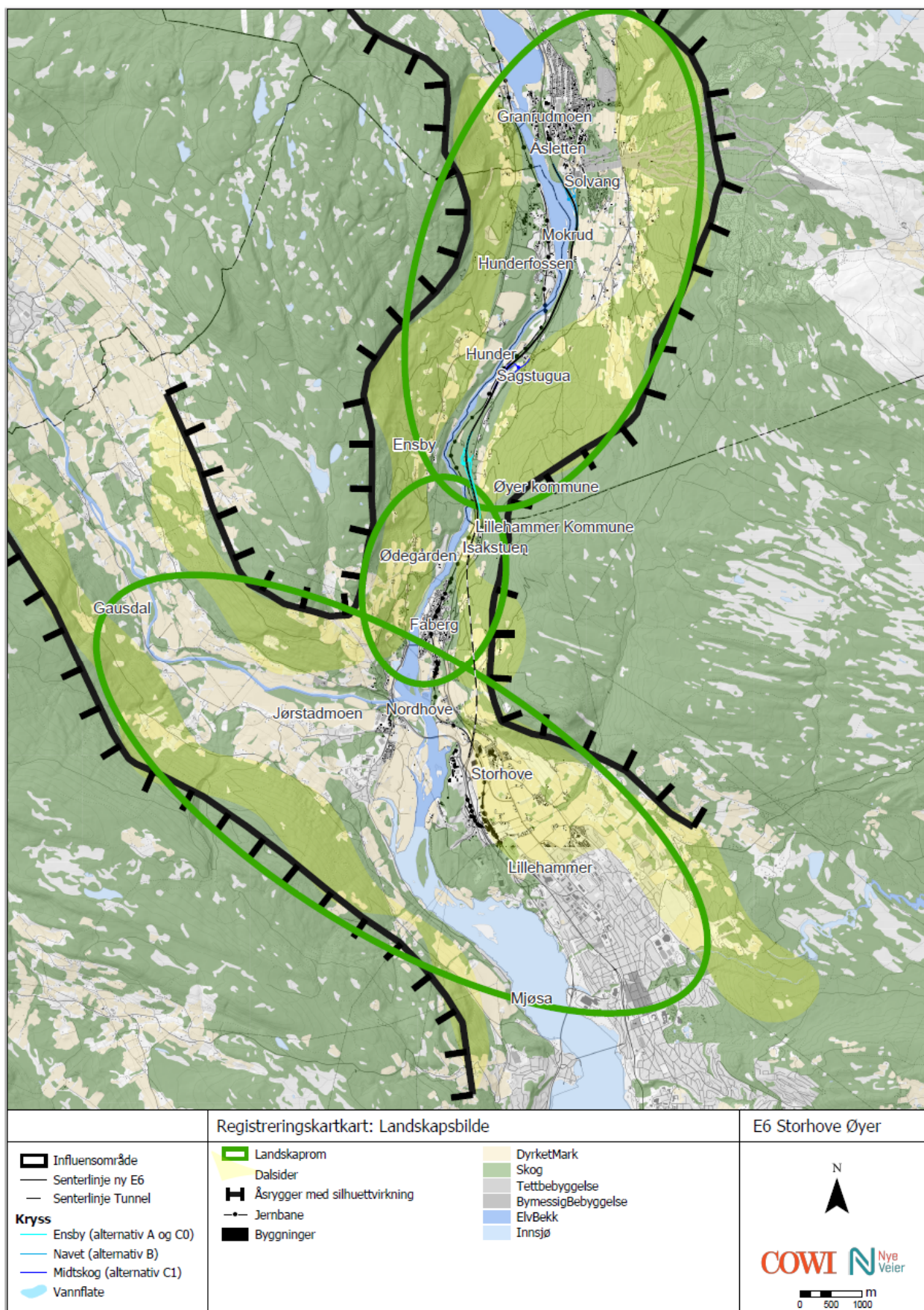
Nordre del av Mjøsa snor seg i slake svingninger gjennom landskapet. Den langstrakte, smale sjøtunga dypt i lendet er godt synlig, og ofte et naturlig blikkfang. Mjøsas vannflate er derfor svært sentral i landskapsbildet. I nord ligger innløpsoset til Gudbrandsdalslågen som fører store vannmasser fra et mektig nedbørfelt.

Landskapsrommet ved Nordre del av Mjøsa er en traufom eller u-dal med stort vannspeil i bunnen. Elveavsetninger slik vi ser det ved Gudbrandsdalslågens utløp er karakteristisk for regionen. Morenejord slik vi ser det langs Mjøsa er typisk, og gir et landskap med bølgende former med bakker, hauger, rygger. Jordbruksdrifta er svært omfattende, og regionen er blant landets største og beste jordbruksregioner.

Med jernbanen som lokaliseringsfaktor ligger mye av bolig- og næringsområdene i "smale" og langsgående linjestrukturer, både langs vann og over mindre ås- og høydedrag. Av trafikkhensyn er gamle hovedveger mange steder lagt utenom tettstedene. Det medfører at det stedvis er de nye hovedvegene som nå utgjør lokaliseringsfaktor for bebyggelsen, særlig nærings- og mindre industribygg. Enkelte områder har dermed to bebygde linjestrukturer.

Det største tettstedet Lillehammer strekker seg ut langs Mjøsas østside fra der Gausdal møter Gudbrandsdalen og sørover. Bebyggelsen kryper fra Mjøsas bredd og langt oppover i dalsida. Gårdsbebyggelsen her ligger spredt langs sjøen, eller som li-gårder i flere nivå over dalbunnen.

Registreringskart



Figur 5-5 Registreringskart for prosjektområdet.

6 Konsekvenser av tiltaket

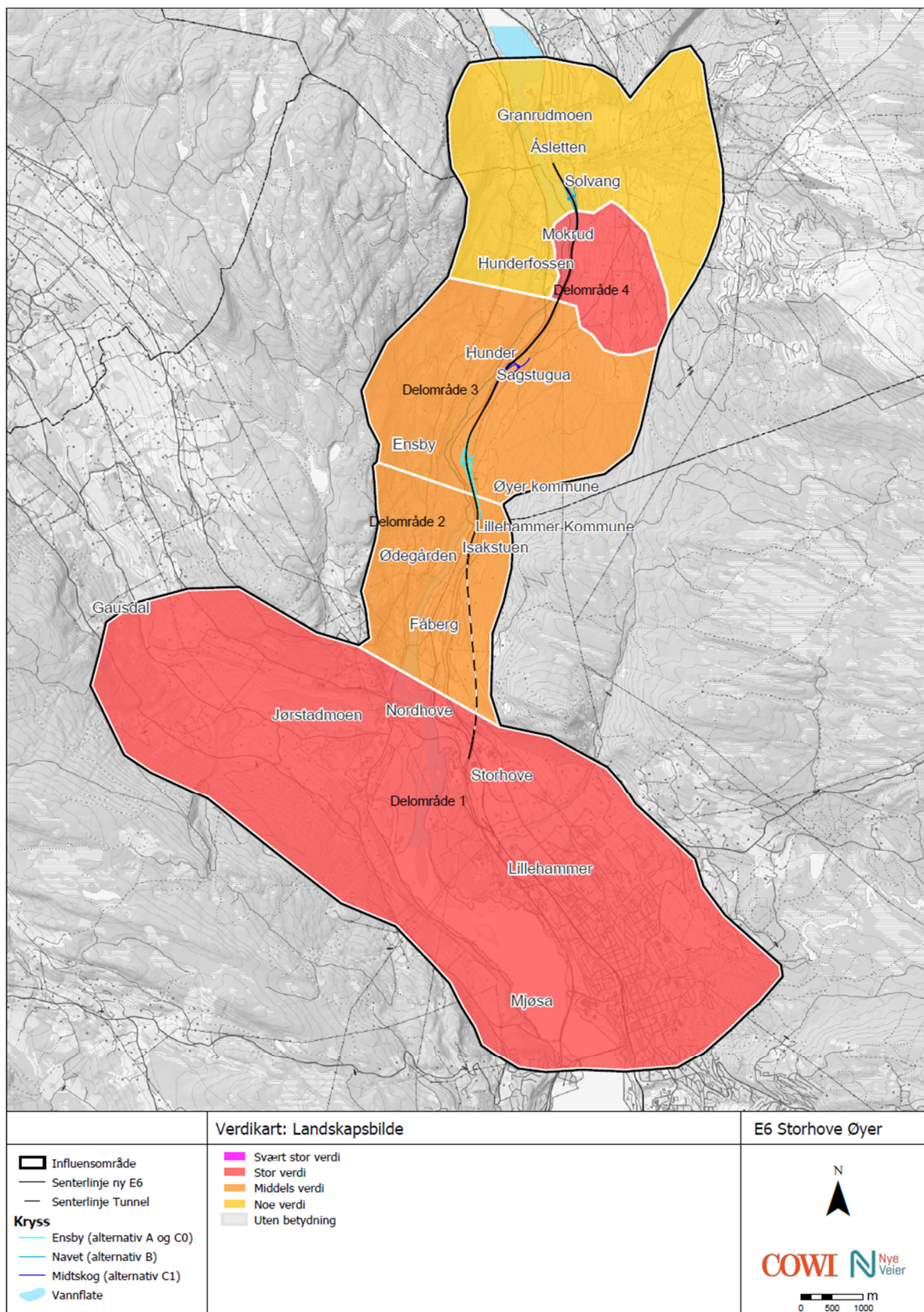
Det er valgt å dele inn området i to delstrekninger. En delstrekning i Lillehammer kommune, fra Storhove til kommunegrensa mot Øyer kommune. Den andre delstrekningen i Øyer kommune, fra kommunegrensa og frem til avslutning av tiltaket, ca. 1 km sør for Granrudmoen.

Influensområdet danner ytre avgrensning for delområdene. Influensområdet er de områdene hvor tiltaket vil kunne være synlig. Denne avgrensningen er forholdsvis grov.

Faktorer som ellers danner grunnlag for delområdeinndeling er naturlige avgrensninger i terrengformasjoner (dalsider, innsnevring av dalrom, utvidelse av dalrom), endret landskapskarakter ut i fra vegetasjon, arealbruk, bebyggelse og terrengmessige forhold.

I registreringen av prosjektområdet er det gjort en inndeling i delområder etter vurdering av helhetlig landskapskarakter og naturlig visuell avgrensning. Avgrensning av de enkelte delområdene er vist på

Verdikart



Figur 6-1 Verdikart for influensområdet

6.1 Delstrekning Lillehammer

Alle de aktuelle alternativene, A, B, C0 og C1 er like innenfor delstrekning Lillehammer, se Figur 2-2

6.1.1 Delområde 1 Storhove – Jørstadmoen

Dagens situasjon for delområdet

Delområdet har gode visuelle kvaliteter som et storskala kulturlandskap der Mjøsa og elvemøtet mellom Gudbrandsdalslågen og Gausa er et naturlig blikkfang. Det er et stort, traufornet landskapsrom som rammes inn av skogkledte åser. Delområdet representerer karakteristisk landskapskarakter for regionen med bølgende morenelandskap med stort innslag av jordbruksarealer og gårdsbebyggelse. Universitetsbebyggelsen på Storhove og næringsområdene mellom Storhove og Mjøsa representerer inngrep som visuelt reduserer helhetsinntrykket noe. Store samferdselselementer som E6 og jernbanen er linjestrukturer som er typiske i denne landskapsregionen.



Figur 6-2 Utsyn fra Storhove vestover i landskapsrommet ved elvemøtet mellom Gausa og Gudbrandsdalslågen. Foto: COWI.

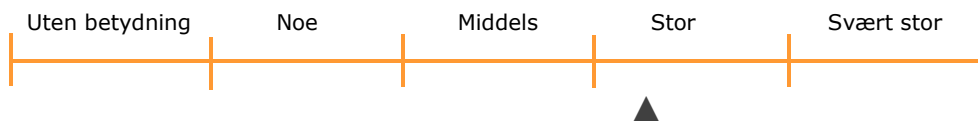


Figur 6-3 Drone-bilde over veganlegg og næringsområde ved Storhove. Foto: Skytec AS.

Vurdering av verdi

Møtet mellom Gausdal og Gudbrandsdal og den storslåtte romopplevelsen i elvemøtet her i nordenden av Mjøsa gir et mektig totalinntrykk. Dette delområdet representerer noe særegent. Landskapsformene, Mjøsa og elvene er de bærende elementene. Grønnstruktur og arealbruk understreker karakteren. Landskap og bebyggelse gir til sammen et spesielt godt totalinntrykk visuelt.

Verdi for delområdet er vurdert til å være stor.



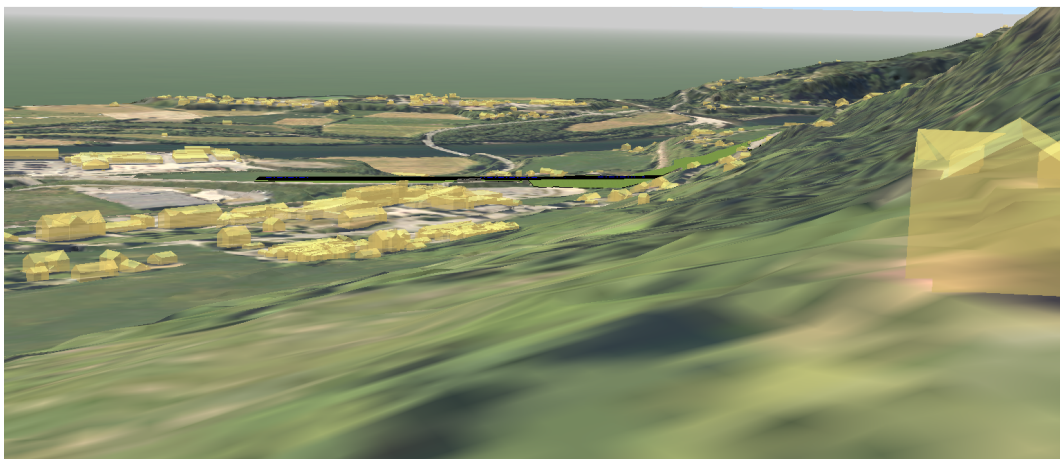
Vurdering av påvirkning

Veganlegget ligger nedenfor bebyggelsen på Storhove i et område som allerede preges av tyngre infrastruktur. Tiltaket gir ytterligere fragmentering/ reduksjon av jordbrukslandskapet.

Igjjenfylling og revegetering av dagens E6-trasé fra Storhove og videre nordover mot Fåberg vil fjerne et sår i landskapet. Dette vil landskapsestetisk være positivt. Likevel vurderes inngrepene ved tunnelpåslaget ved Storhove som så omfattende at virkningen for landskapsbildet totalt sett blir negativ sammenlignet med 0-alternativet.



Figur 6-4 Gjenfylling av dagens E6 i området ved Storhove.

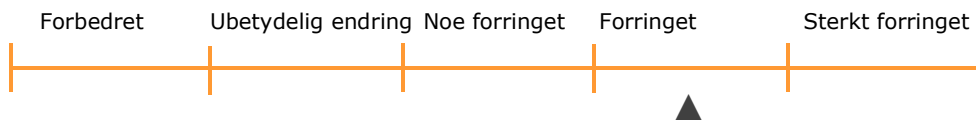


Figur 6-5 Fjernvirkning av anlegget sett fra Bjørstadrønningen på Balbergkampen og vestover mot Storhove.



Figur 6-6 Nærvirkning av tunnelportalområdet sett fra Storhove. Høyden på fyllingen ved tunnelportalene er ca. 30 m.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Forringet.



Konsekvenser av tiltaket

Delområdet er vurdert til å ha stor verdi og påvirkning er vurdert til å være forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (- -), betydelig miljøskade for delområdet.

6.1.2 Delområde 2 Fåberg - Isakstua

Dagens situasjon for delområdet

Dette delområdet starter ved Gudbrandsdalslågens utløp ved Fåberg og går opp til Isakstua ved kommunegrensa mellom Lillehammer og Øyer.

På nordsiden av Storhove ved Fåberg snevres dalrommet rundt Gudbrandsdalslågen kraftig inn, og landskapskarakteren endres fra slakt, bølgende landskap til bratte åssider ned mot elveløpet. Fåberg tettsted ligger konsentrert om den gamle stasjonen (sørover fra denne). Skogsarealer dominerer åssidene. Ny og eldre E6 samt jernbanen følger dalsiden på østsiden av Gudbrandsdalslågen.



Figur 6-7 Oversiktsbilde. Fåberg midt i bildet. Vi ser nordover mot Bergsvea- Isakstua og Ensby. (Bildet er hentet fra KDP E6 Vingrom-Ensby, fagrapport landskapsbilde)

Bebyggelsen i Fåberg er variert med tanke på bygningstype og utforming. Bebyggelsen ligger konsentrert i elveskråningen fra stasjonsområdet og sørover. Noen av bygningene, som Fåberg stasjon (og enkelte boliger) har estetiske kvaliteter.

Fra Fåberg og videre oppover til Hunderfossen har Gudbrandsdalslågen et smalere og striere elveløp. Terrengnet ned mot elva er også langt brattere.

Elva er på sitt smaleste når en passerer kommunegrensa ved Isakstua og noen hundre meter nordover. Her har dalrommet et canyon-preg og elva går i stryk (Ensbyfallene). Landskapsrommet er et trangt dalrom som domineres av bratte, skogkledte åssider ned mot elva som renner i dalbunnen. E6 og jernbane følger dalsiden på østsiden av elva.

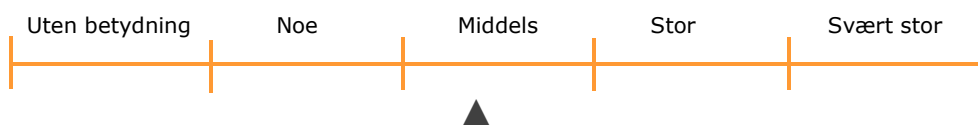
Dalsidene ned mot Lågen domineres av barskog, men er noe oppstykket av jordbruksmark her og der. Delområdet er karakteristisk for landskapsregionen.

Vurdering av verdi

Området har gode visuelle kvaliteter i form av veksling mellom skogsteiger og åkerlapper nedover dalsidene og elva som går i dalbunnen. Eksisterende fylkesveg og E6 er ikke svært dominerende på denne strekningen.

Bebyggelse og landskap gir sammen et godt totalinntrykk.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: middels.



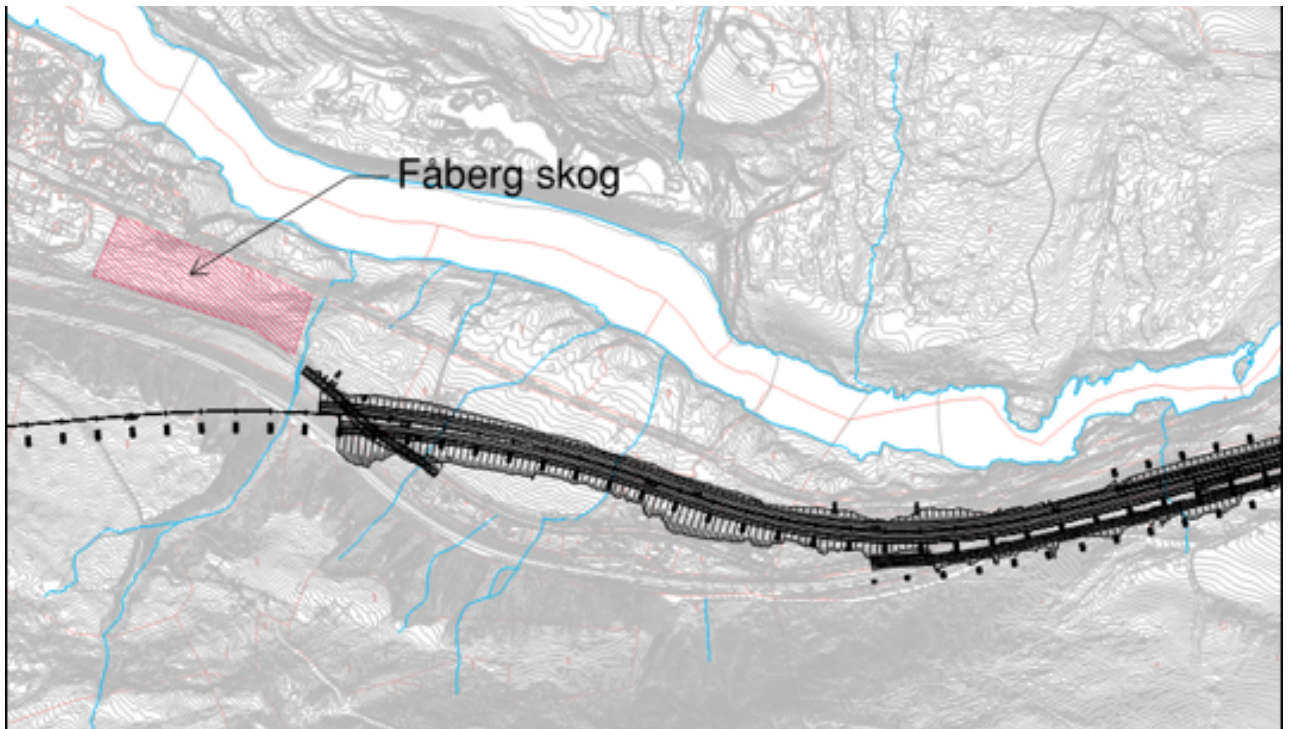
Vurdering av påvirkning

Alternativene er like på denne strekningen.

Vegen går i tunnel fra Storhove forbi Fåberg til Ødegården. Herfra går ny veglinje vest for dagens veg, lengre ned i dalsiden mot Gudbrandsdalslågen. Ny veglinje ligger omtrent midt mellom dagens E6 og jernbanen, som ligger langt ut mot den bratte strandsonen mot elva. Fra tunnelåpningen krysser vegen over jordbruksarealer og går så inn i skogsarealer.

Der vegen kommer ut i dagen ved Ødegården får vi høye skjæringer. Disse gir skjemmende inngrep i dalsiden. Den visuelle virkningen vil imidlertid dempes over tid når vegetasjon får etablert seg på jordskjæringene.

Et areal på nordsiden av Fåberg (Fåberg skog) som tidligere har vært benyttet til landbruk kan benyttes til deponi. Når området er fylt opp kan det reetableres som landbruksområde.



Figur 6-8 Planlagt deponi ved Fåberg skog (CowiAS, 2019)

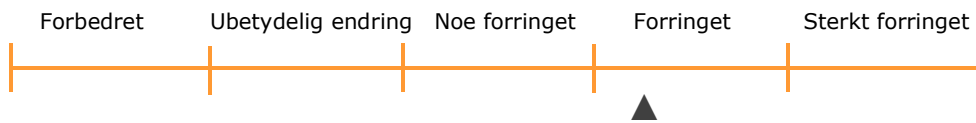
Eksisterende E6 som ikke skal benyttes etter at trafikk er lagt om på ny trase gjennom tunnelen forbi Fåberg, skal tilbakeføres og revegeteres. Deler av området kan også tilbakeføres som landbruksjord ved å knytte sammen jorder som tidligere har blitt splittet ved bygging av dagens E6.

Igjenfylling og revegetering av dagens E6-trasè fra Storhove og videre nordover mot Fåberg vil fjerne et sår i landskapet. Dette vil landskapsestetisk være positivt.



Figur 6-9 Fjernvirkning fra Sveen gård på vestsiden av Gudbrandsdalslågen. Høye jordskjæringene ved Isakstua. Fyllingene midt i bildet, øverst i bildet er igjenfylling av eksisterende E6. Under ser vi jordskjæringene for ny E6.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: forringet.



Konsekvenser av tiltaket

Delområdet er vurdert til å ha middels verdi og påvirkning er vurdert til å være forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (- -), betydelig miljøskade for delområdet.

6.2 Delstrekning Øyer

For delstrekning Øyer er de fire alternativene A, B, C0 og C1 utredet hver for seg. Alternativene er vist på

6.2.1 Delområde 3 Ensby -Hunderfossen

Dagens situasjon for delområdet

Delområdet omfatter Gudbrandsdalslågen og dalsidene på begge sider av denne fra Isakstua (kommunegrensa) og opp til Hunderfossen (rett sør for demningen).

Ved Ensby vider dalrommet seg ut. Terrenget nærmest elva fra Ensbyfallene og opp til Hunderfossen-demningen er fortsatt bratt, men dalsidene lengre opp slakes ut slik at landskapsrommet blir bredere, og en får mer utsyn oppover dalen mot Hunder, Granrudmoen og Øyer.

Vestre dalside domineres av tett granskog, mens på østsiden er det mer åpne arealer med åker og grasmark. Vestsiden er brattere enn østsiden. E6 og jernbane følger vestsiden av dalen. Gudbrandsdalslågen er smal og går i stryk på strekningen.

Ensbykrysset markerer et brudd i en forholdsvis monoton strekning med tett granskog. Krysset tar stor plass både arealmessig og visuelt.

Hunderfossen-demningen er i dag et landskapselement som gir delområdet særpreg og som markerer overgangen mellom strykene forbi Hunder og Ensby og den mer stilleflytende delen av Lågen forbi Granrudmoen.

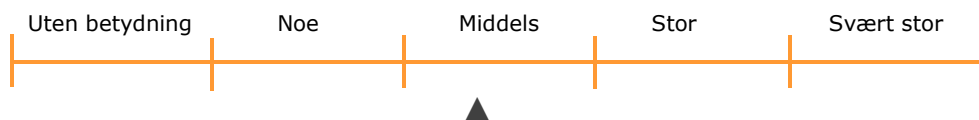


Figur 6-10 Delområdet sett fra Ensbykrysset og nordover. (Kilde: Skytec AS)

Vurdering av verdi

Delområdet har gode visuelle kvaliteter med karakteristiske trekk for landskapstypen med skogkledd dalsider oppbrutt stedvis av åkerteiger. Jernbane og E6 er gamle samferdselsstrukturer som følger dalsiden langs elvas østside. Skogen og bratte dalsider dominerer.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: middels.



Vurdering av påvirkning

Alternativ A

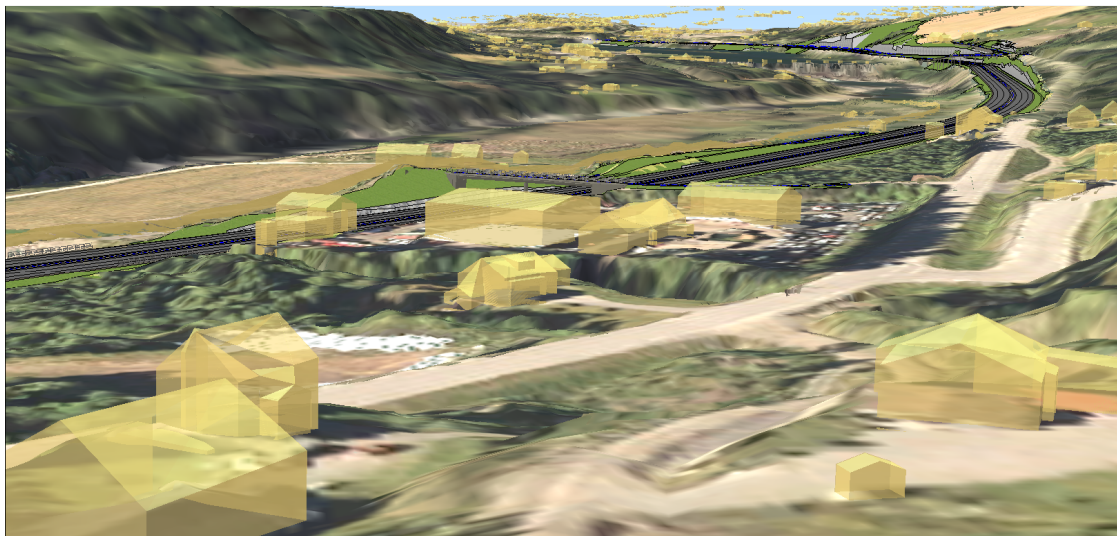
Ny veg følger samme trasé som dagens E6. Brederer tverrprofil og stivere vertikalkurvatur gjør at det blir inngrep i form av fjell- og jordskjæringer og fyllinger.

Nytt kryssområde ved Ensby blir liggende på samme sted som eksisterende toplanskryss. Det vil være i tilsvarende skala men noe mer arealkrevende enn eksisterende kryss. Sammenlignet med virkningen dagens kryssområde har i landskapsbildet, vil nytt kryss være noe tilsvarende.

På det bratteste partiet fra kommunegrensa mellom Lillehammer og Øyer og nordover til Ensbykrysset legges det opp til terrengmurer (2,5-3 m høye) mot dalsiden i øst for å unngå store jordskjæringer. På grunn av at lokalveg og ny E6 går parallelt på en del av strekningen blir tverrprofilet svært bredt, og vanskelig å tilpasse det bratte sideterrenget.



Figur 6-11 Fjernvirkning av tiltaket (nytt kryss ved Ensby) sett fra fv. 319 ved Nedre Haugen på vestsida av elva.

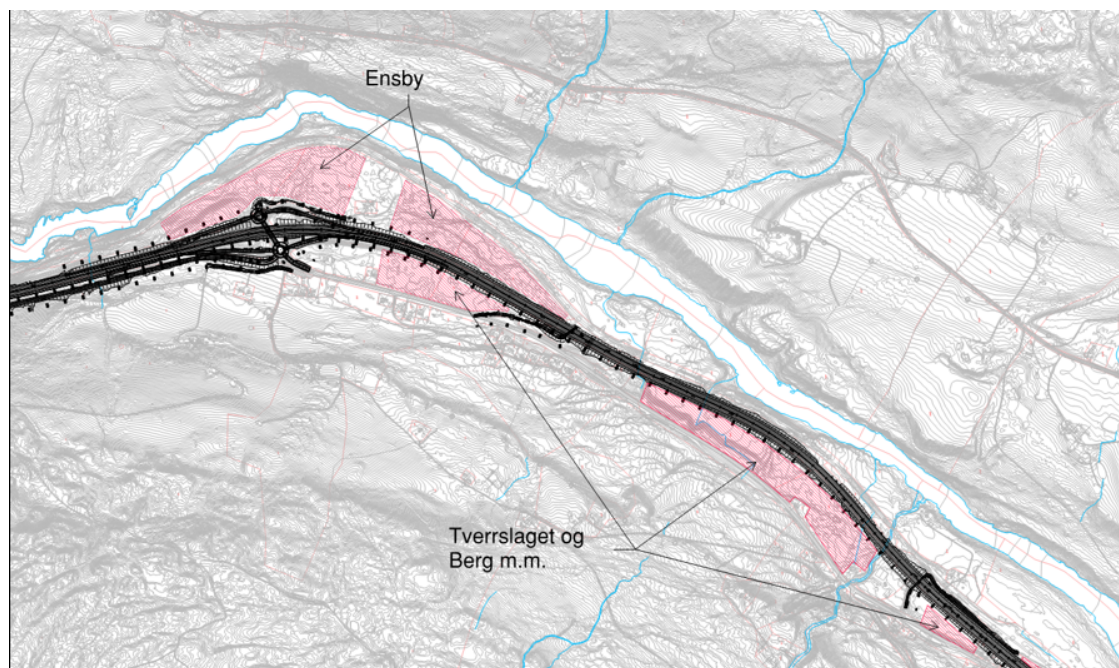


Figur 6-12 Utsikt mot Midtskog, og videre nordover mot Hunderfossen og Granrudmoen.

Det legges opp til et deponi ved Ensby, og ved Berg og Tverrslaget.

I vurdering av påvirkning har vi lagt til grunn etterbruk av arealene som benyttes til deponi ved Ensby til LNF (dyrket mark/ skogsareal)

Mellom ny E6 og Hundervegen er det arealer som egner seg for permanent masselagring. Områdene Tverrslaget og Berg bærer preg av å tidligere vært et fyllingsområde. Disse arealene egner seg godt som massedeponi. Området Tverrslaget har tidligere blitt benyttet til tverrslag for driving av krafttunnel fra Hunderfossen og er visuelt skjemet av tidligere arbeid. Området har en trapping som gjør at et permanent deponi vil ligge naturlig i terrenget. Massedeponiene gir på kort sikt markerte store sår i landskapet. Når overflaten på deponiene er revegetert, vil en ha et restaurert landskap som visuelt fremstår som ikke mer preget av inngrep enn det gjør i dag. I vurdering av påvirkning legger vi den permanente virkningen til grunn her.



Figur 6-13 Planlagt deponi ved Ensby og Berg. (CowiAS, 2019)

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: noe forringet



Alternativ B

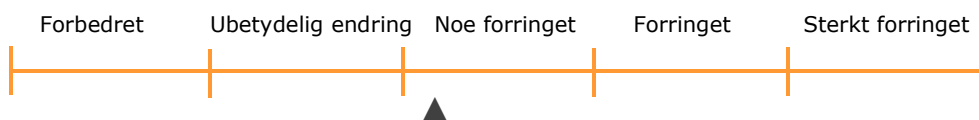
Krysset ved Ensby fjernes i dette alternativet, og en del areal som er vegkryss i dag kan tilbakeføres til grasbakke/ skogsareal. For landskapsbildet vil dette bety at helheten i mindre grad preges av vegarealer enn i dag. Det naturlige skogslandskapet kommer mer frem igjen.



Figur 6-14 Oversiktsbilde ved Ensbykrysset. Vi ser sørover. Ved fjerning av eksisterende kryss kan en del areal tilbakeføres til gressbakke/ skog.

Tiltaket for øvrig i delområde 3 er likt som for alternativ A. Se beskrivelse lengre opp.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: noe forringet.

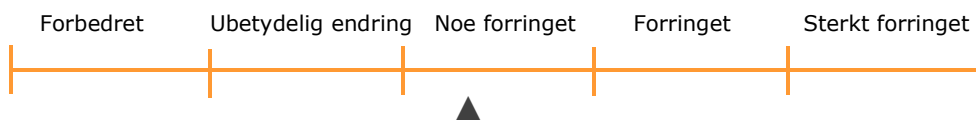


Alternativ C0

Alternativet har i likhet med alternativ A nytt kryss med samme plassering som eksisterende toplanskryss på Ensby. Alternativet har også tilsvarende inngrep som alternativ A fra kommunegrensa mellom Lillehammer og Øyer og opp mot Hunderfossen.

Alternativ C0 har med seg tilsvarende tiltak som alternativ A når det gjelder massedeponi. Det vises til beskrivelse av dette for alternativ A.

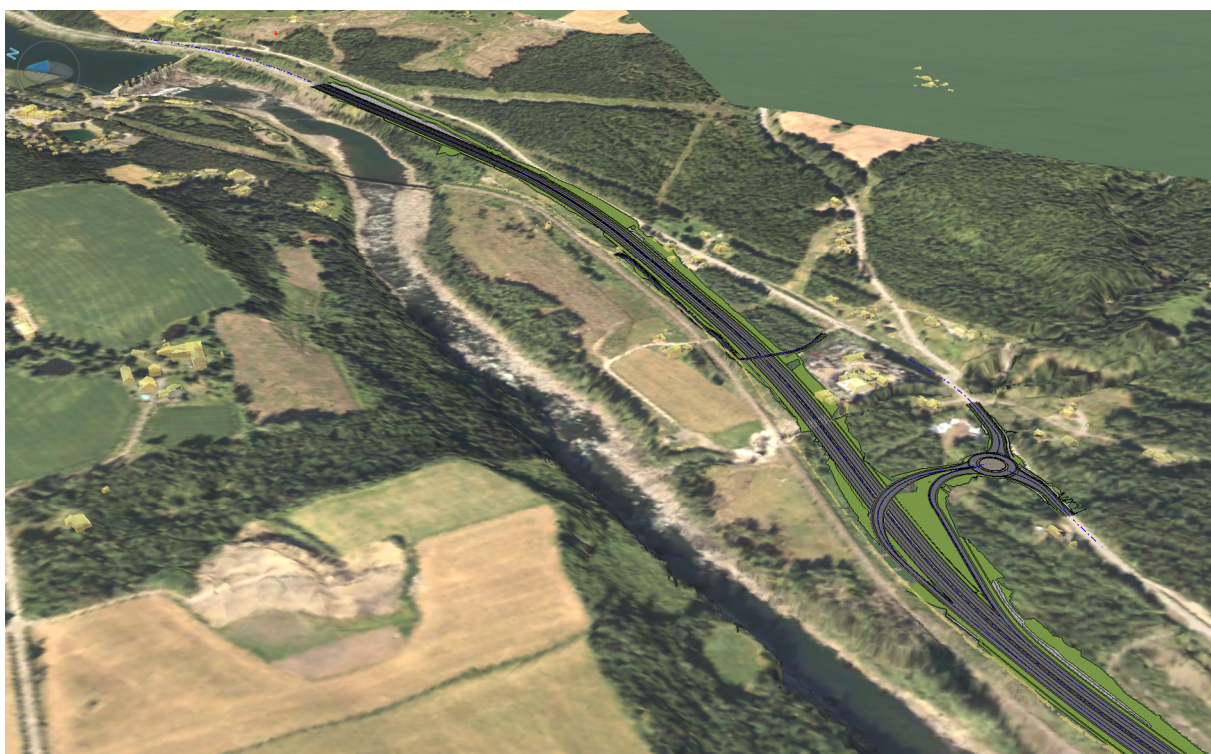
Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: noe forringet.



Alternativ C1

Ved Ensby har alternativ C1 samme konsept som alternativ B ved at eksisterende toplanskryss fjernes.

Som erstatning for Ensbykrysset etableres et nytt halvkryss ved Berg/ Midtskog sør for Hunderfossen. Halvkrysset etableres på areal som i dag er noe preget av inngrep. Landskapsvisuelt vil fjerning av Ensbykrysset og revegetering av arealer som i dag er vegareal være positivt ved at man på dette punktet gjør veganlegget mindre dominerende i landskapsbildet. Ved Berg/ Midtskog får en imidlertid et nytt sår i landskapet som riktignok dempes med vegetasjon på sidearealer over tid. Tiltaket for øvrig er likt for delområde 3 som i alternativ A. Se beskrivelse for alternativ A.

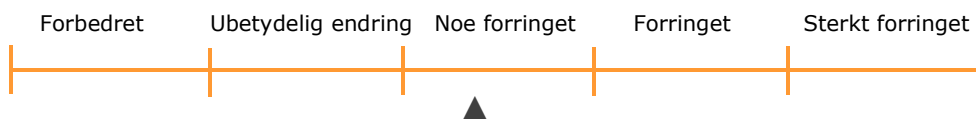


Figur 6-15 Oversiktsbilde fra terrengmodell som viser området fra Berg/ Midtskog og nordover til Hunderfossen (øverst til venstre i bildet).



Figur 6-16 Utsikt fra Sørbygdsveien 11 inn mot nytt halvkryss ved Berg/ Midtskog.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: noe forringet



Konsekvenser av tiltaket

Alternativ A

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er noe forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (-) noe miljøskade for delområdet.

Alternativ B

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er noe forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (-), noe miljøskade for delområdet.

Alternativ C0

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er noe forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (-), noe miljøskade for delområdet.

Alternativ C1

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er noe forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (-), noe miljøskade for delområdet.

6.2.2 Delområde 4 Hunder

Dagens situasjon for delområdet

Delområdet omfatter Hunderfossen og dalsiden mot øst med Fossegården, Hunder, Måkrud, Ilsveen, Bagstadrønningen, Brenna. mfl.) Kulturlandskapet i dette delområdet er representativt for landskapstypen på stedet. Bebyggelse, arealbruk, grønstruktur og romfølelse representerer gode visuelle kvaliteter.

Området har karakter av jordbrukslandskap med spredt gårdsbebyggelse, småveger, åker og innmark. Grunnstruktur er knyttet til randsoner og bekkedrag. Det er god balanse mellom helhet og variasjon.



Figur 6-17 Utsyn fra Hunder mot Gudbrandsdalslågen og Brånan. Foto: COWI.



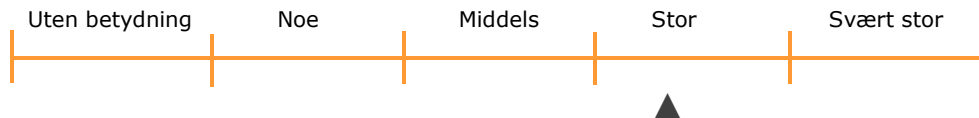
Figur 6-18 Hunderfossen sett nordfra. Til venstre i bildet ser vi Fossegården. (Kilde: Nordic skytecAS)

Vurdering av verdi

Delområdet har visuelle kvaliteter knyttet til romopplevelse. Storskala landskapsrom med vidt utsyn utover dalen med Lågen som blikkfang i dalbunnen bare en kommer seg litt opp i dalsiden. Kulturlandskapskvaliteter med åkerteiger og gammel gårdsbebyggelse ved Hunder.

Delområdet har gode visuelle kvaliteter av lokal og regional betydning. Det er god balanse mellom helhet og variasjon.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: stor.



Vurdering av påvirkning

Alternativ A

Dagens E6 følger strandsona langs Gudbrandsdalslågen fra noen hundre meter sør for Hunderfossen og nordover til Mosåas utløp i elva. Ny E6 vil følge samme trasé. Med bredere tverprofil som blir liggende parallelt med fylkesvegen, gir dette store terrenginngrep.

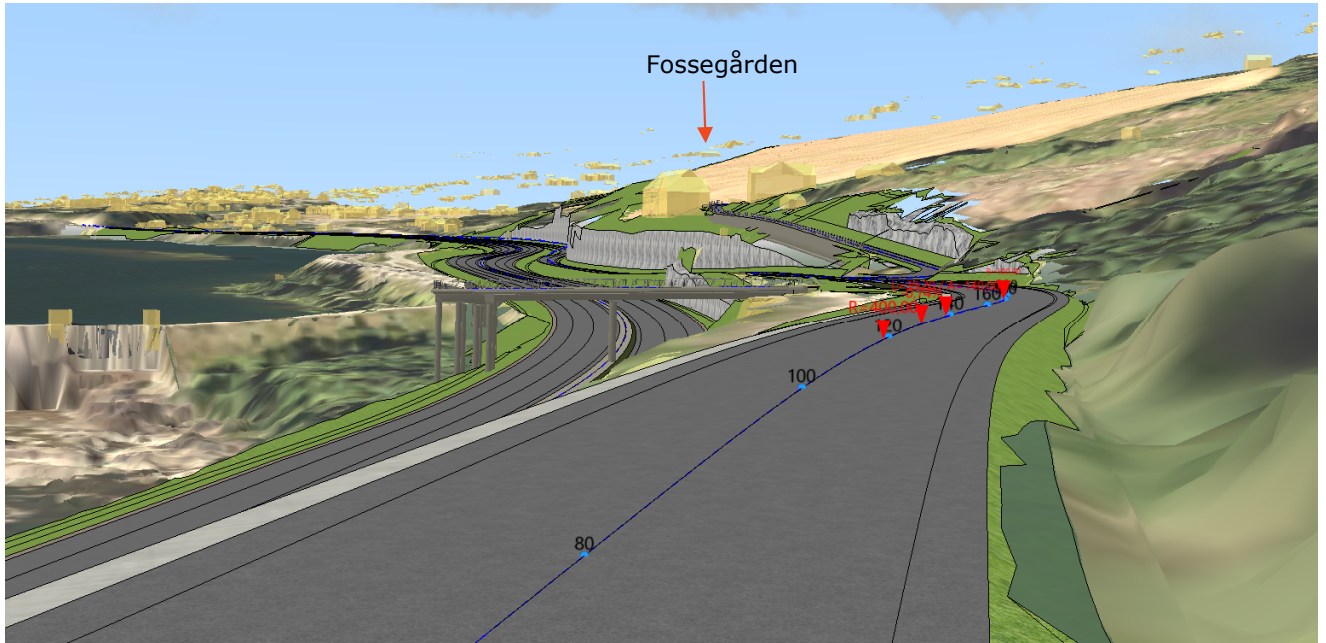
E6 har i dag en viss påvirkning på det visuelle landskapsbildet gjennom fjernvirkning oppe i dalsiden. Denne virkningen forsterkes noe på grunn av at en får mer terrenginngrep gjennom det nye veganlegget. Nede ved Fossegården og Hunderfossen blir det omfattende inngrep ved store jordskjæringer i tillegg til brukonstruksjoner for kryssing av ny E6.

Inngrepet vil bli svært synlig fra Hunderfossen familiepark på vestsida av Gudbrandsdalslågen.

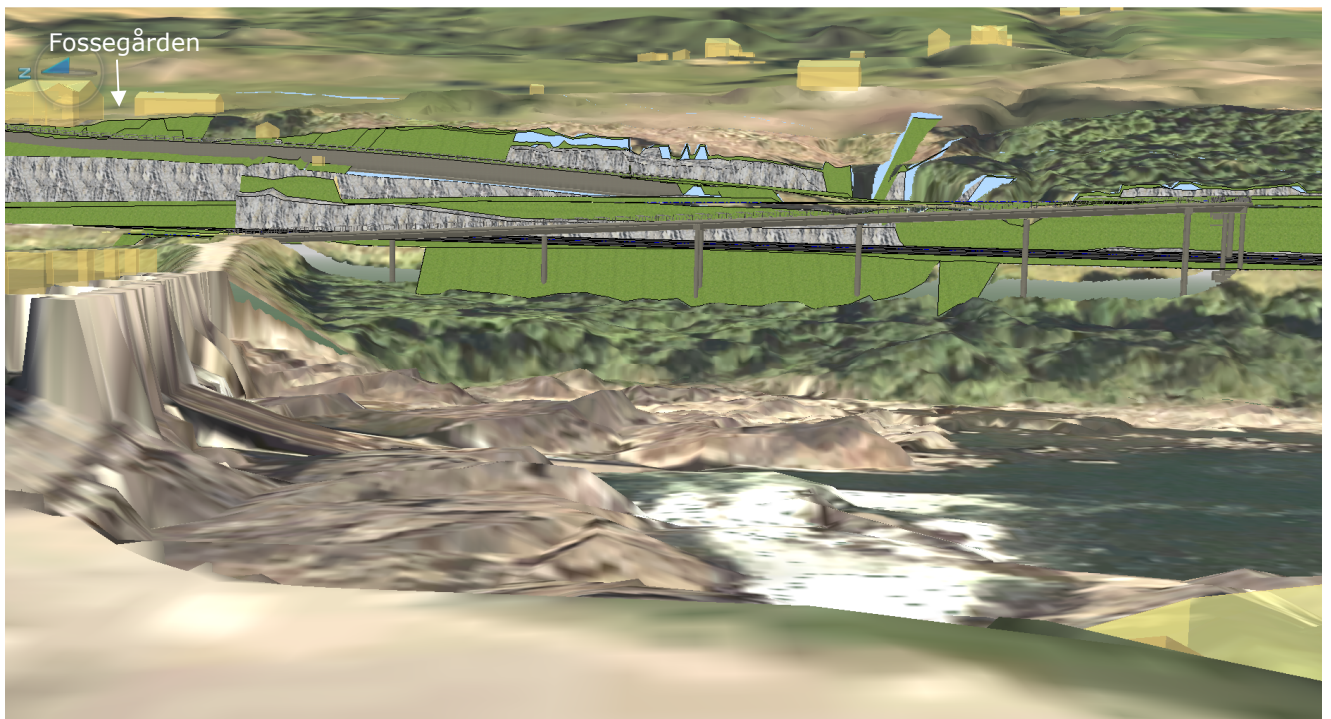
På sørsida av demningen blir det en fylling ut mot Gudbrandsdalslågen.

Alternativet gir høye skjæringer i dalsiden. Det blir høye jord- og fjellskjæringer over en strekning på ca. 1 km. Skjæringene eksponeres mot Hunderfossen familiepark og Hunderfossen camping. Noe bebyggelse må fjernes. Dette er store landskapsinngrep som gir sterk visuell effekt.

Ved Hunderfossen etableres en gangvegkryssing av E6 med en brukonstruksjon.

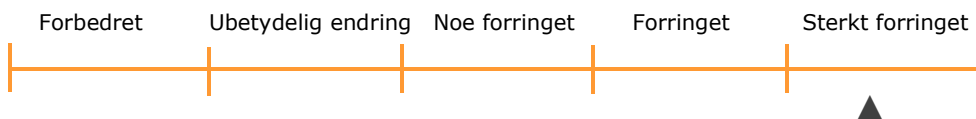


Figur 6-19 Tiltaket sett fra Hundervegen rett sør for Hunderfossen og Fossegården.



Figur 6-20 Fjernvirkning av ny E6 med brukryssing av gangveg sett fra Fossekroa på vestsiden av Hunderfossen (til venstre i bildet)

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Sterkt forringet

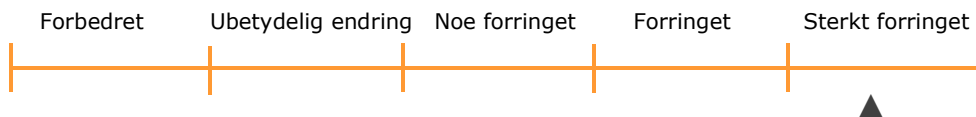


Alternativ B

Ny løsning for E6 vil være lik som alternativ A når det gjelder dette delområdet.

Nytt kryssområde ved Navet griper ikke fysisk inn i delområdet, men vil være en del av de visuelle omgivelsene.

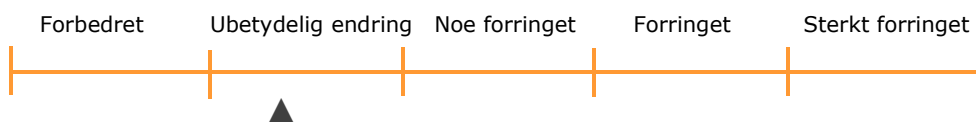
Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Sterkt forringet



Alternativ C0

Alternativet påvirker ikke dette delområdet.

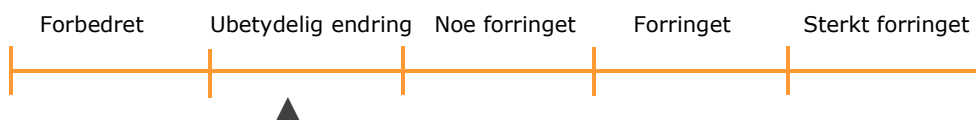
Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Ubetydelig



Alternativ C1

Alternativet påvirker ikke dette delområdet.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Ubetydelig



Konsekvenser av tiltaket

Alternativ A

Delområdet har fått stor verdi og påvirkning er sterkt forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (---), alvorlig miljøskade for delområdet.

Alternativ B

Delområdet har fått stor verdi og påvirkning er sterkt forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (---), alvorlig miljøskade for delområdet.

Alternativ C0

Delområdet har fått stor verdi og påvirkning er ubetydelig. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (0), ubetydelig miljøskade for delområdet.

Alternativ C1

Delområdet har fått stor verdi og påvirkning er ubetydelig. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (0), ubetydelig miljøskade for delområdet.

6.2.3 Delområde 5 Granrudmoen og Hafjell

Dagens situasjon for delområdet

Området omfatter dalsidene på begge sider av Gudbrandsdalslågen på nordsiden av Fossegården på østsiden og fra Fossekroa på vestsiden opp til og med Granrudmoen. Hafjell alpinanlegg og hytteområder regnes med til området.

Hafjell skianlegg, hyttefelter knyttet til Hafjell og Hunderfossen familiepark er anlegg som gir negativ påvirkning på de opprinnelige landskapstrekkene som definerer landskapstypen. Disse gir et noe redusert totalinntrykk av landskapet i delområdet. Skianlegg og hyttefelter oppover dalsidene skiller seg tydelig ut fra omgivelsene og er visuelt eksponert.

Hunderfossen familiepark fremstår som et godt tilrettelagt fornøylesparkområde med attraksjoner, servicebygninger, parkeringsplasser med mer. Vegetasjonsbelter og vegetasjonspartier demper den visuelle virkningen av anleggene på avstand, og bryter opp området visuelt, slik at nærvirkningen også dempes.

Granrudmoen som tettsted har en bebyggelsesstruktur som flyter litt ut i overgangen mot omgivelsene. Utflytende bebyggelsesstruktur og stor variasjon i bygningstyper, utforming/byggestil og bygningsvolumer gjør at det visuelle inntrykket en får ved ankomst til dette området er litt rotete. Lengre oppover i dalsiden ligger bolig- og hyttefelter med noe mer definerbar bebyggelsesstruktur.

På vestsiden av Lågen troner Brånan ovenfor Hunderfossen familiepark. Fakkelmanen opp i åssiden på vestsiden av Gudbrandsdalslågen er et landemerke som er blitt et velkjent symbol for stedet. Gudbrandsdalslågen er bredere og mer stilleflytende ovenfor Hunderfossen. Det er campingplasser på elvebredden på vestsiden av elva. Den brede elva og de slake åssidene som domineres av barskog gir et rolig helhetsinntrykk. E6 og jernbanen følger hovedlinjene i landskapet, som er definert ved elva og dalsidene.



Figur 6-21 Hunderfossen familiepark med Brånan i bakgrunnen.



Figur 6-22 Hafjell alpinanlegg, Foto: COWI.

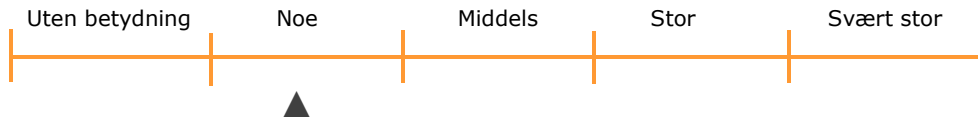


Figur 6-23 Fakkelmannen sett fra Hafjell alpinanlegg. Foto Tomas Bergom

Vurdering av verdi

Samlet sett gir anleggene et fragmentert uttrykk sammen med hyttefeltene og næringsbebyggelsen som har grodd frem i tilknytning til dem. Bebyggelse og landskap får et noe redusert totalinntrykk.

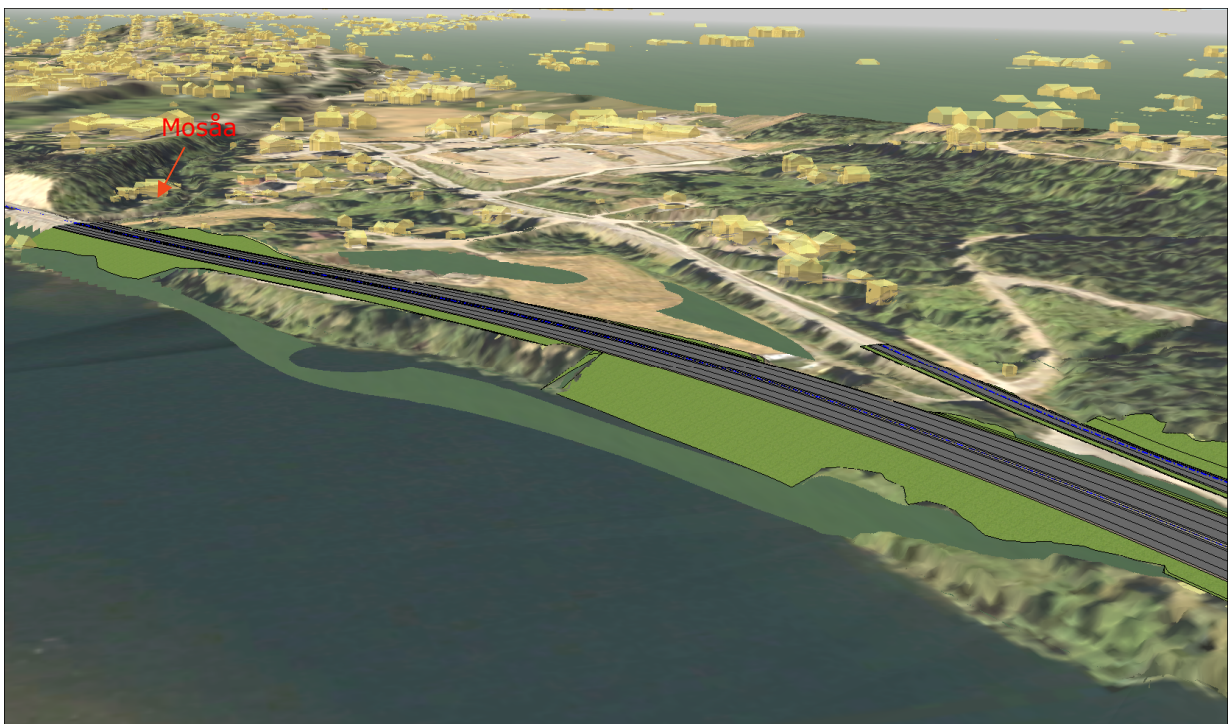
Verdi for delområdet er vurdert til å være: Noe.



Vurdering av påvirkning

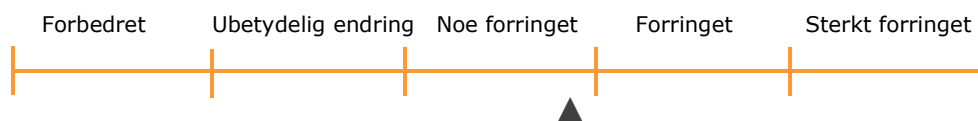
Alternativ A

Ny E6 vil følge samme trasé som dagens veg. Denne går helt nede i strandsona langs elva frem til Mosåa. Med nytt og bredere tverrprofil gir dette terrengingrep med noe fyllinger mot elva.



Figur 6-24 Ny E6 langs Gudbrandsdalslågen sør for Granrudmoen.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Noe forringet



Alternativ B

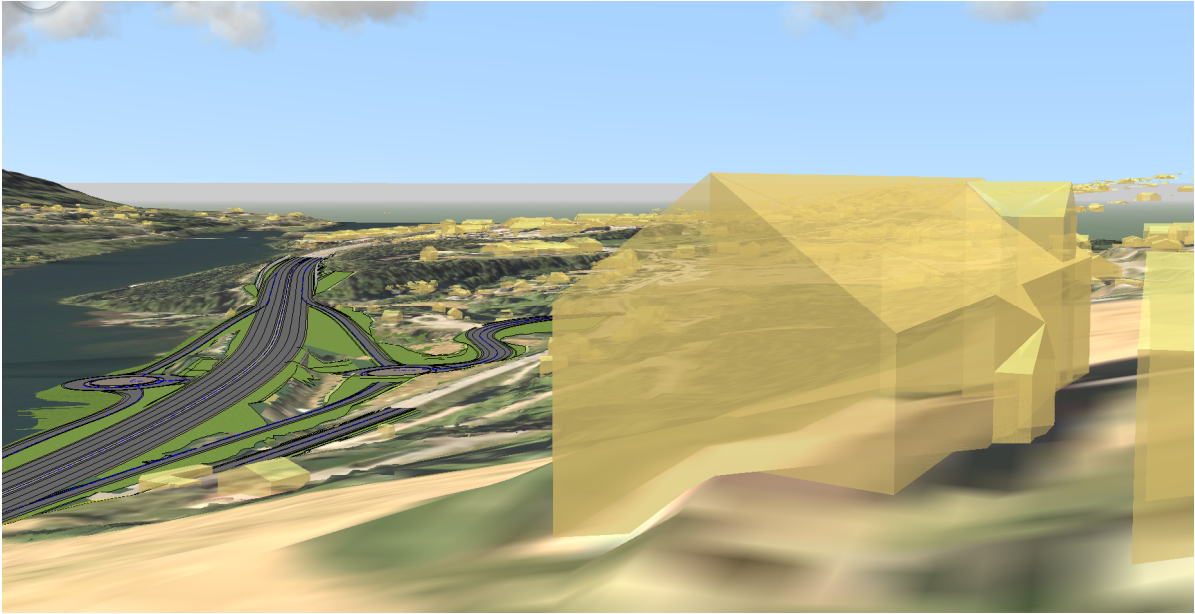
Ny E6 vil følge samme trasé som dagens veg. Med nytt og mye bredere, tverrprofil gir dette terrenginngrep. Det kan bli utfylling i elva rett sør for Mosåa.

Det blir i dette alternativet nytt kryssområde ved Navet), sør for eksisterende toplanskryss ved Granrudmoen. Krysset vil gi inngrep i store arealer. Det vil delvis bli bygget ut i Gudbrandsdalslågen.

Landskapsinngrepene i alternativ B vurderes å være mer omfattende enn i alternativ A på grunn av at kryssområdet vil beslaglegge mye areal, og i tillegg gi omfattende fyllinger mot Gudbrandsdalslågen. Det vurderes som særlig negativt at kryssområdet delvis griper inn i elveløpet i tillegg til inngrepene som kommer i strandsonen.

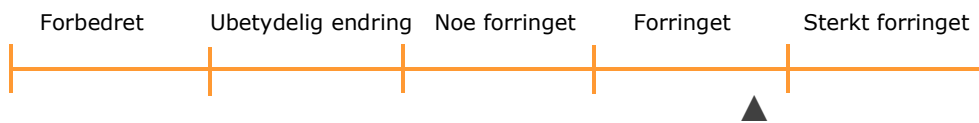


Figur 6-25 Nytt kryssområde sør for Granrudmoen. Oversiktsbilde



Figur 6-26 Nytt kryss ved Granrudmoen sett fra Måkrud og nordover.

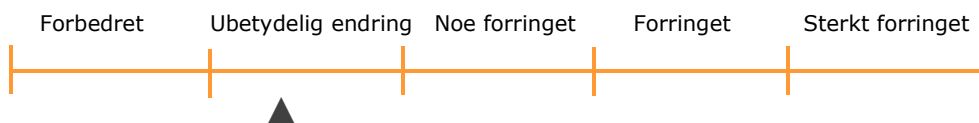
Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Forringet



Alternativ C0

Alternativet påvirker ikke dette delområdet.

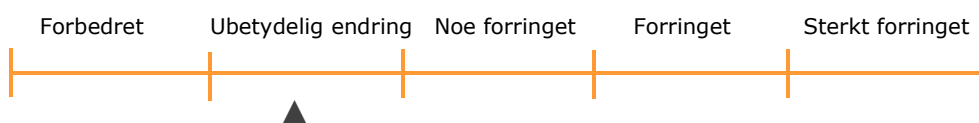
Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Ubetydelig



Alternativ C1

Alternativet påvirker ikke dette delområdet.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Ubetydelig



Konsekvenser av tiltaket

Alternativ A

Delområdet har fått noe verdi og påvirkning er noe forringet (på grensen til forringet -se linjal).
Konsekvenser av tiltaket blir dermed:
(-), noe miljøskade for delområdet.

Alternativ B

Delområdet har fått noe verdi og påvirkning er forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed:
(-), noe miljøskade for delområdet.

Alternativ C0

Delområdet har fått noe verdi og påvirkning er ubetydelig. Konsekvenser av tiltaket blir dermed:
(0), ubetydelig miljøskade for delområdet.

Alternativ C1

Delområdet har fått noe verdi og påvirkning er ubetydelig. Konsekvenser av tiltaket blir dermed:
(0), ubetydelig miljøskade for delområdet.

6.3 Konsekvenser i anleggsperioden

I anleggsfasen vil strekningen få midlertidige sår i landskapet i områdene som benyttes til rigg, mellomlagring av masser, midlertidige anleggsveger og anleggsaktivitet og tiltak for øvrig.

Det henvises til fagrapport anleggsgjennomføring. (CowiAS, 2019)

7 Skadereduserende tiltak

Det er utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan for den planlagte strekningen med utgangspunkt i prinsippene i Estetisk veileder for Nye Veier og Formingsveilederen for E6 Biri-Otta (Statens vegvesen, 2011). Planen beskriver tiltak for permanent situasjon.

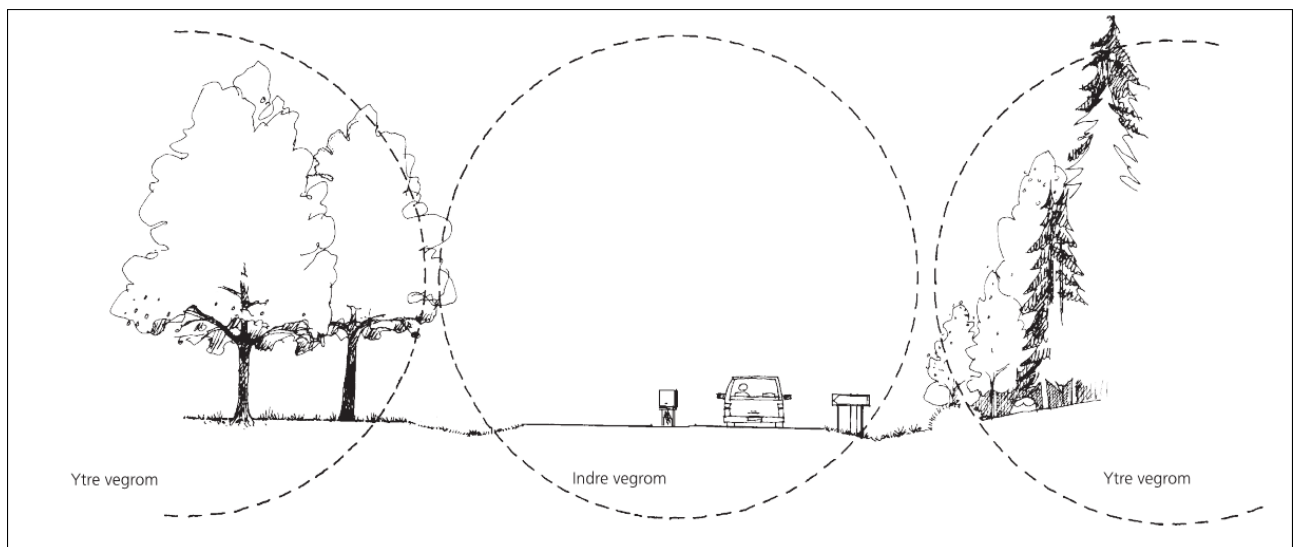
Aktuelle tiltak som nevnes i dette kapitlet er utdypet i Estetisk oppfølgingsplan for E6 Storhove-Øyer. (CowiAS, 2019)

7.1 Anleggsperioden

- > Inngjerding/ skjerming av sårbare/viktige enkeltelementer (bygninger/ solitærtrær/ vann, annet)
- > I og med at nytt anlegg gir nye sår i landskapet, vil det visuelle inntrykket bli sterkt endret i forhold til dagens situasjon før vegetasjon på fyllinger og jordskjæringer får etablert seg. Bevaring av eksisterende vegetasjon som kan skjerme mot innsyn mot anleggsområdet på særlig kritiske områder kan være fornuftig på grunn av dette.

7.2 Permanent situasjon

Vi skiller i beskrivelsen av de permanente tiltakene mellom tiltak i ytre og indre vegrom.



Figur 7-1 Illustrasjon som viser skillet mellom ytre og indre vegrom. (Fra Formingsveileder E6 Biri-Otta (Statens vegvesen, 2011))

Ytre vegrom

Alternativ B inneholder en løsning der ny veg kommer ut i Gudbrandsdalslågen. Dette er i utgangspunktet ikke en ønskelig løsning landskapsestetisk. I Statens vegvesens veileder for landskapstilpasning "Vegen i landskapet" gis følgende føring når det gjelder veg i strandsoner: "Fordi strandsonen alltid vil være med en fremtredende plass i landskapsbildet, vil det være vanskelig å legge en veg i denne sonen på en god måte. Der veggen må ligge i strandsonen eller som fylling i elven, fjorden eller innsjøen bør vegens kurvatur være i samsvar med strandsonens linjeforløp både horisontalt og vertikalt. En klar avgrensning som f.eks. et vegetasjonsbelte eller en mur langs elven, vannet eller

fjorden vil være en bedre estetisk løsning enn en tilfeldig fylling uten vegetasjon. Brukes fylling må den være bred nok til at vegen forankres i dalsiden og strandsonen blir reetablert."

Indre vegrom

I det "indre vegrom" er elementene dette vegrommet består av bare delvis avklart i prosjektet.

Formspråk, materialbruk og fargepalett i veganlegget er ikke definert i planen. Dette påvirker hvordan belysning, utforming av bruer, kulverter, murer, trafikkøyer i kryssområder, viltgjerder, støyskjermer, rekkverk m.m. fremstår i veganlegget.

Valg av detaljutforming, plassering og materialbruk når det gjelder disse elementene vil ha stor innvirkning på hvordan veganlegget fremstår visuelt. Det vil derfor være viktig å ha stort fokus på dette i neste planfase.

8 Samlet vurdering

Samlet vurdering for delstrekning Lillehammer

Tabell 8-1: Viser verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene for alternativ A, B, C0 og C1.

Verdi, påvirkning og konsekvens				
Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
1 Storhove-Jørstadmoen	Stor	Forringet	Stort terrenginngrep ved tunnelportalområdet ved Storhove som vil være eksponert	(- -)
2 Fåberg-Isakstua	Middels	Forringet	Jordskjæringer som eksponeres. Nordre portalområde for Fåberg tunnelen ligger i svært sidebratt terreng, noe som medvirker til stort terrenginngrep.	(- -)

Igjenfylling og revegetering av dagens E6-trasé fra Storhove og videre nordover mot Fåberg vil fjerne et sår i landskapet. Dette vil landskapsestetisk være positivt. Likevel vurderes inngrepene ved tunnelpåsaget ved Storhove som så omfattende at virkningen for landskapsbildet totalt sett blir negativ sett i forhold til 0-alternativet.

Der vegen kommer ut i dagen ved Ødegården får vi høye skjæringer. Disse gir skjemmende inngrep i dalsiden. Den visuelle virkningen vil imidlertid dempes over tid når vegetasjon får etablert seg på jordskjæringene.

Samlet vurdering for delstrekning Øyer – alternativ A

Tabell 8-2: Viser verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene for alternativ A.

Verdi, påvirkning og konsekvens				
Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
3 Ensby-Hunderfossen	Middels	Noe forringet	Høye, eksponerte fjell- og jordskjæringer.	(-)
4 Hunder	Stor	Sterkt forringet	Brukryssing og lokalveger langs ny firefelts E6 som gir bredt tverrprofil som er krevende å tilpasse i skråningen ved Fossegården og Hunderfossen.	(- - -)
5 Granrudmoen og Hafjell	Noe	Noe forringet (opp mot forringet)	Fyllinger i strandsonen mot Gudbrandsdalslågen.	(-)

Nytt kryssområde ved Ensby blir liggende på samme sted som eksisterende toplanskryss. Krysset bygges om. Det vil være i tilsvarende skala men noe mer arealkrevende enn eksisterende. Sammenlignet med virkningen dagens kryssområde har i landskapsbildet, vil nytt kryss være noe tilsvarende.

Massedeponiene på gir på kort sikt markerte store sår i landskapet. Når overflaten på deponiene er revegetert, vil en ha et restaurert landskap som visuelt ikke er vesentlig mer preget av inngrep enn i dag. Virkning av massedeponier vil være likt for alle alternativene.

På strekningen forbi Hunderfossen og oppover mot Granrudmoen gir Alternativ A og B høye skjæringer i dalsiden. Det blir over en strekning på ca. 1 km høye skjæringer i jord og fjell som eksponeres mot Hunderfossen familiepark og Hunderfossen camping. Noe bebyggelse må fjernes. Dette er store landskapsinngrep som gir sterk visuell effekt

Samlet vurdering for delstrekning Øyer – alternativ B

Tabell 8-3: Viser verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene for alternativ B.

Verdi, påvirkning og konsekvens				
Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
3 Ensby-Hunderfossen	Middels	Noe forringet	Kryss ved Ensby fjernes, noe tilbakeføring av areal	(-)
4 Hunder	Stor	Sterkt forringet	Brukryssing og lokalveger langs ny firefelts E6 som gir bredt tverrprofil som er krevende å tilpasse i skråningen ved Fossegården og Hunderfossen.	(- - -)
5 Granrudmoen og Hafjell	Noe	Forringet	Nytt kryssområde ved Myrvoll/ Åberg som delvis bygges ut i Gudbrandsdalslågen.	(-)

Krysset ved Ensby fjernes, og en del areal som er vegkryss i dag kan tilbakeføres til grasbakke/skogsareal. For landskapsbildet vil dette bety at helheten i mindre grad preges av vegarealer enn i dag. Det naturlige skogslandskapet kommer mer frem igjen.

Inngrepene i området Fossegården-Hunderfossen på østsiden av elva er tilsvarende for alt A og B. Store inngrep som eksponeres mot Hunderfossen familiepark, Hunderfossen camping og øvrig bebyggelse på vestsiden av elva.

B har samme virkning som alternativ A når det gjelder massedeponier.

Alternativ B omfatter nytt kryssområde ved Navet sør for eksisterende toplanskryss ved Granrudmoen. Krysset vil gi inngrep i store arealer. Det vil delvis bli bygget ut i Gudbrandsdalslågen.

Samlet vurdering for delstrekning Øyer – alternativ C0

Tabell 8-4: Viser verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene for alternativ C0.

Verdi, påvirkning og konsekvens				
Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
3 Ensby-Hunderfossen	Middels	Forringet	Høye jordskjæringer, eksponert	(-)
4 Hunder	Stor	Ubetydelig	Alternativet avsluttes sør for Hunderfossen	(0)
5 Granrudmoen og Hafjell	Noe	Ubetydelig	Alternativet avsluttes før Granrudmoen	(0)

Alternativet har i likhet med alternativ A nytt kryss med samme plassering som eksisterende toplanskryss på Ensby (krysset bygges om). Tilsvarende inngrep som alternativ A nord for Fåberg opp mot Hunderfossen.

Dette alternativet legger opp til at nytt veganlegg avsluttes og kobles på eksisterende E6 rett sør for Hunderfossen. Dette gir en kortere strekning med nye landskapsinngrep enn alternativ A som er mest relevant å sammenligne med.

Alternativ C0 har med seg tilsvarende tiltak som alternativ A når det gjelder massedeponi. Det vises til beskrivelse av dette for alternativ A.

Dette alternativet gir minst grad av inngrep i områder som ikke allerede preges av inngrep.

Samlet vurdering for delstrekning Øyer – alternativ C1

Tabell 8-5: Viser verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene for alternativ C1.

Verdi, påvirkning og konsekvens				
Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
3 Ensby-Hunderfossen	Middels	Noe forringet	Kryss ved Ensby fjernes, noe tilbakeføring av areal Nytt kryss ved Midtskog	(-)
4 Hunder	Stor	Ubetydelig	Alternativet avsluttes før Hunderfossen	(0)
5 Granrud-moen-Hafjell	Noe	Ubetydelig	Alternativet avsluttes før Granrudmoen.	(0)

Dette alternativet legger opp til at nytt veganlegg avsluttes og kobles på eksisterende E6 rett sør for Hunderfossen. Ved Ensby vil eksisterende toplanskryss fjernes, og påkoblingskrysset fra lokalvegnett til E6 bli lagt til Midtskog sør for Hunderfossen.

Dette alternativet gir mindre grad av landskapsinngrep enn alternativ A og B, men noe mer enn alternativ C0 på grunn av nytt halvkryss ved Midtskog.

Samlet vurdering for hele strekningen

Tabell 8-6: Samlet vurdering av konsekvenser for alle delområdene og alternativene

Delområder		Alternativ A, B, C0, C1			
Delområder Lillehammer	Alt. 0	Alternativ A, B, C0, C1			
Delområde 1	0	(- -)			
Delområde 2	0	(- -)			
Delområder Øyer	Alt. 0	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C0	Alternativ C1
Delområde 3	0	(-)	(-)	(-)	(-)
Delområde 4	0	(- - -)	(- - -)	(0)	(0)
Delområde 5	0	(-)	(-)	(0)	(0)

Avveining		Alternativet gir store terreng-inngrep i flere delområder med konsekvensgrad (--) og ett med konsekvensgrad (---) Virkningene ved Fossegården og Hunderfossen er tillagt ekstra vekt i negativ retning.	Alternativet gir store terreng-inngrep i flere delområder med konsekvensgrad (--) og ett med konsekvensgrad (---) Virkningene ved Fossegården og Hunderfossen er tillagt ekstra vekt i negativ retning.	Alternativet gir store terreng-inngrep i flere delområder med konsekvensgrad (--) Det vektlegges at alternativet unngår store inngrep i området Hunderfossen og Fossegården.	Alternativet gir store terreng-inngrep i flere delområder med konsekvensgrad (--) Det vektlegges at alternativet unngår store inngrep i området Hunderfossen og Fossegården.
Samlet vurdering	0	Stor negativ konsekvens	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	0	3	4	1	2
Forklaring til rangering		Det vektet positivt at en unngår etablering av nytt kryssområde ved Granrudmoen som vil ha stor negativ innvirkning på det visuelle miljøet ved Gudbrandsdalslågen.	Stort nytt kryssområde sør for Granrudmoen med utfylling i Gudbrandsdalslågen vektet negativt.	Alternativet har noe mindre landskapsinngrep enn de andre alternativene.	Alternativet har noe mer landskapsinngrep enn alt C0 i områder som i dag ikke preges av veganlegg på grunn av nytt kryssområde ved Midtskog.

Tiltaket gir store terrenginngrep ved Storhove, ved Berg og oppover mot Ensby og spesielt ved Fossegården og Hunderfossen. Dette gjelder alternativ A og B. Til dels bratt terreng, stort veganlegg som skal innpasses og smal korridor å plassere veganlegget i gir stedvis høye skjæringer og fyllinger.

Kryssområder er arealkrevende, og der disse griper inn i arealer som har landskapsvisuelle verdier gir dette negative utslag.

En vesentlig forskjell på alternativ A og B er kryssplassering. Det nye krysset ved Navet vil bygges ut i Gudbrandsdalslågen, og veganlegget griper med det inn i et landskapselement som har en fremtredende plass i landskapsbildet, og som bør bevares i så stor grad som mulig. En kan redusere den negative virkningen av inngrepet ved å etablere ny strandsone som tar opp de naturlige terrengformene langs elva, men fremdeles vil kryssområdet i seg selv være et dominerende element som endrer landskapsbildet på stedet drastisk i negativ retning.

Både alternativ A og B gir store inngrep ved Fossegården og Hunderfossen. Her blir det høye skjæringer, brukryssing, bredt tverrprofil med to lokalveger parallelt med firefelts E6 på deler av strekningen og gangbru som skal krysse over E6. Det blir krevende å gi inngrepene god tilpasning til landskapet. Inngrepene blir eksponerte mot Gudbrandsdalslågen og turistattraksjoner og camping på vestsiden av elva.

Alternativ C0 og C1 unngår begge Fossegården og Hunderfossen, men har ulike kryss. Landskapsvisuelt vurderes det som bedre å forbedre den estetiske standarden på krysset på Ensby, enn å etablere et nytt kryss på arealer som i dag ikke er like preget av veganlegg.

9 Kilder

- CowiAS. (2019). *E6 Storhove-Øyer, Estetisk oppfølgingsplan*. Nye Veier.
- CowiAS. (2019). *E6 Storhove-Øyer, Massedisponeringsplan*. Nye Veier.
- CowiAS. (2019). *E6 Storhove-Øyer_Anleggsgjennomføring*. NyeVeier AS.
- NyeVeier. (2018). *Estetisk veileder*. Nye Veier.
- Oscar Pushman. (2005). *Nasjonalt referansesystem for landskap*. Norsk institutt for jord- og skogkartlegging (NIJOS).
- Statens vegvesen. (2011). *E6 Biri-Otta, Formingsveileder*. Statens vegvesen.
- Statens vegvesen. (2014). *Håndbok V712, Konsekvensanalyser*. Statens vegvesen.
- Statens vegvesen. (2014). *Vegen i landskapet, Rapport 300*. Statens vegvesen.
- Statens vegvesen. (2018). *E6 Vingrom-Ensby, Kommunedelplan*. Statens vegvesen.
- Nye Veier www.nyeveger.no
- Øyer kommune www.oyer.kommune.no
- Lillehammer kommune www.lillehammer.kommune.no
- Kommunenes kartløsning <http://glokart.no/>
- Oppland Fylkeskommune www.oppland.no
- NIBIO Kilden Arealinformasjon, Landskapsregioner <https://kilden.nibio.no>
- Norgeskart.no
- Google maps