

*Utgave uten vedlegg
Innspill til møtet i Planforum 15. juni 2011*

Statens vegvesen

**E6 Kolomoen – Kåterud / Åkersvika vegkryss.
Forprosjektrapport.
Oppsummering endringer fra kommunedelplan.**

Utgave: versjon 1
Dato: 2011-06-08

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver: Statens vegvesen
Rapportnavn: E6 Kolomoen – Kåterud / Åkersvika vegkryss. Forprosjektrapport.
Oppsummering endringer fra kommunedelplan.
Utgave/dato: versjon 1 / 2011-06-08
Arkivreferanse: -

Oppdrag: 525238 – E6 Kolomoen – Kåterud.
Oppdragsbeskrivelse: Teknisk plan, reguleringsplan, planprosess
Oppdragsleder: Knutsen Olav Schou
Fag: Plan;Veg
Tema
Leveranse:

Skrevet av: Olav Schou Knutsen
Kvalitetskontroll: Ruth Heidi Pedersen

Asplan Viak AS www.asplanviak.no

FORORD

Statens vegvesen Region Øst er i gang med planarbeidet med teknisk plan for strekningen Kolomoen i Stange kommune til kryss med rv 25 i Hamar kommune og med reguleringsplan for strekningen Kolomoen – Kåterud i Stange kommune.

Som grunnlag for arbeidet foreligger det en vedtatt kommunedelplan for strekningen i Stange kommune og forslag til kommunedelplan for strekningen innenfor Åkersvika naturreservat i både Stange og Hamar kommune.

Det er nå gjennomført en fase i prosjektet der forutsetningene i kommunedelplanene er detaljert og gjennomgått på ny. Dette har resultert i forslag til endringer som vil legges til grunn for endelig teknisk plan og reguleringsplan. Endringer i forhold til forutsetninger i vedtatt kommunedelplan blir presentert, gjennomgått og begrunnet i denne rapporten.

Hos Statens vegvesen ledes arbeidene av Jan Terje Løitegård. Asplan Viak AS er engasjert som rådgiver med Olav Schou Knutsen som Asplan Viak sin oppdragsleder.

Denne utgaven er ert særtrykk uten vedlegg og som grunnlag for møtet i Planforum 15. juni 2011.

Sandvika, 8. juni 2011

Olav Schou Knutsen
Oppdragsleder

INNHOOLD

1	Innledning	7
2	Beskrivelse av planforslaget	8
2.1	Generelt om tiltaket	8
2.2	Tverrprofilen	8
2.3	Trasé	9
2.4	Kryss	12
2.5	Bruer, underganger og overganger	13
2.6	Lokalveg og atkomstveg	13
2.7	Ekspressbusser og lokale bussruter	13
2.8	Tiltak mot støy	13
2.9	Spesielle tiltak / særlig avbøtende tiltak	16
3	Oppsummering av forslag til endringer	18
3.1	Tverrprofil i E6	18
3.2	Trase for E6	19
3.3	Tverrforbindelser som krysser E6	20
3.4	Vilttiltak/-overganger / faunapassasjer	24
3.5	Rasteplasser	24
3.6	Anleggsgjennomføring, riggområder og deponier	25

1 INNLEDNING

Denne rapporten gir en kort beskrivelse av tiltaket utvidelse av E6 mellom Kolomoen vegkryss og Hamar grense samt en oppsummering av de endringer som nå er foreslått som grunnlag for forslag til reguleringsplan i forhold til vedtatt kommunedelplan. De endringene som her er beskrevet er nå innarbeidet i forslag til teknisk plan og som igjen skal danne grunnlag for forslag til reguleringsplan.

Forslag til endringer blir i rapporten stikkordsmessig omtalt, mens begrunnelse for valg av løsning og konsekvenser er gitt en mer omfattende beskrivelse i notatene som følger med som vedlegg til rapporten.

Endringene som er foreslått er blitt informert om til administrasjonen i Stange kommune og behandlet internt i Statens vegvesen. Notatene som følger med som vedlegg har vært dokumenter som har blitt revidert og bearbeidet i tilknytning til de forskjellige behandlingsrundene de har vært gjennom.

I kapitlet med en oppsummering av endringer beskrives kort kommunedelplanens forslag før en kort gjennomgang av de endringene som er foreslått i foreliggende planforslag.

2 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

2.1 Generelt om tiltaket

Planområdet omfatter utvidelse av E6 fra 2 til 4 felt på strekningen mellom Kolomoen, kryss med riksveg 3 til grensen for naturreservatet i Åkersvika like nord for Kåterudkrysset. Videre inneholder teknisk plan for utvidelse videre til Åkersvika vegkryss.

Teknisk plan skal danen grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplan, foreløpig fram til Åkersvika naturreservat.

I hovedsak er det foreslått ensidig utvidelse. På deler av strekningen bygges ny veg innenfor dagens trase og med 2 nye felt, i tillegg til at det også foretas utbygging av 4 nye felt parallelt med dagens E6. På strekninger med ensidig utvidelse opprettholdes de eksisterende feltene henholdsvis som de 2 nordgående felt eller 2 sørgående felt i den framtidige 4 felts løsningen.

I tillegg til traséalternativer er det sett på følgende tiltak:

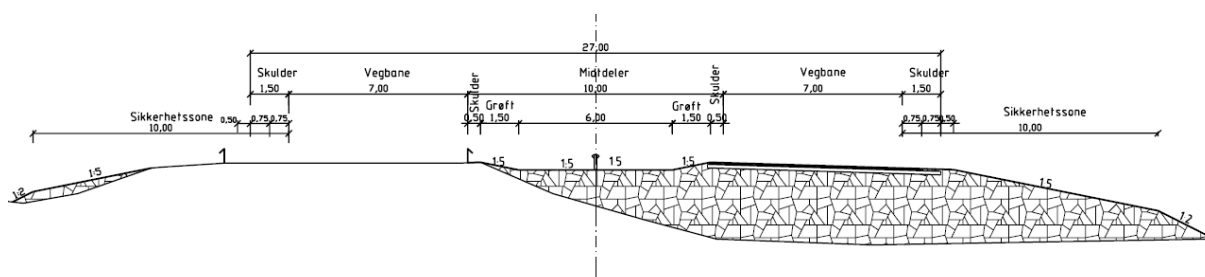
- kryssløsninger
- prinsipper for mulige støyskjermingstiltak,
- landskapstiltak
- omlegging av underganger/-overganger
- overvannshåndtering
- kompensasjonstiltak for nødvendige inngrep

Strekningen mellom Kolomoen i syd til Hamar grense i nord er ca 12,5 km, og videre til Åkersvika vegkryss er det 2 km.

I forbindelse med kommunedelplanene ble det sett på alternative løsninger, som er bearbeidet og vurdert fortløpende. I oppstartsfasen av dette prosjektet ble det så videre optimalisert løsninger innenfor de rammene som kommunedelplanen ga rom for. I tillegg er formingsveilederen datert oktober 2006 for prosjektet lagt til grunn for detaljutforming av prosjektet, bl.a. ulike tverrprofiler og materialvalg.

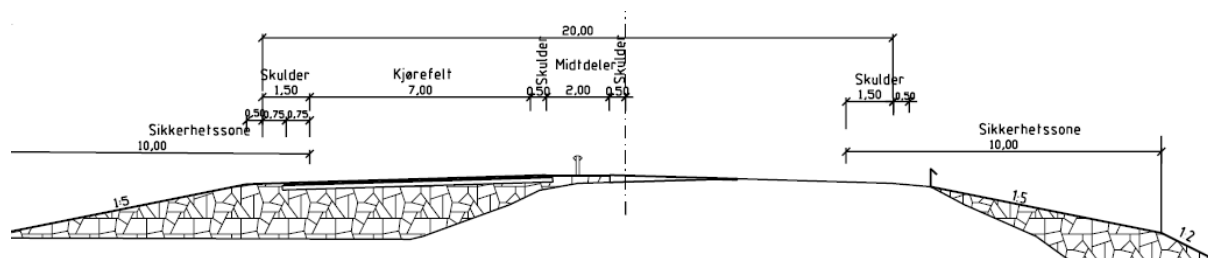
2.2 Tverrprofilet

På strekningen gjennom Stange kan det være aktuelt å benytte to ulike tverrprofiler. Hovedprinsippet som i hovedsak forelås er:



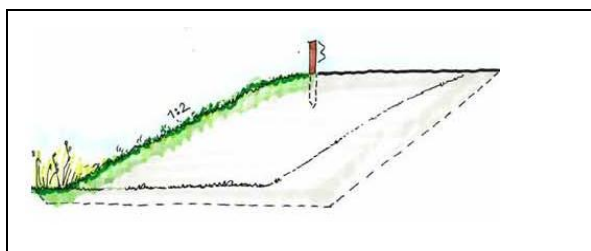
Figur 2.1: Forslag til tverrprofil sør for Uthus.

I tillegg vil det bli benyttet et smalere profil på strekningen nord for Uthuskrysset. Denne løsningen er vist på figur 2.2 under.



Figur 2.2: Tverrprofil for strekningen nord for Uthus.

I tillegg vil det vurderes spesielle skråningsutslag bl.a. gjennom Åkersvika. For E6 i Åkersvika i Stange kommune vil det foreslås følgende vegskråning, bl.a. for å redusere arealinngrepene innenfor reservatet.



Figur 2.3: Skråningsutslag innenfor Åkersvika naturreservat.

2.3 Traseé

Prinsippene for tiltaket er illustrert på figur 4-1 til 4-4. For ytterligere detaljer vises det til eget tegningshefte med plan- og profiltegninger i m=1:1000 og med egne plantegninger for kryssene.

Kolomoen – Uthus

Parsellen starter like nord for Kolomoen, ved kryss med rv 3, der parsellen Skaberud – Kolomoen avsluttes. Denne parsellen er nå utbygd med 4 felt. Parsellen Kolomoen – Uthus omfatter en strekning på ca 5 km, inkludert Uthuskrysset.

På strekningen mellom Kolomoen og fram til Uthuskrysset er det forelått et tverrprofil med 28 meter bredde, jfr. kap. 2.1. Midtdeler er 10 meter mellom indre kantlinjer (hvitstripe). Midtdeler (avsatt til grønt) er 8 meter bred.

E6 utvides ensidig mot øst, en videreføring av forrige parsell de første ca 1500 meterne pga av at parsellen fram til og gjennom Kolomoen vegkryss er bygd med en utvidelse mot øst. Like før E6 kommer til Sørbygda skifter traseen side slik at den videre gjennom Uthusområdet ligger vest for eksisterende E6. Gjennom Uthus forutsettes 4 nye felt utenom eksisterende E6. Denne løsningen er valgt pga at eksisterende E6 vil da kunne opprettholdes for å avvikle trafikken i anleggsperioden, jfr. senere omtale av anleggsgjennomføring.



Figur 2.4: E6 Kolomoen – Uthus.

På denne strekningen vil den vertikale linjeføringen endres noe. Over en strekning på 600 – 700 m nord for Kolomoen vil E6 heves noe i forhold til dagens, like sør for Uthus (forbi Sørbygda) senkes linja noe i forhold til dag og gjennom Uthuskrysset senkes linja slik som forutsatt i kommunedelplanen. Dette medfører at fv 24 krysser over E6, ikke under som i dag. Pga endringer av høydenivået på E6 for å forbedre vertikallinjeføringen vil det være nødvendig å bygge en helt ny E6 på denne parsellen.

I høyrekurven nord for Gamle Stangeveg (Tunstadundergangen) vil igjen eksisterende E6 inngå som 2 av feltene i en ny 4 felts E6 og høydemessig vil ny E6 ligge på samme nivå som i dag. Gamle Stangeveg vil nå krysse over E6, ikke under som i dag. Jfr. figur 2.4 over.

På denne strekningen etableres det støyvoll inn mot Sørbygda som med en ny senket E6 vil bidra til å redusere støynivået til under anbefalt grense for se aller fleste boligene. For de som fortsatt vil få et støynivå over 55 dba, så vil det i samråd med de berørte grunneierne tilbys lokal skjerming slik at det skapes gode uteområder med et akseptabelt støynivå. Dette gjelder bl.a. bebyggelsen i Sørbygda vest. Pga at E6 senkes gjennom Uthusområdet vil støysituasjonen gjennom området forbedres betraktelig. Jfr. senere omtale.

Det bygges en viltundergang like nord for Kolomoen vegkryss. Denne bygges ved at E6 legges på en 3 spenns bru med en lysåpning på midtspennet med ca 20 meter. For øvrig settes det opp viltgjerde på hele strekningen.

I tillegg bygges det ny undergang, ca 100 m syd for dagens til bebyggelsen i Sørbygda vest. Uthus bru i E6 erstattes av en kulvert. E6 legges her på en fylling som legges ned i myra.

Det ligger også en hovedkloakkledning under eksisterende myrbru. Denne vil krysse den nye vegfyllingen i en kulvert.

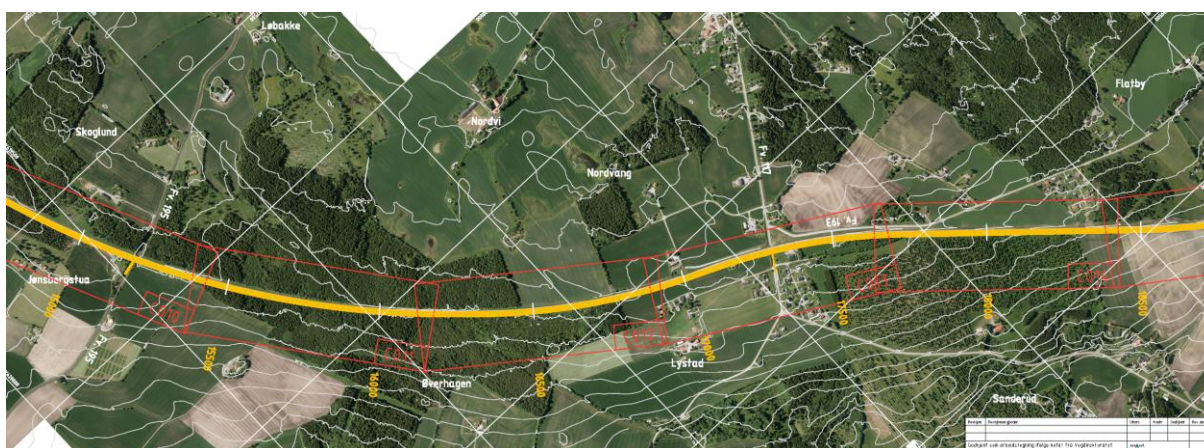
Uthus – Kåterud (grense til Åkersvika naturreservat)

På strekningen videre mot Jønsberg skjer utvidelsen mot vest. I venstrekurven ved Ske skifter utvidelsen side og de to nye feltene legges øst for dagens E6. På strekningen videre fram mot Kåterudkrysset vil all utvidelse skje mot øst, til høyre for eksisterende E6. Jfr. fig. 2.5 over. Trase for fylkesveg 235 over E6 foreligger foreløpig i 2 alternativer, ett alternativ med en trase sør for dagens overgang der fylkesvegen krysser under E6, og alternativ 2 som en bru over E6 like sør for dagens overgangsbru. Dagens overgangsbru fjernes.



Figur 2.5: E6 nord for Uthuskrysset, før og etter utbygging.

Ved alternativet der fylkesvegen krysser under E6 vil kulvertene ved Ske og Ryen erstattes av denne. Bygges det ny overgangsbru vil kulverten ved Ryen opprettholdes, mens undergangen ved Ske vil fjernes.



Figur 2.6: E6 Jønsberg - Sinnerud.

Dagens underganger for fylkesvegene ved Arnebergveien og ved Basterud opprettholdes og forlenges.

Det bygges en ny viltundergang i Norvimarka like nord for Arnebergveien. På helestrekningen mellom Uthus og Kåterud settes det opp viltgjerde på begge sider av E6.

Mellom Uthus og Basterud vil all støyskjerming skje som lokal skjerming der de konkrete tiltakene vil gjennomføres som del av byggeplanen.

Mellom Basterud og Kåterud består eksisterende E6 av 2 sydgående felt og 1 nordgående felt. Det er forutsatt at de to sydgående feltene skal inngå som de to sydgående feltene i en framtidig 4 felts løsning for E6. All utvidelse fra 3 til 4 felt skjer mot øst. Dagens grøftelinje blir styrende for plasseringen av den nye E6.

Undergang ved Sinnerud opprettholdes med en forlengelse i eksisterende trasé.

Støyvoll (eksisterende) og sekundærveg vest for eksisterende E6 mellom Basterud og Kåterud, opprettholdes som i dag. Boligområdene øst for E6 ved Basterud forutsettes skjermet for støy med en støyvoll med 3,5 m høyde, tilsvarende dagens støyvoll mot vest. Nødvendig skjerming utover dette forutsettes skje som lokal skjerming.



Figur 2.7: E6 mellom Basterud og Kåterudkrysset.

Ned Kåterudbakken settes det opp en gabionmur med en høyde på ca 1m på østre vegkant. Eventuell skjermingsbehov utover dette forutsettes å skje med lokale skjermingstiltak.

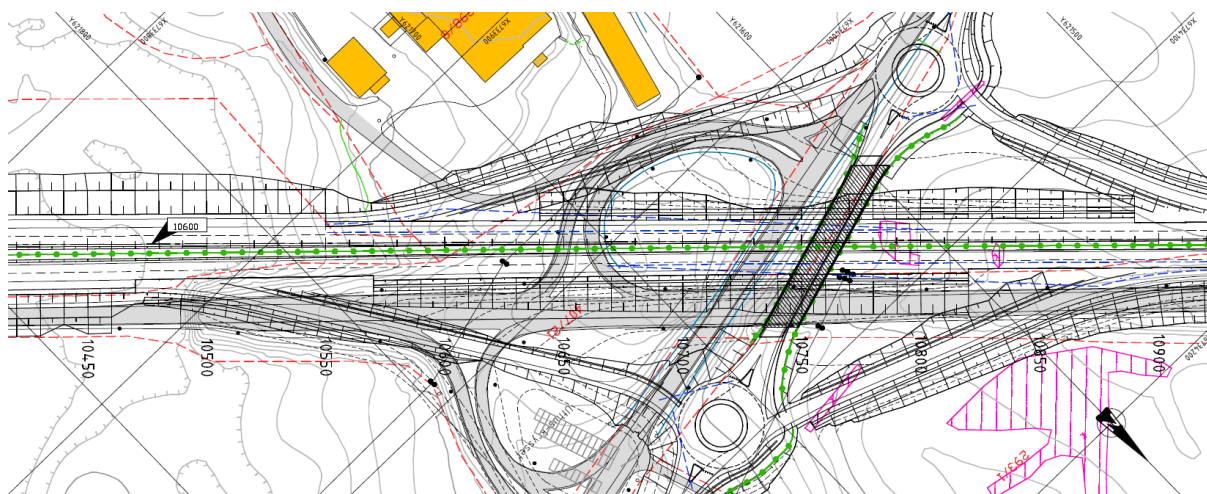
Gjennom Kåterudkrysset får E6 noe forskyvning mot vest slik at det blir en jevn fordeling både mot øst og vest. Dette for å få til et bedre kryss uten at Kåterud gård like øst for krysset blir mer berørt enn i dag.

I nord går traséen ut i naturreservatet i Åkersvika. E6 utvides mot øst den første strekningen inn i naturreservatet. Gjennom dette området bør veien utvides med varsomhet, og det foreslås en skråning tilsvarende normal vegskråning med helning 1:2 inne i naturreservatet. Eksisterende kulvert under fylling over de søndre Kråkholmene før Hamar grense, stenges. For traséen gjennom Åkersvika foreligger det foreløpig ikke noen godkjent kommunedelplan, slik at foreliggende traseforslag som bygger på kommunedelplanen er med for å gi et helhetlig bilde av traséen helt fram til grensa for naturreservatet. Traseen gjennom Åkersvika er i tråd med kommunedelplanens forslag.

2.4 Kryss

Uthuskrysset

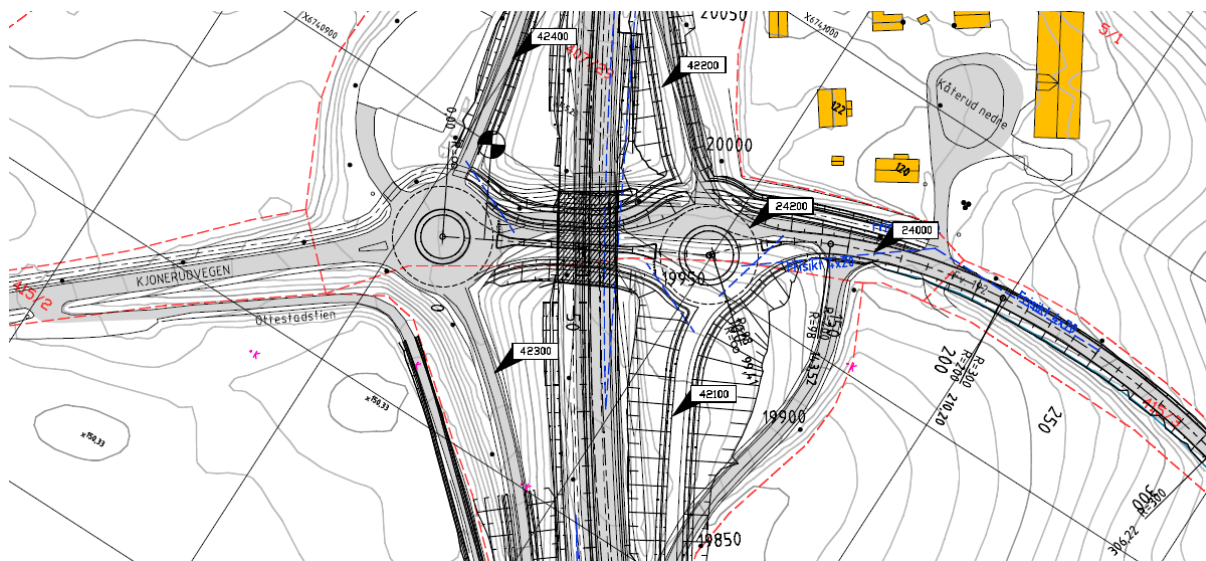
E6 gjennom Uthuskrysset er vist på figuren under, jfr. også figur 2.4.



Figur 2.8. Uthuskrysset

Kåterudkrysset

Kåterudkrysset videreføres fra dagens løsning.



Figur 2.9. Kåterudkrysset.

2.5 Bruer, underganger og overganger

Det utarbeides et forprosjekt for den enkelte konstruksjon med tegninger og beskrivelser. Dette vil framkomme gjennom en egen temarapport "Konstruksjoner".

2.6 Lokalveg og atkomstveg

Det er ingen lokalveger eller atkomstveger som blir vesentlig berørt, utover de som krysser E6 og som er omtalt tidligere.

Alle underganger og kryssinger vil bli opprettholdt som i dag, bortsett fra:

- Sinnerudundergangen flyttes noe lengre sør
- Driftsunderganger bed Ske og Ryen erstattes av en ny undergang felles med fylkesvegen til Jønsberg.

I tillegg bygges 2 nye viltkryssinger.

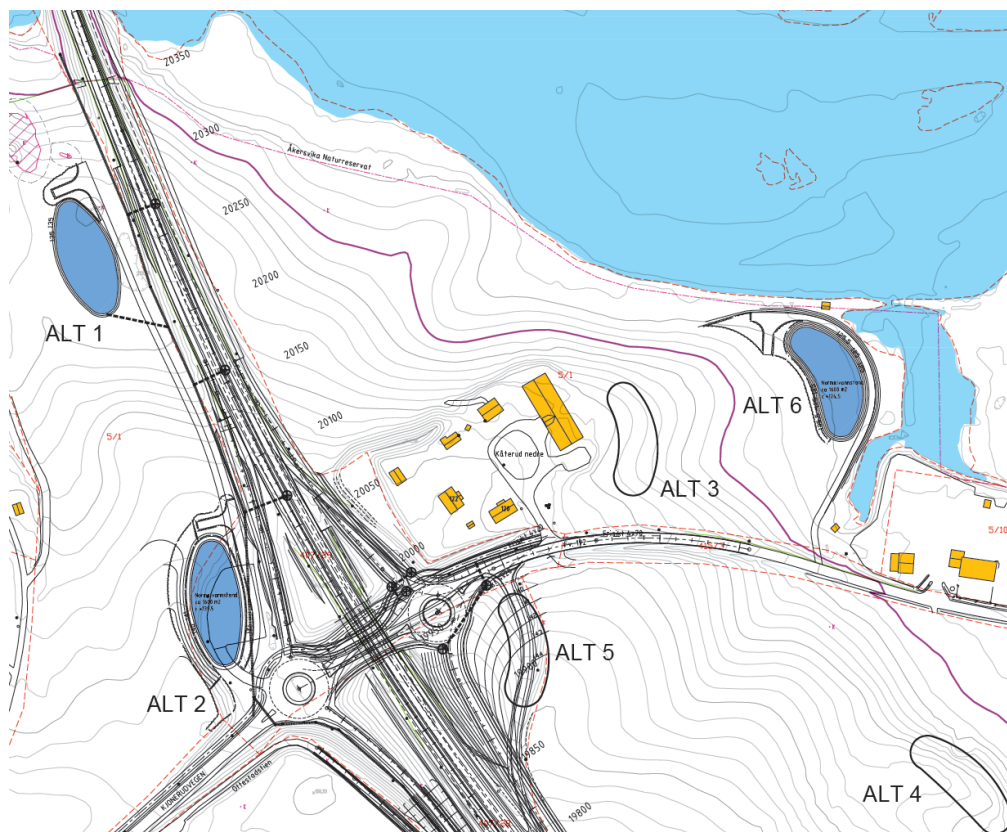
2.7 Ekspressbuss og lokale bussruter

Det legges til rette for holdeplasser for bl.a. ekspressbuss inkludert innfartsparkering ved begge kryssene, både ved Uthus og ved Kåterud.

2.8 Drenering og overvannshåndtering

Det er sett på flere alternativer for renseløsninger av overvann før det renner ut i Åkersvika. Mulige lokaliseringer er vist på figur 2.10 på neste side. Jfr. for øvrig notat som følger med som vedlegg.

Det anbefales å legge alternativ 1 til grunn for videre arbeid.



Figur 2.10. Mulig lokalisering av rensedam for strekningen Basterud-Kåterud. Alternativ 1 anbefales.

Drenering av vegen vil i prinsippet skje ved hjelp av følgende:

Graskledte sandgrøfter eller infiltrasjonsgrøfter baserer seg på 3 viktige forutsetninger:

- Kontrollert bortledning av overvann fra kjørebane til infiltrasjonsløsningen
- Infiltrasjonsmassene må tilfredsstille gitte krav til sammensetning for å gi tilfredsstillende infiltrasjonskapasitet og binding av forurensninger
- Vegoverbygningen må sikres en fullgod drenering

I tillegg legges det ledning for å føre bort overvannet til Sandfang. Vannet føres videre mot åpne bekker gjennom området.

Graskledte sandgrøfter vil følge en anbefalt 3-ledds strategi:

- Avrenning fra 1 års regn infiltrerer i grøftene
- Når infiltrasjonskapasiteten overskrides går overvannet i overløp til sandfangskummer. Kummene heves 10 cm over grøftebunnen. Fra sandfangene ledes overløpet til overløps-/drensledningen. Utløpet fra sandfang til drensledning dimensjoneres for 10 års nedbør.
- Ved nedbør over 10 års gjentakintervall ledes flomvannet i grøfta frem til nærmeste lavbrekk med videre utledning til terreng eller vassdrag.

2.9 Tiltak mot støy

Det utarbeides en egen støyrapport som vil dokumentere støyberegningene. Følgende skjerm vil inngå som del av tiltaket:

- Forbi Sørby forutsettes det etablert en ca 2,5 m høy terrengvoll mellom veien og bebyggelsen.



Figur 2.11: Illustrasjon av støyvoll ved Sørbygda, utsnitt fra 3D-modell.

- Boligområdene øst for E6 ved Basterud forutsettes også skjermet. Sannsynligvis bør det legges til grunn en støyvoll som kombineres med skjerm på deler av strekningen i nord. Totalt bør det skjermes over en strekning på 800 – 1000 meter.
- På vestsiden av E6 mellom Basterud og Kåterudkrysset ble det i forbindelse med utvidelse av E6 i 2004, bygd en støyvoll. Denne opprettholdes som i dag uten ytterligere tiltak.
- Det settes opp 1m høy gabionmur langs høyre vegkanten ned mot Kåterud. Denne vil ta det meste av støyen. Dette vil i tilfelle kombineres med lokale skjermingstiltak.
- Ved Kåterudkrysset er det bygd en støyvoll inn mot Kåterud gård. Denne vil i kryssvariant A kunne opprettholdes, mens det i variant B vil være nødvendig å flytte deler av vollen.

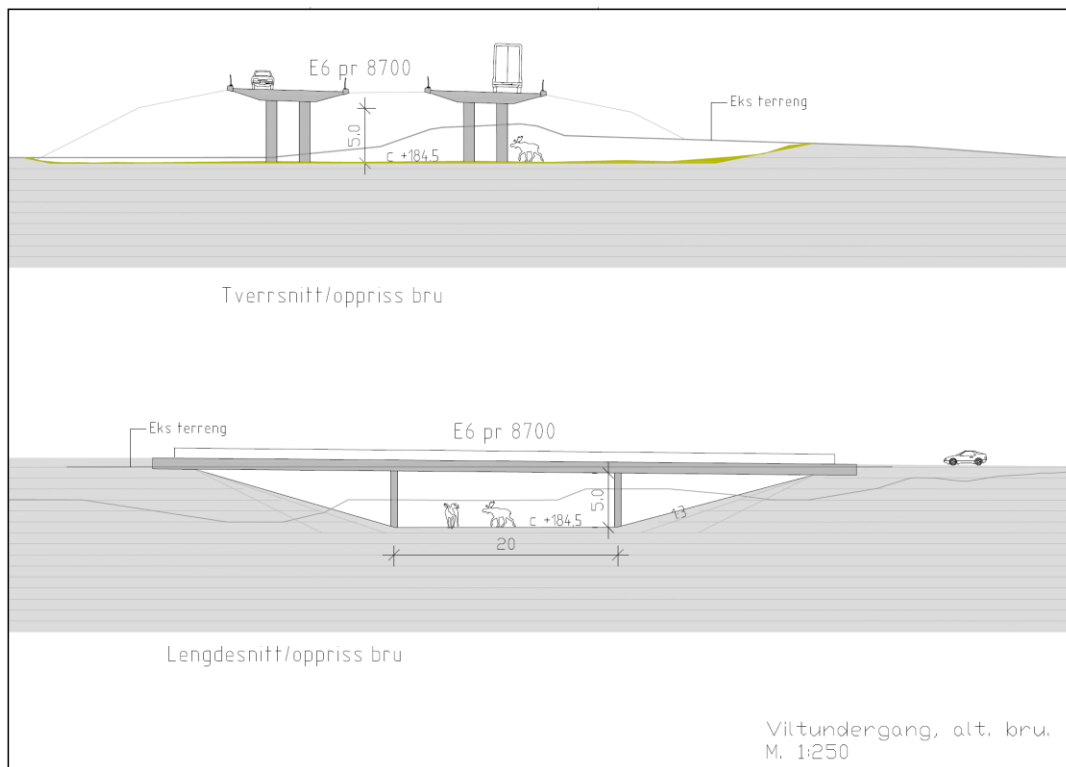
Enkeltstående hus, eller små husgrupper vil i utgangspunktet tilbys lokale skjermingstiltak. Lokale skjermingstiltak vil utformes i samarbeid med de berørte grunneiere og vil detaljeres i byggeplanfasen.

2.10 Spesielle tiltak / særlig avbøtende tiltak

Tiltak mot vilt

Det ligger inne forslag om viltgjerder langs E6 på hele strekningen mellom Kolomoen og Kåterud. Viltgjerde setets opp ca 2 m utenfor topp skjæring eller bunn fylling. På dyrket mark kan viltgjerde settes opp innenfor sikkerhetssonen, 8 m fra hvitstripa på E6.

I tillegg er det forslag om viltunderganger like nord for Kolomoen vegkryss og i Norvimarka.



Figur 2.11. Viltkryssing nord for Kolomoen vegkryss. Profil med E6 på bru over terrenget.

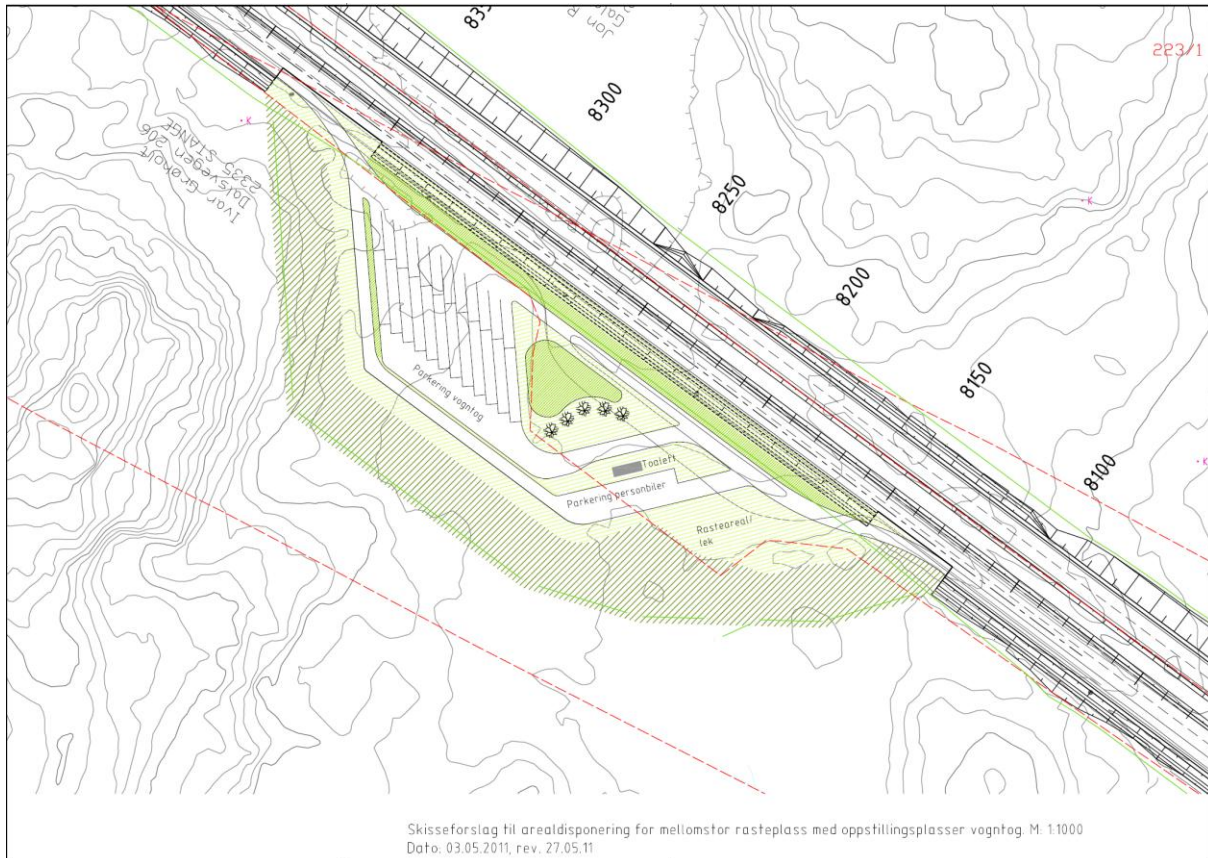
Småvilt vil i tillegg kunne benytte de andre underganger som krysningsteder.

Rasteplass

Rasteplass for sørgående trafikk opprettholdes like nord for Kolomoen Vegkryss. Rasteplassen foreslås utformet som en mellomstor rasteplass med plass for 10-12 store biler, toalett og plass for 4-5 bord med benker. Jfr. illustrasjon av mulig rasteplass på figur 2.12, samt vedlegg bak i rapporten.

Rasteplassen vil formes som en åpen plass i skogen der trafikkarealene omkranses av gress og noe vegetasjon. Skogen opprettholdes utenfor viltgjerde.

I området vil det etableres en port i viltgjerde bl.a. for å kunne føre vilt som har kommet innenfor gjerde tilbake til skogen.



Figur 2.12. Forslag til rasteplass like nord for Kolomoen vegkryss.

3 OPPSUMMERING AV FORSLAG TIL ENDRINGER

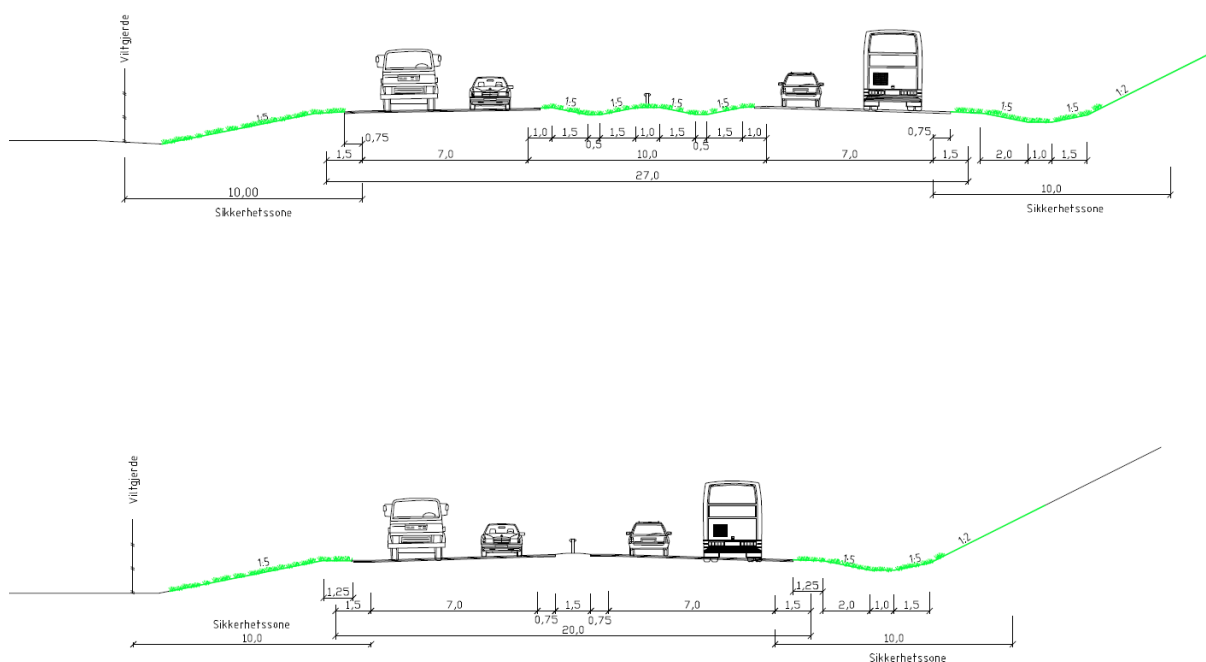
I dette kapitlet har vi stikkordsmessig foretatt en oppsummering av de endringer som er foretatt i forhold til vedtatt kommunedelplan.

3.1 Tverrprofil i E6

Oppdatert tverrprofil er vist på figur 3.1 under.

Den totale bredden som går med til veg er økt med ca 4 meter. Dette skyldes at sikkerhetssonen på hver side er økt fra tidligere 8 meter til 10 meter nå. Dette er justeringer som skyldes nye rammebetingelser gitt i reviderte vegnormaler og nasjonale retningslinjer for vegbygging.

For øvrig er det ikke noen vesentlige endringer av vegnormalene og vegvesents retningslinjer som fører til endringer av linjeføringen.



Figur 3.1: Nye tverrprofiler

3.2 Trase for E6

3.2.1 Sidevalg Kolomoen – Uthus – Jønsberg

Kommunedelplanen:

- Utvidelse mot øst fra Kolomoen, eksisterende felt opprettholdes som de 2 sørgående feltene
- Sideskift i første høyrekurve etter ca 1 km, og utvidelse mot vest fram til Sørbygda, eksisterende felt opprettholdes som nordgående felt
- Bru over Uthus erstattes av ny kortere bru med lysåpning på 30 – 50 m.
- Sideskift over Uthusmyra og gjennom Uthuskrysset fram til høyrekurven 1 km nord for Uthus
- Utvidelse mot vest fram til første høyrekurve etter Uthuskrysset, eksisterende felt opprettholdes som sørgående felt

Forslag til løsning og endringer innarbeidet i foreliggende planforslag:

- Utvidelse mot øst fra Kolomoen, eksisterende felt opprettholdes som de 2 sørgående feltene
- Sideskift i første høyrekurve etter ca 1 km, og utvidelse mot vest fram til Sørbygda, eksisterende felt opprettholdes som nordgående felt
- Lavbrekk mellom p nr 8500 - 9100 fjernes. Veggen heves med opp mot 3 - 4 m på deler av strekningen og E6 gis en mer rettlinjert linje også i forhold til vertikalkurvaturen.
- I kurven ved ordførerundergangen / Sørbygda utvidelse mot vest, alle 4 felt bygges nye vest for dagens E6.
- Lengdeprofilet for E6 senkes i forhold til dagens E6 forbi Sørbygda
- Støyvoll settes på dagens E6 inn mot Sørbygda
- Myrbru over Uthus erstattes med en kulvert med lysåpning 5 x 4 m og resten med fylling med høyde 4 – 5 m. Utslaking av skråning kan eventuelt avtales med grunneiere.
- Utvidelse mot vest med 4 nye felt over Uthusmyra og gjennom Uthuskrysset fram til høyrekurven like nord for Tunstadundergangen
- Utvidelse mot vest fra den ovenfornevnte kurve til kurven sør for Jønsbergovergangen, eksisterende felt opprettholdes som de 2 nordgående feltene.
- Sideskift i kurven ca 500 m sør for Jønsbergovergangen
- Utvidelse mot øst videre til Kåterud.
- Ved Basterud, hvor det er bygd støyvoll, benyttes senter eksisterende grøft på vestsiden som utgangspunkt for sideforskyvning.

Begrunnelse:

- Det ble i kdpl forutsatt at det skulle bygges helt ny veg gjennom Uthusområdet og Uthuskrysset. Det gjøres nå, men den flyttes utenfor eksisterende veg for å kunne bygge ny E6 mens trafikken fortsatt er på eksisterende E6. Dette innebærer redusert behov for interimsløsninger
- Veggen senkes forbi deler av Sørbygda for å få en bedre linjeføring.
- Nord for Uthus senkes E6 for å redusere støyulempene for naboer langs E6

3.2.2 Gjennom Kåterudkrysset

Kommunedelplanen;

- Utvidelse mot øst, eksisterende felt opprettholdes som sydgående felt
- Opprettholdelse av dagens kryss og fylkesvegens trase gjennom krysset

Forslag til endringer innarbeidet i foreliggende planforslag;

- Noe flytting av traseen mot vest, som innebærer en noe krappere kurve gjennom krysset.
- Justering av ramper øst for E6, bl.a. for ikke å berøre støyvoll mot Kåterud gård
- Oppstramming av krysset med ramper og trase for fylkesvegen gjennom krysset. Ny gang og sykkelveg langs fylkesvegen gjennom krysset.

Begrunnelse;

Endringene resulterer i at man unngår inngrep i støyvoll inn mot Kåterud gård. Løsningen medfører at det må bygges ny bru for E6 gjennom krysset.

Fylkesvegen gjennom krysset ligger i en kurve som bidrar at det kan være noe redusert sikt for trafikk fra vest mot øst. En ny bru for E6 gjennom krysset, bidrar til et tydeligere og enklere kryss, sammen med gang- og sykkelveg langs fylkesvegen. Fylkesvegen mellom rundkjøringene i krysset rettes opp til en rettlinjet veg.

Foreløpig konkluderes det med at noe utvidelse mot vest vil gi en bedre kryssløsning og skal danne grunnlag for videre bearbeidelse.

3.3 Tverrforbindelser som krysser E6

3.3.1 Ordførerundergangen og viltkryssinger mellom Kolomoen og Uthus

Kommunedelplanen viser en videreføring av dagens løsning.

Bl.a. pga sideforskyvning av E6 mot vest vil en videreføring kreve langt større omlegginger enn forutsatt i kommunedelplanen. Løsninger og tiltak er vurdert sammen med bl.a. tiltak for viltkryssinger. Aktuelle løsninger er vist på figur 1 på neste side. Jfr. vedlegg 1.

Statens vegvesens anbefaling og konklusjon som grunnlag for videre arbeid:

Basert kun som løsning for atkomst til Sørbygda vest, anbefales det at alternativ A6 legges til grunn for videre arbeid. Dette pga:

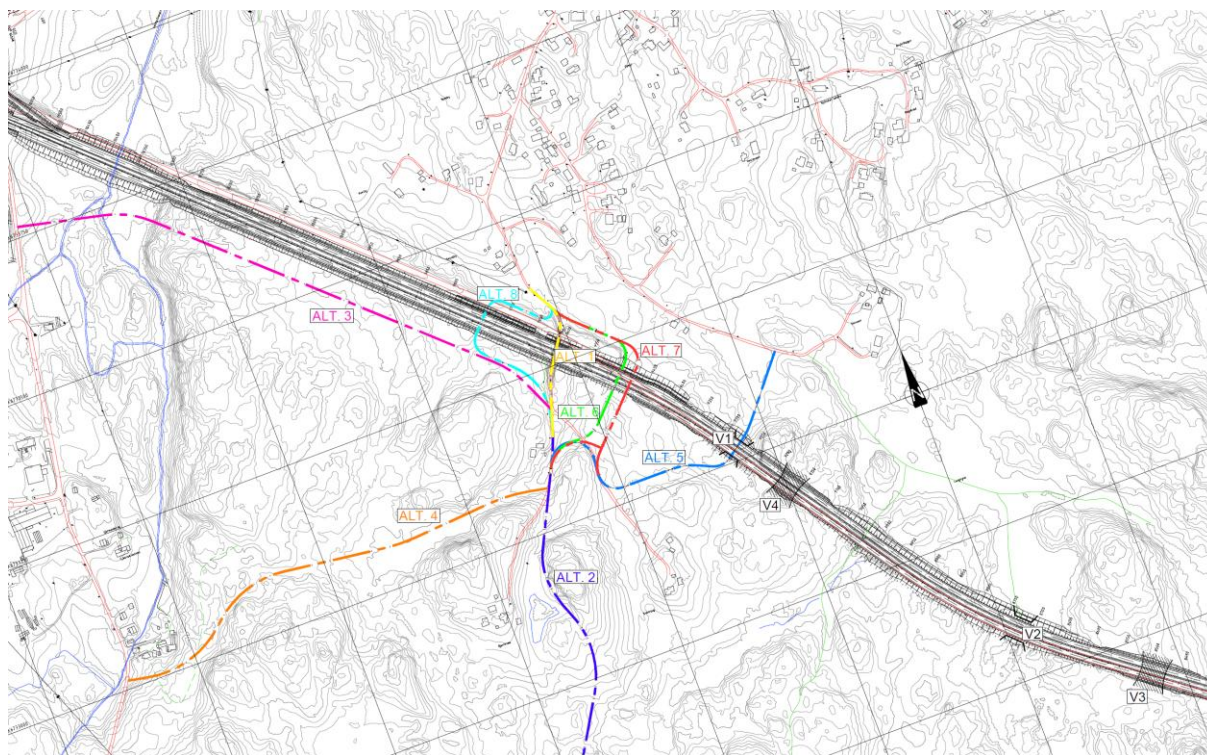
- Opprettholdes den sosiale tilknytningen som i dag.
- Skaper minst endringer i forhold til dagens løsning.
- Blant de minst kostbare løsningene.

I forhold til en viltkryssing er det flere forhold som bør tas med i vurderingene. Det er i forhold til kostnader, terrengtilpasning osv. Skulle man kun ta hensyn til vilt, mener vi at alternativ V4 ville være den beste løsningen. Dette alternativet er imidlertid mer kostbar, får en dårligere tilpasning til landskapet og vil ha store konsekvenser for hvordan E6 kan legges i terrenget.

Som samlet løsning vil vi imidlertid anbefale følgende:

- Atkomst til Sørbygda vest bygges ut etter alternativ 6
- Dvs at E6 opprettholdes i en høy profil
- Viltkryssing etableres som en undergang ihht til alternativ V2.

Dette innebærer en løsning som er konkurransedyktig kostnadmessig, beregnet til ca 25 mill kr. Viltkryssing etableres så nære Kolomoen at den også kan betjene det viltet som blir hindret av det framtidige viltgjerde langs rv 3. En kryssing i dette området kan bidra til å redusere omfanget vilt inn mot boligområdene ved Sørbygda i noe større grad enn alternativene V1 og V4.



Figur 3.2 Aktuelle krysningspunkter sør for Uthus.

3.3.2 Fylkesveg 24

Prinsippet som vist i kommunedelplanen opprettholdes videre. Fv 24 dreies, og krysser tilnærmet vinkelrett over E6.

Denne traseendringen gjør at dagens fv 24 kan opprettholdes i anleggsperioden fram til ny fv 24 gjennom kryssområdet er etablert.

Gang- og sykkelveg langs fv 24 innarbeides på strekningen mellom Ljøstadveien i vest og Sørbygdaveien i øst, en strekning på ca 1,3 km.

3.3.3 Tunstadundergangen

Gamle Stangeveg krysser i dag under E6. Kommunedelplanen la til grunn en videreføring av dette prinsippet.

Da ny E6 senkes i forhold til dagsens E6 vil det å opprettholde en undergang medføre lang omlegging av Gamle Stangeveg. Aktuelle løsninger er behandlet i et eget notat, jfr. vedlegg 2.

Oppsummering av notatet:

Av de løsninger som er presentert har vi følgende oppsummering:

- Alternativene med bru over E6 vil være mer synlig enn de med undergang.
- Alternativene som følger eksisterende trase for Gamle Stangeveg, både bru og kulvert, er mindre arealkrevende enn alternativet som ligger nord for bebyggelsen.
- En undergang vil ikke være særlig synlig. En undergang eller en stengt/nedlagt undergang vil bidra til noe mindre forstyrrelser i landskapet
- For gårdsdrift vil en bruløsning være en bedre løsning enn undergang.
- Alternativet med undergang i eksisterende korridor vil ha store konsekvenser for atkomst til og bebyggelse langs Gamle Stangeveg.
- Forslaget om å stenge Tunstadundergangen vil skape store ulemper for jordbruket.
- Det er ikke noen vesentlig kostnadsforskjell på de 3 første alternativene. Alternativ 4, stenging av Gamle Stangeveg er vesentlig billigere.
- Beboere/grunneiere har gitt uttrykk for at overgang er den foretrukne løsningen og at forbindelsen må opprettholdes.

Basert på dette vil vi anbefale følgende løsning:

- Tunstadkryssingen opprettholdes.
- Alternativ 2 med overgang i eksisterende trase for Gamle Stangeveg legges til grunn for videre arbeid i reguleringsplanen.
- E6 senkes tilstrekkelig i området, til at overgangen blir liggende mest mulig på terrengnivå.

3.3.4 Kryssing ved Jønsberg

Overgangsbru ved Jønsberg ble i kommunedelplanen forutsatt lagt i kulvert, i nærheten av dagens kryssing.

I oppstartsfasen framkom det et forslag om å legge om fylkesvegen over en lengre strekning for å unngå nærføring til boliger vest for E6, gnr/bnr 54/2, 54/3 og 54/7. Dette innebærer å legge ny fylkesveg ca 500 m sør for Jønsbergkryssingen. Jfr. vedlegg 3 som omhandler ulike alternativer til overgangsbruer eller kulverter under E6.

I forbindelse med vurdering av denne kryssingen er det sett på samlokalisering mellom driftsundergangene ved Ske og Ryen. I ovenfornevnte notat har vi konkludert med at ved undergang ihht til alternativ 1 kan begge undergangene ved Ske og Ryen stenges uten at det bygges enda en undergang til erstatninger for de som legges ned. I alternativene med overgangsbru eller kulvert nær dagens trase bør en av undergangene opprettholdes, eller det bygges en ny undergang mellom dem. Dette for å opprettholde atkomst for landbruket, for friluftslivet og som en faunapassasje.

Kryssing ihht til alt. 1 foreslås bygget som en 3 spenns bru som gir plass for fylkesvegen, gang- og sykkelveg og for faunapassasje.

Oppsummering av notatet:

Basert på de vurderingene som er presentert i notatet er følgende oppsummert:

- Alternativ med lang bru (alt. 6) er 15 - 20 mill kr dyrere enn de øvrige. Dette alternativet anbefales ikke videreført.
- Alternativ 2 og 4, kulvert/bru i eksisterende fylkesvegstrase anbefales ikke videreført pga at fylkesvegen må stenges i anleggsperioden, alternativt at det bygges en interimsløsning. Interimsveg forutsettes som en veg på terreng og med et kryss med E6 i plan. Skal det bygges en midlertidig bruløsning vil dette medføre en ekstra kostnad på ca 5 mill kr.
- Alternativ 2, dagens trase har også en bruløsning som krysser E6 i en kurve. Dette er uttalt som en ikke ønskelig løsning. E6 bør krysses med en vinkelrett konstruksjon.
- Alternativ 5, kulvert etter kommunedelplanens intensjon anbefales ikke videreført pga vanskelig drenering. Løsningen innebærer at overvann må pumpes. Det blir ellers en veldig lang overføringsledning fram til åpen bekk.

Den foreløpige konklusjonen er at alternativ 1 med kulvert under E6 / bru for E6 over fylkesvegen anbefales videreført. I tillegg skal alternativ 3, bru like sør for dagens bru, videreføres som et alternativ hvis det bl.a. vil være vanskelig å få tilfredsstillende uttrekk av vann fra kulvert.

3.3.5 Andre kryssinger.

Fv 195, Østerhagen; Eksisterende undergang opprettholdes som planlagt i kdpl. Undergangen forlenges tilpasset 4 felts veg.

Profil 17950, Norvigards driftsundergang; stenges og erstattes av viltkryssing foreløpig opprettholdes denne. Undergangen ligger ca 1,2 km nord for undergang ved Østerhagen og ca 1 km sør for Basterud.

Basterud, fv 117; Opprettholdes som i dag og som foreslått i kdpl, forlenges mot øst.

Sinnerud, driftsundergang. Opprettholdes som i dag, men forlenges også som forutsatt i kdpl. Undergangen ligger 1,4 km nord for Basterud og ca 1,1 km sør for Kåterud. Viktig forbindelse som turveg/sti på tvers av E6.

3.4 Vilttiltak/-overganger / faunapassasjer

I kdpl ble det forutsatt viltgjerde fram til Uthus og at det skulle vurderes viltgjerde på delstrekninger videre mot Hamar grense/Åkersvika. Faunapassasjer vil kunne fungere gjennom kryssende veger for E6, driftsunderganger osv. Jfr. også eget referat fra viltmøtet avholdt 10. februar.

I reguleringsplanen foreslås det foreløpig følgende løsninger:

- a) Det forutsettes at det settes opp viltgjerde på hele strekningen gjennom Stange.
- b) Viltkryssing etableres som en undergang ihht til alternativ V2 ved profil 8700, ca 400 m nord for rasteplassen ved Kolomoen. Dette innebærer en løsning som er konkurransedyktig kostnadmessig. Viltkryssing etableres så nær Kolomoen at den også kan betjene det viltet som blir hindret av det framtidige viltgjerde langs rv 3. En kryssing i dette området kan bidra til å redusere viltomfanget opp mot boligområdene ved Sørbygda, som alternativ C1 og V4 kan medføre.
- c) På strekningen mellom Uthus og Jønsberg foreligger det forslag om bygging av en ny undergang istedenfor Jønsbergovergangen. Blir dette alternativet valgt, jfr. vedlegg 2, så bygges det en bru i E6 som gir en noe mer luftig undergang enn en vanlig kulvert.
- d) Det bygges også en ny viltkryssing i Norvimarka. Like nord for Arnebergveien. Dette bygges som en undergang med lysåpning på ca 15 m.
- e) På resten av strekningen opprettholdes dagens kryssinger av E6 og det forutsettes også at disse vil kunne betjene behovet for faunapassasjer på denne strekningen.

3.5 Rasteplasser

I kommunedelplanen ble det ikke konkludert med rasteplasser på strekningen. Som grunnlag for videre arbeid legges det til grunn en ny oppgradert rasteplass der dagens rasteplass er lokalisert.

Det er vurdert rasteplass for sydgående trafikk, enten i Norvimarka eller videreføring av den som ligger like nord for Kolomoen i dag. I tillegg vil det bli vurdert et alternativ der rasteplassen flyttes sør for Kolomoen vegkryss og lokaliseres sammen med rasteplass for sørgående trafikk som ligger like ved rv 3.

Rasteplass forutsettes som en mellomstor rasteplass. Det ønskes en lokalisering som har mulighet for tilkobling til vann og avløp og strøm.

Basert på avstand mellom hovedrasteplassene på Strandlykkja og i Brumunddal er det ikke behov for en hovedrasteplass.

Det kan være fornuftig med en liten eller mellomstor rasteplass på strekningen. Dette for å skape flere stoppsteder, selv om det er flere kryss, er det lite tilbud i tilknytning til kryssene. I kryss med Nydal det er en bensinstasjon med muligheter for å stoppe. I kryssene ved Kåterud, Åkersvika, Vien og Arnkvern er det kun en parkeringsplass for ”park- and ride”.

3.6 Anleggsgjennomføring, riggområder og deponier

Det må framskaffes aktuelle arealer for deponi på strekningen. Det vil bli utarbeides et notat som grunnlag for å foreslå arealer for deponi innenfor planområdet. Bl.a. kan det værere aktuelle arealer i skogområdene ved Ryen som kan benyttes. Arealene kan eventuelt opparbeides som dyrket mark etter anleggsperioden/riggen er avsluttet. I tillegg er det områder ved Uthus (Ljøstadvfeltet) og ved Kåterud som i kommuneplanen er avsatt til næringsformål, men enda ikke utviklet. Dette er områder, hvis det lar seg tilpasse en eventuell utbygging, som kan være aktuelle for riggområder.

Riggområdene ønskes generelt:

- så store som mulig
- så langt nord som mulig
- riggområdene bør også ligge nær kommunale ledninger for vann og avløp og strøm.

Anleggsbelte langs E6 skal ha en bredde på minimum 20 meter utenfor ny trase og skjæringstopp/fyllingsfot. Det må være plass for lagring av matjord og vekstjord. Med stor andel mineraljord er behovet for lagringsplass større.

