



Detaljregulering for E6 Ulsberg – Vindåsliene Konsekvensutredning friluftsliv og bygdeliv

Fagrapport

01.03 | **19**

PLANID Rennebu kommune 5022_2017006
PLANID Midtre Gauldal kommune 5027_2018001

Oppdragsnr:	11927300
Oppdragsnavn:	Detaljregulering for E6 Ulsberg - Vindåsliene
Dokument nr.:	Konsekvensutredning friluftsliv og bygdeliv
Filnavn	E6 UV Nye Veier KU friluftsliv og bygdeliv

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	01.03.2019	Oppdateringer. Planendringer	Anita Myrmæl	Kjersti Misfjord	
00	18.12.2018		Anita Myrmæl	Aslaug T. Nastad	

Forord

Nye Veier AS har startet arbeid med detaljregulering av ny E6 i Rennebu kommune og Midtre Gauldal kommune i Trøndelag fylke. Planområdet strekker seg fra krysset E6 og riksvei 3 ved Ulsberg i Rennebu kommune til Fossemsbrua sør for Soknedal sentrum i Midtre Gauldal kommune.

Reguleringsplanen skal danne grunnlaget for bygging av ny 4-felts E6 på strekningen. Planforslaget skal sammenfalle med ny E6 nordover i Midtre Gauldal kommune som er under bygging.

Nye Veier AS er tiltakshaver og konsulentfirmaet Sweco Norge AS er engasjert for å utarbeide planforslaget og konsekvensutredningen. Det utarbeides en felles reguleringsplan for Rennebu kommune og Midtre Gauldal kommune, men politisk behandling av planforslaget utføres i de respektive kommunene uavhengig av hverandre.

Sammendrag

Ny E6, som foreslått i planforslaget, vurderes i sum å medføre *noe negativ konsekvens* for friluftsliv i utdrningsområdet. De viktigste konsekvensene er at E6 med fire felt og høyere hastighet enn dagens europavei vil danne en barriere gjennom områder som i dag for en stor del er utmark og som benyttes til friluftsliv og rekreasjon. Bruken av de ulike delområdene varierer, og omfatter i hovedsak jakt, ferdsel på turløyper, stier, skiløyper, fritidsboliger/hytter og en skytebane. Ny E6 vil medføre trafikkstøy og noe luftforurensning til områder som i dag ikke er utsatt for støy og støv.

En rekke steder langs ny E6 er det lagt opp til kryssingsmuligheter som reduserer barriereeffekten, med bruer, kulverter og viltkryssinger. Eksempel er Ulsbergtunnelen, Stavåa, Skauma, Rødåsen, Tovlia, Vadløkkjebekken, Bakkhjellen, Garli nord og sør, Løklia og på Vindåslitunnelen. Skiløypa mellom Berkåk og Slette/Skaumsjøen legges på bru over ny E6 ved Røstin. Lokalveier som er viktige ferdselsårer til fots og på sykkel legges om og framkommeligheten opprettholdes. Det gjelder bl.a. Tosetveien, Træthaugveien og Bjønnplassveien.

Buvatnet ligger utenfor selve planområdet, men er vurdert i influensområdet for ny E6. Konsekvensen for dette viktige friluftsområdet kan bli positiv når trafikk fra dagens E6 flyttes på østsiden og lenger bort fra vannet.

For bygd livet vil det at E6-trafikken flyttes ut av Berkåk sentrum i all hovedsak oppleves positivt som følge av mindre støy, luftforurensning og økt trafiksikkerhet. Det foreligger to alternativer til forlengelse av fv. 700 gjennom sentrum til nytt kryss for E6, kalt alternativ 1 nord og alternativ 3 sør. Av de to alternativene framstår alt. 3 sør som mest positivt for bygd livet på grunn av best trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter.

Skytebanen i Gammelstødalen kommer i konflikt med ny E6, og planlegges flyttet noe lenger inn i Gammelstødalen. Selv om det vil oppleves midlertidige ulemper i anleggsperioden, vil brukerne få et nytt anlegg med tilnærmet samme lokalisering, og konsekvensen vurderes derfor i sum å bli ubetydelig.



Figur 1-1 Utmark og jordbrukslandskap i utredningsområdet. Her fra Røstin i Rennebu kommune. Foto: A. Myrmæl, Sweco, juli 2018.

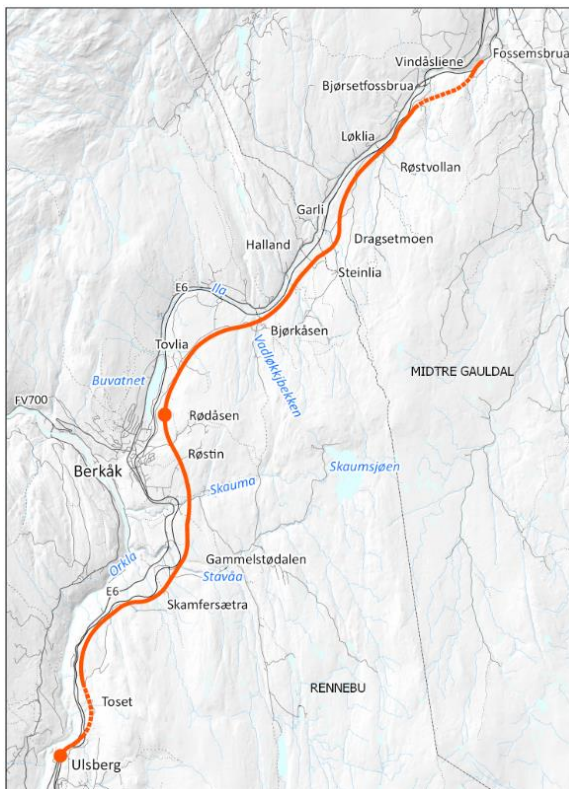
Innhold

1	Innledning	6
1.1	Beskrivelse av tiltaket	6
1.2	Planprogrammets krav.....	6
1.3	Definisjon av fagtema og avgrensning mot andre tema	7
2	Metode	7
2.1	0-alternativet	7
2.2	Influensområde	8
2.3	Metode for registreringer	8
2.4	Kriterier for vurdering av verdi	9
2.5	Kriterier for vurdering av påvirkning.....	9
2.6	Vurdering av konsekvens	11
3	Beskrivelse av overordnet situasjon.....	12
3.1	Generell beskrivelse	12
4	Delområder, verdi – påvirkning - konsekvens	15
4.1	Delområde FB1 Ulsberg – Tøsetveien - Skauma.....	15
4.2	Delområde FB2 Gammelstødalen	17
4.3	Delområde FB3 Unndal – Rødåsen - Træthaugveien.....	18
4.4	Delområde FB4 Berkåk	20
4.5	Delområde FB5 Buvatnet	24
4.6	Delområde FB6 Halland – Bjønnplassveien - Bjørsetfossen	25
4.7	Delområde FB7 Solberg steinbrudd - Fossembrua	26
5	Samlet konsekvens	27
5.1	Konsekvenser for alternativ 1 og 3 i Berkåk sentrum.....	28
5.2	Konsekvenser i anleggsperioden	28
5.3	Skadeforebyggende tiltak	28
6	Referanser	29
7	Vedlegg.....	30
7.1	Registreringskart.....	30
7.2	Verdikart	30
7.3	Kart som viser tilrettelagte kryssinger av E6	30

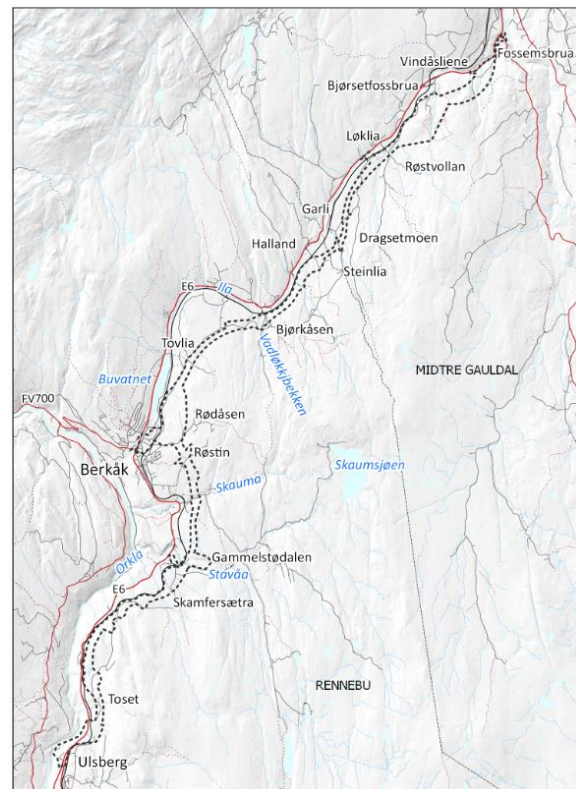
1 Innledning

1.1 Beskrivelse av tiltaket

Planarbeidet gjelder E6 på strekningen mellom Ulsberg i Rennebu kommune (i sør) og Fossemsbrua sør for Soknedal i Midtre Gauldal kommune (i nord). Planområdet ligger øst for dagens E6, og med unntak av ved Ulsberg, også øst for dagens jernbane. Se illustrasjon av veilinja i Figur 1-1 og omriss av utredningsområdet i Figur 1-2. Planforslaget er utførlig beskrevet i planbeskrivelsen, og tiltaket gjengis derfor ikke nærmere i denne utredningen.



Figur 1-1. Illustrasjon av veilinja E6 mellom Ulsberg til Vindåsliene. Kilde: Sweco desember 2018.



Figur 1-2 Illustrasjon av planområdet (stipla linje). Kilde: Sweco desember 2018.

1.2 Planprogrammets krav

Utredningskravet i fastsatt planprogram er følgende:

Friluftsliv, by- og bygdeliv

Fagtemaet skal belyse tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet vil i denne utredningen omfatte friluftsområder, utearealer i tettsteder som er allment tilgjengelige, idrettsanlegg, nett for tursykling og forbindelseslinjer for myke trafikanter som ikke dekkes av trafikkrapporten.

Dagens E6 går gjennom Berkåk sentrum, og på vestsiden ligger de fleste offentlige funksjonene, som sykehjem, skoler og rådhus. På begge sider av veien ligger det detaljhandel, industri og bensinstasjon. I Berkåk sentrum ligger også flere boligområder, fordelt på begge sider av dagens E6 og jernbanen. Langs resten av dagens E6 er bebyggelsen spredt.

Det er mange attraktive friluftsområder i nærheten av boligområdene på Berkåk, og blant annet er Buvatnet mye brukt. Ved Halland som ligger mellom Berkåk og Løklia er det jaktområde for hjortevilt som er av stor verdi. Ut over dette er det flere turløyper som går på kryss og tvers i planområdet.

Rennebu skytterlag har skytebane i Gammelstøldalen, ca. 3,8 km sør for Berkåk. Skytebanen blir direkte berørt av ny trasé for E6. Konsekvenser skal utredes og alternativer for lokalisering tas i egen, parallell prosess.

Verdi, omfang og konsekvenser for friluftsliv, by- og bygdeliv skal utredes i samsvar med håndbok V712. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives.

1.3 Definisjon av fagtema og avgrensning mot andre tema

Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder.

Temaet omfatter i denne utredningen følgende:

- Friluftsområder
- Utearealer i tettsteder som er allment tilgjengelige (i hele eller deler av døgnet)
- Forbindelseslinjer for myke trafikanter
- Nett for tursykling
- Sykling på offentlig veinett dersom temaet ikke er behandlet i utredning om trafikk.

2 Metode

Metoden som er benyttet bygger på Statens vegvesen, Vegdirektoratets håndbok V712 (heretter omtalt som SVV håndbok V712), utgave februar 2018. Målet med metoden er å kartlegge verdien i området, vurdere påvirkningsgraden og derav konsekvensen på en tydelig og anvendbar måte. På den måten sikres det at hvert tema blir tatt hensyn til når alternative løsninger blir utredet. Verdianalysen utarbeides gjennom en prosess med først registrering og deretter verdivurdering.

2.1 0-alternativet

0-alternativet følger dagens E6-trasé på hele strekningen, med vedtatte reguleringsplaner og gjeldende kommuneplaner. Detaljreguleringsplan for ny E6 Ulsberg – Vindåsliene vedtatt i Rennebu kommune og Midtre Gauldal kommune 2016 skal ikke realiseres og inngår derfor ikke i 0-alternativet.

2.2 Influensområde

Influensområdet settes i utgangspunktet til å være arealet som er varslet ved planoppstart, med utvidelser varslet i desember 2018 og tilstøtende arealer som kan berøres av bl.a. støy, luftforurensning og/ eller barrierevirkninger.

2.3 Metode for registreringer

Registreringskategoriene for tema friluftsliv/by og bygdeliv går fram av SVV håndbok V712, se Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Registreringskategorier for friluftsliv, by og bygdeliv. Kilde håndbok V712. Ikke alle kategorier er relevant for denne utredningen.

Registreringskategori	Forklaring
Forbindelseslinjer/soner	
Ferdelsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønkorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykelruter	Sykelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagstuområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av vegger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebygd sone, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder om ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

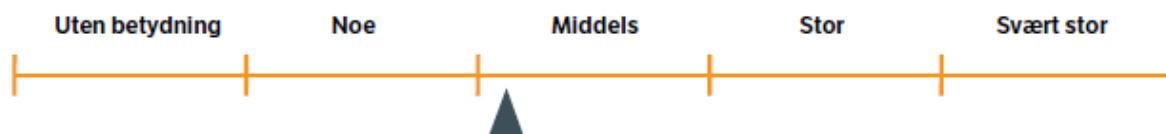
2.4 Kriterier for vurdering av verdi

Basert på registreringene avgrensnes delområder som verdivurderes etter verdikriterier gitt i SVV håndbok V712, se Tabell 2-2.

Tabell 2-2 Verdikriterier for fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv. Kilde SVV håndbok V712.

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivområder i Naturbase ⁴⁷		← C →	← B →	← A →	

Skala for vurdering av verdi går fram av SVV håndbok V712, se Figur 2-1. I delkapitelene for hvert delområde vil verdien beskrives med ordene innefor skalaen «Uten betydning ... Svært stor».



Figur 2-1 Skala for vurdering av verdi. Kilde SVV håndbok V712.

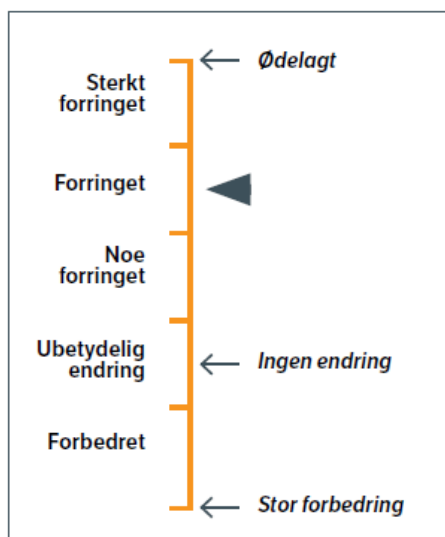
2.5 Kriterier for vurdering av påvirkning

Påvirkning er et uttrykk for endringer det aktuelle tiltaket vil medføre i et delområde. Veileder for vurdering av påvirkningen av delområder for naturressurser går fram av Tabell 2-3.

Vurderingene gjelder det ferdige tiltaket. Inngrep i anleggsfasen inngår kun dersom påvirkningen gir varige endringer. Skalaen går fra sterkt forringet til forbedret, se Figur 2-2.

Tabell 2-3 Veiledning for vurdering av påvirkning. Kilde SVV håndbok V712.

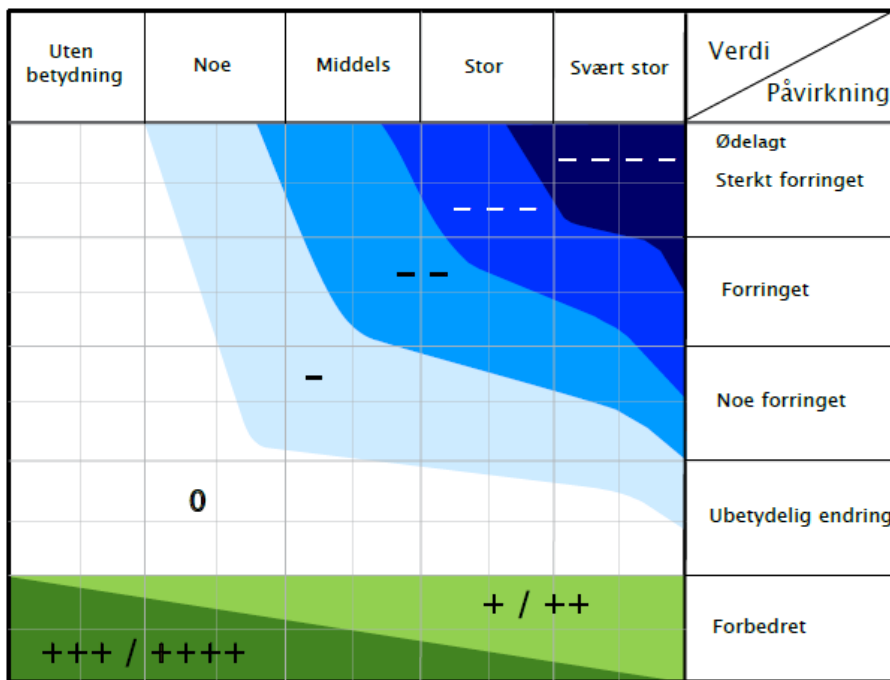
Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet/Barriere	Bruk av området/ferdselforbindelse	Lydbilde
Ødelagt/ sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/ sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lenger (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde



Figur 2-2 Skala for vurdering av påvirkning. Kilde SVV håndbok V712.

2.6 Vurdering av konsekvens

Konsekvens vurderes ved å sammenholde et delområdes verdi med tiltakets påvirkning på dette delområdet. Til vurderingen benytter vi den såkalte konsekvensvifta i SVV håndbok V712, se Figur 2-3. Skalaen og forklaring på konsekvensgraden går fram av Figur 2-4. Konsekvens for alle delområder samles i Tabell 5-1 i kap 5 og det gjøres en faglig vurdering av den samlede konsekvensen av hele tiltaket i kap 5. Samlet vurdering av konsekvens for hele veistrekingen vurderes etter skala i Figur 2-5.



Figur 2-3 Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde kommer fram ved å sammenholde grad av verdi i X-aksen med grad av påvirkning i Y-aksen. De to skalaene er glidende. Kilde SVV håndbok V712.

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 2-4 Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder. Kilde SVV håndbok V712.

Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - - -). Brukes unntaksvis
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (- - - -), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (- - -).
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (- - -).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (- -) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

Figur 2-5 Kriterier for fastsettelse av samlet konsekvens. Kilde SVV håndbok V712.

Skadereduserende tiltak

I henhold til SVV håndbok V712 skal det foreslås avbøtende tiltak. Slike tiltak kan være justering av fysiske forhold eller miljøtiltak som kan dempe tiltakets negative omfang. Det kan gjelde anleggsfasen så vel som driftsfasen. Se kap. 5.3

Konsekvenser i anleggsperioden

Inngrep som utføres i anleggsperioden inngår i omfangsvurderingene dersom de gir varig endring av delmiljøene. Midlertidig påvirkning beskrives separat, se kap 5.2.

3 Beskrivelse av overordnet situasjon

3.1 Generell beskrivelse

Utredningsområdet består i hovedsak av utmarksterrang med spredte boliger, gårdsbruk, jorder og hytter. Området går forbi tettstedet Berkåk der det er flere attraktive friluftsområder, blant annet Buvatnet. Ellers i utredningsområdet er det turveier, stier, skiløyper, jaktterreng og skytebane.

Ferdelsforbindelser

Løyper og stier

Registreringskartet i vedlegg 7.1 gir oversikt over friluftsområder og turveier i og nær planområdet.

Træthaugveien og Bjønnplassveien er lokalveier som er viktige rekreasjonsveier og ferdelsforbindelser til fots og med sykkel (K. Værnes, A. Bruheim og S. Hage pers. medd.) Også Tusetveien benyttes som turvei, men i mindre grad enn Træthaugveien og Bjønnplassveien (kilde: konsekvensutredning for kommunedelplan Ulsberg – Løklia 2013). «Buvatnet rundt» er en opparbeidet turløype som er populær. I databasen Naturbase er Holtveien, turvei ved Ulsberg, gammel ferdelsåre til Havdal registrert som viktige ferdelsårer i Rennebu kommune. Taubanestien er en skiltet sti mellom Lerkeveien og Unndal verk ved Berkåk. En tur innenfor planområdet og som er beskrevet med kart og tekst i «[40 turer i Rennebu](#)» er «Halland camping – Undal verk – Berkåk».

Det er ikke registrert merkede stier i utredningsområdet i Midtre Gauldal kommune (heretter forkortet MGK), men fra Bjørset, Garli og Røstvolla er det ferdels på tvers av planområdet til hhv. Vagnillvatnet, Vagnillhøgda, Skrubben og Fossumsætra m.m. (S. Hage pers medd.)

Sykling foregår på turveier, stier, gs-veier og kjøreveier i planområdet. Langs E6 er det gs-vei på strekningen Skamfer - Berkåk - Buvatnet.

Skiløyper

Rennebu kommune har gitt ut et eget kart over skiløyper (2018). Innenfor utredningsområdet er det registrert P-plass og løype fra Ulsberg (Austberg Øvre og Ulsberg - Innset), fra Berkåk (Berkåk-Skaumsjøen-Litjdalen) og langs Holtveien. Utfartsparkering for skiløypa Berkåk øst er i ferd med å etableres på Berkåk, i enden av Rognveien.

Det er ikke registrert skiløyper innenfor selve planområdet i MGK, men det er scooterkjørt løype øst for planområdet opp til Fossumsvolla og videre opp til Skrubben. Det er også kjørt løype opp fra Røstvolla/Råa til Skrubben og til Vagnildvatnet. Både Skrubben og Vagnildvatnet har trimposter vinter og sommer. Postene har besøk på 400 - 600 turer hver, i begge sesongene. (S. Hage, Sokna I.L. pers. medd.)



Skiløyper 2018

- LYSLØYPE
- STAKA LØYPE (VINTERFERIE OG PÅSKE)
- SKILØYPER SOM KJØRES OPP HVER HELG
FRA 1. FEB SAMT HVER DAG I PÅSKE OG VINTERFERIE
- SKILØYPER SOM KJØRES OPP VINTERFERIE OG PÅSKEFERIE
- SKILØYPER REGISTRERT PÅ SKISPORET.NO

Figur 3-1 Utsnitt av skiløypekart utgitt av skigruppa i Rennebu IL 2018.

Turområder og nærturterreng

Rødåsen øst for Berkåk er hytteområde, og nærområdene øst for Berkåk benyttes også som turområde og nærturterreng.

Utfartsområde

Nærmeste større utfartsområde er Mjuklia og Skaumsjøen som ligger i god avstand fra utredningsområdet. Det er ingen større utfartsområder i utredningsområdet i tillegg til de som er beskrevet som turområder.

Leke- og rekreasjonsområder

Innenfor utredningsområdet er det ingen opparbeidede lekeplasser. Nærmeste er én i boligområdet på Ulsberg, i Orreveien på Berkåk og uteområdene ved skolen på Berkåk.

Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

Områdene rundt Buvatnet er registrert som statlig sikra friluftsområde. Her er det opparbeidet bade plass, stupebrygge, lekeapparater, balløkke, sandvolleyballbane, gapahuk, bord, benker og merket tursti rundt vannet.

Jordbrukslandskap som brukes til lek

Ingen jordbrukslandskap er kartlagt som spesielle lekeplasser, men barn som bor i nærområdet benytter sannsynligvis dyrkamark ved boligene til lek og aking vinterstid.

Jakt og fiske

Jakt foregår i utmarka i og nær utredningsområdet. Ved Halland, som ligger mellom Berkåk og Løklia, er det et jaktområde for hjortevilt som er av stor verdi. Det drives ellers jakt bl.a. på småvilt og fugl i store deler av planområdet.

Ingen fiskevann ligger i selve planområdet, og det er ikke registrert fiskeplasser i vassdragene som krysser utredningstraseen. Fritidsfiske etter laks foregår i Orkla og Gaula, men begge elvene ligger utenfor utredningsområdet. Det foregår fritidsfiske etter bl.a. småørret i Buvatnet og Ila.

Andre rekreasjons- og friluftsområder

Skytebanen i Gammelstødalen ligger i utredningsområdet.

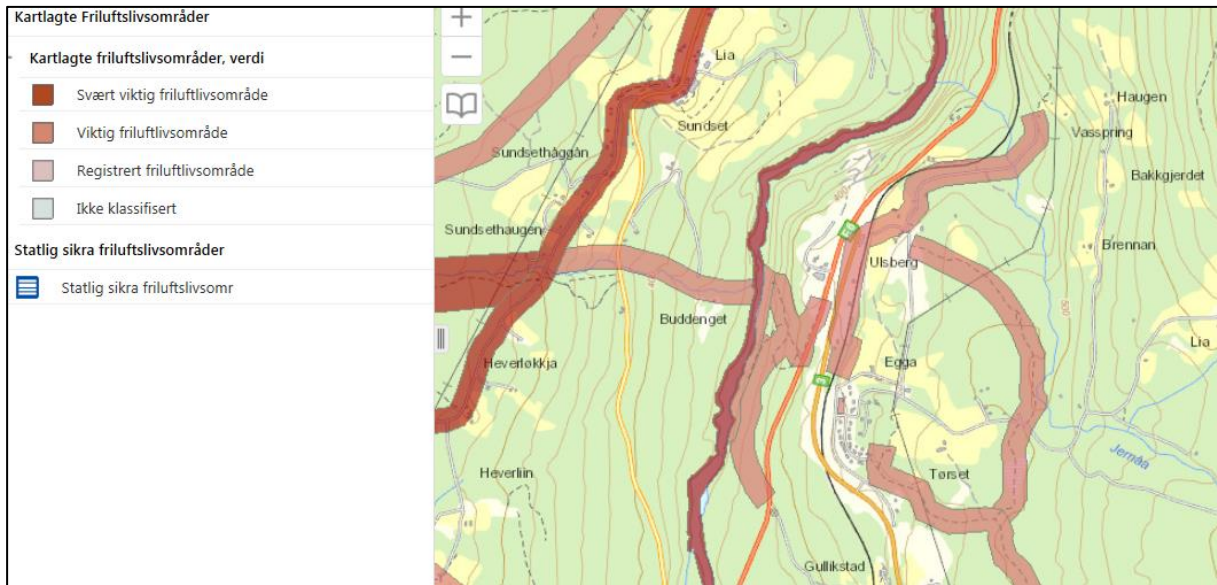
4 Delområder, verdi – påvirkning - konsekvens

I det følgende omtales delområder i utredningsområdet. Registrerte verdier for friluftsliv og bygdeliv går fram av registreringskart i vedlegg 7.1 og inndeling av delområder og vurdert verdi går fram av verdikart vedlegg 7.2. Vedlegg 7.3 viser planlagte tilrettelagte kryssingsmuligheter for E6, i form av tunneler, bruer, kulverter og viltoverganger.

4.1 Delområde FB1 Ulsberg – Tosetveien - Skauma

Beskrivelse

På Ulsberg er det i Naturbase kartlagt flere ferdselsårer for friluftsliv, se Figur 4-1. Turvei til Vassspring, gammel ferdselsåre til Havdal, lysløype Ulsberg – Innset og tursti/skiløype Austberg øvre. Lysløypa ligger utenfor utredningsområdet. Budengbrua over Orkla mellom Ulsberg og Sundset skal ikke ha vært i bruk etter at den falt ned på 90-tallet, ifølge høringsuttalelse fra Ulsberg. Tosetveien er i tidligere kommunedelplan for Ulsberg – Løklia registrert som turløype, men med liten verdi. Tilnærmet all utmark i delområdet er i temakartet for tidligere kommunedelplan registrert å være jaktområde med middels verdi.



Figur 4-1 Kartlagte friluftsområder på Ulsberg. Kilde: Naturbase oktober 2018.

Verdivurdering

Tosetveien, turveiene ved Ulsberg og jaktterrenget vurderes å ha lokal betydning, være attraktive til friluftsferdsl og jakt, og ha lokal betydning. Verdien vurderes til *noe verdi*.

Vurdering av tiltakets påvirkning

Ny E6 med høyere hastighet vil medføre noe mer støy og luftforurensning i utmarksområder i dette delområdet som benyttes friluftsliv i form av jakt og noe ferdsel. Veien vil bli en ny barriere for ferdsel i terrenget øst-vest. Ferdselen er imidlertid kanalisert nord-sør, bl.a. langs Tosetveien, og framkommelighet her vil bli opprettholdt ved at veien legges om der ny E6-trasé kommer i berøring med dagens Tosetvei.

Ny E6 vil ligge på vestsiden av dagens jernbane ved Ulsberg og vil ikke berøre løyper eller boligområde med lekeplass på østsiden. Det er ikke planlagt for tilrettelagt kryssing av dagens E6 ved Ulsberg for myke trafikanter. Det er heller ikke tilrettelagt for trygg kryssing i dagens situasjon.

Dagens E6 vil fungere som lokalvei når ny E6 etableres, og vil med vesentlig mindre trafikk kunne bli noe mer attraktiv som f.eks. sykkelvei. Dette er positivt for friluftsliv.

Ny E6 vurderes i sum å medføre *noe forringelse* i delområdet.

Vurdering av konsekvens

Noe verdi og noe forringelse vurderes å medføre *noe miljøskade* i delområdet.

4.2 Delområde FB2 Gammelstødalen

Beskrivelse

Rennebu skytterlag og Innset skytterlag har skytebane i Gammelstødalen, ca 3,8 km sør for Berkåk. Adkomst hit er via skiltet avkjøring fra dagens E6. Rennebu skytterlag opplyser på sine hjemmesider at banen har 10 elektroniske skiver på 100 meter og 15 elektroniske skiver på 200 meter, østlig skyteretning. Fra standplass 200 meter er det også trening og oppskyting for jegere på 5 egne skiver på 100 meter. Bak standplass er det et oppholdsrom på 60 kvadratmeter for omkledding. Skytterhuset er et stavlafthus på 200 kvadratmeter med stevnekontor, kjøkken, toalett og sitteplass for ca. 80 personer. Skytterhuset benyttes også til utleie.

Verdivurdering

Skytebanen vurderes å ha regional betydning, brukes av flere og har kvaliteter som gjør den attraktiv for noen grupper, også barn og unge i skyttermiljøer. For andre grupper som benytter nærområdet til rekreasjon/friluftsliv, vil imidlertid en skytebane være til ulempe i form av støy. Beliggenheten til denne skytebanen vurderes imidlertid å i begrenset grad medføre ulemper fordi den ligger langt fra tettbygd strøk og i et område med relativt begrenset ferdsel. Skytebanen gis *middels verdi* for bygdelig.



Figur 4-2 Skytebane og skytterhus i Gammelstødalen. Foto: A. Myrmæl, sweco, juli 2018.

Vurdering av tiltakets påvirkning

Skytebanen må flyttes fordi den kommer i konflikt med trasé for ny E6. Hele banen med tilhørende fasiliteter planlegges bygget om noe lenger innover i Gammelstødalen. Ombyggingen vil medføre noen midlertidige ulemper, men når banen er ferdig etablert, vil skytterlaget og lokalsamfunnet ha en ny bane på tilnærmet samme sted som i dag. Selve anlegget vurderes å bli forbedret, mens påvirkning av støy og luftforurensning fra ny E6 med høyere hastighet vil kunne oppleves som noe forringelse for de som oppholder seg ved banen. Adkomst til skytebanen vil bli via lokalvei fra eksisterende E6. Nærmeste adkomst fra ny E6 vil bli kryss ved Ulsberg og Berkåk. I sum, med fordeler og ulemper, vurderes endringen for Gammelstødalen skytebane å bli *ubetydelig*.

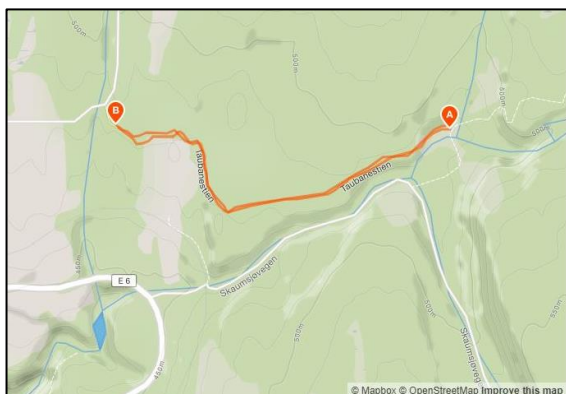
Vurdering av konsekvens: Middels verdi og ubetydelig endring gir ubetydelig skade for delområde skytebanen.

4.3 Delområde FB3 Unndal – Rødåsen - Træthaugveien

Beskrivelse

Deler av dette delområdet ligger i nærheten av Berkåk og har flere friluftslivverdier, bl.a:

- Hytteområde i Rødåsen.
- Skiløype som går mellom Berkåk (enden av Rognveien) og Skaumsjøen.
- Lokale veier som benyttes til turbruk, som Træthaugveien, Åsveien mellom sentrum og Rødåsen og gårdsveien til Røstin/Nylykkja.
- Holtveien mellom Halland og Slette brukes til både turvei og skiløype. Veien er tilknyttet Træthaugveien og skiløypa Berkåk – Skaumsjøen.
- Taubanestien mellom Unndal verk og gårdsveien til Røstin/Nylykkja.
- Jakt på storvilt, småvilt, skogsfugl og rype mellom Rødåsen og Halland.



Figur 4-3 Sporingskart for Taubanestien. Kilde: Skigruppa Rennebu IL, september 2018.

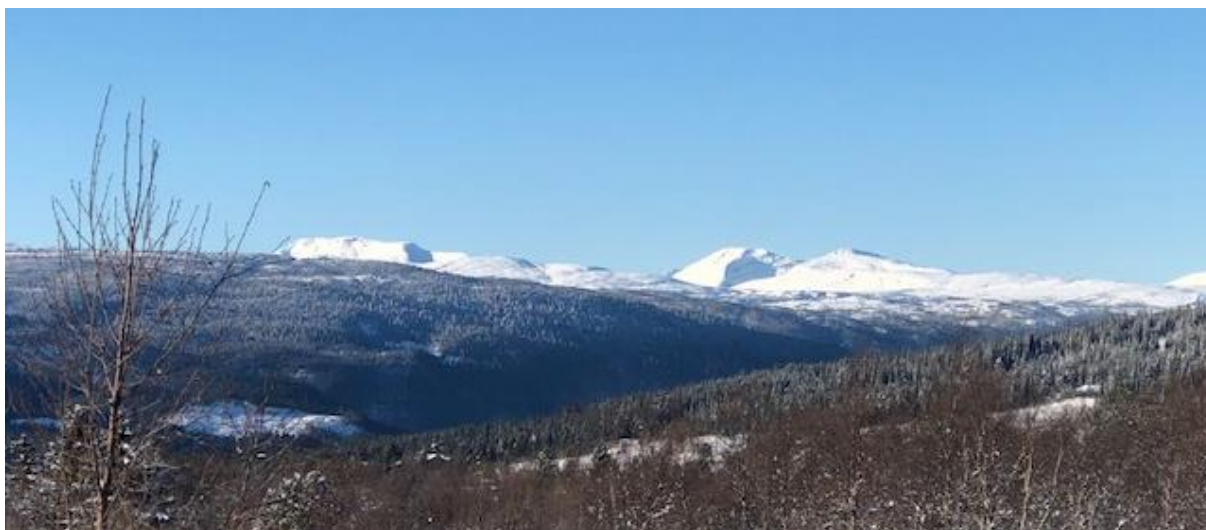


Figur 4-4 Skilt ved Unndal Verk. Foto: A. Myrmæl, Sweco, juli 2018.

Verdivurdering

Delområdet vurderes å ha lokal, men også regional betydning ettersom noen av hyttene eies av folk utenfra og de bruker nærområdene til rekreasjon. Videre har Byåsen I.L. i Trondheim utarbeidet O-kart for Berkåk øst for jernbanen (2003). Delområdet er attraktivt både for turgåere, jegere, til langrenn, orientering og som nærturterreng for barn og unge. Rennebu I.L. har flere trimposter i området øst for utredningstraseen. Totalt fra påsken i 2017 til påsken i 2018 er det registrert 7.779 besøk på postene Rødåsen, Slette, Skaumsjøen og Litjdalen. Tallet gjenspeiler bare de som skriver i trimbøkene, og det er ikke nødvendigvis alle. Fra Berkåk må man krysse utredningsområdet/ny E6 for å komme til disse postene. Ved Tovlia nordøst for Buvatnet er det også trimpost, og her er det registrert 700-800 besøkende årlig i samme periode.

I sum vurderes delområdet å ha *middels verdi* for friluftsliv og bygdelig.



Figur 4-5 Utsikt fra Rødåsen mot Trollheimen. Foto: A. Bruheim, Rennebu I.L.

Vurdering av tiltakets påvirkning

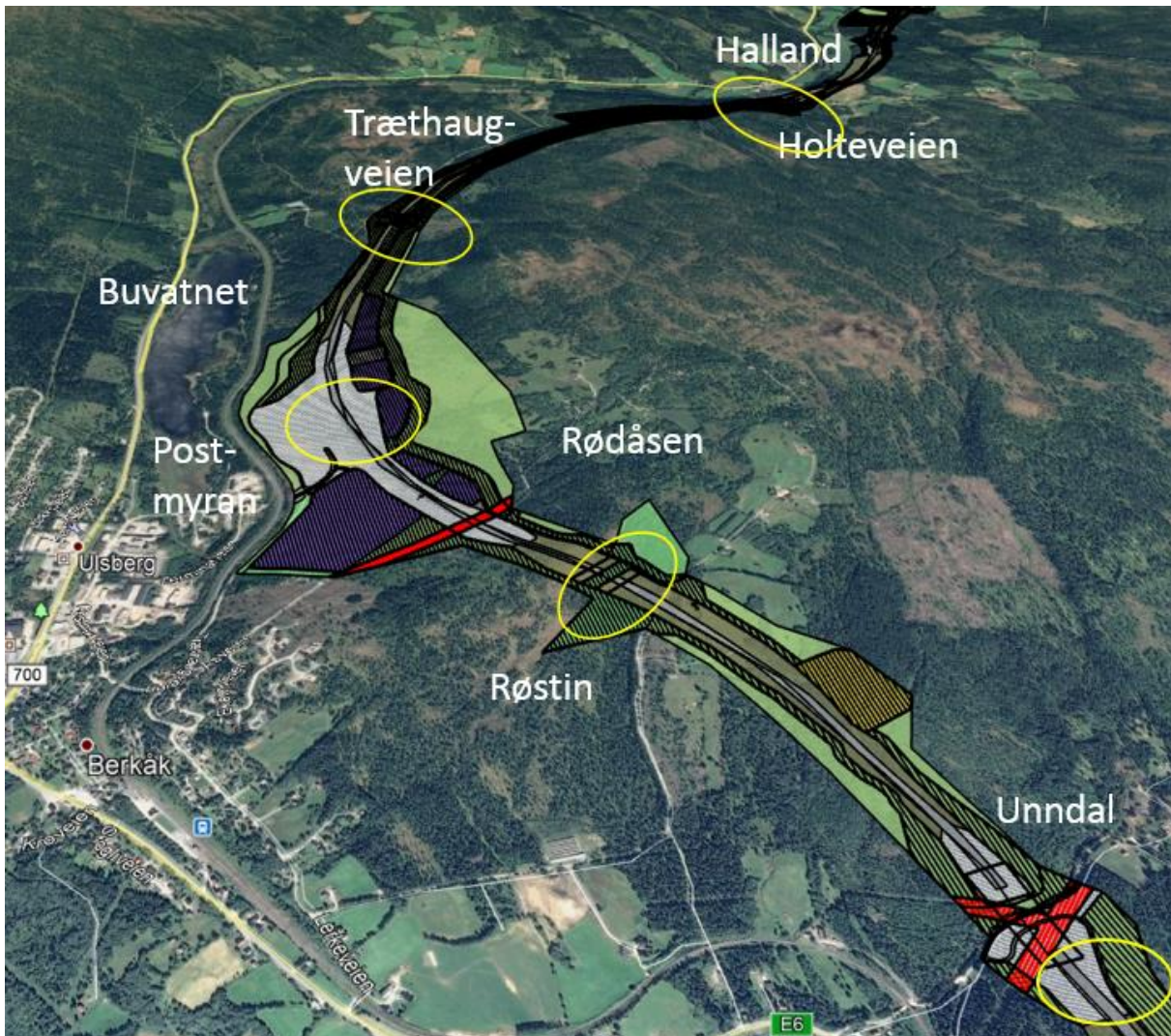
Ny E6 med høyere hastighet vil medføre mer støy og luftforurensning i friluftsområder der det i dag er stier, skiløyper, turveier, hytter og jaktterreng. Veien vil i utgangspunktet bli en ny barriere for ferdsel i terrenget øst-vest, se **Feil! Fant ikke referanse-kilden..**

Framkommelighet på de viktigste ferdselsårene vil imidlertid ivaretas i form av at skiløypa fra Berkåk mot Skaumsjøen planlegges lagt på ny bru over E6 ved Røstin, Taubanestien skal sikres framkommelighet under bru over Skauma, og veien til Rødåsen vil legges i undergang under ny E6. Træthaugveien opprettholdes, men legges noe om der den kommer i berøring med ny E6-trasé lengst nord ved Hammerbekken og Vadløkkbekken. Træthaugveien krysser E6 under bru ved Vadløkkbekken. På grunn av omlegging av Træthaugveien som medfører fylling, vil turvei mellom Halland og Træthaugveien til Holtveien bli lagt noe om og ivaretatt, men med relativt stor stigning.

Fra planlagt nytt næringsområde ved det nye Berkåkkrysset vil det bli anlagt en ny driftsvei langs hele østsiden av E6 fram til Holtveien. Denne kan også benyttes til turbruk til fots og på sykkel. Fordi den nye driftsveien ligger tett på ny E6 vil den imidlertid være utsatt for støy og luftforurensning fra veitrafikk, og trolig bli mindre attraktiv, også visuelt, enn Træthaugveien som blir liggende på vestsiden av ny E6 og i større grad får en grønn buffer mot E6.

De nye næringsområdene som planlegges ved det nye Berkåkkrysset omfatter store arealer nært Rødåsen. Arealene berører ikke direkte hytteområdet, men blir et stort visuelt inngrep med fyllinger og skjæring.

Delområdet vurderes i sum å bli *forringet*, i hovedsak som følge av barriereeffekt, trafikkstøy og redusert attraktivitet i utmarksarealer nærmest veien.



Figur 4-6. Illustrasjon av ny E6 med tilkomstvei, kryssinger (gul ring), næringsområder (lilla) og deponier (gult) mellom Unndal verk og Halland. Kilde: Sweco, november 2018.

Vurdering av konsekvens

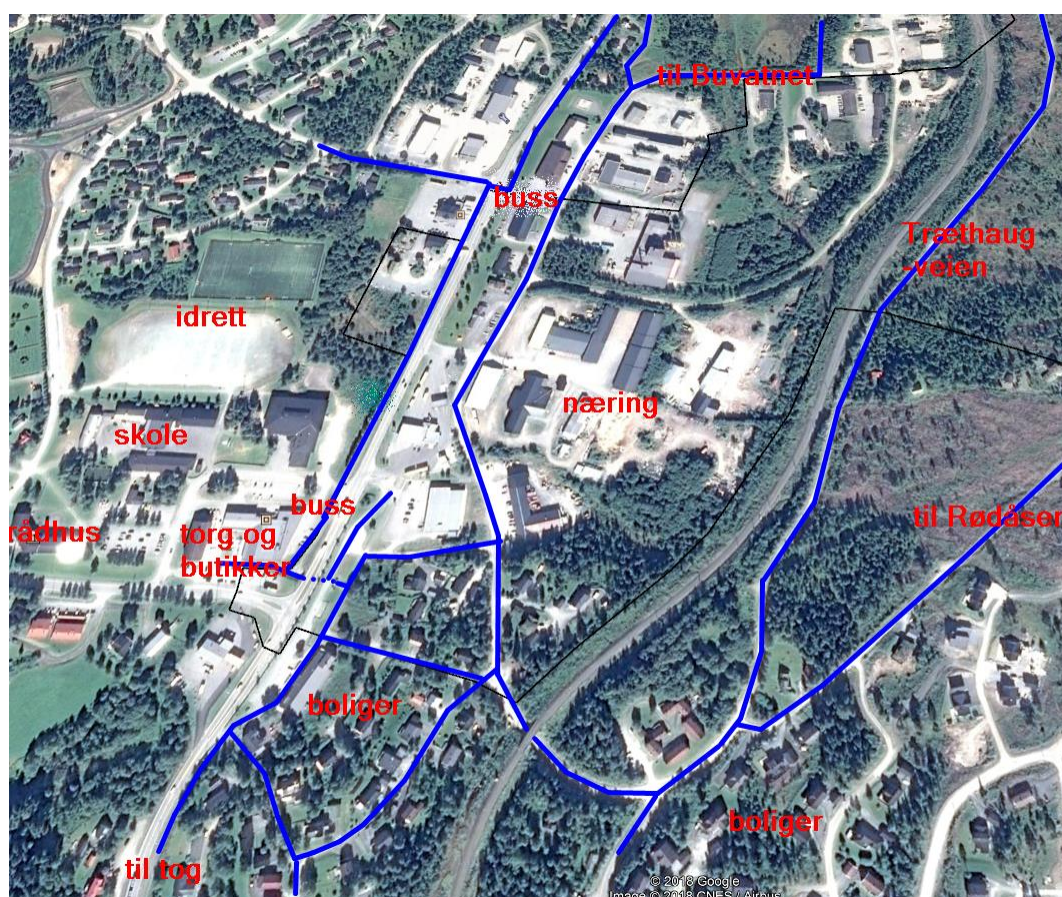
Middels verdi og forringelse av delområdet gir *betydelig miljøskade*.

4.4 Delområde FB4 Berkåk

Beskrivelse

Delområdet omfatter delen av Berkåk som ligger innenfor det varslede planområdet, dvs. i hovedsak sentrumsarealene mellom dagens E6 og jernbanelinja. Viktige målpunkter ligger imidlertid på vestsiden av dagens E6, og influensområdet omfatter derfor også de nærmeste delene av sentrum vest for dagens E6. Innenfor utredningsområdet er det flere viktige ferdselsårer både brukt til fritid og rekreasjon, se illustrasjon Figur 4-7. Barne- og ungdomsskole, Rennebuhallen, idrettsanlegg, rådhus og boligområder ligger på vestsiden av dagens E6, mens på østsiden av sentrum ligger boligområder, togstasjon, Buvatnet, Rødåsen og næringsområder. Kryssingsmuligheter av dagens E6 til/fra målpunkter som

boligområder og nevnte møteplasser finnes i form av undergang ved torget og fotgjengerfelt ved krysset E6/Mjukliveien. Eneste kryssingsmulighet av jernbanen i utredningsområdet er Træthaugveien som krysser i kulvert/undergang sørøst for sentrum. Mellom dagens E6, og jernbanen innenfor utredningsområdet, er det ingen registrerte lekeplasser eller tilrettelagte sosiale uteplasser utendørs.



Figur 4-7 Viktige ferdselsårer (blå) og målpunkter (rød tekst) for gående og syklende på Berkåk. Kilde: Google maps med påteininger av Sweco oktober 2018.

Verdivurdering

Delområdet har viktige lokale ferdselsforbindelser. Forbindelsene, som går i flere retninger, brukes av flere grupper, av relativt mange og til flere formål. Utover dette er det ingen arealer med større verdi for bygdelig i dette delområdet. Ferdselsårene tilsier at verdien av delområdet settes til *middels*.

Vurdering av tiltakets påvirkning

For Berkåk sentrum har planforslaget to ulike alternativer til forlengelse av fv.700 gjennom Berkåk til ny E6, etter en silingsprosess gjennomført høsten 2018. I tillegg planlegges et deponi på Postmyran. Se illustrasjon Figur 4-8.

Overordnet sett vil trafiksikkerheten, framkommeligheten for myke trafikanter, trafikkstøy og luftforurensning i Berkåk sentrum forbedres når hovedparten av trafikken på dagens E6

flyttes over til ny E6. Barriereeffekten av dagens E6 i sentrum vil også oppleves å reduseres når trafikken her minker vesentlig. Overordnet vurderes derfor ny E6 å medføre forbedring sammenlignet med 0-alternativet.



Figur 4-8 Illustrasjon av alternativer for påkobling av fv. 700 mellom ny og eksisterende E6. Kilde: Sweco november 2018.

Når det gjelder påvirkningene av de to ulike alternativenes for ny fv. 700 blir det noen, men ikke vesentlige forskjeller mellom alt. 1 og 3 for tema friluftsliv/ bygdeliv. Ingen av alternativene vurderes å ha direkte innvirkning på friluftsarealer eller områder viktige for bygdeliv i form av lekeplasser eller sosiale møteplasser. De viktigste vurderingene omfatter trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter. Følgende vurderinger ble gjort for disse temaene i silingsfasen (Sweco notat september 2018):

Alternativ 1 Nord:

Trafikksikkerhet	Lokalveisystemet opprettholdes og det blir dermed mange potensielle konfliktpunkt, selv om farten er lav vurderes alternativet å være dårligst ift trafikksikkerhet.
Fremkommelighet for gående og syklende	Alle ruter ivaretas som i dag, dette i tillegg til at det etableres ny gs-vei langs lenken til E6, vil gi noe positiv virkning. Løsningen er lite gunstig med tanke på kryssing av dagens E6. Vurdert som dårligste alternativ.

Alternativ 3 Sør:

Trafikksikkerhet	Det er mindre blanding mellom lokalveitrafikk og gjennomgangstrafikk, og det er dermed færre konfliktpunkt enn på de andre alternativene. Vurdert som det beste alternativet.
Fremkommelighet for gående og syklende	Planfri kryssing under dagens E6 stenges, og ny adkomstvei mot E6 avskjærer Postmyrveien. Kan gi noe barriere for bebyggelsen sør-øst for sentrum. Dagens E6 kan i stor grad tilrettelegges for myke trafikanter og kryssing av veien. Vurdert som beste alternativ, dersom det legges til rette for god kryssing av adkomstveien mot ny E6.

Basert på disse vurderingene og ut fra de planene som har ligget til grunn på detaljreguleringsplannivå, vurderes både alt. 1 og alt. 3 å medføre *forbedring* sammenlignet med dagens situasjon. Alternativ 3 sør vil i større grad enn alternativ framstå som forbedring.

Vurdering av konsekvens:

- Alternativ 1 Nord: *Miljøgevinst* for delområdet.
- Alternativ 3 Sør: *Miljøgevinst* for delområdet.

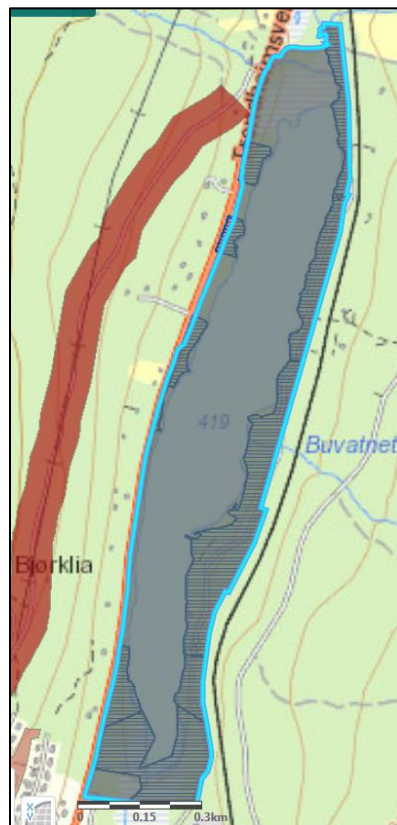
4.5 Delområde FB5 Buvatnet

Beskrivelse

Buvatnet er et godt tilrettelagt område for friluftsliv like nord for Berkåk. Det er opparbeidet en turvei rundt vannet som er egnet for bevegelseshemmede. På vestsiden av vannet følger turveien E6, men her kan man alternativt krysse E6 i nordenden av vannet og bruke Gamle Kongevei tilbake til Berkåk. På sommerstid er badeplassen på østsiden populær for små og store. Her er det toalett og rasteplass. En egen sandvolleyballbane hører og til anlegget. Friluftsområdet ved Buvatnet er statlig sikra og kartlagt som leke- og rekreasjonsområde i Naturbase (kilde Naturbase). Se Figur 4-9 og Figur 4-10.

Verdivurdering

Bruksfrekvensen er i Naturbase vurdert å være stor, med middels innslag av regionale og nasjonale brukere. Delområdet har høy grad av tilrettelegging og verdien av området er vurdert å være svært viktig friluftsområde. Rennebu I.L. har en trimpost ved Buvatnet, der 3000-4000 besøk registreres årlig (A. Bruheim, pers. medd.). Trolig er det bare en andel som registrerer seg i trimboka. Området gis *stor verdi*.



Figur 4-9 Utsnitt fra Naturbase som viser Buvatnet med statlig sikra areal (blå striper) og ytre grense for arealet kartlagt som friluftsområde. Kilde Naturbase oktober 2018.



Figur 4-10 Tilrettelagt friluftsområde ved Buvatnet. Foto: A. Myrmæl, Sweco, juli 2018.

Vurdering av tiltakets påvirkning

Friluftsområdet på østsiden av Buvatnet og selve Buvatnet vil ikke bli direkte berørt av ny E6. Dagens E6 går tett inntil vestsida av vannet, mens ny E6 vil komme i noe lengre avstand øst for vannet. Når trafikken flyttes over fra dagens til ny E6 vil både trafikkstøy og luftforurensning ved Buvatnet sannsynligvis reduseres. Turløypa «Buvatnet rundt» vil kunne bli mer attraktiv på grunn av mindre trafikkstøy og luftforurensning der løypa går langs dagens E6. Påvirkningen i delområdet vurderes derfor å bli *forbedret*.

Vurdering av konsekvens

Stor verdi og forbedret påvirkning gir *noe miljøgevinst* for delområdet.

4.6 Delområde FB6 Halland – Bjønnplassveien - Bjørsetfossen

Beskrivelse

Delområdet har flere kvaliteter for friluftsliv og bygdeliv, bl.a:

- Bjønnplassveien og veien til Fossemsetra benyttes som turløype (S. Hage pers. medd).
- Halland camping og Gullvåg camping ligger vest for planområdet og lla, og har besøkende som benytter nærområdene til turer og rekreasjon.
- Viktig område for jakt på hjortevilt, og ellers områder for jakt av annet storvilt, småvilt, skogsfugl og rype (kilde temakart friluftsliv KDP 2012).
- For en del år tilbake var det arrangert NM i O-løp med utgangspunkt Røstvolla øst for Løklia (S. Hage pers. medd).

Verdivurdering

Jaktområdet for hjortevilt oppgis i temakart for KDP Ulsberg – Løklia å ha stor verdi, mens øvrige jaktområder oppgis å ha middels verdi. Bjønnplassveien er registrert som turløype med middels verdi. Brukerne vurderes å i hovedsak være lokale, men brukere fra campingplassene og jakt er også regionale. På Garli er det fritidsboliger. Delområdet gis *middels verdi* for friluftsliv og bygdeliv.



Figur 4-11 Gapahuk for jakt mellom Løklia og Røstvolla. Foto: A. Myrmæl, Sweco, juli 2018.

Vurdering av tiltakets påvirkning

Ny E6 med høyere hastighet vil medføre mer støy og luftforurensning i utmarksområder som benyttes friluftsliv og ferdsel i delområdet, og ny E6 vil bli en ny barriere for ferdsel i terrenget øst-vest. Imidlertid er det planlagt flere planfrie kryssinger av den nye veitraseen, som kryssinger under Vadløkkjebekkebrua, ved Bakkjellen, Steinlia, Garli nord, Garli sør og ved Løklia. Bjønnplassveien vil bli opprettholdt og framkommelig ved at veien legges om der ny E6- trasé kommer i berøring med dagens vei.

Dagens E6 vil fungere som lokalvei når ny E6 etableres, og vil med vesentlig mindre trafikk og tungtrafikk kunne bli noe mer attraktiv som f.eks. sykkelvei.

I sum vurderes ny E6 på østsida av jernbanen og Ila å medføre *noe forringelse* i delområdet, i hovedsak som følge av trafikkstøy, barriereeffekt og redusert attraktivitet i nærområdene til ny E6.

Vurdering av konsekvens

Middels verdi og noe forringelse vurderes i dette tilfellet å medføre *noe miljøskade* i delområdet.

4.7 Delområde FB7 Solberg steinbrudd - Fossemsbrua

Beskrivelse

Vindåsliberga er tilgjengelig fra driftsveier fra Bjørset/dagens E6 og fra fv. 6472 ved Trøa. Lengst nord ligger boliger og gårdstun, og nærområdene kan benyttes til nærturterreng. Delområdet har få registrerte opplysninger om organisert friluftsliv og har ingen kjente tilrettelagte fasiliteter.

Verdivurdering

Delområdet antas å i hovedsak benyttes av lokale brukere. Området kan være lokalt attraktivt for jakt og rekreasjon, men antas å ha relativt begrenset bruk. Delområdet gis *noe verdi*.

Vurdering av tiltakets påvirkning

Ny E6 vil i hovedsak gå i tunnel gjennom delområdet og derfor i ubetydelig grad påvirke friluftsliv og bygdellivverdier. Forlengelse av dagens E6 nordover fra Vindåsliene til Fossemsbrua skal benyttes som beredskapsvei/lokalvei. Denne lokalveien vil danne en ny barriere mellom enkelte boliger og elva, men vil ellers i begrenset grad ha negativ påvirkning for friluftsliv/bygdelliv. Påvirkningen vurderes i sum å bli *ubetydelig*.

Vurdering av konsekvens

Noe verdi og ubetydelig påvirkning vurderes i dette tilfellet å medføre *ubetydelig endring* for friluftsliv og bygdelliv i delområdet.

5 Samlet konsekvens

Tabell 5-1 oppsummerer verdi, påvirkning og konsekvens for de enkelte delområdene. Ny E6, som foreslått i planforslaget, vurderes i sum å medføre *noe negativ konsekvens* for friluftsliv i utredningsområdet.

Tabell 5-1 Samletabell over vurderte delområders verdi, tiltakets påvirkning, konsekvens og samlet konsekvens for hele strekningen.

Nr	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
FB1	Ulsberg – Tosetveien - Skauma	Noe	Noe forringet	-
FB2	Gammelstødalen	Middels	Ubetydelig	0
FB3	Unndal – Rødåsen - Træthaugveien	Middels	Foringet	--
FB4	Berkåk	Middels	Alt.1 Nord: Noe forbedring	-
			Alt. 3 Sør: Forbedring	0
FB5	Buvatnet	Stor	Forbedet	+
FB6	Halland – Bjønnplassveien - Bjørsetfossen	Middels	Noe forringet	-
FB7	Solberg steinbrudd - Fossemsbrua	Noe	Ubetydelig	0
Samlet vurdering av konsekvens for tema friluftsliv/bygdeliv				Noe negativ konsekvens

De viktigste konsekvensene er at E6 med fire felt og høyere hastighet enn dagens europavei vil danne en barriere gjennom områder som i dag for en stor del er utmark og som benyttes til friluftsliv og rekreasjon. Bruken av de ulike delområdene varierer i utredningsområdet, og omfatter i hovedsak jakt, ferdsel på turløyper, stier, skiløyper, fritidsboliger/hytter og en skytebane. Ny E6 vil også medføre trafikkstøy og noe luftforurensning i områder som i dag ikke er utsatt for støy og støv.

En rekke steder langs ny E6 er det lagt opp til kryssingsmuligheter som reduserer barriereeffekten, som bruer, kulverter og viltkryssinger. Eksempel er Ulsbergtunnelen, Stavåa, Skauma, Rødåsen, Tovlia, Vadløkkjebekken, Bakkhjellen, Garli nord og sør, Løklia og på Vindåslitunnelen. Skiløypa mellom Berkåk og Slette/Skaumsjøen legges på bru over ny E6 ved Røstin. Lokalveier som er viktige ferdselsårer til fots og på sykkel legges om og framkommeligheten opprettholdes, som på Tosetveien, Træthaugveien og Bjønnplassveien.

Buvatnet ligger utenfor selve planområdet, men er vurdert i influensområdet for ny E6. Konsekvensen for dette viktige friluftsområdet kan bli positiv når trafikk fra dagens E6 flyttes på østsiden og lenger bort fra vannet.

For bygdelivet vil det at E6-trafikken flyttes ut av Berkåk sentrum i all hovedsak oppleves positivt som følge av mindre støy, luftforurensning og økt trafiksikkerhet.

Skytebanen i Gammelstødalen kommer i konflikt med ny E6, og planlegges flyttet noe lenger inn i Gammelstødalen. Selv om det vil oppleves midlertidige ulemper i anleggsperioden, vil brukerne få et nytt anlegg med tilnærmet samme lokalisering, og konsekvensen vurderes derfor i sum å bli ubetydelig.

5.1 Konsekvenser for alternativ 1 og 3 i Berkåk sentrum

Det foreligger to alternativer til forlengelse av fv. 700 gjennom Berkåk sentrum til nytt kryss for E6 øst for Postmyran. Alternativene er kalt alternativ 1 Nord og alternativ 3 Sør. Av de to alternativene framstår alt. 3 Sør som mest positivt for bygdelivet på grunn av best trafiksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter.

5.2 Konsekvenser i anleggsperioden

I anleggsperioden vil det kunne bli negative konsekvenser i form av redusert framkommelighet, støy og luftforurensning fra arbeidene. Visuelt vil også friluftsområder kunne oppleves forringet. Dette vil midlertidig kunne redusere attraktiviteten. Det vurderes imidlertid ikke å kunne oppstå varige, negative konsekvenser for friluftsliv og bygdeliv som følge av selve anleggsarbeidene i anleggsperioden.

5.3 Skadeforebyggende tiltak

5.3.1 Anleggsperioden

Følgende tiltak er viktig for friluftsliv og bygdeliv i anleggsperioden:

- Opprettholde trygg framkommelighet på de mest brukte ferdselsårene for friluftsliv og bygdeliv, enten ved å sørge for fri passasje eller legge om midlertidig og skille omleggingen.
- Begrense støy og støv fra anleggsarbeidene ved de mest brukte ferdselsårene for friluftsliv og bygdeliv.

5.3.2 Permanent situasjon

Følgende tiltak er viktig for friluftsliv og bygdeliv i driftsfasen:

- Planlegge for trygg framkommelighet på de mest brukte ferdselsårene for friluftsliv og bygdeliv, enten ved å etablere bru, undergang eller på annen måte ivareta/legge om ferdselsårer med kortest mulig omvei.
- Begrense støy og støv ved de mest brukte ferdselsårene for friluftsliv og bygdeliv.
- Etablere viltkryssinger for jaktbart vilt (se utredningstema naturmangfold).

6 Referanser

Litteratur

- Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Konsekvensanalyser, håndbok V712, februar 2018.
- Kommunedelplan for Ulsberg – Løklia, planbeskrivelse med konsekvensutredning 3.12.2012.
- Detaljregulering for E6 Ulsberg – Vindåsliene, vedtatt 2016.
- Vedtatt planprogram og foreløpige utkast til plankart og teknisk detaljplan for detaljregulering av E6 Ulsberg – Vindåsliene pr. november 2018 og merknader til varsel om oppstart og planprogram.
- Sweco 2018. Vurdering av alternative veier for adkomst sentrum Berkåk. Notat til Nye veier september 2018.

Nettsider

- Skiløyper Rennebu <http://www.rennebu.kommune.no/Selvbetjening/Lokale-tema/Kultur-og-fritid/ldrett-og-friluftsliv/Skiløyper>
- 40 turer i Rennebu https://www.opplevrennebu.no/docs/Turer/turer_samlet.pdf
- Rennebu skytterlag, Gammelstødalen skytebane <https://dfsgrasrot.no/rennebu-skytterlag/sections/3220/articles>

Databaser og kart

- Miljødirektoratet, Naturbase, kartlag friluftsliv
- Kartverket, Norgeskart
- Rennebu kommune, plankart
- Midtre Gauldal kommune, plankart
- Ut.no
- Google maps
- Norgeskart

Personer

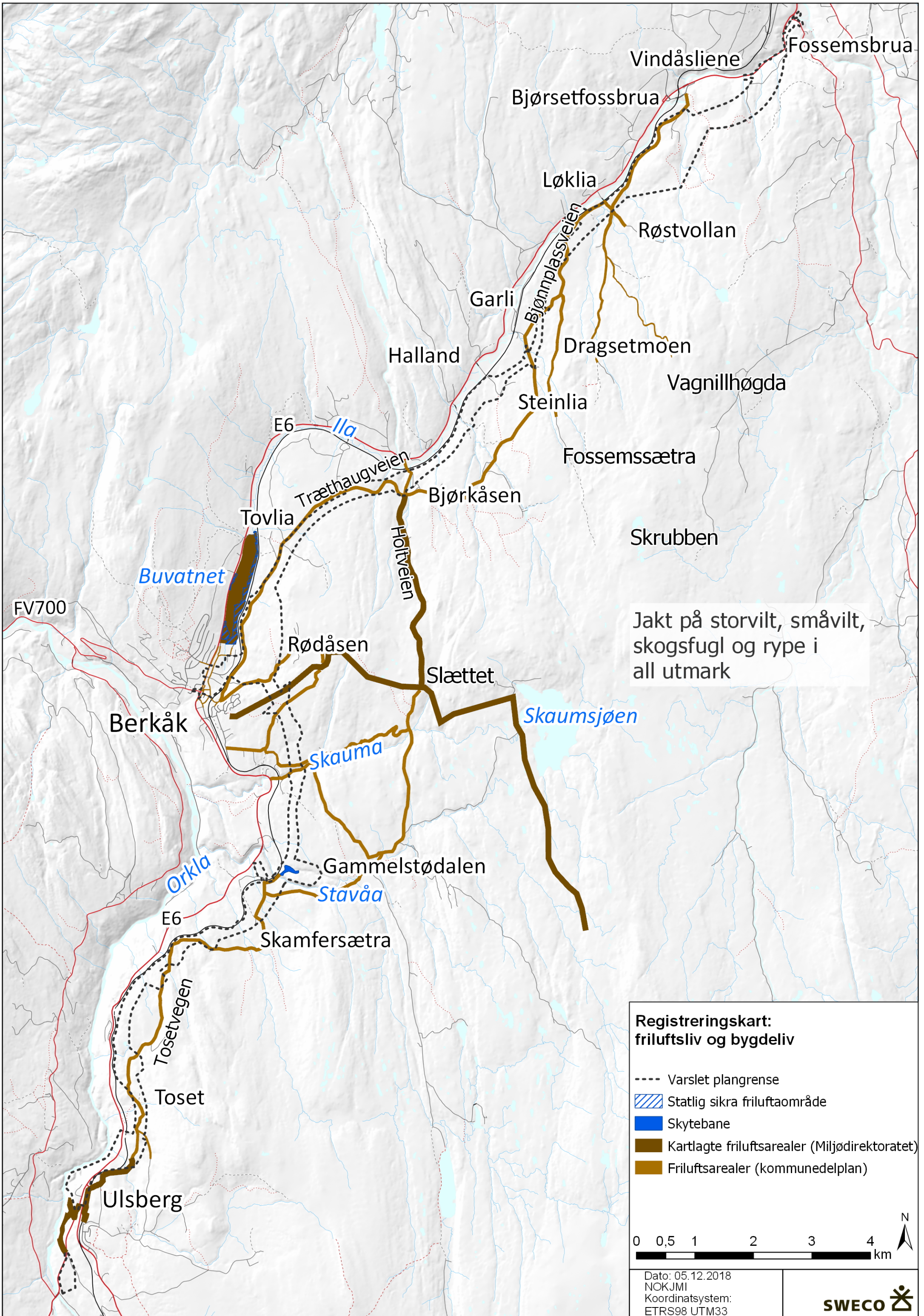
- Kjetil Værnes og Arild Bruheim, Rennebu IL
- Solveig Hage, Sokna IL.

7 Vedlegg

7.1 Registreringskart





7.2 Verdikart

7.3 Kart som viser tilrettelagte kryssinger av E6




Jakt på storvilt, småvilt, skogsfugl og rype i all utmark

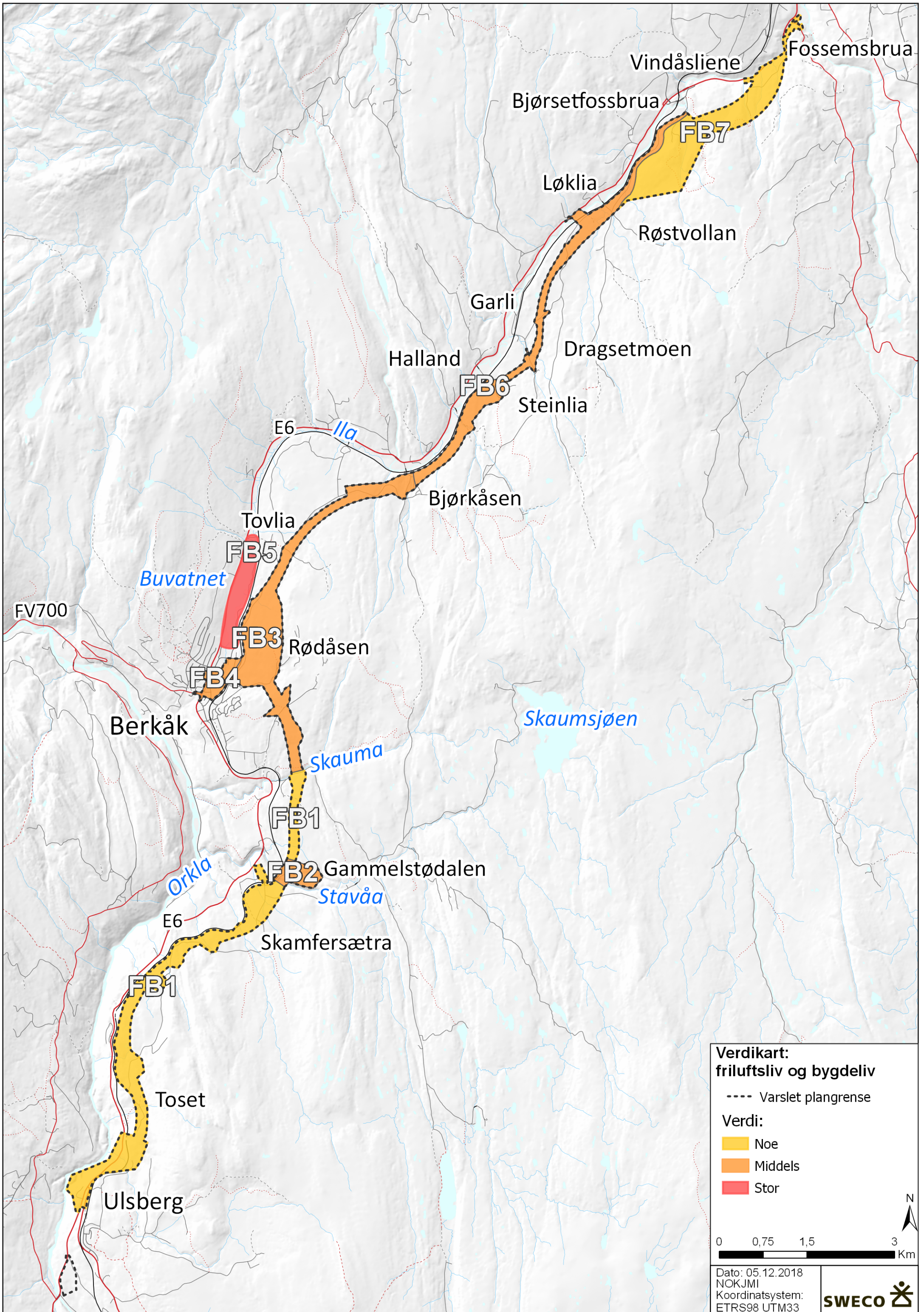
Registreringskart: friluftsliv og bygdeliv

- Varslet plangrense
-  Statlig sikra friluftaområde
-  Skytebane
-  Kartlagte friluftssarealer (Miljødirektoratet)
-  Friluftssarealer (kommunedelplan)

0 0,5 1 2 3 4 km

Dato: 05.12.2018
 NOKJMI
 Koordinatsystem:
 ETRS98 UTM33

SWECO 



Fossemsbrua

Vindåsliene

Bjørsetfossbrua

FB7

Løklia

Røstvollan

Garli

Dragsetmoen

Halland

FB6

Steinlia

E6

Illa

Bjørkåsen

Tovlia

FB5

Buvatnet

FV700

FB3

Rødåsen

FB4

Berkåk

Skaumsjøen

Skauma

FB1

Orkla

FB2

Gammelstødalen

Stavåa

E6

Skamfersætra

FB1

Toset

Ulsberg

N

