



## KONSEKVENSVURDERING NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV

---

E6 Ulsberg – Melhus  
Regulering Prestteigen – Gyllan

Midtre Gauldal kommune / Melhus kommune  
Plan ID: 2016011 / 2015007

**Oppdragsgiver:** Nye Veier AS  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Jan Olav Sivertsen  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Klæbuveien 127 B, NO-7031 Trondheim  
**Oppdragsleder:** Jill Hammari Sveen  
**Fagansvarlig:** Randi Storeng  
**Andre nøkkelpersoner:** Ingvild Tillerbakk

01	2018-06-11	Konsekvensutredning Nærmiljø og friluftsliv	Randi Storeng	Ingvild Tillerbakk	Jill Hammari Sveen
00	2018-05-02	Konsekvensutredning nærmiljø og friluftsliv	Randi Storeng	Ingvild Tillerbakk	Jill Hammari Sveen
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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

## Sammendrag

Analysen av nærmiljø og friluftsliv belyser tiltakets virkninger for beboerne i, og brukerne av, det berørte området. Analysen vurderer hvordan tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for opphold, rekreasjon, trivsel, samvær og fysisk aktivitet i nærområdene.

En firefelts veg med hastigheter 110 km/ t vil først og fremst kunne oppleves som en større barriere, både for nærmiljø og i friluftslivsammenheng. Dette, sammen med at vegen får høyere tillatt fartsgrense, vil også påvirke opplevelsen gjennom påvirkningen av støy i negativ retning.

Det er først og fremst verdien av Gaula som lokalitet for fritidsfiske, rekreasjon og friluftsopplevelser som er av størst betydning i planområdet for E6 Prestteigen-Gyllan. Virkninger av planlagt tiltak er beskrevet og vurdert. Konsekvenser er vurdert fra ubetydelig til middels negativ konsekvens.

For nærmiljø er vegens nærføring i delstrekning 1, Prestteigenkrysset, til Støren skole og barnehage av størst betydning og har fått middels negativ verdi. I tillegg rives fire hus som en konsekvens av nytt Prestteigenkryss. I tillegg rives et hus i forbindelse med utbedring av Rørosveien og bygging av ny undergang ved jernbanen. Ute- og lekearealet reduseres ved at gang-/sykkelvegen legges om. Dette anses som negativt.

For friluftslivets del er det først og fremst verdien av Gaula som er av størst betydning innenfor planområdets delstrekning 2 og 3. Gaula er varig verna og elva er viktig for fritidsfiske, rekreasjon og friluftsopplevelse.

Tiltaket har noe grad av nærføring til Gaula i delstrekning 2 som går fra Gaula bru til Håggåtunnelen. Samtidig legges store deler av dagens strekning i tunnel, noe som igjen vil påvirke opplevelsen av friluftslivet ved Gaula i positiv retning ved bl.a. reduksjon av støy på grunn av reduksjon av trafikk. Tilgjengeligheten vil være uforandret da eksisterende veg fremdeles skal benyttes. På denne strekningen rives/ flyttes ett hus.

Tilkomsten og bruken av klatrelokaliteten Håggåberget nord på delstrekning 3 fra Rostad til Gyllan vil opprettholdes og ny veg vil gå i noe avstand fra klatreberget. På Rostad rives et gårdstun, noe som vil gi negativ betydning.

Ny veg med fire felt og større tillatt hastighet vil, i større grad enn tidligere, kunne oppleves som en større barriere og opplevelser i nærmiljø.

Samlet sett er dette et trasévalg som i helhet får **liten negativ konsekvens**.

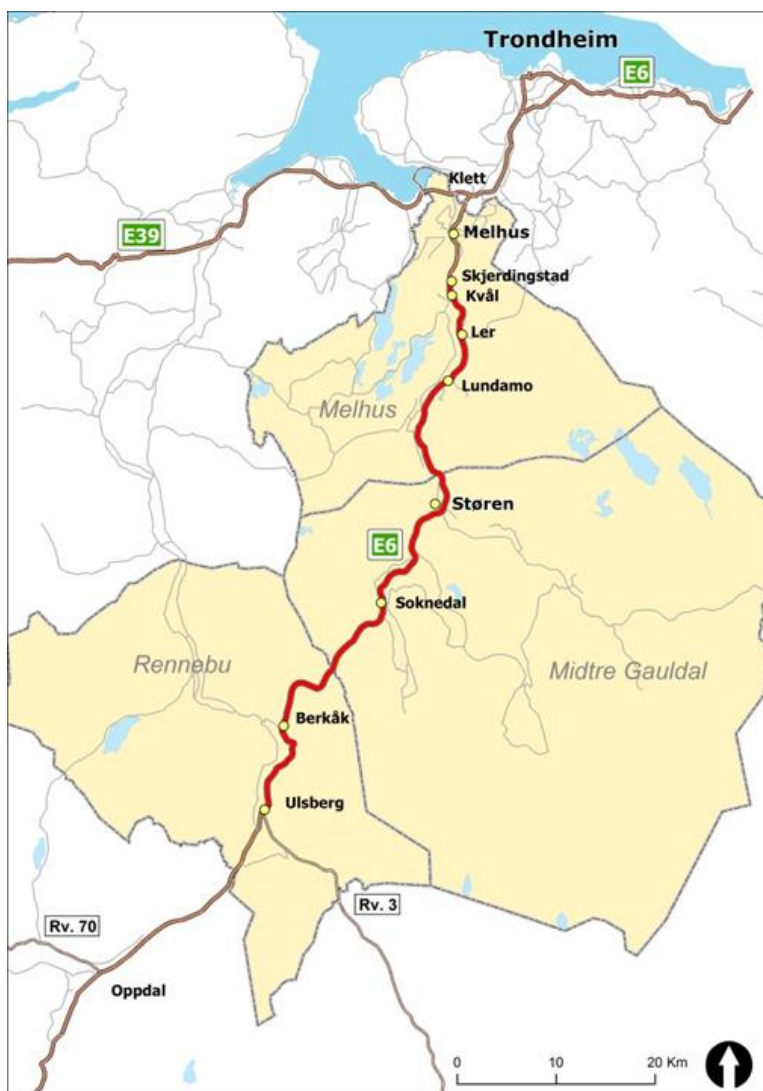
# Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>5</b>
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Hva utredes	6
1.3	Tiltaks og influensområde	6
<b>2</b>	<b>Metode</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Beskrivelse av tiltaket</b>	<b>9</b>
3.1	0-alternativet	9
3.2	Alternativ 1	9
3.2.1	Prestteigenkrysset	10
3.2.2	Gaula bru - Håggåtunnelen	11
3.2.3	Rostad-Gyllan	14
<b>4</b>	<b>Dagens situasjon og bruk av området med verdivurdering</b>	<b>17</b>
4.1	0-alternativet	17
4.2	Beskrivelse av delområder med verdivurdering	17
4.3	Overordnede trekk	17
4.3.1	Prestteigenkrysset	17
4.3.2	Gaula bru – Håggåtunnelen	21
4.3.3	Gaula som opplevelse og rekreasjon	22
4.3.4	Rostad – Gyllan	24
<b>5</b>	<b>Omfang og konsekvens</b>	<b>30</b>
5.1	Omfang	30
5.2	Delområde 1: Prestteigenkrysset	30
5.2.1	Alternativ 1	30
5.3	Delområde Gaula bru – Håggåtunnelen	33
5.3.1	Alternativ 1	33
5.4	Delområde Rostad – Gyllan	34
5.4.1	Alternativ 1	34
5.5	Anleggsfasen	35
5.6	Avbøtende tiltak	35
5.7	Kompenserende tiltak	36
5.8	Usikkerhet	37
5.9	Sammenstilling konsekvens	37
<b>6</b>	<b>Referanser</b>	<b>39</b>
<b>7</b>	<b>Vedlegg</b>	<b>40</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Nye Veier AS er i gang med planlegging for sammenhengende god vegstandard på strekningen mellom Ulsberg og Skjerdingsstad (ca. fem km sør for Melhus sentrum). Vegen planlegges i Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus kommuner. Denne reguleringsplanen ivaretar strekningen E6 Preststeigen – Gyllan. Strekningen ligger nord for Støren i Midtre Gauldal og i Melhus kommune.



Figur 1: Vegstrekningen Ulsberg-Skjerdingsstad. Kilde: Statens vegvesen.

Fra 1.1.16 tok Nye veier AS over ansvaret for planlegging og utbygging av E6 fra Ulsberg til Melhus fra Statens vegvesen.

Nye Veier legger til grunn utbygging til firefelts motorveg med 110 km/ t på store deler av strekningen fra Ulsberg til Melhus sentrum, med noen få unntak der eksisterende vegtrase benyttes.

Regjeringen har bestemt at Statens vegvesen skal bygge ut strekningen E6 Vindåsliene-Korporalsbrua, og er dermed ikke en del av Nye Veiers planer om økt hastighet på strekningen.

## 1.2 Hva utredes

Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for beboerne i og brukerne av det berørte området. I analysen vurderes hvordan tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for opphold, rekreasjon, trivsel, og fysisk aktivitet i uteområdene.

Planprogrammet for delstrekningen E6 Prestteigen – Gyllan (*Planprogram E6 Ulsberg – Melhus, Parsell: E6 Prestteigen – Gyllan, oktober 2015*) legger føringer for vurderinger som er gjort i denne konsekvensvurderingen. Tema friluftsliv og nærmiljø finner vi igjen i kapittelet som heter Befolkningens helse. Det vil være en sammenheng mellom konsekvenser for nærmiljø og befolkningens helse. I rapporten gjøres det en kort vurdering av hvordan endringer av støy, arealbeslag, barrierevirkning, tilgang til friområder/ rekreasjonsområder og anleggsperioden kan påvirke befolkningens helse.

Tema friluftsliv omhandler vegtiltakets virkning for menneskers daglige livsmiljø og omfatter både bosatte og brukere. Gaula er viktig for friluftsliv med tanke på fiske og turmuligheter, rekreasjon og opplevelse. Bevaring av friluftslivkvalitetene langs elva er en del av verneformålet i verneplanen for Gaula. Det skal fokuseres på muligheten for videreføring av og tilrettelegging for tilkomster mellom Gaula og bomiljø/ skog og hvordan tiltaket påvirker disse.

Vegens barrierevirkning i forhold til bebyggelse og friluftsliv kvaliteter skal også vurderes. Det skal også vurderes om Størenhammeren ved Håggån med funksjon som attraktivt klatrefelt kan opprettholdes (og eventuelt tilrettelegges).

Fritidsfiske i næringsøyemed utredes ikke her. Dette omhandles i konsekvensutredningen som heter *Naturressurser*.

## 1.3 Tiltaks og influensområde

Tiltaksområdet består av alle områder som blir direkte berørt av den planlagte utbyggingen, inklusive tilhørende virksomhet som f.eks. eventuelle anleggsveger, midlertidige rigg- og anleggsområder, etc.

En beskrivelse av tiltaksområdet finnes i kapittel 3.2.

## 2 Metode

For vurdering av ikke prissatte konsekvenser er metodikken i Statens vegvesen håndbok V712 (2014) benyttet. Bakgrunnen for at eldre utgave av håndboken er benyttet er at planprogrammet som ble vedtatt i 2015 tok utgangspunkt i utgaven fra 2014. Det er gjort endringer i alle kapitlene i håndboken, men hovedtrekkene i selve utredningsarbeidet er ikke endret.

Metodikken for vurdering av ikke-prissatte konsekvenser i Statens vegvesen håndbok V712 er bygd opp i tre trinn:

- **VERDIER** i planområdet beskrives for de ulike utredningstemaene. Det gjøres en faglig vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.
- Vurdering av hvilket **OMFANG** av endringer tiltaket antas å medføre for berørte miljøer/områder
- **KONSEKVENNS** er en sammenstilling av verdi og omfang

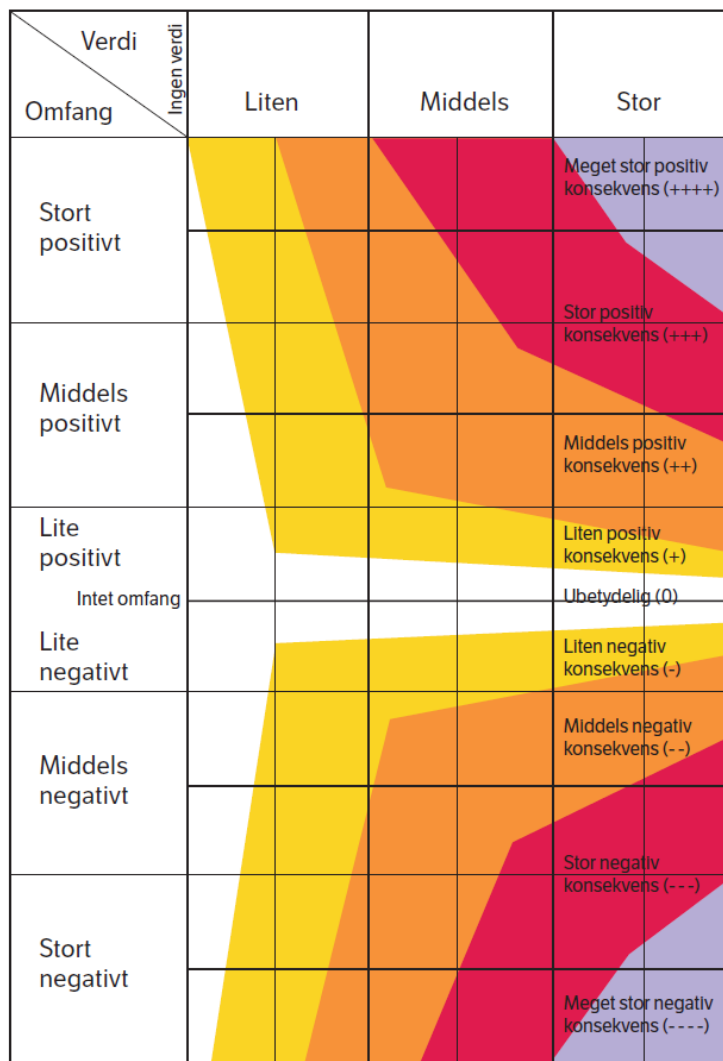
Arbeidsgangen er som følger:

1. Datainnsamling: Kildesøk og innhenting av nye data
2. Delområder: Planområdet (og relevante deler av influensområdet ellers) deles inn i mindre områder (delområder) i henhold til registeringskategoriene for temaet.
3. Verdivurdering: Delområder skal verdivurderes med en begrunnelse.
4. Omfang: Det skal vurderes og begrunnes hvilken grad av endring – omfang – tiltaket medfører for de berørte delområdene. Omfang vurderes i forhold til 0-alternativet.
5. Konsekvens: Konsekvensen for delområdet bestemmes ved å sammenholde delområdets verdi med omfanget av tiltaket. Konsekvensgrad fastsettes ved bruk av konsekvensviften vist under.
6. Samlet konsekvensvurdering: Det skal gjøres en samlet vurdering for hvert alternativ. Her skal også irreversible inngrep i anleggsperioden inngå.
7. Rangering: Alternativene rangeres fra best til dårligst.
8. Usikkerhet og avbøtende tiltak: Det skal redegjøres for beslutningsrelevant usikkerhet og forslag til avbøtende tiltak som kan redusere de negative virkningene. Videre skal det redegjøres for kompensierende tiltak. Disse skilles fra avbøtende tiltak (ref. kap. 6.2.6 i håndbok V712).

Omfangsvurderingene er gjort på grunnlag av plantegninger som viser tiltakets fysiske utforming med skjæringer, fyllinger, konstruksjoner og anleggsområde. Fysiske inngrep i anleggsperioden, samt midlertidige og varige deponiområder som er direkte relatert til tiltaket, er også inkludert i konsekvensanalysen.

Tiltakets påvirkning kan være endrede forhold for nærmiljø og friluftsliv i form av endrede bruksmuligheter for boligområder og friluftsområder, barrierer, tilgjengelighet, attraktivitet og støy, endringer knyttet til identitetsskapende element. Forhold knyttet til folkehelse er også vurdert.

Behovet for nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket, og eventuelle etterundersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkninger av tiltaket, skal beskrives.



Figur 2: Konsekvensvifte ihht. Statens vegvesens håndbok V712.

**5. Beskrive mulige avbøtende tiltak**

Utredning har under tiltaksformingen gitt innspill til løsninger som forbedrer tiltaket. Dersom disse er hensyntatt, vil de også inngå i kostnadsoverslaget. Utredning kan foreslå ytterligere avbøtende tiltak. Det skal i tilfellet vurderes hvordan det avbøtende tiltaket vil endre konsekvensen for det aktuelle delmiljøet. Avbøtende tiltak må være realistiske og gjennomførbare.

**6. Beskrive behov for eventuelle nærmere undersøkelser og etterundersøkelser.**

Behovet for nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket, og eventuelle etterundersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre de faktiske virkninger av tiltaket, er beskrevet.



## 3 Beskrivelse av tiltaket

### 3.1 0-alternativet

0-alternativet er dagens veg for E6. Dagens E6 er en to-felts veg som går langs Sokna og Gaula. Fartsgrensen er 90 km/t sør for Brattlitunnelen, 80 km/t nord for dette.

Planstrekningen starter ved Støren idrettsplass i sør. E6 ligger mellom Sokna og Støren barneskole og Støren barnehage. Dagens kryssløsning på Prestteigen er et hankryss og binder sammen E6 og fylkesvegene til henholdsvis Røros og Støren sentrum. Kryssingen av Gaula skjer rett nord for dagens kryss på Støren. Gaulabrua er en frittrembygd bru på 293 meter som passerer både elva, jernbanen til Røros og den kommunale vegen Frøsetøran.

E6 ligger langs Hundberga mellom Gaula bru og Volløyan. Dagens vegløsning ligger tett opp til Gaula fra Volløyan til Håggån, kun avbrutt av Brattlitunnelen og Håggåtunnelen. Dagens tunnellengde er henholdsvis 210 meter og 290 meter.

Ved Håggån deler E6 dyrka mark og bebygd område. Lengre nord følger E6 Håggåberget fram til Gylløyen, der E6 er lagt ut på dyrka mark mens lokalveg følger bergveggen.

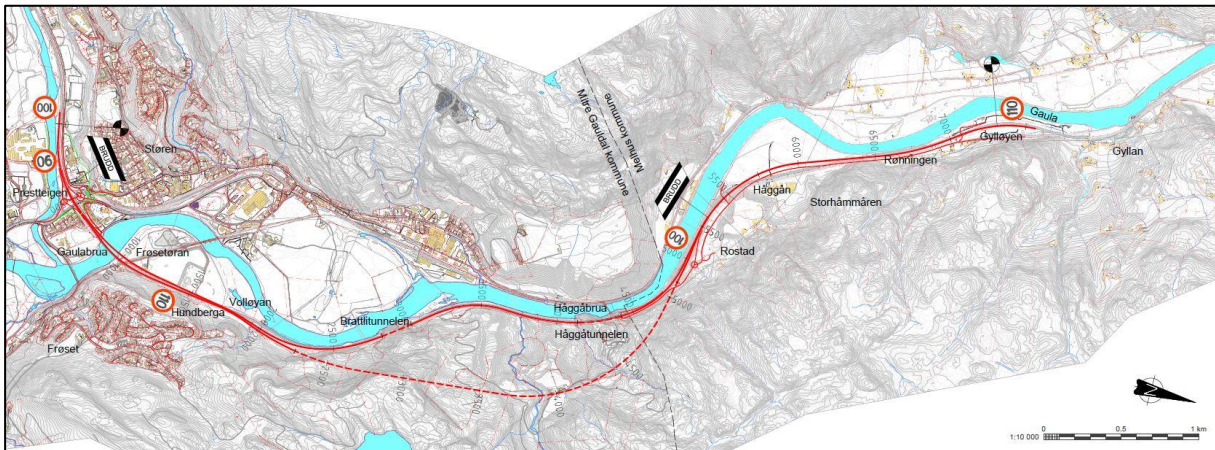
### 3.2 Alternativ 1

Prosjektet E6 Prestteigen-Gyllan dekker strekningen fra ca. 500 meter sør for Prestteigenkrysset i Midtre Gauldal kommune til Gylløyen i Melhus kommune. Totalt utgjør strekningen 7,6 km.

Ny E6 planlegges som fire-felts veg med dimensjoneringsklasse H3-veg (110 km/t) (*Høringsutgave til N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen*), med 23 meters bredde. På strekninger med liten tilgjengelig bredde er denne redusert til 21,5 meter. Eksisterende E6 benyttes på deler av strekningen for trafikk i en retning, og det legges til grunn en utbedring av vegen med bredde på 10 meter. Eksisterende tunneler må breddeutvides og det legges til grunn T10,5 for alle tunneler.

Dimensjonerende hastighet er 100 km/t gjennom Prestteigenkrysset. For trafikk i nordgående retning benyttes eksisterende bru over Gaula med dimensjonerende hastighet 90 km/t. Ny veg nord for Gaula dimensjoneres for 110 km/t. For sørgående trafikk er det lagt til grunn en dimensjonerende hastighet på 100 km/t mellom Prestteigen og Rostad, da eksisterende E6-trase og tunneler skal benyttes. Nord for Rostad dimensjoneres vegen for 110 km/t også for sørgående trafikk.

Nytt framtidig vegareal inkluderer nødvendig areal til rekkverk, skjæringer og fyllinger, adkomstveger/tilførselsveger mm. kryssløsning med parkeringsareal og kollektivløsninger, og areal for plassering av støyskjermingstiltak. I tillegg er det avsatt areal til bygge- og anleggsarbeidet og til massedeponi.



Figur 3: Prosjektstrekningen E6 Prestteigen-Gyllan. Kilde: Norconsult.

Parsellstart i sør kobler seg på tilgrensende reguleringsplanforslag E6 Korporalsbrua-Prestteigen (planID 2015012). Langs Sokna ligger E6 og Soknesøran parallelt fram til Prestteigenkrysset. Mellom vegene bygges det en halvvoll som trafikksikkerhetstiltak og blendingsvern. Ny E6 blir lagt nærmere Sokna enn dagens veg, for å minimere inngrepet i lekearealene til Støren barneskole. Det settes opp en støyskjerm på muren mellom lokalvegen og E6.

### 3.2.1 Prestteigenkrysset

Krysset på Prestteigen ombygges til et ruterkryss. I ruterkrysset ligger rampene langs E6 og ender opp i to rundkjøringer, én på hver sin side av E6. Fv. 30 legges om fra rundkjøring på vestsiden av E6 til kryss med fv. 632 ved Sokna bru. Rørosveien ombygges med ny kulvert under jernbanen og det etableres et T-kryss på veien Soknesøran.

Det etableres bussholdeplasser på fv. 30 og på E6-rampene på nordsiden av krysset. Mellom busslommene etableres g/s-veg/fortau. Det etableres egen g/s-vegbru mellom boligfelt på østsiden og Prestteigen næringsområde på vestsiden av E6. Dagens g/s-veg som krysser jernbanen ombygges for å gi en slakere stigning. På grunn av store høydeforskjeller er det ikke vist løsning som ivaretar universell utforming. I tillegg legges det opp til ny g/s-veg i helningen mellom jernbanen og barnehage/barneskole.

I forbindelse med Prestteigenkrysset etableres egen pendlerparkering med ca. 47 parkeringsplasser, der minimum 5 % av plassene forbeholdes mennesker med nedsatt bevegelsesevne. I tillegg settes opp egen sykkelparkering under tak for minimum 20 sykler ved holdeplass for nordgående busser på E6. Det skal settes opp sykkelparkering ved kollektivholdeplassene.

I Prestteigenkrysset er det lagt til grunn to gang-/sykkelvegløsninger

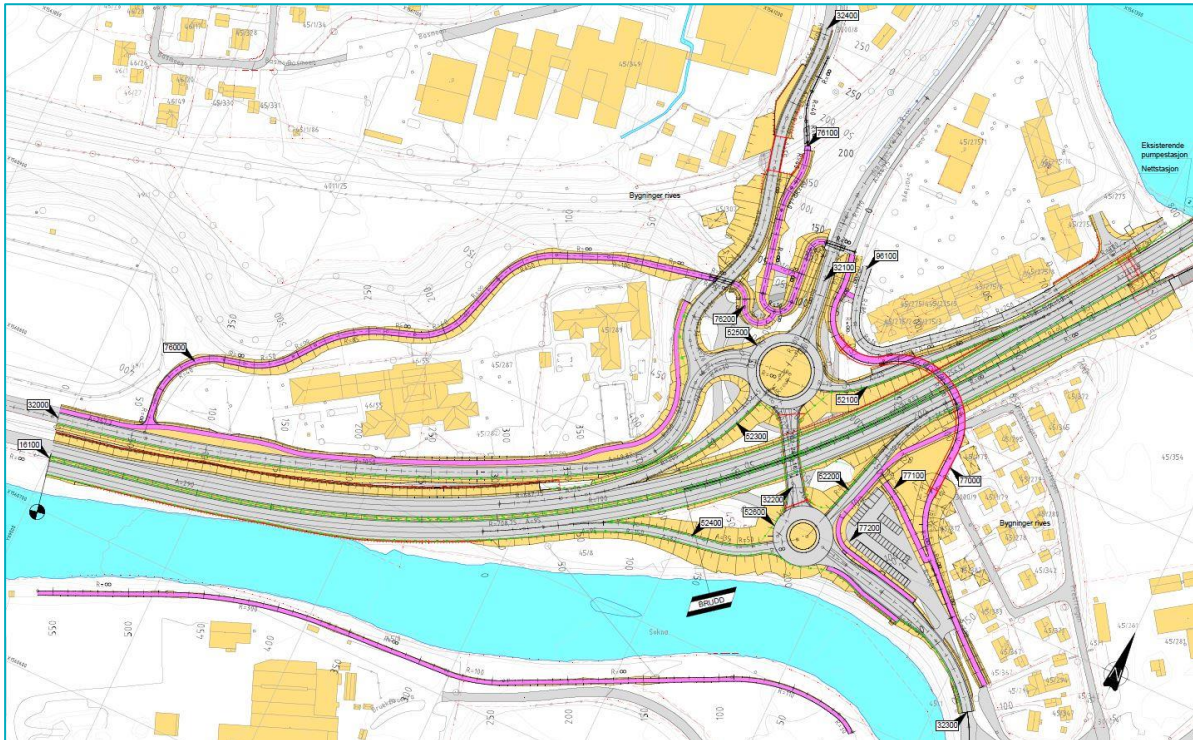
- Alternativ A er bygging av egen bru for gående og syklende. Universell utforming er ikke tilfredsstillende i dette alternativet.
- Alternativ B, g/s-veg legges parallelt med rv. 30 og kobles til vegbrua for fv. 30. Gående og syklende krysser av- og på rampe til E6.

G/s-vegbruen (alternativ A) og E6 i sørgående retning legges nærmere næringseiendommene på Prestteigen enn dagens veg. Internvegen bak byggene må derfor flyttes noe. Det etableres vendehammer i enden av internvegen.

Krysset krever innløsning av fire boligeiendommer. Etablering av ny jernbaneundergang på Rørosveien medfører innløsning av én boligeiendom.

På sørsiden av Sokna etableres en sti for å ivareta adkomst til elva.





Figur 4: Prestteigenkrysset – utsnitt fra teknisk plan. Kilde: Norconsult.

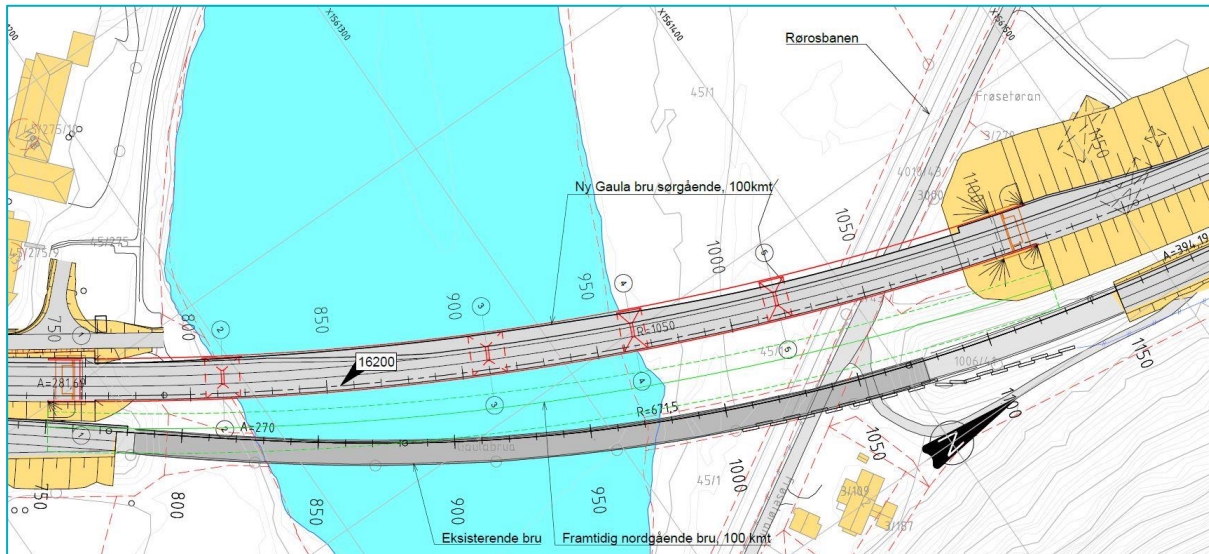
### 3.2.2 Gaula bru - Håggåtunnelen

Eksisterende Gaula bru skal beholdes, og håndtere E6-trafikk i nordgående retning. Ny bru bygges vest for eksisterende bru og skal håndtere trafikk i sørgående retning. Ny bru over Gaula skal ha fri høyde 7,7 meter over Rørosbanen for å legge til rette for fremtidig elektrifisering av jernbanen. Dette er i overkant av 3 meter høyere enn dagens bru.



Figur 5: Eksisterende bru over Gaula. I bakgrunnen sees fv. 632 Folstad bru. Kilde: Norconsult.

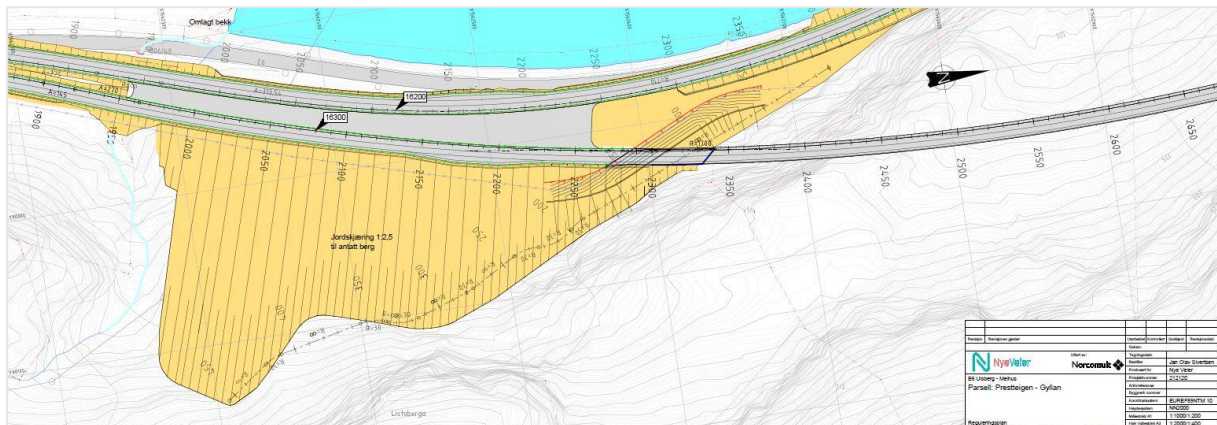
Nord for Gaula bru vil ny E6 føres parallelt med eksisterende E6, ut på landbruksareal. Fyllingsfoten slår ut mot våningshuset på gården ved Frøsetøran, som må innløses.



Figur 6: Ny Gaula bru på vestsiden av eksisterende bru – utsnitt fra teknisk plan. Kilde: Norconsult.

Nord for Volløyen blir veg for trafikk i nordgående retning lagt i en 2,7 km lang tunnel frem til Håggå. Tunnelen må breiddeutvides med 3,9 meter over en strekning på ca. 1250 meter for å ivareta siktkrav.

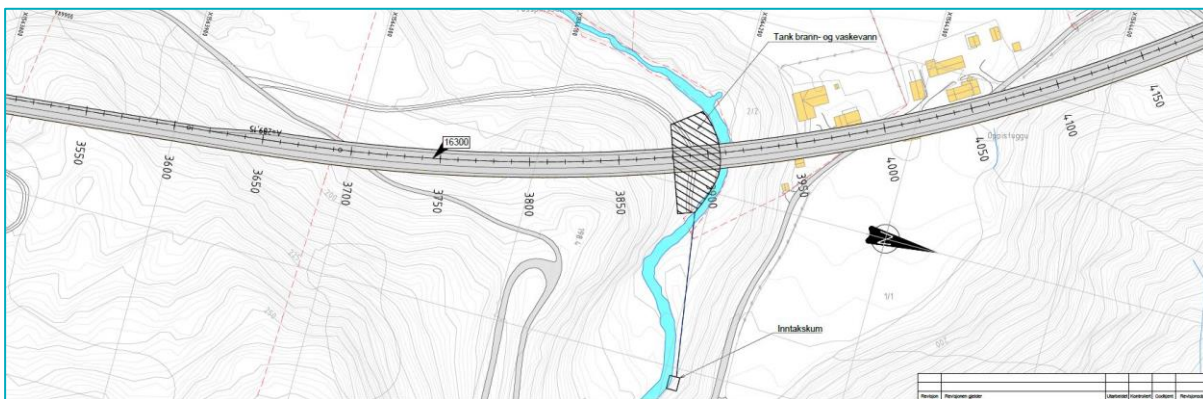
Ved søndre tunnelpåhugg må løsmassene øst for traséen graves av inn til berg. Skjæringsvinkel blir 1:2,5.



Figur 7: Tunnelportal i sør – utsnitt fra teknisk plan. Kilde: Norconsult.

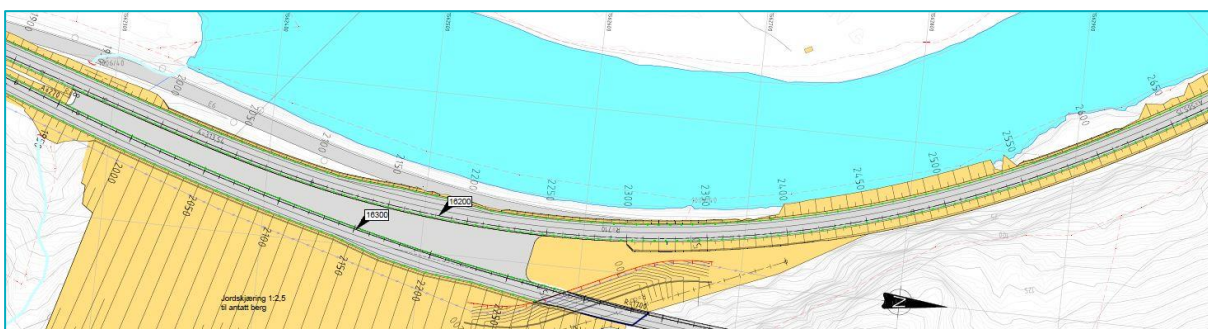
Ovenfor tunneløp er det i teknisk plan lagt opp til plassering av inntakskum og tanker med uttak av brann- og vaskevann fra Ræa.





Figur 8: område for plassering av tanker for uttak av brann- og vaskevann fra Ræa. Kilde: Norconsult.

Eksisterende E6 med to korte tunneler utbedres og ivaretar trafikk i sørgående retning. Tunnelene er i utgangspunktet T10,5, men i Håggåtunnelen er det behov for en liten breddeutvidelse for å ivareta sikt. På delstrekningen sør for Brattlitunnelen vil breddeutvidelse for E6 føre til tiltak ut i Gaula over en kortere delstrekning med behov for erosjonssikring.



Figur 9: Utbedring av eksisterende E6 med vegfylling ut i Gaula og behov for erosjonssikring. Kilde: Norconsult.



Figur 10: Utbedring av eksisterende E6 ved Brattlitunnelen. Vegfylling i Gaula og behov for erosjonssikring. Kilde: Norconsult.



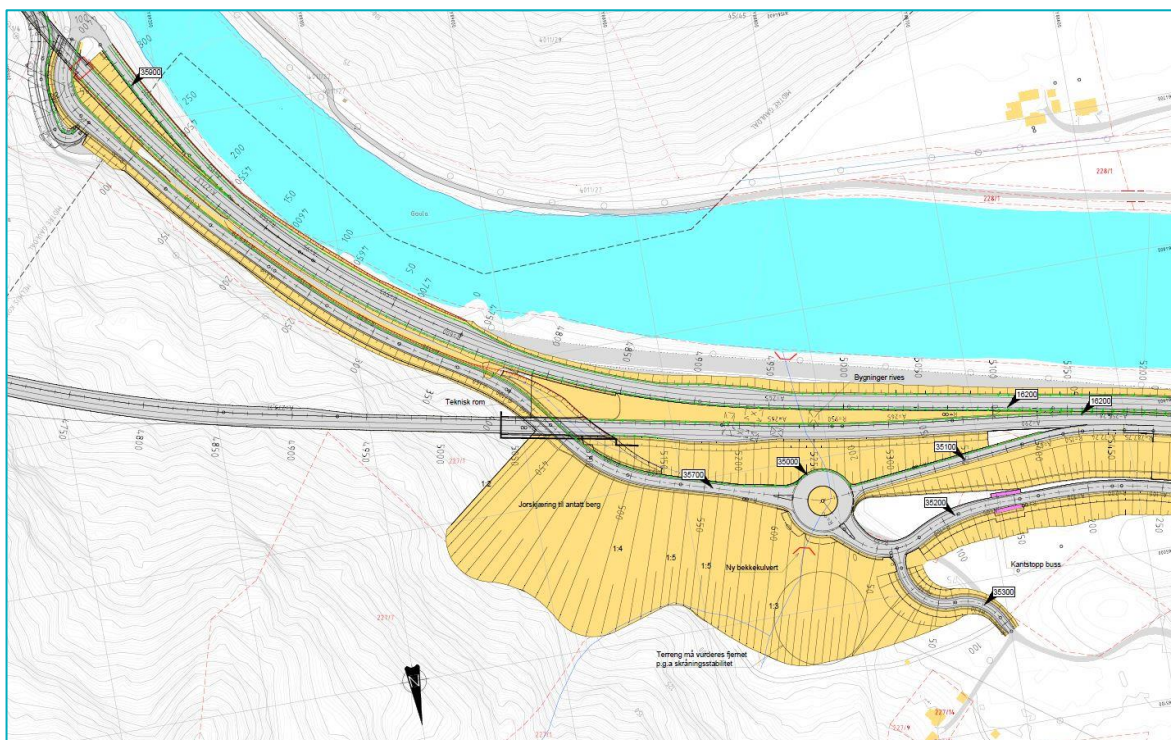
Figur 11: Utbedring av E6 sør for Håggåtunnelen med tiltak for å styre overvann og redusere rasfase. Kilde: Norconsult.

For å redusere fare for ras/utgliding ut på E6 ved profil 3500-3550 foreslås det etablert en dreneringsgrøft på toppen av løsmasseterrassen for å avlede vann og redusere overflateavrenningen ned i den bratte delen av skråningen. I tillegg settes det av areal for å bygge en ledevoll for å avskjære eventuelle løsmasseskred/flomvann.

### 3.2.3 Rostad-Gyllan

Nordvendte ramper etableres rett nord for tunnelportalområdet på Rostad. Det etableres en rundkjøring på nordsiden av E6 for å ivareta lokalveg og rampeløsning med påkjøring på E6 retning nord. Det etableres avkjøringsrampe for trafikk som skal til Rostad eller over Håggåbru til Støren.

Adkomstveg fra eiendommene mellom Rostad og Håggån flyttes, og føres ned til lokalveg rett nord for rundkjøring med lokalveg og rampe til E6. Bolighuset som ligger lokalisert ved dagens E6 må erverves.



Figur 12: Portalområde i nord ved Rostad – utsnitt fra teknisk plan. Kilde: Norconsult.

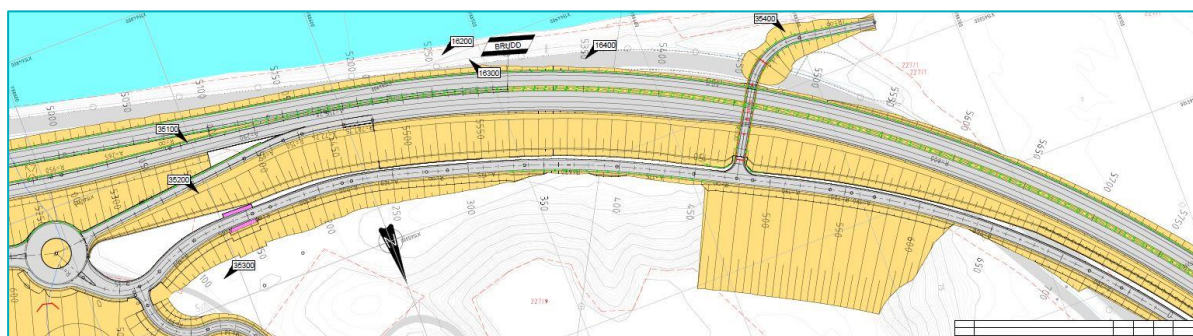
Grunnforholdene gjør det nødvendig med skjæring med slake skråninger fra 1:3 til 1:5 like nord for nordre tunnelpåhugg. Dette vil gi store terrenginngrep i området, med avgraving til berg, se skisse ovenfor. Lenger nord blir skjæringene 1:2.





Figur 13: Bilde av Rostad og planlagt påhuggsområde og utgraving til fjell. Bebyggelsen til høyre i bildet må erverves. Kilde: Norconsult.

Ny E6 skjærer seg inn i terrengformasjonen sør for Håggån og legges delvis ut på dyrkamark. Det etableres en ny bru over E6 for å ivareta adkomst til dyrkamark vest for E6. Eksisterende E6 og lokalveg fjernes over en strekning på ca. 500 meter og erstattes med dyrka mark.

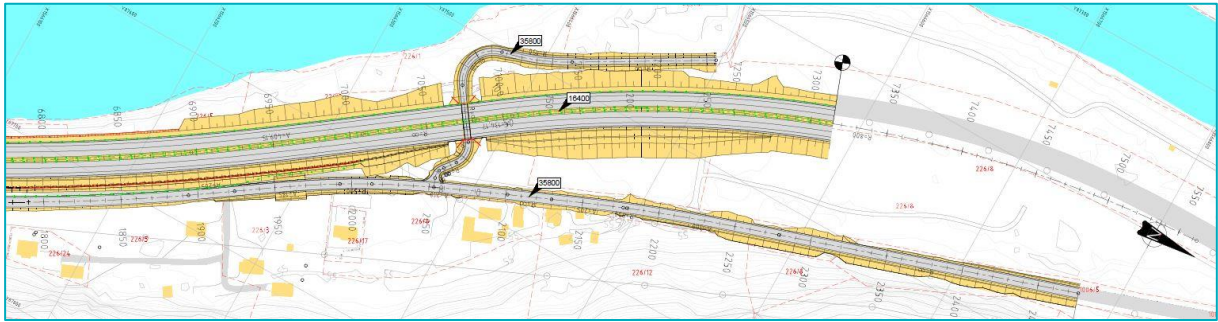


Figur 14: Utsnitt ved Håggån der driftsveg føres over E6 i bru. Kilde: Norconsult.



Figur 15 E6 og lokalveg ved eksisterende bebyggelse på Håggån. Eksisterende E6 og lokalveg fjernes og areal avsettes til dyrka mark. Kilde: Norconsult.

Lokalveg følger E6 parallelt fram til Gylløyen der E6 går ut mot Gaula mens lokalveg følger bergveggen til Gyllan. Eksisterende undergang på Gylløyen erstattes med en ny kulvert litt lenger nord. Tiltakene kobles på reguleringsplan E6 Gyllan-Røskaft, planID 2015010.



Figur 16: E6 og lokalveg skiller lag i nord og kobles på reguleringsplan Gyllan-Røskaft. Kilde: Norconsult.



## 4 Dagens situasjon og bruk av området med verdivurdering

### 4.1 0-alternativet

0-alternativet er definert som dagens veg for E6 samt eventuelle planlagte tiltak nært tiltaksområdet og influensområdet. Dette innebærer også dagens aktiviteter ved gang- og sykkelveger samt allerede vedtatte reguleringsplaner langs veglinja. Konsekvenser av alle tiltak vurderes både for eksisterende situasjon og for fremtidig planlagte tiltak. I forhold til friluftslivet beskriver dagens situasjon dagens bruk av friluftsområder, inkludert Gaula, i influensområdet og belyser også potensiell bruk der dette er aktuelt.

### 4.2 Beskrivelse av delområder med verdivurdering

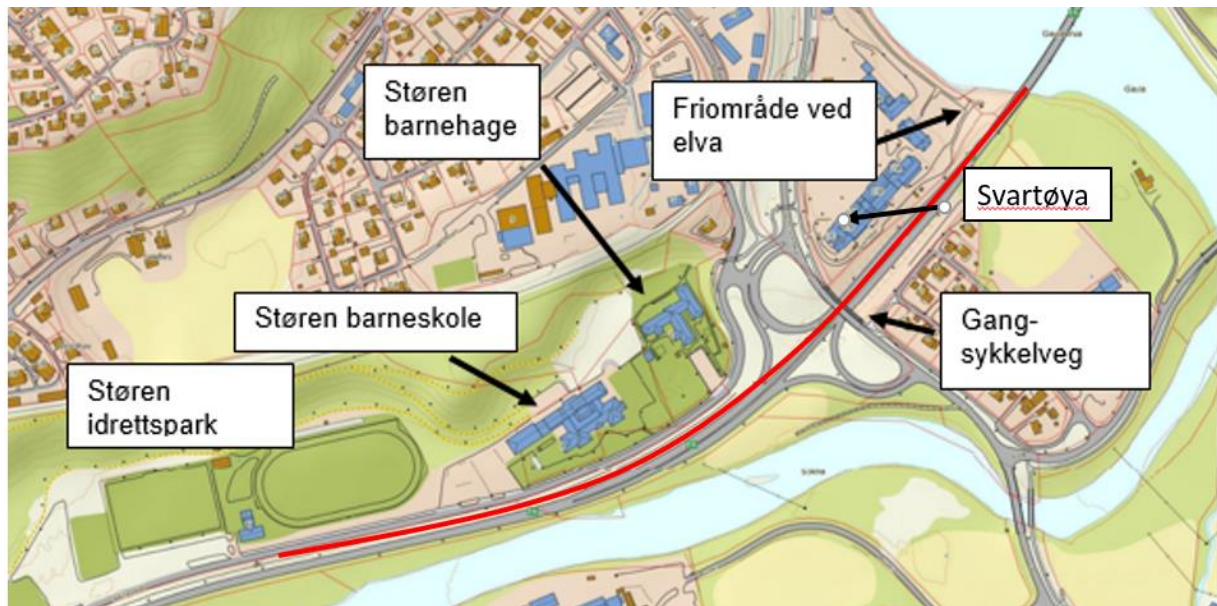
I de følgende delkapitlene følger en beskrivelse av delområdene med verdivurdering.

#### 4.2.1 Overordnede trekk

Planområdet ligger i Gauldalen, og influensområdet omfatter deler av det nasjonale laksevassdraget Gaula med sidebekker, samt bratte, skogklede åssider øst for dagens E6, og flommarks- og jordbrukslandskap vest for E6. Det er etablert en vegetasjonsbrem mellom kryssområdene og elva Sokna.

#### 4.2.2 Prestteigenkrysset

Prestteigenkrysset ligger sør for Støren sentrum. Delstrekningen starter ved Støren friidrettsanlegg, tilknyttet Støren Idrettsarena, som ligger like nord for planområdet. Mellom dagens E6 og idrettsarenaen går en atkomstveg, Soknesøran. Idrettsarenaen består også av en fotballbane, men denne ligger litt nordvest for planområdet. Nordøst for idrettsarenaen ligger Støren barneskole og Støren barnehage.



Figur 17: Første delstrekning; Prestteigenkrysset, som i dag er et hankryss. Kilde: Norconsult.

Øst for delstrekningen langs E6 renner elva Sokna. Det ligger også et lite avgrenset område med dyrka mark. Det går en tilkomstveg til område med dyrka mark. I elvesvingen av Sokna, før den møter Gaula, er det et fiskevald som tilhører Støren fiskevald.

Videre nordøstover ligger Prestteigenkrysset. Gående og syklende krysser E6 planskilt på bru i egen gang- og sykkeltrasé parallelt med fv.30. Kryssing av øvrige veger gjøres i egne GS-kulverter. Det er sammenhengende tilbud for gående og syklende fra sør-øst-siden av E6 til handelsstedet, barnehage (90 barn), barneskolen på Prestteigen (220 barn), samt til Støren sentrum med kommuneadministrasjon og ungdoms- og videregående skole (600 ungdom).



Figur 18: Kartutsnittet av dagens kryssløsning i Prestteigenkrysset for GS-veg på tvers av E6 merket med rød linje. Kilde: Norconsult.

Retten nordøst, på Svartøya, ligger Størensenteret som huser matbutikk, bakeri/ kafé, optiker etc., og Gaula Natursenter. Nord for senteret er det gjort en parkmessig opparbeiding av arealet med asfaltert gangveg, fiskebrygge og gapahuk. I tillegg er det tilrettelagt med benker, en liten fiskedam og en gangsti som følger Gaula ca. 200 meter nordover. I figur 19 ser vi delvis fiskedammen (tørrlagt) til venstre i bildet.





Figur 19: Svartøya med området ned mot elva fra Gaula natursenter. Dammen som er omtalt i teksten er på bildet tørrlagt (grå flate til venstre i bildet). Kilde: Norconsult.



Figur 20: Bildet sett fra dagens E6 retning sørover. Kilde: Norconsult.

Sørøst for dagens E6, hvor vegen går under fv. 630, ligger Prestteigen boligområde bestående av ca. 17 boliger. Det er etablert en trekkekkje og støyskjerm langs vegen og boligområdet. Like øst for dette ligger Støren betong. Området øst for E6 nærmest Gaula er et landbruksareal.

Tabell 1: Beskrivelse av områdene med verdivurdering.

Område	Beskrivelse	Verdi
Boligområder langs planområdet	Boligområde langs E6 bestående av 17 hus er et vanlig boligområde med middels verdi.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
Øvrige bebygde områder	Skoleområdet og barnehagen er grunnleggende og viktig for barns oppvekst. Størensenteret og Gaula natursenter ligger langs strekket i dag. Området fungerer som en møteplass/ lokalsenter i kommunen.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
Møtesteder Parkområder/ Idrettsanlegg	Idrettsplassen er en viktig møteplass for barn og ungdom og har stor verdi. Areal i linjas influensområde har få av disse kvalitetene.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
Turveier/ Stinett for gående og syklende	Det er etablert en gang- og sykkelveg over brua som krysser dagens rv. 30. Brukes bl.a. som skolevei av mange barn. Gangveg ned til fiskeplass og gapahuk	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
Friluftsområder	Området som ligger nede ved Gaula er viktig i turistøyemed og et område hvor tilgjengeligheten til Gaula er stor. Området er også tilrettelagt for rullestolbrukere og med gapahuk og fiskedam.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
Identitets-skapende element	Størensenteret innehar et bakeri, Støren bakeri, som er viktig identitetsskapende med bakgrunn i historien om Bør Børson.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>

### 4.2.3 Gaula bru – Håggåtunnelen

Delområdet starter ved Gaula bru og kryssing av Gaula, Rørosbanen og Frøsetøran som er en lokalveg og adkomstveg til vestsiden av E6 og Gaula. E6 er en barriere på denne strekningen og tillates ikke benyttet av gående eller syklende.

Etter kryssingen er det et langt strekke på ca. 1,7 km før man kommer til Brattlitunnelen. På østsiden ligger det et hus like etter kryssingen før det kommer en lang strekning som består av en skogkledd skråning som i dag brukes til beite. Det er etablert en undergang i område, men denne er ikke spesielt tilgjengelig for folk.

På vestsiden ligger det et hus med tilhørende jordbruksareal. Like ved er det skiltet tursti ned til elva. Videre vestover, ned mot Gaula, ligger det en campingplass, Støren camping. Denne campingplassen har adkomst via Frøsetøran og er viktig med tanke på tilretteleggingen av fiske som opplevelsesverdi og utøvelsen av friluftsliv.





Figur 21: Hus som ligger rett etter kryssing av Gaula bru i nordgående retning (her sett fra nord). Like ved finnes en sti som går over jernbanesporet som går ned mot elva. Kilde: Norconsult.

Øst fra dette området ligger det et område som benyttes til deponi/ massetak. Det følger så en strekning på ca. 500 meter med skog som grenser ned mot Gaula. Dette området brukes i sammenheng med fiske i Gaula. Deretter følger E6 Gaula 750meter frem til innhugget på Brattlitunnelen. Her går E6 nær Gaula frem til innhogget.

Gjennom hele strekningen ligger E6 som en barriere mellom Gaula og tiliggende områder i øst. Området i øst er meget bratt på dette strekket, og det er flere steder langs E6 der vegen hindrer adkomst til elva. Områdets verdier knyttet til friluftsliv er knyttet til fiske i Gaula.

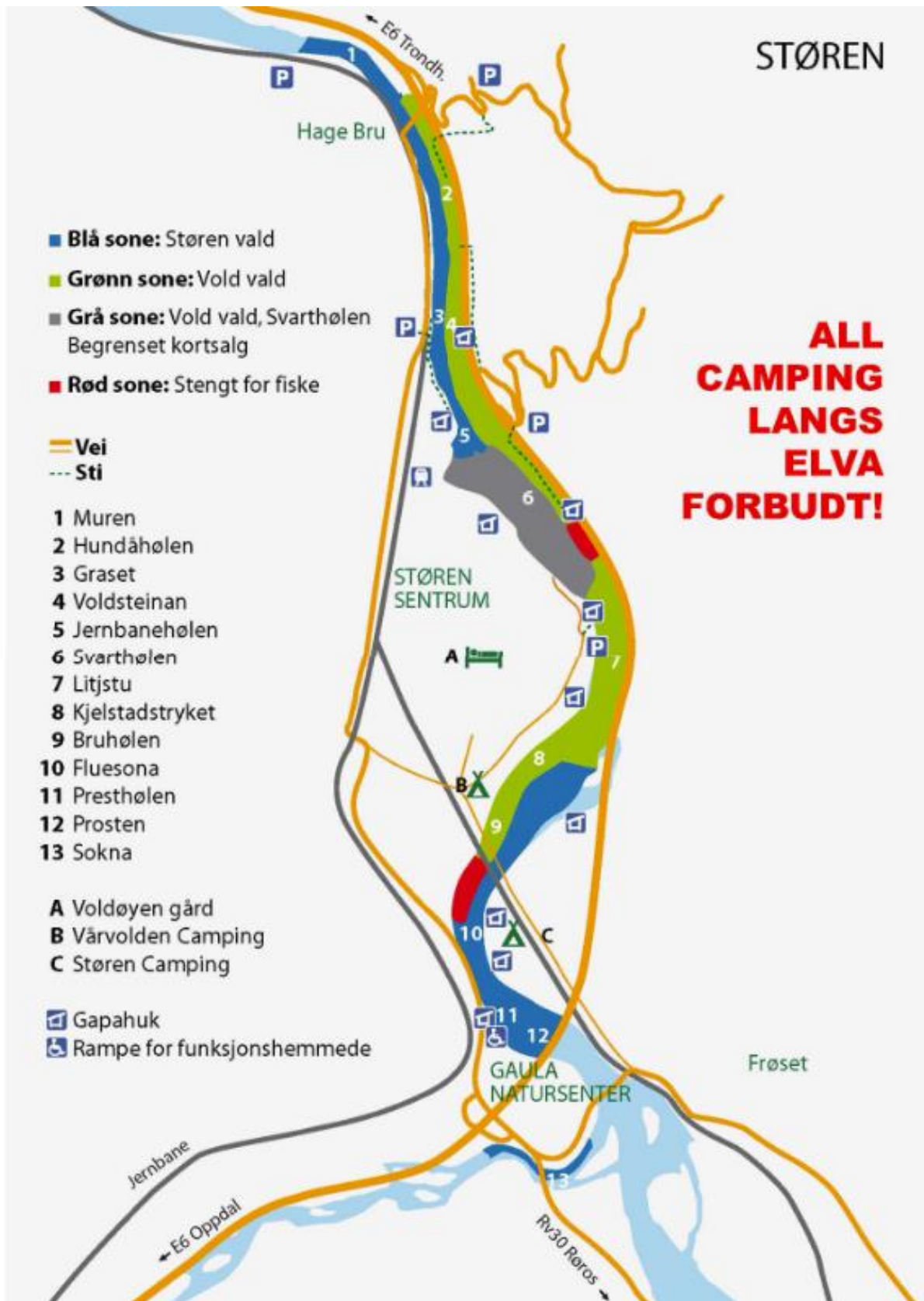
#### 4.2.4 Gaula som opplevelse og rekreasjon

Gaula er et nasjonalt laksevassdrag og er varig verna gjennom verneplan III (1986) og benyttes til friluftsliv. Elva er en av landets viktigste lakseførende vassdrag. Årlig blir det fisket mellom 20 og 50 tonn fisk i vassdraget. Elva har en lakseførende strekning på 11 mil. De beste laksevaldene i Gaula ligger innenfor influensområde for ny E6.

Elva tiltrekker seg hvert år flere hundre laksefiskere i sesongen som varer fra juni til ut august (dette varierer noe).

For allmenheten tilbyr de lokale jeger- og fiskeforeningene flere laksevald. I midtre del av Gaula ved Støren tilbyr Støren Jeger- og Fiskeforening laksefiske for allmenheten på 3 vald – Vold, Støren Prestegård og Sokna. Melhus Jeger- og fiskeforening administrerer flere vald i nedre deler av Gaula (*Melhus JFF* <http://melhusjff.org/org>). Figur 22 viser tilrettelegginger for fritidsfiske langs Gaula og hvor de viktigste laksevaldene finnes.

Gaula gir muligheter for friluftsliv og rekreasjon, men med begrensede muligheter for bading. Elva blir også mye brukt av skole og barnehager i ulike sammenhenger som undervisning, rekreasjon og ekskursjoner. Variasjon på vannføringen i elva skaper utfordringer for bruken.



Figur 22: Oversiktskart utarbeidet av Støren Jeger- og fiskeforening (Kilde: Fiskeguide 2016) som viser en oversikt over bl.a. laksevald, stier som brukes i fiskeøyemed, gapahuker og andre tilrettelegginger.



Figur 23: Bildet viser den åpne plassen på Frøsetøran med grustak og skråningene som ligger øst for E6. Kilde: Norconsult.

Tabell 2: Beskrivelse av områdene med verddivurdering.

Område	Beskrivelse	Verdi									
Boligområder langs planområdet	Det finnes kun to hus langs dagens vegstrekning	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">Liten</td> <td style="text-align: center;">Middels</td> <td style="text-align: center;">Stor</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">▲</td> </tr> </table>	Liten	Middels	Stor	-----	-----	-----	▲		
Liten	Middels	Stor									
-----	-----	-----									
▲											
Øvrige bebygde områder	Det finnes en campingplass vest for dagens E6 som grenser ned mot Gaula.	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">▲</td> </tr> </table>	-----	-----	-----	▲					
-----	-----	-----									
▲											
Møtesteder Parkområder/ Idrettsanlegg	Ingen	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">Liten</td> <td style="text-align: center;">Middels</td> <td style="text-align: center;">Stor</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">▲</td> </tr> </table>	Liten	Middels	Stor	-----	-----	-----	▲		
Liten	Middels	Stor									
-----	-----	-----									
▲											
Turveier/ Stinett for gående og syklende	Det er skiltet sti ned mot elva	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">Liten</td> <td style="text-align: center;">Middels</td> <td style="text-align: center;">Stor</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">▲</td> </tr> </table>	Liten	Middels	Stor	-----	-----	-----	▲		
Liten	Middels	Stor									
-----	-----	-----									
▲											
Friluftsområder	Områdene langs elva er viktig i forbindelse med laksefisket i Gaula og innehar flere leirsteder med gapahuker tilknyttet fiske.	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">Liten</td> <td style="text-align: center;">Middels</td> <td style="text-align: center;">Stor</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">▲</td> </tr> </table>	Liten	Middels	Stor	-----	-----	-----	▲		
Liten	Middels	Stor									
-----	-----	-----									
▲											
Identitets-skapende element	Elva Gaula er et viktig identitetsskapende element i området og et nasjonalt viktig verna vassdrag.	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">Liten</td> <td style="text-align: center;">Middels</td> <td style="text-align: center;">Stor</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> <td style="text-align: center;"> ----- </td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">▲</td> </tr> </table>	Liten	Middels	Stor	-----	-----	-----	▲		
Liten	Middels	Stor									
-----	-----	-----									
▲											

#### 4.2.5 Rostad – Gyllan

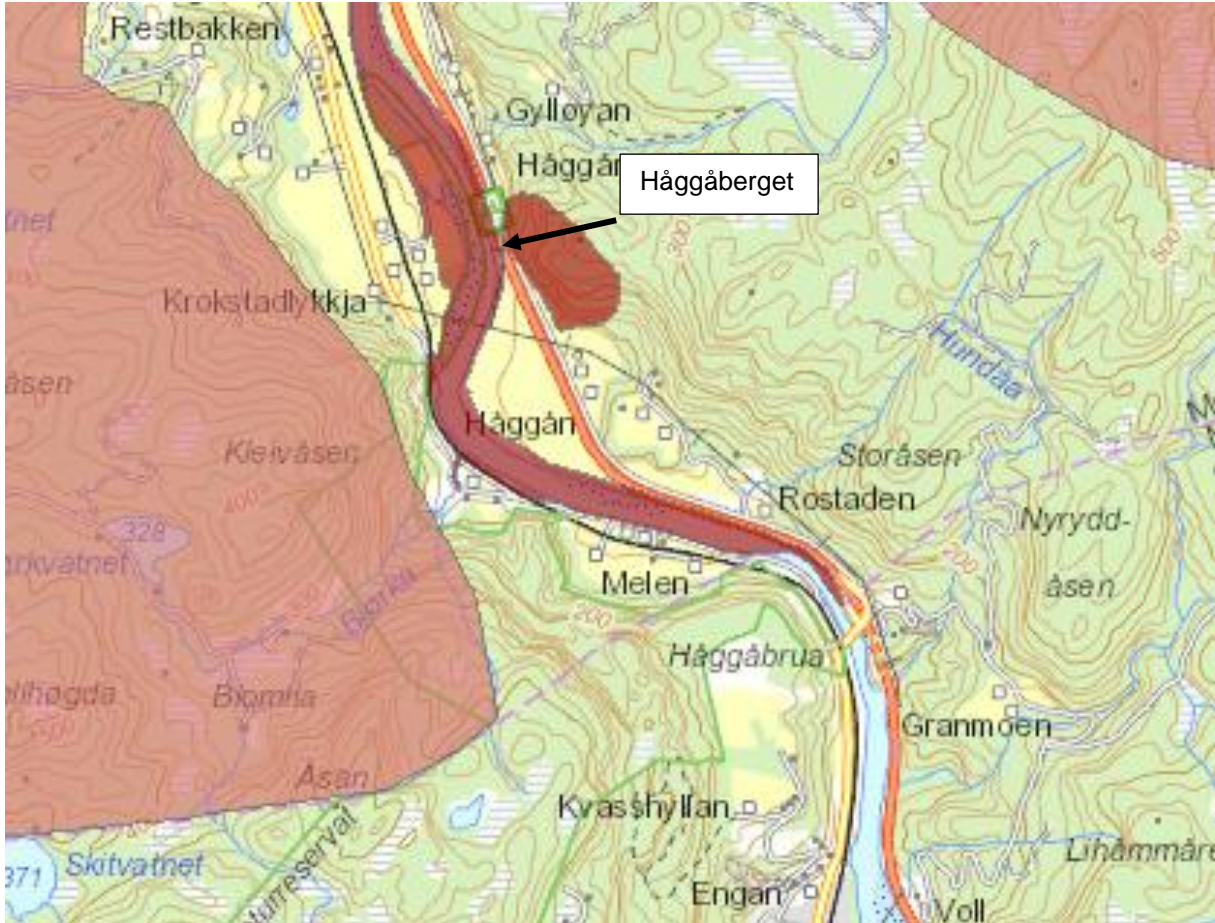
I området like etter Håggåtunnelen er det nord for E6 en stor vegskjæring som går bratt ned mot vegen og fra E6 og bratt ned i elva. Rostad gård som ligger her må innløses. Fortsetter man ca. 500 meter i nordgående retning er det et hustun som også består av eldre laftede bygninger, en er SEFRAK-registrert. Dette ligger i et område med gresskledd beitemark. Bak hustunet går det en veg som fører opp til bebyggelse og gårdsbruk som ligger lenger opp.

Fortsetter man videre nordover meandrerer Gaula og E6 fortsetter nordover før den skjærer av et jordbruksområde og avslutter denne strekningen ved Håggåberget ved Gyllan. Like sørvest for



Håggåberget for dette ligger Hage Gartneri. Eksisterende lokalveg blir liggende omtrent der den ligger i da, men skjærer seg noe inn i Storhåmmåren. Vegen skal fortsatt brukes som lokalveg.

Områdets verdier knyttet til friluftsliv er knyttet til fiske i Gaula og til klatring på Håggåberget.



Figur 24: Kartert viser kartlagte friluftsområder med verdi, Gaula og Håggåberget (Kilde: Miljødirektoratet).

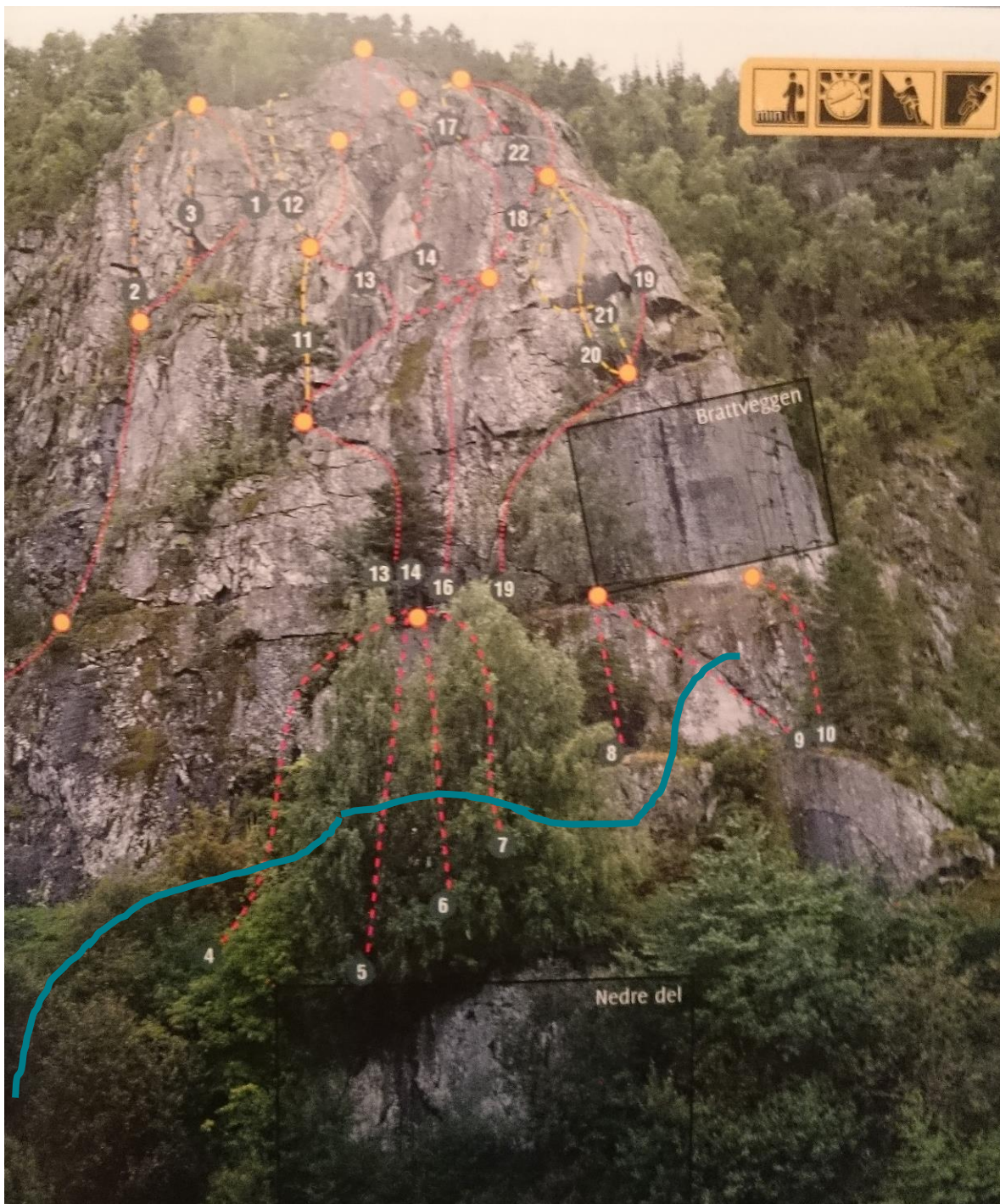
Figur 24 viser en oversikt hentet fra Miljødirektoratets naturbase over kartlagte friluftsområder med verdi. Elva Gaula har fått verdien «svært viktig friluftsområde», mens området rundt Håggåberget har fått verdien svært viktig friluftsområde.

Håggåberget er viktig regionalt da det brukes av klatrere i regionen. Lokaliteten er en av de få bynære områdene hvor man har mulighet for å klatre ved bruk av naturlige sikringer (sette sikringene selv). Feltet brukes mye av nybegynnere da det er relativt lette ruter og fint fast fjell (lite fare for steinsprang).



*Figur 25: Bilde fra Håggåberget tatt fra E6. Den største flata i bildet er Brattvegen som er svært populær for klatring. Kilde: google.maps.*



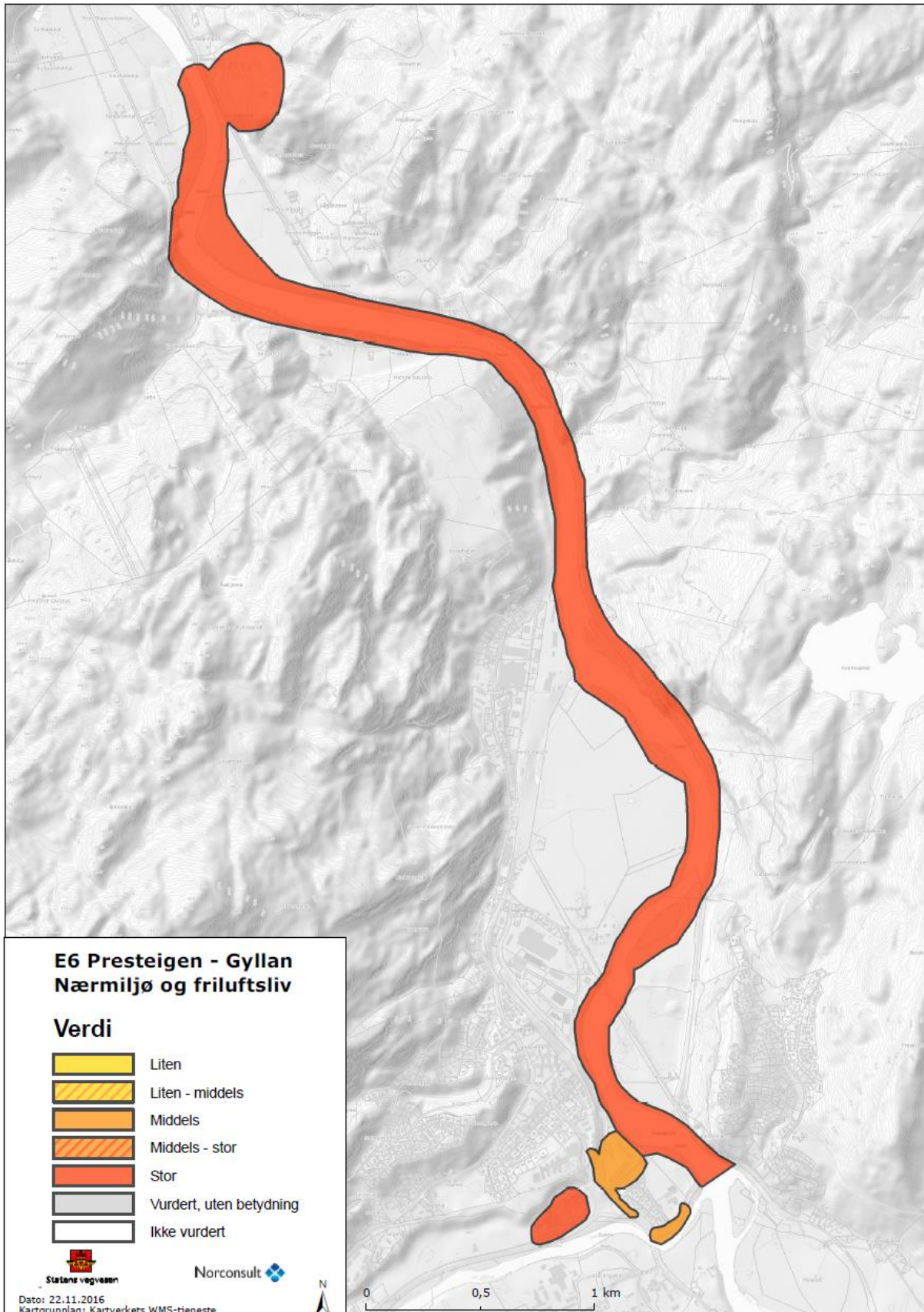


Figur 26: Bildet er hentet fra Trønder Rock; klatreføreren for Trondheimsregionen. Tallene er henvisninger til navn og beskrivelser av klatreruta og stiplet rute viser hvor ruta går i veggen. Blå strek viser sti/ adkomst til start (standplass) på rutene. Kilde: Trønder Rock.

Tabell 3: Beskrivelse av områdene med verdivurdering.

Område	Beskrivelse	Verdi
Boligområder langs planområdet	Det finnes ca. 2-3 hustun og et gårdsbruk innenfor området.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
Øvrige bebygde områder	Hage gartneri (næringseiendom) ligger like sørøst for Håggåberget.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
Møtesteder Parkområder/ Idrettsanlegg	Det er ingen områder i veglinjas influensområde med disse kvalitetene.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
Turveier/ Stinett for gående og syklende	Adkomststier opp til Håggåberget klatrefelt Verdien settes mot stor på grunn av at selve lokaliteten også er satt til stor; ingen adkomst, ingen klatrelokalitet.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
Friluftsområder	Håggåberget brukes i dag av klatrere i regionen og i Trondheim. På grunn av få slike lokaliteter i Trondheimsregionen settes verdien mot stor.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>
Identitets- skapende element	Elva Gaula som renner langs hele strekningen.	<p>Liten    Middels    Stor</p> <p> ----- ----- ----- </p> <p style="text-align: center;">▲</p>





Figur 27: Verdikart for hele strekningen: Kilde: Statens vegvesen/ Norconsult.

## 5 Omfang og konsekvens

Omfangskriteriene er et uttrykk for tiltakets påvirkning på det enkelte delområdet. Påvirkningene kan være positive eller negative og skal vurderes i forhold til null alternativet.

### 5.1 Omfang

Det skal etableres en ny tunnel for nordgående trafikk på strekningen fra Listuberga til Rostad, mens sørgående trafikk vil benytte eksisterende vei. Veien utvides enkelte steder. Ved at nordgående trafikk legges i tunnel, vil belastningen på Gaula reduseres på denne strekningen og opplevelsesverdien øke. Utfyllingene i Gaula medfører at den sammenhengende grønne korridoren langs elva brytes opp to steder, noe som vil kunne forringe opplevelsesverdien ved fiske på østsiden av elva.

Reduksjon av støy på de delstrek hvor nordgående vei går i tunnel vil være positivt for opplevelsen av elva og fiske i friluftsyemed.

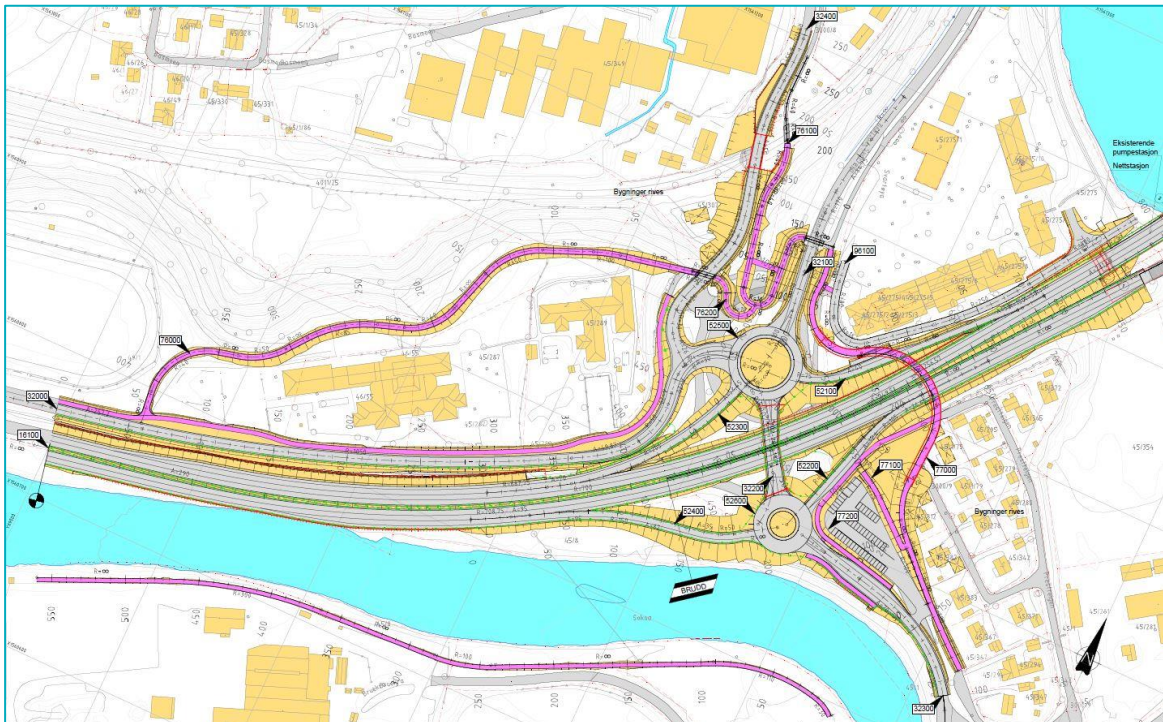
### 5.2 Delområde 1: Prestteigenkrysset

#### 5.2.1 Alternativ 1

##### **Bruksmuligheter**

Ny E6 legges noe nærmere Sokna enn dagens trase. Dette er positivt for skolen og barnehagen, men ikke for opplevelsen av rekreasjon ved Sokna ved at deler av vegetasjonsbredden som er der i dag forsvinner.

Det planlegges en gang-/sykkelveg som skal gå nord for skole og barnehage. Dette kan gi en større bruk av gang-sykkelvegen da den etableres noe unna trafikken. Samtidig vil etableringen av denne kunne gjøre at uteområdet for skolen oppleves som mindre.



Figur 28: Teknisk plan som viser Prestteigenkrysset. Kilde: Norconsult.

Eksisterende tilkomstveg til landbruksarealet som ligger ved Sokna forsvinner. Dette gjør at dette området faller bort som bruksområde. Det etableres ny gangsti på sørsiden av Sokna. Dette gjør at bruken av området ved Sokna kan bli større, samtidig som at økt nærføring av vegen ikke nødvendigvis gjør at bruken av området vil øke.

Det etableres en GS-veg med 1,5 meter trafikkskiller mot Soknesøran. Dette anses som en noe mer trafiksikker løsning enn dagens fortau. I tillegg etableres det en støyskjerm på voll mot skole og barnehagen.

To boligtomter i øst må rives for å kunne etablere nytt Prestteigen kryss. I tillegg rives et hus i forbindelse med utbedring av Rørosveien og bygging av ny undergang ved jernbanen.

### Attraktivitet og opplevelseskvaliteter

Etablering av sti sør for Sokna kan være med på å øke opplevelsen og attraktiviteten til elva selv om E6 vil gå relativt nærme elva. Nærføringen medfører en forringelse av kantvegetasjon, og kan påvirke opplevelsen ved elva. Det er sannsynlig at det vil påvirke attraktiviteten negativt for opplevelsen av området ved Sokna at E6 legges nærmere elva.

Ved at vegen og ny bru legges vest for dagens bru, vil den komme lenger unna boligområdet på Prestteigen. Dette kan være av positiv betydning av hensyn til opplevelse og fravær av støy.

Plasseringen vil derimot ta bort store deler av plassen hvor det er etablert fiskedam. Økt nærføring av vegen til fiskebrygga og gapahuken bidrar negativt for opplevelsesverdien, både i form av støv, støy og rekreasjon.

E6 med fire felt vil kunne øke opplevelse av vegen som en større barriere enn tidligere for folk som må krysse denne via gang- og sykkelvegen.

### Tilgjengelighet

Tilkomsveggen som fjernes nær Sokna gjør området mer utilgjengelig.

Soknesøran og tilhørende GS-veg er flyttet nærmere Støren barneskole og Støren barnehage. Forbi skolen kommer fortauskanten ca. 7 meter nærmere enn dagens fortauskant og ved barnehagen ca. 6



meter. I tillegg vil den nye gang- og sykkelvegen som etableres kunne gi økt tilgjengelighet til skole og barnehage.

Løsning for gående og syklende på tvers av E6 er separat bru over E6, nord for Prestteigen bru. Ut over dette benyttes eksisterende GS-veger og -kulverter. I tillegg etableres det en sykkelparkering i krysset. Tilgjengeligheten opprettholdes som i dag.

Alternativ bru for gående og syklende, alternativ A, øker reiseveien med 40 meter og gir en stigning på 5 og 7 % over E6, og en økning i høyde på ca. 6 meter sammenlignet med i dag. Gangsystemet beholdes som i dag i området mellom Rørøsveien og fv. 630. Økt stigning gjør at gangvegen gjøres noen mer utilgjengelig for personer med nedsatt bevegelsesevne. Denne stigningen er utenfor kravene til universell utforming som er på 5%.

Alternativ B kan oppleves som mer tilgjengelig ved at det ikke øker reiseveien og at den ikke er så bratt ved at kravene til universell tilgjengelighet er tilstede.

Fv. 30 legges om fra krysset med fv. 632. Mellom krysset og rundkjøring legges det opp til avkjøring til innfartsparkering og busslomme i hver retning for busser langs fv. 30. Innfartsparkeringen gir plass til ca. 35 P-plasser og ca. 5 HC-plasser.

Løsning for gående og syklende på tvers av E6 er langs fv. 30. Det etableres nytt GS-system under fv. 630 og langs Soknesøran. Rørøsveien krysses i plan.

Det skal etableres en vendehammer ved Gaula Natursenter. Dette gjør at tilgjengeligheten til området ved fiskebrygga og gapahuken som ligger ved Gaula opprettholdes.

### Identitetsskapende betydning

Ingen endringer.

### Folkehelse

De vesentligste faktorene mht. folkehelse ligger i at det etableres en ny gang- og sykkelveg nord for skolen og barnehagen. I tillegg etableres det en egen gang- og sykkelvegbru adskilt fra nytt kryss. I tillegg skal det legges til rette for egen sykkelparkering i forbindelse med bussholdeplass.

Støyskjermer skal oppføres.

Etablering av sti på sørsiden av Sokna.

Psykisk helse – Støy: I delområdet ligger det i en idrettsplass, barneskole og en barnehage. Disse ligger i gul støysone. Gang- og sykkelvegen ligger i rød støysone. Støyutbredelsen vil være uforandret fra dagens trasé. Nye Veier AS vil etablere støytiltak ihht. gjeldende lovverk og vil etterstrebe at idrettsplassen, skolen og barnehagen kommer ut av gul støysone. Det etableres en støyskjerm med voll mot skole og barnehage.

### Omfangs- og konsekvensvurdering

Konsekvens: Middels negativ (--)

Tabell 4: Beskrivelse av områdene med verddivurdering.

Delområde 1 - Prestteigenkrysset	Verdi	Alt. 1		Omfangsvurdering
		Omfang	Konsekvens	
Nærmiljø	Middels	Middels negativ	--	Vegen vil komme nærmere skole (7 meter) og barnehage (6 meter) Fem hus må rives.
Friluftsliv	Stor	Middels negativ	--	Vegen vil komme nærmere Sokna. Økt nærføring til områder nede ved Gaula vest for vegen
<b>Samlet konsekvens</b>		<b>Middels negativ</b>	--	



## 5.3 Delområde Gaula bru – Håggåtunnelen

### 5.3.1 Alternativ 1

#### Bruksmuligheter

Ny E6 gjør at det må etableres ny bru. Dette medfører at E6 vil komme nærmere eksisterende gårdsbruk og fyllingsutslaget gjør at driftsbygning, stabbur og våningshus må rives, totalt tre hus. Trasealternativet krysser Gaula på vestsiden av dagens bru. Brua legges så tett opp til dagens bru som mulig. Dette gjør at man unngår nærføring til skråning til Hundberga som er et boligfelt som ligger på toppen. Samtidig vil ny bru komme nærmere attraktive fiskeplasser på vestsiden av brua.

Tilgjengeligheten til elva og bruken av elva forringes ved ny veg i sørgående retning.

Tunnelportalene til både Brattlitunnelen og Håggåtunnelen flyttes ca. 10-15 meter østover for å ivareta eksisterende veg som veg for sørgående trafikk.

E6 vil komme nær Gaula på nedsiden av Volløyan som er et av de viktigste gyteområdene i hele vassdraget.

#### Attraktivitet og opplevelseskvaliteter

Frøsethølen er en av de viktigste gyteområdene for laks i Gaula. Ved å plassere brua vest for dagens E6 unngår man å sette brupilaren midt i gyteområdet. Som en følge av dette unngår man også å endre strømningsforholdene, vannhastighet og partikkeltransport som igjen er viktig for å unngå en forringelse av gyteplassen. For fritidsfiske, opplevelsesverdien og rekruttering av Gaulalaksen er dette av stor verdi.

Noe kantvegetasjon forsvinner her på grunn av breddeutvidelse og utfylling i Gaula. Dette endrer området noe, spesielt sett fra øst. Kantvegetasjonen viktig for vannkvaliteten og livet i elva (bl.a. skyggevirksomhet og begrenning av næringssaltavrenning).

#### Tilgjengelighet

Områdene ned mot elva blir utilgjengelige, slik som dagens situasjon, for turgåing.

#### Identitetsskapende betydning

Ved at vegen blir fire felt og vil utgjøre et større arealbeslag, kan Gaula som et identitetsskapende symbol, forringes og fremstå som et mindre fremtredende element i landskapet.

#### Folkehelse:

Psykisk helse - støy: Det vil bli en liten reduksjon i støy som følge av en halvering av trafikken på grunn av at nordgående trafikk går gjennom tunnel på dette strekket. Dette vil påvirke opplevelsesverdien for de som er ved av Gaula i positiv retning.

Firefelts veg vil gi et større arealbeslag som igjen vil oppleves som en større barrierevirksomhet.

#### **Omfangs- og konsekvensvurdering** Konsekvens: Liten negativ (-)

I tabell 5 vises en oversikt over de elementene som har størst utslag for denne strekningen.

Tabell 5: Oversikt over de elementene som har størst utslag for denne strekningen.

Delområde 2 Gaula bru - Håggåtunnelen	Verdi	Alt. 1		Omfangsvurdering
		Omfang	Konsekvens	
Nærmiljø	Liten	Liten negativ	-	Ett hustun må rives. Firefelts veg vil gi større arealbeslag og større barrierevirkning
Friluftsliv	Middels	Middels negativ	-	Firefelts veg med økt arealbeslag, noe utfylling i elva og økt hastighet vil forringe opplevelsesverdien av Gaula. Noe reduksjon av støy.
<b>Samlet konsekvens</b>		<b>Middels positiv</b>	-	

## 5.4 Delområde Rostad – Gyllan

### 5.4.1 Alternativ 1

#### Bruksmuligheter

Et boligstun på Rostad må rives.

Det opprettholdes plass for å kunne passere langs Gaula. Bredden på passasjen er ca. 3 meter.

Ny lokalveg følger eksisterende trase.

#### Attraktivitet og opplevelseskvaliteter

Adkomsten til klatrefeltet på Håggåberget opprettholdes.

#### Tilgjengelighet

Adkomsten til husene på Rostad må tilknyttes lokalveg.

Tilgjengeligheten til klatrefeltet som ligger på Håggåberget opprettholdes som i dag ved at ingen adkomststier ødelegges eller at tilgangen til disse forringes.

#### Identitetsskapende betydning

Vegen vil ha noe økt nærføring til Gaula.

#### Folkehelse

Adkomsten til klatrefeltet på Håggåberget opprettholdes.

Muligheten for tilkomst til elva opprettholdes, noe som igjen gjør at fiske som fritidsaktivitet kan opprettholdes i området.

Støy: Det vil bli noe redusert støy i de områder hvor nordgående vei føres i tunnel. Opplevelsen av støy kan likevel virke negativt.

#### Omfangs- og konsekvensvurdering

Konsekvens: Liten negativ (0/-).

Tabell 6: Beskrivelse av områdene med verdivurdering.

Delområde 3 – Rostad - Gyllan	Verdi	Alt. 1		Omfangsvurdering
		Omfang	Konsekvens	
Nærmiljø	Liten	Liten negativ	-	Ett hustun må fjernes. Det åpnes for at det kan anlegges sti ved elva.
Friluftsliv	Middels til stor	Intet omfang	0	Tilgangen til og bruken av klatrefeltet ved Håggåberget opprettholdes som tidligere  Elva Gaula berøres i liten grad. Mulighetene for å anlegge sti langs Gaula opprettholdes.
<b>Samlet konsekvens</b>		<b>Liten negativ</b>	<b>0/-</b>	

## 5.5 Anleggsfasen

Massetransporten vil være svært stor i forbindelse med tunneldrivingen i anleggsfasen og dette vil gi negative effekter med støy og støvflukt. Det positive er at det er lite bebyggelse nært tunnelinnslagene.

I tillegg vil etablering av ny bru i Prestteigenkrysset skape et noe mer uoversiktlig trafikkbilde for barn og unge på vei til skole og idrettsanlegg.

For livet i Gaula vil også anleggsfasen by på utfordringer ved at vannkvaliteten forringes, økt aktivitet generelt i form av støy til elva. Dette vil kunne påvirke oppvandring av fisk som igjen vil påvirke fritidsfiske i elva.

## 5.6 Avbøtende tiltak

### Generelt for delområdene.

Støyskjerming skal etableres langs idrettsarenaen på Støren, skole og barnehage og lokalt på Prestteigen boligområde. Detaljer om hvordan de skal utformes kommer i senere fase, fastsettelsen av hvor de skal etableres finnes i plankartet.

Det anbefales at det settes opp støyskjerming som skjermer for friluftsliv og særlig støy mot Gaula ved Frøsethølen, for å ivareta Gaulas attraktivitet for fiske. Dette gjelder spesielt på delstrekning 2 og 3. Støyskjerming mot elva på disse strekkene vil kunne gi en betydelig forbedring i opplevelsesverdi for friluftsliv i områder i og langs Gaula som er sterkt berørt av veistøy.

### Generelt om helseforebyggende tiltak:

- Gangveger for syklende og gående må være universelt utformet
- Støyskjerming langs vegen og lokalt på og ved boliger. Dette anses som en del av tiltaket og dermed ikke som et avbøtende tiltak.
- Utvikle gode knutepunkt med prioriteringer av gang- og sykkelvegløsninger, sykkelparkering øker sjansen for at folk benytter seg av dette.
- Tilrettelegging av stier ned mot Sokna og Gaula øker sjansen for at folk benytter seg av disse
- Som et kompensierende tiltak kan det legges til rette for at anleggsarbeider i forbindelse med ny bru/ ny gangveg skjer i skoleferien når det ellers blir mindre skolebarn som ferdes der.

### Kriminalitetsforebyggende tiltak

På dette plannivået er det mest hensiktsmessig å gi eksempler og anbefalinger på kriminalitetsforebyggende tiltak som kan innarbeides i planen i de kommende planfaser. Dette kan være:

- God belysning på gang- og sykkelveger nattetid og ved bussholdeplasser
- Underganger bør være brede og opplyste slik at de er mindre attraktive for personer med dårlige intensjoner.
- Utvikle bussholdeplassene til gode møteplasser. Det tiltrekker seg folk med gode hensikter.
- Forskjønnelse av områder er med tiltak som gjør terskelen til å begå kriminelle handlinger høyere

### Spesifikke avbøtende tiltak

Tabell 7 viser en oversikt over avbøtende tiltak i alle de tre delområdene.

Tabell 7: Oversikt over avbøtende tiltak i alle de tre delområdene.

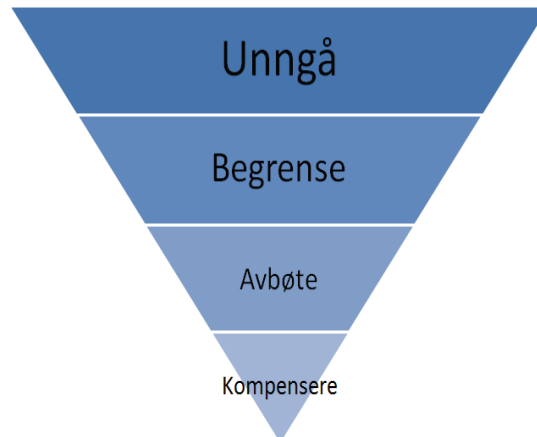
Område	Alt. 1
<b>Prestteigenkrysset</b>	Det anlegges sti på sørsiden av Sokna. Det skal etableres egen gang- og sykkelvegbru adskilt fra fv. 30. og GS-veg langs Soknesøra.
<b>Gaula bru – Håggåtunnelen</b>	Det må tas hensyn til gyteområdene; både ved Gaula bru og ved Volløyan i byggefasen. Kantvegetasjon mot elva bevares for det meste (med unntak av to steder), noe som er positivt for opplevelseskvaliteten ved elva.
<b>Rostad – Gyllan</b>	Mulighetene for å etablere sti langs Gaula ivaretas.

## 5.7 Kompenserende tiltak

Kompenserende tiltak skal kompensere for de negative konsekvensene et tiltak medfører. Kompenserende tiltak er sett på som siste utvei for å unngå uønskede virkninger av tiltak. Statens vegvesen håndbok V712 illustrerer hierarkisk hvordan største gevinst oppnås ved å unngå eller begrense, deretter avbøting eller kompensasjon som siste utvei, se figur 29.

I tillegg bør det tilrettelegges for at turstier som fører ned til elva ivaretas permanent, men også under anleggsperioden.

Støyskjerming langs flere av strekningene kan også virke som et kompenserende tiltak, spesielt ved Frøsethølen.



Figur 29: Hierarkisk fremstilling av tiltak. Kilde: Statens vegvesen Håndbok V 712.

## 5.8 Usikkerhet

I registrering av viktige steder for nærmiljø vil det kunne være usikkerheter knyttet til hvorvidt vi har fanget opp viktige steder hvor folk i nærområdet oppholder seg i og hva de setter pris på og mindre pris på. Dette vil kunne være områder som f.eks. benyttes til bærplukking, gjemmesteder for barn og lignende.

Dette vil kunne komme frem under høring og offentlig ettersyn av plandokumentene.

Det er i denne konsekvensutredningen ikke gjort vurderinger knyttet til støvforurensing rundt opphold veg lokalitetene som er omtalt som viktige for nærmiljø og friluftsliv. Dette er også en viktig faktor ved opplevelsen av nærmiljø og friluftsliv.

## 5.9 Sammenstilling konsekvens

Tabell 8 angir verdi, omfang og konsekvens for de tre delområdene på tiltaksstrekningen samlet sett.

Tabellen viser at det første delområdet har størst negative konsekvenser ved at fire hus må rives og det blir størst omlegginger og nærføring med både elva Sokna og mot idrettsanlegg, skole og barnehage. I tillegg rives et hus i forbindelse med utbedring av Rørosveien og bygging av ny undergang ved jernbanen. For delstrekning 2 har det noe positive konsekvenser for friluftslivet ved Gaula at store deler av strekningen legges i tunnel for nordgående retning. På siste delstrekning er det derimot få eller ingen konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv at ny E6 etableres.

Samlet sett er opplevelsen av Gaula tilnærmet som i dag, men med økt barrierevirkning. Tiltak som skal skje rundt Prestteigekrysset er negative. Dette gir utfall av konsekvensvurderingen for nærmiljø og friluftsliv **som ubetydelig til negativ konsekvens**, se tabell 8 for en sammenstilling av verdi, omfang og konsekvens.

Tabell 8: Sammenstilling av verdi, omfang og konsekvens.

Delområde 1 - Prestteigenkrysset	Verdi	Alt. 1		Omfangsvurdering
		Omfang	Konsekvens	
Nærmiljø	Middels	Middels negativ	--	Vegen vil komme nærmere skole (7 meter) og barnehage (6 meter) Tre hus må rives.
Friluftsliv	Stor	Middels negativ	--	Vegen vil komme nærmere Sokna. Økt nærføring til områder nede ved Gaula vest for vegen
<b>Samlet konsekvens</b>				--
Delområde 2 Gaula bru - Håggåtunnelen	Verdi	Alt. 1		Omfangsvurdering
		Omfang	Konsekvens	
Nærmiljø	Liten	Middels negativ	-	Ett hustun må rives. Nordgående kjøretretning legges i tunnel på store deler av strekningen. Gir mindre støy og større opplevelse ved opphold ved elva.
Friluftsliv	Liten	Middels negativ	-	Opplevelsesverdien til Gaula blir større ved at deler av vegen legges i tunnel i store deler av strekningen.
<b>Samlet konsekvens</b>				-
Delområde 3 – Rostad - Gyllan	Verdi	Alt. 1		Omfangsvurdering
		Omfang	Konsekvens	
Nærmiljø	Liten	Liten negativ	-	Ett hustun må fjernes.
Friluftsliv			0	Tilgangen til og bruken av klatrefeltet ved Håggåberget opprettholdes som tidligere Elva Gaula berøres i liten grad. Det skal anlegges sti langs Gaula
<b>Samlet konsekvens</b>				Liten negativ 0/-
<b>Hele strekningen</b>				-

## 6 Referanser

- *Planprogram E6 Ulsberg – Melhus, Parsell: E6 Prestteigen – Gyllan, oktober 2015)*
- *Trønder Rock. Klatreføreren for Trondheimsregionen.*
- <http://www.kreativtrondelag.no/Friluftsliv-for-alle2/>
- Fiskeguide 2016 (Støren jeger og fiskeforening) <http://www.njff.no/fylkeslag/sor-trondelag/lokallag/storen/PublishingImages/Lists/Nyheter/EditForm/Fiskeguide%202016%20norsk.pdf>
- *Håndbok V 129 Statens vegvesen Universell utforming av veger og gater*
- *Håndbok V 712 Statens vegvesen Konsekvensanalyser*
- <http://www.Google Earth>
- Pers. med Arve Stavø (Styreleder Trondheim Klatresenter og aktiv klatrer i Trondheim klatreklubb) 10.november 2016



## 7 Vedlegg

