

Nye Veier AS

► Lokale virkninger av E6 for Støren

Utredning av tunnelalternativ gjennom Mannfjellet

E6 Korporalsbrua - Kvål

Oppdragsnr.: 5207617 Dokumentnr.: NV50E6KK-PLA-RAP-0001 Versjon: 01 Dato: 2021-06-18



Lokale virkninger av E6 for Støren

Utredning av tunnelalternativ gjennom Mannfjellet

Oppdragsnr.: 5207617 Dokumentnr.: NV50E6KK-PLA-RAP-0001 Versjon: 01

Oppdragsgiver: Nye Veier AS
Oppdragsgivers kontaktperson: Jan Olav Sivertsen
Rådgiver: Norconsult AS
Oppdragsleder: Jimmy Løvø
Fagansvarlig: Kristina Ebbing Wensaas
Andre nøkkelpersoner: Guro Ranum
Linda Strand
Jill Hammari Sveen
Ingvild Tillerbakk

01	2021-06-18	Rapport lokale virkninger Støren	KRIWEN/INTIL	INTIL/KRIWEN	JHSVE
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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

FORORD

Denne rapporten er utarbeidet i forbindelse med Nye Veiers planlegging av ny firefelts E6 gjennom Midtre Gauldal kommune. Rapporten skal bidra til en forståelse av hvilke virkninger ny firefelts E6 kan få for lokal utvikling på Støren, og belyse forskjellen mellom å bygge ny firefelts E6 i dagen gjennom Støren, og å bygge E6 i tunnel forbi Støren

Kunnskapsgrunnlaget som er innhentet bidrar til å svare på problemstillingene. Kompleksiteten rundt hva som utgjør et godt tettsted og hva som påvirker dette i et lengre tidsperspektiv, gjør at utredningen ikke gir et endelig svar på hva som *vil* skje ved et tunnelalternativ, men hva som *kan* skje. De faglige vurderingene som er gjort lener seg på de funnene det har vært mulig å fremskaffe gjennom arbeidet med utredningen, med de forbehold om usikkerheter knyttet til både grunnlaget, metode og framtiden, som er beskrevet i denne rapporten.

Videre skal Nye Veier avgjøre om de skal gå videre med planlegging og utredning av et tunnelalternativ gjennom Mannfjellet. Beslutningen vil tas i en prosess sammen med Midtre Gauldal og Melhus kommuner, og vil avhenge av flere fagtema. Denne rapporten blir en del av det totale beslutningsgrunnlaget. Dersom tunnelalternativet gjennom Mannfjellet blir valgt for videre utredning, vil videre arbeid foregå gjennom en planprosess som ivaretar krav til utredninger og medvirkning etter plan- og bygningsloven.

Arbeidet med denne rapporten har blitt utført i tett dialog med en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Nye Veier (oppdragsgiver), Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT) og Midtre Gauldal kommune. Jan Olav Sivertsen har vært hovedkontakt for Nye Veier, Aina Reppe for NiT, og Alf Petter Tenfjord for Midtre Gauldal kommune. Arbeidsgruppen fra kommunen har også bestått av Ola Aune Hage og Rasmus Hugdahl.

Rapporten er utarbeidet av Norconsult. Kristina Ebbing Wensaas har vært fagansvarlig for temaet, og sentrale medarbeidere har vært Ingvild Tillerbakk, Guro Ranum, Linda Strand og Jill Hammari Sveen. Oppdragsleder er Jimmy Løvø.

Takk til alle informanter som har deltatt i intervju og spørreundersøkelser, og som har delt erfaring, engasjement, bekymring og muligheter for Støren.

Norconsult

Trondheim, juni 2021

SAMMENDRAG

Om utredningen og problemstillingene

Nye Veier planlegger ny E6 gjennom Midtre Gauldal kommune. I reguleringsforslaget som har vært på høring tidlig høsten 2020, foreslås det dagløsning gjennom Støren. Planforslaget har mottatt flere innsigelser, blant annet knyttet til tekniske fravik i veiløsningene, inngrep i dyrka mark og vassdragene Gaula og Sokna.



Som følge av innsigelsene har Nye Veier sett på muligheten for å legge ny E6 i tunnel gjennom

Mannfjellet, vest for Støren. I forbindelse med vurderingene av hvilken veiløsning det skal jobbes videre med, har Nye Veier og Midtre Gauldal kommune bedt om en utredning av hvilke lokale virkninger en tunnel gjennom Mannfjellet kan få for tettstedet, Støren.

Figur: Tunnelalternativ for E6 ved Støren, hvor E6 går i tunnel gjennom Mannfjellet (i sterk rød). Reguleringsplanforslaget med dagløsning gjennom Støren er vist i svak rød.

Hovedproblemstilling og underproblemstillinger for utredningen er:

- Hva kan flytting av E6 inn i Mannfjellet forbi Støren bety for utviklingen av Støren som tettsted?
 - Hva vil flytting av E6 inn i fjell forbi Støren kunne bety for dagens næringsliv, og for næringsutviklingen på Støren?
 - Hva kan flytting av E6 inn i Mannfjellet bety for arealutvikling for Støren?

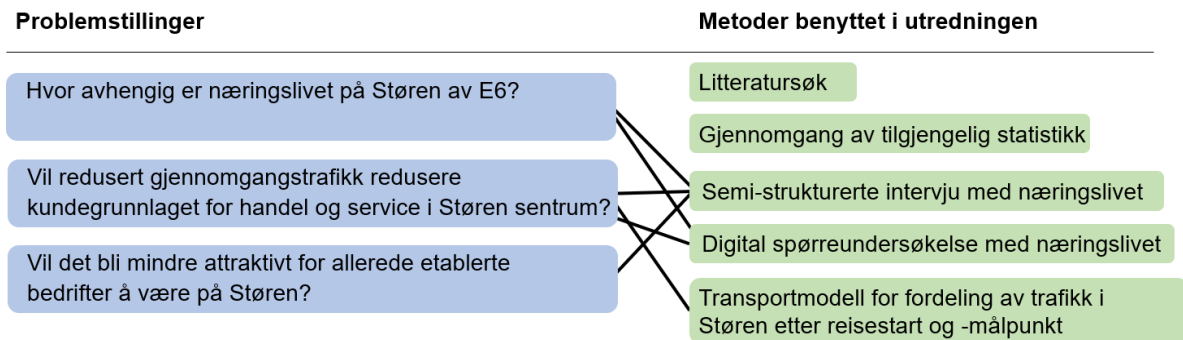
For å svare på disse problemstillingene, har utredningen blitt delt inn i ytterligere underspørsmål. Spørsmålene er forsøkt svart ut gjennom å benytte ulike typer kunnskapsgrunnlag, og ulike metoder for å innhente kunnskapsgrunnlaget. Dette har blant annet inkludert innhenting av eksisterende statistikk, utredninger og planer, gjennomføring av intervju og spørreundersøkelser med næringslivet på Støren og i kommunen, gjennomføring av intervju med representanter for kultur- og idrettslivet på Støren, og uthenting av data fra transportmodell.

Kunnskapsgrunnlaget som er innhentet bidrar til å svare på problemstillingene.

Kompleksiteten rundt hva som utgjør et godt tettsted og hva som påvirker dette i et lengre tidsperspektiv, gjør at utredningen ikke gir et endelig svar på hva som *vil* skje ved et tunnelalternativ, men hva som *kan* skje. De faglige vurderingene som er gjort lener seg på de

funnene det har vært mulig å fremskaffe i utredningen, med forbehold om usikkerheter knyttet til både grunnlaget, metode og framtiden, som er beskrevet i denne rapporten.

Figuren nedenfor illustrerer hvordan de ulike problemstillingene knyttet til næringslivet er svart ut ved bruk av ulike metoder.



Figur: Oversikt over problemstillingene knyttet til næringslivet, og hvordan ulike metoder bidrar til å svare på dem.

Hva kan flytting av E6 inn i Mannfjellet forbi Støren bety for næringsutviklingen på Støren?

Reiseadferd og reisestrømmer på Støren

Regional transportmodell (RTM) er brukt for å belyse hvordan trafikken fordeler seg etter reisestart og -mål i dag, hvor mange som stopper på Støren, og hvor disse kommer fra og skal til. Modellen viser reiser for dagens situasjon, en framtidig situasjon i 2030 med dagens E6-løsning, og framtidig situasjon i 2030 med dag-alternativ og med tunnel-alternativ.

Trafikkmengden på dagens E6 på Støren vil reduseres betydelig i tunnelalternativet sammenlignet med dagalternativet: fra ca. 9000 kjøretøy i døgnet til rundt 2000. Dette som følge av at mesteparten av trafikken flyttes inn i tunnelen. Trafikken gjennom Støren vil da bestå av lokaltrafikk, og trafikk som skal til og fra fv. 30.

Modellen viser at trafikken på E6 ved Støren øker med 27 prosent fra 2018 til 2030. Med dagens veinett i 2030 er det 68 prosent av trafikken som er gjennomgående. Med ny E6 i dagen er gjennomgangstrafikken fremdeles 68 prosent, mens den øker til 69 prosent med tunnelalternativet. Potensielle nye kunder reduseres derfor dersom det forutsettes at kunder som ikke kjenner til Støren som stoppested, først velger å stoppe der når de ser stedet i forbifarten. Som Selected link-analysen viser, vil de som velger å stoppe på Støren i 2030 uten et nytt E6-veianlegg, trolig fremdeles stoppe på Støren i tunnelalternativet, blant annet fordi det ikke blir så mye lenger omvei for dem enn å ta tunnelruten.

Næringslivets avhengighet av Støren

Støren er et tettsted og lokalsamfunn som framstår som variert når det gjelder både arbeidsplasser og tilbud for lokalbefolkningen og besøkende. Dette fremkommer av statistikk, intervju med næringslivet og intervju med aktører fra lokalsamfunnet.

Funnene fra utredningen tyder på at næringslivet generelt er avhengig av å være plassert i nærheten av E6, men ikke nødvendigvis å ha den «rett utafor døra», som en informant uttrykte. Reisetiden til Trondheim blir kortere med ny E6, og knytter Støren tettere på viktige markeder, leverandører og kunder. Dette er spesielt viktig for de større bedriftene på Støren, som er avhengig av et trygt og pålitelig veisystem i sin daglige drift. For de fleste bedriftene som ble intervjuet, vil ny E6 gjøre det mer attraktivt å være etablert på Støren, uavhengig av hvilket veialternativ som velges.

Støren som stoppested

Støren som stoppested kan merke noe endring dersom E6 legges i tunnel. Funnene fra utredningen tyder på at denne endringen ikke vil være utelukkende negativ eller positiv, og at det vil kunne slå ulikt ut avhengig av hvilken type næring en tilhører og hvor man er plassert i dag. Det er i hovedsak handelsstanden, inkludert bensinstasjon og serveringssteder, som er mest bekymret for hvordan et tunnelalternativ kan slå ut negativt på kundegrunnlag og videre omsetning. Samtidig uttrykte noen informanter at Støren kan bli et mer attraktivt stoppested med mindre støy, og dermed kan tiltrekke seg flere kunder basert på en bedre opplevelse av Støren når de først stopper.

For handelsstanden på Prestteigen kan det bli færre tilfeldige kunder med tunnelalternativet, det vil si kunder som ikke ved reises start har planlagt å reise innom Støren. Dette basert på trafikkberegningene, som viser at trafikk tall forbi Støren reduseres betydelig.

Funnene fra denne utredningen tyder samtidig på at det ikke er de tilfeldige kundene som er viktigst for Støren sentrum totalt sett, selv om det ikke finnes omsetningstall som svarer entydig på dette. Mange kunder er lokale eller hyttefolk som vet om stedet, og som stopper på vei til hytta fordi Støren har et godt tilbud av butikker og er praktisk plassert. Dette kom fram fra flere informanter i intervjuene.

I et tunnelalternativ vil de som velger å kjøre på dagens E6 gjennom Støren, bruke 2,5 minutter lenger tid enn gjennom tunnelen, ifølge reisetidsberegningene. Omveien er ikke stor nok til at en vesentlig andel av kundene velger å kjøre forbi, når man bruker transportmodellen som verktøy for å anslå fremtidig reisemønster. I tillegg viser modellen at en ikke-ubetydelig del gjennomreisende er fra/til fv. 30, som fremdeles må kjøre forbi Støren ved et tunnelalternativ.

Potensialet for å tiltrekke seg nye kunder som per i dag ikke vet om Støren og tilbudene der, og tilfeldige kunder, vil blant annet avhenge av markedsføring, skilting og rollen til digital reisepanlegging fremover. Hvordan reiseadferden påvirkes av slike faktorer tar ikke transportmodellen høyde for. Hvor mye denne kundegruppen betyr og vil bety for handelsstanden på Støren, finnes det dermed ikke klare tall på.

Dersom en nedgang i omsetning for handelsstanden på Prestteigen blir en realitet, er det ikke gitt at dette vil få alvorlige ringvirkninger for andre næringer eller lokalsamfunnet ellers, fordi det er snakk om en liten andel av arbeidsplassene på tettstedet. Dette er imidlertid ikke det samme som å si at det ikke vil være alvorlig for dem det gjelder.

Attraktiviteten av Støren som stoppested påvirkes også av hvordan det vil være å oppholde seg på Støren, og at reisende derfor velger å komme tilbake. At Støren kan bli et stoppested som er mindre preget av veistøy og infrastruktur, kan dermed virke i positiv retning for handelsstanden. Dette ble påpekt av informanter fra både næringslivet og lokalsamfunnet i utredningen. Hvordan utviklingen blir er derimot også avhengig av blant annet markedet og hvordan kommunen benytter mulighetsrommet som en flytting av E6 gir for arealutvikling.

Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvilke momenter fra utredningen som taler for og mot at Støren vil være et attraktivt stoppested dersom E6 går i tunnel.

Tabell: Momenter fra utredningen som taler for og mot at Støren vil være et sted folk stopper dersom E6 ligger i tunnel.

Momenter som taler for at folk <u>ikke lenger vil stoppe på Støren ved tunnelalternativ</u>	Momenter som taler for at folk <u>fremdeles vil stoppe på Støren ved tunnelalternativ</u>
Reisetid: For reisende som skal sør-nord vil det innebære 2,5 minutter mer å kjøre via Støren.	Reisetid: 2,5 minutter i omvei er ikke en vesentlig omvei, og sammenlignet med i dag får reisende ikke en forverret situasjon.
Markedsføring fra veien og tilfeldige kunder: For reisende som ikke er kjent med Støren vil de ikke se at det er et naturlig sted å stoppe.	Markedsføring på andre måter: Det kan bli mer vanlig å planlegge reisen i forkant, og at man i større grad bruker telefonen til å sjekke hvilke tilbud som finnes på reisen. Synlighet fra vei kan derfor bety mindre fremover enn det har gjort.
Mental barriere for å stoppe: Selv om reisetiden ikke er mye i seg selv, kan det være en større mental barriere å skulle kjøre av E6 og på igjen, dersom en reiser nord-sør.	Praktisk plassert: Støren ligger godt plassert mellom Trondheim og hytteområder, slik at det er praktisk å handle der på veien.
Ringvirkninger for tilbudet: Dersom det blir lavere kundegrnlag, og dette fører til at tilbudet fra handel og service reduseres på Støren, kan Støren bli mindre attraktivt som stoppested.	Godt tilbud og særegenhet: Summen av tilbud på Støren gjør at det skiller seg ut fra andre steder på veien, hvor folk vil kjøre av til Støren for å gjøre flere ærend på samme tid (mat, vinmonopol, bensin, spisemuligheter osv.). Støren har også kvaliteter i dag som gjør stedet kjent for folk som reiser i området (eksempler er Støren bakeri og laksefiske).
	Økt attraktivitet på Støren tiltrekker flere planlagte kunder: At veien går utenom kan øke attraktiviteten for å bruke Støren blant dem som planlegger å stoppe der, som igjen fører til at de kommer tilbake.
	Knutepunkt: Støren vil fremdeles være et knutepunkt mellom ulike transportformer (buss, tog, bil), og kan dermed fremdeles være en viktig base for turister i regionen.

Hva kan flytting av E6 inn i Mannfjellet bety for arealutvikling for Støren?

Virksomheter ved E6 gjennom Støren

Foreslått tiltak for firefelts E6 gjennom Støren med ny kryssløsning på Prestteigen er et arealkrevende tiltak. E6 oppleves i dag som en barriere som bidrar til å dele opp sentrumsarealene på Støren, noe som sannsynligvis vil forsterkes med utvidelse til fire felt gjennom Støren.



Figur: Arealbeslag av de to alternativene på Prestteigen, markert med oransje.. Dagleøsningen til venstre og tunnelalternativet til høyre.

Tiltaket berører areal særlig på Prestteigen, men også i utvidelsesområdene langs E6 hvor blant annet skole, barnehage og idrettsplass blir berørt både av arealbeslag og forurensning knyttet til støv og støy. Dette er uteareal for barn og unge, og områder for idrett, hvor forurensning og skjerming i større grad påvirker hvordan områdene oppleves å oppholde seg på. Det er i barnetråkkregistreringer påpekt at trafikk internt på Støren utgjør en barriere og en utrygghet for barn og unge.

Planforslaget med firefeltsvei gjennom Prestteigen vil forsterke tilknytningen mellom E6 og Støren. Foreslått tiltak vil være mer arealkrevende, og gjøre at veien kommer tettere inn på både arealer som i dag blant annet brukes til skole, barnehage, idrett og lek, og næringsareal. Veien kommer også tettere inn på næringsareal på Prestteigen, og gjør at det blir mindre areal på Prestteigen som i dag brukes til varelevering for handel og parkering. Mot Sokna vil E6 delvis ligge ute i elva på deler av strekningen.

Den direkte konsekvensen for arealbruk på disse områdene er at det blir mindre areal til dagens bruk, og at opplevelsen av nærheten til vei forsterkes med både synlighet til vei eller støyskjerming, mer støv og støy, og/eller redusert adkomst. Den indirekte konsekvensen for arealbruk for disse områdene, er at de blir mindre attraktive og gjennom det enten flyttes, bruken endres eller blir mindre brukt. Mindre areal til barn og unge, lek og friluftsliv kan gjøre Støren og sentrumsområdene mindre attraktivt som bosted.

En signalisert endring i arealbruk i høringsforslag til ny kommuneplan for Midtre Gauldal kommune er å flytte barneskole og barnehage, og etablere parkeringsplasser og

energistasjon. Prestteigen vil kunne oppleves som sentrum på Støren, med handel og service knyttet til E6 som hovedfunksjon. Næringsareal på Prestteigen vil ha begrenset mulighet til arealmessig utvidelse, eller utvikling av uteareal ut over hva som knyttes opp til trafikk og parkering. Øvrige areal langs E6 kan få økt attraktivitet for næring knyttet direkte til vei.

Med firefelts E6 gjennom Prestteigen vil E6 være en forsterket premissgiver for videre arealutvikling på Støren, hvor attraktivitet knyttet mot vei kan bli en driver for videre utvikling av areal.

Virkninger ved E6 i tunnel gjennom Mannfjellet

Omlegging av E6 i tunnel gjennom Mannfjellet vil kunne bidra til at Støren i mindre grad er avhengig av veien som premiss for arealutvikling. Kvaliteten på areal til barn, unge, idrett og friluft langs E6 sør for Prestteigen vil kunne oppleves som bedre, gjennom at det blir mindre støy og støvforurensning som følge av mindre trafikk. Fremfor en breddeutvidelse av E6, muliggjør alternativet en frigjøring av areal som i dag er veiareal. Alternativet vil kreve areal ved kryssløsning før tunnel, og kunne være et hinder for utvikling av dagens næringsareal.

Lavere trafikk tall vil gi mindre restriksjoner og krav til utforming av vei enn for riksvei (E6). Det muliggjør en mindre arealkrevende løsning på Prestteigen både sammenlignet med dagens situasjon og foreslått firefelts E6. Eksempelvis kan rundkjøring på Prestteigen være aktuelt.

Omlegging av E6 i tunnel gjennom Mannfjellet vil kunne bidra til at arealene langs dagens E6 kan bli mindre attraktive for næring og service som er direkte knyttet til vei, samtidig som det kan gjøre områdene som i dag brukes til idrett, barn og unge og friluft mer attraktive. Når attraktiviteten av slike aktiviteter øker, kan det få en indirekte virkning på langsiktig arealbruk, ved at flere ønsker å bo på Støren og det skapes ny etterspørsel for boliger og arbeidsplasser.

I stedsutviklingsplan for Støren (21.10.13) er det gjennom bred medvirkning pekt på mange tema som også har gått igjen i denne utredningen, blant annet frigjøring av parkerings – og trafikkareal til utvikling av sentrums- og boligområder. I intervjurundene har flere påpekt et ønske eller behov for å gjøre fellesarealene på Støren mer attraktive. Forslag var blant annet etablering av møteplasser eller grøntstruktur som vil gjøre Støren mer attraktivt som nærområde, og at det gjennom å være en godt tilrettelagt kan gi en opplevelse som gjør at folk som reiser ønsker å stoppe på Støren uten direkte adkomst fra E6 på Prestteigen.

Med E6 gjennom Mannfjellet vil E6 være en redusert premissgiver for videre arealutvikling på Støren, hvor attraktivitet for Støren og sentrums kvaliteter kan være en større premissgiver.

Hva kan flytting av E6 inn i Mannfjellet forbi Støren bety for utviklingen av Støren som tettsted?

Kompleksiteten rundt hva som utgjør et godt tettsted og hva som påvirker hva i et lengre tidsperspektiv, gjør at utredningen ikke gir et endelig svar på hva som *vil* skje ved et tunnelalternativ, men hva som *kan* skje.

Svarene fra intervjuene understreker denne kompleksiteten og usikkerheten knyttet til hva som vil skje med Støren-samfunnet dersom E6 legges i tunnel. Grovt sett kan påstandene deles inn i to grupper med hver sine tankerekker:

Tabell: Oversikt over tankerekkene i de to hovedpåstandene som kommer fram av funnene i utredningen.

1. Omlegging av E6 vil være negativt for Støren	2. Omlegging av E6 vil være positivt for Støren
<p>Støren vil bli glemt når E6 ikke går innom, og ingen vil da stoppe der.</p> <p>Når ingen vil stoppe her, kommer handelsstanden til å lide, fordi de er avhengig av folk som stopper.</p> <p>Når handelsstanden lider vil dette gå utover Støren-samfunnet som helhet, fordi andre bedrifter og lokalsamfunnet er avhengig av at alle nåværende bedrifter overlever.</p>	<p>Støren vil fremdeles være et attraktivt stoppested, blant annet på grunn av alle tjenestene som tilbys på samme sted.</p> <p>Støren vil kunne bli et mer attraktivt stoppested, som følge av at det blir triveligere å oppholde seg der når E6 ikke går gjennom tettstedet.</p> <p>Omleggingen av E6 gjør at Støren blir et mer attraktivt sted å bo. Dette øker det lokale kundegrunnet, som gjør Støren mindre avhengig av kunder fra E6. Et mer attraktivt bosted kan også tiltrekke seg ny og annen type arbeidskraft.</p>

Usikkerheter og ubesvarte spørsmål

De faglige vurderingene som er gjort lener seg på de funnene det har vært mulig å fremskaffe i utredningen, med forbehold om usikkerheter knyttet til både grunnlaget, metode og framtiden, som er beskrevet i rapporten.

Lokal utvikling for Støren vil avhenge av mange faktorer i tiden fremover, også de som er uavhengig av E6-utbyggingen. Særlig relevante usikkerheter om fremtiden er:

- Hvordan vil vi reise og planlegge reiser om 10-20-30 år med tanke på videre digitalisering, nye transportløsninger, ny teknologi, endrede preferanser osv.?
- Hvilke tilbud vil vi fremdeles trenge langs veien i fremtiden, og hvordan kan handlevanene våre endre seg som følge av videre digitalisering, ny teknologi, hjemlevering o.l.?

- Hvordan vil markedet og etterspørselen for spesielt næringsområder og boligområder endre seg på lengre sikt?
- Hvordan vil det politiske landskapet utvikle seg, og hvor stor virkning vil endringer politisk kunne ha på utviklingen av Støren? Dette gjelder spesielt arealpolitikk og næringspolitikk, både nasjonalt og lokalt.

I tillegg er det flere sider ved tunnelalternativet som ikke er avklart per nå. Dersom det besluttes å fortsette planleggingen av en tunnelløsning gjennom Mannfjellet, skal det blant annet arbeides videre og mer detaljert med:

- Plasseringen av kryssene nord og sør for tunnelen og hvordan dette påvirker flere tema.
- Vurderinger av type kryss nord og sør for tunnelen (hele eller halve), og hvilke virkninger dette kan få for ulike tema.
- Hvordan Prestteigen-krysset kan utformes, og hvilket potensial dette gir for stedsutvikling.
- Hvordan lokalvei og gang- og sykkelveikobling på Støren kan utformes.
- Hvordan kollektivtransport og knutepunktsfunksjoner blir løst.

Denne utredningen har ikke sett nærmere på hvilke næringsaktører næringslivet består av, og mulige endringer for næringslivet som følge av faktorer som ikke handler om E6. Dette er nærmere utredet i rapporten Samfunnsmessig konsekvensanalyse Midtre Gauldal - Konsekvenser av flyttingen av Norsk Kylling [1].

Utredningen har heller ikke gått nærmere inn på hvilke typer næringer Støren kan tiltrekke seg, eller om det er noen aktører som i dag ser muligheter for å etablere seg på Støren. Vurderingene i denne utredningen er basert på kunnskapsgrunnlaget fra intervju, og tilgjengelig dokumentasjon som er referert.

Utredningen har hatt lokalt fokus på Støren, og ikke vurdert regionale virkninger, eller sett på mulige endringer i hvor folk kommer til å stoppe med ny E6. Regionale virkninger kan inngå i konsekvensutredninger dersom det besluttes å utrede tunnelalternativ gjennom Mannfjellet.

INNHOOLD

1	INNLEDNING	13
1.1	Bakgrunn og formål med utredningen	13
1.2	Videre prosess	13
1.3	Problemstillinger og nivå for utredningen	14
1.4	Veialternativene som utredes	15
1.5	Midtre Gauldal og Støren	21
2	PROBLEMSTILLINGER OG METODER FOR UTREDNINGEN	24
2.1	Hovedproblemstilling om Støren som tettsted	24
2.2	Næringslivet	24
2.3	Arealutvikling	26
2.4	Lokalsamfunnet	27
3	FUNN FRA UTREDNINGEN: VIRKNINGER FOR NÆRINGS LIVET	28
3.1	Funn fra tilsvarende utredninger	28
3.2	Om Størens næringsliv i dag	28
3.3	Intervju med næringslivet	29
3.4	Endringer i omsetning under covid-19-utbruddet i Midtre Gauldal	33
3.5	Funn fra spørreundersøkelsene med dagens næringsliv på Støren	34
3.6	Reisemønster i dag og i framtiden – med og uten E6 gjennom Støren	35
3.7	Svar på problemstillingene om næringslivet	38
4	FUNN FRA UTREDNINGEN: AREALBRUKSENDRINGER OG TETTSTEDSUTVIKLING	43
4.1	Innledning	43
4.2	Konsekvenser for arealutvikling: direkte arealbruksendringer	43
4.3	Konsekvenser for arealutvikling: potensielle fremtidige arealbruksendringer	47
5	OPPSUMMERING	52
5.1	Hva kan utredningen svare på og ikke?	52
5.2	To motstridende påstander om hva som vil kunne skje	52
5.3	Støren som bosted	53
5.4	Størens avhengighet av E6	53
5.5	Støren som stoppested	54
6	PROSESSEN VIDERE	55
6.1	Innspill til veiløsning og videre planlegging	55
6.2	Tema for videre arbeid	55
7	REFERANSER	56

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn og formål med utredningen

Reguleringsplanforslaget for E6 Prestteigen-Gyllan innebærer firefelts motorvei langs dagens trase for E6 gjennom Støren i Midtre Gauldal kommune. Reguleringsplanforslaget lå ute til høring med frist 18.09.2020. Planen mottok flere innsigelser, blant annet knyttet til tekniske fravik i veiløsningene, inngrep i dyrka mark og vassdragene Gaula og Sokna.

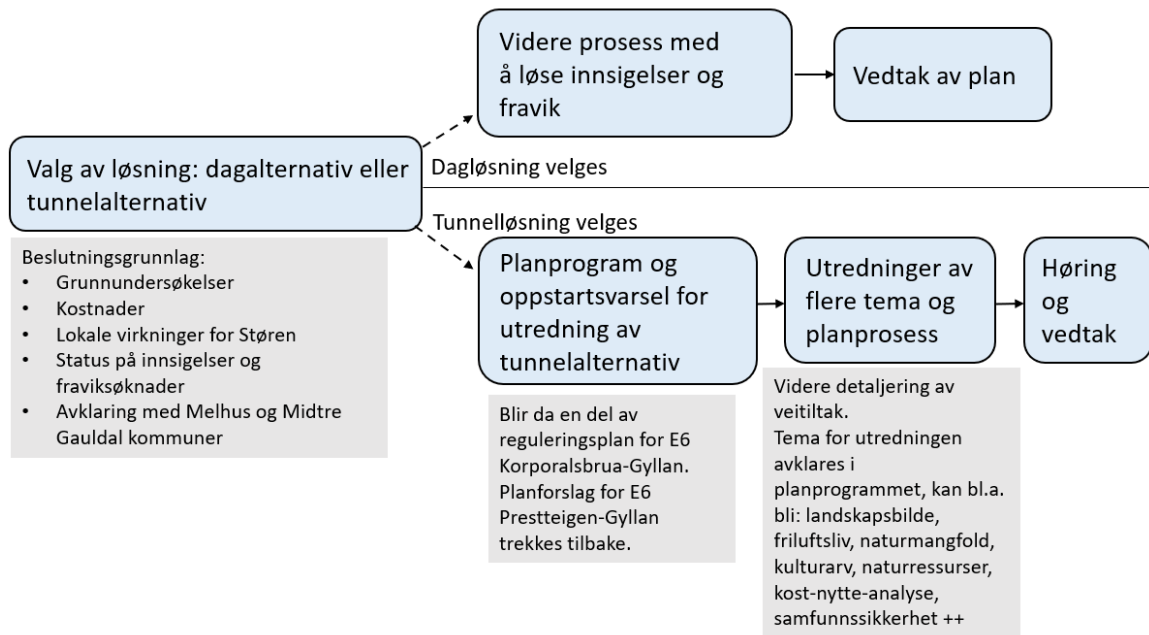
Parallelt med at det jobbes med å løse innsigelsene, ønsker Nye Veier en vurdering av et veialternativ som går i tunnel gjennom Mannfjellet, vest for Støren (heretter kalt «tunnelalternativet»). Som en del av vurderingene har Midtre Gauldal kommune, i samråd med Nye Veier, bedt om en utredning av hvilke lokale virkninger en tunnel kan få for tettstedet, Støren. Denne rapporten presenterer funnene fra utredningen.



Figur 1-1: Tunnelalternativ for E6 ved Støren, hvor E6 går i tunnel gjennom Mannfjellet (i sterk rød). Reguleringsplanforslaget med dagløsning gjennom Støren er vist i svak rød.

1.2 Videre prosess

Dersom Nye Veier og Midtre Gauldal kommune avklarer at en skal gå videre med tunnelløsningen, vil det igangsettes en reguleringsplanprosess med konsekvensutredning. I forbindelse med varsel om oppstart vil det utarbeides et planprogram, som sier noe om hvilke fagtema og hensyn som skal utredes. Utredningen av lokale virkninger er derfor ikke avgjørende for hvordan E6-løsningen blir, men utgjør et av flere kunnskapsgrunnlag i det videre arbeidet, og er et underlag for beslutningene som skal tas. Denne rapporten er en del av beslutningsgrunnlaget for hvorvidt man skal gå videre med tunnelalternativet. Figur 1-2 illustrerer prosessen.



Figur 1-2: Illustrasjonen av prosessen fremover, avhengig av hvilken E6-løsning som velges ved Støren.

1.3 Problemstillinger og nivå for utredningen

I samråd med Midtre Gauldal kommune og Nye Veier, har utredningen fokusert på lokale virkninger gjennom mulige arealbruksutviklinger og virkninger for næringslivet på Støren. Hovedproblemstillingene for utredningen er:

Hva kan flytting av E6 inn i Mannfjellet forbi Støren bety for utviklingen av Støren som tettsted?

Hovedproblemstillingen er videre delt inn i to underproblemstillinger:

- Hva vil flytting av E6 inn i fjell forbi Støren kunne bety for dagens næringsliv, og for næringsutviklingen på Støren?
- Hva kan flytting av E6 inn i Mannfjellet bety for arealutvikling for Støren?

Problemstillingene blir nærmere diskutert og detaljert i kapittel 2.

Selv om det per nå ikke gjennomføres en full konsekvensutredning for tunnelalternativet, følger utredningene av lokale virkninger for Støren prinsippene i håndbok V712 *Konsekvensanalyser* [2], og utføres på tilsvarende nivå som i en kommunedelplan. Dette betyr blant annet at det knyttes noe mer usikkerhet til vurderingene enn på reguleringsplannivå, fordi det i tunnelalternativet ikke er utarbeidet og utredet detaljerte løsninger på samme vis som i en reguleringsplan. Man vet for eksempel ikke nøyaktig plassering av kryssene, eller detaljer rundt hvordan dagens veiløsning gjennom Støren vil se ut dersom den ikke har E6-funksjonen lenger.

1.4 Veialternativene som utredes

1.4.1 Hva sammenlignes i denne utredningen?

I en konsekvensutredning sammenlignes veiltaket med et nullalternativ (også kalt referansealternativ). Normalt opererer man med et nullalternativ som innebærer at veiltaket ikke er bygget, og at det derfor tas utgangspunkt i dagens situasjon samt prognoser og vedtatte planer med sikret finansiering [2].

I utredningen av lokale virkninger av tunnelalternativet for Støren, sammenlignes ikke tunnelalternativet med dagens situasjon, men med reguleringsplanforslaget for ny firefelts E6 gjennom Støren. Utredningen skal altså belyse forskjellen mellom å bygge ny firefelts E6 i dagen gjennom Støren, og å bygge E6 i tunnel forbi Støren.

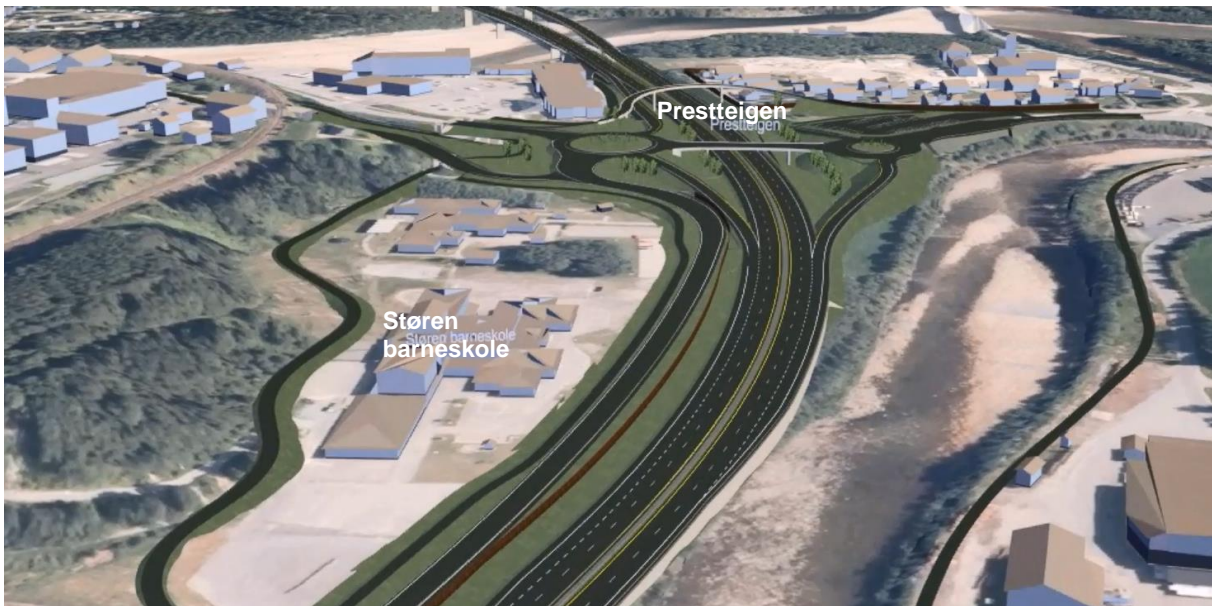
1.4.2 Reguleringsplanforslaget for firefeltsvei gjennom Støren

Reguleringsplanforslaget legger til grunn firefelts vei som i hovedsak går langs dagens E6, og som har en fartsgrense på 100 og 110 km/t. Eksisterende E6 gjenbrukes langs Gaula for en kjøreretning, og vil ikke kunne tilfredsstillende krav til 110 km/t.



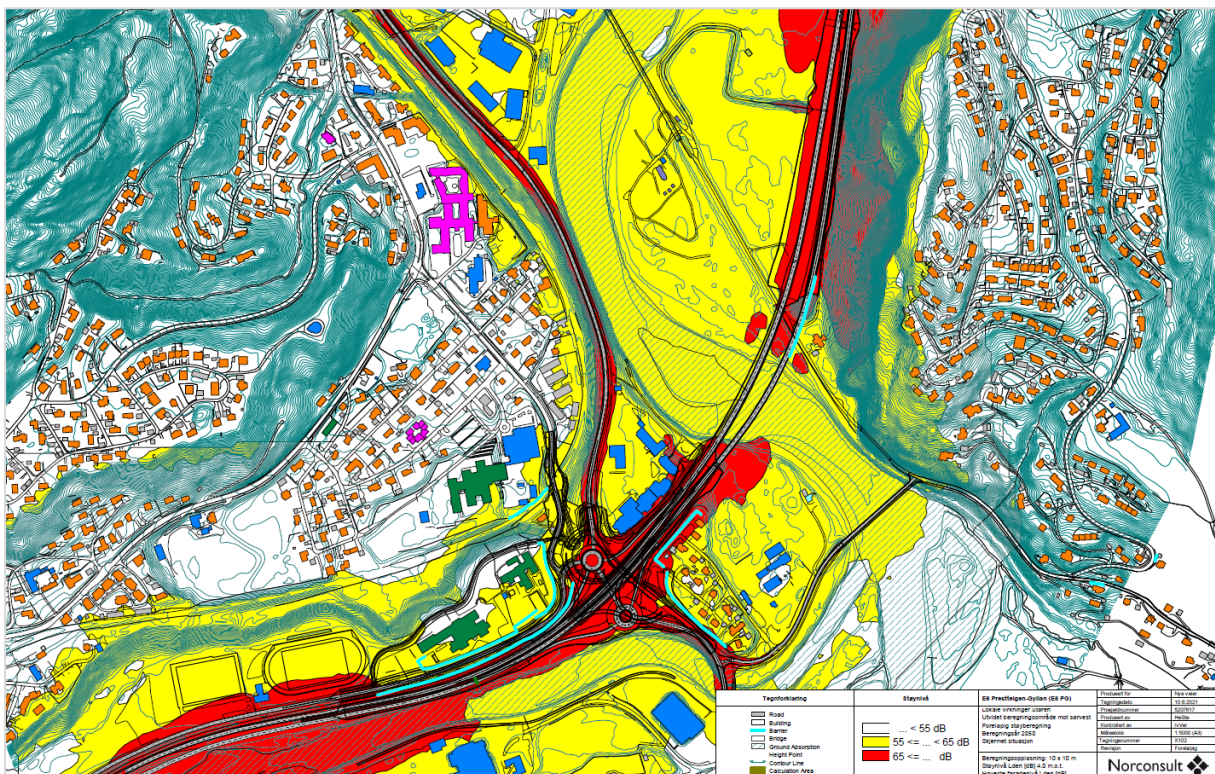
Figur 1-3: Reguleringsplanforslag med firefelts E6 gjennom Støren.

Ny firefelts vei gjennom Støren innebærer også et større kryss på Prestteigen enn i dag, se skisse i figur 1-4. For å ivareta areal ved barnehage og barneskole er E6 lagt ut mot Sokna, og går ut i elva på en ca. 80 meter lang strekning. Det legges også opp til støyskjerming mot barnehage og barneskole.



Figur 1-4: Utsnitt fra 3D-modell som viser dagløsningen gjennom Støren. Den viste gang- og sykkelveien vest for barneskolen er ikke tatt med i planforslaget.

Trafikken på E6 ved Støren ligger på ca. 9 000 kjøretøy i døgnet i gjennomsnitt. I dagløsningen blir støybildet da som illustrert i figur 1-5.



Figur 1-5: Støysonekart for Støren sentrum når E6 gjennom Støren utvides til fire felt. Beregnet i fire meters høyde. Tegningsdato 10.06.2021.

1.4.3 Tunnelalternativet

Den alternative veiløsningen går ut på at E6 går i tunnel gjennom Mannfjellet, vest for Støren. Alternativet viser en mulig løsning, men det gjenstår å jobbe videre med dette på et mer detaljert nivå. Illustrasjonene nedenfor viser konseptet som det skal besluttes om det skal jobbes videre med. Utredningen av lokale virkninger for Støren tar utgangspunkt i forslaget til løsninger som vist i figur 1-6.

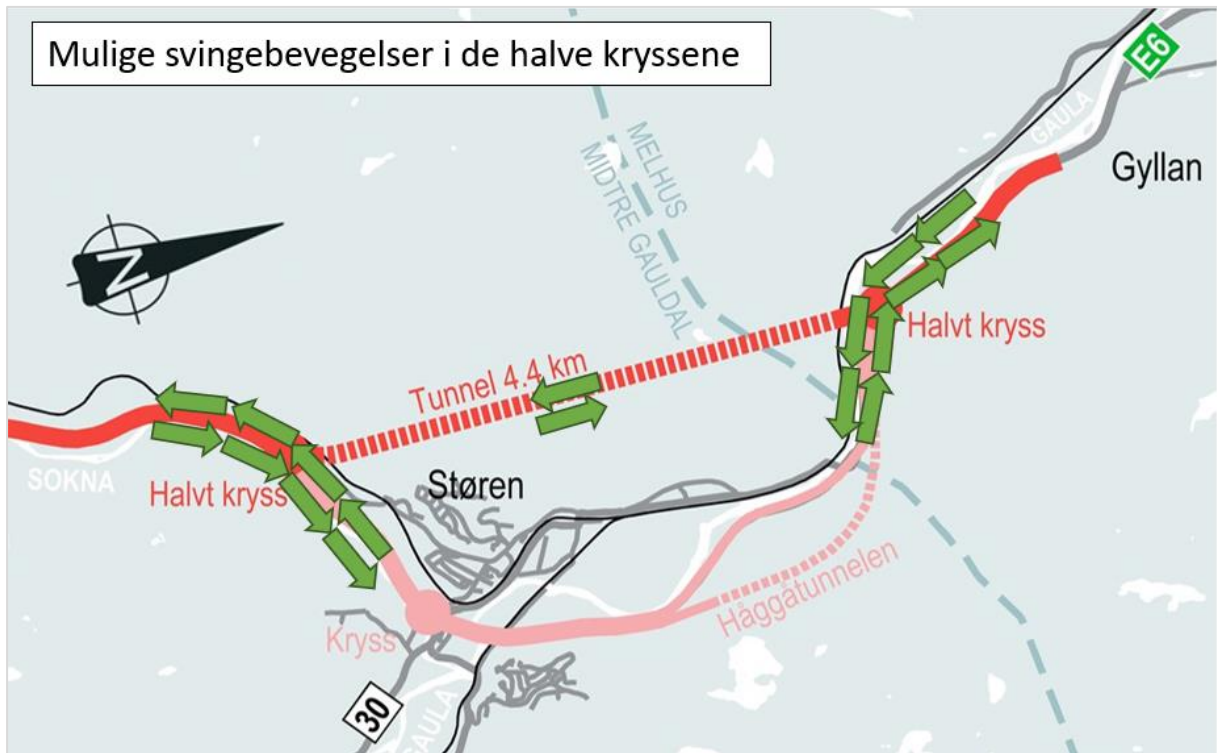


Figur 1-6: Tunnelalternativ for E6 ved Støren, hvor E6 går i tunnel gjennom Mannfjellet.

Løsningen som skal utredes innebærer at av- og påkobling til E6 vil skje gjennom kryss på hver side av tunnelen. Nøyaktig plassering av kryssene vil kunne endres i videre planlegging. Prinsippet som legges til grunn for utredningen av lokale virkninger i denne rapporten, er at de to kryssene blir «halve kryss». Et halvt kryss innebærer at man kun kan kjøre av og på i én retning. For trafikken betyr dette:

- I halvkrysset sør for Støren:
 - Trafikk på E6 i retning sørover vil ikke kunne svinge av til Støren.
 - Trafikk på E6 i retning nordover vil kunne svinge av til Støren.
 - Trafikk fra Støren eller fv. 30 vil kunne kjøre ut på E6 i retning sørover, men ikke i retning nordover.
- I halvkrysset nord for Støren:
 - Trafikk på E6 i retning sørover vil kunne svinge av til Støren.
 - Trafikk på E6 i retning nordover vil ikke kunne svinge av til Støren.
 - Trafikk fra Støren eller fv. 30 vil kunne kjøre ut på E6 i retning nordover, men ikke i retning sørover.

Se også illustrasjon i figur 1-7 og figur 1-8.



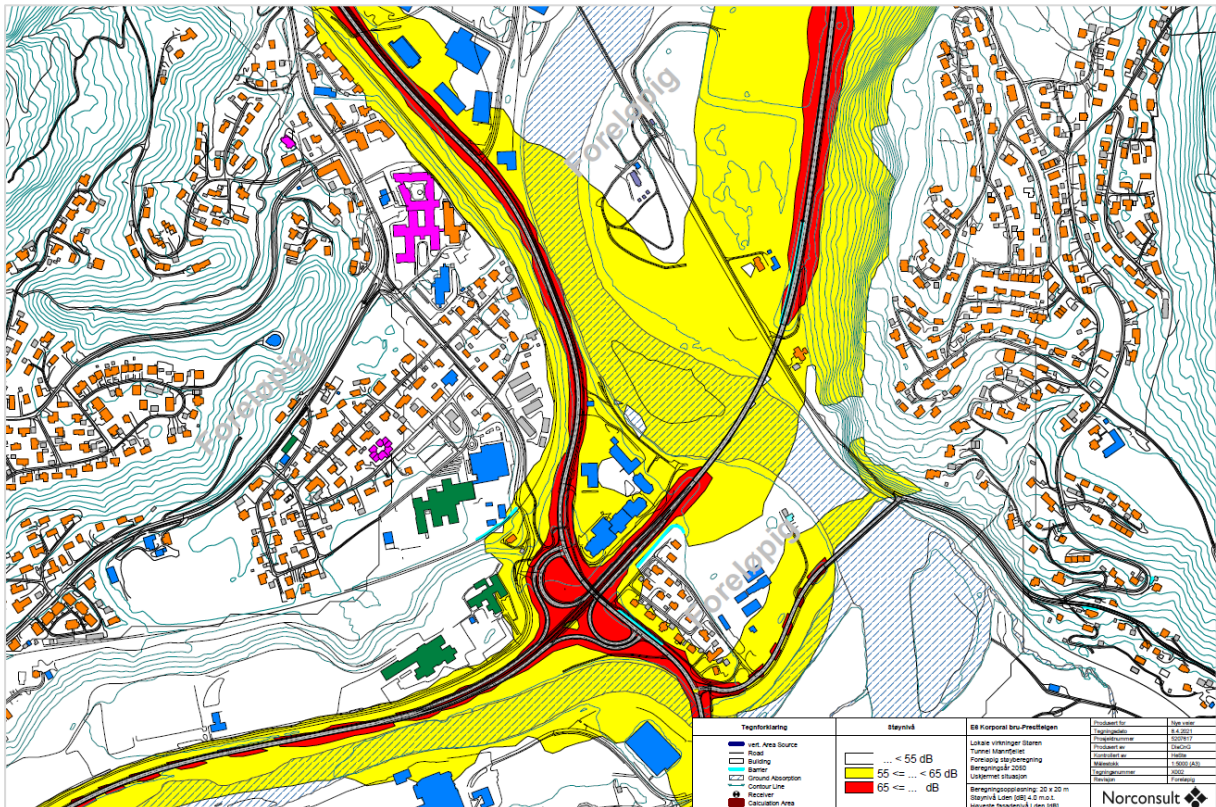
Figur 1-7: Mulige svingebevegelser i tunnelalternativet for E6.



Figur 1-8: Svingebevegelser som ikke blir mulig i tunnelalternativet for E6.

Med tunnelloøsning gjennom Mannfjellet, viser trafikkberegninger at trafikken gjennom Støren reduseres vesentlig sammenlignet med dagalternativet: fra ca. 9000 kjøretøy i døgnet til rundt 2000. Dette er som følge av at mesteparten av trafikken flyttes inn i tunnelen. Trafikken gjennom Støren vil da bestå av lokaltrafikk, og trafikk som skal til og fra fv. 30.

Mindre trafikk gjennom Støren vil gi mindre trafikkstøy i Støren sentrum, som vist i figur 1-9 .



Figur 1-9: Støysonekart for Støren sentrum når E6 ligger i tunnel gjennom Mannfjellet. Beregnet i fire meters høyde. Tegningsdato 08.04.2021.

Ved en flytting av E6 inn i Mannfjellet vil det være lavere trafikk tall og mulighet for lavere fartsgrense gjennom Støren. Det legges til grunn 60 km/t sør for Prestteigenkrysset, og 90 km/t nord for krysset for utredningene i denne rapporten.

Dette fører igjen til andre krav og muligheter til hvordan veien kan utformes. Skissen i figur 1-10 viser et eksempel på hvordan Prestteigen-krysset kan omgjøres til en rundkjøring når trafikk tall og fartsgrense reduseres. Justeringer i lokalveisystem og gang- og sykkel system vil også være aktuelt, men det er noe som ikke er vurdert i detalj foreløpig.



Figur 1-10: Mulig endring av krysset på Prestteigen, dersom E6 flyttes til tunnel gjennom Mannfjellet.

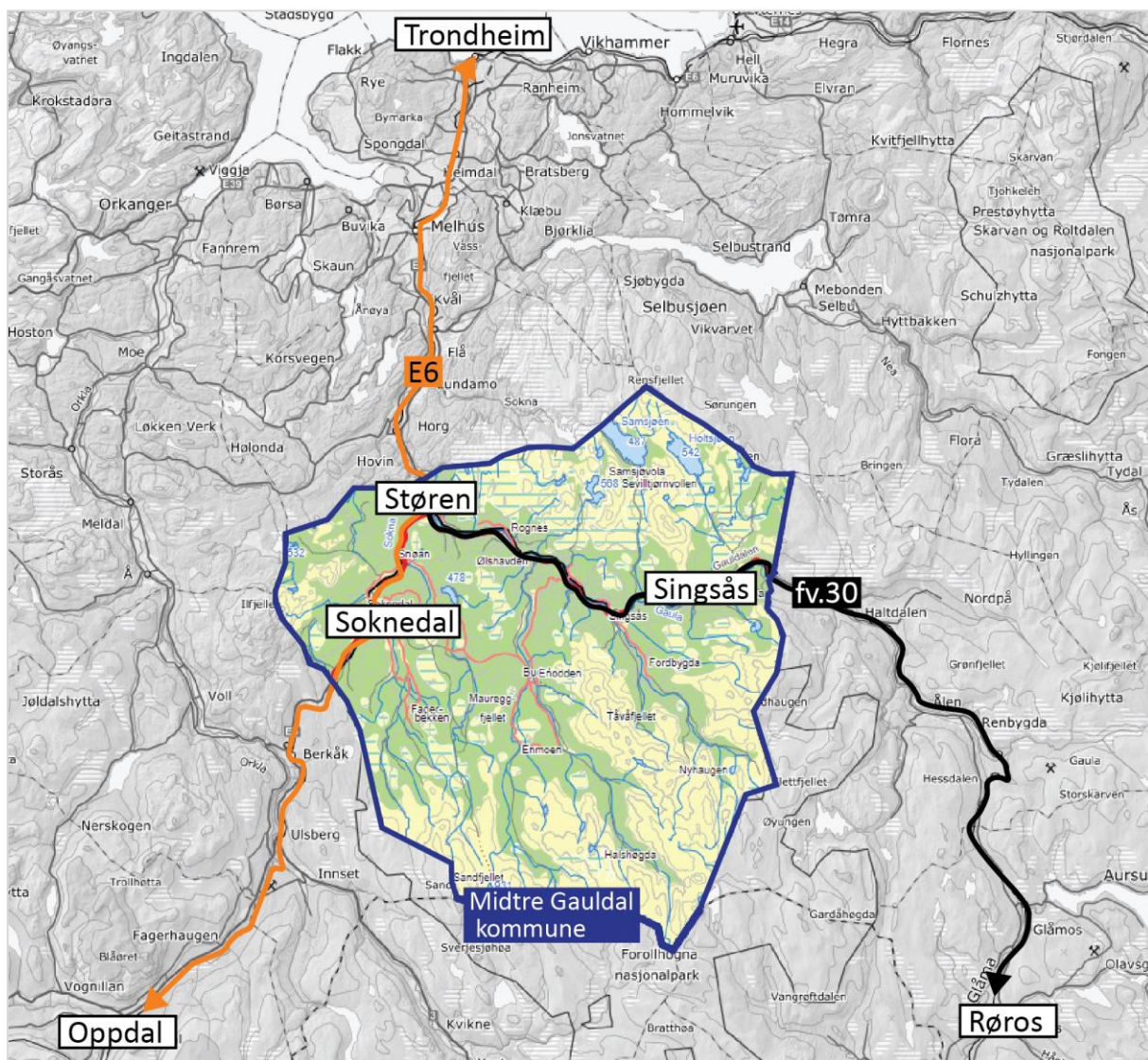
1.4.4 Kollektivløsninger

I begge alternativene for ny E6 legges det til grunn at det blir kollektivknutepunkt på Støren, som ivaretar bytte mellom tog, bil og buss. I tunnelalternativet er den konkrete, fysiske løsningen for dette ikke tegnet ut for vurderinger av lokale virkninger, men er noe det vil jobbes videre med dersom tunnelalternativet velges for videre planlegging.

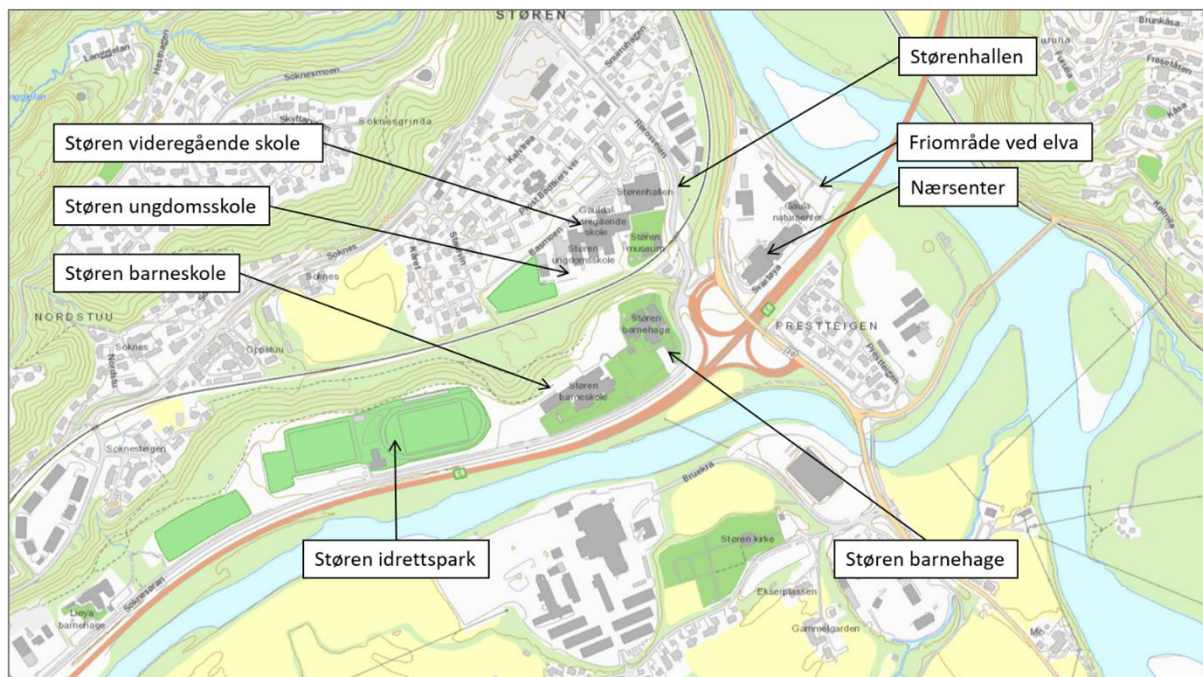
1.5 Midtre Gauldal og Støren

1.5.1 Fasiliteter og befolkning

Støren er administrasjonssenteret for Midtre Gauldal kommune, og ligger ca. 50 km sør for Trondheim hvor E6, fv. 30 mot Røros, Rørosbanen og Dovrebanen møtes i et knutepunkt. Tettstedet inneholder 2361 av kommunens 6 243 innbyggere [3]. Støren barnehage, barneskole og idrettspark ligger tett på dagens E6, mens ungdomsskole, videregående skole, kulturhus og idrettshall ligger nord for Dovrebanen (figur 1-12).



Figur 1-11: Støren sett i forhold til kommunen, Trondheim og andre tettsteder.

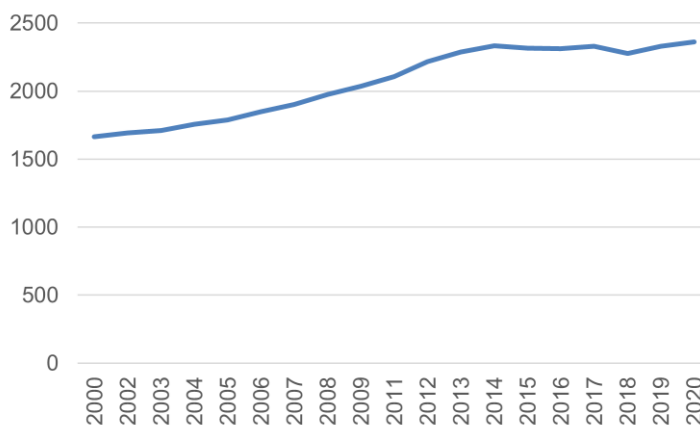


Figur 1-12: Kart over Støren.

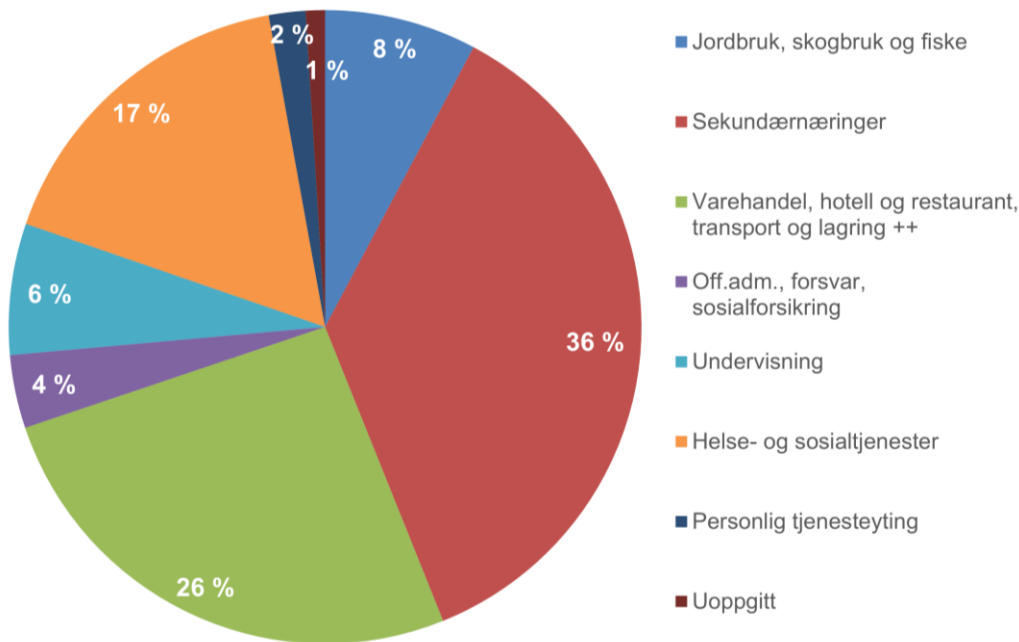
Folketallet i kommunen har hatt en moderat og jevn stigning over den siste tiårsperioden, men veksten har stagnert noe de siste 5 årene. Det samme bildet gjelder Støren (se figur 1-13). Befolkningsframskrivingene til Statistisk sentralbyrå viser at både Støren tettsted og Midtre Gauldal kommune ikke endrer sine befolkningstall fram mot 2030 [4].

1.5.2 Sysselsetting og næringsliv

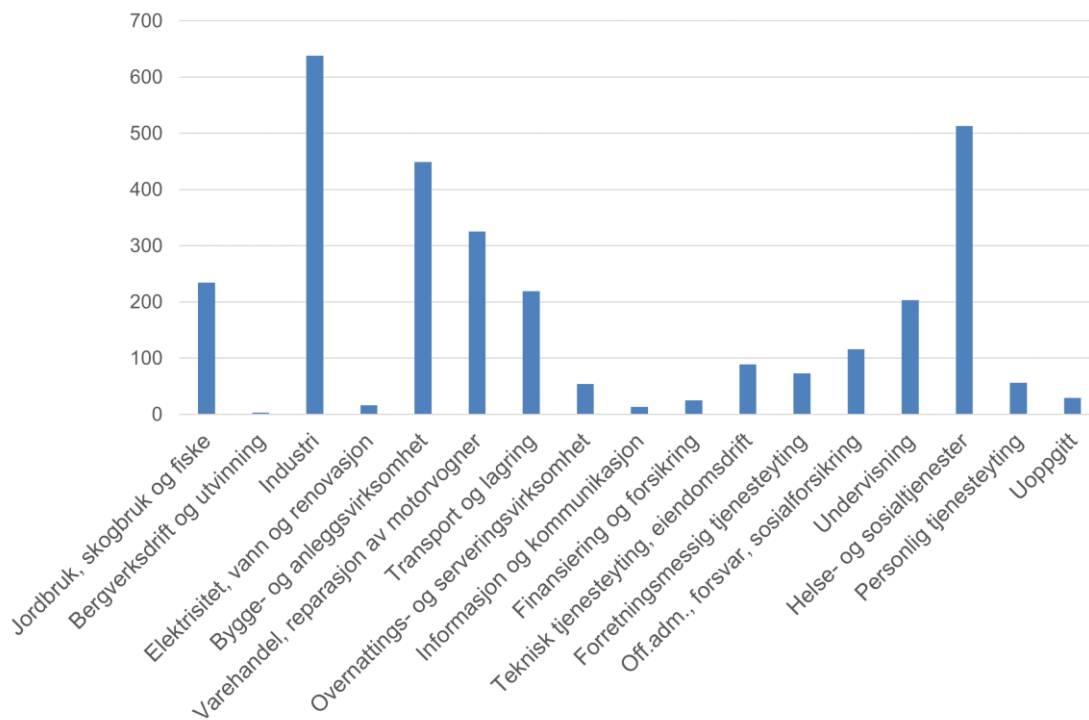
Næringslivet i Midtre Gauldal kommune består i stor grad av næringsmiddelindustri, trevareindustri og bygg- og anleggsvirksomhet. De har også en del sysselsetting knyttet til transport og jordbruk (figur 1-14).



Figur 1-13: Befolkningsutvikling på Støren tettsted, 200-2020. Tall for 2001 og 2010 mangler [2].



Figur 1-14: Sysselsetting i Midtre Gauldal kommune. Andel arbeidsplasser etter næring, 8 kategorier SN2007 [5].



Figur 1-15: Antall arbeidsplasser i Midtre Gauldal kommune i 2020, etter næring 17 kategorier SN2007 [5].

Norsk Kylling flytter sin virksomhet fra Støren til Orkanger i løpet av 2021, noe som medfører at mesteparten av næringsmiddelindustrien i Midtre Gauldal vil forsvinne [1]. I rapporten «Samfunnmessig konsekvensanalyse Midtre Gauldal, Konsekvenser av flyttingen av Norsk Kylling» anslår Trøndelag fylkeskommune at konsekvensene av å flytte denne bedriften er så betydelig at det gir grunnlag for å igangsette et omstillingsarbeid i Midtre Gauldal [1].

2 PROBLEMSTILLINGER OG METODER FOR UTREDNINGEN

2.1 Hovedproblemstilling om Støren som tettsted

Hovedproblemstillingen for utredningen er hva en omlegging av E6 inn i Mannfjellet vil kunne bety for Støren som tettsted. Hovedproblemstillingen er delt inn i to undertema.

Utviklingen av et tettsted vil være avhengig av tilgang til arbeidsplasser, tilbud og tjenester for lokalbefolkningen. Konsekvenser for næringslivet på Støren er et viktig tema som Midtre Gauldal kommune har ønsket å vektlegge i denne utredningen. For å svare på konsekvenser for næringslivet og betydningen for Støren, har utredningen følgende underproblemstilling:

- Hva vil flytting av E6 inn i fjell forbi Støren kunne bety for dagens næringsliv, og for næringsutviklingen på Støren?

Problemstillingen utdypes i kapittel 2.2 nedenfor.

Tettstedutvikling handler også om hvilke kvaliteter som finnes på stedet, og hvilken arealutvikling man vil ha i tiden som kommer. Det har derfor også vært sentralt å se på hvordan E6-alternativene påvirker mulighetene til å utvikle Støren som sted, og hvordan det kan påvirke attraktiviteten av Støren som bosted:

- Hva kan flytting av E6 inn i Mannfjellet bety for arealutvikling for Støren?

Problemstillingen og metoder for dette utdypes i kapittel 2.3 nedenfor.

2.2 Næringslivet

Hovedproblemstillingen om næringslivet er:

Hva vil flytting av E6 inn i fjell forbi Støren kunne bety for dagens næringsliv, og for næringsutviklingen på Støren?

Denne problemstillingen er delt inn i følgende underproblemstillinger:

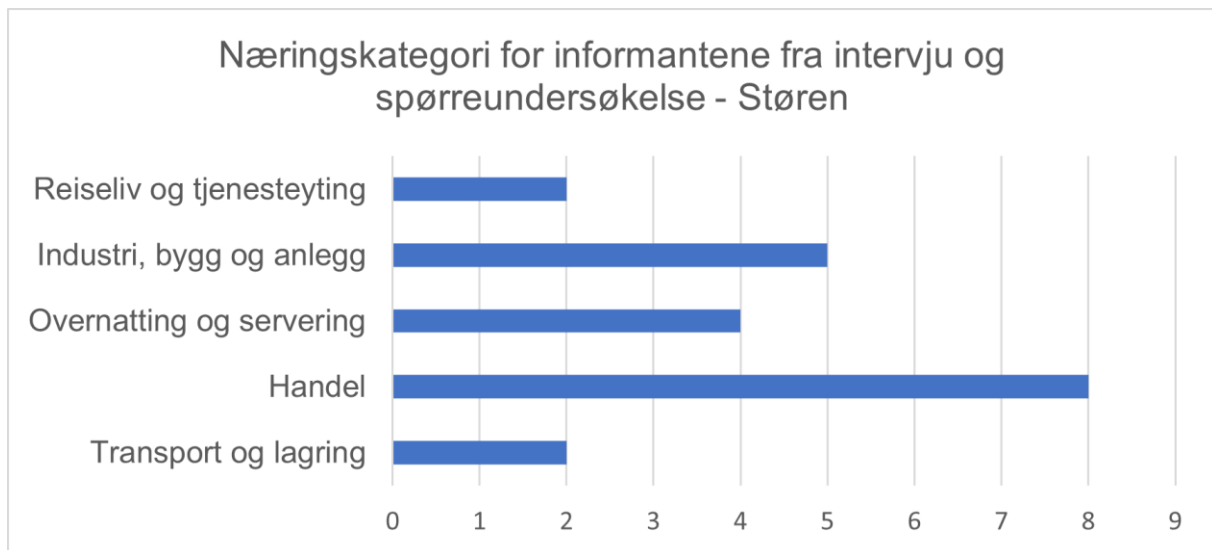
- Hvor avhengig er dagens næringsliv på Støren av E6?
- Hvor avhengig er handelsstanden av kundegrunnlaget fra E6, og vil redusert gjennomgangstrafikk redusere kundegrunnlaget for handel og service i Støren sentrum?
- Vil det bli mindre attraktivt for allerede etablerte bedrifter å være på Støren?
- Blir det mindre attraktivt for nye bedrifter å etablere seg på Støren?
- Blir det mindre attraktivt for nye bedrifter å etablere seg på Haukedalsmyra (Støren sør)?

Å svare på disse problemstillingene krever kunnskap om ulike tema med behov for ulike tilnærminger. Innsamling av kunnskapsgrunnlaget ble derfor gjennomført gjennom flere ulike metoder.

Som en innledning til arbeidet ble statistikk for regionen, Midtre Gauldal og Støren gjennomgått og analysert. Et litteratursøk ble også gjennomført for å undersøke om det er gjort etter-undersøkelser for tettsteder hvor hovedveien har blitt lagt utenom tettstedet.

Videre ble det gjennomført semi-strukturerte, kvalitative intervju med 12 bedrifter på Støren. Intervjuobjektene ble avklart i samråd med arbeidsgruppen i Midtre Gauldal kommune og NiT. Hensikten var å stille dem spørsmål om dagens situasjon, betydningen av E6 for bedriften i dag, og hvordan nye alternativer for E6 kan påvirke deres bedrift. At intervjuene var semi-strukturerte betyr at en intervjuguide¹ ble benyttet som en rød tråd i samtalen, men at denne ikke måtte følges slavisk. Det var blant annet mulig å stille oppfølgingsspørsmål.

For å undersøke om svarene gitt i intervjuene kunne sies å gjelde flere bedrifter, og for å dekke en større del av næringslivet på Støren, ble en digital spørreundersøkelse sendt til ytterligere 23 bedrifter i Midtre Gauldal. Spørsmålene var i stor grad de samme som i intervjuguiden for de semi-strukturerte intervjuene, og svaralternativene ble utformet basert på svar som ble gitt i intervju, samt andre svarmuligheter som kunne tenkes å være relevante². 13 informanter responderte på undersøkelsen, hvorav ni var lokalisert på Støren.



Figur 2-1: Oversikt over hvilken næringskategori informantene i utredningen tilhører. Totalt 21 informanter med lokalisering på Støren.

Syv aktører innen bolig- og næringsutvikling i Trondheimsregionen ble kontaktet for intervju om attraktiviteten av Støren, og hvordan de ville vurdert attraktiviteten av Støren som bo- og næringsområde ved forskjellige alternativer for E6. Disse henvendelsene ble derimot ikke

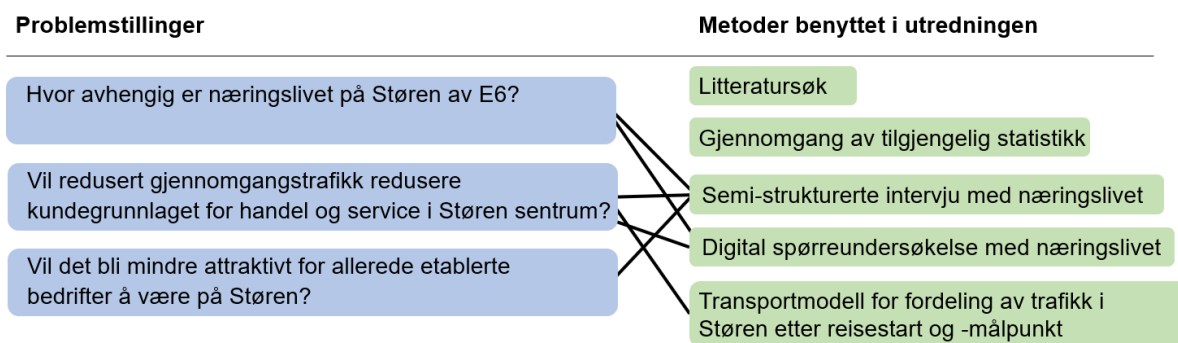
¹ Intervjuguiden som ble benyttet ligger som vedlegg til denne rapporten.

² Spørreundersøkelsen som ble benyttet ligger som vedlegg til denne rapporten.

besvart, med unntak av én informant som svarte at de ikke så dette temaet som relevant for dem. Dermed har ikke utredningen funnet tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å svare på problemstillingene som gjelder nye etableringer på Støren og Støren sør. På grunn av tidsperspektivet og omfanget av utredningen, ble det derfor i samråd med kommunen besluttet å ikke gå videre med denne metoden for å innhente data.

Regional transportmodell (RTM) er brukt for å belyse hvordan trafikken fordeler seg etter reisestart og -mål i dag, hvor mange som stopper på Støren, og hvor disse kommer fra og skal til. Modellen viser reiser for dagens situasjon, en framtidig situasjon i 2030 med dagens E6-løsning, og framtidig situasjon i 2030 med dag-alternativ og med tunnel-alternativ. Transportmodellen inneholder forutsetninger om reiseadferd basert på svar fra Nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU), og gir dermed et statistisk representativt bilde av hvordan Norges befolkning reiser, og hvilke valg man tar avhengig av hvordan veinettet er, reisetypen, hvilke tilbud som finnes på veien, og hva som er start- og målpunkt. Mer om modellen og usikkerheter knyttet til bruk av slike modeller, er beskrevet i kapittel 3.6.

Figur 2-2 viser sammenhengen mellom problemstillinger og de ulike metodene som er benyttet i utredningen.



Figur 2-2: Hvordan ulike metoder bidrar til å svare på ulike problemstillinger. Litteratursøk og statistikk ble benyttet som grunnlag for hele undersøkelsen.

2.3 Arealutvikling

Hovedproblemstillingen som gjelder arealutvikling på Støren er:

Hva kan flytting av E6 inn i Mannfjell bety for arealutvikling for Støren?

Denne problemstillingen er delt inn i følgende underproblemstillinger:

- Hvilke arealer kan bli berørt, og eventuelt frigjort, av tunnelalternativet for E6?
- Hvilke arealer blir indirekte berørt, og indirekte frigjort, av tunnelalternativet for E6?
- Hvordan kan flytting av E6 inn i Mannfjell forbi Støren påvirke hvordan arealutviklingen blir på lang sikt?

Metode for vurdering av arealbruksendringer og lokale virkninger tar utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok V712, under kapittel 9 tilleggsanalyser.

For å svare på problemstillingen er det brukt følgende metoder:

- Dokumentgjennomgang av kommunens planer, og tidligere utredninger
- Samtale med kommunes planavdeling
- Intervjuer med aktører fra næringsliv og lokalsamfunnet
- Støyvurderinger av de to alternativene
- Vurdering av arealbeslag og frigjøring av areal

Gjeldende planer og utredninger som er særlig relevante:

- Multiconsult (2012) Støren sentrumsprosjekt, stedsanalyse (juli 2012)
- Multiconsult (2012) Mulighetsstudie: Korsen, Støren (7.11.2012)
- Midtre Gauldal kommune (2013)- Sentrumsplan Støren 2013-2040, (dato: 21.10.13)
- Nye veier – Reguleringsplan E6 Prestteigen – Gyllan, høringsutgave 24.04.2020
- Kommuneplanens arealdel for Midtre Gauldal 2020-2031, Planprogram 20.08.2019
- Kommunedelplan Støren 2019-2031, Høringsdokumenter inkludert Resultatrapport Barnetråkk Støren 2017
- Detaljreguleringsplan Støren næringsområde PlanID 2016012, vedtatt 04.05.2017)
- Trøndelag Fylkeskommune (2020) Samfunnsmessig konsekvensanalyse Midtre Gauldal - *Konsekvenser av flyttingen av Norsk Kylling* (5.11.2020)

2.4 Lokalsamfunnet

Hovedproblemstillingen om Støren som tettsted er kompleks. For å undersøke om veialternativene har virkninger for andre aktører og tilbud enn næringslivet, innebar utredningen også å snakke med fem aktører som representerer andre viktige sider ved lokalsamfunnet. Disse representerer i hovedsak idrett og kultur³.

³ Intervjuguiden for disse intervjuene ligger som vedlegg til denne rapporten.

3 FUNN FRA UTREDNINGEN: VIRKNINGER FOR NÆRINGS LIVET

3.1 Funn fra tilsvarende utredninger

Multiconsult utførte en undersøkelse av sammenhengen mellom hovedvei og næringsliv i 2009, i forbindelse med omlegging av E6 ved Ringebru i Innlandet [6]. Som del av undersøkelsen intervjuet de ni kommuner om tettsteder som har tidligere hadde fått hovedveien lagt utenom sentrum: Grong, Orkanger, Melhus, Gol, Raufoss, Dokka, Vågåmo, Brummundal og Askim.

Hovedfunnene til Multiconsult var at det var bred enighet om at omleggingen i sum hadde vært positivt for tettstedet, blant annet som følge av mindre støy og støv, en forbedret trafiksikkerhet, samt muligheter for arealutvikling. Samtidig fant de at noen bedrifter måtte legge ned, nedskalere driften eller flytte lokalisering som følge av veiomleggingen. Dette gjaldt særlig bensinstasjoner. Andre bedrifter som merket endring i omsetning etter omleggingen var spisesteder tilknyttet kryss på den tidligere hovedveien, og overnattingssteder synlig fra hovedveien.

Selv om undersøkelsen kan gi en indikasjon på hva som kan ventes å skje ved omlegging av hovedvei på Støren, er det flere moment som vanskeliggjør direkte sammenligninger. For det første ble undersøkelsen gjennomført for over 10 år siden, og omleggingene ved de ni tettstedene skjedde i perioden 1975-2007. Reisevaner og reiseplanlegging har trolig endret seg siden da, som følge av blant annet digitalisering og endringer i preferanser.

For det andre er ikke alle casene sammenlignbare med Støren. Dette både når det gjelder hvordan hovedveien gikk gjennom sentrum i utgangspunktet, og hvordan den nye hovedveien forholder seg til sentrum med tanke på kryssplassering, krysstype og hvor stor omveien utenom sentrum ble med ny hovedvei. Direkte sammenligninger med et og et sted bør en derfor være varsom med. Til tross for ulikhetene mellom casene, var det likevel bred enighet om den samlede, positive effekten for tettstedene.

3.2 Om Størens næringsliv i dag

Næringslivet i Midtre Gauldal kommune består i stor grad av næringsmiddelindustri, trevareindustri og bygg- og anleggsvirksomhet. De har også en del sysselsetting knyttet til transport og jordbruk (se også kapittel 1.5).

Handelsstanden i Støren sentrum utgjør også en ikke-betydelig andel av sysselsettingen på tettstedet. I utredningen skiller det hovedsakelig mellom handelsstanden i «gamle Støren sentrum» og handelsstanden på Prestteigen.

Gjennom intervju med næringslivet framkom det at de ulike bedriftene vektlegger ulike markeder i sine svar på hvor de viktigste kundene er. Flere la vekt på det lokale markedet, mens andre la vekt på reisende fra Trondheim til hytteområdene rundt Oppdal og mot Røros. Handelsstanden på Prestteigen vektla også gjennomreisene på E6, og særlig i sommersesongen.

Ifølge svar fra intervjuene og spørreundersøkelsene er de ansatte i bedriftene på Støren i all hovedsak fra tettstedet eller fra kommunen ellers.

3.3 Intervju med næringslivet

I dette underkapittelet oppsummeres hovedfunn fra intervjuene med de 12 informantene fra næringslivet på Støren.

3.3.1 E6 er viktig, men er ikke det eneste viktige

E6 har uten tvil hatt betydning for utviklingen av næringslivet på Støren. Stort sett alle informantene fra intervjurunden nevnte kort vei til hovedveinettet som en fordel ved å være lokalisert på Støren. Ingen ga uttrykk for at det ikke var behov for en opprustning av E6 til firefeltsvei.

Begrunnelsen for bedriftenes lokalisering var en blanding av flere faktorer, men de aller fleste kunne direkte eller indirekte knytte det til viktigheten av robust infrastruktur eller kundegrunnlag som følge av E6. Andre momenter som var viktig for bedriftens plassering i dag ble også trukket fram i svarene, som nærhet til lokale kunder, leverandører og samarbeidspartnere. Lokal tilhørighet og tilgang til råvarer var også viktige begrunnelser for opprinnelig lokalisering av bedriften.

De fleste av informantene innen handel og service pekte også på sammensetningen av tilbud på Støren som en fordel ved å være plassert der. Dette gjør at flere kunder stopper på Støren, og at kunder ofte benytter seg av flere tilbud når de først stopper.

Det framkom også av intervjurunden at en stor del av kundegrunnlaget for bedriftene er lokalt forankret. En bedrift i gamle Støren sentrum viste til at de i stor grad har lokale kunder, og ellers hytteturister som kommer jevnlig:

«E6-trafikken som dunderer forbi er perifer, og har vært det siden 1991. Fokuset er på de som bor her og har hytter i dalstrøkene. De kundene vil vi fortsatt ha.»

3.3.2 Valg av alternativ er ikke viktig for alle

For en god del av informantene var det viktig med ny E6, men mindre viktig hvilket veialternativ som blir bygget:

«Vi ser lyst på fremtida uavhengig av hvor E6 blir plassert.»

«E6 er viktig, men vi trenger ikke ha den på døra.»

«God skilting er viktigere enn hvor E6 ligger.»

Av disse var det spesielt snakk om bedrifter som er avhengig av langtransport for å nå både sine kunder og leverandører, eller som har transportering som sin hovedtjeneste. Siden tunnel-alternativet fortsatt innebærer god vei gjennom Støren, ville ikke omleggingen ha

vesentlig innvirkning på bedriften, mente de. De fokuserte heller på E6-systemet som helhet, og viktigheten av å være god tilknyttet sitt marked og sine leverandører:

«God, sikker og rask tilkomst til Trondheim er det som er viktig for oss.»

Disse bedriftene har mange ansatte, som i hovedsak er bosatt i Midtre Gauldal kommune. Bedrifter lokalisert i gamle Støren sentrum så heller ikke på valg av alternativ som noe som ville påvirke dem direkte.

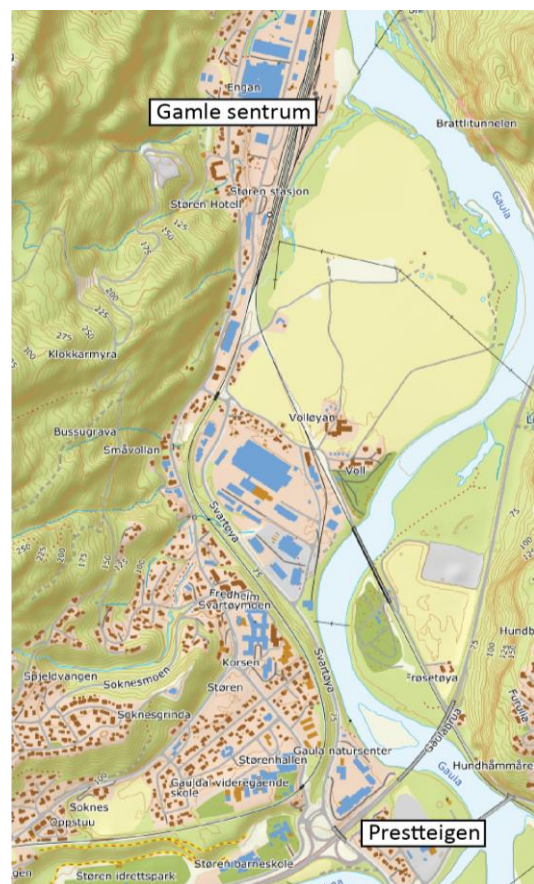
3.3.3 Bekymringer og usikkerheter knyttet til kundegrunnlaget fra E6

De som så på seg selv som mest avhengige av kunder på E6 og markedsføring gjennom synlighet fra vei, var (med ett unntak) knyttet til handel og service som ligger tett på E6 i dag. Unntaket gjaldt en bedrift som driver med flere tjenester sør for Støren sentrum.

Bedrifter knyttet til handel og servering tett på Prestteigen-krysset uttrykte særlig bekymring for kundegrunnlaget dersom E6 ikke går gjennom Støren i framtiden. Synlighet fra veien ble pekt på som spesielt viktig for å tiltrekke seg kunder av de som i dag er synlig fra veien.

Det var imidlertid ikke mulig å få klare svar på hvor mye et fravær av gjennomgangstrafikk vil bety, da innehaverne ikke hadde oversikt over hvor stor andel av de gjennomreisende som stopper på Støren, og hvor disse skal til eller kommer fra (se også kapittel 3.6 for vurdering ved bruk av transportmodell). Det var også utfordrende å svare på spørsmål om fordelingen av planlagte kunder og tilfeldige kunder⁴. De mest konkrete funnene fra intervjuene når det gjelder betydningen av hyttetraffikk og gjennomreisende, er den økte omsetningen under helgeutfarten og i sommersesongen:

«Vi har mye større omsetning fredag og søndag, som indikerer at det er folk som fæer etter vegen som stopper.»



Figur 3-1: Støren «gamle sentrum» og Prestteigen.

⁴ Planlagte kunder defineres her som folk som kjenner til stedet de stopper på i forkant – enten gjennom kjennskap til området fra før eller ved å ha sjekket på internett o.l. i forkant eller under reisen. Tilfeldige kunder defineres som kunder som ved å se tilbudet fra veien, velger å stoppe der.

Ingen av informantene så det som aktuelt å flytte sin bedrift innenfor kommunen dersom E6 legges utenom Støren. Av de få som pekte på mulig relokalisering, ville det da være mer aktuelt å lokalisere seg helt andre steder med bedre tilgang til marked og leverandører.

3.3.4 Ulike meninger Støren som attraktivt stoppested – i dag og i fremtiden

Av de som sa de er avhengig av kundegrunnlaget fra E6, gikk det et skille mellom dem som likevel ser muligheter i en tunnel-løsning, og de som ikke tror det vil være mulig å fortsette driften uten E6 i dagen gjennom Støren. Handelsstanden på Prestteigen var spesielt bekymret for at omsetningen ville bli påvirket i så stor grad at videre drift ville bli utfordrende, eller at de måtte nedbemanne:

«Vil jo være folk som kjører tur fra Trondheim for å kjøre til Støren på søndagstur, men det vil ikke gi noe volum.»

«Støren er ikke så stor at du planlegger å dra hit. Det er ikke noe sted du ferierer på, men en plass du stopper på.»

To scenarioer kom fram gjennom intervjuene. Noen mente at folk ikke vil stoppe på Støren lenger når veien ikke går igjennom, og Støren vil bli glemt:

«Hvis E6 legges utenom støren, vil Støren bli glemt om 10-15 år.»

«Jeg ser ingen fordeler med tunnel. Hadde vi vært større så kanskje, men som en bygdeby er jeg redd folk suser forbi. At Oppdal og Melhus blir stoppestedene, og så blir Støren glemt.»

På den andre siden var det flere som pekte på kvaliteter ved Støren og tjenestene der, som gjør at Støren kan skille seg ut og bli et stoppested likevel. Her viste man til andre muligheter for markedsføring, god skilting, og sammenligninger med positiv utvikling på Melhus etter at veien ble lagt om der. Noen informanter viste særlig til Størens gunstige plassering mellom Trondheim og hytteområder. Kjøreavstanden gjør at det passer godt å stoppe på veien for å gjøre ærend og kanskje også spiser middag på Støren. I tillegg ble det trukket fram at man får flere tilbud på ett sted:

«Vi ser at folk stopper her, fordi på området er det bensinstasjon, Nille (typisk hyttebutikk) osv. [Hyttefolk] stopper her, er halvveis på veien, med gratis parkering, og alt er tilgjengelig her.»

«De som skal på hytta kommer til å svinge av dersom det er noe de skal ha.»

Alle var likevel tydelige på at gode kryssløsninger og god skilting ville være en forutsetning for at folk fremdeles vil stoppe på Støren i fremtiden. En av dem uttrykte:

«Turister finner frem til de utroligste plasser bare det er skiltet.»

En informant var spesielt opptatt av at mange stoppet på Støren på grunn av det var gode forhold for å stoppe, med god kvalitet på tjenestene de tilbyr. Selv om vedkommende var bekymret for nedgang i omsetning ved flytting av veien, var det kvaliteter ved Støren som gjør at folk velger å stoppe der i dag – som ikke kun handlet om nærhet til veien.

3.3.5 Positive virkninger av tunnel-alternativ for næringsliv

I intervjuene med næringslivet var det ikke mange som snakket om positive effekt av tunnel-alternativet, men de som gjorde det hadde fokus på hvilke kvaliteter som kunne tiltrekke seg kunder.

En av informantene lokalisert på Prestteigen trakk fram mulighetene for å gjøre Prestteigen mer attraktivt gjennom at det ikke lenger ville være et E6-kryss, og sånn sett bli mer attraktivt for kunder å oppholde seg i området. Vedkommende påpekte også at markedsføring gjennom internett og sosiale medier kan bli viktigere for å tiltrekke seg kunder i framtiden, i sum med at det de markedsfører kan være et fredeligere sted å stoppe.

En annen informant pekte også på mindre støy og mindre arealbeslag som en positiv side for bedriften av tunnel-alternativet sett opp mot dag-alternativet.

Utover dette var det flere som hadde tanker om hvordan Støren kunne utvikle seg i en positiv retning med E6 i tunnel, når de vurderte det ut over konsekvenser for egen bedrift. Spesielt bedrifter som mente de ikke ble direkte berørt selv, pekte på positive sider ved tunnel-alternativet:

«Ingen på Støren vil tilbake til den gamle løsningen der hovedveien gikk rett gjennom sentrumen.»

«Med å legge trafikken utafør Støren kan det skapes bedre bolyst og på den måten tiltrekke seg flere som kan pendle med kortere avstand til Trondheim, og skape et godt sentrum [på Støren].»

3.3.6 Et lokalsamfunn med engasjement og flere hatter

«Vi ser at en del av løsningene skaper mye engasjement lokalt, men for oss som bedrift betyr det ikke så mye.»

Mange av informantene i intervjurunden tenkte utover sin egen bedrift når de fikk spørsmål om framtidige virkninger av E6-alternativene, og ga dermed klart uttrykk for en ansvarsfølelse og engasjement for tettstedet.

Flere påpekte at det var vanskelig å spå hva et tunnel-alternativ ville kunne si for Støren som helhet, men de fleste uttrykte optimisme rundt et tunnel-alternativ for lokalsamfunnet:

«Det er bare positivt om det blir litt mindre trafikk gjennom Størensamfunnet. For noen kan det bli noe negativt, men det ser ut som Melhus har klart seg veldig godt.»

«Det er viktig for kundegrunnlaget at det er mulig å bo på Støren og omegn, og at det er gode oppvekstvilkår. Det vil man ikke få med en 4-felts motorvei gjennom det politikerne har sagt at skal være sentrumen vår.»

«Butikken lever av kunder som bor og trives i området.»

«Vi ønsker å få et rykte på å være et godt sted å stoppe, at ryktet om en bra plass blir en god markedsføring. Man må få igjen noe mer enn bare å handle, å skape opplevelser.»

Samtidig var noen mer bekymret for ringvirkningene av mindre gjennomgangstrafikk og konsekvenser for kundegrunnlaget:

«Jeg vil tro resten av næringslivet på Støren vil blø, og hvis det medfører at det blir færre på Støren så vil det være færre som kan handle hos oss.»

«Vil bli fraflytting med tunnel, fordi vi ikke har jobber å tilby ungdommen.»

3.3.7 Kollektivløsninger

Kollektivtransport og løsninger for dette var i mindre grad en sentral forutsetning for den daglige driften blant informantene fra næringslivet, da hverken ansatte eller kunder bruker kollektivtransport som reisemiddel. Et par informanter nevnte koblingen mellom buss og jernbane som viktig, men at det var mindre viktig med bussholdeplass på Prestteigen.

Siden dette ikke var et viktig tema for næringslivet, og kollektivknutepunkt på Støren legges til grunn i både dag- og tunnelalternativet for ny E6, ble dette temaet ikke viet vesentlig oppmerksomhet i utredningen. Hvordan kollektivløsningene blir i tunnelalternativet, er et tema for det videre planlegging dersom det besluttes å arbeide videre med det alternativet.

3.4 Endringer i omsetning under covid-19-utbruddet i Midtre Gauldal

I etterkant av intervjuene med næringslivet fikk informantene fra dagligvarehandelen spørsmål om de hadde merket endring i omsetning under smitteutbruddet i Midtre Gauldal i april 2021. Dette var en periode hvor reisende ble oppfordret til å handle i egen kommune, og hvor gjennomreisende og hyttefolk derfor trolig ikke handlet på Støren i like stor grad som til vanlig. To bedrifter oppga en reduksjon på 35 prosent og 20 prosent i omsetning⁵.

Det er usikkert i hvilken grad noe av nedgangen også skyldes endringer i lokalbefolkningens handlevaner i nedstengings-perioden, men det er rimelig å anta at frafall av omsetning fra hyttefolk og andre kunder fra E6 bidro betydelig til denne nedgangen. Det er også usikkert hvordan det fraværende kundegrunnlaget fra gjennomreisende vanligvis fordeler seg på reisende som skal videre sør på E6 og som skal mot fv. 30, og dermed hvor mange av disse som vil måtte kjøre innom Støren uavhengig av E6-alternativ.

⁵ Ved sammenligning mellom treukersperiodene 9-11 («normale» uker i mars 2021) og uke 15-17 (under smitteutbrudd i Midtre Gauldal 2021).

3.5 Funn fra spørreundersøkelsene med dagens næringsliv på Støren

23 interessenter mottok spørreundersøkelsen, hvorav 13 svarte på den. På grunn av den lave responsraten kan ikke svarene brukes for å få et representativt bilde av næringslivet på Støren. Dette var heller ikke hensikten med spørreundersøkelsen. Hensikten var å dekke flere informanter enn som ble gjort med intervju, og slik at flere skulle få mulighet til å komme med innspill.

Fire av respondentene holder til på Kotsøy. Disse oppgir at dagens E6 har stor eller vesentlig betydning for bedriften i dag, men at ny E6 på Støren vil ha ubetydelig eller bare noe innvirkning på bedriften. Av de to som svarte at alternativene vil ha noe påvirkning, gjaldt dette en forbedret situasjon for transport for ansatte, varer, produkter og tjenester i dagalternativet, og en noe forverret situasjon for tunnel-alternativet.

Når det gjelder Støren-bedriftene, bekrefter spørreundersøkelsen i all hovedsak bildet fra intervjuene. Dette gjelder både viktigheten av E6 for bedriften i dag, og hvordan informantene vurderer at ny E6 vil påvirke deres bedrift.

Bedriftene som er synlig fra veien i dag og er lokalisert ved Prestteigen-krysset, er de som oppgir at de er sterkt knyttet til kundegrnlaget fra gjennomgangstrafikken. De er dermed bekymret for at de må legge ned dersom veien føres utenom Støren. Dette er stort sett bedrifter innen handel, og som har arbeidsplasser med 1-10 ansatte.

Bedriftene med mellom 50 og 100 ansatte (innenfor industri og bygg- og anleggsvirksomhet) oppgir at de ikke blir påvirket av valg av alternativ. Bedrifter lokalisert i gamle Støren sentrum påpeker positive sider ved å flytte E6 inn i tunnel.

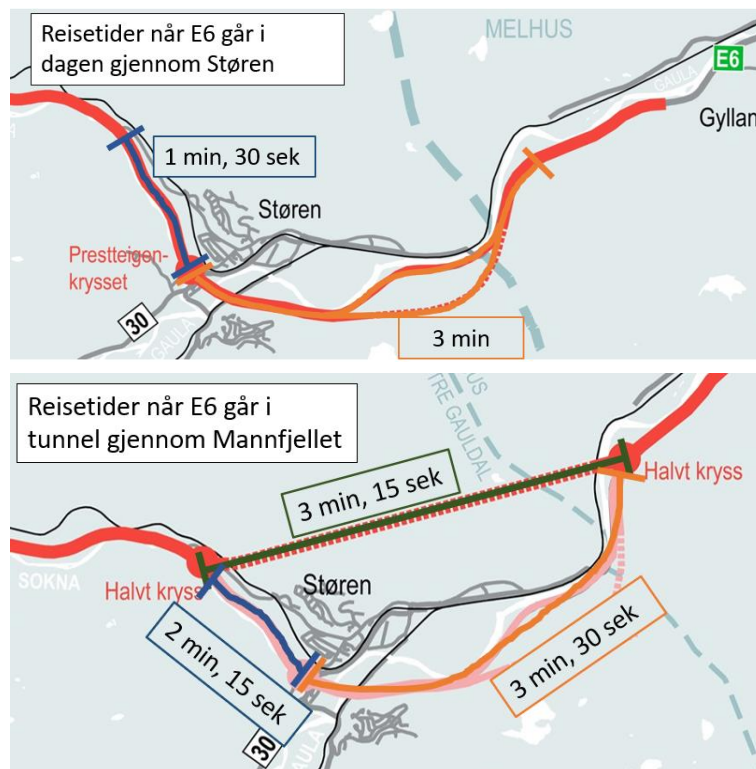
For handelsstanden oppgis det at påvirkningen vil variere etter om det er helgeutfart og sommersesong. De større bedriftene som ikke blir negativt påvirket, oppgir at slike variasjoner i omsetning ikke er tilfellet for deres bedrift.

3.6 Reisemønster i dag og i framtiden – med og uten E6 gjennom Støren

3.6.1 Reisetider i de to veialternativene

Reisetiden gjennom ny tunnel i Mannfjellet, mellom de to halve kryssene, er beregnet å ta ca. 3 minutter og 15 sekunder. Kjører man mellom de to halve kryssene, men via Støren, tar turen ca. 5 minutter og 45 sekunder. Det vil si at dersom en reiser nord-sør, vil det å kjøre via Støren være en omvei på rundt 2,5 minutter (se også figur 3-2).

Reiser fra Støren og videre nordover vil ta rundt 20 sekunder lenger i tunnelalternativet enn i dagalternativet. Reisen sørover fra Støren Prestteigen-krysset tar ca. 45 sekunder lenger ved et tunnelalternativ enn i dagalternativet. Grunnen til dette er de ulike fartsgrensene som legges til grunn i dagalternativet og tunnelalternativet. Ved tunnelalternativet reduseres fartsgrensen på dagens E6 fra 100 km/t til 60 km/t sør for Prestteigen, og fra 100/110 km/t til 90 km/t nord for Prestteigen.



Figur 3-2: Illustrasjon av reisetider i tunnelalternativet og dagalternativet, når en måler mellom samme punkt.

3.6.2 Reiser til og fra Støren – alle reiser

For å estimere hvordan reisemønsteret blir på Støren i fremtiden, ble Regional transportmodell (RTM) og en såkalt «Selected link»-analyse⁶ benyttet. Gjennom denne kan en se hvor trafikken i Støren sentrum kommer fra eller skal til, og med hvilket formål.

Modellen estimerer en vekst på reiser til og fra Støren sentrum på 8 prosent fra 2018 til 2030, i en situasjon hvor E6 ligger som i dag. Dette skyldes i stor grad framskivingene for befolkningsvekst og generell økonomisk vekst, som igjen øker mobiliteten i samfunnet.

Sammenlignet med å ha dagens E6 i 2030, påvirkes ikke antall reiser til og fra Støren sentrum i tunnelalternativet i 2030. Tunnelalternativet har altså ingen betydelig avvisende effekt på reiser til og fra Støren. De som velger å stoppe på Støren med dagens veinett vil ikke oppleve noen forverring som følge av tunnelutbyggingen, og vil derfor fremdeles velge å

⁶ Et analyseverktøy i Regional transportmodell (RTM), se også kapittel 2.2 om metode.

stoppe. Men utbyggingen vil heller ikke medføre økt attraktivitet for Støren sentrum som destinasjon. En ny tunnel forbi Støren påvirker altså ikke hvor mange som reiser til og fra sentrum, ifølge modellen.

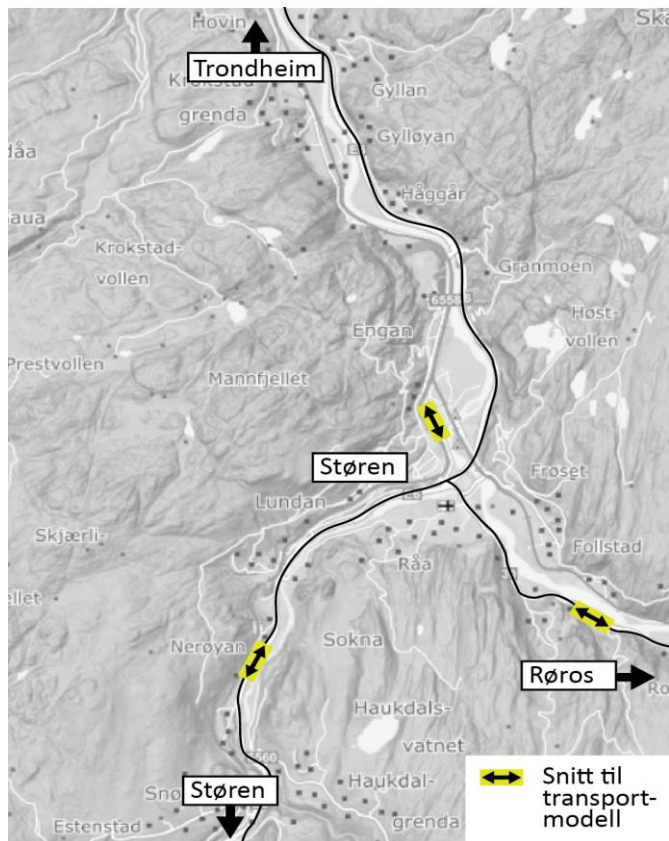
Ved dagalternativet gjennom Støren øker derimot reisene til og fra Støren med 1 prosent sammenlignet med om ny E6 ikke bygges, noe som tyder på at en dagløsning vil være marginalt bedre for kundegrunnlaget på Støren enn dagens E6 og tunnelalternativet.

3.6.3 Reiser til og fra Støren – etter reisemål og -formål

Transportmodellen kan vise om det er variasjoner i reisene til og fra Støren sentrum, basert på hvor de kommer fra og skal til, og hvilke reiseformål de har.

For reiser som kommer fra kommunegrensen til Midtre Gauldal i sør, endres ikke antall reiser i tunnelalternativet når man sammenligner med at det ikke bygges ny E6. I dagløsningen øker derimot reisene med 3 prosent, trolig fordi dagløsningen vil øke trafikken på E6 forbi Støren sammenlignet med en situasjon hvor E6 ligger som i dag. Mellom Støren sentrum og den nordlige kommunegrensen økes derimot antall reiser i 2030 med 7, 5 prosent i begge alternativene for ny E6. Dette skyldes at det er i nord det er store boligkonsentrasjoner (blant annet Trondheim), og at det er mellom Støren og nordover at reisetiden nedkortes vesentlig med alle E6-prosjektene som bygges. Dette øker den generelle trafikken.

Økningen i antall reiser mellom Støren sentrum og kommunegrensen for Trondheim kommune med ny E6 er på 20 prosent sammenlignet med at E6 ikke bygges i 2030, og er den samme for begge tiltaksalternativene. Mer enn halvparten av økningen skyldes økning i fritidsreiser⁷. Økningen på 20 prosent skyldes i stor grad at reisetiden for hele reisen fra Trondheim til Støren forkortes vesentlig med ny E6, og dermed skaper flere reiser (når det blir kortere å reise, reduseres reisekostnadene og flere velger å utføre en reise). At det ikke er forskjell på



Tabell 3-1: Snittene for transportmodellen, som er brukt for å estimere hvor reisende til og fra Støren kommer fra eller skal til.

⁷ Fritidsreiser i transportmodellen betyr alle reiser som ikke er knyttet til arbeid. Det vil si reiser for å handle, besøke folk, delta i fritidsaktiviteter, hytterreiser o.l.

alternativene for reiser mellom Støren sentrum og Trondheim, skyldes blant annet at på en så lang reise, utgjør en forskjell i reisetid på 2,5 minutter lite for valg av reisedestinasjon. På kortere reiser, som i avsnittet over, utgjør det en liten forskjell, fordi 2,5 minutter da utgjør en relativt større forskjell i total reisetid for reisen.

Reiser mellom Støren sentrum og fv. 30 faller med 4 prosent i 2030 sammenlignet med 2018. Dette gjelder uavhengig av om det bygges ny E6, og hvilket E6-alternativ som bygges. Nedgangen i antall reiser skyldes hovedsakelig negative befolkningsframskrivninger i de spredtbebygde områdene øst for Støren.

3.6.4 Trafikktall på strekningene og potensielt kundegrunnlag fra veisystemet

Transportmodellen forteller oss hva som vil være gjennomsnittlig trafikk i døgnet på veinettet. Trafikkmengden på dagens E6 på Støren vil reduseres betydelig i tunnelalternativet sammenlignet med dagalternativet: fra ca. 9000 kjøretøy i døgnet til rundt 2000. Dette som følge av at mesteparten av trafikken flyttes inn i tunnelen. Trafikken gjennom Støren vil da bestå av lokaltrafikk, og trafikk som skal til og fra fv. 30.

Gjennom Selected link-analysen er det anslått hvor mange av reisene på E6 som kjører av og på i krysset på Prestteigen, og hvor mange som er gjennomgangsreiser i krysset. I dagens situasjon (2018) estimeres det at ca. 62 prosent av trafikken er gjennomgående, altså at de ikke stopper på Støren eller skal til/fra andre målpunkt via krysset på Prestteigen. Fra 2018 til 2030 øker trafikken på E6 ved Støren med 27 prosent. Med dagens veinett i 2030 er det 68 prosent av trafikken som er gjennomgående. Med ny E6 i dagen er gjennomgangstrafikken fremdeles 68 prosent, mens den øker til 69 prosent med tunnelalternativet.

Potensielle nye kunder reduseres derfor dersom det forutsettes at kunder som ikke kjenner til Støren som stoppested, først velger å stoppe der når de ser stedet i forbifarten. Som Selected link-analysen viser, vil de som velger å stoppe på Støren i 2030 uten et nytt E6-veianlegg, trolig fremdeles stoppe på Støren i tunnelalternativet, blant annet fordi det ikke blir så mye lenger omvei for dem enn å ta tunnelruten.

3.6.5 Oppsummering av funn fra transportmodell

At modellen ikke viser forskjell på tunnelalternativet og dagalternativet når det gjelder antall reiser til og fra Støren sentrum, skyldes flere faktorer. For det første er det relativt få av alle de som kjører på E6 som skal til Støren. De fleste reisene til og fra Støren sentrum er lokale og hverdagslige, og reiseadferden for disse påvirkes ikke av om det blir tunnel forbi Støren eller ikke. Forskjeller mellom alternativene for reiser som har andre start- og målpunkt enn innenfor kommunen, utgjør dermed en så liten andel at det ikke blir synlig i en slik modell.

De som velger å kjøre til Støren i 2030 (for eksempel på vei til hytta) uten at det bygges ny E6, får det ikke verre enn med dagens infrastruktur dersom E6 legges i tunnel, og vil derfor trolig fremdeles stoppe der. Dersom tunnelalternativet hadde utgjort en vesentlig større omvei, ville det trolig økt attraktiviteten av å kjøre forbi Støren. Da kunne resultatet vært en merkbar forskjell på antall reiser til og fra Støren som kommer fra for eksempel Trondheim.

Selected link-analysen kan ikke fortelle oss om Støren vil tiltrekke seg nye kunder⁸ og hvordan dette påvirkes av hvilket E6-alternativ som velges. Hvordan nye kunder påvirkes handler om skilting, markedsføring, preferanser og hvilket tilbud som vil være på Støren i 2030, og dermed hvordan reiseadferden påvirkes av faktorer som modellen ikke tar høyde for.

3.6.6 Usikkerhet i transportmodellen

Modellverktøyene er først og fremst hjelpemidler til å systematisere og tolke komplekse sammenhenger. De vil ikke gi eksakte svar om fremtiden, men vil kunne gi oss en formening om hvordan endringer i reiseetterspørsel og rutevalg vil være under gitte forutsetninger. Da det er usikkerheter knyttet til forutsetningene vil det derfor også være usikkerheter knyttet til resultatene.

For transportmodellen gjelder usikkerheten modellsystemets oppbygging og de forutsetninger og svakheter som ligger i reisevaneundersøkelsen (som modellen er estimert på). Det er også usikkerhet ved inndata som befolkningsvekst og fordeling av denne innenfor analyseområdet, framtidig arealbruk, økonomisk utvikling, transporttilbud i fremtiden, prisutvikling, med mer. Transportberegningene fanger ikke opp transporttilbudets påvirkning på arealbruken. Eventuelle endringer i arealbruken må legges inn som en forutsetning for transportberegningene. Det er ikke gjort endringer i arealbruk i beregningene for ny E6, hverken i dag- eller tunnelalternativet.

Modellberegningene tar ikke høyde for usikkerheten ved større teknologiske skift eller framtidige endringer i preferanser og holdninger som ikke lar seg fange opp i reisevaneundersøkelsen. Modellen fanger rimeligvis heller ikke opp endringer i transportpolitikken som f.eks. reguleringer av trafikken i sentrale byområder. Den fanger heller ikke opp om Støren tilbyr bedre kvalitet på varer og lignende. Jo lenger fram i tid analysen gjøres, jo større vil også usikkerheten knyttet til beregningene være.

Selv om modellene har sine begrensninger, er det verdt å framheve at transportmodellene er etablert på bakgrunn av omfattende statistiske analyser av store mengder historiske data. Modellene gir følgelig på detaljert nivå uttrykk for helt sentrale egenskaper ved de preferanser, årsakssammenhenger og drivkrefter som påvirker befolkningens transportatferd.

3.7 Svar på problemstillingene om næringslivet

I dette kapitlet brukes funnene fra kapittel 3.1-3.6 til å først svare på de tre underproblemstillingene til venstre i figur 3-3, og deretter svare på hovedproblemstillingen til høyre.

⁸ Med «nye kunder» menes de som ikke kjører innom Støren i en situasjon i 2030 hvor dagens E6 ligger til grunn.



Figur 3-3: Underproblemstillinger (til venstre) som skal bidra til å svare på hovedproblemstillingen (til høyre) for næringslivet.

3.7.1 Hvor avhengig er dagens næringsliv på Støren av E6?

Funnene fra denne utredningen tyder på at næringslivet på Støren er mangfoldig, både når det gjelder næringskategori, bransje, marked og tilgang på forskjellige typer arbeidskraft. De fleste arbeidsplassene innenfor privat næringsliv er knyttet til industri, bygge- og anleggsvirksomhet, service, varehandel og transport.

Svarene fra intervjurunden og spørreundersøkelsen med næringslivet på Støren tyder på at bedriftene innenfor disse kategoriene, med unntak av varehandel, hovedsakelig var mindre opptatt av valg av alternativ med tanke på bedriftens interesser. Det viktigste for dem var en forbedret E6, og de vil fremdeles ligge tett på et godt hovedveisystem dersom E6 legges i tunnel.

Næringslivet som helhet vurderes derfor å være avhengig av god tilkobling til E6, men ikke nødvendigvis å ha den i dagen gjennom Støren.

3.7.2 Hvor avhengig er handelsstanden av E6, og vil redusert gjennomgangstrafikk redusere kundegrunnlaget for handel og service i Støren sentrum?

Ifølge transportmodellen utgjør ikke reiser til og fra områder som Oppdal og områder øst for Støren en stor andel av reisene i Støren sentrum. Større omsetning i helger og i sommersesong på Støren, tyder likevel på at handelsstanden får kunder som ikke bare er lokale. Tall på redusert omsetning i perioden hvor reisende ble oppfordret til å handle i egen kommune⁹, støtter opp under dette.

Hvor stor del av denne reduksjonen som gjelder hyttereiser og gjennomreisende, og hvor mye som skyldes at også lokale kunder unngikk å handle, er det derimot ikke mulig å oppgi eksakte tall på. Det finnes heller ikke grunnlag for å si hvor stor andel av disse kundene som skal til målpunkt øst for Støren, og som likevel vil måtte kjøre via Støren dersom E6 legges i tunnel.

⁹ Som følge av smitteutbrudd av covid-19 i Midtre Gauldal i april 2021.

Det neste spørsmålet er om dagens kunder fremdeles vil stoppe på Støren i 2030, dersom E6 ligger i tunnel. Transportmodellen estimerer en vekst på reiser til og fra Støren sentrum på 8 prosent fra 2018 til 2030, i en situasjon hvor E6 ligger som i dag. Med tunnelalternativet er det ingen endring sammenlignet med en situasjon hvor E6 ikke bygges ut, mens det er marginalt flere reiser i Støren sentrum ved dagløsningen for ny E6. Dette skyldes blant annet at situasjonen for dem som handler på Støren ikke blir verre ved en tunnelløsning sammenlignet med i dag. I tillegg tyder det på at omveien på to minutter sammenlignet med en raskere vei gjennom tunnel, ikke er nok til at de som velger å stoppe på Støren i dag, heller kjører gjennom tunnelen.

I utredningen har flere aktører også pekt på mulighetene for å tiltrekke seg flere og nye kunder dersom E6 legges i tunnel. Markedsføring digitalt, god skilting, og fokus på attraktiviteten av Støren som stoppested er blant forslagene som ble nevnt.

Det er flere momenter som kan veie for og mot at Støren fortsatt vil være et attraktivt stoppested dersom E6 legges i tunnel. Disse momentene kom hovedsakelig fram gjennom intervju og spørreundersøkelser, og er oppsummert i **Feil! Fant ikke referanse kilden..**

Tabell 3-2: Momenter som taler for og mot at Støren kan være et attraktivt stoppested i fremtiden, dersom E6 legges i tunnel.

Momenter som taler for at folk <u>ikke lenger vil stoppe på Støren ved tunnelalternativ</u>	Momenter som taler for at folk <u>fremdeles vil stoppe på Støren ved tunnelalternativ</u>
Reisetid: For reisende som skal sør-nord vil det innebære 2,5 minutter mer å kjøre via Støren.	Reisetid: 2,5 minutter i omvei er ikke en vesentlig omvei, og sammenlignet med i dag får reisende ikke en forverret situasjon.
Markedsføring fra veien og tilfeldige kunder: For reisende som ikke er kjent med Støren vil de ikke se at det er et naturlig sted å stoppe.	Markedsføring på andre måter: Det kan bli mer vanlig å planlegge reisen i forkant, og at man i større grad bruker telefonen til å sjekke hvilke tilbud som finnes på reisen. Synlighet fra vei kan derfor bety mindre fremover enn det har gjort.
Mental barriere for å stoppe: Selv om reisetiden ikke er mye i seg selv, kan det være en større mental barriere å skulle kjøre av E6 og på igjen, dersom en reiser nord-sør.	Praktisk plassert: Støren ligger godt plassert mellom Trondheim og hytteområder, slik at det er praktisk å handle der på veien.
Ringvirkninger for tilbudet: Dersom det blir lavere kundegrnlag, og dette fører til at tilbudet fra handel og service reduseres på Støren, kan Støren bli mindre attraktivt som stoppested.	Godt tilbud og særegenhet: Summen av tilbud på Støren gjør at det skiller seg ut fra andre steder på veien, hvor folk vil kjøre av til Støren for å gjøre flere ærend på samme tid (mat, vinmonopol, bensin, spisemuligheter osv.). Støren har også kvaliteter i dag som gjør stedet kjent for folk som reiser i området (eksempler er Støren bakeri og laksefiske).

	Økt attraktivitet på Støren tiltrekker flere planlagte kunder: At veien går utenom kan øke attraktiviteten for å bruke Støren blant dem som planlegger å stoppe der, som igjen fører til at de kommer tilbake.
	Knutepunkt: Støren vil fremdeles være et knutepunkt mellom ulike transportformer (buss, tog, bil), og kan dermed fremdeles være en viktig base for turister i regionen.

3.7.3 Vil det bli mindre attraktivt for bedrifter å være på Støren?

For de fleste bedriftene som ble intervjuet, vil ny E6 gjøre det mer attraktivt å være etablert på Støren, uavhengig av hvilket veialternativ som velges. Begrunnelsen for dette var at ny E6 innebærer kortere reisevei, økt trafiksikkerhet og et mer pålitelig system, uavhengig av om den går i tunnel forbi Støren eller i dagen gjennom Støren.

Handelsstanden på Prestteigen var bekymret for kundegrunnlaget og redusert omsetning, men vurderte det ikke som aktuelt å flytte bedriften sin til et annet sted med E6 like ved. Noen få nevnte at dersom de måtte relokalisere, ville det være snakk om helt andre steder utenfor kommunen.

3.7.4 Hva vil flytting av E6 inn i tunnel kunne bety for næringslivet og -utviklingen på Støren?

Funnene fra utredningen tyder på at næringslivet generelt er avhengig av å være plassert i nærheten av E6, men ikke nødvendigvis å ha den «rett utafor døra», som en informant uttrykte. Det er lite som tyder på at næringslivet i dag er direkte avhengig av aktiviteten som generes av en dagløsning for E6.

Det er i hovedsak handelsstanden, inkludert bensinstasjon og serveringssteder, som kan påvirkes negativt i et tunnelalternativ, ved at kundegrunnlaget og videre omsetning kan reduseres.

Støren som stoppested kan merke noe endring dersom E6 legges i tunnel. Funnene fra utredningen tyder på at denne endringen ikke vil være utelukkende negativ eller positiv, og at det vil kunne slå ulikt ut avhengig av hvilken type næring en tilhører og hvor man er plassert i dag.

For handelsstanden på Prestteigen, kan det bli færre tilfeldige kunder, som følge av at trafikkberegningene viser at trafikk tall forbi Støren reduseres betydelig. Funnene fra denne utredningen tyder samtidig på at det ikke er de tilfeldige kundene som utgjør hoveddelen av kundegrunnlaget i Støren sentrum totalt sett. Mange kunder er lokale eller er kunder som vet om stedet gjennom for eksempel hytteturer. Dette kom fram fra flere informanter i intervjuene, og resultater fra transportmodellene synes å forsterke dette inntrykket. Informantene fra næringslivet påpekte spesielt at reisende stopper på vei til hytta fordi Støren har et godt tilbud av butikker og er praktisk plassert midt mellom hjemmet og områdene for fritidsboliger.

I et tunnelalternativ vil reisen for dem som velger å kjøre via Støren, ta 2,5 minutter lenger enn å kjøre rett gjennom tunnelen, ifølge reisetidsberegningene. Dette er ikke en tilstrekkelig avvisende effekt til at kundene heller velger å kjøre forbi, når man bruker transportmodellen som verktøy for å anslå fremtidig reisemønster. I tillegg viser trafikkberegningene at en ikke-ubetydelig del gjennomreisende er fra/til fv. 30, som fremdeles må kjøre forbi Støren ved et tunnelalternativ.

Potensialet for å tiltrekke seg nye kunder som per i dag ikke vet om Støren og tilbudene der, og tilfeldige kunder, vil blant annet avhenge av markedsføring, skilting og rollen til digital reiseplanlegging fremover. Hvor mye denne kundegruppen betyr og vil bety for handelsstanden på Støren, finnes det ikke gode data på. Dersom en nedgang i omsetning for handelsstanden på Prestteigen blir en realitet, er det ikke gitt at dette vil få alvorlige ringvirkninger for andre næringer eller lokalsamfunnet ellers, fordi det er snakk om en relativt liten andel av arbeidsplassene på tettstedet. Dette er imidlertid ikke det samme som å si at det ikke vil være alvorlig for dem det gjelder.

3.7.5 Hva utredningen ikke svarer på

Denne utredningen har ikke sett nærmere på hvilke næringsaktører næringslivet består av, og mulige endringer for næringslivet som følge av faktorer som ikke handler om E6. Dette er nærmere utredet i rapporten Samfunnsmessig konsekvensanalyse Midtre Gauldal - Konsekvenser av flyttingen av Norsk Kylling [1].

Utredningen har heller ikke gått nærmere inn på hvilke typer næringer Støren kan tiltrekke seg, eller om det er noen aktører som i dag ser muligheter for å etablere seg på Støren. Vurderingene i denne utredningen er basert på kunnskapsgrunnlaget fra intervju, og tilgjengelig dokumentasjon som er referert.

I intervjuene har flere pekt på endringer i stoppestrukturen langs E6 som følge av utbyggingen, og flere har pekt på andre steder i regionen som blant annet Sokndal, Lundamo og Melhus. Utredningen har hatt lokalt fokus på Støren, og ikke vurdert regionale virkninger, eller sett på mulige endringer i hvor folk kommer til å stoppe med ny E6.

Regionale virkninger kan inngå i konsekvensutredninger dersom det besluttes å utrede tunnelalternativ gjennom Mannfjellet.

4 FUNN FRA UTREDNINGEN: AREALBRUKSENDNINGER OG TETTSTEDSUTVIKLING

4.1 Innledning

Areal og transport påvirker hverandre gjensidig. På Støren er veinettet med E6 og fv. 30 en av forutsetningene for dagens arealbruk. Et nytt veiltak kan sette barrierer for utvikling i områder som blir direkte eller indirekte berørt. Negativ påvirkning fra veiltak for arealbruk kan være at veien i seg selv er en barriere, eller at områder som i utgangspunktet er egnet til utvikling blir mindre attraktive gjennom arealbeslag, støy eller visuell forurensning. På den andre siden kan mulige positive virkninger innebære frigjøring av areal tidligere veiareal til andre formål, fravær av eller redusert støy- og luftforurensning, og redusert barrierevirkning [2].

Arealutviklingen i kommunene avhenger blant annet av ønsket utvikling av kommunen gjennom kommunens planer, og markedets tilpasning. I tillegg til en vurdering av hvilke planer som foreligger og er ønsket, er det derfor også nødvendig å si noe om hvilke utbygginger og arealbruksendringer som kan forventes som følge av ulike aktørers aktiviteter. Selv om en kommune legger til rette med regulering av eksempelvis boliger og næring, som også Midtre Gauldal kommune gjør, avhenger utvikling av at det finnes aktører eller utbyggere som ønsker å etablere seg på områdene.

Samspillet mellom kommunens ønsker og markedets behov betyr også at framtidig arealbruk kan utvikle seg i en annen retning enn hva som er lagt til grunn for denne utredningen, og spesielt i vurderingene som gjelder lengre sikt.

I utredningen skilles det mellom *direkte arealbruksendringer*, det vil si endringer som skjer umiddelbart som følge av et tiltak, og *potensielle fremtidige arealbruksendringer* som følge av et tiltak på lang sikt. Virkningen kan være den samme, men sannsynligheten for en utvikling kan være ulik.

Potensielle framtidige arealbruksendringer omfatter [2]:

- Planlagt arealbruk i gjeldende arealplaner som en antar blir bygget ut som følge av tiltaket.
- Forventede nye arealplaner/utbyggingsområder som følge av tiltaket.
- Antatt omdisponering av eksisterende utbyggingsområder som følge av tiltaket.

4.2 Konsekvenser for arealutvikling: direkte arealbruksendringer

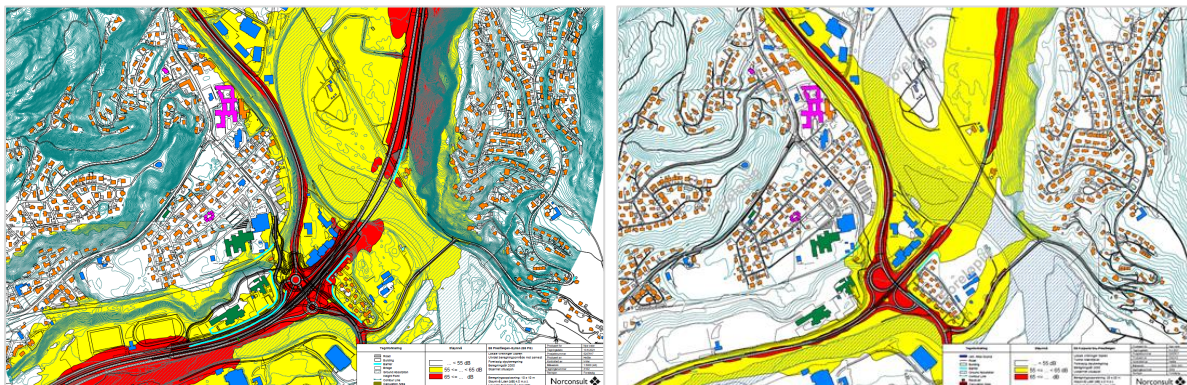
For en nærmere beskrivelse av de to veialternativene som sammenlignes i denne utredningen, se kapittel 1.4.

4.2.1 Arealbeslag og kvalitet på areal

Planforslaget for ny firefelts E6 gjennom Støren vil bidra til at samferdselsinfrastruktur fremdeles vil være en av de sterkeste føringene for videre arealutvikling på Støren. E6 og fv. 30 oppleves i dag som barrierer som bidrar til å dele sentrumsarealene på Støren, noe som sannsynligvis vil forsterkes med utvidelse til fire felt. Størens identitet som knutepunkt og stoppested for reisende langs vei og bane vil forsterkes, med økt trafikk, større veiareal og mer synlighet både av og fra samferdselsinfrastruktur.

Planforslaget med firefeltsvei gjennom Prestteigen vil forsterke tilknytningen mellom E6 og Støren. Foreslått tiltak vil være mer arealkrevende, og gjøre at veien kommer tettere inn på både arealer som i dag blant annet brukes til skole, barnehage, idrett og lek, hvor forurensning og skjerming i større grad påvirker hvordan områdene oppleves å oppholde seg i. For sammenligning av støy, se figur 4-1, og også forstørrede støykart i kapittel 1.4.2 og 1.4.3. Det er i barnetråkkregistreringer påpekt at trafikk internt på Støren utgjør en barriere og en utrygghet for barn og unge [7].

Veien kommer også tettere inn på næringsareal på Prestteigen, og gjør at det blir mindre areal på Prestteigen som i dag brukes til varelevering for handel og parkering. Mot Sokna vil E6 delvis ligge ute i elva på deler av strekningen.



Figur 4-1: Støykart for Støren i de to alternativene. Dagløsning til venstre, tunnelløsning gjennom Mannfjellet til høyre. Se også figur 1-5 og figur 1-9 for større kart.

Den direkte konsekvensen for arealbruk på disse områdene er at det blir mindre areal til dagens bruk, og at opplevelsen av nærheten til vei forsterkes med både synlighet til vei eller støyskjerming, mer støy og støv, og/eller redusert adkomst. Den indirekte konsekvensen for arealbruk for disse områdene, er at de blir mindre attraktive og gjennom det enten flyttes, bruken endres eller blir mindre brukt. Mindre areal til barn og unge, lek og friluftsliv kan gjøre Støren og sentrumsområdene mindre attraktivt som bosted.

Parkeringsplasser og veiareal er arealkrevende i Støren sentrum i dag. Med veialternativ som krever mer areal og samtidig gi mer trafikk, vil dette være en fortsatt utfordring for videre arealutvikling. En signalisert endring i arealbruk i høringsforslag til ny kommuneplan for Midtre Gauldal kommune er å flytte barneskole og barnehage, og etablere parkeringsplasser og energistasjon (se figur 4-4). Prestteigen vil kunne oppleves som sentrum på Støren, med

handel og service knyttet til E6 som hovedfunksjon. Næringsareal på Prestteigen vil ha begrenset mulighet til arealmessig utvidelse, eller utvikling av uteareal ut over hva som knyttes opp til trafikk og parkering. Øvrige areal langs E6 kan få økt attraktivitet for næring knyttet direkte til vei.

Aktøren på næringsområdet langs E6 på Soknesøran, sør for Prestteigen (se figur 4-2), ønsker å utvide sin virksomhet sørover. Dette er stoppet i påvente av avklaring av trasevalg for E6, fordi dette arealet berøres av forslag til kryssplassering for skissert tunnelalternativ. Adkomstområder og kryssområder ved hovedveier er ofte attraktive for næringer som vil etablere seg synlig fra veien med kort tilgjengelighet, slik det ble gjort på Prestteigen da E6 ble flyttet på 90-tallet. Det er mye landbruksareal langs E6 sør for skissert avkjøring. Det kan være mindre ønskelig å omregulere dette til næringsutvikling.



Figur 4-2: Næringsområde Soknesøran, som ligger i området hvor krysset sør for Mannfjellet er foreløpig plassert.

For veiarealene ved Prestteigen vil lavere trafikkmengde og manglende riksveistatus gi mulighet for enklere utforming og færre restriksjoner knyttet til kryss/avkjørsler. Det muliggjør ombygging av dagens trafikkareal på Prestteigen til en mindre arealkrevende løsning enn planforslaget med kryssing over to plan. Ved lavere trafikk tall kan det være aktuelt å redusere dagens veiareal og lage en rundkjøring på ett plan. Dette vil frigjøre areal sammenlignet med både dagens situasjon og planforslagets kryssutforming.



Figur 4-3: Arealbeslag av de to alternativene på Prestteigen. Dagløsningen til venstre og tunnelalternativet til høyre.

Omlegging av E6 i tunnel gjennom Mannfjellet vil kunne bidra til at Støren i mindre grad er avhengig av veien som premiss for arealutvikling. Kvaliteten på arealene langs E6 sør for Prestteigen vil kunne oppleves som bedre, gjennom at det blir mindre støy og støvforurensning eller behov for skjerming, i tillegg til at arealer langs veien ikke beslaglegges. Arealer mot Sokna vil også frigjøres, sammenlignet med forslag om firefelts E6.

Tabell 4-1 oppsummerer mulige direkte arealbruksendringer for de to alternativene.

Tabell 4-1: Sammenstilling av direkte virkninger for arealbruksutvikling på Støren i de to alternativene.

Direkte arealbruksendringer Støren	Dagalternativ	Tunnelalternativ
Arealbeslag	<p>Arealbeslag spesielt ved Prestteigen som følge av nytt toplanskryss, og langs dagens E6 som følge av breddeutvidelse til fire felt.</p> <p>Beslaglegger i hovedsak areal satt av til fortetting og grøntareal i høringsforslag til KDP Støren.</p>	<p>Arealbeslag er knyttet til kryssene sør og nord for tunnel.</p> <p>Kryss i sør beslaglegger areal satt av til næringsformål i høringsforslag til KDP.</p>
Frigjøring av areal	<p>Frigjør ikke areal brukt til veiformål på Støren/Prestteigen i dag.</p>	<p>Frigjør noe areal ved Prestteigen, gitt at dagens toplanskryss omgjøres til rundkjøring.</p>
Fysisk barriere	<p>Forsterker barriere mellom Støren sentrum og Prestteigen på den ene siden, og områdene sør for Prestteigen på den andre siden.</p>	<p>Rundkjøring, lavere trafikk tall og lavere fartsgrense muliggjør løsninger for kryssing i plan, og reduserer dermed fysisk barriere. Friluftareal ved Sokna berøres ikke.</p>
Indirekte barriere (trafiksikkerhet og visuelt)	<p>Kryssing av E6 for myke trafikanter skjer via bru, noe som er mer avvisende enn å krysse i plan.</p> <p>Kryssing i bru vil ivareta trafiksikkerhet for myke trafikanter.</p> <p>Økt visuell barriere av at veien blir utvidet til fire felt, og Prestteigenkrysset blir mer omfattende.</p>	<p>Kryssing av tidligere E6-infrastruktur kan bli enklere, ved at veien får lavere fart og lavere trafikk tall. I tillegg kan toplanskryss omgjøres til rundkjøring i samme plan.</p> <p>Redusert visuell barriere dersom krysset reduseres til rundkjøring. Visuell barriere av resten av dagens E6 vil trolig være den samme som i dag.</p>
Støy og luft	<p>Støy- og luftforurensing i sentrale deler av Støren, spesielt rundt nytt kryss.</p>	<p>Redusert støy- og luftforurensing. Store områder ligger ikke lenger i rød og gul støysone.</p>
Trafikk bilde	<p>Ca. 9 000 i gjennomsnitt i døgnet på E6 gjennom Støren. 100 km/t på ny E6 sør for Prestteigenkrysset, 100/110 km/t nord for krysset.</p>	<p>Ca. 2 000 i gjennomsnitt i døgnet på dagens E6-infrastruktur gjennom Støren. 60 km/t på dagens E6-infrastruktur sør for Prestteigenkrysset, 90 km/t nord for krysset.</p>

4.3 Konsekvenser for arealutvikling: potensielle fremtidige arealbruksendringer

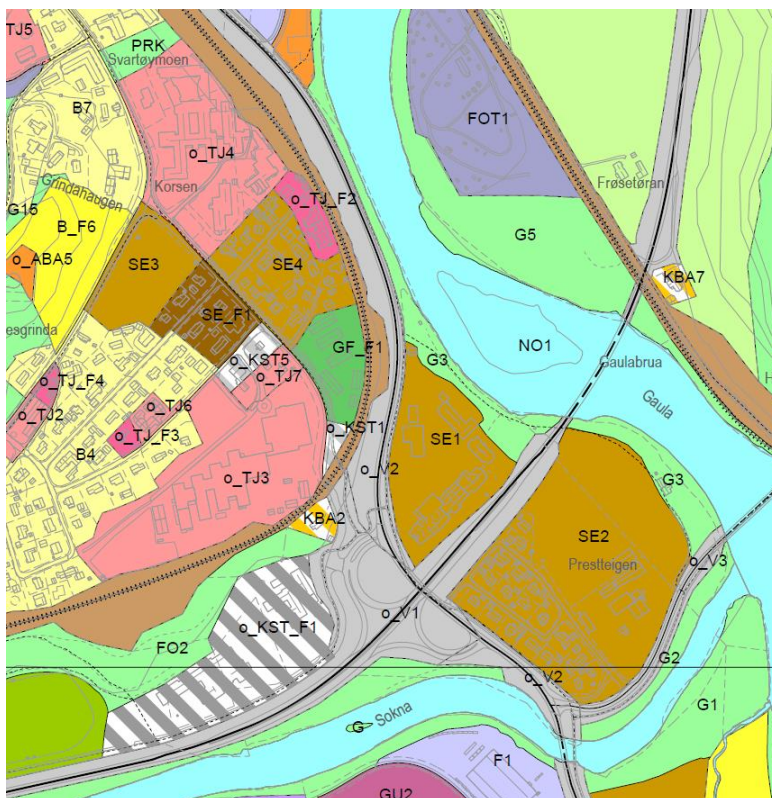
4.3.1 Kommunale planer

I påvente av valg av løsning for E6, har Midtre Gauldal kommune utsatt arbeidet med kommunedelplan for Støren, og dermed også med områdeplan for Støren sentrum. Kommunedelplanen vil være den viktigste juridiske føringen for arealutviklingen på Støren. I høringsforslaget til kommunedelplanen, legger kommunen blant annet opp til fortetting i sentrum, mens nye områder for enebolig legges utenfor sentrum (se figur 4-4). I denne utredningen brukes høringsutkastet til kommunedelplanen som utgangspunkt for å diskutere mulige arealbruksendringer som følge av de to E6-alternativene. Planen er i skrivende stund ikke vedtatt ennå, blant annet som følge av prosesser knyttet til Støren sør og ny E6.

I figur 4-4 er barnehage og barneskole markert med grå skraver, det betyr et kombinert formål av samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur. I forslag til bestemmelser skal dette området brukes til et kombinert formål av parkering (parkeringshus/parkering for langtransport) og energistasjon.

Gjennom hørings- og medvirkningsprosessen for ny firefelts E6, har Midtre Gauldal kommune signalisert et ønske om å flytte barnehage og skole dersom 4-felts E6 blir realisert. Det er per nå ikke avklart om dette innarbeides som rekkefølgekrav til reguleringsplanforslaget.

I kommuneplanens arealdel er det foreslått et større boligområde i Støren sør (se figur 4-5). På lengre sikt kan det være aktuelt å knytte skole og barnehage nærmere dette boligområdet, også uavhengig av veivalg. Det er derfor usikkert om dette området kan sees på som en direkte arealbruksendring, eller en potensiell fremtidig arealbruksendring.



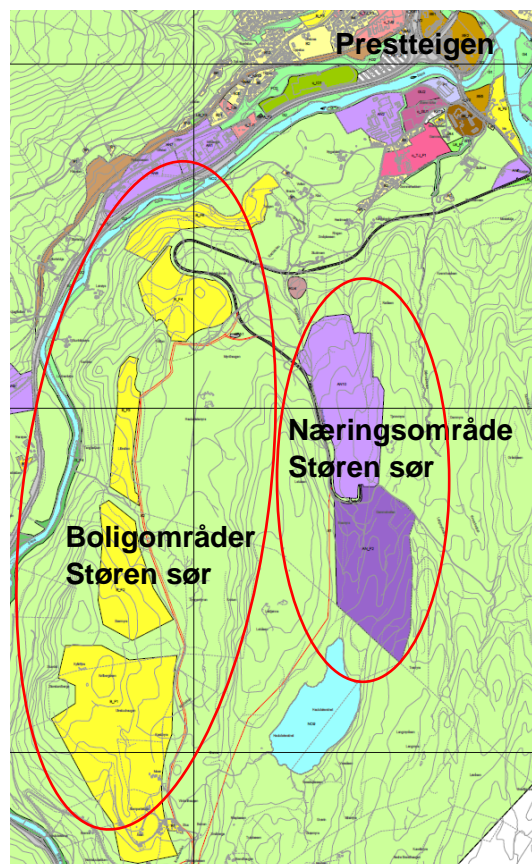
Figur 4-4: Utklipp fra høringsforslag til kommunedelplan for Støren. Brune områder er sentrumsformål med fortetting, rosa er tjenesteyting, gult er bolig.

Figur 4-5: Utklipp fra høringsforslag for kommunedelplan for Støren, med markering av utviklingsområdene for Støren sør.

Med firefelts E6 gjennom Prestteigen er sannsynlig at områdene på Prestteigen blir enda mer attraktive for næringer hvor det er attraktivt med synlighet og tilkomst direkte fra E6.

Flere arealkrevende bedrifter som i dag er nært knyttet mot E6 sier at de i stor grad har nok areal til ønskede utviklingsmuligheter for deres bedrift. For de som ikke har tilstrekkelig areal, er dette noe som i mindre grad er direkte knyttet opp mot E6.

Omlegging av E6 i tunnel gjennom Mannfjellet vil kunne bidra til at arealene langs dagens E6 kan bli mindre attraktive for næring og service som er direkte knyttet til vei, samtidig som det kan gjøre områdene som i dag brukes til idrett, barn og unge og friluft mer attraktive. Når attraktiviteten av slike aktiviteter øker, kan det få en indirekte virkning på langsiktig arealbruk, ved at flere ønsker å bo på Støren og det skapes ny etterspørsel for boliger og arbeidsplasser.



Støren sør

Som nevnt i kapittel 2.2 ble det tatt kontakt med aktører innenfor næring- og boligutvikling i Trondheimsområdet, for å spørre om valg av E6-alternativ kan påvirke attraktiviteten av Støren sør. Aktørene responderte ikke på henvendelsene, og en valgte å ikke gå videre med andre metoder/undersøkelser. Det er derfor ikke tilstrekkelig grunnlag til å vurdere hvordan tiltaket kan påvirke attraktiviteten for Støren sør i denne utredningen.

Endring i reisetid fra for eksempel Trondheim til Støren sør er ikke vesentlig i de to alternativene. Områdene ligger ikke i direkte tilknytning til E6, og det er større usikkerhet til hvilke faktorer som vil være avgjørende for utviklingen av disse områdene.

Oppsummering

Med firefelts E6 gjennom Prestteigen vil E6 være en forsterket premissgiver for videre arealutvikling på Støren, hvor attraktivitet knyttet mot vei kan bli en driver for videre utvikling av areal.

Med E6 gjennom Mannfjellet vil E6 være en redusert premissgiver for videre arealutvikling på Støren, hvor attraktivitet for Støren og sentrums kvaliteter kan være en større premissgiver.

Tabell 4-2: Sammenstilling av mulige langsiktige arealbruksendringer i de to alternativene.

Langsiktige virkninger knyttet til arealutvikling	Dagalternativ	Tunnelalternativ
Boligutvikling i Støren sentrum	<p>Ny E6 vil korte ned reisetid til Trondheim og kan øke attraktiviteten av å bo på Støren og pendle dit.</p> <p>Fortetting i henhold til KDP kan bli aktuelt, men attraktiviteten av Støren som bosted kan reduseres med E6 som går gjennom (støv, støy, barriere).</p>	<p>Ny E6 vil korte ned reisetid til Trondheim og kan øke attraktiviteten av å bo på Støren og pendle dit.</p> <p>Fortetting i henhold til KDP kan bli mer aktuelt, som følge av økt attraktivitet når ikke E6 går gjennom (støy, støv, barriere).</p>
Næringsutvikling i Støren sentrum	<p>Næringer knyttet til E6: En videre utbygging av næring knyttet opp mot E6 kan være aktuelt. Firefelts E6 med høy fartsgrense gjør det ikke mulig med koblinger direkte på veinettet, og tilkomst må skje via Prestteigenkrysset.</p>	<p>Næringer knyttet til E6: Det kan bli et økt press på utvikling av næringsareal i tilknytning til kryssene på hver side av tunnelen.</p> <p>Næringsutvikling langs dagens E6-infrastruktur kan fremdeles være aktuelt, fordi standarden på veien gjennom Støren vil være god og det er relativt kort vei for å kunne koble seg på ny E6.</p>
	<p>Næringer ikke knyttet til E6: Ingen endring.</p>	<p>Næringer ikke knyttet til E6: Økt attraktivitet av Støren som bosted kan tiltrekke seg ny arbeidskraft med annen kompetanse.</p>
Boligutvikling Støren sør	<p>De to alternativene vurderes å ikke gi vesentlig forskjellige forutsetninger for utviklingen av Støren sør, som vil avhenge av andre faktorer.</p>	<p>De to alternativene vurderes å ikke gi vesentlig forskjellige forutsetninger for utviklingen av Støren sør, som vil avhenge av andre faktorer.</p>

4.3.2 Tanker fra intervju om mulig arealutvikling for Støren og Støren som lokalsamfunn

Det ble gjennomført kvalitative intervju med flere aktører med interesser innen kultur og idrett på Støren, i tillegg til næringsaktører. Formålet med intervjuene var å få et innblikk i Støren som lokalsamfunn og betydningen av nye E6-alternativer for lokalsamfunnet i sin helhet. I likhet med intervjuene fra næringslivet var det mange som syntes det var vanskelig å forutsi hva et tunnel-alternativ ville kunne si for Støren som helhet i fremtida.

Gjennom intervjuene beskriver de fleste Støren som et tettsted med mange kvaliteter som lokalsamfunn. Selv om E6 har vært viktig for utviklingen av lokalsamfunnet, er Støren mer enn kun et stoppested. Støren beskrives som et lokalsamfunn med mye næring, og med stort utvalg innen kultur og idrett. Samtidig har Støren kvaliteter som kommunesenter, med gode transportforbindelser til Trondheim som er regionsenter. Noen mente derimot at Støren ikke har så mye å tilby at folk vil komme til Støren hvis ikke E6 går gjennom, og flere mente at Støren har et større potensiale for å tiltrekke seg folk enn hva som blir utnytta i dag.

Alle informantene pekte på at ved tunnel-alternativet vil det bli mindre støv og støy i sentrum og dermed bli et bedre sted å oppholde seg i. For kultur og idrett er det ikke viktig å ha direkte tilknytning til eller synlighet fra E6. Flere hadde et ønske om, eller så muligheter for å gjøre fellesarealene på Støren mer attraktive. Forslag som kom opp var etablering av møteplasser eller grøntstruktur, som kunne gjøre Støren mer attraktivt som nærområde, og som kan gi en opplevelse som gjør at folk som reiser ønsker å stoppe på Støren.

I stedsutviklingsplan for Støren (21.10.13) er det gjennom bred medvirkning pekt på mange tema som også har gått igjen i denne utredningen, blant annet frigjøring av parkerings- og trafikkareal til utvikling av sentrums- og boligområder.

Generelle tanker om hva som skal til for å trives på Støren, og hva som skiller Støren fra andre steder:

«Skal du bo og ha et samfunn i vekst er det viktig at du har et godt og variert næringsliv, så du har mange arbeidsplasser. Har du arbeidsplasser, blir kommunen selvforsynt.»

«Viktig at det blir enkelt for næringsliv å etablere seg, og at de som vil bo her kan etablere seg.»

«En annen ting som Støren har som bør utnyttes er naturen, og at den bør være lett tilgjengelig. Det er mye forbedringspotensial der.»

«De som drar forbi og de som stopper og bor er to forskjellige målgrupper.»

«Støren har gode tilbud uten at du må dra så langt, det er bare fem minutter til alt.»

«Det er rolig her, hele kommunen er rolig. Det er veldig bynært, ikke noe problem å pendle fra Støren til Trondheim».

«Man må ha muligheter til å gjøre andre ting utenom jobben, alt fra idrett til kultur og natur, you name it. Dersom befolkningen har mer ulike interesser, blir det et mer interessant tilbud for alle.»

Støren er ikke så stor at du planlegger å dra hit. Det er ikke noe sted du ferierer på, men en plass du stopper på.

Tanker om utvikling på Støren dersom E6 blir utvidet til 4 felt gjennom Støren:

«E6 vil være rett utenfor trappa»

«Uteområder blir preget av trafikk, og det blir mindre mulighet til å tilrettelegge for trivsel ute når folk stopper på Støren.»

«Blir ikke et tydelig sentrumsområde, alt foregår på Prestteigen»

«De eneste åpne flatene på Prestteigen vil være tilrettelagt for trafikk og biler»

«Det er problemer med nok parkeringskapasitet på populære idrettsarrangement i dag, hvordan blir det når E6 krever enda mer areal?»

«Hvis næringslivet svekkes, vil det bidra til færre midler for tilrettelegging (felles areal, kultur/idrett). Hva er vitsen med å ha areal, hvis ingen kan betale for å opparbeide det?»

«Kultur i lokalsamfunnet blir formet rundt turisme, og dersom det blir mindre attraktivt å bo her [på Støren] blir det færre kulturtilbud»

Tanker om utvikling for Støren dersom E6 blir lagt gjennom Mannsfjellet:

Det var påfallende mange som på spørsmål om hva de tenkte om E6 i tunnel som startet med *«Da jeg så dette forslaget, tenkte jeg først at dette er kroken på døra for Størensamfunnet. Men etter å ha sett på konsekvensene av det, har jeg endret litt mening.»*

Det som oftest ble fremhevet som grunn for å endre mening, var bedre kvalitet på arealer gjennom reduksjon i trafikk og med det støv og støy, særlig med tanke på barn og unge. Flere mente også at det åpnet opp for muligheter for et triveligere sentrum i Støren.

De som mente tunnelalternativ ikke var positivt, la hovedvekt på konsekvenser for næringsliv knyttet til E6 og at det vil redusere attraktiviteten for å bo og leve på Støren.

Tanker om arealutvikling som kom fram gjennom intervjuene:

«Blir kanskje triveligere å bo på Støren uten at E6 dundre gjennom».

«Støren kan bli et roligere og mer åpent sted uten E6».

«Hvis den går forbi, gir den enda mer grobunn for bolig og at det blir mer attraktivt å bo uten E6 gjennom sentrum. Tror det vil være positivt».

«Den åpne plassen på Støren trenger ikke å være en veg».

«Mindre støy fra tungtransport, og rett og slett et triveligere psykososialt klima i området. Ikke noe problem sikkerhetsmessig i dag med støyvoller som hindrer at barn havner i trafikken, men bedre med tanke på støv og støy».

5 OPPSUMMERING

5.1 Hva kan utredningen svare på og ikke?

Kunnskapsgrunnlaget som er innhentet gjennom utredningen bidrar til å svare på problemstillingene. Kompleksiteten rundt hva som utgjør et godt tettsted og hva som påvirker dette i et lengre tidsperspektiv, gjør at utredningen ikke gir et endelig svar på hva som *vil* skje ved et tunnelalternativ, men hva som *kan* skje. Utredningen svarer på hvordan forutsetningene for lokal utvikling kan endre seg ved et tunnelalternativ, men kan ikke svare på hva som vil være sluttsammen eller det endelige utfallet.

De faglige vurderingene som er gjort lener seg på de funnene det har vært mulig å fremskaffe i utredningen, med forbehold om usikkerheter knyttet til både grunnlaget, metode og fremtiden, som er beskrevet i rapporten.

Lokal utvikling for Støren vil avhenge av mange faktorer i tiden fremover, også de som er uavhengig av E6-utbyggingen. Særlig relevante usikkerheter om fremtiden er:

- Hvordan vil vi reise og planlegge reiser om 10-20-30 år med tanke på videre digitalisering, nye transportløsninger, ny teknologi, endrede preferanser osv.?
- Hvilke tilbud vil vi fremdeles trenge langs veien i fremtiden, og hvordan kan handleplanene våre endre seg som følge av videre digitalisering, ny teknologi, hjemlevering o.l.?
- Hvordan vil markedet og etterspørselen for spesielt næringsområder og boligområder endre seg på lengre sikt?
- Hvordan vil det politiske landskapet utvikle seg, og hvor stor virkning vil endringer politisk kunne ha på utviklingen av Støren? Dette gjelder spesielt arealpolitikk og næringspolitikk, både nasjonalt og lokalt.

5.2 To motstridende påstander om hva som vil kunne skje

Svarene fra intervjuene understreker kompleksiteten og usikkerheten knyttet til hva som vil skje med Støren-samfunnet dersom E6 legges i tunnel. Grovt sett kan påstandene deles inn i to grupper med hver sine tankerekker:

Tabell 5-1: Oversikt over tankerekke i de to hovedpåstandene som kommer fram av funnene i utredningen.

1. Omlegging av E6 vil være negativt for Støren	2. Omlegging av E6 vil være positivt for Støren
Støren vil bli glemt når E6 ikke går innom, og ingen vil da stoppe der.	Støren vil fremdeles være et attraktivt stoppested, blant annet på grunn av alle tjenestene som tilbys på samme sted.
Når ingen vil stoppe her, kommer handelsstanden til å lide, fordi de er avhengig av folk som stopper.	Støren vil kunne bli et mer attraktivt stoppested, som følge av at det blir triveligere å oppholde seg der når E6 ikke går gjennom tettstedet.

Når handelsstanden lider vil dette gå utover Støren-samfunnet som helhet, fordi andre bedrifter og lokalsamfunnet er avhengig av at alle nåværende bedrifter overlever.	Omleggingen av E6 gjør at Støren blir et mer attraktivt sted å bo. Dette øker det lokale kundegrunnelaget, som gjør Støren mindre avhengig av kunder fra E6. Et mer attraktivt bosted kan også tiltrekke seg ny og annen type arbeidskraft.
---	---

5.3 Støren som bosted

Å gjøre Støren til attraktivt sted å bo, framfor å være et attraktivt stoppested, synes å være viktig for aktørene fra lokalsamfunnet som ble intervjuet. Flere av informantene fra næringslivet hadde lignende tanker når de tenkte utover sin egen bedrift. Vurderingene av mulige virkninger for arealbruk viser at et tunnelalternativ øker Støren sitt potensial for et attraktivt sted å bo og leve. Dette kommer hovedsakelig av reduksjon i støy og barrieren som E6 vil ha dersom den går gjennom Støren. Positive virkninger av dette kan gjelde både sentrums- og boligutvikling, men også fritidsaktivitetene knyttet til areal langs veien. Dette gjelder spesielt knyttet til idrett og lokale møteplasser på Støren, noe som også ble fremhevet av aktører fra lokalsamfunnet. Når attraktiviteten av slike aktiviteter øker, kan det få en indirekte virkning på langsiktig arealbruk, ved at flere ønsker å bo på Støren og det skapes ny etterspørsel for boliger og arbeidsplasser.

5.4 Størens avhengighet av E6

Funnene i denne utredningen tyder på at Støren tettsted ikke er avhengig av aktiviteten skapt av kunder på E6, fordi både lokalsamfunnet og næringslivet er bygd opp under mer enn de bedriftene som ser på seg selv som tett knyttet til E6. Støren er et tettsted og lokalsamfunn som framstår som variert når det gjelder både arbeidsplasser og tilbud for lokalbefolkningen og besøkende. Dette fremkommer av statistikk, intervju med næringslivet og intervju med aktører fra lokalsamfunnet.

Siden et velfungerende tettsted også bør tilby arbeidsplasser og handel- og service-tilbud lokalt, er det sentralt hvordan næringslivet kan påvirkes av valg av E6-alternativ.

Funnene fra utredningen tyder på at næringslivet generelt er avhengig av å være plassert i nærheten av E6, men ikke nødvendigvis å ha den «rett utafor døra», som en informant uttrykte. Reisetiden til Trondheim blir kortere med ny E6, og knytter Støren tettere på viktige markeder, leverandører og kunder. Dette er spesielt viktig for de større bedriftene på Støren, som er avhengig av et trygt og pålitelig veisystem i sin daglige drift. For de fleste bedriftene som ble intervjuet, vil ny E6 gjøre det mer attraktivt å være etablert på Støren, uavhengig av hvilket veialternativ som velges.

5.5 Støren som stoppested

Støren som stoppested kan merke noe endring dersom E6 legges i tunnel, men funnene fra utredningen tyder på at denne endringen ikke vil være utelukkende negativ eller positiv for alle, og at det vil kunne slå ulikt ut avhengig av hvilken type næring en tilhører og hvor man er plassert i dag. Det er i hovedsak handelsstanden, inkludert bensinstasjon og serveringssteder, som er tema når det er snakk om hvordan et tunnelalternativ kan slå ut negativt på kundegrunnlag og videre omsetning. Samtidig uttrykte noen informanter at Støren kan bli et mer attraktivt stoppested med mindre støy, og dermed kan tiltrekke seg flere kunder basert på en bedre opplevelse av Støren når de først stopper.

For handelsstanden på Prestteigen kan det bli færre tilfeldige kunder med tunnelalternativ, det vil si kunder som ikke ved reises start har planlagt å reise innom Støren. Dette basert på trafikkberegningene, som viser at trafikk tall forbi Støren reduseres betydelig. Funnene fra denne utredningen tyder samtidig på at det ikke er de tilfeldige kundene som er viktigst for Støren sentrum totalt sett, selv om det ikke finnes omsetningstall som svarer entydig på dette. Mange kunder er lokale, og er ellers blant annet hyttefolk som vet om stedet, og som stopper på vei til hytta fordi Støren har et godt tilbud av butikker og er praktisk plassert. Dette kom fram fra flere informanter i intervjuene.

For de som velger å stoppe på Støren, vil et tunnelalternativ bety at det tar 2,5 minutter lenger enn å kjøre via Støren enn gjennom tunnelen, ifølge reisetidsberegningene. Dette er ikke en stor nok omvei til at en vesentlig andel av kundene heller velger å kjøre forbi, når man bruker transportmodellen som verktøy for å anslå fremtidig reisemønster. I tillegg viser modellen at en ikke-ubetydelig del gjennomreisende er fra/til fv. 30, som fremdeles må kjøre forbi Støren ved et tunnelalternativ.

Potensialet for å tiltrekke seg nye kunder som per i dag ikke vet om Støren og tilbudene der, og tilfeldige kunder, vil blant annet avhenge av markedsføring, skilting og rollen til digital reiseplanlegging fremover. Hvordan reiseadferden påvirkes av slike faktorer tar ikke transportmodellen høyde for. Hvor mye denne kundegruppen betyr og vil bety for handelsstanden på Støren, finnes det dermed ikke klare tall på.

Dersom en nedgang i omsetning for handelsstanden på Prestteigen blir en realitet, er det ikke gitt at dette vil få alvorlige ringvirkninger for andre næringer eller lokalsamfunnet ellers, fordi det er snakk om en liten andel av arbeidsplassene på tettstedet. Dette er imidlertid ikke det samme som å si at det ikke vil være alvorlig for dem det gjelder.

Attraktiviteten av Støren som stoppested påvirkes også av hvordan det vil være å oppholde seg på Støren, og at reisende derfor velger å komme tilbake. At Støren kan bli et stoppested som er mindre preget av veistøy og infrastruktur, kan dermed virke i positiv retning for handelsstanden. Dette ble påpekt av informanter fra både næringslivet og lokalsamfunnet i utredningen. Utredningen om hva som har skjedd på ni tettsteder etter at hovedveien har blitt lagt om [6], tyder også på at det i sum har vært positivt for disse tettstedene. Dette er derimot også avhengig av blant annet markedet og hvordan kommunen vil benytte mulighetsrommet som en flytting av E6 gir for arealutvikling.

6 PROSESSEN VIDERE

6.1 Innspill til veiløsning og videre planlegging

Gjennom utredningen kom det flere innspill fra ulike informanter om hva Nye Veier bør tenke på i det videre arbeidet med veiløsning og planprosess for ny E6 forbi Støren.

Innspillene er kort oppsummert i punktene nedenfor:

- God skilting som tydeliggjør hva som finnes på Støren, slik at folk kan velge å kjøre av tidsnok.
- Vurdere fulle kryss på begge sider, eller på sørsiden, av Mannfjell-tunnelen.
- Viktig med god involvering av lokale aktører i prosessen, og gi dem mulighet til å komme med innspill. Dette gjelder spesielt de som blir direkte berørt av veiltaket.
- Vurdering av plassering av kryss, for å minimere konsekvenser.

6.2 Tema for videre arbeid

Konkretisering av arbeidsoppgaver og utredningstema for eventuell videre planlegging av tunnelalternativet, vil inngå i et planprogram. Planprogrammet skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Det vil da være mulig for både befolkningen, næringsaktører og offentlige instanser å komme med innspill. Innspill kan gjelde både løsninger og hvilke temaer som skal utredes.

Dersom tunnelalternativet velges for videre planlegging, skal det blant annet arbeides videre med detaljer rundt (ikke uttømmende):

- Plasseringen av kryssene nord og sør for tunnelen, og hvordan dette påvirker flere tema.
- Vurderinger av type kryss nord og sør for tunnelen (hele eller halve), og hvilke virkninger dette kan få for ulike tema.
- Hvordan Prestteigen-krysset kan utformes, og hvilket potensial dette gir for stedsutvikling.
- Hvordan lokalvei og gang- og sykkelveikobling på Støren kan utformes.
- Hvilke konsekvenser tunnelalternativet får for andre tema som samfunnssikkerhet, naturressurser, landskapsbilde, osv.

7 REFERANSER

- [1] Trøndelag fylkeskommune, «Samfunnsmessig konsekvensanalyse Midtre Gauldal - Konsekvenser av flyttingen av Norsk Kylling,» Trøndelag fylkeskommune, Trondheim, 2020.
- [2] Statens vegvesen, «Håndbok V712 Konsekvensanalyser,» Vedirektoratet, Oslo, 2018.
- [3] SSB, «Statistisk sentralbyrå,» 2020. [Internett]. Available: <https://www.ssb.no/kommunefakta/midtre-gauldal>. [Funnet 6 april 2021].
- [4] SSB, «Kommunefakta Midtre Gauldal kommune,» 2020. [Internett]. Available: <https://www.ssb.no/kommunefakta/midtre-gauldal>. [Funnet 10 06 2021].
- [5] SSB, «Statistisk sentralbyrå,» 2020. [Internett]. Available: <https://www.ssb.no/statbank/table/13122/>. [Funnet 6 april 2021].
- [6] Multiconsult, «Tettsted, næringsliv og vegomlegging. Hva skjer med arealutvikling og næringsliv på et tettsted når hovedvegen legges om?,» Multiconsult, Oslo, 2009.
- [7] Midtre Gauldal kommune, «Kommunedelplan for Støren til offentlig ettersyn,» 2019.
- [8] Statens vegvesen, «Konsekvensanalyser, håndbok V712,» 2018.
- [9] SSB, «Statistisk sentralbyrå,» 2020. [Internett]. Available: <https://www.ssb.no/statbank/table/07984>. [Funnet 6 april 2021].
- [10] SSB, «Statistisk sentralbyrå,» 2020. [Internett]. Available: <https://www.ssb.no/statbank/table/04859/>. [Funnet 7 april 2021].