



## KONSEKVENsutredning FRILUFTSLIV/BY- OG BYGDELIV

---

Reguleringsplan E6 Skogheim - Fossum (planid: 2020001)  
Fagrapport

PlanID: 5027\_2020001

Dokument ID: E6UV-PLA-RAP-001

### Revisjonsoversikt

| Revisjon | Dato     | Revisjon gjelder   | Utarbeidet av  | Kontrollert av | Godkjent av      |
|----------|----------|--------------------|----------------|----------------|------------------|
| 00       | 14.09.20 |                    | Marte Mangerud | Eirik Lind     | Marthe Fjellheim |
| 01       | 22.10.21 | Endret planforslag | Marte Mangerud | Erik Ditlefsen | Eirik Lind       |

#### Kontaktpersoner til planarbeidet:

Nye Veier v/Arild Mathisen, tlf. 47752696

Nye Veier v/Jan Olav Sivertsen, tlf. 91546871

Informasjon om planarbeidet kan ses ved å gå inn på følgende hjemmesider:

Nye Veier AS: [www.nyeveier.no](http://www.nyeveier.no)

Midtre Gauldal kommune: [www.midtre.gauldal.kommune.no](http://www.midtre.gauldal.kommune.no)

### Forord

Nye Veier AS har utarbeidet forslag til detaljregulering for en delstrekning av ny E6 i Midtre Gauldal kommune i Trøndelag fylke. Planområdet strekker seg fra Skogheim til Fossum i Vindåsliene. Reguleringsplanen skal danne grunnlag for bygging av parsell av ny E6. Planforslaget er tilpasset pågående utbygging av E6 sør for planområdet, samt tilpasset del av E6 som er ferdigstilt gjennom Sokndal sentrum og over Vindåslibrua.

Nye Veier AS er tiltakshaver og konsulentfirmaet Rambøll er engasjert for å utarbeide planforslaget og konsekvensutredningen. Konsekvensutredningen er et vedlegg til planbeskrivelsen.

Nye Veier AS  
Tangen 76  
4608 Kristiansand  
Tlf.: +47 479 72 727  
[www.nyeveier.no](http://www.nyeveier.no)

Organisasjonsnummer: 915 488 099

## Sammendrag

Reguleringsplanforslaget vurdertes opp mot gjeldende reguleringsplan for strekningen. Planforslaget vurderes i sum å medføre noe negativ konsekvens for friluftsliv i utredningsområdet sammenlignet med vedtatt reguleringsplan. De viktigste konsekvensene er at E6 med flere felt og høyere hastighet enn dagens europaveg vil danne en barriere gjennom områder som i dag for en stor del er utmark og dermed reduserer tilgjengelighet og størrelse på områder for friluftsliv. Bruken av de områdene er nok ikke veldig høy med tanke på få beboere i området (nærmiljø/nærfriluftsliv), men området brukes på normal måte til jakt, ferdsel på turløyper, stier og sykling. Ny E6 vil medføre mer trafikkstøy til området målt opp mot E6 i tunnel.

Ved Bjørset er det lagt opp til én kryssingsmulighet som reduserer noe barriereeffekt ved å legge E6 i bru. Skogsvegen som er en viktig ferdselsåre til fots og på sykkel legges delvis om hvor E6 legges over dagens trasé, dette for å ivareta framkommeligheten til skogsvegen.

Foreslått skadereduserende tiltak som følge av planen:

- Det anbefales å beplante trær mellom skogsveg og E6 for å ivareta friluftskvaliteten langs skogsvegen. Bør følges opp i planbestemmelsene.
- Under anleggsfasen er det viktig å unngå inngrep i Ila vassdraget så langt det er mulig. I tillegg bør inngrep langs Ila prøve å unngås, i det minste ferdigstille med vegetasjon slik at det ligner dagen situasjon. Bør følges opp i planbestemmelsene.
- Arealer fra «gammel veggrunn» tilbakeføres til kantsone for tilrettelegging for friluftsliv/øke tilgjengeligheten. Bør følges opp i planbestemmelsene.
- Langs strekningen mellom Trondheim og Oslo brukes også sideveger langs E6 for syklistene under styrkeprøven. Dette blir aktuelt når ny E6 legges i Vindåsliene og dagens E6 kan brukes av rittet fra Soknedalen og hele veien til Ulsberg.

Nye Veier AS  
Tangen 76  
4608 Kristiansand  
Tlf.: +47 479 72 727  
[www.nyeveier.no](http://www.nyeveier.no)

Organisasjonsnummer: 915 488 099

# Innholdsfortegnelse

|   |           |    |
|---|-----------|----|
| <b>1 Innledning</b>                                       | <b>5</b>  |    |
| 1.1 Dagens situasjon                                      |           | 5  |
| 1.2 Beskrivelse av tiltaket                               |           | 5  |
| 1.3 Planprogrammets krav                                  |           | 7  |
| 1.3.1 Definisjon av fagtema og avgrensning mot andre tema |           | 8  |
| <b>2 Metode</b>   | <b>9</b>  |    |
| 2.1 0-alternativet  |           | 9  |
| 2.2 Influensområde  |           | 9  |
| 2.3 Kunnskapsgrunnlag                                     |           | 9  |
| 2.4 Forberedende arbeider                                 |           | 9  |
| 2.5 Verdivurdering  |           | 10 |
| <b>3 Kriterier for vurdering av påvirkning</b>            | <b>11</b> |    |
| 3.1 Tiltakets påvirkning                                  |           | 12 |
| 3.2 Konsekvens  |           | 12 |
| 3.3 Skadereduserende tiltak                               |           | 13 |
| <b>4 Beskrivelse av overordnet situasjon</b>              | <b>14</b> |    |
| 4.1 Generell beskrivelse                                  |           | 14 |
| 4.2 0-alternativet  |           | 14 |
| 4.3 Generell beskrivelse                                  |           | 15 |
| <b>5 Vurdering av friluftslivskvaliteter</b>              | <b>18</b> |    |
| 5.1 Ferdselsforbindelser                                  |           | 18 |
| 5.2 Turområder og nærturterreng                           |           | 18 |
| 5.3 Sykkeltraséer   |           | 20 |
| 5.4 Jakt og fiske   |           | 21 |
| 5.5 Vurdering   |           | 22 |
| 5.6 Samlet konsekvens                                     |           | 22 |
| 5.7 Skadereduserende tiltak                               |           | 23 |
| <b>6 Kilder</b>   | <b>23</b> |    |

## 1 Innledning

### 1.1 Dagens situasjon

Dagens E6 følger elva Ila i dalbunnen mellom Skogheim og Fossum. Mellom Skogheim og Bjørset i sørlig del av traseen går E6 i jordbrukslandskapet vest for Ila. Ved Bjørset krysser E6 over til motsatt side, og skjærer gjennom sidebratt skogsterreng langs elva ned mot Fossum. Ved Fossum i nord krysser dagens E6 igjen Ila. Ny E6 planlegges i sin helhet å gå sør og øst for Ila.

Ila utgjør et skille i arealbruken i området, da det i dalsiden nord og vest for elva er gårdsbruk omkranset av fulldyrka mark, mens det sør og øst for Ila er skog og utmarksterreng i Vindalsliene. Dagens E6 krysser flere av de sørlige sidebekkene til Ila.

### 1.2 Beskrivelse av tiltaket

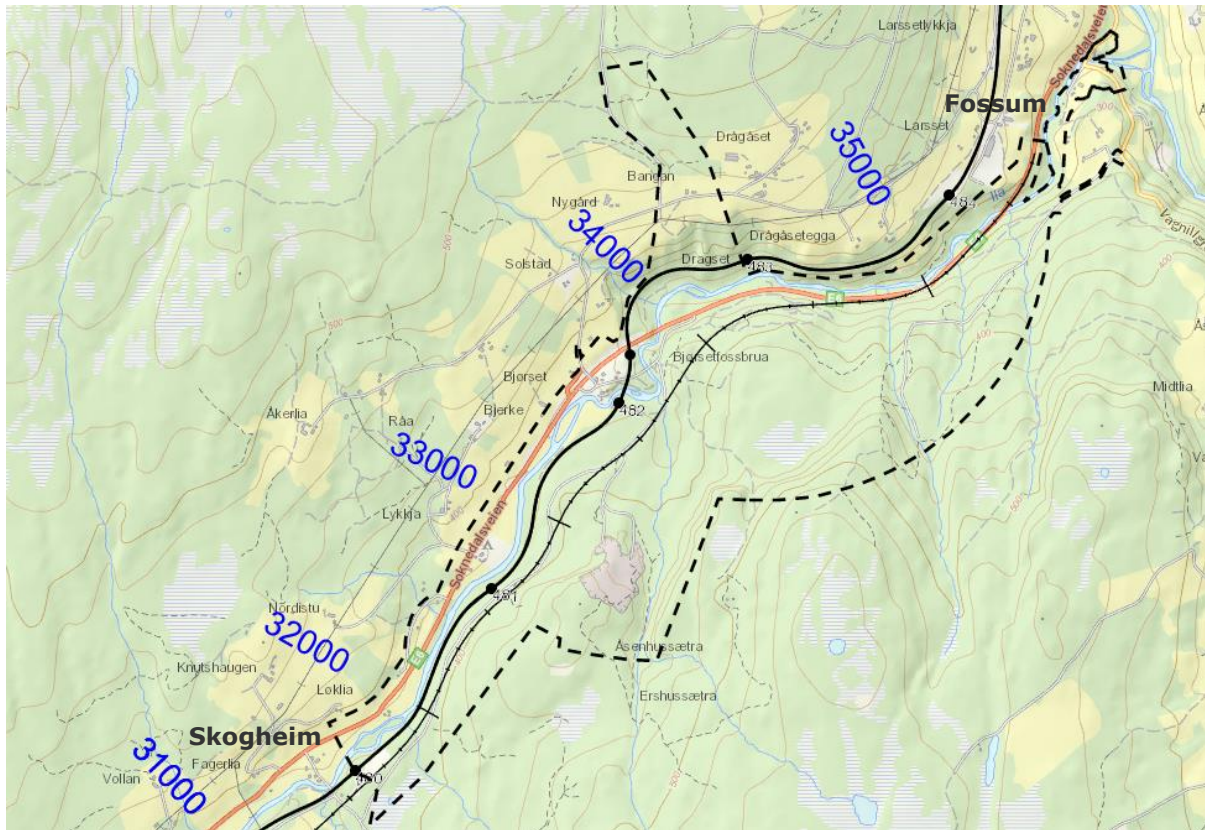
Planområdet omfatter et areal mellom Skogheim i sør og Fossum i nord, se avgrensning markert i Figur 1. Innenfor plangrensen har strekning for ny E6 en total lengde på ca. 4 km. hvorav 3 km viker fra vedtatt reguleringsplan (planid: 2017006).

Nye Veier legger til grunn dimensjoneringsklasse H3 og H5 med fysisk midtdeler og gjennomgående forbikjøringsfelt i begge retninger. Fartsgrensen vil være 90 km/t på H5 og 110 km/t på H3. Veien er avkjørselsfri, og det er ikke lagt opp til kryss på strekningen. Lokalveger og landbruksveger beholdes i størst mulig grad som i dag, men landbruksveger/driftsadkomster vil bli lagt om noen steder hvor ny E6 avskjærer eksisterende landbruksveger.

Dagens E6 vil omklassifiseres til fylkesveg og hvor ny E6 overlapper dagens E6 vil lokalvegen gå i tunnel, ca. 750 lang. Lokalvegen går parallelt med E6 nordgående, og har mulig påkjøring på E6 i Sokndal.

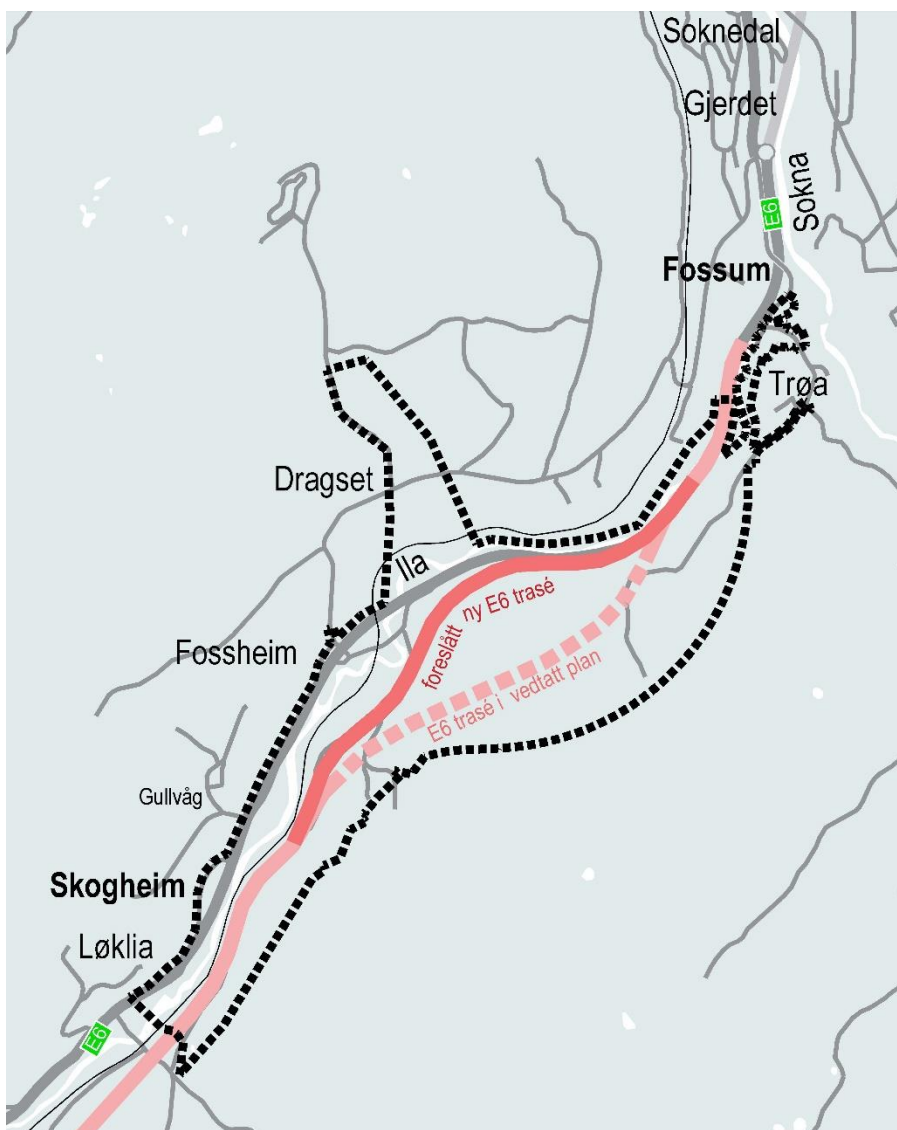
Ved Bjørset går E6 i bru over lokalveg og åpent bekkeløp. Det vil også være mulig for vilt som kryssingsmulighet både under E6 og jernbanen. Det etableres en miljøtunnel ved Gullvåg camping som vil fungere som viltovergang der hvor mesteparten av viltet trekker i dag. Overgangen vil kun gå over E6.

Vindåslibruen har i dag 3 felt og skal derfor etableres som en 4-feltsbru.



**Figur 1** Figuren viser varslet plangrense i stiplet linje over kart som både viser dagens E6 i oransje linje, ny E6 med tynn svart strek og jernbanen i uthevet svart strek. Tallene i blå farge langs linjen er profilnr. på ny prosjektert veg utført av Rambøll i 2021. (Rambøll, 2021)

Endringen i forhold til gjeldende reguleringsplan er at tunnel for E6 utgår, og at lokalvegen heller legges i tunnel. E6 vil derfor i langt større grad eksponeres i dalføret langs Ila-vassdraget i dette planforslaget enn i gjeldende reguleringsplan.



Figur 2 Sammenstilling av foreslått ny E6 trasé opp mot trasé i vedtatt plan. (Nye Veier, 2020)

### 1.3 Planprogrammets krav

Utredningskravet i fastsatt planprogram er følgende:

*Friluftsliv/by- og bygdeliv*

#### Problemstilling

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

#### Utredningsbehov

Temaet er tidligere utredet i forbindelse med gjeldende reguleringsplan. Dagens E6 går på strekningen åpent i elvelandskapet langs Ila. Godkjent reguleringsplan baserer seg på tunnel-løsning. Endringen nå er at en ca. 4 km lang strekning legges i dagen på østsiden av elva. Det er denne som skal utredes nå. Foreliggende databaser viser ingen spesielle friluftsområder på strekningen. Friluftsliv, by- og bygdeliv

vil imidlertid være relevant i forhold til nærturer, hverdagslivet og bruk av særlige områder, så som elva for fiske eller utsiktspunkter i terreng og bruk av stisystem i området.

### **1.3.1 Definisjon av fagtema og avgrensning mot andre tema**

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

Temaet omfatter i denne utredningen følgende:

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



## 2 Metode

Konsekvensutredningen er et supplement til planbeskrivelse for E6 Skogheim – Fossum. Konsekvensutredningen baseres på utredning fra Reguleringsplan for E6 Ulsberg – Vindåsliene, og følger sammen metode og struktur. Metoden som er benyttet bygger på Statens vegvesen, Vegdirektoratets håndbok V712 (heretter omtalt som SVV håndbok V712), utgave februar 2018. Målet med metoden er å kartlegge verdien i området, vurdere påvirkningsgraden og derav konsekvensen på en tydelig og anvendbar måte. På den måten sikres det at hvert tema blir tatt hensyn til når alternative løsninger blir utredet. Verdianalysen utarbeides gjennom en prosess med først registrering og deretter verdivurdering.

SVV håndbok V712 deler utredningene inn etter prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Prissatte konsekvenser er de som har en allment anerkjent metode for verdisetting i kroner og øre. De ikke-prissatte konsekvensene er de som ikke kan verdsettes i kroner og øre. Konsekvenser for friluftsliv faller inn under kategorien ikke-prissatte konsekvenser.

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser;

1. *Verdi* – hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv
2. *Påvirkning* – hvordan området påvirkes som følge av tiltaket
3. *Konsekvens* – sammenstilling av verdi og påvirkning.

### 2.1 0-alternativet

Planlagt bruk av området vurderes opp mot godkjent reguleringsplan i Vindåsliene, som kalles 0-alternativet. 0-alternativet er sammenligningsgrunnlaget for alle utredningsalternativ. Det skal beskrive situasjonen og en forventet utvikling i influensområdet som vil skje uavhengig av eventuelle tiltak.

### 2.2 Influensområde

Influensområdet settes i utgangspunktet til å være arealet som er varslet ved planoppstart, eksisterende E6 som vil bli avlastet veg, og tilstøtende arealer som kan berøres av bl.a. støy, luftforurensning og/ eller barrierevirkninger.

### 2.3 Kunnskapsgrunnlag

Kunnskapsgrunnlaget i rapporten er i hovedsak basert på befaring i området og materiale som er offentlig tilgjengelig på ulike nettstedet som er gjengitt bakerst i dokumentet.

### 2.4 Forberedende arbeider

1. *0-alternativet* – tidligere godkjent reguleringsplan. Tiltaket skal vurderes opp mot 0-alternativet.
2. *Kunnskapsinnhenting* – gjennomgang av eksisterende kunnskap, deriblant eksisterende databaser, tidligere utredninger osv., befaring, kontakt med kommunen/fylkeskommunen/fylkesmannen etc.
3. *Definere delområder* – på grunnlag av innsamlet kunnskap deles utredningsområdet inn i enhetlige delområder. Et delområde er definert som et område som har en enhetlig funksjon, karakter og/eller verdi. Delområdene baseres på registreringskategoriene i figur 2.

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

**Figur 3 Registreringskategorier for friluftsliv, by og bygdsliv. Kilde håndbok V712. Ikke alle kategorier er relevant for denne utredningen.**

## 2.5 Verdivurdering

Basert på registreringene verdivurderes området etter verdikriterier gitt i SVV håndbok V712, se figur 3.

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

**Figur 4: Verdikriterier for fagtema friluftsliv, by- og bygdsliv. Kilde SVV håndbok V712.**

Skala for vurdering av verdi går fram av SVV håndbok V712, se Figur 4. Verdien vil beskrives med ordene innenfor skalaen «Uten betydning - Svært stor».



Figur 5 Skala for vurdering av verdi. Kilde SVV håndbok V712.

Området vurderes ut ifra bruksfrekvens, betydning og kvalitet. Bruksfrekvens er et uttrykk for hvor mye og hvor ofte et område blir brukt. Betydning handler om viktigheten som et område for en gruppe eller lokalsamfunn. Kvalitet handler om attraktivitet og opplevelsesverdier. Kriterier for verdisseting er gitt i figur 3. Kriteriene i tabellen er et hjelpemiddel for å gi verdi.

### 3 Kriterier for vurdering av påvirkning

Påvirkning er et uttrykk for endringer det aktuelle tiltaket vil medføre i et delområde. Veileder for vurdering av påvirkningen av delområder for naturressurser går fram av figur 5. Vurderingene gjelder det ferdige tiltaket. Inngrep i anleggsfasen inngår kun dersom påvirkningen gir varige endringer. Skalaen går fra sterkt forringet til forbedret, se Figur 5.

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

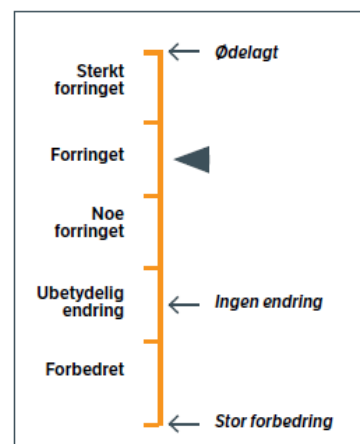
Figur 6: Veiledning for vurdering av påvirkning. Kilde SVV håndbok V712.

### 3.1 Tiltakets påvirkning

Påvirkning er et uttrykk for endringer som det alternative tiltaket vil medføre på det berørte delområdet. Vurderinger av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Det er kun områder som blir varig påvirket som vurderes.

Skalaen for påvirkning er inndelt i fem trinn og går fra sterkt forringet til forbedret. Vurdering av påvirkning gjøres i forhold til 0-alternativet. Ingen endring utgjør 0-punktet på skalaen.

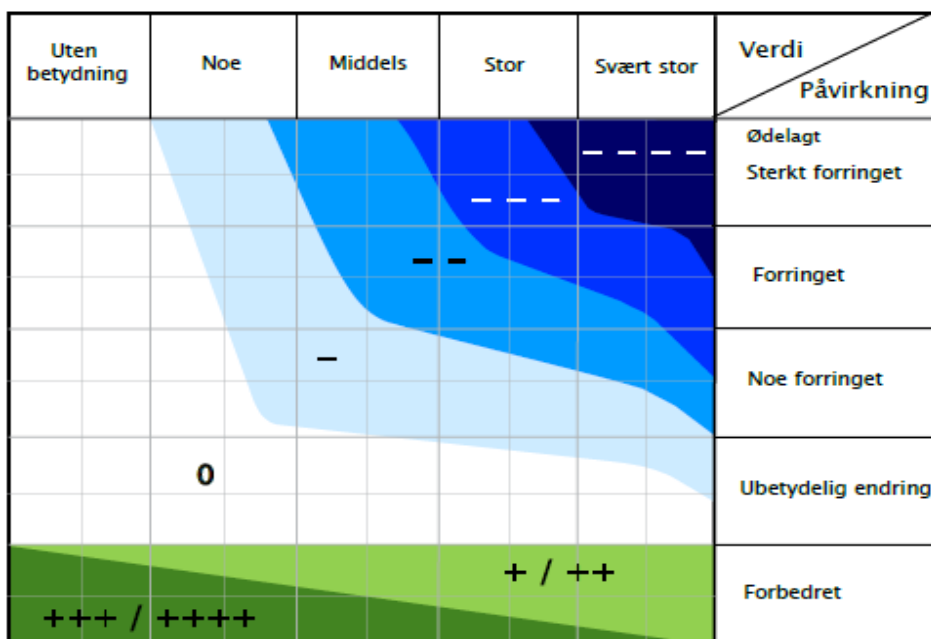
Påvirkningsfaktorer for friluftsliv er gitt i figur 6. Tabellen er en veiledning for gradering av påvirkning. Vurderingene skal begrunnes i en kort og konsis tekst.



**Figur 7: Skala for vurdering av påvirkning. Kilde SVV håndbok V712.**

### 3.2 Konsekvens

Konsekvens vurderes ved å sammenholde et delområdes verdi med tiltakets påvirkning på dette delområdet. Til vurderingen benytter vi den såkalte konsekvensvifte i SVV håndbok V712, se Figur 8. Skalaen og forklaring på konsekvensgraden går fram av Figur 9. Konsekvens for alle delområder samles i egen tabell og det gjøres en faglig vurdering av den samlede konsekvensen av hele tiltaket i kap. 5. Samlet vurdering av konsekvens for hele veistrekningen vurderes etter skala i Figur 9 i kap. 6.



**Figur 8 Konsekvensvifte.**

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

**Figur 9: Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder.**

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

**Figur 10: Kriterier for fastsettelse av samlet konsekvens.**

### 3.3 Skadereduserende tiltak

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

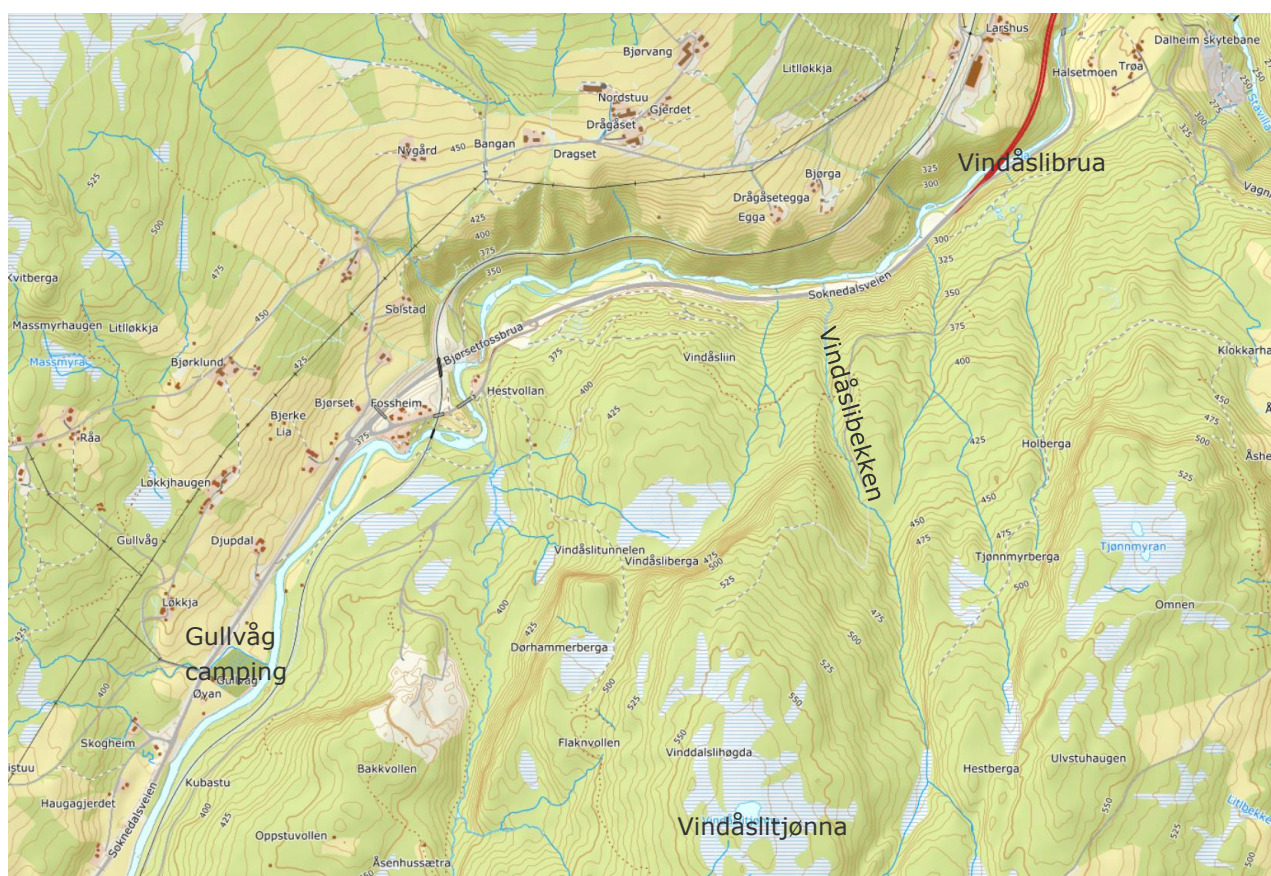


0-alternativet tar utgangspunkt i vedtatt regulering for området. I vedtatt reguleringsplan er dagsens E6 regulert til fylkesveg og ny E6 er plassert i en 3 km lang tunnel. Denne løsningen sammenlignes med ny løsning (alternativ 1), hvor dagsens E6 er grunnlag for framtidig E6 på deler av strekningen. Nytt planforslag legger E6 i dag og lokalvegen i en kort tunnel.

Området på Bjørset består i dag av deponi og steinbrudd. Deponiet vil bli utvidet som en konsekvens av reguleringsplanforslaget.

### 4.3 Generell beskrivelse

Utredningsområdet består i hovedsak av utmarksterrang med spredte boliger, gårdsbruk, jorder og hytter. Det er få turstier i området, men det er flere skogsbilveier og jaktterreng. I området hvor E6 legges om fra tunnel løp til dagføring er det stort sett tett skog. Det er ikke gjennomført tilretteleggingstiltak for friluftsliv i området og det er ikke turkart med relevant informasjon om friluftsliv, opplevelseskvaliteter eller tilrettelegging i området.



Figur 12 Oversiktskart over området

#### Ferdselsforbindelser

Det er ikke registrert merkede stier eller skiløyper innenfor planområdet, i tillegg er området meget bratt så det kan antas at området brukes i liten grad i østlig og vestlig retning. I dag opptrer både E6 og jernbanen som barrierer for tverrforbindelse. På langs derimot, er det en traktorvei som strekker seg helt fra Bjørset i nord til Berkåk i sør. Fra denne veien er det flere avstikkere som fører opp østsiden av dalen. Det er også en grusvei på vestsiden av Ila som forbinder Bjørset og Soknedal uten å ta i bruk motorveien.



**Figur 13 Bru over Bjørset. (Rambøll, 2021)**

#### Turområder og nærturterreng

Like sør for Vindalslibrua går det en skogsvei som føres opp dalsiden langs Vindåslibekken. Den har endestopp like i randsonen til plangrensen i sørøst. Videre derfra går det en traktorvei som fører oppover fjellsiden og ender like før Vindåslitjønna. Området brukes i utgangspunktet til trehogging i forbindelse med skogsdrift og juletreproduksjon, men det er også et fint utmarksområde.

#### Utfartsområde

Det ligger ingen utfartområder innenfor plangrensen.

#### Leke- og rekreasjonsområder

Innenfor plangrensen er det ikke registrert leke- og rekreasjonsområder som berøres av endret reguleringsplan. Gullvåg camping ligger utenfor det området som vurderes i denne rapporten og er vurdert i reguleringsplanen fra 2019.

#### Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

Det er opparbeidet terskel i Ila vassdraget like sør og nord for Gullvåg camping. Dette gir mulighet for å bade i elven. Området berøres ikke av endret trasé.

#### Jordbrukslandskap

Det ligger ikke jordbruk innenfor planområdet av det som berøres av ny trasé for E6.



### Jakt og fiske

Det foregår jakt i området. Dette er organisert gjennom private jakt- og grunneierlag. Det ligger en jaktgapahuk ved Løklia like sør for planområdet. Noe lengre øst er det statsallmenning som Statskog forvalter.

Det er ingen fiskevann innenfor selve planområdet, og det er heller ikke registrert fiskeplasser i vassdragene som krysser utredningstraseen. Derimot foregår det fritidsfiske etter anadrome arter i Ila, spesielt lengst nord innenfor planområdet.

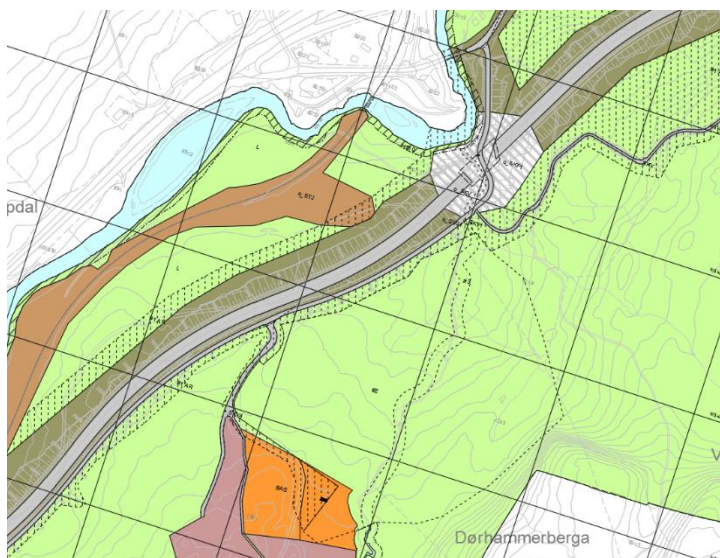
## 5 Vurdering av friluftslivkvaliteter

### 5.1 Ferdelsforbindelser

Skogsvegen som strekker seg langs østsiden av dalen ligger i tett, flersjiktet blandingskog og kan lett oppfattes som lite tilgjengelig. Aktivitet som turer på skogsbilvegen, sykling ol. kan være aktuelt her.

Skogsvegen berøres delvis av ny trasé for E6 sammenlignet med tunnellop. Strekningen som berøres legges om langs med ny E6 trasé. Tilkobling til Bjørset bevares ved at europavegen legges i bru over skogsvegen, like nordvest for massetaket.

Ny skogsveg vil ligge betraktelig nærmere E6 sammenlignet med dagens situasjon, og spesielt sammenlignet med 0-alternativet. Dette betraktes som negativ konsekvens for friluftslivet som ferdes langs skogsvegen da det blir mer eksponert for lyd og utsikten forringes ved avskoging mellom motorveg og skogsveg.



**Figur 14** Utklipp fra plankartet som viser bru for E6 og tilkomst til massetaket på Bjørset.

Det er også stikoblinger fra skogsbilvegen til fjelltopper i øst, sør for massetaket. Turmål kan være Vindåslitjønn og Vagnillvatnet. De ligger lengre unna ny E6, og vil påvirkes mindre enn skogsbilvegen.



**Figur 15** Skogsvegen som strekker seg fra Bjørset til Berkåk

### 5.2 Tuområder og nærturterreng

Området sør for regulert tunnellop består i dag av et massetak og et deponiområde. Tett skog virker dominerende langs med bekkedalen som skrår seg opp i terrenget. Terrenget er lite tilgjengelig og ulent som gjør det utfordrende å ferdes i. Det er lite som tyder på at området brukes til annet enn drift av massetaket, skogsbruk og juletreproduksjon. Deponiet som er der i dag er resultatet av utbygging av ny E6 nord for Vindåsliene. Det er anlagt med en helning på 1:2 og etterlater dermed brattere terreng enn omgivelsene.

Reguleringsendringer innebærer et deponi langs dagens deponi og legger opp til en utjevning av dalen og deponiets østside. Bekken som renner nedover dalen skal ivaretas ved å heve den med terrenget. Dette gir en utjevning av et ulent terreng og kan gi økt attraktivitet for friluftsliv,

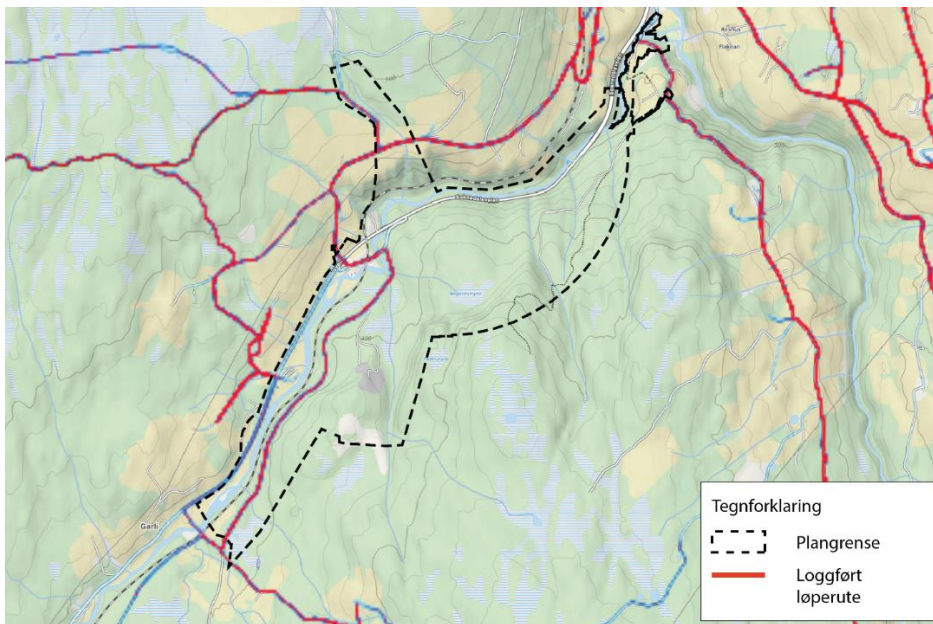
spesielt etter ferdigstilling av massetaket. Deponiets område består i dag av mye skog som brukes til juletreproduksjon. Området skal tilbakeføres med samme type vegetasjon.



**Figur 16 Bjørset deponiområde. Til venstre skal det deponeres masser, til høyre er det nåværende deponiet.**

Omlagging av E6 fra tunnel innebærer ikke mer inngrep i tunneltraseen, i og med at traséen flyttes ut i dagsone langs elva, med lokalveg i tunnel. På tunneltaket er det ikke tilrettelegging for friluftsliv, men naturen forblir uten inngrep også i dette planforslaget.

Strava-brukere har loggført joggeruter langs grusveien både på vestsiden og østsiden av E6. Det vises av kartet at området brukes noe. Jo sterke rødfarge – desto flere registreringer. Antagelig bruker folk området uten å loggføre øktene sine også. Det er ingen som har loggført rute langs dagens E6 som antagelig brukes minimalt med tanke på høy trafikkandel og høy andel tungtrafikkanter. Denne kan delvis tas mer i bruk av gående langs vegen da ny E6 vil medføre betraktelig lavere trafikk tall langs denne vegen. Derimot er ikke tunnellopet like attraktivt for gående. Relevansen av bruk av Strava-registrerte er foreløpig høyst diskutabelt, og uansett ikke egnet for annet enn en indikasjon av noen bruker(-grupper) bruk.

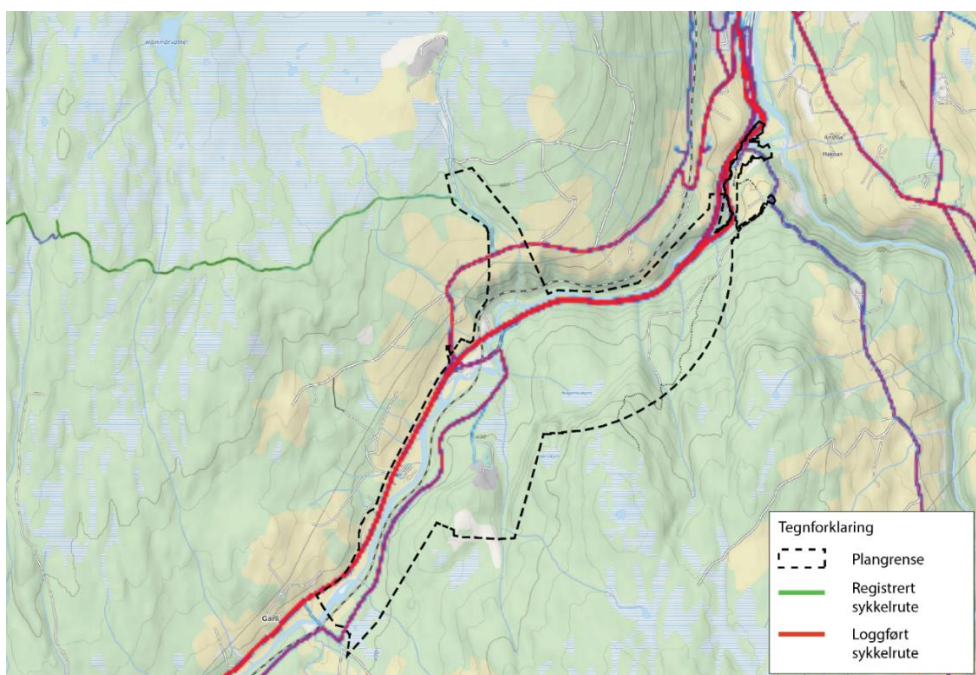


**Figur 17 Registrerte løpeturer på Strava (MTBMap, 2021)**

### 5.3 Sykkeltraséer

Det er gjort en utsjekk i MTBmap sin data og det er registrert en sykkelrute vest for Dragset som trekker opp i terrenget og ser egnet ut til terrengsykling. Eller er det ingen ruter som er registrert som sykkelrute, men data hentet fra Strava viser at området likevel brukes til sykling, både langs E6 og lokalveg i vest forbi Dragset.

Siden 1967 har det vært arrangert sykkelritt (styrkeprøven) fra Trondheim til Oslo hvor de store deler på strekningen sykler langs E6. Rittet har ulike starttidspunkt og har opptil 300 deltagere i ulike klasser. Planområdet for E6 Skogheim - Fossum er 61 km etter startpunkt og det vil derfor være fordelt syklist utover flere timer langs strekningen, som dels har høy trafikk med høy andel tungtransport. Det er generelt mye sykling på strekningen i april-juni som ledd i opptrappingen til styrkeprøven. Trafikksikkerhet rundt sykling langs E6 presiseres i trafikkanalysen.



**Figur 18 Registrerte sykkelturner på Strava og MTPMap (MTBMap, 2021)**

#### 5.4 Jakt og fiske

Det er ikke registrert fiskeplasser i vassdragene som krysser utredningstraseen. Hovedsakelig foregår fritidsfiske etter laks i Orkla og Gaula, men det foregår noe fritidsfiske etter blant annet laks/ørret i Ila. Mulighet for fiske i Ila endres i utgangspunktet ikke som følge av planen, men reduserer opplevelsen av å fiske i en elv hvor en blir berørt av både støy og støv. Langs E6 er det planlagt et støygjerde med 4 meters høyde som reduserer noe av den støyen som allerede er der i dag.



**Figur 19 Gapahuk for jakt like sør for plangrensen**

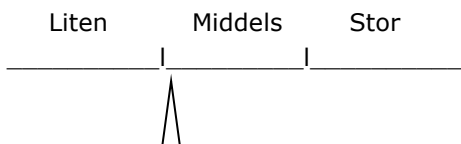
Området hvor E6 legges om fra tunnel til dagsone kan være lokalt attraktivt for jakt, men antas å ha relativt begrenset bruk pga. nærhet til bebyggelse. Ny E6 trase vil ligge tett opp mot jernbanen og annen bebyggelse hvor det i utgangspunktet er lite jakt.

Jakt og fiske presiseres ytterligere i konsekvensutredning for naturmangfold.

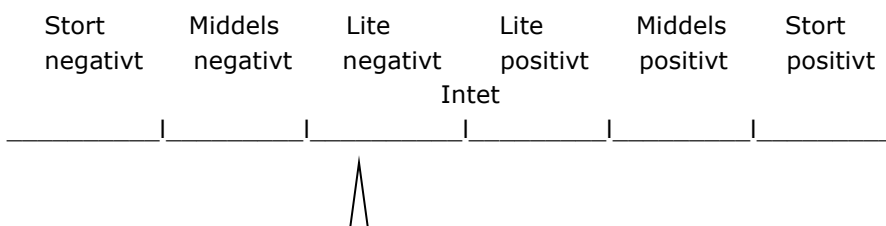
### 5.5 Felles vurdering

Ut ifra vurderingene som er gjort for de ulike temaene i 5.1, 5.2, 5.3 og 5.4 er det gjort en vurdering av verdi og omfang av totalinntrykket for friluftskvalitetene i Vindåsliene.

#### Verdi



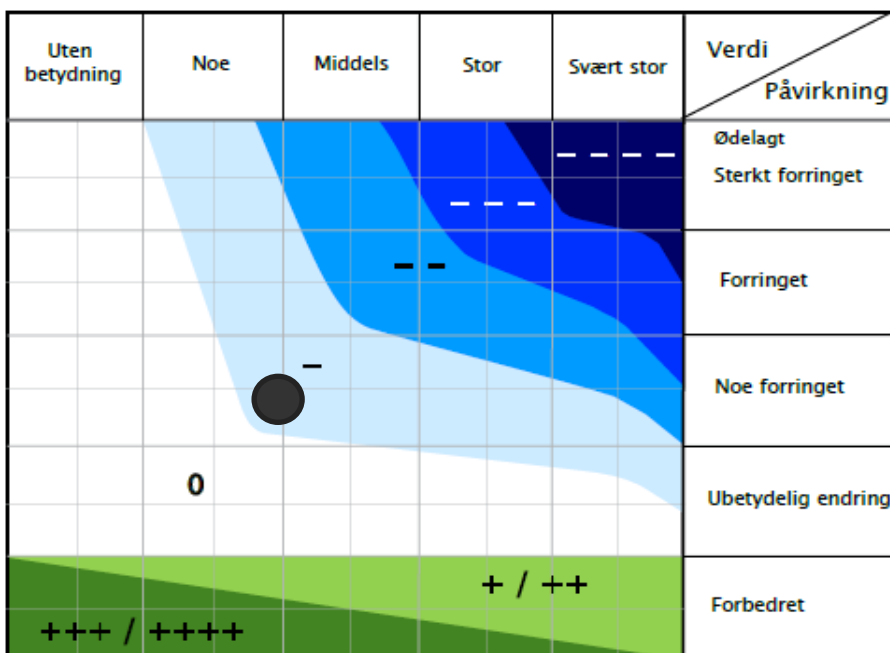
#### Omfang



### 5.6 Samlet konsekvens

De samlede konsekvenser for friluftslivet framkommer ved en sammenstilling av friluftslivets vurderte verdi og påvirkning som tiltaket medfører. Til denne vurderingen benyttes konsekvensviften som er omtalt i kapittel 2.4.

Konsekvensene for friluftsliv, by- og bygdeliv av ny reguleringsplan for E6 Skogheim – Fossum vil være noe negativt (-).



### 5.7 Skadereduserende tiltak som legges inn i planbestemmelsene er:

- Det anbefales å beplante trær mellom skogsveg og E6 for å ivareta friluftskvaliteten langs skogsvegen.
- Under anleggsfasen er det viktig å unngå inngrep i Ila vassdraget så langt det er mulig. I tillegg bør inngrep langs Ila prøve å unngås, i det minste ferdigstille med vegetasjon slik at det ligner dagen situasjon.
- Arealer fra «gammel veggrunn» tilbakeføres til kantsone for tilrettelegging for friluftsliv/øke tilgjengeligheten.

### Annen anbefaling:

- Langs strekningen mellom Trondheim og Oslo brukes også sideveger langs E6 for syklistene under styrkeprøven. Dette blir aktuelt når ny E6 legges i Vindåsliene og dagens E6 kan brukes av rittet fra Soknedalen og hele veien til Ulsberg.

## 6 Kilder

### Litteratur

Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Konsekvensanalyser, håndbok V712, februar 2018

Detaljregulering for E6 Ulsberg – Vindåsliene, vedtatt 2019

Vedtatt planprogram og foreløpige utkast til plankart og teknisk detaljplan for detaljregulering av E6 Skogheim - Fossum og merknader til varsel om oppstart og planprogram

### Databaser og kart

[www.kilden.nibio.no](http://www.kilden.nibio.no)

[www.kart.naturbase.no](http://www.kart.naturbase.no)

<https://www.mgk.no/tjenester/kultur-og-fritid/friluftsliv>

[www.miljoatlas.miljodirektoratet.no](http://www.miljoatlas.miljodirektoratet.no)

<https://www.njff.no/fylkeslag/sor-trondelag/lokallag/storen>

<https://www.rennebu.kommune.no/innhold/teknisk-og-eiendom/e6/>

[www.skisporet.no](http://www.skisporet.no)

[www.snoscooterloyper.no](http://www.snoscooterloyper.no)

[http://www.friskliv.tips/?page\\_id=93](http://www.friskliv.tips/?page_id=93)

<https://mtbmap.no/#6/63.400/10.390>





Vi bygger **gode** veier **raskt** og **smart**