



SAMMENSTILLING AV IKKE PRISSATTE KONSEKVENSER

E6 Ulsberg – Melhus
Regulering Prestteigen – Gyllan

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

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

01	2018-06-11	Sammenstilling konsekvensutredning E6 Prestteigen - Gyllan	Randi Storeng	Jill Hammari Sveen	Jill Hammari Sveen
00	2018-05-02	Sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser	Randi Storeng	Jill Hammari Sveen	Jill Hammari Sveen
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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

Sammendrag

Foreliggende dokument er en sammenstilling av ikke prissatte konsekvensene av å etablere ny E6 på strekningen Prestteigen – Gyllan i Midtre Gauldal og Melhus kommuner. Konsekvensutredningen inngår i arbeidet med reguleringsplan for tiltaket.

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

Nye Veier AS er tiltakshaver og har dermed formelt ansvar for planarbeidet. Norconsult har, på vegne av Nye Veier AS, utarbeidet konsekvensutredningen.

Det vises til de enkelte delrapporter av ikke-prissatte konsekvenser for detaljer rundt verdisetting og omfangsvurderinger.

En samlet vurdering ikke-prissatte konsekvenser vises i tabell 1. Sammenstillingen viser at konsekvensene av å etablere ny E6 på strekningen Prestteigen – Gyllan er middels negative.

Tabell 1: Sammenstilling av alle ikke-prissatte konsekvenser som er vurdert i konsekvensvurderingene.

Konsekvenstema	Konsekvens
Ikke-prissatte konsekvenser	
Landskapsbilde	-/--
Naturmiljø	--
Kulturmiljø	--
Nærmiljø og friluftsliv	-
Naturressurser	---
Samlet vurdering ikke-prissatte konsekvenser	Negativ

For *landskapsbilde* vil etablering av ny E6 på strekningen Prestteigen-Gyllan først og fremst være av liten til middels negativ konsekvens på grunn av opplevelsen av et større veganlegg. Strengere krav til horisontal og vertikal linjeføring vil, sammen med andre nye krav, gi et veganlegg som er vanskeligere å tilpasse til omgivelsene enn tilfelle er for dagens veg. Dette vil gi utslag i en del store skjæringer og fyllinger, en del linjeføringer som bryter med landskapsformer og nærføringer til Gaula og Sokna.

På et overordnet nivå er *naturverdiene* på strekningen Prestteigen - Gyllan knyttet til livsbetingelser i vann (vannforekomstenes økologiske tilstand) og til de landskapsøkologiske sammenhengene (mellomliggende arealer mellom viktige naturtyper og viltområder), samt større vilttrekk. Innenfor hver av delstrekningene finnes det flere lokaliteter med viktige naturverdier. Tiltaket vil medføre store konsekvenser for vilttrekket over Gaula ved Kleivåsen og Håggåbakkene. Ettersom det er vanskelig og kostbart å anlegge en faunapassasje på strekningen vil ny veg med viltgjerd utgjøre en total barriere for trekkende vilt. Tiltaket vil dermed medføre store negative konsekvenser for landskapsøkologiske sammenhenger.

Tiltaket har betydelig grad av nærføring ved flere bygningsmiljø med *kulturhistorisk* verdi. Dette bidrar til å redusere bygningsmiljøene sine egenskaper som historiefortellende elementer i landskapet. Et gårdstun på Rostad er planlagt revet og gir middels negativ konsekvens for tema kulturminner og kulturmiljø. Støren gamle kirkested fra middelalder er ikke nøyaktig stedfestet eller avgrenset. Kirkestedet må avklares med Riksantikvaren ved høring av reguleringsplanen. Hvis arkeologisk registrering skulle påvise konkrete spor etter det middelalderske kirkestedet vil stort negativt omfang medføre stor negativ konsekvens overfor dette kulturminnet. En direkte arealkonflikt med et eventuelt

automatisk fredet middelaldersk kirkested kan medføre risiko for innsigelse til planen fra kulturminnemyndighet.

En firefelts veg med hastigheter 110 km/t vil først og fremst kunne oppleves som en større barriere, både for *nærmiljø* og i *friluftslivssammenheng*. Dette, sammen med at vegen har høyere tillatt fartsgrense, vil også påvirke opplevelsen gjennom påvirkningen av støy i negativ retning. Det er likevel først og fremst verdien av Gaula som lokalitet for fritidsfiske, rekreasjon og friluftsopplevelser som er av størst betydning i planområdet for tema nærmiljø og friluftsliv.

For *naturressurser* vil tiltaket ha størst negativ konsekvens for jordbruk. Arealregnskap viser at foreslått tiltak permanent beslaglegger 104 daa dyrka mark og et midlertidig beslag på 53 daa som foreslås tatt ut av regnskapet. Tiltaket medfører innløsning av Rostad gård. For næring knyttet til fiske i Gaula er det vurdert at tiltaket delvis kan ha en svært negativ konsekvens som en følge av at viktige områder for fisk kan forringes. For næring knyttet til Rostad vurderes det at næringsgrunnlag knyttet til fiske faller bort. Tiltaket har størst negativ konsekvens på Rostad- Gyllan.

Usikkerhet og avbøtende tiltak for hvert fag er skissert i hver fagrapport. Her beskrives også mulighet for kompensere tiltak som kan forbedre den ikke-prissatte konsekvensen.

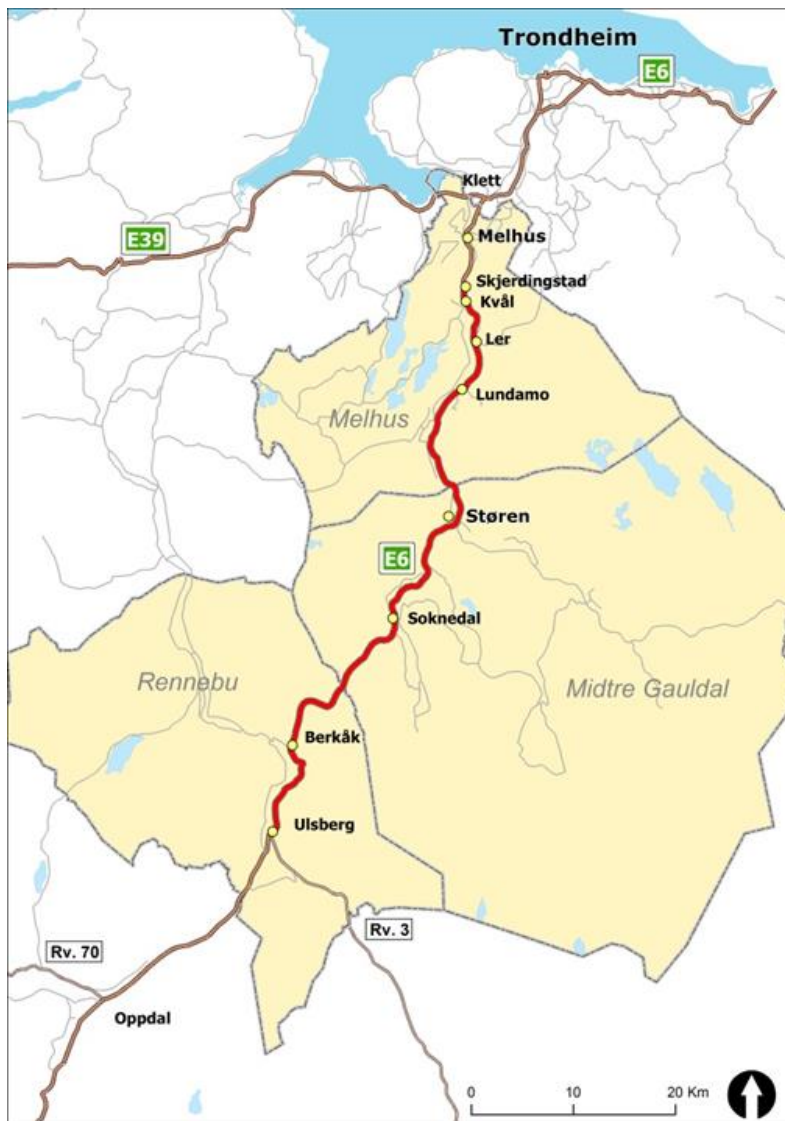
Innhold

1	Innledning	6
1.1	Bakgrunn og formålet med planarbeidet	6
2	Utredningsområdet og alternativ	8
2.1	0-alternativet	8
2.2	Alternativ 1	8
2.2.1	Prestteigenkrysset	9
2.2.2	Gaula bru - Håggåtunnelen	10
2.2.3	Rostad-Gyllan	13
3	Konsekvenser	16
3.1	Sammenligningsgrunnlaget (0-alternativet)	16
3.2	Konsekvenstema	16
3.3	Landskapsbilde	17
3.4	Naturmiljø	19
3.5	Kulturminner og kulturmiljø	22
3.6	Nærmiljø og friluftsliv	23
3.7	Naturressurser	24
3.8	Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser	26

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formålet med planarbeidet

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



Figur 1: Vegstrekningen Ulsberg – Skjerdingstad. Kilde: Statens vegvesen.

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

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

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

Tiltaksområdet består av alle områder som blir direkte berørt av den planlagte utbyggingen, inklusive tilhørende virksomhet som f.eks. eventuelle anleggsveger, areal som permanent benyttes til lagring av utstyr, deponi, etc.

En beskrivelse av tiltaksområdet finnes i kapittel 3.2.

Formålet med konsekvensvurderingen er å sikre at miljø og naturressurser, kulturminner, landskap, nærmiljø og friluftsliv blir tilstrekkelig ivaretatt ved planlegging og gjennomføring av tiltaket.

Konsekvensene for de ulike temaene, både positive og negative konsekvenser, er synliggjort og avbøtende tiltak er vurdert.

2 Utredningsområdet og alternativ

2.1 0-alternativet

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

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

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

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

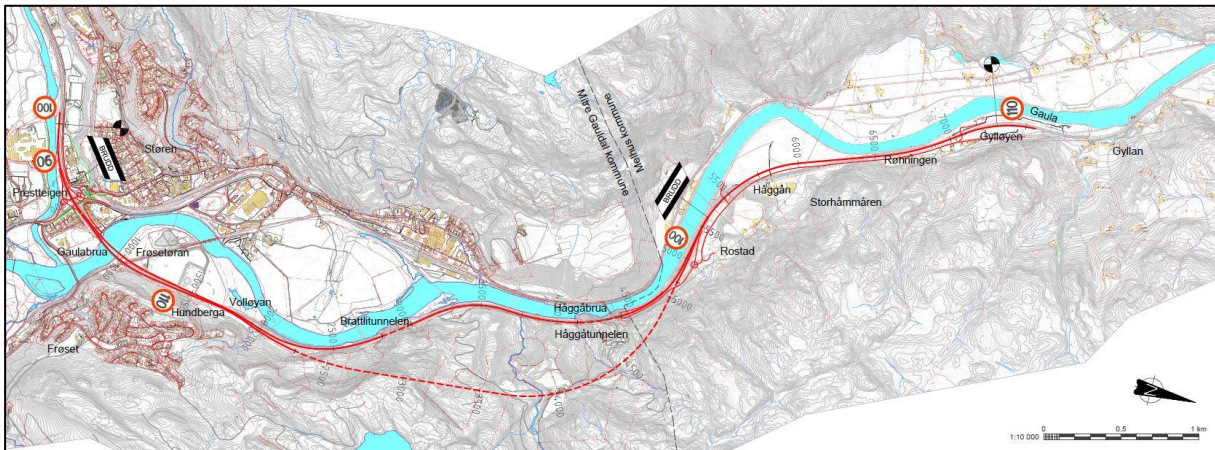
2.2 Alternativ 1

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

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

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

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



Figur 2: Prosjektstrekningen E6 Prestteigen-Gyllan. Kilde: Norconsult.

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

2.2.1 Prestteigenkrysset

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

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

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

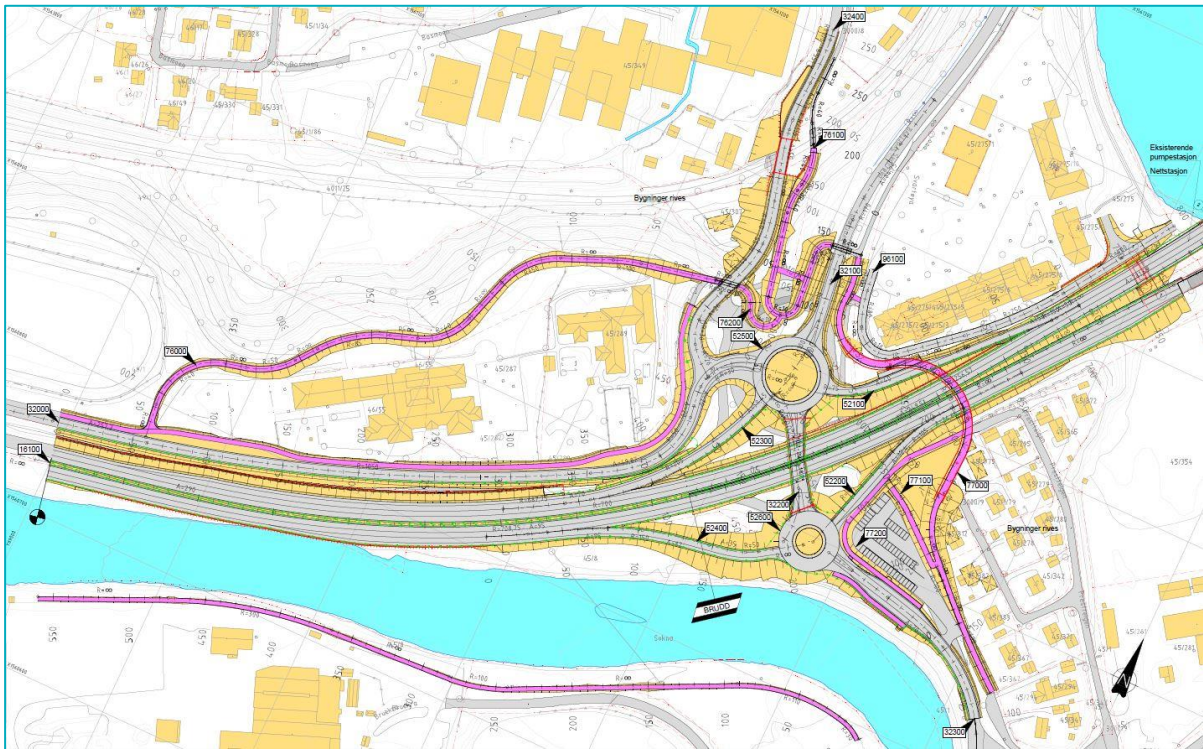
I Prestteigenkrysset er det lagt til grunn to gang- og sykkelvegløsninger

- Alternativ A er bygging av egen bru for gående og syklende (GS-vegbru). Universell utforming er ikke tilfredsstillt i dette alternativet.
- Alternativ B, gang- og sykkelveg (GS-veg) legges parallelt med rv. 30 og kobles til vegbrua for fv. 30. Gående og syklende krysser av- og på rampe til E6.

GS-vegbru (alternativ A) og E6 i sørgående retning legges nærmere næringseiendommene på Prestteigen enn dagens veger. Internvegen bak byggene må derfor flyttes noe. Det etableres vendehammer i enden av internvegen.

Krysset med GS-vegbru krever innløsning av to boligeiendommer. Etablering av ny jernbaneundergang på Rørosveien medfører innløsning av én boligeiendom.

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



Figur 3: Prestteigenkrysset – utsnitt fra teknisk plan. Både Alternativ A og B for gående og syklende er vist på tegningen. Kilde: Norconsult.

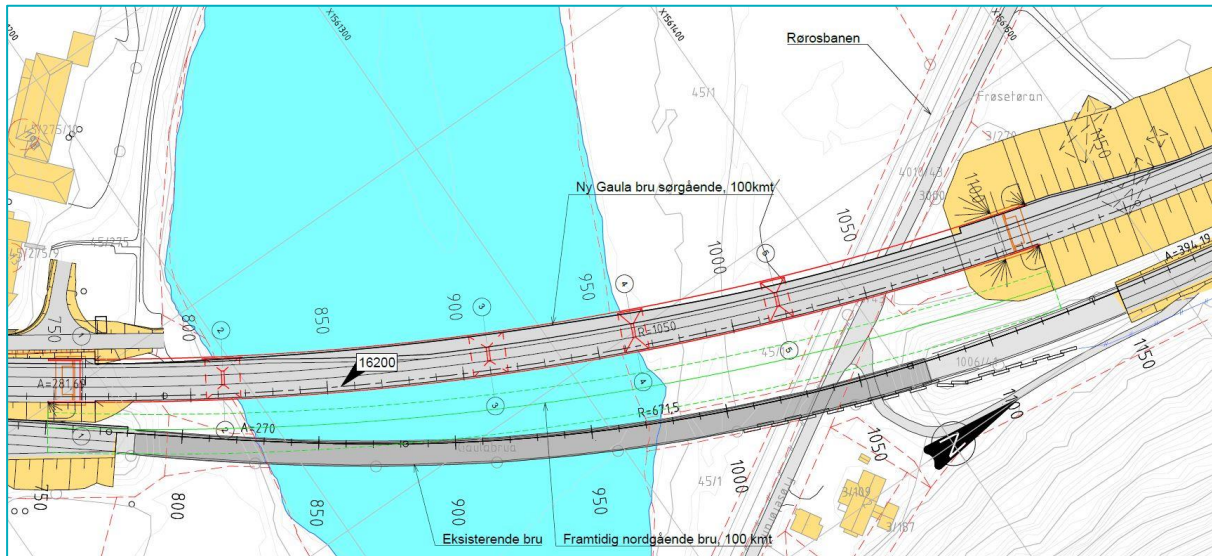
2.2.2 Gaula bru - Håggåtunnelen

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



Figur 4: Eksisterende bru over Gaula. I bakgrunnen sees fv. 632 Folstad bru. Kilde: Norconsult.

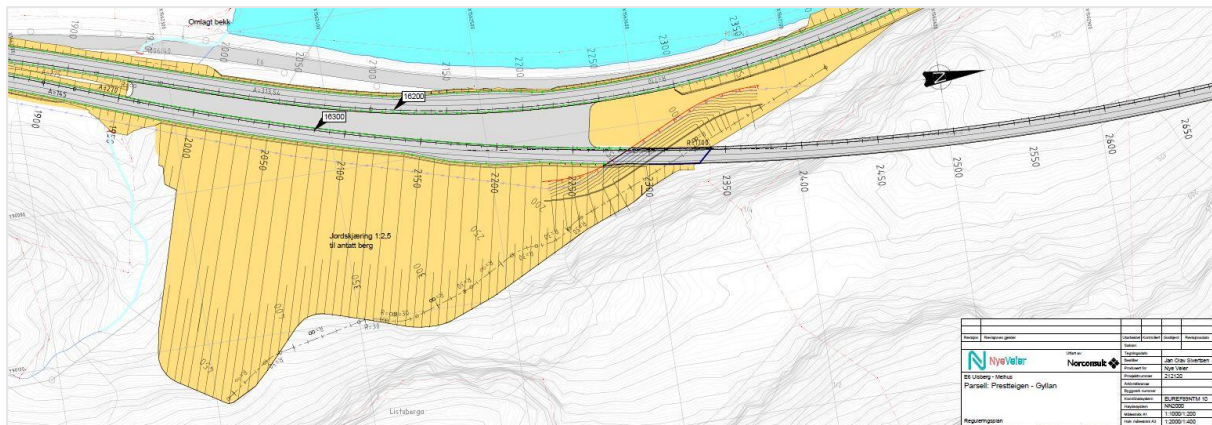
Nord for Gaula bru vil ny E6 føres parallelt med eksisterende E6, ut på landbruksareal. Fyllingsfoten slår ut mot våningshuset på gården ved Frøsetøran, som må innløses.



Figur 5: Ny Gaula bru på vestsiden av eksisterende bru – utsnitt fra teknisk plan. Kilde: Norconsult.

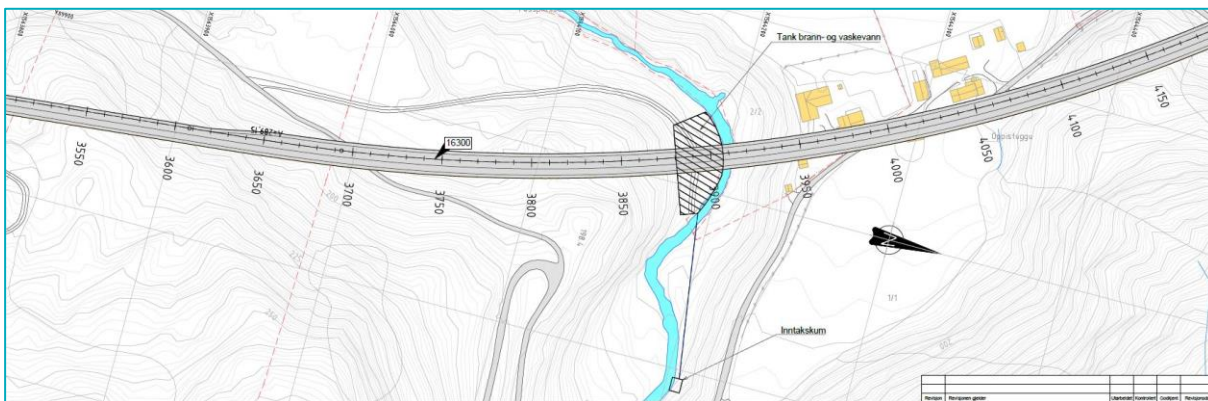
Nord for Volløyen blir veg for trafikk i nordgående retning lagt i en 2,7 km lang tunnel frem til Håggå. Tunnelen må breiddeutvides med 3,9 meter over en strekning på ca. 1250 meter for å ivareta siktkrav.

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



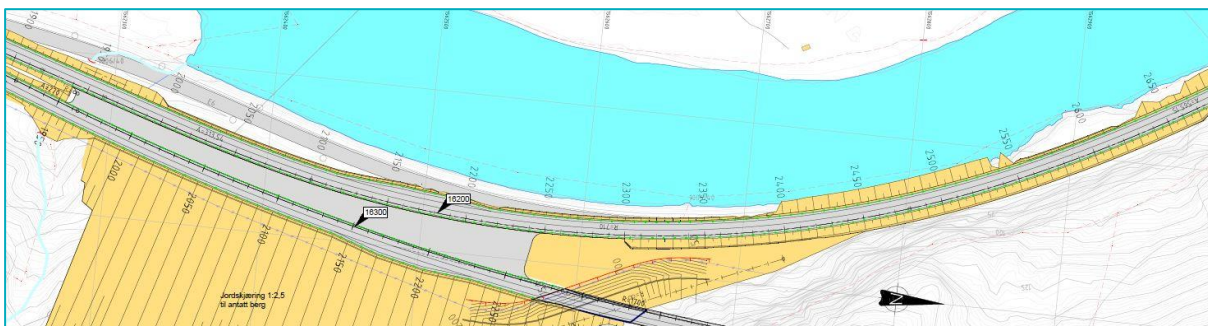
Figur 6: Tunnelportal i sør - utsnitt fra teknisk plan. Kilde: Norconsult.

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

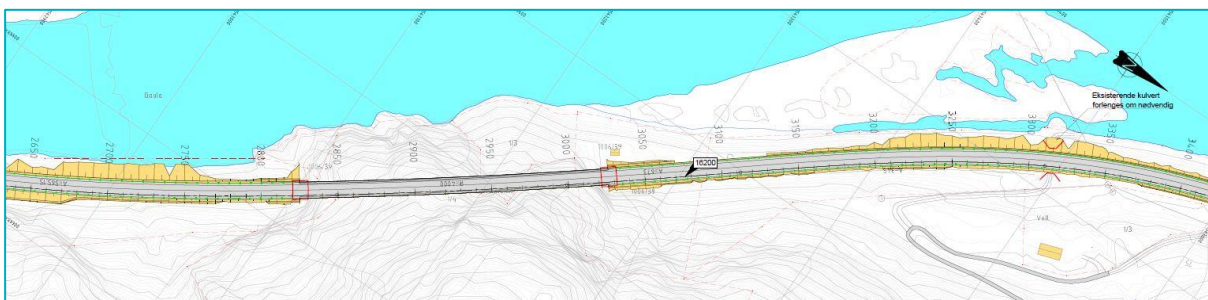


Figur 7: Område for plassering av tanker for uttak av brann- og vaskevann fra Ræa. Kilde: Norconsult.

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



Figur 8: Utbedring av eksisterende E6 med vegfylling ut i Gaula og behov for erosjonssikring. Kilde: Norconsult.



Figur 9: Utbedring av eksisterende E6 ved Brattlitunnelen. Vegfylling i Gaula og behov for erosjonssikring. Kilde: Norconsult.



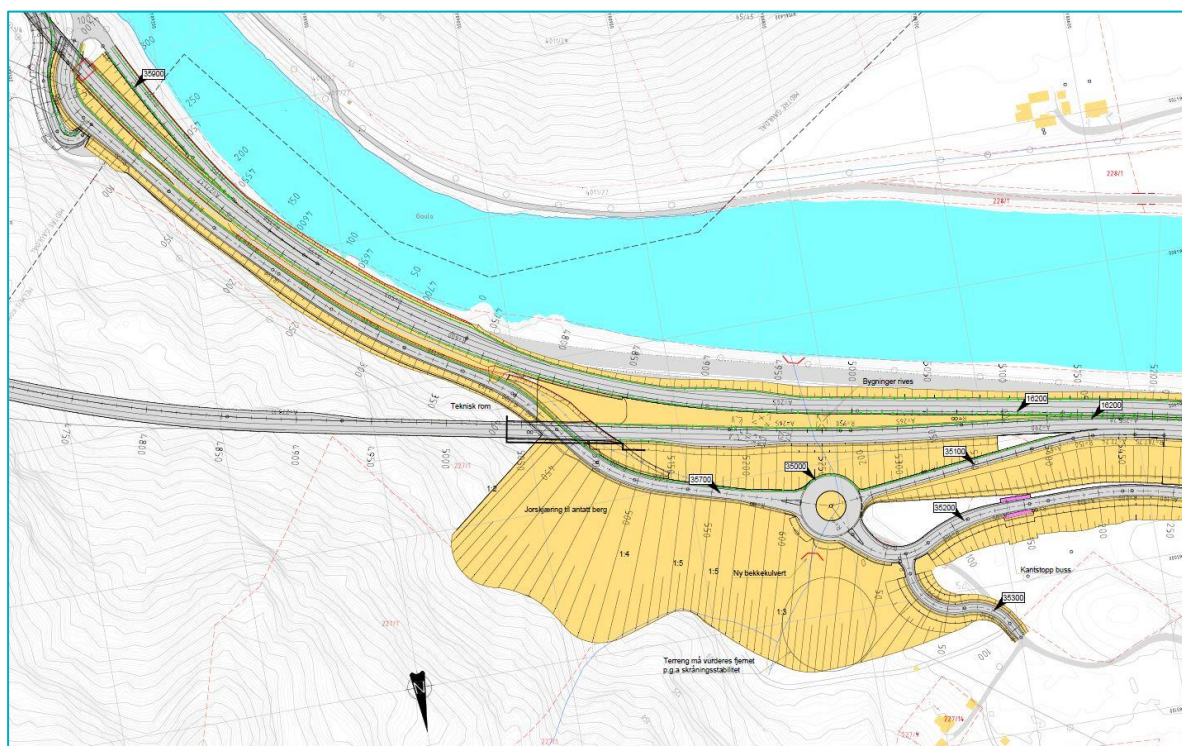
Figur 10: Utbedring av E6 sør for Håggåtunnelen med tiltak for å styre overvann og redusere rasfare. Kilde: Norconsult.

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

2.2.3 Rostad-Gyllan

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

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



Figur 11: Portalområde i nord ved Rostad – utsnitt fra teknisk plan. Kilde: Norconsult.

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



Figur 12: Bilde av Rostad og planlagt påhuggsområde og utgraving til fjell. Bebyggelsen til høyre i bildet må erverves. Kilde: Norconsult.

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

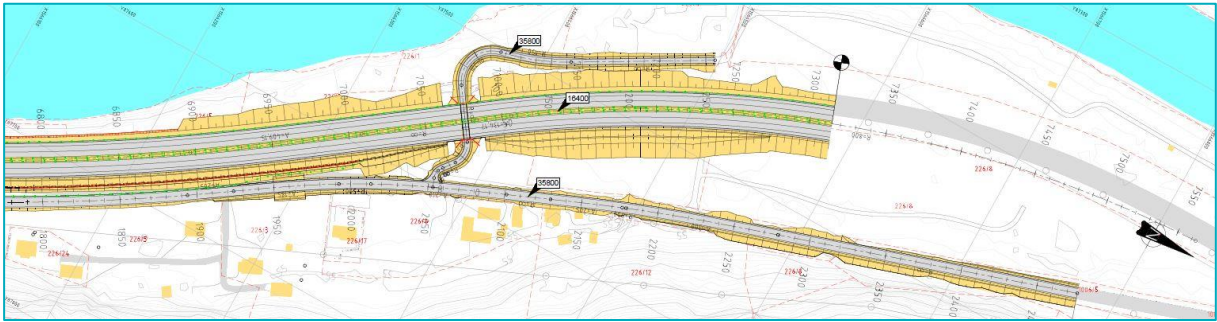


Figur 12: Utsnitt ved Håggån der driftsveg føres over E6 i bru. Kilde: Norconsult.



Figur 13: E6 og lokalveg ved eksisterende bebyggelse på Håggån. Samme avstand som i dagens situasjon. Kilde: Norconsult.

Lokalveg følger E6 parallelt fram til Gylløyen der E6 går ut mot Gaula mens lokalveg følger bergveggen til Gyllan. Eksisterende undergang på Gylløyen må forlenges. Tiltakene kobles på reguleringsplan E6 Gyllan-Røskaft, planID 2015010.



Figur 14: E6 og lokalveg skiller lag i nord og kobles på reguleringsplan Gyllan-Røskaft. Kilde: Norconsult.

3 Konsekvenser

3.1 Sammenligningsgrunnlaget (0-alternativet)

0-alternativet er definert som dagens veg for E6 samt eventuelle planlagte tiltak nært tiltaksområdet og influensområdet. Konsekvenser av alle tiltak vurderes både for eksisterende situasjon og for fremtidig planlagte tiltak.

3.2 Konsekvenstema

Konsekvensene av trasealternativene er vurdert iht. temaene i godkjent planprogram:

- Landskapsbilde
- Naturmiljø
- Kulturmiljø og kulturminner
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturressurser

I konsekvensutredningene er strekningen delt inn i tre delstrekninger:

- Prestteigenkrysset
- Gaula bru – Håggåtunnelen
- Rostad – Gyllan

For hvert tema er konsekvensene for delstrekningene angitt iht. metodikken i Statens vegvesens håndbok for konsekvensanalyser V 712.

3.3 Landskapsbilde

Temaet omfatter konsekvenser tiltaket har på landskapet og landskapsbilde i de berørte områdene. Tiltaket vurderes i forhold til nær- og fjernvirkning og tilpasning til omgivelsene. Det fokuseres spesielt på nye element som brukryssinger, kryssområder m.m. Menneskers visuelle opplevelser av omgivelsene gjennom reiseopplevelsen på strekningen beskrives og vurderes inkludert hvordan tunneler, støyskjermer og andre element påvirker opplevelsen.

Temaet omfatter ikke landskapets historiske innhold (*kulturmiljø*), sosialt liv og bruk av steder (*nærmiljø og friluftsliv*) og arters betydning i et økologisk perspektiv (*naturmiljø*).

Traseen Prestteigen – Gyllan har i sin helhet liten til middels negativ konsekvens for landskapsbildet. Forutsatt god utforming av landskap og konstruksjoner/ elementer langs den nye vegen vurderes alternativet å ha lite/ ingen betydning for reiseopplevelsen sammenlignet med dagens veg. Samlet sett er dette et trasevalg som i en helhet både med tanke på bevaring av landskapsrom og bevaring av det viktige landskapsrommet elvekorridoren, et godt alternativ. Samlet konsekvens for hele strekningen er *liten til middels negativ konsekvens*.

Tabell 2: Sammenstilling konsekvens for landskapsbilde.

Delstrekninger	Konsekvens
Prestteigenkrysset	-
Gaula bru-Håggåtunnel	-/--
Rostad-Gyllan	--
Samlet konsekvens	-/--

Oppsummeringstabellen sammenstiller konsekvensene av alternativ 1 for landskapsbilde på de tre delstrekningene, rangering av alternativene ut fra konsekvensene samt konsekvensene for reiseopplevelse på hele strekningen.

Prestteigenkrysset

Alle veglinjer i kryssområdet ligger i tilnærmet samme område, men krever større areal i alle retninger av krysset. Brua som binder øst- og vestsiden sammen, legges noe sørover fra eksisterende linje. Tiltaket bryter i liten grad med eksisterende landformer siden området allerede er preget av inngrep. Tiltakets linjeføring med påfølgende endringer av lokalveger, brukonstruksjoner og gang- og sykkelveger vurderes til å ha en liten negativ konsekvens.

Gaula bru – Håggåtunnelen

Det bygges en ekstra bru over Gaula der ny bru blir liggende vest for eksisterende bru. Brua vil ivareta trafikken på to sørgående felt. Eksisterende bru gjøres om til to felt for nordgående kjøretretning. Brua vil ligge 3 meter høyere enn dagens bru. Høydeforskjellen på bruene vil gi en visuell negativ opplevelse, spesielt med tanke på den horisontale linjeføringen. Plassering av brupilarer vil også være avgjørende for den visuelle opplevelsen fra elverommet.

Videre nordover fra Gaula bru, vil ny vegtrasé i hovedsak følge eksisterende trasé, men da med større bredde. Linjeføringen følger foten av den bratte åssiden til den skrå inn i det som er søndre tunnelpåhugg. Selve linjeføringen spiller på lag med landskapsformene. Utforming av tunnelåpningen og området rundt er avgjørende for om denne delen av strekningen gir en negativ eller positiv opplevelse for reisen. Samlet er konsekvensen *liten til middels negativ*.

Rostad – Gyllan

Ny lokalveg fra eksisterende adkomstveg over Håggåbrua legges oppe i berget parallelt med eksisterende E6 og går videre over den nye tunnelåpningen ved Rostad gård. Dette gir en høy mur mellom de to vegene. Muren bygges i naturstein frem til betongmuren som «overtar» og går forbi

tunnelåpningene og svinger seg inn på østsiden av tunnelåpningen. Den høge natursteinsmuren vil i hovedsak være synlig for kjørende på E6 samt fra jernbanen vest for elva.

Utforming av tunnelåpningen og området rundt er avgjørende om denne delen av strekningen gir en negativ eller positiv opplevelse for reisen. Tunnelen er likevel et relativt stort inngrep i et lite landskapsrom. Linjeføringen og dimensjonen bryter også med landskapsformen i området ved Håggån. Veiens linjeføring videre nordover gjør et større inngrep i den verdifulle vegetasjonsryggen av løsmasser. Dette området er en viktig del av et større verdifullt vegetasjonsområde videre nordover til Håggåberget. Ryggen er også en del av det karakteristiske terrasjelandskapet i dalen. Samlet konsekvens er *middels negativ*.

De negative konsekvensene som fremkommer kan reduseres med avbøtende tiltak.

Reiseopplevelse

Kvaliteten og reiseopplevelsen vurderes samla som liten til middels negativ for området sør for tunnelen. Kvaliteten og reiseopplevelsen er delvis positiv for strekning nord for tunnelåpning og fram til gårdene ved Håggån og avtar fram til Håggåberget og videre nordover til Gylløyen, og gir en negativ opplevelse. For sørgående felt blir reiseopplevelsen tilnærmet tilsvarende som i dag. Også her vil det være avgjørende for reiseopplevelsen at vegetasjonen mot elva ryddes slik at det blir utsikt mot elva og dalen på hele eller deler av strekningen.

Anleggsfasen

Konsekvensene for landskapsbilde i anleggsfasen er knyttet til eksponering av anleggsarbeidene, både i den nye traseen, de ulike rigg- og deponiområdene samt anleggsveier. Anleggsfasen er planlagt med hovedmål om å minimalisere konsekvensen på landskapsbildet. Inngrepene vil i hovedsak skje langs vegens tilliggende områder som består av til dels bratt terreng, vegetasjonsbelter eller avgrensede jordbruk- og beiteareal. Her er det viktig å se på avbøtende tiltak.

Det må vurderes om man kan bruke lokalveger under anleggsperioden for å unngå bygging av nye anleggsveger.

Eksisterende vegetasjon skal bevares mest mulig i anleggsfasen. På denne måten oppnås skjerming for anleggsområde under bygging.

3.4 Naturmiljø

Teamet omfatter naturmangfoldet knyttet til terrestriske (landjorda), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser (vannmiljø, jordmiljø) naturtyper og naturens mangfold knyttet til de enkelte naturtypene.

Planområdet for denne strekningen ligger i Gauldalen, og influensområdet omfatter deler av det nasjonale laksevassdraget Gaula med sidebekker, samt bratte, skogkledte åssider øst for dagens E6, og flommarks- og jordbrukslandskap vest for E6.

Influensområdet for naturtyper og vilt består av (i) et areal på ca. 200 meter på hver side av planlagt veitrasé hvor all informasjon om verdisatte vilt- og naturtypelokaliteter ansees som relevant for utredningen og (ii) et areal på opp til 4-500 meter på hver side av planlagt veitrasé hvor viltområder som kan tenkes påvirket av inngrepet og andre viktige trekk på landskapsnivå (større systemer og strukturer, f.eks. bekker) er kartlagt. Denne inndelingen ansees som fornuftig med tanke på å fremstille all beslutningsrelevant informasjon.

Temaet omfatter *ikke* naturens økonomisk utnyttbare ressurser (*naturressurser*), aktiviteter (*nærmiljø og friluftsliv*), spor i naturen etter menneskelig miljø (*kulturminner*) og estetikk i naturen (*landskapsbilde*).

Det skal bygges en ny tunnel for nordgående trafikk på strekningen fra Listuberga til Rostad, mens sørgående trafikk vil benytte eksisterende vei, som utvides. Ved å legge nordgående trafikk i tunnel vil belastningen på Gaula og kantsonen reduseres, men positive virkninger knyttet til dette vil være av midlertidig karakter, ettersom utvidelsen av E6 legger til rette for en trafikkøkning i begge retninger. Utfyllingene i Gaula medfører at den sammenhengende grønne korridoren langs elva brytes opp to steder, noe som kan medføre tap av leveområder for arter knyttet til kantsonen, samt redusere muligheten for spredning av arter langs elvebredden.

På et overordnet nivå er naturverdiene på strekningen Pressteigen-Gyllan knyttet til livsbetingelser i vann (vannforekomstenes økologiske tilstand) og til de landskapsøkologiske sammenhengende (mellomliggende arealer mellom viktige naturtyper og viltområder, samt større vilttrekk). På lokalitetsnivå er verdiene knyttet til viktige naturtyper, viltområder og funksjonsområder for fisk og andre ferskvannarter.

Tabell 3: Sammenstilling konsekvens for naturmiljø.

Delstrekninger	Konsekvens
Prestteigenkrysset	-/--
Gaula bru-Håggåtunnel	---
Rostad-Gyllan	--
Samlet konsekvens	--

Landskapsøkologiske sammenhenger

De skogkledte åsene på hver side av Gaula utgjør store, sammenhengende leveområder for vilt. Kantsonene langs vannforekomstene har høy produksjon av beiteplanter og insekter, og er særlig viktige spredningskorridorer for arter. Arealet mellom viktige viltområder og naturtyper har en funksjon i å sikre artenes overlevelse ved å tilby alternative yngle- og beiteområder.

Utfyllingene i Gaula medfører at den sammenhengende grønne korridoren langs elva brytes opp to steder. Dette kan medføre tap av leveområder for arter knyttet til kantsonen, samt redusere muligheten for spredning av arter langs elvebredden.

Den nye E6 dimensjoneres for 100 - 110 km/t, og med slike hastigheter er etablering av viltgjerdar langs hele strekningen vurdert som mest hensiktsmessig. Dette vil ha store konsekvenser for vilttrekket over Gaula ved Kleivåsen og Håggåbakkene. Ettersom det ikke er mulig å anlegge en

faunapassasje på strekningen, vil ny veg med viltgjerd utgjøre en total barriere for trekkende vilt. Tiltaket vil dermed medføre store negative konsekvenser for landskapsøkologiske sammenhenger.

Vannmiljø og miljøtilstand

Vannområdet Gaulavassdraget er delt inn i en rekke vannforekomster (Vann-nett). I tillegg til selve Gaula (vannforekomst Gaula, Støren – Lundamo) ligger følgende vannforekomster innenfor veitraseens influensområde: Sokna (vannforekomst Gauldalen i Vann-nett), Gaula tilløpsbekker øst, Støren – Gylløyen, samt bekkene Ræa og Øyabekken. I følge Vann-nett har disse vannforekomstene antatt god eller moderat økologisk tilstand, og de fleste er noe påvirket av avrenninger fra ulike kilder.

En ny veilinje gjennom et område vil bryte eksisterende transportmønstre for overflatevann og grunnvann. Tunneler, skjæringer og grøfter drenerer og kan senke grunnvannstanden. Store asfalterte flater gir en rask avrenning mot konsentrerte utslippspunkter, og anleggsfasen gir som regel en økt belastning på bekker og vann nedstrøms på grunn av økt partikkelavrenning. Urenset tunnelvann kan ha forhøyet pH og også inneholde oljeprodukter og ammonium. Basert på en vurdering av foreliggende tekniske planer og uten endelige avgjørelser om krav om rensing og løsning for tunnelvaskevann vurderes potensialet for endringer i som lite for Sokna og Ræa, og som middels for Øyabekken. Når det gjelder vannforekomsten Gaula tilløpsbekker øst, Støren – Gylløyen vil tunnelvaskevann ende i tanker og kjøres bort til egnet resipient. Rostadbekken legges om.

Hydromorfologiske endringer i Gaula som følge av erosjonssikring og brukar kan medføre endret økologisk status i negativ retning. Det kan være risiko for at tiltakene medfører at Gaula i sin helhet får status som SMVF (sterkt modifisert vannforekomst), da elva allerede er sterkt preget av fysiske inngrep.

Naturtyper, viltområder og funksjonsområder for fisk og andre ferskvannsarter.

Verdiene innenfor delområdet Prestteigenkrysset er knyttet til et gyteområde i Sokna, kantsonen langs Sokna samt en vegetasjonsbrem mellom Sokna og krysset, som er leveområde for spurvefugl.

Veiutbyggingen vil medføre en forringelse av kantvegetasjonen og kan påvirke elveavsnittets verdi som vandringsvei og oppholdshabitat for fisk. Det er usikkert i hvilken grad tiltaket vil påvirke registrerte gyteområder, men vannhastighet og sedimenttransport vil kunne endres som følge av et smalere elvetvernsnitt, med påfølgende økt sedimentasjon nedstrøms. Økt nærføring til Sokna og inngrep i vegetasjonsbremmen mellom Sokna og Prestteigenkrysset vil kunne ha negativ påvirkning på dyre- og fuglelivet på og langs elva

Gaula bru – Håggåtunnelen

De store elveørene ved Gaula vil ikke bli direkte påvirket av utbyggingen, men det vil være viktig å unngå etablering av riggområder nær elveørene, slik at man eliminerer faren for mulige skader på den verdifulle vegetasjonen, samt på vegetasjonen som utgjør en buffersone rundt de sårbare områdene. Dette er også viktig for å hindre mulige negative konsekvenser for rødlistede elvebreddlevende insekter og våtmarksfugl knyttet til disse områdene. Det tilgrensende jordbruksarealet vil delvis bli berørt av veitraseen. Opprettholdelse av vegetasjonen rundt er viktig av hensyn til rødlistet fugl.

Hele den søndre delen av den verdifulle skogen ved Listuberga, nær søndre tunnelpåhugg, vil bli direkte berørt av en større skjæring i terrenget. Skjæringen når helt opp til foten av fjellskrenten, der vegetasjonsverdiene er størst. En del gamle, grove trær, varmekjære og sjeldne arter, samt forekomster av bergfrue vil gå tapt.

Eksisterende Gaula bru skal beholdes, og håndtere E6-trafikk i nordgående retning. Av hensyn til fisk bygges ny bru vest for eksisterende bru (nedstrøms), slik at ytterligere påvirkning av gyteområdet i Frøsethølen unngås. Brua medfører en liten forringelse av kantvegetasjon langs elva, men forventes ikke å påvirke Frøsethølen verdi som gyteområde, og vil trolig ha liten effekt på det akvatiske miljøet i Gaula i driftsfasen. Tiltaket vil ikke påvirke registrerte gyteområder nedstrøms i driftsfasen. Avrenning fra veien til elva vil trolig være som i dag, men må forventes å øke med økt trafikkmengde over tid. Det knyttes imidlertid usikkerhet til hvorvidt en ekstra brukonstruksjon og økt mengde veilys vil påvirke fiskens vandringsadferd.

Sprengsteinutfyllingene vil beslaglegge elvebunnen i et område av Gaula med særskilt verdi for laksefisk. Partiet der det planlegges utfyllt med masser ligger nært både gyteområdet ved Svarthølen og gyteområdet ved Volløyan. Erfaringsmessig vil slik utfylling beslaglegge store deler av elvebunnen, og dermed forringe et større sammenhengende gyte- og oppvekstområde i Gaula med stor verdi. Tiltaket vil også bidra til å endre vannhastigheten lokalt og fange opp sedimenter slik at tilførselen av egnet substrat til gyteområdet nedstrøms ved Svartkulpen kan reduseres på sikt.

Positive konsekvenser er knyttet til etablering av fiskevennlig kulvert for en bekk ved Volløyan, og åpning av deler av den samme bekken.

Omfanget vurderes samlet sett som middels til stort negativt, og gitt delområdets store verdi vurderes konsekvensen som **stor negativ**.

Rostad – Gyllan

Veitraseen vil kreve en stor skjæring inn i nedre del av Håggåberga. Oppover bergveggen som vil bli direkte berørt av skjæringen er det store forekomster av blant annet bergfrue, og i foten av fjellveggen vokser det en rekke varmekjære karplanter. Store deler av det berørte området er preget av tidligere fjellskjæringer, men jo lengere inn man går i berget, desto større blir inngrepene i intakt og verdifull vegetasjon. Etablering av ny atkomstvei opp til gårdene medfører i praksis at hele den søndre delen av skogbremmen rundt vil gå tapt. Skogen som blir berørt er stort sett ung og uten elementer av berg i dagen og rasmark, men enkelte gamle, grove løvtrær i øvre deler vil måtte felles.

Veien legges ut på jordbruksområdet på den siste strekningen mot Gyllan, og den gjenværende dyrkede marken vil være noe mindre egnet som leveområde for rødlistede, kulturmarks-knyttede arter. Når det gjelder leve- og beiteområdene for hjortevilt i skogarmen rundt innmarka, vil inngrepene medføre direkte arealtap og oppsplitting av et rikt, men noe bratt beiteområde.

I områder der det er nærføring til Gaula i dag, vil ny E6 trekkes lenger unna elva på en total strekning på over en kilometer. Det er positivt at veien trekkes tilbake, slik at vegetasjonssonen kan utvikles mer fritt langs elva. Lysforurensing fra biler og veilys forventes å reduseres noe, og trolig vil noe avrenning fra veien i driftsfasen reduseres noe mer enn i dag.

Omfanget vurderes samlet sett som lite til middels negativt, og sett i sammenheng med de store verdiene på delstrekningen vurderes konsekvensen som **middels negativ**.

3.5 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturmiljøene omfatter førreformatoriske kulturminner og kulturmiljø fra nyere tid som gårdstun og tekniske kulturminner (bruer). Kulturminneverdier innenfor planområdet er delt inn i verdiområder med beskrivelse og verdivurdering. Det er definert 7 delområder innenfor tema kulturminner-kulturmiljø, verdsatt fra liten til stor verdi.

Kulturminner i direkte tilstøtende areal er tatt med i beskrivelse og avgrensning av verdiområder i den grad det vurderes som relevant. Det er kjent en rekke kulturminnelokaliteter på vestsiden av Gaula. Disse berøres ikke av planområdet og er ikke definert inn i verdiområdene.

Temaet omfatter *ikke* identiteten beboerne eller brukerne av områdene opplever til spesielle kulturminner/- miljøer (*nærmiljø og friluftsliv*) og visuelle forhold knyttet til kulturlandskapet, kulturminner og kulturmiljø (*landskapsbilde*).

Tiltaket har betydelig grad av nærføring ved flere godt bevarte bygningsmiljø. Konsekvensene vurderes som liten til middels negativ ved flere av de godt bevarte bygningsmiljøene som ligger langs dagens E6, da utvidelse fra 2 til 4-feltsveg vil forsterke allerede eksisterende barrierenvirkninger av vegen mellom bygningsmiljø og dyrka mark, og bidra til å redusere bygningsmiljøene sine egenskaper som historiefortellende elementer i landskapet.

Tabell 4: Sammenstilling konsekvens for kulturmiljø og kulturminner

Delstrekninger	Konsekvens
Prestteigenkrysset	-
Gaula bru-Håggåtunnelen	0
Rostad-Gyllan	--
Samlet konsekvens	--

Prestteigenkrysset

Støren gamle kirkested fra middelalder er ikke nøyaktig stedfestet eller avgrenset. Forholdet til kirkestedet må avklares med Riksantikvaren ved høring av reguleringsplanen. Hvis arkeologisk registrering skulle påvise konkrete spor etter det middelalderske kirkestedet vil planen medføre stor negativ konsekvens for dette kulturminnet. En direkte arealkonflikt med et eventuelt automatisk fredet middelaldersk kirkested medfører risiko for innsigelse til planen fra kulturminnemyndighet. Dette er holdt utenfor samlet konsekvensvurderingen da det er knyttet stor usikkerhet rundt denne lokaliteten.

Gaula bru - Håggåtunnelen

Det er først og fremst Follstad bru og Hage bru som er av betydning på delstrekningen, men disse berøres ikke av tiltaket. Samlet sett *ingen konsekvens*.

Rostad - Gyllan

Et gårdstun på Rostad er planlagt revet. Det er ikke funnet opplysninger om at tunet representerer høye kulturhistoriske verdier, men det er foreslått avbøtende tiltak i form av billedokumentasjon før riving.

I tillegg vil E6 ha stor nærføring til kulturmiljøet på Håggån. Samlet sett gir dette *middels negativ konsekvens*.

Anleggsfasen

Ved videre detaljprosjektering og i anleggsfasen skal det legges vekt på å minimere negative konsekvenser for kulturminneverdier som er beskrevet i konsekvensutredningen. Trøndelag fylkeskommune har vurdert at det ikke vil settes krav om arkeologisk registrering for å oppfylle §9 i kulturminneloven i behandling av reguleringsplanen. Det må understrekes at disse undersøkelsene kan påvise objekter og miljøer som kommer i tillegg til de som er inkludert og vurdert i

konsekvensutredningen og temakartene til denne. Det er avgjørende at eventuelle nye påviste kulturminner fra §9 undersøkelsen blir tatt med når bestemmelser for anleggsfasen skal utarbeides.

3.6 Nærmiljø og friluftsliv

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

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

Samlet sett er dette et trasévalg som i helhet har liten til negativ konsekvens. Det er først og fremst verdien av Gaula som lokalitet for fritidsfiske, rekreasjon og friluftsopplevelser som er av størst betydning for planområdet for ny E6 Prestteigen-Gyllan samtidig som Prestteigenkrysset, økt nærføring av vegen til Støren skole og barnehage har negative konsekvenser. Veggen med fire felt vil utgjøre et større arealbeslag, som igjen vil oppleves som en økt barrierewirkning. Økt hastighet vil bidra til økt støy.

Tabell 5: Sammenstilling konsekvens for nærmiljø og friluftsliv

Delstrekninger	Konsekvens
Prestteigenkrysset	--
Gaula bru-Håggåtunnelen	-
Rostad-Gyllan	0/-
Samlet konsekvens	-

Prestteigenkrysset

Med bakgrunn i vegens nærføring til Sokna, skolen og barnehagen og at tre hus må rives er det vurdert at tiltaket har *middels negativ konsekvens*.

Gaula bru – Håggåtunnelen

Firefeltsveg vil gi et større arealbeslag og større barrierewirkning. Utfylling i elva og økt hastighet vil forringe opplevelsesverdien av Gaula. Ved bygging av ny tunnel reduseres støy, som igjen bidrar til at opplevelsesverdi av opphold ved Gaula blir bedre. Et hustun må rives. Omfanget vurderes samlet sett til å være *liten negativ*.

Rostad – Gyllan

Et hustun må rives, men klatrelokaliteten Håggåberget opprettholdes som tidligere. Dette resulterer i at samlet konsekvens for vegføringen vurderes i dette området til å være *liten negativ* sett opp mot verdiene i området.

Anleggsfasen

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

I tillegg vil etablering av ny bru i Prestteigenkrysset kunne skape et noe mer uoversiktlig trafikkbilde for barn og unge på vei til skole og idrettsanlegg. For livet i Gaula vil også anleggsfasen kunne by på utfordringer ved at vannkvaliteten kan forringes, økt aktivitet generelt i form av støy til elva. Dette vil kunne påvirke oppvandring av fisk som igjen vil påvirke fritidsfiske i elva.

3.7 Naturressurser

De viktigste naturressursene langs strekningen er dyrka mark, fisk og løsmasseressurser. Andre naturressurser som skogs-, beite- og vannressurser (overflate- og grunnvann) finnes også, men er ikke ilagt like stor vekt i denne utredningen.

Temaet omfatter ressursgrunnlaget for landbruksnæring, og næring knyttet til fiske i Gaula. Videre er det sett på tiltakets omfang og konsekvenser for georessurser, utmarksressurser og grunnvann.

Tiltaket innebærer arealbehov for vegtraseen, i tillegg kommer skråningsutslag, støyskjermingstiltak og omlegging av veger. Det skilles mellom permanente tiltak og midlertidige tiltak i plankart og i arealregnskapet som er utarbeidet i forbindelse med konsekvensutredningen.

Tiltaket har størst negativ konsekvens for jordbruk. Arealregnskap viser at foreslått tiltak permanent beslaglegger 104 daa dyrka mark, og et midlertidig beslag på 53 daa*. Tabell 6 gir en oversikt over arealbeslag for dyrka mark. Tiltaket medfører innløsning av Rostad gård.

Tabell 6 Samlet arealregnskap for dyrka mark Prestteigen - Gyllan

Samlet oversikt i daa	Prestteigen	Gaula - Håggå	Rostad - Gyllan	Totalt
Permanent beslag	4	13	87	104
Midlertidig beslag	9*	20	24	53
Restteiger for videre vurdering	0	0	10	10
Areal for nydyrking			14	14

*foreslås tatt ut av regnskap, ikke dyrket i dag.

For næring knyttet til fiske i Gaula er det vurdert at tiltaket delvis kan ha en svært negativ konsekvens som en følge av at viktige områder for fisk kan forringes. For næring knyttet til Rostad vurderes det at næringsgrunnlag knyttet til fiske faller bort.

For samlet konsekvens vektlegges omfang og konsekvenser for jordbruk og fisk. Tiltaket har størst negativ konsekvens på Rostad- Gyllan.

Tabell 7 Samlet konsekvens for tiltaket

Delstrekninger	Konsekvens
Prestteigenkrysset	--
Gaula bru-Håggåtunnelen	---
Rostad-Gyllan	---/----
Samlet konsekvens	---

Prestteigenkrysset

Tiltaket vil beslaglegge jordbruksområdet mellom E6 og Sokna. Tiltaket medfører at det ikke vil være adkomst til restareal, og vil derfor medføre et totalt arealbeslag på 4 daa dyrka mark.

Nord på Prestteigen ligger et område (Gnr/bnr 45/354). som er registrert som fulldyrka areal i AR5, men området er i dag ikke oppdyrket. Dette utgjør i overkant av 9 daa, og reguleres som midlertidig anleggsområde. Arealet er i kommunedelplanens arealdel avsatt til sentrumsformål, og det anbefales at dette området tas ut av regnskapet over beslaglagt dyrka mark.

Dersom gnr/bnr. 45/345 tas ut av arealregnskapet, er total omdisponering av dyrka mark på delstrekningen 4 daa.

I konsekvensvurderingen forutsettes at det ikke gjøres tiltak som påvirker fiskens oppgang og gyteområder i Sokna lenger opp i vassdraget. Det er usikkerhet knyttet til hvordan tiltaket kan påvirke fiskens funksjonsområder på strekningen, men er vurdert til å ha en negativ påvirkning.

Tiltaket berører ikke løse masseforekomst direkte i dette området. Det vurderes at tiltaket ikke vil gi noen påvirkning på ressursen.

Gaula bru – Håggåtunnelen

Tiltaket vil gi en negativ konsekvens for jordbruk gjennom permanent beslag av - og riggområde på dyrka mark. Tiltaket medfører at bolighus med tilhørende bygg på Frøsetøya må innløses. Det er ikke avklart hvor lang driftsvei det vil være til dyrkamarka på Frøsetøran.

Det er knyttet usikkerhet til hvordan fisken og næring knyttet til fiske påvirkes. Dersom endringer i og langs elva påvirker fiskens funksjonsområde i stor negativ grad, kan attraktiviteten til fiskevaldene også reduseres i stor grad.

Fiske som næring pågår langs hele delstrekningen, og vurderingen er gjort lokalt for delområdet.

Rostad - Gyllan

En stor negativ konsekvens på denne strekningen er at Rostad legges ned og det bygges ned 87 daa dyrka mark. 24 daa legges midlertidig beslag på, og det er restareal på til sammen 10 daa som må vurderes videre. Ett gårdsbruk må innløses. Tiltaket medfører at 14 daa vegareal omreguleres til jordbruksareal. Med forutsetning om jordkvalitet på nydyrket areal, vil tiltaket medføre en nedbygging av dyrka mark på 73 daa.

Rostad har fiske som en del av næringsgrunnlaget for gården. Når store deler av marka bygges ned og husene innløses, vil også muligheten for å bruke husene som overnatting i forbindelse med fiske falle bort. For Rostad vil tiltaket medføre at gården og næringsgrunnlaget for gården faller bort. For øvrig næring knyttet til fiske vurderes det at Det vurderes at ny E6 ha en negativ konsekvens for fiske som næringsgrunnlag på delstrekningen.

En foreløpig beregning viser at det vil være nødvendig å ta ut ca. 200 000 m³ løsmasser fra Sandbakken og arealene ned til og med ny E6. Omfanget vurderes som liten positiv ut fra at deler av ressursen blir tatt ut.

Anleggsfasen

Tiltaket vil midlertidig berøre arealer ut over veitrase. Anleggsveier, deponi- og riggområder vil beslaglegge areal. Midlertidig beslag av jordbruksareal reguleres i foreslått reguleringsplan. Sannsynlige konsekvenser i anleggsfasen vil også være komprimert jordsmonn, midlertidig redusert adkomst til eiendommer og jordbruksareal eller areal som blir midlertidig utilgjengelig. Kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon. Det vil kunne gi reduserte avlinger over mange år, og det er vesentlig at tiltak for å hindre eller minimere dette utarbeides. I tillegg er det sannsynlig at det blir ulemper knyttet til massetransport.

På Frøsetøran er det foreslått midlertidige rigg- og anleggsområder med anleggstransport langs vei og over jernbane.

Næring knyttet til fiske kan bli midlertidig påvirket av tidvis begrenset adkomst eller avstengte områder, endringer i støy i områdene, og ulemper knyttet til anleggstransport og midlertidige riggområder.

3.8 Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser

Tabell 8 viser at sammenstilling av alle de ikke-prissatte konsekvensene som er vurdert i temarapportene.

Tabell 8: Tabellen viser en sammenstilling av alle ikke-prissatte konsekvenser som er vurdert i konsekvensvurderingene.

Konsekvenstema	Konsekvens alternativ 1
Ikke-prissatte konsekvenser	
Landskapsbilde	-/--
Naturmiljø	--
Kulturmiljø	--
Nærmiljø og friluftsliv	-
Naturressurser	---
Samlet vurdering ikke-prissatte konsekvenser	Negativ --

Det at deler av ny E6 vil legges i tunnel vil få positiv konsekvens i form av reduksjon av støy og for opplevelsesverdien for fritidsfiske. For naturmangfoldet gir store skjæringer ved tunnelpåhugget negative konsekvenser ved at viktige vegetasjonsverdier vil gå tapt.

Tiltak rundt Prestteigenkrysset vurderes i negativ retning for alle temaene. Større barrierevirkning for kryssing av E6, økt nærføring til skole og barnehage, økt nærføring til Sokna, uoversiktlig landskapsbilde og usikkerhet rundt Støren gamle kirkested fra middelalder som ikke er nøyaktig stedfestet. Hvis arkeologisk registrering skulle påvise konkrete spor etter det middelalderske kirkestedet vil planen medføre stor negativ konsekvens overfor dette kulturminnet og stor sannsynlighet for innsigelse fra kulturminnemyndigheten. Det er derimot knyttet stor usikkerhet til dette.

Tiltak på strekningen Rostad-Gyllan har stor negativ konsekvens for naturmiljøet ved Håggåberget, som er en svært viktig lokalitet med sørvendte berg og rasmark. Den bratte bergsiden har rik og varmekjær vegetasjon, og mangfoldig og spesiell lavflora og flere rødlistearter. Avskjæringen av vilttrekket ved Kleivåsen er også av stor negativ konsekvens. Denne strekningen vurderes også å ha stor negativ konsekvens for naturressurser da ca. 13 daa dyrka mark går tapt, landbrukseiendommer avskjæres og Rostad gård rives og med mulig stor negativ konsekvens for fiske.

Alternativ 1 vil medføre nye arealbeslag med totalt 104 daa tap av dyrka mark og samlet sett negativ nytte for samfunnet knyttet til ikke-prissatte konsekvenser.

Usikkerhet og avbøtende tiltak for hvert fag er skissert i hver fagrapport. Her beskrives også mulighet for kompenserende tiltak som kan forbedre den ikke-prissatte konsekvensen.