



Kløftbrua 1940 (kilde: SVV)

E6 Nedgård (Åshuset) – Toset

Reguleringsplan

Konsekvensutredning friluftsliv, by- og bygdeliv

Oppdragsnavn:	Reguleringsplan Nedgård-Toset
Dokument nr.:	NV50E6NB-PLA-RAP-0009
PlanID:	5022 2020004

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	01.11.22		EGLTRH	CHFV	ERDI

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

Rennebu kommune: www.rennebu.kommune.no

Forord

Nye Veier har ca. 160 km ny E6 i sin portefølje i Trøndelag. Målet til Nye Veier er at utbyggingen skal bedre trafiksikkerheten, forkorte reisetiden og styrke vekst og utvikling i landsdelen. Noen delstrekninger er under bygging, andre under regulering eller detaljprosjektering.

E6 Nedgård – Toset inngår som en del av denne store oppgraderingen av E6 gjennom Trøndelag fra Ulsberg (Nedgård) i sør til Steinkjer i nord. Hensikten med planarbeidet er å skaffe et formelt grunnlag for erverv av grunn og bygging av ny E6 på strekningen Nedgård – Toset.

Strekningen Nedgård – Toset er på ca. 10 km. Det utredes to alternative traséer. Begge alternativene skal være avkjørselsfri, ha planskilt kryss med rv.3, og betinger dagens E6 som parallelført lokalvei.

Lokaltrafikken vil i begge alternativene gå på dagens E6, noe som vil gi vesentlig mindre trafikk langs denne veien og vil bedre trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper. Dagens E6 planlegges omklassifisert til fylkesvei.

Konsekvensutredningene er utarbeidet på bakgrunn av planprogrammet, fastsatt av Rennebu kommune 01.09.2022. Konsekvensutredningene skal belyse alternativenes virkninger, rangere de, foreslå konsekvensreducerende tiltak, jf. tiltakshierarkiet (unngå, begrense, istandsette eller kompensere) og eventuelt bestemmelser til reguleringsplanen. Konsekvensutredningene er vedlegg til planbeskrivelsen.

Nye Veier vil ut fra en samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser anbefale og foreslå ett av veialternativene vedtatt.

Nye Veier AS er tiltakshaver og konsulentfirmaet Rambøll er engasjert for å utarbeide planforslaget og konsekvensutredningen.

Sammendrag

I Rennebu bor det ca. 2 400 innbyggere. I Berkåk bor det ca. 950 innbyggere, mens grendene Ulsberg, Innset, Stamnan og Voll huser de øvrige som ikke bor spredt. Ifølge SSB er det ca. 1 340 boliger og 2 117 hytter i kommunen. Rennebu er å betrakte som en stor hyttekommune, men hovedtyngden av hyttene er lokalisert i høyereliggende områder. Utredningsområdet berører et mindre antall boliger og hytter. Tørset hyttegrend er det eneste hyttefeltet som ligger i utredningsområdet. Langs dagens E6, fra Nedgård og til planlagte Tøsetberg tunnelen berøres et mindre antall boligeiendommer.

Imidlertid er både innbyggerne innenfor utredningsområdet, i tilgrensende grender som blant annet Ulsberg og Innset, og de som har fritidsboliger i området, flittige friluftslivsutøvere i området. Planområdet ligger i et lavereliggende skogs- og landbrukslandskap, mellom kyst og fjell, er fragmentert med elvedaler, rv. 3, E6 og Dovrebanen.

I influensområdet til utredningsområdet er det lagt til rette for friluftsliv med turstier, skiløyper og lysløype. Områdene ved Seierdalen har flere gamle, små stier rundt omkring i skogen der man kan ferdes uforstyrret. Og det er ikke uvanlig å støte på storvilt eller en storfugl når man ferdes i skogene, da det er et rikt dyreliv. Svarttjønnen, noe øst for planområdet, er et viktig turmål både på sommeren og vinteren, og her har Innset idrettslag en trimpost. Fra Seierdalsveien, går det vei helt opp til Svarttjønnen. Derifra fortsetter veien som en turvei ned til Hyttebakken og Eriksetran.

Nord-Europas høyeste steinhvelvbru krysser Orkla i utredningsområdet. Brua er bygget i 1911 - 1916, ble åpnet i 1921, og er et yndet turmål. Opparbeidet tursti på ca. 1,4 km langs nordsiden av Orkla, går fra atkomstvegen til Øyagården, sør for rv. 3 og vest for Seierdalsveien. Rennebu historielag arrangerer tidvis kulturhistoriske vandringar til brua.

Hostoa er et fjell sør for Seierdalsveien, og sør for planområdet. Dette er et viktig turmål der turen ofte starter ved Svarttjønnen og følger dalen oppover, langs stien.

Sykling foregår på turveier, stier, gang- og sykkelveier og kjøreveier i planområdet. Det er muligheter for stisykling langs Hostostradaen sør for planområdet, og det er tilrettelagte trasèer for sykling og riding fra Seierdalsveien og vestover, inn i Granholtet.

Innenfor utredningsområdet er det ingen typiske opparbeidede lekeplasser. Det er en noe slitt lekeplass inklusiv fotballbane i boligområdet på Ulsberg, i tillegg til at det ved bekken ved Tørset hyttegrend er etablert noen lekestativ. Ingen jordbrukslandskap er kartlagt som spesielle lekeplasser, men barn som bor i nærområdet benytter sannsynligvis dyrkamark ved boligene til lek og aking vinterstid. Innslag av opphold, aktivitet og rekreasjon i nærterreng og på egne tomter er vanlig i dette området.

I Rennebu er innlandsfisket organisert i et fellesområde, kalt Rennebukortet. Rennebukortet dekker over 160 fiskevann og milevis med fiskeførende vassdrag i Rennebu.

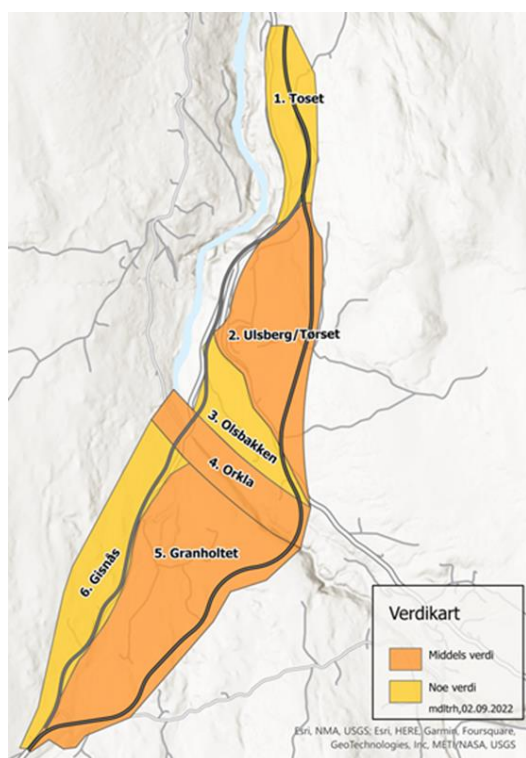
Utredningsområdet går langs noen mindre vassdrag, samt Jønnåa, Byna og krysser Orkla. Det ligger ikke fiskevann innenfor utredningsområdet. Det foregår noe fiske i elvene Byna og Orkla. Aktuell art er ørret, men fisket omtales ikke som spesielt godt, da det er lite fisk, og fisk som

ikke blir av særlig størrelse. Det er heller ikke registrert opparbeidete fiskeplasser i vassdragene som krysser utredningstraseen.

Det selges jaktkort for småvilt, som rype, skogsfugl, hare og rådyr. Omsetningen av jaktkort er relativt begrenset. Rennebu Utmarksråd har avtale med de fleste grunneierlaga i Rennebu, hvor man kan drive jakt og fangst på rødrev, mår, gaupe og jerv uten å måtte løse jaktkort. Det opplyses videre at området til Ytre Seierdal Grunneierlag er kjerneområde for gaupejakt i Rennebu. Storviltjakta i Rennebu forvaltes av Rennebu Storviltvalg. Kvoteene er relativt lave.

Konsekvensutredningen for temaet naturmangfold peker på Granholtet er et svært viktig trekkområde for storvilt. Storvilt bruker også elvedalene som trekkområde. Dette er forhold som bidrar til gode opplevelseskvaliteter i turterrenget.

Utredningsområdets verdi (figur 1) er vurdert til gjennomgående *noe* og *middels* verdi. Dette henger i hovedsak sammen med lav bruksfrekvens og lokal betydning. Dette kan igjen henge sammen med at området ligger mellom kyst og fjell og er sterkt påvirket av samferdselsårer allerede.



Figur 1. Verdikart for utredningsområdet

Vestre alternativ følger i hovedsak dagens E6, 0-alternativet. Vestre alternativ berører i hovedsak områder med noe verdi for friluftslivet, område 6 Gisnås, område 4 Orkla, område 3 Olsbakken og område 1 Toset. En ny E6 vil øke barrieren mellom øst og vest, og det blir færre krysningspunkter enn i dag (0-alternativet).

Kryssingsmulighetene blir overgangsbru ved Nedgård, viltovergang ved Farlegheita, Kløftbrua, kryss Ulsberg og over tunnel og overgangsbru ved Toset. Utvekslingen mellom østsiden og

vestsiden av E6 blir derfor ikke like god som ved 0-alternativet, hvor kryssing skjer i planet på det meste av strekningen. Lokalveien vil ha svært begrenset trafikkmengde, noe som også trykker uteoppholdet og tilgjengeligheten til friluftsområdene i nærheten av bebyggelsen. Støybildet på tilstøtende tomter vil forbedres, jf. planlagte støyskjermingstiltak som er forankret i støyrapporten som følger saken [1].

Det er marginalt med beslag av relevante friluftsområder i noen av delområdene i dette alternativet, men størst ved Toset. Kryssing av Orkla skjer i samme område som dagens bru ligger. Den kommer høyere i terrenget og virker derfor mer negativt på opplevelseskvalitetene i elvedalen. Med lokal skjerming vil støyen reduseres i forhold til 0-alternativet. Eiendommer vil bli skjermet. Kvaliteten i uteområdene i nærområdet vurderes derfor som bedre enn 0-alternativet.

Ingen turveier, stier eller løyper berøres. Det vil si at dagens friluftsliv i hovedsak kan opprettholdes. Påvirkningen settes derfor til **noe forringet**, begrunnet i påvirkningen i delområde 1 - Tosetområdet.

Østre alternativ

Østre alternativ berører friluftinteressene langt sterkere. Ny E6 med høyere hastighet vil medføre mer støy og luftforurensning i friluftsområder der det i dag er stier, skiløyper, turveier, hytter og jaktterreng. Veien vil i utgangspunktet bli en ny barriere for ferdsel i terrenget øst-vest. Ferdsel langs Tosetveien vil bli opprettholdt. Som for vestre alternativ vil dagens E6 fungere som lokalvei når ny E6 etableres, og vil med vesentlig mindre trafikk kunne bli noe mer attraktiv som f.eks. sykkelvei. Dette er positivt for friluftslivet.

For eksisterende tur- og skiløype østover fra Ulsberg og Tørset hyttegrend er det avklart at dette løypenettet legges over E6 sammen med omlagt lokalvei (Liaveien). Foreslåtte skiløype er utarbeidet i samråd med, og dels på initiativ fra Innset idrettslag. Dette betyr at det etableres ski- og turløyper parallelt med ny E6, samt en ny tursti østover mot Fuglehaugen.

Ny E6 vil gå i bru over Orkla til tunnel gjennom Granholtet. Avstanden mellom ny bru for veien og jernbanebrua er ca. 300 m. Det gjøres grep med stien og landskapsutforming av bru og brukar som minimerer barrierewirkningen av inngrepet, og som sikrer en god turvei til målpunktet.

I sum vurderes ny E6 på østsida av jernbanen å medføre at delområdet blir *forringet*, i hovedsak som følge av trafikkstøy, barrierewirkning og redusert attraktivitet i nærområdene til ny E6, elvedalen og Orkla bru.

Ny E6 vil tilføre støy, forstyrrelser og bli en ny barriere for ferdsel i terrenget på Granholtet. Natur- og landskapskvalitetene blir påvirket negativt og området blir fragmentert og gjort mindre tilgjengelig.

Eksisterende ride- og sykkelstier på Granholtet blir ødelagt, og jaktområdet delt og trolig lite interessant.

Påvirkningen i østre alternativ vurderes til mellom **forringet og sterkt forringet**. Det legges til grunn at anleggsgjennomføring i hovedsak pågår i linja. Det betyr at anleggstrafikken og sprengningsarbeid vil kunne påvirke friluftslivet allerede fra oppstart av

anleggsarbeidet. Samlet sett vurderes påvirkningen i anleggsfasen å være lik påvirkningen i permanent driftsfase for begge alternativene.

Samlet vurdering og rangering

De ulike delområdene påvirkes forskjellig av alternativene. Tabell 1 og tabell 2 oppsummerer verdi, påvirkning, påført miljøskade og samlet konsekvens.

Tabell 1 Oppsummert verdi og påvirkning av delområder

Delområde	Verdi	Påvirkning 0-alternativet	Påvirkning – Vestre alternativ	Påvirkning - Østre alternativ
1 - Toset	Noe	(0)	Noe forringet	Noe forringet (-)
2 - Ulsberg/Tørset	Middels	(0)	(0)	Forringet (--)
3 - Olsbakken	Noe	(0)	(0)	Noe forringet (-)
4- Orkla	Middels	(0)	Noe forringet (-)	Forringet (--)
5- Granholtet	Middels	(0)	(0)	Forringet/sterkt forringet (--/---)
6- Gislås	Noe	(0)	Noe forringet (-)	(0)
Samlet Påvirkning		Noe forringet	Noe forringet	Forringet

Tabell 2 Miljøskade på delområder, samlet konsekvens og rangering

Alternativer		Null-alternativet	Alternativer	
Vurderinger			Alternativ Vest	Alternativ Øst
Konsekvens for delområder	Delområde 1	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
	Delområde 2	0	Ikke berørt	Betydelig miljøskade (--)
	Delområde 3	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Noe miljøskade (-)
	Delområde 4	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
	Delområde 5	0	Ikke berørt	Betydelig miljøskade (--)
	Delområde 6	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Ikke berørt
Avveininger	Begrunne høy/lav vektlegging av enkelte delområder		Granholtet, <u>Toset</u> og Tørset er områder med særlig betydning for friluftsliv/by- og bygdelig	Granholtet, <u>Toset</u> og Tørset er områder med særlig betydning for friluftsliv/by- og bygdelig
	Samlede virkninger		Moderate virkninger, men mest i nord ved <u>Toset</u>	Store negative virkninger over Granholtet, men også negative konsekvenser ved hyttefeltet og Orkla.
Vurdering av samlet konsekvens for miljøtema	Samlet konsekvensgrad		Noe negativ konsekvens	Middels til stor negativ konsekvens
	Begrunnelse		Alternativet følger i stor grad dagens E6. Her er det ikke aktuelt med friluftsliv uansett. Bygdelig knyttet til boliger teller noe negativt, men ikke i nærheten så mye som for østre alternativ	Ikke stor bruksfrekvens, men kvalitetene er middels og disse utgår i stor grad ved tiltaket.
Rangering	Rangering		1	2
	Begrunnelse for rangering		Minst negative konsekvenser	Tiltaket har gjennomgående middels til store negative konsekvenser for friluftsliv, by- og bygdelig

Rangeringen framstår med en robust konklusjon om at ny E6 bør følge dagens trasé, framfor et østlig løp gjennom nytt og aktivt brukt turterreng.

Forslag til konsekvensreducerende tiltak

Valg av trasé er avgjørende for konsekvensen for friluftslivet i området. Det er få relevante konsekvensreducerende tiltak ut over det å unngå friluftsområdene. Imidlertid kan utsatte områder skjermes for støy og visuell forurensning, dvs. veibelysning.

Forslag til reguleringsbestemmelser

Ved valg av østre alternativ bør fritidsbebyggelsen på Tørset skjermes visuelt og støymessig. Det innebærer også å styre veibelysning bort fra hyttegrenda. Beboere langs eksisterende E6 skal skjermes mot støy og visuell forurensning dersom vestre alternativ velges.

Innholdsfortegnelse

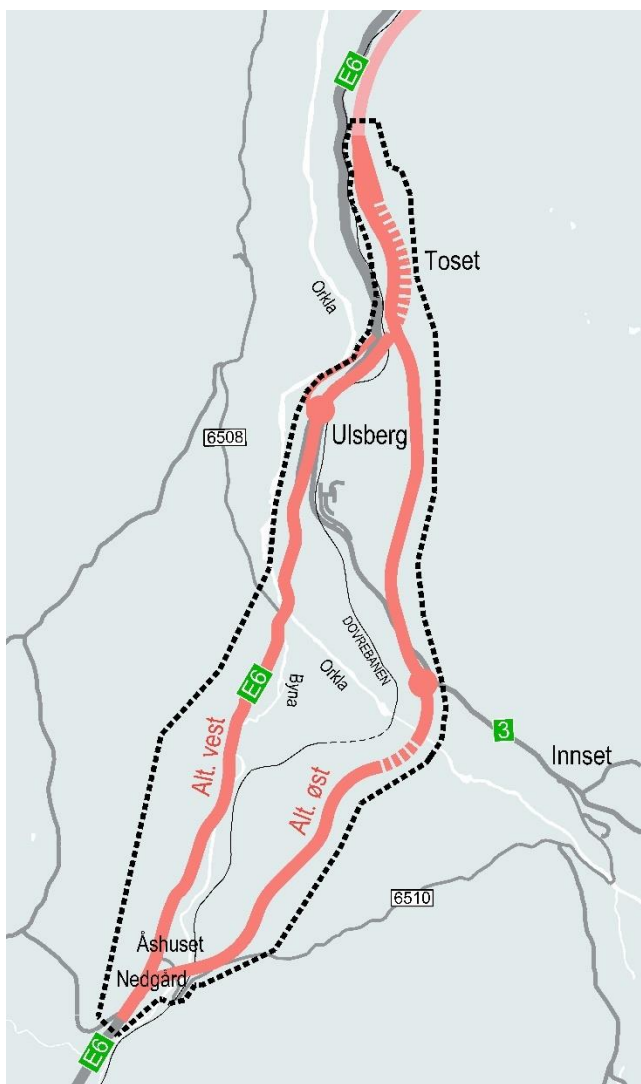
1	Beskrivelse av tiltaket	10	
1.1	Planområdet og alternativer som utredes		10
1.2	Nullalternativet		13
2	Rammer og premisser for planarbeidet	14	
2.1	Planprogrammet		14
2.2	Fagspesifikke rammer og premisser		14
3	Metode og kunnskapsgrunnlag	16	
3.1	Generell beskrivelse av metoden		16
3.2	Verdivurdering		16
3.3	Tiltakets påvirkning og konsekvens		17
3.4	Skadereduserende tiltak		18
3.5	Fagspesifikk metode		18
3.5.1	Kunnskapsgrunnlaget - registreringer		18
3.5.2	Influensområdet		20
3.5.3	Delområder		20
3.5.4	Verdivurdering		20
3.5.5	Tiltakets påvirkning		21
3.5.6	Konsekvens for delområder		22
3.5.7	Samlet konsekvens for friluftsliv, by- og bygdeliv		23
3.5.8	Skadereduserende tiltak		24
4	Områdebeskrivelse og delområder	25	
4.1	Områdebeskrivelse - registreringer		25
4.2	Delområder		33
5	Verdivurdering	35	
5.1	Samlet verdivurdering		40
6	Påvirkning og konsekvens	41	
6.1	Vestre alternativ		41
6.1.1	Påvirkning i anleggsfasen		42
6.2	Østre alternativ		43
6.2.1	Påvirkning i anleggsfasen		46
6.3	Samlet vurdering av påvirkning		47
7	Vurdering av konsekvens i delområdene	47	
7.1	Konsekvens i anleggsperioden		47
7.2	Skadereduserende tiltak		47
7.3	Behov for oppfølgende undersøkelser		47
8	Sammenstilling av påvirkning, konsekvenser og rangering	48	
9	Kilder	49	

1 Beskrivelse av tiltaket

1.1 Planområdet og alternativer som utredes

Innenfor planområdet er det lagt til grunn å utrede to hovedalternativer, et vestlig alternativ og et østlig alternativ, vist i figur 2:

- 1) Alternativ vest, ny E6 i hovedsak langs dagens E6 mellom Nedgård og kryss Ulsberg, og godkjent reguleringsplan mellom kryss Ulsberg og Tøset.
- 2) Alternativ øst, ny E6 i en korridor tilsvarende tidligere utredet over Tørset og Granholtet.



Figur 2 Varslet plangrense, ca. 11 883 daa.

Alternativ vest

Den vestlige korridoren vil i stor grad følge dagens E6. Dimensjoneringsklasse H2 legges til grunn. Dvs. 2 – 3 felts vei med midtdeler og bredde 12-15 m og fartsgrense 90 km/t som vist i figur 3. Nord for Ulsberg forutsettes fartsgrense 80 km/t fram til nordre utløp av tunnelen. Dagens E6 søkes gjenbrukt i størst mulig grad. Enten som del av ny E6, eller til bruk som parallelført lokalvei på hele eller deler av strekningen. Det er foreslått ny bru over Orkla, og dagens bru (Kløftbrua) søkes brukt som lokalveibru. Det legges opp til planskilt kryss med rv. 3

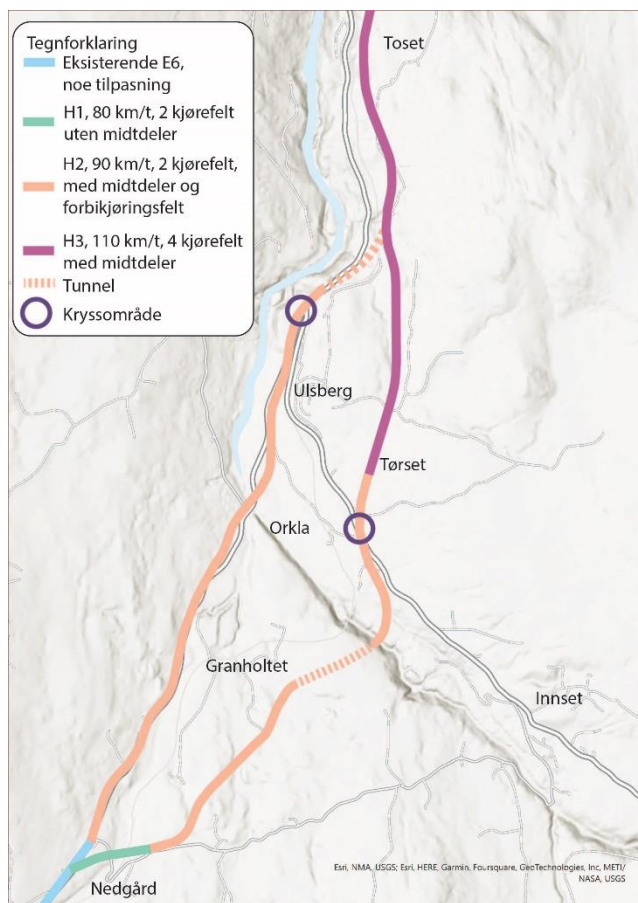
like sør for dagens kryss på Ulsberg. På strekningen Ulsberg - Tøset vil alternativet overlape gjeldende reguleringsplan for ny E6. Som i vedtatt plan forutsettes det ett-løps tunnel med 3 felt og bredde 14,0 meter.

Alternativ øst

På samme måte som for alternativ vest legges dimensjoneringsklasse H2 til grunn sør for krysset med rv. 3. Nord for krysset legges dimensjoneringsklasse H3 til grunn, dvs. 4-felts motorvei og fartsgrense 110 km/t, med veibredde ca. 19 m.

Korridoren starter ved Nedgård og går 4 km nordover (øst for dagens E6) før den går i en 500 m lang tunnel gjennom Granholtet og deretter på bru over Orkla. Etter brua blir det en stigning opp til et planskilt kryss med rv. 3. På denne delstrekningen utredes 3 felt. Nord for krysset med rv. 3 går E6 over i 4-felts vei med dimensjonerende hastighet 110 km/t til den treffer regulert løsning ved Tøset som vist i figur 3.

Dersom dette alternativet blir vedtatt, må gjeldende reguleringsplan på delstrekningen Tøset-Ulsberg oppheves.



Figur 3 Oversiktskart med veiklasser

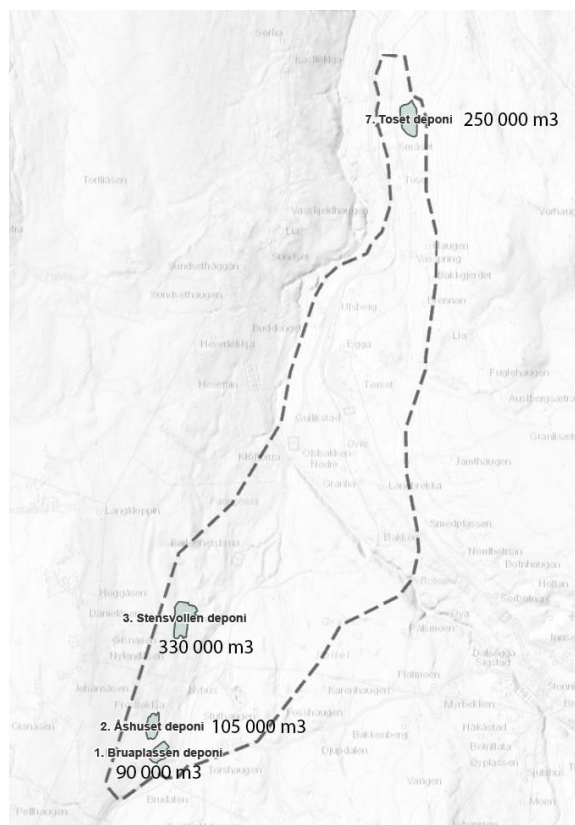
Kryssløsning med rv. 3

Plassering og utforming av planskilt kryss har for begge alternativene hatt fokus på framkommelighet og trafiksikkerhet. Det er også lagt til grunn at gode kollektivløsninger skal

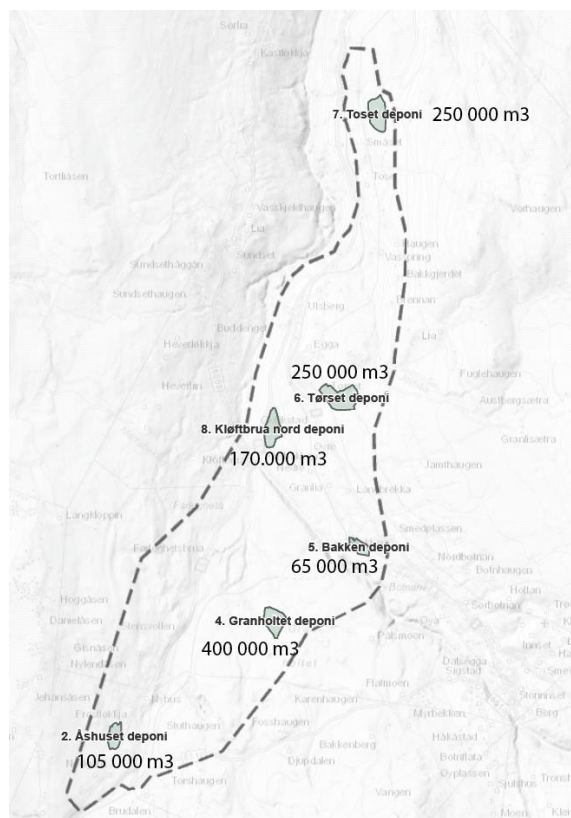
være en del av kryssløsningen, noe som også inkluderer holdeplasser, gang- og sykkelatkomster, samt pendlerparkering.

Massedeponi

Det er gjort vurderinger av deponiområder langs begge strekningene. Utredning av deponiområdene er gjort i samarbeid med kommunen. Figur 4 viser aktuelle deponiområder med maksimal kapasitet langs vestre trasé, mens figur 5 viser det samme for østre trasé.

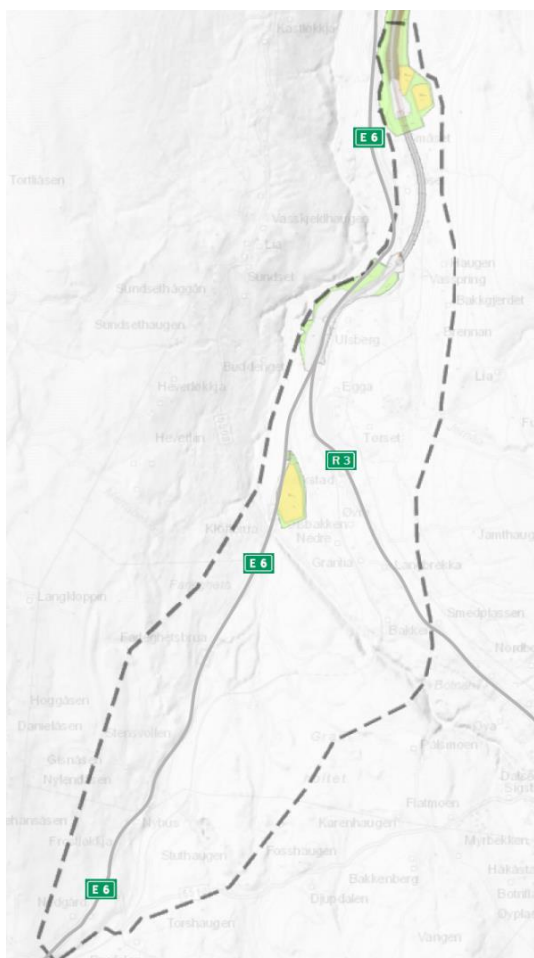


Figur 4 Oversikt over aktuelle deponier med kapasitet lang vestre trasé.



Figur 5 Oversikt over aktuelle deponier med kapasitet lang østre trasé.

1.2 Nullalternativet



Referansealternativet, nullalternativet, er dagens E6 fra sør helt til den treffer på vedtatt reguleringsplan (planid. 50222018006, vedtak 05.09.2019) fra Ulsberg og frem til planavgrensningen i nord, figur 6 Dagens riksvei 3 er også en del av nullalternativet.

Figur 6. Nullalternativet og gjeldende regulering

2 Rammer og premisser for planarbeidet

2.1 Planprogrammet

Planprogrammet bygger på plan og bygningslovens bestemmelser [2], med tilhørende veileder [3]. Planprogrammet redegjør for hvilke tema som skal konsekvensutredes og hvilke tema som skal belyses med fagrapporter for hvert alternativ, tabell 3.

Tabell 3 Oversikt over fag som skal konsekvensutredes fra planprogrammet

Tema	Planbeskrivelse	Konsekvens- utredning, V712	Annen fagrapport
Trafikkanalyse			x
Støy			x
Klimagass		x	
Luftforurensning			x
Landskapsbilde		x	
Friluftsliv/by- og bygdeliv		x	
Naturmangfold (land og vassdrag)		x	
Kulturmiljø		x	
Naturressurser		x	
ROS-analyse			x
Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger	x		
Grunnforhold, geologi og geoteknikk			x
Barn og unges oppvekstsvilkår	x		
Elektriske forsyningsanlegg	x		
Massedeponier	x		
Folkehelse	x		
Hydrologi og VA			x
Konstruksjoner			x

Utredningene redegjør innledningsvis for kunnskapsgrunnlaget innenfor utredningsområdet. Utredningsområdet defineres av det enkelte fag, da det også skal inkludere et influensområde. Det er innhentet ytterligere kunnskap gjennom befaringer og intervjuer.

Det skal etableres tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag for å gjennomføre utredning som bidrar til beslutningsrelevante anbefalinger.

2.2 Fagspesifikke rammer og premisser

For temaet friluftsliv/by- og bygdeliv heter det i planprogrammet at:

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 for E6 Ulsberg – Vindåsliene (planid: 5022_2017006). Dagens E6 går på strekningen åpent i elvelandskapet langs Orkla og videre sørover langs Byna. Godkjent reguleringsplan baserer seg på tunnel-løsning under jernbanen.

Endringen nå er at en ca. 4 km lang strekning legges i dagen fra Toset til Ulsberg samt at strekningen forlenges ca. 5 km mot sør, fra Ulsberg, med ny kryssing over Orkla, tunell og ny dagsone over Granholtet, fram til Nedgård, hvor ny E6 går inn på eksisterende E6.

Nasjonale 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 området.

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.

Fagtemaet friluftsliv omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselskapende aktivitet i nærmiljøet, og i naturen ellers. Forståelsen av friluftsliv inkluderer også ferdsel og opphold i grøntområder inne i byer og tettsteder, som for eksempel parker og andre grønne strukturer.

Friluftsliv er en samhandling mellom fysisk aktivitet og naturopplevelse. I utgangspunktet regnes imidlertid ikke opparbeidete områder som eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader som friluftslivsområder. Naturopplevelse inkluderer også det å oppleve kulturminner i natur, og å forstå og oppleve landskapets historie. Temaet kulturminner og kulturmiljøer berører temaet friluftsliv ved å tilføre friluftslivsopplevelser en ekstra dimensjon.

Motorisert ferdsel omfattes ikke av friluftslivsbegrepet. Det vil være knyttet økonomi til utøvelse av jakt og fiske. Inntekt fra salg av fiske og jaktkort er en del av økonomien for grunneier. Endringer i jakt- og fiskeutøvelsen vil således betraktes som prissatte konsekvenser knyttet til tiltaket. Men i denne sammenhengen avgrenses temaene jakt og fiske til brukerne og friluftslivsutøvelsen som ligger i dette, og ikke til de økonomiske virkningene av tiltaket..

Temaet friluftsliv, by- og bygdeliv omfatte opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse, i nærmiljø og i tilgrensende utfarts-/friluftsområder.

Fokus vil være:

- Friluftsområder
- Nærområder
- Utearealer i tettsteder som er allment tilgjengelige (i hele eller deler av døgnet)
- Turstier og skiløyper
- Jakt og fiske
- Nett for tursykling

3 Metode og kunnskapsgrunnlag

3.1 Generell beskrivelse av metoden

Statens vegvesens håndbok V-712 (2018) [4], 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, by- og bygdeliv 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.

Verdi, omfang og konsekvenser for friluftsliv, by- og bygdeliv skal utredes i samsvar med Statens Vegvesens Håndbok V-712. Målet med metoden er å kartlegge verdier, vurdere påvirkningsgraden og konsekvensen på en tydelig og anvendbar måte.

Forberedende arbeider

1. *0-alternativet* – dagens situasjon inklusiv vedtatt plan beskrives. Tiltaket skal vurderes opp mot 0-alternativet.
2. *Kunnskapsinnhenting* – gjennomgang av eksisterende kunnskap, deriblant eksisterende databaser, tidligere utredninger osv., befaring, kontakt med kommunen/fylkeskommunen/statsforvalter etc.

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.

3.2 Verdivurdering

Området verdisettes og framstilles på verdikart. Verdivurderingen fremstilles på en glidende skala fra *uten betydning* til *svært stor* verdi. Vurdering av verdi vil ofte være knyttet til delområder, som også synliggjøres på verdikartet.

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 verdisetting er gitt i Figur 7.



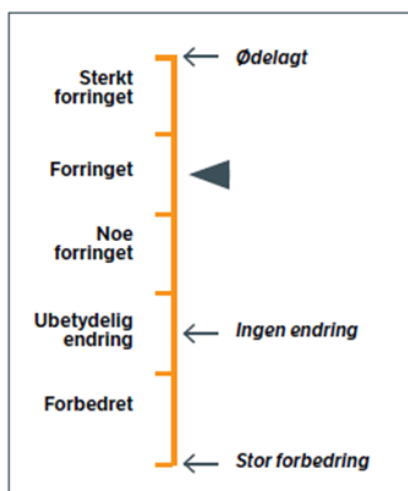
Figur 7 Skala for vurdering av verdi

3.3 Tiltakets påvirkning og konsekvens

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 angis som vist i Figur 8. Tabellen er en veiledning for gradering av påvirkning. Vurderingene skal begrunnes i en kort og konsis tekst.



Figur 8 Skala for vurdering av påvirkning

Konsekvens

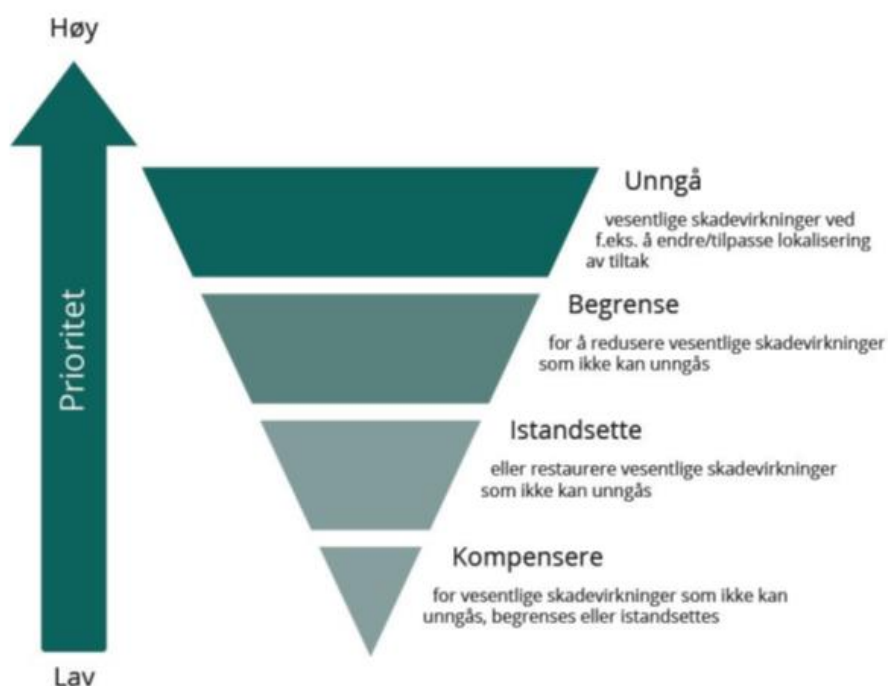
Konsekvensen framkommer ved å sammenstille verdivurderingen med vurderingen av tiltakets påvirkning. Konsekvensen illustreres i en konsekvensvifte, se tabell 4. Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss.

Tabell 4 Konsekvensvifte

Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor	Verdi
					Påvirkning
					Ødelagt
					Sterkt forringet
					Forringet
					Noe forringet
	0				Ubetydelig endring
					Forbedret
					+ / ++
					+++ / ++++

3.4 Skadereduserende tiltak

Det skal foreslås konkrete skadereduserende tiltak i henhold til Figur 9. Dette er konkrete forslag som kan bidra til å begrense virkningene av tiltaket.



Figur 9 Tiltakshierarkiet (Kilde: Miljødirektoratets hjemmeside, 2022)

3.5 Fagspesifikk metode

Metodikken for utredning av friluftsliv, by- og bygdelig baserer seg på omtalt, generell metodikk, men tilpasses temaet ved å utelate noe figurbruk der dette ikke synes nødvendig for å belyse temaet.

3.5.1 Kunnskapsgrunnlaget - registreringer

Kunnskapsgrunnlaget for utredning av friluftsliv, by og bygdelig er basert på befarings i området, kommunale planer [5], [6], informasjon fra utmarksråd [7], grunneierlag [8], velforeninger og grendelag [9], [10], Innset Idrettslag [11], saksbehandlere [12], [13], tilhørende utredninger på kulturarv, landskap, naturressurser og naturmiljø [14], [15], [16], [17], samt relevant materiale som er offentlig tilgjengelig på ulike nettsteder [18], [19], [20], [21] og [22].

Figur 10 viser tilretteleggingstiltak for idrett og friluftsliv sør i Rennebu kommune.

Tabell 5 Registreringskategorier for friluftsliv, by og bygdsliv. Kilde håndbok V712

Registreringskategori	Forklaring
Forbindelseslinjer/soner	
Ferdelsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønncorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykkelruter	Sykkelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagsturområder 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 bebyggd 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.

3.5.2 Influensområdet

Influensområdet går vanligvis utenfor det konkrete planområdet som er varslet ved oppstart. Influensområdet viser sammenhengen mellom friluftsliv, by- og bygdsliv innenfor varslet planområde og tilsvarende arealer utenfor. Det kan for eksempel være fordi turområder og løypenett går fra bebyggelse til nærterreng og til fjellområder utenfor planområdet.

3.5.3 Delområder

Utredningsområdet deles inn i delområder, basert på registreringskriteriene i tabell 5.

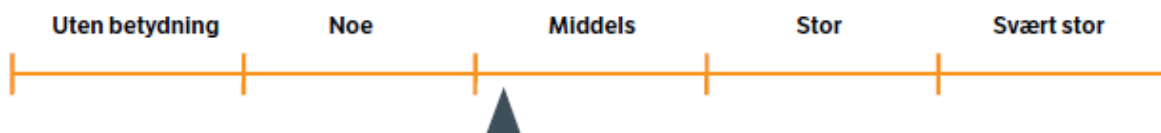
3.5.4 Verdivurdering

Delområdene verdsettes og framstilles på et verdikart. 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. Kriteriene i tabell 6, er et hjelpemiddel for å gi verdi.

Tabell 6 Verdikriterier for fagtema friluftsliv, by- og bygdsliv. Kilde SVV håndbok V712.

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

Skala for vurdering av verdi går fram av SVV håndbok V712, se Figur 11. For hvert delområde vil verdien beskrives med ordene innenfor skalaen «Uten betydning» til «Svært stor».



Figur 11 Skala for vurdering av verdi. Kilde SVV håndbok V712.

3.5.5 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, by- og bygdsliv baserer seg på kriteriesettet vist i tabell 7. Tabellen er en veiledning for gradering av påvirkning. Vurderingene skal begrunnes i en kort og konsis tekst.

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.

Tabell 7 Veiledning for vurdering av påvirkning. Kilde SVV håndbok V712.

Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet /Barriere	Bruk av området/ferdselforbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lengre attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lengre 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

3.5.6 Konsekvens for delområder

Konsekvens vurderes ved å sammenholde et delområdes verdi med tiltakets påvirkning på dette delområdet, i tråd med skalaen, slik den framkommer i tabell 8.

Tabell 8 Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder.

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

3.5.7 Samlet konsekvens for friluftsliv, by- og bygdeliv

Etter vurdering av delområdene skal det gjennomføres en samlet vurdering, der alternativene settes opp mot 0-alternativet og hverandre. Vurdering av konsekvensgrad baserer seg på tabell 9.

Tabell 9 Kriterier for fastsettelse av samlet konsekvens.

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.

Oppsummert vil vurderingene føre til en samlet konsekvensgrad for friluftsliv, en rangering av alternativene og en oppsummering av andre beslutningsrelevante hensyn. Dette fremstilles i tabell 10, nedenfor.

Tabell 10 Skjema for miljøskade og konsekvensvurdering

Alternativer		Nullalternativet	Et eller flere alternativer		
Vurderinger			Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Konsekvens for delområder	Delområde A	0	Alvorlig miljøskade (--)	Betydelig miljøskade (--)	
	Delområde B	0	Alvorlig miljøskade (--)	Noe miljøskade (-)	
	Delområde C	0	Betydelig miljøskade (-)	Ikke berørt	
	Delområde D	0	Ikke berørt	Noe miljøforbedring (+) / Betydelig miljøforbedring (++)	
	Delområde X	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)	
Avveininger	Begrunne høy/lav vektlegging av enkelte delområder				
	Samlede virkninger				
Vurdering av samlet konsekvens for miljøtema	Samlet konsekvensgrad		Stor negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	
	Begrunnelse				
Rangering	Rangering				
	Begrunnelse for rangering				

3.5.8 Skadereduserende tiltak

Det skal foreslås konkrete skadereduserende tiltak i henhold til tiltakshierarkiet, se figur 9. Dersom en ikke kan unngå en negativ konsekvens, så skal det søkes å begrense, istandsette eller kompensere for skadevirkningene.

Dette er konkrete forslag som kan bidra til å begrense virkningene av tiltaket. For friluftsliv, by- og bygdsliv kan typiske tiltak være å unngå viktige områder, gjennomføre tilretteleggingstiltak som reduserer barrierenvirkninger, opparbeidelse av alternative områder, stier eller løyper eller skjerme uteområder/friluftsområder for støy.

4 Områdebeskrivelse og delområder

4.1 Områdebeskrivelse - registreringer

Utredningsområdet ligger i et lavereliggende skogs- og landbrukslandskap, utenfor de mest sentrale friluftsområdene i regionen, som først og fremst er ved kysten og i fjellet. Området framstår som noe fragmentert og forskjelligartet, dels på grunn av elvedalene som skjærer gjennom området, men også på grunn av arealbruken og barrierefunksjonen som dagens E6 og jernbane utgjør.

Dette betyr at området først og fremst har lokale brukere, dvs. lokalbefolkningen og brukere av fritidseiendommene i området.

Brukergrupper i området

Vurderingene knyttet til verdi, påvirkning og konsekvens henger sammen med mengden brukere og bruksintensiteten.

I Rennebu kommune bodde det ved medio 2022 2 432 innbyggere. I Berkåk bor det ca. 950 innbyggere, mens grendene Ulsberg, Innset, Stamnan og Voll huser de øvrige som ikke bor spredt.

Ifølge SSB er det ca. 1 340 boliger og 2 117 hytter i kommunen. Rennebu er å betrakte som en stor hyttekommune, men hovedtyngden av hyttene er lokalisert i høyereliggende områder.

Planområdet starter i nord ved grenda Tuset. I vest grenser planområdet mot elvene Orkla og Byna, i sør mot kommunegrensen mot Oppdal, og i øst mot Fuglehaugen, Innset og Seierdalen.

Utredningsområdet berører et mindre antall boliger og hytter. Tørset hyttegrend er det eneste hyttefeltet som ligger i utredningsområdet. Langs dagens E6, fra Nedgård og til planlagte Tusetberg tunnelen berøres et mindre antall boligeiendommer.

Imidlertid er både innbyggerne innenfor utredningsområdet, i tilgrensende grender som blant annet Ulsberg og Innset, og de som har fritidsboliger i området, flittige friluftslivsutøvere i området.

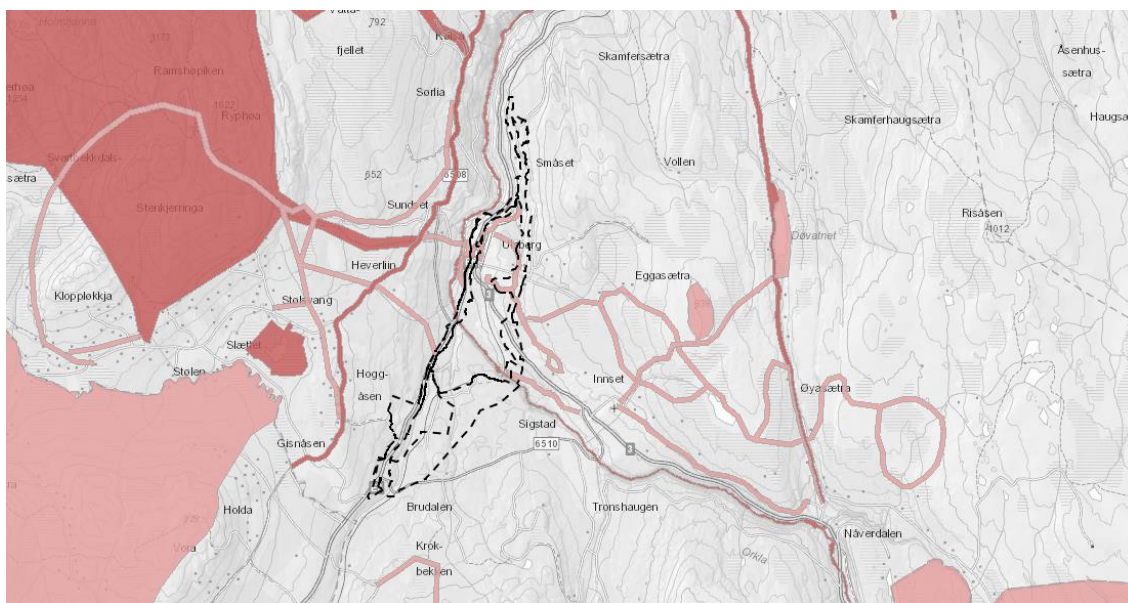
Influensområdet

Utredningsområdet grenser mot utmarksområder opp mot høydedragene Gråhøa i nordøst og mot Hostoa i sørøst. Mot disse er det gode sammenhenger med enkle turstier.

I sør, mot vest ligger populære utfartsområder som Barnas Naturverden, med tur- og hytteområdene i Gisnadalen, porten mot Trollheimen. Atkomst mot disse områdene skjer via Gamle Kongevei, som på sin side ikke har turvei- eller stiforbindelser ned mot dagens E6. Dette området vurderes derfor å ligge utenfor utredningsområdets influensområde.

Orklavassdraget er lakseførende opp til Stoin, nord for Ulsberg og utredningsområdet. Vassdraget sør for dette har ørretbestand, men verdien av elvekorridoren er mest knyttet til det spektakulære landskapet. Elvekorridoren inngår i utredningsområdet, men det synes ikke relevant å utrede områder utenfor plan- og utredningsområdet.

Det er ingen statlig sikra friluftsområder som blir berørt. Kartet fra naturbase [20] (miljødirektoratet.no), figur 12, gir oversikt over kartlagte friluftsområder og turveier til og fra utfartsområder utenfor planområdet, både i både østlig og vestlig retning.



Figur 12 Utredningsområdet og kartlagte friluftsområder

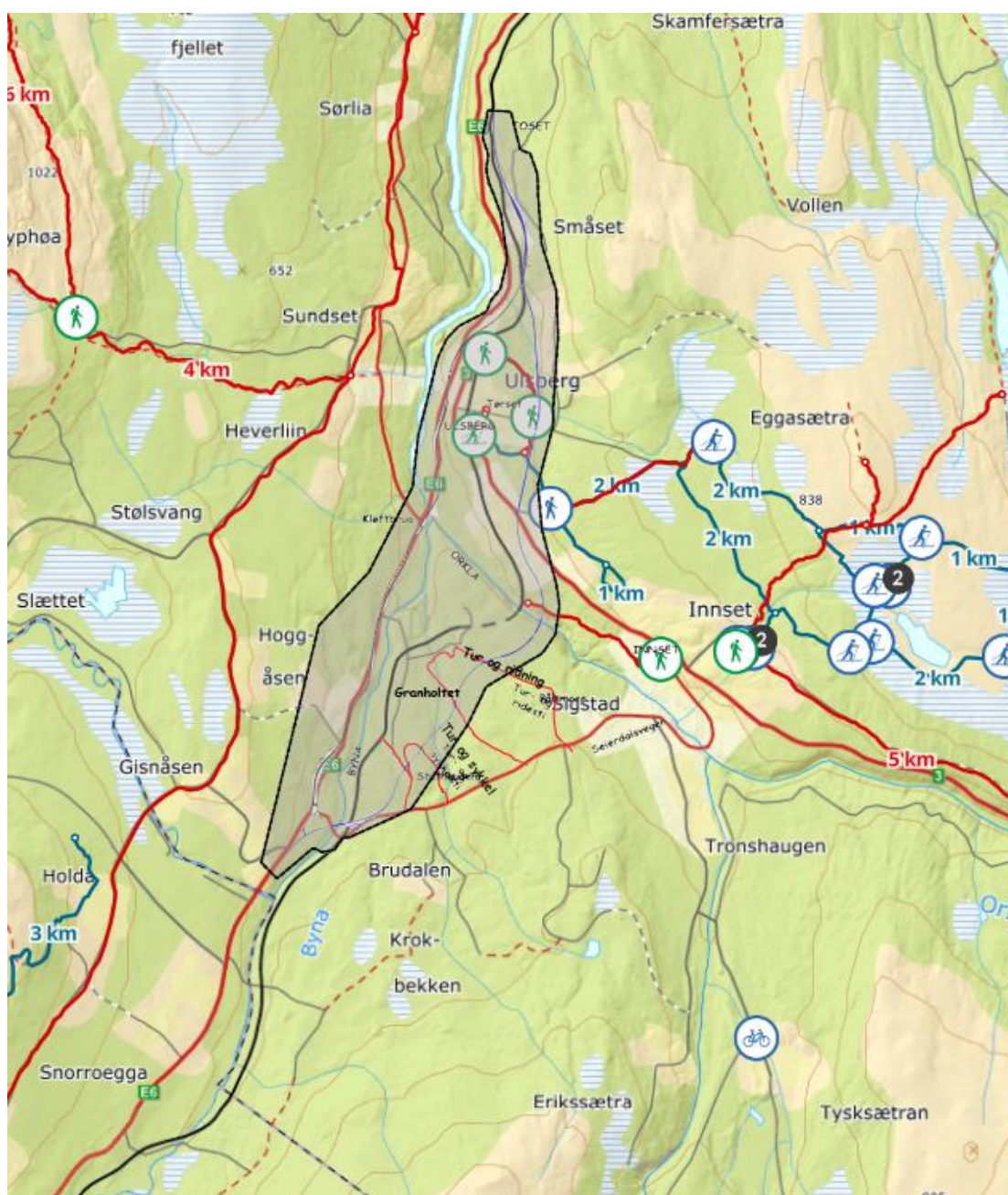
Blant annet brukes Toseveien, fra Tørset og nordover gjennom planområdet, som tur- og trimvei.

Stier og løyper

I og i tilgrensende områder til utredningsområdet er det lagt til rette for friluftsliv med turstier, skiløyper og lysløype. Kartutsnittet i figur 13 viser disse sett i forhold til utredningsområdet.

Områdene ved Seierdalen har flere gamle, små stier rundt omkring i skogen der man kan ferdes uforstyrret. Og det er ikke uvanlig å støte på storvilt eller en storfugl når man ferdes i skogene, da det er et rikt dyreliv her, ref Innset.nu [9] og konsekvensutredning for naturmangfold [17].

Svarttjønna, noe øst for planområdet, er et viktig turmål både på sommeren og vinteren, og her har Innset idrettslag en trimpost. Fra Seierdalsveien, går det vei helt opp til Svarttjønna. Derifra fortsetter veien som en turvei ned til Hyttebakken og Eriksetran (begge gårdsbruk). På tur opptil Svarttjønna fra Seierdalen passerer man Bakkenberg (gårdsbruk). Hostoa er et fjell sør for Seierdalsveien og planområdet. Fjellet er et viktig turmål, og turen starter ofte ved Svarttjønna og følger dalen oppover, langs stien [9]. Det arrangeres turer på kultursti til Orkla jernbanebru.



Figur 13 Sommerstier og vinterløyper i tilknytning til utredningsområdet

Skiløyper

Rennebu kommune har gitt ut et eget kart over skiløyper (figur 15), i tillegg til at disse er registrert på ut.no [18]. Lysløypa mellom Ulsberg og Innset er i henhold til idrettslaget [11] og hytteforeningen [10] mye brukt. Innenfor utredningsområdet er det også registrert P-plass og løype fra Ulsberg til Austberg Øvre. Løypene opplyses å være viktige året rundt, figur 14.



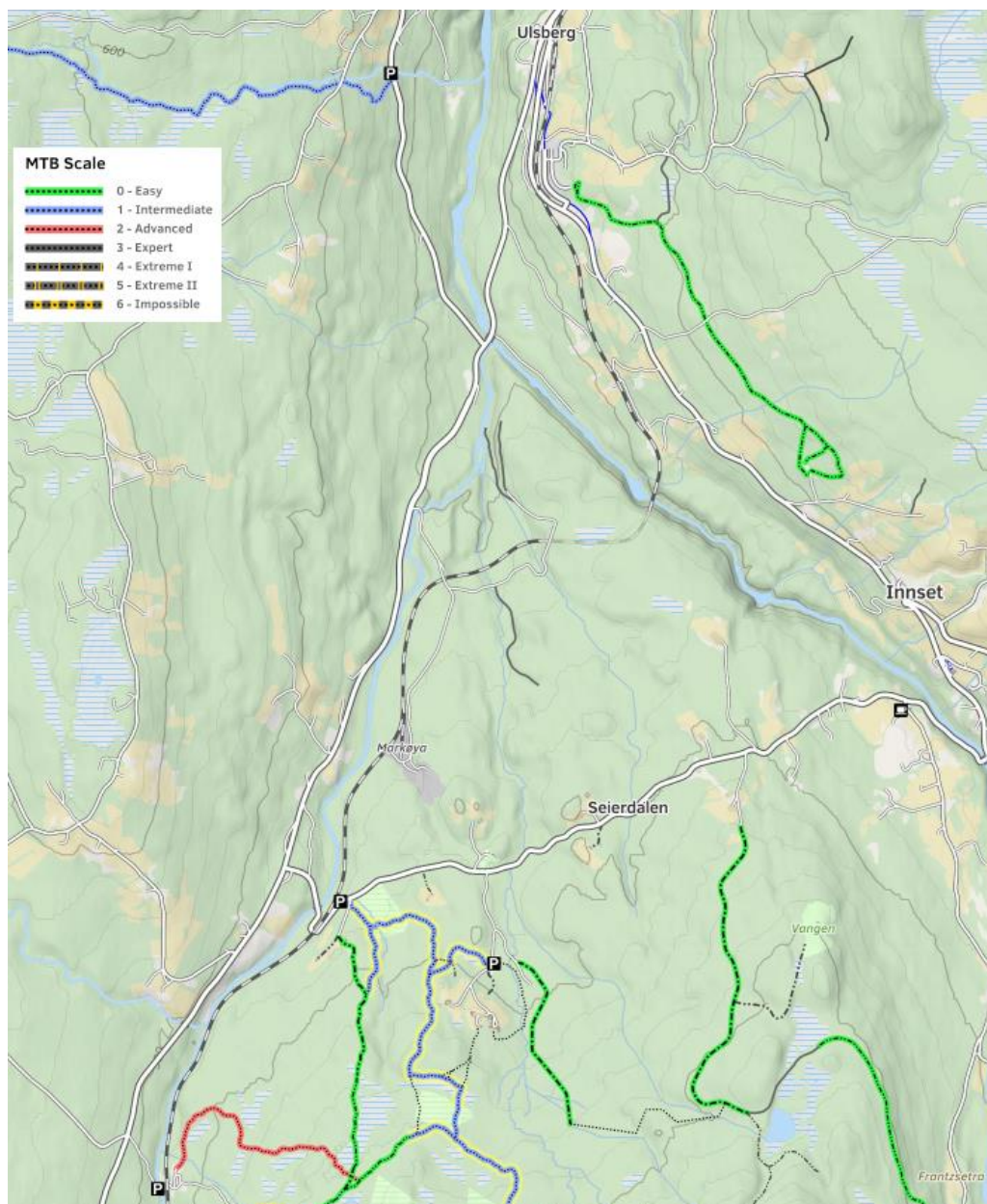
Figur 14: Løypesystemet fra Ulsberg til Innset er mye brukt året rundt.



Figur 15: Oversikt over skiløyper mellom Ulsberg og Innset (Kilde: ut.no)

Sykling

Sykling foregår på turveier, stier, gang- og sykkelveier og kjøreveier i planområdet. Det er muligheter for stisykling langs Hostostradaen sør for planområdet, og det er tilrettelagte trasèer for sykling og riding fra Seierdalsveien og vestover, inn i Granholtet, se figur 13 og figur 16. Oppslag i mtbmap [21] viser faktiske registreringer over sykling i området.



Figur 16: Oversikt over sykkelløyper i området (Kilde: MTBmap.no)

Leke- og rekreasjonsområder

Innenfor utredningsområdet er det et nærmiljøanlegg på Ulsberg, eid av Ulsberg velforening, og et fotballanlegg på Innset, eid av Innset idrettslag [22]. Ut over dette er det ingen opparbeidede lekeplasser. Det er en noe slitt lekeplass inklusiv fotballbane i boligområdet på Ulsberg, i tillegg til at det ved bekken ved Tørset hyttegrend er etablert noen lekestativ.

Ingen jordbrukslandskap er kartlagt som spesielle lekeplasser, men barn som bor i nærområdet benytter sannsynligvis dyrkamark ved boligene til lek og aking vinterstid. Aktiviteter og rekreasjon på egne tomter og i nærterreng skiller seg ikke ut fra det som oppfattes som vanlig.

Landskaps- og kulturbasert friluftsliv

Nord-Europas høyeste steinhvelvbru krysser Orkla i utredningsområdet. Brua er bygget i 1911 - 1916, ble åpnet i 1921, og er et yndet turmål (figur 17). Opparbeidet tursti på ca. 1,4 km langs nordsiden av Orkla, går fra atkomstvegen til Øyagården, sør for rv. 3 og vest for Seierdalsveien. Rennebu historielag arrangerer tidvis kulturhistoriske vandringer til brua.

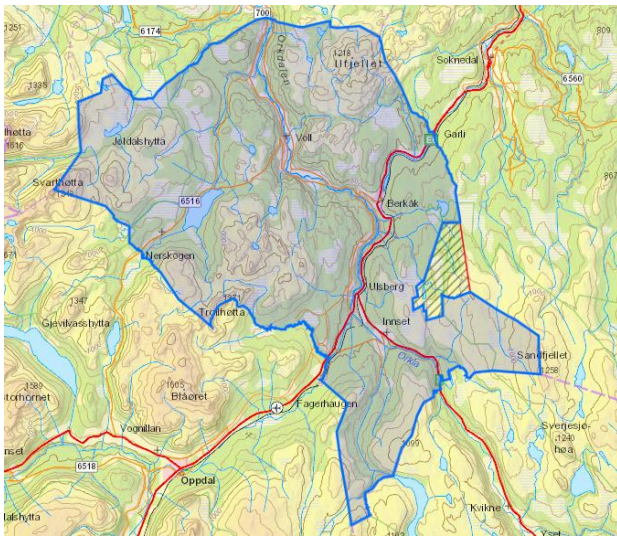


Figur 17: Fottur til Orkla bru går på en merket tursti fra Innset

Jernbanebrua krysser Orkla på en strekning der elvedalen representerer en mangfoldig, men skarp og dyp kløft omgitt av blokkmark og skog. Landskapet er spektakulært, og sammen med jernbanebrua utgjør dette et viktig målpunkt for friluftslivet.

Fritidsfiske

I Rennebu er innlandsfisket organisert i et fellesområde, kalt Rennebukortet. Rennebukortet dekker over 160 fiskevann og milevis med fiskeførende vassdrag i Rennebu, og fins på utmarksrådets informasjonssider [7], figur 18.



Figur 18 Fiskekart Rennebu (kilde: Rennebu Utmarksråd)

Utredningsområdet går langs noen mindre vassdrag, samt Jønnåa, Byna og krysser Orkla. Det ligger ikke fiskevann innenfor utredningsområdet.

Områdene langs Orkla er definert som svært viktige friluftsområder. Orkla er det sentrale vassdraget i dalføret og er kjent for sitt gode laksefiske. Elva er lakseførende opp til Stoin nord for planområdet og er godt tilrettelagt for laksefiske med gapahuker flere steder. Elva er regulert, så vannstanden kan variere raskt. Både Orkla og Byna er fine nærturområder flere steder.

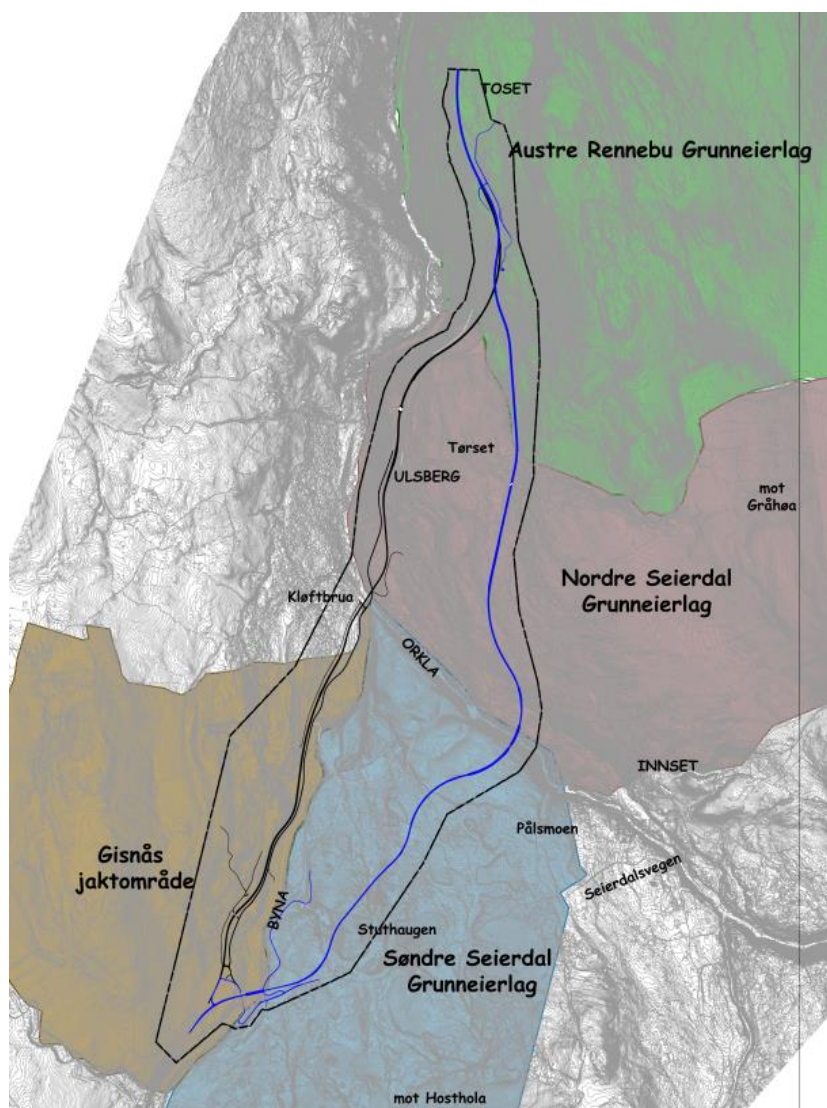
Det foregår noe fiske etter ørret i elvene Byna og Orkla. Fisket omtales ikke som spesielt godt, [8] og [9]. Det er heller ikke registrert opparbeidete fiskeplasser i vassdragene som krysser utredningstraseen.

Jakt

Som figur 19 viser, berører utredningsområdet Austre Rennebu Grunneierlag, Nordre Seierdal Grunneierlag, Ytre Seierdal Grunneierlag og Gisnås jaktområde. Vestre alternativ ligger i utkanten av grunneierlagene, mens østre alternativ (blå linje i figur 19) berører i større grad Nordre Seierdal og Ytre Seierdal grunneierlag.

Det selges jaktkort for småvilt, som rype, skogsfugl, hare og rådyr. Omsetningen av jaktkort er ifølge grunneierlaget relativt begrenset. For eksempel ble det solgt 10 jaktkort på småvilt i Ytre seierdal Grunneierlags område i 2021. Rennebu Utmarksråd har avtale med de fleste grunneierlaga i Rennebu, hvor man kan drive jakt og fangst på rødrev, mår, gaupe og jerv uten å måtte løse jaktkort.

Det opplyses videre at området til Ytre Seierdal Grunneierlag er kjerneområde for gaupejakt i Rennebu.



Figur 19 Utredningsområdet berører 4 grunneierlag

Storviltjakta i Rennebu forvaltes av Rennebu Storviltvald. Rennebu Storviltvald er en sammenslutning av samtlige grunneiere i Rennebu med tellende storviltareal. Det er en felles driftsplan/bestandsplan for hele Rennebu, godkjent av Rennebu kommune. Tellende storviltareal er ca. 584 600 dekar. Fordeling av grunneierkvoter på elg og hjort justeres ved revisjon av bestandsplanen, tabell 11. Gulmarkeringen i tabellen er i originaldokumentet og har ingen relevans i denne rapporten.

Tabell 11 Tildelte kvoter - 2021 (Bestandsplan for Rennebu Storviltvald). Tildelte kvoter i områder innenfor planområdet er merka med gult.

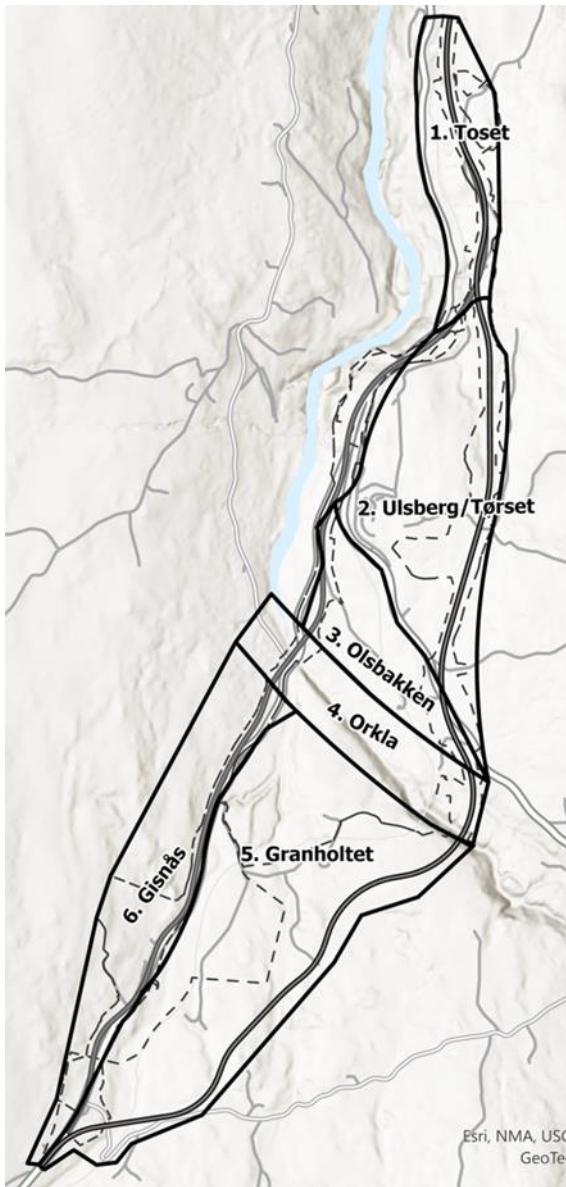
Grunneierlag	Areal	Areal %	Årlig grunnkvote elg	Total tildeling elg 2019 - 2021	Årlig grunnkvote hjort	Total tildeling hjort 2019 - 2021
Jorli-Reberg Utmarkslag	23050	4,4	3 (2)	8	20	60
Ifjellet Grunneierlag	74420	14,2	14	42	18	54
Austre Rennebu Grunneierlag	72227	13,8	14	42	6	18
Nordre Seierdal Grunneierlag	13510	2,6	6	18	2	6
Innerdalsfeltet	9200	1,8	2 (1)	5	1	3
Innset Utmarkslag	51750	9,9	8	24	12	36
Ytre Seierdal Utmarkslag	18100	3,5	4	12	8	24
Gisnås Jaktområde	8690	1,7	2	6	24	72
Skogbyggen Utmarksområde	20680	3,9	6	18	8	24
Ramsfjell Grunneierlag	85300	16,3	17	54	24	72
Hammersetra Sameie	5967	1,1	2 (1)	5	3	9
Leverdalen Grunneierlag	13860	2,6	2	6	1	3
Nerskogen Grunneierlag	11710	2,2	3 (2)	7	1	3
Trollheimen Grunneierlag	99470	19,0	16	48	50	150
Hauasetra Grunneierlag	15663	3,0	3	9	1	3
Sum	523597	100	101,3	304	179	537

Konsekvensutredningen for temaet naturmangfold peker på Granholtet som et svært viktig trekkområde for storvilt. Storvilt bruker også elvedalene som trekkområde. Dette er forhold som bidrar til gode opplevelseskvaliteter i turterrenget.

4.2 Delområder

Ut fra beskrivelsene knyttet til beskaffenhet, topografi likhet og ulikhet i kvalitet og tilgjengelighet og tilrettelegging er det naturlig å dele utredningsområdet inn i 6 delområder (figur 20):

1. Toset
2. Ulsberg/Tørset
3. Olsbakken
4. Orkla
5. Granholtet
6. Gisnås



Figur 20 Delområder i utredningsområdet

5 Verdivurdering

Delområdene vurderes ut fra kriteriene angitt i tabell 6. Registrerte verdier for friluftsliv og bygdeliv baserer seg på registreringene omtalt i kapittel 4.

Delområder

Utredningsområdet er delt opp etter naturlig avgrensinger i funksjon og topografisk struktur.

Delområde 1 - Toset

Tosetveien er i tidligere kommunedelplan for Ulsberg – Løklia registrert som turløype, men med liten verdi. Tilnærmet all utmark og beitemark i delområdet er i temakartet for tidligere kommunedelplan registrert å være jaktområde med middels verdi.

Tosetveien, jakt- og turterrenget terrenget vurderes til å ha lokal betydning og være attraktivt for et begrenset antall brukere. Verdien vurderes til *noe* verdi, figur 21.



Figur 21 Verdivurdering delområde 1 - Toset

Delområde 2 - Ulsberg/Tørset

I Toset – Ulsbergområdet er det registrert flere ferdselsårer for friluftsliv, se figur 12 og figur 13. Turvei til Vassspring, gammel ferdselsåre til Havdal, lysløype Ulsberg – Innset og tursti/skiløype Austberg øvre.

Sommer- og vinterløype går fra Ulsberggrenda gjennom Tørset og ut i områdene øst for utredningsområdet. Det går en lysløype fra Ulsberg til Innset og tursti/skiløype til Austberg øvre.

Selve hytteområdet med tilrettelagte uteoppholdsarealer, og de viktige turstiene og skiløypene vendt østover vurderes å ha betydning både for lokalbefolkningen, og de som har hytter i området. Dette er forholdsvis uberørte områder som er attraktive til ferdsel og jakt.

Delområdet er attraktivt både for turgåere, jegere, til langrenn og som nærturterreng for barn og unge. Området brukes av flere, og verdien vurderes til *middels*, figur 22.



Figur 22 Verdivurdering delområde 2 - Ulsberg/Tørset

Delområde 3 - Olsbakken

Vest for rv. 3 og ned mot delområde Orkla er delområdet preget av gammel dyrkamark, beitemark og skog. Dette definerer delområde 3, se figur 23. Eldre gårdsbruk er fritidsboliger

og jernbanen deler området i to. Noe av området er tilgjengelig via private veier fra rv. 3 og Innset, mens noe er tilgjengelig via private veier fra E6.



Figur 23 Delområde 3 - Olsbakken

Det er ikke registrert særlig med friluftslivsaktivitet i området, før man kommer til Orkla og turstien der. En av grunnene til dette kan være at rv. 3, se figur 24, og jernbanen utgjør en barriere i området, og at området ikke er tilrettelagt for friluftsliv.



Figur 24 rv. 3 utgjør fragmentering og barriere for friluftslivet

Delområdet antas å i hovedsak benyttes av lokale brukere. Området kan være lokalt attraktivt for jakt og rekreasjon, men antas å ha relativt begrenset bruk. Delområdet gis *noe* verdi, figur 25.



Figur 25 Verdivurdering delområde 3 - Olsbakken

Delområde 4 - Orkla

Delområdet utgjør elvedalen Orkla. Fra Innset går det en tursti inn til Orkla bru, og spesielt i området ved brua anses verdien for området å være høy, da brua er et viktig målpunkt og en stor attraksjon. Brua ble åpnet i 1921. I verneplan for jernbanens kulturminner [23], gis en omfattende beskrivelse av brua vist i figur 26 og figur 27.

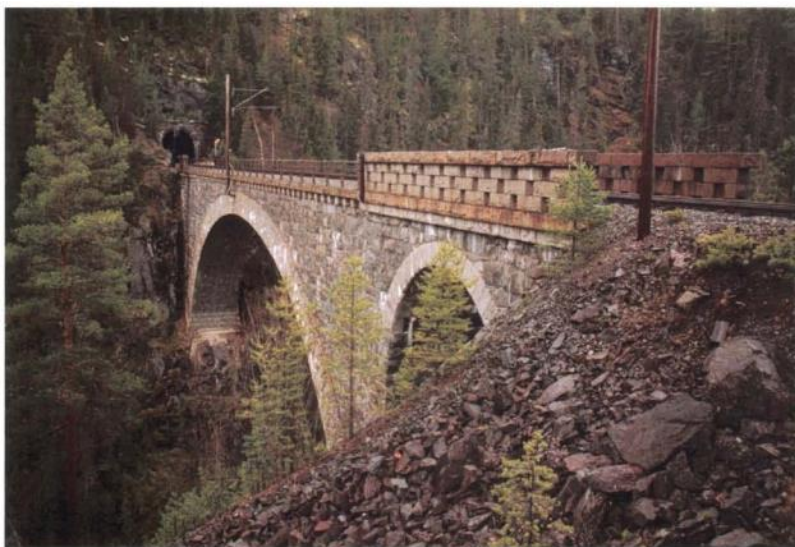


Foto 42 og 43: Orkla bru, med sitt hovedspenn på hele 60 meter, er Norges største steinhvelvbru. Det lange spennet krevde stor presisjon. 2350 nøye tilpassede steinblokker (kvaderstein) ble hugget ut og nummerert før hvelvet kunne settes sammen. Brua er tilnærmet autentisk bevart og er et levende kulturminne av høy ingeniørhistorisk verdi.

Foto: Tor Nilssen.

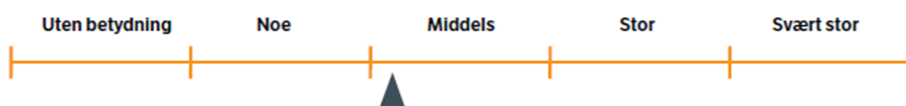
Figur 26 Fra verneplan for jernbanens kulturminner



Figur 27: Merket tursti til Orkla bru har potensiale for enda større bruk.

Turveien til Orkla bru og området rundt denne attraksjonen er med på å trekke opp bruken i et ellers nokså lite brukt område. Området ved Orkla bru antas å ha et større potensiale for bruk enn slik det er i dag, og det anses at løypa og målet vil kunne ha betydning utover lokal verdi.

Det trekker vilt gjennom elvedalføret, og ravedalen i seg kan oppleves som spektakulær. På tross av dette, og på tross av at jernbanebrua i seg har høy kulturhistorisk verdi, er bruksfrekvensen begrenset. Områdets verdi i friluftslivssammenheng vurderes derfor til *middels*, figur 28.



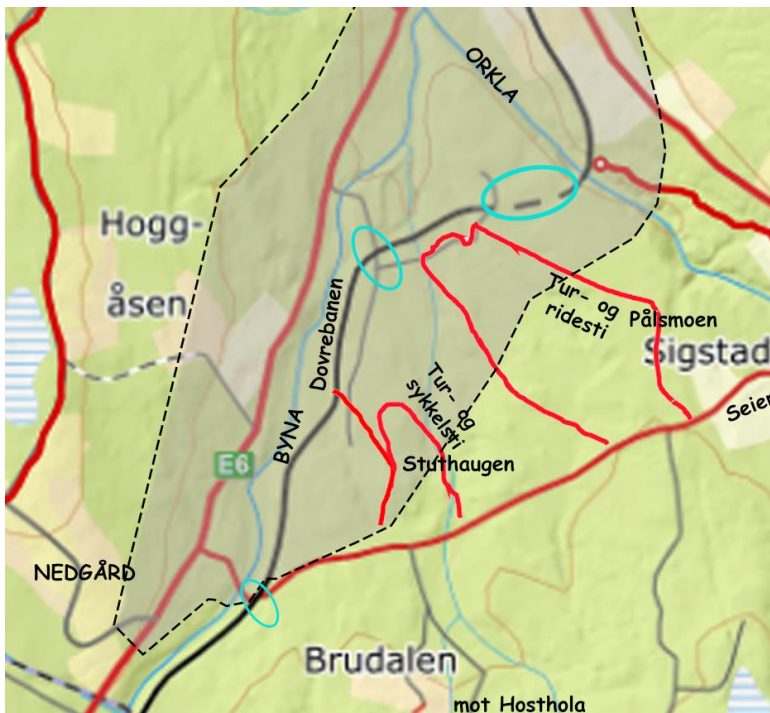
Figur 28 Verdivurdering delområde 4 - Orkla

Delområde 5 - Granholtet

Området er tilgjengelig fra driftsveier til Markøya masseuttak og fra Seierdalsveien. Området er tilnærmet ubebygget sett bort fra en hytte i nord og bebyggelsen langs Seierdalsveien og sør for Stuthaugen. Området er først og fremst brukt av lokalbefolkningen.

Det er en tursti som går til Granholtet fra nordvest – i tillegg er det flere som bruker Seiersdalen som turvei. Det antas at det fiskes etter ørret i Byna, selv om omfanget av dette synes å være lite.

En betydelig barriere er Dovrebanen som deler området i to. Jernbanen kan krysses på bruer sør og nord i området, samt over tunneltaket i nord, figur 29.



Figur 29 Krysningspunkter med jernbanen, ride- og sykkelstier

Området er lokalt attraktivt for jakt og rekreasjon, det har opparbeidete turstier, sykkel- og ridestier, men har relativt begrenset bruk. Delområdet gir *middels* verdi, figur 30.



Figur 30 Verdivurdering delområde 5 - Granholtet

Delområde 6 - Gisnås

Delområdet omfatter områdene vest for Byna, sør for Kløftbrua og noe vest for dagens E6, men ikke helt opp til Gamle Kongevei.

Området er gjennomgående produksjonsområde for skogsdrifta og utmarksbeite. Det er drevet intensiv skogsdrift på store deler av området. Området preges av trafikkstøy.

Kvalitetene i området er først og fremst knyttet til nærterrenget til de få boliger og gårdsbruk i området, men framstår derfor også som noe privat, også fordi adkomst til terrenget går via private atkomstveier til eiendommene i området. Området brukes i jaktsammenheng, særlig storviltjakt.

Byna er tilgjengelig for friske og annen rekreasjon, men det opplyses at det ikke er særlig interessant eller mange som fisker eller oppholder seg lang elva.

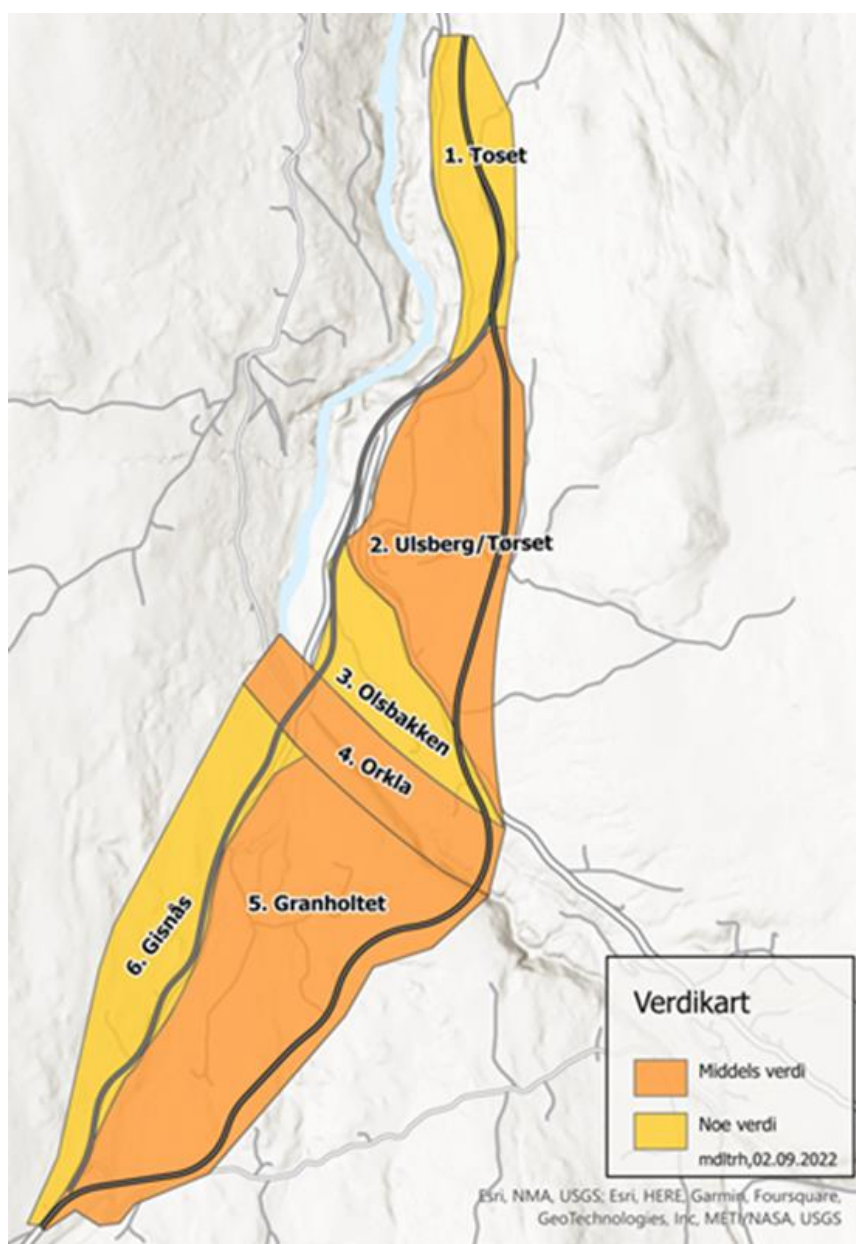
Verdien settes til *noe* verdi, figur 31.



Figur 31 Verdivurdering delområde 6 - Gisnås

5.1 Samlet verdivurdering

Delområdenes verdi er vurdert til gjennomgående *noe* og *middels* verdi. Dette henger i hovedsak sammen med lav bruksfrekvens og lokal betydning. Dette kan igjen henge sammen med at området ligger mellom kyst og fjell og er sterkt påvirket av samferdselsårer allerede, figur 32.



Figur 32 Verdikart - samlet for delområdene

6 Påvirkning og konsekvens

6.1 Vestre alternativ

Vestre alternativ følger i hovedsak dagens E6, 0-alternativet. Vestre alternativ berører i hovedsak områder med noe verdi for friluftslivet, område 6 Gisnås, område 4 Orkla, område 3 Olsbakken og område 1 Tøset. En ny E6 vil øke barrieren mellom øst og vest, og det blir færre kryssingspunkter enn i dag (0-alternativet).

Som vist i figur 33 planlegges kryssingsmulighetene til å bli overgangsbru ved Nedgård, viltovergang ved Farlegheita, Kløftbrua, kryss Ulsberg og over tunnel og overgangsbru ved Tøset. Utvekslingen mellom østsiden og vestsiden av E6 blir derfor ikke like god som ved 0-alternativet, hvor kryssing skjer i planet på det meste av strekningen. Lokalveien vil ha svært begrenset trafikkmengde, noe som også trykker uteoppholdet og tilgjengeligheten til friluftsområdene i nærheten av bebyggelsen.

Med lokal skjerming vil støyen reduseres i forhold til 0-alternativet. Eiendommer vil bli skjermet. Kvaliteten i uteområdene i nærområdet vurderes derfor som bedre enn 0-alternativet.

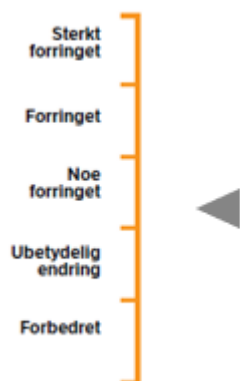


Figur 33 Vestre alternativ og kryssingsmuligheter

Det er marginalt med beslag av relevante friluftsområder i noen av delområdene i dette alternativet, men størst i område 1 Tøset.

Kryssing av Orkla skjer i samme område som dagens bru ligger. Den kommer høyere i terrenget og virker derfor mer negativt på opplevelseskvalitetene i elvedalen.

Støybildet anslås til å reduseres i forhold til 0-alternativet. Eiendommer vil bli skjermet. Kvaliteten i uteområdene i nærområdet vurderes derfor som bedre enn 0-alternativet.



Delområdenes påvirkning av vestre alternativ synes marginalt, da vestre alternativ ikke medfører inngrep i områder av middels verdi eller høyere. Ingen turveier, stier eller løyper berøres. Det vil si at dagens friluftsliv i hovedsak kan opprettholdes. Påvirkningen settes derfor til *noe forringet*, begrunnet i påvirkningen i delområde 1 – Toseområdet, figur 34.

Figur 34 Påvirkning
Vestre alternativ -
samlet

6.1.1 Påvirkning i anleggsfasen

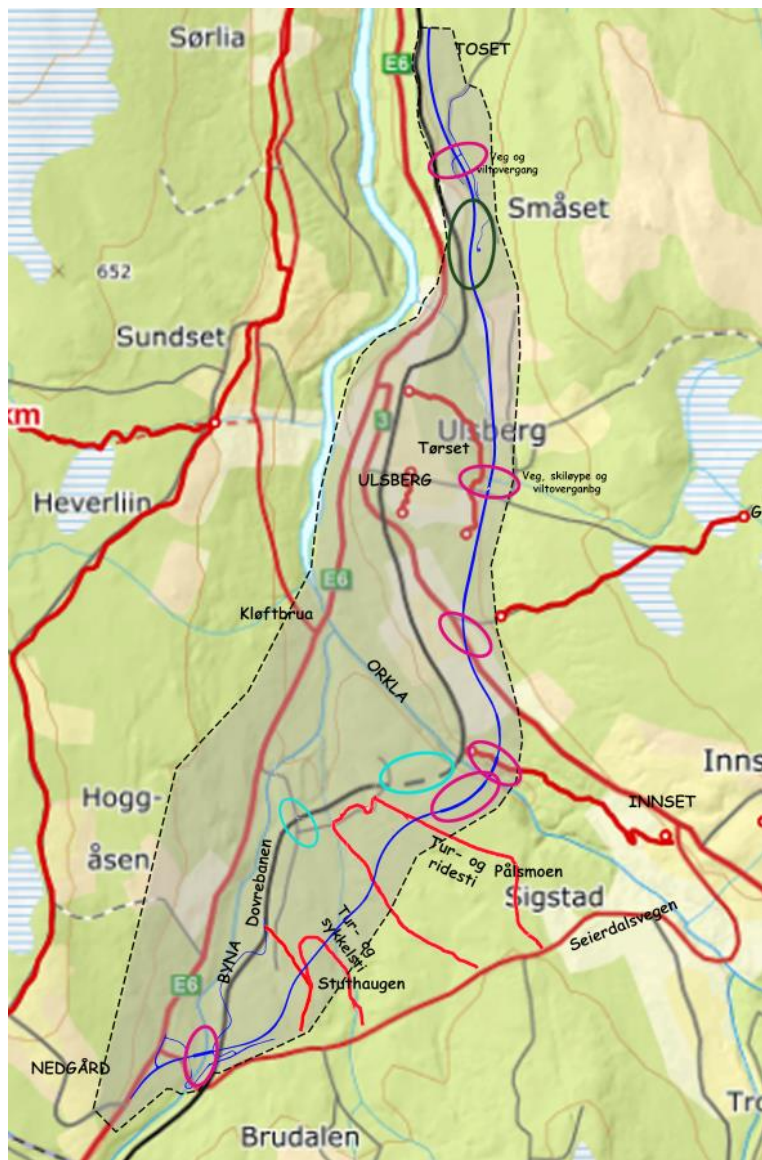
Det legges til grunn at anleggsgjennomføring i hovedsak pågår i linja. Det betyr at anleggstrafikken og sprengningsarbeid vil kunne påvirke friluftslivet allerede fra oppstart av anleggsarbeidet.

Utenfor veianlegget vil det i hovedsak være anleggsveier, dvs. Toseveien og atkomst og bruk av deponiområder som påvirker. Deponiene ligger imidlertid tett på veianlegget, med unntak av Stensvollen deponi, som planlegges omgjort fra skogsterreng til dyrkamark.

Samlet sett vurderes påvirkningen i anleggsfasen til å være lik påvirkningen i permanent driftsfase for de enkelte delområdene.

6.2 Østre alternativ

Østre alternativ berører delområdene på en måte som gjør det naturlig med beskrivelse for hvert delområde, figur 35.

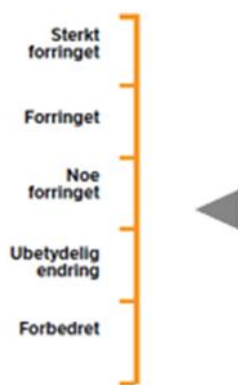


Figur 35 Østre alternativ, barrierewirkning og kryssingspunkt.

Delområde 1 - Tøset

Ny E6 med høyere hastighet vil medføre mer støy og luftforurensning i utmarksområder i dette delområdet som benyttes friluftsliv i form av jakt og noe ferdsel. Veien vil bli en ny barriere for ferdsel i terrenget øst-vest, se figur 35. Ferdselen er imidlertid kanalisert nord-sør, bl.a. langs Tøsetveien, og framkommelighet her vil bli opprettholdt ved at veien legges om der ny E6-trasé kommer i berøring med dagens Tøsetvei.

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

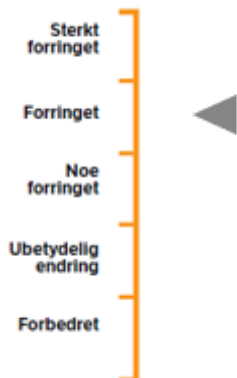


Ny E6 vurderes i sum å medføre *noe forringelse* i delområdet, figur 36.

Figur 36 Påvirkning delområde 1- Tøset

Delområde 2 – Ulsberg/Tørset

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



For eksisterende tur- og skiløype østover fra Ulsberg og Tørset hyttegrend er det avklart at dette løypenettet legges over E6 sammen med omlagt lokalvei (Liaveien). Foreslåtte skiløype er utarbeidet i samråd med, og dels på initiativ fra Innset idrettslag. Dette betyr at det etableres ski- og turløyper parallelt med ny E6, samt en ny tursti østover mot Fuglehaugen.

Delområdet vurderes i sum å bli *forringet*, i hovedsak som følge av barriereeffekt, trafikkstøy og redusert attraktivitet i utmarksarealer nærmest veien, figur 37.

Figur 37 Påvirkning delområde 2 - Ulsberg/Tørset

Delområde 3 - Olsbakken

Ny E6 med høyere hastighet vil medføre mer støy og luftforurensning i utmarksområder som benyttes til friluftsliv og ferdsel i delområdet. Ny E6 vil bli en ny barriere for ferdsel i terrenget øst-vest. rv. 3 utgjør allerede en barriere i området. Atkomst øst-vest over ny E6 sikres med fortau langs ny vei fra Ulsberg til påkobling omlagt rv. 3 på østsiden av E6.

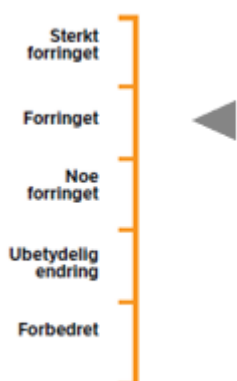


Ny E6 vil danne en barriere mellom Ulsberg og Innset, men vil ellers i begrenset grad ha negativ påvirkning for friluftsliv/bygdeliv. Påvirkningen vurderes i sum å bli *noe forringet*, figur 38.

Figur 38 Påvirkning delområde 3 - Olsbakken

Delområde 4 - Orkla

Ny E6 med høyere hastighet vil medføre mer støy og luftforurensning i utmarksområder som benyttes friluftsliv og ferdsel i delområdet. Ny E6 vil gå i bru over Orkla til tunnel gjennom Granholtet. Avstanden mellom ny bru for veien og jernbanebrua er ca. 300 m. Det gjøres grep med stien og landskapsutforming av bru og brukar som minimerer barrierevirkningen av inngrepet, og som sikrer en god turvei til målpunktet.



I sum vurderes ny E6 på østsida av jernbanen å medføre at delområdet blir *forringet*, i hovedsak som følge av trafikkstøy, barriereeffekt og redusert attraktivitet i nærområdene til ny E6, elvedalen og Orkla bru, figur 39.

Figur 39 Påvirkning delområde 4 - Orkla

Delområde 5 - Granholtet

Ny E6 med høyere hastighet vil medføre mer støy og luftforurensning i utmarksområder som benyttes til friluftsliv og ferdsel i delområdet, og ny E6 vil bli en ny barriere for ferdsel i terrenget øst-vest. Natur- og landskapskvalitetene blir påvirket negativt, og området blir fragmentert og gjort mindre tilgjengelig.

Ny E6 vil gå i tunnel gjennom Granholtet og dermed skape en kryssingsmulighet i terrenget i nord. Videre sørover mot eksisterende E6 beskjærer E6 for en stor del jomfruelig terreng og går vest for Stuthaugen og helt inntil Markøya masseuttak. Veien legges deretter i bru over både jernbanen og Byna, og påkobles eksisterende E6 i området ved Nedgård.

Eksisterende ride- og sykkelstier på Granholtet blir ødelagt og jaktområdet delt og trolig lite interessant.



Bortsett fra det berører ikke ny E6 i særlig stor grad Byna som fiskeområde, da brua vil kunne bli liggende høyt over elva. Det antas heller ikke at tiltaket berører sykkelnettverket sør for tiltaksområdet, da syklister fortsatt kan bruke Seierdalsveien til de mer attraktive målpunktene i sør.

Påvirkningen vurderes til mellom *forringet* og *sterkt forringet*, figur 40.

Figur 40 Påvirkning delområde 5 - Granholtet

Delområde 6 – Gisnås

Dette delområdet berøres ikke av alternativet

6.2.1 Påvirkning i anleggsfasen

Det legges til grunn at anleggsgjennomføring i hovedsak pågår i linja. Det betyr at anleggstrafikken og sprengningsarbeid vil kunne påvirke friluftslivet allerede fra oppstart av anleggsarbeidet.

Utenfor veianlegget vil det i hovedsak være anleggsveier, dvs. veien til Markøya massetak og Granholtet fra vest, samt området ved Tørset og jernbanebrua/kryssing over Orkla som påvirkes mest. Granholtet og Tosetområdet påvirkes uansett ved tiltaket og påvirkningen i anleggsfasen settes ikke annerledes enn for permanent fase.

Samlet sett vurderes påvirkningen i anleggsfasen til å være lik påvirkningen i permanent driftsfase for de enkelte delområdene.

6.3 Samlet vurdering av påvirkning

De ulike delområdene påvirkes forskjellig av alternativene. Tabell 12 oppsummerer verdi og påvirkning, sammenholdt med 0-alternativet.

Tabell 12 Vurdering av alternativenes påvirkning

Delområde	Verdi	Påvirkning 0-alternativet	Påvirkning – Vestre alternativ	Påvirkning - Østre alternativ
1 - Toset	Noe	(0)	Noe forringet	Noe forringet (-)
2 - Ulsberg/Tørset	Middels	(0)	(0)	Foringet (--)
3 - Olsbakken	Noe	(0)	(0)	Noe forringet (-)
4- Orkla	Middels	(0)	Noe forringet (-)	Foringet (--)
5- Granholtet	Middels	(0)	(0)	Foringet/sterkt forringet (--/---)
6- Gisnås	Noe	(0)	Noe forringet (-)	(0)
Samlet påvirkning		Noe forringet	Noe forringet	Foringet

7 Vurdering av konsekvens i delområdene

Tabell 8 gjør rede for metoden for vurdering av konsekvens. Vurderingen av grad av miljøskade baserer seg på vurdert verdi av området og graden av påvirkning. Her inkluderer dette både anleggsfase og permanent fase. Tabell 13 oppsummerer konsekvensen for de ulike delområdene, slik de er vurdert.

Tabell 13 Vurdering av konsekvens i delområdene

Vurderinger delområder	Alternativer		
	Null-alternativet	Alternativ Vest	Alternativ Øst
1 - Toset	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
2 - Ulsberg/Tørset	0	Ikke berørt	Betydelig miljøskade (--)
3 - Olsbakken	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Noe miljøskade (-)
4- Orkla	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
5- Granholtet	0	Ikke berørt	Betydelig miljøskade (--)
6- Gisnås	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Ikke berørt

7.1 Konsekvens i anleggsperioden

I anleggsperioden vil virkningene ikke bli særlig annerledes enn i permanent situasjon.

7.2 Skadereduserende tiltak

Tiltaket vil i hovedsak skape barrierer og etablere støy og redusere atkomst til områdene. Det vurderes ikke å være relevante skadereduserende tiltak, ut over å begrense anleggstiden.

7.3 Behov for oppfølgende undersøkelser

Ingen spesielle.

8 Sammenstilling av påvirkning, konsekvenser og rangering

Delområdenes påvirkning, miljøskade og samlet konsekvens er gjengitt i tabell 14. Her framkommer også vurderingen som begrunner konklusjonen. «Noe negativ konsekvens» betyr at det er liten andel av strekningen som har konflikter, hvor delområdene har lave konsekvensgrader. «Middels negativ» konsekvens innebærer at konsekvensgrad 2 (--) dominerer og at høyere konsekvensgrad ikke forekommer, eller er underordnet.

Tabell 14 Vurdering av delområders miljøskade, alternativenes konsekvens og rangering

Alternativer		Null- alternativet	Alternativer	
Vurderinger			Alternativ vest	Alternativ øst
Konsekvens for delområder	Delområde 1	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
	Delområde 2	0	Ikke berørt	Betydelig miljøskade (--)
	Delområde 3	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Noe miljøskade (-)
	Delområde 4	0	Noe miljøskade (-)	Noe miljøskade (-)
	Delområde 5	0	Ikke berørt	Betydelig miljøskade (--)
	Delområde 6	0	Ubetydelig miljøskade (0)	Ikke berørt
Avveininger	Begrunne høy/lav vektlegging av enkelte delområder		Granholtet, Toset og Tørset er områder med særlig betydning for friluftsliv/by- og bygdelig	Granholtet, Toset og Tørset er områder med særlig betydning for friluftsliv/by- og bygdelig
	Samlede virkninger		Moderate virkninger, men mest i nord ved Toset	Store negative virkninger over Granholtet, men også negative konsekvenser ved hyttefeltet og Orkla.
Vurdering av samlet konsekvens for miljøtema	Samlet konsekvensgrad		Noe negativ konsekvens	Middels til stor negativ konsekvens
	Begrunnelse		Alternativet følger i stor grad dagens E6. Her er det ikke aktuelt med friluftsliv uansett. Bygdelig knyttet til boliger teller noe negativt, men ikke i nærheten så mye som for østre alternativ	Ikke stor bruksfrekvens, men kvalitetene er middels og disse utgår i stor grad ved tiltaket.
Rangering	Rangering		1	2
	Begrunnelse for rangering		Minst negative konsekvenser	Tiltaket har gjennomgående middels til store negative konsekvenser for friluftsliv, by- og bygdelig

Rangeringen framstår med en robust konklusjon om at ny E6 bør følge dagens trasé, framfor et østlig løp gjennom nytt og aktivt brukt turterreng.

9 Kilder

- [1] Nye Veier, «NV50E6NB-YML-RAP-0001 Støyanalyse vest,» 2022.
- [2] Kommunal- og distriktsdepartementet, «Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)».
- [3] Kommunal- og moderniseringsdepartementene, «Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven,» 2021.
- [4] Statens vegvesen, «Håndbok V712 Konsekvensanalyser,» 2021.
- [5] Rennebu kommune, «Kommuneplanens arealdel 2013-2025».
- [6] Rennebu kommune, «Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet for Rennebu kommune for perioden 2022 - 2030».
- [7] R. Utmarksråd, «Utmarksrådet,» Aug 2022. [Internett]. Available: <http://utmarksradet.no/>.
- [8] O. I. Stuen, Interviewee, *Ytre Seierdal Grunneierlag*. [Intervju]. 24 August 2022.
- [9] Innset og Ulsberg grendala, «Innset.nu,» 2022. [Internett]. Available: www.innset.nu.
- [10] Tørset hyttegrend v/Øystein Kvam mfl, «Friluftsliv v Tørset,» 2020/2021 - flere møter.
- [11] J. P. Skårsmoen, Interviewee, *Innset Idrettslag*. [Intervju]. 2020-2021.
- [12] M. Bjerkås, Interviewee, *Kultur- og næringskoordinator, Rennebu kommune*. [Intervju]. 2022.
- [13] A. M. Samuelson, Interviewee, *Kommuneplanlegger*. [Intervju]. 2020-2022.
- [14] Nye Veier, «NV50E6NB-PLA-RAP-0008 KU kulturarv,» 2022.
- [15] Nye Veier, «NV50E6NB-PLA-RAP-0007 KU landskapsbilde,» 2022.
- [16] Nye Veier, «NV50E6NB-YML-RAP-0011 KU naturressurser,» 2022.
- [17] Nye Veier, «NV50E6NB-YML-RAP-0010 KU naturmangfold,» 2022.
- [18] Den Norske Turistforening, «Ut.no,» [Internett]. Available: Ut.no.
- [19] Rennebu kommune, «pilegrimsleden.no,» [Internett]. Available: www.pilegrimsleden.no.
- [20] Miljødirektoratet, 04 June 2022. [Internett]. Available: www.kart.naturbase.no.
- [21] Ola Endre Reitstøen, «mtbmap,» [Internett]. Available: mtbmap.no.
- [22] Kulturdepartementet, «Anleggsregisteret,» 2022. [Internett]. Available: <https://www.anleggsregisteret.no/finn-anlegg/>.
- [23] Jernbaneverket, «Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen, del II: Objekter og miljøer (høringsutkast),» Jernbaneverket, 2004.
- [24] Kulturkontoret i Rennebu/Rennebu Turistkontor, «Pilegrimsleden i Rennebu,» udatert informasjonshefte.
- [25] Nye Veier, «NV50E6NB-YML-RAP-0002 Støyanalyse øst,» 2022.