



KONSEKVENsutredning LANDSKAPSBILDE

Reguleringsplan E6 Skogheim – Fossum (planid:
2020001)
Fagrapport

PlanID: 2020001

Dokument ID: E6UV-PLA-RAP-002

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	22.10.21		Tor Nilssen	Marte Mangerud	Eirik Lind
01	04.03.22	Endring etter høring	Tor Nilssen	Marte Mangerud	Eirik Lind

Kontaktpersoner til planarbeidet:

Nye Veier v/Arild Mathisen, tlf. 47752696

Nye Veier v/Jan Olav Sivertsen, tlf. 91546871

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

Nye Veier AS: www.nyeveier.no

Rennebu kommune: www.rennebu.kommune.no

Forord

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

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

Trondheim, 22.10.2021

Tor Nilssen

Senior landskapsarkitekt - Rambøll

NYE VEIER AS
TANGEN 76
4608 KRISTIANSAND
TLF.: +47 479 72 727
WWW.NYEVEIER.NO

ORGANISASJONSNUMMER: 915 488 099

NYE VEIER AS
SIDE 2

SAMMENDRAG

I denne konsekvensutredningen for temaet landskapsbilde for ny E6 Skogheim-Fossum er metodikken som er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712 benyttet. Denne metodikken bygger på at en først fastsetter landskapsverdien av planområdet, og deretter vurderer den påvirkningen som det regulerte tiltaket vil medføre for landskapsbildet. Disse to parametrene gir til sammen tiltakets konsekvens.

Tiltakets påvirkning tar utgangspunkt 0-alternativet, dvs. dagens situasjon inklusive vedtatte - men ikke nødvendigvis gjennomførte - arealplaner. For dette planområdet ble det i 2019 utarbeidet og stadfestet en reguleringsplan for ny E6. Dette betyr at 0-alternativet for den nye reguleringsplanen vil være dagens landskapsbilde inklusive de tiltak som er hjemlet i planen fra 2019.

Verdivurdering

Samlet sett vurderes landskapsverdien i planområdet å være **middels**.

Påvirkning

Påvirkningen på landskapsbildet for dette tiltaket er samlet sett vurdert til å være **mellom forringet og sterkt forringet**.

Konsekvenser

Med de ovennevnte vurderinger av verdi og påvirkning sammenlignet med 0-alternativet vil tiltakets samlede konsekvens for landskapsbildet være **middels negativ**.

Skadereduserende tiltak

Vi vil foreslå følgende skadereduserende tiltak for denne reguleringsplanen:

- Det etableres armerte jordkonstruksjoner eller murer av naturstein for å redusere fyllingsskråningene mellom de nye veganleggene og elva Ila på strekninger hvor fyllingene kommer nær elvebredden.
- Vegetasjon med stedegne arter anlegges på fyllinger og i skjæringer i løsmasser, spesielt i elverommet i den nordlige delen av prosjektet.

INNHold

KONSEKVENsutredning LANDSKAPsbilde	1
SAMMENDrag	3
1. INNLEDNING	5
1.1 Dagens situasjon.....	5
1.2 Beskrivelse av tiltaket.....	5
1.3 Krav om konsekvensutredning – tema landskapsbilde.....	7
1.4 Kommunale planer og føringer.....	5
2. METODE KONSEKVENsutredning	8
2.1 Ikke-prissatte konsekvenser	8
2.2 Vurderingskriterier	9
3. KONSEKVENsutredning	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
3.1 Landskapsbilde	Error! Bookmark not defined.
3.1.1 Alternativ 0: Beskrivelse og verdivurdering av landskapsbildet.....	Error! Bookmark not defined.
3.1.2 Generelt.....	Error! Bookmark not defined.
3.1.3 Landskapet i regionen.....	Error! Bookmark not defined.
3.1.4 Landskapsbildet ved Skogheim-Fossum.....	Error! Bookmark not defined.
4. LANDSKAPSVERDI.....	14
5. TILTAKETS PÅVIRKNING PÅ LANDSKAPSBILDET	14
6. KONSEKVENSER FOR LANDSKAPSBILDET.....	19
6.1 Skadereduserende tiltak	19
7. KILDER.....	20

1. INNLEDNING

1.1 Dagens situasjon

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

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

1.2 Beskrivelse av tiltaket

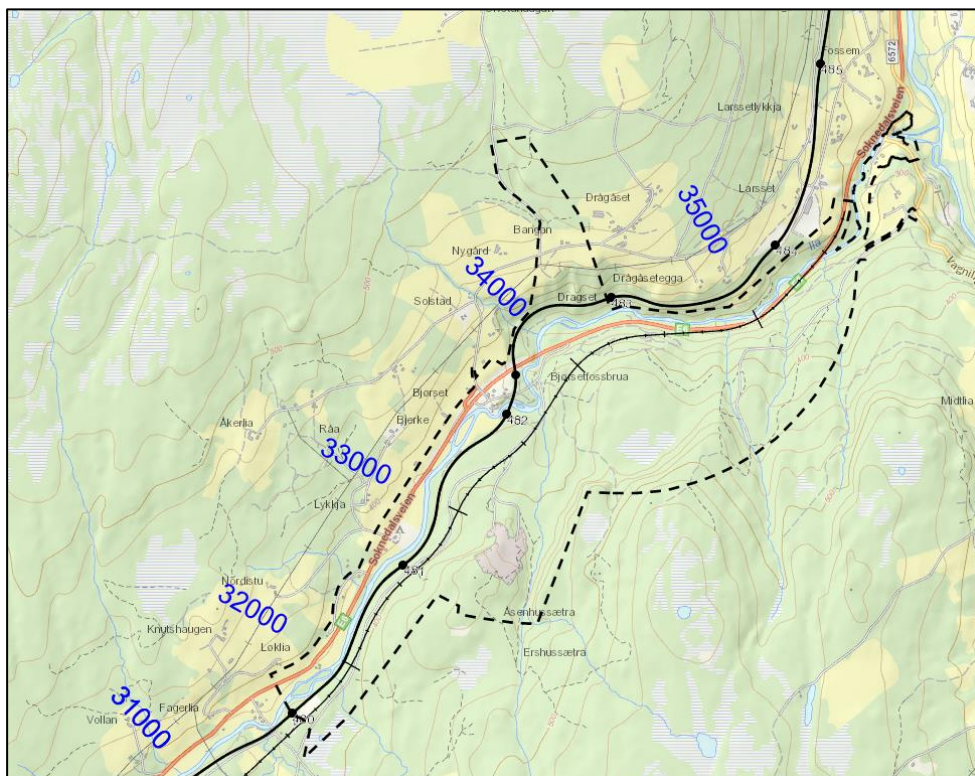
Planområdet omfatter et areal mellom Skogheim i sør og Fossum i nord, se avgrensning markert i **Error! Reference source not found.**. Innenfor plangrensen har strekning for ny E6 en total lengde på ca. 4 km. hvorav 3 km viker fra vedtatt reguleringsplan (planid: 2017006).

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

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

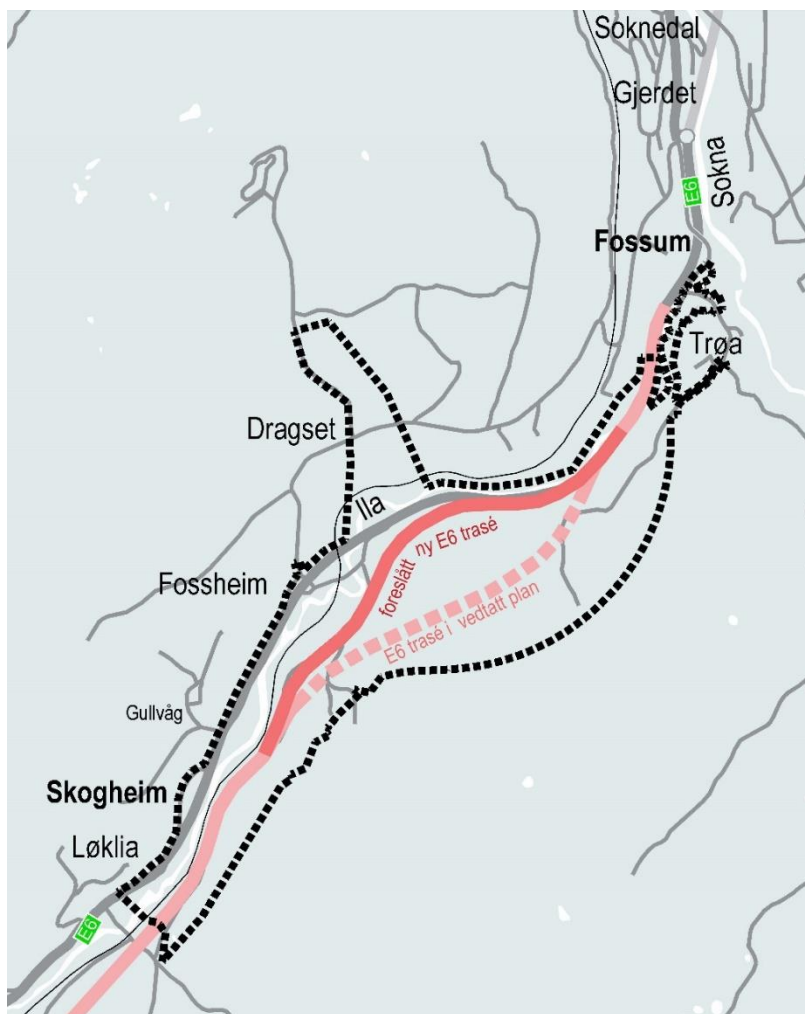
Ved Bjørset går E6 i bru over lokalveg og åpent bekkeføre. Det vil også være mulig for vilt som kryssingsmulighet både under E6 og jernbanen. Det etableres en miljøtunnel ved Gullvåg camping som vil fungere som viltovergang der hvor mesteparten av viltet trekker i dag. Overgangen vil kun gå over E6.

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



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

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



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

1.3 Kommunale planer og føringer

For E6 mellom Ulsberg og Vindåsliene foreligger følgende stadfestet reguleringsplan fra 2018: E6 Ulsberg – Vindåsliene, østlig trasé (Planid. 2018001). Til denne planen er landskapsbildet utredet i følgende rapport: E6 Ulsberg-Vindåsliene – KU landskap (sist. Rev. 05.03.2019).

Delstrekningen Skogheim-Fossum (Vindåsliene) blir nå regulert på nytt og vil erstatte ovennevnte plan for denne delstrekningen. Dette medfører at flere utredningstemaer – deriblant temaet Landskapsbilde – må utredes i nye KU-rapporter.

Kommunedelplan (KDP) E6 Ulsberg – Berkåk – Løklia med konsekvensutredning ble vedtatt 19.9.2013 i Rennebu kommune og 18.11.2013 i Midtre Gauldal kommune. Kommunedelplanen ble utarbeidet for ett hovedalternativ og tre sekundære alternativer som ble konsekvensutredet. Utredningen konkluderte med at hovedalternativet med at E6 i tunnel via Berkåk sentrum er det *beste alternativet som framtidig linje for E6*.

1.4 Krav om konsekvensutredning – tema landskapsbilde

En reguleringsendring i denne størrelsesorden vil kreve reguleringsplan med konsekvensutredning inkl. planprogram etter *Forskrift om konsekvensutredninger, Kap. 2 §6*.

Hjemmel for å kreve konsekvensutredning ved oppstart av planarbeidet, jf. Vedlegg I, punkt 7, sier følgende: «Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk» og «anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km»

Etter vår vurdering faller tiltaket inn under tiltak som alltid skal konsekvensutredes med planprogram, jf. §6. Endelig avgjørelse tas av Midtre Gauldal kommune.

I planprogrammet står bl.a. følgende vedr. KU-temaet landskapsbilde:

- Landskapsbildet langs denne parsellen av E6 vil bli sterkt endret som følge av tiltakene som er planlagt i reguleringsplanen. Nå skal både ny E6 og lokalvegen ligge i dagsonen langs elva, noe som blant annet vil medføre nye store skjæringer og fyllinger i det trange elverommet. Konsekvensutredningen vil vurdere omfanget av nye landskapspåvirkninger og sammenholde disse mot dagens landskapsbilde på strekningen. Verdien av dagens landskapsbilde vil bli vurdert, og danner grunnlag for konsekvensvurderingen. Både nær- og fjernvirkninger fra ulike standpunkter vil bli vurdert, og det vil bli laget terrengmodell/fotomontasjer som illustrerer landskapsinngrepene (endringene).

2. KONSEKVENsutREDNING

2.1 Metode for ikke-prissatte konsekvenser

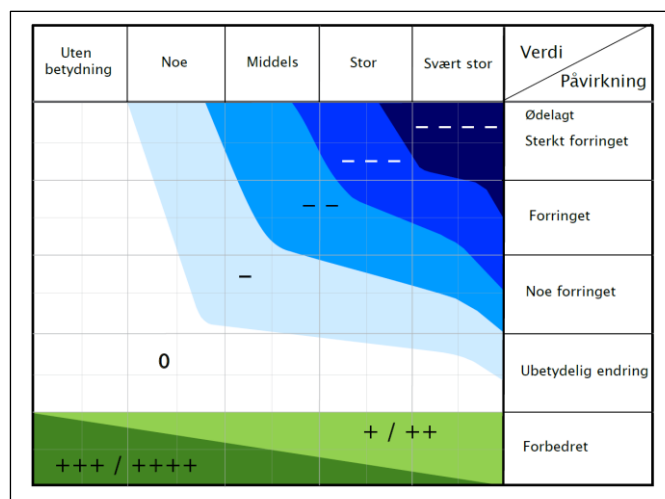
Metodikken for konsekvensutredninger er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712. Konsekvensene som blir utredet består av temaer fra ikke-prissatte konsekvenser.

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser; **verdi, påvirkning og konsekvens**. Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning området har i et nasjonalt perspektiv. Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen. Konsekvens framkommer ved en sammenstilling av verdi og påvirkning av inngrepet/tiltaket i henhold til matrisen (konsekvensviften). Både verdi, påvirkning og konsekvens bygger på en avveining mellom de fordeler og ulemper som tiltaket vil medføre.

Skalaen for vurderingene er gitt i en såkalt konsekvensvifte, definert i Statens vegvesens håndbok V 712. I viften kommer det fram en konsekvensskala fra svært stor positiv/negativ til ubetydelig på begge sider av skalaen. Koding ++++ via 0 til

– – – –. Viften blir brukt for å sikre at riktig konsekvens blir utfallet. Endelig sammenstillinger av konsekvenser blir også vist skjematisk i tabell for å vise

konsekvensen for det enkelte tema.



Figur 1: Konsekvensvifte

Tabell 1 Skala for vurdering av konsekvenser

Symbol	Konsekvens	Beskrivelse
+	Meget stor positiv konsekvens	Meget store forbedringer i forhold til dagens situasjon. Kan i prinsippet ikke bli bedre.
++	Stor positiv konsekvens	Store forbedringer i forhold til dagens situasjon.
+++	Middels positiv konsekvens	Middels store forbedringer i forhold til dagens situasjon.
++++	Liten positiv konsekvens	Små forbedringer i forhold til dagens situasjon.
0	Ubetydelig/ingen konsekvens	Ingen eller uvesentlige endringer i forhold til dagens situasjon.
-	Liten negativ konsekvens	Noe forverring i forhold til dagens situasjon.
--	Middels negativ konsekvens	Middels forverring i forhold til dagens situasjon.
---	Stor negativ konsekvens	Store forverringer i forhold til dagens situasjon.
----	Meget stor negativ konsekvens	Meget store forverringer i forhold til dagens situasjon. Kan i prinsippet ikke bli verre.

2.2 Vurderingskriterier

Håndbok V712 gir føringer for hvilke parametere som er viktige for verdivurderingene vedr. KU-tema «landskapsbilde». I tabellen nedenfor er en del av kriteriene opplistet.

Tabell 6-1 Generelt grunnlag for verdisetting.					
	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltningsprioritet
Viktighet/ betydning for fagtemaet		Alminnelig/ lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/ nasjonal betydning	Nasjonal/ interna-sjonal betydning Unikt
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/ sammenheng er lite synlig	Kontekst/ sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammen-henger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter ³⁸		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

Figur 4 Verdisetting av landskapsbilde - matrise fra håndbok V712

2.2.1 Ikke-prissatte konsekvenser

Følgende *ikke prissatte konsekvensene* skal utredes i tilknytning til ny reguleringsplan for E6 - strekningen Skogheim-Fossum:

- **Landskapsbilde**
- Kulturarv
- Friluftsliv/by- og bygdeliv

- Naturmangfold
- Naturressurser
- Vannmiljø

Øvrige relevante temaer av *Ikke prissatte konsekvenser* skal omtales i fagrapporter.

3. LANDSKAPSBILDE

Generelt

Med utgangspunkt i befaring, fotos, ortofotos og andre kilder og kartbaser har vi nedenfor beskrevet landskapsbildet i området som berøres av reguleringsplanen for E6 strekningen Skogheim-Fossum. På bakgrunn av beskrivelsene er planområdet gitt en verdivurdering. Deretter har vi vurdert landskapspåvirkningen som tiltaket vil medføre, og til slutt utredet de samlede konsekvenser for landskapsbildet. Statens vegvesens standardmetodikk for KU er benyttet (se generell beskrivelse av metode i kap. 3.1. ovenfor).

I konsekvensutredninger skal konsekvensene av tiltak som blir foreslått i en arealplan vurderes i forhold til dagens situasjon, også kalt null-alternativet. Med dagens situasjon menes også alle tiltak som er hjemlet i allerede stadfestede planer, selv om de ennå ikke er realisert.

Når verdien av et planområde skal vurderes, vil en måtte vurdere både menneskeskapte elementer (bygninger, veger, plasser, parker, hager mm.) og naturgitte rammer som topografi, vegetasjon, landskapsrom og vann. Vann kan opptre i flere sammenhenger - som bekker, elver, tjern, dammer og strandsoner langs sjø og ferskvann.

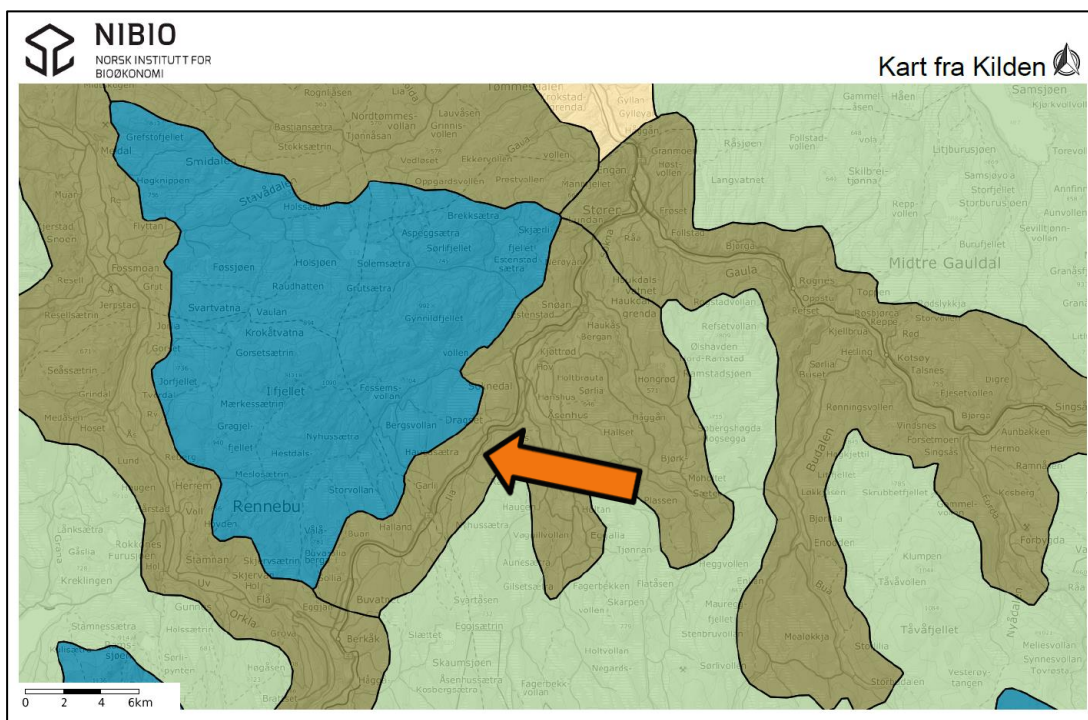
En må også vurdere om analyseområdet har spesielt verdifulle eller interessante elementer (gamle trær, geologiske og kvartærgeologiske formasjoner, sjelden vegetasjon m.m.) I kulturlandskapet kan karakteristisk bebyggelse eller andre verdifulle menneskeskapte elementer være viktige bestanddeler av landskapet. Kulturminner som gravrøyser, boplasser og ruiner kan *også* være verdifulle landskapselementer, i tillegg til den kulturhistoriske verdien de måtte ha. Dette gjelder også eldre eller verdifulle/interessante bygninger og bygningsmiljøer. Bygninger som er fra før år 1900 er registrert i SEFRAK-registeret. Kulturminner og kulturmiljøer er et eget tema som ofte konsekvensutredes i plansammenheng.

3.1 Beskrivelse av landskapet i regionen

NIBIO (Norsk institutt for bioøkonomi) har utarbeidet «Nasjonalt klassifiseringssystem for landskap». Det aktuelle tiltaksområdet ligger i landskapsregion 27: Dal- og fjellbygdene i Trøndelag, og underregion 27.06: Soknedal. Nedenfor er det tatt med utdrag av NIBIOs beskrivelse av landskapsregion 27:

Regionen omfatter de store daldragene i Trøndelag. Regionen bindes sammen av landskapets dominerende hovedformer; dalene. Dalformene er dypest i sør, hvor de grenser opp mot snaufjell og tydelig er blitt U-formet av isen. Regionen domineres av store elver som både stryker mer hastig av sted gjennom smale dalslukt, juv og gjel, eller slynger seg mer makelig gjennom åpne og brede dalpartier.

De sørligste delene har mye til felles med de andre fjellbygdene på nordsida av Langfjella, både når det gjelder byggeskikk, jordbruksdrift og utmarksbruk. På motsatt side har dalbygdene i Nord-Trøndelag en sterkere binding nordover, selv om trønderelementet i byggeskikken også her er svært framtrædende. Jord- og skogbruket er knyttet tett sammen, og mange skogeiere driver også med jordbruk. Et særpreg og utfordring for regionens skogbruk, er de mange bratte skogsliene med barskog av høy bonitet.



Figur 5 Utsnitt av NIBIOs kart over landskapsregioner i Norge. Planområdets beliggenhet er vist med pil, og ligger i landskapsregion 27: Dal- og fjellbygdene i Trøndelag (brun farge). Underregion er 27.06: Soknedal. Lys grønne områder er landskapsregion 14: Fjellskogen i Sør-Norge, og de blå områdene tilhører landskapsregion 15: Låg fjellet i Sør-Norge.

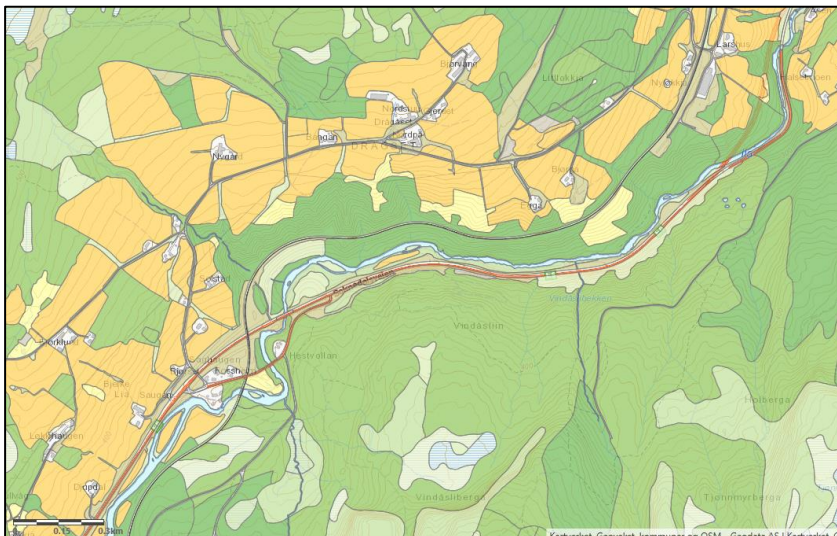
3.1.1 Alternativ 0: Landskapsbildet ved Skogheim - Fossum

Kort beskrivelse.

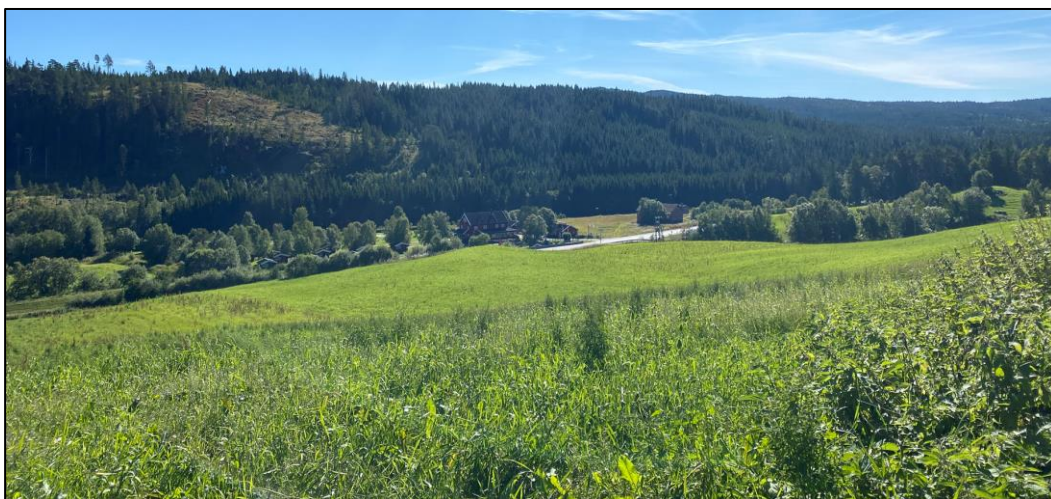
Landskapets hovedtrekk langs denne parsellen av E6 (planområdet) er en trang v-dal som fra tettstedet Soknedal i nord stiger bratt sørover opp mot Bjørset, hvor dalen slaker ut og endres til en åpen u-dal. Dagens E6 følger elva Ilaa sørside i dalbunnen opp til Bjørset. Oppe i dalens nordside ligger Dovrebanen. Ved Bjørset krysser jernbanen over til sørsiden av E6 og Ilaa. Landskapsbildet langs elva i den trange v-dalen er naturmark, med bratt terreng med fjell i dagen og granskog i søndre dalside, og med oreskog med innslag av andre lauvtrær og gran i nordre dalside. Store deler av Nordre dalside består av løsmasser som stedvis står i bratt rasvinkel, og med raviner der sidebekkene kommer ned. Foruten det bratte skogkledte terrenget er det Ilaa bratte fall i fosser (Bjørsetfossen) kulper og stryk som visuelt dominerer naturlandskapet her. I sterk kontrast til det «ville» naturlandskapet ligger E6, som er et markant menneskeskapt element i denne trange dalen. Foruten selve vegen har E6 også medført store landskapsinngrep i dalens terreng i form av skjæringer i fjell og løsmasser, samt vegfyllinger ut mot elva og bunnen av elverommet. Jernbanens landskapsinngrep oppe i nordre dalside er lite visuelt fremtredende.

Nord for den bratte skoglia i v-dalen flater terrenget ut, og her ligger grenda Dragset, med flere aktive jordbrukseieendommer. Grenda er et helhetlig kulturlandskap, og er en viktig del av landskapsbildet i dette området, spesielt for vegfarende på tur nordover langs E6 sør for Dragset.

Oppsummert er landskapsbildet i dette planområdet relativt variert og mangfoldig. Her finner vi flere landskapstyper langs en relativt kort strekning av E6. Noen stikkord er trang v-dal, elveløp med kulper, små fosser og stryk, oreskog i rasmare, granskog på grunnlendt mark, slak u-dal med meandrerende elv, kulturlandskap med gårdstun, randsoner, beitemark og fulldyrket jord.



Figur 6 Kartutsnitt som viser ulike arealkategorier og boniteter innenfor planområdet.



Figur 7 Foto som viser søndre del av planområdet med dagens E6 ved Gullvåg. Ny E6 vil ligge i bakgrunnen.



Figur 8 Bilde tatt fra Dragsetgrenda mot sørøst. Vi ser steinbruddet og dagens deponi i bakgrunnen. Dette vil bli utvidet nordover (mot venstre) for å romme overskuddsmasser fra ny E6 (jfr. Figur 9).

3.2 Landskapsverdi

Verdi av landskapsbildet i planområdet og influensområdet

Av beskrivelsen ovenfor (3.1.2.2) framgår det at området har et variert og mangfoldig landskapsbilde. I landskapsregion 27 finner vi relativt store områder hvor landskapskvalitetene er ganske sammenfallende, men hvor en ikke så ofte har så mange landskapstyper innenfor et så begrenset areal. Negativt for landskapsbildet i dette planområdet er inngrepene av dagens E6 og Dovrebanen. Videre må en også ta hensyn til de inngrep som er hjemlet ved stadfesting av den nyeste reguleringsplanen for E6 (2019). På denne bakgrunn mener vi at landskapsverdien for tiltaksområdet bør settes til **middels**.

Verdi: Uten betydning Noe Liten Middels Stor Svært stor



3.3 Reguleringsplanens påvirkning på landskapsbildet

Kort beskrivelse av traseen.

Etter en silingsprosess av ulike traséer for E6 har Nye veier valgt å utarbeide og legge fram ett anbefalt forslag til reguleringsplan for denne E6-parsellen. Dette forslaget innebærer at ny E6 fortsatt skal gå i en dagsone gjennom Vindåsliene. I stadfestet plan fra 2019 er det lagt inn en tunnelstrekning på den nordligste og bratteste delen av planområdet. Parsellen som omfattes av denne reguleringsplanen ender i nord der hvor Statens vegvesens parsell gjennom Soknedal ender i ny bru over elva Ila (åpnet sommeren 2020). Reguleringen starter i sør ved Skogheim - på østsiden av elva Ila. Videre sørover mot Ulsberg vil ny E6 bli bygget etter vedtatt regulering fra 2019.

I forhold til vedtatt regulering (2019) vil tunnelene gjennom åsen øst for Vindåsliene utgå og bli erstattet av ny firefelts E6 i en dagsone langs sørsiden av Ila på strekningen mellom Skogheim i sør til den har passert Bjørsetfossen bru i nord. Denne parsellen vil få store overskuddsmasser på grunn av terrenginngrepene i fjell og løsmasser i området ved Bjørset. Overskuddsmassene fra veganlegget foreslås deponert ved Bjørset inntil dagens steinbrudd og deponi på samme sted. Videre nordover vil ny E6 følge dagens E6-trasé til den nye brua for E6 over Ila sør for Fossum. Lokalvegen vil følge dagens E6 fra Skogheim til den har passert Bjørsetfossen bru, og derfra gå i tunnel ned mot Fossum. Den nordligste delen av lokalvegen vil følge traséen for «gamle» E6 langs østsiden av Ila ned til Fossum mølle.

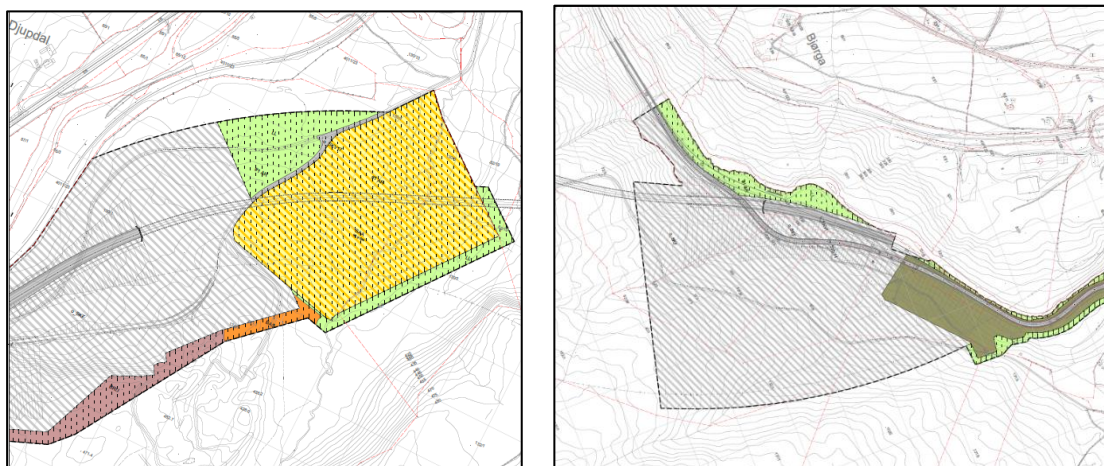
Landskapsvirkning

For landskapsbildet betyr dette følgende i forhold til gjeldende regulering (2019):

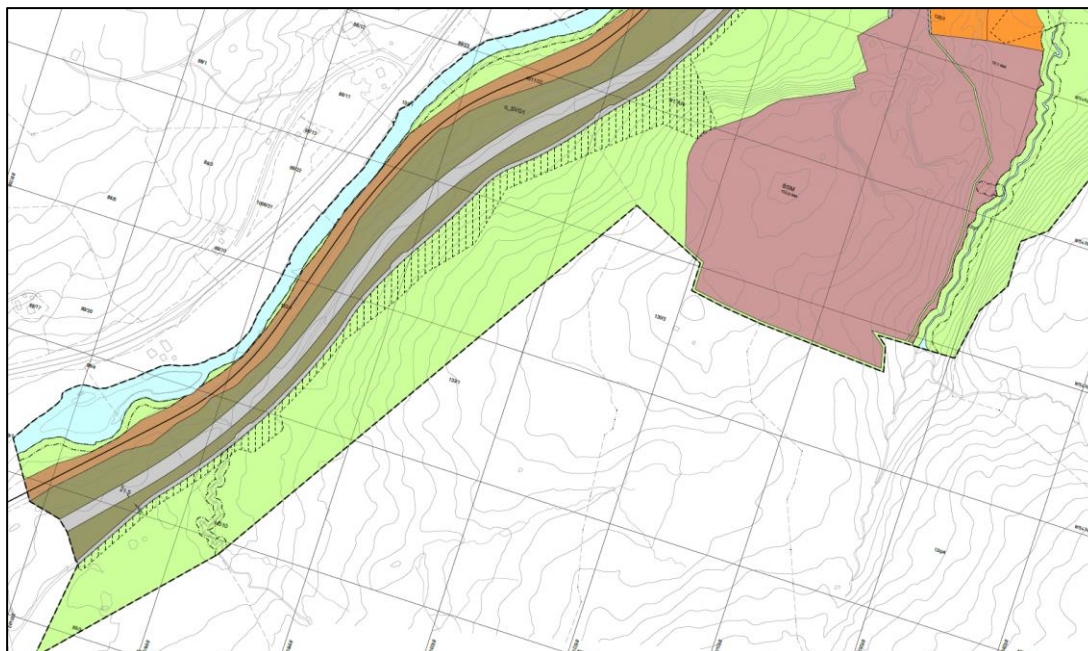
- I søndre del av den trange dalparsellen mellom Skogheim og Bjørsetfossen bru innebærer reguleringsforslaget for ny E6 følgende: Lengst i sør følger E6 Dovrebanen og Ila's østside ned mot Bjørset. Deretter dreier E6 mot øst og bort fra dalrommet langs Ila gjennom en 650 meter lang skjæring i skogåsen nord for Bjørset før vegen igjen kommer inn i dalrommet langs Ila. Dagstrekningen langs elva blir ca. 1100 meter

lang. Den nye reguleringen vil derfor medføre at både det fysiske veganlegget og de tilhørende terrenginngrep langs vegens sørøstside vil gi vesentlig større negative konsekvenser for landskapsbildet enn dagens situasjon og den gjeldende reguleringsplanen med tunneler.

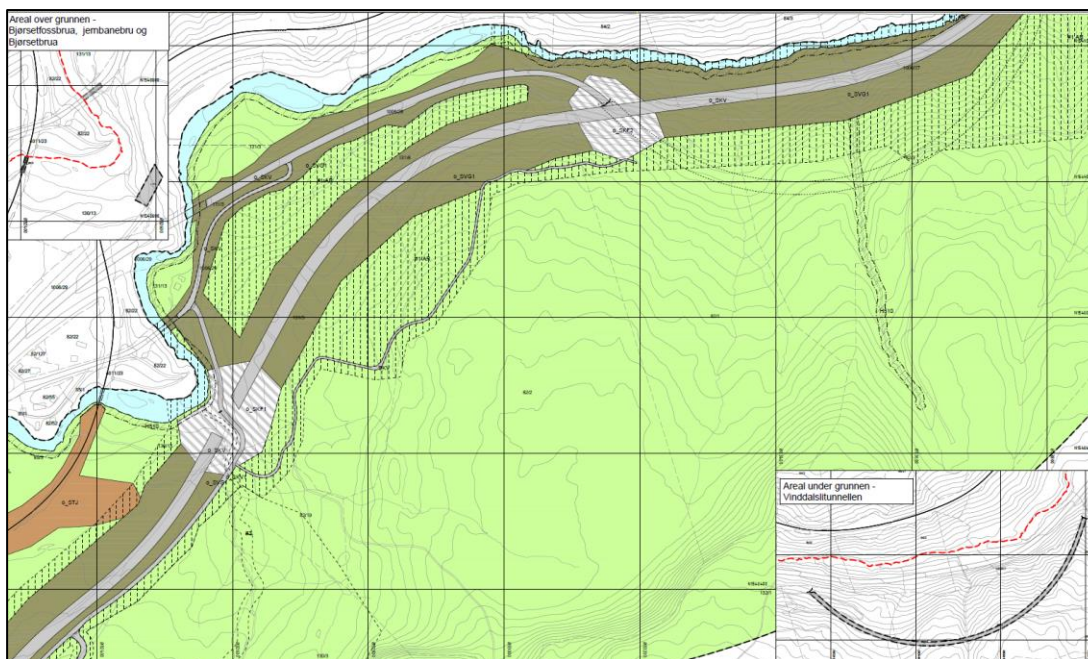
- Regulert massedeponi sør for Bjørset vil bli vesentlig større enn deponiområdet som ble regulert i gjeldende plan. Plasseringen av deponiet ligger imidlertid i et lite eksponert dalterreng, og er i praksis en utvidelse av et eksisterende massedeponi. De visuelle landskapsvirkningene av dette deponiet vil derfor være beskjedne.



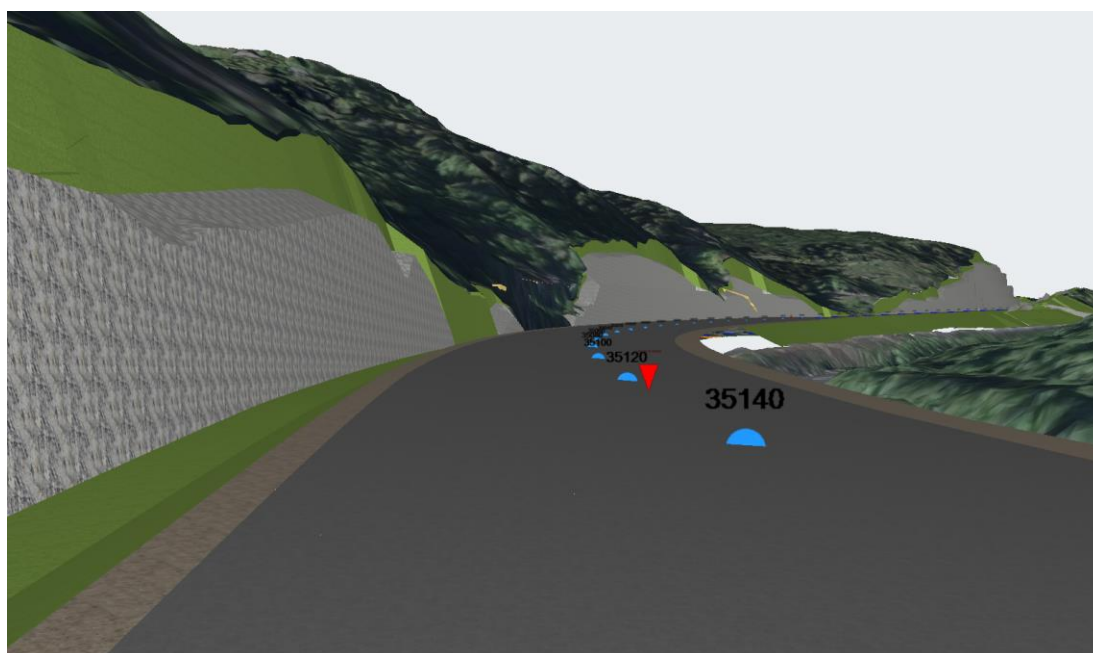
Figur 2: Utsnitt av dagens regulering ved tunnelpåhuggene, hhv. Bjørset i sør (t.v.) og Bjørset i nord (t.h.)



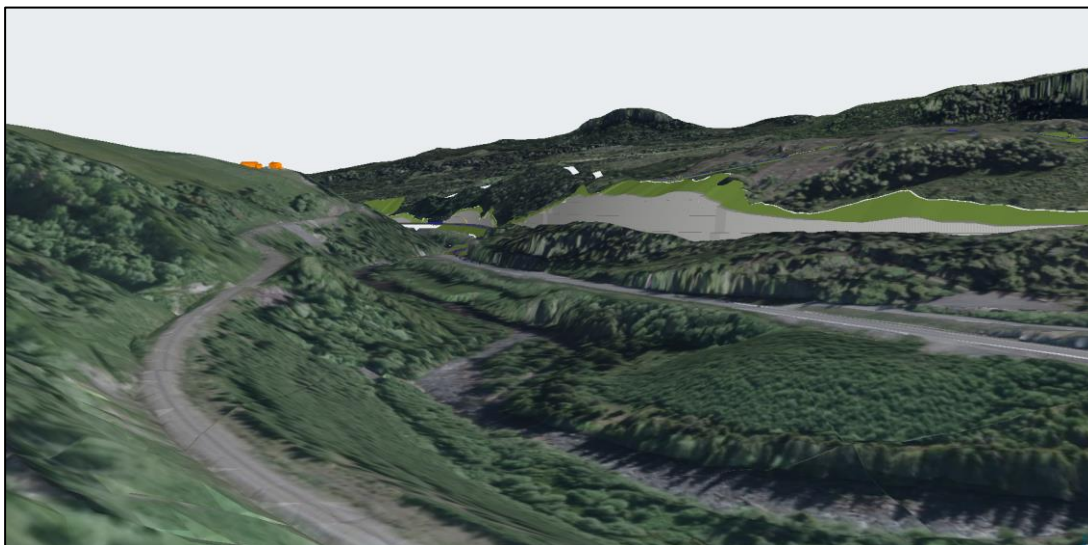
Figur 3: Utsnitt av søndre del av plankartet. Rødt område er eksisterende steinbrudd og massedeponi.



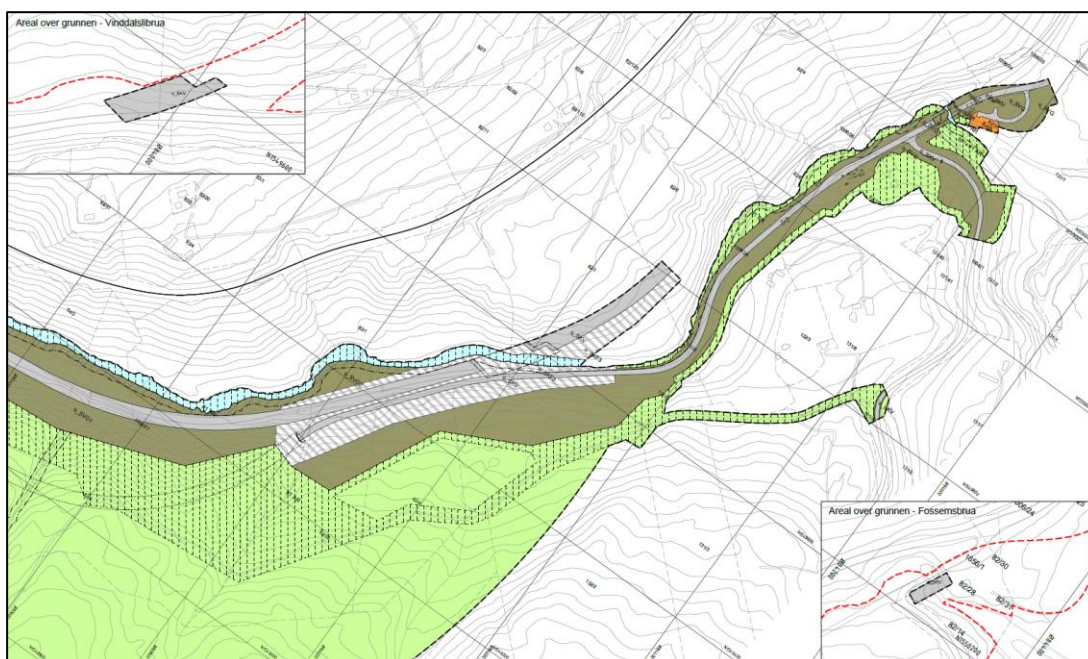
Figur 4: Utsnitt av plankartet som viser midtre del av regulert veg. Vi ser at ny E6 foreslås lagt langs sørsiden av Ila fram og følge Dovrebanen fram til Bjørset. Videre legges E6 i en skjæring fram til søndre tunnelpåhugg for lokalvegen. Videre nordover vil ny E6 i hovedsak følge dagens E6.



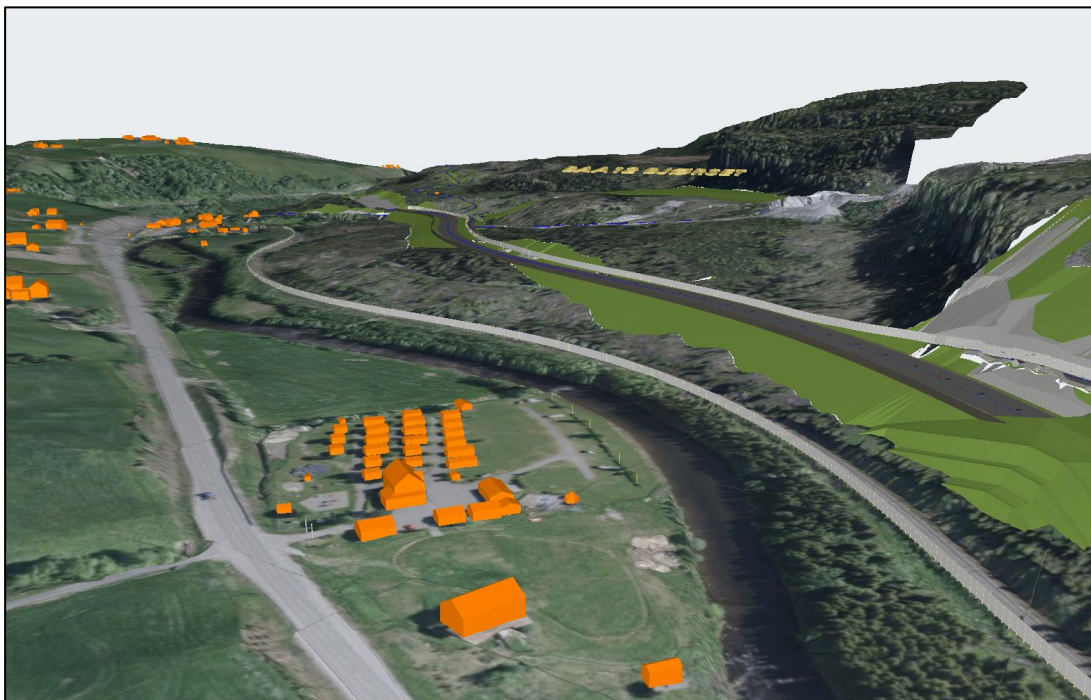
Figur 5: Modellfoto fra nordre del av ny E6 mellom Skogheim og Fossum sett fra nord.



Figur 6: Modellfoto fra midtre del av ny E6 Skogheim-Fossum sett mot nord fra gården Solstad Vi ser at fra deler av Dragsetgrenda og Dovrebanen vil den høge skjæringen på østsiden ved Bjørset bli meget synlige.



Figur 7: Nordre del av plankart for ny E6 Skogheim-Fossum.



Figur 8: Eksisterende og planlagt E6 (i bakgrunnen) ved Skogheim Vi ser de store vegfyllingene og fjellskjæringen (til høyre) langs elva Ila og Dovrebanen

På bakgrunn av ovenstående vurderinger med modellstudier mener vi at reguleringsplanens påvirkning på landskapsbildet vil være mellom forringet og sterkt forringet.

Påvirkning:

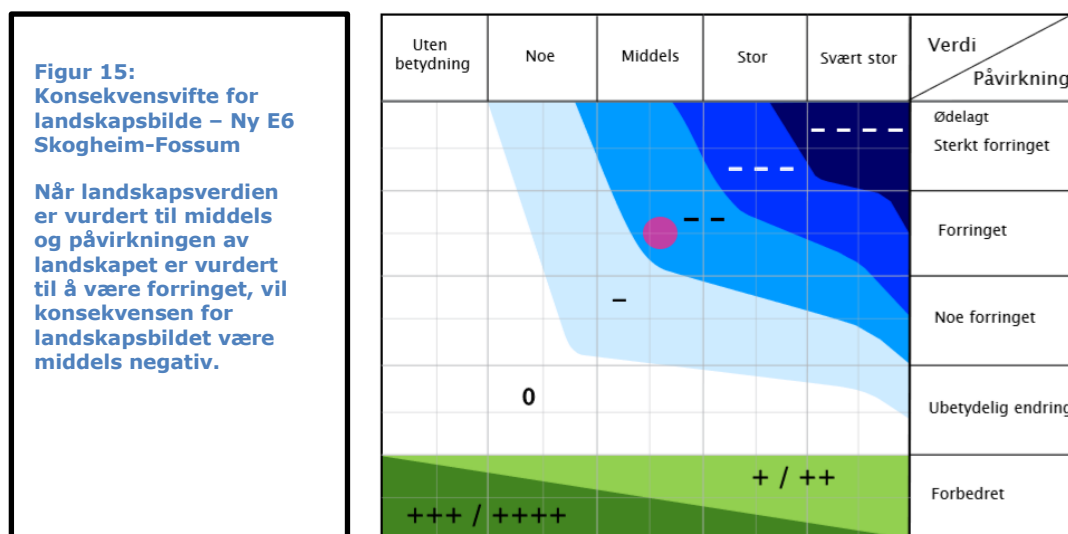
Ødelagt / sterkt forringet Forringet Noe forringet Ubetydelig endring Forbedret



3.4 Konsekvenser for landskapsbildet

De samlede konsekvenser for landskapsbildet framkommer ved en sammenstilling av landskapets vurderte **verdi** og **påvirkningen** som tiltaket medfører. Til denne vurderingen benyttes konsekvensviften som er omtalt i kapittel 2.1 Metodikk. Landskapsverdien vil være den samme for alle alternativer. Nedenfor har vi plottet inn parametrene for verdi og påvirkning i konsekvensviften, og vi får da følgende konsekvens for landskapsbildet:

Konsekvensene for landskapsbildet av ny reguleringsplan for E6 Skogheim-Fossum vil være middels negative (- -).



3.5 Skadereduserende tiltak

Vi vil foreslå følgende skadereduserende tiltak for denne reguleringsplanen:

- Det etableres armerte jordkonstruksjoner eller murer av naturstein for å redusere fyllingsskråningene mellom de nye veganleggene og elva Ila på strekninger hvor fyllingene kommer nær elvebredden.
- Vegetasjon med stedegne arter anlegges på fyllinger og i skjæringer i løsmasser, spesielt i elverommet i den nordlige delen av prosjektet.

4. KILDER

- Statens vegvesen - Vegdirektoratet (2018) *Håndbok V712 Konsekvensanalyser*.
- NIBIO: Kilden – Arealressurskart med eksterne lenker (Riksantikvaren m.fl.)
- Miljødirektoratet: Naturbase
- NIJOS: Nasjonalt referansesystem for landskap (Puschmann 2005)
- GISLINK karttjenester
- Nye Veier AS: Detaljregulering for E6 Ulsberg–Vindåsliene: Konsekvensutredning landskap. Fagrapport landskap 05.03.19

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