

PlanID 5022 2019001

OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR BERKÅK SENTRUM

PLANBESKRIVELSE

Oppdragsnavn: Områderegulering Berkåk
Oppdragsgiver: Rennebu kommune v/ kommunedirektøren

Dato utarbeidet	6.3.2020
Utarbeidet av	Leif Conradi Skorem og Stine Mari Måren Elverhøi
Kontrollert av	Ragnhild Grefstad og Andreas Gustafsson

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
001		
002		

Politisk behandling

Dato	Utvalg	Vedtak
3.4.19	Kommunestyret	Fastsetting av planprogram: Planprogram for Områdeplan for Berkåk sentrum, som har vært på høring 17.01.19 til 07.03.19, vedtas uten endringer. Vedtaket gjøres med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 12-9.
16.3.20	Formannskapet	Vedtak om utlegging til høring og offentlig ettersyn den 16.3.20, Sak 15/20 i perioden 20.3.20 – 10.5.20

Framsidedilde:

Ståle Gerhardsen malte veggmaleriet «På samme lag noe sammen» på en gavlvegg på Rebustorget, som ligger inntil Torget på Berkåk. Kunstverket ble laget i forbindelse med Rennebumartnan 2018, som hadde temaet «rampestreker». Foto: Mediaprofil AS/D. Vold.

INNHOOLD

1	BAKGRUNN	4
2	PLANPROSESSEN	5
2.1	Oppstart av planarbeid	5
2.2	Medvirkning og organisering av planarbeidet	5
3	RAMMER OG FØRINGER FOR PLANARBEIDET	6
3.1	Plan- og bygningsloven	6
3.2	Nasjonale forventninger, statlige planbestemmelse og statlige planretningslinjer	6
3.3	Kommuneplan 2013 - 2025	7
3.5	Temaplaner	8
3.6	Reguleringsplaner	9
3.7	Andre planer og utredninger	12
4	PLANOMRÅDET	14
4.1	Kort om Berkåk	14
4.2	Landskap og vegetasjon	15
4.3	Naturmangfold	15
4.4	Bebyggelse og sosiale møteplasser	15
4.5	Trafikale forhold	16
4.6	Rekreasjon og idrett	17
4.7	Nærings- og bygdelig	17
5	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	19
5.1	Arealoppgave	20
5.2	Plankart og bestemmelser	21
5.3	Områder for bebyggelse og anlegg	21
5.4	Samferdsel og teknisk infrastruktur	28
5.6	Juridiske linjer	45
5.7	Juridiske punkt	46
5.8	Hensynssoner	46
6	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	47
6.1	Forurensning/Luftkvalitet	47
6.2	Kulturminner	50
6.3	Barn og unges oppvekstvilkår	51
6.4	Folkehelse	53
6.5	Trafikksikkerhet	54
6.6	Samfunnsliv, kulturliv og næringsliv	55
6.7	Tettsteds karakter og landskap	55
6.8	Transportbehov, energibehov og energiløsninger	56
6.9	Naturmangfold	56
6.10	Landbruk	58
6.11	Kriminalitetsforebygging	58
7	INNSPILL	59
7.1	Innspill fra sektormyndigheter	59
7.2	Innspill fra private	66
7.3	Innspill fra gjestebud	68

1 BAKGRUNN

Sentrumsplanarbeidet for Berkåk sentrum har som mål å gi et hensiktsmessig verktøy for utvikling av Berkåk som tettsted i tida fram til og etter utbygging av ny E6.

Sentrumsplanarbeidet ble startet opp i 2015, parallelt med Statens vegvesens arbeid med regulering av E6 gjennom Rennebu. Denne reguleringsplanen for ny E6 forbi Berkåk ble vedtatt av kommunestyret den 19.6.2016, og medførte at E6 gikk i tunnel forbi det meste av sentrumsområdet og at det skulle bygges et planskilt kryss mellom nordre del av sentrum og Buvatnet. Arbeidet med sentrumsplanarbeidet bygde på den vedtatte løsningen for E6, fram til Nye Veier AS tok over ansvaret for den aktuelle strekningen og varslet at det var aktuelt å sette i gang arbeid med regulering av ny trasé for E6 forbi Berkåk i 2017. Sentrumsplanarbeidet ble da lagt på is i påvente av den overordnede traséavklaringen for E6. Arbeid med ny reguleringsplan for E6 fra Ulsberg til Vindåsliene ble igangsatt i slutten av 2017, og denne planen ble sluttbehandlet av kommunestyret i september 2019.

Forslaget til sentrumsplan er utarbeidet ut fra de avklaringene knyttet til hovedvegssystem som foreligger. Kommunestyret vedtok samtidig med sluttbehandling av reguleringsplan for E6 at fylkesveg 700 skal føres gjennom sentrum før den svinger nordøstover fram til nytt kryss på E6 i Rødåsen. Selve reguleringsplanen for fylkesveg 700 i sentrumsområdet ble ikke sluttbehandlet sammen med E6-planen, og detaljert utforming av vegen gjennom sentrum skal derfor fastsettes gjennom sentrumsplanarbeidet.

Planen er utarbeidet av Plankontoret på oppdrag fra forslagsstiller Rennebu kommune. Geometrisk grunnlag for fylkesveg 700 er utarbeidet av Sweco på oppdrag fra Nye Veier AS.



2 PLANPROSESSEN

2.1 Oppstart av planarbeid

Det ble varslet oppstart av planarbeidet første gang i mai 2015, samtidig med at et planprogram ble sendt på høring. I og med at ny trasé for E6 endret forutsetningene for planarbeidet i stor grad, ble det i april 2019 sendt ut nytt oppstartsvarsel samtidig med høring av et revidert planprogram. Til det nye oppstartsvarselet kom det totalt 14 innspill fra sektormyndigheter og private aktører. Disse er oppsummert og kommentert i kapittel 7. Dette gjelder bare innspillene som kom inn til dette siste oppstartsvarselet. Innspill som relaterer seg til planprogrammet som var på høring ble behandlet i forbindelse med kommunestyrets fastsetting av planprogrammet 3.1.2019, sak 12/2019.

2.2 Medvirkning og organisering av planarbeidet

2.2.1 Gjestebud sommeren 2019

Sommeren 2019 ble det gjennomført et medvirkningsopplegg kalt *gjestebud*. Gjestebud går ut på at personer eller organisasjoner inviterer andre hjem til seg, eller et annet sted som de synes passer i nærmiljøet, for å diskutere ett eller flere tema som kommunen ønsker tilbakemelding på. Gjestebudet ble kunngjort på kommunens Facebook-side og gjennom en presentasjon i et informasjonsmøte som omhandlet både reguleringsplan for E6 og sentrumsplanarbeidet i juni 2019.

Kommunen mottok fire svar som er kort oppsummert og kommentert sammen med andre innspill i kapittel 7.

2.2.2 Folkemøte og møter med kommunale råd og utvalg og Rennebu næringsforening

I januar 2020 ble det arrangert et møte med trafiksikkerhetsutvalget, et møte med Rennebu næringsforening, et åpent folkemøte og et felles møte for Ungdomsrådet, Eldrerådet og Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne. I disse møtene ble hovedtrekkene i planforslaget lagt fram, og det ble åpnet for å komme med uformelle innspill til planarbeidet i en fase der planen fortsatt var under utarbeidelse. Planforslaget ble justert på enkelte punkter ut fra dialogen, og møtedeltakerne ble oppfordret til å komme med merknader i høringsperioden.

3 RAMMER OG FØRINGER FOR PLANARBEIDET

3.1 Plan- og bygningsloven

Områdereguleringsplan er hjemlet i plan- og bygningsloven. Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives.

Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.

3.2 Nasjonale forventninger, statlige planbestemmelse og statlige planretningslinjer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble sist vedtatt ved kongelig resolusjon 14. mai 2019, og skal legges til grunn for planstrategier og planer i fylkeskommuner og kommuner. Forventningene ligger til grunn for de statlige myndighetenes medvirkning i planlegginga.

Regjeringen legger vekt på at vi står overfor fire store utfordringer:

- å skape et bærekraftig velferdssamfunn
- å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- å skape et sosialt bærekraftig samfunn
- å skape et trygt samfunn for alle

Regjeringa har bestemt at de 17 bærekraftmåla til FN skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i disse utfordringene, og at disse måla skal bli en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanlegginga.

Statlig planretningslinje (§ 6-2) og statlige planbestemmelser (§ 6-3) brukes for å konkretisere de nasjonale forventningene til planleggingen og markere nasjonal politikk på viktige områder i planleggingen. Disse skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven. Aktuelle statlige planretningslinjer/-bestemmelse er:

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, jf. rundskriv T – 2/08
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Statlig planbestemmelse/Rikspolitisk bestemmelse om kjøpesentre.
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

I tillegg nevnes retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, rundskriv T – 1442, som et viktig grunnlag for planleggingen.

3.3 Kommuneplan 2013 - 2025

Kommuneplanens samfunnsdel setter følgende mål for områdene næringsutvikling og bolyst, som vil være retningsgivende for arbeidet med områdereguleringa:

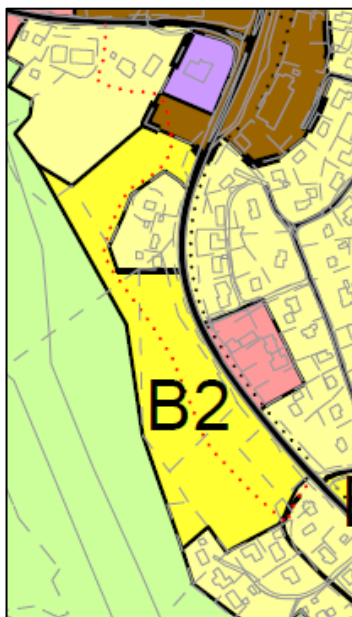
Næringsutvikling

- Berkåk videreutvikles som et attraktivt sted for næringsetablering
- Det skal tilrettelegges for økt handel og forretningsvirksomhet i sentrum rundt Torget i Rennebu
- I samarbeid med næringen legge til rette for økt varehandel og større vareutvalg for å redusere handelslekkasje

Bolyst

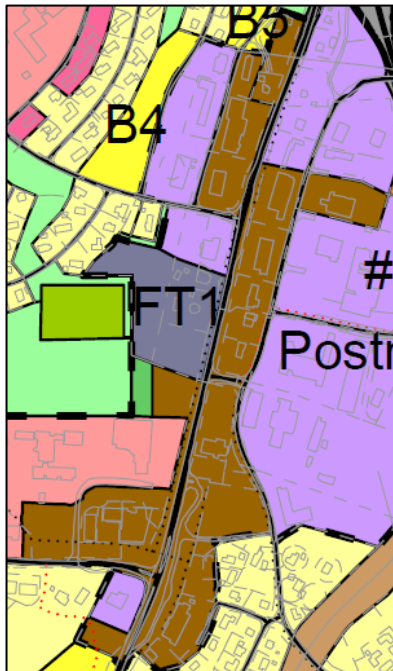
- Berkåk skal utvikles som et attraktivt kommunesenter med et godt tilbud innen detaljhandel og tjenesteproduksjon
- Det skal tilbys varierte og attraktive boløsninger på Berkåk
- Torget i Rennebu skal videreutvikles som en attraktiv kulturarena
- Buvatnet skal ivaretas og utvikles som et viktig aktivitetsområde
- Tilbudene på Berkåk skal bindes sammen med gode og trygge trafikkløsninger for myke trafikanter

Kommuneplanens arealdel viderefører samfunnsdelens satsning på bolyst og næringsutvikling, og det er lagt stor vekt på attraktivitet for bolig-, fritids- og næringsbebyggelse i planen. Planen legger opp til foretting med boligbebyggelse i Berkåk sentrum, både ved avsetting av et nytt område til boligformål og ved å legge opp til blandet arealbruk (sentrumsformål) på begge sider av dagens E6 i sentrum. Planen la opp til etablering av et større næringsområde på Børslettet, i tilknytning til et planlagt kryss på E6.



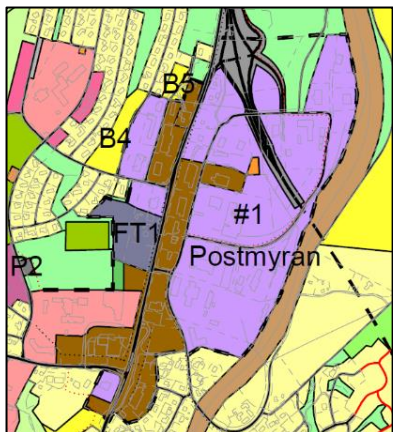
Boligområde B2, mellom Kroveien og Bakkan

Området ligger midt i Berkåk sentrum med gåavstand til alle sentrumsfunksjoner. Det er opparbeidet gang-/sykkelveg langs E6 mellom området og disse sentrumsfunksjonene. I tillegg er høydeforskjellen liten, noe som er positivt med tanke på god framkommelighet for alle. Området ble vurdert som svært attraktivt etter flytting av E6.



Sentrumsformål langs dagens E6

Sentrumsformålet er i kommuneplanens arealdel brukt på de områdene som ligger langs dagens E6 og som hovedsakelig rommer forretningsvirksomhet og bensinstasjoner i dag (100 daa). Det beskrives at det settes krav om utarbeidelse av en ny sentrumsplan i dette området (se beskrivelse av bestemmelsesområde under), og at sentral bosetting, videreutvikling av forretningene og parkeringsløsninger blir et viktig tema i dette arbeidet.



Bestemmelsesområde i Sentrum

Fordi trasespørsmålet for E6 var uavklart da kommuneplanens arealdel ble utarbeidet, ble det avgrenset et område av sentrumskjernen på Berkåk (svart stiplet strek i illustrasjonen til venstre) der planen angir at formålet i kommuneplanen gjelder foran vedtatte reguleringsplaner. Det kreves reguleringsplan for byggetiltak i dette området.

Alle arealer avsatt til utbyggingsformål innenfor bestemmelsesområdet inngår i planområdet for sentrumsplanen.

3.5 Temaplaner

3.5.1 Kommunedelplan for klima og energi 2009-2020

I klima- og energiplanen er det satt opp to tiltak som direkte ivaretas i dette planforslaget. Dette er:

- Å utvide og utbedre gang- og sykkelvegnettet, som gir mindre bruk av bil og tilrettelegging for myke trafikanter.
- Bedring av kollektive trafikk-løsninger.

3.5.2 Kommunedelplan trafikksikkerhet 2018-2022

I kommunedelplan for trafikksikkerhet er det to hovedmål som planforslaget også har fokusert på:

- Hovedmål 2: Barn og unge skal oppleve at de har en trygg skolevei.

- *Hovedmål 5: Økt fokus på folkehelse og klimavennlig transport. Alle skal kunne ferdes trygt til fots eller på sykkel i sitt nærmiljø. Flere skal kunne velge andre miljøvennlige fremkomstmidler framfor bil.*

Det ble gjennomført barnetråkk med daværende 7. klasse for å kartlegge barn og unges bruk og behov i sentrumsområdet. Oppsummeringen av innspillene fra denne registreringen er gjengitt i tabellen under:

Hvor	Hva
E6 ved Kroveien	Bilene kjører fort
Trondskogen, Joveien, Træthaugveien	Mørkt, skummelt å ferdes, ønsker opplyst vei
Gang- og sykkelvei E6 sør for Berkåk	Her sykles det, brukes jevnlig
Krysset E6- fv. 700	På sykkel, må vente lenge før de kommer over.
Torget	Møteplass
Området rundt butikkene ved torget	Sykling på fritida, parkeringsplassene
Rennebu barne- og ungdomsskole, uteområde	Møteplass på fritida
Kosbergveien	Mislikes å ferdes her

3.5.3 Kommunedelplan idrett og fysisk aktivitet

Delmål i planen er:

- God tilgang til naturområder fra sentrum.
- Tilrettelegging for fysisk aktivitet ved skoler og barnehager.
- Sentralidrettsanlegget og kunstgrasbanen på Berkåk er spesielt omtalt i kommunedelplanen.

3.6 Reguleringsplaner

3.6.1 Gjeldende reguleringsplaner

Følgende reguleringsplaner blir fullstendig overlappet og erstattet av ny sentrumsplan:

- Postmyran Industriområde, vedtatt 16.11.1981
- Berkåk sentrum, vedtatt 23.5.1985
- Postmyran industriområde, vedtatt 19.9.1993
- Berkåk sentrum vest, vedtatt 25.11.1993
- Berkåk sentrum vest 2, vedtatt 30.9.2004
- Berkåk nord, vedtatt 30.3.2006
- Bakkan, vedtatt 14.9.2006
- Berkåk sentrum vest 2, vedtatt 17.2.2011

Følgende reguleringsplaner blir berørt av og delvis erstattet av ny sentrumsplan:

- Berkåk sentrum, vedtatt 22.2.1982
- Buvatnet, vedtatt 19.6.2014
- E6 Ulsberg – Vindåsliene, vedtatt 19.5.2016

3.6.2 Detaljreguleringsplan Berkåk Park

Det foreligger et planforslag for Berkåk Park. Planen legger opp til etablering av boligbebyggelse i form av leiligheter i sentrumskjernen, i området der samvirkelaget lå tidligere. Planen ble utarbeidet og sendt på høring før traséspørsmålet for fylkesveg 700 var avklart, og atkomstløsning er følgelig ikke vurdert i sammenheng med avklaringene som nå foreligger og den helhetlige situasjonen rundt området. Områdereguleringa tar derfor opp i seg hovedtrekkene reguleringsplanen for Berkåk Park, med tilpasninger som følger av vegstruktur i det aktuelle området.

3.6.3 Reguleringsplan for E6 Ulsberg – Vindåsliene, 4-feltsveg

Nye Veier AS har utarbeidet reguleringsplan for E6 i østlig trasé gjennom Rennebu, jf. planprogram fastsatt av kommunestyret 28.06.2018. E6 planlegges etablert med fire kjørefelt, fartsgrense 110 km/t og med planskilt kryss ved Berkåk, ca. 1,5 km fra sentrum øst for sørenden av Buvatnet. Når det gjelder forholdet til Berkåk sentrum, er det særlig to forhold ved planarbeidet for E6 som er sentrale; påkobling av fylkesveg 700 og regulering av næringsarealer i tilknytning til framtidig E6.

3.6.4 Fylkesveg fra sentrum til framtidig E6

Nye Veiers planarbeid for E6 fra Ulsberg til Vindåsliene omfattet også regulering av fylkesveg 700 fra Berkåkkrysset og fram til nytt kryss på E6. Høringsforslaget til reguleringsplan for E6 omfattet to alternative løsninger for fylkesveg 700 gjennom sentrum:

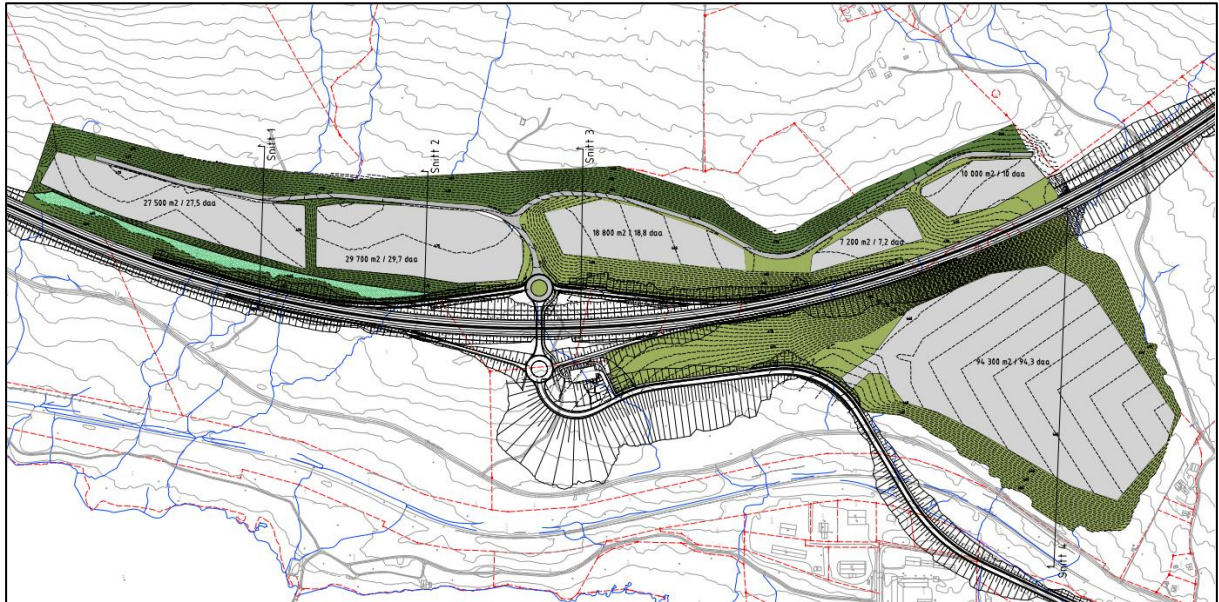
- Et sørlig alternativ, med rundkjøring i dagens kryss mellom E6 og fylkesveg 700, og føring av fylkesvegen rett fram og deretter i bakkant av næringsområdet på Postmyran nordøstover mot E6-krysset.
- Et nordlig alternativ, der fylkesveg 700 ledes gjennom sentrum langs dagens E6, før den tar av østover langs Terminalvegen.

Som en del av sluttbehandlinga av reguleringsplan for E6, vedtok kommunestyret at fylkesvegen skal følge det nordlige alternativet gjennom sentrum. Reguleringsplanen for denne delen av vegplanlegget ble unntatt fra sluttbehandling, og det ble i vedtaket forutsatt at et nytt og bearbeidet planforslag for denne vegstrekninga skal fremmes for ny behandling. For å sikre en god sammenheng med øvrige løsninger i sentrumsområdet, har Rennebu kommune valgt å la planen for fylkesvegen gjennom sentrum inngå i den helhetlige områdereguleringa av sentrum.

3.6.5 Næringsarealer ved framtidig E6

Nye Veiers planarbeid for endring av trasé for E6 gjennom Rennebu medfører at næringsarealene som er avsatt ved Børsløttet i kommuneplanens arealdel ikke lenger ligger i nærheten av framtidig hovedveg, og området er ikke like relevant for næringsetablering. Ut fra dette ble planområdet for detaljregulering av E6 avgrenset slik at en kunne vurdere å regulere næringsarealer i tilknytning til det framtidige kryssområdet ved E6. Øst for toplanskrysset ved Berkåk er det regulert 5 delområder

til næringsformål. Størrelse, form og plassering av hvert enkelt område er vurdert i forhold til landskapsmessige inngrep i terrenget. I tillegg er det regulert et større næringsareal vest for E6, som får direkte avkjørsel til fylkesveg 700. Størrelsen på næringsområdene er totalt ca. 190 daa.



Nye næringsarealer ved toplanskrysset på Berkåk (Sweco Norge AS). Buvatnet sees i nedre venstre bildekant, nord er mot venstre i kartet.

Arealet på vestsida av E6 er på ca. 94 daa. Her åpner planen for etablering av forretninger for plasskrevende varehandel. De tre arealene sørvest for toplanskrysset er på henholdsvis 10, 7,2 og 18,8 daa. Innenfor disse arealene tillates etablering av bebyggelse for industri- og fabrikkvirksomhet, prosessindustri og foredlingsbedrifter, herunder næringsmiddelindustri. Det tillates ikke besøksintensiv virksomhet i disse områdene.

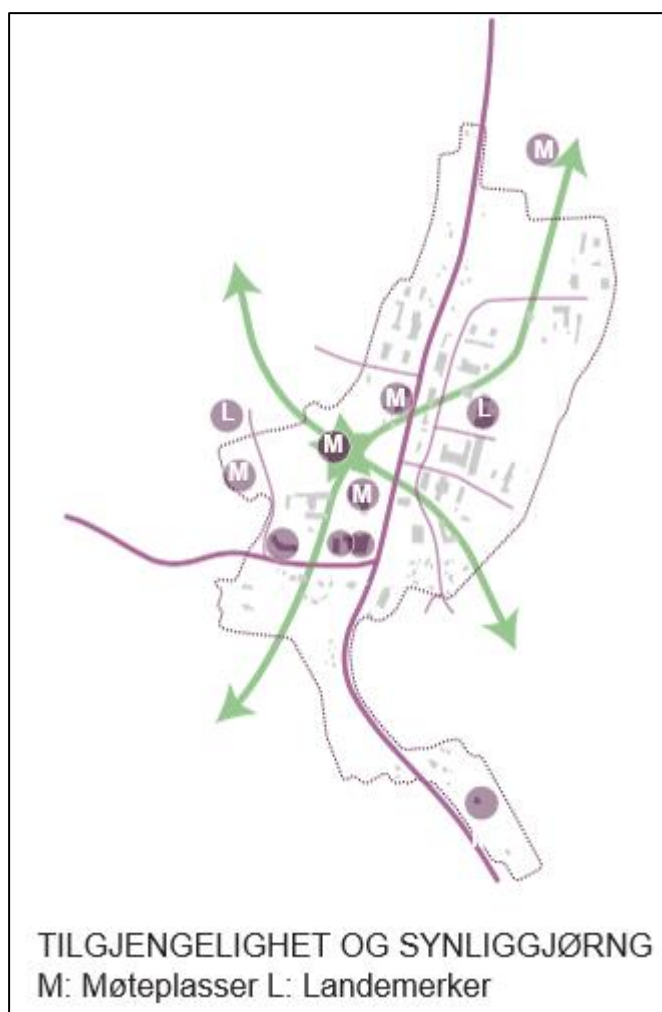
Arealet rett nord for toplanskrysset er på ca. 30 daa, og er tenkt benyttet til en kombinasjon av døgnhvileplass for tungtrafikk og energistasjon/vegsørvisanlegg. Arealet lengst nord er på ca. 27,5 daa og det tillates næring med lav besøksintensitet, som for eksempel produksjonsbedrifter, entreprenør- og anleggsbedrifter, engros, lager og verksteds- og håndverksbedrifter.

Ved utforming av bestemmelsene for disse næringsarealene, har Rennebu kommune vurdert de enkelte områdenes beliggenhet i forhold til den øvrige bebyggelses- og vegstrukturen, og en har forsøkt å legge til rette for næringsvirksomhet som kan fungere som et supplement til det handels- og tjenestetilbudet som finnes i sentrum, og som hovedsakelig retter seg mot fastboende på Berkåk.

3.7 Andre planer og utredninger

3.7.1 Mulighetsstudie Berkåk sentrum

Sommeren 2019 ble det utarbeidet et mulighetsstudie for Berkåk sentrum. Mulighetsstudien analyserer dagens situasjon, synliggjør kvaliteter og utfordringer, og kommer med forslag til hvordan man kan utvikle Berkåk sentrum når gjennomgangstrafikken på E6 flyttes ut av sentrum. Studien synliggjør mulighetene man har for å videreutvikle Berkåk som et attraktivt sted for bosetting og næringsliv. Studien inngikk i kunnskapsgrunnlaget for valg av trasé for fylkesveg 700, og ligger også til grunn for sentrumsplanarbeidet.



Utsnitt av kart over møteplasser og landemerker fra mulighetsstudiet. Plankontoret 2019.

3.7.2 Notat landskap

Som del av prosessen med utforming av fylkesveg 700, har Sweco på oppdrag fra Nye Veier utarbeidet et notat som vurderer hvordan veganlegget kan integreres i sentrumsområdet. Notatet inneholder anbefalinger om vegstandard, grep for å prioritere mjuke trafikanter, anbefaling om

fortau på østsida av fylkesvegen, løsninger for grønn overvannshåndtering og overordnet forslag til utforming av et knutepunkt på gangvegssystemet ved Rennebuhallen. Notatet anbefaler også at det arbeides videre med en landskapsplan som del av detaljprosjektering av veganlegget. Notatet følger planforslaget som vedlegg.

3.7.3 Trønderenergi Arena, aktivitetspark



Utsnitt av skisseprosjekt for aktivitetsparken. Plankontoret 2020

Det er utarbeidet et skisseprosjekt for opparbeidelse av en aktivitetspark på området som i dag utgjør grusbanen nord for Rennebu barne- og ungdomsskole. Området er tenkt som et nærmiljøanlegg med aktiviteter tilrettelagt for egenorganisert fysisk aktivitet. Målet er å gi et bredt tilbud til alle, også de som ikke deltar i ballaktiviteter. I tillegg er det et ønske å øke aktiviteten i dette området generelt. Området ligger svært sentralt plassert, midt i Berkåk sentrum, mellom kunstgressbanen og barne- og ungdomsskolen med boligområdene på Berkåk rundt.

Parken skal både fungere for uorganiserte aktiviteter på fritida (sykling, ballspill, aking osv.), som en del av uteområdet til skolen og som et knutepunkt for grønstrukturen i og rundt sentrum.

Utbygging av parken kan skje i medhold av gjeldende reguleringsplan for området, og ble igangsatt høsten 2019. Sentrumsplanen tilpasses hovedtrekkene i planen for aktivitetsparken.

4 PLANOMRÅDET

Planområdet utgjør om lag 630 daa og omfatter sentrumskjernen på Berkåk, det vil si områdene der handels- og tjenestetilbudet, samt næringsarealene i sentrum er lokalisert. Berkåk stasjon ligger litt sør for sentrumskjernen, men er tatt med i planområdet på grunn av den viktige funksjonen til stasjonsområdet. Planområdet grenser i nord mot reguleringsplan for Buvatnet, som ble vedtatt i 2014. Eneboligområdene som ligger inntil sentrum inngår ikke i planen, med unntak av det sentrumsnære området Korsen, og noen eneboliger i nordenden av sentrum.



Illustrasjon: planavgrensning

4.1 Kort om Berkåk

Tettstedet Berkåk er administrasjonssenteret i Rennebu kommune, og ligger sentralt plassert ved Dovrebanen, E6 og Fylkesveg 700. På Berkåk bor om lag 1300 av kommunens 2500 innbyggere.

Veg og jernbane har hatt stor betydning for framveksten av Berkåk som tettsted. I 1859 ble gjennomfartsvegen nord/sør lagt om fra Gamle kongeveg på vestsida av dalen og til nåværende trase for E6 på østsida. Vegen fra Berkåk og ned mot Orkdalen ble også ferdigstilt omtrent på denne tida. Det ble etablert skysstasjon på Berkåk, som på den måten ble et knutepunkt for ferdsel langs vegen. Dovrebanen åpnet i 1921, og Berkåks posisjon som stasjonssted førte til ytterligere vekst og at kommunesenteret i Rennebu ble lagt hit.

Sentrumsfunksjoner som forretninger, skole, kommunehus og idrettsanlegg kom til etter hvert, og ble etablert i området rundt krysset mellom E6 og fylkesveg 700.

4.2 Landskap og vegetasjon

Berkåk hører til landskapsregionen dal- og fjellbygdene i Trøndelag, og ligger i møtet mellom de to landskapsrommene Nordskogen og Orkladalen. Sentrumsområdet ligger i en spesiell landskapsform som knytter to av de større dalførene i Trøndelag sammen. Berkåk ligger på et platå høyt over Orkdalen, med bratte dalsider nedenfor. Dette platået er en del av en hengedal til dalføret nedenfor. Hengedalen går derimot i motsatt retning, mot Gauldalen, og utgjør en sidedal til Soknedal. Dette vises i vannskillet mellom Gaula- og Orklavassdraget, der Buvatnet dreneres via Bjørbekken og Ila mot Gaula, mens områdene sørover fra Buvatnet dreneres i retning Orkla.

Landskapsrommet er avlangt og avgrenset av konkave og butte former mot øst og vest. Mot nord åpner det seg langs dalføret, med skogkledde åser i horisonten. Mot sør åpner det seg mot Orkdalen og videre mot Ulsberg. Høgåsen og Nonshaugen er preget av en mosaikk av hogstfelt og barskog. Sammen med Vassetberga og Vorhaugen lukker de landskapsrommet mot sør-sørvest.

Landskapet er solfylt og sørvendt hellende, med en overvekt av skog- og jordbruksområder. Sentrumsområdet er også preget av opprinnelig vegetasjon som er bevart, eksempelvis klynger av furutrær og myrdrag. Det er plantet en del løvtrær i sentrumsområdet, og da særlig hengebjørk, som er Rennebus kommuneblomst. Rundt skolen og kommunehuset er det mye plenareal og åpne flater.

4.3 Naturmangfold

Nærmest industriområdet i planområdet ligger Buvatnet og rundt dette vannet er det fortsatt en del myrområder, selv om storparten av det som opprinnelig var myrområder på Berkåk nå er industriområde (Ortofot, 1961). Det er bevart en del grønne lunger inne på industriområdet med en del furu og bjørk i tresjiktet som følge av at arealet tidligere var en del av et større myrområde. Den vegetasjonstypen som dominerer i de grønne lungene, er blåbærgranskog. I boligområdene og ellers i sentrum er det også i hovedsak blåbærgranskog, med innslag av enggranskog ved Bakkan.

4.4 Bebyggelse og sosiale møteplasser

Tettstedet Berkåk vokste fram i etterkrigstida, og i likhet med mange andre steder fra denne epoken har bilen vært en sentral premissgiver for form og uttrykk på stedet. Store deler av sentrumskjernen er i dag dominert av ulike asfalterte arealer for biltrafikk. Gang- og sykkelveger finnes, men det samlede systemet er lite sammenhengende. Byggeskikkveilederen for Rennebu (Rennebu kommune 2011) beskriver den eksisterende bebyggelsen på Berkåk slik:

Kommunehus, skolebygg, idrettshall og forretningsbebyggelsen rundt torget utgjør sentral bebyggelse. Næringsareal og produksjon er lokalisert nord og øst for sentrum og E6. Boligbebyggelsen i randsonene rundt sentrum danner overgang til utmark og landbruksareal. Barnehage, omsorgsboliger sykehjem, kirke og jernbanestasjonen ligger i denne randsonen.

De sentrale bygningene på Berkåk er frittliggende volumer på store tomter. Noe tomteareal er parkmessig behandlet, men mye areal blir liggende som åpne og uutnyttede gaterom og plasser. Mange bygninger representerer godt arkitekturhåndverk for sin tid og sin stil. Uttrykk og stil ble knyttet til byggeoppgaven og tidens moter, slik skikken var når nye funksjoner ble etablert på et sted. Før var bygningene enkle volumer med saltak. Den nyere bebyggelsen inntar ofte friere former med et mer sammensatt uttrykk. Tre og trepanel er det gjennomgående byggematerialet på Berkåk, - i småhus, i den eldre bygningsmassen og som innslag på nye, større bygninger. I nyere tid er større bygninger ofte platekledd elementbygg i betong eller stål levert av ferdighusprodusenter.

Torget i Rennebu ble rusta opp i 2009, og har blitt en trivelig møteplass i tilknytning til forretningsbebyggelsen i sentrum. Det er brukt lokale materialer som Rennebugranitt og tre, og kraftproduksjonen i kommunen er synliggjort med et turbinhjul. Opprustinga av torget har bidratt til at forretningslokalene rundt har blitt mer attraktive for næringsetablering, og til å tydeliggjøre en sentrumskjerne på Berkåk.

E6 og fylkesveg 700 har så langt vært strukturerende elementer for bebyggelsen i sentrumsområdet. Hovedvegstrukturen er i endring, med E6 regulert utenfor Berkåk sentrum. Mye av gjennomgangstrafikken blir borte fra sentrumsområdet, men fylkesveg 700 er besluttet ført gjennom sentrum, og vil bestå som et slikt strukturerende element. Sentrumsplanen tar stilling til rammer for framtidig utvikling ut fra dette premisset.

4.5 Trafikale forhold

Berkåk sentrum er med dagens vegføring preget av en relativt høy gjennomfartstrafikk. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på E6 fra Halland camping/Ilvang til krysset med fv. 700 er 5000. Videre mot Oppdal er ÅDT-en 5400 kjøretøy. Fv. 700 har en ÅDT på 3500 innenfor sentrum.

Det finnes fortau og gang- og sykkelveger på en del kommunale veger, særlig i området rundt Rennebu barne- og ungdomsskole og kommunehuset. Langs fylkeveg 700 og E6 er det stort sett utbygd slike løsninger på én side for hver strekning:

- Sørfra langs E6 starter gang- og sykkelvegen på østsida av E6 ved Nygård og går fram til Coop Extra i Parallellveien. Det er etablert en fotgjengerundergang under E6 ved Torget. Gang- og sykkelvegen går deretter på vestsida av E6 fra undergangen og fram til Mjuklikrysset ved Berkåk veikro. Her er det et gangfelt over E6, som fører mot gang- og sykkelveg som går videre øst for E6 og nordover langs Buvatnet.
- Det er fortau på nordsida av fylkesveg 700 fra området ved Vonheim, der barnehagen i sentrum ligger, og fram til Myrveien ved Kommunehuset og Torget.

4.6 Rekreasjon og idrett

En sentral kvalitet ved Berkåk som sted, er god tilgang til attraktive friluftsområder. Buvatnet ligger like nord for sentrum og er et statlig sikret friluftsområde som er mye brukt av bygdas innbyggere. Det er i tillegg god tilgang på turstier sommerstid og skiløyper vinterstid, med utgangspunkt i boligområdene på begge sider av E6.

Rennebuhallen ligger i sentrum, og rommer både idrettshall og kultursal med sitteplass til 200 personer. Hallen og omkringliggende område har stor betydning for barn og unge, både på dagtid og på fritida. I 2019 starter utbygging av en aktivitetspark som ligger i området nord for Rennebu barne- og ungdomsskole og Rennebuhallen. Aktivitetsområdet er tenkt som et nærmiljøanlegg med aktiviteter tilrettelagt for egenorganisert fysisk aktivitet. Målet er å gi et bredt tilbud til alle, også de som ikke deltar i ballaktiviteter. I tillegg er det et ønske å øke aktiviteten i dette området generelt. Det er fra før etablert en kunstgrasbane i dette området.

4.7 Nærings- og bygdeliv

Service til vegfarende er og har vært ei viktig næring på Berkåk, fra skystasjon til dagens bensinstasjoner, vegkro og forretninger. Det finnes også flere bedrifter knyttet til treforedling, som tradisjonelt sett har vært ei viktig næring på Berkåk.

Kraftutbygginga i Orkla- og Granavassdraget rundt 1980 betydde også mye for Berkåk, med økt tilflytting og aktivitet i utbyggingsperioden og gjennom varige arbeidsplasser knyttet til administrasjon, styring og vedlikehold av kraftverk.

Hver sommer siden 1986 har Rennebumartnan blitt arrangert her. Martnan har etablert seg som en nasjonal arena for salg av håndverksprodukter og formidling av håndverkstradisjoner, og har dessuten betydd mye for identiteten til Rennebu.



Bakkan og Berkåk kirke, 1892 (Lindahl)



Berkåk stasjon



Konsert på Torget



Torget



Larsrennet, tradisjonsrikt barneskirenn



Buvatnet, med opparbeidet friluftsområde



Rennebumartnan (foto: Rennebumartnan)



Rennebuhallen

5 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Planen skal håndtere arealbruk i sentrumsområdet, inkludert tilpasninger som følger av ny hovedvegstruktur i og rundt Berkåk. Det er gitt rekkefølgebestemmelser, både når det gjelder tiltak som kan realiseres først etter omlegging av E6 og for annen infrastruktur som skal bygges ut før bestemte tiltak kan tillates (for eksempel gang- og sykkelveger og bussholdeplasser).

Plangrep – hva satser vi på?

Planforslaget bygger på kommuneplanens målsetninger om å videreutvikle Berkåk som et attraktivt sted, både for bosetting og næringsliv. Planforslaget legger opp til fortetting av sentrumsområdet innenfor rammer av grøntarealer, og det er lagt stor vekt på å legge til rette for at gang- og sykkelvegssystemet får bedre standard og blir mer sammenhengende enn i dag. Holdeplass for skoleskyss og regionale bussruter samles på ett sted i sentrum, et kollektivknutepunkt ved Rennebuhallen. I byggeområdene i sentrumsområdet legges det opp til kombinerte bruksformål med relativt høy utnyttelse. Med tanke på klimatilpasning er det satt av plass til fordrøyning av overvann i grøntarealer i tilknytning til fylkesveg 700 i sentrumskjernen. Sosial boligbygging er vektlagt gjennom bestemmelser om størrelser på leiligheter i enkelte byggeområder, samt krav om livsløpsstandard.

Formålet med planen slås fast innledningsvis i bestemmelsene til planen, og er som følger:

- Utvikle Berkåk sentrum som attraktivt, trygt og sosialt bærekraftig boområde
- Ivareta og utvikle grønnstruktur i sentrum
- Tilpasse oss et endret klima med økte nedbørsmengder
- Øke oppmerksomheten på estetikk i sentrum
- Tilpasse arealbruken til ny vegsituasjon, med E6 utenfor sentrum, samt klargjøre rammer for ombygging av fylkesveg 700 gjennom sentrum med tilhørende gang- og sykkelnett og grønnstruktur
- Styrke og videreutvikle gang- og sykkelforbindelser i sentrumskjernen og universell utforming, herunder sikre gode forbindelser til rekreasjons- og boligområder i randområdene til sentrum
- Sikre mer trafiksikker og helhetlig løsning for kollektivtrafikk i sentrum

5.1 Arealoppgave

Planområdet omfatter ca. 636 daa. Tabellen under viser arealformål og omfang:

Kode	Reguleringsformål	Areal m ²
	BEBYGGELSE OG ANLEGG	
1110	Boligbebyggelse	107428
1150	Forretninger	5685
1160	Offentlig eller privat tjenesteyting	1794
1161	Barnehage	12491
1162	Undervisning	15081
1164	Kirke/annen religionsutøvelse	12180
1166	Administrasjon	3386
1300	Næringsbebyggelse	54248
1340	Industri	19238
1350	Lager	3469
1400	Idrettsanlegg	12751
1430	Idrettsstadion	5992
1440	Nærmiljøanlegg	20580
1610	Lekeplass	2132
1800	Kombinert bebyggelse og anleggsformål	21387
1802	Bolig/Forretning/kontor	19310
1810	Forretning/kontor	2930
1813	Forretning/kontor/tjenesteyting	823
1824	Næring/tjenesteyting	15963
1900	Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål	82413
	SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	
2011	Kjøreveg	46585
2012	Fortau	4118
2013	Torg	1239
2015	Gang-/sykkelveg	14264
2018	Annen veggrunn - tekniske anlegg	433
2019	Annen veggrunn - grøntareal	47366
2020	Bane	33280
2080	Parkering	9854
2110	Energinett	42
2900	Angitt samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål	242
	GRØNNSTRUKTUR	
3001	Grønnstruktur	19344
3040	Friområde	10213
3060	Vegetasjonsskjerm	3559
3900	Angitt grønnstruktur kombinert med andre angitte formål	9670
	LANDBRUKS-, NATUR OG FRILUFTSFORMÅL	
5110	Landbruksformål	5840
	SUM	636824

5.2 Plankart og bestemmelser

I plankartet angis hvilke arealformål og hensynssoner som gjelder for ulike områder. Bestemmelsene til planen utgjør detaljerte juridisk bindende rammer for hvilke tiltak som er tillatt i de ulike områdene.

Den videre beskrivelsen av planforslaget er strukturert ut fra de ulike arealformålene som er brukt i planen.

5.3 Områder for bebyggelse og anlegg

5.3.1 Boligbebyggelse

Planforslaget tar utgangspunkt i kommuneplanens målsetning om å stimulere til bolyst gjennom å tilby varierte og attraktive boløsninger på Berkåk. Den eksisterende boligbebyggelsen består hovedsakelig av eneboliger, med unntak av nyere leilighetsbebyggelse ved Bakkan og i Løkkjveien. Ut fra dette legger planen opp til etablering av boligområder med relativt høy tetthet i sentrumskjernen, som et supplement til den boligmassen som finnes fra før. Planforslaget gir rammer for tiltak på eksisterende boligbebyggelse innenfor planområdet. I andre områder legges det opp til høyere utnyttelse og boligbebyggelse av mer sentrumsmessig karakter enn i dag. Det åpnes også for boliger i kombinasjon med andre formål, se punkt 5.3.9.

Felt	Areal m ²	Formål i tidligere plan	Kommentar/endringer
B1 – B8 Eksisterende eneboliger	30140	Boligformål Idrettsformål (ved Mjuklivn. 5)	Eksisterende eneboliger: <ul style="list-style-type: none">• Postmyrveien 4, 8, 10, 25, 27, 29, 31• Industriveien 8, 10, 12, samt ubebygde boligtomt mellom nr. 10 og 12.• Mjukliveien 5• Parallellveien 2• Trondheimsveien 3529, 3531, 3533 Dagens arealbruk videreføres, og det er i bestemmelsene gitt rammer for framtidige tiltak ut fra at disse områdene fortsatt skal preges av enebolig- og tomannsboliger som må tilpasses eksisterende bebyggelse. Ved Mjukliveien 5 reguleres et areal som ligger mellom kunstgressbanen, boligbebyggelsen i Porsveien og Berkåk Veikro til boligformål. Det aktuelle arealet er i gjeldende reguleringsplan regulert til idrettsformål, men er i privat eie. Det synes ikke å

			være konkret behov for dette området til idrettsformål. Framtidige bolig(er) i dette området skal ha atkomst fra Mjukliveien, og denne skal være felles med eksisterende enebolig i Mjukliveien 5.
B9 Korsen vest for Postmyrveien	6510	Bolig	Området består i dag av fire eneboliger, samt en ubebygd boligtomt. Bestemmelsene åpner for høyere utnyttelse enn dagens bebyggelse utgjør, ut fra områdets sentrale beliggenhet. Planen legger altså opp til at området fortsatt skal benyttes til boligformål, men at området kan endre karakter fra eneboligområde til leilighetsbebyggelse. Atkomst til eksisterende eneboliger videreføres som i dagens situasjon, med unntak av at Korsen ikke blir gjennomgående ved fjerning av Parallellveien.
B10 Korsen nedre Krav om detaljregulering	3337	Forretning, kontor, kjøreveg, gangveg.	<p>Det kreves detaljregulering av feltet for å fastsette detaljert plassering og utforming av bebyggelse med tilhørende utomhusarealer, men områdereguleringa fastsetter overordnede rammer som atkomst, utnyttelse og type bebyggelse, samt at planen legger til rette for sosial boligbygging.</p> <p>Det er gitt bestemmelser som legger opp til boligbebyggelse med høy utnyttelse (minst 15 nye enheter, minst to etasjer) i området.</p> <p>Bestemmelsene krever videre at terreng og ny bebyggelse skal harmoniseres med de tilliggende områdene. Høydeforskjell fra gang- og sykkelveg ved fotgjengerundergang forutsettes løst ved etablering av skråning i arealet regulert til grønstruktur. Området skal ha atkomst via Korsen.</p>
B11 Berkåk Park	4337	Forretning, kontor, kjøreveg, gang- og sykkelveg	Reguleringsplan for Berkåk Park er utarbeidet parallelt med sentrumsplanprosessen, og var på høring før traséspørsmålet for fylkesveg 700 var avklart. Områdereguleringa tar opp i seg formål og bestemmelser fra høringsutkastet til detaljregulering av Berkåk Park. Bestemmelse krever at det minst skal etableres 20 boenheter i området, fordelt på to til tre etasjer pluss parkeringskjeller. Området skal ha atkomst fra ny avkjørsel fra dagens E6, sør for nytt kryss med fylkesveg 700.

B12 Stasjonsveien	5802	Turistbedrift	Eksisterende eneboligbebyggelse, samt tidligere næringseiendom (serveringssted), foreslås regulert til boligformål. Ut fra områdets beliggenhet, noe sør for sentrumskjernen, åpner bestemmelsene for lavere utnyttelse enn for mer sentrale områder.
B13 Trondheimsveien 3503	4656	Bolig, turistbedrift, kjøreveg	Planforslaget viderefører intensjonen i gjeldende plan for området om å forlenge Kroveien i nordlig retning og å føre den opp på dagens E6 nord for krysset med Stasjonsveien. Området rundt Trondheimsveien 3503, og andre arealer som blir liggende mellom hovedveien og den nye Kroveien foreslås regulert til boligformål. Ut fra områdets beliggenhet, noe sør for sentrumskjernen, åpner bestemmelsene for lavere utnyttelse enn for mer sentrale områder. Bestemmelsene til området krever at denne nye atkomstvegen skal etableres før nye boliger i området kan tas i bruk.
B13 Bakkan			Vedtatt reguleringsplan skal gjelde foran områdereguleringa.
B14 Krav om detaljregulering			Området er avsatt til boligformål i kommuneplanens arealdel. Det legges opp til atkomst fra dagens E6 via ny kjøreveg som er planlagt sammenføyd med Kroveien. Bestemmelsene setter krav om detaljregulering av området.

5.3.2 Forretninger

Eksisterende byggvareforretning i Postmyrveien 22 foreslås regulert til forretning. Bestemmelsene tillater kun handel med plasskrevende varegrupper, ut fra områdets beliggenhet og dagens bruk.

5.3.3 Annen offentlig og privat tjenesteyting

Ny brannstasjon planlegges etablert på vestre del av Sande-tomta, nord for atkomstvegen inn i næringsområdet. Øvrig tjenesteytende virksomhet tillates i området, såfremt det ikke er til hinder for virksomheten ved brannstasjonen.

5.3.4 Barnehage, undervisning, administrasjon og kirke/annen religionsutøvelse

Vonheim barnehage, Rennebu barne- og ungdomsskole, Kommunehuset og Berkåk kirke med tilhørende kirkegård, reguleres alle til spesifikke underformål til tjenesteyting. Det er ikke gitt bestemmelser til disse områdene.

5.3.5 Næringsbebyggelse

Felt	Størrelse m ²	Formål i tidligere plan	Endringer/kommentarer
BN1 Terminalveien nord	18475	Industri	Området ligger nord for Terminalveien, på et høydedrag mellom sørenden av Buvatnet og Dovrebanen. Reguleres til næringsbebyggelse ut fra beliggenhet og dagens bruk av området.
BN2 Terminalveien 15	3799	Industri	Eksisterende bebyggelse med næringsmiddelproduksjon. Feltet foreslås utvidet noe mot sør for å gi rom for utvikling. Arealet ligger i et lavbrekk i terrenget i tilknytning til et grøntdrag mot Buvatnet. Området rundt bebyggelsen er avmerket på aktsomhetskart for flom, og det er ut fra dette gitt en bestemmelse til området om at flomfare skal vurderes ved nye tiltak.
BN3 Postmyrveien	6040	Industri	Eksisterende bebyggelse rommer verksted, lager og garasjer.
BN4 Postmyrveien	3469	Industri	Området reguleres til underformål lager, ut fra dagens bruk.
BN5 og BN6, industriveien	22564	Forretning/industri	Bebyggelsen i området har tidligere rommet både forretnings-, lager- og produksjonslokaler, samt garasjer. Ut fra beliggenhet og type virksomhet i området i dag, reguleres området til næringsbebyggelse.
BI1	19238	Industri	Næringsmiddelfabrikk (tidligere meieri) reguleres til industriformål. Området får atkomst via Mjukliveiens forlengelse og Postmyrveien.

5.3.7 Idrettsanlegg, nærmiljøanlegg og idrettsstadion

Området som skal romme den planlagte aktivitetsparken foreslås regulert til nærmiljøanlegg. Det legges til grunn at dette området vil gi gode muligheter for leik, aktivitet og opphold for barn og unge, og at øvrig behov for lekeplasser skal løses i form av nærleikeplasser innenfor hvert enkelt byggeområde jf. krav i bestemmelsene. Parkering foreslås regulert som eget område og ligger i tilknytning til Vassliveien og Berkåk kirke. Det er også avsatt areal til etablering av en mindre parkeringsplass for bevegelseshemmede i tilknytning til Porsveien. Denne ligger inntil regulert gangveg inn mot kunstgressbanen og resten av aktivitetsparken.

Eksisterende kunstgressbane foreslås regulert til idrettsanlegg, og Rennebuhallen med tilhørende utomhusarealer foreslås regulert til idrettsstadion. Det er ikke gitt bestemmelser til disse feltene.

5.3.9 Kombinert bebyggelse- og anleggsformål

Felt	Størrelse m ²	Formål i tidligere plan	Endringer/kommentarer
BKB1 Krav om detaljregulering	5995	Forretninger, kontor mv. (Bensinstasj.)	<p>Det kreves detaljregulering av feltet for å fastsette detaljert plassering og utforming av bebyggelse og tilhørende utomhusarealer, men områdereguleringa fastsetter overordnede rammer som formål, atkomst, utnyttelse og type bebyggelse.</p> <p>Området er sentralt beliggende, og endret hovedvegstruktur gjør det naturlig å åpne for andre formål enn bensinstasjon som i dag. Dagens bruk av området er tillatt så lenge det er ønske om det.</p> <p>Området reguleres til bolig/forretning/kontor, med krav om etablering av minst 25 boenheter.</p> <p>Det er satt krav om publikumsrettet virksomhet i form av forretninger i første etasje, og at ny bebyggelse skal ha minst to etasjer.</p> <p>Det er regulert fortau ut mot fylkesvegen langs feltet og avkjørsel til området fra lokalveg (dagens E6) sør for krysset.</p> <p>Det er gitt bestemmelser som åpner for at eksisterende avkjørsler, med mindre tilpasninger kan bestå så lenge dagens bruk av området består.</p>
BKB2 Krav om detaljregulering	7613	Forretninger, kontor m.v (Bensinstasj.), industri, vegareal	<p>Det kreves detaljregulering av feltet for å fastsette detaljert plassering og utforming av bebyggelse med tilhørende utomhusarealer, men områdereguleringa fastsetter overordnede rammer som formål, atkomst, utnyttelse og type bebyggelse.</p> <p>Området er sentralt beliggende, og endret hovedvegstruktur gjør det naturlig å åpne for andre formål enn bensinstasjon som i dag, selv om dagens bruk av området er tillatt så lenge det er ønske om det. Omlegging av Postmyrveien gir en arrondering av</p>

			<p>feltet som muliggjør endret bruk av området. Dette skjer gjennom rekkefølgebestemmelsene.</p> <p>Området reguleres til Bolig/Forretning/kontor, med krav om etablering av minst 30 boenheter. Det er satt krav om publikumsrettet virksomhet i form av forretning(er) i første etasje, og at ny bebyggelse skal ha minst to etasjer.</p> <p>Framtidig bebyggelse i feltet skal ha atkomst fra den omlagte Postmyrveien, via kryss i feltets sørøstre hjørne. Det er gitt bestemmelser som åpner for at eksisterende avkjørslar, med mindre tilpasninger kan bestå så lenge dagens bruk av området består. Krysset på framtidig fylkesveg 700 som gir atkomst til bensinstasjon og dagligvarebutikk kreves imidlertid ombygd samtidig med fylkesveg 700 gjennom sentrum.</p> <p>Det reguleres både en langsgående gangforbindelse i form av fortau øst for fylkesveg 700, samt et tilrettelagt krysningspunkt i plan sør for dette feltet.</p> <p>Grønnstruktur/vegetasjonsskjerm i nord og øst skjermer mot tilgrensende næringsarealer.</p>
BKB3 Krav om detaljregulering	5568	Forretning, kontor mv., trafikkarealer.	<p>Det kreves detaljregulering av feltet for å fastsette detaljert plassering og utforming av bebyggelse med tilhørende utomhusarealer, men områdereguleringa fastsetter overordnede rammer som formål. atkomst, utnyttelse og type bebyggelse.</p> <p>Området består i dag av et rent forretningsbygg med tilhørende parkeringsarealer. Feltet er sentralt beliggende, og reguleres ut fra dette til høyere utnyttelse og kombinert formål bolig/forretning/kontor. Bestemmelsene til området krever etablering av minst 15 boenheter i feltet for framtidige bygg. Det kreves også at ny bebyggelse skal ha minst to etasjer og publikumsrettet virksomhet i første etasje. Bestemmelsene åpner for trinnvis utbygging, under forutsetning av at det utarbeides en</p>

			<p>helhetlig plan før det kan gis tillatelse til første byggetrinn.</p> <p>Det er også gitt bestemmelser som krever at bebyggelsen plasseres slik at terrengnivået trappes opp fra nivået eksisterende bebyggelse ligger på, og slik at det tilpasses høydenivået på tilgrensende vei og byggeområder.</p> <p>Ny bebyggelse mot fylkesvegen bør plasseres høyere i terrenget enn eksisterende forretningsbygg for å harmonisere bedre med omkringliggende bebyggelse.</p>
BKB4 Torget	2930	Forretning	<p>Kombinert næringsbebyggelse som rommer forretningslokaler, kontorer, serveringslokaler m.m. Reguleres til kombinert formål forretning/kontor.</p> <p>Bestemmelsene krever at publikumsinnganger skal henvende seg mot torgarealet.</p>
BKB5 Myrveien 2	824	Forretning	<p>Kombinert næringsbebyggelse som inneholder forretningslokaler, bibliotek, samt kommunale undervisningslokaler. Reguleres til forretning/kontor/tjenesteyting. Bestemmelsene krever at publikumsinnganger skal henvende seg mot torgarealet.</p>
BKB6 Berkåk veikro	21147		<p>Området er opparbeidet for et mangfold av tjenester rettet mot vegfarende og lokalbefolkning, og reguleres ut fra dette til et kombinert næringsformål som åpner for bensinstasjon/vegsørvis, bevertning og overnatting. Feltet får ny atkomst fra lokalveg rett nord for rundkjøring på fylkesveg 700, samt fra Mjuklikrysset.</p>
BKB7 Felt vest for framtidig brannstasjon (Postmyrveien 15)	3938	Forretning/kontor/industri	<p>Feltet ligger nært rundkjøringa på fylkesveg 700. Eksisterende bebyggelse (kontorlokaler) forutsettes revet. Reguleres til næring/tjenesteyting.</p>
BKB8 Postmyrveien 19	3955	Forretning/kontor/industri	<p>Reguleres til næring/tjenesteyting ut fra dagens bruk. Området får atkomst via Mjukliveiens forlengelse og Postmyrveien.</p>
BKB9 Kraftlaget m. fl.,	8417	Forretning/kontor/industri	<p>Reguleres til næring/tjenesteyting ut fra dagens bruk. Området har atkomst fra og parkering ved</p>

Postmyrveien 21			Postmyrveien, samt parkeringsplass mot den planlagte forlengelsen av Mjukliveien. Det er regulert avkjørsel til denne parkeringsplassen.
BKB10 Trønderenergi	14870	Industri	Reguleres til kombinert formål næring/tjenesteyting ut fra dagens bruk.

5.3.10 Næringsområder som tillates brukt som midlertidige deponiområder

Bestemmelsene til disse områdene åpner for deponering av overskuddsmasser fra E6-anlegget. Det kreves en landskapsplan for områdene før deponering kan settes i gang, og denne planen skal beskrive hvilke typer masser som tillates deponert. Bestemmelsene åpner for etablering av midlertidige riggområder knyttet til E6-prosjektet innenfor arealene avsatt til det aktuelle formålet.

Etter endt deponering, reguleres områdene til næringsformål.

Felt	Størrelse m ²	Formål i tidligere plan	Endringer/kommentarer
BAA1	21097	Industri	Området inngikk i høringsforslaget til reguleringsplan for E6, men ble i likhet med fylkesveien i sentrum ikke sluttbehandlet sammen med resten av planen. Området utgjør et ubebyggt dalsøkk i terrenget. Bestemmelsene åpner for lager, lettere industri- og fabrikkvirksomhet og foredlingsbedrifter, herunder næringsmiddelindustri o.l.
BAA2	54848	Industri	Området utgjør det meste av det som tidligere var området til Sande hyttefabrikk. Bedriften har komprimert en del av virksomheten si, og på den måten frigjort arealer for andre aktører. Området har dårlige grunnforhold, og det åpnes derfor for å deponere overskuddsmasser fra E6-anlegget som egner seg til å bedre grunnforholdene.

5.4 Samferdsel og teknisk infrastruktur

5.4.1 Kjøreveg

Fylkesveg 700

Da kommunestyret sluttbehandlet reguleringsplan for E6, ble det også vedtatt at fylkesveien skal følge *nordre trasé*, altså gå nordover langs dagens E6 gjennom sentrum før den tar av i østlig retning langs Terminalveien mot framtidig E6. Planen for den delen av fylkesvegen som ligger i sentrum ble

imidlertid ikke sluttbehandlet, og det ble gjort vedtak om at det skulle arbeides videre med detaljert utforming av hele vegstrekningen gjennom sentrum.

I trafikkberegninger utarbeidet av Nye Veier i forbindelse med regulering av ny E6, er det beregnet at fylkesveg 700 i sentrum vil få en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1940 kjøretøy i 2042. Det er knyttet en viss usikkerhet til disse tallene, da det er uklart hvor mye av trafikken som i dag kjører fra Orkanger og opp til Berkåk som heller vil kjøre via Klett når vegstandarden på E6 blir bedre. Fylkesveg 700 har i dag en relativt høy tungbilandel, noe som særlig relaterer seg til godstransport fra Hitra, Frøya og indre Nordmøre som skal videre sørover på E6 og riksveg 3. I Trøndelag fylkeskommunes delstrategi for veg er fylkesveg 700 delt inn i funksjonsklasse B, noe som betyr at fylkeskommunen anser vegen til å ha en stor betydning som regional hovedveg med tilnærmet riksvegfunksjon.




Føring av fylkesvegen gjennom sentrum medfører dermed at lokale behov knyttet til vegen må balanseres opp mot gjennomgangstrafikkens behov for framkommelighet. Ved høring av reguleringsplan for E6, kom det også fram et sterkt ønske fra lokalbefolkningen om å bevare fotgjengerundergangen under dagens E6 også i framtidig situasjon der dette blir fylkesveg 700. Dette er hensyntatt i planforslaget.

Detaljert utforming av fylkesveg 700 gjennom sentrum har blitt til gjennom dialog mellom Rennebu kommune, Trøndelag fylkeskommune og Nye Veier. Den tekniske delen av sentrumsplanen som omhandler fylkesveg 700 med tilhørende kryss, avkjørslar og gangvegssystem er utarbeidet av Sweco på oppdrag fra Nye Veier.

Arbeidet startet rett etter vedtak av E6-planen, med dialog om vegstandard og prinsipper for kryssløsninger. Det ble undervegs i denne prosessen arrangert et heldags verksted der det ble jobbet med løsninger for fylkesvegen og sentrumsområdet, med tanke på å etablere et felles grunnlag for den videre dialogen. Hovedutvalg for veg i Trøndelag fylkeskommune og formannskapet i Rennebu kommune har også drøftet saken og gitt signaler om prinsipper for utforming. Ulike kombinasjoner av kryssløsninger og vegføringer gjennom sentrum som har vært vurdert i denne prosessen er vist i tabellen under (alle illustrasjoner: Sweco 2019):



Fylkesveg 700 med gjennomgående standard. Løsningen prioriterer framkommelighet på fylkesveg 700 på bekostning av lokale behov, og gir store arealbeslag på grunn av slake kurver både ved Torget og i området ved det nordre krysset.

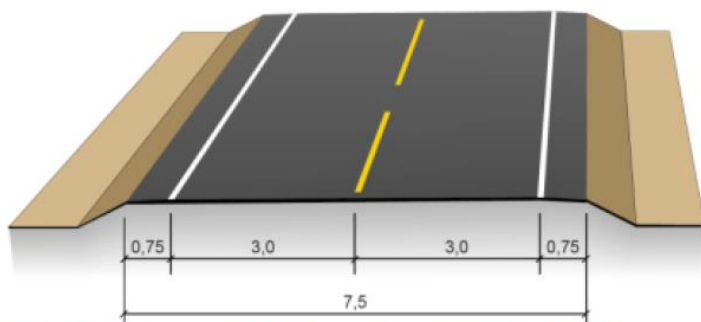
	<p>Løsning med to rundkjøringer på fylkesvegen ble vurdert til å bidra positivt til å markere inngangen til sentrum i begge retninger og til senkning av farten på strekningen mellom rundkjøringene. Trøndelag fylkeskommune signaliserte imidlertid at to rundkjøringer var lite ønskelig ut fra behovet for framkommelighet for tungtrafikk på fylkesveg 700, samt at arealbeslaget er noe høyere enn kryssalternativet som ble valgt.</p>
	<p>Rundkjøring i sør, fylkesveg 700 gjennomgående i nord. Denne løsninga medførte at trafikk som kommer fra E6 i retning sentrum inviteres til å holde høy fart inn mot sentrumsområdet.</p>
	<p>Kurve i sør, rundkjøring i nord. Dette alternativet senker fartsnivået til trafikken som kommer fra E6, men stor kurve i sør var ikke ønskelig med tanke på arealbeslag i området rundt torget.</p>

Når det gjelder kryssløsninger, ble til slutt ei løsning med rundkjøring i nord og ombygd kryss i sør til slutt valgt, som et kompromiss mellom Rennebu kommune og Trøndelag fylkeskommune.

Den valgte løsningen gir et mindre arealbeslag i kryssområdet ved Torget, samtidig som den imøtekommer fylkeskommunens krav om framkommelighet med ei smidigere vegføring for gjennomfartstrafikken enn ei rundkjøring ville gitt. Ei rundkjøring i dette området ville dessuten hatt ujevne trafikkstrømmer i de tre armene, noe som ikke er optimalt.

Rundkjøring i nord er valgt for å sikre at trafikk fra E6 (som kommer i nedoverbakke fra veg med høy fartsgrense) senker farta inn i sentrumsområdet. Rundkjøring i dette området vil også markere ankomsten til sentrumsområdet tydelig, i og med at en kommer kjørende gjennom et næringsområde før en kommer fram til rundkjøringa. Fra vest synes dette behovet ikke like stort, i og med at området rundt Bakkan, Kommunehuset og Torget er bebygd og utformet på en måte som tydelig signaliserer at dette er et sentrumsområde. Ved detaljprosjektering og utbygging må det arbeides nærmere med detaljert utforming av dette krysset, for å sikre ei estetisk utforming som gjør at kryssområdet blir godt tilpasset til omgivelsene.

Når det gjelder dimensjonering av fylkesveg 700, er denne basert på tverrprofil Hø2 (Håndbok N100, Statens vegvesen) mens horisontal- og vertikalgeometri gjennom sentrumsområdet er lagt opp etter Sa2, samleveger, med vegbredde 7,5 meter. Nye Veier ønsker å benytte seg mest mulig av eksisterende veg gjennom sentrum, og har ut fra dette lagt føringer for vegstandarden som legges til grunn.



Figur C.8: Tverrprofil Hø2, vegbredde 7,5 (mål i m)

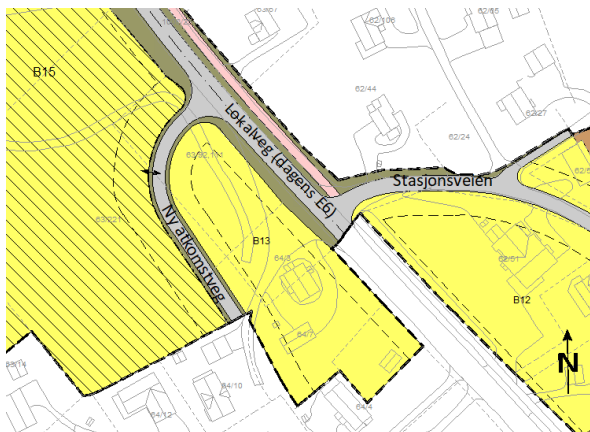
Figur 4: Tverrprofil av Hø2. Kilde: Veg- og gateutforming, håndbok N100, Statens Vegvesen mai 2019.

Andre forhold knyttet til fylkesveg 700 gjennom sentrum:

- Det legges opp til ny løsning for kollektivtransport i tilknytning til fylkesveien, se punkt 5.4.1.
- Antall avkjørsler og kryss på strekningen er forsøkt begrenset og det er arbeidet med å plassere og utforme disse best mulig med tanke på trafiksikkerhet.
- Det er satt av plass til å opparbeide grøntarealer i ved vegen. Dette gjør det mulig å gi vegen et mer sentrumsmessig preg.
- Reguleringsplanen tar ikke direkte stilling til fartsgrense på fylkesvegen gjennom sentrum. Med tanke på trafiksikkerhet og sentrumsområdets preg, er det fra Rennebu kommunes side ønskelig med en relativt lav hastighet på trafikken.
- Vegen gjennom sentrum ligger høyt i forhold til sidearealene på deler av strekningen. Med tanke på visuell forbindelse og muligheter for ferdsel på tvers av vegen, ville det vært positivt om vegen ble senket ned mot terrengnivået på sidearealene på mest mulig av strekningen gjennom sentrum. Dette vil også være en fordel når det gjelder universell utforming av gangvegnettet i området. Reguleringsplanen fastsetter ikke høyde på fylkesvegen, og det må arbeides videre med dette som del av framtidig detaljprosjektering av vegen.

Atkomst til B13/framtidig omlegging av Kroveien

I søndre del av planområdet, på motsatt side av dagens E6 for Stasjonsveien, er det planlagt en ny atkomstveg inn mot boligarealet B13 (tidligere forretningsareal). Vegen skal også gi atkomst til framtidig boligareal nordover mot ESSO og Bakkan (B15 med krav om detaljregulering), og er også planlagt slik at den kan videreføres fram til Kroveien. Vegen er ført inn på E6 om lag 60 meter nord for krysset med Stasjonsveien, slik at disse to kryssene er tydelig skilt fra hverandre.



Utsnitt fra plankart som viser ny atkomstveg til B13 og framtidig boligområde B15. Vegen muliggjør også omlegging av Kroveien i framtida.

Parallellveien, Postmyrveien, Korsen og Dalgjøtt

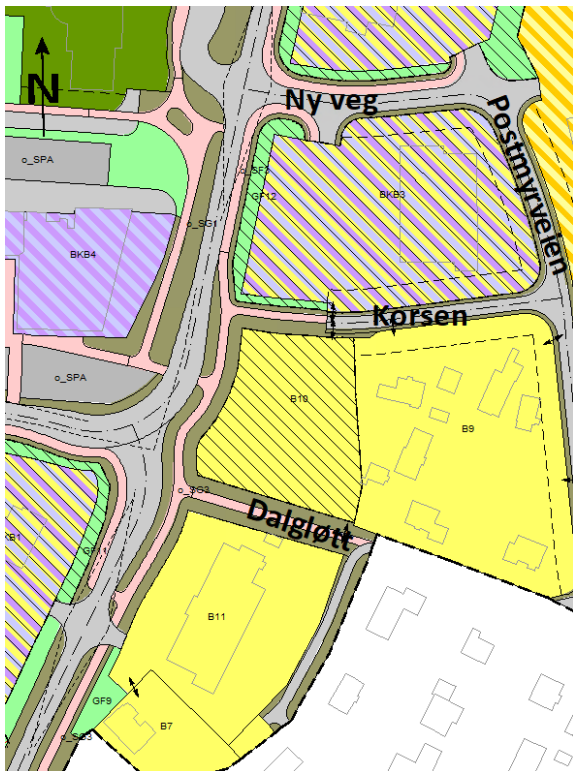
Dagens vegsystem i sentrumskjernen er relativt plasskrevende, blant annet fordi det er etablert en parallell atkomstveg til E6, *Parallellveien*. Denne foreslås fjernet, og områdene som har atkomst fra denne får nye atkomstløsninger jf. illustrasjonen under.



Ortofoto: Dagens situasjon.

Parallellveien går øst før dagens E6, fra nedre venstre hjørne av bildet til midten av øvre bildekant.

Eksisterende gang- og sykkelveg går øst for *Parallellveien*. Vegsystemet i området er arealkrevende, og det er ønskelig å legge opp til mer effektiv bruk av arealene i sentrumskjernen.



Utsnitt av plankart fra tilsvarende område

Planforslaget legger opp til fjerning av Parallellveien. Gangvegssystemet flyttes nærmere fylkesvegen. Postmyrveien føres inn på Fylkesveg 700 (dagens E6) mellom feltene BKB2 og BKB3, i øvre kant av kartutsnittet til venstre. Korsen avsluttes som kjøreveg vest for avkjørsel til B10, og videreføres vestover som gang- og sykkelveg. Dalgløtt reguleres som gang- og sykkelveg. Framtidig boligområde B11 får atkomst fra ny avkjørsel i sør.

Postmyrveien foreslås avsluttet ved nordøstre hjørne av Coop Extra, og føres herfra vestover og inn på fv. 700. Dette bidrar til at området rundt Circle K blir bedre arrondert for framtidig utbygging, i og med at vegareal knyttet til Postmyrveien og en mindre del av tidligere næringsareal (Sandetomta) kan inngå i feltet. Den planlagte omlegginga av Postmyrveien er i rekkefølgebestemmelsene knyttet til utvikling av feltet BKB2, men ombygging av krysset mot fylkesveg 700 skal være gjennomført før fylkesvegen gjennom sentrum tas i bruk som forbindelse til ny E6.

Atkomstveg på Postmyran

Det reguleres en atkomstveg inn på den delen av næringsarealene på Postmyran som ligger sør for fylkesveg 700 (Sandetomta). Denne vegen starter i området der Postmyrveien i dag tar av fra E6, og føres østover omtrent der det i dag kjøres innover mellom industribyggene som er etablert i området. Ny brannstasjon ligger nord for denne vegen, og det er planlagt en snuplass i enden av vegen.



Kartutsnitt: atkomstveg til næringsområde på Postmyran

Mjukliveiens forlengelse



Utsnitt fra plankart: Forlengelse av Mjukliveien fram til Postmyrveien blir atkomstveg for den delen av næringsområdet på Postmyran som ligger nord for fylkesveg 700.

Postmyrveien ligger for nært rundkjøringa på fylkesveg 700 til at det kan etableres kryss for denne på fylkesvegen. Atkomst til delen av næringsområdet på Postmyran som ligger nord for fylkesveg 700 må da løses fra lokalveg (nåværende E6) nord for rundkjøringa. Med tanke på å etablere en mest mulig ryddig vegstruktur, samt at høydeforskjellen mellom Postmyrveien og dagens E6 øker jo lengre nordover en kommer, foreslås det å løse denne atkomsten gjennom en forlengelse av Mjukliveien ned til Postmyrveien. Den aktuelle vegforbindelsen er ikke detaljprosjektert, noe som må gjennomføres før utbygging. Kraftlaget/Trønderenergis bygg har varelevering og parkering ut mot arealet der vegen kommer, og atkomst til dette området for aktuelle biler må ivaretas best mulig i kommende detaljprosjektering og utbygging.

Vassliveien



Vassliveien (tidligere Gamle Kongeveg) foreslås stengt for gjennomkjøring i området ved Berkåk kirke. Når en kommer fra sør, gir vegen atkomst til skoleområdet og framtidig parkeringsplass i aktivitetsparken, før den avsluttes ved avkjørsel til bårehuset på kirkegården. Gang- og sykkelveg videreføres nordover i området mellom aktivitetsparken og Berkåk kirke. I området mellom aktivitetsparken, Berkåk kirke og NM-bakken foreslås et mindre område regulert til et kombinasjonsformål som åpner for skiløype vinters tid, og ellers gang- og sykkelveg. Stenginga innebærer ei prioritering av gang- og sykkelforbindelser, og gir gode muligheter for direkte atkomst fra aktivitetsparken og skoleområdet til sti- og løypenettet vest for Berkåk. Atkomst til Mjuklia for kjørende trafikk skjer da via Mjukliveien.

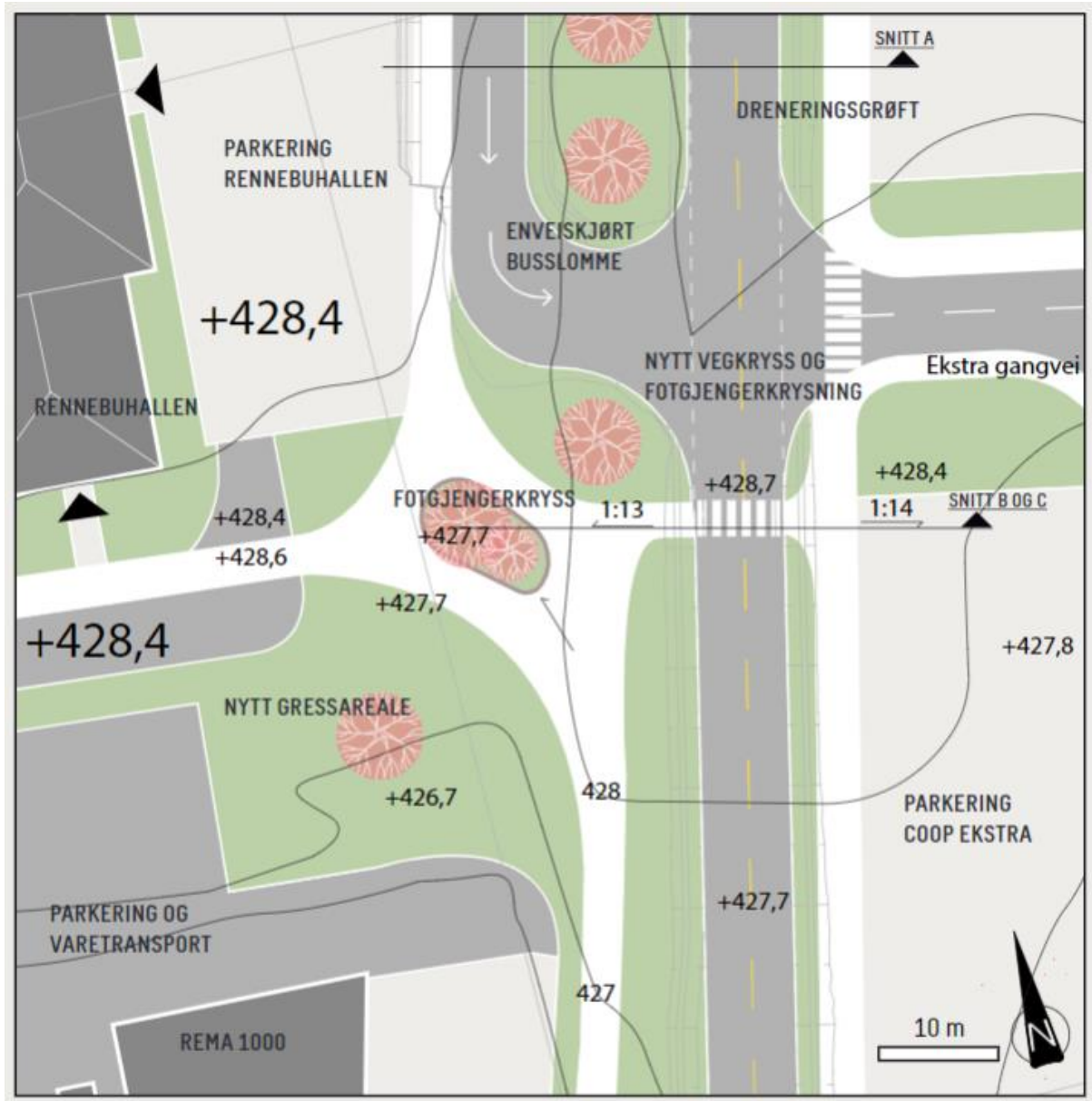
5.4.2 Fortau, gang- og sykkelveger

På Berkåk er mange bosatt relativt nært arbeidsplasser, handel og offentlig tjenestetilbud. Ved å gjøre gang- og sykkelvegnettet mer sammenhengende og trafiksikkert, kan en gjøre det attraktivt for flere å gå og sykle til og fra daglige gjøremål. Planforslaget tar sikte på å bedre kvalitet og sammenheng i tilbudet til gående og syklende i sentrum.

Gang- og sykkelveger og fortau langs fylkesveg 700

Langs dagens fv. 700 legges det opp til et sammenhengende system av gang- og sykkelveger og fortau. Det er regulert fortauløsning langs fylkesvegen på strekninga fra Vonheim til Torget, samt for

den nye gang- og sykkelforbindelsen øst for fylkesveg 700 etter at denne har kommet på høyde med fylkesvegen ved Coop Extra. Fortau er valgt på disse strekningene ut fra et ønske om ei sentrumsmessig løsning for nye gangvegforbindelser, og for å knytte framtidig sentrumsbebyggelse tettere sammen med fylkesvegen i sentrumsjernen.



Illustrasjon fra landskapsnotat (Sweco 2020). Illustrasjonen viser hvordan en kan etablere et knutepunkt på gangvegnet sør for planlagt kollektivknutepunkt ved Rennebu hallen (bygningen i øvre venstre hjørne). Ved detaljprosjektering av veganlegget må det vurderes nærmere hvordan de ulike elementene skal plasseres høydemessig i forhold til hverandre.

I tillegg til videreføring av dagens fotgjengerundergang, legges det opp til gangfelt i plan ved Vonheim (eksisterende), ved Bakkan (eksisterende), mellom Berkåk park og ESSO (nytt på lokalveg), mellom Rennebu hallen og COOP Extra (nytt på fylkesveg 700), i alle tre armer på rundkjøringa

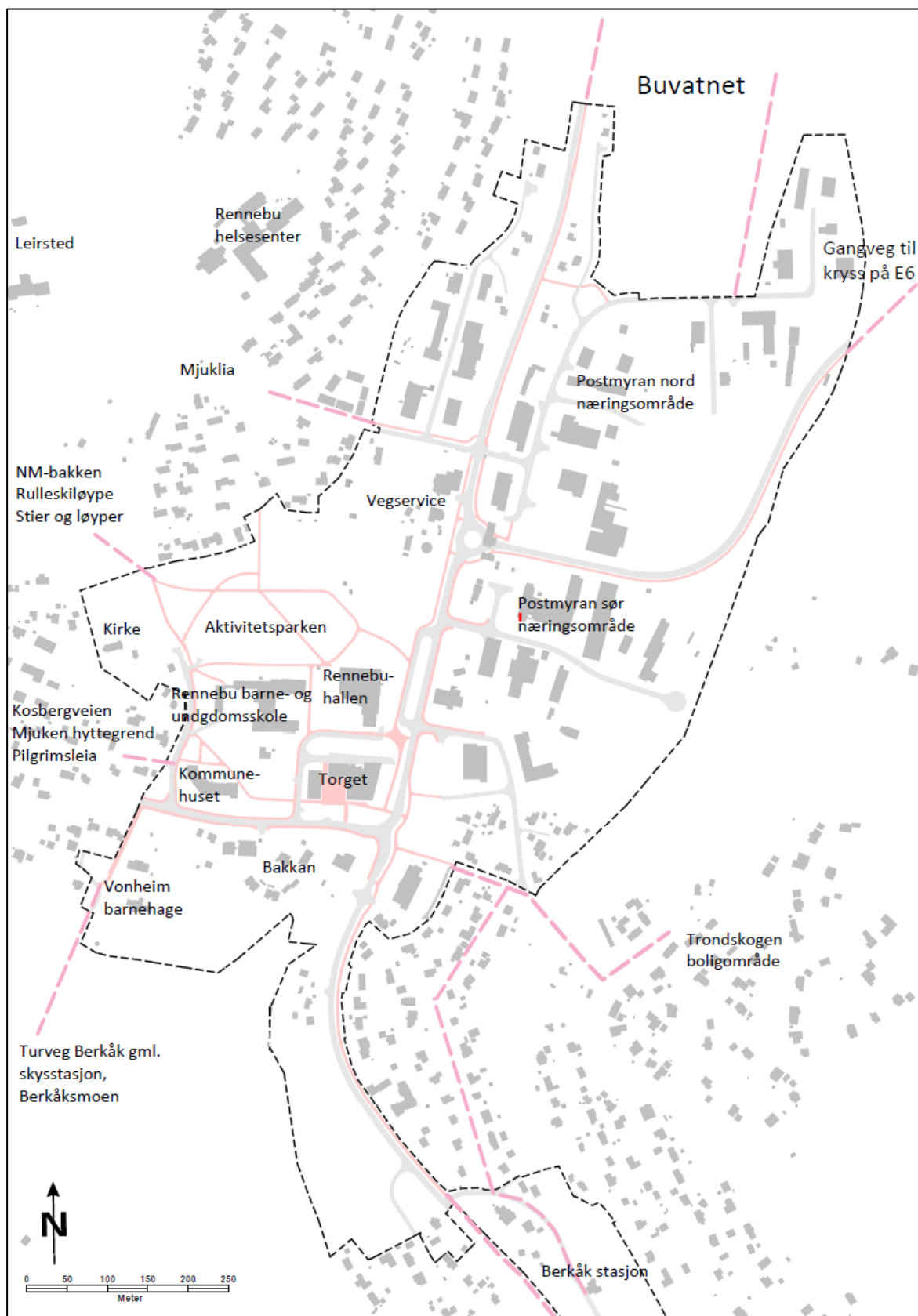
(hvorav to på fylkesveg 700), samt i Mjuklikrysset (til erstatning for dagens gangfelt). Nytt gangfelt ved Rennebuhallen er plassert i tilknytning til det planlagte kollektivknutepunktet, og ligger dessuten i et område der det er mye villkryssing i dagens situasjon. Dette blir et sentralt punkt i gangvegssystemet, og det er ut fra dette planlagt et kryssområde for mjuke trafikanter med muligheter for å opparbeide områder rundt på en måte som innbyr til opphold. I dette området ligger framtidig fv. 700 høyt i forhold til sidearealene, noe som medfører at gangveger som leder mot krysningspunktet ikke får stigningsforhold i tråd med universell utforming. Ved detaljprosjektering av fv. 700 må gangvegssystemet og høydenivået til fylkesvegen ses i sammenheng, slik at det kan gjøres helhetlige grep som ivaretar krav til universell utforming.

Eksisterende gang- og sykkelveg øst for fylkesveg 700 er regulert der den ligger i dag, med unntak av strekninga forbi planlagt kollektivknutepunkt, der plattformen i busslomma også utgjør den langsgående gang- og sykkelvegen. Fra rundkjøringa og østover er det regulert gang- og sykkelveg fram til Berkåkkrysset, med tanke på planlagt næringsområde og framtidig tilgang til kollektivtilbud som trafikkerer ny E6 (ekspressbussar etc.).

Trønderenergi arena, aktivitetspark



Planlagt gangvegssystem i aktivitetsparken er regulert til gang- og sykkelveger. I tillegg til å gi atkomst til de ulike delområdene i parken, fungerer gangvegene som forbindelseslinjer fra sentrumsområdet og ut mot turstier og skiløyper som fører ut i det omkringliggende terrenget. Dette gjør det mulig å lage et informasjonspunkt i parken, der stier og løyper skiltes ut fra.

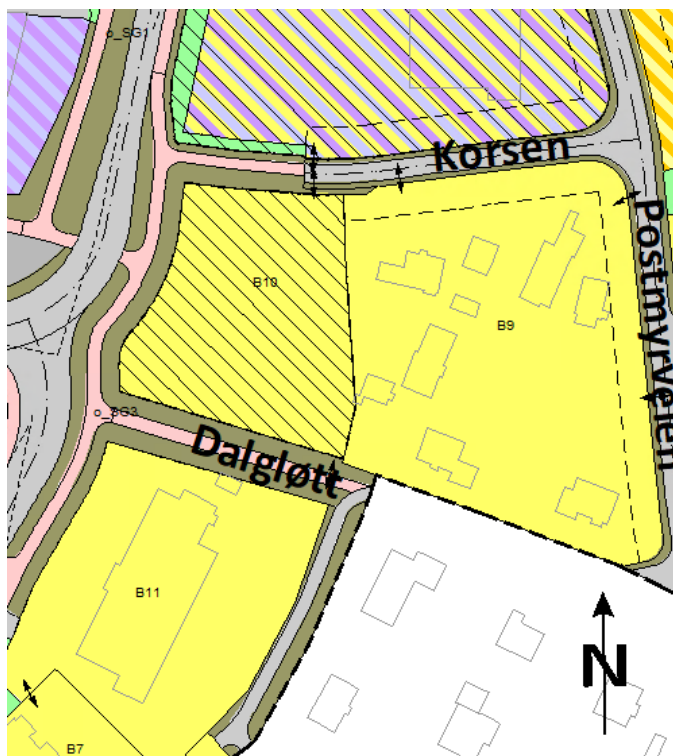


Illustrasjon: Regulert gangvegssystem og forbindelser ut til ulike målpunkt i området rundt sentrum

Dalgløtt og Korsen

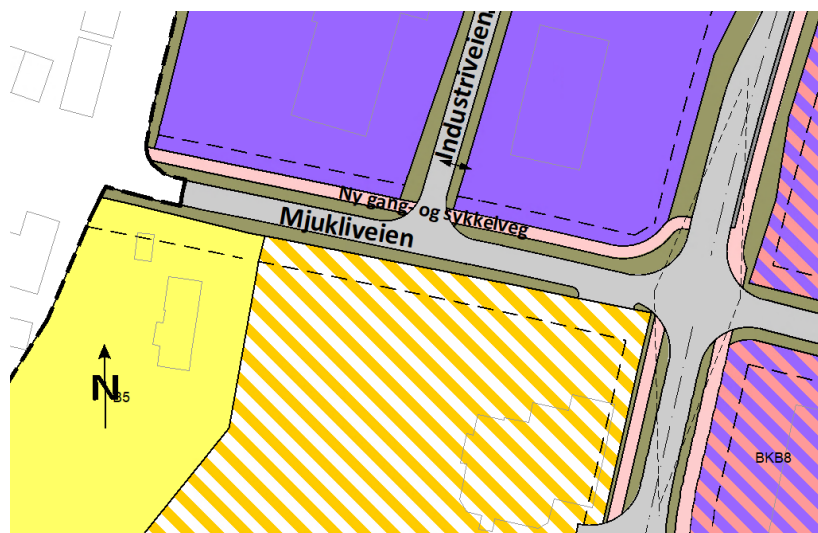
Vegen Dalgløtt reguleres som gang- og sykkelveg. Vegen er fra før skiltet med gjennomkjøring forbudt, og er mye brukt av gående og syklende fra Trondskogen til sentrum. Eiendommen Dalgløtt 16 skal ha kjøreatkomst via denne vegen.

Den vestligste delen av vegen Korsen reguleres som gang- og sykkelveg, etter at den har gitt atkomst til én enebolig i B9 og framtidige boliger i B10.



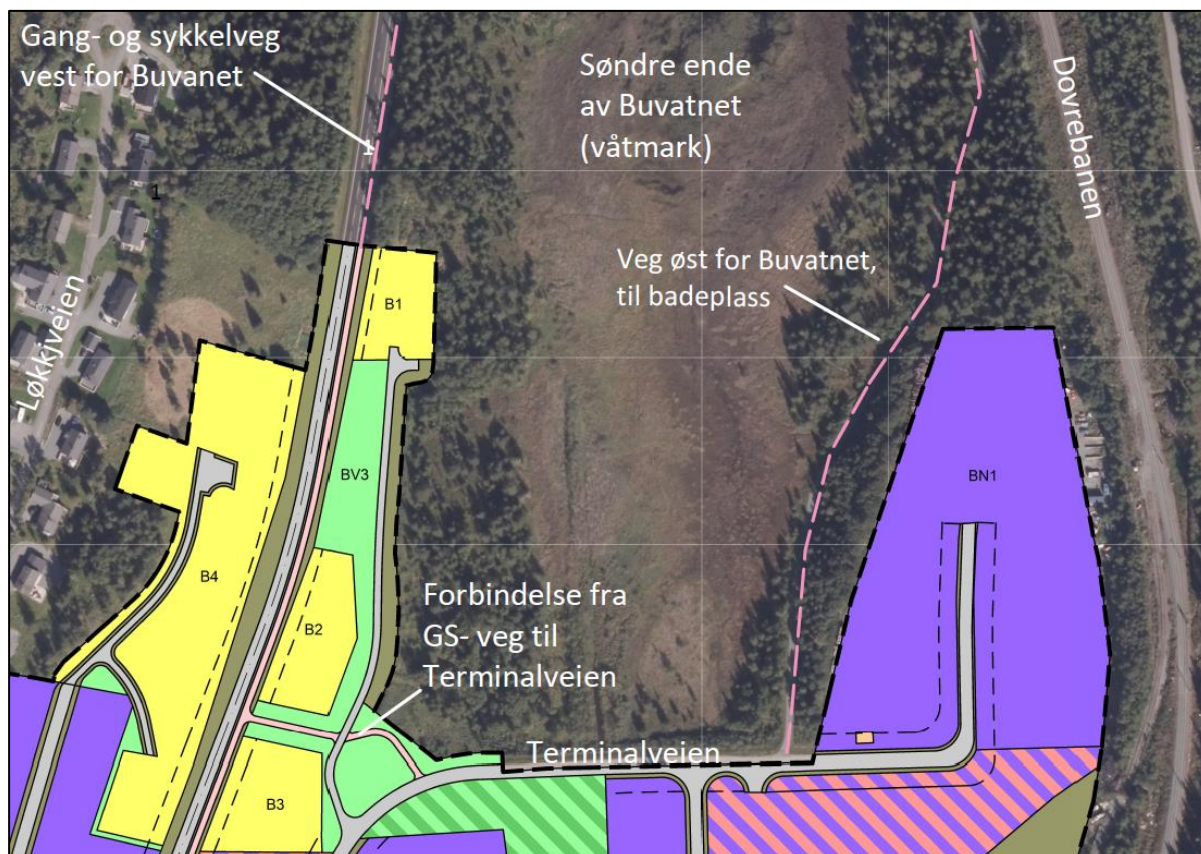
Gang- og sykkelveg Mjukliveien

Det er regulert gang- og sykkelveg i nedre del av Mjukliveien, på nordre side mot Industriveien. Formålet med gang- og sykkelvegen er å kanalisere gående og syklende fra Mjuklia inn mot det tilrettelagte krysningspunktet over dagens E6 (framtidig lokalveg).



Gangforbindelse til Buvatnet

I dagens situasjon, ferdes mange langs Postmyrveien når de skal gå eller sykle til Buvatnet. Her er det ikke fortau eller gang- og sykkelveg, men heller ikke stor trafikk. Langs dagens E6 er det etablert en gang- og sykkelveg som går nordover og fortsetter på vestsida av Buvatnet. Denne er regulert til gang- og sykkelveg i planforslaget. I tillegg er det regulert en forbindelse fra denne veggen og inn på Terminalveien mellom Postmyrveien 25 og 27. Herfra er det om lag 150 meter til veggen som går på østsida av Buvatnet i retning rekreasjons- og badeområdet.



Illustrasjon som viser nordre del av planområdet, med gangforbindelser på begge sider av Buvatnet inntegnet. Vedtatt reguleringsplan for Buvatnet ligger inntil sentrumsplanen i dette området.

5.4.3 Annen veggrunn – grøntanlegg

Arealer som ligger i tilknytning til kjøreveg og gang- og sykkelveger, og som er nødvendige for drift og vedlikehold av vegene er regulert til annen veggrunn – grøntanlegg. Der fylkesveg 700 går gjennom sentrumskjernen er det gitt bestemmelser som setter særskilte krav til opparbeidelse av disse arealene, slik at de både ivaretar vegens behov og bidrar til å knytte veggen sammen med omgivelsene ved å danne en grønn overgangssone mellom veg og tilliggende bebyggelse. Det er gitt en bestemmelse som krever at det skal utarbeides en landskapsplan for fv. 700 i sentrumsområdet, i forbindelse med framtidig detaljprosjektering av fylkesvegen gjennom sentrum. Det er også avsatt arealer til grønnstruktur som forutsettes opparbeidet slik at de bidrar til integrering av veganlegget i sentrumsområdet.

5.4.4 Bane

Den delen av Bane Nor sin eiendom ved Berkåk stasjon som ligger innenfor planområdet foreslås i sin helhet regulert til baneformål. Parallelt med arbeidet med sentrumsplanen har Rennebu kommune satt i gang et prosjekt som skal vurdere hvordan uteområdene på stasjonsområdet kan forbedres. Bedre tilrettelegging av parkering for togreisende, forskjønning av stasjonsområdet og system for buss og drosje er sentrale problemstillinger i dette arbeidet. Dette arbeidet videreføres innenfor de ytre rammene som er satt i sentrumsplanen.

5.4.5 Kollektivholdeplass

I dagens situasjon er kollektivtilbudet på Berkåk relativt fragmentert:

- Holdeplasser for busser til og fra Orkanger ved Bakkan/Torget
- Holdeplasser for busser til og fra Oppdal/Støren ved Rennebuhallen, i Parallellveien, ved Mjuklikrysset, samt stopp uten tilrettelagt holdeplass ved Stasjonsveien og den tidligere rørleggerforretninga.
- Holdeplass for skoleskyss ved Rennebu barne- og ungdomsskole i Vassliveien.
- Togtilbudet på Berkåk stasjon.

I reguleringsplan for ny E6, er det lagt til rette for «park and ride» ved Berkåskrysset. En antar at ekspressbusser vil trafikkere holdeplassene på framtidig E6 uten å kjøre innom sentrum, mens regionale rutebusser fortsatt vil betjene sentrumsområdet, sammen med skoleskyss. I planforslaget legges det opp til å lage et kollektivknutepunkt som både skal fungere for skoleruter og for regionale bussruter.

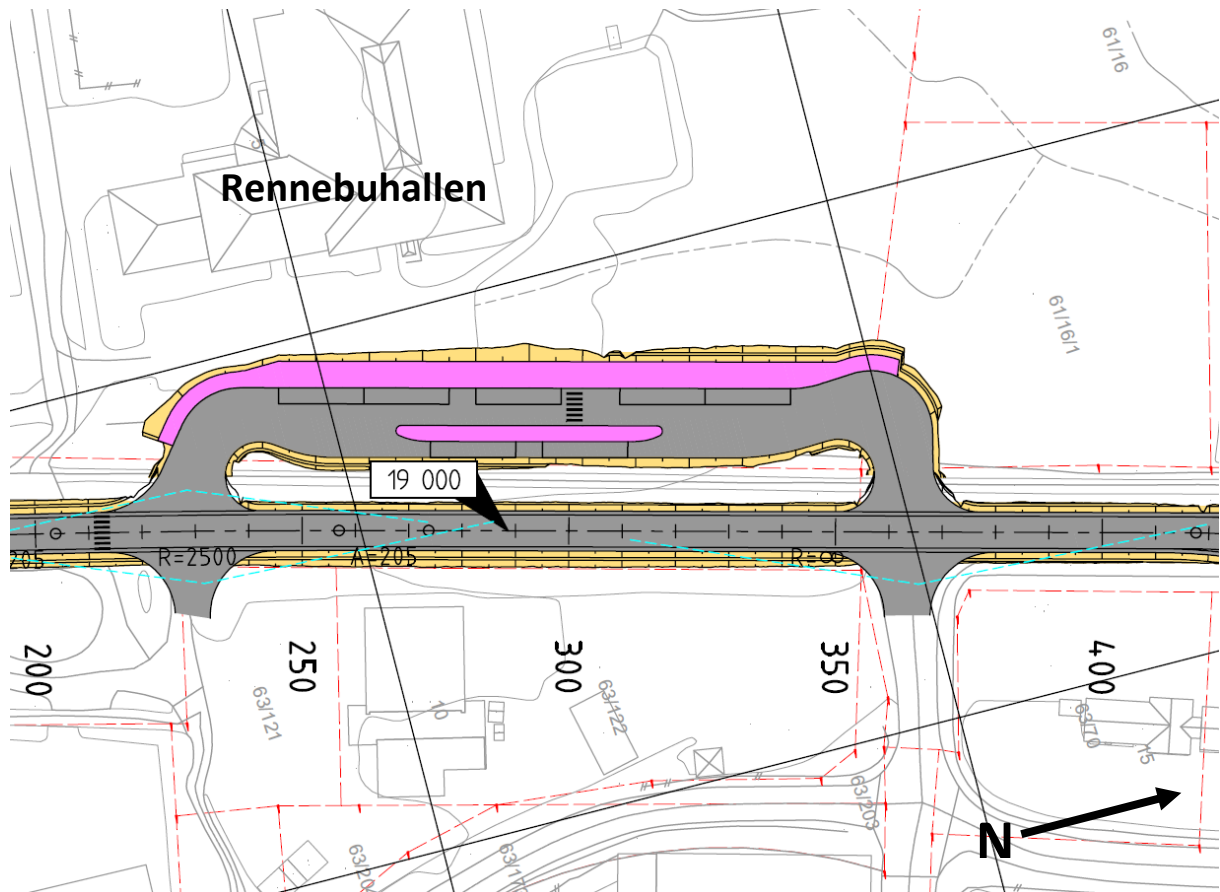
Dette foreslås løst gjennom etablering av ei ensidig tovegs busslomme i tilknytning til fylkesveg 700 ved Rennebuhallen. Busslomma har et fastsatt kjøremønster med innkjøring i nordre avkjørsel og utkjøring i søndre avkjørsel, uavhengig av hvor bussen kommer fra og hvor den skal.

Det legges opp til to separate plattformer:

- Ytre plattform er primærløsning for skolebusser, samt for øvrige busser såfremt den er ledig. Her kan en gå direkte ut på gangveg i retning skolen uten å krysse busslomma eller andre kjøreveger, med unntak av avkjørsel til parkeringsplassen øst for Rennebuhallen.
- Indre plattform gjør det mulig for rutebusser å trafikkere kollektivknutepunktet samtidig som skolebusser står oppstilt på den ytre plattformen, noe som kan være aktuelt ved skoledagens slutt.

Lomma har plass for oppstilling av fem busser på 15 meter langs den ytre plattformen. Dagens skoleskyssløsning innebærer seks skolebussruter, men noen av disse rutene kjøres med kortere busser, slik at alle skolebussene vil få plass ved den ytre plattformen med dagens opplegg. Det har vist seg krevende å få plass til ei busslomme som gir plass til seks busser av full størrelse, samtidig som den ivaretar situasjoner der rutegående buss kommer samtidig som bussene står oppstilt. Dersom det skulle bli aktuelt å utvikle skoleskyssen med seks store busser, innebærer det at en av

disse bussene må stå ved den ytre plattformen og at skolebarn må gå på gangfeltet inn mot den indre plattformen. I framtidig detaljprosjektering bør tiltak som oppmerking, ledegjerder og belysning vurderes for å gjøre denne løsninga mest mulig forutsigbar og trafiksikker.



Plantegning av kollektivholdeplass ved Rennebuhallen (Sweco 2020). Plattformarealer er markert med rosa farge. Utformingen av bussholdeplassen forutsetter at alle busser kjører inn i nordre avkjørsel (til høyre på kartet) og ut gjennom søndre avkjørsel.

5.4.6 Parkeringsplasser

Opparbeidede parkeringsplasser ved kommunehuset, skolen, Rennebuhallen og Torget reguleres til parkeringsformål. Det reguleres også en parkeringsplass i tilknytning til Aktivitetsparken, med atkomst fra Vassliveien. En ny, mindre parkeringsplass for bevegelseshemmede foreslås regulert i Porsveien, like ved gangvegen som fører direkte inn mot kunstgressbanen og Aktivitetsparken for øvrig. Øvrig parkering forutsettes løst innenfor hvert enkelt formål jf. parkeringsnorm angitt i bestemmelsene.

5.5 Grønnstruktur

Arealer regulert til grønnstruktur er romdannende grøntområder, friområder og vegetasjonsskjermer mellom ulike former for bebyggelse. Sikring av disse arealene, samt krav til opparbeidelse skal bidra til å gjøre sentrumsområdet estetisk tiltalende, sikre permeable flater for overvannshåndtering, gi

rom for rekreasjon, danne overgangssoner mellom bebyggelse og trafikkarealer, samt skjerme boligbebyggelse fra næringsbebyggelse

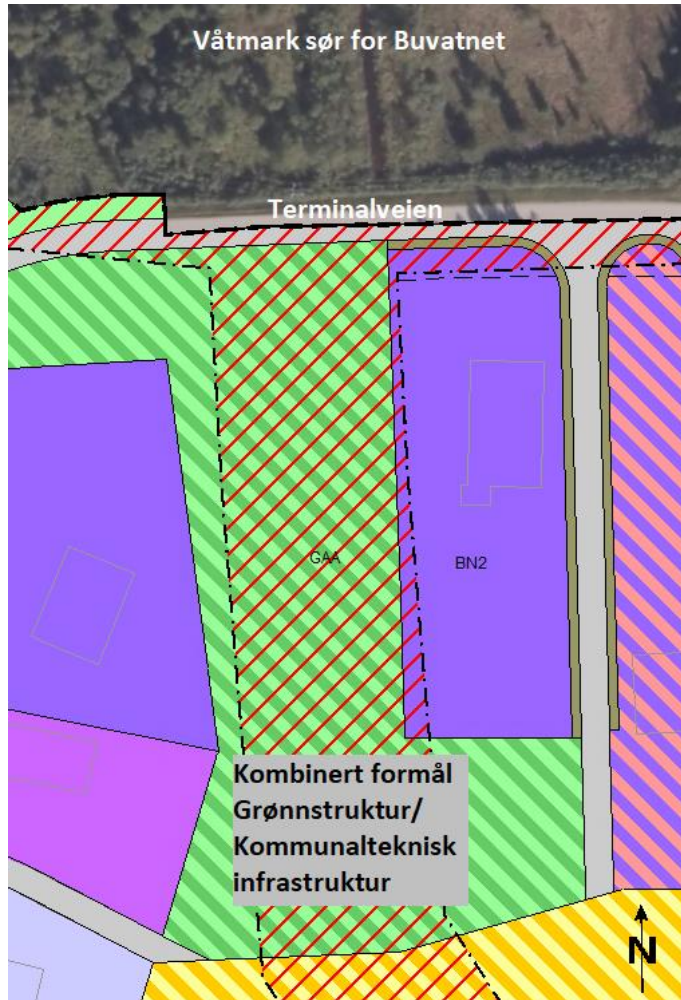
For noen av feltene i sentrumskjernen, er arealer mellom byggegrense og veg regulert til grønnstruktur. Her er det gitt bestemmelser som krever at disse områdene skal opparbeides sammen med framtidig bebyggelse, og at utforming skal ses i sammenheng med tilgrensende arealer regulert til annen veggrunn – grøntareal.

5.5.1 Grønnstruktur

Felt	Størrelse m ²	Formål i tidligere plan	Formål/ Endringer
GF1	5249	Tjenesteyting, kombinert næringsformål	Offentlig friområde. Bestemmelsene sier at området skal ha preg av naturområde og at det skal danne en overgangssone mellom aktivitetsparken og sentrumskjernen.
GF2	2625	Offentlige bygninger	Offentlig friområde. Opparbeidelse av området skal gjøre området funksjonelt som leike- og uteoppholdsareal for skolen og Rennebuhallen.
GF3	1521	Friområde, felles avkjørsel. Kommunalteknisk virksomhet	Offentlig friområde. Arealet ligger i tilknytning til parkeringsplass sør for Rennebuhallen og reguleres til friområde. Arealet skal opparbeides og vedlikeholdes slik at det framstår som et attraktivt grøntareal. Ombygging av området innebærer at det ikke blir kjøreforbindelse mellom Myrveien ved Rennebuhallen og området for varelevering bak bebyggelsen på Torget. Sistnevnte område får atkomst via avkjørsel inn mot eksisterende parkeringsplass.
GF4	2710	Friområde, offentlige bygninger	Offentlig friområde. Arealer i tilknytning til Rennebu kommunehus. Arealet skal opparbeides og vedlikeholdes slik at det framstår som et attraktivt grøntareal.
GF5	1313	Jordbruk	Offentlig friområde. Område mellom Vonheim barnehage og B14 (Bakkan), fra fylkesveg 700 og sørover. Enkle byggverk knyttet til barnehagens bruk av området er tillatt.
GF6	690	Friområde	Offentlig grønnstruktur. Buffer mellom boligbebyggelse og krysset mellom Kosbergveien og fylkesveg 700. I området tillates tiltak som visuelt markerer ankomst til sentrumsområdet vestfra.

GF7	3243	Friområde	Offentlig vegetasjonsbelte mellom boligområde B6 og næringsområde BAA2. Vegetasjon skal bevares slik at den visuelt skjermer boligbebyggelsen mot tilgrensende næringsbebyggelse i nord.
GF8	4896	Vegetasjon, friområde	Offentlig grønnstruktur mellom eksisterende boliger ved sørenden av Buvatnet.
GF9	938	Bensinstasjon, trafikkarealer.	Offentlig grønnstruktur. Grønnstruktur sør for BKB1. Området skal, sammen med tilgrensende <i>annet vegareal</i> samt tilsvarende arealer på motsatt side av vegen, opparbeides slik at det markerer ankomst til sentrumsområdet sørfra.
GF10	1627	Trafikkareal, industri	Felles grønnstruktur. Vegetasjonsbelte mellom BKB2, der kombinasjonsformål åpner for boliger, og næringsområde BAA2. Vegetasjon skal bevares slik at den visuelt skjermer boligbebyggelsen mot tilgrensende næringsbebyggelse i nord.
GF11	461	Bensinstasjon, trafikkarealer	Felles grønnstruktur knyttet til felt BKB1. Utforming og opparbeidelse skal skje slik at arealet sammen med tilgrensende areal regulert til <i>annet vegareal</i> til sammen danner en estetisk tiltalende overgangssone mellom fylkesveg 700 og bebyggelse i BKB1.
GF12	534	Trafikkarealer	Felles grønnstruktur knyttet til felt BKB3. Utforming og opparbeidelse skal skje slik at arealet sammen med tilgrensende areal regulert til <i>annet vegareal</i> til sammen danner en estetisk tiltalende overgangssone mellom fylkesveg 700 og framtidig bebyggelse i BKB3.
GF13	885	Bensinstasjon, trafikkarealer	Felles grønnstruktur knyttet til felt BKB2. Utforming og opparbeidelse skal skje slik at arealet sammen med tilgrensende areal regulert til <i>annet vegareal</i> til sammen danner en estetisk tiltalende overgangssone mellom fylkesveg 700 og framtidig bebyggelse i BKB2.

5.5.2 Angitt grønnstruktur kombinert med andre angitte hovedformål (GAA)



I næringsområdet på Postmyran, sør for Terminalveien, ligger et ubebygde grøntdrag som også rommer et knutepunkt på den kommunaltekniske infrastrukturen. Området ligger i et lavbrekk i terrenget, er skogbevokst, og danner et grøntdrag som deler opp næringsarealene. Området reguleres ut fra dette til kombinert formål grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur. Som hovedregel skal vegetasjon i området bevares. Nødvendig hogst og andre byggetiltak knyttet til utvikling og drift av kommunalteknisk infrastruktur tillates.

5.6 Juridiske linjer

5.6.1 Byggegrenser

Det er angitt byggegrenser i kartet, og gitt bestemmelse som krever at framtidige tiltak skal plasseres innafor disse grensene. Som hovedregel er følgende byggegrenser uttegnet i kartet:

- Fylkesveg 700 og de delene av dagens E6 som blir lokalveger: 15 meter fra senterlinje veg. Enkelte steder er formålsgrenser lagt i byggegrensene, og dermed er byggegrensen ikke synlige i plankartet.
- Kommunale veger: 12,5 meter fra senterlinje veg.
- Frittliggende gang- og sykkelveger: 5 meter fra vegkant.

5.6.2 Frisiktlinjer

Sikt i avkjørsler til fylkesveger er vurdert ut fra krav gitt i Statens vegvesens håndbok N100. Ingen av frisiktsonene berører arealer regulert til annet enn samferdselsformål, og det er følgelig bare angitt frisiktslinjer i plankartet.

5.7 Juridiske punkt

5.7.1 Avkjørsler

Avkjørsler fra kommunale veger som ikke er regulert som kjøreveg, er angitt som avkjørselspiler.

5.8 Hensynssoner

5.8.1 Faresone høyspenningsanlegg

Eksisterende kraftlinjer i luftspenn for høyspent er avmerket med faresone.

5.8.2 Krav om detaljregulering

Det settes krav om detaljregulering for feltene B10, B15, BKB1, BKB2 og BKB3. Sentrumsplanen avklarer overordnede føringer som atkomst, formål, utnyttelse og byggehøyder. Mer detaljerte rammer for utbygging forutsettes avklart gjennom senere detaljregulering av feltene.

5.8.3 Reguleringsplan skal fortsatt gjelde

For området B13, Bakkan, er det angitt hensynssone som slår fast at vedtatt reguleringsplan for området skal gjelde foran områdereguleringsplanen.

6 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

6.1 Forurensning/Luftkvalitet

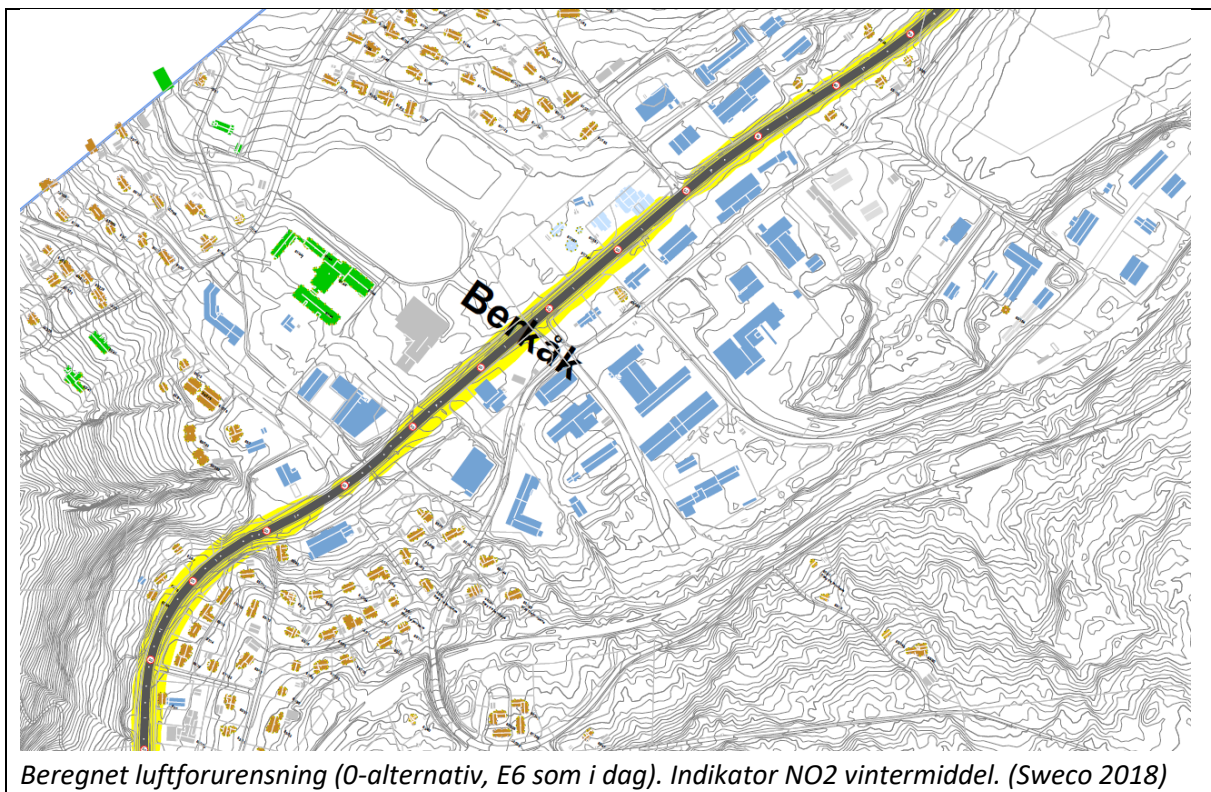
6.1.1 Forurenset grunn

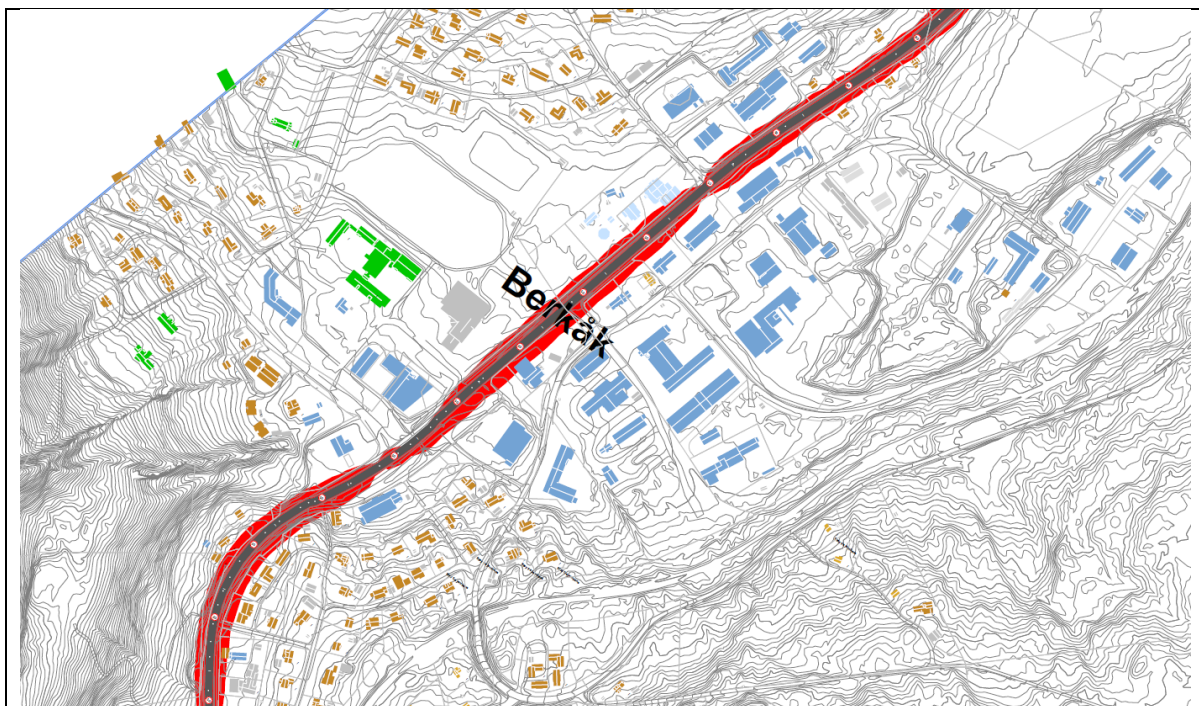
Det er ikke registrert områder med forurenset grunn innenfor planområdet på Miljødirektoratets kartbase, men det er bensinstasjoner innenfor området hvor reguleringsplanen åpner for boligformål. For de områdene der dette er aktuelt, er det satt krav om detaljregulering, samt rekkefølgekrav om miljøtekniske undersøkelser.

6.1.2 Støv

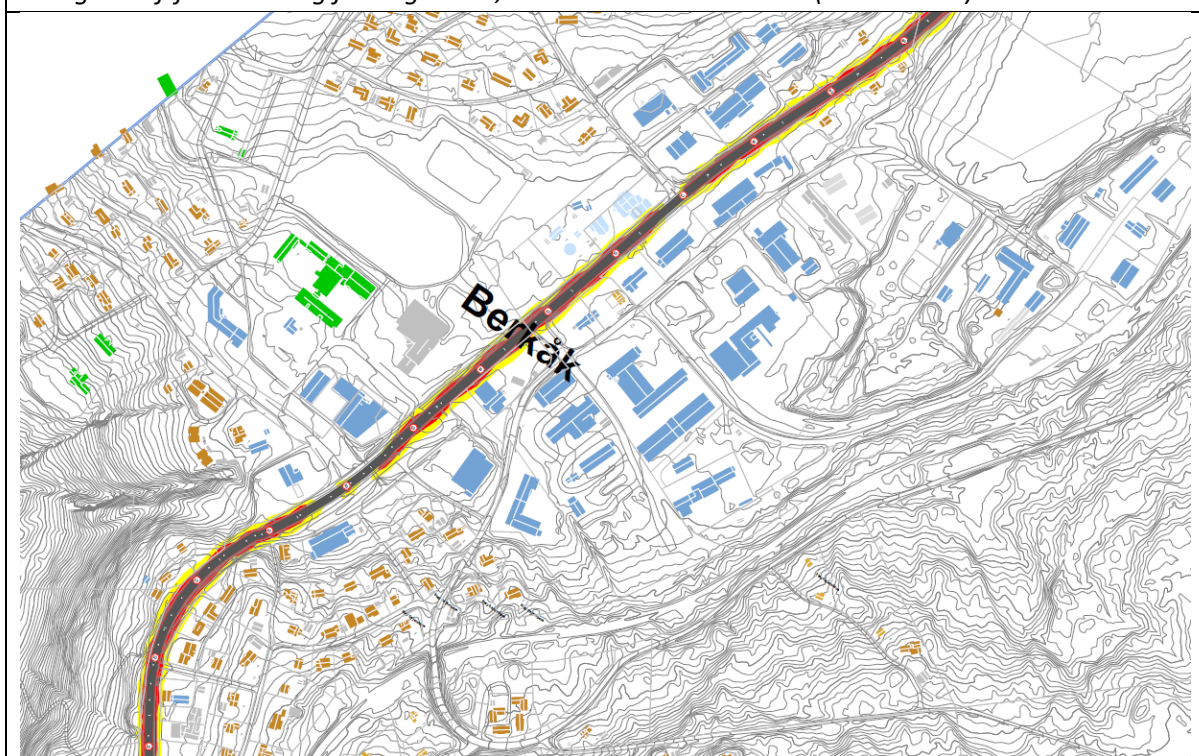
Som vedlegg til reguleringsplan for E6 Ulsberg – Vindåsliene, ble det utarbeidet en fagutredning for luftkvalitet (Sweco 2018). Her er luftforurensning kartlagt etter grenseverdier satt i «Retningslinje for luftforurensning i arealplanlegging», T1520, lagt til grunn. Rapporten viser at fire bygg ligger i rød og fem i gul forurensningszone ved dagens E6. Det er ingen boliger i slike soner i tilknytning til ny E6.

Berkåk sentrum inngår i analyseområdet, og det framgår av rapporten at det bare er skrevet ut spredningskart for de strekningene der det er kartlagt forurensning over grenseverdi. For Berkåk sentrum er det kun utskrevet slike kart for 0-situasjonen, og altså ikke for framtidig situasjon. En antar ut fra dette at reduksjonen i trafikkmengde gjennom sentrum gjør at det ikke lenger finnes boliger som er utsatt for forurensning over grenseverdi.





Beregnet luftforurensning fra dagens E6, indikator NO2 årsmiddel. (Sweco 2018)



Beregnet luftforurensning fra dagens E6, indikator PM10 svevestøv. (Sweco 2018)

6.1.3 Vegtrafikkstøy

Det er utarbeidet en støyfaglig utredning som følger planforslaget som vedlegg. Denne legger en ÅDT på 1940 i år 2042 til grunn for fylkesveg 700. Usikkerhet rundt framtidig trafikkmengde gjør at det er

tatt høyde for en usikkerhet på inntil 3dB i støyutredninga. Dette innebærer i praksis en dobling av trafikkmengden som er lagt til grunn.



Utsnitt av støysonekart fylkesveg 700, 4 meter over terreng (Sweco 2020).

Støyrapporten viser en viss utbredelse av støy knyttet til fylkesveg 700 i sentrum, og noen støyfølsomme bygg er berørt:

- To bygg på Berkåk veikro har ved fasade støy som er noe over grenseverdi (56 og 58 dBA). Dette er mindre overskridelser av grenseverdi utendørs og innendørs støynivå vil ifølge rapporten være under grenseverdi uten at det gjennomføres avbøtende tiltak.
- To eneboliger (Orkdalsveien 11 og 23) og et leilighetsbygg (Bakkan 4 og 6) ved Bakkan har et beregnet støynivå på fasade over grenseverdi. Her har støyrapporten vurdert tiltak som kan redusere støybelastningen i området. Aktuelt tiltak i området er etablering av en 1,8 meter høy støyskjerm. Disse eiendommene har i dag hver sin avkjørsel fra fylkesveien, mens gjeldene reguleringsplan forutsetter å samle atkomst i én felles avkjørsel. Dette er videreført i forslag til sentrumsplan, og gjør en eventuell støyskjerm mer effektiv ved at den får færre åpninger mot støykilden.

Bestemmelsene som er gitt til planforslaget krever at hensynet til støy skal løses tilfredsstillende ved framtidig planlegging og søknader om tiltak, og grenseverdier fra retningslinje T-1442/2016 er gjort gjeldende for planen.

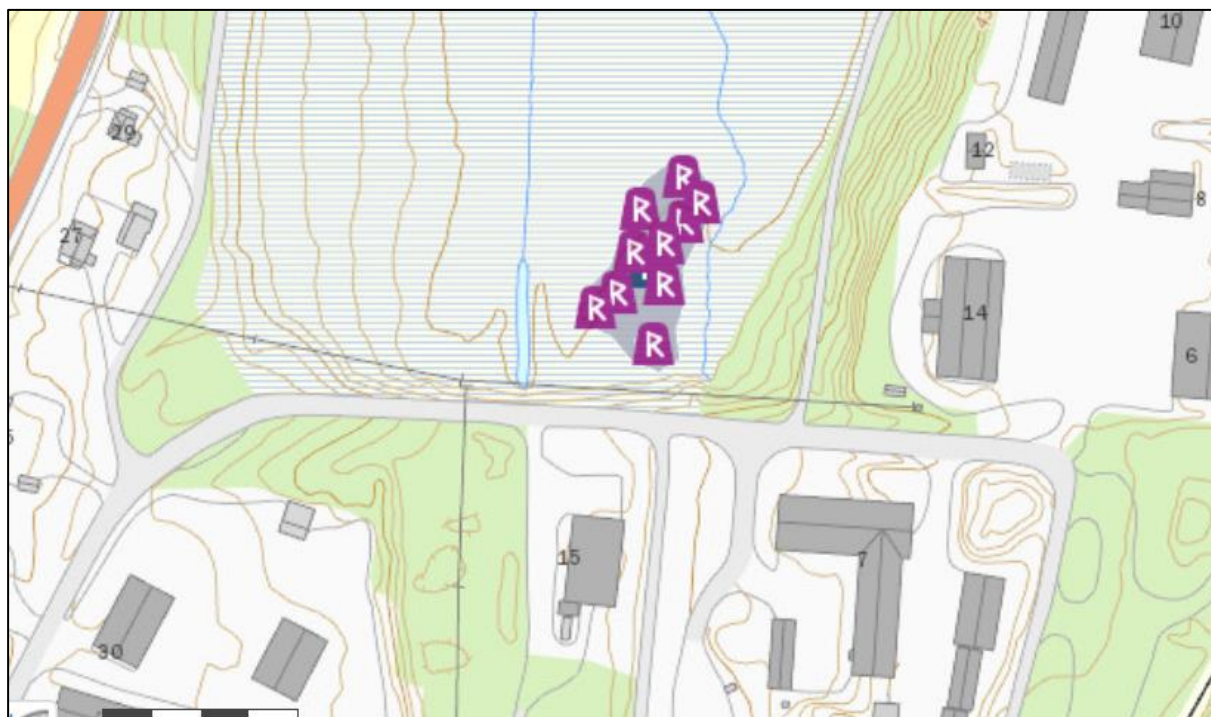
For alle nye felt som ligger inntil fylkesveg 700 og som åpner for støyfølsom bebyggelse kreves det detaljregulering, og en forutsetter da at støysituasjonen kan vurderes konkret opp mot den planlagte bebyggelsen i hvert felt.

For område B11, Berkåk park, er det utarbeidet et forslag til detaljreguleringsplan som har vært på høring. Planforslaget ble ikke tatt opp til sluttbehandling i påvente av avklaring av traséavklaring for fylkesveg 700, og er nå innarbeidet i områdereguleringa. Planforslaget som var på høring var utredet for støy ut fra dagens vegsituasjon (med E6 langs hele planområdet), og det var behov for støyskjerm for å gi tilfredsstillende støyforhold. Støyutredninga som nå er utarbeidet viser at bare en marginal del av området er berørt av gul støysone. Den delen av dagens E6 som ligger sør for krysset med fylkesveg 700 blir lokalveg i framtida, og vil få svært lav trafikk. En antar ikke at dette påvirker støysituasjonen i området i en slik grad at det er behov for avbøtende tiltak.

6.2 Kulturminner

6.2.1 Kulturminner

I kulturminnedatabasen Askeladden er Berkåk kirkested (ID83880-1) registrert med vernestatus *listeført kirke*. Planforslaget legger ikke opp til tiltak som vil kunne påvirke området rundt kirka negativt.



Registrerte kulturminner i Askeladden vist med lilla symbol. Plangrensa for sentrumsplanen går midt i vegen som ligger sør for kulturminnene, og disse ligger innenfor vedtatt reguleringsplan for Buvatnet.

Det er registrert en kulturminnelokalitet mellom Terminalveien og Buvatnet (ID109144). Området er beskrevet som et myrområde mellom to bekker som inneholder ni gjengrodde tjæremiler i myr og en kombinert reismile/tjæremile. Tjæremilene ligger tett og flere går nærmest inni hverandre, noe som indikerer at det er en lang bruksperiode. Lokaliteten ligger rett utenfor planområdet til sentrumsplanen, og inngår i vedtatt reguleringsplan for Buvatnet. Reguleringsplanforslaget legger ikke opp til tiltak som kan påvirke kulturminnet direkte. Det ligger nær Terminalveien slik at eventuell utvidelse/utbedring av denne må ikke komme i konflikt med kulturminneområdet. Kulturminnet er ikke fredet.

Følgende SEFRAK-registrerte bygninger ligger i planområdet:

Adresse	Bygningstype	Tidfesting	Status
Bakkan 11	Stabbur Bakkan	1800 tredje kvartal	SEFRAK
Trondheimsveien 3581	Bolighus Bjerkset		Meldepliktig

Begge disse husene ligger i områder regulert til boligformål.

6.2.2 Kulturmiljøer

Det er ikke registrert kulturmiljøer av spesiell verdi i eller ved planområdet i kulturminnedatabasen Askeladden.

Byggeskikkveileder for Rennebu kommune del 4: Tettstedsbebyggelse nevner jernbanestasjonen som et kulturminne. Selv om stasjonen ikke er kartlagt som et kulturminne eller SEFRAK-bygg er den likevel et viktig kulturminne for Berkåk. Stasjonsbygningen ble bygd i 1921.

6.3 Barn og unges oppvekstvilkår

Sentrumsområdet brukes aktivt av barn og unge, og disse gruppene bruker også området på andre måter enn voksne. Skolebarn som er bosatt på Berkåk ferdes til fots og på sykkel til skole og fritidsaktiviteter, og satsing på et trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelvegnett er positivt med tanke på dette. Bevaring av undergangen i sentrum er positivt som et supplement til gangfelt i plan, særlig med tanke på skolebarn som går eller sykler til skole fra boligområdene på østsida av sentrum.

Ny skolebussløsning utgjør en forskjell først og fremst ved at bussene ikke lenger trenger å kjøre i boliggate etter at elevene har gått av ved skolen. I boliggatene ferdes det skolebarn som skal til og fra skolen, samtidig med at skolebussene kjører i området. En ny skolebussløsning er dermed positivt for trafikkbildet i nedre del av Mjuklia.

Opparbeidelse av aktivitetsparken innebærer ei tydelig satsing på barn og unge i sentrumsområdet, både ved å sikre eksisterende anlegg for organisert idrett, utvide den opparbeidede delen av

uteområdene rundt skolen, samt legge til rette for uorganiserte aktiviteter og mer uformelle møteplasser i området. Stengning av Vassliveien innebærer både ei prioritering av gang- og sykkeltrafikk mellom boligområdene i Mjuklia og sentrumsområdet og en mulighet til å knytte sti- og løypesystemet på vestsida av sentrum tettere sammen med aktivitetsparken og skoleområdet.

For nye boligområder i sentrumskjernen er det gitt bestemmelser som krever etablering av nærlekeplasser i hvert enkelt felt. Ut over dette anses aktivitetsparken som et attraktivt aktivitets- og oppholdsområde for større barn og ungdommer bosatt rundt sentrum.

I forbindelse med utarbeidelse av trafiksikkerhetsplanen, ble det gjennomført barnetråkk for å registrere barn og unges bruk av sentrumsområdet. Følgende punkter i oppsummeringen berører sentrumsområdet:

Hvor	Hva	I planforslaget
E6 ved Kroveien	Bilene kjører fort	Dette er et område der det i dag er et gangfelt over E6. Trafikken reduseres vesentlig på denne strekningen ved omlegging av E6.
Trondskogen, Joveien, Træthaugveien	Mørkt, skummelt å ferdes, ønsker opplyst vei	De aktuelle områdene ligger i tettstedsområdet, men utenfor sentrumskjernen som nå reguleres.
Gang- og sykkelvei E6 sør for Berkåk	Her sykles det, brukes jevnlig	Gang- og sykkelveien opprettholdes i planforslaget, og gangvegssystemet i sentrumskjernen styrkes.
Krysset E6 - fv. 700	På sykkel, må vente lenge før de kommer over	Det blir overgangsfelt på alle tre sider av krysset, i tillegg til at fotgjengerundergangen videreføres.
Torget	Møteplass	Regulert til <i>torg</i> .
Området rundt butikkene ved torget	Sykling på fritida, parkeringsplassene	Reguleres til ulike samferdselsformål, inkludert parkering for noen av arealene. Det tilrettelegges også for sykling i den planlagte aktivitetsparken. Torgarealet reguleres til <i>torg</i> .
Rennebu barne- og ungdomsskole, uteområde	Møteplass på fritida	Reguleres til <i>undervisning</i> . Området ligger i tilknytning til den planlagte aktivitetsparken, som reguleres til nærmiljøanlegg.

		Her legges det til rette for både organisert idrett, uorganisert aktivitet og sosiale møteplasser.
--	--	--

Det legges ikke opp til utbygging innenfor områder kommunen er kjent med at nyttes til leik eller opphold for barn og unge pr. i dag.

6.4 Folkehelse

Planen legger opp til trafikksikre, sammenhengende og universelt utformede gang- og sykkelvegforbindelser i sentrumskjernen og videre ut mot tur- og rekreasjonsområder rundt sentrum. Dette gir bedre muligheter for rekreasjon og friluftsliv og gjør det mulig for flere å gå og sykle til og fra daglige gjøremål, noe som er positivt i et folkehelseperspektiv.

Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet har følgende delmål:

<i>Delmål</i>	Kommentar
God tilgang til naturområder fra sentrum.	Det er lagt opp gode gang- og sykkelvegforbindelser fra Buvatnet og inn til sentrum. Forbindelse mellom skoleområdet/aktivitetsparken og videre ut mot sti- og løypenett på vestsida av sentrum er prioritert ved at Vassliveien stenges for gjennomgangstrafikk ved Berkåk kirke.
Tilrettelegging for fysisk aktivitet ved skoler og barnehager.	Planforslaget inneholder areal for skole og barnehage. Det er både nærmiljøanlegg og idrettsanlegg i nærheten av skolen.
Sentralidrettsanlegget og kunstgrasbanen på Berkåk er spesielt omtalt i kommunedelplanen.	Planforslaget ivaretar interessene for disse to anleggene. Planforslaget omfatter planene om aktivitetspark og forslag om parkeringsplass med adkomst fra Vassliveien i tilknytning til denne.

Berkåk har i dag attraktive områder for nærtur og friluftsliv nært sentrumsområdet, både på sommerstid og vintertid. Buvatnet, like utenfor planområdet, er et statlig sikret friluftsområde. Området brukes mye som rekreasjons- og nærturområde. Her det opparbeidet badeplass med stupebrygge, lekeapparater, ballplass, sandvolleyballbane, gapahuk, bord, benker og merket tursti rundt vatnet. Støy fra dagens E6-trasè påvirker området negativt. Den nye E6-traseen ligger øst for både Buvatnet og Dovrebanen, og i tillegg lengre unna friluftsområdet. Flyttingen av E6 vil derfor være positiv for rekreasjonsområdet. Økt tilrettelegging for gående og syklende i planforslaget gjør Buvatnet mer tilgjengelig fra sentrum. Det er flere kartlagte friluftsområder i randområdene til Berkåk sentrum. Kun ett slikt område ligger innenfor planområdet; det svært viktige friluftsområdet ved Bakkan. Deler av dette ligger innenfor område Offentlig og privat tjenesteyting (BBH barnehage). Dette er nærturområdet til barnehagen og det er viktig at denne skogen bevares. Flere av de andre friluftsområdene er markert på kartet under. Her ser man også hvordan det i planforslaget er lagt opp til en rekke løsninger for gående og syklende som knytter sentrum til viktige stier/løyper, rekreasjonsområder og sentrumsfunksjoner.

Torget fungerer som en attraktiv sosial møteplass, og området er ivaretatt ved at det er regulert til torg i sentrumsplanen. Den planlagte aktivitetsparken retter seg mot alle aldre og vil kunne bli en viktig sosial møteplass både for unge og eldre. Det er også lagt til rette for et fotgjengerkryss med mulighet for etablering av møteplass ved ny kollektivløsning ved Rennebuhallen. Dette vil også være positivt for folkehelsen.

For vurderinger knytte til forurensning, herunder luftkvalitet og støy, og trafiksikkerhet vises det til avsnitt 6.1 og 6.5.

En kan ellers ikke se at planforslaget for øvrig legger opp til tiltak som påvirker befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen negativt.

6.5 Trafiksikkerhet

I planforslaget er trafiksikkerhet vektlagt, særlig ved at planen legger opp til bedre kvalitet og sammenheng i gang- og sykkelvegsystemet. Eksisterende undergang i området ved Torget er ivaretatt i planforslaget, men foreslås forkortet i og med at Parallellveien forutsettes fjernet. Det planlagte gang- og sykkelvegsystemet, samt forbindelser til omkringliggende områder er beskrevet og illustrert under punkt 5.4.2 i beskrivelsen av planforslaget.

Det legges opp til å redusere antall avkjørsler og kryss, og det er også lagt vekt på å sikre mest mulig trafiksikker utforming av kryssene i sentrumsområdet.

Valget av rundkjøring i krysset ved Berkåk Veikro gjør at kjørende fra E6 må senke farten når de kommer til sentrum, noe som er positivt for trafikkbildet videre inn i sentrumsområdet. Det søndre krysset på fylkesveg 700 er planlagt som t-kryss, der fylkesveg 700 blir gjennomgående og lokalveg sørover (dagens E6) får vikeplikt inn mot krysset. Utforminga prioriterer framkommelighet for gjennomfartstrafikken, men innbyr ikke til fart gjennom den relativt krappe svingen. I kommende

detaljplanlegging av krysset bør det vurderes tiltak som tydeliggjør at krysset ligger i et sentrumsområde der en ikke ønsker høy fart. Reguleringsplanen tar ikke stilling til fartsgrense for fylkesvegen gjennom sentrum. Planen legger opp til at mjuke trafikanter kan krysse fylkesvegen på gangfelt i tillegg til fotgjengerundergangen, noe som tilsier at det bør legges opp til relativt lav fartsgrense gjennom sentrumsområdet.

Stengningen av Vassliveien utgjør en tydelig prioritering av mjuke trafikanter og idrett/friluftsliv i området mellom aktivitetsparken, skoleområdet, Berkåk kirke og NM-bakken. Dette grepet vil også gi betydelig mindre gjennomkjøringstrafikk forbi skolen. Skoleskyssen vil heller ikke gå gjennom dette området og belaste boligater, i og med at det nye kollektivknutepunktet er utformet slik at det også fungerer for skolebusser. Det kan gis åpning for at gang- og sykkelvegen kan brukes til utrykningskjøretøy ved hjelp av skilting i det tilfelle hvor den nederste delen av Mjukliveien er stengt og omkjøringsmuligheter ikke finnes.

6.6 Samfunnsliv, kulturliv og næringsliv

Gjennom vedtak av reguleringsplan for E6 gjennom Rennebu er det avklart at E6 ikke lenger skal gå gjennom sentrumsområdet på Berkåk. Det innebærer utfordringer for den delen av det lokale næringslivet som helt eller delvis retter seg mot vegfarende på gjennomreise. Samtidig gjør denne endringa det mulig å prioritere bomiljøet på Berkåk enda tydeligere.

I sentrumsplanen legges det opp til relativt høy utnyttelse i sentrumskjernen, både når det gjelder rene boligområder og for kombinasjonsområder av næring der bolig inngår i noen av feltene. Totalt sett er det i reguleringsplan for E6 og i sentrumsplanen regulert store områder både til ulike næringsformål og til boligformål, noe som medfører at det finnes varierte arealer som kan tilbys for utvikling av Berkåk som sted. Hvor raskt denne utviklinga kommer til å skje er uklart, i og med at en ikke vet hvor mye den nye veien mot Trondheimsområdet påvirker utbyggingstakta. Bestemmelsene til næringsområdene ved Berkåkkrysset (i vedtatt reguleringsplan for E6) er forsøkt utformet slik at næringsvirksomhet i disse områdene kan komme som et supplement til tilbudet i sentrumsområdet, i og med at avstanden mellom sentrum og kryssområdet er så lang at man i praksis er avhengig av bil for komme seg mellom områdene. Ved E6 er det derfor åpnet for etablering av vegsørvis og næringsvirksomhet med lav besøksintensivitet. I et område som ligger mellom E6 og sentrum er det åpnet for plasskrevende varehandel. I dagens sentrumsområde åpner sentrumsplanen for formål som detaljhandel og tjenesteyting, som i hovedsak retter seg mot de som bor på Berkåk.

6.7 Tettstedskarakter og landskap

Planforslaget legger opp til fortetting av sentrumsområdet. Skolen, kommunehuset, kirka, Rennebuhallen med omkringliggende grønnstruktur, samt også Torget, blir nå en del av et større område for innbyggerne der også aktivitetsparken inngår. I sør legges det til rette for boliger i akse mellom fv. 700-krysset og jernbanestasjonen. Det åpnes også for boliger der det i dag er to bensinstasjoner og en butikk. Disse områdene er regulerte til kombinerte formål med relativt høy

utnyttelse, forretninger i første etasje og aktive fasader. Sammen med fortau langs fv 700 vil dette bidra til å styrke sentrumsfølelsen.

De største konsekvensene estetisk sett vil komme som følge av flyttingen av E6. Ny trase for fv. 700 opp fra sentrum vil gå på baksiden av eksisterende bebyggelse som i dag har fasadene i motsatt retning. Sentrumskjernen ligger forholdsvis lavt i terrenget. En noe høyere bebyggelse i de mest sentrale delene av sentrum vurderes å kunne bidra positivt til en tydelig markering av sentrumskjernen. Bebyggelsen i sentrum er i dag for det meste i én til to etasjer. Planen åpner for opptil tre etasjer i de mest sentrale områdene av sentrum. I bestemmelsene er det gitt krav til utforming, både i materialbruk og fargesetting. Det er her tatt utgangspunkt i eksisterende bebyggelse, der de mørke jordfargene rødt og brunt dominerer, samt stor bruk av tre. I nyere tiltak, som Torget, har også den lokale Rennebugranitten fått oppmerksomhet. Avsatt plass til grøntarealer ved veien, samt bestemmelser som krever opparbeidelse av disse gjør det mulig å få et mer sentrumsmessig preg.

6.8 Transportbehov, energibehov og energiløsninger

Reguleringsplanen viderefører i all hovedsak eksisterende arealbruk. Det legges opp til boligområder med høy tetthet i selve sentrumskjernen, noe som vil være positivt med tanke på å redusere behovet for transport og å legge til rette for effektive energiløsninger. I bestemmelsene er det gitt krav om sykkelparkering for BKB1, BKB2 og BKB3. Berkåk er kommunesenter i en kommune med relativt spredt bosetting, og selv som det gjøres attraktivt å gå eller sykle for de som bor nært arbeidsplass og sentrumsfunksjoner, vil fortsatt mange komme til Berkåk i bil.

Vedtatt reguleringsplan for E6 medfører både at gjennomgangstrafikken flyttes ut av sentrum og at det oppstår et nytt kommunikasjonsknutepunkt i området ved krysset. Det legges opp til etablering av vegsørvis og bedrifter som ikke er avhengig av sentrumsnær beliggenhet i dette området. Det er også regulert bussholdeplasser med tilhørende pendlerparkering ved krysset. I sum medfører dette at kryssområdet blir et målpunkt også for de som bor på Berkåk, og at sentrumsstrukturen på Berkåk blir mer fragmentert enn i dag.

6.9 Naturmangfold

6.9.1 Kunnskapsgrunnlaget

Det foreligger en stor del naturtypekartlegginger og artsobservasjoner i området. Naturtypen inne i planområdet er i hovedsak blåbærgranskog og det er rikelig med slike områder utenfor planområdet også, med betydelig større arts mangfold enn inne i planområdet. Kunnskapsgrunnlaget for området vurderes derfor til å være tilstrekkelig for å kunne gjøre vurderinger.

6.9.2 Førre-var-prinsippet

Det er viktig at det bevares grønne lommer i bolig- og industriområdene (jf. bestemmelser om bevaring av eksisterende vegetasjon og regulering av grønnstruktur) for å bevare leveområder og

korridorer for dyre- og plantearter. Det er et belte med enggranskog (NIBIO, <https://kilden.nibio.no>) i nærheten av Bakkan der artsmangfoldet kan antas å være stort. Dette arealet er foreslått regulert til LNFR-formål og vurderes derfor som ivaretatt. Ved å legge disse føringene til grunn for reguleringsplanen anses føre-var-prinsippet ivaretatt.

6.9.3 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Planområdet er et sentrumsområde der mesteparten allerede er utbygd. Det er hovedsakelig snakk om restareal og kantvegetasjon. Noe av dette bevares, og reguleres til grønnstruktur. Planforslaget legger ikke opp til bebyggelse i områder som tidligere ikke har vært regulert til bebyggelse, slik at den nye samla belastninga på økosystemet som følge av planforslaget er uforandret.

6.9.4 Kostnadene ved miljøforringelse bæres av tiltakshaver

Ved forurensing dekker tiltakshaver kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter. Dette reguleres ikke i reguleringsplanbestemmelsene, men det gis føringar for å bevare naturmangfold. Se også punkt 6.10.5.

6.9.5 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Bestemmelsen pkt. 2.2.2 gir føringar om håndtering av forurensa grunn.

6.9.6 Naturtyper

Det er ingen registrerte naturtyper i eller nært planområdet. Det foreligger en MiS-figur (Miljøregistreringer i skog) innenfor planområdet med eldre lauvsuksesjon, og liggende død ved. Denne lokaliteten er foreslått regulert til LNFR-område og blir dermed ivaretatt.

6.9.7 Arter

Arter av nasjonal forvaltningsinteresse

Det er foreligger registreringer av arter av særlig stor forvaltningsinteresse og arter av stor forvaltningsinteresse i Miljødirektoratets naturbase innenfor planområdet. Dette er fuglearter som er observert på matsøk. Disse observasjonene er gjort i eksisterende bolig- og industriområder. Planforslaget medfører ikke endringer som er negative for artene.

Arter av nasjonal forvaltningsinteresse:

Særlig stor forvaltningsinteresse	Stor forvaltningsinteresse
Gråspett	Stær
Gråtrost	Gulspurv
Gråsisik	Fiskemåke
Bjørkefink	Sandsvale
Hettemåke	
Fjellvåk	

Fremmede arter

Det er mange registreringer av hagelupin langs veg og jernbane. For fylkesveg 700 er det gitt en

bestemmelse (4.2.1 pkt. 2) som krever at spredning av fremmede arter skal vurderes ved massehåndtering, og at det skal foretas kartlegging av slike arter før anleggsstart og kontroll etter åpning av veganlegget. Det kreves videre at det ikke skal brukes svartelistede arter ved revegetering.

6.10 Landbruk

I følge NIBIOs karttjeneste Kilden er det registrert 4 daa fulldyrka mark og ca. 21 daa dyrkbar innenfor område B15, som reguleres til nytt boligområde ved Kroveien. Ved Bakkan, område B14, er det 4,3 daa fulldyrka mark, mens det er 1,9 daa innmarksbeite og dyrkbar mark innenfor område B4. Totalt er det snakk om 31,2 daa jordbruksareal som foreslås regulert til bolig. Alle disse områdene ligger inne i kommuneplanens arealdel som bolig. Et området ved Bakkan foreslås regulert til LNFR-område. Dette er et svært godt beite for sau og storfe.

6.11 Kriminalitetsforebygging

På generelt grunnlag legger planforslaget opp til økt aktivitet i sentrumsområdet. Med tanke på å forebygge kriminalitet, vil det særlig være positivt at det legges opp til flere boliger i sentrumskjernen. Dette medfører at det oppholder seg folk i sentrumsområdet hele døgnet, både i hjemmet, på veg til daglige gjøremål og på sosiale møteplasser. Det vil også være positivt at flere føler tilhørighet og ansvar for sentrumsområdet, slik at det er tydelig at mange følger med i området. I sum gjør dette områdene mindre attraktive for kriminell aktivitet.

Mange detaljer i de bygde omgivelsene kan bidra til å forebygge kriminalitet, uten at de lar seg styre gjennom en reguleringsplan. I framtidig detaljplanlegging av gang- og sykkelvegsystemet må det arbeides med tiltak som gjør det trygt å ferdes i sentrum, eksempelvis med belysning og utforming av undergangen slik at man sikrer oversiktighet og innsyn utenfra. Det er gitt en bestemmelse til område B10 om at høydeforskjell ned mot fotgjengerundergang skal utformes som skråning (og ikke mur), noe som bidrar til at området oppleves som mer åpent og oversiktig når en går på gangvegen inn mot undergangen. I områder med kombinert formål i sentrumskjernen, kreves det aktive fasader mot fylkesveg 700, noe som er positivt med tanke på trykghetsfølelse for de som ferdes i sentrum.

6.12 Klima

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning setter krav til at kommunen gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse skal stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning).

I planen er klimatilpasning ivaretatt gjennom regulering av grønnstruktur og sidearealer til veg der bestemmelser sier at disse områdene skal utformes med tanke på fordrøyning av overvann. Utslipsreduksjon kan oppnås ved at man stimulerer til at flere kan gå og sykle i hverdagen, noe planen legger til rette for ved å bedre gang- og sykkelvegsystemet i sentrum. For framtidige byggetiltak krever bestemmelsene også en redegjørelse for hvilke tiltak som er planlagt for å minimere bygningsmassens energiforbruk.

7 INNSPILL

7.1 Innspill fra sektormyndigheter

Innspill	Kommentar
<p>Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev datert 25.2.19 og 27.2.19</p> <p>Sentrums- og knutepunktutvikling: Endelig valg av vegtrase gir de savnede premissene for å kunne arbeide videre med en sentrumsplan for Berkåk. Med ny E6 og et stort næringsareal som etableres i tilknytning til toplanskrysset vil det være naturlig å se sentrum i noe større perspektiv enn det som er skissert i planprogrammet. Planleggingen bør vise hvilken ønsket utvikling kommunen har for dagens sentrum, hvilke næringer som skal utvikles der, og hvilke næringer det vil være naturlig at utvikler seg ved E6.</p> <p>Barriereeffekten av dagens E6 vil reduseres når gjennomgangstrafikken flyttes over på ny E6. Det blir viktig å sikre god kommunikasjon mellom dagens sentrum, stasjonsområdet og næringsarealene ved det nye toplanskrysset mellom fv 700 og fremtidig E6. Knutepunktet ved jernbanestasjonen og knutepunktet ved ny E6 bør ses i sammenheng for å sikre mulighet for koordinering av fremtidig buss- og togtilbud. Det er viktig å sikre god kommunikasjon for myke trafikanter, og legges til rette for pendlerparkering ved knutepunktene. Vi anbefaler at planlegging av knutepunktene gjøres i tett dialog med AtB og Jernbanedirektoratet.</p> <p>Reguleringsplanen for E6 Ulsberg til Vindåsliene vil som nevnt omfatte to alternative traseer for</p>	<p><i>Næringsområdene ved framtidig E6 ble regulert samtidig med vegtraseen, og denne planen ble vedtatt før sentrumsplanen nå blir lagt fram. Rennebu kommune har likevel arbeidet for ei helhetlig tilnærming til arealbruken i Berkåksområdet, og bestemmelsene til E6 planen avgrensner hvilke typer næring som tillates i områdene rundt det framtidige krysset. Sentrumsplanen slik den nå er utformet, åpner for detaljhandel og kombinerte bruksformål i sentrumskjernen ut fra et ønske om å styrke dagens sentrumsområde.</i></p> <p><i>I planforslaget er det lagt vekt på forholdene for gående og syklende i sentrum, både med tanke på kvalitet og sammenheng i løsningene. Det er regulert gang- og sykkelveg fra sentrum til framtidig kryss på E6, gangvegforbindelser til og fra stasjonen er ivaretatt, og det legges opp til et samlet kollektivknutepunkt i sentrumskjernen.</i></p> <p><i>Det er planlagt pendlerparkering ved Berkåkkrysset (i reguleringsplan for E6) og det arbeides for ryddigere parkeringsforhold på Berkåk stasjon (uavhengig av sentrumsplanen. Det planlagte kollektivknutepunktet i sentrum ligger ved eksisterende parkeringsarealer ved Rennnebuhallen.</i></p> <p><i>Dette gjelder traséspørsmålet for fylkesveg 700, som er vurdert og vedtatt i forkant av</i></p>

fylkesveg 700, og valg av trase skjer ved sluttbehandling av denne planen. For at kommunen tidligst mulig skulle ha innsikt i vegeiers syn på trasevalg, har Trøndelag fylkeskommune v/Hovedutvalg for veg behandlet saken 07.02.19 sam 11/19, og fattet følgende vedtak:

1. Hovedutvalg for veg sitt vedtak fra november, sak 18/58 opprettholdes:
 - 1.1 En trase for fv 700 gjennom Berkåk må på best mulig måte ivareta fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.
 - 1.2 Hovedutvalg for veg forutsetter at ny vegtrase gjennom Berkåk bidrar til at antall flaskehalsen reduseres og ikke økes.
2. Hovedutvalg for veg vil søke å imøtekomme kommunen og næringslivets ønske ved at man i det videre utredning og planarbeid legger alt. 3 (lengst sør) til grunn for ny fylkesvegtrase og alt. 1 som kommunal vei med bidrag fra Nye veier m.fl. I den videre utredning og planlegging skal det vurderes om det er ytterlig synergier å hente ut fra fylkeskommunen, næringslivet m.fl som kan bidra til ytterlig medfinansiering eller kostnadsbesparelser på den kommunale veitraseen.

Behandling av endelig reguleringsplan skjer administrativt, med mindre planforslaget vurderes å være i strid med viktige regionale interesser. Med en evt. innsigelse vil endelig behandling skje politisk i fylkesutvalget.

Kulturminner:

Innenfor planområdet er det registrert en kulturminnelokalitet, bestående av 9 tjæremiler i myr og en kombinert tjæremile/reismile. Dette er ikke automatisk fredede kulturminner, men kommunen oppfordres til å ta vare på dem som

sentrumsplanprosessen. Planforslaget som nå legges fram bygger på vedtaket om nordre trasé, der fylkesveien føres gjennom deler av sentrum før den går østover mot framtidig E6.

Den nevnte lokaliteten ligger rett utenfor planavgrensninga til sentrumsplanen, og inngår i reguleringsplan for Buvatnet. I denne planen er området avmerket med hensynssone for

<p>vitnesbyrd om tidligere tiders utnyttelse av utmarksressursene.</p> <p>Berkåk kirke inngår i planområde og har vernestatus listeført. Dette betyr at den er definert som verneverdig og har nasjonal verdi.</p> <p>Vi synes det er positivt at kulturminner vurderes i konsekvensutredningen. Planprogrammet ivaretar også friluftsliv og folkehelse og danner et godt grunnlag for videre arbeid med utvikling av området.</p>	<p><i>bevaring av kulturmiljø, og det er gitt bestemmelser til hensynsso.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Kirka med tilhørende kirkegård er regulert til kirke/annen religionsutøvelse.</i></p> <p><i>Planforslaget forholder seg i hovedsak til arealbruk avklart i kommuneplanens arealdel, og det er følgelig ikke utarbeidet konsekvensutredning. Kulturminner er likevel vurdert sammen med andre virkninger av planforslaget, men ikke etter KU-metodikk.</i></p>
<p>Statens vegvesen, brev datert 1.2.19</p> <p>NTP (2018-2029) har følgende overordnet mål: Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. «Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging» som samordner bolig- areal- og transportpolitikken og som reduserer transportbehovet er nødvendig for blant annet å nå målene for miljøpolitikken. Dette er en sentral forventning. Denne forventningen understrekes gjennom «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-areal- og transportplanlegging». Disse sier bl.a. at planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet må samordnes for å oppnå effektive løsninger slik at transportbehovet kan reduseres, og at det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I den sammenheng nevnes «Nasjonal sykkelstrategi» og «Nasjonal gåstrategi» som bør være en del av grunnlaget for planarbeidet.</p> <p>SVV vil komme med flere innspill når planarbeidet blir mer konkret og ber om at det etableres tett dialog med Nye veier.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p><i>Planforslaget er utarbeidet i tett dialog med Nye Veier og Trøndelag fylkeskommune.</i></p>

<p>Sametinget, brev datert 20.2.19</p> <p>Ingen merknad på nåværende tidspunkt.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p>
<p>Mattilsynet, brev datert 4.3.19</p> <p>Anbefaler at en ROS-analyse legges til grunn for infrastruktur vann og avløp.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vurder å ta inn i bestemmelsene ved nyetableringer; krav til VA-plan samt at tilkobling VA gjøres i hht gjeldende VA-norm om ikke slike bestemmelser eksisterer. - Fornyng av gammelt ledningsnett for vannforsyning er viktig for å sikre innbyggerne helsemessig trygt drikkevann og bedre leveringssikkerheten. Det er lønnsomt å sikre at ledningsfornyelse kombineres med annen graveaktivitet der det kan være aktuelt. - Vurdere å utrede overordnet VAO-plan for området om det ikke eksisterer. Bør baseres på ROS-analyse. - Vurdere å etablere hensynssone (infrastruktursone VA) hvis det ikke eksisterer. <p>Mattilsynet anbefaler kommunen å implementere «Nasjonale mål – vann og helse» i planarbeidet for å sikre at kommunen i størst mulig grad ivaretar de målsetninger som er beskrevet i protokollen.</p>	<p><i>Innspillet tas til etterretning. Bestemmelsene krever at det sammen med søknad om tiltak skal følge situasjonsplan som blant annet skal vise tilkobling til kommunalteknisk infrastruktur.</i></p> <p><i>Kommunen arbeider kontinuerlig med vedlikehold og fornying av ledningsnett, og det arbeides også for å koordinere dette med øvrige byggearbeider.</i></p> <p><i>Det er ikke innarbeidet hensynssoner for infrastruktur, men det er avsatt et kombinasjonsområde for grønnstruktur og kommunalteknisk infrastruktur ved et knutepunkt i VA-systemet på Postmyran.</i></p> <p><i>Det vises for øvrig til vedlagt ROS-analyse.</i></p>
<p>Direktoratet for mineralforvaltning, brev datert 26.2.19</p> <p>Kan ikke se at det foreslåtte planområdet kommer i konflikt med kjente mineralressurser og har derfor ingen merknader til saken.</p>	<p><i>Innspillet tas til orientering.</i></p>
<p>Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (FmT), brev datert 4.3.19</p> <p>Landbruk:</p>	

Forslaget synes ikke å berøre landbruksinteresser i særlig grad. FmT er likevel opptatt av at det legges opp til en effektiv arealbruk for sentrale utbyggingsområder. God arealutnyttelse i tettstedene kan spare landbruksarealer og redusere presset på omkringliggende jordbruksområder i et langsiktig perspektiv. Det er derfor viktig at planarbeidet tar stilling til dette, og bl.a. finner gode løsninger for minimumskrav til utnyttingsgrad for ulike arealformål.

Klima og miljø:

FmT støtter kommunens fokus på utfordringene knyttet til endret klima og ønske om å utvikle Berkåk som et robust sted i framtidens klima. Dette sammenholdt med målet om å utvikle et attraktivt og kompakt kommunesenter. FmT fremhever viktigheten av at kommunen følger opp målet om å utvikle Berkåk i en bærekraftig og trafikksikker retning, hvor fokus på utbyggingsmønster, tilrettelegging av gang- og sykkelforbindelser og kollektivtrafikk må stå sentralt i planarbeidet.

Utvikling av kompakte tettsteder nås ved klare og entydige bestemmelser for utnyttelsesgrad på tomt, %BYA, fastsettelse av antall boenheter pr. mål, parkeringsnormer, både for bil og sykkel og rekkefølgekrav til hva som må bygges ut først og sist o.l. Områdeplanen blir et viktig styringsverktøy for å nå de ønskede utviklingsmål for Berkåk sentrum.

FmT deler kommunens oppfatning av rekreasjon- og friluftskvalitetene i sentrumsnære områder, og spesielt rundt Buvatnet som er statlig sikra friluftsområde. Etablering av grønnstruktur og adkomstmuligheter for myke trafikanter gjennom næringsområdet bør løses i planarbeidet. Det anbefales en tydelig buffer

Planforslaget legger opp til effektiv utnytting av områder i og rundt sentrumskjernen. Det er gitt bestemmelser som angir minimumsutnytting av de mest sentrale områdene i form av minimum % BYA, samt for boliger minste antall boenheter i hvert felt.

Det er avsatt arealer og gitt bestemmelser som legger opp til overvannshåndtering ved bruk av grønne, permeable flater. Dette må følges opp videre i detaljprosjektering av veganlegget gjennom sentrum. Trafikksikre, sammenhengende løsninger for gående og syklende er prioritert i planforslaget.

Dette er ivaretatt i bestemmelsene til planforslaget.

Selve Buvatnet og friluftsområdene rundt er ivaretatt i reguleringsplan vedtatt 2014. Sentrumsplanen er avgrenset inntil og sett i sammenheng med denne. Atkomst til Buvatnet for gående og syklende er ivaretatt i planforslaget, se omtale under «beskrivelse av planforslaget. Terminalveien ligger danner en naturlig grense mellom næringsarealene på

med grønnstruktur mellom Buvatnet og næringsområdet på Postmyra.

Helse og omsorg:

I arbeidet med å skape attraktive og inkluderende tettsteder er folkehelseperspektivet sentralt og den videre planprosessen må derfor ivareta denne. Fra et folkehelseståsted så vil aktuelle problemstillinger være tilrettelegging for et godt bomiljø med god bokvalitet for alle aldersgrupper, tilrettelegging for fysisk aktivitet og sosiale møteplasser, tilgang til turveier, nærmiljøanlegg, rekreasjonsmuligheter og idrettsanlegg, trafiksikre og sammenhengende gang- og sykkelveger, samt støy og luftkvalitet.

Buvatnet er viktig og attraktivt nærfriluftsområde. I det videre planarbeidet er det viktig å ivareta friluftsområdet, sikre at kvaliteten ikke forringes samt sikre en trafiksikker fremkommelighet for de myke trafikantene.

Det er positivt at det legges opp til bred medvirkning. I tillegg til ungdomsråd kan det også være aktuelt å involvere både eldre og personer med nedsatt funksjonsevne.

Samfunnssikkerhet:

Det forutsettes at det gjøres en risiko- og sårbarhetsanalyse. Analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Det bør også sees på konsekvenser av å endre Berkåk sentrum med

Postmyran og området rundt Buvatnet. Det er ellers regulert et større område til et kombinert grønnstrukturområde, der formålet er å bryte opp næringsområdet visuelt, danne en grønn buffer mot Buvatnet, samt ivareta kommunalteknisk infrastruktur i grunnen.

Se kommentar over.

Det er gjennomført felles møte for Ungdomsrådet, Eldrerådet og Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne, der et tidlig utkast av planforslaget ble diskutert.

Viser til vedlagt risiko- og sårbarhetsanalyse.

<p>tanke på trafiksikkerhet med ny E6, samtidig som hvordan et omformet sentrum vil tåle belastningen av fremtidige E6 trafikk ved stenging av ny hovedvei utenfor sentrum.</p>	
<p>Bane NOR, brev datert 22.2.19</p> <p>Dovrebanen er av nasjonal betydning for både gods- og persontrafikk. Dagens kryssingsspor på Berkåk er kun 569 m langt. Det er viktig å unngå at reguleringsplanen medfører vanskeligheter og/eller økte kostnader for en mulig fremtidig sporforlengelse, fortrinnsvis nordover.</p> <p>Videre må det legges til rette for god adkomst til jernbanestasjonen for myke trafikanter og andre kollektivreisende. Det må også legges til rette for et høvelig antall korttids- og langtidsparkeringsplasser for bil, buss, taxi og buss for tog. Det er viktig at bane nor involveres tett i arbeidet med detaljplan for stasjonsområdet sammen med kommunen og fylkeskommunen. Ovennevnte krav er noen få av de kravene vi har til planlegging i nærheten av jernbanen. Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i vår Veileder for nasjonale interesser i arealplanleggingen og i vårt tekniske regelverk. Det er svært viktig at det sikres tilfredsstillende mulighet for drift, vedlikehold, oppgradering og utvikling av jernbanen.</p>	<p><i>All eiendom tilhørende Bane NOR som inngår i planforslaget ligger i tilknytning til Berkåk stasjon og er regulert til baneformål. Det er ikke planlagt konkrete grep for gående og syklende på og ved stasjonsområde, men forbindelsene inn mot sentrum er ivaretatt i planforslaget. Det pågår en prosess mellom Rennebu kommune om oppgradering av utomhusarealene ved stasjonen, herunder løsninger for mjuke trafikanter. Dette arbeidet videreføres uavhengig av sentrumsplanen og kan løses innenfor formålet stasjonsområdet er regulert til.</i></p>
<p>NVE, brev datert 6.3.19</p> <p>Ut fra de interesser NVE er satt til å forvalte er vi spesielt opptatt av at kommunen via planarbeider viser at den er bevisst på naturfarer som flom- og skredfare, at den på overordnet nivå kan avgrense hvor disse farene har størst farepotensiale og at den gjennom arealformål og bestemmelser viser at en har tatt hensyn til disse farene.</p> <p>NVE anbefaler at kommunen på overordnet plannivå har fokus på gjennomførbarhet, og</p>	<p><i>Viser til vedlagt risiko- og sårbarhetsanalyse.</i></p>

setter klare føringer for hvordan naturfare skal følges opp i detaljplanlegging og byggesak.	
--	--

7.2 Innspill fra private

Innspill	Kommentar
<p>Berkåk veikro, brev datert 5.3.19</p> <p>Innspill om at trase 1 velges for Fv 700 for tilknytning til ny E6. Bedriften kan ikke takle bortfall av trafikken fra både E6 og Fv 700, og henstiller politikerne om å vedta trase 1.</p>	<p><i>Planforslaget er utarbeidet ut fra den traseen som for fylkesveg som kommunestyret vedtok samtidig med sluttbehandling av reguleringsplan for E6, nordre trasé (også omtalt som alternativ 1).</i></p>
<p>AtB, brev datert 7.3.19</p> <p>Det er i AtB sin interesse at man oppnår en styrking av sentrumsområde og tilrettelegging for myke trafikkanter. Ellers ingen merknader.</p>	<p><i>Planforslaget legger opp til fortetting av sentrumsområdet, bedre gang- og sykkelvegsystem og samling av kollektivtrafikken i et sentralt knutepunkt.</i></p>
<p>Nyberg Eiendomsselskap, brev datert 5.3.19</p> <p>Uttaler seg som eier av flere eiendommer som driftes av Berkåk veikro AS. Ber om at følgende eiendommer reguleres til næringsformål:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 61/16/0 • 61/16/1 • 61/33 • 61/45 • 61/187 	<p><i>Alle de nevnte eiendommene foreslås regulert til et kombinert næringsformål som åpner for bensinstasjon/veiserviceanlegg, bevertning og overnatting.</i></p>
<p>Rennebu næringsforening, brev datert 6.3.19</p> <p>Viktig at utvikling av Berkåk sentrum ses i sammenheng med ny påkobling Fv700 og ny E6. Samtidig er det viktig at eksisterende næringsarealer ses i sammenheng med de nye ved det nye E6-krysset.</p>	<p><i>Regulering av fylkesveg 700 inngår i sentrumsplanen som nå er utarbeidet, slik at dette er sett i nær sammenheng. I reguleringsplan for E6 er det lagt begrensninger på type virksomhet i næringsområdene ved E6</i></p>

<p>Mener at veitraseen for fv 700 må gå gjennom sentrum og at det nordligste alternativet velges.</p> <p>Det er viktig at det planlegges et kompakt sentrum på begge sider av den nye hovedgata som eksisterende E6 vil bli etterhvert. Næringsforeningen ha også flere foreløpige innspill og ideer til reguleringsplanen, og påpeker viktigheten av involvering og engasjement omkring sentrumsutvikling.</p>	<p><i>ut fra at sentrumsområdet skal bestå som sentrum. Dette gjenspeiles også i forslaget til sentrumsplan.</i></p> <p><i>Nordre trasé ble valgt av kommunestyret ved sluttbehandling av reguleringsplan for E6, og dette ligger til grunn for utarbeidelsen av sentrumsplanen.</i></p> <p><i>Planforslaget legger opp til fortetting i sentrumskjernen, og det legges opp til at bebyggelse kan plasseres nærmere fylkesveg 700 gjennom sentrum enn i nåværende situasjon, med E6.</i></p>
<p>Trønderenergi nett (TEN), brev datert 11.3.19</p> <p>TEN har innenfor området planen refererer til nettanlegg som innbefatter høyspenningslinjer, høyspenningskabler, nettstasjoner (trafo) og lavspennings kabler og linjer. Dette må ansees som kritisk infrastruktur og må hensyntas i plan.</p>	<p><i>Eksisterende høyspenningslinjer er avmerket med faresone i plankartet. Eventuell omlegging av disse linjene forutsettes avklart med netteier gjennom påfølgende detaljprosjektering av veganlegg og andre tiltak som berører linjene.</i></p>
<p>Rennebu Sag og Trekultur AS, brev datert 20.3.19</p> <p>Sørlig trase for Fv700 vil medføre at bedriften mister ca. 3 mål med tomt, noe som medfører så store logistikkutfordringer at bedriften ikke vil kunne drive produksjonen der de er i dag. Utbygging av produksjonslokaler er stilt i bero inntil trasevalg er gjort. Bedriften ber kommunen til å velge nordligste trase.</p>	<p><i>Kommunestyret vedtok i forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplan for E6 å legge nordre trasé for fylkesveg 700 til grunn for videre arbeid. Sentrumsplanen bygger på dette vegalternativet.</i></p>

7.3 Innspill fra gjestebud

Innspill	Kommentar
<p>Herbert Bjærum peker på behovet for sammenhengende veisystem for gående gjennom og i sentrum, jernbanestasjon og mot Buvatnet og god belysning og tilrettelegging her. Han peker også på behov for universell utforming av alt fra offentlig transport til gangveier. Videre er han opptatt av å legge til rette for næringsdrivende og synes tanken om signalbygg i sentrum er spennende.</p>	<p><i>Mer sammenheng og høyere kvalitet på gang- og sykkelvegnettet er ett av områdene som det satses på i planforslaget.</i></p> <p><i>Kjøreveger og gang- og sykkelveger gjennom sentrum skal detaljprosjekteres før utbygging. Det er gitt en bestemmelse til planen som krever at alle veganlegg skal utformes i tråd med krav til universell utforming. Det er regulert forholdsvis store arealer til ulike næringsformål i sentrumsområdet.</i></p>
<p>Børge Dahle mener at Berkåk og Rennebu bør ha fokus på sine styrker som et moderne bygdesamfunn som er kortreist, kompakt og naturnært. Han er også opptatt av næringsliv og arbeidsplasser, og mener kommunen bør jobbe for å styrke omdømmet sitt for å tiltrekke seg innflyttere og næringsliv.</p>	<p><i>På overordnet nivå legger planen opp til at flere skal kunne bo sentralt på Berkåk, både ved at det legges opp til moderne boløsninger og ved at planen legger opp til et triveligere sentrum med flere møteplasser og aktivitetsområder.</i></p>
<p>Grete Bakken Hoem har gitt innspill angående bevaring av eksisterende vegetasjon, ut fra følgende positive effekter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • God effekt på lokalklima gjennom skjerming mot vind. • Vegetasjon er viktig for opptak av klimagasser. • Grønt er vakkert og har positive effekter på helse og trivsel. 	<p><i>Det er avsatt arealer til ulike former for grønnstruktur, både i områder som har slik funksjon i dag og i områder som ligger inn mot offentlige veier. Det er gitt en generell bestemmelse om bevaring av eksisterende vegetasjon så langt det lar seg gjøre i områder regulert til grønnstruktur, og til området rundt aktivitetsparken.</i></p> <p><i>Grønnstruktur i overgangssone mellom fylkesveg 700 og framtidig bebyggelse skal opparbeides som en grønn overgangssone med tanke på å integrere veganlegget i sentrumsområdet og å håndtere overvann naturlig. Det er gitt bestemmelser med krav til opparbeidelse, samt rekkefølgebestemmelser som klargjør hvilke utbyggingstiltak som utløser</i></p>

	<p><i>krav til opparbeidelse av de enkelte grønnstruktururområdene.</i></p>
<p>Eldrerådet har gitt et innspill som i stor grad handler om trasespørsmålet for fylkesveg 700. Ut over dette har de følgende innspill:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det vil ikke være positivt om bedrifter som driver handel og service flytter og etablerer seg ved ny E6. Det vil forringe og utarme Berkåk sentrum, og det vil gjøre det tungvint for de av innbyggerne som er minst mobile. • Ser positivt på utbygging av boliger i sentrumskjernen, eksempelvis ved det tidligere Samvirkelaget og kanskje fortetting langs dagens E6. • Området øst for dagens E6 er ideelt for handel og småindustri. 	<p><i>Rammer for hvilke virksomheter som kan etableres ved kryss på framtidig E6 er gitt i reguleringsplan for E6. E6-planen åpner for etablering av virksomhet som hovedsakelig retter seg mot vegfarende på E6 (eksempelvis bensinstasjoner) og virksomhet som ikke er avhengig av sentrumsnær beliggenhet. Sentrumsplanarbeidet tar utgangspunkt i at dagligvarehandel og tjenesteyting som retter seg mot fastboende på Berkåk bør ligge i sentrumskjernen med tanke på attraktiviteten til sentrum.</i></p> <p><i>Planforslaget legger opp til flere boliger i sentrum, og en mer variert boligmasse.</i></p> <p><i>Planforslaget viderefører dagens arealbruk, med småindustri og tjenesteyting på Postmyran, samt handel ved Torget og øst for dagens E6.</i></p>