



Saksnummer Møtedato Utvalg
Formannskapet

Områdeplan Berkåk sentrum PlanId 2019001

Innstilling

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 12-3 vedtas Områdereguleringsplan for Berkåk sentrum med følgende endringer:

2.1.3 nytt (2) Ved all massehåndtering skal fare for spredning av fremmede arter vurderes. Det skal kartlegges før anleggsstart, og kontrolleres etter åpning av anlegg i planområdet. Ved revegetering skal det ikke benyttes arter som er registrert på Norsk svarteliste 2012.

2.1.4 erstattes med:

1. Ved plan- og byggesaksbehandlingen skal det sikres tilstrekkelige arealer for lokal åpen overvannshåndtering, infiltrasjon til grunnen og tilhørende vegetasjon.
2. Overflatevann skal fortrinnsvis tas hånd om lokalt og åpent (gjennom infiltrasjon og fordrøyning i grunnen og åpne vannveier eller på annen måte utnyttes som ressurs) slik at vannets naturlige kretsløp opprettholdes og naturens selvrensingsevne utnyttes.
3. Bygninger og anlegg skal utformes slik at naturlige flomveier bevares og tilstrekkelig sikkerhet mot oversvømmelse oppnås.
4. Ved tiltak som nevnt i Pbl § 20-1 a-d og m skal overflatevann håndteres på en slik måte at det ikke vil medføre fare for byggeprosjektene eller medføre skader på byggverk eller tilliggende naboeiendommer.

2.2 Nytt punkt (4) Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal foreligge før utbyggingstiltak igangsettes innenfor planområdet. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold- og støvdemping. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442/2016, legges til grunn.

4.1.2 For B12 og B13 kan næringsvirksomhet fortsette som i dag i eksisterende bygg. Det tillates ikke oppført nye næringslokaler.

4.1.8 Før masser deponeres skal det avklares om det er nødvendig med tillatelse etter Forurensingsloven, jf. Miljødirektoratets faktaark M-1243/2018 mellomlagring og sluttdeponering av jord og steinmasser som ikke er forurenset.

4.2.1 Det tas inn nytt punkt (3) Før anleggsstart skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele tiltaket med berørte sidearealer som viser hvordan terrengbehandling, masselagring, istandsetting, revegetering og tilbakeføring av arealer til sitt opprinnelige formål skal utføres. Planene skal godkjennes av vegeier. Vegarealet skal være offentlig og skal opparbeides i samsvar med teknisk plan godkjent av vegeier. Tiltaket krever at det inngås gjennomføringsavtale med Trøndelag fylkeskommune (TRFK)

4.2.11 Det tas inn at det skal være mulig for utrykningskjøretøy å passere i tillegg til gående og syklende.

6.3 Nytt (2) Vurdering av risiko i forhold til nærhet til jernbanen skal gjøres før tiltak i områdene o_SG5, B6, BAA2 og GF7. Vurderingen gjøres i samråd med Bane NOR Nødvendige risikoreduserende tiltak skal være utført før igangsetting.

Endring i kartet:

- Det legges inn fortau langs Terminalveien fra gang- og sykkelveg ved krysset Postmyrveien/Terminalveien og så langt planen strekker seg langs nordsiden av Terminalveien.
- Det legges inn snuhammer i avslutningen av ny adkomst fra dagens E6 til B13 og i vestenden av Korsen.

Bakgrunn for saken

Områdereguleringsplan for Berkåk sentrum startet i 2015, samtidig med at Statens vegvesen regulerte ny trase for E6 gjennom Rennebu. E6-planen ble vedtatt 19.06.2016, og det videre arbeidet med sentrumsplanen tok utgangspunkt i omleggingen av E6. I 2017 overtok Nye Veier ansvaret for E6 gjennom Rennebu, og det ble varslet om at det var aktuelt å regulere en ny trase. Sentrumsplanarbeidet ble lagt på is inntil ny reguleringsplan for E6 Ulsberg – Vindåsliene ble vedtatt i september 2019. Det ble samtidig besluttet at Fylkesveg 700 skulle følge nordre trase, og reguleres i sentrumsplanen.

Det ble varslet oppstart på nytt for områdereguleringsplan for Berkåk sentrum i april 2019, med revidert planprogram. Planprogrammet ble vedtatt i januar 2019.

Områdereguleringsplan for Berkåk sentrum ble vedtatt lagt ut til høring og offentlig ettersyn av Formannskapet 16.03.20. Høringsfristen var 4. mai, og det var kommet 22 innspill. Innspillene er referert under, og følger vedlagt i sin helhet.

Det er påpekt at nummerering av noen områder ikke stemmer overens i beskrivelse og kart, og at riktig navn på NM-bakken er Rennebu skiarena. Dette blir rettet opp i plandokumentene samtidig som endringer etter vedtak tas inn.

<p><u>Sametinget 01.04.20</u> Uttaler seg i mht. samiske kulturminner. Lite sannsynlig at det finnes ukjente automatisk freda samiske kulturminner i tiltaksområdet. Minner om den generelle aktsomhetsplikten</p>
<p><u>Statens vegvesen 16.04.20</u> Kan ikke se at innspill av 30.01.19 er ivaretatt eller omtalt i planarbeidet. Planbeskrivelsen omtaler brev av 01.02.19 som er ukjent for oss. (Kommentar: Brevet er datert 30.01.19, men registrert 01.02.19, så det er nok samme brev.) Presiserer at: Dagens E6 vil fortsette å være europaveg i hvert fall inntil Nye Veier har bygget ny E6. Tiltak som skal gjøres før ny E6 er bygget eller det er gjort et særskilt omklassifiseringstiltak må avklares med Statens vegvesen.</p>
<p><u>Norges vassdrags og energidirektorat 20.04.20</u> Klima:</p>

Henviser til regjeringens forventinger om at kommunene legger de høye utslippsalternativene fra nasjonale klimautredninger til grunn for arealplanleggingen jf. Klima 2100, Klimaservicesenteret og fylkesvise klimaprofiler

Overvann:

Med bakgrunn i forventede klimaendringer og endring i arealbruken er det svært viktig at det tas høyde for overvannsutfordringene. Det eksisterer i dag igjen lover/forskrifter/krav mht dimensjonerende hendelse for overvann som for «vanlig» flom.

Minner om at det 2. mars ble lagt frem flere forslag til endringer i Pbl, TEK17 og Forurensingsloven vedr forholdet til overvann.

Mange av forslagene er hentet fra NOU (02.12.15) «Overvann i byer og tettsteder – som problem og ressurs». Forslagene til endringer viser at regjeringen er svært opptatt av forholdene knyttet til overvann, og ønsker å ta grep for å redusere kostnadene, farene og ulempene som følge av uheldig overvannshåndtering. Anbefaler at man setter seg inn i endringsforslagene.

For å ivareta overvannet på en god måte er det viktig med gode planbestemmelser. Følgende eller tilsvarende kan benyttes:

1. Ved plan- og byggesaksbehandlingen skal det sikres tilstrekkelige arealer for lokal åpen overvannshåndtering, infiltrasjon til grunnen og tilhørende vegetasjon.
2. Overflatevann skal fortrinnsvis tas hånd om lokalt åpent (gjennom infiltrasjon og fordrøyning i grunnen og åpne vannveier eller på annen måte utnyttes som ressurs) slik at vannets naturlige kretsløp opprettholdes og naturens selvrensingsevne utnyttes.
3. Bygninger og anlegg skal utformes slik at naturlige flomveier bevares og tilstrekkelig sikkerhet mot oversvømmelse oppnås.
4. Ved tiltak som nevnt i Pbl § 20-1 a-d og m skal overflatevann håndteres på en slik måte at det ikke vil medføre fare for byggeprosjektene eller medføre skader på byggverk eller tilliggende naboeiendommer.

Direktoratet for mineralforvaltning 22.04.20

DMF kan ikke se at reguleringsplanen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagte informasjon at planen vil omfatte uttak av masse som omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen merknader til områdereguleringen av Berkåk sentrum.

Mattilsynet 23.04.20

Som det fremgår av bestemmelsene er det viktig at det er tilrettelagt for sikker vannforsyning ved nyetableringer. Det er viktig at VA-løsninger/VA-planer godkjennes ved detaljregulering.

Det bør fortsatt vurderes hensynssone for drikkevannsledninger og andre tekniske installasjoner for drikkevannsforsyning.

I ROS-analysen bør de vurderes om bortfall av den ordinære vannforsyningen kan få særskilte konsekvenser for området. Vi antar kanskje at dette også er vurdert i kommunens ROS-analyse.

Selv om området er knyttet til offentlig vannforsyning, så er det ingen garanti for leveringssvikt kortere eller lengre perioder.

Bane NOR 23.04.20

Innenfor arealformålene o_SG5, B6 og BAA2 legger planforslaget til rette for tiltak/utbygging nær jernbanen. GF7 ligger som et smalt grøntområde mellom BAA2 og B6, og vil i realiteten kunne få en (økt) funksjon som lekeområde etc. På denne strekningen vil en derfor få økt sannsynlighet for uheldige hendelser og ulykker på jernbanen, noe som er uakseptabelt.

For å bøte på dette er det nødvendig å gjennomføre tilstrekkelige risikoreduserende tiltak langs jernbanen.

Bane nor fremmer **innsigelse** mot planforslaget inntil det tas inn et rekkefølgekrav for områdene o-SG5 (Gang og sykkelveg parallelt med jernbanen), BAA2 (Bebyggelse og anlegg), GF7 (Grøntstruktur) og B6 (Boliger) om at før ny utbygging eller vesentlig fortetting, må det settes opp et minst 1,8 m høyt flettverksgjerde i eiendomsgrensen mot Dovrebanen.

Fylkesmannen i Trøndelag 27.04.20

Landbruk:

Positivt at kommunen her legger opp til en høyere utnyttelse av arealene enn det som har vært utgangspunktet i overordna plan. For å sikre dette er det viktig at målsetningen om høy arealutnyttelse gjenspeiles tydelig i bestemmelsene.

Det fremmes derfor faglig råd om at bestemmelsene sikrer minimum grad av utnyttning i hvert enkelt delområde, helst ved å angi antall boenheter pr. daa. Videre fremmes faglig råd om at det i bestemmelsene settes maksimum antall parkeringsplasser pr. boenhet.

Klima og miljø.:

Mye positivt med tanke på klima og miljø i planen.

I pkt. 3.1 Krav om detaljregulering stemmer ikke nummerering i forhold til planbeskrivelsen. Også tabell 4.1.2 har feil i nummerering som er forvirrende. Dette må rettes opp slik at det ikke sås tvil om hvilke områder det kreves detaljregulering for.

Savner føring av G/S-veien helt frem til Buvatnet, som er et mye brukt, statlig sikret friluftsområde. Det bør legges inn løsning for G/S-veg helt frem til området for å unngå unødig bilkjøring pga av at trafiksikker adkomst ikke finnes.

Skulle gjerne sett at BYA var høyere enn min. 20 %. Viktig at ikke for mye av arealene har harde overflater med tanke på avrenning overvann.

Skulle også gjerne sett krav til maksimalt antall parkeringsplasser pr. boenhet og minimum antall sykkelparkering. Positivt med krav om uterom som går foran krav til parkering.

Det bør tas inn bestemmelse som sikrer at mellomlagring, behandling og permanent deponering av masser er avklart på forhånd.

Langs veier i planområdet er det registrert flere forekomster av hagelupin. Flere fremmede arter, deriblant hagelupin er ført opp på liste over arter det ikke er lov å spre utover fra nåværende voksested, jf. Forskrift om fremmede organismer § 9. Det bør innarbeides rekkefølgebestemmelse om at området skal kartlegges og at evt. fremmede, skadelige organismer skal fjernes på forsvarlig vis før anleggsarbeider settes i gang.

Det bør tas inn i bestemmelsene 2.1.3 Vegetasjon og terreng, og 4.2.7 Annen veggrunn – grøntareal at Forskrift om fremmede arter følges ved nyplanting/revegetering, evt. ta inn at det ikke skal benyttes arter fra Fremmedartslista (2018) i kategori HI (høy risiko) eller SE svært (høy risiko).

Klima og miljø og Helse og omsorg:

Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520 og retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016 må følges. Det bør utarbeides plan for bygge og anleggsfasen som redegjør for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og som sikrer at nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før arbeider igangsettes. Det fremmes **innsigelse** til planen med bakgrunn i manglende bestemmelse om begrensning av støv og støy i anleggsfasen.

Helse og omsorg, Barn og unge:

Det ble i uttalelsen til oppstartvarsel påpekt at trafikksikker adkomst for myke trafikanter til Buvatnet bør løses i planarbeidet. Løsningen i planen medfører at myke trafikanter må følge Terminalveien 150 meter, der det ikke er fortau. Det gis faglig råd om at trafikksikker adkomst til Buvatnet vurderes på nytt.

Plan for bygge og anleggsfasen bør redegjøre for trafikksikkerhet for gående og syklende i tillegg til luftkvalitet og støy.

Samfunnssikkerhet:

Brannstasjon: Brannstasjon har en samfunnskritisk funksjon og det er derfor viktig at lokaliseringen er avklart i henhold til risiko og sårbarhet. Det fremmes **innsigelse** til planen inntil det er gjennomført ROS-analyse for den nye plasseringen.

Overvannshåndtering: Det ville vært positivt om det ble tatt inn noe om hvordan utformingen av offentlige grøntområdet skal sikre god håndtering av overvann.

Transport av farlig gods: Av sjekklisten fremgår at ulykke med farlig gods/akutt forurensing kan være en risiko i Berkåk sentrum. Savner vurdering av dette i forhold til nye boligtomter nært ny Fv700. Fremmer faglig råd om at denne vurderingen tas inn i ROS-analysen og ikke utsettes til detaljplanleggingen.

Konklusjon:

Det fremmes følgende innsigelser til planen

1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 4-3 fremmes det innsigelse til planen inntil det er gjennomført en ROS-analyse for plassering av brannstasjon.
2. Med hjemmel i retningslinje for behandling av støy i plansaker T-1442/16 samt retningslinjene for luftkvalitet T-1520 fremmes det innsigelse til planen inntil det er tatt inn bestemmelser og støy og luftforurensing i anleggsfasen.
3. Innsigelse fra Bane nor (se egen)

Det fremmes følgende faglige råd til planen:

1. Trafikksikker adkomst til Buvatnet bør vurderes på nytt.
2. Vurdering av transport av farlig gods anbefales tatt inn i ROS-analyse og ikke utsettes til detaljreguleringen.
3. Bestemmelsene bør sikre minimum grad av utnytting for hvert enkelt delområde.
4. Det bør tas inn bestemmelser som angitt maksimum antall parkeringsplasser pr. boenhet for hvert enkelt delområde.

Trøndelag fylkeskommune 04.05.20

Påpeker at plangrensen må endres slik at den delen som omhandler jernbanen blir med. Dette området er tatt inn i reguleringsplan for E6 ved en mindre endring etter vedtak av reguleringsplanen.

Fylkesveg

Det er listet opp flere rekkefølgekrav, bl.a tiltak som må ferdigstilles samtidig med Fv700 gjennom sentrum. Det er ikke sagt hvem som skal stå for gjennomføringen av tiltakene.

Trøndelag fylkeskommune har så langt signalisert at vi ved vår uttalelse til arealbruken i reguleringsplanen ikke tar stilling til kostnader/økonomien og prioriteringer i prosjektet.

Utgangspunktet er at for denne type investeringer som knytter seg til sentrumsutvikling er

Trøndelag fylkeskommunes bidrag det som tilsvarer vanlig vedlikehold og prioritert nødvendig oppgradering av veg.

Tiltak i tilknytning til Fv700 som ikke lar seg gjennomføre før Fv700 gjennom sentrum åpnes for trafikk, bør ikke stå som rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelsene.

Følgende må tas in i reguleringsbestemmelsene, under samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: Krav om teknisk plan.

Før anleggsstart skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele tiltaket med berørte sidearealer som viser hvordan terrengbehandling, masselagring, istandsetting, revegetering og tilbakeføring av arealer til sitt opprinnelige formål skal utføres. Planene skal godkjennes av vegeier. Vegarealet skal være offentlig og skal opparbeides i samsvar med teknisk plan godkjent av vegeier.

Tiltaket krever at det inngås gjennomføringsavtale med Trøndelag fylkeskommune (TRFK)

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap 29.04.20

DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker. Henviser til at det er Fylkesmannen som følger opp hensynet til samfunnsikkerhet i plansaker. DSB samarbeider med Fylkesmannen og vil gi faglig innspill om det er nødvendig. Hvis det likevel skulle være behov for å direkte involvere DSB bes det om at høringen sendes direkte til DSB med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

AtB 29.04.20

Oppsummering:

- Busslomma må dimensjoneres for regiontrafikken som har behov for 2 faste oppstillingsplasser som sikrer overgang mellom linjene, og 6 skolebussar av 15 m størrelse for å sikre forutsigbarhet, lesbarhet og robusthet for fremtiden.
- Skolebussene ankommer til ulike tidspunkt og har behov for faste oppstillingsplasser. Det må ikke planlegges for at det skal rygges for å komme inntil oppstillingsplassen ved plattform. Det er viktig at det sikres manøvreringsareal og at det kjøres sporing av alle svingebevegelser.
- Det er viktig at det settes av areal til snøopplag og planlegges hvordan lommen skal driftes/snø skal ryddes. Det er spesielt viktig når det etableres ledegjerder på plattform.
- AtB ønsker å beholde holdeplass Mjukliveien og ber om at areal til holdeplass i begge retninger tas inn og sikres gjennom planen.
- AtB ønsker at det ses på utforming av holdeplass på Berkåk stasjon samt overgang mellom buss og tog og hvordan kjøremønsteret for å komme til/fra stasjonen skal være. Det er ønskelig å kunne benytte Stasjonsveien mellom Berkåk stasjon og dagens E6. Vi ønsker at Stasjonsveien oppgraderes og tilrettelegges for kollektivtrafikk.
- Det savnes en beskrivelse av hvor elever som kommer med drosje skal hentes/settes av. Vi anbefaler at det legges så nært opp til skolen som mulig.
- AtB ønsker at holdeplassene utformes etter prinsippet om universell utforming.
- Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.
- AtB ønsker å delta i samråd/være en del av dialogen for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken.

Rennebu IL 03.05.20

Stenging av Vassliveien medfører flere ulemper enn fordeler. Kryssing med tråkkemaskin er uproblematisk i dag, skolevei og ferdsel generelt blir ikke tryggere da det allerede er oversiktig, mye trafikk i Mjukliveien som øker risiko i kryssene til sideveier, dårligere trafikkflyt i rundkjøringen når alle som skal opp i Mjuklia må gjennom den.

Ønsker undergang på østsiden av rundkjøringen, fordi det er tryggere for gående og syklende og bidra til god trafikkflyt i rundkjøringen.

Skjønner ikke hensikten med gang- og sykkelvei ved Industriveien opp Mjukliveien, medfører mye kryssing av veien, spesielt uheldig vinterstid, evt. fortau bedre, mer oversiktlig og mindre plasskrevende.

Kryssing Fv700 med tråkkemaskin: Kryssing av E6 foregår regelmessig. Planforslaget medfører kjøring på Fv700 og det er neppe ønskelig, kanskje ikke lov?

Spør om tråkkemaskin kan kjøre over GF1, krysse fv700 og følge GF10 for å komme inn Postmyrveien og videre opp Trondskogen, Må være en plan på dette.

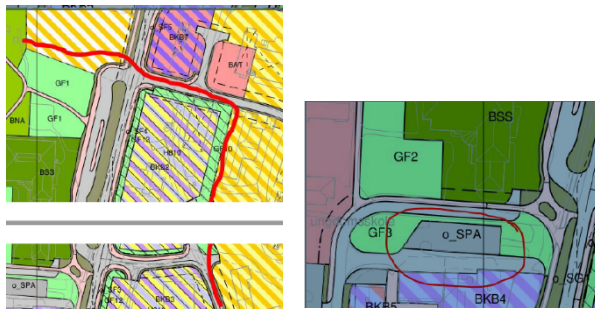
Ønsker GF1 avsatt til idrettsformål, brukes til fotballhall i fremtiden (7-er bane) G/S-veg kan legges på nordsiden av GF1, kan legge spor vinterstid.

Ønsker ikke detaljregulerte G/S-veger i BNA/GF1, begrenser utvikling av fremtidig bruk av området. Bør vises hvilke G/S-veier som skal være vinteråpne.

Parkering bak/rundt Rennebuhallen må ikke bli mindre enn i dag, grusbanen brukes i tillegg til opparbeidede parkeringsplasser i dag.

Parkeringsplass sør for hallen bør utvides østover på bekostning av grøntområde.

Riktig navn på «NM-bakken» er Rennebu skiarena.



Joramo og Tørset Bygg AS, beboere i Kroveien og Trondheimsveien 04.05.20

Ikke enig i at ny adkomstvei til B13 og B15 skal kobles til Kroveien. Begrunnes med at flere eiendommer får trafikk og støy der man i dag har uteområde, garasje og inngangsparti, Kroveien er bratt mellom 64/1 og 8 og det blir skarp sving for å komme seg på samleiveien, grunnforhold antakelig fjell nær dagen,

Det har vært utfordringer med mange avkjørsler til dagens E6, det er ikke fotgjengerovergang ved Kroveien. Omlegging virker unødvendig nå som E6 flyttes og trafikksikkerhet og støyforhold blir bedre.

Foreslår at veiene forblir som i dag, evt. Kroveien og Skogliveien kobles sammen på kommunens eiendommer.

Berkåk veikro 03.05.20

Planlagt adkomst i sør blir for tett på inngangsparti og uteservering, ønsker kjøremønster mest mulig som i dag der drivstoffkunder ledes foran stasjonen, og de som skal spise, overnatte, lade eller hvile ledes bak veikroa. Har hatt stort fokus på trafikksikkerhet og kjøremønster på området, og har lyktes med å få storbiler til å kjøre på nordsiden.

Rennebu næringsforening 04.05.20

Innspill på bakgrunn fra medlemsmøte 13.02.

Kraftlaget: Det blir svært trangt rundt bygget deres, bare 7,8 meter fra veien med mye tungtrafikk til kontorlokaler.

Berkåk veikro: Ønsker avkjøring flyttet ca 6 m sørover, særlig for trafikk til bygdasenteret og lenger sør på tomta enn veikroa. Avhengig av innkjøring fra Mjukliveien for tungtransport som skal fylle drivstoff, svært uheldig om disse må kjøre inn på fremsiden.

Esso og Circle K: Vanskelig å drive med vare en innkjøring, trenger gjennomkjøringsmuligheter.

Stenging Vassliveien: Delte meninger på møtet. Negativt på grunn av sikkerhet og fremkommelighet for utrykningskjøretøy. Disse får bare en vei f.eks. til Helsesenteret noe som er uheldig. Foreslår bred stor bro over Vassliveien for tråkkemaskin og skiløype.

Høyde på veien gjennom sentrum: Bør senkes, for høy slik den er i dag, særlig med tanke på bussholdeplassen og for å få en naturlig sammenheng i sentrum.

Generelt: Knut Gunnes ønsker at tilrettelegging av starten på G/S-felt til Mjuken hyttegrend.

Det er ønskelig med bedre skilting i sentrum, særlig gangvei fra togstasjonen til sentrum.

Ønsker kunst/et monument i rundkjøringen. Viktig at det skiltes ved krysset til ny E6 til hva som finnes i sentrum

Joramo og Tørset Bygg AS 04.05.20

Gjentar fra felles innspill at de ønsker at innkjøringa nordfra blir kun til deres eiendom og nabo 64/10

Ønsker at eiendommen 64/3 og 7 forblir kombinert område, med fortsatt mulighet for forretning/utsalg og bolig, som i dag. I forslaget er det lagt inn kun boligformål.

VTB Eiendom AS 03.05.20

Har et næringsbygg på 63/297 (inne på arealet til Sande-saga) Ny industrivei er lagt forbi nordenden av hallen der de har inn/utkjøring fra hallen. Krever at det blir minst 10 meter fra vegg i nord til foreslått vei på grunn av trafiksikkerhet med tanke på at anleggsutstyr og lastebiler kjører ut og har ikke sikt før de er ute av hallen.

Circle K Norge AS 27.04.20

Stenging av innkjørsel i nord medfører store problemer med trafikkavvikling og opprettholdelse av dagens omsetning. Nedgravde drivstofftanker må flyttes da påfylling vil bli vanskelig/umulig. Kostnad anslås til 4-5 mill.

Selvvaskeanlegget må flyttes pga ny innkjøring til Postmyrveien. Nytt anlegg anslås til 1,2 2 mill.



Deler av de nye arealene mot øst er noe høyere i terrenget. Må senkes og opparbeides. Utover riving av bygninger må tilleggsarealet samt innkjøring fra sør flyttes, senkes og opparbeides slik at alt er på samme plan. Kostnad ikke beregnet.

Selv med to innkjøringer vil forslaget medføre betydelige investeringer i flytting av installasjoner og opparbeidelse av tomt i tillegg til tapte inntekter i anleggsperioden og muligens i fremtiden. Det

er derfor et krav at tiltakshaver må forestå disse investeringene, samt dekke tap for berørte parter.

Rennebu eiendom AS v/Bjørn Haugset, på vegne av eier og brukere Postmyrveien 19.

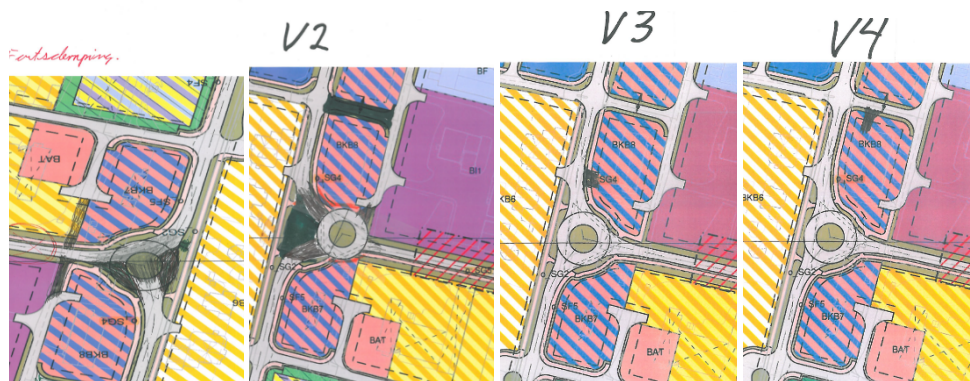
Støttet i epost fra Sparebank 1 Regnskapshuset, Gjensidige, Skogbygg og BIHA. Synes planforslaget gir en svært dårlig adkomstløsning for Postmyrveien 19. Den er kronglete, vanskelig å forklare og ikke synlig for ukjente besøkende.

Foreslår alternative løsninger, kart vedlagt.

1. Rundkjøring erstattes med trearmet kryss
2. Rundkjøring flyttes rett østover og bygges som firearmet kryss med Postmyrveien som en av armene.
3. Adkomst rett overfor adkomst til Berkåk veikro
4. Adkomst fra nord som skissert

Forventer at kommunen ser på henvendelsen og kommer med bedre løsning.

Ettersending etter fristens utløp: mindre behov for gamle E6 som avlastningsvei når det ikke planlegges tunell i Vindåsliene. Dette er et vesentlig moment for å se nærmere på alternative løsninger som skissert i innspillet.



HBC Berkåk AS

Har tidligere gitt innspill til Nye Veier 31.05.19 om krav til tiltaket. Bekymret for at disse ikke hensyntas da henvendelsen ikke er besvart.

Hovedbekymringen er støv og forurenset luft, støy og ved snøfjerning vinterstid. Utbygger må i anleggsperioden sørge for tilstrekkelige tiltak for å redusere støv og luftforurensing i nærheten av fabrikken.

Krever at det gjøres tilstrekkelige sikringstiltak for støvskjerming i form av vegger, voller eller lignende, og at det tas inni planleggingsprosessen videre.

Det kan være aktuelt å kreve luftreanseanlegg dekket av utbygger, fylket eller kommunen om det viser seg at luftkvaliteten blir dårligere i forbindelse med utbyggingen av ny Fv700 for å sikre forsvarlig drift ved fabrikken.

Hans Christian Borchenius 04.05.20, opprettholder innspill gitt etter folkemøte.

Mener fotgjengerfelt bør flytte 20-30 meter fra rundkjøringen/flyttes til annet sted

Stenging av Vassliveien gjør adkomst til Helsecenter, og boliger og leirsted i Mjuklia sårbar i tilfelle stenging av Mjukliveien. Hele området kan bli utilgjengelig for biler/utrykningskjøretøy.

Det blir en omvei for de som skal videre ned Fv700. Tror det er få som «tar bussen til Berkåk for å ta på skiene på bussholdeplassen».

Foreslår lavere fartsgrense i Vassliveien, og å gjøre det tungvint og «mindre fordelaktig» å kjøre Vassliveien.

<p>Mener adkomst fra øst til Esso må opprettholdes.</p> <p>Foreslår utkjøring fra ny brannstasjon nordover direkte inn på Fv700. Kan være stengt med bom til vanlig og åpnes ved behov.</p> <p>Landingsplass for helikopter kan legges øst for brannstasjonen. Skjermet beliggenhet, nærhet til redningssentral og på kommunal grunn.</p> <p>Har også innspill i forhold til tilrettelegging for bioenergi, og har forslag til arealer som kan kobles til fjernvarmeanlegg.</p>
<p><u>Oddmund Haugen, Anne Haugen, Jon Knutsen, Stein Knutsen, Tove Knutsen og Jan Håvard Eidem</u></p> <p>Ønsker ikke stenging av Vassliveien ved kirken. Begrunnet med at det blir kun en vei frem til beboere samt ambulanse, legesenter, fysioterapi, helsesenter, leirskole og andre aktiviteter i Mjuklia.</p> <p>Kryssing av Vassliveien kan gjøres med skiløypebro laget av Rennebubjelken.</p>
<p><u>Tone Myklebost 27.04.20</u></p> <p>Bygningen på eiendommen er seksjonert, og en av seksjonene har næringsformål. (Tidligere matservering/pub) Ønsker at det fortsatt kan drives næringsvirksomhet i lokalene.</p>
<p><u>Trafikksikkerhetsutvalget i møte 17.04.20</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Høyden på vegen fra dagen E6/Fv700-kryss og frem til den nye rundkjøringen må senkes slik at en får en hensiktsmessig høyde på vegen i forhold til fotgjengerkryssing og busslomme. Vegen ligger i dag kunstig høyt i forhold til omliggende arealer. - Bør se på mulighet for alternative kryssinger for fotgjengere ved boligene på Bakkan (fra skolesiden og over til boligene på den andre siden av Fv 700) - Om Gamle kongeveg, nå Vassliveien stenges må det vurderes sikring for myke trafikanter langs Mjukliveien. All trafikk vil bli rutet derom, og medføre økt risiko for myke trafikanter. Kan det vurderes å legge om avkjørsler til Mjukliveien? Dreier seg om 2-4 stk. <p>Trafikksikkerhetsutvalget ser at myke trafikanter er godt ivaretatt i planforslaget, og mener det vil være et unikt tilbud at man kan spenne på seg skiene ved butikken og gå rett ut i skiløypa og til fjells.</p>

Vurdering

Dagens E6 skal fungere frem til ny E6 er tatt i bruk, eller at det er gjort omklassifiseringsvedtak. Alle tiltak som skal gjøres før den tid må avklares med veieier Statens vegvesen. I det omklassifiseringsvedtak er fattet blir Trøndelag fylkeskommune eier av dagens E6. Bygging av ny trase gjøres i forståelse med veieier. Det tas inn i bestemmelsene at det skal være godkjent teknisk plan for tiltaket.

Før anleggsstart skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele tiltaket med berørte sidearealer som viser hvordan terrengbehandling, masselagring, istandsetting, revegetering og tilbakeføring av arealer til sitt opprinnelige formål skal utføres. Planene skal godkjennes av veieier.

Vegarealet skal være offentlig og skal opparbeides i samsvar med teknisk plan godkjent av veieier. Tiltaket krever at det inngås gjennomføringsavtale med Trøndelag fylkeskommune (TRFK)

Nye klimafremskrivninger tilsier mer nedbør, og det er derfor viktig å ha gode bestemmelser for håndtering av overvann. Det foreslås derfor at NVEs forslag erstatter teksten i bestemmelsenes 2.1.4

1. *Ved plan- og byggesaksbehandlingen skal det sikres tilstrekkelige arealer for lokal åpen overvannshåndtering, infiltrasjon til grunnen og tilhørende vegetasjon.*
2. *Overflatevann skal fortrinnsvis tas hånd om lokalt og åpent (gjennom infiltrasjon og fordrøyning i grunnen og åpne vannveier eller på annen måte utnyttes som ressurs) slik at vannets naturlige kretsløp opprettholdes og naturens selvrensingsevne utnyttes.*
3. *Bygninger og anlegg skal utformes slik at naturlige flomveier bevares og tilstrekkelig sikkerhet mot oversvømmelse oppnås.*
4. *Ved tiltak som nevnt i Pbl § 20-1 a-d og m skal overflatevann håndteres på en slik måte at det ikke vil medføre fare for byggeprosjektene eller medføre skader på byggverk eller tilliggende naboeiendommer.*

Kommunens VA-ledningsnett er kartlagt, men det anses ikke som hensiktsmessig å ta inn hensynssoner for ledningsnett. I forbindelse med anlegg som berører offentlig ledningsinfrastruktur skal tiltak godkjennes av ledningseier. Arbeid på offentlige VA-ledninger skal utføres i henhold til VA-norm, og være godkjent av ledningseier.

Det er i dag et høydebasseng på Berkåk. I forbindelse med planlegging av næringsarealer ved Berkåskrysset planlegges det et nytt høydebasseng, noe som vil føre til bedre leveringssikkerhet. Svikt i vannforsyning er tatt med i kommunens overordnede Ros.

Bane nor har fremmet innsigelse til planen inntil det er tatt inn en bestemmelse om at det før ny utbygging eller vesentlig fortetting må settes opp et minst 1,8 m høyt flettverksgjerde i eiendomsgrensen mot Dovrebanen for de regulerte områdene o_SG5, B6, BAA2, GF7.

Det tas inn som rekkefølgebestemmelse at det skal gjøres en vurdering av risiko i forhold til nærhet til jernbanen før tiltak gjøres i områdene o_SG5, B6, BAA2 og GF7. Vurderingen gjøres i samråd med Bane nor. Nødvendige risikoreduserende tiltak skal være utført før igangsetting.

Fylkesmannen har fremmet innsigelser til planen.

- Manglende ROS-analyse for ny plassering av brannstasjon
- Med hjemmel i retningslinje for behandling av støy i plansaker T-1442/16 samt retningslinjene for luftkvalitet T-1520 fremmes det innsigelse til planen inntil det er tatt inn bestemmelser og støy og luftforurensing i anleggsfasen.

Ros-analyse for ny plassering av brannstasjon er utarbeidet.

Det tas inn i bestemmelsene 2.2 at *Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal foreligge før utbyggingstiltak igangsettes innenfor planområdet. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold- og støvdemping.*

Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i

Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442/2016, legges til grunn.

Fylkesmannen gir faglig råd om at trafikkikker adkomst til Buvatnet vurderes på nytt, at vurdering av transport av farlig gods tas inn i Ros-analysen, at bestemmelsene sikrer minimum grad av utnytting for hvert enkelt delområde og at det tas inn krav til maksimum antall parkeringsplasser pr. boenhet for hvert enkelt delområde.

Det anbefales at G/S-veg eller fortau langs Terminalvegen til Buvatnet vurderes på nytt. Størstedelen av denne vegen er omfattet av annen reguleringsplan, men det tas inn fortau i den del av strekningen som omfattes av denne planen.

Ulykke med farlig gods i sentrum bør tas inn i kommunens overordnede Ros, og vurderes i detaljreguleringen av de enkelte delområder.

Planbestemmelsene sier hvordan arealer kan utnyttes, og gir til dels detaljerte krav til hvordan arealene kan bebygges og brukes. Enkelte områder har fått krav om ytterligere detaljering gjennom et krav om reguleringsplan før det kan søkes om bygging. Det er gjennomgående gitt bestemmelser om høy

utnyttelsesgrad, unntatt de områdene som ligger litt utenfor selve sentrumskjernen og har preg av eneboligbebyggelse. En anser at de nasjonale forventninger til arealplanlegging er imøtegått i forhold til fortetting, trafikk og fremtidig utvikling av Berkåk sentrum. Planen legger opp til vesentlig høyere utnytting enn eksisterende planer.

Miljødirektoratet har utarbeidet et faktaark som kan legges til grunn ved spørsmål om disponering av overskuddsmasser. Det kan være nødvendig med en tillatelse etter Forurensingsloven for mellomlagring, behandling og permanent disponering. Det foreslås å ta inn i bestemmelsene pkt. 4.1.8 at det forutsettes at det er avklart om det er nødvendig, og i så fall gitt tillatelse før mellomlagring, behandling eller permanent disponering skjer.

Spredning av fremmede og skadelige arter ut fra eksisterende voksested ikke er tillatt, jf. Forskrift om fremmede organismer § 9. Dette er ivaretatt i bestemmelsene pkt. 4.2.1 for anlegg langs Fylkesveg 700, og det foreslås at det tas inn tilsvarende i fellesbestemmelsene slik at det ivaretas også i resten av planområdet.

Hofset Biocare har kommet med et innspill på at de er bekymret for luftkvaliteten i forbindelse med ny trase for fylkesvei 700. De produserer proteinpulver for bruk i næringsmidler og legemidler. De bruker ca 35 millioner m³ luft i produksjonen og er i hovedsak bekymret for støv og forurenset luft, støy og nedfall fra snøfjerning. De henter i dag luft som benyttes i produksjonen fra omgivelsene, og krever at det gjøres tilstrekkelige sikringstiltak som støvskjerming og at det tas inn i planprosessen videre. I tillegg kan det være aktuelt å kreve luftreanlegg dekket av utbygger, fylket og/eller kommunen om det viser seg å være nødvendig for å drive forsvarlig. Det er foreslått tatt inn en bestemmelse 2.2 at Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen skal legges til grunn når det lages plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen. Dette anser en vil fange opp kravet til luftkvalitet i anleggstiden. Det vil være naturlig å ta inn nødvendige tiltak når vegen detaljprosjekteres.

Det har kommet innspill på at man ønsker opprettholdt adkomstene til bensinstasjonene i sentrum. Reguleringskartet viser andre adkomster/avkjørslr enn i dag. Det er i bestemmelsene angitt at eksisterende avkjørslr tillates videreført for BKB1 og BKB2 (Esso og CK). Circle K har signalisert at det kan være aktuelt å kreve utgiftsdekning for nødvendige investeringer i forbindelse med bl.a. flytting av selvaskeanlegget.

Adkomst for Berkåk veikro/Shell nordfra er opprettholdt. Det er et ønske at planlagt avkjørsel fra dagens E6 flyttes sørover. I følge Sweco er grunnen til at avkjørselen er trukket så langt nord avstanden til rundkjøringen og midtrabattene. Nord for rundkjøringen er det lagt inn midtrabatt med fotgjengerovergang. Dersom det skal være mulig å bruke avkjøringen uten å kjøre på midtrabatten, må avkjøringen ligge så langt mot nord. Det er sikret at det er fremkommelighet for vogntog ved avkjøringen.

Det er kommet innspill på at dagens E6 ligger for høyt i forhold til ny bussholdeplass og omliggende arealer. Dette er et forhold som må vurderes i detaljplanleggingen av de tekniske løsningene for vegen og den nye bussholdeplassen.

Vassliveien er foreslått stengt for gjennomkjøring for å sikre gang- og sykkelforbindelse mellom aktivitetsområdene ved Rennebu skiarena, aktivitetsparken, skole og sentrum. Det har kommet inn flere innspill angående stengingen, bl.a fra Rennebu næringsforening, Rennebu II og private. Innspillene går i hovedsak på at det vil hindre omkjøring i det tilfelle Mjukliveien er stengt, spesielt med tanke på sikkerhet og utrykningskjøretøy og at adkomst for beboere og brukere av offentlige og private tilbud i Mjuklia blir sårbar. Det blir mer trafikk i Mjukliveien, noe som utløser behov for sikring av myke trafikanter og det foreslås stenging av avkjørslr i Mjukliveien. Det blir en omvei for de som skal videre sørover Fv700. Stengingen utgjør en tydelig prioritering av myke trafikanter og idrett/friluftsliv i området mellom aktivitetsparken (Trønderenergi arena), skoleområdet, Berkåk kirke og Rennebu skiarena. Kommunen har med dette tydeliggjort at en ønsker et helhetlig preg på området, spesielt med tanke på barn og unge. En stenging vil gi mindre gjennomgangstrafikk i dette området. Det kan gis åpning for at gang- og sykkelvegen kan brukes til utrykningskjøretøy ved hjelp av skilting og/eller bom i det tilfelle hvor nederste del av Mjukliveien er stengt og omkjøringsmuligheter ikke fins. Det kan vurderes

å ta inn dette i bestemmelsene 4.2.11 der det er angitt at det skal være gang- og sykkelvei, kombinert med oppkjøring av skiløype vinterstid. Skiløype skal lages lik at syklende og gående kan passere. Om utrykningskjøretøy skal kunne passere må dette tas inn i bestemmelsene, og vil kunne medføre en utfordring for gjennomføringen av formålskombinasjonen.

Det er lagt inn gang- og sykkelvei i den del av Mjukliveien som omfattes av planen. Videre planlegging av dette må gjøres i tilstøtende reguleringsplan.

Det foreslås at det tas inn i bestemmelsene 4.2.11 at det skal være mulig for utrykningskjøretøy å passere i tillegg til gående og syklende.

Det er av flere foreslått at det kan bygges en bro over Vassliveien som alternativ til stenging. En slik bro vil måtte være både høy og lang for ikke å få for stor stigning og sikre universell utforming.

Det har kommet innspill fra beboere i Kroveien, samt fra eier av B13 om at en ikke ønsker at Kroveien skal kobles til ny adkomst i nord. Reguleringsplanen angir ny innkjøring fra dagens E6 til B13 og eiendom som i dag har adkomst over B13. Den nye adkomsten er utformet med tanke på at Kroveien kan kobles til her. Dette er en videreføring av reguleringsplanen for området fra 1982.

Reguleringsplanen innebærer en mulighet for tilkobling, men eksisterende vegføring kan fortsatt brukes. I og med at E6 flyttes vil trafikkgrunnet gå ned, og trafikksikkerheten vil bli noe bedre. Det er foreslått at Kroveien eventuelt kan kobles til Skogliveien. Dette er en løsning som også er i tråd med gjeldende reguleringsplan for området.

Det foreslås en endring i kartet for den nye adkomsten. Det legges inn en snuhammer slik at renovasjonsbil og andre større kjøretøy har mulighet for å snu.

Det legges også inn en snuhammer i enden av Korsen.

Det er foreslått at området bak Rennebuhallen holdes av til fotballhall (7-er bane) og at parkering i området må sikres når aktivitetsparken bygges og grusbanen utgår som parkeringsplass. Plankontoret har forsøkt å plassere fotballhall bak Rennebuhallen i området GF1. Dimensjonene på en slik hall gjør at det ikke er mulig å plassere en slik hall der. I tillegg vil en fotballhall være stor og dominerende i området, og det bør finnes en alternativ plassering av hall.

Det kjøres i dag skispor med tråkkemaskin på både øst og vestsiden av dagens E6. Dagens trase for passering av E6 til Postmyrveien vil bli borte når Postmyrveien får ny innkjøring. Om samme trase skal benyttes må tråkkemaskinen kjøre i grøntbeltet GF10. Det er ikke lagt inn trase for tråkkemaskin da dette er et forhold som må løses utenfor planen. Det er i utgangspunktet plass til å kjøre tråkkemaskin innenfor GF10, betinget av at det opprettholdes kjørbare bredde uten f.eks trær eller vekster som ikke tåler kjøring vinterstid. Om dette tillates vil være et forhold mellom aktøren som står for sporkjøringen og grunneier. Eventuelt må annen trase velges. Parkeringsplasser rundt Rennebuhallen anses som ivarettatt med parkeringsplass ved aktivitetsparken, og parkering f.eks ved kommunehuset. Det er også regulert parkering for bevegelseshemmede ved gressbanen, i Porsveien.

Idrettslaget ønsker ikke at gang- og sykkelveier innenfor aktivitetsområdet skal reguleres fordi det hindrer fremtidig utnyttelse av arealene. Gang- og sykkelveiene i aktivitetsparken skal sikre tilknytning til områdene rundt, og er lagt der teknisk infrastruktur ligger/skal ligge. Dette er arealer som det ikke kan bygges på.

Det er ønske om at to eiendommer som i planen er foreslått til boligformål skal få et kombinert formål slik at det kan drives virksomhet slik som i dag. Dette gjelder eiendommen der «Turistheimen» lå, og eiendommen vis a vis E6 der det i dag drives butikk i 1. etasje. Kommunen har ønske om å konsentrere næringsdrift i sentrum, og har derfor angitt boligformål her. Om eiendommene skal gjøres om til kombinert formål må planen legges ut på høring og offentlig ettersyn på nytt. Alternativt kan reguleringsplanen unntas rettsvirkning for B12 og B13. Reguleringsplanen kan da vedtas, og den delen som er unntatt rettsvirkning får en egen behandling i ettertid. Det foreslås at det tas inn i bestemmelsene for B12 og B13 at det kan drives næringsvirksomhet som i dag, men at det ikke kan oppføres nye næringsbygg.

Det har kommet innspill fra VTB eiendom om at det blir trangt ved utkjøringen deres mot vegen inn til området bak dere eiendom Postmyrveien 16, og krever at veien må flyttes slik at det blir 10 meter fra bygget til vegen. Eiendomsgrensen ligger mellom bygget og regulert vegkant. I kartet er det målt drøyt 2 meter fra bygget til

regulert vegkant. Vegen er regulert der dagens veg inn i området ligger, og at utkjørings situasjonen ikke endres selv om det må påregnes noe mer trafikk når bakenforliggende arealer tas i bruk.

Vegen kan flyttes noe slik at det blir 6 meter fra bygningen til vegkanten. Dette kan i så fall endres i kartet. Postmyrveien 16 bør i så fall erverve eiendom mellom nåværende eiendom og vegen eller skaffe seg en bruksrett på arealene.

Kraftlaget mener det blir svært trangt rundt bygget deres, bare 7,8 meter fra veien til kontorlokaler. Ny innkjøring til Postmyrveien ligger i forlengelsen av Mjukliveien. Det er trafikksikkerhetsmessig ikke ønskelig med «litt forskjøvne» kryss, slik at innkjøringen til Postmyrveien fra dagens E6 vil måtte flyttes slik at det blir tilstrekkelig avstand mellom de to kryssene. Høydeforskjeller mellom dagens E6 og Postmyrveien, i tillegg til kryssing av gang- og sykkelvei gjør at veien ikke kan flyttes lengre nordover. Vegforbindelsen er ikke detaljprosjektert og adkomst til varelevering og parkering må ivaretas når utbyggingen skal detaljprosjekteres.

Eier av BKB8 mener at eiendommen har fått en dårlig adkomst i planen. Adkomst til BKB8 Rennebu eiendom er i planen på samme sted som i dag, men man må kjøre via rundkjøringen og ny forlengelse av Mjukliveien inn til Postmyrveien. Eiendommen får dermed innkjøring på samme sted som i dag, men fra nord. Eiendommen ligger godt synlig ved rundkjøringen, og en vurderer det ikke som vanskelig å finne frem. Kryssløsningen med rundkjøring i nord er fremkommet etter en lang prosess med utbygger, veieier og kommunen. Rundkjøring med en arm mer enn i planen er vurdert, men da blir rundkjøringen mye større for å oppfylle geometriske krav. Om plassering av rundkjøring eller valg av kryssløsning skal endres må dette gjøres som en egen reguleringsprosess.

Det har kommet innspill om at gangfeltene i tilknytning til rundkjøringen bør flyttes lengre unna rundkjøringen og at den nye brannstasjonen skal ha utkjøring direkte inn på ny Fv700 i tillegg til regulert adkomst. Plasseringen av gangfeltene er gjort i en midtrabatt i henhold til vegvesenets håndbøker og det er vurdert som at trafikksikkerheten er ivaretatt med denne løsningen. Det lar seg ikke gjøre å plassere en avkjørsel for brannstasjonen øst for rundkjøringen på grunn av nærhet til rundkjøringen og at fremtidig veieier ikke ønsker avkjørsler på denne delen av fylkesveien.

Landingsplass for helikopter er ikke vurdert i arbeidet med reguleringsplanen og vil kreve involvering av helseforetaket og andre aktører. Det er ikke vurdert som nødvendig å sikre arealet i reguleringsplanen, men dette kan tas inn ved en senere anledning om det er nødvendig eller ønskelig.

Det er foreslått at infrastruktur til fjernvarme tas inn i planen, samt at det tas inn hvilke bygg som bør kobles til. Dette er ikke aktuelt så lenge det ikke er tilknytningsplikt til fjernvarmeanlegg. Innspillet kan være interessant i arbeidet med ny klima- og energiplan for kommunen der alternative energikilder skal vurderes.

Det er gjennomført møter med busselskapene, kommunen og Plankontoret i arbeidet med utforming av den nye bussholdeplassen. Holdeplassen er et vesentlig element i sentrum, og det er lagt mye arbeid i fremlagt løsning. Det er oppstillingsplass for i alt 7 busser. 5 på ytre plattform med avstigning mot Rennebuhallen og skolen, og to plasser på en indre plattform. Avstigning på indre plattform medfører at reisende må krysse hovedløpet inn til gangveg mot Rennebuhallen og skolen.

Optimalt skulle det vært plass til 6 store busser på indre plattform Det har vist seg krevende å få plass til. Med dagens situasjon der noen av skolerutene kjøres med mindre busser vil holdeplassen ha tilstrekkelig plass til 6 busser.

Plankontoret har brukt Sweco til å kjøre sporingsanalyser. Kurvaturen er utformet slik at krav for inn- og utkjøring med lang buss er ivaretatt. Detaljert utforming av gjerder, drift og vedlikehold må tas i detaljplanleggingen av holdeplassen.

Bussholdeplassen ved Mjukliveien er ikke opprettholdt i planen. Bussholdeplassen ved Rennebuhallen skal etter planen betjene all busstrafikk i sentrum.

Ved jernbanestasjonen foreligger det planer for hvordan området skal bli i fremtiden, det er bl.a tatt inn plass for busstopp. Det foreligger ikke konkrete oppstartplaner for arbeidet.

Det er etterlyst bedre skilting i sentrum, spesielt fra jernbanestasjonen og til sentrum. Dette ivaretas best i egen skiltplan og tas ikke inn i reguleringsplanen.

Det foreslås at det settes opp et monument i rundkjøringen. Dette kan komme som et privat initiativ eller tas inn i forbindelse med detaljplanleggingen av vegen.