



Arkivreferanse: 2019/30-101

Saksbehandler: Leif Conradi Skorem

Stine Mari Måren Elverhøi

Saksnummer Møtedato Utvalg

Detaljregulering E6 Ulsberg - Vindåsliene, sluttbehandling

Innstilling

1. Kommunestyret vedtar detaljregulering av E6 fra Ulsberg til Midtre Gauldal grense, som vist på plankart datert 21.8.19 og bestemmelser senest datert 21.8.2019. Endringer som følger av innsigelser som er imøtekommet før sluttbehandling er innarbeidet i plankart og bestemmelser slik det er lagt fram til sluttbehandling. I tillegg innarbeides følgende endringer:

- a. Bestemmelse 2.5, punkt 1 utvides med følgende tillegg: «*For dyrka mark som blir midlertidig berørt til kjøring og anleggsarbeid, skal det legges duk under pukk*».
- b. Bestemmelse 2.5, punkt 2 gis følgende tillegg som setning 2: «*Den landbruksfaglige utredningen skal utarbeides i samråd med Rennebu kommune*».
- c. Bestemmelsenes punkt 3.1.2.1 tilføyes et nytt punkt, med følgende tekst: «*Grenseverdiene i retningslinje T-1442/2012 (Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging) skal legges til grunn for både anleggs- og driftsfasen*».
- d. Bestemmelse 3.1.2.2 endres til følgende ordlyd:

Næringsbebyggelse BN1, BN2, BN3 og BN5

- (1) *I området tillates etablering av næring med bebyggelse med ingen til lav besøksintensivitet som for eksempel produksjonsbedrifter, entreprenør- og anleggsbedrifter, engros, lager og verksteds- og håndverksbedrifter eller for industri- og fabrikkvirksomhet, prosessindustri og foredlingsbedrifter, herunder næringsmiddelindustri o.l.*
- (2) *%-BYA = 50 - 75.*
- (3) *Bygningshøyder kan ikke overstige 12 meter. Det tillates i tillegg tekniske installasjoner på tak på inntil 4 meter.*
- (4) *Utelager skal skjermes med vegetasjon, gjerder eller være innebygd.*

(5) Delområdene BN1, BN2, BN3 og BN5 skal bygges ut suksessivt. Ett delområde skal bygges ut med minst 60 % av potensielt byggeareal i feltet (minus felles vegareal), før et nytt delområde kan tas i bruk.

- e. Nåværende punkt 3.1.2.4 i bestemmelsene strykes og erstattes av nåværende 3.1.2.5 som får ny nummerering 3.1.2.4.
- f. Bestemmelse 5.1.1, punkt 4, utvides med følgende tillegg:

Nåværende skogområder berørt av midlertidige rigg- og anleggsområder skal tilplantes av utbygger med egnet produksjonsskog etter at den midlertidige bruken er opphørt.

- g. Bestemmelse 3.1.4.1, punkt 4, utvides med følgende tillegg:

Nåværende skogområder som skal istandsettes til skog skal tilplantes av utbygger med egnet produksjonsskog etter endt deponering.

2. Kommunestyret velger prinsipielt nordre alternativ for fylkesveg 700 gjennom Berkåk, men unntar den delen av traseen som ligger vest for plangrense inntegnet i jernbanens østre eiendomsgrænse, fra sluttbehandling. Kommunestyret ber rådmannen gå i dialog med Nye Veier om tilpasninger av detaljert utforming av det nordre alternativet på hele strekninga gjennom sentrum, inkludert dagens E6 helt fram til dagens kryss med fylkesveg 700. Kommunestyret forutsetter at et revidert planforslag for denne strekninga legges fram for ny politisk behandling før den sendes på høring.
3. Kommunestyret ber rådmannen om å anmode Fylkesmannen i Trøndelag om mekling for de av Statens vegvesens varslede innsigelser som ikke er frafalt før sluttbehandling.
4. Kommunestyret vedtar samtidig oppheving av reguleringsplanen for E6 gjennom Rennebu som ble vedtatt i 2016 (Detaljregulering Ulsberg – Vindåsliene, PlanID 2014002).

Vedtaket fattes i medhold av Plan- og bygningslovens §§ 5-6, 12-10, 12-12, 12-13 og 12-14.

	Vedlegg
1	Revidert plankart, datert 21.8.2019
2	Reviderte bestemmelser, datert 21.8.2019
3	Revidert planbeskrivelse, datert 23.8.19
4	Merknadsbehandling (sammendrag av merknader med kommentar fra Nye Veier)
5	Merknadshefte (alle merknader i original form)
6	Brev fra Bane NOR om frafalte innsigelser
7	Referat fra møte med Statens vegvesen om varslede innsigelser
8	Referat fra møte om næringsarealer på Ulsberg

Rennebu kommune har ikke mottatt formelt brev fra Statens vegvesen om frafalte og gjenstående innsigelser før utsendelse av saken. Ut fra vedlagt referat fra dialogmøte, forutsetter rådmannen at dette foreligger og ettersendes før saken kan tas opp til behandling.

Fagrapporter, tekniske tegninger og øvrige vedlegg er ikke endret siden de ble lagt fram til førstegangsbehandling, og finnes på Rennebu kommunes nettside under Teknisk og eiendom, vei og E6 Ulsberg – Vindåsliene <https://www.rennebu.kommune.no/innhold/teknisk-og-eiendom/e6/>

Bakgrunn for saken

Sammendrag

Kommunestyret vedtok 3.4.19 høring/offentlig ettersyn av reguleringsplan for E6 Ulsberg – Vindåsliene. Kommunestyret vedtok samtidig å sende spørsmålet om oppheving av reguleringsplanen for E6 på samme strekning, som ble vedtatt i 2016, ut på høring og offentlig ettersyn.

Det har kommet inn i alt 64 merknader som angår strekninga i Rennebu, og det foreligger flere vilkår for egengodkjenning og faglige råd fra ulike sektormyndigheter. Saksframlegget med tilhørende vedlegg redegjør for de innkomne merknadene og hvordan planforslaget foreslås endret før sluttbehandling. Når det gjelder innholdet i planforslaget som har vært ute til høring og offentlig ettersyn, vises det til selve planforslaget og til saksframlegget som ble utarbeidet til førstegangsbehandling.

Tidligere vedtak og planpremisser

Høring og offentlig ettersyn

Planen ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 10.4.19 til 31.5.19. Det ble annonsert i Opdalingen og Adresseavisen, på kommunens nett- og facebookside, og det ble sendt brev til berørte grunneiere, naboer og sektormyndigheter.

Informasjon og medvirkning

Det er lagt vekt på å gi berørte og interesserte et best mulig grunnlag for å kunne komme med merknader til planen. I tillegg til åpne møter tidligere i planprosessen, ble det i høringsprosessen arrangert folkemøte den 6.5.19, der planforslaget ble presentert av Nye Veier, og de om lag 110 fremmøtte fikk stille spørsmål. Nye Veier holdt åpen kontordag på kommunehuset den 9.5.19, der alle som ønsket det fikk anledning til å møte representanter fra Nye Veier for å få mer informasjon om konsekvensene av planen for den enkelte. Om lag 20 personer benyttet seg av denne muligheten. Planforslaget som har vært på høring inneholdt to alternative traseer for fylkesveg 700 gjennom Berkåk sentrum, ut fra et ønske om brei medvirkning i et viktig spørsmål for framtidig utvikling av sentrum.

Merknader til planforslaget

Det har kommet inn i alt 64 merknader til planen, herav 10 fra offentlige sektormyndigheter og 54 fra private, lag og organisasjoner. Det er gitt faglige råd og fremmet flere innsigelser til planforslaget.

Etter at planen har vært på høring, har Nye Veier laget sammendrag av alle innkomne merknader og gitt sine kommentarer til hver enkelt merknad. Dette følger saka som vedlegg, dokumentet er omtalt som merknadsbehandling etter høring og offentlig ettersyn. Her er det gitt svar og kommentarer på alle merknader, og det går også fram hvilke endringer av planen de ulike merknadene har medført.

Rådmannen har gjort ei konkret vurdering av Nye Veiers vurdering av hver enkelt kommentar, og mener at det som gjelder rent vegfaglige forhold er tilfredsstillende kommentert i Nye Veiers svar. Mange av merknadene som har kommet inn gjelder privatrettslige forhold som reguleringsplanen ikke tar direkte stilling til. Reguleringsplanen fastsetter de fysiske løsningene for prosjektet, og danner et juridisk grunnlag for den kommende grunnervvervsprosessen. I saksframlegget vil rådmannen ha fokus på de temaene som spesielt angår Rennebu kommune, og som Nye Veier i sin merknadsbehandling ikke har gått detaljert inn i:

- Innsigelser fra Bane NOR og Statens vegvesen
- Faglige råd fra Fylkesmannen i Trøndelag
- Andre merknader, herunder merknader knyttet til fylkesveg 700 på Berkåk og regulering av næringsarealer
- Merknader knyttet til oppheving av reguleringsplan for E6 vedtatt i 2016

Innsigelser fra Bane NOR og Statens vegvesen

Bane NOR og Statens vegvesen har, som berørte statlige organer, fremmet flere innsigelser til planforslaget. En innsigelse medfører at kommunen ikke kan gjøre rettslig bindende planvedtak, og at myndigheten til å treffe endelig planvedtak overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Behandlingen av plansaken starter ikke på nytt, men departementet som øverste planmyndighet må behandle planen. Plan- og bygningslovens § 5-6 angir en ordning med mekling i innsigelsessaker som første trinn etter at kommunen har sluttbehandlet en plan der det er fremmet innsigelser som ikke er imøtekommet eller frafalt.

Rådmannen har deltatt i dialog mellom Nye Veier og de to aktuelle partene, der en har diskutert løsninger for å imøtekomme de varslede innsigelsene slik at de eventuelt kunne frafalles før sluttbehandling av planen.

Bane NOR har fremmet innsigelse til planen på seks punkter. Under følger ei oppsummering av hva innsigelsene gjelder og hvordan planen er endret for å imøtekomme hvert enkelt forhold, ut fra dialog med Bane NOR i møte 26.6.19:

	Varslet innsigelse	Løsning i planforslaget slik det er lagt fram til sluttbehandling
1	Det må reguleres inn hensynssone for eksisterende jernbane over planlagt vegtunnel på Ulsberg. Det må også avmerkes hensynssone for jernbanetunnelene. Videre må bestemmelsen til hensynssone for planlagt E6-tunnel utformes slik at den ikke er til hinder for drift, vedlikehold og fornyelse av eksisterende jernbane.	I revidert plankart er det tatt inn en hensynssone for eksisterende jernbane over planlagt vegtunnel, samt avmerket hensynssoner for eksisterende jernbanetunneler. Til disse hensynssonene er det knyttet bestemmelser om at ingen tiltak innenfor hensynssonene kan påbegynnes før byggetegninger etc. er sendt til og akseptert av Bane NOR. Nye Veier opplyser at planbestemmelse § 4.1.1, om sikringssone vegtunnel, ikke vil være til hinder for ordinær drift, vedlikehold og fornying. På bakgrunn av dette mener Bane NOR at planbestemmelse § 4.1.1 kan stå som den er.
2	«Anleggs- og riggområdene» må trekkes lengre unna jernbanen og bestemmelsene endres.	Det er foretatt justering av plankartet en rekke steder langs strekninga, slik arealer avsatt til rigg og anlegg ikke lenger ligger nærmere jernbanens spormidt enn Bane NOR kan akseptere, etter en konkret vurdering på de ulike stedene. Det ble foretatt mindre justeringer i plankartet på følgende steder:

		<ul style="list-style-type: none"> • Gammelstødalen. Oppstramming av vegskråning for å berøre jernbanen i mindre grad. • Mellom Vadløkkjebekken og Stenlia, rigg- og anleggsområdet er trukket minst 9 meter unna jernbanens spormidt. <p>I tillegg er bestemmelse § 5.1.1.(2) endret, slik at den ikke omfatter og er til hinder for drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Ny tekst: «Det er ikke tillatt med tiltak i samsvar med underliggende formål så lenge den midlertidige rigg- og anleggsperioden løper. Dette gjelder ikke innenfor 30-meterssonen fra jernbanen».</p>
3	Bane NORs grunn må avmerkes som jernbaneformål i plankartet også der det er to vertikalnivåer.	Bane NORs grunn er nå avmerket med jernbaneformål i plankartet, også der det er to vertikalnivåer.
4	Det må legges fram tilstrekkelig dokumentasjon om at planlagte deponier/fyllinger ikke vil være til skade og ulempe for jernbanen. Det må også tas inn planbestemmelser om dette.	Med hensyn til dokumentasjon om planlagte deponier/fyllinger vil kunne være til skade og ulempe for jernbanen, er det tatt inn følgende bestemmelse: «Før anleggsstart skal det være gjennomført detaljprosjektering og risikovurdering som dokumenterer at vegbyggingen ikke medfører skader og ulemper på jernbanen. Dokumentasjonen forelegges Bane NOR»
5	Det må tas inn en bestemmelse om at før det settes trafikk på vegen, skal det være etablerte avbøtende tiltak for å unngå forverring med hensyn til vilt påkjørsler på jernbanen.	Bestemmelse 2.6, punkt 2 og 3 er endret til følgende ordlyd: «§2.6 (2) Før anleggsstart skal det gjøres en faglig vurdering av om veiprojektet kan føre til endret vilttrekk og opphold og endret risiko for vilt påkjørsler på jernbanen. Vurderingen skal gjøres i samråd med Bane NOR. §2.6 (3) Utbygger og senere vegeier er ansvarlig for nødvendig sammenhengende gjerde langs E6. (nødvendige sikkerhetsgjerder og sperregjerder). Gjerdet skal dimensjoneres og plasseres slik at bufe og vilt forhindres i å komme ut i veibanen samtidig som det skal forhindre økt fare for vilt påkjørsler på jernbanen. Gjerdet skal være oppført senest samtidig med at veien åpnes for trafikk. Fem år etter at veianlegget er tatt i bruk skal funksjonaliteten til viltkryssinger evalueres.

		<i>Evaluering skal foretas av en fagkyndig og i samråd med kommunal viltmyndighet. Konklusjonen i evalueringen legges til grunn for vurdering av eventuelle avbøtende tiltak.»</i>
6	Det må tas inn krav om at frihøyde for bruer over jernbanen, skal være minst 7,6 meter.	<i>Bestemmelsene er revidert, slik at det er tatt inn et krav om at frihøyde for nye bruer over jernbanen skal være minst 7,6 meter.</i>

Bane NOR opplyser pr. brev datert 10.7.19 (følger saka som vedlegg) at dersom kommunene vedtar reguleringsplanen med de endringene som er beskrevet her, anser de det som en imøtekommen av de varslede innsigelsene. Bane NOR vil da ikke lenger ha innsigelse mot reguleringsplanen.

Statens vegvesens varslede innsigelser gjelder følgende forhold:

	Varslet innsigelse	Løsning i planforslaget slik det er lagt fram til sluttbehandling
1	<p>Manglende ivaretagning av tunnelsikkerhet. Planen må som minimum vise hvordan krav om rømningsvei iht. N500 kap. 3.6 løses når ÅDT overstiger 8 000 kjøretøy pr. døgn, noe som ifølge prognosene vil skje innen 20 år etter åpning. Kravet kan løses på to måter; enten tverrslag i det fri eller parallell separat rømningstunnel med tunnelprofil T5,5.</p> <p>Det kan også vurderes å bygge to kjørbare løp, men dette skal i tilfelle godkjennes av vegeier/vegmyndighet (jf. N100). Bygging kan utsettes til kravet slår inn, men planen må vise hvordan det kan løses.</p>	<p>NV har foreslått overfor Statens vegvesen at kravet om etablering av rømningsmulighet når ÅDT overstiger 8000 kjøretøy pr. døgn sikres gjennom at det tas inn en rekkefølgebestemmelse til planen. Statens vegvesen slår fast at dette er vanskelig å håndheve når løsningen ikke vises og det ikke er sikret areal til formålet. Nye Veier må da ta stilling til om det skal søkes fravik fra kravet om å vise rømningsmulighet eller om dette skal reguleres inn, enten i den pågående planprosessen eller i en egen planprosess.</p> <p>Nye Veier ønsker ikke å søke om fravik fra kravet om rømningsmulighet. På grunn av at dette kravet slår inn først i ca. år 2038, mener Nye Veier at det er lite hensiktsmessig å regulere løsningen nå.</p> <p>Nye Veier har med bakgrunn i dette anmodet Rennebu kommune om å sluttbehandle planen uten at denne innsigelsen er imøtekommet, og at en anmoder fylkesmannen om å gjennomføre mekling om dette spørsmålet.</p>
2	<p>Manglende avklaring av fravik fra vegnormalene for standardvalg. Prosjektet omfatter tilsynelatende flere fravik fra vegnormalene, som ikke er avklart med Vegdirektoratet før høring og offentlig ettersyn. Den Trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalysen viser blant annet at</p>	<p>Som angitt i gjeldende utgave av håndbok N100, er det etter ønske fra Samferdselsdepartementet igangsatt en prosess for å vurdere nærmere standardvalg på nasjonale hovedveger med middels trafikk. Konklusjonene av dette arbeidet er ikke avklart, og Nye Veier har derfor valgt å regulere med</p>

	standardsprangene medfører økt fare for trafiksikkerheten. Analysen har imidlertid ikke drøftet vegnormalens standardkrav eller et alternativ med enhetlig standard på strekningen. Standardsprangene burde vært viet særskilt oppmerksomhet.	vegbredde 23 m selv om det kan bli aktuelt med smal fire-felts veg på denne strekningen. En lavere standard vil kunne tilpasses innenfor det regulerte vegarealet, og Nye Veier mener derfor at det er fornuftig å regulere med full H3-standard som gir maksimal vegbredde og størst regulert vegareal. En fraviksbehandling hos Vegdirektoratet vil etter Nye Veiers vurdering kunne gå uavhengig av planbehandlingen. Nye Veier har med bakgrunn i dette anmodet Rennebu kommune om å sluttbehandle planen uten at denne innsigelsen er imøtekommet, og at en anmoder fylkesmannen om å gjennomføre mekling om dette spørsmålet.
3	Planbeskrivelse og plankart burde vært oppdatert med hensyn til ferdigbehandlede søknader om fravik, slik at det framgår klart hvilken kryssløsning planen legger til grunn.	Søknad om fravik knyttet til etablering av rundkjøring som kryssløsning mellom E6 og riksveg 3 på Ulsberg har tidligere fått avslag, og planmaterialet revideres nå slik at T-kryss synliggjøres. Dette påvirker ikke arealformålene i plankartet, da området fra før er regulert til et fleksibelt arealformål som gir rom for vurdering av ulike løsninger.
4	Manglende regulering av byggegrenser, med henvisning til Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan.	Byggegrenser er nå vist i plankartene, der de før bare var beskrevet i bestemmelsene til planen. Byggegrensene som er inntegnet tilsvarer de som var verbalt beskrevet i bestemmelsene som har vært på høring.

Jf. referat fra møte mellom Statens vegvesen, Nye Veier og Rennebu kommune 14.8.19 (vedlegg 7), er det enighet om at det skal inntegnes byggegrense langs hele strekningen som planlegges (punkt 3 i tabellen over) og at det skal etableres T-kryss på Ulsberg, samt at denne kryssløsninga skal synliggjøres i planmaterialet (punkt 4). Rennebu kommune har imidlertid ikke mottatt formelt brev fra Statens vegvesen om frafalte og gjenstående innsigelser før utsendelse av saken. Ut fra vedlagt referat fra dialogmøte, forutsetter rådmannen at dette ettersendes så snart det foreligger.

I samråd med Nye Veier, ber rådmannen kommunestyret om å gjøre vedtak der rådmannen får fullmakt til å be Fylkesmannen om mekling for uløste innsigelser fra Statens vegvesen.

Faglige råd fra Fylkesmannen i Trøndelag

Fylkesmannen i Trøndelag har gitt flere innspill til reguleringsplanen. De varsler ingen innsigelser til planen, men har en del faglige råd. Forskjellen på innsigelser og faglige råd er at innsigelser må følges opp med enten å endre planen eller mekle, mens faglige råd må vurderes grundig av kommunen i saksfremlegget. Faglige råd forplikter ikke kommunen til å endre planen om kommunen har andre vektige grunner for sine valg og prioriteringer.

Faglige råd	Nye Veiers løsning/kommentarer i planforslaget slik det er lagt fram til sluttbehandling
-------------	--

1	Det bør lages en matjordplan i forbindelse med den landbruksfaglige utredningen. Matjordplanen vil bidra til å sikre gode prosesser om hvor jorda skal flyttes og ivareta den tekniske delen jordflyttingen.	Tas til etterretning. Viser til at det skal lages en plan som viser forflytning av masser, herunder også matjord, og hvordan denne skal behandles for å ivareta kvalitet og hindre evt. smittespredning.
2	Bestemmelsene bør utformes slik at de sikrer at aktuelle deponier istandsettes til fulldyrka jord	Nye Veier har stort fokus på å ivareta fulldyrka jord. Nivå på ferdigstilling av deponier til landbruksformål må avklares nærmere med grunneier og kommunen.
3	Bestemmelsene bør inneholde følgende bestemmelse fra gjeldene plan: «For dyrka mark som blir midlertidig berørt til kjøring og anleggsarbeid, skal det legges duk under pukk».	Dette er ivaretatt gjennom bestemmelsene punkt 2.5.
4	Det bør inntas en bestemmelse som sikrer at potensialet for den dyrkbare jorda som blir midlertidig berørt opprettholdes	Dette er ivaretatt gjennom bestemmelsene punkt 2.5.
5	Bestemmelsene for næringsområdene bør suppleres med rekkefølgekrav som sikrer gradvis utbygging av arealene. For eksempel kan BN3 og BN6 bebygges før BN1 og BN2. Dette for å sikre en gradvis utbygging	Rennebu kommune må vurdere dette.

Andre merknader

Fylkesveg 700 på Berkåk

Mange av merknadene som har kommet inn til reguleringsplanen gjelder dette traséspørsmålet for fylkesveg 700 i sentrum. Merknadene følger som vedlegg, både i originalformat og som sammendrag med kommentarer fra Nye Veier. Når det gjelder spørsmålet om trase for fylkesvegen, har Nye Veier generelt svart at det er positive og negative effekter knyttet til begge alternativer og at de vil forholde seg til det trasévalget kommunestyret gjør ved sluttbehandling av planen. I det følgende gjennomgås hovedtrekkene av merknader som berører dette spørsmålet. Rådmannen svarer tematisk på merknadene under *vurdering*, lenger bak i saksframlegget.

Merknader som foretrekker alternativ sør:

- Trøndelag fylkeskommune (vegeier fylkesveier), av hensyn til framkommelighet på fylkesvegen det sørlige alternativet.
- Statens vegvesen (overlater til Trøndelag fylkeskommune som vegeier å gi konkret uttalelse). Vurderer det ikke som aktuelt med innsigelse knyttet til dette spørsmålet med bakgrunn i statlig sektoransvar.
- Fylkesmannen i Trøndelag, mener alternativet bedrer muligheter for utvikling av et kompakt og miljøvennlig sentrum, med tryggere løsning for gående og syklende og barn og unge ved skole og idrettsanlegg.

Merknader som foretrekker alternativ nord:

- FAU ved Vonheim barnehage. Frykter dårligere trafiksikkerhet rundt ei framtidig rundkjøring i det sørlige alternativet, og ser det som viktig at fotgjengerundergangen beholdes.
- Skigruppa Rennebu IL, ut fra ansvar for preparering av skiløyper på begge sider. Frykter forverring av trafiksikkerhet for barn som skal til og fra Rennebuhallen, kunstgressbanen og skistadion ved valg av søndre alternativ. Mener at dagens undergang bør bevares.
- Rennebu eldreråd, ut fra hensynet til eksisterende bebyggelse, samt muligheter for å finne gode muligheter for både bolig og næring. Ser ikke behov for miljøgate, men mener at et levende sentrum er gjennomførbart ved dette alternativet.
- Rennebu Næringsforening, på vegne av et samlet næringsliv. Alternativ sør medfører unødig stor rundkjøring, fjerning av fotgjengerundergangen, innløsning av boliger og muligens deler av bilverksted, berører sagbruk/høvleri, vanskeliggjør atkomst til sentrum for boliger på østsida, gir unødig dobbelttrafikk i sentrum, legger beslag på unødig mye sentrumsareal til veg, samt at alternativet ligger høyt i terrenget.
- COOP nordvest ser alternativ sør som uheldig på grunn av nærhet til varemottak, høydeforskjeller for parkering og stenging av avkjørsler. Varsler krav om erstatning av deler av deres eiendom i området dersom dette alternativet blir valgt.
- Berkåk veikro v/ Anne Karin og Jan Arve Nyberg påpeker at det er avgjørende for veikroas videre drift at alternativ nord velges, og at de ikke har mulighet til å takle bortfall både av trafikken fra E6 og fylkesveg 700, samt å få en dårlig beliggenhet i forhold til disse hovedveiene.
- Nyberg eiendomsselskap AS v/ Anne Karin og Jan Arve Nyberg påpeker at det er avgjørende for videre drift av deres næringseiendommer i sentrum at alternativ nord velges.
- Berørte beboere i Postmyrveien/Korsen ønsker ikke det sørlige alternativet grunnet store inngrep på boligeiendommene, og mener at vegen vil komme alt for tett inntil boligene og føre til kraftig verdiforringelse. Det vil oppstå trafikkfarlige situasjoner dersom fotgjengerundergangen i sentrum forsvinner. Næringsgrunnlaget for samtlige bedrifter i sentrum forsvinner, og en risikerer å miste arbeidsplasser. Alternativet er dyrere enn det nordlige. Forlanger full finansiering av nye boliger, godtgjøring av flytting m.m. dersom det sørlige alternativet velges. Gjenværende boliger inntil ny trasé må få avbøtende tiltak for støv og støv og kompensasjon for verditap.
- Beboere i Trondskogen boligfelt (56 underskrifter). Dagens undergang gir god og trygg trafikkavvikling, for myke trafikanter og særlig barn og unge på veg til skole og fritidsaktiviteter. Det sørlige alternativet skaper en barriere mellom boligområdene i øst og sør på Berkåk, og fører til at mye av trafikken må gjennom rundkjøringa i sentrum, med fare for flere ulykker enn i alternativ nord.
- Gunn Bjørnstad og Kåre Grøtte. Ønsker ikke ei stor rundkjøring i sentrum, veg mellom COOP og boligområde, store støyskjermer. Stiller spørsmålstegn ved trafiksikkerhet og framkommelighet, og ønsker å ta vare på sentrum og næringsliv.
- Herbert Bjærum ønsker at fylkesvegen kobles på ved Berkåk Veikro, dvs. det nordlige alternativet.
- Inger og Inge Skamfer. Det sørlige alternativet kommer for nært deres eiendom med tunge kjøretøy og medfører forringelse av deres uteområde med trafikk på alle kanter, gjør at hus må innløses, gir oppstyking av sentrumsområdet og danner en ny barriere for alle som bor på østsida av Berkåk. Det nordlige alternativet fører all godstrafikk direkte inn på næringsområdet på Postmyran og det blir ikke behov for rundkjøringer i sentrum.
- Interne merknader fra folkehelsekoordinator og tjenesten for funksjonshemmede (TFF). Begge mener nordre alternativ der undergangen består eller utformes med planfri kryssing fremstår som mest trafiksikkert for sårbare grupper som barn, unge, eldre og funksjonshemmede. Dette er også positivt for folkehelsa.

Merknader som ikke eksplisitt tar stilling til hvilket alternativ en ønsker:

- FAU ved Rennebu barne- og ungdomsskole tar ikke stilling til valg av trasé, men mener at sikkerhet for mjuke trafikanter må ivaretas, og mener at fotgjengeroverganger ikke er sikkert nok når 6-åringer skal krysse alene. Forventer at barns sikkerhet gis første prioritet og tilgodeses med sikre løsninger.
- Næringsaktører på Torget v/ Selberg arkitekter gir innspill om at det sørlige alternativet vil påvirke området rundt torget negativt med tanke på bevegelseslinjer og oppholdssoners lesbarhet. Mener at rundkjøringa er plassert for nært bebyggelsen, og anbefaler å trekke rundkjøringa med tilfart 15 meter sørover for å bedre dette. Planforslaget slik det er fremmet vil ramme alle næringstilbudene på torget.
- HBC Berkåk AS er bekymret for ulemper som støy og støv, samt ved snørydding dersom alternativ 1 velges, og for at dette kan påvirke kvaliteten på deres produkter negativt. Krever at det gjennomføres tilstrekkelige avbøtende tiltak dersom det nordlige alternativet velges. Trønderenergi mener at valg av alternativ har liten betydning for ferdsel til og fra deres eiendom i Terminalveien 7, og at det viktigste for dem er at atkomst til og fra hovedvegnettet ivaretas på best mulig måte.
- Drugudal maskin AS opplyser om konsekvenser for bebyggelsen på deres eiendom på Postmyran ved valg av nordre alternativ.
- Drugudal og Sundset eiendom AS opplyser at søndre alternativ går rett over deres eiendom, og om at bebyggelsen på eiendommen slik den er utformet i dag blir vanskelig å bruke.
- Erik O. Skamfer og Monica Høybakken mener at dersom alternativ sør skal velges, må gående og syklende prioriteres ved at en reetablerer en kulvert som i dag.

Næringsarealer på Ulsberg og Berkåk

Merknader som omhandler næringsareal på Ulsberg:

- Brødrene Strand Ingeniørfirma er interessert i at det legges til rette for næringsutvikling på Ulsberg, og at arealet sydover fra den gamle butikken benyttes til dette formålet. Kan ikke se argument for at dette arealet er tatt ut av planforslaget. Reguleringsplanen kunne vært fleksibel i forhold til rekkefølgebestemmelser for kryssløsning kombinert med næringsformål, slik at det ikke er behov for ny reguleringsplan i etterkant. Ber om at dette vurderes på nytt, og at det legges til rette for besøksintensivt næringsformål her. Dersom dette ikke imøtekommes må bestemmelsene endres slik at oppfylling/ terrengforming med tanke på fremtidig næring kan skje. Tunnelmasser kan benyttes til oppfylling av næringsarealene.
- Innset og Ulsberg grendalag viser til at det ikke er lagt til rette for næringsareal ved Ulsberg og stiller seg uforstående til dette. Ønsker at samferdselsområdet reguleres til kombinert næring og samferdsel. Ønsker å ta inn hele området ved Ulsberg som deponeringssted med mulighet for næring. Er fornøyd med at deponiområdet ved Krøftbrua er med som deponi og næringsområde. Ønsker besøksintensiv virksomhet her. Ønsker en gangbru over E6 i kryssområdet på Ulsberg.
- Rennebu næringsforening henstiller om at det tilrettelegges for næringsareal ved det nye krysset på Ulsberg, uavhengig av kryssløsning. Det planlagte deponiområdet lenger sør må tilrettelegges for bruk som næringsareal.
- Jo Austberg mener at Ulsberg er et naturlig sted for veirelatert næring og etterlyser vurderinger rundt hvorfor dette ikke er lagt inn.

Merknader som omhandler næringsareal på Berkåk:

- Fylkesmannen i Trøndelag, faglig råd om utbyggingsrekkefølge. Omtalt tidligere i saksframlegget.
- Tormod Eggan og Lillian Toset er positive til foreslått næringsareal på deres eiendom, og forutsetter at kommunen sørger for samarbeidsavtaler om utvikling. Ber om at det gjennom en detaljplan for næringsområdet foretas en nærmere vurdering om bruk av området. Ønsker også næringsareal mellom jernbanen og E6 rett nord for nytt E6-kryss på Berkåk. Ber om at endelig plassering av døgnhvileplass for vogntog ses i sammenheng med en optimal utnyttelse av tilgrensende næringsareal.
- Rennebu næringsforening mener at en må legge til rette for å ta vare på Berkåks posisjon innenfor drivstoffsalg. Dette tilsier at det må legges til rette for etablering av slike anlegg på begge sider av ny E6. Mener videre at de foreslåtte bestemmelsene for vegservicearealet nordøst for toplanskrysset, med begrensning på 150 m² forretningsareal for detaljhandel, må endres fordi strenge krav på dette da det kan være til hinder for nyetableringer.
- Rennebu Eldreråd finner det naturlig at en benytter overskuddsmasser fra prosjektet til å etablere et større industriområde ved det nye krysset på E6. Det vil imidlertid være uheldig om bedrifter som driver med handel og service flytter og etablerer seg ved nye E6, og mener at dette vil forringe og utarme Berkåk sentrum, og det vil gjøre det tungvint for den delen av innbyggerne som er minst mobile.
- Per Aune og Jon Sverre Sugaren blir som grunneiere berørt av kryss på E6 og næringsarealer. Ber om at det utføres støvvurderinger fra lokalvegnett, næringsområdet og døgnhvileplass for tungtrafikk. Ber om at støy og lysskjerming etableres i forhold til kryssets utforming og næringsområdene, og ikke bare for fremtidig E6.

Oppheving av reguleringsplan for E6 vedtatt 2016

Spørsmålet om oppheving av reguleringsplanen for E6 som ble vedtatt i 2016 har vært ute til høring og offentlig ettersyn sammen med ny reguleringsplan for E6. Det har kommet inn to merknader om dette:

- Statens vegvesen har ingen merknader til at planen blir opphevet.
- Gunnhild Hoff Stuan, hytteeier ved Buvatnet, er glad for at veien kommer på østsida av Buvatnet og har ingen kommentarer vedrørende opphevingen.

Vurdering

Innsigelser fra Statens vegvesen

Som beskrevet tidligere i saksframlegget, foreligger det ved utsending av saken ikke formell bekreftelse på at Statens vegvesen har frafalt to av sine varslede innsigelser. Jf. dialog mellom kommunen, Statens vegvesen og Nye Veier (referat vedlegg 7), er det likevel enighet om å innarbeide endringer i planmaterialet for å imøtekomme disse.

De to punktene som ikke har løst seg gjennom dialog gjelder forhold og vurderinger knyttet til regelverk for vegbygging, og rådmannen vil på vegne av kommunen som planmyndighet ikke gå inn på vurderinger av disse forholdene. Rådmannen forholder seg til at Nye Veier ønsker å fremme planen til sluttbehandling uten å imøtekomme disse punktene av innsigelsen, og innstiller derfor på å be Fylkesmannen i Trøndelag om mekling i saken.

Faglige råd fra Fylkesmannen i Trøndelag

Rådmannen har gått nøye gjennom de faglige rådene fra Fylkesmannen. Under følger rådmannens vurdering av innspillene.

Når det gjelder landbruk er det viktig også for Rennebu kommune at areal som blir brukt som deponi og midlertidige rigg- og anleggsområder i størst mulig grad blir istandsatt som fullverdig jordbruksareal eller

tilplantet av utbygger. Det skal ikke være tvil om at veiutbygger har ansvaret for at midlertidige og permanente områder enten skal revegeteres, gjøres fullt dyrkbare eller tilplantes.

Faglig råd 1 tilrår at det utarbeides en matjordplan. Rådmannen forutsetter også at en slik plan inngår i den landbruksfaglige utredningen som inngår i byggeplanlegging etter reguleringsfasen. Rådmannen mener at dette punktet er godt nok dekt i bestemmelsene slik de forelå til høring og offentlig ettersyn.

Faglig råd 2 tilrår ei utforming av bestemmelsene som sikrer at aktuelle deponier istandsettes til fulldyrka jord. Rådmannen ser i likhet med Fylkesmannen at bestemmelsene ideelt sett bør utformes på en mer presis måte slik at det sikres at aktuelle deponi faktisk blir istandsatt til fulldyrka jord. Rådmannen ser likevel en utfordring her i å utforme bestemmelsene slik at de er detaljerte og forpliktende samtidig som de er fleksible. I og med at den landbruksfaglige utredningen ikke foreligger enda, mangler vi detaljer som sier oss noe om omfanget og plassering av antall deponi som kan istandsettes til fulldyrka jord. Bestemmelsen er dermed vanskelig å konkretisere nærmere. Nye Veier viser forøvrig til bestemmelsenes 2.5 som de mener ivaretar dette.

Faglig råd 3 tilrår et tillegg i bestemmelsene om midlertidig berørt dyrka mark. Rådmannen mener at det vil være fornuftig å legge til en presisering av bestemmelses punkt 2.5 (Original ordlyd + *tillegg i kursiv*):

(1) All matjord som blir berørt permanent skal tas vare på, mellomlagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet. Mindre mengder matjord kan disponeres i forbindelse med veianlegget. All matjord og vegetasjonsdekket skal lagres i løse ranker. Ved lagringshøyde høyere enn to meter, skal det utarbeides prosedyrer for bearbeiding før utlegging, slik at jorda løsnes og negative konsekvenser ved lagringen utlignes. Dyrka mark skal beskyttes mot at stein trenger ned i jordsmonnet og mot spredning av ugress og plantesykdommer. *For dyrka mark som blir midlertidig berørt til kjøring og anleggsarbeid, skal det legges duk under pukk.*

Faglig råd 4 tilrår at det tas inn en bestemmelse som sikrer at potensialet for dyrkbar mark som berøres midlertidig blir bevart. Rådmannen viser her til bestemmelse 2.5, punkt 2, som angir krav om landbruksfaglig utredning som grunnlag for endelig prosjektering, og at jordbruksarealenes tilstand før tiltak skal undersøkes. Rådmannen foreslår at det i denne presiseres at landbruksfaglig utredning blir utarbeidet i samråd med Rennebu kommune, i likhet med det som fra før er foreslått for landskapsplanen for deponiområder. Det er i tillegg satt krav om at det skal utarbeides landskapsplan for deponiområdene, og at Rennebu kommune skal medvirke i dette arbeidet. Rådmannen forutsetter da at hensynet til dyrkbar mark kan ivaretas gjennom tiltakene som bestemmelsene angir.

Faglig råd 5: omhandler råd om å innføre rekkefølgekrav som sikrer en gradvis utbygging av næringsarealene ved Berkåkkrysset. Eksempelet Fylkesmannen gir er å bebygge næringsområde B1- B6 i ulik rekkefølge. Rådmannen ser fordelene i gradvis utbygging, men mener løsningen Fylkesmannen har skissert er vanskelig å imøtekomme fordi de ulike næringsområdene er vurdert som egnet og regulert til ulike typer næring. Rådmannen fremmer derfor følgende forslag som en løsning for å bedre ivareta blant annet landskaphensyn, utbyggingstekniske hensyn, transport- og klimahensyn: Område BN1, BN2 og BN3 er allerede omfattet av samme bestemmelse. Rådmannen foreslår å utvide bestemmelsene til å omfatte også BN5, samt å gi føringer for utbyggingsrekkefølge av området. Det er vurderes som mer formålstjenlig å tillate etablering av forskjellige virksomheter innen et område heller enn å starte en mer spredt utbygging av næringsområdene. Det er på nåværende tidspunkt uklart hvor stor andel av næringsarealene som blir opparbeidet som del av E6-prosjektet. Rådmannen er derfor opptatt av fleksibilitet i bestemmelsene knyttet til dette, slik at en kan vurdere midlertidig revegering av områder som er grovplanert, men ikke klargjort for utbygging.

Når rådmannen ser på forskjellene mellom bestemmelsene for de fire aktuelle delområdene i planen som har vært til offentlig ettersyn, er de svært like. BN1, 2 og 3 tillater etablering av ikke besøksintensiv virksomhet som bebyggelse for industri- og fabrikkvirksomhet, prosessindustri og foredlingsbedrifter, herunder næringsmiddelindustri o.l. BN5 tillater næring med lav besøksintensivitet som for eksempel

produksjonsbedrifter, entreprenør- og anleggsbedrifter, engros, lager og verksteds- og håndverksbedrifter. Rådmannen mener at kategoriene av næringsvirksomhet er nært beslektet med tidvis glidende overganger. For landskap, naboer, barn og unge, miljø, klima, landbruk og de fleste andre interesser vil forskjellen trolig være marginal. Ytre rammer i grad av utnytting (%-BYA) er relativt like, det samme er byggehøyder og bestemmelser om utelagring. Rådmannen foreslår dermed følgende forandringer i 3.1.2.2 (Tillegg i kursiv, overstrykning er tekst som fjernes):

Næringsbebyggelse ~~BN1-3~~—BN1, BN2, BN3, BN5

- (6) I området tillates etablering av *næring med bebyggelse med ingen til lav besøksintensivitet som for eksempel produksjonsbedrifter, entreprenør- og anleggsbedrifter, engros, lager og verksteds- og håndverksbedrifter eller for industri- og fabrikkvirksomhet, prosessindustri og foredlingsbedrifter, herunder næringsmiddelindustri o.l.* ~~Det tillates ikke besøksintensiv virksomhet.~~
- (7) %-BYA = 50 - 75.
- (8) Bygningshøyder kan ikke overstige 12 meter. Det tillates i tillegg tekniske installasjoner på tak på inntil 4 meter.
- (9) Utelager skal skjermes med vegetasjon, gjerder eller være innebygd.
- (10) *Delområdene BN1, BN2, BN3 og BN5 skal bygges ut suksessivt. Ett delområde skal bygges ut med minst 60 % av potensielt byggeareal i feltet (minus felles vegareal), før et nytt delområde kan tas i bruk.*

Nåværende punkt 3.1.2.4 i bestemmelsene foreslås dermed fjernet i sin helhet og erstattes av nåværende 3.1.2.5 som får ny nummerering 3.1.2.4.

Ved gjennomgang av bestemmelsene knyttet til landbruk i lys av fylkesmannens faglige råd, ser rådmannen at bestemmelsene burde tydeliggjøres når det gjelder tilplanting av midlertidig berørte arealer, samt deponiområder som skal tilbakeføres til skog. Det at tilplanting av midlertidig berørt skog langs vegtraseen forgår i utbyggers regi er mer effektivt og samfunnsnyttig enn at hver enkelt grunneier skal tilplante etter endt anlegg. En annen fordel med tidlig tilplanting av midlertidig berørte arealer er at nyplanting gir potensiale for økt tetthet i skogen, slik at en i størst mulig grad kan kompensere det volumet som går bort ved permanent omdisponering. Tilplanting vil også bidra positivt til klimaregnskapet ved økt binding av Co2 fra skog.

Rådmannen foreslår med bakgrunn i dette følgende tillegg til bestemmelse 5.1.1, punkt 4, andre setning:

Nåværende skogområder berørt av midlertidige rigg- og anleggsområder skal tilplantes av utbygger med egnet produksjonsskog etter at den midlertidige bruken er opphørt.

I tillegg foreslås bestemmelse 3.1.4.1, punkt 4 (om deponiområder) endret på følgende måte:

Så snart deponidriften er avsluttet, og senest ett år etter at vegen åpner på aktuell strekning, skal området istandsettes, herunder jordslått og beplantet med stedegen vegetasjon. *Nåværende skogområder som skal istandsettes til skog skal tilplantes av utbygger med egnet produksjonsskog etter endt deponering.*

Fylkesveg 700 på Berkåk

Som vist tidligere i saksframlegget, har det kommet inn mange merknader som omhandler trasévalget for fylkesvegen gjennom sentrum. Dette tyder på at dette er et spørsmål som mange i lokalsamfunnet har engasjert seg i. Rådmannen vil innledningsvis gi sine kommentarer til de temaene som går igjen i merknadene:

Framkommelighet for gjennomgangstrafikk. Trøndelag fylkeskommune, som er vegeier, anbefaler søndre alternativ med tanke på framkommelighet for gjennomgangstrafikken, men har ikke fremmet innsigelse på dette punktet. Rådmannen ser i likhet med fylkeskommunen at dette er den smidigste løsningen, dersom en bare skal ivareta gjennomfartstrafikken.

Trafikksikkerhet for mjuke trafikanter. Mange merknader inneholder et ønske om enten å bevare undergangen under dagens E6, eller et generelt ønske om å ha ei planskilt løsning for mjuke trafikanter også i framtidig løsning. Mange er også bekymret for at det søndre alternativet medfører krysning av fylkesveg 700 på gangfelt for barn som skal fra østsida av Berkåk til skole og fritidsaktiviteter. Slik de to alternative traseene er utformet nå, er de forskjellige ved at det nordre alternativet legger opp til bevaring av undergangen i sentrum, mens det søndre alternativet legger opp til kryssing i plan på gangfelt over fylkesvegen.

Sentrumsutvikling. Fylkesmannen i Trøndelag mener at det søndre alternativet legger best til rette for utvikling av et kompakt og miljøvennlig sentrum, med tryggere løsning for gående og syklende og barn og unge ved skole og idrettsanlegg. Merknader fra lokale aktører peker i retning det nordre alternativet, ut fra et ønske om å ta vare på sentrumsområdet slik det er i dag. Rådmannen ser at det søndre alternativet gir mindre gjennomgangstrafikk langs dagens E6 i sentrum, og på den måten åpner for ei framtidig utvikling av sentrum der øst- og vestsida kan sees mer i sammenheng. På den andre sida vil dette alternativet likevel gi en viss barriereeffekt mellom boligområdene på østsida og resten av sentrum.

Vegrettet næringsliv. Mange merknader, både fra næringsdrivende og andre, påpeker at det nordre alternativet legger best til rette for eksisterende næringsliv. Rådmannen deler denne oppfatninga når det gjelder nåsituasjonen, men er usikker på hvor stor vekt en skal legge på tilrettelegging for det vegretta næringslivet i sentrum når det nå legges opp til at det meste av gjennomgangstrafikken ikke lenger skal gå gjennom sentrum og det legges til rette for etablering av bensinstasjoner og vegservice ved framtidig E6.

Eksisterende bebyggelse. Mange merknader, både fra direkte berørte beboere og fra andre, påpeker at en må velge det nordre alternativet fordi det søndre medfører at boliger må rives og at bomiljøet for gjenværende boliger som blir liggende inn mot fylkesvegen blir dårligere. Slik det søndre alternativet var utformet av Nye Veier til førstegangsbehandling, var det ikke forutsatt innløsning av boliger for dette alternativet. Støysituasjonen var beregnet, og det var vist hvilke avbøtende tiltak som måtte etableres for å bringe støynivåene under angitt grenseverdi. Kommunestyret vedtok ved førstegangsbehandling at det forutsettes at de tre nærmeste husene langs sørsida av søndre alternativ skulle tilbys innløsning dersom dette alternativet ble valgt. Rådmannen ser at det søndre alternativet griper sterkere inn i eksisterende bebyggelse enn det nordre, der bare bygningen som huser arbeidssenteret forutsettes innløst. Negative virkninger av innløsning av tre boliger må da veies opp mot fordeler ved å velge dette alternativet.

Detaljnivå på reguleringsplan. Merknader til begge de to aktuelle traseene påpeker tekniske utfordringer (atkomst, tilpasning av sidearealer, parkering) som følger av etablering av nye traseer for fylkesvegen. Rådmannen innser at prosessen knyttet til fylkesveg 700 i større grad har omhandlet det prinsipielle

trasévalget enn detaljer knyttet til de to løsningene, og ser behovet for å gå videre med å fastsette detaljer i det alternativet som blir valgt.

De to alternative traseene som har vært på høring har ulike kvaliteter ved seg, samtidig som de også har ulike utfordringer knyttet til seg. Mulighetsstudien for sentrum, utarbeidet av Plankontoret sommeren 2019, oppsummerer dette slik:

Alternativ nord	
Kvaliteter	Utfordringer
<ul style="list-style-type: none"> - Går gjennom sentrum, noe som kan føre til at gjennomreisende stopper - Viser bedre frem aktiviteten i industriområdene, spesielt knyttet til treindustrien. Kan skape nytt liv i industriområdene - Kan gjøre det lettere å knytte Trondskogen bedre til sentrum - To mindre kryss - Mer innbydende trasè for gjennomreisende, hvor man får se mer av Berkåk og hva sentrum har å by på 	<ul style="list-style-type: none"> - Skaper et skille i industriområdet - Mye trafikk gjennom sentrum kan gjøre det vanskeligere å krysse veien - Bygg vil bli berørt og må rives (arbeidssenteret) - Traseen kan føles som en omvei, med flere kryss og svinger - Man ser lite av sentrum pga. lav høyde på bygg og mye trær - Kan bidra til å dele sentrum i tre deler - Skaper mer trafikk rundt avkjørsel fra potensiell brannstasjon

Alternativ sør	
Kvaliteter	Utfordringer
<ul style="list-style-type: none"> - Går ikke gjennom sentrumskjernen, åpner for økt fokus på myke trafikanter - Forholder seg til utsiden av sentrumskjernen - Opprettholder et helhetlig industriområde i øst - Enklere å krysse veien i sentrum - Bedre trafikkflyt for de som skal til E6 via Fv700 - Åpner for et mer helhetlig sentrumsområde - Blir en stor rundkjøring sør for sentrumskjernen 	<ul style="list-style-type: none"> - Går ikke gjennom sentrum, noe som kan gjøre det mindre naturlig å stoppe som gjennomreisende - Næring nord for traseen blir lite synlig fra veien. - Går nærme flere bolighus, og disse blir kanskje innløst - Fører til mer vei enn det er i dag - Når man ankommer sentrum fra E6 vil man se baksider på næringsbygg

Mulighetsstudien fokuserer også på opplevelsen en får når en ferdes langs de to traseene, altså hva de som ferdes på vegen ser av sentrum. I det sørlige alternativet ferdes en først på baksida av næringsområdet på Postmyran, og møter først sentrumsbebyggelsen ved Berkåk Bil og Coop Extra. Her vil fasader som i dag er passive vende mot vegen, og en vil først se sentrumsbebyggelsen når en kommer ned i den planlagte rundkjøringa i sentrum. I det nordlige alternativet kjører en inn mot sentrumsområdet tidligere, og ser generelt mer av det som er etablert av sentrumsbebyggelse.

Slik rådmannen ser det, legger det nordlige alternativet best til rette for eksisterende vegretta næringsliv i sentrumsområdet, medfører lite inngrep i eksisterende bebyggelse, og viser fram sentrum på en god måte for de som reiser gjennom. På den andre sida gir dette alternativet mer trafikk i

sentrum langs dagens E6 og kan gjøre det vanskeligere å binde sammen de to sidene av vegen i framtida.

Det sørlige alternativet legger best til rette for samspill mellom vest- og østsida av sentrum fra krysset og nordover, og er den mest smidige løsninga for gjennomgangstrafikken. På den andre sida medfører dette alternativet miljølemper for eksisterende boligbebyggelse og da særlig de tre nærmeste boligene. Beboerne i disse boligene ønsker innløsning dersom denne traseen blir valgt, og kommunestyret forutsatte i sitt vedtak til førstegangsbehandlig av planen at det i så fall skulle tilbys.

Rennebus geografiske plassering har gjort at ferdsel og trafikk har prega samfunnet her til ulike tider. Berkåk som tettsted har vokst fram både ut fra en beliggenhet der to viktige veger møtes, som stasjonssted på jernbanen og ble med åra kommunesenter. Handel og tjenester til vegfarende har vært og er ei viktig næring på Berkåk, fra tidlige tiders skysstasjoner til dagens bensinstasjoner og overnattingstilbud. Sjøl om sentrumsområdet med åra har blitt sterkt prega av en gjennomfartsåre som går rett gjennom sentrum, har trafikken også gitt grunnlag for handel og service som retter seg mot vegfarende. Dette kan sies å være en del av Berkåks identitet som sted.

Når det nå legges opp til at E6 flytter ut av sentrum, vil dette ha store konsekvenser for de som driver vegretta næringsliv. Det nordlige alternativet legger best til rette for at trafikken på fylkesveg 700 passerer handels- og servicetilbudet – slik det er lokalisert i dag. Det er imidlertid usikkert om den trafikken som blir igjen i sentrum (lokaltrafikk + gjennomgangstrafikk på fylkesveg 700) er stor nok til at dette tilbudet vil kunne bestå her.

Når det gjelder endring av sentrumsbildet som følge av ny trasé for fylkesvegen, skiller de to alternativene seg fra hverandre. Det søndre alternativet medfører ei større ombygging av dagens kryss mellom E6 og fylkesveg 700. Dette kan gi muligheter til å gi dette området ei mer sentrumsmessig utforming (eksempelvis med fortau, parkering langs veien, beplantning osv.), tilpassa framtidig situasjon med redusert gjennomgangstrafikk. I nordre alternativ, slik det er forutsatt i planforslaget som har vært på høring, blir dagens E6 liggende slik den er utformet i dag, bortsett fra det nye krysset ved Berkåk Veikro. E6 ligger relativt høyt i terrenget gjennom sentrum i dag, noe som bidrar til å forsterke barrierevirkningen av veien. Uansett valg av alternativ, ser rådmannen at det bør arbeides videre med detaljutforming av den løsninga som blir valgt:

- Nordre alternativ kan kanskje etableres som t-kryss med forkjørsvveg på fylkesvegen, og ikke rundkjøring. Det bør videre arbeides for å få til ei mer stedstilpassa løsning for den delen av dagens E6 som blir fylkesveg 700, gjerne med senking av vegen og muligheter for direkte atkomst til sidearealene, reduserte byggegrensener og gateparkering.
- Det bør arbeides videre med tilpasning av rundkjøringa dersom en velger søndre alternativ, spesielt opp mot bebyggelsen rundt Torget. Rundkjøringa med tilfartsveger er plassert og utformet ut fra en forutsetning om å ikke innløse de tre nærmeste boligene i Postmyrveien/Korsen. Dersom kommunestyret vedtar denne traseen, inkludert ei forutsetning om at huseierne her skal tilbys innløsning, kan en vurdere detaljert plassering på nytt.

Rådmannen mener at kommunestyret nå bør velge hvilket alternativ for fylkesveg 700 som skal legges til grunn for videre planlegging. Når det gjelder prosess for å tilpasse løsningene jf. avsnittet ovenfor, ser rådmannen to alternative framgangsmåter:

- Gjøre et prinsipielt vedtak om valg av én bestemt trasé, men unnta denne delen av reguleringsplanen fra rettsvirkning og gå i dialog med Nye Veier om detaljutforming av et revidert og mer tilpasset planforslag for den delen av reguleringsplanen som berører sentrum. Det vil si at denne delen av planen må legges fram til ny politisk førstegangsbehandling og sendes ut på ny høring før den kan sluttbehandles.

- Vedta reguleringsplanen inkludert den traséen som kommunestyret velger, og arbeide videre med detaljert utforming i det pågående sentrumsplanarbeidet. Planområdet for sentrumsplanen omfatter tilstrekkelig areal til at dette er mulig, men det vil da sannsynligvis bli helt opp til Rennebu kommune å bruke ressurser på planlegging og muligens også finansiering av de løsningene som velges.

Vurdering av de to alternativene har vært krevende. Dette er et valg for framtida, der mange faktorer er ukjente. Rådmannen har til slutt falt ned på å anbefale kommunestyret å velge nordre trasé, ut fra følge forhold:

- Gjennomgangstrafikken på fylkesveg 700 er ikke større enn at dagens E6 i sentrum kan utformes slik at trafikken passerer på tettstedets premisser – det er mulig med ei miljøgate.
- Sjøl om omfanget av gjennomgangstrafikk på fylkesveg 700 i framtida er usikker, ledes den i dette alternativet forbi det som er etablert av handel og service i sentrum i dag, og bidrar på den måten til å gjøre det attraktivt å fortsatt drive dette i sentrum.
- Denne traseen gir bedre muligheter til å vise fram tilbudet som finnes i sentrum til de som svinger av fra E6 – her ferdes man gjennom sentrum og ikke langs baksida av industriområdet på Postmyran.
- Søndre trasé vil også danne en barriere i sentrum, ved at boliger i Trondskogen og i søndre deler av sentrum blir liggende på motsatt side av fylkesvegen i forhold til det meste av handels- og servicetilbudet.
- Løsninga griper i mindre grad enn det sørlige alternativet inn i eksisterende bebyggelse, og berører ingen sentrumsnære boliger negativt.

Intensjonen bak valget om å legge fram planen med to alternative traseer var å sørge for åpenhet og medvirkning i et viktig spørsmål for framtidig utvikling av Berkåk som tettsted. Mange av merknadene som har kommet inn til planen gjelder nettopp dette spørsmålet, og de fleste av disse peker i retning valg av nordre trasé.

Ut fra vurderinga over, anbefaler rådmannen at kommunestyret gjør et prinsipielt vedtak om valg av nordre trasé, men at denne delen av reguleringsplanen unntas fra sluttbehandling og bearbeides videre før den legges fram for ny behandling og høring. Rådmannen foreslår at inntegnet planavgrensning i jernbanens østre eiendomsgrense utgjør avgrensning mellom den delen av trassen som vedtas i denne omgang og den delen som må detaljeres ytterligere før sluttbehandling.

Kryssløsning og næringsarealer på Ulsberg

Innspillene som angår næringsområder på Ulsberg omhandler hovedsakelig spørsmål om hvorfor planen ikke omfatter slike arealer i området rundt krysset, samt et ønske om å regulere inn dette eller legge til rette for deponering av masser i området. Det har generelt vært krevende å fastsette arealer for næringsbebyggelse på Ulsberg på grunn av at fysisk løsning for krysset, og dermed også arealbeslaget, ikke har vært fastlagt.

Innset og Ulsberg grendalag har hatt dialog kommunen og Nye veier for å få innregulert næringsarealer i tilknytning til krysset på Ulsberg. Rennebu kommune deltok i møte med grendalaget og Nye Veier 20.12.18 (referat vedlagt saken) der en diskuterte muligheten for å regulere inn næringsarealer i planen før førstegangsbehandling. Som det framgår av referatet ble det i møtet enighet som at en skulle ta inn slike områder dersom kryssløsningen ble fastlagt før førstegangsbehandling av planen. Dersom denne avklaringa kom på plass først seinere ble det forutsatt at dette måtte løses gjennom framtidig regulering.

Sjøl om kryssløsningen nå er klarlagt for reguleringsplanen som fremmes til sluttbehandling, tyder opplysninger som har kommet fram ved høring av planen på at dette spørsmålet ikke er avklart på lengre sikt. Statens vegvesen orienterer i sin uttalelse om at det pågår arbeid med å vurdere alternative vegtraseer for E6 fra Ulsberg og sørover, og vurderer i tillegg T-kryssløsninga som nå legges til grunn for sammenkobling av E6 og riksveg 3 som ei *kortsiktig løsning inntil det på lengre sikt bør etableres et planskilt kryss*. Reguleringsplanen for E6 som ble vedtatt i 2016 la opp til etablering av et planskilt kryss i dette området. Beliggenheten til kryssområdet, med både nærhet til Dovrebanen og krevende terrengforhold, medførte at all bebyggelsen som i dag ligger vest for krysset måtte innløses og at det aller meste av relativt flatt terreng gikk med til krysset. Ut fra disse opplysningene, kan det se ut som at det også etter vedtak av reguleringsplan for E6 vil være usikkerhet knyttet til dette spørsmålet, noe som igjen påvirker muligheten for å regulere inn næringsarealer i tilknytning til kryssområdet før ei mer helhetlig utforming av vegsystemet på Ulsberg er klarlagt.

Rådmannen innser ut fra dette at tida ikke er moden for regulering av næringsarealer i tilknytning til kryssområdet på Ulsberg, og at interesserte aktører må avvente ei mer helhetlig avklaring av situasjonen rundt Ulsberg før det er realistisk å komme videre med dette. Sjøl om dette ikke var løsbart i den prosessen som har pågått med regulering av E6 fra Ulsberg og nordover, er det fullt mulig å arbeide videre med dette gjennom innspill til kommuneplan og framtidig regulering når de overordnede avklaringene foreligger.

Ved Kløftbrua er det regulert et større deponiområde, med bestemmelser om istandsetting til næringsformål etter endt deponering. Området er på om lag 94 daa og er avsatt til næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel. Statens vegvesen bemerker i sin uttalelse til planen at én aktuell trasé for framtidig E6 sørover fra Ulsberg går rett gjennom det aktuelle området. Statens vegvesen ønsker i utgangspunktet ikke at det etableres næringsarealer her, men ser samtidig at deres aksept for at området ble avsatt til formålet i kommuneplanen fra 2014 gjør det vanskelig å gå imot deponi/næringsareal i dette området. Som vegeier vil Statens vegvesen derfor ikke be Rennebu kommune om at området flyttes, men ønsker i sin uttalelse å gjøre kommunen oppmerksom på at ny kunnskap tilsier at dette området vil kunne være i konflikt med framtidig utvikling av E6 sør for Ulsberg.

Rådmannen forholder seg her til at området er avsatt til det aktuelle området i gjeldende kommuneplan, og at reguleringsplanen dermed er i tråd med overordnet plan i dette området. Det må i den videre prosessen arbeides med å se på helhetlige løsninger for vegsystemet på Ulsberg, og rådmannen forutsetter på generelt grunnlag at Rennebu kommune som planmyndighet blir inkludert i videre prosess knyttet til planlegging av E6 og Riksveg 3 fra Ulsberg og sørover, samt prosesser knyttet til utvikling av Ulsbergkrysset på lengre sikt.

Næringsarealer ved Berkåkkrysset

Innspillene som angår næringsarealer ved Berkåkkrysset dreier seg om følgende tema:

Tosidig anlegg. Flere merknader påpeker at planen burde legge til rette for vegservice på begge sider av E6, med sikte på et best mulig tilbud rettet mot både sør- og nordgående trafikk. Da det ble varslet oppstart for planarbeidet, ble planområdet avgrenset med mulighet for å vurdere dette. Det ble utarbeidet en landskapsplan som viste terrengbehandling for området rundt krysset, inkludert næringsarealene, og dette arbeidet avdekte at å etablere næringsarealer vest for E6 inn mot krysset ville medføre svært store terrenginngrep i det sidebratte terrenget ned mot jernbanen. Løsninga som nå reguleres, med planskilt kryss, godt synlig serviceområde, samt skilting medfører i tillegg god tilgjengelighet for vegfarende, også for tilbud som er lokalisert på motsatt side av veggen.

Det vil likevel være mulig å etablere vegservice i området som ligger inntil fylkesveg 700 på veg ned mot sentrum (benevnt BN6 på plankartet), men området er i utgangspunktet regulert til forretninger for plasskrevende handel. Det er regulert et område på om lag 30 daa til vegservice rett nordøst for krysset, og rådmannen forutsetter at en vil kunne starte ei utbygging av vegretta næring dette området, og eventuelt vurdere omregulering av de andre delområdene senere dersom det skulle bli konkret interesse for slik etablering.

Begrensning av detaljhandel ved E6. Bestemmelsene til næringsområdene åpner i utgangspunktet ikke for detaljhandel i områdene som ligger i tilknytning til E6. I ett av områdene som er foreslått regulert til næringsbebyggelse, BN4, er det åpnet for etablering av bensin- og servicestasjon med detaljhandel med salgsflate på maksimalt 150 m². Rennebu næringsforening ønsker å fjerne denne begrensninga fordi den kan være begrensende for nyetableringer. Rennebu Eldreråd skriver i sitt innspill at det vil være uheldig om bedrifter som driver handel og service flytter til områdene ved E6 fordi det vil utarme dagens sentrumsområde og ellers være uheldig for lite mobile grupper.

Bestemmelsen om detaljhandel med salgsflate inntil 150 m² er et bevisst plangrep, gitt til et formål som egentlig ikke åpner for denne typen virksomhet, og er på den måten et unntak fra formålet som er angitt. Alternativet å ta bort bestemmelsen, vil ikke gi næringsdrivende mulighet/fleksibilitet til å etablere enkel detaljhandel som hovedsakelig retter seg mot veifarende i tillegg til hovednæringa vegservice. Dersom en skal kunne etablere større og mer omfattende detaljhandel i området, må det reguleres om til forretningsformål, eventuelt en kombinasjon der dette inngår, og planen vil da måtte sendes på høring på nytt ut ifra at dette er en vesentlig endring av hva planen tillater i dette området.

Rådmannen ser det som naturlig å legge til rette for at aktører som driver service som hovedsakelig retter seg mot vegfarende (bensinstasjoner, servering etc.) kan etablere slik virksomhet i tilknytning til ny E6. Med tanke på sentrumsområdets attraktivitet, mener rådmannen at det vil være uheldig å legge opp til at handel og service som retter seg mot de som bor på Berkåk skal etableres ved E6, 1,5 kilometer fra dagens sentrumsområde. Dette vil både øke transportbehovet lokalt, og i tillegg gjøre viktige hverdagsfunksjoner mindre tilgjengelig for grupper som ikke kjører bil.

Handels- service og tjenestetilbudet som i dag er lokalisert i sentrum er relativt begrenset, men utgjør et relativt kompakt og godt tilbud samlet sett. Et visst mangfold av slike funksjoner er nødvendig for å opprettholde et attraktivt sentrumsområde, og rådmannen mener at det vil være utfordrende å videreutvikle Berkåk som et godt sentrumsområde dersom en legger opp til flytting av handelstilbudet som i dag finnes i sentrum. Rådmannen vil ut fra dette fraråde kommunestyret å endre reguleringsplanen slik at den åpner for mer detaljhandel i næringsarealer ved E6.

Støysituasjon. For planforslaget er det utarbeidet støyutredning, som omfatter vegtrafikkstøy fra E6 og fylkesveg 700 og støy fra jernbane. Det er i merknader stilt spørsmål om støysituasjon for hyttefeltet i Rødåsen. Støyberegningene som følger planen viser at dette området blir godt skjermet for støy fra vegtrafikk. Det er ikke foretatt utredning av støy fra framtidig næringsvirksomhet i området, og kommunen må følge opp dette videre opp mot framtidige etableringer. Bestemmelsene til planen som omhandler støy relaterer seg til E6, og det er ikke gitt slike bestemmelser for næringsarealene. Rådmannen mener dette bør tydeliggjøres i planen og foreslår derfor et nytt punkt i fellesbestemmelsene for næringsbebyggelse (bestemmelsenes 3.1.2.1):

- Grenseverdiene i retningslinje T-1442/2012 (Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging) skal legges til grunn for både anleggs- og driftsfasen.

Videre prosess for utvikling av områdene. På samme måte som for selve E6, danner reguleringsplanen juridisk grunnlag for framtidig prosess knyttet til grunnerv og utbygging av innregulerte næringsarealer. Det pågår en generell prosess med å avklare grensesnitt mellom Nye Veier og Rennebu kommune, blant annet når det gjelder ansvarsforhold og framtidig prosess for næringsarealene som inngår i planen. Rennebu kommune ønsker på generelt grunnlag nær dialog med de berørte grunneierne i området i den videre prosessen knyttet til utvikling av disse områdene.

Oppheving av reguleringsplan for E6 vedtatt i 2015

Det vil være uheldig å la reguleringsplanen for E6 som ble vedtatt i 2016 gjelde i tillegg til reguleringsplanen som kommunestyret nå tar opp til sluttbehandling. Denne planen er ikke lenger relevant etter at plan for ny E6 er vedtatt. Det har ikke kommet avgjørende merknader til dette spørsmålet, og rådmannen ser det som naturlig at planen oppheves samtidig med vedtak av ny reguleringsplan for E6.

Konklusjon

Planforslaget er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, sentrale planer og retningslinjer og med kommunens overordnede planer. Oppstart av planarbeidet er lovlig annonsert og berørte parter er varslet på forskriftsmessig måte. Varslede innsigelser er delvis imøtekommet i planforslaget slik det fremmes til sluttbehandling. Nye Veier har bedt Rennebu kommune om å anmode Fylkesmannen i Trøndelag om mekling for de av Statens vegvesens innsigelser som ikke er frafalt før sluttbehandling.

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas med endringer og unntak som beskrevet er beskrevet i vurdering og innstilling. Rådmannen vurderer de foreslåtte endringene som mindre vesentlige, og at de dermed ikke utløser behov for ny høring og offentlig ettersyn.