

Oppdragsgiver
Midtre Gauldal kommune

Rapporttype
Detaljregulering

31.10.19

PLANBESKRIVELSE

DETALJREGULERING FOR MILJØGATE SOKNEDAL SENTRUM



PLANBESKRIVELSE**DETALJREGULERING FOR MILJØGATE SOKNEDAL SENTRUM**

Oppdragsnr.: 1350030031
Oppdragsnavn: Miljøgate Soknedal sentrum
Dokument nr.: 00
Filnavn: Planbeskrivelse

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av

INNHOOLD

1.	SAMMENDRAG	6
2.	BAKGRUNN.....	7
2.1	Hensikten med planen	7
2.2	Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold.....	7
2.3	Tidligere vedtak i saken	8
2.4	Krav om konsekvensutredning (KU)	8
3.	PLANPROSESSEN	9
3.1	Oppstartsmøte.....	9
3.2	Varsel om oppstart.....	9
3.3	Øvrig medvirkning.....	13
4.	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	15
4.1	Statlige planer og føringer.....	15
4.2	Regionale planer	15
4.3	Kommunale (overordnede) planer	16
4.4	Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner.....	17
4.5	Analyser og utredninger.....	19
5.	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD 20	
5.1	Beliggenhet.....	20
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	20
5.3	Stedets karakter, bebyggelse og landskap.....	22
5.4	Solforhold og klima	22
5.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	22
5.6	Naturmangfold.....	23
5.7	Landbruk/naturressurser.....	23
5.8	Trafikkforhold	24
5.9	Rekreasjonsverdi, uteområder	25
5.10	Friluftsliv.....	25
5.11	Offentlig og privat servicetilbud	25
5.12	Barns interesser.....	26
5.13	Universell utforming	26
5.14	Teknisk infrastruktur	26
5.15	Flom.....	27
5.16	Grunnforhold	27
5.17	Støy	27
5.18	Forurensning	30
5.19	Samiske interesser	30
6.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	31
6.1	Planens hensikt, avgrensning	31
6.2	Reguleringsformål	31
6.2.1	Byggeområder	34
6.2.2	Samferdsel.....	34
6.2.3	Grønnstruktur.....	36
6.2.4	Bestemmelsesområder	36
6.3	Bebyggelsens plassering, utforming og potensial.....	36
6.4	Parkering	39

6.5	Trafikk.....	39
6.6	Miljø.....	44
6.7	Støy.....	44
6.8	Universell utforming.....	44
6.9	Naturmangfold.....	44
6.10	Uteoppholdsareal og rekreasjonsområder.....	44
6.11	Landbruk, natur og friluftsområder.....	45
6.12	Kulturminner.....	45
6.13	Teknisk infrastruktur.....	45
6.14	Flom.....	46
7.	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET.....	47
7.1	Overordnede planer.....	47
7.2	Stedets karakter, estetikk og landskap.....	47
7.3	Solforhold.....	48
7.4	Kulturminner og kulturmiljø.....	48
7.5	Naturmiljø.....	48
7.6	Forholdet til naturmangfoldloven.....	49
7.6.1	Nml. § 8 – kunnskapsgrunnlaget.....	49
7.6.2	Om § 9. (føre-var-prinsippet).....	50
7.6.3	Om § 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning).....	50
7.6.4	Om § 11. (kostnadene ved miljøforingelse skal bæres av tiltakshaver)	50
7.6.5	Om § 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder).....	50
7.7	Rekreasjonsinteresser/uteområder.....	51
7.8	Landbruk.....	51
7.9	Trafikkforhold.....	51
7.10	Støy og luftforurensing.....	52
7.11	Barns interesser.....	52
7.12	Sosial infrastruktur.....	52
7.13	Universell utforming.....	52
7.14	Teknisk infrastruktur.....	52
7.15	Økonomiske og administrative virkninger.....	53
7.16	Eiendomsmessige konsekvenser.....	53
7.17	Konsekvenser for næringsinteresser.....	53
8.	ROS.....	54
8.1	Bakgrunn.....	54
8.2	Formålet med ROS - analysen.....	54
8.3	Metode.....	54
8.4	Usikkerhet i ROS – analysen.....	56
8.5	Analyse av risiko.....	57
8.5.1	Sjekkliste.....	57
8.6	Vurdering av tema.....	61
8.6.1	Overvann.....	61
8.6.2	Flom.....	61
8.6.3	Sårbare naturtyper.....	62
8.7	Konklusjon.....	62
9.	INNKOMNE INNSPILL.....	63
10.	REFERANSER/KILDER.....	71
11.	VEDLEGG.....	72
1	Planbestemmelser, datert 20.09.19.....	72

2	Plankart, datert 20.09.19.....	72
3	Referat fra oppstartsmøte	72
4	Vurdering av KU – plikt, datert 12.11.18.....	72
5	Overordnet VA-plan.....	72

1. SAMMENDRAG

Dette planforslaget er knyttet opp mot utbyggingen av ny E6 forbi Soknedal sentrum, og vedtatt reguleringsplan for dette tiltaket (Reguleringsplan for E6 Soknedal sentrum – Korporalsbru (planid 5027 2015009)). Reguleringen innebar blant annet at ny E6 skulle bygges i tunell fra Korporalsbru i nord - til og med Soknedal sentrum i sør, og at den ble lagt øst for dagens sentrum i Soknedal, med ny bru oppstrøms dagens bru over Sokna. Ny E6 på østsiden av Soknedal sentrum er nå under utbygging i henhold til den vedtatte planen.

Når ny E6 er ferdigstilt skal dagens E6 gjennom sentrum nedklassifiseres til fylkesveg. Gjennom Soknedal skal ny fylkesveg bygges om til en miljøgate.

Gjennomgangstrafikk på dagens E6 vil overføres til den nye vegen. Det betyr at trafikken på dagens E6 vil gå ned med ca. 70 prosent. I tillegg foreslås det at fartsgrensen senkes fra 50 km/t til 40 km/t på strekningen gjennom planområdet. Dette vil bedre forholdene betydelig langs dagens veg på strekningen gjennom sentrum bl.a. med reduksjon av støy og støv, samtidig som trafikkbildet vil bli et helt annet.

Formålet med dette planforslaget er å bidra til en trafiksikker og forskjønnet veg hvor gående og syklende gis prioritet foran gjennomfartstrafikk. Det foreslås et sammenhengende fortau på østsiden av kjørevegen gjennom sentrum. Dette vil være positivt for gående og syklende, hvor barn og unge vil være en stor del av brukerne. Fotgjengerfeltene i vegbanen vil bli opphøyd slik at de trer tydeligere frem. Dette vil være med på å senke farten langs vegen. Prosjektet har fokus på god estetikk og beplantning, slik at tettstedet totalt sett vil kunne få et estetisk løft.

Planforslaget vil medføre mindre eiendomsinngrep i en del parkeringsarealer og hager langs vegen. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for anlegget vil det bli vurdert hvordan inngrepene på den enkelte eiendom kan gjennomføres på mest mulig skånsom måte. Miljøgaten vil kunne få et grønt preg som gir en bedre visuell tilpasning til omgivelsene enn dagens veg.

Støysituasjonen vil i all hovedsak bli bedre med den nye E6-traseen. Der den nye vegen går i tunnel, vil bebyggelsen langs gammel trasé få en stor reduksjon i støynivå.

Planforslaget viderefører i stor grad føringer gitt i gjeldende reguleringsplan for sentrum fra 2010. Gjeldende plan har et stort uutnyttet potensial hva gjelder boligutbygging og virksomhetsetablering i Soknedal sentrum, og gjeldende planforslag legger derfor i stor grad opp til en videreføring av grad av utnyttelse, samtidig som man i større grad beskriver handlingsrommet man sikrer i planen.

2. BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Formålet med planarbeidet er å få etablert en sentrumsgate i Soknedal sentrum. Det er nødvendig å få avklart/samstemt vei og eventuell fremtidig gang- og sykkelvei med allerede vedtatt reguleringsplan fra 2016. Samtidig må avkjørsler fra private boliger /forretningsområder ivaretas og tilhørende planbestemmelser tydeliggjøres. Arealformål i forbindelse med det fremtidige Soknedal sentrum er også vurdert/avklart i dette planarbeidet.

2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller er Midtre Gauldal kommune. Prosjektleder er Siri Solem, tlf. 412 37 267, email: siri.solem@midtre-gauldal.kommune.no.

Konsulent er Rambøll. Oppdragsleder er Erik Ditlefsen, tlf. 46896858, email: erik.ditlefsen@ramboll.no.

Tabellen gir en oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet består av, slik det fremkommer i kommunens eiendomsregister.

GNR/BNR	EIER
81/11	Coop Oppdal
81/12	Privat eid
81/13	Privateid bolig
81/14	Privateid bolig
81/29	Soknedal sparebank
81/38	Soknedal sparebank
82/26	Soknedal innkjøpslag
81/9	Privateid boligtomt
82/41	Privateid bolig
82/86	Privateid bolig
82/43	Privateid bolig
82/1	Privat bolig og samfunnshus
82/40	Mama Rosa restaurant
81/24	Privateid kjøreareal
82/51	Privateid bolig
82/1/8	Kommunaleid areal
82/53	Soknedal Bensinstasjon
82/54	Privat virksomhet
82/1/10	Privat areal
1006/24	Offentlig eid vegareal
82/133	Offentlig eid friluftsområde

2.3 Tidligere vedtak i saken

Kommunestyret i Midtre Gauldal kommune vedtok igangsetting av reguleringsarbeid i sak 21/18 12.04.2018.

2.4 Krav om konsekvensutredning (KU)

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jamfør Forskrift om konsekvensutredninger av 1. juli 2017 med vedlegg. I Vedlegg 1 og 2 til forskrift om KU angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning og hva som skal vurderes om bør konsekvensutredes.

Planen er vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning (se notat datert 12.11.2018, følger planbeskrivelsen som vedlegg).

3. PLANPROSESSEN

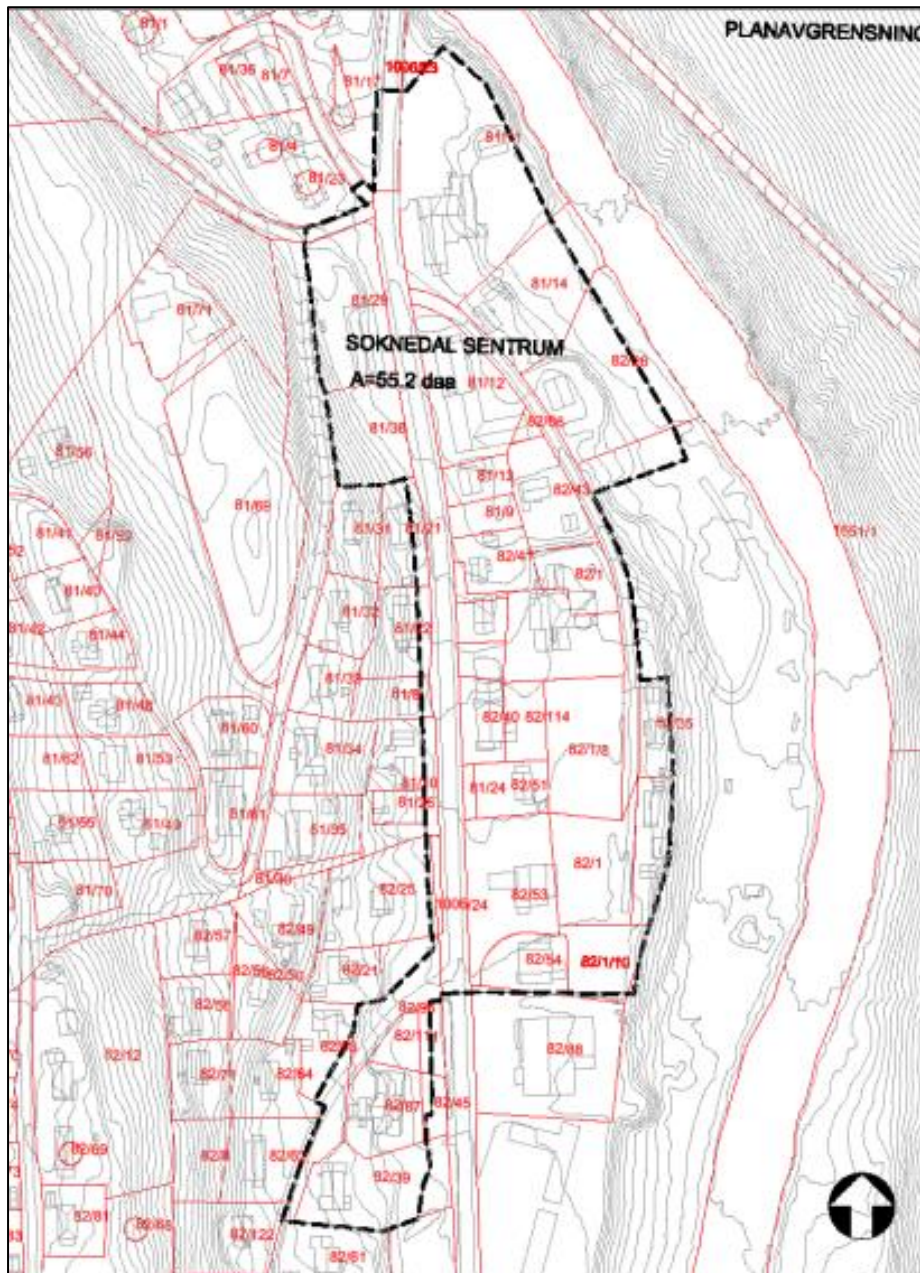
3.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte ble avholdt 21.11.2018, og referat fra dette møtet er datert 26.11.2018 (jf. Vedlegg 1).

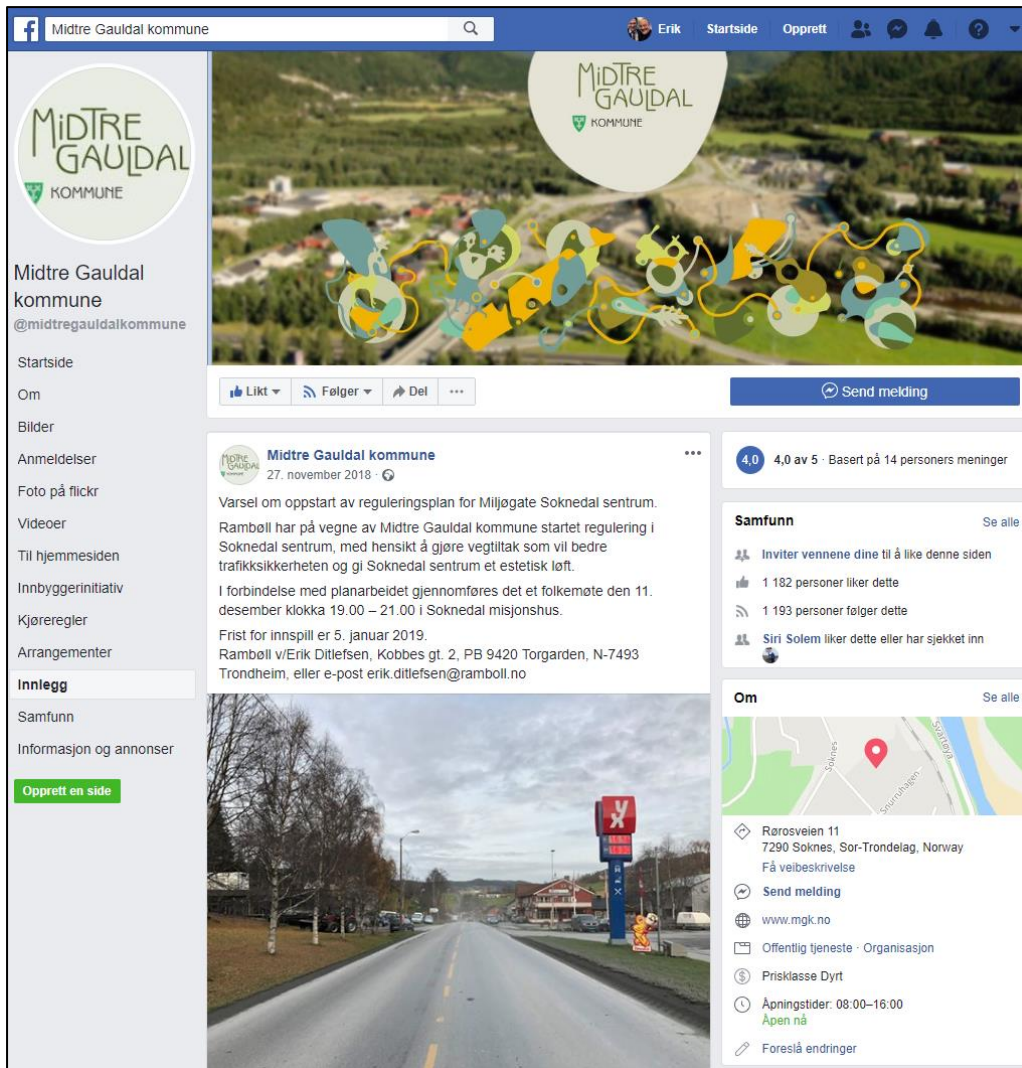
3.2 Varsel om oppstart

1. varsel om oppstart

Varsel om oppstart av reguleringsarbeider ble annonsert på kommunens facebookside og nettside, samt i Trønderbladet. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter adresselister fra Midtre Gauldal kommune. Frist for uttalelser til planarbeidet var satt til 5. januar 2019.



Figur 1: Planavgrænsning ved oppstartsvarsel.



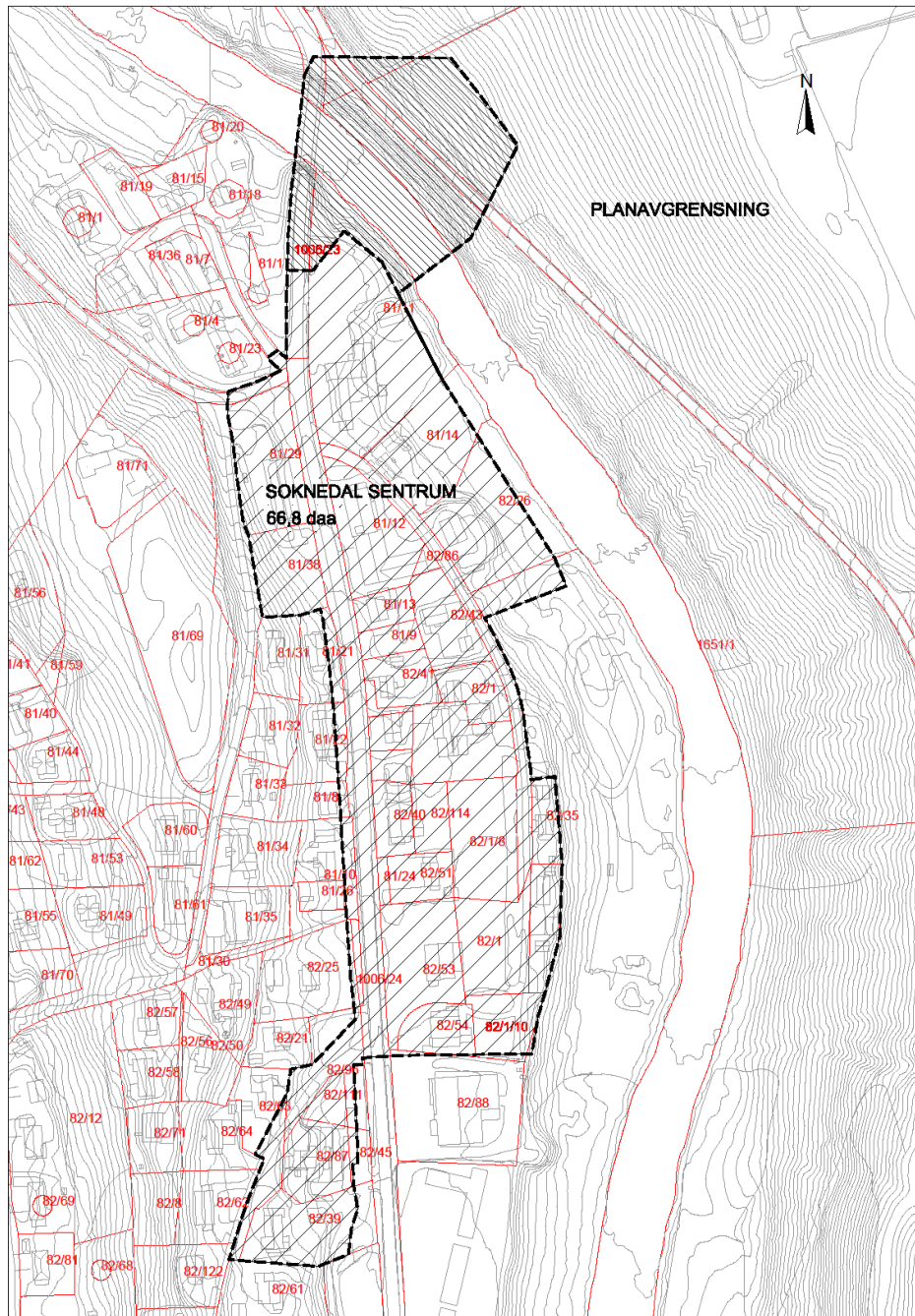
Figur 2: Skjerm bilde av kommunes hjemmeside ved varsel om planoppstart.

Det kom inn 10 skriftlige høringsuttalelser. Høringsinnspillene er oppsummert i kapittel 9 «Innkommne innspill» sammen med forslagsstillers kommentarer.

2. varsel om oppstart

I forbindelse med Statens vegvesens E6-prosjekt er det blitt gjort vurderinger av Hovsbrua som tilsier at det må gjøres noe med denne. I utgangspunktet var det tenkt etablert en gangbru oppstrøms eksisterende bru nord for planområdet, og det som følge av dette varslutvidelse av planområdet den 12.02.2019. Frist for uttalelser til planarbeidet ble satt til 04.03.2019.

Det kom inn 3 skriftlige høringsuttalelser. Innspillene er oppsummert i kapittel 9, sammen med forslagsstillers kommentarer.

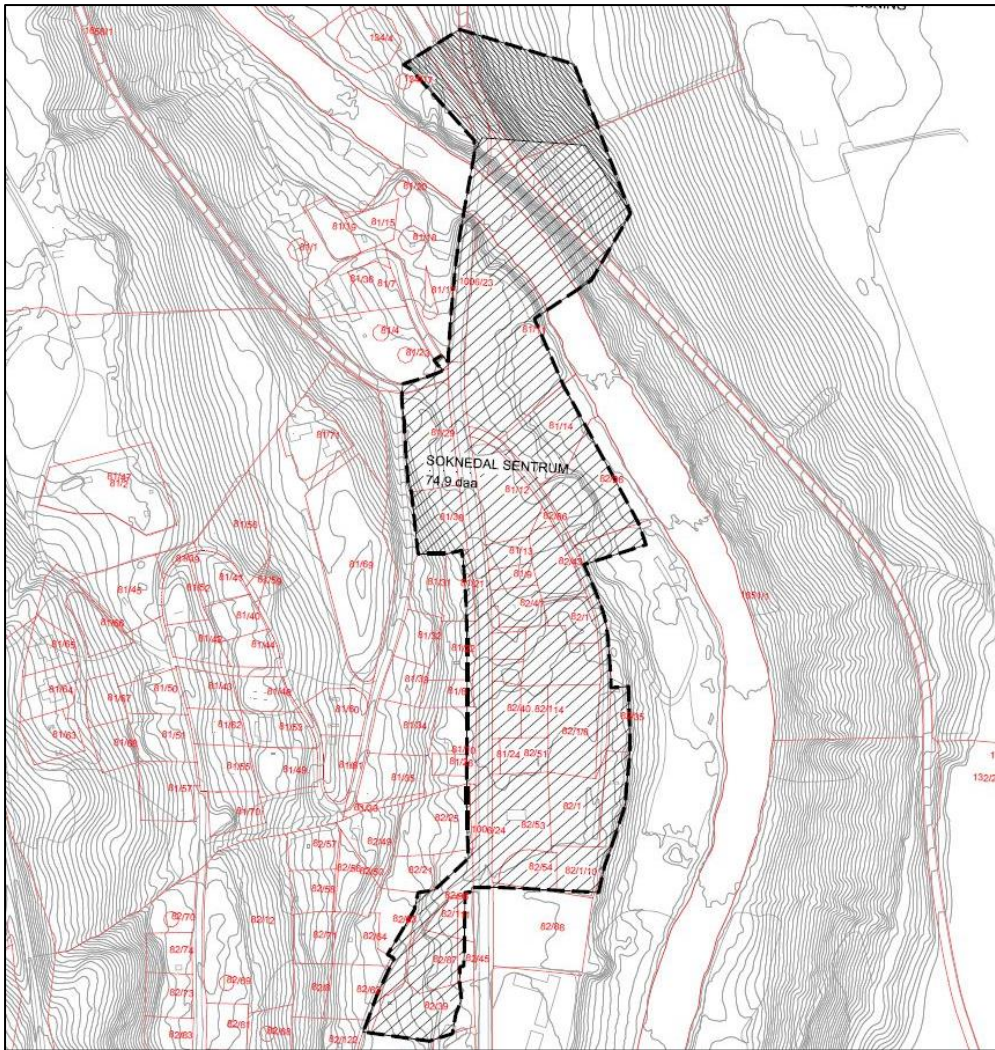


Figur 3: Varslet planavgrænsning, 2. varsel. Skravert område i nord er område som ble lagt til planområdet som følge av etablering av gangbru i regi av Statens vegvesen.

3. varsel om oppstart

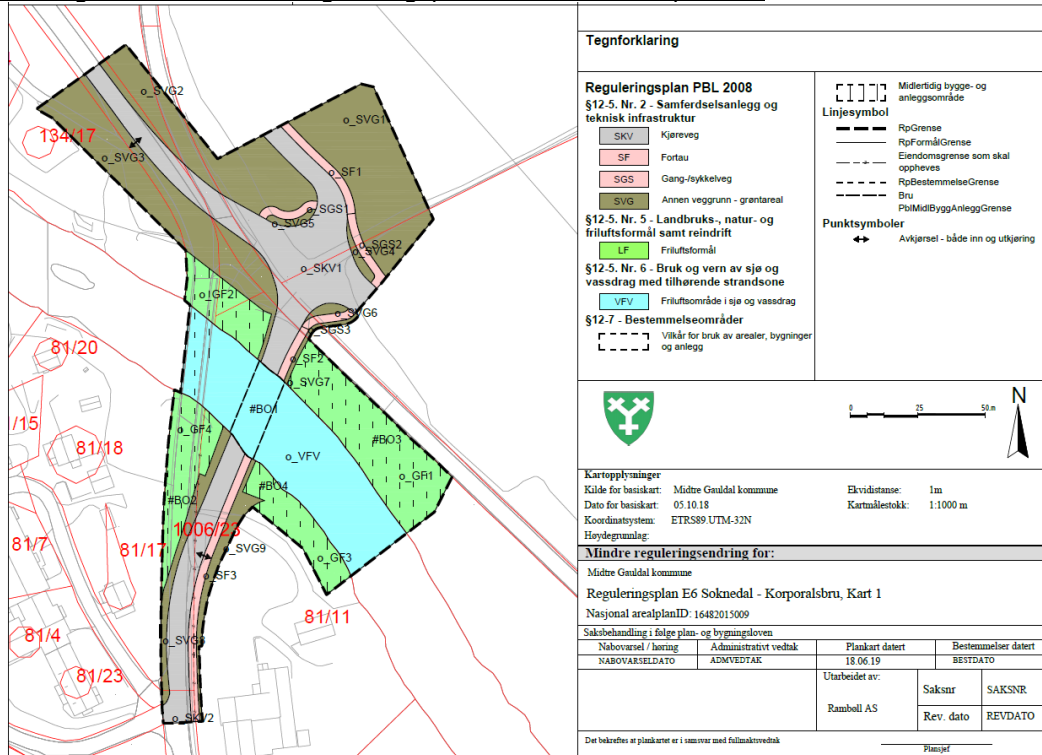
Underveis i prosjekteringsfasen til Statens vegvesen, landet man på en løsning der Hovsbrua erstattes av en ny bru (både for kjørende og myke trafikanter) oppstrøms eksisterende bru, noe Statens vegvesen ville ha innlemmet i planen for Soknedal. Denne endringen, samt muligheten for etablering av rundkjøring i tilknytning til ny bru og det øvrige vegnett, gjorde at det ble varslet en ny utvidelse av planområdet den 10.04.19.

Frist for innspill ble satt til 08.05.19. Det kom inn 3 skriftlige høringsuttalelser. Innspillene er oppsummert i kapittel 9, sammen med forslagstillers kommentarer.



Figur 4: Varslet planavgrænsning, 3. varsling. Skravert område i nord er område som ble lagt til planområdet som følge av etablering av kjørebri i regi av Statens vegvesen.

Endring av eksisterende reguleringsplan etter forenklet prosess



Figur 5 Kart som viser deler av mindre endring av reguleringsplan for E6 Soknedal sentrum – Korporalsbru. Kartutsnittet er derfor tatt ut av planområdet for forslag til reguleringsplan for Soknedal sentrum/miljøgate.

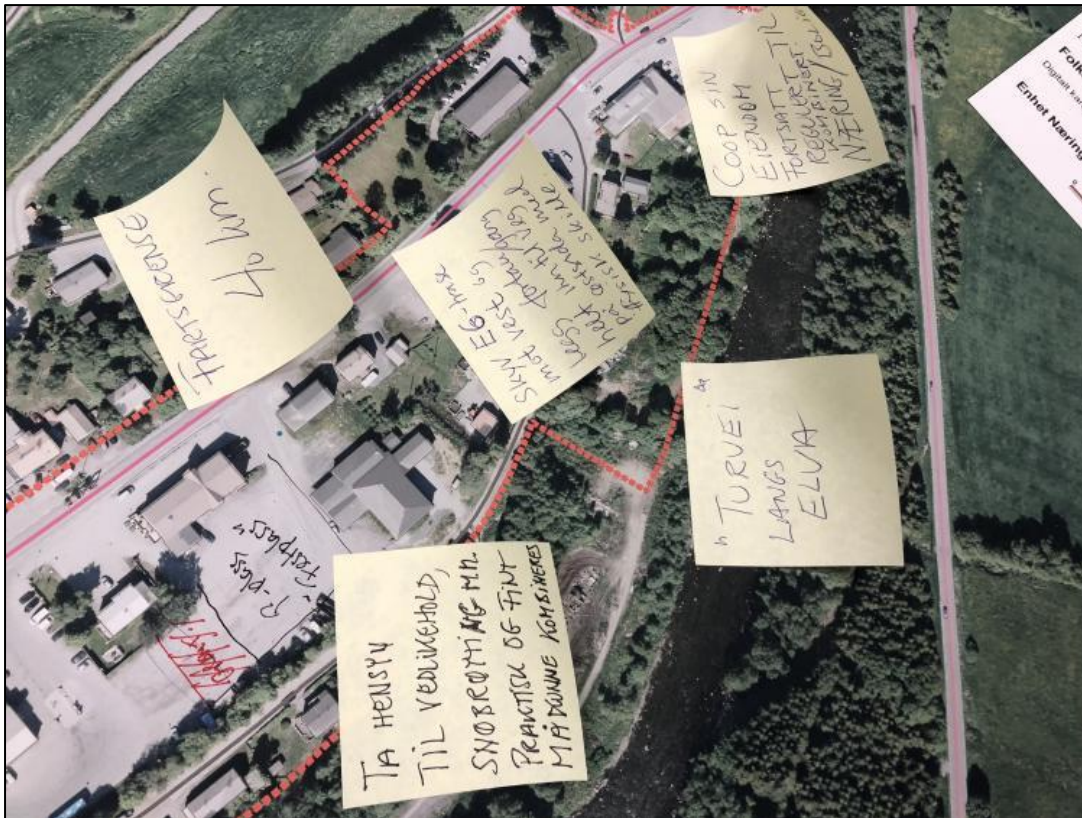
Det viste seg at Statens vegvesen hadde behov for å komme i gang forholdsvis fort med etableringen av både den nye brua og rundkjøringen, og i den forbindelse ble det gjennomført endring av eksisterende reguleringsplan (2015009 Reguleringsplan E6 Soknedal sentrum – Korporalsbru, Kart 1) etter forenklet prosess. Høringsbrev ble sendt ut fra Rambøll 17.06.2019 til berørte grunneiere og sektormyndigheter, med frist for å komme med innspill satt til 11.07.2019. Det kom ingen innspill til høringen, og denne ble vedtatt av Midtre Gauldal 05.08.19.

Denne endringen innebærer at planområdet har blitt noe mindre, og ikke lenger omfatter ny bru med tilhørende ny veg over gbnr 81/11, samt rundkjøring på nordsiden av Sokna.

3.3 Øvrig medvirkning

Det har blitt avholdt følgende møter som en del av planarbeidet:

- Folkemøte 11.12.2018 i Soknedal misjonshus. På møtet var det i underkant av 30 engasjerte personer som stilte opp og fikk informasjon om planarbeidet, samt deltok på workshop og kom med innspill og ideer til framtidig utvikling av Soknedal sentrum.
- Avklaringsmøte med Coop Oppdal SA 12.06.2019 vedrørende gjennomføringen av den mindre endringen og konsekvenser for deres tomt, samt forslag til løsninger og avbøtende tiltak til fordel for eksisterende dagligvarebutikk.



Figur 6: Utsnitt fra arbeidskart fra folkemøtet (workshop).



Figur 7: Stort engasjement og godt oppmøte på folkemøtet/workshopen.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Statlige planer og føringer

- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen
- T-1442/2012 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1497/2011 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)
- RPR for vernede vassdrag (1994)
- NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- Nasjonal Transportplan (NTP 2014 – 2023)
- Jordvern

4.2 Regionale planer

Fylkesplan «Trøndelagsplanen 2019 – 2030», vedtatt 12.12.18

Trøndelagsplanen er fylkets overordnede plan, som gir mål og strategisk retning for utviklingen på sentrale samfunnsområder.

De valgte innsatsområdene *Bolyst og livskvalitet; Kompetanse, verdiskaping og naturressurser; Regionale tyngdepunkt og kommunikasjoner* synliggjøres gjennom i alt ni prioriterte retningsmål for utviklingen som skal være balansert for hele Trøndelag.

Viktige satsingsområder som vil være viktig for planarbeidet er blant annet:

- Trøndelag består av livskraftige regioner og distrikter med identitet og særpreg.
- Vi har attraktive småbyer og regionale tyngdepunkt med varierte funksjoner og tjenester.
- Vår arealbruk følger opp klimamål og ønsket samfunnsutvikling.
- Nærmiljøet og møteplasser er tilrettelagt for opplevelser og aktivitet.
- Samfunnet legger til rette for god helse, sosial utjevning, trygge lokalsamfunn og oppvekstmiljø.
- Løsninger for kommunikasjon (transportnett og datanett) er tilpasset lokale og regionale behov.
- Transporttilbudet er funksjonelt og klimanøytralt

Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen – IKAP, vedtatt 13.02.15

IKAP er det felles verktøyet for planlegging av areal og transport i Trondheimsregionen. Målet er å sikre et samarbeid på tvers av kommunegrensene som gir regionen flere arbeidsplasser og boliger – og samtidig et bedre miljø. Vi skal bygge og bo slik at vi reduserer bilbruken og verner matjord.

4.3 Kommunale (overordnede) planer

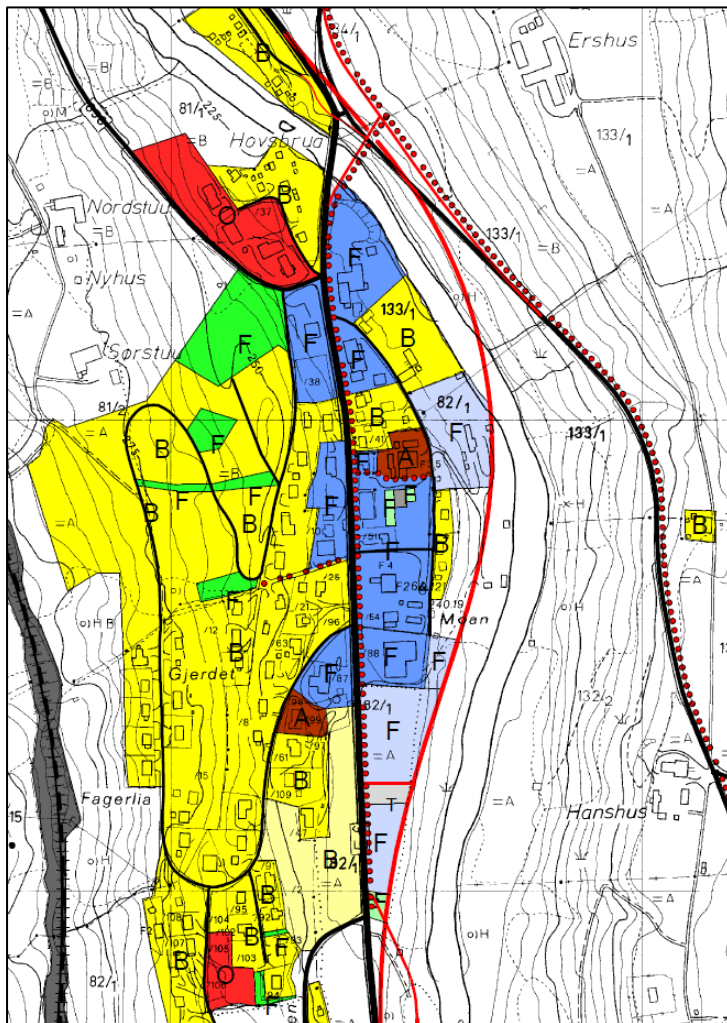
Kommuneplanens arealdel 2010 – 2022, vedtatt 26.04.2010

Planområdet er i kommuneplanens arealdel vist som område hvor kommunedelplan Soknedal er gjeldende.

Følgende bestemmelser er imidlertid aktuelle for denne planen og er blitt fulgt opp i bestemmelsene eller ved andre grep i planarbeidet:

- Ved utarbeidelse av reguleringsplan og bebyggelsesplaner skal det gjennomføres risiko- og årbarhetsanalyser, og i den forbindelse geotekniske undersøkelser om nødvendig. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.
- For områder avsatt til utbyggingsformål (hovedsakelig i tettsted) kan utbygging ikke finne sted før tekniske anlegg for samfunnstjenester som elektrisitetsforsyning, vann, avløp og renseanlegg, kommunikasjon og veganlegg er ferdig opparbeidd. Bebyggelsen skal være slik at mest mulig av eksisterende vegetasjon og terreng bevares. Bebyggelsen skal plasseres og underordne seg markerte landskapsdrag. Bebyggelsens karakter, stiluttrykk, fargebruk m.m. skal utformes med stedlig byggeskikk jf. PBL § 74 nr. 2.
- I utbyggingsområder skal det dokumenteres sikkerhet mot flom og skred før utbygging igangsettes. (Viser til retningslinjer for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag – NVE 2008). Det må ikke gjennomføres tiltak som forverrer flom- og skred forholdene andre steder i vassdraget.
- Utbyggingsområder med potensiell flomfare (200 års flom) skal kartlegges nærmere og avbøtende tiltak skal klargjøres før reguleringsplanen kan tas til behandling.

Kommunedelplan Soknedal 2001-13, vedtatt 30.01.02



Figur 8: Kommunedelplan for Soknedal 2001 – 2013.

Områdene langs E6 gjennom Soknedal sentrum er i kommunedelplanen avsatt til forretninger, boligområder, bygninger med særskilt allmennyttig formål, samt veg.

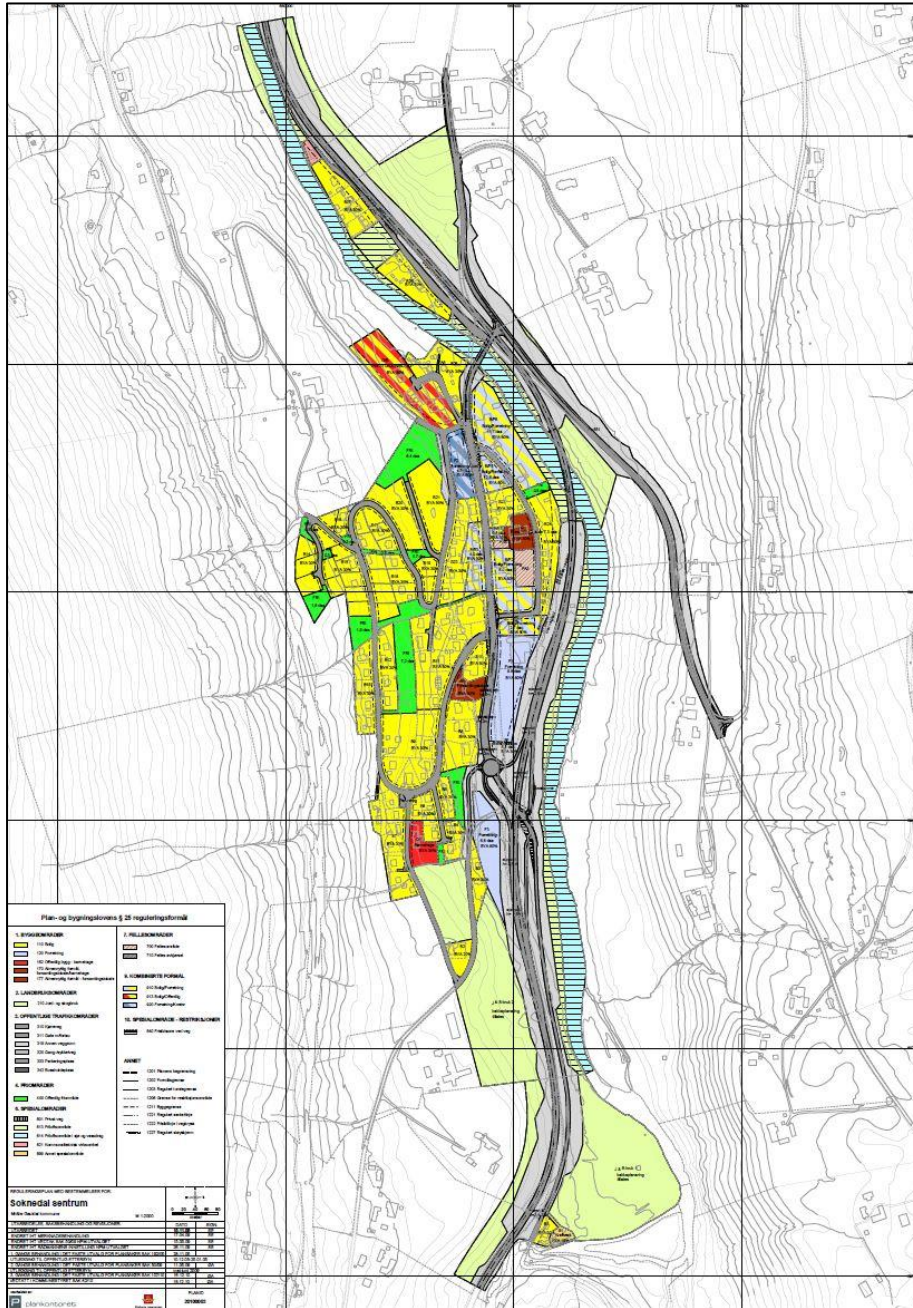
Hovedtrekkene i denne overordnede planen er hovedsakelig videreført i gjeldende reguleringsplan for Soknedal.

4.4 Gjeldende, tilgrensede og overlappende reguleringsplaner

PLANID	PLANNAVN	VEDTAKS-DATO
20100003	Reguleringsplan for Soknedal sentrum	16.12.2010
2015009	Reguleringsplan E6 Soknedal sentrum - Korporalsbru	25.01.2016

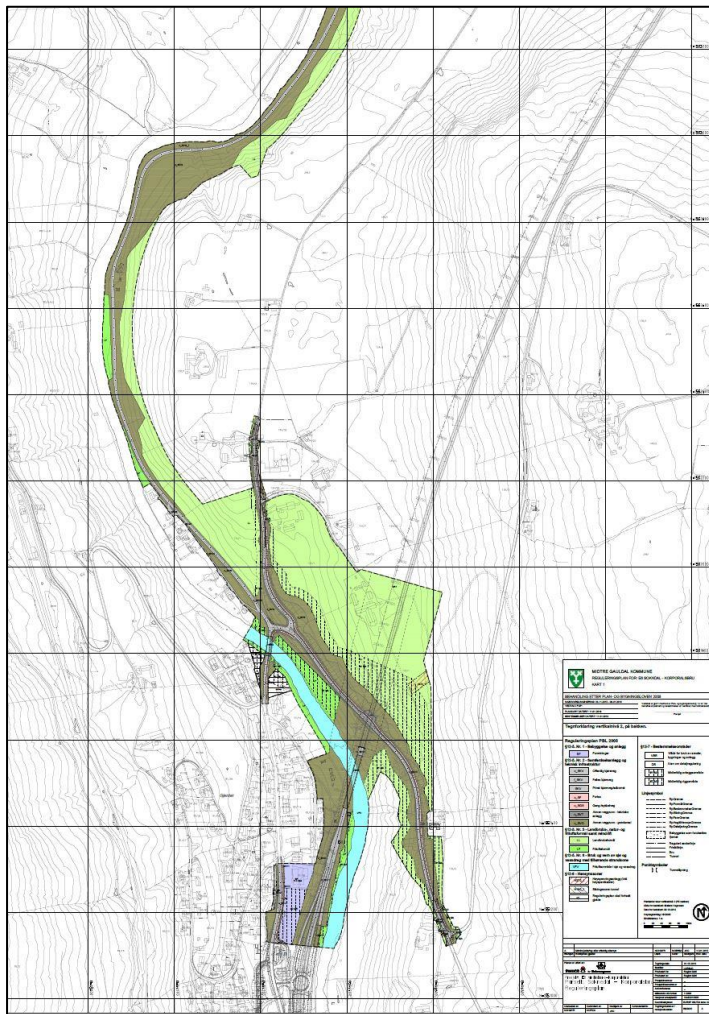
Reguleringsplan for Soknedal sentrum, vedtatt 16.12.10

Overordnede føringer fra kommunedelplan er videreført i gjeldende regulering for Soknedal sentrum. Soknedal sentrum er hovedsakelig regulert til kjøreveg, kombinert bolig/forretning, bolig, forsamlingslokale og fellesområder generelt.



Figur 9: Reguleringsplan for Soknedal sentrum

Reguleringsplan E6 Soknedal sentrum – Korporalsbru, vedtatt 25.01.2016



Fra Vindåsliene legges ny E6 vest for Sokna og dagens trasé. Fra nord for Fossum bru følger ny E6 dagens trasé frem mot sentrum. I Soknedal legges vegen utenom sentrum og ned mot Sokna. Sør for sentrum kommer et toplanskryss med avkjøring til Soknedal. Nord for sentrum vil ny E6 gå i ny bru over Sokna før vegen fortsetter inn i en 3,6 km lang tunnel. Tunnelen vil komme ut i dagen 500-600 m sør for Korporalsbrua.

Lokalt ved Soknedal sentrum vil trafikksikkerheten og miljøforholdene bli langt bedre med denne vegutbyggingen. Også på de tilstøtende strekningene på dette prosjektet vil utbyggingen gi langt bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Dagens E6 beholdes for lokaltrafikk og gang- og sykkeltrafikk. Ny E6 blir om lag en kilometer kortere enn dagens E6.

Figur 10: Reguleringsplan E6 Soknedal sentrum - Korporalsbru

4.5 Analyser og utredninger

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for E6 Vindåsliene – Korporalsbrua ble det laget en egen størrapport som beskriver situasjonen i området for ny E6. Resultater fra rapporten er tilpasset Soknedal sentrum, og beskrives nærmere i kapittel under.

I samme plan ble det også gjennomført grundige flomberegninger som er tatt med i vurderingene av flomforholdene i sentrum. Beregningene er utført av Sweco på vegne av Statens vegvesen, og utredningens relevans for planområdet er viderefremmet til planarbeidet.

5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet

Soknedal er ei bygd i Midtre Gauldal kommune og ligger ca. 10 km sør for kommunesenteret Støren og ca. 5,5 mil sør for Trondheim.

Planområdet er avgrenset av grøntområder og elva Sokna i øst, bolig- og landbruksarealer i vest, samt infrastruktur og landbruksareal i nord og sør. Størrelsen på planområdet er ca. 50 daa.



Figur 11: Soknedal ligger ca. 5.5 mil sør for Trondheim. Kilde: gulesider.no

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

I dag er det stor variasjon på arealbruk langs E6 gjennom Soknedal sentrum. Forretning og næringsvirksomhet er den dominerende arealbruken med blant annet dagligvarebutikker, en bensinstasjon, ett bakeri og en pizzarestaurant. I tillegg er det både boliger, bilverksted og bank på den forholdsvis korte strekningen.

Den mest fremtredende arealbruken er likevel knyttet til veg og bruken av bil. Store asfalterte flater, og utflytende parkering og hensetting av store kjøretøyer preger bruken av området i dag.



Figur 12: Ortofoto av planområdets arealbruk. Kilde: finn.no

5.3 Stedets karakter, bebyggelse og landskap

I dette området består landskapets hovedform av dalføret som er et utpreget av jord og skogbrukslandskap bestående av større og mindre åser. Dalsidene er delvis skogkledde, hvor skog- og jordbruksområdene strekker seg helt ned til elvekanten til Sokna. Langs Sokna er det et varierende belte av kantvegetasjon, der E6 ligger inntil elvekanten er kantvegetasjonen fjernet, mens det på motsatt side er kantvegetasjon av varierende tykkelse.

Sentrumsområdet er i store trekk flatt med en svak helning mot nord. Områder langs elva ligger på et lavere nivå, og det er stedvis forholdsvis bratt fra platået der sentrum er lokalisert ned til elva. Sokna renner øst for sentrum og vegen som er under regulering krysser elva i nord ved Hovsbrua. Ny E6 er under etablering, og ny bru og veg øst for sentrum preger landskapsbildet betydelig.

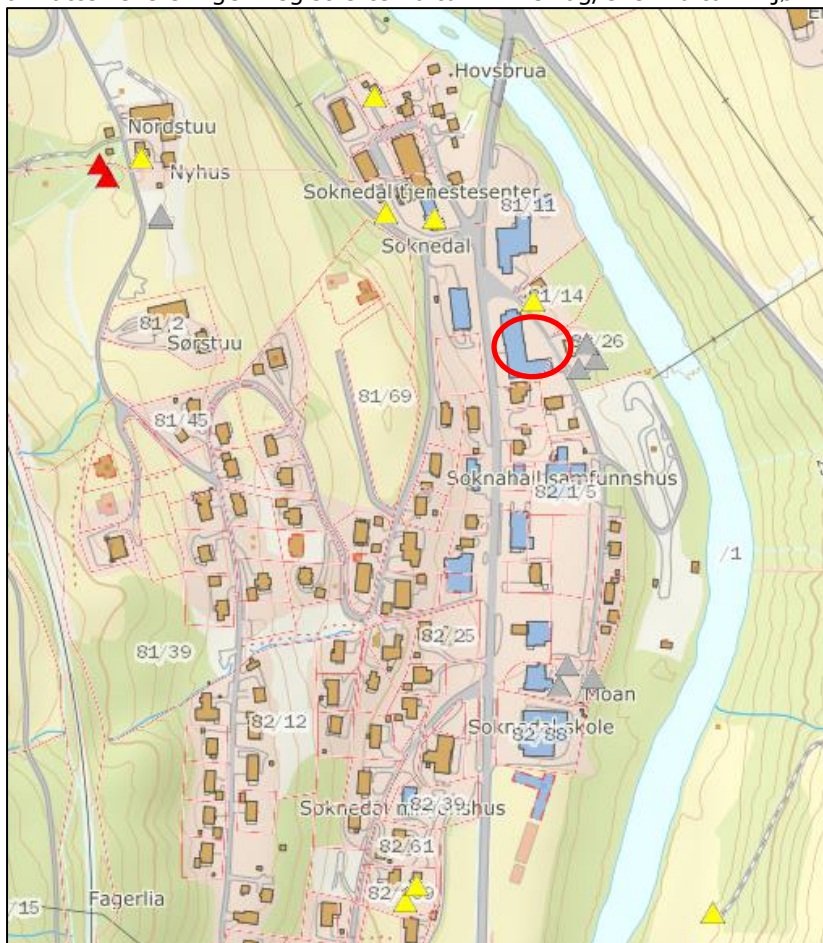
Bebyggelsen i Soknedal sentrum er en blanding av bolig-, forretnings- og ervervsbebyggelse. Bebyggelsens karakter varierer fra eldre trehus i tradisjonell byggestil og nye bolighus, via forretningsbygg i betong til «moderne» industribygg.

5.4 Solforhold og klima

Hele planområdet har gode solforhold fra formiddagen og fram til ettermiddagen. På kveldstid er solforholdene mer variabler som følger av dalsida i vest.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Innenfor planområdet er det registrert ett SEFRAK bygg, sørøst for dagens Coop Prix. Området omfatter ellers ingen registrerte kulturminner og/eller kulturmiljø.



Figur 13: SEFRAK-bygg i Soknedal sentrum. Kilde: Miljøstatus.no pr. 22.01.2019

5.6 Naturmangfold

Det er foretatt en utsjekk i Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabankens artskart. Det er ikke registrert verneområder, artsfredning eller annen fredning, viktige artsforekomster eller trekkveier innenfor planområdet. Det er heller ikke registrert nasjonalt eller regionalt viktige kulturlandskap eller statlig sikrede friluftsområder.

Det er ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 i planområdet.

Vassdragsvern

Planområdet ligger med nærhet til Sokna som er en del av Gaulavassdraget som ble vernet gjennom verneplan III for vassdrag. Gaulavassdraget har spesielt store verdier knyttet til fisk og fiske, og formålet med vassdragsvernet er å ivareta de store verdiene knyttet til bl.a. biologisk mangfold, friluftsliv, landskapsbilde og kulturminner, samt å ta vare på variasjonen i vassdraget. Vassdragsvernet er primært en beskyttelse mot vannkraftutbygging, men det skal også vektlegges å bevare verneverdiene mot andre typer naturinngrep. Dette er nærmere presisert i rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (RPR-VV).

Gjennom implementeringen av EUs vanddirektiv i Norge, er det gjort en vurdering av miljøtilstanden i vassdraget og hvilke fysiske og kjemiske forhold som påvirker vassdraget negativt. Miljøtilstanden i Sokna er moderat. Avrenning fra E6, utslipp fra renseanlegg, avrenning fra dyrket mark og flom- og erosjonssikring (i nedre del) er oppgitt som påvirkningsfaktorer.

Fisk og akvatisk miljø

Sokna er et av de største sidevassdragene til Gaula, og det viktigste for lakseproduksjon. Betydningen som produksjonsområde for sjørret er liten. Sokna er lakse- og sjørretførende ca. 3 km oppstrøms Hovsbrua i Sokndal sentrum. I vassdraget skal det tas ekstra hensyn til villaksen og tiltak som kan skade laksen skal unngås. Ifølge Lakseregisteret (lakseregister.fylkesmannen.no) er bestandsstatusen for laks i Gaulavassdraget moderat, mens den for sjørret er redusert. (lakseregister.fylkesmannen.no).

Pattedyr og fugl

Dalbunnen og elvekantskogen er viktige områder for rådyr og elg. Dette gjelder spesielt på vinteren når snødekket er mindre enn høyere oppe. Elvekantskogen har en viktig funksjon som spredningskorridor for vilt. Det er ingen kjente krysningspunkter for elg eller rådyr på planstrekningen. Gråor-heggeskogen langs vassdraget er viktige hekke- og oppholdsområder for spurvefugl. Vassdraget er et viktig leveområde for fossefall og strandsnipe. Strandsnipe har status som nær truet (NT) på rødlista. Dvergspett, som ikke er rødlistet, men er en art av særlig stor forvaltningsinteresse, er også registrert i Soknedal. Elvekantskogen i planområdet *kan* være et mulig hekkeområde for arten.

Sjekkliste for Naturmangfoldloven er gitt som vedlegg.

5.7 Landbruk/naturressurser

Planområdet er ikke i bruk for landbruksformål.

5.8 Trafikkforhold

Dagens E6 ligger langs elva Sokna i nord-sørgående retning, og er hovedfartsåren mellom Østlandet og Trøndelag.

E6 gjennom sentrum består av tofelts vei og har i dag en ÅDT på ca. 4500–5500 kjøretøy pr. døgn, og tungtrafikkandel på ca. 20–25 %. Kryss og avkjørsler på strekningen er lite definert, og sentrum er lite definert med store asfalterte arealer som brukes både til parkering, manøvreringsareal og annen hensetning av kjøretøy.

Nord for planområdet ligger krysset E6/fv. 651/kommunal veg fra Hovsbakkan. Krysset er uoversiktlig, og har en del trafikk knyttet til blant annet skolekjøring.

Ulykkessituasjon

Det er ifølge Statens vegvesens vegdatabase registrert to ulykker innenfor planområdet siden 2015. Den ene ulykken skjedde inne på kjørearealet ved bensinstasjonen hvor en fotgjenger ble lettere skadd i 2015. I 2016 er de registret en MCulykke i krysset sør før bensinstasjonen. Ulykken omfattet påkjøring bakfra, og involverte 3 lettere skadde personer. Ulykken skjedde for øvrig på samme sted hvor man hadde en dødsulykke i 1977, hvor en fotgjenger omkom.

Myke trafikanter og kollektivtilbud

Det er ingen sammenhengende gang- og sykkelveger i området. Fra Soknedal sentrum og over Hovsbrua til fv. 651 fungerer E6 som skoleveg. Det er anlagt en smal gangveg over sørsiden av Hovsbrua som er skilt fra hovedvegen med rekkverk. Skolebarna som kommer fra sentrumsområdet krysser fylkesvegen i plan ved Hovsbrua.



Figur 14: Foto som viser eksisterende kjørebru over Sokna. Kilde: google.

Det er planlagt sammenhengende gang- og sykkelveg fra Hovsbrua til Hanshus langs fylkesveg 651, og opp til skolen langs kommunal veg til Hovsmoen (Hovsbakkan).

Fire ganger i døgnet går det busser langs E6 mellom Oppdal – Soknedal – Støren (Kilde: Atb.no).

Vest for Soknedal sentrum ligger jernbanen og nærmeste stasjon er Støren.

5.9 Rekreasjonsverdi, uteområder

Det er få tilrettelagte områder med rekreasjonsverdi innenfor planområdet. Området består i hovedsak av samferdselsanlegg, og asfalterte flater i tilknytning til boliger, butikker, bensinstasjon og andre virksomheter, og det er ikke tilrettelagt for større bruk av uteområder. Enkelt private boliger har delvis skjermet uteområder.

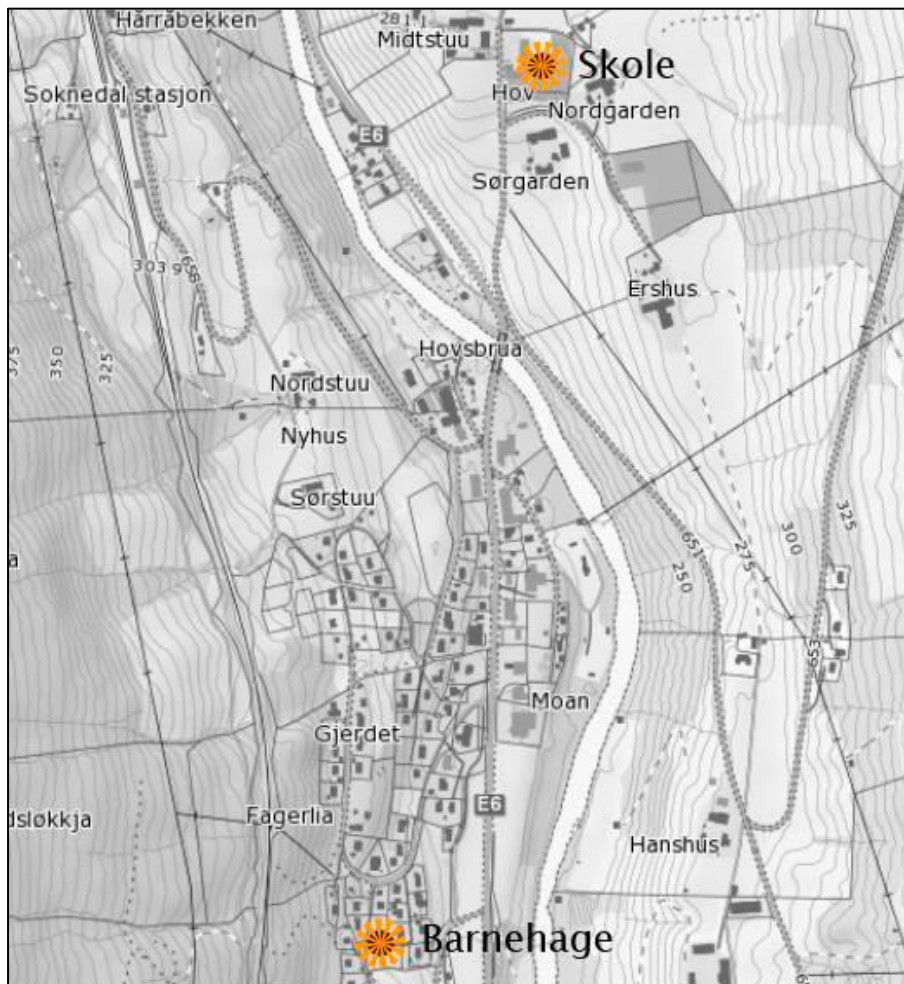
I tilknytning til eksisterende bankbebyggelse på planområdet er det et større grøntdrag med beplantning og mulighet for rekreasjon. Området er ikke mye i bruk, men fungerer som en grønn «lunge» i planområdet, og har verdi i seg selv på grunn av dette.

5.10 Friluftsliv

Friluftslivet i området er hovedsakelig knyttet til fiske i Sokna som ligger utenfor planområdet. De mest attraktive fiskeplassene ligger langs dagens E6 nord for Hovsbrua.

Planområdet har adkomst til elva på flere steder, og elva utgjør viktige premisser og kvaliteter for Soknedal. Til tross for dette er tettstedet likevel i stor grad vendt vekk fra vassdraget, og henvender seg i hovedsak mot dagens E6.

5.11 Offentlig og privat servicetilbud



Figur 15: Oversikt over skole og barnehage i Soknedal. Kilde: SVV plandokumenter fra reguleringsplan E6.

Det ligger ikke offentlig servicetilbud innenfor planområdet.

Barneskolen i Soknedal ligger ved Hov på motsatt side av dalen hvor sentrumsbebyggelsen ligger. Det er dårlig gangforbindelse til skoleområdet fra Soknedal sentrum.

Fagerlia barnehage er plassert i tilknytning til boligområdet vest for Soknedal sentrum. Sykehjem for eldre er lokalisert like nordvest for planområdet, på andre siden av vegen for Coop.

5.12 Barns interesser

Sentrumsområdet er ikke tilrettelagt for bruk av barn og unge, og er i hovedsak begrenset til mulighet for lek i grøntområdene ved bankbygget. Det finnes ingen etablerte lekeplasser innenfor planområdet, og barna i nærområdet benytter i hovedsak nærliggende barnehage og skole til lek.

5.13 Universell utforming

Soknedal sentrum er forholdsvis flatt, med en viss høydeforskjell mellom dagens E6 og parkeringsplasser/trafikkareal ved Coop Prix i nord.

5.14 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Planområdet har eksisterende vann og avløpsledninger innenfor planområdet. Deler av det eksisterende VA – anlegget er imidlertid av eldre dato, og kommunen har spilt inn behov for å skifte deler av VA – anlegget som en del av planarbeidet.

Det er flere mindre vann og avløpsledninger som i dag krysser E6 i planområdet. Se vedlagt VA – plan for detaljert tegning.

Overvann

Området består i dag av store asfalterte flater, og vil således være utsatt for overflatevann. Innen planområdet er det i dag en 450mm overvannsledning i betong som leder bort overflatevann fra kum 4522 til kum 4340 og videre til Sokna. Kommunen har positive erfaringer med eksisterende dimensjon og materiale. Lengre nord, ved kum 7130, er det et separat overvannssystem som krysser E6 og leder overvannet til Sokna. Disse to overvannssystemene er ikke koblet i dag.

Energi

Det er vegbelysning på vestsiden av dagens E6, samt vegbelysning inne på området for bensinstasjon.

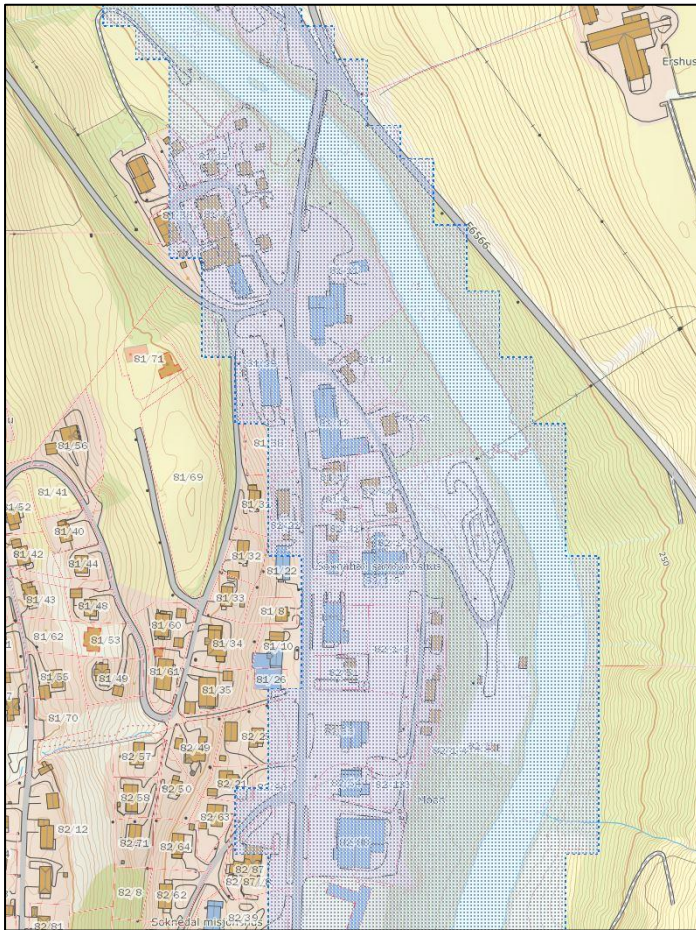
Midt Energi (tidligere Gauldal Energi) er kraftselskapet som betjener området.

Området er ikke tilknyttet fjernvarme.

Bensintank XY Soknedal

XY Soknedal opplyser om at de har totalt 4 nedgravde bensintanker inne på sitt område. To av de ligger på nordsiden av bygget, mens to av de ligger mellom grøntrabatten mot E6 og pumpene.

5.15 Flom



Figur 16: Kart som viser at Soknedal sentrum ligger innenfor aktsomhetsområde for flom. Kilde: NVE

Store deler av planområdet er ligger innenfor aktsomhetsområde for flom ifølge aktsomhetskart fra NVE. Aktsomhetsområdet stikker seg på enkelt steder til vest for dagens E6. Det er imidlertid ikke registrert hendelser med flom innenfor planområdet.

Sokna er i NVE sin kartdatabase satt med maksimal vannstigning på 7,6 meter.

5.16 Grunnforhold

På karttjenesten til Norges geologiske undersøkelser (skrednett.no) er det ikke merket av skredhendelser (steinsprang, leirskred, jordskred, flomskred eller snøskred) eller fare for kvikkleire for planområdet. Kvikkleirefaren forholder seg imidlertid kun til registreringer for arealer større enn 10 daa. Dette må ses i sammenheng når områdestabiliteten vurderes.

Det er utført grunnundersøkelser for Hovskrysset i Soknedal. Området ligger utenfor planområdet. Grunnen består av silt/leire som er fast. Dybden til fjell er liten. Ettersom planområdet ligger over marin grense er ikke kvikkleire en aktuell problematikk.

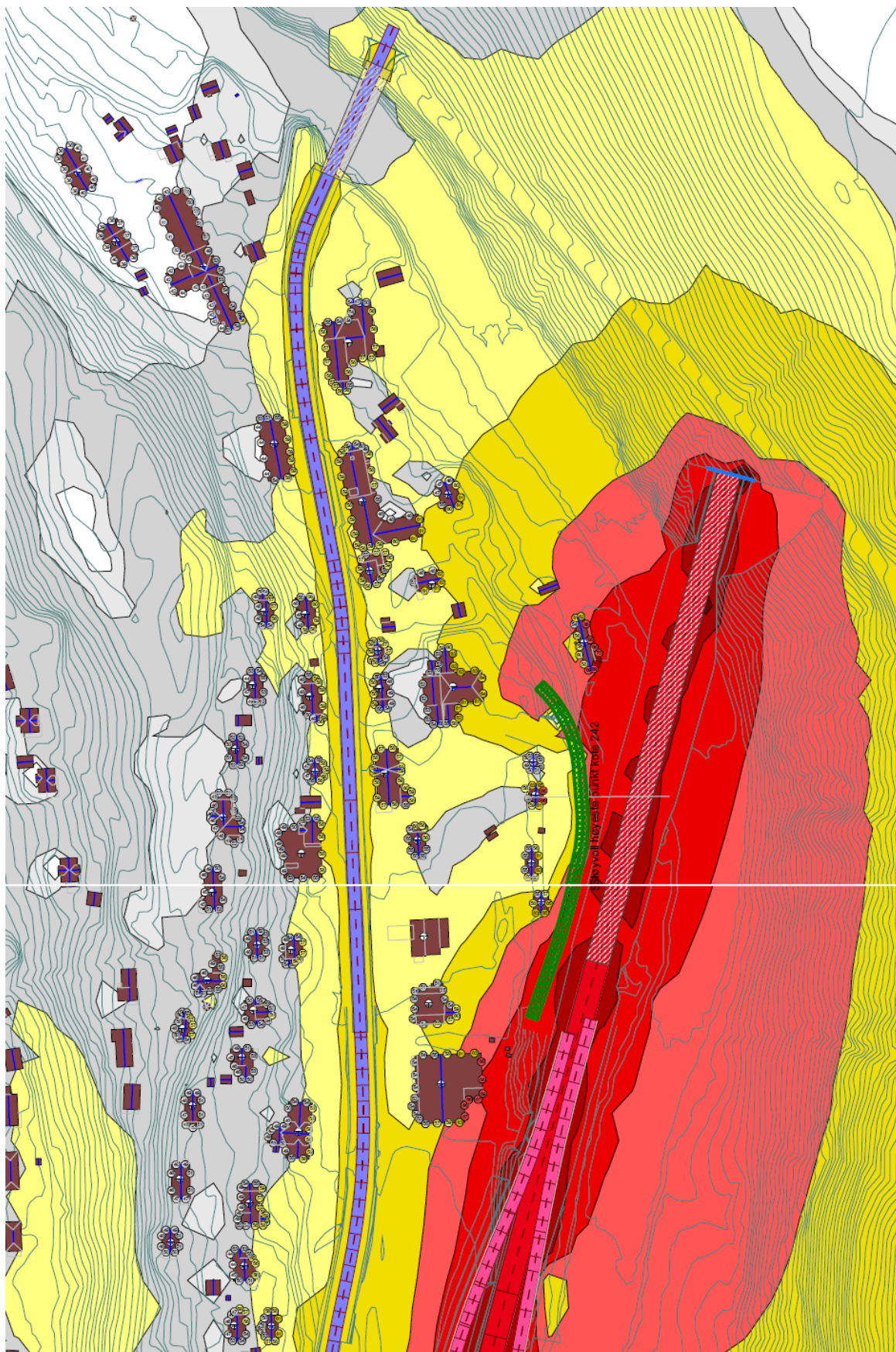
5.17 Støy

Området er i dag støyutsatt, og store deler av bebyggelsen ligger innenfor gul og rød støysone. Ved en omlegging av E6 på østsiden av sentrum vil imidlertid situasjonen forbedres.



Figur 17: Utsnitt fra støyvarselkart. Kilde Statens vegvesen

I forbindelse med planleggingen av omleggingen av E6 ble det utarbeidet en støyrapport som viser hvordan situasjonen blir i framtiden. Kartet under viser forbedringen for bebyggelsen langs eksisterende E6.



Figur 18: E6 Soknedal – Korporalsbru, Ny veitrasé for E6. ÅDT 1290, 5% tunge kjøretøy og hastighet 50 km/t. Strekning Soknedal sentrum. Med støyvoll sørvest for Soknedalsbrua. Kilde: Sweco: Støyvurdering 2019.

Områder som tidligere lå i gul og rød støysone ligger pga. omleggingen av E6 nå inne i gul og hvit sone. Områder som grenser til elva, og ny E6, vil imidlertid oppleve en endret støysituasjon. Statens vegvesen vil gjennomføre en rekke tiltak knyttet til støy når det gjelder utbyggingen av ny E6, bl.a. en stor støyvoll skissert med grønn strek på tegningen over.

5.18 Forurensning

Det er ikke påvist forurenset grunn innenfor eller i nærheten av planområdet. Det er heller ikke påvist høye verdier for utslipp til luft og vann i området.

5.19 Samiske interesser

I utgangpunktet er det ingen samiske interesser innenfor planområdet, men det er tatt med bestemmelse som sikrer dialog med Sametinget ved ev. funn av kulturminner i forbindelse med utbyggingen.

6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 Planens hensikt, avgrensning

Formålet med planforslaget er å bidra til en trafikkisikker og forskjønnert veg hvor gående og syklende gis prioritet foran gjennomfartstrafikk. Det foreslås et sammenhengende fortau på østsiden av kjørevegen gjennom sentrum. Prosjektet har fokus på god estetikk slik at tettstedet vil få et estetisk løft, samt en mer samlet og avgrenset adkomst- og parkeringssituasjon for området.

I tillegg til et fokus på en trafikkisikker veg gjennom sentrum legger planforslaget også opp til at Soknedal sentrum skal fortettes og utvikles, og at både boliger, næring, forretninger, kontorer og andre servicetilbud i større grad enn i dag skal kunne etablere seg i Soknedal sentrum.

For å tilrettelegge for økt kvalitet i sentrum, samt legge til rette for gode sosiale møteplasser, regulere planen også inn et forholdsvis stort torgområde, som skal fungere som en felles møteplass for bygda.

6.2 Reguleringsformål

Tabellen under viser arealbruken i reguleringsplanen.

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
Bolig - blokkbebyggelse	BBB	4,3 daa
Kombinert næring /tjenesteyting	BKB1 – BKB2	12,9 daa
Kombinert bolig/forretning/kontor	BKB3	4,1 daa
Andre typer bebyggelse og anlegg - Forsamlingslokale	o_BAB	2,8 daa
Sentrumsbebyggelse	BS1 – BS3	10, 3 daa
Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
Kjøreveg	o_SKV1 - o_SKV2	5,8 daa
Annen veggrunn - grøntareal	o_SVG1 – o_SVG9	1,5 daa
Fortau	o_SF1 - o_SF5	1,4 daa
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	o_S	0,5 daa
Torg	o_ST	2,4 daa
Nr. 3 Grønnstruktur		
Friområde	o_GF1	0,8 daa

PBL §12-6 Hensynssoner		
Frisikt	H140_1 - 5	0,3 daa
PBL §12-7 Bestemmelsessoner		
Anlegg og riggområde	BO1 - BO3	6 daa

6.2.1 Byggeområder

I planområdet er det vist byggeområder for boliger, kombinert formål næring/tjenesteyting, bolig/forretning/kontor, forsamlingslokale og sentrumsbebyggelse.

Bolig – blokkbebyggelse (BBB)

Området som i dag huser banken i Soknedal omreguleres fra kombinert forretning og kontor til boligbebyggelse – blokkbebyggelse. Feltets størrelse er på 4,3 daa.

Kombinert næring/tjenesteyting (BKB1 – BKB2)

Området innenfor felt BKB1 og BKB2 er i gjeldende reguleringer i hovedsak avsatt til kombinert formål bolig/forretning, samt til annet vegformål – grøntareal og område hvor plan ID 2010003 fortsatt skal gjelde (området er regulert til kombinert bolig/forretning). I tillegg inngår det i areal som i gjeldende plan er avsatt til bestemmelsesområde for rigg og anleggsområde.

Områdene omreguleres til kombinert næring og tjenesteyting. Området regulert til næring/tjenesteyting har en samlet størrelse på 12,9 daa.

Kombinert bolig/forretning/kontor (BKB3)

Felt BKB3 omreguleres til kombinert bolig/forretning/kontor i nord og i sør, mens det for eiendommer 81/13, 81/9, 82/43 og 82/41 omreguleres fra boligbebyggelse til kombinert bolig/forretning og kontor. Feltets størrelse er på 4,1 daa.

Sentrumsformål (BS1 – BS3)

Eksisterende bebyggelse og aktiviteter sør i planområdet foreslås regulert til sentrumsformål. Dette for å gi muligheten til både en fortetting av området, samt tillate flere ulike funksjoner her.

Områdene må i hovedsak omreguleres fra kombinert bolig og forretning, kjøreveg og boligbebyggelse.

Sentrumsformålene har en samlet størrelse på 10,3 daa.

Andre typer bebyggelse og anlegg – Forsamlingslokale (o_BAB)

Området omreguleres fra allmenntilgjengelig forsamlingslokale til andre typer bebyggelse og anlegg – Forsamlingslokale, og skal være offentlig. Omregulering innebærer ingen endring av bruk av området, og eksisterende regulering er i hovedsak videreført. o_BAB har en størrelse på 2.8 daa.

6.2.2 Samferdsel

Torg (o_ST)

Området omreguleres fra fellesområde generelt til offentlig torg. Området planlegges opparbeidet med torg, beplantning og lekeplass, slik at området fremstår som et naturlig og attraktivt samlingssted for bygda.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o_S)

Området omreguleres fra fellesområde generelt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, men innebærer ingen endring av bruk av området.

Kjøreveg (o_SKV1 og o_SKV2).

For felt o_SKV2 er gjeldene regulering i hovedsak videreført i planforslaget, med unntak av sørlig del hvor det etableres en snuhammer. Veggen har en regulert bredde på 7 meter.

Felt o_SKV1 reguleres i sin helhet til offentlig kjøreveg. Veggen gjennom Soknedal sentrum har en foreslått vegbredde på 7 meter.

Området foreslått regulert til kjøreveg er i gjeldene regulering i tråd med angitt formål.

Fortau (o_SF1 -o_SF5)

o_SF2 er i hovedsak planlagt etablert på østsiden av eksisterende veg gjennom Soknedal sentrum, og er i hovedsak lagt på areal regulert til kjøreveg. Enkelt plasser er imidlertid fortauet trukket inn på private eiendommer i områder som er regulert til kombinert bolig/forretning og boliger.

Foreslått fortau har en regulert bredde på ca. 3 meter og skal være offentlig.

o_SF5 er planlagt ved ny overgang ved banken. Fortauet fører også frem til foreslått kantstopp for buss. Arealet omreguleres fra kjøreveg til fortau. Foreslått fortau har en regulert bredde på ca. 3 meter og skal være offentlig.

o_SF4 er planlagt sør på planområdet ved ny overgang. Arealet ligger innenfor areal regulert til boligformål og vegformål, og foreslås omregulert til fortau. Foreslått fortau har en regulert bredde på ca. 3 meter og skal være offentlig.

o_SF1 og o_SF3 er planlagt fortau fra hovedveg og inn til nytt torgareal. Dette sikrer trygg adkomst for myke trafikanter, og har særlig fokus på barn og unge som skal benytte seg av lekeareal på torget. Foreslått fortau har en regulert bredde på 2,5 meter og skal være offentlig. Areal må omreguleres fra fellesområde til fortau, og fra bolig/forretning til fortau.

Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG1 – o_SVG8)

o_SVG9 ligger hovedsakelig inne på areal regulert til annen veggrunn, samt noe innenfor areal avsatt til boligbebyggelse. Området omreguleres til annen veggrunn – grøntareal.

o_SVG1, o_SVG2 og o_SVG3 ligger innenfor areal regulert til kjøreveg, og må omreguleres til annen veggrunn – grøntareal.

o_SVG4 ligger hovedsakelig innenfor areal regulert til kjøreveg, samt til areal regulert til kombinert formål og boligformål i sør. Arealet omreguleres til annen veggrunn – grøntareal. På vestsiden av vegen er annen veggrunn kun trukket ut til eiendomsgrensen, og berører dermed ikke privat eiendom.

o_SVG5, o_SVG6 og o_SVG7 ligger på østsiden av eksisterende E6 og er i hovedsak regulert til kombinert formål, kjøreveg, boliger og fellesområde i gjeldene regulering. Området må derfor omreguleres til annen veggrunn – grøntareal i sin helhet. Langs veg gjennom Soknedal sentrum er det behov for areal til skjæringer og fyllinger i forbindelse med etablering av tiltaket. Dette arealet ligger innenfor arealet foreslått regulert til annen veggrunn og har en bredde på 1 meter fra fortauskant. Enkelte områder er imidlertid vist med utvidet bredde. Dette omfatter områder hvor gjennomføring av tiltaket krever noe mer terrenginngrep. Foreslått regulert areal øst for vegen berører alle de private eiendommene som ligger langs vegen. Se figur 21 som viser privat areal som beslaglegges som følge av opparbeidelse av fortau.

o_SVG8 er vist helt sør på planområdet og er ligger innenfor areal regulert til kjøreveg og boligformål i gjeldende plan. Området omreguleres til annen veggrunn – grøntareal.

Støttemur

Planforslaget legger opp til at det reguleres støttemur mot gbnr 81/11. Denne er foreslått for å redusere terrenginngrep på tomte, og sikre tilstrekkelig avstand til eksisterende bygg (Coop). Dermed opprettholder man mulighet for at arealet mellom foreslått fortau og eksisterende bygg fortsatt kan benyttes til kjøreareal. Høyden på støttemur er beskjedne, og ikke høyere enn 0,5 meter.

Sikt, H140 1 – H140 5

Siktlinjer er vist på plankartet, og er utformet i henhold til håndbok N100. For å ikke hindre sikt i kryss er det lagt inn hensynssone H140 Frisiktsone i alle kryss der siktlinjer går inn på annet areal enn kjøreareal. Her tillates det ikke sikthindrende gjenstander som er høyere enn 0,5 m over tilstøtende kjørebanelens plan. Busker, trær og gjerder som kan hindre sikten er ikke tillatt. Enkelte oppstammede trær, lysmaster, trafikkskilt og lignende kan tillates.

6.2.3 Grønnstruktur

Friområde (o GF1)

Gjeldende regulering er videreført i planforslaget.

6.2.4 Hensynssoner og bestemmelsesområder

Sikt, H140 1 – H140 5

Siktlinjer er vist på plankartet, og er utformet i henhold til håndbok N100. For å ikke hindre sikt i kryss er det lagt inn hensynssone H140 Frisiktsone i alle kryss der siktlinjer går inn på annet areal enn kjøreareal. Her tillates det ikke sikthindrende gjenstander som er høyere enn 0,5 m over tilstøtende kjørebanelens plan. Busker, trær og gjerder som kan hindre sikten er ikke tillatt. Enkelte oppstammede trær, lysmaster, trafikkskilt og lignende kan tillates.

Anlegg- og rigg #BO1 – #BO3

Områder merket på plankartet med #BO1 – 3 er avsatt til anlegg og riggområde, og skal være tilgjengelig i en begrenset periode knyttet til etablering av tiltaket, og skal tilbakeføres til sin funksjon i etterkant.

Anlegg og riggområde langs østsiden av avlastet E6 er vist som et belte i ytterkant av areal regulert til annen veggrunn, og er satt for å sikre et tilstrekkelig areal til for rigg og anlegg (#BO1 og #BO3). Arealet som faller inn under bestemmelsesområde trenger imidlertid ikke å ha restriksjoner knyttet til ordinær bruk gjennom *hele* anleggsperioden, men dette må avklares fortløpende gjennom dialog med vegmyndighet i anleggsperioden.

#BO2 er videreført fra gjeldende regulering, og er knyttet til Statens vegvesen sitt behov for rigg og anleggsområde tilknyttet bygging av ny E6 øst for planområdet.

6.3 Bebyggelsens plassering, utforming og potensial.

Felt BKB1 huser i dag Coop Prix, samt privat eiendom sør på området.

Ny bebyggelse på området foreslås i form av næringsvirksomhet som verksted, Felleskjøpet, rørlegger o.l. Området skal utvikles med virksomheter av middels areal-, besøks- og arbeidsintensiv karakter, og skal ikke lenger tilrettelegges for boligbebyggelse. Bebyggelsens høyde skal ikke overstige 6 meter gesims og 9 meter mønehøyde over gjennomsnittlig planert terreng. Dette innebærer 2 etasjer.

Grad av utnyttning er satt til min 40 % og maks 70 % BYA og bebyggelsen skal plasseres innenfor byggegrenser som vist på plankartet.

Ved en teoretisk utregning av *næringspotensial* innenfor feltet ser man på feltets størrelse, sammen med grad av utnyttelse. *Teoretisk* kan det dermed innenfor feltet bygges 2 etasjer med næring. Med en utnyttelse på 60 % (opprinnelig utnyttelse på 70 % BYA minus areal til parkering på 10 %), anslår man at man på felt BKB1 (totalt 10,8 daa) kan bygge til sammen ca. 6480 m² med næring. Over 2 etasjer innebærer dette at hver etasje er på ca. 3240 m².

Bebyggelsens karakter, stiluttrykk, fargebruk m.m. skal utformes med stedlig byggeskikk jf. PBL § 74 nr. 2, og planforslaget ønsker at bebyggelsen i større grad enn hva eksisterende bebyggelse i sentrum gjør, skal «henvende» seg mot elva. Området bør derfor legge til rette for at tilgang til elva opprettholdes, og at man i større grad ikke lager en bakside mot elva som blir glemt. Ved å søke å snu fokuset mer mot vassdraget vil kvalitetene i området kunne økes. Fasade mot avlastet E6 skal ha en åpen karakter i 1. etasje.

Felt BKB2 huser i dag blant annet Meieriet og Felleskjøpet. Ny bebyggelse på området foreslås lik som for BKB1, i form av næringsvirksomhet som verksted, Felleskjøpet, rørlegger o.l. Området skal utvikles med virksomheter av middels areal-, besøks- og arbeidsintensiv karakter, og ikke lenger tilrettelegges for boligbebyggelse. Bebyggelsens høyde skal ikke overstige 6 meter gesims og 9 meter mønehøyde over gjennomsnittlig planert terreng. Dette innebærer 2 etasjer.

Grad av utnytting er satt til min 40 % og maks 70 % BYA og bebyggelsen skal plasseres innenfor byggegrenser som vist på plankartet.

Ved en teoretisk utregning av *næringspotensial* innenfor felt BKB2 kan man med samme utregning som for felt BKB1 få et teoretisk næringspotensial på totalt 1280 m². Over to etasjer innebærer dette at hver etasje kan huse maks 690 m² næringsareal.

Bebyggelsens karakter, stiluttrykk, fargebruk m.m. skal utformes med stedlig byggeskikk jf. PBL § 74 nr. 2, og planforslaget ønsker at bebyggelsen i større grad enn hva eksisterende bebyggelse i sentrum gjør, skal «henvende» seg mot elva. Området bør derfor legge til rette for at tilgang til elva opprettholdes, og at man i større grad ikke lager en bakside mot elva som blir glemt. Ved å søke å snu fokuset mer mot vassdraget vil kvalitetene i området kunne økes. Fasade mot avlastet E6 skal ha en åpen karakter i 1. etasje.

Felt BKB3 huser i dag i stor grad private boliger i form av eldre eneboliger. Planforslaget legger opp til at man i fremtiden ikke skal tilrettelegge for denne formen for boliger, men at området utvikles med leiligheter, forretninger og kontorer, og således får et mer urbant og sentrumspreget bebyggelse.

Bebyggelsens høyde skal ikke overstige 9 meter gesims og 12 meter mønehøyde over gjennomsnittlig planert terreng. Dette innebærer 3 etasjer.

Grad av utnytting er satt til maks 60 % BYA og bebyggelsen skal plasseres innenfor byggegrenser som vist på plankartet.

Ved en teoretisk utregning av *boligpotensial* innenfor feltet ser man på feltets størrelse, sammen med grad av utnyttelse. *Teoretisk* kan det dermed innenfor feltet bygges 3 etasjer med boliger. Med en utnyttelse på 50 % (opprinnelig utnyttelse på 60 % BYA minus areal til parkering på 10 %), anslår man at man på felt BKB3 (totalt 4,1 daa) kan bygge til sammen ca. 2050 m² med boliger. Over 3 etasjer innebærer dette at hver etasje er på ca. 683 m². Hvis vi anslår en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på 90 m² innebærer dette at man totalt kan bygge ca. 8 leiligheter i hver etasje, noe som innebærer totalt ca. 23 leiligheter på 90 m². Areal til heisrom, trapper osv er ikke medregnet og vil kunne komme i tillegg.

Ved utbygging av feltet til næringsbebyggelse vil maks *næringspotensial* bli totalt 2050 m² over tre etasjer.

Bebyggelsens karakter, stiluttrykk, fargebruk m.m. skal utformes med stedlig byggeskikk jf. PBL § 74 nr. 2. Fasade mot avlastet E6 skal ha en åpen karakter i 1. etasje.

Felt BBB huser i dag Soknedal Sparebank, og ny bebyggelse på området foreslås i form av et leilighetsbygg på maks 3 etasjer. Bebyggelsenes høyde skal ikke overstige 9 meter gesims og 12 meter mønehøyde over gjennomsnittlig planert terreng. Trappehus, heis og teknisk installasjoner tillates inntil 2 meter over regulert høyde, med areal inntil 10% av bygningens bebygde areal.

Grad av utnyttning er satt til 45 % BYA og bebyggelsen skal plasseres innenfor byggegrenser som vist på plankartet. Særlig del av felt BBB skal ikke bebygges, men kan inngå som en del av områdets samlede uteoppholdsarealer.

Ved en teoretisk utregning av *boligpotensial* vil man ved en utnyttelse på 35 % BYA kunne bygge totalt 1505 m² bolig. Fordelt på 3 etasjer innebærer dette at hver etasje blir på 500 m². Med en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på 90 m² innebærer dette totalt 16 leiligheter.

Bebyggelsens karakter, stiluttrykk, fargebruk m.m. skal utformes med stedlig byggeskikk jf. PBL § 74 nr. 2.

Felt BS1 – BS3 er tiltenkt et sentrumspreg. Området er i dag preget av private eneboliger, samt blant annet bensinstasjonen, bakeri og butikk. Området er i planforslaget tiltenkt bebyggelse som omfatter en *kombinasjon* av boliger, næringer, detaljhandel, offentlige/private kontorer, offentlig /privat service og tjenesteyting, samt offentlige møteplasser o.l. Det tillates ikke rene boligkomplekser innenfor sentrumsformålet, og det legges til rette for at boliger ikke skal etableres i første etasje. Boliger kan etableres i 2. og 3. etasje, mens det i 1. etasje skal tilrettelegges for virksomheter med mer allmenntilgjengelig formål. Ny utbygging i områder avsatt til sentrumsformål krever samlokalisering av funksjoner og flerbruk av bygninger.

Bebyggelsens karakter, stiluttrykk, fargebruk m.m. skal utformes med stedlig byggeskikk jf. PBL § 74 nr. 2, og planforslaget ønsker at bebyggelsen i større grad enn hva eksisterende bebyggelse i sentrum gjør, skal «henvende» seg mot elva. Området bør derfor legges til rette for at tilgang til elva opprettholdes, og at man i større grad ikke lager en bakside mot elva som blir glemt. Ved å søke å snu fokuset mer mot vassdraget vil kvalitetene i området kunne økes. Fasade mot avlastet E6 skal ha en åpen karakter i 1. etasje.

Grad av utnyttning er satt til maks 60% BYA. For å sikre at sentrumsområdet får en høy utnyttelse, er det også satt et minimumskrav i form av 45% BYA.

Ved en teoretisk utregning av boligpotensial legger vi til grunn at boliger kun kan etableres i 2. og 3. etasje. Totalt er felt avsatt til sentrumsformål på totalt 10,3 daa. Reell utnyttelse til bebyggelse er anslått til 50 %. På samme måte som de øvrige feltene har man trukket fra 10 % til blant annet parkering. Dette innebærer at man totalt kan bygge 5150 m². Fordelt over 3 etasjer blir dette 1716 m² pr. etasje. Siden boliger ikke kan etableres i 1. etasje vil det totale boligpotensialet innenfor dette feltet ligge på ca. 3433 m². Dette vil med en gjennomsnittlig leilighetsstørrelse på 90 m² innebærer ca. 38 leiligheter. Maksimalt næringspotensial innenfor sentrumsformålet er på 5150 m², men dette betinger at man ikke bygger boliger på området.

Felt o_BAB planlegges videreført som forsamlingslokale, med utnyttelse på 30 % BYA. Høydebestemmelser er lik som for de øvrige felt.

Gjennom en teoretisk beregning kan en realisering av planforslagets fulle potensiale gi om lag 77 leiligheter på ca. 90 m² for hele planområdet.

Ved bruk av samme utregning kan man også anslå maks potensial for forretning, kontor og næringsvirksomhet i området.

For felt BKB1 – BKB3, viser utregningen at man maks kan etablere totalt ca. 9810 m² næring, tjenesteyting, forretning og kontorareal, mens man i sentrumsformålene maks kan etablere 5150m² forretning, næring, kontor o.l. Dette betinger imidlertid at man ikke etablerer boliger, hverken innenfor sentrumsformålene eller de kombinerte formålene.

6.4 Parkering

Planforslaget legger opp til en mer samlet parkering for området, hvor man i større grad har bedre egnede områder for parkering tilknyttet bolig, handel, service og næringsvirksomheter. I dag har man en utflytende parkeringssituasjon hvor bilister parkerer relativt fritt på området, og det er ønskelig å stramme inn på dette.

Planforslaget legger opp til at man innenfor byggeformålene skal sikre 1,5 parkeringsplass pr. boenhet og 0,5 gjesteparkeringsplasser pr. boenhet, mens man for forretninger og kontorer skal sikre 2 parkeringsplasser pr. 100 m² BRA. Samme parkeringsnorm gjelder også for sentrumsformålene. Biloppstillingsplasser inngår i beregningen av BYA med 18 m² pr. plass. Parkering skal være felles for boenheter innenfor feltet, og tillates etablert under bakken, på bakkeplan eller i parkeringsanlegg. I tillegg til parkering for bil skal det etableres 2 sykkelparkeringsplasser pr. boenhet, samt 2 sykkelparkeringsplasser pr. 100 m² BRA næring, forretning, kontor ol. innenfor hele planområdet.

Realisering av planforslaget innebærer med bakgrunn i tidligere beregning av maks boligpotensial og maks potensial for næring, tjenesteyting, forretning og kontor at man ved et maksalternativ må ha plass til ca. 154 parkeringsplasser tilknyttet maksalternativet for boliger, mens man må ha ca.300 parkeringsplasser for totalt 15 000m² næring, tjenesteyting, forretninger og kontorer.

Planforslaget viser ikke forslag til plassering av parkering på plankartet, og det legges opp at parkering skal løses for hvert enkelt tiltak, og at man skal ta sikte på å samle parkering for flere tiltak/tomter, slik at man sikrer en mer avgrenset parkeringssituasjon på området.

Planforslaget legger imidlertid opp til et mindretall langsgående parkeringsplasser langs veg gjennom sentrum. Disse er planlagt utenfor dagens meieri, samt utenfor restaurant Mama Rosa.

Det tillates ikke hensetting av store kjøretøy som lastebiler, trailere, hengere og traktorer innenfor planområdet.

6.5 Trafikk

Ved ferdigstillelse av ny E6 i utkanten av Soknedal vil sentrum oppleve en betydelig reduksjon i trafikk gjennom området. Vegen vil i så måte primært fungere som en avlastningsveg/omkjøring ved behov/arbeid på E6, i tillegg til fylkesveg for innbyggere i området.

Utforming av kjøreveg

Dagens E6 gjennom Soknedal sentrum vil i hovedsak ikke få endret vegføring som følge av planforslaget. Unntaket er imidlertid *utenfor* planens avgrensning der hvor eksisterende veg skal kobles på planlagt ny bru, nord for planområdet, og ny vegføring er vist over gbnr 81/11 (Coop bygget). I forbindelse med vegføring over gbnr. 81/11 har man sett på hvordan denne best kan legges for å unngå for store terrenginngrep på tomte. I møte med grunneier, vegmyndighet og

Mye trafikanter og utforming av fortau

Planforslaget legger opp til gjennomgående fortau gjennom Soknedal sentrum. Fortauet planlegges på østsiden av vegen og vil ha en bredde på 3 meter, samt være offentlig. Det planlegges opphevede gangfelt innenfor planområdet, og disse er foreslått vest for gbnr. 82/54 i sør og vest for gbnr. 81/11 i nord.

Fortau gjennom Soknedal sentrum bør skilles fra kjøreareal på en god måte. Dette gjelder også arealer i forkant av handel og servicevirksomheter, hvor det kan være mulig å kjøre/parkere. Det er viktig at man unngår rygging inn på fortausareal, og dermed unngå potensielt farlige situasjoner.

I vest legger planforslaget opp til etablering av fortau fra eksisterende kryss mot planlagt busstopp og overgang. I dag går og sykler man i vegkanten på denne strekningen.

I sør legges det også opp til etablering av fortau fra eksisterende veg i vest og ned til veg gjennom sentrum i forbindelse med etablering av planlagt overgangsmulighet her.

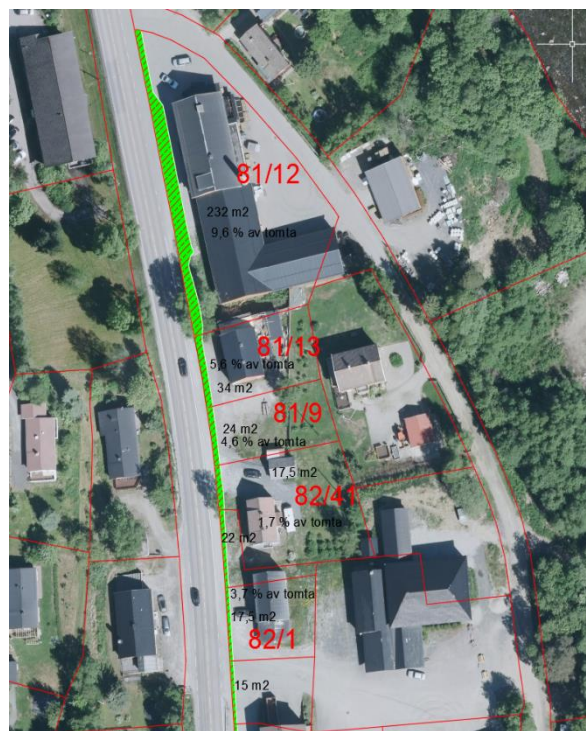
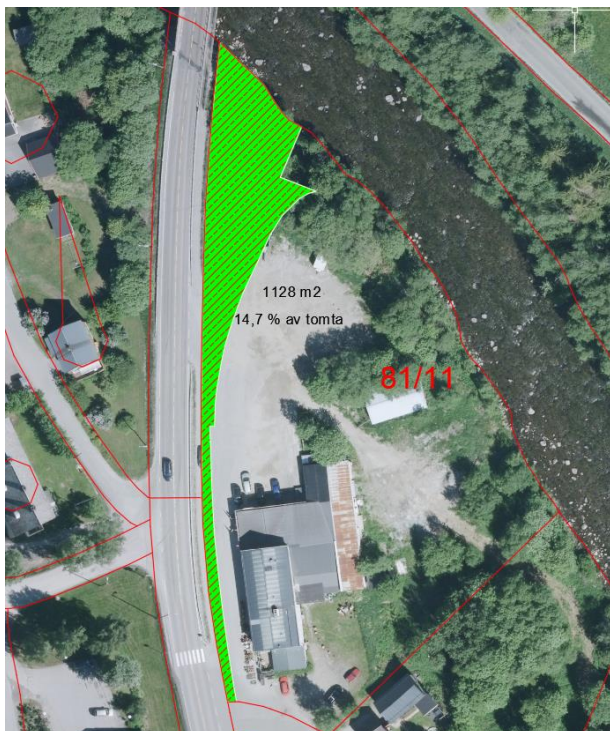
Sentralt på området legges det også opp til to fortau fra veg og inn til offentlig torgareal. Disse fortauene reguleres med en bredde på 2,5 meter og skal være offentlig. Det er et ønske om at myke trafikanter har en trafiksikker forbindelse til både forsamlingslokalet, så vel som til torgarealet og lekeplassen, fra det gjennomgående fortauet langs ny fylkesveg.

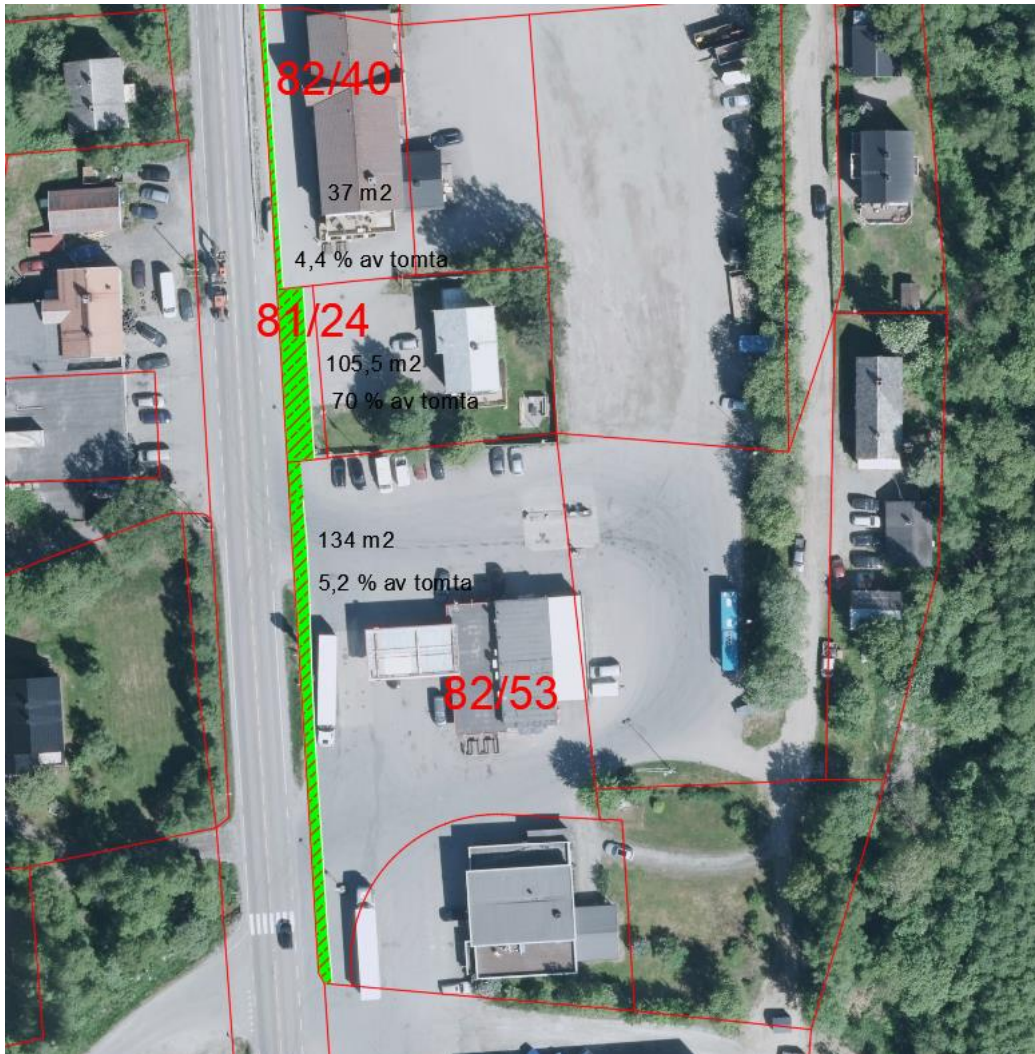
Det er av vesentlig betydning at ny vegløsning i planområdet sikrer gode og trafiksikre løsninger for gående og syklende, og trygge forbindelser mot skoleområdet nord for planområdet. Dette er et viktig premiss for planarbeidet. Fortau på østsiden av veg gjennom sentrum videreføres derfor over planlagt ny bru hvor myke trafikanter kan krysse vegen mot nord og sørøst, samt i vest og ferdes videre på planlagte gang- og sykkelveier, utenfor planområdet.

Inngrep i privat eiendom

Planlagt fortau på østsiden av vegen vil, sammen med behovet for fyllinger, støttemurer og skjæringer i forbindelse med etablering av veg og fortau, medføre en inngripen i private eiendommer som gbnr. 81/11, 81/12, 81/13, 81/9, 82/41, 82/1, 82/40, 82/24 og 82/53. Areal som beslaglegges på privat eiendom er i hovedsak areal som benyttes til parkering, i tillegg til noe gjengrodd areal.

Gbnr. 81/11, 81/13, 82/1 og 81/24 får beslag på egen tomt som overstiger 14 % av tomtas samlede areal. Resterende eiendommer får vesentlig mindre del av tomtas samlede areal beslaglagt grunnet etablering av fortau og tilhørende annen veggrunn.





Figur 21 Grunnerveskart. Kilde: Rambøll

Terrenginngrep tilknyttet opparbeidelse av fortau

Det er behov for både fyllinger og skjæringer som er vist på plankartet som annen veggrunn – grøntareal. I utgangspunktet er det avsatt 1 meter i ytterkant av fortau, men der hvor inngrep utover dette er nødvendig har man avsatt noe mer areal til annen veggrunn.

Dette vil innebære en inngripen i private eiendommer, på østsiden av vegen. Se figurer over.

På vestsiden av vegen vil fyllinger og skjæringer ikke inngripe i privat eiendom.

Kollektivtrafikk

Planforslaget legger opp til kantstopp for buss, både i nordlig og sørlig retning innenfor planområdet. I sørgående retning foreslås kantstopp for buss sør for eksisterende kryss ved dagens Coop butikk, mens det i nordgående retning foreslås etablert vest for gbnr. 81/12. Det er i tillegg kort avstand til pendlerparkering og busstopp for regionsbuss sør for planområdet.

Adkomster

Planforslaget legger opp til å redusere antallet adkomster inne på planområdet. Området er i dag utflytende hva gjelder adkomst til boliger, butikker, bensinstasjon og andre virksomheter. Det er både med tanke på trafiksikkerhet, samt med tanke på en visuell forskjønning av området derfor ønskelig å stramme opp antall avkjørsler, slik at man får et mer tydelig trafikkbilde, samt at man unngår parkering og hensetting av biler på hele området.

Adkomster er markert med adkomstpilar på plankartet, og viser *omtrentlig* plassering, samt antallet adkomster det legges opp til.

6.6 Miljø

Ved en omlegging av dagens E6 skal vegen gjennom Soknedal sentrum nedklassifiseres til en fylkesveg og dette innebærer redusert trafikk gjennom sentrum. I tillegg til redusert trafikk gjennom sentrum legger planforslaget opp til at vegen skal opparbeides som en miljøgate, med redusert hastighet og fokus på myke trafikanter. Antall parkeringsplasser skal reduseres, og området skal få et grønnere preg gjennom beplantning og tilrettelegging for flere sosiale møtesteder.

6.7 Støy

Området vil som følge av en omlegging av E6 få et forbedret støybilde, sammenlignet med dagens situasjon. Planforslaget legger opp til ny veg i forbindelse med bygging av ny kjørebru, samt etablering av gjennomgående fortau langs veg gjennom Soknedal sentrum. Disse tiltakene anses som miljø- og sikkerhetstiltak for området, og ikke tiltak som gjennomføres med hovedhensikt å bedre fremkommeligheten for bil. Vegdirektoratet anbefaler at følgende prinsipper legges til grunn ved Statens vegvesens praktisering av regelverket:

Miljø og sikkerhetstiltak	
Utendørs	Innendørs
Støytiltak skal gjennomføres dersom: <ul style="list-style-type: none"> - Støynivået er over L_{den} 65 dB (rød sone) - Støynivået er mellom L_{den} 55 og 65 dB (gul sone) og samtidig øker mer enn 3 dB. Nivået bringes under L_{den} 55 dB etter tiltak	Støytiltak gjennomføres dersom utendørs støynivå er over L_{den} 65 dB (rød sone) og innendørs støynivå samtidig er over $L_{pAeq24h}$ 35 dB. Nivået bringes under $L_{pAeq24h}$ 30 dB etter tiltak.

Da området forventes å få et forbedret støybilde vil det iht. Statens vegvesens praktisering av støyretningslinjen T – 1442/16 ikke være nødvendig med *støytiltak* ved bygging av slikt veganlegg.

6.8 Universell utforming

Utbygging skal utformes i tråd med prinsippene om universell utforming. Planområdet er relativt flatt, og vil således være godt tilrettelagt mtp. universell utforming.

6.9 Naturmangfold

Planforslaget legger opp til at man skal på best mulig måte skal ivarta mest mulig av eksisterende vegetasjon ved realisering av planforslaget, og at områder som består av midlertidige rigg og anleggsområder skal tilbakeføres til sin opprinnelige form ved endt anleggsperiode.

6.10 Uteoppholdsareal og rekreasjonsområder

Torg (felt o_ST)

Planområdet mangler i dag gode og attraktive uteoppholdsarealer som er tilgjengelig for besøkende og innbyggere, og planforslaget legger derfor til rette for etablering av et offentlig torg innenfor felt o_ST. Området ligger sentralt, og er tiltenkt en rolle som et torg hvor lokalbefolkningen kan møtes, arrangementer avholdes og barn kan leke. Torget skal opparbeides med en lekeplass, beplantning og benker, samt gjøres attraktiv for bruk gjennom å fjerne hensetting og parkering av store kjøretøy på området. Området ligger like ved dagens samfunnshus, noe som vil være positivt i arbeidet med å skape et sosialt samlingspunkt i området.

Innenfor feltet er det ikke tillatt med parkering.

MUA

Innenfor felt BBB, BKB3 og BS1 – BS3 skal det før ferdigstilling av tiltaket etableres både privat og felles uteoppholdsarealer for boliger. MUA (minste uteoppholdsareal) for hver bolig settes til 40 %, evt. pr. 100 m² BRA. Deler av uteoppholdsarealet kan være felles, og skal opparbeides med beplantning, benker og møteplasser på skjermede arealer.

Orientering mot Sokna

Det varig verna vassdraget Sokna utgjør viktige premisser og kvaliteter i tettstedet og det er derfor viktig at en hensynstar vassdragets naturkvaliteter og søker å nyttiggjøre seg elva for å øke kvalitetene i tettstedet. I dag er tettstedet i stor grad vendt vekk fra vassdraget og mot dagens E6. Ved å søke å snu fokuset mer mot vassdraget vil bokvalitetene i sentrum kunne økes. Planforslaget legger derfor opp til at uteområder i større grad skal henvende seg mot elva, og at man planlegger utearealene med dette i fokus.

6.11 Landbruk, natur og friluftsområder

Planområdet omfatter ikke arealer som brukes eller skal brukes til landbruksformål. Eksisterende friluftsområde innenfor planområdet, felt o_GF, skal opprettholdes i sin helhet.

6.12 Kulturminner

Innenfor planområdet er det registrert ett SEFRAK bygg. Dette blir ikke berørt av planforslaget. Planforslaget berører ellers ingen kulturminner og/eller kulturmiljøer.

6.13 Teknisk infrastruktur

Vann- og avløp

Planforslaget legger opp til at tiltaket skal kobles til det kommunale vann- og avløpsnettet.

I forbindelse med planarbeidet har kommunen planlagt en utskifting av det eksisterende kommunale VA – nettet som ligger på østsiden av vegen gjennom Soknedal sentrum.

Det skal ikke etableres nye vann- og spillvannsledninger.

Eksisterende vann- og spillvannsledninger skal dermed kun ivaretas ved å legge den nye planlagte overvannsledning på en dybde som ikke kommer i konflikt med eksisterende infrastruktur. Rørledninger som krysser E6 må derfor måles. Dette er ikke utført i denne fasen.

Overvann

Planforslaget legger opp til at grønne arealer tilgrensede vegarealet skal bidra til å øke fordrøyningen for området. Kantvegetasjon bør i de tilfeller der det er mulig bevares, og det er naturlig at man som et ledd i opparbeidelsen av en miljøgate også beplanter området med vegetasjon som bidrar til økt fordrøyning, samtidig som dette er et estetisk løft for området.

Det er planlagt en OV500BTG i foreslått gang- og sykkelveien langs E6, se tegning GH100 og GH101. Det nye røret skal koble eksisterende kummer 4277 og 7130, og dermed knytte sammen de to overvannsystemene beskrevet ovenfor.

Da kommunen har god erfaring med eksisterende dimensjon, er det foreslått 500 BTG.

Overvannsrøret ved kum 4340 og videre til Sokna kan dermed legges ned og overvannet føres nordover mot ny planlagt kum O1 i tegning GH100. Eksisterende overvannsledning nedstrøms O1 er beskrevet av kommunen som i dårlig stand og med liten kapasitet. Dette anbefales da renoveret samtidig som ny OV500 bygges for å ikke overbelaste røret.

Leggedybde må prosjekteres i en senere fase slik at OV500 ikke kolliderer med eksisterende infrastruktur i bakken.

Se vedlagt VA – plan for utdypende informasjon og tegninger.

6.14 Flom

I forbindelse med planlegging og arbeid med ny E6 forbi Soknedal sentrum i regi av Statens vegvesen er det gjennomført flere beregninger knyttet til nødvendig høyde på ny bru. Undersøkelsene omfattet oppmåling av vannstander i elva samt beregning av 200 – årsflom og vannlinjeberegninger.

Resultatene fra gjennomførte beregninger konkluderer med at byggeområder i planen ligger høyere enn antatt flomvannstand, og planområdet anses ikke utsatt for flomfare.

7. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

7.1 Overordnede planer

Planområdet er i kommuneplanens arealdel vist som område hvor kommunedelplan Soknedal er gjeldende. I gjeldende kommunedelplan er områdene langs E6 gjennom Soknedal sentrum avsatt til forretninger, boligområder, bygninger med særskilt allmenntilrettelagt formål, samt veg. Planforslaget anses å være i tråd med overordnet kommunedelplan.

Hovedtrekkene i planforslaget viderefører i hovedsak de føringer satt i gjeldende reguleringsplan fra 2010. Gjeldende reguleringsplan har et stort potensial i form av blant annet utnyttelse, og foreliggende planforslag har i store trekk videreført de føringer lagt i plan fra 2010. Planforslaget har imidlertid i større grad enn gjeldende plan tatt stilling til høyder, ny bebyggelse og bruk og utvikling av området, og anses å være i tråd med overordnede planer og føringer gitt av Midtre Gauldal kommune.

Planforslaget anses i tillegg å særlig ivareta de retningslinjer som omhandler barn og unge på en god måte. Gjennom etablering av en sentral lekeplass (torg), samt sikre en trygg skoleveg vil planforslaget bedre situasjonen for barn og unge i Soknedal betraktelig.

Planforslaget legger også opp til økt boligbygging og næringsetablering i Soknedal sentrum. Dette anses å ivareta de rikspolitiske retningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging på en tilfredsstillende måte. Gjennom tilrettelegging for boligbygging og virksomhetsetableringer i Soknedal sentrum vil man kunne redusere bruken av bil, samtidig som man legger til rette for økt bruk av kollektivtransport.

7.2 Stedets karakter, estetikk og landskap

Planen legger opp til en «forskjønning» og utbedring av området i sentrum. Ved hjelp av økt tilrettelegging for myke trafikanter og en opprydding i trafikale forhold, vil Soknedal sentrum fremstå som et mer attraktivt tettsted. Områdets vil få et estetisk løft, samtidig som det også gjennom tilrettelegging for økt bolig, handel og service i området vil være med på å gjøre området attraktivt for nye handel- og forretningsetableringer.

Planforslaget legger opp til et tydelig og avgrenset sentrumsområde i sør, mens man i nordlig del av planområdet legger opp til en kombinasjon av boliger, forretninger, kontorer og næring. Sammen med fokus på etablering av sosial møtesteder i form av blant annet torget vil dette kunne føre til et mer levende sentrum med et tydeligere og mer avgrenset sentrumsområde.

Soknedal sentrum mangler i dag gode, funksjonelle og moderne boliger. Planforslaget legger til rette for etablering av flere leilighetsbygg med umiddelbar nærhet til service, handel og forretninger. Dette anses som attraktivt for svært mange, og innebærer at blant annet mennesker som i dag bor i eneboliger har mulighet til å nedgradere i størrelse, og samtidig få en lettstelt og sentral leilighet med gode kvaliteter. Befolkningsutviklingen i Soknedal viser en økende andel eldre, som erfaringsmessig etterspør sentrale leiligheter. Tilrettelegging av slike boliger vil på sikt kunne medføre til økt etterspørsel, noe planforslaget ivaretar.

Siden dagens sentrumsområde allerede i dag er bebygd, anser man ikke tiltaket til å ha nevneverdige konsekvenser for det helhetlige landskapsbilde. Om noe vil området oppfattes som mer ryddig og oversiktlig, samt med en høyere kvalitet på bebyggelsen og infrastruktur. Dette vil være et positivt løft for områdets estetiske uttrykk. Planforslaget sikrer samtidig at 1. etasje i bebyggelse som henvender seg mot ny fylkesveg skal ha en åpen karakter. Dette innebærer at 1. etasje i stor grad skal være tilgjengelig for allmennheten.

Planforslaget legger til rette for en økt fortetting, sammenlignet med dagens situasjon, og maks utbygging kan innebære opptil 77 boliger eller 15 000 m² med næring, forretning og kontorer, samt betydelig parkering knyttet til ny bebyggelse. Dette vil i stor grad endre Soknedal sentrum, og omfatte at tettstedet får et mer «urbant» preg. Ved å sikre at en slik utbygging skjer kontrollert, og med kvalitet, anser man ikke at planforslaget vil få negative konsekvenser knyttet til dette. Området vil med stor sannsynlighet utvikles over lang tid, noe som medfører at eksisterende og ny bebyggelse må samordnes på en god måte, samtidig som Soknedal sentrum utvikles over tid.

7.3 Solforhold

Planområdet er relativt flatt, med unntak av vestlig del ved felt BBB hvor det skrånene oppover mot vest. Ny bebyggelse på felt BBB er planlagt med maks 3 etasjer, og vil potensielt bli 1 etasje høyere enn dagens bebyggelse på området. Det er ikke gjennomført egne sol- og skyggestudier for området, men siden området ligger i et skrånende terreng vil ny bebyggelse med stor sannsynlighet ikke kaste skygge på potensielle boliger vest for planområdet.

For det øvrige området tilrettelegges det også for en noe høyere bebyggelse sammenliknet med dagens bebyggelse. Området er flatt, og man antar ikke at ny bebyggelse vil få vesentlige negative konsekvenser for solforhold til eksisterende bebyggelse.

Sol – og skyggeanalyser bør utarbeides som en del av byggesak, for å sikre at ny bebyggelse ikke skaper negative skyggeforhold for bebyggelsen.

7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Planen berører ingen kulturminner/kulturmiljøer.

7.5 Naturmiljø

Vegetasjon

Planforslaget vil ikke ha negative konsekvenser for eksisterende vegetasjon innenfor planområdet.

Man anser imidlertid at en realisering av bygging av ny bru og rundkjøring nær Sokna, i *forlengelsen* av planområdet, vil kunne innebære konsekvenser for naturmiljøet. Beskrivelse av disse virkningene omtales under, men er ikke en direkte konsekvens av dette planforslaget.

Avbøtende tiltak vil kunne være at områder hvor vegetasjonen skades eller fjernes i anleggsperioden skal revegeteres. Rene stedegne masser og vegetasjon skal brukes. Det må ikke brukes masser som inneholder fremmede arter (deriblant svartelistearter) eller masser fra forurenset grunn.

Kantsonen langs Sokna skal ikke benyttes til mellomagringsplass for masser eller for dumping av overskuddsmasser eller lignende.

Fugl

Inngrep i kantvegetasjon i forbindelse med etablering av bru veg og/eller rundkjøring vil redusere arealer som brukes som hekke- og leveområde for fugl. Elvekantvegetasjon må domineres av eldre trær for at den skal være verdifull som hekkeområde.

Siden vegetasjon som skades under anleggsarbeidet skal revegeteres, vil arealene som er tilgjengelig for fugl ikke minke vesentlig på lang sikt.

Vanntilknyttede arter som strandsnipe og fossefall som ikke er avhengig av kantskogen i samme grad, vil trolig bruke vassdraget til næringssøk som før tiltaket. Området som berøres direkte av anleggsarbeidet vil ikke være egnet som hekkeområde for noen av artene.

Pattedyr

Plantiltaket vil ikke ha konsekvenser for bestandsnivået av pattedyr innenfor/rundt planområdet.

Fisk og akvatisk miljø

Fjerning eller reduksjon av kantvegetasjon vil gi mindre skygge, næringstilgang og skjul for ungfisk. Dette kan føre til en marginal reduksjon i produksjonen av laks på planstrekningen ved Soknedal sentrum.

Graving i og ved elva under arbeidet med brua i Soknedal sentrum vil kunne føre til partikkelforurensning som igjen fører til tilslamming av elvebunnen. Slik sedimentering av fine partikler kan redusere overlevelse for rogn og gjøre områder mindre egnet som oppholdsområde for fiskeunger.

Ved høy vannføring vil imidlertid de fineste sedimentene vasket ut, og det er derfor ikke sannsynlig at livet i elva blir varig påvirket av dette.

Avbøtende tiltak vil være å begrense transport og inngrep i selve vassdraget så mye som mulig for å redusere omfang av fysiske skader på viktige områder for fisk.

Der elver berøres av anleggsarbeider skal vassdraget tilbakeføres til mest mulig naturlig situasjon, med stryk, kulper, varierende bredde og naturlig bunnsstrat (bekkebunn). Før arbeid i selve elveleiet skal derfor bunnen måles inn av entreprenør.

Det skal ikke gjennomføres gravearbeid i elva i gyteperioden mellom 25. september og 10. november og det må etableres ny kantskog der denne fjernes for å opprettholde skjul og næringstilgang for fisk.

Svartelistearter

Ved forflytning av jord og andre masser som egner seg som vekstmedium for planter, kan svartelistede planter bli flyttet til nye steder. Planter kan spres med frø, røtter, rotstengler eller overjordiske stengelbiter. I verste fall kan de innførte artene fortrenge eller gjøre skade på den naturlige vegetasjonen og avlinger.

Naturmangfoldloven § 6 pålegger alle en generell aktsomhetsplikt; *«enhver skal opptre aktsomt og gjøre det som er rimelig for å unngå skade på naturmangfoldet»*. SVV har derfor et ansvar for å sørge for at massehåndtering ikke fører til ytterligere spredning av svartelistearter. Forskrift om fremmede organismer regulerer også forholdet til svartelistearter. Det er derfor viktig å gjennomføre avbøtende tiltak iht. til handlingsplaner for fremmede arter (Statens vegvesen, 2010 og Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 2014) for å hindre spredning i størst mulig grad.

Avbøtende tiltak vil være å ta forholdsregler for å unngå spredning av svartelistearter og smittestoffer, både gjennom flytting av vann eller jord, samt bruk av utstyr eller masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer. Jord med fremmede arter skal ikke flyttes og benyttes andre steder i planområdet.

Det er spesielt viktig at fremmede arter ikke spres til elvekantvegetasjonen.

7.6 Forholdet til naturmangfoldloven

Det er i det følgende gjennomført en vurdering i samsvar med kravene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Dette omfatter vurdering av kunnskapsgrunnlaget, føre var-prinsippet, økosystemtilnærming, samlet belastning, kostnader ved miljøforringelse og miljøforsvarlige teknikker og metoder.

7.6.1 Nml. § 8 – kunnskapsgrunnlaget

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners

erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

I denne saken synes kunnskapen som er innhentet å være god nok til å konkludere med at kunnskapsgrunnlaget er godt nok.

7.6.2 Om § 9. (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Det kan ikke sees noe potensial for at tiltaket kan medføre omfattende, utforutsatte miljøkonsekvenser. Det anses derfor ikke å være behov for å vektlegge føre-var-prinsippet i denne saken.

7.6.3 Om § 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Sokna og Gaulavassdraget for øvrig er under sterkt press grunnet fysiske inngrep som sikringstiltak og fyllinger i elva. I tillegg er utslipp fra landbruket, bebyggelse og vei med på å forringe vannkvaliteten i vassdraget. Bygging av ny vei med bru (utenfor planområdet) vil bidra til ytterligere fysiske inngrep og utslipp i elva. Med bruk av best tilgjengelige rensemetoder, minimering av utslipp og fysiske inngrep i elva og gode avbøtende tiltak vil den samlede belastningen bli mindre omfattende. Det er likevel ikke til å komme forbi at den naturlige dynamikken i Gaulavassdraget er påvirket.

Dette er imidlertid ikke en konsekvens knyttet til dette planforslaget, og det anses derfor ikke å vektlegge dette i denne saken.

7.6.4 Om § 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Kostnadene ved gjennomføring av avbøtende tiltak og bruk av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder skal dekkes av SVV.

7.6.5 Om § 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnmessige resultater.

Tiltaket vil bli gjennomført med bruk av mest mulig skånsomme metoder og teknikker for å minimere skadene på miljøet. Det er i tillegg foreslått flere avbøtende tiltak for å begrense skadene på berørte naturområder.

7.7 Rekreasjonsinteresser/uteområder

Torg

Planforslaget legger opp til at det skal etableres et attraktivt felles samlingspunkt i Soknedal sentrum. Foreslått torgområde ligger sentralt til, og i umiddelbar avstand til samfunnshuset. Planområdet mangler i dag gode offentlig tilgjengelige områder som kan benyttes til rekreasjon og sosialt opphold utendørs, og gjennom etablering av blant annet lekeplass og et sosialt uterom vil planområdet få økt kvalitet og attraktivitet, og bygdas befolkning vil få en naturlig møteplass. Dette anses som en mangel i dagens sentrumsmiljø, og vil således være en positiv konsekvens av planforslagets realisering.

Ved å etablere torg på området vil eksisterende døgnhvileplass for trailere ikke lenger være tilgjengelig. Det tilrettelegges ikke lenger for slike hvileplasser og/eller hensetting innenfor planområdet da man ikke anser dette som korrekt bruk av et sentrumsområde.

MUA

Planen legger til rette for at uterom for ny bebyggelse innenfor planområdet i større grad skal henvende seg mot elva, og således i større grad integrere elvas kvaliteter som en del av sentrumsområdet. Kravet om minste uteoppholdsareal for boliger innebærer at alle boliger skal ha funksjonelle og gode uterom, noe som hever kvaliteten på boligene i Soknedal sentrum. Dette anses som en positiv virkning av planforslaget, og en betydelig forbedring sammenliknet med dagens situasjon.

Friområde

Planforslaget får ikke negative konsekvenser for arealer regulert til friområde, og man legger ikke opp til en reduksjon i dette arealet. Planforslaget legger imidlertid opp til at allmenn tilgjengelighet til elva fortsatt skal sikres gjennom blant annet regulert friområde øst på planområdet. Soknedal sentrum ligger med umiddelbar nærhet til Sokna, og det anses derfor som viktig å legge til rette for allmenn tilgang til elva. Planforslaget legger til rette for dette, noe som er positivt for bygda, befolkningen og besøkende.

Rekreasjonsområder

Soknedal sentrum har i dag lite grønne områder, og det har derfor vært et viktig premiss for planarbeidet å ivareta de grønne områdene man har i dag. Planforslaget har derfor lagt til rette for at parken sør for dagens bankbygg skal ivaretas, og sikres mot ny bebyggelse. Tiltaket anses derfor å ha positive konsekvenser for dette rekreasjonsområdet.

7.8 Landbruk

Tiltaket anses ikke å ha negative konsekvenser for landbruk.

7.9 Trafikkforhold

Plantiltaket anses som et miljø- og trafikksikkerhetstiltak, og vil således ha positiv effekt på trafikkforholdene i området. Planen legger opp til økt fokus på myke trafikanter, samtidig som man legger restriksjoner på bruken av bil gjennom blant annet redusert parkering i Soknedal sentrum. Det totale trafikkbildet vil gjennom en oppstramming og reduksjon i antall adkomster bli betydelig forbedret, og man anser derfor at tiltaket kun vil ha positive konsekvenser for trafikkforholdene på området.

7.10 Støy og luftforurensing

Plantiltaket er ansett som et miljø og trafikksikkerhetstiltak og det er ifølge Statens vegvesens praktisering av retningslinje T – 1442/16 derfor ikke nødvendig med støytiltak ved bygging av ny veg og/eller fortau.

Planen vurderer at støybelastningen for bebyggelsen tilgrensende veg ikke blir av vesentlig grad som følge av realisering av tiltaket, og at det totale støybildet for området blir vesentlig forbedret grunnet omlegging av E6. I tillegg anses det at en tilrettelegging for myke trafikanter, samtidig som man legger restriksjoner på bruken av bil, vil kunne få positive lokale konsekvenser knyttet til støy siden færre trenger å benytte seg av bil til små ærend i sentrum.

Som følge av nedklassifisering av vegen vil planforslaget også legge opp til reduksjon i tillatt hastighet gjennom området. Sammen med en betydelig reduksjon i trafikk gjennom området anser man derfor ikke at luftforurensingen vil være av betydelig grad, og området vil således oppleve en lokal forbedring av luftkvalitet.

7.11 Barns interesser

Tiltaket får positive konsekvenser for barn og unge i form av tryggere skoleveg ved at det bygges sammenhengende fortau fra Soknedal sentrum mot skolen, samtidig som det etableres sikre kryssingsmuligheter og fortau i forbindelse med etablering av bussholdeplasser.

At det planlegges en nedskilting til 40 km/t er også positivt for barn og unge som ferdes i sentrum.

Planen legger også opp til opparbeidelse av et offentlig torgareal, som vil kunne bli et sosialt samlingssted for innbyggere og besøkende. Området skal tilrettelegges med lekeplass, noe som anes som positivt for barn og unge, som i dag mangler et slikt tilbud i Soknedal sentrum.

7.12 Sosial infrastruktur

Etablering av flere boliger innenfor planområdet vil potensielt kunne innebære flere barn på skole og barnehage i nærheten. Dette kan omfatte barn og unge som bosetter seg i Soknedal sentrum, evt. bosetter seg i boliger som fraflyttes til fordel for en leilighet i sentrum. Skole og barnehage har kapasitet til en økning i barnetallet, og realisering av planforslaget vil således ikke få negative konsekvenser for sosial infrastruktur i området.

7.13 Universell utforming

Utbygging skal utformes i tråd med prinsippene om universell utforming, og får ingen negative konsekvenser for universell utforming.

7.14 Teknisk infrastruktur

Vann- og avløp

Som en følge av igangsatt planarbeid ønsker Midtre Gauldal kommune å skifte ut deler av eksisterende VA – anlegg på østsiden av vegen. Anlegget er gammel, og har behov for oppgradering. Ved realisering av plantiltaket vil det derfor være tilrettelagt for at man kan skifte ut eksisterende ledninger, parallelt med planlagt anleggsarbeid for etablering av fortau. Dette gjennomføres som et separat kommunalt prosjekt, og medfører at Soknedal sentrum har god kapasitet på sitt VA – anlegg i fremtiden.

Ved å gjøre dette samtidig som planlagt anleggsarbeid unngår man i stor grad at veger og anlegg må stenge flere ganger, og man reduserer dermed belastningen for innbyggere som bor og oppholder seg i Soknedal sentrum.

Planforslaget vurderer det som positivt at man benytter muligheten til å gjennomføre slikt arbeid og vedlikehold, og man anser ikke at planforslaget får negative konsekvenser for kommunens vann- og avløpsanlegg.

Overvann

Som et ledd i planarbeidet skal det eksisterende overvannsanlegget oppgraderes. Se pkt. over. Dette medfører at planområdet får tilstrekkelig kapasitet på overvannsanlegget sitt, og at det er tilrettelagt for fremtidig økt bolig- og virksomhetsetableringer i området.

Planforslaget legger også opp til økt beplantning og vegetasjon i forbindelse med etablering av miljøgate gjennom Soknedal sentrum. Dette anses som et positivt tiltak mot overvann på området.

Vedlagt VA plan viser planlagte tiltak for å ivareta behovet for overvannshåndtering.

Flom

I forbindelse med bygging av ny E6 i regi av Statens vegvesen har de gjennomført beregninger knyttet til vannstand i Sokna og risiko for flom. Gjennomførte beregninger konkluderer med at planområdet ligger over flomvannstand og at det dermed ikke er behov for risikoreduserende tiltak for bebyggelsen i Soknedal sentrum.

Bensintanker XY Soknedal

Foreslått tiltak kommer ikke i konflikt med bensintanker under terreng inne på XY Soknedal sitt område.

7.15 Økonomiske og administrative virkninger

Utskifting av det kommunale VA-anlegget vil ha økonomiske konsekvenser for kommunen.

Erverv av areal i tilknytning til etablering av nytt samferdselsanlegg innebærer en økonomisk konsekvens for både Midtre Gauldal kommune og vegmyndighet.

Utbygging og drift/vedlikehold av torg vil også være kostnadsdrivende for kommunen.

7.16 Eiendomsmessige konsekvenser

Etablering av veg, samt gjennomgående fortau med tilhørende areal til støttemur, fyllinger og skjæringer, vil påvirke *alle* eiendommene langs østsiden av vegen. Tiltaket innebærer at man beslaglegger areal innenfor private eiendommer til opparbeidelse av fortau. Beslaglagt areal er i hovedsak areal som benyttes til parkering i front av bebyggelsen, samt arealer som består av til dels vegetasjon og asfalterte flater uten stor verdi.

I tillegg til areal som permanent må erverves vil ytterligere områder midlertidig benyttes til rigg- og anleggsområder. Området skal tilbakeføres ved endt anleggsperiode, men innebærer et midlertidig beslag av privat eiendom i en begrenset periode.

Planen vurderer at arealene som beslaglegges ikke har høy bruksverdi, og at realisering av plantiltaket på sin side vil tilføre økte kvaliteter til området. Dette anses som et viktig behov som kommer hele området til nytte og man anser derfor at de eiendomsmessige konsekvensene er mindre enn den allmenne nytten tiltaket gir.

7.17 Konsekvenser for næringsinteresser

Planforslaget legger opp til en oppgradering og utvikling av sentrumsområdet, med det formål at flere bilister skal ønske å stoppe i området, samt flere besøkende til området generelt. Dette vil ha positive effekter på næringsvirksomhetene i området, og innebære mulig økt omsetning.

Planforslaget legger imidlertid også opp til en reduksjon av antall parkeringsplasser, og en beslaglegging av areal som i stor grad er benyttet til parkering for næringsvirksomhetene.

Planen vurderer at en reduksjon i antall parkeringsplasser ikke vil få en betydelig negativ konsekvens for næringsvirksomhetene i områder. Dette er begrunnet med at det i dag er en betydelig overkapasitet, og at en oppstramming og tydeliggjøring av fremtidig parkeringssituasjon vil være med på å øke området attraktivitet, samt fortsatt innebærer tilrettelegging for tilstrekkelig parkeringskapasitet i området. Planforslaget anses derfor ikke å ha en samlet negativ konsekvens for næringsinteressene innenfor planområdet.

8. ROS

8.1 Bakgrunn

I følge plan- og bygningslovens § 4-3 skal myndighetene ved utarbeidelse av planer for utbygging påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet for formålet, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Risiko- og sårbarhetsanalysen er utarbeidet med utgangspunkt i pågående planarbeid; Detaljregulering for Miljøgate i Soknedal sentrum. Rambøll AS har som konsulent fått i oppdrag å utarbeide planforslag på vegne av Midtre Gauldal kommune. For nærmere detaljer om planområdet og planlagt arealbruk, vises det til planbeskrivelsen.

Rambøll har utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som del av planforslaget. Metodikken er basert på identifikasjon av uønskede hendelser og farer gjennom en sjekklister. Vi vurderer sannsynlighet og konsekvens for de identifiserte hendelsene og sammenstiller dem i en risikomatrix.

8.2 Formålet med ROS - analysen

Hensikten med risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) er å utarbeide et grunnlag for planleggingsarbeidet slik at beredskapsmessige hensyn kan integreres i den ordinære planleggingen i kommunen. Analysen bidrar til å gi økt kunnskap og bevissthet rundt beredskapshensyn både for grunneiere, utbyggere, kommunen og publikum forøvrig.

I følge plan- og bygningslovens § 3-1 skal planer etter loven blant annet:

“..h) fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv.”

Hovedformålet med bestemmelsen er å unngå utbygging i områder særlig utsatt for flom, ras, skred, radonstråling, akutt forurensning mv.

For å kunne redusere omfang og skader av uønskede hendelser, slik som uhell, ulykker, driftsstans og katastrofer, er det en forutsetning at man først kartlegger risiko og sårbarhet. Risikomatriksen bidrar til å påpeke hvilke områder det er behov for å iverksette eventuelle avbøtende tiltak for. ROS-analysen har i så måte en viktig praktisk verdi i gjennomføringen av planen (jf. pbl § 4-3). I plan- og bygningsloven skal risikoforhold vises i planene som hensynssoner, med bestemmelser for hvilke hensyn som skal tas i sonen. Bestemmelsene kan gi eksempel på tiltak for å redusere risiko, som for eksempel sikring før utbygging eller krav om videre utredning og detaljanalyse.

8.3 Metode

ROS-analysen er utformet med utgangspunkt i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps veileder for samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2011), er tilpasset andre veiledere og maler og i tråd med kommunale angivelser av ROS-analyser i reguleringsplaner. Analysens omfang er

tilpasset planforslagets innhold og kompleksitet, samtidig som den tilfredsstillende krav om risiko- og sårbarhetsanalyse gitt i Plan- og bygningslovens § 4-3.

ROS-analysen baseres på offentlig tilgjengelig materiale (databaser) og grunnlagsinformasjon som har vært tilgjengelig på tidspunkt for utarbeidelse av analysen.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet funksjon, utforming med mer, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene (henholdsvis konsekvenser for og konsekvenser av planen).

Vurdering av sannsynlighet for uønsket hendelse er delt inn i følgende kategorier:

1. Lite sannsynlig: Mindre enn en gang i løpet av 50 år. Kjenner ingen tilfeller, men kan være en teoretisk sjansje.
2. Mindre sannsynlig: Hendelsen kan skje, mellom en gang hvert 10. år og én gang hvert 50. år. Kjenner ett tilfelle i løpet av en 10-års periode
3. Sannsynlig: Hendelsen kan skje av og til, mulig periodisk hendelse, mellom én gang hvert år og en gang hver 10. år.
4. Meget sannsynlig: Hendelsen kan skje regelmessig, forholdet er kontinuerlig tilstede, mer enn en gang hvert år.

Vurdering av konsekvenser av uønskete hendelser er delt i fire kategorier, jf. Tabell 3-1.

Begrep	Vekt	Konsekvens
Ubetydelig/ufarlig	1	Ingen personskader eller miljøskader. Systemer settes midlertidig ut av drift. Ingen direkte skader, kun mindre forsinkelser, ikke behov for reservesystemer.
Mindre alvorlig /en viss fare	2	Få eller små personskader. Mindre miljøskader. Systemer settes midlertidig ut av drift. Kan føre til skader dersom det ikke finnes reservesystemer/ alternativer
Alvorlig	3	Få men alvorlige personskader. Omfattende miljøskader. Driftsstans i flere døgn, f. eks. ledningsbrudd i grunn og luft.
Svært alvorlig	4	Døde personer eller mange alvorlig skadde. Alvorlige og langvarige miljøskader. System settes ut av drift for lengre tid. Andre avhengige systemer rammes midlertidig. Kombinasjon av flere viktige funksjoner ute av drift.

Sannsynlighet og konsekvens av ulike hendelser gir til sammen et uttrykk for risikoen som en hendelse representerer. Vurderingene av sannsynlighet og konsekvens er sammenstilt i en

risikomatrix, hvor farge angir risiko av uønsket hendelse. Hendelser som kommer opp i øvre høyre del i risikomatrixen (rødt område) har store konsekvenser og stor sannsynlighet, mens hendelser i nedre venstre del (grønt område) er mindre farlige og lite sannsynlige.

Konsekvens	Ufarlig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Sannsynlighet				
Meget sannsynlig				
Sannsynlig				
Mindre sannsynlig				
Lite sannsynlig				

- Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig
- Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i forhold til nytte
- Hendelser i grønne felt: akseptabel risiko/tiltak ikke nødvendig

Risikomatrixen beskriver risikoen *etter* at mottiltaket er vurdert.

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til meget sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige virkninger, krever tiltak.

Som en oppfølging av det tidligere arbeidet skal mulige tiltak for å redusere risiko- og sårbarhetsforhold påpekes. Risikoreduserende tiltak kan enten være forebyggende eller skadebegrensende.

ROS-analysen avdekker hvilke områder det er nødvendig med ytterligere undersøkelser eller avbøtende tiltak slik at forslaget til regulering kan fremmes. Analysen gir grunnlag for eventuelle hensynssoner i plankartet og utforming av reguleringsbestemmelser.

8.4 Usikkerhet i ROS – analysen

ROS-analysen er gjennomført som en skrivebordsstudie på bakgrunn av eksisterende grunnlagsmateriale, kjente data og registreringer og forslag til regulering. ROS-analysen er gjennomført på reguleringsnivå og vil følgelig ikke fange opp alle variabler og detaljer som fremkommer på et senere tidspunkt i prosjektet. Dersom forutsetningene endres i etterkant eller nye variabler gjøres kjent, bør ROS-analysen revideres.

Generelt sett vil all menneskelig aktivitet innebære en viss risiko. I analysen er sannsynlighet for og konsekvens av ulykker og hendelser forsøkt kvantifisert. I dette ligger det en betydelig grad av usikkerhet, ettersom det mangler både informasjon og metoder som gir eksakte beregninger. Dette er en enkel ROS-analyse. Den er basert på kjent dokumentasjon og faglige vurderinger. Det er ikke gjort spesifikke beregninger eller utredninger. Målet er å identifisere hvilke risikoer som endres som følge av tiltaket og som man skal ta hensyn til i planleggingen og gjennomføringen av prosjektet.

8.5 Analyse av risiko

For å kartlegge risiko er det brukt en sjekkliste for vurdering av sannsynlighet, konsekvens og risiko for i alt 54 ulike hendelser/situasjoner.

Sjekklisten er ikke komplett og benyttes i denne sammenheng som et hjelpemiddel for identifisering av risiko- og sårbarhetsforhold. Noen overskrifter kan være unøyaktige for akkurat dette prosjektet.

For å få vurdere aktuelle hendelser, er det hentet gjelder informasjon i eksisterende databaser, utkast til detaljregulering og faglig utredninger. Til sammen gir det et tilstrekkelig utfyllende risikobilde av planområdet.

8.5.1 Sjekkliste

Nr.	Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar
<i>Naturgitte forhold</i>						
1	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	Nei				
2	Er det fare for utglidning (er området geoteknisk ustabil)?	Nei				
3	Er området utsatt for overvannsproblematikk.	Ja	Sannsynlig	Ubetydelig		Området er i dag utsatt for overvann grunnet store asfalterte flater. Plantiltaket legger til rette for at området i større grad skal beplantes og at overvann skal håndteres gjennom grøfter, vegetasjon, samt at eksisterende VA – anlegg skal oppgraderes.
4	Er området utsatt for flom i elv/bekk/lukket bekk?	Ja	Mindre sannsynlig	Mindre alvorlig		Store deler av planområdet er vist som aktsomhetsområde for flom i NVE sin karttjeneste. Beregninger utført som et ledd i arbeidet med gjeldende regulering for ny E6 viser at eksisterende bebyggelse i Soknedal sentrum ligger over flomvannstand.
5	Er det radon i grunnen?	Nei				Aktsomhetskartet fra NGU har kategorisert området som «moderat til lav». Krav i TEK17 § 13-5. Radon skal følges opp i byggesak.
6	Skader ved forventet havnivåstigning/springflo?	Nei				
<i>Værforhold</i>						
7	Er området spesielt vindutsatt?	Nei				

8	Er området spesielt nedbørutsatt?	Nei				
9	Vil klimaendringer medføre økt havstigning?	Nei				
<i>Natur og kulturområder, medfører planen skade på;</i>						
10	Sårbar flora/fauna/fisk eller rødlistearter?	Ja	Mindre sannsynlig	Mindre alvorlig		<p>Det er ikke registrert verdifulle naturtyper innenfor planområdet, men inngrep i elvenært areal <i>kan</i> ha påvirkning på både fisk i Sokna, samt påvirke hekke- og oppholdsområder for fugl i området. I tillegg er det registrert svartelistearter i langs elvekanten gjennom Soknedal sentrum.</p> <p>Tiltak som omfatter at vegetasjon som skades eller fjernes i anleggsfasen skal revegeteres, unngå å bruke masser som inneholder fremmede arter eller masser fra forurenset grunn anses som tilstrekkelig for tiltaket.</p>
11	- Verneområder, herunder kulturlandskap eller bymiljø?	Nei				
12	- Kulturminner (automatisk fredete) eller verneverdige bygg?	Nei				
<i>Infrastruktur, vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer utgjøre en risiko for området?:</i>						
13	-Hendelser på vei?	Nei				<p>Ved en ulykke på ny E6 vil fylkesveg gjennom Soknedal sentrum fungere som avlastningsveg/omkjøring. Vegen er tilstrekkelig dimensjonert for dette, og det innebærer ingen risiko knyttet til dette.</p> <p>Plantiltaket har lagt til rette for gjennomgående fortau langs ny fylkesveg gjennom Soknedal sentrum. Dette vil redusere risiko for myke trafikanter i området.</p>
14	-Hendelser i tunnel?	Nei				
15	-Hendelser på jernbane?	Nei				
16	- Hendelser på metro (T-bane)?	Nei				
17	- Hendelser på trikk (spurvogn)?	Nei				
18	- Hendelser i luften (flyaktivitet)?	Nei				
19	- Vil drenering av området føre til oversvømmelse i	Nei				

	nedenforliggende områder?					
<i>Infrastruktur/ Industri, Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe i nærliggende virksomheter (industriforetak etc.), utgjøre en risiko for området?:</i>						
20	- Utslipp av giftige gasser/væsker?	Nei				
21	- Akuttutslipp til sjø/vassdrag?	Nei				
22	- Akuttutslipp til grunn?	Nei				
23	- Avrenning fra fyllplasser?	Nei				
24	- Ulykker fra industri med storulykkepotensiale?	Nei				
25	- Støv/støy/lukt fra industri?	Nei				
26	- Kilder for uønsket stråling?	Nei				
27	- Elektromagnetiske felt ved høyspentledninger	Nei				
28	- Ulykker med farlig gods (brennbar/farlig veske el. gass/eksplosiver mv.)	Nei				
29	- Er det bebyggelse med spesielt stor fare for brannspredning?	Nei				
30	-Utslipp av eksplosjonsfarlige/brennbare gasser/væsker?	Nei				
<i>Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området?:</i>						
31	-Elektrisitet (kraftlinjer)?	Nei				
32	-Teletjenester?	Nei				
33	-Vannforsyning?	Nei				
34	-Renovasjon/spillvann?	Nei				
<i>Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:</i>						
35	- Påvirkes området av magnetisk felt fra el. linjer?	Nei				
36	- Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?	Nei				
<i>Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området?:</i>						
37	- til skole/barnehage?	Nei				Soknedal sentrum har i dag ikke fortau, og barn og unge på veg til skolen må stedvis gå i vegkant, samt på parkerings – og kjøreareal tilgrensende vegen. Planlagt nedklassifisering av vegen, samt etablering av gjennomgående fortau i

						området innebærer en betydelig forbedring for myke trafikanter.
38	- til nærmiljøanlegg? (idrett etc.)	Nei				Soknedal sentrum har i dag ikke fortau, og barn og unge på veg til idrett må stedvis gå i vegkant, samt på parkerings- og kjøreareal tilgrensende vegen. Planlagt nedklassifisering av vegen, samt etablering av gjennomgående fortau i området innebærer en betydelig forbedring for myke trafikanter.
39	- til forretning etc.?	Nei				Planforslaget legger opp til etablering av fortau, opphøyde gangfelt samt en reduksjon og oppstramming av antall adkomster innenfor planområdet. Dette er med på å redusere farer forbundet med bruk av transportnettet for gående, syklende og kjørende.
40	- til busstopp?	Nei				Planforslaget legger opp til etablering av fortau frem til planlagt busstopp innenfor planområdet.
<i>Er området påvirket/forurenset fra tidligere virksomheter?</i>						
41	- gruver: åpne sjakter, steintipper etc.	Nei				
42	- Militære anlegg: fjellanlegg, piggtrådsperringer	Nei				
43	- Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering?	Nei				
44	- Forurenset grunn?	Nei				
<i>Omgivelser</i>						
45	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	Nei				
46	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør <i>spesiell</i> fare (stup etc.)?	Nei				
47	Luftforurensning	Nei				
48	Støy - trafikkstøy	Nei				Området er i dag støyutsatt, men en fremtidig omlegging av E6 med en påfølgende nedklassifisering av dagens veg, er med på å gjøre situasjonen langt bedre i fremtiden. Området anses ikke som støyutsatt.
<i>Ulovlig virksomhet, Sabotasje og terrorhandlinger:</i>						
49	- Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	Nei				

50	- Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	Nei				
<i>Brannsikkerhet</i>						
51	- Omfatter planområdet spesielt farlige anlegg?	Nei				
52	- Har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?	?				
53	- Har området to adkomstveier for rednings- og slukkemannskap?	Ja				
54	- Vil planforslaget medføre redusert fremkommelighet for rednings- og slukkemannskap for tilliggende bebyggelse?	Nei				

Følgende hendelser og situasjoner vurderes som aktuelle farer og uønskede hendelser

- 3. Overvann
- 4. Flom
- 10. Sårbare naturtyper

Meget sannsynlig				
Sannsynlig	3,			
Mindre sannsynlig		4, 10, 1		
Lite sannsynlig				
	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig

8.6 Vurdering av tema

8.6.1 Overvann

Planområdet består i stor grad av asfalterte flater, og er således utsatt for overvann. Plantiltaket legger opp til mer beplantning og vegetasjon langs Soknedal sentrum, samtidig som deler av det eksisterende VA – nettet skal skiftes ut. Man anser ikke at planen får negative konsekvenser for håndtering av overvann, og at andre tiltak enn de som er vist i planen må gjennomføres.

8.6.2 Flom

Planområdet er i NVE sin karttjeneneste vist som aktsomhetsområder for flom. Det er gjennomført beregninger av fremtidig flomvannstand som en del av planarbeidet med gjeldende regulering for ny E6 i regi av Statens vegvesen. Vedlagt rapport viser at eksisterende sentrumsbebyggelse ligger ovenfor flomvannstand. Det er derfor ikke nødvendig med tiltak for å reduseres risiko knyttet til flom.

8.6.3 Sårbare naturtyper

Det er ikke registrert verdifulle naturtyper innenfor planområdet, men siden deler av planområdet ligger elvenært er det vesentlig å anta at deler av planområdet kan ha et rikt arts mangfold tilknyttet elva. Det er i MIS – kartlegging i 2005 registrert at deler av planområdet, øst for elva, består av livsmiljø eldre gråorheggeskog, og det forventes dermed et rikt arts mangfold knyttet til karplanter, lav, moser og sopp i dette området. Elvekanstskogen er ofte frodig og artsrike, og omfatter viktige hekke- og oppholdsområder for fugl.

Gjennom tiltak som omfatter revegetering av vegetasjon som er skadet eller som fjernes i anleggsperioden anser man ikke at risiko knyttet til sårbare naturtyper er av vesentlig betydning som følge av planforslaget.

8.7 Konklusjon

Denne risiko- og sårbarhetsanalysen har identifisert 3 aktuelle hendelser som har betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen:

- 3) Overvann
- 4) Flom
- 10) Sårbare naturtyper

Ingen av hendelsene er imidlertid vurdert til å ha risiko som krever avbøtende tiltak utover det som er vist, og ingen av hendelsene er vurdert til å få negative konsekvenser for eller som følge av planforslaget.

9. INNKOMNE INNSPILL

Innspill til 1. varsel

Det kom totalt 12 innspill til første varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid. 8 innspill fra myndigheter og statlige sektorinteresser, samt 4 innspill til planarbeidet fra private grunneiere, bedrifter og organisasjoner. Disse er oppsummert og kommentert under:

NORALF JARLE RIS, datert 27.11.2018

- Vil ikke at løsning ligner på tiltakene som er gjort i Melhus sentrum, med brusten og fartshumper. Det vil ikke bli behagelig for traktorkjører å kjøre denne vegen.

Forslagsstillers vurdering

- *Det foreslås etablering av to opphøyde gangfelt på strekningen for å ivareta sikkerheten til mye trafikanter. For å få til både et estetisk løft samtidig som man får et klarere skille mellom veg, gangveg, parkering og grøntareal, vil det bli nødvendig med en del kantstein innenfor planområdet. Byggeplan vil avklare endelig omfang.*

ODD OG ODDFRID NYBERG, datert 29.11.2018

- Eiere av Soknatun i Soknedal. 82/40 og 82/114.
- For våre leietakere er fortsatt enkel adkomst og god parkering det viktigste. Siste asfaltering av E6 etterlot en høydeforskjell med svært brå utplaning.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering.*

SAMETINGET, datert 29.11.2018

- Lite sannsynlig at det finnes automatisk freda, samiske kulturminner i tiltaksområdet. Vi har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige innvendinger til planforslaget.
- Minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør nevnes i reguleringsbestemmelsene. Vi foreslår følgende tekst:

Kulturminner og aktsomhetsplikten. Om noen under arbeid skulle oppdage spor etter eldre aktivitet, må en umiddelbart stanse arbeidet og gi beskjed til Sametinget og fylkeskommunen. Pålegget beskrives i lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette viderefremmes til alle som skal delta i gjennomføring av tiltaket.

- Vi minner også om at alle samiske kulturminner eldre enn 1918 er automatisk freda ifølge kml. § 4 annet ledd. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et freda kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering*

MATTILSYNET, datert 03.12.2018

- Infrastruktur for vannforsyning i planområdet må kartlegges så tidlig som mulig i planprosessen, slik at eventuelle behov for omlegging kan planlegges på en god måte.
- Det må undersøkes om det finnes privat vannforsyning i området som kan bli negativt påvirket av tiltaket.

Forslagsstillers vurdering

- *Planforslaget legger opp til at deler av eksisterende VA – anlegg skal erstattet med nytt, øst for ny fylkesveg. VA- plan ligger vedlagt planforslaget.*

DIREKTORATET FOR MINERALFORVALTNING (DMF), datert 05.12.2018

- DMF kan ikke se at planen kommer i konflikt med registrerte forekomster av mineralske ressurser. Ut ifra foreliggende informasjon kan vi heller ikke se at planen medfører uttak av masser som vil omfattes av mineralloven. DMF har derfor ingen merknader til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for Miljøgate Soknedal sentrum.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering*

STATENS VEGVESEN, datert 06.12.2018

- Nåværende E6 gjennom sentrum vil omklassifiseres til fylkesveg, og trafikken vil gå drastisk ned. Det vil allikevel bli en del trafikk på vegen, all den grad Soknedal er et lokalsenter, og vegen gjennom sentrum er både skoleveg og arbeidsveg for mange. Det er også en veg som brukes i forbindelse med varelevering til bedriftene. I det videre planarbeidet ber vi om at det jobbes særlig med løsninger for å samle eksisterende avkjørslar, sikre sikt, og trafikk sikre løsninger for myke trafikanter.
- Når det gjelder utforming av selve vegen, vil dette bli en dialog videre med kommune, Trøndelag fylkeskommune som ny vegeier, og Statens vegvesen.

Forslagsstillers vurdering

- *Planforslaget legger opp til en reduksjon og samling/oppstramming av flere adkomster, etablering av gjennomgående fortau innenfor planområdet, samt etablere fortau i forbindelse med overgang og bussholdeplasser. Tiltaket vil således innebære en betydelig forbedret trafikk løsning for myke trafikanter.*

BANE NOR, datert 13.12.2018

- Planområdet berører ikke jernbanens interesser og vi har derfor ingen merknader.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering*

FYLKESMANNEN I TRØNDELAG, datert 18.12.2018

- Det er viktig å bedre trafiksikkerheten til brukerne av vegen, samt gjøre det mer attraktivt og enklere å velge gange- og sykkel framfor bil.
- For å sikre at et positivt tiltak som bl.a. opparbeiding av gang- og sykkelveg, ikke medfører støyulempen for tilgrensende beboere er det viktig at det tas hensyn til støysituasjonen i området i den videre planleggingen. I planbeskrivelsen må det derfor gjøres vurderinger av støy og luftforurensning. Det bør vurderes skjerming og avbøtende tiltak for den mest støyfølsomme bebyggelsen. Lokal skjerming av enkelte uteplasser kan være tiltak for å forbedre støyforholdene i deler av uterommene.
- Det er positivt dersom det kan legges inn gode tiltak mot overvann: Åpen overvannshåndtering, grønnstruktur, grønne trafikkrabatter, bed, trær og alleer kan alle bidra til å øke fordrøyingen.
- Asfalt og annen veggrunn anses i utgangspunktet som forurenset masse og må håndteres deretter. Det er imidlertid anledning til å gjenbruke massene i anlegget og midlertidig deponere massene innenfor planområdet for gjenbruk. Masse som ikke gjenbrukes må deponeres på godkjent deponi.

- Fylkesmannen minner om Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen. Her gjøres rede for ulike krav til den kommunale planleggingsprosessen og krav til fysisk utforming av arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge. Bl.a. tydeliggjøres krav om at det avsettes tilstrekkelig og hensiktsmessig areal for lekeområder for barn og unge, herunder areal for nærlekeplasser for de minste barna. Tilrettelegging bør tas inn i rekkefølgebestemmelsene. Ved detaljregulering er det viktig å tilrettelegge lekeområder som er godt skjermet fra trafikk, støy og annen forurensing.
- Fylkesmannen minner om Barnekonvensjonen artikkel 12, og oppfordrer til å involvere barn og unge i å bli hørt og å kunne medvirke gjennom planarbeidet. Likeså at barnets beste skal være et grunnleggende hensyn i alle handlinger som berører barn.
- Etablering av gang- og sykkelvei legger til rette for økt mobilitet i alle aldersgrupper, som er et viktig tiltak for folkehelsa. Når plan kommer på høring må det også fremgå hvordan trafiksikkerhet skal ivaretas i anleggsfasen.
- Hvordan universell utforming er ivarettatt bør framgå av plandokumentene.
- Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede klimaprofiler for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen.
- ROS-analysen legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan, og avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.
- Fylkesmannen minner om at det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering*
- *Planforslaget legger opp til etablering av gjennomgående fortau, og god tilkobling til planlagt gang- og sykkelveger i området. Gjennom en samling og til dels reduksjon i parkeringsplassene i Soknedal sentrum vil man også legge bedre til rette for myke trafikanter i området.*
- *Plantiltaket er ansett som et miljø og trafiksikkerhetstiltak og det er ifølge retningslinje T – 1442/16 derfor ikke nødvendig med støytillat ved bygging av ny veg og/eller fortau. Man anser ikke at etablering av fortau langs veg gjennom Soknedal vil innebære vesentlige støyulempere for tilgrensende bebyggelse. Det er utarbeidet en VA – plan som tar stilling til hvilke tiltak som bør gjennomføres. I tillegg legger planforslaget opp til at det skal etableres mer vegetasjon, og at man så langt som mulig skal begrense de harde flatene. Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming og prosjektering av tiltaket. Det skal redegjøres for behandling av overvann, både overflatevann og drenevann i byggeplanfasen.*
- *Håndtering av forurensede masser omtales i bestemmelsene.*

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, datert 19.12.2018

- Viser til uttalelse fra Statens vegvesen.
- Vi minner om at prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.
- Etter vår vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med omsøkte tiltak. Vi viser til den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. Dersom det under opparbeiding skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, ber vi om at arbeidet stanses og at Trøndelag fylkeskommune blir varslet. Denne anmodningen må formidles til de som skal foreta de konkrete arbeidene i marka.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering*

NVE, datert 20.12.2018

- Fra vår side er vi opptatt av at en i den videre utviklingen av sentrum har kontroll på grunnforholdene slik at en unngår utglidninger og skred. Statens vegvesen har i forbindelse med det nye veganlegget mye geotekniske data tilgjengelig som kan benyttes.
- Det varig verna vassdraget Sokna utgjør viktige premisser og kvaliteter i tettstedet og det er derfor viktig at en hensynstar vassdragets naturkvaliteter og søker å nyttiggjøre seg elva for å øke kvalitetene i tettstedet. I dag er tettstedet i stor grad vendt vekk fra vassdraget og mot dagens E6. Ved å søke å snu fokuset mer mot vassdraget vil bokvalitetene i sentrum kunne økes.
- Det er viktig å planlegge klimarobust og for et klima i endring med økt og mer intens nedbør. Forholdet til flom og overvannshåndtering må derfor tillegges særlig vekt, herunder forholdet til planlegging av områder for tilbakeholdelse og fordrøyning av overvann samt areal for flomveger. Som kjent er det 200-års-flommen (med klimapåslag) som er dimensjonerende flomhendelse for større byggetiltak og denne flomstørrelsen må derfor legges til grunn for ny utbygging.

Forslagsstillers vurdering

- *Området er ikke registrert med ustabile masser, og planområdet ligger over marin grense. Før anleggsstart skal grunnforholdene dokumenteres, og nødvendige tiltak for stabilisering og sikring av ustabile masser skal være beskrevet og innarbeidet i byggeplanen for veganlegget.*
- *Planforslaget berører ikke Sokna. Det legges inn bestemmelser som sikrer at ny bebyggelse i større grad skal henvende seg mot elva.*
- *Planforslaget legger til grunn beregninger av flomvannstand, gjennomført i forbindelse med Statens vegvesen sitt tilgrensende planarbeid med ny E6. Beregningene viser at sentrumsbebyggelsen ligger over beregnet flomvannstand, og derfor ikke er utsatt for flom.*

COOP OPPDAL SA, datert 28.12.2018

- Planarbeidet må sees i sammenheng med opparbeidelse og planene for ny avkjøring og buss/pendlerparkering sør for Soknedal sentrum. Det er svært viktig å få en helhetlig planlegging her, ikke minst med tanke på god og trygg ferdsel for myke trafikanter og for inn/utkjøring til næringsarealet mellom pendlerparkeringen og bakeriet/Spar. Coop skal bygge ny butikk på dette arealet med mulighet også for andre etableringer.
- Vår eiendom, gnr. 81 bnr. 11 reguleres til kombinert formål næring/bolig.
- Miljøgaten anlegges slik at den begrenser hastigheten på trafikk, eks. 40 km/t. Da kan denne smales inn i forhold til dagens bredde på E6 og flyttes noe mot vest. Gangbane kan da anlegges på østsiden parallelt med miljøgaten der denne er «sikkert» avskjermet mot miljøgaten.
- Det må planlegges med tanke på effektiv og kostnadsbesparende vedlikehold og snøbrøyting. Husk at for halve året er det behov for snøbrøyting.

Forslagsstillers vurdering

- *Planforslaget legger til rette for opparbeidelse av gjennomgående fortau langs østsiden av veg gjennom Soknedal sentrum. Dette legger til rette for trygg ferdsel for myke trafikanter i området.*
- *Gbnr. 81/11 er foreslått omregulert til kombinert bolig/forretning og kontor.*

- *Planforslaget legger opp til at dagens veg skal få redusert hastighet, og at området skal oppleves som en miljøgate gjennom blant annet bruk av beplantning, opphøyde gangfelt o.l.*
- *Planarbeidet har sett på et alternativ til sideforskjøvet veg, men konkludert med at dette blir utfordrende kostnadmessig. Se planbeskrivelsen for ytterligere informasjon.*
- *Det legges inn tilstrekkelig areal til snøopplag innenfor areal regulert til annen veggrunn – grøntareal.*

SOKNEDAL SPAREBANK, datert 02.01.2019

- Soknedal Sparebank står som eier av: 5027-81/29 på 2,6 mål og 81/38 på 1,7 mål.
- Ønsker at begge eiendommene kan reguleres til kombinert bolig/ næringsformål. Dette for å ha muligheten til å kunne bygge boliger på området, dersom banken velger å flytte lengre sør i Soknedal sentrum.

Forslagsstillers vurdering

- *Eiendommer reguleres til boligformål.*

Innspill til 2. varsel

Det kom totalt 3 innspill til utvidet varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid. 1 innspill fra myndigheter og statlige sektorinteresser, samt 2 innspill til planarbeidet fra private grunneiere, bedrifter og organisasjoner. Disse er oppsummert og kommentert under:

FYLKESMANNEN I TRØNDELAG, datert 06.03.2019

- Fylkesmannen ga uttalelse til oppstartsvarsel 05.01.2019. Ut ifra hensynet til barn og unge, helse og omsorg, landbruk og samfunnssikkerhet viser de til denne.
- De er positiv til at det er satt i gang arbeid med tiltak som kan bidra til å legge bedre til rette for myke trafikanter. Det er viktig å bedre trafikksikkerheten til brukerne av vegen, samt gjøre det mer attraktivt og enklere å velge gange- og sykkel framfor bil.
- For å sikre at et positivt tiltak som bl.a. opparbeiding av gang- og sykkelveg, ikke medfører støyulempere for tilgrensende beboere er det viktig at det tas hensyn til støysituasjonen i området i den videre planleggingen. I planbeskrivelsen må det derfor gjøres vurderinger av støy og luftforurensning. Det bør vurderes skjerming og avbøtende tiltak for den mest støyfølsomme bebyggelsen. Lokal skjerming av enkelte uteplasser kan være tiltak for å forbedre støyforholdene i deler av uterommene.
- Planområdet utvides nordover og tar sikte på en egen gang- og sykkelbru over Sokna, som er et varig verna vassdrag. Det må legges inn bestemmelser som ivaretar hensynet til Sokna, som sikrer hensynet til anadrom strekning og god økologisk og kjemisk tilstand i elva. Dersom ny bru prosjekteres med pilar eller utløser behov for andre inngrep i elvestrengen eller tett inntil elvestrengen, må det utarbeides en rapport som belyser konsekvensene en slik bru vil medføre på vassdraget, da dette kan ha betydning for vannkvaliteten og økologien i vassdraget eller lignende.
- Det er positivt dersom det kan legges inn gode tiltak mot overvann: Åpen overvannshåndtering, grønnstruktur, grønne trafikkrabatter, bed, trær og alleer kan alle bidra til å øke forrøyningen. Det bør også søkes løsninger som ivaretar kantvegetasjonene langs Sokna, både under og etter anleggsperioden.
- Asfalt og annen veggrunn anses i utgangspunktet som forurenset masse og må håndteres deretter. Det er imidlertid anledning til å gjenbruke massene i anlegget og midlertidig deponere massene innenfor planområdet for gjenbruk. Masse som ikke gjenbrukes må deponeres på godkjent deponi.

Forslagsstillers vurdering

- *Se innspill til 1. varsel.*
- *Tiltaket berører ikke Sokna siden ny bru er tatt ut av prosjektet.*
- *Se tidligere innspill og kommentar til denne vedørende håndtering av overvann og håndtering av forurensete masser.*

COOP Oppdal, datert 06.03.2019

- Coop Oppdal er eier av eiendommen Coop Prix Soknedal, gnr. 81 bnr. 11.
- Dagens areal foran butikken må ikke beskjæres da dette området er kritisk i forhold til plass og tilgjengelighet.
- Ved utvidelsen av planområde nordover mot Hovsbru, må ikke dette medføre redusert tilgjengelighet til vårt område fra hovedvei. Dette er særs viktig både i forhold til kunder og varelevering med store biler.
- Ved å anlegge gang/sykkelvei på østsiden av dagens E6, må veibanen flyttes mot vest slik at gang/sykkelvei blir anlagt på deler av den grunn som dagens E6 går. Da vil ikke gang/sykkelvei beskjære areal utenfor Coop Prix og blomsterbutikken.

Forslagsstillers vurdering

- *Planforslaget legger opp til at et mindre areal i tilknytning til veg båndlegges for å muliggjøre etablering av fortau, annen veggrunn og midlertidig rigg og anleggsområde. Dette innebærer at man delvis begrenser parkeringsmulighetene langs vegen, noe som anses som et viktig trafikksikkerhetstiltak. Det vil fortsatt være tilstrekkelig parkering på eiendommen.*
- *Adkomst fra fremtidig fylkesveg sikres gjennom plankartet i tilgrensende plan (mindre endring av reguleringsplan for Reguleringsplan E6 Soknedal sentrum – Korporalsbru) og ligger utenfor planområdet i dette planforslaget.*
- *Se innspill og kommentar på denne, datert 28.12.18.*

Næringsforeningen i Trondheimsregionen, datert 10.03.2019

- Viser til avholdt møte mellom Midtre Gauldal kommune og næringslivet i Soknedal sentrum.
- Gang/sykkelveg ønskes lagt på vestsiden av dagens E6.
- Om det likevel anses som mest hensiktsmessig med plassering på østsiden er det viktig at man unngår at gang/sykkelveg legger beslag på eksisterende næringsareal, også parkeringsareal for næringsvirksomhet.
- Nedgravde drivstofftanker ved YX Soknedal må undersøkes.
- Er det mulig å legge ny gang/sykkelvegtrase øst for dagens butikker, langs vegtrase på baksiden?
- Næringslivet i Soknedal er avhengig av å fremstå attraktive med lett tilgjengelighet når E6 legges utenfor sentrum.

Forslagsstillers vurdering

- Planarbeidet viser at det er mest hensiktsmessig å anlegge videre fortau på østsiden av vegen. Dette vil være en forlengelse av allerede eksisterende fortau på denne siden, samt at man anser det som mest hensiktsmessig å ha fortau på den siden av vegen hvor service, boliger og virksomheter i størst grad er lokalisert.
- Forslag til nytt fortau vil legge beslag på deler av eksisterende næringsareal/boligareal øst for vegen, men i hovedsak er dette areal som enten brukes til langsgående parkering eller som i liten grad er i bruk/opparbeidet. Området vil fremdeles ha tilstrekkelig med parkering, og det er ikke ønskelig at dagens areal mellom veg og virksomhetene tilrettelegges for parkering fra et trafikksikkerhetsmessig ståsted.
- Nedgravde drivstofftanker er ikke undersøkt som et ledd i planarbeidet da tiltaket ikke vil ha direkte påvirkning på dette området.
- Gang og sykkelveg er foreslått etablert langs nedklassifisert fylkesveg, og ikke i bakkant av sentrumsområdet da dette vil kunne omfatte trafikkfarlige situasjoner med mye blandet trafikk og myke trafikanter.

Innspill til 3. varsel

Det kom totalt 5 innspill til utvidet varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid. 4 innspill fra myndigheter og statlige sektorinteresser, samt 1 innspill til planarbeidet fra privat grunneier. Disse er oppsummert og kommentert under:

Fylkesmannen i Trøndelag, datert 08.05.2019

- Det varsles om ny utvidelse av planområdet på 8.1 dekar, nordover, på fulldyrka jord. Bakgrunnen for utvidet planområde er at det i forbindelse med planoppstart kom inn en merknad fra Statens vegvesen. Den klargjorde behovet for å regulere en ny kjørebri med gang- og sykkeløsning noe øst for Hovsbrua, samt mulig behov for etablering av rundkjøring i tilknytning til denne.
- Gjennom Nasjonal jordvernstrategi er jordvernet betydelig innskjerpet de siste årene. Fylkesmannen som landbruksmyndighet vil derfor understreke at det skal ligge viktige samfunnsinteresser til grunn for å omdisponere dyrka jord, og at alternative løsninger som ikke/i minst mulig grad berører dyrka jord skal være vurdert når saken sendes på høring.

Forslagsstillers vurdering

- *Varslet planutvidelse er ikke lenger gjeldende, da dette arealet er tatt ut av planforslaget.*
- *Se kommentar over.*

NVE, datert 30.04.19

- Vi forutsetter at den nye brua dimensjoneres i henhold til gjeldende dimensjonerende flomhendelse (200 - årsflom) inkl. klimapåslag og at en søker å ivareta kantskogen mot vassdraget og evt. reetablerer denne stedegne vegetasjonen etter endt tiltaksrealisering.
- Dersom en må ut i selve vassdraget i forbindelse med arbeidet slik at elveløpet innsnevres må en ha beredskap for evt. flomhendelser (f. eks gravemaskin som kan grave over midlertidig fylling). Dette må i så fall forankres gjennom bestemmelsene til planforslaget.
- Ved tiltaksgjennomføring må tidspunkt for bygging i vassdraget hensynta forholdet til anadrom fisk og en bør søke å gjennomføre dette arbeidet til tider på året som i minst mulig grad belaster fisken. Det bør tas inn bestemmelser som regulerer tidspunkt for arbeider i vassdraget.

Forslagsstillers vurdering

- *Varslet planutvidelse er ikke lenger gjeldende, da dette arealet er tatt ut av planforslaget.*

Trøndelag fylkeskommune, datert 09.05.19

- Trøndelag fylkeskommune har ingen merknader til overnevnte utvidelse av plangrensen.
- Ang. epost datert 08.05.19 med plan og profiltegninger datert 07.05.19 har Trøndelag fylkeskommune ingen merknader til foreslått løsning med ny bru og rundkjøring nord for Sokna. Det foreligger heller ingen merknader til lokalisering av kantstopp for buss og lokaliseringen av opphøyde gangfelt.
- Som nevnt tidligere har eksisterende veg tykk asfalt og god bæreevne, og eksisterende dekke bør derfor bli liggende/gjenbrukes. Bruk av smågatestein bør minimeres, og ikke brukes i forbindelse med opphøyde gangfelt.
- Vi viser for øvrig til referat fra arbeidsmøte i Trondheim 11.03.19

Forslagsstillers vurdering

- *Varslet planutvidelse er ikke lenger gjeldende, da dette arealet er tatt ut av planforslaget.*

Direktoratet for mineralforvaltning, datert 08.05.19

- Ingen merknader.

Forslagsstillers vurdering

Tas til orientering

Eldbjørg Kristin Hov, mail datert 08.05.19

- Angående denne utvidelse av reguleringsplanen ønsker jeg som grunneier av 134/1 å komme med følgende innspill:
- På grunn av pågående bygging av ny vei med tilhørende gang og sykkelbane opp til Soknedal skole mister min eiendom en god del areal, som igjen medfører at det blir mer problematisk å komme til på arealet som ligger på utsiden av eksisterende veitrase.
- Derfor ønsker jeg å få utredet om det kan være mulig å få en innkjørsel til arealet i nedre del av bakken, altså innenfor planområdet.
- Det vil ikke bli mye trafikk da området kun er egnet til beite, så det er kunstgjødselkjøring og beitepussing som blir aktuelt.

Forslagsstillers vurdering

- *Varslet planutvidelse er ikke lenger gjeldende, da dette arealet er tatt ut av planforslaget. Grunneiers eiendom ligger derfor utenfor planområdet.*

10. REFERANSER/KILDER

- Kommuneplanens arealdel og samfunnsdel
- Trøndelagsplanen
- Miljostatus.no
- <http://geo.ngu.no/kart/arealisNGU/>
- www.skrednett.no
- www.seeiendom.no
- Institutt for Skog og Landskap: Landskapsregioner i Norge – kart
- Miljodirektoratet.no: Naturbase kart
- Artsdatabanken 2010. Tjenesten Artskart. <http://artskart.artsdatabanken.no/>.
- Kulturminnesok.no
- Askeladden – database for kulturminner
- SEFRAK
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)
- Regjeringen.no: Statlige planretningslinjer

11. VEDLEGG

- 1 Planbestemmelser, datert 31.10.19**
- 2 Plankart, datert 31.10.19**
- 3 Referat fra oppstartsmøte**
- 4 Vurdering av KU – plikt, datert 12.11.18**
- 5 Overordnet VA-plan**