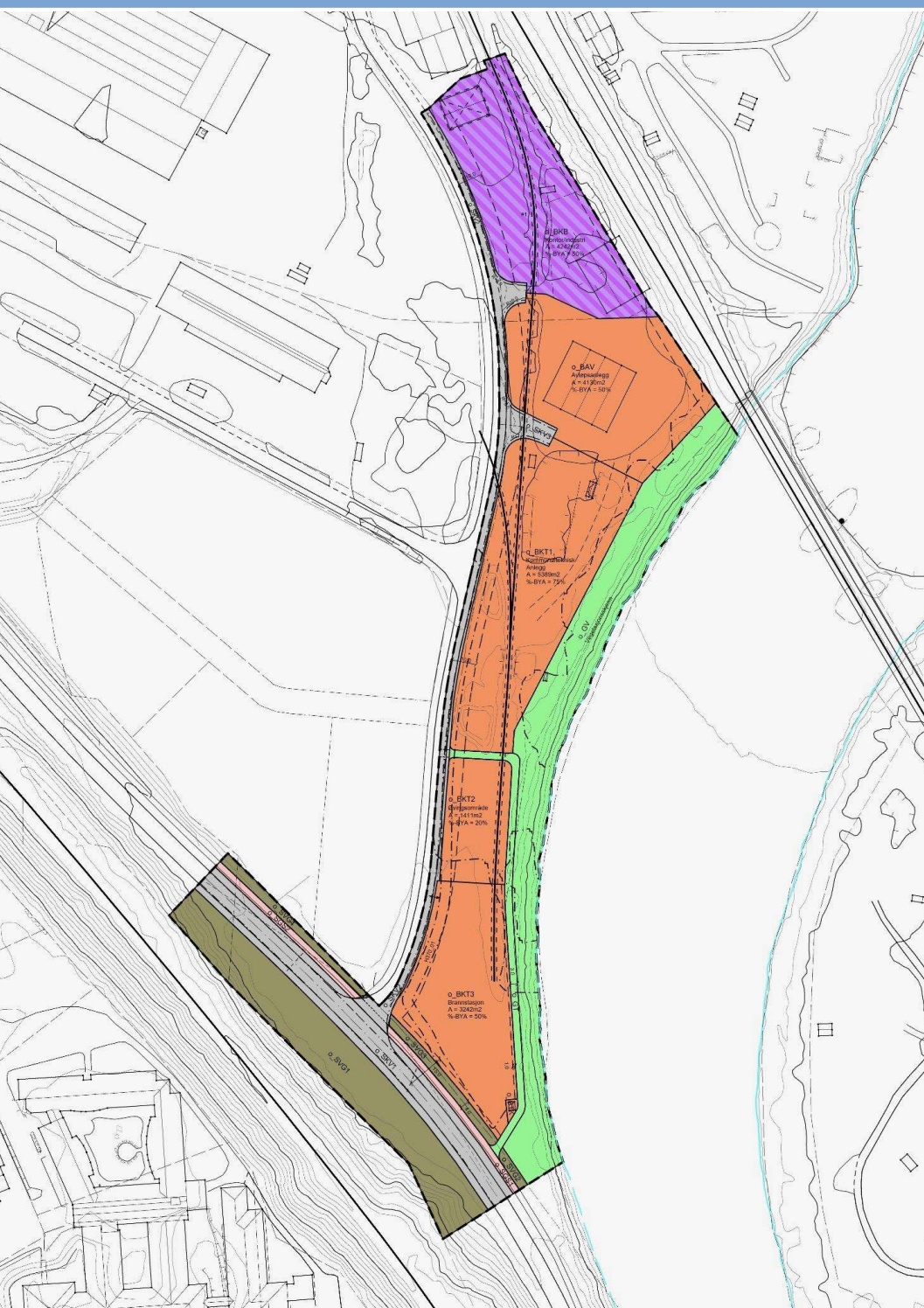


Reguleringsplan: Moøya Øst - Støren

GNR. 2, Bnr. 22 og GNR. 45, Bnr. 272

Planid: 1648 2016003



PLANBESKRIVELSE: 24.02.16

Revisjon: 14.11.17

BESTEMMELSER: 24.02.16

Revisjon: 14.11.17

Tiltakshaver:

Midtre Gauldal kommune
Eiendom og kommunalteknikk
Rørsvveien 11
7290 Støren

Ansvarlig Planlegger:

IKON Arkitekt og Ingeniør
v/Marius Iversen
Tlf: 95 12 96 11
E-post: marius@petch.no

Innholdsfortegnelse

1.0	Formålet med reguleringen	3
2.0	Planoppstart	3
2.1	Tillatelse til planoppstart	3
2.2	Melding om igangsatt regulering	3
3.0	Overordnet plansituasjon	4
3.1	Kommuneplanens arealdel	4
3.2	Gjeldende reguleringsplaner	4
4.0	Dagens arealbruk	5
5.0	Reguleringsplanen	5
5.1	Generelt	5
5.2	Bebyggelsen	5
5.3	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	6
5.4	Grønnstruktur	7
5.4	Reguleringsformål	7
6.0	Virkninger av planforslaget	8
6.1	Overordnede planer	8
6.2	Landskap	8
6.3	Stedets karakter	8
6.4	Kulturminner og kulturmiljø	9
6.5	Forholdet til kravene i kap II Naturmangfoldloven	9
6.6	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk	9
6.7	Trafikkforhold	9
6.8	Barns interesser	10
6.9	Sosial infrastruktur	10
6.10	Universell tilgjengelighet	10
6.11	Energibehov – energibruk	10
6.12	Jordressurser/landbruk	10
6.13	Teknisk infrastruktur	10
6.14	Grunnforhold	11
6.15	Flomsoner	11
6.16	Luftforurensing	13
6.17	Økonomiske konsekvenser for kommunen	13
6.18	Konsekvenser for næringsinteresser	13
6.19	Interessemotsetninger	13
6.20	Avveining av virkninger	13
7.0	Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)	14
8.0	Innkommne merknader/innspill	17
8.1	Merknader under melding om planoppstart	17

VEDLEGG

- Planbestemmelser dat. 14.11.2017
- Plankart dat. 14.11.2017
- ROS Sjekkliste dat. 23.02.2016
- Situasjonsplan – Brannstasjon dat. 24.02.2016

1.0 Formålet med reguleringen

Midtre Gauldal Kommune ønsker som eier av Gnr. 2, Bnr. 22 og Gnr. 45, Bnr. 272 ved Moøya Industriområde å avklare arealbruken for disse eiendommene gjennom utarbeidelse av reguleringsplan for området Moøya Øst. Planområdet utgjør et areal på ca. 31,5 da. og planen utarbeides som detaljregulering.

Arealbruken for området er i dag avklart på kommuneplannivå gjennom kommunedelplan for Støren, og på reguleringsplannivå gjennom reguleringsplan for Moøya. Arealformålene i reguleringsplanen samsvarer ikke med den gjeldende kommunedelplanen for Støren, og det har derfor blitt besluttet å utarbeide en ny reguleringsplan for området.

Innenfor planområdet avsettes det areal til eksisterende og ny industri, avløpsrenseanlegg, nye kommunaltekniske anlegg, terminalområde for sidespor til Rørosbanen og område for oppføring av ny hovedbrannstasjon for Gauldal brann og redning IKS.

Målsettingen med reguleringen er blant annet å avklarer arealbrukskonflikter mellom Jernbaneverkets industrispor med tilhørende opplasting av ballastpukk, og den øvrige industrien og næringsvirksomheten på området. Reguleringen søker derfor løsning for flytting av opplastingssted for ballastpukk, samtidig som det vil settes strenge krav til støv, støy, avrenning og forurensning ved en videre bruk av arealet til dette formålet.

2.0 Planoppstart

Midtre Gauldal kommune har igangsatt arbeid med utarbeidelse av reguleringsplan, og har innhentet konsultentselskapet IKON Arkitekt og Ingeniør AS til å forestå utarbeidelse av reguleringsplanen.

2.1 Tillatelse til planoppstart

Tillatelse til planoppstart er gitt etter administrativ behandling i Midtre Gauldal kommune. Det ble den 02.02.2016 avholdt oppstartsmøte med planavdelingen til kommunen hvor reguleringsplanen ble tildelt planID 2016003

2.2 Melding om igangsatt regulering

Melding planoppstart ble utsendt til naboer, offentlige instanser og berørte interesser den 12.12.2015. Frist for merknader/innspill ble satt til 27.01.2016

Oppstart av reguleringsplanarbeid er kunngjort i Trønderbladet og Gauldalsposten.

3.0 Overordnet plansituasjon

3.1 Kommuneplanens arealdel

I gjeldende kommunedelplan for Støren (2014 – 2026) er området i hovedsak avsatt til:

- næringsvirksomhet (AN3)
- andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg (o_ABA1).

Område AN3 tillates utviklet med næringsbebyggelse i kombinasjon med kontor og lager, mens område o_ABA1 er forbeholdt kommunaltekniske anlegg



Bilde 1: Eksisterende kommunedelplan med ny Plangrense merket med sort stiplet linje.

3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Arealformålene i eksisterende reguleringsplan for Moøya (PlanID 19890002) samsvarer ikke med kommunedelplan for Støren, og det har derfor blitt besluttet å utarbeide en ny reguleringsplan for området.

I eksisterende reguleringsplan er arealet avsatt til terminal for jernbanen, renseanlegg, industri og offentlig formål.



Bilde 2: Eksisterende reguleringsplan med ny plangrense merket med gul stiplet linje.

4.0 Dagens arealbruk

Innenfor planområdet ligger i dag avløpsrenseanlegget for Støren, et industribygg tilhørende Aune Transport AS, og en carport for parkering av postens tjenestebiler. Jernbanelinjen innehar også et sidespor til Rørosbanen som går inn på området.

I tilknytning til sidesporet er det anlagt en lasterampe for opplasting av balastpukk til jernbanevogner, og et lagerområde for lagring av balastpukk. Balastpukken benyttes til vedlikehold av Rørosbanen og Dovrebanen. Området som i dag benyttes til dette formålet ligger mellom jernbanen og adkomstvegen til Moøya Industriområde, i nær tilknytning til besøksintensive virksomheter ved Coop Byggmix og Europris. Dette har medført konflikt mellom brukerinteresser, og spesielt støv-, støy- og trafikksikkerhetsforhold har vist seg å være problematiske.

5.0 Reguleringsplanen

5.1 Generelt

Planområdet utgjør et areal på ca. 31,5 da, og utarbeides som detaljregulering. Adkomsten til industriområdet blir fra kommunevegen som leder frem til Moøya Industriområde.

Feltet vil inneholde:

- Avløpsanlegg,	areal ca.	3,59 da.
- Øvrige kommunaltekniske anlegg	areal ca.	5,39 da.
- Telekommunikasjonsanlegg	areal ca.	0,03 da.
- Kontor/Industri	areal ca.	3,45 da.
- Kjøreveger	areal ca.	4,50 da.
- Gang- og sykkelveg	areal ca.	0,49 da.
- Annen veggrunn – grøntareal	areal ca.	4,78 da.
- Trase for jernbane	areal ca.	2,57 da.
- Annen banegrund – tekniske anlegg	areal ca.	1,66 da.
- Vegetasjonsskjerm	areal ca.	5,02 da.

5.2 Bebyggelsen

Innenfor planområdet avsettes det areal til eksisterende og ny industri, avløpsrenseanlegg, nye kommunaltekniske anlegg, terminalområde for sidespor til Rørosbanen og område for oppføring av ny hovedbrannstasjon for Gauldal brann og redning IKS. Videre følger nærmere beskrivelse av tenkt bebyggelse innenfor de enkelte formålsområdene.

Avløpsanlegg

Innenfor område o_BAV ligger i dag kommunalt avløpsrenseanlegg for Støren. Renseanlegget sikres gjennom planforslaget areal til utvidelse, noe som er viktig da det foreligger planer for påbygg til dagens bygningsmasse. Dagens renseanlegg er oppført med flatt tak og gesimshøyde ca. 4,5m over gjennomsnittlig terreng.

Øvrige kommunaltekniske anlegg

Innenfor område o_BKT1 planlegges det oppført nytt kontor- og driftsbygg for kommunens tekniske uteavdeling. Kommunen har behov for 1000 m² ny bygningsmasse i forbindelse med utflytting fra Soknes leir, og dette kan løses på tomten. Et nytt bygg til dette formålet vil hovedsakelig inneholde kontorer samt lagringsplass til kommunens utstyr og kjøretøyer, og det planlegges derfor for en høy utnyttelse av tomtearealet.

På område o_BKT2 planlegges det anlagt øvingsområde for Gauldal brann og redning IKS. Området vil i sin helhet bli anlagt med fast dekke, og det vil bli montert et 2m høyt tett gjerde i formålsgrensen for å skjerme området for innsyn. Det kan også etableres mindre bygninger som eksempelvis carport inne på området.

Område o_BKT3 vil også benyttes av Gauldal brann og redning IKS, her til tomt for ny hovedbrannstasjon for Midtre Gauldal kommune. Plassering på tomten og byggets utforming fremgår av vedlegg 4, situasjonsplan for ny brannstasjon.

Telekommunikasjonsanlegg

Område o_BTK vil benyttes av Gauldal Nett som areal til eksisterende nettstasjon.

Kontor/Industri

Innenfor område a_BKB1 er det i dag oppsatt en carport som tjener Posten som holder til i nabobygget på eiendom GID 2/13. Leieavtalen med Posten er oppsagt, og det er i den forbindelse planlagt å flytte carporten til annen lokasjon. Denne er derfor vist i planen som bebyggelse som forutsettes fjernet. Området foreslås benyttet til industriformål i kombinasjon med kontorer.

På område a_BKB2 er i dag entreprenørselskapet Aune Transport AS etablert, og planen legger til rette for at bedriften kan fortsette å utvikle seg på tomten. Området foreslås benyttet til industriformål i kombinasjon med kontorer.

Terminalområde

Områdene o_SBT1 og o_SBT2 foreslås benyttet til terminalområde for industrisporet til Moøya. Innenfor områdene tillates det etablert anlegg som fremmer bruken av industrisporet. Dagens lager for balastpukk på område o_SBT1 forutsettes flyttet til område o_SBT2 på øst side av jernbanesporet for å skape større avstand mellom opplastingsområdet og nabobebyggelsen. Dette vil også forbedre trafiksikkerheten langs kommunevegen. Område o_SBT1 skal hovedsakelig benyttes til anlegg som fremmer bruken av jernbanen i forbindelse med mottak og forsendelse av gods fra bedriftene på næringsområdet.

5.3 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Kjøreveger

Planen inneholder 3 kjøreveger som er gitt følgende dimensjoneringsklasser iht. vegnormal N100:

Veg:	Dim. klasse:	Bredde kjørebane:	Bredde skulder:
o_SKV1	Hø1	6,0m	0,75m
o_SKV2	Sa1	5,0m	0,25m
o_SKV3	A2	6,0m	0,50m

I kryss mellom o_SKV1 og o_SKV2 er det sikret tilstrekkelig frisikt ved at det er regulert frisiktsone iht. figur E.8 i vegnormal (N100), med dimensjoner L1 = 85m og L2 = 10m. Fartsgrense langs Fv630 er 60 km/t.

Planen viser også to avkjørsler med planovergang for tilkomst til industriområdet og område for kommunaltekniske formål. Avkjørsler er sikret frisiktsone iht. figur E.26 i vegnormal (N100) , med dimensjoner L1 = 20m og L2 = 4m. Fartsgrensen langs kommunevegen er 30 km/t. Øvrige avkjørsler som vil kunne anlegges fra kommunevegen skal overholde samme krav til dimensjon på frisiktsoner.

Gang- og sykkelveg

Det er opparbeidet gang- og sykkelveg langs Fv630, og denne er inntatt i plankartet. Bredde gang- og sykkelveg er regulert til 3,0m.

Annen veggrunn - grøntareal

Det er avsatt områder til annen veggrunn – grøntareal langs fylkes- og kommunalvegen. Områdene skal benyttes til drift av kjøreveger og trasé for tekniske anlegg i grunnen. Det er på bakgrunn av ønsker fra Statens Vegvesen avsatt et område til annen veggrunn – grøntareal på 4m bredde mellom gang- og sykkelvegen (o_SGS1) og brannstasjonstomten (o_BKT3).

5.4 Grønnstruktur

Lags Gaula er det avsatt et formålsområde til vegetasjonsskjerm, og innenfor dette området skal eksisterende kantvegetasjon i størst mulig grad bevares. Fra toppen av flomvernet er det fin utsikt til elvebredden på østsiden av Gaula, og det kan være aktuelt å anlegge en gangveg her for å legge til rette for en økt bruk av området.

5.4 Reguleringsformål

Området foreslås regulert til:

Planloven § 12-5:

1. Bebyggelse og anlegg

- Avløpsanlegg
- Øvrige kommunaltekniske anlegg
- Telekommunikasjonsanlegg
- Kontor/Industri

3. Grønnstruktur

- Vegetasjonsskjerm

2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg
- Gang/sykkelveg
- Annen veggrunn – grøntareal
- Trase for jernbanen
- Annen banegrund – tekniske anlegg

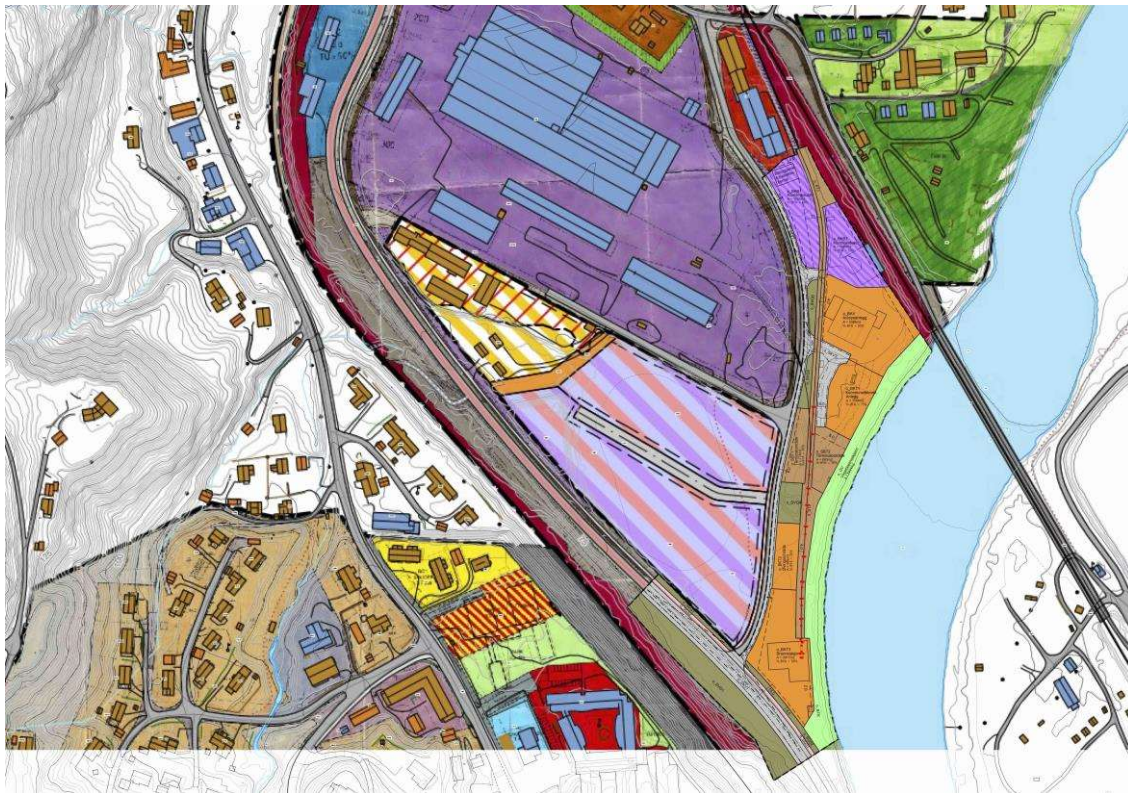
Planloven § 12-6:

- Sikringsone (frisikt)
- Flomsone (200-års flom)

6.0 Virkninger av planforslaget

6.1 Overordnede planer

Planforslaget vil oppheve gjeldende reguleringsplan for Moøya (PlanID 19890002) i området innenfor ny planavgrensning. Planen grenser i tillegg til detaljregulering Moøya (PlanID 2014003) mot vest, hvor ny planavgrensning samsvarer med planavgrensning i gjeldende plan.



Bilde 3: Ny samlet plansituasjon for Moøya Industriområde

6.2 Landskap

Støren er et tettsted i Gauldalen, og administrasjonssenteret i Midtre Gauldal kommune. På Støren samles dalførene Gauldalen og Soknedalen, og dalføret vider seg her ut og gir plass til landbruks-, nærings- og boligbebyggelse. Med dalførene følger også elvene Gaula og Sokna som renner sammen på Støren.

Landskapet består av et flatere slettelandskap i dalbunnen, med bratte skogkledde dalsider rundt. Støren har som tettsteder i dalfører flest begrenset med areal, og bebyggelsen er derfor konsentrert over et mindre område. På vestsiden av Gaula og Sokna er arealet i stor grad tettbebygget med blant annet kommunesenter, handelsområder, industriområder og boligområder.

6.3 Stedets karakter

Området Moøya ligger sentralt til på en lavereliggende slette på Støren, og området benyttes i dag hovedsakelig til næringsformål. Området grenser til Gaula i øst, og Fv630 i vest.



Bilde 4: Moøya sett fra sørvest, med området for ny reguleringsplan merket i gult.

6.4 Kulturminner og kulturmiljø

Ved søk i kulturminneregisteret kan det ikke ses å være registrert automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Det vurderes også til å være liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike da området ligger inntil bebygde områder, og da det har vært bygget infrastrukturanlegg som jernbane og flomvern her tidligere. Deler av området er i dag bebyggt.

6.5 Forholdet til kravene i kap II Naturmangfoldloven

Kapittel II, § 4, uttrykker mål om å ivareta mangfoldet av naturtyper innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype. Målet er også at økosystemers funksjoner, struktur og produktivitet ivaretas så langt det anses rimelig.

Det er ikke registrert viktige naturtyper, flora eller fauna som berøres av tiltaket.

6.6 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Arealet benyttes i dag i liten eller ingen grad til rekreasjon for Størens innbyggere. I planforslaget foreslås det å tillate anleggelse av en gangveg på topp av eksisterende flomvern innenfor formålsområdet o_GV som reguleres til vegetasjonsskjerm. Dette vil kunne medføre økt bruk av området til rekreasjon.

6.7 Trafikkforhold

Adkomsten til området skjer i hovedsak fra Fv630, og videre via kommunal veg til Moøya. Det er langs fylkesvegen opparbeidet gang- og sykkelveg, og langs kommunalvegen er det opparbeidet fortau. Dette medfører at sikkerheten for myke trafikanter er ivaretatt.

En arealbruk som beskrevet i planforslag vil medføre økt bruk av kjørevegene, og de vil blant annet bli benyttet av utrykningskjøretøyer. Det er derfor lagt vekt på å sikre gode frisiktsoner i vegkryss, og da spesielt i kryss mellom fylkesvegen (o_SKV1) og kommunalvegen (o_SKV2).

Det avsettes generelt god bredde på kjøreveger med tilstrekkelig sideareal for drift- og vedlikehold.

6.8 Barns interesser

Det planlegges ikke anlagt bebyggelse innenfor planområdet som medfører at barns interesser må vektlegges i planarbeidet.

6.9 Sosial infrastruktur

Tilrettelegging av areal for bygging av ny brannstasjon er viktig for samfunnssikkerheten på Støren. Det er også viktig å legge til rette for at Gauldal brann og redning IKS kan anlegge et øvingsområde på plassen, hvor barn- og unge kan inviteres til å overvære øvelser knyttet til eksempelvis trafikkulykker. Holdningsskapende arbeid ovenfor ungdom er viktig for å redusere antallet trafikkulykker, og et øvingsområde som dette i nær tilknytning til brannstasjonene vil gi Gauldal brann og redning en god arena for gjennomføring av slikt arbeid.

En styrt utvikling av området i tråd med reguleringsplanen vil også være forskjønnende, og vil sammen med tilgrensende planer for næringsområdet og handelspark på Moøya kunne bidra til at dette blir et sosialt møtested for innbyggerne.

6.10 Universell tilgjengelighet

Området er forholdsvis flatt og vil kunne tilrettelegges godt for universell tilgjengelighet. Generelt legges krav i TEK10 til grunn for universell utforming av bygninger.

6.11 Energibehov – energibruk

Utbyggingen representerer ikke spesielle utfordringer med hensyn til energibehov.

6.12 Jordressurser/landbruk

Reguleringsplanen omfatter ikke areal avsatt til jord- eller landbruksvirksomhet.

6.13 Teknisk infrastruktur

For å kunne benytte arealet på østsiden av Jernbaneverkets industrispor til Moøya på tilfredsstillende vis er det viktig for Midtre Gauldal kommune å få anlagt en ny planovergang sør for eksisterende avløpsrenseanlegg. Ny planovergang vil betjene formålsområdene o_BAV, o_BKT1 og o_SBT2.

Midtre Gauldal kommune ønsker samtidig å bygge på det eksisterende renseanlegget i retning øst, noe som vil medføre at tilkomsten til Aune Transport AS vil måtte skje via dagens planovergang. Planforslaget viser derfor to planoverganger som kryssinger av Jernbaneverkets industrispor. Dette sporet har lav bruksfrekvens, og det er i planen sikret minst 125 meter fri sikt langs jernbanen frem til planoverganger.

Vannforsyningen vil skje fra kommunalt vannledningsnett, og avløp vil tilknyttes kommunal spillvannsledning på området. Det ligger en Ø160 vannledning i gang- og sykkelveg langs Fv630, samtidig som det er anlagt en Ø110 vannledning frem til renseanlegget. Kapasiteten på vannforsyningen er med det god. Det kommunale spillvannsnettet innehar også tilstrekkelig reservekapasitet for tiltaket.

Overvannsløsning for de enkelte byggetomter baseres på konvensjonelle metoder (lukkede rør og kummer), tilknyttet kommunale overvannsledninger. Ved behov vil det bli søkt om og anlagt oljeutskillere for behandling av forurenset overvann før vannet slippes til kommunale ledninger. Gauldal Nett har jordkabel, 22 kV og 240V i området, og det er oppsatt en nettstasjon på området o_BTK. Nettstasjonen har tilstrekkelig kapasitet for tiltaket på høyspentsiden, men det er usikkert om transformator er stor nok. Transformator er utskiftbar.

6.14 Grunnforhold

Iht. NVE Atlas består grunnen innenfor området av et tykt dekke med løsmasser av typen elveavsetning. Det er ikke registrert kjente fare- eller aktsomhetsområder innenfor planområdet.

Det er gjennomført grunnundersøkelser i det aktuelle området i forbindelse med vurdering av ulike traseer for ny E6 gjennom Støren, og disse viser at grunnen består av et topplag av sand og grus på ca. 5m over leire og silt til stor dybde.

Det er også gjennomført grunnundersøkelser av tomt vest for Europris i forbindelse med bygging av Moøya Fellesbygg. Undersøkelsen viser at det er trygg byggegrunn på deler av tomta mot Europris og ny brannstasjon, hvor grunnen består av fast grus / sandavsetning.

En ny brannstasjon vil være et viktig bygg med sårbare samfunnsfunksjoner, og planbestemmelsene stiller derfor krav om at det skal gjennomføres en geoteknisk vurdering av tomten før bygging kan igangsettes. Tema som skal vurderes er stabilitet av elveskråning, fundamenteringsforhold og aktuelle løsninger for fundamentering. Det anses ikke som nødvendig å foreta supplerende grunnundersøkelser.

6.15 Flomsoner

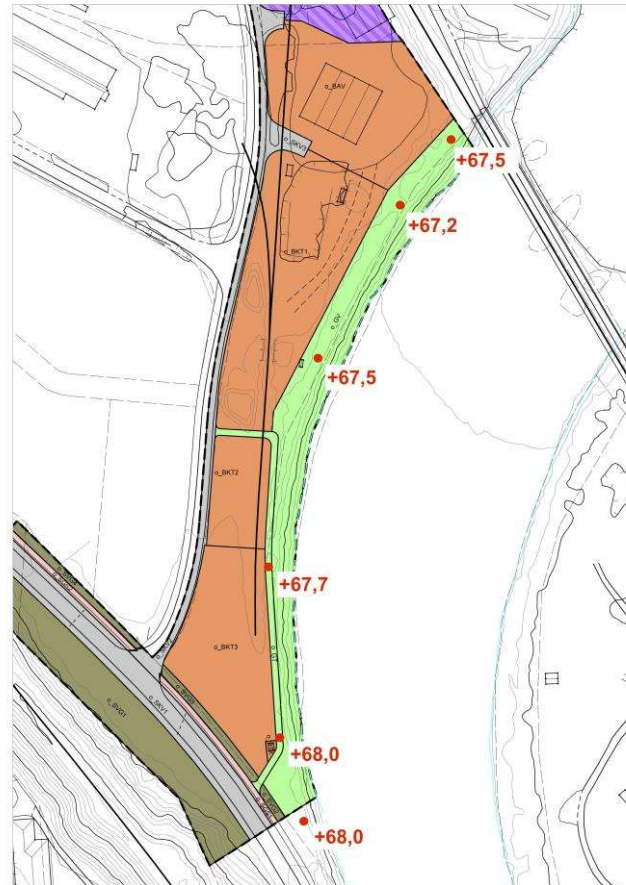
Planområdet grenser til elva Gaula, og ligger slik utsatt til for flom og oversvømmelser. Som kompensierende tiltak er det anlagt et flomvern langs elvebredden med tiltaksnummer/navn 1988 – *Gaula ovenfor Støren jernbanestasjon*. Flomvernet består av en steinkledd røys, og er en forhøyelse av et eldre NSB flomvern. Anlegget ble befart av NVE i 2009, og det ble gjort følgende notater av anleggets tilstand:

Det er godt med stein gjennom hele anlegget. Det er noe rufsete med småsår i den mest utsatte delen, men det er ikke behov for å utføre noen tiltak.

Høyde topp flomvern er vist på bilde 5 til høyre.

Flomnivå:

Det er gjennomført flomberegninger for Gaula inntil nivå for 500-års flom, hvor resultatene av beregninger er gjort offentlig tilgjengelig via karttjenesten NVE Atlas. Profilnummer 65 krysser planområde, og det er her angitt et nivå for 200-års flom på kote +66,30 og 500-års flom på kote + 66,80 (NN54).



Bilde 5: Høyder topp flomvern mot Gaula.

Byggehøyder:

Den generelle bebyggelsen innenfor planområdet skal iht. TEK10 § 7-2 dimensjoneres for 200-års flom. Dette medfører at gulvnivå for ny bebyggelse skal anlegges på minimum kote +66,3. Byggverk med sårbare samfunnsfunksjoner skal dimensjoneres for 1000-års flom, noe som blir gjeldende krav for brannstasjon på område o_BKT3 og kommunalt renseanlegg på område o_BAV.

Det er gjennomført GPS-innmåling av høyder på eksisterende flomvern, hvor resultatet er presentert i bilde 5. Som vist varierer flomvernets høyde fra kote +68,0 i sør til kote +67,2 på laveste parti i nord. I området ved brannstasjonen (o_BKT3) overstiger flomvernets høyde 1000-års flom inkl. 0,5m klimatillegg, mens det ved renseanlegget i nord ligger 10cm lavere enn 1000-års flomnivå. Det partiet som ligger lavere enn kote +67,5 utgjør ca. 15m, og dette partiet kan enkelt heves. Av hensyn til kantskogen langs Gaula som er av viktig miljømessig betydning er det ikke ønskelig å heve nivået på flomvernet ut over kote +67,5 da slikt arbeid vil medføre større inngrep i kantskogbeltet.

Brannstasjon:

Flomvernet på utsiden av brannstasjonstomten overstiger høyde for 1000-års flom inkl. 0,5m klimatillegg. Gulvnivå for ny brannstasjon fastsettes derfor til minimum kote +67,3 som er stipulert nivå for 1000-års flom. Klimatillegget ivaretas av flomvernet.

Adkomstvegen frem til brannstasjonen er anlagt med høyder som vist på bilde 6. På laveste punkt ligger vegen på ca. kote +67,0, noe som er 30cm lavere enn nivå for 1000-års flom og 20cm høyere enn nivå for 500-års flom.

Oversvømmelse av trafikkareal på inntil 20-30cm foran brannstasjonen vurderes å ikke være av kritisk betydning for beredskapen da de kjøretøyene som benyttes har tilstrekkelig bakkeklaring for å kunne passere området under en 1000-års flomsituasjon. Det påpekes også at veganlegget har tilstrekkelig høyde for en flomsituasjon med ca. 700-års gjentaksintervall.



Bilde 6: Høyde adkomstveg til brannstasjon. Rødskravert område ligger lavere enn nivå for 1000-års flomsituasjon.

Renseanlegg:

Moøya Renseanlegg er et eldre renseanlegg for spillvann etablert på område o_BAV, hvor renseanleggets hovedplan er anlagt på ca. kote + 65,6 noe som tilsvarer nivå for 50-års flomsituasjon. Flomvernet mot Gaula gir beskyttelse for flomsituasjoner med høyere gjentaksintervall, men det antas at en 1000-års flomsituasjon vil medføre driftsstans og større ødeleggelser på renseanlegget.

En ombygging av det eksisterende renseanlegget med mål om å ivareta 1000-års flomsituasjon anses ikke som gjennomførbart da gulvnivå må heves med ca. 1,7m. En slik utbedring må derfor tas ved oppføring av et nytt renseanlegg på området, et tiltak som ligger lengre frem i tid.

6.16 Luftforurensing

Jernbaneverket vil kunne benytte område o_SBT2 for lagring og opplasting av ballastpukk til jernbanevogner for bruk i vedlikeholdsarbeid av Rorøs- og Dovrebanen. Lagring og opplasting av denne typen pukk vil kunne medføre svevestøv med spredning til omkringliggende bebyggelse.

Iht. forurensingsforskriften § 30-5 skal utslipp av steinstøv, støv eller partikler ikke medføre at mengde nedfallstøv overstiger 5g/m^2 iløpet av 30 dager, målt som mineralsk andel ved nærmeste nabo, eller annen nabo som eventuelt blir mer utsatt. Forskriften gjelder for forurensning fra produksjon av pukk, grus, sand og singel, men vurderes til å være gjeldende for denne typen aktivitet da det lastes og lagres betydelige mengder pukk på området.

6.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen legger til rette for kommunale utbygginger og investeringer som er nødvendige for å sikre at Midte Gauldal kommune kan tilby gode og sikre tjenester til sine innbyggere.

6.18 Konsekvenser for næringsinteresser

Næringsinteresser i og rundt planområdet har gitt sine innspill til planarbeidet, og innspill er imøtekommet så langt dette har latt seg gjøre. Det kan ikke ses at planforslaget medfører noen negative konsekvenser for næringsinteresser.

6.19 Interesse motsetninger

Det er ikke avdekket tungtveiende interesse motsetninger.

6.20 Avveining av virkninger

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort i kapittel 6 konkluderes det med at summen av fordelene som følger av den planlagte utbyggingen og reguleringen er klart større enn ulempene.

7.0 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Det er gjennomført ROS-analyse som er dekkende for planforslaget i tråd med veileder fra direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (dsb), *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging*.

Til grunn for temavalg i ROS-analysen ligger Fylkesmannens sjekkliste, samt innspill til utredningstema fremkommet ved høring av melding planoppstart. Analysen omfatter vurdering av risiko og sårbarhet for både menneske, miljø og materiell.

Følgende risikomatrix er lagt til grunn for risiko- og sårbarhetsvurderingene:

Sannsynlighet:

Svært sannsynlig	5	10	15	20	25
Meget sannsynlig	4	8	12	16	20
Sannsynlig	3	6	9	12	15
Mindre sannsynlig	2	4	6	8	10
Lite sannsynlig	1	2	3	4	5
	Ufarlig	En viss fare	Kritisk	Farlig	Katastrofalt

Konsekvenser

Grønn: liten risiko, som regel ikke nødvendig med risikoreducerende tiltak så lege lov og forskrift er oppfylt.

Gult: middels risiko, risikoreducerende tiltak må vurderes

Rød: høy risiko, vil som regel kreve strakstiltak

Definisjon av matrisens verdier:

Sannsynlighet:

Svært sannsynlig	Skjer ukentlig / forhold som er kontinuerlig tilstede i området
Meget sannsynlig	Skjer månedlig / forhold som opptrer i lengre perioder, flere måneder
Sannsynlig	Kjenner til tilfeller med kortere varighet
Mindre sannsynlig	Kjenner 1 tilfelle i løpet av en 10-års periode
Lite sannsynlig	Kjenner ingen tilfeller, men kan ha hørt om tilsvarende i andre områder.

Konsekvenser:

Ufarlig	Ingen personer eller miljøskader / enkelte tilfeller av misnøye
En viss fare	Få/små person- eller miljøskader / belastende forhold for enkeltpersoner
Kritisk	Kan føre til alvorlige personskader / belastende forhold for en gruppe personer
Farlig	Person- eller miljøskader og kritiske situasjoner (behandlingskrevende)
Katastrofalt	Personskade som medfører død eller varige men, mange skadede, langvarige miljøskader

Følgende risiko er avdekket, og følgende avbøtende tiltak foreslås:

Tema:	Risiko:	Sannsynlighet	Konsekvens:	Samlet risiko:	Avbøtende tiltak:	Sannsynlighet	Konsekvens:	Sluttrisiko:
Naturgitte forhold:								
Utglidning av området.	Planområdet grenser til elva Gaula ved en 5m høy skråning med helning 1:1,5 til 1:2. Bebyggelse på topp av skråning vil kunne medføre utglidning av området. Da området ligger i elvas yttersving vil den kunne meandrerer og grave seg lengre og lengre inn i terrenget. Dette vil igjen kunne svekke stabiliteten eller undergrave byggeområdet.	3	4	12	Det er anlagt et flomvern i elveskråningen ved planområdet, og tilstanden til anlegget er i 2009 vurdert av NVE til å være god. Skråningen er erosjonssikret ved at den er anlagt med steinkledning, og dette reduserer risikoen for meandring/undergraving. Før bygging av brannstasjon kan igangsettes stiller planbestemmelsene krav til at det skal gjennomføres en geoteknisk vurdering som skal omhandle stabilitet av elveskråning og fundamenteringsforhold.	1	4	4
Flomfare	Planområdet ligger delvis lavere enn beregnet nivå for 200-års flom, kote +66,3.	2	3	6	Planbestemmelsene setter krav til at ny bebyggelse skal dimensjoneres for 200-års flom iht. TEK10. Brannstasjon skal dimensjoneres for 1000-års flom da bygget vil være viktig for lokal beredskap. Mot Gaula er det anlagt et flomvern med laveste høyde ca. +67,0. Dette overskrider nivået for 200-års flom.	2	2	4
Forhold knyttet til Jernbanen								
Jernbanens konstruksjon.	Jernbanen er viktig infrastruktur og av nasjonal interesse. Bygningsarbeider som berører eller gjør endringer på grunnens beskaffenhet i eller ved jernbanens underbygning vil kunne medføre utglidinger eller setninger på jernbanen.	3	3	9	Planforslaget viser byggegrense langs Rørosbanen i avstand 15 meter fra spormidt. Jernbaneunderbygningens fyllingsfot er anlagt i avstand ca. 10 meter fra spormidt, og det sikres slik en 5 meter bred sone nedenfor fyllingsskråningen hvor det ikke er tillatt å utføre byggearbeider. Langs sidesporet til Moøya er minste avstand til byggegrense 4m.	2	2	4
Drenering	Drenering av, eller endring i naturlige vannveier kan medføre	2	3	6	Området er bebygget og drenert i dag, så det forventes liten eller ingen endring i grunnvanns-	1	2	2

	setning på jernbanen.		situasjonen for området.	
Ferdsl i jernbanespor	Ulovlig opphold og ferdsl i sporet er den dominerende ulykkeskategorien for jernbanen.	3 5 15	<p>Rørosbanen er naturlig avdelt fra byggeområdene ved at det er anlagt en ca. 4m høy fyllingskråning nedenfor jernbanelinjen.</p> <p>Sidesporet til Moøya ligger nært inntil kjøreveg, men på oversiktlig område. Det er sikret minst 125m sikt langs sidesporet gjennom anviste byggegrenser, og hastigheten på lokomotivene som vil benytte sporet vil være lav.</p> <p>Sannsynligheten for personskader som følge av ferdsl i spor anses derfor som liten.</p>	1 3 3
Planoverganger	Planforslaget viser anleggelse av en ny planovergang i tillegg til at eksisterende planovergang beholdes. Planoverganger er kjente ulykkespunkt.	3 4 12	<p>Sidesporet til Moøya vil trafikkeres av lokomotiv i lav hastighet, med kort stopplengde. Det er sikret fri sikt langs spormidt frem til planoverganger på minimum 125m.</p>	1 3 3

8.0 Innkomne merknader/innspill

8.1 Merknader under melding om planoppstart

Sør-Trøndelag Fylkeskommune, brev 07.01.2016

Planarbeidet synes ikke å komme i vesentlig konflikt med allmenne friluftsinnteresser. Så vidt det kan ses fra kulturminneregisteret, er det ikke registrert automatisk fredede kulturminner innenfor området. Selv om dette registeret er noe mangelfullt, vurderes det til å være relativt liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike.

Som vannregionmyndighet er fylkeskommunen opptatt av at tiltakene ikke senker dagens miljøtilstand i Gaulda. I følge vannforskriften og regional plan for vannforvaltning skal alt vann ha minst "god økologisk tilstand". Gaulda er et nasjonalt laksevassdrag, slik at kravet til beskyttelse av vannkvalitet er strengere enn det vannforskriften tilsier, dvs. "svært god miljøtilstand".

Ut fra overnevnte anbefales det at områdene for bebyggelse og anlegg, samt samferdselsanlegg, kjøreveg, trekkes bort fra elva eller avgrenses slik at all eksisterende kantvegetasjon innenfor plangrensen kan bevares.

Tiltakshavers vurdering:

- *Bredden på grøntbelte langs Gaulda er økt noe for å omfatte hele bredden til det etablerte flomvernet. Uttalelsen er imøtekommet.*

Statens Vegvesen, brev 20.01.2016

Byggegrensen i det foreløpige plankartet er satt til 15 meter fra midten av fylkesvegen. Vegvesenet minner om at større innretninger, herunder parkering, ikke kan plasseres innenfor byggegrensen. Av driftshensyn til gang- og sykkelvegen bør det avsettes et areal med formål annen veggrunn mellom gang- og sykkelvegen og formålsområdet o_BKT4. Arealet bør ha en bredde på minimum fire meter.

Det kommer ikke klart frem ut fra det tilsendte materialet om pukklageret skal videreføres eller ikke. Dersom dette er tilfellet minner Vegvesenet om at det bør sikres i bestemmelsene at det gjennomføres støvreduserende tiltak iht. Retningslinje for behandling av luftkvalitet (T-1520). Videre ber vi om at det sikres av o_SKV3 får tilstrekkelig sikt til jernbanen og o_SKV2.

Tiltakshavers vurdering:

- *Det er inntatt et 4m bredt belte med arealformål SOSI 2019 – annen veggrunn – grøntareal mellom gang- og sykkelvegen og område o_BKT4 (Brannstasjonstomt).*
- *Lager for ballastpukk kan videreføres på område o_SBT2. Se pkt. 6.16 for ytterligere informasjon om krav til luftkvalitet.*
- *Planen viser frisiktsoner mellom kjøreveger iht. krav i vegnormal N100.*

Mattilsynet, brev 22.01.2016

Løsning for vannforsyning og avløp løses med tilkobling til eksisterende anlegg i området. Det er en forutsetning at ledningsnett som berører planområdet er tilstrekkelig dimensjonert med tanke på økt aktivitet i området. Utjevningsbasseng kan være et alternativ om så ikke er tilfelle. Underdimensjonert ledningsnett kan medføre innlekking av forurenset grøftevann og tilbakeslag fra stikkledninger / tilkoblinger uten tilfredsstillende tilbakeslagssikring. Nye bygg i planområdet må sikres tilfredsstillende løsning for sikring mot tilbakeslag.

Tiltakshavers vurdering:

- *Kommunalt vann- og spillvannnett på området innehar god reservekapasitet.*

Jernbaneverket (sentralt), brev 21.01.2016

Jernbaneverket mener at det i planleggingen må tas hensyn til fremtidig utbygging av kontaktledningsanlegg langs Rørosbanen og eventuelt dobbeltspor langs Dovrebanen. Nye tiltak i nærheten av jernbanen må ikke vanskeliggjøre utvikling av jernbanenettet eller vesentlig fordyrer jernbanetiltak.

Jernbaneverket stiller følgende sikkerhets- og planfaglige krav til reguleringsplanen:

Byggegrenser mot jernbanen^[1]_[SEP]

Det må inntas byggegrense mot jernbanen som sikrer tilfredsstillende sikkerhetsavstand for fremtidig elektrifisering, jfr. sikringskrav i Forskrift om elektriske forsyningsanlegg § 8-4. Minner generelt om jernbanelovens § 10 om byggegrense, og ber om at den innarbeides i planen for det nasjonale jernbanenettet.

Planoverganger

Bygging av nye planoverganger og vesentlig økt bruk av eksisterende planoverganger tillates ikke jfr. jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-6.^[1]_[SEP] Det kan derfor ikke tillates etablering av nye planoverganger, men det kan tillates å flytte eksisterende planovergang ved Aune Transport AS sørover. Kostnaden knyttet til dette må påfalle andre enn Jernbaneverket.

ROS-analyse

ROS-analyse skal omhandle sikkerhetsforhold relatert til jernbanens konstruksjon, togtrafikk, kryssing av jernbanelinjen og ferdsel i jernbanesporet, samt flom, fyllingsstabilitet og drenering. Det må også vurderes nødvendige sikrings- og skjermingstiltak mot jernbanen og andre relevante risikoreducerende tiltak.

Jernbanens arealbehov

Jernbaneverket er bekymret for at det ikke er avsatt nok sikkerhetsavstand til jernbanen, eller nok nødvendige areal for vedlikeholdsarbeider på industrisporet som f.eks. snødeponi og skifting.^[1]_[SEP] Jernbaneverket eier industrispør i Moøya og har bruksrett til grunnen i henhold til tinglyst avtale og sidesporkontrakten mellom Norges Statsbaner og Midtre Gauldal kommune datert 1973. Jernbaneverkets bruk av arealene med industrisporet må reguleres til jernbaneformål.^[1]_[SEP] Vi gjør også oppmerksom på at Jernbaneverket trenger i fremtiden areal til opplasting. Ved lokalisering av lasteområdet må det tas hensyn til lastevognenes lengde og opplastningsmetode.

Tiltakshavers vurdering:

- *Jernbanelovens § 10 setter krav til byggegrense lik 30m fra spormidt, men jernbaneverket kan gjøre unntak fra disse reglene iht. lovens første ledd. I reguleringsplanen foreslås følgende bestemmelser for byggegrenser:*

Rørosbanen:

Langs Rørosbanen legges byggegrense i avstand 15m fra spormidt. Jernbanelinjen ligger med rettstrekk forbi planområdet, og jernbaneskinnene ligger ca. 2,5m høyere enn omkringliggende areal. Dette innebærer at det med 15m byggegrense vil sikres god sikt for lokføreren. Avstanden sikrer også at det ikke vil gjennomføres byggearbeider som vil kunne skade jernbanens underbygning. Eksisterende bygninger som ligger innenfor byggegrensen kan bestå.

Industrispor:

Langs industrispor er det sikret tilstrekkelig areal for drift og vedlikehold ved at det er satt en minste avstand fra byggegrense til spormidt på 4m. Minsteavstanden på 4m er valgt for å tilgodese arbeidssikkerhet, sporvedlikehold og snørydding iht. jernbaneverkets tekniske regelverk. (pkt. 4.2 – Prosjektering og bygging av støyskjermer). For de deler av industrispor som ligger ved byggeområder med minste byggegrense 4m, avsettes det ekstra areal til jernbanen eller ekstra avstand til byggegrense på motsatt side av industrispor.

- *Planforslaget viser anleggelse av en ny planovergang sør for eksisterende avløpsrenseanlegg for adkomst til formålsområdene o_BAV, o_BKT1 og o_SBT2. Da det foreligger planer om påbygg på renseanlegget mot vest, samtidig som at området mellom industrispor, avløpsrenseanlegget og Aune Transport AS ikke har tilstrekkelig areal for anleggelse av snuplass for lastebil, anses det som nødvendig å også beholde eksisterende planovergang ved Aune Transport AS. For å ivareta sikkerheten med to planoverganger legges byggegrense på område a_BKB1 i nødvendig avstand fra spormidt for å sikre minste sikt langs industrispor lik 125m.*
- *ROS-analyse er utarbeidet blant annet med bakgrunn i jernbaneverkets innspill.*
- *Jernbanens arealbehov er ivaretatt i planforslaget ved at terminalområdet er flyttet mot sør. Her ligger industrispor i rettstrekk, noe som forenkler lasting og lossing av jernbanen, samtidig som plasseringen er foretrukket for anbringelse av gods til og fra kunder på næringsområdet. Arealet til jernbaneformål er generelt utvidet i forhold til planforslaget som fulgte ved melding planoppstart.*

Jernbaneverket (lokalt), brev 22.01.2016

Jernbaneverket kan flytte pukkopplastingen som en kortsiktig løsning til et område lenger nord som skissert av kommunen, men er da helt avhengig av at Midtre Gauldal kommune legger til rette for at en annen permanent løsning kan etableres snarest mulig. Jernbaneverket vil for øvrig se nærmere på muligheten for å flytte pukkopplastingen til eget område på østsiden av Støren stasjon.

Stamsporet kan kortes inn 10m, men må beholdes for fremtidig betjening av godskunder på området. Angitt terminalområde er ikke aktuelt å benytte permanent da sporet ligger i kurve og stigning. Terminal/opplastingsområde må primært lokaliseres til o_BKT1. Det kan eventuelt være mulig å benytte området på motsatt side mellom sporet og vegen hvis dette har tilstrekkelig bredde.

Gjerdet mot øvingsområdet til brann og redning må plasseres i avstand 7m fra spormidtd, og adkomst til området øst for sporet må lokaliseres til kun en planovergang.

Tiltakshavers vurdering:

- *Viser til tiltakshavers vurdering av merknader fra Jernbaneverket sentralt.*
- *Nytt terminalområde er lagt på areal som foreslått fra Jernbaneverket.*
- *For å oppnå nødvendig bredde på brannvesenets øvingsområde videreføres byggegrense på 4m fra spormidtd som angitt i melding planoppstart. Bredden på jernbaneformålet er økt, og inkludere nå hele arealet mellom jernbanesporet og nytt gjerde mot øvingsplass. Det er viktig for Gauldal brann og redning IKS å beholde dagens bredde på øvingsområdet.*

NVE, brev 11.01.2016

NVE har kommentarer til oppstartsvarselet for følgende tema:

Flom

For byggverk som skal fungere i lokale beredskapssituasjoner er 1000-års flom dimensjonerende hendelse (jfr. TEK10s kap. 7-3). Planområdet omfattes av flomsonekart for Støren med tilhørende rapport ferdigstilt den 15.05.2001, hvor nivå for 200-års flom er beregnet til kote +66,3, og 500-års flom til kote +66,8.

Da dette flomsonekartet er forholdsvis gammelt og ble utarbeidet før kravene i TEK10, er det ikke beregnet høyde for 1000-års flom, men det kan forventes et nivå på 1000-års flom på kote +67,3. Det bør i tillegg medtas et såkalt klimatillegg på 50 cm som ivaretar usikkerhetene i beregningene

Hvordan en har tenkt å oppfylle kravene om sikker byggegrunn i forhold til flomfare, må inntas i ROS-analysen.

Geoteknikk/kvikkleire

Det er ikke registrert kjente fare- eller aktsomhetsområder innenfor planområdet. Dette innebærer imidlertid ikke at en kan garantere at området oppfyller kravene om sikker byggegrunn i TEK 10/PBLs § 28-1. Potensialet for funn anses imidlertid som begrenset da det allerede er bebyggelse tett opp til planområdet og det ikke er kjente kvikkleiresoner innenfor kommunegrensene. I og med at planområdet ligger bare ca. 50 meter over havet, forutsettes det likevel at forholdet til geoteknikk inngår som tema i ROS-analysen til planforslaget.

Allmenne interesser i vassdrag

Ut fra de vedlagte flybildene er det et ganske bredt kantskogsbelte mot elva, sannsynligvis flommarkskog bestående av gråor-hegg. Dette er noen av de mest produktive biotopene vi har i Norge. Disse biotopene har vært i sterk tilbakegang i Norge, også langs Gaula, hvor det er anslått at ca. 80% av denne naturtypen har forsvunnet de siste tiårene. Det forutsettes derfor at kantskogen ivaretas gjennom plankartet og bestemmelsene til dette.

Tiltakshavers vurdering:

- *Det har blitt gjennomført GPS-innmåling av eksisterende flomvern langs Gaula, samt høyder på eksisterende terreng på område o_BKT3. Målingene viser at flomvernet er anlagt på kote +68,0 i sør og +67,8 i nord, mens området er avrettet på kote +67,0. På bakgrunn av dette fastsettes gulvnivå for brannstasjon til kote +67,3 som er nivå for 1000-års flom. Da flomvernets høyde overstiger flomhøyde for 1000-års flom inkl. klimatillegg anses hensynet til*

flomnivå som ivaretatt. Det vises til at det har vært korrespondanse mellom planlegger og Norconsult som utarbeider ny vurdering av flomnivå i Gaula på oppdrag fra Statens Vegvesen. De nye beregningene viser at beregningene fra 2001 kan benyttes i planleggingen.

- *Geotekniske vurderinger som er gjort ifm. planarbeidet er beskrevet i pkt. 7.14 i planbeskrivelsen, og temaet er inntatt og behandlet i ROS-analysen. Iht. planbestemmelsene skal det gjennomføres en geoteknisk vurdering av byggetomten før byggearbeider kan igangsettes.*
- *Det er avsatt et grøntbelte langs Gaula regulert til SOSI 3060 – vegetasjonsskjerm. Iht. vedlagte planbestemmelser skal kantvegetasjon langs Gaula ivaretas i størst mulig grad, men det kan tillates anlagt en turveg på topp av flomvernet.*

Gauldal Nett, e-post 22.12.2015

Gauldal Nett har ingen innvendinger mot planen, men opplyser om at de har jordkabel, 22kV og 240V i området. Det finnes en nettstasjon på området til brannstasjon med tilstrekkelig kapasitet for tiltaket på høyspentsiden, men det er usikkert om transformator er stor nok. Trafo kan skiftes om det viser seg at denne er for liten, men det må da påregnes et anleggsbidrag for ombyggingen på prosjektet. Ber om å bli holdt orientert om videre utvikling i saken.

Tiltakshavers vurdering:

Innspill ok.

Aune Transport AS og Rønningsgrind AS, brev

Ser at det i planforslaget er foreslått jernbaneterminal i området nord for Aune Transport i Moøya, noe som vil gi bedriften en uholdbar situasjon. Ber om at dette området blir regulert til industri.

Bedriften disponerer i dag arealet syd for renseanlegget, men kan leve med at de nå mister muligheten for å kjøpe/benytt dette området. Det vil da være desto viktigere å få disponere det arealet som er avmerket som jernbaneterminal i planforslaget vedlagt melding planoppstart. Det vil være avgjørende for bedriften å få kjøpe areal i tillegg til det de nå eier, og alternativet til dette er å flytte lokasjon. Det vil være svært uheldig for bedriften med sine 24 ansatte. Minner om at det i mange år har vært signalisert at bedriften ønsker å kjøpe tilleggsareal på Moøya.

Tiltakshavers vurdering:

- *Terminalområdet er i planforslag flyttet mot sør, og området ovenfor Aune Transport AS er inntatt som areal for kontor/industri med benevnelse a_BKB1.*
- *Eventuelt kjøp av areal innenfor formålsområdet må avklares med Midtre Gauldal kommune da dette ikke inngår i reguleringsplanens anliggende.*

Gunnhild og Dag Idar Kjelstad, brev 25.01.2016

Under avsnittet «Dagens arealbruk» er det beskrevet at det i tilknytning til industrisporet er opparbeidet et lasteområde hvor pukk lastes over i godsvogner på jernbanen. Videre er det beskrevet at denne virksomheten ligger i tilknytning til besøksintensive virksomheter ved Coop Byggmix og Europris og at dette har medført konflikt mellom brukerinteresser, da spesielt knyttet til problemer med støv og støy.

Som eiere og drivere av Vårvolden Camping, vil de bli kun 40 meter fra området hvor det planlegges å flytte lasting av gods og pukk til. Campingplassen har hver sesong anslagsvis 3000 gjester, og det å få opplasting av pukk 40 meter fra resepsjonen/kiosken vil være en katastrofe for bedriften.

Kommunen må søke andre løsninger for plassering av terminalområdet til jernbanen. Det må være mulig å finne egnet areal for jernbanens behov et annet sted.

Tiltakshavers vurdering:

- *Terminalområdet er i planforslag flyttet mot sør og lengre bort fra Vårvolden Camping. Arealet som tidligere var vist som terminalområde er i revidert planforslag angitt som areal for kontor/industri. Planinnspill er med det tatt til følge.*

Sign:

Marius H. Iversen
Marius Iversen
Planlegger

Dato: 14.11.2017