

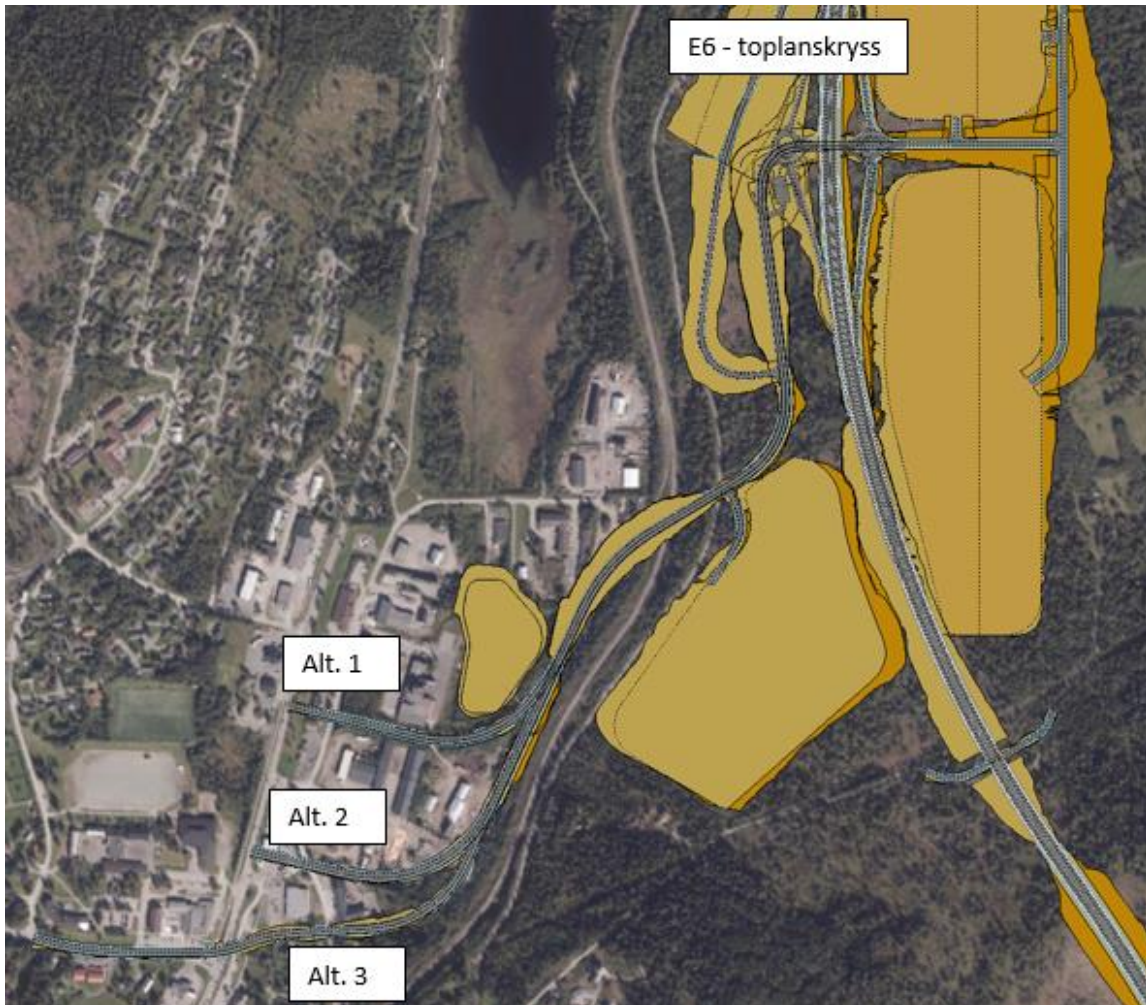
NOTAT

NYE VEIER

Adkomst fra ny E6 til Berkåå sentrum

PROSJEKTNUMMER 11927300

VURDERING AV ALTERNATIVE VEIER FOR ADKOMST SENTRUM BERKÅÅ



SEPT. 2018

PROSJEKTNUMMER: 11927300

Nye Veier

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn	1
1.2	Alternative vegløsninger	1
1.3	Forkastede alternativer	2
2	Forutsetninger	2
2.1	Utviklingstrekk i kommuneplanen	2
2.2	Fv 700 sin funksjon	3
2.3	Trafikkberegninger	4
2.4	Dimensjoneringsgrunnlag for ny adkomstveg	4
2.5	Detaljer alt. 1 – Nordre alternativ	5
2.6	Detaljer alt. 2 – Midtre alternativ	6
2.7	Detaljer alt. 3 – Søndre alternativ	6
2.8	Støyvurderinger	6
2.9	Eksisterende turveger i området	7
3	Vurderingskriterier og metodikk	8
4	Vurdering av alternativer	10
4.1	Alternativ 1 – Nordre løsning	10
4.2	Alternativ 2 – Midtre løsning	12
4.3	Alternativ 3 – Søndre løsning	14
4.4	Sammenstilling kriterier	16
5	Drøfting	16
6	Videre prosess	17
7	Vedlegg	17

NOTAT
SEPT. 2018

ADKOMST FRA NY E6 TIL BERKÅK SENTRUM

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

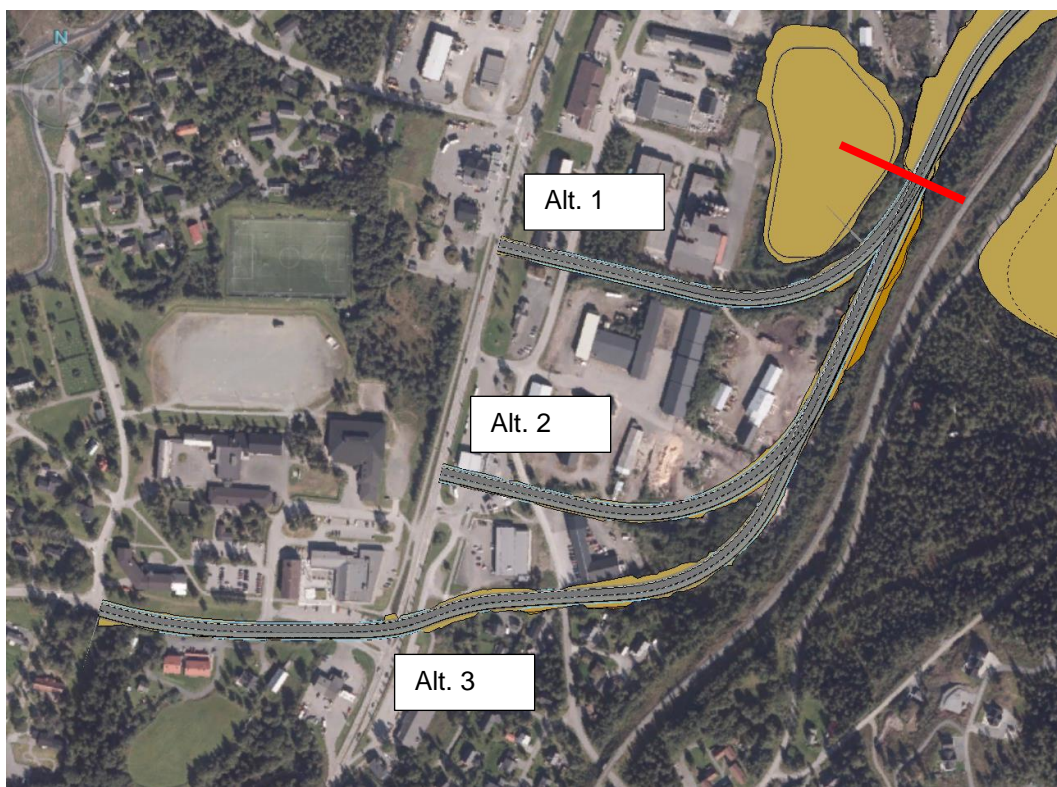
Nye veier har signalisert at Rennebu kommune, med tanke på sentrumsutvikling i Berkåk, bør ta en aktiv rolle i å avklare en fremtidig trase for fylkesveg 700. Formannskapet har ut fra dette behandlet en sak der de tok stilling til forholdet mellom planarbeidet for E6, sentrumsplanarbeidet og fylkesveg 700. Rennebu kommune ønsker at det skisseres flere ulike traseer (fra dagens kryss E6 x fv 700 i sør til sørenden av Buvatnet i nord) og at det synliggjøres fordeler og ulemper knyttet til de ulike alternativene. Trase for fylkesveg 700 synliggjøres som en separat prosess i planprogrammet for E6.

1.2 Alternative vegløsninger

Tabell 1: Oversikt over alternativene.

Alternativ	Beskrivelse av alternativet
Alternativ 1 (Nordre)	Alternativ 1 er det nordligste alternativet som kobler seg til eksisterende E6 like sør for Shell stasjonen. Dette vil være en forlengelse av dagens Terminalveg som fortsetter mot nordøst frem til de tre alternativene sammenfaller i en felles ny trase over jernbanen til nytt toplanskryss på fremtidig E6.
Alternativ 2 (Midtre)	Alternativ 2 som er det midtre alternativet kobles til eksisterende E6 vis a vis Rennebuhallen, ved Circle K, her vil det måtte bygges ny veg gjennom næringsområdet frem til sammenfallende trase til fremtidig E6.
Alternativ 3 (Søndre)	Alternativ 3 er det sydligste alternativet som kobles mot eksisterende E6 i krysset med Fv 700. Ny trasé legges mellom dagens boligfelt i sør og næringsområdet, og følger videre mot nord langs jernbanen frem til en felles trase til fremtidig E6.

Vurderingene i dette notatet er gjort på det strekket de tre alternativene ligger i forskjellig trase. Det er ikke gjort vurderinger der de ligger i sammenfallende trase østover mot toplanskryss på E6.



Figur 1-1 - Oversikt over de tre alternativene, rød linje viser avgrensning av oppgaven.

1.3 Forkastede alternativer

Det er vurdert et par alternativ lengre nord i Berkåk sentrum, nord for alt.1. Det ene ved å følge dagens adkomstveg nord for næringsbebyggelsen (Terminalveien) og videre mot øst over jernbanen. Det siste alternativet lå inn mot Buvatnet over myra sør for vassenden og opp til ny E6-linje. Felles for disse to forkastede alternativene er at stigningsforholdene på ny adkomstveg ikke lot seg løse på en fornuftig måte ift. plasseringen av to-planskryss på ny E6 trasé. Disse alternativene ble derfor forkastet.

2 Forutsetninger

2.1 Utviklingstrekk i kommuneplanen

Kommuneplanens arealdel (PlanID 2014001) legger føringer og angir ønskede utviklingstrekk for Berkåk de neste årene. Det er derfor viktig å vurdere om noen av de nye adkomstløsningene strider mot føringene som er gitt i kommuneplanen.

Kommuneplanen legger opp til en fortetting i sentrum av Berkåk ved at det er satt av areal til sentrumsformål langs dagens E6. Sentrumsformålet innbefatter forretning, offentlig- og privat tjenesteyting og boligbebyggelse, herunder nødvendige grønne (ute-)

Fylkeskommunen jobber med en oppgradering av Fv 700 og uttaler at det er avgjørende for Orkdalsregionen at trafikken til og fra fv. 700 flyter fritt mot fremtidig E6 uten hindringer. Sammenkoblingen mot E6 må dimensjoneres for modulvogntog.

2.3 Trafikkberegninger

Fv 700 har i dag en ÅDT på ca. 2000 kjøretøy per døgn. Cowi har gjennomført trafikkberegninger som synliggjør trafikkendringene i området ved etablering av ny E6. Det er anslått følgende trafikk tall:

Tabell 2: Oversikt over trafikk tall, eksklusive bomsnitt.

Strekning	ÅDT 2022	ÅDT 2062
Fv 700 fra vest	950	1250
Ny adkomstveg mot fremtidig E6	1700	2200
Fremtidig E6 nord for Berkåk	6800	10500
Fremtidig E6 sør for Berkåk	6550	10200
Dagens E6 nord for Berkåk	200	250
Dagens E6 sør for Berkåk	100	130

Trafikkberegningene anslår en halvering av trafikken fra fv. 700 etter åpning av ny E6, mens vegarmen mellom E6 og Berkåk får en trafikkmengde omtrent som dagens fylkesveg. Tallene er beregnet uten etablering av bomsnitt.

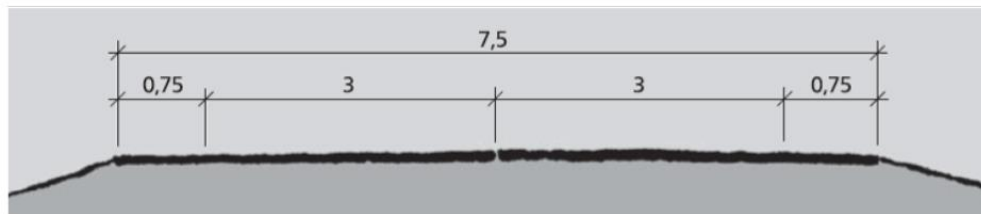
2.4 Dimensjoneringsgrunnlag for ny adkomstveg

Det skal bygges en ny adkomst fra Berkåk sentrum til ny linje for E6 øst for sentrum, denne vegen skal også ivareta forlengelsen av Fv700 som i dag kobles til eksisterende E6 i Berkåk sentrum.

Forutsetninger ift vegnormalen N100:

- For alle alternativene velges det å benytte vegklasse H1 for vegen fra nytt toplanskryss frem til bebyggelsen i sentrum. Deretter defineres vegen som en gate frem til påkobling mot eksisterende E6/Fv700.

Vegklasse H1 – ÅDT < 4000



Figur 2-2 – Normalprofil for vegklasse H1.

Ved bruk at kantstein mot GS-veg/rabatt reduseres vegbredden til 7 m.

Gateprofil

Bruksområde	Tverrprofil
Fartsgrense 30 - 40 km/t ÅDT 0 - 4000 og ÅDT tunge < 100	Kk 0,25 Kjf 2,75 Kjf 2,75 Kk 0,25
Fartsgrense 30 - 40 km/t ÅDT 0 - 4000 og ÅDT tunge > 100 eller ÅDT 4000 - 15000 Fartsgrense 50 km/t ÅDT 0 - 8000	Kk 0,25 Kjf 3,0 Kjf 3,0 Kk 0,25
Fartsgrense 50 km/t ÅDT 8000 - 15000	Kk 0,25 Kjf 3,25 Kjf 3,25 Kk 0,25

Figur 2-3 – Normalprofil for gateprofil.

Gående og syklende

Det anlegges også en GS-veg opp til nytt toplanskryss for E6. Denne får en bredde på 3,5 m inklusive skuldre og den adskilles fra vegen med en 1,5 m bred kantsteinsrabatt.

2.5 Detaljer alt. 1 – Nordre alternativ

Følgende situasjon er forutsatt for alt. 1 i denne vurderingen. Dagens T-kryss Fv700/eks E6 opprettholdes, deretter benyttes dagens E6 frem til Shell stasjonen hvor det anlegges ett nytt kryss. Vegen videreføres rett øst mot jernbanen. I hele dette strekket er vegklassen definert som gate/gatestruktur. Det siste strekket etter bebyggelsen defineres som vegklasse H1. Siden vi benytter gatestruktur i sentrum kan vi akseptere at alle eksisterende veglenker og GS-veger opprettholdes og lokaltrafikken skal ikke få dårligere

kår enn i dag. En bør vurdere nærmere om gatestruktur vil gi tilstrekkelig flyt for gjennomgangstrafikken på Fv700.

Det må påregnes inngrep og erverv på deler av Berkåk Vegkro ved Shellstasjon, bruktbuikk på østsiden av eks. E6 må rives og hytte fjernes.

2.6 Detaljer alt. 2 – Midtre alternativ

Følgende situasjon er forutsatt for alt. 2 i denne vurderingen. Dagens T-kryss Fv700/eks E6 opprettholdes, deretter benyttes eks. E6 frem til Circel K stasjonen hvor det anlegges et nytt kryss. Veggen videreføres rett øst mot jernbanen. I hele dette strekket er vegklassen definert som gate/gatestruktur. Etter bebyggelsen benyttes vegklasse H1. Siden vi benytter gatestruktur i sentrum kan vi akseptere at de fleste eksisterende veglenker og GS-veger opprettholdes. Parallellvegens nordlige del må stenges for å kunne bygge nytt kryss og veg.

Circel K antas innløst og revet, det sammen gjelder et par mindre lagerbygninger.

2.7 Detaljer alt. 3 – Søndre alternativ

Følgende situasjon er forutsatt for alt. 3 i denne vurderingen. Dagens T-kryss Fv700/eks E6 skyves noe nordover og bygges om til rundkjøring, deretter fortsetter veggen rett mot øst og etter hvert parallelt med jernbanen mot nytt toplanskryss på fremtidig E6. Foreløpige skisser viser at det sannsynligvis ikke er behov for innløsning av bygninger, dette må imidlertid sees nærmere på gjennom en detaljprosjektering av veg-løsningene.

Dagens planfrie gangkryssing av E6 saneres, ettersom trafikken i dette området blir lav kan det etableres plankryssing i tilknytning til rundkjøringen. Det må legges opp til en trygg kryssing over ny adkomstveg for myke trafikanter for beboere ved Dalgløtt/Veita/Trondskogen osv. som skal til Berkåk sentrum og skole/idrettshall.

Postmyrvegen mot boligområdet tilknyttes den nye adkomstvegen i et T-kryss. Fremtidig adkomst til næringsområdet bør vurderes i en detaljplanfase.

Bebyggelsen i boligfeltet som ligger nærmest ny adkomstveg antas påvirket negativt av mer trafikk-, støy- og støvbelastning, og må få avbøtende tiltak/støyskjerming. Den nye veggen vil bli en barriere for beboerne i sør-øst, som skal mot sentrum.

2.8 Støyvurderinger

Totalt sett vil en flytting av E6 ut av sentrum gi lavere trafikk langs eksisterende trasé, og dermed vil støynivået reduseres. Fv 700 har pr. 2017 en ÅDT på 1900, mens dagens E6 har drøyt 5000. En halvering av ÅDT gir en reduksjon på 3 dB, her vil reduksjonen kunne bli rundt 4 dB. De tre alternative traséene er vurdert opp mot gjeldende kommuneplan og utvikling av Berkåk sentrum.

Alternativ 1 medfører at etablering av bebyggelse langs dagens E6 kan blir mer utfordrende støymessig da all trafikk ledes forbi dette området, samt forbi friområdet vest

for E6. Dette alternativet er vurdert som dårligste alternativ sett opp mot utviklingstrekk i kommuneplanen.

Alternativ 2 er støymessig ganske likt alternativ 1, men tilfører noe trafikkstøy langs dagens E6 og fremtidig sentrumsutvikling. Dette er vurdert som nest beste alternativ.

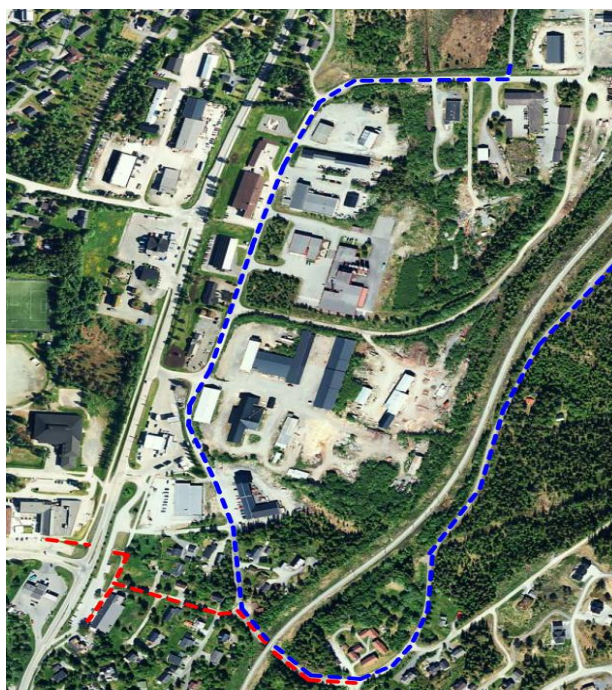
Alternativ 3 kommer betydelig nærmere dagens boligområder sør-øst for dagens E6 enn alternativ 1 og 2. Dermed vil flere risikere å få økt støynivå i dette området. Med riktig støyskjerming vil likevel støynivået kunne holdes innenfor gjeldende grenseverdier. Dette alternativet vil gi størst reduksjon i støynivå med tanke på fremtidig utvikling av Berkåk sentrum, og er derfor vurdert som beste alternativ i forhold til utviklingstrekk i kommuneplanen.

2.9 Eksisterende turveger i området

Det er ingen friluftsområder som berøres. Ferdselsårer til Buvatnet og friluftsarealer øst og nord for Berkåk krysses av ny adkomstvei i alle tre alternativene.

I figur 2-4 viser Blå stiplet linje tidligere registrert turvei langs Postmyrveien -Terminalveien og Træthaugveien.

Rød stiplet linje viser viktig forbindelseslinje for myke trafikanter/skolebarn mellom boligområder på østsiden av E6 og jernbanen og sentrumsfunksjoner på vestsiden av E6. Kryssingen er i dag i kulvert under E6 og undergang under jernbanen.



Figur 2-4: Turveger i området.

3 Vurderingskriterier og metodikk

Alternativene vurderes kun innbyrdes mellom hverandre, og vurderes i forhold til hvilket alternativ som best imøtekommer de utviklingstrekkene som ligger til grunn i gjeldende kommuneplan. Alternativene er vektet mot utvalgte kriterier som listet opp i tabellen nedenfor.

Tabell 3: Oversikt over vurderingskriterier.

Fagtema	Beskrivelse
Trafikksikkerhet	Ny trafikksituasjon vurderes opp mot trafikksikkerheten for alle trafikkgrupper.
Fremkommelighet for bil - lokaltrafikk	Fremkommelighet for lokaltrafikk. Kriteriet henger sammen med konsekvenser for næringsvirksomheter og for privatbilisten.
Fremkommelighet for gående og syklende	Fremkommelighet for andre trafikantergrupper. Avbøtende tiltak og fokus på dette i videre planlegging vil kunne minimere konsekvensene.
Fremkommelighet for gjennomgangstrafikken(Fv700)	Fremkommelighet for bil. Kriteriet henger sammen med konsekvenser for næringsvirksomheter som følge av forsinkelser og konfliktpunkt på strekningen mellom eksisterende og ny E6.
Arealbeslag / grunnerverv	Sammenfallende med investeringskostnader. Inngår ikke som eget kriterie i vurderingene for å unngå dobbelvektning av temaet.
Støyvurderinger	Overordnede faglige vurderinger gjøres for de ulike alternativene, med fokus på overordnet og fremtidig ønsket utvikling i Berkåk. (Det gjøres ingen beregninger i denne silingen.)
Landskapsbilde	En faglig vurdering som rangerer de tre alternativene ut fra hvor omfattende terrenginngrepene blir.
Kulturarv (ikke aktuelt)	Det er ikke registrert funn innenfor tiltaksområdet, og temaet er ikke med videre i silingsanalysen.
Naturmiljø (ikke aktuelt)	Det er ikke registrert funn innenfor tiltaksområdet, og temaet er ikke med videre i silingsanalysen.

8(17)

NOTAT
SEPT. 2018

ADKOMST FRA NY E6 TIL BERKÅK SENTRUM

Landbruk (ikke aktuelt)	Det er ikke registrert funn innenfor tiltaksområdet, og temaet er ikke med videre i silingsanalysen.
Friluftsliv, By- og bygdeliv	Fagtemaet er i dette tilfellet i stor grad sammenfallende med trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklende, ettersom området ikke inneholder attraktive utearealer som er allment tilgjengelige Temaet er derfor ikke med videre i silingsanalysen.
Investeringskostnader	Tidlig vurdering for de ulike alternativene, basert på faglig skjønn uten kostnadsberegninger.
Næringsliv	Vurdering av alternativenes innvirkning på dagens næringsliv omkring dagens E6.
Stedsutvikling	Vurdering av alternativene sett opp mot kommuneplanens arealdel og ønskede utviklingstrekk i kommunen.

Kriteriene er vurdert innbyrdes i forhold til hvilket alternativ som gir best løsning for de aktuelle fagtemaene.

Tabell 4: Rangering av alternativer.

Rangering	Betydning
1	Beste alternativ
2	Nest beste alternativ
3	Dårligste alternativ

4 Vurdering av alternativer

De tre alternative vegløsningene er vurdert i forhold til hverandre opp mot alle vurderingskriteriene, og det er forsøkt å vurdere hvilket alternativ som gir best resultat.

Det er ikke gjort noen prioritering/vekting mellom vurderingskriteriene, og Rennebu kommune må ta stilling til om noen av vurderingskriteriene skal tillegges mer verdi enn andre. Silingsanalysen kan ut fra dette ikke gi noen klar anbefaling om løsning, men gir et faglig vurderingsgrunnlag som kan brukes i videre planprosesser.

4.1 Alternativ 1 – Nordre løsning

Tabell 5: Vurdering alternativ 1.

Vurderingskriterier	Rang-ering	Kommentar
Trafikksikkerhet	3	Lokalvegssystemet opprettholdes og det blir dermed mange potensielle konfliktpunkt, selv om farten er lav vurderes alternativet å være dårligst ift trafikksikkerhet.
Fremkommelighet for bil - lokaltrafikk	3	Trafikk fra E6 og fv 700 blandes med lokaltrafikken, som får konsekvenser for fremkommelighet for lokaltrafikk. Vurdert som dårligste alternativ.
Fremkommelighet for gående og syklende	3	Alle ruter ivaretas som i dag, dette i tillegg til at det etableres ny GS-veg langs lenken til E6, vil gi noe positiv virkning. Løsningen er lite gunstig med tanke på kryssing av dagens E6. Vurdert som dårligste alternativ.
Fremkommelighet for Fv700	3	Det er flere kryss og avkjøringer på dette alternativet som vil redusere fremkommeligheten for gjennomgangstrafikken. Vurdert som dårligste alternativ.
Støyvurderinger	3	Etablering av bebyggelse langs dagens E6 kan blir mer utfordrende støymessig da all trafikk ledes forbi dette området, samt forbi friområdet vest for E6. Vurdert som dårligste alternativ sett opp mot utviklingstrekk i kommuneplanen.
Landskapsbilde	1	Ivaretar muligheten for terrengtilpasning best ved at Terminalveien føres frem til hovedgaten på stedet (eksisterende E6).

10(17)

NOTAT
SEPT. 2018

ADKOMST FRA NY E6 TIL BERKÅK SENTRUM

		Linjeforløpet på planlagt vei vil dermed i stor grad også følge eksisterende veistrukturer.
Investeringskostnader inklusive arealbeslag / grunnerverv	1	Begrenset med inngrep, men innløsning av bruktbutikken og muligens deler av Berkåk Vegkro. Det er begrenset med personer som blir berørt og gode muligheter for nyetablering i samme området. Har kortest strekning med ny veg. Vurdert som beste alternativ.
Næringsliv	1	Trafikken fra fv. 700 ledes gjennom dagens E6. Etablering av ny E6 medfører sterkt reduserte trafikkmengder i Berkåk, og mye av næringen rettet mot E6 må kanskje flytte til nye næringsområder ved toplanskrysset. Vurderes til å være best i forhold til næringsareal da minst areal satt av til næring beslaglegges.
Stedsutvikling	3	Kommuneplanen legger opp til fortetting langs dagens E6, blant annet med bolig og forretning/tjenesteyting. Dette kan være lite sammenfallende med at gjennomgangstrafikken og særlig tungtrafikken ledes gjennom sentrumsområdet. Dette reduserer muligheten til å knytte sammen Berkåk vest og øst på en god måte, og det vil begrense omformingen av dagens E6 til en sentrumsgate/miljøgate med fokus på myke trafikanter og gode bo- og leveforhold. Vurderes til å være det dårligste alternativet.

4.2 Alternativ 2 – Midtre løsning

Tabell 6: Vurdering alternativ 2.

Vurderingskriterier	Verdi	Kommentar
Trafikksikkerhet	2	Vurderes relativt likt med alt 1, da lokalvegssystemet i stor grad opprettholdes og det blir dermed mange potensielle konfliktpunkt. Er vurdert til å være nest beste alternativ.
Fremkommelighet for bil - lokaltrafikk	2	De fleste lokalveger opprettholdes og dermed vil mulighetene for lokaltrafikken være ivaretatt. Parallelvegen må stenges i nord for å gi plass til nytt kryss Noe blanding av lokal- og gjennomgangstrafikk. Vurdert til å være nest beste alternativ.
Fremkommelighet for gående og syklende	2	Alle ruter i varetas som i dag, men løsningen er lite gunstig med tanke på kryssing av dagens E6 ved sentrumsområdet, som fortsatt blir et trafikkert område. Vurdert til å være nest beste alternativ.
Fremkommelighet for Fv700	2	Det er noe færre kryss og avkjøringer på dette alternativet som vil redusere fremkommeligheten for gjennomgangstrafikken. Vurdert til å være nest beste alternativ.
Støyvurderinger	2	Alternativet tilfører noe trafikkstøy langs dagens E6 og fremtidig sentrumsutvikling. Vurdert som nest beste alternativ.
Landskapsbilde	2	Eksisterende stedsstrukturer som dannes av f.eks. bebyggelse og vegetasjon, brytes. Krever noe større terrenginngrep enn alt.1. Er vurdert til å være nest beste alternativ.
Investeringskostnader inklusive arealbeslag / grunnerv. v.	3	Traseen er noe lengre enn for alt 1. Vil medføre betydelige innløsningskostnader og er sannsynligvis dyrest å etablere. Det er i tillegg behov for erverv av en god del av dagens næringsarealer. Vurder å være dårligste alternativ.
Næringsliv	3	Alternativ 2 fører trafikken fra fv. 700 delvis gjennom dagens E6. Vegen deler dagens næringsområde i to, som kan skape en

12(17)

NOTAT
SEPT. 2018

ADKOMST FRA NY E6 TIL BERKÅK SENTRUM

		barriere og konkurransevridding. Næringsliv nord for den nye avkjøringen mister en del kundegrnlag. Er vurdert til å være dårligst for næringsliv.
Stedsutvikling	2	Den delen av E6 som får trafikk ligger tett inntil dagens sentrumsområde på Berkåk, og løsningen er i strid med ønsket om å knytte østsiden og vestsiden tettere sammen gjennom omforming av dagens E6. Er vurdert til å være neste beste alternativ.

4.3 Alternativ 3 – Søndre løsning

Tabell 7: Vurdering alternativ 3.

Vurderingskriterier	Verdi	Kommentar
Trafikksikkerhet	1	Det er mindre blanding mellom lokalvegtrafikk og gjennomgangstrafikk, og det er dermed færre konfliktpunkt enn på de andre alternativene. Vurdert som det beste alternativet.
Fremkommelighet for bil - lokaltrafikk	1	Alternativet med minst påvirkning fra gjennomgangstrafikk. Adkomster stort sett som i dag. Vurdert som beste alternativ.
Fremkommelighet for gående og syklende	1	Planfri kryssing under dagens E6 stenges, og ny adkomstveg mot E6 avskjærer Postmyrvegen. Kan gi noe barriere for bebyggelsen sør-øst for sentrum. Dagens E6 kan i stor grad tilrettelegges for myke trafikanter og kryssing av veien. Vurdert som beste alternativ, dersom det legges til rette for god kryssing av adkomstvegen mot ny E6.
Fremkommelighet for Fv700	1	Dette alternativet legger forholdene godt til rette for gjennomgangstrafikken på Fv 700, kun ett kryss og deretter planfrie løsninger for lokalveg og GS-veg trafikken.
Støyvurderinger	1	Reduserer støynivå i forhold til fremtidig utvikling av Berkåk sentrum ift alt.1 og alt 2. noe som underbygger intensjonen med kommunedelplanen. Imidlertid vil traséen komme nærmere dagens boligområder i sør enn alternativ 1 og 2, noe som vil kreve etablering av støyskjerming i dette området. Vurderes som beste løsning støymessig sett ut fra utviklingspotensiale i kommuneplanen.
Landskapsbilde	3	Den planlagte veien vil få størst terrenginngrep i sør, og berører en del av grøntstrukturen øst i området. Eksisterende stedsstrukturer som dannes av f.eks. bebyggelse og vegetasjon, brytes. Vurdert som dårligste alternativ.

14(17)

NOTAT
SEPT. 2018

ADKOMST FRA NY E6 TIL BERKÅK SENTRUM

<p>Investeringskostnader inklusive arealbeslag / grunnnerv</p>	<p>2</p>	<p>Det lengste alternativet ift ny veg. Boligfeltet som avgrenses av Dalgløtt vegen og Korsen blir berørt, det kan medføre innløsning av bolig. Beslaglegger noe næringsareal i østre del av området. Frigjør for øvrig areal langs dagens E6 dersom denne bygges smalere. Vurderes som nest beste alternativ.</p>
<p>Næringsliv</p>	<p>2</p>	<p>Alternativ 3 fører trafikken fra fv. 700 utenom dagens E6, og dagens bedrifter langs denne vegen mister sitt kundegrunnlag i stor grad. Åpner opp for adkomst til næringsområdet fra øst, noe som gir kortere avstand fra E6 til næringsområdene. Vurdert som neste beste alternativ.</p>
<p>Stedsutvikling</p>	<p>1</p>	<p>I alternativ 3 føres fv 700 i en direkte linje opp mot E6, og traseen legges mellom boligområdet i sør og næringsområdet i nord. Ettersom dagens E6 ikke belastes av gjennomgangstrafikk åpner det for muligheten til å etablere miljøgate på denne strekningen og på den måten knytte vestsiden og østsiden av veien tettere sammen. Dette er også i tråd med kommuneplanen hvor det er ønskelig å etablere sentrumsformål med blant annet boliger langs dagens E6. En ulempe med løsningen er at bebyggelsen sør-øst for sentrum må krysse ny fv. 700 for å komme til sentrumsområdet. Det må derfor legges vekt på god utforming og sikre kryssinger av fylkesvegen fra denne bebyggelsen og mot sentrum. På tross av denne ulempen er dette vurdert som beste alternativ for fremtidig stedsutvikling.</p>

4.4 Sammenstilling kriterier

Tabell 8: Sammenstilling.

Vurderingskriterier	Alt. 1 Nordre	Alt. 2 Midtre	Alt. 3 Søndre
Trafikksikkerhet	3	2	1
Frømmelighet for bil - lokaltrafikk	3	2	1
Frømmelighet for gående og syklende	3	2	1
Frømmelighet for Fv700	3	2	1
Støyvurderinger	3	2	1
Landskapsbilde	1	3	2
Investeringskostnader inklusive arealbeslag / grunnerverv	1	3	2
Næringsliv	1	3	2
Arealbruk/stedsutvikling	3	2	1

5 Drøfting

De faglige vurderingene i denne rapporten er gjort på et tidlig stadie og med bakgrunn i et overordnet og grovt grunnlag. I en detaljeringsprosess av valgt alternativ kan det være mulig å foreslå avbøtende tiltak for å motvirke uheldige konsekvenser. Avbøtende tiltak er i liten grad vurdert i forbindelse med denne silingsrapporten, noe som kan medføre en usikkerhet i rangering av vurderingskriteriene.

Mye av dagens næringsliv har trafikken fra E6 som kundegrunnlag. Når E6 flyttes ut av sentrum vil dette få negative konsekvenser for dette næringslivet (bensinstasjoner, detaljhandel) ettersom det kan forventes en trafikkreduksjon på over 50 % i Berkåk sentrum.

Uavhengig av alternativ er det stor usikkerhet i om dette næringslivet får en drivverdig situasjon, eller om de på grunn av et sterkt redusert trafikkgrunnlag uansett må reetableres seg ved de nye næringsområdene ved toplanskrysset med framtidig E6.

For næringsliv som har lokalsamfunnet som kundegrunnlag vil valg av alternativ trase for fv 700 kanskje ha mindre betydning.

16(17)

NOTAT
SEPT. 2018

ADKOMST FRA NY E6 TIL BERKÅK SENTRUM

Valg av trasé vil kunne ha stor betydning for hvordan Berkåk kan utvikle seg i framtiden gjennom omprioritering av dagens E6 som gjennomfartsveg, etablering av miljøgate, sammenknytting av øst- og vestsiden av Berkåk og nyetablering av næring og industri i tilknytning til fremtidig toplanskryss ved E6.

6 Videre prosess

Rennebu kommune i samråd med Fylkes kommune er ansvarlig for prioritering og valg av løsning for fremtidig tverrforbindelse mellom fv 700 og E6, hvor silingsanalysen skal gi et faglig grunnlag for valg av løsning.

Etter at fremtidig trase er besluttet, tas dette med som eneste alternativ i reguleringsplan og konsekvensutredning for E6 Ulsberg – Vindåsliene og gir samtidig føringer for arbeidet med ny sentrumsplan i Berkåk.

7 Vedlegg

- Tegning D0001-D0005 – plan og profil for de tre alternativene