

Setra Drift AS

# DETALJREGULERINGSPLAN FOR ANDESSAGA PLANBESKRIVELSE

Dato: 01.07.2019  
Versjon: 01



## Dokumentinformasjon

---

<b>Oppdragsgiver:</b>	Setra Drift AS
<b>Tittel på rapport:</b>	Detaljreguleringsplan for AndelssagA
<b>Oppdragsnavn:</b>	Andelssaga reguleringsplan
<b>Oppdragsnummer:</b>	619211-01
<b>Utarbeidet av:</b>	Julie Nordhagen og Ingrid Sæther
<b>Oppdragsleder:</b>	Ingrid B Sæther
<b>Tilgjengelighet:</b>	Åpen

## Innhold

<b>1. BAKGRUNN.....</b>	<b>4</b>
1.1. Hensikt med planen.....	4
1.2. Plankonsulent, forslagsstiller.....	4
1.3. Krav om konsekvensvurdering.....	4
1.4. Tidligere vedtak i saken.....	5
<b>2. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER .....</b>	<b>6</b>
2.1. Overordnede planer .....	6
2.2. Gjeldende reguleringsplaner .....	6
2.3. Tilgrensende planer .....	7
2.4. Forhold til/avvik fra gjeldende planer .....	7
<b>3. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD .....</b>	<b>8</b>
3.1. Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet.....	8
3.2. Dagens bruk og tilstøtende arealbruk .....	8
3.3. Stedets karakter.....	9
3.4. Landskap .....	9
3.5. Kulturminner og kulturmiljø .....	9
3.6. Naturverdier .....	10
3.7. Landbruk .....	10
3.8. Trafikkforhold .....	10
3.9. Teknisk infrastruktur.....	10
3.10. Grunnforhold .....	11
<b>4. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....</b>	<b>12</b>
4.1. Planlagt arealbruk, reguleringsformål .....	12
4.2. Bebyggelsens utforming .....	13
4.2.1. Byggetrinn 1 EIK landbrukscenter.....	13
4.2.2. Byggetrinn 2 Nyvold og Comfort .....	15
4.3. Utnyttelsesgrad.....	16
4.4. Plassering av bebyggelsen .....	17
4.4.1. Byggegrense mot jernbanen.....	17
4.4.2. Byggegrense mot E6 .....	18
4.4.3. Byggegrense mot LNF-areal i nordøst .....	18
4.5. Parkering.....	19
4.6. Adkomst.....	19
4.7. Plan for avfallsløsning.....	19
4.8. Universell utforming.....	19
4.9. Gjerde mot jernbanen .....	19
<b>5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET .....</b>	<b>20</b>
5.1. Overordnet plan.....	20
5.2. Landskap og stedets karakter .....	20
5.3. Forhold til krav i Naturmangfoldsloven .....	20
5.4. Risiko, sårbarhet og sikkerhet.....	21
5.5. Grunnforhold .....	21
5.6. Teknisk infrastruktur, vann og avløp, EL.....	22

5.7.	Miljøhensyn .....	24
5.7.1.	Støyforhold .....	24
5.7.2.	Forurenset grunn .....	24
5.8.	Økonomiske konsekvenser for kommunen .....	24
<b>6.</b>	<b>PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL .....</b>	<b>25</b>
6.1.	Planoppstart, medvirkningsprosess.....	25
6.2.	Sammendrag av merknader med kommentarer .....	25
<b>VEDLEGG</b>	<b>.....</b>	<b>28</b>

# 1. BAKGRUNN

## 1.1. Hensikt med planen

Asplan Viak har vært engasjert av Setra Drift AS for å utarbeide detaljregulering for Andelssagstomta i Oppdal kommune.

Hensikten med planen er å legge til rette for ny kontor- og næringsbebyggelse på andelssagstomta på Tågvollen, gnr/bnr 280/100 og 280/278. Tomta ønskes regulert til kombinerte formål næring/forretning/kontor/lager.

Reguleringsplanen skal legge til rett for to nye bygg med tilhørende utelager, parkering- og manøvreringsareal. Høyder på bebyggelsen vil variere fra én høy etasje (lagerbygg) til fem etasjer (kontor over høy sokkel). Bebyggelsen skal forholde seg til byggegrenser både mot E6 og jernbanen.



Figur 1 Prosjektområde.

## 1.2. Plankonsulent, forslagsstiller

Forslagsstiller er Setra Drift AS ved Ola Inge Sæther, og plankonsulent er Asplan Viak AS ved Ingrid B Sæther og Julie Nordhagen.

## 1.3. Krav om konsekvensvurdering

Det er i samråd med Oppdal kommune vurdert at planforslaget ikke faller under krav om planprogram og konsekvensutredning.

#### 1.4. Tidligere vedtak i saken

Rammetillatelse for oppføring av verkstedbygning (EIK landbrukssenter) nordøst i planområdet samt dispensasjon fra plankart for avkjørsel og arealformål Industri, Sagtomta AS, ble gitt i vedtak av 23.05.2019. Dispensasjon fra industriformål er innvilget med følgende begrunnelse:

*Det er søkt om dispensasjon fra industri-formål. Søknaden er i hovedsak begrunnet med at arealet i kommuneplanen er vist som næringsareal, og at det således er en ønsket utvikling med næring på dette området.*

*Hensikten bak arealformålet er å sikre næringsutvikling på området, hvor det er tenkt industri. Reguleringsplanen er av eldre dato, og det er satt i gang en prosess for å endre planen i tråd med den næringen som nå ønsker å etablere seg på tomte.*

*Eik er en kombinert næring, og har både verksted og utsalg av maskiner og utstyr. Virksomheten ligger nær industri-formålet, men utsalgsdelen med salg av landbruksutstyr er et rent næringsformål. Det er en reguleringsprosess på gang, hvor eiendommen skal omreguleres i tråd med kommuneplanen. Det er en ønsket utvikling av eiendommen at Eik etablerer seg på tomte, og eiendommen er kjøpt av Oppdal kommune. Ulempen ved å dispensere fra arealformålet er svært liten, og tiltaket ligger delvis innenfor industri-formålet. Avviket fra reguleringsplanen er liten, og tiltaket er i tråd med kommuneplanen.*

*Etter en samlet vurdering kan bygningsmyndigheten ikke se at hensikten bak arealformålet blir vesentlig tilsidesatt, likeledes gjelder dette for lovens formålsbestemmelse. Fordelene ved å innvilge dispensasjonen er også vesentlig større enn ulempene, og bygningsmyndigheten er kommet til at vilkårene for dispensasjon er oppfylt. Dispensasjonen innvilges.*

Bygget oppføres i 1. etasje med BRA = 968 m<sup>2</sup>, og høyde vil ligge på kote 563,60 etter ferdig planert terreng. Dette tilsier en høyde på ca. 8,6 meter.

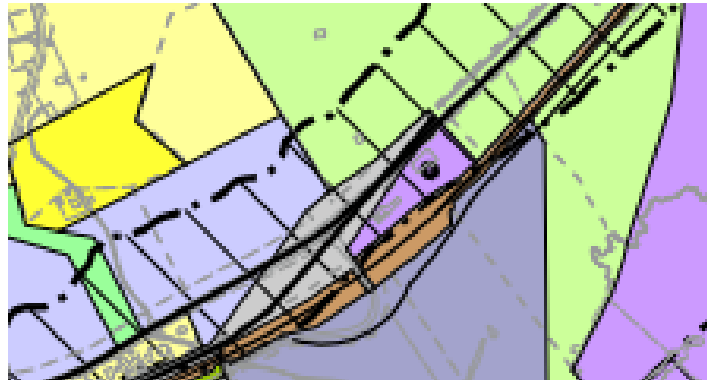
Igangsettingstillatelse for råbygg og grunnarbeid (IG 1) ble gitt 24.05.2019.

## 2. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

### 2.1. Overordnede planer

I kommuneplanens arealdel 2014-2025, vedtatt 05.03.2015, er de aktuelle arealene som ønskes omregulert avsatt til næringsvirksbebyggelse og LNFR.

Omkringliggende arealer er i hovedsak avsatt til samferdselsanlegg og bane. Rett sør for jernbanen er det satt av et større areal for framtidig næringsvirksbebyggelse, og vest for tomten er det regulert et større areal til forretninger.



Figur 2 Kartutsnitt – kommuneplanens arealdel

Langs E6 er det regulert en sikringssone – byggeforbud rundt veg. Planområdet ligger innenfor denne sikringssonen, og forholdet til veg er avklart i forbindelse med planprosessen.

Iht til bestemmelsene i kommuneplanens arealdel skal utnyttelse være på maks 70 % BYA. Minimum 10 % av tomtearealet skal opparbeides som grøntareal.

Kommuneplanens arealdel har følgende bestemmelser for parkering:

- For kontor og tjenesteyting, er det stilt krav om min 1/maks 1,5 plasser for bil og min 0,7 sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA
- For forretning er det stilt krav om min 2/maks 4 plasser for bil og min 0,7 sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA
- For Industri og lager er det stilt krav om min 0,3/maks 0,8 plasser for bil og min 0,2 sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA.

### 2.2. Gjeldende reguleringsplaner

Arealene omfattes av reguleringsplan for E6 Nord for Oppdal sentrum (planID 1995010) vedtatt 07.12.1995. Tomta som skal utvikles er avsatt til Industriområde (I1). Område I1 er andelslagområde nordøst for brua til Fritidsparken. Området har i gjeldende plan både ut- og innkjøring fra planlagt atkomst direkte fra påkjøringsrampe til ny E6. Dette er en løsning som i dag ikke anbefales av Statens vegvesen, og det er derfor valgt å bruke dagens atkomst fra Industrivegen.

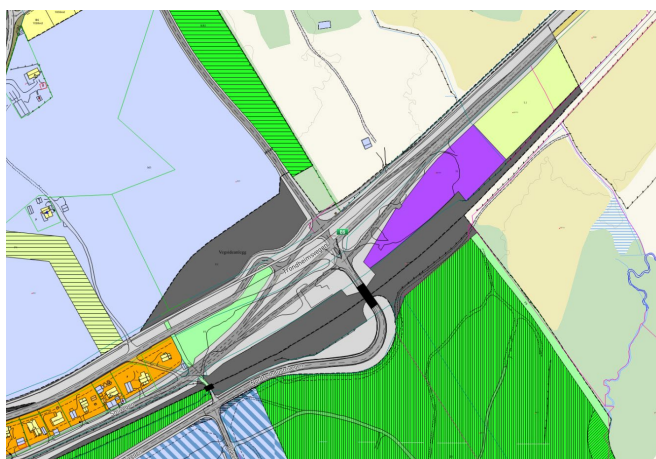


Figur 3 Gjeldende reguleringsplan

### 2.3. Tilgrensende planer

Sør for planområdet ligger plan for campingplass (planID 1992006) og nordvest for planområdet plan for Bjørkmoen (planID 1995007), selve planområdet er del av plan for E6 nord for Oppdal (planID 1995010).

Tilgrensende areal i nord, er i gjeldende reguleringsplan avsatt til område for landbruk (L1).



Figur 4 Gjeldende reguleringsplaner i tilknytning til planområdet

### 2.4. Forhold til/avvik fra gjeldende planer

Planforslaget vil medføre at gjeldende næringsformål i kommuneplanens arealdel reguleres til kombinerte formål for forretning, lager og kontor, og med en høyere utnyttelse enn det kommuneplanens arealdel legger opp til.



### 3. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

#### 3.1. Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger langs sørsiden av E6 nordover, ca. 1,5 km nordøst fra Oppdal stasjon. Planområdet er på ca. 10 daa, og avgrenses av E6 i nord, jernbanen i sør, Nordre Industrivegen i vest og landbruksareal i øst. Selve byggetomten utgjør 8500 m<sup>2</sup>. Planområdet utgjør ca. 10 daa.



Figur 5 Planområdets beliggenhet i forhold til Oppdal sentrum

#### 3.2. Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Tidligere bebyggelse på tomten er fjernet, og planområdet er ikke i bruk i dag. Det har tidligere vært sagbruk på tomten.



Figur 6 Flyfoto av Andelssagtomta fra 1958

### 3.3. Stedets karakter

Planområdet bærer preg av å være et lite opparbeidet oppstillingsareal ved innfarten til Oppdal sentrum, med viltvoksende vegetasjon i randsonene. Det er ingen bebyggelse på tomten i dag. Nærmeste bebyggelse ligger på andre siden av E6, nord for tomten. Nærmeste tettbebyggelse ligger i vest, ca. 250 meter unna planområdet, og mellom dette er enda et større åpent areal som står ubrukt i dag. Øst for planområdet ligger det landbruksareal. Det er uklart om landbruksarealet rett øst for tomten er i bruk i dag.

### 3.4. Landskap

Landskapet stiger mot fjellene i nord, og har noe helning sørover mot dalbunnen. Planområdet har noe helning ned mot jernbanesporet mot sør. Nord og sør for planområdet er det tett furu – og løvskog. Øst for planområdet åpner det seg større områder med dyrka mark både nord og sør for E6 og toglinja.



Figur 7 Bilde av planområdet med høydekoter og flyfoto som viser helning og skog rundt planområdet samt forholdet til dyrka mark og hovedvegen

### 3.5. Kulturminner og kulturmiljø

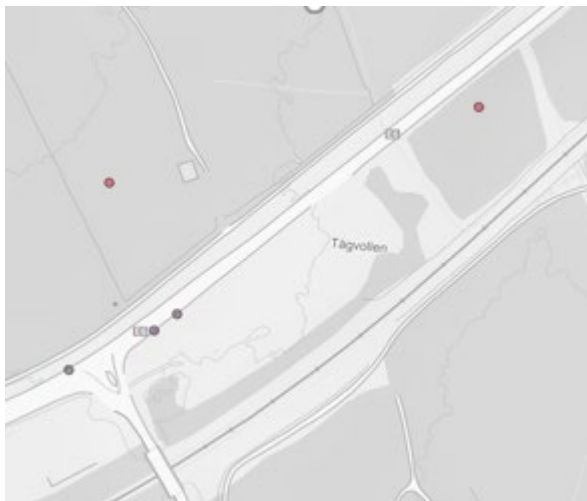
Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner eller andre kulturminner i eller rundt planområdet i riksantikvarens databaser (askeladden.no). Fylkeskommunen har tidligere utført arkeologisk registrering av planområdet i forbindelse med tidligere plan. Det er ikke observert fredete eller andre verneverdige kulturminner som planen vil komme i konflikt med.

### 3.6. Naturverdier

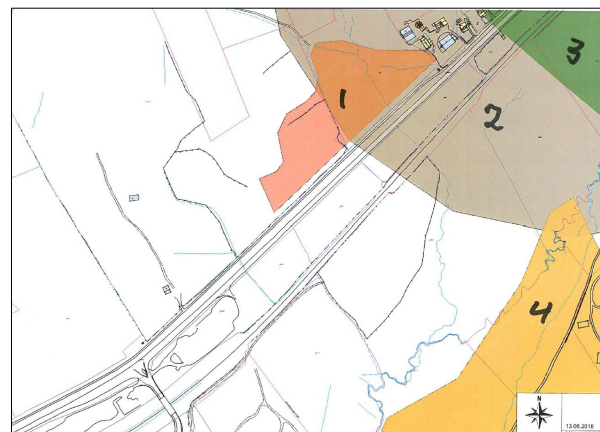
Planområdet ligger ikke innenfor naturområde av nasjonal eller regional verdi ifølge kartinfo i Naturbasen (25.05.2018).

I artsdatabanken er det gjort registrering av vipe på nabotomten (markert med rødt på kartet til høyre), som er en sterkt truet fugleart i Norge på norsk rødliste. Det er også gjort funn av hagelupin vest på tomten, som er en fremmed art som er på svartelisten pga stor spredning i Norge.

Viltkartet fra Oppdal kommune viser at planområdet ikke ligger innenfor viktige hekkeområder eller trekkområder for fugl og vilt.



Figur 8 Utsnitt fra artsdatabankens kartdatabase



Figur 9 Registrerte viltområder ved Tågvollan, utsnitt fra viltkartet til Oppdal kommune. 1. Hekkeområde for vipe, 2. hekkeområde for tårnseiler, 3. trekkroute for elg, 4. overvintringsområde for andefugler.

### 3.7. Landbruk

Nabotomten gnr/bnr 290/1 er fulldyrka mark, men har ikke vært driftet de siste årene. Det er ikke dyrka mark eller andre landbruksinteresser innenfor planområdet i dag.

### 3.8. Trafikkforhold

Planområdet har avkjøring fra Nordre Industrivegen, og denne har igjen avkjøring ut på E6 Trondheimsvegen som har ÅDT 5620 (NVDB, 2017). E6 har fartsgrense 60 km/t langs planområdets nordvestre side og forbi krysset, og 70 km/t langs planområdets nordøstre side. Avkjøringene til både planområdet og E6 har god sikt. Det er registrert to trafikkhendelser i området i Statens Vegvesens vegkart. Nærmeste bussholdeplass (regionbuss) er på Oppdal skystasjon ca. 5 km fra planområdet. Det går ikke lokalbuss forbi området.

### 3.9. Teknisk infrastruktur

Det er ikke høyspentlinje/kabel eller nettstasjon/transformator i, over eller i nærheten av tiltaket. Vann og avløpsledninger er ikke i konflikt med tiltaket.

Tiltakene forutsetter etablering av nytt overvann-/vann- og avløpssystem og ny nettstasjon med tilhørende høyspentkabler.

I dag renner overvannet fra tomten naturlig i eksisterende bekker og stikkrenner langs og under

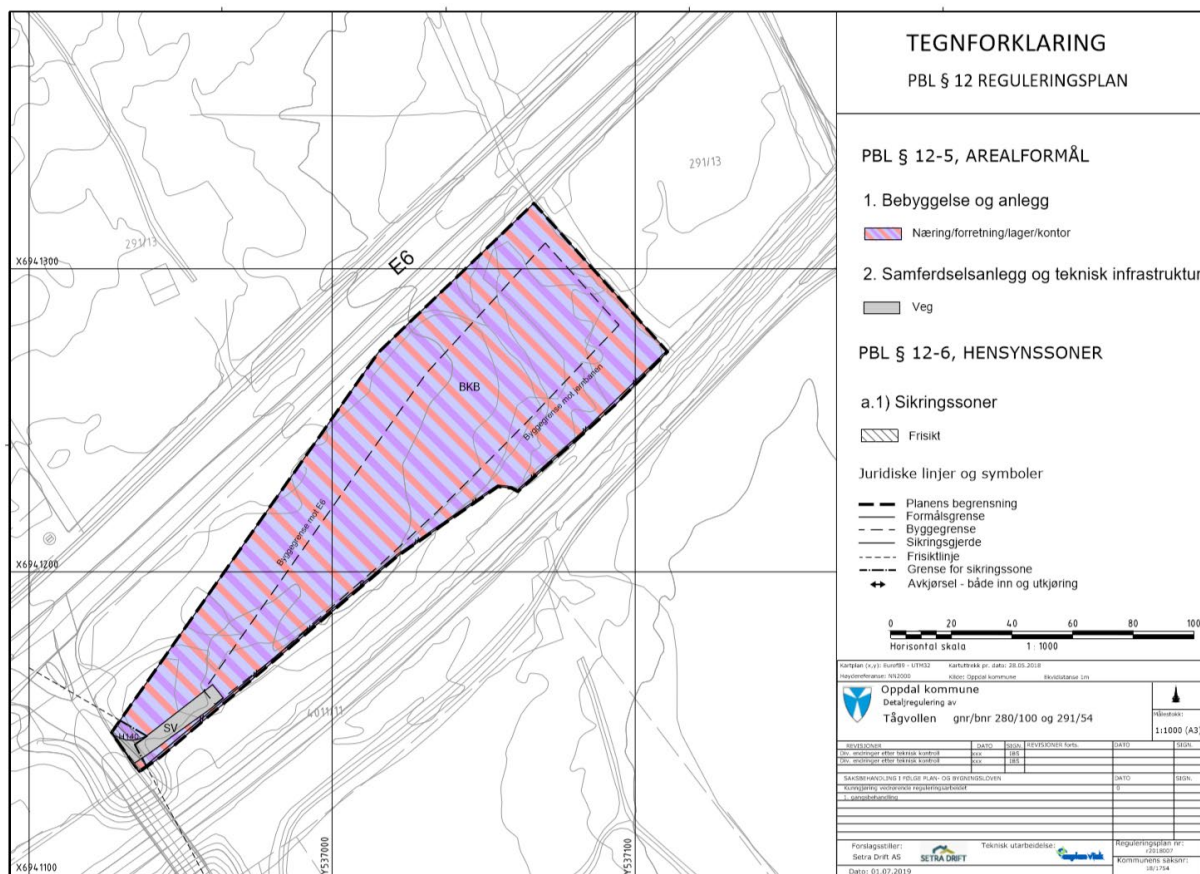


## 4. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### 4.1. Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Arealet vil bli regulert til:

- Bebyggelse og anlegg
  - o Næring, forretning, lager, kontor
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
  - o Veg



Figur 12 Forslag til plankart for Andelssagtomt

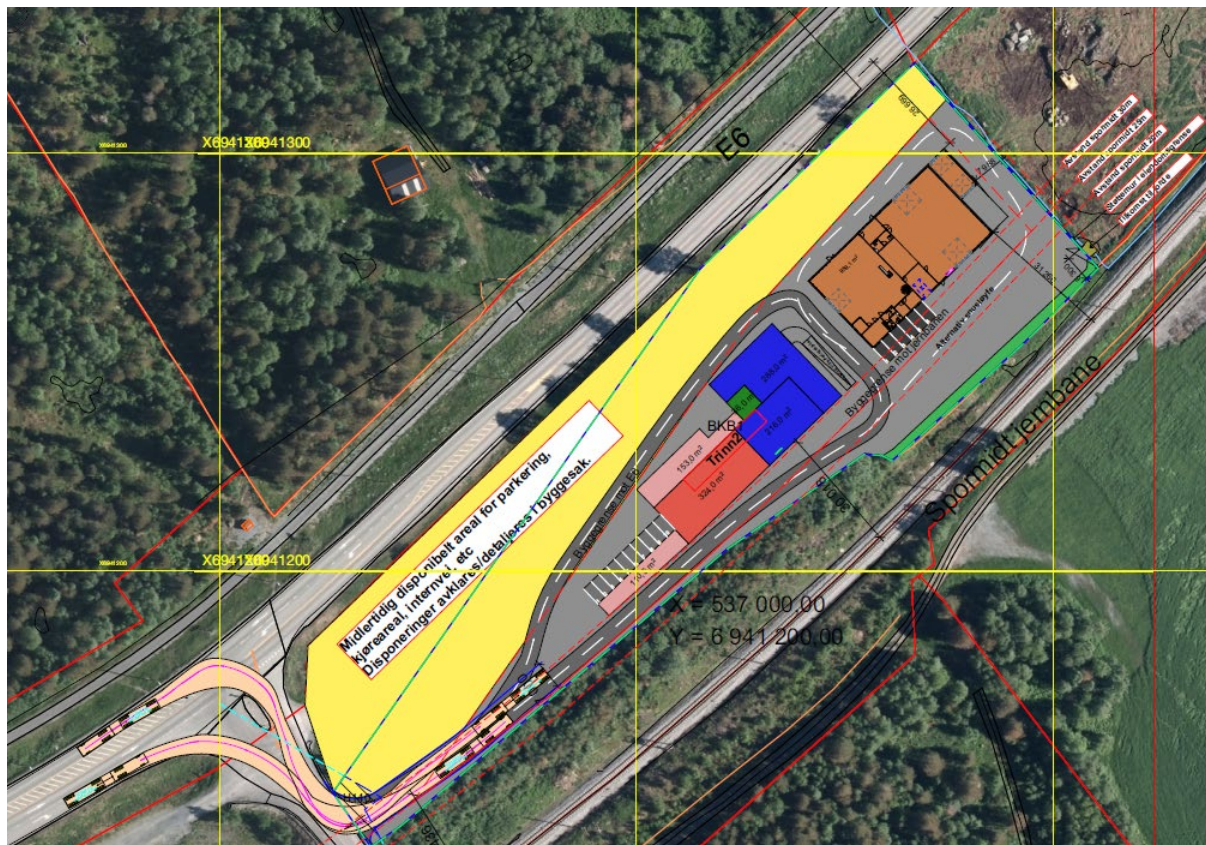
Kommuneplanens arealdel stiller krav om at 10 % av arealet skal avsettes til grønnstruktur. Byggegrenser mot E6 og jernbanen, setter store begrensninger på utnyttelse av tomten, og det er derfor valgt å ikke legge inn grønnstruktur som eget formål i denne planen. Med tanke på de formål som reguleres og funksjoner mot tilgrensende areal, anses det heller ikke relevant å regulere grønnstruktur som del av denne reguleringsplanen. Det vil bli opparbeidet grøntareal utenfor byggegrense mot E6, og det skal søkes lagt inn grønne kvaliteter innenfor byggegrensen der dette lar seg gjøre.

Siden det interne kjøremønstret vil kunne endre seg som følge av en fremtidig E6-utbygging, reguleres ikke eget areal for dette, men vil inngå som en del av næring/forretning/lager/kontorformålet.

## 4.2. Bebyggelsens utforming

Det er tilrettelagt for bebyggelse med varierende høyde, fra én etasje til kontorbygg på inntil fem etasjer med forretningsareal i første etasje. Kjøreareal, parkering og varelevering vil i hovedsak foregå på sørsiden av bebyggelsen.

Det tenkes oppført to hovedbygninger. Utbyggingen skal gjennomføres i to byggetrinn, der bygg mot nordøst bygges først.



Figur 13 Utomhusplan/situasjonsplan. Atkomst til byggene vil være fleksibel og kan endres, dersom en framtidig E6-utbygging realiseres.

### 4.2.1. Byggetrinn 1

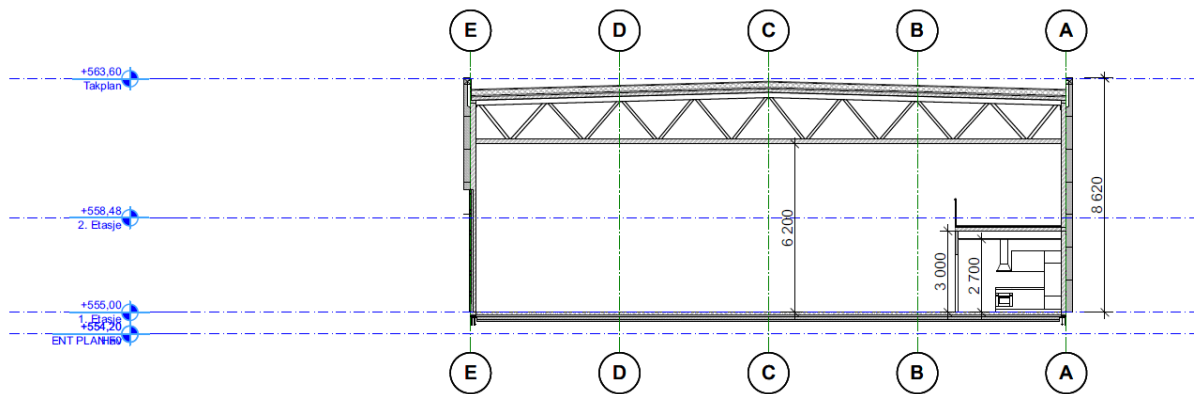
Parallelt med planarbeidet, er nytt bygg for EIK i østre del av tomten omsøkt som egen byggesak. Bygget som er omsøkt i rammesøknaden er en forretnings-/verkstedbygning på ca. 968 m<sup>2</sup> BRA, og skal oppføres i én høy etasje. Eik landbrukssenter skal etablere seg i bygget.

For byggetrinn 1 er parkerings- og kjørearealer i all hovedsak lagt til baksiden av bygget. Arealet mot E6 disponeres midlertidig av EIK, men det bemerkes at EIK ikke nødvendigvis må ha gjennomkjøring på sitt verksted, og inngang kan flyttes dersom E6-planer realiseres. Parkeringsløsninger kan endres i senere byggetrinn. Eiendommen har tilstrekkelig areal for parkering. Bygg plasseres med en avstand på 8 meter fra nabogrense mot nord-øst, 14,7 meter fra grense mot nord i tråd med byggegrense i reguleringsplan, og innenfor 30-metersgrensa mot jernbanen. Avstander etter pbl. § 29-4 er ivarettatt, og plasseringen er godkjent som omsøkt. Eiendommen har et varierende terreng, og det er nødvendig med noe oppfylling på nord-østre del av tomta.

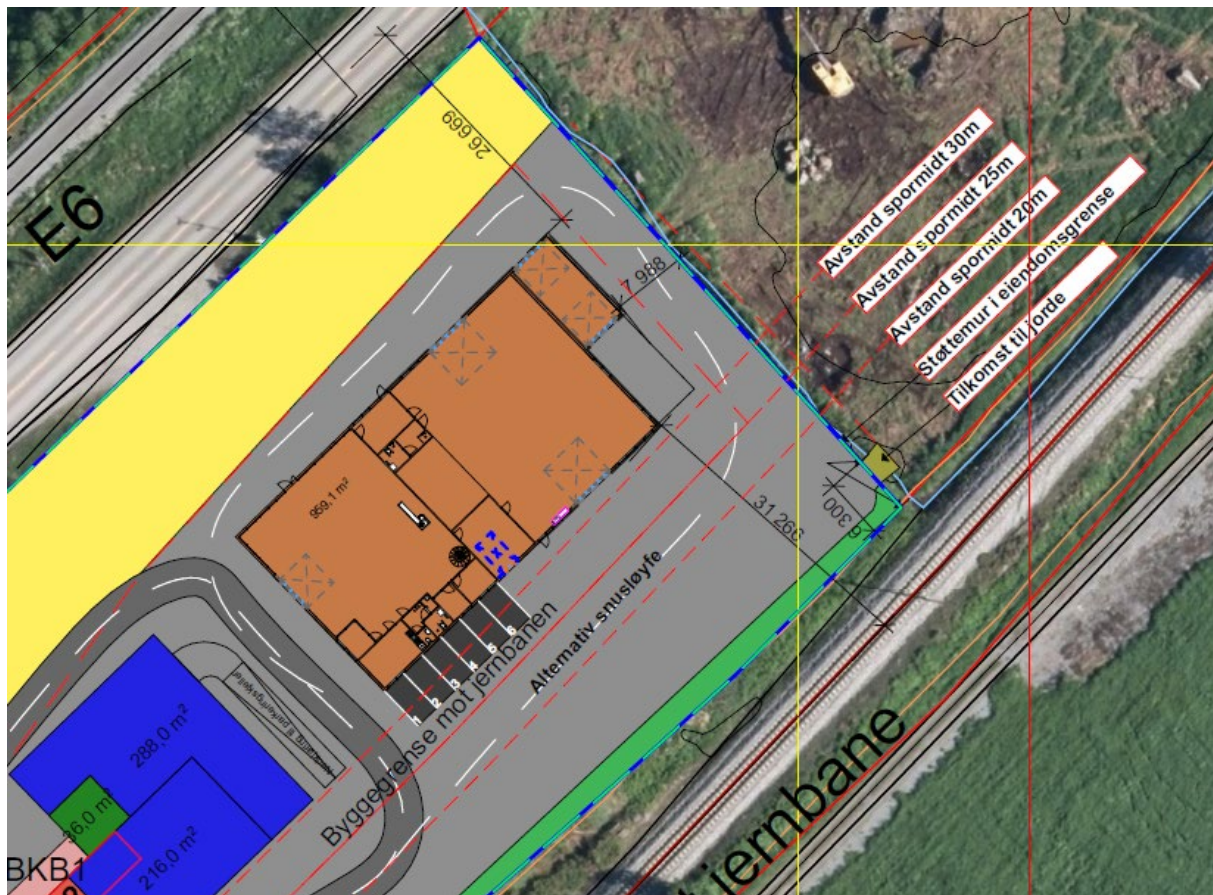
Ferdig gulv er vist som kote 555,0. Høyde på bygget er vist som kote 563, 0. Dette tilsvarer en bygningshøyde på 8 meter.



Figur 14 Fasader, Oppdal Nord Eik



Figur 15 Snitt, Oppdal Nord Eik



Figur 16 Situasjonsplan, Oppdal Nord Eik

#### 4.2.2. Byggetrinn 2

Byggetrinn 2 omfatter nytt bygg i vestre del av tomten. Bygget tenkes oppført som et kontorbygg i opptil 5 etasjer, på ca. 3080 m<sup>2</sup> BRA.

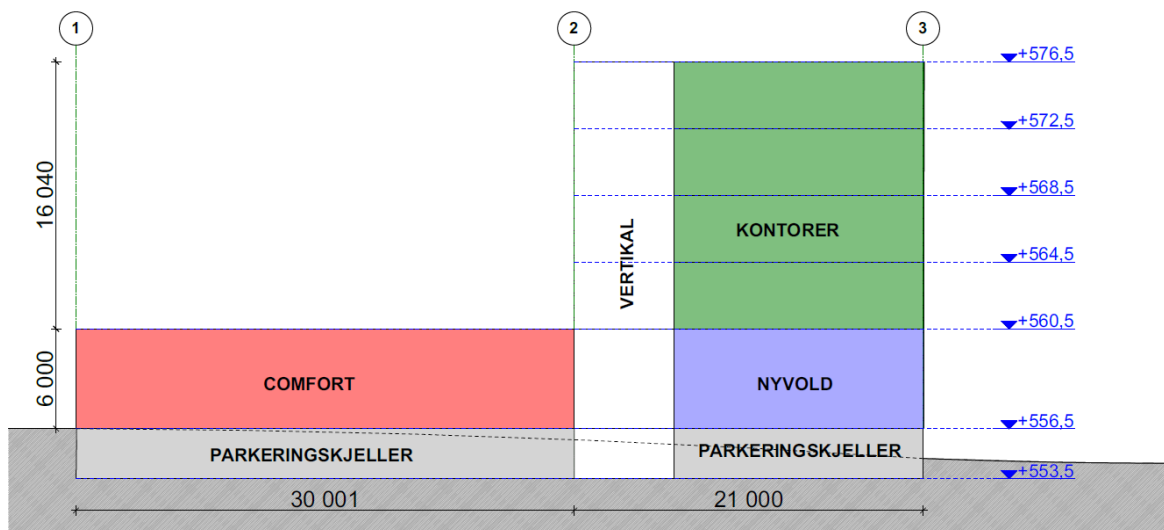
Bygget tenkes i utgangspunktet å huse bedrifter som rørleggerbedrift, elektriker etc. Over deler av sokkel tenkes oppført 4 etasjer med kontorer.

Fordeling av formål:

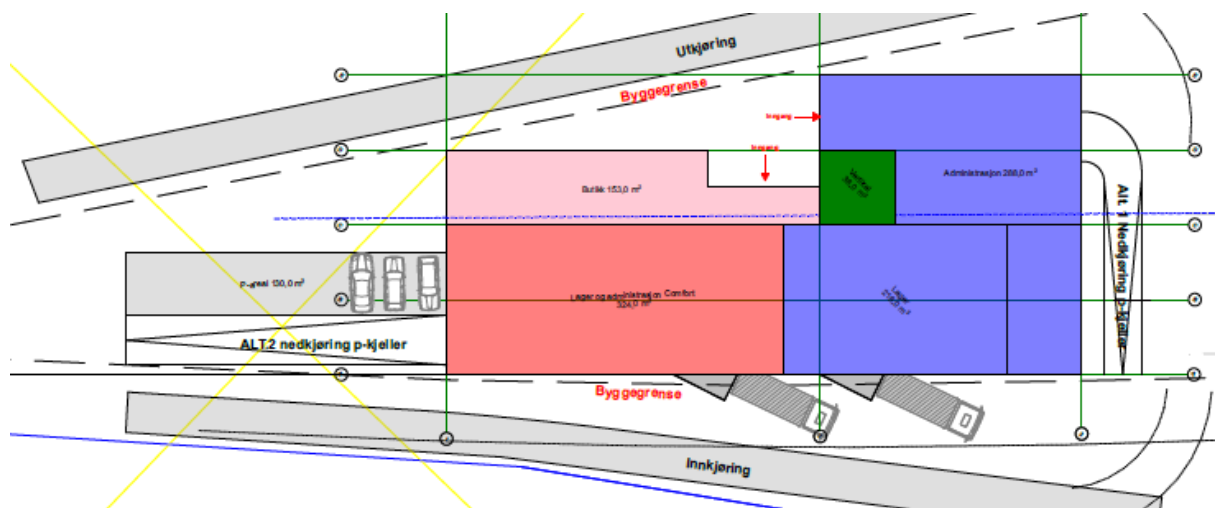
- Forretning: 153 m<sup>2</sup>
- Lager og administrasjon: 828 m<sup>2</sup>
- Kontor: 864 m<sup>2</sup>

Bygget skal plasseres 30 meter fra jernbane spormid mot sør og forholder seg til byggegrense mot E6 i nord. For byggetrinn 2 er parkerings- og kjørearealer i all hovedsak lagt mot vest og til baksiden av bygget, mot sør. Ferdig gulv p-kjeller er vist som kote 553,5. Ferdig gulv 1. etasje (sokkel) er vist som kote 556,5. Høyde på bygget er vist som kote 576,5, 0. Dette tilsvarer en bygningshøyde på ca. 20 meter på deler av bygget. Øvrige deler av bygget får en byggehøyde på ca. 4 meter.





Figur 17 Snitt, Andelssagtomta vest



Figur 18 Situasjonsplan 1. etasje, Andelssagtomta vest

### 4.3. Utnyttelsesgrad

Bestemmelser i kommuneplanens arealdel viser til et utnyttelse på maks 70 % BYA for næringsareal. Reguleringsplanen viser et utnyttelse på % BYA = 28 %.

Med tanke på store begrensinger som følge av byggegrenser mot E6 og jernbanen, er det ikke lagt til rette for at 10 % av tomtearealet skal opparbeides som grøntareal. Det virker heller ikke hensiktsmessig å regulere grøntareal utenfor byggegrense mot E6, dersom E6 i framtiden tenkes utvidet. Det vil fortsatt være en grønn buffersone mot jernbanen.

Tomteareal: 8500 m<sup>2</sup>

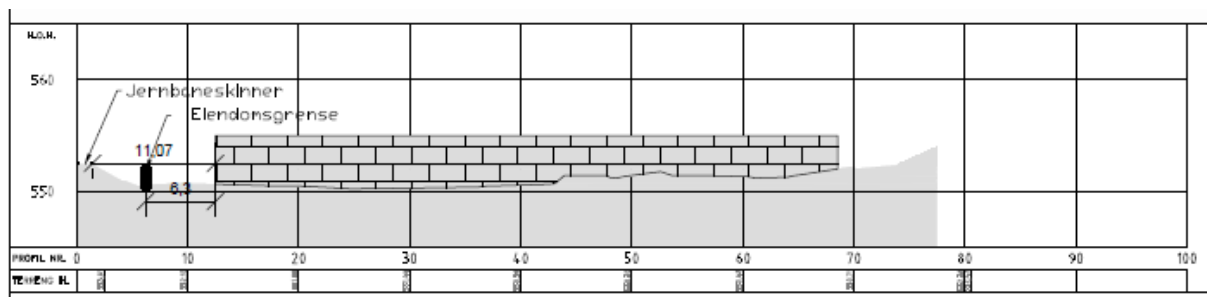
	Trinn 1	Trinn 2	Totalt
Areal ny bebyggelse (BYA)	968 m <sup>2</sup>	1044 m <sup>2</sup>	2012 m <sup>2</sup>
Parkeringsareal	250 m <sup>2</sup>	130 m <sup>2</sup>	380 m <sup>2</sup>
Sum areal	1218 m <sup>2</sup>	1174 m <sup>2</sup>	2392 m <sup>2</sup>
BRA m <sup>2</sup>	1049 m <sup>2</sup>	3078 m <sup>2</sup>	4127 m <sup>2</sup>
Beregnet grad av utnyttning % BYA			28 %

#### 4.4. Plassering av bebyggelsen

##### 4.4.1. Byggegrense mot jernbanen

Tomten har utfordringer mtp utnyttelse av arealet, med beliggenhet mellom E6 og jernbanespor. Jernbaneloven stiller krav om byggegrense fra spor midt på 30 meter. Det er søkt om dispensasjon for å regulere byggegrense 25 meter fra spor midt, for å kunne utnytte tomta optimalt og skape noe mer fleksibilitet i planen. Det er ønskelig å oppnå god logistikk og transport/parkering rundt og i tilknytning til bebyggelsen.

På grunn av høydeforskjeller skal tomten planeres og sikres med støttemurer mot jernbanen. Støttemuren vil ligge ca. 11 m fra spor midt. Iht TEK 17 krever bratte skråninger og murer med høydeforskjell >0,5m gjerder. Dette gjelder for kjøre- og parkeringsarealer og murer som støtter opp fyllinger. Mur utføres med betongblokker av typen "Europeblock". Nærmeste prosjekterte avstand til jernbaneskinner er 11,0 m. Topp mur ligger på 555,0 moh. Bunn følger terrenget og gir en vis-høyde på 3,0-4,5 m.



Figur 19 Snitt som viser mur fra nordsiden.

Bane NOR har i brev av 13.05.2019 innvilget dispensasjon fra Jernbanelovens § 10 for følgende forhold:

- Etablering av støttemur 11 m fra spor midt.
- Byggegrense inntil 25 meter fra spormidt, i forbindelse med opparbeidelse av kjøreareal og lagringsareal.

Selve byggene vil ligge 30 meter fra spor midt og samtlige tiltak vil ligge innenfor formåls grensen for kombinerte næringsformål.

Bebyggelsen er plassert midt på tomten av hensyn til 30 meters byggegrense mot E6 i nord og 30 meters grense mot spormidte jernbane i sør.

Oppdal Everk har søkt Bane Nor om og fått tillatelse til å få plassere nettstasjonen inntil 15 meter fra spormidte, og kan dermed plasseres utenfor byggegrense.

#### 4.4.2. Byggegrense mot E6

Statens vegvesen har i brev av 08.11.2018 akseptert en byggegrense på 20 meter målt fra midten av nærmeste kjørefelt/rampe av planlagt E6 i gjeldende regulering fra 1995 (reguleringsplan for E6 Nord for Oppdal sentrum - planID 1995010). Byggegrensen skal ivareta hensynet til vedlikehold og drift av fremtidig E6, trafiksikkerhet og miljøhensyn, og arealbehov ved eventuelle planer og vegutvidelser, ombygginger eller utbedringer. Hvis byggegrensa settes til 20 meter fra midten av nærmeste kjørefelt innebærer dette at det er 17 meter fra vegkanten, dvs. skulderkanten på framtidig kryssrampe og akselerasjonsfelt, til bygningsmassen på planområdet.

Atkomstsituasjon vil ikke komme i konflikt med fremtidig veganlegg. Vegvesenet kan ikke godta at planforslaget sikrer juridisk at det kan etableres viktige funksjoner, slik som for eksempel varelevering, parkering eller nødvendig lagring, på de deler av planområdet som grenser mot E6 og er i strid med byggegrensa. Bestemmelsene i planen sikrer at areal mot E6 er tilgjengelig for SVV ved et framtidig behov for utvidelse eller ombygging av vegen eller tilhørende veganlegg, i tråd med SVVs ønsker.

Vegvesenet tillater at arealet mellom byggegrensa og vegen benyttes til virksomhetsrelaterte aktiviteter, så lenge disse aktivitetene enkelt kan flyttes til en annen del av planområdet dersom Vegvesenet som vegeier har behov for å nytte arealet mellom byggegrensa og E6. Omkostninger til en eventuell ombygging og flytting av funksjoner skal skje vederlagsfritt for Statens vegvesens vedkommende når E6 skal utvikles/bygges ut.

Statens vegvesen opplyser videre at det fortsatt er uavklart hvor fremtidig E6 med tilhørende vegnett vil gå samt hvilket type vegkryss som vil være aktuell. Det vil sannsynligvis være flere byggetrinn og endelig vegsituasjon er langt frem i tid. På motsatt side av E6 kan det være behov for areal til å tilrettelegge for fremtidig undergang og lokalvegnett. Veganlegget vil i så fall berøre arealene for reguleringsplan for Bjørkmoen.

#### 4.4.3. Byggegrense mot LNF-areal i nordøst



Figur 20 Bilde som viser tilgrensende LNF-areal i nordøst.

Kommuneplanens arealdel viser til en byggeavstand er på 10 m fra fulldyrka og overflatedyrka jord for tiltak som ikke er definert LNFR-formål. Dette gjelder for områder med spredt bebyggelse.

Tomten har store begrensninger fra før, med avstandskrav fra E6 og jernbanen. For å kunne realisere nybygg og utviklingsmuligheter på tomta, foreslås det byggegrense 6 meter fra LNF-arealet, som per i dag ikke omfatter dyrka mark. Nytt bygg er i nordøst er vist plassert 8 meter fra tomtegrensen mot LNF-areal.

#### 4.5. Parkering

Parkering etableres i henhold til kommuneplanens arealdel, og sikres i bestemmelsene:

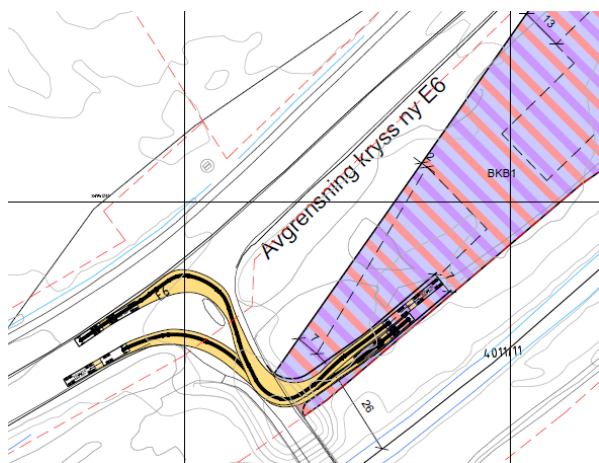
- Kontor og tjenesteyting: min 1/maks 1,5 plasser for bil og min 0,7 sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA
- Forretning: min 2/maks 4 plasser for bil og min 0,7 sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA
- Lager: min 0,3/maks 0,8 plasser for bil og min 0,2 sykkelparkeringsplasser per 100 m<sup>2</sup> BRA.

For publikumsrettede virksomheter skal minimum 4% av parkeringsplassene reserveres for bevegelsehemmede.

Dersom kontor og tjenesteyting legges til grunn (størstedelen av tiltenkte formål i planforslaget), utgjør ovennevnte bestemmelser at det skal legges til rette for maksimalt 63 p-plasser for bil og 30 sykkelparkeringsplasser.

Store deler av det tiltenkte bygningsvolumet er imidlertid tiltenkt lagervirksomhet, og medfører krav om færre p-plasser. Det planlegges p-kjeller for deler av bebyggelsen, i tillegg til parkering på terreng. Det er tilstrekkelig tilgjengelig areal for å kunne innfri parkeringskravet.

#### 4.6. Adkomst



Figur 21 Adkomst Andelssaga

Planområdet har adkomst fra Nordre Industrivegen, som har avkjøring med gode siktforhold ut på E6. Dagens situasjon opprettholdes.

Med hensyn til E6, sporingsradius og helling av terrenget, legges adkomst til selve planområdet så nært brukaret som mulig (bru over jernbanen).

Adkomst til de ulike byggene er vist i vedlagt situasjonsplan. Adkomst til byggene vil være fleksibel og kan endres, dersom en framtidig E6-utbygging realiseres.

#### 4.7. Plan for avfallsløsning

Håndtering av næringsavfall skal løses på egen grunn eller innomhus. Håndtering av renovasjon skal være i tråd med den til enhver tid gjeldende ordning i Oppdal kommune.

#### 4.8. Universell utforming

Krav til universell utforming er ivaretatt i prosjektet og bygg med tilhørende anlegg skal prosjekteres iht. TEK-17.

#### 4.9. Gjerde mot jernbanen

I henhold til uttalelse fra Bane NOR, sikres det i bestemmelser at eiendommen avgrenses mot jernbanen med 1,8 meter høyt flettverksgjerde, for å sikre mot uønsket ferdsel. Gjerdet skal bekostes og vedlikeholdes av tiltakshaver. Plassering av gjerdet skal godkjennes av Bane NOR.

## 5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

### 5.1. Overordnet plan

Planforslaget vil medføre at gjeldende næringsformål i kommuneplanens arealdel reguleres til kombinerte formål for forretning, lager og kontor. Dette er i tråd med kommuneplanens arealdel 2014-2025. Mellom boligbebyggelsen i vest og planområdet er det avsatt et større område til forretning. Planforslaget kan sees på som en forlengelse av dette forretningsområdet.

### 5.2. Landskap og stedets karakter

Planområdet er ikke bebygd og bærer preg av å være et lite opparbeidet oppstillingsareal ved innfarten til Oppdal sentrum. Virkningene av tiltaket vil i hovedsak oppleves fra E6. Tomtene vil utgjøre avslutningen av den linjære bebyggelsen ut fra Oppdal sentrum og nordover.

Det er lite bebyggelse som grenser mot planområdet. Nærmeste boligbebyggelse ligger ca. 230 m vest for planområdet.

### 5.3. Forhold til krav i Naturmangfoldsloven

Det foreligger ingen områder vernet etter Naturmangfoldsloven innenfor influensområdet til planen. Det er heller ingen kjente områder som har vært vurdert eller vurderes vernet i eller ved planområdet. Reguleringsbestemmelsene sikrer at fremmede skadelige arter ikke skal spres som følge av veganlegget. Revegetering av sideareal skal benytte eksisterende vekstmasser og stedegne arter. Alle vegskråninger skal tilsåes.

Reguleringsforslaget og tiltakene er vurdert opp mot relevante paragrafer (§§ 4-12) i Naturmangfoldsloven (Lov 2009-06-19: Lov om forvaltning av naturens mangfold).

Tiltaket er vurdert opp mot relevante paragrafer (§§ 8-12) i Naturmangfoldsloven. Konsekvenser av tiltaket er vurdert gjennom kunnskap om naturmiljøet i planens influensområdet, innhentet fra Miljødirektoratets naturbase og Artsdatabankens artskart. Kravet til kunnskapsgrunnlaget (§ 8) vurderes å være oppfylt.

Tiltakshaver vurderer at reguleringsplanen redegjør tilstrekkelig for planens virkninger for naturmangfoldet. Førre-var-prinsippet (§ 9) kommer derfor ikke til anvendelse.

Tiltaket anses å være i tråd med lovens bestemmelser om forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer (§ 4) og arter (§ 5). Ingen naturlig forekommende naturtyper, økosystemer eller arter vil få sitt utbredelsesområde eller sitt mangfold redusert som følge av tiltaket.

Den samlede belastningen på aktuelle økosystemer vurderes heller ikke å være uakseptabel høy (§ 10). Det legges opp til å gjennomføre tiltaket slik at skader på naturmangfoldet begrenses i størst mulig grad. Statens vegvesen har foreslått avbøtende tiltak med tanke på fremmede arter og er ansvarlig for gjennomføringen av dette, jf. nml §§ 6, 11 og 12.

#### Fremmede arter:

Fremmede skadelige arter skal ikke spres som følge av tiltaket. Revegetering av sideareal og fyllinger skal benytte eksisterende vekstmasser og stedegne arter.

#### 5.4. Risiko, sårbarhet og sikkerhet

Det er utarbeidet en ROS-analyse for tiltaket, som følger planen som vedlegg (vedlegg 3).

Ved gjennomgang av sjekklister (vedlegg 1 i ROS-analyse), er det ikke funnet risiko for hendelser på planområdet som har relevans for konsekvenskategoriene liv og helse, stabilitet og materielle verdier. Aspekter ved planløsningen som kan ha virkning i positiv eller negativ retning for planområdet diskuteres og dokumenteres forøvrig i planbeskrivelsen og i utredninger.

#### 5.5. Grunnforhold

Det er i forbindelse med dispensasjon fra jernbanelovens § 10 utarbeidet en geoteknisk vurdering av planlagt støttemur mot jernbanen: Andelssaga – geoteknisk vurdering, Asplan Viak 23.04.2019. Hovedkonklusjoner fra denne vurderingen anses å kunne gjelde for øvrige tiltak innenfor planområdet.

*Planlagt støttemur og kjøre- og lagringsareal blir liggende på løsmasser bestående av tykk morene, mens jernbanesporet ligger i overgangen mellom tykk morene og breelavsetninger. Overgangen mellom morene og breelavsetninger er normalt diffus og kan være vanskelig å påvise nøyaktig. Forskjellen er at breelvmaterialet er avsatt i vann og er derfor ofte godt sortert med synlig lagdeling av sand- og grusmasser, mens morenematerialet består her av mer usortert materiale dominert av sand, grus og stein som er avsatt direkte under isen.*

*Med bakgrunn i løsmasstype og topografi er det ingen fare for ras eller utglidninger som følge av planlagt støttemur og opparbeidelse av kjøre- og lagringsareal, men støttemuren kan gi lokale setninger. En geoteknisk beregning av setninger som følge av tilleggslasten støttemuren krever grunnundersøkelse med prøvetaking og laboratorieundersøkelser av løsmasseprøver. Dette omfattes ikke av dette notatet, men det gjøres en grov vurdering av setninger ut fra tilleggslasten, antatte styrkeparametere for løsmassene (sand, grus og morene) og antatt løsmasseykkelse.*

*Tilleggslast: 4,5 m høy mur gir en last på ca. 10 tonn pr. m<sup>2</sup>.*

*Ut fra løsmassenes antatte styrkeparametere, total tykkelse (10 m?) vil de totale setningene bli i størrelsesorden 1-5 cm. Dette forutsetter at muren fundamenteres direkte på morenen og at løsmassene består av morene helt ned til fjell. Dette vil neppe medføre merkbare setninger på jernbanesporet som ligger ca. 11 m fra enden av muren.*

*Vi er ikke bedt om å gi råd vedrørende stabiliteten på selve støttemuren, men det er som nevnt viktig å grave bort eventuelle gamle fyllmasser, jord, torv etc. slik at muren fundamenteres direkte på morenen. Videre er det viktig med god drenering under fundamentet og å fylle drenerende masser bak muren.*

*Tilleggslasten som følge av opparbeidelse av kjøre- og lagringsareal vil normalt bli mindre enn for støttemuren, og følgelig vil også setningene bli mindre. Ved lagring av materialer, masser etc. som kan gi spesielt stor belastning nær jernbanesporet anbefales det en ny geoteknisk vurdering/beregning.*

*Vi vil til slutt påpeke at dersom det under grunnarbeidene påvises andre mindre stabile løsmasser som for eksempel vannmettet sand og silt, bør geotekniker kontaktes for nærmere vurdering og forslag til eventuelle tiltak for å redusere skadelige setninger.*

## 5.6. Teknisk infrastruktur, vann og avløp, EL

Det er utarbeidet eget VA-notat (Asplan Viak 26.09.2018) med beregninger med tanke på avrenning av flater på tomta i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Det er i tillegg, i forbindelse med byggesak på nordøstre del av tomta, utarbeidet egen VA-plan i tråd med VA-notat (datert 06.03.2019).

Vann og avløp skal ellers prosjekteres etter Oppdal kommunes VA norm.

Det skal tas innmålinger av eksisterende vann og avløpsledninger, stikkrenner under jernbanen og dybder på grøfter langs jernbanen i detaljeringsfasen. Omlegging av eksisterende ledninger vil bli utført før bygging av nye bygg starter.

Ved graving må det tas hensyn til forurensede masser. Omlegging av eksisterende ledninger bør skje før bygging av nye bygg kan starte. Omlegging skal skje innenfor regulert område, bortsett fra tilkoblingen i sør, der må det legges ledninger utenfor regulert område.

### Overvann:

I dag renner overvannet fra tomta naturlig i eksisterende bekker og stikkrenner langs og under jernbanen. Det er stilt krav fra Bane NOR om at tilrenning mot deres systemer ikke skal økes. I dag renner det ca. 76 l/s ut fra tomta mot Bane Nor systemer. Etter utbygging vil avrenningen være 145 l/s. Dvs at overvannet må fordrøyes, enten i magasin eller i alternative blågrønne løsninger på bakkeplan og på tak.

Tomta er relativt flat og det bør vurderes å lede overvann mot ulike grøfter og stikkrenner. Dette for å unngå å samle alt overvann i et punkt for så å slippe det mot Bane NOR sine systemer.

Høyder på stikkrenner er ukjent og avrenning til de må undersøkes i et detaljprosjekt.

Alt overvann fra flater utomhus, tak og drenevann føres via sandfang med utløp i bekk nordøst for tomt. Overvann føres til samme bekkeløp/grøft som i dagens situasjon. Avrenning fra tomt på sørøstsiden direkte ned mot jernbanen vil reduseres etter utbygging, da vannet vil drenere ut i bekk/grøft på nordøstsiden av tomta.

Det skal videre etableres et fordrøyningsanlegg som vil forsinke avrenningen. Det må påses at overvannet ikke skaper utfordringer for jernbanen.

Endelig plassering av sluk skal tilpasses utomhusplan. Vann og avløp kobles til kommunalt nett.

Overvann fra vaskeplass foran vaskehall føres via oljeutskiller og inn på kommunal spillvannsledning.

### Vannforsyning:

Det ligger i dag en VL160 PVC gjennom regulert område. Denne må legges om slik at den ikke påvirkes av de nye byggene i området. Det settes ned nødvendige kummer for forsyne bygninger og dekke brannvannbehovet. Omleggingen gjøres innenfor regulert område og prosjekteres minimum 4 meter fra bygg.

Det er begrenset kapasitet på vannledningen, evt. sprinkling av bygg må beregnes i en detaljfasen. I verste fall må det tas høyde for lokalt magasin som forsyner sprinkler.

Det bør etableres flere uttak for brannvann i form av hydranter som kan dekke alle 3 byggene.

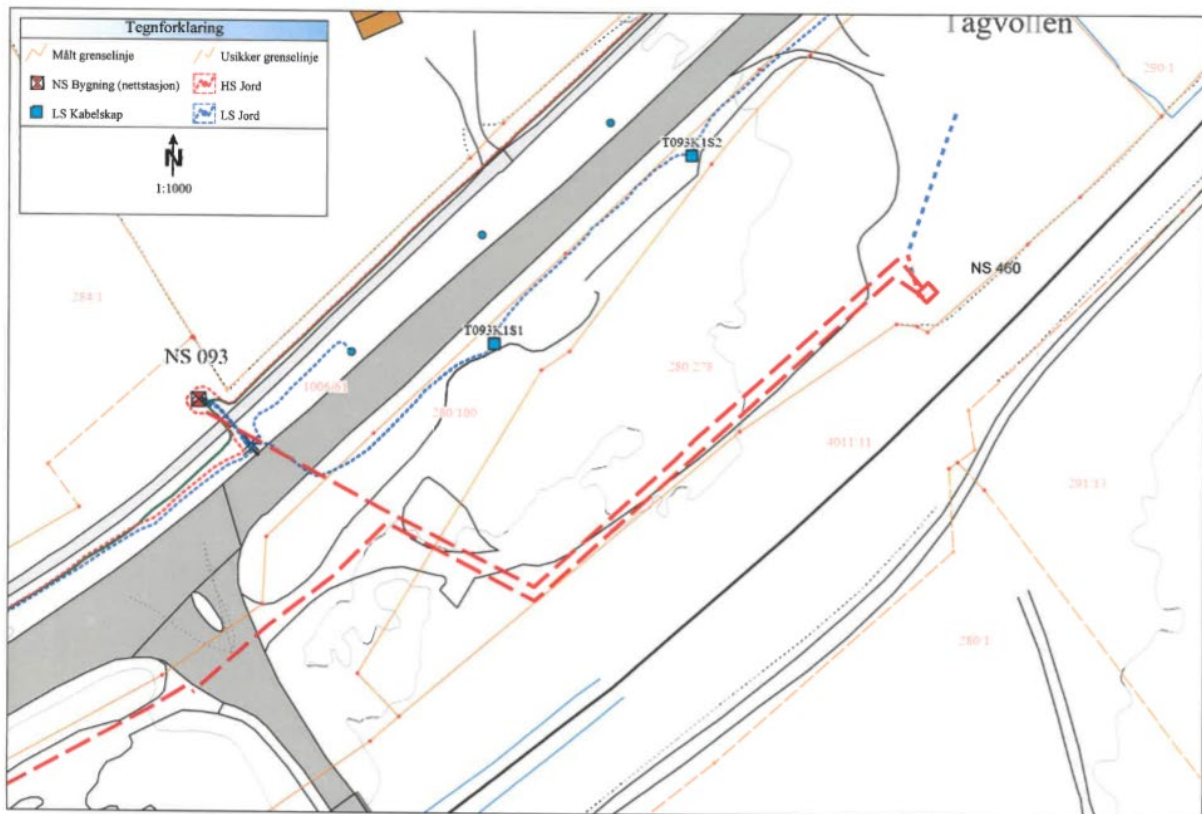
### Spillvann:

Det ligger i dag en SP200 PVC gjennom område. Denne må legges om slik at den ikke påvirkes av de

nye byggene i område. Det settes ned nødvendige kummer for å dekke avløp fra byggene og ta opp avvinklingene på traseen. Oppdal kommune mener det er rikelig kapasitet på ledningen til å ta imot avløp fra alle byggene i regulert område. Omleggingen gjøres innenfor regulert område og prosjekteres minimum 4 meter fra bygg.

EL:

Det skal etableres ny nettstasjon innenfor planområdet med tilhørende høyspentkabler. Endelig plassering skal avklares med Oppdal E-verk. Oppdal Everk har søkt Bane Nor om og fått tillatelse til å få plassere nettstasjonen inntil 15 meter fra spor midt jernbane.



Figur 22 Forslag til ny trase for høyspentkabel og forslag til plassering av trafokiosk.



## 5.7. Miljøhensyn

### 5.7.1. Støyforhold

Planområdet ligger innen gul støysone, med rød støysone inn mot E6. Iht retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T 1442/16 kan kontorer tillates dersom krav til innendørs støynivå (etter TEK 17 og NS 8175 klasse C) er tilfredsstillt. For etablering av næringsvirksomhet gjelder samme regelverk for krav til innendørs støynivå.

Krav til innendørs lydtryknivå fra utendørs lydkilder er gitt av teknisk forskrift til Plan- og Bygningsloven og NS 8175:2012 "Lydforhold i bygninger – Lydklasser for ulike bygningstyper". Klasse C er minstekrav.



Figur 23 Støykart for E6. Kilde: Statens vegvesen

### 5.7.2. Forurenset grunn

Det er gjennomført miljøtekniske undersøkelser og utarbeidet tiltaksplan for forurenset grunn (Asplan Viak 2018). Hovedparten av tomte er godkjent for planlagt arealbruk og gjenbruk av masser internt, men ettersom ingen av prøvepunktene representerer rene masser er det ikke tillatt å disponere massene fritt eksternt.

Det skal utføres masseutskifting på tomte iht. tiltaksplan. Hoveddelen av tomte består av masser i tilstandsklasse 3 eller lavere. Disse massene kan gjenbrukes internt i tiltaksområdet. Overskuddsmasser skal leveres til godkjent deponi.

Håndtering av forurenset masse skal skje i tråd med tiltaksplan, godkjent i vedtak av 27.02.2019 nr. 19/18.

## 5.8. Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget omfatter ikke regulering av offentlige anlegg/formål, og medfører dermed ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

## 6. PLANPROSESS OG INNKOMNE INNSPILL

### 6.1. Planoppstart, medvirkningsprosess

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Opdalingen 8.8.18. Naboer og offentlige parter ble informert med brev og epost, datert 6.8.18. Merknadsfrist gikk ut 29.august 2018. I løpet av varslingstiden ble det mottatt 6 uttalelser. Se sammendrag av innspillene med kommentarer under.

### 6.2. Sammendrag av merknader med kommentarer

#### Trøndelag fylkeskommune, 21.8.18

Viser til at området i kommuneplanens arealdel ligger innen støysone (hensynssone H220).

Fylkeskommunen har tidligere utført arkeologisk registrering av planområdet i forbindelse med tidligere plan. Det er ikke observert fredete eller andre verneverdige kulturminner som planen vil komme i konflikt med.

*Kommentar: Merknaden tas til orientering.*

#### Fylkesmannen i Trøndelag, 27.8.18

Nordøstre del av planområdet grenser mot dyrka jord. Det må tas hensyn til landbruksinteressene i området, og forutsettes at sentrumsnære arealer får høy utnyttelse.

Planforslaget må ta hensyn til eventuelle miljøkvaliteter i området og verdier for biologisk mangfold og friluftsliv. Planen må vurderes opp mot prinsippene §8-12 i Naturmangfoldsloven (2009). Planforslaget må inkludere en vurdering av fare for spredning av fremmede arter som følge av terrenginngrep og forflytting av masser som kan følge av forslaget.

Det må utarbeides ROS-analyse i forbindelse med planforslaget.

*Kommentar: Merknaden tas til orientering. Bestemmelsene vil sikre at det ikke skjer uønsket spredning av fremmede arter. ROS-analyse er vedlagt planforslaget.*

#### Mattilsynet, 15.8.18

Planområdet ser ikke ut til å komme i konflikt med eksisterende drikkevannskilder eller nedslagsfelt for disse. Det kan finnes private kilder i eller i nærheten av planområdet som ikke er registrert hos mattilsynet. Det bør kartlegges om det er privat vannforsyning eller ledningsnett i området.

*Kommentar: Merknaden tas til orientering.*

#### Trøndelag brann – og redningstjeneste IKS, 22.8.18

Minner om tilrettelegging for brann- og redningstjenestens arbeid, også i anleggsperioden. Brannsikkerhet mtp avstandskrav og bygninger skal være i henhold til forskriftskravene.

Gjør oppmerksom på at det i Oppdal kommune er deltidspersonell med dreiende vakt, og at det må tas hensyn til dette i planleggingen. Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS disponerer ikke maskinelt høyderedskap i Oppdal kommune

*Kommentar: Hensyn til brann – og redningstjeneste skal ivaretas iht TEK 17 og PBL.*

### Statens vegvesen, 22.8.18

Krysset er viktig som del av E6, og gjeldende regulering vil måtte tilpasses gjeldende vegnormaler i framtiden ved utvikling, derfor ønsker man å være streng med byggegrenser.

Viser til gjeldende plan, med avkjørsel til planområdet på påkjøringsrampen til E6. Det er ikke en løsning som kan aksepteres i dag pga trafiksikkerhet. Det er vanskelig å se egnet sted for avkjørsel til eiendommen. Statens vegvesen mener derfor det vil være krevende å utvikle eiendommen og samtidig ta hensyn til ny E6.

Det oppfordres til dialog med forslagsstiller og kommunen for å vurdere saken.

### Statens vegvesen, 8.11.18

Sporing for tunge kjøretøy viser at det går fint å bruke dagens adkomst med dagens vegsituasjon såfremt en bruker hele vegbredden. Plassering av bygg med tilhørende aktivitet på tomten er også akseptabel med dagens vegsituasjon.

Av hensyn til framtidige utviklingsbehov for E6 er det ønskelig å opprettholde en byggegrense på 20 meter fra midten av nærmeste kjørefelt i gjeldende plan fra 1995. Det bes om at denne byggegrensen tas inn i planforslaget og at det sikres tilstrekkelig parkeringsareal som ikke er i strid med denne.

Det må ikke plasseres byggverk, opplag, parkering eller annen større innretning i strid med byggegrense mot veg uten særskilt tillatelse. Det må ikke etableres viktige funksjoner som varelevering, parkering eller nødvendig lagring innenfor byggegrensen mot E6. Hensynet må sikres i bestemmelsene.

Vegvesenet tillater imidlertid at arealet mellom byggegrense og veg benyttes til virksomhetsrelaterte aktiviteter, så lenge det er mulig å flytte disse til en annen del av planområdet ved behov for arealet i framtida. All trafikkavvikling og manøvrering bør skje innenfor byggegrensen, da omkostninger ved behov for ombygging ved utbygging av E6 ikke vil dekkes av vegvesenet.

*Kommentar: Det er i etterkant av tilbakemeldingene avholdt befaring og møte med Statens vegvesen 17.10.18 der man har kommet fram til en omforent løsning.*

### BaneNor, 27.08.2018

Byggegrenser mot jernbanen: Viser til at planområdet på det nærmeste ligger 7 meter fra jernbanen. Minner om at det i henhold til *Jernbaneloven § 10* er «forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje.» For reguleringsplaner uten fastsatt byggegrense mot jernbanen, gjelder *Jernbaneloven § 10*. Byggegrense mot jernbanen er bl.a. ment å ivareta jernbanens utviklingsbehov, samt arealer for ordinær drift og vedlikehold. Med bakgrunn i det overnevnte ber Bane NOR om at det må fremgå av planforslaget en byggegrense på 30 meter mot jernbanen.

Av sikkerhetsmessige årsaker bes det om at det må settes opp et 1,8 meter høyt fletteverksgjerde mot jernbanen. Ber om at dette kravet sikres gjennom en rekkefølgebestemmelse, slik at oppføring av gjerde forutsettes gjennomført før bebyggelsen tas i bruk.

For å kunne godtgjøre at sikkerheten ivaretas, forutsetter det at tiltakshaver som del av ROS-analysen til planforslaget, gjennomfører en områdestabilitetsanalyse som dokumenterer tilstrekkelig

sikkerhet iht. kravene i TEK17 kap. 7/PBL § 28-1 om sikkerhet mot naturfare. Dersom det påvises skredfarlige masser, må det dokumenteres at det planlagte tiltaket ikke vil føre til økt fare for utglidninger/skred, setninger og erosjon som kan ramme jernbanen, dette gjelder både i anleggsfase og permanent.

Endret arealbruk fører ofte til endret avrenning, noe som i verste fall kan øke faren for skader som følge av flom, erosjon, utglidninger etc. mot Dovrebanen. Det må derfor beskrives hvordan overvannshåndtering tenkes løst, med eventuelle avbøtende tiltak. Dersom tiltaket fører til en forverring sammenliknet med dagens situasjon, må det gjennomføres risikoreducerende tiltak.

Nærheten til eksisterende jernbane kan gi utfordringer relatert til miljøbelastninger som støy og vibrasjoner. I ROS-analysen skal jernbanestøy og vibrasjoner dokumenteres og avbøtende tiltak beskrives og sikres gjennom rekkefølgebestemmelser.

*Kommentar: Det er søkt om, og innvilget, dispensasjon fra jernbanelovens §10. Bestemmelsene sikrer oppføring av gjerne mot jernbanen. Det er gitt føringer for overvannshåndtering, som er oversendt Bane NOR i forbindelse med dispensasjonssøknaden. Det er i tillegg oversendt geotekniske vurderinger. Støy anses ikke å være et avgjørende tema i planarbeidet.*

## VEDLEGG

---

- Vedlegg 1: Plankart
- Vedlegg 2: Bestemmelser
- Vedlegg 3: ROS-analyse
- Vedlegg 4: Innkomne uttalelser ved høring
- Vedlegg 5: Uttalelse fra Statens vegvesen, datert 08.11.2019
- Vedlegg 6: Dispensasjon fra Bane NOR, datert 13.05.2019
- Vedlegg 7: Resultat fra miljøtekniske undersøkelser og tiltaksplan, Asplan Viak datert 06.02.2019
- Vedlegg 8: Godkjenning av tiltaksplan, Oppdal kommune datert 28.02.2019
- Vedlegg 9: Geoteknisk vurdering, Asplan Viak datert 23.04.2019
- Vedlegg 10: VA-plan, Oppdal Maskinkompani datert 26.06.2019
- Vedlegg 11: Overordnet VA-plan, VA-beregninger og Notat, Asplan Viak datert 26.09.2018
- Vedlegg 12: TE001 Sporing adkomst, Asplan Viak 05.10.2018
- Vedlegg 13: Foreløpig utomhusplan/situasjonsplan