Alvdal kommune

SÆRUTSKRIFT

Arkivsak: 18/976

SAMLET SAKSFREMSTILLING - DETALJREGULERING STEIMOSLETTA, PLAN-ID 201804 FØRSTE GANGS BEHANDLING

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
30/18	Formannskapet	04.10.2018
10/19	Formannskapet	14.03.2019
29/19	Formannskapet	06.06.2019

Endelig vedtak fattes i: Formannskapet

Vedlegg:
1. Plankart, datert 29.05.19
2. Planbestemmelser, datert 28.05.19
3. Planbeskrivelse, datert 28.05.19
4. ROS-analyse NÅ-situasjon, datert 24.05.19
5. ROS-analyse ETTER regulering 24.05.19
6. Konsekvensvurdering fra behandling av kommuneplanens samfunnsdel, datert 06.06.18
7. Uttalelser til varsel om oppstart
8. Mulighetsstudie (Plan1, 17.11.17)
9. Kostnadsvurdering av mulighetsstudie (Norconsult, 10.05.19.)

Andre dokumenter i saken:
Gjeldende reguleringsplan STEIMOSLETTA, TAVERNA, Alvdal R16. Vedtatt 11.09.2003.
Kommunedelplan Alvdal tettsted 2011-2014(20). Vedtatt 29.09.2011.
Kommuneplanens samfunnsdel «Mot 2030». Vedtatt 21.06.18.

Melding om vedtak sendes til:
Saksbehandler

Saksopplysninger:
Historikk:
Gjennom over 20 år har bruken av arealene på Steimosletta vært diskutert. Den første reguleringsplanen ble vedtatt i 2003, Steimosletta – Taverna, R 16, og åpnet opp området for reiselivsbasert næringsvirksomhet. Planen tillater ikke detaljvarehandel innenfor området.

Den 13.02.07 vedtok Kommunestyret oppstart av revidering av kommunedelplan Skurlaget – Plassen. Steimosletta var et sentralt tema, og COOP Oppdal søkte om å få etablere butikk på Steimosletta i 2008. Søknaden ble avslått på bakgrunn av følgende konklusjon i saksvurderingen, sak 08/462-16:

> *«Med den grad av tydelighet omkring Steimoslettas funksjon og formål en finner i gjeldende planer, samt arealets betydning for den totale tettstedsutviklingen i Alvdal,*

kan det vanskelig hevdes at det her foreligger en overvekt av hensyn som taler for dispensasjon og dermed "særlige grunner" for å fravike vedtatt reguleringsplan. Dette til tross for at det høyst sannsynlig foreligger potensialer i søknadene sett ut ifra et næringsutviklingsperspektiv. Avvik fra vedtatt planformål må skje ved endring av gjeldende planer og som resultat av forutgående planprosesser som sikrer nødvendig grad av helhetsperspektiv.».

«Når det gjelder de to søknadene om etablering av dagligvare- og detaljhandelsbygg, mener administrasjonen det er riktig å gjøre oppmerksom på at det realistisk sett ikke finnes muligheter til å nå fram i forhold til eventuelle klager som er varslet fra høringsinstansene. Dette fordi den nasjonale arealpolitikken er så tydelig på dette området.»

I 2010 vedtok Kommunestyret Kommunedelplan for Klima og energi 2010-2020 for å redusere klimagassutslippene i Alvdal i tråd med nasjonale mål. En god og framtidsrettet transport- og arealplanlegging er et viktig virkemiddel for å redusere transportbehovet. Det er et uttrykt mål å redusere klimagassutslippene fra transport gjennom redusert bilbruk, økende andel kollektivreisende og tilrettelegging for gående og syklende. Dette innebærer at planlegging av sentrumsfunksjoner som handel service, barnehager, skoler, flerbrukshus og boliger må ses i sammenheng og bygge på "nærhetsprinsippet". En gjennomgående tenkning og høy bevissthet på dette vil på sikt redusere behovet for transport, og styrke helse og trivsel blant alle befolkningsgrupper.

Kommunestyret vedtok i sak 63/11den 29.09.2011 Kommunedelplan Alvdal tettsted 2011 – 2014 (20) som stadfestet i planbestemmelse 2.01.2 detaljvarehandel skal lokaliseres til Steia handelssentrum.

I juni 2015 henvender COOP Oppdal seg på nytt til Alvdal kommune med tanke på omregulering av et mindre tomteareal til detaljvarehandel. Den 29.10.15 fattet Kommunestyret følgende vedtak:

Kommunestyret har forståelse for Coop Oppdal SA sitt ønske om utnyttelse og bruk av arealene på Steimosletta, samtidig med at kommunestyret ønsker at private planforslag innholdsmessig skal følge opp hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel, jfr. Plan- og bygningslovens § 12-3.
Kommunestyret ønsker å løfte utnyttelse og bruk av Steimosletta til en prinsipiell overordnet diskusjon basert på en helhetlig vurdering av konsekvenser for Alvdalssamfunnet. Kommunestyret ønsker derfor en begrenset revisjon av gjeldende kommunedelplan for Alvdal tettsted 2011- 2014(20) hvor dette tema skal utredes og belyses på nytt, jfr. Plan- og bygningslovens § 11-4. Krav til prosess og hvilke utredninger som er nødvendig skal fastsettes i et eget planprogram som skal behandles i det faste utvalget for plansaker jfr. Plan- og bygningslovens § 11-13.
Videre framdrift for revisjon av kommunedelplan Alvdal tettsted 2011-2014 (20) avklares gjennom kommunens planstrategi jfr. Plan- og bygningslovens § 10-1.

Den 29.11.16 ble så arbeidet med Kommuneplanens samfunnsdel igangsatt. Den 21.06.2018 sak 33/18 ble planen vedtatt med følgende vedtak:

1. *Forslag til kommuneplanens Samfunnsdel, mot 2030 godkjennes i medhold av plan- og bygningslovens kap. 11, med vedtatte endringer.*

2. *Kommuneplanens visjon og verdier, mål, strategier og satsningsområder legges til grunn for virksomhetsplan, sektorplaner og andre kommunale planer.*

3. *Kommuneplanens handlingsdel utarbeides årlig i form av en handlingsplan, der også økonomiplan og årsbudsjett innarbeides i henhold til plan- og bygningslovens § 11-1.*

4. *Det startes en utredning som kartlegger hva som faktisk må gjøres av tilrettelegging (økonomisk og planmessig) fra kommunens side for å skape utviklingsmuligheter i område Steia - Kvennbekkdalen. Dette prioriteres i pågående arbeid med reguleringsplan og i økonomiplan for 2019 – 2020. Dette for å sikre at kommunen kan tilby næringslivet arealer som er attraktive nok til at eksisterende næringsvirksomhet kan videreutvikles, samt at ny og konkurransedyktig virksomhet kan etableres.*

Den 04.10.2018, i sak 30/18 vedtok Formannskapet oppstart av planprosessen. Hensikten med detaljreguleringen er å åpne for detaljvarehandel på allerede regulerte arealer. Planen viser en helhetlig adkomstsløsning for området. Adkomstene er planlagt slik at sikkerhetshensyn ved utrykning fra brannstasjon blir ivaretatt. Planen blir videre oppdatert i samsvar med faktisk og opparbeidet arealbruk. Forslagsstiller er Alvdal kommune.

Området er i hovedsak i privat eie, fordelt på flere grunneiere. Kommunen eier deler av området, blant annet hovedveiene innenfor området, brannstasjonen og arealet bak Frich / Taverna.

Planområdet ligger på Steimosletta, 1-2 km nordvest for Alvdal sentrum. Arealet ligger på elvesletta mellom Glomma og Folla, inntil og vest for Rv. 3. Arealet omfatter ca. 100 dekar, og består av elvesandavsetning.

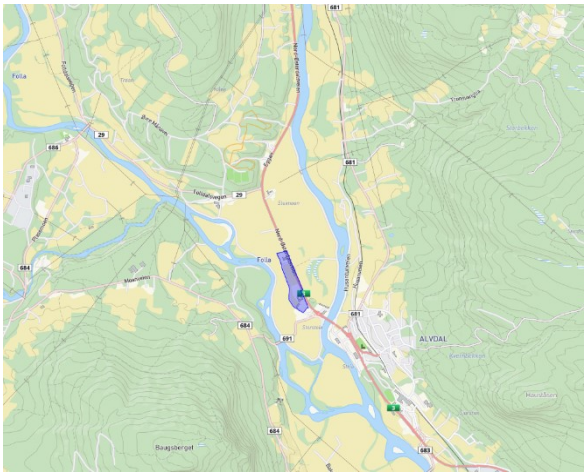


Fig. 1 Planområdet Steimosletta

Området er flatt og åpent, på elvesletta mellom Glomma og Folla. Området har vært flomutsatt, men flomverk fra 2015 langs Glomma og Folla sikret planområdet mot 200-års flom, etter datidens standard for dette.

Fig. 2 Planområdet Steimosletta, Plan-ID 201804, satelittbilde fra 2015/16.

Arealet var opprinnelig et landbruksareal. I 2003 ble dette arealet regulert til næring. Arealet er i dag opparbeidet og det er lite eller ingen vegetasjon igjen i området, og dermed heller ikke registrert spesielle naturverdier innenfor området. Det finnes heller ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljøer innenfor området.

Dagens arealbruk

Fig. 3 Dagens arealbruk.

Arealet er stort sett utbygd både i nord og i sør, mens området midt på sletta er tilrettelagt for utbygging.

Eksisterende bebyggelse

Lengst sør i området ligger YX-bensinstasjon. Denne grenser i nord til Frich/Taverna hotell og kafeteria, Jafs (gatekjøkken), Tesla ladestasjon og store parkeringsplasser for biler og busser. Vest for YX ligger brannstasjon, og nord for denne Alvdal biobrenselanlegg (flisfyringsanlegg).

Nord for Frich/Taverna er det tilrettelagt for etablering av næringsvirksomhet, med unntak av detaljvarehandel. Ut mot Rv. 3 ligger en LPG-stasjon (propangass), arealet vest for dette er tilrettelagt for utbygging, men så langt uten bebyggelse.

Nord for dette arealet er det tilrettelagt for trailerparkeing i vest, mens arealet mot Rv. 3 er bebygd med hus som i dag huser Neslund trafikkskole. Enda lenger nord ligger en boligeiendom ut mot Rv. 3. Denne skal fjernes i flg. eksisterende reguleringsplan, noe som videreføres i ny detaljreguleringsplanen. Lengst i nord ved Granrud næringsbygg er arealet i bruk som bolig, verksted og bensinstasjon.

Forhold til overordnede planer

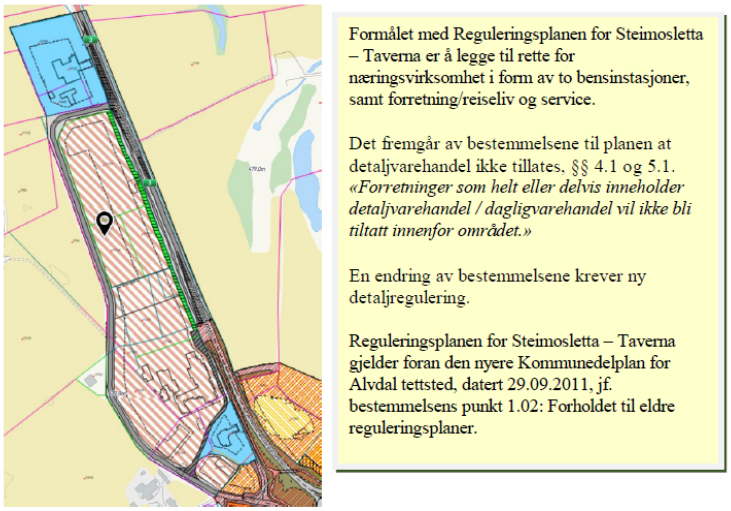


Fig. 3 Gjeldende reguleringsplan for området, Steimosletta – Taverna, Plan-ID R16.

Fylkeskommunale planer

Fylkesplan for Hedmark (2008-2011(20) ligger til grunn for utarbeiding av KDP Alvdal tettsted.

Tilgrensende planer

Reguleringsplan for Rv. 3, Alvdal tettsted – Kvernbekkdalen – Steimosletta, 25.04.13.
Reguleringsplan for Aukrustsenteret og Grimshaugen, 27.10.11.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging legger føringer for å sikre god steds- og byutvikling. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging påpeker at omstillingen til lavutslippssamfunnet innebærer at utslipp fra transport må reduseres betydelig. For å styrke tettstedssentrene er det viktig at kommunene har en aktiv og helhetlig sentrumspolitikk og tilrettelegger for etablering av både boliger, arbeidsplasser, handel og servicefunksjoner i sentrum. Kompakt by- og tettstedsutvikling vil bidra til økt aktivitet i sentrum, samtidig som korte avstander mellom bolig og daglige gjøremål gjør hverdagen enklere. God tilrettelegging for gående vil også gi økt aktivitet i sentrum. Kommuner og privat næringsliv oppfordres til å samarbeide om sentrumsutviklingen. Nærmiljøet er viktig for helse, trivsel og oppvekst. Støy og luftforurensing fra veitrafikk er den største forurensningskilden. Gjennom planleggingen kan kommunene sikre trygge- og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer fri for skadelig støy- og luftforurensing. Kommunene skal legge prinsippene for universell utforming til grunn for planlegging av omgivelser og bebyggelse.

Trafikkforhold

Kjøreatkomst

Arealet ligger langs og inntil Rv.3. Det er i dag 5 adkomster inn til området, direkte fra Rv.3

Fig. 4. Dagens adkomster inn til næringsområdet

dkomster fra nord til sør:
1. adkomst er inn til Granrud næringsbygg.
2. adkomst er inn til Granrud næringsbygg/ bensinstasjon og til bolig gnr /bnr 7/445.
3. adkomst er inn til intern kommunal veg vest for området. Herfra er adkomst til 7/730, Dæhlie eiendom, 7/724 Tronfjell eiendom, 7/764 Nemi eiendomsutvikling, 7/675 og 7/676 Coop Oppdal eiendom AS, 7/752 Alvdal biovarme, 7/96 og 7/735 Alvdal kommune, bl.a brannstasjon.
4. adkomst er felles adkomst til Taverna eiendom, Jafs, ladestasjon Tesla, og biogassanlegg.
5. adkomst er adkomst fra sør, inn fra rundkjøring til samleveg /intern kommunal veg, samt 7/424 og 7/440, Alvdal autoservice, YX, v/Leif Arne Wålengen.

Trafikkmengde

Vegkart viser en ÅDT fra 2018 på 4100 kjøretøy pr døgn på strekningen forbi Steimosletta. Andel lange kjøretøy er 24%.

Ulykkessituasjon

Den nasjonale basen «Vegkart» fra Statens vegvesen viser at det er registrert 6 ulykker utenfor Frich/Taverna i perioden fra 1987 til 1991.
25.10.1991 2 lettere skadd etter avsvinging til venstre foran bil i motsatt retning, P-plass(?)
17.07.1987 1 lettere skadd etter avsvinging til venstre foran bil i motsatt retning
14.01.1986, 1 lettere skadd etter utforkjøring på høyre side av vegen i avkjørsel
08.10.1983, 1 lettere skadd i sykkelulykke, venstresving foran bil i samme retning
27.09.1982, 1 drept 1 alvorlig skadd etter møteulykke med motorsykkel (4 armet kryss?)
17.11.1980 1 lettere skadd etter avsvinging til venstre foran bil i motsatt retning

Nord i området er det registrert én ulykke, der en person ble lettere skadd (1998).

Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Gang- og sykkelvei langs Rv. 3 gir sikker ferdsel for myke trafikanter langs området.
Inne i området er det uklare gang- kjørelinjer og parkering i området rundt Frich/Taverna, hvor de fleste fotgjengere hittil har oppholdt seg. Her er også en del busser og store kjøretøy/ trailere på vei inn og ut fra området som gjør trafikkbildet uklart.

Kollektivtilbud

Det er ikke tilrettelagt for kollektivtrafikk langs Rv.3 området i dag.

Sosial infrastruktur

Det ligger noen eneboliger i sør, langs Fv. 691, Krokmovegen, utenfor planområdet. Lenger nord i området ligger et par landbrukseiendommer, samt en boligeiendom ved Granrud næringsbygg. Barn i området går enten på skolen på Sjulhustunet (Steia), ev. i barnehage på Steia eller på Plassen.

Barns interesser

Området er lite aktuelt å oppholde seg for barn og unge. Det er noe gang- og sykling langs gang- og sykkelveien langs Rv. 3 på vei til skolen for de barna som bor innenfor 4 km fra skolen på Steia.

Universell tilgjengelighet

Området er lite universelt utformet. På grunn av avstand fra boligbebyggelse vil det være et betydelig behov for å kjøre bil til og fra området, noe som gjør arealet vanskelig tilgjengelig uten bil, for unge, eldre, funksjonshemmede og andre som ikke har førerkort / bil. For øvrig er arealet flatt, og vil med riktige grep kunne gjøres tilgjengelig internt.

Infrastruktur

Området er tilrettelagt med vann og avløp som er lagt i grunnen langs den kommunale veien vest i området. Trafo er etablert for området. Strøm er lagt i grunnen. Området er tilrettelagt for alternativ energi, gjennom flisfyringsanlegg ved Taverna.

Støyforhold

Arealet er støyutsatt fra trafikken langs Rv. 3. Statens vegvesen har utarbeidet støysonekart for riks- og fylkesveger. Rød sone går ca. 20 m inn fra midten av Rv. 3, Gul sone strekker seg ca. 60 m inn fra midten av Rv.3.

I den røde sonen er sammenfallende med byggegrensen fra Rv. 3.
Innenfor den gule støysonen kan ny bebyggelse oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Planforslaget

Planområdet er totalt på 100 daa, hvorav ca. 60 daa er arealer til bygg og anlegg og kombinert bebyggelse, det resterende er vegformål, og 10 daa til grøntareal (vegetasjonsskjerm/park).
BYA er max. 90 %.
Området er flatt, og ligger i sin helhet under flomgrensa for 200 års flom.

Vegene i området etableres etter statens vegvesens krav til bredde og frisiktsoner.

Bebyggelse og anlegg

Eksisterende bebyggelse er LPG-stasjon (Energianlegg), Fjernvarmeanlegg, Brannstasjon og privat tjenesteyting (Neslund trafikkskole). Det er pr i dag to boligtomter i området, hvorav ei er regulert til rivning i eksisterende plan..

Kombinerte formål

Områdene blir regulerte til flere ulike kombinerte formål. Reiseliv/Service er utgåtte formål som erstattes med det generelle næringsformålet. Det betyr at det i tillegg til gjeldende formål også åpnes for næring på de områdene som tidligere var regulerte til bensinstasjoner og Reiseliv/Service/Tjenesteyting. Planforslaget åpner for detaljvarehandel innenfor deler av eksisterende næringsareal.

1. Bensinstasjon/Vegserviceanlegg/ Næring	BKB1 (Granrud)
2. Bolig/Bensinstasjon/Vegserviceanlegg/ Næring	BKB2 («)
3. Forretning/Næring	BKB3, (Dæhlie)
4. Forretning/Næring/Tjenesteyting	BKB4 (Gjermundshaug)
5. Forretning/Næring/Energianlegg	BKB5 (Coop)
6. Forretning/ Næring	BKB6 (Taverna)
7. Bensinstasjon/Vegserviceanlegg/Forretning/Næring	BKB7 (Wålengen)

Bebyggelsens høyde og utforming/estetikk

I de nordre og midtre deler av området reguleres gesimshøyde / max. høyde til 9 m. I sørenden av planområdet settes denne grensen til 8 m for å forholde seg til Måneraketten på Grimshaugen, i tråd med anbefalingene i mulighetsstudiet (gjelder BKB7).

Bygg skal ha utforming, material- og fargebruk som skal tilpasses omgivelsene. Bygningenes kledning skal i hovedsak være av tre, og utvendig farger skal tilpasses en jordfargeskala som ikke skiller seg ut eller gir dominerende fjernvirkning av bygningene. Materialene skal være matte i overflaten. Takmaterialet skal ha en mørk og matt fargevirkning. Blanke takplater er ikke tillatt. Det tillates etablering av solceller/solfangere på bygningene.

Samferdsel

Offentlige veier (Rv. 3, kommunal tilførselsveg vest i området)
Private adkomstveier
Offentlig gang- og sykkelvei

Det må ryddes i adkomsten foran Taverna. Det medfører at YX bensinstasjon lengst sør i området bør få åpnet opp adkomsten sin fra Rv. 3 igjen, slik at det blir gjennomgående trafikk gjennom bensinstasjonen. Da kan adkomsten mellom Taverna og bensinstasjonen stenges. Trafikksikkerheten vil øke, totalt sett, ved denne løsningen.

Grønnstruktur/Vegetasjonsskjerm

Det reguleres inn en skjerming av området mot tilgrensende landbruksområder på tre av sidene, samt mot riksveien, i form av et vegetasjonsbelte. Det forslås også en skjerming i

eiendomsgrensene (en eller flere) på tvers av området for å skjerme mot vind, støy og støv fra omkringliggende områder.

Planen har også rekkefølgebestemmelser som sikrer nyregistrering av flomsoner, etablering av vegetasjonsskjerm og adkomster før det etableres / gis brukstillatelse for næringsbebyggelse i området.

Innkomne uttalelser til varsel om oppstart

Det ble varslet oppstart av planarbeid samtidig med høring av planprogram til berørte parter og regionale myndigheter i brev datert 11.01.19 og kunngjorde det i Arbeidets Rett 09.03.18. I tillegg ble det varslet på kommunens hjemmeside. Frist for uttalelser var satt til 22.02.19.
14.03.19 behandlet Formannskapet i sak 10/19 planprogrammet og gjorde følgende vedtak.

Det kom inn 10 uttalelser til varsel om oppstart.

1. *Statens vegvesen (SVV), datert 21.02.19*

I forbindelse med vedtak av Kommuneplanens samfunnsdel i mars 2018 varslet statens vegvesen at det ville må påregnes innsigelse i kommende arealplaner, dersom det foreslås å utvikle næringsarealet på Steimosletta med detaljvarehandel i tillegg til service og reiseliv. SVV mener det er viktig å beholde Steia som kommunesenter, framfor å spre seg på flere steder. Detaljvarehandel på Steimosletta er i strid med SPR-BATP (Statlige planretningslinjer – Bolig-areal-transportplanlegging). SVV varsler innsigelse dersom det i den videre planprosess blir lagt opp til detaljvarehandel på Steimosletta.

Rådmannens vurdering:
Gjennom behandlingen av kommuneplanens samfunnsdel, se vedlagte særutskrift fra Kommunestyrets endelige behandling av planen, er det gjort en grundig vurdering, med en bred og åpen prosess der 43 innspill til planen, og over 800 underskrifter har signalisert sin holdning til dette spørsmålet. De statlige planretningslinjene for bolig - areal- og transportplanlegging ble grundig diskutert i denne prosessen. Flertallet i kommunestyret fattet vedtak om å starte prosessen med å åpne for detaljvarehandel på Steimosletta.

2. *Fylkesmannen i Innlandet (FMI), datert 21.02.19*

FM påpekte allerede i forbindelse med ettersyn av kommuneplanens samfunnsdelen de uheldige virkningene detaljvarehandel på Steimosletta vil ha for utviklingen av Steia. Det er lite som tilsier at Alvdal kan opprettholde sentrumsfunksjoner både på Steia og Steimosletta. Det er gjort mye for å utvikle Steia til et godt tettsted. FM påpeker viktigheten av at kommunen vurderer konsekvensene for tettstedet på lang sikt. Det vil være negativt for å nå målet om et levende sentrum med sentrumsnære leiligheter nær dagligvarehandel, kollektivknutepunkt og kommunale tjenester. I Alvdal kommunes plan for folkehelse trekkes arealplanlegging frem som en viktig strategi i folkehelsearbeidet, og det fremheves at folkehelse skal tas hensyn til i all arealplanlegging. Nærhet til hverdagsfunksjoner, tilgjengelighet uavhengig av bil og korte avstander trekkes frem som avgjørende faktorer for å fremme et aktivt hverdagsliv. Folkehelseplanen påpeker også at andelen eldre vil øke i kommunen i årene fremover. Folkehelsemeldingen (Meld. St. 19, 2014-2015) viser til at folk har en tendens til å flytte til sentrumsnære områder når de blir eldre. Alvdal kommune kan derfor vente seg en økt tilflytting til sentrumsområdene. God tilgang til servicefunksjoner og butikker er viktig for å stimulere eldre til å bevege seg, og bidrar til redusert bruk av bil og

drosje. Helhetlig og langsiktig sentrumsutvikling med fokus på korte avstander og lett tilgjengelige tjenester vil bidra til å fremme folkehelse og imøtekomme den økende andelen eldre i kommunen.

Det tidligere jordbruksarealet innenfor aktuelt planområde ble omdisponert i 1998 etter avgjørelse fra departementet. Det fremgikk følgende departementets behandling: «Landbruksdepartementet kan akseptere at det aktuelle arealet tas i bruk til reiselivs- og servicebedrifter, under forutsetning av at det planlegges høy utnyttelsesgrad av området og at den øvrige del av Steimosletta beholdes som landbruksareal i et langsiktig perspektiv.» Fylkesmannen forutsetter at planforslaget ivaretar disse føringene. På lang sikt kan en etablering av detaljvarehandel på Steimosletta føre til ytterligere behov for arealer i dette området, og legge press på omkringliggende jordbruksarealer.

FM ber om at det foretas trafikktellinger for å få kunnskap om den faktiske situasjonen med økt bilbruk med etablering av detaljvarehandel på Steia, ev. at det vil bidra til å opprettholde høy grad av bilbruk også for de som har valgt å bosette seg sentralt på Steia.
For øvrig strider forslaget mot Klimaloven som har som mål å redusere klimagassutslippene med 40 % innen 2030, sammenlignet med utslippene i 1990. nasjonale planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, folkehelse, samfunnssikkerhet.

Fylkesmannen påpeker viktigheten av å synliggjøre konsekvensene for samfunnet på sikt, slik at man er bevisst sitt valg om utviklingsretning i KU: KU må vise hvordan man kan ivareta hensynet til lokalsamfunnet, folkehelse, trygghet for barn og unge, møteplasser, nærmiljøkvaliteter, tilgjengelighet, mulighet for sykkel og gange, universell utforming, samt en bærekraftig areal- og samfunnsutvikling som Alvdal kommunes bidrag til å forhindre alvorlige klimaendringer.

FM anbefaler at kommunen melder planen opp til Regionalt planforum.

Rådmannens vurdering:
Gjennom behandlingen av kommuneplanens samfunnsdel, ble det utarbeidet en konsekvensutredning som gikk på alle de nevnte temaene. En utvidet konsekvensutredning på disse temaene vil ikke føre oss lengre i denne prosessen, da temaene allerede er grundig diskutert. Det endelige svaret vil vi ikke få før etter at utbyggingen er gjennomført.

Gjennom behandlingen av kommuneplanens samfunnsdel, se vedlagte særutskrift fra kommunestyrets endelige behandling av planen, er det gjort en grundig vurdering, med en bred og åpen prosess der 43 innspill til planen, og over 800 underskrifter har signalisert sin holdning til dette spørsmålet. De statlige planretningslinjene for bolig - areal- og transportplanlegging ble grundig diskutert i denne prosessen. Flertallet i kommunestyret fattet vedtak om å starte prosessen med å åpne for detaljvarehandel på Steimosletta.
En utvidet konsekvensutredning på disse temaene vil ikke føre oss lengre i denne prosessen, da temaene allerede er grundig diskutert. Dette kommer tydelig fram gjennom den vedlagte særutskriften.

Det finnes oppdaterte tall for ÅDT langs Rv. 3.

Planforslaget ble presentert for Regionalt planforum den 22.05.19. Signaler fra Planforum var at Statens vegvesen vil opprettholde sin varslede innsigelse ved varsel om oppstart, dersom

planforslaget blir lagt fram for behandling med åpning for å etablere forretning. De øvrige partene, NVE og Hedmark Fylkeskommune og vurderte også innsigelse til planforslaget. Dette på grunn av usikker status for dagens flomsone (NVE), samt at forslaget strider mot Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging, og Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.

3. *Hedmark Fylkeskommune (HFK), datert 01.03.19*

HFK påpeker at planendringen strider mot Nasjonale forventninger til regional- og kommunal planlegging og Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Planforslaget innebærer et retningsskifte i planleggingen av Alvdalssamfunnet. Steia har i dag potensiale til å bli et sted med sterk identitet og gode sentrumskvaliteter. Det er lagt ned betydelig arbeid og ressurser fra private og offentlige instanser i forbindelse med stedsutvikling på Steia. Hensikten har hele tide vært å utvikle et sentrum med bakgrunn i eksisterende stasjon og knutepunkt, styrke eksisterende lokal handelsvirksomhet, restaurering av historiske bygninger og oppgradering av der offentlige uterommene osv. Utbygging med dagligvarer på Steimosletta er tilrettelegging for en bilbasert hverdag som vil måtte forventes å redusere sentrumsfunksjoner på Steia, og reversere utviklingen av Steia som et levende sentrum i bygda, uten at tilsvarende nærmiljøkvaliteter etableres på Steimosletta. Virkningen det kan gi på livskvalitet og helse vil derfor gjelde for den samlede befolkning i Alvdal, og ikke være begrenset til der særlig sårbare gruppene som er beskrevet i planprogrammet.
Det er ingen SEFRAK-registrerte bygg innenfor planområdet. Dersom det under arbeidet dukker opp nyere tids kulturminner som vil bli berørt ved gjennomføring av planen, må verneverdien av disse avklares.
Det er ingen arkeologiske kulturminner innenfor området. Det må likevel tas forbehold om eventuelle ikke-registrerte kulturminner, derav kulturminner under markoverflaten. Følgende tekst bes derfor innarbeidet i reg.planens fellesbestemmelser:
«Dersom det i forbindelse med tiltak i marken oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke erkjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter, Det er viktig at også de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med denne bestemmelse. Melding om funn skal straks sendes Hedmark Fylkeskommune, v/ kulturminneavdelingen, jf. Lov om kulturminner, § 8, annet ledd.»

Rådmannens vurdering:
Uttalelsen er kommentert under uttalelsen fra Statens vegvesen og Fylkesmannen i Innlandet. Hensynet til kulturminner er innarbeidet i bestemmelsene.

4. *Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 17.01.19*

NVE påpeker at planområdet ligger innenfor flomsonen for 200-års flom, og at reguleringsplanen for Steimosletta må ivareta tilstrekkelig sikkerhet mot flom. For øvrig vises det til div karttjenester og veiledere til det videre planarbeidet. NVE er også disponible for faglig bistand.

Rådmannens vurdering:
Dette er hensynet er ivaretatt gjennom bestemmelsene.

5. *Coop Oppdal SA, Tronfjell Eiendom AS, Dæhlie handelseiendom AS, Taverna eiendom AS, 21.02.19*

De fire grunneierne ønsker å etablere seg på Steimosletta gjennom store investeringer som en er rimelig sikker på vil gi betydelige positive ringvirkninger for Alvdal kommune.
Steimosletta er i dag regulert til Forretning, reiseliv og service. Dette er typiske sentrumsformål som signaliserer at området er en del av Alvdal sentrum. Taverna er en møteplass for lokalbefolkningen både på dag og kveldstid og bensin og serviceanlegg som er etablert på området betjener lokalbefolkningen. I tillegg retter disse virksomhetene seg mot trafikanter på Rv.3 og ønsker derigjennom å tilby de veifarende de servicefunksjoner som disse har behov for. Gjennom de utbyggingsplaner som foreligger for Steimosletta ved åpning for detaljvarehandel, søker en å utnytte det potensiale som ligger i vegtrafikken på Rv.3 og en har tro på at dette vil bidra positivt både for de som er etablert på området i dag, for investorene og for lokalsamfunnet.
Alle aktørene er derfor positiv til at Alvdal kommune nå har satt i gang en reguleringsprosess som åpner for detaljvarehandel på Steimosletta. For alle aktørene er tilgjengelighet særdeles viktig. Det er derfor avgjørende for å etablere seg- og investere på området, at de avkjørsler fra Rv.3 som i dag ligger inne i vedtatte reguleringsplaner i området, opprettholdes og at disse avkjørslene gir direkte adkomst til parkeringsplasser for virksomhetene på området. Det er også viktig at reguleringsplanen opprettholder dagens trafikkløsning for Taverna på nordsiden av anlegget samtidig som en finner en god trafikkløsning mot sør som lar seg realisere.
Området bør reguleres med en relativt høy utnyttelsesgrad, minimum 50%, og det må tillates bygg i to etasjer. For flere av aktørene er tilgang til parkeringsplasser vesentlig. Det må derfor ikke settes begrensninger i antall parkeringsplasser.
Dagens byggegrense mot Rv.3 er akseptable og forventes å bli videreført i ny plan.
Aktørene som ønsker å etablere seg på området er innstilt på å bidra til lokal verdiskapning gjennom bruk av lokale råvarer og tjenester. I den grad det er mulig vil en også søke å harmonisere bebyggelsen på Steimosletta gjennom utforming og uttrykk på bebyggelse.
Planprogrammet sier at en som en del av konsekvensutredningen også skal foreta en kostnadsvurdering av mulighetene for utbygging av kjøpesenter i Kvernbekkdalen.
Vi kan allerede her slå fast at ingen av aktørene som ønsker å etablere seg på Steimosletta med dagligvarehandel under ingen omstendigheter vil etablere seg i Kvernbekkdalen.

Rådmannens vurdering:
Uttalelsen er tatt til orientering.
Når det gjelder hensynet til avkjøring fra Rv.3 må dette avveies mot trafikksikkerhet. Planen vil etterstrebe en bedre trafikkmessig avvikling i området mellom Frich/Taverna og Alvdal Autoservice.

6. *Erling Steigen*

Steigen påpeker historikken bak gjeldende reguleringsplan for Steimosletta, der Landbruksdepartementet og Miljødirektoratet var på befaring av området og fastslo at Detaljvarehandel/dagligvarehandel ikke ville bli tillatt innenfor dette området. Det ville heller ikke bli aktuelt med arealutvidelse utover dette området av hensyn til dyrket mark. Nærhet til landbruket vil gi støv, støy og lukt til de nære omgivelsene. Detaljvarehandel i planområdet vil generere mer sammenblanding av lokal-/gjennomgangstrafikk i området, noe som er uheldig av trafikksikkerhetsmessige grunner.

Rådmannens vurdering:
Uttalelsen er tatt til etterretning.. Hensynet til støv, støy og lukt er forsøkt ivaretatt med etablering av vegetasjonsskjerm rundt næringseiendommen. Ved tydelig skilting inn til området nord- og sør for planområdet vil en kunne kanalisere ferdselen inn til den kommunale vegen vest for området.

7. *Tor Steimoeggen, datert 22.02.19*

Steimoeggen påpeker problematikk omkring drift av tilgrensende landbruksareal, herunder støv, og lukt i forbindelse med spredning av husdyrgjødsel på eng uten nedmolding. Han viser også til at Steimosletta er svært værutsatt med vind og kald trekk, som vil ha betydning for trivsel i området.

Rådmannens vurdering:
Uttalelsen er tatt til etterretning. Hensynet til støv, støy og lukt er forsøkt ivaretatt med etablering av vegetasjonsskjerm rundt næringseiendommen.

8. *Berit G. Trøen og Erik Granrud, datert 22.02.19*

Trøen og Granrud protesterer på det sterkeste mot at en ev. vei rundt Jonstad og Circle K blir lagt på deres tomteareal, gnr. 7 bnr 445 og 755. En vei vil medføre betydelige ulemper for deres planer om videreutvikling av næringstomten.
De anbefaler å gå i dialog med grunneier av tilstøtende tomt, på nordsiden av deres tomt, for ervervelse av tomt til eventuell ny vei. Dette vil medføre en relativt liten inngripen i dyrkbar mark, men legger til rette for videreutvikling av næringslivet i Alvdal. Dette er et forhold som kan bearbeides videre i høringen.

Rådmannens vurdering:
Uttalelsen forsøkes tatt til etterretning. Det foreslås fire ulike løsninger for veiføring nord i området. På to av forslagene er veien er tatt ut av eiendommen til Granrud næringsbygg.

9. Barnas talsperson, datert 13.03.19

Miljøvern handler ikke bare om utslipp, jordvern og artsmangfold, men også om det fysiske og estetiske miljøet, og hvilket mellommenneskelig klima barna skal vokse opp i. Hva blir viktig for våre barns barn og barnebarn, og hvordan forvalter vi ressursene til beste for disse menneskene?
Som mødre og fedre er barnevognframkommeligheten vårt første møte med trafikkproblematikken, deretter er det trafikk ved og rundt barnehagen, så er det skoleveiens mange feller vi skal forholde oss til. Det er først når ungene er litt eldre at vi skal bekymre oss over hvor ungene beveger seg når de er ubevoktet – hvor finner de «stedene» sine?
Med nye Alvdal barneskole, og ungdomsskolen tett ved, ville jeg trodd at foreldre i stor grad ville ønske nærheten og tryggheten som stasjonsbymiljøet på Steia representerer, både i forhold til skoletider, men også øve- treningstider. Dersom de unge skal begynne å bevege seg videre ned til Steimosletta, med støyforurensing, trailere og bensinstasjoner i tillegg til detaljhandel, ser jeg for meg at det er en situasjon foreldre i mindre grad ønsker seg, både ut fra luften de puster inn, trafikkbildet, og et generelt inntrykk av noe som bærer det utrygge i seg.

Med detaljhandel på Steimosletta legges det opp til en økt biltrafikk. Det er utbyggers ønske å øke omsetningen ved å legge til rette for handel langs vei. Økt trafikk er dermed en villet utvikling, og det er neppe til beste for barna.
Riksantikvaren sorterer under Klima- og miljødepartementet. For barn og unge, og framtidige generasjoner, er det viktig å verne om den historiske stasjonsbyen, både som bruks- og leveområde, men også som en viktig arena i forhold til reiseliv. Det første man opplever når man kommer hit er at dette er et unikt lite miljø, som virker tiltrekkende og appellerende, og som forteller en historie om tidligere generasjoners strev og utvikling. Det er kjent at små, sårbare sentrumsmiljøer settes i faresonen når sentrale funksjoner flyttes. Dersom Steias bedrifter flyttes herfra, og vi ser et økende forfall – hva skjer da? Hvem betaler regningen for et Steia i forfall?
Mye er gjort, men i forhold til trafikksikkerhet er det fremdeles oppgaver som venter – tryggere kryssing ved toglinja, tilrettelagt og intuitiv gå- og sykkelferdsel. I forhold til kulturminneaspektet, tror jeg at vi har disse valgene: Gjøre det Røros har gjort, og satse på landsbymiljøet som en samfunnsressurs, eller gå den andre veien – i retning utvikling på Steimosletta, og se det samme skje her, som Plassen opplevde etter at jernbanen kom. Vil det være til beste for barna?
Jeg tror mange vil være enig med meg når jeg sår tvil om hvorvidt Riksveg 3 på noen måte er et gode for myke trafikanter. Men skal det først bli en annen etablering der, vil jeg på barnas vegne be om at det stilles krav i en konsekvensutredning om en estetisk plan for Steimosletta som en helhet, utarbeidet av fagfolk innenfor byplanlegging og arkitektur, og at det stilles krav om tilrettelegging i alle ledd og på alle ferdselsårer for sikker og enkel ferdsel til fots, og på sykkel og spark.
En utbygger som ønsker å modernisere driften, og som konsekvens potensielt setter Steia i en risikosone, bør få krav om å tilpasse seg en slik plan for det trygge og det estetisk gode, og også være med og bære kostnadene ved utførelse av en slik plan.

Rådmannens vurdering:
Uttalelsen tas til orientering. Til sjuende og sist er dette et politisk valg, og rådmannen har fulgt instruksene fra kommunestyret. Saken er forsøkt opplyst fra begge sider så godt som mulig før det skal fattes politisk vedtak i saken.

10. Jordvernalliansen i Hedmark
Jordvernalliansen i Hedmark ber om å få oversendt dokumenter så snart oppstart blir kunngjort.

Rådmannens vurdering:
Henvendelsen ble besvart med at denne detaljreguleringen kun omfattet regulerte og opparbeidede næringsarealer, og ikke berørte dyrket eller dyrkbar mark.
Etter møte med grunneiere og rettighetshavere har dette endret seg, og Jordvernalliansen er satt på lista over organisasjoner med interesse for saken.

Dialogsmøte med grunneiere og leietakere 15.05.19
Det ble det avholdt dialogsmøte med grunneierne og leietakere innenfor planområdet 15.05.19. De aller fleste grunneierne var representert;

- Granrud næringsbygg v/ Berit G. Trøen og Erik Granrud
- Tronfjell eiendom v/ Jan Inge Gjermundshaug (eier og leiertaker)
- Circle K v/ Merete Morønning Birkelund, leietaker

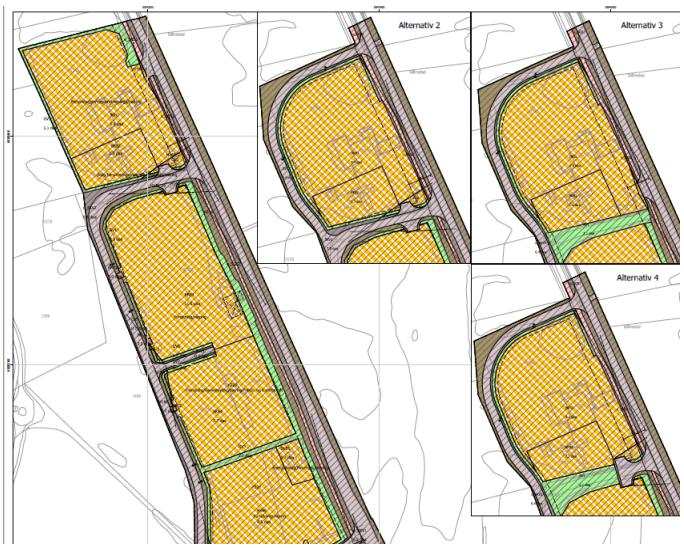
- Elven invest v/ Hans Gunnar Elven
- Taverna Alvdal AS v/ Petter Gullikstad
- Coop Oppdal v/ Morten E. Stulen og «plankonsulent» Per Simensen

I tillegg møtte fra Alvdal kommune: ordfører, varaordfører, rådmann og ass. rådmann, samt tre fra planavdelingen.
De fremmøtte ble organisert i to grupper, nordre og søndre del av planområdet. De to gruppene tegnet deretter direkte inn i forslaget til plankart sine ønsker for framtidig utvikling / behov for avkjørsler, parkering mv.
Planavdelingen justerte plankart og bestemmelser på bakgrunn av innspill fra møtet. Dette ble oversendt til grunneierne og leietakerne den 22.05.19 med mulighet til uttalelse før ferdigstillelse av planen.

Følgende kommenterte planforslaget:
1. Erik Granrud og Berit G. Trøen, datert 23.05.19
2. Dæhlie handelseiendom, datert 23.05.19 og 28.05.19
3. Taverna AS, datert 24.05.19
4. Coop Oppdal AS, datert 24.05.19

1. Erik Granrud og Berit G. Trøen:
Alt. 2 og 3 tar noe vei fra deres eiendom. Det er heller ikke tatt på avkjøringspil fra nord, innkjøring i nord og utkjøring i sør via SKV2.
Alternativ 1 og 2: Den sørlige inn-/utkjøring bør legges nærmere RV3 for ikke å miste verdifulle parkeringsmuligheter for Circkle K. Oppsummert foretrekker vi Alternativ 1, med sørlig innkjøring litt nærmere RV3.

Rådmannens vurdering:
Innspillet er tatt til følge i alternativ 2 og 3 og 4 der veien primært er lagt utenom deres eiendom, og med avkjøringsmuligheter fra denne inn til eiendommen fra nord.



For sørlig avkjøring vist i alternativ 1 og 2, er det allerede vist en minimumsavstand fra avkjøring fra Rv. 3 til ny avkjørsel mot næringsarealet, av hensyn til trafikkflyten i krysset.

2. Dæhlie handelseiendom:
Dæhlie aksepterer løsning 1 og 2, alternativ 3 vil være en katastrofe for utnyttelse av hans eiendom. (se fig. forrige side.)
I mail datert 28.05.19 oversender Dæhlie sitt korrigerte ønske for utforming av plankartet:

Rådmannens vurdering:
Nytt alternativ 1 er justert i henhold til dette forslaget.

Det er også et alternativ å styre all tungtrafikk inn på omkjøringsveien i alternativ 2, 3 og 4, for ikke å blande store biler inn i den andre trafikken ut og inn av Rv. 3.

3. Taverna AS:
- Taverna AS påpeker at det begrensede tomtearealet tilsier at man kunne tenke seg et bygg på fire etasjer, men ser at det minimum bør åpnes for 2 etasjer. Forslag om mønehøyde på 8 meter vil ikke være mulig med dagens saltak. De foreslår derfor en gesimshøyde på 7 meter, og en takvinkel på maks. 25 %.
- På arealet langs innkjøringsveien som reguleres som SKV2 er det anlagt ladestasjoner for el-biler. Det er derfor ikke aktuelt med vegetasjonsskjerming langs denne vegen mot Taverna, noe som bør tas ut av plankartet.
- Taverna synes det er positivt om adkomsten mellom BKB7 og BKB 8 stenges.
- Taverna ønsker fleksibilitet for plassering av avkjøringspiler på baksiden av bygget, og foreslår samme formulering som for planbestemmelsens punkt 3.1.3.3 og 4.

Rådmannens vurdering:
Mulighetsstudiet (Plan1, datert 17.11.17) har konkludert med at høyest tillatte byggehøyde innenfor området bør være maks. kote 492, som er to meter lavere enn Grimshaugen. Dette betyr at toppen på Månerakетten forblir det høyeste punktet. Ut fra dette vil det kunne være mulig å bygge to etasjer ut fra forslaget om gesimshøyde 7 m og saltak med takvinkel på maks 25 grader. Dersom man tillater en bygningsbredde på 25m vil dette gi en mønehøyde på 12.8m. Kotehøyden på Taverna sitt område er 479. +12,8m gir en mønehøyde på kote 491,8. Dette vurderes å være for høyt i forhold til Grishaugen og vil konkurrere med denne om oppmerksomheten, noe som ikke er ønskelig. Videre vurderes dette å bli for høyt forhold til rammer for framtidig omkringliggende bebyggelse. Rådmannen vurderer en kotehøyde på maksimalt 490 som en balansert høyde.

Vegetasjonsskjerming opprettholdes i plankartet, da dette vil sikre en viss grønnstruktur i området. Utforming og omfang vil kunne diskuteres i situasjonsplan.
Fleksibilitet i avkjøringspiler og justering av planbestemmelsene i tråd med ovenfor nevnte forslag er innarbeidet i bestemmelsene.

4. COOP Oppdal AS:
Coop Oppdal er fornøyde med at innspillene til plankartet fra møtet er innabeidet, og har kommentarer til bestemmelsene:
Punkt 2.9 Sykkelparkering.
Kravet om 10 sykkelparkeringsplasser pr 100 m^2 synes å være overdimensjonert.
Punkt 3.1.3.6 Forretning / Annen næring
Tar det for gitt at detaljvarehandel sorterer under forretning.
Ønsker 9 m gesimshøyde da 8 m er for knapt.
Ønsker fleksibel løsning for avkjørsler fra o_SKV2 og SKV2, samme formulering som under 3.1.3.3. og 4. er ønskelig.
Ønsker at vegetasjonsskjerming tas ut langs SKV2 og at det stilles krav om at situasjonsplan skal vise beplantning langs denne veien.

Rådmannens vurdering:
Punkt 2.9 Sykkelparkering justeres til:
Krav om 10 sykkelparkeringsplasser under tak pr 1000 m^2 BRA.
Detaljvarehandel sorterer under forretning, Bestemmelsene endres til 9 m gesimshøyde for arealet BKB 3-6.
Avkjørslene endres i tråd med 3.1.3.3. og 4 for alle områdene BKB1-8..
Når det gjelder vegetasjonsskjerm, vises til rådmannens vurdering ang. kommentar fra Taverna.

Planforum 22.05.19
Den 22.05 deltok Alvdal kommune i planforum på Hamar. Fra kommunen deltok ordfører Johnny Hagen, rådmann Erling Straalberg, enhetsleder Plan, byggesk og geodata og avd. ing. Hilde Aanes.

Rådmannen presenterte Alvdal kommune, og de overordnede problemstillinger som kommunen står overfor. Det ble vist til de utredninger som er gjort i sakens anledning: Utarbeiding av kommuneplanens samfunnsdel, Mulighetsstudie, Kostnadsvurdering for

etablering i Kvernbekkdalen. Kostnadsvurderingen viser et reelt økonomisk sammenligningsgrunnlag mellom etablering på Steia vs Steimosletta.

Enhetsleder la fram de to detaljreguleringsplanforslagene for Steia og Steimosletta, som en nå ønsker å få til en parallell behandling av, for å synliggjøre fordeler og ulemper med de to løsningene.

Konklusjonen fra møtet var at Statens vegvesen ville opprettholde sitt varsel om innsigelse fra varsel om oppstart av detaljregulering med formål å åpne for detaljvarehandel innenfor Steimosletta, av hensyn til strid med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-areal- og transportplanlegging. Hedmark Fylkeskommune vurderer også å komme med innsigelse til planforslaget, av samme grunn.

NVE vurderer å komme med innsigelse siden hele området ligger innenfor 200 – års flomsona. At det er etablert flomverk langs Glomma og Folla i 2015 er ikke tilstrekkelig, da dette er å betrakte som et «midlertidig» flomverk hvor det må iverksettes tiltak lengst nord i området om flommen er tilstrekkelig stor. For etablering av ny bebyggelse innenfor dette området, vil NVE kreve at det etableres permanent flomverk, basert på dagens situasjon i elvene med tanke på oppmudring med løsmasser og stein som er i stadig bevegelse i elva.
Dette må også ses i sammenheng med Elvesandjegeren som har tilhold i Folla, og som er avhengig av løsmassene der. Hvor ofte og mye det er mulig å ta ut av denne massen i Folla bør etter hvert inn i en forvaltningsplan for Folla.

Saksvurdering
Arealene reguleres i tråd med dagens situasjon, med formål i tråd med gjeldende nasjonale produktspesifikasjon. Planen åpner for å kunne etablere detaljvarehandel i området, og foreslår en forbedring av trafikkforholdene gjennom å åpne og stenge noen adkomster. Alternativ adkomstvei lengst i nord like utenfor planområdet vil bidra til å få trafikken ut av Rv. 3, og kanalisere mest mulig inn på kommunal veg vest for riksveien. Denne løsningen vil ta noe mer dyrket mark.

Grønnstruktur
Planen legger opp til bevaring av vegetasjonsskjerm mot landbruksarealene rundt næringsområdet, samt også mellom formålene i området. I tillegg er det lagt opp til at arealene lengst sør i området for få et parkmessig uttrykk, for å synliggjøre næringsområdet for nordgående trafikk, og gi et positivt inntrykk av arealene.

Forhold til overordnede planer
Forslaget til ny detaljregulering i området er i tråd med punkt 5. i K-styre-sak 33/18, den 21.06.18. ved vedtak av kommuneplanens samfunnsdel. Ny regulering på Steimosletta vil likevel bryte med hovedprinsippene i gjeldende plan for området, og skal derfor konsekvensutredes

Konsekvensutredning

Vi har valgt å benytte den konsekvensvurderingen som ble utarbeidet til kommuneplanens samfunnsdel, datert 06.06.18. Denne inneholder en vurdering av konsekvensene av etablering av detaljvarehandel på Steimosletta, så langt det er mulig å forutse disse.

Utredningen påpeker at det vil kunne være vanskelig å opprettholde et attraktivt, kompakt og levende sentrum på Steia. Boligsosial handlingsplan, plan for Folkehelse og Klima- og energiplanen tilrår også bolig- og detaljvarehandel i sentrum. Da er det uheldig å flytte sentrumsområdet 1 km, og gjøre det utilgjengelig for den brukergruppen som går og sykler. Det vil si både barn, unge og eldre, samt bevegelseshemmede.

Dette vil være det mest kritiske punktet ved detaljreguleringsplanen, hvilke konsekvenser det vil kunne få for fortsatt å beholde Steia som sentrum i bygda, med alle intakte sentrumsfunksjoner. Til sjuende og sist vil dette være et politisk valg.

I henhold til kommunestyrets vedtak i punkt 4 har Alvdal kommune konkretisert de mulighetene som mulighetsstudien pekte på for Steia og Kvernbekkdalen. Det er illustrert og utredet både planmessige og økonomisk konsekvenser. Arbeidet er utført av innled konsulentfirma (Nordconsult) som leverte sin rapport den 10.05.19. Denne viser muligheter for utbygging av forretning /kjøpesenter/leilighetsbygg i Kvernbekkdalen, samlokalisert med eksisterende næringsbebyggelse på Steia (vedlegg 5). Denne rapporten vil bli gjennomgått i formannskapsmøte 06.06.19 med mulighet for spørsmål. Kort oppsummert viser rapporten at det er mulighet for å oppføre et bygg med ca. 10.000m2 over 5 plannivå (ikke etasjer). Oversikt over de ulike arealene i m2 kan sammenfattes slik:

	Næringsareal	Valgfritt Næring/leilighet	Gangareal	Leilighet (m2)	Parkeringskjeller Leilighet
Nivå 5	366,0		46,1		
Nivå 4	717,4		108,4	665,0	
Nivå 3			318,3	1139,8	
Nivå 2	1393,6	704,9	597,3	602,9	
Nivå 1	1716,4		108	198,7	994,2
SUM	**4193,4**	**704,9**	**1178,6**	**2606,4**	**994,2**

Norconsult har gjennom egne kalkyler funnet at de kan legge til grunn følgende forholdstall for byggekostnader mellom mulighetsstudiet som vi har tegnet i forhold til tilsvarende arealer bygget på enklest mulig byggetomt og med enkleste standard. Med forholdstall menes byggekostnad i Kvennbekkdalen sett i forhold til bygging på ei flat tomt i regionen (for eksempel Steimosletta).

Næringsarealer: 1,5 x enkleste byggetomt og enkleste bygge standard
Boligarealer: 1,2 x enkleste byggetomt og enkleste bygge stand

Rådmannens vurdering av kostnadsberegning - Kvennbekkdalen
I saksvurderingen til k-styre sak 33/18 – kommuneplanens samfunnsdel, skrev rådmannen følgende vurdering:
Alvdal kommune bør ha et realistisk alternativ for videreutvikling av eksisterende næringsliv i kommunen. Dersom kommunestyret fatter vedtak i tråd med rådmannens innstilling, bør kommunen følge opp med handling som sikrer næringslivet på Steia rom for videreutvikling. Jf. mulighetsstudien, vil dette være en utvikling i retning Kvennbekkdalen, vendt mot RV3. Mulighetsstudien viser som sagt retninger og potensielt volum. Mulighetsstudien sier imidlertid ikke noe om den økonomiske realismen i de utviklingsretninger og volum som

foreslås på Steia. Rådmannen tilrår derfor at dersom kommunestyret velger å følge rådmannens innstilling, bør kommunestyret samtidig fatte vedtak om oppstart av en utredning som kartlegger hva som må gjøres av tilrettelegging (økonomisk og planmessig) fra kommunens side.

Med bakgrunn i Nordconsults rapport, foreligger nå denne vurderingen. I hovedtrekk viser denne utredningen to forhold:

- Det foreligger et betydelig potensiale for utvidelse av nærings – og boligarealer i Kvennbekkdalen. Næringsarealene vil gi Steia en god eksponering mot RV.
- Utvidelse av sentrum og næringsbebyggelse mot Kvennbekkdalen vil være kostbart. Meget kostbart.

Hovedgrunnen til det høye kostnadsnivået ved en utvidelse mot Kvennbekkdalen beror på 2 særegne forhold for området:
1.Topografi.
2.Sammeføyning til eksisterende næringsbebyggelse på Steia.

Det er særlig punkt 2 som er kostnadskrevende. Slik Handelstorget på Steia framstår i dag, ligger dette vendt meg baksiden mot Kvennbekkdalen. Skal man oppnå et funksjonelt sentrum med en utvidelse mot Kvennbekkdalen, vil sammenføyningskostnadene være store. Og disse kostnadene vil komme tidlig i en eventuell utbyggingsfase. Det vil igjen si at merkostnaden pr m2 næringsbygg i en tidlig utvidelsesfase, vil være langt høyere enn en faktor på 1,5. Det er først ved maksimal utbygging at man når en så lav faktor som 1,5.

Vil så dette være et realistisk alternativ ? I henhold til konsekvensutredningen gjennomført i kommuneplanens samfunnsdel, så vil dette være et riktig tiltak i forhold til miljø – og samfunnsperspektivet. Men de økonomiske realitetene er noe annet. I en kommune med 2440 innbyggere, så er det en begrenset økonomiske handlekraft til lokalt næringsliv / sentrumsnære forretninger. I dette tilfellet vil det mest sannsynlig dreie seg om investeringer som høyere enn hva dette næringslivet kan makte, selv med en økt omsetning. Alvdal kommune er samtidig i en økonomisk situasjon som betyr at kommunen ikke vil kunne bidra nevneverdig økonomisk. Rådmannens konklusjon, sett i forhold til tidligere konsekvensutredning, samt rapport fra Nordconsult, er at en utvidelse av næringsarealer på Steia mot Kvennbekkdalen, ikke er et økonomisk bærekraftig alternativ. Rådmannen vil i den anledning anmode regionale myndigheter om å tenke grundig gjennom konsekvensene av en innsigelse. En åpenbar konsekvens vil være at Alvdal ikke lenger har et økonomisk mulig/ økonomisk bærekraftig alternativ for framtidig utvikling av handel i sentrum.

Så viser Nordconsults rapport at dette er noe annerledes for boligbebyggelse. Hovedgrunnen til dette er at boligbebyggelsen i seg selv ikke vil medføre samme sammenføyningskostnader for å utvikle et funksjonelt sentrum.

Mulighetsstudiet (Plan1, datert 17.2017), og Kostnadsvurderingen av denne er vedlagt i saken.

Vedtakets konsekvenser for klima og miljø

Naturmangfoldsloven

Planforslaget skal vurderes i henhold til naturmangfoldloven §§ 8-12.

§ 8: Kunnskapsgrunnlaget:

Området er tilrettelagt som næringsareal. Grunnen er bearbeidet, og det er ingen vegetasjon igjen i området. Det er ingen kjente registrerte truede eller sårbare arter, helhetlig kulturlandskap, friluftsområder, verneområder, Inngrepsfrie naturområder, Miljøregisteringer i skogbruket i området.

§ 9: Føre-var-prinsippet:
Kunnskapen om området er tilstrekkelig til at man kan si at tiltaket ikke vil medføre alvorlig eller irreversibel skade på landskap, økosystemer, naturtyper og arter.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)
Det er ikke fare for påvirkning av økosystemet i området ved denne utbyggingen, selv etter en samlet vurdering av inngrepene i området.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)
Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter. Tiltakshaver må ta de nødvendige hensyn i forbindelse med utbygging av området i forhold til flomfare. Hensynet til flom /grøfter og stikkrenner i området må ivaretas.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)
For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater. Jfr. det som er sagt ovenfor.

ROS-analysen datert 10.09.18 viser aktuelle risiko- og sårbarhetsområder i planen. Det er påpekt fem områder som ligger i «gul sone». Flom er sentralt, da hele området er flomutsatt. NVE stiller krav om permanent flomverk, for bygging i flomutsatt område. Før etablering av nye bygninger må det dokumenteres at hensynet til flom blir ivaretatt. Dette krever nyregistrering av bunnforholdene i elva, både Glomma og Folla. På sikt kreves det også at det utarbeides en forvaltningsplan for Elvesandjegeren i Folla, for å sikre dennes leveområder i forbindelse med framtidig masseuttak i elva. Øvrige risikopunkter er relatert til sikkerhet -/ trafikksikkerhet. Disse kan delvis hensynstas og vil gi redusert sannsynlighet for at hendelse skal inntreffe, og lavere konsekvens av dette enn før regulering.

Tiltaket vil kunne få konsekvenser for klima og miljø gjennom at det vil bli økt behov for lokal biltransport ned til Steimosletta. Detaljvarehandel vil bli vanskeligere å nå til fots eller med sykkel, noe som igjen reduserer tilgjengelighet for barn og eldre. Utbygging vil medføre økt ferdsel og kryssing av Rv. 3. Tiltaket vil også medføre at det bygges et mer miljøvennlig bygg enn dagens gamle bygningsmasse, med bedre energiutnyttelse. Utbygging på Steimosletta berører ingen naturverdier.

Samlet vurdering
Med bakgrunn i redegjørelsen ovenfor anbefaler Rådmannen at planforslaget Detaljregulering for Steimosletta, Plan-ID 201804 sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Innstilling:
Formannskapet fremmer saken og legger den ut til høring og offentlig ettersyn etter plan- og bygningslovens § 5-2 og § 12-10 med følgende dokumenter:

1. Plankart, datert 29.05.19

2. Planbestemmelser, datert 28.05.19
3. Planbeskrivelse, datert 28.05.19
4. ROS-analyse NÅ-situasjon, datert 24.05.19
5. ROS-analyse ETTER regulering 24.05.19
6. Konsekvensvurdering fra behandling av kommuneplanens samfunnsdel, datert 06.06.18
7. Uttalelser til varsel om oppstart
8. Mulighetsstudie (Plan1, 17.11.17)
9. Kostnadsvurdering av mulighetsstudie (Norconsult, 10.05.19.)

Formannskapet behandlet saken i møte 06.06.2019 :
Forslag fra Senterpartiet v / Olov Grøtting
Innstillingens punkt 2 og 3 endres:
Punkt. 2. Planbestemmelser, datert 28.05.2019 endres i punkt 3.1.5.3 – 8 til: Forretning unntatt dagligvare.
Punkt 3. Planbeskrivelse endres i områder BKB3 – 8 til: Forretning unntatt dagligvare.

Votering
Ved votering over Senterpartiets forslag, falt dette med 4 mot 3 stemmer.

Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

Protokolltilførsel:
Representantene Olov Grøtting, Mona Murud og Audun Eggset er uenig i deler av det foreliggende planforslaget. Vi presiserer at vi ikke har votert over planen, kun at det framlagte forslaget skal sendes ut på høring.

Vedtak
Formannskapet fremmer saken og legger den ut til høring og offentlig ettersyn etter plan- og bygningslovens § 5-2 og § 12-10 med følgende dokumenter:

1. Plankart, datert 29.05.19
2. Planbestemmelser, datert 28.05.19
3. Planbeskrivelse, datert 28.05.19
4. ROS-analyse NÅ-situasjon, datert 24.05.19
5. ROS-analyse ETTER regulering 24.05.19
6. Konsekvensvurdering fra behandling av kommuneplanens samfunnsdel, datert 06.06.18
7. Uttalelser til varsel om oppstart
8. Mulighetsstudie (Plan1, 17.11.17)
9. Kostnadsvurdering av mulighetsstudie (Norconsult, 10.05.19.)