



ALVDAL KOMMUNE

Detaljregulering for Steimosletta

PLAN-ID 201804

PLANBESKRIVELSE

Utarbeidet dato: 24-05-19

Revidert dato:

Vedtatt dato:

1 Innhold

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Ved behandling av Kommuneplanens samfunnsdel 21.06.18 ble det fattet vedtak om å åpne for detaljvarehandel på Steimosletta.. Dette krevde ny detaljregulering, med endring av bestemmelsene. Formannskapet vedtok den 04.10.18 å starte ny detaljregulering for området.

1.2 Hensikten med planen

Hensikten med detaljreguleringen er å åpne for detaljvarehandel på allerede regulerte arealer. Planen viser en helhetlig adkomstløsning for området. Adkomstene er planlagt slik at sikkerhetshensyn ved utrykning fra brannstasjon blir ivarettatt. Planen blir videre oppdatert i samsvar med faktisk og opparbeidet arealbruk.

1.3 Forslagstiller, eierforhold

Forslagstiller er Alvdal kommune. Området er i hovedsak i privat eie, fordelt på flere grunneiere: Kommunen eier deler av området, blant annet veiene innenfor området, og tomte der brannstasjonen ligger.

1.4 Tidligere vedtak i saken

21.06.18, Kommunestyret, sak 33/18, vedtak av Kommuneplanens samfunnsdel «Mot 2030». Som en del av planen ble følgende vedtatt:

«Utvikle næringsarealet på Steimosletta med detaljvarehandel i tillegg til service og reiseliv for å gi synergieffekt for andre etableringer innenfor disse næringsområdene.»

04.10.2018, Formannskapet, sak 30/18, Prinsippsak om oppstart av detaljregulering.

1.5 Krav om konsekvensutredning

Arealet er unntatt fra rettsvirkning i gjeldende kommuneplan, da reguleringsplanen for området, Steimosletta-Taverna, Plan-ID R16, er gjeldende for området. Arealet er avsatt til Byggeområde for reiseliv og service, bensinstasjoner, og kombinert formål Forretning, reiseliv og service. Det er presisert at Detaljvarehandel/dagligvarehandel ikke tillates innenfor formålene. Det betyr at ny detaljregulering ikke er i tråd med overordnet plan, krever vurdering etter Forskrift om konsekvensutredning, datert 01.07.2017, § 10.

Konsekvensvurderingen lå som vedlegg til varsel om oppstart. Konklusjonen var at tiltaket vil kunne få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, og at det ble ansett som nødvendig med utarbeiding av konsekvensutredning. Rådmannen har valgt å utarbeide planprogram for å synliggjøre utredningsbehovet, planprosessen, medvirkning og framdriftsplan.

2. Beskrivelse av planområdet

2.1 Beliggenhet

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 sand og grusavsetninger.

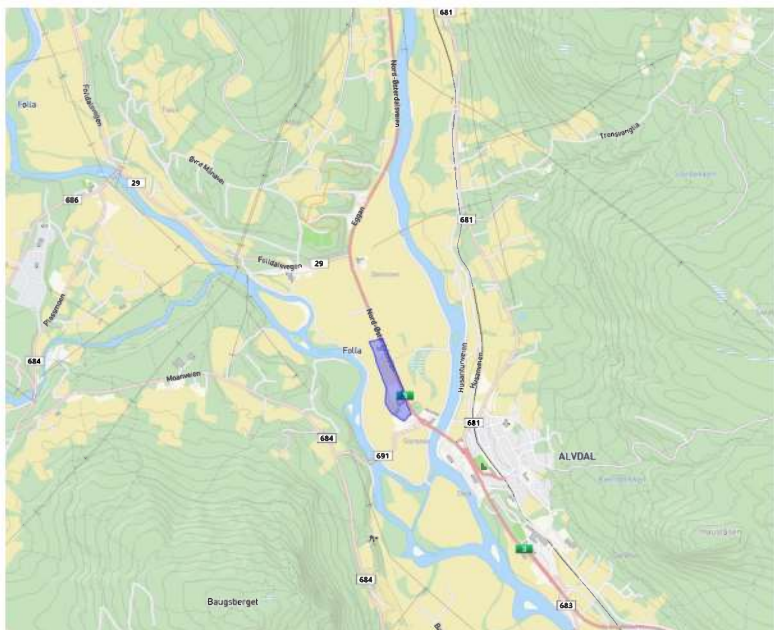


Fig. 1 Planområdet

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, satellittbilde fra 2015/16.

Arealet er opprinnelig landbruksareal, og er omkranset av fulldyrket mark på alle sider. Etter regulering til næringsformål er arealet tilrettelagt for næring. 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.

2.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

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



Fig. 2 Dagens arealbruk

2.3 Eksisterende bebyggelse

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

2.4 Trafikkforhold

2.4.1 Kjøreatkomst

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



Fig. 3. Dagens adkomster inn til næringsområdet

Adkomster 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.

2.4.2 Trafikkmengde

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

2.4.3 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).

2.4.4 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.

2.4.5 Kollektivtilbud

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

2.5. Sosial infrastruktur

Området er regulert til næringsformål. 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. Én bolig ligger langs Rv. 3 ved arealet som er tilrettelagt for næring. Denne er planlagt fjernet.

Barn i området går enten på skolen på Steia, ev. i barnehage på Steia eller på Plassen.

2.6 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.

2.7. Universell tilgjengelighet

Området er lite universelt utformet. Det er 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 kunne gjøres tilgjengelig internt i området.

2.8 Infrastruktur

Området er tilrettelagt med strøm, vann og avløp som er lagt i grunnen langs den kommunale veien vest i området. Området er tilrettelagt for alternativ energi, gjennom Alvdal biovarme som har etablert seg bak Taverna.

2.9 Støyforhold

Arealet er støyutsatt fra trafikken langs Rv. 3. Støysonekartet (Statens vegvesen) viser at

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 hovedregelen at bebyggelse med støyfølsom bruksformål (boliger) skal unngås, mens den gule sonen er en vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Retningslinjen er veiledende, og ikke rettslig bindende. Vesentlige avvik kan gi grunnlag for innsigelse til planen fra statlige myndigheter, blant annet fylkesmannen.



2.10 Luftforurensing

Det er ingen spesiell luftforurensing i området, men arealet er i perioder utsatt for støv fra Rv. 3 og tilgrensende landbruksdrift

2.11 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon) Eget vedlegg.

Arealet har vært flomutsatt med flom fra både Glomma og Folla. Flomforbygning langs begge vassdrag har sikret elvesletta mot 200 års flom.

Forurensing i grunnen kan forekomme i forbindelse med de to bensinstasjonene/verksteddrift.

Området har god beredskap i forhold til brann, da brannstasjonen ligger inne på området.

Slokkevann?

Ulykkesrisikoen er ikke stor, da det ikke er registrert ulykker i området på 28 år. Dette skyldes antageligvis nedsatt hastighet til 50 og 60 km/t gjennom området.

2.12 Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Området har en viss verdi som rekreasjonsområde, langs etter gang- og sykkelvegen langs Rv. 3. Både fotgjengere, syklistere og hest/ryttere bruker gang- og sykkelvegen daglig.

3 Planprosessen

Den 11.01.19 ble det varslet oppstart med planprogram og konsekvensvurdering, med frist for innspill den 22.02.19.

14.03.19 behandlet Formannskapet i sak 10/19 planprogrammet og gjorde følgende vedtak.

Alvdal kommune fastsetter planprogram for detaljregulering av Steimosletta, Plan-ID 201804, revidert etter høring, og datert 05.03.19:

Planforslaget skal drøftes i Regionalt planforum i forkant av førstegangsbehandling. Det understrekes at planprogrammet kun tar stilling til prosessen, ikke innholdet i reguleringsplanen.

Det kom inn 10 uttalelser til varsel om oppstart og 2 til høring av forslag til planprogram.

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, og det lokale selvstyre valgte likevel å vedta å starte prosessen med å åpne for detaljvarehandel på Steimosletta.

2. Fylkesmannen i Innlandet (FMI), datert 21.02.19

FM påpekte allerede i forb. 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 trafikktegninger 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, og det lokale selvstyre valgte likevel å vedta 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 sentrums kvaliteter. Det er lagt ned betydelig arbeid og ressurser fra private og offentlige

instanser i forbindelse med stedsutvikling på Steia. Hensikten har hele tida 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 disponibel for faglig bistand.

Rådmannens vurdering:

Dette er hensynet er ivare tatt 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 Alvådal 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 trafikk-løsning for Taverna på nordsiden av anlegget samtidig som en finner en god trafikk-løsning 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 trafiksikkerhet. Planen vil etterstrebe en bedre trafikk-messig avvikling i området mellom Frich/Taverna og Alvådal 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 trafiksikkerhetsmessige 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 ferdslene inn til den kommunale vegen vest for området.

Ny gjennomkjøring fra Taverna

Avkjøring via rundkjøringen nord 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. Kanskje er det en ide å droppe en eventuell vei?

Rådmannens vurdering:

Uttalelsen forsøkes tatt til etterretning. Det foreslås fire ulike løsninger for veføring 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 trafiksikkerhet er det fremdeles oppgaver som venter – tryggere kryssing ved toglinja, tilrettelagt og intuitiv gå- og sykkelferdsl. 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 våre arbeidsgivere, politikerne. 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 ferdigstilling 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 Circle K. Oppsummert foretrekker vi Alternativ 1, med sørlig innkjøring litt nærmere RV3.

Rådmannens vurdering:

Innspillet er tatt til følge i alternativ 2 og 3, 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. I en e-post datert 28.05.19 oversender han sitt forslag til avkjørsel for sin eiendom BKB3:



Dette alternativet ble tegnet inn i plankartet 29.05.19.

Rådmannens vurdering:

Det nye alternativ 4 tilrettelegger også for en bedre løsning i avkjørselen ved hans eiendom. 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 Måneraketten 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 fornøye med at innspillene til plankartet fra møtet er innarbeidet, og har kommentarer til bestemmelsene:

Punkt 2.9 Sykkelparkering.

Kravet om 10 sykkelparkeringsplasser pr 100 m² 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 m² 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 detaljreguleringsplan for Folla.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

Kommunedelplan for Alvodal tettsted datert 29.09.11 var tydelig på presiseringen av begrepene Alvodal tettsted, Steia handelssentrum og Det sentrumsnære området (Grindegga – Steia – Steimosletta.):

Alvodal tettsted er et attraktivt bygdesenter både for bosetting og etablering av arbeidsplasser.

Steia handelssentrum er styrket gjennom handel, service, boområder og fritidsaktiviteter.

Aksen Grindegga - Steia - Steimosletta (det sentrumsnære området) er styrket gjennom helhetlige grep med hensyn til etablering av næringsområder (unntatt detaljvarehandel) på Steimosletta, og kommunikasjon.

I «Generelle bestemmelser og retningslinjer» for KDP Alvodal tettsted presiseres at for området Steimosletta skal Reguleringsplan for Steimosletta – Taverna, 11.09.03 skal gjelde fremfor KDP.



Formålet med Reguleringsplanen for Steimosletta – Taverna er å legge til rette for næringsvirksomhet i form av to bensinstasjoner, samt forretning/reiseliv og service.

Det fremgår av bestemmelsene til planen at detaljvarehandel ikke tillates, §§ 4.1 og 5.1. «Forretninger som helt eller delvis inneholder detaljvarehandel / dagligvarehandel vil ikke bli tiltatt innenfor området.»

En endring av bestemmelsene krever ny detaljregulering.

Reguleringsplanen for Steimosletta – Taverna gjelder foran den nyere Kommunedelplan for Alv dal tettsted, datert 29.09.2011, jf. bestemmelsens punkt 1.02: Forholdet til eldre reguleringsplaner.

Fig.3 Reguleringsplan for Steimosletta – Taverna, plan-ID R16, datert 11.9.2003.

4.2 Fylkeskommunale planer

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

4.3 Tilgrensende planer

Reguleringsplan for Rv. 3, Alv dal tettsted – Kvernbekkdalen – Steimosletta, 25.04.13.

Reguleringsplan for Aukrustsenteret og Grimshaugen, 27.10.11.

4.4 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

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 trafiksikkerhet 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.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

5.1.1 Reguleringsformål

Liste gisline

5.1.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Bebyggelse og anlegg

Planforslaget åpner for detaljvarehandel på eksisterende næringsareal. Det betyr at det i tillegg til gjeldende formål også åpnes for forretning og eller kjøpesenter på de områdene som tidligere av bensinstasjoner og Reiseliv/Service/Tjenesteyting. Områdene blir da regulert til kombinerte formål.

Øvrig bebyggelse og anlegg er eksisterende bebyggelse LPG-stasjon (Energianlegg), Alvda biobrensel (Fjernvarmeanlegg) og Neslund trafikkskole (Offentlig eller privat tjenesteyting)

Kombinerte formål

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

Samferdsel

Offentlige veier (Rv. 3, kommunal tilførselsveg vest i området)

Private adkomstveier

Offentlig gang- og sykkelvei

Det foreslås å rydde opp 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 eller på tvers av området for å skjerme mot vind, støy og støv fra omkringliggende områder. Disse vil også kunne fange opp overflatevann og fungere som fordrøyningsanlegg.

5.2 Bebyggelsens plassering og utforming

Bebyggelsens høyde

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.

BYA

Det tillates bebygd 90 % BYA.

Boliger, leilighetsfordeling

Det ligger to boliger innenfor området, innenfor BKB 1 og BKB3.

Boligen innenfor BKB 1 tillates videreført. Boligen innenfor BKB3 reguleres til fjerning. Det vil ikke bli tillat med andre boliger/leiligheter innenfor planområdet.

5.2 Tilknytning til infrastruktur

Detaljplaner for tekniske anlegg (veg, vann, avløp) utformes i tråd med kommunens VA - norm. Tomtene skal knyttes til vann/ avløpsnett som er tilgjengelig i sør/vestre del av området. Videreutbygging av tekniske traséer vil følge adkomstveien langs områdets vestre side. I detaljplanene skal tilstrekkelig slokkevann sikres. Bygg og installasjoner for el- forsyning og kommunaltekniske anlegg tillates oppført innen reguleringsformålet (f.eks. trafo, pumpestasjoner). Framføring av elektrisitet, telefon mm. skal skje med jordkabel. Ved etablering av nye, og utskifting av eksisterende stikkrenner, skal disse dimensjoneres i henhold til statens vegvesens håndbok N200.

5.3 Parkering

Parkering for næringens behov, samt plass for vareleveranser, snuplasser og snøopplag, skal løses innenfor eget område. Parkeringsplasser med mer enn 30 biler skal deles opp med trær/busker.

Parkeringsanlegg med 10 biloppstillingsplasser eller mer, skal utstyres med lademulighet for el-bil ved minst 10 % av plassene, minimum 1 plass.

5 % av biloppstillingsplassene skal være avsatt til parkering for forflytningshemmede. Disse skal ha best mulig plassering i forhold til inngang til bygning.

Forretninger skal ha minimum 10 sykkel p-plasser under tak pr 1000 m² BRA.

5.4 Trafikkløsning

5.4.1 Kjøreatkomst

Tilknytning til overordnet vegnett

Avkjøring fra Rv. 3 til kommunal tilførselsveg ved Granrud næringsbygg, Taverna og i rundkjøringa lengst nord.

Utforming av veger.

Rv. 3 er regulert med dagens situasjon, 6 m's bredde. Det samme er de andre interne vegene innad i planområdet. Det reguleres inn allerede opparbeidet en adkomstvei langs vestre side av planområdet. Veien skal betjene både eksisterende og nye byggeområder. Veien vil også være viktig for å få til en strukturert parkering for tunge kjøretøyer nord for Taverna, hvor bilene kjører av fra riksveien via ny avkjørsel, mens utkjøring skjer via adkomstveien til kryss i nord eller sør.

Den interne kommunale vegen er markert med avkjøringspiler til de sentrale utbyggingsområdene midt i området. Avkjøringene kan justeres langs formålsgrensa. Dette må vises i situasjonsplan ved byggesøknad.

Annen veggrunn – teknisk benyttes i arealer der det forutsettes at tekniske ledninger og rør vil bli lagt ned langs vegen. Nødvendige tekniske installasjoner (pumpehus, trafo, ledningsnett) tillates etablert her.

Det er eksisterende gang- og sykkelveg langs Rv. 3. Ny forbindelse fra denne inn til Krokmogjelen reguleres også inn med bredde 3 m og «toppdekke».

5.5 Krav til samtidig opparbeidelse

SKV 3 og 4 skal opparbeides før det gis igangsettingstillatelse til byggetiltak.

5.6 Varelevering

Varelevering skal vises på sit.plan i forb. med søknad om byggetillatelse.

5.7. Tilgjengelighet for gående og syklende

Gående og syklende har tilgjengelighet til området langs gang- og sykkelvei langs Rv. 3.

Internt i området må dette vises i sit.plan ved byggesøknad.

5.8 Universell utforming

Ved søknad om tiltak skal det redegjøres for hvordan universell utforming og trafikksikkerhet er ivarettatt i forhold til fremkommelighet. Det stilles krav om trinnfri adkomst til nye bygninger, og universelt utformede og trafikksikre ganglinjer mellom ulike formål (f.eks. mellom kafe/hotell og forretning). Parkering for funksjonshemmede skal ha strategisk plassering i forhold til ganglinjer.

5.9 Kollektivtilbud

Det er ikke tilrettelagt for kollektivtrafikk innenfor området i dag.

6. Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

I Ros-analysen fremstår forholdet til flom og trafikksikkerhet som de mest kritiske forholdene i planen. I forholdet til flom er det satt krav i bestemmelsene om at det ikke kan igangsettes byggetiltak uten at hensynet til flom er avklart. Det vil si at det må utredes hvordan bunnforholdene i Folla og Glomma er i dag, og etableres et permanent flomverk i henhold til krav fra NVE, gjeldende for ny bebyggelse i flomutsatte områder.

I forholdet til trafikksikkerhet er det foreslått flere ulike alternativer for løsning av adkomst fra RV.3 og inn til næringsområdet:

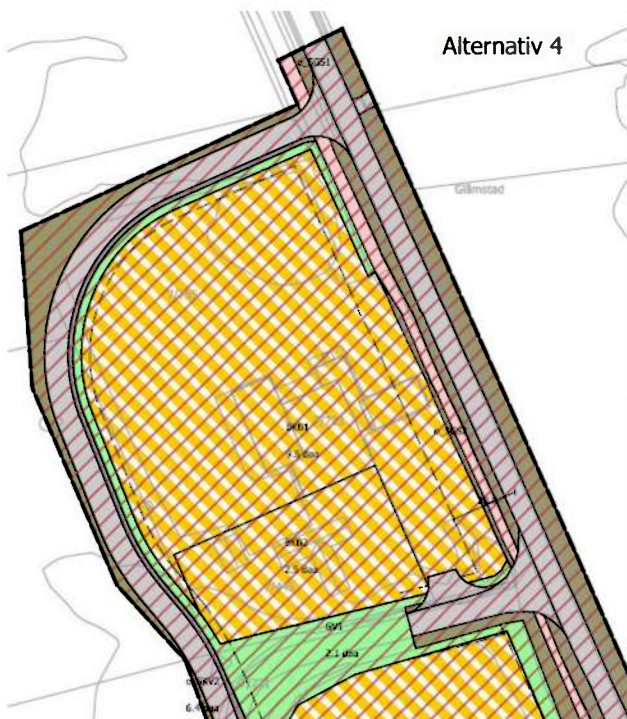
[illegible]

The technical drawing shows a plan view of a building footprint. It consists of two main rectangular sections, RC90 and RC91, which are filled with a yellow cross-hatch pattern. These sections are surrounded by a pink hatched area representing a buffer or access zone. Further out is a brown hatched area, likely representing a road or another boundary. Dimensions are provided for various parts: RC91 has a width of 9.8 daa; RC90 has a width of 7.5 daa. Along the bottom edge, there are labels SKV2 and SKV3 with associated dimensions of 7.5 daa and 7.5 daa respectively. On the left side, there's a label SKV1 with a dimension of 9.8 daa. A north arrow is located in the upper right quadrant of the drawing.

Alternativ 3 er også denne løsningen utenfor planområdet, og stenger da for dagens adkomst langs Rv. 3.



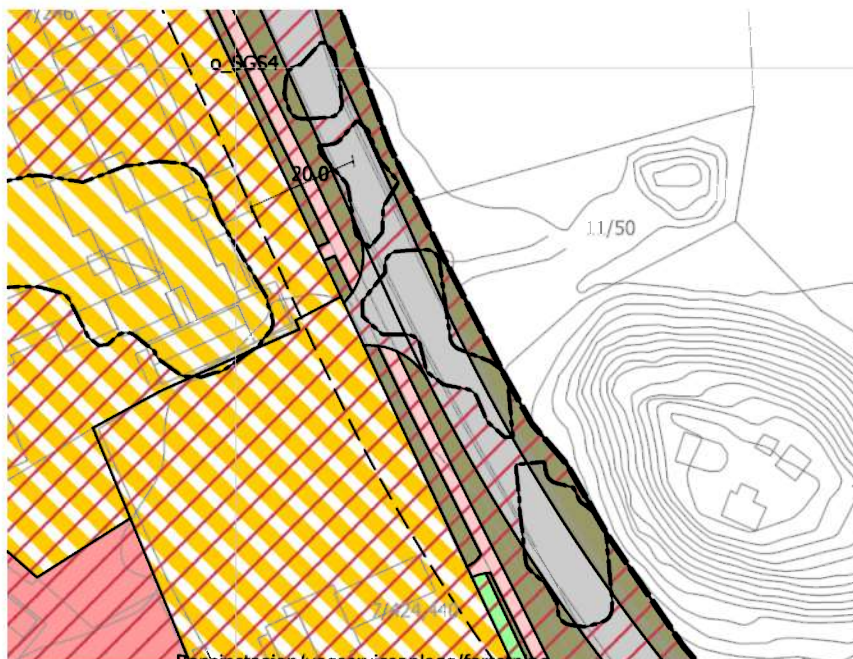
Alternativ 4 er å stenge adkomsten fra Rv. 3 mellom BKB2 og BKB3, men etter at disse har fått avkjøring til eiendommene sine herfra.



Det foreslås å løse trafikksikkerheten ved Taverna ved å regulere inn et veikryss med øy, for å skille trafikken. Her vil det være forbudt med innkjøring for trailere og lastebiler, som vil bli kanalisert ut nord- eller sør i området langs o_SKV2.



Det vil også bli stengt for gjennomkjøring fra Frich/Taverna til YX, noe som vil øke trafikksikkerheten vesentlig her. Frich er i gang med å planlegge området sitt for en tydeligere parkeringssituasjon, også på baksiden av huset. Her vurderes det også å etablere oppstillingsplass for bobiler, med tømrestasjon, derfor er camping en del av reguleringsformålet.



For område BKB8 er det viktig å få på plass by adkomst for sørgående trafikk, som kan kjøre gjennom området og ut på Rv. 3 via o_SKV3.

7. Rekkefølgebestemmelser

FØR BKB 3, 4, 5, 6 og 8 kan bebygges skal adkomst, parkering og vegetasjonsskjerm ved arealformålet være etablert.

8 Konsekvensutredning

Konsekvensutredning fra utarbeiding av kommuneplanens samfunnsdel følger som vedlegg.

9 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

Planforslaget er ikke i tråd med overordnet plan og skal derfor konsekvensutredes. 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. 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.

Konsekvensutredningen påpeker at det vil kunne være vanskelig å opprettholde et attraktivt, kompakt og levende sentrum på Steia. Boligsosial handlingsplan og plan for Folkehelse tilrår boliger 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.

Vurderingen er vedlagt.

9. 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.

10. ROS

Vedlagt i eget vedlegg.

11. Innkomne innspill

Merknadene er lagt ved som vedlegg til planbeskrivelsen