



**DETALJREGULERING FOR ALVDAL SENTRUM – STEIA,
VEST**

PLANBESKRIVELSE



INNHOLDSLISTE

INNHOLDSLISTE	1
BAKGRUNN	3
Formål	3
Forslagsstiller og konsulent	3
Krav om konsekvensutredning	3
PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	4
PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	7
Statlige planretningslinjer /rikspolitiske retningslinjer	7
Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023.....	7
Kommunale planer og føringer	7
BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD	10
Beliggenhet og planavgrensning	10
Naturverdier	11
Landbruk	11
Kulturminner og kulturmiljø	11
Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder	12
Trafikkforhold	12
Barns interesser	13
Sosial infrastruktur	13
Universell tilgjengelighet	13
Teknisk infrastruktur.....	13
Støyforhold	13
Næring	14
Risiko- og sårbarhetsanalyse	14
BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	15
Reguleringsformål.....	15
Barns interesser	19
Universell tilgjengelighet	19
Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	19
Konsekvenser for næringsinteresser	19
Interessemotsetninger	19
Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	19

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	21
Naturmangfoldsloven	21
SAMMENDRAG AV UTTALELSER FRA FØRSTE GANGS HØRING	22
Innsigelser	22
Offentlige merknader	25
Private merknader	27
SAMMENDRAG AV UTTALELSER ETTER ANDRE GANGS HØRING	30
Innsigelse	30
Offentlige merknader	31
Andre kommunale merknader	37
Andre	38
Private merknader	39

BAKGRUNN

Planforslaget Detaljregulering for AlvdaI sentrum – Steia vest Plan-ID 201205 Del 3, er den tredje delen av planforslaget *Detaljregulering for AlvdaI sentrum – Steia*, som var ute til høring og offentlig ettersyn allerede i perioden 23.09.15 til 31.12.15.

Etter høringsperioden ble området lengst sør, øst for jernbanen, «Sørhusjordet», tatt ut som egen plan for regulering til skoleområde. Planen fikk navnet *Detaljregulering for AlvdaI barneskole med omkringliggende areal, Plan-ID 201205, del 1*, og ble vedtatt av kommunestyret 23.06.2016. Senere er *Detaljregulering for AlvdaI sentrum - Steia øst, plan-ID 201205 - del 2* utarbeidet for områdene nordøst for jernbanen.

Dette planområdet ligger sørvest for jernbanen, og er det sentrale handelsområdet på Steia. Denne planen har fått navet *Detaljreguleringsplanen for AlvdaI sentrum - Steia vest, med Plan-ID 201205 - del 3*.

Formål

Formålet med detaljreguleringen av AlvdaI sentrum – Steia vest er å tilrettelegge for sentrumsutvikling, og styrke Steia som sentrum gjennom handel og service, og muligheter for bolig- og fritidsaktiviteter. Det historiske, moderne og funksjonelle skal kombineres slik at bygdesenteret blir attraktivt og komplementært, sett i en regional sammenheng.

Forslagsstiller og konsulent

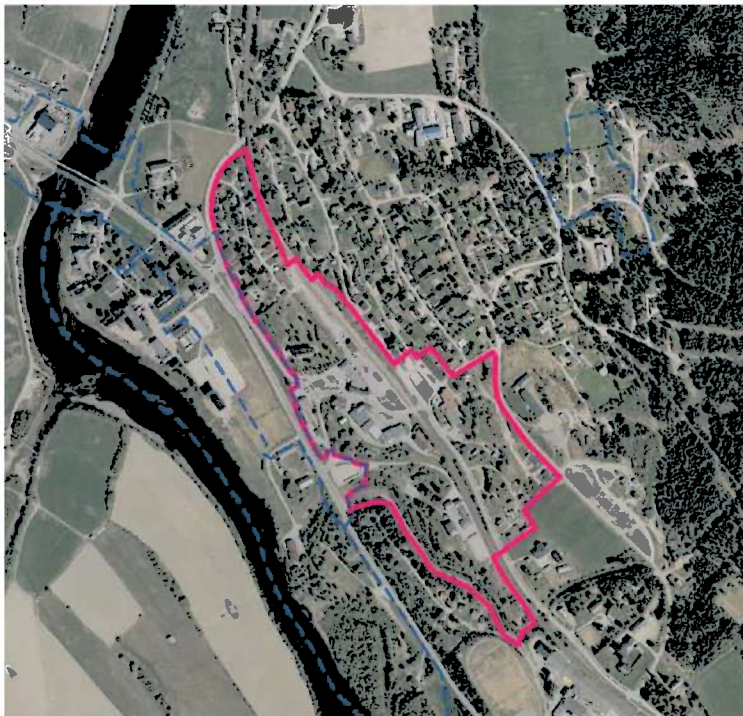
Forslagsstiller er AlvdaI kommune. Planavdelingen i Tynset og AlvdaI har hatt ansvaret for planarbeidet. Feste Nordøst AS var konsulent i prosessen frem til første gangs behandling av planen, i 2015.

Krav om konsekvensutredning

Det er ikke stilt krav om konsekvensutredning da planen samsvarer med overordnede planer.

PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Den 03.10.13 varslet Alvdal kommune oppstart av Detaljreguleringsplan for sentrumsområdet Steia, i henhold til vedtak i FUP 12.09.13 sak 11/13. Frist for uttalelser ble satt til 01.11.13.



Figur 1: Plangrense ved varsel om oppstart, 03.10.13.

Det kom inn 8 uttalelser til varsel om oppstart i 2013.

• Sametinget	25.10.13
• Coop Oppdal	28.10.13
• NVE	29.10.13
• Aasa Dalen	30.10.13
• Asplan Viak på vegne av Opplysningsvesenets fond	31.10.13
• Fylkesmannen i Hedmark	04.11.13
• Statens vegvesen	12.11.13
• Jernbaneverket	19.12.13

Det ble slått fast at lokalisering av den nye barneskolen ville legge føringer for utvikling av Steia, og planområdet ble utvidet sørøstover til og med Sørhusjordet for å ta høyde for dette, jf. FUP, 13.02.14 sak 1/14.

Det ble varslet utvidelse av planområdet 05.03.14. Frist for uttalelser ble satt til 02.04.14. Den 14.03.14 ble det avholdt oppstartsmøte mellom Feste Nordøst AS og Alvdal kommune.



Figur 2: Plangrense ved varsel om utvidelse av planområdet, 05.03.14.

Etter varsel om utvidelse av plangrensa kom det inn ytterligere fire uttalelser:

- | | |
|--------------------------|-----------|
| • Hedmark fylkeskommune | 04.04.14. |
| • Fylkesmannen i Hedmark | 04.04.14 |
| • Ole Sylte Heggseth | 06.07.15 |
| • Tor Steimoeggen | 28.07.15 |

17.09.15 ble planen første gangs behandling av Det faste utvalget for plansaker, saksnr. 10/15. Høring og offentlig ettersyn i perioden 23.09.15 til 31.12.15, med utvidet frist til 08.01.2016 pga. distribusjonsfeil ved første utsending.

17 høringsuttalelser, hvorav 2 innsigelser fra Fylkesmannen i Hedmark og Jernbaneverket.

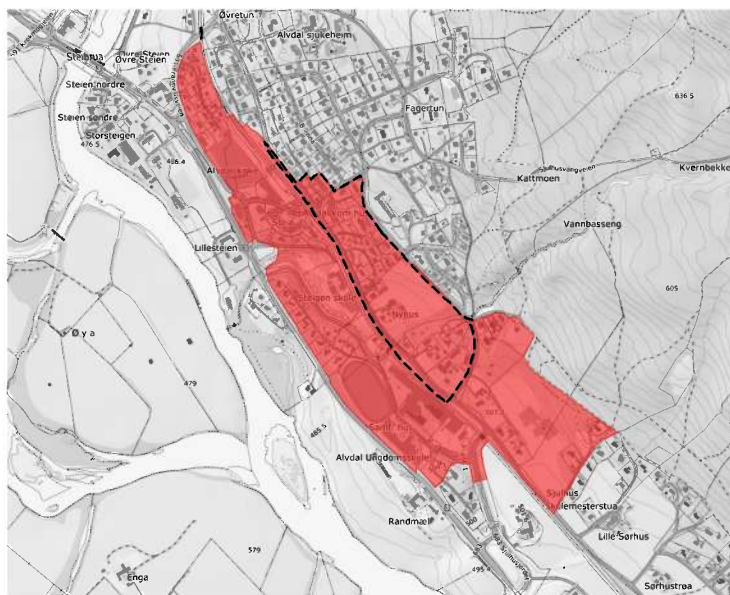
Som følge av innsigelsene til planen, ble det bestemt at et område på ca. 93 daa rundt Sørhusjordet ble behandlet som en egen plan for skoleområdet; Detaljregulering for Alvdal barneskole med omkringliggende areal, Plan-ID 201205-Del 1. Denne planen ble vedtatt 23.06.2016.

DETALJREGULERING FOR ALVDAL SENTRUM – STEIA, VEST



Figur 3: Detaljregulering for Alvdal barneskole med omkringliggende areal, Plan-ID 201205 Del 1.

Deretter ble det resterende av området på østsiden av jernbanelinja trukket ut som egen plan, Detaljregulering for Alvdal sentrum – Steia øst, Plan-ID 201205- Del 2. Denne ble vedtatt av Kommunestyret 23.11.18.



Figur 4: Detaljregulering for Alvdal sentrum - Steia Øst, Plan-ID 201205 Del 2.

Nå skal det siste området, vest for jernbanen, reguleres.

«Detaljregulering for Alvdal sentrum – Steia vest» ble lagt ut til ny høring og offentlig ettersyn i tidsrommet 17.06.2019 til 26.07.2019, grunnet lang tid fra første gangs høring.

Det kom inn 11 høringsuttalelser, herav én innsigelse fra Statens vegvesen.

Alt av høringsuttalelser er oppsummert og kommentert sist i planbeskrivelsen.

PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

Statlige planretningslinjer /rikspolitiske retningslinjer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Hensikten med retningslinjene er å oppnå bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging. Arealbruk og transportsystem skal samordnes slik at tyngden av ny bebyggelse konsentreres til tettsteder slik at en større del av ulike reisemål kan nås til fots eller med sykkel, og at mest mulig av ny bebyggelse konsentreres til områder med god kollektivdekning. Det skal legges til rette for mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør tilstrebes klare grenser mellom bebygde områder og landbruks-, natur og friluftsområder. En bør søke å samle naturinngrepene mest mulig.

Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for å styrke barn- og unges interesser i planlegging (1995)

Formålet med RPR for barn- og unge er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov. RPR skal sikre at det offentlige ivaretar sitt ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet sett kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023

Regjeringen påpeker at det er viktig å samordne bolig-, areal- og transportplanleggingen, fremme næringsutvikling, redusere klimagassutslippene, tilpasse samfunnet til klimaendringene, skape sosialt bærekraftige samfunn og redusere nedbygging av dyrka mark og natur.

Kommunale planer og føringer

Kommune(del)planer

Kommuneplanens samfunnsdel, «Mot 2030». vedtatt 21.06.18

Overordnede føringer for sentrumsutvikling på Steia:

- Styrke et levende sentrum og møte framtidig befolkningsstruktur ved å legge til rette for sentrumsnære leiligheter nær dagligvarehandel, kollektivknutepunkt og kommunale tjenester.
- Ta i bruk mulighetene til fortetting som er avdekket gjennom mulighetsstudiet for Steia.
- Utarbeide reguleringsplan som tar ut dette potensialet.
- Videreutvikle stasjonsbyen Lilleelvdalen i samarbeid med regionale myndigheter og lokale næringsdrivende.
- Sikre avkjøringsfil fra sør mot sentrum.

Kommunedelplan for Alvdal tettsted, vedtatt 29.09.2011

Har følgende føringer:

1. Stedsutvikling

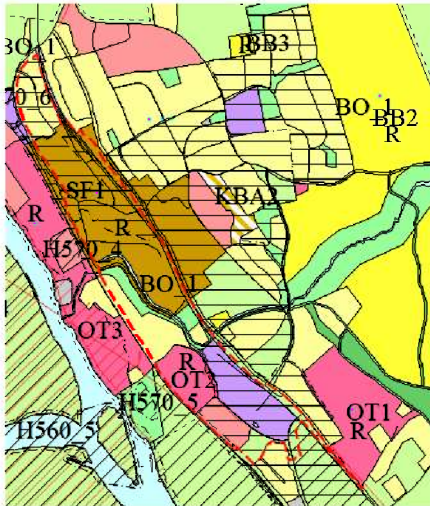
Første etasje på gateplan på Steia tillates kun handel og tjenesteytende næringsvirksomhet.

2. Boligbygging

Investere i infrastruktur, regulering og lage prospekt for å ta i bruk de store tomtereservene som ligger i gangavstand til Alvdal barneskole (BB1 og BB2).

Ta i bruk Kvernbekkdalen som boligområde.

Det aller meste av planområdet er avsatt som SF1: Sentrumsformål (brunt i kartet under). Ellers er arealet avsatt til boligformål, offentlig formål og næring. Langs Kvernbecken er det avsatt arealer til grøntområder, med tursti langs bekken.



Figur 5: Utsnitt av kommunedelplan for Alvdal tettsted, vedtatt 29.09.2011.

Tematiske planer med betydning for planarbeidet

- Klima- og energiplan
- Folkehelseplan
- Boligsosial handlingsplan
- Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer

Fellesnevneren i alle disse planene er at de fremmer en kompakt utbygging, med korte linjer mellom boligområder og næringsliv. Dette fremmer sykkel og gange, reduserer klimagassutslipp, og fremmer folkehelse. Et aktivt sentrumsområde med leiligheter over handelsområdet fremmer aktivitet og ferdsel, og skaper trygghet for de som bor i området. En blanding av eldre og barn er også positivt. KDP for kulturminner og kulturmiljøer legger føringer for å ta hensyn til den eldre bebyggelsen i sentrum av Steia.

Helt eller delvis overlappende reguleringsplaner

Detaljreguleringsplan for Alvdal sentrum – Steia vest omfatter hele eller deler av følgende eksisterende planer:

- ✓ Reguleringsplan Steia sentrum, Plan-ID R7 – erstattes helt
- ✓ Reguleringsplan G/S-vei Rv.3-Kvernbekkdalen, Plan-ID R14 – erstattes helt
- ✓ Deler av reguleringsplan Vest for jernbanelinjen i Alvdal sentrum, Plan-ID R1 – erstattes delvis, men det foreslås å oppheve det resterende av planen.
- ✓ Reguleringsplan for Grindegga, Plan-ID R19 – erstattes delvis

Pågående reguleringsplanprosesser

Det pågår ingen andre planprosesser i umiddelbar nærhet.

Stedsutvikling Steia, Steiaprojektet (2008-2015)

Steiaprojektet var et tettstedsutviklingsprosjekt på Steia, og et samarbeid mellom Jernbaneverket, Hedmark Fylkeskommune, Statens vegvesen, private grunneiere og næringsdrivende på Steia. Alvdaal (Lilleelvedalen) var foreslått som historisk stasjonsby av Jernbaneverket i arbeidet med «Landsverneplan for Jernbanen», og de ønsket å forsterke kvalitetene til den gamle stasjonsbyen. Flere av de gamle og sentrale bygningene på Steia ble restaurerte gjennom prosjektet.

I 2009 ble det utarbeidet en helhetlig stedsutviklingsplan, se skisse under. Med grunnlag i denne ble det senere gjennomført detaljprosjektering og opprusting av stasjonsområdet (2012). Ny plattform, restaurering av stasjonsparken og alle bygningene tilhørende stasjonen er istandsatt. I tillegg er det utbygd parkeringsplasser, bussholdeplasser og gateløp.



Figur 6: Stedsutviklingsplan for Steia, fase 1, illustrasjonsplan utarbeidet av Sjøtil og Fornæs.

BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

Beliggenhet og planavgrensning

Steia vest avgrenses av Rørosbanen og Rv. 3, fra ungdomsskolen nordover til Steigjelen. Videre følger plangrensa FV 2222 Brannvålsveien til vegen krysser under jernbanen. Derfra går grensen sørover langs jernbanelinja forbi stasjonsområdet og til jernbaneundergangen ved krysset Sjulhusveien-Sjulhusjordet, ved Synnøve Finden. Totalt ca. 208 daa.



Figur 7: Planavgrensning markert med rød linje.

Alvdal sentrum, Steia, ligger på et platå over Rv. 3. Området består av breelvavsetninger, bresjø-/eller brekammeravsetning og elve- og bekkeavsetninger. Arealet er forholdsvis flatt, med unntak av Kvernbecken som skjærer tvers gjennom området. Øst for Steia stiger terrenget opp mot Sjulhusvangen i ei skogkledd sørvendt li. Det er gode solforhold på Steia generelt. Selve handelstorget ligger nordvendt, og blir fort litt skyggefullt ved lav sol. Orienteringa av sentrum viser at den gamle Rv. 3 gikk over Steia.

Steia er et kompakt sentrum med forretninger, kontorer og leiligheter, jernbanestasjon og bussholdeplass. Kirka og kirkegården dominerer i nord, ungdomsskolen og Synnøve Finden meierier i sør. Ellers preges planområdet av to boligområder, Steigardssteigen og Grindegga. På motsatt side av jernbanen ligger Alvdal sentrum, Steia øst. Her ligger kommunehuset Nyborg, Dalsegga med kommunestyresal, musikkskolelokaler med leiligheter i andre etasje, bibliotek og legekontor, kirkekontor, samt en god del eneboliger.

Naturverdier

Det er ingen sårbare eller truede arter innenfor planområdet. Langs Kvernbecken vokser det gråorheggeskog, som har lokalt stort arts mangfold med yrende fugleliv.

Landbruk

Det er ikke landbruksareal innenfor planområdet.

Kulturminner og kulturmiljø

Alvdal kirke og ei barfrøstue i Steigardssteigen er fredet etter kulturminneloven.

Steien hotell og stasjonsbygningen, begge fra 1877, er bygget i Sveitserstil og er bevaringsverdige.

Handelslaget og Østby, begge 1920, er bygget i nyklassisistisk stil. Sentrumsbebyggelsen er ikke fredet, men utgjør et enhetlig kulturmiljø, som gir særpreg og identitet til Alvdal sentrum. Sammen med Steien hotell og Alvdal stasjon utgjør de kjernen av «Stasjonsbyen Lilleelvdal», og definerer det opprinnelige gateløpet på Steia.

Den gamle skolebygningen ved Steigen skole (1924) er kategorisert i vernekategori 2 i KDP Kulturminner og kulturmiljøer i Alvdal kommune (2016), som betyr at de skal vurderes regulert med hensynssone bevaring av kulturmiljø ved ny regulering.



Figur 8: Alvdal kirke



Figur 9: Steien hotell er et tidstypisk kulturminne fra da Rørosbanen åpnet på slutten av 1800-tallet.



Figur 10: Stasjonsbygget



Figur 11: Østbybygget, hotellet og Handelslaget, før restaurering.

Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Kvernbekken med sin tilliggende grønnstruktur er det eneste rekreasjonsområdet for innbyggerne på Steia. Her er det etablert gruslagte turstier med belysning. Området har stor verdi som naturområde i et ellers tett bebyggt område. Andre grønne «lunger» er stasjonsparken, og den private hotellhagen utenfor Steien hotell som er under tilbakeføring.

Trafikkforhold

Adkomsten til Steia er via Rørosbanen, Rv. 3, «Nord-Østerdalsveien» eller Fv. 2222, Brannvålsveien. Steigjelen er del av den gamle Rv. 3, og går fra krysset Brannvålsveien (Fv. 2222) opp over Steia til jernbanen, og krysset mellom Sjulhusveien og Müllergata. Veien går ned til Rv. 3 sør for hotellet. Skulbakken går opp til gamle Steigen skolen. Grindegga og Sjulhusjordet er kommunale veger i området med adkomst utenfor planområdet ved Synnøve Finden. Veien «Grindegga» er privatisert i boligområdet «Grindegga».

Trafikkmengde

Dagstrafikken i krysset Rv. 3 / Steigjelen er ca. 1500-1700 biler pr dag. (Målt en uke i mars 2019, Statens vegvesen.)

Steia, sentrum; ca. 1100-1300 biler pr dag. Lørdag ca. 800, søndag i underkant av 500 biler.

DETALJREGULERING FOR ALVDAL SENTRUM – STEIA, VEST

Kvernbekkdalen; 150 – 300 biler pr dag, lørdag ca. 100, søndag ca. 50.

Müllergata; 400-500 biler pr dag, lørdag ca. 270, søndag ca. 250.

Sjulhusveien; 1100-1200 biler pr dag, lørdag ca. 800, søndag ca. 500.

Ulykkessituasjon

Det er ikke registrert trafikkuhell av alvorlig grad innenfor området. Heller ikke for myke trafikanter.

Kollektivtilbud

Området har jernbanestasjon og ca. 10 daglige avganger mellom Røros og Hamar/Oslo. Forbindelse videre nordover til Trondheim er dårlig, kun 3 daglige avganger. Bussholdeplassen ligger like ved jernbanestasjonen, kirken, hotellet og handelssenteret.

Barns interesser

Innenfor planområdet er det ingen lekeplasser utenom på det gamle skoleområdet, samt på ungdomskolens område.

Sosial infrastruktur

Det er stor og ny barneskole på Sjulhusjordet, med god kapasitet. Full barnehagedekning fordelt på to barnehager. Ungdomsskolen på Grindegga har også god kapasitet.

Universell tilgjengelighet

Offentlige bygg og butikker/kontorer på Steia er forholdsvis bra universelt utformet.

Teknisk infrastruktur

Området har sikker strømforsyning, og kommunalt vann- og avløpsnett. Avløpsnettet er av eldre dato, og bør skiftes ut ved utbygging av nye områder. Området har stabil strømforsyning, kabler er lagt i bakken. Området er tilrettelagt for fjernvarme i deler av sentrum. Det planlegges også etablert et nytt anlegg på Grindegga.

Støyforhold

Deler av området ligger innenfor støysonene langs Rv. 3.

Langs jernbanen foreligger det ikke støysoneregistrering. Her er det brukt byggegrense mot jernbanen

i tråd med krav fra BaneNOR, 15 m for næringsbebyggelse og 20 m for boligbebyggelse. Det er ikke planlagt ny bebyggelse nærmere enn eksisterende bebyggelse langs jernbanen.



Figur 12: Gule og røde støysoner langs Rv. 3.

Næring

Det drives aktiv næring innenfor området i form av kolonialbutikker, blomsterbutikk, bokbhandel/lekebutikk, kafe, bank, og øvrig kontorvirksomhet. Synnøve Findens meierier på Grindegga er en av hjørnesteinsbedriftene i Alvdal.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Ifølge registreringer på NVE Atlas er det registrert fare for at området langs Kvernbecken kan være flomutsatt. Det ble derfor bestilt en grundigere analyse av forholdene rundt bekken. Området er ikke utsatt for luftforurensing eller forurensing i grunnen. Beredskap og ulykkesrisiko er særlig knyttet til trafikken Rv. 3 og jernbanen, med krysningspunktet over jernbanen midt på Steia. ROS-analyse ligger ved som eget vedlegg.

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Reguleringsformål

Planområdet er totalt på ca. 210 daa, hvorav ca. 185 daa er arealer til byggeområder og samferdsel, inklusiv grav og urnelund, og ca. 25 daa er blågrønnstruktur.

Tabell 1: Reguleringsformål i planen				
Hovedformål	Underformål	Benevnelse	SOSI-kode	Areal (daa)
Bebyggelse og anlegg	Boligbebyggelse – frittliggende	BFS1-4	1111	32,7 daa
	Småhusbebyggelse			
	Undervisning	o_BU	1162	13,8 daa
	Forsamlingslokale for Religionsutøvelse	o_kirke	1164	0,4 daa
	Næringsbebyggelse	BN	1300	27,5 daa
	Grav og urnelund	o_BGU	1700	13,0 daa
	Kombinert bebyggelse og anleggsformål - Bolig/Tjenesteyting/Forretning/Kontor/Hotell/Fjernvarmeanlegg	B/T/F/K/H/FV	1800	4,0 daa
	Kombinert bebyggelse og anleggsformål - Bolig/Tjenesteyting/Forretning/Kontor	B/T/F/K1-6, o_B/T/F/K	1800	22,8 daa
	Forretning/Kontor/Tjenesteyting	FKT	1813	3,2 daa
	Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål– Fjernvarmeanlegg/parkering	FV/SPA	1900	3,6 daa
Sum				121,1 daa
Samferdselsanlegg og tek.infrastr.	Kjøreveg	SKV1-3 OG o_SKV1-7	2011	14,2 daa
	Fortau	o_F1-7	2012	2,0 daa
	Gatetun	SGT	2014	0,6 daa
	Gang- og sykkelveg	o_SGS1-6	2015	3,8 daa
	Annen veggrunn – tekniske anlegg		2018	0,0 daa
	Annen veggrunn – grøntareal		2019	13,7 daa
	Bane	o_SB	2020	0,6 daa
	Trase for jernbane	o_STJ1-4	2021	16,8 daa
	Stasjons-/terminalbygg	o_SST1-3	2024	0,5 daa
	Holdeplass/plattform	o_SH	2025	1,2 daa
	Kollektivholdeplass	o_SKH1-2	2073	0,5 daa
	Parkering	SPA1-2 og o_SPA1-4	2080	9,5 daa
Sum				63,5 daa
Grønnstruktur	Blågrønnstruktur	G1-8	3001	21,2 daa
	Turveg	GT1-2 og o_GT1-2	3031	0,4 daa
Sum				21,6 daa
Bruk og vern av sjø og vassdrag	Friluftsområde	VFR1-3	6700	1,8 daa
Sum				1,8 daa
Samlet areal				207,9 daa

Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse

Boligområdene Steigardsteigen og Grindegga åpnes for en viss fortetting, der det åpnes for en- eller tomannsboliger, innenfor BYA 40 %. Bygg inntil 2 etasjer.

Kombinert bebyggelse og anleggsformål

Bolig/tjenesteyting/forretning/kontor/hotell/fjernvarmeanlegg, BK/F/K/H/FV, (1800)

Innenfor dette formålet ligger Steien hotell, som på sikt kan tenkes kan benyttes til ulike formål. Det er etablert en fjernvarmesentral på eiendommen.

Bolig/tjenesteyting/forretning/kontor, B/T/F/K1-6, (1800)

Innunder dette formålet ligger Handelssenteret, Samvirkebygget, Kvernbekkdalen og hybelhuset/eiendommen nede i Steigjelen hvor det åpnes for boligbebyggelse, tjenesteyting, forretning og kontor.

Det tillates kun detaljvarehandel i disse områdene.

B/T/F/K1

I Kvernbekkdalen tillates det etablert bebyggelse i inntil 3 etasjer, men maksimum mønehøyde inntil kotehøyde 516 m.o.h. i området foran Steigen skole. Det tillates sokkelbygg innen området.

Maksimal utnyttelsesgrad er %-BYA: 40 %.

Planforslaget ivaretar hensynet til kvartalslekeplass i området Kvernbekkdalen dersom det blir ny utbygging av boenheter innenfor dette området.

B/T/F/K2

BYA 100 %.

B/T/F/K3

I bakken sør for Handelstorget tillates det bygd med gemsims- og mønehøyde inntil kotehøyde 510 m o.h. BYA 100 %.

B/T/F/K4

Handelstorget bevares som i dag. Høyden beholdes som for eksisterende bygg, 2etasjer + sokkel. I første etasje skal det være forretning eller tjenesteyting. BYA 100 %. Østbygget inngår i hensynssone bevaring.

B/T/F/K5

Samvirkelagsbygget bevares som i dag. Høyden beholdes som for eksisterende bygg, 2etasjer. BYA 100 %. Inngår i hensynssone bevaring.

B/T/F/K6

Hybelhuset/eiendommen nede i Steigjelen foreslås beholdt som ved dagens situasjon.

o B/T/F/K, (1800)

Gamle Steigen skole står tom etter at ny barneskole er bygd på Sørhusjordet. Det er lansert flere ideer for bruken av området, derfor det kombinerte formålet.

DETALJREGULERING FOR ALVDAL SENTRUM – STEIA, VEST

Det er ikke lagt hensynssone på den verneverdige skolebygningen, planen åpner dermed for eventuelle endringer og rivning av bygget.

Forretning/kontor/tjenesteyting, FKT, (1813)

«Bankbygget», BYA 50 %.

Undervisning (o BU)

Alvdal ungdomsskole og samfunnshus/gymsal og svømmehall, inklusive aktivitetsområde og idrettsanlegg. Idrettsanlegget reguleres vekk til fordel for utvidelse av næringsareal for Synnøve Finden, samt utvidede parkeringsmuligheter. Dette kan ikke iverksettes før det er etablert utomhusplan for ungdomsskolen, som kan få forbedrede utekvaliteter på et begrenset uteområde.

Næringsbebyggelse (BN)

Areal tilhørende Synnøve Finden med utvidelsesmuligheter mot Grindegga.

Fiernvarmeanlegg/Parkering (FV/SPA)

Innenfor parkeringsplassen for Synnøve Finden kan det også etableres en flisfyringssentral.

Alvdal kirke (o Kirke)

Båndlagt etter lov om kulturminner.

Grav og urnelund (o BGU)

Eksisterende kirkegård med utvidelsesmuligheter mot jernbanen.

Grønnstruktur

Blågrønn struktur (G)

Langs Kvernbekken reguleres det et belte på opptil 20 meter med blågrønnstruktur, som ivaretar det naturlige landskapet langs bekken, og kan benyttes som rekreasjonsområde.

Turveg (GT1-2, o GT1-2)

Viktige stier som går mellom Steia, Kvernbekkdalen og Grindegga, og ned til Rv. 3.

Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone

Friluftsområde (VFR)

Kvernbekken tillates bruk i friluftssammenheng.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

SKV1, Steigardsteigen.

Eksisterende privat vei fra Fv. 2222 inn til kirkegården. Reguleres med vendehammer.

SKV2 Vegen bak handelstorget.

Stadfester privat veg på sørsiden av butikkene på Steia, og gir adkomst til leiligheter, varelevering og hotellet.

DETALJREGULERING FOR ALVDAL SENTRUM – STEIA, VEST

SKV3, del av Grindegga.

Stadfester eksisterende veg. Vegformålet omfatter kjørebanen.

o_SKV1, Steigjelen.

Stadfester del av gamle RV3 som går opp til og over jernbanen til krysset Müllergata / Sjulhusveien. Vegen reguleres med 7m bredde. Vegformålet omfatter kjørebanen.

o_SKV2, kommunal veg som gir tilkomst til kirka, stasjonsområdet og parkeringsplassene o_SPA1, o_SPA2 bak kirkegården og SPA1 bak COOP-bygget.

o_SKV3, Skulbakken, stadfester kommunal veg til gamle Steigen skole. Vegen reguleres med ca. 5 m bredde.

o_SKV4, Sjulhusveien. Stadfester kommunal veg. Vegen er regulert med varierende bredde, og omfatter kjørebanen og avkjørsler.

o_SKV5, deler av Grindegga og Sjulhusjordet, stadfester eksisterende vegsituasjon. Vegformålet regulerer kjørebanen.

o_SKV6, deler av Grindegga, stadfester eksisterende situasjon forbi Synnøve Finden og ungdomsskolen. Vegen reguleres i en sving nordover, for å gi utvidelsesareal til BN, Synnøve Finden. Før vegen kan bygges om nordover mot SKV3 og o_SGS2, må det utarbeides byggeplaner som viser vegberegning med vegutslag for o_SKV6, samt uteområdeplan for Alvdal ungdomsskole, jf. § 2.3.

o_SKV7 ligger mellom jernbanen og kirkegården og går til driftsbygninger i tilknytting til kirkegården.

Fortau (o_F1-7)

Det reguleres inn eksisterende fortau på Steia, samtidig som at fortauet opp Steigjela forlenges forbi bankbygget til trygg kryssing i fotgjengerfelt til motsatt side av veien,

Gatetun (SGT)

Området omfatter arealet mellom Steien hotell og Østby.

Gang-/sykkelveg (o_SGS1-6)

Det reguleres inn eksisterende gangveg mellom Steia og Steigen skole, samt eksisterende gang-/sykkelveg langs Kvernbekken, fra Sjulhusveien og ned til RV 3. Det tillates at denne videreføres frem til en eventuell fremtidig kulvert under Rv. 3.

Videre stadfestes eksisterende gang-/sykkelveg langs Grindegga og Sjulhusjordet, samt forbi Steigen skole fram til turveiene sør i området.

Bane (o_SB)

Jernbaneparken bevares som dagens park, med muligheter for jernbanetilknyttet anlegg.

Jernbane (o_STJ 1-4)

Områdene reguleres til jernbaneformål.

DETALJREGULERING FOR ALVDAL SENTRUM – STEIA, VEST

Stasjons-/terminalbygg (o_SST 1-3)

Innen formålene tillates oppsett av bygg tilknyttet jernbaneformål.

Utnyttelsesgrad er %-BYA: 100 %.

Holdeplass (o_SH)

Områdene reguleres til plattform/holdeplass for jernbanen.

Kollektivholdeplass (o_SKH 1-2)

Området reguleres til henholdsvis buss- og taxiholdeplass.

Parkering (SPA1-2 og o_SPA1-4)

Eksisterende parkeringsplasser på Steia, Grindegga og Kvernbekkdalen stadfestes.

Barns interesser

Denne er fulgt opp via krav til kvartalslekeplass og uteoppholdsarealer, krav om uteoppholdsplan for Ungdomsskolen, grønn struktur langs bekken, trygg skolevei.

Universell tilgjengelighet

Universell utforming er i varetatt i henhold til standard krav i TEK 17.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Utbygging i henhold til planforslaget vil ha direkte økonomiske konsekvenser for kommunen. Dette primært i form av forlengelse av fortau og gangveier.

Konsekvenser for næringsinteresser

Det legges til rette for fortsatt næringsutvikling på Steia, med utvidelsesmuligheter i Kvernbekkdalen. Synnøve Finden gis gode utvidelsesmuligheter.

Interessemotsetninger

Det har vært en del interessemotsetninger vedrørende Steigen skole, bevaring eller riving? Det finnes pr i dag én aktuell interessent som er interessert i å bruk denne, og kan se for seg et kommunalt samarbeid angående dette. Rådmannen foreslår at dette arealet avsettes til kombinert formål for bolig, forretning, kontor, tjenesteyting. Det vil da bli stilt krav om detaljtegning av tiltaket, for å vurdere at hensynet til kvartalslekeplass og rekreasjonsområde blir ivaretatt innenfor området.

Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Det er utarbeidet flom- og vannlinjeberegninger for hele Kvernbekken gjennom Steia. Denne begrenser flomlinjen vesentlig. I tillegg til hensynssone for flom er lagt inn et ca 20 meter bredt grøntområde langs bekken på begge sider av bekkeløpet. Det er ikke aktuelt med byggetiltak innenfor dette formålet. Den gamle inntaksdammen til Steia vannverk i Kvernbekken oppstrøms planområdet er viktig for å fange opp løsmasser i / langs bekken. Alvadal kommune er ansvarlig for at inntaksdammen er intakt, og tom for sedimenterte løsmasser. Dammen må inspiseres jevnlig, og tømmes ved behov.

Andre relevante ROS tema

Kryssing av jernbanen på Steia er et kritisk punkt i forhold til beredskap. Det må på plass en større kulvert over Fv. 2222 som sikrer fremkomst for store brannbiler. Denne ligger inne i nasjonal transportplan.

Trafikksikkerhet er bedre ivaretatt gjennom denne planen i form av trygge ganglinjer og gang- og sykkelvei.

Det ønskes på sikt å etablere et avkjøringsfelt for nordgående trafikk langs Rv. 3 for å trygge denne avkjørselen. Det er også ønskelig å tilrettelegge for kryssing av Rv. 3 under riksveien, i kulvert over Kvernbekken, til Prestegarden / ridehallen / Storsteigen. Dette vil være et vesentlig bidrag til trafikksikkerhet i området. Begge disse tiltakene må tas opp med Statens vegvesen.

VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

Planforslaget gjør få endringer på arealbruken. I området Kvernbekken blir det mulighet for etablering av både bolig/leiligheter, tjenesteyting, forretning og kontorer i «forkant av» dagens eksisterende næringsbebyggelse på Steia (mot Rv 3, sørvendt). Eventuelle utbyggere i Kvernbekkdalen må etablere kvartalslekeplass for barn i forkant av boligetablering her. Videre bevares et ca. 20 meter bredt grøntområde langs Kvernbekkdalen som rekreasjonsområde, som også tåler en fremtidig flomsituasjon. På Grindegga sikres Synnøve Finden utvidelsesmuligheter, mot at ungdomsskolen mister deler av sitt uteareal, blant annet en løpebane. Denne må erstattes av en uteoppholdsplan for ungdomsskolen før omlegging av veien kan iverksettes. Jernbanens areal sikres for fremtidig bruk. Kirkegården utvides noe mot jernbanen. For øvrig er det kun små endringer og justeringer av arealbruken. Planforslaget legger til rette for fortsatt utvikling av Steia som et sentrumsområde i Alvdal.

Naturmangfoldsloven

Vurdering etter bestemmelsene i Naturmangfoldloven §§ 8-12:

Planområdet inneholder lite natur, og berører derfor ingen utvalgte naturtyper, prioriterte arter, verneområder, helhetlig kulturlandskap, friluftslivsområder, INON, MiS eller sårbare rødlistede arter med særskilt tilknytning til dette området. Planforslaget vil ikke ha negative effekter for landskap, økosystemer, naturtyper eller arter.

§ 9: (Føre-var-prinsippet)

Ikke aktuelt. Det er ingen registreringer innenfor området som indikerer sannsynlighet for at føre-var-prinsippet bør gjøres gjeldende.

§ 10. (Økosystemtilnærming og samlet belastning)

Ikke aktuelt.

§ 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.

Hensynstatt i forbindelse med hensynssonen langs bekken

§ 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. *Hensynstatt i forbindelse med hensynssonen langs bekken.*

SAMMENDRAG AV UTTALELSER FRA FØRSTE GANGS HØRING

17.09.15 ble planen første gangs behandling av Det faste utvalget for plansaker, saksnr. 10/15. Høring og offentlig ettersyn i perioden 23.09.15 til 31.12.15, med utvidet frist til 08.01.2016 pga. distribusjonsfeil ved første utsending.

17 merknader:

• Aasa Dalen	14.10.15
• Coop Oppdal	22.10.15
• Beboere i Steigardssteigen	26.10.15
• Alvdal turforening	03.11.15
• BF Bygg Alvdal AS	05.11.15
• Jernbaneverket	06.11.15 og 18.12.15
• Ole Sørhuus	09.11.15
• Asplan Viak på vegne av Opplysningsvesenets fond	09.11.15
• Statens vegvesen	11.11.15
• Direktoratet for mineralforvaltning	16.11.15
• Steia eiendom	17.11.15
• Sametinget	24.11.15
• NVE	10.12.15
• Fylkesmannen i Hedmark	23.12.15
• Alvdal kommune, tekniske tjenester	23.12.15
• Astrid og Embret Mellesmo	11.01.16
• Hedmark fylkeskommune	26.01.16

2 innsigelser, fra Fylkesmannen i Hedmark og Jernbaneverket.

Innsigelser

Fylkesmannen i Hedmark, 18.12.15

Plannivå

Det er satt av arealer til ny skole med samfunnshus, gymsal og svømmehall, idrettsanlegg og aktivitetsområder. Alt i alt er dette en stor utbygging. Forslag til reguleringsplan for Alvdal sentrum legger opp til at området kan bygges etter byggesøknad med situasjonsplan, jf. planbestemmelse 1.7. Dette er et stort område og en stor utbygging og Fylkesmannen stiller spørsmål om dette bør bygges uten krav om detaljregulering og de demokratiske prosesser med høringer osv. som dette innebærer.

- Vi anbefaler kommunen å omdefinere hele reguleringsplanen til en områderegulering i stedet for detaljreguleringsplan. Da får kommunen mulighet til å kreve at det utarbeides detaljreguleringsplan for enkelte utbyggingsområder f.eks. ved at det angis direkte for hvert område i planbestemmelsene, jf. pbl. § 12-7 nr. 11. Store deler av reguleringsplan for Alvdal sentrum er ferdig utbygd og det vil ikke være behov for ytterligere detaljering av planen.
- Fylkesmannen vil også minne om at det i de rikspolitiske retningslinjene for å styrke barn og unges interesser i planleggingen punkt 5a står:
"Arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare." Vi viser til planbestemmelse 1.12 om Lekeplasser og

uteoppholdsområder i kommunedelplan for Alvdal tettsted vedtatt 29.09.2011. Det er der gitt utførlige krav til leke- og uteoppholdsarealer i boligområder, krav om rekreasjonsområder, kvartalslekeplasser og nærlekeplasser, samt krav om utearealer for barnehager og skoler. Vi kan ikke se av de oversendte dokumentene at det er gjort rede for de ovennevnte forhold eller tatt inn bestemmelser til planen slik det er krav om i kommunedelplanen.

- Selv om store deler av boligområdene i planen er ferdig utbygd, er det også flere delområder der det åpnes opp for etablering av boliger/boenheter. Vi forutsetter at det settes av tilstrekkelige og egnede arealer for lek, utendørs opphold og møteplasser i detaljplanene (jf. ovenstående avsnitt om plannivå).
- Det er også viktig å ivareta barn og unges interesser ved ombygginger o.l. som kan gjøres etter byggesøknad. I kravet til situasjonsplan som da skal legges ved søknaden, jf. bestemmelse 1.7, er heller ikke forholdet til barn og unge omtalt. For å sikre at det blir satt av egnede uteoppholdsarealer til barn og unge forutsetter vi at det tas inn bestemmelser i planen om dette, f.eks. som en del av fellesbestemmelsene. Vi viser her til de krav som er satt i kommunedelplanen og forutsetter at disse innarbeides i reguleringsplanen.
- Det bør videre stilles krav om at leke- og uteoppholdsarealene er ferdig opparbeidet samtidig med at første boenhet tas i bruk.
- Fylkesmannen fremmer innsigelse til det oversendte planforslaget med bakgrunn i manglende redegjørelse for og innarbeidelse av bestemmelser som sikrer barn og unge interesser i planleggingen, jf. ovenstående avsnitt.
- Støy
Vi merker oss positivt at det er vist hensynssoner i plankartet og tatt inn bestemmelser om støykrav i planen. Det er ikke lagt inn støysoner langs jernbanen. Vi ber kommunen vurdere ev. støykrav langs jernbanen da det må påregnes økt transport og da særlig av gods i tiden framover.
- Jernbane
Vi kan ikke se at forholdet til jernbanen og ev. elektrifisering og utbygging til økt transport er omtalt. Vi forutsetter at planforslaget ikke er til hinder for videre utvikling av jernbanen, og at dette blir avklart med Jernbaneverket.
- Plankart og –bestemmelser
Vi forutsetter at plankart er utformet i samsvar med kart- og planforskriften § 9 og at merknader fra Statens kartverk Hamar til teknisk kontroll av planen blir innarbeidet.

Rådmannens vurdering:

Det ble valgt å beholde planen som en detaljregulering, men å dele den opp i mindre delplaner.

Skoleområdet ble skilt ut som en egen delplan innenfor planområdet som Detaljregulering for Alvdal barneskole med omkringliggende areal, plan-ID 201205 Del 1 og Alvdal sentrum – Steia, øst, Plan-ID 201205 Del 2.

Det er innarbeidet bestemmelser som sikrer barn og unge interesser i planleggingen, i § 1.7.

I henhold til støy legges det ikke til rette for boliger nærmere jernbanen enn dagens eksisterende boliger. Planforslaget er ikke til hinder for videre utvikling av jernbanen, i henhold til avklaring med Jernbaneverket (BaneNOR).

Plankart er utformet i samsvar med kart- og planforskriften § 9.

Fylkesmannen opplyste i telefonsamtale 23.05.19 at innsigelsen er å betrakte som oppfylt da bestemmelse § 1.7 er endret i tråd med denne.

Jernbaneverket (BaneNOR), 06.11.15

Jernbaneverkets (Bane NOR) krav:

Tekst i bestemmelser og på plankart må endres slik:

Byggegrense til arealer der bolig inngår, er 20 meter fra nærmeste spormidt. Byggegrense til næringsformål er 15 meter fra nærmeste spormidt.

Dette innebærer at eksisterende bygninger kan brukes som i dag, men ved brann eller søknad om til/påbygging, må søker forholde seg til 20 meters byggegrense for boliger og 15 meters byggegrense for næringsformål. Dersom dette ikke gjøres, fremmes innsigelse.

Begrunnelse:

Jernbanelovens § 10 krever 30 meters byggegrense fra nærmeste spors midtlinje for alt bygge- og gravearbeid. Vi kan i særskilte tilfeller akseptere at byggegrense til boliger eller bygninger som inneholder leiligheter, settes til 20 meter. For bygninger som skal reguleres til forretning, kontor og industri, kan vi akseptere byggegrense på 15 meter.

Disse minimumskravene er satt pga. sikkerhet til jernbanen, og fordi beboerne på stedet ikke skal bli så plaget eller få helseproblemer pga. støy og vibrasjoner fra jernbanen. Hensyn til eventuell fremtidig elektrifisering og utvikling av jernbanen skjerper dessuten våre krav til avstand.

ROS- analyse

Jernbaneverket krever en bredere behandling av sikkerhet i forhold til eksisterende jernbane, både i forbindelse med ny Kommentar: De fastsatte grensene på henholdsvis 15 og 20 meter er innarbeidet i planen, jf. § 1.11 Byggegrense.

Det må fremlegges faglig dokumentasjon som konkluderer med at gjennomføring av reguleringsplanen ikke vil føre til økt fare for trafikk, påkjørsler, flom-, erosjon- eller utglidninger på jernbanen.

Dersom det må gjennomføres risikoreduserende tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet, både med hensyn til trafikk og drenering/overvannshåndtering, må disse risikoreduserende tiltakene beskrives, og det må sannsynliggjøres at de kan gjennomføres uten kostnader for Jernbaneverket.

For arealer som grenser opp til jernbanen, skal det settes opp minimum 1,8 meter høyt flettverksgjerde mot jernbanen, for å hindre at personer som oppholder seg på området ikke skal komme ut i jernbanesporet. Nøyaktig plassering gjøres i samarbeid med Jernbaneverket.

Dersom det ikke utarbeides ROS-analyse som beskrevet, fremmes innsigelse.

Rådmannens vurdering: De fastsatte byggegrensene på henholdsvis 15 og 20 meter er innarbeidet i planen, jf. § 1.11 Byggegrense. Ang. ROS-analysen; se ROS-analysen punkt 3, 4, 40, 46, 47, 48 og 49. Flettverksgjerde kan settes opp langs jernbanen i samarbeid med BaneNOR.

I brev datert 08.09.16 hevet BaneNOR innsigelsen med begrunnelse av de antar at en eventuell økning i trafikken over planovergangen, som følge av detaljreguleringsplanen, vil bli svært beskjeden.

Et annet moment er at kryssingssporet på stasjonen og planovergangen, benyttes kun i avvikssituasjoner. Dette underbygger konklusjonen i møtet 4. oktober 2018 om å ikke stille krav om planfri kryssing.

Forutsatt at ovennevnte endringer i byggegrenser betyr minst 20 meters byggegrense for boliger/boligformål og minst 15 meter for næringsbygg/næringsformål, anser vi dette som en imøtekommelse av Bane NORs tidligere uttalelse og krav.

Offentlige merknader

NVE, 10.12.15

NVE merker seg positivt at det er lagt inn 20 m hensynssone– flomfare langs Kvernbekken med tilhørende bestemmelser. Utover dette har NVE ingen merknader til planforslaget.

Sametinget, 24.11.15

Minner om den generelle aktsomhetsplikten. Dette bør framgå av reguleringsbestemmelsene, og foreslår at følgende tekst innarbeides:

«Kulturminner og aktsomhetsplikten. Skulle det under bygge- eller anleggsarbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Hedmark fylkeskommune omgående, jfr. lov 9. juni 1978 nr. 50 og kulturminner (KML) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.»

Minner om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet.

Rådmannens vurdering: Den generelle aktsomhetsplikten er tatt inn i bestemmelsens § 1.2.

Statens vegvesen, 04.11.15

SVV forutsetter at planforslaget er i samsvar med

- ✓ KDP for Alvdal tettsted 2011-2014(2020),
- ✓ Nasjonale føringer for areal- og transportplanlegging,
- ✓ Vedtatt reg.plan for Rv. 3
- ✓ Stedsutviklingprosjektet for Steia

SVV synes det er positivt at:

- ✓ Det legges til rette for utvikling av Steia, sett i lys av de nasjonale føringene.
- ✓ Det er vist til sammenhengende gang- og sykkelløsninger med tilhørende rekkefølgebestemmelse. Det vil gi gode og trafikk sikre løsninger.

SVV gjør oppmerksom på at alle trafikkregulerende skilt må vedtas med hjemmel i vegtrafikkloven.

Rådmannens vurdering: Planen følger opp de nevnte overordnede føringer og planer.

Jernbaneverket (Bane NOR), 05.11.15

Planfaglige råd og anbefalinger:

DETALJREGULERING FOR ALVDAL SENTRUM – STEIA, VEST

Jernbanens areal er angitt med flere forskjellige SOSI-koder for forskjellige arealer på planer, f. eks SOSI 2021, 2024 og 2025. Vi foreslår at kommunen heller bruker SOSI-kode 2020 på alt jernbaneareal.

Byggegrense på 15m for forretning, kontor og industri. Byggegrense på 20 m for bolig og bygninger med leiligheter. Det godtas 15 m for BFS5 (/utgård) siden 20 m byggegrense, samt flomsone, ville gjøre området ubebyggelig.

Jernbaneverket krever at det utarbeides ROS-analyse som omhandler sikkerhet i forhold til eksisterende jernbane. Det må fremlegges faglig dokumentasjon som konkluderer med at reguleringsplanen ikke vil føre til økt fare for flom-, erosjon- eller utglidningsskader på jernbanen. Dersom det må gjennomføres risikoreduserende tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet, både med hensyn til trafikk og drenering /overvannshåndtering, må disse risikoreduserende tiltakene beskrives, og det må sannsynliggjøres at de kan gjennomføres uten kostnader for JBV.

Rådmannens vurdering: 2020 er overordnet SOSI-kode. På reguleringsplannivå er det naturlig å benytte dagens status / ev ønsket endring og det synes korrekt å holde på de foreslåtte kodene.

Byggegrensene er endret i plankart og planbestemmelser i henhold til dette.

Det er ikke planlagte tiltak i planen som vil medføre økt fare for flom-erosjon eller utglidningsskader på jernbanen. Se ROS-analysen, hendelse 3: Flomras, 4: Elve-/bekkeflom, 46: drenering/ overvannshåndtering og 49: fare for flom, erosjon og utglidninger mot jernbanen.

Det synes ikke å være behov for risikoreduserende tiltak.

Hedmark fylkeskommune, 12.01.16

Planfaglige forhold

Hedmark fylkeskommune merker seg positivt at forslaget:

- ✓ legger til rette for utvikling av Steia som kollektivknutepunkt, med høy utnyttelse i byggeområdene nærmest sentrumskjernen.
- ✓ Søker å ivareta områdekvalitetene i stasjonsbyen gjennom bestemmelser om tilpasning av ny bebyggelse til lokalt bygningsmiljø, samt natur og vegetasjon.

Fylkeskommunen påpeker at det er viktig å sikre områdekvaliteter i bomiljøer, deriblant utearealer for lek og opphold. Dette må innarbeides i kart og bestemmelser før vedtak av plan Avgrensning av byggeområdet for Coop bør revurderes for å gi mulighet for nybygg med større grunnflate, og i 2 etasjer, jfr. stedsutviklingsplanen.

Kulturvernfaglige forhold

Det finnes flere nyere tids kulturminner innenfor planen. Det er positivt at disse gis hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Det er behov for å tydeliggjøre bevaringen også av ilgodshuset og gatefasadene på butikkene som del av helheten.

Eventuelle tiltak innenfor planavgrensningen som berører bygninger datert før 1850 skal oversendes Fylkeskommunen i medhold av Kulturminneloven § 25. Tiltak på fredete- og listeførte bygninger skal oversendes fylkeskommunen. Det ansees som positivt at det legges opp til oversendelse av eventuelle tiltak på SEFRAK-registrerte objekter til fylkeskommunen.

Rådmannens vurdering:

Områdekvaliteter i bomiljøer, utearealer for lek og opphold, er innarbeidet i § 1.7.

Avgrensing av byggeområdet for Coop er vurdert i Stedsutviklingsprosjektet, der det ble bestemt at en skulle gå videre med dette alternativet.

Juridisk linje for Bygg, kulturminner mm. som skal bevares er lagt på hotellet, stasjonsbygget og ilgodshuset. Oversendelse av tiltak på SEFRAK-registrerte objekter vil overholde kravet om innsending til fylkeskommunen.

Private merknader

Aasa Dalen (grunneier gnr/bnr 9/160), 14.10.15

Dalen spør om hvilke konsekvenser det får for hennes eiendom at det i område BK1 åpnes for bebyggelse inntil tre etasjer, sokkelbygg og terrassebebyggelse. Videre framgår det av vedtaket (i Fast utvalg for plansaker) at BK 1 reguleres til BK/F/K 1.

Dalen reagerer også på at det er kommet innspill i planprosessen uten at hun som grunneier, er blitt orientert om det.

I planforslaget åpnes det for konsentrert boligbebyggelse, terrassehus, forretnings/ kontorbygg på dette vesle, bratte området, Hvor mye er det realistisk å få til? Hun tror på en fornuftig tilnærming og ikke luftsloft-bygging.

Dalen håper videre at Alvdal kommune i fortsettelsen legger opp til åpne, inkluderende planprosesser og at involverte blir holdt orientert.

Rådmannens vurdering:

På sikt betyr det at Dalen kan utvikle sin eiendom i tråd med det planforslaget inneholder, dersom planen blir vedtatt slik den foreligger. Bakgrunnen for planforslaget er ønsket om å fortette på Steia, og utnytte området mest mulig, og best mulig.

Planprosessen er slik at enhver kan komme med forslag til utvikling av området. Deretter må forslagene vurderes, og avveies, det er fordeler og ulemper med alle forslagene.

Det er plass for denne type bygg i bakken, og det vil være opp til utbyggere å realisere planen. Men, det vil ikke skje noe uten i samråd med grunneier.

Alvdal kommune ønsker å ha åpne og inkluderende planprosesser, og planen blir sendt ut til alle berørte, som kan komme med sine uttalelser. Dalen har tidligere kommet med innspill til planen ved

varsling om oppstart av planarbeidet, jf. brev datert 23.09.15, til naboer og berørte parter. Planen var ute på høring før den ble delt opp, og skal nå legges ut på nytt etter at planen er delt opp og endringer er gjort i henhold til innkomne merknader.

Coop Oppdal SA, 22.10.15

«I Planbeskrivelsens pkt. 4.2 – Sammendrag av forhåndsuttalelser, er det under innspill fra COOP Oppdal i brev datert 28.10.13 utelatt kulepunkt i saksfremlegget:

Nivåsenking av gateløp må unngås på grunn av allerede utfordring med høyder på parkeringsplass/inngangsparti for Coop Prix.

Dette er svært viktig for oss på grunn av allerede stor høydeforskjell fra gateplan opp til vårt inngangsparti med trapp.»

Rådmannens vurdering:

Høyder på gateplan skal ikke bestemmes i reguleringsplanen.

Beboere i Steigardsteigen, 20.10.15

Påpeker at gangvegen på hjørnet av kirkegårdstomta som forbinder Steigardsteigen med Jernbanetomta ikke er tegnet inn på plankartet. Denne vegen er etablert og benyttes i dag av beboerne i Steigardsteigen som forbindelseslinje til Steia. Vegen er også mye benyttet av andre, blant annet skoleelever i nærområdet.

Ved tidligere muntlig kontakt med representanter for kommune, er vi blitt forsikret om at denne gangvegen fortsatt skal være der. Vi ber derfor om at vegen blir innarbeidet i plankartet på permanent basis, slik at vi fortsatt kan benytte den til sentrumsfunksjonene, som jernbane, butikker og offentlige kontorer. Det bor mange eldre mennesker i Steigardsteigen, og en lett og trafiksikker adkomst til Steia vil forenkle hverdagen for de fleste.

Rådmannens vurdering:

Det er viktig med gode gangforbindelser på Steia. For å ha gi bedre mulighet for utvidelse av kirkegården sikres denne gangadkomsten i bestemmelsene og ikke i kartet. Dette gjør at gangadkomsten kan flyttes, men ikke fjernes.

Alvdal turforening, 03.11.15

Henvendelse angående infotavle for turer i Alvdal.

Rådmannens vurdering:

Dette er et tiltak, dette hører hjemme i en handlingsplan.

Steia eiendom, 17.11.15

Antall etasjer på eksisterende bygninger bør ikke overstige dagens 2 etasjer over bakkeplan.

Handelsstanden på Steia er svært opptatt av hvor tilgjengelig butikker og annen næringsvirksomhet er for våre kunder. Dette dreier seg om antall parkeringsplasser, tilgjengelighet for disse og avstand til butikker. Det er svært viktig at det er flest mulig gode parkeringsplasser på Steia, at disse ligger nær butikkene og at adkomsten er enkel, godt skiltet og skaper et trygt trafikkbilde.

Flere oppsittere skal i fremtiden rehabilitere, male eller gjøre andre ting med sine bygg. Vi ønsker derfor noen retningslinjer for fargevalg og andre estetiske utforminger på eksisterende bygningsmasse på Steia.

Handelsstand på Steia ønsker fortsatt tilgjengelig og trygg adkomst for varelevering til kjelleretasjen på baksiden av butikklokalene.

Rådmannens vurdering:

Antall etasjer skal ikke overstige dagens 2 etasjer over bakkeplan. Det presiseres i bestemmelsene pkt. at 3 etasjer er med kjelleretasje – sokkel – som dagens. Defineres med kotehøyde på husene.

Parkeringsplasser utenfor næringseiendommene blir som detaljplanlagt i Steia – prosjektet. Skiltplan for Steia skal legges til grunn for videre skilting. Varelevering skal fortsatt skje på baksiden av butikklokalene.

Astrid og Embret Mellesmo, 08.01.16

Dersom Rørosbanen blir elektrifisert, vil flere godstog kjøre gjennom sentrum og delvis komme til å sperre fri adkomst mellom øvre del (kommuneadministrasjonen) og nedre del (forretningsdelen) i sentrum. Ifølge Jernbaneverkets handlingsplan 2014-2017 (den reviderte del), vil Dovrebanen bli prioritert som persontogbane, uansett vil derfor flere godstog gå på Rørosbanen. Jfr. Utredning om Rørosbanen 11.12.2015 til Samferdselsdepartementet.

For å unngå bilkøer i sentrum bør derfor reguleringsplanen inneholde opprustning av jernbaneundergangene ved nordenden av området FV 681 og ved Synnøve Finden (Sjulhusvegen) til gjennomkjøringshøyde på minst 420 cm. Dermed finnes brukbare omkjøringer for biler.

En bør vurdere om det kan lages fotgjengerover/under-ganger ved Alvdal stasjon som ikke sperres ved togpasseringer.

Gjennomgående lange godstog vil også lage en del støy. Det bør foretas støymålinger på strekningene gjennom sentrum. Selv om mange godstog blir fremført om natten, bør støyskjerming legges inn i planen. Problemene ved at jernbaneovergangene kan bli stengt i lengre perioder, manglende omkjørings-veger og støy, er felles for tettstedene i Nord-Østerdal. Denne saken kan best løses i fellesskap for alle kommunene og Jernbaneverket.

Rådmannens vurdering: Dette er en arealkrevende løsning, som ikke er vesentlig for trafikkavviklingen på Steia. Innspillet spilles over til politisk nivå / regionrådet.

SAMMENDRAG AV UTTALELSER ETTER ANDRE GANGS HØRING

«Detaljregulering for Alvdal sentrum – Steia vest» ble lagt ut til ny høring og offentlig ettersyn i tidsrommet 17.06.2019 til 26.07.2019, grunnet lang tid fra første gangs høring.

Det kom inn 11 merknader:

• Tirill Langleite	13.06.19
• NVE	18.06.19
• Alvdal ungdomsskole	24.08.19
• BaneNOR	08.07.19
• Fylkesmannen i Innlandet	12.07.19
• BF Bygg Alvdal	24.07.19
• Aasa Liv Dalen	24.07.19
• Statens vegvesen	26.07.19
• Enhet for kommunal teknikk	26.07.19
• Alvdal sokneråd	29.07.19
• Hedmark fylkeskommune	12.08.19

Av disse er én innsigelse, fra Statens vegvesen.

Innsigelse

Statens vegvesen, 26.07.19

Planavgrensning

I planforslaget er deler av rv. 3 innlemmet i planforslaget ved Kvernbekkdalen . Dette dreier seg om arealer, slik SVV tolker det, knyttet til Kvernbekkens kryssing av rv. 3 og slik det fremgår av planforslaget; «for å ta inn i seg rv. 3 og regulere inn avkjøringsfelt til Steia sørfra».

Statens vegvesen forutsetter at planen følger planavgrensningen slik det fremgikk av oppstartsvarselet og skisse i planbeskrivelsen (jf. fig 1 under kap 3.1), og at fremlagt planforslag tilpasses reguleringsplan for Rv3 - Alvdal tettsted, Kvernbekkdalen – Steimosletta av 25.03.13.

1. Statens vegvesen fremmer innsigelse til planområdets avgrensning da plan avgrensningen slik den fremstår nå, griper inn i nasjonale interesser knyttet til rv. 3.

2. Statens vegvesen fremmer innsigelse til etablering av kulvert under rv. 3 ved Kvernbekken pga manglende vurderinger av konsekvenser som berører nasjonale interesser, samt dialog i forkant av planprosessen.

Rådmannens vurdering:

Merknaden tas til etterretning. Plankartet er justert i tråd med merknaden. Kulverten under Rv. 3 er tatt ut av planen. Innsigelsen løst i brev datert 14.10.19.

Offentlige merknader

Statens vegvesen, 26.07.19

1. Om planforslaget

Statens vegvesen stiller seg i utgangspunktet positiv til planforslaget som helhet og hensiktene knyttet til planen. I uttalelsen til planforslaget for hele Steia sentrum datert 04.11.15 uttrykte SVV at det er positivt at det legges til rette for utvikling av Steia, sett i lys av de nasjonale føringene, samt gode sammenhengende gang- og sykkeløsninger med tilhørende rekkefølgebestemmelser. SVV mener det er positivt at det legges til rette for å styrke og utvikle Steia med tilhørende sentrumsfunksjoner. Stedsutviklingsprosjektet på Steia la grunnlaget for dette, og det er etter vårt syn viktig å bygge opp under dette arbeidet og de mulighetene som mulighetsstudiet har presentert.

2. Handel og næring

Bestemmelsene knyttet til arealene som er foreslått regulert til kombinert bebyggelse - og anleggsformål, som også tar opp i seg handelsvirksomhet, er lite konkrete og angir ikke hva slags type handel det er snakk om. Statens vegvesen forutsetter at disse konkretiseres ytterligere. Slik de fremstår nå åpnes det både for plasskrevende og detaljvarehandel i sentrum. Dette angår også næringsarealene. Vi merker oss at vedlagte plankart ikke stemmer overens med bestemmelsene for områdene BFK1 - da det i plankartet ikke fremkommer at dette også er arealer for boligbebyggelse. Vi ber om at dette rettes opp.

3. Kryssing under rv. 3 / kulvert over Kvernbekken.

Forslag om kulvert under rv. 3 / over Kvernbekken er et forhold som har kommet inn sent i planprosessen (jf. oversendelsesbrevet til planforslaget). Dette forholdet ble også tatt opp ifb med detaljreguleringsplanen for Storsteigen (07.01.15).

SVV uttalte i forbindelse med detaljregulering for Storsteigen at: «Kvernbekkens kryssing av Rv. 3 ligger utenfor planområdet. SVV har ikke befart kulverten og er foreløpig ukjent med dimensjonene på den. Det er for tiden store og økende utfordringer knyttet til ekstremvær, hvor store nedbørmengder over kort tid fører til at veger blir oversvømt og utgravd, ofte som en følge av at kulverter og stikkrenner ikke kan ta unna vannmassene. Med det som bakgrunn – og at Rv. 3 har en spesielt viktig transportfunksjon som nasjonal hovedveg - er det ikke tilrådelig å begrense åpningen for vannføring i kulverten for Kvernbekken under Rv.3». SVV opprettholder dette synspunktet på etablering av kulvert under rv. 3 ved Kvernbekken.

I planbestemmelsene til Storsteigen-planen står følgende:

«§ 5.2 Turvei (GT1).

Turvei GT1 er en videreføring av gang/ sykkelvei SGS1 og o_SKV1 fra renseanlegget og opp langs Kvernbekken mot Rv. 3. Stien vil kunne koble sammen Storsteigen og Steia under Rv. 3 i forbindelsen med kulvert for Kvernbekken. For at denne skal kunne etableres kreves samarbeid med Statens vegvesen». Statens vegvesen kan ikke se at det har vært forsøkt å opprette dialog for å drøfte en slik løsning, og vi mener at dette i så fall bør gjøres i forkant av et reguleringsplanarbeid.

SVV frarådet en slik etablering i forbindelse med Storsteigen-planen, og ser at det vil måtte kreves omfattende utredninger for at en slik løsning skal kunne realiseres mtp flom og forholdet til rv. 3. Etablering av kulvert under rv. 3 i et flomutsatt område berører nasjonale interesser. SVV ser

DETALJREGULERING FOR ALVDAL SENTRUM – STEIA, VEST

fordelene med å etablere en gangforbindelse her, men dette tiltaket krever en helt annen tilnærming til å komme frem til en løsning enn som et forslag sent i en planprosess.

4. Støy

Ved eventuell nødvendig støyskjerming vil SVV presisere at støyskjerming vil være utbyggers ansvar.

5. Annet

SVV minner om at for alle tiltak som berører riksveg eller fylkesveg skal det utarbeides byggeplan og vurderes behov for gjennomføringsavtaler.

Rådmannens vurdering:

1. Tas til orientering.

2. Handel og næring. Merknaden tas til etterretning.

3. Kryssing under Rv.3 over Kvernbekken.

4. Støy – tas til orientering.

5. Annet – tas til orientering.

NVE, 13.06.19

1. NVE viser innledningsvis til del 2 der det fremgår av planbeskrivelsen at NVE har godkjent rapportene for flom- og vannlinjeberegninger og erosjon fra HydraTeam. NVE gjør oppmerksom på at de ikke kvalitetssikrer flomrapporter i forbindelse med ny utbygging.

2. I planbeskrivelsen kap. 3.2. er det identifisert et aktsomhetsområde for jord - og flomskred i Kvernbekken. Dette aktsomhetsområdet var ikke omtalt da planen var på offentlig ettersyn 23.09.2019. (2018, saksbehandlers kommentar.) NVE ville normalt hatt innsigelse til planene (både del 2 og del 3) dersom vi hadde oppdaget dette den gangen. Planprosessen har vært preget av oppdeling av planområdet m.m., slik at det har vært utfordrende for NVE å ha oversikt. Men vi forventer at kommunen sørger for at det blir gjennomført nødvendig kartlegging av skredfaren i tråd med sikkerhetskravene for skred i byggeteknisk forskrift (TEK17) § 7 - 3 og NVEs veileder 8/2014 - Sikkerhet mot skred i bratt terreng før planen vedtas.

3. Planen (del 3) var på regionalt planforum for Hedmark 22. mai 2019. Der ble det beskrevet en løsning for Kvernbekken under Sjulhusvegen med gangrister over bekken, jf. § 4.5.7. i planbestemmelsene. Det er viktig at en slik løsning planlegges mht. løse gjenstander (kvist ol.) i bekken. Vedlikeholdsrutiner ved ev. inntaksrist el. må komme klart frem av planbestemmelsene.

Rådmannens vurdering:

1. Kommentaren tas til etterretning.

2. HydraTeam har vurdert og kartlagt skredfarene i Kvernbekken i ny rapport, datert 02.09.19, samt flomlinjeberegninger datert 20.12.19.

3. Kulverten tas ut av planforslaget.

Bane Nor, 08.07.19

Skypemøte 14.05.19 med planavd. og teknisk avdeling for å avklare at innsigelsen var formelt avklart for Steia vest. Dette ble presisert i brev datert 15.11.19.

Hedmark Fylkeskommune, 12.08.19

1. HFK påpeker at det er uheldig med høringsfrist i sommerferien, og ber om utsettelse av uttalelsesfristen.

2. Planbeskrivelsen

Fylkesdirektøren bemerker på generelt grunnlag at planbeskrivelsen i liten grad beskriver de tiltak og endringer som gjøres i planforslaget og virkningene av disse. Dette medfører at det er unødvendig komplisert å vurdere hvilke endringer som gjøres, hvorfor disse er gjort og hvilke konsekvenser de har. Viser i denne anledning til Plan- og bygningslovens § 4-2 første ledd hvor det fremgår formalkrav til utarbeidelse av planbeskrivelser. Planbeskrivelser «skal ved offentlig ettersyn ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området.»

3. Utvikling av Steia:

Fylkesdirektøren ser positivt på at planen legger opp til å styrke det historiske senteret på Steia. Planen legger til rette for transformasjon av eksisterende bygninger uten at de mister sin historiske identitet. Dette er i tråd med kommunedelplanen og følger opp ønsket om å videreutvikle eksisterende handels- og tjenestefunksjoner og eksisterende bruk, der en prioriter publikums- og utadrettede funksjoner på gateplan.

4. Vindusdekor:

Fylkesdirektøren mener at planbestemmelsen er for lite konkret og vil være vanskelig å styre etter for kommunen, i tillegg til at økt bruk av foliering av vinduer vil medføre mer lukkede fasader med tilhørende negative konsekvenser.

5. Byggeområde N/OPT/FV

Planbestemmelsene for byggeområdet N/OPT/FV er for lite konkret med hensyn til hvilken type næring som tillates etablert. Dette vil kunne skape interessekonflikter med randsoneområdene, henholdsvis ungdomsskolen, samfunnshuset, aktivitetsområder, idrettsanlegg og boliger. Fylkesdirektøren anbefaler at kommunen strammer opp planbestemmelsene slik at interessekonflikter unngås for å ivareta barn- og unges interesser og ivareta bokvaliteten og folkehelsen til boligområdet. Ved å stramme opp planbestemmelsen vil kommunen også få et bedre planverktøy for å styre utviklingen av området. Det kan også med fordel etableres et parkbelte/parksone mellom områdene for å dempe nærvirkningene av næringsområdet.

6. Støy:

Da detaljreguleringen for Steia øst (plan-ID 201205) ble lagt ut på offentlig ettersyn ble det påpekt at det ikke er lagt inn støysoner langs jernbanen og at planen bør inneholde krav om tilfredsstillende støyforhold i henhold til T-1442/16. Fylkesdirektøren mener at kommunen bør gjennomføre konkrete støyvurderinger av jernbanen, enten gjennom direkte observasjoner eller digital

kartlegging, og legge disse til grunn for en støysone i kartet. Fylkesdirektøren mener også at det må legges inn støysoner for Rv.3.

7. Barn og unge:

Med hensyn til barn- og unges interesser det i planforslaget tatt inn planbestemmelse 1-7 og 1.7.1-1.7.3 hvor det fremgår krav til ute- og oppholdsarealer og lekeplasser. Planbestemmelsene er i stor grad de samme som i kommunedelplanen planbestemmelser punkt 1.12 og 1.14. Det er i detaljert form satt krav om lekeplasser og avstand til disse, samt krav til sol og helningsgrad. I

planbestemmelse 2.2 settes det rekkefølgekrav til opparbeidelse av lekeplasser og uteoppholdsarealer i tråd med planbestemmelse 1.7 før ferdigattest kan gis.

Fylkesdirektøren forventer at kommunen setter planbestemmelser for opparbeidelse av lekeplass i tråd med «rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging» og KMD's veileder T-2/08 «Om barn og planlegging». Dette innebærer at planbestemmelsene tilpasses plannivået, at det settes kvalitetskrav til opparbeidelsen med hensyn til lekeapparater og sitteplasser, og at planbestemmelsen 2.2 sikret opparbeidelse av lekeplasser før boligene tas i bruk (brukstillatelse).

8. Vannmiljø:

Planforslaget ivaretar vannmiljøet på en tilfredsstillende måte gjennom plan- bestemmelsene 5.1.1. «G1-7»?? Fylkesdirektøren har av den grunn ingen vesentlige merknader til planforslaget angående vannmiljøet.

9. Automatisk fredete kulturminner:

Fylkesdirektøren har ingen vesentlige merknader til planforslaget angående automatisk fredete kulturminner. Varslingsplikt jf. kulturminneloven er ivaretatt i planens fellesbestemmelser.

Rådmannens kommentar:

1. Høringsfrist er gitt i henhold til krav fastsatt i plan- og bygningsloven.

2. Planbeskrivelsen var ikke ferdig på det tidspunkt planen ble sendt på høring, og er nå supplert/ferdigstilt.

3. Tas til orientering.

4. Vindusdekor. Rådmannen kjenner ikke igjen formuleringen i merknaden fra fylkeskommunen, og opprettholder innholdet i denne formuleringen. Foliering utover 1/3 gjelder ikke ved utsmykning, men dersom det er andre forhold som tilsier et behov for skjerming.

5. Merknaden tas til orientering. Formålet er endret til næring /parkeringsplass. Det betyr av offentlig formål/skoleområde er tatt ut av formålet, og det vil da ikke ha så mye å bety hvilken type næring det vil være i framtiden,

6. Støysoner. Det er lagt inn støysone for Rv. 3. Mot jernbanen er det ikke planlagt ny bebyggelse nærmere enn 20 m. Foreslått dispensasjon fra dette, for boligtomt BFS6 var ei anbefaling fra BaneNOR. Denne er nå tatt ut, og byggegrensa er satt til 20 meter her også. Tomta inngår i formålet blågrønn-struktur.

7. Barn og unge – krav til ute- og oppholdsarealer og lekeplasser. Merknaden tas til etterretning, og § 1.8 er endret i tråd med dette.

8-9: Tas til orientering.

Fylkesmannen i Innlandet, 12.07.19

1. Støy:

Fylkesmannen ba i sitt brev datert 21.12.15, kommunen vurdere eventuelle støykrav langs jernbanen, da det må påregnes økt transport og da særlig av gods i tiden fremover. Det er ikke lagt inn støysoner langs jernbanen i mottatte planforslag. Planforslaget innebærer muligheter for fortetting i eksisterende boligområder. Det er innarbeidet en bestemmelse, § 1.16, om støy. Bestemmelsen tilsier blant annet at: «*Dokumentasjon av støyvurdering, samt eventuelle avbøtende tiltak, skal følge vedlagt reguleringsplan.*» Fylkesmannen antar at det er ment å stå: «*skal følge vedlagt til søknad om rammetillatelse eller igangsettingstillatelse.*» Fylkesmannen forutsetter at dette endres før vedtak av planen.

2. Barn og unge

Det er i forslag til bestemmelser §§ 1.7.1, 1.7.2 og 1.7.3 brukt samme bestemmelser til planen som kommunedelplanens bestemmelser pkt. 1.12 om lekeplasser og uteoppholdsområder, og pkt. 1.13 om fortetting. Forslag til bestemmelser bør omskrives slik at de passer i en detaljreguleringsplan. Forslag til bestemmelse § 1.7.2 setter fysiske krav til lekeplasser og uteoppholdsareal i forhold til sol og skjerming mot vind, forurensning, trafikkfare og støy. Fylkesmannen savner kvalitetskrav til opparbeidelsen, herunder lekeapparater, sitteplasser m.v. Vi minner om rikspolitiske retningslinjer til barn og planlegging pkt. 5 om krav til fysisk utforming. Retningslinjen tilsier blant annet at det i nærmiljøet skal finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter blant annet at arealene: - er store nok og egner seg for lek og opphold - gir muligheter for ulike typer lek på ulike årstider - kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne.

Vi minner også om KMDs veileder til de rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, T-2/08, der det blant annet heter at arealer smalere enn 10 meter ikke skal regnes med ved beregning av arealer avsatt til lekeplass. Fylkesmannen forutsetter at kommunen ivaretar krav som stilles til lekeplass, jfr. rikspolitiske retningslinjer for barn og unge med veileder.

3. Samfunnssikkerhet og beredskap

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Fylkesmannens vurderer at risiko- og sårbarhetsanalysen dekker minimumskrav til en slik analyse, men oppfordrer kommunen til å vurdere om valgt analyseform er hensiktsmessig for å avdekke risikoer og sårbarheter. Et eksempel på mulig sårbarhet er når planforslaget regulerer området for undervisning (o_BU) nært område for næring (BN). Eksisterende situasjon tilsier at dette ikke er ett problem, men bestemmelsene setter ingen avgrensning for type næringsbebyggelse som er tillat på området. Risiko- og sårbarhetsanalysen vurderer ikke dette. Fylkesmannen anbefaler at risiko- og sårbarhetsanalyser utformes på bakgrunn av DSB veileder *samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging* (2017).

4. Plankart

Fylkesmannen ber kommunen vurdere om det er hensiktsmessig å regulere eksisterende tiltak innenfor faresone for flom. Dette bør gjøres med utgangspunkt i risiko- og sårbarhetsanalyse.

5. Bestemmelser

Fylkesmannen ber kommunen vurdere om bestemmelsene i stor nok grad sikrer at tiltak ikke fører til uheldige konsekvenser. Ett eksempel på manglende sammenheng er at risiko- og sårbarhetsanalysen legger til grunn at det ikke skal gjennomføres tiltak innenfor faresone for flom (H320).

Bestemmelsene åpner for at tiltak kan gjennomføres innenfor flomsonene dersom de er 0,5 meter høyere enn høyden på en 200-årsflom. Fylkesmannen legger til grunn at fagmyndighet vurderer dette i sin uttalelse.

6. Bestemmelsene angir ikke hvilken type handel som tillates, og slik det står nå åpnes det både for plasskrevende og detaljhandel i sentrum. Type næring som tillates innenfor område N/OPT/FV er heller ikke angitt nærmere i bestemmelsene. Næringsbebyggelse kan skape konflikt i forhold til tiliggende ungdomsskole. Planbestemmelsene fremstår mer som bestemmelser til områdeplan med ytterligere krav til detaljregulering enn til detaljreguleringsplan. En detaljregulering skal være et godt styringsverktøy for kommunen ved behandling av byggesaker, og skal på detaljnivå også gi tilstrekkelig forutsigbarhet for utviklingen av et område. Fylkesmannen forutsetter at planbestemmelsene strammes opp og gir klarere føringer for utviklingen av sentrumsområdet Steia vest.

7. Planbeskrivelse

Fylkesmannen mener at planbeskrivelsen i for liten grad beskriver virkninger av planforslaget. Vi viser i den forbindelse til KMDs reguleringsplanveileder, kapittel 3.4.3 om planbeskrivelser.

Rådmannens vurdering:

1. Støy:

«Dokumentasjon av støyvurdering, samt eventuelle avbøtende tiltak, skal følge vedlagt til søknad om rammetillatelse eller igangsettingstillatelse» er innarbeidet i bestemmelsen § 1.16 om støy.

2. Barn og unge

Merknaden er tatt til etterretning. Bestemmelsene §§ 1.7.1 og 1.7.2 er endret, og tatt inn i § 1.8.

3. Samfunnssikkerhet og beredskap

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Arealene viderefører dagens bruk. Formålet er splittet opp slik at det ikke lenger er kombinert formål mellom næring / skoleområde. Det er lagt inn rekkefølgekrav om utomhusplan for ungdomsskolen før veien kan legges om ved Synnøve Finden, for å forbedre trafiksikkerheten ved skoleområdet.

4. Plankart

Flomsonen er lagt 20 m fra bekken på begge sider. Det er flere meters høydeforskjell fra bekken og opp til gang- og sykkelveg (o_SGS2). Rådmannen har endret formålsgrensene for byggetiltakene bolig (BFS4) og kombinert areal (B/T/F/K1) og næring (BN) i tråd med flomlinjeberegningen. Frittliggende bolig (BFS4) har brent ned, og ligger inneklemt mellom bekken og jernbanen. Rådmannen anbefaler at dette arealet tilbakeføres til naturområde.

5. Bestemmelser

Jf. pkt. 4.

6. Merknaden om presisering av bestemmelsene for handel og næring tas til etterretning, det er anført i bestemmelsene at det kun er snakk om detaljvarehandel på Steia.

7. Planbeskrivelse. Merknad om bedre beskrivelse av virkningene av planforslaget tas til etterretning. Planbeskrivelsen er skrevet om.

Andre kommunale merknader

Enhet for kommunal teknikk, 26.07.19

Enhet kommunalteknikk skal gjennomføre utvidelse av Alvdal kirkegård. Det skal tas utgangspunkt i skisse «Fase 1» utarbeidet ved Steiaprosjektet ved prosjektering.

I planprosessen forholder planavdelingen seg til en avstand på ca 17 m fra utvidet kirkegård til nærmeste spors spormidte.

Dette betyr at det gjenstår 8,2 m fra avgrensning kirkegård til eiendomsgrensen til BaneNOR. Dette skal ifølge parkeringsnormen til Byggforsk kunne gi plass til 45 grader skråparkering (5,2m) og en adkomstvei på 3 m bredde. Et slikt parkeringsmønster er beregnet for trafikk i en retning, og det kreves også snuplass i enden av adkomsten. Snuplass vil her bety å snu foran gravplassens garasje, og kjøre tilbake i samme adkomstvei. Skråparkering gir ca. 70% så mange parkeringsplasser som 90 graders parkering. Dette er teoretiske tall fra parkeringsnormen til Byggforsk.

Ved skråparkering i hele utbyggingsområdets lengde, vil det teoretisk være plass til 35 biler.

En adkomstvei med bredde på 3m (4,5 m til BaneNor's gjerde der det står i dag) vil være for smal med hensyn til nødvendig adkomst for store kjøretøy. Brøyting, henting container, nødvendig utstyr til kirkegården mv.

For å få til en maksimal utvidelse av kirkegården innenfor et begrenset område, foreslås det derfor å sette formålsgrense kirkegård til 15 m fra nærmeste spormidte nordover fra BaneNORs parkeringsplasser. Og dermed ikke legge til rette for ca 20 skråparkeringsplasser inn mot kirkegården her. Videre å trekke inn formålsgrense kirkegård videre sørover for å gi plass til ca. 22 parkeringsplasser med 90 graders parkering.

Rådmannens vurdering: Antall parkeringsplasser totalt sett vil bli noe redusert ut fra opprinnelig planforslag, men vil gi en bedre trafikal løsning.

Alvdal ungdomsskole v/ rektor Erik V. Jordet, 24.06.19

Jordet viser til Opplæringsloven § 9A-2, og påpeker at dagens utemiljø ikke oppfattes å være et miljø som fremmer helse og trivsel, og at Alvdal kommune som skoleeier dermed ikke fyller lovkravet slik skoleplassen fremstår og brukes i dag. Det er også viktig å ta hensyn til dette når det en gang skal bygges eller utbedres, for selv da skal det være et trygt og godt skolemiljø.

Jordet har følgende konkrete merknader:

Trafikksikkerhet:

Innkjøringa til «Hesteskoen» må sperres for trafikk og parkering.

Mot Finden må det skilles hva som er gangveg, veg, parkering og skoleplass.

Mot Finden må det innenfor Hesteskoen bli en fysisk sperre mot øst, og denne bør til dels være «funksjonell» med tanke på skjerme/lage ly, samt hindre at baller havner i vegen.

«Hesteskoen» bør «fylles» med aktivitet, samtidig som ankomst/parkering for HC til basseng ivaretas. I tillegg til dette presenteres detaljplaner for skoleområdet som ikke angår detaljreguleringsplanen, men kan iverksettes uavhengig av denne prosessen.

Rådmannens vurdering:

Kommentaren tas til orientering. Det settes inn rekkefølgebestemmelse i bestemmelsene om utforming av skoleområde før vegen forbi skoleområdet kan legges om, jf. utførelse av tiltak i plan.

Andre

Alvdal sokneråd, 29.07.19

Alvdal sokneråd har generelt innsigelser dersom det i en reguleringsplan blir vektlagt parkeringsplasser fremfor utvidelse av kirkegården. Det er særlig muligheten til å feste gravplasser ved siden av hverandre som ikke ivaretas, regulert i gravferdsloven.

Soknerådet har ikke noe imot at granhekken mot jernbanen fjernes og erstattes av et gjerde som hindrer innsyn og støy fra omgivelsene rundt.

Soknerådet foreslår å ta vekk de foreslåtte parkeringsplassene i den nordlige enden av området, det vil si skråstilt, ev. langsgående parkeringsplasser parallelle med BaneNOR sitt gjerde nordover fra dagens parkering. Dette blir da areal for kirkegården. Sjørover fra dette legges det opp til parkering med 90 graders vinkel, noe som vil gi den beste samfunnsmessige løsningen.

Det foreslås at transportvegen gjennom kirkegården tas rett opp til det nåværende området som er foreslått til parkeringsplasser, for å få frigjort hele gravfeltet mot nord til gravlegging (felt D). Deler av dette brukes nå til transport.

Kirkegårdsarbeideren må ha et område til deponi for overskytende masse fra kirkegården, Dette er tenkt anlagt i nordenden bak det gamle røde huset, og adkomst dit anlegges på baksiden av den kvite garasjen. Dette vil frigjøre området nord for kirkegården som i dag er regulert til kirkegård til

utnyttelse til gravplasser. Det har fra tidligere vært en gangvei fra boligene i området opp i sentrum. Denne bør anlegges helt i nordenden ved gjerdet til den private eiendommer der, og nåværende trase for denne bør stenges. Det kan også settes opp et gjerde mellom deponi og gangvei slik at disse holdes adskilt.

Alvdal sokneråd ønsker på sikt å kunne rive det gamle røde huset for så å bygge et tilsvarende hus i forlengelsen av den kvite garasjen. Dette vil forskjønne området, og søppelkontaineren som står der kan flyttes tilsvarende. Det bør imidlertid være fremkommelig for lastebil som kan tømme denne kontaineren.

Rådmannens vurdering: Den delen av merknaden som angår reguleringsformålet tas til etterretning. Denne er etter hva vi forstår sammenfallende med forslaget fra tekniske tjenester, utarbeidet av Norconsult.

Private merknader

BF bygg Alvdal, 19.07.19

BF Bygg Alvdal eier bygningen som står på gnr/bnr 9/17 – benevnt som B/T/F/K4 i reguleringsbestemmelsene. Veien Skulbakken, o_SKV3 går i dag over denne eiendommen, Ved en ev fremtidig utbygging av kan veien komme i konflikt med utnyttelse av tomten. BF Bygg Alvdal ser det derfor som positivt at det åpnes for å flytte o_SKV3 «utover mot Kvernbekkdalen» (sørover), dersom det blir utbygging i Kvernbekkdalen som krever dette.» (§ 3.9.1 i reguleringsbestemmelsene). BF Bygg Alvdal håper at dette også gjelder ved en eventuell utbygging av eiendommen gnr/bnr 9/17 og at dette kommer tydelig fram i planen.

Det er i dag anlagt gangvei over gnr/bnr 9/17 som knytter Steia sammen med området Kvernbekkdalen og Steigen skole. For å få en hensiktsmessig utnyttelse av tomten bør det også ses på alternativ plassering av denne. Det er viktig for BF Bygg Alvdal å sikre mulighetene både for fremtidig utbygging av tomten og adkomsten til Kvernbekkdalen.

Rådmannens vurdering:

Merknaden tas til etterretning, og bestemmelsen § 3.9.1 endres til: Det tillates at veien Skulbakken, o_SKV3, flyttes utover mot Kvernbekkdalen dersom det blir utbygging innenfor formålet Kvernbekkdalen som krever dette, med forbehold om godkjent søknad om byggetillatelse. Gangstien er regulert etter dagens status. Dersom det i framtiden blir aktuelt å rive bygningen på eiendommene 9/17 og 9/156 må dette tas opp da.

Aasa Liv Dalen, 24.07.19

Dalen uttrykker stor frustrasjon over en langvarig planprosess, der hun gjennom sin sentale plassering på Steia har måttet ta del i flere prosjekter, mulighetsstudier og planforslag uten å vite hvordan dette skulle ende. Dalen lurer ellers på den praktiske forskjellen mellom det planforslaget som var på på høring i 2015, og det foreliggende.

I 2015 var forslaget at området skulle gis formål BK/F/K, (Konsentrert boligbebyggelse (leiligheter)/flermannsboliger / Forretning/Kontor), mens det i foreliggende forslag er åpnet for B/T/F/K3 som betyr Bolig (eneboliger eller konsentrert bebyggelse) / Tjenesteyting (frisør, restaurant, helsetjenester, mm) / Forretning / Kontor.

Avslutningsvis konkluderer Dalen med at et positivt tiltak i planforslaget er å legge gang- og sykkelveien under Rv. 3.

Rådmannens vurdering: Merknaden tas til etterretning.

Tirill Langleite, 13.06.19

Merknaden gjelder Kvernbekkdalen.

Forslag 1.

Dersom Alvdal kommune ønsker å skille ut tomt og benytte seg av eksisterende bygningsmasse i henhold til AD-hock-komiteens rapport for tomme kommunale bygg, vil det være naturlig at all eksisterende (gammel og ny) bygningsmasse på skoletomten 9/17/25 inngår i dette. Vi ser det ikke formålstjenlig for pensjonistlandsbyplanen å bare eie gamle Steigen skole uten å ha tilgang til områdene rundt.

Forslag 2.

Pensjonistlandsbyen fester hele tomt 9/17/25. Alvdal kommune tilbys gratis tomteleie etter nærmere avtale og selv drifter de ønskede byggene (SFO med mer) iflg. AD-hock-komiteens rapport. Pensjonistlandsbyen drifter gamle Steien skole og områdene rundt. Vi ser positivt på et samarbeid i forhold til aktiviteter i Kvernbekkdalen, det gamle skoleområdet og vei/infrastruktur.

Alvdal Kommune fraskriver seg festekontrakter med OVF som ligger til grunn på tomt 9/17/25 i Kvernbekkdalen. Langleite er fortsatt interessert i å overta festekontrakt på den gamle parkeringsplassen med tanke på aktivitet på Storsteigen, Fjellregionens Ridehall og Alvdal Prestegård. Det jobbes intenst med å finne en løsning for kulvert under RV3 mellom Prestegården og Kvennbekken.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen finner forslaget interessant, og vil fortsette dialogen med Langleite.