

Varsling av oppstart – innkomne merknader med foreløpige kommentarer avgitt av PLAN1 umiddelbart etter varslingen:

1. Statens vegvesen, datert 24.04.2018
2. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 23.05.2018
3. BaneNor, datert 28.05.2018
4. Oppland fylkeskommune, datert 01.06.2018
5. Fylkesmannen i Oppland, datert 08.06.2018.

Uttalelsene er oppsummert og kommentert som følger:

1. Statens vegvesen (SVV), 24.04.2018
 - Anbefaler at det utarbeides forslag til planprogram for konsekvensutredning.
 - Forventer en trafikkanalyse med beregning av antatt trafikkmengde og reisemiddelfordeling, siden både E6 og fylkesveg 319 kan bli berørt.
 - Må vurderes behov for vegutbedringer eller trafiksikkerhetstiltak både internt i planområdet og på tilstøtende vegnett, særlig tiltak på skoleveger, pluss parkeringsbehov og –løsninger bør også inngå i analysen.
 - Forventes en vurdering av trafiksikkerhet, kapasitet og kryssutforming knyttet til dagens kryssing av Dovrebanen.
 - Tilrettelegging for gående og syklende langs Åmillomvegen til områdene øst for Våla, ungdomsskole og idrettsanlegg, mulig framtidig barneskole i området.
 - I tillegg må det vurderes behov for utbedring av krysset mellom fv. 319 og Åmillomvegen.
 - Som del av vedtatt kommunedeplan for E6 i Ringebru er det planlagt en opptrekksarm fra Åmillom til eksisterende E6 med ny kulvert under Dovrebanen. I og med at det er igangsatt ny prosess med utredning av flere alternative traseer for E6, er det for tiden usikkert om opptrekksarmen vil bli realisert.
 - Positivt at planen vil legge til rette for planfri kryssing. Det bør settes rekkefølgekrav om at planfri kryssing av jernbanen for myke trafikanter i forlengelse av Jernbanegata skal være etablert før det tillates nye boenheter i planområdet.
 - Forventer at det sikres et godt og sammenhengende nettverk som gjør det attraktivt å gå og sykle til daglige gjøremål.
 - Det bør vurderes å utvide planområdet til å omfatte Våla og brua på Åmillomvegen slik at ev. ny gangforbindelse over elva kommer innenfor plangrensa.
 - Utbygging vil i være i tråd med nasjonal mål om mer kompakte byer og tettsteder, og vi forventer en høy arealutnytting jf. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
 - Det framgår ikke av oppstartvarselet om ny næringsbebyggelse omfatter varehandel jf. Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland. Planområdet ligger ikke innenfor indre sentrumssone slik den er vist i forslag til kommuneplanens arealdel.

Kommentarer:

I samråd med kommunen var planforslaget ansett å være i tråd med kommuneplanen, som på varslingstidspunktet var under utarbeidelse. Kommuneplanforslaget hadde da vært på tredjegangens offentlig ettersyn. Det har ikke vært et tema å forholde seg til eksisterende kommuneplan, vedtatt 27.05.1993, som henviser til kommunedelplan Vålebru fra 1988 eller reguleringsplan fra 1958. I kommunedelplan for Vålebru er området avsatt til industri og noe bolig, men kommunedelplanen fastslår at den er unntatt fra rettsvirkning i de områdene som omfattes av godkjent eller stadfestet reguleringsplan. Gjeldende reguleringsplan for Vaalebro felt Tollmoen og Åmillom, vedtatt 02.12.1958, gjelder med andre ord fortsatt i området, og i denne planen er området regulert til kombinert formål: boliger, forretning, lager, mindre

verksteder, bensinstasjon m.v. Planforslagets formål er i så måte i tråd med gjeldende reguleringsformål, bortsett fra utnyttelse/høyder, som er fastsatt til 2 etasjer. Det vil neppe være aktuelt å bygge ut i henhold til eksisterende detaljreguleringsplan, da denne ikke er i tråd med overordnede føringer om høyere arealutnyttelse nær sentrum. Forslaget til kommuneplan som nå er vedtatt, ivaretar disse hensynene.

Planområdet er stort og det er gjennomført trafikkvurderinger for å se på konsekvenser av fremtidig utbygging. Utbyggingstakten er imidlertid usikker og trafikkmengden som vil belaste vegnettet med det første vil ikke utgjøre store endringer i forhold til dagens situasjon (felt A helt sørøst i planområdet). Kravet om konsekvensutredning er tatt til etterretning og planen er supplert med en enkel, avgrenset og beslutningsrelevant konsekvensutredning, samt en trafikkanalyse med særlig vekt på temaene trafikk og trafiksikkerhet.

Når det gjelder planfrikryssing av Dovrebanen for både biltrafikk og myke trafikanter er dette store investeringer, som vanskelig kan knyttes til en enkelt utbygger. Det samme gjelder nye gangforbindelser over Våla. Utbygging av tung infrastruktur knyttet til tettstedsutvikling må ivaretas i det overordnede og i all hovedsak bæres av de aktuelle transportaktørene.

Innholdsmessig vil planforslaget videreføre kommuneplanens formål og ønske om sentrumsnær boligutvikling, samt ivareta eksisterende næring i området i dag. Det er ikke planlagt forretningsutbygging som vil konkurrere med sentrum.

2. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 23.05.2018

Flom, erosjon og skred: God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom-erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggteknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Vassdrag- og grunnvannstiltak: Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Energianlegg: Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.

Forslagstillers kommentarer:

Tas til etterretning. Søndre del av planområdet ligger vel 650 m fra Gudbrandsdalslågen, mens Våla danner begrensningen i øst. I flomsonekart for Lågen ses at 200-årsflom når knapt halvveis innover fra elva retning sentrum og det kan dermed ikke ses å være noen fare for flom i området. Det er for så vidt også gjort en beregning av 500-årsflom, men det er bare marginale forskjeller å spore. Elva er da også regulert og det er etablert voller langs den gjennom sentrum og sørover. NVEs aktsomhetskart for flom viser at en liten del av planområdet i sørøst kan være utsatt for flomfare. NVEs opplyser selv at vannstandsstigningen som oftest vil være betydelig overestimert ved bruk av denne metoden. Vi må legge til grunn at den mer detaljert kartleggingen foretatt i Delprosjekt Ringebru/ Fåvang (2004) gir en god indikasjon på flomfaren sett i et 200-årsperspektiv. I henhold til denne kartleggingen er vannstands nivået ved 200-årsflom indikert til maks kote +189,8-191,6 ved profil 5 og 6. Terrenget på tomten (kote +192-196) ligger dermed høyere

enn vannlinjeberegninger for 200-års flomnivå. Selv med en sikkerhetsmargin/ klimapåslag på 0,3-0,5 m, vil vannstandsni­våer ved 200-årsflom være lavere enn gulv­nivå på fremtidige bygg. I tillegg kan det synes som utbredelsen av aktsomhetsområdet i aktsomhetskartet i liten grad tar hensyn til den faktiske topografien i området.

Tiltak etter planen vurderes ikke å påvirke grunnforhold eller grunnvannsnivåets beliggenhet som gir utslag som krever spesielle hensyn eller tiltak. Dagens situasjon vurderes å ikke bli endret i nevneverdig grad.

Fra Gudbrandsdals Energi Nett er det dokumentert god kapasitet på kraften.

3. BaneNor, 28.05.2018

BaneNor er opptatt av sine utviklingsplaner for spor og stasjon med planskilt atkomst til begge plattformer, samtidig som planlegging og finansiering ikke er fastlagt eller lagt inn i handlingsplaner i den nærmeste fremtid (Jernbanesektorens handlingsprogram 2018 – 2029). Den planskilte kryssingen av jernbanen både for gående- syklende og kjørende er viktig. For myke trafikanter må den være universelt utformet og ikke oppfattes som en omvei. Planskilt kryssing av Dovrebanen med tilstrekkelig fri høyde for utrykningskjøretøy og andre store kjøretøy, kan først forventes etablert når ny E6 med opptrekk­ssarm er åpnet. De ber Ringe­bu kommune sette et fornuftig tak for antallet nye boenheter som kan etableres innen planområdet før planskilt kjøreadkomst til planområdet er bygget, samt at planen utarbeides slik at den legger til rette for et kjøremønster som begrenser bruken av planovergang i Bjørgemogata. Siden jernbanens framtidige arealbehov ikke er avklart, er det nødvendig at byggegrensen settes 30 meter fra nærmeste eksisterende spormidt. Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen og viser til veiledere. Som grunneier er de opptatt av at det legges til rette for samordnet areal- og transportplanlegging, som bygger opp om bruk av kollektive reisemidler og god arealutnyttelse av både boliger og næringsarealer nær Ringe­bu stasjon.

Bane NOR som grunneier: Bane NOR Eiendom forventer at planen vektlegger samordnet areal- og transportplanlegging, blant annet ved å bygge opp under de kollektive reisemidlene. Planområdet ligger i tett nærhet til Ringe­bu stasjon og det er derfor viktig at det tilrettelegges for en god arealutnyttelse og fortetting av både boliger og næringsarealer. Handelsvirksomhet, andre tjenestetilbud og offentlige servicefunksjoner så langt det er mulig også lokaliseres her hvis mulig. Fortetting og transformasjon bør så langt det er mulig utnyttes maksimalt før nye utbyggingsområder tas i bruk. Det er viktig at det tilrettelegges for sammenhengende løsninger for gang- og sykkelmuligheter fra stasjonen til/fra planområdet.

Forslagstillers kommentarer:

Vi er kjent med de langsiktige planene for stasjonsområdet og utviklingen av stasjonsbyen. I dette arbeidet er det særlig viktig å legge rammene for en utvikling som knytter Tollmoen sammen med sentrumsområdene. For å skape et levede sentrum er områdene sør for jernbanen sentrale for tilrettelegging av bl.a. boliger, som kan bygge opp om et levende sentrum. Barrierevirkningen som dagens jernbaneområde og E6 utgjør må reduseres, og som BaneNor nevner, er det viktig å sikre arealer for planskilte kryssinger for både gående, syklende og kjørende. Dette er imidlertid investeringer som er for tunge til at en enkelt utbygger kan stå for dette. Slik vi ser det er det viktig å komme i gang med planarbeidet, og sikre at tilstrekkelige arealer avsettes til disse viktige samfunnsfunksjonene, samtidig som det er viktig å åpne opp for noe utbygging, slik at utviklingen kan komme i gang.

4. Oppland fylkeskommune, 01.06.2018

Ringebru er utpekt som en av to stasjonsmiljø i Norge og viser til grunnlagsmateriale for Stasjonsbyprosjektet, bl.a. forprosjekt tiltaksplan Vålebru sentrum og kommunestyresak om valg av prisipløsning for opptreksarm fra E6 til Ringebru sentrum.

Oppland fylkeskommune er positive til at det nå settes i gang en områderegulering av området vest for Våla nedenfor jernbanestasjonen. Adkomst til området under jernbanen for myke trafikanter for å knytte områdene på begge sider av jernbanen/E6 nærmere sammen, kjøreadkomst til området og å bygge videre på den kvartalsstrukturen som gjenkjenner dagens sentrumsjerne i Ringebru er viktig. Flytting av E6 bort fra sentrum, åpner for at jernbanestasjonen igjen kan knyttes nærmere resten av sentrum.

Pakkhuset på motsatt side bør ut fra et kulturhistorisk ståsted bevares der det ligger i dag. Fylkeskommunen anbefaler at bygningen reguleres til bevaring.

Fylkeskommunen viser også til Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland som også vil være førende for det videre planarbeidet. Planområdet ligger ikke innenfor sentrumssonen slik den er vist i kommuneplanens arealdel. Oppstartvarselet sier ikke om ny næringsbebyggelse skal omfatte varehandel. Dersom det skal være varehandel i området, må arealgrenser og lokalisering være i tråd med regionale planbestemmelser. Sentrumsutvikling skal blant annet ivareta verneverdige bygninger og kvartalsstrukturer og andre viktige særpreg på en måte som styrker stedets attraktivitet. Arkitektur, kulturminner, landskapsverdier, vann og grønne elementer tas aktivt i bruk som ressurser i sentrumsutviklingen.

Etter gjeldende kommuneplan skal det i utgangspunktet utarbeides forslag til planprogram for konsekvensutredning jf. vedlegg I nr. 25 og vedlegg II pkt. 11 j). Oppland fylkeskommune mener at kravet til KU ikke er godt nok oppfylt i den nye kommuneplanens arealdel slik den foreligger. Vi mener det ikke vil være godt nok å beskrive gjenstående avklaringer i planbeskrivelsen. Vi vil presisere at kvaliteten på planbeskrivelsen best vil kunne dokumenteres gjennom et godt utarbeidet planprogram med KU.

Ønsker gode reguleringsplanbestemmelser med tilhørende rekkefølgebestemmelser for å sikre en god utvikling av området: planfri kryssing av jernbanen for myketrafikanter i forlengelse av Jernbanegata og skoleveg over Våla, samt bestemmelser som sikrer ivaretagelse av kantvegetasjonen langs Våla.

Området som skal reguleres er stort og det er viktig med gode trafikkanalyse av området. En utbygging i dette området vil generere transport som vil ha betydning for trafikken på E6 og på fylkesveg 319. Parkering, gang- og sykkelveger og skoleveger er noe som også må belyses i planarbeidet.

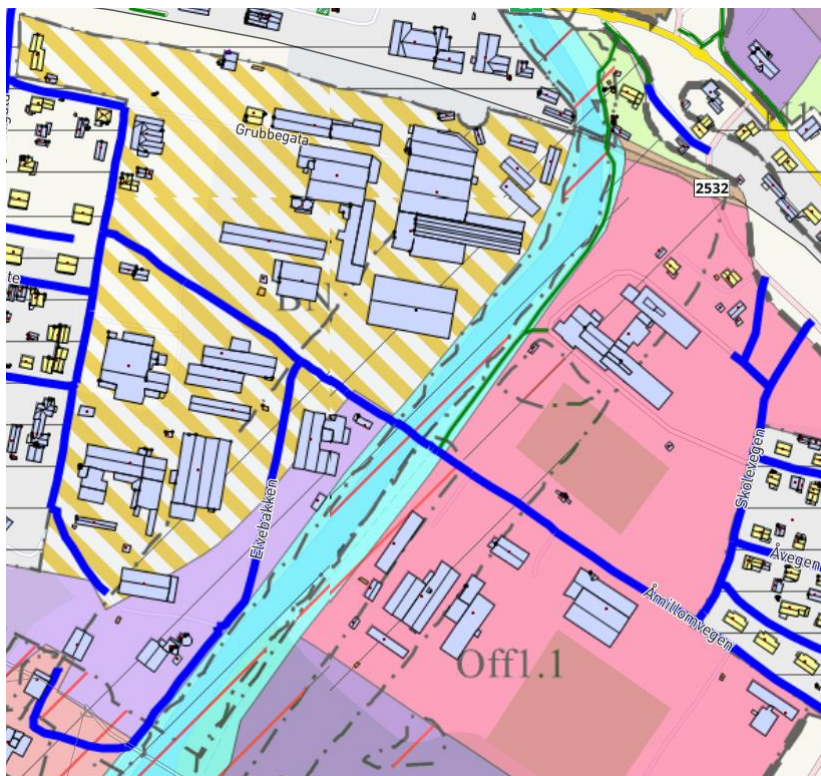
Kommentarer

Vi mener konsekvensutredningen som følger kommuneplanens arealdel 2015-2027 gir en god indikasjon på at de fleste utredningstema relativt enkelt kan kvitteres ut, så nær som alle har fått kategori grønn eller gul, med andre ord er det få tema som trenger ytterligere utredninger. Når det gjelder trafikk i særdeleshet, vil det med utbygging av planens totale areal kunne gi noe trafikkøkning, men utbyggingsvolumet som det er realistisk å gjennomføre i de nærmeste årene, vil ikke føre til merkbare konsekvenser på

trafikksituasjonen på mange år. Vi kan ikke se at et planprogram for konsekvensutredning vil kunne avdekke særlig mange nye forhold som ikke vil bli tatt opp i en ordinær planbeskrivelse som beskriver konsekvenser av planforslaget. Planforslagets formål er i tråd med både gjeldende kommuneplan/kommunedelplan/detaljregulering og forslag til ny kommuneplan og ut over dette kan vi ikke se at nye utredningsrunder vil bringe mye nytt. Det vil imidlertid være behov for at både BaneNor og Statens vegvesen kommer i havn med sine plan- og utredningsprosesser før man kan konkludere på endelige løsninger for utviklingen av Ringebu.

Areal til planfri kryssing av jernbanen er tatt med i planen og områdene langs Våla vil bli ivarettatt i planen.

Området er på ca 75 dekar, og ferdig utbygd vil hele området kunne generere mere trafikk enn dagens situasjon, men vi mener likevel at det vil gå mange år før en merkbar trafikkøkning vil gi vesentlige konsekvenser i det overordnede trafikksystemet. Trafikken på E6 i dag på den mest trafikkerte delen gjennom Ringebu er på 6000-8800 ÅDT (2017). Til sammenligning har Storgata på Jessheim det dobbelte (12 000 ÅDT) av trafikkmengden som er på E6 på Ringebu. Dersom det etableres f.eks. 40 nye boliger over de neste årene, vil dette fortsatt ikke medføre store trafikkendringer. Vurdering av behov for gang- og sykkelveger vil være en naturlig del av planleggingen av nye boligområder, bl.a. tenkes her en gangvei langs Våla, som vil knytte områdene langs elva sammen og områdene sammen med områdene på motsatt side av elva, hvor bl.a skoler og idrettsbaner er lokalisert.



Utsnittet av kommuneplanen viser utbyggingsområdet Våla Vest og områder for offentlig eller privat tjenesteyting (Ringebu skole, Ringebuhallen m.m.) på motsatt side av Våla elv. Åmillomvegen representerer et naturlig krysningspunkt over elven.

Hva den nye næringsbebyggelsen skal omfatte er ikke endelig fastlagt, men dagens byggevarehandel forutsettes opprettholdt. Denne defineres som plasskrevende vare, altså ikke konkurrerende til sentrumsdetaljvarehandel. Dersom det skal være varehandel i området vil arealgrenser og lokalisering være i tråd med regionale planbestemmelser.

Kvartalsstrukturen vil være et viktig element i det videre planarbeidet. Hensynet til kulturminner vil også bli ivaretatt.

5. Fylkesmannen i Oppland, 06.09.2016

Planfaglige vurderinger og KU-plikt: Oppstartvarslet gir ikke oversikt over gjeldende plansituasjon, dette er en vesentlig mangel. Fylkesmannen oppfatter at det gjelder en eldre reguleringsplan for området, muligens fra 1950-tallet. Det er heller ikke oppgitt om det er eldre kommune(del)planer som gjelder, men vi tolker varslet slik at arealet er avsatt til industriformål i gjeldende kommuneplan.

I oppstartvarslet relateres tiltaket til kommuneplanen som er under utarbeiding, men enda ikke vedtatt. Dette blir feil, grunnlaget for vurderinger etter KU-forskriften er alltid i utgangspunktet vedtatt plan. Dersom plangrunnlaget er uklart, må dette evt. synliggjøres og vurderes i oppstartvarslet.

Foreliggende oppstartvarsel omfatter en områdereguleringsplan, som skal legge til rette for bl.a. næring. Etter vår vurdering omfattes tiltaket dermed av KU-forskriftens § 6 a. Denne er ramme for planer som alltid skal konsekvensutredes når de legger til rette for tiltak i vedlegg I og II. I vedlegg II omtales næringsbygg i pkt. 11 j), uavhengig av areal. Denne bestemmelsen må også vurderes i sammenheng med pkt. 10 b) i vedlegg II.

Ut fra dette er det Fylkesmannens vurdering at varslet tiltak utløser krav om konsekvensutredning. Vi råder tiltakshaver til å ta høyde for en KU-utredning som en del av arbeidet, og gjøre denne enkel, avgrenset og beslutningsrelevant.

Fylkesmannen er ikke myndighet etter KU-forskriften, men minner om at det med manglende KU-utredning kan hefte saksbehandlingsfeil og mulig ugyldighet med vedtatt plan. Dette kan i ytterste konsekvens kreve omstart og adskillig lengre behandlingstid enn den som tilkommer som følge av arbeidet med en konsekvensutredning nå.

Miljøfaglige vurderinger: Fylkesmannen vil innledningsvis understreke det svært positive i dette planlagte tiltaket. Både å trekke mer boligbebyggelse (med høy arealutnytting) inn i sentrum, samt å legge til rette for en ny gang- og sykkelvegforbindelse over jernbanelinja, i forlengelsen av gågata/Jernbanegata.

Den planlagte nye gangvegforbindelsen vil binde de to delene av sentrum godt sammen, jf. beskrevet fire-delt funksjonsdeling i kommuneplanens arealdel på høring, omtalt under. Fylkesmannen ber likevel kommunen å vurdere en marginal utvidelse av planområdet, over stasjonsområdet og nåværende E6 til Jernbanegata, for å sikre god, effektiv og gjennomgående ferdsel for myke trafikanter helt inn i «handelsdelen» av Vålebrua.

Fylkesmannen mener kommunen har lagt et svært godt grunnlag for videre sentrumsutvikling med de rammene som er skissert i planbeskrivelsen til tredje gangs høring, kap. 2.4.3.1 Ønsket framtid. Fylkesmannen forutsetter at det ikke legges til rette for detaljhandel innenfor området, utover det rammene i Regional plan for attraktive byer og tettsteder åpner for.

Det legges etter det vi forstår opp til både konsentrert småhusbebyggelse og leilighetsbygg. Fylkesmannen forventer høy arealutnytting av et så sentralt utbyggingsområde, og at en overveiende del av ny boligmasse utformes som leiligheter.

Støyutredning må gjennomføres på grunn av nærhet til eksisterende jernbanelinje.

Rødlista arter innenfor/inntil planområdet må avklares, jf. bestemmelsene i §§ 8-12 i naturmangfoldloven.

Fylkesmannen støtter tilrettelegging for ferdsel og fiske langs Våla, forutsatt at sikring av gjenværende kantvegetasjon mot vassdraget, og evt. tilrettelegging for ny kantvegetasjon. Gangvegen kan etableres ovenfor sonen med kantvegetasjon, og det kan legges til rette for høyere trær langs gangvegen, som kvistes opp i to – tre meters høyde, slik at de gir innsyn til elva, og samtidig kaster skygge, som er viktig for fiskebestanden her.

Kommentarer:

I samråd med kommunen var planforslaget vurdert å være i tråd med kommuneplanen som er under utarbeidelse. Kommuneplanforslaget hadde vært på tredjegangens offentlig ettersyn. Det har ikke vært et tema å forholde seg til eksisterende kommuneplan, vedtatt 27.05.1993, som henviser til kommunedelplan Vålebru fra 1988 eller reguleringsplan fra 1958. I kommunedelplan for Vålebru er området avsatt til industri og noe bolig, men kommunedelplanen fastslår at den er unntatt fra rettsvirkning i de områdene som omfattes av godkjent eller stadfestet reguleringsplan. Gjeldende reguleringsplan for Vaalebro felt Tollmoen og Åmillom, vedtatt 02.12.1958, gjelder med andre ord fortsatt i området, og i denne planen er området regulert til kombinert formål: boliger, forretning, lager, mindre verksteder, bensinstasjon m.v. Planforslagets formål er i så måte i tråd med gjeldende reguleringsformål, bortsett fra høyder, som er fastsatt til 2 etasjer. Det vil neppe være aktuelt å bygge ut i henhold til eksisterende detaljreguleringsplan, da denne ikke er i tråd med overordnede føringer om høyere arealutnyttelse nær sentrum.

Kravet om konsekvensutredning er tatt til etterretning og planen er supplert med en enkel, avgrenset og beslutningsrelevant konsekvensutredning. Det er i tillegg utarbeidet en trafikkanalyse med vekt på trafiksikkerhet.

Detaljregulering Områderegulering av Våla Vest i Ringeby kommune

**Notat vedr. prosess og medvirkning:
Utleggelse til offentlig ettersyn av forslag til planprogram - innkomne
merknader med kommentarer**

Forberedelse – forslag til planprogram:

Forslaget til planprogram er utarbeidet i tett kontakt med Ringeby kommunes administrasjon. Ringeby kommunes Utvalg for plan og teknisk hadde forslaget til gjennomgang i møte 29.08.2018 sak 073/18 og supplerte da med en del konkrete forutsetninger for planarbeidet.

Etter dette ble planprogrammet bearbeidet i samråd med Ringeby kommunes planavdeling og forberedt for utleggelse til offentlig ettersyn.

Utleggelse til offentlig ettersyn:

Utleggelsen til offentlig ettersyn skjedde ved brev/e-post til offentlige instanser, naboer m.v. datert 16.11.2018 iht. lister fra Ringeby kommune. Kunngjøringen sto samtidig i Gudbrandsdølen Dagingen GD. Informasjonsmaterialet var i tillegg å finne på Ringeby kommunes og PLAN1s hjemmesider. Frist for merknader var 08.01.2019.

Følgende skriftlige merknader kom inn:

1. Statens vegvesen, 18.12.2018
2. Norges vassdrags- og energidirektorat, 03.01.2019
3. Oppland fylkeskommune, 04.01.2019
4. Bane NOR, 07.01.2019
5. Fylkesmannen i Oppland, 15.01.2019
6. Vaalebro dampsg & høvleri AS, 07.01.2019.

Nedenfor er hovedinnholdet i merknadene gjengitt i korthet og det er knyttet kommentarer til hver av dem samt anbefaling av endringer/suppleringer i planprogrammet (i kursiv):

1. Statens vegvesen, 18.12.2018

Statens vegvesen mener planprogrammet i hovedsak gir god informasjon om formål med planarbeidet, dagens situasjon og aktuelle utredningstema. Vegvesenet har ingen merknader til at en del av planområdet detaljreguleres. I den sammenhengen påpekes imidlertid viktigheten av at det knyttes rekkefølgekrav til de ulike byggetrinnene. Dette gjelder bl.a. krav til planfri kryssing av jernbanen både for myke trafikanter og kjørende.

Vegvesenet slik at Våla og brua på Åmillomvegen inngår, for øvrig som spilt inn tidligere. Det framheves at trafikksikker gangforbindelse over Våla må være en del av utredningen av trygg skoleveg. Sammenhengende trafikksikre forbindelser for myke trafikanter nordover

mot sentrum og østover mot skole og idrettsanlegg må vektlegges fra og med første byggetrinn. Dersom det kun legges til rette for boliger i første byggetrinn, og det sikres en alternativ trasé for gående og syklende, vil vegvesenet ikke kreve utbedring av dagens kulvert på fv. 319.

Vegvesenet sier det er svært uklart hvilke alternativer som tenkes utredet, og ber om at dette presiseres. Det må framgå hva som er null-alternativet og hva som er aktuelle alternativer både med hensyn til adkomst-/trafikk-løsninger og utbyggingsmønster. Siste setning om vegsystemet gir etter vegvesenets oppfatning lite mening, og trenger utdyping.

Vegvesenet anbefaler at saken legges fram i regionalt planforum i god tid før planforslaget sendes til høring. Vegvesenet antar at det i tillegg kan være behov for direkte dialog ved utdyping innenfor deres ansvarsområder.

Til punkt 2 om vegsystem i temaoversikten ber vegvesenet om at tilleggstekst tas inn. Denne teksten vil ivareta de forholdene vegvesenet ellers anfører og som er referert over hva gjelder aktuelle utredninger.

Vegvesenet avslutter med å uttrykke usikkerhet med hva som legges i utarbeidelsen av «en enkel trafikkanalyse». Det forutsettes at denne utføres av personer med trafikkfaglig kompetanse og at den gir grunnlag for vurdering av konsekvenser og avbøtende tiltak.

Kommentar:

Vegvesenets merknad inneholder både føringer om innhold i selve planarbeidet og konkrete forslag til supplering/forbedring av planprogrammet. Den foreslåtte tilleggsteksten til punkt 2 vil konkretisere denne temadelen på en god måte. Når det gjelder de for så vidt konkrete anbefalingene menes dette å være momenter som ivaretas i dette planarbeidet. Hensyn til slike skjer gjennom oppfølging når forslag utvikles, diskuteres og deretter blir lagt inn i plan og bestemmelser. Det må bemerkes at det overordnede vegsystemets utforming foreløpig synes meget uklart, noe som forplanter seg til det som nå kan forutses å bli aktuelle løsninger når planen utformes. Det må derfor være riktig å starte planarbeidet på det grunnlaget som ligger i planprogrammet og som kommunen etter hvert formidler. Planarbeidet vil fange opp og utrede/løse de spørsmål som er relevante. Det er videre en selvfølge at trafikk-sikkerhet, kapasitet m.v. må tilstrebes og de best mulige løsningene sjekkes ut for så langt mulig å bli lagt inn i plan og bestemmelser.

Anbefaling: Den konkrete tilleggsteksten tas inn i punkt 2. De øvrige momentene som er framført ivaretas i planarbeidet uten at de foranlediger endringer i planprogrammet.

2. Norges vassdrags- og energidirektorat, 03.01.2019

NVE påpeker at planområdets beliggenhet inntil elva Våla betinger at flom- og vannintrenging i grunnen må vurderes og dokumenteres. NVE's flomsonekart i rapport 15/2004 viser at arealet ikke er oversvømt ved en 200 års flom, men NVE sier at det er lenge siden rapporten og bakgrunnsdataene ble samlet inn. Det vises til store usikkerheter ved beregningene knyttet til Våla, samt at det er registrert betydelig massetransport i vassdraget (i parentes bemerker NVE at det etter 1995-flommen som for øvrig er beregnet som en 100-års flom i Våla, er tatt ut 25.000 m²). NVE sier at det i forbindelse med nye byggetiltak må svares ut sikkerhetskrav gitt i byggeteknisk forskrift (TEK17, kpt 7-2), m.v. Som et minimum for et så stort utbyggingsprosjekt, bør det dokumenteres om dagens profil stemmer overens med profiler innmålt i forbindelse med flomsonekartleggingen fra 2004 (gjelder i hovedsak fra profil 5 og oppover i Våla). Det må ytterligere legges klimapåslag på vannføringen for 200-års flom fra den samme rapporten og se hvordan dette slår ut mtp overtopping i

profilene. Dersom det er avvik og fare for overtopping må man beregne vannlinjene på nytt for å avklare hvilke sikringstiltak som må på plass for å svare ut sikkerhetskravet i byggeteknisk forskrift. Det vises til at sikring på den ene siden av elva også kan utløse behov for tiltak på motsatt elvebredd for å unngå å påføre tredje part økt fare. NVE mener tilstrekkelig sikkerhet mot flom må avklares på dette plannivået fordi sikring krever helhetlig planlegging og sikring over et større areal enn kun delområder. Flomsikkerhet bes sett i sammenheng med vanninntrenging og overvannshåndtering i området.

Kommentar:

Forholdene omkring flom og flomfare er sammensatt og omfattende ikke minst hva gjelder den geografiske utstrekningen av nedslagsfelt og faktorer ellers som påvirker situasjonen. Selv om det hviler på tiltakshaver å utrede hva som er betryggende i så måte, er det nødvendig å lene seg på NVE's ekspertise og erfaring. Fra Fylkesmannens side ble dette også støttet i planforum der de åpnet for at NVE og Fylkesmannens administrasjon forventes å bistå.

Anbefaling:

Det anbefales at programmets temapunkt 6. Flomfare konkretiseres noe med bl.a. registrering av dagens profil og sammenligning med innmålt profil i 2004. Det nevnes i punktet at vurderinger av overtopping med klimapåslag på vannføringen for 200-års flom skal skje i samråd med NVE og basert på kunnskap og bistand derfra.

3. Oppland fylkeskommune, 04.01.2019:

Fylkeskommunen refererer fra regionalenheten til overordnede gitte føringer, om Boligbygging, Universell utforming, Barn og unge i planlegging, Areal- og transportplanlegging, Energi- og klima – grønt skifte og Vannforvaltning. Kulturarvenheten uttrykker at kvartalstrukturen og kvaliteten som ligger i trehusbebyggelsen i Jernbanegata er viktige for identiteten i Ringeby sentrum. Fylkeskommunen er åpen for at plasseringen av pakkhuset kan justeres forutsatt at det kan bli stående i en kulturhistorisk kontekst. Plasseringen må ses i sammenheng med Bane NORs framtidige planer for Ringeby sentrum. Det framheves for øvrig som verdifullt med tanke på den historiske bruken av området om eldre sagbruksbebyggelse kan bevares og inngå i framtidig virksomhet.

Kommentar:

Fylkeskommunens føringer blir hensyntatt ved reguleringen. Det er positivt at fylkeskommunen åpner for en viss fleksibilitet hva angår pakkhusets plassering.

Anbefaling:

Fylkeskommunens merknad ivaretas i planarbeidet uten at de foranlediger endringer i planprogrammet.

4. Bane NOR, 07.01.2019:

Bane NOR redegjør for usikkerheten om vegvesenets/samferdselsdepartementets overordnede planer for E6 og konsekvensene med usikkerheten hva gjelder dagens planovergang. Det menes derfor at planskilt kryssing for kjørende også bør vurderes i planarbeidet. Bane NOR mener på bakgrunn av de usikkerhetene som råder, at det bør settes rekkefølgekrav med tak for hvor mange boenheter og størrelse på næringsarealer som kan bygges før planskilt kryssing av Dovrebanen er etablert. Det forutsettes utført trafikkanalyser som ivaretar relevante forhold og henvises til vegvesenets uttalelse av 18.12.2018 (punkt 1. foran). Bane NOR er tilfreds med at det fastsettes en korridor for framtidig forbindelse under sporområdet, slik at utforming av denne kan gjøres senere. Bane NOR finner at planprogrammet gir inntrykk av at selskapet har planer om å flytte

pendlerparkeringen. Det understrekes at det ikke er aktuelt med pendlerparkering på sørsiden før det er etablert en planskilt kryssing for både myke trafikanter og kjøretøy, og henvises til formulering i sak Plan og teknisk 073/18 nr. 5. Bane NOR opplyser at stasjonen på lengre sikt ventes ombygd slik at to stoppende persontog kan benytte stasjonen samtidig. Dette forutsetter ombygging av plattformer med etablering av planskilt kryssing av stasjonen for fotgjengere. Til Ringeby stasjon er det ikke avsatt midler i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan (2018-2029) og Bane NOR sier at «endringer ligger derfor et stykke fram i tid». Det bes av hensyn til framtidig ombygging av stasjonen om 30 m byggegrense fra nærmeste spormidte iht. jernbaneloven.

Kommentar:

Det er forståelig at usikkerheten omkring de overordnede trafikkmessige grepene forplanter seg til aktuelle lokale løsninger, herunder hva som kan være riktige lokaliseringer av f.eks. en ny planskilt kryssing av jernbanen for biltrafikk nord/sør i Ringeby sentrum. Det er imidlertid klart at dette ikke direkte vil influere på disponering av planområdet, slik at denne problemstillingen derfor ikke kan trekkes inn i planarbeidet. Innholdet i rekkefølgekrav og eventuelle tak på antall boenheter og kvadratmeter næringsarealer vil bli diskutert og avklart når det foreligger oversikt over alle forhold i reguleringsprosessen, herunder hva de relevante trafikkanalysene måtte innebære. Det anses som urovekkende at Bane NOR ikke ser for seg videre utvikling før etter 2019 innenfor planområdet ut over det forutsatte detaljreguleringsområdet, kvartal A.

Anbefaling:

Bane NORs henvisning til formulering i sak Plan og teknisk 073/18 nr. 5 følges opp med justering av teksten i planprogrammet. De øvrige momentene vurderes i planarbeidet uten at de foranlediger endringer i planprogrammet.

5. Fylkesmannen i Innlandet, 15.01.2019

Fylkesmannen viser til innspillet ved varslingen og tilbakemeldingen i planforum og mener at de i hovedsak har fått fram de sentrale hensyn som bør ivaretas. Det bekreftes at områdereguleringens formål samsvarer med nylig vedtatt kommuneplan. Kort oppsummert finner Fylkesmannen planprogrammets utredningstemaer relevante, men det pekes på at det kan være forurenset grunn i området, de ønsker vurdert en utviding av planområdet over stasjonsområdet og E6 til Jernbanegata samt vurdering av klimavennlige energiløsninger. De minner om at det kan bli behov for en annen gangs høring av planforslaget og ber dette tatt hensyn til i forslaget til framdrift

Kommentar:

Fra tiltakshavers side er det ikke aktuelt å utvide planområdet. Til det er Bane NORs og Statens vegvesens plan- og gjennomføringshorisonter i altfor stor grad avvikende fra tiltakshavers for så vidt også Ringeby kommunes mål om utvikling på Tollmoen/Våla Vest. Punktet om klima kan gjerne suppleres med henvisninger til klimavennlige energiløsninger, men det må skilles mellom hvilke løsninger som det er hjemmel for å pålegge (eks. vannbåren varme hvis det finnes konsesjon og krav) og løsninger som det kun kan oppfordres til å benytte.

Anbefaling:

Fylkesmannens anmodning om utvidelse av planområdet er ikke aktuell. Punktet om klima, tema 9. i planprogrammet, suppleres med at beskrivelse av aktuelle klimavennlige energiløsninger skal inngå. De øvrige momentene følges opp i planarbeidet uten at de foranlediger endringer i planprogrammet.

6. Vaalebro dampsg & høvleri AS, 07.01.2019:

Vaalebro dampsg & høvleri AS (VDH) uttrykker at de har merknader til planen. VDH har lest planprogrammet til å være noe mer fastlagt enn det er. Planprogrammet er imidlertid tydelig på at formålet skal være blandet med bolig og næring. VDH reagerer negativt dette og finner det betenkelig at Ringebu kommune vil tillate sentrumsnære næringsarealer disponert til boligformål. Gode næringsarealer er mangelvare i Gudbrandsdalen og bør tas vare på, ikke minst når de ligger i tilknytning til veg og bane med gangavstand til sentrum. VDH har vært helt ukjent med at Bane NOR over tid har behov for sporutvidelser og mulig ny perrong på sørsiden av dagens spor. Det hevdes at dette ikke har kommet fram i noen samtaler VDH har hatt med Bane NOR.

Kommentar:

VDHs merknad dreier seg i liten grad om selve planprogrammet og ses ikke å utløse noen forandring på dette. Det er imidlertid riktig som VDH påpeker, å ha et ryddig skille mellom næringsvirksomhet og boliger slik at planen gir godt miljø og ryddige trafikkforhold m.v. VDHs merknad indikerer hva som kan ventes av holdning til reguleringen, men dette forhindrer ikke at det skal legges opp til god kontakt med selskapet og medvirkning derfra i prosessen videre.

Anbefaling: VDHs merknad tas med i planarbeidet uten at de foranlediger endringer i planprogrammet.



PLAN1 AS
Postboks 373
2403 ELVERUM



Vår ref.: 201804618-4
Deres ref.:

Lillehammer, 1. juni 2018

Varsel om oppstart av «Områderegulering for Våla Vest» i Ringebu kommune- Uttalelse fra Oppland fylkeskommune

Bakgrunn

Vi viser til mottatt oppstartsvarsel av 13. april 2018. Planområdet er på ca. 75 daa og omfatter arealene avgrenset av Åmillomvegen i sør, Randkleivgata i vest, jernbanes arealer i nord og Våla elv i øst. Formålet med planarbeidet er etablering av konsentrert småhusbebyggelse/leilighetsbygg på de søndre og vestre delene planområdet og næring i nordøst. Det opplyses at det kan bli aktuelt å detaljregulere en del av planområdet uten at dette arealet foreløpig er klart definert.

Ringebu er utpekt som en av to stasjonsmiljø i Norge som er aktuelle med tanke på innarbeiding i [Landverneplan for jernbanen](#). Ringebu representerer i denne sammenhengen den planlagte stasjonsbyen, med utgangspunkt i reguleringsplan for Vaalebro fra 1899.

Grunnlagsmateriale for Stasjonsbyprosjektet:

[Forprosjektrapport 07.09.2015 - E6 Ringebu, forbindelse fra E6 til Ringebu sentrum \(PDF, 3 MB\)](#) (Statens vegvesen)

[Opptrekkarmen - byformanalyse, løsning for ny tilknytning til Ringebu sentrum 10.11.2014 \(Norconsult\) \(PDF, 23 MB\)](#)

[Kommunestyresak 119/15 - Valg av prinsippløsning for opptrekkarm fra E6 til Ringebu sentrum \(PDF, 3 MB\)](#)

[Tiltaksplan Vålebru sentrum, forprosjekt 2005 \(Grindaker\) \(PDF, 7 MB\)](#)

[Reguleringsplan for Vaalebro 1899 \(PDF, 906 kB\)](#)

[Reguleringsplan for Vaalebro 1899 - utsnitt sentrumstrekanten \(PDF, 754 kB\)](#)

Vurdering/konklusjon

Områdereguleringen skal tilrettelegge for boligformål og næring. Kommunen skriver at planforslaget samsvarer med arealformålet i ny kommuneplanens arealdel som er under utarbeidelse.

Postadresse:

Postboks 988
2626 LILLEHAMMER

Org. nr: 961382335

Besøksadresse:

Kirkegt. 76, Lillehammer

Bankkonto: 2000 09 50018

E-post: postmottak@oppland.org

Saksbehandler:

Per Arne Skartlien

Telefon:

E-post: Per.Arne.Skartlien@oppland.org

Oppland fylkeskommune er positive til at det nå settes i gang en områderegulering av området vest for Våla nedenfor jernbanestasjonen. I dette planarbeidet vil det være viktig at intensjonene i stasjonsbyprosjektet blir videreført inn i denne planen. Sentrale momenter her vil være adkomst til området under jernbanen for myke trafikanter for å knytte områdene på begge sider av jernbanen/E6 nærmere sammen, kjøreadkomst til området og å bygge videre på den kvartalsstrukturen som gjenkjenner dagens sentrumsjerne i Ringebu. Grunnlagsmaterialet fra stasjonsbyprosjektet vil derfor være viktig å trekke med seg videre inn i det kommende planarbeidet

Ringebu sentrum vil stå foran store endringer når E6 flyttes bort fra sentrum. Da dagens E6 ble bygd skapte den en trafikkbarriere mellom jernbanestasjonen og resten av sentrum. Dersom E6 blir borte fra sentrum, åpner dette for at jernbanestasjonen igjen kan knyttes nærmere resten av sentrum.

Kvartalstrukturen, med utgangspunkt i jernbanestasjonen, og den gamle trehusbebyggelsen langs Jernbanegata kjennetegner fortsatt dagens Ringebu sentrum. På motsatt siden av jernbanen innenfor planområdet ligger pakkhuset som er en del av bygningsmiljøet på Ringebu stasjon. Pakkhuset bør ut fra et kulturhistorisk ståsted bevares der det ligger i dag. Fylkeskommunen anbefaler at bygningen reguleres til bevaring ved at det utarbeides reguleringsbestemmelser om vern knyttet til arealformålet for bygningen i kombinasjon med juridisk linje, Bygg, kulturminner med mer som skal bevares, sosikode 1210. Alternativt kan bygningsmiljøet ivaretas gjennom hensynssone C Sone med særlig bevaring av kulturminner/kulturmiljø etter PBL § 12-6 jf samme lovs § 11-8 bokstav C. Til hensynssonen bør det knyttes bestemmelser.



Pakkhuset i forlengelsen av Jernbanegata

Fylkeskommunen viser også til [Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland](#) som også vil være førende for det videre planarbeidet. Planområdet ligger ikke innenfor sentrumssonen slik den er vist i kommuneplanens arealdel. Oppstartvarselet sier ikke om ny næringsbebyggelse skal omfatte varehandel. Dersom det skal være varehandel i området, må arealgrenser og lokalisering være i tråd med regionale planbestemmelser. Sentrumsutvikling skal blant annet ivareta verneverdige bygninger og kvartalsstrukturer og andre viktige særpreg på en måte som styrker stedets attraktivitet. Arkitektur, kulturminner, landskapsverdier, vann og grønne elementer tas aktivt i bruk som ressurser i sentrumsutviklingen.

Etter gjeldende KU-forskrift § 6 a) skal områdereguleringer som fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II alltid konsekvensutredes og ha planprogram. Etter gjeldende kommuneplan skal det i utgangspunktet utarbeides forslag til planprogram for konsekvensutredning jf. vedlegg I nr. 25 og vedlegg II pkt. 11 j). Oppland fylkeskommune mener at kravet til KU ikke er godt nok oppfylt i den **nye** kommuneplanens arealdel slik den foreligge. Vi mener det ikke vil være godt nok å beskrive gjenstående avklaringer i planbeskrivelsen. Vi vil presisere at kvaliteten på planbeskrivelsen best vil kunne dokumenteres gjennom et godt utarbeidet planprogram med KU.

Det vil også være viktig å utforme gode reguleringsplanbestemmelser med tilhørende rekkefølgebestemmelser for å sikre en god utvikling av området basert på tidligere prosesser. Dette gjelder blant annet planfri kryssing av jernbanen for myketrafikanter i forlengelse av Jernbanegata og skoleveg over Våla. Det bør konkret også knyttes bestemmelser til planen som sikrer ivaretagelse av kantvegetasjonen langs Våla.

Området som skal reguleres er stort og det er viktig med gode trafikkanalyse av området. En utbygging i dette området vil generere transport som vil ha betydning for trafikken på E6 og på fylkesveg 319. Parkering, gang- og sykkelveger og skoleveger er noe som også må belyses i planarbeidet.

Med hilsen

Wibeke Gropen Børresen
Teamleder, plan og miljø

Kristin Loe Kjelstad
Fylkeskonservator

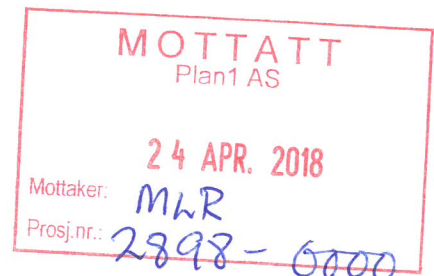
Etter våre rutiner er dette brevet godkjent og sendt uten underskrift.

Kopi til: FYLKESMANNEN I OPPLAND, Postboks 987, 2604 LILLEHAMMER
STATENS VEGVESEN REGION ØST LILLEHAMMER KONTORSTED, Postboks 1010, 2605
LILLEHAMMER
NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE), Postboks 5091 Majorstua, 0301
OSLO



Statens vegvesen

Plan 1 AS avd. Gardermoen
Balder Allè 2
2060 GARDERMOEN



Mai-Lin Rue

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/telefon:
Kjersti Moltubakk / 61271499

Vår referanse:
18/86414-2

Deres referanse:

Vår dato:
24.04.2018

Områderegulering for Våla Vest – Merknader til varsel om oppstart

Vi viser til mottatt oppstartvarsel. Planområdet er ca. 75 daa og ligger tett på Ringebu sentrum, mellom Dovrebanen, Åmillomvegen og Våla. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for konsentrert småhusbebyggelse og næring.

Statens vegvesens ansvar i planarbeidet er i første rekke knyttet til arealbruken langs riks- og fylkesveger. Vi har også ansvar for å påse at føringer i nasjonal transportplan (NTP) og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen og som statlig fagmyndighet med sektoransvar på transportområdet.

Utredningsbehov

I notatet som følger oppstartvarselet, er det konkludert med at reguleringen ikke medfører krav om konsekvensutredning. Vi kan ikke se at dette stemmer, og mener KU-vurderingen er mangelfull og misvisende.

Etter gjeldende KU-forskrift § 6 a) skal områdereguleringer som fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II alltid konsekvensutredes og ha planprogram. Etter vår oppfatning er dette tilfelle her, i og med at planen legger til rette for boligområder som ikke er i samsvar med gjeldende kommuneplan jf. vedlegg I nr. 25, og i tillegg legger til rette for næringsbebyggelse jf. vedlegg II pkt 11 j). Vi anbefaler ut fra dette at det utarbeides forslag til planprogram for konsekvensutredning.

Planområdet er stort og kan komme til å generere transport som vil berøre både E6 og fylkesveg 319. Statens vegvesen forventer at det blir utarbeidet en trafikkanalyse med beregning av antatt trafikkmengde og reisemiddelfordeling som følge av utbygging i området. Det må vurderes om ny utbygging vil medføre behov for vegutbedringer eller

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Industrigata 1
2619 LILLEHAMMER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

trafikksikkerhetstiltak både internt i planområdet og på tilstøtende vegnett. Særlig bør behov for tiltak på skoleveger vurderes. Parkeringsbehov og -løsninger bør også inngå i analysen.

Adkomst fra overordna vegnett

Planområdets beliggenhet sør for jernbanelinja påvirker adkomstforholdene. Vi antar at hovedadkomst vil være fra E6 i sentrum via kommunal veg Bjørgemogata. Dagens kryssing av Dovrebanen i plan gir trafikksikkerhetsmessige utfordringer og kan påvirke framkommeligheten når bommene på planovergangen er nede. Vi forventer at en vurdering av trafikksikkerhet, kapasitet og kryssutforming inngår i trafikkanalysen.

Planområdet har også adkomst fra E6 litt sør for sentrum via fv. 319 Randklevsvegen og den kommunale Åmillomvegen. Fv. 319 har planfri kryssing i kulvert under Dovrebanen, men denne er ikke tilrettelagt for gående og syklende. Det er heller ikke tilrettelagt for myke trafikanter langs Åmillomvegen. Områdene øst for Våla huser ungdomsskole og idrettsanlegg. I tillegg er det avsatt arealer til mulig framtidig barneskole i området. Dersom trafikkanalysen tilsier stor trafikkøkning langs dette adkomstalternativet, må det vurderes trafikksikkerhetstiltak og bedre tilrettelegging for gående og syklende. I tillegg må det vurderes behov for utbedring av krysset mellom fv. 319 og Åmillomvegen.

Som del av vedtatt kommunedeplan for E6 i Ringebru er det planlagt en opptrekkarm fra Åmillom til eksisterende E6 med ny kulvert under Dovrebanen. Denne ville bedret atkomsten både fra ny og eksisterende E6. I og med at det er igangsatt ny prosess med utredning av flere alternative traseer for E6, er det for tiden usikkert om opptrekkarmen vil bli realisert.

Tilrettelegging for gående og syklende

Det er positivt at planen vil legge til rette for planfri kryssing av jernbanen for myke trafikanter i forlengelse av Jernbanegata. Dette vil være en viktig akse for å binde sammen sentrum med Tollmoen og gi god tilgjengelighet til skystasjonen. Ut fra hensyn til trafikksikkerhet bør det settes rekkefølgekrav om at planfri kryssing skal være etablert før det tillates nye boenheter i planområdet.

Vi forventer at hensyn til gående og syklende vektlegges i planarbeidet og at det sikres et godt og sammenhengende nettverk som gjør det attraktivt å gå og sykle til daglige gjøremål. Spesielt bør trafikksikker forbindelse til områder for skole og idrettsanlegg øst for Våla vektlegges. Det bør vurderes å utvide planområdet til å omfatte Våla og brua på Åmillomvegen slik at ev. ny gangforbindelse over elva kommer innenfor plangrensa.

Bolig- og næringsområder

Området er sentrumsnært med kort avstand til Ringebru skystasjon og utgjør et viktig utviklingsområde for Ringebru. Utbygging vil i være i tråd med nasjonal mål om mer kompakte byer og tettsteder, og vi forventer en høy arealutnytting jf. *statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*.

Det framgår ikke av oppstartvarselet om ny næringsbebyggelse omfatter varehandel. Dersom det skal tilrettelegges for handel i området, må arealgrenser og lokaliseringskriterier være i

tråd med regional planbestemmelse i *Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland*. Planområdet ligger ikke innenfor indre sentrumssone slik den er vist i forslag til kommuneplanens arealdel.

Plan og trafikk Oppland
Med hilsen

Hans Martin Asskildt
seksjonssjef

Moltubakk Kjersti

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Fylkesmannen i Oppland, Postboks 987, 2626 LILLEHAMMER
Oppland fylkeskommune, Postboks 988, 2626 LILLEHAMMER
Ringebu kommune, Hanstadgata 4, 2630 RINGEBU

Ullensaker kommune
Postboks A
2051 JESSHEIM



Mai-Lin Rue

Vår dato: 23.05.2018
Vår ref.: 201833619-2
Arkiv: 323
Deres dato: 16.04.2018
Deres ref.: Mai-Lin Rue

Saksbehandler:
Kristin Selvik

NVEs generelle innspill ved varsel om planoppstart - Områderuleringsplan for Våla Vest GBnr 45/50 Ringeby kommune, Oppland

Vi viser til varsel om oppstart datert 16.04.2018.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Flom, erosjon og skred

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom- erosjon og skred. Plan- og bygningsloven og byggteknisk forskrift (TEK17) setter tydelige krav til sikkerhet mot flom, erosjon og skred ved planlegging og utbygging. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.

Ved oppstart av planarbeidet anbefaler vi å bruke følgende veileder og verktøy:

- [NVEs karttjenester](#) viser informasjon om flom- og skredfare, vassdrag og energianlegg.
- [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#) beskriver hvordan interessene bør ivaretas i planen, slik at en unngår innsigelse.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

- [NVEs retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar](#) beskriver hvilke flom- og skredprosesser som kan utgjøre fare, og hvordan disse farene bør utredes og innarbeides i planen.
- [NVEs sjekkliste for reguleringsplan](#) er et nyttig verktøy, for å sikre at alle relevante saksområder er vurdert og godt nok dokumentert.
- Flere nyttige veiledere og verktøy finnes på www.nve.no/arealplan.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt. Vi ber om at alle plandokumenter sendes elektronisk til ro@nve.no.

NVE vil prioritere å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dette fremgår av [brev til kommunene 29.09.2017 om NVEs bistand og verktøy i arealplanleggingen](#).

Vi ber derfor om at det skrives tydelig i oversendelsesbrevet til NVE hva en ønsker bistand til i den enkelte saken.

Med hilsen

Petter Glorvigen
regionsjef

Kristin Selvik
rådgiver

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Vedlegg: Sjekkliste

Kopi til:

Ringebu kommune

Sjekkliste for reguleringsplan - vurdering av tema innen NVEs forvaltningsområder (pr. 31.10.2017)

NVE har et statlig forvaltningsansvar for vassdrags- og energiressurser samt forebygging av skader fra flom- og skred. Hva som er nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene, og som kan gi grunnlag for innsigelse, framkommer i [NVEs veileder 2/2017](#). Kommunen har et ansvar for å ta hensyn til disse temaene i arealplanleggingen. Denne sjekklisten kan brukes til hjelp for vurderinger, men er ikke uttømmende.

Når det gjelder flom- og skredfare viser vi til at det skal utarbeides en ROS-analyse for alle planer, jamfør [plan- og bygningslovens § 4-3](#) og [Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging](#). ROS-analysen må inneholde en begrunnet vurdering av om det er fare for flom, erosjon eller skred, og en konklusjon på om det er tilfredsstillende sikkerhet i henhold til [TEK17](#). Når det gjelder vassdrag og energianlegg er det noen typer tiltak som vil ha behov for avklaring i forhold til sektorlovverk ([vannressursloven](#) og [energiloen](#)).

Tema i planen	Hvilke vurderinger bør gjøres	Innarbeiding i plan	Linker til mer informasjon
Er det vassdrag i planområdet? <i>Styring av arealbruken bort fra vassdragene er det beste virkemiddelet for å ta vare på vassdragsmiljø og begrense vassdragsrelatert fare.</i>	Hvordan skal planen ta hensyn til natur-, kulturmiljø og friluftsinnteresser i 100-metersbeltet langs vassdrag, jf. pbl § 1.8? Generelt er det viktig å holde vassdrag åpne og bekkelukking frarådes. Dersom det planlegges tiltak som berører allmenne interesser i vassdrag eller grunnvann, må konsekvensene av dette beskrives, som grunnlag for ev. konsesjonsvurdering eller samordning etter vannressursloven. Hvilke alternative løsninger eller avbøtende tiltak er mulig for å ivareta vassdrag? I verna vassdrag bør en vurdere differensiert forvaltning etter PRP for verna vassdrag.	Alle vassdrag, inkludert åpne og lukka bekker, bør merkes tydelig i plankartet og reguleres til arealformål 3, 5 eller 6, jf §12-5. Bestemmelser om byggegrense til vassdrag, kan differensieres ut fra konkrete vurderinger av allmenne hensyn, for eksempel 50-100 m langs hovedvassdrag og 20 m langs bekker. Forutsetninger for og ev. avbøtende tiltak ved vassdragsinngrep må innarbeides i bestemmelser. Forvaltning etter RPR for verna vassdrag kan fastsettes i bestemmelser og/eller vises som hensynssone.	Karttjenesten NVE Atlas Vassdragsmiljø i arealplanlegging Plan- og bygningslovens § 12-5 Plan- og bygningslovens § 1-8 Vannressursloven Verneplan for vassdrag RPR for vernede vassdrag
Kan området være flomutsatt? <i>Dersom planområdet er innenfor 20-metersbeltet langs bekk eller 100-metersbeltet langs elv så bør flomfare vurderes. På flate elvesletter vil flommen ha større utstrekning. På grunn av klimaendringer forventes økt flomvannføring med minst 20% i små nedbørfelt og kystvassdrag. I noen regioner vil også flommene øke i store vassdrag.</i>	Finnes det flomsonekart i planområdet? Utenfor kartlagte områder kan en første vurdering baseres på observasjoner fra tidligere flommer, lokalkunnskap og kartanalyse. Ved tvil må det gjøres en fagkyndig utredning. Det må vises særlig aktsomhet langs bratte og masseførende vassdrag. Eventuelle kulverter, bruer og bekkelukking som kan gå tett, bør kartlegges. Vil utbyggingen medføre økt overvann og raskere avrenning til vassdrag? Vil havnivåstigning og stormflo ha betydning for flomvannstand i vassdrag med utløp i sjø?	Ny bebyggelsen bør i utgangspunktet plasseres utenfor flomutsatte områder. Flomutsatte areal skal vises som hensynssone og tilknytted bestemmelser som ivaretar sikkerheten gitt i TEK17 §7-2. En avstandsgrense på 20 m fra bekker vil normalt dekke fare for flom og flomskred Alternative flomveier for lukkede bekker bør vises som hensynssone i planen Det kan fastsettes bestemmelser om lokal overvannshåndtering.	Flomsonekart utarbeidet av NVE Krav til flomsikkerhet i TEK17 Retningslinje 2/2011: Flaum- og skredfare i arealplanar (rev. 2014) Rettleiar 3/2015: Flaumfare langs bekker Retningslinjer for flomberegninger Fakta: Hvordan ta hensyn til klimaendringer Fakta: GIS finner flomveiene

Tema i planen	Hvilke vurderinger bør gjøres	Innarbeiding i plan	Linker til mer informasjon
			Klimatilpasningstiltak innen vann og avløp i kommunale planer DSBs veileder Havnivåstigning og stormflo
Kan området være skredutsatt? <i>Å ha kunnskap om skredfare, og ta hensyn til dette ved planlegging og utbygging, er den mest effektive måten å forebygge skredulykker. På grunn av klimaendringer forventes økt hyppighet av skred i bratt terreng, men fareområdene vil ikke nødvendigvis bli større.</i>	Ligger planområdet innenfor aktsomhetsområder for snøskred, steinsprang eller jord- og flomskred? Finnes det kvikkleiresoner eller marine avsetninger i planområdet? Undersøk om det er lokal informasjon om grunn- og terrengforhold som tilsier skredfare. Vurder behovet for fagkyndig utredning ut fra planlagt arealbruk og tiltakskategorier.	Ny bebyggelse bør i utgangspunktet plasseres utenfor skredutsatte områder. Skredutsatte områder vises som hensynssone i planen og tilknytted bestemmelser som ivaretar sikkerheten gitt i TEK 17 §7-3. Hvis det ikke er tilstrekkelig sikkerhet må avbøtende tiltak beskrives og innreguleres i planen. Ansvar for fremtidig tilsyn og vedlikehold av sikringstiltak må avklares.	Karttjenesten NVE Atlas NGUs løsmassekart Krav til skredssikkerhet i TEK17 Retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar (rev. 2014) Veileder 8/2014 Sikkerhet mot skred i bratt terreng Veileder 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred Faktaark: Identifisering av skredvifter Skogsveger og skredfare
Er det konsesjoner for vassdrags- eller energianlegg i området? <i>Nettanlegg og trafoer som krever anleggskonsesjon etter energiloven er unntatt fra plan- og bygningsloven.</i>	Sjekk om det planlegges ny arealbruk i konflikt med etablerte eller planlagte høyspentlinjer, trafoanlegg, dammer, rørgater eller andre anlegg for energiforsyning og -overføring. Er anleggseier varslet?	Anlegg for energiforsyning og -overføring skal reguleres som teknisk infrastruktur etter §12-5 nr.2, med unntak av kraftledninger i sentral og regionalnett som skal vises som hensynssone. Andre energianlegg, som dammer og kraftverk, bør reguleres til byggeområde.	Etablering av nye energianlegg - Forholdet til plan- og bygningsloven Etablering av nye energianlegg - Forholdet til plan- og bygningsloven Bebyggelse nær høyspenningsanlegg Hensynssoner for kraftledninger Plan- og bygningslovens § 12-5

Ut fra ressurs hensyn må NVE prioritere å gi innspill og uttalelser til overordnede planer, planer som omfatter flom- eller skredfare, saker av prinsipiell betydning og planer med problemstillinger som kommunen har vansker med å avklare selv. Vi ønsker at kommunene velger ut planer som det er særlig behov for hjelp fra NVE til å vurdere, og tar tidlig kontakt med oss om disse sakene.

For at NVE skal ha grunnlag for uttalelse må høringsdokumentene inneholde planbeskrivelse, ROS-analyse, plankart og bestemmelser samt alle relevante fagkyndige utredninger som er gjennomført i forbindelse med planarbeidet.

NVE kan fremme innsigelse på grunnlag av manglende utredning eller innarbeiding av hensynet til flom- eller skredfare, eller manglende avklaring mot vannressursloven eller energiloven. Mangel på uttalelse eller innsigelse fra NVE røkker ikke ved kommunens selvstendige ansvar for å sørge for at disse hensynene er ivarettatt i planarbeidet.

Plan1 AS Gardermoen
Balder Allè 2
2060 GARDERMOEN

Dato: 28.05.2018
Saksref: 201803668-2
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Gudrun Cathrine Laake
Telefon:
Mobil: +47 91655127
E-post: Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no



Ringebu kommune - Uttalelse til varsel om oppstart av områderegulering for Våla Vest

Vi viser til brev datert 13.04.2018.

Framtidig sporplan for Ringebu er ikke fastlagt. Det er behov for to lange plattformer, forlengelse av kryssingsspor og planskilt adkomst til begge plattformer. Tiltakene er ikke prioritert i forslag til Jernbanesektorens handlingsprogram 2018 – 2029 som Jernbanedirektoratet nå har sendt ut på høring. Vi kan derfor ikke angi når stasjonstiltak kan forventes regulert og finansiert.

Planområdet omfatter et areal hvor det er forutsatt regulert en planskilt kryssing av stasjonsområdet for gående og syklende. Det er viktig at planlegging av denne forbindelsen skjer i samråd med Bane NOR. Den planskilte kryssingen må gi universelt utformet adkomst både til plattformer og for kryssing av stasjonsområdet, og opprampingen på sørsiden må ivareta mulig utvidelse av jernbaneanlegget. Undergangen må orienteres slik at den ikke i unødvendig grad oppfattes som en omveg for de som skal krysse Dovrebanen, samtidig som den fungerer som plattformadkomst for de reisende.

Planskilt kryssing av Dovrebanen med tilstrekkelig fri høyde for utrykningskjøretøy og andre store kjøretøy, kan først forventes etablert når ny E6 med opptrekkarm er åpnet. Vi ber Ringebu kommune sette et fornuftig tak for antallet nye boenheter som kan etableres innen planområdet før planskilt kjøreadkomst til planområdet er bygget. Vi ber videre om at planen utarbeides slik at den legger til rette for et kjøremønster som begrenser bruken av planovergang i Bjørgemogata.

Siden jernbanens framtidige arealbehov ikke er avklart, er det nødvendig at byggegrensen settes 30 meter fra nærmeste eksisterende spormidt.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <http://www.banenor.no/Sikkerhet/Veileder-for-god-planlegging/> og i vårt tekniske regelverk: <http://www.banenor.no/Marked/Leverandorinfo/Teknisk-regelverk/>

Vi forventer at forslagstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.

Hvis det er behov for samråd med Bane NOR (jf. vår veileder) eller konkrete spørsmål der det er behov for avklaring, ta kontakt med saksbehandler så tidlig som mulig.

I tillegg til myndighetsrollen har Bane NOR en rolle som grunneier. Bane NOR som grunneier har behov for å ivareta sine interesser i plansaker på linje med andre grunneiere.

Bane NOR som grunneier har følgende merknader til planforslaget:

Bane NOR Eiendom forventer at planen vektlegger samordnet areal- og transportplanlegging, blant annet ved å bygge opp under de kollektive reisemidlene. Planområdet ligger i tett nærhet til Ringebu stasjon og det er derfor viktig at det tilrettelegges for en god arealutnyttelse og fortetting av både boliger og næringsarealer. Handelsvirksomhet, andre tjenestetilbud og offentlige servicefunksjoner så langt det er mulig også lokaliseres her hvis mulig. Fortetting og transformasjon bør så langt det er mulig utnyttes maksimalt før nye utbyggingsområder tas i bruk.

Det er viktig at det tilrettelegges for sammenhengende løsninger for gang- og sykkelmuligheter fra stasjonen til/fra planområdet.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
seksjonssjef
Planavdelingen, Forvaltning og
samfunnskontakt

Gudrun Cathrine Laake
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Plan1 AS Gardermoen, Mai-Lin Rue

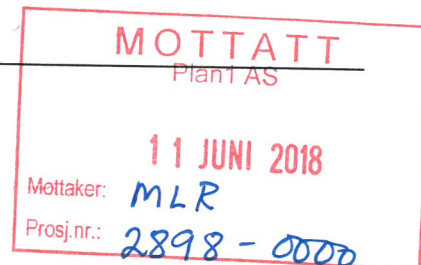
Kopi:

Ringebu kommune



Fylkesmannen i Oppland

Plan1
Postboks 373
2403 ELVERUM
Att. Mai-Lin Rue



Deres referanse
Vår referanse 2018/2273-6 421.4 TAN
Saksbehandler Terje Abrahamsen, tlf. 61 26 60 64
Avdeling Miljøvern avdelingen

Dato 11.06.2018

Ringebu kommune - reguleringsplan for Våla vest - varsel om oppstart

Vi viser til oversending i e-post 16.04.2018, telefonsamtale med Mai-Lin Rue 04.06.2018 og beklager samtidig forsinket innspill fra oss.

Bakgrunn for saken

PLAN1 AS varsler på vegne av Ringebu Eiendom AS oppstart for områderegulering av gnr 45 bnr 50 mm, dvs. bl.a. tidligere Ringebu sag. Planen skal legge til rette for konsentrert småhusbebyggelse og leilighetsbygg samt næring i nordøst. Det legges videre opp til forlengelse av Jernbanegata/gågata med planfri kryssing av jernbanen for gående/syklende. Planområdet er oppgitt å være ca. 75 daa og vil etter hvert bli fulgt opp av detaljregulering for deler av området, uten at dette er definert så langt.

Planfaglige vurderinger og KU-plikt

Oppstartvarslet gir ikke oversikt over gjeldende plansituasjon, dette er en vesentlig mangel. Fylkesmannen oppfatter at det gjelder en eldre reguleringsplan for området, muligens fra 1950-tallet.

Det er heller ikke oppgitt om det er eldre kommune(del)planer som gjelder, men vi tolker varslet slik at arealet er avsatt til industriformål i gjeldende kommuneplan.

I oppstartvarslet relateres tiltaket til kommuneplanen som er under utarbeiding, men enda ikke vedtatt. Dette blir feil, grunnlaget for vurderinger etter KU-forskriften er alltid i utgangspunktet *vedtatt* plan. Dersom plangrunnlaget er uklart, må dette evt. synliggjøres og vurderes i oppstartvarslet.

Foreliggende oppstartvarsel omfatter en områdereguleringsplan, som skal legge til rette for bl.a. næring. Etter vår vurdering omfattes tiltaket dermed av KU-forskriftens § 6 a. Denne er ramme for planer som alltid skal konsekvensutredes når de legger til rette for tiltak i vedlegg I og II. I vedlegg II omtales næringsbygg i pkt. 11 j), uavhengig av areal. Denne bestemmelsen må også vurderes i sammenheng med pkt. 10 b) i vedlegg II.

Ut fra dette er det Fylkesmannens vurdering at varslet tiltak utløser krav om konsekvensutredning. Vi råder tiltakshaver til å ta høyde for en KU-utredning som en del av arbeidet, og gjøre denne enkel, avgrenset og beslutningsrelevant.

Fylkesmannen er ikke myndighet etter KU-forskriften, men minner om at det med manglende KU-utredning kan hefte saksbehandlingsfeil og mulig ugyldighet med vedtatt plan. Dette kan i ytterste konsekvens kreve omstart og adskillig lengre behandlingstid enn den som tilkommer som følge av arbeidet med en konsekvensutredning nå.

Miljøfaglige vurderinger

Fylkesmannen vil innledningsvis understreke det svært positive i dette planlagte tiltaket. Både å trekke mer boligbebyggelse (med høy arealutnytting) inn i sentrum, samt å legge til rette for en ny gang- og sykkelvegforbindelse over jernbanelinja, i forlengelsen av gågata/Jernbanegata.

Den planlagte nye gangvegforbindelsen vil binde de to delene av sentrum godt sammen, jf. beskrevet fire-delt funksjonsdeling i kommuneplanens arealdel på høring, omtalt under. Fylkesmannen ber likevel kommunen å vurdere en marginal utvidelse av planområdet, over stasjonsområdet og nåværende E6 til Jernbanegata, for å sikre god, effektiv og gjennomgående ferdsel for myke trafikanter helt inn i «handelsdelen» av Vålebrua.

Fylkesmannen viser til våre generelle forventninger til kommunal arealplanlegging på planoppland, jf. vårt forventningsbrev til kommunene, se <https://www.planoppland.no/no/Nasjonale-foringer1/Fylkesmannens-forventningsbrev/>

Konkret knytter denne planen seg tett til generelle og lokale muligheter/utfordringer med tema sentrumsutvikling, jf. bl.a. føringer i Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland.

Fylkesmannen mener kommunen har lagt et svært godt grunnlag for videre sentrumsutvikling med de rammene som er skissert i planbeskrivelsen til tredje gangs høring, kap. 2.4.3.1 Ønsket framtid. Her skisseres en firedelt funksjonsdeling som synes gjennomtenkt og gjennomførbar.

Kommunen har videre definert sentrumskjernen i kap. 2.4.3.3 i planbeskrivelsen, og forslag til reguleringsplan er ikke i strid med denne. Fylkesmannen forutsetter at det ikke legges til rette for detaljhandel innenfor området, utover det rammene i Regional plan for attraktive byer og tettsteder åpner for.

Det legges etter det vi forstår opp til både konsentrert småhusbebyggelse og leilighetsbygg. Fylkesmannen forventer høy arealutnytting av et så sentralt utbyggingsområde, og at en overveiende del av ny boligmasse utformes som leiligheter.

Utbyggingsområdet ligger delvis tett inntil eksisterende jernbanelinje. Vi forventer at det gjennomføres en støyutredning som del av planarbeidet, og at denne legges til grunn for utforming av planforslaget, jf. føringer i støyretningslinje T-1442/2016.

Det foreligger enkelt observasjoner av rødlista arter innenfor/inntil planområdet, delvis av eldre dato. Fylkesmannen forventer at dette avklares og blir en del av beslutningsgrunnlaget, jf. bestemmelsene i §§ 8-12 i naturmangfoldloven.

Fylkesmannen støtter tilrettelegging for ferdsel og fiske langs Våla. Vi er kjent med at det er planlagt, eller delvis gjennomført et prosjekt som har omfattet tilrettelegging for ferdsel langs Våla sin nedre del, gjennom Vålebrua. Prinsippet for slik tilrettelegging må innebære sikring av gjenværende kantvegetasjon mot vassdraget, og evt. tilrettelegging for ny kantvegetasjon. Gangvegen kan etableres ovenfor sonen med kantvegetasjon, og det kan legges til rette for høyere trær langs gangvegen, som kvistes opp i to – tre meters høyde, slik at de gir innsyn til elva, og samtidig kaster skygge, som er viktig for fiskebestanden her. Fylkesmannen kan om ønskelig gi nærmere innspill i videre detaljplanlegging av gangvegen.

Med hilsen

Vebjørn Knarrum e.f.
avdelingsdirektør

Terje Abrahamsen
seniorrådgiver

Etter våre rutiner er dette brevet godkjent og sendt uten underskrift.

Kopi til:

Oppland fylkeskommune

Norges vassdrags- og energidirektorat Region Øst

Mai-Lin Rue, Plan1

Statens vegvesen Region Øst

Postboks 988 2626 Lillehammer

Postboks 4223 2307 Hamar

Postboks 1010 2605 Lillehammer



Statens vegvesen

PLAN1 AS Avd Gardermoen
Balder Alle 2
2060 GARDERMOEN

Halvor Tangen

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/telefon:
Kjersti Moltubakk / 61271499

Vår referanse:
18/86414-6

Deres referanse:

Vår dato:
18.12.2018

Merknader til høring av planprogram for områderegulering for Våla Vest i Ringebru kommune – planID 0520201708

Vi viser til brev datert 16.11.2018 med oversending av forslag til planprogram for Våla Vest til høring. Det er tidligere meldt oppstart av reguleringsplan for samme område, og vi viser til våre merknader i den forbindelse jf. vårt brev av 24.04.2018.

Utkastet til planprogram gir i hovedsak god informasjon om formål med planarbeidet, dagens situasjon og aktuelle utredningstema. Vi har følgende merknader:

Plantype og planavgrensning

Planen fremmes som en områderegulering, mens en del av området tenkes detaljregulert og bygget ut som første byggetrinn. Vi har ikke merknader til dette, ut over at det er viktig at det knyttes rekkefølgekrav for infrastruktur til de ulike byggetrinnene. Dette gjelder bl.a. krav til planfri kryssing av jernbanen både for myke trafikanter og kjørende.

Vi registrerer at planavgrensningen er den samme som ved varsel om oppstart. Statens vegvesen viser til tidligere innspill, og anbefaler å utvide planområdet slik at Våla og brua på Åmillomvegen inngår. Det er ingen tilrettelegging for myke trafikanter langs Åmillomvegen i dag bortsett fra et svært smalt fortau på brua. Trafikksikker gangforbindelse over Våla må være en del av utredningen av trygg skoleveg, enten ved tiltak på brua eller som separat gangbru. En utvidelse av planområdet vil sikre at en ev. ny gangbru kommer innenfor planområdet. I tillegg til å sikre trygg skoleveg, kan ei gangbru over elva også gi sammenhengende gangveg langs Våla opp til sentrum.

Rekkefølgekrav – tilrettelegging for gående og syklende – planfri kryssing av jernbanen

Det er opplyst at forslagsstiller forventer at den detaljregulerte delen kan bygges ut med boliger før det blir aktuelt med store infrastrukturtiltak som f.eks. ny undergang under jernbanen for fotgjengere og syklist. Vi forutsetter at tilrettelegging for gående og

syklende blir vektlagt allerede ved første byggetrinn, og at nødvendige tiltak blir innarbeidet i planen. Det må særlig legges vekt på å sikre sammenhengende trafikksikre forbindelser for myke trafikanter nordover mot sentrum og østover mot skole og idrettsanlegg.

Dagens kulvert på fv. 319 under jernbanen er ikke optimal for større kjøretøy og mangler tilrettelegging for gående og syklende. Dersom det kun legges til rette for boliger i første byggetrinn, og det sikres en alternativ trygg trase for gående og syklende, vil vi ikke kreve utbedring av undergangen knyttet til det første byggetrinnet. Ved videre utbygging i området mener vi det vil være nødvendig å etablere en bedre planfri kjøreadkomst til Tollmoen. Ny kulvert under jernbanen er tidligere forutsatt etablert som del av opptrekkssarmen mellom ny E6 og sentrum. Som kjent er det igangsatt utredning av nye alternativer for framtidig E6, bl.a. et tunnelalternativ. Det er derfor usikkerhet om hvor framtidig trase vil ligge og om tidligere prosjektert opptrekkssarm vil inngå. Det må tas høyde for dette i planarbeidet.

Aktuelle utbyggingsalternativer

Det er svært uklart hvilke alternativer som tenkes utredet, og vi ber om at dette presiseres. Det må framgå hva som er null-alternativet og hva som er aktuelle alternativer både med hensyn til adkomst-/trafikkløsninger og utbyggingsmønster. Siste setning om vegsystemet gir etter vår oppfatning lite mening, og trenger utdyping.

Prosess og medvirkning

Det er positivt at saken tenkes drøftet med statlige og regionale myndigheter i regionalt planforum. Ifølge framdriftsplanen vurderes det et møte i høringsperioden april-mai 2019.

Vi anbefaler at saken legges fram for regionalt planforum i god tid før planforslaget sendes på høring. Dette for å få en god dialog i forkant av høringen med felles drøfting av planløsninger og mulighet til oppretting av formelle feil og mangler. Direkte dialog med Statens vegvesen kan komme i tillegg dersom det er behov for utdyping innenfor våre ansvarsområder.

Aktuelle utredninger

Punkt 2 om vegsystem, trafikksikkerhet og kapasitet omfatter i hovedsak innspill vi ga ved varsel om oppstart. Vi ber om at tilleggstekst markert med rødt blir tatt inn.

«... trafikkanalyse med beregning av antatt trafikkmengde og reisemiddelfordeling for ny plansituasjon på Tollmoen. **Analysen må også inneholde en vurdering av trafikksikkerhet, kryssutforming og kapasitet for krysset E6 x Bjørgemogata, krysset fv. 319 x Åmillomvegen, og for kulverten på fv. 319 under Dovrebanen.** Analysen må baseres på maksimal utnyttelse av hele planområdet, **og må spesifiseres for aktuelle byggetrinn.** Sammenligningsgrunnlaget skal være dagens situasjon. Trafikkanalysen skal danne grunnlag for vurdering av behov for vegutbedringstiltak **og trafikksikkerhetstiltak** internt i planområdet og for tilstøtende vegnett. Behov for tiltak på skoleveger **bl.a. kryssing av Våla og jernbanen,** vurderes særskilt. ...»

Vi er ellers noe usikker på hva som legges i at det skal utarbeides en enkel trafikkanalyse. Vi forutsetter at trafikkanalysen utføres av personer med trafikkfaglig kompetanse og gir nødvendig grunnlag for vurdering av konsekvenser og avbøtende tiltak.

Plan og trafikk Oppland
Med hilsen

Hans Martin Asskildt
seksjonssjef

Moltubakk Kjersti

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
BaneNOR SF, Postboks 4350, 2308 HAMAR
Fylkesmannen i Oppland, Postboks 987, 2626 LILLEHAMMER
Oppland fylkeskommune, Postboks 988, 2626 LILLEHAMMER
Ringebu kommune, Hanstadgata 4, 2630 RINGEBU

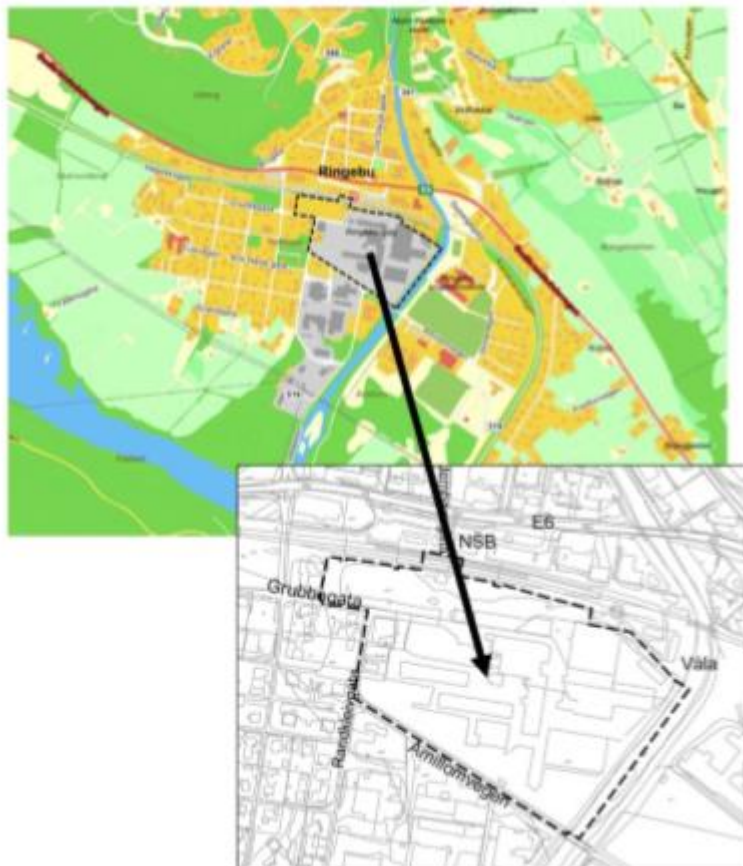
Plan 1 AS - Elverum
Postboks 373
2403 ELVERUM

Vår dato: 03.01.2019
Vår ref.: 201833619-6
Arkiv: 323
Deres dato: 16.11.2018
Deres ref.:

Saksbehandler:
Kristin Hasle Haslestad

NVEs merknader - Offentlig ettersyn av forslag til planprogram - Områdereguleringsplan for Våla Vest GBnr 45/50 - Ringeby kommune, Oppland

Vi viser til høringsdokumenter datert 16.11.2018, og beklager at vi ikke har svart ut henvendelsen tidligere. Områdereguleringsplanen omfatter følgende areal:



E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 09575, Internett: www.nve.no
Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

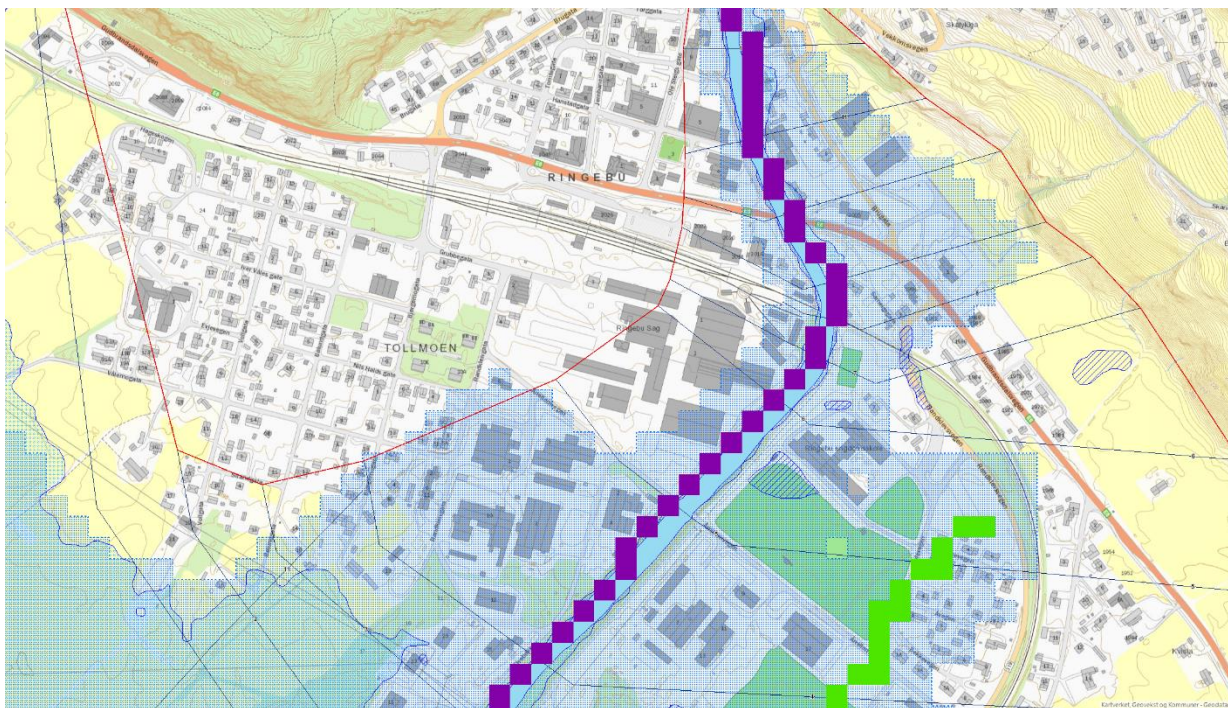
Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Planområdet ligger inntil elva Våla og både flom- og vanninntrenging i grunnen må vurderes og dokumenteres. Flomsonekartet i NVE rapport 15/2004, (se: file:///C:/Users/krhh/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/EXJW9ZIP/flomsonekart2004_15.pdf) viser at arealet ikke er oversvømt ved en 200-års flom. Men det er lenge siden rapporten og bakgrunnsdataene ble samlet inn. I flomsone rapporten pekes det på store usikkerheter ved beregningene knytta til Våla, samt at det er registrert betydelig massetransport i vassdraget (det ble tatt ut ca 25.000 m³ etter 1995-flommen som i rapporten var beregnet til en 100-års flom i Våla).

Nye byggetiltak, jf plan- og bygningslovens § 1-6, må svare ut sikkerhetskrav gitt i byggt teknisk forskrift (TEK17, kpt 7-2), jf plan- og bygningslovens § 28-1. NVE mener man, som et minimum for et så stort utbyggingsprosjekt, bør dokumentere om dagens profil stemmer over ens med profilene innmål i forbindelse med flomsonekartleggingen fra 2004 (gjelder i hovesak fra profil 5 og oppover i Våla), samt legge på et klimapåslag på vannføringen for 200-års flom fra den samme rapporten og se hvordan dette slår ut mtp overtopping i profilene, jf Klimaprofil for Oppland, se: <https://cms.met.no/site/2/klimaservicesenteret/klimaprofiler/klimaprofil-oppland/attachment/12035?ts=15d9d3c1d03>. Dersom det er avvik og fare for overtopping må man beregne vannlinjene på nytt for å avklare hvilke sikringstiltak som må på plass for å svare ut sikkerhetskravet i byggt teknisk forskrift (TEK17 kpt 7-2). Sikring på den ene siden av elva kan også utløse behov for tiltak på motsatt elvebredd for å unngå å påføre tredje part økt fare.

Tilstrekkelig sikkerhet mot flom må avklares på dette plannivået fordi ev sikring krever helhetlig planlegging og sikring over et større areal enn kun delområder. Flomsikkerhet må også sees i sammenheng med overvannshåndteringen i området.



Med hilsen

Paul Christen Røhr
fungerende regionsjef

Kristin Hasle Haslestad
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

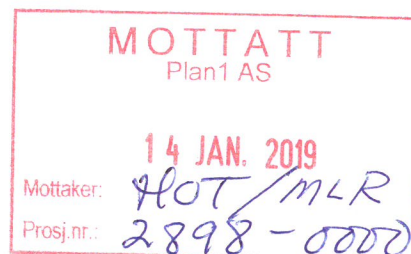
Vedlegg:

Kopi til:

FYLKESMANNEN I INNLANDET
RINGEBU KOMMUNE



PLAN1 AS
Postboks 373
2403 ELVERUM



Vår ref.: 201804618-11
Deres ref.:

Lillehammer, 4. januar 2019

Svar fra Oppland fylkeskommune - Ringeby kommune - utleggelse til offentlig ettersyn av forslag til planprogram for "områderegulering for Våla vest" plan id 0520201708

Vi viser til brev datert 16.11.2018 med oversending av forslag til planprogram for Våla Vest til høring. Det er tidligere meldt oppstart av reguleringsplan for samme område, og vi viser til våre merknader i den forbindelse jf. vårt brev av 01.06.2018. Det vises også til regionalt planforum 11.12.18

Merknader fra Regionalenheten

Ringeby har gjort mye positivt allerede. Generelt er det fin struktur i sentrum. Det er positivt at massivt tre er tenkt brukt i bygninger. Videre er det positivt med høg arealutnyttelse. Det er viktig å sikre fortetting med kvalitet. Det er videre viktig å tenke gjennom rekkefølgekrav – spesielt med hensyn til barn og unge.

Forholdet til overordnede planer, regionale og nasjonale føringer

Fylkestinget vedtok i april 2018 3 regionale planer: *Regional plan for verdiskaping*, *Regional plan for kompetanse* og *Regional plan for samferdsel*. Her beskrives blant annet utviklingsmål og satsingsområder for fylket og for de ulike regionene. Vi forventer at relevante føringer i de regionale planene innarbeides i kommunale planer.

Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland ble godkjent i juni 2016. Mål og strategier nedfelt i den regionale planen skal legges til grunn for kommunal planlegging. Den regionale planen inneholder gode råd og eksempler som vil være nyttig for kommunenes planarbeid. Retningslinjer for arealbruk, stedsutvikling og stedsforming, og retningslinjer for bolig og bokvalitet er særlig relevant for dette konkrete planarbeidet.

Boligbygging

TØI har laget en rapport om boligsatellitter. Dette er et biprodukt av et større utredningsarbeid der en rekke fylker og andre er med på finansiering og faglig referansegruppe. Rapporten ligger her:

<https://www.toi.no/publikasjoner/hvordan-utforme-selvforsynte-boligsatellitter-med-lav-bilavhengighet-article34176-8.html>

Postadresse:
Postboks 988
2626 LILLEHAMMER
Org. nr: 961382335

Besøksadresse:
Kirkegt. 76, Lillehammer
Bankkonto: 2000 09 50018
E-post: postmottak@oppland.org

Saksbehandler:
Ingvill Helset
Telefon:
E-post: Ingvill.Helset@oppland.org

Vi tror at rapporten kan være av interesse for byene og de større tettstedene i Oppland. Den kan lastes ned og er gratis og kan spres fritt.

Høyde på boliger / bygninger i planområdet bør vurderes nøye. Det bør være samsvar og helhet i Ringeby sentrum.

Universell utforming

Vi henviser til plan- og bygningslovens § 12-7 punkt 4 som gir kommunen muligheten til å gi bestemmelser til en reguleringsplan om funksjons- og kvalitetskrav til bl.a. bygninger og uteareal. Dette er spesielt viktig å bygge universelt i sentrum/ sentrumsnære områder og kommunen bør derfor ha et eget punkt om dette i bestemmelsene. Det er også lurt å være konkret på hva man mener med universell utforming. Vi foreslår at kommunen gir bestemmelser om at alle hovedfunksjoner i boenheten skal ligge på inngangsplan. Med hovedfunksjoner menes stue, kjøkken, soverom, bad og toalett. Vi viser ellers til bestemmelsene for grønnstruktur og mener at utearealer som gangstier og lekeområder også bør utformes universelt ihht reglene i TEK 17 §8.

Planarbeidet bør også omfatte vurderinger i forhold til universell utforming og tilgjengelighet for alle. Utfyllende regler for å sikre at adkomst til boligene, utearealer som gangstier, veger, adkomster og uteoppholdsområder utformes universelt bør tas inn i bestemmelsene ihht regler i TEK 17 § 8-2 og Miljøverndepartementets rundskriv *Tilgjengelighet for alle*.

Barn og unge i planlegging

Alle som fremmer planer, private, kommuner, regionale myndigheter og andre offentlige instanser, skal etter loven ta hensyn til barn og unge i sin planlegging, og må legge til rette for gode bomiljøer og gode oppvekst og levekår. Loven stiller krav til private så vel som offentlige forslagsstillere, om å sikre medvirkning fra barn og unge. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer og private.

Medvirkningen skal beskrives i planprogram og planbeskrivelse, og planers virkninger og konsekvenser for barn og unge skal beskrives. Det er nye bestemmelser av betydning for barn og unge, blant annet regulering av grøntstruktur. Planens innvirkning på barn og unges interesser er et tema som skal vurderes i konsekvensanalyser.

I nærmiljøet skal det 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 forventer at man i planforslaget legger vekt på å avsette gode og tilstrekkelige arealer til barns lek og uteopphold jfr. Rikspolitisk retningslinjer (RPR) for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (av 1989)

Vi forventer at barn og unges interesser ivaretas gjennom planarbeidet. Dette omfatter medvirkning i planprosessen, og tilrettelegging for et godt bomiljø for barn og unge i tråd med *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen*.

Areal og transportplanlegging

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Energi- og klima - grønt skifte

Vi ber forslagstiller utrede muligheten for tilrettelegging for bruk av alternative energiformer i boligene, og hvis dette er mulig oppfordrer vi til at dette fastsettes som krav i bestemmelsene.

Regional planstrategi 2016-2020 - Mulighetenes Oppland i ei grønn framtid slår fast hvilke ambisjoner fylkeskommunen har i forhold til å nå visjonen om et klimanøytralt Oppland innen 2025, med grønn og bærekraftig verdiskaping og bærekraftig velferd og trivsel. Det grønne skiftet retter seg mot å redusere klimautslipp og utnytte ressursene bedre. Et av flere utviklingsområder er *bærekraftig hytte- og destinasjonsutvikling* relatert til fritidsinnbyggere.

Vi oppfordrer til at fokus på klimatiltak innarbeides i planarbeidet, og at det gjøres vurderinger av energiforbruk, transportbehov og alternative transportløsninger der det er aktuelt. Dette vil også være i tråd med kommunens energi- og klimaplan, hvor det er et langsiktig mål å vektlegge klima- og energimål i arealplanleggingen.

Vannforvaltning

Det er positivt at naturmiljø skal utredes ifb. KU, og bra at det legges opp til at gangveg skal etableres ovenfor kantvegetasjonen, slik at denne ikke fjernes. Vi viser til vårt innspill ved varsel om oppstart at kantvegetasjonen langs Våla må sikres i planen, og det er tatt med under forutsetning 7. Dette er positivt. Videre er det bra at det legges opp til at allmennheten skal få tilgang til vassdraget gjennom tursti/gangveg. Det er også positivt at det ikke legges opp til inngrep i elvekanten, at gangveg legges bak (ovenfor) kantvegetasjon. Dette gjør at en unngår inngrep i elvekanten/så nært elva.

Merknader fra kulturarvenheten

Som tidligere uttalt ved oppstart i brev datert 01.06. 2018 og i regionalt planforum 11.12.2018 er kvartalsstrukturen med utgangspunkt i jernbanestasjonen, og den gamle trehusbebyggelsen langs Jernbanegata viktig for identiteten for Ringebu sentrum, Vålebru.

Pakkhuset på motsatt side av jernbanen er en del av bygningsmiljøet på Ringebu stasjon og i varsel om oppstart anbefalte vi at pakkhuset utfra et kulturhistorisk ståsted bør bli bevart der det ligger i dag, men vi er åpne for at plasseringen kan justeres forutsatt at pakkhuset blir stående i en kulturhistorisk kontekst som er godt lesbar og forståelig. Ny plassering av pakkhuset må også ses i sammenheng og så vidt mulig samordnes med eventuelle framtidige planer som BaneNor har for stasjonsområdet på Ringebu stasjon. Den videre reguleringsprosessen og konsekvensutredningen vil trolig avklare hvordan det samlet sett er best å innrette planen i jernbaneområdet.

Konsekvensutredningen bør også avklare om det er andre bygninger innenfor planområdet som bør reguleres til bevaring slik det ble diskutert i Regionalt planforum. Eldre bygninger fra det

eksisterende sagbruket vil være positivt, både med tanke på at det vil synliggjøre den historiske bruken av området, det vil være identitetsskapende for det nye området, og bygningene kan gi muligheter for fellesarealer som øker kvaliteten i området.

Wibeke Børresen Gropen
Teamleder, plan og miljø

Kristin Loe Kjelstad
Fylkeskonservator

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten underskrift iht. interne rutiner.

KOPIMOTTAKER

Ringebu kommune
Hanstadgate 4
2630 RINGEBU

Dato: 07.01.2019
Saksref: 201803668-6
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Gudrun Cathrine Laake
Telefon:
Mobil: +47 91655127
E-post: Gudrun.Cathrine.Laake@banenor.no

**Ringebu kommune - Uttalelse til offentlig ettersyn av forslag til planprogram -
Områderegulering Våla Vest - PlanID 0520201708**

Vi viser til brev datert 16.11.2018.

Planområdet har i dag hovedadkomst via planovergang i Bjørgemogata. Planoverganger representerer en stor andel av ulykkene knyttet til jernbanetransport. Bane NOR er derfor restriktive med hensyn til å tillate økt bruk av planoverganger.

Inntil nylig var det forutsatt at ny E6 skulle legges mellom Lågen og Dovrebanen, og ville medføre etablering av ny planskilt kryssing av Dovrebanen, omtalt som opptrekkssarm. Samferdselsdepartementet vurderer nå en E6-trasé i tunnel nord for sentrum. Hvorvidt E6-utbyggingen vil inkludere en planskilt kryssing av Dovrebanen er nå uavklart. Planskilt kryssing av Dovrebanen også for kjørende bør derfor vurderes i planarbeidet.

I samsvar med tidligere signaler mener Bane NOR det bør settes et rekkefølgekrav som setter et tak for hvor mange boenheter og størrelse på næringsarealer som kan bygges før planskilt kryssing av Dovrebanen er etablert. Usikkerheten knyttet til E6-prosjektet kompliserer bildet, og innebærer et større behov for utredninger i dette planarbeidet. Vi forutsetter at trafikkanalyse utføres for relevante forhold, og viser til uttalelsen fra Statens vegvesen om aktuelle utredninger, datert 18.12.2018.

Bane NOR er til freds med at det fastsettes en korridor for framtidig forbindelse under sporområdet, slik at utforming av denne gjøres senere. Vi ber om at arealer i Bane NORs eie avsettes til jernbaneformål.

Planprogrammet gir inntrykk av at Bane NOR har planer for flytting av pendlerparkeringen. Å flytte pendlerparkeringen til sørsiden av stasjonsområdet før det er etablert en planskilt kryssing for både myke trafikanter og kjøretøy, vil ikke være aktuelt. Dette vil først kunne vurderes i sammenheng med ombygging av stasjonen, og forutsetter planskilt kryssing av Dovrebanen både for kjøretøy og myke trafikanter. Vedtak av utvalg for plan og tekniske i sak 073/18 nr 5 er mer hensiktsmessig formulert.

Ringebu stasjon bør på lengre sikt bygges om slik at to stoppende persontog kan benytte stasjonen samtidig. Dette forutsetter ombygging av plattformer, og at det etableres en planskilt kryssing av stasjonen for fotgjengere. Det er ikke avsatt midler til ombygging av Ringebu stasjon i

handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan (2018-2029), og endringer ligger derfor et stykke fram i tid.

Av hensyn til at framtidig ombygging av stasjonen, ber vi om at byggegrensen følger jernbaneloven, dvs 30 m fra nærmeste spormidt.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
seksjonssjef
Planavdelingen, Forvaltning og
samfunnskontakt

Gudrun Cathrine Laake
senioringeniør

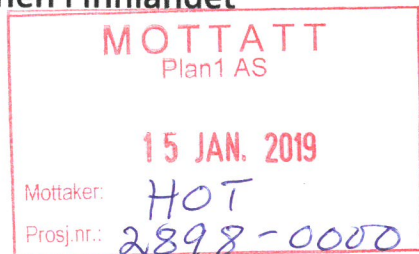
Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

PLAN1 AS

Kopi:

Statens vegvesen region Øst
Oppland fylkeskommune
Fylkesmannen i Oppland
Ringebu kommune



Plan1

Vår dato:

15.01.2019

Vår ref:

2018/500

Deres dato:

16.11.2018

Deres ref:

Halvor Tangen

Saksbehandler, innvalgstelefon

Terje Abrahamsen, 61 26 60 64

Ringebu kommune - områdereguleringsplan for Våla vest - høring av planprogram

Vi viser til oversending i brev 16.11.2018, registrert inn her 20.11.2018. Samtidig beklager vi noe forsinket innspill ved oppstart, dette skyldes bl.a. arkivtekniske utfordringer ved overgang til nytt felles fylkesmannsembete for Innlandet.

Fylkesmannen viser for øvrig til våre ordinære innspill ved oppstart i brev 11.06.2018, samt utfyllende innspill knyttet til at saken ble drøftet på regionalt planforum i møte 11.12.2018. Vi viser til referat fra møtet samt våre utfyllende merknader i tilleggsnotat.

Gjennom innspill ved oppstart og drøfting i regionalt planforum har Fylkesmannen i hovedsak fått fram de hensyn vi mener er sentrale i det forestående planarbeidet. Våre innspill under er dermed en kort oppsummering av disse.

Bakgrunn for saken, plangrunnlag og konsekvensutredning

Eier av tidligere Ringebu Sag på Tollmoen, Bergene Holm Eiendom AS, ønsker å videreutvikle eiendommen til kombinert bolig- og næringsformål. Dette er i tråd med nylig vedtatt kommuneplan for Ringebu der arealet er avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål, bolig, næring og forretning. Plan1 er engasjert for å utarbeide en områdereguleringsplan.

Det ble varslet oppstart for planarbeid i egen oversending 16.04.2018, og her ble det konkludert med at områdereguleringsplanen ikke utløste krav om konsekvensutredning. Samtidig ba tiltakshaver om synspunkt fra statlig og regional myndighet på denne konklusjonen.

Fylkesmannen ba i vårt innspill ved oppstart om en ny vurdering av dette, ut fra føringer i Forskrift om konsekvensutredninger. Kommunen har sammen med tiltakshaver vurdert dette på nytt etter varslet oppstart og besluttet at planarbeidet skal konsekvensutredes i samsvar med forskriften.

Fylkesmannens innspill til planprogrammet

Fylkesmannen synspunkt på hvilke hensyn som er sentrale i planarbeidet er altså i stor grad allerede formidlet, og omfatter kort oppsummert følgende:



- a. Fylkesmannens hovedinntrykk er at foreslått planprogram og de utredningstema som er foreslått i all hovedsak dekker relevante tema som bør utredes nærmere gjennom områdereguleringen. Konkret minner vi likevel på følgende moment:
- Det finnes registreringer av forurensing i grunnen i Grunnforurensingsdatabasen (Miljødirektoratet). Påvirkningsgrad er karakterisert som «Akseptabel forurensing med dagens areal- og resipientbruk» dvs. klasse 2. Vi har ikke ytterligere informasjon om kilder etc. men forutsetter at dette blir avklart gjennom planarbeidet.
 - Vi minner om vårt innspill ved oppstart, gjentatt i regionalt planforum, om å vurdere evt. utviding av planområdet over stasjonsområdet og E6 til Jernbanegata, for å sikre helhetlige og gjennomgående løsninger for myke trafikanter.
 - Under kap. 9, Klima, i foreslått planprogram, er lokalklima nokså irrelevant. Men Fylkesmannen forutsetter at klimavennlige energiløsninger utover kun bruk av strøm til oppvarming blir vurdert. F.eks. solenergi eller bioenergi og/eller energieffektivisering i form av jordvarme og varmeveksling.
- b. Når det gjelder forslag til framdrift minner vi om at det kan bli behov for en andre gangs høring av planforslaget og ber tiltakshaver ta høyde for dette.

Med hilsen

Øyvind Gotehus (e.f.)
enhetsleder

Terje Abrahamsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:
NVE, region øst
Oppland fylkeskommune
Ringebu kommune
Statens vegvesen, region øst
BaneNOR

Vaalebros dampsg & høvleri AS

Vaalebros dampsg & høvleri AS
Gausdalsvegen 20
2626 Lillehammer

Org nr NO 915 399 878 MVA
Bank:

Telefon: 40407000
e-post: aam@gaus.no

PLAN1
Balder all  2
2060 Gardermoen
hot@p1.no

Lillehammer, 07. januar 2019
Deres referanse

«Områderegulering Våla Vest» Plan ID: 0520201708

Merknader til planen:

Vi eier eiendommen mellom Grubbegata og jernbanen i tillegg til eiendommen 46/9, Randkleivgata 2. Begeg eiendommer inngår i reguleringsplanen.

Eiendommene er av Ringebus mest attraktive næringseiendommer og har aktiv bruk på all bygningsmasse.

I tillegg har vært søsterselskap Gaus AS, næringseiendommer på motstående side av Åmillomvegen.  millomvegen grenser også inn til planområdet.

Vi er generelt svært negative til å blande denne type næring med boliger. Det skaper nesten uten unntak problemer både for næringen og beboerne.

Det er svært betenkelig at Ringebu kommune tillater en omregulering av sentrumsnære og gode næringsarealer til boligformål. Nesten all næring har behov for store man vreringsarealer og flate tomter, boliger derimot, kan fint plasseres i mer skrånende terreng.

Gode næringsarealer er mangelvare i Gudbrandsdalen, og bør tas vare på for fremtiden. Ser man 30 år bakover i tid, var det stor aktivitet i dette området, hva som kan skje om 30 år er uvisst. En ting som er sikkert, er at hvis det bygges boliger på næringsarealer er ikke denne prosessen reverserbar. Næring er fortsatt eksistensgrunnlaget for folk både i Ringebu og ellers i Norge.

Næringsarealene i Tollmoen er svært sentrumsnære og har gangavstand for store deler av befolkningen og offentlige kommunikasjonspunkter som buss og jernbane. Ringebu har næringsarealer på Frya, men dette krever at alle må kjøre bil.

Har Ringebu kommune r d til å skusle med mulighetene for fremtidig næringsutvikling? Behovet for boliger kan begrenses av manglende arbeidsplasser. Arbeidsplasser derimot skaper behov for boliger og befolkningsvekst . Boliger bør ligge på områder som ikke er egnet for aktiv næring.

I planen vises det til at «BaneNor har signalisert behov for sporutvidelser og mulig ny perrong på sørsiden av dagens spor, samt pendlerparkering og jernbanepark»
For oss som grunneier er dette ukjent, og har ikke kommet fram i noen av våre samtaler med BaneNor.

Som grunneier og næringsutvikler i området håper vi Ringebu kommune ikke tillater boligbygging på kommunens beste næringsarealer. Dette ødelegger ikke bare de arealene som det bygges på, men setter også store begrensninger på tilleggende arealer.

Mvh
Vaalebro dampsg & høvleri AS
Gaus AS

 ge Melb 
Telefon: 40407000
e-post: aam@gaus.no