



Nord-Aurdal kommune

Sak: 22/845
JournalpostID: 23/17868
ArkivID: PlanID-2022007,
PlanNavn-
Reguleringsplan
Stasjonsbyen,
PlanType-35, K2-
L12, GBNR-25/5
Saksbehandler: Martin Sæbu
Dato: 22.11.2023

Utvalgssak

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
058/23	Planutvalget	01.12.2023
004/24	Kommunestyret	11.01.2024

Reguleringsplan Stasjonsbyen - sluttbehandling

Vedlegg:

23.11.2023	Stasjonsbyen_plan	395077
23.11.2023	Stasjonsbyen_bestemmelser	395076
23.11.2023	Stasjonsbyen_planbeskrivelse	395078
23.11.2023	Stasjonsbyen_ROS-analyse	395079
24.11.2023	Høringsuttalelser_samlet_1.off.ettersyn	395082
23.11.2023	Stasjonsbyen_vedtak PU_1_gangs beh	395081

Saksopplysninger:

Bakgrunn for saken:

I denne saken skal kommunestyret avklare om forslag til reguleringsplan Stasjonsbyen skal vedtas.

Tidligere behandling:

Planutvalget 30.08.2023, sak 033/23. 1. gangs politisk behandling.

Nye saksopplysninger etter høring og offentlig ettersyn:

Forslag til reguleringsplan Stasjonsbyen ble behandlet første gang i planutvalget 30.08.2023. Planutvalget vedtok da å legge planen ut på høring og offentlig ettersyn. Planforslaget lå ute på høring og ettersyn fra 21.09.-02.11.2023. Det kom 9 uttalelser til planforslaget. Alle uttalelsene ligger vedlagt saken i ett samlet dokument.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for konsentrert utbygging i form av leiligheter, forretning og næring med tilhørende infrastruktur på deler av arealet som tidligere var jernbaneanområde. Innkjøring til skysstasjonen vil bli lagt om fra dagens innkjøring til Kiwi til innkjøring fra Jernbanevegen mellom gbnr. 25/266 og 25/268, i dag Stasjonsbygningen og Fagernes Kinarestaurant.

Statsforvalteren i Innlandet har fremmet innsigelse til planforslaget. Dette er omtalt under administrasjonens vurdering av Statsforvalterens uttalelse.

I det følgende er det gitt en kort oppsummering av uttalelsene som kom inn, og administrasjonens vurderinger av disse.

Fagernes Kinarestaurant v/ Shao Rong Shan 21.09.2023

Stiller seg kritisk til at den nye hovedveien for bussene vil gå så nær deres restaurant og uteservering. Mener tung busstrafikk forbi restauranten vil være sjenerende mhp. lyd og støv. Håper på en annen og bedre løsning enn at bussene skal gå forbi i Jernbanevegen.

Administrasjonens vurdering:

En gjennomføring av planen slik planforslaget foreligger, medfører endret kjøremønster for busser til Skysstasjonen. Tidligere avkjøring forbi og inn bak Kiwi vil erstattes av en ny avkjøring V2 mellom restauranten og den gamle stasjonsbygningen. Administrasjonen har forståelse for uttalelsen fra restauranten. En ny avkjøring, slik den er foreslått i planforslaget, vil imidlertid innebære mindre kjøring inn blant eksisterende og ny bebyggelse, og lengden på adkomsten til oppstillingsarealet vil bli betydelig redusert. En opprettholdelse av dagens avkjøring vil også være uheldig ift. konflikt med ny gang/sykkelveg gjennom området. Løsningen for myke trafikanter vil etter administrasjonens oppfatning være bedre ivaretatt ved å etablere bussavkjøringen i tråd med planforslaget. Administrasjonen vil derfor ikke foreslå noen endring i planforslaget, men at avkjøringen opprettholdes der den er vist i planforslaget som V2.

BaneNOR 11.10.2023

Har ingen kommentarer til planforslaget.

Administrasjonens vurdering:

Tas til orientering.

NVE 16.10.2023

Det vises til NVE Atlas og at planområdet ligger i randsonen til fareområdet for en 200-årsflom i Strandefjorden. Videre vises det til at Norconsult på oppdrag fra Nord-Aurdal kommune har gjort en ny beregning av flomvannstander i Strandefjorden, i rapport datert 22.09.2023. I rapporten konkluderes det med at en 200-års flom med klimapåslag vil nå kotehøyde 358,4. Dette er 90 cm. lavere enn gjeldende 200-års flomvannstand, beregnet av NVE i 2014. Planområdet ligger på kotehøyde 360, og oppfyller dermed sikkerhetskravene for F2-tiltak (som er sikkerhetskravet til flom for boligbebyggelse) gitt i Byggeteknisk forskrift (TEK17) § 7-2. NVE tar Norconsult sin rapport til etterretning og har ingen merknader til vurderingene.

NVE mener likevel det fremstår noe uklart i planforslaget hvilken sikkerhetsklasse parkeringskjelleren skal ha. NVE påpeker at også parkeringskjelleren skal ha samme sikkerhetsklasse som resten av bygget, og det gis derfor sterkt faglig råd om at innkjøring til parkeringshus legges over kotehøyde 358,4 for å oppnå F2. NVE mener det bør innarbeides i planbestemmelsene at parkeringskjeller skal konstrueres slik at det tåler belastningene av en flom, jf. TEK17 kapittel 10 om konstruksjonssikkerhet.

Det bemerkes at planområdet har en stor del tette overflater hvor det er risiko for at overvann kan samles. NVE er positive til planbestemmelsene som er gitt til håndtering av dette, men mener det i tillegg er noen momenter som bør innarbeides i planen. Det gis et sterkt faglig råd om at Nord-Aurdal kommune bruker NVE-veileder 4/2022: "Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar: korleis ta omsyn til vassmengder?", i arbeidet med å imøtekomme deres merknader før planen vedtas.

Administrasjonens vurdering:

Administrasjonen vil poengtere at det er godt å se at NVE aksepterer Norconsults beregning av flomvannstander i Strandefjorden der det konkluderes med maksimal flomhøyde for 200-årsflom på 358,4. Dette er 90 cm lavere enn tidligere gjeldende høyde på 359,3 (inkl. sikkerhetspåslag). Dette vil ha positiv effekt også for andre prosjekter langs Strandefjorden som er berørt av 200-årsflom.

Når det gjelder parkeringskjeller, er det i planbeskrivelsen beskrevet at 200-årsflom vil ha betydning for parkering under bakken. Det står også at gulv i parkeringsanlegg vil legges på 358,4 dersom flomhøyden reduseres til 358,4, slik NVE altså har akseptert. Eksisterende terreng i området ligger stort sett på rundt +360.

Administrasjonen har konferert med plankonsulent. Innkjøring til parkeringsanlegg vil naturlig ligge omtrent på eksisterende terreng, dvs. rundt +360. Gulv på parkeringsanlegg vil legges på 358,4, som er flomhøyden NVE har akseptert i sin høringsuttalelse. For å sikre at gulvet eller innkjøringen til parkeringsanlegget ikke blir liggende under disse nivåene, eller at et parkeringsanlegg under dette nivået sikres konstruert iht. TEK17, vil administrasjonen foreslå at følgende innarbeides i bestemmelsene;

Nedkjøring til parkeringsanlegg skal ikke ligge under høyde 358,4. Dersom gulv i parkeringsanlegg skal ligge lavere enn dette, skal parkeringskjeller konstrueres slik at den tåler belastningene av en flom, jf. TEK17 kapittel 10 om konstruksjonssikkerhet.

Administrasjonen mener med dette at forholdene som gjelder nedkjøring til og parkeringsanlegget i seg selv er ivaretatt.

Som en konsekvens av redusert 200-års flomnivå, mener administrasjonen det er naturlig at maks tillatte byggehøyder for bebyggelse med parkeringsanlegg, på område BB, også reduseres med 90 cm. Dette er også poengtert på s. 27 i planbeskrivelsen;

«Dersom dette blir godkjent som gjeldende flomhøyde for Fagernes, forutsettes det at denne også blir gjeldende for planen «Stasjonsbyen». Bygg som er tillatt med parkeringskjeller, vil da kunne bygges med kjellergulv på kote 358,4 moh (90 cm lavere enn vist i planen), og øvrige høydemål revideres tilsvarende.»

Når det gjelder den delen av uttalelsen som dreier seg om overvannshåndtering, kommer NVE med flere anbefalinger. Det tilrås at det legges en plan for hvordan overvannet skal ledes trygt fram helt til resipient, og at leding av overvann til resipient må sikres i planbestemmelsene. Administrasjonen vil her foreslå at dette legges til som krav i bestemmelsenes §2.1.2 Tekniske planer b). Det vises til forslag til bestemmelse helt til slutt i vurderingen av NVE sitt innspill.

Videre anbefaler NVE at overvann ikke må ledes bort på tilstøtende areal, slik at det øker faren for overvann på for eksempel E16 eller nabobygninger. Administrasjonen vil foreslå at følgende legges til bestemmelsenes §2.2.2 Terrengbehandling;

Ved opparbeidelse av utearealer skal det sikres at overvann fordrøyes og infiltreres på egen grunn, før det avledes trygt til vassdrag via overvannssystem.

NVE mener flomveier for trygg avledning av overvann bør vises i plankartet og sikres tilstrekkelig kapasitet. All den tid en reguleringsplan legger føringer for arealbruken, men en fortsatt ikke vet eksakt hvor bygningsmasse og tiltak vil skje, mener administrasjonen dette er en krevende øvelse. Administrasjonen skulle gjerne sett NVE tydeliggjøre og eksemplifisere dette. Det vises til at overvann er tema i bestemmelsene som lå ute til offentlig ettersyn. Under §2.1.2 Tekniske planer heter det at teknisk plan for håndtering av overvann skal vise;

b) Plan for håndtering av overvann, som viser prinsipløsninger for overvann i området, dimensjonering, sammenheng med overordnet system og grønnstruktur.

For å tydeliggjøre at det skal sikres tilstrekkelig kapasitet, vil administrasjonen foreslå at det til denne bestemmelsen føyes til at det av planen også skal fremgå at tilstrekkelig kapasitet er ivaretatt. Endelig forslag til revidert bestemmelse blir da lydende;

b) Plan for håndtering av overvann, som viser prinsipløsninger for overvann i området, dimensjonering, sammenheng med overordnet system og grønnstruktur. Det skal dokumenteres at tilstrekkelig kapasitet er ivaretatt og det skal fremgå hvordan overvannet ledes trygt fram helt til resipient.

Østenvikgården AS 23.10.2023

Østenvikgården AS viser til erklæring av 6.7.2018 med vedlagt kartutsnitt. Det bemerkes at Østenvikgården AS har rett til å benytte areal på kommunen sin eiendom som vist på kartutsnittet. Arealet skal benyttes til seks parkeringsplasser. Dersom Nord-Aurdal kommune omdisponerer anvist areal til andre formål, plikter Nord- Aurdal kommune å finne egnet areal som erstatter nåværende plassering.

Administrasjonens vurdering:

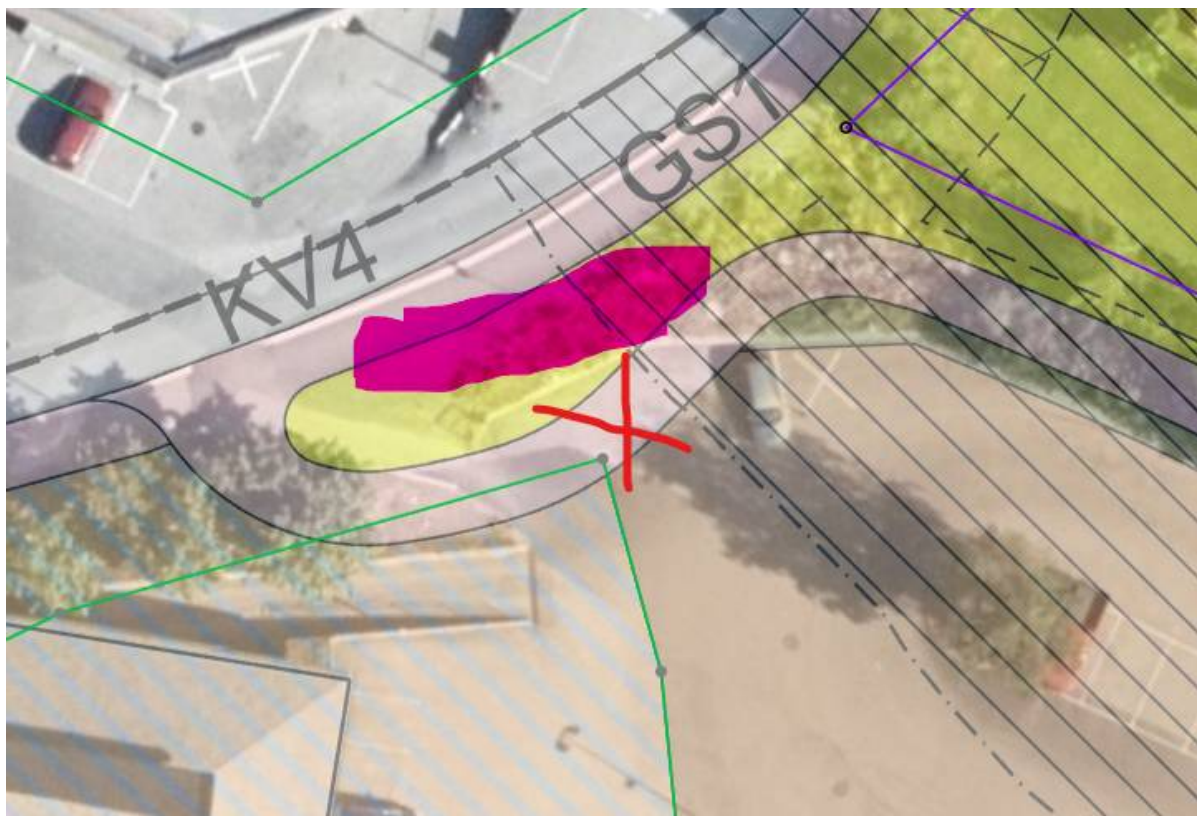
Uttalelsen gjelder erklæring signert av eiendomssjef og ordfører 6.7.2018. Iht. erklæringen har Østenvikgården AS rett til å benytte areal på kommunen sin eiendom til seks parkeringsplasser. Plasseringen er på området "P2" i gjeldende reguleringsplan. Se nærmere om plassering under innspillet til Fagernes Gjestegård under. Før arealet Østenvikgården har krav på tas i bruk til annet formål, må avtaleforholdet avklares og løses. Selv om arealet reguleres til annet formål, faller ikke retten uten videre bort.

Fagernes skystasjon 30.10.2023

Viser til befaring med kommunen 5. oktober. Bemerket at det i illustrasjonsplanen som er vedlagt reguleringsplanen fremgår at parkeringsplasser ved bussrundkjøring vest i planområdet er fjernet, noe som ble bekreftet under befaringen. Dette dreier seg om 6 plasser som politiet har kontraktfestet bruksrett på med motorvarmertilgang. Om det ikke lar seg gjøre å opprettholde disse 6 plassene pga. ny infrastruktur bes det om at disse erstattes i nærområdet.

Administrasjonens vurdering:

Det er enkelt å ivareta disse eksisterende parkeringsplassene ved å endre linja for GS1 fra vest. Med det kan man ivareta både parkeringsplassene og GS-vegen, som også skal tjene som adkomstveg til BB sin parkeringskjeller i byggeperioder.

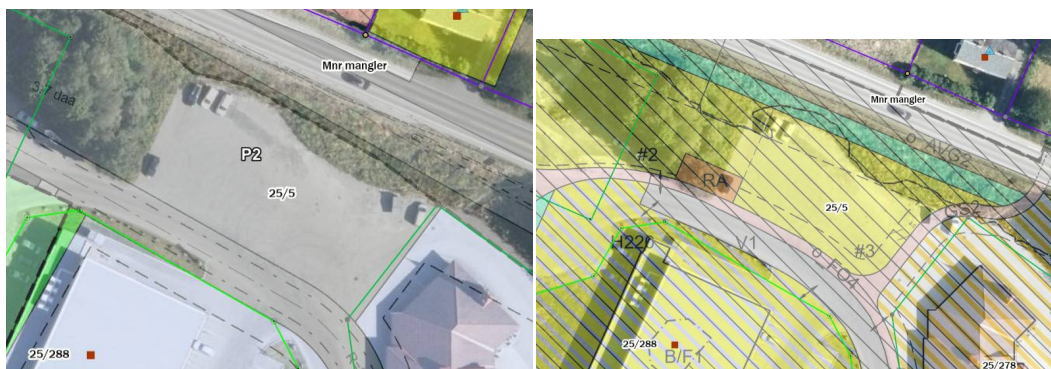


Fagernes Gjestegård AS 01.11.2023

Uttalelsen er kritisk til at det i planforslaget ikke er lagt til rette for forretningsformål i området for Fagernes Gjestegård, i plankartet vist som område B/N. Det vises bl.a. til gjeldende kommune- og reguleringsplan. I uttalelsen går det frem at det har vist seg vanskelig å drive veikro med servering/overnatting på denne tomte med formålkode «Turisttrettet

virksomhet», og at eierne vurderer alternativ bruk av bygget/tomta. Videre fremgår det av uttalelsen at Fagernes Gjestegård mener det gjennom prosessen ikke har vært signalisert at en ikke ønsker forretningsvirksomhet (F) på det aktuelle arealet, men snarere det motsatte. Det vises til tidligere kontakt med og signaler fra kommunen, og det vises til at kommunen i sin tid solgte eiendom og tillot etablering av Kiwi i området på et areal som i gjeldende reguleringsplan har samme formålkode, "Turistrettet virksomhet", som Fagernes Gjestegård sitt areal. Dersom Fagernes Gjestegård ikke kan gis samme formålkode (F) og utnyttelsesgrad som Kiwi, reises det spørsmål ved om ikke utvidelse av Kiwi også må utgå. Det bes om at området B/N blir endret til B/F/N, slik det opprinnelig var foreslått i planforslaget kommunen mottok til behandling.

Videre vises det gjennom uttalelsen til avtale mellom Fagernes Gjestegård og kommunen fra 2012, som handler om sikring av nødvendig parkeringsareal for Gjestegården, benevnt som «P2». Det forutsettes at parkeringsarealet blir synliggjort og ivaretatt ved en fremtidig utbygging av det regulerte området.



Til venstre dagens plansituasjon med parkering "P2". Til høyre foreslått ny arealbruk bolig på arealet.

Administrasjonens vurdering:

I planforslaget kommunen mottok til behandling, var arealet fra Gjestegården og østover mot krysset Jernbanevegen/E16 foreslått med formålene bolig, forretning og næring (B/F/N). Administrasjonen var i drøfting med plankonsulent om dette formålet i planutviklingsfasen, men planfremmer valgte å fremme planen med forretning inkludert på arealet. Etter interne drøftinger og vurderinger ble planforslaget fremmet for planutvalget med innstilling fra administrasjonen om å begrense arealformål for dette området til rent boligformål. Begrunnelsen er beskrevet i saksfremstillingen ved første gangs behandling av planforslaget, s. 4. Planutvalget vedtok imidlertid at arealformålet skulle legges på høring med formål B/N, hvor N representerer turistrettet næring, som i gjeldende reguleringsplan. Det vises til planutvalgets vedtak .

Administrasjonen har forståelse for de momenter og argumenter som Fagernes Gjestegård trekker frem i sin uttalelse. Men selv om det fra kommunens side tidligere har vært gjort andre vurderinger og beslutninger, medfører ikke dette at dette automatisk også skal gjelde videre ved behandling av en ny reguleringsplan. Det er nettopp ved en ny plan alle hensyn og forhold skal løftes frem og vurderes, og det kan skje endringer gjennom planprosessen. Vurderinger og valg som blir gjort ut fra det totale bildet vil ikke alltid samsvare med de ønsker forslagstiller selv fremmer og ønsker.

Det er kommunen som er planmyndighet. Det må være kommunens mål og ansvar å sørge for riktig og god utvikling. Dette fordrer at kommunen har et bevisst forhold til- og styrer arealbruken. I dette tilfellet mener administrasjonen at hensynet til byutvikling av byen Fagernes, med ønske om å skape et kompakt og funksjonelt sentrum, taler for at formålet for arealet fra Gjestegården til krysset Jernbanevegen/E16 fortsatt opprettholdes som B/N slik planutvalget vedtok ved første gangs behandling av planforslaget. For mer bakgrunn vises det til saksfremstillingen ved første gangs behandling av planforslaget, s. 4.

Parkering:

Som Fagernes Gjestegård (FG) skriver i sin høringsuttalelse, er det inngått en avtale mellom Nord-Aurdal kommune og Fagernes Gjestegård i 2012. Dette er en tilleggsavtale til opprinnelig kjøpsavtale for gjestegård-tomta fra 2000. I denne tilleggsavtalen fremkommer det, som Fagernes Gjestegård skriver, at man skulle sikre FG parkering på området P2, et område som i planforslaget nå er foreslått regulert til boligformål. Avtalen fra 2012, som er vedlagt høringsuttalelsen, sier følgende (sakset fra avtalen):

TILLEGG TIL KJØPSAVTALE

Dette dokumentet er et tillegg til kjøpsavtalen fra 2000. Tillegget sikrer nødvendig parkeringsareal til Fagernes Gjestegård AS (FG).

FG har per i dag tilstrekkelig med parkeringsplasser på østsiden av bygget, og forpliktelsene i kjøpsavtalen fra 2000 er oppfylt all den tid dette parkeringsarealet er tilgjengelig.

Inntil det besluttes en eventuell innskrenkning av parkeringsarealet på østsiden av FG, er det ikke nødvendig med en opparbeiding av ytterligere parkeringsareal på området beskrevet som P2 i gjeldende reguleringsplan.

Dersom parkeringsmuligheten på FGs østside opphører som en følge av grunnerverv, skal erverver opparbeide tilstrekkelig parkeringsareal, minst 70 parkeringsplasser for personbiler. Erstatningsarealet skal opparbeides senest samtidig med opphør av dagens parkeringsareal. Nytt parkeringsareal skal inkludere nødvendig merking og skilting.

Området bak FG er i gjeldende planer regulert til parkeringsareal, og kan kun opparbeides til dette formålet.

Her er det flere forhold. For det første framkommer det at FG har tilstrekkelig med parkeringsareal på østsiden av bygget, og at forpliktelsene i kjøpsavtalen fra 2000 anses oppfylt all den tid dette arealet er tilgjengelig. Dette betyr at avtalens øvrige innhold ikke kommer til anvendelse før dette arealet er utilgjengelig. Videre må opphøret av parkeringsmulighetene på østsiden være betinget av grunnerverv før kravet om opparbeidelse av plasser på vestsiden av bygget kommer til anvendelse. Det er erverver som skal koste opparbeidelsen av plassen, men den skal ligge på kommunens grunn P2.

Etter administrasjonens vurdering, vil man med vedtak av planforslaget som foreligger nå, sikre at det ikke vil forekomme grunnerverv på østsiden av FG. Dette fordi det i gjeldende kommunedelplan for E16 Fagernes Sør-Fagernes Nord er lagt opp til ny innkjøring til jernbanevegen over dagens parkeringsareal for FG på østsiden av bygget. Kommunedelplanen viderefører på dette punktet også tidligere gjeldende reguleringsplan for E68 Leira- Fagernes, fra 1993, som også viste arealet som samferdselsformål med innkjøring til Jernbanevegen her. I sin høringsuttalelse har nå Statens Vegvesen imidlertid akseptert at reguleringsplanen overstyrer gjeldende planer på området, og at arealet blir avsatt til utbyggingsformål. Med det anser kommunen det som ikke usannsynlig at heftelsen som avtalen fra 2012 innebærer, kan bli avløst.

Det er uansett avtalesituasjonen slik at kommunestyret fritt kan velge å avsette et areal som er bundet med heftelser til annet enn det heftelsene peker på. Men det er selvsagt en annen sak om man kan ta arealet i bruk til ønsket formål dersom heftelsene ikke blir avklart.

Statens vegvesen 02.11.2023

Forholdet til kommunedelplan for E16 Fagernes sentrum alt. gul:

Statens vegvesen (SVV) bemerker at det fra kommunens side er kommunisert et premiss for ny reguleringsplan at eksisterende innkjøring fra E16 til Jernbanevegen videreføres som i dag. I kommunedelplan for E16 er adkomsten til Jernbanevegen lagt noe nord-vest for dagens situasjon. SVV ser kommunens ønske om en endret veglinje for adkomsten til

sentrum da kommunedelplanens linje beslaglegger et større areal sør-øst i planområdet, og vil ikke motsette seg dette.

Planområdet:

SVV viser til areal regulert til annen veggrunn – tekniske anlegg på nordsiden av E16. Det framgår ikke av plandokumentene hva dette arealet er tiltenkt, men SVV antar at det er avsatt til framtidig fortau parallelt med E16. SVV anbefaler at planområdet utvides og forlenges fram til Snarvegen i sør-øst slik at det blir et sammenhengende areal og fortau fram til Snarvegen. SVV mener fotgjengerfeltet fra planområdet over E16 til Snarvegen heller bør heller reguleres som krysningsspunkt.

Beredskapsveg

SVV ber om at planlagt beredskapsveg på nordsiden av boligbyggene må reguleres inn i plankartet, og begrensninger i bruken må sikres gjennom planens bestemmelser.

Parkering

Parkering kan ikke legges nærmere E16 enn 8 meter fra vegens kantlinje for å ivareta sikkerhetssone og hensyn til drift. SVV anbefaler at boligbyggene tilrettelegges med god og trygg innendørs parkering for sykkel i tillegg til mulighet for parkering utendørs.

Administrasjonens vurdering:

Forholdet til kommunedelplan for E16 Fagernes sentrum alt. gul:

Administrasjonen mener det er positivt at SVV ikke motsetter seg at reguleringsplanen opphever deler av kommunedelplan for ny E16, og tilrettelegger for utbygging på areal som kommunedelplanen har avsatt til vegkryss.

Planområdet:

Når det gjelder utvidelse av planområdet og tilrettelegging for fortau langs nordsiden av E16, er administrasjonen enig, og mener at planområdet bør utvides slik vegvesenet ber om, og at arealet avsettes til fortau. Administrasjonen foreslår imidlertid å **ikke** imøtekomme at overgangen fra planområdet over E16 til Snarvegen endres fra fotgjengerfelt til krysningsspunkt. Det er av vesentlig betydning å få etablert prioriterte gangakser mellom nedre og øvre del av sentrum, og administrasjonen mener derfor at man bør holde på at krysningen her skal ha status som fotgjengerfelt. Bygging må da selvsagt gjøres etter gjeldende regelverk. Blant annet må farten settes ned fra gjeldende 60 km/t til maksimalt 50 km/t. Grense for 40 km/t starter imidlertid få meter lenger vest, så en utvidelse av 40-sona vil være et naturlig grep.

Beredskapsveg:

Administrasjonen er enig med SVV når det gjelder beredskapsvegen mellom E16 og ny bebyggelse, og vil tilrå at vegen reguleres inn med samferdselsformål kjøreveg, og at det fremgår av bestemmelsene at vegen kan nyttes til gående og syklende, av- og pålessing og beredskap .

Parkering:

Forholdet fremgår i bestemmelsen kapittel 6.5 der det fremgår at behov for parkering mellom byggegrense innenfor område BB og E16 kan løses ved midlertidig tillatelse, men at det ved eventuelt behov for areal for utbedring av E16 vil bli stilt krav om alternativt parkeringsareal. Administrasjonen vil foreslå at det i bestemmelsen føyes til at parkering ikke kan ikke legges nærmere E16 enn 8 meter fra vegens kantlinje for å ivareta sikkerhetssone og hensyn til drift.

Statsforvalteren i Innlandet 30.10.2023

Barn og unge:

Statsforvalteren i Innlandet (SFIN) finner at hensynet til barn og unge er ivaretatt i planforslaget.

Støy:

Planområdet er i sin helhet berørt av støysone langs vei, med støy fra E16 i nord og

Jernbanevegen i sør. Med foreslått plassering av nye bygg vil fasader mot nord på nye bygg langs E16 ligge i gul og rød støysone. Alle bygg ut mot E16 (bygg 1-6) vil få rød fasadestøy i en eller to etasjer. SFIN mener det er en vesentlig mangel ved plandokumentene og støyrapporten at det ikke er vurdert støyskjerming langs E16. Det fremholdes at vurdering av støyskjerming langs E16 burde vært tatt inn i støyrapporten. Støyrapporten er ikke i tråd med føringer i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021, og SFIN **fremmer med dette innsigelse** til planforslaget.

Samfunnssikkerhet og beredskap:

SFIN viser som NVE til at flomsikring må baseres på at gulvet i parkeringsanlegg må være over nivå for 200-årsflom, det vil si sikkerhetsklasse F2, noe planen også legger opp til. Dette må også omfatte nedkjøringen til parkeringskjelleren.

Administrasjonens vurdering

Barn og unge:

Tas til orientering.

Støy:

Administrasjonen har hatt dialog med plankonsulent vedr. innsigelsen. Innsigelsen er fremmet fordi støyrapporten er ikke i tråd med føringer i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. SFIN mener at vurdering av støyskjerming langs E16 burde vært tatt inn i støyrapporten.

Plankonsulent har tatt kontakt med ApiAku Lars Oftedahl som har levert støyrapporten. Årsaken til at vurdering av støyskjerm ikke var tema i opprinnelig støyrapport, var at en støyskjerm kun vil ha effekt for de nedre etasjene i bebyggelsen, og at en uansett må løse støyproblematikken med andre tiltak for de øvre etasjene.

Støyrapporten er revidert, og av denne fremgår det av sammendraget på s. 2 at;

«En støyskjerm langs E16 vil dempe støyen for de lavere etasjene, men ikke for de øvre. Se ellers kapittel 5.4 for vurderinger vdr. støyskjerm. Arealene som dempes på bakkeplan er ikke avsatt til utendørs opphold/MUA. Støyskjerm fremmes derfor ikke som del av reguleringsplanen.»

Administrasjonen sendte revidert støyrapport til Statsforvalteren 20.11.d.å. og ba om at innsigelsen, med bakgrunn i ovennevnte, trekkes. Svar på denne henvendelsen har ikke kommet i skrivende stund. Planen kan ikke vedtas av kommunestyret med rettsvirkning før alle innsigelser er løst. Kommunestyrets behandling av planen i desember er derfor avhengig av at innsigelsen innen da er avklart.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Administrasjonen vil her vise til vurdering av NVEs uttalelse.

Innlandet fylkeskommune 07.11.2023

Innledningsvis vil administrasjonen bemerke at Innlandet Fylkeskommune sitt høringssvar kom godt etter høringsfristens utløp. Dette er uheldig. Administrasjonen har likevel valgt å referere og vurdere fylkeskommunens uttalelse.

Landskapstilpasning og estetisk uttrykk:

Fylkeskommunen mener kommunen har gjort gode drøftinger rundt høyde og takutforming. Fylkeskommunen mener foreslått høyde på 6 etasjer med flatt tak er et vesentlig landskapselement som vil definere Fagernes sitt formspråk i fremtiden, og viser til at det er høyere enn oppgitt makshøyde for tilstøtende arealer. Kommunedirektøren ser at 6 etasjer på BB#1 representerer god arealutnyttelse og mener at høyere bygg kan aksepteres med tanke på god arealutnyttelse og økonomi i prosjektene.

Fylkeskommunen påpeker at høy arealutnyttelse ikke nødvendigvis er samsvarende med god arealutnyttelse, og mener at god økonomi i prosjektene er et svakt argument for å drive god byutvikling. For å drive god byutvikling er det viktig å vurdere hvordan man vil at

Fagernes skal se ut om 30 år. God arealutnyttelse handler ikke nødvendigvis så høyt som mulig, med flest mulig leiligheter.

Det vises til at saltak ikke er fremmet som del av reguleringsplanen for stasjonsbyen på tross av vedtatte krav blant annet i fortettingsstudien. Fortettingsstudien åpner for at det kan tillates takvinduer og ulike brytinger som innskutte takterrasser. Det at kommunen ikke har valgt å foreslå pålegg om slikt tak på tross av at det er i strid med tidligere politisk vedtatt strategi finner fylkeskommunen uheldig. Ved å vike fra dette prinsippet kan det føre til presedens i senere planbehandling, og det uthuler fortettingsstudien og de tidligere politiske vedtatte strategiene betraktelig.

Høyden på seks etasjer forringer utsikten til VLMS, som fylkeskommunen mener er uheldig. Likeså er det uheldig med lavere bygg og flate tak når det bygges i skrått terreng med hensyn til fjern og nærvirkninger. Det med hensyn til at Fagernes har naturlig helning og at VLMS da blir seende ned på en grå takflate med teknisk anlegg. Forslagstiller har vurdert grønne tak, som fylkeskommunen mener bør vurderes som krav dersom kommunedirektøren opprettholder sin holdning til å vike fra kravet om skråtak. Det at det finnes omkringliggende bygg med flate tak bør ikke være et argument for å bygge flere.

Farger:

Fylkeskommunen støtter administrasjonens vurderinger rundt farger og at dette bør fastsettes i plan.

Universell utforming:

Kommunen har også gjort gode vurderinger rundt differensiering i leilighetsstørrelser, det bør også vurderes å ta inni bestemmelsene at et visst antall leiligheter også skal være universelt utformet, herunder være terskelfritt, med snusirkel osv.

Klima, miljø og naturmangfold:

Fylkeskommunen viser til at det innenfor selve planområdet og i Veslefjorden er gjort registreringer av rødlistede arter fugler. Det bør sikres at anleggsperioden hensyntar sårbare perioder for både vannfugl og spurvefugl. Fylkeskommunen anbefaler at det inkluderes en bestemmelse/retningslinje som konstaterer at støy skal begrenses til utvalgte tider. Ellers er det gjort noen registreringer av fremmede arter. Videre arbeid bør så langt det går unngå videre spredning av disse artene, ettersom de utgjør en risiko for norsk naturmangfold.

Det gjøres oppmerksom på regional vannforvaltningsplan for Innlandet og Viken.

Fylkeskommunen mener det bør sikres at avrenning og forurensning fra planområdet unngås så langt det er mulig, for å sikre vannkvaliteten.

Administrasjonens vurdering:

Landskapstilpasning og estetisk uttrykk:

Når det gjelder høyde på byggene i BB#1, som ligger inne med tillatt høyde tilsvarende 6 etasjer, så ble det gjort en vurdering av dette i saksframstillingen til 1. gangs behandling, som også fylkeskommunen selv viser til. Fylkeskommunen viser til fortettingsstudien for Fagernes, som anbefaler 2-4 etasjer med saltakkonstruksjon, og til at Fagernes domineres av eldre bebyggelse med lav høyde og skråtak. At saltak ikke er foreslått som del av kravene i planen, mener fylkeskommunen er uheldig, særlig ettersom det er i strid med tidligere politiske vedtak.

Kommunedirektøren er enig i at drøfting av høyde og saltak eller flatt tak, er en viktig debatt. Her vil det være motstridende hensyn som må vektes.

Kommunedirektøren vil hevde at det er en forenkling når fylkeskommunen sier at Fagernes domineres av eldre bebyggelse med skråtak. Den delen av byen som planområdet ligger i, kan like gjerne hevdes at domineres av høye bygg med flatt tak. Eksemplene her er Nord-Aurdal ungdomsskole, Valdres lokalmedisinske senter, Fagernes kjøpesenter, Nord-Aurdal rådhus og Fagernes Hotell (det siste har påsatte «saltak» langs gesimsen, men er uansett et høyt bygg). Dette er godt illustrert på bildet som er klippet inn i fylkeskommunens høringsuttalelse. Den lave trehusbebyggelsen på Fagernes, er mest fremtredende i den vestre delen av sentrum.

Man skal også være klar over at her er det ikke snakk om 6 etasjer langs hele rekka. Dette gjelder kun et område, det som ligger nærmest kjøpesenteret. Videre østover trappes høyden gradvis ned til 3 etasjer ved innkjøringen til jernbanevegen. Det er dermed begrenset hvor mye utsikten fra VLMS vil lide, da man uansett vil ha fri utsikt i andre retninger og mellom bygg. Videre er det slik at første etasje på VLMS ikke er beboerrom, det er kun kontorlokaler, møterom og kantine. Vinduet som peker ut mot BB#1 i 2. etg, er et korridorvindu. Ingen beboerrom har vindu mot BB#1. Utsikt forringes derfor i svært liten grad for beboere.

Kommunedirektøren ser det også slik at skal man bygge en by for mennesker, så må en utnytte effektivt de ledige arealene som gjenstår i Fagernes sentrum, når 200-års flom, to E16-traseer og skredsoner er hensyntatt. Nord Aurdal må våge å tenke nytt etter at store beskrankninger har hindret sentrumsutvikling i flere år.

Sett fra sentrum, har man mye terreng bak utbyggingsområdet som delvis domineres av temmelig massive bygg slik det er i dag. VLMS skal også utvides med nok en fløy i nærmeste framtid. Av denne grunn, vil man tåle en god del høyde på byggene vest i planområdet etter kommunedirektørens vurdering.

Kommunedirektøren er meget skeptisk til å pålegge tradisjonelle saltak i denne planen, dersom dette er fylkeskommunens intensjon. Moderne leilighetsbygg med parkering i kjelleren, vil naturlig ha en innvendig bredde på minst 17 meter av hensyn til parkeringskjellerens bredde. Det må også bli gjennomgående leiligheter i dette prosjektet, på grunn av støytfordringer fra E16. Dette gjør at bygget uansett må bli relativt bredt. Å kreve at man skal sette et tradisjonelt saltak med møne oppå her, vil etter kommunedirektørens vurdering bli mer skjemmende enn estetisk pent. Så finnes det andre måter å brette opp overgangen fra fasade til tak på, for eksempel skrånende vegger i øverste etasje. Dette gir gjerne bygg med gode, estetiske kvaliteter. Kommunedirektøren vil likevel ikke kreve dette, og mener at god arkitektonisk utforming for bygget som helhet er viktigere enn valg av takløsning. Det er imidlertid et godt poeng at så lenge man tillater flate tak, så bør disse bygges som blågrønne tak for da å få både en flomdempende effekt når det gjelder overflatevann og ivareta et godt, estetisk uttrykk. Særlig for de som har boliger i høyden ovenfor byggeområdet, vil dette gi et estetisk løft.

Farger:

Ved første gangs behandling av planforslaget, skrev administrasjonen følgende på s. 8 i saksfremstillingen;

Krav til farger har normalt ikke vært gjenstand for tema ved behandling av annet enn reguleringsplaner for fritidsbebyggelse. Administrasjonen vil igjen vise til at kommunestyret har vedtatt at fortetningsstudien skal ligge til grunn for videre arbeid med SATS og utviklingen av Fagernes sentrum. Det er følgelig administrasjonens vurdering at politikerne bør drøfte og eventuelt legge inn krav til farge på fasader i planforslagets bestemmelser.

Administrasjonen vil vise til politisk vedtatt fortetningsstudie og vurderer det fortsatt dit hen at politikerne bør drøfte og eventuelt legge inn krav til farge på fasader i planforslagets bestemmelser. Det vises til kommunestyrets vedtak av fortetningsstudie og gatebruksplan 14.11.2018, sak 18/2101. Mulige positive sider ved å regulere fargebruk fremgår av eksempel vist i saksfremstilling ved første gangs behandling. Det er ikke foreslått tatt inn noe konkret om dette i forslag til vedtak.

Universell utforming:

TEK17 stiller krav om at 50% leiligheter i denne typen utbygginger skal være sikret såkalt tilgjengelighet, som inkluderer tilgang til bad og toalett for folk med fysisk funksjonsnedsettelse. Tilgjengelighet er imidlertid ikke det samme som universell utforming. Universell utforming går mye videre, og universelt utformede leiligheter er definert på følgende måte:

Universell utforming (design for all) er utforming og sammensetning av ulike produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle, i så stor utstrekning som mulig, uten

behov for tilpassing eller spesiell utforming.

Slike boliger skal være funksjonelle for alle – både for dem som har nedsatt bevegelses- eller orienteringsevnte, og for dem som plages av astma og allergi. Dette vil innebære relativt omfattende og til dels kostbare løsninger. Eventuelle pålegg om universelt utformede leiligheter bør sees i sammenheng med konkrete kommunale behov. Administrasjonen mener at dette er et viktig tema som politikerne bør diskutere, uten at det ligger noe konkret i forslag til vedtak om temaet.

Klima, miljø og naturmangfold:

Innenfor planområdet er det pr. i dag svært begrensede grøntkvaliteter. Etter administrasjonens oppfatning, vil planen – dersom den gjennomføres og kommune og utbygger tilstreber det – medføre mer grøntkvaliteter innenfor området. Etter hva administrasjonen kan forstå, må dette snarere være positivt i den grad det er snakk om fugleliv. Når det kommer til støy, så må man akseptere at Fagernes er en by med et støybilde som en by fører med seg. At byggeaktivitet på en tomt inne i byen skulle medføre vesentlig støyulempe for fuglelivet mener administrasjonen er lite sannsynlig.

Når det gjelder avrenning og forurensning fra planområdet, anser administrasjonen disse forholdene ivaretatt gjennom vurderingen av uttalelsen fra NVE.

Andre forhold ved planforslaget:

Høyde område BB: Som beskrevet under vurderingen av NVEs uttalelse, er det bra at NVE aksepterer Norconsults beregning av flomvannstander i Strandefjorden der det konkluderes med flomhøyde for 200-årsflom på 358,4. Dette er 90 cm lavere enn tidligere gjeldende høyde på 359,3 (inkl. sikkerhetspåslag) og vil naturlig både ha konsekvenser for forslag til reguleringsplan Stasjonsbyen andre prosjekter som er berørt av 200-årsflom. For de byggeområdene i planforslaget som har parkeringsanlegg, vil dette forholdet også innebære at maks høyde naturlig også justeres ned med 90 cm i planbestemmelsene.

Bygghøyder skysstasjonen og stasjonsbygningen: Administrasjonen ser at det er visse forhold i planforslaget som ikke er ivaretatt. Dette gjelder bl.a. tillatte høyder og arealformål dersom eksempelvis den gamle Stasjonsbygningen eller Skysstasjonen skulle bli skadet.

Administrasjonen vil her bemerke at det vil være tillatt å gjenoppbygge med samme formål og høyder, men mener ny reguleringsplan må utarbeides dersom en slik situasjon skulle oppstå og det skulle være tema med annen arealutnyttelse enn det som er gjeldende i reguleringsplanen som foreligger til behandling. Imidlertid mener administrasjonen at det er viktig at dagens bygg ligger innenfor rammene av den reguleringsplanen som blir vedtatt. I planbestemmelsene er det ikke nevnt noe om høyde på bygg på S/N/T (skysstasjonen). Dette medfører at det er plan- og bygningslovens generelle bestemmelse som vil virke, og denne sier 9 meter mønehøyde. Mønehøyden på dagens bygg er på 11,5 meter.

Administrasjonen foreslår derfor at man legger inn maksimal byggehøyde på 11,5 meter på S/N/T.

Presisering av formål forretning/dagligvare:

I planforslaget som lå ute på høring/ettersyn var arealformål for gbnr. 25/288 (Kiwitomta) B/F 1, spesifisert i bestemmelsene som "forretning/dagligvare" og boliger. Intensjonen med å ta inn "dagligvare" i bestemmelsesteksten, var å presisere at forretningsformålet på B/F1 kun omfattet dagligvareforretning, og ikke andre forretningsformål. Etter nærmere vurdering ser administrasjonen at dette fremstår upresist i bestemmelsene slik de er utformet, og det må til en mer presis formulering. Dette gjøres ved at det i bestemmelsene angis at forretningsformålet **kun** gjelder dagligvareforretning. Det vises til de vurderinger i saksfremstillingen som gjelder byutvikling og sentrum. Administrasjonen foreslår følgende endring i bestemmelsene Til 3.1.6.1 B/F1;

Gjeldende bestemmelse *Området tillates utnyttet til forretning/dagligvare* endres til *Området tillates utnyttet til dagligvare*.

Presisering av antall og bruk av etasjer og byggehøyder for B/N og B/F1:

Ved første gangs politisk behandling av planforslaget foreslo administrasjonen at formålet

B/F/N (bolig, forretning, næring) ble omgjort til rent boligformål, B. Planutvalget vedtok imidlertid at formålet skulle være B/N (bolig og næring(turistrettet næring)).

Administrasjonens forslag innebar en klar intensjon om 4 (bestemmelsesområde #4) og 3 (bestemmelsesområde #5) etasjer innenfor området forbeholdt boligformål. Med det politiske vedtaket om at man ønsket både bolig og næring på arealet, var det fortsatt 4 og 3 etasjer som var gjeldende. Slik planen ble lagt ut til offentlig ettersyn, betyr det i praksis at både boliger og næringsbygg kan oppføres i 4 og 3 etasjer, med fri disponering av etasjene til formålene. Et relevant spørsmål da blir hvorvidt det var planutvalgets intensjon at det skulle kunne tillates næring i alle etasjer, eller om intensjonen var å begrense næring til å kun gjelde 1. etasje? Dersom det etableres et hotell på arealet, vil det være naturlig å tenke alle etasjer med næringsformål, men blir det f.eks. kontor eller service knyttet til turisme, vil en kanskje tenke det naturlig å begrense dette til 1. etasje med boliger i de øvrige etasjene.

Administrasjonen vil igjen vise til de vurderinger og betraktninger som er gjort rundt byutvikling samt fortetningsstudien vedtatt av kommunestyret i 2018. Også kommuneplanens arealdel er tydelig på at næring i sentrumsområdene bør være i 1. etasje, noe som også var tema da reguleringsplanene for Handelsbygningen og Fagerlund ble behandlet. I fortetningsstudien er området fra Gjestegården og østover vist som rent boligområde, jfr. fortetningsstudien s. 14. Administrasjonen har fulgt dette prinsippet, men forholder seg selvfølgelig til de politiske vedtak som fattes. Etter administrasjonens oppfatning og vurdering må målet fortsatt være at det i størst mulig grad blir etablert boliger i dette området som ligger utenfor sentrum, men likevel sentrumsnært. Med usikkerhet knyttet til hva som var den politiske intensjonen ved første gangs behandling av planforslaget, og i lys av ovennevnte betraktninger, vil administrasjonen tilrå at det tas inn en presisering i bestemmelsene. Administrasjonen foreslår at det kan tillates hotellvirksomhet i alle etasjer, men at andre næringsformål begrenses til 1. etasje/gateplan med boliger i øvrige etasjer. Administrasjonen foreslår at følgende innarbeides i bestemmelsene som gjelder formålsområde B/N;

Turistrettet næring i form av hotell/overnattingsvirksomhet tillates i alle etasjer. Annen type næring tillates kun i 1. etasje/gateplan. I øvrige etasjer skal det være boliger.

Administrasjonen ser også at de maksimale høyder som er regulert i bestemmelsene for byggområdet B/N#5 ikke vil være tilstrekkelig for å bygge tre etasjer dersom det skal være næring i 1. etasje. Næringslokaler krever høyere takhøyde enn boligetasjer.

For B/F1 er det ikke regulert noen maksimumshøyde i bestemmelsene, kun minimumshøyde for å sikre at det bygges mer enn en etasje.

På begge områder skal det være 3 etasjer. Administrasjonen vil følgelig anbefale at det legges inn en maksimal byggehøyde for B/N#5 og B/F1, som settes til 372 moh.;

Gjeldende bestemmelse 3.1.4;

For B/N#5 skal nye bygg være oppført med 3 etasjer, og med maks høyde 370.0 moh.

endres til

For B/N#5 skal nye bygg være oppført med 3 etasjer, og med maks høyde 372.0 moh.

og det tas inn følgende:

3.1.6.1 B/F1 Tillat maksimumshøyde er 372.

Ved utbygging på B/N:

Området B/N er, som det er gjort rede for ovenfor, lagt ut til kombinert formål bolig og turistrettet næring i planforslaget i tråd med vedtak foreslått av og fattet i planutvalget ved 1. gangs behandling. Ettersom det etter dette er mulig å bruke området på forskjellige måter, er det vanskelig å skulle definere den detaljerte arealdisponeringen innenfor arealformålet. Et hotell vil sannsynligvis måtte bygges på en annen måte enn boliger. Det er ikke anledning til å stille krav i en detaljreguleringsplan om ytterligere detaljregulering av enkeltområder innenfor

planen før utbygging skal skje. Samtidig er det nødvendig for kommunen å ha styring med hvordan området skal bygges ut. Løsningen på dette er å stille krav om at utbyggingen som skal skje på området skal fremmes overfor kommunen som en rammesøknad om utbygging, hvor man i reguleringsplanen stiller krav til hva denne rammesøknaden skal inneholde. Det er da naturlig å legge inn krav om at rammesøknaden skal omfatte hele arealformålet B/N, vise alle bygg, vise utbyggingsrekkefølge, vise samferdselsformål, vise parkeringsløsning, areal for avfallshåndtering, gang/sykkelveg/fortau, nødvendig lekeareal og grøntareal. Dette kommer i tillegg til alle krav en søknad må gjøre rede for etter byggesaksforskriften. Videre er det naturlig å stille krav om at denne rammesøknaden skal godkjennes politisk av planutvalget eller annet utvalg som måtte fungere som planutvalg. Det er naturlig at dette kravet ikke gjelder dersom de eksisterende to boligeiendommene eller eiendommen til Fagernes Gjestegård skal utføre mindre tiltak som for eksempel mindre påbygg, ombygging, oppføring av garasje, uthus mv.

Vurdering:

Administrasjonen ser at involverte parter innenfor planområdet ikke bare er positive til de forslagene til arealformål som fremmes. Administrasjonen vil understreke at det er kommunen som er planmyndighet, og at ny reguleringsplan gir mulighet til å styre utviklingen i den retning man ønsker, ut fra en helhetsvurdering. For mer bakgrunn og utdypning vises det til saksfremstillingen ved første gangs behandling av planforslaget, s. 4.

Administrasjonen vurderer det slik at de endringer som er foreslått i forhold til planforslaget knytter seg til detaljer, og ikke inneholder større, prinsipielle endringer. Med det vurderer administrasjonen det slik at planen kan gå til vedtak uten ytterligere høringsrunder.

Forslag til vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtar kommunestyret reguleringsplan for Stasjonsbyen slik den foreligger med følgende endringer;

1. Generelle bestemmelser, nytt punkt: *Dersom bygninger skal ha flate tak, så skal disse bygges som blågrønne tak.*
2. Til bestemmelse for området BB, nytt/endret punkt: *Nedkjøring til parkeringsanlegg skal ikke ligge under høyde 358,4. Dersom gulv i parkeringsanlegg skal ligge lavere enn dette, skal parkeringskjeller konstrueres slik at det tåler belastningene av en flom, jf. TEK17 kapittel 10 om konstruksjonssikkerhet.*
3. Til bestemmelser BB, endring av høyder: *Tillatte makshøyder på bebyggelse med parkeringsanlegg reduseres med 90 cm ift. det som fremgår av planforslaget iht. NVEs aksept for revidert nivå nivå for 200-års flom.*
4. Til §2.2.2 Terrengbehandling, tilføyelse: *Ved opparbeidelse av utearealer skal det sikres at overvann fordrøyes og infiltreres på egen grunn, før det avledes trygt til vassdrag via overvannssystem.*
5. Til §2.1.2 b), oppdatering av bestemmelse: *Plan for håndtering av overvann, som viser prinsipløsninger for overvann i området, dimensjonering, sammenheng med overordnet system og grønnstruktur. Det skal dokumenteres at tilstrekkelig kapasitet er ivaretatt og det skal fremgå hvordan overvannet ledes trygt fram helt til resipient.*
6. Til §3.2.3, tillegg til bestemmelse: *Kjøreveg KV5 er beredskapsveg for leilighetsbebyggelse BB. Vegen kan brukes til beredskap og av-og pålessing, og av gående og syklende. Vegen skal skiltes for å begrense kjøring.*
7. Til §3.1.2 b), oppdatering av bestemmelse: *Det tillates etablert 2 p-plasser for korttids-parkering per bygg, i tilknytning til inngang ved beredskapsveg. Disse skal ikke legges nærmere E16 enn 8 meter fra vegens kantlinje for å ivareta sikkerhetssone og hensyn til drift.*

8. Til §3.1.6.1 B/F1, oppdatering av bestemmelse: *Området tillates utnyttet til dagligvare.*

9. Tillat maksimal byggehøyde for område B/F1 settes til 372 m.o.h.

10. Til 3.1.4; oppdatering av bestemmelse: *For B/N#5 skal nye bygg være oppført med 3 etasjer, og med maksimal byggehøyde 372.0 moh.*

11. Til formålsområde B/N, presiering: *Turistrettet næring i form av hotell/overnattingsvirksomhet tillates i alle etasjer. Annen type næring tillates kun i 1. etasje/gateplan. I øvrige etasjer skal det være boliger.*

12 Ny rekkefølgebestemmelse:

Før utbygging av området B/N kan starte, skal byggesøknad for området leveres som en rammesøknad. Søknaden skal inneholde:

-En skisse over all utbygging som planlegges på B/N.

- En definert utbyggingsrekkefølge ved hjelp av nummering på bygg. Ved utbygging skal bygg ikke spres ut over arealet, men det skal bygges utover fra et startpunkt.

- Samferdselsformål

-Parkering

- Gang/sykkelveger, fortau. Langs E16 og Jernbanevegen skal det være sammenhengende gang/sykkelveg eller fortau innenfor arealformålet.

- Areal for søppelhåndtering

- Nødvendig lekeareal for utbyggingen

- Grøntareal

Planutvalget (eller annet politisk utvalg som har tilsvarende oppgaver) skal godkjenne rammesøknaden.

Dette punktet gjelder ikke ved mindre tiltak som små påbygg, ombygging, garasje, uthus m.v innenfor de eksisterende eiendommene gbnr. 26/17, 26/18 og 25/278.

13. Maksimal mønehøyde på S/N/T er 11,5 meter over gjennomsnittlig planert terreng.

14: GS1 endres slik at parkeringsplasser på KOT opprettholdes som i dag. AVG3 skal ivaretas som før.

15: Planområdet utvides langs nordsiden av E16 og arealet avsettes til fortau, i tråd med uttalelsen fra Statens vegvesen.

16. Beredskapsveg mellom E16 og ny bebyggelse på BB reguleres inn slik illustrasjonsplan viser, med samferdselsformål kjøreveg.

Planutvalget 01.12.2023:

Behandling:

Omforent forslag fra planutvalget til nytt pkt. 17:

Ny boligbebyggelse skal ha farger. Farger skal være avdempet. Det skal benyttes en fargepalett av jordfarger (eller naturlige trefarger).

Det skal være variasjon fra bygg til bygg eller mellom grupper av bygg. Det er ikke tillatt med signalfarger.

Forslag fra Inger Torun Klosbøle til nytt pkt. 18:

Arealer til parkering med avtale inngått tidligere må forhandles fram løsning på.

Omforent forslag fra planutvalget til nytt pkt. 19:

Minst 50 % av leilighetene skal kunne bebos av brukere med rullestol og rullator.

Forslag fra Kim Daniel Vorpvik til nytt pkt. 20:

Fagernes Gjestegård får B/N/F som arealformål i reguleringsplan.

Votering:

Nytt pkt. 17: Som forslaget (enstemmig, 7 stemmer)

Nytt pkt. 18: Som forslaget (enstemmig, 7 stemmer)

Nytt pkt. 19: Som forslaget (enstemmig, 7 stemmer)

Nytt pkt. 20: Forslaget falt (5 stemmer mot 2 stemmer)

Det ble deretter votert over forslag til vedtak med tillegg (enstemmig, 7 stemmer)

PU- 058/23 Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12 vedtar kommunestyret reguleringsplan for Stasjonsbyen slik den foreligger med følgende endringer;

1. Generelle bestemmelser, nytt punkt: *Dersom bygninger skal ha flate tak, så skal disse bygges som blågrønne tak.*
2. Til bestemmelse for området BB, nytt/endret punkt: *Nedkjøring til parkeringsanlegg skal ikke ligge under høyde 358,4. Dersom gulv i parkeringsanlegg skal ligge lavere enn dette, skal parkeringskjeller konstrueres slik at det tåler belastningene av en flom, jf. TEK17 kapittel 10 om konstruksjonssikkerhet.*
3. Til bestemmelser BB, endring av høyder: Tillatte makshøyder på bebyggelse med parkeringsanlegg reduseres med 90 cm iff. det som fremgår av planforslaget iht. NVEs aksept for revidert nivå nivå for 200-års flom.
4. Til §2.2.2 Terrengbehandling, tilføyelse: *Ved opparbeidelse av utearealer skal det sikres at overvann fordrøyes og infiltreres på egen grunn, før det avledes trygt til vassdrag via overvannssystem.*
5. Til §2.1.2 b), oppdatering av bestemmelse: *Plan for håndtering av overvann, som viser prinsipløsninger for overvann i området, dimensjonering, sammenheng med overordnet system og grønnstruktur. Det skal dokumenteres at tilstrekkelig kapasitet er ivaretatt og det skal fremgå hvordan overvannet ledes trygt fram helt til resipient.*
6. Til §3.2.3, tillegg til bestemmelse: *Kjøreveg KV5 er beredskapsveg for leilighetsbebyggelse BB. Vegen kan brukes til beredskap og av-og pålessing, og av gående og syklende. Vegen skal skiltes for å begrense kjøring.*
7. Til §3.1.2 b), oppdatering av bestemmelse: *Det tillates etablert 2 p-plasser for korttids-parkering per bygg, i tilknytning til inngang ved beredskapsveg. Disse skal ikke legges nærmere E16 enn 8 meter fra vegens kantlinje for å ivareta sikkerhetssone og hensyn til drift.*
8. Til §3.1.6.1 B/F1, oppdatering av bestemmelse: *Området tillates utnyttet til dagligvare.*
9. Tillat maksimal byggehøyde for område B/F1 settes til 372 m.o.h.
10. Til 3.1.4; oppdatering av bestemmelse: *For B/N#5 skal nye bygg være oppført med 3 etasjer, og med maksimal byggehøyde 372.0 moh.*
11. Til formålsområde B/N, presisering: *Turistrettet næring i form av hotell/overnattingsvirksomhet tillates i alle etasjer. Annen type næring tillates kun i 1. etasje/gateplan. I øvrige etasjer skal det være boliger.*
- 12 Ny rekkefølgebestmmelse:
Før utbygging av området B/N kan starte, skal byggesøknad for området leveres som en rammesøknad. Søknaden skal inneholde:
 - En skisse over all utbygging som planlegges på B/N.
 - En definert utbyggingsrekkefølge ved hjelp av nummering på bygg. Ved utbygging skal bygg ikke spres ut over arealet, men det skal bygges utover fra et startpunkt.
 - Samferdselsformål

-Parkering

- Gang/sykkelveger, fortau. Langs E16 og Jernbanevegen skal det være sammenhengende gang/sykkelveg eller fortau innenfor arealformålet.

- Areal for søppelhåndtering

- Nødvendig lekeareal for utbyggingen

- Grøntareal

Planutvalget (eller annet politisk utvalg som har tilsvarende oppgaver) skal godkjenne rammesøknaden.

Dette punktet gjelder ikke ved mindre tiltak som små påbygg, ombygging, garasje, uthus m.v innenfor de eksisterende eiendommene gbnr. 26/17, 26/18 og 25/278.

13. Maksimal mønehøyde på S/N/T er 11,5 meter over gjennomsnittlig planert terreng.

14: GS1 endres slik at parkeringsplasser på KOT opprettholdes som i dag. AVG3 skal ivaretas som før.

15: Planområdet utvides langs nordsiden av E16 og arealet avsettes til fortau, i tråd med uttalelsen fra Statens vegvesen.

16. Beredskapsveg mellom E16 og ny bebyggelse på BB reguleres inn slik illustrasjonsplan viser, med samferdselsformål kjøreveg.

17. Ny boligbebyggelse skal ha farger. Farger skal være avdempet. Det skal benyttes en fargepalett av jordfarger (eller naturlige trefarger).

Det skal være variasjon fra bygg til bygg eller mellom grupper av bygg. Det er ikke tillatt med signalfarger.

18. Arealer til parkering med avtale inngått tidligere må forhandles fram løsning på.

19. Minst 50 % av leilighetene skal kunne bebos av brukere med rullestol og rullator.

Kommunestyret 11.01.2024:

Behandling:

Tilleggsforslag 1, foreslått av Knut Arne Fjelltun, Senterpartiet

På område B/N#4, som om lag tilsvare eiendommen gbnr. 25/278, tilføyes F (forretning) i arealformålet. Forretningsformålet begrenses til dagligvareforretning, på samme måte som slik begrensnig er foreslått for område B/F1.

Tilleggsforslag 2, foreslått av Knut Arne Fjelltun, Senterpartiet

Nytt pkt 20 og 21:

20: For boligbebyggelse skal det etableres 1,25 parkeringsplasser for bil per leilighet og 0,75 plasser per hybel/leilighet under 50 m².

21: Det tillates etablert tilbygg i 3 etasjer, der 1.etasje skal benyttes til forretningsformål og eventuelt parkering. Over 1.etasje skal det etableres 2 boligetasjer .

Tilleggsforslag 1: 16 stemmer for, 5 stemmer mot

Forslag til vedtak pkt 1-19 med endring i pkt 11 som følge av tilleggsforslag 1: Enstemmig

Tilleggsforslag 2: Enstemmig

Administrasjonen får fullmakt til å innarbeide de momenter som kommunestyret vedtar, og legger revidert plan ut på 2. gangs høring og offentlig ettersyn.

KS- 004/24 Vedtak:

Kommunestyret vedtar å legge reguleringsplan for Statsjonsbyen ut på 2. gangs høring og offentlig ettersyn slik planforslaget foreligger, men med følgende endringer:

1. Generelle bestemmelser, nytt punkt: Dersom bygninger skal ha flate tak, så skal disse bygges som blågrønne tak.

2. Til bestemmelse for området BB, nytt/endret punkt: Nedkjøring til parkeringsanlegg skal ikke ligge under høyde 358,4. Dersom gulv i parkeringsanlegg skal ligge lavere enn dette, skal parkeringskjeller konstrueres slik at det tåler belastningene av en flom, jf. TEK17 kapittel 10 om konstruksjonssikkerhet.

3. Til bestemmelser BB, endring av høyder: Tillatte makshøyder på bebyggelse med parkeringsanlegg reduseres med 90 cm ift. det som fremgår av planforslaget iht. NVEs aksept for revidert nivå nivå for 200-års flom.

4. Til §2.2.2 Terrengbehandling, tilføyelse: Ved opparbeidelse av utearealer skal det sikres at overvann fordrøyes og infiltreres på egen grunn, før det avledes trygt til vassdrag via overvannssystem.
5. Til §2.1.2 b), oppdatering av bestemmelse: Plan for håndtering av overvann, som viser prinsipløsninger for overvann i området, dimensjonering, sammenheng med overordnet system og grønnstruktur. Det skal dokumenteres at tilstrekkelig kapasitet er ivaretatt og det skal fremgå hvordan overvannet ledes trygt fram helt til resipient.
6. Til §3.2.3, tillegg til bestemmelse: Kjøreveg KV5 er beredskapsveg for leilighetsbebyggelse BB. Veggen kan brukes til beredskap og av-og pålessing, og av gående og syklende. Veggen skal skiltes for å begrense kjøring.
7. Til §3.1.2 b), oppdatering av bestemmelse: Det tillates etablert 2 p-plasser for korttids-parkering per bygg, i tilknytning til inngang ved beredskapsveg. Disse skal ikke legges nærmere E16 enn 8 meter fra vegens kantlinje for å ivareta sikkerhetssone og hensyn til drift.
8. Til §3.1.6.1 B/F1, oppdatering av bestemmelse: Området tillates utnyttet til dagligvare.
9. Tillat maksimal byggehøyde for område B/F1 settes til 372 m.o.h.
10. Til 3.1.4; oppdatering av bestemmelse: For B/N#5 skal nye bygg være oppført med 3 etasjer, og med maksimal byggehøyde 372.0 moh.
11. Til formålsområde B/N, presisering: Turistrettet næring i form av hotell/overnattingsvirksomhet tillates i alle etasjer. Annen type næring tillates kun i 1. etasje/gateplan. I øvrige etasjer skal det være boliger. For område B/N/F (i plankartet B/N#4) tillates i tillegg dagligvareforretning kun i 1. etasje/gateplan
- 12 Ny rekkefølgebestmmelse:
Før utbygging av området B/N kan starte, skal byggesøknad for området leveres som en rammesøknad. Søknaden skal inneholde:
 - En skisse over all utbygging som planlegges på B/N.
 - En definert utbyggingsrekkefølge ved hjelp av nummering på bygg. Ved utbygging skal bygg ikke spres ut over arealet, men det skal bygges utover fra et startpunkt.
 - Samferdselsformål
 - Parkering
 - Gang/sykkelveger, fortau. Langs E16 og Jernbanevegen skal det være sammenhengende gang/sykkelveg eller fortau innenfor arealformålet.
 - Areal for søppelhåndtering
 - Nødvendig lekeareal for utbyggingen
 - Grøntareal
- Planutvalget (eller annet politisk utvalg som har tilsvarende oppgaver) skal godkjenne rammesøknaden.
- Dette punktet gjelder ikke ved mindre tiltak som små påbygg, ombygging, garasje, uthus m.v innenfor de eksisterende eiendommene gbnr. 26/17, 26/18 og 25/278.
13. Maksimal mønehøyde på S/N/T er 11,5 meter over gjennomsnittlig planert terreng.
- 14: GS1 endres slik at parkeringsplasser på KOT opprettholdes som i dag. AVG3 skal ivaretas som før.
- 15: Planområdet utvides langs nordsiden av E16 og arealet avsettes til fortau, i tråd med uttalelsen fra Statens vegvesen.
16. Beredskapsveg mellom E16 og ny bebyggelse på BB reguleres inn slik illustrasjonsplan viser, med samferdselsformål kjøreveg.
- 17: Ny boligbebyggelse skal ha farger. Farger skal være avdempet. Det skal benyttes en fargepalett av jordfarger (eller naturlige trefarger).
Det skal være en variasjon fra bygg til bygg eller mellom grupper av bygg. Det er ikke tillatt med signalfarger.
- 18: Arealer til parkering med avtale inngått tidligere må forhandles fram løsning på.
- 19: Minst 50% av leilighetene skal kunne bebos av brukere med rullestol og rullator.
- 20: For boligbebyggelse skal det etableres 1,25 parkeringsplasser for bil per leilighet og 0,75 plasser per hybel/leilighet under 50 m2.
- 21: Det tillates etablert tilbygg i 3 etasjer, der 1.etasje skal benyttes til forretningsformål og eventuelt parkering. Over 1.etasje skal det etableres 2 boligetasjer

Administrasjonen får fullmakt til å innarbeide de momenter som kommunestyret vedtar, og legger revidert plan ut på 2. gangs høring og offentlig ettersyn.