



Utskrift av møtebok

Dato: 16.01.2018

Arkivsak: 2015/1542-33

Saksbehandler:
Marianne Martin

Utv.saksnr.	Utvalg	Møtedato
2/18	Formannskapet	23.01.2018
1/18	Kommunestyret	05.02.2018

Detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon

Vedlegg:

- 1 Plankart
- 2 Planbestemmelser
- 3 Planbeskrivelse
- 4 ROS-analyse

Andre dokumenter (ikke vedlagt):

- 1 Grunnerverv

Saksutredning

Det er utarbeidet forslag til detaljregulering for Otta stasjon og skysstasjon. Planforslaget har som formål å legge til rette for modernisering og oppgradering av stasjonsområdet, samt se hvilke arealer som eventuelt kan frigis til fremtidig byutvikling.

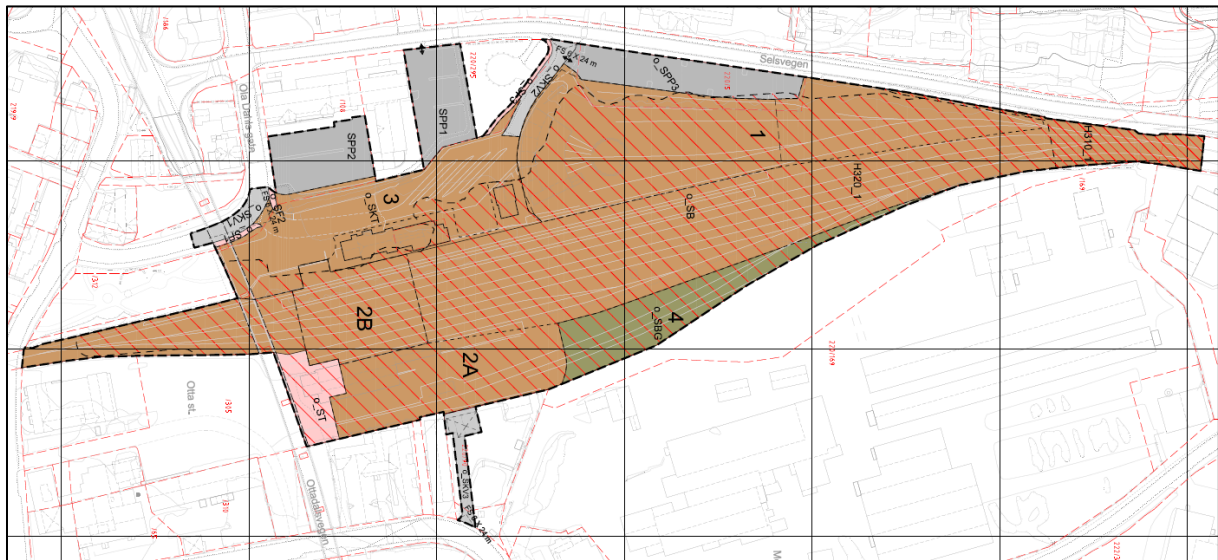
Planforslaget

Multiconsult AS har utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon på vegne av Bane NOR (forslagsstiller). Planforslaget som foreligger til behandling består av:

- Plankart 1:1000 i A1
- Grunnerverv
- Planbeskrivelse m/ tilhørende Illustrasjonsplan/skisse, og sammendrag og kommentarer til høringsuttalelser
- Planbestemmelser
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Moderniseringen av Otta stasjon vil innbefatte oppgradering av teknisk infrastruktur og løsninger for overvannshåndtering, samt omlegging av spor. Det skal tilrettelegges for en trafiksikker og effektiv stasjon for reisende, og for en sikker og effektiv fremføring av tog til

stasjonen. Parkeringsløsninger for bil og sykkel, samt overgang mellom buss og tog skal forbedres. Planområdet skal tilrettelegges for universell utforming. Planen legger opp til en gjennomføring av tiltak for de ulike delområdene i rekkefølgen: 1, 2A, 2B, 3 og 4. Delområdet 2A (Parkeringsplass) og 2B (Kulvert) er planlagt gjennomført parallelt. Innenfor baneformål (brunt) reguleres vedlikeholdsbasen, sporområdet, Bane NOR sine parkeringsplasser og plattformer.



Forslag til plankart med gjennomføring av tiltak for delområdene i rekkefølgen: 1, 2A, 2B, 3 og 4.

Parkering

Eksisterende parkeringsplasser nord for gamle Grand hotell og langs Selsvegen (SPP1 og SPP3) reguleres i planen. I tillegg reguleres det et areal til parkering (SPP2) mellom Grand-bygningen og kollektivterminalen. SPP1 og SPP3 er kommunale parkeringsplasser som er regulert til terminalområde i reguleringsplan for Otta sentrum. Det er ikke foreslått reguleringsbestemmelser som angir utnyttelsesgrad på parkeringsplassene, noe som kan være aktuelt dersom man i fremtiden må planlegge parkering i flere høyder.

På østsiden av jernbanesporene (delområde 2A) er det foreslått korttids- og langtidsparkering. I planbeskrivelsen er det vist til mulig utforming av parkeringsplassen som flateparkering. Illustrasjonen viser at området kan tilrettelegges for ca. 82+2 p-plasser. Antall p-plasser er dimensjonerende for kollektivtrafikken på Otta. Etablering av parkeringsplassen vil gi økt trafikk i avkjørselen fra Johan Nygårds gate. Her vil det bli en ny kryssløsning når Johan Nygårds gate forlenges nordover og inn på området til OIS AS.

Foreslått parkeringsskjeller ved Grand-bygget legger opp til en atkomst via SPP1. I tillegg må det erverves noe areal fra OIS AS sin eiendom i øst.

Plattformer og kulvert

For sideplattformen og mellomplattformen er det lagt til rette for en oppgradering. Det er planlagt planfri kryssning mellom plattformene via kulvert/undergang. Kulverten vil i tillegg videreføres over hele stasjonsområdet slik at Otta vest og øst knyttes sammen. Inn- og utganger, samt atkomst til mellomplattform skal opparbeides med trapp og heis. Endelig utforming av plattformene gjøres i byggeplan.

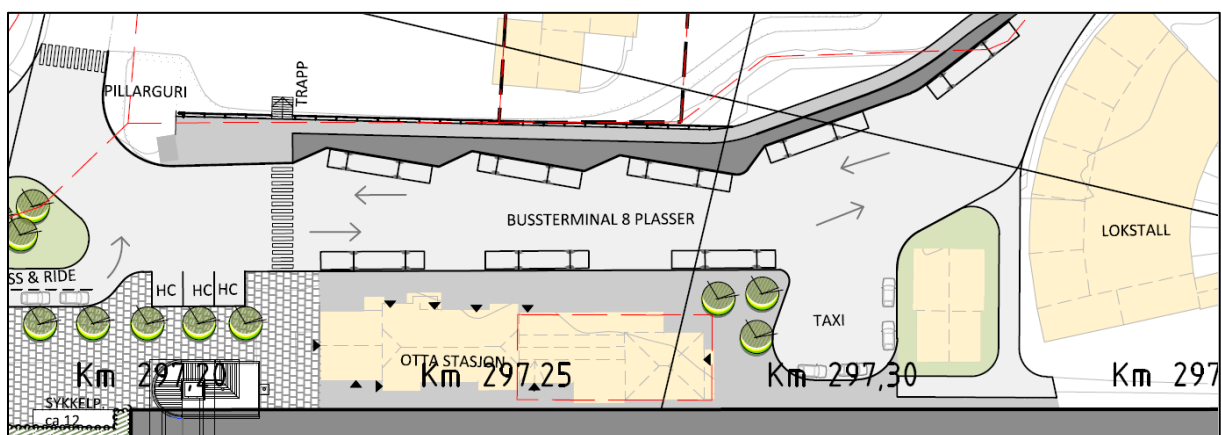
Torg

I tilknytning til kulvert er det foreslått opparbeidelse av et torg (rosa) på østsiden av jernbanesporene. Området regulert til torg er planlagt beplantet og opparbeidet med sitteplasser. Torget er tiltenkt for å føre passasjerstrømmer i aksen mellom skysstasjonen og Johan Nygårds gate.

Kollektivterminal

Det er foreslått etablering av minst åtte bussoppstillingsplasser, av- og påstigningssone (kiss&ride) for bil, taxiholdeplass med minst fire plasser, parkeringsplass for bevegelseshemmede og sykkelparkering innenfor formålet (delområde 3).

Mulighetsstudier og figur 7.1, side 38, i planbeskrivelsen viser til en mulig utforming av kollektivterminalen (delområdet 3). Forslaget innebærer en endring av utforming på stasjonsområdet som vil medføre en omlegging av kjøremønster. Bussene vil med denne løsningen kjøre både inn og ut via Ola Dahls gate og Selsvegen. I dag kjører bussene kun inn ved Selsvegen og ut i Ola Dahls gate.



Figur 7-1 i planbeskrivelsen viser mulig utforming av skysstasjonen/kollektivterminal

Annen banegrunn - grøntareal

Øst for sporområdet (delområde 4) reguleres et område til annen banegrunn – grøntareal. Området skal benyttes til snøopplag og skal beplantes. Etter at utbygging av delområde 1 er ferdig, tillates sentrumsformål innenfor området. Dette området er også overlappet av

igangsatt detaljreguleringsplan for Otta sentrum nord.

Det vises til vedlagt planbeskrivelse, risiko- og sårbarhetsanalyse og plankart med bestemmelser der planforslaget er ytterligere beskrevet.

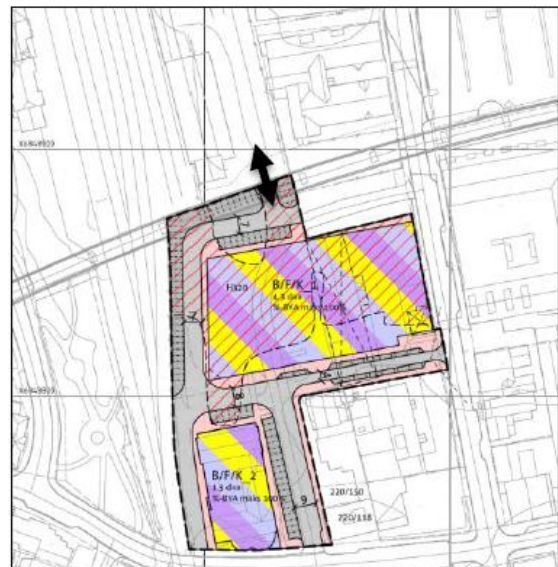
Planprosess

Planarbeidet ble varslet igangsatt den 22.12.15 i Norddalen og Gudbrandsdølen Dagingen, samt på Bane NOR sine hjemmesider. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 18.01.16. Det kom inn syv innspill til plan. I tillegg kom et samlet innspill fra Sel kommune, Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune. Merknadene er oppsummert og besvart i vedlegg 2 tilhørende planbeskrivelsen.

Vurdering

Kjøreatkomst over torget

Planforslaget legger opp til en midlertidig kjøreatkomst til parkeringsplassen i øst via gjeldende reguleringsplan for Otta sentrum, kvartal 37-1 (se figur til høyre). Midlertidig kjøreatkomst vil gå over planlagt torg, og vil bli benyttet frem til atkomstvegen fra Johan Nygårds gate er opparbeidet. Den midlertidige atkomstvegen er avhengig av en tinglyst avtale som sikrer rett til kjøreatkomst til parkeringsplassen. For å opparbeide kjøreatkomstveg fra Johan Nygårds gate må det erverves arealer fra Circle K tomten.



Gjeldende reguleringsplan sør for området regulert til torg. Pil markerer midlertidig atkomstveg

Det er i utgangspunktet ikke ønskelig med biltrafikk over torget, men dette kun er en midlertidig løsning frem til permanent atkomstveg fra Johan Nygårds gate er opparbeidet. Torget må sikres med en utforming som setter myke trafikanter i fokus, der bilen kun er på besøk. Sikringstiltak kan f.eks være innsnevring, fartsdumper og fotgjengerfelt.

Kulturminner og kulturmiljø

For videreutvikling av driftsbasen går det frem av planbeskrivelsen at svingskiva som ligger i tilknytning til denne forutsettes fjernet. Det er påpekt at kulturverdier knyttet til svingskiva dermed vil gå tapt og at verdiene knyttet til driftsbygningen vil bli redusert ved at planforslaget åpner for en stor utvidelse av bygningsmassen. Ved en videreføring av driftsbygningens form ved etablering av tilbygg vil konsekvensene kunne reduseres. Utvidelse av driftsbasen bidrar til å ivareta Bane NOR sitt fremtidige behov og vil styrke Otta som

stasjon. Planforslaget vil også bidra til videreutvikling av Otta som by og regionsenter.

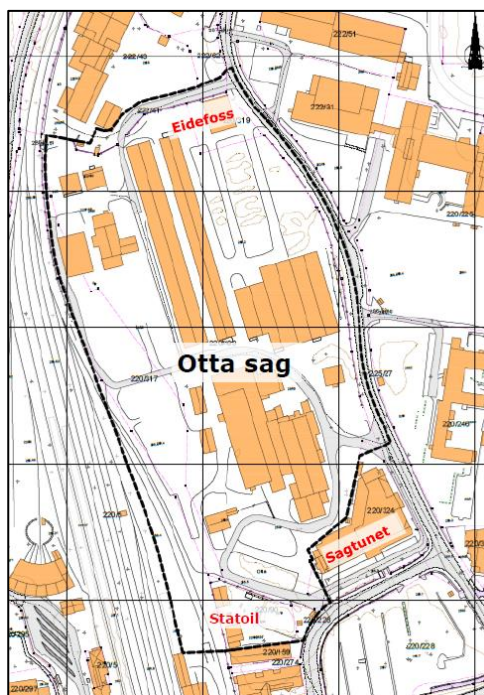
Sefrak-registrert bebyggelse innenfor planområdet reguleres som den er og det planlegges ikke endringer av denne.

Tidsrekkefølge for gjennomføring av tiltak

Planforslaget legger opp til at gjennomføring av planlagte tiltak skal forekomme i oppgitt tidsrekkefølge: 1, 2A, 2B, 3 og 4. Delområdene 2A og 2B er planlagt å gjennomføres parallelt slik at det ikke etableres parkeringsplass før kulvert er på plass. Opparbeidelse av parkeringsplassen før en sikker kryssløsning er etablert ville kunne medført uønskede hendelser som kryssing over sporområdet. Tidsrekkefølgen innebærer at delområde 4 (arealet mot Otta sag) ikke frigis før etter at ny driftsbasis er ferdig utbygd innenfor delområde 1. Dette vil medføre en ventetid på flere år. Detaljreguleringsplan for Otta sentrum nord legger foreløpig opp til en planlagt arealbruk der planen er avhengig av delområde 4. Derimot er området en del av Bane NOR sin eiendom og planforslaget bekrefter at arealene ikke vil være disponible for utvikling før kravene i tidsrekkefølgen er oppfylt.

Frigjøring av delområde 4

Delområde 4 er regulert til formålet annen banegrunn – grøntareal i planforslaget. Til dette formålet er det knyttet rekkefølgebestemmelse som innbefatter at arealet kan utvikles til sentrumsformål når kravene i rekkefølgebestemmelsene er oppfylt. Derimot er det ikke oppgitt bestemmelser for nytt reguleringsformål som blir gjeldende når område frigjøres. En forutsetning for at arealet skal kunne utnyttes er at enten må reguleringsbestemmelser tilknyttet sentrumsformål innarbeides i detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon, eller området tas med i detaljreguleringsplan for Otta sentrum nord.



Plangrense ved varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for Otta sentrum nord

Ettersom delområde 4 kun omfatter et areal på ca. 3 daa vil det mest hensiktsmessig være å vurdere byggegrenser, byggehøyde, utnyttelsesgrad etc. i sammenheng med hele området på Otta sag/OIS AS.

Detaljreguleringsplan for Otta sentrum nord ble varslet igangsatt den 15. april 2016. I avtale med Bane NOR, den gangen kalt Jernbaneverket, ble det varslet oppstart med en overlappende plangrense over Bane NOR sin eiendom og detaljreguleringsplan. Endelig

plangrense mellom de to planene skulle avklares og koordineres i løpet av planarbeidet. Som tidligere nevnt er det gitt rekkefølgebestemmelser til delområde 4 og dette må ivaretas i ny overlappende reguleringsplan. Det må tydeliggjøres at området ikke vil være tilgjengelig før Bane NOR frigjør arealet. På denne måten blir arealet innenfor delområde 4 vurdert og sett i sammenheng med resten av området på Otta sag.

Samlet vurdering

Planforslaget vurderes å gi en rekke positive konsekvenser for Otta sentrum, samt bidra til en ønsket byutvikling. Planforslaget er også i samsvar med kommuneplanens arealdel 2016-2025. Det vurderes som negativt at delområde 4 ikke frigis før etter den angitte rekkefølgebestemmelsen, noe som innebærer at videre utvikling av området til OIS AS enten må forholde seg til rekkefølgebestemmelsen eller planlegge utbygging innenfor det arealet som faktisk eies av OIS AS. Til tross for konsekvensene planforslaget angir for delområde 4 anbefaler rådmannen at planforslaget til detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Med hensyn til ferieavvikling settes høringsperioden til minimum ni uker etter kunngjøring.

Rådmannens forslag til vedtak:

I medhold av plan- og bygningsloven § 12-10 vedtar formannskapet å legge forslag til detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon ut til offentlig ettersyn. Høringsperioden settes til minimum ni uker etter kunngjøring.

Behandling i Formannskapet - 27.06.2017:

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Vedtak i Formannskapet - 27.06.2017:

I medhold av plan- og bygningsloven § 12-10 vedtar formannskapet å legge forslag til detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon ut til offentlig ettersyn. Høringsperioden settes til minimum ni uker etter kunngjøring.

Rett utskrift
28.06.17

Solveig Viktoria Olstad
Sign.

Detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon - 2. gangs behandling

Vedlegg:

- 1 Plankart
- 2 Planbestemmelser
- 3 Planbeskrivelse
- 4 ROS-analyse

Andre dokumenter (ikke vedlagt):

- 1 Grunnerverv
- 2 Innkomne merknader i forbindelse med varsel om oppstart og 1. gangs høring
- 3 Høringsbrev for begrenset høring 13.12.17-29.12.17
- 4 Innkomne merknader i forbindelse med begrenset høring

Saksutredning

Forslag til detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon har ligget ute på offentlig ettersyn i perioden 30. juni til 1. september 2017. Grunneiere og tilgrensende naboer, samt aktuelle instanser ble varslet ved brev. Offentlig ettersyn ble kunngjort i lokalavisen Gudbrandsdølen Dagingen og på kommunens hjemmeside 30.06.07. I løpet av høringsperioden har det kommet inn 11 innspill og merknader til planforslaget. Som følge av merknader ved offentlig ettersyn ble en endring av planforslaget sendt på begrenset høring fra 13. desember 2017 til 29. desember 2017 til berørte parter. Endringen gjaldt etablering av parkeringsanlegg over 2 plan innenfor SPP1, o_SPP3 og delområde 1, samt en byggegrense på 8 m fra vegkanten fra Fv. 435. Det kom inn 1 innspill i løpet av høringsperioden.

I det følgende er det gjort en oppsummering av de innkomne innspillene fra offentlig ettersyn og begrenset høring etterfulgt av en vurdering:

Innspill ved offentlig ettersyn

➤ Fylkesmannen i Oppland, 08.09.2017

Fylkesmannen i Oppland stiller seg positiv til tiltaket og endringene det vil medføre. Som innvending til planen kommer de med følgende kommentarer:

1. Det synes å være lagt til rette for for omfattende og ny parkeringskapasitet ved stasjonen, og alt på bakkeplan. Økt parkeringskapasitet i sentrum rundt stasjonen kun på bakkeplan legger ikke til rette for overgang til mer gang- og sykkelbruk på korte strekninger. Økning i parkeringskapasitet samsvarer ikke med Regional plan for

attraktive byer og tettsted. Kun overflateparkering støtter ikke opp under statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging om særlig stor vekt på høy arealutnyttelse rundt knutepunkt.

2. Planen legger i liten grad til rette for gående og syklende sin tilgang til stasjonen fra tilgrensende områder. Planen gir ingen avklaring om plassering av sykkelparkering. Planen viser heller ingen kopling med sykkelvegforbindelser mellom stasjonsområdet og sentrum rundt. De forutsetter at gang-/sykkelvegforbindelser mellom torg/nedgang til kulvert og Johan Nygårds gate avklares i det videre planarbeidet. Fylkesmannen påpeker at det er eldre registreringer av fire listeførte arter på planområdet. Disse er Sprikepiggrø, Klistresvineblom, småtorskemunn og stankkarse. Potensielle forekomster av disse må avklares gjennom avslutning av planarbeidet og ev. det kommende anleggsarbeidet.

Forslagstillers kommentar:

Parkeringen innenfor Bane NORs område forutsettes å bli forbeholdt reisende og Bane NOR, og plassene vil bli skiltet i henhold til dette. Parkeringsplasser ved Otta stasjon er ikke ment å skulle dekke handlendes behov. Andelen parkeringsplasser er viktig på grunn av de lange avstandene og den spredte bebyggelsen som karakteriserer regionen. For mange brukere av toget er ikke busstilbudet tilstrekkelig, og innfartsparkering er eneste reelle alternativ. Stasjonen er kategorisert som en langdistansestasjon, og bilreisene toget erstatter går over lengre strekk som f.eks. Otta-Oslo Lufthavn. Bane NOR er opptatt av å legge til rette for tilstrekkelig parkering for de kollektivreisende, men ingen overdekning. Forslagsstiller mener at andelen parkering som er vist i illustrasjonsplanen gir en tilfredsstillende andel. Det er ikke aktuelt for Bane NOR å bygge parkeringshus. Reguleringsplanen er endret etter offentlig ettersyn, og på områdene SPP1, SPP2 og SPP2 legges det til rette for at det kan etableres parkeringsanlegg. Dette vil i så fall skje i privat eller kommunal regi.

Den planlagte kulverten vil styrke forbindelsen mellom sentrum og stasjonen for gående. Den nye kulverten og torget på vestsida vil supplere gatenett og byrom i Otta sentrum for øvrig, slik dette framgår av overordnede planer. Oversikter over viktige forbindelseslinjer inngår i planbeskrivelsen. Når det gjelder forbindelse mellom Johan Nygårds gate og torget/kulvert på østsiden av stasjonen, viser vi til at arealet mellom

Kommunen ved skogbrukssjef og kommunegartner har foretatt en registrering av naturmangfold på planområdet 12.10.2017, og deretter utarbeidet et notat. De fant to eksemplarer av den rødlistete arten sprikepiggrø på gammel rampe ved pakkhuset. I notatet skriver kommunen at planområdet ikke vurderes å være viktig med tanke på å bevare arten i Sel. Den svartelistete arten klustersvineblom funnet over store deler av stasjonsområdet. Noen eksemplarer av småtorskemunn ble funnet på vestsida av jernbanelinja, men ingen stor bestand. Stankkarse ble ikke funnet. Notatet er vedlagt.

➤ **Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE), 24.08.2017**

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til orientering. Hensynssonen for flomfare H320 utvides til også å

innlemme vei o_SKV3. Denne var ved en inkurie falt ut ved offentlig ettersyn.

➤ **Statens vegvesen 25.08.2017**

Statens Vegvesen ber om supplerende av bestemmelsene for å sikre ikke tiltak under eller nær høybrua medfører skade på brukonstruksjonen eller ulemper for drift og vedlikehold av brua.

Delområde 3, kollektivterminal, bør utgå fra rekkefølgebestemmelsene i § 5.1, og § 5.4 kan utgå i sin helhet da de ikke ser noen grunn til å vente med å oppgradere kollektivterminalen til område 1, 2A og 2B er utbygd. Krysset mellom fv. 435 (Selsvegen) og veg ned til skysstasjonen er i forslaget også for trangt til at to busser kan møtes. Krysset må utvides. Det bør vurderes om delområde 2A skal reguleres til parkering. Adkomst til område SPP2 bør framgå av reguleringsplanen. Der byggegrenser ikke er konkretisert gjelder veglovens bestemmelser.

Forslagsstillers kommentar:

Tilleggene til reguleringsbestemmelser vedr. forholdet til høybrua innarbeides i reguleringsbestemmelsene. Reguleringsbestemmelsene endres også slik at kulverten må være ferdig før man kan ta område 2A i bruk til parkering. Delområde 3 må ferdigstilles til slutt, først og fremst av hensyn til anleggsvirksomheten som må foregå ifm. omlegging av spor, etablering av kulvert og ny midtplattform. Det vil også være behov for å opprettholde flest mulig av parkeringsplassene sør i delområde 3 inntil parkeringen på østsiden er opparbeidet. Når den nye kollektivterminalen tas i bruk, vil da kulverten være ferdig og gi en trafikktrygg gangforbindelse for kryssing av sporområdet. Midlertidig rigg- og anleggsområde er planlagt slik at busstrafikken kan opprettholdes gjennom anleggsfasen. Vegbredden på vegen ned til skysstasjonen legger opp til at busser møtes i rettstrekket før og etter krysset, men ikke i selve krysset. Dersom busser skal kunne møtes i krysset vil dette kreve betydelig utvidelse av krysset, også på utsiden av planområdet, på vestsiden av Selsvegen. Krysset vil bli utflytende og uoversiktlig, og beslaglegge arealer som er viktige for å kunne utvikle driftsbasen. Forslagsstiller mener reguleringsplanen legger til rette for en tilfredsstillende løsning, da det vil være sjelden at to busser vil komme til å møtes i krysset. Når en slik situasjon skulle oppstå, må en av bussene vente til den andre bussen har passert. Det er god sikt i krysset, slik at busser som ev. møtes vil oppdage hverandre og kunne stoppe i god tid.

Bane NOR ønsker at område 2A reguleres til baneformål, da det gir best fleksibilitet i bruken av området. Området forutsettes benyttet til parkering for de kollektivreisende, og Bane NOR mener at dette vil kunne opparbeides innenfor baneformålet. For Bane NOR er det viktig å ha fleksibilitet i bruken av området, slik at

det kan benyttes til pendlerparkering, men også eventuelle andre jernbanerelaterte formål. Det innarbeides krav i reguleringsbestemmelsene om at det skal etableres tilstrekkelig antall parkeringsplasser i delområde 2A for de kollektivreisende. Illustrasjonsplanen viser organisering og antall plasser ved stasjonen. Bane NOR mener at antallet som er vist i illustrasjonsplanen er et tilfredsstillende antall plasser som dekker de kollektivreisendes behov.

Reguleringskartet suppleres med adkomstpil til SPP2 fra nord. Adkomst til SPP2 forutsettes sikret via SPP1, og forutsetter også privatrettslig avtale med eier av gnr. 220 bnr. 297, eventuelt ved videreføring av eksisterende adkomst fra Ola Dahls gate.

➤ **Oppland fylkeskommune, 31.08.2017**

Fylkeskommunen stiller seg positiv til den foreslåtte planen. For at realisering av verdiene som presenteres i planen skal sikres foreslår fylket at den foreslåtte kulverten og sykkelparkeringen bindes i planens bestemmelser. For kulverten kan dette for eksempel gjøres ved at teksten i bestemmelse 3.4.5, fra tillates til skal. For sykkelparkeringen anbefaler de endring av bestemmelser, samt at den knyttes opp mot rekkefølgebestemmelsene.

Videre viser de at det er ønskelig å sikre et sterkere vern av de SEFRAK-registrerte byggene på planområdet. Dette foreslår de at kan gjøres enten ved at de tegnes inn i reguleringsplan med juridisk linje "Bygg, kulturminner med mer som skal bevares", sosikode 1210, eller at de underlegges en hensynssone C Sone med særlig bevaring av kulturminner/kulturmiljø.

Videre slutter fylkeskommunen seg til uttalelsene til Møre og Romsdal Fylkeskommune knyttet til opprydding i bestemmelsene.

Forslagsstillers kommentar:

Forslagsstiller er positiv til å endre ordlyden i bestemmelsenes § 3.4.5 fra at kulvert tillates til at den skal etableres. I tillegg foreslås det å endre rekkefølgebestemmelsene slik at kulverten etableres tidligere i prosjektet. Bane NOR er positiv til at det innarbeides krav i reguleringsbestemmelsene om at det stilles rekkefølgekrav til opparbeidelse av sykkelparkering.

Otta stasjon er ikke med i Bane NORs landsverneplan, og Bane NOR ønsker derfor ikke å sikre bebyggelsen ved stasjonen på en strengere måte enn det er lagt opp til i reguleringsforslaget. Det planlegges ingen endringer på stasjonsbygningen og uthuset. Dette er gjenspeilet ved at de er vist med linjesymbol for bebyggelse som «inngår i planen».

➤ **Møre og Romsdal fylkeskommune, 04.07.2017**

Møre og Romsdal fylkeskommune påpeker at gangfeltet som skal sikre forbindelsen mellom stasjon og parkering kun er vist i beskrivelsen men ikke sikret i de juridiske rammene som planen fastsetter. De gir videre en planfaglig oppfordring til en sterkere kobling mellom planbeskrivelsen og planens juridiske rammer, samt en rekke bestemmelsestekniske innspill som kommunen bes legge vekt på etter egen vurdering.

Forslagsstillers kommentar:

Møre og Romsdal fylkeskommune tar opp noen av de samme temaene som kommenteres av øvrige instanser. Disse temaene kommenteres under andre merknader. Tilbakemeldingen fra Møre og Romsdal fylkeskommune går for øvrig etter forslagsstillers syn uhensiktsmessig langt i detaljeringsgrad, og Bane NOR ønsker ikke fullt ut å imøtekomme merknadene. Reguleringsbestemmelser foreslås i noen grad spisset etter offentlig ettersyn, eksempelvis mht. parkeringsdekning, krav til sykkelparkering, presiseringer omkring mellomagring (ikke permanent) masselagring innenfor anleggs- og riggområder.

Forslagsstiller er positiv til å fjerne henvisningen til kulturminneloven, da denne uansett gjelder.

➤ **Lom kommune, 31.08.2017**

Kommunen stiller seg positive til reguleringsplanforslaget, men påpeker at det bør innarbeides flere parkeringsplasser for å sikre plass for tilreisende som bruker kollektivtilbudet. De ønsker at de illustrerte plassene i delområde 2A skal sikres juridisk.

Forslagsstillers kommentar:

For å sikre god nok parkeringsdekning innarbeides det i bestemmelsenes § 3.4.1 et tillegg om at det skal sikres tilstrekkelig parkeringsdekning for de kollektivreisende. Bane NOR ønsker at område 2A fortsatt reguleres til baneformål da dette er viktig for fleksibiliteten i bruken av arealet. Med suppleringen i § 3.4.1 vil det likevel bli sikret at det etableres tilstrekkelig parkeringsplasser i delområde 2A.

➤ **Sjåk kommune, 22.08.2017**

Skjåk uttrykker at en oppgradering av stasjonsområdet er viktig, da kommunen har mange innbyggere som bruker toget. Da busstilbudet mellom Otta og Sjåk er tidvis mangelfullt understreker kommunen at det er vesentlig at det tilrettelegges for parkering i tilknytning til stasjonen. Det må innarbeides areal for mer parkering i planen. De ytrer videre i likhet med Lom kommune ønske om at illustrerte plasser sikres juridisk i reguleringsplan.

Forslagsstillers kommentar:

Noen merknader til reguleringsforslaget påpeker at det legges til rette for for mange parkeringsplasser ved Otta stasjon, mens andre er bekymret for at det ikke etableres mange nok parkeringsplasser.

For å sikre tilstrekkelig parkeringsdekning foreslås en presisering i bestemmelsene om at det skal etableres tilfredsstillende parkeringsdekning for de kollektivreisende i delområde 2A. Illustrasjonsplanen viser 84 parkeringsplasser øst for stasjonen og 3 plasser på vestsida av sporområdet. Kiss&ride kommer i tillegg. Etter Bane NORs syn sikrer dette en tilstrekkelig andel parkeringsplasser, samtidig som man ikke legger til rette for økning av parkeringsplasser i Otta sentrum.

➤ **Stryn kommune, 05.07.2017**

Stryn kommune har ingen bemerkninger til planforslaget.

➤ **Vågå kommune, 01.09.2017**

Vågå kommune understreker viktigheten av et godt tilbud av langtidsparkeringsplasser for reisende som skal bytte til tog. De ytrer også ønske om at dette burde sikres gjennom reguleringsplan. Det bør sikres mer parkeringsareal. Kommunen har mange turistbedrifter som er avhengig av å hente passasjerer som kommer reisende med buss/tog, og legger til grunn at forslaget vil sikre gode løsninger for dette.

Forslagsstillers kommentar:

Bane NOR er enig i at et godt tilbud med langtidsparkeringsplasser er viktig. Ved å innarbeide en bestemmelse om at parkeringsdekningen ved stasjonen skal sikre et tilstrekkelig antall plasser for de kollektivreisende innenfor delområde 2A, anses dekningen å bli tilfredsstillende. Antall plasser som vil kunne bli utviklet framgår av illustrasjonsplanen.

Antallet oppstillingsplasser for buss vil økes fra dagens 5 til 8 ved den nye kollektivterminalen. Dette vil etter forslagsstillers vurdering ivareta forventet trafikk til skysstasjonen for lokal-, region- og ekspressbusser. Antall plasser vurderes også å være tilfredsstillende også i avvikssituasjoner med buss for tog. Det vil kunne være mulig å benytte bussterminalen i forbindelse med henting og bringing av turister, forutsatt at det tas hensyn til rutetider for øvrige busser. Dette må imidlertid avklares med fylkeskommunen.

➤ **Mattilsynet,**

Mattilsynet har ingen merknader.

➤ **Norsk Luftambulanse (NLA), 17.08.2017**

NLA er primært opptatt av hvilke følger utforming og anlegg kan få for bruk av helikopterlandingsplassen vest for stasjonsområdet. Utvidelse av atkomstvegen til stasjonen fra Selsvegen vil i liten/ingen grad påvirke deres operasjoner til helikopterlandingsplassen, men de påpeker at ved utvidelse av vegen kan det oppstå kortvarige konflikter mellom buss og ambulanse i forbindelse med omlasting av pasienter inn på luftambulanse. De forutsetter at det ikke etableres flere hindre rundt landingsplassen enn i dag, slik som trær, lyktestolper e.l.

Videre uttrykker de bekymring om mulige problemer som kan oppstå i anleggsperioden. Materiell som utstyr, presenninger, metallplater og annet løsøre kan bli blåst vekk eller inn i helikopterets propell dersom det blir etterlatt i nærhet til landingsplassen. Dette kan medføre skade på anleggsarbeidere og på pasienter/ambulansepiloter. For å koordinere, anbefaler de at det opprettes et kontaktpunkt mellom NLA og ansvarlig for anleggsarbeidene som skal foregå i nærheten av landingsplassen.

Forslagsstillers kommentar:

Avstanden mellom utvidet veg/portau og helikopterlandingsplassen vil på det minste være mellom 6 og 7,3 m til fortauskant. Fortauet er 2 m bredt. Avstanden mellom landingsplassen og portau vil være tilstrekkelig til at en ambulansabil kan stå oppstilt mellom landingsplassen og portauet ifm. omlasting av pasient uten å hindre øvrig trafikk langs veg eller portau mot stasjonen. Det er ikke planlagt lyktestolper eller lignende langs vegen forbi helikopterlandingsplassen. ROS-analysen oppdateres iht. problemstillingene NLA uttrykker for anleggsperioden, og et kontaktpunkt med ansvarlig for anleggsarbeiderne vil bli opprettet.

Innspill ved begrenset høring

➤ **Statens vegvesen, 18.12.2017**

Statens vegvesen påpeker at det på strekningen langs Fv. 435 er planlagt gang- og sykkelveg frem til Nyhusom skole. Det går frem at kommunen prioriterte det høgst i sitt innspill til handlingsprogram for fylkesveger i 2017. Gang- og sykkelveg ble også prioritert i handlingsprogrammet, med forslag til bygging i 2022. Før en tar i bruk arealet inntil Fv. 435 så nær Otta sentrum, er det viktig å tenke gjennom hva som er forventet fremtidig bruk av disse områdene. For å ha plass til gang- og sykkelveg og ev. fremtidig utvidelse av fylkesvegen, vil Statens vegvesen sterkt tilrå at en setter en

byggegrense på minst 10 meter fra vegkanten. Det omfatter også plass til drift og vedlikehold til vegen.

Statens vegvesen godtar at byggegrensen endres fra 20 meter til 8 meter fra kantlinjen (11 meter fra midtlinjen), for områdene SPP1 og o_SPP3. Videre påpekes det at det etter veglovens § 30 heller ikke er tillatt med utendørs parkering nærmere Fv. 435 enn byggegrensa.

Som vilkår for en ev. dispensasjon må følgende tas inn i vedtaket: «Den som har fått dispensasjon, kan ikke på et senere tidspunkt fremme erstatningskrav mot Statens vegvesen for påregnelige skader og ulemper som er påført parkeringsanlegget på grunn av beliggenheten nær fylkesveg 435».

Kommentar:

Det vil ikke være mulighet for utbygging på østsiden av fylkesvegen pga. av jernbanelinja, men videre utbygging av boligfelt på vestsiden kan være aktuelt. I den sammenheng kan en utbedring av fortauet på vestsiden gi en ny gang- og sykkelveg i tilknytning til eksisterende boligfelt og skole som ligger på samme side av fylkesvegen.

Merknad vedrørende erstatningskrav ved påregnelige skader og ulemper som er påført parkeringsanlegget pga. beliggenheten nær fylkesvegen tas til etterretning.

Vurdering

De innkomne merknadene handler i hovedsak om parkeringsplasser, universell utforming, kollektivterminalen og rekkefølge for gjennomføring av tiltak. Merknadene er sitert i dette saksfremlegget og det vises til kommentarer og vurderinger for hver enkelt uttale.

Endringer av planforslaget

I forbindelse med innkomne merknader ved offentlig ettersyn er det i samarbeid med forslagsstiller og konsulent foretatt enkelte tilføyelser/endringer av planforslaget. I hovedtrekk er det foreslått følgende tilføyelser/endringer:

Plankart

- Regulert hensynssone for flomfare H320 over atkomstveien o_SKV3.
- Regulert atkomstpil til SPP2 fra nord.
- Regulert atkomstpil for innkjøring til vedlikeholdsbasen.
- Justering av formålet *parkering* på o_SPP3 slik at formålsgrensen sammenfaller med eiendomsgrensen.

Planbestemmelser

- § 2.11: Tilføyet bestemmelse om forholdet til høgbrua, iht. merknad fra Statens vegvesen.
- § 3.4.5: Styrket bestemmelse med at kulvert *tillates etablert* til at den *skal* etableres. I tillegg er rekkefølgebestemmelsene endret slik at kulverten etableres tidligere i prosjektet, og den må være ferdig før 2A kan tas i bruk til parkering (§ 5.1 og § 5.3).
- § 3.4.1: Styrket bestemmelsene med at det *skal* etableres tilstrekkelig antall parkeringsplasser i delområde 2A for reisende med kollektivtransport. Illustrasjonsplanen viser organisering av 84 parkeringsplasser øst for sporområdet og 3 plasser på vestsiden av sporområdet. I tillegg etableres det av- og påstigningsområde (kiss&ride).
- § 3.6: Reguleringsbestemmelser er styrket for å sikre opparbeidelsen av sykkelparkering i nærhet av kulvert, samt at sykkelparkering *skal* være overbygd.
- § 5.5: Det er lagt inn rekkefølgekrav til at sykkelparkering ved nedgangene til kulverten skal være etablert samtidig som ferdigstilling av kulvert.
- § 2.7: Tilføyet bestemmelse vedrørende naturmangfold. Det skal utvises aktsomhet for å unngå skade på arter, naturtyper og økosystemer, jf. Naturmangfoldloven § 6. Bestemmelsen sikrer også at det skal gjennomføres tiltak for å begrense uønsket spredning av fremmede arter
- § 3.4.4: Det åpnes for mulig utendørs lagring på delområde 4, annen banegrunn – grøntareal.
- § 3.4.3: Tilføyet bestemmelse om at det *tillates etablert* takvinduer i takflata på lokstallen.
- § 2.12: Tilføyet bestemmelse om fjernvarmetilknytning.

ROS-analysen

- Problemstilling vedrørende etablering av lyktestolper etc. i forbindelse med helikopterlandingsplass og atkomstvei o_SKV2.

For disse tilføyelsene/endringene av planforslaget er det vurdert at det ikke er behov for nytt offentlig ettersyn. Endringene er av mindre karakter og innebærer en mer konkretisering og tydeliggjøring av planforslaget som har ligget ute på offentlig ettersyn. Med dette menes blant annet at for enkelte bestemmelser der det har stått *tillates*, har bestemmelsen blitt styrket ved å bli endret til *skal*. Endringene som er foretatt er i hovedsak gjort som følge av innspill som har kommet til planforslaget ved offentlig ettersyn.

Begrenset høring

Under offentlig ettersyn kom det inn merknad til planforslaget der det ble påpekt at planforslaget la til rette for økt parkeringskapasitet kun på bakkeplan. Kun overflateparkering

på bakkeplan støtter ikke opp under statlig planretningslinje for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging om særlig stor vekt på høy arealutnytting rundt kollektivknutepunkt. Selv om planen riktignok åpner for parkeringskjeller under SPP2, påpekes det at det ikke ligger noen føringer utover dette. Tilrettelegging for utbygging av parkeringsanlegg på vestsiden kan ved sambruk også bidra til å muliggjøre fremtidige utbygginger i nærheten som krever både ansattparkering og parkeringsplasser for besøkende slik som f.eks NGLMS. I den forbindelse ble en endring av planforslaget oversendt på begrenset høring, der det ble varslet at det tillates etablering av parkeringsanlegg over 2 plan. Maks gesimshøyde er satt til 5 m. Det ble også beskrevet at byggegrensen fra fylkesvegen ble justert fra 20 meter til 8 meter fra vegens kantlinje (ca. 11 meter fra senterlinje). Endringen ble sendt på en begrenset høring til berørte parter (Statens vegvesen, AS OIS, Norsk luftambulans).

Sinclair eiendom AS er eier av den nærmeste private eiendommen på vestsiden av fylkesvegen. Sinclair Eiendom AS har tidligere oversendt en e-post som bekrefter at de ikke har innsigelse på at det etableres parkeringsanlegg på østsiden av veien. Høringsbrevet ble derfor ikke oversendt Sinclair Eiendom AS.

Etter begrenset høring av parkeringsanlegg over 2 plan har følgende endring blitt tilført plankart og planbestemmelsene:

Plankart

- Byggegrense fra fylkesveg 435 er endret fra 20 meter til 8 meter fra vegkant (Tilsvarende 11 m fra senterlinje).

Planbestemmelser

- § 3.4.2 og § 3.7: Det tillates etablering av parkeringsanlegg over 2 plan innenfor SPP1, o_SPP3 og delområde 1. Maks gesimshøyde skal ikke overstige 5,0 m. En eventuell etablering av parkeringsanlegg innenfor o_SPP3 eller delområde 1 må ikke være til hindre for bruk av driftsbasen, og må godkjennes av Bane NOR.

Det er ikke åpnet for etablering av parkeringsanlegg innenfor delområde 2A grunnet umiddelbar nærhet til sporene. Det oppleves også som krevende å legge parkering under bakken ift. grunnvannstand. Parkeringsplassen slik den er foreslått i planforslaget bidrar til utnytting av et areal som ellers ikke kan utnyttes til bebyggelse med tanke på byggegrenser mot jernbanelinja.

Avsluttende kommentar

Gjennomføring av plan i kombinasjon med utvidelsen av driftsbasen medfører justering av eiendomsgrensen og parkeringsanlegget o_SPP3. Tilrettelegging av nødvendig parkeringskapasitet i dette området vil medføre at dagens lokalisering av museumstog/vogner

må flyttes.

Det er i høringsperioden ikke fremmet innsigelse fra offentlige eller statlige instanser som er til hindre for at kommunen kan egengodkjenne planen. Endringene som er foretatt er i hovedsak gjort som følge av innspill som har kommet til planforslaget under offentlig ettersyn. Saken legges frem for kommunestyret for endelige vedtak.

Rådmannens forslag til innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtar Sel kommunestyre detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon.

Behandling i Formannskapet - 23.01.2018:

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Innstilling i Formannskapet - 23.01.2018:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtar Sel kommunestyre detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon.

Behandling i Kommunestyret - 05.02.2018:

Formannskapets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak i Kommunestyret - 05.02.2018:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtar Sel kommunestyre detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon.

Rett utskrift

09.02.18

Solveig Viktoria Olstad

Sign.