

Otta stasjon og skysstasjon

Detaljreguleringsplan

Planbeskrivelse

☒	Akseptert
☐	Akseptert m/kommentarer
☐	Ikke godkjent / kommentert Revider og send inn på nytt
☐	Kun for informasjon
Sign:	

03A	Rettet gatenavn og næringsformål til sentrumsformål	21.06.2017	SIHO/ NYMJAR	CT	SIHO/ NYMJAR
02A	Planforslag til oppdragsgiver	11.05.2017	SIHO	CT	SIHO
01A	Planforslag til offentlig ettersyn revidert etter kommentarer fra Bane NOR	02.03.2017	CT	SIHO	SIHO
00A	Planforslag til oppdragsgiver	22.08.2016	CT	ACJ	SIHO
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Reguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon - Planbeskrivelse		Antall sider: 54			
		Produsent:	Bane NOR		
		Prod.tegn.nr.:			
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjektnr.:	224527	Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:	
Parsell:	Dovrebanen (Vinstra – Dombås)	IUP-00-A-05897		03A	
		FDV-dokument-/tegningsnummer:		FDV-rev.:	

02A	11.05.2017	Utgave for offentlig høring revidert etter kommentarer fra Bane NOR	SIHO	CT	SIHO
01A	02.03.2017	Utgave for offentlig høring revidert etter kommentarer fra Bane NOR	CT	CT	SIHO
00A	22.08.2016	Utgave for offentlig høring	CT	ACJ	SIHO
REV.	REV. DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHOLDSFORTEGNELSE

2.1	Bane NORs mål	6
2.2	Utbyggingsavtaler	6
2.3	Vurdering av krav om konsekvensutredning	6
3.1	Kunngjøring og varsling	7
3.2	Medvirkning	7
3.3	Oppstartsmøte og forhåndskonferanse med Sel kommune	8
4.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus	9
4.1.1	Nasjonale føringer	9
4.1.2	Kommunale føringer	10
4.1.3	Gjeldende reguleringsplaner	12
4.2	Pågående planer i området	15
5.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet	16
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	17
5.3	Stedets karakter	17
5.4	Stasjonsområdet	18
5.4.1	Stasjonsbygningen	18
5.4.2	Togtrafikk	18
5.4.3	Spor og plattformer	18
5.4.4	Buss	19
5.5	Landskap, naturmiljø og naturressurser	20
5.6	Kulturminner og kulturmiljø	20
5.6.1	Stasjonsområdet	20
5.7	Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder, barn- og unges interesser	21
5.8	Trafikkforhold	22
5.8.1	Trafikk	22
5.8.2	Parkering	22
5.9	Sosial infrastruktur	23
5.10	Teknisk infrastruktur	23
5.11	Universell tilgjengelighet	24
5.12	Grunnforhold	24
5.13	Miljøfaglig forhold	25
5.13.1	Grunnforurensing	25
5.13.2	Støy	25
5.14	Næring	26
5.15	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	26
5.15.1	Naturfare	26
5.15.2	Trafikk- og jernbanesikkerhet	27
6.1	Hovedtrekk i planforslaget	28
6.2	Planlagt arealbruk	28
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	29
6.3.1	Vedlikeholdsbasen	29
6.3.2	Kulvert	30
6.4	Jernbaneformål	30
6.5	Parkering	31
6.6	Kollektivterminal	31
6.7	Veg og kjøreadkomst	31
6.8	Fortau og tilrettelegging for gående	32
6.9	Torg	32
6.10	Overvann	32
6.11	Universell utforming	32
6.12	Støy og vibrasjon	32
6.13	Naturfare	32
6.14	Geoteknikk	32
6.15	Rekkefølgekrav	32
6.16	Andre forhold	33
7.1	Forholdet til overordnede planer	34
7.2	Stedsutvikling, estetikk og landskap	34
7.3	Jernbanetekniske anlegg	34
7.4	Kulturminner og kulturmiljø	35
7.5	Naturverdier/naturmangfold	35
7.5.1	Forholdet til naturmangfoldloven	35

7.6	Grunnforhold/ geoteknikk	36
7.7	Miljøforhold	36
7.7.1	Forurensset grunn	36
7.7.2	Støy og vibrasjoner	37
7.8	Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder og naturressurser	37
7.9	Trafikkforhold	37
7.10	Barns interesser	38
7.11	Teknisk infrastruktur	38
7.12	Universell tilgjengelighet	39
7.13	Næring	39
7.14	Klimapåvirkning	39
7.15	Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater	39
7.16	Grunnerverv	39
7.17	Interessemotsetninger	40
7.18	Avveininger av konsekvenser /virkninger	40
9.1	Riggområder	43
11.1	Oppland fylkeskommune, brev datert den 18.01.2016	48
11.2	Fylkesmannen i Oppland, e-post mottatt den 19.01.2016	48
11.3	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), brev datert den 07.01.2016	49
11.4	Sel kommune, brev datert den 19.01.2016	49
11.5	Statens vegvesen (SVV), brev datert den 13.01.2016	49
11.6	Otta Biovarme, e-post mottatt den 07.01.2016	50
11.7	Otta sag og høvleri, e-post mottatt den 04.02.2016	50
11.8	Felles uttalelse fra Sel kommune, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Oppland (gjengis som «partene» i høringsinnspillet), november 2015.	50

1 Sammendrag

Tabell 1-1: Nøkkelinformasjon om planforslaget

Tema	Nøkkelinformasjon
Område	Otta stasjon og skysstasjon
Gjeldende planstatus (regulerings-/kommune(del)pl.)	Planområdet er hovedsakelig regulert til jernbaneformål
Tiltakshaver (vår oppdragsgiver)	Bane NOR
Grunneiere (sentrale)	Bane NOR, Sel kommune, OIS AS
Forslagstiller /Plankonsulent	Multiconsult ASA
Ny plans hovedformål	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
Planområdets areal i daa	56,8 daa
Grad av utnytting	Vedlikeholdsbasen tillates utvidet med inntil BYA=4000 m ²
Nytt bygningsareal (BYA)	4000 m ² BYA
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	Nei
Kunngjøring oppstart, dato	22.12.2015

2 Bakgrunn for planarbeidet

2.1 Bane NORs mål

Bane NOR har behov for å sikre modernisering og oppgradering av stasjonsområdet og for å se på hvilke arealer som eventuelt kan frigis til fremtidig byutvikling. Prosjektet skal tilrettelegge for en trafiksikker og effektiv stasjon for reisende, og for en sikker og effektiv fremføring av tog til stasjonen. Reguleringsplanen skal legge til rette for planskilt adkomst mellom plattformer. Den nye kulverten under sporområdet har også til hensikt å minske barrierevirkningen jernbanen har i Otta sentrum. Videre skal det legges til rette for oppgradering av plattformene i henhold til teknisk regelverk, samt økt kort- og langtidsparkering i tilknytning til stasjonen. Prosjektet skal også angi løsninger og arealbehov for sykkelparkering og «kiss & ride».

Mål for Dovrebanen

Bane NOR har som målsetting for Dovrebanen at den skal tilby effektive og miljøvennlige transporter mellom Østlandet og Midt-Norge. Banen skal bidra til å styrke næringsliv og utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene. For godstrafikken er det fortsatt et stort potensial for overføring av trafikk fra veg til bane. En slik vekst krever tilrettelegging i form av nye og forlengede kryssingsspor, samt tiltak på terminalene (www.banenor.no).

2.2 Utbyggingsavtaler

I henhold til § 17 i Plan- og bygningsloven kan det i tilknytning til reguleringsplanen inngås forhandlinger om utbyggingsavtale. En evt. utbyggingsavtale vil gjelde for gjennomføringen av detaljreguleringsplan og omfatte bl.a. trafikkareal og teknisk infrastruktur.

2.3 Vurdering av krav om konsekvensutredning

Vurdering i forhold til forskrift om konsekvensutredninger § 2, planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften

Tiltak som alltid skal behandles etter forskriften er nevnt i § 2. I følge § 2 f) jfr. vedlegg 1, infrastrukturtiltak, kommer det frem at jernbanelinjer for langdistansetrafikk. Infrastruktur med investeringskostnader på mer enn 500 millioner kr alltid skal konsekvensutredes.

Dette prosjektet er ikke så stort at det fanges opp av kriteriet. Det må derfor gjøres en vurdering i forhold til forskriftens § 3

Vurdering i forhold til forskrift om konsekvensutredninger § 3, planer og tiltak som skal vurderes etter forskriftens § 4

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel og faller heller ikke inn under noen av de andre oppfangskriteriene i § 3. Det er derfor ikke krav om vurdering i forhold til § 4.

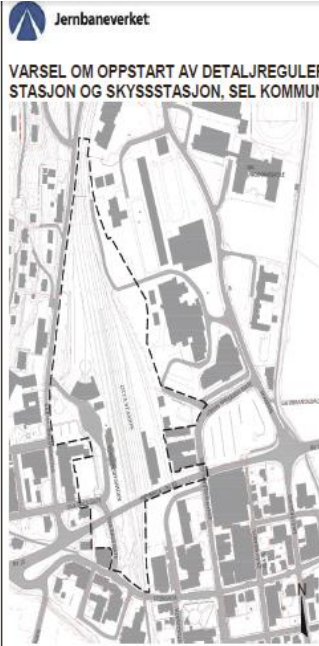
Vurdering i forhold til forskrift om konsekvensutredninger, vedlegg III

Det vurderes at konsekvensene ved å utvikle, modernisere og oppgradere stasjonen ikke gir vesentlige samfunnsmessige eller miljømessige konsekvenser etter forskriftens vedlegg III og planforslaget ikke faller inn under forskriftens oppfangskriterier for tiltak som utløser krav om konsekvensutredning. Planforslaget er derfor ikke konsekvensutredningspliktig.

3 Planprosessen, medvirkning

3.1 Kunngjøring og varsling

Igangsatt regulering ble kunngjort i Norddalen og i Gudbrandsdølen Dagningen 22.12.2015, og på Bane NOR sine hjemmesider, www.banenor.no fra samme dato. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 18.01.2016. Det kom inn innspill fra syv ulike parter. I tillegg kom et samlet innspill fra Sel kommune, Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune. Merknadene er oppsummert og besvart i vedlegg 2.



Jernbaneverket

VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERINGSPLAN FOR OTTA STASJON OG SKYSSSTASJON, SEL KOMMUNE

Jernbaneverket varsler i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon i Sel kommune. Planområdet framgår av kartskisse, og det gjøres oppmerksom på at det kan bli foretatt mindre justeringer. Berørte naboer, grunneiere og offentlige myndigheter varsles direkte.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for byutvikling av Otta sentrum, planskilt kryssning mellom stasjonsplattformene og på tvers av stasjonsområdet, stasjonsoppgradering og økt tilgjengelighet. Planarbeidet skal bidra til at stasjonen møter fremtidens kapasitetsbehov. Funksjoner ved eksisterende driftsbasis og verksted skal opprettholdes. I forbindelse med planarbeidet skal bussterminalens plassering vurderes.

Det er vurdert at planen ikke faller inn under oppfangskriteriene for krav om planprogram eller konsekvensutredning.

Merknader til det igangsatte planarbeidet/forhandling om utbyggingsavtale sendes skriftlig til: Multiconsult v/Ane Tingstad Grav eller Christian Trender, Pb. 265 Skøyen, 0213 Oslo, atg@multiconsult.no, ct@multiconsult.no

Frist for merknader: 19.01.2016
For muntlige henvendelser kan det tas kontakt med Ane T. Grav, tlf. 92 01 21 68

VARSEL OM FORHANDLINGER OM UTBYGGINGSAVTALE
I henhold til § 17 i Plan- og bygningsloven kan det i tilknytning til reguleringsplanen inngås forhandlinger om utbyggingsavtale. En evt. utbyggingsavtale vil gjelde for gjennomføring av detaljreguleringsplan og omfatter bl.a. trafikkareal og teknisk infrastruktur.

Merknader til forhandling om utbyggingsavtale sendes til:
Sel kommune, Plan og teknisk, Botten Hansens gt. 9, 2670 Otta
postmottak@sel.kommune.no
Frist: 19.01.2016

Figur 3-1 Oppstartsvarsel fra Norddalen. Lik annonse var også i Dagningen

3.2 Medvirkning

I tillegg til ordinær varsling har det blitt avholdt møter med Statens vegvesen, fylkeskommunen, Sel kommune, ROM eiendom og berørte grunneiere.

3.3 Oppstartsmøte og forhåndskonferanse med Sel kommune

Det ble avholdt oppstartsmøte med Sel kommune den 14.04.2015 og forhåndskonferanse den 19.11.2015. De viktigste innspillene fra kommunen er listet opp under:

- Sel kommune ønsker at over-/ undergangen tilknyttet plattformer videreføres over hele stasjonsområdet.
- Omfanget av prosjektet vil avgjøre hvorvidt tiltaket krever planprogram/konsekvensutredning. Prosjektet vil i den videre prosessen ha dialog med kommunen om omfang.
- Kan være en miljøutfordring med forurensing i grunnen på eiendommen. Fjerning må i så fall bekostes av grunneier.
- Må vurderes om Grand-bygget skal innlemmes i plan.
- Viktig med dialog med aktuelle grunneiere (Otta sag og Statoil) i forkant av kunngjøring om igangsatt planarbeid.
- Sel kommune ga tilbakemelding om videreføring av biladkomst i Ola Dahls gate mellom Selsvegen og Storgata er viktig av hensyn til næring i området og med bakgrunn i den økning av biltrafikk på rv. 15 en stengning vil gi.
- Kommunen uttrykte ønske om at planen ikke blir for detaljert, da dette ofte vil føre til dispensasjoner eller endringer. Parkering osv. må på en eller annen form gå fram av planen.
- Den planskilte kryssning av spor bør reguleres under bakkenivå. Ved bygging av undergang må det passes på samkjøring av andre interesser for legging av ledningsnett osv., som Otta biovarme.
- Dersom det er planlagt boliger i området, så vil det f.eks. være aktuelt med konsekvensvurdering av støy.
- Sel kommune viste til knutepunkts prosjektet og ROMs tanker for utvikling av knutepunktet. Det bør tas kontakt med ROM-eiendom før planen skal ut på høring, for å sikre medvirkning tidlig i prosessen.

I tillegg til tilbakemeldingene gitt i forhåndskonferanse og oppstartsmøte har Sel kommune kommet med innspill til planen gjennom en høringsuttalelse utarbeidet i felleskap med Fylkeskommunen og Statens vegvesen. Disse uttalelsene er besvart i vedlegg 2.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

4.1.1 Nasjonale føringer

Rikspolitiske retningslinjer for barn- og unge vedtatt 01.09.1989: "Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning". Videre sier retningslinjen at det skal sikres et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har de fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, fastsatt ved kgl. res. 26.09.2014

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene, fastsatt ved kgl. res. 04.09.2009

Kommunene skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Det skal tilrettelegges for el-biler og el-sykler.

Norge universelt utformet 2025, Regjeringens handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009–2013, 14.05.2009

Handlingsplanen viser hvordan regjeringen vil legge grunnlag for å oppnå et universelt utformet Norge innen 2025. Planlegging/uteområder, bygninger og transport er blant de prioriterte innsatsområdene i handlingsplanen.

Det er et viktig prinsipp at hovedløsningen i alle nyanskaffelser, nye bygninger og anlegg rettet mot allmennheten skal være universelt utformet, og at planer skal baseres på disse prinsippene. Alle statlige sivile bygg bør være universelt utformet. Alle utearealer, det være seg til opphold eller ferdsel, skal planlegges slik at arealene er tilgjengelige for alle og med universelt utformede oppholds- og aktivitetsområder. Videre er det et overordnet mål om et universelt utformet transportsystem. Et tilgjengelig transportsystem forutsetter tilgjengelighet i alle ledd av reisekjeden.

T-2/11 Flaum- og skredfare i arealplanar

NVEs retningslinjer T-2/11 beskriver hvordan flom og skredfare bør utredes, tas hensyn til og innarbeides i arealplaner. Retningslinjene bygger på kravene til sikkerhet mot naturfarer i byggeteknisk forskrift (TEK 10), og viser hvordan kommunene kan oppfylle krava som følger av plan- og bygningslova og TEK10 for naturfarene flom, erosjon, skred og skredgenererte flodbølger. Retningslinjene gjelder ved utarbeidelse og revisjon av arealplaner i områder som kan være utsatt for fare. I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplaner bør aktsomhets-/fareområder identifiseres og avgrenses, og faregraden bli tallfesta etter sikkerhetsnivåene i TEK 10. På plankartet skal fareområdene avmerkes som hensynssoner, og evt. i nødvendig grad suppleres med bestemmelser. Risikoreduserende tiltak som er nødvendige for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet bør utredes.

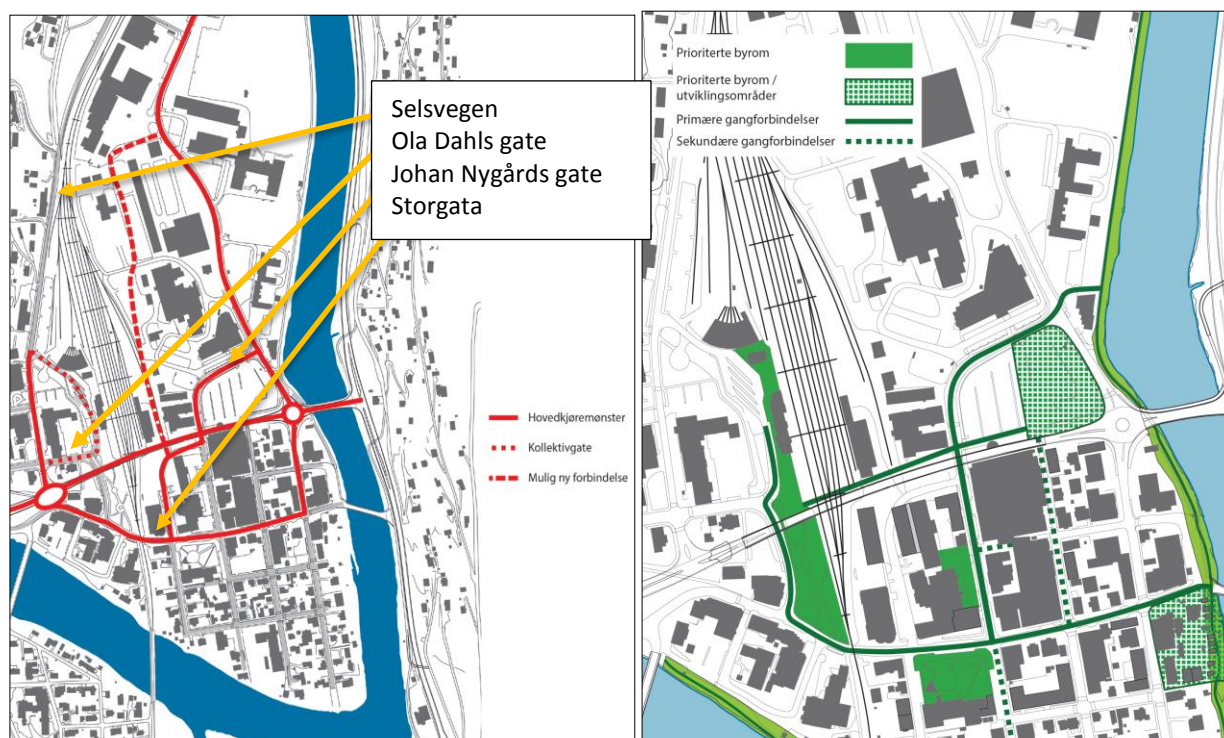
4.1.2 Kommunale føringer

Gatebruksplan for sentrale Otta, 2014

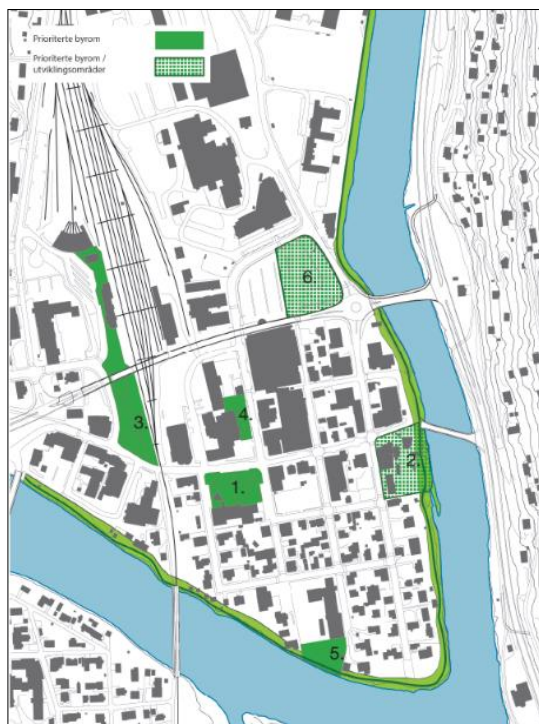
Det har blitt sett på framtidig hovedkjøremønstre etter at ny rundkjøring og avkjørsler fra rv. 15 er ferdigstilt. Gatebruksplanen peker på at hovedtraseen bør innbefatte rv. 15, Mullers gate og Storgata, med forlengelsen av Mostugugata nordover som ny lenke til Johan Nygårds gate og videre til Skansenvegen som en indre ring. Figur 4-1 viser en mulig framtidig forbindelse nord for høybrua parallelt med Skansenvegen. Videre pekes det på at det bør tilrettelegges for innfartsparkering med god tilknytning og tilgjengelighet til hovedvegnettet som inngår i det nye hovedkjøremønsteret. Det kan være aktuelt med et parkeringshus som kan være lokalisert ved skysstasjonen, vest eller øst for jernbanen.

Det er definert seks byrom som er viktig for utviklingen av Otta. Disse byrommene vil ha ulike roller, funksjoner og bruk, og de vil ha forskjellig fysisk utforming og preg. Fire av byrommene ligger direkte tilknyttet hovedgata og handlegata, mens Elveparken og Nye Ottatunet ligger i handlegatas forlengelse, med god tilknytning for gående og syklende. Oppgradering av hovedgata, handlegata og videre forbindelser som knytter sammen de seks byrommene, samt mulig ny inngang til Amfi Otta, bør prioriteres sammen med utviklingen av disse sentrale byrommene.

På figur 4-1 er sentrale byrom pekt ut og viktige forbindelseslinjer mellom disse er analysert. Gangforbindelse nord for Høybrua er vurdert som en primær gangveg, og er et ønsket krysningspunkt for Sel kommune og alle aktørene som har jobbet med Otta som kollektivknutepunkt og Skysstasjonen. På illustrasjonen som viser hovedkjøremønster er det lagt inn forslag til ny mulig forbindelse til sentrum fra E6 i nord, over øya og videre ned til Storgata.



Figur 4-1: Skisse som viser forslag til framtidig hovedkjøremønster til venstre og prioriterte byrom med viktige forbindelseslinjer for fotgjengere til høyre. Kilde: Asplan Viak



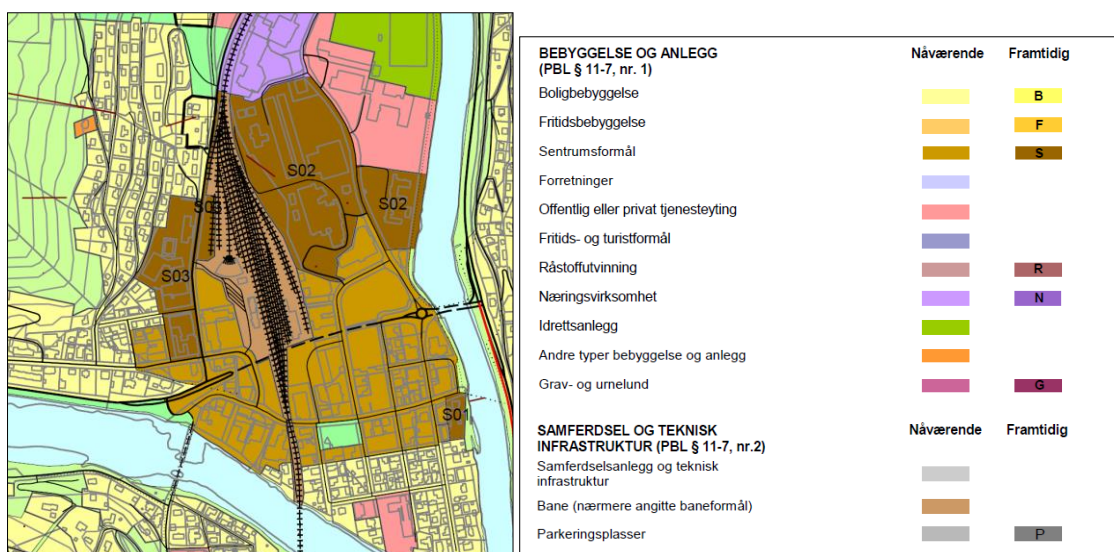
1. Byparken
2. Loftsgårdsbrua
3. Jernbaneparken
4. Bytorg/gågate
5. Elveparken
6. Nye Ottatunet

Figur 4-2: Dagens byrom



Figur 4-3: Oversiktsskisse som viser ønsket utvikling av Otta sentrum. Kilde: Asplan Viak

Kommuneplan for Sel 2016-2025, vedtatt 20.06.2016

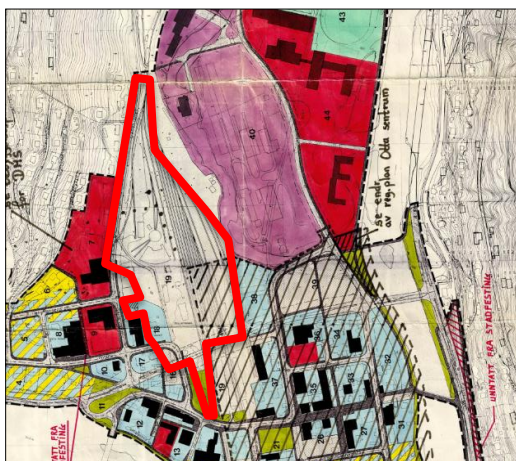


Figur 4-4 Utsnitt av kommuneplan for Sel 2016-2025, vedtatt 20.06.2016

Tilnærmet hele planområdet er avsatt til baneformål i kommuneplanen. Unntaket er område der det foreslås vegtilknytning fra Johan Nygårds gate til ny parkeringsplass. Deler av dette området er avsatt til nåværende sentrumsformål. Kommuneplanen har bestemmelser knyttet til blant annet overvannhåndtering, byggegrenser fra jernbane, parkering, universell utforming, kulturminner, som gir føringer for planarbeidet. Kommuneplanen har også definert deler av sentrumsområdet som avviksområde for jernbanestøy. Store deler av planområdet ligger dessuten innenfor hensynssone flom og helt nord på sporområdet er det hensynssone for flom- og jordskred.

4.1.3 Gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsplan for Otta sentrum, vedtatt 27.06.1983



Figur 4-5 Plankart, reguleringsplan for Otta sentrum vedtatt 27.06.1983, Område der planforslaget overlapper med reguleringsplanen vist med rød markering.

Planområdet er i hovedsak avsatt til terminalområde (område 19). Mot Storgata, sør for høybrua, er et areal (område 15) regulert til friområde – park. Området omkring Grand hotell er avsatt til byggeområde for forretninger, kontor m.v. Reguleringsplanen er delvis erstattet med reguleringsplan for Otta sentrum øst.

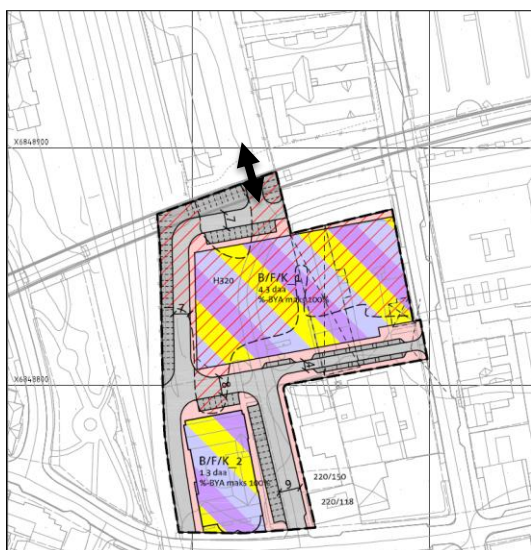
Reguleringsplan for Otta sentrum øst, sist revidert 11.02.2002



Figur 4-6 Plankart, reguleringsplan for Otta øst, sist revidert 11.02.2002. Område der planforslaget overlapper med reguleringsplanen vist med rød markering.

Arealer på sørøstsiden av stasjonsområdet inngår i reguleringsplan for Otta sentrum øst. Deler av sporområdet ved Otta stasjon er i denne planen regulert til jernbane. Området kan ifølge reguleringsbestemmelsene benyttes til jernbanetekniske formål, herunder nødvendige bygninger. Sør for og under høybrua er det regulert areal til offentlig parkering.

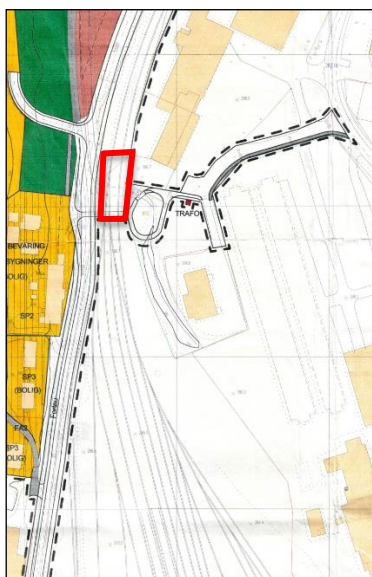
Reguleringsplan for Otta sentrum, kvartal 37-1, vedtatt 27.09.2010



Figur 4-7 Plankart, reguleringsplan for Otta sentrum vedtatt 27.09.2010.

Planforslaget grenser til reguleringsplan for Otta sentrum, kvartal 37-1 i vest og nord. Planforslaget legger opp til midlertidig kjøreadkomst via denne planen fra Mostugugata som vist med pil i figur 4-7.

Reguleringsplan for Nyhusområdet, vedtatt 24.06.1997



Figur 4-8 Utsnitt av plankart, Reguleringsplan for Nyhusområdet vedtatt 24.06.1997. Område der planforslaget overlapper med reguleringsplanen vist med rød markering.

Reguleringsplanen omfatter deler av jernbaneområde, trafo og vegsystem som ligger øst for Selsvegen, innenfor foreslått reguleringsplan for Otta stasjon.

Reguleringsplan for rundkjøring i Otta sentrum, vedtatt 22.06.2015



Figur 4-9 Plankart reguleringsplan for rundkjøring i Otta sentrum, vedtatt 22.06.2015 Område der planforslaget overlapper med reguleringsplanen vist med rød markering.

Rundkjøringen ligger på rv. 15 og skal erstatte T-kryssene med Sjoavegen og Selsvegen. Ny rundkjøring skal gi bedre tilgjengelighet til sentrum, skysstasjonen og Storgata. Rundkjøringen vil føre til at det blir et mer oversiktlig trafikkbilde, at farten på rv. 15 reduseres, og at atkomsten til Otta sentrum via Storgata blir tydeligere.

Reguleringsplanen medfører at kantsteinparkering i Ola Dahls gate mellom Selsvegen og Otta stasjon må opphøre. Dette bedrer framkommeligheten for ekspressbusser som skal kjøre fra Otta stasjon. Parkering for Storgata 21, 23 og 27 må flyttes.

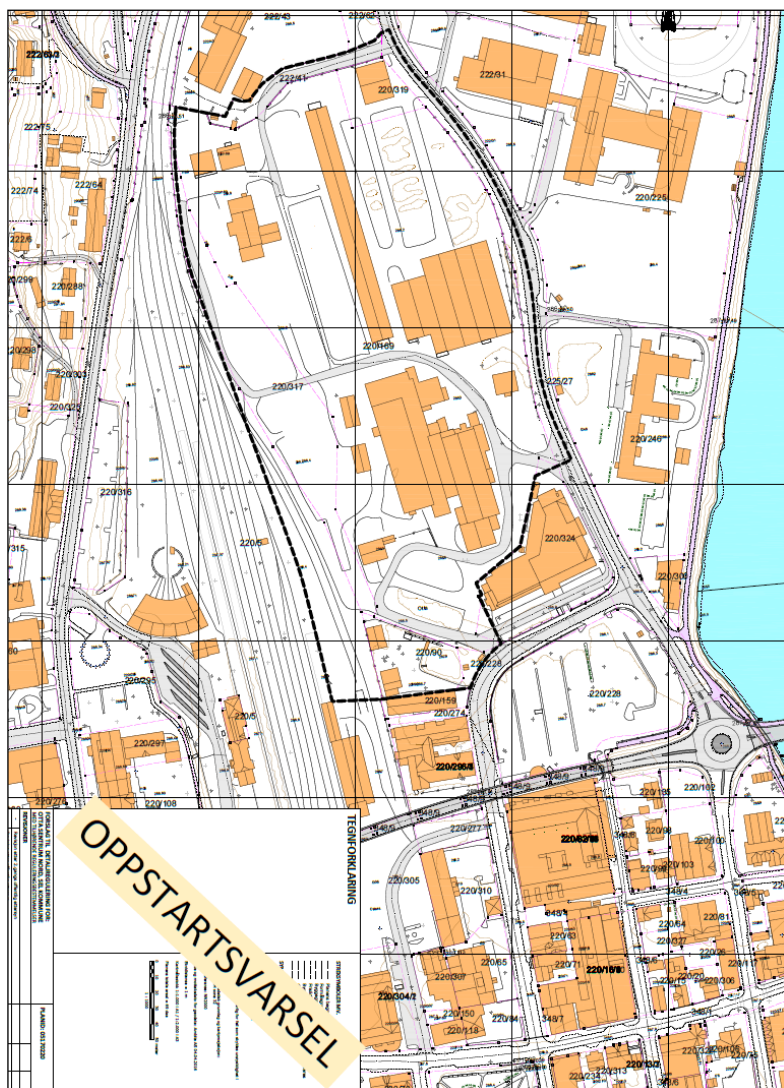
Planforslaget berører en mindre del, lengst øst på reguleringsplan for rundkjøring i Otta sentrum. Området er regulert til offentlig samferdselsformål.

4.2 Pågående planer i området

Reguleringsplan Otta sentrum nord (Sagtomta)

Deler av virksomheten ved Otta sag ble nedlagt i 2014, og 20 daa er nå frigitt til sentrumsutvikling. Det er noe overlapp mellom planområdet til Otta sentrum nord og planområdet for Otta stasjon. Den endelige grensen mellom de to planene vil avklares og koordineres i løpet av planarbeidene. I oppstartsnotat for reguleringsplanen for Otta sentrum nord står det at hensikten med planarbeidet er å legge til rette for byutvikling av Otta sentrum.

Langs sporområdet skal det bygges ett eller flere bygg på mellom 5-6000 m² som vil gi plass til flere kjedeforretninger. (Norddalen, 21.04.2016). Prosjektet forventes ferdigstilt høsten 2017.



Figur 4-10: Forslag til detaljregulering for Otta sentrum nord, Sel kommune. Kilde: Oppstartsnotat, Sel kommune, den 15.04.2016

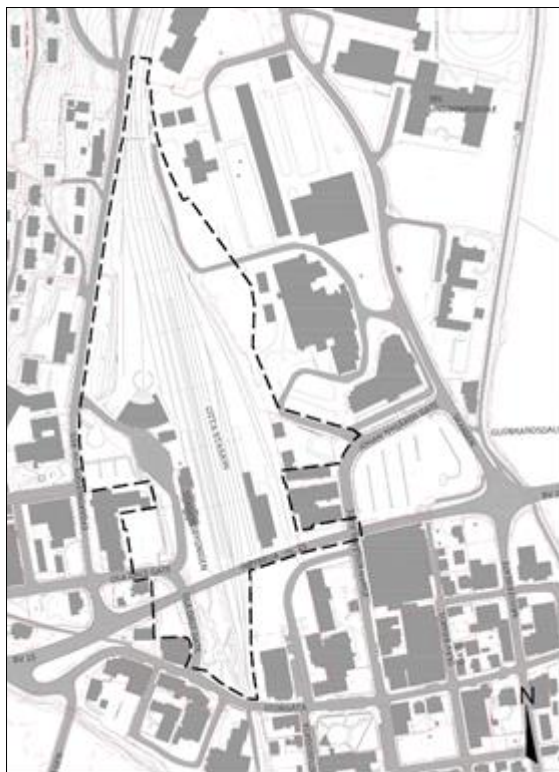
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet



Figur 5-1 Ortofoto med planområdet inntegnet med rød linje Kilde: Bane Nor

Planområdet ligger sentralt i Otta sentrum som med sine ca. 2000 innbyggere er regionsentrum for nord-Gudbrandsdalen. Planområdet er på ca. 56 daa og ligger sentralt på Otta i Sel kommune. I vest avgrenses planområdet av Selsvegen ned til innkjøringen til skysstasjonen. Deretter er den lagt i ytterkant av fortauet som ligger mellom gamle Grand hotell og skysstasjonen. Parkeringsplassene som ligger ved det gamle hotellet er innenfor planområdet, men ikke arealet ved helikopterlandingsplassen. Videre er del av Ola Dahls gate tatt med ved innkjøring til stasjonen før plangrensen føres østover, langs Høybrua inn til sporområdet. Plangrensen stopper rett nord for Storgata i syd. Plangrensen går så nordover igjen til Høybrua før den føres mot øst. På østsiden av sporet er plangrensen satt rett vest for næringsbebyggelsen. Det er foreslått en ny atkomstveg fra Johan Nygårds gate, og eksisterende atkomstveg fra Selsvegen i vest er foreslått utvidet. Videre nordover er plangrensen satt mellom sporområdet og området der Otta sag og høvleri tidligere holdt til. Planområdet er redusert noe sammenlignet med det som ble angitt i oppstartsvarselet vist i figur 5-2.



Figur 5-2 Planområdet slik det ble varslet ved oppstart av planarbeid

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

I all hovedsak benyttes arealene innenfor planområdet til jernbaneformål og til skysstasjonen. Dette inkluderer selve sporområdet, stasjonsbygningen og vedlikeholdsbasen. Tilstøtende områder omfatter i stor grad industri, næring og offentlige virksomheter.

Planområdet omfatter vegtilknytningen fra stasjonen mot Selsvegen og Ola Dahls gate samt den offentlige parkeringsplassen mellom vedlikeholdsbasen og Selsvegen innenfor planområdet. Vegtilknytning til Johan Nygårds veg og deler av arealene der det i dag er utendørs lagring ved Otta Sag ligger også innenfor planområdet. Deler av høybrua er innenfor planområdet, men det er arealene under broa som er planlagt benyttet. Det er ikke foreslått endringer på selve broa.

Vest for Selsvegen fv. 435 er det boligbebyggelse mot nord og industri/kontor/lager lenger syd. Legevakten ligger også vest for Selsvegen. I tilknytning til denne er det helikopterlandingsplass syd for innkjøringen fra Selsvegen til skysstasjonen. Ved innkjøringen fra Ola Dahls gate til skysstasjonen ligger Grand gjestegård. I Storgata er det et variert handels- og næringsliv.

5.3 Stedets karakter

Bebyggelsen er variert, men har gjennomgående høyder på 2-4 etasjer. Stilmessig er det en blanding av eldre trehus og nyere murgårder. Mye av bebyggelsen er fra 1960- og 70-tallet. Nærområdet fremstår som en typisk østlandsk innlandsbygd. Området sør for Høybrua har kvartalsstruktur. Nord for Høybrua er gatenett og bebyggelsesstruktur mer utflytende. Mot øst ligger tidligere Otta sag og høvleri hvor det lagres betydelige mengder trevirke, samt en bensinstasjon med nedgravd tankanlegg. I dette området planlegges det sentrumsutvikling. Sporområdet utgjør en betydelig barriere mellom østlige og vestlige deler av Otta og krysning av spor skjer i dag via planovergang i Storgata.

5.4 Stasjonsområdet

5.4.1 Stasjonsbygningen

Stasjonsbygningen benyttes som kontorlokaler for Bane NOR. Like ved jernbanebygningen ligger busstasjonen og en taxiholdeplass. De reisende har et felles venterom som ligger på skysstasjonen, vegg i vegg med stasjonsbygningen.

5.4.2 Togtrafikk

Otta stasjon ligger på Dovrebanen. Det er totalt 10 avganger pr. døgn med persontog fra Otta; fire avganger på strekningen Oslo - Trondheim, fire avganger på strekningen Trondheim – Oslo, en avgang til Dombås og en til Åndalsnes. I tillegg har nattoget to avganger daglig, en i hver retning. Flere av avgangene krysser på Otta stasjon. I løpet av et døgn krysser det også rundt 10 godstog på Otta stasjon. De fleste godstogene går på sen kveld, natt og på morgenen.

5.4.3 Spor og plattformer

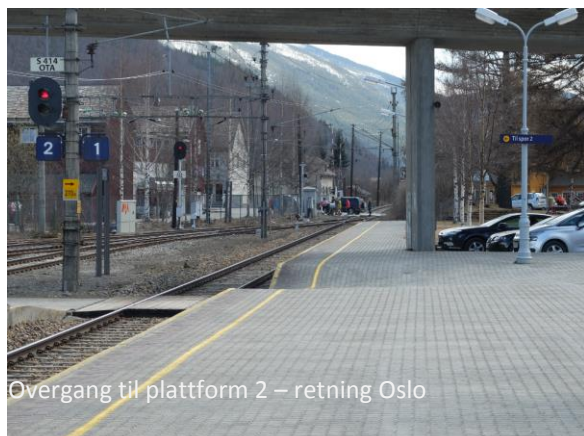
Otta stasjon har mange jernbanespor. Dette skyldes at det tidligere var tømmerterminal på østsiden av stasjonsområdet, samt at to av disse sporene gikk til Otta Sag og Høvleri. Tømmertransporten er nå flyttet til Kvam, og ved Otta Sag og Høvleri benyttes trailertransport.

Når to persontog møtes på stasjonen benyttes spor 1 og 2. Ved kryssende trafikk med gods benyttes spor 1 og 4. Spor 3 er ikke i drift. De fem østre sporene er utenfor sikret signalområde, og er ikke i daglig drift.

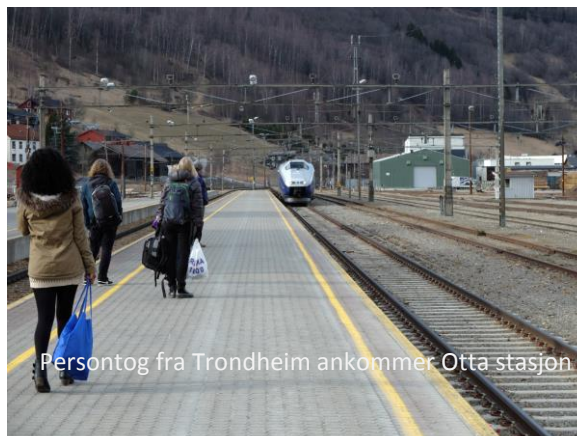


Figur 5-3 Oversikt over dagens spor. Rød= spor 1 og 2, blå=spor 4, gul= drifts- og vedlikeholdsspor. Kilde: Bane NOR

Den eksisterende sideplattformen er ca. 335 m lang, 8 m bred og har en høyde på 57 cm. Stasjonen har en mellomplattform som benyttes når det er to persontog inne på stasjonen samtidig. Dagens lengde på mellomplattformen mellom spor 1 og 2 er ca. 330 m, og den er ca. 4,3 m bred. For å komme seg fra stasjonsbygningen til mellomplattformen må man krysse spor i plan.



Overgang til plattform 2 – retning Oslo



Persontog fra Trondheim ankommer Otta stasjon

Figur 5-4: Bildene over viser sideplattform og mellomplattform på Otta stasjon



Høybrua på rv. 15 krysser over stasjonsområdet



Figur 5-5: Bildet over viser Høybrua på Otta hvor rv. 15 krysser over stasjonsområdet, Kartet gir en oversikt over stasjonsområdet

5.4.4 Buss

Like ved togstasjonen ligger Otta Skysstasjon som gir et lokalt og regionalt tilbud med buss. Skysstasjonen har 5 parallelle oppstillingsplasser for busser, samt 4-5 oppstillingsplasser for drosjer. Innkjøring skjer fra Selsvegen i nord, og utkjøring via Ole Dahls gate i sør. Plasseringen av skysstasjonen gir kort overgang for reisende som skal fra buss til tog eller motsatt. Det er ingen kundeparkering for de bussreisende, og det antas at Bane NOR sin kundeparkering tidvis også brukes av bussreisende, til tross for skiltet forbud mot dette.



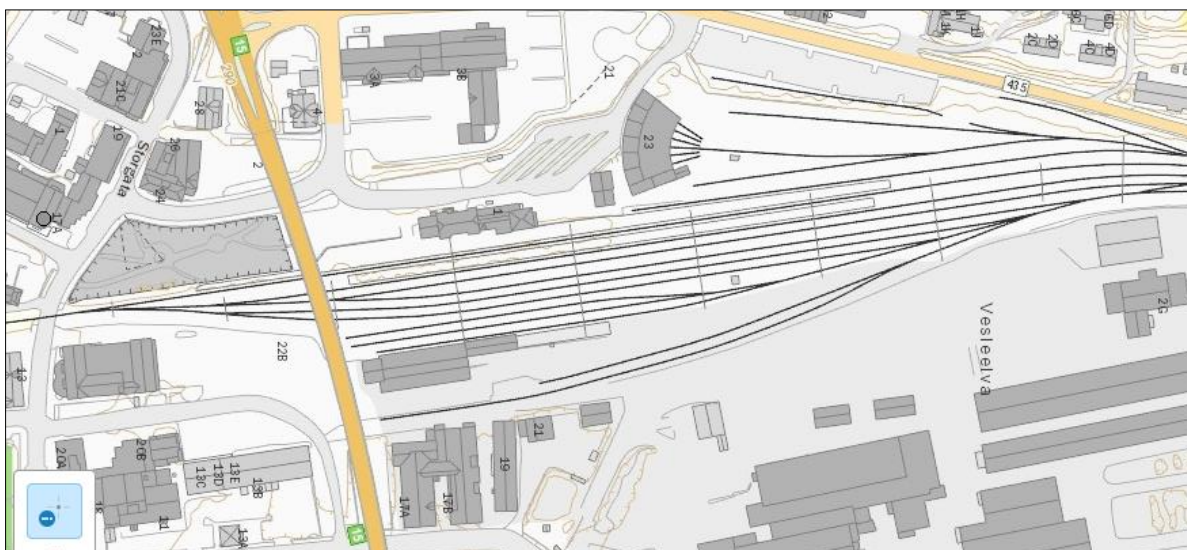
Bilde 1: Bussterminalen nordvest for Otta skysstasjon. foto: Multiconsult ASA)



Bilde 2: Taxiholdeplass ved siden av Otta skysstasjon. (Begge

5.5 Landskap, naturmiljø og naturressurser

Planområdet ligger på et gammelt elvedelta i dalbunnen midt i Otta sentrum og er stort sett flatt. Så godt som hele området er nedbygget og det er lite eller ingenting igjen av det opprinnelige landskapet. Jernbaneparken ligger rett syd for høybrua ved Ola Dahls gate og det er et mindre grøntareal mellom Selsvegen og skysstasjonen, der det er helikopterlandingsplass, men begge disse ligger utenfor planområdet. I følge naturbase.no og artsdatabanken.no er det verken registrert viktig natur eller truede arter på eller i nærheten av planområdet. Det er heller ikke registrert fremmede arter på området. Elvene Gudbrandsdalslågen og Otta møtes ved Otta sentrum og ligger henholdsvis 200 og 100 meter fra planområdet. Planområdet har små landskapsverdier, det er ikke naturressurser innenfor planområdet.

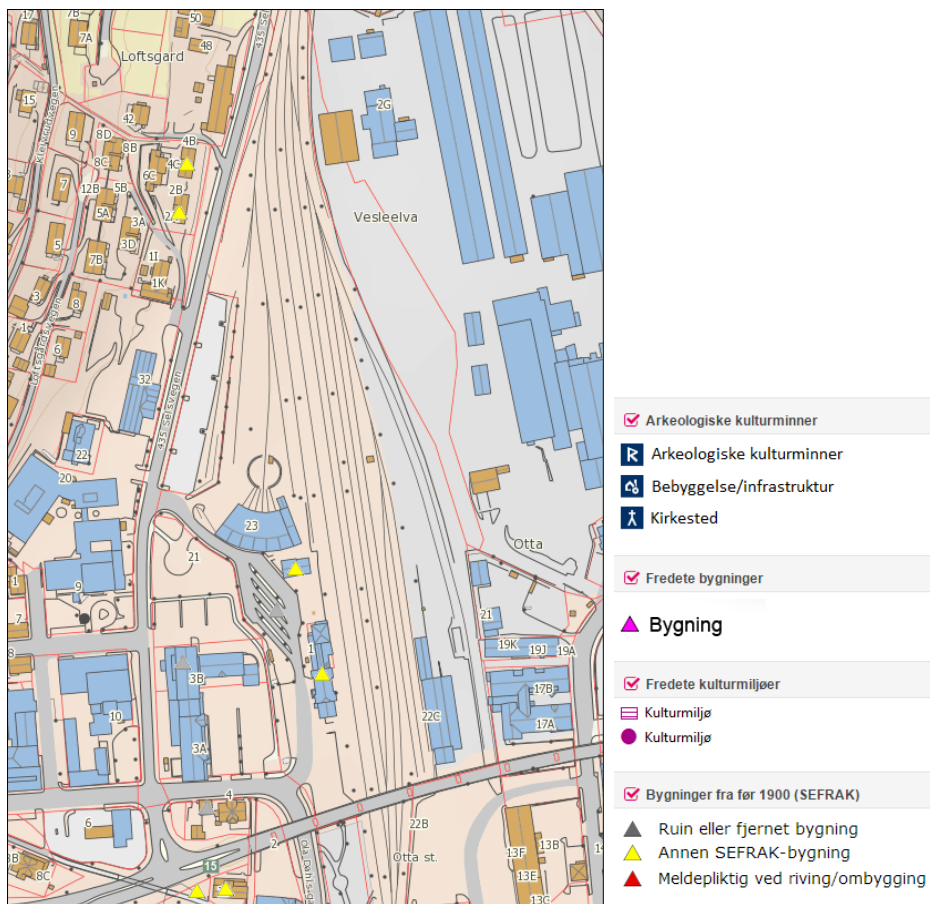


Figur 5-6 Det er ikke registrerte naturverdier inne på eller i nærheten av planområdet (Miljødirektoratet, 2016)

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

5.6.1 Stasjonsområdet

Det er ikke registrert kulturminner i Riksantikvarens database Askeladden i planområdet. Stasjonsbygningen og uthuset nord for stasjonsbygningen er SEFRAK-registrert da de er bygget før 1900. Stasjonsbygningen sto ferdig til den offisielle baneåpningen i oktober 1896. Den ble opprinnelig tegnet av arkitekt Paul Due, og ble bygd i sveitserstil i to etasjer, men bygningen er vesentlig endret siden den var ny. Bygget vurderes allikevel å ha en viss verneverdi. Lokstallen sto ferdig i 1920, året før Dovrebanen ble fullført. Det er en såkalt ringstall, bygd som en del av en sirkel rundt svingskiva, og med plass til seks lokomotiver. Opprinnelig ble den brukt til vedlikehold av damplokomotiv på Dovrebanen den gang disse måtte byttes ved Otta mellom Trondheim og Oslo. Lokstallen benyttes i dag som kontorbygg. Lokstallen med tilhørende vendeskive vurderes også å ha verdi.



Figur 5-7 Kulturminnekart over Otta sentrum (Riksantikvaren, 2016)



Figur 5-8: Stasjonsbygningen slik den så ut i 1974 (Bakke, 2016).

5.7 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder, barn- og unges interesser

Det er opparbeidet et grøntareal i tilknytning til stasjonen og mellom Høybrua og Storgata (Jernbaneparken). I Jernbaneparken er det opparbeidet lekeplass og sittemuligheter. Parken fremstår som godt vedlikeholdt. Parken er gitt middels rekreasjonsverdi i miljøkonsekvensanalysen utarbeidet i forbindelse med planforslaget. Begge områdene ligger tilgrensende til planområdet. Innenfor planområdet er det ikke grøntområder eller områder særskilt egnet til rekreasjon.



Figur 5-5 Jernbaneparken (foto: Multiconsult ASA)

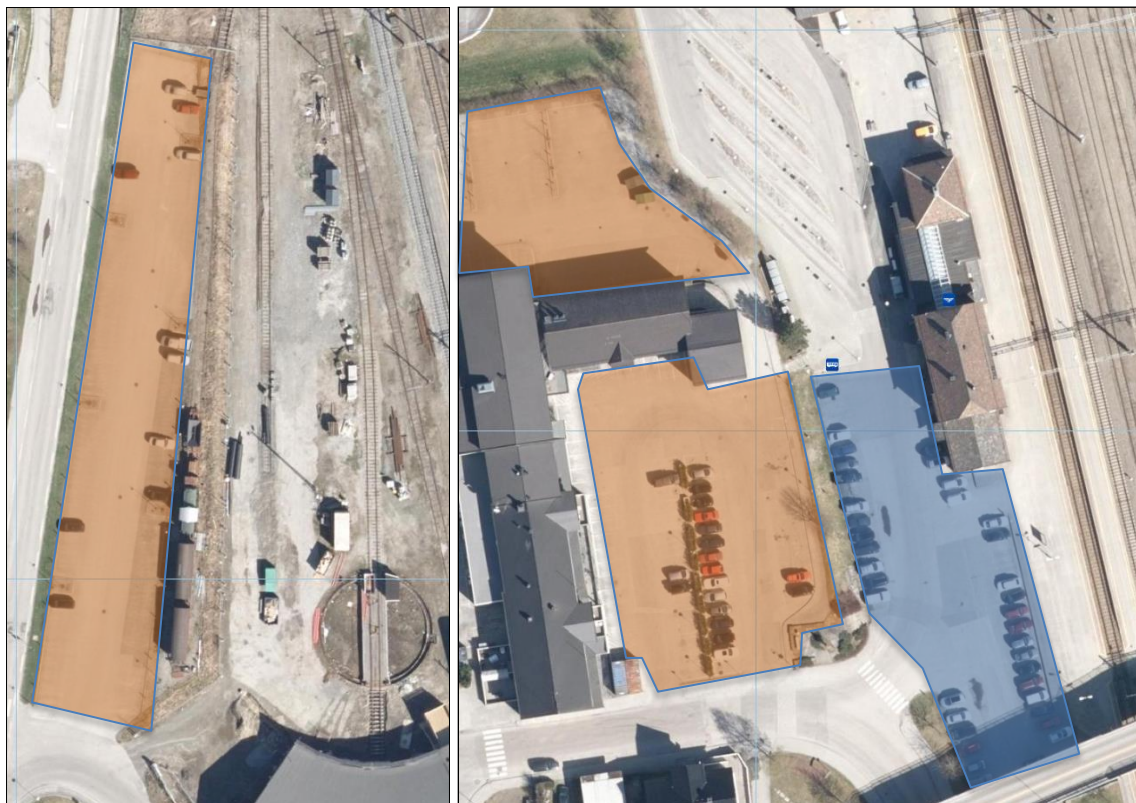
5.8 Trafikkforhold

5.8.1 Trafikk

Otta stasjon har vegtilknytning mot Ola Dahls gate og mot Selsvegen. I tillegg er det gruset veg, stengt med bom fra Johan Nygårds gate på østsiden av sporområdet. Bommen hindrer uønsket ferdsel inn på industriområdet. Det er flere store parkeringsplasser vest for sporområdet. I 2014 ble det registrert ca. 5 600 kjøretøy/døgn på rv. 15 over Høybrua. På vegstrekningen før rundkjøringen mellom E6 og Høybrua er trafikken 6 200 kjøretøy/døgn. I Ola Dahls gate ned mot stasjonsområdet er det registrert kun 500 kjøretøy/døgn (Rambøll, 2013). I krysset mellom Storgata og rv. 15 i øst er det registrert 1 700 kjøretøy/døgn, og på Selsvegen inn mot rådhuset er ca. 2 000 kjøretøy/døgn (Rambøll, 2013). Vegsystemet ved skysstasjonen er utflytende og dårlig definert. Kjøre- og parkeringsarealene er dårlig adskilt. Passasjerer som skal til og fra bussplattform må krysse kjøreareal for å nå stasjonen. Det er ikke registrert trafikkulykker med personskade innenfor eller i tilknytning til planområdet de siste ti årene.

5.8.2 Parkering

Det er flere parkeringsplasser innenfor planområdet. I tilknytning til stasjonen er det ca. 50 parkeringsplasser for reisende. Én av disse plassene er avsatt til bevegelseshemmede. Ved vedlikeholdsbasen er det en større parkeringsplass med 70-80 plasser som delvis disponeres av Bane NOR sine ansatte og delvis av Sel kommune. I tillegg er det ca. 120 parkeringsplasser fordelt på to områder ved det gamle hotellet. Det er sykkelstativ i tilknytning til stasjonsbygget.



Figur 5-6 Parkeringsplasser innenfor planområdet. Plasser med blå farge er tilknyttet stasjonen. Oransje plasser er enten private eller kommunale uten tilknytning til stasjonen. Kilde: Finn.no

5.9 Sosial infrastruktur

Det er ingen sosial infrastruktur innenfor planområdet. Legevakten ligger rett vest for Selsvegen tilgrensende planområdet. Det er ingen skoler eller barnehager i nærheten av planområdet.

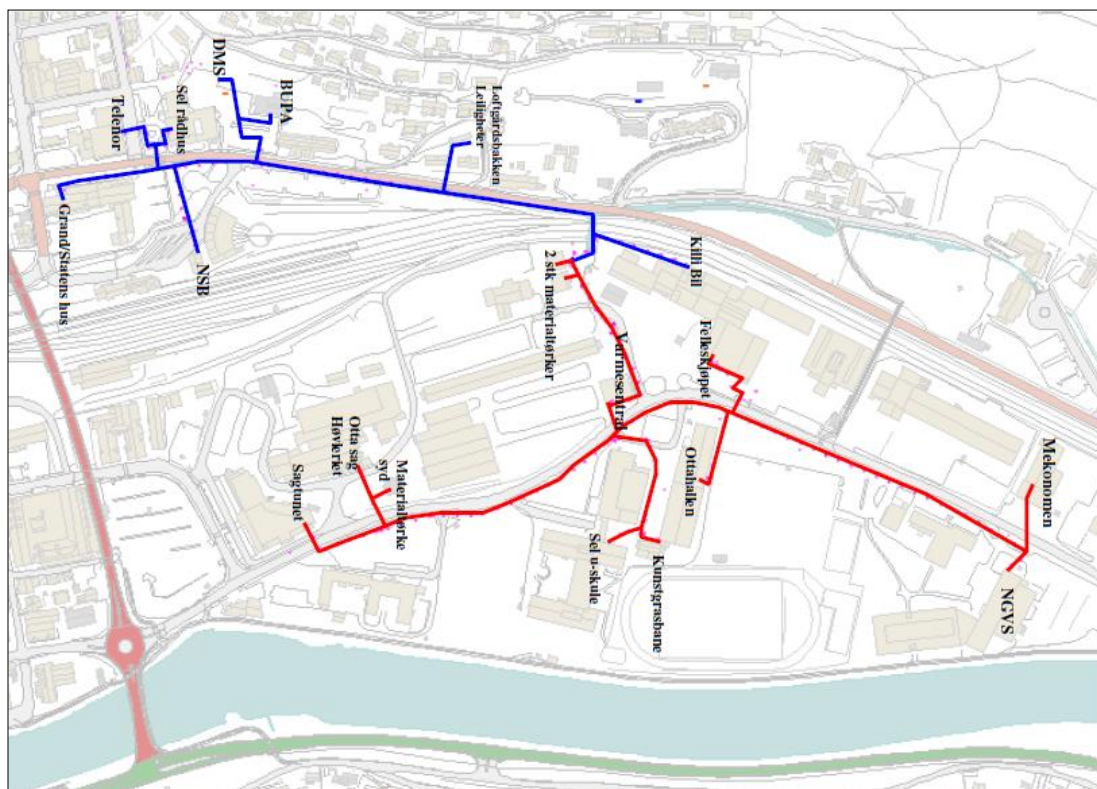
5.10 Teknisk infrastruktur

Stasjonsområdet har strømforsyning fra Eidfoss Nett AS og nettselskapet har transformator i elektroteknisk hus på området. Det finnes eldre lavspenningsanlegg som ikke tilfredsstiller dagens krav.

Det er ikke monitorer eller anvisere for kundeinformasjon på stasjonen og informasjon går kun ut via høyttaleranlegg.

Det foreligger ingen informasjon om dagens dreneringssystem for spor og stasjonsområdet, men det er antatt at det dreneres til Gudbrandsdalslågen/Otta-elva. Kart over eksisterende VA-ledninger og kummer fra Sel kommune viser at det ikke krysser noen kommunale ledninger under sporet, med unntak av en VA-kulvert på nordsiden av stasjonen.

Otta biovarme har rør som krysser jernbanesporene nord på planområdet og som går videre i vegkant med Selsvegen. Det går også en stikkledning inn til driftsbygningene på stasjonsområdet.

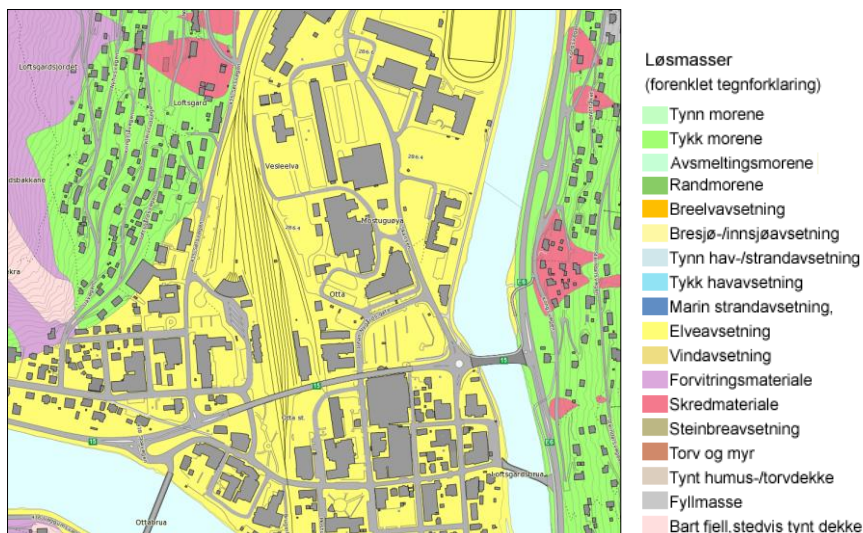


Plattformen wie z.B. Otto oder

Plattformene på Otta stasjon tilgjengelige med rullestol, men stigning mellom sporovergang og plattformer er brattere enn 1:20. Det er også egne handicaptoaletter og parkering ved stasjonen. For øvrig er det ikke etablert særskilte tiltak for personer som har vanskeligheter for å orientere seg og det mangler ledelinjer. Eksisterende avstigningsområder for buss har ikke nedsenket kantstein. Plattformene er for smale. Utflytende soner for kjøring og parkering kan også gjøre det vanskelig å orientere seg og utrygt å bevege seg i.

• **Stressors** – factors that cause stress

Otta sentrum ligger på et elvedelta og terrenget i området er relativt flatt. Sporet på Otta stasjon ligger på ca. kote 286,7 og stiger svakt til ca. 286,9 ved Storgata. Kvartærgeologiske kart viser at løsmassene generelt består av elveavsetninger. I forbindelse med planarbeidet har det blitt gjennomført en rekke borer på planområdet. Boringene har vist at det er gode grunnforhold på hele området. Løsmassene ved stasjonsområdet består i hovedsak av grus, sand og silt. Tidligere grunnundersøkelser i området ble avsluttet i dybde ca. 35 m under terreng uten at det ble truffet på berg. Grunnvannet ligger normalt to meter under terreng, men varierer med vannføringen i Lågen og Otta.



Figur 5-8 Løsmassekart fra NGU

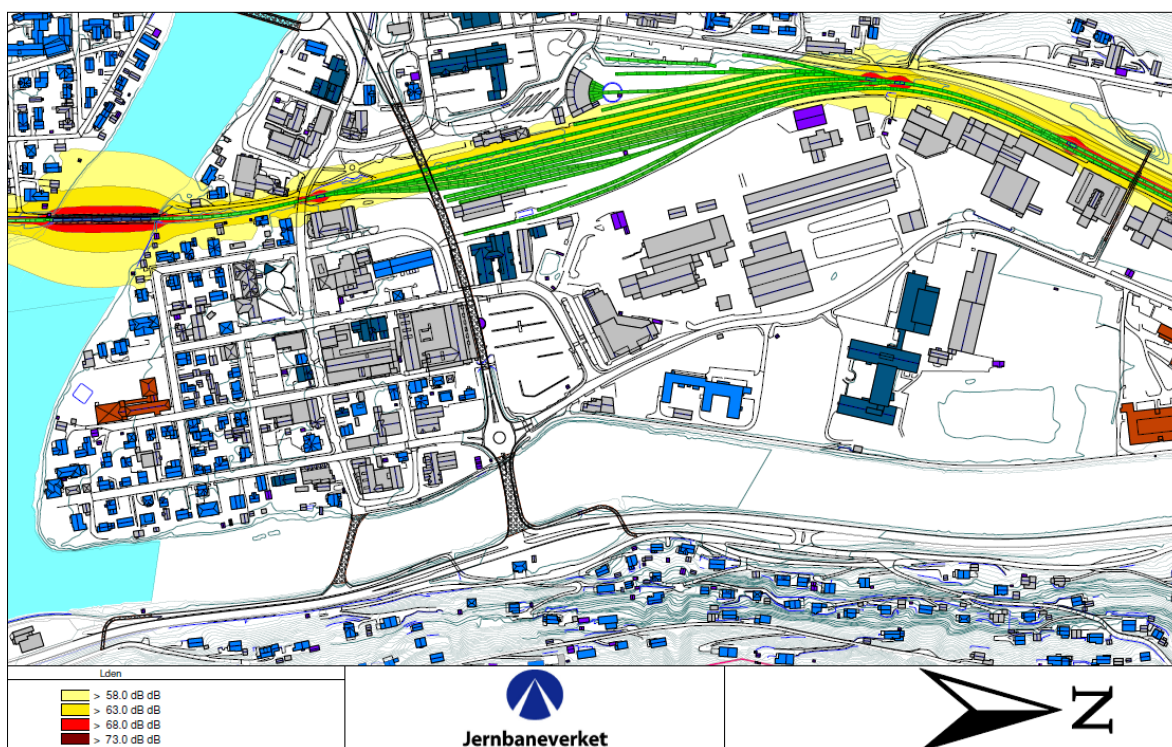
5.13 Miljøfaglig forhold

5.13.1 Grunnforurensning

Det er gjennomført fase 1 og fase 2 miljøgeologiske grunnundersøkelser i forbindelse med planarbeidet. Undersøkelsene har påvist forurensning av ulik grad ved flere av prøvepunktene innenfor stasjonsområdet. Graden av forurensning tilsier at de forurensede massene kan gjenbrukes på planområdet. Det forventes at det vil bli lokalisert ytterligere områder med forurensede masser i forbindelse med arbeid rundt vedlikeholdsbasen.

I forkant av byggetiltak skal grunnforurensning undersøkes nærmere og det skal utarbeides en tiltaksplan for håndtering av forurensede masser.

5.13.2 Støy



Figur 5-9 Støysonekart dagens situasjon (kilde JBV)

Bane NOR har utredet støy i forbindelse med planarbeidet. Ingen boliger utsettes for støy som medfører at de ligger i rød sone ved selve Otta stasjon. Den mest støyutsatte bebyggelsen er ligger nær bro/PLO/sporveksel sør for stasjonen, og nær sporveksler nord for stasjonen. I kommuneplanen er sentrumsområdet innenfor avvikssone for denne typen støy og det er egne bestemmelser knyttet til dette. Innenfor sentrumsformål som er avvikssone for støy, kan nye bygninger til støyfølsomt bruksformål lokaliseres i områder med støynivå opp til Lden 70 dB fra veg og Lden 73 dB fra jernbane.

5.14 Næring

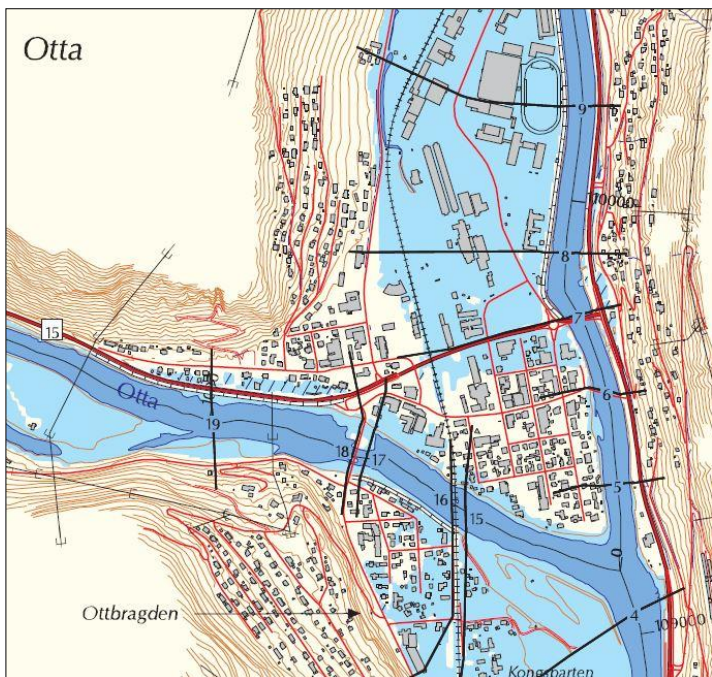
Otta er et viktig senter for handel, administrasjon og næring i nordre del av Gudbrandsdalen. Stasjonens sentrale beliggenhet medfører at det er mange ulike industri og næringsvirksomheter rundt planområdet. Otta sag og høvleri øst for stasjonen har også hatt egne tilknytningsspor for frakt av tømmer. Sel kommune har ambisjoner om å utvikle Otta sentrum, og det er gjennom kommuneplanen foreslått å legge til rette for sentrumsutvikling med næring og boliger i et større område øst for planområdet.

5.15 Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

5.15.1 Naturfare

Deler av Otta sentrum er utsatt for flom fra Ottaelva og Lågen. Målinger som er utført fra Otta bru viser at kotehøyde på vannstanden i elva ligger på ca. + 281,5 ved normal vannføring. Utførte grunnvannsmålinger ved Storgata og på stasjonsområdet viser en grunnvannstand på henholdsvis ca. + 285 og ca. 283. Dette innebærer at grunnvannsnivået ved stasjonsområdet ligger mellom ca. 3,5 og 1,5 m over vannstands nivå for elva.

Flomsonekart (NVE, 2000) for Otta viser at i en 100-års flom vil vannet strømme inn over stasjonsområdet som ligger på kote ca. 286,7. I en 200-årsflom vil vannet stå over hele stasjonsområdet nord for Storgata som ligger på kote ca. 286,9. Selve stasjonsbygningen ligger 287,7 moh.



VANNSTAND VED TVERRPROFIL OTTA

Profilnr	10 år	20 år	50 år	100 år	200 år	500 år
4	285.1	285.3	285.6	285.8	286.0	286.2
15	285.4	285.6	285.9	286.1	286.3	286.5
16	285.5	285.7	286.0	286.2	286.3	286.5
17	285.7	285.9	286.2	286.3	286.7	286.9
18	285.8	286.0	286.3	286.4	286.7	286.9
19	286.2	286.4	286.7	286.8	287.0	287.2
20	287.5	287.7	287.9	288.1	288.2	288.4
21	288.7	288.8	289.0	289.2	289.3	289.5
22	290.5	290.7	290.9	291.0	291.2	291.4

Figur 5-10: Flomsonekart for Otta viser 200-års-flom. Kilde: NVE

Vassdragene har kort responstid, så en flomsituasjon på Otta vil kunne oppstå raskt. Når både Lågen og Ottaelva er flomstore på samme tid får man en flomtopp som erfaringsvis varer i 1-2 døgn. Otta er utsatt for flom på sommeren som følge av snøsmelting og nedbør, og om vinteren kan is-oppstuvning i Ottaelva føre til flom i Otta sentrum. I følge Sel kommune blir en del kjellere samt gang- og sykkelvegundergangen under rv. 15 ofte stående under vann i flomperioder.

Kart fra NVEs skrednett viser fare for jord- og flomskred på et mindre område helt nord på planområdet. Undersøkelser gjort i forbindelse med planarbeidet viser at det er liten risiko for skred. ROS-analyse følger som eget vedlegg til reguleringsplanen og utfyllende vurderinger finnes i den.

Flomsikringsprosjekt for Otta

Sel kommune har igangsatt et flomsikringsprosjekt for Otta sentrum. Første del av prosjektet ble igangsatt i november 2015, og omfatter forsterking av eksisterende flomforebygging mellom jernbanebrua og gamle apotekbrua på begge sider av Ottaelva. Masser fra Ottaelva ved samløpet med Lågen fjernes for å få bedre driv i elva. Tiltaket skal gjøre at flomforebyggingen skal tåle en 200-årsflom. De to øvrige delprosjektene innebærer blant annet å ta ut masser fra Lågen helt opp til utløpet av Ula elv. Flomsikringsprosjektet vil bidra til å redusere risiko for flom.

5.15.2 Trafikk- og jernbanesikkerhet

Trafikkløsningene knyttet til skysstasjonen er i dag uoversiktlige med utflytende kjøre- og parkeringsarealer. Kryssing til plattform skjer i plan. Det er ikke registrert trafikkulykker med personskade innenfor eller i nærheten av planområdet de siste ti årene. Det har heller ikke blitt registrert ulykker ved sporkrysningene.

6 Del 3 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Hovedtrekk i planforslaget

Målsetningen for planforslaget er å sikre muligheten til å modernisere og utvikle Otta stasjon i henhold til Bane NOR sine behov, samtidig som det er ønske om å frigjøre arealer til sentrumsutvikling Otta. Moderniseringen vil innbefatte oppgradering av teknisk infrastruktur og løsninger for overvannshåndtering, samt omlegging av spor. Det skal legges til rette for bedre parkeringsløsninger for bil og sykkel og forbedret overgang mellom buss og tog. Det legges dessuten til rette for oppgradering og modernisering av eksisterende vedlikeholdsbase. Stasjonsområdet skal tilrettelegges for universell utforming og det skal etableres en ny planfri gangforbindelse mellom stasjonen og sentrum øst med adkomst til mellomplattform. Tiltakene skal øke trafiksikkerheten, driftssikkerheten og effektiviteten på stasjonen i henhold til dagens krav.

6.2 Planlagt arealbruk

Tabell 6-1 Arealtabell

Arealtabell		
Pbl.§ 12-5, nr 2- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Feltnavn	Areal (daa)
Kjøreveg	o_SKV1-o_SKV3	1,5 daa
Fortau	o_SF1-o_SF3	0,2 daa
Torg	o_ST	1,2 daa
Bane (nærmere angitte baneformål)	o_SB	38,2 daa
Annen banegrunn - Grøntareal	o_SBG	3 daa
Kollektivterminal	o_SKT	7,3 daa
Parkeringsplasser	SPP1, SPP2, o_SSP3	5,4 daa
Totalt areal på planområdet		56,8 daa
Hensynssoner		
Faresone – Ras- og skredfare	H310_1	1,7 daa
Faresone- flomfare	H320_1	42,6 daa

Detaljreguleringen omfatter følgende:

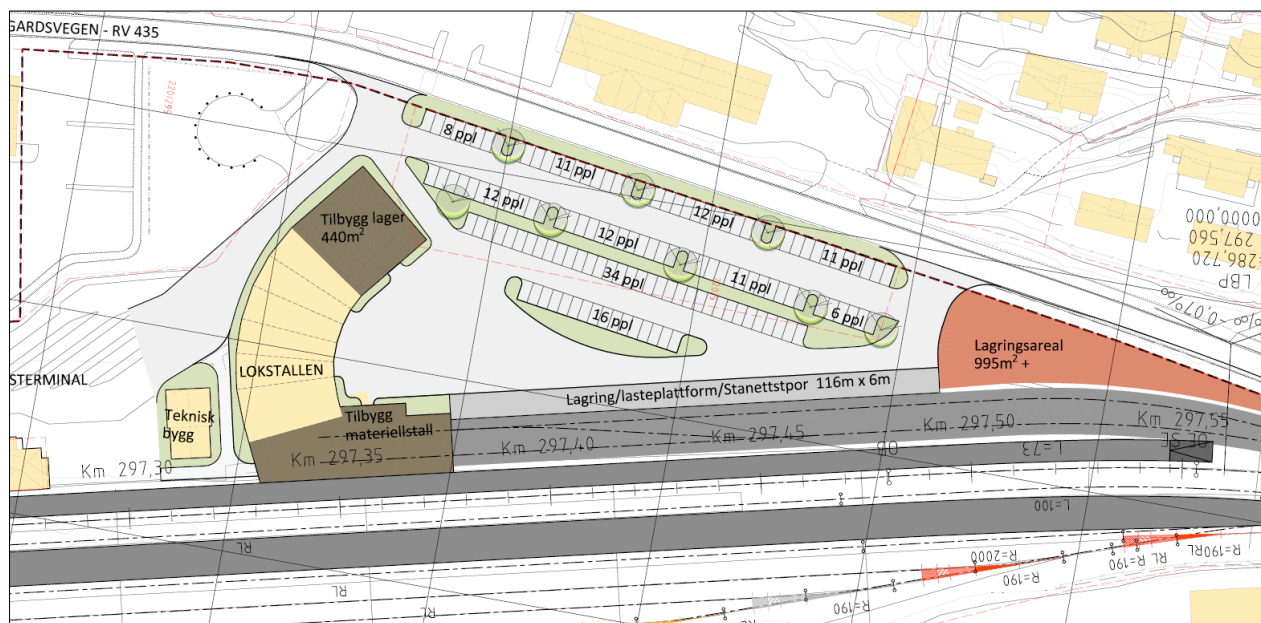
- Innenfor baneformål reguleres vedlikeholdsbasen, sporområdet, Bane NOR sine parkeringsplasser og plattformer. Det tillates utvidelse av driftsbygget og utendørs lagring på deler av området
- Innenfor formål kollektivterminal reguleres eksisterende stasjonsbygning, bussterminal med tilhørende kjøreareal. Det skal etableres minst åtte busslommer, ny parkering for bevegelseshemmede og av- og påstigningssone.
- Det reguleres fortau fra kollektivterminalen og til Selsvegen og en liten bit mellom kollektivterminalen og Ola Dahls gate.

- Øst for sporområdet reguleres det torg i tilknytning til område for undergang.
- Øst for sporområdet reguleres et område til annen banegrunn. Området skal benyttes til snøopplag og skal beplantes. Etter at utbygging i delområde 1 er ferdig tillates sentrumsformål innenfor området.
- Eksisterende parkeringsplasser nord for gamle Grand hotell og langs Selsvegen reguleres i planen. I tillegg reguleres det et areal til parkering mellom hotellet og kollektivterminalen.
- Faresoner for flom og skredfare er regulert i samsvar med kommuneplanens bestemmelser.

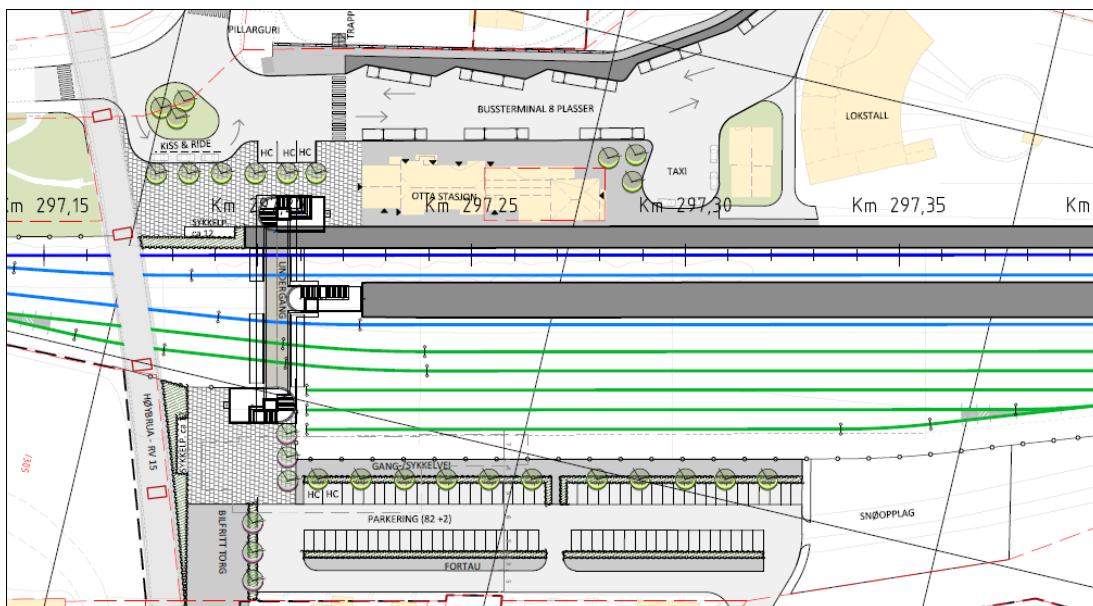
6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

6.3.1 Vedlikeholdsbasen

Planforslaget legger til rette for oppgradering av eksisterende vedlikeholdsbase og utvidelse av bebyggelsen. Bygget er tenkt utvidet med lager mot vest og en utvidet materialstall mot øst. Bygget tillattes utvidet med BYA= 4000 m² innenfor regulerte byggegrenser som vist på plankartet. Tilbyggene foreslås med maks mønehøyde 14 meter over gjennomsnittlig planert terreng. Vedlikeholdsbasen reguleres til baneformål. Øvrig eksisterende bebyggelse inngår i planen.



Figur 6-1 Mulig disponering av arealene ved utvidelse av vedlikeholdsbase/ lokstall



Figur 6-2 Illustrasjonsplan av mulig utforming av stasjonsområdets sentrale deler

6.3.2 Kulvert

Kulvert/undergang skal etableres innenfor delområde 2B. Kulverten skal gi adgang til mellomplattform mellom spor 2 og 3. Kulverten vil også knytte områdene øst og vest for sporområdet sammen. Til inn-/utganger og til mellomplattform skal det være trapp og heis.



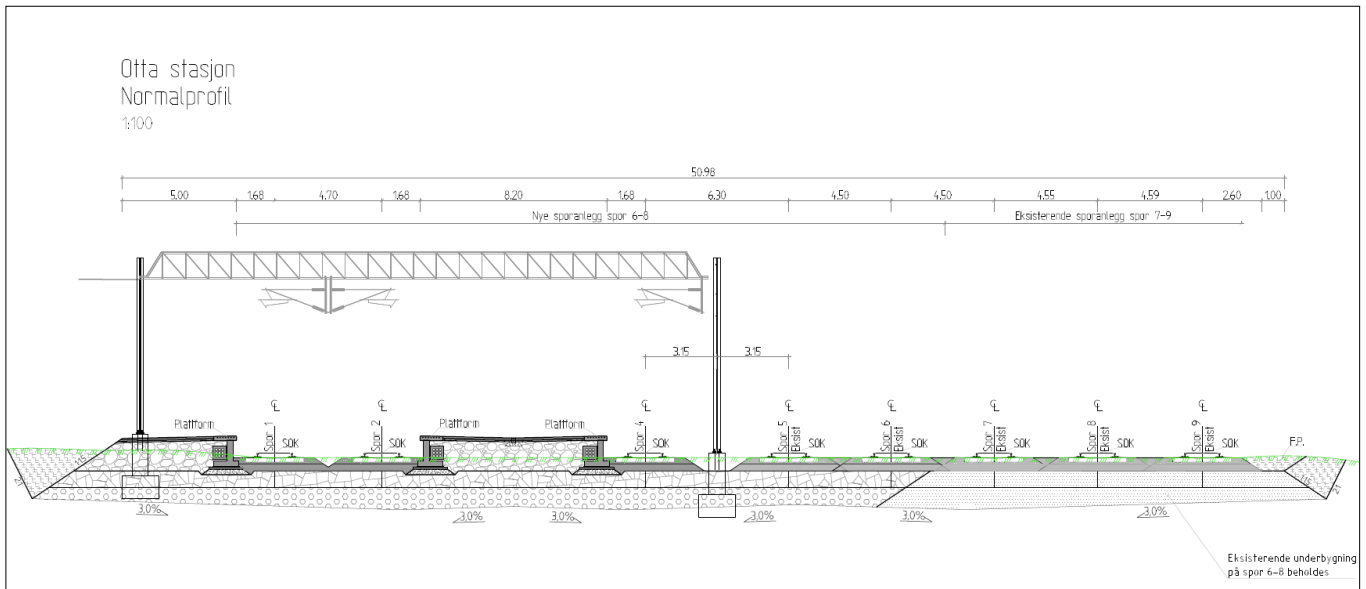
Figur 6-3 Illustrasjon av undergang/ kulvert slik den kan utformes. Trapp og heis til plattform til høyre i bildet.

6.4 Jernbaneformål

Sporområdet og området rundt vedlikeholdsbasen reguleres til baneformål. Innenfor formålet tillates det i tillegg til jernbanespor, parkeringsareal for biler, plattformer og utvidelse av driftsbygningen som beskrevet i kap 6.3.1. Eksisterende bebyggelse som ikke skal endres inngår i planen. Innenfor baneformålet tillates dessuten tiltak som er nødvendige for å ivareta sikkerhet og drift av jernbaneanlegget, slik som el-tekniske bygg, signalanlegg, KL-master, åk, snøsmelteanlegg, VA-ledninger og drenering, belysning, skjermer og

informasjonstavler, høytalere, skilt, trapper og ramper for forbindelser på stasjonsområdet, trappe- og heishus for tilkomst til plattformer, m.m.

Reguleringsforslaget legger til rette for oppgradering av både sideplattform og mellomplattform. Endelig utforming av plattformer gjøres i byggeplan. Videre tillates flytting og etablering av nye spor og sporveksler, samt terrengmessige tiltak som er nødvendig for å få til dette.



Figur 6-4 Normalprofil av sporområdet på stasjonen slik den kan bli utformet innenfor rammene i planforslaget.

6.5 Parkering

Det reguleres områder for parkering. SPP1 og SPP2 er private og o_SPP3 er offentlig. Minst 10 % av plassene skal tilrettelegges for bevegelseshemmede og det skal etableres tilstrekkelig antall plasser for ladning av EL-bil. Dette gjelder også for parkeringsplasser som ligger under andre reguleringsformål. Parkeringsplassene skal opparbeides i henhold til krav satt i kommuneplanen. I tilknytning til skysstasjonen som reguleres ytterligere tre parkeringsplasser for bevegelseshemmede. Det skal etableres sykkelparkering i nærheten av foreslått kulvert på begge sider av sporområdet. Innenfor felt 2A tillates det etablert parkeringsplasser etter at brukstillatelse er gitt for delområde 1. Antall sykkelparkeringsplasser skal minst tilfredsstille krav satt i Statens vegvesens sykkelhåndbok, håndbok V122.

6.6 Kollektivterminal

Innenfor formålet skal det etableres oppstillingsplass for minst åtte busser, av- og påstigningsone (kiss & ride) for bil, taxiholdeplass med minst fire plasser, parkeringsplasser for bevegelseshemmede og sykkelparkeringsplasser. Adkomst til Ola Dahls gate og Selsvegen videreføres. Stasjonsbygningen reguleres som den er.

6.7 Veg og kjøreadkomst

Adkomst til baneområdet øst for jernbanesporene er regulert gjennom atkomstveg fra Johan Nyårds gate. Inntil permanent adkomst er etablert tillates det kjøring via Mostugugata og over torget. Adkomst til SPP1 og SPP3 er regulert fra Selsvegen. Bredden på eksisterende atkomstveg fra Selsvegen utvides slik at to busser vil kunne møtes. Et mindre areal ved innkjøringen fra Ola Dahls gate til skysstasjonen reguleres også til veg for å sikre at tilpasninger til ny kollektivterminal er mulig. Området omfatter arealer til kjøreveg, vegkryss, trafikkøyer, forstøtningsmurer, mv. Frisiktlinjer er

vist for utkjøring til Johan Nygårds gate, Selsvegen og Ola Dahls gate. Innenfor frisktlinjene skal det være fri sikt over 0,5 meter høyde over kjørebane. I frisktsonen kan det stå nødvendige skiltstolper samt høytstammede trær med maksimal stamme på 25 cm diameter, 1 meter over bakken.

6.8 Fortau og tilrettelegging for gående

Det reguleres fortau i tilknytning til kollektivterminalen ved Ola Dahls gate og fra Selsvegen. Torget og koblingen mellom skysstasjonen og fortau/ gangveg i Ola Dahls veg skal tilrettelegges for gående.

6.9 Torg

Det reguleres et torg på østsiden av sporområdet. Området skal beplantes og opparbeides med sitteplasser. Torget skal opparbeides med hensyn til å føre passasjerstrømmer i aksene mellom skysstasjonen og Johan Nygårds gate. Torget skal møbleres og beplantes. Det skal ikke benyttes sterkt allergifremkallende vegetasjon. Det tillates etablert overbygget sykkelparkering i nærheten av heis- og trappehus.

6.10 Overvann

Innenfor planområdet tillates etablert ledningsnett for VA-ledninger, kummer, sluk, pumpesump for oppsamling av vaskevann og overvann fra kulvert, samt fordrøyningsmagasin. Overvann skal samles opp og fordrøyes før det føres videre til Ottaelva. I anleggsfasen tillates ikke ført urensset overvann inn på kommunens ledningsnett eller til resipient. Nye dreneringssystemer innenfor planområdet skal dimensjoneres for 200-års nedbørintensitet, med et klimapåslag på 20%.

6.11 Universell utforming

Universell utforming skal legges til grunn ved utforming av alle nye bygg, fellesarealer, uteareal og anlegg som er rettet mot allmennheten.

6.12 Støy og vibrasjon

Støy fra planområdet skal tilfredsstille kravene i T-1442/2016 tabell 3, med tilhørende veileder. I anleggsfasen skal T-1442/2016 kapittel 4, med tilhørende veileder M-128/2014 legges til grunn.

For å unngå skader på byggverk og omkringliggende infrastruktur skal grenser for rystelser gitt i NS-8141 overholdes.

6.13 Naturfare

Deler av planområdet ligger innenfor fareområde for flom og fareområde for jord- og flomskred. Faresonene er angitt på plankartet. Ved søknad om tiltak innenfor fareområdene skal behov for eventuelle sikringstiltak dokumenteres.

6.14 Geoteknikk

Det er fare for at større gravearbeider innenfor planområdet skal medføre setningsskader på nærliggende bebyggelse og konstruksjoner. Ved etablering av kulvert og ved andre arbeider som kan medføre setningsfare skal tiltak for å sikre omkringliggende bebyggelse og konstruksjoner dokumenteres.

6.15 Rekkefølgekrav

Reguleringsplanen setter rekkefølgekrav til utviklingen av enkelte delområder angitt på plankartet. Områder regulert til baneformål og kollektivterminal skal utbygges i rekkefølge 1, 2A, 2B og 3.

I delområde 4 skal baneformålet opprettholdes inntil delområde 1 er ferdig utbygd som fullt utrustet driftsbasis. Etter dette kan området benyttes til sentrumsformål.

Det kan ikke etableres parkering innenfor delområde 2A før det er gitt brukstillatelse for driftsbase innenfor delområde 1 og veg SKV3 er ferdig opparbeidet.

Før det kan gis brukstillatelse for ny bussterminal i delområde 3 må parkering være sikret i område 2A og undergang må være etablert i delområde 2B.

6.16 Andre forhold

Det ble i forbindelse med oppstart av planarbeid varslet om at det kan igangsettes forhandlinger om utbyggingsavtaler.

7 Virkninger / konsekvenser av planforslaget

7.1 Forholdet til overordnede planer

Planforslaget er i samsvar med overordnede planer og føringer. Det legges til rette for miljøvennlig transport, universell utforming og situasjonen for barn og unge forbedres. NVEs krav med hensyn til flom og skred er ivaretatt.

Planforslaget er i samsvar med kommuneplan for Sel 2016-2025 og relevante føringer er sikret gjennom reguleringsbestemmelsene. Etablering av planfri krysning av sporområdet i form av kulvert, samt etablering av torg øst for sporområdet sikrer ivaretagelse av gatebruksplanen.

7.2 Stedsutvikling, estetikk og landskap

Planforslaget åpner for ny bebyggelse. Nybygg begrenses til tilbygg og utvidelse av driftsbygningen nord for stasjonen. Vedlikeholdsbasen ligger utenfor selve sentrumsområdet og utvidelsen vil i liten grad gi konsekvenser for opplevelsen av stedet. Det legges heller ikke opp til at bebyggelsens høyde skal økes i særlig grad. Driftsbygningens karakter vil kunne endres som følge av utvidelsen. Vedlikeholdsbasen vil i større grad fremstå som et bebygd areal. En utvikling av vedlikeholdsbasen vil også kunne bidra til en opprydding av området. Trapperom og heisoppbygg ved skysstasjonen vil kunne påvirke opplevelsen av stasjonsbygningen i noen grad. Volum og materialvalg bør følges opp i byggesak for å finne løsninger som gir et godt samspill med omgivelsene. Generelt legges det opp til en oppgradering av utearealer som vil gi området en strammere og mer bymessig struktur og et estetisk et løft.

Ny undergang og torg på østsiden av sporområdet vil gi et stort positivt bidrag til sentrumsutvikling. Barriereeffekten sporområdet gir i dag vil bli betraktelig redusert og skysstasjonen vil bli en mer integrert del av sentrum, både fordi torget vil kunne fungere som møteplass og fordi det vil bedre kommunikasjonen mellom østre og vestre del av Otta. Plangrensen er satt vest for dagens industriområde noe som frigjør areal til sentrumsutvikling øst for stasjonen. Rekkefølgebestemmelsene sikrer at annet baneformål øst for sporområdet kan benyttes til sentrumsformål etter at ny driftsbasis er ferdig utbygd.

Planforslaget legger til rette for relativt små terrengmessige endringer og de bygningsmessige endringene er innenfor et område som allerede er bebygd og tilnærmet flatt. Planforslaget vil i liten grad gi konsekvenser for landskapet.

7.3 Jernbanetekniske anlegg

Det legges til rette for endringer av sporplan. Endelig sporløsning er ikke fastsatt og reguleringsplanen legger til rette for flere ulike løsninger.

Planlagte oppgraderinger av den tekniske infrastrukturen vil bidra til økt effektivitet og sikkerhet ved stasjonen. Kundene vil også få bedre informasjonssystemer. Nytt elektroteknisk anlegg er mer arealkrevende enn det eksisterende og medfører behov for utvidelse av bygningsareal dedikert til dette. Innenfor det store stasjonsområdet vurderes disse utvidelsene å gi minimale konsekvenser for den samlede arealbruken på området.

I forbindelse med oppgraderingen av stasjonen skal det gjøres omfattende utskiftninger på signalanlegget, teleanlegget, kontaktledningsanlegget og lavspenningsanlegget. Deler av eksisterende anlegg vil bli gjenbrukt videreført der det er i god stand og har tilfredsstillende kapasitet, men for en stor del vil det gamle saneres og erstattes med nytt. Det planlegges ny

belysning, nye høyttaler og informasjonssystemer for å betjene reisende. Nytt signalanlegg skal gi bedre fremkommelighet og økt sikkerhet.

7.4 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget tillater endringer på driftsbygningen/ lokstallen. Svingskiven som ligger i tilknytning til denne forutsettes fjernet. Kulturverdiene knyttet til svingskiven vil dermed gå tapt og verdiene knyttet til driftsbygningen vil bli redusert ved at planforslaget åpner for en stor utvidelse av bygningsmassen. Ved en videreføringen av driftsbygningens form ved etablering av tilbygg vil konsekvensene kunne reduseres. Den SEFRAK registrerte bebyggelsen innenfor planområdet reguleres som den er og det fortsettes ikke endringer av denne.

Dersom det i forbindelse med bygge- og anleggstiltak i marka blir funnet automatisk fredete kulturminner, skal arbeidet straks stanses i den grad det berører kulturminnene eller deres sikringssone på 5 meter, jf., Lov om kulturminner § 8. Melding skal snarest sendes til kulturminnemyndighetene i Oppland fylkeskommune slik at vernemyndighetene kan gjennomføre en befaring og avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelle vilkårene for dette.

7.5 Naturverdier/naturmangfold

7.5.1 Forholdet til naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven (3) har flere bestemmelser som kan være relevante for arealinngrep som tiltakene på Otta stasjon. I det følgende gjennomgås forholdet til de mest sentrale bestemmelsene som angår dette tiltaket.

§8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget består av en rekke registreringsdata fra Naturbase (4) og artsdatabanken (5). Det er ikke gjennomført kartlegginger på stedet. Kunnskapsgrunnlaget i den aktuelle plansaken vurderes som tilfredsstillende da tilnærmet hele planområdet er bebygget eller asfaltert. Det er verken registrert naturverdier eller svartelistede arter på planområdet.

§ 9 Føre var prinsippet

Området er allerede i dag i stor grad utbygget eller preget av etablert teknisk infrastruktur. Tiltakene i henhold til planforslaget vurderes å ha liten betydning for naturmangfoldet i området med de hensyn og begrensninger som det er stilt krav om i reguleringsbestemmelsene. Naturverdiene i og omkring planområdet anses å kunne opprettholdes ved utvikling i henhold til planforslaget.

§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Planforslaget vil gi små endringer med hensyn til belastning av økosystemet. Arealene der det foreslås nye tiltak er i all hovedsak utbygget fra før og det forventes ikke økt belastning på naturmiljøet. Det foreslås ny beplantning ved kollektivterminalen og ved nytt torg. Dette vil kunne virke positivt på naturmiljøet.

§ 11 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

Gjennom planleggingen av tiltaket skal det iverksettes tiltak og forutsetninger om tiltak for å begrense skade på naturmangfoldet. Kostnaden ved disse tiltakene bæres av tiltakshaver. Eksempel på tiltak er bekjempelse av fremmede arter.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Detaljerings av utforming av tiltak, anleggsdriftsmetoder og teknikker vil skje gjennom ved videre detaljering av tiltaket i senere fase. Det skal legges til grunn driftsmetoder som tar hensyn til eventuelle naturverdier på planområdet.

7.6 Grunnforhold/ geoteknikk

For etablering av gangkulvert og arbeid med etablering av nye spor samt ny plattform er det behov for oppstøtting av løsmasser mot togspor som skal være i drift i anleggsperioden. Oppstøtting og kulvertbygging må utføres i to faser, der ca. halve kulverten bygges fra henholdsvis østsiden og vestsiden av sporområdet.

Vi vurderer at de mest aktuelle oppstøttingsløsningene er spunt eller boret rørsput. På grunn av blokkholdige løsmasser i grunnen er det knyttet stor usikkerhet i forbindelse med ramming av spunt. Risikomomenter knyttet til utførelsen er skade på spunt, stopp i blokk før ønsket dybde og splitting av låsene under nedramming. Dette kan føre til ukontrollert vannlekkasje i byggegropa og massetransport av lett eroderbare masser (sand- og siltmasser). Stor masseinnlekkasje i byggegropa kan medføre setningsskader på nærliggende bygg og konstruksjoner.

Langs spor som skal være i drift i anleggsperioden er det vurdert at det kan benyttes konvensjonell spunt da gravearbeidene er begrenset til over normal grunnvannstand.

For etablering av byggegropa for kulverten anbefaler vi at byggegropa støttes opp/tettes med boret rørsput, både av hensyn til plassforholdene og for å kunne etablere tørr byggegrop. Rørspunten foreslås avstivet med innvendig avstivning (f.eks. rørstivere på tvers av byggegropa). For å ivareta sikkerhet mot hydraulisk grunnbrudd må rørsputen ha tilstrekkelig fotdybde. Videre må det etableres pumpesystemer på innsiden av rørsputen for å senke grunnvannstanden midlertidig i anleggsfasen. Samtidig med utpumping av vann fra byggegropa må det i detaljprosjekteringen også vurderes hvorvidt pumping skal kombineres med infiltrasjon av vann bak rørsputen. Dette for å redusere midlertidig grunnvannssenkning bak rørsputen.

Det er behov for omfattende tiltak ved etablering av gangkulverten. Det tilrås derfor prøvespunting for å etablere erfaringer med grunnforholdene og dermed redusere risikobildet i anleggsfasen.

7.7 Miljøforhold**7.7.1 Forurensset grunn**

Som en konsekvens av tiltaket, vil det bli utført masseutskifting og forflytting av masser på planområdet. Dette anses som en positiv konsekvens, da forurensede masser blir levert til godkjent mottak og blir kontrollert på et avgrenset område. Deler av de forurensede massene kan gjenbrukes innenfor planområdet.

Den orienterende miljøtekniske grunnundersøkelsen som er utført tilfredsstillende ikke Miljødirektoratets veileder TA-2553/2009 når det gjelder antall prøvepunkt. En ny detaljert miljøteknisk undersøkelse må foretas før byggefasen. Dersom det under anleggsarbeidet avdekkes forurensset grunn skal ansvarlig myndighet varsles, jfr. forurensningslovens § 7.

7.7.2 Støy og vibrasjoner

Stasjonstiltaket ved Otta stasjon må regnes som en endring av eksisterende virksomhet, som ikke medfører en kapasitets- eller hastighetsøkning på strekningen. Tiltakene for Otta stasjon forventes å medføre ingen eller minimale støymessige konsekvenser for bebyggelse og omgivelser rundt Otta stasjon. Det bør gjøres en nærmere vurdering av terminalstøy hvis endringer i daglig aktivitet ved vedlikeholdsbasen øker i omfang, foregår på mer støysensitive tidspunkt eller forflyttes nærmere støyfølsom bebyggelse. Tilsvarende vurdering bør gjøres for vibrasjoner. Det bør gjøres en nærmere vurdering av passeringsstøy hvis tiltaket ved stasjonen medfører lokale sporendringer som kan gi en merkbar endring i støynivå. Dette kan bl.a. forekomme hvis en sporveksel flyttes eller kjøremønsteret endres.

I forbindelse med peling og grunnarbeidet ved etablering av kulvert kan det oppstå setningsskader og vibrasjoner som gi bygningsskader. Før arbeidene igangsettes må stedlige forhold kartlegges nærmere og tiltak for å forhindre skader må iverksettes.

7.8 Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder og naturressurser

Det nye torget på østsiden av sporene vil tilføre et nytt byrom og være ledd i å bidra til å gi en attraktiv, trygg og effektiv forbindelse på tvers av Otta sentrum. Det er ønskelig å legge til rette for passasjerstrømmer i denne aksen og inn i sentrum. Endelig detaljering av torgets utforming vil skje i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan. Planforslaget gir ikke konsekvenser for eksisterende grønnstruktur eller rekreasjonsområder. Eksisterende forbindelser mellom skysstasjonen og Jernbaneparken skal opprettholdes.

Planforslaget gir ikke konsekvenser for naturressurser.

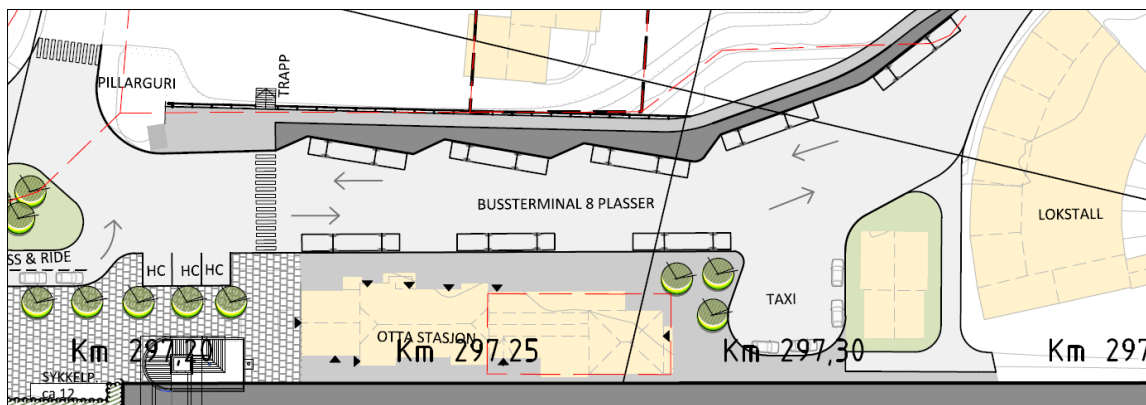
7.9 Trafikkforhold

Planforslaget forventes ikke å gi konsekvenser for trafikkforholdene i Selsvegen og Ola Dahls gate. På vestsiden utvides eksisterende atkomst fra Selsvegen slik at det vil være mulig for to busser å møtes. Etablering av ny parkeringsplass på østsiden av sporområdet vil gi økt trafikk i avkjørselen fra Johan Nygårds gate. Inntil den nye adkomstvegen til parkeringsplassen er etablert vil det bli trafikk over foreslått torg.

Internt ved kollektivterminalen vil nye oppstillingsplasser for buss gi økt trafiksikkerhet da passasjerenes behov for kryssing av kjøreveg uten oppmerking elimineres. Syd for stasjonsbygningen vil fjerning av parkeringsplasser som i dag går direkte ut i kjøreareal fjernes for sikre en mer oversiktlig trafiksituasjon.

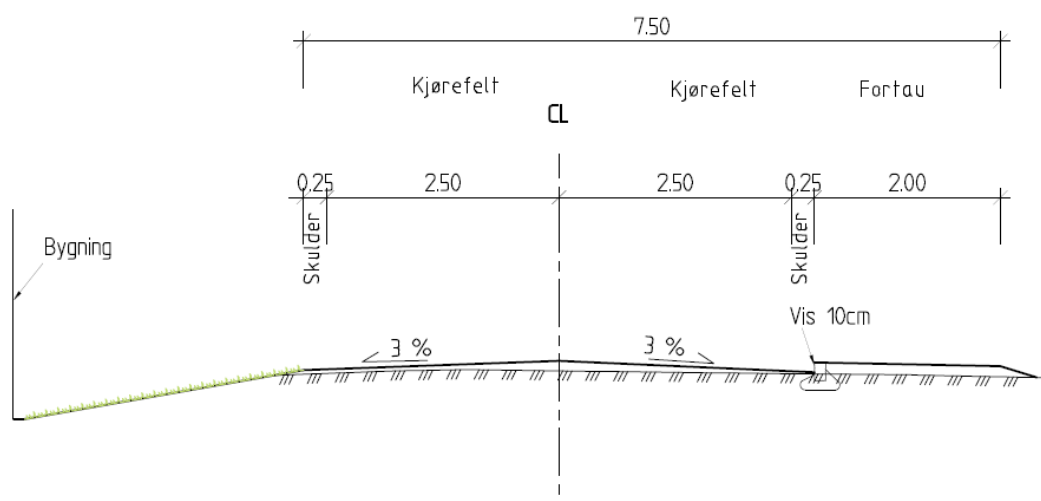
Det legges til rette for åtte parkeringslommer for buss i tråd med forventet trafikk til skysstasjonen. Dette vil redusere behovet for bussparkering utenfor oppmerkede områder. Det vurderes at antall bussoppstillingsplasser vil være tilfredsstillende også i avvikssituasjoner med buss for tog. Det er derfor ikke definert egne plasser for dette. Etablering av parkeringsplasser for bevegelseshemmede i umiddelbar nærhet av skysstasjonen og ved nedgang til undergang i øst vil øke tilgjengeligheten. Økning av antall sykkelparkeringsplasser vil være positivt for syklistene og etablering av ny undergang vil gi et mer trafiksikkert tilbud for alle mye trafikanter.

Adkomst til SPP2 er ikke sikret gjennom reguleringsplanen og må sikres gjennom privatrettslig avtale med eier av gnr. 220 bnr. 297 eller ved videreføring av eksisterende adkomst fra Ola Dahls gate.



Figur 7-1 Mulig utforming av skysstasjon/kollektivterminal

Normalprofiler veg til bussterminal
M 1:50, A1



Figur 7-2 Normalprofil for veg til bussterminal

7.10 Barns interesser

Planforslaget tilrettelegger for planfri kryssning av sporområdet og etablering av torg. Undergang vil gi trafiksikker kryssning som barn vil dra nytte av. Torget vil kunne opparbeides som møteplass med aktiviteter for barn og unge. Det tillates midlertidig kjøreadkomst over torget. Så lenge kjøringen vedvarer vil potensialet for å skape en møteplass for barn- og unge være vesentlig redusert. Eksisterende gangforbindelser gjennom planområdet videreføres.

7.11 Teknisk infrastruktur

Kommunale VA-ledninger skal ivaretas og forslaget gir ingen konsekvenser for disse. Nytt overvannssystem dimensjoneres i henhold til gjeldende krav og vil redusere risikoen for oversvømmelser i forbindelse med ekstreme nedbørsmengder. Fordrøyning og oppsamling av overvann vil bli bedre enn i dag, men på grunn av fallforhold i området vil det sannsynligvis fremdeles være behov for pumping av overvann til Ottaelva. Endelig løsning vil bli prosjektert i senere planfase.

Kulverten på stasjonsområdet må ha en pumpeump i bunn for oppsamling av vaskevann og overvann, men under 200-års flom vil det være risiko for at kulverten må stenges. Mellomplattformen vil i et slikt tilfelle være tilgjengelig fra nord.

7.12 Universell tilgjengelighet

Stasjonsområdet vil tilrettelegges med universell utforming. Kulvert og mellomplattform gjøres tilgjengelig med heis. Planforslaget vil forbedre tilgjengeligheten på stasjonsområdet og det legges opp til økt lesbarhet slik at området blir lettere å orientere seg på. Parkering for bevegelseshemmede skal plasseres i nær tilknytning til kulvert/ skysstasjon. Det reguleres også et vesentlig større antall parkeringsplasser for bevegelseshemmede enn det finnes ved skysstasjonen i dag.

Reguleringsbestemmelsene stiller krav om at man ikke bruker planter som kan framkalle sterke allergiske reaksjoner på det nye torget. I videre detaljprosjektering må det tas stilling til materialvalg, fargebruk, belysning etc. også disse forholdene skal i henhold til foreslåtte reguleringsbestemmelser løses ut fra prinsippene for universell utforming.

7.13 Næring

Planforslaget vil forbedre tilgjengeligheten mellom skysstasjonen og den østlige delen av sentrumsområdet. Slik vil deler av sentrum bli lettere tilgjengelig for turister og besøkende som har korte stopp ved skysstasjonen. Dette vil kunne komme det lokale næringslivet til gode.

Sammenkoblingen av stasjonen og sentrum med etablering av ny møteplass i form av torg vil bidra positivt til planlagt sentrumsutvikling øst for sporområdet. Areal regulert til annen banegrunn, øst for sporområde kan utvikles til sentrumsformål etter at ny driftsbasis er ferdig bygget ut. Dette vil gi muligheter for utvikling i sammenheng med pågående planer for Otta sentrum nord.

7.14 Klimapåvirkning

Energiforsyning er ikke bestemt og vil avklares i den videre planleggingen av tiltak på planområdet.

Planforslaget legger til rette for god, effektiv kollektivtransport og vil potensielt bidra til reduksjon av klimagassutslipp knyttet til transport.

7.15 Økonomiske konsekvenser for kommunen/andre offentlige etater

Oppgradering av jernbaneteknisk infrastruktur bekostes av Bane NOR. Kostnadsfordeling mellom kommunen, fylkeskommunen og Bane NOR er ikke avklart når det gjelder oppgraderinger av skysstasjonen og etablering av nytt torg.

7.16 Grunnerverv

Følgende grunneiendommer ligger innenfor planområdet:

Tabell 7-1 Grunneiendommer som berøres av planforslaget

Takst-nummer	GNR	BNR	Navn	Adresse	Permanent beslag, m ²
1A	220	5	Bane Nor Sf	Postboks 4350, 2308 HAMAR	48 072
1B	220	5	Otta Skysstasjon As	Ola Dahls gate 1, 2670 OTTA	346
2A	220	316	Sel Kommune	Botten Hansens gate 9, 2670 OTTA	3 007
2B	220	295	Sel Kommune	Botten Hansens gate 9, 2670 OTTA	197
2C	348	9	Sel Kommune	Botten Hansens gate 9, 2670 OTTA	689
2D	348	9	Sel Kommune	Botten Hansens gate 9, 2670 OTTA	10
2E	348	9	Sel Kommune	Botten Hansens gate 9, 2670 OTTA	10
2F	348	9	Sel Kommune	Botten Hansens gate 9, 2670 OTTA	11
2G	220	228	Sel Kommune	Botten Hansens gate 9, 2670 OTTA	53
3	220	108	Ois As	Skansen 2G, 2670 OTTA	188
4	220	90	Circle K Norge As	Postboks 1176 Sentrum, 0107 OSLO	473
5	0	0	Ikke oppgitt	–	382

Som det fremkommer av tabellen eies det meste av arealet av Bane NOR eller Sel kommune. På tomta til OIS AS må det erverves et areal på ca. 0,2 daa mot skysstasjonen.

For å kunne legge til rette for kjørevei i øst må det erverves omtrent 0,5 dekar fra Circle K.

På østsiden forutsettes et bygg revet i forbindelse med etablering av atkomstveg til ny parkeringsplass i felt 2A.

7.17 Interessemotsetninger

En del av området der det er varslet oppstart regulering av Otta sentrum nord (sagtomt) går inn på Bane NOR sin eiendom innenfor planområdet. Det kan være det er interessemotsetninger knyttet til dette.

Utvidelse av atkomstvegen til skysstasjonen fra Selsvegen i vest vil medføre at vegen kommer nærmere helikopterlandingsplassen enn i dagens situasjon. Det bes spesielt om kommentarer til forholdet til helikopterlandingsplassen i forbindelse med offentlig ettersyn. Nærheten mellom ny veg og helikopterlandingsplassen vil kunne være en problemstilling både i forbindelse med anleggsarbeidene for utvidelse av vegen (maskiner etc.) og situasjonen som etableres etter at vegen er ferdig opparbeidet.

7.18 Avveininger av konsekvenser /virkninger

Planforslaget vurderes å gi en rekke positive konsekvenser. Modernisering av stasjonen vil bedre tilgjengeligheten for alle reisende, gi et mer oversiktlig stasjonsområde, øke driftssikkerheten på anlegget og kan bidra til fremme byutvikling i Otta sentrum. Utvidelse av vedlikeholdsbasen bidrar til å ivareta Bane NOR sitt fremtidige behov og vil styrke Otta stasjon. Etablering av torg vil være positivt for sentrum og planfri kryssing av spor vil vesentlig redusere barriereeffekten dagens spor har. Planforslaget gir mulighet for en stor bygningsmasse knyttet til driftsbasen. Estetisk utforming og tilpasning til området vil bli tema i byggesak.

8 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

Det er utarbeidet egen ROS-analyse i forbindelse med planforslaget. I tillegg er det utarbeidet en RAM og RAMS –analyse for å identifisere risiko i henhold til Bane NOR sine rutiner. ROS-analysen ligger som vedlegg til planforslaget og er utarbeidet i henhold til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps (DSB) metodikk.

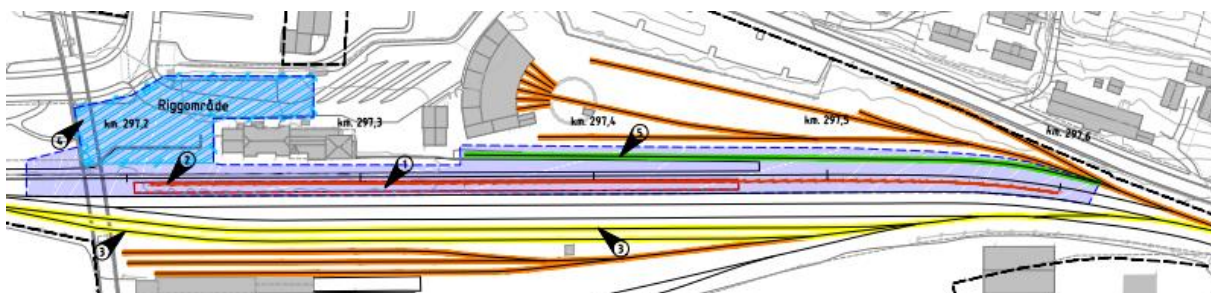
ROS-analysen viser at planforslaget i all hovedsak vil bidra til å redusere risiko og at det er liten grad av risiko forbundet med planforslaget. Størst risiko vil det være knyttet til naturfare i form av elveflom, samt grunnforhold i forbindelse med etablering av kulvert. Trafikksikkerheten vil forbedres ved at det etableres nye løsninger for buss, av- og påstigning og at parkering og kjørearealer blir bedre adskilt og definert. Etablering av undergang reduserer potensiale for ulykker knyttet til kryssning av sporområdet og overgang til midtplattform. I anleggsfasen må det rettes spesielt fokus på å etablere sperringer og rutiner som hindrer at det oppstår konflikt mellom anleggsarbeidet og spor i drift.

9 Anleggsgjennomføring

I det videre gjennomgåås deler av faseplanene som er lagt til grunn for reguleringsplanen. Faseplanene vil revideres i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan og vil kunne bli endret.

Arbeidene er planlagt utført i to hovedfaser. Første fase er å etablere sporområder på østsiden av spor 2-5, inkludert bygging av ny mellomplattform. I andre fase skal nytt spor 1 med sideplattform bygges. I begge fasene er det kun enkeltspor i drift for reisende.

Ved igangsetting av arbeider på østsiden er det behov for å spunte så nært eksisterende spor 1 som mulig. I denne fasen vil også eksisterende mellomplattform bli fjernet, se skisse under. Disse arbeidene skal utføres uten at det er drift på eksisterende spor 1-4, i togfri periode for reisende ved Otta stasjon. Godstog eller passasjertog kan passere på eksisterende spor 5 og 6.

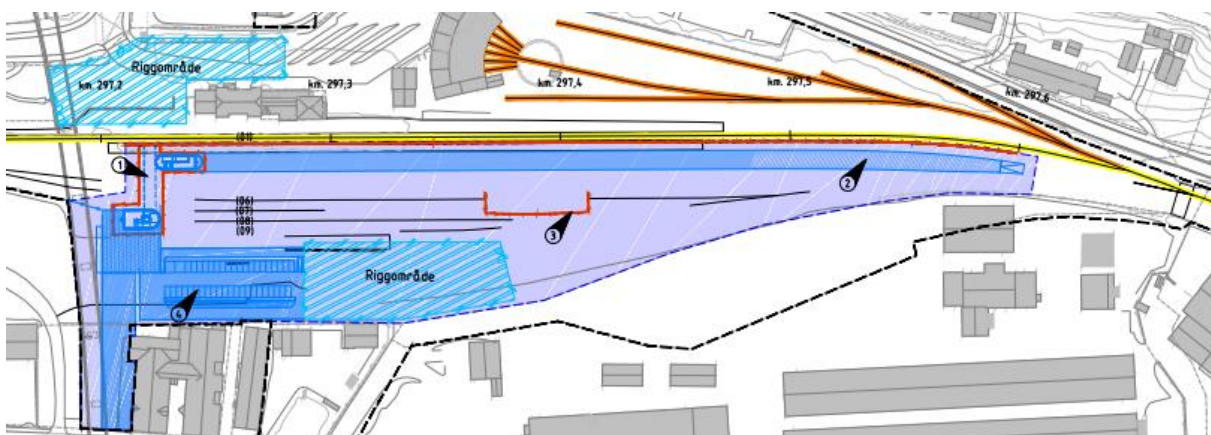


Figur 9-1: Oppstartsfase; fjern eksisterende mellomplattform og sette spunt mot spor 1

Disse arbeidene er vurdert utført i en sommerperiode med 5-6 ukers varighet.

I fase 00.20 – 00.50 utføres arbeider på østsiden av stasjonsområdet. I fase 00.20 skal eksisterende spor 2-5 fjernes. De to sporene lengst i øst skal også rives, og deler av spor 7-9 fjernes. Lagerbygg skal rives, og riggområder på østsiden etableres. I fase 00.30 starter arbeider med ny undergang/kulvert. Underbygningsarbeider for nye sporanlegg på østside settes i gang.

Første del av kulvert og ny mellomplattform ferdigstilles i fase 00.40. I denne perioden etableres også første del av ny infrastruktur på østsiden. I fase 00.50 reetableres nye sporanlegg på østsiden, og parkeringsareal med tilhørende adkomstveg etableres.

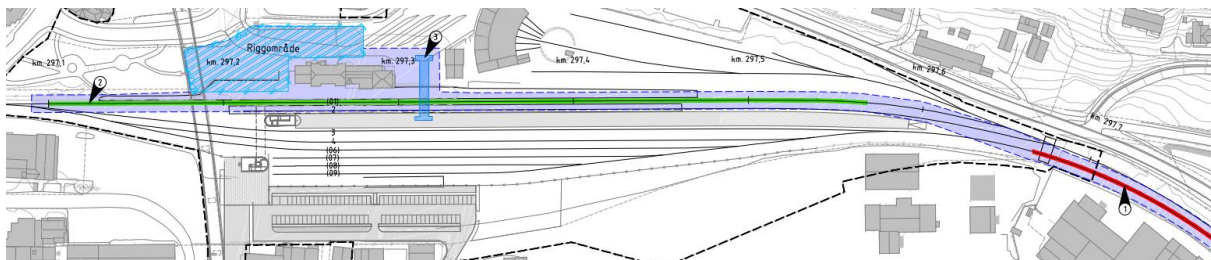


Figur 9-2: Fase 00.40 bygging av ny mellomplattform og ferdigstilling av kulvert del 1

Alt arbeid på østsiden er vurdert å ha en varighet på 9-12 måneder, slik at omkoblingsfasen enten kan utføres i etterfølgende påske- eller sommerbrudd.

I bruddperioder (påske eller sommer) skal eksisterende spor 1 rives, og tidskritisk bygging av nytt spor fra km 297,67 frem til eks. sporveksel ved km 297,82 utføres. I denne perioden skal det også

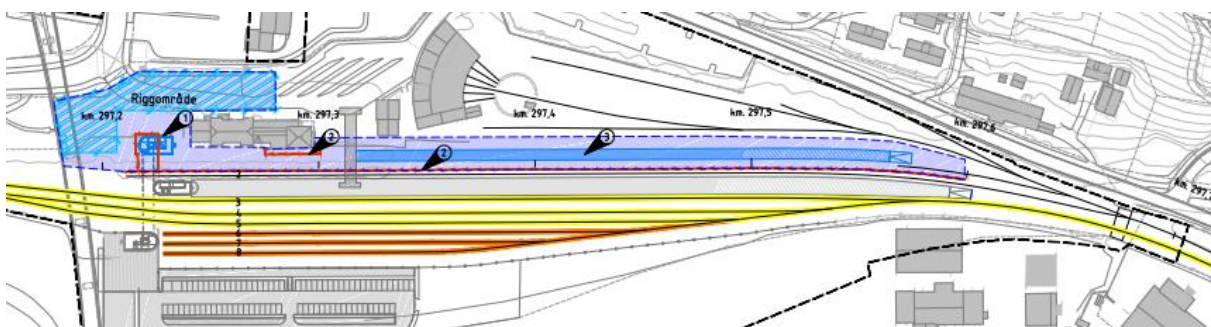
etableres midlertidig adkomst til mellomplattform, på grunn av at adkomst til mellomplattform fra vest ikke vil være ferdigstilt til denne perioden.



Figur 9-3: Fase 00.60 Totalbrudd, koblingsperiode med nytt sporanlegg på østsiden

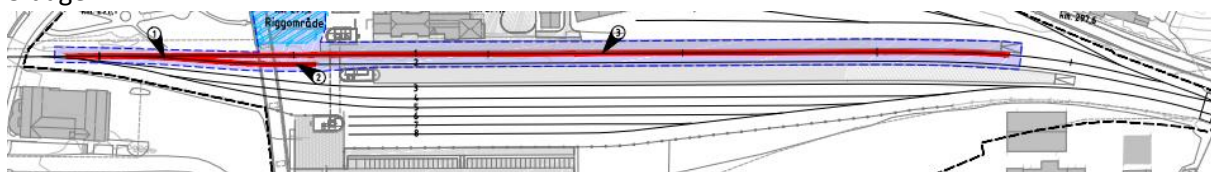
Bruddperioder er antatt med en ukes varighet.

I de siste fasene (fase 10.10 – 10.60) skal underbygningsarbeider for spor 1 og sideplattform utføres. Ny undergang skal også ferdigstilles i denne perioden, samtidig med ferdigstillelse av nytt reisetorg på vestsiden. Ny mellomplattform og nytt spor 3 vil fungere som på- og avstigningsmulighet for reisende.



Figur 9-4: Fase 10.30 bygging av ny sideplattform og ferdigstillelse av undergang

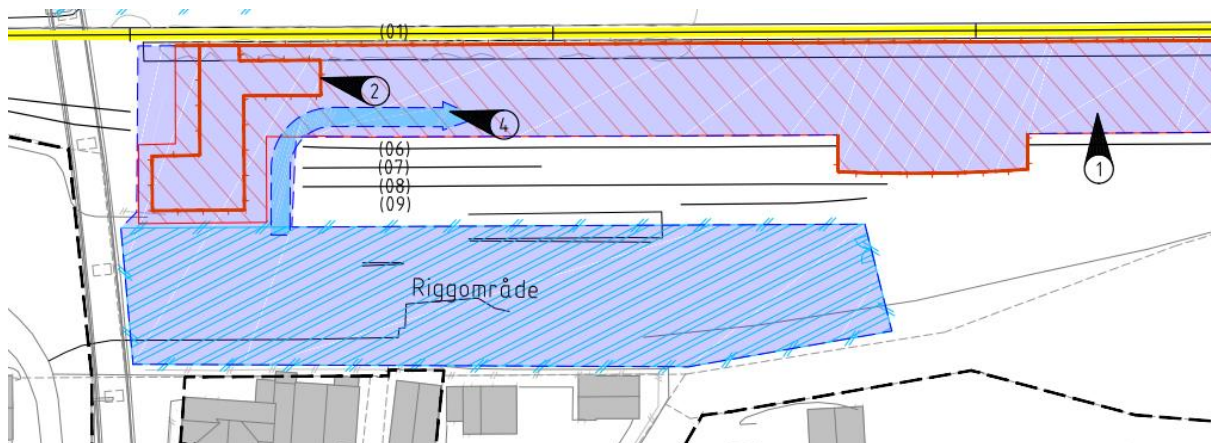
I fase 10.60 skal det bygges nytt spor 1 med nytt vekselanlegg mot spor 2. I denne perioden skal også nytt sporanlegg i vest kobles inn. Koblingsarbeider skal utføres i totalbrudd med antatt varighet på 4-5 dager.



Figur 9-5: Kobling av ny sporanlegg vest

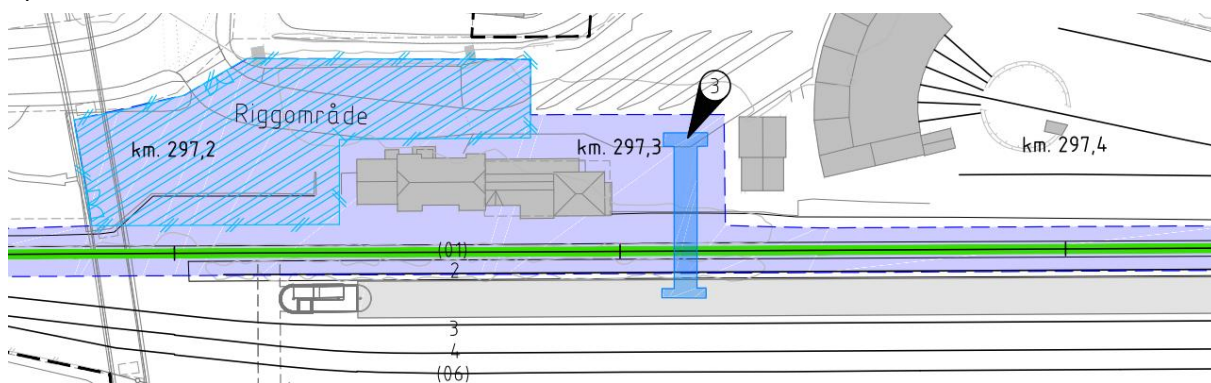
9.1 Riggområder

Når det utføres arbeider på østsiden, skal riggområder etableres på Bane NOR sin eksisterende eiendom. Detaljert planlegging av riggområder utføres i neste fase. I hovedplanfasen er det vurdert at riggområdet er stort nok for å utføre de planlagte arbeidene. Adkomst med anleggsmaskiner til sporområder øst vil foregå gjennom riggområdet, se skisse under.



Figur 9-6: Riggområder på østside

Før byggearbeider på vestsiden av sporområdet starter skal østsiden være ferdigstilt. Det forutsettes at riggen er flyttet til vestsiden, se skisse.



Figur 9-7: Riggområder på vestsiden av stasjonsbygningen

10 Referanseliste

Artsdatabanken. (u.d.). *Artskart*. (Artsdatabanken og GBIF-Norge) Hentet 2013 fra

<http://artskart.artsdatabanken.no/Default.aspx>

Bakke, P. E. (2016). *selhistorie.no*.

Direktoratet for naturforvaltning. (2013). *Naturbase*: <http://dnweb5.dirnat.no/nbinnsyn/>.

DSB. (2010). *Sjekkliste for ROS-analyser i planlegging*. (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) Hentet 5 20, 2010 fra <http://dsb.no/no/Ansvarsomrader/Regional-og-kommunal-beredskap/Kommuneplanlegging/Sjekkliste-for-ROS-analyser/>

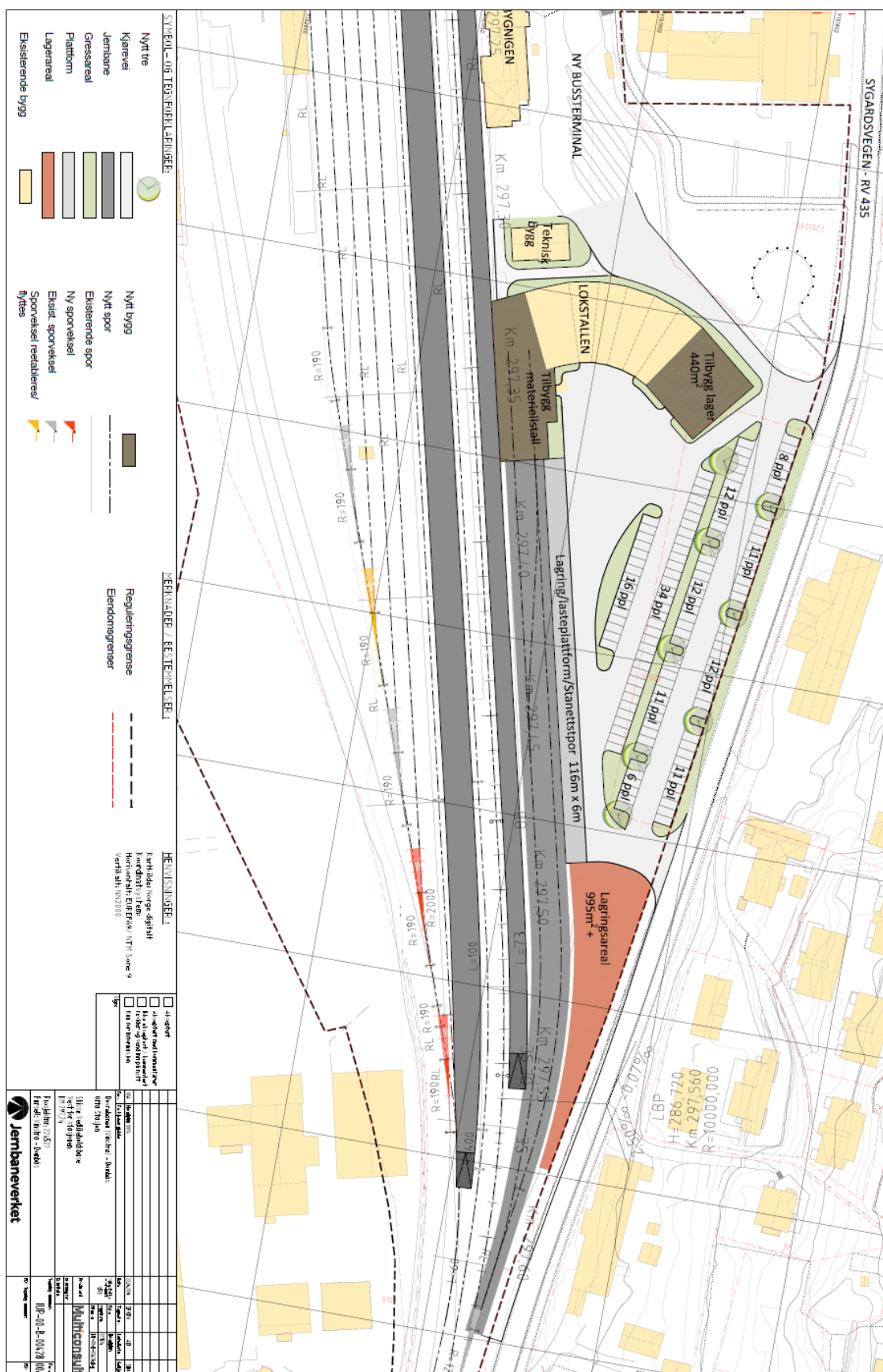
<http://www.norddalen.no/otta-sikres-mot-flom/s/5-84-1561>. (u.d.). Hentet 06 15, 2016 fra www.nordalen.no.

(2009). *Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)*.

Miljødirektoratet. (2016). *naturbase.no*.

Riksantikvaren. (2016). *askeladden.no*.

Skisse – vedlikeholdsbase. Viser mulig utforming av vedlikeholdsbasen



11 Vedlegg 2 | Sammendrag og kommentar til høringsuttalelser

Oppstart planarbeid ble varslet per brev den 18.01.2016 i Norddalen og Gudbrandsdølen Dagningen den 22.12.2015. Berørte parter og naboer er varslet i henhold til varslingsliste utarbeidet av Sel kommune. Oppstartsvarselet ble samme dato lagt ut på Bane NOR sine hjemmesider. Frist for å komme med innspill til varselet var den 09.02.2016. Det kom innspill fra syv ulike høringsparter. I tillegg kom en felles høringsuttalelse fra Sel kommune, Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune

11.1 Oppland fylkeskommune, brev datert den 18.01.2016

Fylkeskommunen mener det er bra og viktig at prosjektet jobbes fram som et byutviklingsprosjekt og ikke kun et stasjonsprosjekt. De minner om at prosjektet har stor betydning for Otta og må sees i sammenheng med øvrige planer for sentrumsutvikling. Fylkeskommunen viser videre til et felles notat de har utarbeidet i samarbeid med Statens vegvesen og Sel kommune og sier at notatet er å anse som deres innspill til saken.

Fylkeskommunen minner om at gjennomføringen er avhengig av felles prioritering og finansiering fra Bane NOR, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Det er derfor viktig at tiltaket prioriteres i bl.a. arbeidet med ny "Nasjonal Transportplan". Fylkeskommunen har også prioritert Otta skysstasjon i forbindelse med sin revisjon av "Handlingsprogram for fylkesveger" 2018-2021.

I et forstudie er det sett på muligheter for bussparkering langs Selsvegen. Fylkeskommunen ber om at dette vurderes i det videre arbeidet med prosjektet selv om det ikke er en del av planområdet slik planavgrensningen er vist i tilsendte oppstartsvarsel.

Fylkeskommunen har ingen merknader knyttet til automatisk fredete kulturminner på planområdet, men ber om at det så langt det er mulig tas hensyn til stasjonsbygningen og andre SEFRAK-registrerte bygninger på planområdet. Det bes også om at verneverdien på eksisterende jernbanebygninger generelt vurderes.

Forslagsstillers kommentar

Det er i planforslaget tatt hensyn til at utviklingen av stasjonen må sees i sammenheng med stedsutvikling i Otta. Etablering av kulvert for gående- og syklende foreslås under sporområde og vil vesentlig redusere barriereeffekten jernbanen gir i dag. Videre foreslås torg øst for sporområde. Torget vil bidra til å knytte og stasjonen og Otta sentrum øst sammen og vil kunne utvikles til å bli en viktig møteplass ved fremtidig byutvikling.

Bussparkering langs Selsvegen er vurdert, men inngår ikke i planforslaget. Det vurderes at de åtte foreslåtte oppstillingsplassene for buss som ligger i planforslaget er tilstrekkelig. Verneverdier er vurdert i planforslaget. Det legges opp til utvidelse av vedlikeholdsbasen og det foreslås tillatt endringer som kan medføre at svingskiven forsvinner.

Felles notat besvares under punkt 11.8.

11.2 Fylkesmannen i Oppland, e-post mottatt den 19.01.2016

Generelt mener Fylkesmannen at tiltaket er svært positivt og i tråd med nasjonal politikk om styrking av sentrumsfunksjoner, kollektivtransport og tilgjengelighet. Fylkesmannen oppfatter varslet slik at begrepet byutvikling ikke omfatter bygging av boliger eller annen bygningsmasse og tar informasjonen om at planen ikke utløser KU-krav til etterretning. Fylkesmannen forutsetter at dette er avklart i samråd med Sel kommune.

Fylkesmannen ber Bane NOR evt. vurdere en utvidelse av planområdet for å sikre større sammenheng i planen.

Fylkesmannen ber om at energiløsninger for området blir vurdert ut fra hensyn til klima og energieffektivitet jf. Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging. Tilrettelegging for vannbåren varme, lavenergibygge eller bygge med passivhusstandard bør vurderes. Bruk av tre som bygningsmateriale bør også vurderes som et positivt klimatiltak.

Fylkesmannen ber om at det oversendes en SOSI og PDF-fil av plankartet til kartverket ved utleggelse til offentlig ettersyn.

Forslagsstillers kommentar:

Fylkesmannens kommentarer tas til orientering. Endelig løsninger for energiforsyning og materialvalg vil avklares i senere planfase.

11.3 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), brev datert den 07.01.2016

Planområdet omfatter flomutsatt areal og at tilstrekkelig sikkerhet mot flom må være dokumentert ivarettatt før oppstart av nye byggetiltak. De minner om at fareområder skal avmerkes som hensynssoner og gis bestemmelser som ivaretar hensynet sonen er ment å vise. Videre har NVE lagt ved sin sjekklister for utarbeiding av reguleringsplaner.

Forslagsstiller kommentar

Innspillet er tatt til følge. Det foreslås regulert faresoner for flom- og skredfare med tilhørende bestemmelser

11.4 Sel kommune, brev datert den 19.01.2016

Det vises til felles notat utarbeidet av Sel kommune, Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune. Det vises dessuten til arbeidet som er gjort i forbindelse med «Utvikling av Otta som regionsenter» og referat fra forhåndskonferanse med Bane NOR. Kommunen oppfordrer til samarbeid og dialog med aktuelle parter og instanser for å sikre en forutsigbar planprosess.

Forslagsstillers kommentar:

Det har blitt gjennomført møter med berørte grunneiere og berørte parter i forbindelse med utarbeidelse av planforslaget. For øvrig besvares felles notat under punkt 11.8.

11.5 Statens vegvesen (SVV), brev datert den 13.01.2016

I forbindelse med ATP-prosjektet (areal- og transportplanlegging) for Otta, er det viktig å se prosjektene i byen i sammenheng. Utvikling av Otta Skysstasjon for buss ses nå sammen med Bane NOR sine planer, og hele skysstasjonen må ses i sammenheng med sentrum og de planene som foreligger der. I forbindelse med dette er det oversendt et felles notat fra Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune og Sel kommune til Bane NOR. Notatet omfatter et felles innspill til Bane NOR sitt arbeid med planlegging av framtidig bruk av arealene rundt skysstasjonen. Statens vegvesen ber om at dette notatet blir tatt inn i den videre planleggingen. Statens vegvesen mener at helikopterlandingsplassen nord øst for legevakten må sikres videreført.

Forslagsstillers kommentar:

Planforslaget gir ikke direkte konsekvenser for helikopterlandingsplassen, men forslaget om å utvide atkomstvegen fra Selsvegen slik at to busser kan møtes, vil medføre at veien kommer nærmere helikopterlandingsplassen. Forslagsstillers svar på felles høringsinnspill følger i punkt 1.8.

11.6 Otta Biovarme, e-post mottatt den 07.01.2016

Otta Biovarme sin fyringssentral er plassert i nordenden av sentrum og består av en biokjel med el-/oljekjel som fyringsreserve. Historisk har bioandelen vært over 95 % og består av ren skogsflis som er årsaken til at det leveres fornybar energi fra fyringssentralen. Otta Biovarme har kunder på begge sider av jernbanesporet og har i dag en fjernvarmekryssing nord for stasjonsområdet. I tilknytning til planer om mer fjernvarmeuttak i sørenden av Otta sentrum, vil det av forsyningsmessige årsaker være av interesse for Otta Biovarme å etablere en ny kryssing av jernbanesporet for å oppnå ringmating. Fjernvarmerørene kan ligge i bakken eller gå i friluft i en bruløsning. På planområdet leverer Otta biovarme fjernvarme til Otta stasjon (i fyrhuset nord for stasjonsbygningen) og til Grandbygget, og nettet ligger godt til rette for levering til framtidige varmebehov.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til orientering. Det skal tas hensyn til eksisterende anlegg i byggeplanfase.

11.7 Otta sag og høvleri, e-post mottatt den 04.02.2016

Deler av eiendommen til Otta sag og høvleri er innenfor det varslede planområdet. Det gjelder gnr/bnr 220/108 og 220/317.

Otta sag og høvleri AS og AS OIS ønsker å komme i dialog med dere rundt inntegnet areal.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering. Otta sag vil involveres i planprosessen.

11.8 Felles uttalelse fra Sel kommune, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Oppland (gjengis som «partene» i høringsinnspillet), november 2015.

Sel kommune, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Oppland har utarbeidet et felles notat som skal betraktes som innspill til planarbeidet. Hovedtrekkene i notatet gjengis i det videre:

Otta som regionsenter

I prosjektet «Utvikling av Otta som regionsenter» er det utarbeidet et omforent strategidokument, som angir ambisjoner, mål og overordnede rammer samt en handlingsplan. Strategidokumentet angir etablering av en planfri kryssing av jernbanen på skysstasjonsområdet, som en primær gangforbindelse som et prioritert byplangrep. Som vedlegg til hoveddokumentet er det utarbeidet en gatebruksplan og en fortetningsstudie. I gatebruksplanen er Storgata angitt som en hovedgate som er angitt frem til skysstasjonen, for å knytte dette området i tydeligere grad opp til handelssentrum. I fortetningsstudien er skysstasjonsområdet angitt som et viktig utviklingsområde.

En helhetlig og tilfredsstillende løsning for Otta stasjon og skysstasjon er viktig for innbyggerne i Nord-Gudbrandsdalen. Innbyggerne i regionen er opptatt av tilbudet på stasjonen og kommunikasjonsmulighetene her. De er også opptatt av parkeringsmulighetene for å kunne reise med tog og buss

Otta skysstasjon, utvendige trafikkområder, samt arealer for de reisende, tilfredsstillende ikke dagens krav og behov. Dette gjelder både krav og behov knyttet til universell utforming eller øvrige krav.

Som alternativ til dagens bussterminal, er også en mulig løsning med terminal på østsiden av sporet, samt delt løsning av bussterminal mellom vest- og østsiden vurdert.

Utforming og kapasitet

Det skal etableres en bussterminal med min. kapasitet på 8 busser, herunder både lokal-, region- og ekspressbuss. Lokal- og regionbussene må ha en hensiktsmessig oppstilling ift. hverandre, mens

ekspresbussoppstillingen kan være adskilt. Trafikksikkerhet for både reisende og kjøretøy, må være godt ivarettatt med for eksempel enveiskjøring, oversiktlig krysningspunkt og innkjøring forbudt for annen trafikk. Opplandstrafikk har som målsetning å øke antall korrespondanser mellom tog og buss. Dette vil innebære økt aktivitet og økt antall reisende på skysstasjonen samtidig i forhold til i dag.

Buss for tog/ turbuss

Otta skysstasjon må også ha kapasitet til "Buss for tog" og turbusser. Bane NOR må definere behovet ifm "Buss for tog", men alt etter tid på døgnet kan ekspresbussparkering også benyttes. Det må, som på andre skysstasjoner, være bussparkering/ depot utenom selve skysstasjonen og fremkjøring ved togankomst. Otta sentrum har i dag ikke turbussparkering, noe kommunen bør vurdere inn i prosjektet "Otta skysstasjon". Turbussene bruker i dag parkeringsområdene på østsiden av sporene ved kjøpesentrene. Det fremtidige arealet som avsettes til turbussparkering, kan for eksempel være depot/ venteområder for "Buss for tog".

Bussgods

Det må være fysisk nærhet mellom godsrom og bussoppstilling for lasting av gods. Dersom det ikke er nærhet, må dette erstattes av bemanning på skysstasjonen som frakter godset mellom godsrom og buss. Å øke bemanning for dette formålet vil være kostnadmessig uforsvarlig, og tjenesten nedlegges.

Tilgang til veinettet

Bussterminal og kjøremønster må utformes sammen med det tilliggende gatenettet slik at trafikken kan komme frem uhindret. Raskest mulig avkjøring, påkjøring og kort tilgang til veinettet, er viktige faktorer for å øke kvalitet for de reisende og holde kostnadene (tid og penger) nede for transportør. Dagens gatenett ved Otta skysstasjonen, ut mot RV 15, fungerer i hovedsak tilfredsstillende. Når SVV bygger rundkjøring på RV 15, vil dette ivareta behovet for tilgang. Dersom fortau skal endres i det "fremtidige" gatenettet, må kollektivtrafikken prioriteres ved for eksempel å innføre "parkering forbudt" i enkelte gater.

Effektivt knutepunkt

For at oppholdet på skysstasjonen skal være en positiv del av reisen, og fremstå tidsriktig og med god kvalitet, stiller det store krav til effektivitet og utforming. Funksjonaliteten i både gangakser, avstander, informasjonssystem ol, er avgjørende for den reisendes opplevelse. Spesielt avstander og informasjonssystemer, ved bytte av transportmiddel, må være kortest og best mulig. Dette gjelder både mellom tog og buss, men også mellom drosje/ privatbil og en av de andre transportmidlene.

Visuell kontakt

Dersom venterom el skal fungere tilfredsstillende må det være kort avstand og mulighet for visuell kontakt til perrong for buss og/ eller tog. Er det ikke kort avstand, må det være tekniske hjelpemidler som erstatter den visuelle kontakten. Avstand vil også forutsette tid for den reisende til å forflytte seg mellom venterom og perrong.

Gangavstand

For å gi oversiktighet og øke opplevelsen av kvalitet for den reisende må gangavstander holdes på et kortest mulig nivå.

Følgende funksjoner bør være tilstede på Otta skysstasjon:

- På- eller avstigningsplattform for togreisende
- På- eller avstigningsplattform for bussreisende

- Oppstillings-/ holdeplass for drosje
- Systemer og tilgjengelig informasjon om reisetilbud, billett, ol.
- Betjent skranke med mulighet for personlig service for den reisende.
- Venterom og toalett bør være tilgjengelig på en skysstasjon. De bør lokaliseres i tilknytning til hverandre, og ha en best mulig åpningstid.
- Kortidsparkering bør være i nær tilknytning til plattformene, for å gi kortest mulig forflytning for den reisende. Dette kan og kombineres med "Kiss and ride".
- Langtidsparkering kan ligge adskilt fra skysstasjonen. Dersom det er avstand må det være god adkomst og informasjon slik at den reisende enkelt finner frem.
- Reisende oppfordres til å bruke sykkel, spark el. Derfor bør det legges godt til rette for dette nært skysstasjon og plattform, noe som i seg selv vil motivere for bruk.
- Besisning, kiosk og kafé.
- Turistkontor.
- Overnatting for de reisende enten på eller i nærhet av skysstasjonen. Otta hotell vil kunne ivareta denne funksjonen.

Bussterminalen

Partene er enig om at bussterminalen må ligge på vestsiden av jernbanesporene der tilgjengeligheten til/fra hovedvegnettet er god og hvor det gjennom en god utforming vil dekke kapasitetsbehovet. Det vil også være god overgang mellom de ulike transporttilbudene, og god oversikt og tilgjengelighet mellom servicefunksjoner og terminalen.

Annen type togtrafikk som oppstilling av arbeidstog og maskiner kan med fordel flyttes lenger nordover på stasjonsområdet og bort fra det sentrale stasjonsområdet.

Kobling øst- vest

Kryssing av jernbane vil styrke kollektivpunktet og handelssentrum. I tillegg til kobling mellom plattformer og stasjonsområdet, vil kryssingen være en viktig.

En publikumsvennlig kryssing av jernbanen vil være en viktig ferdselsåre, knytte byrom sammen, gi mer sammenheng og sirkulasjon i sentrum, redusere barriereeffekten dagens anlegg gir, gi større utviklingsmuligheter på begge sider av sporet og muliggjøre parkering på østsiden av sporet.

Ut i fra et byutviklingsperspektiv er en kortest mulig undergang å foretrekke. Fordelene med en undergang er at man unngår en ny visuell barriere i Otta sentrum, som bl.a. har høybrua og jernbane fra før. Kort undergang vil gi kortere avstand og bedre funksjonalitet enn bru. I tillegg vil jernbanen være best tjent med en undergang for å betjene sine reisende. Kulvert vil kunne gi større muligheter for å knytte stasjonsområdet mot ønsket område i handelssentrum og øvrig gatenett.

Løsningen må gi god fremkommelighet for gående, men det er ikke avgjørende å få løst behovet for å sykle gjennom en slik undergang. Det bør imidlertid være løsninger som gjør at man kan få fraktet med seg en sykkel.

Det er viktig at kryssløsningen er publikumsvennlig og lesbar og det må være lett å orientere seg i forhold til en kryssing av jernbanen. Løsningen må bygge videre på eksisterende gatenett og naturlige koblinger til disse. Siktelinjer i gateløp og ut til omkringliggende terreng er viktig å ivareta.

Parkering

I strategidokumentet er det et delmål som sier at Otta sentrum skal ha et effektivt og godt parkeringstilbud og at parkeringspolitikken skal understøtte målet om et levende og attraktivt sentrum. Et tiltak i tilknytning til dette er å etablere innfartsparkering i tilknytning til

skysstasjonsområde, med god tilknytning til vei- og gatenettet i det nye hovedkjøremønsteret. Å utarbeide en konkret parkeringsstrategi er også nevnt som et tiltak, og Sel kommune er nå i prosess i forhold til dette. I utkast til parkeringsstrategi er det pekt på muligheter for at parkering for kollektivreisende inngår som en del av p-tilbudet i sentrum. Å anlegge langtidsparkering på østsiden av jernbanen vil muliggjøre en ønsket utvikling av arealene ved stasjonen. Områder øst for jernbane ved Godshuset er mulige arealer for dette. En gangforbindelse som krysser jernbanen vil muliggjøre utnyttelsen av området til langtidsparkering.

Jernbaneparken

Det er viktig å bevare jernbaneparken. Parkeringsplassen nord for denne kan fremdeles brukes til korttidsparkering, men parkeringsplassen er uforholdsmessig stor, og brukes også til mer langtidsparkering. Ved å legge parkering på østsida av jernbanen med kulvertforbindelse og også håndheve at det kun er korttidsparkering nord for parken, vil denne plassen kunne reduseres betydelig.

Kulvert er ønskelig framfor bru av flere grunner – en av dem er at dette krever mindre høyde, og avstanden fra vest til øst vil med det virke kortere. En god funksjonell forbindelse er svært viktig for bruken. Området rundt trappene/heisen må få en god utforming, og siktlinja over er viktig.

Sel kommune, Oppland fylkeskommune og Statens vegvesen mener at en kulvert fra øst- til vestsida vil styrke sentrum i Otta og også bidra til økt bruk av kollektivreiser. Forbindelsen vil bedre forhold for reisende samtidig som at den vil være svært viktig for byutvikling.

Forslagsstillers kommentar:

Planforslaget følger opp gatebruksplan for Otta og det reguleres kulvert for planfri kryssing av sporområdet for myke trafikanter. Det foreslås en vesentlig oppgradering og opprydding av skysstasjonen. Bussterminalen skal minst tilrettelegges med plass til åtte busser, men det er ikke avsatt eget depotområde for buss for tog da det er vurdert som uhensiktsmessige å sette av store arealer for avvikssituasjoner. Det er gjort kapasitetsberegninger for å avklare behovet for bussoppstillingsplasser. Planforslaget setter krav til universell utforming. Effektive løsninger for interntrafikk og tilkobling til overordnet veinett er ivarettatt i forslaget. Ny parkeringsplass vil kunne etableres på østsiden av sporområdet etter at ny driftsbasis står ferdig. Nye busslommer, taxiholdeplass og av- og påstigningssone for biltrafikk er planlagt plassert i nær tilknytning til skysstasjonen og ny gangkulvert slik at det blir korte avstander for de reisende. Nye informasjonssystemer vil vesentlig forbedre informasjonsflyt og kommunikasjon til brukere av stasjonen. Planforslaget tilrettelegger for at kravene satt av partene kan oppfylles.

Planforslaget ivaretar ønsket om planfri kryssing for myke trafikanter. Kulvert reguleres fra skysstasjonen til nytt torg øst for sporområdet med mulighet for å komme opp på midtplattform. Det etableres heis i begge ender og ved midtplattform. Nytt torg i øst vil bidra til å knytte stasjonen tettere opp mot byen og vil gi et positivt bidrag til sentrumsutviklingen. Planforslaget vil bidra til å gjøre stasjonen til en integrert del av Otta sentrum og vil vesentlig redusere barrierevirkningen jernbanesporene har i dag. Bussterminalen videreføres på vestsiden av sporene og partenes ønsker med hensyn til parkeringsløsninger ivaretas. Jernbaneparken ligger utenfor planområdet. Det legges ikke opp til å videreføre parkeringsmulighetene nord for parken. Partenes innspill vedrørende skilting og regler for parkering tas til orientering. Det planlegges å stenge kollektivterminalen for gjennomkjøring, men endelig utforming vil bli bestemt i senere fase.

12 Vedlegg som ikke inngår i planbeskrivelsen

Reguleringsbestemmelser

Reguleringsplankart 1:1000

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Illustrasjonsplan 1:1000

Høringsuttalelser