



SEL KOMMUNE

# Områderegulering – Otta sentrum øst

Planbeskrivelse

Vedtatt av Sel kommunestyre 23.09.2019

## Førord

Sel kommune har siden 2012 jobbet med prosjektet *utviklingen av Otta som by og regionsenter* i Nord-Gudbrandsdalen. Det er utarbeidet prinsipper og føringer, og hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for gjennomføring og utvikling av Otta som by og regionsenter. Områdereguleringsplan for Otta sentrum øst er initiert og utarbeidet av Sel kommune.

I det følgende redegjøres det for bakgrunn for planarbeidet og planområdet, samt planprosessen, planstatus og rammebetingelser. Det gis en beskrivelse av planforslaget, etterfulgt av en konsekvensutredning. I tillegg er det utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse av planområdet som følger som vedlegg til planen. Følgende tema er utredet:

- Flom
- Overvannshåndtering
- Støy
- Trafikkforhold
- Jernbanen
- Stedsutvikling
- Boliger
- Kulturminner og kulturmiljø
- Grønnstruktur
- Næringsliv og sysselsetting
- Barn og unge
- Miljø og energi
- Universell utforming
- Skred

Forsidebilde av Harald Valderhaug.

## INNHold

<b>Sammendrag .....</b>	<b>6</b>
<b>1 Bakgrunn .....</b>	<b>7</b>
1.1 Hensikt med planen.....	7
1.2 Forslagsstiller.....	7
1.3 Tidligere vedtak .....	7
1.4 Krav om konsekvensutredning (KU) .....	7
<b>2 Planprosessen .....</b>	<b>8</b>
2.1 Varsel om oppstart .....	8
2.2 Planprogram .....	8
2.3 Medvirkning .....	9
2.4 Planprosessen.....	9
<b>3 Planstatus og rammebetingelser.....</b>	<b>10</b>
3.1 Overordnede planer .....	10
3.1.1 Nasjonale føringer .....	10
3.1.2 Regionale planer .....	11
3.1.3 Kommunale føringer.....	12
3.2 Gjeldende reguleringsplaner .....	16
3.3 Tilgrensende planer .....	17
<b>4 Eksisterende forhold .....</b>	<b>19</b>
4.1 Beliggenhet.....	19
4.2 Dagens arealbruk.....	20
4.3 Stedets karakter .....	20
4.4 Landskap.....	21
4.5 Kulturminner og kulturmiljø .....	21
4.6 Naturverdier .....	22
4.7 Uteområder og rekreasjonsverdi.....	22
4.8 Trafikkforhold.....	23
4.9 Barn og unges interesser .....	24
4.10 Sosial infrastruktur .....	24
4.11 Digital infrastruktur .....	25
4.12 Universell utforming.....	25
4.13 Teknisk infrastruktur .....	25

4.14	Grunnforhold.....	26
4.15	Støy.....	26
4.16	Næring.....	27
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planforslaget.....</b>	<b>28</b>
5.1	Reguleringsformål .....	29
5.2	Bebyggelse og fortetting .....	30
5.3	Næring og forretninger.....	32
5.4	Parkering .....	32
5.5	Trafikk.....	33
5.6	Fortau og gang-/sykkelvei.....	33
5.7	Torg – ST1 og ST2 .....	34
5.8	Park og uteområder.....	35
5.9	Undervisning – BU1 .....	35
5.10	Kulturmiljøer og verneverdig bebyggelse .....	35
5.11	Hensynssone grønnstruktur .....	36
5.12	Hensynssone sikringssone .....	36
5.13	Universell utforming.....	36
5.14	Miljøfokus.....	36
5.15	Digital infrastruktur .....	36
<b>6</b>	<b>Risiko- og sårbarhetsanalyse.....</b>	<b>37</b>
<b>7</b>	<b>Alternativer til planforslaget.....</b>	<b>37</b>
<b>8</b>	<b>Konsekvensutredning .....</b>	<b>38</b>
8.1	Flom.....	38
8.2	Overvannshåndtering.....	39
8.3	Støy.....	39
8.4	Trafikkforhold/ kjøremønster .....	40
8.5	Gang og sykkelveinett .....	41
8.6	Ladestasjoner .....	42
8.7	Jernbanen.....	42
8.8	Stedsutvikling .....	42
8.9	Boliger .....	43
8.10	Kulturminner og kulturmiljø .....	44
8.11	Grønnstruktur.....	45
8.12	Næringsliv og sysselsetting.....	45

8.13	Barn og unge .....	46
8.14	Leke- og oppholdsareal.....	47
8.15	Miljø og energi.....	47
8.16	Universell utforming.....	48
8.17	Skred.....	49
<b>9</b>	<b>Sammendrag av innkomne innspill .....</b>	<b>51</b>
9.1	Merknader ved varsel om oppstart .....	51
9.2	Merknader til høring av planprogrammet .....	55
9.3	Merknader ved offentlig ettersyn .....	58
<b>10</b>	<b>Dokumenter og vedlegg.....</b>	<b>74</b>
	<b>Referanser .....</b>	<b>75</b>

## Sammendrag

Planforslaget legger til rette for videre sentrumsutvikling av Otta sentrum øst. For en arealeffektiv utnyttelse av sentrum er hovedsakelig hele handelssentrum regulert til kombinert formål med en økt utnyttelsesgrad. Boligområdet i sør er regulert til boliger, samt forsamlingshus. Felt B7 i boligområdet er omregulert til boliger med en ny elvepark i tilknytning til den nye elvepromenaden. Elvepromenaden og elveparken gir tilgang til tur- og rekreasjonsmuligheter langs elvebreddene. Elvebakken i nord reguleres til undervisning for en samlet Otta skole. Skolens uteområde skal også anses som et nærmiljøanlegg. Det er i tillegg fokus på å forbedre forholdene for de gående og syklende.

Planområdet er noe utvidet etter varsel om oppstart til å omfatte området sør for Rondatunet.

**Tabell 1: Nøkkelinformasjon**

Tema	Nøkkelinformasjon
Område	Otta sentrum øst
Tiltakshaver	Sel kommune
Grunneiere (sentrale)	Flere enn 100 hjemmelshavere
Forslagsstiller	Sel kommune
Hovedformål	Nr 1: Bebyggelse og anlegg Nr 2: Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur Nr 3: Grønnstruktur Nr 6: Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone
Planområdets areal i daa	196,6 daa
Foreligger det varsel om innsigelse (Ja/nei)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (ja/nei)	Ja
Kunngjøring oppstart	17.06.2016
1. gangs behandling	22.05.2018
Offentlig ettersyn	01.06.2018 - 03.08-2018
2. gangs behandling	20.05.19
Offentlig ettersyn	03.06.2019 – 20.07.2019
3. gangs behandling	03.09.2019
Vedtatt i Sel kommunestyre	23.09.2019



## 1 Bakgrunn

### 1.1 Hensikt med planen

Med bakgrunn i gjennomførte utredninger i prosjektet *Utviklingen av Otta som by og regionsenter*, også kalt regionsenterprosjektet, er det et behov å utarbeide en reguleringsplan som samsvarer med de føringer og prinsipper som er utarbeidet. Reguleringsplan vil være et nødvendig grunnlag for gjennomføring av tiltak i handlingsplanen til regionsenterprosjektet. Reguleringsplanen skal bidra til å legge til rette for videre sentrumsutvikling med blant annet gateutforming, parkering, fortetting og næringsutvikling. Det vil innebære universell utforming av gatene, muligheter for å øke etasjetall og generell fortetting med tanke på boliger, forretning og næring.

Planen er utarbeidet i tråd med plan- og bygningsloven gjeldende fra 1. juli 2009 og er utarbeidet i henhold til sosi-versjon 4.5.

### 1.2 Forslagsstiller

Sel kommune er forslagsstiller og har utarbeidet planforslaget til områdereguleringsplan for Otta sentrum øst.

### 1.3 Tidligere vedtak

1. Planforslaget bygger på utredninger og analyser gjennomført i regionsenterprosjektet.
2. Områdereguleringsplanen er konsekvensutredet. Planprogrammet for konsekvensutredningen ble fastsatt av formannskapet i møte 06.12.16, sak 128/16.

### 1.4 Krav om konsekvensutredning (KU)

Planforslaget vil hovedsakelig være i samsvar med overordnede planer, samt prinsipper og føringer utarbeidet i forbindelse med prosjektet *Utviklingen av Otta som by og regionsenter*. Planen er vurdert å utløse krav om konsekvensutredning (KU) etter vedlegg I og pkt. 1, jf. § 2 f i forrige forskrift om konsekvensutredning publisert 2014. Paragrafen omfatter:

*«Industrianlegg, næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m<sup>2</sup> eller som omfatter et planområde på mer enn 15 dekar.»*

De ulike temaene i konsekvensutredningen er redegjort for i planbeskrivelsen.

## 2 Planprosessen

### 2.1 Varsel om oppstart

Igangsetting av det foreliggende planarbeidet ble varslet i Gudbrandsdølen Dagingen den 17.juni 2016. Samtidig ble grunneiere og aktuelle offentlige høringsinstanser underrettet skriftlig. Det kom inn ni skriftlige innspill og merknader til kunngjøringen av oppstart. Høringsinnspillene er oppsummert og kommentert i kapittel 9.



Figur 2.2.1 Plangrense ved varsel om oppstart

### 2.2 Planprogram

Ved krav om konsekvensutredning følger kravet om et planprogram. Planprogrammet ble lagt ut på høring 7. oktober med en uttalelsesfrist på seks uker. Planprogrammet er grunnlaget for



utarbeidelsen av konsekvensutredningene og danner rammer for det videre arbeidet. Det kom inn ni skriftlige innspill og merknader til planprogrammet som er oppsummert og kommentert i kapittel 9, etter innspillene fra varsling om oppstart. Planprogrammet ble som tidligere nevnt fastsatt av formannskapet i møte 06.12.16, sak 128/16.

## 2.3 Medvirkning

Arbeidet har blitt utført med utgangspunkt i plan- og bygningslovens (pbl) krav til informasjon og medvirkning. Det har i tillegg til normal varsling av oppstart og planprogram, blitt avholdt åpne informasjonsmøter og planen har blitt drøftet i lokale råd, samt andre interesseorganisasjoner som Otta handels- og næringsforening. Reguleringsplanen har også blitt presentert og drøftet i regionalt planforum på Lillehammer i april 2017. Her ble det gitt en orientering om planarbeidet og foreløpig planforslag, samtidig sikret det nyttige innspill før utleggelse til offentlig ettersyn.

## 2.4 Planprosessen

Under er prosessen for reguleringsplan listet opp i en kort oversikt:

<b>Tidslinje</b>	<b>Dato</b>
Varsel om oppstart	17. juni 2016
Utarbeidelse og behandling av planprogram	
Frist for innspill til oppstartsvarsel	12. august 2016
Planprogram lagt ut på høring	07. oktober 2016 – 18. november 2016
Fastsettelse av planprogram	06. desember 2016
Utarbeidelse av planforslag	
Drøfting av plan i regional planforum	25. april 2017
Åpne informasjonsmøter	07. mars 2017 og 15. juni 2017
1. gangs behandling i formannskapet	22. mai 2018
Planforslag lagt ut på høring og offentlig ettersyn	01. juni 2018 – 03. august 2018
Vurdering av innspill	
2. gangs behandling i formannskapet	20.05.19
Vedtak i kommunestyret	23.09 2019
3 ukers klagefrist på vedtaket	

## 3 Planstatus og rammebetingelser

### 3.1 Overordnede planer

#### 3.1.1 Nasjonale føringer

##### **Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2015)**

Forventningene trekker frem tre temaer: 1) Gode og effektive planprosesser, 2) bærekraftig areal- og samfunnsutvikling og 3) attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder. I tredje del fremgår det blant annet at det må utvikles kompakte byer og tettsteder bygget tett rundt kollektivknutepunkter for å redusere byspredning, transportbehov og klimagassutslipp. Det forventes at den kommunale planleggingen legger til rette for tilstrekkelig og variert boligbygging som er lokalisert ut ifra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

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

Retningslinjene skal sikre at planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for næringsutvikling og fremme helse, miljø og livskvalitet. Dette skal skje gjennom å utvikle kompakte byer og tettsteder tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur rundt kollektivknutepunkter.

##### **Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)**

Formålet med Rikspolitiske retningslinjer (RPR) er å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter Pbl. RPR gir kommunene et bedre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unges interesser i sin løpende planlegging og byggesaksbehandling, samt vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

##### **Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 (2012)**

Retningslinjen gir føringer og prinsipper for behandling av støy i planlegging av blant annet reguleringsplaner. Det er anbefalt å beregne to støysoner rundt viktige støykilder, en rød og en gul sone. I den røde sonen er hovedregelen at støyfølsom bebyggelse skal unngås, mens den gule sonen er en vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. Sentrumsområder kan avsettes som avvikssoner i kommuneplan.

### **Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)**

Hensikten med anbefalingene er å sikre og legge til rette for en langsiktig arealplanlegging som forebygger og reduserer lokale luftforurensningsproblemer. Retningslinjene skal bidra til å ivareta hensynet til menneskers helse og trivsel gjennom: 1) Å gi anbefalinger for når og hvordan lokale luftforurensning skal tas hensyn til ved planlegging av virksomheter eller bebyggelse og 2) Å gi anbefalinger med hensyn til områdets egnethet for ulike arealbruk ut fra luftforurensningsforhold, samt vurdere behovet for avbøtende tiltak. Det skiller mellom to soner, en gul og en rød. Sentrumsområdet kan avsettes som avvikssoner i kommuneplan.

### **Nasjonal transportplan (2018-2029)**

Nasjonal transportplan presenterer regjeringens transportpolitikk. Regjeringen ønsker å utvikle et moderne og fremtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen enklere, raskere og sikrere. Viktige mål er effektiv bruk av virkemidler og styrket samspill mellom transportformene. Hovedmålene for transportpolitikken er blant annet: Bedre fremkommelighet og redusert avstandskostnader, å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret, visjon om ingen skadde eller drepte i transportsektoren, begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport og et transportsystem som er universelt utformet.

Transportplanen tar hensyn til at ulike transportformer har ulike egenskaper og at det er forskjellige transportbehov i ulike deler av landet.

### **Nasjonale mål for vann og helse (2014)**

De nasjonale målene er fastsatt med utgangspunkt i WHO's og UNECE's Protokoll for vann og helse, og har til hensikt å sikre tilstrekkelig forsyning av rent vann og tilfredsstillende sanitære forhold for alle.

#### **3.1.2 Regionale planer**

### **Regional plan for utvikling av attraktive byer og tettsteder i Oppland (2016)**

Formålet med planen er å bidra til mer attraktive og robuste byer og tettsteder gjennom kriterier for god stedsutvikling og retningslinjer for etablering av handel. I den regionale planen, punkt 3.5, er Otta utpekt som et regionsenter i Nord-Gudbrandsdalen. Intensjonene i reguleringsplanarbeidet er i samsvar med intensjonene i den regionale planen.

### **Regional planstrategi. Mulighetenes Oppland i ei grønn framtid (2016-2020)**

Formålet med planen er å beskrive de viktigste utviklingstrekkene, utfordringene og

mulighetene i fylket. På bakgrunn av dette skal fylkeskommunen prioritere viktige politikkområder og beslutte videre politikktutvikling og planarbeid de fire kommende årene.

Overordnet ambisjon for samfunnsutviklingen er mulighetene som ligger i en grønn framtid. Dette skal prege de tre prioriterte politikkområdene: næringsutvikling, kompetanse og samferdsel.

### **Regional plan for folkehelse (2018-2022)**

Formålet med en regionalplan for folkehelse er å synliggjøre folkehelse som et regionalpolitisk satsingsområde.

### **Regional plan for klima og energi for Oppland (2013-2024)**

Formålet med planen er å informere om de utfordringene fylket står overfor og bidra til å prioriterer tiltak innen utvalgte satsingsområder.

Satsingsområdene er:

- Transport
- Landbruk
- Avfall
- Areal- og transportplanlegging
- Kunnskapsformidling, forbruk og holdninger.

### **Regional plan for Gudbrandsdalslågen (2018)**

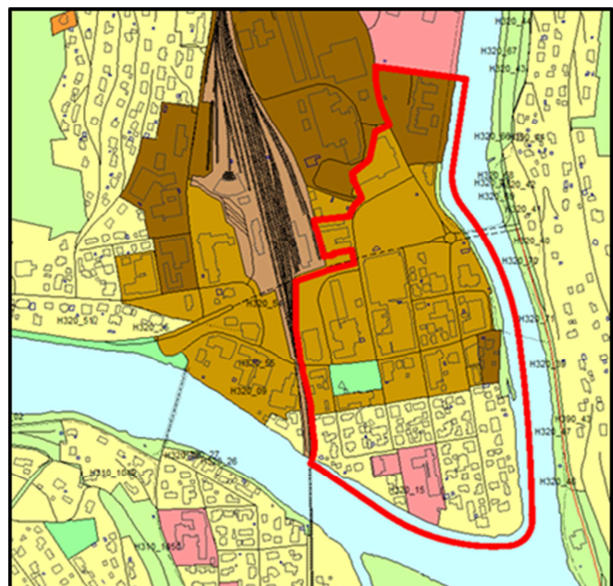
Formålet med planen er å bidra til økt sikkerhet for samfunnet mot skred- og flomskader samtidig som vann-, natur- og friluftsverdiene ivaretas.

### **3.1.3 Kommunale føringer**

#### **Kommuneplanens arealdel 2016-2025**

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt i juni 2016 og erstatter kommunedelplanen for Otta. I arealdelen er planområdet avsatt hovedsakelig som sentrums- og boligformål. Sentrumsformål er vist med brun og mørkebrun farge, gult er boliger, grønt er park eller friområde, og rosa er offentlig formål (Fig 3.1.1).

Forslag til reguleringsplan for Otta sentrum



Figur 3.1.1 Utsnitt av kommuneplanens arealdel med plangrense

øst er utarbeidet i samsvar med sentrums- og boligformålet avsatt i arealdelen.

### **Kommuneplanens samfunnsdel 2018-2030**

Mål og strategier for verdiskapning/næringsutvikling, attraksjon/bokvalitet, folkehelse/livskvalitet og Otta som by og regionsenter

### **Strategisk næringsplan for Sel kommune**

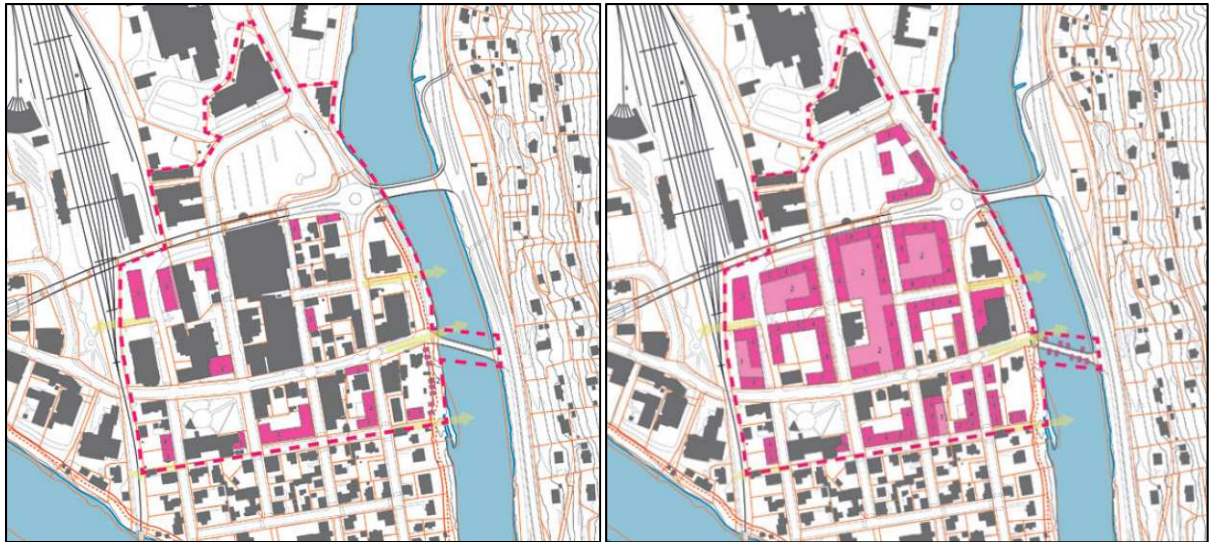
Sel kommune skal være en næringsvennlig kommune. Vi skal satse på næringer der vi tradisjonelt har stått sterkt. Vi skal utnytte våre natur- og kulturressurser og vår strategiske beliggenhet. Næringer som har sterk vekst nasjonalt og globalt skal også være satsingsområder i Sel.

### **Otta som by og regionsenter**

Otta er regionsenter for Nord-Gudbrandsdalen og under prosjekter *Utvikling av Otta som by og regionsenter* har det blitt utarbeidet et strategidokument med tilhørende dokumenter; gatebruksplan og fortetningsstudie for sentrale Otta. I tillegg er det utarbeidet en handlingsplan, som skisserer tiltak for gjennomføring på kort sikt og i et lengre perspektiv. Reguleringsplanen tar utgangspunkt i store deler av de ovennevnte dokumenter og vil gi grunnlag for videreutvikling av Otta som by- og regionsenter.

#### *Fortetningsstudie for sentrale Otta*

Fortetningsstudie avdekker muligheter og potensial, og angir rammer for: *hvor* man skal fortette og *hvordan* man skal fortette. Innenfor planområdet er Elvebakken, Elveparken, området nord for Rema 1000, p-plass ved Amfi, shell-tomta, Loftgårdsbrua og Otta skole påpekt som områder med stort utviklingspotensial. Fortetningsstudie viser to forskjellige fortetnings metoder, moderat fortetting og omfattende fortetting, innenfor området som defineres som handelssentrum (Fig 3.1.2). I tillegg er det vist til muligheter for fortetting i området som omfatter småhusbebyggelse og Otta skole. Fortetningsstudiet viser også til hovedprinsipper for byggehøyder som er innarbeidet i planbestemmelsene.

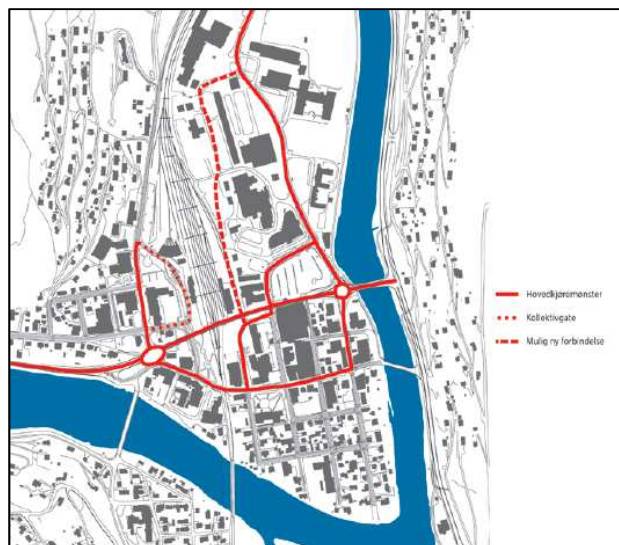


Figur 3.1.2 Forslag til moderat fortetting til venstre og omfattende fortetting til høyre

### Gatebruksplan for sentrale Otta

Gatebruksplanen definerer hovedprinsipper og retningslinjer for, hvilke *rolle* de ulike gatene og byrommene kan ha, hvilke *funksjoner* og *innhold* gatene og byrommene kan ha, hvem som er *brukerne* av gatene og byrommene, og hvordan *utformingen* av gatene og byrommene kan være.

Innenfor planområdet er bytorg/gågate i Johan Nygårds gate, byparken og elveparken vist som prioriterte byrom, samt p-plassen ved Amfi og området ved Loftgårdsbrua er markert som prioriterte byrom/utviklingsområder. Fremtidig hovedkjøremønster for sentrum er vist i figur 3.1.3, samt forslag til gatas nye roller er vist i figur 3.1.4. Det er også utarbeidet Gatebruksplan som viser forslag til ulike prinsipper for nye mulige gatesnitt.



Figur 3.1.3 Nytt fremtidig hovedkjøremønster på Otta

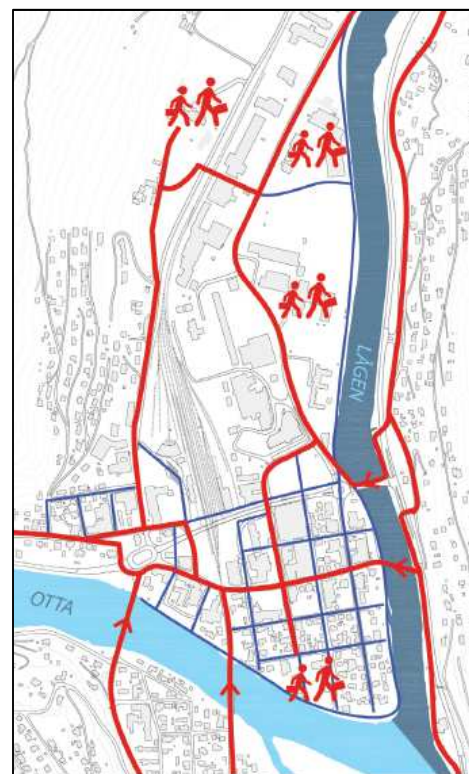




Figur 3.1.4 Forslag til gatenes nye roller

### Gang- og sykkelstrategi

I forbindelse med regionsenterprosjektet er det utredet en strategi for gang- og sykkelvei. Strategien presenterer et sammenhengende nettverk av gater og veier for gang og sykkel gjennom sentrum (Figur 3.1.5). De røde linjene viser primær sykkeltrasé og de blå linjene viser sekundær sykkeltrasé. Ulike trafikanter prioriteres i ulike soner. En helhetlig gang- og sykkelstrategi for Otta skal bidra til at det blir trygt og attraktivt å gå og sykle, spesielt til og fra skolene. Otta skole 5. – 7. trinn i sør er vedtatt flyttet til der Elvebakken aktivitetssenter er i dag.



Figur 3.1.5 Prinsippskisse for sykkeltrasé

## 3.2 Gjeldende reguleringsplaner

Hovedsakelig består planområdet av gjeldende reguleringsplan for Otta sentrum øst (vedtatt 2000, planid 05170066). Planområdet omfatter dessuten enkelte reguleringsplaner som også vil erstattes av områdereguleringsplan for Otta sentrum øst.

De øvrige reguleringsplanene er:

- Otta sentrum (vedtatt 1983, planid 05170015)
- Endring av reguleringsplan for Otta sentrum (vedtatt 1991, planid 05170033)
- Ottatunet, ny del (vedtatt 2004, planid 05170086)
- Detaljregulering for Otta sentrum, kvartal 37-1 (vedtatt 2010, planid 05170113)

Et utsnitt av gjeldende reguleringsplaner i Otta sentrum er vist i figur 3.2.1.



Figur 3.2 1 Gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet



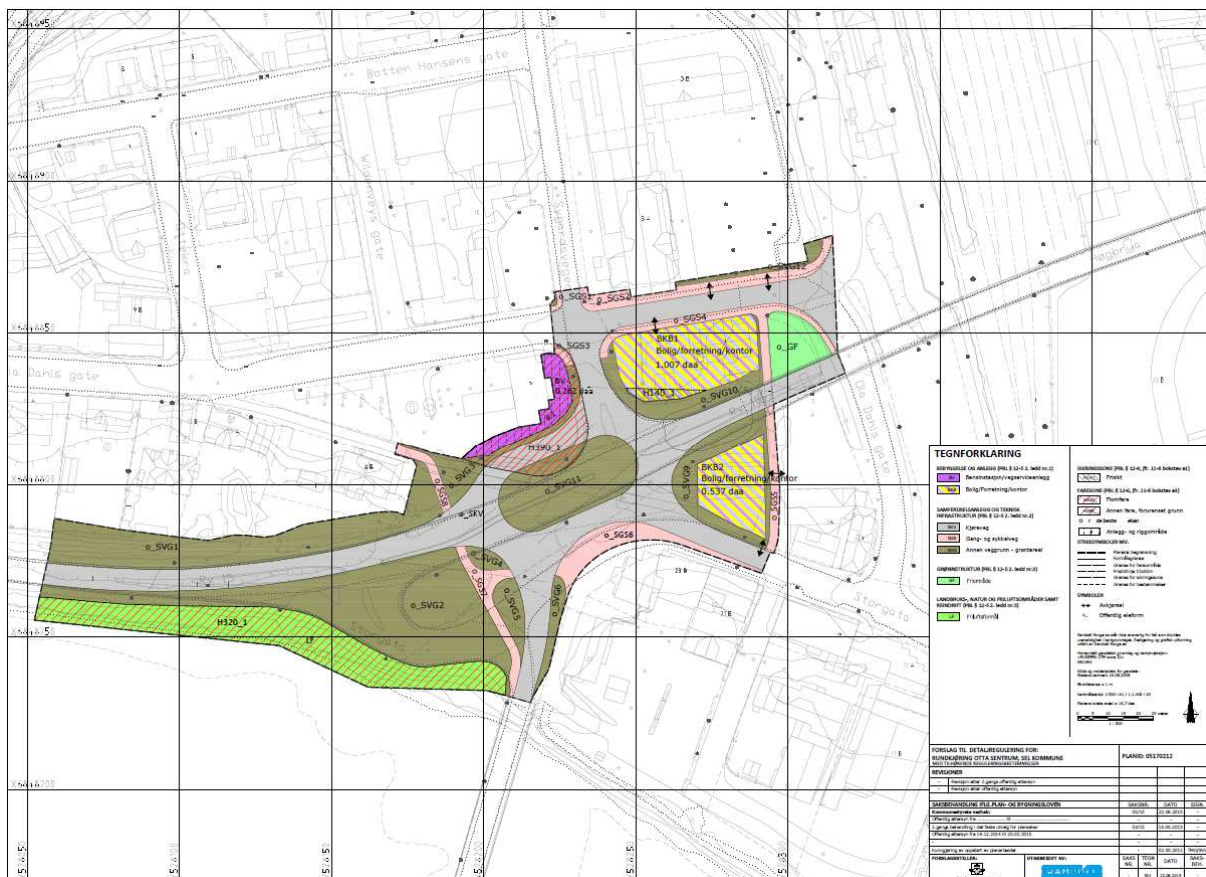
### 3.3 Tilgrensende planer

#### Detaljregulering for E6 Bredevangen-Otta

Detaljreguleringsplan for ny E6 fra Bredevangen til Otta ble vedtatt 18.03.13. Dette er en av flere parseller for utbygging av ny E6 fra Ringebu til Otta. I detaljreguleringsplan for E6 Bredevangen – Otta ligger også gjennomføring av en ny bru over Gudbrandsdalslågen til Otta kultur- og næringspark ved Ulvolden camping. Ny bru vil muliggjøre en fordeling av trafikken gjennom Skansen og avlaste presset i rundkjøringen innenfor planområdet.

#### Detaljregulering for rundkjøring Otta sentrum

Detaljreguleringsplan for rundkjøring Otta sentrum ble vedtatt 22.06.15. Planen omfatter ny rundkjøring på Rv. 15 som skal erstatte T-kryssene med Sjoavegen og Selsvegen. Ny rundkjøring vil gi et mer oversiktlig trafikkbilde, redusere farten på Rv. 15 og atkomsten til sentrum fra Storgata vil bli mer tydelig. Gjennomføring av rundkjøringen er en del av arbeidet med utbyggingen av E6.



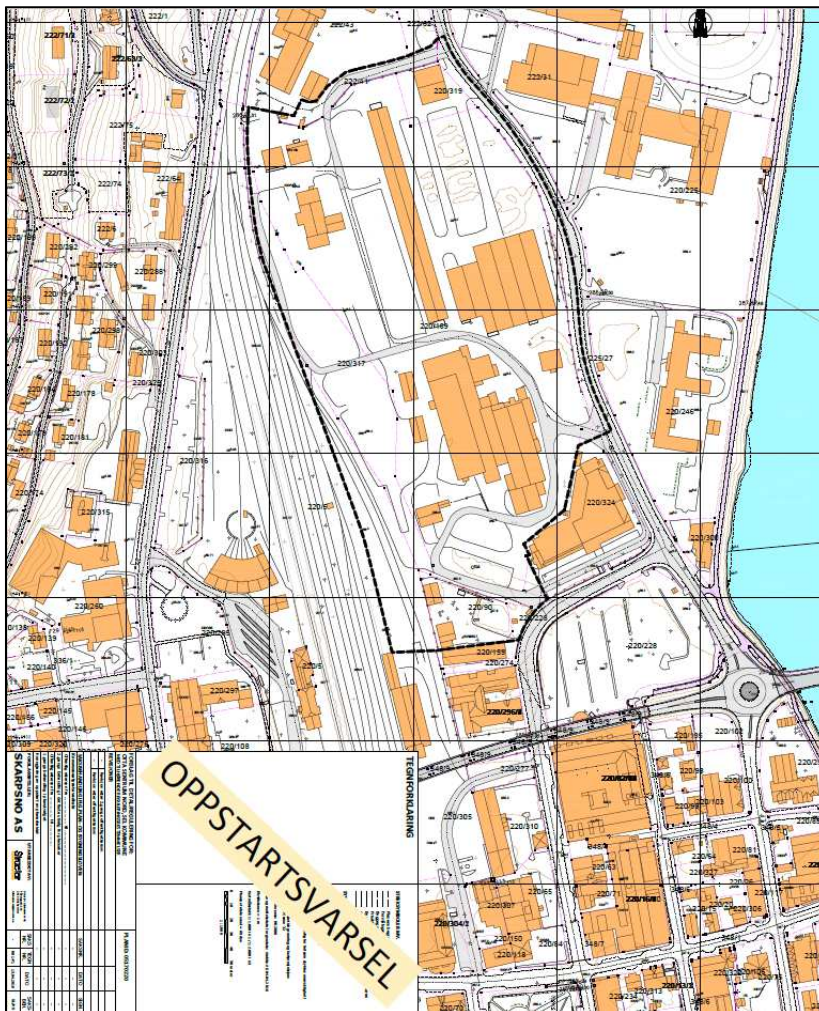
Figur 3.3.1 Plankart over detaljreguleringsplan for rundkjøring Otta sentrum

### Detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon

Bane NORs detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon ble vedtatt på nyåret 2018. I reguleringsplanen er det blant annet planlagt en undergang under jernbanesporene. Dette vil gi bedre forutsetninger og kortere avstander for reisende med tog og buss til å krysse jernbanelinja til sentrumsområdet. Korttids- og langtidsparkering for kollektivreisende er tiltenkt på østsiden av jernbanelinja.

### Detaljreguleringsplan for Otta sentrum nord

Nord for plangrensen er det vedtatt planprogram for en detaljreguleringsplan som har til hensikt å tilrettelegge for videre sentrumsutvikling, på område til Otta sag. Det er viktig å se sammenheng mellom reguleringsplanene da Otta sentrum nord ev. vil ekspandere sentrumsområdet nordover.



Figur 3.3.2 Plangrense over planområdet ved varsel om oppstart



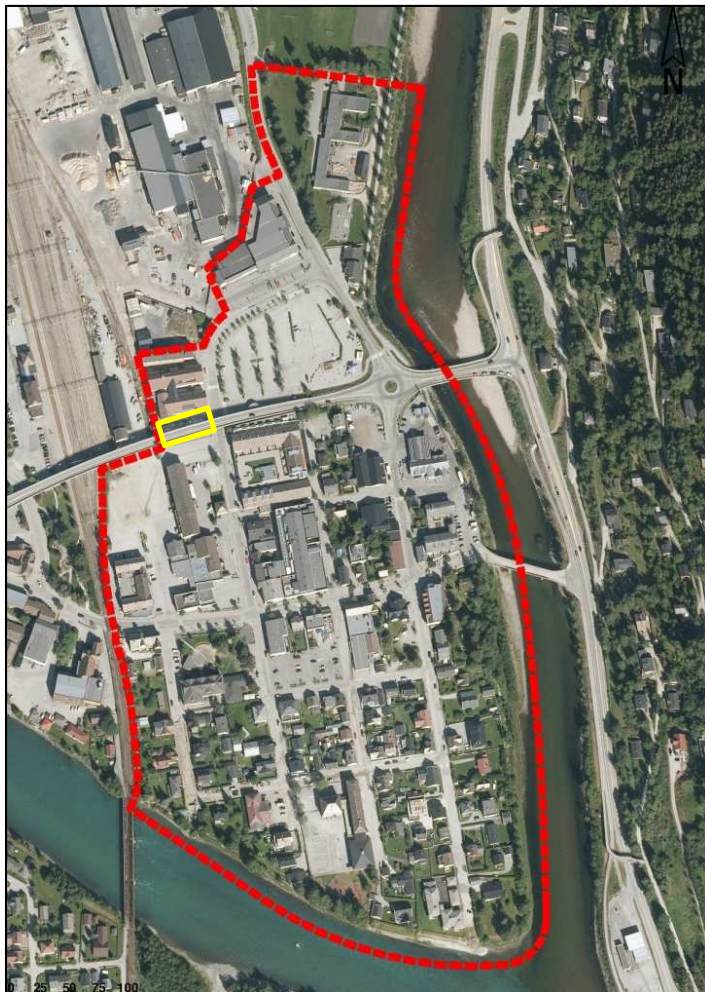
## 4 Eksisterende forhold

### 4.1 Beliggenhet

Planområdet omfatter sentrumskjernen på Otta. Planområdet avgrenses av jernbanelinja og Otta sag i vest, Otta-elva i sør, Gudbrandsdalslågen i øst og Otta ungdomsskole i nord. Avgrensning av planområdet fremgår av kartutsnittet nedenfor. Det er om lag 196,6 daa og består av et handelssentrum i den nordlige delen og boligområde i den sørlige delen. Områdereguleringsplanen vil således være viktig i en videre utvikling av Otta som by og regionsenter da det omfatter sentrumskjernen. Store deler av arealene innenfor planområdet er allerede utbygd og ivaretar ulike funksjoner.

#### Utvidet plangrense

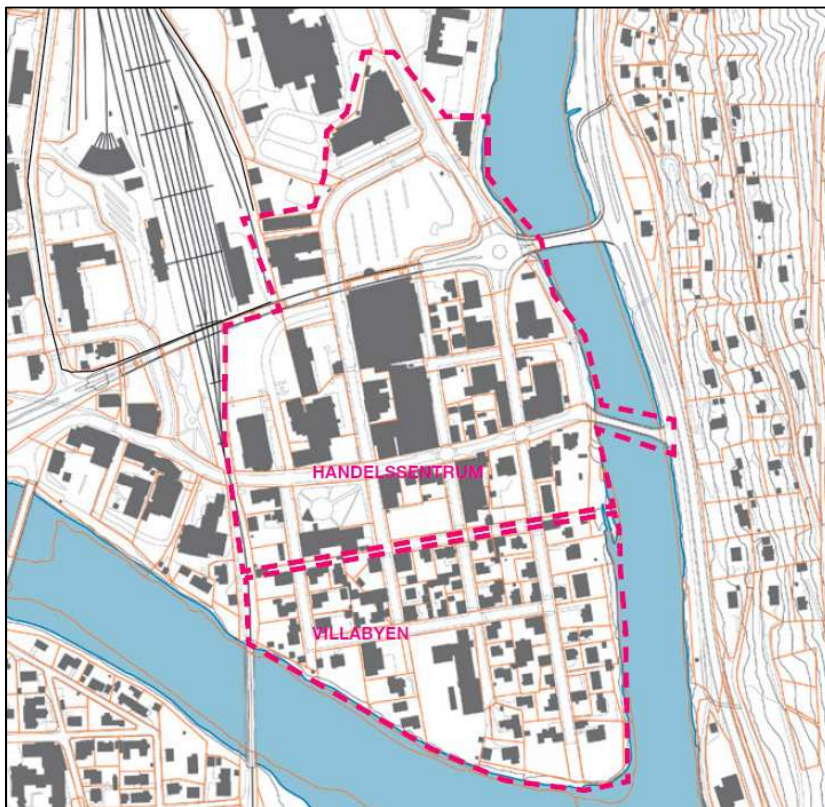
Et mindre område sør for Rondatunet var med i varsel om oppstart av Bane NOR sin detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon. Området på ca. 850 m<sup>2</sup> har i etterkant blitt tatt ut av denne detaljreguleringsplanen. Med bakgrunn i at det tidligere har blitt varslet igangsatt planarbeid for området, utvides områdereguleringsplanen Otta sentrum øst til å innbefatte arealet markert med gult (Figur 4.1.1). Konsekvensen av ikke å ta med arealet, ville ført til at et viktig område som skal føre passasjerstrømmen fra Otta stasjon og skysstasjonen til sentrum, ikke blir omregulert.



Figur 4.1.1 Planavgrensning inkludert området sør for Rondatunet markert med gult

## 4.2 Dagens arealbruk

Dagens arealbruk er i hovedsak sentrumsformål med handel og servicenæring, parkering, park, friområder, forsamlingslokale, skoleområde og boligbebyggelse. Veiarealene er i hovedsak kommunale veier og noen private, men Rv 15 eies og driftes av Statens vegvesen. Det er blant annet å finne Nord-Gudbrandsdalens største kjøpesenter midt i planområdet. I kort avstand fra kjøpesenteret finner man andre forretninger og tjenesteyting. Søndre del av planområdet består av boligområde med småhusbebyggelse (kalt villabyen i regionsenterprosjektet), Otta skole 5. – 7. trinn og forsamlingslokale. Den nordre delen består i hovedsak av et handelssentrum i kombinasjon med boliger, forretninger og kontorer, samt andre sentrumsformål som parkering, bensinstasjon og park (Figur 4.2.1).



Figur 4.2.1 Mesteparten av planområdet er i regionsenterprosjektet delt inn i et handelssentrum og småhusbebyggelse. Lengst nord ligger Elvebakken aktivitetssenter.

## 4.3 Stedets karakter

Bebyggelsen i sør er for det meste småhusbebyggelse, mens bebyggelsen nordover er mer variert. Området er bygget opp i en kvartalsstruktur og all bebyggelse har gjennomgående høyder på 1-2 etasjer. Store deler er asfalterte flater og gangveier er enten asfaltert eller steinsatt med brustein eller skifer. Storgata er plantet med trær som deler opp gateparkeringen. Fjellene rundt Otta er synlige fra de fleste gatene, men noen gateløp er trange sett i forhold til høyden på byggene. I kryssene åpnes gatebildet mer opp og utsikten bestemmes ofte utfra gateløpene.



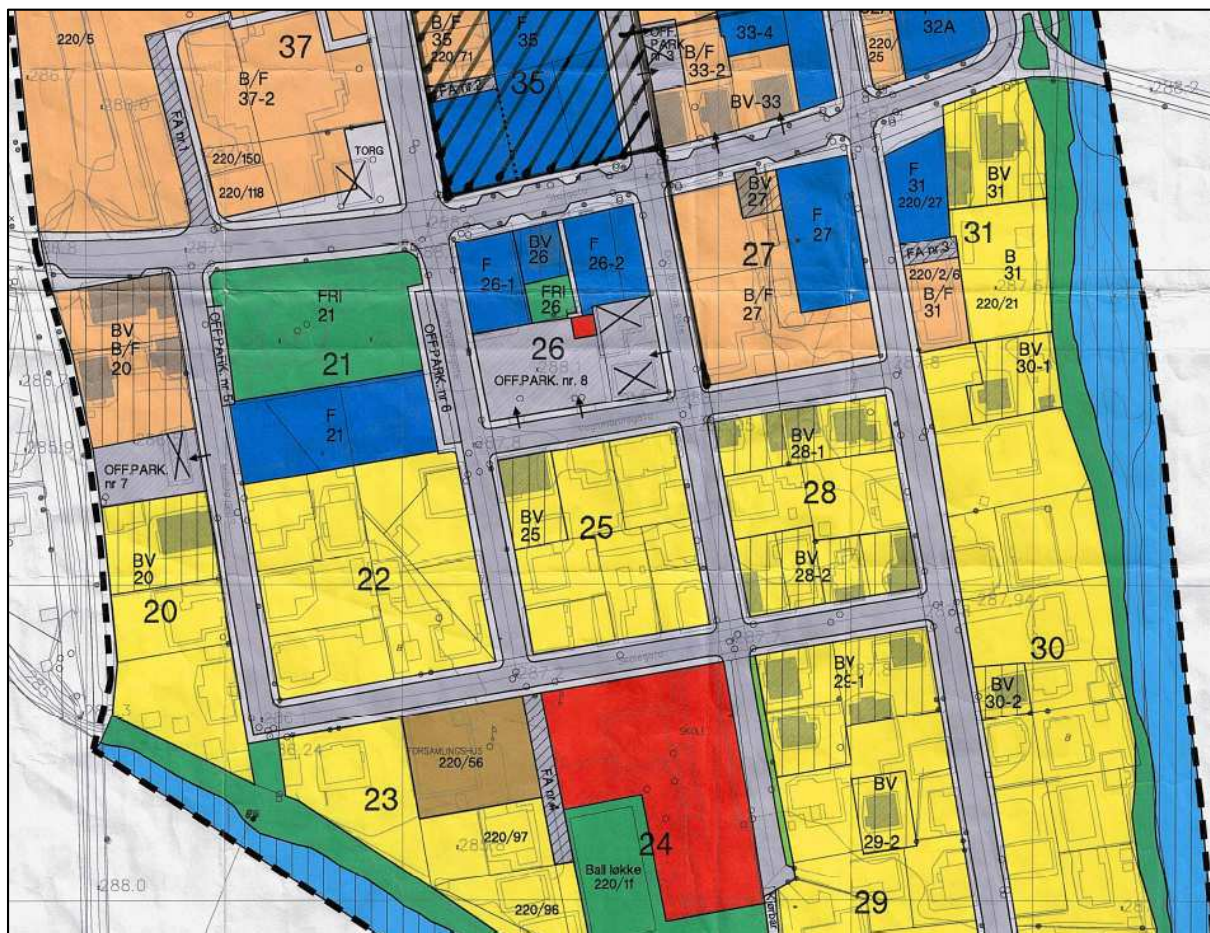
#### 4.4 Landskap

Planområdet befinner seg i en dalbunn omringet av bratte og høye fjell. Dalformen er langstrakt og strekker seg fra sør til nord, med delvis sikt mot dalføret som strekker seg vestover. Terrenget er flatt og omtrent hele planområdet er nedbygd. Elvene Gudbrandsdalslågen og Otta-elva møtes i sørenden av Otta sentrum øst og omslutter planområdet i både sør og øst.

Otta ligger i herdighetszone 6 med et kontinentalt klima og mulighet for gode solforhold hele dagen på sommerhalvåret.

#### 4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet er stort sett nedbygd, men består av ulike kulturmiljøer. Dette er bebyggelse og bygningsmiljø som er regulert i reguleringsplan for Otta sentrum øst fra 2000 (Figur 4.5.1). Bevaringsverdige bygninger og kulturmiljø i gjeldende plan er merket med egen hensynssone og/eller grå markering på bebyggelsen på utsnittet av plankartet.



Figur 4.5.1 Markerte bygninger i grått og BV viser bevaringsverdige bygninger og kulturmiljø

Bebyggelse markert som verneverdig sør i kvartal 30 på plankartet er gitt dispensasjon til å rive bygningene på tomten for å bygge nytt leilighetskompleks. Bygning i nordvestre hjørne i kvartal 28 og nordøstre hjørne i kvartal 29 er også revet etter dispensasjonsbehandling.

#### 4.6 Naturverdier

Naturbasen viser et fåtall arter som er nær truet eller kritisk truet. Disse artene er oppdaget mellom 1916 til 1971. Etter den tid har sentrumsområdet gjennomgått en stor utbygging og utvikling med bystatus siden 2000. Planområdet omfatter i dag et nedbygd sentrum med beplantede og opparbeidede utearealer. Med bakgrunn i dette er det vurdert som lite sannsynlig at disse artene eksisterer i planområdet. Planområdet vurderes ikke som et viktig område for bevaring av artene.

I 2015 er det gjort funn av svartelistearten rødhyll.

#### 4.7 Uteområder og rekreasjonsverdi

Det største opparbeidede friområdet innenfor planområdet er byparken, som ligger midt i sentrum. Parken inneholder grøntarealer, benker og en sentrumsscene som blir benyttet på sommerhalvåret under arrangementer som konserter, forestillinger etc. I tillegg er det sitteplasser ute i tilknytning til restauranten Verona, med mulighet for servering. Like vest for planområdet ligger også stasjonsparken med lekeplass for de mindre barna og benkeplasser.



Figur 4.7.1 Deler av byparken i sentrum sett fra nordøst

Friområdet lengst sør er en del av Otta skole og består av et klatrestativ og grøntareal. Skoleområdet er også tilgjengelig etter skoletid. Fra Loftgårdsbrua og sørover i planområdet er det nylig opparbeidet en elvepromenade med gang- og sykkelvei, samt sitteplasser.

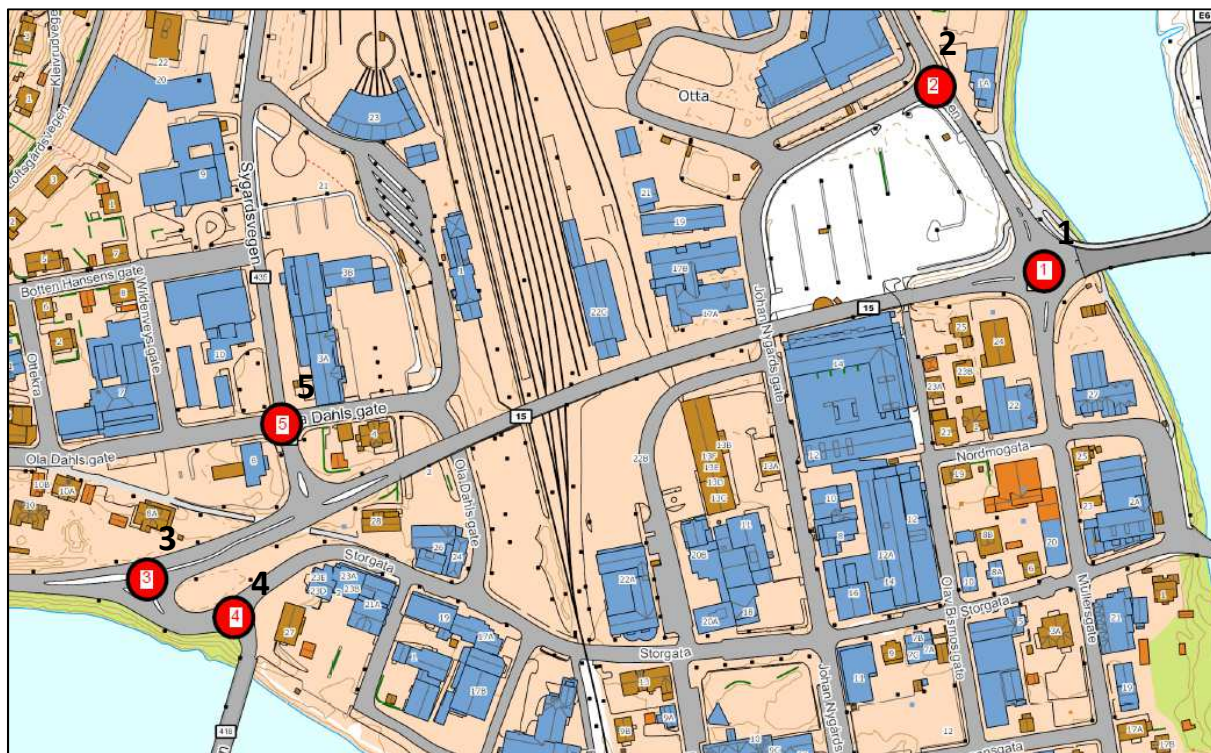


## 4.8 Trafikkforhold

### Trafikk

Atkomst til planområdet kan skje i øst fra E6 og Rv. 15 eller i vest fra Rv. 15 via Storgata. Fartsgrensen er 30 km/t innenfor hele planområdet, med unntak over høgbrua hvor det er 50 km/t. På høgbrua går Rv. 15 som kobles på E6 øst ved Lågenbrua. E6 går langs Gudbrandsdalslågen på østsiden siden av elva. Otta er et viktig knutepunkt mellom nord, sør og vest, og det er en del trafikk på Rv. 15 og E6. For 2016 er det i følge Statens vegvesen sin internettside [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no) registrert ca. 5583 kjøretøy/døgn på Rv. 15 over høgbrua. På den korte strekningen mellom rundkjøringen og E6 er det registrert 6197 kjøretøy/døgn.

I 2013 ble det utført trafikktelegninger på Otta over tre dager, morgen og ettermiddag. Det ble plassert ut tellepunkt på sentrale plasser i sentrum (Figur 4.9.1). Trafikktelegningene viser blant annet at det er stor trafikk fra rundkjøringen inn på Skansen morgen og ettermiddag. For tellepunkt 1 i rundkjøringen ved Circle K, kjørte ca. 44 % av kjøretøyene inn på Skansen fra E6, mens 21 % kjørte inn på Müllersgate. De resterende 34 % kjørte videre på Rv. 15. Tellepunkt 2 er i T-krysset Skansen/Johan Nygårds gate. Her kjørte neste 55 % videre nordover på Skansen, mens ca. 45 % kjørte inn på Johan Nygårds gate. Ved tellepunkt 4 som er T-krysset Sjoavegen/Storgata kjørte ca. 45 % fra Rv. 15 inn på Storgata istedenfor sørover på Sjoavegen. Fra Sjoavegen kjørebru kjørte ca. 43 % inn på Storgata og resterende inn på Rv. 15.



Figur 4.9.1 Tellepunkt under trafikktelegning på Otta i 2013

### **Parkering**

Innenfor planområdet er det flere parkeringsplasser, både private og offentlige. Av offentlig parkeringsplasser er det en stor parkeringsplass nord for Amfi og en i kvartalet sør for Amfi, samt en mindre parkeringsplass ved Loftgårdsbrua og en vest for Amfi ved høgbrua. I tillegg finnes kantparkering i flere av gatene i sentrum. Offentlig parkeringsplass nord for Amfi har ca. 200-240 plasser og parkeringsplassen i kvartalet sør for Amfi har ca. 55-60 plasser.

### **Trafikksikkerhet**

Enkelte steder er det smale fortau eller mangel på fortau, og det er ingen egne sykkelfelt eller sykkelveier innenfor planområdet. Da sebrastriper som markerer overgangsfelt forsvinner ganske fort, er det flere steder overgangsfeltet er helt eller delvis borte. For kryssing av jernbanelinjen i vest er det en planovergang med bom og lyd- og lyssignal. Det er i de siste 10 årene ikke registrert personulykker i forbindelse med planovergangen, men det er rapportert om flere uønskede hendelser (Bane Nor).

### **Kollektivtilbud**

Ekspressbussene som kjører nattetid stopper midlertidig utenfor Circle K. Utenom ekspressbussene er det ingen annen kollektivtransport som stopper innenfor planområdet. Otta stasjon og skysstasjon ligger på vestsiden av jernbanelinja som grenser til planområdet. For dette området er det som tidligere nevnt vedtatt en detaljreguleringsplan med planlagt undergang mellom stasjonsområdet og Otta sentrum øst.

## **4.9 Barn og unges interesser**

Byparken midt i sentrum, lekeområde på Otta skole og biblioteket er viktige områder for barn og unge innenfor planområdet. Kjøpesenteret er også av stor interesse for barn og unge, da spesielt eldre barn. Like utenfor planområdet i vest er stasjonsparken. I nord grenser planområdet til Otta nærings- og kulturpark. Her finner man idrettsanlegg og nærmiljøanlegg som fotballbaner, BMX-bane, Ottahallen, svømmehall, fotballbinge, tennisbane, utendørs håndballbane, volleyballbane, ungdomsskole og videregående skole, samt kulturhus med kino.

## **4.10 Sosial infrastruktur**

I Sel kommune er det tre barneskoler, to ungdomsskoler og en videregående skole. Otta barneskole, avd. sentrum (5. - 7. trinn) ligger sør i planområdet. Barneskolen er planlagt flyttet. I forbindelse med utredningsarbeid for lokalisering av en samlet barneskole og ny

sentrumsbarnehage, er det vedtatt at Otta barneskole 1.-7- trinn samles på tomten hvor Elvebakken aktivitetssenter holder til.

Det er ingen barnehager innenfor planområdet, det er i dag to private barnehager og tre offentlige ikke langt unna Otta sentrum. For de tre kommunale barnehagene er det vedtatt at det skal bygges ny felles sentrumsbarnehage på Nyhusom. Legevakten og brannvesenet ligger også i kort avstand, på vestsiden av jernbanelinja.

#### **4.11 Digital infrastruktur**

Bruk av mobile enheter og behov for tilgang til internett har de siste årene blitt større. Innenfor planområdet er det begrenset tilgang på åpen internettilgang. Barn og unge sitter ofte på Sel bibliotek eller utenfor Coop Extra med bakgrunn i tilgang på gratis internett.

#### **4.12 Universell utforming**

Store deler av planområdet er ikke universelt utformet/tilgjengelig for alle. Fortauene er enkelte steder smale og ufremkommelige grunnet ødelagt dekke og bratte helninger. Hindringer som møblement, lyktestolper og trapper gjør det også vanskelig å ta seg frem med rullestol. Enkelte steder er det ikke opparbeidet fortau. Det er lite til ingen ledelinjer for svaksynte og markeringer i overflate for blinde. Utflytende arealer både på gangvei, parkering og kjørevei kan også gjøre det vanskelig å orientere seg og skape utrygge situasjoner. Det er mangel på romlekant/varsselfelt på fortauene.

#### **4.13 Teknisk infrastruktur**

##### **Vann og avløp**

Ledningsnett for vann og avløp er godt dekket i hele planområdet. Det er utarbeidet hovedplan for vann og avløp for hele Sel kommune. Innenfor planområdet er ledningsnett i Skolegata, Mostugugata og søndre del av Olav Bismos gate allerede oppgradert. I Johan Nygårds gate er det igangsatt oppgradering.

##### **Energiforsyning og alternativ energi**

Kraftleverandøren innenfor planområdet er Eidefoss AS. Det er totalt ni trafoer innenfor planområdet og en like utenfor plangrensen i nordvest. Nord for planområdet ligger fjernvarmeanlegget Otta Biovarme. Anlegget baserer seg på vannbåren varme. Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for tilkoblingsplikt. I dag er det lagt fjernvarme ned til Amfi, Sagtunet.

#### 4.14 Grunnforhold

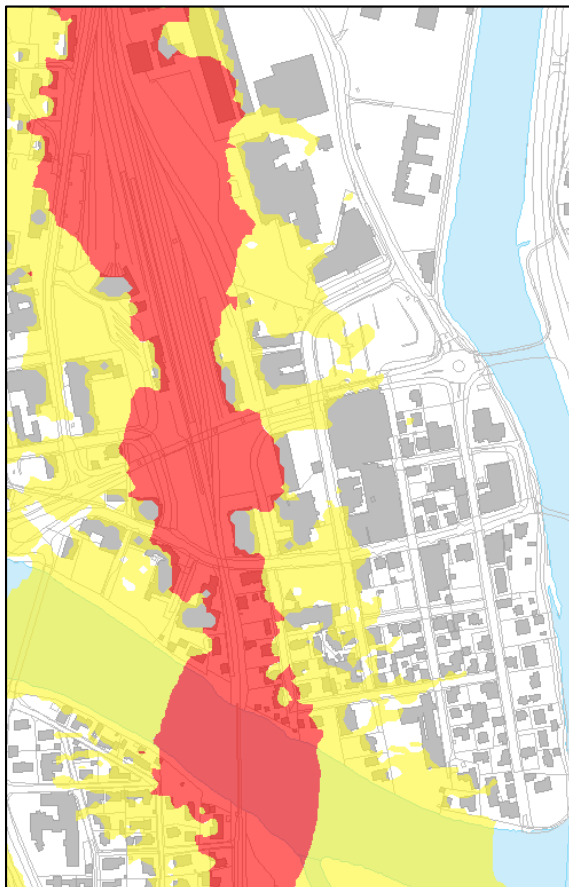
Otta sentrum ligger på et elvedelta og terrenget er generelt gjennomgående flatt. Kvartærgeologiske kart viser at løsmassene generelt består av elveavsetninger. Grunnvannet ligger normalt to meter under terrenget, men dette varierer med vannføringen i Gudbrandsdalslågen og Otta-elva.

#### Grunnforurensning

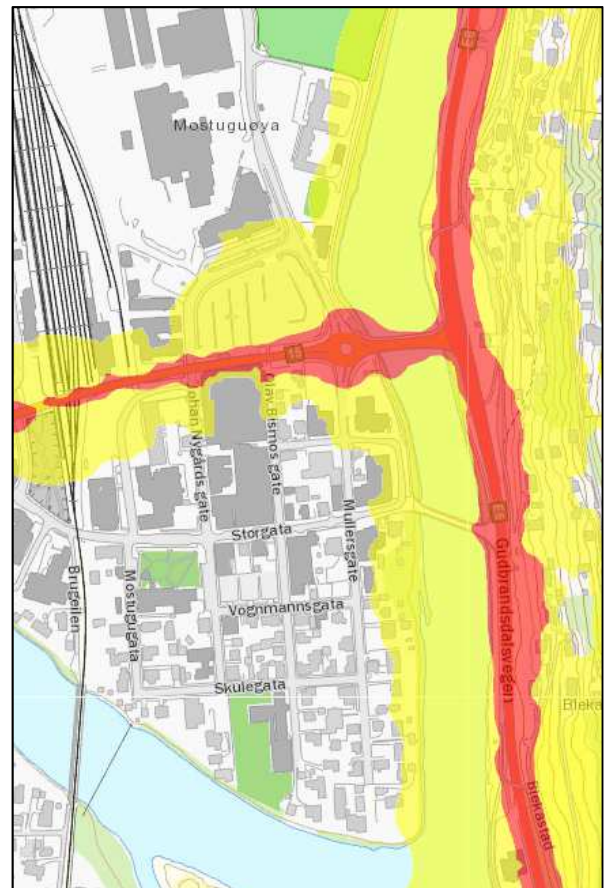
I tillegg til dagens bensinstasjon Circle K, har det tidligere også vært bensinstasjoner i Storgata 18 og Storgata 3. I Müllersgate 20 ligger det også et bilverksted. Det er ikke foretatt grunnundersøkelser i disse områdene, og det er mulighet for at grunnen under disse lokalitetene er forurenset. Eventuell grunnforurensning undersøkes nærmere i forbindelse med byggesak.

#### 4.15 Støy

Hovedkildene til støy innenfor planområdet er Rv. 15, E6 og jernbanen. Oversendte støysoner fra Bane NOR viser at noen av bygningene ligger innenfor rød støysone fra jernbanen (Figur 4.15.1). Støysoner fra Rv. 15 og E6 (InnlandsGIS) viser at kun nordre del av Amfi og ett bygg øst for Amfi ligger innenfor rød støysone fra Rv. 15 (Figur 4.15.2).



Figur 4.15.1 Støysoner fra jernbanen



Figur 4.15.2 Støysoner fra Rv. 15 og E6



#### 4.16 Næring

Otta er et viktig senter for handel, administrasjon og næring i Gudbrandsdalen. På bakgrunn av Dovrebanen og oppføring av Otta stasjon har det vokst opp flere ulike industrier og næringsvirksomheter. Ambisjonene i prosjektet Otta som by og regionsenter er å legge til rette for sentrumsutvikling med næring og boliger i Otta sentrum.



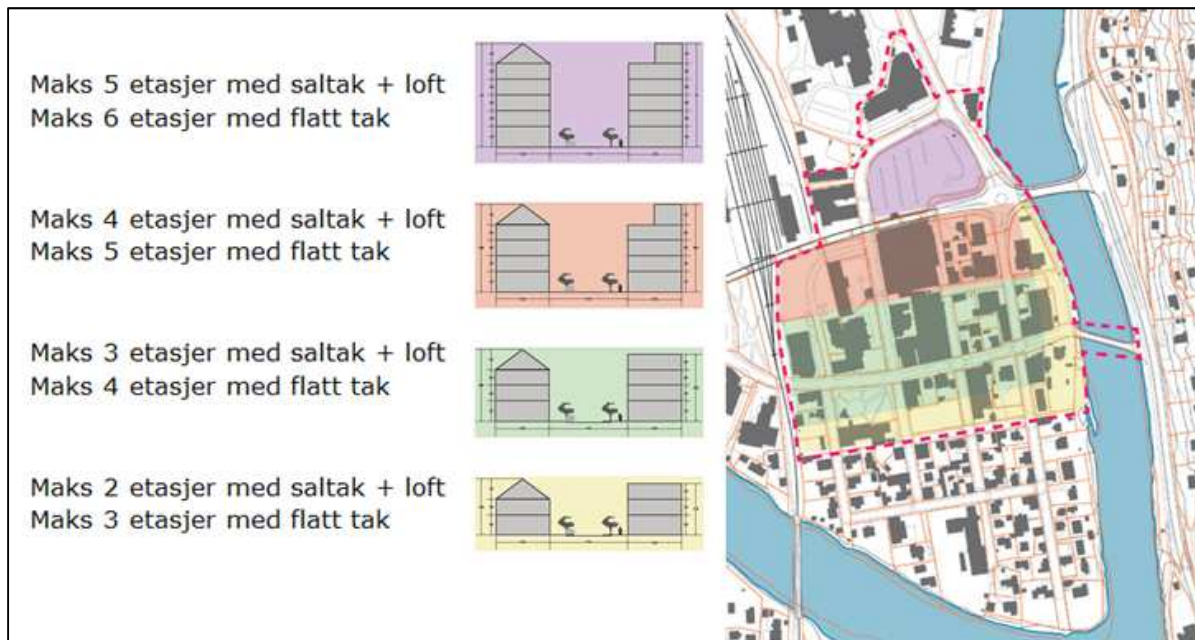
## 5.1 Reguleringsformål

Planområdet er regulert til følgende formål:

Formål	Kommentar
<b>§ 12-5, Nr 1 - Bebyggelse og anlegg</b>	
Boligbebyggelse	Videreføring av tidligere reguleringsplan og dagens situasjon. I tillegg reguleres skoletomten til boliger.
Undervisning	Videreføring av tidligere reguleringsplan, men spesifisert til undervisning for ny Otta skole.
Forsamlingslokale	Videreføring av tidligere reguleringsplan og dagens situasjon.
Bolig/forretning/kontor	Omfatter handelssentrum.
Bensinstasjon	Videreføring av tidligere reguleringsplan og dagens situasjon.
<b>§ 12-5, Nr 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	
Veg	Videreføring av felles avkjørsler i tidligere reguleringsplan.
Kjøreveg	Eksisterende kjøreveier, samt ny kjørevei som forlengelse av Mostugugata.
Torg	Nytt torgareal for å føre passasjerstrømmen fra planlagt undergang mellom Otta stasjon og Otta sentrum øst.
Gang- og sykkelveg	Eksisterende og ny elvepromenade, samt ny gangforbindelse nord for Amfi.
Fortau	Eksisterende fortau, samt nytt fortau tilknyttet forlengelsen av Mostugugata.
Annen veggrunn – teknisk anlegg	Omfatter søyler tilhørende høgbrua, samt atkomst til p-plasser og innkjørsler.
Annen veggrunn – grønnstruktur:	Omfatter øvrige veiarealer som grøftekanter og lignende som ikke er nytteverdige til annen arealbruk og/eller fungerer som naturlig skille.
Parkering	Videreføring av tidligere reguleringsplan.
<b>§ 12-5, Nr 3 - Grønnstruktur</b>	
Friområde	Videreføring fra tidligere reguleringsplan.
Park	Omfatter eksisterende byparken i sentrum, samt arealer for ny park i sør.
<b>§ 12-5, Nr 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner</b>	
Naturområde i sjø og vassdrag	Omfatter Otta-elva og Gudbrandsdalslågen.

## 5.2 Bebyggelse og fortetting

Planområdet er allerede i stor grad nedbygd, men det åpnes opp for fortetting og utbygging av de arealer som ikke er bebygde. Fortettingsmulighetene som er sett på i regionsenterprosjektet er moderat og omfattende fortetting. Det er mest sannsynlig at den moderate fortettingen gjennomføres der mesteparten av dagens bebyggelse består og det fortettes eller bygges ut der det er mulig. Tillatt etasjehøyder innenfor handelssentrum er vist i figur 5.2.1.



Figur 5.2.1 Grad av utnyttelse innenfor handelssentrum

### Otta skole

Tomten for nye Otta skole 1. - 7. trinn tillates bebygde med opp til 3 etasjer og maks utnyttelsesgrad er satt til 40 % BYA.

### Handelssentrum

For en mer effektiv utnyttelse av arealene i sentrum åpnes det for bebyggelse opp til 4-5 etasjer og en utnyttelsesgrad på maks 70-90 % BYA. Med utgangspunkt i den moderate fortettingen i regionsenterprosjektet vil det ved utbygging på ubebygde arealer i handelssentrum (2-5 etasjer) totalt gi ca. 84 800 m<sup>2</sup> BRA (Figur 5.2.2). Det er basert på at det anlegges næring, tjenesteyting eller kultur i 1. etasje og deler av 2. etasje, og boliger i øvrige etasjer. Det vil gi følgende fordeling: ca. 11 000 m<sup>2</sup> bolig (90 boliger á 120 m<sup>2</sup>). Boenhetene vil være leiligheter.



I hovedgatene Storgata og Johan Nygårds gate (fra Storgata og nordover) skal det ikke tillates boliger i 1. etasje. Ut mot Storgata og Johan Nygårds gate skal det være publikumsrettede virksomheter, primært forretninger. Første etasje skal ha åpne fasader, dekket av vinduer og ev. flere innganger. For deler av bebyggelsen som vender mot andre gater kan det tillates bolig i 1. etasje.



Figur 5.2.2 Mulig moderat fortetting innenfor handelssentrum

### **Boligområdet**

I boligområdet sør for Vognmannsgata tillates bebyggelse mellom 1-2 etasjer og en utnyttelsesgrad på 40 % BYA. Maks 50 % BYA dersom det kan dokumenteres at parkeringsbehov/-krav og krav til minste uteoppholdsareal (MUA) er tilfredstilt. MUA er 50 m<sup>2</sup> pr. boenhet. Saltak skal som hovedregel legges parallelt med gata. For prosjekter som inneholder 3 eller flere nye boliger skal det avsettes min. 10 m<sup>2</sup> til felles lekeplass eller uteoppholdsareal pr. boenhet. Arealet skal være tilgjengelig for alle boligene og skal være egnet for barns lek. Kommunen kan se flere prosjekter i samme kvartal i sammenheng for å tilfredstille behovet for lekeplass eller uteoppholdsareal.

For boligområdet er det vist til et teoretisk fortettingspotensial. Boligene skal fortrinnsvis være eneboliger, men det tillates også utbygging av leilighetskompleks som er tilpasset og utformet i sammenheng med boligområdet.

### Felt B7

Planen legger opp til rette for en ombygging av Otta skole til leilighetskompleks innenfor felt B7. Med en utnyttelsesgrad på maks 35 % BYA og eventuelt nytt boligareal på 3880 m<sup>2</sup> BRA

muliggjør det en utbygging av eksempelvis ca. 32 boliger á 120 m<sup>2</sup>. Fellesfunksjoner kan anlegges i eksisterende gamle skolebygning som bevares, til sammen ca. 540 m<sup>2</sup> BRA. Eventuelt kan det undersøkes i en byggefase om den gamle skolebygningen kan benyttes til boliger. Her vil leiligheter på eksempelvis 90 m<sup>2</sup> gi 6 boenheter.

Det skal opparbeides uteoppholdsareal og parkeringsplasser for boenhetene.

### 5.3 Næring og forretninger

Planforslaget legger til rette for utbygging av forretning innenfor handelssentrum. Med utgangspunkt i den moderate fortettingen i regionsenterprosjektet vil det ved utbygging på ubebygde arealer i handelssentrum (2-5 etasjer) totalt gi ca. 8300 m<sup>2</sup> næring/tjenesteyting/kultur. Det er som tidligere nevnt basert på at det anlegges næring, tjenesteyting eller kultur i 1. etasje og deler av 2. etasje, og boliger i øvrige etasjer. Det er ikke et krav om næring/tjenesteyting/kultur i 2. etasje.

### 5.4 Parkering

De regulerte parkeringsarealene er allerede opparbeidet parkeringsplasser, utenom parkeringsplass SPP5, SPP8 og SPP9. Av parkeringsplassene er o\_SPP1, o\_SPP2, o\_SPP4, o\_SPP6 og o\_SPP7 offentlige. Parkeringsplass SPP5 er tiltenkt som felles parkeringsplass for beboere i handelssentrum. Her er det plass til anslagsvis 20 biler. SPP3 er parkeringsplass for beboere på gnr. 220 og bnr. 68.

Parkeringsplasser til kontor, forretning og service, og industri/lager skal dekkes med minst 1 parkeringsplass per 50 m<sup>2</sup> areal. Det skal tilrettelegges for handikaplasser på minst 10 % av parkeringsplassene og minimum 2 stk, og det skal etableres et tilstrekkelig antall plasser for el-biler. Dette gjelder også for parkeringsplasser som opparbeides innenfor andre reguleringsformål i tilknytning til utbyggingsområder. Innenfor handelssentrum skal det også tilrettelegges for sykkelparkering, fortrinnsvis under tak. Krav til antall sykkelplasser er avhengig av formål gitt i planbestemmelsene.

Boligbebyggelsen i sør skal dekke parkeringsplass på egen grunn og det skal tilrettelegges for minst to p-plasser pr. boenhet. For leiligheter/boenheter stilles det i planbestemmelsene krav til antall parkeringsplasser avhengig av størrelse på boenhetene.

Innenfor felt BFK10 tillates det midlertidig parkeringsplass for ekspressbusser som har pausestopp på Circle K om natten. Under prosjekteringen av p-plassene må trafiksikkerhet og bruken av p-plassen på dagtid vurderes. Det er viktig å unngå utflytende store asfalterte flater, slik området fremstår i dag.



Under oppgraderingen av den offentlige p-plassen nord for Amfi skal det under detaljprosjekteringen vurderes mulighet for en gangpassasje mellom Amfi og Sagnetunet.

## 5.5 Trafikk

### Atkomst og hovedveier

Atkomstvei vil fortsatt foregå via Storgata i vest eller fra Rv. 15 i øst. Planen legger opp til en forlengelse av Mostugugata som vil bli en del av ny hovedkjørevei i sentrum. Forlengelsen av Mostugugata med tilhørende fortau krever erverv av arealer på hovedsakelig gnr. 220 og bnr. 305, samt deler av gnr. 220 bnr. 304, gnr. 220 bnr. 307, gnr. 220 bnr. 150 og gnr. 220 bnr. 118.

Johan Nygårds gate blir enveiskjørt gate etter at Mostugugata er opparbeidet. Planen er i Johan Nygårdsgate å tilrettelegge bedre for myke trafikanter der bilen kun er på besøk. Gata skal være enveiskjørt på den strekningen som defineres som handlegate (Fra høgbrua og sørover til Storgata). Hovedkjøreveiene i sentrum er vist på figur 3.1.3 under kapittel 3.1.3 *Kommunale føringer*.

## 5.6 Fortau og gang-/sykkelvei

Regulerte fortau er hovedsakelig eksisterende fortau. De er regulert med minimum 2 meters bredde eller etter dagens bredde. Kantparkering skal vurderes og detaljeres i detaljprosjekteringen av de ulike gatene, samt plass for sykkelfelt eller sykkelvei. For gatene som allerede er oppgraderte er kantparkeringen regulert inn på plankartet.

Eksisterende og ny planlagt elvepromenade fra elvemøtet til Otta kjørebru er regulert som gang- og sykkelvei med bredde på 3 meter.

### Utforming av gatene

Planforslaget legger føringer og prinsipper som skal sikre ivaretagelse av både myke trafikanter og bilister, samt universell utforming. Samtidig er det viktig at reguleringsplanen ikke låser plassering av kantparkering og utformingen slik at dette kan vurderes i en prosjekteringsfase. Gang- og sykkelvei er derfor avsatt med minimum 2 meters bredde, eller den bredden som eksisterende fortau har i dag. Planbestemmelsene for fortau legger til rette for utvidelse av fortauet og plassering av kantparkering. Prinsippene utarbeidet i gatebruksplan for sentrale Otta i regionsenterprosjektet legges til grunn ved utforming av gatene (Figur 5.6.1).



Figur 5.6.1 Prinsipper fra regionsenterprosjektet for utforming av gatene i sentrum

## 5.7 Torg – ST1 og ST2

Torg ST1 er regulert inn som en forlengelse av torgarealet i detaljreguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon. Torget skal føre passasjerstrømmen fra den planlagte undergangen mellom Otta stasjon og Otta sentrum. Utformingen av torgarealene må ses i sammenheng.

Torg ST2 er regulert inn for å tilrettelegge bedre for myke trafikanter foran hovedinngangen på Amfi. Torget tillates møblert og beplantet. Sterkt allergifremkallende vegetasjon skal ikke benyttes. Det skal etableres overbygget sykkelparkering i nærhet til hovedinngangen. For å sikre mulighet for vareleveringen til Coop extra tillates det kjørbare atkomst over torget.

## 5.8 Park og uteområder

Felt GP2 skal opparbeides til en elvepark i sammenheng med elvepromenaden. Nødvendige tiltak for tilretteleggelse, utnyttelse og estetisk utforming kan gjennomføres. Parken skal tilrettelegges med mulighet for lek og aktivitet for barn og unge. Ved opparbeidelse av parkområdet og elvepromenaden skal det legges vekt på universell utforming som sikrer tilgang for alle brukere, uavhengig funksjonsnivå. Det må utarbeides en utomhusplan som sikrer god kvalitet på uteområdet før parken kan opparbeides. Overvann kan benyttes som viktige landskapselementer og skal vurderes ved planlegging av parken.

Elvepromenaden blir en gang- og sykkelvei for både tur og rekreasjon, og elvebredden vil bli tilgjengeliggjort for allmenheten. Under høysesong for flom og/eller tider med høy vannstand, kan store deler av elvepromenaden ligge under vann og vil dermed være stengt under disse periodene. Første utbyggingsfase av elvepromenaden fra Loftgårdsbrua ned til elvemøte er ferdigstilt.

Felt GP1 er en videreføring av dagens bypark i sentrum.

## 5.9 Undervisning – BU1

Det skal bygges ny barneskole for 1. – 7. trinn lengst nord i planområdet. Før utbygging kan starte skal det foreligge støyrapporter som gir føringer for detaljeringen av barneskolens uteområder og utforming av bebyggelse. Utomhusplan må utarbeides før skolen kan bygges.

Ny barneskole vil bli en sentrumsskole og uteområdet på skolen skal utformes slik at det fungerer som et nærmiljøanlegg etter skolens åpningstider.

## 5.10 Kulturmiljøer og verneverdig bebyggelse

Kulturmiljø eller verneverdig bebyggelse er avsatt med hensynssone i planen. Disse skal ivaretas og istandsettes. Ved utbygging inntil eller opp til 4 m fra verneverdig bebyggelse, skal høyden på det verneverdige bygget være retningsgivende. Høydeforskjell på mer enn 2 etasjer skal unngås.

Dersom det i forbindelse med tiltak blir funnet automatisk fredete kulturminner, skal arbeide straks stanses dersom virksomheten berører kulturminnet eller deres sikringssoner på 5 meter, j.fr. lov om kulturminner § 8, annet ledd. Melding skal snarest sendes til kulturminnemyndighetene i Oppland fylkeskommune slik at vernemyndighetene kan gjennomføre en befaring for å avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelle vilkår for dette.

### **5.11 Hensynssone grønnstruktur**

Siktlinjer skal i størst mulig grad holdes åpne og tas vare på ved ikke å bygge de ned, dersom dette ikke er til vesentlig ulempe for eier eller samfunnet. Ved fornyelse og reparasjon skal siktlinjene opprettholdes.

### **5.12 Hensynssone sikringssone**

Gang- og sykkelveien på Skansen med kantsone er avsatt med hensynssone sikringssone. Det er for å sikre areal for opparbeidelse, vedlikehold og reparasjon av flomforebyggingen. Det er forbudt med lagring og tiltak oppå sikringen, men det åpnes for vedlikehold og adgang ved hendelser. Område skal opparbeides og benyttes som gangvei.

### **5.13 Universell utforming**

Det skal sikres tilgjengelighet for alle grupper og kravene til universell utforming skal legges til grunn ved utforming av alle nye offentlige bygg, fellesarealer, uteareal og anlegg som er rettet mot allmennheten. Planbestemmelsene stiller derfor krav til at prinsippene for universell utforming skal legges til grunn ved planlegging av nye tiltak.

### **5.14 Miljøfokus**

Det tillates etablering av ladestasjoner for el-biler og sykkelparkering innenfor planområdet. Det er nylig satt opp fire ladestasjoner på parkeringsplassen nord for Amfi kjøpesenter. Det er også aktuelt å etablere ladestasjoner på parkeringsplass o\_SPP7.

For nye utbyggingstiltak stilles det krav til gjennomføring av grunnundersøkelser for områder der det potensielt kan være forurenset grunn. ROS-analysen viser til potensielle forretninger eller næringer som kan være årsaker til forurensning.

Innenfor planområdet er det tilkoblingsplikt til fjernvarmeanlegget for ny bebyggelse av enhver kategori større enn 300 m<sup>2</sup> BRA, samt tilbygg og hovedombygging av større areal enn 200 m<sup>2</sup> BRA.

### **5.15 Digital infrastruktur**

I dagens samfunn er teknologi en stor del av hverdagen og smarttelefoner og nettbrett benyttes i flere sammenhenger som blant annet jobb, fritid, reiseliv og turisme, samt samferdsel. For å holde følge med denne utviklingen er det relevant å se på sentrale plasser som bør vurderes å tilrettelegges med gratis internettgang via WIFI. Aktuelle områder som

bør vurderes er ny planlagt torgløsning i tilknytning til undergangen til Otta stasjon, byparken og elveparken. Otta bibliotek og Coop extra tilbyr i dag gratis internettilgang.

## 6 Risiko- og sårbarhetsanalyse

For alle planer skal det gjennomføres en ROS-analyse for planområdet, jf. § 4-3 i Plan- og bygningsloven. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Områder med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. § 12-6. ROS-analysen for planområdet følger med som vedlegg til planbeskrivelsen.

## 7 Alternativer til planforslaget

### **0-alternativet**

0-alternativet er den forventede utviklingen i området dersom områdereguleringsplanen ikke gjennomføres og vedtas. Dette innebærer en fortsettelse med saksbehandling av tiltak i henhold til gjeldende reguleringsplaner. Gjeldende reguleringsplan er ikke i tråd med fylkesmannens forventninger til kommunal planlegging eller prinsippene og føringene utarbeidet i regionsenterprosjektet.

For å videreutvikle Otta i samsvar med prinsipper og føringene i regionsenterprosjektet er sentrum avhengig av et oppdatert plangrunnlag.

## 8 Konsekvensutredning

Konsekvensutredningen er utført i henhold til føringene gitt i planprogram for Otta sentrum øst. Konsekvensutredningen skal gi en vurdering av planens virkning (positive og negative).

### 8.1 Flom

Faren for flom på Otta skyldes hovedsakelig Gudbrandsdalslågen og Otta-elva. Ny vannlinjeberegninger utført av NVE i 2015 viser at nesten halvparten av planområdet er utsatt for flom med gjentaksintervall 1/200. Hovedsakelig er det langs elvebreddene og den nordligste delen av planområdet som er utsatt for flom med gjentaksintervall 1/200. De mest utsatte områdene er parkeringsplassene tilknyttet Amfi og foran Sagtunet, samt parkeringsplass på BFK5 på vestsiden av Amfi. I tillegg vil deler av elvepromenaden, som går under Loftsgårdsbrua og Lågenbrua, være stengt under perioder med flom.

Ved utbygging i flomutsatte områder er det fare for at vann trenger inn i bebyggelse og kan medføre vannskader. Sannsynligheten er større dersom bebyggelsen er utbygd med kjeller. Planbestemmelsene sikrer at ved utbygging innenfor hensynssone for flomfare skal det dokumenteres av ansvarlig foretak at det ikke er fare for flom, eventuelt dokumenteres at sikringstiltak er på plass før utbygging kan starte.

NVE planlegger sikring mot flom av sentrumsområdene i 2019. Når området sikres mot flom, reduseres faresonen i henhold til de beregninger som ligger til grunn for flomsikringen. Flomsikringsanlegget vil gi tilstrekkelig sikkerhet mot flom fra Gudbrandsdalslågen med gjentaksintervall 1/200.

Flomutsatt areal er vist med hensynssone på plankartet. Etter anbefaling fra NVE viser hensynssonen flomutsatt areal før flomsikringen. Dette henger blant annet sammen med varighet av sikringsanlegget og behov for gjentakende uttak av ørmasser som en følge av stor massetransport i Gudbrandsdalslågen.

Forslag til avbøtende tiltak er listet i ROS-analysen under tema flom.

#### **Vurdering**

Tiltakene for flom vurderes å være positive for miljø og samfunn.

0-alternativet inneholder ikke en ROS-analyse med vurdering av flomfare og forslag til avbøtende tiltak, men flere av de avbøtende tiltakene i ROS-analysen er ikke avhengig av reguleringsplan. Plankartet viser heller ikke hensynssone for flomfare.



## 8.2 Overvannshåndtering

Klimaendringene de siste årene har ført til en endring i blant annet nedbørsmengden. Det er forventet at vi får flere dager med kraftige nedbørsmengder. Dette kan medføre overfylte ledningsnett og vanskeligheter med rask drenering av overvann, særlig i områder med tette flater. Planområdet omfatter et allerede nedbygd sentrum og de mest utsatte områdene er som tidligere nevnt parkeringsplassene tilknyttet Amfi og foran Sagtunet, samt parkeringsplass på BFK5 på vestsiden av Amfi.

Planbestemmelsene sikrer at det ved søknad om tillatelse til tiltak skal utarbeides en utomhusplan som blant annet skal redegjøre for detaljert håndtering av overvann (terrengendringer, høyder, løsning for overvannssystemer mv.). Overvann kan og bør utnyttes som positive landskapselement i by- og sentrumsmiljøer, og for bruk til rekreasjonsformål.

Forslag til avbøtende tiltak er listet i ROS-analysen under tema overflatevann.

### **Vurdering:**

Tiltakene for overvannshåndtering vurderes å være positive for miljø og samfunn.

0-alternativet inneholder ikke en ROS-analyse med vurdering av overvannshåndtering og forslag til avbøtende tiltak, men flere av tiltakene er ikke avhengig av reguleringsplan.

## 8.3 Støy

I kommuneplanens areadel er sentrumsformålet avsatt som avvikssone for støy jf. Pbl 11-8. Hele planområdet utenom boligområdet, sør for Vognmannsgata, er regulert til sentrumsformål i arealdelen. Det vil si at nye bygninger til støyfølsomt bruksformål kan lokaliseres i områder med støynivå opp til Lden 70 dB fra vei og Lden 73 dB fra jernbane. Lden er et uttrykk for gjennomsnittlig lydnivå for tre forskjellige perioder av døgnet: dag, kveld og natt, det gis et tillegg på henholdsvis 5 og 10 dB. Lden beregnes som årsmiddelverdi (gjennomsnittlig støybelastning over et år).

Innenfor planområdet er hovedårsaken til støy Riksvei 15, jernbanen og delvis E6 på andre siden av Gudbrandsdalslågen. Det mest utsatte området for støy er bebyggelse langs jernbanelinjen. Planforslaget legger ikke til rette for ny støyende virksomhet, men med fortetting og byutvikling forventes det at trafikken vil kunne øke lokalt.

Forslag til avbøtende tiltak er listet i ROS-analysen under tema støy.

### **Vurdering:**

Planområdet omfatter sentrumsområdet på Otta og konsekvensene vurderes som lite negativt for miljø og samfunn.

0-alternativet inneholder ikke en ROS-analyse med vurdering av støy og forslag til avbøtende tiltak, men flere av tiltakene er ikke avhengig av reguleringsplan. Planforslaget legger til rette for fortetting og økt utnyttelsesgrad ift. gjeldende reguleringsplan.

#### **8.4 Trafikkforhold/ kjøremønster**

Planforslaget legger til rette for ny hovedkjørevei med forlengelsen av Mostugugata. Dette vil gi et nytt hovedkjøremønster i sentrum. Forslaget er vurdert og utarbeidet i regionsenterprosjektet. Vedtak i kommunestyret sak 24/17 fastslår at deler av Johan Nygårds gate skal bli enveiskjørt når forlengelsen av Mostugugata er opparbeidet. For opparbeidelse av forlengelsen av Mostugugata må det erverves arealer på hovedsakelig gnr. 220 og bnr. 305, samt mindre deler av gnr. 220 bnr. 304, gnr. 220 bnr. 307, gnr. 220 bnr. 150 og gnr. 220 bnr. 118. Med ny hovedkjørevei og enveiskjørt strekning vil nye muligheter åpne seg for Johan Nygårds gate. Gata får et større fokus på gående og syklende, og kan stenges av for arrangementer e.l. i sentrum.

Mostugugata skal opparbeides som en del av hovedkjøremønsteret gjennom sentrum. Johan Nygårds gate fra Storgata og nordover vil bli enveiskjørt gate når Mostugugata er ferdig opparbeidet.

Ved utbygging av Otta sentrum nord vil det være naturlig med en forlengelse av Johan Nygårds gate slik at kvartalsstrukturen videreføres nordover.

Gatebruksplan utarbeidet i regionsenterprosjektet viser til ulike gateprinsipp for sentrumsgatene og gatene i boligfeltet. Utforming av den enkelte gate gjøres i detaljprosjekteringen. Sammenhengende fortau og gang- og sykkelveier sikrer trygg atkomst til hele planområdet. Dette sikrer også trygg skolevei til ny barneskole nord i planområdet.

Parkeringsstrategi er startet opp som et eget prosjekt og hele Otta sentrum blir vurdert i sin helhet.

#### **Vurdering:**

Tiltakene vurderes å være positive for miljø og samfunn.

Sammenlignet med gjeldende plan i 0-alternativet er fokuset på de trafikale forholdene og myke trafikanter vesentlig større, tiltakene vil gi bedre tilrettelegging, noe som kan gi flere myke trafikanter og færre bilister.

## 8.5 Gang og sykkelveinett

Områdereguleringsplan har et stort fokus på gående og syklende, og planen skal legge til rette for å skape flere og bedre byrom, med forbedrede forhold for myke trafikanter. Dette gjelder blant annet oppgradering av fortau, samt gang- og sykkelveier som skal bidra til at flere lar bilen stå.

Sentrumsutviklingen med oppgradering av gatene er viktig for å ivareta et variert byliv med prioritering av gående og syklende. Det er utarbeidet en gatebruksplan for Otta sentrum som definerer noen hovedprinsipper og retningslinjer som grunnlag for oppgradering av sentrumsgatene. På grunnlag av dette er det utarbeidet en mer detaljert gateplan. Skissene bygger på prinsipp om at forholdene for gående og syklende skal bedres.

Johan Nygårds gate er definert som handlegate. Deler av den skal opparbeides som en gå og sykkelprioritert gate, der gående og syklende skal ha prioritet fremfor bilen. Gaten skal bli en del av hovedsykkelgatenettet i Otta sentrum, og er videre en viktig del av skoleveisystemet. For å redusere biltrafikk og bedre tilrettelegging for gående og syklende er enveiskjørt gate lagt til grunn.

Tilrettelegging for sykkel i Johan Nygårds gate skal være en del av et sammenhengende sykkelveinett i sentrum. Planen er tosidig sykkelfelt og uten parkering. Det innebærer at det i fremtiden vil bli mindre parkeringstilbud her. Gata vil gis en utforming som understreker at biltrafikk er tillatt, men på fotgjengernes og syklistenes premisser. Det vil bli en enveiskjørt gate med sykkelfelt i to retninger. To veis trafikk er aktuelt i en midlertidig situasjon med kun justering av oppmerking.

Storgata og Johan Nygårds gate inngår i en hovedsykkeltrase. Fra Loftgårdsbrua og inn i Storgata er fortauene regulert ekstra breie, i tråd med at dette skal være den gjennomgående øst-vest forbindelsen gjennom byen.

Det legges til rette for en aktiv livsstil og økt fysisk aktivitet gjennom etablering av et trygt og sammenhengende gang- og sykkelveinett i sentrum.

### **Vurdering:**

Tiltakene vurderes å være positive for miljø og samfunn.

Sammenlignet med gjeldende plan i 0-alternativet er det fokuset på de mye trafikkantene med fortau, gang- og sykkeltraseer. Tiltakene vil bidra til trivselsskapende aktiviteter og at flere går og sykler i sentrum.

## 8.6 Ladestasjoner

Arbeidet med ladestasjon for el-biler er jobbet med som et eget prosjekt. Det er plassert åtte ladestasjoner på den vestre delen av parkeringsplassen o\_SPP1 nord for Amfi, samt to utenfor Sagtunet.

### **Vurdering:**

Tiltakene vurderes å være positive for miljø og samfunn.

Sammenlignet med gjeldende plan i 0-alternativet er fokuset på miljø vesentlig større, og tiltaket vil være et viktig tilbud for de reisende.

## 8.7 Jernbanen

Dovrebanen går igjennom Otta sentrum og grenser til planområdet i vest. I løpet av et døgn passerer i gjennomsnitt ca. 34 gods- og persontog forbi Otta (Bane NOR). Flesteparten av godstogene går på nattestid. Planovergangen er nylig opprustet i forbindelse med anleggsarbeid. Dekket er forbedret med tanke på kvalitet og standard, men har blant annet ikke varselt foran overgangen.

Planforslaget viderefører dagens byggegrense på 20 m fra nærmeste jernbanespors midtlinje. Dette skal sikre tilstrekkelig areal for drift og vedlikehold av jernbanen. Innenfor planområdet gjenstår det kun én ubebygde tomt nord for Storgata med nærhet til jernbanen. En videreføring av byggegrensen på 20 m gir mulighet for utbygging og utnyttelse av areal som blir utilgjengelige med 30 m byggegrense.

Forslag til avbøtende tiltak er listet i ROS-analysen under tema jernbanen.

### **Vurdering:**

Tiltakene vurderes å være positive for miljø og samfunn.

Byggegrensen i planforslaget er videreført fra gjeldende reguleringsplan og konsekvensene av planforslaget tilsvarer konsekvensene i 0-alternativet.

## 8.8 Stedsutvikling

Otta barneskole 1. – 7. trinn er vedtatt flyttet til nåværende lokasjon for Elvebakken bo- og aktivitetssenter i nærmeste fremtid. Tomten reguleres derfor til formålet undervisning. Det nye uteområdet til skolen skal også benyttes som et nærmiljøanlegg for lek og aktivitet og vil være synlig fra E6 og Rv. 15. Leilighetene på Elvebakken er flyttet til Otta brygge.



I regionsenterprosjektet er skoletomta for Otta skole 5. – 7. trinn vist som boliger. Her vil det da bli plass til for eksempel 32 leiligheter á 120 m<sup>2</sup>. Leilighetsutbygging og høy arealutnytting i sentrumsnære områder samsvarer med Fylkesmannens forventninger til kommunal arealplanlegging. Den nordre delen av skoletomta reguleres til boligformål og den sørligste reguleres til park som blir en videreføring av gjeldende plan. Den nye elveparken skal være offentlig tilgjengelig og tilknyttet elvepromenaden.

**Vurdering:**

Tiltakene vurderes å være positive for miljø og samfunn.

I gjeldende plan i 0-alternativet er skolen også regulert til å omdisponeres til boliger når bruken som skole opphører. Ny skoletomt for Otta skole 1-7 er i gjeldene plan regulert til offentlig formål som blant annet kan omfatte barneskoler.

## 8.9 Boliger

Boligutredningen fra 2015 viser at nybygging av boliger i det vesentlige bør være leiligheter (Forventninger til kommunal arealplanlegging). Planforslaget legger til rette for fortetting og utbygging innenfor handelssentrum, samt i boligområdet i sør. Fortettingsstudie for sentrale Otta avdekker muligheter og potensial, og angir føringer for fortetting i Otta sentrum. Regionsenterprosjektet viser til to ulike fortettingsmetoder; moderat fortetting og omfattende fortetting. Den moderate fortettingen innebærer å reparere og styrke eksisterende kvartalsstruktur. Dette fortettingsalternativet tar utgangspunkt i at eksisterende bebyggelse i all hovedsak bevarer. Det omfattende fortettingsalternativet tar utgangspunkt i at mye av den eksisterende bebyggelsen rives eller bygges vesentlig om.

Det er mest sannsynlig at utbygging vil skje tilsvarende en moderat fortetting, da en omfattende fortetting innbefatter store og kostbare ombyggingsprosjekter. Omfanget på de ulike utbyggingsprosjektene avhenger av grunneier og utbygger. Ved større utbyggingsprosjekter er det sikret i planbestemmelsene at ved utbygging inntil verneverdig bebyggelse, eller opptil 4 m fra, skal høyden på det verneverdige bygget være retningsgivende. Moderat fortetting som vist i regionsenterprosjektet vil gi ca. 11 000 m<sup>2</sup> med bolig, som kan tilsvare 90 boliger á 120 m<sup>2</sup>. Dette er innenfor avgrensningen av handelssentrum. I tillegg kommer skoletomta med mulig utbygging av f.eks. 32 boliger á 120 m<sup>2</sup>.

Økt andel av leiligheter i sentrum gir muligheter for unge mennesker i etableringsfasen, og for eldre som ønsker en enklere hverdag med nærhet til ulike tjenester. Det gir også tilgang til eneboliger i boligområdet for blant annet barnefamilier med større plassbehov. Fortetting bidrar til å oppnå en masse som skaper; flere boliger, mer handel, økt kulturliv, gode levevilkår og god byøkonomi (Fortettingsstudie for sentrale Otta).

Planbestemmelsene stiller krav til uteareal i rimelig nærhet. Areal på takterrasse og/eller balkong kan også godtas som et supplement. Parkeringsareal på bakkeplan skal inngå i beregningsgrunnlaget for % BYA og sikres dermed på egen tomt. Planbestemmelsene stiller krav til antall plasser avhengig av størrelse på boenhetene. Utomhusplan skal vedlegges byggesøknaden.

**Vurdering:**

Tiltakene vurderes å være positive for miljø og samfunn.

I 0-alternativet er det begrensninger for tillatt etasjehøyder slik at utbyggingspotensialet er mindre enn foreslått i regionsenterprosjektet og planforslaget. I tillegg er ikke hele handelssentrum regulert til kombinert formål bolig/forretning/kontor som sikrer fleksibilitet og høy arealutnyttelse.

## 8.10 Kulturminner og kulturmiljø

I forbindelse med bebyggelse avsatt som verneverdig i reguleringsplan for Otta sentrum øst, vedtatt 07.02.2000, ble det utført en besiktigelse av planområdet 10. oktober 2017. Besiktigelsen ble gjennomført av representanter fra Sel kommune og kulturarvenheten hos Oppland fylkeskommune. Flere av kulturmiljøene med bygninger av verneinteresse er historiske bygninger som bygger opp under Otta sin identitet. Vurderinger fra rapporten *Stedsutvikling på Otta – registreringer og grunnlagsmateriale* (1996) har også vært et viktig grunnlag for vurdering.

I planforslaget er hensynssonen fjernet på tre bygninger i Storgata; et bygg i Vognmannsgata og fire i Müllersgate. Enkelte av byggene er allerede revet etter tidligere vedtak i forbindelse med dispensasjonssaker. De bygningene som er videreført som verneverdig vurderes til å bidra til å bygge opp under den samlede verdien av bysentrum som et helhetlig kulturmiljø med bebyggelse fra ulike perioder. Disse vitner om den historiske utviklingen av tettstedet og byen. Bebyggelse som er videreført som viktige kulturmiljøer og/eller verneverdig bebyggelse er vist med hensynssone *bevaring kulturmiljø (sosi 570)* på plankartet.

Lov om kulturminner sikrer at dersom det i forbindelse med bygg- og anleggsarbeid blir funnet automatisk fredete kulturminner, skal arbeide straks stanses og kulturminnemyndighetene i Oppland Fylkeskommune skal varsles.

**Vurdering:**

Tiltaket vurderes ikke som negativt for miljø og samfunn, og legger til rette for utvikling på sentrale tomter i en av hovedgatene.

Konsekvensene i 0-alternativet vil medføre at aktuelle bygninger som er tatt ut i planforslaget må saksbehandles etter føringene for verneverdig bebyggelse, og tiltak utover generell restaurering og vedlikehold må oversendes kulturarvenheten hos Oppland fylkeskommune.

### 8.11 Grønnstruktur

Ved tilrettelegging for flere leiligheter i sentrumsområdet, følger spørsmålet om tilgangen til uteområder og rekreasjonsområder. Innenfor planområdet ligger byparken og like utenfor plangrensen finner man stasjonsparken vest for jernbanesporene. Jernbaneparken er lokalisert langs med jernbanesporene og er av et noe mindre omfang. Her finnes derimot et lekeområde for barn. Byparken er litt større og ligger i sørvestre delen av handelssentrum med nærhet til forretninger og boliger.

Forskning viser at tilgang til grønne korridorer/områder og rekreasjonsområder bidrar til økt trivsel og folkehelse. Ved utbygging av flere leiligheter forventes det et større behov for uteområder, og særlig under sommerhalvåret. Ny planlagt elvepark vil gi tilgang på grøntarealer og elvepromenaden reguleres inn som gang- og sykkelvei for å gi tilgang på turmuligheter langs elvekanten. Disse skal være allment tilgjengelig, men kan også benyttes av beboere i nærheten som uteområder. Tilgang til uteområder og turmuligheter vil i tillegg bidra til et viktig arbeid mot forbedring av folkehelsen.

Uteområdet for nye barneskolen for 1. - 7. trinn skal også fungere som et nærmiljøanlegg.

#### **Vurdering:**

Tiltakene vurderes å være positive for miljø og samfunn.

Regulerte parkområder er videreført fra gjeldene reguleringsplan i 0-alternativet, men gang- og sykkelveien langs elvekanten er ny i planforslaget og skal opparbeides som en elvepromenade tilgjengelig for allmenheten.

### 8.12 Næringsliv og sysselsetting

Otta har et allerede godt etablert og kompakt handelssentrum, med Otta stasjon og skysstasjon i umiddelbar nærhet. Likevel står flere lokaler tomme i hovedgatene Storgata og Johan Nygårds gate. Planlagte tiltak i regionsenterprosjektet vil bidra til en oppgradering av byen og styrke byen og næringslivet. Planforslaget legger til rette for gjennomføring av tiltak i handlingsplanen.

Den mest sannsynlige utviklingen vil som tidligere nevnt være en moderat fortetting som vist i regionsenterprosjektet. Her går det frem at det kan bygges ut ca. 8300 m<sup>2</sup> med næring/tjenesteyting/kultur med en moderat fortetting. Fortettingen skal skje innenfor

handelssentrum slik at det kompakte sentrumet opprettholdes. Areal tar utgangspunkt i at 1. etasje og deler av 2. etasje benyttes til næring/tjenesteyting/kultur. Planforslaget stiller derimot ikke krav om utbygging av forretninger i 2. etasje.

Amfi har ønske om å bygge ut kjøpesenteret østover slik at Amfi blir mer synlig fra både E6 og Rv. 15. Som følge av dette legger planforslaget til rette for nedbygging av den nordre delen av Olav Bismos gate. Utbyggingen vil gi flere forretninger innenfor handelssentrum som bidrar til flere arbeidsplasser. Parkeringsplasser for private skal ivaretas i forbindelse med utbyggingen.

### **Vurdering:**

Tiltakene vurderes å være positive for miljø og samfunn.

Gjeldende plan i 0-alternativet setter begrensninger for fortetting- og utbyggingsmulighetene da det kun er tillatt 1-3 etasjer i handelssentrum.

## **8.13 Barn og unge**

Fortetting og byutvikling kan lett miste kvaliteter som er viktige for barn og unge. Derimot legger områdereguleringsplan til rette for å forbedre forholdene for myke trafikanter og trivselsskapende aktiviteter. Planen legger blant annet opp til opparbeidelse av en ny elvepark sør i planområdet, i forbindelse med ny og eksisterende elvepromenade. Dette vil gi tilgang til et uteområde i grønne omgivelser med mulighet for lek og aktiviteter. Elveparken vil også ha tilknytning til elvepromenaden med turmuligheter.

Regulert torg, sør for Rondatunet, sammenfaller med regulert torg i detaljreguleringsplanen for Otta stasjon og skysstasjon. Torget skal lede passasjerstrømmen i forbindelse med undergangen som Bane NOR planlegger for en planfri krysning av jernbanesporene. Dette vil sikre en tryggere atkomst til planområdet for gående og syklende. Det reguleres brede fortau langs alle sentrumsgater får å sikre trygge forhold. I forbindelse med utbygging av barneskolen jobbes det med utredning av trygg skolevei. Krav til universell utforming bidrar blant annet også med å sikre tydeligere og atskilte områder med markerte overganger.

Otta kan allerede by på et variert idretts-, organisasjons- og kulturtilbud. Like nord for planområdet finner man Otta kultur- og næringspark i ca. 5-10 minutters gangavstand fra handelssentrum.



## 8.14 Leke- og oppholdsareal

Planforslaget ønsker å legge til rette for aktivitet i sentrum.

Det nye skoleområdet skal utformes som et trygt lekemiljø for barn og unge både i skoletiden, men også som et område som er attraktivt å bruke på fritiden.

En viktig premis for boliger i sentrum er å ha noen trygge lekeområder for mindre og større barn med trafikktrygg adkomst. Sentrumsområde skal være tiltalende for alle som oppholder seg her. Vi ønsker et levende sentrum der folk oppholder seg også utenfor butikkenes åpningstider. Et sentrum folk oppsøker fordi de trives og hvor det er mange fine møteplasser. Ny barneskole, eksisterende sentrumspark, jernbaneparken utenfor planområde og ny park helt sør i planområde vil sikre barn/unge og voksne et trivelig sentrum med mulighet for utfoldelse og møteplasser.

### **Vurdering:**

Tiltakene vurderes å være positive for barn og unge.

Sammenlignet med 0-alternativet har planforslaget større fokus på barn og unge, og gir blant annet tilgang på større ute- og lekearealer når nye barneskolen og elveparken er opparbeidet.

## 8.15 Miljø og energi

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarmeanlegget. Dette gjelder for ny bebyggelse av enhver kategori større enn 300 m<sup>2</sup> BRA, samt tilbygg og hovedbygging av større areal enn 300 m<sup>2</sup> BRA. Tilkoblingsplikten er innarbeidet i planbestemmelsene. Der påkobling til fjernvarmeanlegget ikke er mulig bør andre klimavennlige løsninger som f.eks varmpumper, elektrisk oppvarming, solcellepanel eller solfangere vurderes. Ved utbygging og fortetting kan det bli behov for flere ulike energiløsninger, både felles for mindre eller større områder, og ev. separat for enkelt bygg.

Ved planlegging av nye utbyggingstiltak er det i planbestemmelsene innarbeidet krav om undersøkelse etter forurensede masser innenfor områder der det er/har vært virksomheter som kan ha gitt opphav til grunnforurensning. Ved forurenset grunn skal massene skiftes ut som avbøtende tiltak. Det er ikke planlagt tiltak som kan gi opphav til ny grunnforurensning.

### **Vurdering:**

Tiltakene vurderes å være positive for miljø og samfunn.

0-alternativet med gjeldende plan vil også måtte følge eventuelt krav om tilkoblingsplikt da området ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme. For nye utbyggingstiltak er grunnundersøkelser også påkrevd i TEK 17.

## 8.16 Universell utforming

En del gater i sentrum er gamle og har lite fokus på universell utforming. Møbleringssoner og gangsoner er flere steder utydelig og består av hindringer. Enkelte steder «flyter» arealene utover og danner ingen tydelige linjer for blant annet å skille mellom fortau/gangsone, møbleringssone, kjørevei og privat eiendom. Ledelinjer og varselfelt er også mangelfullt. Nylig rehabiliterte gater som Skolegata og Mostugugata er gode eksempler på gater med god tilgjengelighet for alle. Et mål er å tilrettelegge for tilgang for alle brukere uavhengig av funksjonsevne og alder.

Plan- og bygningsloven stiller krav til at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. Dette er for å sikre at alle mennesker uavhengig av funksjonsevne skal ha mulighet for likeverdig samfunnsdeltagelse.

Følgende er innarbeidet i planbestemmelsene:

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

Eldrerådet og råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne er oppført som høringsinstanser.

### **Vurdering:**

Tiltaket vurderes å være positivt for miljø og samfunn.

0-alternativet med gjeldende plan vil også måtte følge kravene om universell utforming som er sikret i plan- og bygningsloven og TEK 17.

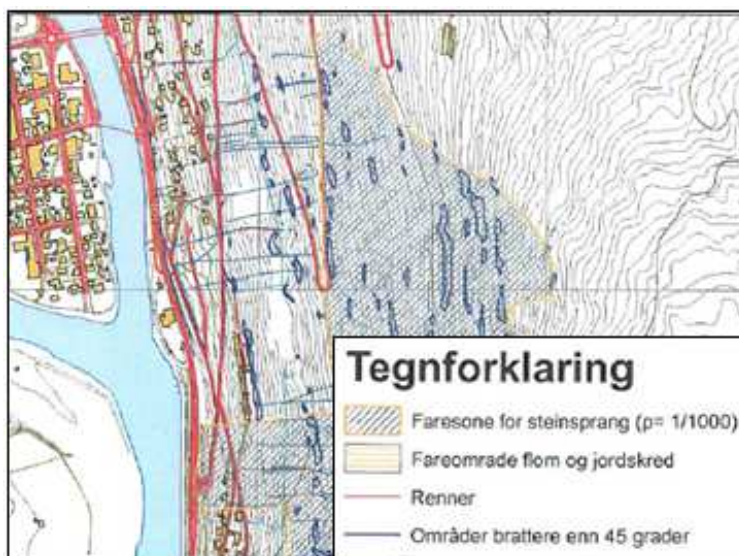
## 8.17 Skred

NVE sitt aktsomhetskart for skred viser at østre del av planområdet er potensielt utsatt for snøskred (Fig 8.14.1). I forbindelse med reguleringsplaner og byggesaker har områder øst for planområdet blitt undersøkt tidligere.



Figur 8.14.1 Potensiell fare for snøskred er vist med rød skravur og dekker mindre deler av planområdet i øst.

Ved planlegging av ny E6 og boligutbygging i Kongsvegen 10-14 har det blitt utarbeidet to skredrapporter hvor begge områdene godkjennes for utbygging. I rapport *Skredkartlegging E6 Kringen - kryss Rv 15*, utarbeidet av NGI i 2010, står det at det ikke er snøskredfare i dalsiden, men at dette skyldes at lia er skogbevokst. Rapporten påpeker derfor at skogen må betraktes som et risikoreduserende element for blant annet snøskred.

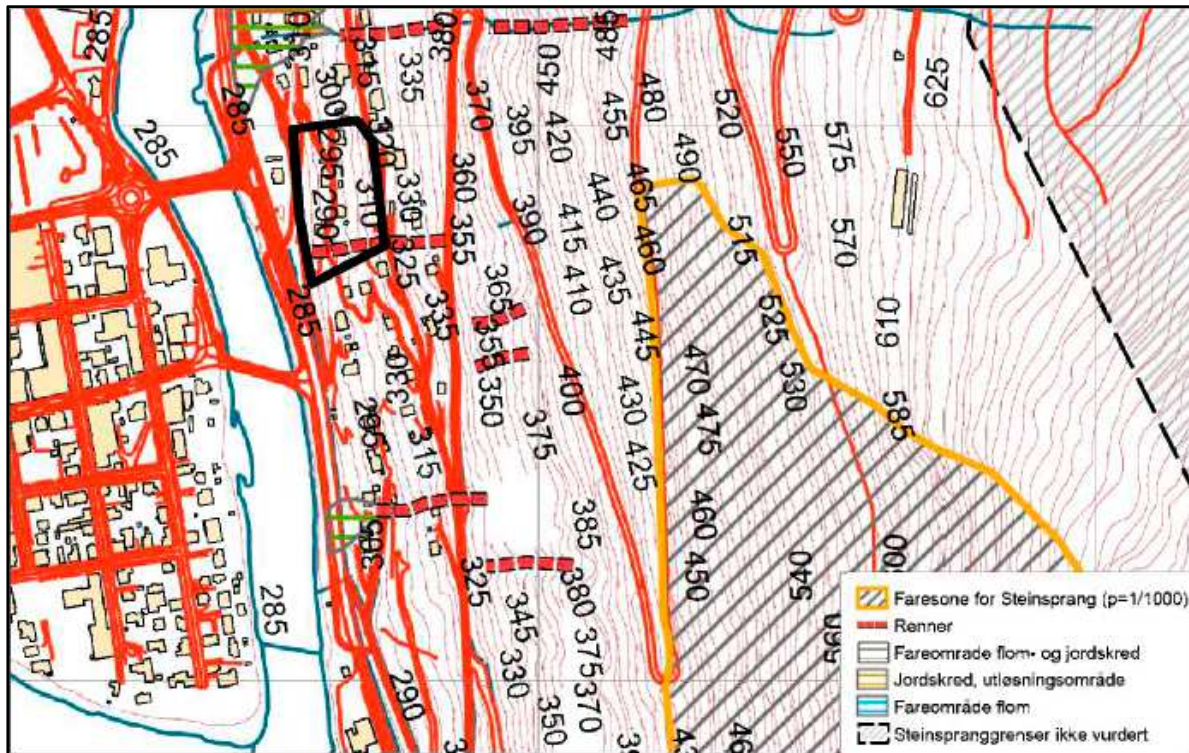


Figur 8.14.2 Utsnitt av skredkartlegging utført av NGI i 2010.

Avvirkning av skogen kan føre til at skredfaren økes. Kartet i denne rapporten viser ikke utløpsområde for snøskred og viser at fjellsiden også er lite utsatt for steinsprang (Fig 8.14.2).



Skredrapporten *Skredfarevurdering – Kongsvegen 10-14, Otta, Sel kommune* utarbeidet av Norconsult i 2016, ble gjennomført i forbindelse med en byggesak for Kongsvegen 12. Vurderingene i rapporten støtter opp under at planområdet ikke er utsatt for snøskred (Fig 8.14.3).



Figur 8.14.3 Svart omriss viser godkjent utbyggingsområde for boliger i byggesaken for Kongsvegen

### Vurdering:

Ettersom tidligere kartlegginger og vurderinger viser at det er lite sannsynlig at områder øst for planområdet er utsatt for snøskred, er det også lite sannsynlig at planområdet på andre siden av elva er utsatt. Temaet er derfor ikke utredet videre.



## 9 Sammendrag av innkomne innspill

### 9.1 Merknader ved varsel om oppstart

#### 1. Mattilsynet, Region øst, Avd. Gudbrandsdal, brev datert 24.06.2016

Mattilsynet viser til gjeldende VA-plan for Sel kommune, og nasjonale mål for vann og helse. De presiserer at vedlikehold og fornyelse av kommunalt vann og avløpsnett må prioriteres i forbindelse med reguleringen. Utover dette har de ingen merknader.

#### Kommentar:

Sel kommune er allerede i gang med en felles plan for oppgradering av gatenes overflate, vedlikehold av kommunalt vann og avløpsnett, og gateprioriteringene i regionsenterprosjektet. Det er utarbeidet hovedplan for vann og avløp for hele Sel kommune, og oppgradering av VA skal skje i sammenheng med oppgradering av gatene.

#### 2. NVE, Region øst, brev datert 07.07.2016

Det trekkes frem at planområdet så vidt omfatter aktsomhetsområde for skred (potensiell skredfare) og fareområde for flom (reell fare) jf. flomsonekart. Det aktuelle arealet tilfredsstiller pr i dag ikke sikkerhetskravene mot flom gitt i TEK 10 § 7-2. Det planlegges flomsikring av disse sentrumsområdene i 2018. Dette vil gi sikkerhet mot en flom med gjentaksintervall 1/200 fra Lågen (basert på ny vannlinjeberegning fra 2015).

NVE mener hensynssonen for flom skal vise flomutsatt areal før sikring. Dette henger blant annet sammen med varighet av sikringsanlegget og behov for gjentagende uttak av ørmasser som en følge av stor massetransport i Lågen og Otta-elva. De påpeker at det derfor er nødvendig å følge med på disse høydene, for å vurdere om gjentagende uttak er nødvendig for å opprettholde tilfredsstillende sikkerhet over tid. NVE forventer at denne utfordringen vurderes i planen.

Det kommer frem at det er planlegges en ny pumpestasjon ved parkeringen mellom Sagtunet og Amfi. NVE fraråder at det åpnes for nybygg med kjeller grunnet den store transporten av grunnvann og ny pumpestasjon vil ikke kunne bøte på denne utfordringen fullt ut. Det henvises også til at tiltak i rapport 12/2005, *Tiltaksvurderinger mot oversvømmelse i Otta sentrum*, og at disse ikke må være til hinder for noen av sikringstiltakene som NVE skal gjennomføre.

Dersom arealet som omfatter potensiell fare for skred skal utbygges, må det dokumenteres at tilstrekkelig sikkerhet er ivaretatt (jf. TEK 10 § 7-3) før bygging kan starte.

Kommentar:

NVE sine innspill tas til etterretning. Det skal undersøkes nærmere vedrørende skredfare innenfor planområdet. Eventuelle faresoner blir markert med hensynssone på kartet.

**3. Fylkesmannen i Oppland, brev datert 22.07.16**

Fylkesmannen viser til deres innspill ved oppstart av reguleringsplan for Otta sentrum nord i brev 13.05.2016. De fleste hensyn på deres fagområde som ble vist til i dette brevet, vil også være relevant å legge vekt på i prosessen med revisjon av reguleringsplan for Otta sentrum øst.

De påpeker det gode utgangspunktet for videre byutvikling, når tre helt sentrale reguleringsplaner omfattes av samtidig revisjon. Samordnet og konstruktiv videreutvikling av Otta gjennom plan, gir gode muligheter for gjennomføring i tråd med overordnede planer og regionsenterprosjektet.

Det trekkes frem spørsmålet om KU-plikt. Fylkesmannen mener at det utløses KU-plikt etter vedlegg 1 og pkt. 1, jf. § 2 i forskriften og forutsetter at kommunen vurderer dette på nytt da formelle feil vil forsinke langt mer enn gjennomføring av en KU.

Kommentar:

Innspillene fra Fylkesmannen tas til etterretning. Planen vurderes etter vedlegg 1 pkt. 1, jf. § 2, og planprogram utarbeides og sendes på høring.

**4. Statens vegvesen, Region øst, brev datert 26.07.16**

Statens vegvesen påpeker at det er viktig med et godt samarbeid mellom de flere reguleringsplanene som er under revisjon. Det er en gylden anledning til å få til et funksjonelt transportmønster med gode løsninger for biltrafikk og parkering, og skille disse fra syklende og gående.

Det trekkes også frem viktige grunnlagsdokumenter og overordnede føringer. Det bør legges vekt på høy arealutnytting som gir et mer kompakt sentrum og tilrettelegging for klima- og miljøvennlige transportformer.

Videre trekker de frem Rv. 15 der mesteparten av brua går over sentrum. For byggegrenser langs Rv. 15 forutsetter de at de som er gjeldene i reguleringsplan videreføres. For bygging under brua er det en del hensyn som skal ivaretas. Her vises det til bestemmelser for høgbrua på Rv. 15 som må innarbeides.

Vegvesenet påpeker at boliger ikke bør bygges i rød sone, og i gul sone bør boliger

bare tillates dersom man gjennom avbøtende tiltak tilfredsstiller de anbefalte grenseverdiene. For tilrettelegging for boliger i støyutsatte områder må det utarbeides støyfaglig utredning og nødvendige tiltak må innarbeides i planen.

Kommentar:

Kommunen er enig i at et godt samarbeid er viktig for de tre reguleringsplanene. Transportmønsteret på Otta ses i en helhet og det er ønskelig med en samordnet løsning for hele byen. De overordnede føringene er allerede lagt inn i reguleringsplanen. Høy arealutnyttelse er høyst aktuelt i sentrumsområdet. Statens vegvesen sitt innspill vedrørende høgbrua legges inn i planbestemmelsene. For hovedårsakene til støy innenfor planområdet foreligger det grunnlagsmateriale og nødvendige tiltak innarbeides i planen.

**5. Jernbaneverket, brev datert 09.08.16**

Jernbaneverket forutsetter at byggegrense etter jernbaneloven § 10 innarbeides i reguleringsplanen. Det påpekes også at Jernbaneverkets tekniske regelverk må legges til grunn for planlegging ved jernbanen. ROS-analysen må omhandle trafiksikkerhet på eksisterende jernbane, med tanke på jernbanens konstruksjoner, togtrafikk, kryssing av jernbanelinja, ferdsel i spor og eventuell endret bruk av planoverganger. Det må i tillegg beskrives risikoreduserende tiltak dersom sikkerheten rundt jernbanen blir endret.

Dersom det ikke finnes i dag, bør det sikres i planbestemmelsene at et gjerde på minst 1,8 meter i høyde settes opp langs jernbanen. Jernbaneverket har registrert mange uønskede hendelser knyttet til planovergangen som grenser til planområdet. De forutsetter derfor at sikkerheten rundt den blir vurdert i planprosessen.

Kommentar:

Det er ikke ønskelig med en byggegrense på maks 20 m fra nærmeste midtspor. Dette er for å kunne utnytte arealene i sentrum og med en 30 m byggegrense vil det ikke være mulig å bygge i kvartalene langs jernbanelinja. I tillegg er det kun en eiendom nord for Storgata som ikke allerede er bebygd. Byggegrense på 30 m vil heller ikke gi mulighet for gjenoppbygging etter f.eks brann. Gjeldende reguleringsplan har i dag 20 m byggegrense. Videre tas Jernbaneverkets innspill til etterretning.

**6. Ola Storvik, gnr. 220 bnr. 21, brev datert 09.08.16**

Etterspør informasjon, kart og opplysninger vedrørende sin eiendom Turmo.

Kommentar:

Informasjon er ettersendt pr. e-post.

**7. Elisabeth Johanne Sundt, gnr. 220 bnr. 71, brev datert 11.08.16**

Stiller seg positiv til reguleringen av Bondeheimen til spesialområde bevaring, og påpeker at Oppland fylkeskommune har omtalt Bondeheimen som et kulturminne med høy verneverdi. Er fornøyd med at kvartalsstrukturen på Otta skal beholdes, repareres, styrkes og videreutvikles. Videre går det frem at det er ønskelig å si opp leieavtalen for gangveien på østsiden av Bondeheimen, mulighet for varelevering i sør og fjerning av p-plassen foran Bondeheimen i nord.

Når det gjelder p-plasser i kvartal 26 er det ønskelig at Sel kommune ikke går for løsningen til Dronninga Landskap i gateplan 1:3000. Nordligste rekken med p-plasser vil komme helt inntil tomtene i kvartalet og de vil miste muligheten til å kjøre helt inn på tomtene sine. Det foreslås korttids p-plasser på nordsiden av storgata slik at forretninger i sør kan opparbeide utearealer for handlende, som en forlengelse av handlegata som kommer i Johan Nygårds gate.

Kommentar:

Innspillene er konkrete forslag som vil bli vurdert under utarbeidelsen av planforslaget.

**8. Amfi drift AS, Olav Thon gruppen, brev datert 12.08.16**

Amfi trekker frem at hele handelssentrum, med avgrensning som definert i regionsenterprosjektet, bør ha et reguleringsformål som tillater fleksibel bruk for å skape «sentrumsfølelse». Det bør inneholde typiske sentrumsfunksjoner, deriblant kontor, bolig og forretning.

De stiller seg også positive til at det åpnes for å kunne bygge i flere etasjer. Videre er Amfi også positive til en opprustning av Storgata, Müllersgate og Johan Nygårds gate, så fremt dagens fremkommelighet med bil/gående/syklende opprettholdes.

Kommentar:

Et reguleringsformål som tillater fleksibel bruk med typiske sentrumsfunksjoner er fundamentalt i et slikt sentrumsområde, og innspillet tas til etterretning. Fremkommelighet for gående og syklende vil opprettholdes og for enkelte plasser vil det bli utbedret.

## **9. Oppland Fylkeskommune, brev datert 16.08.16**

Det kommer frem at sentrumsutviklingsprosjektet gir et godt grunnlag for reguleringsplanen og siden planarbeidet legger dette til grunn har de ingen merknader eller kommentarer til planarbeidet så langt.

Når det gjelder kulturminner foreslås det at SEFRAK-bygningene innenfor planområdet reguleres til vern ved at det utarbeides reguleringsbestemmelser om vern knyttet til arealformålet for bygningen i kombinasjon med juridisk linje – Bygg, kulturminner med mer som skal bevares. Kulturarvenheten kan kontaktes for diskusjon om hvilke bygninger som kan være viktig å ivareta, og hvordan bestemmelser kan utarbeides.

### Kommentar:

SEFRAK-bygningene innenfor planområdet vil bli sett nærmere på i det videre arbeidet med plan, og viktige kulturmiljø eller verneverdige bygninger markeres med hensynssone på plankartet.

## **9.2 Merknader til høring av planprogrammet**

### **1. Jernbaneverket, brev datert 20.10.2016**

Jernbaneverket er tilfreds med at jernbanen er ett av de aktuelle utredningstemaene. Det påpekes at konsekvensene av nærhet til jernbanen må utredes med tanke på sikkerhet, naboforhold og ikke minst muligheter for drift vedlikehold og videre utvikling av Dovrebanen.

### Kommentar:

Jernbaneverkets merknader ivaretas i det videre planarbeidet.

### **2. Statens vegvesen, region øst, brev datert 31.10.2016**

Viser til at deres kommentarer ved varsel om oppstart av reguleringsplanen er tatt med i planprogrammet. Det er viktig både med åpne informasjonsmøter, der alle kan delta og med mindre møter som omfatter avgrensede temaer og kanskje interessegrupper.

### Kommentar:

Merknadene fører ikke til endringer i planprogrammet.

### **3. Fylkesmannen i Oppland, brev datert 15.11.2016**

Det vises til deres innspill i forbindelse med varsling av oppstart. Det trekkes frem at planprogrammet fanger opp alle sentrale problemstillinger som bør utredes. For



noen utredningstemaer minnes det om ulike retningslinjer og føringer som skal ligge til grunn ved videre utredning og planlegging. Videre forventes det at kommunen redegjør for framtidig potensiale for økt bruk av fjernvarme, og ber kommunen ta med seg tidligere innspill til reguleringsplanen *Otta sentrum nord* om klimanøytral bydel, videre i planprosessen. I tillegg støttes kommunen i at temaet Biologisk mangfold og naturressurser er underordnet, men forutsetter at eldre registreringer i naturbase/artskart sjekkes ut.

Kommentar:

Merknadene blir ivaretatt i det videre planarbeidet. Naturbasen viser registrering av to områder med arter av forvaltningsinteresse. Dette er to typer insekter som ble oppdaget i 1948 og 1965. Etter den tid har det vært stor utvikling og utbygging i sentrumsområdet, og områdene insektene er markert, er i dag asfalterte flater i Storgata.

**4. Ola Storvik, gnr. 220 bnr. 21, brev datert 15.11.2016**

Det stilles spørsmål angående hans private eiendom med tanke på reguleringsformål og verneinteressen for sin tomt. I tillegg fremmes det et ønske om å bygge garasje og redskapshus i samme byggestil som Turmo.

Kommentar:

Det er gjennomført et møte hvor spørsmålene ble besvart. Innspillet medfører ikke endringer i planprogrammet.

**5. Mattilsynet, Avd. Gudbrandsdalen, brev datert 16.11.2016**

Det påpekes at *Nasjonale mål for vann og helse (2014)* bør nevnes under pkt. 4 Rammer og retningslinjer for planarbeidet, pkt. 4.1 Nasjonale. Utover det har de ingen kommentarer til planprogrammet.

Kommentar:

Merknaden er innarbeidet i planprogrammet.

**6. Otta handels- og næringsforening, brev datert 16.11.2016**

Planen omhandler mange sentrale områder som naturligvis må drøftes og detaljeres nærmere i ulike fora etter hvert som planen blir mer konkret. De ser også for seg et medlemsmøte i januar i samråd med Sel kommune hvor flere av temaene vil bli drøftet.

Kommentar:

Merknadene blir ivaretatt i det videre planarbeidet.

**7. NVE, Region øst, brev datert 17.11.2016**

Viser til nye vannlinjeberegninger og pågående arbeid med flomsikring av Otta sentrum. NVE har ingen merknader til planprogrammet da flom er satt opp som utredningstema i planprogrammet.

Kommentar:

Merknadene fører ikke til endringer i planprogrammet.

**8. Pål Sletten, gnr. 220 bnr. 101, brev datert 17.11.2016**

Det foreslås at plankravet om felles bebyggelsesplan satt for kvartal 27 i gjeldene reguleringsplan fjernes, da det har gjort det vanskelig å komme videre med utbyggingsplaner grunnet ulike interesser. Det ønskes også at det åpnes for å bygge leiligheter i 1.etasje mot Vognmannsgata i det samme kvartalet grunnet de vanskeligheter det vil bli å etablere forretning i gata og at det vil ikke bli en ulempe eller sjenanse for småhusbebyggelsen på sørsiden av Vognmannsgata.

Han trekker frem at som næringsdrivende er antall parkeringsplasser av stor betydning for forretningene, og at parkeringsplassene i sentrum ikke bør reduseres og at de bør være gratis. Viktigheten med kvartalsstrukturen kommer også frem. Denne mener han bør repareres, styrkes og videreutvikles, gjennom å legge den som et viktig eksisterende premiss for fortetting og utvikling i utarbeidelse av arealplaner og i byggesak.

Kommentar:

Innspillene er knyttet til selve planarbeidet, og medfører ikke behov for endringer i planprogrammet. Innspillene vil bli vurdert i det videre planarbeidet.

**9. Oppland Fylkeskommune, brev datert 24.11.2016**

Fylkeskommunen mener det er fornuftig å se på muligheter for etablering av bl.a. boliger på tomten hvor Otta skole ligger i dag. Derimot påpeker de at planprogrammet kan virke noe selvmotsigende da det står at kommuneplanens arealdel, hvor tomten er regulert til offentlig formål, skal legges til grunn.

Videre står det at planarbeidet er i tråd med regionsenterprosjektet og følger opp

kravene i plan- og bygningsloven med tilhørende forskrift om konsekvensutredning på en god måte. De har derfor ingen vesentlige merknader til planprogrammet.

Kulturarv er positiv til at kulturminner og kulturmiljø skal vurderes i det kommende planarbeidet.

Kommentar:

Sel kommune viser til avsnitt 4.3 i planprogrammet vedrørende kommuneplanens arealdel hvor det står følgende: «Forslag til ny reguleringsplan utarbeides i samsvar med sentrums- og boligformålet avsatt i arealdelen». Tomten hvor det er regulert til offentlig formål er ikke nevnt. Arealdelen er også gitt hensynssone om at reguleringsplan skal fortsatt gjelde der det går frem at skolen kan benyttes til boliger dersom skolen flyttes/legges ned.

### 9.3 Merknader ved offentlig ettersyn

#### 1. Bane NOR SF, 05.07.2018

Planområdet grenser mot reguleringsplan for Otta stasjon og skysstasjon, som ble vedtatt tidligere i år. Det er i dag seks stoppende persontog i hver retning i ukedagene. I tillegg passerer alle godstog mellom Oslo og Åndalsnes/Trondheim/Fauske gjennom Otta. Jernbanedirektoratet har lagt ut trafikkpakke Nord for konkurranse om drift av persontrafikken på Dovrebanen. Det er forutsatt at stoppmønsteret og togtilbudet opprettholdes minst som i dag.

Bane NOR støtter det som står i saksfremlegget, om at man bør vurdere reduksjon av parkeringsarealer, og tilrettelegge mer for gående og syklende, samt skape byrom. Framtidig oppgradering vil gjøre det mulig å utforme disse på de gående og syklende sine premisser. I forbindelse med arbeidet med å vurdere parkering helhetlig oppfordrer Bane NOR kommunen til å legge vekt på trafiksikker framkommelighet for gående og syklende generelt, og særlig mot stasjonen.

Minner om at jernbaneloven § 10 forutsetter at det innhentes tillatelse fra Bane NOR for alle tiltak nærmere banen enn 30 meter, også der det er regulert annen byggegrense. Ellers vises det til deres veileder og tekniske regelverk.

Kommentar:

Det er innarbeidet i bestemmelser til andre gangs høring at i områder avsatt til bolig/forretning/kontor fra Storgata og nordover kan det vurderes å justere ned parkeringskravet etter grunnlagt søknad.

I reguleringsplanen til andre gangs høring er 20 meters byggegrense videreført fra førstegangshøring. Eksisterende reguleringsplan for kvartal 37-1 har også 20 meters byggegrense fra jernbanen. Rådmannen mener det er naturlig å videreføre dette. Dette er et viktig sentrumsområde som må få utvikle seg.

## **2. Statens vegvesen, region øst, 09.07.2018**

Det er positivt at det legges opp til et sammenhengende nettverk for gående og syklende, innen hele området. Det bør gå fram av bestemmelsene hvilke områder det skal utarbeides detaljreguleringsplan for. Planen bør også ha med rekkefølgebestemmelser som sikrer at nye fortau og gang-/sykkelveger blir opparbeidet innen en bestemt frist, ev. knyttet til byggeprosjekt som grenser inntil.

Riksveg 15 kan bli tydeligere ved å ta med tekst som forklarer beliggenheten. Krav til sikt i kryss med rv. 15 er 10 x 70 meter. Dette må tegnes inn på plankartet.

Avkjøringer fra offentlig veg bør vises med pilsymbol på plankartet. Som et minimum bør hovedavkjøringene vises. I området med eneboliger blir det kort avstand mellom avkjøringene, slik at dette kan ev. tas inn i detaljreguleringsplaner.

Sikt i vegkryss:

Sikt i veg-/gatekryss og avkjøringer bør gå fram av plankartet, ev. i bestemmelsene. Krav til sikt bør være 6 x 45 m i kryss og 4 x 45 meter i avkjørsler.

Bør området for bussparkering i BKF 10 heller ha formålet 'holdeplass for buss'? Etter vegnormalene (som gjelder offentlige gater og plasser) er minste lengde for en holdeplass 54 m.

Planen viser byggegrenser langs offentlig veg bare langs Skansen. Av hensyn til drift og vedlikehold av gater/veger, samt ulemper med lokalisering av bebyggelse helt inntil veger, bør planen ta inn bestemmelser om byggegrenser for alle byggeområdene. I sentrumskvartalene bør det vurderes byggelinjer inntil fortau, for å få en enhetlig gatestruktur.

### Kommentar:

Det er ikke krav om detaljreguleringsplaner. Områdereguleringsplanen er utarbeidet detaljert nok som grunnlag for byggesaker. Kommunen vurderer det som vanskelig å stille krav til når de ulike gatene skal oppgraderes. Oppgradering av gatene avhenger av både regionsenterprosjektet, oppgradering av VA og eventuelle

utbyggingsprosjekter.

Vegnavn er satt inn på plankartet, og Rv15, Ottadalsvegen er satt med fet skrift for å tydeliggjøre hvor høgbrua går over planområdet. Det er påtegnet byggegrense til riksvei 15. Byggegrensen vil også sikre tilstrekkelig areal hvor det ikke kan bygges innenfor siktelinjene.

Kommunen ser det ikke som hensiktsmessig å tegne inn pilsymboler for avkjøringene. Dette med bakgrunn i antallet og korte avstander mellom hver avkjøring, avkjøringene er fra kommunale vegger.

I to kryss Storgata-Mostugugata og Mostugugata-Johan Nygårdsgate er det innarbeidet siktelinjer på plankartet, dette er to nye kryss som skal opparbeides når Mostugugata opparbeides. De andre kryssene i sentrum er eksisterende kryss som er opparbeidet.

Midlertidig bussparkering i BFK10 er tiltenkt ekspressbusser som skal ha pausestopp og stå parkert i omtrent 30 min. Kommunen vurderer det derfor ikke som nødvendig med etablering av en lang holdeplass.

Bestemmelsene sikrer at bebyggelse skal legges i fortausliv/tomtegrense, med maksimal tilbaketrekking på 3 meter i inntil 1/3 av fasadens lengde.

### **3. Sel idrettsråd v/ leder Rune Bjørnsrud**

Det er viktig at det tilrettelegges for fysisk aktivitet i sentrum, samt at det tilrettelegges for gående og syklende. Universell utforming må innarbeides i alle ledd i planleggingen.

Parker og grøntområder må utformes på en slik måte at de innbyr til spontan aktivitet. Plangruppa bør se på de nye aktivitetstrendene, f.eks. parqour, og tilrettelegge for disse. Det er viktig at arbeidet med elvepromenaden videreføres oppover mot Apotekerbrua, og at området fra Circle K mot Vgs. oppgraderes.

Undergangen ved Circle K er svært utsatt for flom. Bør iverksettes forebyggende tiltak, eller skilte alternativ gangvei. Ved flom krysser gående riksvei 15, noe som er svært risikofyllt.

Viktig med tilstrekkelig bredde på fortau og gang- og sykkelveier slik at de oppleves som trygge. Overgangsfelt må utformes slik at de ikke forsvinner etter en tid, f.eks



opphøyde overgangsfelt. Viktig å ha fokus på følgende områder mtp. trafiksikkerhet: Nye skolen på Elvebakken og videre nordover på Øya, parker og grøntområder, og områder der elvepromenaden krysser gater/veier.

Kommentar:

Innspillet tas til etterretning. Detaljutforming av de enkelte parkene og gatene vil bli vurdert i detaljprosjekteringen. Planforslaget legger til rette for leke- og uteoppholdsarealer og sikrer tilstrekkelig areal for oppgradering av fortau.

**4. Per Erling Bakke, gnr. 220 bnr. 161, 30.07.2018**

På vegne av Odd Bakke, Ole Berdon Bakke, Lars Espen Bakke og undertegnede, vises det til der Mostugugata 7 er regulert til parkering (SPP5).

Det vises til brev fra Sel kommune, datert 5. februar 2012 til Odd Bakke. Der stiller kommunen seg positiv til å utnytte eiendommen til boligformål. I planen vil det si bolig/forretning/kontor, slik formål som er gitt eiendommen i Mostugugata 9. På denne måten vil det på et senere tidspunkt være aktuelt å se disse eiendommene i sammenheng.

De er innforstått med at det må lages en detaljreguleringsplan for eiendommen for å få dette formalisert. Kommer tilbake til det når vi har mer konkrete planer for eiendommen.

Kommentar:

Områdereguleringsplanen er utarbeidet detaljert nok som grunnlag til bruk i byggesaker. Parkeringsformålet på eiendommen er en videreføring av formålet fra eksisterende reguleringsplan for Otta sentrum øst vedtatt 07.02.2000. Rådmannen mener arealet er viktig som parkeringsareal for boliger i sentrum, innspillet tas til ikke til følge.

**5. Frank Turmo, gnr. 220 bnr. 96, 29.07.2018**

Eiendommen vil bli direkte berørt av en ev. videreføring av elvepromenaden, noe undertegnede tidligere har uttalt seg klart i mot.

Det er lagt ned betydelig mye arbeid og kostnader i å utarbeide uteområdet mot elven. Elvepromenaden vil forringe følelsen av privatliv, samt bidra til en forringelse av verdien på eiendommen. Alternativet med skjerming anses ikke som aktuelt.

Elveløpet i Otta-elva er annerledes enn i Lågen. En ev. elvepromenade her vil komme tettere innpå bebyggelse på en annen måte enn langs Lågen, og det anses som en invadering av den private sfæren, og redusering av frihetsfølelse og livskvalitet.

Alternativt vises det til at elveløpet må begrenses ved at det bygges ut i elven. Det stilles også spørsmål ved behovet, og det trekkes frem at det sikkert er 4-5 km eksisterende gangveier langs elven. Det tillates ingen etablering av elvepromenaden på eiendommen gnr. 220 bnr. 96.

Kommentar:

Reguleringsplanen har til hensikt å sikre areal for opparbeidelse av elvepromenaden. Mer detaljert utforming mtp. f.eks. høyde vil skje i detaljprosjekteringen. Tilgrensende grunneiere vil bli nabovarslet før oppstart, og vil ha mulighet til å komme med innspill. Elvepromenaden vurderes som et positivt tiltak både mtp. folkehelse og rekreasjonsmuligheter.

**6. Ola Storvik, gnr. 220 bnr. 21, 02.08.2018**

Det settes pris på at hensynssonen for kulturmiljø har blitt forlenget til bakre del av stabburet mot syd. Hensynssonen burde fortsatte frem til regulert felles innkjøring (FA1). I fremtiden er det tenkt en planlagt garasje og et redskapshus som vil danne en bygning i gammel stil, og gir et avskjermet tun for eiendommen Turmo.

Det stilles spørsmål til hvordan det har blitt tatt hensyn til verneverdig bebyggelse når man høyner 4 ganger høydeforskjell fra verneverdig bebyggelse til andre bygninger. Sel kommune har kommet med forslag der høydeforskjell på mer enn 2 etasjer skal unngås, og ved utbygging inntil eller opptil 4 m fra verneverdig bebyggelse, skal høyden på det verneverdige bygget være retningsgivende. Tidligere skulle det ikke være mer enn en halv etasjehøyde i høydeforskjell. Forståelig at det er et sentrumsområde, men er også opptatt av at det gamle skal kunne være noe man skal ta vare på. Det har tidligere blitt sendt inn innspill til byggesaken på naboeiendommen, Müllersgate 21. At man her kan høyne dette bygget med de nye reglene går vi imot.

Kommentar:

Bestemmelsene til hensynssonen *kulturmiljø (570)* sier som beskrevet i innspillet at høydeforskjeller på mer enn 2 etasjer skal unngås. Videre står det at ved utbygging, inntil eller opptil 4 meter fra verneverdig bebyggelse, skal høyden på verneverdig bebyggelse være retningsgivende. Det vil f.eks. si at bygg som er, inntil eller opptil 4 meter fra, verneverdig bebyggelse på en etasje, ikke skal overstige 3 etasjer.

Bebyggelsen vest for stabburet er ikke registrert som Sefrak-minne og vurderes ikke til å falle inn under kravene gitt for regulerte kulturmiljøer.

#### **7. Jon Torkveen for Sel baptistmenighet, 02.08.2018**

Har utarbeidet to utbyggingsalternativer for tomten i Storgata 10 vist på situasjonskart. Viser til erklæring som gir tillatelse til å bygge inntil eiendomsgrensen i nord. Ønsker å skaffe svar på essensielle spørsmål som en kjøper av eiendommen vil være mest opptatt av.

Stiller spørsmål ved om Storgata 10 er «frarøvet» en tomtestripe vest for bygningen.

##### Kommentar:

Innspillet tar for seg temaer knyttet til byggesak. Eiendomsgrensen viser grenser etter oppmålingsforretning i 1991, og grensene har ikke vært endret etter dette.

#### **8. Sel baptistmenighet, 07.08.2018**

Ønsker å få fjernet vernet på Betel i Storgata 10. Bakgrunnen er at det skal selges, og at dette påvirker salgsverdien. Bygget står å forfaller i påvente av avgjørelse omkring disse spørsmål.

Viser til e-post hvor det er forklart at planforslaget ikke har foreslått Betel med hensynssone kulturmiljø, og ser på dette som at kommunen er enig i at Betel ikke betraktes som verneverdig. Samtidig gjøres det oppmerksom på den skriftlige avtalen som gir tillatelse til å bygge inntil eiendomsgrensen i nord.

Ber om at kommunen vurderer om det er tjenlig for Otta at det kreves forretning/kontor i 1. etasje mot Storgata og Johan Nygårds gate. Årsaken til dette er mtp. utbygging av Amfi kjøpesenter, og at det kan være urealistisk å forvente at man i tillegg til nye forretninger i Amfi, også kan fylle lokaler i Storgata/Johan Nygårds gate med butikker, forretninger og kontor. Man kan da risikere at det blir stående tomme lokaler.

##### Kommentar:

Planforslaget opprettholdes som ved 1. gangs høring, uten hensynssone vern/kulturmiljø. I regionsenterprosjektet er det foretatt vurderinger og analyser som planforslaget bygger på. Dette innebærer at det skal være forretning/kontor i 1. etasje i Storgata og Johan Nygårds gate.

## 9. Trond Espelund, 03.08.2018

Kort oppsummert lister innspillet opp følgende merknader og spørsmål:

- Otta er utpekt som regionsenter, men stedet mangler naturgitte forutsetninger for dette. Begrenset med areal og utsatt for ras/skred og flom.
- Etterlyser hvorfor ikke flere av eiendommene ikke er regulert til offentlig formål.
- Mener det er unødvendig med ny rundkjøring ved Bunker Oil.
- Hva med gangvei mellom nybrua og jernbanebrua på sørsiden av Ottaelva?
- Forstår ikke helt dette med siktelinjer, blant annet over Mostugugata 1 og 5, og Müllersgate.
- Tviler på at Bane NOR og NVE vil tillate innsnevret elveløp under brua, for å etablere en sykkeltrasé under jernbanebrua. Gang- og sykkeltraséen er tegnet igjennom en høyspentmast i sørenden av Mostugugata. I tillegg er det store høydeforskjeller.
- Snart er all naturlig elvekant ved Otta ødelagt med sprengsteinsutfyllinger. Foreslår å forkorte planlagt elvepromenade med ca. 150 m, slik at den går inn mot sentrum ved Otta skole/Johan Nygårds gate. Vedtaket om flytting av Otta skole må også endres.
- Eiendomsgrensene for Mostugugata 1 er feilaktig i matrikelkartet. Står i skjøtet at tomten grenser mot Otta elv.
- Liten trafikk på Selsvegen og Sjoavegen skulle ikke tilsi at det er behov for rundkjøring på Rv. 15.
- Det fins grevling, rev, røyskatt, mink, stokkand og laksand mm.
- Hva med busstrafikken? Skolegata bør skifte navn dersom skolen legges ned.
- Kommunen må arbeide med å få til internettutbygging.
- Grunnvannsnivået i hele Otta sentrum bør senkes med 1 meter. Det oppnås ved å senke elvebunnen tilsvarende.
- Ny E6 bør gå i tunnel forbi Otta, ellers ødelegges hele stedet av støy.
- Bør innarbeide et spor nr. 2 på Dovrebanen i planen.
- Det bør av arkitektoniske hensyn ikke tillates flere flate tak i sentrum. Positivt at gamle skolebygget tenkes bevart. Bygningen blir automatisk fredet av 100 årsregelen om 4,5 år.
- Parkeringsplass SPP5 bør tas ut av planen. Uheldig med parkering så nær inntil parken.
- Hva skal forlengelsen av Mostugugata hete? Beholdes samme navn frem til Johan Nygårds gate?
- Ellers omhandler de resterende innspillene forhold utenfor planområdet.

### Kommentar:

I Mostugugata ligger det på plankartet 20 meters byggegrense mot jernbanen. Deler

av Mostugugata og Mullersgate er utsatt for støy og flom og dette er markert med skavur på plankartet.

Elvepromenaden må detaljprosjekteres og denne planleggingen vil avdekke behov for eventuell justering av promenaden mellom høyspentmasta og pumpestasjon, og hvor elvepromenaden skal avsluttes. Undergang under jernbanebrua må også sees på i forbindelse med detaljprosjektering.

NVE jobber med flomforebygging for Otta.

Det åpnes for flate tak i sentrum.

Parkering SPP5 opprettholdes som parkering, dette er en videreføring fra eksisterende reguleringsplan for Otta sentrum øst, vedtatt i 2000.

Hvis eier mener grenseføringen er feil, må det rekvireres klargjøring av grensene/oppmåling.

Pr. i dag er forlengelsen av Mostugugata benevnt som Mostugugata.

Mange av innspillene omhandler forhold utenfor planområdet og er ikke vurdert i denne sammenhengen, kryss Selsvegen- Rv15, flytting av Otta skole, ny E6 i tunnel, antall spor på Dovrebanen, internettutbygging.

#### **10. Storgata 22 Otta AS v/ Ole Jonny Øen, 03.08.2018**

Eiendommene 220/304 og 220/305 blir sterkt berørt av områdeplanen. For å forlenge Mostugugata må det erverves arealer av disse eiendommene.

Øen har planer om å etablere et kombinert nærings- og boligbygg med tilhørende parkeringsarealer ihht. gjeldende reguleringsplan. Denne muligheten blir borte dersom ny vei skal etableres. Grunnlaget for utvikling faller da bort.

Vil gjerne i samarbeid med Sel kommune, se på om det finnes muligheter for å tilfredstille både næringsutvikling og ny kjørevei på eiendommen. Usikre på om det lar seg gjøre å få til en god løsning, men veien kan ikke gå slik den er i planforslaget. Med 20 m byggegrense til jernbanen blir det umulig å utvikle tomten med en vei omtrent midt over eiendommen.

Vil ila. august 2018 komme med innspill med situasjonsplan for tiltenkt nybygg og hvilket forslag de ser for den nye veien. Ellers vises det til gjeldende reguleringsplan og tidligere tegninger fra Nordplan for nybygg på tomten.

#### Kommentar:

Det har vært møte med Øen om eiendommene. Rådmannen ser det vil være vanskelig å utnytte eiendommen hvis veien blir liggende slik den gjorde ved første gangs høring. Til andre gangs høring er reguleringsplanen endret slik at planforslaget bygger på



eksisterende reguleringsplan for Kvartal 37-1, vedtatt 2010 med visse justeringer.

### **11.NVE, 22.08.2018**

Plankrav til bekkekryssinger er litt malplassert under 4.11, men er i seg selv grei ift. sikkerhetskrav i TEK17.

Innspill vedr. masseuttak for å holde flomsikring på riktig nivå ift. TEK17 over tid, tas ikke inn i selve planen, men i ROS sies det at dette skal håndteres utenom. Reg.plan er ikke egnet til å sikre vedlikehold over tid. anbefaler ikke kommunen å tinglyse heftelser om vedlikehold på de berørte eiendommene. Kommunal interesse å sikre sentrumsområdet, og kommunen bør ta ansvar for eksempel gjennom beredskapsplaner der en jevnlig sjekker profilene. Når NVE overleverer sikringsanlegget til kommunen, inkluderer det FDV. Kommunen har definert et ansvar gjennom kommunevedtaket. Men det stilles ikke konkrete krav til hvordan dette organiseres.

#### *Kjeller og vanninntrenging i grunnen*

Det er krav til at det ikke skal bygges kjeller i flomsona, men etter sikring vil det fortsatt komme vann i grunnen, og da er det litt uklart formulert om bestemmelsene åpner for kjeller. NVE anbefaler at det ikke bygges kjeller i det hele tatt. En tett kjeller vil kunne få store negative konsekvenser for eksisterende bebyggelse, som pr. i dag forholder seg til en gitt gjennomstrømming. Hvis man, tross anbefaling om ikke å gjøre det, skal åpne for kjellere, anbefaler NVE at man i bestemmelsene har krav om at man i forkant må dokumentere særskilt at dette ikke gir negative konsekvenser.

#### *Flomsikring*

Det er ikke angitt eget arealformål med nødvendige bestemmelser for selve flomsikringen. Vegen på toppen er heller ikke regulert bred nok ift. standard krav for tilkomst oppå flomsikringsanlegg. Vanligvis bør bredden være 4 m.

#### Kommentar:

Plankravet til bekkekryssing er satt som eget punkt 4.12 i planbestemmelsene.

Bestemmelsene er endret slik at i områder avsatt med hensynssone flom på plankartet skal det ikke bygges kjeller punkt 7.1 – flomfare.

Gang-sykkelveien på Skansen er lagt med formål sikringsanlegg, og deler av den er utvidet til 4 meters bredde.

## 12. Fylkesmannen i Oppland, 23.08.2018

Planen var ikke tilgjengelig i InnlandsGIS 12. juli, og gjorde at arbeidet for regionale myndigheter ble betraktelig mer komplisert. Ber om at planer i fremtiden ikke sendes på høring før de ligger ut på InnlandsGIS.

I tråd med regionsenterprosjektet fremmer kommunen forslag til områdereguleringsplan for Otta sentrum øst. Det følger en ryddig og i hovedsak godt opplysende planbeskrivelse. Konsekvensutredningen i planbeskrivelsen er relativt kortfattet. Ønsker mer grundigere vurderinger på parkeringsstrategi, beskrivelse av gang- og sykkelvegnett, samt sikring av leke- og oppholdsareal, med konkret kopling til planforslaget. Savner også mer spesifikk vurdering av utviklingsmuligheter for økt bruk av fjernvarme.

### *Leke- og uteoppholdsareal*

Fylkesmannen er opptatt av at folkehelse, og barn og unges interesser blir vektlagt, slik planen legger opp til. Det etterlyses i den forbindelse en mer konkret utforming av krav til leke- og uteoppholdsarealer for ulike målgrupper, samt krav til avstand til boliger. Savner en mer forpliktende vektlegging og konkretisering rundt fremtidig leke- og uteoppholdsareal i området.

Takterrasser blir nevnt kan fungere som uteoppholdsareal for boenheter. Uteoppholdsarealer og øvrige kvaliteter er stadig under press ved bymessig fortetting. Fylkesmannen konkluderer med at takterrasser har en viktig rolle, men er supplerende. Leke- og uteoppholdsarealer bør i hovedsak legges på bakkeplan, som også vil bidra til å skape gode møteplasser.

### *Støy*

Bestemmelsene er i tråd med anbefalinger i støyretningslinjen og Fylkesmannen aksepterer foreslåtte rammer for håndtering av støy. Oppfordrer likevel kommunen til å sette krav om tilfredsstillende støykrav på uteoppholdsareal og krav til solskjerming på soverom til støyutsatt side som er soleksponert

### *Parkering*

For å legge til rette for redusert bilbruk i sentrum må kommunen bruke parkeringsløsninger som et aktivt virkemiddel. Dette innebærer f.eks. å sette *maksimumskrav* for tilhørende parkering. Vi ber kommunen vurdere dette som føring i områdereguleringen, som grunnlag for videre detaljregulering.

Fylkesmannen vurderer beskrivelse av opplegg for sykkelparkering og minimumskrav til sykkelparkering som fremtidsrettet og positivt.

Det etterlyses føringer for parkeringsløsninger under bakken, utover ordinær flateparkering, og ber kommunen vurdere krav til slik parkering for både boligareal og kombinertformål (BFK).

#### *Gang- og sykkelveger*

Fylkesmannen har litt problem med å forstå hvordan prinsippene for gjennomgående sykkelvegløsninger er innarbeidet i planen. I forlengelsen vestover fra Loftgårdsbrua inn i Storgata oppfatter vi likevel at fortau er regulert ekstra breie, i tråd med at dette skal være gjennomgående øst-vest forbindelsen gjennom byen. Vi finner ikke en like klar nord-sør løsning (Mostugugata).

Fylkesmann oppfordrer kommunen til å vurdere hele eller deler av eksisterende gateløp i handelsdelen av sentrum som gågate.

#### *Forholdet til statlige og regionale føringer på bolig, areal- og transportområdet*

Fylkesmannen har et overordna fokus om høy arealutnytting innenfor planområdet. Det er svært viktig å sørge for god utnytting av ledige areal som skal bebygges og/eller fortettes. F.eks. er område B7 (gamle skolen) svært sentrumsnær og bør ha høyere arealutnytting. Tomten ser ut til å være på 5000 m<sup>2</sup> med maks. fotavtrykk på 1500 m<sup>2</sup>.

#### *Miljø og energi*

Omfattende energiforsyning fra biobrensel gjør at Otta som by ligger langt framme når det gjelder energi- og klimavennlige valg. Oppfordrer kommunen til å bruke dette aktivt som en del av sin profilering, og til å jobbe videre med Otta eller deler av Otta som klimanøytral bydel.

#### *Samfunnssikkerhet og beredskap*

Mener samfunnssikkerheten er tilfredsstillende ivaretatt i planen også for andre hendelser enn flomfare og overvann.

#### Kommentar:

Reguleringsplanen ble sendt kartverket for utlegging i InnlandGis før planen ble lagt ut på offentlig høring. At reguleringsplanen ikke var tilgjengelig i InnlandsGis skyldes en feil hos Statens kartverk på Hamar. Sel kommune kan ikke ta på seg ansvaret for at planen ikke lå i InnlandsGis.

Det er gjort endringer/utfyllinger i konsekvensutredningen til andre gangs høring.

De gjennomgående prinsippene for gang- og sykkelvei skal innarbeides i detaljprosjekteringen av de ulike gatene. Regulerte fortau er hovedsakelig

eksisterende fortau. De er regulert med minimum 2 meters bredde eller etter dagens bredde.

Planbestemmelsene er presisert slik at takterrassene er supplement til leke og oppholdsareal. I område regulert til boligbebyggelse har de fleste boligene hage til leke- og oppholdsareal. Utnyttelsesgraden der setter begrensninger for hvor mye som kan bygges ned. Planforslaget legger til rette for leke- og uteoppholdsarealer i to parker og ved framtidig ny barneskole. Detaljutforming av de enkelte parkene og skoleområde vil bli ivaretatt i detaljprosjektering. Det må legges til rette med lekeapparater tilpasset ulike aldersgrupper.

Det er i planbestemmelsene bestemmelser for støykrav på uteoppholdsareal. Rådmannen mener det blir for detaljert å sette krav til solskjerming på soverom til støyutsattside som er soleksponert.

Fylkesmannen etterlyser føringer for parkeringsløsninger under bakken, her vises det til innspillet fra NVE som ikke anbefaler at det bygges kjeller. I bestemmelsene åpnes det for at det kan bygges parkeringshus.

Reguleringsplanen bygger på prosjektet «Utvikling av Otta som by og regionsenter», med tilhørende vedtatte dokumenter. Johan Nygårds gate skal være handlegate, med ekstra brede fortau. Når opparbeidelsen av Mostugugata er ferdig skal Johan Nygårds gate bli enveiskjørt med sykkelfelt. Det vil si at Johan Nygårds gate blir opparbeidet med tanke på de myke trafikantene. Johan Nygårds gate skal være hovedsykkeltrasee nord-sør gjennom sentrum. Johan Nygårds gate er planlagt for de myke trafikantene og ev. med bytorget/lekeplass. Storgata er planlagt som hovedgate gjennom sentrum.

Område B7 (gamle Otta skole) har lav arealutnyttelse fordi arealet også skal ha friområde til beboerne på denne eiendommen. Område ligger også innimellom småhusbebyggelsen, og ny bebyggelse må innpasses i område.

I deler av Otta sentrum der parkeringskapasiteten er bra åpner planbestemmelsene for at det kan vurderes å justere ned parkeringskravet.

### **13. Oppland fylkeskommune, 03.09.2018**

Planforslaget legger til rette for videre sentrumsutvikling i tråd med de føringer og prinsipper som er utarbeidet i Regionsenterprosjektet.

Oppland fylkeskommune mener Sel kommune har jobbet godt og systematisk med utviklingen av regionsenteret Otta de siste årene. Fylkeskommunen sin generelle merknad er at områdereguleringsplanen stort sett er i tråd med



Regionsenterprosjektet og at det er gjort et godt arbeid med planen. Fylkeskommunen mener imidlertid at det er noen betydelige avvik mellom gatebruksplanen og denne områdereguleringsplanen.

#### *Regionale planer*

Oppland fylkeskommune mener at følgende regionale planer bør innarbeides i planen:

Regional planstrategi. Mulighetens Oppland i ei grønn framtid (2016-2020)

Regionalplan for folkehelse (2018-2022)

Regionalplan for klima og energi for Oppland (2013-2024)

Regional plan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag

#### *Utvidet plangrense*

Sett på bakgrunn av at Bane Nor har tatt ut området sør for Rondatunet fra sin reguleringsplan er det positivt at områdereguleringsplanen utvides slik at dette arealet reguleres.

#### *Universell utforming*

Bestemmelsen om universell utforming bør knyttes opp mot den til enhver tid gjeldende forskrift. Det bør vurderes om bestemmelsen skal nyanseres og skille mellom krav til boliger og til offentlige bygg og uteareal.

#### *Fortetting og gatestruktur*

Oppland fylkeskommune skriver at planen har flere avvik sett i forhold til gatebruksplanen når det gjelder framtidig gatestruktur, og de peker særskilt på følgende avvik:

- Felt BFK7 er regulert som ett sammenhengende kvartal og Olav Bismos gate er tatt ut av kvartalet. Fylkeskommunen kan ikke se at er i tråd med strategiene i regionsenterprosjektet. Det å fjerne en gate i kvadraturen er et sterkt plangrep som gir store konsekvenser for hvordan byen kan brukes spesielt for gående og syklende. Fylkeskommunen vurderer at dette er en viktig gate i kvadraturen som bør opprettholdes som et tilgjengelig og åpent gaterom. Oppland fylkeskommune råder derfor kommunen til å opprettholde Olav Bismos gate slik den er i dag og tenkt utviklet i regionsenterprosjektet.
- Gangveiene i forlengelsen av Vognmannsgata og Skulegata, østover mot elvepromenaden er ikke regulert i planforslaget.
- Gangveien i vestlig forlengelse av Vognmannsgata ligger heller ikke inne i planforslaget. Denne bør innarbeides i planen.

#### *Uteoppholdsareal og lekeplasser*

Fylkeskommunen skriver at det er viktig av barn og unges interesser blir vektlagt ved fortetting av byer. De mener den generelle bestemmelsen om å tillate uteoppholdsareal og lekeplasser på takterrasse/balkong ikke er tilstrekkelig.

Lekeplasser bør i hovedsak legges på bakkeplan og gjøres allment tilgjengelige. Dette vil samtidig bidra til å skape gode møteplasser i sentrum.

#### *Boligbebyggelse*

Under plassering av bebyggelse står det i bestemmelsen at den skal plasseres med fasadeliv i tomtegrense/fortausliv og at tilbaketrekning skal være maksimalt 3 meter. Fylkeskommunen mener denne bestemmelsen må gjøres mer presis og entydig. Fylkeskommunen foreslår at det tillates tilbaketrekning fra fortausliv for f.eks. 1/3 av fasadens lengde. Begrunnelsen for dette er å opprettholde bystrukturen.

#### *Samferdselsanlegg mm.*

Fylkeskommunen mener gatebruksplanen ikke er innarbeidet i bestemmelsen på en måte som sikrer opparbeidelse av den type gate som gatebruksplanen legger opp til. Der er det definert gatetverrsnitt ut fra hvilken funksjon de forskjellige gatene skal ha i byen. Bestemmelsene må formuleres langt mer nyansert og entydig for å gi konkrete føringer for fremtidig opprustning av gatene. Det bør også vurderes om det skal tilføyes kvalitetskrav til gatene med tanke på treplantinger, materialbruk mm. Trekkene i gatestrukturen er særlig viktig element og bør forankres i områdereguleringsplanen.

Fylkeskommunen kan ikke se at byggegrenser og byggelinjer er tatt inn i plankartet.

#### *Parkering*

For å legge til rette for redusert bilbruk i sentrum må kommunen bruke parkeringsløsninger som et aktivt virkemiddel. Dette innebærer bl.a. å sette maksimumskrav for tilhørende parkering. For boliger og virksomheter i sentrum bør det vurderes å gå ytterligere ned på kravet til maksimalt antall parkeringsplasser enn det som ligger i bestemmelsene 4.7.

Fylkeskommunen savner også tydeligere føringer for parkeringsløsninger under bakken. Parkering over flere plan er også et virkemiddel som bør omtales. Positivt at det er lagt inn minimumskrav til sykkelparkering. Krav om sykkelparkering med mulighet for å lade el-sykler bør vurderes satt inn i bestemmelsene.

#### *Kulturvern og krav til detaljregulering*

Det er totalt åtte bygninger som er regulert til bevaring i gjeldende plan som nå foreslås friggitt fra sin vernestatus, av ulike grunner. Tre eiendommer i Storgata er tatt ut som verneverdige. Planbeskrivelsen gir ingen begrunnelse for dette. Disse bygningene er en viktig del av det historiske bygningsmiljøet i Otta sentrum. Det utgjør et samlet bygningsmiljø med en målestokk og skala og arkitektonisk uttrykk

som samlet bidrar til å bygge oppunder stedets identitet. Ut i fra dette anbefaler Oppland fylkeskommune at disse tre bygningene opprettholdes som verneverdige. Dersom det åpnes for å rive de tre verneverdige bygningene vil fylkeskommunen anbefale at det settes krav til en detaljreguleringsplan som omfatter hele kvartalet. Utforming av ny bebyggelse ut mot Storgata må få en utforming som tar hensyn til øvrig bebyggelse i denne delen av Storgata. Fylkeskommunen ber om en bestemmelse som sikrer at eventuelle nybygg mot Storgata i (kvartal 33 i eksisterende plan) BFK 9 sendes Oppland fylkeskommune ved kulturarv til uttalelse.

#### *Miljø og energi*

Ut fra planbestemmelsene skal alle nye bygg over 300 m<sup>2</sup> og tilbygg/hovedombygging av større areal enn 300 m<sup>2</sup> tilknyttes anlegget med vannbåren varme. Dette gjør at Otta ligger langt fremme når det gjelder energi- og klimavennlige valg.

#### Kommentar:

Følgende regionale planer er innarbeidet i kapittel 3:

- Regional planstrategi. Mulighetens Oppland i ei grønn framtid (2016-2020)
- Regionalplan for folkehelse (2018-2022)
- Regionalplan for klima og energi for Oppland (2013-2024)
- Regional plan for Gudbrandsdalslågen med sidevassdrag

Sel kommune er enig med fylkeskommunen at det er ønskelig å opprettholde kvadraturen i sentrum. Å ta ut deler av Olav Bismos gate vil svekke kvadraturen. Deler av Olav Bismos gate er tatt ut som gate på plankartet for å kunne få til et sammenhengende område til bolig/forretning/kontor. I dag er denne delen av Olav Bismos gate blindvei, men med gangpassasje for gående og syklende. Å fjerne gata vil derfor få størst konsekvenser for gående og syklende som ikke lenger vil kunne bruke gata.

Videre er det planlagt et nytt fortau fra parkeringsplass ved Amfi, under Rv15 og langs Mullersgate, fortauet vil henge sammen med eksisterende fortau i Müllersgate. På denne strekningen er det dårlig adkomstforhold for myke trafikanter i dag.

Regionsenterprosjektet og gatebruksplanen viser eksempler på mulige nye gatesnitt og siktlinjer. Fra Vognmannsgata østover til elvepromenaden er det et eksisterende hus og garasje, i Vognmannsgata mot vest er det en stor bygning. Dette gjør at selv om regionsenterprosjektet peker på at Vognmannsgata bør ha gangvei øst og vestover er det ikke gjennomførbart med mindre hus rives. Dette er nye hus. Men en gjør oppmerksom på at i Vognmannsgata vestover er det gangforbindelse langs parken. Denne ligger under taket på eksisterende bygning, og er derfor ikke tegnet inn på plankartet.

I Skolegata mot øst er det mulig å opprettholde siktelinjer. Det er ikke realistisk å legge inn gangvei gjennom boligeiendommene. Avstanden å gå Müllersgate for å komme inn på Elvepromenaden er så kort at det ikke er nødvendig med gangvei. Det er lagt inn en hensynssone bevaring grønnstruktur for å sikre at det aktuelle området ikke bygges ned.

Planbestemmelsene er endret slik at det kommer fram at takareal og verandaer skal være ett supplement, til lekeplasser. Det er lagt inn en ny lekeplasser i sentrum, L1.

Bebyggelsen skal plasseres med fasadeliv i tomtegrense/fortausliv og tilbaketrekning kan være maksimalt 3 meter. Til andre gangs høring er det presisert at det kun tillates tilbaketrekning på 1/3 av fasadens lengde. Dette er gjort for å opprettholde kvartalstrukturen.

Gatene skal detaljprosjekteres og mange av momentene til fylkeskommunen om samferdselsanlegg vil bli tatt inn i detaljprosjekteringen av de ulike gatene.

Parkering under bakken vanskeligjøres av grunnvannstanden i Otta sentrum. NVE anbefaler at det ikke åpnes for kjellere i planområde.

Bygningene i Storgata er ikke avsatt som verneverdige ut fra et ønske om å legge til rette for utvikling og fortetting i en av hovedgatene. Det er ikke lagt inn krav om detaljreguleringsplan som omfatter hele kvartalet, BFK9. Da det har vist seg vanskelig å få utarbeidet felles reguleringsplan der det er flere hjemmelshavere innenfor kvartalet. Det er i planbestemmelsene lagt inn en bestemmelse som sikrer at eventuelle nybygg mot Storgata i BFK 9 sendes Oppland fylkeskommune ved kulturarv til uttalelse.

## 10 Dokumenter og vedlegg

- Plankart 1:1000 i A1
- Planbestemmelser
- Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)
- Skredkartlegging E6 Kringen – kryss Rv 15
- Skredfarevurdering Kongsvegen 10-14



## Referanser

- Klimatilpasning, <http://www.klimatilpasning.no/kommuneplanlegging/oppgaver/arealplanlegging/> , dato: 17.04.2018
- Fysisk aktivitet – lokalt folkehelsearbeid, <https://helsedirektoratet.no/folkehelse/folkehelsearbeid-i-kommunen/veivisere-i-lokale-folkehelseiltak/fysisk-aktivitet-lokalt-folkehelsearbeid#tiltak-og-virkemidler>, dato: 13.02.2018
- Klimaprofil Oppland – Et kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning, Oppdatert juli 2017
- Regional plan for samfunnssikkerhet og beredskap 2014-2017 – Risiko og sårbarhetsanalyser for Oppland fylke.
- Forventninger til kommunal arealplanlegging - Fylkesmannens i Oppland oktober 2016
- Jernbaneverkets veileder: Nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging etter plan- og bygningsloven, dato: 19.02.15
- NVE atlas, <http://atlas.nve.no/html5Viewer/?viewer=nveatlas>, dato: 01.12.16
- Vegkart, Statens vegvesen: Trafikkmengde og trafikkulykker. [https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:\(~\(id:540,filter:\(~\),farge:'0 0'\)\)/@212276,6860911,14](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/#kartlag:geodata/hva:(~(id:540,filter:(~),farge:'0 0'))/@212276,6860911,14) , dato: 20.11.17
- Skredfarevurdering – Kongsvegen 10-14, Otta Sel kommune, dato: 08.01.2016
- Skredkartlegging E6-Kringen – kryss Rv 15, dato:11-01.2010