

Brumunddal sentrum nord - områderegulering - Høring og offentlig ettersyn

Sluttbehandles i: Planutvalget

ArkivsakID:	JournalpostID:	Arkiv:	Saksbehandler:
13/7722	19/3429	K2-L12, PlanID-2013110828, PlanNavn-Brumunddal sentrum nord, GNBN-32/257, Plantype-OMRREG	Johanne Aasnæs Sørum
DokumentNR: 91			

Behandling:	Dato:	Saksnummer:
PLANUTVALGET	13.02.2019	010/19

Dokumenter:

Plankart A3, 4.02.2019	Vedlegg 1
Bestemmelser, datert 4.2.2019	Vedlegg 2
Planbeskrivelse med oversiktskart, datert 4.2.2019	Vedlegg 3
Notat med oppsummering av uttalelser til planoppstart	Vedlegg 4
ROS-analyse	Utrykt
Plankart A1	Utrykt

Fakta:**BAKGRUNN OG HENSIKT**

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for vekst. Dette er et områdereguleringsforslag utarbeidet av Ringsaker kommune. Gjeldende plangrunnlag er til dels utdatert og det er behov for oppdatering slik at det blir mer egnet til å håndtere og fremme vekst og utvikling. Målet er å tilrettelegge for fortetting gjennom omforming med tidsmessige leiligheter med tilgjengelighet og høy grad av utnyttning i sonen nærmest Brumunddal sentrum.

PLANPROSESS, MANDAT OG OPPSTART

Planarbeidet startet med mandat i planutvalget 27. november 2013 (sak 101/13) med fornyet mandat med føringer for oppstart 1. november 2017 (sak 106/17). Det fornyede mandatet var justert på grunnlag av kunnskap fra gjennomført utredningsarbeid og endrede forutsetninger fra 2013-2017; sykkelby i Brumunddal, strengere krav til flomsikring mm. Formell oppstart ble kunngjort og varslet 13. november 2017 med frist for uttalelse 18. januar 2018.

Varsel om oppstart med tilhørende informasjonsmøte førte til en rekke uttalelser som ikke bare berørte selve planområdet, men også ga innspill til hovedvegssystemet i Brumunddal. Uttalelsene og innspillene er oppsummert i et notat som følger vedlagt (vedlegg 4).

Myndigheter og offentlige instanser synes generelt å være positive til planarbeidet og intensjonene om fortetting og utvikling. Det er egentlig ingen vesentlig innvendinger. Fylkeskommunen anbefaler bevaring av byggelinjer med funksjonalistisk bygningsmiljø

nederst i Berger Langmoens veg, småhusmiljø i Kroken og enkeltbygninger som omtalt ved oppstart. Vegvesenet sier konkret at de vil bidra i å lande et nytt og omforent konsept for skolerelatert busstrafikk og at de vil bidra til tilrettelegging for sykkel. De presiserer også at eventuell vegforbindelse i Kirkevegen over Brumunda, må underordnes fylkesvegnettet. Ringsaker videregående skole har tanker om framtidig bruk av skoleområdet og om mulig samspill med omgivelsene. De foreslår å flytte skolebussholdeplassen over til Bakkehaugvegen, mens Hedmark trafikk er skeptisk til å flytte skolebussholdeplassen bort fra Berger Langmoens veg. (Spørsmålet om skolebussholdeplass er bearbeidet videre etter oppstartfasen. Se eget tema under vurdering.)

Beboere i området har sendt inn to underskriftslistor og 8 enkeltuttalelser. Langt de fleste protesterer mot mulig ringveg i Kirkevegen, noe som er tatt til følge. De fleste uttalelsene uttrykker skepsis mot endringer i området og det er mange som ønsker at disse sentrumsnære områdene skal beholdes som villaområder med hager, rolige gater og lave byggehøyder. De fleste er positivt til tiltak som prioriterer gående og syklende, men det gis også informasjon om hvor trangt det er og at det er vanskelig å se for seg plass til g/s-veg langs Fagerlundvegen.

Bare unntaksvis er det uttalelser til fordel for endringer, fortetting og omforming. Foruten de som har uttalt seg skriftlig, så er det også et par beboere som har tatt kontakt og orientert seg om muligheter for eiendomsutvikling og utbygging.

Næringsdrivende/grunneiere innen planområdet. 5 grunneiere har uttalt seg, fordelt på to uttalelser. De ønsker mulighet for større byggehøyder, høyere utnyttelse, mest mulig fleksibel arealbruk med minst mulig begrensninger i sentrum og langs Ringsakervegen vest for sentrum.

Andre interessenter har også engasjert seg. Mange enkeltpersoner har gitt innspill til områdeplanen og det går stort sett på ulike forslag til «ringveg»-traséer og håndtering av gjennomgangstrafikk i og utenfor planområdet. Ringsaker senterparti er positiv til fortetting og omforming, men ønsker at man skal se på kjøremønstre i eksisterende veger framfor å bygge «ringveg» i Kirkevegen og at det bør bygges sykkelveg i stedet. Brumunddal arbeiderlag er skeptisk til fortetting, omforming og høye bygg, skeptisk til ringveg og støtter bevaring av gammel bebyggelse.

HOVEDTREKK I PLANFORSLAGET

Nærmest sentrum og langs Ringsakervegen (fv. 84) reguleres kvartalene for «bybebyggelse» med mulighet til 4-5 etasjer og blandede formål med plasskrevende handel. Foreslått arealbruk er i hovedtrekk i samsvar med gjeldende planer, men sonen for allsidig detaljvarehandel foreslås innskrenket i forhold til rammene i kommuneplanens arealdel og reguleringsplan for Brumunddal sentrum, slik at handel i disse kvartalene begrenses til plasskrevende varegrupper. Mulighet for boliger opprettholdes på alle områder øst for Fabrikkvegen, mens det for fabrikkområdet mellom Fabrikkvegen og Båhusbekken foreløpig ikke er aktuelt å gi generell mulighet for boligbygging.

Boligområdene i planområdet for øvrig åpnes i stor grad for fortetting og omforming med mulighet for å oppføre lavblokker i inntil 3 etasjer. Det er ønskelig at en størst mulig andel av nye boliger kommer i form av leiligheter i blokk med heis, er tilgjengelige for alle og har parkering plassert i kjeller (eller etasjer i bygg) slik at størst mulig del av utearealet på tomta

kan være grønne områder med leke- og uteoppholdsareal i stedet for harde flater, garasjer og parkering.

Noen mindre boligområder i utkanten av planområdet foreslås av forskjellige årsaker beholdt som frittliggende småhusbebyggelse. Ved Bausbakkvegen, nordvest i planområdet danner en terrengformasjon naturlig grense mellom bydeler. Ved Bausbakkvegen, nordøst for Ringsaker videregående skole er det et område der fortetting bør begrenses fordi området har adkomst som belaster prioritert sykkelrute i Skolevegen og skolebussholdeplass. I Kroken, ved Brumunda er det et område med eldre bebyggelse som vurderes i forhold til kulturmiljø.

Skoleområdet kan bygges ut i 3-4 etasjer og vil i tillegg til skoleformål også fungere som del av den overordnede grønnstrukturen i bydelen. Skoleområdet med utearealer egner seg som sentrallekefelt og kan også dekke funksjon som kvartalslekeplass, f. eks. ved tilrettelegging av utearealer på ungdomsskolen. Ved å bygge i høyden, er det mulig å doble kapasiteten på Brumunddal ungdomsskole.

Tilgang til overordnet grønnstruktur er viktig for bokvaliteten i området og en forutsetning for fortetting. Slik det er i dag, danner sammenhengende bånd av private hager effektive barrierer for allmennhetens adgang til grønnområder. Det er ikke stort behov for mer areal til overordnet grønnstruktur, men det foreslås turveger gjennom private adkomstveger og hager for å åpne opp og gi allmennheten snarveger til grønnområder langs Brumunda og til skoleområdet.

Prioritering av hovedsykkeltrasé i Skolevegen er et sentralt tema. For å ta hensyn til syklende og gående, er det nødvendig å revurdere løsninger for trafikk til skoleområdet med bussholdeplass, hente- og bringetrafikk, ansatteparkering mm. Det foreslås en løsning for skolebuss som oppfyller kriteriene for lokalisering av bussholdeplass i området ved Berger Langmoens veg, nær hovedinngangene på skolene.

Alle vegarealer reguleres med sams areal, men uten detaljerte anvisning for arealbruk med kjørebane, fortau, rabatter, parkering mm. Det er en ambisjon at de viktigste gatene på sikt skal ha egne arealer for gående og syklende, men det kan være riktig å ikke binde løsninger i områdereguleringsplan. Det er også en forventning om at gatene ved behov skal oppgraderes med fortau etc. i forbindelse med fortetting. Ved sentrum er Sjurstuvegen tatt med i områdeplanen for å gi mulighet for å vurdere alternative løsninger som gir flere sentrumsnære parkeringsplasser enn gjeldende plan legger opp til. Sveumsvegen er tatt med for å sikre areal for gående og syklende i området ved idrettsplassen. Sykkeltilrettelegging skal bygges ut i samsvar med målene for sykkelby Brumunddal. Skolevegen og Kirkevegen øst for Skolevegen skal prioriteres som hovedrute for sykkel og gatearealene foreslås regulert med bredder for GS-veger der det er aktuelt.

Vurdering:

VIKTIGE HENSYN SOM MÅ IVARETAS

De retningsgivende målene for planarbeidet er økt utnyttelse av arealer rundt sentrum med god kollektivdekning, sykkelby Brumunddal med prioritering av Skolevegen, trafiksikkerhet generelt med særlig vekt på adkomstområdet til skolene. Alle sider ved planen skal veies opp mot disse målene.

TEMA –VURDERINGER

For alle vurderte tema, se planbeskrivelsen (vedlegg 3.) Her er det bare tatt med noen utvalgte tema.

Byggehøyder og etasjetall er grundig vurdert for boligområdene og en har kommet til at det er faglig forsvarlig å gi generell adgang til 3 etasjer i boligområdene ved fortetting/omforming med flerleilighetsbygg/lavblokker. Høyere bebyggelse enn dette ville kreve langt mer detaljerte vurderinger enn denne områdeplanen kan gi på generelt grunnlag. Boligblokkene i Skolevegen 8 og Berger Langmoens veg 25 er eksempler på lavblokker med 3 etasjer, heis og parkering i kjeller og er illustrerende for de byggehøyder og volumer som vil kunne tillates med hjemmel i planforslaget. For småhusbebyggelse tillates det ikke byggehøyder ut over den generelle grensen på 8-9m jamfør PBL 29-4.

De sentrumsnære kvartalene og områdene langs Ringsakervegen, bør kunne bebygges med 4-5 etasjer på samme måte som store deler av sentrum. Eiere/eiendomsutviklere har fremmet ønske om 8 etasjer for utbygging av eiendommene langs Ringsakervegen. Det kunne gi høyere arealutnyttelse, men kan ikke imøtekommes på generelt grunnlag fordi slike byggehøyder er utfordrende for skalaen i området, gatebredder og muligheter for solforhold på uteoppholdsarealer i og rundt byggeområdene. Dersom utbygger fortsatt ønsker å fremme prosjekter med byggehøyder ut over 4-5 etasjer, må det fremmes privat planforslag der større byggehøyder nøye avveies i forhold til andre interesser og om det er forsvarlig på hele eller deler av området. Områderegulerings forslag er uansett en vesentlig økning i tillatte byggehøyder i områder som i dag delvis er begrenset til maks. 2 etasjer.

Skolebuss, trafiksikkerhet, hente-/bringetrafikk og parkering ved skolene og sykkelprioritering i Skolevegen. Dette er viktige tema med detaljeringsgrad langt forbi en ordinær områdereguleringsplan. Likevel er en løsning helt nødvendig for å oppfylle grunnleggende krav til planarbeidet. Ulike løsninger er grundig drøftet med berørte parter for skole- og trafikk/transport-myndigheter og aktører. Det er enighet om at bussene skal ha holdeplass i området ved Skolevegen, nærmest mulig skolens hovedinnganger, at gange, sykkel og buss skal prioriteres foran privatbilisme og at trafiksikkerhet for gående og syklende skal prioriteres. Det har ikke lyktes å komme fram til en omforent løsning.

Rådmannen ser ingen annen mulighet enn å fremme et forslag om skolebussholdeplass inne på området for videregående skole med innkjøring via Berger Langmoens veg/Bausbakkvegen og utkjøring via dagens skolebussholdeplass. Hedmark fylkeskommune som grunneier og Ringsaker videregående skole er skeptiske til løsningen fordi det deler skolens område og gir trafikk nær bygning. De har gitt egen uttalelse til foreliggende forslag i brev/e-post datert 24.1.2019. (Referert i vedlegg 4 sammen med uttalelser ved oppstart.)

Kirkevegen, sykkelveg og bru over Brumunda. Tanken om Kirkevegen som ringveg/omkjøringsveg er lagt bort. Kirkevegen skal være ei lokal gate for gående og syklende og gi adkomst til bydelen. Sykkelveg i Kirkevegen krever bredere areal på strekningen mellom Skolevegen og Berger Langmoens veg. Det er ikke mulig å få plass til sykkelveg i tillegg til kjøreveg uten å rive bolighuset i Kirkevegen 44a. Kirkevegens bru over Brumunda er en manglende del i fullføring av et komplett gatenett i Brumunddal sentrum. Brua krever mer areal enn forutsatt i reguleringsplan for Brumunddal

sentrum fra 2012. Det er to hovedårsaker til det: Større krav til flomsikringshøyde over Brumunda og beslutning og at det skal prioriteres sykkelveg langs Kirkevegen. Siden Kirkevegen bare skal være ei lokal gate, er det vurdert mulighet for å redusere kjørebanelen for biler til ett felt over brua. Konklusjonen er at ett kjørefelt ikke er forsvarlig, blant annet på grunn av manglende sikt for møtende trafikk over brua. Økt arealbehov berører eiendommene langs Kirkevegen og situasjonen vil bli spesielt utfordrende for Kirkevegen 46a der veganlegg vil komme svært nær bolighuset og legge beslag på en vesentlig del av tomta.

Prinsipper for varehandel. Årsaken til at det generelle området for allsidig detaljvarehandel foreslås innskrenket er at området ikke brukes til slik handel i dag. De forretningene som er i randsonen rundt sentrum og i området langs Ringsakervegen i dag, er profesjonsrettet handel og/eller forretninger som forhandler plasskrevende varer. Eneste unntak er dagligvare i Fabrikkevegen som fyller en funksjon som nærbutikk for tiliggende bydeler. I tillegg er det allerede gitt tillatelse til etablering av Coop i området. Det er neppe behov for mer handelsareal for detaljvarehandel. For at Brumunddal skal ha et godt fungerende bysenter i framtida, er det avgjørende at sentrumsfunksjoner fortsatt konsentreres i selve sentrum og nær kollektivknutepunkt.

På bakgrunn av historikk som del av sentrumshandelsområde kan det være aktuelt med såkalte arealkrevende handelskonsepter i området langs Ringsakervegen, men det må i så fall vurderes individuelt for konkrete tilfeller og i forhold til mulig grad av arealutnyttelse. Dette fordi de defineres som detaljvarehandel, men har konsepter som ikke passer i bysentrum.

Erfaringer fra pågående utvikling i området. En rekke fortettingsmuligheter er allerede utnyttet til lav boligblokkbebyggelse (4-mannsboliger og lignende) i 2 etasjer eller konsentrert småhusbebyggelse. En ser også at forenkling i kravene til byggesak for oppføring av småbygg fører til at området tettes igjen. Mange tiltak er selvfølgelig i samsvar med gjeldende byggelinjer, grad av utnyttning og avstandskrav, men det er eksempler på at byggegrenser brytes og at avstandskrav i bebyggelsen ikke overholdes. Korte avstander mellom bygg øker risikoen for brannspredning og romsligheten langs vegene reduseres slik at eventuell opprusting med fortau eller GS-veg med tilhørende arealbehov vanskeliggjøres. Dette er noe som angår alle og som også har betydning for gjennomføring av områdeplanen. Helt konkret foreslås branngater for å begrense eventuell brannspredning. Foreslåtte soner er vist med #3 på plankart (vedlegg1) og reslås med strengere praktisering av byggegrenser som sikringstiltak mot brannspredning.

Gjennomføring og kommunens rolle. Kommunen må antakelig ta ansvar og være aktiv i arbeidet med å sikre foreslåtte turveger og smett og eventuelt opparbeide grønnstruktur og lekeplasser. Hvis ikke kan målrettet fortettingsarbeid bli hemmet av manglende tilgang til lekeplasser og overordnet grønnstruktur. Det samme kan også gjelde andre infrastrukturtiltak som gater, ledningsnett, renovasjon mm.

Et viktig grep i planen er å skjerme prioriterte sykkeltraséer mot økt trafikk. Adkomst via mindre veger eller fellesadkomster er avgjørende for hensiktsmessige fortettningsløsninger uten at prioriterte sykkeltraséer og hovedveger belastes med unødvendige eller uhensiktsmessige avkjøringer. Det er krevende å gjennomføre nye fellesløsninger for adkomster. Derfor fremmes forslaget med mulighet for bruk av jordskifteloven for å avklare verdi- og Skolevegen mot trafikk.kostnadsfordeling og organisering. Det er lite praksis på

området og en ser for seg at dette må baearbeides i perioden fram til sluttbehandling.

ALTERNATIVER

Gjeldende planer er alltid et 0-alternativ. I sin helhet anses det som uaktuelt/uønsket på grunn av lav utnyttelse og høy andel utdatert planmateriale, men det kan være enkeltelementer/detaljer som er avklart i nyere plan etc. som er aktuelle. Ellers er følgende tema alternative løsninger:

Skolebussholdeplass. Dersom det ikke er mulig å få aksept for foreslått løsning for bussholdeplass, er alternativet å gå tilbake til eksisterende bussholdeplass med inn- og utkjøring direkte fra Berger Langmoens veg. Regulert snuplass midt i Skolevegen trasé er ikke forenlig med sykkelprioritering og snuplassen må da flyttes inn vestover, lenger inn på skoleområdet.) Det er en grei løsning for buss, men svakere mht prioritering av sykkel, og problemet med hente- og bringekjøring er fortsatt uløst. (Mer info i planbeskrivelsen, vedlegg 3)

Bygningsmiljø i Kroken. Planforslaget fremmes med forslag om hensynssone bevaring slik at dette blir gjenstand for vurdering gjennom høring og offentlig ettersyn. Det er et bygningsmiljø som forteller om Brumunddals historie og som derigjennom har en egenverdi. Samtidig er det allerede så store endringer både i bygningsmasse og struktur at det er usikkert om hensynssone bevaring vil kunne ha ønsket effekt. Alternativet er å ta ut hensynssonen for bevaring og eventuelt gi samme fortetting- og omformingmuligheter i dette området som i området rundt. Konsekvensen av det kan være at småhusområdet på sikt omformes, noe som ikke gir bevaring, men derimot vil være i samsvar med nasjonale målsettinger om høyere arealutnyttelse i sentrale byområder.

KONSEKVENSER AV PLANEN

Slik planen er utformet vil det gi vesentlige endringer i maksimalt tillatte byggehøyder og grad av utnytting for mesteparten av planområdet. Lista under er ikke utfyllede, men noen av de viktigste endringene som berører private eiendommer og utbyggere i området er:

- Det gis «klarsignal» for store endringer i småhusområdene. Det kan bygges flere lavblokker i områdene med småhusbebyggelse. Blokkene i Skolevegen 8 og Berger Langmoens veg 25 er eksempler på blokker i sammelignbar størrelse med heis og parkering i kjeller. Slike skal kunne tillates med hjemmel i områdeplanen.
- Planen skal være til hinder for ytterligere fortetting med leilighetsbygg i to etasjer uten heis. Ved fortetting må man velge mellom konsentrert småhusbebyggelse (kjede/rekkehus) eller blokkbebyggelse med heis.
- Plankrav for Fabrikkvegens forlengelse berører gatearealer og flere eiendommer, hvorav to privateide eiendommer ligger midt i traséen; Fagerlundvegen 11a og Bakkehaugvegen 8a-b. Fagerlundvegen 11 som også ligger i området, eies av kommunen.

- Noen beboere vil måtte avstå areal og/eller akseptere allmennhetens ferdsel gjennom/mellom private hager og via private vegger for å gi allmennheten snarveger til turdrag langs elva og snarveger til skoleområdet. Smettene foreslås langs eiendomsgrenser. Foreslåtte smett til Brumunda gjelder eiendommene:
 - Berger Langmoens veg 21A og 23
 - Berger Langmoens veg 35, 37 og 39
 - Kroken 7 og 9

Snarveg til skoleområdet fra sørøst berører følgende eiendommer:

- Kirkevegen 34a og privat vegarealer på gnr/bnr 32/3, Fagerlundvegen 11, 11a og areal av Vesleparken barnehage (kommunen)
- Snarveg/adkomstveg mellom Berger Langmoens veg og Skolevegen vil berøre Skolevegen 17 og 19 og Berger Langmoens veg 32 og 34.
- Langs en rekke gater er det regulert gateareal inn på private eiendommer for å sikre plass til gang- og sykkelveger, fortau mm. Dette gjelder spesielt eiendommer langs Fagerlundvegen, Berger Langmoens veg og Kirkevegen. Kirkevegen 44a og 46 a berøres spesielt sterkt av sykkelveg langs Kirkevegen.
- Vesleparken barnehage og brannstasjonen inngår i områder for bybebyggelse. Nytt reguleringsformål er ikke til hinder for at eiendommene fortsatt kan brukes til eksisterende kommunale tjenester, men åpner for at disse tjenestene, dersom kommunen som grunneier vil det, kan kombineres med annet utbyggingsformål.

RÅDMANNENS OPPSUMMERING OG ANBEFALING

Rådmannen anbefaler at planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn slik det nå foreligger.

Mulig bevaringsområde i Kroken må vurderes nøye og det er ønskelig å høre berørte parter før endelig beslutning. I utgangspunktet er rådmannen skeptisk på grunn av at bygninger og eiendomsstruktur allerede er mye endret. Rådmannen er usikker på om verneverdiene er høye nok til å forsvare en hensynssone med bevaring og om det er riktig at dette området ikke går inn i sentrale byarealer som ønskes omformet for vesentlig høyere grad av utnytting.

Rådmannen er opptatt av å hegne om dagens kompakte handelssentrum og mener dette er en viktig kvalitet i Brumunddal. Det er riktig å tilpasse handelssentrum til dagens arealbehov selv om dette kan sees som et avvik/innskrenkning i forhold til arealbruk i kommuneplanens areadel.

Skolebussløsningen og trafikksikkerhet rundt skolene krever avklaring. Rådmannen har respekt for fylkeskommunens (Eiendom/RVGS) skepsis, men håper at det er mulig å komme til enighet om foreslått løsning, ikke minst fordi det er den eneste løsningen det har lyktes å utvikle og som både løser kryssingspunkter mellom sykkel og biltrafikk og kjøre/hente-trafikk til skolene. Det forslaget som fremmes berører riktignok arealer for videregående skole, men det er viktig å merke seg at nærmere halvparten av arealet er på kommunal grunn og at kommunen nylig har ervervet Skolevegen 20 for å sikre areal.

Fagerlundvegen skal bygges ut med GS-veg i inneværende periode for handlingsprogram for fylkesveger. En håper at vegvesenet kan bidra med innspill slik at arealbehovet kan bli mer presist før sluttbehandling. Når det gjelder Berger Langmoens veg som også er inne i handlingsprogrammet, håper kommune at denne kan sees i sammenheng med prioritert sykkelrute i Skolevegen.

Planforslaget anses komplett for utlegging til offentlig ettersyn med hjemmer i PBL § 12-10.

Forslag til vedtak:

Områdereguleringsplan for Brumunddal sentrum nord legges ut til offentlig ettersyn slik den framgår av plankart og bestemmelser datert 4. februar 2019 med beskrivelse.

Rådmannen i Ringsaker, 6. februar 2019

Jørn Strand

Anne Gunn Kittelsrud
plansjef

13.02.2019 PLANUTVALGET

Votering:

Enstemmig vedtatt som innstilt.

PU - 010/19:

Vedtak:

Områdereguleringsplan for Brumunddal sentrum nord legges ut til offentlig ettersyn slik den framgår av plankart og bestemmelser datert 4. februar 2019 med beskrivelse.