

Brumunddal sentrum nord - områderegulering - Sluttbehandling

Sluttbehandles i: Kommunestyret

ArkivsakID:	JournalpostID:	Arkiv:	Saksbehandler:
13/7722	20/20530	K2-L12, PlanID-2013110828, PlanNavn-Brumunddal sentrum nord, GNBN-32/257, Plantype-OMRREG	Johanne Aasnæs Sørum
DokumentNR: 152			

Behandling:	Dato:	Saksnummer:
Planutvalget	10.06.2020	047/20
Kommunestyret	17.06.2020	034/20

Dokumenter:

Reguleringsplankart, sist revidert 29.5.2020	Vedlegg 1
Reguleringsbestemmelser, sist revidert 29.5.2020	Vedlegg 2
Planbeskrivelse (med oversiktskart på forsiden), sist revidert 29.5.2020	Vedlegg 3
Oppsummering av uttalelser fra offentlig ettersyn, datert 7.10.2019	Vedlegg 4
Oversikt over konkrete endringsforslag og oppfølging av disse, 29.5.2020	Vedlegg 5
Hydraulisk analyse, Bausbakkelva, NVE november 2019	Utrykt
Brev om at NVE trekker innsigelsen, 18.12.2019	Utrykt

Fakta:**BAKGRUNN OG HENSIKT**

Hensikten med planforslaget er å tilrettelegge for økt utnyttelse av sentrumsnære byområder. Gjeldende plangrunnlag er til dels gammelt (delvis reguleringsplan fra 1948) 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 utnytting i sonen nærmest Brumunddal sentrum. En grunnleggende premisse for økt arealutnyttelse, er god tilknytning til friområder og overordnede turdrag, slik at disse kan komme til nytte som grønnstruktur/lekeplassdekning for nye boliger i tillegg til å forbedre grønnstrukturen for allmennheten. Områdereguleringforslaget er utarbeidet av Ringsaker kommune.

PLANPROSESS, MANDAT, OPPSTART OG FØRSTEGANGSBEHANDLING

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; vedtak om sykkelby i Brumunddal, strengere krav til flomsikring mm. Formell oppstart ble kunngjort og varslet 13. november 2017 med frist for uttalelse 18. januar 2018.

Det kom en rekke innspill både fra innbyggere i bydelen og generelle uttalelser og råd og byutvikling og hovedvegssystemer for hele Brumunddal. Dette er oppsummert i saksframlegg og vedlegg til førstegangsbehandlingen som fant sted 13. februar 2019, PU-sak 10/19 der planforslaget ble vedtatt langt ut til offentlig ettersyn. Disse dokumentene er tilgjengelige i kommunens innsynsløsning.

Det er gjennomført offentlig informasjonsmøte på Fagerlund skole i tidlig fase, samt en «åpent-kontor-dag» ved offentlig ettersyn av planarbeidet. «Åpent-kontor-dager» er dager der folk inviteres til å komme innom for individuelle samtaler med saksansvarlige i forbindelse med planprosesser.

OFFENTLIG ETTERSYN

Offentlig ettersyn ble gjennomført i perioden 2. mars til 1. mai 2019. Det kom uttalelser fra NVE, fylkesmannen, fylkeskommunen, Statens vegvesen, Hedmark trafikk og samfunnsmedisinsk enhet i Hamar regionen. Fra boligområdene kom det 13 uttalelser hvorav en del underskriftslistes. I tillegg var det tre uttalelser fra næringsdrivende/eiendomsutviklere.

Mange av uttalelsene fra boligområdene gikk på foreslåtte smett/snarveger og ulemper for berørte eiendommer. Etter offentlig ettersyn gjennomførte administrasjonen en synfaring på foreslåtte snarveger/smett i boligområder høsten 2019. Berørte grunneiere hadde fått varsel på forhånd med mulighet til å være tilstede.

Uttalelsen fra offentlig ettersyn er gjengitt og oppsummert i et eget notat (vedlegg 4) I tillegg er det laget et notat der konkrete forslag til endringer i plandokumentene er trukket ut kommentert med informasjon om hvordan de er fulgt opp (vedlegg 5). I dette siste dokumentet er det også tatt med innspill som kom etter synfaring av smett.

Innsigelser på grunn av flomfare fra vassdrag. NVE og fylkesmannen hadde innsigelser. Tema var manglende flomutredning for Bausbakkelva (Båhusbekken) og krav om at flomfariesone fra Brumunda må vises i plankart, selv om elva nå har ferdige flomsikringsanlegg. I ettertid er flomutredning/hydraulisk analyse for Bausbakkelva gjennomført. Aktuelle endringer i plankart og bestemmelser er avklart med innsigelsesmyndighetene og innarbeidet i planforslaget før sluttbehandling. NVE bekreftet at innsigelsen trekkes på gitte vilkår i brev datert 18.12.2019.

Regionale myndigheter er i store trekk fornøyd. Det er generell støtte til fortetting/omforming og økt grad av utnytting i sentrumsnære områder, noe som også er helt i tråd med nasjonale føringer for by- og tettstedsutvikling. Flom er løst. Det er egentlig bare to tema som det ikke kan sies å være full enighet om: Fylkeskommunen anbefaler at bebyggelsen i Berger Langmoens vegs nedre del skal reguleres til bevaring og mener at kommunens valg om å fokuseres på byggegrenser og gatemiljø ikke er tilstrekkelig. Videre er støysituasjonen langs Berger Langmoens veg et tema. Kommunen har ment at dette området er så sentralt at det bør kunne tillates boliger i rød sone for trafikkstøy, noe regionale myndigheter har påpekt at neppe er godt nok forankret i kommuneplanen og reguleringsbestemmelser.

Fra beboere i området er de viktigste temaene fra uttalelsene som følger: Protester mot snarveger og smett gjennom boligområdene og andre tiltak for å fremme ferdsel og åpne områdene inkludert mulighet for Fabrikkvegens forlengelse.

Det har også kommet protester mot vern/bevaring av det småskala boligmiljøet i Kroken. For andre deler av planområdet der det åpnes for fortetting, har det kommet ønsker om lavere bebyggelse og mindre grad av fortetting.

Næringsdrivende har gitt uttalelser for å sikre muligheter for eiendomsutvikling og utbyggingsmuligheter. Uttalelsene gjelder i hovedsak eiendommer langs Ringsakervegen. Det er ønske om byggehøyder opp til 8 etasjer langs Ringsakervegen helt ut til Bausbakkelva (Teglvegen). Videre protesteres det mot forslaget om å begrense varehandel utover langs Ringsakervegen for å konsentrere allsidig detaljvarehandel til det mest sentrale området i Brumunddal.

For full oversikt over alle uttalelsene, se vedlegg 4 (og 5).

HOVEDTREKK I PLANFORSLAGET

Nærmest sentrum og langs Ringsakervegen (fv. 184) 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 grønstrukturen 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. Sjurstuvegen, nær sentrum, er tatt med i områdeplanen for å vurdere muligheten for flere sentrumsnære parkeringsplasser enn det sentrumsplanen legger opp til, og/eller mulighet for alternativ skolebussholdeplass. Sveumvegen 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-veg 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 som trafikksikker sone for gående og syklende, trafikksikkerhet generelt med særlig vekt på adkomstområdet til skolene. Alle sider ved planen skal veies opp mot disse målene.

OPPFØLGING AV UTTALELSER ETTER OFFENTLIG ETTERSYN

Tematisk vurdering av aktuelle tema er kombinert med oppsummering av hvordan innspill fra planprosessen er håndtert i slutfasen av planarbeidet. For øvrig vises til planbeskrivelsen (vedlegg 3).

Flom. Faresone flom er endret i samsvar med avklaring etter innsigelser. For Bausbakkelva er utstrekningen av flomfaresonen både innskrenket og utvidet i forhold til «standardsonen» som var vist ved offentlig ettersyn. Faresone for flom i plankartet ved sluttbehandling avspeiler reell flomfare, anses som fakta og endringene gjengir ny og mer presis kunnskap om flom i vassdraget fra foreliggende hydraulisk analyse. Det er store endringer for fabrikkområdet mellom Ringsakervegen og Fagerlundvegen der analysen viser at store områder er utsatt for flom/oversvømmelse. Det kommer også fram behov for å utvide lysåpningen under de fleste/alle bruer og overbygg dersom vassdraget skal kunne ta full flomvannsføring i elveleiet uten oversvømmelser. Ved kryssingspunkter over elva, vil det bli arealbehov til økt vassdragsbredde og/eller heving av bru-/vegnivå. Dette må avklares i

forbindelse med prosjektering for den enkelte bru/kulvert og fanges i liten grad opp i foreliggende forslag til områderegulering.

Flomfariesone fra Brumunda dekker vesentlige deler av bebyggelsen langs vestsiden av elva og indikerer at større områder er avhengig av at flomsikringsanleggene holdes intakte for å være sikret mot flommer opp til «200-årsflom».

Det er ikke forbud mot tiltak innenfor flomsoner, men gjeldende krav til sikkerhetsnivå må være oppfylt og det må være avklart at tiltaket kan plasseres og utformes slik at det ikke oppstår fare for skade eller fare for liv og helse.

Støy. Bestemmelser for avvikssoner (for vegtrafikkstøy) er justert og tilpasset planbestemmelsene i kommuneplanen. Det er bedre presisert i reguleringsbestemmelsene hvilke delområder som omfattes av avvikssone for støy og dette er underbygget med kart og tekst i planbeskrivelsen. Skjerming mot støy og innsyn fra snarveger ble også tatt opp som et problem i en uttalelse. Dette er en annen type skjermingsbehov. Det er ikke aktuelt med skjermingskrav på samme måte som for trafikkstøy, men behov for skjerming kan vurderes i hvert enkelt tilfelle og løses etter behov og på hensiktsmessig måte sett i forhold til juridiske og praktiske forhold ved erverv/erstatning.

Behov for å sikre tilstrekkelig jorddybde for trær i grønnområder på tak/parkeringskjellere. Bestemmelsene er justert og gjort bedre, men det er ikke forsvarlig å fullt ut imøtekomme ønsket fra fylkeskommunen om et generelt krav om jordvolum for trær på alle arealer på tak/parkeringskjellere. Dette fordi et slikt krav får svært store konsekvenser for konstruksjonshøyde og realisme i gjennomføringsmulighet.

Bussholdeplass ved skoleområdet. Reguleringsplanen er endret etter offentlig ettersyn og det fremmes et annet forslag til sluttbehandling. Mange alternativer er vurdert i planprosessen. Etter flere runder og møter med en rekke berørte parter i skoleskyssordningen, er det konkludert med at reguleringsplanen skal vise en framtidig løsning basert på dagens holdeplass og der bussene krysser Skolevegen og snur inne ved Ringsaker videregående skole. En mulighet for prøveordning med skolebussholdeplass i Sjurstuvegen/ved sentrum er også avklart i forbindelse dialog om alternative skolebusløsninger. Vurderte alternativ med fordeler og ulemper er omtalt i planbeskrivelsen og i oppsummering av endringsforslag (vedlegg 3 og 5). Samrådsprosessen er for øvrig dokumentert med møtereferater mm i arkivsak 13/7722. Største ulempe med valgt løsning er at kjøre-/hentetraffic med privatbiler forblir uløst, slik det også er i dag. Men regulert løsning gjør det enklere å sikre trafikksikkerhet i Skolevegen.

Gang- og sykkelveg langs Fagerlundvegen. Vegformålet er justert i forhold til plankartet ved offentlig ettersyn. Dette fordi det legges opp til en smalere gs-vegløsning langs Fagerlundvegens nordside enn forutsatt ved offentlig ettersyn. Samtidig har fylkeskommunen nå levert grunnlag for endelig formålsgrense for vegareal. De har også bedt om at nødvendig areal for midlertidig bygge- og anleggssone for bygging av gs-veg tas inn i reguleringsplanen. Areal til gang- og sykkelveg med midlertidig anleggssone er i hovedsak innenfor rammene for vegformål ved offentlig ettersyn. Oppdatert informasjon om nødvendig areal for bygging av gs-veg kom i siste liten før sluttbehandling fordi det er først nå fylkeskommunen har kommet i gang med å forberede prosjektering og bygging. Det

var ikke vist areal for midlertidig anleggssone i planforslaget ved offentlig ettersyn, men en velger å ta det med nå, slik at planen klargjør for bygging av gs-veg. Eiendommer som er berørt av midlertidig anleggssone ut over vegformålet ved offentlig ettersyn, orienteres om dette i eget brev.

Ny flomvurdering for Bausbakkelva (Båhusbekken) viser at det kreves mer areal til større/lengre bru og/eller heving av vegen slik at det kan bli tilstrekkelig lysåpning under brua. Dette berører også Bausbakkvegen som er kommunal veg. Nødvendige endringer for bruer og veger vil være en direkte følge av ny og bedre kunnskap om elva. Arealbehov og tiltak her vil kreve nærmere avklaring og forutsettes avklart i egen planprosess.

Eiere av Bausbakkvegen 18 ønsket at gs-vegen skulle legges på motsatt side for å skåne deres eiendom. Det er et forståelig ønske isolert sett, men sidevalg må tas i en større sammenheng og harmonere med gs-veger i begge ender. Valg av smal løsning for gs-veg imøtekommer ønsket i noen grad, da endelig planforslag viser mindre arealbeslag enn forslaget til offentlig ettersyn.

Fellesadkomst/snarveg ved Berger Langmoens veg 32. Eiere av nr 32 ønsket at den skal tas ut av planen. Det er en gjennomgående trasé mellom Skolevegen og Berger Langmoens veg. Traseen foreslås opprettholdt, men er justert og tilpasset eksisterende bebyggelse og eiendommer. Grunnen til det er at traséen også er tillagt funksjon som branngate. I tillegg gir en regulert gjennomgående felles adkomst også mulighet for innkjøring via Berger Langmoens for å skjerme Skolevegen for gående og syklende.

Snarveger/smett mellom bebyggelse og regulert friområde/overordnet grønnstruktur. Alle foreslåtte snarveger og smett er befart og vurdert på nytt. Noen smett/snarveger er tatt ut, se nedenfor. Bestemmelse 3.1 er supplert med mulighet for plankrav dersom det er aktuelt å sikre snarveg for allmennheten i forbindelse med utbygging, se nedenfor.

Snarveg ved Berger Langmoens veg 21a og 23 foreslås regulert litt smalere enn planforslag ved offentlig ettersyn.

Snarveg ved Berger Langmoens veg 35, 37 og 39 er erstattet med bestemmelsesområde med krav om at det skal etableres snarveg dersom/når det kommer et fortettings-/omformingsprosjekt på én eller flere av eiendommene. Eksisterende boliger berøres ikke så lenge de er i bruk som i dag.

Snarveg ved Kroken 9 opprettholdes uendret. Det tas i tillegg inn et bestemmelsesområde som gjør at denne kan ses i sammenheng med mulige midlertidige eller alternative løsninger på tilstøtende eiendommer som er i kommunens eie.

Snarveg mellom Sveum handel- Kroken- Brumunda. Denne (to parseller) er vurdert på nytt og er tatt ut av planforslaget før sluttbehandling. Dette er primært fordi to av de berørte eiendommene også inngår i bevaringsområdet i Kroken og at det kan virke noe urimelig å regulere til bevaring, kombinert med tilrettelegging for fortetting. (Berger Langmoens veg 55, Kroken 8 og 15). Samtidig går bydelen glipp av muligheten for et gjennomgående turdrag i Bausbakkvegens forlengelse over til Brumunda. Alternativ trasé er langs Sveumvegen, eller fremtidig snarveg ved Kroken 9.

Snarveg ved Kirkevegen 34. Eier har krevd at denne forslåtte snarvegen inn til skoleområdet fra syd, skal tas ut av planen. Snarveg til skoleområdet er foreslått i forlengelsen av privat veg og vil berøre innkjøring og gårdsplass for nr 34. Denne private vegen er en del av et framtidig tur-/snarvegdrag fra Strandsagvegen/Fabrikkvegen og inn i skoleområdet. Denne muligheten er viktig for å tilrettelegge for gange- og sykkel til skolen, den er viktig for å korte ned gangavstand mellom boligområder og skoleområdet som sentrallekefelt og med det tilrettelegge for fortetting/omforming. En ser også for seg at Strandsagvegen med gs-veg langs Bausbakkelva kan være grunnleggende i nye turdrag fra skoleområdet bydeler nord/vest for sentrum og ned mot Mjøsparken. Forslått snarveg er vurdert og foreslås opprettholdt.

Mulighet for å kreve detaljreguleringsplan hvis det bør sikres snarveger for allmennheten gjennom bygge-/omformingsområder.

Snarveger er derfor tatt inn i tillegg til ett av punktene i bestemmelse 3.1. Bakgrunnen er reduksjon i antall smett av hensyn til bevaringsformål og eksisterende forhold som nevnt ovenfor. Samtidig er snarveger til offentlig grønnområder og naturmiljø som Brumunda grunnleggende viktige kvaliteter både for allmennheten, for å gjøre det mer attraktivt å gå, for å gjøre grønnstruktur mer tilgjengelig og for å reduseres avstand til grønnstruktur som grunnlag for fortetting: Når minimumskrav til gangavstand til friområder og overordnet grønnstruktur er oppfylt, så er det mindre krav til/behov for felles leke- og uteoppholdsarealer i fortettet boligbebyggelse.

Bestemmelsen er også en erstatning for at en har tatt ut av planforslaget mulighet for snarveg over Berger Langmoens veg 55, Kroken 8 og Kroken 15. Så lenge eiendommene i bevaringsområdet i Kroken brukes som nå, er det rimelig å avstå fra å regulere snarveg. Det bør vurderes på nytt om det skal sikres en snarveg i denne traséen, dersom det skulle bli aktuelt med utbygging i hager, eller på tilstøtende eiendommer langs Sveumvegen (felt B14 og 15).

Fellesadkomst ved Berger Langmoens veg 40, Skolevegen 25 m. fl. Denne er omstridt i nabolaget og har vært drøftet og justert i løpet av planprosessen. Planfaglig sett bør den opprettholdes fordi den er grunnleggende viktig for å fortetting/omforming. Foreslått adkomst muliggjør fortetting med adkomst som er skånsom både i forhold til Skolevegen som skal skjermes mot trafikk og Berger Langmoens veg som har så mye trafikk at det er uforenlig med nye avkjørsler.

Skoleområdet som overordnet grønnstruktur. Skoleområdet (RVGS og BRUSK) er et viktig grønnområde. Skoleområdet er et leke- og aktivitetsområde også utenom skoletid. Det er en rekke traséer gjennom området som har betydning som snarveger og som del av overordnede turdrag. Disse er vist med kombinert formål, og må ivareta og utvikles etter behov. Etter offentlig ettersyn er det tatt inn et grønt drag også over tomte for BRUSK. Traséen er ikke forenlig med eksisterende bebyggelse, men det er viktig at traséen synliggjøres i plankartet og at kommunen påser at den hensyntas ved framtidig ombygging/fornyelse av skolen.

Fabrikkvegens forlengelse. Bestemmelsesområdet med plankrav, er opprettholdt tross protester fra berørte grunneiere, men bestemmelsene for området er justert. Hensikten er å

sikre vurdering av gatenettet i området når/dersom det kommer forslag om omforming og/eller fortetting i området. Minimum må det sikre en gangtrasé som vist i plankartet. Når nye Strandsagvegen med rundkjøring i Ringsakervegen er ferdig bygd, vil en ha et bedre grunnlag for å vurdere effekten av en eventuell gateforlengelse. Bestemmelsesområdet er ikke til hinder for opprettholdelse av boligene som i dag, men vil bli gjort gjeldende dersom det planlegges fortetting eller omforming på berørte eiendommer.

Byggehøyder og etasjetall. Det har kommet forslag både om å fjerne krav om minimum to etasjer for ny boligbebyggelse og ønske om 4 etasjer for en eiendom i samme område. Ingen av disse ønskene er tatt til følge. En mener at generell regulering for 3 etasjer er en god middelveg for fortetting og omforming i områder med småhusbebyggelse. Større byggehøyder krever individuell vurdering og bør avklares gjennom plan. Målsetting om økt arealutnyttelse tilsier at det ikke bør åpnes generelt for bygging av nye lave boliger i én etasje.

Bevaringsverdige bygningsmiljøer. Bevaringsområde i Kroken opprettholdes selv om beboere i Kroken har tatt til orde for å ta ut bevaringsformål slik at disse eiendommene kan fortettes og utvikles på samme måte som områdene rundt. Kroken er vurdert som er særpreget område som bør bevares med sin småskala bebyggelse som er typisk for en periode i Brumunddals historie. Dette er ett av få prioriterte områder for bevaring. Det presiseres at bevaringsformålet faktisk ikke er til hinder for en viss utvikling og også fortetting i området.

Fylkeskommunen ønske om bevaringsområde i nedre del av Berger Langmoens veg er ikke tatt til følge. Ideelt sett er en enig i at det kunne være fristende å bevare bybildet med eksisterende bebyggelse, men kjennskap til området tilsier at det er viktig å sikre mulighet for oppgradering av bebyggelse og fornyelse ut over rammene i et eventuelt bevaringsformål.

I Ringsakervegen 17 er området rundt parkanlegget foran det gamle administrasjonsbygget for konservesfabrikken, vurdert som bevaringsverdig. Sammen med omkringliggende teglsteinsbebyggelse er dette et viktig industriminne. Grunneier har foreslått å erstatte parkområdet med et grøntbelte langs Ringsakervegen, men dette kan ikke på noen måte erstatte den verdien som eksisterende parkanlegg har. Håpet er at parkanlegget kan settes i stand og utnyttes på en konstruktiv måte som ledd i framtidig eiendomsutvikling.

Eiendomsutvikling og handel langs Ringsakervegen. Grunneierne har tatt til orde for byggehøyder opptil 8 etasjer for eiendommene i området rundt den nye hovedadkomsten til Brumunddal med kommende ny Strandsagveg med ny rundkjøring i Ringsakervegen. De ønsker også frie muligheter for all slags handel. Det ønskes generelt færre føringer og større fleksibilitet. Faglig vurderinger rundt byggehøyder tilsier at byggehøyder på 4-5 etasjer bør opprettholdes uendret. Det er en vesentlig økning fra gjeldende regulering. Denne faglige vurderingen fra vinteren 2018/2019 blir støttet/underbygget av den nye høydeutredningen som er gjennomført for Brumunddal sentrum nå i år. (PU-sak 39/20, 13. mai 2020). Når det gjelder handel, så er det avgjørende å sikre at størrelsen på sentrumshandelsområdet er hensiktsmessig. Det er ingen tegn som tyder på behov for et større handelsområde i sentrum. Det verste som kan skje for Brumunddal som handelsby er utarming av kjerneområdet i sentrum som følge av bilbaserte handelslokaliseringer ved ny

hovedadkomst fra E6. Handel med plasskrevende varer som krever større lokaler enn det som passer i sentrum kan likevel tillates.

Parkering og parkeringshus. Planen er utformet slik at det skal tilrettelegges for parkeringshus/-kjellere, men det synes utfordrende å få dette til. Skolevegen 8 og Berger Langmoens veg 25B er eksempler på boligprosjekter med parkering i kjeller, mens nyere boligprosjekter baseres på overflateparkering eller småleiligheter med fritak. I fasen for offentlig ettersyn kom det et innspill som pekte på muligheten for å se arealer i sammenheng i området rundt Skolevegen 4 med omkringliggende parkeringsanlegg (V4). Dette er tatt inn som et bestemmelsesområde (#3) før sluttbehandling for å sikre at muligheten blir vurdert ved framtidige utviklingsprosjekter i dette området.

Naturmiljø langs Bausbakkelva. Når flomsonen ble justert og tilpasset hydraulisk analyse for vassdraget ble også naturmiljøsonen gjennomgått på nytt. Arealer med naturmiljøsoner som havnet utenfor den nye flomsonen, er vurdert på nytt og innskrenket litt basert på eksisterende terreng og arealbruk. En mener at dette er gjort på en måte som er forsvarlig og tilpasset lokale forhold og at endelig hensynssone for naturmiljø er riktig og gir en rimelig avveining av hensyn til naturmiljø i forhold til eksisterende bygninger og anlegg.

Regulert friområde/park/grønnstruktur langs Brumunda. Tekst for grønnstruktur er justert jf innspill fra grunneiere. Nå skal det være tydeligere at eksisterende private hager kan opprettholdes på privat tomt, men at regulert friområde forutsettes hensyntatt eller etablert ved omforming/fortetting. (Slik det er stilt vilkår om skjerming mot regulert friområde ved tillatelse til oppføring av ny bolig nær elva i Berger Langmoens veg 21a.)

Det er videre tydeliggjort i bestemmelsene hva ferdselstiltak kan bestå i, blant annet kan det tillates gangbru over elva dersom dette skulle være aktuelt. Det skal også være tydeligere at det ikke er en intensjon å bygge en bred turveg/grusveg langs hele strekningen på vestsiden av elva på samme måte som på motsatt side, men at ferdselstiltak kan være variert og stedstilpasset og bestå av alt fra bygde konstruksjoner til ganske enkle tiltak for å gjøre elva mer tilgjengelig for flere og som naturområde i by. Universell utforming er ivaretatt på motsatt side.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Vedtaket av denne reguleringsplanen medfører ikke forpliktelser for kommunen til å gjennomføre kostnadskrevende tiltak. Framdrift og gjennomføring styres gjennom kommunens budsjett og handlingsplan. Planen gir langsiktige rammer for utvikling.

Planen gjentar forutsetninger om friområder langs Brumunda og at Kirkevegen skal forbindes med bru over Brumunda fra tidligere planer. Det legges til rette for fornyelse og utvidelse på BRUSK. Områdereguleringen ivaretar disse framtidige tiltakene, men gir ingen føringer for når dette skal skje.

Nytt i denne områdereguleringen er flere snarveger mellom boligområder og viktig grønnstruktur (Skoleområdet og Brumunda). Erverv av regulerte snarveger og friområder i allmennhetens interesse, vil gi kostnader for kommunen. Det lar seg ikke gjøre å angi et konkret beløp. Erstatningsfastsettelsen vil uansett måtte bli skjønnsmessig. Det er aktuelt med kommunalt erverv for å sikre allmennhetens interesser. Dersom erverv er aktuelt som

grunnlag for fortetting og utbygging på eiendommer, så bør kostnadene til erverv derimot dekkes av utbyggingsprosjektet uten å belaste kommunen.

RÅDMANNENS OPPSUMMERING OG ANBEFALING

Dette er en områderegulering som skal gi føringer for en framtidig utvikling, men uten å avklare alle detaljer. De endringene som er gjennomført etter offentlig ettersyn har i stor grad gitt et bedre planforslag og tydeligere føringer. Det er tatt ut noen forslag til regulerte snarveger for gående, men det er vurdert som nødvendig for lokal tilpasning til eksisterende forhold og andre målsettinger som bevaring. Det forutsettes at muligheter for snarveger er tema i alle relevante prosjekter for fortetting og omforming og at muligheten til å stille plankrav brukes der det er nødvendig for å sikre allmennhetens interesser og helhetlige løsninger for ferdsel til fots.

NVE's innsigelse er trukket på vilkår om at plankart og bestemmelser endres i samsvar med kommunens forslag løsning. Planforslaget fremmes til sluttbehandling med flomsoner og bestemmelser som avklart med NVE. Med det faller også grunnlaget for innsigelse fra fylkesmannen bort. Innsigelsene er med det avklart og vilkårene for kommunens egegodkjenning av reguleringsplanen er tilstede.

Planforslaget anbefales vedtatt slik det nå foreligger, med hjemmel i plan og bygningslovens §12-12.

Forslag til vedtak:

Reguleringsplan for Brumunddal sentrum nord vedtas slik det framgår av plankart og bestemmelser sist datert 29.5.2020 med tilhørende planbeskrivelse.

Rådmannen i Ringsaker, 1. juni 2020

Jørn Strand

Anne Gunn Kittelsrud
plansjef

10.06.2020 Planutvalget

Tilleggsforslag, foreslått av Lars Svendstad, Frp;

1. Langs Ringsakervegen i Brumunddal så må det kunne være muligheter å bygge opp til 6 etasjer for å få en bedre utnyttelse av arealene, sette et mer bypreg og fremstå som en portal inn mot sentrumskjernen.
2. Det bør legges opp til større muligheter for frihet og fleksibilitet for utvikling av næring/boligeiendommer etter Ringsakervegen.
3. Det bør være muligheter for etablering av detaljvarehandel langs Ringsakervegen for å avlaste for de trafikale, og ikke minst for de parkeringsproblemene som allerede er i Brumunddal per i dag, å ikke forverre denne situasjonen ytterligere.
4. Når det gjelder bevaring av gamle bygningsmasser som forretningsgårder/hus i nedre del av Berger Langmoens veg så bør ikke det tas til følge da det vil være en brems for utvikling av eiendommene og Brumunddal sentrum.

Tilleggsforslag, foreslått av Kai Ove Berg, H;

Endring av tekst i reguleringsbestemmelser punkt 2.1.1.

Ny bebyggelse og nye anlegg skal plasseres, dimensjoneres og utformes slik at den styrker kvaliteten og det arkitektoniske uttrykket i det samlede bymiljøet.

Votering:

Forslag fremmet i møtet av Kai Ove Berg (H) ble enstemmig vedtatt.

Forslag fremmet i møtet av Lars Svendstad (FrP) ble votert punktvis slik:

Punkt 1 fikk 1 stemme og falt.

Punkt 2 fikk 1 stemme og falt.

Punkt 3 fikk 1 stemme og falt.

Punkt 4 fikk 1 stemme og falt.

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

PU - 047/20:

Innstilling til kommunestyret:

Reguleringsplan for Brumunddal sentrum nord vedtas slik det framgår av plankart og bestemmelser sist datert 29.5.2020 med tilhørende planbeskrivelse, med endring vedtatt i reguleringsbestemmelsene punkt 2.1.1. slik:

Ny bebyggelse og nye anlegg skal plasseres, dimensjoneres og utformes slik at den styrker kvaliteten og det arkitektoniske uttrykket i det samlede bymiljøet.

17.06.2020 Kommunestyret

Planutvalgets behandling ble delt ut til møtet.

Tilleggsforslag, foreslått av Lars Svendstad, Frp;

1. Langs Ringsakervegen i Brumunddal så må det kunne være muligheter å bygge opp til 6 etasjer for å få en bedre utnyttelse av arealene, sette et mer bypreg og fremstå som en portal inn mot sentrumskjernen.
2. Det bør legges opp til større muligheter for frihet og fleksibilitet for utvikling av næring/boligeiendommer etter Ringsakervegen.
3. Det bør være muligheter for etablering av detaljvarehandel langs Ringsakervegen for å avlaste for de trafikale, og ikke minst for de parkeringsproblemene som allerede er i Brumunddal per i dag, å ikke forverre denne situasjonen ytterligere.
4. Når det gjelder bevaring av gamle bygningsmasser som forretningsgårder/hus i nedre del av Berger Langmoens veg så bør ikke det tas til følge da det vil være en brems for utvikling av eiendommene og Brumunddal sentrum.

Tilleggsforslag, foreslått av Helge Vestheim, Pp;

Det beskrives et behov for gang- sykkelbru over Brumunda i Kirkevegen, men det anbefales likevel å regulere inn mulig bru for biltrafikk her.

Forslaget er å ta bort bilbru, og kun regulere for gang-sykkelbru.

Votering:

Forslag fremmet i møtet av Lars Svendstad (FrP) ble votert punktvis slik:

Punkt 1 fikk 4 stemmer og falt.

Punkt 2 fikk 1 stemme og falt.

Punkt 3 fikk 4 stemmer og falt.

Punkt 4 fikk 1 stemme og falt.

Forslag fremmet i møtet av Helge Vestheim (Pp) fikk 19 stemmer og falt.

Planutvalgets innstilling ble vedtatt med 38 mot 1 stemmer.

KST - 034/20:

Vedtak:

Reguleringsplan for Brumunddal sentrum nord vedtas slik det framgår av plankart og bestemmelser sist datert 29.5.2020 med tilhørende planbeskrivelse, med endring vedtatt i reguleringsbestemmelsene punkt 2.1.1. slik:

Ny bebyggelse og nye anlegg skal plasseres, dimensjoneres og utformes slik at den styrker kvaliteten og det arkitektoniske uttrykket i det samlede bymiljøet.