

Oppdragsgiver
Nord-Fron kommune

Dokumenttype
Planbeskrivelse

Dato
2020 – 06 – 12
Ajourført etter endelig vedtak i kommunestyret 3.11.2020, sak 94/20

DETALJREGULERING **VINSTRÅ PARK**

DETALJREGULERING VINSTRA PARK

Oppdragsnavn **Reguleringsplan for Vinstra park**
Prosjekt nr. **1350037149**
Mottaker **Nord-Fron kommune**
Dokument type **Planbeskrivelse**
Versjon **00**
Dato **12.06.2020**
Utført av **Ragnhild Børke Andresen, Kari Laaverud Mangset, Kari Bentsdal, Iver Reistad, Sissel Røste Strømsjordet hos Rambøll Innlandet. Håvard Hagen, Peer Bull- Hansen og Erik Hjelle Carlson hos RAM arkitektur AS**
Kontrollert av **Kari Laaverud Mangset og Sissel Strømsjordet**
Godkjent av **Sissel Strømsjordet**

Rambøll
Løkkegata 9
N-2615 Lillehammer

T +47 61 27 05 00
<https://no.ramboll.com>

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Sammendrag	4
2.	Bakgrunn	5
2.1	Hensikten med planen	5
2.2	Forslagsstiller og plankonsulent	5
2.3	Planområdet	5
2.4	Illustrasjonsplan	7
2.5	Eierforhold	9
2.6	Utredningsplikt	11
3.	Planprosessen	12
3.1	Varsel om oppstart	12
3.2	Medvirkning	12
4.	Planstatus og rammebetingelser	13
4.1	Nasjonale mål og retningslinjer	13
4.2	Regionale planer	13
4.2.1	Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland	13
4.3	Regional plan for klima og energi 2013 – 2024	14
4.4	Kommunale planer og tillatelser	14
4.4.1	Strategidokument for Vinstra 2046	14
4.4.2	Kommuneplanens arealdel 2018 – 2029	15
4.4.3	Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner	16
4.5	Forholdet til lovverket	19
4.5.1	Plan- og bygningsloven	19
4.5.2	Naturmangfoldloven	19
4.5.3	Kulturminneloven	19
4.5.4	Vannressursloven	19
4.5.5	Øvrig lovverk	19
5.	Eksisterende forhold	20
5.1	Beliggenhet	20
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	20
5.3	Stedets karakter, bebyggelse og landskap	20
5.4	Solforhold og lokalklima	21
5.5	Trafikkforhold	21
5.6	Rekreasjonsverdi	22
5.7	Barn og unges interesser	22
5.8	Offentlig og privat servicetilbud	22
5.9	Universell tilgjengelighet	22
5.10	Teknisk infrastruktur	22
5.10.1	Vann, avløp og overvann,	22
5.10.2	Trafo, ledningsnett og nettstasjoner	23
5.11	Grunnforhold	23

5.12	Flomfare	24
5.13	Støyforhold	26
5.14	Forurensning	26
6.	Beskrivelse av planforslaget	27
6.1	Planens hensikt	27
6.2	Forslag til plankart	27
6.3	Reguleringsformål – oversikt	29
6.4	Boligbebyggelsens plassering og utforming	29
6.4.1	Boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse	29
6.4.2	Kombinert bebyggelse- og anleggsformål – bolig/forretning/kontor	30
6.5	Boligmiljø og bokvalitet	31
6.6	Offentlig eller privat tjenesteyting – flerbrukshus	31
6.7	Utnyttelsesgrad	32
6.8	Kjøreveg – Vinstragata som miljøgate	33
6.9	Kjøreveg – boliggater	34
6.10	Fortau	36
6.11	Gang-/sykkelveg	36
6.12	Friområde	36
6.13	Støysone	38
6.14	Hensynssone flomfare	39
6.15	Hensynssone krav om infrastruktur	39
6.16	Hensynssone grønnstruktur (H540)	39
6.17	Parkering	39
6.18	Universell utforming	39
6.19	Uteoppholdsareal	39
6.20	Offentlige formål	40
6.21	Blågrønn struktur - flomsikring	40
6.22	Bussholdeplass og busspaviljong	42
6.23	Tilliggende veger – Skåbuvegen og Vinstragata	43
6.24	Teknisk infrastruktur	43
6.25	Rekkefølgebestemmelser	43
7.	Miljø og samfunn – beskrivelse og virkninger	45
7.1	Stedets karakter, byform, estetikk og landskap	45
7.2	Solforhold og lokalklima	45
7.3	Kulturminner og kulturmiljø	45
7.4	Forholdet til naturmangfoldloven	46
7.5	Flomfare	47
7.6	Støyforhold	47
7.7	Overvann	47
7.8	Landbruk / Naturressurser	47
7.9	Trafikkforhold	47
7.10	Gang og sykkel	49
7.11	Rekreasjon	49
7.12	Barn og unges interesser	50
7.13	Folkehelse og kriminalitetsforebygging	50
7.14	Universell utforming	50
7.15	Miljø og klima – kollektivtrafikk, klimatilpasning, gange og sykkel	50
7.16	Konsekvenser for næringsinteresser	50
8.	Risiko og sårbarhet	52
8.1	Metode	52
8.2	Evaluerings av risiko	52

9.	Avsluttende drøfting og anbefaling	55
10.	Referanser	56
11.	Vedlegg	56
11.1	Referat fra oppstartsmøte	56
11.2	Innspill (ved varsel om oppstart)	56
11.3	ROS-analyse	56
11.4	Støyberegning	56
11.5	Illustrasjonsplan	56

1. SAMMENDRAG

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for utvikling av en viktig del av det som kommunestyret i 2017 vedtok at skal bli det nye Vinstra sentrum, i tråd med prosjektet Vinstra 2046 og kommuneplanen arealdel 2018-2029, vedtatt 19.06.2018.

Planområdet dekker et areal på ca. 93,4 daa. Reguleringsplanen tilrettelegger for flomsikring av Givra i et nytt parkdrag, et nytt bygg med ulike offentlige funksjoner i tilknytning til Vinstrahallen, kollektivholdeplass for skoleskyss til Vinstra videregående skole og omforming av Vinstragata fra landeveg til gate. Sør for Vinstragata planlegges det etappevis utbygging av boliger og lokaler for forretning/kontor. For å få innspill på eventuell boligbebyggelse på sørsiden av Gamle Skåbuveien legges det fram to alternative plankart med tilhørende bestemmelser.

RAM arkitektur og landskapsarkitekter i Rambøll Innlandet har utarbeidet en illustrasjonsplan for planområdet. Reguleringsplanen bygger forøvrig på intensjonene i Vinstra 2046 og plan, og designkonkurranse vunnet av RAM og Rambøll i 2019. I etterkant av plan- og designkonkurransen ble plangrensen utvidet til å også omfatte arealene sør for Vinstragata.

Oppstart av planarbeidet ble varslet første gang 26.03.2019, av Nord-Fron kommune. På grunn av noe mangelfull informasjon i varslingsbrevet, ble nytt varsel sendt ut med høringsfrist 23.04.2019.

2. BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å følge opp føringene i Vinstra 2046 ved å legge til rette for bymessig utvikling, herunder bolig- og næringsformål, og omforming av Vinstragata fra veg til gate. Det skal tilrettelegges for offentlige, publikumsrettede funksjoner og aktiviteter i området. Det skal oppføres et nytt bygg i tilknytning til Vinstrahallen, for helsetjenester og andre offentlig funksjoner. Flomsikring av Givra skal innenfor planområdet være integrert i et nytt parkdrag. Busstopp for Vinstra videregående skole er lagt i en lomme langs nordsiden av Vinstragata.

2.2 Forslagsstiller og plankonsulent

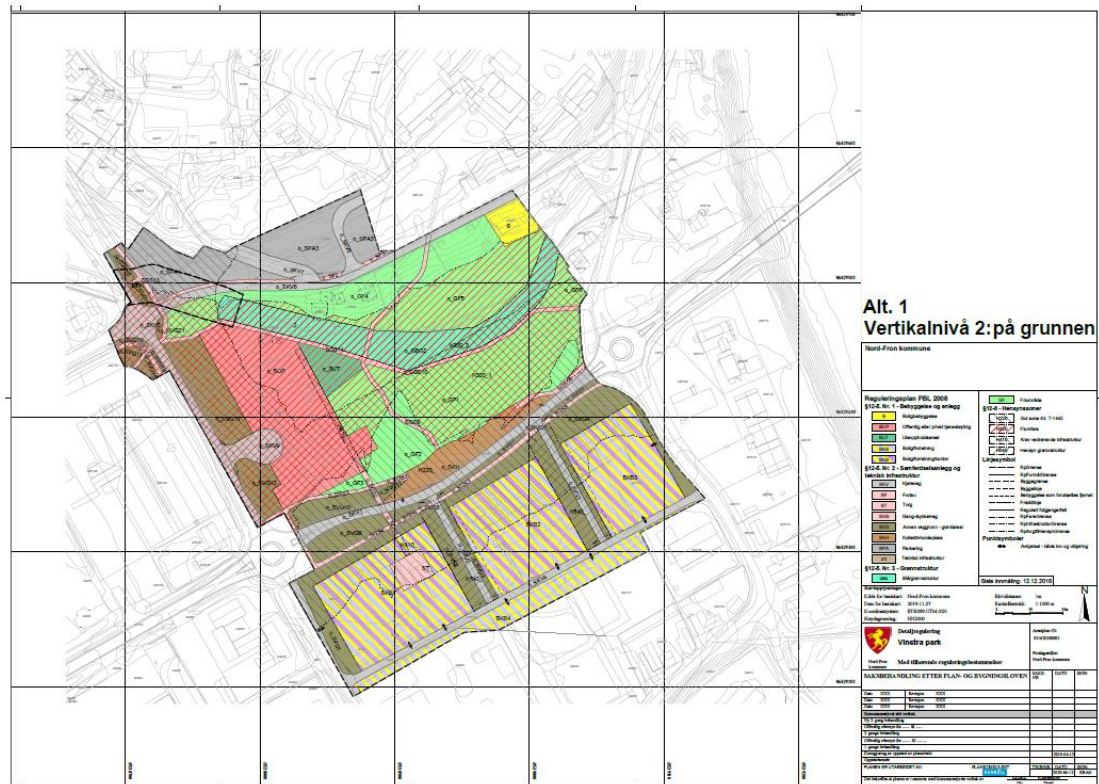
Forslagsstiller er Nord- Fron kommune. Prosjektleder er Ingrid Slettmoen, 61 21 61 18, ingrid.slettmoen@nord-fron.kommune.no. Nord-Fron kommune er eier av enkelte av eiendommene innenfor planområdet.

Rambøll Innlandet er konsulent for utarbeidelse av reguleringsplanen. Illustrasjonsplanen er utarbeidet av RAM arkitektur AS i samarbeid med landskapsarkitekter hos Rambøll Innlandet., RAM arkitektur har også bidratt i arbeidet med reguleringsplanen. Oppdragsleder hos Rambøll og kontaktperson for reguleringsplanen er Kari Laaverud Mangset, 97656037, kari.mangset@ramboll.no.

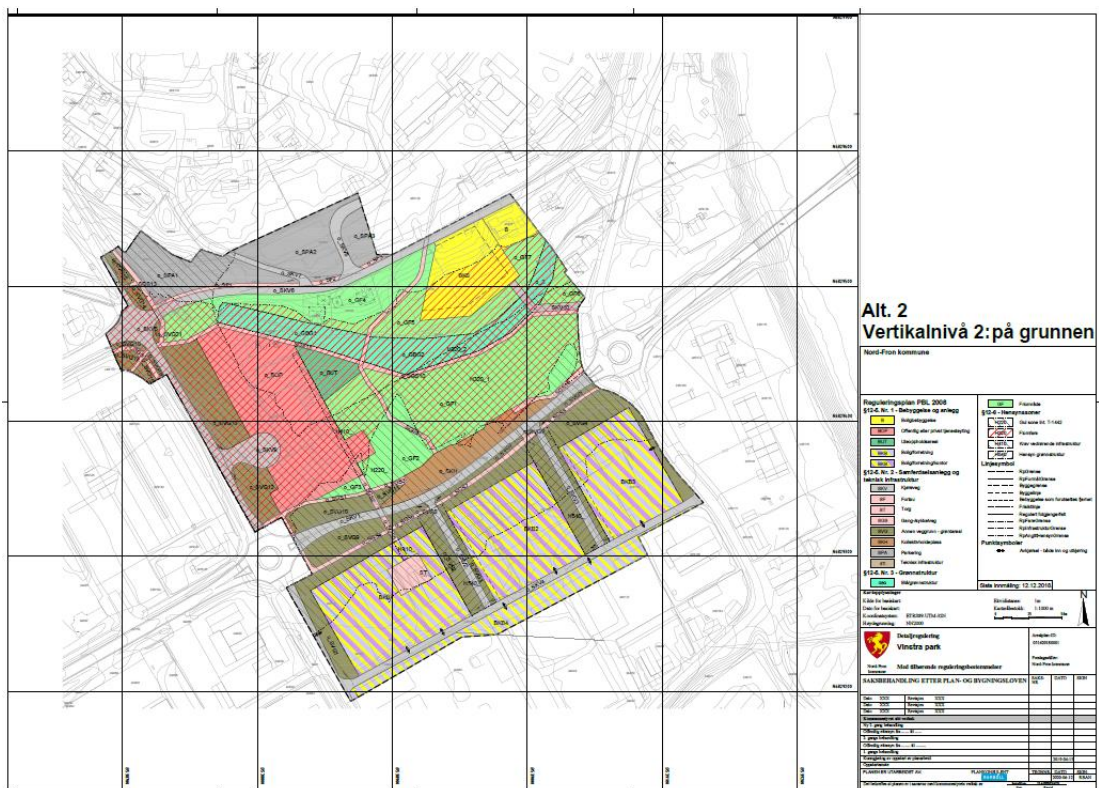
2.3 Planområdet

Planområdet strekker seg over et areal på 93,4 daa. Området avgrenses i sør/sørøst mot Støperivegen, i øst mot Maskinvegen og Sundheimsvegen, i nord langs Gamle Skåbuvegen og Barhaugbakken, og i vest/sørvest mot fv. 255 Skåbuvegen og Lomovegen.

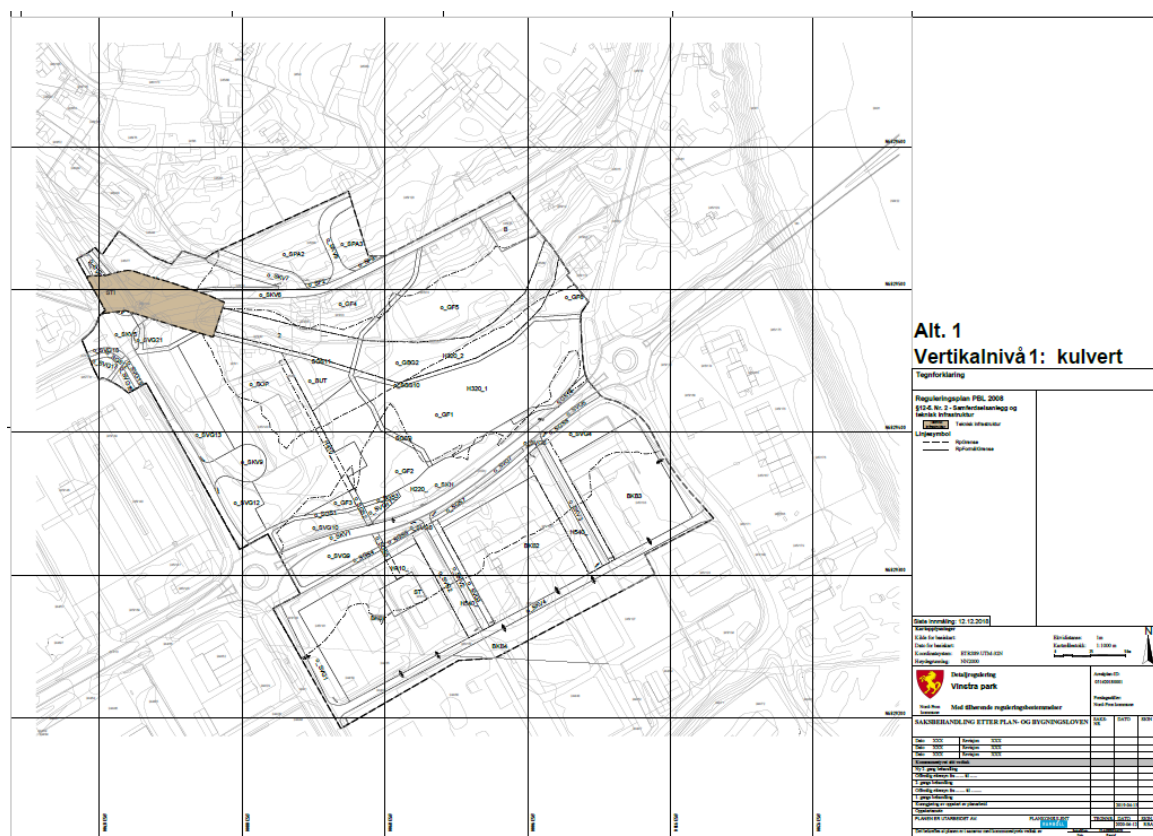
Reguleringsplanen legger til rette for tiltak detaljert i illustrasjonsplanen.



Figur 1 Forslag til plankart alternativ 1, uten boliger på Brinken.



Figur 2 Forslag til plankart alternativ 2, med boliger på Brinken.



Figur 3 Forslag til plankart for vertikalnivå 1, kulvert (vist for alternativ 1, men dette er likt for alternativ 2 i verikalnivå 1).

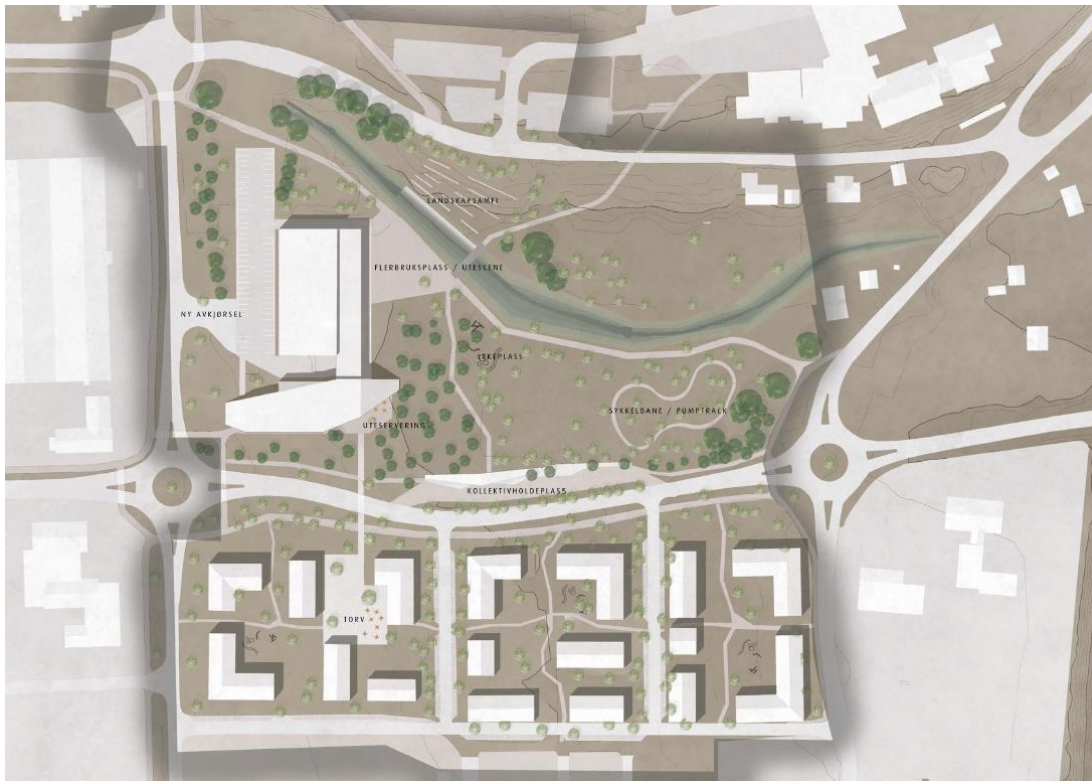
2.4 Illustrasjonsplan

Illustrasjonsplanen viser plassering og utforming av flomsikring av Givra i et nytt parkdrag. Viktige elementer i dette friområdet er bevaring av arealer med eksisterende furumo, samt innplantning av nye trær. Videre viser planen plassering av gangforbindelser gjennom området inkludert kryssing av Givra på en brukonstruksjon, plassering av lekeplass, gresslette for ballaktivitet og pump track. Løsning for nytt flerbrukshus i tilknytning til Vinstrahallen med felles uteoppholdsarealer i form av plass for uteservering, festplass med plass til mobil scene og landskapsamfi.

Illustrasjonsplanen viser også plassering av kollektivholdeplass og innsnevring av Vinstragata med grønnstruktur langs gaten. På sørsiden av Vinstragata viser illustrasjonsplanen byggelinje langs Vinstragata og bebyggelsesstruktur. Dette arealet skal reguleres til bolig-, forretning- og kontor.

Et viktig grep i dette området er torget som ligger i avslutningen av en akse som strekker seg over Vinstragata fra Vinstrahallen. En plass eller torgstruktur her vil gi en god sammenheng på tvers av Vinstragata mellom arealene ved nytt flerbrukshus og Vinstrahallen, og bebyggelsen på motsatt side. Dette grepet vil være viktig for å styrke sentrumsfunksjonene i området fordi en vil dempe barriereeffekten av Vinstragata og skape et tyngdepunkt med aktivitet, gangforbindelser og korte avstander i aksen Vinstrahallen/nytt flerbrukshus og arealene ved dagens REMA 1000.

Den øvrige bebyggelsen er i planen inndelt i en kvartalsstruktur med grønne bolig-gater mellom. Boliggatene vil ivareta gang- og sykkelforbindelser mellom kvartalene fra nordøst til sørvest og ivareta adkomst fra Vinstragata. I tillegg skal disse tverrgatene bidra til å ivareta en overordnet grønnstruktur i området samt gangforbindelser, kantparkering og overvannshåndtering.



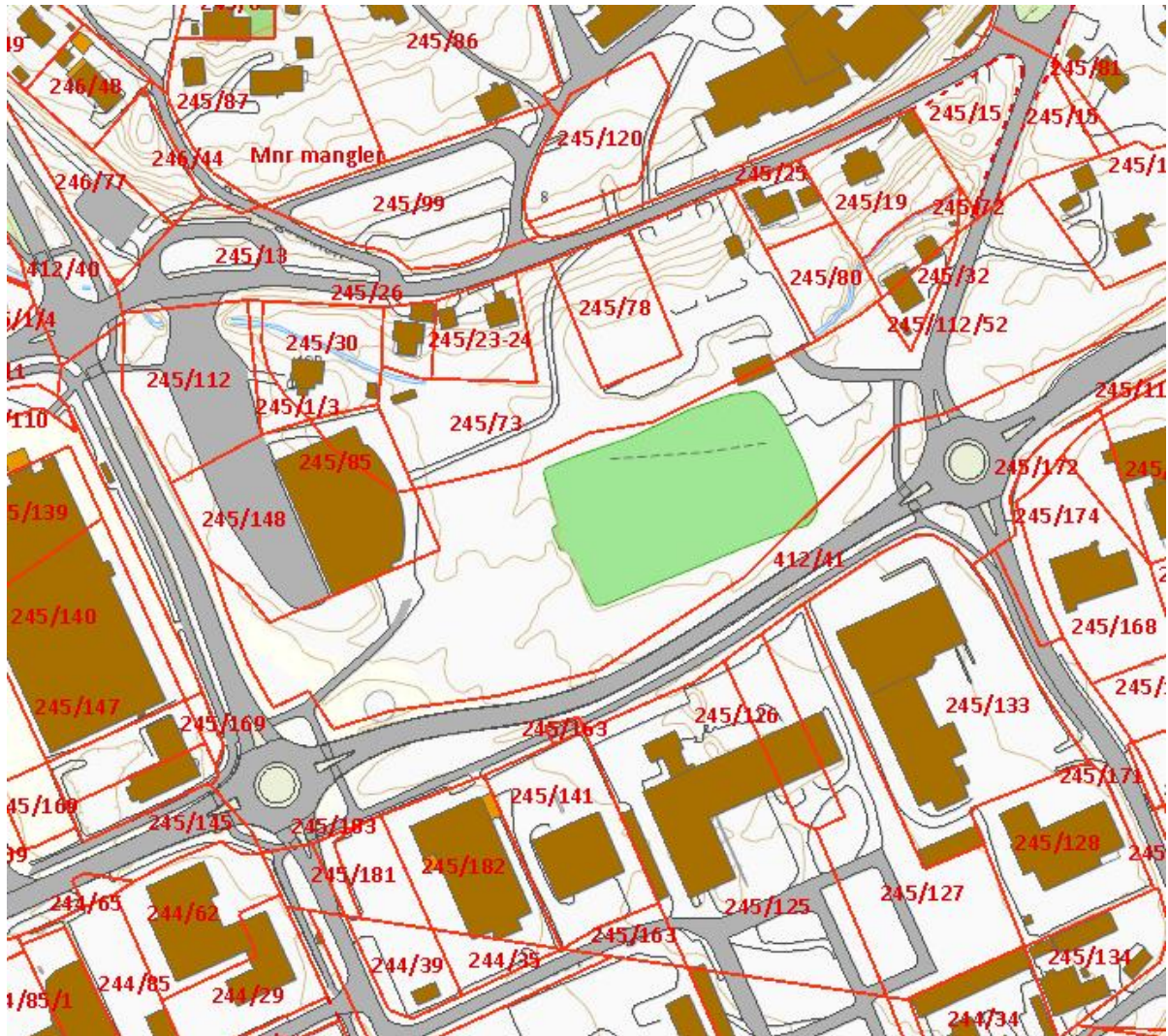
Figur 4 Illustrasjonsplan utarbeidet av RAM arkitektur og Rambøll Innlandet. Uten boliger på Brinken III.: RAM arkitektur AS.



Figur 5 Illustrasjonsplan utarbeidet av RAM arkitektur og Rambøll Innlandet. Med boliger på Brinken III.: RAM arkitektur AS.

2.5 Eierforhold

Som vist på kartet under er det mange eiendommer innenfor planområdet.



Figur 6 Utsnitt fra InnlandsGIS (1) som viser eiendommer innenfor planområdet.

Tabell 1 gir en oversikt over de ulike eiendommene.

Tabell 1

GNR/BNR	EIER
245/112	Nord-Fron kommune
245/148	Nord-Fron kommune
245/73	Nord-Fron kommune
245/112	Nord-Fron kommune
245/1/3	Nord-Fron kommune
245/30	Nord-Fron kommune

245/26	Anders Fossen
245/23-24	Inger Storholm
245/73	Nord-Fron kommune
245/78	Oppland fylkeskommune
245/80	Ørjan Baukhol Haverstad
245/112/52	Aud Iren Huse og Ingeborg Marie Vike Jacobsen
245/25	Ørjan Baukhol Haverstad
245/13	Nord- Fron kommune
245/99	Oppland fylkeskommune
246/44	Nord- Fron kommune
246/77	Nord- Fron kommune
412/40	Oppland fylkeskommune
245/109	Nord-Fron kommune
412/11	Oppland fylkeskommune
245/110	Nord- Fron kommune
412/41	Oppland fylkeskommune
245/172	Nord- Fron kommune
245/112	Nord- Fron kommune
245/133	Dokken Eiendom AS
245/127	Lund Eiendom AS
245/126	Lund Eiendom AS
245/125	Lund Eiendom AS
245/163	Nord- Fron kommune
245/141	O Drage AS
245/182	Dagligvare Vinstra Eiendom Ans
244/35	Dagligvare Vinstra Eiendom Ans
245/181	Dagligvare Vinstra Eiendom Ans
245/183	Nord- Fron kommune
244/39	Dagligvare Vinstra Eiendom Ans
244/27	Nord- Fron kommune
245/112	Nord- Fron kommune
244/30	Lomovegen 5 Vinstra AS

2.6 Utredningsplikt

Formålet med planen er av Nord-Fron kommune vurdert å være i tråd med gjeldende kommuneplanens arealdel for 2018-2029, vedtatt 19.06.2018. Det er derfor ikke krav om konsekvensutredning. Kommuneplanens arealdel legger til rette for etablering av sentrumsfunksjoner, og for området avsatt til sentrumsformål gjelder bestemmelse om at området skal inngå i reguleringsplan når innholdet i området ble definert.

I brev med tilleggsinformasjon til første varsel om oppstart av reguleringsplan (03.04.2018), ble det gjort en vurdering av krav om konsekvensutredning. Det ble konkludert med følgende vurdering av samlede virkninger av plan eller tiltak: *«Ein kan ikkje sjå at dei samla verknadene av plan eller tiltak i plan vil ha store negative verknader. Likevel er det truleg at hendingar vil inntreffe, og det er såleis behov for utgreiingar/vurderingar knytt til desse. Tiltak knytt til Givra er avgjerande for å hindre framtidige flaumhendingar, også utanfor det definerte planområdet, og vil såleis bidra positivt totalt sett. Nytt helsebygg, busstopp, fortetting med bustader og andre aktivitetsskapande tiltak vil bidra positivt i utviklinga av Vinstra sentrum. Det føreset sjølvsagt gode trafikale løysingar, støyvurdering og plassering av bygg og uteareal/grønstruktur.»*. Planen gir utredningsplikt etter §8. Temaene som skal utredes er flom, støy og trafikkavvikling.

Ved utvidelse av planområdet, varslet 15.04.19, ble det vurdert at utvidelsen ikke vil utløse ytterligere krav til konsekvensutredning.

3. PLANPROSESSEN

3.1 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan for området ved Vinstrahallen, Campus Vinstra, Givra med mer ble første gang sendt ut og annonsert 26.02.2018. Kommunen sendte tilleggsinformasjon i brev datert 03.04.2018. Av ulike årsaker avventet kommunen det videre planarbeidet, og nytt varsel om oppstart ble sendt ut 15.04.19.

Ved første varsel om oppstart, kom det inn fem skriftlige høringsuttalelser:

- Fylkesmannen i Innlandet
- Oppland fylkeskommune
- Oppland fylkeskommune ifbm. utsending av tilleggsinformasjon
- Statens vegvesen
- Mattilsynet

Ved andre varsel om oppstart kom det inn seks skriftlige høringsuttalelser:

- Fylkesmannen i Innlandet
- Oppland fylkeskommune
- Statens vegvesen
- Norges vassdrags- og energidirektorat
- Lund Eiendom AS
- Mariann Andersson

Vedlegg 1 Sammendrag av og kommentarer til uttalelser

3.2 Medvirkning

Forslaget til illustrasjonsplan bygger på medvirkningsprosesser i Vinstra 2046, som ble lagt til grunn for plan- og designkonkurransen som ble avholdt vinteren 2019.

I prosjektet Vinstra 2046 ble det lagt stor vekt på medvirkning. Ungdomsrådet var representert i styringsgruppa, samt i juryen for arkitektkonkurransen. I prosjektfasen ble det arrangert tre verkstedsamlinger, der ungdomsrepresentanter deltok sammen med innbyggere, næringsliv, politikere, administrasjon og myndigheter. Videre hadde ungdomsrådet eget ungdomsverksted. Det foreligger rapport fra alle fire verkstedsamlingene, og mål og tiltak i Vinstra 2046 bygger blant annet på innspill fra disse. Reguleringsplanforslaget er videre forankret i prosjekt Vinstra 2046.

Utkast til illustrasjonsplan ble presentert i Regionalt planforum 21.01.2020. Det ble avholdt møte med næringsdrivende innenfor planområdet og åpent møte i Nord-Fron kommunes rådhus 12. februar 2020. Åpent møte ble annonsert på kommunens nettsider og i GD.

Planforslaget ble også presentert i regionalt planforum 18. mars 2020.

4. PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Nasjonale mål og retningslinjer

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, vedtatt 14.mai 2019): *Kommunene har en aktiv og helhetlig areal- og sentrumspolitikk med vekt på styrking av sentrumsområdene. Boliger, næringsvirksomhet, arbeidsplasser og tjenestetilbud lokaliseres i eller tett på sentrum, med god tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange.*
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26. september 2014). «Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.»
- Barn og unges interesser i planlegging, Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, jf. rundskriv T-2/08
- Rikspolitisk retningslinje T-1442/2016–Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen (Klima og Miljødepartementet)
- Statlig planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (Klima og Miljødepartementet, 04.09.2009)
- Rundskriv T-2/98–Nasjonale mål og interesser i fylkes- og kommuneplanleggingen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet)
- Regjerings handlingsplan for universell utforming og økt tilgjengelighet 2009-2013
- NVEs retningslinje nr. 2/2011-Flaum – og skredfare i arealplanar (2014)
- Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 2017)

4.2 Regionale planer

4.2.1 Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland

Regional plan for attraktive byer og tettsteder ble vedtatt 15.06.2016. Det går her fram at *målet for byer og tettsteder i Oppland er å framstå som både attraktive og bærekraftige i et langsiktig perspektiv*. I planen defineres regionale sentre og områdesentre i tidligere Oppland, som ulike senternivå. Vinstra er her kategorisert som et regionalt senter.

I planen gjelder retningslinje om at sentrum i regionale sentre og områdesentre skal avgrensnes og kartfestes som en indre sentrumssone i kommuneplanens arealdel eller i områdereguleringsplan for sentrum. Blant retningslinjene for stedsutvikling er at «Sentrumsfunksjonene bør konsentreres og bidra til funksjonsblanding i sentrum med handel, tjenesteyting, bevertning, kultur, møteplasser og en høy andel boliger» og at «Den indre sentrumssonen bør ha tett utbygging med en utnyttingsgrad på helst 150-200 % BRA i nye prosjekter, avhengig av senterets størrelse og plass i strukturen» (2).

I planen gis blant annet retningslinjer for arealbruk og for stedsutvikling og stedsforming. Det gis også retningslinjer knyttet til bolig og bokvalitet. Blant annet gjelder retningslinje om at det bør

bygges en vesentlig større andel leiligheter sammenlignet med historisk boligbygging i Oppland og at en høy andel av nye boliger må oppfylle krav om tilgjengelighet. Det er også gitt retningslinjer for bærekraftig transport, der det blant annet legges vekt på sammenhengende gang- og sykkelvegnett, og at alle nye boligområde skal ha trygg gang- og sykkelforbindelse til skole og lokalsenter eller til bussholdeplass.

4.3 Regional plan for klima og energi 2013 – 2024

Regional plan for klima og energi 2013-2024 ble vedtatt oktober 2013.

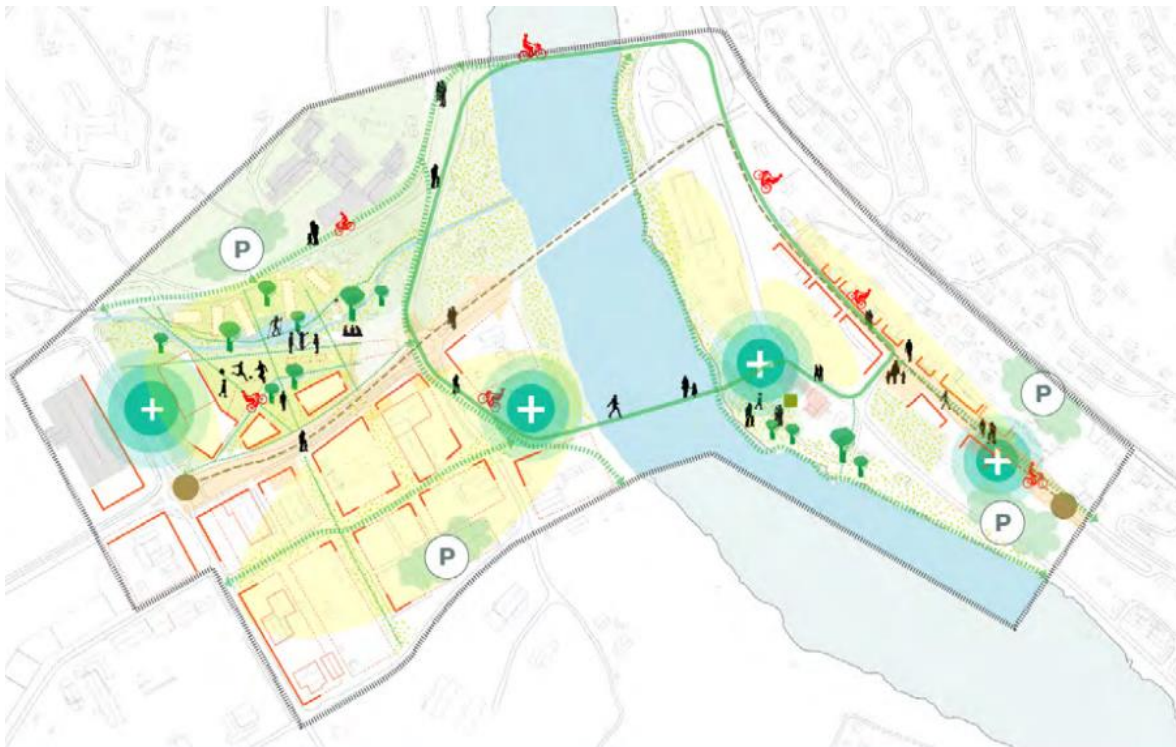
Innenfor tema areal- og transportplanlegging er det satt mål om tettere utbyggingsmønster og redusert transportbehov og effektiv arealutnyttelse er satt som tiltak.

4.4 Kommunale planer og tillatelser

4.4.1 Strategidokument for Vinstra 2046

I perioden 2016-2018 utarbeidet Nord-Fron kommune, Oppland fylkeskommune, Statens vegvesen, Fylkesmannen i Oppland og lokalt næringsliv en samordnet strategi for areal-, transport- og boligplanlegging for Vinstra. Det ble gjennom prosjektet vedtatt en «indre sentrumssone», for å definere hvor framtidig byutvikling skal konsentreres. Vinstra sentrum skal videreutvikles på begge sider av Lågen, gjennom utvikling av fire fokusområder. Området ved Vinstrahallen i Lomoen er ett av disse områdene.

I strategirapporten fokuseres det på temaene: *et samlet sentrum, utvikling av attraktive møteplasser og grøntområder, boliger, næring og handel, offentlige tjenester, trafikk- og transportløsninger, gang- og sykkelvegnett og parkering.* (3)

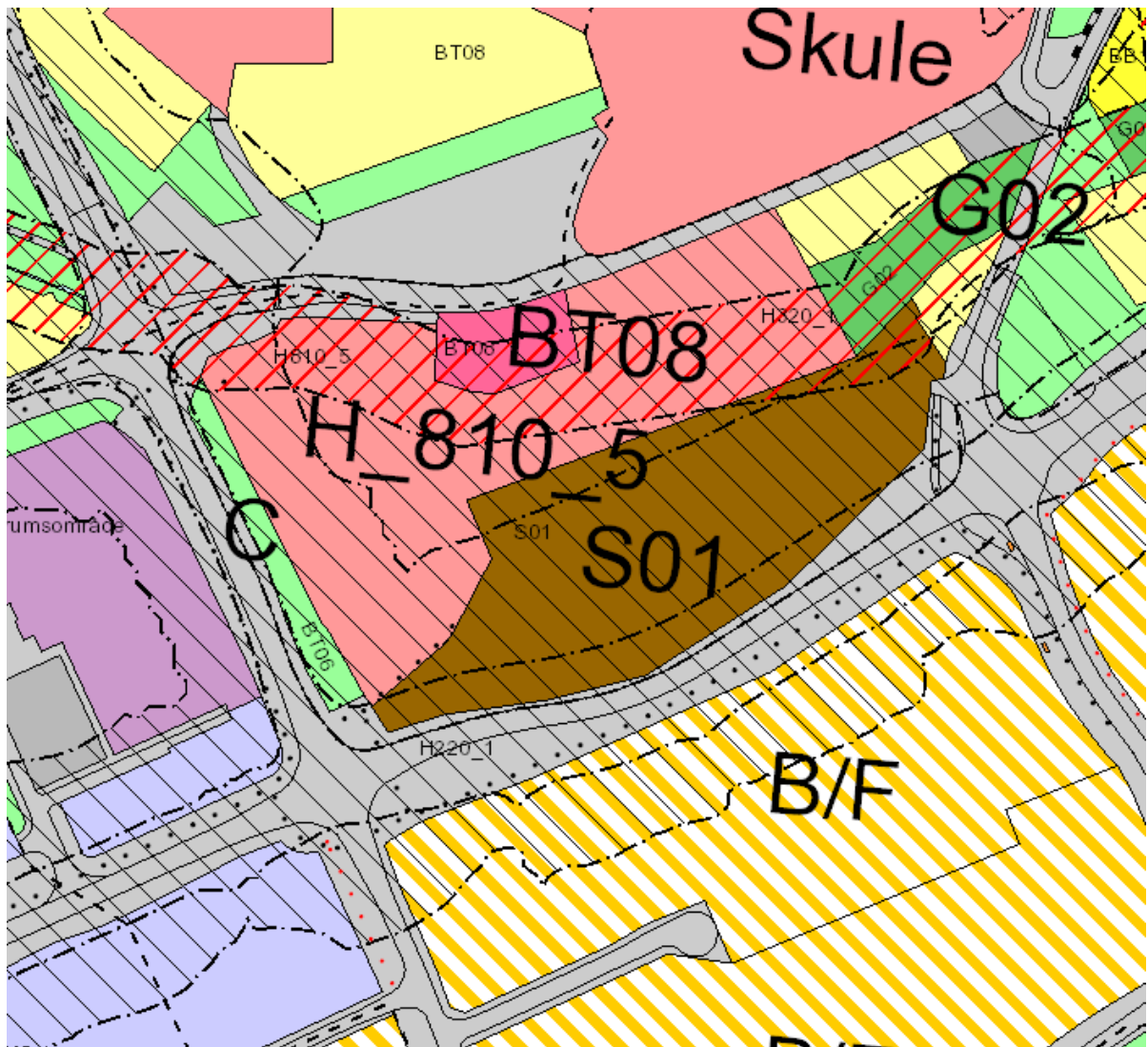


Figur 7 Indre sentrumssone avklart gjennom prosjektet Vinstra 2046. Hentet fra strategirapporten *Vinstra 2046 En framtidsretta by midt i Gubrandsdalen* (3).

4.4.2 Kommuneplanens arealdel 2018 – 2029

Kommuneplanens arealdel 2018-2029 ble vedtatt 19.06.2018. Områdene sør for fv. 255 er her avsatt til *kombinert bebyggelse og anlegg*, mens områdene nord for fylkesvegen er avsatt til *sentrumsformål og nåværende og framtidig offentlig eller privat tjenesteyting*. Nordvest i planområdet (nord for Givra) er et område avsatt til *samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)*. Mindre områder er også avsatt til *frimråde* (mot fv. 255 Skåbuvegen), *grønnstruktur* og *eksisterende boligbebyggelse* (i øst, mot Sundheimsvegen). Langs fv. 255 Vinstragata ligger rød og gul støysone. Langs Givra ligger faresone for flomfare. På hele området nord for fv. 255 Vinstragata gjelder gjennomføringssone med krav om felles planlegging. Området ligger også innenfor bestemmelsesområde for forhold som skal avklares og belyses.

Det går fram at det ble satt av et område ved Vinstrahallen/Vinstra videregående skole til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel. Dette for å følge opp strategien satt i Vinstra 2046. Av kommuneplanens arealdel går det også fram at strategi i Vinstra 2046 om å etablere gode møteplasser i sentrum foreløpig er fulgt opp ved å sette av områder til sentrumsformål.



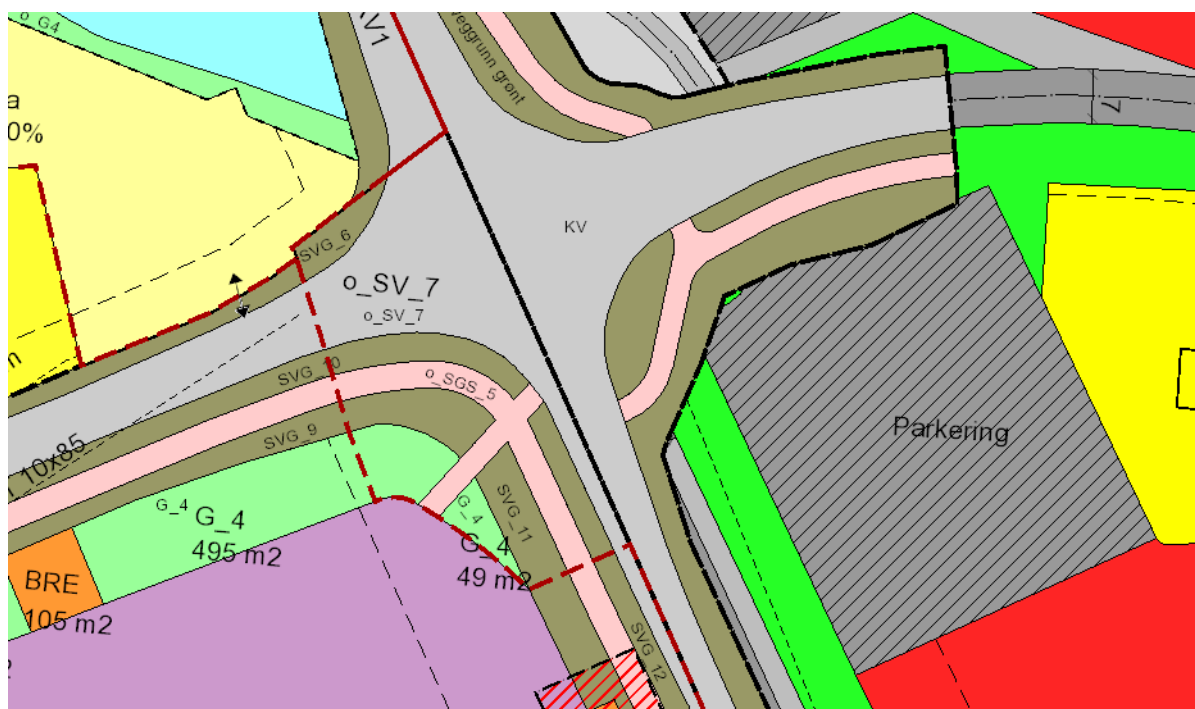
Figur 8 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel. Hentet fra InnlandsGIS (1).

4.4.3 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

PLANID	PLANNAVN	VEDTAKS-DATO
051620140008	Detaljreguleringsplan for BF4 og BF5, Lomoen	26.04.2016
051620120009	Områdereguleringsplan for Lomoen næringsområde	24.06.2014
051620100013	Detaljreguleringsplan for Lomoen næringsområde	22.02.2011
051619740001	Detaljreguleringsplan for Vinstra Vest – endring omlegging Rv. 255	21.10.1974

Detaljreguleringsplan for BF4 og BF5, Lomoen, vedtatt 26.04.2016

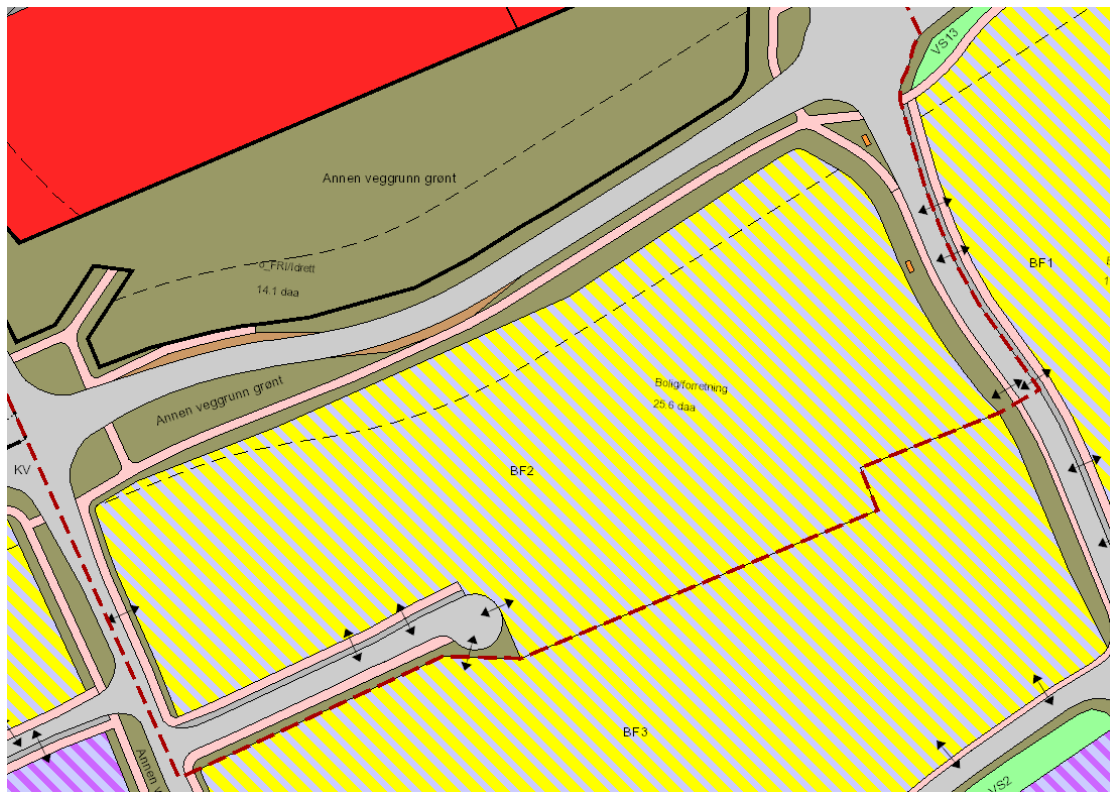
Detaljreguleringsplan for BF4 og BF5, Lomoen ble vedtatt 26.04.2016. Reguleringsplan for Vinstra park overlapper denne planen noe i nordvest. Områdene som overlapper er i denne planen avsatt til *gang- og sykkelveg, annen veggrunn – grøntareal, veg og kjøreveg*.



Figur 9 Utsnitt fra deler av detaljreguleringsplan for BF4 og BF5, Lomoen (2016). Hentet fra InnlandsGIS (1).

Områdereguleringsplan for Lomoen næringsområde, vedtatt 24.06.2014

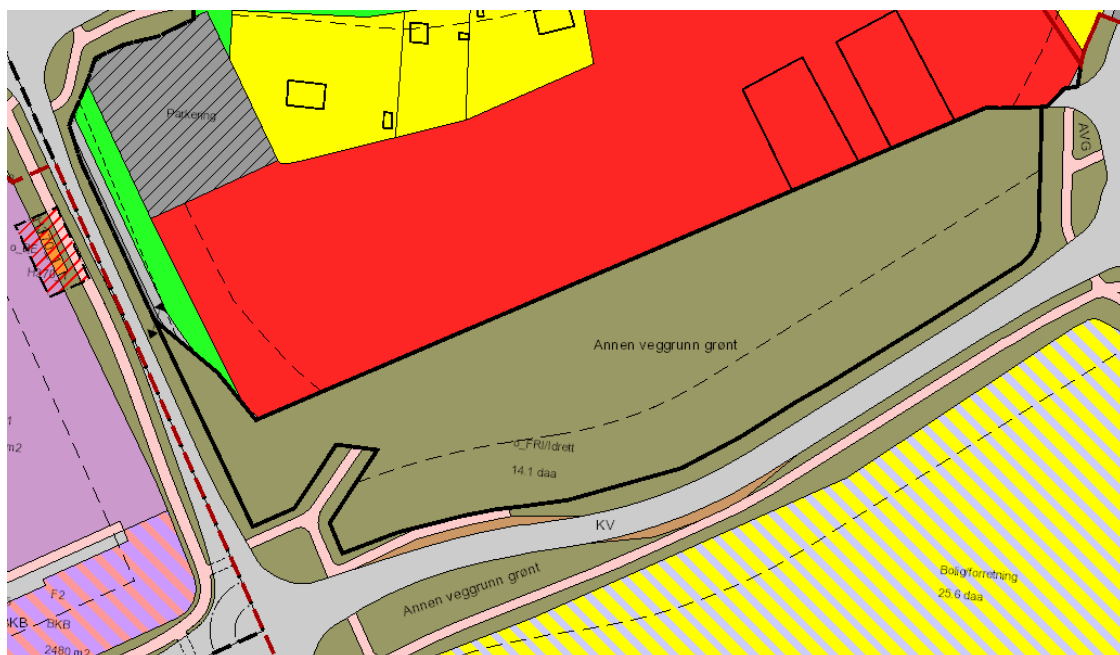
Områdereguleringsplan for Lomoen næringsområde ble vedtatt 24.06.2014. Reguleringsplan for Vinstra park overlapper planen sørøst for fv.255 Vinstragata. Områdene som overlapper er i denne planen avsatt til *bolig/forretning, annen veggrunn – grøntareal, fortau, gang- og sykkelveg, kjøreveg og kollektivholdeplass*.



Figur 10 Utsnitt av deler av områdereguleringsplan for Lomoen næringsområde (2014). Hentet fra InnlandsGIS (1).

Detaljreguleringsplan for Lomoen næringsområde, vedtatt 22.02.2011

Detaljreguleringsplan for Lomoen næringsområde ble vedtatt 24.06.2014. Reguleringsplan for Vinstra park overlapper planen nordvest for fv.255 Vinstragata. Området innenfor planområdet er avsatt til *annen veggrunn – grøntareal*.

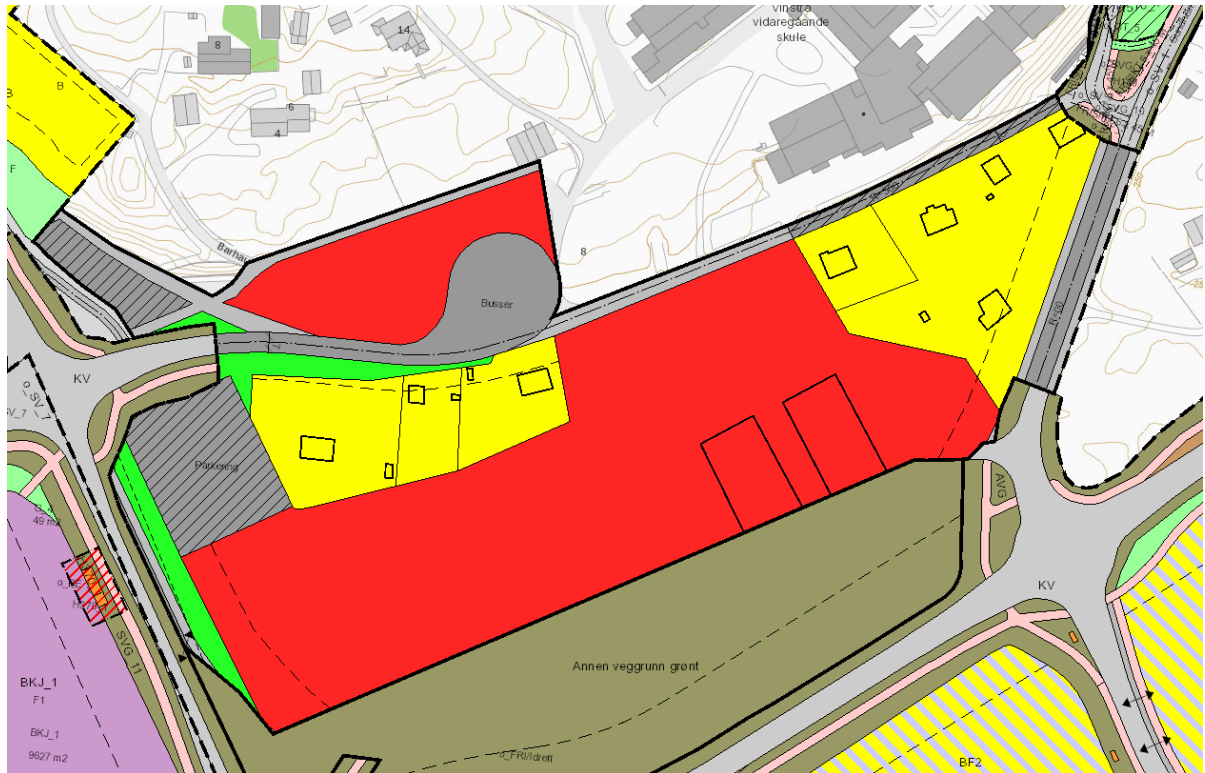


Figur 11 Detaljreguleringsplan for Lomoen næringsområde (2011). Hentet fra InnlandsGIS (1).

Detaljreguleringsplan for Vinstra Vest – endring omlegging Rv. 255, vedtatt 21.10.1974

Detaljreguleringsplan for Vinstra Vest – endring omlegging Rv. 255 ble vedtatt 24.06.2014.

Reguleringsplan for Vinstra park overlapper med hele planen. Områdene innenfor planområdet er avsatt til *offentlig bygg, bolig, annet friområde, kjøreveg, gangveg og parkering*.



Figur 12 Detaljreguleringsplan for Vinstra Vest – endring omlegging Rv. 255 (1974). Hentet fra InnlandsGIS (1).

4.5 Forholdet til lovverket

4.5.1 Plan- og bygningsloven

Det blir utarbeidet reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser.

4.5.2 Naturmangfoldloven

Loven gir regler om bærekraftig bruk og vern av naturen. Tiltaket berører ikke områder som er vernet etter naturmangfoldloven eller områder som er foreslått vernet med hjemmel i naturmangfoldloven. Virkninger av planen i henhold til lovens bestemmelser (§§ 8 - 12) er vurdert.

4.5.3 Kulturminneloven

Planbeskrivelsen tar utgangspunkt i kulturminnelovens definisjon av kulturminner og kulturmiljøer. Fylkeskommunen vurderte ved varsel om oppstart at det er potensiale for å finne automatisk fredete kulturminner under dyrka mark innenfor planområdet langs vestsiden av fv. 210. For å oppfylle undersøkelsesplikten etter lov om kulturminner § 9 ble det foretatt arkeologisk registrering av planområdet i høringsperioden. Det ble ikke gjort funn.

Dersom det i forbindelse med tiltak i marken oppdages automatisk fredete kulturminner som tidligere ikke er kjent, skal arbeidet stanses i den utstrekning det berører kulturminnene eller deres sikringssoner på fem meter. Det er viktig at også de som utfører arbeidet i marken gjøres kjent med denne bestemmelsen. Melding om funn skal straks sendes Innlandet fylkeskommune v/Kulturminneavdelingen, jf. lov om kulturminner § 8, annet ledd.

4.5.4 Vannressursloven

Tiltakshaver vurderer at det aktuelle tiltaket ikke vil påvirke forhold til vassdrag i en slik grad at det må søkes om tillatelse fra Norges vassdrags – og energidirektorat (NVE) med hjemmel i vannressursloven. Saksgangen vil dermed i sin helhet følge plan- og bygningsloven.

Vurdering knyttet til kryssing av - og tilpasning til vassdraget går frem av planbeskrivelsen. I tettbebyggelse er det ikke krav til kantvegetasjon etter vannressurslovens §11. Det legges likevel opp til kantvegetasjon med en viss utstrekning, siden elveløpet vil grense til parkområder i store deler av planområdet. Kantvegetasjon vil være et viktig erosjonshindrende tiltak, og vil i tillegg være viktig i forhold til lokal håndtering av overflatevann, biologisk mangfold og trivsel.

4.5.5 Øvrig lovverk

Det er ikke kjent at tiltaket må belyses i forhold til, eller vil kreve tillatelse etter annet lovverk. Det antas at sektormyndighetene i forbindelse med høringen av planen i så fall vil informere tiltakshaver om dette.

5. EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger vest for Lågen og nord og sør for fv. 255 Vinstragata. I nord avgrenses planområdet mot Vinstra videregående skole som ligger på nordsiden av Skåbuvegen. I vest går avgrensningen ved Skåbuvegen, og i sørøst ved Støperivegen. Givra inngår i planområdet, men er lagt i rør.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Vinstrahallen ligger i dag i området, nord for fv. 255 Vinstragata og øst for Skåbuvegen. Innenfor den delen av planområdet som ligger sør for fv. 255 Vinstragata er det i dagens situasjon nærings- og forretningsvirksomhet. På gnr/bnr 245/182 ligger Rema 1000. På gnr/bnr 245/141, gnr/bnr 245/125 og 245/126 ligger Lundtomta, og på gnr/bnr 245/133 ligger Dokken bil AS.

5.3 Stedets karakter, bebyggelse og landskap

Vinstrahallen utgjør et landemerke i området nord for Vinstragata. Det samme gjelder Vinstra videregående skole som ligger på et høydedrag rett nord for planområdet. I tillegg er det til sammen fire eneboliger innenfor planavgrensningen. Foran Vinstrahallen er det et uteoppholdsareal som i likhet med idrettshallen er preget av slitasje og et estetisk uttrykk som er utdatert. De flate arealene øst for Vinstrahallen har preg av midlertidighet med parkering og bussholdeplass, men også relativt store sammenhengende arealer av gjenværende furumo med store flotte furutrær og tilhørende bunnvegetasjon.



Figur 13 Midlertidig parkeringsplass og busstopp og gjenværende furumo mot Vinstragata

TIP-byggene tilhørende Vinstra videregående skole er nylig revet, og terrenget i skråningen har karakter av en rivningstomt. Etter rivingen av TIP-byggene er det oppstått en siktlinje mot Vinstra videregående skole. Det er gangveg fra Vinstrahallen til videregående, men denne er ikke universelt utformet. Langs eksisterende gangveg er det store eksisterende furutrær av varierende estetisk verdi. Givra ligger i rør gjennom det meste av planområdet.



Figur 14 Trasé for Givra i rør gjennom planområdet

Sør for Vinstragata preges planområdet av lave industri- og næringsbygg med tilhørende asfaltflater. Eiendommene har i dag varierende næringsvirksomhet og aktivitet. Det er ingen direkte adkomstmulighet fra Vinstragata og i begrenset grad adkomst fra langsgående sykkelvei. Bebyggelsen fremstår dermed lite tilgjengelig fra nord. Området preges av Vinstragatas utforming som landeveg, og av at mye areal er beslaglagt til asfalterte parkeringsflater.

5.4 Solforhold og lokalklima

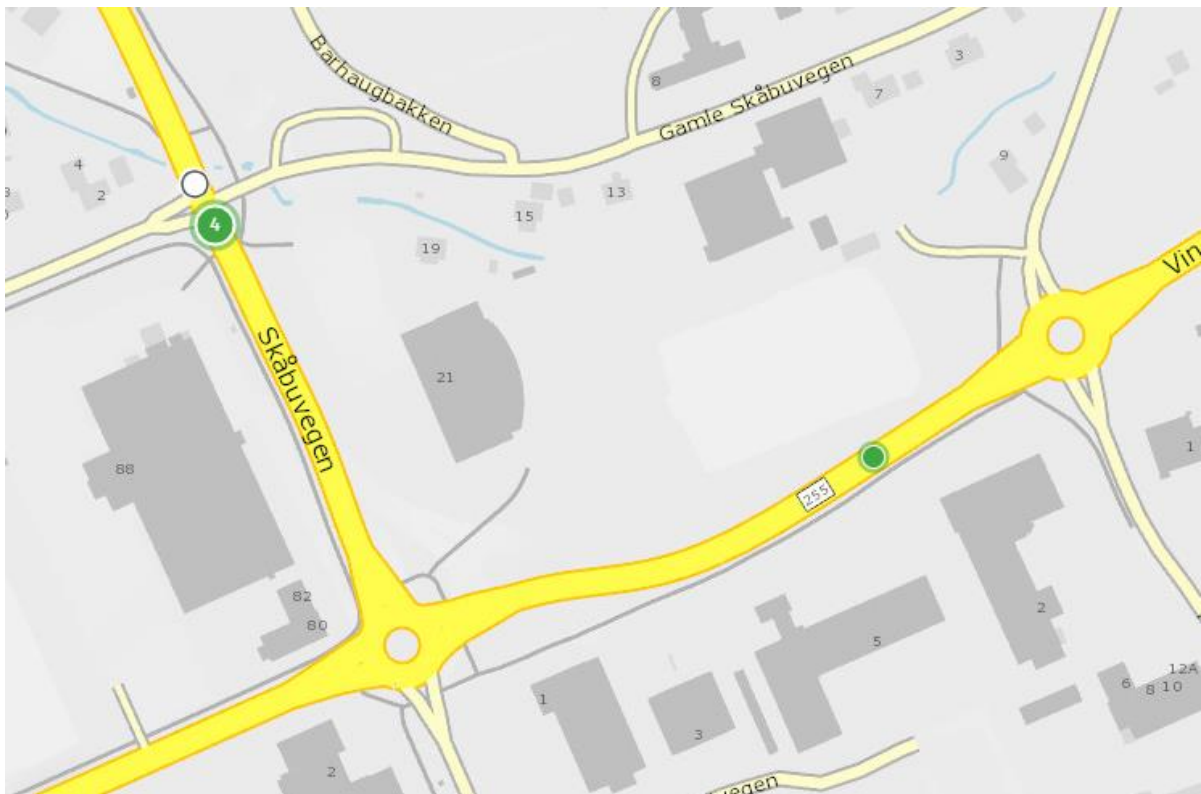
Området ligger åpent til og har derav gode solforhold og lokalklima.

5.5 Trafikkforhold

Fylkesveg 255 Vinstragata har retning øst-vest gjennom planområdet. Lomoen er den delen av Vinstra som tiltrekker seg mest biltrafikk, og Vinstragata gjennom indre sentrumssone er den mest trafikkerte vegstrekningen i kommunen. Vest i planområdet ligger fylkesveg 255 Skåbuvegen, mens Gamle Skåbuvegen ligger i nord. I sør ligger Støperivegen og i sørøst Maskinvegen.

Fylkesveg 255 er i Statens Vegvesens vegkart registrert med ÅDT total 6330 for år 2018. Andel lange kjøretøy var registrert til 8 %. Fv. 255 Skåbuvegen er registrert med ÅDT total på 3021 for år 2018. Andel lange kjøretøy var registrert til 8 %.

Det er registrert én ulykke på fv. 255 Vinstragata i Statens Vegvesens vegkart. I krysset mellom fv. 255 Skåbuvegen og Gamle Skåbuvegen er det fire registrerte ulykker.



5.6 Rekreasjonsverdi

Området øst for Vinstrahallen blir i dag brukt til gjennomfart mot bestemte målpunkt og på vei til turstier. Området i seg selv bærer ikke preg av å være et rekreasjonsområde, til tross at det er et stort ubebyggt område. Parkeringsplassen/bussholdeplassen i området opptar en betydelig del av arealet.

5.7 Barn og unges interesser

Planområdets nærhet til Vinstra videregående skole, Barhaug skole og Vinstrahallen gjør at det i dagens situasjon er et viktig område for barn og unge. Området øst for Vinstrahallen bærer i dagens situasjon preg av midlertidighet med busstopp og parkering og er ikke tilrettelagt for barn og unges aktiviteter.

5.8 Offentlig og privat servicetilbud

Innenfor planområdet er det idrettshall, mens det i nær tilknytning er videregående skole, barneskole og barnehage. Nord for planområdet ligger Sødorp kirke og Sørheim omsorgssenter.

5.9 Universell tilgjengelighet

Området er i dag relativt flatt rundt Vinstrahallen, mens Gamle Skåbuveg og Vinstra videregående skole ligger på et høydedrag. Det er en gruset gangveg fra Vinstrahallen opp til videregående, men denne er ikke universelt utformet.

5.10 Teknisk infrastruktur

5.10.1 Vann, avløp og overvann,

Gjennom området og langs dagens Givra ligger vannledninger og spillvannsledninger. Disse blir berørt av flomsikringstiltaket og må legges om. Overvannsrør går fra Gamle Skåbuveg og fra

Vinstrahallen, mot dagens elveløp. Overvannledning ligger også langs elveløpet. Prosjektering og omlegging av VA systemet er et eget prosjekt som er pågår.



Figur 15 Kart som viser VA ledninger. Hentet fra www.kommunekart.com/.

5.10.2 Trafo, ledningsnett og nettstasjoner

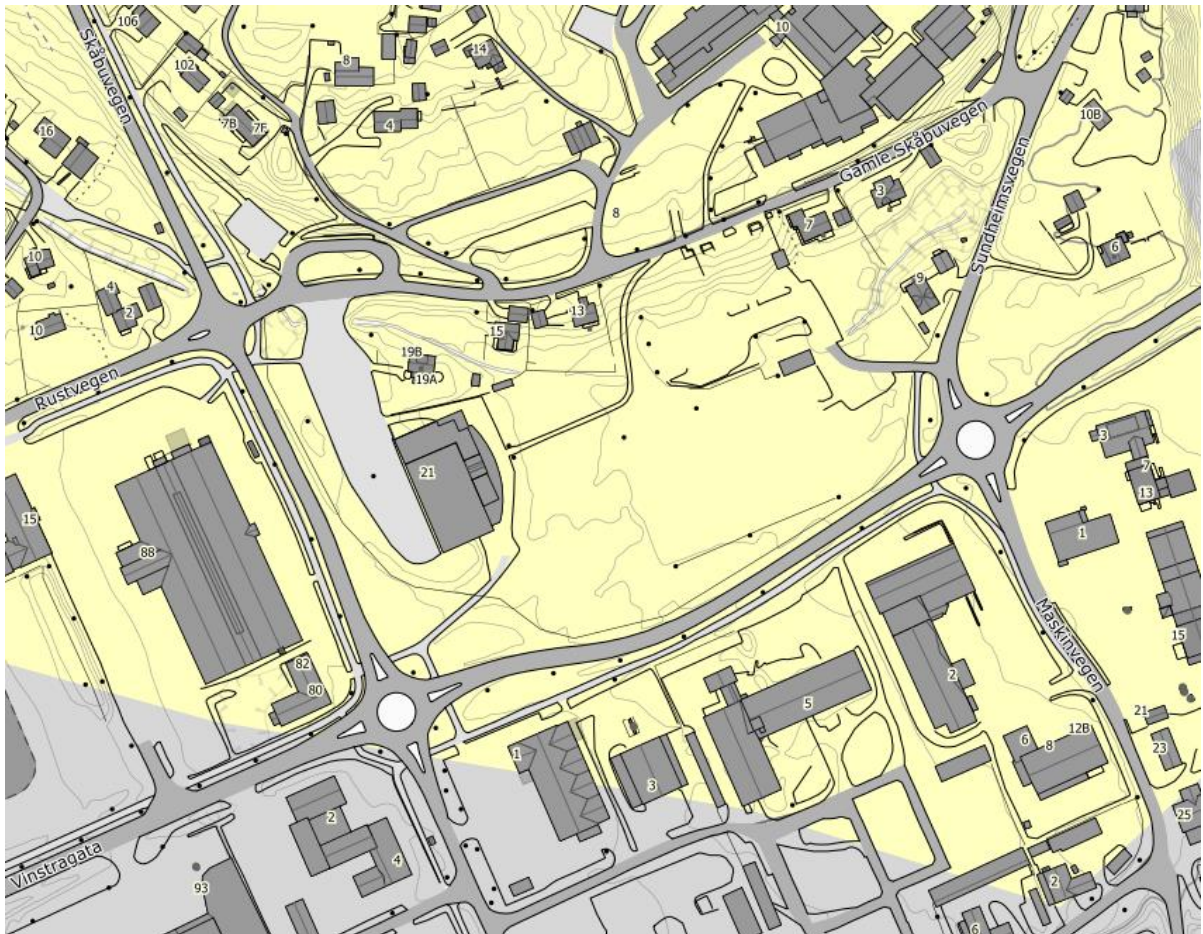
Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme, mv. På tvers av elveløpet ligger eksisterende fiberkabel, samt EL kabel lavspent i luftstrek. Boligbygg med adresse Gamle Skåbuveg 19 skal rives, og EL luftspenn til denne boligen vil da også måtte rives.

5.11 Grunnforhold

I kartdatabasen NVE Atlas (8) er det ikke merket av aktsomhetssoner eller faresoner for skred i området. Det er heller ikke registrert fare for kvikkleire.

I NGUs database for radon¹ er planområdet registrert med moderat til lav aktsomhetsgrad for radon.

¹ http://geo.ngu.no/kart/radon_mobil/

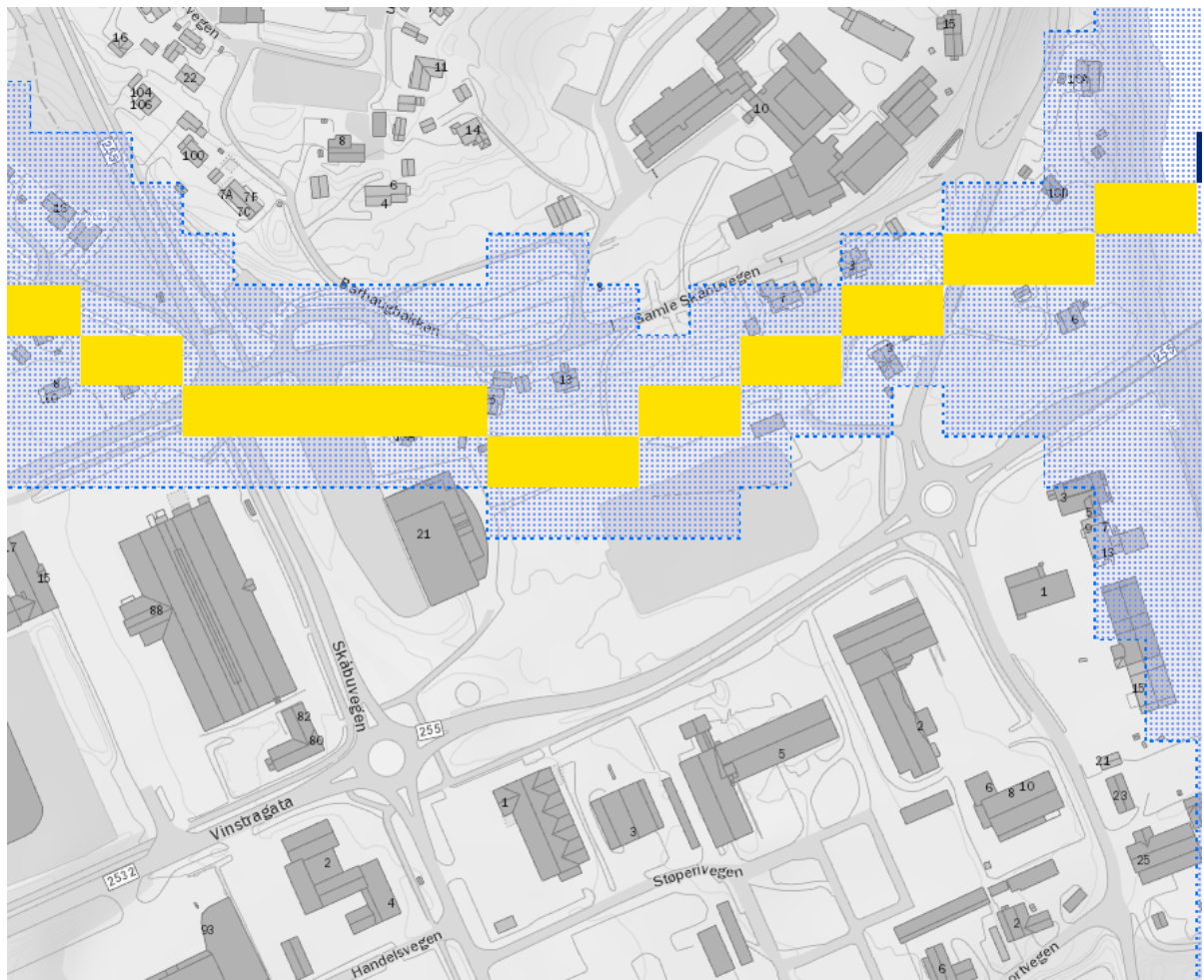


Figur 16 Planområdet er registrert med aktsomhetsgrad på moderat til lav i NGUs database for radon (9).

5.12 Flomfare

I kartdatabasen NVE Atlas (8) er det registrert aktsomhetssone for flom rundt Givra. Maksimal vannstandsstigning er i kartdatabasen vist som 3,92 meter. I tilstandsrapport for Givra, utarbeidet av Norconsult for Nord-Fron kommune i 2017, står det at vassdraget flere ganger har forårsaket oversvømmelse og flomskader. Dette har de siste årene spesielt skjedd under flomhendelsene i 2011, 2013 og 2017. Flommen i 2017 var forårsaket av sterk nedbør.

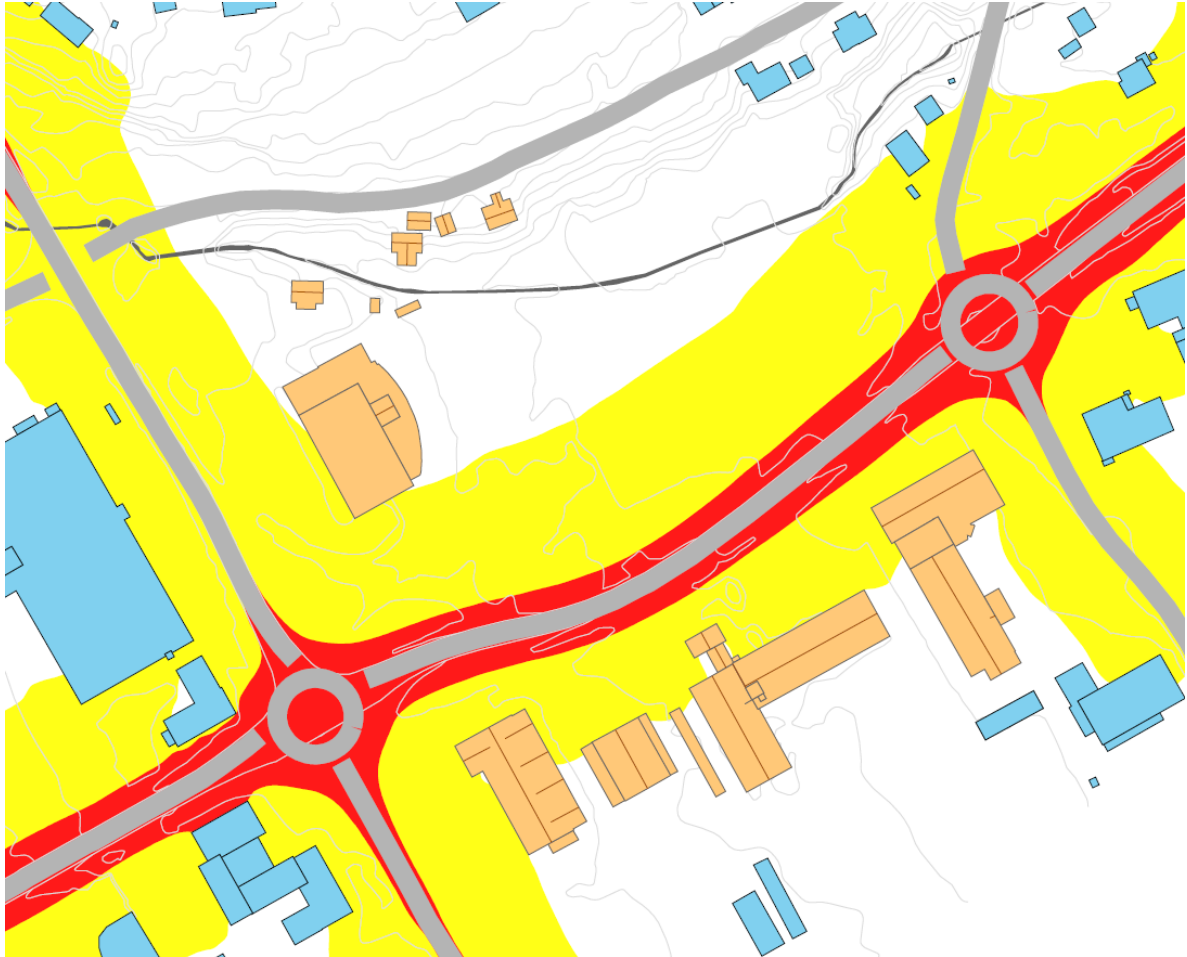
Givra er preget av flere elvekryssinger, bekkelukkinger og bebyggelse i nærhet til vassdraget. Stikkrenner er underdimensjonert med tanke på 200 årsflom. Dette gjelder blant annet særlig for bekkelukkingen innenfor planområdet. I forbindelse med flomanalyse og tiltaksplan har Norconsult utført flomberegninger for Givra. For å sikre mot flomskader må det gjennomføres flere til dels omfattende flomforebyggende tiltak langs elva.



Figur 17 Aktsomhetssone for flom rundt Givra. Utsnitt hentet fra databasen NVE Atlas (8).

5.13 Støyforhold

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for området, er det blitt gjennomført støyberegninger for dagens situasjon. Den viser gul og rød støysone langs Vinstragata.



Figur 18 Støyberegninger for dagens situasjon i planområdet. Utarbeidet av Rambøll.

L _{den} dB(A)	
55 <=	< 65
65 <=	
Tegn og symboler	
■	nåværende bebyggelse
■	øvrige bebyggelse
●	fasadepunkt
—	kote
—	veg

5.14 Forurensning

Søk i kartdatabasen Miljøstatus (5) viser ikke registrert forurenset grunn.

6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 Planens hensikt

Hovedhensikten med planen er å legge til rette for utvikling av Vinstra sentrum slik dette er definert i prosjektet Vinstra 2046 og kommuneplanens arealdel, vedtatt 19.06.2018. Planområdet er på 93,4 daa.

6.2 Forslag til plankart

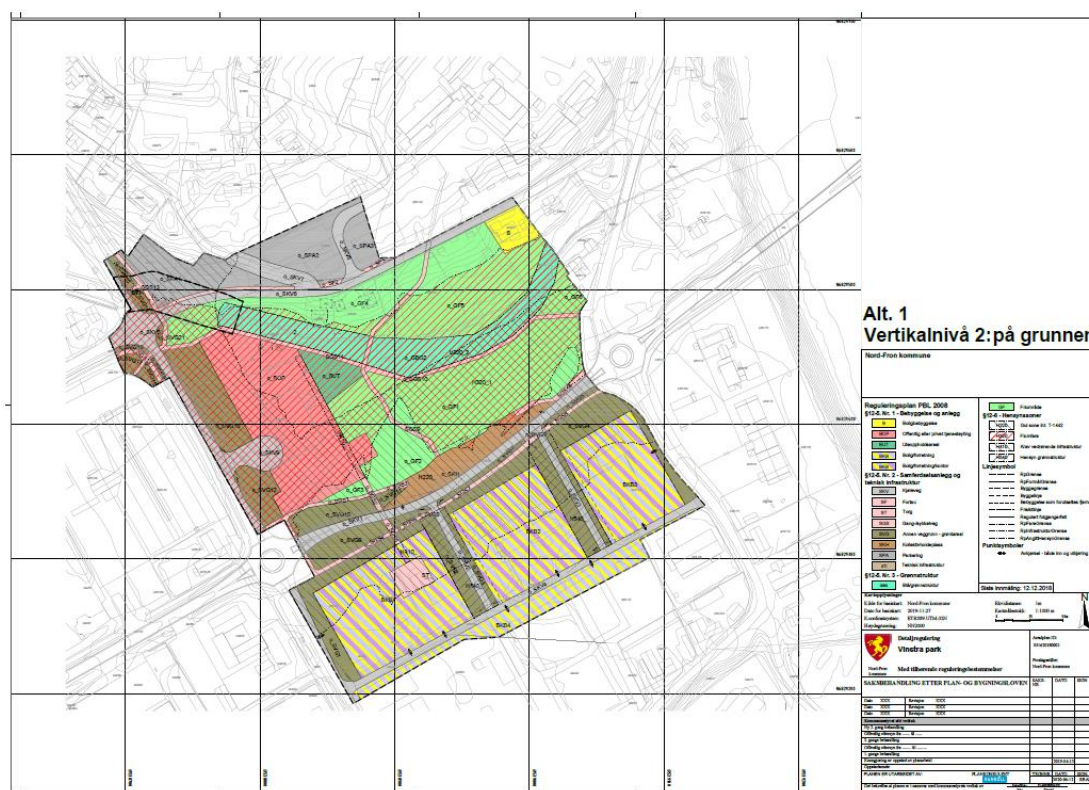
mellom. Boliggatene skal ivareta adkomst fra Vinstragata, grønnstruktur, gangforbindelser, kantparkering og overvannshåndtering.

Reguleringsplanen legger til rette for tiltak detaljert i illustrasjonsplanen.

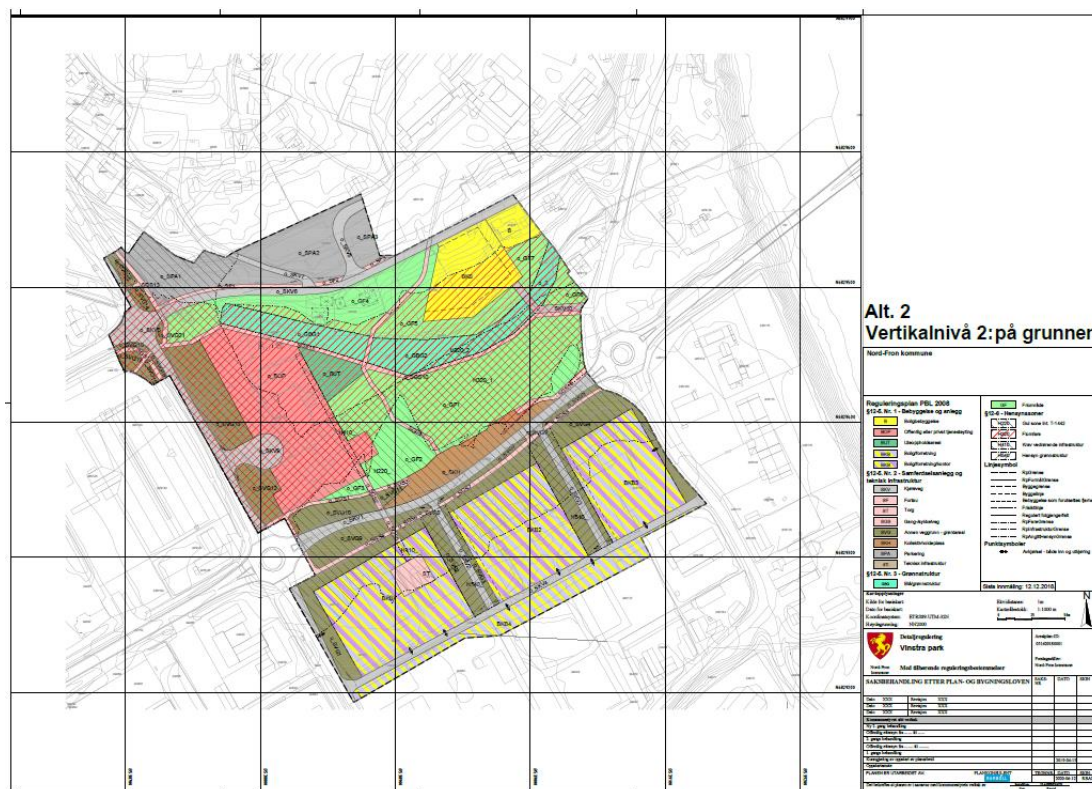
Figur 5 Forslag til plankart alternativ 1, uten boliger på Brinken.

Figur 6 Forslag til plankart alternativ 2, med boliger på Brinken.

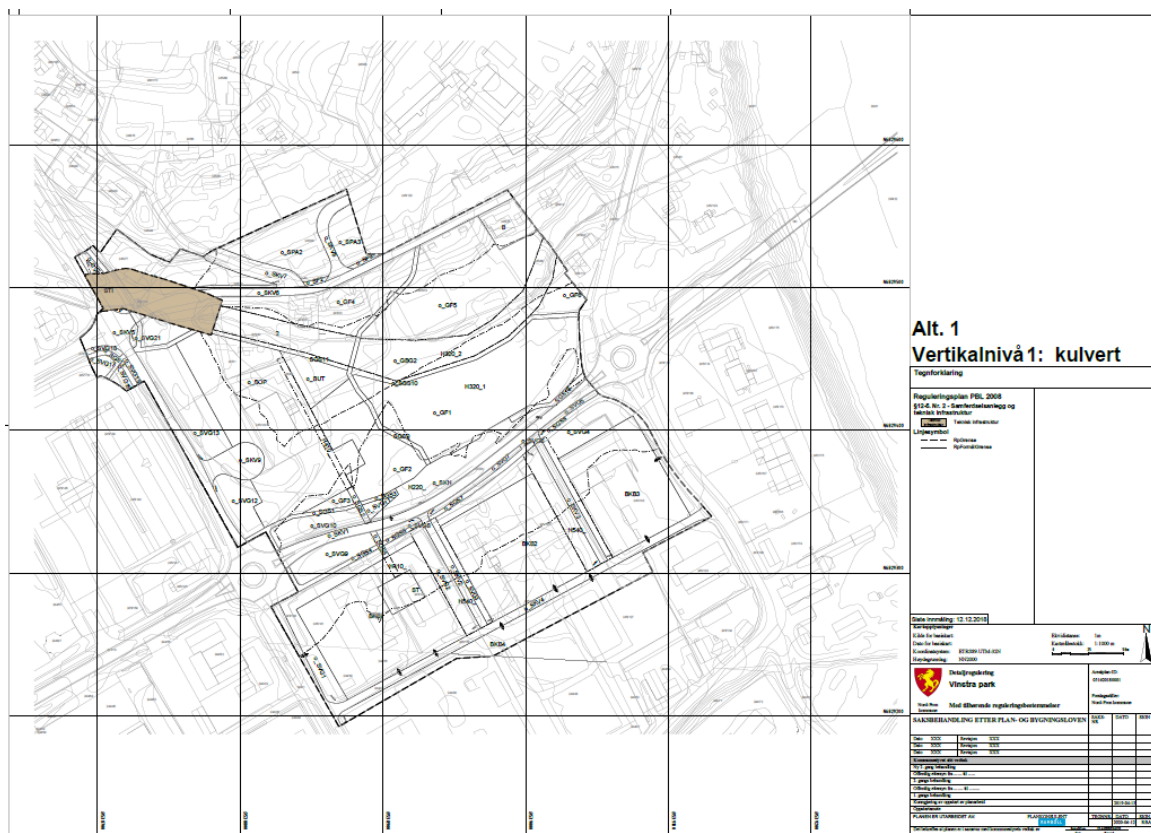
Figur 7 Forslag til plankart for vertikalnivå 1, kulvert (vist for alternativ 1, men dette er likt for alternativ 2 i verikalnivå 1).



Figur 19 Forslag til plankart alternativ 1, uten boliger på Brinken.



Figur 20 Forslag til plankart alternativ 2, med boliger på Brinken.



Figur 21 Forslag til plankart for vertikalnivå 1, kulvert (vist for alternativ 1, men dette er likt for alternativ 2 i verikalnivå 1).

6.3 Reguleringsformål – oversikt

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
<i>Boligbebyggelse</i>	BKS	0,8
<i>Offentlig eller privat tjenesteyting</i>	BOP	8,1
<i>Uteoppholdsareal</i>	BUT	0,9
<i>Bolig/forretning/kontor</i>	BKB	17,2
Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
<i>Kjøreveg</i>	SKV	10,5
<i>Fortau</i>	SF	0,1
<i>Torg</i>	ST	0,5
<i>Gang-/sykkelveg</i>	SG	3,9
<i>Annen veggrunn - grøntareal</i>	SVG	17,7
<i>Kollektivholdeplass</i>	SKH	2,1
<i>Parkering</i>	SPA	5,8
Nr. 3 Grønnstruktur		
<i>Blå/grønnstruktur</i>	GBG	5,3
<i>Friområde</i>	GF	21,5
PBL §12-6 Hensynssoner		
<i>Krav vedrørende infrastruktur</i>	H410	0,5
<i>Hensyn grønnstruktur</i>	H540	3,7
<i>Gul sone iht. T-1442</i>	H220	48,5
<i>Flomfare</i>	H320	43

6.4 Boligbebyggelsens plassering og utforming

6.4.1 Boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse

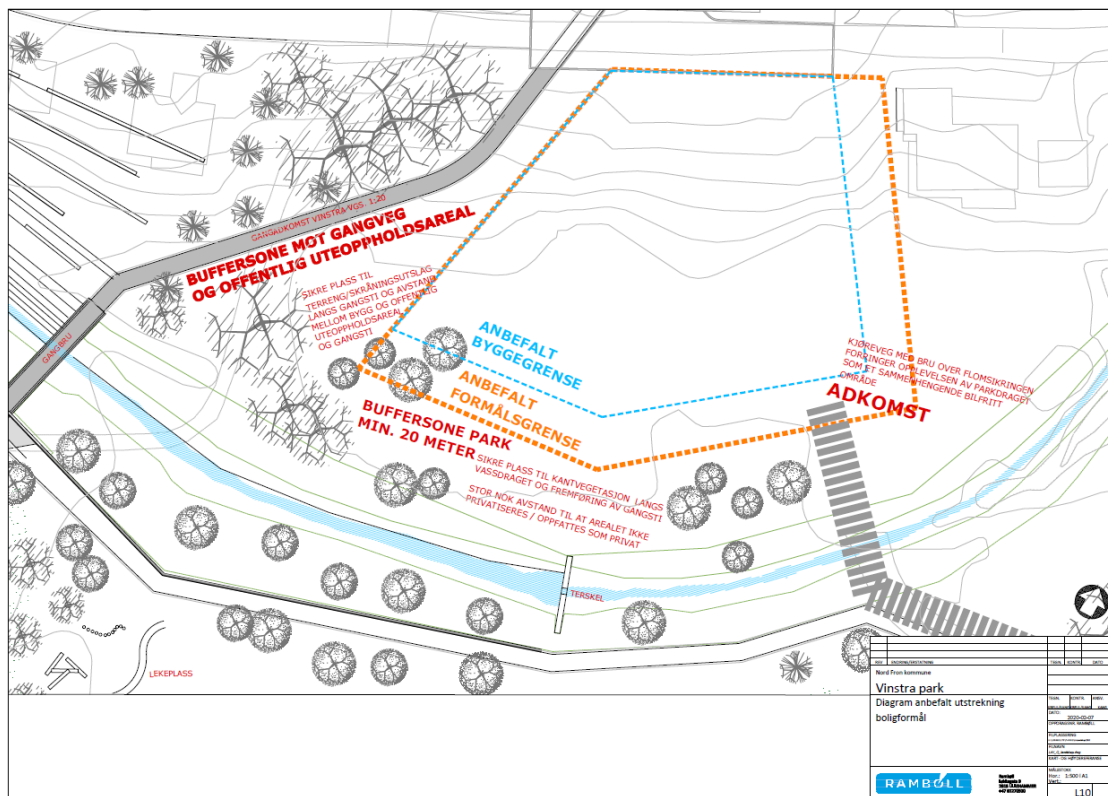
Sør for Gamle Skåbuvegen danner terrenget en sørvendt brink ned mot parkområdet. Tidligere var Vinstra vgs. sine undervisningsbygg for teknisk industriell produksjon lokalisert her. Disse byggene er nå revet og terrenget planert. På tilgrensende eiendommer øst for planområdet er det eksisterende småhusbebyggelse på dette høydedraget.

Det legges til førstegangsbehandling frem to alternative plankart – ett med og ett uten boligformål - BKS på dette arealet.

For eventuell ny bebyggelse i dette området er det viktig at denne gis en bygningstypologi som samsvarer med skalaen ellers i området og ikke bryter siktlinjen mot Vinstra videregående skole eller privatiserer parkdraget. Tillatt utnyttelsesgrad og høydebegrensning bør være lav og det bør benyttes naturmaterialer i utvendig kledning. De nyere delene av skolebygget nord for Gamle Skåbuvegen har en stor andel ubehandlet trepanel. En utbygging vil også innebære at det må anlegges atkomstveg fra Sundheimvegen med bru over Givra, da det areal- og høydemessig, samt av trafikksikkerhetshensyn vil være vanskelig å finne en god løsning for adkomst fra Gamle Skåbuveien.

Rambøll har gjort en vurdering av hva som vil være «smertegrensen» for utstrekning av bebyggelsesområdet inn i parkdraget, byggegrense mv., vist på diagrammet under.

Et alternativ uten boligutbygging i dette området vil gi mulighet for at arealet kan inngå i parkdraget. Det vil da være nødvendig med noe oppfylling for å restaurere terrenget som i dag har karakter av rivningstomt, og plante til med trær. Sykkelbane, skateanlegg og akebakke vil ellers være gode parkfunksjoner på arealet.



6.4.2 Kombinert bebyggelse- og anleggsformål – bolig/forretning/kontor

Industriområdet på Lomoen er definert som transformasjonsområde i **Vinstra 2046** og inngår i vedtatt visjon for ønsket sentrumsutvikling på Vinstra.

I planen ønskes et sterkere sentrumspreget ved ombygging av Vinstragata fra landevei til miljøgate og etablering av tverrgater inn mot Lomoen. Redusert trafikkhastighet, flere adkomstmuligheter og kvartalsstruktur vil legge rammene for ønsket sentrumsutvikling, og sammen med videreføring

av parkmessig vegetasjon og bymessige kvaliteter i større grad invitere inn til transformasjonsområdet.

For å oppnå ønsket karakter bør kvartalene gi opplevelsen av en sammenhengende fasaderekke, men samtidig ha god åpenhet mot parken. Den fastsatte byggelinjen mot Vinstragata vil kunne gi en enhetlig karakter på bebyggelsen. Krav til maksimal fasadelengde vil sikre inn- og utsyn fra indre plassrom i kvartalsbebyggelsen.

Høyden skal begrenses til tre etasjer med saltak. Det tillates takopplett som vil muliggjøre høyere utnyttelse i deler av kvartalene. Tillatt høyde med tre fulle bruksetasjer og saltak vurderes å gi rom for gode bruksmessige kvaliteter ved utvikling av kvartalene og være i samsvar med lokal byggeskikk i tettsteder i Gudbrandsdalen.

Støy må hensyntas ved utformingen av kvartalene, da bebyggelsen nær Vinstravegen er utsatt for vegtrafikkstøy tilsvarende gul sone, 55-65 dBA. Avbøtende tiltak kan være lokalisering av støyfølsomme funksjoner mot indre gårdsrom og øvrige formål som forretning og kontor samt ev. fellesområder og adkomst mot støyutsatt side.

Innenfor planområdet etterstrebes helhetlig materialbruk og samsvarende bygningstypologi. Tilpasninger til tomt og funksjon tillates innenfor gitte hovedrammer, saltaksform og høydebegrensninger. For videreføring av lokale tradisjoner og egenart i Gudbrandsdalen er det ønskelig at naturmaterialer og ubehandlet tre brukes i fasadene i størst mulig grad.

6.5 Boligmiljø og bokvalitet

Eiendommene sør for Vinstragata er i planforslaget organisert i kvartaler. Dette grepet vil gi en klar sentrums karakter som vil være i tråd med visjonene for Vinstra park og Lomoen transformasjonsområde.

Kvartalsstrukturen skal ha tverrgående hovedgater, gangforbindelser øst-vest og interne ferdselsveier. Dette vil gi god tilgjengelighet og fleksible bevegelsesmønstre, og ivareta myke trafikanter. Illustrasjonsplanen viser halvhøy tetthet med god tilgjengelighet og siktlinjer. Kvartalsbebyggelsen vil også gi beskyttede halvoffentlige indre plassrom som skal være forbundet med gjennomgående ferdselsveier. Bebygd areal med 3 etasjers høyde som vist i illustrasjonsplanen vurderes å gi en forsvarlig tetthet med gode solforhold både i leiligheter og på utearealer.

Boliger skal ha trygg tilgang på leke og rekreasjonsarealer, og tilgang på nærturområder innenfor gåavstand. Andelen tilgjengelige boliger på Vinstra skal økes. Det skal tilrettelegges for varierte boliger for ulike aldersgrupper og forskjellig funksjonsevne. I planområdet legges primært opp til boligbygging kombinert med næring, gjerne med forretning i nedre plan og boliger i øvre etasjer.

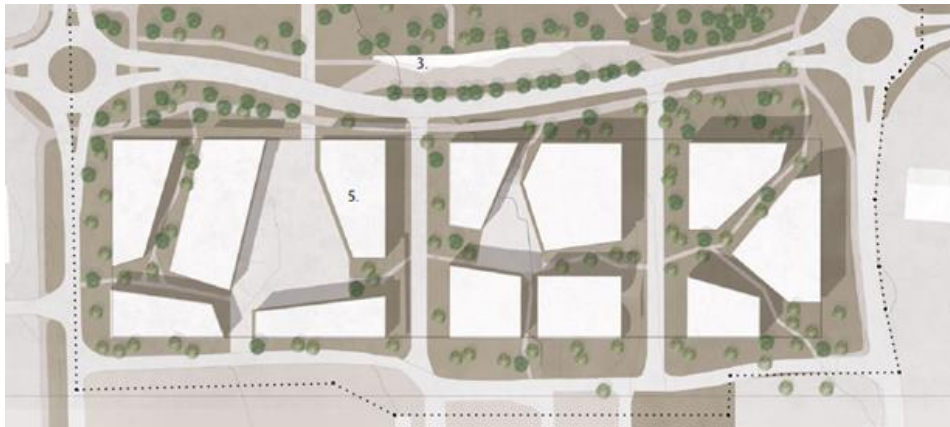
6.6 Offentlig eller privat tjenesteyting – flerbrukshus

Vinstrahallen er en godt besøkt idrettshall med høy aktivitet gjennom året og døgnet. Reguleringsplanen omfatter vedtatt nybygg i tilknytning til hallen og ombygging av eksisterende bygg, samt ny organisering av uteoppholdsarealene.

Det nye flerbrukshuset er planlagt å huse varierende aktiviteter innenfor helse, idrett og kultur. Planforslaget tilrettelegger for at det skal bli kort avstand til kollektivholdeplass, sentralt vegnett og kommunikasjonsakser. Det legges vekt på høy kvalitet og utforming i tråd med lokal byggeskikk og materialbruk, med ubehandlet tre, betong og glass.

6.7 Utnyttelsesgrad

Det er lagt stor vekt på å finne en utnyttelsesgrad som både vil ivareta overordnede krav og samtidig være bærekraftig på Vinstra i tillegg til å bygge oppunder stedets identitet. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, samt Regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland, gir føringer om en utnyttelsesgrad på 150% BRA. Dette ble forsøksvis tegnet ut på området sør for Vinstragata. Utsnittet under viser en utnyttelse av tomta med bygg i fire etasjer.



Figur 22 Utnyttelse med 150% BRA



Figur 23 Utbygging med utnyttelsesgraden som ligger til grunn for planforslaget

Det ble gjort en vurdering av hvorvidt dette er riktig utnyttelsesgrad i området. Utnyttelsesgraden ble vurdert opp mot realiserbarhet på et sted som Vinstra, hvor etterspørselen etter boliger er lav. Det ble også vurdert at det med en lavere utnyttelsesgrad vil være enklere å nå et mål om å spille på lag med stedets identitet. De fleste tettsteder i Gudbrandsdalen har primært bebyggelse på kun to – maks tre etasjer.

Det ble også gjort en studie av skalaen på transformasjonsområdet. Illustrasjonene viser at det mellom rundkjøringene i Vinstragata er samme avstand som fra Lilletorget til Bergsenhjørnet på Lillehammer.



Figur 24 Studie av skalaen i området. Storgata på Lillehammer vs. Vinstragata

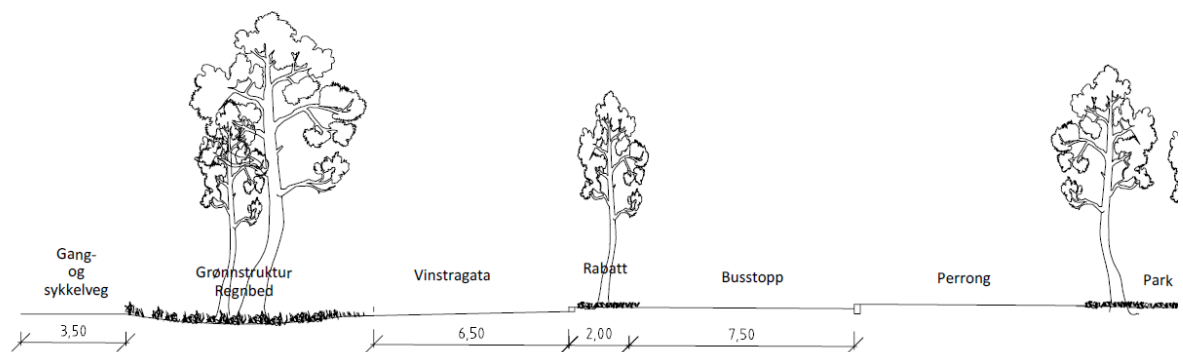
For boligutbyggingen sør for Vinstragata ligger i planforslaget at grad av utnytting skal være minimum % BYA = 35%, men ikke overstige %-BYA = 45, inklusive parkering innenfor hvert delområde. Det er vurdert at denne utnyttelsesgraden vil gi godt bomiljø og gode uterom, samt kunne ivareta parkering på en god måte.

6.8 Kjøreveg – Vinstragata som miljøgate

Fv 255 Vinstragata har i dag stor bredde, grøfteprofil på hver side og karakter som en landeveg. Vegen og utgjør en barriere i planområdet. Som et viktig ledd i å oppnå et bymessig preg på det nye sentrum skal det tilrettelegges for omforming av Vinstragata fra landeveg til gate. Vegbredden skal reduseres til 6,5 meter, der vegkanten på sørsiden beholdes. Dette er i henhold til Statens vegvesens innspill til varsel om planooppstart vedrørende endring av strekningen. Et miljøgateprofil med kantstein og beplantning vil gi lavere hastighet og mindre barrierewirkning av vegen. Kollektivholdeplass langs gaten vil også være med på å gi et mer urbant preg på området. Etablering av trygge krysningssteder for myke trafikanter vil også bidra til å binde sør- og nordsiden av Vinstragata sammen til et sentrum.

Dagens gang- og sykkelveg på sørsiden beholdes, og denne skal ligge i et grønt drag som også vil være en videreføring av parken på nordsiden - med furutrær og naturlig skogbunn. Til forskjell fra tradisjonelle miljøgateprosjekter med staudebed og treplantinger på rekke, settes det av større plass til en grønnstruktur med naturlige treplantinger som vil styrke stedsidentiteten.

På sørsiden av Vinstragata vil filteret av trær gi sammenheng i området og sikre attraktivitet med en utbygging som vil skje etappevis. Det legges opp til kantsteinsprofil på nordsiden, men ikke på sørsiden - der det grønne draget vil ha funksjon med fordøyning og infiltrasjon av overflatevann



Figur 25 Prinsippsnitt for utforming av Vinstragata



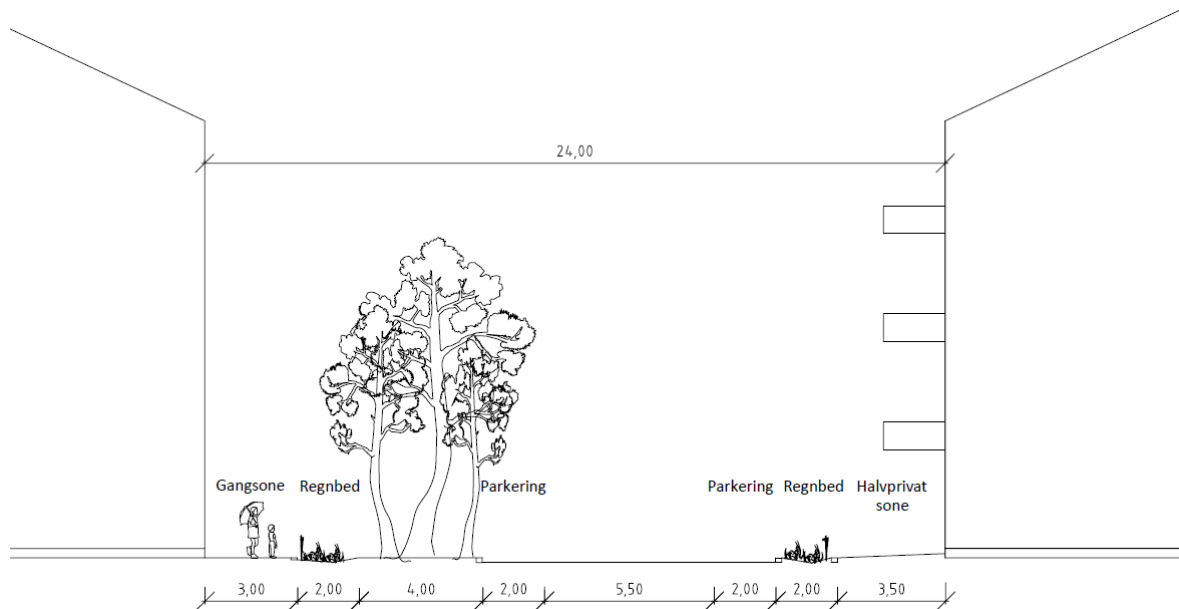
Figur 26 Illustrasjonen viser preg på Vinstragata

6.9 Kjøreveg – boliggender

For å få til en god organisering av boligområdene sør for Vinstragata og samtidig redusere landevogspreget vegen har i dag, er det lagt opp til to boliggender inn fra Vinstragata. Bebyggelsen er organisert i tre ulike kvartaler med tverrgatene mellom.

Gatene vil ivareta gang- og sykkelforbindelser mellom kvartalene fra nordøst til sørvest og ivareta adkomst fra Vinstragata. Disse forbindelsene skal ivareta en overordnet grønnstruktur og i tillegg gangforbindelser, kantparkering og overvannshåndtering. Vegene skal ha 5,5 meters bredde, med

kantparkering og fortau på hver side. I gatetverrsnittet skal det også være grønnstruktur med treplantinger og fordrøyningsareal i form av regnbed. Slik sikres arealer mellom bebyggelsen som kan ivareta funksjoner som parkering og overvannshåndtering – i tillegg til å bidra til et grønt og attraktivt boligmiljø.



Figur 27 Snitt tverrgater

Tverrgatene skal bidra til å binde sammen forbindelseslinjer for myke trafikanter fra øst til vest i området, slik det er vist på illustrasjonsplanen. Kantparkering er en bymessig løsning som gir mulighet til å unngå store utflytende parkeringsflater ellers i området, og bidra til mål i Vinstra 2046 om at parkering skal bli mindre fremtredende i bybildet.



Figur 28 I illustrasjonsplanen er det vist gangforbindelser gjennom bebyggelsen fra øst til vest i planområdet. Disse knytter seg til eksisterende gang- og sykkelveg i nord.

6.10 Fortau

Det skal reguleres vegareal for å kunne etablere et nytt fortau på nordsiden av Barhaugbakken. Dette fortauet skal ha en dekkebredde på minimum 2,5 meter, pluss skulderbredde på min 2x 0,25 m.

6.11 Gang-/sykkelveg

Gang- og sykkelveg langs søndre side av Vinstragata reguleres i eksisterende trasé og vil bli en del av grønnsstrukturen på sørsiden av gaten. Det skal anlegges gang- og sykkelveg langs søndre elvekant av Givra. Det skal også anlegges gang- og sykkelveg fra bussholdeplassen og opp mot Gamle Skåbuveg. Det skal også etableres en gangforbindelse fra øst til vest på nordsiden av Vinstragata, forbi kollektivholdeplassen. Traséen skal kobles til eksisterende gang- og sykkelveg på nordsiden av Gamle Skåbuveg. Gang- og sykkelvegene som skal vintervedlikeholdes, skal ha en dekkebredde på min 2,5 meter, pluss skulderbredde på min 2x 0,25 m.

6.12 Friområde

Parkdraget skal være en allmenn møteplass tilgjengelig for alle. Ferdselsårer og hovedplasser skal ha universell utforming. Flomsikringen skal ha en utforming som gjør den til en ryggrad i parkdraget.

Sammenhengende arealer av eksisterende furumo skal bevares. Store, eksisterende furutrær vil bidra til å skape rom og er rimelige parkelementer. Det skal tilstrebes i størst mulig grad å bevare eksisterende store furutrær, men noen vil måtte hogges ved bygging av kollektivholdeplass, flerbrukshus og gang- og sykkelveg til Vinstra vgs. For å sikre bevaring av verdifulle solitærtrær, tregrupper og bunnvegetasjon er det stilt krav om utarbeidelse en rigg- og marksikringsplan i forkant av de ulike byggefasene. Eksisterende furumo suppleres med innplantning av nye furutrær. Furu skal suppleres av stedegne løvtrær av allergivennlige slag der det passer best med løvtrær, for eksempel langs flomsikringen.



Figur 29 Eksisterende furumo

Arealene regulert til friområde skal henge sammen med arealene som ligger i direkte tilknytning til Vinstrahallen og nytt flerbrukshus. Her skal en plass med fast dekke legges til rette for scene og opp mot 2000 personer ved store arrangementer. Landskapsamfiet på nordsiden av Givra vil gi sitteplasser i sola både ved arrangementer og i hverdagssituasjonen. Nederste del av amfiet inngår i flomsikringen og kan bygges uavhengig av det øvrige amfiet. Plassering av lekeplass i friområdet er vist på illustrasjonsplanen. Lekeplassen skal ha utforming med naturmaterialer for å gi god sammenheng med øvrig material- og vegetasjonsbruk i området.



Figur 30 Forbilder utforming av lekeplass

Arealet som vil bli berørt av flomsikringen reguleres til blå/grønnstruktur. Flomsikringen vil være første byggetrinn i friområdet. Det vil være kostnadsbesparende å benytte overskuddsmassene til å gjennomføre nødvendig terrengarrondering ellers i parken. Dette gjelder først og fremst pump track, men også terrengarrondering i forbindelse med bygging av gangadkomst fra kollektivholdeplass til Vinstra videregående skole.



Figur 31 Forbilder pump track

Etter at massene er lagt ut må terrengflatene tilsåes så snart som mulig for å hindre erosjon og etablering av ugras og uønskede arter. Neste steg i opparbeidelsen av parkdraget vil være innplantning av nye trær. Det skal tilrettelegges for en sørvendt uteservering ved det nye flerbrukshuset. I forlengelsen av denne skal det være gangforbindelse over Vinstragata til et torg innenfor utbyggingsområdet BFK1.

Arealene i tilknytning til Vinstrahallen og flerbrukshuset skal ha fast dekke og tilrettelegges for å gi gode adkomstforhold og uteoppholdsarealer til hverdag og fest.

6.13 Støysone

Støysonen som er angitt på plankartet angir eksisterende situasjon i planområdet.

6.14 Hensynssone flomfare

Beregnet flomsone for 200-årsflom + 40 % klimapåslag er lagt inn i plankartet. Det er også lagt inn flomsone rundt Givra i framtidig situasjon, etter at flomtiltak er gjennomført. Det er lagt inn bestemmelse om at flomsonen gjelder fram til planlagte flomtiltak er gjennomført.

6.15 Hensynssone krav om infrastruktur

For å sikre en sammenhengende gangakse fra Vinstrahallen og over Vinstragata til torg ST er det lagt inn en hensynssone infrastruktur. Gangaksen etableres via delområdene markert o_SGS2 og o_SGS5 og kryssing over Vinstragata.

6.16 Hensynssone grønnstruktur (H540)

Innenfor hensynssone grønnstruktur skal det etableres vegger, kantparkering, system for lokal overvannshåndtering og fortau i henhold til veiledende prinsippsnitt for gateløp

6.17 Parkering

I strategi for Vinstra 2046 er det et mål at flest mulig skal parkere bilen og gå eller sykle innenfor sentrum. Parkering skal bli mindre fremtredende i bybildet. I handelsområdene vest for planområdet er det høy parkeringsdekning.

Parkering for park og flerbrukshus er forutsatt på eksisterende parkeringsplass vest for Vinstrahallen. Det er i planen lagt til rette for at denne oppgraderes med oppmerking og et fortau langs Vinstrahallen. Arealet skal drenere til grønt areal med eksisterende trær mellom Skåbuveien og parkeringsplassen. En del av dette arealet er gruset opp slik at en kan utvide parkeringsplassen ved spesielle anledninger. Når det er behov for større parkeringsdekning ved store arrangementer etc. vil det være tilgjengelig parkeringsareal ved Vinstra videregående skole og næringsarealene i nærheten.

For området regulert til konsentrert småhusbebyggelse på brinken i nord er det forutsatt parkering i P-kjeller med adkomst fra Sundheimsvegen via bru over Givra.

Sør for Vinstragata er det satt av areal til kantparkering i de to bolig gatene som avgrenser kvartalene. Dette vil kunne bidra noe med tanke på å redusere omfanget av store parkeringsflater. Innenfor utbyggingsområdene er det forutsatt mest mulig parkering i P-kjeller. For eventuell parkering på mark er det stilt krav om god utforming og opparbeidelse. Plassering og utforming av parkeringsarealer skal avklares i situasjonsplan.

6.18 Universell utforming

Vinstra tilrettelegges for en eldre befolkning. Byrom skal ha universell utforming, og nye bynære boliger og tilbud etableres innenfor «rullatoravstand». Gående og syklende prioriteres. Alle gang- og sykkelveger, fortau og plasser som vintervedlikeholdes skal ha universell utforming i henhold til gjeldende krav.

6.19 Uteoppholdsareal

Boligene i området regulert til konsentrert småhusbebyggelse skal ha Vinstraparken som uteoppholdsareal.

På området sør for Vinstraparken må hver utbygging ivareta krav til minste uteoppholdsareal. Det skal utarbeides utomhusplan ved hver byggesak.

Ved hjelp av regulert byggelinje tilrettelegges det for en bebyggelsesstruktur som vil fungere som støyskjerming mot Vinstragata. Slik vil det være gode muligheter for å etablere solrike, skjermede uterom på sørsiden. Uteoppholdsarealene skal inngå i en grønnstruktur innenfor området, og det er stilt krav om en sammenhengende gangforbindelse fra øst til vest i boligområdet. Uteoppholdsarealene skal være skjermet, tilgjengelige og opparbeides med god kvalitet. Nærlekeplasser lokaliseres i tilknytning til uteoppholdsarealene. Det skal etableres lekeplass innenfor hvert kvartal.

6.20 Offentlige formål

Vinstrahallen, det nye tilbygget og områdene rundt reguleres til offentlige formål. Både byggene og arealene rundt skal ha funksjon som fellesareal.

6.21 Blågrønn struktur - flomsikring

Flomsikringen innenfor planområdet er utformet av Rambøll Innlandet i samarbeid med Norconsult, som dimensjonerer og prosjekterer flomsikring oppstrøms og nedstrøms planområdet.

Innenfor planområdet er flomsikringen utformet med henblikk på at elveløpet skal bli godt integrert i parkanlegget. Det er lagt vekt på terrengforming, god materialbruk og gjennomtenkte krysningspunkter. Elvekantene er lagt med slak helning i det meste av strekket, og terskler gir mulighet for at det dannes vannspeil ved lav vannstand. Det skal også reguleres ny kulvert gjennom vegkrysset nordvest i planområdet.



Figur 1 Bildene viser forbilder til utforming av flomsikringen gjennom planområdet, med bredder, kanter og terskler

Det legges opp til en gangsti langs flomsikringen frem til boligeiendom ved Sundheimsvegen. Gangstien vil følge elvekanten og slik fremheve elveløpets form. Elv og sti gir en blågrønn forbindelse mellom øst og vest, og vil inngå i det øvrige stisystemet i parken. I øst vil det på grunn av boligeiendom og terreng være for liten plass i tversnittet, og derfor uhensiktsmessig å fremføre gangstien. Traséen ledes derfor inn på planlagt gang- og sykkelveg langs Sundheimsvegen.

Materialbruken i tilknytning til flomsikringen skal ha tilstrekkelig funksjonalitet når det gjelder erosjonssikring, og samtidig harmonere med øvrig materialbruk og uttrykk i parken.

Norconsult utfører beregninger på størrelse av stein i plastring og rausing, samt tykkelse på erosjonssikringslag. Bevisst utforming av elveløp, bruk av beplantning og steinsetting vil bidra til et bekkedrag som fungerer med variasjon i vannstand, og som møter krav til kantvegetasjon langs vassdrag (jfr. vannressursloven §11)

Overflatevann fra arealet mellom Gamle Skåbuveg, Skåbuvegen og Vinstragata ledes mot Givra. Prinsippet med forsinkelse, fordrøyning, infiltrasjon og (gjen-)bruk av overflatevann legges til grunn, slik at man i størst mulig grad unngår bruk av kummer og rør for håndtering av dette vannet.

6.22 Bussholdeplass og busspaviljong

Detaljreguleringsplanen legger til rette for et nytt knutepunkt for buss langs Vinstragata. Knutepunktet skal betjene skoleskyss ved Vinstra videregående skole, Barhaug skole og øvrige reisende som skal til og fra sentrum. Knutepunktet vil bidra til å synliggjøre kollektivtilbudet i sentrum og utformes som et attraktivt element i bybildet.

Plasseringen av busstoppet gir god tilgjengelighet til Vinstra videregående skole, Vinstrahallen, Peer Gynt senteret og planlagte boligområder i sør. Fra kollektivholdeplassen etableres det gangveg med universell utforming opp til Vinstra vgs.



Figur 32 Tegningen viser utformingen av kollektivholdeplass med sagtannløsning, forbikjøringsfelt og rabatt mot Vinstragata. Ventearealene med paviljong og perrong med bevaring av eksisterende trær

Plasseringen og utformingen av kollektivholdeplassen gir god funksjonalitet og sparer areal ved at den utnytter Vinstragata og rundkjøringene til å snu. Sagtannløsning og forbikjøringsfelt gir fleksibilitet. Plasseringen langs vegen vil bidra til å bryte ned landevegspreget som dagens Vinstragata innehar. En rabatt med stedegne trær mellom gate og busstopp, der parkpreget trekkes ut i gaterommet, gjør at det store åpne arealet integreres i parkdraget. Rabatten skal også fungere som regnbed, der overflatevann fordrøyes og infiltreres.

Attraktivitet knyttet til kollektivtransport skal vektlegges ved høy kvalitet i utformingen av busspaviljong og venteareal. Materialbruk og utforming av busspaviljong skal gjenspeile flerbrukshuset og øvrig ny bebyggelse, med utstrakt bruk av naturmaterialer og høykvalitets betong. Dette er representativt for Vinstras lange tradisjoner med bruk av tre og betonghåndverk.

Eksisterende furutrær som bevares er viktige for å dempe inntrykket av en stor åpen plass all den tiden det ikke står busser parkert. Som vist på plantegningen i fig. 17 er det forutsatt at perrongen etableres rundt furutrærne. Det er lagt opp til stor nok bredde til at perrongen vil fungere som gangforbindelse fra øst til vest på nordsiden av Vinstragata, men denne forbindelsen skal ikke være tilrettelagt for ekspressyklisten, som heller kan benytte gang- og sykkelvegen (eksisterende) på sørsiden av Vinstragata. Det skal etableres sykkelparkering med 20 plasser innenfor perrongen.

Kollektivholdeplassen vil sannsynligvis være andre eller tredje byggetrinn innenfor planområdet. Det er viktig at denne får god sammenheng med parken og at eksisterende trær bevares helt inntil holdeplassen. Dette vil bidra til at kollektivholdeplassen integreres i parken og dempe inntrykket av en stor åpen flate.



Figur 33 Forslag til utforming av busspaviljong. III.: RAM arkitektur AS

6.23 Tilliggende veger – Skåbuvegen og Vinstragata

Skåbuvegen og Vinstragatas karakter er i dag mer som landeveger enn gater. For å nå et mål om bymessig utvikling av området må det sees på vegbredder, fartsgrenser, krysningspunkter, kryssløsninger, avkjørsler og generell utforming. SVV har til varsel om planoppstart gitt merknad om at det må legges til grunn for planarbeidet at det ikke kan etableres flere avkjørsler fra Vinstragata og Skåbuveien. For å nå et mål om en bymessig utvikling av det nye sentrum på Vinstra er det imidlertid viktig å redusere barriereeffekten av vegene.

Tilbygget til Vinstrahallen vil ha en organisering med adkomst ut mot eksisterende parkeringsplass. De nye funksjonene og mer bruk av hallen og området vil innebære økt belastning på krysset Skåbuveien/Gamle Skåbuvei. Det er derfor planlagt ny adkomst fra Skåbuvegen til parkeringsplassen ved Vinstrahallen/flerbrukshuset.

6.24 Teknisk infrastruktur

Nye høyspentlinjer, fordelingsnett for strømforsyning og for tele-/tv-/datakommunikasjon og lignende skal innenfor planområdet legges som jordkabler. Tilsvarende gjelder ved større utskiftninger eller utbedringer av eksisterende nett. Dersom det skal etableres ny trafo innenfor planområdet, skal dette avklares i byggesak.

6.25 Rekkefølgebestemmelser

Det skal utarbeides situasjonsplan for alle utbyggingsområder. Situasjonsplanen skal vedtas administrativt før det gis igangsettingstillatelse for bygninger innenfor planområdet. For veg, vann- og avløpsnett skal det utarbeides teknisk plan før det gis byggetillatelse. Håndtering av flomvann og overvann skal også inngå i denne planen. Teknisk plan skal vedtas administrativt før det gis igangsettingstillatelse for bygninger innenfor planområdet.

Før det kan gis ferdigattest/midlertidig brukstillatelse til byggetiltak på byggeområde BOP, BKB1, BKB2 og BKB3, skal veg, vann- og avløpsnett være opparbeidet i henhold til godkjente tekniske planer, og angjeldende bygg være koblet til nettet.

Før det kan gis ferdigattest/midlertidig brukstillatelse til byggetiltak for hvert byggetrinn i byggefelt BKB1, BKB2 og BKB3 skal uteoppholdsareal være ferdig opparbeidet i samsvar med godkjent utomhusplan og situasjonsplan. Ved ferdigstilling av boliger i vinterhalv-året, kan det gis utsettelse for ferdigstilling til påfølgende sommer, senest 1.juli.

For enkelte boligfelt vil lekeplass opparbeidet innenfor delområde GF1 også ivareta kravet til nærlekeplass. Det er stilt krav om at innenfor delområdene BKB1, BKB2 og BKB3, skal nærlekeplass være opparbeidet før brukstillatelse gis. Dersom byggetrinnet ferdigstilles i vinterhalvåret skal nærlekeplass ferdigstilles innen 1. juli etterfølgende år.

7. MILJØ OG SAMFUNN – BESKRIVELSE OG VIRKNINGER

7.1 Stedets karakter, byform, estetikk og landskap

I planforslaget er det forutsatt at det fremtidige parkdraget skal ha store sammenhengende felt med eksisterende furutrær og bunndekkevegetasjon som bevares. Det er også tenkt at dette preget skal videreføres og være utgangspunkt for ny grønnstruktur innenfor planområdet forøvrig.

Et stort sammenhengende parkdrag med stedegen vegetasjon vil ha svært positive visuelle virkninger på Vinstra, som i dagens situasjon har sterk overvekt av store næringsbygg og utflytende asfaltflater.

Flomsikringen av Givra er en struktur som skal integreres som et element i parken. Linjeføring, slake sider, terskler, beplantning og steinsetting skal bidra til at anlegget integreres i parkdraget på en god måte, samt at forsenkningen har visuelle kvaliteter også når det er lite vann.

Vinstrahallen og bygningsmassen på Vinstra vgs. er storskala bygningsstrukturer nord for Vinstragata, som står i kontrast til småhusbebyggelsen som også finnes i området. En oppgradering av Vinstrahallen med et nytt tilbygg i sør vil gi et løft til området som helhet. Med gangforbindelser og grønnstruktur vil det nye parkdraget få en sammenheng med arealene på Vinstra vgs.

På sørsiden av Vinstragata vil det eksisterende preget med storskala næringsbygg og utflytende asfaltflater etter hvert bli erstattet av boligbebyggelse med uteoppholdsarealer, gangforbindelser, parkering og grønnstruktur mellom. Ved at det plantes furu i en ny grønnstruktur vil en oppnå en effekt av at parkdraget trekkes over på motsatt side av Vinstragata. Dette vil bidra til å bryte ned barrierevirkningen og gi helhet i området ved etappevis utbygging.

Landevegspreget som Vinstragata har i dagens situasjon skal endres til gatepreg ved at gateløpet snevres inn til 6,5 meters bredde, samt at det etableres nye avkjørsler inn i kvartalsstrukturen på sørsiden. Vegkanten i sør blir liggende som i dag, mens det etableres kantsteinsprofil på nordsiden. På sørsiden skal eksisterende gang- og sykkelveg ligge i et grøntdrag mellom vegen og ny bebyggelse. I dette grøntdraget ivaretas også overvannshåndtering.

Det nye busstoppet er et viktig element i området og er plassert med tanke på gangforbindelse til Vinstra vgs. og Barhaug skole, nærhet til Vinstrahallen, funksjonalitet for bussene og gode ventearealer for de reisende. En rabatt med trær langs Vinstragata, materialbruk på kanter og dekke, busspaviljong og bevaring av trær tett inntil busstoppet vil dempe preget av en stor åpen flate og gi inntrykk av et busstopp som ligger i parkdraget.

7.2 Solforhold og lokalklima

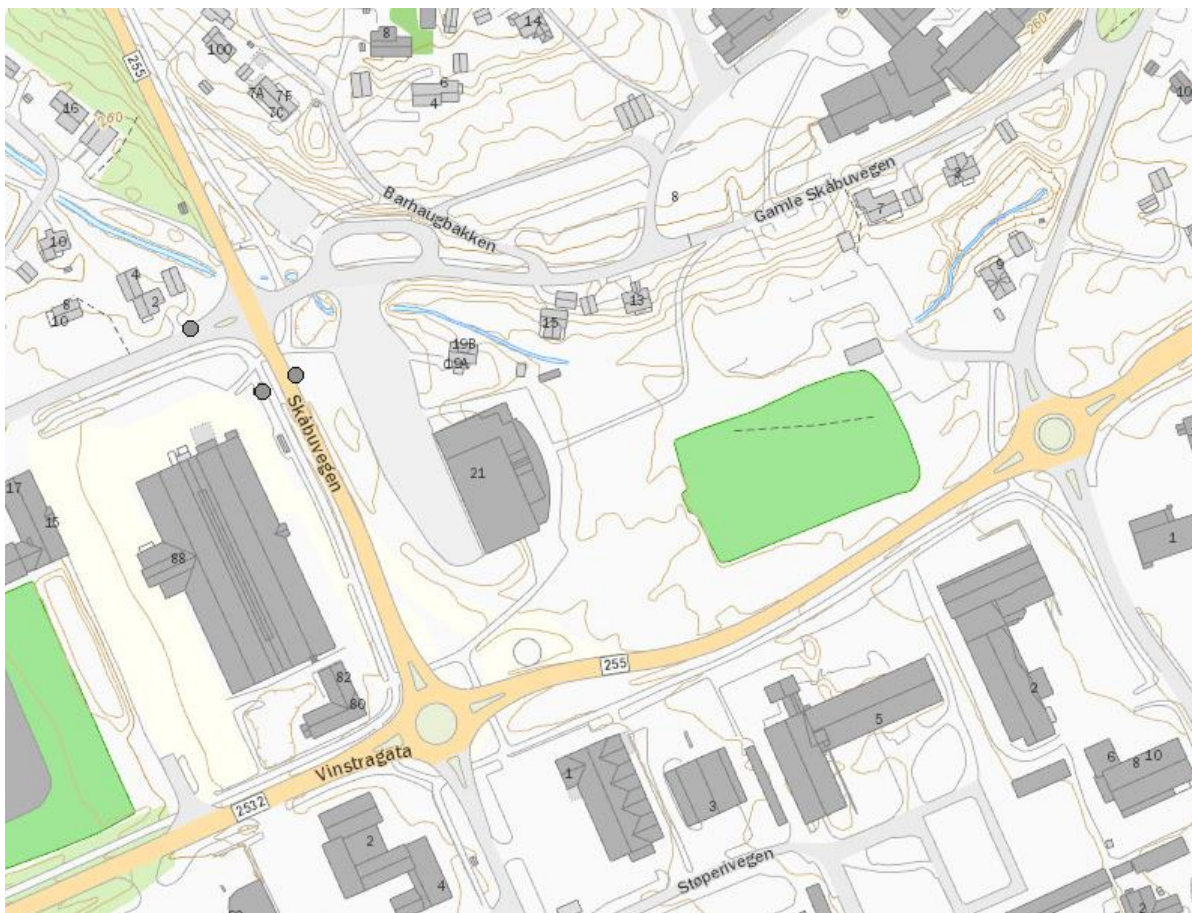
Hele planområdet ligger på en elveslette med Barhaug nord for området. Sletta er dannet av breelvavsetninger og elveavsetninger, fra bre og elv i Skåbu (Vinstra) og Gudbrandsdalen (Gudbrandsdalslågen). Området er slik vestvendt og soleksponert, og ligger i tillegg forholdsvis lunt til med godt med le fra vestlige og nordlige vindretninger.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø

Søk i Riksantikvarens database Askeladden (4) viser ingen registrerte automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Søk på Miljødirektoratets kartdatabase Miljøstatus (5) viser heller ingen SEFRAX-registrerte bygninger.

7.4 Forholdet til naturmangfoldloven

Det er foretatt en utsjekk i Miljødirektoratets kartdatabase Naturbase (6). Det er tre registreringer av arter av særlig stor forvaltningsinteresse innenfor planområdet. I ett punkt er det gjort registrering av artene gråtrost og svartrødstjert, og i to punkter er arten setermjelt registrert.



Figur 34 Det er tre artsregistreringer innenfor planområdet. Utklipp fra Miljødirektoratets database Naturbase (6).

Det er ingen registreringer av kulturlandskap eller naturtyper innenfor planområdet.

Området og tiltaket er vurdert ut fra naturmangfoldloven av 19.juni 2009 § 7 og §§ 8-12. Prinsippene i §§ 8-12 er fulgt i henhold til § 7, som vist under.

I henhold til § 8 er kunnskapsgrunnlaget funnet tilstrekkelig. Det er ikke kjent at tiltaket i stor grad berører naturmangfold, sårbare eller truede arter eller økosystemer. Føre-var-prinsippet i § 9 er vurdert og det er ikke funnet at tiltaket er en risiko for vesentlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet.

Planområdet er allerede berørt av bebyggelse og aktivitet knyttet til dette. Det er derfor ikke kjent at denne planendringen vil ha vesentlig innvirkning på økosystemet i henhold til § 10. Forslagsstiller kjenner ikke til at det er behov for å benytte seg av bestemmelsene i § 11-12 om kostnader ved miljøforringelse og miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

7.5 Flomfare

Nord for Vinstragata er store deler av planområdet flomutsatt ved større nedbørshendelser. Flomhendelser de siste årene har også vist at vann gjerne tar veg over Vinstragata ved større nedbørsmengder. Planforslaget tilrettelegger for at Givra skal flomsikres mot 200 årshendelser, inkludert klimapåslag, og NVE har bevilget midler til arbeidet. Flom- og erosjonssikring av planområdet for Vinstra park samt arealene oppstrøms og nedstrøms (egne reguleringsplaner) skal være ferdig bygd innen 2021.

7.6 Støyforhold

Det er vurdert at det planlagte friområdet på nordsiden av Vinstragata ikke faller inn under forskriften - Retningslinje T-1442 Behandling av støy i arealplanlegging. Busspaviljongen langs Vinstragata og pump track med heving av terrenget i øst er elementer som vil bidra til reduksjon av støy i parken.

Støyutredningen viser at boligene langs Vinstragata i sør vil ha verdier mellom L_{den} 55-64 dB på på fasadene. Områdene sør for denne boligrekka vil ligge i hvit sone og egne seg til uteoppholdsareal. Av mulige tiltak er gjennomgående leiligheter som sikrer at minst 50 % av oppholdsrom er vendt mot stille side. Forsterket fasade mot vei for å sikre at innendørs lydnivå er innenfor krav. Vinduer med forsterket glass for å sikre god luftlydisolasjon.

7.7 Overvann

Avrenning av overflatevann fra planområdet, vil i svært liten grad påvirke vannstand og flomnivå i Givra. Prinsippet om forsinkelse, fordrøyning, infiltrasjon og gjenbruk av overflatevann skal likevel legges til grunn for all utvikling i området. Dette prinsippet gir bl.a. klare fordeler i forhold til utvasking, erosjon og ivaretagelse av jordlag og vegetasjon, og er også med på å redusere og forsinke avrenning til Gudbrandsdalslågen. Lokal håndtering av overflatevann vil også spare kommunen for investerings- og vedlikeholdsutgifter i forhold til konvensjonelle måter å håndtere dette vannet på, der vannet føres til rør og kummer.

7.8 Landbruk / Naturressurser

I NIBIOs database Kilden (7) er det ikke registrert bonitet innenfor planområdet. Det er et større ubebygget areal innenfor planområdet, men dette er ikke benyttet til landbruksvirksomhet.

7.9 Trafikkavvikling

Det er utarbeidet en enkel vurdering av situasjonen for vegtrafikken som følge av tiltaket, herunder trafikkavvikling i vegnettet. Utredningen tar utgangspunkt i metoder for analyse av trafikkgenerering beskrevet i Statens vegvesens håndbok V713, Trafikkberegninger. Det er benyttet generelle trafikkgenereringstall fra håndboka, i tillegg til erfaringstall hentet fra undersøkelser ² av trafikkskaping.

Vinstragata (fv. 2532 og fv. 255) er i dag hovedadkomst fra E6 til Vinstra. Gata har både funksjon som innfartsveg til Vinstra vest og videre over Lågen til Vinstra øst. Vestover knytter Vinstragata seg mot Ruste, og opp mot hytteområdene ved Gålå og Fefor. Vegen er i tillegg en viktig intern veg i Lomoen, og ivaretar trafikk internt mellom bedriftene i området.

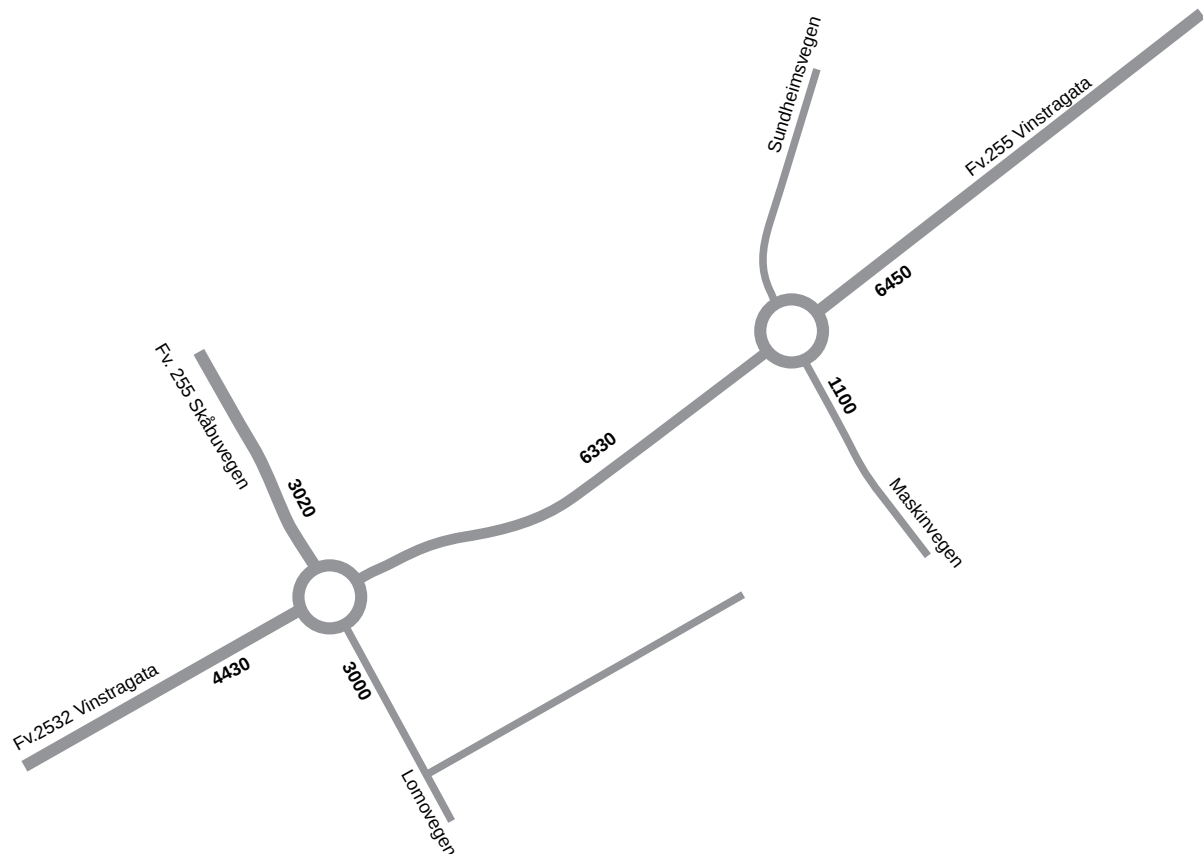
Skåbuvegen er hovedforbindelsen ut av området mot Skåbu og Espedalen, men har også en viktig funksjon som internveg i Vinstra vest, og knytter boligområdene i Sorperoa sammen med

² Prosamrapport nr 121, Turproduksjonstall for dagligvarebutikker, Prosam 2005

Prosamrapport nr103, Turproduksjonstall for kontorbedrifter og kjøpesentre, Prosam 2003

sentrumsfunksjonene i Lomoen. Disse hovedvegene har altså en blandet funksjon og relativ stor og sammensatt trafikk over hele dagen. De øvrige vegene i området har lokale funksjoner som adkomstvegen mellom disse hovedvegene og bedrifter og bosetting i området.

Dagens trafikkmengder (ÅDT³) i vegnettet er vist i figur 35. Trafikktallene er hentet fra Vegdatabanken, supplert med data fra tellinger gjennomført i 2017 (11). Observasjoner på stedet, og overslagsberegninger gjort i sammenheng med trafikkundersøkelse utført i 2017 (11), viser at dagens vegnett har god kapasitet til å avvike denne trafikken. Det oppleves sjelden forsinkelser i vegnettet.



Figur 35 Dagens trafikkmengder (ÅDT). Tall fra vegdatabanken og anslag basert på tellinger i

Planforslaget opprettholder i hovedsak dagens vegnett, men det etableres et kvadratur-gatenett i den nye bebyggelsen sør for Vinstragata. Dette gatenettet bygger på dagens veger i området, og vil være et supplement som adkomst og trafikkfordeling internt i området. Prinsippet for det nye gatenettet går fram av figur 36.

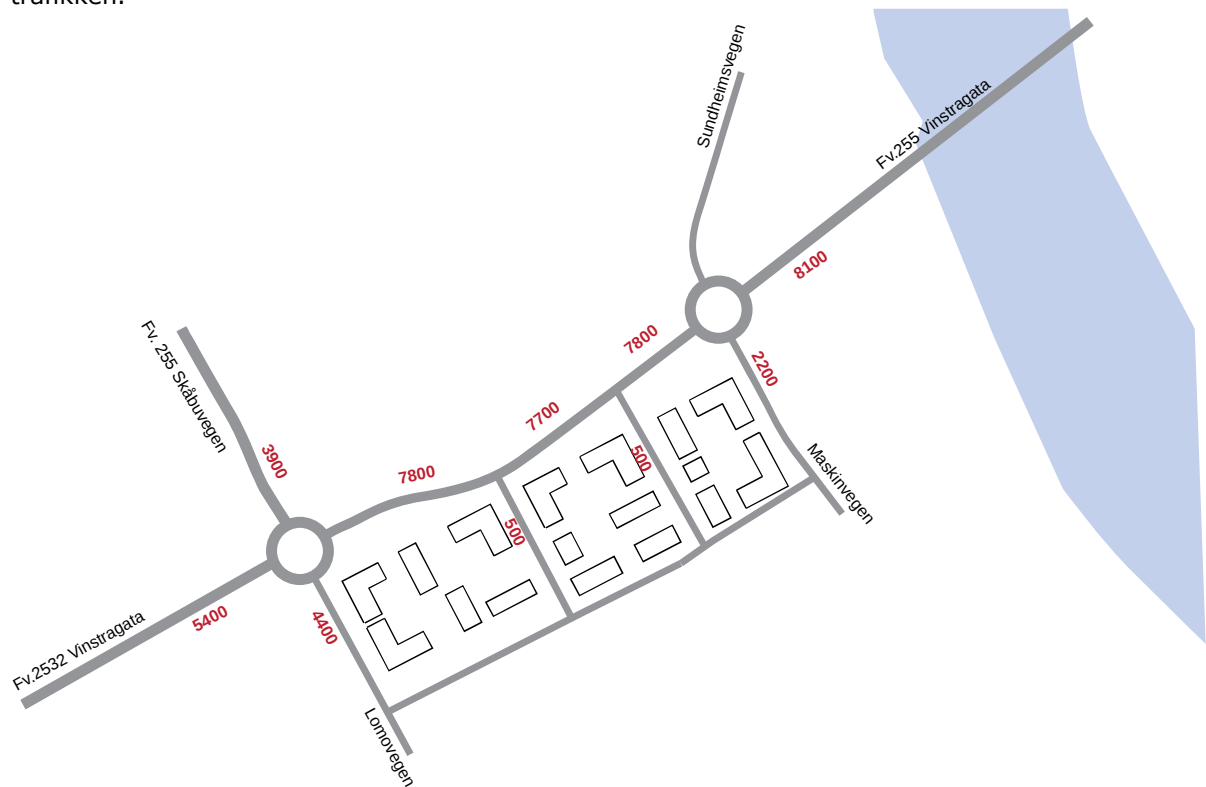
Det er gjort overslagsberegninger på hvor mye trafikk som vil bli generert av den nye bebyggelsen. Beregningene er gjort ved full utbygging av de planene som er vist i reguleringsplan og skisse til bebyggelse.

Det er antatt en utnyttelse av tomtene på 100% BRA, som gir en samlet gulvflate på ca 20.000 m². Det er anslått ca. 2500 m² næringsarealer, resten bolig. Basert på disse forutsetningene og

³ ÅDT er antall biler som krysser et snitt av en veg gjennom året delt på antall dager i året

anslag på generert trafikk pr bolig og pr m² næring er det anslått en trafikk i vegnettet som vist i Figur 36.

Det er også i denne situasjonen gjort anslag på kapasiteten i vegnettet, basert på resultatene fra trafikkteellingene i 2017 og disse anslagene viser at det fortsatt vil være god kapasitet til å avvikle trafikken.



Figur 36 Prinsippskisse over gatenett og anslått trafikk (ÅDT) ved full utbygging av kvartalsstrukturen sør for Vinstragata

7.10 Kollektivtrafikk

I planforslaget reguleres kollektivholdeplass langs Vinstragata, med oppstillingsplass for fire samtidige busser. På holdeplassen er det tenkt etablert overbygd paviljong og perrong med fast dekke. Plassen blir universelt utformet, bl.a. med tilstrekkelig belysning og system for vegfinning og varsling.

7.11 Rekreasjon

Reguleringsplanen tilrettelegger for rekreasjonsmuligheter i området avsatt til friområde. Gang- og sykkelveger gjennom området vil binde det sammen med omkringliggende områder og eventuelle turstier/-veier. I tillegg vil det etableres tursti langs Givra, og sannsynligvis vil det

dannes gangstier også utover det som er tilrettelagt. Det er en intensjon at området skal være tilgjengelig og attraktivt for alle aldersgrupper, og at det kan brukes i samspill med flerbrukshuset. Området avsatt til konsertscene og en eventuell etablering av amfi på nordsiden av Givra vil underbygge dette.

7.12 Barn og unges interesser

Reguleringsplanen vil i stor grad forbedre tilbudet og tilretteleggingen for barn og unge i området, og skape flere møteplasser. Flerbrukshuset vil skape mer aktivitet rundt Vinstrahallen og i tillegg mer varierte aktiviteter. For eksempel kan en se for seg at flere kulturelle aktiviteter eller funksjoner flyttes til flerbrukshuset, som kino eller bibliotek. Området som tilrettelegges for konsertscene vil kunne benyttes både for større arrangementer, for bruk i skolen, eller for fritidsaktiviteter. Planen innebærer også for tilrettelegging av friområdet i form av lekeplass og balløkke, og det åpnes for etablering av en såkalt «pumtrack» for sykkelaktivitet.

7.13 Folkehelse og kriminalitetsforebygging

Som det går fram av strategirapport Vinstra 2046, er det et mål å skape gode møteplasser på Vinstra. Å skape gode møteplasser er viktig i et folkehelseperspektiv for å stimulere til aktivitet og unngå ensomhet.

7.14 Universell utforming

Planforslaget legger til rette for universell utforming utendørs og innendørs. Det er lite høydeforskjeller i området. Gang- og sykkelveger vil ha stigning innenfor kravene til universell utforming.

For byggeformålene offentlig og privat tjenesteyting, bolig/forretning/kontor og konsentrert småhusbebyggelse er det satt bestemmelse for å sikre universell utforming av offentlige funksjoner og kontor/forretningslokaler. Det er også satt bestemmelse om hvilken andel boenheter skal være universelt utformet.

7.15 Miljø og klima – kollektivtrafikk, klimatilpasning, gange og sykkel

Planen tilrettelegger for en ny kollektivholdeplass som vil bidra til at det blir attraktivt å reise med buss. Løsningene i planen tilrettelegger for økt gange og sykkel i og gjennom området.

Det tilrettelegges for flomsikring og lokal overvannshåndtering som vil gi økt klimatilpasning i området.

7.16 Konsekvenser for næringsinteresser

Reguleringsplanens direkte virkninger for næringsinteresser vil i størst grad gjelde områdene sør for fv. 255 Vinstragata. Reguleringsplanen legger til rette for utbygging av bolig/forretning/kontor på disse arealene, i etappevis utbygging. Det er sannsynlig at en eventuell utbygging i disse områdene vil skje over et lengre tidsperspektiv, og det vurderes sannsynlig at dagens næringsdrivende i deler av området vil fortsette å drive i lengre tid før det blir aktuelt med en utbygging på deres arealer. Dette vil komme an på utviklingen i arbeidsmarkedet, boligmarkedet og demografien på Vinstra.

For øvrig vurderes det at en satsing på offentlige funksjoner i området vil kunne skape positive ringvirkninger for næringslivet i og omkring planområdet. Også etablering av ny forretnings- og kontorvirksomhet, kunne skape positive ringvirkninger for eksisterende næringsliv. Etablering av

friområdet, med tilrettelegging for aktivitet, vil kunne tiltrekke flere til området og til eventuelle forretninger.

8. RISIKO OG SÅRBARHET

Det er utført en egen ROS- analyse som er vedlegg til dette dokumentet.

Vedlegg 3: **ROS- analyse**

8.1 Metode

Det er gjennomført en ROS-analyse i henhold til plan- og bygningslovens § 4-3. I analysen er det tatt utgangspunkt i ny veileder for DSB om utarbeidelse av ROS. Metoden er nærmere beskrevet i vedlegg 3 ROS-analyse.

8.2 Evaluering av risiko

Det er vurdert 14 aktuelle risikoforhold og uønskede hendelser, som vil kunne medføre konsekvenser enten for liv og helse, stabilitet og/eller miljø.

Det er ikke identifisert noen risikoforhold som vurderes som uakseptable, eller som vurderes å kunne påvirke foreslått bruk av planområde på en slik måte at risikoen vurderes som uforsvarlig.

For de hendelser som er vurdert som akseptabel risiko er det foreslått ytterligere tiltak for oppfølging for samtlige av disse. Følgende hendelser er vurdert som akseptabel risiko (hendelsens ID-nummer i parentes):

- (1) Flom fra vassdrag
- (2) Flom fra nedbørshendelser (overvann)
- (3) Forurensset grunn
- (4) Akuttutslipp til sjø/vassdrag (anleggsperiode)
- (5) Akuttutslipp til grunn (anleggsperiode)
- (6) Støv og støy fra trafikk (også anleggsperiode)
- (7) Ulykke med farlig gods
- (8) Trafikkulykker: påkjørsel av myke trafikanter
- (9) Trafikkulykker: møteulykker og utforkjøring
- (10) Anleggsperiode: trafikkulykke, anleggstrafikk og fremkommelighet for nødeter
- (11) Ulykke under lek/fritid
- (12) Drukningssulykke
- (13) Bortfall av VA, forurensing av drikkevann, energiforsyning, telekom og IKT (anleggsperiode)
- (14) Er det potensielle sabotasje-/ terrormål i nærheten?

Gjennom videre oppfølging av de foreslåtte tiltakene, enten i forbindelse med planlegging, detaljprosjektering av bygg eller oppfølging i anleggsfase vurderes det at risikoen vil kunne ivaretas, og antatt risikonivå etter dette vil være akseptabelt eller så lavt som mulig i henhold til slik løsninger er foreslått og foreligger.

Under følger risikomatrise for de aktuelle identifiserte hendelsene, og tabell med oversikt over foreslåtte tiltak for videre oppfølging.

Tabell 2: risikomatrixe for aktuelle identifiserte hendelser.

	Ufarlig	En viss fare	Farlig	Kritisk	Katastrofe
Svært sannsynlig					
Meget sannsynlig	Liv og helse: 5 Stabilitet: 5, 9 Miljø: 9	Liv og helse: 9 Miljø: 5			
Sannsynlig	Liv og helse: 2 Stabilitet: 2, 6, 8, 11 Miljø: 6, 8, 10, 11	Liv og helse: 6, 8, 10, 11 Stabilitet: 10 Miljø: 2			
Mindre sannsynlig	Liv og helse: 4, 12, 13 Stabilitet: 3, 4, 7, 12 Miljø: 12, 13, 14	Liv og helse: 1, 3 Stabilitet: 1, 13, 14 Miljø: 1, 3, 4, 7		Liv og helse: 7, 12, 14	
Usannsynlig					

Tabell 3: Oversikt over foreslåtte tiltak for videre oppfølging.

ID	Tilknyttet uønsket(de) hendelse(r)	Tiltak	Når/hvordan
1	Flom fra vassdrag	Flomtiltak langs Givra	De planlagte flomtiltakene er under detaljprosjektering, og det aktuelle området er avsatt til blågrønn struktur med tilhørende bestemmelse om at området skal benyttes til flomsikringstiltak.
2	Flom fra nedbørshendelser (overvann) – Svikt i avløps-håndtering/ overvannshåndtering)	Tiltak for overvannshåndtering	Overordnet skisse for overvannshåndtering som vedlegg til reguleringsplanen.
3	Forurensset grunn	Det må tas prøver av grunnen der det er mistanke om forurensning i grunnen før videre utbygging eller graving i områdene.	Det settes krav i bestemmelsene om prøvetakning og tiltaksplan for håndtering av massene ved utbygging eller graving i området.

Tilknyttet uønsket(de)			
ID	hendelse(r)	Tiltak	Når/hvordan
6	Støv og støy fra trafikk	Det vurderes at det i hovedsak ikke vil være behov for støv- og støyskjerming langs fylkesvegen. Dersom det anses som nødvendig med støyskjerming for å ikke overstige grenseverdiene i T1442, vil det etableres fasadetiltak på bebyggelse som føres opp i henhold til reguleringsplanen	Det vurderes at det i hovedsak ikke vil være behov for støv- og støyskjerming langs fylkesvegen. Dersom det anses som nødvendig med støyskjerming for å ikke overstige grenseverdiene i T1442, vil det etableres fasadetiltak på bebyggelse som føres opp i henhold til reguleringsplanen
8	Trafikkulykker: påkjørsel av myke trafikanter	Trafikksikkerhetstiltak der dette er nødvendig.	Hensiktsmessige krysningspunkt og kollektivholdeplass med fokus på trafikksikkerhet sikres gjennom reguleringsplanen.
9	Trafikkulykker: møteulykker og utforkjøring	Trafikksikkerhetstiltak der dette er nødvendig.	Inntegning av frisktlinjer og vurdering vurderinger rundt plassering av nye veger gjøres gjennom planarbeidet.

9. AVSLUTTENDE DRØFTING OG ANBEFALING

Forslag til reguleringsplan for Vinstra park følger opp intensjonene i overordnede planer og prosjektet Vinstra 2046. Utviklingen av en viktig del av Vinstra sentrum skal bygge på kvaliteter både som bo-, handels- og som rekreasjonsområde.

Et viktig mål er å tilrettelegge for en utvikling som kan gi et område på myke trafikanters premisser som har grønnstruktur og en tetthet som gir gangstrøk og gode oppholdsarealer mellom husene.

Det legges fram to alternative planforslag for å få innspill til reguleringsplan med og uten regulering til boligformål for arealet på brinken langs Gamle Skåbuveg. Innslag av boliger vil kunne være positivt for det nye friområdet da det vil gi liv og «øyne» gjennom døgnet. Samtidig er det viktig at parkdraget blir et offentlig areal for felleskapet og ikke privatisert med preg av boligområde. Dette gjør at det vil være avgjørende at et eventuelt boligprosjekt på denne brinken gis riktig skala og utstrekning. I illustrasjonsplan er det foreslått to etasjer pluss en delvis nedgravd sokkeletasje og parkering under terreng. Boligene må ha en buffersone mot Givra og mot den nye gangstien til Vinstra vgs.

Gangvegen skal bygges i ny trasé for å ivareta krav til universell utforming. Det må være en viss avstand fra gangvegen til boligområdet. Dette både for å ivareta terrengarrondering av sideterrenget til gangvegen, men også for å unngå privatisering eller at trafikken på gangvegen blir til sjenanse for beboerne. Adkomst til boligene må skje fra Sundheimsvegen og vil fordre en kjørebri nummer to over Givra, da det ut fra terrengforhold og trafiksikkerhet ikke kan anbefales å etablere adkomst fra Gamle Skåbuveg.

I alternativet der en velger å ikke bygge boliger på arealet vil en måtte restaurere terrenget med noe oppfylling. Det kan gjøres med masseoverskudd fra bygging av flomsikringen. Videre må det sees på hvordan området kan aktiviseres for å bli en del av parkdraget. Arealet vil bidra til å gi en god visuell og funksjonell sammenheng mellom Vinstra vgs og den nye parken.

I etterkant av konkurransefasen er arealene sør for Vinstragata innlemmet i planområdet som et transformasjonsområde. Disse tomtene er flate og vil være relativt enkle å bygge ut. På steder som har relativt lite potensial for vekst vil det være viktig å tenke stedsutvikling i punkter for å skape gangforbindelser og sammenheng. I aksen fra det nye flerbrukshuset og Vinstrahallen til den eksisterende nærbutikken vil det være liv og aktivitet. Det er i planforslaget tilrettelagt for at denne aksen kan ende i et torg som også vil kunne bli et attraktivt sted for servering og detaljhandel. En start av utviklingen i denne aksen vil kunne gi grobunn for en god sentrumsutvikling videre østover på sikt.

En organisering av boligene sør for Vinstragata i en kvartalsstruktur med smett og gangforbindelser vil gi et attraktivt boligstrøk. To tverrgater inn fra Vinstragata vil bidra til å organisere området på en god måte. Dette grepet sammen med kollektivterminalen, innsnevring, kanter og beplantning vil gi denne vegen en annen karakter enn i dagens situasjon. Landevegen omformes til gate. Hastigheten skal ned og ferdseilen blir mer på myke trafikanters premisser. Strekningen er en del av omkjøringsveg når E6 er stengt. Dette må ivaretas i utformingen, men det er mange eksempler på tilsvarende omkjøringsveger som går gjennom miljøgater eller tett by.

10. REFERANSER

1. **InnlandsGIS.** *InnlandsGIS*. [Internett] [Sisert: 27 01 2020.]
<https://geocortex3.innlandsgis.no/Html5ViewerNorsk/index.html?viewer=InnlandsGIS5.InnlandsGIS&locale=nb#>.
2. **Oppland fylkeskommune.** *Regional plan for attraktive byer og tettsteder*. 2016.
3. **Nord-Fron kommune m.fl.** *Vinstra 2046 - En framtidsretta by midt i Gudbrandsdalen*. 2018.
4. **Riksantikvaren.** Askeladden. [Internett] [Sisert: 27 01 2020.]
<https://askeladden.ra.no/AskeladdenRedigering/#dashboard>.
5. **Miljødirektoratet.** Miljøstatus. [Internett] [Sisert: 27 01 2020.]
<https://miljostatus.miljodirektoratet.no/>.
6. —. Naturbase. [Internett] [Sisert: 27 01 2020.] <https://kart.naturbase.no/>.
7. **NIBIO.** Kilden. [Internett] [Sisert: 27 01 2020.] <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/>.
8. **Norges vassdrags- og energidirektorat.** NVE Atlas. [Internett] [Sisert: 27 01 2020.]
<https://atlas.nve.no/Html5Viewer/index.html?viewer=nveatlas#>.
9. **Norges geologiske undersøkelse.** NGU Radon aktsomhet. [Internett] [Sisert: 27 01 2020.]
http://geo.ngu.no/kart/radon_mobil/.
10. **Statens vegvesen.** Statens vegvesen Vegkart. [Internett] [Sisert: 27 01 2020.]
<https://www.vegvesen.no/nvdb/vegkart/v2/#kartlag:geodata/@600000,7225000,3>.
11. Rambøll. Trafikkundersøkelse Vinstra. Resultat fra registreringer. Januar 2017

11. VEDLEGG

- 11.1 Referat fra oppstartsmøte
- 11.2 Innspill (ved varsel om oppstart)
- 11.3 ROS-analyse
- 11.4 Støyberegning
- 11.5 Illustrasjonsplan