

Planinitiativ

etter Forskrift om behandling av private forslag til detaljregulering etter plan- og bygningsloven, § 1. Krav til planinitiativ. *Omregulering av Mjøsparken, gnr/bnr* i Ringsaker kommune.

Iht. ovennevnte avklares i nødvendig grad videre forskriftens § 1. *Krav til planinitiativet*, bokstaver a) til l) for anmodning om oppstart av detaljregulering:

a) Formålet med planen

Formålet med planen er å omregulere deler av *Detaljreguleringsplan for Mjøstårnet* (planident: 2015060867), for kontorbebyggelse over deler av parkeringsområdet mot E6 (se forslag til planavgrensning på neste side).

Plankonsulent er Voll Arkitekter på vegne av forslagstiller AB Invest.

b) Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet

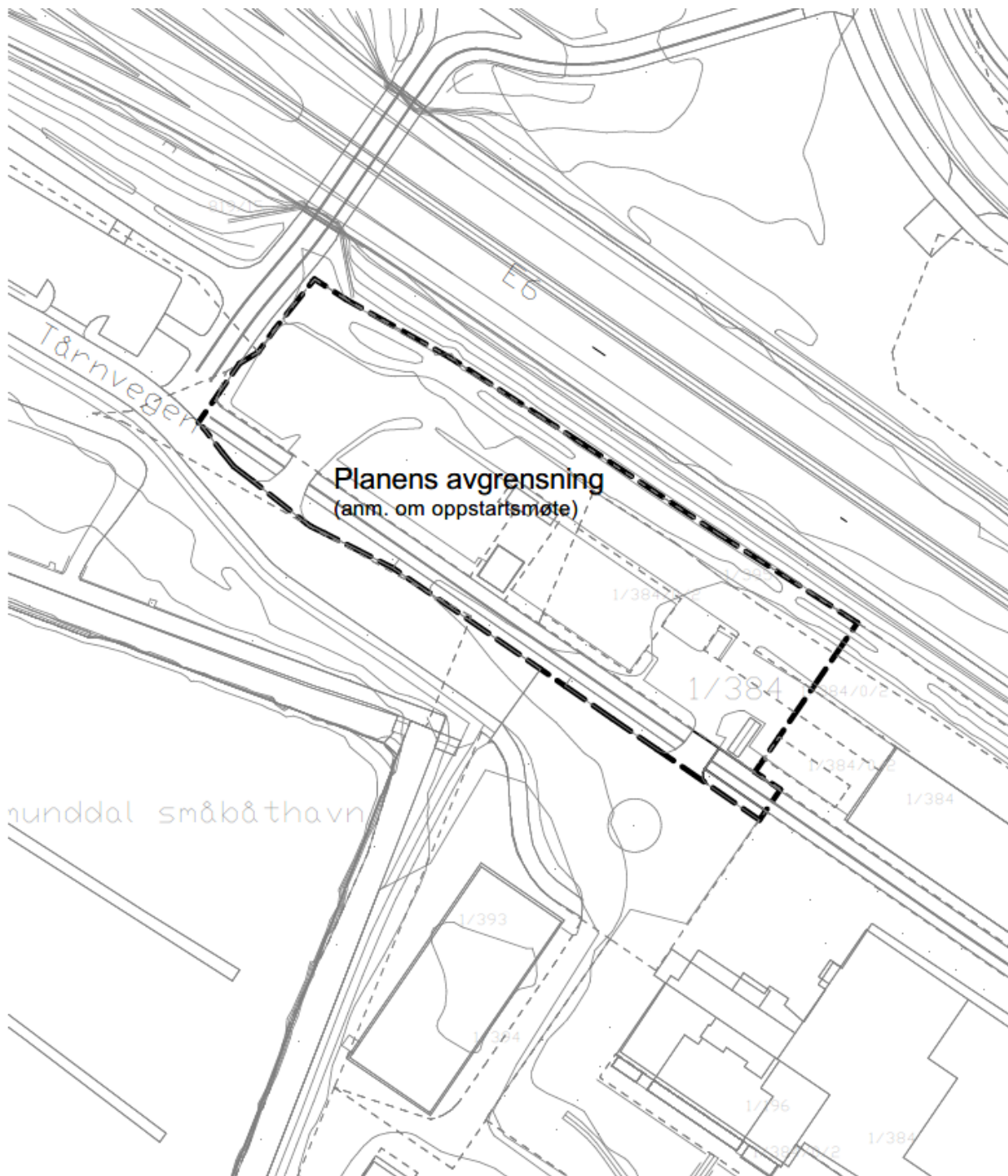
Planområdet ligger sentralt til i Brumunddal i Ringsaker kommune, mellom E6 og Mjøsa og er en del av området Mjøsparken med Mjøstårnet som landemerke.



Figur 1 Områdets plassering i kommunen (lite kart) og lokalt i Brumunddal.

Det ønskes en avklaring med Ringsaker kommune om planens nøyaktige avgrensning før varsling om oppstarts av planarbeid. Særlig bes det om forhold til eksisterende plan, sikt i avkjørsler m.m.

Foreslåtte avgrensning er derfor ment å presentere området for ny bebyggelse og omliggende samferdselsareal som kan kreve inngrep (fortau og sykkelveg). Området er ca. 5 daa.



Figur 2 Forslag til planens avgrensning.

Hensyn til 200-års-flom er redegjort for i eksisterende plangrunnlag (detaljregulering og KPA). Konsekvenser og evt. avbøtende tiltak for inneværende planforslag vil avklares til komplett planforslag sendes inn. Punktet er også del av forslag til ROS-tematikk.

Området kan få virkning utenfor planområdet. Direkte ved at avstand til veg og E6 må redegjøres for i planprosessen. Det er har før anmodning om oppstartsmøte vært dialog mellom kommunen og utbygger. Det har tidligere vært dialog med Nye veier og Statens vegvesen. Planmaterialet utarbeides i samarbeid med vegkonsulent (Sweco). En vurdering av sikkerhetsavstand fra E6 til ny bebyggelse

med bærende konstruksjoner er vedlagt anmodningen om oppstart.

Ny reguleringsplan vil kunne få innvirkning på trafikkmengde, bruk av fortau og sykkelveg og parkering. Øvrige funksjoner som er ivaretatt i innenfor området i eksisterende plan vil måtte påvises ivaretatt eller flyttet dersom nødvendig. Det forutsettes dialog med kommunen om hvilke deler av eksisterende plan som videreføres i ny plan.

Dagens ÅDT legges til grunn, men fremtidig trafikk og parkeringsbehov som følge av ny bebyggelse tas med i framskriving av trafikk. Områdets sentrale beliggenhet kan få positiv effekt for bruk av gange og sykkel da forbindelsene fra omliggende områder, herunder Brumunddal sentrum, er gode.

Ny bebyggelse vil kunne få en svært positiv effekt for eksisterende bebyggelse og uterom som er dels utsatt for støy fra E6. Ny bebyggelse vil fungere som støyskjerm. Støy som treffer kontorbygg må tas i fasade med byggetekniske løsninger. Det innhentes støyfaglig vurdering til reguleringsplanen.

c) Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak

Det planlegges for kontorbygg. Bebyggelsen plasseres på søyler over dagens overflateparkering.

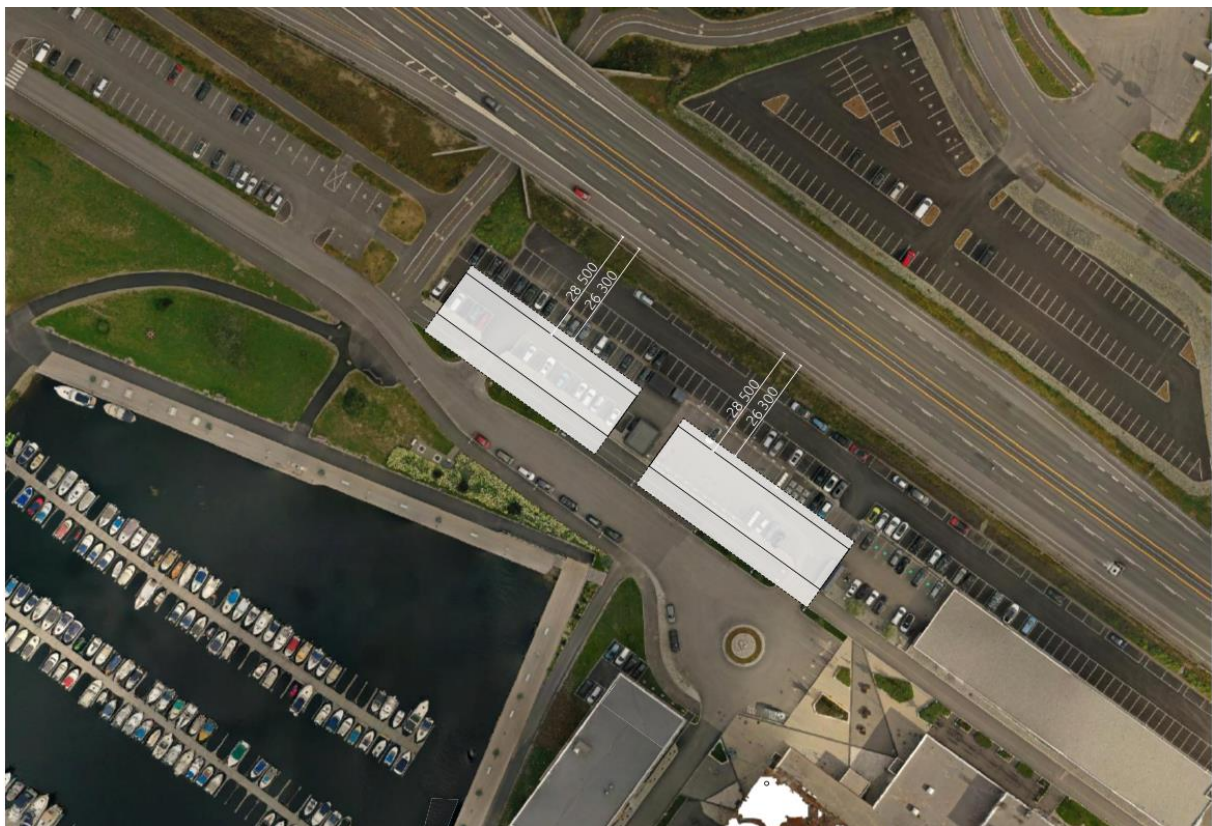
Nøyaktige regulerte høyder avklares i planprosessen. Det planlegges ikke for byggehøyder over de som er vedtatt i eksisterende plan, da mtp. omliggende bebyggelse til Mjøstårnet. Plan på grunn vil ivareta en åpen løsning for å ivareta parkering og atkomst, samt eksisterende teknisk infrastruktur. Byggets hovedfunksjoner vil plasseres over terreng. Innganger med trapp og heishus vil trekkes ned til terrenghøyde, med evt. nødvendige tilpasninger. Dette ivaretar sikkerhet til kontorbebyggelsen for en 200-årsflom. Høyde over terreng sikrer også at det er en anbefaling ut fra trafiksikkerhet, jf. Notat Sweco (se vedlegg) at bebyggelsen har fri høyde under på 4,7 meter. Såfremt høyden på 4,7 meter ivaretas kan utkraget del over dette plasseres mindre enn 28,5 meter fra rekkverk på E6 (se snitt neste side). Det forutsettes da en konstruksjon som kan motstå potensielle ulykker med den energien som et sammenstøt eller lignende vil påføre bygget. Det kan være aktuelt å få en overordnet vurdering fra Rådgivende ingeniør bygg (Rib) i reguleringssaken. Sikkerhet til veg er også vist til i andre deler av planinitiativet og det er dialog med Nye veier og Statens vegvesen.





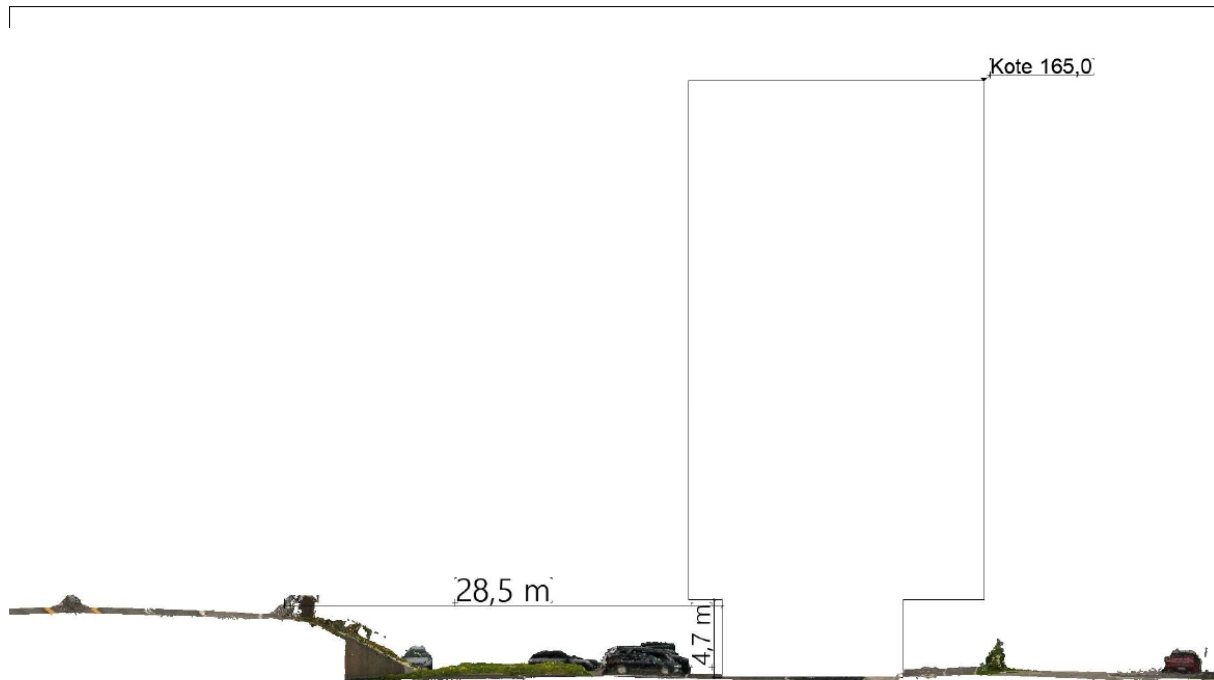
Figur 3 Illustrasjon av eksisterende bebyggelse sammen med volum for foreslått ny bebyggelse.

Byggene vil også krage ut over dagens fortau og sykkelveg som går langsmed planlagt bebyggelse i sør-vest og betjener det øvrige området av Mjøsparken. Minimum fri høyde her må ivareta påkrevd høyde for vedlikeholdskjøretøy, som brøytebil o.l.



Figur 4 Foreløpige situasjonsplan med avstand til fildelinje for sørgående trafikk, E6 og avstand til kant mot E6.

d) Utbyggingsvolum og byggehøyder



Figur 5 Foreløpige snitt av planlagt bebyggelse. se også vedlegg 5, illustrasjoner.

Bebyggelsen plasseres på f.eks. søyler eller sokkel over dagens terreng for å best mulig å ivareta dagens parkeringsflater og sikkerhetsmargin jf. Swecos notat om sikkerhetsavstand til E6, hvor det også anbefales en fri høyde under bebyggelsen til minimum 4,7 meter. Den åpne høyden vil ivaretas også for flomhensyn og hensyn til ferdsel og vedlikehold under utkraget del over offentlig fortau og sykkelveg. Det planlegges for kontorbygg over åpen 1. etasje. Byggehøyder vil forholde seg til omliggende regulerte høyder fra gjeldende plan, foruten om selve Mjøstårnet.

e) Funksjonell og miljømessig kvalitet

Det planlegges for kontorbygg nært Brumunddal sentrum. Området er tilknyttet øvrig sentrumsområde i Kommuneplanen via fortau og sykkelveg under E6, samt bilatkomst. Dette vil gi flere arbeidsplasser sentralt plassert og gir et godt utgangspunkt for reiser med gange- og sykkel.

Nærhet til E6 gir også kort vei langs eksisterende infrastruktur for de som reiser med bil over lengere avstander. Dagens parkeringsområde vil i stor grad videreføres og det er i dag flere ladepunkter for elbil. I forhold til beliggenhet og nye (restriktive) krav til parkering som er utarbeidelse av Ringsaker kommune vil kunne gi en positiv effekt for miljø.

Bebyggelsen vil også stå på søyler over parkering på dagens nivå. Dette vil gjøre bygget bedre sikret mot 200-årsflom i Mjøsa. Høyden på parkeringsområdet under avgjøres av både høyde for parkering og høyde fri høyde for bygg utkraget over fortau og sykkelveg på minimum 4 meter.

Byggene vil i stor grad kunne skjerme bakenforliggende boligbebyggelse med uterom for støy fra E6.

f) Tiltakets virkning på, og tilpasning til, landskap og omgivelser

Innenfor gjeldende reguleringsplan er Mjøstårnet bygget, som også med fremtidig bebyggelse vil være det mest iøynefallende punktet i landskapet og omgivelsene. Eksisterende bebyggelse rundt Mjøstårnet slutter naturlig opp om bebyggelsesmiljøet og det tas utgangspunkt i å tilpasse seg den lavere bebyggelsen med samme regulerte høyder som i eksisterende plan.

Området er i dag brukt til parkering og teknisk infrastruktur, som i stor grad bevares videre da bygget bygges på søyler, ca. 4,7over dagens terreng.

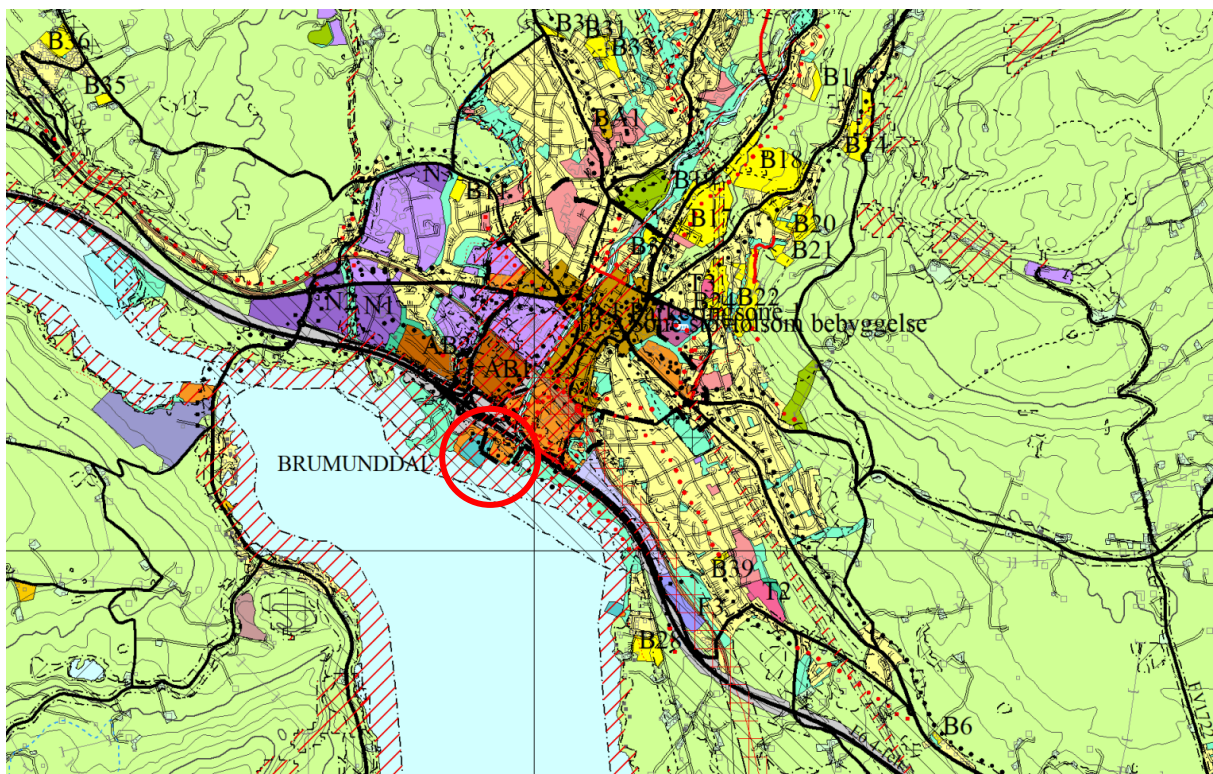
Omliggende områder består i stor grad av samferdselsformål, veg, kollektivholdeplass,

Der er flere trafostasjoner for omliggende bebyggelse og ladeanlegg til parkering rundt området, som må ivaretas.

g) Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid

Planen er en omregulering, som etter plan- og bygningsloven behandles som ny reguleringsplan etter § 12-14, første ledd: «For utfylling, endring og oppheving av reguleringsplan gjelder samme bestemmelser som for utarbeiding av ny plan». Endelig planavgrensning avklares med Ringsaker kommune i oppstartsmøte og tilbakemeldingsbrev.

Kommuneplanens arealdel (KPA) 2022-2026 er nylig rullert og vedtatt med ikrafttredelsesdato 21.12.2022. Her er området vist som *Andre typer bebyggelse og anlegg*.



Figur 6 Utklipp fra kart til KPA 2014-2025, plankart Brumunddal og omegn. Rød ring er satt på for å markere planområdets ca. beliggenhet.

KPAens Bestemmelser og retningslinjer avklarer at dette er bebyggelse nevnt i § 2.5 Bebyggelse (andre typer bebyggelse og anlegg).

1) *Bybebyggelsesområdene skal være støtteområder rundt sentrum. Områdene tillates omformet til bybebyggelse med en kombinasjon av virksomheter og boliger, fortrinnsvis med virksomheter på gateplan mot eksisterende eller framtidige hovedgater. Herunder nødvendige grønt- og utearealer til bebyggelsen. Områder nær Brumunddal og Moelv sentrum skal utvikles med høy utnyttelse og effektiv arealbruk. Omforming avklares gjennom reguleringsplan.*

2) *Det tillates arealbruk tilsvarende sentrumsområder med unntak av at forretning med detaljhandel skal begrenses til plasskrevende varegrupper som ikke kan innpasses i senterområdene. Forretninger med plasskrevende varer skal lokaliseres nær hovedvegnett og ha god adkomst. Med plasskrevende varer menes: Biler og motorkjøretøy, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, møbler og hvitevarer samt varer fra planteskoler og hagesentre. Engroshandel – forretninger for handel med andre næringsdrivende - kan tillates.*

3) *Varehandel skal lokaliseres innenfor gangavstand fra sentrum, bussholdeplass med høy frekvens eller jernbanestasjon. Arealkrevende handelskonsepter som ikke egner seg i sentrum, men som bør lokaliseres sentrumsnært eller i områder med god kollektivtransport, kan avklares gjennom detaljreguleringsplan.*

4) *Eksisterende virksomheter med næring/industri, forretning og tjenesteyting kan opprettholdes og videreutvikles innen rammene av vedtatte reguleringsplaner.*

5) *Dagligvarehandel kan tillates i områder med høy andel boliger og etter avklaring i Reguleringsplan.*

I § 3.1 Veger, gang- og sykkelveger avklares det i retningslinjer til bestemmelsene, blant annet at:

c) *For byggegrenser og avkjørsler for fylkesveger og E6 i uregulerte områder vises til vegnettsplan for Innlandet fylke og Norsk vegdatabase (NVDB) der de til enhver tid gjeldende generelle byggegrenser og holdningsklasser for avkjørsler finnes.*

KPA, Vedlegg 1 – Parkering til KPAen Bestemmelser avklarer følgende:

1.1 *Bestemmelsen anvendes ved nybygg, hovedombygging, tilbygg eller endret bruk av eksisterende bygninger.*

1.2 *For utforming av permanente parkeringsplasser skal den til enhver tid gjeldende håndbok fra Statens vegvesen om "Veg- og gateutforming" legges til grunn. Kommunens retningslinjer for gater og veger vil gi ytterligere føringer.*

1.3 *Kommunen vurderer i hvert tilfelle om behovet for parkeringsplasser er tilfredsstillende ivarettatt. Det skal legges vekt på at parkeringskravet dekker bebyggelsens eget behov og ikke belaster omgivelsene. Kommunen kan vedta annet parkeringskrav enn angitt minimumskrav. Ved utbygging av bebyggelse som nevnt i §§ 3,4 og 5 som etter utbygging får et bruksareal over 1000 m² kan det stilles krav om et visst antall lade plasser og krav til lade plassen(es) kapasitet og tilgjengelighet dersom kommunen vurderer lade kapasiteten i området som for liten. P-krav avklares i tidlig fase etter en dokumentasjon fra tiltakshaver, og vedtas endelig i byggesaken. Det kan i særlige tilfeller gis dispensasjon.*

1.4 *Alle arealer regnes etter NS 3940 – bruksareal (BRA).*

1.5 *Ved beregning av antall parkeringsplasser skal sluttantallet alltid rundes oppover til nærmeste hele tall.*

1.6 Minimumsbestemmelsene i gjeldende byggt teknisk forskrift (TEK) skal legges til grunn. Minimum 5 % av parkeringsplassene til ansatte og besøkende bør være tilpasset mennesker med nedsatt funksjonsevne (minimum 1 plass). Plassene skal være tydelig merket og ligge så nær inngangene som mulig.

1.7 Sone 1 omfatter sentrum og sentrumsnære områder i Brumunddal og Moelv slik det er vist med bestemmelsesområde i plankartet til kommuneplanens arealdel. Sone 2 omfatter øvrige deler av kommunen.

1.8 Besøkparkering inngår i beregnet parkeringsdekning etter §2.

1.9 Krav til biloppstillingsplasser gitt i godkjent/gjeldende reguleringsplan går foran disse bestemmelsene.

(...)

§ 3 Kontor og forretninger

3.1 Kontor og forretninger skal ha minimum 10 parkeringsplasser pr. 1 000 m².

3.2 I tillegg skal det avsettes nødvendig lasteareal for varetransport.

Retningslinjer for bybebyggelse

a) Områder for bybebyggelse ligger inntil eller nær sentrum i Brumunddal og Moelv, og skal være områder med høy bygningsmessig tetthet og med gode byrom (gater, plasser, torg og gårdsrom). Byutviklingsprosjekter skal utformes slik at de tilrettelegger for kommunikasjon, bevegelse og sikt mellom byområdene. Ved byutvikling og omforming i bybebyggelsesområder kan det tilrettelegges for store funksjoner, men det skal samtidig sikres at bebyggelsen har en skala som er tilpasset byen både med hensyn til arealer, høyder, volum og proporsjoner.

b) Ny bebyggelse skal tilrettelegge for aktivt byliv i byrommene. Nye byrom skal etableres med trafikksikre gangforbindelser og gode forhold for myke trafikanter. Nye byrom skal vurderes etablert for å ivareta visuelle forbindelser i bystrukturen og gangforbindelser for myke trafikanter. Byrom i byutviklingsområdene skal lokaliseres og utformes slik at de får godt lokalklima, gode solforhold og akseptabelt støynivå.

c) Det tillates blandet bruk som byggeområder boliger, kontor, offentlig og privat tjenesteyting, hotell/overnatting, bevertning, og annet som bør lokaliseres nær sentrum av tettstedene. Herunder nødvendige grønt- og utearealer til bebyggelsen.

d) Det er ønskelig å øke gjennomsnittlige byggehøyder og grad av utnytting i sentrumsnære områder. Byggehøyder på 4-5 etasjer eller mer avklares gjennom reguleringsplan forutsatt et det er forenlig med hensynet til bevaringsverdige bygninger og bygningsmiljøer.

e) Ved boligfortetting i byggeområder for bybebyggelse bør det vektlegges en variert boligstruktur.

f) Dersom eksisterende ervervsvirksomheter nær Brumunddal og Moelv sentrum flytter eller opphører, vil kommunen være positiv til at potensialet for ny og mer effektiv bruk og eventuelle muligheter for å utvikle områdene som en del av sentrum vurderes.

Det er utarbeidet en Konsekvensutredning for KPA2014-2025, som dels ivaretar punkter for Byutvikling i Brumunddal (revidert 10.06.2014):

Viktigste målsettinger for langsiktig utvikling i kommuneplan 2014-2025

- Fortetting og økt utvikling i og nær sentrumsområder og nær kollektivknutepunkt
- Tilpasning til vedtatt løsning for ny vegadkomst fra E6, inkl mer offensiv målsetting for arealbruk på Granerudjordet og langs Strandsagvegen.

- *Omforming til bybebyggelse og økt utnytting av områder langs E6 og mellom E6 og sentrum.*
- *Justering av byggeområder i utkanten av Brumunddal inkludert tilbakeføring av noen arealer til LNF-formål.*
- *Redusert fokus på boligbyggeområder som ligger langt fra sentrum og økt fokus på fortetting og ifylling i områder nærmere sentrum.*
- *Utvikling av strandsonen langs Mjøsa og grønne forbindelser mellom sentrum og Mjøsa for å aktivisere strandområdene for befolkningen og øke sentrum sin attraktivitet som boområde.*

Plankonsulentens vurdering er at området i funksjon og nyere tids utvikling er en del av Brumunddal sentrum. Området ved Mjøstårnet innehar både boliger, kontor, Hotell og offentlige anlegg. Det er av den grunn og for å understøtte disse bygget god infrastruktur som muliggjør alternativ transport til bil, gjennom gode gang- og sykkelforbindelser og holdeplass for buss.

Foreslått planavgrensning omfattes av to gjeldende reguleringsplaner for Mjøstårnet (2016) og ny E6 (2016). Prosjektene i begge reguleringsplanene er bygget ut. Planen definerer ny byggelinje mot E6. Dette er tidlig avklart i vedlagt notat fra Sweco (vedlegg 7) og dialog med vegmyndigheter.

Ut fra tidligere regulering for Mjøstårnet (med tilliggende bebyggelse i planen) er det gjennom bruk tydelig at parkeringskravet er for høyt. Eierskap av dagens parkeringsplasser må løses gjennom Plan- og bygningsloven 12-14 når det privatrettslige grunnlaget er på plass. Dette gjelder også for den totale utnyttelsen av gjeldende plan.

Inneværende planforslag som det anmodes oppstart for må ivareta bestemmelser og hensyn som er fattet i gjeldende plan. Der det evt. blir konflikter mellom eksisterende og ny plan må disse vises til hvordan de er løst.

Parkering skal løses med 10 plasser per 1000m² BRA kontorbygg. Dette må sees i forhold til overskudd av parkering i dagens situasjon.

h) Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet

- Nærhet til E6, som krever avklaringer fra vegmyndighet for sikkerhetsavstand og hensyn til vei med trafikk (herunder fremskrevet trafikk og følger på omliggende veianlegg), støy og støv, samt vurdering av tiltak opp mot ulykker o.l. med evt tiltak. Sikkerhetsavstand er også relevant for konstruksjoner som evt. ligger nærmere veien enn anbefalte minimum avstand på 28,5 meter.
- Aktsomhetsområde for 200-årsflom, må ivaretas for bygg og konstruksjon. Bygget vil minimum ha en fri høyde under på 4,7 meter, jf. sikkerhetsavklaring i forhold til E6. Dette vil også slå positivt ut for flomhensyn. Innganger til trapp- og heishus må også plasseres så tilkomst kan sikres ved flom.
- Sentrumsutvikling og parkering. Forholdet mellom eksisterende parkering og bruk er ikke forenelig. Ny (rullert) KPA stiller krav lavere krav til parkering for kontor enn tidligere bestemmelser i KPA gjorde. Dette viser seg også i et totalt overskudd i parkering i nærområdet. Særlig viktig er det å regulere en parkeringsdekning som er forenelig med miljø- og klimamål. Gode eksisterende gang- og sykkelforbindelser med nærhet til Brumunddal sentrum understøtter disse mulighetene.

i) Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko for sårbarhet

- **Grunnforhold**

Det er utarbeidet geoteknisk rapport for eksisterende plan. Siden den gang er det også kommet nye retningslinjer og krav til geoteknisk vurdering. Ny geoteknisk vurdering utføres ifbm. planarbeidet til komplett planmateriale oversendes planmyndighet.

Det må ikke utføres nye tiltak i skråning mot E6 uten at dette avklares med vegmyndighet og evt. geoteknisk vurdering.

- **Samferdsel, herunder avstand til E6**

Tiltakshaver har som forarbeidet til detaljreguleringsplanen hatt flere avklaringsmøter med Nye Veier og Statens vegvesen for å tidligst mulig avklare mulighetene for å bygge nært E6.

Kontorbygg kommer tett på E6 og innenfor definert avstand til nasjonal hovedveg med fartsgrense 110 km/t. Sweco har i notat *Vurdering av avstand fra E6 for nytt kontorbygg ved Mjøstårnet*. Vurderingen tar utgangspunkt i at hvor nært et bygg kan ligge vei med utgangspunktet i at dette er et skjønsspørsmål, som må vurderes og begrunnes. Det må altså dokumenteres at sikkerhet kan ivaretas. Dersom bygg bygges helt inntil E6 må det benyttes et H4 rekkverk som sikkerhet for å hindre at biler kjører inn i bygg som potensielt kan medføre store skader på liv/helse og bygg. Det vil være lite sannsynlig å bruke et H4 rekkverk her og det er derfor vurdert avstand til kontorbygg ut fra situasjon på stedet og planlagts bygg frie høyder over bakke (utkraget del).

Videre viser Swecos notat til Statens vegvesens Håndbok N101 for å vurdere avstand til veg uten H4 rekkverk. Konklusjonen på utregninger for situasjoner er følgende:

"Sikkerhetssonebredde målt fra rekkverkslinje E6 = $11+12+5,5= 28,5m$ "

Det konkluderes med følgende anbefaling:

"For å unngå at det må etableres et H4/L4 og samtidig sikre at ikke bygget skades/ kollapser av påkjøring må kritiske bærekomponenter for bygget plasseres i en avstand på minimum $28,5 m$ fra rekkverkslinje på E6.

Bygget er plassert på skisser ca. $32,5 m$ unna rekkverkslinjen og vurderes til å ligge utenfor nødvendig sikkerhetssonebredde.

Bygget må i tillegg for den utkragede delen være min $4,7 m$ over terreng."

Fortau og sykkelveg kan vurderes speilet så fortau møter atkomst og parkering under bygg bedre som ferdselsareal.

- **200-års-flom:**

200-års-flom er vurdert til gjeldende reguleringsplan for Mjøstårnet, planID: 2015060867.

Området ligger innenfor aktsomhetssone for flom (Miljøstatus.no). Ifølge NVE er detaljeringsgraden tilpasset kommuneplannivået (KPA) og egnet til bruk som et første vurderingsgrunnlag. Videre står det at:

«Aksomhetsområdene skal legges til grunn ved fastsetting av flomhensynssoner og planbestemmelser.»

For 200-årsflom er det byggverk i sikkerhetsklasse F2 som her er relevant (kontorbygg) ifølge TEK17 § 7-2:

«2. Sikkerhetsklasse F2 omfatter de fleste byggverk beregnet for personopphold. Byggverk som kan inngå i denne sikkerhetsklassen er

- bolig, fritidsbolig og campinghytte
- garasjeanlegg og brakkerigg
- skole og barnehage
- kontorbygning
- industribygg
- driftsbygning i landbruket som ikke inngår i sikkerhetsklasse F1

De økonomiske konsekvensene ved skader på byggverket kan være store, men kritiske samfunnsfunksjoner settes ikke ut av spill.»

Særlig fordelaktig er at bebyggelsen plasseres på søyler over dagens overflateparkering. Dette medfører at bygget vil ta mindre skader av vann, som resultat av flom. Det er i eksisterende plan også beregnet flom for bebyggelse og anlegg for en 200-årsflom

Som løsning foreslås å legge en Hensynssone H320 Fareområde Flom (som i gjeldende plan). I nye bestemmelser tas relevante deler av § 8.1 Fareområde, flom (H320_1) inn i ny plans bestemmelser.

Følgende bestemmelser fra gjeldende plan kunne tilpasses ny plan, §§:

§ 3.5 Overvann og flom

Alle bygg for varig personopphold skal dimensjoneres for 200-års nedbørintensitet/flom med et tillegg for en klimafaktor på 1,2. Det benyttes NVE sine flomberegninger for Brumunda og Mjøsa – det vises til § 8.1.

Overvann ivaretas lokalt i området. Det skal så langt det er mulig løses med overflateløsninger integrert i utomhusarealene, fortrinnsvis etter prinsipper om blågrønn struktur. Rensing av avrenning fra parkeringsplasser, vegger mm kan tillates ivarettatt i fordroyning dimensjonert for årlig regnskyl/nedbørsintensitet. For øvrig tillates det avrenning direkte til Mjøsa.

I tillegg til relevante deler fra § 8.1 Hensynssoner og § 11.3 Krav om beredskapsplan for flomsituasjon fra gjeldende regulering, som også må tilpasses ny plan.

- **Vann og avløp:**

Det forutsettes nok kapasitet for vannforsyning og brannvann (herunder sprinkler) i området. dette avklares med kommunen i oppstartsmøte/tilbakemeldingsbrev. Evt. private ledningseiere i området vil varsles.

Gjeldende VA-plan bør suppleres på reguleringsnivå (overordnet VA-plan).

- **Anleggsområdet:**

Anleggsområdet må sikres med gjerder. Det bør utformes krav til anleggsplan i planens bestemmelser, som skal godkjennes av kommunen før det kan gis igangsettingstillatelse. Gående og syklende, samt evt. behov for parkering under anleggsfasen må vurderes.

- **Støy:**

Ny bebyggelse vil plasseres mellom eksisterende bebyggelse og dominerende støykilde i området som er E6. Når nye kontorbygg er ferdig bygget vil de virke som støyskjermende og gi en antatt positiv effekt for støy på eksisterende bebyggelse med tilhørende uterom.

Innvendige støyverdier for kontor må løses i konstruksjonen. Det er anbefalt støyrapport til komplett planforslag.

j) Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte som skal varsles om planoppstart

For naboer hentes matrikkeliste ut fra godkjent aktør (eTorg eller infoland). Matrikkeleiere varsles per brev eller digitalt via Altinn.

Plankonsulenten har påbegynt en foreløpig liste over berørte offentlige organer. Vi ber Ringsaker kommunen supplere denne med ytterligere myndigheter og organisasjoner. Det ønskes også en avklaring på hvilke kommunale enheter som skal varsles og om disse varsles av plankonsulent eller via planseksjonen som i alle tilfeller mottar planvarselet. Myndigheter og organisasjoner varsles per epost, såfremt epostadresse er tilgjengelig:

Hvem	Kontaktinformasjon
Innlandet Fylkeskommune	post@innlandetfylke.no
Statsforvalteren i Innlandet	sfinpost@statsforvalteren.no
Statens vegvesen region øst	firmapost-ost@vegvesen.no
NVE Region Øst	ro@nve.no
Elvia AS	firmapost@elvia.no
Samfunnsmedisinsk enhet for Hamarregionen	postmottak@hamar.kommune.no
Barnerepresentanten i Ringsaker v/Asle Berteig	asle.berteig@ringsaker.kommune.no
Sirkula IKS	
Planseksjon Ringsaker kommune	postmottak@ringsaker.kommune.no
Eldrerådet i Ringsaker	postmottak@ringsaker.kommune.no
Funksjonshemmedes råd i Ringsaker	postmottak@ringsaker.kommune.no

k) Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte fagmyndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte

Det har vært dialog med vegmyndigheter for E6 (Nye veier og Statens vegvesen) for å avklare ny byggegrense til vei. Det er så langt overordnet vektet sikkerhetsavstand for bygg (herunder de som oppholder seg i bygg og for parkering), trafikanter og fasade på bygg (herunder reklame og lys). Videre må fremskrevet trafikkmengde ta utgangspunkt i relevant omliggende utbygging og vurdere trafikk i eksisterende rundkjøring og påkjøringsrampe, samt ferdselsåre under E6. Adkomst for nødteater ved uhell og sikkerhet ved rekkverk på E6 avklares av trafikkonsulent i det videre planarbeidet. Det er dialog med vegmyndigheter og følgelig kan det komme nye aspekter før komplett planforslag foreligger.

Planen følger vanlig prosess iht. plan og bygningsloven § 12-8 *oppstart av reguleringsplan*, da omregulering behandles som ny reguleringsplan, etter Pbl § 12-14.

Det varsles oppstart per brev til naboer etter matrikkeliste som innhentes fra eTorg eller Ambita Infoland, myndigheter og organisasjoner varsles per epost og det rykkes inn annonse i avis lest på stedet. Innspill til planen sendes plankonsulent per epost eller brev.

Om planen vedtas lagt ut til offentlig høring vil berørte parter ha ny mulighet til å sende merknad til planen. Frist for å komme med merknad settes av kommunen og er normalt på 6 uker iht. pbl. Merknader legges ved saken og plankonsulent bistår kommunen med evt. endringer basert på kommunens vedtak og innsendte merknader til forslaget slik det var lagt ut på offentlig høring.

Når saken er sluttbehandlet vil normal klagefrist på offentlig saksbehandling følge.

l) Vurdering av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt

Det er ikke funnet forhold i forskrift om konsekvensutredning med vedlegg 1 eller 2 som gir grunn for konsekvensutredning eller planprogram.

Forskrift om konsekvensutredning, kapittel 2 Planer og tiltak som omfattes av forskriften, § 6 planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding, bokstav b. avklarer at:

«reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen»

Planen regulerer område iht. gjeldende *Kommuneplanens arealdel (KPA) 2014-2025 (OVERORDNET PLAN)*. det vises til pkt. g) i planinitiativet.

Plankonsulenten har vurdert tiltaket etter KU-plikten og finner ikke at det stilles krav til konsekvensutredning, herunder naturfarer:

"§ 10. Kriterier for vurdering av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn."

Ingen av kriteriene er funnet å gi vesentlig virkning for miljø eller samfunn. Aktuelle tema som er funnet viktig å avklare (jf. forslag til ROS-tema) er § 10, 3. ledd,

Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

h. risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.

Planen må, som sikret i gjeldende reguleringsplan ivareta hensyn til flom, blant annet med riktig høyde for bygg på terreng. Bergingsveier o.l. må ikke forhindres eller bygges igjen, heller ikke i anleggsperioden. Tematikken ansees som godt utredet i overordnet plan, samt gjeldende regulering.

Det er heller ikke funnet grunnlag til krav om konsekvensutredning etter vedlegg I eller vedlegg II i *Forskrift om konsekvensutredning*, med henvisning til punkter:

"VEDLEGG I. Planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som alltid skal ha planprogram eller melding og konsekvensutredning"

	A. Planer og tiltak	B. Ansvarlig myndighet og lov(er) behandlingen knyttes opp til
7.	<i>a) Jernbanelinjer for langdistansetraffikk. Flyplasser med en rullebane på 1600 meter eller lengre (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 10d)</i>	<i>Planmyndigheten. Plan- og bygningsloven. Forsvarsdepartementet er ansvarlig myndighet for militære flyplasser.</i>

	<i>b) Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk</i> <i>c) Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km</i> <i>d) Forstads- og T-baner med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.</i> <i>e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr. (mindre jernbaneanlegg omfattes av vedlegg II nr. 10c, mindre veier omfattes av vedlegg II nr. 10e)</i>	
24.	<i>Næringsbygg, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål med et bruksareal på mer enn 15 000 m² (mindre tiltak omfattes av vedlegg II nr. 11j).</i>	<i>Planmyndigheten. Plan- og bygningsloven.</i>

Plankonsulentens vurdering av Vedlegg I, pkt. 24:

Det prosjekteres ikke for veg, men forhold til veg og samferdselsformål må utredes i planens kunnskapsgrunnlag. Det stilles ikke krav til konsekvensutredning etter *Vedlegg 1, pkt. 7*.

Planen skal ivareta en utvidelse av eksisterende næringsområde. Utvidelsen vil være under 15.000 m² BRA næringsareal og får derfor ikke krav til konsekvensutredning.

"VEDLEGG II. Planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som skal vurderes nærmere"

	A. Planer og tiltak	B. Ansvarlig myndighet og lov(er) behandlingen knyttes opp til
10.	INFRASTRUKTURPROSJEKT	
b)	<i>Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg.</i>	<i>Planmyndigheten. Plan- og bygningsloven</i>
	<i>(...)</i>	
11.	ANDRE PROSJEKTER	
j)	<i>Næringsbygg, herunder kjøpesentre som ikke inngår i pkt. 10 b, bygg for offentlig eller privat tjenesteyting og bygg til allmennyttige formål</i>	<i>Planmyndigheten. Plan- og bygningsloven</i>

Planområdet er del av eksisterende planområde for Mjøstårnet, PlanID 2015060867. Det planlegges for bruk av regulert og opparbeidet infrastruktur, hvor kun mindre justeringer etter behov kan forekomme. Planforslaget vil ikke få stor innvirkning på infrastrukturen i området. Mindre hensyn til parkering, gang- og sykkelanlegg m.m. vil i så liten grad som mulig endres på.

Bakenforliggende områder vil kun få positiv effekt på sikt av at nye bygg støyskjermer de med uterom. Sentrale deler av Brumunddal vil få flere arbeidsplasser sentralt plassert med god tilkomst, iht. overordnede føringer om samordnet areal-, bolig- og transportplanlegging. Parkering beholdes i stor grad som i dagens situasjon under bygget.

Det er i tillegg gjort et grundig forarbeid med avklaringer opp mot veimyndigheter og trafikkonsulent i forhold til avstand til E6, som avklarer evt. konsekvenser til omgivelsene før saksbehandlingen starter opp. Vegmyndigheter vil holdes løpende oppdatert ettersom de ønsker og minimum iht. samhandlingsprosessen ut fra Plan- og bygningsloven.

Ut fra overnevnte argumentasjon er det plankonsulentens vurdering av det ikke skal stilles krav til Konsekvensutredning.

Konsekvensanalyse etter Statens vegvesen Håndbok V712

Det har vært dialog med Statens vegvesen og Nye veier, som henviser til planmyndighet Ringsaker kommune i spørsmål vedrørende konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven.

Forhold mellom konsekvensutredning og utredning av spesifikke faglige tema relatert til veg og samferdselsinfrastruktur, herunder sikkerhet er drøftet. Etter hva plankonsulenten erfarer har det også vært dialog mellom Ringsaker kommune og Statens vegvesen.

Statens vegvesen viser til krav til Konsekvensanalyse etter Håndbok (HB) V712. HB V712 avklarer om bruk av Håndboka:

"Metoden i håndboka er spesielt utviklet for oversiktsplaner på prosjektnivå, hvor alternative løsninger skal vurderes. Dette vil vanligvis være prosjekter på kommunedelplannivå, men i enkelte tilfeller også på reguleringsplannivå. Med tilpasninger kan metodikken imidlertid brukes på alle plantyper innen Statens vegvesens forvaltningsområde der det er aktuelt med konsekvensanalyse, også for mer strategiske planer og utredninger. Det er viktig at utredningene ikke gjøres mer omfattende enn hva som er beslutningsrelevant. Det kan være behov for å gjøre tilpasninger i detaljeringsnivå, eller det kan være aktuelt å kun bruke deler av metodikken. Det er naturlig å gjøre utredninger knyttet til overordnede og strategiske planer mindre detaljerte enn utredninger på prosjektnivå, hvor flere forutsetninger er fastsatt.

Figur 1-2 gir en oversikt av de vanligste plantypene og hvordan metoden kan tilpasses.

Plantype	Type utredning
Nasjonal transportplan	Prissatte konsekvenser (kap 5)
- Strategiske planer og utredninger Konseptvalgutredninger, regionale planer og andre strategiske planer og utredninger på overordnet nivå	- Prissatte konsekvenser (kap 5) - Ikke-prissatte konsekvenser tilpasset et grovere detaljeringsnivå (kap. 6.3)
- Kommunedelplan Krav til konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven	- Utredning som følger full metode i håndboka (kap 5 og 6)
- Reguleringsplan Kan ha krav til konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven	- Utredning som følger full metode i håndboka (kap 5 og 6) - Utredning som benytter relevante deler av metoden

Figur 1-2 Plantyper og type utredninger etter håndboka"

Det presiseres at planen ikke prosjekterer ny vei eller griper direkte inn i veiens arealer, og er derfor ikke et infrastrukturprosjekt i seg selv. Dette er også en av grunnene til krav til KU ikke gjelder for utarbeidelse av denne planen (det vises til tidligere vurdering i dette kapittelet). I HB V712 er det videre presisert at utredningen ikke skal gjøres mer omfattende enn hva som er beslutningsrelevant.

Planen stiller likevel krav til at relevant tematikk skal utredes, selv om det ikke stilles krav til konsekvensutredning. Trafikkutredningen (Trafikkonsulent) vil vurdere relevante deler av metoden i HB V712. Planforslag vil både gjennom dialog med vegmyndigheter og de faste innslagspunktene til varsel om oppstart og høring kunne kontrolleres opp mot relevant tematikk.

Det er i tidlig fase fastsatt at hensyn til nærliggende samferdselsformål er viktig å avklare. Vår vurdering er at dette bør inngå i planens faglige grunnlag på et tilpasset nivå. Sikkerhetsavstand til veg, sikkerhet for veg, sikkerhet for bebyggelse og anlegg i planen, samt øvrige forhold til trafikk m.m. må utredes, dvs. "*Utredninger som benytter relevante deler av metoden*".

Plankonsulenten imøteser fortsatt god dialog med Statens vegvesen og Nye veier ila. planprosessen (som for øvrige myndigheter og interesserte). Det vil være nyttig å avklare vegmyndigheters krav til punkter som skal ivaretas i planens faglige grunnlag og dialog med Trafikkonsulent.