

# OMRÅDEREGULERING FOR STASJONSBYEN OS

Plan ID 2017.....

## Planbeskrivelse med konsekvensutredning

Os kommune



*Stasjonsbyen Os; Utsnitt av 3D-modellen*

Plankartet er datert 30.04.2019

Bestemmelsene er datert 02.05.2019

Planbeskrivelse er datert 02.05.2019

**INNHOLDSFORTEGNELSE**

<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>2</b>
1.1. Bakgrunn og hensikt .....	2
1.2. Innhold og detaljeringsgrad i planarbeidet.....	2
1.3. Planlegger/konsulent .....	2
<b>2. BESKRIVELSE AV OMRÅDET</b> .....	<b>3</b>
2.1. Beliggenhet og planavgrensning .....	3
2.2. Eksisterende reguleringsplaner .....	4
2.3. Arealbruk og tettstedsfunksjoner .....	7
2.4. Stedsanalyse .....	8
2.5. Historisk utvikling .....	11
2.6. Flom .....	13
<b>3. OVERORDNEDE FØRINGER OG RAMMEBETINGELSER</b> .....	<b>15</b>
3.1. Nasjonale føringer .....	15
3.2. Regionale føringer .....	15
3.3. Kommunale planer og føringer .....	16
<b>4. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING</b> .....	<b>17</b>
4.1. Kunngjøring av igangsatt planarbeid .....	17
4.2. Sammendrag av forhåndsuttalelser med forslagsstillers kommentar .....	17
4.3. Medvirkningsarbeid .....	20
<b>5. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET</b> .....	<b>23</b>
5.1. Reguleringsplankartet.....	23
5.2. Reguleringsformål.....	24
5.3. Hovedgrep.....	25
<b>6. KONSEKVENsutREDNING</b> .....	<b>28</b>
6.1 Metode .....	28
6.2 Kulturminner og kulturmiljø .....	29
6.3 Naturverdier og biologisk mangfold .....	33
6.4 Jordbruksinteresser.....	35
6.5 Støy.....	36
6.6 Flom .....	37
6.7 Trafikale forhold, trafiksikkerhet og infrastruktur .....	39
6.8 Barn og unge .....	41
6.9 Friluftsliv, rekreasjon og folkehelse .....	42
6.10 Næringsliv og sysselsetting.....	43
<b>7. Visualisering av innspill - bilder fra digital terrengmodell</b> .....	<b>44</b>

Vedlegg nr 1 – Støyberegninger

Vedlegg nr 2 – Flomberegning

Vedlegg nr 3 – ROS-analyse

Vedlegg nr 4 – Notat om kulturminneverdier, Hedmark fylkeskommune datert 05.12.18

Vedlegg nr 5 – Bilder fra digital terrengmodell

## 1. INNLEDNING

### 1.1. Bakgrunn og hensikt

Hensikten med planen er å avklare hvilken type utvikling som er ønskelig for Os sentrum kommende år, og legge til rette for at ønsket utvikling finner sted. Dette innebærer å identifisere stasjonsbyens og kommunesenterets framtidige behov for arealer til boliger, ulike typer næringsvirksomhet og offentlig tjenesteyting, samt å finne løsninger for trafikkavvikling og parkering. På samme måte må stedets behov for arealer til nærrekreasjon og uteopphold (parker, friområder, turstier, etc.) identifiseres, viktige kulturminner og kulturmiljøer ivaretas, samt at stedets avgrensning mot omkringliggende landbruks- og naturområder, herunder Glåma, avklares.

Planen skal gi oppdaterte rammer for arealbruk og utbygging, der ulike behov og interesser er sett i sammenheng og hensynet til helhetlig samfunnsutvikling er ivaretatt.

### 1.2. Innhold og detaljeringsgrad i planarbeidet

Planen utarbeides som områdereguleringsplan, jf. plan- og bygningslovens § 12-2.

Planarbeidet er vurdert av Os kommune i henhold til den nye forskriften om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (KU-forskriften), som trådte i kraft 01.07.17. Kommunen konkluderer med at det er krav om konsekvensutredning i henhold til forskriftens § 6 (planer som alltid skal behandles etter forskriften):

*§ 6 – Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding:*

- a) kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningslovens § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1, og områdereguleringer etter § 12-2 når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II.*

Det tas høyde for at områdereguleringsplanen vil fastsette rammer for tiltak i vedlegg I og II, og dermed vil utløse formelt krav om utarbeidelse av konsekvensutredning. Konsekvensutredningen innarbeides som en integrert del av planbeskrivelsen, jfr. plan- og bygningslovens § 4-2. Temaene som skal utredes følger av planprogram fastsatt av Os kommune 14.12.17, sak 60/17. Os kommune er ansvarlig myndighet for utredningen.

### 1.3. Planlegger/konsulent

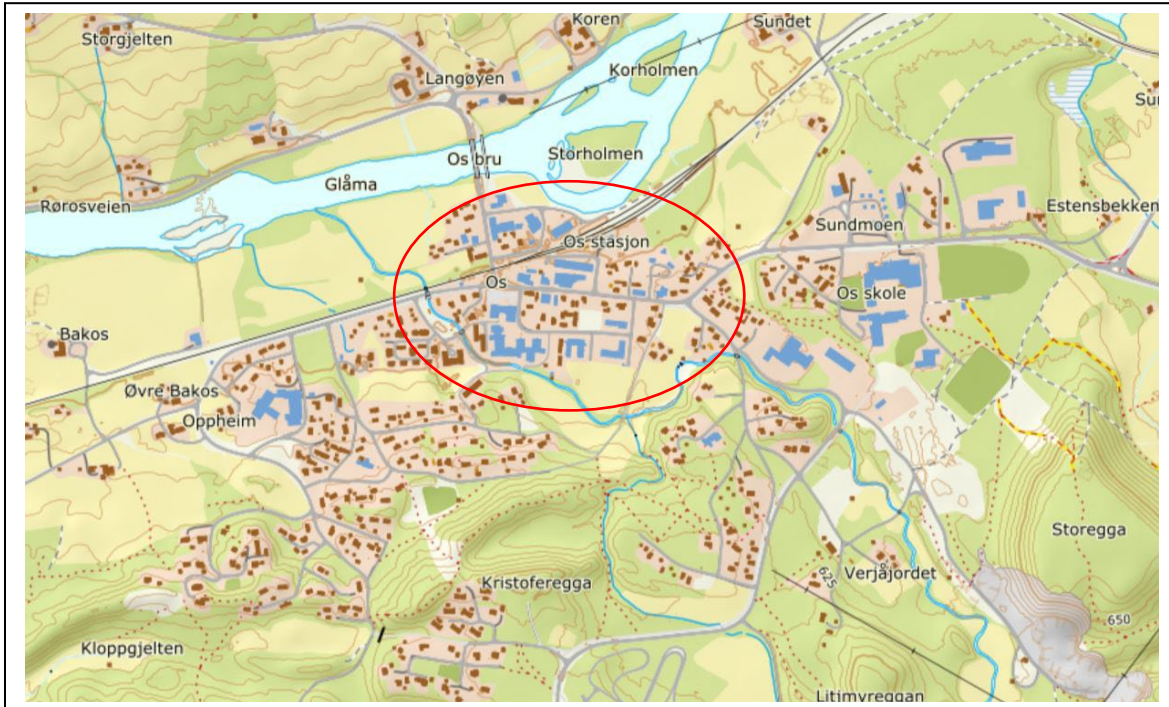
Planforslaget er utarbeidet av Feste NordØst as i nært samarbeid med Os kommune. Prosjektleder for planarbeidet har vært landskapsarkitekt Stine Ringnes, Feste Nordøst as.

Geomatikkingeniør Knut Olav Torkildsen, arealplanlegger Petter Hermansen, landskapsarkitekt Helge Bakke og arealplanlegger Anja Øren Ryen har bidratt med utredningsarbeid og utarbeidelse av plandokumenter.

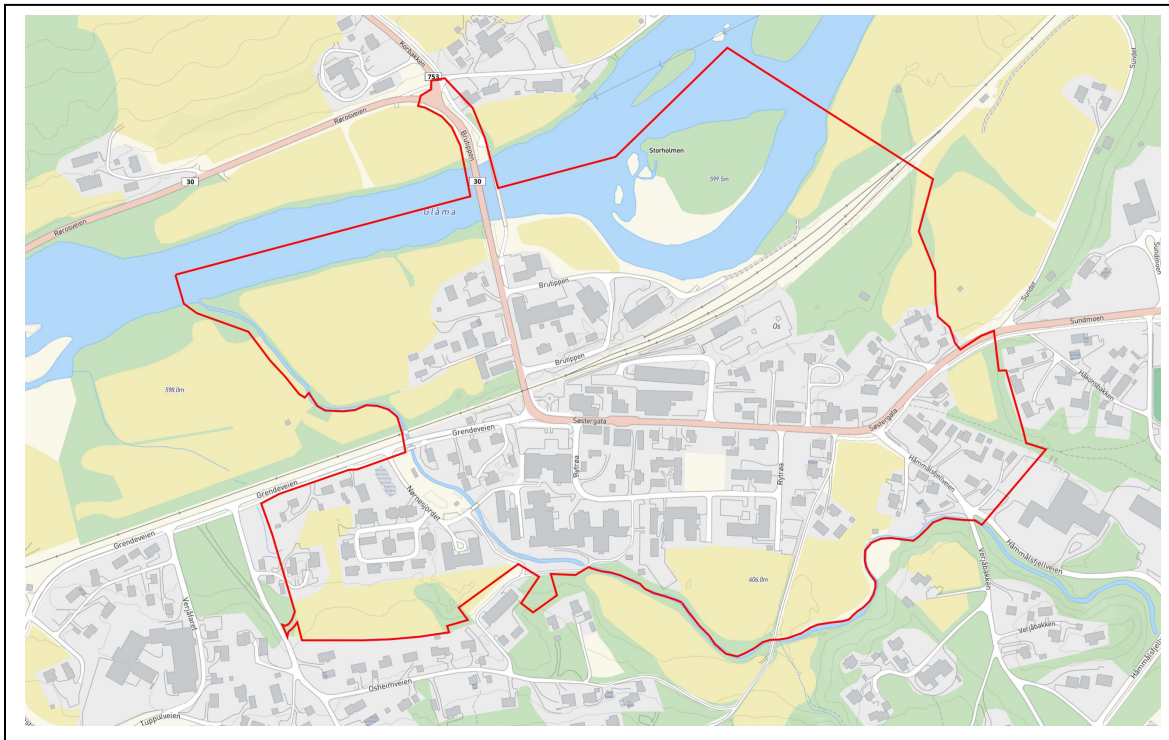
## 2. BESKRIVELSE AV OMRÅDET

### 2.1. Beliggenhet og planavgrensning

Planområdet omfatter den delen av tettstedet og kommunesenteret Os som vokste fram rundt Os stasjon etter at Rørosbanen åpnet i 1877, benevnt stasjonsbyen Os. Planområdet avgrenses av Glåma i nord, Verjåa i sør og Nørnesjordet i vest. Planområdet grenser til Sundmoen i øst.



**Figur 2.1:** Oversiktskart fra Statens kartverk – Norgeskart, viser planområdets beliggenhet (rød ring).



**Figur 2.2:** Oversiktskart fra Kommune kart. Planens avgrensning vist med rød, heltrukket linje.

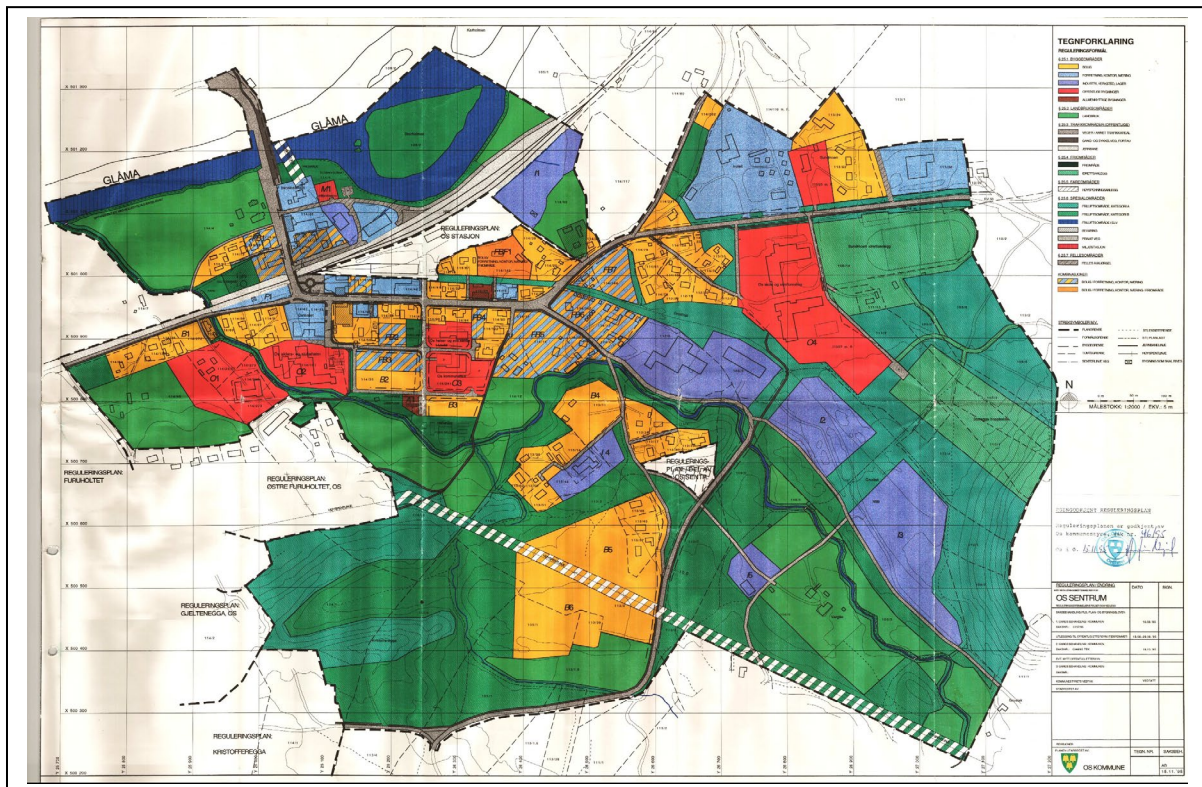
Stasjonsbyen Os utgjør dermed den historiske delen av tettstedet, og inneholder fremdeles i dag de aller fleste sentrumsfunksjoner. Stasjonsbyen skiller seg fra øvrige bolig- og næringsområder i tettstedet Os som har kommet til senere, og som omkranser stasjonsbyen i vest, sør og øst. Området Sundmoen ligger øst for stasjonsbyen. Her er det store offentlige institusjoner som skole, barnehage, samfunnshus, idrettshall og utendørs idrettsanlegg, i tillegg til boliger og næringsbygg.

## 2.2. Eksisterende reguleringsplaner

### Os sentrum.

Områdeplan for Stasjonsbyen Os erstatter reguleringsplan for Os sentrum, vedtatt 19.10.1995 (Plan ID R23) innenfor planområdet for områdeplanen. Reguleringsplanen for Os sentrum omfatter et større område enn områderegulering, dvs. også bolig- og industriområder sør og øst for stasjonsbyen, samt deler av Sundmoen. De delene av R23 som ikke omfattes av planen vil fortsatt være gjeldene.

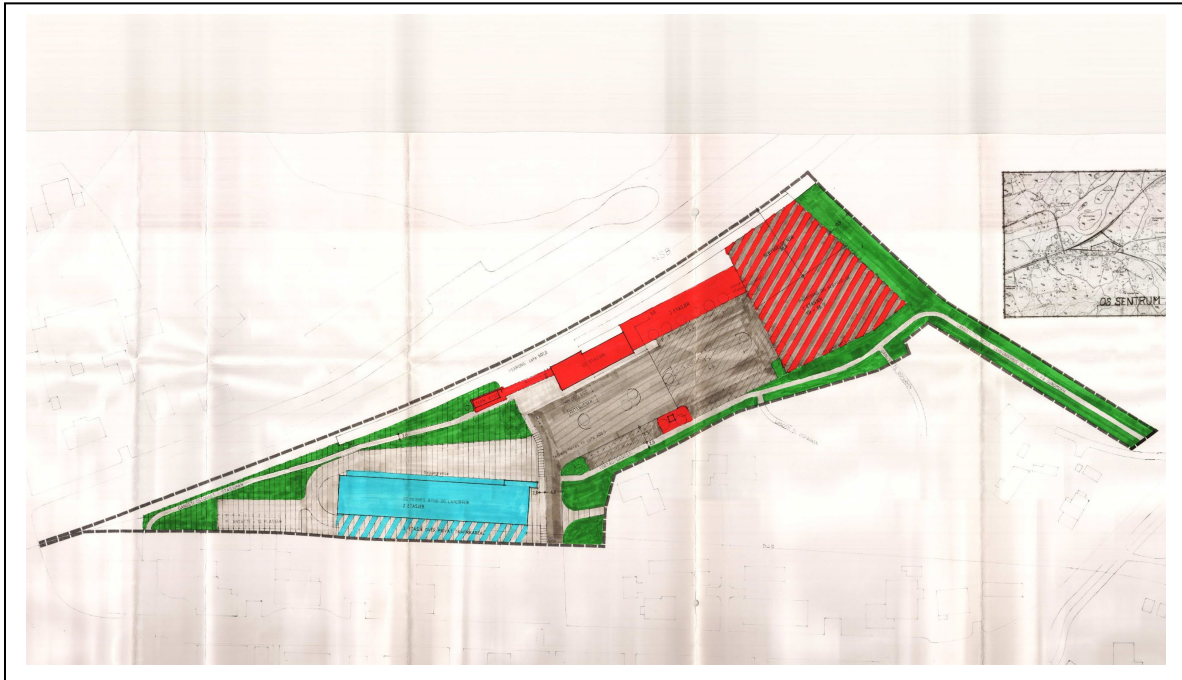
I den gjeldende reguleringsplanen er områdene i stasjonsbyen i hovedsak regulert til bolig, forretning/kontor/næring og offentlige bygninger.



Figur 2.3: Plankart, eksisterende reguleringsplan for Os sentrum, vedtatt 19.10.95.

### Os stasjon.

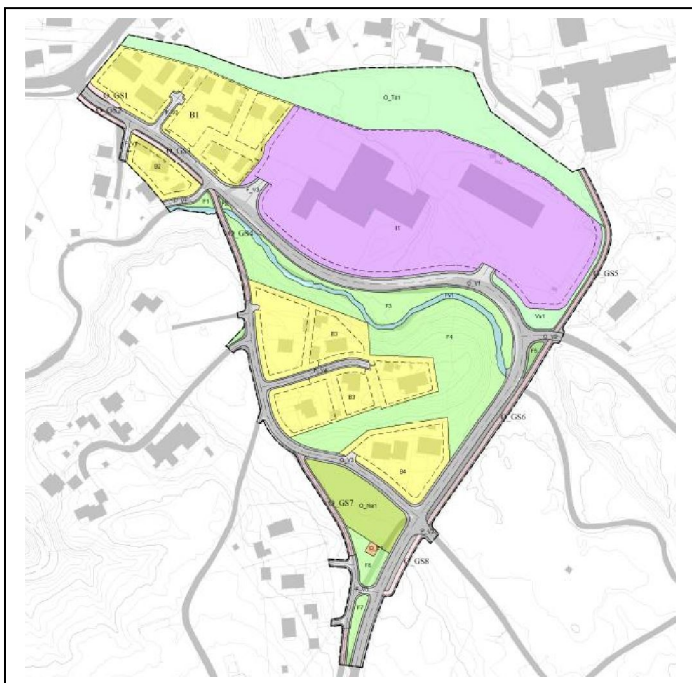
For Os stasjon gjelder reguleringsplanen «Os stasjon», vedtatt 16.03.1995 (Plan ID R22). I planen er stasjonsområdet, samt et ubebyggt område på nordøstsiden av stasjonen regulert til offentlige bygninger og parkering. Deler av Os Meieri, byggevareforretningen, er regulert til forretning og kontor. Det er regulert gangveg østover til skole og samfunnshus på Sundmoen som ikke er etablert. Områderegulering for stasjonsbyen Os erstatter reguleringsplanen for Os stasjon i sin helhet.



**Figur 2.4:** Plankart, eksisterende reguleringsplan for Os stasjon, vedtatt 16.03.95.

#### Håmmålfjellsveien.

I østre del av planområdet erstatter områdereguleringsplanen for stasjonsbyen Os deler av reguleringsplanen «Håmmålfjellsveien», vedtatt 19.11.2015 (Plan ID RD63). Delen av planen som erstattes er regulert og bygd ut til boligformål.



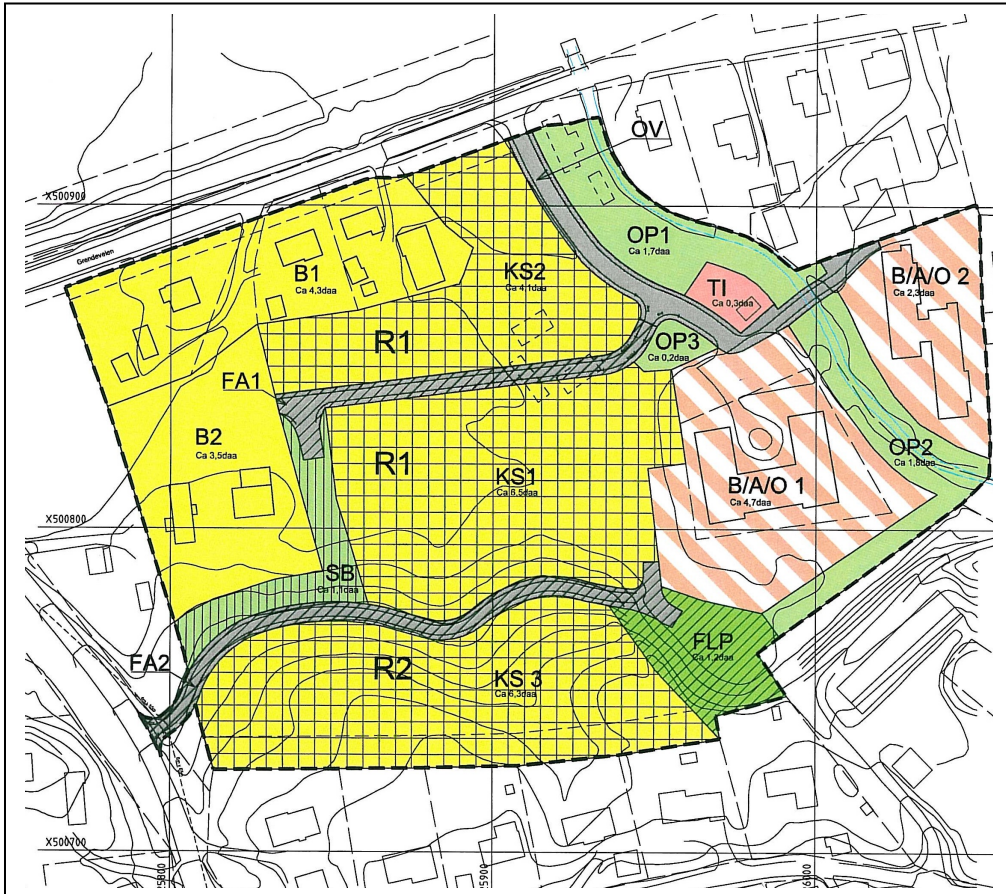
**Figur 2.5:** Plankart, eksisterende reguleringsplan for Håmmålfjellsveien, vedtatt 19.11.15.

#### Håmmålfjellsveien.

I østre del av planområdet erstatter områdereguleringen plan for stasjonsbyen Os deler av reguleringsplanen «Håmmålfjellveien», vedtatt 19.11.2015 (Plan ID RD63). Delen av planen som erstattes er regulert og bygd ut til boligformål.

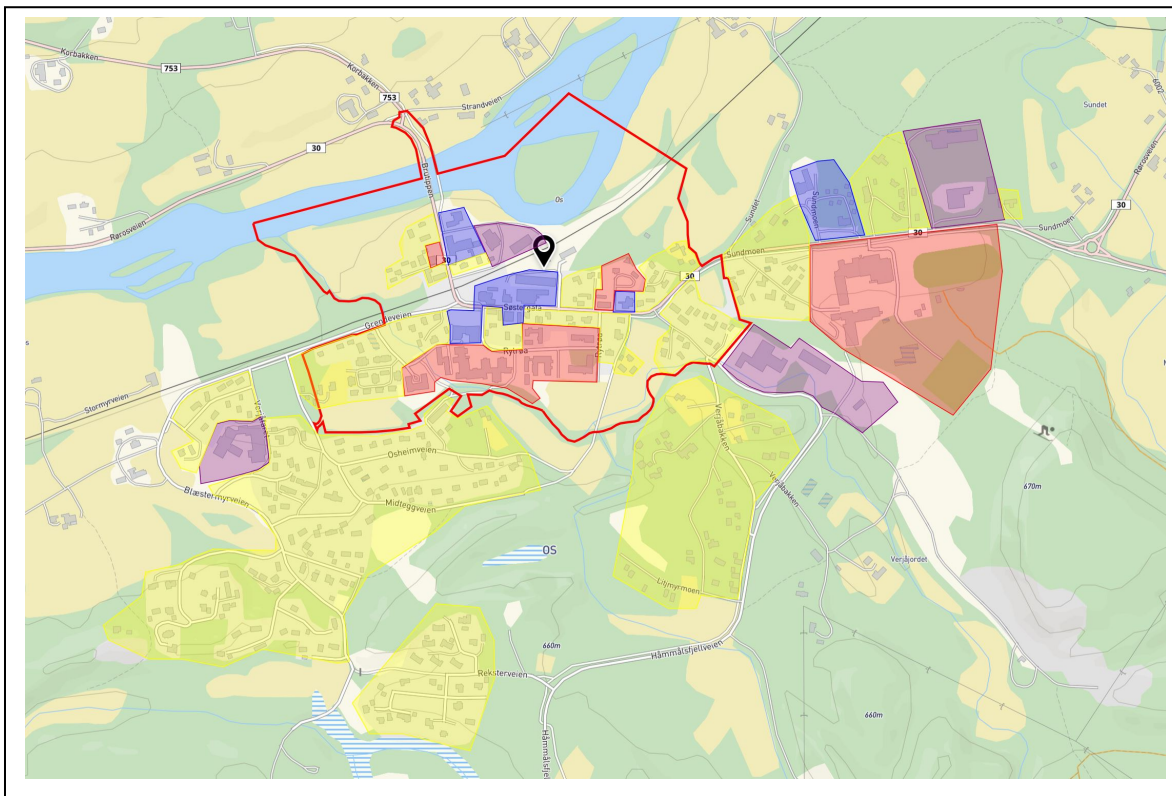
### Nørnesjordet boligfelt.

Reguleringsplan for Nørnesjordet boligfelt erstattes i sin helhet av områdereguleringen. Rekkefølgekravene som ligger i planen for Nørnesjordet er ikke videreført, da det meste av feltet/planen er bygd ut. Nørnesjordet er tilrettelagt for konsentrert småhusbebyggelse. Regulert lekeplass (FLP) er erstattet med friområde i områdeplanen (GP2).

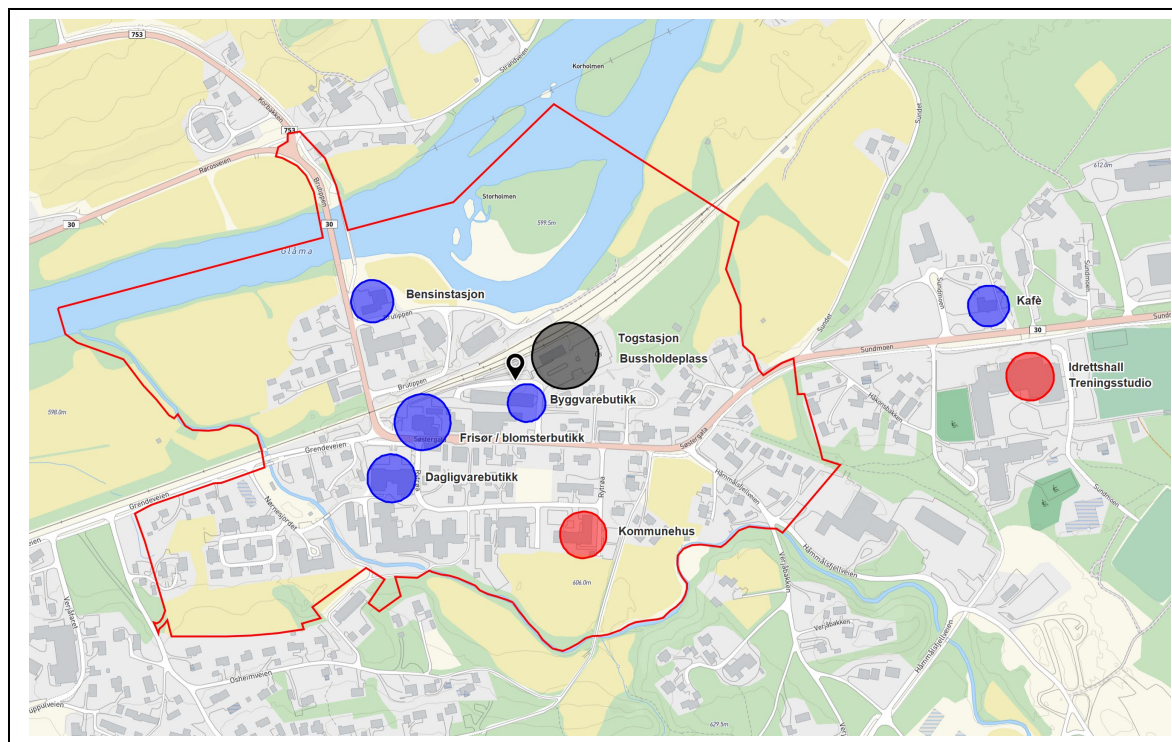


**Figur 2.6:** Plankart for eksisterende reguleringsplan for Nørnesjordet boligfelt, vedtatt 31.03.08.

## 2.3. Arealbruk og tettstedsfunksjoner



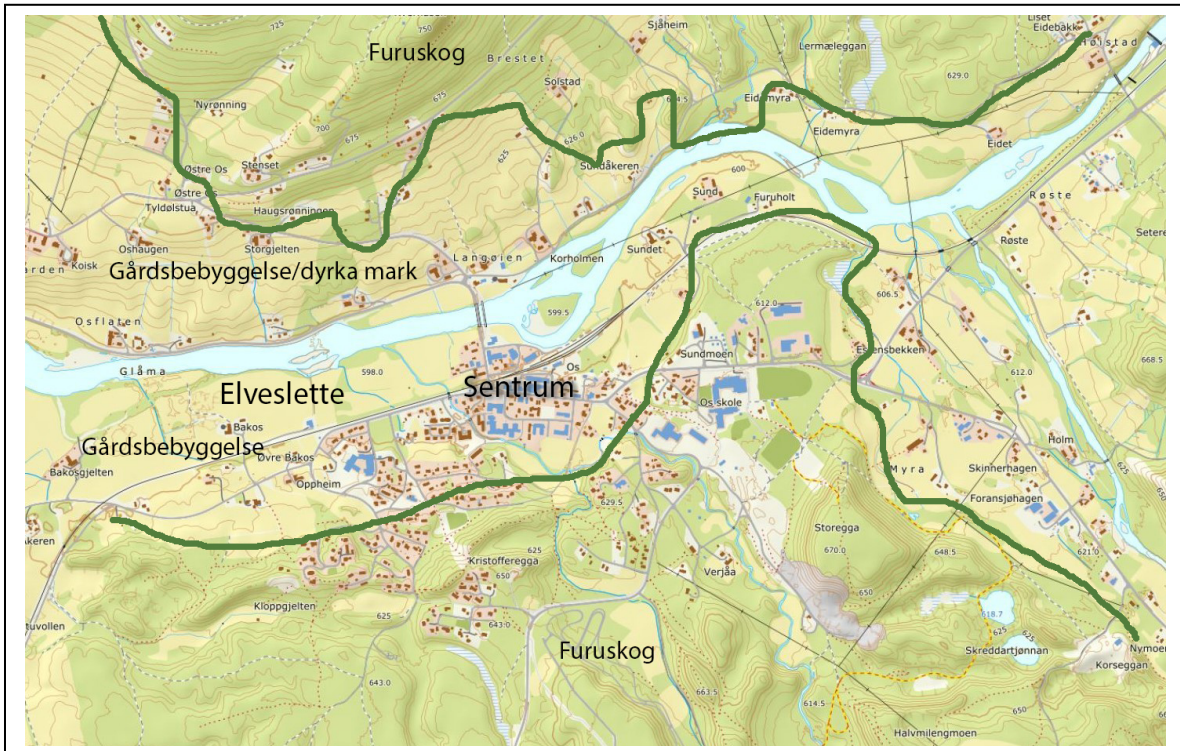
**Figur 2.6:** Oversiktskart fra Kommune kart, arealbruk i tettstedet Os.  
 Røde områder = offentlig tjenesteyting. Blå områder = forretning/kontor/service.  
 Fiolette områder = industri. Gule områder = bolig.



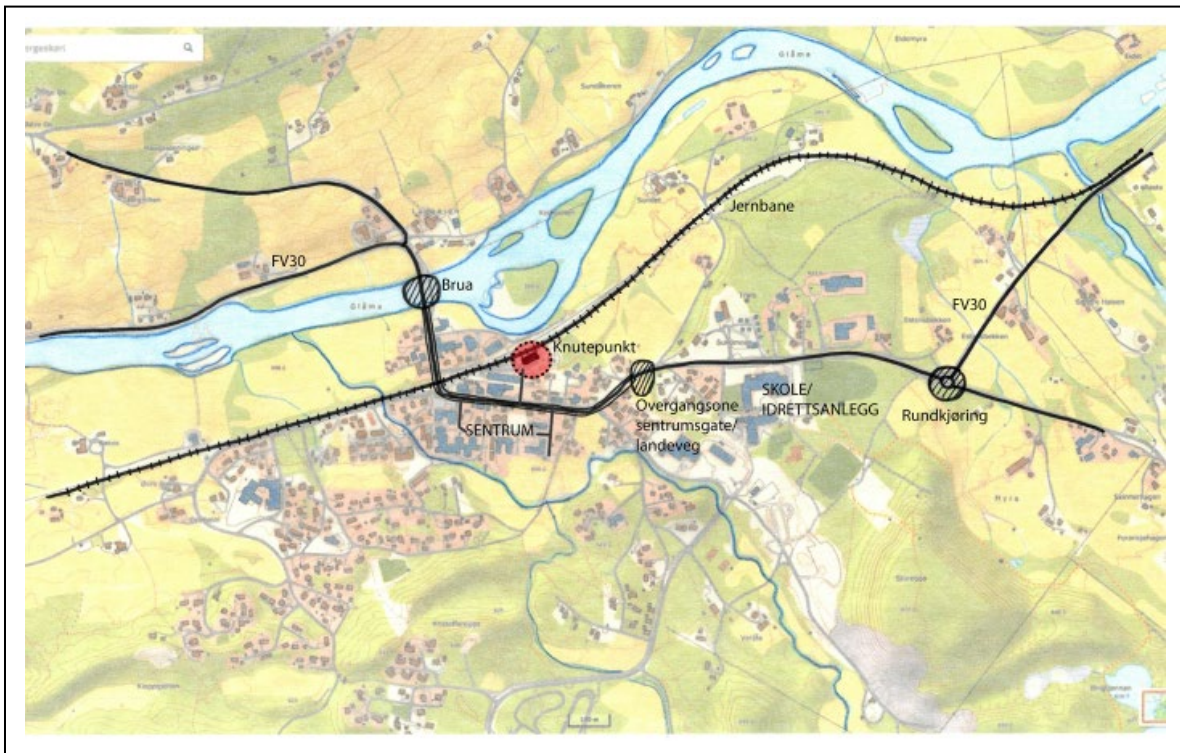
**Figur 2.7:** Oversiktskart fra Kommune kart. Viktige service- og tettstedsfunksjoner.



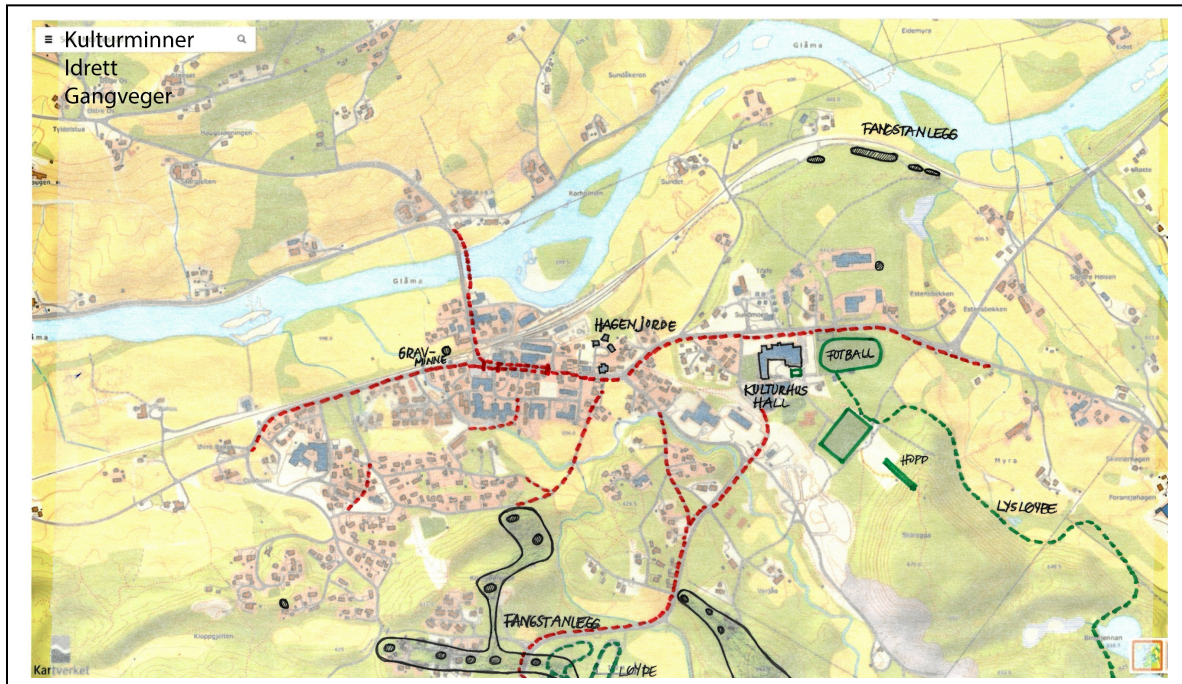
## 2.4. Stedsanalyse



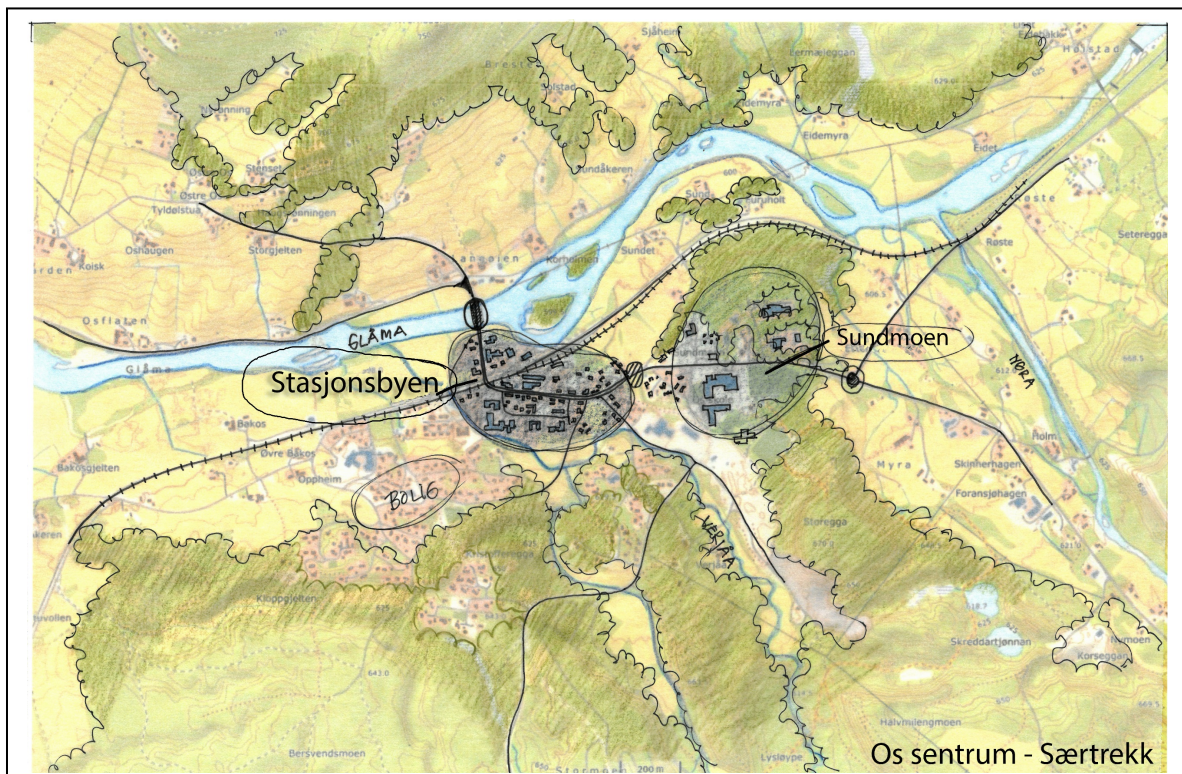
**Figur 2.8: Landskapstyper for Os sentrum og omkringliggende områder.** Os sentrum er en del av elvesletta langs Glåma. Sentrum avgrenses mot sør og øst av furuskog, og boligområdene som ligger i lisa opp mot Håmmålfjellet.



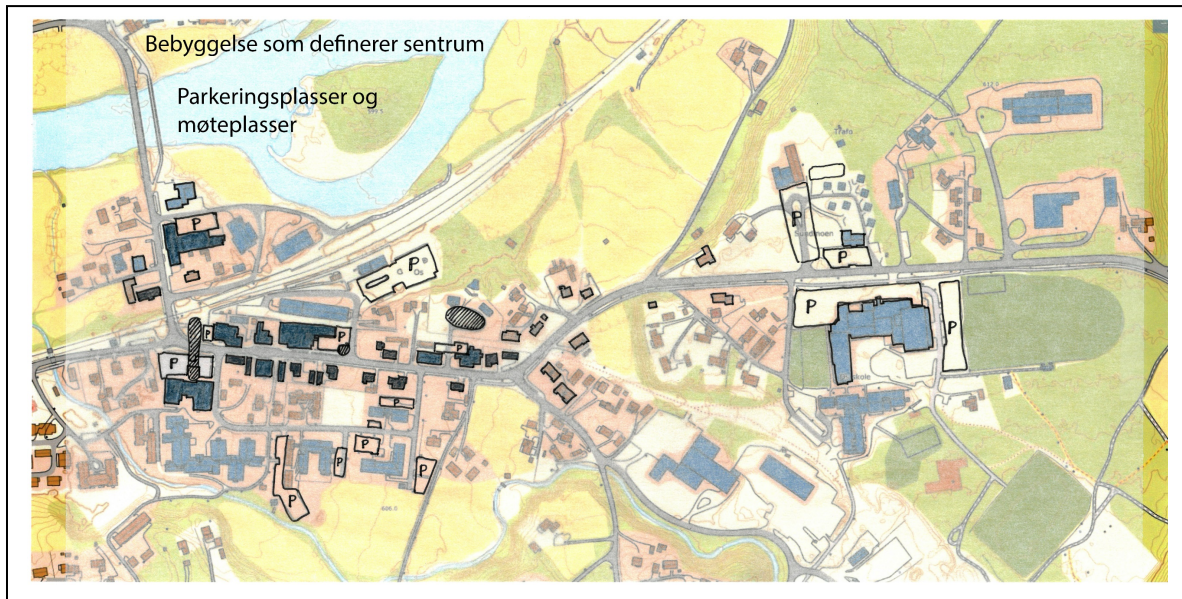
**Figur 2.9: Skisse, overordnet infrastruktur; Rørosbanen og Fv.30.** Fv.30 er utformet som sentrumsgate mellom brua og overgangssonen mot Sundmoen (strekningen Brutippen og Søstergata).



**Figur 2.10:** Skisse, **Kultur og idrett**; Gangveger, løyper, idrettsanlegg og kulturminner. Os sentrum har et godt utbygd gangvegnett, med gangveger mellom boligområder og skole-/idrettsanlegg. Innenfor Stasjonsbyen finnes ett automatisk fredet kulturminne – en gravhaug. Sør for planområdet finnes en rekke automatisk fredete kulturminner – fangstanlegg.



**Figur 2.11:** Skisse, **særtrekk og områdeinndeling**; Stasjonsbyen har en bygnings-, gate- og plass-struktur som skiller seg fra Sundmoen. Stasjonsbyen har en skala og målestokk som forholder seg til småbypreget og tettsteder som vokste opp fra starten av 1900 og framover til 60- og 70-tallet. Områdene på Sundmoen består av store, offentlige bygg og næringsbebyggelse med store åpne parkeringsplasser mot fylkesvegen, omkranset av furuvegetasjon.



**Figur 2.12: Skisse, Bebyggelse, gater og plasser som definerer sentrum.**

Langs Sjøstergata er det en blanding av sentrumsbebyggelse (næring, forretning og kontor) og boligbebyggelse. Denne kombinasjonen finner en tilbake til etableringen av Stasjonsbyen på begynnelsen av 1900-tallet, og er noe av det som utgjør særpreget til Os sentrum. Bebyggelsen ligger tett på gateløpet, og volum og høyder forholder seg til målestokken og skalaen på stedet. Stakittgjerdet og vegetasjon er med og forsterker identiteten til Stasjonsbyen. Dette preget er viktig å ta vare på dersom Os sentrum fortsatt skal være stasjonsby. Ny bebyggelse bør tilpasses byggehøyder, volum og byggelinjer til dagens bebyggelse.



**Figur 2.13: Møteplasser; Bensinstasjonen, torget ved planovergangen, torget ved Os Meieri og Hagenjordet utgjør de viktigste møteplassene og uterommene i stasjonsbyen.**

## 2.5. Historisk utvikling

Stasjonsbyen Os vokste fram etter at Rørosbanen åpnet i 1877, med jernbanestasjon etablert på grunnen til garden Sundmoen. Samtidig med at jernbanen ble etablert, ble sundstedet flyttet fra garden Sundet i nordøst og til Sundmoen. Rundt jernbanestasjonen vokste det opp et tettsted og det ble etablert boliger/småbruk, landhandel, bank, forsamlingshus (Fensal), etc. Infrastrukturen med ny bru (1882), Rørosbanen og annen vegstruktur, er fortsatt gjeldene i dag.

Viktige milepæler i framveksten av stasjonsbyen videre fram mot 1970-tallet var:

- Samvirkebygget bygd 1920
- Os Meieri bygd 1921
- Os Trearbeidsskole (Snekkerskola) bygd 1937
- Ny stasjonsbygning bygd 1958 (den gamle revet 1971)



**Figur 2.14:** Flyfoto fra Norge i bilder. Stasjonsbyen Os 1969, 50 år tilbake i tid. Rød sirkel = tyngdepunktet i stasjonsbyen med tidligere stasjonsbygning, bankbygg og dagligvareforretning. Grønn sirkel = Os Meieri. Blå sirkel = Os Samvirkebygget. Gul sirkel = det gamle kommunehuset (Snekkerskola).

Området ved planovergangen og torget har gjennomgått store forandringer siden 1969 ved at banken, landhandelen og den gamle stasjonsbygningen ble revet. Banken og landhandelen ble på slutten av 1970-tallet erstattet med nytt handels-/næringsbygg, tilbaketrukket, med parkeringsplass / torg ut mot fylkesvegen/Søstergata.

I vedlegg 4, notatet fra Hedmark fylkeskommune, er endringene som skjedde ved planovergangen / torvet på slutten av 1970-tallet beskrevet på følgende måte:

*«Dagens butikk er plassert som et brudd med den gamle strukturen, den er tilpasset bilens tidsalder. Det er lett å se nå at man godt kunne ivareta begge hensyn, både til bilparkering og til kontakt med gata, ved å ha parkering på sørsida, og fasade direkte mot gata på nordsida. Men slik tenkte man ikke for bare få år siden. Mange stasjonsbyer og andre*

*tettsteder ble på 1970- 80-tallet organisert rundt parkeringsplasser, som ble anlagt slik at man skulle slippe å gå flere skritt enn strengt nødvendig. I dag vet vi at dette har svekket tettstedene som møteplass og arena for sosialt liv, og det har svekket den estetiske og historiske opplevelsen av tettstedsmiljøene – opplevelsen av særpreg og tilhørighet. Mange tettsteder som er kommet i samme situasjon, arbeider nå med planer der de søker å finne tilbake til de kvalitetene man hadde før alt skulle tilrettelegges for bilen.....»*



**Figur 2.15:** Det gamle bankbygget før det ble revet på slutten av 1970-tallet (kilde: Musea i Nord-Østerdal/digitalt museum).



**Figur 2.16:** Den gamle landhandelen før den ble revet på slutten av 1970-tallet (kilde: Musea i Nord-Østerdal/digitalt museum).



Dette skyldes stor nærhet til og lav høyde over Glåma, samt at Verjåa renner gjennom søndre og vestre del av planområdet. Verjåa er ei mindre elv som har relativt høyt potensial for økning i vannstanden (4-5 meter).

Det er utført egen flomutdering som del av planarbeidet, jf. kap. 6.6.

### 3. OVERORDNEDE FØRINGER OG RAMMEBETINGELSER

#### 3.1. Nasjonale føringer

##### **Plan- og bygningsloven (2008)**

Planlegging etter loven skal sikre en bærekraftig utvikling for hele landet, og at hver og en av oss kan være med i beslutninger som angår oss og våre omgivelser. Plan- og bygningsloven gir grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser og om utbygging. Arealbruken blir gjort bindende for den enkelte grunneier gjennom planer som bestemmer hvilke bygge- og anleggstiltak og hvilken virksomhet som er tillatt. Planleggingen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale interesser og må derfor skje i nært samråd med statlige fagetater, organisasjoner, næringsliv og innbyggere.

##### **Kulturminneloven (1978)**

Lov om kulturminner (kulturminneloven) har som formål å verne kulturminner og kulturmiljøer som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Kulturminner er ressurser som gir grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet. Kulturminneloven er en viktig særlov som skal hensyntas i arealplanlegging.

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

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.

##### **Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for barn- og unge i planlegging**

Formålet med RPR for barn- og unge er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og som har fysiske, sosiale og kulturelle kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med eksisterende kunnskap om barn og unges behov. RPR skal sikre at det offentlige ivaretar sitt ansvar for å sikre barn og unge de tilbud og muligheter som samlet sett kan gi den enkelte utfordringer og en meningsfylt oppvekst uansett bosted, sosial og kulturell bakgrunn.

##### **Universell utforming**

Universell utforming betyr at produkter, byggverk og uteområder som er i alminnelig bruk skal utformes slik at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig, uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler. Det er satt økt fokus på dette temaet de senere år i Norge.

#### 3.2. Regionale føringer

##### **Regional planstrategi for Hedmark 2016-2020**

Attraktive byer og tettsteder er et av fire hovedsatsingsområder i strategien:

*«Hedmark er avhengig av gode bo- og arbeidsmarkedsregioner hvor folk trives. Vi skal jobbe for å være attraktive som bosted, for bedriftsetableringer og et sted å besøke. Da må det tilrettelegges for sterke bysentre og levedyktige tettsteder som har ulike roller i regionene..... I*



*distriktsregionene vil det handle om robuste tettsteder og videreutvikling av lokale ressurser. Våre kulturminner, kulturmiljøer, naturarv, biologisk mangfold og økosystemer bidrar til lokal identitetsbygging, positiv virkning på befolkningens helse og økt verdiskaping».*

#### **Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma (2015)**

Planen gir føringer om å ivareta eller forbedre vannkvaliteten i Glomma med sidevassdrag.

#### **Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner og kulturmiljøer, Hedmark (2005)**

Fundamentet for fylkesdelplanen er et ønske om å ta vare på Hedmarks fortid for framtida. Utfordringen ligger i skjæringspunktet mellom vern og utvikling. Planen gir retningslinjer for kommunenes arealplanlegging som innebærer å ta vare på kulturminner som en kunnskapsressurs, ressurs for å bevare identitet og særpreg, og som ressurs for verdiskaping og utvikling.

#### **Regional plan for Røros Bergstad og Cirkumferensen (2011)**

Den regionale planen inneholder retningslinjer og antikvariske prinsipper som skal legges til grunn for kommunal planlegging, saksbehandling og forvaltning av kulturminner i hele Cirkumferensen, og har derfor en viss betydning også for stedsutvikling på Os. Planen gir føringer som innebærer å utvise stor forsiktighet med alt som bærer i seg elementer av det originale og autentiske.

### **3.3. Kommunale planer og føringer**

#### **Strategisk næringsplan for Os kommune 2016-2020**

Planen har sentrumsutvikling og opplevelser som en av tre hovedsatsingsområder:

*Os kommune skal ha sentrum som framstår som attraktive for næringsdrivende, innbyggere, hyttefolk og tilreisende.*

Det er følgende strategier knyttet til hovedmålet:

- *Videreutvikle tydelige og attraktive sentrum, men boliger, handels- og servicenæring og med knutepunkt for kollektivtilbud sørover og nordover i Os.*
- *Legge til rette for boliger til førstegangsetablerere og seniorboliger*
- *Samarbeid med næringsaktører, eiere av nærings- og boligeiendommer, Vekst i Os og andre organisasjoner for å styrke opplevelses og handelsnæringen i Os.*
- *Os skal være et attraktivt reisemål med fokus på fritid, opplevelser og aktiviteter for hele familien.*
- *Arbeide kontinuerlig med samfunns- og stedsutvikling, herunder forbedret infrastruktur.*

Delmål / tiltak er å utarbeide en helhetlig og fremtidsrettet sentrumsplan for Os i dialog med oppsittere og næringsdrivende.

#### **Kommuneplanens samfunnsdel for Os 2015-2025**

I samfunnsdelen er levende lokalsamfunn en av fire innsatsområder. Os sentrum ønskes utviklet til et attraktivt kommunesenter med tett utnytting, møteplasser og infrastruktur for gående og syklende.

#### **Kommunedelplan for Os sentrum (2008)**

Kommunedelplanen angir overordnet arealbruk for tettstedet Os, og gir i noen grad føringer for områdereguleringsplanen.

## 4. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

### 4.1. Kunngjøring av igangsatt planarbeid

De krav som følger plan- og bygningsloven vedrørende kunngjøringer og varsling er fulgt. Varsel om oppstart av reguleringsarbeid med forslag til planprogram ble sendt til registrerte grunneiere, tilstøtende naboer og offentlige instanser av Os kommune ved brev datert 07.09.2017.

I tillegg ble oppstart av planarbeidet annonsert i lokalavisa Arbeidets Rett xx.09.2017, samt på Os kommunes hjemmeside.

Totalt er det mottatt 5 merknader, samtlige fra offentlige instanser.

Planprogrammet ble vedtatt av Os kommune 14.12.17, sak 60/17.

### 4.2. Sammendrag av forhåndsuttalelser med forslagsstillers kommentar

#### Bane Nor, brev datert 18.10.2017

Bane Nor forventer at jernbanearealer og stasjonsfunksjoner reguleres til baneformål. Dersom planen legger opp til byggeformål nær jernbanen, må byggegrense inntegnes.

Det er viktig at områdeplanen støtter opp om Os stasjon som kollektivknutepunkt med nok parkeringsplasser forbeholdt reisende, med god atkomst både for kjørende og gående og med godt og sammenhengende gang- og sykkelvegnett til stasjonen.

Bane Nor har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen som framgår av veileder og teknisk regelverk. Det forventes at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan.

Som grunneier er Bane Nor opptatt av at ny reguleringsplan ikke vanskeliggjør drift av bygninger og arealer. Det bes om at planen vil åpne for å kunne bruke Bane Nors bygninger til servicefunksjoner eller lignende virksomheter.

#### *Forslagsstillers kommentar:*

*Innspillet tas til etterretning. Merknadene fra Bane Nor er forsøkt imøtekommet gjennom planarbeidet.*

#### Hedmark fylkeskommune, brev datert 20.10.2017

Fylkeskommunen anbefaler en spissing av planprogrammet når det gjelder sammenheng med andre, pågående prosesser, utfordringer, utredningsbehov, kunnskapsinnhenting, medvirkning og framdrift. Kommunen bør drøfte og avklare hvordan arbeidet med områdeplanen og sentrumsprosjektet kan samkjøres.

Erfaring viser at det kan være nyttig å utarbeide en forenklet stedsanalyse som synliggjør helheten og stedlige kvaliteter (inkludert kulturminner), muligheter og mangler. Dette som grunnlag både for en områdereguleringsplan og en tiltaksplan knyttet til sentrumsprosjektet.

Områdereguleringen berører vannforekomstene Verjåa og Glomma. Verjåa har i dag svært god økologisk tilstand og forventes å nå vedtatt miljømål forutsatt at dagens påvirkningsbilde ikke endres betydelig. Det må ikke iverksettes tiltak slik at miljøtilstanden forringes. Vannforekomst Glomma er registrert som sterkt modifisert på grunn av kraftverksutbygging og med moderat økologisk potensial. Realistiske tiltak for å bedre den økologiske tilstanden i vassdraget skal gjennomføres.

Os sentrum er en liten stasjonsby, og mye av bebyggelsen fra jernbaneanleggets tid, og også før den tid, er bevart. Bygninger fra ulike perioder gir stedet en «fjerde dimensjon»: tidsdimensjonen, som er av stor betydning for verdier som stedsidentitet, tilhørighet, historiske røtter og eierskapsfølelse. Dette er verdier som ikke står i motsetning til framtidstro og utviklingsoptimisme – tvert imot, de er langt på vei forutsetninger for en positiv, framtidretta stedsutvikling.

Det må gjøres en gjennomgang av den eksisterende bygningsmassen for å identifisere bygninger og bygningsmiljøer som skal sikres bevaring som hensynssoner. Hensynssonene må få gode og klare bestemmelser som muliggjør hensiktsmessig bruk, men samtidig sikrer autenticitet og historiske/arkitektoniske kvaliteter.

Planområdet er tidligere registrert med tanke på automatisk fredete kulturminner. Det vurderes ikke for nødvendig å foreta supplerende registrering, men det må vises til varslingsplikten etter kulturminnelovens § 8 i reguleringsbestemmelsene. Det ligger et gravminne fra jernalderen på eiendommen 114/9 ved jernbanen, jf. nasjonal kulturminnedatabase «Askeladden». Dette må båndlegges med hensynssone i planforslaget.

*Forslagsstillers kommentar:*

*Innspillet tas til etterretning. Merknadene fra fylkeskommunen er forsøkt imøtekommet gjennom planarbeidet. I planprosessen er det arbeidet med å koordinere planarbeidet med øvrige utviklingsprosjekter knyttet til Os sentrum.*

NVE, e-post datert 20.10.2017

Uttalelsen er NVE's generelle innspill til varsel om oppstart av planarbeid. Det vises her til generelle sikkerhetskrav til flom og erosjon i plan- og bygningsloven og byggteknisk forskrift (TEK17). Det vises også til informasjon på NVE's hjemmesider, samt til nasjonal veileder, retningslinje og sjekkliste.

Det kan tas kontakt med NVE underveis i planutarbeidelsen for faglig bistand til konkrete problemstillinger.

*Forslagsstillers kommentar:*

*Planområdet ligger mer eller mindre i sin helhet innenfor aktsomhetsområde for flom. For å kunne utrede hensynet til flom på en tilstrekkelig måte er det valgt å bestille en flomvurdering (hydraulisk analyse og flomberegning) fra NVE.*

Fylkesmannen i Hedmark, brev datert 24.10.2017

Det er positivt at planområdet er redusert og at det er valgt områderegulering i stedet for kommunedelplan. Det stilles imidlertid spørsmål ved om planavgrensningen har blitt for snever ut fra de behov ny plan er ment å løse. Det stilles spørsmål ved om hele Os sentrum (tettsted) burde

inngått i planarbeidet, for eksempel Sundmoen og mer av dyrket mark og grønnstruktur i kanten av sentrum.

Folkehelseperspektivet og møteplasser i sentrum bør knyttes til utredningstemaene «*friluftsliv og rekreasjon*» og «*barn og unge*».

Det vises for øvrig til generelle nasjonale føringer for planarbeidet, knyttet til krav til ROS-analyse, reduksjon av klimagassutslipp, klimatilpasning, vurdering av naturmangfold, hensyn til barn- og unge, bevaring av dyrket mark, bevaring av strandsoner til vassdrag, universell utforming, utredning av støy og luftkvalitet, samt landskapstilpasning.

*Forslagsstillers kommentar:*

*Merknadene angående utredningstemaer tas til etterretning og blir fulgt opp gjennom planarbeidet.*

*Planområdet er noe utvidet slik at mer dyrket mark og grønnstruktur (herunder Verjåa) omkring sentrum omfattes av planen. Os kommune har valgt å ferdigbehandle det private planforslaget for Sundmoen før områdeplanen behandles. Det er derfor ikke relevant å innlemme Sundmoen i områdeplanen. Å avgrense planområdet til «Stasjonsbyen» gir mer konkrete problemstillinger og et målrettet planarbeid.*

Statens vegvesen, brev datert 24.10.2017

Vegvesenet viser også til sin tidligere uttalelse til oppstartsvarsel for revisjon av kommunedelplan for Os sentrum, datert 06.02.17.

Det er viktig å ha fokus på sammenhengen i transportsystemet i sentrum og mellom sentrum og viktige målpunkter som skole, bolig og butikk. Areal- og transportkrevende virksomhet bør lokaliseres med god tilgjengelighet til overordnet veinett, mens besøks- og arbeidsintensive virksomheter bør få en sentral beliggenhet. Planarbeidet bør avklare hvor konsentrert sentrum skal være.

Vegvesenet anbefaler en enkelt utredning, tilpasset behov og omfang, som omfatter skoleveg og «barnetråkk», gangforbindelser og kryssingspunkter, syklende, parkeringsbehov, areal til kollektivtrafikk og parkering på stasjonsområdet og forholdet mellom gjennomgangstrafikk og lokal trafikk i miljøgata.

*Forslagsstillers kommentar:*

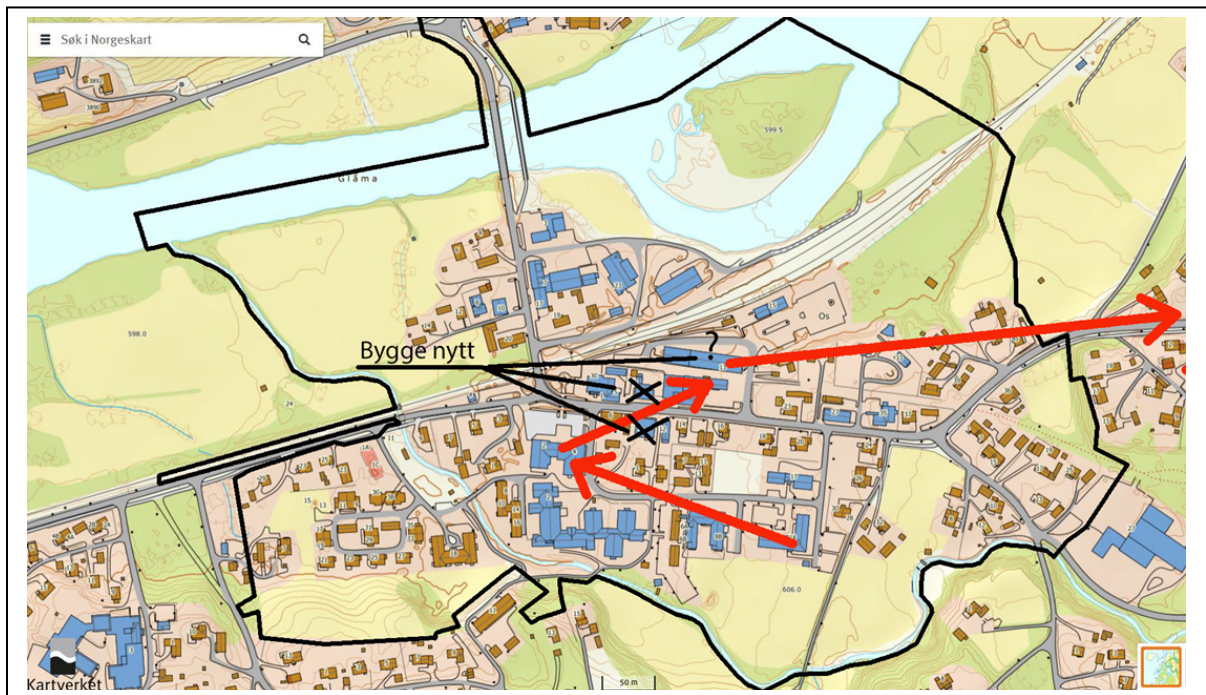
*Innspillet tas til etterretning. Merknadene fra Vegvesenet er forsøkt imøtekommet gjennom planarbeidet.*

### 4.3. Medvirkningsarbeid

Det har vært gjennomført en rekke møter med private grunneiere, næringsaktører og offentlige instanser. Dette for å få oversikt over ønsker og behov hos det lokale næringslivet og hos offentlige aktører, innspill til planarbeidet, drøfte aktuelle problemstillinger og ha en aktiv dialog underveis i prosessen.

Planen ble presentert for Planforum i november 2017, ved oppstart av planarbeidet.

BID-gruppa (næringsaktører og politikere) i Os har vært referansegruppe for planarbeidet, og har deltatt på flere møter underveis. BID-gruppa har kommet med en rekke innspill som er en del av tidligere stedsutviklingsarbeid i Os.



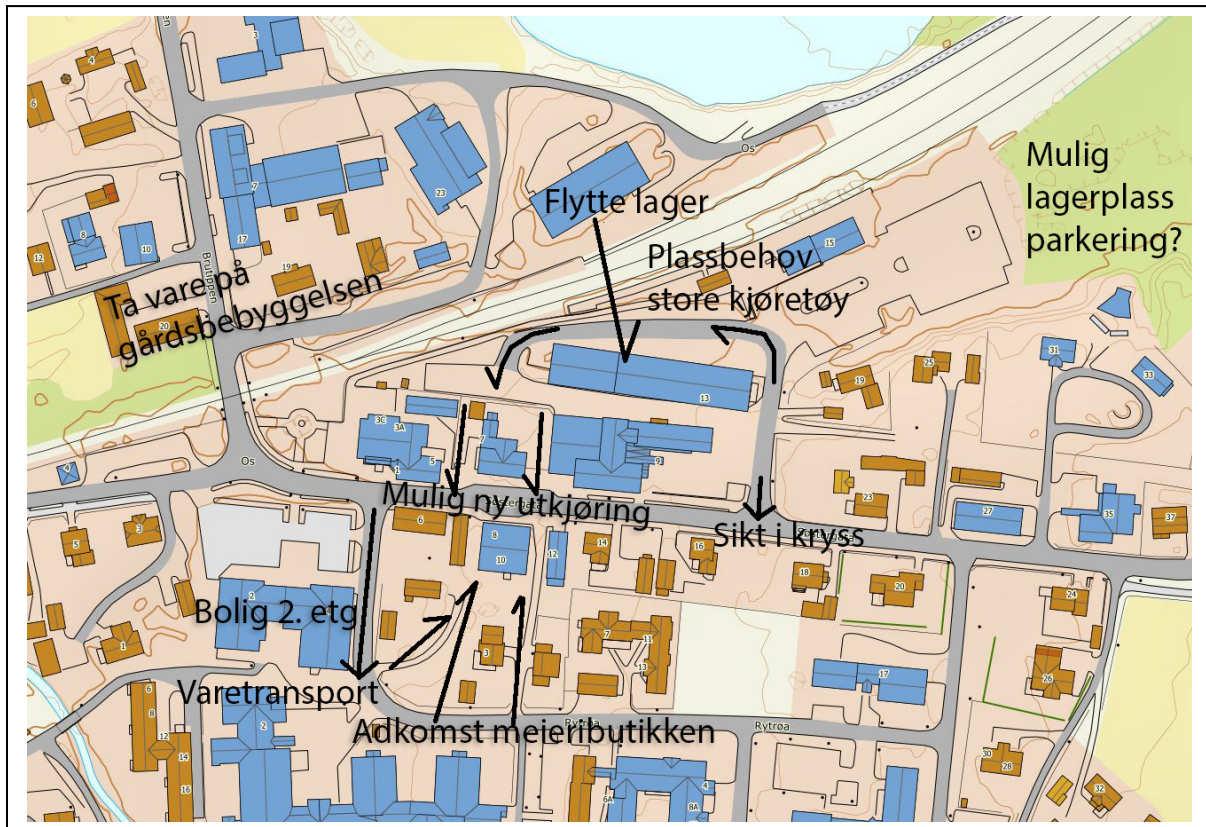
**Figur 4.1: Flyttekabalens;** Innspill fra BID-gruppa og deler av næringslivet i Os til omrokking av tjenester og bebyggelse.

Næringslivet i Os sentrum har skissert sine behov for endringer. Dette gjelder Spar Os, Tolga Os Sparebank, Os Meieri, Bensinstasjonen/Best, eier av Alsaker-gården og Dølgård-bygget. Det har vært gjennomført separate møter med hver enkelt næringsaktør.

Det har vært egne møter og befaringer med Statens Vegvesen, Hedmark fylkeskommune og FIAS as. Det er gjennomført flere møter og befaringer med Bane NOR og Os Meieri. Os Meieri har ønsker knyttet til egen eiendom, og deler av Bane NOR sin eiendom, som Os Meieri allerede benytter i dag. Bane NOR ønsker å sanere usikrede planoverganger, og det er derfor lagt inn adkomstveg til gårdene Sund og Sundet via Os sentrum.

Investeringsfondet i Os (som forvalter Os kommune sine eiendommer i sentrum) har fått informasjon og gitt innspill underveis i planarbeidet.

Det er gjennomført møter med private grunneiere som er berørt av mulige utbyggingstiltak.



**Figur 4.2: Infrastruktur; Innspill fra Os Meieri, Banken og Os kommune.**

I tillegg har formannskapet, som er planutvalg, blitt presentert for planarbeidet underveis i prosessen, samt at de har kommet med kommentarer og merknader.



**Figur 4.3: Snekkerskola; Tilbakeføring av fasader og vindusutforming på Snekkerskola, illustrasjons fra 3D-modellen.**

Innspillene fra medvirkningsarbeidet er innarbeidet og synliggjort i en 3D-modell for planområdet, med omkringliggende terreng. 3D-modellen har vært benyttet for presentasjon av planforslaget og for drøfting av innspillene. 3D-modellen og bilder fra denne er presentert i planbeskrivelsen.



**Figur 4.4: Planlagte tiltak;** Forslag til nytt sammenhengende forretningsbygg der Dølgård, Gimle og Meieriet står i dag. Eksisterende bebyggelse er fjernet og nytt bygg erstatter de gamle. Nytt bygg som erstatter Meieributikken ses også midt i bildet. Banken/Spar har fått en ekstra etasje. Det er ikke framlagt noen tegninger for dette bygget, derfor er det i 3D-modellen lagt inn et volum som illustrasjon.

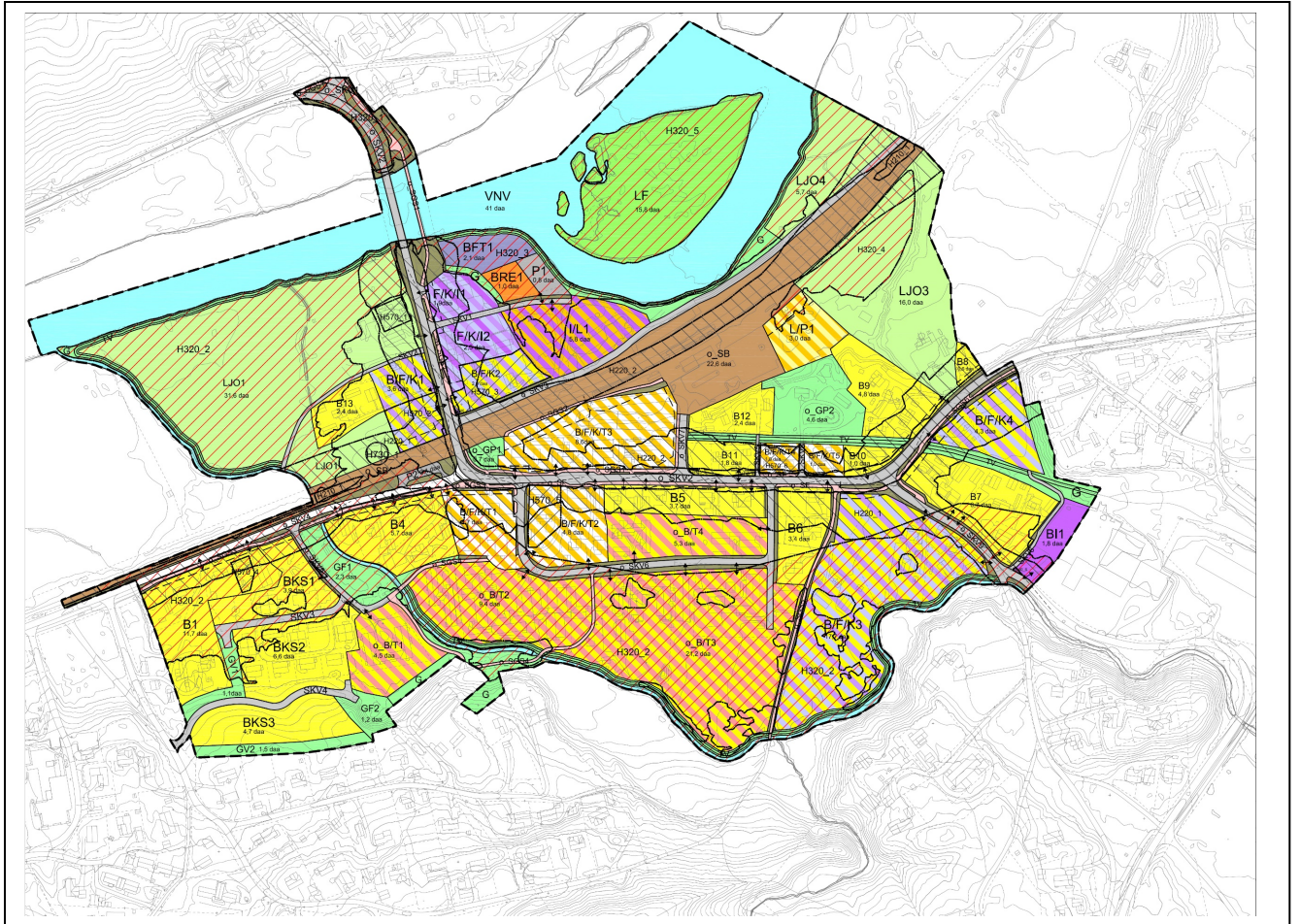
Totalt er det gjennomført ca. 25 møter.

Noen ønsker og innspill er sammenfallende, andre er det ikke. I planprosessen er innspillene derfor vurdert i forhold til hverandre, og til faglige perspektiver.

27.03.19 ble det gjennomført åpent folkemøte med presentasjon av foreløpig planforslag med tilhørende analyser, temakart og 3D-modell. Det var ca. 20 personer tilstede på folkemøtet. Møtet la opp til drøftinger rundt bygningsvolum, byggehøyder, byggegrenser og utbyggingsformål.

## 5. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

### 5.1. Reguleringsplankartet



Figur 5.1: Forslag til reguleringsplankart, datert 30.04.19



## 5.2. Reguleringsformål

Totalt regulert areal er på 363,2 daa. En detaljert oversikt over alle reguleringsformålene framgår i tabellen nedenfor.

<b>Tabell 5.1: Reguleringsformål i planen</b>					
<b>Hovedformål</b>	<b>Underformål</b>	<b>Benevnelse</b>	<b>SOSI-kode</b>	<b>Areal</b>	
Bebyggelse- og anlegg	Boligbebyggelse	B1-13	1110	39,8 daa	
	Konsentrert småhusbebyggelse	BKS 1-3	1112	15,2 daa	
	Fritids- og turistformål	BFT1	1170	2,1 daa	
	Industri	BI1	1340	1,8 daa	
	Renovasjonsanlegg	BRE1	1550	1,0 daa	
	Kombinert bebyggelse og anleggsformål: Bolig/Forretning/Kontor/ Tjenesteyting	B/F/K/T1-5	1800	19,0 daa	
	Bolig/Forretning/Kontor	B/F/K/T1-4	1802	28,3 daa	
	Bolig/Tjenesteyting	B/T1-4	1803	40,3 daa	
	Forretning/Kontor/Industri	F/K/I1-2	1811	4,6 daa	
	Industri/Lager	I/L1	1826	5,8 daa	
	Kombinert bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål Lager/Parkering	L/P1	1900	3,0 daa	
	Sum			160,9 daa	
	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Kjøreveg - offentlig	o_SKV1-9	2011	16,3 daa
		Kjøreveg - privat	SKV1-5	2011	3,7 daa
		Fortau – offentlig	SF1	2012	0,8 daa
Gang- og sykkelveg - offentlig		o_SGS1-5	2015	5,4 daa	
Annen veigrunn - grøntareal			2019	12,2 daa	
Bane (nærmere angitt formål)		SJB1	2020	22,5 daa	
Parkering		P1-2	2080	1,2 daa	
Sum				62,1 daa	
Grønnstruktur	Grønnstruktur	GS1-2	3001	11,8 daa	
	Turveg	TV1	3031	4,4 daa	
	Friområde	GF1-2	3040	3,5 daa	
	Park	GP1-2	3050	5,3 daa	
	Vegetasjonsskjerm	GV1-2	3060	2,6 daa	
	Sum			27,6 daa	
Landbruks-, natur og friluftformål (LNF)	Landbruksformål	LJO1-4	5111	53,3 daa	
	Friluftformål	LF	5130	15,8 daa	
	Sum			69,1 daa	
Bruk og vern av sjø og vassdrag	Naturområde i sjø og vassdrag	VNV	6610	43,5 daa	
Sum			43,5 daa		
Samlet areal				<b>363,2 daa</b>	

<b>Tabell 5.2: Hensynssoner i planforslaget (sonene inngår i andre arealformål)</b>					
<b>Hensynssone</b>		<b>Benevnelse</b>	<b>SOSI-kode</b>	<b>Areal</b>	
Sone a.1)	Sikringssone	Frisikt	H140_1-6	140	6 daa
Sone a.2)	Støysone	Rød støysone	H210_1-2	210	xx daa
Sone a.2)	Støysone	Gul støysone	H220_1-2	220	xx daa
Sone a.3)	Faresone	Flom	H320_1-5	320	xx daa
Sone c)	Sone med særlig hensyn	Bevaring av kulturmiljø	H570_1-6	570	6,6 daa

### 5.3. Hovedgrep

Hovedgrepene i planarbeidet har vært å avklare behovene for utbyggingsformål, regulere kombinerte byggeformål, sette klare rammer for utnyttelse av byggeområdene langs Søstergata (fv.30), avklare byggehøyder og byggelinjer, samt regulere og sikre eldre bygningsmiljø. Stasjonsbyen Os har et særpreget bygningsmiljø og en tydelig definert sentrumsgate. Det er viktig å ta vare på dette særpreget.

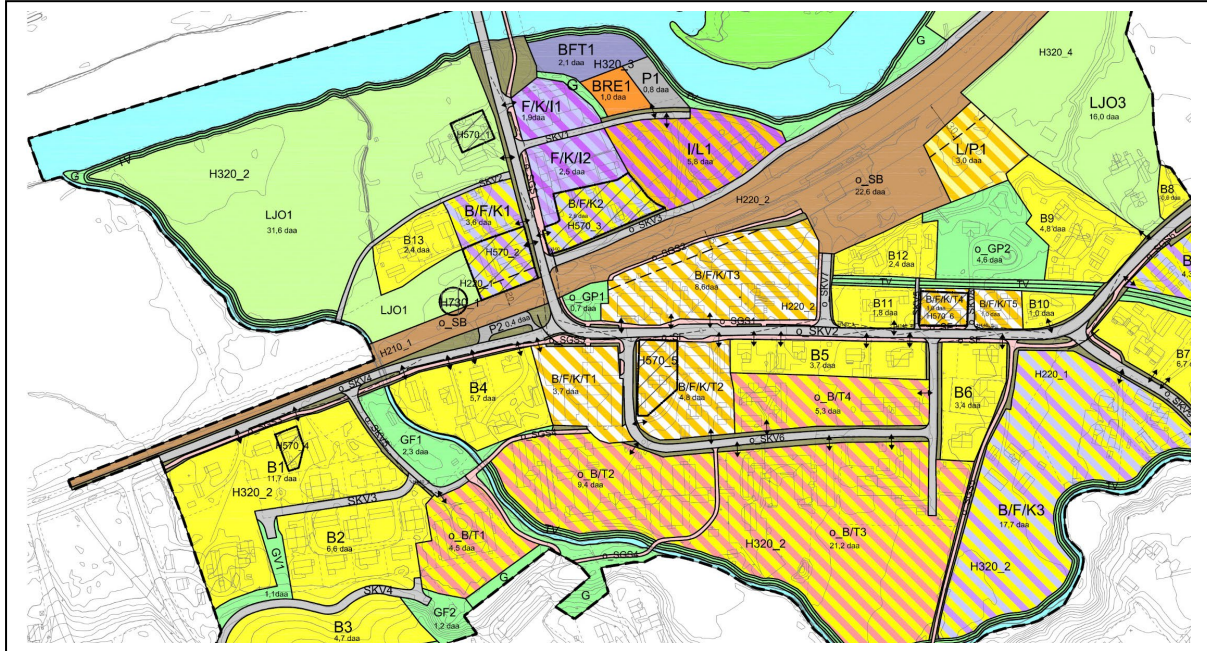
Det er lagt opp til å benytte eksisterende vegnett, framfor etablering av nye veger. Den tidligere, regulerte «tverraksen» mellom Søstergata og kommunehuset er ikke videreført. Det er et godt utbygd gang- og sykkelvegnett i sentrum, samt fortausløsninger langs Søstergata. Dette videreføres i områdeplanen.

For å legge til rette for en fleksibel bruk av sentrumsområdene, reguleres store deler av byggeområdene langs Søstergata, Brutippen og Rytrøa til kombinerte formål. Det legges til rette for bolig, forretning, kontor og tjenesteyting innenfor flere områder.



**Figur 5.2:** *Strukturene fra 1960-tallet er fortsatt førende. Jordene til Rygården ligger ubebygde (der dagens kommunehus og omsorgstjenester finnes).*

Deler av den eldste bebyggelsen langs Sørstergata får hensynssone bevaring kulturmiljø. Dette gjøres for å ta vare på eldre gårdsanlegg og enkeltbygg. Bolighuset Rye og Snekkerskola er begge viktige i denne sammenheng. I terrenngmodellen er det illustrert ulike situasjoner langs Sørstergata; med og uten den eldre bebyggelsen, nytt sammenhengende forretningsbygg, nytt bolig- og forretningsbygg, samt to etasjer på Spar/bankbygget.



Det er derfor satt krav om utarbeidelse av detaljreguleringsplan dersom to eller flere eiendommer skal planlegges sammen innenfor nordsiden av Sjøstergata (B/F/K/T3), jfr. reguleringsbestemmelse § 3.7.3.

Os sentrum er en av de første miljøgatene som ble etablert i landet, og en av 5 miljøgateprosjekter i det nasjonale pilotprosjektet tidlig på 90-tallet. Det er opparbeidet små parkområder i tilknytning til gata og forretningsbyggene. Disse grønne områdene opprettholdes og videreføres i planen.

Hagenjordet er både et parkområde, en kulturarena og et bygningsmiljø. Dette området reguleres til park.

## 6. KONSEKVENsutREDNING

Det framgår av planbeskrivelsens kap. 1.2 at det skal utarbeides en konsekvensutredning for tiltakene som er under planlegging. Konsekvensutredningen innarbeides som en integrert del av planbeskrivelsen, jfr. plan- og bygningslovens § 4-2. Temaene som skal utredes følger av planprogram fastsatt av Os kommune 14.12.17, sak 60/17, og framgår av deloverskriftene i dette kapitlet.

Os kommune er ansvarlig myndighet for utredningen. Ved utleggelse av planforslaget til offentlig ettersyn skal det redegjøres for konsekvensene av planforslaget. Ved behandling og vedtak av plan skal det redegjøres for hvordan konsekvensutredningen og uttalelsene til denne er vurdert og tatt hensyn til. Eventuelle vilkår for gjennomføring og krav om oppfølgende undersøkelser skal det også redegjøres for.

### 6.1 Metode

De ulike utredningstemaene som er gitt i planprogrammet vurderes. Der det er relevant vurderes temaene etter Statens vegvesens håndbok V712, kap.6 – ikke prissatte konsekvenser. Håndbokens metode benyttes for å vurdere verdier, omfang og konsekvenser for temaene:

- Med **verdi** menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.
- Med **omfang** menes en vurdering av hvordan og i hvilken grad et område påvirkes.
- Med **konsekvens** menes fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre i forhold til alternativ 0. Konsekvens framkommer ved sammenstilling av områdets verdi og omfanget av påvirkning på området.

### 0-alternativet

Tiltakets konsekvenser skal vurderes i forhold til referansealternativet, kalt 0-alternativet. 0-alternativet er definert som den situasjonen man vil få i området dersom planforslaget ikke gjennomføres. Det vil si den situasjon man vil få på bakgrunn av gjeldende reguleringsplan for Os sentrum vedtatt i 1995.

## 6.2 Kulturminner og kulturmiljø

### Utredning

Utredningen baserer seg i stor grad på notat fra Hedmark fylkeskommune v/ Tore Lahn, datert 05.12.2018. Notatet følger som vedlegg nr.4.

Det er i første rekke gjenværende bygninger fra før 1920, som inngikk i et samlet kulturmiljø knyttet til etablering av stasjonsbyen, som i dag har kulturminneverdi i Os sentrum. Bygningene viser et tidligere gatemiljø som gjennom årene har blitt betydelig svekket ved at mange av de første bygningene som definerte stasjonsbyen er revet.

Langs Søstergata er det i første rekke bolighuset Rye og dernest bolig- og forretningsbygget Dølgård som er fra den første fasen av stasjonsbyen. Rye og Dølgård er viktige, opprinnelige elementer som har vært dimensjonerende for gateløp og målestokk. Slik de står rett overfor hverandre utgjør de en viktig portal inn til hovedgateløpet fra vest. Bolighuset på Rye har vakre, originale sveitserstildetaljer, og høy grad av autentisitet. Dølgård er mer modernisert og i større grad svekket av sammenbygging med et moderne forretningsbygg på vestsida. Huset har beholdt sitt 45-graders hjørne mot gata, selv om den gamle inngangsdøra er blendet.



**Figur 6.1:** Bolighuset Rye med uthus.



**Figur 6.2:** Dølgård, sammenbygd med nytt forretningsbygg til venstre

Langs Brutippen er Gjelten (Sundet Søndre) og Alsaker (Framnes) bygget kort tid etter stasjonen, hvilket ses godt av sveitserstil-preget på hovedbygningene. Begge eiendommer har også godt bevarte driftsbygninger og uthus, og utgjør et by-gardsmiljø på begge sider av Brutippen, tett ved jernbaneovergangen. Hovedbygningene har stor autentisitet og verdi som viktige elementer i den opprinnelige sentrumsstrukturen. Uthus og driftsbygninger har først og fremst en kunnskapsverdi. De forteller en historie fra en tid da det ikke var noen motsetning mellom å bo i en stasjonsby og å drive landbruk.



**Figur 6.3:** Gjelten, hovedbygningen på Sundet Søndre, sett fra Brutippen, med sine karakteristiske 45-graders innganger mot gata.



**Figur 6.4:** Alsaker, hovedbygningen på Framnes. Gavlfasade mot Brutippen i sør og langside mot jernbanen i øst, med stakittjerde.

I tillegg til disse bygningene, er bolighuset Heim i Grendevegen 25 også fra den første stasjonsby

Perioden, før 1920. Heim er en enkel enetasjes bygning med gjennomført sveitserstil, originale detaljer, og ligner for øvrig på Rye. Huset er restaurert med tilskudd fra Hedmark fylkeskommune.

1920- og 1930-tallet var en svært aktiv periode for Os sentrum, og utgjør den neste perioden i utviklingen av stasjonsbyen. Forretningslokalet Samvirkebygget ble oppført i 1920, Os Meieri i 1921 og Snekkerskolen i 1937. Samvirkebygget og Snekkerskolen er begge oppført i tømmer. Samvirkebygget i sveitserstil, mens Snekkerskolen er mer moderne og påvirket av tidens både funksjonalistiske og nyromantiske stil. Begge bygningene er ombygd til det ugjenkjennelige, men med hovedform og proporsjoner i behold. Begge bygningene har en viktig plass i gatebildet og representerer en viktig epoke i stasjonsbyen historie. Snekkerskolen bør være mulig å tilbakeføre, og bør sikres til bevaring.



**Figur 6.5:** Snekkerskola, fra Søstergata.

Os meieri skiller seg med sin størrelse og form fra den målestokken som er vanlig i gatebildet for øvrig. Meieranlegget har arkitektoniske og miljømessige kvaliteter, men har først og fremst en viktig historisk plass i stasjonsbyen. Anlegget er modernisert og sammenbygd med nyere bygning, hvilket danner et rom/torg på nordsiden av bygget, mot Søstergata og veien ned til dagens stasjonsbygning.

Av nyere bygninger er det først og fremst stasjonsbygningen fra 1958 som har verdi som kulturminne. Bygningen er tegnet av arkitekt Kavli ved NSB arkitektkontor, er en representativ bygning fra sin tid, med typiske kjennetegn fra seinfunksjonalisme. Bygningen Gimle i Søstergata har potensiale for å kunne endres i en retning som tilfører gata langt større verdier enn i dag. Bifrost er eksempel på et nyere bygg med arkitektonisk verdi, mens andre bygg fra samme tidsperiode har hverken kulturhistorisk verdi eller opplevelsesverdi.

Hagenjordet må også nevnes som et parkområde med stor miljømessig verdi. To eldre stuer, Finnegården og Østerdalsstua, har i seg selv høy verneverdi, og utgjør sammen med ny musikkpaviljong et attraktivt rekreasjons- og opplevelsesområde. De to stuene er flyttet til området i nyere tid og har ikke historikk knyttet til nåværende plassering.



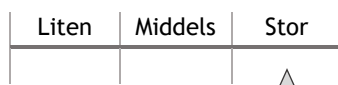


**Figur 6.6:** Stasjonsbygningen fra 1958. Representativ seinfunksjonalisme.

Det finnes også et par kulturminner fra perioden før Rørosbanen ble etablert i 1877, dvs. gammelstua og eldhuset på garden Sundmoen. Begge er tradisjonelt lafta bygninger, gammelstua med midtkammer-plan og i to etasjer. Eldhuset er en tradisjonell treromsstue, og er muligens det opprinnelige bolighuset på garden. Begge husene har nyere tilbygg, og neppe originale vinduer.

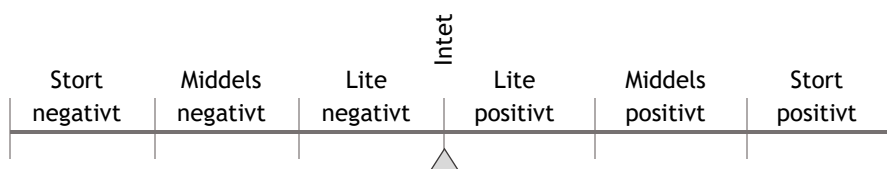
### Verdi

Spesielt de gjenværende bygningene fra den tidlige stasjonsbyperioden fra før 1920 har stor verdi i kulturminnesammenheng.



### Omfang

Sett i forhold til et null-alternativ der gjeldende reguleringsplan fra 1995 er gjeldende, vil konsekvensen av planforslaget være omtrent uendret. Planarbeidet har resultert i økt bevissthet om kulturminnenes betydning for bevaring av stedsidentitet og som viktige elementer i framtidig stedsutvikling. Planforslaget sikrer regulering til bevaring i samme grad som i gjeldende plan, men det er gjort noe hardere prioritering av kulturminner en makter og ønsker å bevare, ved at det ikke er foreslått hensynssone bevaring for Dølgård.



### Konklusjon – løsning i planforslaget

Eiendommen Sundmoen Søndre med bolighuset Gjelten, eiendommen Framnes med bolighuset Alsaker, boligeiendommene Rye og Heim, Snekkerskola, samt gammelstua og eldhuset på Sundmoen er gitt hensynssone bevaring (H570) i planforslaget.

### 6.3 Naturverdier og biologisk mangfold

#### Utredning

Planområdet omfatter eksisterende tettsted og er i stor grad bebygd. Det er registrert relativt få naturverdier innenfor planområdet. I naturbase er det registrert 6 fuglearter med særlig stor forvaltningsinteresse. Disse registreringene er alle knyttet til ett punkt i sentrum (planovergangen). Vi antar dette ikke er reelt, men at punktet er valgt ut fra lav nøyaktighet i stedsangivelse (300 meter). Mye taler for at flere av artene er registrert nærmere Glåma. Det er gjort rede for funnene nedenfor. I artskart (artsdatabanken) er det noen ytterligere registreringer, hovedsakelig av karplanter, men disse er ikke validert (kvalitetssikret). Det er derfor kun registreringene i naturbase som legges til grunn.

Datasettet «arter av nasjonal forvaltningsinteresse» i naturbase består av følgende kategorier:

Ansvarsarter (over 25% av europeisk bestand i Norge)

Arter med status kritisk truet (CR), sterkt truet (EN) og sårbar (VU) i Norsk Rødliste 2015

Andre spesielt hensynskrevende arter

Spesielle økologiske former

Prioriterte arter etter Naturmangfoldloven

Fredete arter

Arter med status nær truet (NT) i Norsk Rødliste 2015

Fremmede arter.

De 6 første kategoriene betegnes som arter av særlig store forvaltningsinteresser, kategori 7 betegnes som arter med stor forvaltningsinteressen og kategori 8 betegnes som fremmede arter.

Det er registrert tre eksemplarer av arten Gråsisik i januar 2012 og i januar 2013. Det er registrert flere eksemplarer av arten Gråtrost både i 2009 og i 2015. Registrert aktivitet for begge arter er næringssøkende (feeding). Begge arter er såkalte ansvarsarter, dvs. at mer enn 25 % av den europeiske bestanden finnes i Norge. Begge arter er registrert som livskraftige (LC) og er dermed ikke på rødlista for 2015. Det er registrert ett individ av arten Jordugle i 2013. Registrert aktivitet er hvilende (stationary). Jordugle er en såkalt ansvarsart, dvs. at mer enn 25 % av den europeiske bestanden finnes i Norge. Jordugle er registrert som livskraftig (LC) og er dermed ikke på rødlista for 2015. Det er registrert 15 eksemplarer av arten Vipe i 2010. Registrert aktivitet er hvilende (stationary). Vipe er en såkalt ansvarsart, dvs. at mer enn 25 % av den europeiske bestanden finnes i Norge. Vipe er registrert som sterkt truet (EN) i norsk rødliste for 2015 på grunn av sterk bestandsreduksjon senere år. Den norske hekkebestanden er antatt å være i intervallet 15.000 – 20.000 individ. Det er registrert flere eksemplarer av arten Stær i perioden 2009 - 2014. Registrert aktivitet er næringssøkende (feeding) og hvilende (stationary). Stær er registrert som nær truet (NT) i norsk rødliste for 2015 på grunn av sterk bestandsreduksjon senere år. Den norske hekkebestanden er antatt å være i intervallet 200.000 – 400.000 individ. Det er registrert 10 eksemplarer av arten Fiskemåke i 2009. Registrert aktivitet er næringssøkende (feeding). Fiskemåke er registrert som nær truet (NT) i norsk rødliste for 2015 på grunn av sterk bestandsreduksjon senere år. Den norske hekkebestanden er antatt å være i intervallet 180.000 – 250.000 individ.

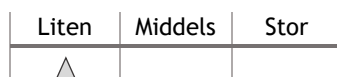
Ingen av registreringene omfatter hekking.

Alle forslag til arealplaner etter plan- og bygningsloven skal inneholde en vurdering i henhold til naturmangfoldlovens §§ 8 – 12. Det er i dette tilfellet foretatt en sjekk av hvilke naturverdier som finnes i influensområdet til planforslaget. På bakgrunn av dette kan vurderingen etter naturmangfoldlovens §§ 8-12 oppsummeres som følger:

Hjemmel	Tema	Vurdering
§ 8	Kunnskapsgrunnlaget	Kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig, sett i forhold til planforslagets karakter og tiltakene det åpnes for. Det er registrert noen fuglearter med stor og særlig stor forvaltningsinteresse i Os sentrum, men ikke hekking. Utover dette er det registrert få naturverdier. Planforslaget medfører i hovedsak justering og oppdatering av eksisterende byggeområder, og i mindre grad utvidelse. Byggeområdene er noe utvidet mot elva Verjåa i søndre del av planområdet. Delen av planområdet med størst verdi for biologisk mangfold er strandsonen langs Glåma. Planforslaget vil i liten grad gi negative virkninger for de registrerte fugleartene.
§ 9	Føre-var-prinsippet	Ikke relevant, fordi kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig.
§ 10	Økosystemtilnærming og samlet belastning	Planforslaget vil ikke medføre at samlet belastning for økosystemet i Os sentrum blir vesentlig endret.
§ 11	Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver	Ikke relevant, fordi tiltakene det åpnes for gjennom planforslaget ikke medfører skade på naturmangfoldet.
§12	Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder	Ikke relevant.

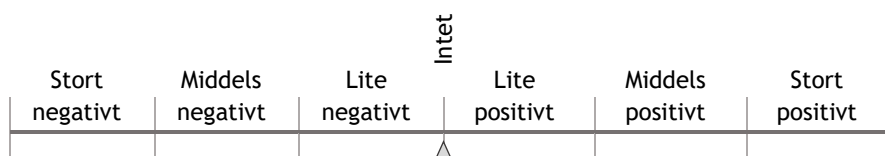
### Verdi

Planområdet har liten verdi for biologisk mangfold.



### Omfang

Planforslaget har ingen konsekvens, hverken positiv eller negativ, for biologisk mangfold.



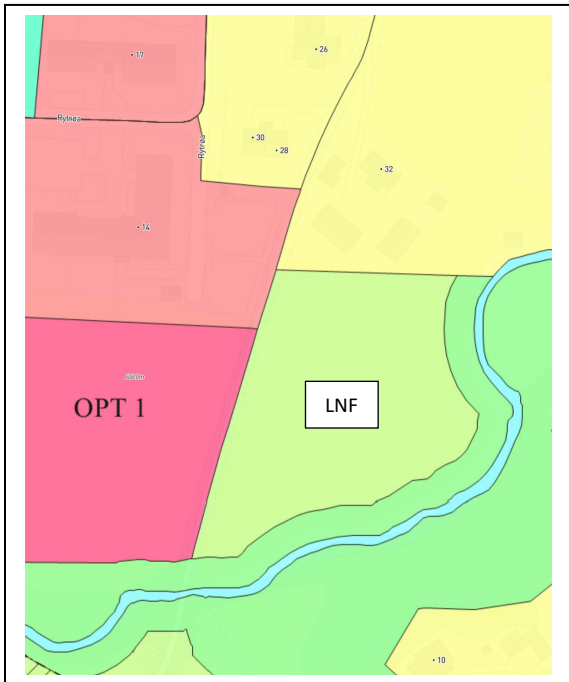
### Konklusjon – løsning i planforslaget

Kantsonene langs Glåma blir i stor grad sikret til landbruks- og friluftslivsformål, samt grønnstruktur.

## 6.4 Jordbruksinteresser

### Utredning

Planforslaget medfører at et eksisterende jorde på 5,8 daa med grasproduksjon i sørøstre del av planområdet blir omregulert til byggeområde. I kommuneplanens arealdel fra 2009, delplanområde Os sentrum, er dette området avsatt til LNF-formål. Jordet er regulert til landbruksformål i gjeldende reguleringsplan for Os sentrum fra 1995. I forslaget til ny områdereguleringsplan inngår området som søndre del av kombinert byggeområde B/F/K3.



Figur 6.7: Utsnitt fra kommunedelplanbasen, delplan Os sentrum 2009, [www.kommunekart.com](http://www.kommunekart.com)

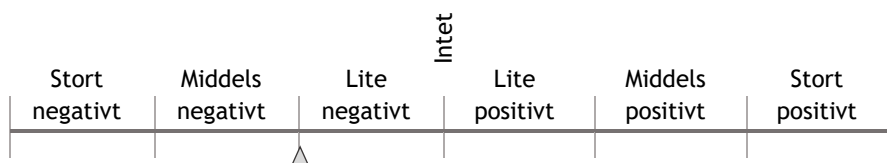
### Verdi

Jordet har begrenset størrelse, grenser til eksisterende bebyggelse i nord, og har en litt vanskelig atkomst gjennom sentrumsområder og forbi kommunehuset. Verdien vurderes derfor å være middels stor.



### Omfang

Omdisponering av jordet til kombinerte byggeformål vurderes for å ha liten til middels negativ konsekvens. At Verjåa utgjør en naturlig og langsiktig grense for sentrumsområdet i sør, og at jordet ligger svært nært sentrale deler av sentrum er argumenter som taler for omdisponering.



### Konklusjon – løsning i planforslaget

Området foreslås omdisponert til kombinert byggeområde for bolig, forretning og kontor.

## 6.5 Støy

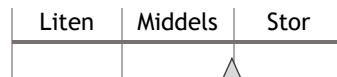
### Utredning

Det er utført beregninger av støy. Aktuelle støykilder er veitrafikk og togtrafikk. Beregnede støysoner er lagt inn som hensynsoner, henholdsvis gul og rød støysoner med tilhørende reguleringsbestemmelser. Bestemmelsene sikrer at endringer i eksisterende bebyggelse, eller ny bebyggelse, blir utført på en måte som tilfredsstiller gjeldende krav til innendørsstøy i teknisk forskrift / norsk standard og krav til utendørsstøy i gjeldende støyforskrift.

Støyproblematikken vil først og fremst gjøre seg gjeldende dersom det blir aktuelt å oppføre ny boligbebyggelse langs fv.30 / Søstergata. Ny bebyggelse vil i seg selv medføre skjerming mot støy. Aktuelle tiltak vil være å anlegge uteoppholdsplass eller balkong på side av bygning som vender bort fra gate eller veg. Det samme gjelder soverom. Støyisolering av fasade gjennomføres dersom det er nødvendig for å tilfredsstille krav til innendørsstøy. Eventuelle balkonger på fasade mot veg kan tilfredsstille krav til utendørs støy dersom de kles inn med glass.

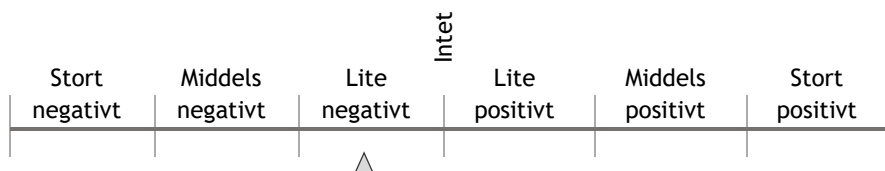
### Verdi

Verdien av et sentrumsområde som er godt utformet med tanke på støy er middels til stor.



### Omfang

Planforslaget legger opp til større bredde og mer fleksibilitet i eksisterende byggeområder i sentrum. Dette innebærer blant annet at det åpnet for etablering av boligbebyggelse i større grad enn tidligere. En slik utvikling er i samsvar med nasjonal arealpolitikk når det gjelder tettstedsutvikling, fortetting og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, men gir økte utfordringer når det gjelder støy. Planforslagets konsekvenser for støy vurderes på bakgrunn av dette for å være svakt negative.



### Konklusjon – løsning i planforslaget

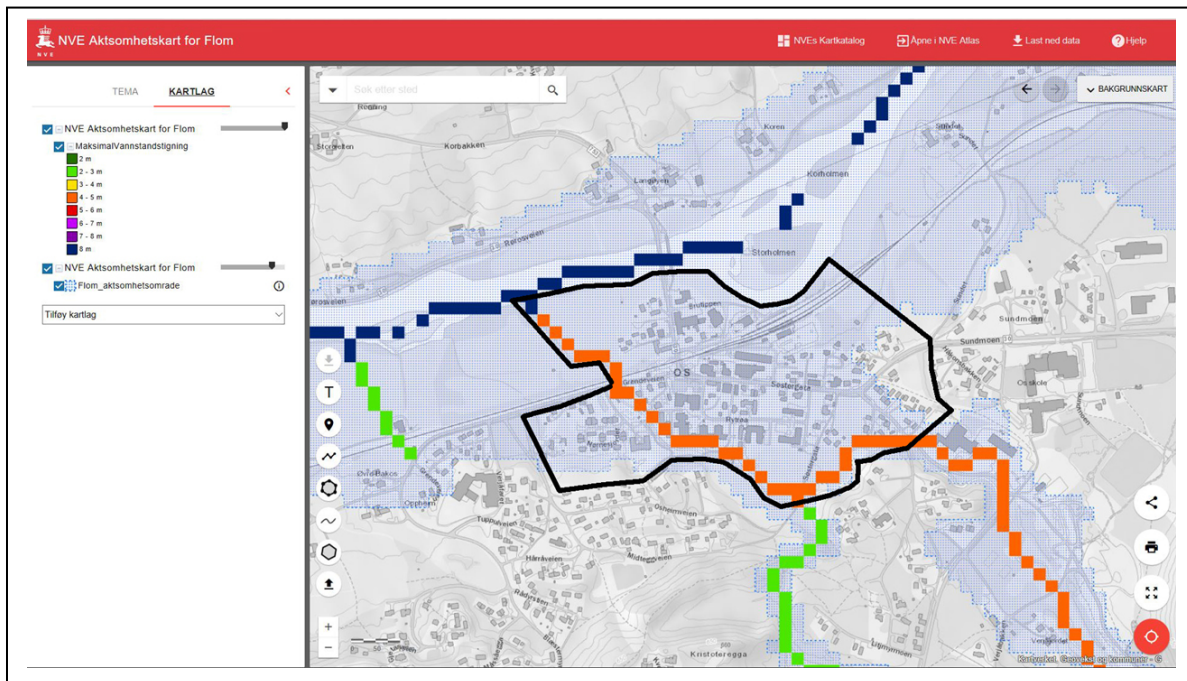
Støyutsatte områder er lagt inn som hensynsoner for rød og gul støysoner, med tilknyttede reguleringsbestemmelser pkt. 4.2 og 4.3. Bestemmelsene sikrer at ny, støyfølsom bebyggelse (bolig) blir etablert i henhold til gjeldende krav og grenseverdier for både utendørs og innendørs støy.

## 6.6 Flom

### Utredning

Planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for flom langs Glåma og Verjåa se figur 6.8. På hjemmesidene til NVE står følgende beskrivelse av datasettet:

«NVE's aktsomhetskart for flom er et nasjonalt kart på oversiktsnivå som viser hvilke arealer som kan være utsatt for flomfare. Kartet vil aldri bli helt nøyaktig, men er godt nok til å gi en indikasjon på hvor flomfaren bør vurderes nærmere, dersom det er aktuelt med ny utbygging. Informasjonen i kartet kan benyttes som et første vurderingsgrunnlag i konsekvensutredning- og/eller risiko- og sårbarhetsanalyser tilknyttet kommuneplanen og for å identifisere potensielle fareområder for flom».



Figur 6.8: NVE's aktsomhetskart for flom. Planområdet vist med sort strek.

På grunnlag av aktsomhetsområdet er det utarbeidet en flomrapport / hydraulisk analyse som vurderer flomfaren nærmere, jf. vedlegg 4. Rapporten er en oppdragsrapport som er utarbeidet av NVE.

Det er fortsatt knyttet usikkerhet til rapporten, spesielt når det gjelder beregning av flomsone langs Verjåa. Plankonsulent er i dialog med NVE om å bringe klarhet i usikkerhetene, og det tas sikte på å få flomrapporten ferdig før planforslaget blir endelig vedtatt.

### Verdi

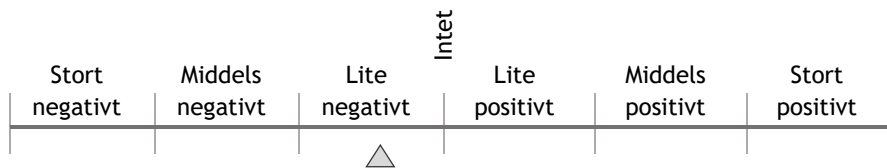
Verdien av et flomsikkert sentrumsområde er stor.

Liten	Middels	Stor
		▲

### Omfang

Sett i forhold til gjeldende reguleringsplan, legges det ikke opp til nye byggeområder i planforslaget. Dette med unntak av søndre del av byggeområde B/F/K3. Dette området ligger innenfor hensynssone for flom langs Verjåa. Før området kan bebygges må krav til tilfredsstillende flomsikring i henhold til TEK 17, § 7-2, sikkerhetsklasse F2/200-årsflom, være oppfylt. Jf. reguleringsbestemmelse pkt. 4.4.

Forutsatt bygging i henhold til bestemmelse pkt.4.4 vil planforslaget ikke medføre konsekvenser med tanke på 200-årsflom. Med økt bebyggelse vil sentrum likevel i noen grad blir mer utsatt for større flommer. Ut fra dette vurderes planforslagets samlede konsekvens for flom som svakt negativt.



### Konklusjon – løsning i planforslaget

Det er lagt inn hensynssoner for flom i henhold til foreløpig flomrapport, med tilhørende reguleringsbestemmelse pkt. 4.4 som setter krav til tilfredsstillende flomsikring i henhold til gjeldende byggeforskrifter (nå TEK 17, § 7-2, sikkerhetsklasse F2/200-årsflom).

Bestemmelsen setter også krav til ekstra sikkerhetsmargin innenfor flomsonen langs Verjåa, inntil nye flomberegninger foreligger.

## 6.7 Trafikale forhold, trafikksikkerhet og infrastruktur

### Utredning

Hovedfokuset i planarbeidet har vært å revurdere innholdet i og rammer for eksisterende byggeområder i sentrum, spesielt langs Søstergata (fv.30). Planforslaget legger i liten grad opp til nye byggeområder. Det er valgt å benytte eksisterende vegnett, framfor å legge til rette for etablering av nye veger. Den tidligere, regulerte «tverraksen» mellom Søstergata og kommunehuset er ikke videreført. Dette fordi eksisterende vegnett er tilstrekkelig og velfungerende, og en ser ikke nytteeffekten av «tverraksen». Det er vurdert som riktigere å holde fast på strukturen med en gjennomgående hovedgate gjennom tettstedet, framfor å etablere en tverrakse som vil danne noe som ligner en kvartalsstruktur mot Rytrøa.

Det er også lagt opp til å benytte øvrig infrastruktur som gang- og sykkelveger, fortau og VA-nett.

Os sentrum er en av de første miljøgatene som ble etablert i landet, og en av 5 miljøgateprosjekter i det nasjonale pilotprosjektet tidlig på 90-tallet.



Figur nr. 6.x:

Utsnitt fra internvisa «Brobyggen», statens vegvesen, 1991. Artikkelen om pilotprosjektet for miljøprioritert gjennomkjøring (MPG), også kalt miljøgate.

Miljøgata åpnet sommeren 1993, og har resultert i en betydelig trafikksikkerhetsmessig opprusting av sentrum. Dette ved at areal til vei- og kjørebane er tydelig skilt fra areal til fortau / gang- og sykkelveg og parkeringsareal. Det er videre etablert gode og velfungerende fortausløsninger langs fv.30 (Søstergata og Brugata), samt opphøyde og tydelige fotgjengeroverganger. Disse fysiske grepene har ført til at gjennomsnittsfarten gjennom sentrum er redusert. Disse effektene er dokumentert gjennom vegvesenets evalueringsrapport 2003/06 «Fra riksveg til gate».

Det er i etterkant av miljøgateprosjektet etablert separat gang- og sykkelveg langs Grendevegen.

Miljøgateprosjektet har resultert i en markant annerledes situasjon. Dette framkommer av vegvesenets ulykkesstatistikk. Det er ikke relevant å vurdere ulykkesituasjonen før miljøgata ble etablert.



Etter åpningen av miljøgata i 1993 har det vært kun to politiregistrerte ulykker på fv.30 gjennom Os sentrum. Begge ulykkene med lettere personskade. I 1995 var det en utforkjøring med enslig kjøretøy i svingen øst i Søstergata, ved krysset med Håmmålfjellvegen. I 2002 var det en møteulykke i kurve ved krysset fv.30 (Søstergata) x Grendevegen.

Det er også registrert en sykkelulykke med alvorlig skade i Grendevegen i 1994, før gang- og sykkelvegen langs Grendevegen ble etablert.



**Figur nr. 6.x:**  
Utsnitt fra [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no).  
Tema trafikkulykke.  
Utsnittet viser samtlige politirapporterte trafikkulykker i Os sentrum fra 1977.

### Verdi

Verdien av et trafiksikkert sentrum med god infrastruktur for gående og syklende er stor.

Liten	Middels	Stor
		▲

### Omfang

Planforslaget medfører nye rammer for eksisterende bebyggelse, og i mindre grad nye byggeområder. Planforslaget legger ikke opp til arealbruk som vil føre til en dårligere situasjon med tanke på trafiksikkerhet. Planforslaget har derfor ingen konsekvenser for trafiksikkerhet, hverken negative eller positive.

Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Intet	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
			▲			

## 6.8 Barn og unge

### Utredning

Den kanskje viktigste funksjonen sentrum har for barn- og unge er at de i stor grad går og sykler gjennom sentrumsområdet på vei til og fra skole, samt til og fra idrettshall, samfunnshus, fritidsklubb og idrettsområder som ligger i tilknytning til skoleområdet. Jernbanestasjonen med tog- og bussforbindelser, sør- og nordover, er et kollektivknutepunkt for skoleungdom og andre som pendler. Det er derfor svært viktig for barn og unge at sentrum har trafiksikre løsninger for gående og syklende. Dette er omhandlet i foregående kapittel.

Planforslaget medfører at eksisterende grønnstruktur og parkområder, som for eksempel Hagenjordet og turveger langs Glåma og Verjåa, i større grad enn tidligere blir sikret til formålet.

### Verdi

Verdien av et sentrum som er godt tilrettelagt for barn- og unge er stor.

Liten	Middels	Stor
		△

### Omfang

Sett i forhold til et null-alternativ der gjeldende reguleringsplan fra 1995 er gjeldende, vil konsekvensen av planforslaget være omtrent uendret. At planforslaget innebærer sikring av eksisterende grøntstruktur og parkområder i noe større grad enn tidligere vurderes som svakt positivt for barn- og unge.

Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Intet	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
			△			

## 6.9 Friluftsliv, rekreasjon og folkehelse

### Utredning

Temaet er nært knyttet til temaene i de to foregående kapitlene. Utredning og vurderinger i de to foregående kapitlene har relevans også for friluftsliv, rekreasjon og folkehelse. Et trafiksikkert sentrum med god infrastruktur for gående og syklende, gode felles uteområder «grønn infrastruktur» i form av turveier og stier, har stor verdi for nærrekreasjon og folkehelse.

En tilleggsdimensjon er at planforslaget legger til rette for ny bebyggelse og dermed økt aktivitet. Lykkes man med en slik utvikling, vil sentrum bli styrket som sosial møteplass. Både ved de ulike handels- og servicetilbudene og de felles / offentlige uteoppholdsarealene.

Planforslaget sikrer også bevaring av eksisterende, verneverdig bebyggelse som gir sentrum identitet, særpreget og estetisk kvalitet. Dette har også i noen grad betydning for sentrums funksjon som en trivelig, sosial møteplass.

### Verdi

Verdien av et sentrumsområde som er trygt, gir muligheter for nærrekreasjon og friluftsliv, og som fungerer godt som sosial møteplass, er stor.

Liten	Middels	Stor
		△

### Omfang

Økt aktivitet og styrking av sentrum som møteplass kan i noen grad få en positiv folkehelseeffekt. Siden det er usikkert hvor stor effekten blir, settes konsekvensen til «liten positiv».

Stort	Middels	Lite	Intet	Middels	Stort
negativt	negativt	negativt	positivt	positivt	positivt
			△		

### Konklusjon – løsning i planforslaget

Planforslaget sikrer eksisterende infrastruktur for gående og syklende, eksisterende turveier / «grønn infrastruktur», samt eksisterende uteoppholdsarealer. Planforslaget medfører tydeligere rammer for videreutvikling av eksisterende byggeområder, som legger til rette for økt aktivitet i sentrum.

## 6.10 Næringsliv og sysselsetting

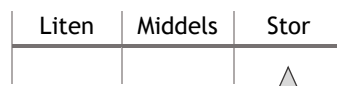
### Utredning

Planforslaget medfører økt fleksibilitet når det gjelder hvordan eksisterende byggeområder i sentrum kan utnyttes. Dette ved at flere områder er gitt kombinert formål bolig, forretning, kontor, tjenesteyting. Samtidig har byggeområdene fått klarere rammer hva gjelder byggehøyder og byggelinjer. Økt fleksibilitet medfører økt sannsynlighet for realisering av nye byggetiltak, enten det er til bolig- eller næringsformål.

Økt byggeaktivitet i sentrum vil generelt ha en positiv effekt for næringsliv og sysselsetting. Trusselen for sentrum er lav aktivitet og gamle næringsbygg som står tomme / i mindre grad er i bruk. Det er liten interessemotsetning mellom det å øke boligomfanget og det å øke omfanget av ny næringsbebyggelse i sentrum. Sentrum trenger begge typer ny bebyggelse. Økt boligbygging i sentrum vil styrke grunnlaget for eksisterende handels- og servicetilbud.

### Verdi

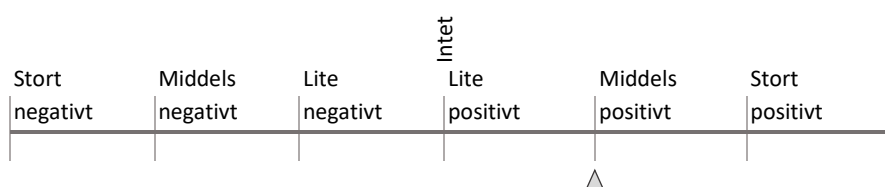
Verdien av et sentrumsområde som bidrar til videreutvikling av næringsliv og økt sysselsetting er stor.



### Omfang

Økt byggeaktivitet i sentrum vil generelt ha en positiv effekt for næringsliv og sysselsetting. Et velfungerende sentrum med høy aktivitet og stor funksjonsbredde er viktig for næringslivet i hele kommune.

Hvor stor den positive effekten blir vil avhenge av i hvilken grad planen blir gjennomført og fulgt opp med nye byggetiltak. Siden det er usikkert hvor stor den positive effekten blir, settes konsekvensen til «liten positiv» til «middels positiv».



## 7. Visualisering av innspill – bilder fra digital terrengmodell



**Figur 7.1:** Eksisterende situasjon – Søstergata sett mot øst. Dølgård til venstre og bankbygget helt til høyre.



**Figur 7.2:** Planlagt situasjon – Søstergata sett mot øst. Nytt forretningsbygg midt i bildet og bankbygget med to etasjer nede til høyre.



**Figur 7.3:** Eksisterende situasjon – Søstergata sett mot øst med Dølgård og Rye.



**Figur 7.4:** Planlagt situasjon – Nytt forretningsbygg, sammenbygd der Dølgård, Gimle og Meieriet står i dag.



**Figur 7.5:** Planlagt bolig- og forretningsbygg på tomte til Meieributikken.



**Figur 7.6:** Planlagt situasjon – Nytt forretningsbygg erstatter Dølgård, Gimle og meieriet, og nye boliger på Meieributikk-tomta.



**Figur 7.8, 7.9 og 7.10:** Illustrasjon: Snekkerskola i dag, tilbakeført til opprinnelig preg og i modernisert utførelse.