



**TYNSET
KOMMUNE**

Detaljregulering for

Tynset sentrum, torg- og kollektivområder



Planbeskrivelse

Dokumentinformasjon:

Forslagsstiller: Tynset kommune

Planen navn: Detaljregulering for Tynset sentrum, torg- og kollektivområder

Plan ID: 202003

Datert: 26.02.21

Sist revidert:

Innhold

1 Sammendrag	4
2 Bakgrunn	4
2.1 Hensikten med planen.....	4
2.2 Forslagstiller, eierforhold	4
2.3 Tidligere vedtak i saken	4
2.4 Behov for konsekvensutredning.....	5
3 Planprosessen.....	5
3.1 Medvirkningsprosess og varsel om oppstart.....	5
4 Planstatus og rammebetingelser.....	6
4.1 Overordnede planer	6
4.2 Gjeldende reguleringsplaner	7
4.3 Tilgrensende planer	10
4.4 Temaplaner	10
4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer.....	10
5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	11
5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	11
5.3 Stedets karakter og landskap	11
5.4 Kulturminner og kulturmiljø	12
5.5 Naturverdier	13
5.6 Rekreasjonsbruk, uteområder	13
5.7 Landbruk.....	13
5.8 Trafikkforhold	13
5.9 Barns interesser.....	14
5.10 Sosial infrastruktur	14
5.11 Universell tilgjengelighet	14
5.12 Teknisk infrastruktur	14
5.13 Grunnforhold	14
5.14 Støyforhold	14
5.15 Luftforurensing	15
5.16 Næring.....	15
5.17 Analyser/ utredninger	15
6 Beskrivelse av planforslaget	15

6.1 Planlagt arealbruk.....	15
6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	17
6.2.1 Offentlig eller privat tjenesteyting [1160], felt o_BOP1 - 4.	17
6.2.2 Bolig/forretning/bevertning/kontor, (felt BKB1)	18
6.2.3 Kjøreveg, (2011)felt o_SKV1 - 2	18
6.2.4 Fortau [2012] o_SF1 - 5	18
6.2.5.....	18
6.2.6 Torg [2013] o_ST1 - 4:	18
6.2.7 Gang- og sykkelveg, felt o_SGS, (2015)	19
6.2.8 Parkeringsplass, felt o_SPP1-3 (2082)	19
6.2.9 Park, felt o_GP1 - 2 (3050).....	19
6.2.10 Park, felt o_GP3-6 (3050)	19
6.2.11 Sikrings-, støy- og faresoner (§ 11-8 a)	19
6.3 Trafikk og kollektivløsning	19
6.4 Parkering	20
6.5 Tilgjengelighet for gående og syklende	21
6.6 Universell utforming.....	21
6.7 Uteoppholdsareal	21
6.8 Kulturminner	21
6.9 Rekkefølgebestemmelser	21
7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget.....	21
7.1 Overordnede planer	21
7.2 Landskap, bybilde, estetikk	21
7.3 Kulturminner og kulturmiljø.	22
7.4 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven.....	22
7.5 Uteområder	22
7.6 Trafikkforhold	22
7.7 Barns interesser.....	23
7.8 ROS	23
7.9 Støy.....	24
7.10 Universell utforming.....	24
7.11 Teknisk infrastruktur	24
8 Innkomne innspill	24
8.1 Merknader	24

1 Sammendrag

Planen erstatter deler av mange gamle planer som møtes i sentrum.

Den regulerer inn arealet Tynset torg til torgformål. I tillegg reguleres ny løsning for venterom ved jernbanen, samt at planen regulerer inn et kombinert formål kollektiv/parkeringsarealer i vest som åpner for en endring av utforming av bussterminal i sentrum. Det er satt bestemmelser for å ivareta gangforbindelsen gjennom området. En videre detaljering er nødvendig for å vurdere ulike utforminger av terminalen. Planen regulerer Rådhuset/Kulturhuset med tilhørende utearealer slik at det tas høyde for utbygging av ny helsestasjon.

2 Bakgrunn

Arealene i Tynset sentrum består i dag av mange gamle reguleringsplaner som overlapper og er fra ulike perioder. Med igangsatt arbeid for utforming av nytt Tynset torg, er det naturlig å gripe tak i dette for en samlet vurdering av hele området. Bane NOR ønsker ny løsning for venterom ved banen, og dette medfører behov for å se på mulige alternativer for venterom i forhold til et fremtidig kollektivmønster. Dette er det et visst tidspress på, da avtalen for dagens venterom går ut sommer 2021 og nytt venterom må stå ferdig til vinter 2021.

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å se på mulig felles løsning for venterom for bane og buss, revitalisering av torgområdet samt å se på parkeringskapasitet og trafikkmønstre i sentrum.

2.2 Forslagstiller, eierforhold

Forslagsstiller og utarbeider av planen er Tynset kommune.

Planområdet omfatter arealet hvor dagens kollektivareal samt offentlig parkering ligger, dette er i all hovedsak eiet av kommunen. Videre omfattes arealet for Tynset torg samt arealet hvor rådhuset med tilhørende parkering ligger, dette er også i kommunalt eie. Bane NOR eier arealene rundt bane og stasjonsområdet, mens selve stasjonen og tilhørende 'pakkhus', som i dag fungerer som venterom for jernbanen, er i privat eie. Fv. 2222 krysser gjennom området, denne eies av Innlandet fylkeskommune.

Eiendommene som omfattes av planen har følgende gårds- og bruksnummer: 40/40, 40/28, 42/90, 42/2, 42/94, 42/5, 400/7, 42/8, 200/15.

2.3 Tidligere vedtak i saken

Formannskapet i Tynset vedtok 19.06.20 oppstart av detaljregulering for området.

2.4 Behov for konsekvensutredning

I forhold til forskrift om konsekvensutredninger så skal planer konsekvensutredes om de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Forskriftens vedlegg 2, pkt. 10b angir at 'Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg' skal vurderes nærmere i henhold til om de kan gi virkninger for miljø og samfunn. Dette skal vurderes etter kriteriene i § 10.

Planforslaget er i samsvar med gjeldende kommunedelplan for Tynset tettsted. Endringene i planen innbefatter ikke at arealene tas i bruk til annet formål. Arealet som reguleres til parkering og kollektivterminal er i dag i bruk til samme formål. Endringen innbefatter en tilrettelegging for å bedre plassering og utforming av kollektivområdet, og innbefatter ikke at bilparkering prioriteres fremfor kollektivtrafikk, snarere tvert imot. Ved en eventuell gateløsning vil gangtrafikk fortsatt bli ivaretatt. Kommunen mener derfor at planen ikke utløser behov for konsekvensutredning.

3 Planprosessen

3.1 Medvirkningsprosess og varsel om oppstart.

Formannskapet i Tynset vedtok 19.06.20 oppstart av detaljregulering for området. Det ble varslet om oppstart av planarbeidet 14.07.20 til berørte parter og regionale myndigheter og høringsparter. Planoppstart ble varslet i Østlendingen 17.07.20. Frist for merknader ble satt til 24.08.20.

Varslet planområdet var i utgangspunktet noe større enn planforslagets avgrensning. Dette da Torvgata 5 var med i varslet areal. Det er gitt signaler på at eier her ønsker å utvikle eiendommen i fremtiden. Imidlertid så er ikke dette et prosjekt med detaljerte planer ennå, og det er et prosjekt hvor det må en detaljert regulering til. Alternativet i planforslaget ville derfor ha vært å regulere dagens situasjon. Eiendommen er derfor tatt ut av planområdet.

Det har kommet inn 6 merknader til varsel om oppstart, se nærmere kommentarer under pkt.8.

I tillegg til lovbestemt varsling som beskrevet ovenfor er det avholdt to møter med medvirkning fra råd og utvalg i Tynset kommune, samt egne møter for naboer/eiere av forretninger rundt eiendom 42/8 vedrørende utforming av Tynset torg.

Tilbakemeldinger i denne prosessen har blitt fremlagt for formannskap og kommunestyre, og foreslått utforming av torget ble behandlet i kommunestyremøte 17.11.20.



Fremlagt utforming vedtatt av kommunestyret 17.11.20.

4 Planstatus og rammebetingelser

4.1 Overordnede planer

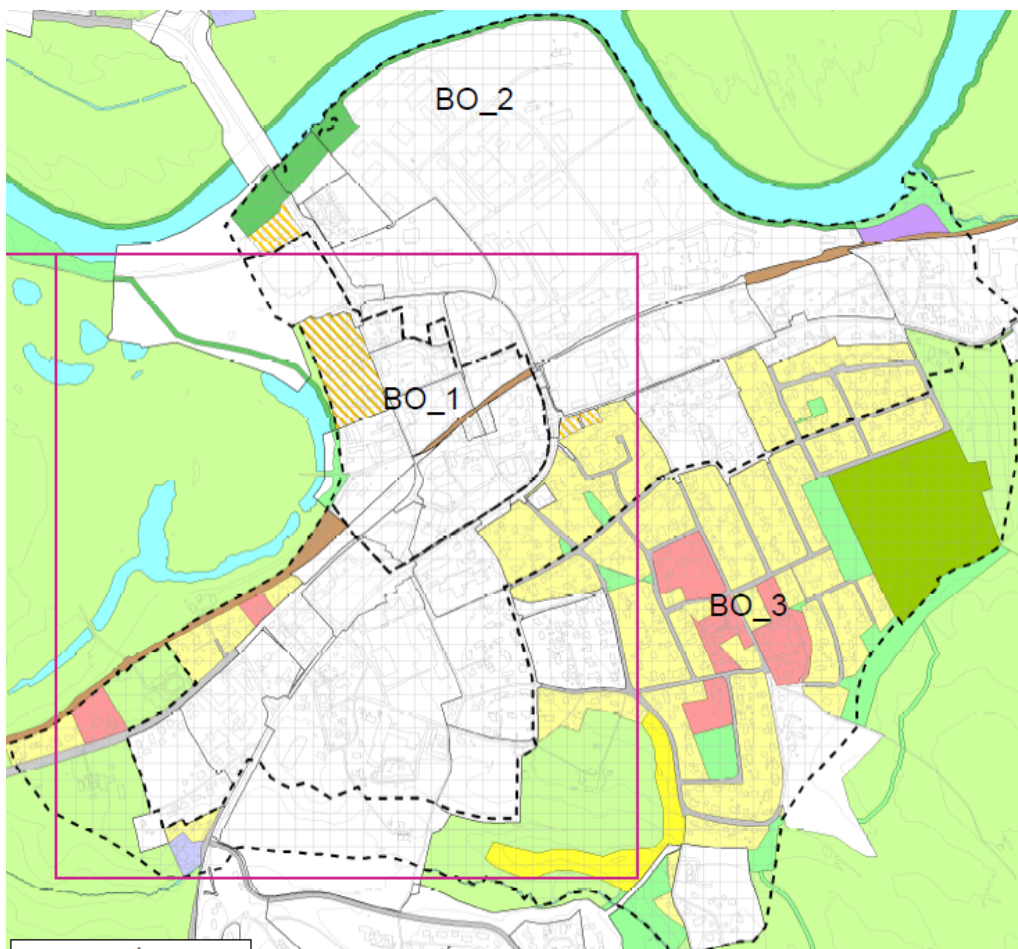
For planområdet gjelder kommunedelplan (KDP) for Tynset tettsted, plan ID 201501, vedtatt 08.10.2015. I KDP's §1.2 er det angitt at de vedtatte reguleringsplaner for området fortsatt skal gjelde. Dersom det er motstrid mellom ny KDP vedtatt i 2015 og tidligere vedtatt reguleringsplaner, skal ny plan gå foran gammel plan jfr. PBL § 1-5, annet ledd.

KDP angir flere bestemmelser og retningslinjer som vil være styrende for ny reguleringsplan, som høyder og utnyttelse, krav til lekeplasser og uteareal, universell utforming, estetikk og byggeskikk mm.

Planområdet er i KDP for Tynset tettsted definert som beliggende i sentrumssonenes hovedinndeling innenfor område BO_1 og BO_2.

Sentrumskjernen/sone BO_1 omfatter områdene innenfor bestemmelsesområder sentrum som skal fortettes og benyttes til blandet bolig- og forretningsformål, kontorer, servicevirksomhet og offentlig/allmennyttig formål. BYA er maksimalt 80%. Første etasje og underetasje, som vender mot offentlig gate, skal inneholde publikumsrettede funksjoner, dvs. handels- og service-funksjoner. 2. etasje kan nyttes til bolig-, forretnings-, service- eller kontorformål. Øvrige etasjer skal benyttes til boligformål.

Bebyggelsen skal fortrinnsvis ligge i byggelinje mot gate. Ved P-hus/parkeringsanlegg over flere plan, skal 1.etasjes fasader og arealer som vender mot gate benyttes til handels- eller næringsformål.



Sentrumskjernen BO_1, Indre sentrumssone BO_2, Ytre sentrumssone BO_3.

Innenfor indre sentrumssone/Sone BO_2 tillates foretting med lav småhusbebyggelse og kjedete eneboliger inntil 2 etasjers høyde. BYA er maksimalt 60%. Eksisterende næringsarealer kan fortettes med en utnyttelsesgrad opp til 80% BYA.

Videre er det angitt mer detaljerte bestemmelsesområder innenfor planen som i all hovedsak angir maks tillatte byggehøyde.

Den ubebygde eiendommen i Kongsveien med gnr/bnr. 40/40 ligger i Bestemmelsesområdet BO_112, hvor det tillates bebygget med inntil 2 etasjer og loft eller inntrukket 3.etasje.

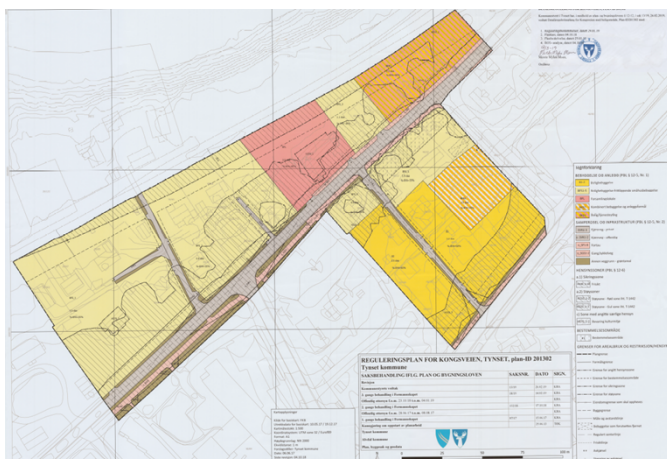
For hele planområdet gjelder det at byggegrense langs jernbanen er 15 m fra nærmeste spors midtlinje. Retningslinjene for områdene angir at parkering for beboere og ansatte skal fortrinnsvis sikres i egen parkeringskjeller innenfor byggeområder.

4.2 Gjeldende reguleringsplaner

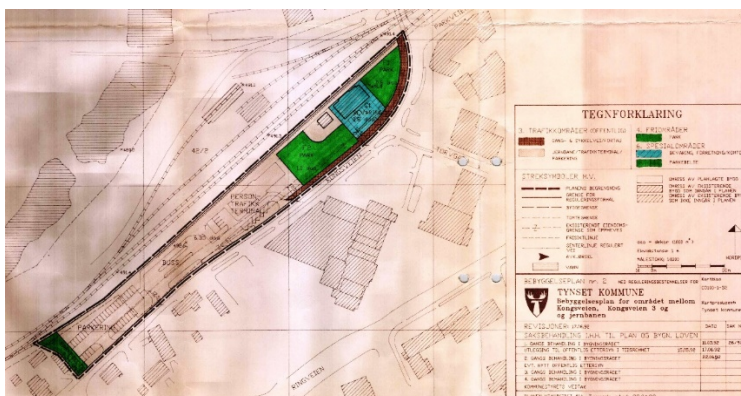
Planområdet berører deler av 7 gjeldende planer som møtes i sentrum:

- Lengst i vest gjelder Reguleringsplan for Kongsveien, plan ID 201302, vedtatt 26.02.19, for eiendom med gnr/bnr. 40/40, i kommunalt eie. Eiendommen har i planen kombinert formål

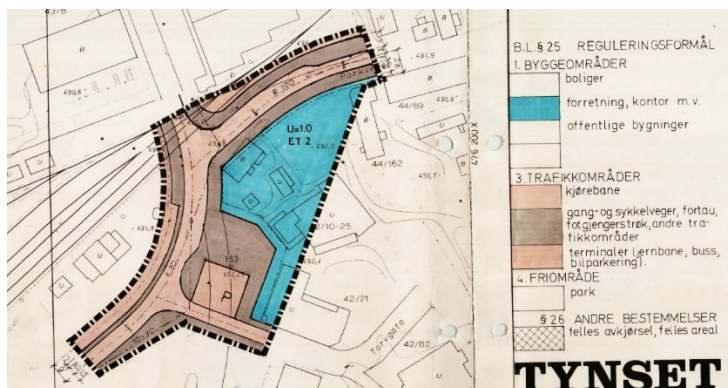
Bolig/tjenesteyting, med en BYA på inn til 60%, en bygningshøyde på maks 2 etasjer pluss loft.



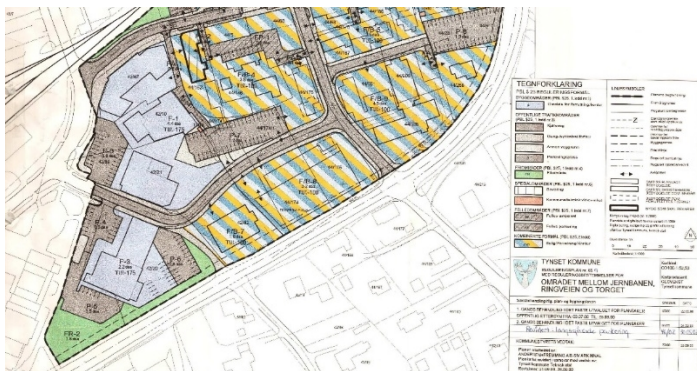
- Kongsveien fra plan 201302 slutter i vest og frem til kulturhuset er regulert av reguleringsplanen R2 Reguleringsendring Tynset sentrum, plan ID R2, vedtatt 07.01.1971. Dette er en rest av en gammel plan og det er kun kjøreareal og annet vegareal som ligger igjen av denne.
- Reguleringsplan med plan ID B2; Mellom Kongsveien og jernbanen, vedtatt 22.06.1992. Gjelder for arealet nord for Kongsveien fom. Eiendom 40/28 helt bort til jernbanestasjonen og planovergangen ved Brugata. Arealet er her regulert til kollektivanlegg samt park, og stasjonen med noe tilliggende areal er avsatt til forretning/kontor, med hensynssone bevaring av bygninger. Langs nordsiden av Kongsveien er det regulert inn gang- og sykkelvei fra planovergangen frem til innkjørsel til jernbanens parkering i dagens situasjon.



- Reguleringsplan Endring av reguleringsplan for Torgområdet med plan ID R16, vedtatt 13.02.1981. Dette er en rest etter en gammel plan hvor det kun er igjen deler beliggende i veiarealene i Kongsveien, Torvgata og Brugata, se nedenforstående opprinnelige plan. Arealet er regulert til kjørevei, annen veggrunn, parkeringsplass samt jernbane.



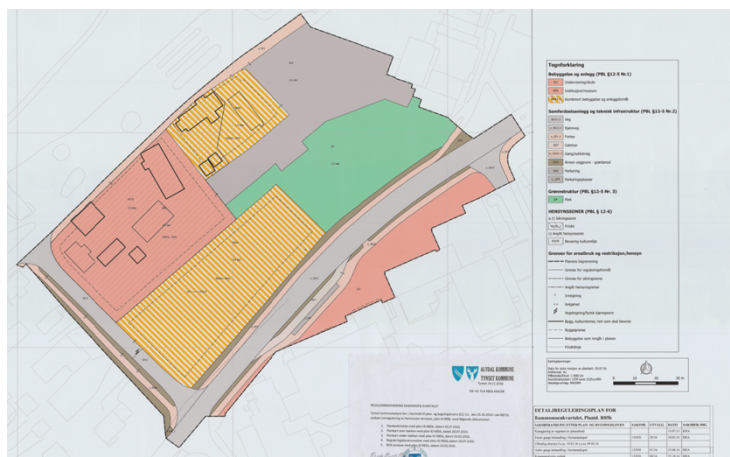
- Deler av planområdet ligger innenfor gjeldende plan 'Området mellom jernbanen, Ringveien og Torget', med plan ID R65A, vedtatt 30.05.2002. Arealet i planforslaget som ligger i denne planen er torgarealet, som i gjeldende plan er avsatt til parkering.



- Rådhuset med tilhørende torgområde samt del av Kongsveien ligger i plan ved navn 'Torgområdet' med plan ID R10, vedtatt 13.02.1979. Rådhuset er regulert til Offentlig bygg-administrativt bygg, mens kulturhusdelen er regulert til forretning. Torg og areal rundt rådhuset er avsatt til formålet Annen veigrunn, og Kongsveien er regulert til kjørevei.



- Området i sørvest er regulert i planen 'Reguleringsendring Rammsmokvartalet', med plan ID R85b, vedtatt 25.10.2016. Her er det grønne arealet avsatt til park, og arealet mot nord ved kulturhuset er regulert til parkering. Arealet ut mot Kongsveien er regulert til fortau.



4.3 Tilgrensende planer

Foruten de beskrevne planer så grenser planområdet opp til følgende planer;

201202 Kvartal A Tjønnbakken terrasse i nord.

201806 Torvgata 4, 6, 7, 8, og 9 i øst.

R29C Skoleområdet i sør/sørøst.

4.4 Temaplaner

Følgende temaplaner er relevante for planarbeidet:

Klima og energiplan for Tynset kommune

Estetisk veileder for Tynset sentrum

Hovedplan for vann og avløp

Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Alvdal og Tynset kommuner

Trafikksikkerhetsplan for Tynset kommune

Høydestudien for Tynset sentrum

4.5 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

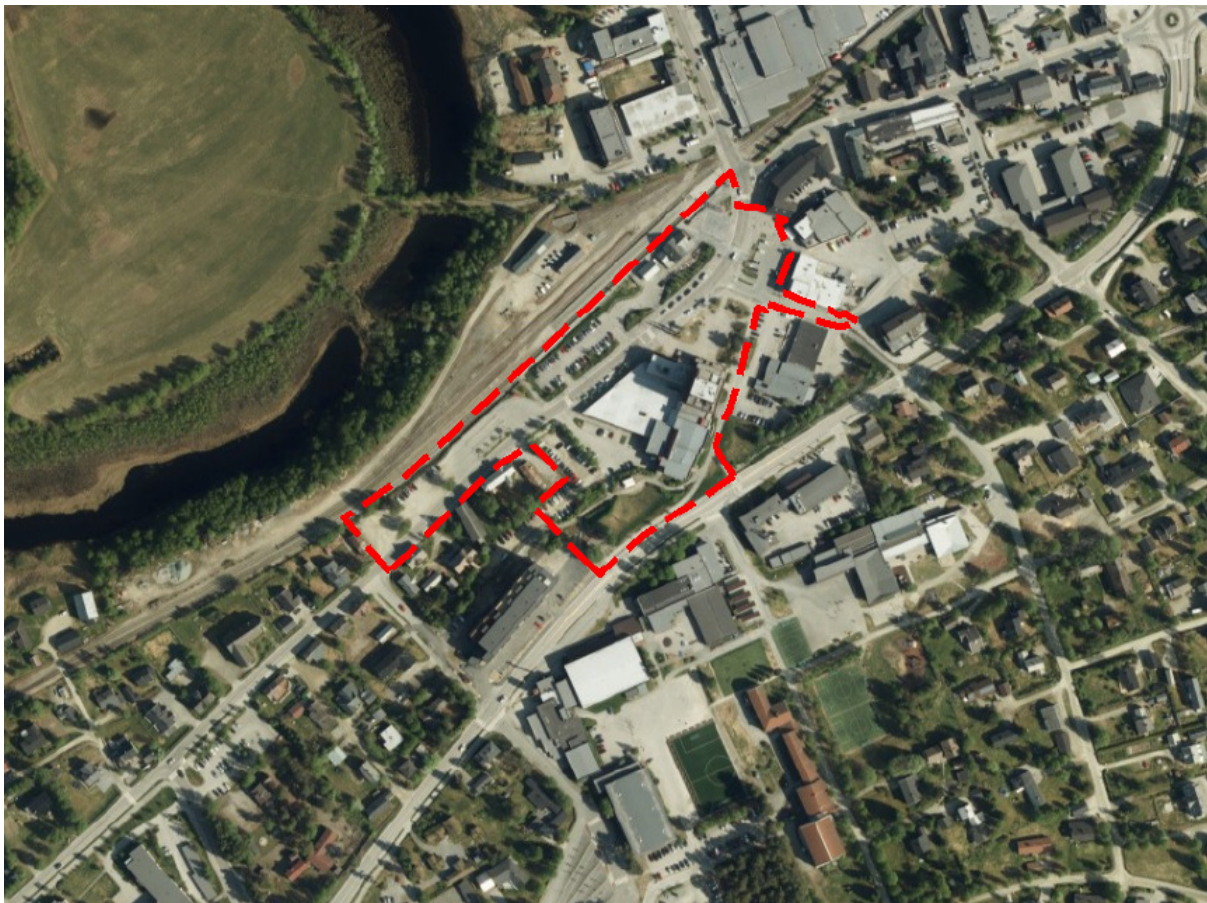
Følgende nasjonale retningslinjer er relevante som grunnlag for reguleringsarbeidet:

- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging
- Rundskriv T-2/08 Om barn og planlegging
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging
- Rundskriv T-5/99B Tilgjengelighet for alle
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016
- Retningslinje for luftkvalitet i arealplanlegging T-1520

5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet er på ca. 27,5 daa. Området ligger i Tynset sentrum, mellom jernbanen og fylkesvei 30. Under vises planområdet med stiplet rød linje.



Ortofoto med planavgrensning

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet ligger i sentrum av Tynset tettsted og består av arealer som er i bruk til veiformål, parkering, kollektiv-/bussterminal, tidligere jernbanestasjon i bruk som serveringssted og venterom, torgarealer, rådhus med kulturhus, legesenter og helsestasjon.

5.3 Stedets karakter og landskap

Tynset er regionsenter i Nord-Østerdal, og er et knutepunkt for kommunikasjon, utdanning og administrasjon. Tynset er en typisk stasjonsby. Dagens sentrum oppsto da jernbanen ble anlagt.

Lite av den gamle stasjonsbybebyggelsen er ivaretatt i sentrum. Noe eldre bebyggelse gjenstår, men i mindre grad som sammenhengende bygningsmiljøer. Eksisterende bebyggelse i planområdet består blant annet av rådhuset bygget i 1974, som med sitt særpreg dominerer sentrum som et signalbygg med sine 10 etasjer og fasade i betong og rustfarget stål. Videre består bebyggelsen innenfor planområdet av den gamle trebygningen på jernbanestasjonen med tilhørende 'pakkhus', samt bygningsmassen innenfor planområdet av bygning i Torvgata 5A og 5B.

Sentrum preges ellers av bebyggelsen rundt Tynset torg, hvor det bygges nytt boligkompleks. Eksisterende bebyggelse på gamle 'Aas-bygget' er bygget om, det økes opp til 5 etasjes bygg med kombinert bolig/forretning/kontorlokaler. Nabobygget Tynset Alvdal Sport bygges sammen med nytt volum på Aasbygget i 1. etasje. De nye fasadene har en materialbruk i tre og glass. Hjørnebygget mot Parkveien er en murbygning fra 1985 i 2 etasjer og saltak. Bygningene i Torvgata 5 er bygget på starten av 60-tallet og har en avtrapping som følger terrengfallet, med en høyde på en til to etasjer pluss kjeller. Bebyggelsen på den andre siden av jernbanen ligger lavere i terrenget og med avstand til planområdet pga. jernbanen, og har ikke stor virkning i gatebildet innenfor planområdet. Arealene preges av store åpne flater og mye asfaltbelagte områder til parkering.

Tettstedet ligger på sørsiden av Glomma. Terrenget skråner svakt mot elva i nordvest, med utsikt mot kulturlandskapet i dalsiden nord for elva.



Bilde tatt fra Fv. 30 mot nord sør for rådhuset

I sørenden av planområdet er det en terrengforskjell/terskel i terrenget på ca. 8 m. Fylkesveien og skolene ligger oppe på dette nivået. Denne terrengforskjellen er dels ubebygd og ligger som en grønn skråning i sentrumbildet.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Jernbanestasjonen ble åpnet i 1877 da Rørosbanen sto ferdig. Hovedbygningen ligger med hensynssone bevaring i eksisterende reguleringsplan, samt at den i kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer for Avdal og Tynset er satt som verneverdig i vernekategori 2. 'Pakkhuset' er bygget nytt i en stil og materialbruk tilpasset hovedbygget.

Vernekategori 2 tilsier at kulturminnet kategoriseres som verneverdig på regionalt/lokalt nivå. Dette er kulturminner og kulturmiljøer som skal vurderes regulert med hensynssone bevaring av kulturmiljø i hht PBL's § 12-6 ved ny regulering.

5.5 Naturverdier

Miljødirektoratets naturbase inneholder en registrering av en art av særlig stor forvaltningsinteresse innenfor planområdet, nemlig furukorsnebb. Tatt i betraktning av at observasjonen er gjort midt i sentrum, og med en nærhet til tilstøtende Tjønnområdet, tillegges ikke denne observasjonen spesiell vekt i forhold til planens formål.

5.6 Rekreasjonsbruk, uteområder

Uteområder innenfor planområdet består av offentlige torgarealer ved Tynset torg, 'Kulturtorget' foran Rådhuset, grønne arealer sør for Rådhuset og grøntanlegget rundt jernbanestasjonen. Tynset torg er i dag hovedsakelig i bruk som parkeringsplass.

Videre er det relativt kort avstand, ca. 200m, fra torget ved Rådhuset opp til Tufteparken og tiliggende utearealer og kunstgressbaner ved skoleområdene. Videre er det forbindelseslinjer ut fra sentrum til et godt utbygd turnett både ned langs Glomma og videre mot Neby, samt opp mot turveiforbindelser mot sør/lysløype i Haverslia og turstiene her, inkludert skianlegget.

5.7 Landbruk

Det er ingen landbruksinteresser innenfor planområdet.

5.8 Trafikkforhold

Fylkesvei 2222/Kongsveien er hovedåren gjennom planområdet, med en total ÅDT for strekningen på 3500. Det er tosidig fortau på begge sider av denne frem til bussterminalen. Videre er det ensidig fortau på sørsiden av Kongsveien mot vest, noe som gir et sammenhengende tilbud til myke trafikanter gjennom planområdet.

Tilstøtende planområdet i sør ligger fylkesvei 30, som er omkjøringsvei for RV. 3. Da undergangen på Fv.30 under Rørosbanen kun har en fri høyde på 3,6m, må tungtrafikken kjøre gjennom Tynset sentrum og Brugata. Det er i planarbeidet utarbeidet en trafikkanalyse som ser på trafikk mønstre og parkering i sentrum, som beskriver dette nærmere. Her fremkommer det at selv om gatene i sentrum er dimensjonert for dette, medfører tungtrafikken en stor utfordring i forhold til trafikkbelastningen gjennom sentrum både i forhold til trafiksikkerhet i forhold til planovergang, den opplevde trafiksikkerhet for myke trafikanter, samt opplevde støv- og støyplager.

Kollektivtilbudet i Tynset er i stor grad styrt av skoleskysstilbudet. Dette tilsier at plassbehovet er stort i perioder av dagen da det er mange busser i 07-tiden og 15-tiden, mens det ellers ellers i dagen er lite pågang. Totalt er det 40 daglige avganger fra bussterminalen, både lokale og regionale ruter. Tilsvarende er det 40 daglige ankomster til bussterminalen, både lokale og regionale ruter.

I all hovedsak kommer bussene inn til sentrum fra sør da de kommer fra bussholdeplassen ved skolene. Dagens bussterminal i sentrum er smal og har ikke tilfredsstillende snuforhold for de bussene som skal sørover igjen. Dagens busser har derfor problemer med siktforhold når de svinger ut sørover, alternativt rygger de inne på terminalområdet, noe som ikke er ønskelig. Videre har bussterminalen også utfordringer i forhold til universell utforming.

Tynset har også togstasjon langsmed Rørosbanen og det er 8 avganger og 8 ankomster på hverdager. Tilbudet er noe redusert på helg og sommer.

5.9 Barns interesser

Det er lite eksisterende leke- og oppholdsarealer i Tynset sentrum. Utenfor Rådhuset ligger 'kulturtorget', som fungerer som samlingspunkt og plass for arrangementer, og gir en ramme rundt sparken på torget. Videre er det noen grønne arealer sør for Rådhuset, hvor det i dag står en enkel skaterampe. Ved jernbanen er det et grøntanlegg tilrettelagt med sitteplasser og uteservering, men ingen lekearealer eller større sammenhengende grøntarealer. Skolenes arealer ligger relativt sentralt plassert, men det er ca. 200 m fra sentrum opp dit.

5.10 Sosial infrastruktur

Skolene i Tynset sentrum ligger sentralt plassert, med barneskole, ungdomsskole, videregående skole og voksenopplæring tett inn mot sentrum. Skolene har relativt god plass og pågående opprusting av utearealer. Tynset har også et høyskolesenter, som tilbyr fagskole-, universitets- og høyskoleutdanning, med bakgrunn i kartlagte behov, samt etter – og videreutdanning. Dette er lokalisert sammen med Nord Østerdal videregående skole.

Tynset kommune har svært god barnehagedekning, og flere relativt nybygde barnehager. Videre så har tettstedet sykehus og tingrett/jordskifterett lokalisert nært sentrum.

5.11 Universell tilgjengelighet

Planområdet ligger godt til rette for å oppnå universell utforming med relativt lite terrengmessige utfordringer.

5.12 Teknisk infrastruktur

Tilkobling til vann og avløp er tilgjengelig innenfor området. Det er eksisterende overvannsanlegg tilstrekkelig for aktuell bruk. Det er fremført fjernvarme til Rådhuset, denne tilførselen går mellom Rådhus og Ringveien og videre Torvgata mot øst.

5.13 Grunnforhold

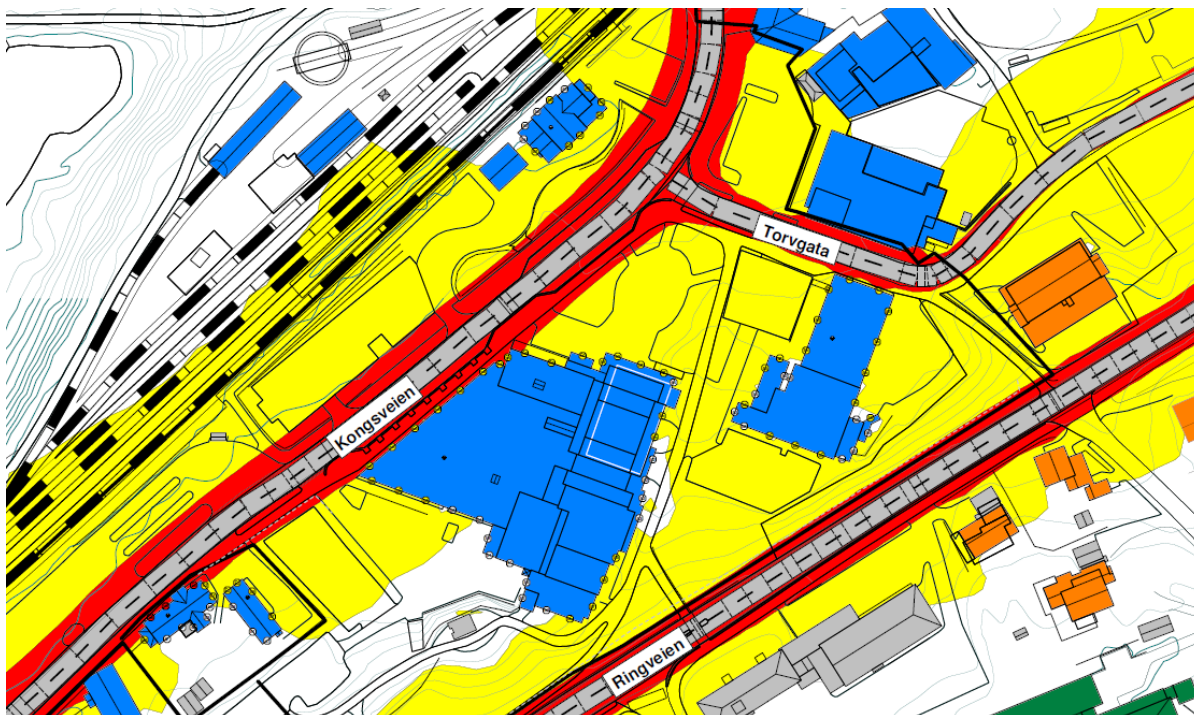
Planområdet ligger over marin grense. Løsmassene består av bresjø-/innsjøavsetninger innenfor planområdet.

5.14 Støyforhold

Støyanalyse er utarbeidet av Norconsult AS.

Det er i all hovedsak veitrafikken som er dimensjonerende for planområdet. Støyberegningene er utført i henhold til Retningslinje for støy T-1442. Det er laget to støykart med støykoter beregnet 2 og 4 m over terreng, hvor det er tatt utgangspunkt i dagens fartsgrense på 50 km/t.

Støyberegningene viser situasjonen i forhold til krav som ved stilles ved mulig utnytting av de ulike arealene innenfor planområdet. Det fremgår av støykartene at store deler av utearealene innenfor planområdet har en støybelastning som gjør at de ikke tilfredsstiller kravene som utearealer for støyfølsom bebyggelse uten tiltak.



Støysonekart med beregningshøyde 2 m over terreng. Gult: mellom 55 og 65 dB. Rødt: Over 65 dB.

5.15 Luftforurensing

Det er ikke noen spesielle farer for luftforurensning i planområdet, utover at fylkesvei 2222 og Fv.30 går gjennom/ved planområdet. Miljødirektoratets fagbrukstjeneste definerer at området ligger i den laveste klassen for anslåtte verdier.

5.16 Næring

Planområdet ligger i Tynset sentrum og det er variert næringsvirksomhet rundt planområdet.

5.17 Analyser/ utredninger

Det er utført følgende utredninger i planarbeidet:

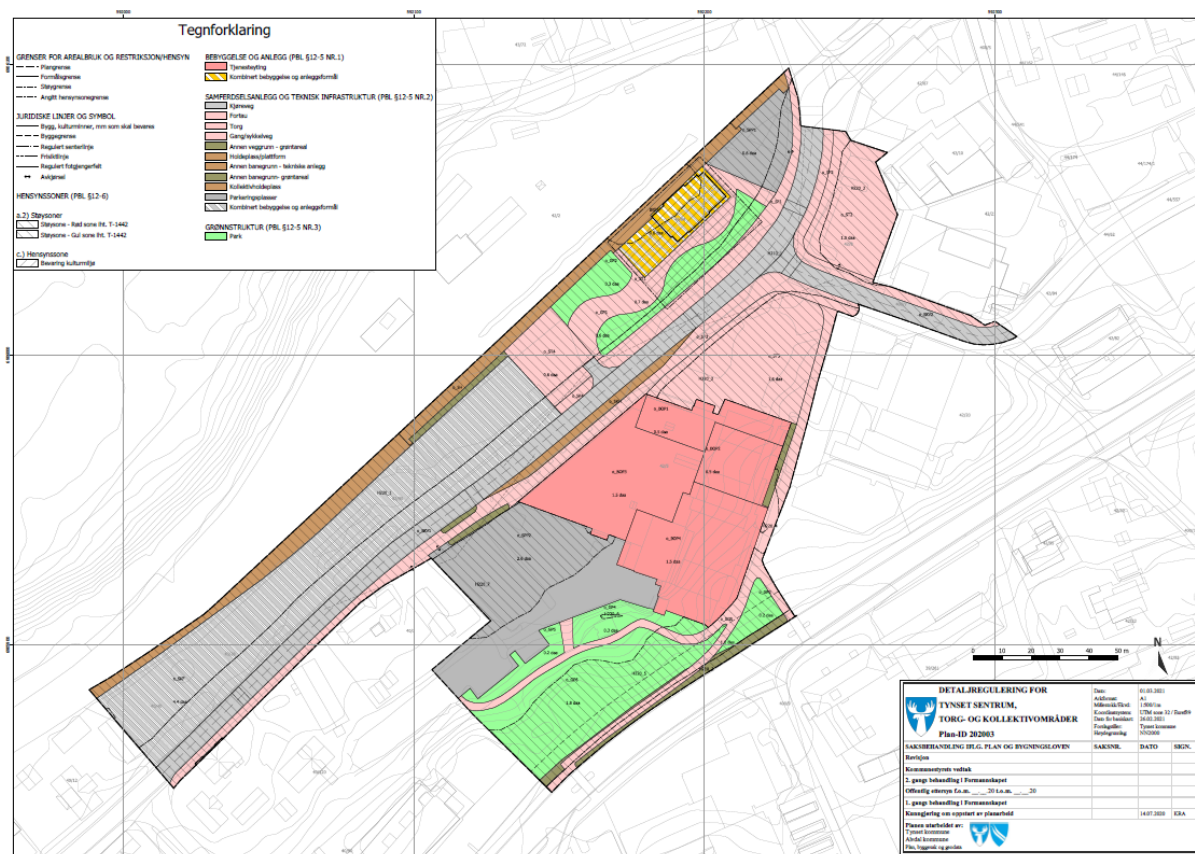
- Støyanalyse utført av Norconsult, datert 23.12.20, se vedlegg.
- Analyser av trafikkmønstre og parkeringssituasjon i Tynset sentrum, datert 15.02.21, se vedlegg.

6 Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Planen tar sikte på å legge til rette for bygging av nytt venterom for jernbanen, samt å legge til rette for en ny utforming av kollektivterminalen for busser i vest. Videre skal planen legge til rette for en revitalisering av Tynset torg, som skal utformes som et torg- og oppholdsareal for Tynsets innbyggere, med en andel parkering.

Hovedformål	Underformål	Benevnelse	SOSI-kode	Areal (daa)
Bebyggelse og anlegg	Offentlig eller privat tjenesteyting	o_BOP	1160	4,1
	Kombinert bebyggelse og anleggsformål	BKB1	1800	0,6
Sum				4,7
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Kjøreveg	o_SKV	2011	2,7
	Fortau	o_SF	2012	2,2
	Torg	o_ST	2013	3,9
	Gang- og sykkelvei	o_SGS	2015	1,1
	Annen veggrunn - grøntareal		2019	0,4
	Holdeplass/plattform	o_SH	2025	0,7
	Annen banegrunn - tekniske anlegg		2028	0,7
	Annen banegrunn - grøntareal		2029	0,1
	Kollektivholdeplass	o_SKH	2073	0,2
	Parkeringsplasser	o_SPP	2082	3,2
	Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer	o_SKF	2800	4,4
Sum				19,5
Grønnstruktur	Park	o_GP	3050	3,4
Sum				3,4
Samlet areal				27,6



Plankartet

Dagens venteromsløsning på Tynset vil ikke bli opprettholdt. Det er ikke en aktuell løsning å tilbakeføre venterommet til den gamle jernbanebygningen. Det er derfor satt av areal til nytt bygg vest for grøntarealene ved dagens stasjonsbygg og venterom, slik at dette kan tjene både buss og bane. Det er satt krav til at den nye bygningen utformingsmessig skal stå i stil med eksisterende jernbanebygg. Arealet er regulert til torg (2013) med bestemmelser for bygningsmassen.

Planen legger til rette for en bedre situasjon for kollektivpassasjerer, gjennom å tilrettelegge for nytt, større venterom samt legge til rette for å endre kollektivplassering slik at buss og bane kommer nærmere hverandre og kan benytte samme venteromsfasiliteter. I tillegg vil ny bussterminal medføre en oppgradering av standard. Dette er i tråd med Statlig planretningslinje for samordnet bolig- areal og transportplanlegging, som fremhever dette:

Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. I transportkorridorer hvor det er grunnlag for det, skal areal og kapasitet til bane og annen kollektivtrafikk vektlegges. Knutepunkter for kollektivtrafikken bør ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler.

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

6.2.1 Offentlig eller privat tjenesteyting [1160], felt o_BOP1 - 4.

Delfeltene o_BOP1-4 omhandler de ulike deler av Tynset Rådhus og Kulturhuset. Utnyttelse er satt til 100% BYA, mens høydene er satt for å åpne for ny utbygging av helsestasjon i vest, samt ivareta dagens høydeinndeling på bygget i forhold til fasader og tilstøtende arealer.

6.2.2 Bolig/forretning/bevertning/kontor, (felt BKB1)

Bygg 154971955 (Stasjonsbygning), uteområdet rundt bygg 154971955 er bevaringsverdige kulturminner i kategori 2. Kulturminnene skal bevares og det er regulert inn hensynssone bevaring for bygningene.

6.2.3 Kjørveg, (2011)felt o_SKV1 - 2

Gjelder eksisterende fylkesvei 2222 Kongsveien og eksisterende kommunal vei 1006 Torvgata.

6.2.4 Fortau [2012] o_SF1 - 4

Fortausarealer langs vei, med en bredde på 3 til 3,5m. Det tillates parkeringslommer tilsvarende dagens utforming nord for Kongsveien.

6.2.5 Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer [2800] o_SKF.

Området tillater parkering, kollektivformål og fortau.

Det er i planen åpnet for at man kan velge enten en løsning med langsgående holdeplasser i busslommer langs Kongsveien, eller en løsning med bussterminal mellom Fv. 2222/Kongsveien og Rørosbanen. Resten av arealet mellom Kongsveien og banen skal benyttes til parkering. Det skal tilrettelegges en gjennomgående gangveiforbindelse gjennom området.

6.2.6 Torg [2013] o_ST1 - 4:

Gjelder torgarealer avsatt i planen, Tynset torg, 'Kulturtorget' ved Rådhuset og Torgarealer med venterom for bane vest for 'stasjonsparken'.

- Tynset torg. Her kan det tillates inntil 11 parkeringsplasser, min 1 av disse skal være universelt utformet.



Torgplan fra forprosjekt.

- Torgarealer med venterom for bane:

Bygget skal tilpasses den eksisterende bebyggelsen på BKB1 når det gjelder plassering, størrelse, utforming materialvalg og fargesetting. Kulturarv ved fylkeskommunen i Innlandet skal tilsendes byggesaken for vurdering. Bygget skal ha WC-tilbud til passasjerer. Det reguleres inn 3 HC-plasser på arealet.

Uteområder utenfor nybygget skal videreføre den estetiske utformingen til o_ST1, med like byggematerialer. Sykkelparkering er ivarettatt ved sykkelskur ved eksisterende venterom.

6.2.7 Gang- og sykkelveg, felt o_SGS, (2015)

Gjelder gang- og sykkelvei fra Tynset torg opp til krysset til Ringveien/ Skolegata, med forbindelser videre mot vest.

6.2.8 Parkeringsplass, felt o_SPP1-3 (2082)

O_SPP1 Gjelder eksisterende korttidsparkering, taksiparkering og handicapparkering ved Stasjonsbygningen.

O_SPP2 gjelder Offentlig langtidsparkering vest for Rådhuset. Ivaretar sykkel- og bilparkering, varelevering og renovasjonsløsning for Rådhus, Kulturhus og legesenter/Helsestasjon.

6.2.9 Park, felt o_GP1 - 2 (3050)

Gjelder grøntareal i stasjonsparken

Eksisterende områder skal ivaretas. Områdene kan suppleres med ny beplantning og tiltak som gir muligheter for opphold.

6.2.10 Park, felt o_GP3-6 (3050)

Områdene skal opparbeides som park for allmenn bruk og deler av området skal utformes og møbleres med tanke på aktiviteter for barn og unge.

Gjennom området skal det innpasses en gangpassasje som forbinder skoleområdet i øst med terminalområdet i vest. Tiltak for å øke fremkommelighet i området tillates.

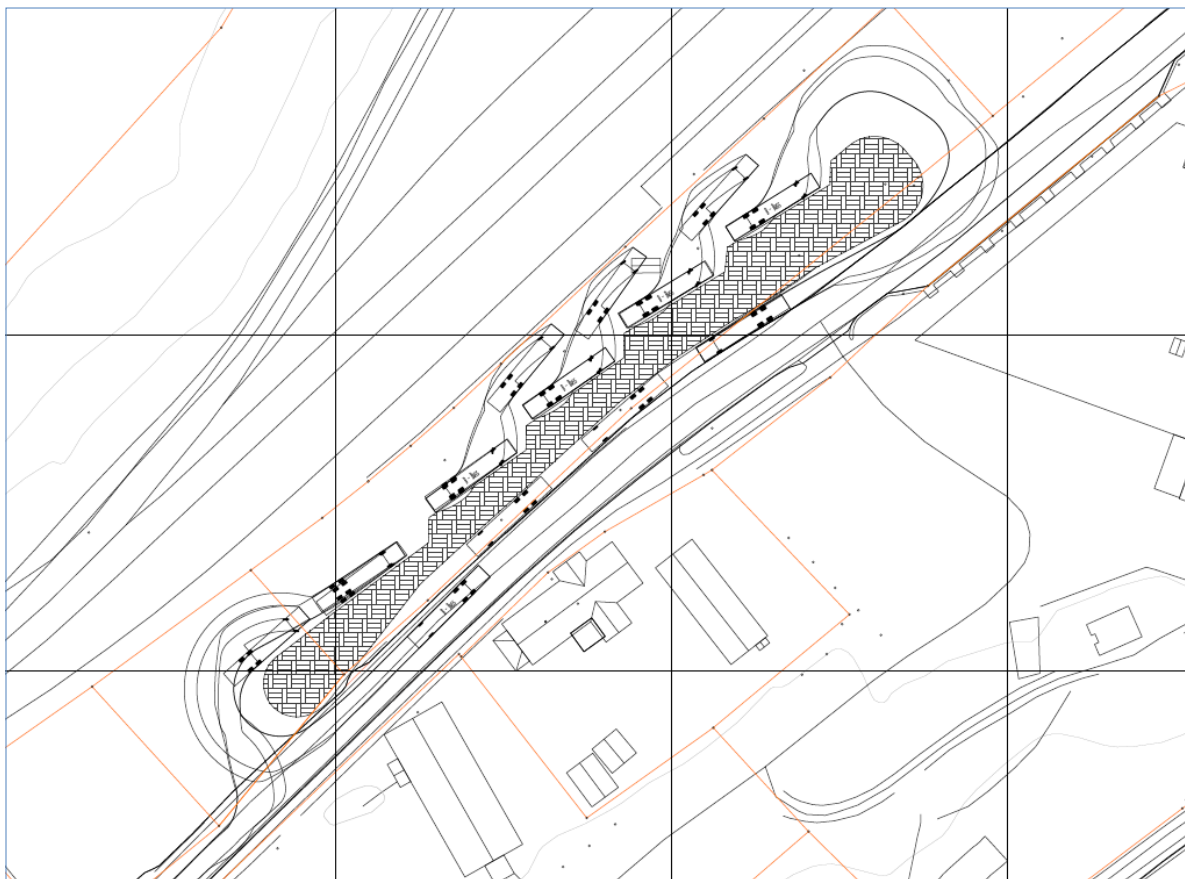
6.2.11 Sikrings-, støy- og faresoner (§ 11-8 a)

Det er angitt frisktssoner i planen, med tilhørende bestemmelser.

6.3 Trafikk og kollektivløsning

Planforslaget regulerer inn areal for ny kollektivutforming, med to ulike mulige løsninger; bussterminal eller busslommer.

Arealet for terminalområdet er imidlertid smalt, dette er også problematisk i dagens løsning. En bussløsning her bør legges opp som vist under, for å kunne få en plass som gir vinkelrett atkomst ut på Kongsveien, noe som gir en bedre siktmessig og manøvreringsmessig løsning enn i dag. Løsningen tillater også bussene å passere hverandre og fristiller slik ulike avganger i forhold til hverandre.



Alternativt kan man legge opp til busslommer eller kantstopp langs Kongsveien, og slik bruke noen av arealene mellom vei og bane til parkering. ÅDT og fart i Kongsveien oppfyller kriterier for dette. Imidlertid vil kantstopp i Kongsveien kunne medføre stor innvirkning på trafikken her, og ansees ikke fra kommunens side som et godt nok tilbud. Det må derfor sees på en detaljering på hvorvidt det er mulig å få plass til busslommer her. Planen setter derfor av arealer som åpner for begge mulige løsninger innenfor formålene. Videre vil en detaljering også avsette resterende arealer til parkeringsplasser, samt at gjennomgående gang- og sykkelinje gjennom området må ivaretas.

6.4 Parkering

Trafikk- og parkeringsanalysen som ble laget til planen gir en oversikt over dagens parkeringssituasjon, og beskriver mulige arealer som kan være transformasjonsområder for enten nye uteområder i sentrum, eller såkalte 'shared space' områder. Den foreslår en effektivisering og rydding av eksisterende parkering, for å ta i bruk de arealer som alt brukes til parkering mest mulig effektivt. I tillegg er det lagt frem et utkast til parkeringsnorm. Disse dokumentene vil bli brukt videre i arbeidet med KDP for Tynset.

I planforslaget er dagens parkering bak rådhus videreført. Tynset torg er regulert til torgformål, men med mulighet for inn til 11 p-plasser, dette etter en politisk vurdering i forprosjektet for torget. Videre er det avsatt områder til kombinert formål for kollektivarealer og parkering. Her vil det ved en nærmere detaljeringsprosess bli avsatt arealer til offentlig parkering. Antall vil avhenge av hvilken av kollektivløsningene som velges.

6.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

6.7.6 Dagens gangforbindelser gjennom området opprettholdes. Det er lagt inn krav til gjennomgående ganglinje gjennom ny løsning for kollektivterminal, hvor det i dag kun er fortau på sørsiden av Kongsveien.

6.6 Universell utforming

Bygninger og anlegg skal utformes på en slik måte at de kan brukes på like vilkår av hele befolkningen. Ramper og anlegg, som må etableres, skal framstå som helhetlige løsninger og er søknadspiktig. Solide løsninger og materialer skal benyttes.

Nybygg/endringer skal tilpasse seg fortausnivå, slik at trapper eller avvikende stigningsforhold unngås.

Universelt utformede områder skal knyttes sammen for å sikre tilgjengelighet.

6.7 Uteoppholdsareal

Planen regulerer de offentlige uteområder som i dag fungerer til opphold og lek innenfor planområdet til park og torg, samt arealene rundt jernbanestasjonen som har funksjon som offentlige arealer.

6.8 Kulturminner

Innenfor planområdet er det kun stasjonsbygningene som er aktuelle kulturminner. Dagens gjeldende hensynssoner videreføres.

6.9 Rekkefølgebestemmelser

Det settes krav til at det skal være prosjektert overvannsløsning og utarbeidet kommunalteknisk plan for alle tilknytninger før det gis igangsettingstillatelse for tiltak. Videre settes det krav til at sykkelparkering og handicapparkering skal være opparbeidet før ferdigattest kan gis for nytt venterom.

7 Virkninger/konsekvenser av planforslaget

7.1 Overordnede planer

Planforslaget er i tråd med overordnet plan.

7.2 Landskap, bybilde, estetikk

Planforslaget foreslår ingen større bygningsmasser eller tiltak som vil ha innvirkning på landskapsbildet, bybildet eller byens estetikk. En oppstramming av dagens kollektivområder vil være positivt for bybildet.

7.3 Kulturminner og kulturmiljø.

Planen ivaretar føringer gitt i tematisk kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Alvdal og Tynset. Eksisterende hensynssone bevaring i dagens reguleringsplan er videreført for hovedbygningen på jernbanestasjonen med omliggende arealer.

7.4 Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven

Arealene ligger lokalisert midt i Tynset sentrum. Det er ingen naturverdier eller biologisk mangfold som bør vurderes. Eksisterende vegetasjon langs gate og i torgarealer ivaretas. Mulige endringer må foretas for kollektivarealene når videre utforming avgjøres.

7.5 Uteområder

Planforslaget legger opp til torgformål på arealer som allerede er i slik bruk, som jernbaneparken og rådhusets kulturtorg, samt på Tynset torg som er under utforming.

7.6 Trafikkforhold

Planen legger opp til å bedre forholdene for kollektivpassasjerer, gjennom å flytte bussterminal opp nærmere jernbanestasjonen og regulere inn felles venteromsløsning.

Det bør prioriteres å ha et godt tilbud for de som må vente, både for bane og buss. Venterom bør plasseres nærmest mulig kollektivkjøretøyene. Siden dagens løsning skal utgå, er det ingen tvil om et nytt tilbud bør være på plass før det gamle opphører og i det minste før vinteren kommer. Dette vil være direkte koblet til at det skal være attraktivt å kjøre kollektivt. Det bør også være toalett tilgjengelig for de kollektivreisende.

Planen åpner som tidligere nevnt for to mulige løsninger for ny bussterminal:

- Man kan flytte terminalen opp til jernbanestasjonen og utforme den som en 'sagtannsløsning'.
- Bussene kan stoppe i busslommer i Kongsveien.

En ny terminal med 'sagtannsutforming' er arealkrevende, men gir en god løsning i forhold til trafiksikkerhet da utkjøring kommer 90 grader på Kongsveien, dette gir gode siktforhold. Bussene kan passere hverandre inne på området, noe som gir fleksibilitet. Løsningen er illustrert med 8 plasser, men kan også minimeres ned til 6 plasser. Videre gir løsningen en mulighet for bussene til å snu inne i sentrum. Denne løsningen medfører flytting av alle kommunale p-plasser til vestre ende av området.

En løsning med busslommer langs Kongsveien vil gi mulighet for noe færre bussplasser enn en terminalløsning. Planforslaget foreslår 3 busslommer innregulert sørøst for Kongsveien, dette etter utbedringsstandard. På nordsiden av Kongsveien er det bedre plass til busslommer, man kan altså her få på plass en løsning med totalt 6 busslommer. Denne løsningen gir mulighet for en del flere p-plasser for bil mellom Ringveien og banen, og nærmere sentrum, om enn ikke med dagens utforming da parkeringsarealet blir smalere. Løsningen vil også innvirke på krysningspunkter for gående over Kongsveien, som vil bli forskjøvet noe mot øst. I tillegg vil bussene med denne løsningen ikke ha noen snumulighet i sentrum. Da de fleste kommer sørfra via bussholdeplass ved skolene, vil dette kunne

medføre en del unødvendig trafikk gjennom sentrumsgatene for bussavganger sørover som må kjøre rundt/evt. snu i rundkjøring i Brugata.

Dette vil også kunne medføre større trafikk over planovergangen enn en terminalløsning vil kunne gjøre. Krysningspunktet over banen er et utsatt punkt, og det er viktig å arbeide for å minke trafikkbelastningen her. En ny undergang er fra Tynset kommunes side prioritert inn i Handlingsprogram for fylkesveier 2022-2025. Oppgradering av undergangen vil kunne redusere trafikken over planovergangen i stor grad.

I den vedlagte trafikkanalysen påpekes sårbarheten i forhold til eventuelle ulykker på planovergangen. En ulykke på planovergangen vil kunne medføre at for å krysse banen i en slik situasjon vil man potensielt kunne få svært lang omkjøringsvei for store kjøretøyer, da nærmeste krysning for store kjøretøyer er Telnes eller Auma (kun 4,1m fri høyde) eller Alvdal. Det er derfor viktig, både i forhold til hensynet til Tynset sentrum, men også ut fra et sikkerhetshensyn, at undergang under Rørosbanen på Fv. 30 prioriteres.

Videre er det for Tynset viktig å opprettholde plankrysningen i sentrum. Dette fordi en stenging av planovergangen vil være svært uheldig for utviklingen av Tynset sentrum. Dette gjelder uavhengig av om man får på plass en fullverdig kryssing i Ringvegen. For Tynset som tettsted vil en stenging av planovergangen gi store ringvirkninger for sentrumsutviklingen, Rørosbanen er alt i dag en barriere mellom de ulike delene av sentrum. Terrenget er ikke slik at det er enkelt å få til en krysning. Videre vil en situasjon med kun en krysning av banen være sårbar, uansett om dette som i dag gjelder plankrysning i sentrum eller i fremtiden en krysning i kulvert for Fv.30.

Rapporten anbefaler videre at fartsgrensen i Brugata vurderes senket til 30km fra Rundkjøring i Brugata frem til og med bussterminalen. Dette fremkommer også i ROS-analysen. Dette vil vurderes videre i oppstartet KDP for Tynset by.

7.7 Barns interesser

Planforslaget legger ikke opp til tiltak som gir uheldige konsekvenser i forhold til barn og unges interesser. Eksisterende offentlige oppholdsarealer i sentrum reguleres til formål torg og park. En samlokalisering av bussterminal og venterom for bane vil også komme barn og unge til gode.

7.8 ROS

En oppsummering av vedlagte ROS-analyse viser at enkelte emner peker seg ut i risikomatrixene. Med tanke på liv og helse er det hendelse 2 (forurensning), 4 (trafikkulykke) og 6 (Støy fra veg). Med tanke på stabilitet er det hendelse 2 og 4. Med tanke på materielle verdier er det hendelse 2, 3 (Brann i bygg/anlegg) og 4. Det er disse hendelsene som det er viktigst å gjøre tiltak på for å redusere risikoen.

Det er satt opp tiltak for alle hendelsene som er vurdert og hovedvekten av tiltakene omhandler eksisterende lovverk, bestemmelser til plan eller allerede planlagte tiltak. Søknad om endring av fartsgrense er ikke videreført i plan, men foreslått her som ett risikodempende tiltak for å sikre myke trafikanter. De to alternative bussløsningene vil medføre ulik mulighet for å snu bussene i sentrum, noe som vil ha ulik innvirkning på trafikkmengden gjennom Brugata. Dette er imidlertid ikke det store

antallet kjøretøy. Det vil for Tynset sentrum være viktigere å få tungtrafikken ut av sentrum gjennom ny undergang under Rørosbanen.

7.9 Støy

I Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging /T-1442/2016) angir tabell 2 anbefalte støygrenser i ulike typer friområder, frilufts- og rekreasjonsområder og stille områder, deriblant for byparker, kirkegårder og friområder i tettbygd strøk. For disse henvises det for anbefalte støygrenser til retningslinjens tabell 3 for uteoppholdsareal. I denne tabellen er det for vei- og banestøy angitt anbefalte støygrense på maks 55 Lden (Lden er det ekvivalente, årsmidlede, støynivået for dag-kveld-natt) for Støynivå på uteoppholdsareal og utenfor vinduer til rom med støyfølsomme bruksformål (boliger/pleieinstitusjoner/sykehus/barnehager/skoler).

For utearealene rundt rådhus og jernbane samt på Tynset torg vil støynivåene være for høye til at de kan regnes som utearealer for støyfølsom bebyggelse uten skjermingstiltak. Arealene vil allikevel fungere som offentlig park-/torgarealer, men ikke som godkjent uteareal eller stille områder for beboere i sentrum. I planen er det valgt å ikke sette skjermingskrav til de offentlige utearealene, da det ansees viktig å ikke dele opp de små arealene vi har, men heller se på en mulighet for å oppnå forbindelser og se på en fremtidig sammenheng over gatene for Tynset Torg, stasjonsparken og Kulturtorget. For offentlige oppholdsarealer vil det viktigste tiltaket være ny undergang under jernbanen, som vil medføre at tungtrafikken vil gå utenom sentrum.

7.10 Universell utforming

Planområdet ligger i all hovedsak til rette for universell utforming med sin topografi. Det er satt krav til at universell utforming skal ivaretas ved utforming av bygninger og anlegg.

7.11 Teknisk infrastruktur

Planforslaget innebærer ingen problematiske forhold eller uheldige konsekvenser i forhold til teknisk infrastruktur.

8 Innkomne innspill

8.1 Merknader

NVE, mottatt 13.08.20:

NVE kommentarer ikke planområdet spesifikt, men har sendt et generelt svar på høringsbrevet. NVE viser til veiledere mv. for deres saksområder. De minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i planer, byggesaker og dispensasjonssaker.

Kommunedirektørens kommentar: Merknaden tas til etterretning.

Innlandet Fylkeskommune, Samferdselsavdelingen, mottatt 25.08.20:

Fylkeskommunen viser til tidligere kommunikasjon i prosessen og forespør en dialog/et møte vedrørende denne planprosessen før planen blir lagt ut til offentlig ettersyn. Spesifikke interesseområder som gjerne tas videre i møte går blant annet i retning av sentrumsløsninger for trafikkmønstre, parkeringskapasitet og kollektivtrafikk.

Kommunedirektørens kommentar: Det har blitt avholdt tre møter med kommunen, Innlandet Fylkeskommune og Bane NOR i planprosessen. Se kommentarer til videre merknader.

Fylkesmannen i Innlandet, mottatt 07.09.20:

Det opplyses ikke om planarbeidets forhold til forskrift om konsekvensutredninger. Fylkesmannen antar dermed at planarbeidet ikke vil utløse krav om konsekvensutredning. Vi minner likevel om bestemmelsene i vedl. II pkt. 10 a) om utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder.

Det vises til Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging, kap. 4, samt Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Disse føringene innebærer bl.a. at kommunen ikke uten videre bare kan legge til rette for økt parkering i sentrum, men må vurdere dette opp mot ønsket om økt bruk av kollektivtransport, samt tilrettelegging for sykkel og gange. Vi forventer at dette momentet trekkes inn i vurderingene som grunnlag for planarbeidet, som en del av arbeidet med «parkeringsmønster og trafikkavvikling».

Planområdet er utsatt for trafikkstøy fra både Kongsvegen og Ringvegen samt fra jernbanen. Vi antar at det ikke skal etableres ny støyfølsom bebyggelse som en del av planarbeidet. Likevel minner vi om kap. 2.3 i støyretningslinje T-1442/2016 om rekreasjonsområder og stille områder. Konkret vil det være viktig å vurdere støyskjerming som en del av et evt. revitalisert torgområde, sjøl om det kan være usikkert om dette faller inn under anbefalte grenser i tab. 2 i støyretningslinjen.

Fylkesmannen viser til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, og forventer at disse legges til grunn i planarbeidet.

Det forutsettes at det settes av tilstrekkelige og egnede arealer for lek, utendørs opphold og møteplasser. Planforslaget bør også legge til rette for å sikre forholdene for gående og syklende gjennom området og forbindelse til nærmeste skole, fritidsaktiviteter og sentrumsfunksjoner.

Samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold skal ivaretas i planforslaget på grunnlag av vurderinger og risiko- og sårbarhetsanalyse, jfr. plan- og bygningsloven §§ 3-1 pkt. h og 4-3. Dette skal også omfatte klimatilpasning og konsekvenser av klimaendringer. Vi forutsetter at Kommunal- og moderniseringsdepartementets rundskriv H-5/18- *Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling* blir lagt til grunn. Risiko- og sårbarhetsanalyser skal utformes i tråd med veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap – *samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*.

Overvannshåndtering og nærføring til jernbane vil være naturlige tema å utrede nærmere i planforslaget.

Kommunedirektørens kommentar: Forholdet til forskrift om konsekvensutredninger er omtalt under pkt. 2.4. Planforslaget er i tråd med overordnet plan, og endrer ikke bruken av arealene i stor grad, uten en tilrettelegging for å bedre plassering og utforming av kollektivområdet. Dette vil medføre en omprioritering på plassering til fordel for kollektivtrafikken i forhold til bilparkering. Gangtrafikk ivaretas gjennom bestemmelser og planformål. Kommunen mener derfor at planen ikke utløser behov for konsekvensutredning.

Videre er det utført støyberegninger for området. Det legges ikke opp til ny støyfølsom bebyggelse innenfor planområdet. Støykartet viser at torg og parkarealer er støyutsatt, og ikke oppfyller krav til uteareal for støyfølsomme formål.

Tynset sentrum har ikke store tilgjengelige arealer til opphold i sentrum, og det vil bli viktig å oppruste tilgjengelige arealer fremover. Torget er et eksempel på dette. Det er avsatt midler til bygging av nytt torg her. Det legges ikke opp til støyskjerming, da det ansees viktig å ikke dele opp de små arealene vi har, men heller se på en mulighet for å oppnå forbindelser og se på en fremtidig sammenheng over gatene for Tynset Torg, stasjonsparken og Kulturtorget. Det vil være en bedre løsning å fjerne tungtrafikken gjennom sentrum og se på muligheter for å utforme gatene mer på gåendes og syklandes premisser.

Reguleringsplanen innbefatter videre en rydding i mange gamle planer og en fastsettelse av formål for eksisterende torg- og parkarealer, noe som sikrer og viderefører dagens bruk som oppholdsareal. Det er i saken laget en egen ROS-analyse som ivaretar samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige forhold. Forhold rundt overvann er vurdert, og det finnes eksisterende anlegg i området som vil være tilstrekkelig til formålet.

Det er satt bestemmelser som skal ivareta sikring mot baneanlegg gjennom byggesak.

Innlandet Fylkeskommune, mottatt 23.09.20:

Fylkeskommunen anbefaler at kommunen setter fokus på fasadenes utforming for å unngå lukkede og passive fasader med tilhørende redusert byliv på gateplanet.

Videre vil det være viktig at det legges opp til levende sentrumsområder som inkluderer alle grupper og utformes med kvalitet. Hensynet til universell utforming bør være et av flere viktige temaer i den videre planprosessen.

Et levende sentrum, i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportutvikling og Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging, legger rammer for utviklingen av området. I knutepunkter er det en forventning om høy arealutnytting, og det forventes at det skapes gode gang- og sykkelforbindelser innad i knutepunktet. Fylkeskommunen vil likevel bemerke at det er avgjørende at eventuell transformasjon og fortetting gjøres på en måte som ivaretar de eksisterende kvaliteter som Tynset sentrum har i dag og videreutvikling av disse. Fortetting skal gjøres med kvalitet.

Fylkeskommunen forutsetter at dersom det legges til rette for ny støyfølsom bebyggelse og/eller områder som skal benyttes til lek og opphold, skal T-1442/2016 «Støyretningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» legges til grunn.

For øvrig er det viktig å vurdere om siktlinjer fra hensiktsmessige områder skal/bør ivaretas – dette for å sikre kvaliteten til offentlige rom og gater, og samtidig skape gode forbindelser på tvers av sentrumsområdet.

Kommunedirektørens kommentar: Planen omfatter i hovedsak omforming av eksisterende kollektiv- og parkeringsområder. Det stilles krav til utforming av fasader for nytt venteromsbygg i forhold til eksisterende bevaringsverdig bygningsmasse, samt for Rådhus og kulturhus.

Universell utforming vil være viktig ved utforming av utearealer i sentrum. Bestemmelsens setter krav til at bygninger og anlegg skal utformes på en slik måte at de kan brukes på like vilkår av hele befolkningen. Det skal søkes å lage helhetlige løsninger, og nybygg/endringer skal tilpasse seg fortausnivå, slik at trapper eller avvikende stigningsforhold unngås. Universelt utformede områder skal knyttes sammen for å sikre tilgjengelighet.

Planen ivaretar dagens ganglinjer, og setter krav til utbedring videre vestover langs Kongsveien. Det er ønskelig i fremtiden å se på økt forbindelse på tvers av gatene i sentrum, men dette vil avhenge av at det bygges ny undergang under Rørosbanen for Fv. 30. Støytrenslinjene er innarbeidet i planbestemmelsene.

Bane NOR, mottatt 19.11.20:

I planarbeidet bør en legge til rette for at trafikkknutepunkt med venterom blir effektivt og trygt for de reisende. Adkomsten til stasjonen bør være god både for gående, syklende og kjørende. Videre bør det legges vekt på at overgangsmulighetene mellom de ulike kollektivreisemidlene blir tidsbesparende og gode.

Alternativ transport for tog (f.eks. buss for tog) bør sikres effektiv adkomst til Tynset stasjon fra Riksveg 3 og Fylkesveg 2222. Passasjerutvekslingen må foregå på et godt sted. I dag benyttes vanligvis bussterminalen ved stasjonen. Det er viktig at kapasiteten for alternativ transport ikke reduseres.

Areal av betydning for vedlikehold, drift og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen, må reguleres til jernbaneformål. Med hensyn til andre krav som for eksempel byggegrense mot jernbanen med mer, vises det til veileder for nasjonale interesser i arealplanleggingen og tekniske regelverk. Det forventes at forslagstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides forslag til reguleringsplan. Det vises også til Bane NORs stasjonshåndbok.

Kommunedirektørens kommentar: Planens formål er blant annet å tilrettelegge for nytt venterom og en mulig felles lokalisering av kollektivarealer, slik at man sikrer enkel organisering og nærhet mellom ulike kollektivtilbud. Arealer i bruk av jernbanen er avsatt til dette formål slik som i dagens plan. Sikkerhet mot banearealer ivaretas i bestemmelsene.

Innlandet fylkeskommune, mottatt 03.02.21:

Fylkeskommunen vurderer at en tettere kobling av knutepunktfunksjonene tog og buss vil øke attraktiviteten i det samlede kollektivknutepunktet på Tynset. Det kommenteres videre at det er grunneierne Tynset kommune og Bane Nor som må ta stilling til et slikt plangrep. Økt busstrafikk tettere opp mot stasjonen og sentrumsgatene bør eventuelt vurderes nærmere med hensyn til fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Dagens løsning for buss på Tynset stasjon vurderes som akseptabel for busspassasjerene. Det er imidlertid behov for forbedringer. Utfordringene er knyttet til fremkommelighet for bussene samt universell utforming. Fylkeskommunen har ikke hatt anledning eller tid til å se nærmere på tekniske forhold og arealbehov. De ber likevel om at det sikres mer areal i tilknytning til dagens bussløsning. Dette kan være et utgangspunkt for å se videre på utbedringer i dagens infrastruktur.

Hensynet til stasjonen må ivaretas i planprosessen. Ett av formålene med planen er å tilrettelegge for nytt venterom for reisende med tog. Kulturarv oppfordrer kommunen til å finne en løsning for dette innenfor den eksisterende bebyggelsen. Dersom det skulle bli aktuelt med et nybygg, er det viktig at dette tilpasses den eksisterende bebyggelsen når det gjelder plassering, størrelse, utforming materialvalg og fargesetting. Kulturarv ber om å få en eventuell byggesak til vurdering.

Kommunedirektørens kommentar: Planen legger opp til en bedre kobling mellom bane og buss. Tynset kommune ønsker å bedre kommunikasjonen mellom tilbudene samt venteromsmulighetene for busspassasjerene. Det har ikke vært mulig å få til en bruk av eksisterende bygningsmasse. Det er derfor stilt krav til utforming av ny venteromsløsning slik at bygningsmiljøet ved den gamle jernbanestasjonen blir ivaretatt. Bestemmelsene fastsetter at en byggesak skal sendes kulturminnemyndigheten til vurdering.