

Endringer i bestemmelsene for plan 2619

Offentlig og privat tjenesteyting

Det ble oppdaget mangel av en presisering i bestemmelsene for formålet med planen som omhandler tjenesteyting, privat tjenesteyting kom ikke med.

Opprinnelige bestemmelse:

§ 1 Formål

Formålet med planen er å legge til rette for videreutvikling og fortetting av næringsområdet på Åsen og samtidig forbedre trafikksituasjonen i området. Det skal tilrettelegges for kombinert næringsvirksomhet med kontor, lettere industri, lager/engroshandel, offentlig tjenesteyting, handel med plasskrevende varetyper og dagligvare.

Revidert bestemmelse:

§ 1 Formål

Formålet med planen er å legge til rette for videreutvikling og fortetting av næringsområdet på Åsen og samtidig forbedre trafikksituasjonen i området. Det skal tilrettelegges for kombinert næringsvirksomhet med kontor, lettere industri, lager/engroshandel, offentlig og privat tjenesteyting, handel med plasskrevende varetyper og dagligvare.

Bilparkering

Feltene KB8-KB17 i sør, ligger oppå en gammel avfallsfylling som kan være forurenset. Dette kan medføre økte kostnader med graving i bakken og masseutskifting, dersom det skal etableres parkering under bakken.

For å gjøre parkeringssituasjonen mer fleksibel, så foreslås det at bestemmelsene åpner for felles parkeringsanlegg under terreng i nordre del av planområdet, innenfor felt KB5-KB6. Dette kan være med å dekke parkeringsbehovet for samtlige felt innenfor planområdet.

Noen bedrifter har behov for kjøretøy som en del av kjernedriften til sin virksomhet. Disse foreslås ikke tatt med i beregningen for antall parkeringsplasser, for å unngå at slike kjøretøy skal ta for stor andel av tillatte parkeringsplasser. Dette forutsetter at det vises en god løsning i mobilitetsplanen.

Opprinnelige bestemmelse:

3.6 Bil- og sykkelparkering

Bilparkering skal primært være løst i parkeringsanlegg under terreng. Det tillates maks. 50% parkering på gateplan. Ramper skal fortrinnsvis løses innvendig.

Det skal anlegges maksimum 1,2 parkeringsplasser for bil per 100 m² BRA. Minimum 5 % av plassene skal avsettes til handikap/HC. Parkeringsplassene skal være tilrettelagt for lading av elbil.

Revidert bestemmelse:

3.6 Bilparkering

For KB1-KB7 skal bilparkering være løst i parkeringsanlegg under terreng. Det tillates maks. 50% parkering på bakkeplan. Ramper skal fortrinnsvis løses innvendig i bygg.

Det skal anlegges maksimum 1,2 parkeringsplasser for bil per 100 m² BRA. Minimum 5 % av plassene skal avsettes til handikap/HC. Parkeringsplassene skal være tilrettelagt for lading av elbil.

Det tillates felles parkeringsanlegg under bakken for feltene KB1-17 innenfor felt KB5-6. Frem til felles parkeringsanlegg i felt KB5-6 er på plass, faller kravet om maks. 50% av tillat parkering på bakkeplan for feltene KB8-KB17 bort.

Parkering for næringstransport og næringskjøretøy som er den del av kjernedriften kan unntas med grunnlag i mobilitetsplan. Mobilitetsplanen skal da vise at parkeringsareal til slike formål plasseres adskilt fra ordinær parkering, og plasseres på bedriftens logistikkareal.

Sykkelparkering

I opprinnelige bestemmelser var det satt krav til 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA, uavhengig av type virksomhet. Reviderte bestemmelser åpner opp for en differensiering av kravet til sykkelparkering ut i fra type virksomhet, med unntak av kontorvirksomhet. Her gjelder fremdeles kravet til 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA. Dette skal sikres gjennom mobilitetsplanen.

Opprinnelige bestemmelse:

3.6 Sykkelparkering

Det skal etableres minimum 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA. Plassene skal etableres i overbygd anlegg med enkel adkomst. Det skal etableres garderobe/dusjfasiliteter i tilknytning til sykkelparkeringen. Gjesteplasser for sykkel skal etableres med overdekning i nærhet til hovedinngang.

Revidert bestemmelse:

3.7 Sykkelparkering

Det skal etableres minimum 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA. Plassene skal etableres i overbygd anlegg med enkel adkomst. Det skal etableres garderobe/dusjfasiliteter i tilknytning til sykkelparkeringen. Gjesteplasser for sykkel skal etableres med overdekning i nærhet til hovedinngang.

Differensiering av sykkelparkeringsdekning mellom virksomheter, kan godkjennes med grunnlag i mobilitetsplanen. Kontorandelen skal ha minimum 2 sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA.

Plasskrevende varer og dagligvarebutikk

For å legitimere handel med småvarer som naturlig hører sammen med plasskrevende varegrupper, åpnes bestemmelsene for dette.

Etter forrige høring, har kommunen ved byggesak godkjent en dagligvarebutikk i felt KB4. Dermed utgår muligheten for dagligvarebutikk for felt KB14.

Opprinnelige bestemmelse:

4.1 Kombinert bebyggelse og anleggsformål, felt KB1-KB17

Området kan nyttes til kontor, lettere industri, lager, engroshandel/proffhandel (proffhandel defineres som varehandel som retter seg mot profesjonelle kunder, ikke private husholdninger), og forretninger med plasskrevende varer. Som plasskrevende varegrupper regnes biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Utleveringssteder til privatkunder for varer kjøpt via netthandel tillates ikke. Det tillates også offentlig tjenesteyting, som har karakter av lite publikumsrettet virksomhet.

...

Felt KB4 og KB14

Det kan etableres maks. en dagligvarebutikk med handelsareal på maks. 1000 m², enten på felt KB4 eller KB14.

Revidert bestemmelse:

4.1 Kombinert bebyggelse og anlegg, felt KB1-KB17

Området kan nyttes til kontor, lettere industri, lager, engroshandel/proffhandel (proffhandel defineres som varehandel som retter seg mot profesjonelle kunder, ikke private husholdninger), og forretninger med plasskrevende varer. Som plasskrevende varegrupper regnes biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, tillates solgt på maksimalt 15 % av salgsarealet, begrenset oppad til 500 m² BRA. Utleveringssteder til privatkunder for varer kjøpt via netthandel tillates ikke. Det tillates offentlig og privat tjenesteyting, som har karakter av lite publikumsrettet virksomhet.

...

Det kan etableres én dagligvarebutikk med handelsareal på maks. 1000 m², på felt KB4.

Byggehøyder langs Auglendsdalen

Kotehøydene på plankartet legger opp til inntrukne etasjer med nedtrapping mot veien Auglendsdalen i øst. Dette er for å hindre for høye og dominerende fasader langs Auglendsdalen dersom byggenes langsider plasseres parallelt med gaten.

Dersom nye bygg plasseres med kortsiden mot Auglendsdalen foreslås det at byggehøyden kan økes noe, men det stilles minimumskrav til avstand mellom hvert bygg med krav til maks bredde på fasaden. Dette vil medføre at det blir åpninger mellom bygningene og ikke sammenhengende, lange og dominerende fasader mot boligområdet i øst.

Ved en slik løsning vil plankartet og bestemmelsene styre høydene avhengig av plassering og struktur, og gi mer fleksibilitet til utbyggerne, samtidig som hensyn til omgivelsene (boligområder, skole, barnehage og grøntområder) ivaretatt.

Opprinnelige bestemmelse:

4.2 Byggehøyder, byggegrenser og BRA

...

Maksimalt byggehøyder innenfor hvert felt er angitt med maks kotehøyde på plankartet.

...

Revidert bestemmelse:

4.2 Byggehøyder, byggegrenser og BRA

...

Maksimalt byggehøyder innenfor hvert felt er angitt med maks kotehøyde på plankartet.

Felt KB13-KB17

Dersom bygningene plasseres med langsiden mot Auglendsdalen, gjelder maks kotehøyde som angitt på plankartet.

Dersom bebyggelsen plasseres med kortsiden mot Auglendsdalen tillates det byggehøyde med den høyeste angitte koten for hvert felt. Avstanden til nabogrensen skal da være minst halvparten av byggets høyde, og bygget skal ha en maks bredde på 20 meter mot Auglendsdalen.

Felt KB12

Tillatt bebyggelse vist på plankartet innenfor byggegrensen med maks kote 72.5, skal bebyggelsen brytes opp slik at bredden mot E39 ikke overstiger 30 meter med minsteavstand til neste bygg på 10 meter. Dette gjelder bebyggelse over kote 64.5.

Endret sykkel benevnelse i Auglendsdalen

Opphevd sykkelfelt, endres til enveisregulert sykkelvei med fortau, i tråd med håndbøkene.

Opprinnelige bestemmelse:

5.3 Sykkel

Ensrettet sykkelfelt i Auglendsdalen med bredde på 2,2 m skal være hevet fra kjørebanelen.

Revidert bestemmelse:

5.3 Sykkel

Ensrettet sykkelvei med fortau i Auglendsdalen med bredde på 2,2 meter, skal være hevet fra kjørebanelen.

Justert bestemmelser om forurenset grunn / avfallsdeponi

Det foreslås mindre justeringer i bestemmelsen angående forurenset grunn pga. avfallsfyllingen.

Opprinnelige bestemmelse:

6.2 Faresone – Forurenset grunn (H390)

Det er avsatt faresone i et område som tidligere var kommunal avfallsfylling. Før det kan iverksettes tiltak som medfører inngrep i grunnen, skal det være gjennomført nødvendige undersøkelser for å kartlegge forurensningssituasjonen i grunn og i sigevann, og eventuell gjenværende deponigass. Det må innhentes grave- og håndteringstillatelse fra forurensningsmyndigheten før det kan utføres vesentlige gravearbeider innenfor hensynssonen.

Revidert bestemmelse:

6.2 Faresone – Forurenset grunn ved avfallsdeponi (H390)

Før det kan iverksettes tiltak som medfører inngrep i grunnen, skal det være gjennomført nødvendige undersøkelser for å kartlegge forurensningssituasjonen i grunn og i sigevann, og eventuell gjenværende deponigass. Det må innhentes grave- og håndteringstillatelse fra forurensningsmyndigheten før det kan utføres gravearbeider innenfor hensynssonen. Forurensningsmyndigheten fastsetter særskilte krav til masseutskiftning av de forurensende massene ved søknad om grave- og håndteringstillatelse.

Revidert midlertidig løsning for venstresvingefelt

Ved etablering av venstresvingefelt i krysset Auglendsdalen – Auglendsmyrå, foreslås det å minske arealinngrep på KB14 og KB15, sammenlignet med opprinnelig forslag. Dette gjøres ved å redusere bredden på fortauet langs KB14. Grøntrabatten langs KB15 utgår og erstattes med fortau langs kjørebanelen på midlertidig løsning for venstresvingefelt.

Areal for regulert løsning må sikres ved en fremtidig opparbeiding av hele gatetverrsnittet.

Kartet i bestemmelsene som viser midlertidig venstresvingefelt er byttet ut med revidert versjon. Ellers er bestemmelsen uforandret.

Inngrep i eiendommer ved midlertidig løsning:

Auglendsmyrå 1 ved forrige høring: 219 m²

Auglendsmyrå 1 ved i denne begrenset høringen høring: 148 m²

Auglendsmyrå 2 ved forrige høring: 238 m²

Auglendsmyrå 2 ved i denne begrenset høringen høring: 168 m²

Rekkefølgekrav om overvannshåndtering og fordrøyningsmagasin

Opprinnelige bestemmelser 7.11-7.13 erstattes med ny bestemmelse for samtlige felt. Tidligere bestemmelse stilte krav om fellesanlegg for fordrøyningsmagasin. Dette foreslås nå endret til overvannshåndteringen for hvert felt kan løses med eget anlegg eller fellesanlegg.

Dette gjøres for å øke fleksibiliteten for overvannshåndteringen for hvert felt uavhengig av andre.

Opprinnelige bestemmelse:

7.11

Nedgravde fordrøyningsmagasin nær bussholdeplassen skal være etablert før brukstillatelse innenfor KB13-17 jf. rammeplanen for VA.

7.12

Nedgravde fordrøyningsmagasin vest i Haugåsstubben skal være etablert før brukstillatelse innenfor KB1, KB2 og KB5 jf. rammeplanen for VA.

7.13

Nedgravde fordrøyningsmagasin øst i Haugåsstubben skal være etablert før brukstillatelse innenfor KB3, KB4 og KB7 jf. rammeplanen for VA.

Revidert bestemmelse:

7.11

Hvert delfelt må fordrøye klimafaktor, økt nedbørsintensitet og eventuell fortetting før brukstillatelse. Overvannshåndteringen skal løses på eget delfelt eller i fellesanlegg iht. rammeplan for VA. Fellesanlegg med tilhørende nødvendig infrastruktur skal etableres i sin helhet ved første tilknytning. Fellesanlegg skal betjene minimum 2 delfelt.

Støyskjerm

Etablering av støyskjermer sikres og knyttes til etablering av veien Auglendsdalen innenfor planområdet.

Støyskjermen er også forlenget sørover frem til bussholdeplassen, for å sikre bedre forhold for friområdet. Etablering av støyskjermene knyttes til fremtidig opparbeiding og utvidelse av hele veistrekket.

Forslag til ny bestemmelse og rekkefølgekrav:

Ved etablering av veien Auglendsdalen som vist på plankartet, skal regulerte støyskjermer etableres.

Endringer på plankart i nordre del av plan 2619

Justert krysningspunkt for gående og syklende ved KB2 og KB5

Krysningspunkt for gående og syklist er flyttet mot vest, for å få en bedre trafikksikker løsning, da det foreslås å opprettholde dagens adkomst til KB7. Dette vil medføre at 84 m² av felt KB5 går til infrastruktur uten at BRA for feltet påvirkes. Feltet KB7 vil få et tilleggsareal i sør på 103 m². Dette vil ikke påvirke BRA for feltet.

Arealet som er stiplet skal være opphevet for å skape en tryggere overgang for myke trafikanter. Det tilføyes til bestemmelse: *Stiplet krysningsområdet i Haugåsstubben mellom KB2 og KB5 skal være opphevet, som vist på plankaret.*

Endringer for KB1

Byggegrensen flyttes nærmere Haugåsstubben, og litt nærmere E39 i nord.

Det åpnes for adkomst ved snuplassen i vest.

Topp kotehøyde er justert opp fra 59 til 63, lavest kotehøyde (inntrukken etasje) er uforandret. Selv om topphøyde økes med 4 meter, vil dette i liten grad påvirke sol- og skyggeforhold til grøntdraget i nord da inntrukne etasjer beholdes.

Endringer for KB5

Adkomstpilen i nord er tatt ut.

Formåls grensen er justert litt pga. endret kryssing for gående og syklende.

Kotehøyden er oppjustert 1 meter til 64,5.

Endringer for KB6

Kotehøyden er oppjustert 0,5 meter til 68.

Endringer for KB7

Atkomst situasjonen er endret mer i tråd med eksisterende situasjon.

Kotehøyene er oppjustert 0,5 meter til 64 og 68.

Laveste kotehøyde er forlenget på østsiden av feltet, for å dempe mulig fasade mot omkringliggende bebyggelse. I likhet med de andre feltene øst i planen.

Endringer på plankart i søndre del av plan 2619

Justert sykkelvei og grøntrabatt ved KB14 og KB15

Sykkelfelt og tilliggende grøntrabatt ved KB14 og KB15 langs Auglendsdalen er justert på plankartet. Sykkelfeltene er redusert fra 2,2 meter til 1,8 meter, og grøntrabattene er tatt ut. Dette for å minske inngrep i de berørte feltene som ligger ved krysset Auglendsdalen-Auglendsmyrå. Formåls grensene er endret deretter. Dette påvirker ikke BRA for feltene.

Inngrep i eiendommer ved fullstendig regulert løsning (langs hele eiendommen, ikke kun ved krysset)

Auglendsmyrå 1 ved forrige høring: 389 m²

Auglendsmyrå 1 ved i denne begrenset høringen høring: 263 m²

Auglendsmyrå 2 ved forrige høring: 461 m²

Auglendsmyrå 2 ved i denne begrenset høringen høring: 293 m²

Rampen o GS4 er justert

Rampen ned til undergangen traff ikke undergangen på plankartet, dette er nå justert.

Endringer for KB9

Kotehøyden er oppjustert 2 meter til 68,5.

Endringer for KB12

Byggegrensene er justert. Byggegrensene og kotehøydene i forrige høring la opp til en mulig utbygging, tett på Auglendsdalen og med to høyder. Byggegrensen i denne høringen er trukket mer bort fra gaten og inntill Mekonomen bygget. Samtidig som topphøyden er flyttet nærmere gaten.

Endringer for KB15-KB17

For feltene KB15-KB17 var det vist feil kote høyder mot Auglendsmyrå på plankartet, disse er justert i henhold til høydene i 3D modellen.

Topp Kotehøyde i KB15 er justert fra 67,2 til 68,5.

Topp kotehøyde i KB16 er justert fra 54,7 til 68,5.

Topp kotehøyde i KB17 er justert 64,7 til 66,5.