

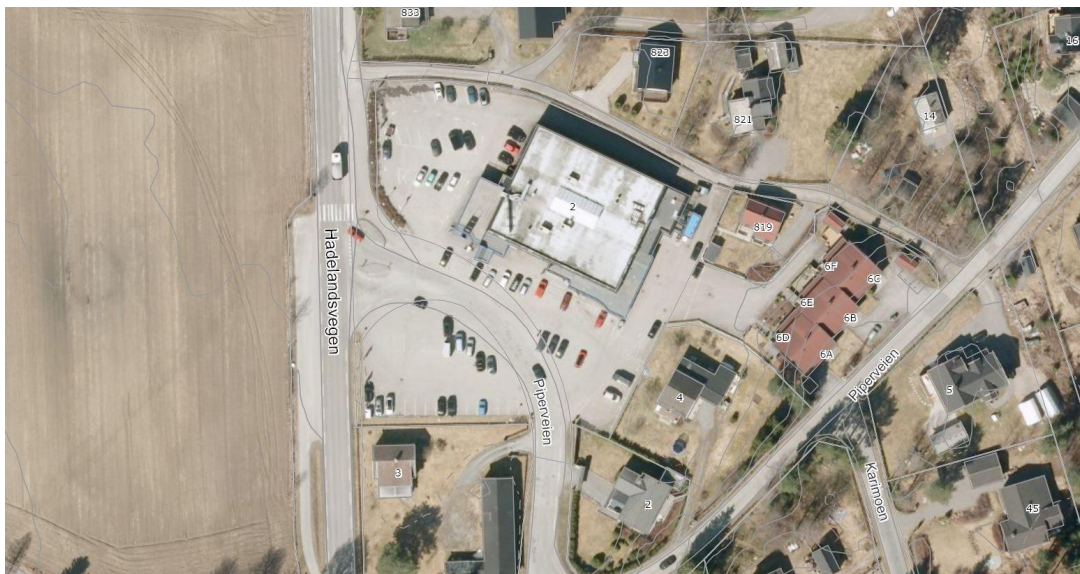


LUNNER
KOMMUNE

PLANBESKRIVELSE

**DETALJREGULERING FOR KIWI- BYGGET,
HARESTUA SENTER (GNR/BNR 115/129, 115/109,
115/130)**

PLAN ID: 131245



Dato: 02.02.2014

Revisjon : 31.03.2014

Vedtatt av kommunestyret 12.06.2014, sak 78/14.

INNHALDSFORTEGNELSE

INNHALDSFORTEGNELSE.....	2
1. INNLEDNING	3
1.1. BAKGRUNN.....	3
2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	3
2.1. BELIGGENHET	3
2.2. PLANOMRÅDETS AVGRENŚING	4
2.3. DAGENS SITUASJON.....	5
2.3.1 Eksisterende bebyggelse og bruk	5
2.3.2 Landskap, natur og kultur.....	14
2.3.3 Trafikkforhold	10
2.3.4 Pilotveileder for Harestua.....	10
2.4. PLANSTATUS	10
2.4.1 Kommuneplan	10
2.4.2 Reguleringsstatus for planområdet.....	11
2.4.3 Pågående el gjeldende planer i nærområdet.....	12
2.4.4 Andre styrende planer og dokumenter	12
3. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....	12
3.1. PLANKARTET, ILLUSTRASJON, AREALTABELL	12
3.2. BESKRIVELSE.....	13
3.2.1 Introduksjon til tiltakene som planlegges.....	14
3.2.2 Trafikkanalyse/beskrivelse av nytt veikryss Hadelandsveien x Furuveien.....	14
3.2.3 Oppsummering trafikkanalyse/trafikksikkerhet i forhold til ny situasjon	20
3.2.4 Utvidelse av Kiwi-bygget og estetisk oppgradering.	20
3.2.5 BYA-beregning.....	23
3.2.6 Parkering.	24
3.2.7 Sykkelparkering.	24
3.2.8 Universell utforming	24
3.2.9 Naturmiljø og biologisk mangfold	24
3.2.10 Barn og unges interesser	24
3.2.11 Teknisk infrastruktur	25
3.2.12 Samfunnsberedskap (ROS-analyse).....	26
3.2.13 Støy.....	24
3.2.14 Forurensing og enenrgiforbruk.....	29
3.2.15 Utbyggingsavtale.....	30

4.	SAKSGANG/MERKNADER.....	31
5.	FORSLAGSSTILLERS VURDERING/OPPSUMMERING.....	35
6.	VEDLEGG.....	36

1. INNLEDNING

1.1. BAKGRUNN

Hjemmelshaver: Harestua Eiendom AS, c/o Norgesgruppen AS.

Forslagsstiller/fagansvarlig plankonsulent: AD Arkitekter AS.

Rambøll Norge AS har laget forslag til ny trafikkryss, trafikkanalyse, samt ROS-analyse og støyyvurdering.

Hensikten med planarbeidet er å regulere for forretningsformål med nødvendig parkering på eiendommene og å fastlegge utforming av trafikkløsninger i tiliggende vei- og gatenett med blant annet endret innkjøring til KIWI dagligvare og omlegging av krysset mellom Hadelandsveien og Furuveien.

2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

2.1. BELIGGENHET

Planområdet er beliggende i Harestua senter, øst for Hadelandsveien og delvis nord for eksisterende Furuveien.



Ill. 1. Lokalisering av planområdet



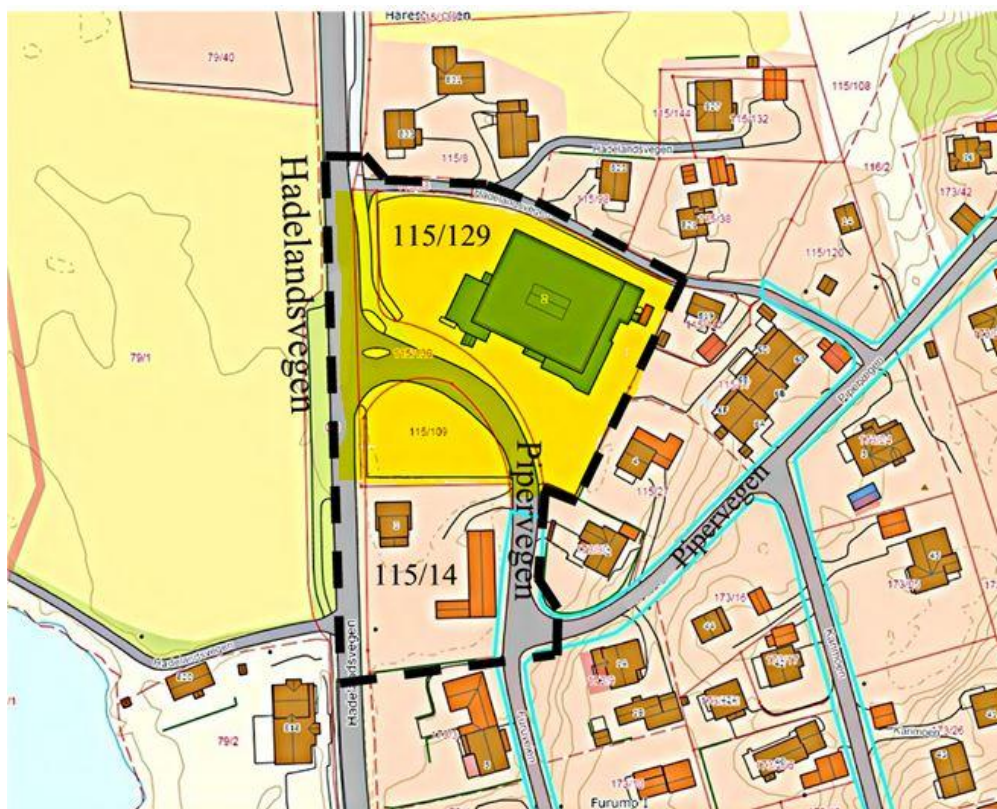
Ill. 2. Lokalisering av planområdet, flyfoto fra nordvest. Harestuavannet til høyre.



Ill. 3. Lokalisering/avgrensning av planområdet med gul farge, luftfoto.

2.2. PLANOMRÅDETS AVGRENSING

Planområdet utgjøres av eiendommene 115/129, 115/109, 115/130 og deler av fv16 (Hadelandsveien) og er vist med gul skravur på illustrasjon under. Eier av eiendom 115/14 som opprinnelig inngikk i varslingen har trukket seg fra reguleringsplanarbeidet.

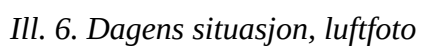


Ill. 4. Varslet planavgrensning innenfor svart stiplet linje. Eier av eiendom 115/14 har etter varsling trukket seg fra reguleringsplanarbeidet og endelig planområde er vist med gul farge.

2.3. DAGENS SITUASJON

2.3.1 Eksisterende bebyggelse og bruk

Kiwi driver i dag dagligvarebutikk i planområdet. «Harestua senter» inneholder foruten Kiwi dagligvare, gatekjøkken/pizzeria og bank i 1. etg og kontorer i 2. etg. Kiwi har behov for å utvide sitt forretningsareal og det er også et stort behov for utvidelse av parkeringskapasiteten og å rydde opp i trafikksituasjonen. I dag går Furuveien, som er atkomst til et boligområde, tvers over parkeringsplassen til senteret og skaper en rotete og uryddig trafikksituasjon. Harestua Eiendom AS eier også naboeiendommen 115/109, mens veiarealet i mellom er kommunalt (115/30). Dette muliggjør en forskyvning/omlegging av krysset i sørlig retning, samtidig som det gir muligheter for et sammenhengende parkeringsareal og en oppgradering av gang- sykkelveinettet.





Ill. 7. Dagens situasjon, fra Hadelandsveien sett nordøstover



Ill. 8. Fra Hadelandsveien sett nordover. Eksisterende innkjøring.



Ill. 9. Fra Furuveien sett nordover



Ill. 10. Privat vei nord for Kiwibyget. Plangrensen går langs gjerdet til høyre på bildet.



Ill. 11. Kiwi-senteret, eksisterende fasadeuttrykk



Ill. 12. Kiwi-senteret, eksisterende fasadeuttrykk

2.3.2 Landskap, natur og kultur

Det er ikke knyttet spesielle interesser til landskap, natur eller kultur til planområdet.

2.3.3 Trafikkforhold

Tiltakshaver ønsker å bygge om krysset Hadelandsveien x Furuveien for å få en bedre samlet situasjon for kunder, logistikk og parkering for Kiwi-bygget. Dette vil i tillegg gi en bedre situasjon for gående, syklende og kollektivtrafikktilbudet til området. Se **Trafikkanalyse/ beskrivelse av nytt veikryss Hadelandsveien x Furuveien** kap 3.2.

2.3.4 Pilotveileder for Harestua

I pilotveileder for Harestua sentrum er det en målsetting å legge opp til et hyggelig bo-, handels- og servicemiljø i sentrum. Det ønskes også tilrettelegging for gode gang- og sykkelforbindelser, elbilkparker (med ladestasjoner), god dekning for sykkelparkering og en materialbruk i bygninger med mye tre i konstruksjoner og overflater for bla å redusere klimagassutslipp og å være en identitetsskaper. Dette tiltaket (påbygg forretning) tar hensyn til overstående selv om det ikke er hjemlet i veilederen for dette området.

2.4. PLANSTATUS

2.4.1 Kommuneplan

I gjeldende kommuneplan for Lunner kommune er planområdet avsatt til sentrumsformål og samferdselsanlegg. Det er også satt av sikringssone for planområdet som angir at gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde (Reguleringsplan for Furumo I,II,III og Furumohaugen). Videre er det satt av hensynssone radonfare og hensynssone støy i forbindelse med riksveien. Bestemmelser i kommuneplanen som er førende for omsøkt plan:

§ 1.1 Utbyggingsavtaler

§ 1.2 Krav til vannbåren varme

§ 1.3.2 Rekkefølgekrav for teknisk og sosial infrastruktur

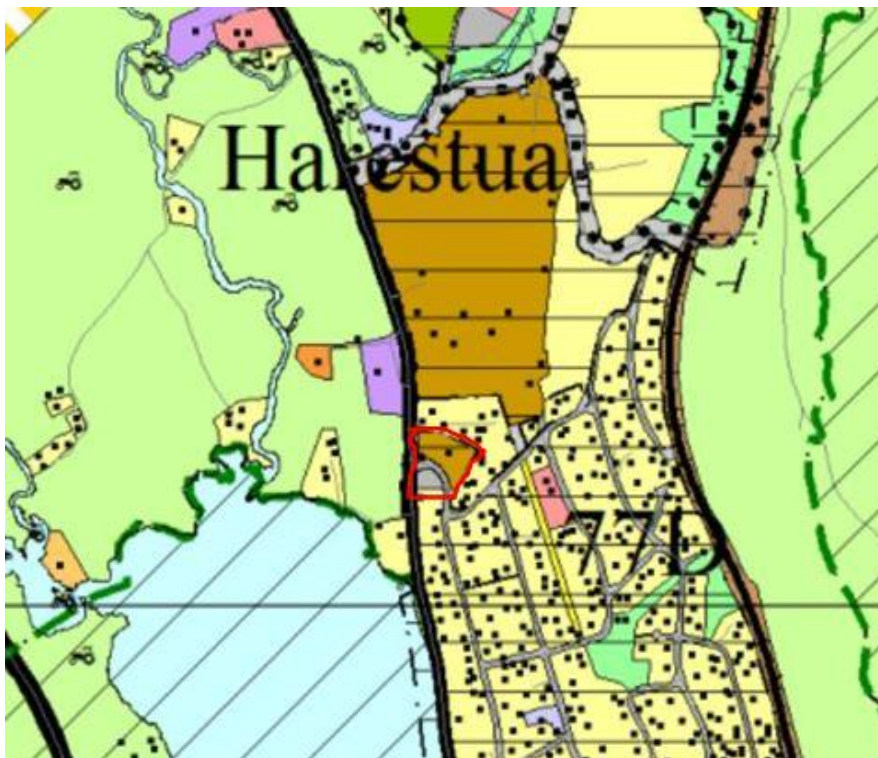
§ 1.4 Universell utforming/krav til tilgjengelighet

§ 1.6 Skilt- og reklameinnretninger

§ 1.7 Lokalisering, bruk og streghetsklasser for avkjørsler til veg

§ 1.8 Byggegrenser langs riks- og fylkesvegnettet

§ 6.1.3 Overvann



Ill. 13. Utsnitt av kommuneplanens arealdel, planområde innenfor rødt område.

2.4.2 Reguleringsstatus for planområdet

Gjeldende plan er Reguleringsplan Furumo I, II, III, Furumohaugen m.m.
Plannummer:0533-1982-0002. Detaljreguleringsplanen vil erstatte deler av denne planen.
Planen er i samsvar med overordnet plan.



Ill. 14. Gjeldende reguleringsplan for området Furumo I, II, III, Furumohaugen m.m.

2.4.3 Pågående el gjeldende planer i nærområdet

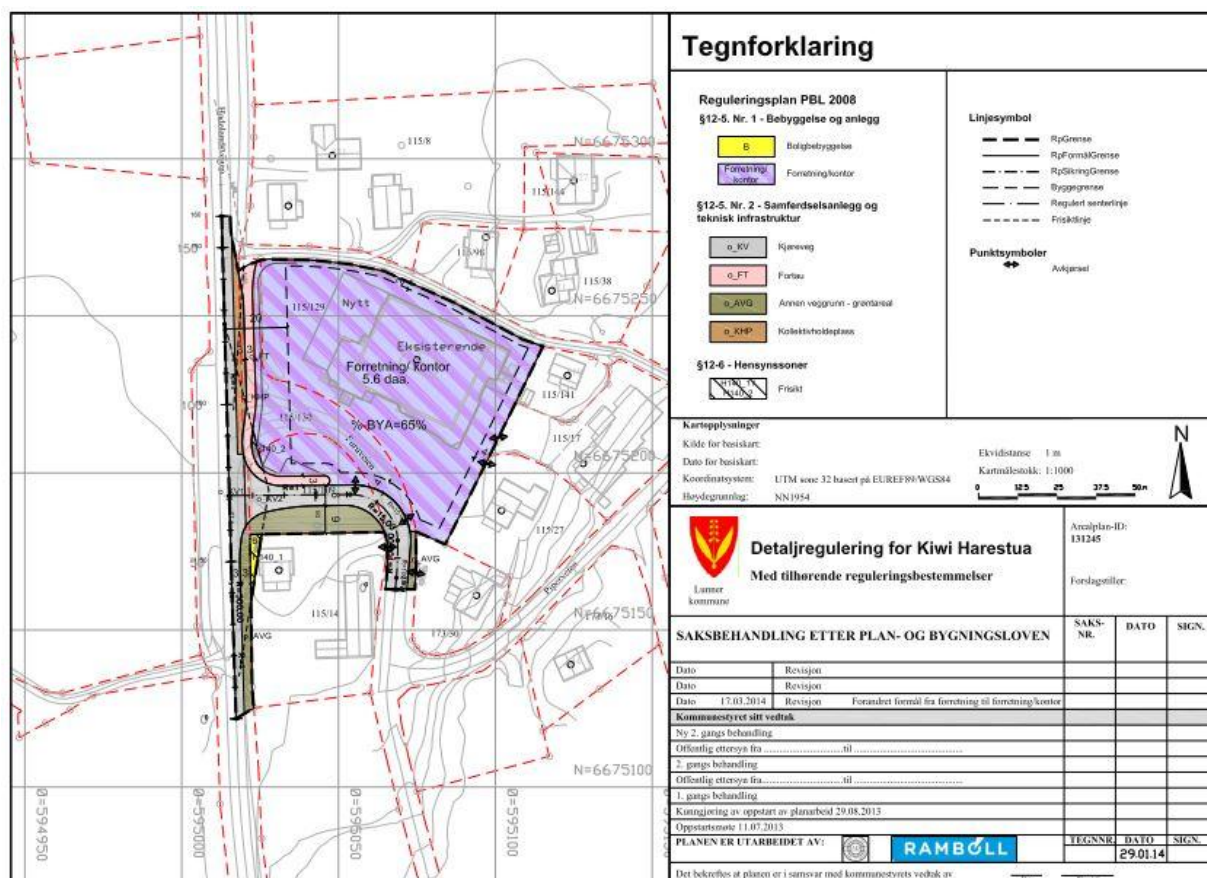
Det er varslet oppstart av detaljregulering for del av områderegeringsplanen for Harestua sentrum (Sagtomta).

2.4.4 Andre styrende planer og dokumenter

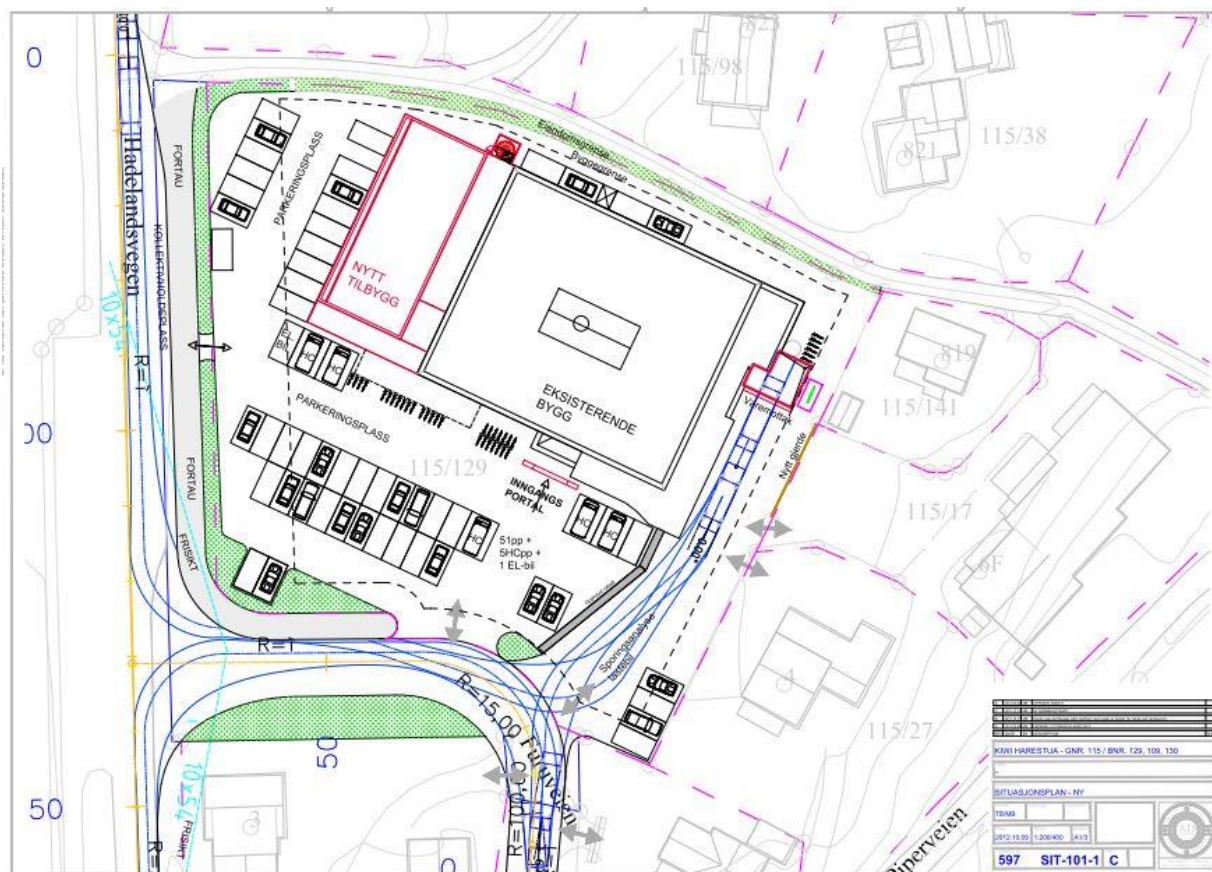
Det er ikke andre styrende planer og dokumenter som er spesielt relevante for den angjeldende reguleringssaken.

3. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

3.1. PLANKARTET, ILLUSTRASJON, AREALTABELL



Ill. 15. Forslag til reguleringsplan. AD Arkitekter AS/Rambøll Norge AS.



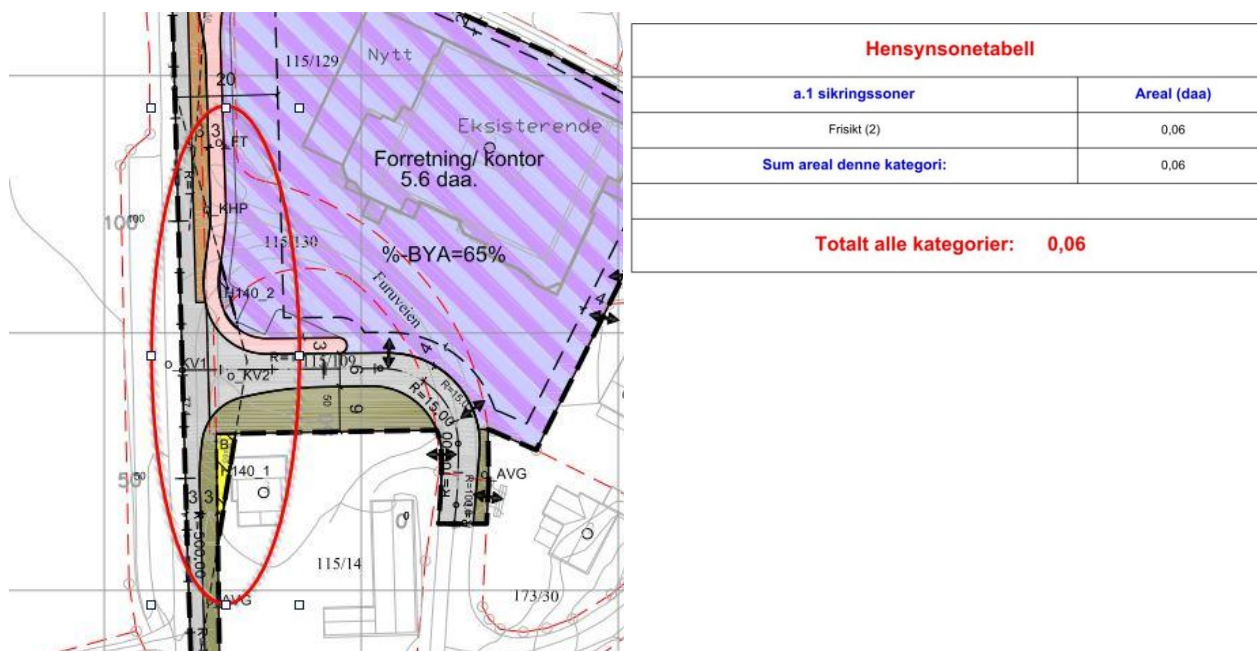
Ill. 16. Illustrasjonsplan med sporingskurve for vareleveranse. AD Arkitekter AS.

AREALREGNSKAP

Formål		Areal i daa
PBL § 12-5, Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg		
Boligbebyggelse	B	0,0
Forretninger	Forretninger	<u>5,6</u>
SUM areal denne kategori		5,6
PBL § 12-5, Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Annen veggrunn - grøntareal (2)	o_AVG Annen veggrunn-grøntareal	0,5
Fortau	o_FT Fortau	0,3
Kjøreveg (2)	o_KV Kjøreveg	1,1
Kollektivholdeplass	o_KHP Kollektivholdeplass	<u>0,2</u>
SUM areal denne kategori		2,1
Totalt alle kategorier		7,7

3.2. BESKRIVELSE

Planområdet størrelse er på 7,7 daa, og består i hovedsak av arealer til forretning og samferdselsanlegg. Det er videre lagt inn hensynssone - frisikt i krysset mellom Hadelandsveien og Furuveien.



Ill. 17. Nytt veikryss med hensynssoner (frisikt) og med hensynsonetabell.

3.2.1 Introduksjon til tiltakene som planlegges.

Det er ønsket om å gjøre noen grunnleggende grep på eiendommen 115/129 der Kiwi butikken nå ligger. Først og fremst er det viktig å få ryddet opp i trafikksituasjonen og parkeringsløsningen, men det er også behov for å gjøre noe med KIWI-butikkens størrelse og standard. Nye trafikkløsninger med fortau foreslås for Furuveien. I tillegg forbedres bussholdeplass i Hadelandsveien, nordgående felt.

Tiltakshaver/planleggere har hatt en positiv dialog både med Lunner kommune og Statens vegvesen om flytting av Furuveien mot grensen til eiendom 115/14. Flytting av den kommunale Furuveien kan løses som et makeskifte med kommunen. Framlagte trafikkløsninger er diskutert og kvalitetssikret av Statens vegvesen. Det vises til egne kapitler om de forskjellige tiltakene under.

3.2.2 Trafikkanalyse/ beskrivelse av nytt veikryss Hadelandsveien x Furuveien

Trafikkanalysen skal beskrive dagens trafikksituasjon med eksisterende trafikkmengder, beregne nyskapt trafikk og vurdere trafiksikkerhet, spesielt knyttet til myke trafikanter.

Dagens situasjon

Planområdet er på ca. 6 daa og består av eiendommene gnr. 115 / bnr. 129, m.fl. Planområdet ligger inntil fv. 16 Hadelandsveien. Statens vegvesens Vegkart oppgir ÅDT på fv. 16 til 1.200 kjt/d, og andel lange kjøretøy til 8 %. Fartsgrensen er 50 km/t gjennom hele Harestua. (Se ill 4.) Atkomst til senteret er via Furuveien. Furuveien er også atkomstvei til boligområdet Furumo. I dag er det parkeringsplass for senteret på hver side Furuveien, og Furuveien og området utenfor senteret er utflytende og udefinert. Furuveien er markert med hvite kantlinjer gjennom parkeringsplassen, men kantlinjene blir lite synlige vinterstid. Vinterbilder fra Google viser at trafikken fra sør «kutter svingen» og kjører et godt stykke inne på parkeringsplassen om vinteren.

I tillegg til KIWI-butikk, inneholder Harestua senter en grillrestaurant/gatekjøkken, frisør, bank og kontorvirksomhet.



Ill.18. Furuveien med parkeringsplass på hver side

Furuveien er vikepliktregulert i forhold til fv. 16 Hadelandsveien, og krysset er kanalisert med en trafikkøy i Furuveien.

Det er i dag busslommer på hver siden av fv. 16 Hadelandsveien. Lommene ligger på hver side av krysset med Furuveien og med gangfelt i mellom.



Ill. 19: Busslommene sett fra sør og nord.

Det er ensidig G/S-vei langs fv. 16 Hadelandsveien. G/S-veien starter litt sør for Furuveien på vestsiden av Hadelandsveien. Rett nord for Furuveien, mellom busslommene, skifter G/S-veien side, og fortsetter på østsiden opp forbi Harestua skole. Kryssingen av fylkesveien skjer i et ordinært gangfelt (ikke opphøyd) uten spesiell belysning.

Det er ikke fortau eller G/S-vei i Furuveien forbi senteret eller videre inn i boligområdet. Det går en smal atkomstvei/G/S-vei mellom Furuveien og fv. 16 Hadelandsveien rett nord for Harestua senter. Denne er nok korteste vei for mange skolebarn og andre myke trafikanter som skal mellom Furumo og skoleområdet. Ved å bruke denne «snarveien», unngår man å bevege seg i det trafikkerte området foran Harestua senter.

Det er sonefartsgrense 30 km/t i boligområdet, men fartsgrenseskiltet står et stykke inn fra fylkesveien. Fartsgrensen i Furuveien foran senteret er derfor 50 km/t (generell fartsgrense innenfor tettbygd strøk). Fartsnivået er antakelig lavere.

Trafikkulykker

Før åpningen av ny rv. 4 på vestsiden av Harestuvannet, var fv. 16 (da rv. 4) en sterkt trafikkbelastet og ulykkesutsatt vei. Det er derfor registrert mange trafikkulykker på fv. 16 gjennom Harestua, uten at disse er relevante for dagens situasjon.

Det er de siste 12 årene registrert to ulykker med personskade i krysset mellom Furuveien og fv. 16 Hadelandsveien, se illustrasjon under. Figuren er hentet fra Statens vegvesens Vegkart.



Ill. 20. Politirapporterte personskadeulykker

Den ene ulykken inntraff 28. mars 2011 og var en møteulykke mellom to biler på rett veistrekning. Skadeutfallet var lettere skade. Ulykken skjedde lørdag kveld, det var mørkt med veibelysning. Ulykken kan ikke knyttes til selve krysset eller utformingen av dette.

Den andre ulykken var en sykkelulykke der uhellet inntraff ved avsvinging til venstre foran kjørende i motsatt retning. Alvorligste skadegrad var lettere skadd. Ulykken skjedde midt på dagen.

Dagens- og framtidig trafikk til og fra senteret

Dagens og framtidig virksomhet på senteret og beregnet trafikk er vist i tabell 1 under. Som det framgår av tabellen, er det kun Kiwi-butikken som skal utvides, resten av senteret blir tilnærmet likt som i dag.

Tabell 1: Dagens og framtidig virksomhet og trafikk.

Virksomhet	Antall m2 i dag	Antall m2 etter utbyggin	Antall turer pr 100 m2	Antall turer pr døgn	Antall turer pr døgn
------------	-----------------------	--------------------------------	------------------------------	----------------------------	----------------------------

		g	pr døgn	i dag	etter utbygging
KIWI-butikk	857	1267	105	900	1330
Bank	243	243	8	20	20
Frisør	52	38	45	23	17
Harestua Pizza og Kebab	77	77	45	35	35
Kontor	890	890	8	72	72
Fellesarealer	347	343	0	0	0
SUM:	2466	2858		1050	1474

Turproduksjonstallene er hentet fra Statens vegvesens håndbok 146 Trafikkberegninger. Der oppgis turproduksjonen for dagligvare til 105 bilturer/100 m2 pr døgn. Bank og kontor har en turproduksjon på 6-12 bilturer/100 m2 pr døgn, med et gjennomsnitt på 8. Frisør og restaurant er handel, der turproduksjonen oppgis med et spenn på 15 – 105 turer/100 m2 pr døgn. Vi har også her lagt oss på gjennomsnittet som er 45 turer/100 m2 pr døgn.

Som kontroll har vi brukt turproduksjonstall for kjøpesentre, hentet fra PROSAM-rapport nr. 103. Her oppgis gjennomsnittlig antall turer for kjøpesentre på virkedager å være 51 turer pr 100 m2 pr døgn (inkludert fellesarealer). Med dette som utgangspunkt, ligger dagens trafikk fra Harestua senter i størrelsesorden 1260 kjt/d i dag, og 1460 i framtidig situasjon.

Prosamrapport 121, Turproduksjonstall for dagligvarebutikker, oppgir høyere tall for dagligvarebutikker enn håndbok 146. For butikker med mindre enn 1000 m2 salgsareal, oppgis 224 bilturer pr 100 m2 pr døgn som et gjennomsnitt for virkedager. For butikker med mer enn 1000 m2 salgsareal, oppgis 109 bilturer pr 100 m2 pr døgn. Hvis vi benytter 224 turer/100 m2 for dagens situasjon, vil dagens trafikk til og fra Harestua senter være over 2000 kjt/d.

Statens vegvesen oppgir trafikken på fv. 16 å være 1200 kjt/d. Dette er beregnede data for en lang strekning, og trafikken lokalt gjennom Harestua er nok noe høyere. Det virker ulogisk om trafikken i Furuveien er høyere enn på fylkesveien.

Harestua senter er et lokalsenter. Når KIWI-butikken utvides, vil ikke trafikken øke proporsjonalt med økningen i arealet. Kunder som allerede er på senteret får et utvidet tilbud, og flere vil antakelig velge å handle på KIWI når de først er på senteret. Vi velger derfor å ta utgangspunkt i tallene fra PROSAM-rapport nr. 103, og **antar at dagens trafikk ligger i størrelsesorden 1300 turer/døgn og framtidig trafikk i størrelsesorden 1500 kjt/d. Nyskapt biltrafikk vil være ca 200 kjt/d.**

Trafikk i Furuveien

Vi har kontaktet Lunner kommune, men de har ikke utført trafikktellinger i Furuveien eller i noen av de andre kommunale veiene i området.

En grov telling fra kart, viser at det er om lag 350 boenheter i boligområdet øst for Harestuvannet. Det er vanlig å regne at eneboliger produserer 5-6 bilturer pr døgn. Hele boligområdet vil med dette som utgangspunkt generere nesten 2000 kjt/d. Trafikken fra boligområdet drenerer ut i fv. 16 via Furuveien, Stasjonsveien og Geiteramsen. Trafikken er størst i Furuveien og Stasjonsveien. Hvis vi antar at rundt 40 % av boligtrafikken kjører i Furuveien, utgjør dette ca 800 kjt/d.

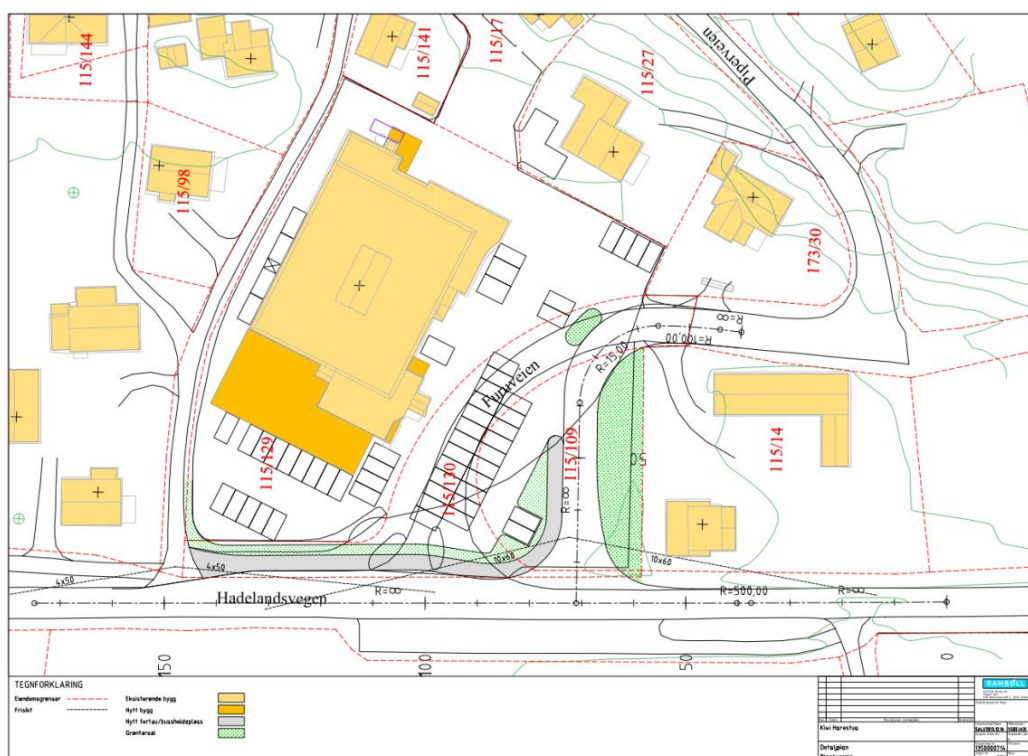
Bilturer til og fra dagligvarebutikk skjer ofte som et ledd i en reisekjede; man kjører innom butikken på vei hjem fra barnehagen, jobben, treningen eller liknende. Kartleggingen i PROSAM-rapport 121, Turproduksjons-tall for dagligvarebutikker, viste at mer enn halvparten av de som ankom med bil i ettermiddags-rushet var på vei fra arbeid til bolig.

Med dette som utgangspunkt, anslår vi at sum trafikk i Furuveien (boligtrafikk + sentertrafikk) mot krysset med fv. 16 i dag ligger **rundt 1500 - 2000 kjt/d**. Tallet er høyt i forhold til Statens vegvesen tall for trafikken på fv. 16 (1200 kjt/d). Antakelig er trafikken noe høyere på fylkesveien gjennom sentrum enn gjennomsnittet for strekningen.

Tallene er usikre, men usikkerheten har liten praktisk betydning. Trafikkmengdene er uansett små, og trafikkendringen før- og etter utbygging er liten. Restkapasiteten i krysset er svært god, det vil ikke oppstå kø som følge av utbyggingen.

Trafikkmessige konsekvenser av tiltaket

Ved utvidelse av Harestua senter, blir Furuveien flyttet mot sør, se illustrasjon under.



Ill. 21. Planlagt omlegging av Furuveien. (Rambøll Norge AS).

Krysset med fv. 16 Hadelandsveien strammes opp og i den framtidige situasjonen blir all parkering til senteret lagt på nordsiden av Furuveien. Det anlegges fortau langs busslommen, og fortauet føres inn langs Furuveien et lite stykke. Fortau krever mindre bredde enn G/S-vei, og er en trafiksikker løsning her hvor fartsgrensen er 50 km/t og fartsnivået lavt. Trafikksystemet blir mer logisk og lesbart for alle trafikanter, og antall myke trafikanter som behøver å krysse Furuveien foran senteret reduseres betraktelig. Furuveiens kurvatur blir stram, noe som bidrar til lavt fartsnivå.

Den nordligste busslommen utvides/forlenges mot sør i forhold til i dag. Dette medfører at gangfeltet over fv. 16 må flyttes mot sør eller fjernes. Det er lite bebyggelse på vestsiden av fylkesveien, og gangfeltet brukes antakelig i hovedsak av personer som skal til/fra bussholdeplassen på vestsiden av veien.

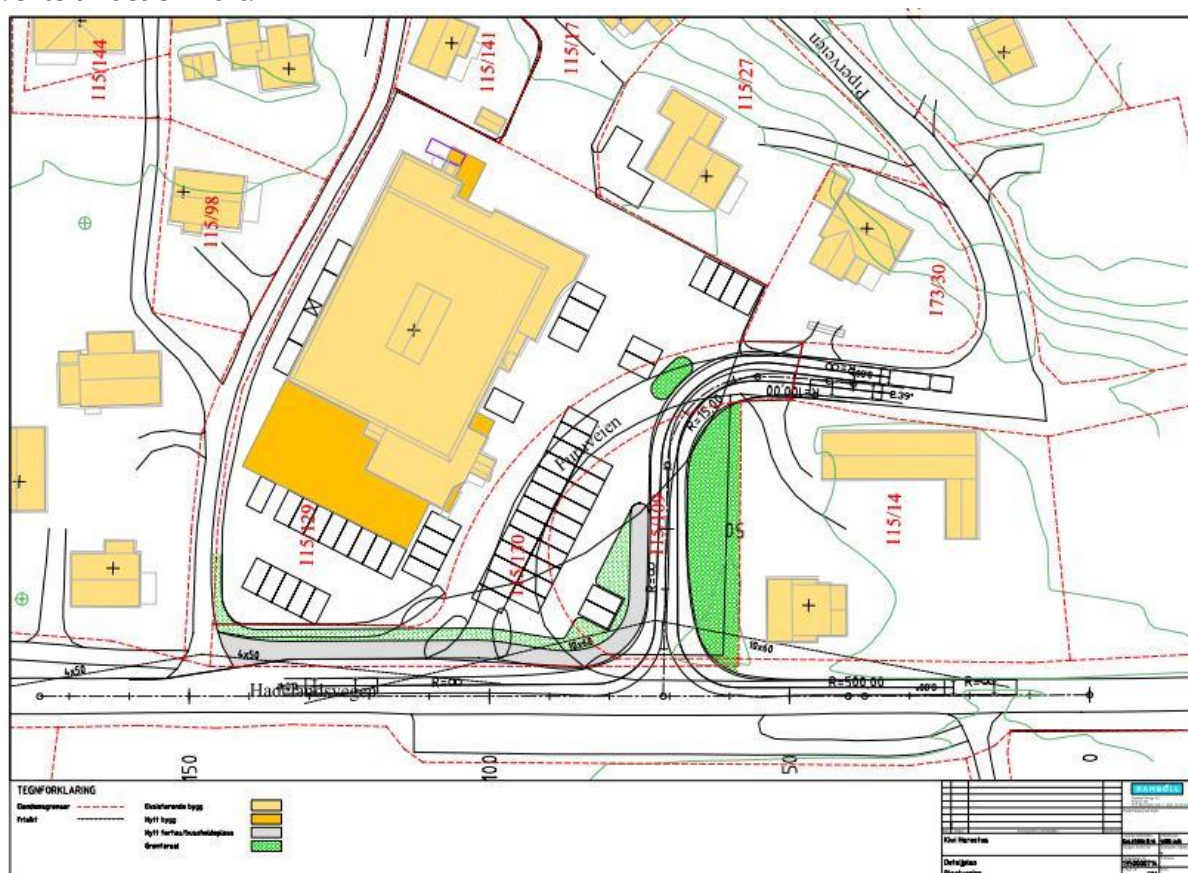
Gangfelt som ligger feil plassert, er utformet feil eller anlagt på feil premisser kan medføre en økt risiko for de myke trafikantene. Statens vegvesens håndbok 270, Gangfeltkriterier, skriver om gangfelt der fartsgrensen er 50 km/t:

Generelt gjelder at gangfelt kan vurderes etablert dersom kriteriet om mer enn 20 kryssinger i makstimen er oppfylt, og ÅDT er større enn 2000 kjt/d.

Der det anlegges gangfelt i 50 km/t skal fartsnivået være mindre enn 45 km/t. Dersom dette ikke er tilfelle, må det gjennomføres fartsdempende tiltak.

Hvis ÅDT er mindre enn 2000 kjt/d, stilles det krav om at antall kryssende i makstimen er høyere enn 30 før gangfelt anbefales.

Dersom antall kryssende myke trafikanter ikke er tilstrekkelig høyt, bør det anlegges «tilrettelagt kryssingssted» over fv. 16. Man sørger da for nedsenket kantstein, god sikt og god belysning i kryssingsstedet, men gir ikke fotgjengerne noen form for rettigheter gjennom oppmerket gangfelt eller skilting. Fotgjengeren har forutsetninger for å krysse sikkert, men må vente til det er klart.



Ill. 22. Forslag til nytt veikryss med sporingsanalyse (Rambøll Norge AS).

3.2.3 Oppsummering trafikkanalyse/trafikksikkerhet i forhold til ny situasjon

Furuveien og området foran Harestua senter er i dag utflytende og udefinert. Det parkerer biler på hver side av Furuveien, noe som medfører at mye trafikanter stadig krysser Furuveien. Spesielt vinterstid kan det være uklart hva som er vei og hva som er parkeringsplass.

Dagens trafikk til og fra Harestua senter er beregnet å ligge i området 1300 kjt/d. Med utbyggingen, ventes trafikken å øke med om lag 200 kjt/d til 1500 kjt/d.

Furuveien flyttes mot sør, og parkeringsplassen/området foran senteret strammes opp. Trafikk-systemet blir mer logisk og lesbart for alle trafikanter, og antall myke trafikanter som behøver å krysse Furuveien foran senteret reduseres betraktelig. Furuveiens kurvatur blir stram, noe som bidrar til lavt fartsnivå.

Som en følge av at den nordligste busslommen flyttes mot sør, må gangfeltet over fv. 16 flyttes eller fjernes. Med mindre antall kryssende personer i makstimen er mer enn 20 – 30 personer, anbefaler vi at gangfeltet fjernes og at det i stedet etableres et sikkert kryssingspunkt. God belysning av kryssingspunktet er viktig.

Med de foreslåtte tiltakene, vil trafikksikkerheten for myke trafikanter bli bedre enn de er i dag.

Lunner kommune forutsetter at den del av veianlegget som gjelder fylkeveien (vei, bussholdeplass, lyssatt fortau, lyssatt kryssningspunkt for gående/syklende) planlegges og bygges i tråd med krav fra Statens vegvesen og at den del av veianlegget som gjelder kommunal vei og - fortau planlegges og bygges i tråd med krav fra Lunner kommune.

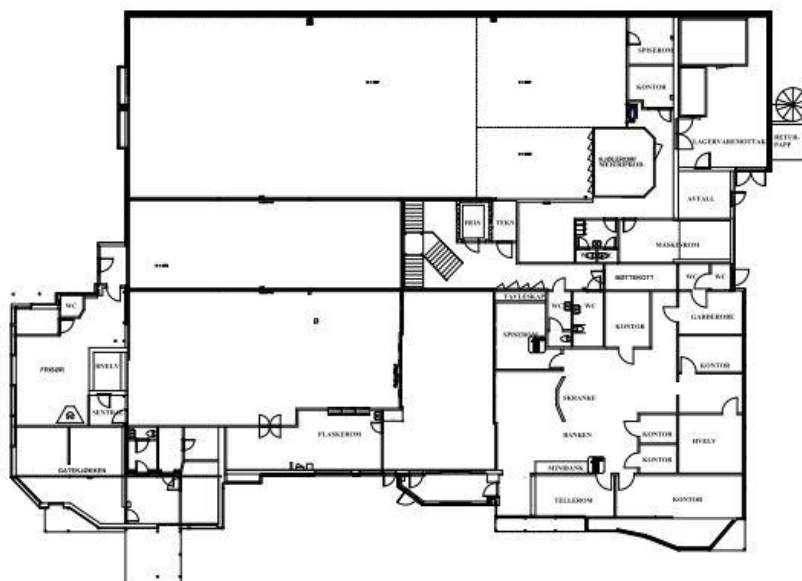
3.2.4 Utvidelse av Kiwi-bygget og estetisk oppgradering

KIWI-butikken har et stort behov for oppgradering av sine lokaler. På grunn av den lave takhøyden ser tiltakshaver det som mest hensiktsmessig å bygge på senteret med et tilbygg for å gi KIWI lokaler som tilfredsstiller dagens standard. Eksisterende lokaler for KIWI vil fortsatt benyttes til både butikk og utvidelse av varelager for KIWI. Dette medfører riving av noe eksisterende bygningsmasse samt at utnyttelsesgraden på tomte øker. Nytt senter vil inneholde Kiwi dagligvare, pizzeria/gatekjøkken og bank og kontorer i 2. etasje.

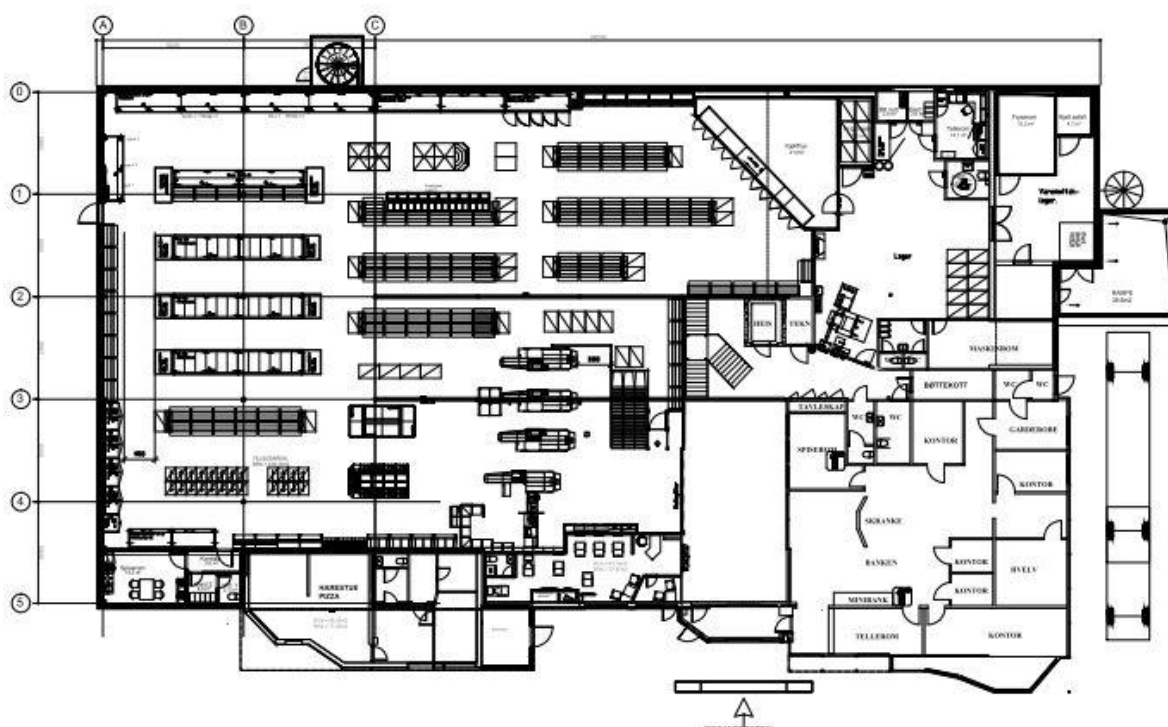
Byggets bruttoareal er planlagt til totalt ca 1960 m² (BYA), inkl ca 492 m² (BYA) utvidelse. Bygningsplassering og bygnings utforming samt forhold til omgivelser oppsummeres som:

- Utvidelsen på eksisterende bygg utgjør ca 492 m² (BYA). Utvidelsen er på 16 m mot nordvest. Dette er innenfor byggegrense mot Hadelandsvegen (vest) som er 20 meter fra senterlinje vei etter krav fra Statens vegvesen. Mot øst er det satt byggegrense på 4 meter. Mot nord (veien) er det satt byggegrense på 2 meter.
- Det vil bli vektlagt en estetisk oppgradering av bygningsmassen og uteområdet. Tilbyggets fasader skal domineres av trepanel og farger på ytterkledning skal være matte jordfarger. (Se 3D illustrasjon Ill. 28 under). Dette av hensyn til landskap/kultur og eksisterende materialbruk på Harestua. Dette er også i tråd med kommuneplanens bestemmelse for forretningsbygg (§ 2.2.5.4). Tilbygget åpner seg mot Harestua senter og omgivelsene gjennom utstrakt bruk av glass i fasadene.
- Tilbygget bygges opp med stål søyler og gitterdrager med flatt kompakt tak. Høyden blir ca. 6,5 m, omtrent 1-1,5 meter lavere en dagens bygg. (Dagens bygg er ca 7,5 meter i totalhøyde).

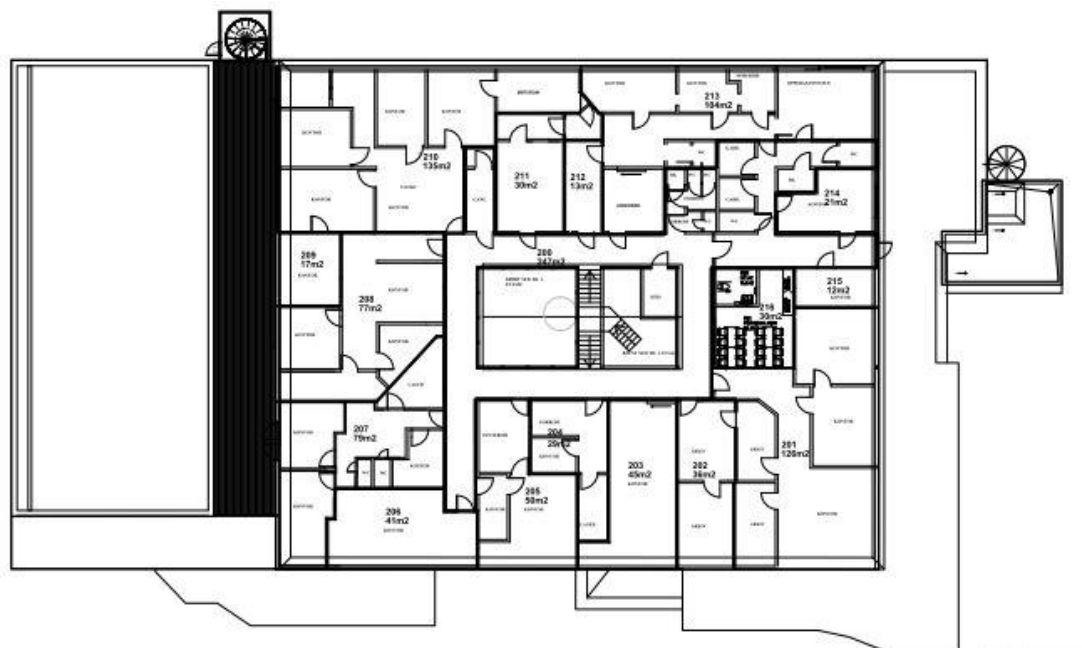
- Deler av eksisterende veranda mot nordvest beholdes i 2. etg, dette for å sikre forsvarlig rømning fra eksisterende 2. etg.
- Det blir ingen terrenginngrep. Tomten er helt flat og eneste inngrep er graving for fundamentering.
- Tilbygget vil ikke påvirke sol- og skyggeforhold mot naboer da disse husene ligger på så lang avstand unna og tilbygget har makshøyde på 6,5 meter.



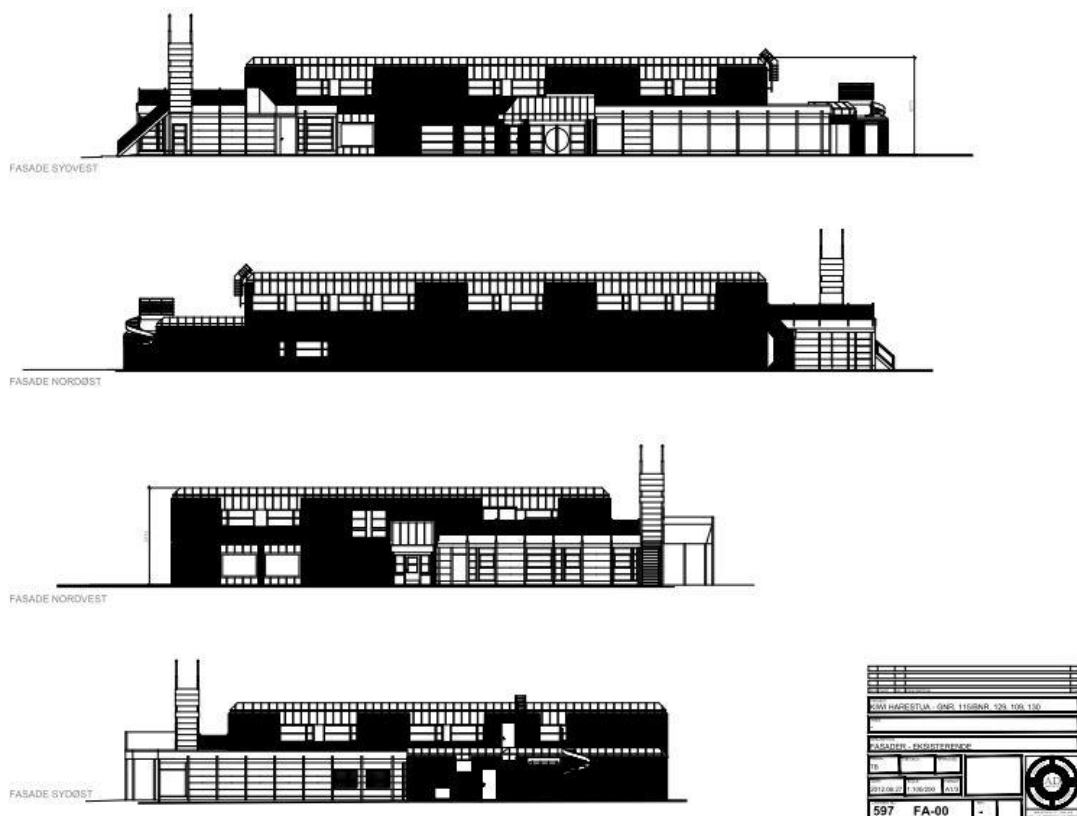
Ill. 23. Plan 1. etg, eksisterende situasjon. Arkitekt: AD Arkitekter AS



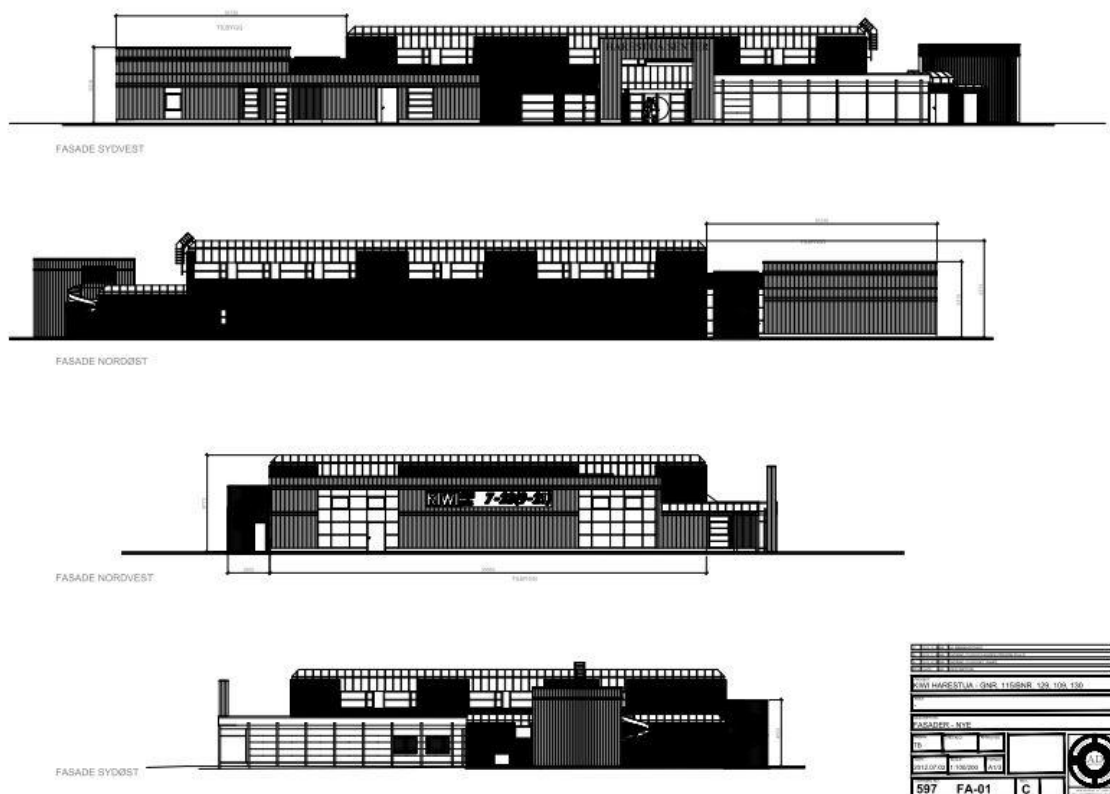
Ill. 24. Plan 1. etg, ny situasjon. Arkitekt: AD Arkitekter AS



Ill. 25. Plan 2. etg, ny situasjon. Arkitekt: AD Arkitekter AS



Ill. 26. Fasader eksisterende situasjon. Arkitekt: AD Arkitekter AS



Ill. 27. Planlagte fasader med stort innslag av treverk samt glass og metallplater. Arkitekt: AD Arkitekter AS.



Ill. 28. 3D-/perspektivtegning fra krysset Hadelandsveien/Furuveien. Nytt tilbygg er planlagt i treverk og stort innslag av glass. Treverk beises i matte jordfarger. Arkitekt: AD Arkitekter AS.

3.2.5 BYA-beregning

Det foreslås en BYA på 65%.

Beregning:

Areal satt av til forretning:	5600 m ²
BYA (Bygningens fotavtrykk):	1960 m ²

BRA (bruksareal)

Forretningsareal netto:	Plan 1: 1780 m ²
	Plan 2: 1080 m ²

Sum BRA (bruksareal) 2860 m²

Kommuneplan Lunner kommune § 2.2 angir 1 parkeringsplass (18 m²) pr 50 m² kontor/forretning.

Dvs parkeringskrav $2860/50 = 57$ parkeringsplasser

For hver P-plass som kreves skal hver p plass multipliseres med 18m² og gå inn i BYA kravet: $57 \times 18 = 1026$ m².

Sum grunnlag BYA $(1026 + 1960) = 2986/5600 = 53,3$.

Dette gir reell BYA for prosjektet slik det nå omsøkes på 54%.

3.2.6 Parkering

Det legges opp til overflateparkering for 57 parkeringsplasser i kommuneplanens arealdel. Se beregning over.

5% av totale parkeringsarealet skal være tydelig merkede plasser for bevegelseshemmede.

5HC -plassene settes av med mål 4x5,5 m²: 22 m² pr plass.

På foreliggende illustrasjonsplan er det vist 57 parkeringsplasser, inkl 5 HC plasser i nærheten av inngangen til senteret. Dessuten vil minimum 1 p -plass tilrettelegges med strømuttak for elbil.

3.2.7 Sykkelparkering

I forbindelse med ny jernbanestasjon i nærområdet til Harestua senter samt skole, ny idrettshall og planlagt nytt sentrumsområde på Sagtomta, er det viktig med tilrettelegging for sykkelbruk. Kommunen anbefaler som minimum 0,4 sykkelparkeringsplasser pr 100 m² bruksareal, dvs i denne planen 12 sykkelplasser. Det er satt av 36 sykkeloppstillingsplasser, de fleste i nærheten av inngangen til senteret.

3.2.8 Universell utforming

Det er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven, at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging, og kravene til det enkelte byggetiltak. Dette skal sikre at også de som har nedsatt funksjonsevne skal ha likeverdige muligheter til samfunnsdeltagelse.

Reguleringsplanen legger gjennomgående opp til løsninger for universell utforming både i inne- og utearealer. Nye bygninger/ forretninger skal bygges etter prinsippene om universell utforming. Dette er lovpålagte krav jf. TEK10.

3.2.9 Naturmiljø og biologisk mangfold

Ifølge Naturbasen (Miljødirektoratet) er det ingen registrerte naturverdier innenfor planområdet: Det er ingen registrerte naturtyper, utvalgte naturtyper, prioriterte arter eller rødlistearter. Vi vurderer utifra dette og den forholdvis begrensede tiltaket som skal reguleres for (tilbygg forretning og omlegging veikryss) at planarbeidet ikke påvirker naturmiljø- og biologisk mangfold, og at registrering derfor ikke er nødvendig (jf. §§ 8-12, Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven).

3.2.10 Barn og unges interesser

Området er ikke brukt som aktivt leike- aktivitetsområde for barn. Det legges heller ikke opp til dette i planforslaget. Barnetråkkundersøkelsen viser at barn sykler i Furuveien og veien på nordsiden av senteret. Det er dessuten angitt farlige steder i på Hadelandsveien nord for Kiwi,

overgangen over Furuveien og i overgangen Furuveien/Piperveien. Dette er forsøkt ivarettatt i forslag til nytt veikryss, se kap 3.2.



Ill. 29. Barnetråkkundersøkelsen

Tegnforklaring: Røde sirkler; barn har skrevet at dette er farlig sted (trafikkfarlig og/eller at det bor «skumle» personer der el.l.)

Blå streker; viser hvor barn går/sykler (jo tykkere strek jo flere barn benytter strekningen).

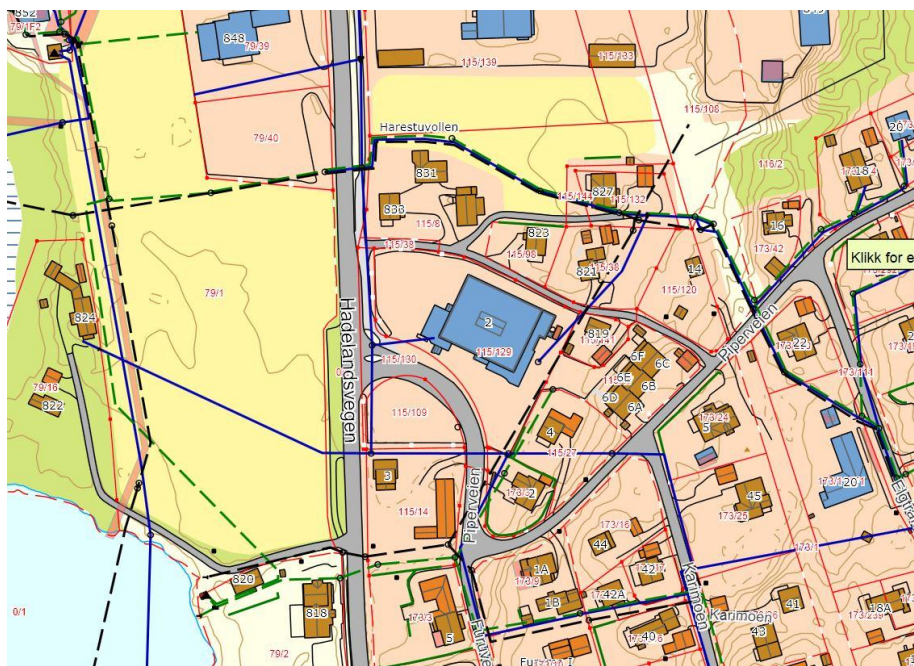
3.2.11 Teknisk infrastruktur

VA-veg / tekniske planer

VA-kartet under viser hvordan eksisterende VA-anlegg ligger i dag. Evt. omlegging av VA-anlegget i forbindelse med ombygging av krysset vurderes som et forholdsvis enkelt prosjekt. Tekniske planer må utarbeides i forbindelse med byggeplaner for nytt veikryss i samråd med Lunner kommune. Håndtering av spillvann og overvann/takvann vil bli tatt opp i forbindelse med utbyggingsavtale for nytt veikryss.

Vegen skal ha en slik utforming og bredde at to lastebiler kan møtes.

- Teknisk plan for vegkryss og kollektivholdeplass godkjennes av Statens vegvesen.
- Teknisk plan for fortau, veg og vann- og avløp godkjennes av Lunner kommune.



Ill.30: VA-kart dagen situasjon.

Renovasjon/avfallshåndtering

All renovasjon/avfallshåndtering vil foregå innomhus ved varemottak/lager.

Veinavn

Furuveien legges om og det foreslås å beholde eksisterende veinavn, Furuveien.

3.2.12 Samfunnsberedskap (ROS-analyse)

Det vises til vedlagte ROS analyse utført av Rambøll Norge AS.

Her er konklusjonen fra analysen:

Risiko- og sårbarhetsanalysen har identifisert 11 aktuelle hendelser, som har betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen:

- Radongass
- Overvannsproblematikk
- Skade på SEFRAK-registrerte bygninger
- Hendelse på veg
- Bortfall av infrastruktur - VA
- Bortfall av infrastruktur elektro
- Støy og støv fra trafikk
- Støy og støv fra annen støy
- For lav brannvannkapasitet
- Fare for myke trafikanter
- Trafikkulykke under anleggsperioden

De fleste av disse risikoene er vurdert til å ha nokså lav sannsynlighet og/eller konsekvens. Gjennomføringen av planforslaget innebærer ikke særlig risikofylte hendelser i den permanente situasjonen. Det må rettes oppmerksomhet rundt forhold i anleggsperioden, i hovedsak på trafikkforhold og sikring av myke trafikanter.

Det er foreslått gjennomføring av avbøtende tiltak for flere av de identifiserte farer og uønskede hendelsene. Ved å gjennomføre de foreslåtte tiltakene vil risikonivået holdes uendret eller ivaretas på en tilfredsstillende måte når planen skal gjennomføres.

På grunnlag av dette, ansees akseptkriteriene som er lagt til grunn for utarbeidelsen av ROS-analysen som oppfylt.

Under er klippet fra ROS-analysen tabeller over risikoreduserende tiltak og evaluering

- **Risikoreduserende tiltak**

Med utgangspunkt i risikovurderingen i denne analysen anbefales det at følgende tiltak vurderes innarbeidet i reguleringsplan og videre planer for prosjektet:

Nr.	Hendelse/fare	Beskrivelse av tiltak
5	Radongass	Planbestemmelse om at det sikres mot radongass ved bygging.
7	Overvannsproblematikk	Planbestemmelse om at overvann beregnes og ivaretas på egen grunn i den videre detaljerte planleggingen av tiltaket
15	Skade på SEFRAK-registrerte bygninger	Planbestemmelse om sikring av bevaringsverdige bygninger under anleggsperioden.
17	Hendelse på veg	Risikoen er akseptabel. Det gjøres ikke tiltak.
21-22	Bortfall av infrastruktur	Planbestemmelse om identifisering av all teknisk infrastruktur for å unngå ødeleggelse av eksisterende teknisk infrastruktur under anleggsperioden.
32, 42	Støy	Planbestemmelse om at støy skal ivaretas i henhold til Miljødepartementets retningslinje T-1442/2012. Det gjelder også under anleggsperioden.
46	Brannvann	Planbestemmelse om at brannvannsdekning skal beregnes og eventuelle tiltak ivaretas gjennom byggesøknad.
52	Fare for myke trafikanter	Planbestemmelse om å vurdere økt belysning i krysningsområde ved utarbeidelse av plan for anlegg som inngår i fv. 16.
54	Trafikkulykke under anleggsperioden	Planbestemmelse om egen plan for ivaretagelse av sikkerhet for kunder, skolebarn og alle andre i området under anleggsperioden. Denne skal være en del av byggesøknad.

- **Tabell 2: Risikoreduserende tiltak som bør vurderes innarbeidet i reguleringsplan og videre planer for tiltaket**

- **Evaluering**

Følgende tabell viser hvordan planforslaget endrer risikonivå for de enkelte uønskede hendelsene eller farene. Det forutsettes at risikoreduserende tiltak gjennomføres som beskrevet

i foregående kapittel. Tabellen baserer seg på følgende skala, mens (-) innebærer at risiko ikke er relevant for denne fasen:

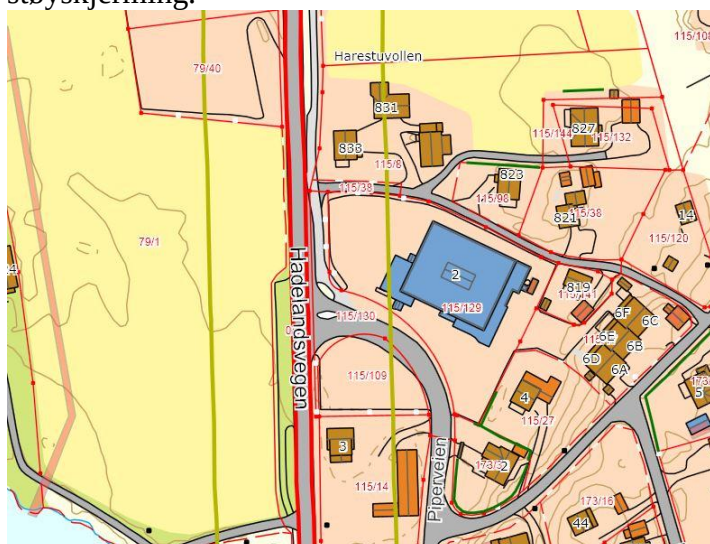
Redusert risiko	Uendret risiko	Økt risiko
-----------------	----------------	------------

Nr.	Hendelse/fare	Endring i risiko - Anleggsfase	Endring i risiko - Permanent
4	Radongass	-	Uendret risiko
7	Overvann	-	Uendret risiko
15	Skade på SEFRAK-registrerte bygninger	Uendret risiko	-
17	Hendelse på veg	Uendret risiko	Uendret risiko
21, 22	Bortfall av infrastruktur	Uendret risiko	-
32, 42	Støy	Uendret risiko	Uendret risiko
46	Brannvann	-	Uendret risiko
52	Fare for myke trafikanter	(se eget punkt om anleggsperioden)	Uendret risiko
55	Trafikkulykke under anleggsperioden	Økt risiko	-

- **Tabell 3: Endret risiko for uønskede hendelser etter gjennomføring av tiltak som inngår i planforslaget**

3.2.13 Støy

Deler av planen ligger i gul støyzone (kommuneplanen hensynssone). I forbindelse med omlegging av krysset vil Furuveien komme nærmere eksisterende boligbebyggelse (bla 115/14). Kommunen har derfor anbefalt å gjøre en støyvurdering med vurdering av tiltak evt støyskjerming.



Ill. 31. Deler av området ligger i dag innenfor gul støyzone (kommuneplanen hensynssone).

Det vises til vedlagte Støyvurdering utført av Rambøll Norge AS der det framgår at det blir liten eller ingen forskjell på støynivået ved flytting av Furuveien; ca. 1 dB på fasaden mot nord

(Harestua senter) i gnr/bnr 115/14 og 173/30. Det vurderes derfor ikke nødvendig med noen avbøtende tiltak på tilstøtende boliger.

Fra kap 2. Oppsummering i støyvurderingen:

Det er også gjennomført detaljerte støyberegninger på tilstøtende fasader. Se figur 6 for beliggenhet av beregningspunktene. Som det fremgår av beregningsresultatene i tabell 10 blir det liten eller ingen forskjell på støynivået ved flytting av Piperveien. ca. 1 dB på fasaden mot nord (Harestua senter) i gnr/bnr 115/14 og 173/30, det er derfor ikke nødvendig med noen avbøtende tiltak på tilstøtende boliger.

Handel vil bidra til at flere mennesker vil være i aktivitet rundt bygningene, med stemmebruk og lignende. For noen vil dette være negativt fordi støynivået øker, mens det for andre vil oppleves positivt og som et tegn på at det er mer liv i området. Dette vil heller ikke gi noe økt dB-nivå.

Vi ser at beregningsresultatene og våre forutsetninger gjør at «Kiwi bygget» egner seg som forretning, boliger, kontorer etc. ved de gitte retningslinjer.



Ill.32. Gnr/bnr 115/14 blir nærmest boligbygg til omlegging av krysset. Av støyrapporten framgår av beregningsresultatene at det blir liten eller ingen forskjell på støynivået ved flytting av Furuveien. (Ca. 1 dB på fasaden mot nord (Harestua senter) i 115/14 og 173/30). Det vurderes derfor ikke nødvendig med noen avbøtende tiltak på tilstøtende boliger.

3.2.14 Forurensning og energiforbruk

Forurensnings-situasjonen

Tiltak foreslått i reguleringsplanen vil ikke påvirke forurensnings-situasjonen negativt. Forbedring av bussholdeplasser/kollektivknutepunkter rett utenfor Kiwisenteret og tilrettelegging for bedre og sikrere gang- og sykkeltrafikk i forbindelse med etablering av nytt veikryss, gjøre at det er enkelt for folk å velge alternativ til privatbilen når man skal handle.

Energiforbruk bygning.

Lunner kommune stiller i sin kommuneplan følgende krav:

§ 1.3 Krav til vannbåren varme

For nybygg og tilbygg med bruksareal (BRA) over 250 m² og nye boligprosjekter med flere enn seks boenheter krever kommunen at det tilrettelegges for vannbåren varme, jfr. pbl § 27-5.

Oppvarming og drift av Kiwisenteret vil baseres på elektrisk energi fra offentlig nett. En stor andel av energien gjenbrukes ved at Kiwi- butikker utnytter kondensatorvarme til oppvarming og ventilasjon. Etter TEK 2010 skal min. 60 % av netto energibehov til romoppvarming, til oppvarming av forbruksvann og til oppvarming av ventilasjon dekkes av fornybare ressurser. Overskuddsvarme fra kjøledisker e.l. kan også medregnes ved oppfyllelse av kravet.

Med ca. 80 kW kondensatorvarme vil den normalt dekke oppvarmingsbehovet til både romoppvarming og ventilasjonsoppvarming også ved dimensjonerende utetemperatur. Det betyr at kondensatorvarmen dekker hele energibehovet til romoppvarming og ventilasjon.

For hele bygget under ett viser beregninger at over 60 % av varmebehovet dekkes av kondensatorvarme. Det betyr at fellesareal og andre butikker kan varmes opp med feks. elektriske panelovner, og nødvendig oppvarming av ventilasjonsluften kan skje med et elektrisk ettervarmebatteri.

Beregningene er basert på TEK 2010 og dens normtall. Vi er litt usikre på om energibehov til drift av viftene skal sees sammen med oppvarmingsbolken. Hvis det ikke skal det, vil i så fall prosentandelen som dekkes av kondensatorvarme kun øke. Altså må beregningen kunne sies å være konservativ.

Tiltakshaver er klar over at det er matbutikkene og høy utnyttelse av kondensatorvarmen som gjør det mulig å erstatte varmepumpe med f. eks. direkte elektrisk oppvarming. Evt. opphør av disse butikkene vil sannsynligvis utløse krav om varmepumpeinstallasjon el. fjernvarme (hvis det skulle bli aktuelt).

På bakgrunn av overnevnte kan det vannbårne varmeanlegget med varmepumpe, el.kjel, energibrønner og distribusjonssystem trekkes ut og erstattes av et elektrisk varmeanlegg.

Med overstående utgangspunkt ønsker tiltakshaver nå å tilrettelegge for framtidig vannbåren varme ved å føre inn 2 varerør i tilbygget, der det senere kan trekkes fjernvarmerør og tilpasses ny bruk ved bruk av vannbåren radiatorvarme. Å støpe ned vannrør på nesten 500 m² uten å vite evt hva slags senere bruk man vil kunne få i bygget virker helt bortkastet. Det vil jo mest sannsynlig være forretning her i overskuelig framtid.

Radon

Området er underlagt hensynsone radon fra kommuneplanen. Forebyggende tiltak i henhold til TEK 10 kreves.

3.2.15 Utbyggingsavtale

Pga omlegging av veikryss og evt annen infrastruktur (VA-/grøntalegg), må det inngås en utbyggingsavtale mellom tiltakshaver og kommunen. Det legges opp til makeskifte av veiareal. Det er satt i gang forhandlinger med sikte på å få etablert en utbyggingsavtale mellom Lunner kommunen og Harestua Eiendom AS.

4. SAKSGANG/MERKNADER

Planprosess:

11. juli 2013: Forhåndskonferanse med planavdelingen Lunner kommune.

(planavdelingen ber også om at det tas kontakt med nabo 115/14 Jacob Reme for å få dennes eiendom med i planen.)

29. august 2013: Varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for Kiwi Harestua sendt offentlige etater og berørte naboer. Frist for merknader 12. oktober. Remes eiendom er tatt med i varselet etter avtale med oppdragsgiver Norgesgruppen AS. Reme ønsker å utvikle eiendommen med boliger.

3. september 2013: Annonse i avisen Hadeland. Frist for merknader 12. oktober.

Innkomne merknader: Det har kommet inn 8 merknader/henvendelser i forbindelse med varslingen

1. Statens vegvesen, datert 26.09.2013
2. Fylkesmannen i Oppland, datert 04.10.2013
3. Oppland fylkeskommune, datert 30.09.2013
4. NVE, datert 12.10.2013
5. Magne Fjeldstad, datert 15.09.2013
6. Eva Christiansen, datert 23.09.2013
7. Solveig Myrvoll, datert 03.09.2013
8. Eva Christiansen, muntlig henvendelse ang ny innkjøring.

Varsel om oppstart av detaljplanregulering og utbyggingsavtale for Kiwi-bygget (115/129 og 115/14 mfl), Harestua senter, Lunner kommune.
Foreløpig planid: 131245

Kart over planområdet:



I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 varsles det herved på vegne av tiltakshaver Harestua Eiendom AS (115/129 m fl) og Ing Jakob Reme AS (115/14) at det igangsettes detaljreguleringsplan for området Harestua sentrum, gnr bnr 115/129 og 115/14 m. fl i hht overstående kart. Området er på ca 9 daa.

Spesielle tema for denne planprosessen er omlegging av kommunal vei Pipervegen og bygging av gang-/sykkelvei el. fortau.

Tiltakshaver ønsker å regulere området til næringsbebyggelse evt næringsbebyggelse og boliger. Planen vil samsvare med overordnet plan.

Planen vurderes å ikke utløse krav om planprogram/ konsekvensutredning.

Det kan være aktuelt å starte opp forhandlinger om utbyggingsavtale mellom grunneierne og Lunner kommune.

Naboer, berørte grunneiere og offentlige instanser blir varslet direkte.

I tillegg er varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid lagt ut på kommunens hjemmeside: <http://www.lunner.kommune.no/>

Merknader:
Eventuelle merknader til planarbeidet kan **innen 12. oktober 2013** rettes til AD Arkitekter v/ Tor Børrestad, Industrigata 17, 3414 Lierstranda
tor@adarkitekter.no



Kopi sendes:
Lunner kommune,
Sandsvegen 1, 2740 Roa. E-post: post@lunner.kommune.no

Alle mottatte dokumenter blir sendt kommunen sammen med planforlaget.

Ill. 33. Annonse i avisa Hadeland 03.09.13.

Sammendrag av innkomne merknader og forslagsstillers kommentarer til disse følger under.

1. Statens vegvesen, datert 26.09.2013

Svv fastslår at området er avsatt til sentrumsformål i kommuneplanens arealdel, det er derved sentrumsnært og fortetting med boliger og forretningsvirksomhet vil være i tråd med RPR for samordnet areal- og transportplanlegging.

Endring av dagens kryss med fylkesvegen planlegges i henhold til Statens vegvesens håndbok 17 Veg og gateutforming. Byggeplan for nytt kryss må avklares med Statens vegvesen før planforslag sendes på høring.

For frisisiktlinjer fv 16 i dette området kreves 10x84 meter. Frisisiktlinjer i kryss må påføres plankartet. Det tillates ikke objekter høyere enn 50 cm innenfor sikttrekanten, noe som må framgå av reguleringsbestemmelsene. Byggegrense til fv 16 er 20 meter, noe som tas inn i plankart og reguleringsbestemmelser.

Området er støyutsatt pga nærhet til fv 16, og deler av planområdet ligger i gul støysone. SvV forventer at støyforholdene blir vurdert i hht anbefalte grenseverdier. (Retningslinjer for støy i arealplanleggingen, T-1442/2012). Evt behov for støytiltak innarbeides i planen.

Plankonsulentens kommentar:

Omlegging av kryss/kryssutforming/utforming av busslommer/sporingsanalyser har vært diskutert med SvV, og forslaget slik det nå foreligger er utformet i forhold til SvV's innspill. Alle tekniske krav til siktlinjer, byggegrense er innfridd. Planen er utformet ihht håndbok 17. Støyvurdering er utført og nødvendige tiltak er innbakt i planforslaget.

2. Fylkesmannen i Oppland, datert 04.10.2013

Fylkesmannen forutsetter at planen legger opp til:

1. Høy arealutnyttelse og korte avstander til daglige gjøremål som kan bidra til redusert transportbehov og klimautslipp
2. Klimavennlige energiløsninger
3. Barn- og unges interesser ivaretas
4. Universell utforming
5. Medvirkning
6. Støy

Plankonsulentens kommentar:

1. Arealutnyttelse på 65% i hht kommuneplanens arealdel. Kiwisenteret gir et godt tilbud til folk i Harestua området slik at de slipper å kjøre lengre veier for dagligvarer, bank, helse mm. Bussholdeplasser ligger i Hadelandsveien i umiddelbar nærhet til senteret. Resirkulering av avfall og emballasje fra driften.
2. Tilbygg bygges ihht gjeldende forskrifter TEK 10. Etter TEK 2010 skal min. 60 % av netto energibehov til romoppvarming, til oppvarming av forbruksvann og til oppvarming av ventilasjon dekkes av fornybare ressurser. Overskuddsvarme fra kjøledisker e.l. kan også medregnes ved oppfyllelse av kravet. Med ca. 80 kW kondensatorvarme vil den normalt dekke oppvarmingsbehovet til både romoppvarming og ventilasjonsoppvarming også ved dimensjonerende utetemperatur. Det betyr at kondensatorvarmen dekker hele energibehovet til romoppvarming og ventilasjon.
3. Det tilrettelegges for trygg gang- og sykkelvei for alle grupper. Kommunens «Barnetråkkundersøkelse» ligger til grunn for fortau og gangfeltløsninger.
4. Universell utforming og tilgjengelighet blir gjennomført både i uteområde og i bygningsmassen.
5. Medvirkning: Resultatene fra Barnetråkkundersøkelsen er innbakt i planen. Naboers merknader er tatt hensyn til i utformingen av planen. Det har vært god kontakt og godet samarbeid med kommunens planavdeling.
6. Støyvurdering er utført og nødvendige avbøtende tiltak er innbakt i planforslaget.

3. Oppland fylkeskommune, datert 30.09.2013

1. Overordna planer

Harestua et av tettstedene det er ønskelig med tettere utbygging.

2. Henviser til «Pilotveileder for utvikling av Harestua» og at det er positivt at denne legges til grunn for utforming av bygningsmasse og uteområde.
3. Universell utforming. Forventer at det gjøres grundige vurderinger i forhold til universell utforming og tilgjengelighet for alle.
4. Barn og unge / folkehelse. Fellesarealer/lekeplasser må tilrettelegges slik at de kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne. Planens virkning og konsekvens på folkehelse skal beskrives i planmaterialet.
5. Ved utlegging til offentlig ettersyn ber vi om at kartmateriale sendes Statens kartverk slik at kartet kan legges inn i en høringsbase i InnlandsGis, som er vårt saksbehandlingsverktøy ved planbehandling. Arealplaner kan sendes til planHamar@statkart.no

6. Medvirkning: Minner om at det i pbl § 5-1 nå er lagt større vekt på aktiv medvirkning i planprosesser.

7. Forholdet til verneverdig bebyggelse

Våningshuset på eiendommen Søvold gnr/bnr 115/14 er SEFRAK registrert med ID 05330296064.

8. Forholdet til automatisk fredete kulturminner

Ut fra våre arkiv har vi ikke kjennskap til at det forelagte planforslaget vil komme i konflikt med kulturminner. Vi vil imidlertid minne om meldeplikten etter kml §8, og ber om at følgende tekst innarbeides som en retningslinje til planen: «*Dersom det i forbindelse med tiltak i marka blir funnet automatisk fredete kulturminner som ikke er kjent, skal arbeidet straks stanses i den grad det berører kulturminnene eller deres sikringssone på fem meter jf lov om kulturminner § 8. Melding skal snarest sendes til kulturminnemyndighetene i Oppland fylkeskommune slik at vernemyndighetene kan gjennomføre en befaring og avklare om tiltaket kan gjennomføres og eventuelt vilkårene for dette.*»

Plankonsulentens kommentar:

1. Se pkt 2.1 over.
2. Det er lagt vekt på bruk av trematerialer i bygningsmassen for å bygge opp under stedegen identitet. Uteområdet/parkeringsarealer oppgraderes.
3. Se punkt 2.4 over.
4. Se punkt 2.3 over. Det blir ikke tilrettelagt for leike- og opphold på uteområdet.
5. Ok.
6. Se punkt 2.5 over.
7. Eiendom 115/14 der det SEFRAK registrerte våningshuset ligger, er trukket fra planen, slik at dette ikke lenger er noen aktuell problemstilling.
8. Ok.

4. NVE, datert 12.10.2013

NVE har kommet med en generell tilbakemelding om flomfare og snøskredfare.

Plankonsulentens kommentar:

Ikke aktuell problemstilling i dette planområdet.

5. Magne Fjeldstad, datert 15.09.2013.

Fjeldstad foreslår at Piper veien rettes ut (ny vei) rett fram i den skarpe svingen og rett over eiendom 115/14 og ut på fylkesveien. Ønsker å sette opp en bom i dagens Pipervei mellom eiendom 115/14 og eiendom 173/30. Innkjøring til Harestua senter blir der den er i dag og sentret har hele plassen disponibel til parkering. På denne måten får sentret flere parkeringsplasser og mer orden. Kjøremønstreet i området blir mer ryddig for alle.

Plankonsulentens kommentar:

Eiendom 115/14 er ikke med i planen (tatt ut underveis), slik at forslaget av denne grunn ikke er mulig å gjennomføre.

6. Eva Christiansen, datert 23.09.2013

Christiansen foreslår også og er enig i Fjeldstads forslag over om at Piperveien rettes ut. Det er en belastning å ha støy fra Kiwi, samt en så trafikkert vei inntil eiendommen.

Christiansen mener også belastningen av trafikken kan fordeles. Slik som det er nå får vi bilkjøring på begge sider av tomte vår, det kunne vært mer rettferdig å dele på denne belastningen, slik at vi kun får trafikkert vei på en side av tomte, og at

Piperveien flyttes slik Fjeld foreslår.

Plankonsulentens kommentar:

Eiendom 115/14 er ikke med i planen (tatt ut underveis), slik at forslaget av denne grunn ikke er mulig å gjennomføre.

7. Solveig Myrvoll, datert 03.09.2013

Myrvoll skriver at Planområdets foreløpige avgrensning inneholder vegen på nordsiden av senteret. Denne vegen er privat, og eies av 115/8 og 115/38. Myvoll undres derfor hva denne har med denne planen å gjøre?

Plankonsulentens kommentar:

Endelig plangrense er trukket vekk fra veien på nordsiden av senteret og ligger i eiendomsgrensen til Harestua Eiendom AS.

8. Eva Christiansen, muntlig henvendelse ang ny innkjøring.

Christiansen spør om det er mulig å få inn-/utkjøring/tilgang til sin eiendom fra arealet øst for Kiwibygget.

Plankonsulentens kommentar:

Dette er tatt opp med Harestua Eiendom AS og Christiansen har fått aksept for sitt forslag.

5. FORSLAGSSTILLERS VURDERING/OPPSUMMERING

Det vises til pkt 4 over der Plankonsulentens vurderinger er gitt direkte i forbindelse med hver merknad. Etter plankonsulentens vurdering er det ingen merknader som nå ikke er fanget opp og vurdert.

Forslaget er i overensstemmelse med gjeldende planer. Vi ser ikke at administrasjonen eller andre offentlige instanser har innvendinger til det framlagte planforslaget. To naboer ønsker at Piperveien rettes ut og føres direkte over 115/14. Denne eiendommen er imidlertid tatt ut av planforslaget, slik at slik at forslaget av denne grunn ikke er mulig å gjennomføre.

Oppsummering

Planen er utarbeidet i tråd med offentlige retningslinjer for etablering av dagligvarebutikk/forretning. Planen har tatt hensyn til offentlige retningslinjer under planarbeidet, spesielt med tanke på omlegging av Furuveien og ivaretagelse av myke trafikanter gjennom å etablere nytt fortau langs Hadelandsveien/Furuveien. Dette er vurdert i forhold til «Barnetråkk»- materiale fra kommunen. Det er videre tatt hensyn til merknader fra offentlige instanser og til merknader fra naboer. Området/senteret har et stort behov for en større parkeringsplass, og etableringen ikke er turgenererende i særlig grad.

Tiltakshaver ønsker å slippe å tilrettelegge for vannbåren varme på følgende bakgrunn:

For hele bygget under ett viser beregninger at over 60 % av varmebehovet dekkes av kondensatorvarme. Det betyr at fellesareal og andre butikker kan varmes opp med feks. elektriske panelovner, og nødvendig oppvarming av ventilasjonslufta kan skje med et elektrisk ettervarmebatteri. Overskuddsvarme fra kjøledisker e.l. kan også medregnes ved oppfyllelse av kravet. Med ca. 80 kW kondensatorvarme vil den normalt dekke oppvarmingsbehovet til både romoppvarming og ventilasjonsoppvarming også ved dimensjonerende utetemperatur. Det betyr at kondensatorvarmen dekker hele energibehovet til romoppvarming og ventilasjon.

6. VEDLEGG

- Vedlegg 1: Reguleringsplankart
- Vedlegg 2: Illustrasjonsplan
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 3: Fagrapport ROS-analyse
- Vedlegg 4: Fagrapport for støy
- Vedlegg 5: Fagrapport trafikkanalyse/nytt veikryss
- Vedlegg 6: Illustrasjoner nytt Kiwi - bygg
- Vedlegg 7: Referat fra forhåndskonferanse
- Vedlegg 8: Varslingsannonse
- Vedlegg 9: Varslingsbrev
- Vedlegg 10: Kopi av innkomne uttalelser
- Vedlegg 11: Naboliste