



PLANBESKRIVELSE

DETALJREGULERING FOR KIWI GRUA.

PLAN NR. 151678



INNHALDSFORTEGNELSE

INNHALDSFORTEGNELSE	2
1. INNLEDNING	3
1.1. BAKGRUNN	3
2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	3
2.1. BELIGGENHET	3
Figur 1. Planområdets beliggenhet	4
2.2. PLANOMRÅDETS AVGRENSING	5
2.3. DAGENS SITUASJON I OG NÆR PLANOMRÅDET	6
2.3.1 Eksisterende bebyggelse og bruk	6
2.3.2 Landskap, natur og kultur	7
2.3.3 Trafikkforhold	7
2.3.3 Vann og avløp, annen infrastruktur grunnforhold.	8
2.4. PLANSTATUS	9
2.4.1 Kommuneplan	9
2.4.2 Reguleringsstatus for planområdet	10
2.4.3 Pågående el gjeldende planer i nærområdet	11
2.4.4 Andre styrende planer og dokumenter	11
3. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	13
3.1. PLANKARTET	13
3.2. AREALREGNSKAP	13
3.3. BESKRIVELSE	14
Bebyggelse, estetikk, landskap	15
Universell utforming	18
Grønnstruktur	18
Naturmangfold	18
Landbruk inkludert utmarksbeite	18
Kulturminner	18
Barn og unges interesser	19
Samferdselsanlegg, trafiksikkerhet	19
Teknisk infrastruktur, overvann, brannvann	21
Renovasjon/Avfallshåndtering	22
Vegnavn	22
Samfunnsberedskap	23
Støy	23
Forurensning	24
Energiforbruk og vannbåren varme	24
Andre krav	25
Utbyggingsavtale	25
4. MERKNADER	26
5. FORSLAGSSTILLERS VURDERING	28
6. VEDLEGG	29

1. INNLEDNING

1.1. BAKGRUNN

Hjemmelshaver:	Grua Eiendom AS
Forslagsstiller/fagansvarlig:	Asplan Viak AS v/Olav Schou Knutsen
Hensikten med planen:	Muligheter for å gjenoppbygge dagligvareforretning-etter brann.
Eventuelle politiske vedtak, eller andre forhold som ligger til grunn for oppstart av planarbeidet:	Ingen

2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

2.1. BELIGGENHET

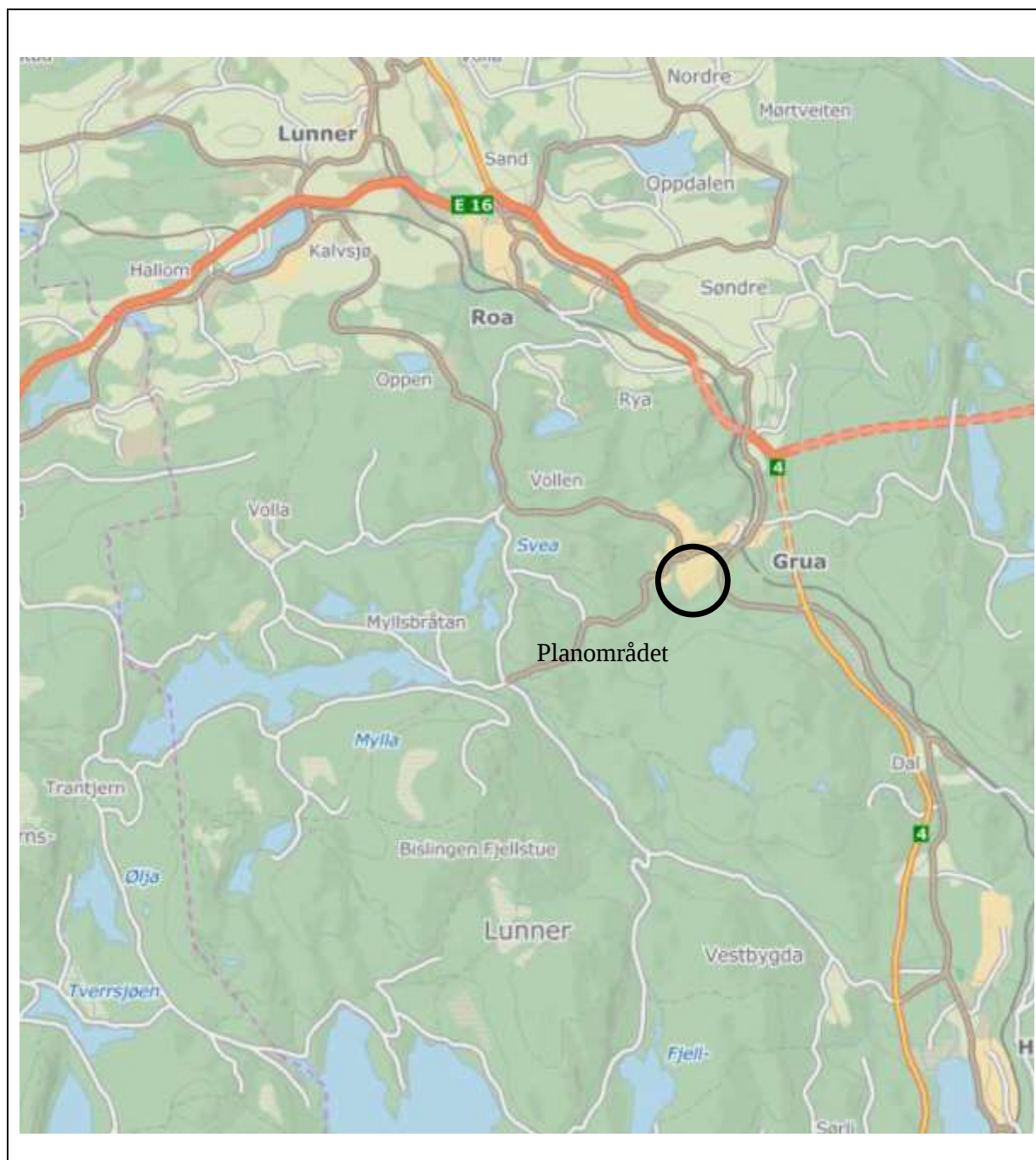
Planområdet som omfatter eiendommene med gnr/bnr 67/452, 67/455 og del av 67/5 ligger like ved Hadelandsveien, tidligere rv. 4, ca. 6 km syd for Roa sentrum og ca. 8 km nordvest for Harestua.

Planområdet ligger i kryss mellom fv. 16 Hadelandsveien og fv. 12 Myllaveien. Myllaveien er hovedatkomst opp mot Mylla som en av hovedinnfartene til marka fra nord.

Ca. 500 m nordvest for planområdet ligger Grua stasjon som en av stasjonene langs Gjøvikbanen.

På motsatt side av Hadelandsveien ligger Grua kapell på en høyde over vegen.

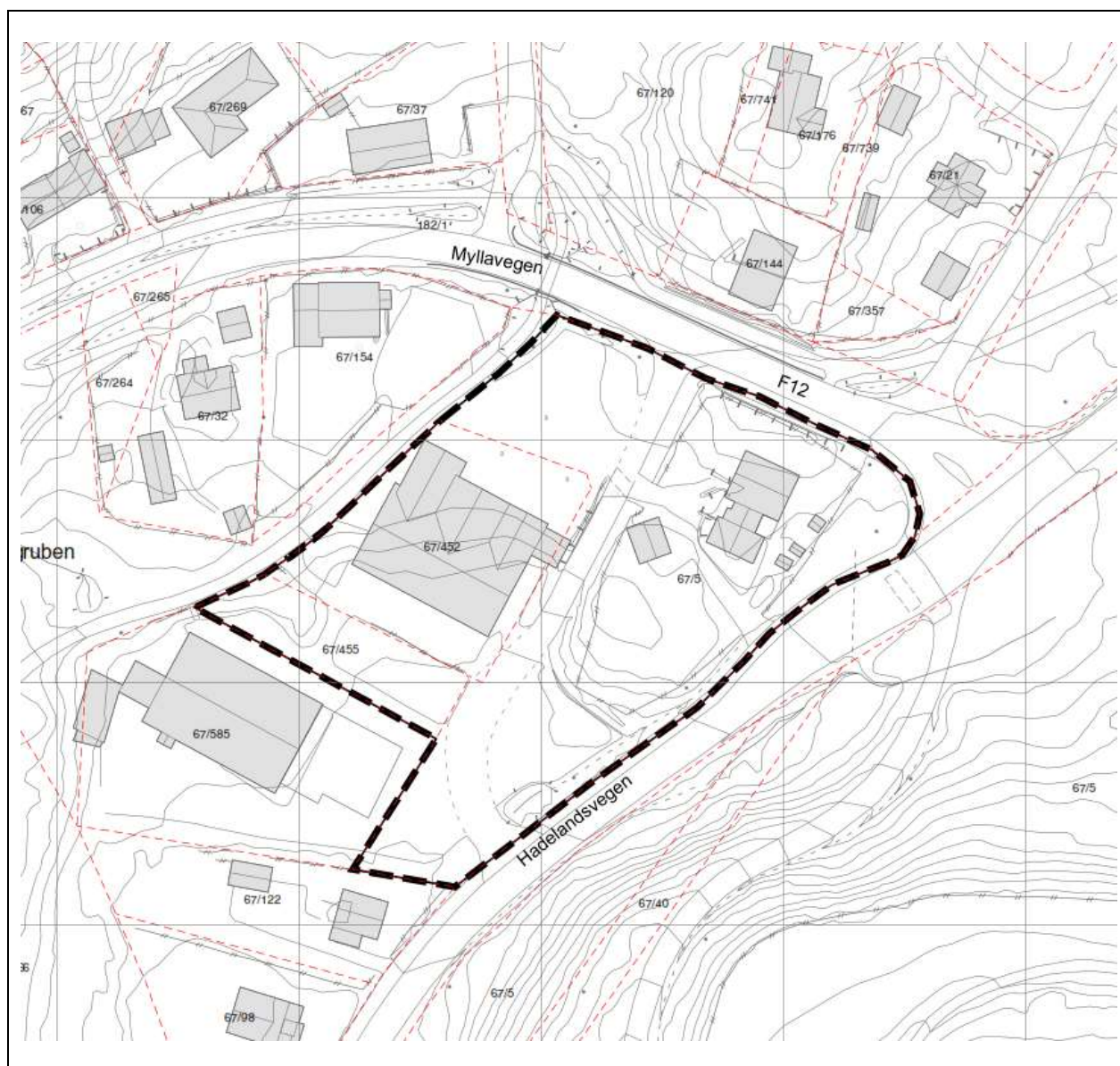
Planområdet er vist på kart på neste side.



Figur 1. Planområdets beliggenhet

2.2. PLANOMRÅDETS AVGRENSING

Avgrensing, eierforhold.



Figur 2. Oversikt over varslet planområdet

I tabell 1 er det listet opp berørte grunneiere innenfor og nær planområdet.

Eiendom	Grunneier
67/5	Lunner kommune
67/452	Grua Eiendom AS
67/455	Grua Eiendom AS
67/585/0/1	Hadeland Anleggsservice AS
67/585/0/2	Aleksander Dehlimarken
67/585/0/3	Spartacus Trim og treningssenter AS
67/585/0/4	Kjell Ivar Skjemstad
67/585/0/5	Sumera Noshin Mian
67/122	Tarjei Svendsen
67/154	Evangeliekirken Filadelfia, Grua

Tabell 1. Eiendomsoversikt

2.3. DAGENS SITUASJON I OG NÆR PLANOMRÅDET

2.3.1 Eksisterende bebyggelse og bruk

Innenfor planområdet er det i hovedsak næringsbebyggelse og en eldre trebygning (skole) som også har vært benyttet som barnehage.

Næringsbebyggelsen er en nedbrent tidligere forretning, jfr. figur 3 under, barnehage som står tom og en vegforbindelse mellom Hadelandsveien og Myllaveien, som i dag er atkomst til planområdet. I tillegg består planområdet av store arealer avsatt til parkeringsformål.



Figur 3. Del av planområdet

Syd for planområdet er det et annet næringsbygg der det i dag er treningssenter, fysioterapeuter, frisør osv. Vest for planområdet er det et forsamlingslokale for Filadelfia som i dag har atkomst over en kommunal parkeringsplass foran den nedbrente forretningen. Ca. 200 m nord for planområdet og på motsatt side av Myllaveien ligger Grua skole.

I tillegg er det i områdene nært planområdet og langs Myllaveien innover mot Mylla, store områder med boligbebyggelse. I hovedsak består områdene av eneboliger, men det er noen områder med rekkehus.

2.3.2 Landskap, natur og kultur

Planområdet ligger i de lavere liggende områdene i landskapet, bunnen av dalen der skråningene oppover mot marka i sydvest er bebygd av eneboliger, mens landskapet mot øst i landbruksarealer. Planområdet er ikke markert i landskapet og oppleves i dag som om det ligger skult bak de mindre åsdragene langs Hadelandsveien. Hadelandsveien følger søkket i landskapet. Reiser man langs veien vil planområdet ikke være synlig før man runder kollen som Grua Kapell ligger på. Likeledes er det fra nord, oppleves ikke planområdet før man krysser under jernbanen og kommer inn mot krysset med Myllaveien. Planområdet er i dag også skult bak en kolle som ligger på barnehagetomten inn mot Hadelandsveien.

På motsatt side av Hadelandsveien ligger noen mindre flate jordbruksarealer.

Området er bebygd og det er ikke noe natur som går med.

Grua med de omkringliggende nærområdene har en rekke kulturminner knuttet til bergverksdrift så langt tilbake som til 1400 tallet. Tett opp til det varslede planområdet er det registrert en rekke skjerp samt et mulig dagbrudd etter jernmalm. I tillegg skal taubanetraseen fra sinkvaskeriet ved dagens Bergverksmuseum på Hadeland og til Grua stasjon ha passert tett opp til planområdet. Den er markert i kartverket til Askeladden 300 – 400 m øst for planområdet og på østsiden av Hadelandsveien og jernbanen. Det er imidlertid ingen ting som tyder på at planforslaget vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner eller verneverdige kulturminner fra nyere tid.

2.3.3 Trafikkforhold

Planområdet ligger i nær tilknytning til fv. 16 Hadelandsveien og fv. 12, Myllaveien. I flg Statens vegvesens vegdatabank hadde Hadelandsveien en trafikkbelastning (ÅDT) på mellom 1200 og 1300 kj.t./døgn i 2014. Dette kan være økt til ca. 1350 kj.t./døgn i 2015.

Myllaveien var registret med ca. 2700 kj.t./døgn i 2014, noe vi antar kan være økt til ca. 2750 kj.t./døgn. Trafikktallene i 2014 er registrert før Kiwi butikken brant opp. Dvs at trafikk til/fra det butikkarealet som var er inkludert i trafikktallene som er oppgitt.

Både Hadelandsveien og Myllaveien er 2 felts veger og i rimelig god standard. Krysset mellom Hadelandsveien og Myllaveien er utformet som et T-kryss med dråpeøy i sekundærvegen. Trafikk fra Myllaveien har vikeplikt for trafikk i Hadelandsveien.

Hadelandsveien er for øvrig omkjøringsveg/avlastningsveg for rv. 4 ved situasjoner der denne må stenges.

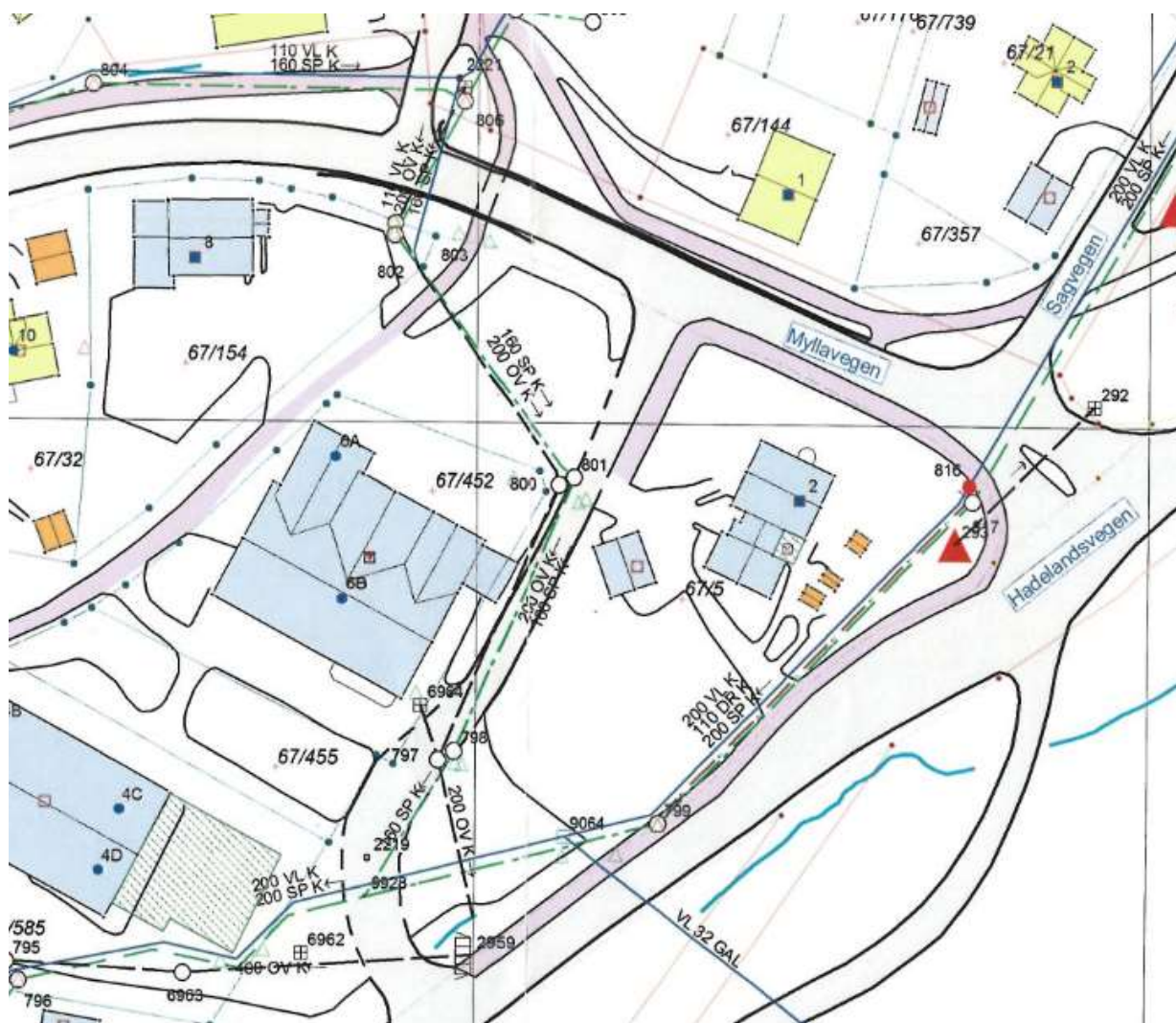
I dag er det etablert fortau både langs Hadelandsveien og Myllaveien forbi planområdet. Langs Myllaveien er det også etablert en gang- og sykkelveg langs nordsiden av veien.

Vest for planområdet er det en gang- og sykkelveg som krysser under Myllaveien som forbinder de store boligområdene sydvest for planområdet med skolen og Grua stasjon nord for planområdet.

Grua stasjon ligger 300 – 400 m fra planområdet. Det er i dag togavganger i retning Oslo og i retning Gjøvik med avganger hver time hver veg hele dagen mellom kl. 04 og 24. Det ligger også busslommer i Hadelandsveien i en avstand på ca. 100 meter fra planområdet. Tilknytning og tilbud for de som velger å reise kollektivt vurderes derfor for å være rimelig godt.

2.3.3 Vann og avløp, annen infrastruktur grunnforhold.

Tidligere bebyggelse innenfor planområdet var tilknyttet VA og annen infrastruktur som el og tele. Dette videreføres inn i det kommende prosjektet. Det ligger en VA-ledninger på tvers av tomten som vist på figur 4 under.



Figur 3. Eksisterende VA-ledninger

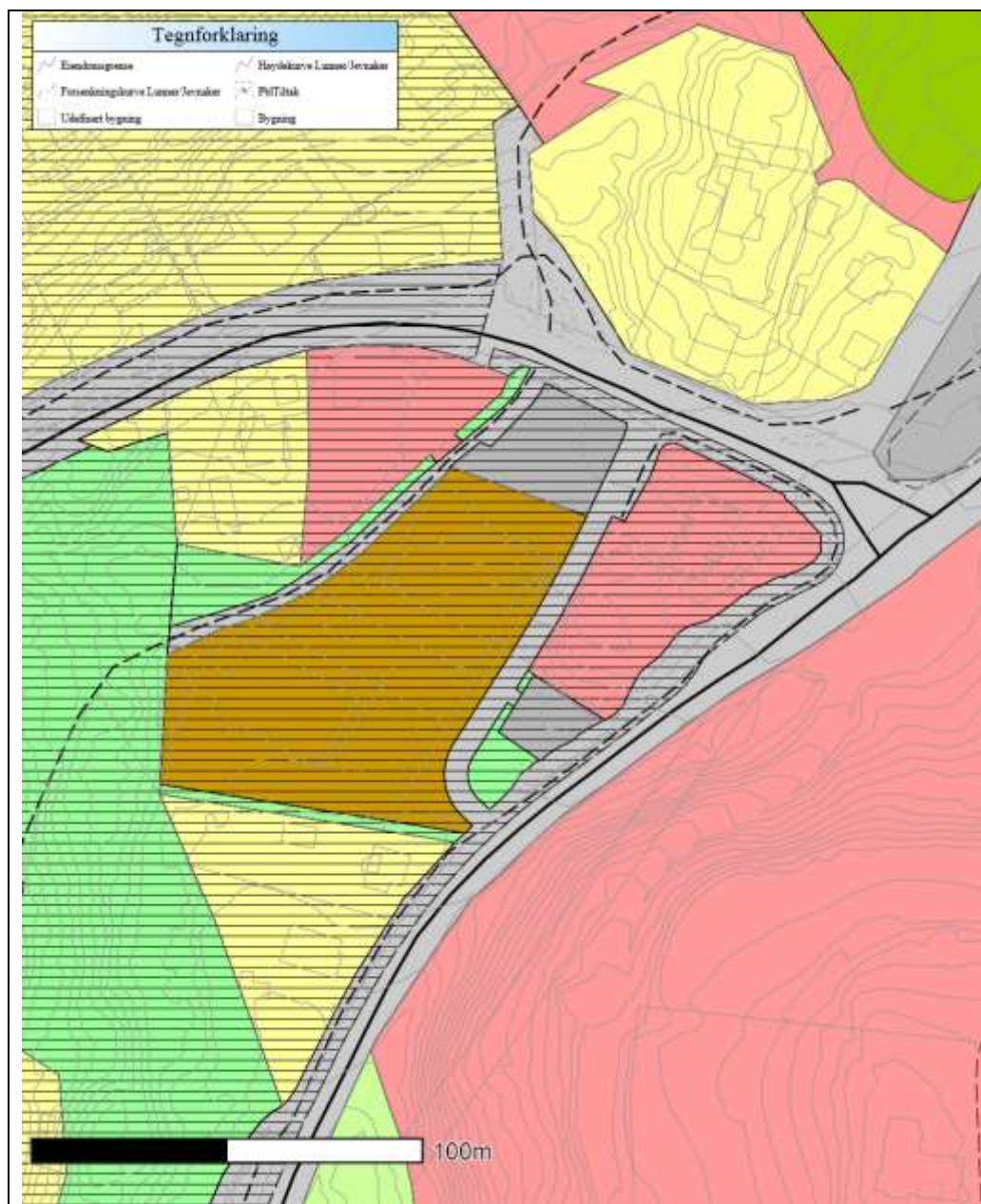
Planområdet har ingen tilknytning til fjernvarme eller annen form for vannboren varme.

Grunnforholdene vurderes som akseptable. Dette grunngis med at deler av tomten skal sette opp bygg på samme området som tidligere forretning sto. Det er ikke noe som skulle tilsi at grunnforholdene ikke er tilfredsstillende i forhold til det tiltaket som skal gjennomføres.

2.4. PLANSTATUS

2.4.1 Kommuneplan

I gjeldende kommuneplan for Lunner kommune, er planområdet i hovedsak avsatt til sentrumsformål, parkering og område for tjenesteyting.



Figur 4. Utsnitt av kommuneplanen for området.

I bestemmelsene til kommuneplanens arealdel heter det bl.a.:

- § 1.2 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.
- §2.2.5.2 Lokalisering av ulik handel:
Kjøpesenter med bruksareal inntil 3000 m² kan etableres i sentrum av Roa, Grua og Harestua.
- §2.2.5.3 Grad av utnytting:
I områder avsatt til nåværende områder for sentrumsformål, forretninger, næringsbebyggelse eller kombinerte formål av disse skal % - BYA av enkelteiendom være min 65 % - maksimum 75 %. Kommunen kan tillate at en eiendom bebygges slik at graden av utnytting blir mindre enn 65 % - BYA, hvis det legges fram en akseptabel plan som viser hvordan eiendommen senere kan bygges ut slik at Graden av utnytting blir minimum 65 %.
- §2.2.5.4 Utforming:
Atkomst og manøvreringsareal for varetransport og parkering må løses på egen eiendom. Tiltakene og løsningene må vises i en utomhusplan som følger byggesaken.

Området er imidlertid regulert i planen Malmgruben, jfr. pkt. 2.4.2.

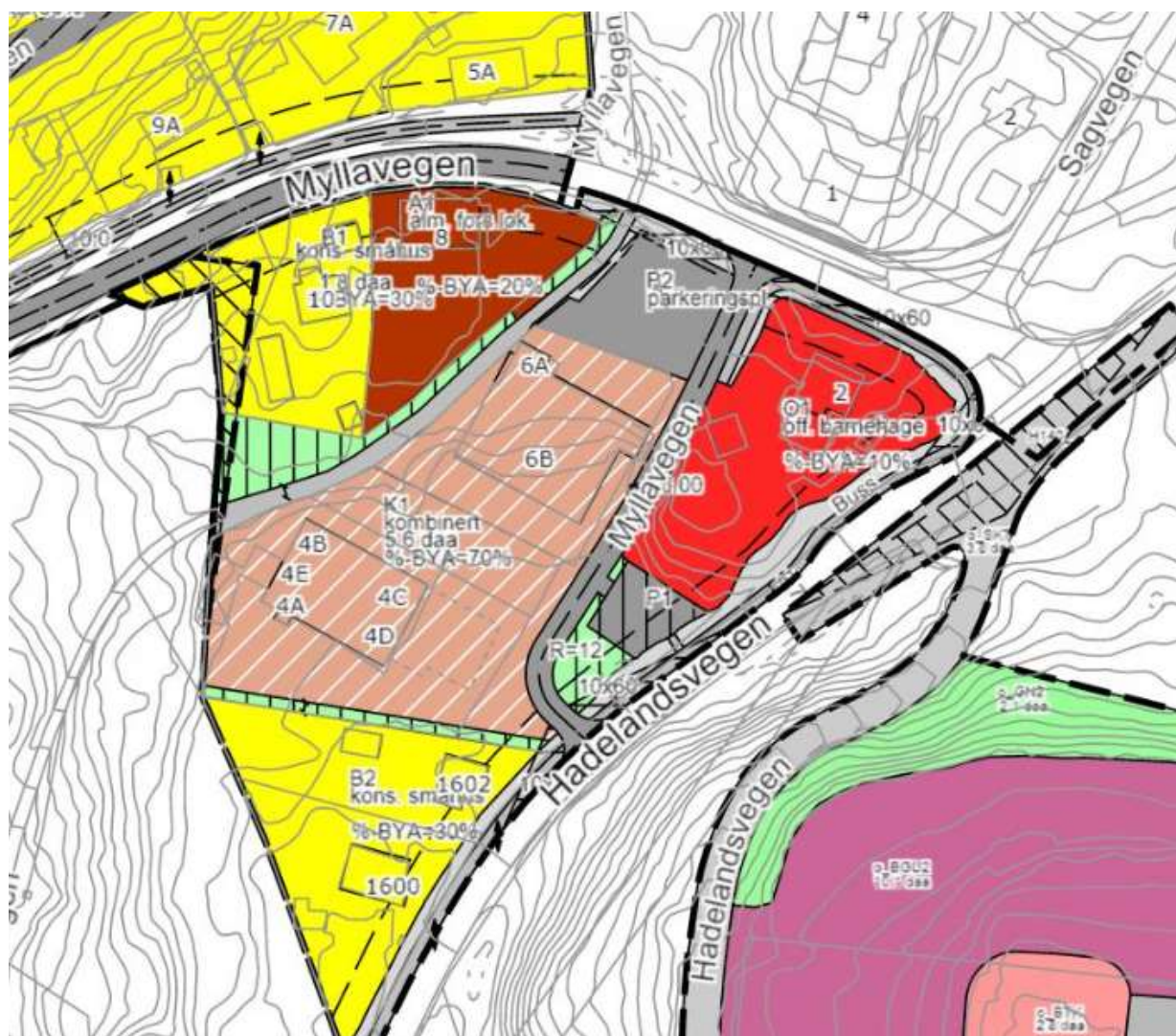
2.4.2 Reguleringsstatus for planområdet

Området inngår som del av reguleringsplan for Malmgruben vedtatt 11. oktober 2007.

Deler av denne reguleringsplanen som vil bli liggende innenfor planområdet og er regulert til:

- Kombinert formål, Sentrumsformål
- Offentlig formål (skole, barnehage)
- Kjøreveg
- Parkering

Utsnitt av reguleringsplanen for Malmgruben er vist i figur 5.



Figur 5. Utsnitt av gjeldene regulering.

2.4.3 Pågående el gjeldende planer i nærområdet

Statens vegvesen har igangsatt arbeid med et planforslag for Hadelandsvegen. Det er avklart med Lunner kommune og avgrensningene skal være ivarettatt. Utover dette er det ingen kjente planer i umiddelbar nærhet eller som tilgrenser inn mot planområdet

2.4.4 Andre styrende planer og dokumenter

For eksempel fylkesdelplaner, rikspolitiske retningslinjer etc. som er spesielt relevante for den angjeldende reguleringssaken.

Kommunal planstrategi for Lunner kommune 2013 – 2016:

Det er her konstatert at over halvparten av befolkningen i alder 20 – 66 år pendler ut av kommunen for å komme på arbeid. Det er også en betydelig handelslekkasje i kommunen. Næringsutvikling er svært viktig både i forhold til befolkningsutvikling og tettstedsutvikling.

Fylkeskommunale- og regionale planer:*Regional plan for Hadeland for 2015 - 2021*

I Regional plan for Hadeland for perioden 2015 -2021 vedtatt av Fylkestinget i 17. og 18. februar 2015 er bl.a. Grua definert som et av regionens tettsteder. Videre heter det at utvikling av gode tettsteder vil bli regionens viktigste tiltak for å redusere behovet for bilbasert transport. Den forventede og planlagte befolkningsveksten bør skje innenfor eksisterende utbyggingsområder i de prioriterte tettstedene.

Boligbygging og fortetting må prioriteres i tettstedene, og det må være handel og aktivitet i første etasje.

I regional plan er et av målene: «Attraktive, levende og gode tettsteder med tilstrekkelig servicenivå og befolkningsgrunnlag – bygd på lokal egenart med levende kjerner og redusert transportbehov».

Fortetting skal skje innenfor gangavstand til stasjoner langs Gjøvikbanen.

Skal dette være mulig å oppnå er det nødvendig med en dagligvare forretning med et rimelig godt tilbud og utvalg.

2.4.4 Rikspolitiske bestemmelser og retningslinjer*Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging:*

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, fastsatt ved kgl.res. 20.august 2003, sier at «Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Der skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene».

Det skal legges til rette for:

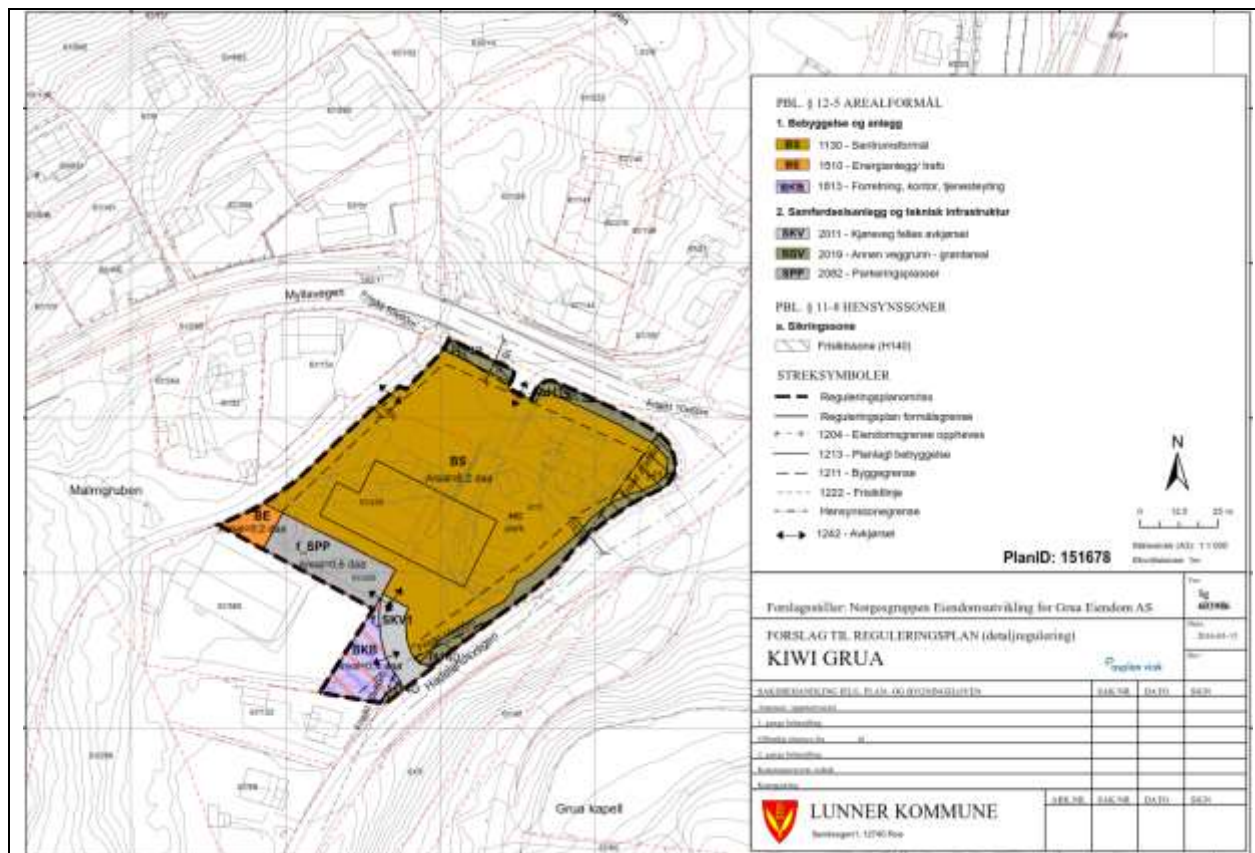
- Mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport slik at transportbehovet reduseres.
- Kollektive transportformer med utforming av utbyggingsmønsteret og transportsystemet.
- Bruk av sykkel
- Gående og bevegelseshemmede (krav til universell utforming)

RPR for barn og unge:

Rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen» er fastsatt ved kgl.res. 1. september 1989. Viktige nasjonale mål er å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge trygghet mot skadevirkninger. Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområder som er i bruk eller egnet for lek, skal skaffes fullverdig erstatning.

3. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

3.1. PLANKARTET



Figur 6. Forslag til arealplan

3.2. AREALREGNSKAP

I tabell under er det satt opp forslag til formål, med arealtall for de ulike formålene.

Formål	Areal i daa	
PBL § 12-5, 1.ledd nr. 1 - Bebyggelse og anlegg		
Sentrumsformål	BS	6,2 daa
Forretning/kontor/tjenesteyting	BKB	0,4 daa
Energianlegg/trafo	BE	0,2 daa
PBL § 12-5, 1.ledd nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Kjøreveg, felles avkjørsel	f_SKV1	0,2 daa
Annen vegggrunn, grøntareal	SGV	0,6 daa
Parkeringsplass	f_SPP	0,7 daa

3.3. BESKRIVELSE

Planområdets størrelse er på ca. 8,1 daa, og består av følgende arealer foreslått til:

- Sentrumsformål.
- Forretning/kontor/tjenesteyting
- Energianlegg/trafo
- Kjøreveg – felles avkjørsel
- Annen veggrunn – grøntareal
- Parkeringsplass, felles.

Dette vil kunne dekke de tiltaket som er tenkt, med forretninger innenfor områdene merket BS, samt opprettholdes dagens virksomhet for områdene BKB for næringsbygget på eiendommen 67/585 syd for planområdet.

Som del av arealene avsatt til parkering avsettes det et mindre område for å kunne flytte eksisterende trafo som i dag er i underetasjen på den nedbrente forretningen. Trafoen forsyner Spartacus, barnehagen som skal rives og to boliger i tillegg til omtalte forretning. Trafoens plassering er begrunnet med god adkomst ved ettersyn etc, og for at den kan flyttes før riving og ikke stå utsatt til ved bygging av nytt bygg. Den bør stå fritt for å kunne ventilere via ytterveggene.

Grunnlag for planforslaget er vist i figur 7 under.



Figur 7. Illustrasjonsplan. Ill: AD Arkitekter AS.

Kjøreveg – felles avkjørsel regulerer eksisterende avkjørsel slik den er bygd. Det er ingen planer om å gjøre tiltak på denne. Annen veggrunn dekker også i stor grad det som i dag er regulert til formålet i plan for Malmgruben.

Byggegrenser med avstand på 15 m fra senter av Hadelandsveien og senter av Myllaveien er lagt inn. Byggegrenser langs planens vestside er 4 m mens byggegrensen er lagt formålsgrensen og i søndre fasade for bygget på området merket BS. I tillegg viser planen frisisiktsoner i Hadelandsveien x Myllaveien. Det er fastsettelse av frisisiktsoner iht til at Hadelandsveien er forkjørsvog gjennom krysset.

Som det framgår av planen er nye atkomster til planområdet ikke regulert. Atkomstene er i syd i eksisterende kryss med Hadelandsveien og i nord i eksisterende kryss med Myllaveien. Det er ikke lagt til grunn endringer av disse atkomstene, og regulering i gjeldende plan for Malmgruben opprettholdes.

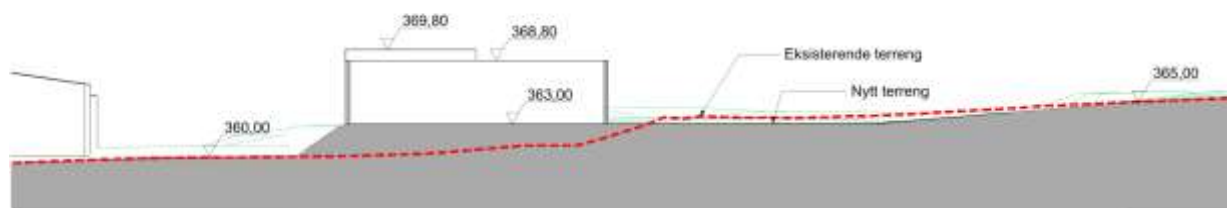
Bakgrunn for planen er bl.a. at det er sterkt ønske om å gjøre et grep slik at en ny dagligvarebutikk tilfredsstiller det konseptet som utbygger ønsker. I dette innebærer det at butikkens størrelse og standard må øke i forhold til tidligere butikk. Det er også et ønske om å skape et bygg som er oppdatert i forhold til endringer i krav til energiøkonomisering og materialvalg.

Eksisterende bebyggelse på den nordøstre del av planområdet (barnehagen) forutsettes revet.

Bebyggelse, estetikk, landskap

Tiltaket vil bestå av et bygg på en etasje med en grunnflate på 1150 m². Forretningen vil få tilgang fra parkeringsplass via inngangsparti i nordøstre del av bygget. Her vil det være store glassflater som bidrar til en variert fasade og gode lysforhold inne i bygget. Taket vil være flatt. Gesimshøyden mot nord vil være 8 m over framtidig terreng målt i forhold til terreng nord for bygget, jfr. snitt under.

Foran inngangspartiet vil det bli etablert en plass/lite torg med benker og mulighet for å oppleve butikken som et møtested. Deler av dette vil være under tak.



Figur 8. Snitt gjennom planområdet

Varelevering blir mot vest, på motsatt side av inngangen. Dette skaper en ryddig organisering av varelevering og persontrafikk.

På byggets øst side vil det bli etablert gangforbindelse fra parkeringsarealene syd for bygget til inngangspartiet nord for bygget. Det vil også være forbindelse ned mot busslommen langs Hadelandsveien.

Bygget skal tilpasse seg omkringliggende bebyggelse, fasadene skal brytes opp med variasjoner i materialer og farger, slik at fremtidig bygg ikke fremstår som monotont og massivt. Det er et ønske om at dette, sammen med inngangene vil skape liv i fasaden. Mot sør anlegges det en skråning fra

arealet avsatt til parkering og opp til byggets grunnmur. Dette vil gi et grønt innslag fremfor å ta opp terrengforskjellen med en murvegg.

Bygget vil bestå av materialene betong, malte aluminiums/stål fasadeplater i kombinasjon med treverk og glass. Jfr. figur under.



Figur 7. Illustrasjon av bygget sett fra nord. Ill: AD Arkitekter AS.

Utomhus vil arealene bestå av asfalterte kjørearealer og parkeringsplasser med tilsådde grønt arealer mot tilstøtende terreng. Det vil være lite terrenginngrep på tomten da dagens parkeringsplass i stor grad opprettholdes som i dag. Noe terrengbearbeidelse vil skje på den nordøstre del av tomten, men relativt lite endringer med kun noe utflating og senking av høyden opp mot Kryssområdet. Arealene ned mot Hadelandsveien vil opprettholdes skrånende som i dag. De vil bli tilsådd og gi et grønt preg ned mot bussholdeplassen og vegen samt ned mot parkeringsarealene syd for bygget. Det etableres en gangvegforbindelse mellom bussholdeplassen og arealene foran butikken.

Parkeringsplassen vil bli oppmerket med plass for ca. 70 biler nord for butikken og 15 biler syd for butikken. Parkeringsplassene syd for butikken vil sammen med de plasser tilknyttet næringsbygget i syd utgjøre ca. 35 plasser. Disse plassene forutsettes en fri benyttelse for de virksomhetene som er tilknyttet dette arealet. Det settes av egne plasser for bevegelseshemmede, 2 plasser nord for bygget og 1 plass syd for bygget, og et reserveres plasser for el-biler. Det er også satt av plass til ca. 30 parkeringsplasser for sykkel innenfor planområdet like øst for inngangspartiet til forretningen.

Bygget vil ikke påvirke sol- og skyggeforhold mot naboer i nevneverdig grad. De fleste boligene ligger på vestsiden og sydsiden. De som ligger på nordsiden av bygget ligger langt høyere enn tomten og på motsatt side av Myllaveien.

Avfallsbehandling fra forretning vil skje innelukket og i containere.



Figur 8. Illustrasjon av bygget, sett fra sydøst. Ill: AD Arkitekter AS.



Figur 9. Bygget sett fra nord. Ill: AD Arkitekter AS.

- Tomten størrelse (areal for sentrumsformål): 6160 m²
- BYA (Byggets fotavtrykk) 1150 m²
- BRA (Bruksareal): 1. etg: 1150 m²-BRA
Parkerings ute, 18 m² pr. plass: 1260 m²

Dette innebærer en BRA på 2.300 m² (med en byggehøyde på ca 8 m innebærer dette 2 etasjer i forhold til BRA, samt bygg for trafo på ca 12 m² og parkering på 1260 m²). Dette innebærer en utnyttelse på 60 % BRA.

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. Kommuneplanens bestemmelser § 1.4 hjemler krav til universell utforming/ tilgjengelighet.

Inngangen ligger i bakkeplan uten at det er etablert trappetrinn for å komme til forretningen.

Grønnstruktur

Ved inngangspartiet til butikk opparbeides det et torgmiljø.

Det vil etableres vegetasjon i områder rundt bygget som skal være med på å forsterke byggets identitet, men samtidig redusere inntrykket av harde flater. Parkeringsarealene vil også avbrytes med mindre rabatter som beplantes for å myke opp arealene med harde flater. Dette fastsettes ved den endelige utformingen av oppstillingsplassene.

Syd forbygget vil høydeforskjellen ned mot parkeringsarealene tas opp ved en skråning som forutsettes beplantes i tråd med områdene for øvrig.

Ved etablering av ny vegetasjon vil det tilstrebes å bruke arter med et naturlig preg og som er tilpasset området for øvrig.

Naturmangfold

Utbyggingsområdet er i dag i hovedsak en stor asfaltflate for parkering og nedbrent byggegrøp. Det ble ved oppstartsmøte ikke stilt krav til biologisk kartlegging. Det vurderes derfor til at tiltaket ikke kommer i konflikt med naturmangfoldet.

Det er ikke registrert viktige naturområder i Miljødirektoratets Naturbase.

Landbruk inkludert utmarksbeite

Tiltaket har ikke konsekvenser for landbruket. Det er ikke landbruksområder innenfor planområdet, eller atkomst til nærliggende områder.

Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.

Grua med de omkringliggende nærområdene har imidlertid en rekke kulturminner knyttet til bergverksdrift så langt tilbake som til 1400 tallet. Pga bergverksdriftens store tidsdybde på stedet har flere av kulturminnene etter denne aktiviteten vært tillagt høy og regional og nasjonal verneverdi.

Tett inntil planområdet er det registrert en rekke skjerp samt et mulig dagbrudd etter jernmalm. I tillegg skal taubanetraseen fra sinkvaskeriet ved dagens Bergverksmuseum på Hadeland og til Grua stasjon ha passert tett opp til planområdet.

Bortsett fra 1 registret skjerp som ligger sørvest for planområdet ligger de andre registreringene nord for Myllaveien og øst for Hadelandsveien, og skal ligge i god avstand fra planområdet. Tiltaket vil således ikke berører automatisk fredete kulturminner eller verneverdige kulturminner fra nyere tid.

Barn og unges interesser

Tiltaket vil erstatte en nedbrent forretning. Denne delen av planområdet har ikke vært i bruk som ute- og oppholdsareal for barn og unge.

Den østre del av planområdet, trekanten mellom Myllaveien og Hadelandsveien har tidligere vært skole og sist som barnehage. Barnehagen er nedlagt og tomt med bygning selges av Lunner kommune. Lunner kommune har erstattet denne med en annen og ny barnehage.

Denne delen av planområdet ligger inneklemt med veger på alle kanter og er ikke godt egnet som leke og oppholdsareal for barn og unge.

Det er heller ikke registret barnetråkk over tomten. Parallelt med vestre tomtegrensen går det gang- og sykkelveg som krysser under Myllaveien i retning Grua Skole og Grua stasjon. Gang- og sykkelvegen er forbindelse mellom skolen/stasjonen og større boligområder langs Myllaveien. Planområdet dekker ikke områder som er naturlig for barn og unge og ferdes. Det er relativt lite bebyggelse og målpunkt for barn- og unge langs Hadelandsveien i en avstand som det kan være naturlig å gå eller sykle.

En forretning kan i seg selv være et naturlig målpunkt for barn og unge, men det er ikke for lek eller utendørs aktiviteter. Vi ser det derfor heller ikke som naturlig at det skal etableres leke- eller uteoppholdsarealer som del av tiltaket.

Konklusjonen er at tiltaket ikke vil ha konsekvenser for barn-og unges interesser.

Samferdselsanlegg, trafiksikkerhet

Atkomst

Det er 2 atkomster til planområdet som det er i dag. En fra Hadelandsveien i kryss med Myllaveien og en fra Myllaveien. Begge dagens atkomster opprettholdes og med en utforming som dagens løsning. Den søndre atkomsten er inkludert i reguleringsplanen, og da for å regulere inn gjeldene situasjon. Gjeldene situasjon er ikke i samsvar med den regulerte løsningen. Gjeldene reguleringsplan viser en atkomst litt sideforskjøvet. Atkomst fra Myllaveien opprettholdes som den er regulert.

Atkomst til eiendom 67/585 skjer fra Hadelandsveien, mens hovedatkomst til dagligvarebutikken opprettholdes fra Myllaveien som i dag. Hovedatkomsten til dagligvarebutikken vil være i hovedkrysset mellom Hadelandsveien og Myllaveien nordøst for planområdet.

Det er en forutsetning at atkomst til Filadelfiabygget vest for planområdet skal skje over parkeringsplassen til dagligvarebutikken.

Det er ikke planlagt endringer av dagens atkomster og derfor er det heller ikke utarbeidet konkrete og nye planer for kryssene med henholdsvis Hadelandsveien og Myllaveien.

Parkering

Parkeringsanleggene som utgjør totalt 85 plasser, hvorav 3 er HC-plasser og 2 reserveres el-biler som plasseres nærmest inngangspartiet. Areal avsatt til parkering utgjør ca. 1260 m², resten av den asfalterte flaten er øvrig trafikkareal som atkomst for varelevering, gangsoner osv. Parkeringsplassene er fordelt med ca. 70 plasser foran dagligvarebutikken og 15 plasser syd for bygget. I tillegg er det ca. 20 plasser til som er tilknyttet næringsbygget syd for planområdet. Det forutsettes en felles bruk av disse plassene.

For næring er det et krav om 1 plass pr. 50 m² og med et planlagt bygg på 1150 m² gir dette et krav på min. 23 P-plasser.

Utforming av parkeringsarealene er vist på illustrasjonsplanen tidligere i rapporten.

Gang- og sykkelveg/fortau.

Vest for planområdet opprettholdes eksisterende gang- og sykkelveg mellom boligområdene i sørvest og skolen/Grua stasjon i nord. Denne tilknyttes planområdet. Gang og sykkelvegen krysser i en fotgjengerundergang under Myllaveien.

I tillegg er det et eksisterende fortau fra bussholdeplass i Hadelandsveien langs Myllaveien inn i planområdet, samt en separat gang- og sykkelveg langs nordsiden av Myllaveien. Det foreslås også en direkte rampe fra bussholdeplassen langs Hadelandsveien til plassen foran dagligvareforretningen i 1. etasje.

Det er også foreslått avsatt plass for 30 sykler innenfor planområdet.

Tilbudet for fotgjengere og gang- og sykkeltrafikk er godt.

Trafikkgenerering og trafikkavvikling.

Det er vurdert ikke å være nødvendig med en egen trafikkanalyse for tiltaket.

Nytt næringsbygg vil ikke øke vesentlig fra den som er nedbrent på 1063 m². Trafikkgenereringen fra det nedbrente arealet er allerede inkludert i de trafikk tallene som er gitt i kap.2.3.3. Økningen skjer i hovedsak ved at forretningsarealene øker fra 741 m² til 1150 m². Som grunnlag for å fastsette turproduksjon fra forretningsarealene, som klart vil generer det aller største trafikken, legger vi bl.a. følgende til grunn:

- 25 – 30 % av kundene som brukte bil til butikkene på virkedager kjørte til butikken i ens ærend fra boligen.
- Mer enn halvparten av de som ankom med bil i ettermiddagsrushet var på veg fra arbeid til bolig.

- Noe mer enn en fjerdedel av de som ankom med bil i morgenrushet var på veg fra bolig til arbeid.

Basert på anbefalte erfaringstall fra Vegdirektoratet og registreringer gjort i PROSAM rapport 121, legger vi til grunn følgende turgenerering fra dagligvarehandel og annen handel med salgsareal på 1150 m² vil da antatt kunne generere ca. 90 kj.t./døgn pr. 100 m². Dette medfører at en turgenerering på **ca. 950 kj.t./døgn**. Normalt genererer en butikk med mindre areal enn 1000 m² mer trafikk pr. 100 m² enn større forretninger. Det viser seg også at øker salgsarealet til det dobbelte reduseres turgenerering pr. 100 m² betraktelig, gjerne en reduksjon på ned mot 50 % pr. arealenhet.

Dette innebærer at vi kan legge til grunn følgende trafikkvekst:

- Trafikkvekst til planområdet som skyldes arealøkning av dagligvareforretningen på ca. 250 m², en trafikkvekst på ca. 150 kj.t./døgn eller ca. 20 kj.t./dim time.

Denne trafikken vil fordele seg på vegnettet iht. til følgende:

- Trafikkvekst på Myllaveien som følge av økt forretningsareal medfører at 25 – 30 % av veksten over kjører ens ærend for å handle, dvs at det vil være en vekst på Myllaveien med ca. 40 kj.t./døgn.
- Veksten på 40 kj.t./døgn vil fordele seg på Hadelandsveien i nordgående og sydgående retning og innover Myllaveien vest for planområdet. Hvordan dette fordeler seg vet vi ikke, men med en lik fordeling vil dette innebære en trafikkvekst på ca. 20 kj.t./døgn på hver av vegene. Trafikkvekst i kryss mellom Myllaveien og Hadelandsveien vil være 40 kj.t./døgn, noe som tilsvarer en vekst på under 1 %, noe som knapt er merkbart.
- Dette igjen utgjør en vekst på opp mot 6- 8 kj.t./dim time. Dette er ikke merkbart, og vil ikke medføre merkbar endring av avviklingsforholdene hverken i Myllaveien, Hadelandsveien eller i kryss mellom de to vegene.
- I og med at dagens veg gjennom planområdet stenges for gjennomkjøring, antas det at trafikk i det søndre krysset med Hadelandsveien reduseres betraktelig og overføres til det kanaliserte krysset med Hadelandsveien 150 m lengre nord. Det vil kun være trafikk til deler av virksomhetene i underetasjen og til næringsvirksomhetene syd for planområdet. Dette utgjør anslagsvis ca. 200 kj.t./døgn og er en trafikk som allerede belaster vegnettet.

Trafikksikkerhet

Generelt vil en trafikkøkning kunne bidra til å redusere trafikksikkerheten i et området, hvis det ikke kompenseres med fysiske tiltak. Dette tiltaket genererer imidlertid en relativt liten trafikkvekst som knapt vil være merkbart, jfr. beskrivelsen over. Tilbudet for fotgjengere og syklistene er godt utbygd. Basert på dette vurderer vi det slik at tiltaket ikke vil påvirke trafikksikkerheten i særlig grad negativt.

Pga overføring av trafikk fra det søndre krysset med Hadelandsveien til kryss med Myllaveien så vil fare for kryssulykker reduseres. Dvs at sikkerheten langs Hadelandsveien bør bli forbedret.

Teknisk infrastruktur, overvann, brannvann

Eksisterende VA-ledninger krysser planområdet i Myllaveien. Ledningene foreslås lagt om, ut mot Hadelandsveien med en tilknytning til eksisterende ledningsnett der. Videre er det nødvendig med

en oppgradering av ledningene og en flytting sydøst for bygget. Forslag til tiltak er vist på tegning i figur på neste side. Overvann fra hele planområdet skal fordrøyes og ivaretas.

Bygget skal tilkobles vannkilde som gir slokkevannskapasitet på minst 50 l/s, fordelt på minst 2 uttak. Brannkum/hydrant må plasseres innenfor 25 – 50 m fra inngangen til hovedangrepsveg. Det må være tilstrekkelige antall brannkummer/hydranter slik at alle deler av bygget kan dekkes.

Teknisk plan for brannvann må godkjennes av Lunner kommune før byggetillatelse gis.



Figur 10. Forslag til omlegging av eksisterende VA-nett.

Overvann forutsettes å håndteres lokalt for hele planområdet. Overvannet føres til fordrøyning gjennom de grønne arealene og til infiltrasjonskammere i ytterkant av parkeringsarealene, til slutt kobles til eksisterende overvannsnett som i dag.

En mer detaljert teknisk plan for håndtering av spillvann, overvann/takvann vil bli tatt opp i tilknytning til utbyggingsavtale med kommunen og i forbindelse med rammesøknaden.

Renovasjon/Avfallshåndtering

All avfallshåndtering vil foregå innomhus og i containere.

Vegnavn

Tiltaket medfører ikke endringer av vegnavn, eller har forslag om nye.

Samfunnsberedskap

Det er gjennomført en egen Risiko- og sårbarhetsanalyse, jfr. vedlegg 3 til planen.

Av analysen framgår det at planområdet er oversiktlig og bør være enkelt å håndtere i forhold til et normalt risikobilde forutsatt de mindre tiltakene som er beskrevet gjennomføres. Planlagt utbygging medfører ingen større risiko for miljø og samfunn.

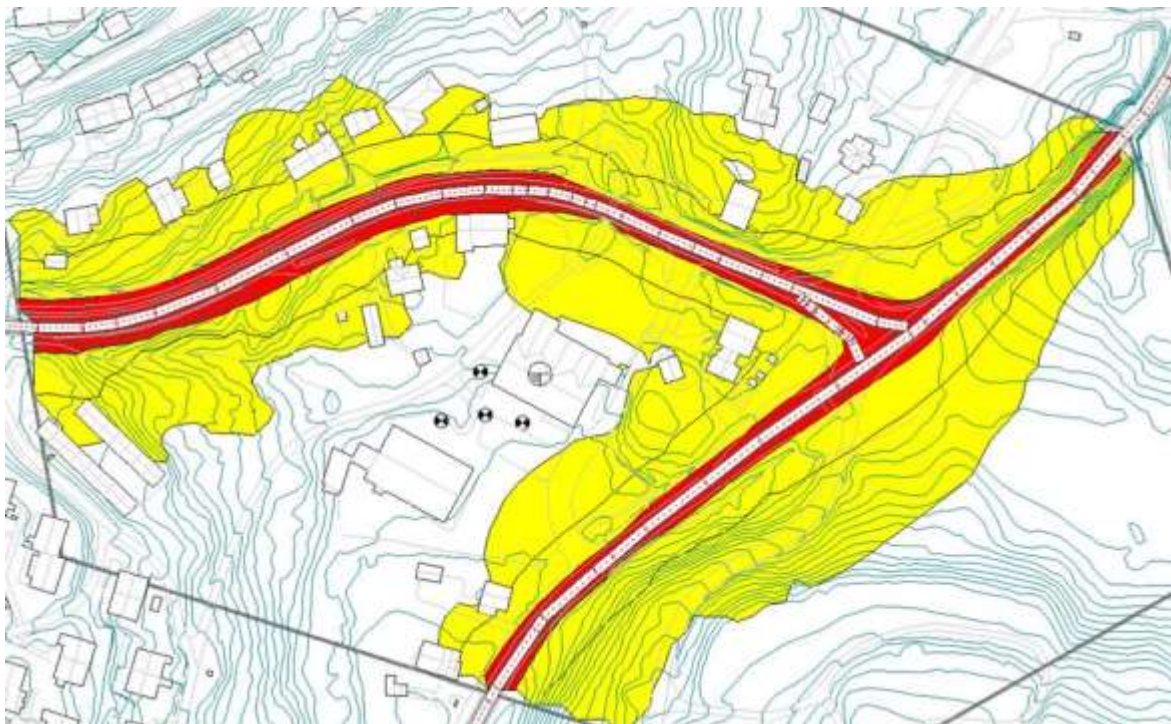
Det er ikke avdekket forhold i og rundt planområdet som skulle tilsi at planlagt utbygging ikke bør eller kan realiseres.

Forurensningssituasjonen vil ikke bli merkbart påvirket, noe som medfører at forhold tilknyttet støy, forurensing, trafikksikkerhet får noen merkbare endring.

Det er ikke sett behov for å gjøre nye grunnundersøkelser i området. Ny bygg skal settes opp på tomt der det tidligere har stått et forretnings bygg. Det var ikke tegn på dette som tyder på at det er geotekniske problemstillinger tilknyttet tomten. Det samme gjelder den delen av planområdet som det tidligere ikke har vært næringsbygg på. Dette vil imidlertid kvalitetssikres i tilknytning til byggesaken.

Støy

Planområdet ligger innenfor et areal som i kommuneplanen er avmerket som utsatt for støy.



Figur 11. Beregnet støynivå, dagens situasjon.

Næringsvirksomhet er ikke støyfølsom virksomhet og det er i T-1442 ikke stilt krav til utendørs støynivå for denne type virksomhet. Krav til innendørs støynivå angis i NS8175. Dette vil ivaretas gjennom den videre prosjekteringen av bygget.

Det er gjennomført beregninger av dagens situasjon som tilsier et utendørs støynivå på Lden 53 dba midt på planområdet i 4 m beregningshøyde. Dette tilsvarer hvit støysone. Gul støysone i 4m beregningshøyde sprer seg ca. 40 m innover fra veisenterlinjene tilstøtende området, jfr. figur under.

Tiltaket vil som følge av trafikkvekst ikke få endret støybildet. Det er derfor ikke gjennomført nye støyberegninger

Forurensning

Planområdet ligger like ved gang- og sykkelveg mellom Grua stasjon og store boligområder sørvest for planområdet og syd for Myllaveien. Det er ca. 250 m til Grua stasjon og videre 200 – 400 m til boligområdet. Det er bussholdeplasser langs Hadelandsveien i kryss med Myllaveien i en avstand på 150 m fra inngangspartiet. Området er svært godt tilpasset de som reiser kollektivt til/fra Grua.

For de som bor lengre opp mot Mylla, og som likevel velger å bruke bil, ligger området godt til rette for å handle på veg til/fra andre aktiviteter som bl.a. arbeidsreiser. Det er ingen omveg, da Myllaveien er den mest sentrale atkomstvegen til områdene opp mot Mylla. Området ligger også godt lokalisert i forhold til de som har hytter i denne delen av Nordmarka.

For trafikk på Hadelandsveien krever det lite omkjøring. Det er gode avkjøringsforhold fra hovedvegnettet.

Energiforbruk og vannbåren varme

Ny forretning skal etter planen bygges iht til et nytt Kiwi konsept. Dette innebærer at det skal ha fokus på lavest mulig energiforbruk i forhold til den funksjonalitet som kreves. Bygget skal være et 0-energibygget som imøtekommer myndighetenes framtidige energikrav.

Følgende tiltak legges til grunn i dette konseptet:

- Det skal etableres et vannbårent distribusjonssystem for varmeanlegget. Dette for å kunne nyttiggjøre overskuddsteknologi fra kjøle- og frysemaskineriet.
- Det vil bli vurdert å etablere solcelleanlegg på tak som leverer el-kraft til bygget, eller ut på nett i forhold til behov/produksjon.
- Inngang- og vindusparti blir tilbaketrukket hhv 1,5 og 2,5 m på inngangsfasader. Dette skaper en baldakin som hindrer mye solinnstråling i sommerhalvåret når solen står høyt. Sammen med baldakinen etableres lameller i øvre del av glassarealet i inngangspartiet som er med på å motvirke solinnstråling og uønsket oppvarming inne i lokalene.
- Det benyttes glass i øvre del av yttervegger på langsider med god solskjermingsfaktor, men som slipper inn mye lys til butikken. Dette medfører redusert energiforbruk til lysanlegg da en benytter mer dagslys.
- Varmelegget utformes slik at overskuddsenergi fra kjøle- og fryseanlegg benyttes til oppvarming av bygget.
- Det etableres et snøsmelteanlegg i torg på utsiden av inngangspartiet som vil etterstrebe å benytte overskuddsvarme fra kjøle- og fryseanlegg og solcelleanlegg.

Det er ikke et kommunalt fjernvarmeanlegg i området som det er mulig å knyttes til.

Andre kravRadon

Området er underlagt hensynsone radon i kommuneplanen. Radongass kan forhindres vha membran. Forebyggende tiltak etableres iht til TEK 10.

Utbyggingsavtale

Det kan inngås utbyggingsavtale knyttet til gjennomføring av reguleringsplanen.

4. MERKNADER

Varsel om planoppstart skjedde i avisen Hadeland 25. september 2015 og med brev til berørte parter og offentlig etater datert 23. september. Frist for å komme med merknader var 23. oktober 2015. Jfr. kopi av annonse under:



Varsel om igangsetting av arbeid med detaljregulering for Kiwi Grua i Lunner kommune

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-8 varsles det om at Asplan Viak AS på vegne av Norgesgruppen Eiendom AS og Grua Eiendom AS setter i gang arbeid med detaljregulering for gnr/bnr 67/452, 67/455 og del 67/5 på Grua i Lunner kommune.

Hensikten med reguleringsarbeidet er å regulere området til sentrumsformål for å kunne legge til rette for nytt bygg for ny Kiwi butikk, med muligheter for servering i underetasjen og med en tilhørende boligdel i 2. og 3. etasje. Planområdet utgjør ca. 8,5 daa. Områdene er i gjeldene reguleringsplan for Malmgruben avsatt til bl.a. tjenesteyting, parkering og kombinert formål forretning/kontor/service/bevertning.



Spørsmål eller innspill til planarbeidet rettes/sendes til plankonsulent: Asplan Viak AS v/Olav Schou Knutsen, postboks 24, 1300 Sandvika, tlf: 91170824 eller Olav.Schouknutsen@Asplanviak.no
Kopi av innspill bes også sendt Lunner kommune: post@lunner.kommune.no
Frist for innspill er 23.10.2015

Figur..... Annonse med varsel om planoppstart

Det kom inn 6 innspill til varsel om planoppstart. Følgende er mottatt:

- Fylkesmannen i Oppland
- Oppland fylkeskommune
- Jernbaneverket
- Statens vegvesen
- Spartacus Trim og treningssenter
- Evangeliekirken Filadelfia Grua

Sammendrag av innkomne merknader og forslagsstillers kommentarer til disse følger med i vedlegg 5. Det som er endret siden varsel om planoppstart ble sendt ut er at boligdelen ikke lenger er del av planforslaget. Dette innebærer at deler av innspillene ikke lenger er like aktuelle.

Av innspill som ble mottatt nevnes, der Plankonsulentens kommentarer er beskrevet med kursiv etter:

- Vannbåren varme, lavenergibygge eller bygge med passivhusstandard bør vurderes.

Dette er omfattende beskrevet i planbeskrivelsen. Utbygger har et mål om at bygget skal være et 0-energibygge som imøteser framtidige energikrav.

- Det forventes affektivarealutnyttelse, og utbyggingen bør sikre gode utearealer.

Det har vært vanskelig å oppnå god utnyttelse så lenge det ikke bygges i høyden. Pga manglende interesse for boliger er dette ikke lagt inn i prosjektet. En forretning som er planlagt kan ikke bygges i flere plan.

- Krav om medvirkning påpekes.

Varsel om planoppstart er sendt ut. Det er avholdt informasjonsmøte med noen berørte grunneiere og det vil vurderes om det skal gjennomføres møter i tilknytning til høringsrunden av prosjektet.

- Det forventes at det gjøres rede for forventet trafikkmengde og trafikkmønster ut og inn av området.

Dette er innarbeidet i planbeskrivelsen.

- Byggegrenser på 15 m fra midtlinje veg.

Dette er lagt inn i planforslaget.

- Parkeringsplassen mellom det gamle Kiwi-bygget og Spartacus må bestå.

Deler av plassen er opprettholdt på eiendom 67/455. Nye plasser kan opparbeides på øst og sydsiden av Spartacusbygget og på egen tomt.

- Ønske om å opprettholde atkomstveg over parkeringsplassen foran forretningsbygget.

Dette er tatt hensyn til planforslaget.

5. FORSLAGSSTILLERS VURDERING

Dette er en plan som tilrettelegger for en reetablering av en nedbrent forretning. Gjennom at forretningen nå skal reetableres er det også et ønske fra utbygger om å bygge en tidsriktig forretning, både i forhold til den bygningsmessige standard og energiøkonomisering, men også i forhold til økte krav til fasiliteter og muligheter for å tilby kunder et større varespekter. For å tilfredsstille de kravene utbygger her stiller vil det være et behov for en forretning med et gulvareal på 1150 m² butikkflate. Dette får de nå til ved foreliggende planforslag.

Etter det vi kjenner til er det et sterkt ønske om at lokalsamfunnet på Grua å få tilbake og opprettholde en dagligvareforretning i området.

En dagligvareforretning i dette området ligger svært godt lokalisert i forhold til reisende med buss eller tog og som bor i områdene vest for planområdet med tilknytning til Myllaveien. Det vil være liten omveg for svært mange, og en dagligvareforretning med et nødvendig vareutvalg vil bidra til at flere kan gjøre sine innkjøp her framfor å kjøre til Lunner, Harestua eller andre steder. Det vil derfor ligge godt til rette for at flere gjør sine innkjøp her på veg til/fra arbeid, fritidsaktiviter o.l. enten de reiser kollektivt eller kommer med bil og ikke kjører ens ærend andre steder for å handle.

I en første fase var det planer om å etablere en boligdel i 2. etasje og næringslokaler i underetasjen. Det var lite interesse for dette noe som medfører at det kun blir aktuelt å bygge i en etasje.

Det framkom lite motforestillinger til planen i forbindelse med varsel om planoppstart. jfr. kap. 4 og vedlegg 5, Mange av innspillene er hensynstatt. Spesielt gjelder dette innspillene fra naboene i Filadelfia og i Sparatcusbygget, der vi har opprettholdt gode atkomstforhold og det er opprettholdt parkering mellom de 2 byggene.

Hensyn til energieffektivisering er beskrevet i planbeskrivelsen. Og det er et mål hos utbygger at bygget skal være et 0-energibygget som imøtekommer myndighetenes framtidige energikrav. I nyere bygg med forretninger for utbygger viser det seg at 60 % av varmebehovet dekkes av kondensatorvarme samt av overskuddsvarme fra kjøledisker o.l.

Det er ikke et kommunalt fjernvarmeanlegg i området som det er mulig å knyttes til. Dette gjør at tiltaket ikke legger opp til at dette kan bli en energikilde for et nybygg.

6. VEDLEGG

- Vedlegg 1: Plankart
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 3: ROS-analyse
- Vedlegg 4: 3D-modell, Illustrasjoner
- Vedlegg 5: Merknader