



LUNNER
KOMMUNE

**PLANBESKRIVELSE
DETALJREGULERING FOR GRUAKOLLEN
PLAN-ID: 0533-2018-0005**



Vedtatt av kommunestyret 04.04.2019, sak 31/19.

INNHALDSFORTEGNELSE

1. INNLEDNING.....	3
1.1. BAKGRUNN	3
2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET.....	3
2.1. BELIGGENHET	3
2.2. PLANOMRÅDETS AVGRENSING	4
2.3. DAGENS SITUASJON I OG NÆR PLANOMRÅDET	4
2.3.1 Eksisterende bebyggelse og bruk	4
2.3.2 Landskap, friluftsliv, natur- og kulturmiljø.....	4
2.3.3 Trafikkforhold	5
2.3.4 Grunnforhold, forurensing	11
2.3.4 Barn og unge.....	11
2.4. PLANSTATUS.....	11
2.4.1 Kommuneplan.....	11
2.4.2 Reguleringsstatus for planområdet	12
2.4.4 Andre styrende planer og dokumenter	12
3. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET.....	14
3.1. PLANKART	14
3.2. AREALREGNSKAP	14
3.3. BESKRIVELSE	15
Bebyggelse, estetikk, landskap	15
Universell utforming	16
Grønnstruktur og naturmangfold	16
Barn og unges interesser	17
Renovasjon	17
Samferdselsanlegg, trafiksikkerhet	19
Teknisk infrastruktur, overvann, brannvann.....	20
Samfunnsberedskap	20
Støy	21
Forurensning og energiforbruk.....	21
Andre krav	21
Utbyggingsavtale	21
4. MERKNADER.....	21
5. FORSLAGSSTILLERS VURDERING	23
6. VEDLEGG	24
7. KILDER.....	24

1. INNLEDNING

1.1. BAKGRUNN

Forslagsstiller/fagansvarlig:

Forslagsstiller er Lunner kommune, på vegne av Gruakollen grendelag. Multiconsult AS er innleid som fagansvarlig for utarbeidelse av detaljreguleringsplanen.

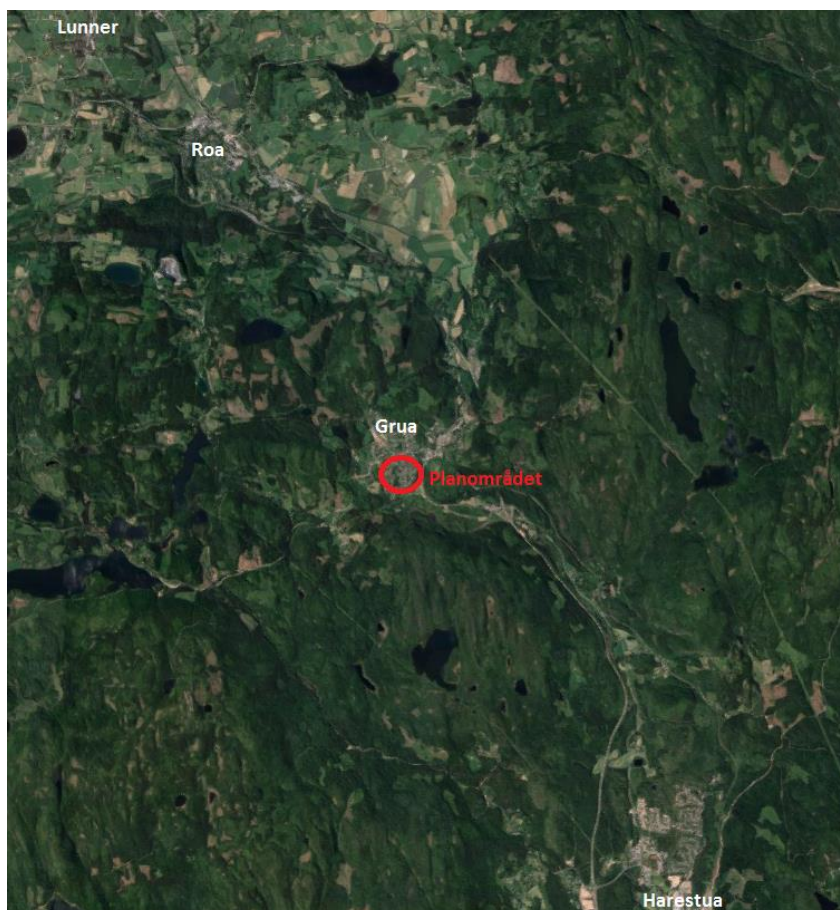
Hensikten med planen:

Hensikten med planarbeidet er å sikre samsvar mellom dagens og regulert situasjon i planområdet, sikre lekeplasser og grøntareal, forbedre parkeringssituasjonen og gi rom for økt utnyttelse i området.

2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

2.1. BELIGGENHET

Planområdet ligger på Grua, i Lunner kommune. Varslet planområde avgrenses av Myllavegen i nord, til Hadelandsvegen i øst, langs atkomstvegen til Hadeland Bergverksmuseum i sør, og i grensesnittet mellom skog og bebyggelse i vest, se Figur 1.



Figur 1: Beliggenhet, overordnet. Planområdets plassering er illustrert med rød ring.

2.2. PLANOMRÅDETS AVGRENSING

Avgrensning av planområdet er vist i Figur 2. Alle boligeiendommer innenfor planområdet er private, mens friområder, lekeplasser, parkeringsplasser og andre fellesarealer eies av Gruakollen grendelag. Vegnettet er delvis offentlig veg, eid og driftet av Lunner kommune, og delvis felles atkomstveg.



Figur 2: Planområdets avgrensning.

2.3. DAGENS SITUASJON I OG NÆR PLANOMRÅDET

2.3.1 Eksisterende bebyggelse og bruk

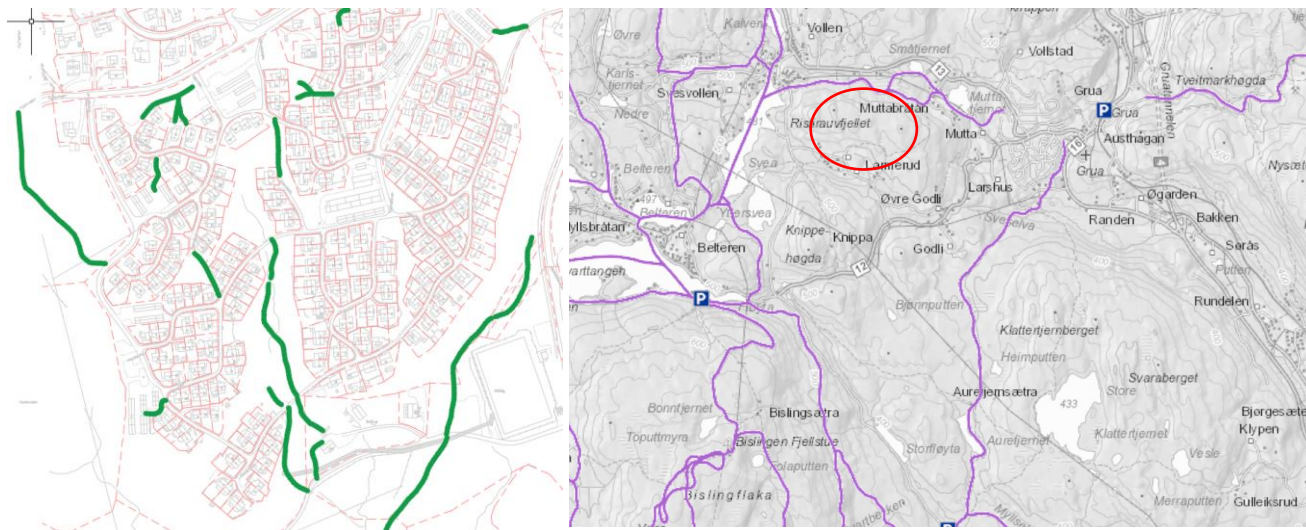
Planområdet er bebygd og består i hovedsak av boligbebyggelse, parkeringsarealer, grøntområder og infrastruktur. Bebyggelsen i området består av en variasjon av tomannsboliger og frittliggende eneboliger.

2.3.2 Landskap, friluftsliv, natur- og kulturmiljø

Landskap og friluftsliv

Det er stedvis bevarte koller med vegetasjon og stier innad i planområdet. Stiene fungerer både som snarveier internt samt mot ulike destinasjoner utenfor planområdet. I sør er det en viktig sti mot Hadeland Bergverksmuseum og idrettsplassen. I nordvest går det en sti fra Einerbakken til Myllavegen og videre til marka, samt en sti fra garasjeanlegget i nordøst til gang- og sykkelveien mot Grua skole. Det

er videre et godt utbygd skiløypenett i området. Fra planområdet går det en skiløype mot sør som knytter Grua og Romeriksåsene sammen med nordre del av Nordmarka. Videre knytter den seg til løypenettet mot Harestua og videre mot øst. Det er også en skiløype nordvest for planområdet med start fra Sveavegen, og en i nordøst med start fra Nysetervegen, se Figur 3.



Figur 3: Oversikt over registrerte stiforbindelser i planområdet (venstre) og registrerte skiløyper i området (høyre). Kilde venstre bilde: Lunner kommune, kilde høyre bilde: Skiforeningen.

Kulturminner

Det er ikke registrert kulturminner eller automatisk fredete kulturminner innenfor eller i umiddelbar nærhet til planområdet (kulturminnesok.no & miljostatus.no). Grua kirke, samt Grua jernbanestasjon/taubaneanlegg, er registrert øst for Hadelandsvegen, men er ikke en del av planområdet.

Naturmiljø

Det er registrert svartelistede arter i form av hagelupin og parkslirekne ved parkeringsplassen ved Bjørkealleen og på gnr./bnr. 67/316.

Det er registrert gråsisik, gulspurv, bjørkefink, gråtrost, tyrkerdue, gjøk og taksvale. Dette er arter av stor/særlig stor forvaltningsinteresse. Registreringen er gjort på gnr./bnr. 67/414 og 67/437. Utover dette er det ikke registrert viktige eller utvalgte naturtyper eller vernede områder innenfor, eller i umiddelbar nærhet til, planområdet. Opplysningene er hentet fra miljostatus.no.

2.3.3 Trafikkforhold

Vegnett

Rv. 4 ligger øst for planområdet og er blant annet hovedvegforbindelsen mellom Oslo og Hadeland/Gjøvik. Hadelandsvegen og Myllavegen leder inn til planområdet. Fra Rv. 4 til Bjørkealleen innenfor planområdet er det ca. 2 km.

Det overordnede vegnettet på Grua er utbygd som tofeltsveier. Første del av Hadelandsvegen er skiltet med 60 km/t som går over i 40 km/t ved tettstedet Grua. Myllavegen er skiltet 50 km/t og er forkjørsvai fra Hadelandsvegen forbi planområdet i retning mot vest. Det er anlagt g/s-vei og fortau langs del av Hadelandsvegen. Langs Myllavegen er det anlagt g/s-vei fra Hadelandsvegen til Sveavegen på nordsiden av Myllavegen.

Det er i dag 3 kjøreadkomster til planområdet fra Myllavegen (Bjørkealleen i øst, Konvallvegen midt på og Einerbakken i vest), samt direkte adkomster til et par eiendommer. Alle kjørbare veger innenfor planområdet er skiltet med 30 km/t.



Figur 4: Foto Bjørkealleen sett mot Myllavegen og mot garasjeanlegg. Foto: Multiconsult





Figur 5: Foto diverse internveier innenfor planområdet. Foto: Multiconsult

Parkering

Det er etablert 7 garasjeanlegg innenfor området, med hovedvekten i nord og vest (se Figur 6). Kjørevegene fra Myllavegen til garasjeanleggene er opparbeidet i ca. 5 meters bredde. Resterende vegnett i planområdet ble i sin tid opparbeidet som gangveger med en bredde på ca. 3 meter. Disse gangvegene har etter hvert blitt benyttet som kjøreveg til eiendommene, uten mulighet for ytterligere utvidelse.

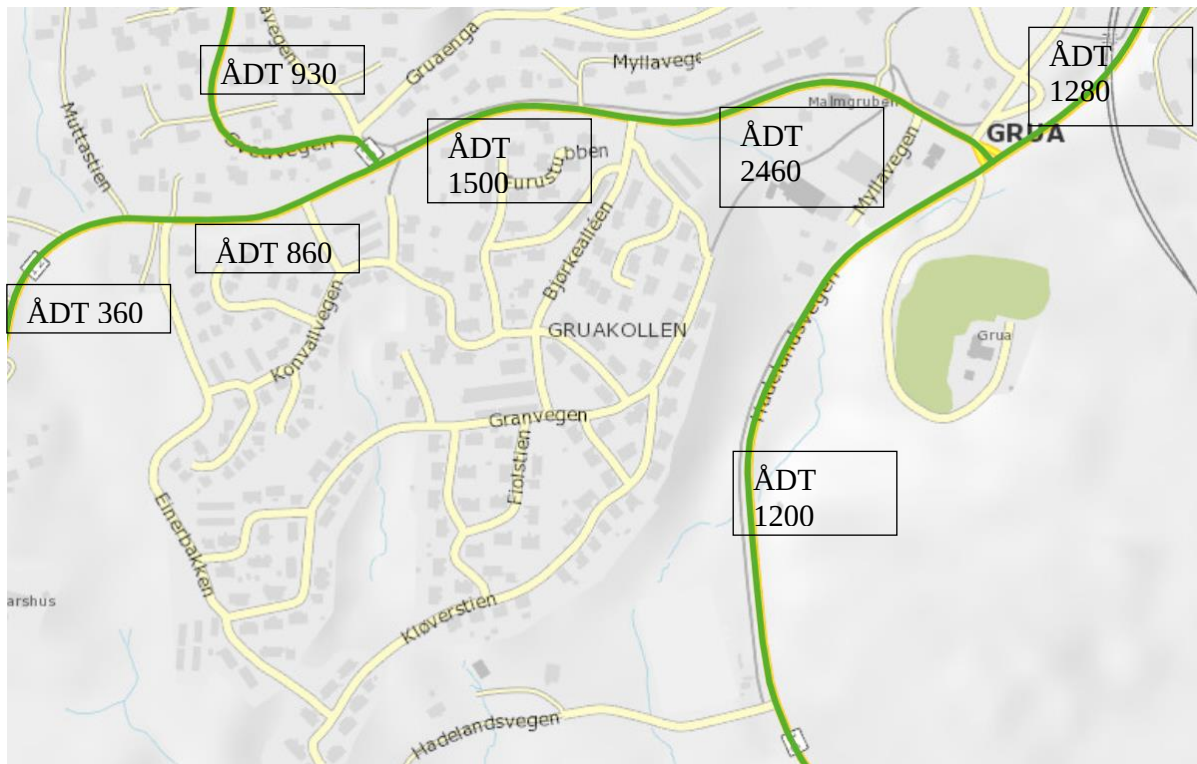
Boligområdet ble i sin tid etablert på bakgrunn av et prinsipp om «bilfritt bomiljø», der biler skulle parkeres på etablerte parkeringsanlegg i utkanten av boligområde, med gangveger derfra til boligene. Det er derfor i dag ikke tillatt å kjøre på internvegene fra parkeringsplassene til eiendommene (skiltet med forbudt for motorvogn – med underskilt gjelder ikke nødvendig kjøring til eiendommen). Dette har ikke blitt overholdt i praksis og i dag kjøres det til, og parkeres nær/ved, egen bolig i hele planområdet. I tillegg parkeres det på enkelte «åpne» plasser og smett innenfor området langs eksisterende veger, selv om det ikke er tilrettelagt for dette.



Figur 6: Flyfoto av planområdet. Rød sirkel rundt eksisterende garasjeanlegg.

Trafikkmengde

Som det fremgår av Figur 7 er det det størst trafikk på Myllavegen mellom Hadelandsvegen og Børkealleen med en ÅDT på 2 460 kjt/d. Videre mot vest reduseres trafikken til 1 500 kjt/d mellom Børkealleen og Sveavegen og til 860 kjt/d mellom Sveavegen og Einerbakken. Vest for Einerbakken er ÅDT kun 360 kjt/d. I Hadelandsvegen nord for Myllavegen er ÅDT 1 280 kjt/d og sør for Myllavegen 1 200 kjt/d.



Figur 7: Trafikkmengde. Kilde: Nasjonal vegdatabank.

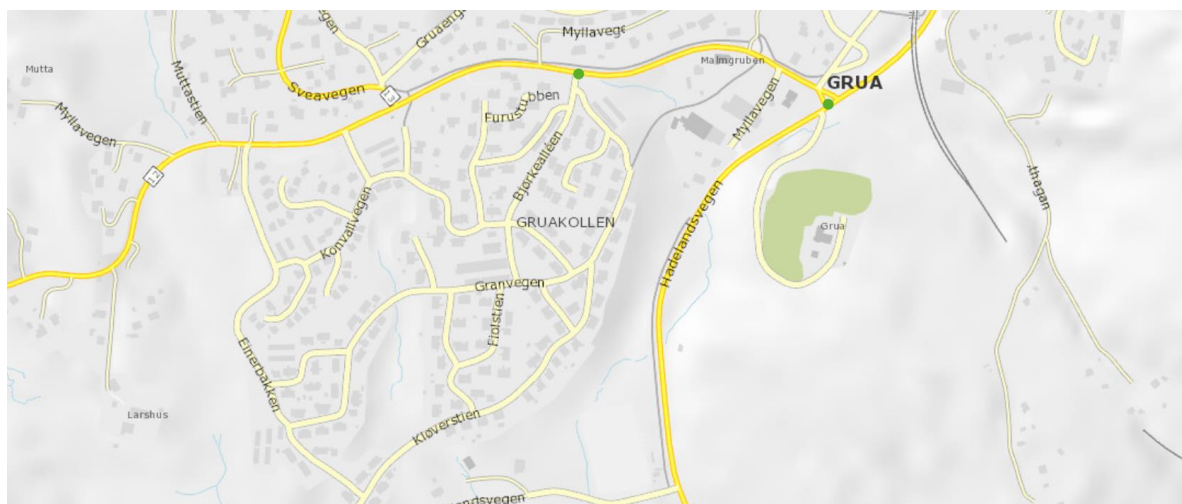
Trafikktallene for dagens situasjon på vegnettet er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Tallene gjelder fra 2012 til 2017.

Trafikksikkerhet

Trafikken innenfor planområdet er i dag toveis på alle vegene. Det er ikke opparbeidet fortau, og mange trafikanter deler derfor vegbanen med kjørende. I tillegg er det etablert murer/konstruksjoner ol. helt inntil veibanene enkelte steder. På strekninger hvor vegbanen kun er opparbeidet i 3 meters bredde er det problematisk at to biler møtes, og det kan fort oppstå behov for at biler må rygge. I perioder med mye snø forsterkes fremkommelighetsproblemene ytterligere og situasjonen i området på vinterstid omtales som uoversiktlig.

Det er anlagt flere fartsdumper innenfor planområdet, men på grunn av at flere vegstrekninger er smale, og stedvis bratte med dårlig sikt i kryss/kurver på grunn av vegetasjon, gjerder og murer, kan mange trafikanter trolig oppleve området som utrygt å ferdes i. Dette gjelder spesielt for barn, som ikke har de samme forutsetningene som voksne for å lese trafikkbildet (avstand, hastighet, rygging osv.)

Det er ikke registrert noen politirapporterte ulykker innenfor planområdet i 10-årsperioden fra 2008-2018, se Figur 8. Det er imidlertid registrert 2 politirapporterte ulykker på omkringliggende vegnett. En i krysset Myllavegen/Hadelandsvegen og en i Myllavegen ved Bjørkealleen. Begge ulykkene var med lettere skadde. Ulykken i krysset involverte MC/personbil og ulykken ved Bjørkealleen involverte syklist/personbil.



Figur 8: Politirapporterte ulykker 2008-2018. Kilde: Nasjonal vegdatabank

Drift og vedlikehold

Alle veger innenfor planområdet driftes og vedlikeholdes av kommunen. Drift og vedlikehold er til tider svært utfordrende da flere av vegene innenfor planområdet ikke er dimensjonert for kjøring. Smale veier og grøfter gjør brøyting utfordrende ved store snøfall. Det er heller ikke avsatt arealer til snødeponi innenfor planområdet, og snøen må skuffes dit det er plass. Det blir ikke kjørt bort snø fra området i dag og dette er heller ikke ønskelig på sikt.

Post og renovasjon

Postkassene i planområdet er i hovedsak plassert i tilknytning til hver enkelt eiendom. Post leveres som regel med vanlig personbil og det er ikke ansett som et stort problem at postkassene beholdes der de er i dag.

Renovasjon løses ved at det i dag er plassert avfallsdunker ved hver enkelt husstand med sortering. Dette medfører at renovasjonsbilene i dag må kjøre gjennom planområdet, også på veier med 3 meters bredde og stedvis dårlig sikt. Dette bidrar til å redusere trafikksikkerheten i planområdet. Hadeland og Ringerike Avfallsselskap AS (HRA) oppgir at det ikke er ønskelig at renovasjonsbiler skal kjøre på vegene som i sin tid ble etablert som gangveger, spesielt av hensyn til små barn og andre myke trafikanter. HRA har fremmet et ønske om at området må vurderes før neste vinter med tanke på å etablere felles renovasjonsløsning, og at det som del av reguleringsplanen bør sikres arealer til et slikt formål. Hadeland og Ringerike Avfallsselskap AS anbefaler nedgravde avfallsbeholdere for 5 ulike fraksjoner (matavfall, restavfall, papir, plastemballasje og glass- og metallemballasje) i utkanten av boligområder og i tilknytning til veger på ca. 5 meters bredde.

Universell utforming

Eksisterende offentlige veger innenfor planområdet fra Myllavegen til garasjeanleggene er opparbeidet i 5 til 5,5 meters bredde uten fortau. Flere av garasjeanleggene ligger nærme Myllavegen og adkomstveien har akseptabel stigning og sikt. Einerbakken vest i planområdet ligger imidlertid ca. 400 hundre meter fra Myllavegen og er stedvis bratt og svingete. Resterende veger innenfor planområdet er opparbeidet som gangveger og er stedvis bratte. Det er ikke fortau langs kjøreveger i planområdet.

I tillegg er det etablert noen turveger/smett som knytter området sammen internt og til omkringliggende områder. Disse er ikke universelt utformet.

2.3.4 Grunnforhold, forurensing

Det er registrert moderat og høy forekomst av radon i planområdet. Det er ikke registrert forurenset grunn i planområdet. Opplysningene er hentet fra miljostatus.no.

2.3.4 Barn og unge

Det er på bakgrunn av befaring blitt registrert at de fleste lekeplasser i planområdet er gjengrodd og dårlig vedlikeholdt, og at de generelt bærer preg av lite bruk. Gjengrodde og utdaterte lekeplasser oppmuntrer ikke til organisert lek, og det antas at de fleste barn i planområdet i dag leker i egen eller andres hager. Generelt oppfattes fellesarealene i planområdet, både lekeplasser og grøntområder, som lite vedlikeholdt.

2.4. PLANSTATUS

2.4.1 Kommuneplan

I gjeldende kommuneplan for Lunner kommune er planområdet avsatt til boligbebyggelse nåværende og friområde. Hele planområdet er avsatt med H910_2 «reguleringsplan skal fortsatt gjelde». Langs Myllavegen er det avsatt et belte H220 «støysone». Planområdet omfattes også delvis av faresone H370_2 «høyspenningsanlegg» i vest.

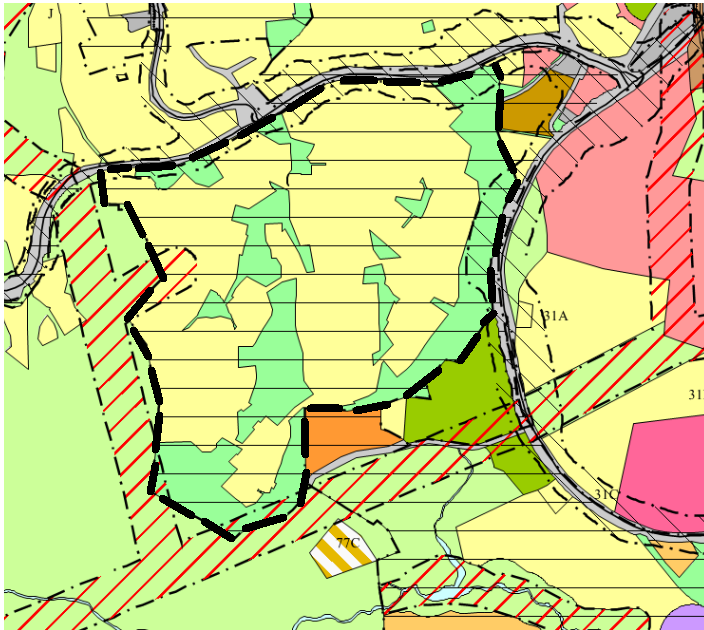
Aktuelle reguleringsbestemmelser:

§2.2.2 Hver biloppstillingsplass skal være 18 m². Parkeringskrav er gitt i tabell i §2.2.2.

§8.1.1 «støysoner». Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, skal legges til grunn ved behandling av tiltak nær støykilder.

§8.1.3 «høgspenst». Ved planer om nye bygg nær kraftledninger eller ved anleggelse av nye kraftledninger nær eksisterende bebyggelse, skal fareområder omkring høgspenstlinjer beregnes og dokumenteres. Ved ny eller endring av eksisterende bebyggelse i hensynssonen, skal det framlegges en beregning av styrken på elektromagnetisk felt. Dersom magnetfelt overstiger 0,4 mikrottesla skal det utredes tiltak for å redusere nivået. Nye boliger, skoler, barnehager og lekeplasser, skal ikke overskride grensen på 0,4 mikrottesla.

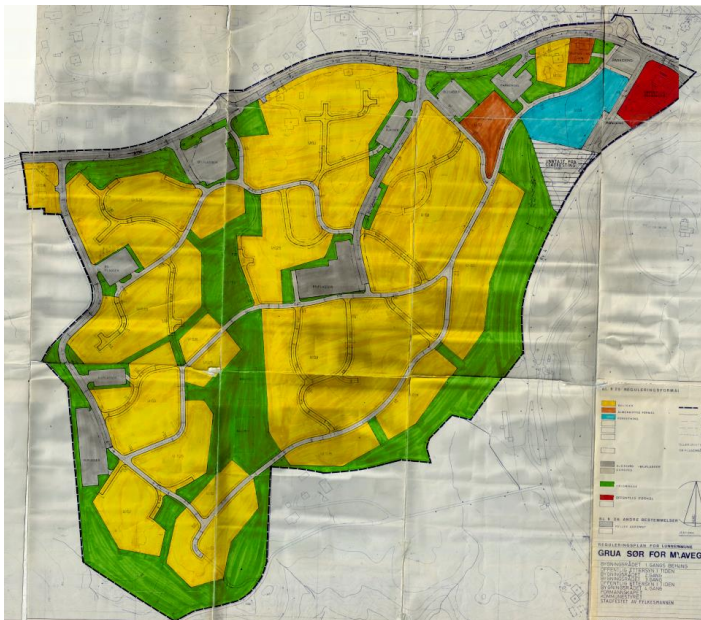
Figur 9 viser utsnitt av reguleringskartet til kommuneplanens arealdel. Planområdet er markert med svart, stiplet linje.



Figur 9: Kommuneplanens arealdel. Planområdets avgrensning er vist med svart stiplet linje.

2.4.2 Reguleringsstatus for planområdet

Planområdet omfattes av reguleringsplan, plan-ID 0533-1980-0001, «Grua sør for Myllavegen». Ikrafttredelsesdato 15.04.1980. Planområdet er regulert til bolig, friområder, kjørevege, bilplasser og gangveg. I planen er allmennyttig formål, forretning og offentlig formål i forbindelse med forretningsområde i krysset Hadelandsvegen – Myllavegen medtatt.



Figur 10: Gjeldende reguleringsplankart for Gruakollen

2.4.4 Andre styrende planer og dokumenter

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Hensikten er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Planlegging skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. Det skal videre tas hensyn til

overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.

Formålet med retningslinjene er å synliggjøre barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene stiller krav til den fysiske utformingen for å sikre at:

- Arealer og anlegg som brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare.
- Det tilrettelegges for arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Dette forutsetter arealer som er store nok og egner seg til lek og opphold, gir mulighet for ulike typer lek på ulike årstider, og som kan brukes av alle aldersgrupper og gi mulighet for samhandling mellom barn, unge og voksne.
- Det avsattes tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager.
- Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning.

Energianlegg	o_BE	0,22
Boligbebyggelse	B, B1	108,05
PBL § 12-5, 1.ledd nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Veg	f_SV	1,44
Parkeringsplasser	f_SPP	1,58
Parkeringshus/-anlegg	f_SPH	15,92
Komb.formål for samferdselsanlegg	f_Snøopplag/parkering	1,20
Kjøreveg	o_SKV	13,62
Gangveg/gangareal	o_SGG	0,56
Annen veggrunn- grøntareal	o_SVG	12,66
PBL § 12-5, 1.ledd nr. 3 – Grønnstruktur		
Turdrag	f_GT	2,19
Friområde	f_GF	65,14

3.3. BESKRIVELSE

Planområdets størrelse er 226,3 daa og omfatter boligområder med tilhørende infrastruktur og friområder. Det er lagt vekt på å bedre parkeringsforholdene. Dagens parkeringssituasjon fører til langsgående parkering i gater som fra før er for smale for toveistrafikk, og slik parkering innebærer negative konsekvenser for trafiksikkerheten i boligområdet. Videre er det lagt vekt på å avsette arealer til felles renovasjonsløsning (langs veier med ca. 5 meters bredde) for å sikre at det ikke kjøres med renovasjonsbiler i de trange og stedvis uoversiktlige vegene som i sin tid ble etablert som gangveier. Det er sikret arealer til lekeplasser, friområder, bevaring av stiforbindelser og snødeponi i planforslaget. Planforslaget legger til rette for etablering av oppstillingsplass (på maksimalt 18 kvm) på hver enkelt eiendom, samt oppføring av en bod med størrelse på maksimum 10 kvm til hver bolig, som ikke inngår i eiendommens %-BYA. Nedenfor omtales tema som er relevant for området.

Bebyggelse, estetikk, landskap

Planområdet er utbygd og planforslaget legger ikke til rette for ytterligere fortetting. Det tillates ikke etablert bebyggelse i friområder eller grøntområder. Byggegrenser mot veg er inntegnet på plankart. Det tillates etablert støttemur i tilknytning til regulerte parkeringsplasser som følge av terrengutfordringer i planområdet. Støttemurene kan etableres i arealer avsatt til annen veggrunn og/eller friområder/grøntområder. Dette for å sikre mulighet for å etablere regulerte parkeringsarealer i bratt terreng.

Garasjeanlegg tillates oppført med en maksimal mønehøyde på 6 meter over ferdig planert terreng for å sikre mulighet for å etablere bod over hver enkelt garasje.

Maksimalt tillatt %-BYA er som følger:

B, B1:

- Tomtestørrelse under 350 kvm = 35% BYA
- Tomtestørrelse over 350 kvm = 30% BYA

På eiendommer der det kan dokumenteres at eksisterende godkjent bebyggelse overstiger maksimalt tillatt %-BYA, vil allerede godkjent areal danne øvre ramme for fremtidig bebyggelse på den aktuelle eiendom/tomt.

For hver boenhet tillates etablert én biloppstillingsplass på maksimalt 18 kvm, samt én bod på maksimalt 10 kvm, som ikke medregnes i eiendommens %-BYA. Med biloppstillingsplass menes areal med permeabelt dekke som ikke er overbygd. Biloppstillingsplassen skal etableres innenfor eiendomsgrense, men kan tillates etablert utenfor byggegrense så fremt etablering av biloppstillingsplass ikke krever konstruksjon som gjerde, mur eller andre faste installasjoner.

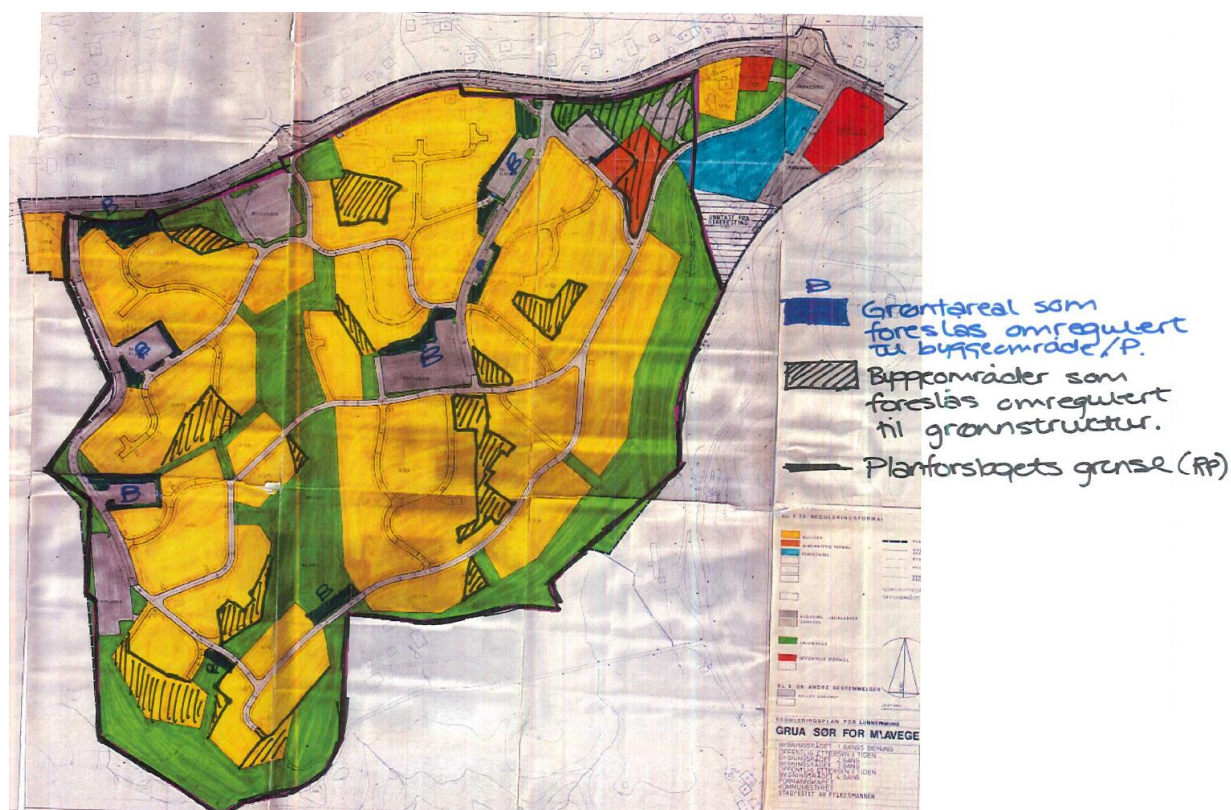
I felt B1 tillates oppført garasje/carport med maksimal mønehøyde på 4,0 meter. Denne skal medregnes i eiendommens %-BYA.

Universell utforming

Reguleringsplanen omfatter et allerede utbygd boligområde, med tilhørende infrastruktur og friområder. Bebyggelsen ble i all hovedsak oppført på 1980- tallet, og det antas at store deler av bebyggelsen ble oppført uten å tilfredsstille dagens krav til universell utforming. Det er innlemmet i reguleringsbestemmelsene at bygninger og utomhusarealer som skal benyttes av allmennheten skal tilfredsstille kravene til universell utforming. For tiltak som fremmer friluftsliv og rekreasjon i regulerte friområder gjelder ikke dette kravet dersom tilrettelegging for universell utforming innebærer uforholdsmessig store terrenginngrep.

Grønnstruktur og naturmangfold

Ettersom planområdet er ferdig utbygd fremmes et planforslaget som i all hovedsak er i henhold til dagens situasjon. Flere av områdene som i gjeldende plan er regulert til friområde er i dag utbygd (bolig/P), samtidig som mange av områdene som i gjeldende plan er regulert til byggeformål i dag er grønnstruktur. I Figur 11 er det gitt en noenlunde oversikt over situasjonen. Til tross for at planforslaget fraviker noe fra gjeldende plan, fraviker det ikke nevneverdig fra den reelle situasjonen i planområdet. I de tilfeller der planforslaget legger til rette for parkeringsareal i grøntområder er dette i all hovedsak arealer som allerede i dag benyttes til parkering. Videre er eksisterende grøntarealer, som i gjeldende plan er regulert til boligformål, regulert til grønnstruktur i planforslaget. På bakgrunn av dette forventes det at tiltaket ikke vil få nevneverdige konsekvenser for naturmangfold, og det vurderes ikke å være behov for biologiske undersøkelser i planområdet.



Figur 11: Oversikt over arealfordeling, grønnstruktur/byggeområde.

Det tillates tiltak som fremmer rekreasjon og friluftsliv i arealer regulert til grønnstruktur.

Barn og unges interesser

Planforslaget innebærer positive konsekvenser for barn og unge i området da planforslaget sikrer areal til lekeplasser, ballbinge og grøntområder. Dette fremmer mulighet for lek av både organisert og uorganisert art. Videre tillates tiltak som tilrettelegger for rekreasjon, lek og fysisk aktivitet i friområde. Slik vil planforslaget sikre leke- og oppholdsarealer for barn i ulike aldersgrupper.

Planforslaget vil også innebære positive konsekvenser for trafiksikkerheten ved at det reguleres felles renovasjonsløsninger i tilknytning til veger på ca. 5 meters bredde, se Figur 12. Dette medfører at renovasjonsbiler ikke lenger blir en del av trafikkbildet på de smale og uoversiktlige vegene. Videre legges det til rette for parkeringslommer for 90 graders parkering enkelte steder i planområdet der det i dag parkeres langsgående på allerede smale veger. Ved å øke lesbarheten i planområdet vil det være tryggere for myke trafikanter å ferdes i boligområdet, spesielt for barn og unge som ikke har de samme forutsetningene som voksne for å kunne lese trafikkbildet (hastighet, avstander etc.).

Renovasjon

Det er, på bakgrunn av trafiksikkerhet og fremkommelighet, et stort behov for å iverksette tiltak som forbedrer dagens situasjon når det gjelder renovasjon i planområdet. Årsaken er at dagens løsning innebærer at Hadeland og Ringerikes avfallsselskap (HRA) må kjøre med lastebil på veger som i sin tid ble etablert som gangveg (3 meters bredde). På oppfordring fra HRA er det derfor regulert arealer som sikrer mulighet for å etablere felles renovasjonspunkter med nedgravd løsning på fire ulike steder i området, i tilknytning til veger med bredde på minimum 5 meter. Det kreves et anlegg bestående av

1x3m³ til matavfall, 1x5m³ til restavfall, 1x5m³ til papir, 1x5m³ til plastemballasje og 1x3m³ til glass- og metallemballasje pr. 30-35 husstander.

På bakgrunn av dette er det gjort beregninger for å påse at det totalt sett reguleres tilstrekkelig areal for å ivareta plassbehovet til renovasjon for ca. 290 boenheter, se Figur 12. Ettersom planområdet er ferdig utbygd vil størrelsen på renovasjonsområdene variere ut fra hvor det er tilstrekkelig areal for å kunne etablere renovasjonspunktene. Planområdet vurderes å være såpass lite at det vil være mulig for beboerne å velge et renovasjonspunkt som er lenger fra boligen dersom det nærmeste renovasjonspunktet skulle bli fullt uten at dette vil innebære nevneverdige konsekvenser.



Figur 12: Regulerte arealer til renovasjon. Plassering av avfallsdunker er kun en illustrasjon.

Det er nedfelt i reguleringsbestemmelsene at områder regulert til renovasjon (BRE) kan benyttes til parkering frem til renovasjonsanlegget er etablert.

Samferdselsanlegg, trafiksikkerhet

Planforslaget legger til rette for kjøring til, og parkering på/ved, egen eiendom. Dette vil kunne medføre noe økt trafikk innenfor planområdet hvor det i dag er opparbeidet veger med 3,0 meters bredde. Det er imidlertid usikkert hvor stor trafikkøkningen egentlig vil bli, da flesteparten av beboerne kjører til eller parkerer nær boligen sin i dag.

Det legges ikke opp til å etablere nye boenheter innenfor planområdet og planforslaget vil derfor ikke medføre økt trafikk på overordnet vegnett.

Eksisterende veger inn til garasjeanleggene reguleres i minimum 8 meters bredde. Opparbeidet kjørebanebredde på disse vegene opprettholdes som i dag på 5-5,5 meter, med minimum 1,5 meter grøft (annen veggrunn- grøntareal i plankart) på hver side. Vegene «innenfor» garasjeanleggene reguleres i minimum 5 meters bredde. Kjørebanebredden på disse vegene opprettholdes som i dag på ca. 3 meter, med minimum 1 meter grøft på hver side.

Til tross for at planforslaget legger til rette for parkering på/ved egen eiendom foreslås det å videreføre dagens parkeringsanlegg i den utstrekning det lar seg gjøre. Dette grunnet opplysninger fra Gruakollen grendelag om at parkering er et stort problem i planområdet i dag. Enkelte eksisterende og potensielle parkeringsarealer må likevel vike for renovasjon og snødeponi (vinterstid) da dette er å anse som et enda større problem i området enn parkeringsdekning, hovedsakelig av trafiksikkerhetsmessige årsaker. Eksisterende parkeringsanlegg som videreføres i planforslaget anses imidlertid å ha et stort uutnyttet potensial når det gjelder utnyttelse. Videre etableres det mindre parkeringsplasser på terreng langs de interne vegene i planområdet der dette er vurdert som hensiktsmessig og nødvendig. Enkelte steder må det gjøres terrenginngrep og muligens etableres mur for å muliggjøre etablering av disse parkeringsplassene.

Vegene innenfor planområdet skal fortsatt driftes av kommunen. I planforslaget er vegene derfor regulert til offentlig areal, dette med unntak av små stikkveier til et fåtall boliger som reguleres til felles atkomstveg. Dette innebærer at veger som i plankartet er regulert til f_SV må driftes og vedlikeholdes av de gnr./bnr. som benytter vegen som atkomstveg. Årsaken til dette er at det på disse vegene ikke er tilstrekkelig areal for å sikre den nødvendige bredden som kommunen har behov for med tanke på blant annet brøyting.

Basert på en overordnet vurdering kan en anta at trafiksikkerheten i stor grad vil forbli som i dag. Dette som følge av at det er skiltet 30 km/t, opparbeidet flere fartsdumper og at de aller fleste som kjører innenfor planområdet bor i området i dag er kjent med de stedlige forholdene. Det er heller ikke registret noen ulykker innenfor planområdet fra 1980 og frem til i dag ifølge nasjonal vegdatabank. Planforslaget legger imidlertid til rette for etablering av renovasjonsløsning i tilknytning til veger med minimum 5 meters bredde (reguleringsbredde 8 meter inkl. grøft). Dette vil innebære redusert kjøring med store kjøretøyer på kjøreveger med bredde 3 meter. Videre forventes lesbarheten i planområdet å øke som følge av tiltaket ved at langsgående parkering i/ved veger på 3 meter erstattes med 90 graders parkering på etablerte parkeringsplasser. Dette vil i tillegg til å gi bedre sikt og lesbarhet langs vegene også innebære positive konsekvenser for snømåking på vinterstid, som igjen anses å være positivt med tanke på trafiksikkerhet.

Planforslaget legger videre opp til at det reguleres inn grøft (annen veggrunn - grøntareal i plankart) langs alle veger i planområdet (foruten f_SV), med tilknyttede bestemmelser som sikrer at disse kan benyttes til snøopplag på vinterstid. Arealene som er foreslått benyttet til snødeponi reguleres til kombinert formål «parkering/snøopplag» slik at de kan benyttes til parkering på vår, sommer og høst. Arealer til snødeponi skal holdes fri for installasjoner/konstruksjoner.

ROS-analysen fastslår at et avbøtende tiltak som anbefales gjennomført er å utrede muligheten for, og konsekvensene av, eventuell enveiskjøring på enkelte veger i planområdet. Utredningen bør innebære en vurdering av hvorvidt innføring av enveiskjøring i deler av planområder kan bidra til økt trafiksikkerhet, eller om dette, mot sin hensikt, vil innebære økt trafikk gjennom området. Innføring av enveiskjøring vil flere steder innebære at frisktsoner over eiendommer kan reduseres betraktelig.

Teknisk infrastruktur, overvann, brannvann

Registrerte energianlegg er regulert i planforslaget til offentlig areal, med formål o_BE i plankartet. Høyspentlinje som krysser planområdet i vest er regulert med hensynssone H370 (faresone høyspenningsanlegg) i en bredde på 15 meter til hver side fra midt stolpe. Innenfor faresonen tillates ikke oppført konstruksjoner/bebyggelse for varig opphold.

Overvann og brannvann har ikke vært utredet i forbindelse med tiltaket. Overvann håndteres lokalt i dag og planforslaget legger ikke til rette for tiltak som vil medføre økt overvannsproblematikk (nedbygging av grøntstruktur, økte arealer med harde flater etc.). Det legges derfor opp til en videreføring av dagens situasjon, med unntak av at planforslaget sikrer grøfter langs alle veger innenfor planområdet. I all hovedsak er dette arealer som også i dag er permeable og det er uvisst hvorvidt dette vil ha noen betydning for overvannshåndteringen i området. Brannvannkapasiteten er ikke kjent på nåværende tidspunkt og det anbefales gjennom ROS-analysen at det gjøres en utredning av slukkevannkapasiteten i området.

Samfunnsberedskap

Risiko- og sårbarhetsanalyse følger planen som vedlegg. Under er et sammendrag av kartlagte uønskede hendelser som kan forekomme i planområdet, med anbefalte tiltak/info om oppfølging.

TILTAK / INFO OM OPPFØLGING		
Uønsket hendelse:		Tiltak/info:
Nr.1	Steinsprang	Viktig å påse at det gjøres tilstrekkelig grunnundersøkelser ved oppføring av ny bebyggelse i terreng brattere enn 1:2.
Nr.2	Skog- og lyngbrann	Det bør gjøres en vurdering av slukkevannkapasitet i området dersom dette ikke er kjent på nåværende tidspunkt.
Nr.3	Opphopning av radongass i bygg for varig opphold	TEK 10/17 regulerer dette.
Nr.4	Overvannshåndtering	Regulere bredere grøfter der det er mulig (ivaretatt gjennom planforslaget).
Nr.5	Trafikkulykke	Regulere felles renovasjonspunkter og frisktsoner på plankart (ivaretatt gjennom planforslaget). Kommunen bør følge opp skilting med lavere fartsgrense og undersøke muligheter for, og konsekvenser av, eventuell enveiskjøring på enkelte veger.
Nr.6	Elektromagnetisk stråling	Regulere faresone for høyspent med bestemmelser som hindrer oppføring av bygg for varig opphold i faresonen (ivaretatt gjennom planforslaget).
Nr.7	Manglende brannvannkapasitet	Se punkt 2.

Støy

Planområdet er ikke spesielt utsatt for støy og det er ikke planlagt støyømfintlig bebyggelse innenfor planområdet. Det fastslås i reguleringsbestemmelsene at T1442 skal legges til grunn for alle typer tiltak innenfor planområdet.

Forurensning og energiforbruk

Planforslaget innebærer ikke tiltak som kan medføre konsekvenser for hverken forurensning eller energiforbruk. Temaet er ikke spesifikt utredet i forbindelse med planarbeidet da det i all hovedsak reguleres for å sikre en videreføring av dagens situasjon. Det er ikke meldt om problemer i forbindelse med EL eller Tele i forbindelse med varsel om oppstart.

Andre krav

For alle typer tiltak som omfattes av plan- og bygningsloven (jfr. PBL §§ 20-1 til 20-4) i terreng brattere enn 1:2 skal en geoteknisk redegjørelse vedlegges søknad om tillatelse til tiltak. Vurdering av konsekvenser for stabilitet og behov for sikringstiltak skal fremgå.

Utbyggingsavtale

Ved etablering av parkeringsplasser kan det bli aktuelt med utbyggingsavtale. Behovet for utbyggingsavtale avklares i forbindelse med eventuell byggesak og er ikke en del av planforslaget.

4. MERKNADER

Statens vegvesen

Sammendrag:

Understreker at planområdet i nord overlapper med foreslått reguleringsplan for Muttastien-Sveakrysset, utarbeidet av Statens vegvesen. Formålet med planen er å legge til rette for fortau langs fv.12 på en manglende lenke mot Grua sentrum. Planen ligger nå til klagebehandling hos Fylkesmannen i Oppland. Statens vegvesen ønsker at plangrensen for Gruakollen må legges inntil plangrensen for Muttastien-Sveakrysset slik at disse planene ikke overlapper hverandre. Dersom det blir overlapp ønsker SVV at det reguleres ut til midten av vegen. Det forutsettes da at planen viser frisisikter i alle kryss og avkjørsler til fylkesvegen med tilhørende planbestemmelse. Dersom planområdet skal omfatte idrettsplassen er det en forutsetning at avkjørsel til idrettsplassen og atkomstveg like sør for idrettsplassen tas med i planen. Det bør gjøres en vurdering av om de to avkjørslene kan samordnes til en felles avkjørsel. SVV presiserer at dagens atkomst til idrettsplassen er for bred og med dårlig linjeføring. Dersom egen avkjørsel til idrettsplassen må opprettholdes bør det settes rekkefølgekrav for utbedring av avkjørselen.

SVV ønsker at det gjøres en vurdering av trafikksituasjonen, skoleveg og kollektivtilbud i forbindelse med planområdet. Trafikksikkerhet skal vektlegges også internt i planområdet med blant annet krav til frisiko i private avkjørsler.

SVV understreker at fv. 12 – Myllavegen har funksjonsklasse E, lokal atkomstveg, med en generell byggegrense på 15 meter fra midtlinje veg. SVV ønsker at målsatt byggegrense mot vegen tas inn i planen med tilhørende bestemmelse. Fylkesveg 16 – Hadelandsveien har en byggegrense på 20 meter fra midtlinje veg. Også denne ønskes medtatt i planen.

SVV forventer at støy ivaretas i videre planprosess og understreker at planområdet delvis ligger i gul støysone fra fv. 12 og delvis i rød støysone fra fv.16.

Forslagsstillers kommentar:

Endelig planavgrensning er justert slik at planen for Gruakollen ikke overlapper planen for Muttastien-Sveakrysset, og heller ikke idrettsplassen eller Bergverksmuseet. Det har i forbindelse med planarbeidet vært fokus på trafiksikkerhet internt i planområdet. Det har blant annet blitt tilrettelagt for renovasjonspunkter i tilknytning til veier med over 5 meters bredde slik at kjøring med lastebil kan unngås på de smaleste veiene, det er regulert minimum 1 meter grøft på de smale veiene og 1,5 meter grøft på veier over 5 meter, samt regulert frisiktsoner i kryss. Videre er det tilrettelagt for mindre parkeringsplasser i planområdet for å unngå langsgående parkering på de smale internveiene. Byggegrense på 15 meter fra regulert senterlinje (i reguleringsplan Muttastien og Gruaenga) er lagt inn i plankart. Det er knyttet bestemmelser til støy som sier at «Miljøverndepartementets retningslinjer T-1442, eller de til enhver tid gjeldende retningslinjer for støy i arealplanleggingen, gjelder for området». Det er ikke støyømfintlig bebyggelse i planområdet, og planområdet ligger ikke innenfor rød støysone etter at endelig planavgrensning er justert.

NVESammendrag:

NVE har kun kommet med en generell tilbakemelding, med beskjed om at de ønsker planen tilsendt ved offentlig ettersyn dersom planen berører NVEs saksområder.

Forslagsstillers kommentar:

Uttalelsen tas til etterretning.

Oppland fylkeskommuneSammendrag:

Oppland fylkeskommune understreker at regional plan for attraktive byer og tettsteder i Oppland, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, og vurdering av universell tilgjengelighet for alle er relevant for planarbeidet. Videre minner fylkeskommunen om at det foreligger en ny veileder for utarbeidelse av ROS-analyser. Det presiseres at trafiksikkerhet og områdets nærhet til sentrum, barnehager, skoler osv er viktige aspekter for planområdet.

Oppland fylkeskommune opplyser at planområdet omfatter deler av Hadelandsparken, Bråten, og at det der ligger tre bevaringsverdige bygninger. Eiendommen er i bruk for Hadeland Bergverksmuseum og er i gjeldende reguleringsplan regulert med kombinert formål bevaring/museum. De tre bevaringsverdige bygningene er regulert med juridisk linje «bygg, kulturminner mm som skal bevares». Det understrekes at Bråten er et viktig kulturmiljø i forståelsen og formidlingen av Grua som tidligere gruvested. Det forutsettes derfor at både bevaringsområde, bygningsvern hensyn og bestemmelser tilknyttet Bråten videreføres i ny og endret plan.

Forslagsstillers kommentar:

Uttalelsen tas til etterretning. Område tilknyttet Hadeland Bergverksmuseum er tatt ut av planområdet.

Fylkesmannen i OpplandSammendrag:

Fylkesmannen viser til www.planoppland.no og forventer at nasjonale og regionale interesser omtalt i planskjemaet og presisert i kapittel 2 og 3 blir ivare tatt i det videre planarbeidet. Ved høring av planforslag bes det om at ett eksemplar av SOSI-fil og PDF-fil sendes til Kartverket v/ planhamar@statkart.no.

Forslagsstillers kommentar:

Uttalelsen tas til etterretning.

Nann LarsenSammendrag:

Understreker at parkering har blitt et stort problem på Moelvenfeltet. Parkeringssituasjonen hindrer blant annet fremkommelighet for renovasjon og utrykningskjøretøyer, og er videre et problem for trafiksikkerheten i området.

Forslagsstillers kommentar:

Et av fokusområdene i planarbeidet har vært å løse problemer i forbindelse med nettopp parkering, fremkommelighet og trafiksikkerhet. Det er i planforslaget regulert mindre parkeringsarealer i tilknytning til veger med bredde på 3 meter for å sikre et alternativ til dagens langsgående parkering langs gangvegene/kjørevegene. Videre er det regulert arealer for renovasjon i tilknytning til veger med bredde på over 5 meter. Når slike anlegg er etablert vil det innebære at renovasjonsbilen ikke lenger vil kjøre på de smale vegene i planområdet. Dette vil være av stor betydning for trafiksikkerheten i planområdet. Planforslaget legger videre til rette for å etablere garasjeanlegg med en mønehøyde på 6 meter for å sikre mulighet for å etablere garasjer med loftbod.

5. FORSLAGSSTILLERS VURDERING

Forslagsstiller er av den oppfatning av at planforslaget vil medføre positive konsekvenser for både beboere, Hadeland og Ringerike Avfallsselskap AS og Lunner kommune. Først og fremst vil planforslaget bidra til redusert kjøring med store kjøretøyer på de smaleste vegene i planområdet som følge av at renovasjon legges til veger med bredde over 5 meter. Videre vil det stedvis legges til rette for bredere grøfter enn i dag, økt lesbarhet som følge av en mer ryddig parkeringssituasjon og bedre utnyttelse av eksisterende parkeringsanlegg. Det legges også til rette for snødeponi, slik at situasjonen for både beboere og brøytemannskap blir mindre konfliktfylt. Dette er et viktig tiltak da kommunen opplyser om at dagens situasjon på vinterstid i planområdet er svært lite tilfredsstillende. Planforslaget legger også til rette for å etablere lekeplasser flere steder i planområdet. På denne måten vil boligområdet kunne tilby lek og rekreasjon for barn og unge i alle aldre.

Planforslaget sikrer mulighet for kjøring og parkering/etablering av biloppstillingsplass på egen eiendom, samt mulighet til å oppføre bod på maks 10 kvm, som ikke inngår i tomtens %-BYA. For enkelte tomter vil etablering av biloppstillingsplass innebære en betydelig reduksjon i eiendommens uteoppholdsareal, evt. betydelige terrengjusteringer m.m. For å sikre at eiendommer som ikke har anledning til å etablere biloppstillingsplass på egen eiendom også får anledning til å parkere nær boligen sin er det tilrettelagt for mindre parkeringsplasser der det er mulig i planområdet. Det vil for øvrig være opp til grunneier selv om det er ønskelig med parkeringsareal i stedet for hage der det ene vil gå på bekostning av det andre.

Planforslaget vil generelt danne grunnlag for felles retningslinjer for beboerne i området, og et felles styringsverktøy for kommunen i fremtidige byggesaker.

Det bør utredes hvorvidt innføring av enveiskjøring i deler av planområder kan bidra til økt trafiksikkerhet, eller om dette, mot sin hensikt, vil innebære økt trafikk gjennom området. Innføring av enveiskjøring vil flere steder innebære at frisktsoner over eiendommer kan reduseres betraktelig.

6. VEDLEGG

Vedlegg 1: Plankart
Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser
Vedlegg 3: ROS-analyse

7. KILDER

www.miljostatus.no

www.ngi.no

www.statensvegvesen.no

Lunner kommune

Gruakollen grendelag