

Lindås kommune
v/byggesaksavdelingen

deres ref.: 19/2712-19/29373

vår ref.:
Knarvik, Alverporten 19000

dato:
18.11.2019 Trondheim

Felt BS7 og BS8 i områdeplan Knarvik, g.nr / b.nr: 188/385, 137, 187, 283, 407.

Avvik fra områdeplan

§1.1/1.2/1.3/1.4 Formål, utnyttning og utforming

§§1.1, 1.2 og 1.3 viser til tabell angitt i §1.4 i forhold til formål, utnyttning, byggehøyder, byggegrenser og fasadelengder. Bestemmelsen angir krav til formål, utforming og utnyttelse av byggene i bl.a. felt BS7 og BS8. Tiltaket er i tråd med bestemmelsen med unntak av begrensningen om maks. 50m fasadelengde for begge felt.

Det er forståelig at kommunen ønsker å innføre bestemmelser for å begrense utstrakte døde og ensformige fasader av hensyn til å skape gode gaterom. Samtidig så er det en avveining mot hensiktsmessig utforming av bygg for å tilrettelegge for virksomheter som kan skape aktivitet i gaterommene.



Diagram for fasadelengder i tiltaket

Leietakere som ønsker å etablere seg i området har også konkrete krav og ønsker til utformingen samtidig som at utbygger har økonomiske rammer og betingelser for at utbyggingen skal være gjennomførbare. For at utbyggingen skal være mest mulig rasjonell og legge til rette for gjennomførbare prosjekter har det vært en nødvendighet å samle større forretningsvirksomheter i to bygg BS7 og BS8. Dette gir at byggene nødvendigvis får fasadelengder over 50m.

I tiltaket er den ønskede effekten av å angi bestemmelser for fasadelengde oppnådd mot gaterommene ved å bryte opp bebyggelsen i form av inntrekninger og varierende material- og fargebruk i fasadene.



Oversiktsperspektiv fra nord



Forlengelse av Kvassnesvegen mot øst



Forlengelse av Kvassnesvegen mot vest

§§4.5.1, 4.5.6 Aktive fasader og inngangsparti mot gater og byrom

§4.5.1 angir at nye bygg skal ha en bygningsstruktur som vender seg aktivt mot alle gater og byrom. §4.5.6 angir at det skal etableres minst én inngang hver 10-15m mot offentlige gater, gatetun og torg. Bestemmelsene overlapper hverandre til dels og er av generell karakter og omfatter all bebyggelse med sentrumsformål i områdeplanen.

I et overordnet perspektiv er bestemmelsen forståelig med en klar intensjon om å aktivisere sentrumsgatene, men på et slikt overordnet nivå er det vanskelig å ta høyde for stedsegne særforhold.



Diagram inngangspartier

For feltene BS7 og BS8 er stedets topografi, tiltenkte arealbruk og krav om aktive fasader og innganger mot Bruvegen, o_SKV8, i konflikt med det som vurderes som gjennomførbart. Bruvegen har en helning som gjør det lite rasjonelt å etablere noe særlig med inngangssoner mot gaten, da dette betinger at de tilgrensende arealene må ha dekker på varierende høyder.

I tiltaket er det derfor valgt å prioritere aktivisering av forlengelsen av Kvassnesvegen, da denne veggen har en mer hensiktsmessig helning i forhold til universell utforming og er en allerede etablert handlegate østover.

Samtidig er det av samme årsak lagt vekt på at det anvendes mest mulig glassfelt i fasaden mot Bruvegen for å bryte opp og gi inn- og utsyn der det ikke er hensiktsmessig å etablere inngangspartier.



Tiltakets fasade mot Bruvegen

På grunn av terrengforskjeller mellom forlengelsen av Kvassnesvegen og Lyngvegen er det også mulig å utnytte ytterligere en forretningsetasje i BS7 til å aktivisere gaterommet i Lyngvegen på lignende måte. På sikt forutsettes at også Lyngvegen gis samme tosidighet for aktivitet i gaterommet når arbeidene på E39 er slutført og oppføring av bygg i bestemmelsesområde #12 kan tillates. Det er også tilsvarende høydeforskjeller mellom forlengelsen av Kvassnesvegen og o_SKV10, der det i tiltaket legges en forretning i underetasje som får inngang fra o_SKV10.



Tiltakets fasade mot Lyngvegen

Av hensyn til aktivisering av Bruvegen legges inngangssoner til hjørnene av byggene mot Bruvegen, der det er samsvar mellom inngangsnivå og dekk høyde og det ligger godt til rette for en rasjonell helhetlig utforming av bygget.

§4.9.2 Bestemmelsesområde #12

Bestemmelsen regulerer en midlertidig bruk av området, som i realiteten båndlegger området på ubestemt tid.

«Føresegningsområde #12 kan nyttast til anleggs- og riggområder så lenge det er anleggsarbeid knytt til endring av E39 med sidevegar. Når anleggsarbeidet er ferdig, kan arealet nyttas til sentrumsfremål. Føresegnene om midlertidig anleggs- og riggområde ender når kommunen

har fått melding om at anlegget eller deler av dette er ferdigstilt og det deretter er gjort administrativt vedtak om opphør av den midlertidige reguleringa.»

Slik vi forstår det ønsker kommunen å sikre nødvendig areal til gjennomføring av vegarbeid på E39. Da bestemmelsen angir en midlertidig restriksjon for tillatt bruk uten gitt varighet eller forpliktende grunnverv er den særdeles vanskelig å forholde seg til og det kan stilles spørsmål til lovligheten av det som effektivt er å anse som båndlegging. Denne bestemmelsen burde nok vært delt i en bestemmelse om bruk av området (eller hensynssone for infrastruktur) og ett eget rekkefølgekrav. Den tiltenkte bruken av området som midlertidig parkering er etter vår vurdering uansett en rasjonell bruk av arealets regulerte midlertidighet og i tråd med formålet og kommunens hensikt med bestemmelsen. **Det vurderes derfor til at tiltaket som sådan ikke betinger behov for dispensasjon fra bestemmelsen.**

§4.9.3 Inngang fra o_SKV9 og o_SKV8

Bestemmelsen overlapper til dels §§ 4.5.1 og 4.5.6 i forhold til inngangssituasjoner fra o_SKV8 og o_SKV9 (Bruvegen og Kvassnesvegen) og det er forståelig at det er ønskelig med inngangssoner fra begge vegene. Men, som omtalt i forhold til de ovennevnte bestemmelsene, når det kommer til praktisk gjennomføring er det slik at Bruvegen har en ganske kraftig helning som vanskeliggjør tilrettelegging av inngangssituasjoner mot gaten. Kvassnesvegen har ikke like stort fall og er en mer naturlig gate å prioritere med tanke på inngangssituasjoner, både av praktiske årsaker og på grunn av at det er en naturlig forlengelse av eksisterende handlegate. Siden det i tiltaket legges innganger til hjørnene av byggene ansees bestemmelsen i seg selv som innfridd. **Det vurderes derfor til at tiltaket ikke betinger behov for dispensasjon fra bestemmelsen.**

§4.9.4 Felt BS8, Fasade mot o_SF5

Bestemmelsen angir at det ikke skal være sammenhengende fasade mot o_SF5. Da fasaden mot o_SF5 er eneste fasaden uten krav om aktiv fasade og innganger fra gateplan blir dette eneste fasaden der det ligger godt til rette for å anlegge rampe opp til uterom på tak av bebyggelsen. For å redusere rampens lengde er det valgt å begynne rampen ved o_SKV9 som er høyeste naturlige punkt på terreng i feltet. Etter prinsipp for universell utforming av rampen må denne ha en lengde på ca. 62m for å nå opp til toppen av taket. Dette utgjør ca. $\frac{3}{4}$ av byggets totale lengde mot o_SF5, noe som tilsier at det er vanskelig å unngå at fasaden blir sammenhengende.

Det kan stilles spørsmål til om en rampe som her egentlig burde være å regne som en faktisk fasade. Alternativet med utenpåhengte innretninger kan oppfylle samme funksjon uten å regnes som fasade og innehar langt færre kvaliteter i forhold til bokvalitet, god arkitektur, trivsel og lesbarhet. Vi mener derfor at i dette tilfellet bør hensynet til adkomst opp til utearealene veie tyngre enn bestemmelsen om maks. fasadelengde.



Rampen forbinder uteareal i BS8 med forlengelsen av Kvassnesvegen



Rampe sett fra nord



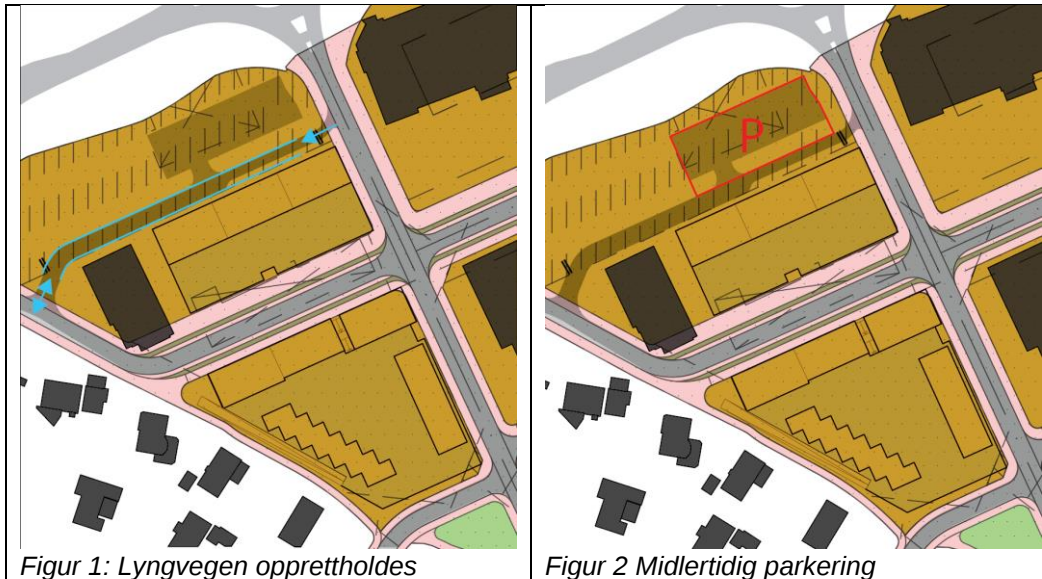
Rampe sett fra sør

Felt BS7, avkjørsler, logistikk, parkering og kjøremønster

Ref. plankart og planbestemmelse §§1.5, 4.9.2, og 9.2

Det må søkes dispensasjon fra følgende forhold:

- Avkjørsel fra o_SKV8. Se figur 1
- Avkjørsel fra o_SKV9. Se figur 1
- Adkomstgate Lyngveien opprettholdes. Se figur 1
- Midlertidig bakkeparkering innenfor Hensynsone #12 i felt BS7 inntil arealbruken er avklart. Se figur 2



Figur 1: Lyngvegen opprettholdes

Figur 2 Midlertidig parkering

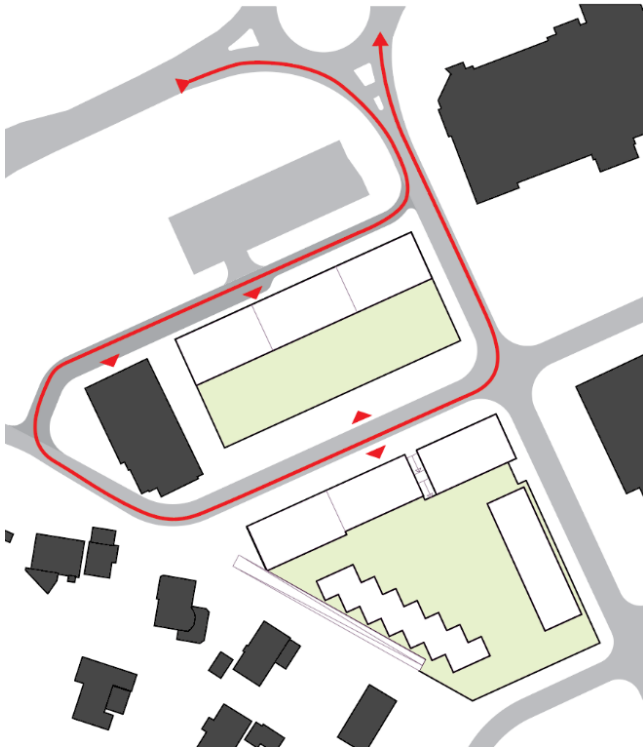
Adkomst

Feltet BS7 har en betydelig helning fra nord til sør som gir en terrengforskjell mellom Lyngvegen og Kvassnesvegen på ca. 4m. Denne forskjellen medfører behov for adkomst på forskjellige høyder og det er derfor tilrådelig å opprettholde Lyngvegen som adkomstvei for høyereliggende bebyggelse. Siden det på grunn av fragmentert eiendomsstruktur i feltet og båndlegging av arealene nord for Lyngvegen ikke er mulig å utvikle hele feltet samtidig, er det nødvendig å vurdere utviklingen av feltet trinnvis. Bebyggelsen i feltet sør for Lyngvegen får adkomst fra forlengelsen av Kvassnesvegen, og er således uproblematisk å utvikle som første byggetrinn.



Diagram over utbyggingsrekkefølge

For at det i det heletatt skal være mulig å utvikle neste byggetrinn er man avhengig av at adkomst til byggene sikres allerede nå. På grunn av terrengforskjellene mellom Lyngvegen og forlengelsen av Kvassnesvegen er det ikke mulig å sikre adkomst til neste byggetrinn fra forlengelsen av Kvassnesvegen, og det vil heller ikke være mulig for disse eiendommene å få adkomst fra nord da dette arealet grenser opp mot E39. Dette gir at det kun er adkomst fra øst og vest som er reelle alternativ. Siden Lyngvegen allerede er etablert i grensen mot bestemmelsesområde #12, virker det mest fornuftig om denne gaten opprettholdes som adkomstgate til eiendommene mot E39.



Lyngvegen har i dag riktignok en noe uoversiktlig avkjørselssituasjon på grunn av helning både i Bruvegen og i Lyngvegen, så tiltaket forutsetter og at vegen utbedres med tanke på sikt, helning og tillatte kjørebegivelser. Både av hensikt til inngangspartier og etasjehøyder heves vegen opp til kote +35m langs mesteparten av byggets fasade med et svakt fall mot vest for å treffe på eksisterende terreng på naboeiendom.

Av hensyn til logistikk for varelevering, der det er ønskelig å unngå behov for snuplass og rygging i kjøreveg, er det ideelt om avkjørselen i Bruvegen opprettholdes og kjøretøyene kan kjøre i en sløyfe rundt tiltaket og kommer ut på Bruvegen igjen fra forlengelsen av Kvassnesvegen.

Diagram kjøremønster for varelevering

Så lenge Lyngvegen opprettholdes som adkomstgate og har toveis adkomst fra o_SKV9 i vest, er behovet for adkomst direkte fra Bruvegen relativt lite utover varelevering. Med tanke på at hovedandelen av varelevering kommer fra E39, legges det i tiltaket derfor opp til at avkjørselen fra Bruvegen utformes som enveiskjørt avkjørsel, høyre-av. En slik utforming begrenser i stor grad kødannelse i avkjørselen som kan forårsake tilbakeblokkering til kryss på E39.

Dette bør utredes i kapasitetsanalyse av avkjørselen.



Oversiktsperspektiv fra nord med tosidig bebyggelse langs Lyngveien