

Alver kommune  
v/byggesaksavdelingen

deres ref.: 19/2712-19/29373

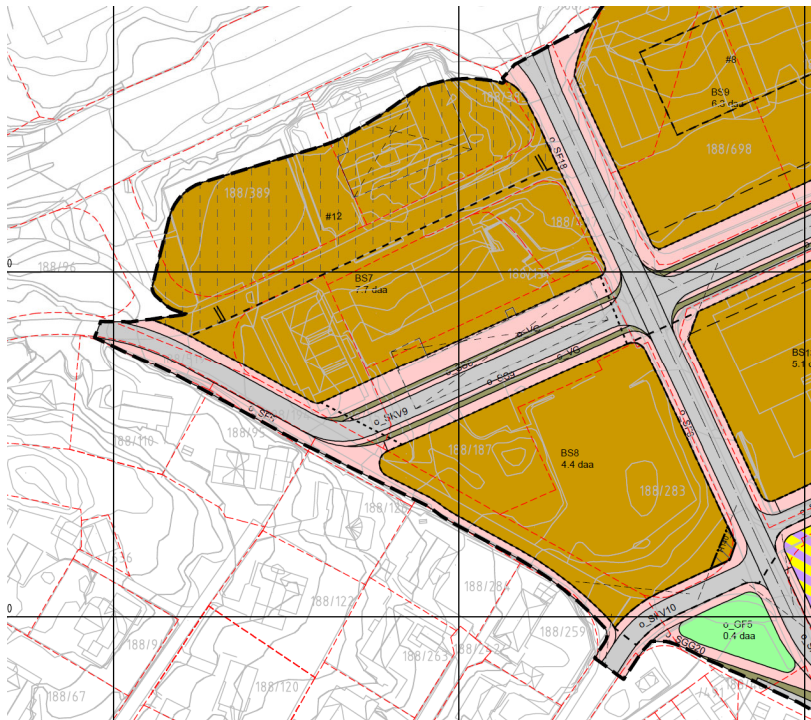
vår ref.:  
Knarvik, Alverporten 19000

dato:  
15.04.2020 Trondheim

## SØKNAD OM DISPENSASJON FRA OMRÅDEPLAN FOR KNARVIK SENTRUM - Prinsipielle avvik, felt BS7 og BS8, g.nr / b.nr: 188/385, 137, 187, 283, 407.

Arc Arkitekter jobber for tiden med byggeprosjekt for Alverporten AS på eiendommene gnr./bnr. 188/385, 137, 187, 283 og 407 som utgjør en stor andel av felt BS7, hele felt BS8 og en del tilliggende samferdselsanlegg i gjeldende områdeplan for Knarvik sentrum, vedtatt 18.06.2015.

I forbindelse med dette arbeidet er det avdekket flere avvik som betinger dispensasjon fra planens bestemmelser med tanke på utforming, men også forhold av mer overordnet prinsipiell karakter som betinger politisk behandling av dispensasjon (jfr. §2.3.3., 2. ledd). Siden det ikke vil være mulig å gi dispensasjon for de mindre avvikene som går på utforming uten å gi dispensasjon for de prinsipielle forholdene, er det ønskelig å først avklare dispensasjon fra de prinsipielle forholdene i saken.



Utsnitt områdeplan for Knarvik sentrum

Det søkes derfor nå kun dispensasjon fra følgende bestemmelser og formål i plankartet:

- §2.1.1 Krav om detaljregulering
- Stenging av Lyngvegen som markert med juridisk punkt for «Stenging av avkjørsel» ved østre og vestre formålsgrense for felt BS7 i plankartet.

Etter PBL §19-2 kan ikke dispensasjon gis dersom hensynet bak bestemmelse vesentlig tilsesettes og fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulemperne i en samlet vurdering.

De to forholdene det søkes dispensasjon for vurderes derfor individuelt videre i denne søknaden.

#### a. §2.1.1 Krav om detaljregulering

Bestemmelsen angir at for tiltak som ikke er i samsvar med områdeplanens illustrasjonsplan og kvalitetsprogram skal det utarbeides detaljreguleringsplan. Illustrasjonsplanens og kvalitetsprogrammets juridiske rammer er videre utdypet i §2.2 og §2.3.

Tiltaket er i tråd med illustrasjonsplanen etter §2.2, men det er enkelte avvik fra rammene som angis i kvalitetsprogrammet etter §2.3. Avvikene kommer i stor grad i forbindelse med områdeplanens bestemmelser ang. utforming av bebyggelsen, som vil utredes i forbindelse med senere søknad om rammetillatelse for disse.

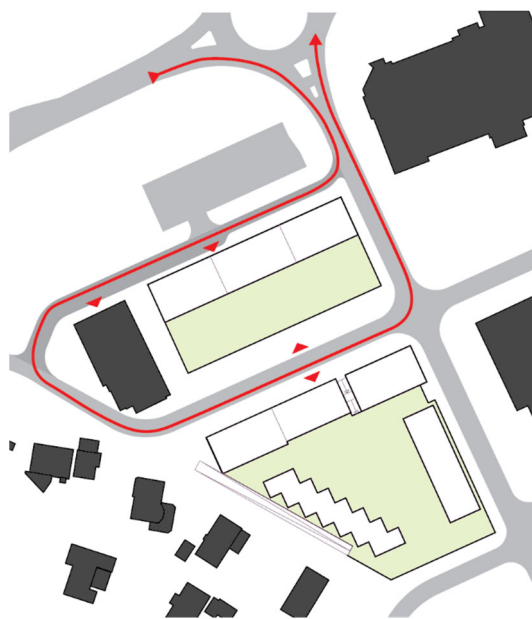
Vi vurderer derimot at intensjonene i kvalitetsprogrammet med tanke på arkitektonisk kvalitet, aktivisering av offentlige gaterom, universell utforming, fokus på myke trafikanter og grønne kvaliteter i uteareal ivaretas med tiltaket.

Hensynet bak bestemmelsen er å tilstrekkelig sikre et helhetlig grunnlag for beslutning om hvilke tiltak som kan tillates. Områdeplanen som ligger til grunn for eiendommene er særdeles omfattende og detaljert, langt utover det som er normalt for en områdeplan, og med en detaljgrad forbundet med detaljreguleringsplaner. Da det omsøkte tiltaket i hovedsak er i tråd med intensjonene i områdeplanen, derunder også illustrasjonsplanen og kvalitetsprogrammet, vurderes ikke hensynet som vesentlig tilsidesatt for det omsøkte tiltaket. Noe som også understøttes av at andre byggeprosjekter med lignende avvik innenfor områdeplanen heller ikke er pålagt detaljregulering.

Fordelene ved å gi dispensasjon er at de kvalitetene som områdeplanen har til hensikt å etablere for eiendommene kan gjennomføres tidligere, og en unngår unødvendig tids- og ressursbruk på å utrede en detaljreguleringsplan som i hovedsak forventes å gi de samme rammene for utbygging som de rammene som allerede ligger i områdeplanen. Ulempene med å gi dispensasjon er at det kan være tema som ikke er belyst i områdeplanen som oversees, men som nevnt over er områdeplanen så detaljert at denne risikoen i denne saken er meget lav. Fordelene ved å gi dispensasjon fra plankravet vurderes derfor til å være klart større enn ulempene for det omsøkte tiltaket.

#### b. Stenging av Lyngvegen som markert med juridisk punkt for «Stenging av avkjørsel» ved østre og vestre formålsgrense for felt BS7.

Hverken planbestemmelsene, planbeskrivelsen eller kvalitetsprogrammet for områdeplanen angir noen årsak til hvorfor det er ønskelig at Lyngvegen stenges. Det antas derfor at stengingen henger sammen med mulighetsstudiet som ligger til grunn for illustrasjonsplanen, båndlegging av bestemmelsesområde #12 i BS7 i forbindelse med utbygging av E39 og trafikksikkerhet og kapasitet i kryss med Bruvegen.



Områdeplanen legger opp til en bruk og utforming som samsvarer med bebyggelsen vist i illustrasjonsplanen, og selv om den illustrerte bebyggelsen ikke er juridisk bindende etter §2.2 er planen i stor grad tilpasset en utbygging som illustrert ved hjelp av bestemmelser og vegføring. Da bebyggelsen i illustrasjonsplanen er av mer generell karakter, er det i den mer detaljerte prosjekteringen av tiltaket avdekket andre muligheter som vurderes mer hensiktsmessig i tråd med områdeplanens intensjoner med tanke på bruk av feltene på kort og lang sikt.

Høydeforskjellen mellom Lyngvegen og forlengelsen av Kvassnesvegen i BS7 er ideell til å utnytte mulighet for trinnfri inngang fra gateplan i to etasjer og gjør sokkelen godt egnet til forretningsvirksomhet over 2 plan. Denne bruken forutsetter derimot at Lyngvegen opprettholdes som adkomstgate for bebyggelsen i BS7 og da spesielt med tanke på varelevering i det øvre planet. Dette gir et meget rasjonelt kjøremønster for varelevering til øvrige forretninger i begge feltene (se diagram til venstre).

Høydeforskjellen utnyttes i tiltaket for å forenkle direkte innkjøring til parkeringskjeller uten behov for ramper helt sør i BS8 som tilknyttes kjeller under forlengelsen av Kvassnesvegen og BS7. Dette gir at det er begrenset med trafikk til boliger og forretninger ellers i BS7 og BS8 som har behov for å benytte Lyngvegen til adkomst. Det legges opp til at denne parkeringskjelleren i fremtiden skal kunne utvides nordover og forbindes med fremtidig bebyggelse på det båndlagte arealet (#12).



Oversiktsperspektiv fra nord

Lyngvegen er pr. i dag uheldig utformet med tanke på trafikkavvikling og -sikkerhet i avkjørsel fra Bruvegen på grunn av helning i begge gatene. For å opprettholde gaten som adkomstsgate er det behov for avbøtende tiltak. I det omsøkte tiltaket foreslås det at helning på Lyngvegen jevnes ut. Dette er også hensiktsmessig for bruk av gaten med tanke på inngangssituasjonen for bygget. I tillegg foreslås det at krysset begrenses til kun høyre-av for å begrense potensielle konflikter med kryssende trafikk og fotgjengere. Av hensyn til hvordan tiltaket påvirker trafikken på det overordnede vegnettet er det utarbeidet en fagkyndig trafikkanalyse utført av Asplan Viak, vedlagt søknaden. Analysen viser at trafikkavviklingen i krysset er uproblematisk og at faren for tilbakeblokkering ut på E39 er innenfor akseptable rammer samt at det foreslåtte kjøremønstret er å foretrekke fremfor det som er regulert i områdeplanen.

Del av eiendommen som er bundet av bestemmelsesområde #12 kan også midlertidig benyttes til bakkeparkering, da dette er en bruk som lett kan opphøre dersom arealene senere skulle være nødvendige for vegarbeidene. Selve Lyngvegen er også innenfor dette bestemmelsesområdet, men siden også anleggstrafikk har behov for vegadkomst ansees ikke bruken som i konflikt med båndleggingen.

Da utbyggingen av E39 er p.d.d. usikker med tanke på når, og om, arbeidene vil ha behov for å benytte seg av det båndlagte arealet i BS7. Denne typen usikkerhet gjør det vanskelig å utvikle feltet da fremtidig felt også vil ha behov for adkomst. Hadde feltet hatt mulighet for direkteadkomst fra nord ville dette vært uproblematisk for prosjekteringen av det omsøkte tiltaket, men siden feltet henvender seg mot E39 i nord virker dette lite hensiktsmessig og urealistisk. Det vurderes derfor som særdeles viktig at Lyngvegen opprettholdes til tross for båndleggingen.

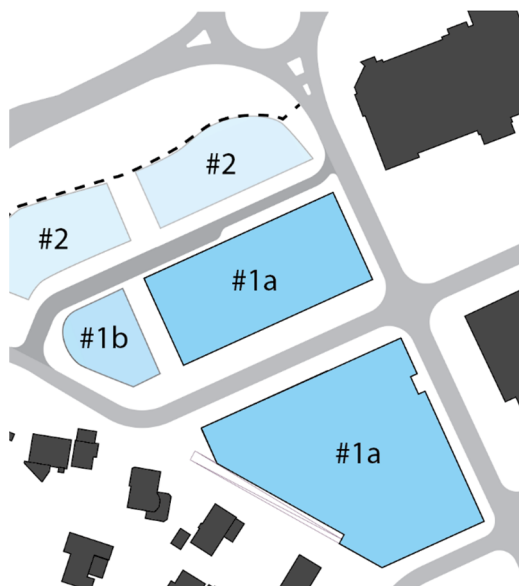


Diagram utbyggingsrekkefølge

Områdeplanen legger dermed indirekte opp til en todelt utbygging der trinn 2 først kan påbegynnes når arbeidene på E39 opphører eller det ikke lenger er behov for det båndlagte arealet.

Ved å opprettholde Lyngvegen som adkomstveg frigjøres avhengigheten mellom de to byggetrinnene. Med innkjøring til parkeringskjeller i BS8 vil det være lite trafikk i gaten, der det omsøkte tiltaket legger opp til aktive fasader med inngang til forretninger og boliger. Dette gir mulighet for at også Lyngvegen kan bli en god byggate med tosidige aktive fasader når trinn 2 gjennomføres.

Etter vår erfaring vil opprettholding av Lyngvegen også bidra til å gjøre utbygging av trinn 2 meget attraktiv for næringsformål, slik at det virker sannsynlig at trinn 2 gjennomføres så snart muligheten er til stede og at gaterommet faktisk får byggatekvaliteter.



Oversiktsperspektiv fra nord som viser mulig fremtidig utbygging

Som nevnt er det vanskelig å anslå årsaken til at Lyngvegen ønskes stengt i områdeplanen, og det er derfor vanskelig å med sikkerhet vurdere hvorvidt hensynet bak bestemmelsen på noen måte blir vesentlig tilsidesatt ved å gi dispensasjon for tiltaket. Dersom antakelsene om at stengingen er regulert på bakgrunn av trafiksikkerhet, -kapasitet og arealbehov for utbygging av E39 vurderes ikke den tiltenkte bruken av gaten til å sette dette hensynet vesentlig til side.

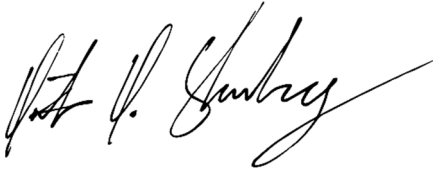
Fordelene ved å gi dispensasjon er utdypet over, men summeres kort med følgende:

- Bedre forutsetninger for etablering av næringsvirksomheter, mtp. virksomheter over to etasjer og logistikk
- Bedre forutsetninger for trinnvis utbygging av feltet når arbeidene på E39 opphører eller behovet for det båndlagte arealet (#12) i BS7 bortfaller.

Siden den omsøkte bruken ikke vurderes til å være i konflikt med antatt ønsket bruk av det båndlagte arealet (#12) i BS7, samt at trafikkanalysen ikke viser vesentlige konsekvenser for overordnet vegnett vurderes det til at tiltaket ikke medfører nevneverdige ulemper.

Fordelene ved å gi dispensasjon fra angitt stenging i plankartet vurderes derfor til å være klart større enn ulempene for det omsøkte tiltaket.

For  
Arc Arkitekter AS



Håkon Hasslan Skarshaug  
Arkitekt MNAL