

FAKTAARK.

Høring av forslag til endring av reguleringsplan i Ås kommune

Uttalelser sendes til fagkyndig hos Urba AS eller:

Ås kommune
Plan og utvikling
Pb 195
1431 Ås
E-post: post@as.kommune.no

Undertegnede tiltakshaver ønsker å informere om sine ønsker for endringer i reguleringsplan for Sjøskogenveien 2 og ber om deres uttalelse til forslaget:

1. Ansvarlige

Forslagsstiller / Tiltakshaver	
Firma	Vinterbro Utvikling AS
Organisasjonsnummer	993 475 122
Adresse	Gladengveien 2
Postnummer	0661 Oslo
Poststed	c/o Rema Etablering Norge AS Pbox 6428 Etterstad, 0605 Oslo
Telefonnummer	90063997
E-post	vidar.solvskudt@rema.no /stig@draupner.com
Kontaktperson for prosjektet hos forslagsstiller	Vidar Sølvsrudt og Stig Ø. Kvarsnes
Fakturaadresse	c/o Rema Etablering Norge AS, Postboks 6428 Etterstad 0605 OSLO

Fagkyndig	
Firma	Urba AS
Organisasjonsnummer	912180921
Adresse	Åsengata 9
Postnummer	0480
Poststed	Oslo
Telefonnummer	97121514
E-post	anne@urbanagent.no
Kontaktperson for prosjektet hos fagkyndig	Anne Wodstrup

2. Innledende informasjon om forslaget

Eiendomsopplysninger	
Gnr./Bnr.:	108/478
Adresse:	Sjøskogveien 2
Hjemmelshaver(e):	Vinterbro utvikling AS
Bakgrunn for og hensikt med prosjektet	Tomten er regulert til formål Forretning / tjenesteyting. Rema 1000 ønsker å etablere butikk på tomten Planinitiativets hensikt er derfor å øke antall p-plasser fra 18 til 45

3. Planstatus og rammebetingelser

Overordnede planer og føringer	
Hvilke overordnede planer gjelder for planområdet, hvilke føringer gir de, og i hvilken grad følger prosjektet opp disse føringene?	<p>Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus 2015</p> <p>Felles mål</p> <p>Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.</p> <p>Utbyggingsmønsteret skal være arealeffektivt basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur.</p> <p>Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport.</p> <p>Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i tillegg felles mål om å halvere klima-utslippene innen 2030. Både Stortingets klimaforlik og Oslopakke 3 har som mål at persontransportveksten i området skal tas med kollektivtransport, gang og sykkel. Det vil bidra til å opprettholde tilgjengelighet og mobilitet også for dem som har behov for å bruke bil.</p> <p>Regionale byer skal ta en høy andel av veksten og få en sterkere rolle i regionen. Større arbeidsplassintensive virksomheter må være tilgjengelige med kollektivtransport fra hele regionen, og skal legges til sentrumsområdene og i utpekte områder der kollektivtilgjengeligheten skal bedres. Det er pekt ut særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling på Romerike og i Follo. Større arbeidsplasskonsentrasjoner her kan bl.a. bidra til bedre utnytting av transportsystemet inn og ut av Oslo og bedre tverr-gående kollektivtilbud i delregionene. Her må det skje en langsiktig og samordnet satsning fra alle aktørene som inkluderer kollektivtiltak, arealplanlegging og samhandling med næringslivet.</p> <p>Det prioriteres noen lokale byer og tettsteder der befolkningsvekst kan gi kundegrnlag for bredt handels- og tjenestetilbud, kollektivtransport som er god nok til å bli et naturlig førstevalg, og at innbyggerne kan gå og sykle til arbeidsplasser, fritids- aktiviteter og andre daglige gjøremål. Minst ett sted i hver kommune er prioritert, og kollektivforbindelsene fra disse stedene og inn mot de regionale byene skal styrkes i takt med at stedene vokser.</p>

Utenfor prioriterte vekstområder skal det kunne legges til rette for noe utbygging / vedlikeholdsvekst for å opprettholde stabile bomiljø.

Slik påvirkes planinitiativet:

Ås er en regional by, med regionale områder for arbeidsplassintensiv virksomhet. Ås ligger også innenfor område for økt by- og næringsutvikling. Satsingen vil bety fortsatt økt boligbygging i Ås kommune, der Sjøskogen og Togrenda vil inngå. Lokale tettsteder skal prioriteres, slik at innbyggerne kan gå å sykle til arbeidsplasser, fritidsaktiviteter og andre daglige gjøremål. Å handle dagligvarer i nærmiljø er et tiltak som bidrar til å opprettholde et stabilt bomiljø.

Arealbruk – strategi

KONSENTRERE HOVEDDELEN AV VEKSTEN I BOLIGER OG ARBEIDSPLASSE TIL PRIORITERTE VEKSTOMRÅDER

R3

Bolig- og arbeidsplassvekst i prioriterte vekstområder:

Konsentrert vekst til noen prioriterte byer og tettsteder er av stor betydning for å utvikle mer sammensatte og innholdsrike steder med attraksjonskraft. Særlig i spredtbygde deler av Akershus er det viktig å bygge opp tilstrekkelig kundegrunnlag. Flere boliger og et bredt utvalg av arbeidsplasser og handels-, tjeneste- og fritidstilbud vil gjøre at flere kan gå og sykle til daglige gjøremål, og gi grunnlag for bedre kollektivtilbud.

Lokalisering av alle typer arbeidsplasser, handle og tjenester bør skje etter prinsippet om rett virksomhet på rett sted.

OPPRETHOLDE GODE OG STABILE BOMILJØ UTENFOR DE PRIORITERTE VEKSTOMRÅDENE

R4

Utvikling utenfor prioriterte vekstområder

Det forventes at utvikling utenfor prioriterte vekstområder begrenses til det som er tilstrekkelig for å sikre gode og stabile bomiljø, og skjer innenfor rammene av dimensjoneringsgrunnlag for vekst som er beskrevet i R3. Utvikling utenfor prioriterte vekstområder bør skje innenfor allerede etablerte byggeområder, og det bør også her legges til rette for en utvikling som bygger opp under kollektivtransport og bruk av sykkel og gange.

LOKALISERING AV ALLE TYPER ARBEIDSPLASSE, HANDEL OG TJENESTER BØR SKJE ETTER PRINSIPPET OM RETT VIRKSOMHET PÅ RETT STED

Rett lokalisering av arbeidsplasser bidrar til redusert vekst i transportarbeid, effektiv arealbruk, styrking av de prioriterte vekstområdene, god utnyttelse av kollektivtransporten og at virksomheter med behov for rimelige arealer og nærhet til hovedtransportnettene lokaliseres utenfor tettbebyggelsen.

Arbeidsplassintensive virksomheter har høy tetthet av arbeidsplasser eller mange besøkende/kunder. Kontorbedrifter, offentlig forvaltning, handel og service er arbeidsplassintensive virksomheter.

Varehandelen bygger opp under byenes og tettstedenes sentra.

Varehandel og andre relaterte servicetilbud er en viktig driver for å skape levende og attraktive byer og tettsteder. Hensiktsmessig lokalisering av varehandelstilbudet kan bidra til at en størst mulig andel av befolkningen kan utføre sine innkjøp i eget nærområde, og dermed redusere behovet for lange handelsreiser. Regional plan for handel, service og senterstruktur i Akershus må bygge opp om de prioriterte vekstområdene ved at lokalisering av varehandel bidrar til ønsket utviklingsretning og ønsket sentrumsutvikling *. For områder utenfor prioriterte vekstområder bør omfanget av handelstilbudet tilpasses lokale forhold, og ikke baseres på et regionalt eller delregionalt kundegrunnlag.

R10 Rett virksomhet på rett sted

Alle kommunene skal kunne legge til rette for næringsutvikling med utgangspunkt i sine fortrinn. Lokalisering av alle typer arbeidsplasser skal følge prinsippene i regional plan om rett virksomhet på rett sted.

Disse er:

Virksomheter med allsidig virksomhetsgrad bør ligge integrert i bystrukturen, ha middels kollektivtilgjengelighet, middels parkeringsdekning for bil, og høy parkeringsdekning for sykkel. Allsidig virksomhetsgrad er en mellomkategori for virksomheter med middels arealbehov og middels tetthet av ansatte eller antall besøkende/ kunder. Håndverksbedrifter og andre kombinasjoner av lager og kontor er eksempler på virksomheter med allsidig virksomhetsgrad.

Parkering

Tilgang og pris på parkeringsplasser er med på å bestemme mengden av biltrafikk, og dermed fremkommeligheten på veiene. En restriktiv parkerings- politikk kan innebære en bevisst knapphet på parkeringsplasser, samt bruk av avgifter.. Begrensninger på parkeringsplasser i byer og tettsteder i Akershus kan være ønskelig for å utvikle tettere og mer urbane steder der verdifulle sentrumsarealer ikke brukes til langtidsparkering. Korttidsparkering bør prioriteres i sentrumsområdene, for at sentrum skal være tilgjengelig for de som handler og/eller har kortvarige ærend. Parkeringsavgifter er et effektivt virkemiddel for å sørge for nødvendig hyppig utskiftning i parkeringen og har generell aksept i befolkningen.

Parkeringsregulering hører til de virkemidler kommunene kan ta i bruk ved tilrettelegging for nærings- og boligutvikling. Ulik parkeringspolitikk mellom kommuner og ulike deler av samme kommune, kan innebære konkurransevridninger mot områder med gode muligheter for parkering. Restriktive parkeringsnormer jevnt over, for f.eks.

arbeidsplassintensive virksomheter, vil derimot stimulere til lokalisering av kollektivknutepunkt, der kollektivtilbudet er godt.

For å nå målene om nullvekst i biltrafikken, og konsentrere veksten til prioriterte vekstområder, er det nødvendig å samkjøre parkeringspolitikken for sammenlignbare områder. Det betyr ikke at parkeringsbestemmelsene skal være de samme over alt, men at parkeringspolitikk for normer og avgifter samordnes slik at de henger sammen. I første omgang bør del-regionene arbeide for en slik samordning, på bakgrunn av et felles regionalt kunnskapsgrunnlag som Akershus fylkeskommune utarbeider*.

Gangavstand

Arealbruk er det viktigste virkemiddelet vi har for å minske behovet for bil og gi flest mulig muligheten til å gå og sykle til daglige gjøremål.

Gange og sykling er de klart mest miljøvennlige, koster minst, og gir aktive innbyggere med god folkehelse.

Akseptabel gangavstand er situasjonsavhengig, og varierer etter omgivelser, hvem som går (bl.a. alder), og hva som er formålet med turen. Vi aksepterer lengre gangavstand i tettbygde byområder med variert aktivitet og god tilrettelegging, og i omgivelser med høy kvalitet. Vi aksepterer lenger gang-avstand fra bolig til kollektivtilbud enn fra kollektivtilbud til arbeidsplass, og til et godt kollektivtilbud enn til et mindre godt. På handletur o.l. er akseptabel gangavstand relativt kort. 1 km brukes ofte som definisjon på gangavstand i arealplanlegging. En gjennomgang av forskning på feltet gjort i Nasjonal gåstrategi 14, viser at det er akseptabelt å gå 5 til 10 minutter til målpunkter i et nærområde og til en holdeplass for kollektivtransport. Dette tilsvarer ca. 1 km, avhengig av gangfarten. Er reiseavstanden over 1 km, velger flere å kjøre bil fremfor å gå.

Slik påvirkes planinitiativet:

Bolig og arbeidsplasser skal etableres i prioriterte vekstområder. Ås er et slikt prioritert område. God utvikling av boligområder, i vekstzone eller ikke, krever at rett virksomhet lokaliserer på rett sted. Målsettingen er å sikre et godt nok hverdags-tilbud av tjenester i bo-området og dermed redusere behovet for bilkjøring.

Togrenda og Sjøskogen er to boligområder med gangavstand på under 1 km til planområdet. En dagligvarehandel på denne tomten er rett virksomhet på rett sted. Tilbudet kan styrke bomiljøets kvaliteter uten å øke bilbruk i området.

Alle kommunene skal kunne legge til rette for næringsutvikling med utgangspunkt i sine fortrinn. Det er strategisk riktig å etablere en dagligvarebutikk med gang-sykkelavstand fra boligområdet Togrenda og Sjøskogen.

Dette stedet mangler et lokalt forankret handelstilbud.

Tomtens plassering i forhold til Nesset veien gir godt grunnlag for virksomhet av denne typen. Boligområdet har i

dag et begrenset kundegrunnlag for en butikk av denne størrelsen. Kundegrunnlaget må inkludere de som pendler til og fra jobb forbi tomten. For nærområdet betyr dette at tilbudt tjeneste i kvalitet overgår det man normalt kan tilby i et boområde av denne størrelsen.

Erfaring viser at 18 plasser ikke er tilstrekkelig antall p-plasser for forretning i dette området. Parkeringsplassen vil ofte være full. Så lenge det finnes andre dagligvarebutikker innen kjøreavstand (her 4-5 km) med god parkeringsdekning og ledige p-plasser vil en butikk med dårlig parkeringsdekning bli valgt bort. Vår trafikkanalyse viser at en dagligvarebutikk med 18 parkerings plasser kan medføre økt trafikkarbeid i området, fordi parkeringsplassen «alltid» er full.

Planinitiativet foreslår 45 parkeringsplasser på tomten. Vår vurdering og konklusjon er at en flytting av REMA fra senteret til en nabotomt, og med 45 p-plasser, ikke vil medføre økt trafikk i forhold til i dag. Snarere vil 45 plasser kunne være en større begrensning enn dagens tilgang til senterets 1350 plasser. Trafikkanalysen viser at en økning fra 18 til 45 plasser ikke medfører økt trafikk til denne butikken, på dette stedet.

Kommuneplanen 2022-2034

PLANBESKRIVELSE

Høringsforslag etter kommunestyrets vedtak 20.10.2021 er lagt til grunn for planinitiativet.

§ 3.1 Dokumentasjonskrav

I alle forslag til reguleringsplaner og i alle byggesøknader etter pbl. § 20-1 og 20-2 skal det redegjøres for hvordan universell utforming er ivaretatt.

§ 5.3 Avgrensning etter type tiltak

Ås kommune kan inngå utbyggingsavtale der utbygging i henhold til vedtatt reguleringsplan med tilhørende bestemmelser forutsetter bygging eller oppgradering av offentlige anlegg. Med offentlige anlegg menes teknisk og blågrønn infrastruktur som er vist som offentlig regulerte formål i reguleringsplan og/eller som følger av bestemmelser til planen.

§ 5.4 Avtalens innhold

Innholdet i en utbyggingsavtale kan omfatte alle typer tiltak som loven gir adgang til etter pbl. § 17-3:

§ 5.5 Hovedprinsipp for kostnadsfordeling

Som hovedregel skal utbyggerne innenfor et utbyggingsområde selv bære alle kostnader med tilrettelegging av nødvendig teknisk og blågrønn infrastruktur.

Avtalen kan uansett gjelde forskuttering av kommunale tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av reguleringsplan.

§ 6.3 Samfunnsservice og teknisk infrastruktur

Ved ny bebyggelse skal nødvendig samfunnsservice og teknisk infrastruktur opparbeides eller sikres opparbeidet før igangsettingstillatelse gis.

§ 7.1 Vann og avløp (VA)

(pbl. §§ 11-9 nr. 3 og nr. 8, 18-1 annet ledd og 30-6)

Bygninger, konstruksjoner, anlegg og vesentlig terrenginngrep kan ikke plasseres eller gjennomføres nærmere enn 4 meter til kommunale vann- og avløpsledninger.

Forslag til reguleringsplan skal inneholde rammeplan for vann og avløp. Rammeplanen skal vise prinsippløsning for vann, avløp og overvann i området samt sammenheng med eksisterende system.

§ 7.2 Overvann, bekker og flom

Overvann skal håndteres lokalt og åpent. Vannets naturlige kretsløp skal opprettholdes og naturens evne til selvrensing skal utnyttes. Det kan skje ved infiltrasjon og fordrøyning i grunnen, ved åpne vannveier, utslipp til resipient eller andre måter som utnytter vannet som ressurs.

.....

I reguleringsplaner og byggesøknader skal det utføres ROS-analyse som redegjør for at avrenningen og avrenningshastigheten ikke øker som følge av tiltaket.

§ 7.3 Avfallshåndtering

Avfallshåndtering skal fortrinnsvis skje ved nedgravde løsninger ved større utbygginger.

§ 7.4 Fjernvarme

(pbl. §§ 11-9 nr. 3 og 27-5)

Nybygg, påbygg, tilbygg og hovedombygging med samlet areal over 1000 m² BRA innenfor konsesjonsområdet, skal tilknyttes fjernvarmeanlegg.

§ 8.1 Parkering

Det skal avsettes parkeringsplasser for bil og sykkel etter følgende tabell og prinsipper:

Kontor, forretning og service : beregnes per 100 m² BRA

Sone 3 - Utenfor utbyggings-områdene :

BIL Maks 0,8

SYKKEL 3

5 % av parkeringsplassene, men minimum 1 plass og maksimalt 10 plasser, skal avsettes til parkering for dem med nedsatt funksjonsevne. Parkeringsanlegg for sykkel og HC-kjøretøy skal være lett tilgjengelig fra inngangspartier, hovedsakelig i kortere avstand fra inngangspartier enn bilparkering.

Minimum 10 % av plassene for sykkelparkering skal dimensjoneres for lastesykkel/familiesykkel. Det skal legges til rette for lading av el-sykkel på 10 % av sykkelparkeringsplassene.

Minimum 50 % av sykkelparkeringen skal være under tak. Alle sykkelparkerings-plasser skal ha mulighet for tyverisikring.

§ 8.2 Fremkommelighet

I alle reguleringsplaner og byggesøknader skal det legges vekt på god fremkommelighet for gående og syklende. I reguleringsplaner og byggesøknader for etablering av næringsvirksomhet skal trafikksikker og effektiv varelevering sikres. Varelevering skal fortrinnsvis skje på egen grunn, og krysningspunkter med syklende og gående skal unngås. I forslag til reguleringsplaner og byggesøknader skal det redegjøres for:

- a. Hvordan trafikksikkerhet og fremkommelighet ivaretas.
- b. Hvordan transportbehovet håndteres og hvilke tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

§ 10.1 Generelle regler

Det kan kreves utarbeidet samlet skiltplan for bygninger og områder. Det tillates ett fasadeskilt og ett uthengsskilt per virksomhet.

§10.2 Belysning

Det kan kreves utarbeidet en lysplan for utendørsbelysning i forslag til reguleringsplan.

§ 11.1 Støy

Alle tiltak skal planlegges slik at støyforholdene innendørs og utendørs tilfredsstillende kravene i T-1442 tabell 3. I anleggsperioden skal støyen ikke overstige grenseverdiene i T-1442 tabell 4, 5 og 6.

§ 11.2 Luftkvalitet

Alle tiltak skal planlegges slik at luftkvaliteten innendørs og utendørs blir tilfredsstillende.

§ 11.5 Klima og energi

Forslag til reguleringsplaner og byggesøknader skal redegjøre for:

- a. Tiltak som reduserer energibruk.
- b. Tiltak som reduserer klimagassutslipp og avfall i anleggsperioden.
- c. Valg av energiløsninger og byggematerialer basert på et klimagassregnskap.
- d. Mikroklimatiske forhold (sol, skygge, vind, snø).

§ 12.1 Kvikkleire

Det skal foreligge geoteknisk fagkyndig vurdering før behandling av byggesøknad etter pbl. § 20-1 på steder som ligger under marin grense (200 moh.) og hvor forholdene på stedet tilsier det. Kommunen kan pålegge tiltakshaver å gjennomføre grunnundersøkelser om nødvendig.

§ 13 Masseforvaltning

(pbl. § 11-9 nr. 5, nr. 6 og nr. 8)

Det skal søkes å oppnå massebalanse ved nye utbygginger. Det skal redegjøres for dette i forslag til reguleringsplan og i byggesøknader der det er relevant.

§ 15.1 Estetiske krav til bebyggelse og anlegg

Reguleringsplaner og byggesøknader skal tilføre nye kvaliteter eller styrke eksisterende særpreg og visuelle kvaliteter i området. Forslag til reguleringsplaner og byggesøknader skal redegjøre for tiltakets estetiske sider både i forhold til seg selv, til omgivelsene og til fjernvirkning. Illustrasjoner skal være realistiske.

§ 21 Forretning

(Pbl. § 11-7 nr. 1, underformål forretning)

§ 21.1 Detaljhandel

Detaljhandel skal lokaliseres der det er god tilgang til kollektivtilbud, og der det er mange innbyggere som har gang- og sykkelavstand til detaljhandelen.

I forslag til reguleringsplan skal det tilrettelegges for forretningsformål i 1. etasje. Ved søknad om bruksendring skal forretning opprettholdes som bruksformål på gateplan.

Nærbutikker med dagligvareprofil og et areal på inntil 1250 m² BRA kan etableres i tilknytning til boligområder eller kombinerte bolig / forretnings-områder med god kollektivdekning på Solberg, Nordby, Vinterbro/Sjøskogen samt utenfor utbyggingsgrensen til Ås sentral-område.

Arealet til detaljhandel defineres som summen av salgsareal, lagerlokale, spiserom/kantine og kontorareal. Areal til parkering og varelevering regnes ikke med i forretningsareal.

Slik påvirkes Planinitiativet:

Bygget plasseres lengst mot nord på tomten, inn mot skråningen i terrenget. Plassen foran bygget blir oversiktlig. Kunder får adkomst til forretningen fra øst. Varemottaket ligger i vest og adkomst hit er via bensinstasjon. Gang sykkelsti

Området må få en andel permeable overflater for å håndtere overvann. Vegetasjon mellom forretning og stasjon kan utgjøre en del av overvannsløsningen. Gang-sykkelveinettet knyttes til tomten på en trafiksikker måte.

Dagligvarebutikkens areal begrenses til 1250 m² BRA i tillegg til varemottak. Parkeringsdekningen overskrider kommuneplanens generelle anbefaling. Planinitiativet må vurderes i forhold til stedets karakter. En høyere parkeringsdekning må gjelde for dagligvarehandel på Sjøskogen. For lav parkeringsdekning vil øke trafikkarbeid i området, i strid med kommuneplanens intensjon.

Gjeldende regulering

Tomten er del av gjeldende regulering med plan ID 288 vedtatt 25.10.20017 i Ås kommune 3021. Planinitiativet er i tråd med gjeldende reguleringsplan, med unntak av antall parkeringsplasser på tomten. Gjeldende regulering viser 18 plasser på tomten. Et næringsbygg på denne tomten må ha 45 parkeringsplasser for at leietagere / kjøpere skal være interessert i å drive forretning her.

Andre rammebetingelser

Negative servitutter, tinglyste heftelser med mer

Ingen kjente

Eksisterende miljøsituasjon

Naturmangfold, samferdsel, støy, trafikk

Det er kort avstand fra tomten til busstrase med regionale linjer. Eiendommen støyskjermes godt av bebyggelse nærmere veien, men deler av tomten ligger i rød/gul sone. Det er utarbeidet en trafikkrapport som beskriver dagens trafikksituasjon og endringer som følge av forslag til framtidig bruk.

Eksisterende bebyggelse og bruk

Naturmangfold, samferdsel, støy, trafikk

Sjøskogenveien 2 består av to eiendommer. 108/146 har formål bensinstasjon og er fullt utbygd. 108/478 har formål forretning. Tomten er ikke bebygd. Det er felles adkomst til de to eiendommene i Sjøskogenveien 2 fra rundkjøring på Nesset veien via regulert avkjøringsfelt for avkjøring mot venstre. Rambøll har i forbindelse med gjeldende regulering utarbeidet en trafikkrapport som viser at 56 parkeringsplasser på 108/478 ikke endrer dagens trafikkbilde, eller har annen negativ effekt på trafikkavviklingen i området. Begge eiendommene i Sjøskogenveien 2 ligger på en lite slette, i samme høyde som gang- sykkelvei og Nesset veien. Nord for tomten er det en skråning opp til et grønndrag og boligbebyggelse. Det er ikke registrert Naturmangfold på tomten i tilgjengelig kartdata. Skråningen har tett vegetasjon, i hovedsak bestående av Bjørketrær. Eiendommen er utsatt for støy. I sør-vestre hjørne overskrider veistøyen 65dB og ligger i rød sone. Øvrige deler av den ubebygde tomten ligger skjermet av annen bebyggelse og i gul og grønn støysone. Den støyutsatte delen av tomten foreslås ikke bebygget. Varetransport til forretningen kjører via bensinstasjonen til varemottaket mot vest. Persontrafikk med bil kjører inn på parkeringsplassen ved forretningens inngangsparti mot øst. Gående og syklende fra Nessetveien og området i vest har adkomst til forretningen via gang-sykelsti, som også passerer

	<p>forbi bensinstasjonen. Fra Sjøskogenveien og området i øst er det adkomst via gang- sykkelsti over tomten mot inngangen. Rundt eiendommen er det regulert inn et naturområde mot øvrig grøntstruktur og et turdrag mellom tomten og boligbebyggelsen. Plassering av bebyggelse er vist med byggegrenser på reguleringskartet.</p>
--	--

4. Forslagets hovedgrep

Beskrivelse av hovedgrep	
<p>Hvordan er forslaget tenkt løst? Presenter skissen av plangrepet (se forklaring nedenfor) kort med fokus på det overordnede: Formål, disponering av tomta (atkomster, utearealer og plassering av bygningsmasse og anlegg)</p>	<p>Tomten er regulert til formål forretning / tjenesteyting med 18 p-plasser. Initiativet legger til grunn at videre utbygging på tomten utløser behov for eget avkjøringsfelt for venstresving etter rundkjøring i Nesset veien. Det er dokumentert at trafikksituasjonen her kan klare 56 parkeringsplasser på tomten uten ytterligere tiltak.</p> <p>Tomteeier har vært i kontakt med en rekke mulige leietakere de siste årene.</p> <p>Disse leietagerne anser ikke tomten som aktuelt valg for sin forretning og oppgir som årsak: 18 parkeringsplasser er ikke tilstrekkelig for etablering av lønnsom drift.</p> <p>Eier av tomte har til hensikt å flytte Rema 1000 butikken i Vinterbro senter til Sjøskogenveien 2. Denne butikken har i dag nær ubegrenset parkeringsdekning, da senteret disponerer 1350 plasser.</p> <p>Den nye frittliggende butikken må ha 45 parkeringsplasser for å sikre grunnlag for tilstrekkelig omsetning.</p> <p>Dagligvarehandel i Sjøskogenveien 2 er et attraktivt tilbud for boområdet på Togrenda og Sjøskogen. I dag er all handel av dagligvarer i dette boområdet basert på bruk av bil. Nærmeste forretning ligger i storsenteret og har ingen lokal profil. Øvrige dagligvarebutikker ligger mer enn 4 km unna boområdet. En ny frittliggende dagligvarebutikk i Sjøskogenveien 2 vil sikre boområde et tilbud for dagligvarehandel som kan benyttes av de som ønsker å gå eller sykle til butikken. Et slikt tilbud finnes ikke dag. En dagligvareforretning i Sjøskogenveien 2 kan få en nærbutikkprofil som styrker nabolagets sosiale tilbud.</p>

Skisse av plangrep og prinsippssnitt	
Vedlegg:	Utomhusplan
	Trafikkanalyse
	Perspektiv
	Stedsanalyse med anbefalinger
	Mulighetsstudie

5. Fakta om forslaget

Arealstørrelse	
Planområdet totalt:	3.98 daa
Arealbruk og foreslåtte formål	Forretning / tjenesteyting dagligvarehandel
Uteoppholdsareal (for skoler, barnehager, sykehjem og boliger)	
Utnyttelse	BYA 1450
Høyde	
Trafikk og parkering	Felles adkomst med bensinstasjon fra Sjøskogenveien Parkeringsplasser for 45 biler, inkluderer HC parkering. I tillegg kommer sykkelparkering i hht kommuneplanens bestemmelser.

6. Videre prosess

Redegjør for om prosjektet kan utløse krav om konsekvensutredning	Prosjektet utløser ikke krav om konsekvensutredning, hverken for §6, §8 eller §10 i forskriften
Medvirkning i videre prosess	Prosesen vil følge PBL krav til medvirkning.
Hvilke hovedutfordringer har forslaget?	Avklare hensikten bak kommuneplanens bestemmelser for parkering i forhold til behovet for økt antall parkeringsplasser.

Dato: **10.05.2022**