



VEILEDER UTVIKLING AV HARESTUAS NÆRINGSOMRÅDER

05.05.14

BAKGRUNN FOR UTVIKLINGEN

Utviklingen av Sagtomta fra industritomt til sentrumsområde medfører flytting av Almenningsens aktiviteter. Dette igjen nødvendiggjør bruken av industri- og næringsstomter som ikke er direkte sentrumsnære til utbyggingsformål. I tillegg er det et generelt behov og ønske i kommunen om å bygge ut som en del av en større utviklingsplan og det aktuelle området ligger inne i kommuneplanene som industri- og næringsstomter.

Områdene har til felles en nærhet til Rv4 og avkjøringen til Harestua. Dette utgjør et potensiale som ønskes utnyttet i forhold til:

- Synlighet, promotering og entre til Harestua
- Fronte næringsvirksomhet på Harestua
- Koble begge sider av Rv4 sammen

Dette danner utgangspunktet for enda en viktig utvikling for Harestua og denne veilederen er utarbeidet som et ledd i denne utviklingen.

Arbeidsgruppen som har jobbet med dokumentet har bestått av:

- Ole Dæhlen, næringsrådgiver Lunner Kommune
- Gunn Elin Rudi, Tjenesteleder arealforvaltning, Lunner kommune
- Fredrik Bärnholdt, eiendomsansvarlig, Lunner Allmenning
- Vibeke Buraas Dyrnes, prosjektleder for «Hadeland – nært og naturlig», Regionrådet for Hadeland
- Ida Winge Andersen, arkitekt, Ghilardi+Hellsten Arkitekter AS

INTRODUKSJON TIL VEILEDEREN

Denne veilederen tar utgangspunkt i pilotveilederen som ble utviklet for Harestua sentrum og er et dokument som har som mål å sikre viktige kvaliteter i den forestående utbygging av Harestuas næringsområder. Veilederen har også som mål å se de to utviklingsområdene i sammenheng og sikre at de kompletterer hverandre snarere enn å konkurrere med hverandre. Basert på dette bør næringsområdene ikke ha like høy tetthet som tiltenkt i sentrum.

Veilederen skal utfylle reguleringsplaner der de finnes og til enhver tid foreliggende programmer og analyser. Der det ikke finnes vedtatte reguleringsplaner skal veilederen fungere som en inspirasjonskilde og underlagsmateriale i arbeidet med fremtidige reguleringsplaner og i profilering mot markedsaktører. Skissene i veilederen er av illustrativ art og er ment som inspirasjon.

Veilederen skal formulere ønskede karaktertrekk ved de fremtidige næringsområdene langs RV 4 på Harestua, og anvis prosesser som kan sikre at disse stedskvalitetene etableres. Veilederen skal også sikre at det skal velges de teknisk beste løsningene, som er økonomisk gjennomførbare, på det tidspunktet det utvikles.

Ved hjelp av tekst, diagrammer, skisser og eksempler behandler veilederen punkter som:

- Positive særtrekk og muligheter i dagens og fremtidens næringsområder
- Nøkkelfaktorer for en vellykket utbygging
- Lokalisering av funksjoner og bebyggelse som vil sikre eksisterende kvaliteter og tilføre nye
- Egnede utbyggingsmønstre og planprinsipper der trafikkløsninger er særlig viktige
- Forhold til overordete landskapsgrep
- Retningslinjer for arkitektonisk utforming og materialbruk, særlig med tanke på identitetsskaping
- Hvordan utforme Harestuas entre på en attraktiv og identitetsskapende måte

Næringsområdene må utvikle en egen identitet som skiller seg fra andre næringsområder. Områdene skal fremstå som attraktive og inviterende og få forbipassende til å stoppe opp på Harestua.

INNHALDSFORTEGNELSE

Introduksjon	3
Planstatus	6
Illustrasjonsplan	10
Infrastruktur	14
Parkeringsprinsipper	16
Områder	20
Faser	22
Område A Stubbenmoen	24
Område B-C Haganskogen nord og syd	28
Område D Tangenmoen	32
Område E-F Vestsida nord og syd	36
Veiområder	40
Konklusjoner	44

OMRÅDEOVERSIKT | PLANSTATUS

A. Stubbengmoen (regulering innsendt 2013, innsigelse fra Statens Vegvesen)_Området er avsatt til nærings- og forretningsformål i kommuneplanens arealdel. I bestemmelsene er det satt krav til at lett varehandel skal legges til sentrum, dvs. øst for fv.16 fra Piperveien til Elvefaret. Slik virksomhet vil ikke bli tillatt i næringsområder som grenser inn til rv. 4, med unntak av vegserviceanlegg. Det som kan etableres av handel på Stubbengmoen vil være motorkjøretøyer, landbruksmaskiner, trelast/byggevarer og planteskole/hagesenter. I tillegg kan næringsdelen omfatte industri-, håndverks- og lagervirksomhet i tillegg til kontor, hotell og bevertning. Stubbengmoen er under regulering til formål i samsvar med kommuneplanen og er eid av Lunner Almenning (LA).

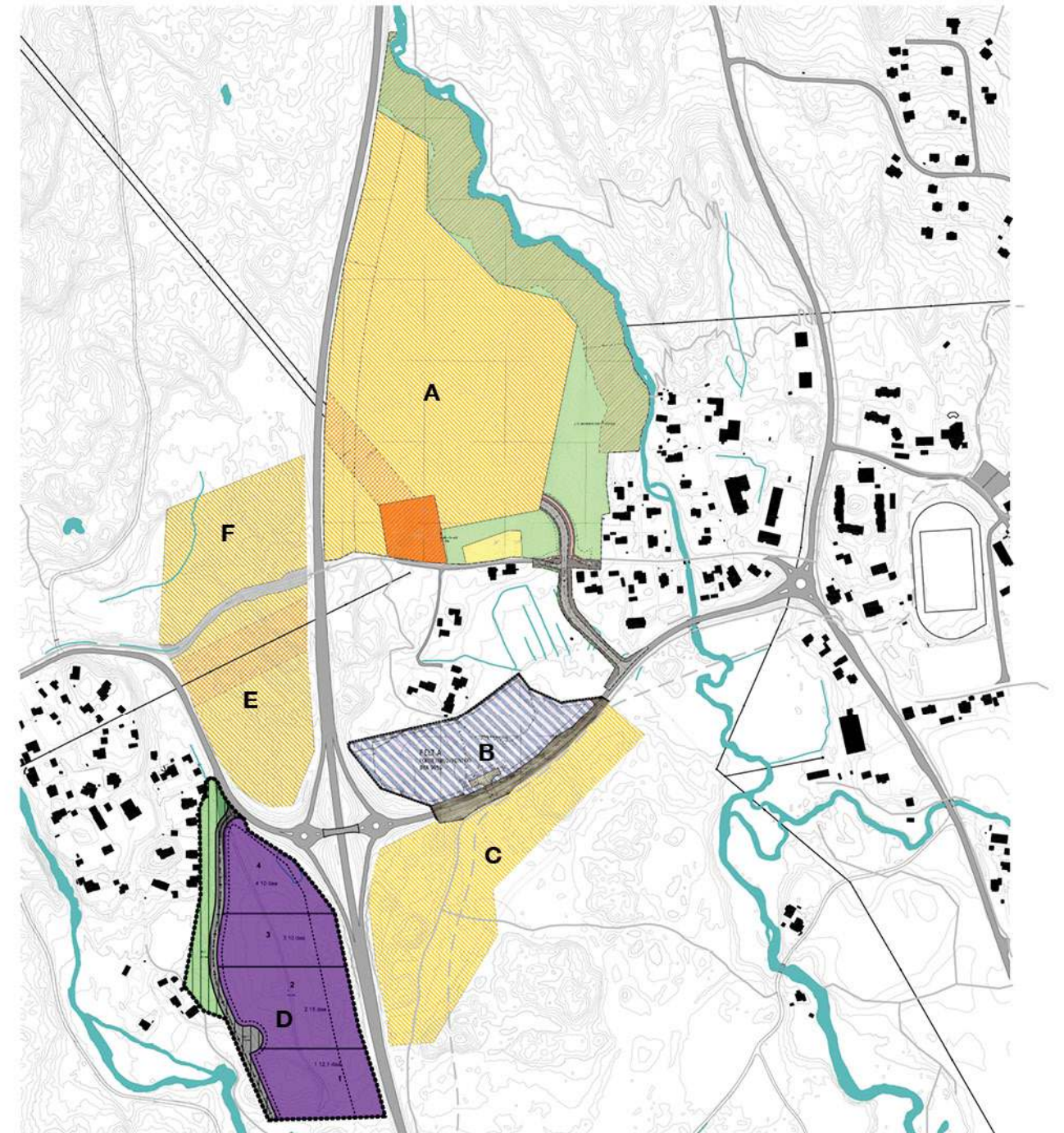
B. Haganskogen nord (regulert)_Haganskogen nord (nord for fylkesveg) er regulert til forretning og kontor. Fastsatt utnyttingsgrad er bebygd areal på 50 %. Det berører fire eiendommer og har til sammen seks grunneiere (bl.a. LA og AØL).

C. Haganskogen nord (uregulert)_Haganskogen nord (sør for fylkesveg) er avsatt til nærings- og forretningsformål i kommuneplanens arealdel, og er omfattet av de samme kommuneplanbestemmelsene som Stubbengmoen. Det er krav til reguleringsplan før utbygging kan finnes sted. Arealet berører to eiendommer og to grunneiere (LA og AØL).

D. Tangenmoen (regulert)_Tangenmoen er regulert til lett industri og/eller håndverksbedrifter med tilhørende anlegg og kontorer til egenadministrasjon av virksomheten. I området tillates ikke etablert bedrifter som vil være til vesentlig ulempe for beboerne i omkringliggende boligområder ved støy og andre forurensinger. Fastsatt utnyttingsgrad er bebygd areal på 50 %. Området er eid av Lunner Almenning.

E-F. Vestsida (uregulert)_Vestsida er avsatt til nærings- og forretningsformål i kommuneplanens arealdel, og er omfattet av de samme kommuneplanbestemmelsene som Stubbengmoen. Området er eid av Lunner Almenning, og det er krav til reguleringsplan før utbygging kan finne sted.

Alle delområdene er av ulik karakter. For å fremheve dette vil det etterstrebtes ulike formål og typologier for de ulike delområdene.



0m 50m 100m 200m

Reguleringsplanene og kommuneplanens arealdel kan deles inn i 4 underkategorier:

Infrastruktur

Det eksisterende veinettet med dens regulerte inn- og utkjørsler danner utgangspunkt for videre utvikling av veinettet. Eksisterende høyspentledninger skal graves ned.

Mobilitet

Planen tar for seg de store trafikale grepene med fokus på bil og gang- og sykkelveier mellom områder, og lite internt på områdene.

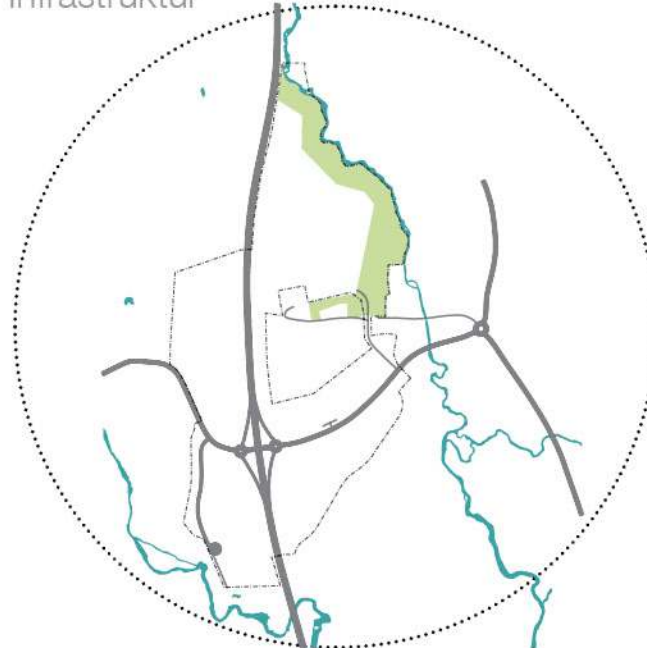
Områder

Kommuneplanens arealdel og reguleringsplanene deler områdene opp i ulike soner/formål. På denne måten legges til opp til en fordeling av program og aktivitet med tydelige soner for lager og industri, publikumsaktivitet, servicefunksjoner, kontor, rekreasjon og grøntstruktur.

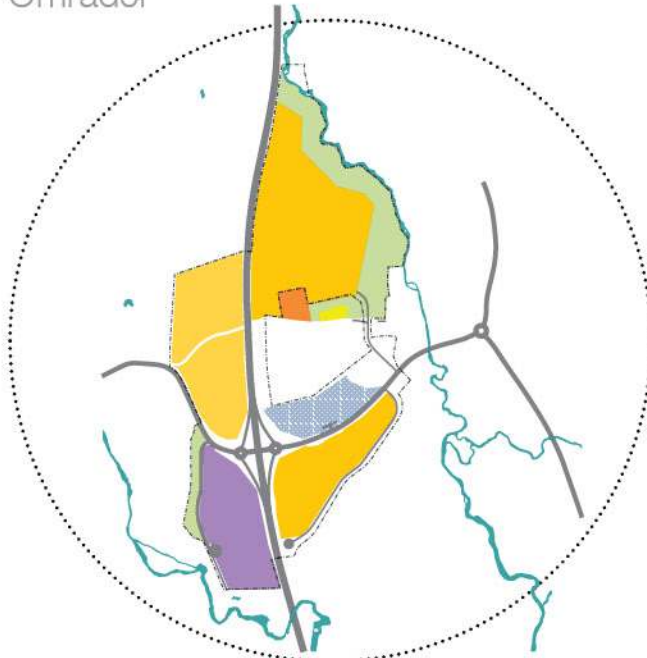
Utnyttelse

De regulerte områdene er regulert med fotavtrykk i tillegg til å fastsette maksimale bygningshøyder.

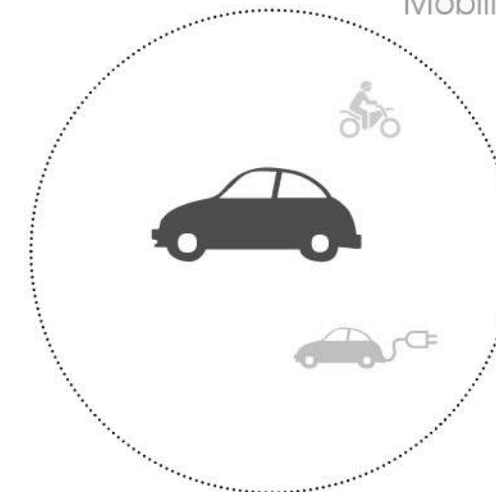
Infrastruktur



Områder



Mobilitet



Utnyttelse

- (min)/maks BYA
- maks høyder

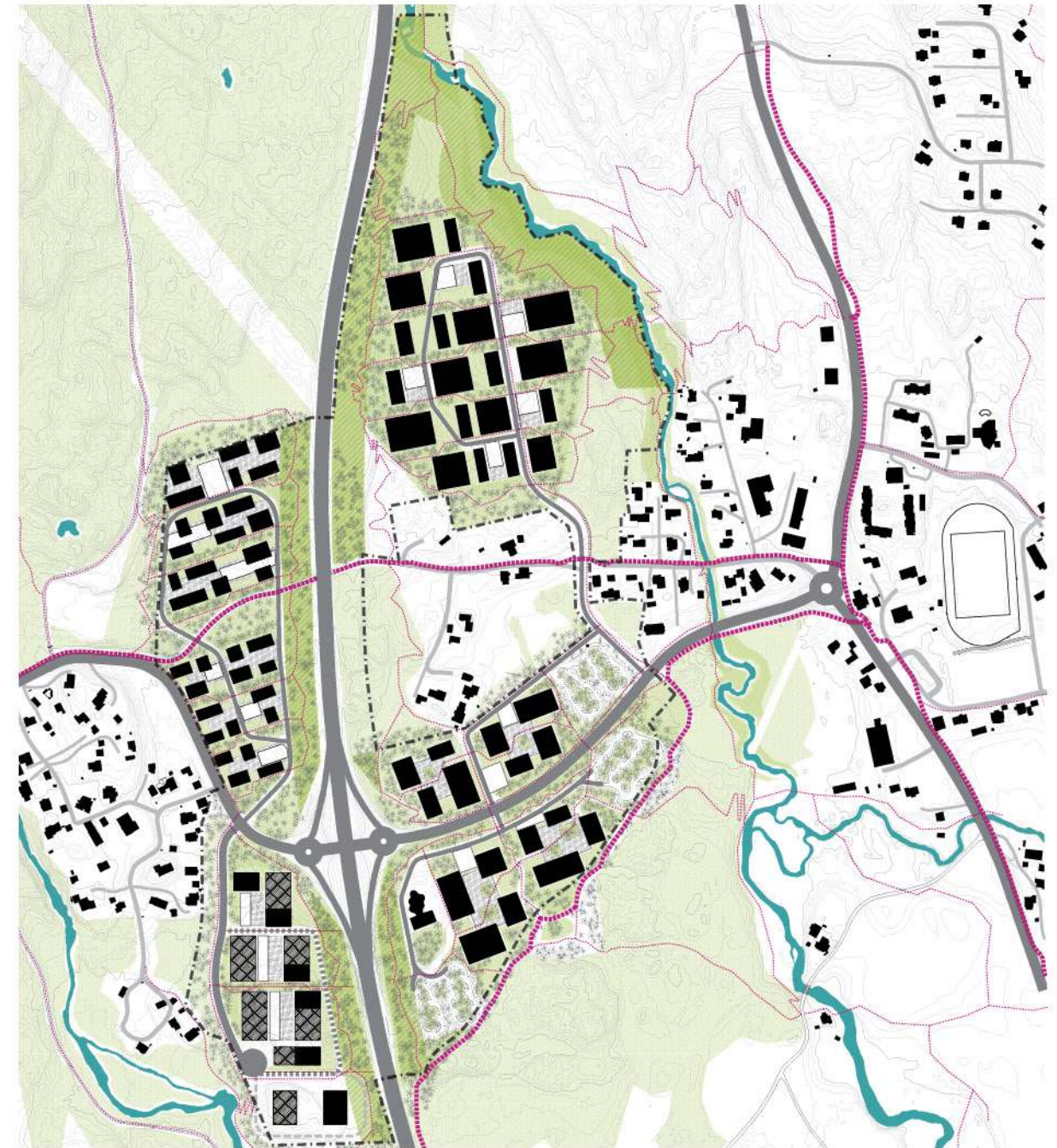
FREMTIDIG ILLUSTRASJONSPLAN

Harestuas næringsområder bør ha høye ambisjoner om lave klimagassutslipp. Dette henger sammen med bebygd tetthet (særlig sett i sammenheng med arbeidsplasser og handel) og disses nærhet til et godt kollektivtrafikk-tilbud. I tillegg vil en infrastruktur som prioriterer gang og sykkel og el-bil fremfor fossildreven bil vil være viktig å prioritere.

En overordnet målsetting for området er å tilrettelegge for en hverdag hvor gang og sykkel er det foretrukne reisemiddel på de kortere strekningene, sammen med kollektivtransport og el-bil for reiser til og fra området. Det betyr i praksis at man må sikre gode, trygge og effektive gang- og sykkelveier, samt et godt kollektivtilbud særlig mellom boligområder/stasjon og næringsområdene. I tillegg bør det legges opp til bussholdeplass i forbindelse med regionalbusser på Rv 4.

Utslipp fra transport utgjør en betydelig del av våre samlede klimagassutslipp. Reduksjon av reise-lengder og endret reisemiddelvalg til mer miljøvennlige transportformer kan bidra til lavere klimagassutslipp. Avstander, tilgjengelighet og utforming har betydning for å få dette til å fungere, samt materialbruk (bl.a. med sterkt fokus på treverk) og lokal, klimagassvennlig energiforsyning og mål om nullutslipp.

- Det skal etterstrebes å utarbeide klimagassregnskap for alle nye bygg (omfatter stasjonær energi- bruk, materialbruk og transport). Klimagassregnskapet skal utarbeides både under prosjektering og etter ferdigstilt utbygging.
- Utstrakt bruk av tre i konstruksjoner og overflater. Gir området en identitet og er svært gunstig med tanke på lavt klimagassutslipp
- Klimagassutslippene skal strebe mot null og ligge godt under gjeldende praksis ved tidspunkt for rammesøknad for alle bygg.
- Det skal utarbeide felles massehåndteringsplan og søke å gjenbruke alle gravemasser lokalt.
- Det skal utarbeides et eget miljøprogram for delområdet som kan følge utbyggingsavtaler.
- Det skal utarbeides klimagassregnskap for delområdet i sin helhet ved hjelp av verktøy som klima- gassregnskap.no eller lignende.



Illustrasjonsplan av mulig fremtidig situasjon - skisse til inspirasjon



0m 50m 100m 200m

FREMTIDIG ILLUSTRASJONSPLAN

Skisse til illustrasjonsplanen kan deles inn i 5 underkategorier:

Infrastruktur

Med utgangspunkt i den regulerte infrastrukturen er det lagt opp til lokale trafikale nettverk med adgang til de ulike områdene og parkeringer, ulike typer trafikanter, relasjon til funksjoner etc. Nettverket er lagt opp slik at det skal være enklest mulig å gå, sykle eller ta skiene for kortere turer, mens bilveien er separate veier til de ulike områdene. Disse er koblet på hovedveinettet ved et sted men med en 'loop' i enden, slik at det dannes en gjennomfartsvei og man unngår 'dead ends'.

Mobilitet

I kommuneplanen er det gjort få grep med tanke på mykere trafikanter. Det er ikke prioritert alternative fremkomstmidler og ikke tenkt på hvordan disse skal fungere sammen med de myke trafikantene. I illustrasjonsplanen har det vært særlig viktig å sette fokus på alternative fremkomstmidler sammen med de myke trafikantene og hvordan disse kan fungere og prioriteres. I tillegg har det vært viktig å se på hvordan disse områdene kan bli en enda sterkere del av turnettverket, og at områdene kan bli målpunkter i seg selv.

Områder

Ulike områder er i skissen definert basert på lokalisering og kvaliteter på plassen i forhold til størrelse, terreng, solforhold, natur og tilgjengelighet. Områdene får dermed ulike identiteter og også ulike typologier og program testes basert på dette.

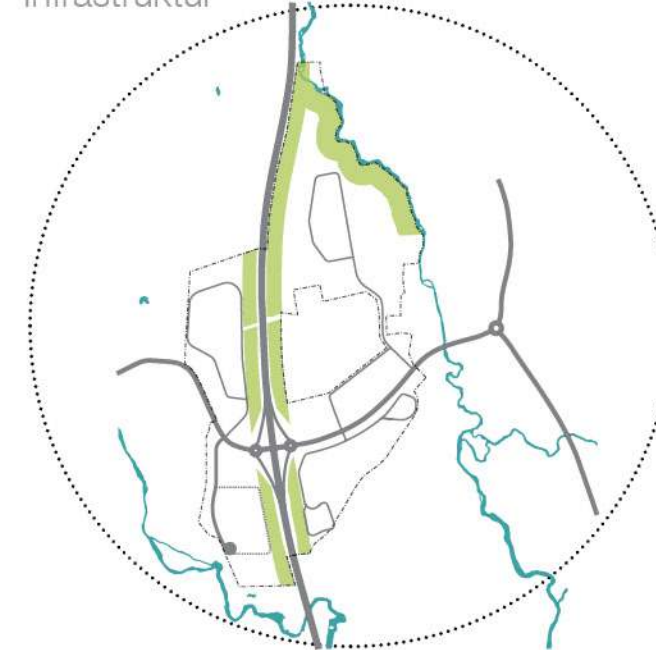
Utnyttelse

Det er vanskelig å forholde seg kun til fotavtrykk for å sikre kvaliteter. Fotavtrykket må ses i sammenheng med antall m2 totalt (BRA), høyder på bygg i relasjon til uterom og natur og hvilke typologier man legger opp til.

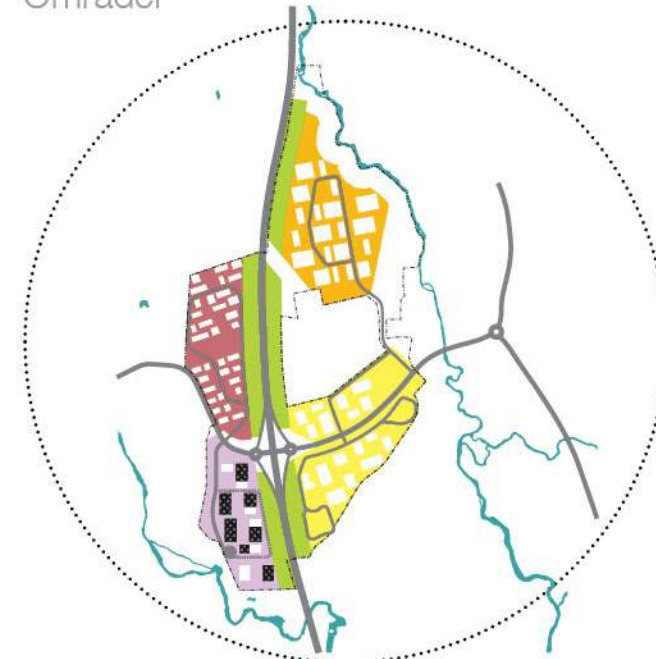
Faser

De ulike områdene er lagt opp slik at de lett kan deles inn i ulike faser for utbygging, også internt innenfor hvert enkelt område. For å få en så bærekraftig og smart utbygging som mulig er det viktig å tidlig tenke infrastruktur slik at dette er på plass tidlig og legger grunnlaget for den videre utviklingen og bruken av områdene.

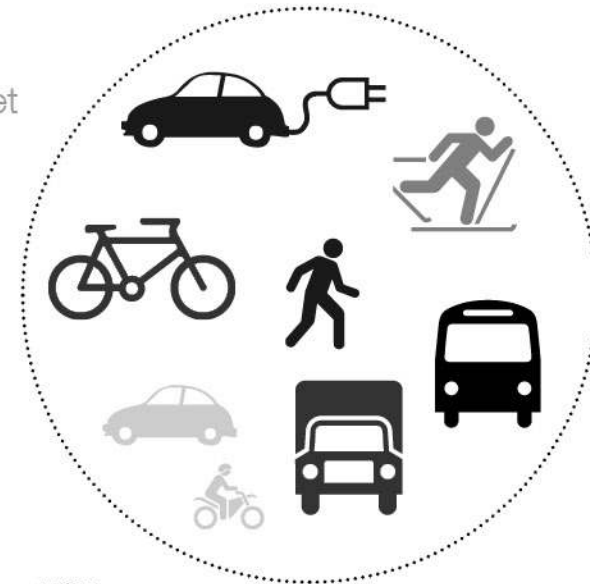
Infrastruktur



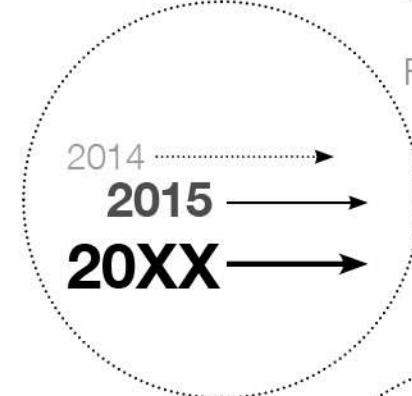
Områder



Mobilitet



Faser



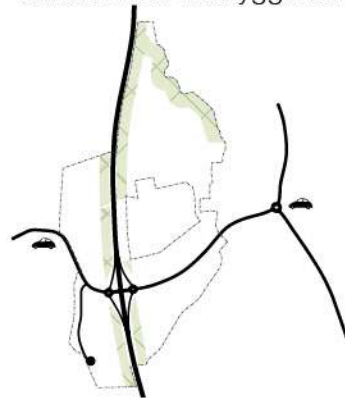
Utnyttelse

- BYA/BRA
- tetthet i forhold til høyder og bredder og mellomrom
- maks fotavtrykk pr bygg
- typologi/uttrykk

OVERORDNET INFRASTRUKTUR

Det foreligger trafikkanalyse for området etter krav fra Statens vegvesen og Oppland fylkeskommune som del av arbeidet med reguleringsplan for Stubbengmoen. Vegvesenets standpunkt er at utbygging av Stubbengmoen ikke kan tillates før fylkesvegarmen mellom rv4 og Harestua er breddeutbedret til 8,5m. De anbefaler også rundkjøring i krysset mot Stubbengmoen og at denne plasseres og utformes slik at den kan brukes til de andre utbyggingsområdene langs fylkesvegarmen. Vegutbedringen og rundkjøring skal kostnadsberegnes av Statens vegvesen før partene kan konkludere i forhold til finansiering og framdrift.

Innenfor alle delområdene effektiviseres infrastrukturen til å omhandle én lokalvei som knyttes til nærmeste hovedvei. Lokalveien søkes å omkranse området slik at den på enklest mulig sett kan nå så store deler av tomten som mulig, og gjøre trafikkbildet så enkelt som mulig ved at den enten ender i en skogsparkering eller at lokalveien gjøre en loop. Dette for å unngå plasskrevende snuhammerer eller rundkjøringer som lett kan skape kaotiske trafikksituasjoner. De myke trafikantene skjermes ved at gang- og sykkelveier i hovedsak treffer vinkelrett på lokalveien og går gjennom de grønne mellomrommene. Korte, attraktive ganglinjer innenfor området og gode koblinger til omkringliggende gangvegnett skal gjøre gange og sykkel til så attraktive tilbud som mulig. For alle de viktigste gang- og sykkelvegene er det viktig å sikre mulighet for helårs bruk, ved tilrettelegging av bredder som muliggjør et godt vintervedlikehold, samt at det vinterstid gjøres mulig å gå på ski. Særlig i tilknytning til arbeidsplasser, offentlig service og handel er det viktig å sikre en høy andel gode løsninger for sykkelparkering. Det vil være viktig å tilpasse infrastruktur og parkering underveis. Av hensyn til behov for varelevering og for å ivareta krav til universell utforming, bør det være mulig å kunne kjøre frem til byggene, men parkering av vanlige biler skal etterstrebes samlet og skje i sentrale parkeringsanlegg, flateparkeringer og skogsparkeringer i en viss avstand fra byggene.



- Hovedveier
- Ingen gateparkering
 - Teknisk infrastruktur



- Lokalveier
- Gateparkering for el-biler
 - Drop off
 - Teknisk infrastruktur



- “Årene/grenene”
- Gang & sykkel
 - Ski
 - 1:20 og snarveier

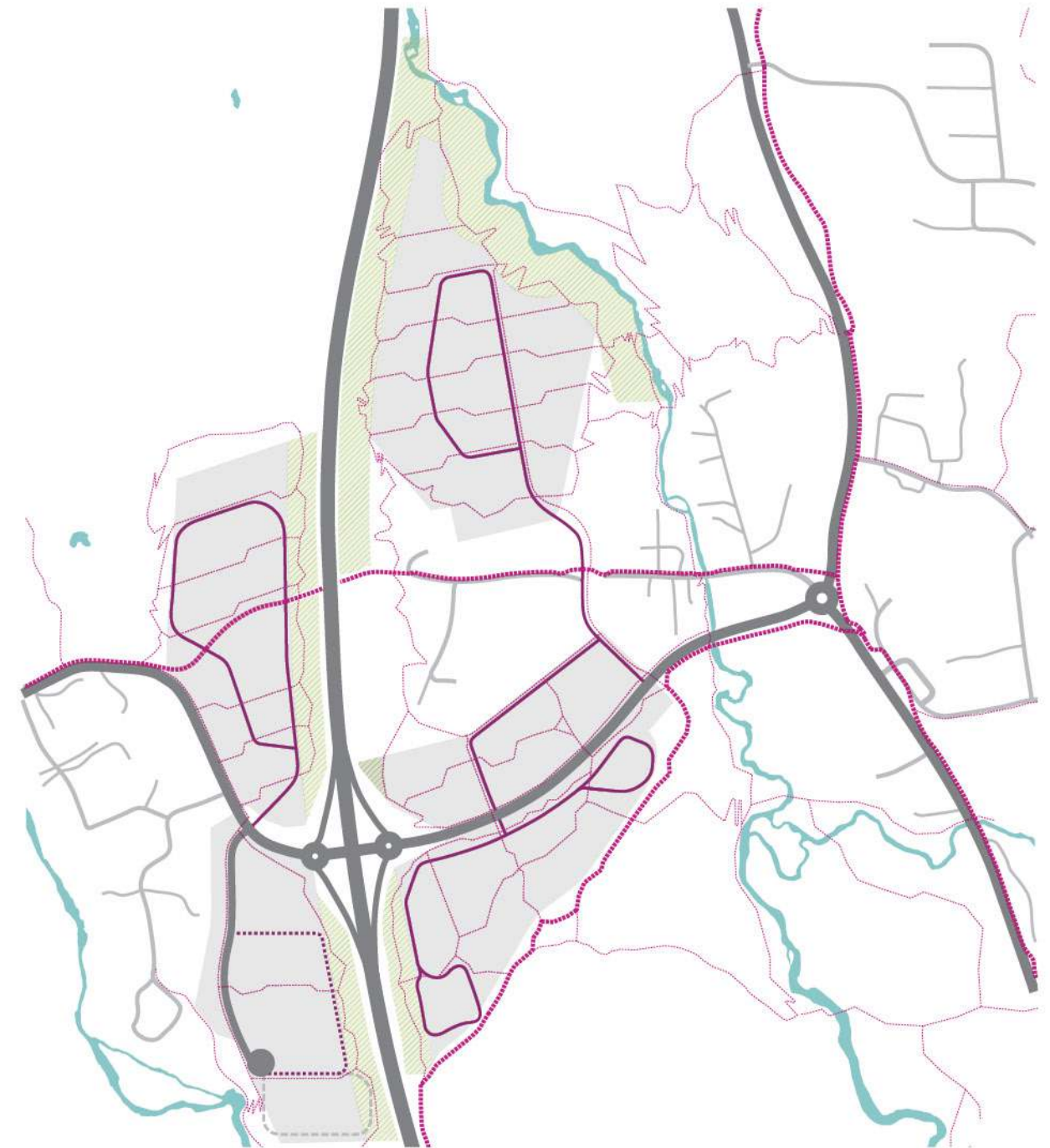


Diagram over infrastruktur i mulig fremtidig situasjon



0m 50m 100m 200m

OVERORDNEDE PARKERINGSPRINSIPPER

Hovedanlegg for parkering legges i utkanten av delområdene. All parkering skal i prinsippet samles og lokaliseres i en viss avstand fra byggene, bortsett fra el-bilanlegg. Det vil i sin tur stimulere til at flere går eller bruker sykkel på de korte reisene, samt at det gjøres lettere å bruke el-bil.

Tilrettelegge for el-biler gjennom minimumsnorm for el-bil parkering og ladestasjoner. Se på mulighetene for solcelledrevet elbil-parkering. El-bil må ha forrang foran "vanlig" bil i form av de mest attraktive p-plassene (nærmest bygg som i kjeller og langs med vei) og tilstrekkelige med ladestasjoner sentralt plassert. Parkering i og under hus bør prioriteres el-bil.

Unngå store flateparkeringer rundt bygningene som bidrar til store uattraktive utflytende områder og lite attraktivt oppholdsmiljø. Maks størrelse på sammenhengende flateparkeringer bør være 1000 m² og det skal etterstrebes å gjøre disse så grønne som mulig. Terreng kan utnyttes for å dele opp og gjøre parkeringene mindre synlig. Det skal etterstrebes bruk av skogsparkering der det lar seg gjøre og disse skal også kunne brukes som utfartsparkeringer for friluftsområdene inntil. Maksnorm for parkering, felles gjesteparkering. Minst mulig synlig parkering på bakke der kjeller/skjult parkering er mulig.

Ved flateparkering skal disse være i direkte anknnytning til lokalvei for å unngå for mye kjøring på tomtene. Ingen bygg får ha mer enn en fasade mot en flateparkering og entreen skal ikke henvende seg direkte til denne, men mot felles uterom der det er mulig, alternativt mot lokalgate. Alle bygg skal ha minimum en side mot det grønne.

Minimumsnorm for sykkelparkering. Det er svært viktig med tilstrekkelig andel sykkelparkering, at det er god tilgjengelighet for sykler og atkomst og parkering i direkte anknnytning til entreer.

Da dette er store utviklingsområder vil de ulike løsningene høyst sannsynlig endres over tid. Det vil være vesentlig med et samarbeid innenfor et område for å oppnå en så god løsning som mulig, og det vil være viktig å etterstrebe så gode løsninger som mulig fra tidlig tidspunkt for å sette en høy standard og gode forbilder for den videre utviklingen.

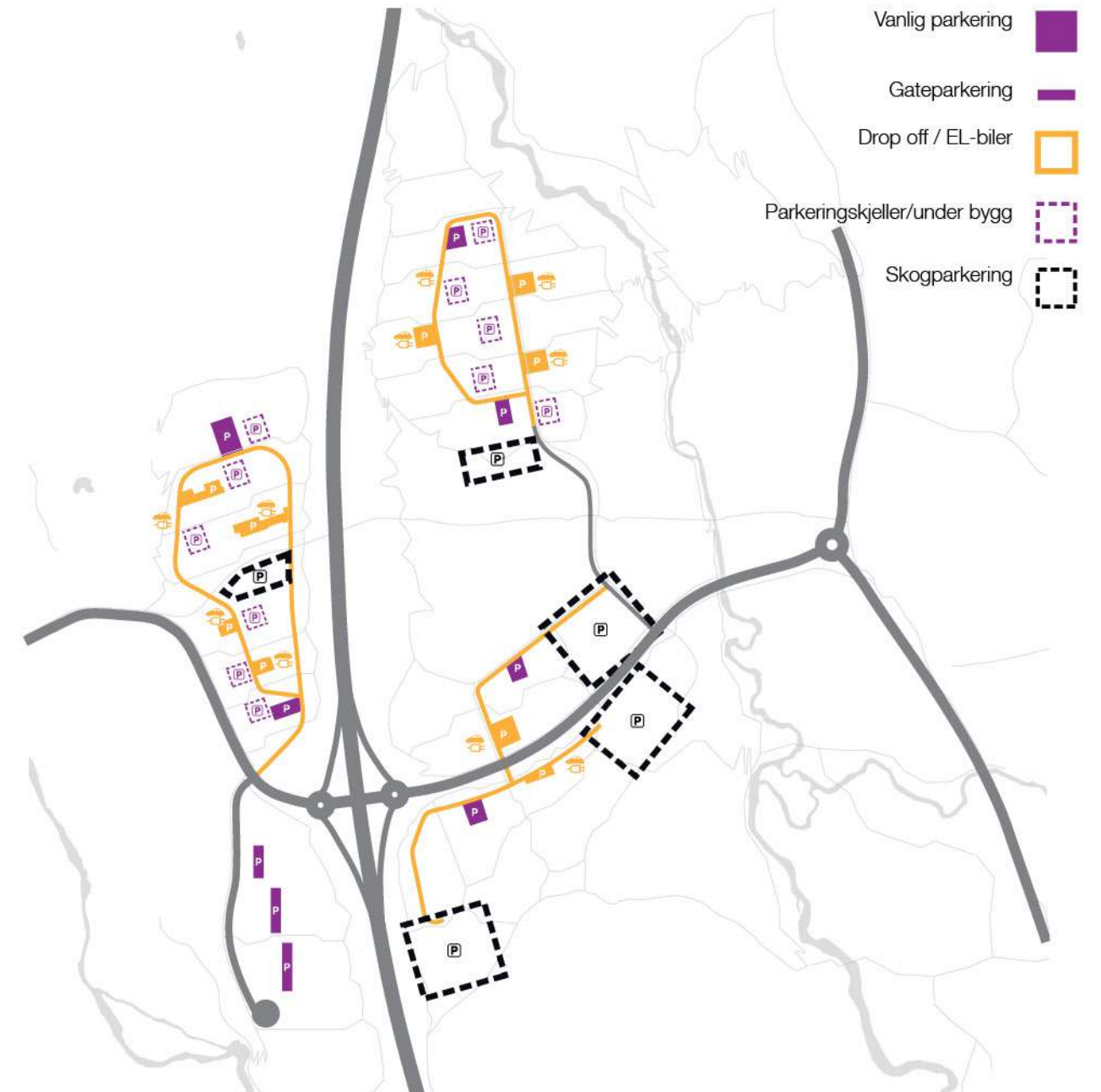


Diagram over mulige fremtidige parkeringsprinsipper

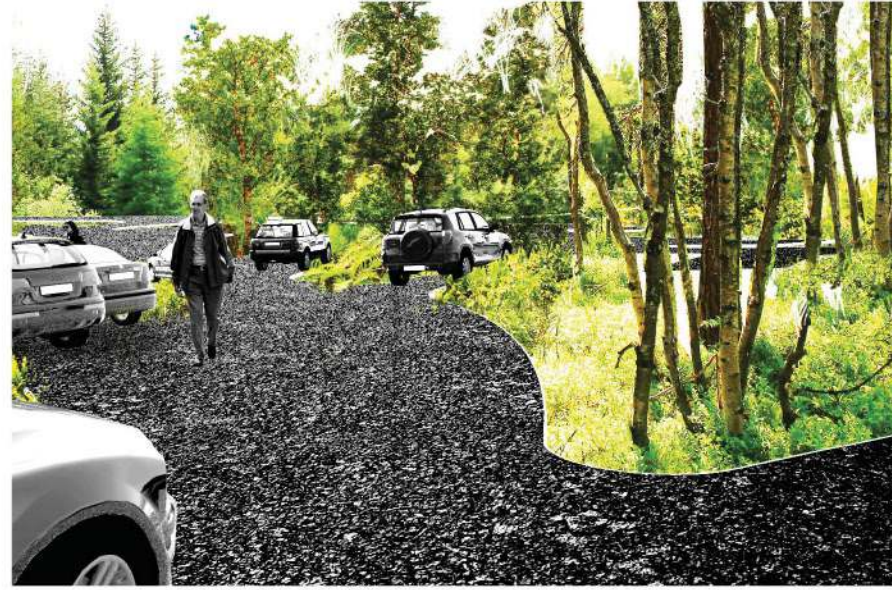


OVERORDNEDE PARKERINGSPRINSIPPER

Skogparkering



Liasanden rasteplass



Vøringfossen konkurranse

Gateparkering el-bil



Amsterdam

Bakkeparkering (maks 1000 m2 per flate)



København Universitet

Parkering og ladestasjon for elbil



Mahindra-REVA fabrikk

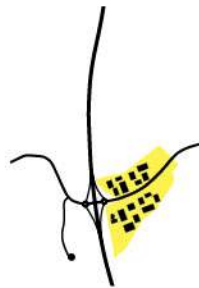
ØNSKEDE ETABLERINGER OMRÅDER



A | STUBBENGMOEN

Plasskrevende varehandel
Kontor knyttet til disse virksomhetene
Industri og lager
1-7 etg.

BTA **45 000 - 55 000 m²**
%BYA **50 %**



B-C | HAGANSKOEN S

Plasskrevende varehandel
Kontor knyttet til disse virksomhetene
Industri og lager
Servicestasjon
1-4 etg.

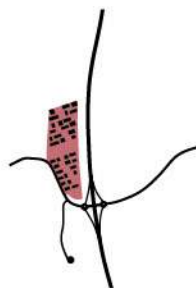
BTA **42 000 - 66 000 m²**
%BYA **50 %**



D | TANGENMOEN

Produksjon
Lett industri
Lager
1-2 etg.

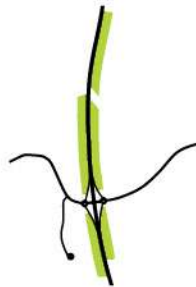
BTA **16 000 - 26 000 m²**
%BYA **50 %**



E-F | VESTSIDA

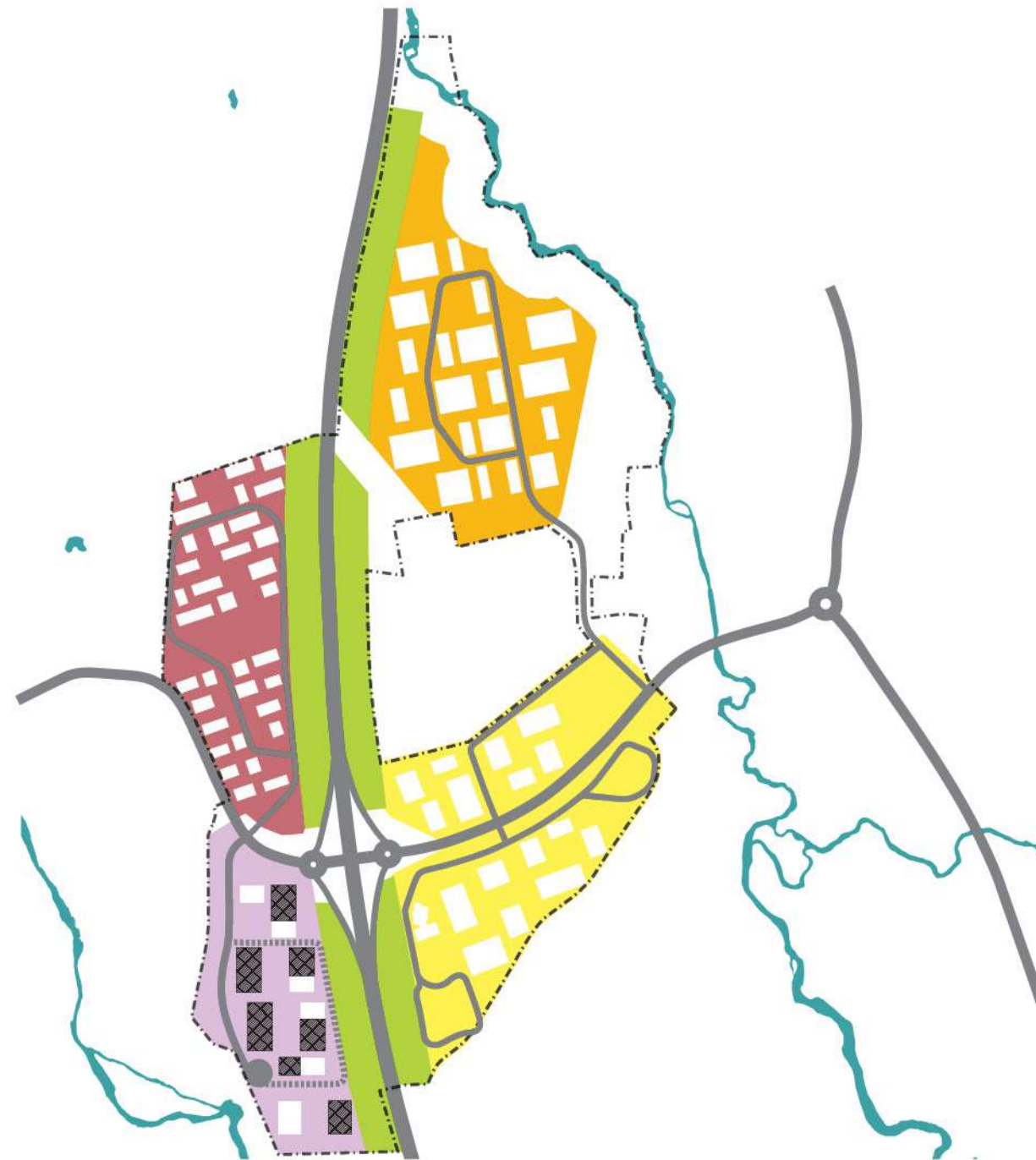
Plasskrevende varehandel
Kontor knyttet til disse virksomhetene
Industri og lager
2-4 etg.

BTA **35 000 - 42 500 m²**
%BYA **50 %**



G | VEIOMRÅDER

Sikringssoner langs Rv4
brukes som utstillingsvindu
for nye bruksområder og
innovative løsninger for bruk
av tre



OVERORDNEDE FASER

Fase 1

Tangenmoen 2014 -

- Produksjon
- Lett industri
- Lager

Fase 2

Stubbengmoen 2015 -

- Plasskrevende varehandel
- Kontor knyttet til disse virksomhetene
- Industri og lager

Fase 3

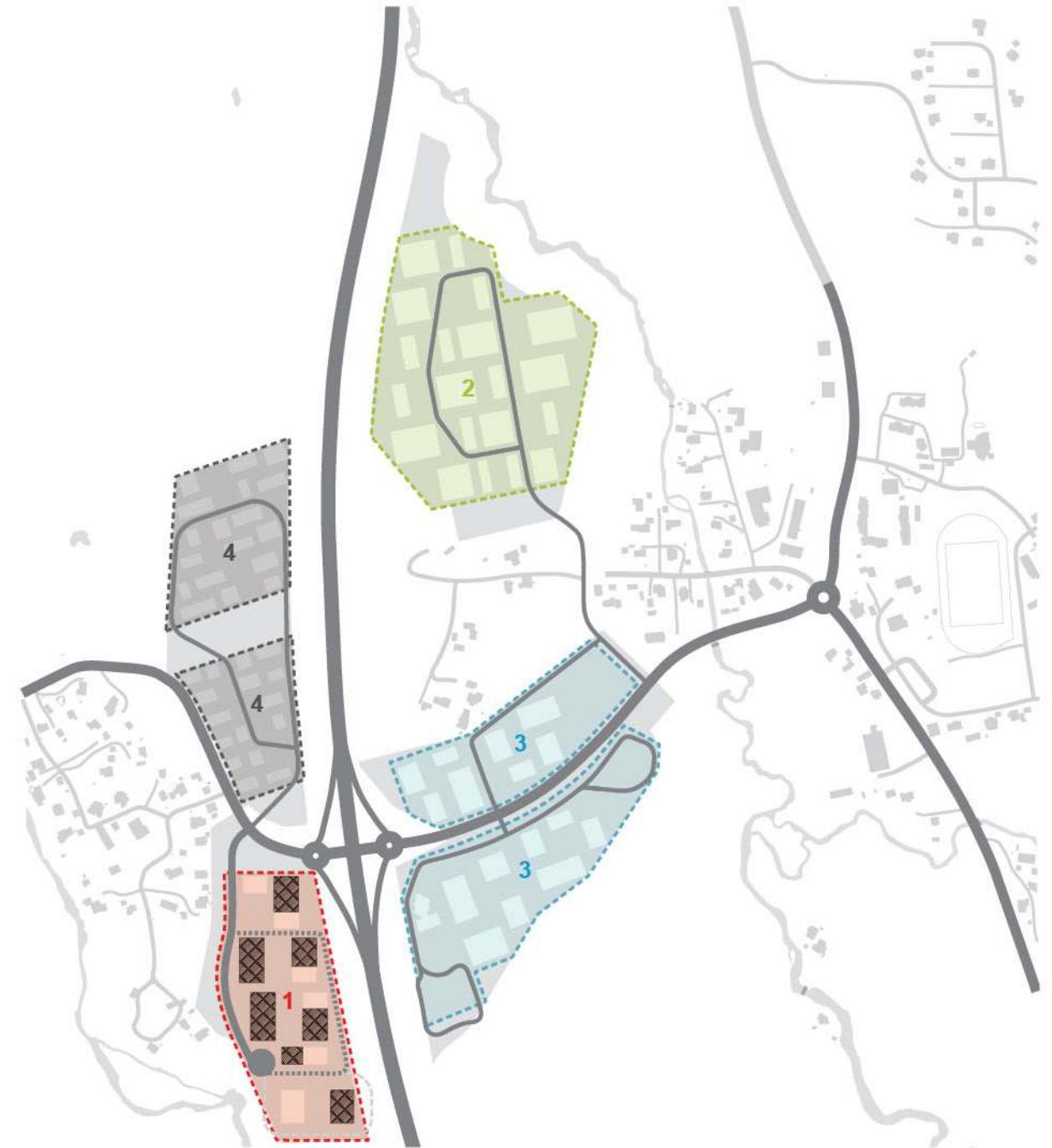
Haganskogen - Uviss oppstart

- Servicestasjon
- Plasskrevende varehandel
- Kontor knyttet til disse virksomhetene
- Industri og lager

Fase 4

Vestsida - Uviss oppstart

- Plasskrevende varehandel
- Kontor knyttet til disse virksomhetene
- Industri og lager



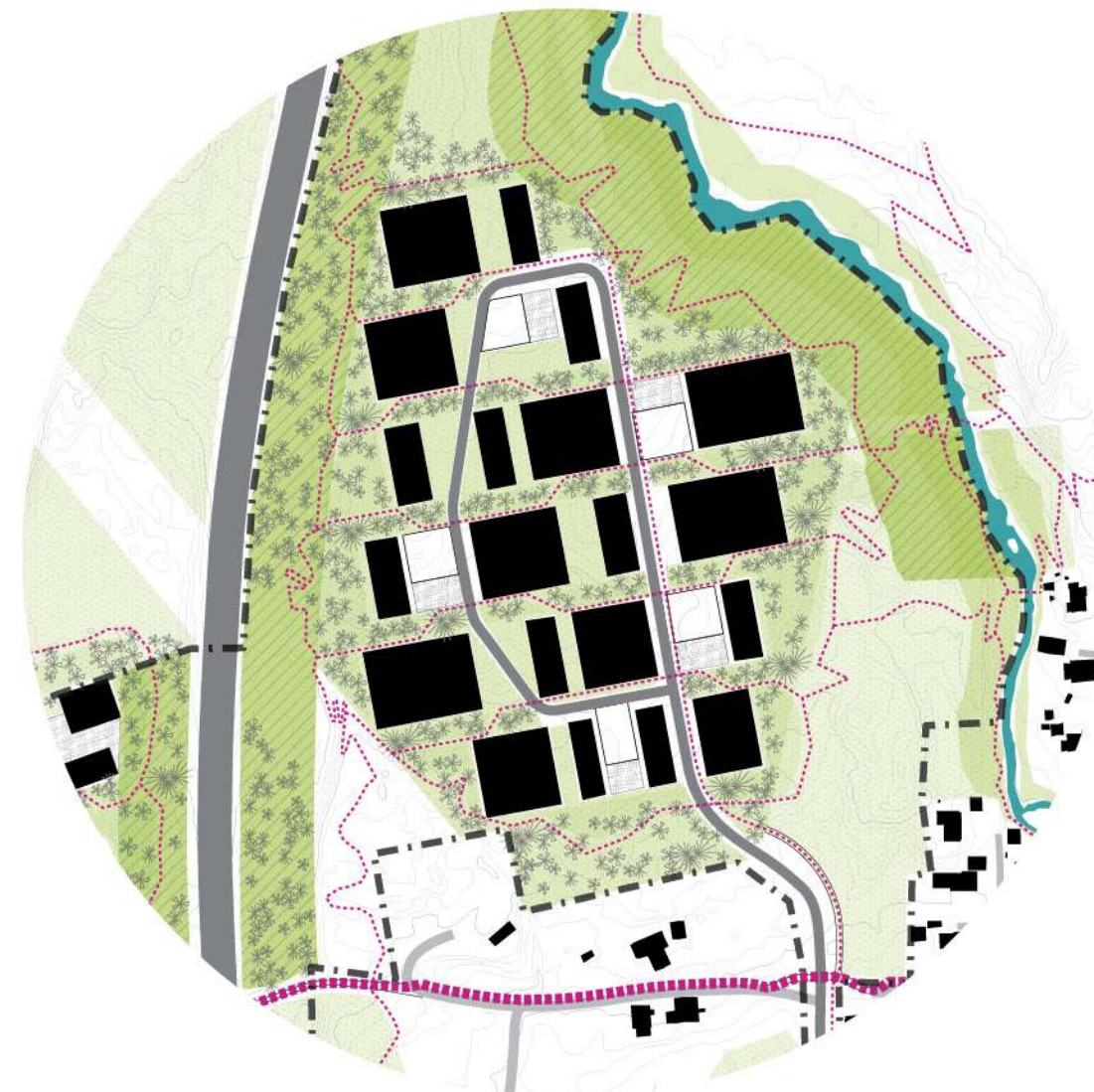
OMRÅDER STUBBENGMOEN



Plasskrevende varehandel
Kontor knyttet til disse virksomhetene
Industri og lager
1-7 etg.

BTA **45 000 - 55 000 m²**
%BYA **50 %**

- Første utbyggingsområde som er næringsområde og som vil fremstå som forbilde og referanse for utbyggingen av resten av næringsområdene, dette gjelder særlig med tanke på innovativ bruk av tre samt miljøaspekter.
- En kombinasjon av lave lager- og industribygg og forretningsbygg for plasskrevende varehandel. Enkelte bygg kan være høyere og opp til 7 etg. og fremstå som ikoner for området.
- Kontor og forretningsbygg plasseres langs veien, med aktive fasader, mens industri og lager bør plasseres i utkanten.
- Varelevering fra siden/bakkant
- Området er delt inn i striper som kan fungere som adskilte tomter. Disse bør alle inneholde en variasjon av funksjoner, størrelser på bygg, maks en hovedparkering samt mellomrom der skog er bevart.
- Ovennevnte funksjoner skal igjen veksles mellom på tomtene, slik at f.eks. 2 like store bygg aldri blir liggende vegg i vegg.
- I grensen mellom stripene skal et bredere grønt felt være ubebygget der så mye skog som mulig ivaretas
- Det er muligheter for korttidsparkering/drop off og el-parkering langs veien. For langtidsparkering må de besøkende parkere i parkeringshus under byggene eller på felles flateparkering og skogsparkering.
- Ved den felles flateparkeringen skal det også være en hardere flate av tre som fungerer som møtesplass/torg for hver tomt.
- Det er viktig med så mye sykkelparkering som mulig i området.
- Det er i reguleringen satt en min-maks for BYA til 65-75 %, noe som er likt som i sentrumsområdene. Det er viktig å skille på disse områdene og la sentrumsområdene få den tette sentrums karakteren, mens næringsområdenes kvaliteter av å ligge midt i skogen bør fremheves og bevares. Det er derfor lagt opp til en maks BYA på 50 % i veilederen. Denne BYA sammenfaller med reguleringen av Haganskogen og Tangenmoen.



0m 25m 50m 100m

OMRÅDER **STUBBENGMOEN**

Materialer

- Utstrakt bruk av tre i konstruksjoner og overflater. Gir området en identitet og er svært gunstig med tanke på lavt klimagassutslipp
- Krav til ressursbruk og innhold av helse- og miljøfarlige stoffer
- Dekke i tre på de felles uterommene som identitetsskaper

Energibehov

- Minimum passivhusnivå
- Godt under gjeldende forskrifter på utbyggingstidspunktet

Vann

- Håndtere overvann/takvann på egen tomt og som miljøskapende ressurs i nærområdet
- Vannsparende armaturer og andre vannsparende tiltak

Energiforsyning

- Vannbasert varmeanlegg for alle formål
- Egen flisfyringskjele
- Ellers fossilfri brensel til oppvarming av bygg (utviklet som fjernvarme med infrastruktur i gatenett)



Kalmar Museum, Thom Videgård



Rena leir

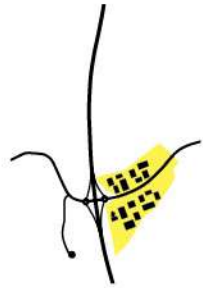


Tredikke Obuse, Japan



Lillesand senter

OMRÅDER HAGANSKOGEN nord og syd



Plasskrevende varehandel
Kontor knyttet til disse virksomhetene
Industri og lager
Servicestasjon
1-4 etg.

BTA **42 000 - 66 000 m²**
%BYA **50 %**

- Det andre næringsområdet som skal bygges ut, men dette ligger nærmest avkjøringen fra Rv 4 og vil derfor ha stor betydning for hvordan førsteinntrykket til Harestua er.
- Det legges til rette for et nytt veiservice anlegg godt synlig fra Rv 4.
- Resten av byggene er tenkt relativt nære veien for synlighet og muligheten til å eksponere fasadene og en utbredt bruk av tre på ulike måter
- Byggene er delt inn i 4 ulike klustere der byggene innenfor hvert kluster skal ha en variasjon i høyder, fra 1 til 4 etg.
- Det er lagt opp til skogsparkering i utkanten av området. Denne vil både være for området men også fungere som utfartsparkering og skiparkering. Parkeringen i området består ellers av gateparkering for el-bil/drop-off.
- Hvert kluster er bilfritt i de midtre sonene og dekket i uterommene er her tenkt utført i tre for å bygge på Harestuas identitet som tre-samfunn.
- Det er viktig med så mye offentlig sykkelparkering som mulig i området.



0m 25m 50m 100m

OMRÅDER **HAGANSKOGEN** nord og syd

Materialer

- Utstrakt bruk av tre i konstruksjoner og overflater. Gir området en identitet og er svært gunstig med tanke på lavt klimagassutslipp
- Krav til ressursbruk og innhold av helse- og miljøfarlige stoffer
- Dekke i tre på de offentlig uterommene som identitetsskaper

Energibehov

- Minimum passivhusnivå
- Godt under gjeldende forskrifter på utbyggingstidspunktet

Vann

- Håndtere overvann/takvann på egen tomt og som miljøskapende ressurs i nærområdet
- Vannsparende armaturer og andre vannsparende tiltak

Energiforsyning

- Vannbasert varmeanlegg for alle formål
- Fossilfri brensel til oppvarming av bygg (utviklet som fjernvarme med infrastruktur i gatenett)



Rema 1000 Kroppamarka Trondheim



Bensinstasjon Hommelsto, Nordland. Foto: Henning Horn

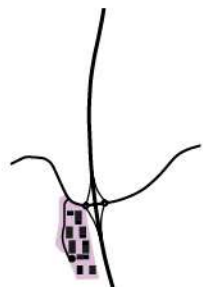


Tredække Obuse, Japan



Moelven, Ballstadviken

OMRÅDER TANGENMOEN

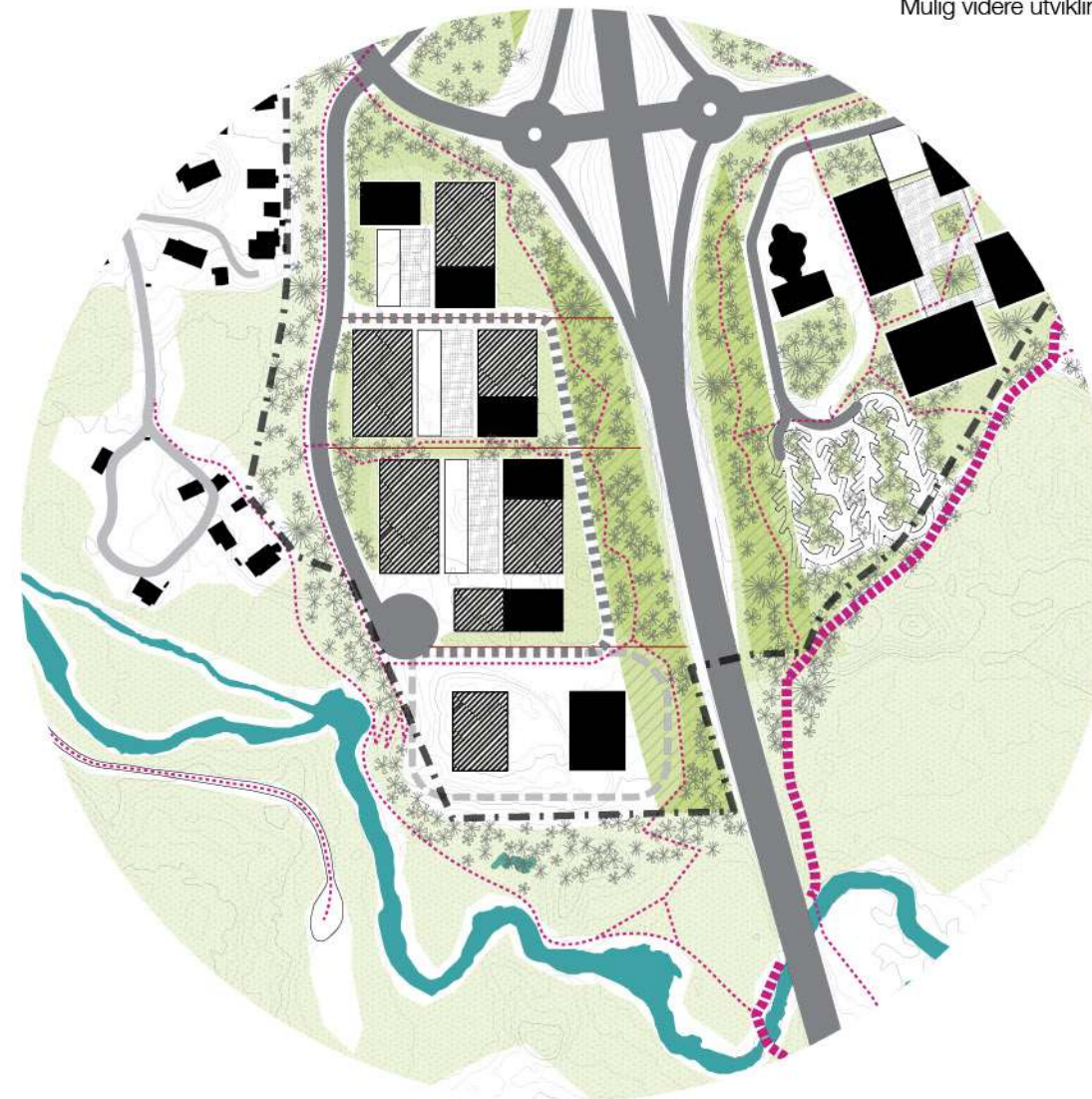


Produksjon
Lett industri
Lager
1-2 etg.

BTA **16 000 - 26 000 m²**
%BYA **50 %**

- Dette er det første området som skal bygges ut, bla. for å gi plass til den nye sentrumsutviklingen.
- Området er ulikt de andre ved at det er et industriområde og ikke et næringsområde. I tillegg er det et stort press på å få dette utviklet så kravene til energi og bærekraft vil derfor være noe lavere. Men det skal være et godt forbilde sammenlignet med andre industriområder.
- Da vegetasjonen på tomten allerede i høy grad er fjernet, vil det være viktig at byggene danner en skjerming mot bla. fargerike kjøretøy som kommer til å være parkert her. Fasadene mot veien må derfor også være av høy kvalitet og kunne representere Harestua på en positiv måte
- Som på Stubbengmoen er området delt inn i striper/tomter, og hver tomt vil bestå av flere bygg, noe harde flater og noen områder bør være uberørte med rom for revegetering.
- Det skal også her veksles mellom bygg, harde flater, og myke flater, og to bygg skal ikke ligge helt parallelt/vegg i vegg
- I grensen mellom stripene skal et bredere felt være ubebygget med mulighet for revegetering
- Det skal bygges en grønn buffer mot boligområdet og denne skal også ivareta muligheten til å røre seg til fots ved å kobles til andre stier i området

Første utviklingsfase 
Mulig videre utvikling 



0m 25m 50m 100m

OMRÅDER **TANGENMOEN**

Materialer

- Utstrakt bruk av tre i konstruksjoner og overflater. Gir området en identitet og er svært gunstig med tanke på lavt klimagassutslipp
- Krav til ressursbruk og innhold av helse- og miljøfarlige stoffer

Energibehov

- Streve etter å få til under gjeldende forskrifter på utbyggingstidspunktet

Vann

- Håndtere overvann/takvann på egen tomt og som miljøskapende ressurs i nærområdet
- Vannsparende armaturer og andre vannsparende tiltak

Energiforsyning

- Vannbasert varmeanlegg for alle formål
- Fossilfri brensel til oppvarming av bygg (utviklet som fjernvarme med infrastruktur i gatenett)



Zalewski architecture group

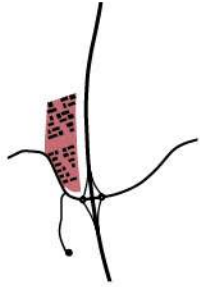


Gran Almennig. Foto: Kjell Vidaar Martinsen



Lillesand senter

OMRÅDER VESTSIDA nord og syd



Plasskrevende varehandel
Kontor knyttet til disse virksomhetene
Industri og lager
1-4 etg.

BTA **35 000 - 42 500 m²**
%BYA **50 %**

- Det siste utbyggingsområdet og det som er minst diskutert
- Området deles av gang- og sykkelstien som går under Rv 4 og er dermed godt koblet til andre gang- og sykkelstrek. Dette skal det bygges videre på
- Området deles også inn i striper som kan fungere som faser og tomter
- Byggenes fotavtrykk tenkes noe mindre enn på de andre områdene, dette for å knytte næringsområdene bedre sammen med boligområdet.
- Byggene er delt inn i 10 ulike klustere der byggene innenfor hvert kluster skal ha en variasjon i høyder, fra 1 til 4 etg.
- Under hver tomt er det lagt opp til en underjordisk parkering, mens det også er lagt opp til en flateparkering per tomt. Parkeringen i området består ellers av gateparkering for el-bil/drop-off.
- Hvert kluster er bilfritt i de midtre sonene og dekket i uterommene er her tenkt utført i tre for å bygge på Harestuas identitet som tre-samfunn.
- Det er viktig med så mye sykkelparkering som mulig i området.



0m 25m 50m 100m

OMRÅDER **VESTSIDA** nord og syd

Materialer

- Utstrakt bruk av tre i konstruksjoner og overflater. Gir området en identitet og er svært gunstig med tanke på lavt klimagassutslipp
- Krav til ressursbruk og innhold av helse- og miljøfarlige stoffer
- Dekke i tre på de offentlig uterommene som identitetsskaper

Energibehov

- Minimum passivhusnivå
- Godt under gjeldende forskrifter på utbyggingstidspunktet

Vann

- Håndtere overvann/takvann på egen tomt og som miljøskapende ressurs i nærområdet
- Vannsparende armaturer og andre vannsparende tiltak

Energiforsyning

- Vannbasert varmeanlegg for alle formål
- Fossilfri brensel til oppvarming av bygg (utviklet som fjernvarme med infrastruktur i gatenett)



Naust, YIN tegnestue



Tredikke Obuse, Japan

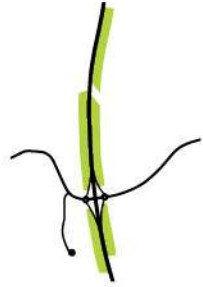


Kalmar Museum, Tham Videgård



Courtesy of Bureau B+B

OMRÅDER VEGOMRÅDER



Midlertidige treinstallasjoner
av ulik karakter

- Langs Rv 4 er det på hver sider en buffersone på 50 meter. Denne ønskes benyttet til midlertidige trekonstruksjoner av ulik karakter
- Disse konstruksjonene kan være installasjoner gjort i samarbeid med AHO, UMB, Trefokus osv.
- Konstruksjonene skal være med på å fronte Harestua sin identitet og kunnskap rundt tre, og skal være en attraksjon for forbipasserende
- Konstruksjonene skal alle være av midlertidig karakter, men tidsrommene kan variere



0m 50m 100m 200m

OMRÅDER VEGOMRÅDER



Camera Obscura, NTNU workshop



Trestykker 2013



Fuglekikkertårn Rindal, NTNU workshop



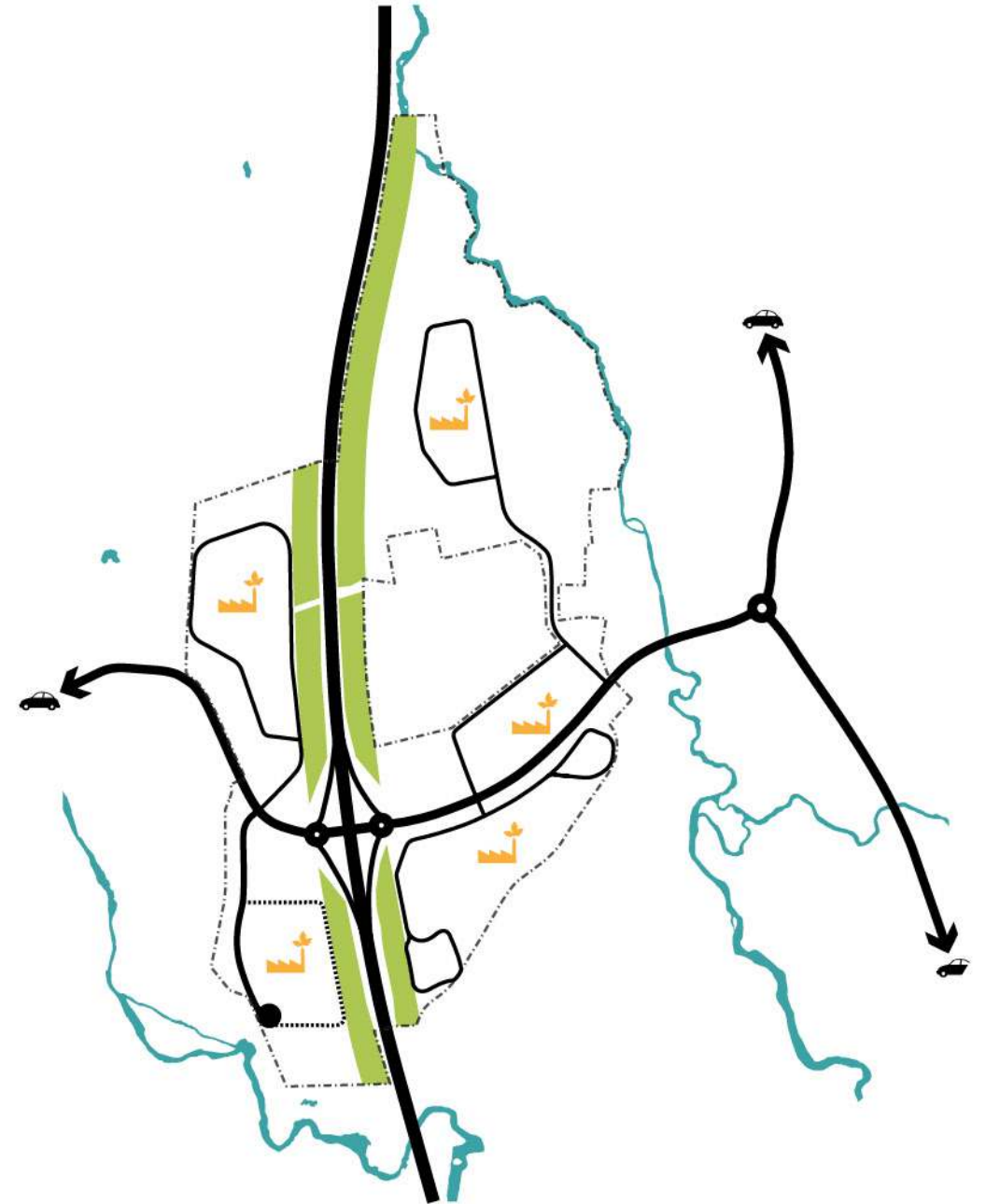
Sejord utkikkspunkt, Rintala Eggertson



Trestykker 2012, Oslo



Bergen International Wood Festival, Perfekt arkitekt



KONKLUSJONER

- Ta vare på og fremheve lokale kvaliteter
 - Utvikle forskjellige områder med ulike identiteter, karakterer og kvaliteter
 - Tilrettelegge for en høy andel gående og syklende på korte reiser, at gående og syklende skal ha snarveier fremfor bilistene mellom områdene
 - Parkeringsstrategi som prioriterer el-biler
 - Parkeringsplasser som retter seg etter naturens premisser og forholder seg til det grønne både mht. størrelse, plassering og materialbruk (skogsparkeringer, mindre flateparkeringer med armert gress, trær etc)
-
- Fokus på offentlig transport til og fra områdene
 - En identitetsskapende lineær buffersone langs med Rv 4 som bygger opp under en viktig ny strategi for å fronte Harestua og allmenningene med all deres kunnskap om tre, treets bruksområder og måter å utnytte materialet på.
 - Et tydelig industri- og næringsområde for foretak som ikke passer inn i det nye sentrum
 - Et finmasket nett for myke trafikanter som legger opp til enkle forbindelser mellom de ulike områdene uten å bruke bilen
 - God og bærekraftig energiforsyning skal prioriteres
 - Utstrakt bruk av tre på ulike og gjerne nye måter
 - Det skal lages klimaregnskap (Co2-regnskap)