



Oversendelsesbrev til

planforslag for Haugsgate-Hønengata

Om revidert planforslag etter kommunens tilbakemeldinger:

Planforslaget inkluderer de aller fleste av kommunens innspill. Planforslaget vurderes som komplett, og vi ber om at planforslaget slik det fremstår legges frem til politisk behandling.

Om vektinger og vurderinger som er gjort i planforslaget:

Det er i planforslaget vektlagt at prosjektet samlet skal være gjennomførbart. Å utarbeide reguleringsplan og å bygge er kostbart. Planforslaget legger opp til mindre boenheter med universell tilgjengelighet med primært eldre som målgruppe. Boenheten ligger sentrumsnært og vil være attraktive også for unge. Boenhetene er planlagt utformet etter kriterier for husbankfinansiering og livsløpsstandard. Kommunens kulturminneregistrering viser at samlet vurdering for bygningene i Hønengata 25 og 27, og Haugs gate 10 og 12 er vurdert som lav. Det er gjort betydelige endringer på Hønengata 25 og 27 og Haugsgate 10, slik at de fremstår som lite autentisk. Volumene bidrar til det kulturhistoriske området, men byggene i seg selv vurderes som å bidra mindre i det kulturhistoriske området. Å utarbeide reguleringsplan og å planlegge for å erstatte tilsvarende volum vurderes ikke som gjennomførbart økonomisk, og er derfor ikke planforslaget. Det er derfor ikke lagt opp til f.eks. fysiske mellomrom mellom bebyggelse på felt BAA1. Ny bebyggelse plasseres i eksisterende byggegrenser for å videreføre eksisterende kvartalsstruktur. Takform er sikret som saltak. Uteoppholdsareal løses på terreng.

Sporingskurve er vurdert i samråd med HRA i form av testkjøring og skriftlig kommunikasjon. Lastebilstørrelse 10 m (renovasjonsbil) og 12,2 m (brannbil) er lagt til grunn. Det er illustrert og sikret mulighet for sporingskurve 12 m i planforslaget i form av overkjørbart fortau. HRA kan imidlertid klare mindre sporingskurve enn det kommunen krever, og dermed kjøring utelukkende på kjøreveg. En situasjon med brann og redning vurderes som unntak, og det vurderes å være tilstrekkelig løst med overkjørbart fortau i planforslaget uten å redusere utbyggingspotensialet, og uten å redusere sannsynligheten for et gjennomførbart prosjekt.

Selv om det er relativt lavt arealkrav med minst 13 m² felles uteoppholdsareal per boenhet er det stilt kvalitetskrav til både felles uteoppholdsareal og hva som kan medregnes i felles uteoppholdsareal. Sykkelparkering og gangsoner tilknyttet inngangsparti er viktige møteplassfunksjoner i et bofellesskap, men er ikke medregnet i minste uteoppholdsareal. Det er i tillegg stilt krav om at felles uteoppholdsareal skal være minimum 350 m² og med sammenhengende og hensiktsmessig form med minst 15 x 17 meters bredde. Dette betyr at mindre og smalere grøntarealer ikke medregnes i MUA, slik det kan gjøre i mer upresise reguleringsplaner. Som avbøtende tiltak for mindre felles uteoppholdsareal per boenhet er det stilt krav om opparbeidelse av fellesstue med fellesbalkong og felles treningsrom. For boenheter på felt BAA2 er det i tillegg stilt krav om minst 5 m² privat uteoppholdsareal. Felles møteplasser og uteoppholdsareal vurderes som tilstrekkelig ivarettatt i planforslaget, og hensynet til gateløpet ved å plassere bebyggelse mot gatelivet vurderes som svært viktig å bevare. Dersom det ikke blir næring i første etasje på felt BAA2, vil det i tillegg kunne bli ekstra uteoppholdsareal på bakkeplan på felt BAA2.

Dato: 17.07.2026

Planforslaget vurderes samlet å være i tråd med overordnede planer om samordnet areal og transportplanlegging, og å legge til rette for fortetting i bynære strøk.

Med vennlig hilsen

Adeline Arnesen

Daglig leder Storelva Arkitekter AS

www.storelvaarkitekter.no.