

# DETALJREGULERING FOR NYTT VEISERVISEANLEGG I TVEDESTRAND

## PLANBESKRIVELSE

### **Tvedestrand kommune**

Planid: 179

Forslagstiller: St1 Norge AS

Dato for siste revisjon: 23.01.2020

Bystyrets godkjenning: XX.XX.2020

## Innhold

|                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------|----|
| DETALJREGULERING FOR NYTT VEISERVISEANLEGG I TVEDESTRAND .....    | 1  |
| PLANBESKRIVELSE .....                                             | 1  |
| 1. Sammendrag .....                                               | 2  |
| 2. Bakgrunn .....                                                 | 2  |
| 2.1 Bakgrunn og hensikt med planforslaget.....                    | 2  |
| 2.2 Forslagsstiller, konsulent, eierforhold .....                 | 3  |
| 2.3 Tidligere vedtak i saken .....                                | 3  |
| 2.4 Utbyggingsavtaler .....                                       | 3  |
| 2.5 Vurdering av forskrift om konsekvensutredning.....            | 3  |
| 3. Planprosessen.....                                             | 3  |
| 3.1 Kunngjøring, varsling, medvirkning .....                      | 3  |
| 3.2 Innkomne merknader .....                                      | 4  |
| 3.3 Forslagsstillers kommentarer til merknader .....              | 4  |
| 4. Planstatus og rammebetingelser .....                           | 5  |
| 4.1 Statlige planretningslinje .....                              | 5  |
| 4.2 Overordnede planer (fylkeskommunale planer, kommuneplan)..... | 5  |
| 4.3 Reguleringsplaner .....                                       | 5  |
| 4.4 Tilgrensende planer og pågående planarbeid .....              | 6  |
| 4.5 Føringer .....                                                | 6  |
| 5. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold .....         | 6  |
| 5.1 Beliggenhet.....                                              | 6  |
| 5.2 Planavgrensning, størrelse .....                              | 6  |
| 5.3 Dagens situasjon.....                                         | 6  |
| 6. Beskrivelse av planforslag .....                               | 8  |
| 6.1 Planlagt arealbruk, plassering og utforming .....             | 8  |
| 6.2 Tilknytning til infrastruktur.....                            | 10 |

|      |                                            |    |
|------|--------------------------------------------|----|
| 6.3  | Rekkefølgekrav og dokumentasjonskrav.....  | 11 |
| 7.   | Konsekvenser av planforslag .....          | 11 |
| 7.1  | Overordnede planer .....                   | 11 |
| 7.2  | Landskap.....                              | 12 |
| 7.3  | Stedets karakter .....                     | 12 |
| 7.4  | Utforming .....                            | 12 |
| 7.5  | Kulturminner, naturmangfold .....          | 13 |
| 7.6  | Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk..... | 13 |
| 7.7  | Trafikkforhold .....                       | 14 |
| 7.8  | Barns interesser.....                      | 14 |
| 7.9  | Miljø og bærekraft.....                    | 14 |
| 7.10 | ROS .....                                  | 15 |
| 7.11 | Økonomiske konsekvenser for kommunen.....  | 15 |
| 7.12 | Juridiske konsekvenser.....                | 15 |
| 7.13 | Interessemotsetninger .....                | 15 |
| 7.14 | Avveining av virkninger .....              | 16 |

## 1. Sammendrag

Planbeskrivelsen redegjør for eksisterende bruk av planområdet, overordnede planer og planstatus for planområdet, planlagt bruk, planprosess med medvirkning og konsekvenser som følge av gjennomføring av planforslaget.

Planforslaget er en detaljering og mindre justeringer av gjeldende reguleringsplan for E18 Tvedestrand-Arendal. Planområdet er dermed godt utredet fra før av og det er få uavklarte problemstillinger i plansaken.

Planforslaget sikrer etablering av energistasjon og veiserviceanlegg, døgnhvileplasser og moderne rasteplass som vil være et godt tilbud til de ulike trafikanter/besøkende og vil være viktig i forbindelse med promotering av Tvedestrand by. Mulighet for etablering av veikro i fremtiden er også sikret.

## 2. Bakgrunn

### 2.1 Bakgrunn og hensikt med planforslaget

St1 Norge AS har avtale med Nye Veier om etablering av veiserviceanlegg med døgnhvileplasser på Grenstøl innenfor område regulert som bensinstasjon/veiserviceanlegg.

Hensikten med planen er oppfølging av områderegulering for E18 Tvedestrand-Arendal, hvor det er stilt krav om detaljregulering for felt BV1 – bensinstasjon/veiserviceanlegg før utbygging av feltet kan tillates. Med denne detaljreguleringsplanen ønskes det å legge til rette for etablering av moderne døgnåpen energistasjon og veiserviceanlegg, døgnhvileplasser for kjøretøy omfattet av kjøre- og hviletidsbestemmelsene med tilhørende infrastruktur og servicetilbud, parkering for pendlere samt legge til rette for etablering av en attraktiv og funksjonell rasteplass langs E18, «Aktiv rast».

## 2.2 Forslagsstiller, konsulent, eierforhold

Forslagsstiller: St1 Norge AS ved kontaktperson Bård A. Granerud, PB 1154 Sentrum, 0107 OSLO

Konsulent: Hille Melbye Arkitekter AS ved kontaktperson Elena Jakobsen, Hausmanns gate 16, 0182 OSLO

Eiere:

| Gnr/bnr 29/124                                 | Gnr/bnr 29/8                                                                              | Gnr/bnr 31/4                                                 | Gnr/bnr 28/8                                   |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Tvedestrand kommune, PB 38 4901<br>Tvedestrand | Harald Finn Bye (død)<br>DBO v/Ragnhild S<br>Bye Tellefsen,<br>Asperudlia 51 1258<br>OSLO | Andreas Lilleholt,<br>Lilleholtveien 49,<br>4900 Tvedestrand | Tvedestrand kommune, PB 38 4901<br>Tvedestrand |

## 2.3 Tidligere vedtak i saken

Vi kjenner ikke til at det foreligger noen politiske vedtak i denne saken fra før av.

## 2.4 Utbyggingsavtaler

Det er ikke inngått noen utbyggingsavtaler med kommunen per i dag. Gjennomføring av planforslaget innebærer imidlertid følgende fordeling:

- Nye Veier er ansvarlige for opparbeidelse av pendler- og innfartsparkering (med unntak for gangforbindelse gjennom pendler- og innfartsparkering) og omlegging av Verksveien som går i sti i nord
- Tvedestrand kommune er ansvarlig for utforming av «Aktiv rast».
- Forslagsstiller er ansvarlig for opparbeidelse av energistasjon og veiserviseanlegg, døgnhvileplasser og de øvrige området med unntak for «Aktiv rast» og en ev sykkelløype.

## 2.5 Vurdering av forskrift om konsekvensutredning

Det er utarbeidet konsekvensutredning i forbindelse med kommunedelplan for E18 Tvedestrand-Arendal. I samråd med kommunene og regionale myndigheter ble det vurdert at detaljregulering plan 135:E18 Tvedestrand - Arendal, vedtatt 10.06.2014, med endringer 31.05.2017, ikke utløste krav til konsekvensutredning. Dette planforslaget er en detaljering av områdereguleringen hvor planområdet er regulert til bensinstasjon/veiserviseanlegg BV1 og parkering SPA. Vi kan derfor ikke se at planforslaget utløser krav til konsekvensutredning, jf. forskrift om konsekvensutredninger.

# 3. Planprosessen

## 3.1 Kunngjøring, varsling, medvirkning

Oppstart av planarbeid er kunngjort i Tvedestrandsposten og på nettside til Tvedestrand kommune 29.06.2019 og varslet 28.06.2019.

Kommunen har avholdt et medvirkningsmøte 29.08.2019. Tvedestrand industriforening, Tvedestrand næringsforening, Tvedestrand håndverksforening, Tvedestrand hundeklubb, Bokbyen ved Skagerak, Næs jernverksmuseum, Lyngørjorden kultursenter, Lastebilforbundet, Reiseliv ved næringssjefen, Tvedestrand vekst, Tvedestrand frivillighetssentralen, Byløftgruppa, Made og Sandøya, TRK, TENK var representert i møte. Planforslaget og «Aktiv rast» prosjektet ble presentert i møte.

I etterkant av offentlig ettersyn har det vært telefondialog mellom Norges Lastebileier-forbund og forslagsstiller.

### 3.2 Innkomne merknader

Merknader i forbindelse med kunngjøring og varsling er samlet opp i eget vedlegg. Det er kommet 4 merknader som oppsummeres kort her.

#### *Fylkesmannen i Agder (09.07.2019)*

Fylkesmannen bemerker at det må sikres tilstrekkelige tiltak mot avrenning og at overvann må håndteres lokalt uten forurensning til omkringliggende natur. Fylkesmannen anbefaler å vurdere «grønne» tak og ber om å redegjøre for klima- og energiplanlegging. Det stilles spørsmål om hvorvidt etablering av veiserviceanlegget vil utvide/endre støysonen langs motorveien. Det bes om å redegjøre for hvordan planområdet vil påvirkes av funn av sulfider i området og det etterspørres ev. tiltak. Det bes om å redegjøre for luftkvalitet, jf. T-1520/2012, estetisk utforming/landskapsestetikk, universell utforming, ROS inkl. klimaendringer/klimatilpasning, prinsippene i naturmangfoldsloven § 8-12 og hvordan planforslaget forholder seg til vannforskriften.

#### *NVE (26.07.2019)*

NVE minner om at det er ofte behov for en detaljert fagkyndig utredning av farer (flom, erosjon og skred) på reguleringsplannivå og at det også må vurderes hensyn til klimaendringer. Videre opplyser NVE om ivaretagelse av interesser knyttet til vassdrag og grunnvann og om å ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen.

#### *Østre Agder Brannvesen (12.08.2019)*

Brannvesenet forutsetter at TEK17 legges til grunn og gir detaljerte premisser/føringer ang. plassering av brannkummer/brannhydranter, oppstillingsplass for brannbil og lignende.

#### *Aust-Agder Fylkeskommune (02.09.2019)*

Administrasjonen i fylkeskommunen forutsetter at alminnelige planhensyn legges til grunn for planarbeidet og har ingen øvrige merknader til plansaken.

### 3.3 Forslagsstillers kommentarer til merknader

#### *Fylkesmannen i Agder (09.07.2019)*

Vi viser til vedlagt overvannsnotat som redegjør for overvannshåndtering og avrenning. Det er ikke besluttet hvorvidt takene skal utformes som «grønne» tak. Reguleringsbestemmelser legger til rette for at «grønne» tak kan etableres.

Deponi for sulfidholdige masser på Grenstøl ligger utenfor nedslags- og avrenningsfelt for planområdet og vil dermed ikke påvirke valg av overvannshåndtering i planområde.

Luftkvalitet er utredet i reguleringsplan for E18 Tvedestrand-Arendal. Konklusjonen er at med unntak for svevestøv (som vil overskride nasjonalt mål for svevestøv som døgnmiddel ved tunnelåpninger) vil grenseverdier og nasjonale mål for øvrig være overholdt.

Vi viser til reguleringsbestemmelser når det gjelder estetisk utforming av tiltaket. Universell utforming skal ivaretas ihht til kravene i TEK17.

Når det gjelder risiko- og sårbarhetsforhold, så viser vi til kapitler 5 og 7 i planbeskrivelsen.

Det er ikke registrert naturmangfold i planområdet. Området har vært brukt som riggområde i forbindelse med opparbeidelse av E18.

Det er aktuelt for Risør og Tvedestrand regionens avfallsselskap (RTA) å føre sigevann fra avsluttet avfallsdeponi til Vennevann, ved selvfall via rør i fyllingen eller på en annen måte. Vannet må først renses før utslipp til Vennevann. Det avsettes derfor et areal som vil være tilstrekkelig for etablering av et rensebasseng på ca. 2000 m<sup>2</sup> i nordre del av planområdet. Bassenget blir ikke fungerende før om anslagsvis 10-15 år.

#### *NVE (26.07.2019)*

Flom, erosjon og skred er utredet i konsekvensutredningen til kommunedelplanen samt områdereguleringen. Det er redegjort for lokal overvannshåndtering i vedlagt overvannsnotat.

#### *Østre Agder Brannvesen (12.08.2019)*

Brannvesenets tilbakemeldinger vil bli ivaretatt ved prosjekteringen.

#### *Aust-Agder Fylkeskommune (02.09.2019)*

Ingen kommentarer.

## 4. Planstatus og rammebetingelser

### 4.1 Statlige planretningslinje

#### *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014)*

Planretningslinjen har som mål at arealbruk og transportsystem skal planlegges slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

#### *Rikspolitiske retningslinjer om barn og planlegging, T-2/08 (12.06.2008)*

Retningslinjene skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

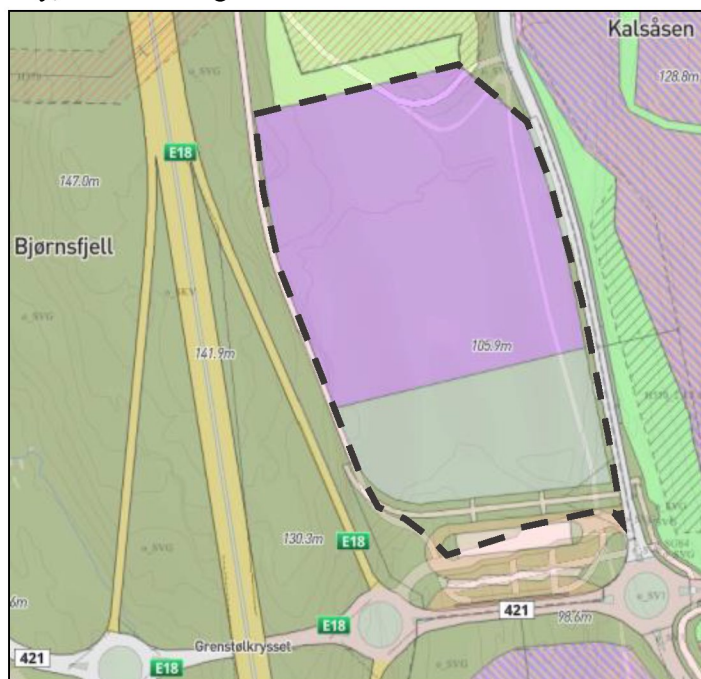
### 4.2 Overordnede planer

(fylkeskommunale planer,  
kommuneplan)

Planområdet er avsatt til LNFr-område (nåværende) og hensynssone H910 - detaljeringssone - reguleringsplan skal fortsatt gjelde i kommuneplanen for Tvedestrand. Planforslaget er derfor i tråd med kommuneplanen.

### 4.3 Reguleringsplaner

Planområdet er i områderegulering, plan 135:E18 Tvedestrand - Arendal, vedtatt 10.06.2014 regulert til BV1 - bensinstasjon/veiserviceanlegg og SPA – parkering. Byggegrense mot E18 ligger 100 meter fra midt regulert E18 og påkjøringsramper (som er en del av E18).



Skisse 1: Gjeldende regulering med planområdeavgrensning.  
Kilde: Tvedestrand kommune.

#### 4.4 Tilgrensende planer og pågående planarbeid

Tilgrensende områder er regulert til

- Landbruksformål i nord, jf. områdeplan A67 – Tvedestrand næringspark
- Gang- og sykkelvei og annen veigrunn i vest, jf. områderegulering, plan 135: E18 Tvedestrand - Arendal
- Kollektivholdeplass i syd, jf. områderegulering, plan 135 - E18 Tvedestrand - Arendal
- Kjørevei i øst, jf. områderegulering, plan 135: E18 Tvedestrand - Arendal

Vi kjenner ikke til at det pågår noe planarbeid i området.

#### 4.5 Føringer

Tvedestrand kommune jobber med «Aktiv rast» -prosjektet på Grenstøl. Kommunen ønsker å tilføre det tradisjonelle veiserviceanlegget en ny dimensjon, ved å utvikle og etablere Norges første aktive rasteplass. Målet er å skape et attraktivt og aktivt stoppested som kan sette en ny standard for morgendagens rasteplasser for veifarende, der folkehelse står sentralt. «Aktiv rast» skal være attraktivt for veifarende, og skal gi en attraksjonsverdi for Tvedestrand by og området rundt.

### 5. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

#### 5.1 Beliggenhet

Planområdet består av deler av gnr/bnr 29/8, 29/124, 31/4 og 28/8 som ligger øst for den nye E18 på Grenstøl i Tvedestrand kommune.

#### 5.2 Planavgrensning, størrelse

Planområdet er på ca. 43,3 dekar og følger i hovedsak avgrensning til regulert bensinstasjon/veiserviceanlegg og parkering SPA i områderegulering for E18 Tvedestrand – Arendal. Planområdet grenser til opparbeidet gang- og sykkelvei langs E18 i vest, kollektivterminal for busser i syd, Kalsåsvegen i øst og den gamle traseen for Verksveien og skogdekket landskap som stiger bratt opp i nord.

#### 5.3 Dagens situasjon

Planområdet er delvis opparbeidet ved at pendler og innfartsparkering er ferdig opparbeidet. Tilstøtende veier og Grenstøl kollektivterminal for ekspressbusser og lokalbusser er også opparbeidet. Øvrige deler av planområdet er rester av riggområde for E18-prosjektet. Tomten er planert og byggeklar. De 2 midlertidige bygninger er fjernet nå.

Den ene avkjørselen (søndre) fra Kalsåsveien er opparbeidet. Det er også laget en midlertidig avkjørsel fra Kalsåsveien til riggområde lengre i nord. Det nye E18 ble åpnet sommeren 2019. Vi kjenner ikke til om noen ulykker på veiene hittil. Det går gang- og sykkelvei langs planområdets vestre og søndre grense mot Bergsmyr og Fiane. Gang- og sykkelveien følger veiene, men er lagt i egen trase utenom kryssområdet for å få til en trafiksikker løsning for myke trafikanter. Grenstøl kollektivterminal er tatt i drift 16.09.2019. Kollektivterminalen vil være et viktig knutepunkt for korrespondanser mellom linje 150 og linje 155 (Vegårshei) og linje 156 (Åmli), samt ekspressbussene til/fra Oslo.





Bilde 1: Dagens situasjon per 17.09.2019 sett nordfra. Fra høyre: E18, påkjøringsrampe til E18 fra rundkjøringen, støyskjerm, gang- og sykkelvei, planområdet/byggeklar anleggstomt med midl. brakker, opparbeidet pendler- og innfartsparkering, Kalsåsveien fra rundkjøring og nordover. Kilde: Nye Veier.

Det er ikke registrert/gjort funn av kulturminner eller naturmangfold i planområdet. Planområdet har gode solforhold og er ikke spesielt vindutsatt. Planområdet i dag har bruken som ikke berører barns interesser eller rekreasjon. Det er ikke registrert forurensning i grunn. Det foretas miljøoppfølging i forhold til aktivitet som er pågått i anleggsperioden slik at massene ikke blir forurenset fra virksomhet som dieselfylling, drift av verksted, oljelekkasje fra utstyr.

Det er ikke registrert ras- og skredfare i planområdet. ROS analyse i områdereguleringen identifiserer aktsomhetsområde steinsprang rett nordøst for planområdet. Stabilisering av dette området er håndtering ved utbygging av E18.

Det er satt opp et kombinert rekkverk med støyskjerm, ca. 3 meter høye langs E18 rampe mot planområdet. Denne løsningen fører til at store deler av planområdet får støynivå tilsvarende nedre nivå gul støysone. Vi viser til vedlagt utdrag fra plansaken for E18 hvor det er redegjort for støyforhold i området.

Det er lagt VA ledninger langs planområdets vestre og østre side og gjennom pendler- og innfartsparkering til fremtidig energistasjon-området. Overvann fra Kalsåsen føres i grøft langs Kalsåsveien til bekkelukking. Overvann fra pendlerparkering og kollektivterminalen føres til infiltrasjonsgrofter med overløp til bekkelukking. Stikkledning for overvann er lagt til område for fremtidig energistasjon i sør. Ledningen har overkapasitet.

Det ligger høyspentledninger under bakken langs Kalsåsveien. Området er ikke tilknyttet fjernvarmenett etter det vi kjenner til.

## 6. Beskrivelse av planforslag

### 6.1 Planlagt arealbruk, plassering og utforming

#### *Arealformål, bebyggelse*

Område med pendler- og innfartsparkering foreslås regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – parkering. Dette området skal ha offentlig eierform. Mens øvrige deler av område foreslås regulert til kombinert hovedformål: kombinert bebyggelse og anleggsformål/samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: bensinstasjon/veiserviceanlegg/ bevertning/ parkering/ rasteplass.

Område med kombinert hovedformål er ikke delt opp ytterligere, slik at plassering av de ulike bygninger/funksjoner kan fritt gjøres i videre detaljprosjekteringen. Illustrasjonsplan som følger saken skal være retningsgivende når det gjelder disponering av planområdet. Dette betyr at de ulike bruksformål (energistasjon, veikro, døgnhvileplasser osv.) skal plasseres i de deler av planområdet slik det er vist på illustrasjonsplanen.

Planforslaget sikrer trinnvis utbygging av planområdet. Det er også sikret mulighet for etablering av uteservering i tilknytning til veikro.

Det anslås at energistasjonen skal sysselsette ca. 8,2 årsverk. Antall årsverk for veikro vil er ukjent på dette tidspunktet.

#### *Utnyttelse og høyder*

Maks tillatt utnyttelse foreslås til 2500 m<sup>2</sup> BRA for hele planområdet.

Denne inkluderer energistasjon, ladestasjoner, nettstasjoner, veikro, overdekket sykkelparkering (etter minimumskrav), ev. sykkelhotell på maks 100 m<sup>2</sup> BRA, ev. tankanlegg over bakken og vaskehall. Det er lagt til en sikkerhetsmargin på et par hundre kvadratmeter. Sikkerhetsmarginen vil kunne dekke for ev. uforutsigbarheter ifm. detaljprosjektering og samt ev. økt andel overdekket sykkelparkering eller ev. økt behov for flere ladestasjoner.

Areal for tenkte plan, areal under terreng og parkeringsplasser på terreng inngår ikke i utnyttelsen.

Elementer/innretninger/mindre bygg/tårn/anlegg/installasjoner som oppføres som en del av rasteplassen inngår ikke i beregningsgrunnlaget. Dette er fordi at det er per i dag ikke kjent hvilke typer innretninger som vil komme i forbindelse med «Aktiv rast» prosjektet.

Bebyggelsen tillates med maks høyde på 12 meter fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå rundt bygning. Ev. takoppbygg kan bygge over 12 meters begrensningen. Lysmaster kan være opptil 17 meter høye.

#### *Plassering og byggegrense*

For å øke forutsigbarheten ved detaljreguleringen foreslås noe romslig byggegrense i område for kombinert formål:

- 15 meter fra midt regulert gang- og sykkelvei i vest
- 4 meter fra planområdeavgrensningen i nord
- 10 meter fra midt kommunal kjørevei i vest
- 2,5 – 4 meter fra formålsgrensen med pendler og innfartsparkering i syd.

De ulike bygninger/funksjoner skal plasseres innenfor byggegrensen etter arealdisponeringen vist på illustrasjonsplanen (dvs døgnhvileplasser i nordre del av planområdet, energistasjon med tilhørende anlegg i østre del og veikro i vestre del av planområdet). Rasteplass skal etableres sentralt i området.



Hundeluftegård, område med treningsapparater og ev. andre rekreasjonstiltak kan ligge utenfor regulert byggegrense mot vest med minste avstand på 10 meter fra kant gang- og sykkelvei. Parkeringsplasser og fire skiltmaster (med fundament) kan ligge utenfor regulert byggegrense, dog ikke nærmere enn 4 meter fra kant gang og sykkelvei.

Det foreslås ikke byggegrense i område til pendler- og innfartsparkering, da det ikke planlegges noe bebyggelse i dette området med unntak for overdekket sykkelparkering som kan plasseres minimum 4 meter fra kant gang- og sykkelvei og ev. sykkelhotell som kan plasseres enten i område til pendler- og innfartsparkering (minimum 4 meter fra kant gang- og sykkelvei) eller i byggeområde for kombinert formål innenfor byggegrensen.



Skisse 2: Illustrasjonsplan som en mulig fremtidig arealdisponering i planområdet. Kilde: Selberg Arkitekter.

### Parkering, sykkelparkering, døgnhvileplasser

Parkering og sykkelparkering for område med kombinert hovedformål følger Veinorm for Tvedestrand kommune. Tabellen under redegjør for minimumskrav til parkering /sykkelparkering og antall plasser som foreslås i planforslaget:

|                                                             | P-krav                                                             | Parkering i prosjektet | Sykkelkrav                                                | Sykkel i prosjektet |
|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------|---------------------|
| Forretning, detalj og service (ca. 1050 m <sup>2</sup> BRA) | Per 30 m <sup>2</sup> BRA – min. 0,7 plasser, dvs. min. 25 plasser | 68 plasser             | Per 100 m <sup>2</sup> BRA – 0,25 plasser, dvs. 3 plasser | 5 plasser           |
| Bevertning (ca. 120 sitteplasser)                           | Min. 0,3 per sitteplass, dvs. min. 36 plasser                      | 36 plasser             | Per 100 m <sup>2</sup> BRA – 0,25 plasser,                | 2 plasser           |

Pendler- og innfartsparkering rommer ca. 145 parkeringsplasser.

Det foreslås etablert minimum 30 døgnhvileplasser for kjøretøy omfattet av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Døgnhvileplasser skal prosjekteres i henhold til V136 Døgnhvileplasser for tungtransport når det gjelder plassering (fysisk adskilt fra andre trafikanter og aktiviteter), dimensjonering av plasser og svingradius, tekniske krav, tilgjengelighet og fasiliteter. Plassene skal være tilgjengelige 24 timer i døgnet. Nødvendige fasiliteter som toaletter, vask og dusjer foreslås etablert i tilknytning til energistasjon-bygget. Det settes av plass til kjøretøy for farlig gods et stykke unna øvrige plassene.

### Utforming

Det er tatt en bestemmelse om at nye tiltak skal ha god bruksmessig, fysisk og estetisk kvalitet. Bebyggelsen skal samlet sett fremstå helhetlig utformet og ha god arkitektonisk kvalitet. «Grønne» tak, beplantet med sedum eller gress tillates. Ved trinnvis utbygging skal ubebygde arealer tilsåes/beplantes eller utnyttes til aktiviteter i relasjon til planområdets bruk som veiserviceanlegg og rasteplass.

Det skal være samsvar mellom skilt/reklame og virksomheten i bygningen. Størrelse, farge og materialbruk skal tilpasses bygningens fasade og miljøet rundt. Det tillates skilt/reklame både som frittstående innretninger og på fasade/tak. Lysskilt og lysbånd rundt gesimsen på tak over drivstoffpumpeanlegg tillates. Pendler- og innfartsparkering skal merkes/skiltes slik at den skilles tydelig fra øvrig parkering i området. Pendler- og innfartsparkering skal skiltes fra offentlig vei.

Alle tiltak i planområdet skal prosjekteres ihht til TEK17, også når det gjelder krav om universell utforming, slik at det sikres god tilgjengelighet for alle. I tillegg er det tatt inn en bestemmelse om at minimum 5% av parkeringsplasser skal være tilgjengelige for personer med funksjonsnedsettelse.

### 6.2 Tilknytning til infrastruktur

Planområdet får atkomst fra nyanlagt Kalsåsveien. Det foreslås etablert 2 avkjørsler. Den nordre avkjørselen skal brukes av transport som skal til døgnhvileplassen, mens den søndre avkjørselen skal være felles for energistasjon og veiserviceanlegg, veikro og pendler- og innfartsparkering. Avkjørslene er vist med pilene på plankartet og skal opparbeides i henhold til kommunale normer når det gjelder stigningsforhold og frisikt. Varelevering løses på egen grunn.

Det etableres trygge gangforbindelser i planområdet mellom de ulike aktivitetene/parkene og bygningene og til kollektivterminal for busser. Der hvor gangforbindelsen krysser kjørevei/parkeringsplass skal denne merkes tydelig. Det går gang- og sykkelvei langs vestre og søndre del av planområdet. Det vil være naturlig å tilknytte interne gangveier til det overordnede gang- og sykkelveinettet.

Verksveien som går i sti nord i planområdet skal omlegges i ny trase. Dette kan gjøres enten innenfor eller utenfor planområdet. Traseen kan også ligge innen bestemmelsesområde for rensebasseng.

Det etableres nødvendige nettstasjoner for strømforsyning av bygningene og ladere i området. Nettstasjoner skal stå på flat grunn og ha tilgang fra vei eller parkeringsareal, samt ha en avstand på minimum 5 meter fra rom for varig opphold.

Avfallshåndtering skal løses ved at veikro og energistasjon setter av utvendig plass for avfallskontainere for de ulike fraksjoner.

Overvann fra planområdet skal håndteres etter prinsippet om lokal overvannsdisponering (eks. veigrøft i øst og mot bekkelukking i sør). Overvann fra områder der det håndteres drivstoff skal avgrenses og føres til oljeutskiller før tilkobling til kommunens spillvann.

Det er satt av et stort område for etablering av basseng og nødvendige tekniske installasjoner for rensing og/eller fordrøyning av sigevann/overvann fra tilstøtende avfallsdeponi i nordøstre del av planområdet. Området er merket som bestemmelsesområde #1. I påvente av etablering av rensebasseng kan området brukes til rekreasjon og døgnhvileplasser. Etter opparbeidelse av rensebassenget kan eventuelt overskytende areal innenfor bestemmelsesområdet benyttes til døgnhvileplasser eller rekreasjon.

Det er sikret areal på 1000 m<sup>2</sup> sentralt i planområdet for opparbeidelse av «Aktiv rast». Det er kommunen som får ansvaret for «møblering» av denne rasteplassen, med unntak for sitteelementer og bord. Det er derfor foreslått reguleringsbestemmelser som sikrer at elementer/innretninger/mindre bygg/tårn/anlegg/installasjoner som promoterer Tvedestrand kommune tillates i dette området. I tillegg til dette arealet foreslås det etablering av inngjerdet hundeluftegård og område med treningsapparater.

### 6.3 Rekkefølgekrav og dokumentasjonskrav

Før bebyggelse kan tas i bruk må utearealet (inkludert avkjørsler), døgnhvileplasser, nødvendige tekniske anlegg og infrastruktur, tilstrekkelig slokkevannkapasitet og trygge gangforbindelser i området være opparbeidet.

Det er tatt inn flere dokumentasjonskrav i forbindelse med søknad om rammetillatelse (godkjent utomhusplan, innsendt avkjørselsplan, innsendt skilt- og reklameplan) og til søknad om igangsettingstillatelse (godkjent skilt- og reklameplan, godkjente tekniske planer for vei, VA og overvann, uttalelse fra fylkeskommunen ved plassering av skiltmast utenfor byggegrense, jf. punkt 3.1.2 i reguleringsbestemmelser).

Punkt 2.6 i reguleringsbestemmelser utdyper hvilken informasjon utomhusplan skal inneholde.

## 7. Konsekvenser av planforslag

### 7.1 Overordnede planer

Planforslaget gjelder detaljering av gjeldende reguleringsplan som er under gjennomføring nå. Veisystemet rundt planområdet er opparbeidet. Det er sikret i planforslaget at interne gang- og kjøreveier tilknytter seg på en trafiksikker måte til det allerede etablerte veisystemet. Etablering av

trygge gangforbindelser i planområdet og mot Grenstøl kollektivterminal er sikret i planforslaget. Dette blir spesielt viktig med etablering av rasteplass i planområdet som vil kunne brukes av brukere av veikro, energistasjon, døgnhvileplasser, pendlere, busspassasjerer og forbipasserende.

## 7.2 Landskap

Planforslaget legger til rette for «møblering» og utforming av stort og byggeklart flatt område, slik at dette vil fremstå ferdigutviklet og uten «midlertidig preg». Ettersom planforslaget kan gjennomføres i flere trinn (hvor veikro ikke skal bygges i første omgang) skal ubebygd areal hvor fremtidig veikro skal ligge skal opparbeides som en del av rasteplass, tilsås og beplantes, slik at anlegget fremstår som ferdigutviklet.

## 7.3 Stedets karakter

Planområdet ligger ca. 2,7 km fra Tvedestrand sentrum. Tvedestrand er en by i «flere etasjer» hvor planområdet vil ligge i «toppetasje» og være en slags port til Tvedestrand. «Aktiv rast» prosjektet (som kommunen er ansvarlig for) har til hensikt til å promotere Tvedestrand og på den måten få inn flere besøkende til byen. Utforming av rasteplassen i planområdet vil derfor være positiv for utvikling av Tvedestrand som en by.

## 7.4 Utforming

Utforming av energistasjon- og veiserviceanlegg vil følge designkonseptet til St1 Norge AS. I konseptet inngår blant annet stasjonsbygning med pumpetak, vaskehall, ladere og frittstående skilting. Materialbruk, farger, skilting og lyssetting er det som brukes for å binde bygningene sammen visuelt og for å vise tilhørighet til en og samme virksomhet.

Veikro som vil kunne ligge et stykke unna energistasjonen vil kunne følge eget designkonsept til fremtidig drifter, men vil måtte ha noen av de samme elementer i utformingen for å tilpasse seg energistasjon-bebyggelsen. På denne måten vil det være mulig å skape en helhet ved utforming av de ulike funksjoner/bygninger i planområdet.

Bebyggelsen som planlegges (sammenlignet med planområdets størrelse) er av begrenset omfang og vil ligge relativt lavt i terrenget i forhold E18. Det vil derfor være behov for tydelige og godt synlige skilt for å oppnå god synlighet fra veien døgnet rundt.

Ambisjoner til kommunen i forbindelse med utforming av «Aktiv rast» tilsier at rasteplassen vil kunne oppnå en god synlighet ved hjelp av innretninger/elementer som skal plasseres sentralt i planområdet. Kommunens ambisjoner er «Aktiv rast» på Grenstøl skal ha identitet og særpreg som kjennetegner Tvedestrand. Rasteplassens korte avstand til kollektivterminal, pendlerparkering, energistasjon og veikro vil gjøre at rasteplassen blir enkelt å finne og bruke.

Det legges også opp til at opparbeidelsen av «Aktiv rast» vil føre til flere grønne flater i området.

Planområdet vil bli mer tilgjengelig for alle brukergrupper enn det er i dag.

I henhold til planforslaget er det mulig å utvikle planområdet i flere trinn. Skisse 3 viser hvordan planområdet vil kunne se ut når dette er utbygget fullt ut ihht til planforslaget. Skisse 4 viser hvordan planområdet vil kunne se ut ved utbygging uten veikro. I mellomfasen uten veikro skal ubebygde



arealer opparbeides, tilsås slik at disse ikke bærer midlertidig preg, men at disse fremstår som ferdig opparbeidet.



Skisse 3: 3D illustrasjon som viser mulig utnyttelse ihht til planforslaget. Kilde: Selberg Arkitekter.



Skisse 4: 3D illustrasjon som viser utnyttelse uten veikro. Kilde: Selberg Arkitekter.

#### 7.5 Kulturminner, naturmangfold

Det er ikke registrert verken kulturminner eller naturmangfold i området. Planforslaget vil derfor ikke påvirke disse.

#### 7.6 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Det skal etableres rasteplass, hundeluftegård og område med treningsapparater i planområdet. (I påvente av ev. etablering av veikro kan det etableres kupert sykkelløype i det ubebygde arealet ved

«Aktiv rast». Dette sikres ikke i reguleringsbestemmelser, men er vist på vedlagt utomhusplan i forbindelse med byggesak.) Disse aktivitetene/parkene skal kobles sammen med interne gangveier slik at besøkende og brukere kan bevege seg mellom de ulike aktivitetene/parkene bilfritt. Til sammen vil dette området gi ulike muligheter til rekreasjon og fysisk aktivitet for de ulike typer brukere/besøkende. Via trygge gangveier som kobler seg til gang- og sykkelvei og til/fra Grenstøl kollektivterminal vil rasteplass-område være lett tilgjengelig for alle brukergrupper.

## 7.7 Trafikkforhold

Veisystemet rundt planområdet er nylig utbygget. Veistandard og kapasitet er veldig bra.

Separat innkjøring til døgnhvileplasser, trygge gangforbindelser i egne traseer og kryssninger med opphøyde gangfelt bidrar til å øke trafikksikkerheten i området.

Stor pendlerparkering (ca. 145 plasser) i umiddelbar nærhet til kollektivterminalen vil bidra til at flere vil velge å ta kollektiv transport fremfor bil.

God tilgjengelighet med sykkel og gode muligheter til å parkere sykkel trygt vil bidra til at flere syklistene vil kunne bruke fasiliteter i planområdet.

Planforslaget muliggjør at skiltmaster med tilhørende fundament plasseres min 4 meter fra gang- og sykkelvei. Ved detaljprosjekteringen må det tas hensyn til at fundamentering ikke får negative konsekvenser for gang- og sykkelveien. Det foreslås derfor bestemmelse som sikrer at fylkeskommunen får vurdert plassering av skiltmaster som kommer nært gang- og sykkelveien i byggesaken. Basert på dette vil ev. skiltmast som skal plasseres innenfor byggegrense kunne plasseres uten uttalelse fra fylkeskommunen, mens ev. skiltmast som vil søkes plassert utenfor byggegrense, dog minst 4 meter fra kant gang- og sykkelvei vil kreve at uttalelsen fra fylkeskommunen innhentes før igangsettingstillatelse for skiltmast gis. Dette er i tråd med veileder til § 5-4, tredje ledd, bokstav o i SAK10.

Reklame på skiltmaster skal omsøkes og håndteres i byggesaken. På grunn av terrengforhold i området (hvor planområdet ligger mye lavere enn E18) må skiltmastene ligge nært gang- og sykkelveien og høyt slik at bilister som trafikkerer E18 (110 km/time) skal kunne oppfatte skiltene tydelig fra veien. Skiltene vil inneholde et selvstendig og avsluttet budskap om at det ligger energistasjon, døgnhvileplass og ev. kro på tomten.

## 7.8 Barns interesser

Planforslaget legger ikke til rette for arealbruk som direkte berører barns interesser. Imidlertid er kundegruppen til energistasjonen og veikro også omfatter familier med barn. Det er også nærliggende til å tro at barnefamilier og ev. eldre barn kan komme til planområdet gående eller syklende for å ta en is og være på rasteplassen, mosjonere eller luften hunden i hundeluftegården. Trygge gangforbindelser og overganger av kjøreveier som det legges opp til i planforslaget er derfor viktige for å forhindre ev. trafikkulykker.

## 7.9 Miljø og bærekraft

Tiltaket skal ivareta energikravene i TEK17. Det vil bli vurdert ulike energiløsninger for oppvarming og kjøling av bygningene som gir minst mulig varmetap.

Lokal overvannshåndtering og trygge flomveier reduserer fare for oversvømmelser i planområdet og tilliggende områder.

Snøopplag håndteres på egen grunn. Det er tilstrekkelig med plass for snøopplag i planområdet.

Etablering av oppsamlingsplate med avrenning og oljeutskiller i områder hvor drivstoff håndteres sørger for håndtering av forurenset overvann og reduserer fare for forurensning til grunn og resipient.

Tilstrekkelig antall plasser til innfartsparkering er et miljøtiltak med betydning for luftkvaliteten.

## 7.10 ROS

I samråd med kommunen ble det enighet om at det ikke er nødvendig å lage ny ROS-analyse i saken, siden planområdet var med i områdereguleringen og siden reguleringsformålet i områdereguleringen videreføres. Vi viser derfor til vedlagt ROS-analyse fra områdereguleringen for E18 hvor det er tatt stilling til blant annet ekstremvær, vind og nedbør (punkter 9 og 10) og risikofylt industri (punkter 36 og 44). Disse temaer er funnet som ikke aktuelle.

Flom (punkt 5) er beskrevet som aktuell hendelse og vurdert med akseptabel risiko. Basert på dette ble dette ble det anbefalt at alle overvannssystemer skal dimensjoneres for aktuelle vannmengder. Her viser vi derfor til innsendt overvannsnotat. ROS analysen i områdereguleringen konkluderer med at det ikke er nødvendig med noen avbøtende tiltak i forhold til vårt planområde.

Det er tatt hensyn til og vurdert støyforhold for kommende veiserviceanlegg og døgnhvileplasser i vedtatt reguleringsplan for E18 med mindre vesentlig endring i 2017 for Grenstøl. Veiserviceanlegg er ikke «støyfølsom bebyggelse» og det stilles kun krav til innendørs støynivå som må ivaretas etter TEK17. På døgnhvileplassen bør det tas hensyn til støynivået utendørs, det er imidlertid ikke et krav. For å redusere støynivået på døgnhvileplassen er det dimensjonert og bygget støyskjermer mot E18 og påkjøringsrampen. Som følge av dette er støynivået i planområdet nå lavere enn grensen for gul støysone. Plassering av rasteplassen sentralt på tomten innebærer at bygninger må plasseres rundt rasteplassen. Denne plasseringen vil også kunne gi ytterligere støyskjerming for rasteplassen.

Energistasjon skal detaljprosjekteres ihht til TEK17 og annet regelverk med blant annet krav om risikovurdering, beredskapsplikt osv. Se vedlagt redegjørelse drivstoffanlegg (herunder egenskaper, farer, konsekvenser og risikovurdering).

Ev. forurensning i grunnen vil måtte fjernes ihht til forurensningsforskriften.

Overvannet vil bli håndtert lokalt. Trygge flomveier skal opparbeides for å redusere fare for oversvømmelse.

Kommunens miljø, plan og prosjektrådgiver har bekreftet at det ikke er registrert sulfidholdig fjell i grunnen innenfor planområdet. På Grenstøl er det funnet sulfidholdig fjell i området øst for planområdet. I den forbindelse er det laget deponier for sulfidholdig fjell, men dette ligger utenfor planområdet. Overflatevann fra planområdet vil i sin helhet gå i rene steinmasser ev. i åpen bekk.

## 7.11 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen vil måtte bekoste «Aktiv rast» - tiltak som skal plasseres på rasteplassen.

## 7.12 Juridiske konsekvenser

Planområdet skal bygges ut trinnvis. Første trinn: pendler- og innfartsparkering er allerede bygget. Neste trinn blir energistasjon og veiserviceanlegg og deler av rasteplass. Etablering av veikro ligger noe lengre frem i tid.

Det vil være behov for å rydde i eks. eiendomsgrenser.

## 7.13 Interessemotsetninger

Vi kan ikke se at detaljreguleringen vil føre til noen interessemotsetninger. Med unntak for Grenstøl næringsområde er det ingen bebyggelse i nærområdet. Det er dermed få naboer som vil bli berørt av prosjektet.

#### 7.14 Avveining av virkninger

Etablering av moderne og funksjonell energistasjon og veiserviceanlegg med døgnhvileplasser vil være et godt tilbud til bilister (drivstoff, mat, toalettbesøk, allsidig rasteplass) og et positivt tiltak (kjørepause) for å øke trafikksikkerheten på E18.

Et riggområde som bærer midlertidig preg, vil få et «ansikt» med permanent bebyggelse og opparbeidete utearealer. Området vil på denne måten fremstå som tryggere for dagens pendlere og busspassasjerer.

Rasteplass med flere ulike tilbud vil sette et godt eksempel for fremtidige rasteplasser i Norge.

Satsing på en utradisjonell rasteplass hvor det settes fokus på «det tvedestrandske» vil kunne bidra til at flere tar seg tur til Tvedestrand sentrum.

Vi klarer ikke å se noen negative konsekvenser av planforslaget.