



65/409/0/0 Boliger, Nye Havsdalsvegen 47-55 Dispensasjon fra parkeringskravet

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
	Utvalg for plan og utvikling	

Rådmannens innstilling

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 19-2 innvilges det dispensasjon fra § 1.4 i i reguleringsplanen om krav om 1,5 p-plass og 40 % av p-plasser skal ligge under terreng innvilges. Kravet til p-plasser settes til 1,2 p-plass per enhet og at all parkering kan etableres på bakkeplan.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Eiendommen skal ikke bebygges ytterligere utover dagens 2 bygg og 30 leiligheter.

Saken avgjøres av

Utvalg for plan og utvikling

Vedlegg

Vedlegg

- 1 2026-03-06 - Situasjonsplan - Nye Havsdalsvegen 47-55.pdf
- 2 2026-03-10 - Redegjørelse for søknad om endring og dispensasjon - Nye Havsdalsvegen 47-55.pdf
- 3 2026-03-10 - Søknad om dispensasjon - Nye Havsdalsvegen 47-55.pdf

- 4 6540900, Studentbolig, Nye Havsdalsvegen 47-55 - Søknad om dispensasjon fra parkeringskravet
- 5 Vedtak , 07052020, Sak 2820, 6540900, Studentbolig, Nye Havsdalsvegen 47-55 - Forslag til endring av vedtak_07_05_20
- 6 Vedtak , 16042020, Sak 2220, 6540900, Studentbolig, Nye Havsdalsvegen 47-55 - Søknad om dispensasjon fra parkeringskravet_16_04_20

Saksopplysninger

Det er søkt om endring av gitt tillatelse og dispensasjon fra parkeringskravet i reguleringsplanens § 4.1 om at det skal etableres 1,5 p-plasser pr. enhet, og minimum 40 % av parkeringsbehovet skal ligge under terrenget i garasjeanlegg.

Søker å etablere 1,2 parkeringsplasser per boenhet og at alle parkeringsplassene etableres på bakkeplan innenfor regulert byggeområde.

Søknaden om endringstillatelse behandles ikke, det er bare søknad om dispensasjon fra parkeringskravet som er oppe til behandling.

Søkers argumenter:

Gjentas i hovedsak her:

Hensynet bak bestemmelsen:

Formålet med parkeringsbestemmelsene er blant annet å sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet, redusere visuelle dominans fra parkering og bidra til god arealutnyttelse.

I dette tilfelle vurderes det at:

- Parkeringsdekningen på 1,2 plasser per boenhet vurderes som tilstrekkelig for prosjektets boligtype og størrelse.
- Boligene består av mindre boenheter med begrenset parkeringsbehov, og erfaring fra tilsvarende boligprosjekter viser at faktisk parkeringsbehov ligger lavere enn reguleringsplanens generelle norm.
- Parkering på bakkeplan kan etableres uten negative virkninger for utearealer, landskap eller trafiksikkerhet.
- Tiltaket medfører ingen økning i antall boenheter, trafikk eller samlet utnyttelse.

- Samlet %-BYA for eiendommen holdes godt innenfor reguleringsplanens maksimum

Hensynene bak bestemmelsen vurderes derfor ikke å bli vesentlig tilsidesatt.

Løsningen er i samsvar med reguleringsplanens hovedformål og overordnede struktur for feltet, og innebærer ingen endring av arealformål eller utbyggingsrammer.

Fordeler og ulemper:

Fordeler:

- Unngår omfattende terrenginngrep og sprengningsarbeider
- Reduserer behovet for store betongkonstruksjoner
- Reduserer klimagassutslipp og miljøbelastning
- Gir en mer bærekraftig og gjennomførbar løsning
- Bedre tilpasning til tomtens topografi og grunnforhold
- Enklere drift og vedlikehold

Løsningen bidrar også til redusert teknisk kompleksitet og mindre risiko i gjennomføringsfasen.

Ulemper:

- Parkering etableres på bakkeplan fremfor under terreng
- Parkeringsdekningen er noe lavere enn reguleringsplanens norm

Ulempene vurderes som begrensede, særlig sett opp mot at parkeringsdekningen vurderes å være tilstrekkelig for prosjektets boligtype og størrelse.

Vilkårene for å gi dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 anses dermed oppfylt, og det bes om at dispensasjon innvilges.

Tidligere vedtak og presedens:

Det vises til at Hol kommune i vedtak datert den 10.06.2020 tidligere har gitt dispensasjon fra samme bestemmelse (§4.1) om underjordisk parkering. Dette viser at kommunen tidligere har vurdert at kravet ikke er avgjørende for å ivareta reguleringsplanens hovedhensyn på eiendommen.

Beregning av videre utbygging:

Det opplyses at hjemmelshaver har besluttet at eiendommen ikke skal bygges ytterligere ut, selv om reguleringsplanen åpner for inntil fem hovedbygninger. Eiendommen vil dermed forbli utbygd med to bygg og totalt 30 boenheter, noe som gir en vesentlig lavere belastning enn planens maksimum.

Konklusjon:

Det søkes dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene § 4.1 sitt krav om 1,5 parkeringsplasser per boenhet samt kravet om at minimum 40 % av parkeringsplassene skal ligge under terreng. Det foreslås i stedet en parkeringsdekning på 1,2 parkeringsplasser per boenhet, tilsvarende 36 parkeringsplasser totalt, hvor alle plasser etableres på terreng. Løsningen vurderes som funksjonell, bærekraftig og godt tilpasset både tomt, boligtype og terrengforhold. Vilkårene for dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 anses dermed oppfylt

Tidligere vedtak:

Det er tidligere søkt dispensasjon fra sammen bestemmelse. Den 08.01.2020 mottok kommunen søknad om dispensasjon bak reguleringsbestemmelsen punkt 4.1. I den søknad ble det søkt om 0,35 p-plasser per enhet med begrunnelse om at det må være tilstrekkelig for studentboliger. I den saken ble dispensasjonssøknaden lagt frem i utvalget med en innstilling om at den skulle avslås da reduksjon fra 45 til 11 parkeringsplasser vil vesentlig tilsidesette formålet bak bestemmelsen. Utvalg for plan og utvikling behandlet saken i møte 16.04.2020.

Utvalg for plan- og utvikling vedtok følgende i møte, etter forslag fra Høyre:

«Med hjemmel i Plan og Bygningslovens § 19 - 2 innvilges det dispensasjon fra parkeringskravet i reguleringsplanens punkt 4.1. Utvalg for plan og utvikling innvilger dispensasjon fra kravet til 1,5 plasser per boenhet. Parkeringskravet settes til 0,7 plasser pr boenhet. Dette utgjør et minstekrav på 21 parkeringsplasser. Det legges vekt på at dette er studentboliger, kun utleid for en begrenset periode ved studieopphold på høyskoler på Geilo. Endres bruken, vil parkeringskravet i reguleringsplanen punkt 4.1, gjelde fullt ut. Det legges vekt på: Det er kort avstand til studiestedet, sentrum og jernbanestasjon. Tiltakshaver vil ha 2 el - biler disponible for utleie til studentene. Dette er i samsvar med Grønt Skifte»

Ansvarlig søker, Merkantilbygg As, kom i ettertid med forslag om en endring av teksten. I vedtaket fra 16.04.20 var ordlyden at det legges vekt på at det er studentboliger og kun er utleid i begrenset periode ved studieopphold på høyskoler på Geilo, eller vil parkeringskravet gjelde fullt ut. Endringen ansvarlig søker på vegne av tiltakshaver ville ha endre til var:

«Det legges vekt på at dette er studentboliger og boliger for arbeidere/sesongarbeidere til reiselivsnæringen på Geilo, kun utleid for en begrenset periode ved studieopphold på høyskoler og for arbeidere på Geilo»

Det ble i utvalg for plan og utvikling den 07.05.2020 der det gamle vedtaket ble opphevet og fremmet nytt alternativt forslag fra Høyre som ble vedtatt. Følgende vedtak ble vedtatt:

«Med hjemmel i Plan – og Bygningsloven § 19-2 innvilges det dispensasjon fra parkeringskravet i reguleringsplanens punkt 4.1. Utvalg for plan og utvikling innvilger dispensasjon fra kravet til 1,5 plasser pr boenhet. Parkeringskravet settes til 0,7 plasser pr boenhet. Dette utgjør minstekravet på 21 parkeringsplasser. Det legges vekt på at dette er studentboliger og boliger for arbeidere / sesongarbeidere / til reiselivsnæringen på Geilo, kun utleid for en begrenset periode ved studieopphold på høyskoler / videregående skole og arbeidere på Geilo. Endres bruken, vil parkeringskravet i reguleringsplanen punkt 4.1, gjelde fullt ut. Det legges vekt på: Det er kort avstand til studiestedet, arbeidsplassen, sentrum og jernbane stasjonen. Tiltakshaver vil ha to el-biler disponible for leietagerne. Dette er i samsvar med Grønt skifte»

Grunnen til det den igjen er søkt om dispensasjon fra plankravet 4.1 om 1,5 p-plasser og 40% parkeringsdekning i garasjeanlegg er på grunn av at det er endre bruk av boligene. Det er ønskelig å endre det fra å være betegnet som studentboliger til å nå kunne benyttes som ordinære boliger, tilgjengelige for både studenter og øvrige beboere. På grunnlag av den endringen følger det av vedtaket at «Endres bruken, vil parkeringskravet i reguleringsplanen punkt 4.1, gjelde fullt ut».

Forhold til overordnet plan

Eiendommen reguleres av «Reguleringsplan for Jonstøllie Øst»

Miljøkonsekvenser

Ingen kjente for kommunen

Økonomiske konsekvenser

Ingen kjente for kommunen

Vurdering

For at kommunen kan gi dispensasjon fra gjeldene reguleringsplan må to kumulative vilkår være oppfylt jf. plan- og bygningsloven § 19-2 andre ledd. Det første vilkåret er at hensynet bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser, ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Det andre vilkåret at er fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene. Det er i første rekke forhold knyttet til areal- og ressursutnytting som vil være relevante fordeler i dispensasjonsvurderingen. Det et ordlyden sier at det skal være «klart større» fordeler betyr at det må foreligge en kvalifisert overvekt av fordeler.

I denne saken er det søkt om dispensasjon fra parkeringskravet i § 4.1 i reguleringsplanen om å etablere 1,5 parkeringsplasser per boenhet og fra kravet om at minimum 40 % av parkeringsbehovet skal ligge under terrenget i garasjeanlegg.

Tilsidesette formålet med bestemmelsen:

Formålet bak bestemmelsen om parkeringskravet i reguleringsplanen er å sikre nok parkeringsplasser for beboerne og for å unngå at det ikke parkeres i områder som ikke er egnet for parkering. Bestemmelse om garasjeanlegg er for å sikre at det ikke blir for mange parkeringsplasser som overflateparkering.

Hensynet bak lovens formålsbestemmelse er blant annet å fremme bærekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner jf. pbl. § 1-1.

Kravet i reguleringsplanen er at det skal være 1,5 parkeringsplasser per boenhet, og at minst 40 % av disse skal plasseres i garasjeanlegg under terrenget. I dag er det 30 boenheter på eiendommen fordelt på to bygg. Det tilsvarer at det skal etableres 45 parkeringsplasser og at 18 av de da skal plasseres under bakken i et garasjeanlegg vist en skal være i henhold til § 4.1 i reguleringsbestemmelsene.

Det følger videre av reguleringsplanen at det kan tillates inntil 5 hovedbygninger, med grunnflate på 225 m² med forbehold om at maksimal utnyttelsesgraden på 25% BYA er ivaretatt. Ansvarlig søker har lagt til grunn i søknad at tiltakshaver har bestemt seg for å ikke bygge eiendommen ytterligere ut. Dersom eiendommen blitt bygd ut med tre bygg til, totalt fem bygg og 15 boenheter pr bygg, kunne det i teorien vært 75 boenheter på tomten. I et slikt tilfelle hadde kravet til parkering vært 112,5 p-plasser og 45 av de plassene skulle vært under bakken dersom en skulle være i henhold til reguleringsplanens bestemmelser.

I dette tilfelle, når det ikke skal bygges flere boenheter og det søkes om en dispensasjon fra 1,5 til 1,2 parkeringsplasser, taler for at hensynet bak bestemmelsen ikke blir vesentlig tilsidesatt. Kommunen ser heller ikke at formålet bak bestemmelsen om at 40 % av parkeringsplassene skal plassere under bakken blir vesentlig tilsidesatt. Hadde tomten blitt bygget ut til maksimalt potensial hadde det vært nødvendig med et garasjeanlegg under bakken i mye større grad, for da ville det ikke vært areal til å dekke parkeringen på bakkeplan. I dette tilfelle er det mulig å dekke all parkering på bakkeplan.

Et annet moment å ta med, er at lokaliseringen av eiendommen er relativt sentralt og gunstig. Det tillegges også stor vekt at eiendommen i dag er bebygget med enheter for studenter, som er små, og det taler for at parkeringskravet kan reduseres fra 1,5 til 1,2 uten å bli vesentlig tilsidesatt. Alle enheter får en plass hver, samt at det avsettes 6 plasser til gjester. Hensynet bak bestemmelsen vurderes å ikke bli vesentlig tilsidesatt.

Fordeler og ulemper:

Det er i hovedsak samfunnsmessige fordeler som er relevante. Fordelene skal knyttes til de offentlige hensyn som planen skal ivareta og de formål og hensyn som plan- og bygningsloven fastsetter. Rent private og økonomiske fordeler, eller generelle fordeler som kan påberopes i alle lignende saker, vil normalt ikke tillegges vekt.

Kommunen er enig med ansvarlig søker om at det vil være lite miljøvennlig å anlegge et garasjeanlegg for et såpass få antall parkeringsplasser. Det at en unngår omfattende terrenginngrep og omfattende sprengningsarbeid for noe som kan plassere over bakken, og at man unngår behovet for store betongkonstruksjoner, vurderer også kommunen som en fordel.

Ulempen er som søker viser til at er at parkeringsdekningen er noe lavere enn reguleringsplanens norm. Slik kommunen vurderer det, er det ikke en ulempe av vesentlig karakter. Som søker opplyser om, vil det bli etablert 30 parkeringsplasser for beboere og 6 gjesteparkeringsplasser. Det vil med andre ord si har hver boenhet har en parkeringsplass. Det kan bli mangel på parkeringsplass dersom det er boenheter som har flere enn en bil eller flere gjester på besøk samtidig. Samtidig vurderes det at enhetene som er bygd er små, og behovet for flere parkeringsplasser av den grunn er begrenset.

Det opplyses om at eier av eiendommen ikke vil bygge ut ytterligere og kommunen vurderer derfor at dette bør sikres som et vilkår til dispensasjonen. Dette for å avhjelpe ulemper ved dispensasjonen dersom en bygger ut videre og flere parkeringsplasser skal opprettes på terreng. Det vurderes også at argumentet ved at en gjennomfører store terrenginngrep ved få antall plasser vil falle bort dersom eiendommen bygges ytterligere ut.

Selv om utbygger nå viser til at dette allerede er bestemt, kan situasjonen og behovet endre seg i fremtiden. Et vilkår til en dispensasjon vil ikke endre reguleringsplanen, slik at utbygging ikke kan nektes ved søknad om dette. Konsekvensen ved at det søkes om og tillates at videre utbygging av eiendommen vil være at denne dispensasjonen faller bort. Reguleringsplanens regler om parkering vil da slå inn for både gammel og ny bebyggelse, dersom det ikke søkes om en ny dispensasjon fra bestemmelsene og denne innvilges.

Kommunen vurderer at det er vist til større fordeler enn ulemper med å gi dispensasjon fra parkeringskravet fra 1,5 til 1,2 og at disse etableres på bakkeplan.

Samlet vurdering:

Hol kommune har etter en samlet vurdering kommet frem til at søknad om dispensasjon fra § 1.4 i reguleringsplanen om krav om 1,5 p-plass og 40 % av p-plasser skal ligge under terreng innvilges. Det legges vekt på at en dispensasjon ikke vil vesentlig tilsidesette formålet bak bestemmelsen det dispenseres fra og at det er vist til fordeler klart større enn ulempene.