



Hol kommune

Arkivsak-dok. 20/00144-3
Saksbehandler Kamilla Holberg Mjøsund

Saksgang
Utvalg for plan og utvikling

65/409/0/0, STUDENTBOLIG, NYE HAVSDALSVEGEN 47-55 - SØKNAD OM DISPENSASJON FRA PARKERINGSKRAVET

Saken avgjøres av:

Utvalg for plan og utvikling.

Vedlegg:

Søknad om dispensasjon.
Situasjonsplan datert 04.12.19.
Redegjørelse.
Parkeringsnorm Oslo kommune.

Dokument i saken:

Dokumentjournal i sak 20/00144.

Saksopplysninger:

Det er søkt om rammetillatelse for to studentboligbygg. Det søkes om dispensasjon fra parkeringskravet i reguleringsplan for ... punkt 4.1 på 1,5 plasser per enhet. Søker ønsker dispensasjon for å anlegge 11 parkeringsplasser i stedet for 45 plasser på studentboligene til reiselivsskolen på Geilo. Det søkes også om dispensasjon fra kravet om at 40% av parkeringsplassene skal ligge under terreng i garasjeanlegg jf. punkt 4.1.

Søknad om rammetillatelse behandles ikke, det er bare søknad om dispensasjon fra parkeringskravet som er opp til behandling.

Søkers argumenter:

Gjentas i hovedsak her:

Hensynet bak bestemmelsen:

Hensynet bak bestemmelsen er å ivareta behovet for nok parkeringsplasser etter normale forhold for permanente beboere og ivareta eksisterende terreng, natur og kulturmiljø ved å

ikke har for mange parkeringsplasser på overflateparkering, men heller har de under terreng i garasjeanlegg.

Tiltaket er avhengig av dispensasjon fra reguleringsbestemmelsens punkt 4.1 da leilighetene er tenkt som studentboliger/studentleiligheter og vi er av den oppfatning at parkeringskravet er for høyt for studentboliger.

Kravet i reguleringsplanen tilsier for dette tiltaket med 30 leiligheter, at det må etableres 45 parkeringsplasser. Prosentvis er antallet studenter som disponerer egen bil vesentlig lavere enn om leilighetene er for permanente beboere. Vi anser en faktor på 0,35 p-plasser å være tilstrekkelig for studentboliger jmf. kravet i Parkeringsnormen for Oslo kommune. Se vedlegg Q1. I Oslo kommune tilsier parkeringsnormen i både indre by og åpen by skal ha 0,35 parkeringsplasser per boenhet. I dette tilfellet tilsier dette: $0,35 \times 30 = 11$ plasser.

Det er ønskelig fra tiltakshavers side at tiltaket er grønt og bærekraftig ved å beskafe 2 stk. EL-biler som studentene vil kunne disponere.

Vi er under den oppfatning at dette er en fullgod løsning som vil dekke det reelle parkeringsbehovet og behovet for transport for de studentene som ikke disponerer egen bil. Vi er derfor også av den oppfatning at etablering av 40 % av parkeringsplassene under terreng vil være overflødig basert på et vesentlig lavere antall parkeringsplasser.

Vi ønsker også her at tiltaket er grønt og bærekraftig og utgraving av en byggegrøp for dette er å anse som store terrenginngrep som ødelegger naturen på eiendommen mer enn nødvendig. Bort kjøring og deponering av massene er lite miljøvennlig samt produksjon og innkjøring av betongelementer m.m. langveis fra ikke er bærekraftig og grønt.

Fordeler:

- Studentene som ikke har egen bil, vil kunne disponere EL-bil ved behov.
- Studentene vil kunne ha nok parkeringsplasser i henhold til normale krav til studentboliger.
- Det er en stor fordel for natur og miljø for eiendommen med vesentlig mindre terrenginngrep.
- Det er en stor fordel for natur og miljø å unngå utgraving, bortkjøring og deponering av store mengder masser.
- Det er en stor fordel for natur og miljø å unngå unødig produksjon og transport av betongelementer og byggematerialer langveis fra for etablering av underjordisk parkeringskjeller.

Ulemper:

- Eneste ulempen dispensasjon kan medføre er at det tidvis vil kunne bli mangel på parkeringsplasser, hvilket kan kompenseres med flere EL-biler eller etablering av noen flere parkeringsplasser på bakkeplan i ettertid.

Konklusjon:

Vi mener at fordelene er langt større enn ulempene dette måtte medføre.

Ved å gi dispensasjon anser vi at hensynet bak bestemmelsen ikke vesentlig tilsidesetter, men at fordelene er langt større enn ulempene.

Utfra oppsummering av fordeler og ulemper burde det være rom for å gi dispensasjon for tiltaket.

Nabomerknader:

Ingen nabomerknader er sendt inn.

Høringsuttalelse:

Saken har ikke vært på høring.

Forhold til overordnet plan:

Eiendommen reguleres av reguleringsplan for Jonstøllie Øst Geilo.

Miljøkonsekvenser:

Ingen kjente for kommunen.

Helse-/miljø og beredskapsforhold:

Ingen kjente for kommunen.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen kjente for kommunen.

Vurdering:

For at kommunen kan gi dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan må to kumulative vilkår være oppfylt, jf. plan og bygningsloven (pbl) § 19-2 andre ledd. Det første vilkåret er at dispensasjonen ikke vesentlig tilsidesetter formålet med bestemmelsen og det andre er at de samfunnsmessige fordelene med å gi dispensasjon må være klart større enn ulempene.

Det er søkt om dispensasjon fra parkeringskravet å 1,5 plasser per boenhet i reguleringsplan for Jonstøllie Øst Geilo punkt 4.1. Formålet med bestemmelsen om antall parkeringsplasser per boenhet er å sikre nok parkeringsplasser for beboerne i området. Det er et problem med for lite parkeringsdekning på Geilo generelt, og slike bestemmelser tas inn i reguleringsplaner for å hindre at man må betale langs veier eller på områder der det ikke skal være parkering.

Søker argumenterer for at dette er studentboliger og at studenter normalt ikke disponerer biler. Videre vises det til parkeringsnormen for Oslo kommune der de har lempet betraktelig på kravet til parkering for studentboliger. Oslo kommune har et krav til 0,35 plasser per boenhet for studentboliger.

Kommunen er enig med søker i at de fleste studenter normalt ikke disponerer bil. Dette mener kommunen likevel å gjelde i større grad for studenter i større byer med god tilgang til kollektiv transport. På Geilo er ikke dette tilbudet på langt nær like bra som i Oslo. Man er i mye større grad avhengig av bil på Geilo enn i de store byene. Kommunen mener at man ikke kan sammenligne Geilo med Oslo når det gjelder krav til parkering. På Geilo vil det være flere studenter som disponerer bil enn i Oslo. Videre er kommunen positiv til at studentene kan låne El-bilder av tiltakshaver. Det er likevel ikke noe kommunen kan sette krav til.

Kommunens vurdering er at en kan lempe noe på parkeringskravet i planen når det gjelder studentboliger. Likevel vil en reduksjon fra 45 til 11 plasser være en for stort avvik som vil vesentlig tilsidesette formålet med bestemmelsen. Studenter på Geilo vil være mer avhengig

av å disponere bil enn studenter i Oslo. I tillegg er dette en videreutdanning, og man må kunne regne med at studentene som kommer hit vil være eldre og etablerte, noe som vil tilsi at de sannsynligvis vil ha bil. Kommunen ser på det som viktig å sikre flest mulig parkeringsplasser for beboerne i disse leilighetene, og mener ikke man kan gi dispensasjon fra kravet på bakgrunn av parkeringsnormen i Oslo kommune. Behovet for parkering er større på Geilo enn i Oslo, når det gjelder studentboliger.

Da et av vilkårene for å gi dispensasjon ikke er oppfylt, gjør ikke kommunen en vurdering av om det andre vilkåret er oppfylt, da begge må være oppfylt før det kan gis dispensasjon.

Dersom det skal gis dispensasjon for å lempe på kravet må det etter administrasjonens vurdering settes vilkår om at dispensasjonen bare gjelder så lenge bygget brukes til studentboliger. Endres bruken skal parkeringskravet i reguleringsplanen gjelde fullt ut.

Det er også søkt om dispensasjon fra kravet til at 40 % av plassene skal være under terreng i parkeringskjeller. Denne søknaden blir ikke behandlet nå da søknad om dispensasjon fra antall parkeringsplasser blir avslått. Kommunen mener at før det er klart hvor mange plasser som skal opparbeides, er det vanskelig å gjøre en god vurdering av om det bør dispenseres fra kravet om at 40% av disse skal være under bakken.

Rådmannens innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-4 avslås dispensasjonssøknad fra parkeringskravet i reguleringsplanens punkt 4.1. Det legges vekt på at en reduksjon fra 45 til 11 parkeringsplasser vil vesentlig tilsidesette formålet med bestemmelsen.