



01202303, Østenfor panorama - dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
	Hovedutvalg for plan og utvikling	03.03.2026

Kommunedirektørens innstilling

Søknad om dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene Østenfor panorama avslås. Vilkår for dispensasjon i plan- og bygningslovens §19-2 er ikke oppfylt.

Dispensasjon kan sette gjeldende krav om maks. antall enheter i planområdet og krav om 1,5 parkeringsplasser per boenhet vesentlig til side, jfr. plan- og bygningslovens §19-2.

Kommunen kan ikke se at fordeler ved dispensasjon er klart større enn ulemper, jfr. plan- og bygningslovens §19-2.

Vedlegg

- 1 søknad om dispensasjon fra reguleringsplan Østenfor Panorama
- 2 soknad-om-dispensasjon-fra-byggeregler---skjema-rev 4.pdf

Saksopplysninger

Kommunen har fått søknad fra Proptimize AS om dispensasjon fra reguleringsbestemmelser for å kunne realisere et fremtidsrettet boligprosjekt. Derfor søkes det om dispensasjon fra 2 punkter i reguleringsbestemmelser.



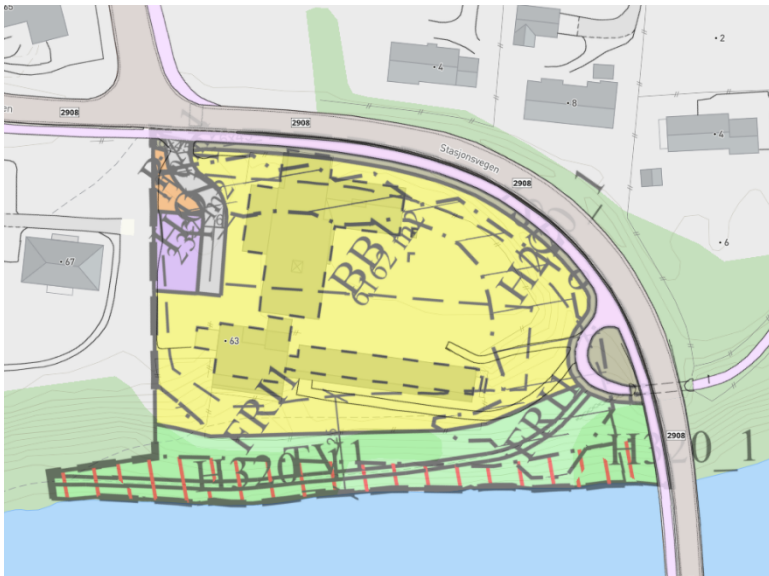
Figur 1. Oversiktskart

Det er søkt om dispensasjon fra punkt 3.1.1, Parkeringskrav.

- Gjeldende bestemmelse: 1,5 parkeringsplasser per leilighet
- Søknad om dispensasjon: Reduksjon til 0,8 parkeringsplasser per leilighet.

Det søkes også om dispensasjon fra punkt 3.1.2 som stiller krav til maks 39 boenheter innenfor område BB1. Det er ønskelig å fjerne dette kravet til maks antall boenheter.

Overordnet plan:



Figur 2. Overordnet plan er kommunedelplan Nesbyen, planID 00201201. Gjeldende reguleringsplan er Østenfor Panorama, planID 01202303

Gjeldende plan for området er detaljreguleringsplan Østenfor panorama vedtatt 05.09.2024, planID 01202303. Hovedformål med detaljreguleringsplanen er å etablere leiligheter, samt tilrettelegge for et mindre sportshotell innenfor området.

Mesteparten av planområde (ca. 6,2 daa) foreslås regulert til boligformål (blokkbebyggelse). Reguleringsbestemmelser tillater inntil 39 enheter innenfor området. Ca. 0,24 daa foreslås regulert til hotell/overnatting. Det kan bygges inntil 10 enheter.

Bestemmelser

3.1.2 Boligbebyggelse – blokkbebyggelse (BB1)

Område for blokkbebyggelse, %BYA = 35%, maks mønehøyde og gesimshøyde er 21,0 meter målt fra gjennomsnittlig ferdig planert terreng. Det kan bygges inntil 39 enheter innenfor området.

Leilighetsbebyggelsen skal deles opp i tre selvstendige bygninger og det skal være minimum 10 meter avstand mellom bygningene. Dette for å sikre lysinnslipp for bakenforliggende områder.

70 % av BB1 kan bebygges med totalt inntil 7 etg. og 30 % av BB1 skal ikke bebygges med mer enn totalt inntil 5 etg.

(..)

PARKERING

- *Leilighetsbygg: 1,5 parkeringsplasser pr. leilighet*
- *Hotell. 1 p-plass pr. 3. hotellseng*

Begrunnelse

Det heter i søknaden:

Prosjektet Østenfor Panorama er planlagt som et moderne, miljøvennlig og sosialt bærekraftig boligområde. For å oppnå ønsket kvalitet, møte etterspørselen i markedet og ha rom fleksibilitet, søker vi dispensasjon fra to bestemmelser i reguleringsbestemmelsen. Reduksjon av parkeringskravet er i tråd med nasjonale og kommunale mål om redusert bilbruk og økt bruk av miljøvennlige transportformer. Prosjektet ligger umiddelbart ved jernbanestasjonen, med svært god kollektivdekning.

Et fast antall enheter gir liten fleksibilitet og gjør det vanskelig å tilpasse prosjektet til markedet. Ved å fjerne «maks antall enheter», kan prosjektet variere boligstørrelser og

skape et mangfold som dekker behovene til ulike målgrupper – fra unge til eldre. Antall enheter vil fortsatt styres av regulert utnyttelsesgrad (BYA 35%), regulert byggehøyde og kvalitetskrav, slik at gode boliger og utearealer, samt solforhold sikres.

()

Begrunnelsen er at dette tiltaket er i tråd med kommunens klimaplan og nasjonale mål om grønn mobilitet. Ved å redusere parkeringskravet til 0,8 plass per leilighet, legger vi til rette for mer bærekraftige transportløsninger og mindre bilavhengighet – noe som er helt i tråd med utviklingen i Nesbyen og regionen.

I tillegg ser vi at Nesbyen har behov for en boligsammensetning som frigjør eneboliger til familier, samtidig som vi tilbyr leiligheter til unge par i etableringsfasen og eldre som ønsker en mer lettstelt bolig. Dette er et viktig grep for å skape et variert og attraktivt boligmarked.

I tillegg begrunnes søknaden ved å vise til del 9 i **Regional-klimaplan-for-Hallingdal-2025 – 2028:**

Kommuner i Hallingdal vil redusere utslipp fra veitrafikk gjennom økt tilrettelegging for utslippsfrie kjøretøy, kollektivtilbud, sykkel og gange.

Kommunene i Hallingdal:

- 1** øker andelen som sykler, går eller sparker under tre kilometer
- 2** øker andelen som reiser kollektivt innad i kommunene, i regionen og ut av regionen
- 3** sin kommunale transportvirksomhet er utslippsfri innen 2030
- 4** reduserer utslipp fra personbiler, varebiler, tungtransport og bygg- og anleggsmaskiner

Når det gjelder nabovarsel, heter det i søknaden:

Dispensasjonssøknaden er ikke nabovarslet i dette tilfellet. Etter plan- og bygningsloven § 19-1 første ledd er særskilt nabovarsel unødvendig dersom tiltaket «åpenbart ikke berører naboenes interesser». Videre står det i § 21-3 at nabovarsel kun kreves der tiltaket kan påvirke nabo- eller gjenboerinteresser.

Her gjelder ingen endringer i høyde, utnyttelsesgrad eller andre forhold som kan ha betydning for naboene. Derfor vurderes varslingsplikt å være unødvendig. Kommunen vil likevel foreta en selvstendig vurdering av om nabovarsel burde vært sendt.

Kommentar: administrasjonen deler ikke søkers oppfatning om at søknaden og omsøkte tiltak ikke påvirker naboers interesser. Det er ikke beskrevet i detalj om hvordan bildelingsordning kommer til å fungere. Det som kan skje er at beboere/besøkende i reguleringsområdet vil parkere sine biler på offentlige og andre tilgjengelige plasser, f.eks på Elverhøy eller andre nabotomter. Det kan hende at det i slike tilfeller er noe tilfeldig hvor man parkerer sin bil som igjen kan medføre interessekonflikt.

Høring

Søknaden er ikke sendt på høring fordi administrasjonen har intensjon om å avslå søknaden. Viser til [dispensasjonsveileder](#) fra Statsforvalteren, side 16.

Naturmangfoldlovens §§ 8 - 12

Det fremgår av naturmangfoldlovens § 7 at prinsippene som følger i §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøvelse av offentlig myndighet. Disse vil bli vurdert i det følgende.

Kunnskapsgrunnlaget jf. § 8:

Det aktuelle området er et utbygd område. Det er ingen registreringer av viktige naturtyper eller vernede naturarter i naturbase. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig.

Føre-var-prinsippet jf. § 9:

Kommunen kan ikke se at det foreligger risiko for vesentlig skade på naturmangfoldet som følge av dispensasjon.

Økosystemtilnærming og samlet belastning jf. § 10:

Det forventes ikke vesentlig økning av belastning på naturmangfold som følge av tiltaket.

Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver jf. § 11: Tiltaket legger ikke opp til noen miljøforringelse som innebærer en økonomisk kostnad.

Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder jf. § 12: Det tas forbehold om at anleggsarbeider knyttet til tiltaket ikke fører til unødig skade på naturmangfoldet.

Etter en samlet vurdering finner kommunen at de naturmangfoldlovens bestemmelser ivaretas med dette tiltaket.

Vurdering:

Søker viser til Regional-klimaplan-for-Hallingdal. Ifølge planen, skal kommunene i Hallingdal skal få flere til å gå og sykle istedenfor for bilbruk. Man skal også redusere utslipp fra transport. Det er ikke redegjort hvordan tilrettelegging for grønn transport vil fungere i praksis. Det er bare søkt om reduksjon av parkeringsplasser per boenhet, men ikke for noe tilrettelegging for alternativ transport.

Færre parkeringsplasser per boenhet kan i praksis føre til uryddig parkering i områder rundt aktuelle reguleringsområder. Det er ikke sagt konkret hvordan man skal tilrettelegge for utslippsfrie kjøretøy. På området rundt Elverhøy er det i dag dårlig kapasitet for parkering for ansatte og besøkende.

Erfaring i bruk av bildelingstilbud i større byer viser at det til enhver tid må være noen tilgjengelige kjøretøy i nærheten, for at en skal kunne bruke de ved behov. Er det snakk om elektriske biler, så må disse lades ut ifra behov. Det er mange detaljer som skal på plass for at dette skal fungere. Disse forholdene har ikke søker redegjort nærmere for i sin søknad.

Tilrettelegging for sykkelparkering er ikke noe stor fordel, men heller en selvfølge.

Videre har vi sett på antall registrerte biler i Nesbyen sett opp mot befolkningstall. Registrerte kjøretøy (hentet fra Kommuneprofilen som baserer seg på Statistisk sentralbyrå sin registerbaserte kjøretøystatistikk) per 31.12.2024 viser 1838 personbiler i kommunen fordelt på 2751 personer over 18 år. Det gir et gjennomsnitt på 0,67 biler per voksen.

I søknad er det også beskrevet at det er svært god kollektivdekning i kommunen. Skal man reise f.eks fra Nesbyen til Gol på morgenen så går det to skolebusser og en ordinær avgang om morgenen (denne går fra sentrum og ikke via togstasjon). Videre går det 2 tog forbi Nesbyen i retning Gol før lunsjtider. Det viser at for en som pendler til Gol vil det være krevende å belage seg på kollektiv transport. I helgene går det i tillegg færre kollektive transportmidler. Skal man reise kollektivt fra Nesbyen til Flå – er det kun en buss på morgenen som er tilgjengelig til sammenligning. Opplevelsen av om dette er svært god kollektivdekning antas derfor å oppleves noe forskjellig.

Det er videre vanskelig å behandle en slik søknad som dispensasjon. Kommunen kan gi dispensasjon fra bestemmelser i plan når vilkårene i plan- og bygningslovens §19-2 er oppfylt. Reduksjon av parkeringsplasser per boenhet kan åpenbart føre til ulemper, ikke bare fordeler.

Administrasjonen kan ikke se at denne søknaden kan behandles som dispensasjon. Søker fikk istedenfor råd om å sende inn søknad om planendring med redegjørelse for detaljer. Da vil man i planprosess få gjort en vurdering av forholdene, det må da sendes inn tilstrekkelig dokumentasjon til søknad slik at man får en god realitetsbehandling av forholdene rundt

forventet parkeringsbehov, bil-deling osv. Dette har ikke søker imøtekommet. Det minnes om at det er andre vurderinger som gjøres i en planendring enn i en dispensasjon og at det kan være lettere å finne mulighetsrommet i en planendring.

Vurdering om søknaden oppfyller vilkår i plan- og bygningsloven § 19-2

Det fremgår av plan- og bygningsloven § 19-2 at kommunen kan gi varig eller midlertidig dispensasjon der det foreligger særlige grunner som taler for det. For at kommunen skal kunne gi dispensasjon må det omsøkte tiltaket oppfylle to kumulative vilkår. Dersom begge vilkårene er oppfylt, foretar kommunen en selvstendig beslutning om hvorvidt dispensasjon skal innvilges eller ikke. Vilrårene i lovbestemmelsens andre ledd er som følger:

1. Hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, hensynene i lovens formålsbestemmelse eller nasjonale eller regionale interesser må ikke bli vesentlig tilsidesatt.
2. Fordelene ved å gi dispensasjon må være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Vurdering av vilkår 1

Det er søkt om å redusere krav til antall parkeringsplasser per boenhet fra 1,5 til 0,8. Samtidig søkes det om å fjerne øvre grense på antall boenheter i planområdet. Disse to kravene, som søker ønsker å dispensere i fra, henger sammen. Dispensasjon fra begge ovennevnte krav vil føre til at man kan etablere nye boenheter uten egen parkeringsplass.

Både krav om maks. antall enheter og krav om 1,5 parkeringsplasser per boenhet i planbestemmelser sørger for at det er nok parkeringsareal til alle beboere i planområdet. Administrasjonens vurdering er at dispensasjon kan sette gjeldende krav om maks. antall enheter i planområdet og krav om 1,5 parkeringsplasser per boenhet vesentlig til side, jfr. plan- og bygningslovens §19-2. Nye boenheter uten egen parkeringsplass kan i praksis føre til uryddig parkering i nærområdene.

Administrasjonen kan ikke se at vilkår 1 er oppfylt.

Vurdering av vilkår 2

Det heter i søknaden:

Fordelene ved dispensasjon er klart større enn ulempene, da prosjektet kan tilpasses behovet i samfunnet, vil være til allmenn interesse og markedet, bedre bokvalitet og bidrar til kommunens mål om grønn mobilitet.

Administrasjonen deler ikke søkers vurdering. Administrasjonen kan ikke se at søker har lagt til rette for noe som fører til noen større fordeler ved dispensasjon. Det søkes om å redusere krav om parkeringsplasser per boenhet. Samtidig søkes det om at krav om maks. boenheter fjernes fra planbestemmelser.

Det er ikke redegjort i mer detalj hvordan skal sikre at det er nok parkeringsareal for alle som har leiligheter i planområdet. Man får ikke nødvendigvis flere til å gå og sykle ved å redusere tilgjengelig parkeringsareal per boenhet.

Administrasjonen kan vanskelig se at slike fordeler som økt fleksibilitet for eiendomsutvikler, variasjon i boligtyper og tilbud for leiligheter til unge par i etableringsfasen og eldre som ønsker en mer lettstelt bolig, kan legges noe større vekt i vurdering av dispensasjon.

Slike forhold, eller fordeler som søker kaller de, er prinsipielt vanskelig å veie mot ulemper i en dispensasjonssak.

Administrasjonen kan ikke se at fordeler ved dispensasjon er klart større enn ulemper, jfr. plan- og bygningslovens §19-2.

Vilkår 2 er åpenbart ikke oppfylt, jfr. plan- og bygningsloven § 19-2. Dispensasjon kan ikke gis.

Vurdering av innvilgelse

Vilkårene etter plan- og bygningsloven § 19-2 er ikke oppfylt og det dermed foreligger det ingen adgang til å innvilge dispensasjon.

Søknaden avslås.