

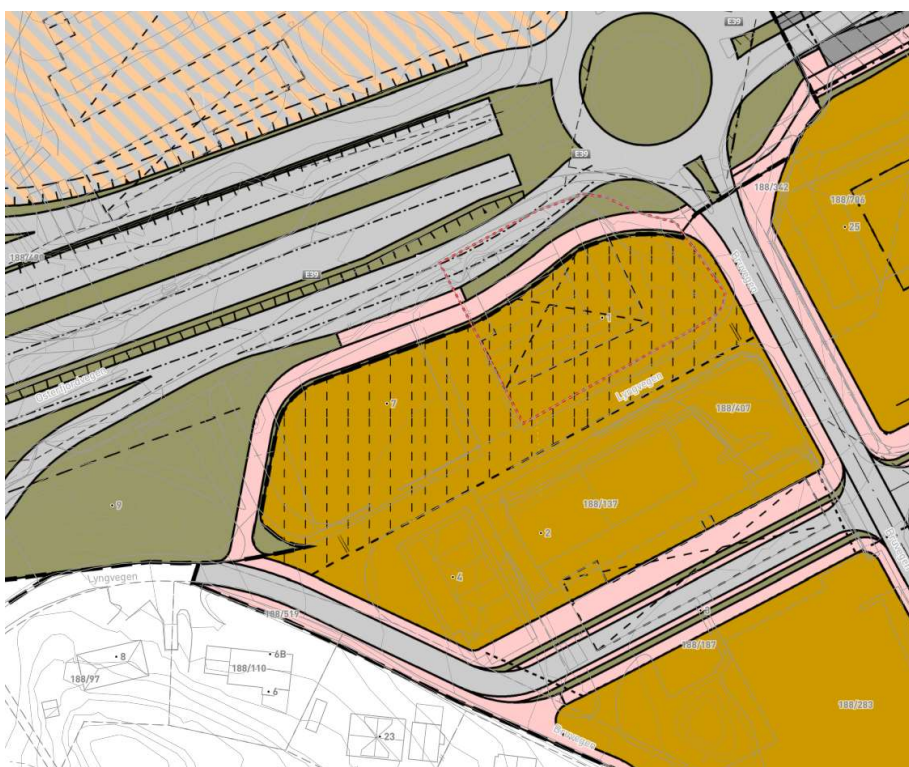
Saksnr.:

vår ref.:
Knarvik, Alverporten 19000dato:
21.06.2023 Trondheim

ENDRING AV DISPENSASJONSSØKNAD - Grunnlag til møte med kommunen 28.06.2023

Bakgrunn

Arc Arkitekter AS har på vegne av Alverporten AS søkt om dispensasjon fra områdeplan for Knarvik sentrum med tanke på bruk av gnr/bnr 188/385 til midlertidig parkering. I områdeplanen er eiendommen regulert til sentrumsformål (BS7) men også omfattet av bestemmelsesområde #12 som angir begrensninger for arealbruket på grunnlag av behov for arealet til arbeider på E39.



Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner

Da skissert parkeringsplass også berøres av reguleringsplan for E39 «Områdeplan Fylkesveg 57, Knarvik - Isdalstø», planid 1262-201201, ble søknaden supplert med søknad om dispensasjon fra regulert arealbruk i planen.

Uttalelser til dispensasjonssøknaden

Statens vegvesen

Statens vegvesen har kommet med uttalelse til søknaden både som veg- og grunneier og som myndighet. Som vegmyndighet stiller vegvesenet spørsmål til forholdet til parkering i Knarvik sentrum. Ett av spørsmålene som stilles er om parkeringa er ment som erstatning for manglende parkering i byggeprosjektet eller om plassene kommer i tillegg. Det vises så til intensjon i sentrumsplanen om å redusere overflateparkering og at tiltak med en varighet over to år ansees som permanente etter tolkningsuttalelse fra KMD i 2014.

På bakgrunn av dette mener vegvesenet at hensynet bak bestemmelsen knyttet til parkeringsnormen blir vesentlig tilsidesatt dersom det totale antallet parkeringsplasser overskrider det som tillates i

sentrumsplanen. Det hevdes også at ytterligere tilrettelegging for bilbasert handel vil være i strid med nullvekstmålet og byvekstavtalen.

Vegvesenet fraråder derfor å gi dispensasjon dersom dette medfører at forretningsvirksomheter på tilgrensende eiendommer i realiteten får flere parkeringsplasser enn det som legges opp til i sentrumsplanen.

Plan- og byggesak, Alver kommune

Avdelingen tar opp spørsmål knyttet til tiltenkt bruk av arealet i sentrumsplanen, og støtter Statens vegvesens uttalelse i saken.

Samferdsel, Alver kommune

Samferdsel påpeker at det ser ut til å være en stridighet mellom illustrert avkjørsel i søknaden og vedtaket om opprettholdelse av Lyngvegen og mener det må sendes egen søknad om avkjøringsløype og avtale med Statens vegvesen.

Kommentar:

Vi er usikre på hva samferdsel legger i denne uttalelsen da avkjørselen er omfattet av omsøkt og godkjent vegplan for Lyngvegen. Dette er et punkt vi ønsker å avklare før innsending av revidert søknad. Det foreslås derfor ingen endringer knyttet til uttalelsen før avklaring foreligger.

Forslag til endringer

Som tilsvaret til uttalelsen til Statens Vegvesen, så har ikke dispensasjonssøknaden til hensikt å omgå maks. kravet til parkering i sentrumsplanen. Snarere tvert imot, så er det mer utfordringer knyttet til å oppfylle minimumskravet for utbyggingsprosjektet i BS7 og BS8. Om parkeringen som skissert i rammesøknaden for utbyggingsprosjektet legges sammen med parkeringsplassen det nå søkes dispensasjon for, er vi fortsatt godt innenfor maks. kravet i sentrumsplanen. I rammesøknaden ble maks. kravet beregnet til 435 plasser, mens det i tiltaket var skissert 285 plasser. Lagt sammen med omsøkt midlertidig overflateparkering så vil dette gi totalt 352 plasser.

I utbyggingsprosjektet er det til rammesøknad skissert parkering over 2 plan i BS8. Dette er areal som både er kostbart, samt ressurs- og tidkrevende å gjennomføre. Vi har derfor gjort nye vurderinger av hensiktsmessigheten av parkering i to plan i forhold til om alt løses på ett plan.

Vi finner derfor følgende fordeler med å redusere antall plan:

- Mindre gravearbeider som gir kortere bygge- og anleggsperiode, lavere byggekostnader og mindre utfordringer med grunnforhold.
 - o Redusert behov for massetransport som begrenser belastning på vegnett og klima.
 - o Kortere bygge- og anleggsperiode vil igjen gi mindre belastning på naboer.
- Behov for areal til innvendig nedkjøringsrampe bortfaller som gir mer effektiv bruk av parkeringskjelleren som også er kostnadsbesparende.
 - o Mer oversiktlige trafikale forhold både internt og ved inn- og utkjøring som gir bedre trafiksikkerhet.
- Betydelig mindre bruk av betong som er et lite klimavennlig, men ytterst nødvendig og kostbart, bygningsmateriale.

Ulempen er at det blir færre parkeringsplasser totalt i anlegget.

For å vurdere forholdet til normkravene i sentrumsplanen har vi derfor utført en parkeringsanalyse som legges ved dette notatet. Som det fremkommer av parkeringsanalysen har vi til rammesøknad lagt oss på minimumskravet om 282 plasser (maks. 435) slik det ble beregnet på daværende tidspunkt. I løpet av påfølgende prosjektering ser vi at minimumskravet i realiteten er 265 plasser (maks. 414) basert på mer eksakte arealberegninger.

Ved å optimalisere parkeringskjelleren i kun ett plan ser vi at vi kan få plass til ca. 215 plasser. Det gir at det er et underskudd på 50 plasser i forhold til minimumskravet i sentrumsplanen.

Medregnet den omsøkte overflateparkeringen får vi totalt 282 plasser som er godt innenfor rammen i sentrumsplanen på min. 265 – maks. 414.

Vi vurderer derfor å endre dispensasjonssøknaden til også å omfatte endringene i parkeringsløsning for pågående prosjekt i BS7 og BS8.

Etter tolkningen fra Statens vegvesen om at parkeringen er å regne som permanent ved varighet på mer enn 2 år, så mener vi at plassene også kan medregnes i forhold til å oppfylle kravet til parkering, men også med en tidsmessig uavklart utløpsdato.

Dette forutsetter at vi på et tidspunkt må benytte oss av mulighet for tidsbegrenset frikjøp etter sentrumsplanens bestemmelse §3.1.12. I utgangspunktet vil dette altså gjelde frikjøp av 50 plasser, men etter hvert som boligene i prosjektet er blitt solgt har vi sett en klar tendens til at interessen for egen parkeringsplass blant kjøperne er lavere enn minimumskravet i sentrumsplanen. Vi vurderer derfor at det reelle behovet for boligparkering er noe lavere og estimerer at behovet for frikjøp i realiteten kun er 30 plasser.

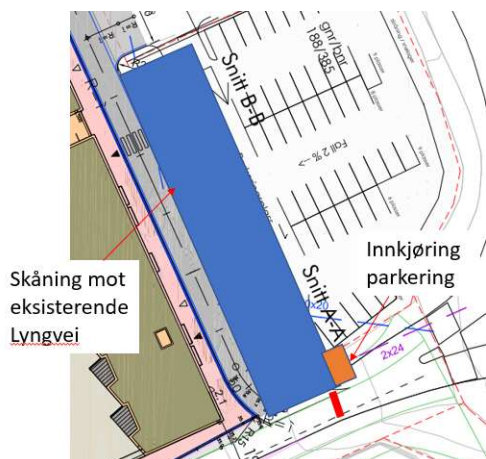
Frikjøpets varighet henger også sammen med varighet av behov for bruk av arealet til bygge- og anleggsområde for E39 og/eller utvikling av eiendommen etter båndleggingen er opphevet. Rettighet til parkering i ny parkeringskjeller når området er ferdig utbygd vil tinglyses slik at frikjøpet kan opphøre.

Andre forhold

Statens vegvesen har også tidligere uttrykt bekymring omkring deres eiendom i BS7 som i dag fungerer som innfartsparkering. Mye av bekymringen går på at innfartsparkeringen må være tilgjengelig i bygge- og anleggsperioden. Dette fordi anleggsarbeidene knyttet til utbyggingen av BS7 og BS8 sammenfaller med pågående anleggsarbeid på Flatøy som berører innfartsparkeringen generelt i kommunen.

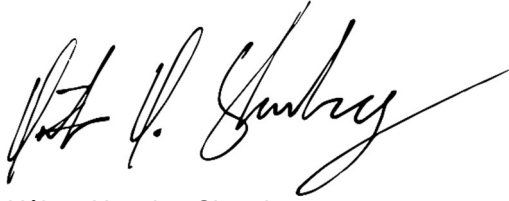
Vi har derfor også vurdert hvordan bygge- og anleggsperioden kan tilrettelegges for å opprettholde innfartsparkeringen i de forskjellige fasene der Bruvegen og Lyngvegen må stenges. Ved å fremskynde opparbeidelsen av den omsøkte parkeringsplassen kan denne benyttes til innfartsparkering mens byggearbeidene pågår.

Innkjøring kan flyttes til direkte fra Bruvegen når arbeidene med Lyngvegen og Bruvegen pågår, ved å stenge av Bruvegen nedenfor innkjøringen som vist i skissen under.



Forslaget til løsning er i så måte en indirekte fordel ved å gi dispensasjon, da det i hovedsak er Vegvesenets behov for innfartsparkering som løses, og bør som sådan tas med i vurderingen knyttet til fordeler og ulemper ved å gi dispensasjon.

For
Arc Arkitekter AS



Håkon Hasslan Skarshaug
Arkitekt MNAL