

Saksnr.:
23/1555 - 23/19169

vår ref.:
Knarvik, Alverporten 19000

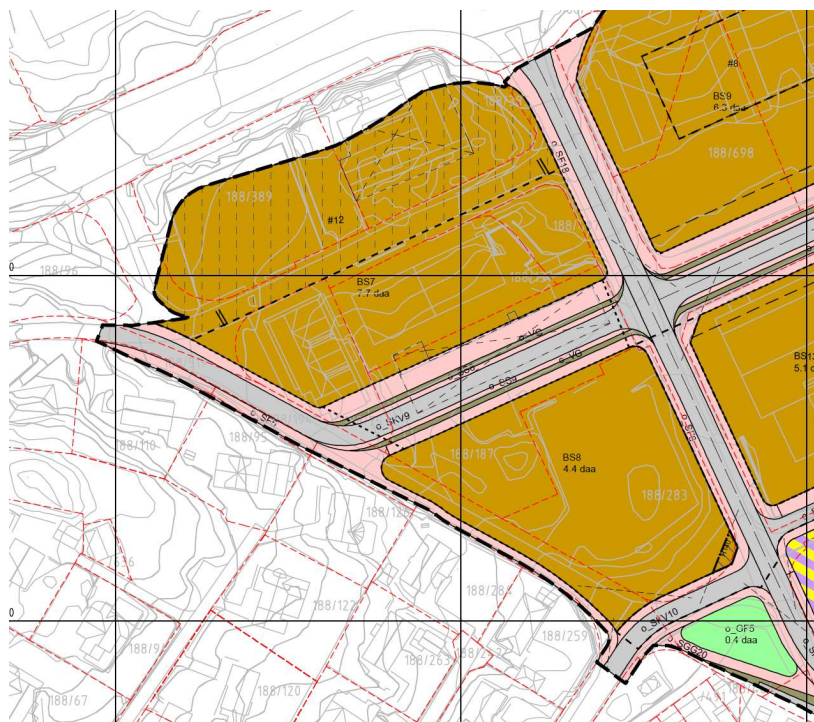
dato:
07.07.2023 Trondheim

B1 DISPENSASJONSSØKNAD – ENDRING AV SØKNAD - Del av bestemmelsesområde #12 i områdeplan for Knarvik Sentrum.

Dispensasjonssøknaden er endret siden innsendt søknad 13.04.2023.

Bakgrunn

Arc Arkitekter AS er engasjert av Alverporten AS til å utarbeide et bolig- og handelsprosjekt på eiendommene gnr./bnr. 188/385, 137, 187 283 og 407. Dette prosjektet utgjør deler av felt BS7 og hele felt BS8, samt forlengelse av Kvassnessvegen i områdeplan for Knarvik sentrum. Resterende del av BS7 omfattes av bestemmelsesområde #12.



Utsnitt områdeplan for Knarvik sentrum

Arc Arkitekter AS søkte om dispensasjon for midlertidig bruk av gnr./bnr 188/385 til parkeringsplass 02.02.2023 med revidert søknad 13.04.2023.

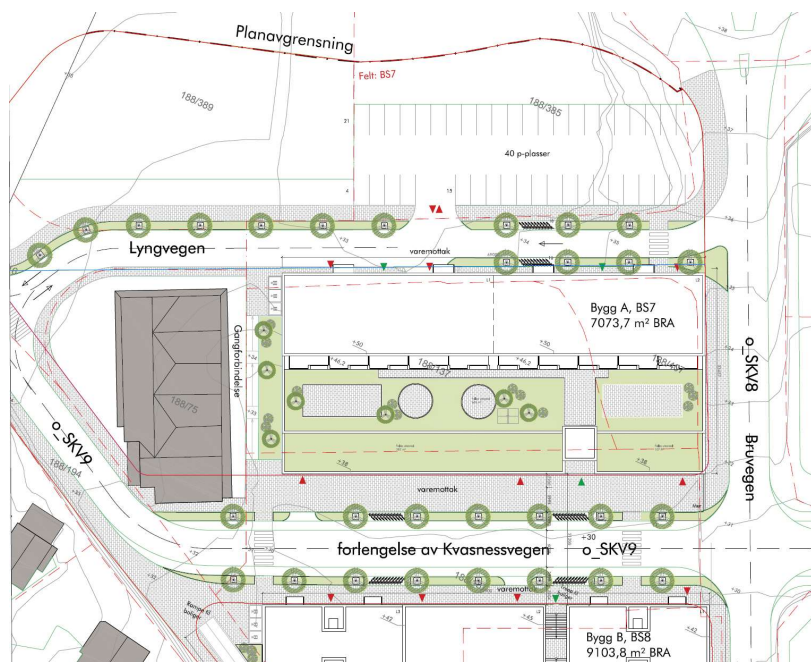
Søknaden ble vurdert som mangelfull av kommunen i brev datert 09.03.2023 der det kommer frem at den omsøkte bruken avviker fra flere planer og bestemmelser. Det ble derfor søkt dispensasjon fra følgende forhold i tillegg:

- Plankrav (§1.6.1) og krav om parkering under bakken (§3.1.9) i sentrumsplanen
- Skissert parkering overlapper også områdeplanen «Tunnel på fv. 57, Knarvik – Isdalsø», 1263-202101.

Det ble også etterspurt vurderinger av tiltaket knyttet til byggegrenser, uttalelse fra grunneier om samtykke og tidsaspekt for omsøkt bruk.

Det er tidligere i byggesaken for prosjektet søkt og gitt dispensasjon fra krav om detaljregulering i planens bestemmelser og angitt stenging av Lyngvegen i plankartet. Dispensasjonen ble gitt av utvalg for areal, plan og miljø ved politisk behandling i møte 18.12.2020 på bakgrunn av søknad og klage på administrativt avslag fattet 23.07.2020.

I grunnlaget for dispensasjonssøknaden fra plankravet var det også omtalt og skissert parkeringsplass i #12 innenfor områdeplanen, vi vurderer det dermed ikke nødvendig å søke om dispensasjon fra plankravet på nytt.



Utsnitt av situasjonsplan til dispensasjon fra plankrav i 2020.

Bestemmelsesområde #12 berører følgende tre eiendommer:

- 188/389 – Grunneier: Statens Vegvesen
- 188/385 – Grunneier: Lyngbakkane 1 AS
- 188/116 – Grunneier: Alver kommune (Lyngvegen)

Bestemmelser til området i sentrumsplanen er gitt i §3.2.6, d) og lyder som følger:

Føresegningsområde #12 kan nyttast til anleggs- og riggområder så lenge det er anleggsarbeid knytt til endring av E39 med sideveggar. Når anleggs-arbeidet er ferdig, kan arealet nyttast til sentrumsføremål. Føresegnene om midlertidig anleggs- og riggområde ender når kommunen har fått melding om at anlegget eller deler av dette er ferdigstilt og det deretter er gjort administrativt vedtak om opphør av den midlertidige reguleringa.

Videre er bruken av Lyngvegen som kjøreveg (gnr/bnr 188/116) vurdert til ikke å være i strid med bestemmelser for området i sentrumsplanen i forbindelse med tidligere søknadsbehandling.

Gnr/bnr 188/385 er i dag i bruk til hagesenter og nødvendig å avvikle i forbindelse med videre utvikling av eiendommen.

Da behovet for bruk av arealet i bestemmelsesområde #12 i forbindelse med utbygging av E39 på nåværende tidspunkt er meget usikker, er det ønskelig å legge til rette for en midlertidig bruk av arealet på gnr/bnr 188/385 som parkeringsplass inntil videre. Det søkes derfor midlertidig dispensasjon fra §3.2.6, d) inntil faktisk behov for arealet til rigg- og anlegg for arbeider på E39 oppstår.

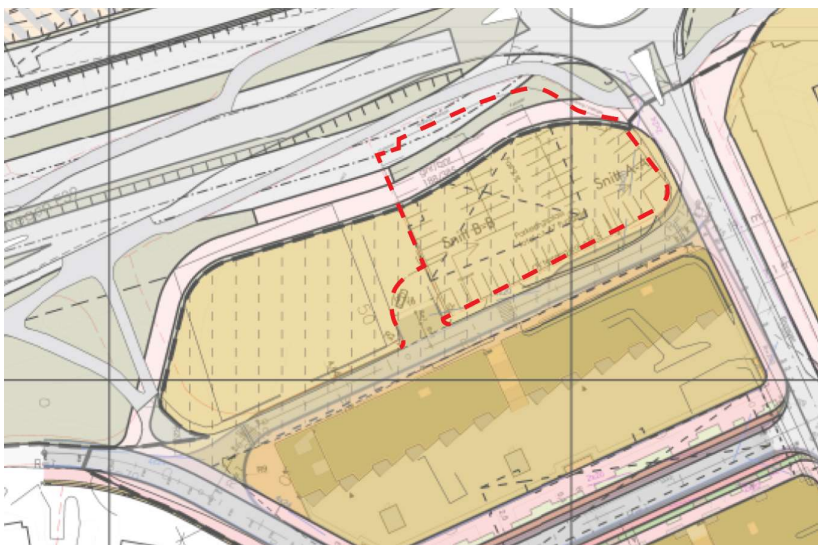
Krav til parkering under bakken er angitt i §3.1.9 da BS7 omfattes av formål i vertikalnivå 1.

3.1.9 Parkering

Plankart med vertikalnivå 1 viser parkeringshus/anlegg under bakken. All parkering knytt til dette føremålet skal skje under bakken. Planen skal vise moglegeheit for etappevis utbygging av parkeringsareal i vertikalnivå 1 og korleis tilkomst til det einiskilde felt skal løysast. Det er ikkje høve til å ha nedkøyrse til parkeringsanlegg frå o_SKV7 og o_SKV6. Det kan likevel leggjast til rette for avkøyrse for ambulanse til felt o_BOP1. Parkeringsplassar skal opparbeidast i samsvar med tab. 5.

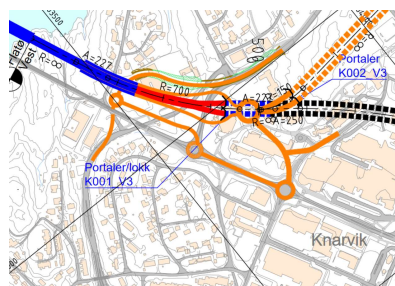
Da intensjonen med tiltaket er en tidsbegrenset bruk av arealet virker det mot sin hensikt å etablere dette under bakken i tråd med bestemmelsen, og det søkes dermed dispensasjon fra bestemmelsen.

Foreslått parkering overlapper også formålene «Annen veggrunn», «Gang- og sykkelveg» og «Kjøreveg» i planen «Tunnel på fv. 57», planid 1263-201201, vedtatt 19.12.2013.

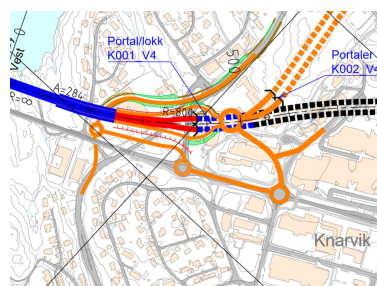


Utsnitt av sammenstilte plankart, parkeringsplass markert med stiplet linje.

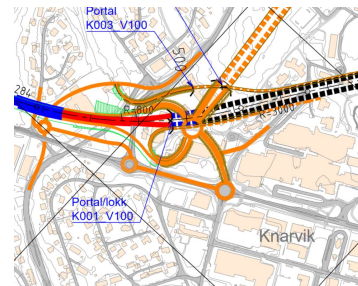
Planen for fv.57 er snart 10 år gammel og er ikke blitt gjennomført. Vegføringen inngår i ny plan for E39 Flatøy-Eikefet og forventes ikke gjennomført før planene for E39 er avklart. Dette innebærer også en omregulering av arealene som blir berørt. I forslag til kommunedelplan for E39 Flatøy – Eikefettunnelen, oversendt 08.11.2022, er det vist 3 alternativer for E39 forbi Knarvik sentrum.



Alternativ V3



Alternativ V4



Alternativ V100

Alle 3 alternativene forutsetter at dagens veg benyttes som sekundærveg, og forventes videreført mer eller mindre slik vegen er i dag.

Arealformålene i planen for fv.57 er direkte relatert til båndleggingen av #12 i sentrumsplanen og da det er usannsynlig at E39 får denne utformingen søkes det derfor om dispensasjon fra arealformålene som berøres og tilhørende bestemmelser §8.2, §8.4 og §8.5.

Forholdet til tiltak på gbnr 188/75, 137, 187 og 407

I forbindelse med uttalelse fra Statens vegvesen til dispensasjonssøknad innsendt 13.04.2023, gjøres det klart at den omsøkte parkeringen er å regne som permanent da bruken antas å ha mer enn 2 års varighet. Vegvesenet er også kritisk til hvordan den omsøkte bruken forholder seg til parkeringskravene i sentrumsplanen og intensjonene om å redusere overflateparkering.

Slik vegvesenet påpeker er den omsøkte bruken tett tilknyttet byggetiltak på naboeiendommene i sør og vil i stor grad benyttes av besøkende til boliger og forretninger i nabobygget. På bakgrunn av uttalelsen fra vegvesenet anser vi det som en fordel å samtidig endre planene for parkering for utbyggingen på naboeiendommene. Det vil si at det inntil båndleggingen av #12 opphører og eiendommen kan utvikles er det tiltenkt at parkeringsplassen dekker ca. 50 parkeringsplasser for utbyggingen, og på den måten redusere behovet for parkering over 2 plan. I motsetning til vegvesenets bekymring for at det blir flere parkeringsplasser for naboeiendommen enn det som tillates i sentrumsplanen, så er det en utfordring å etablere mange nok for å imøtekomme minimumskravet. Det er altså ingen risiko for at omsøkt bruk vil medføre overskridelser av maksimalt tillatt antall plasser.

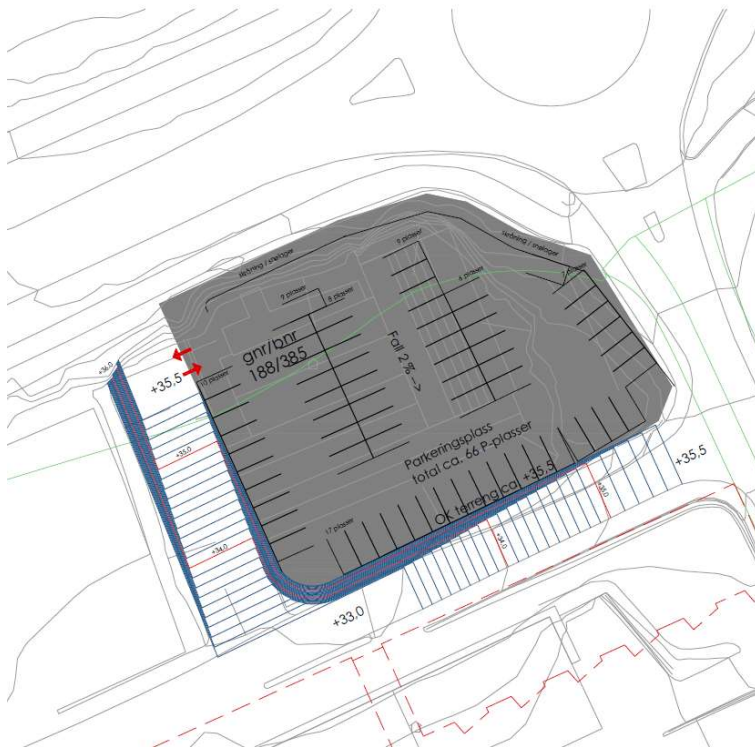
Etter dialogmøte med Alver kommune 28.06.2023 forutsettes det at det også søkes om endring av gitt tillatelse for nabobygg og tinglysning av rettighet for parkering på naboeiendom dersom det gis dispensasjon for tiltaket. Dette innebærer en endringsmelding av parkeringsskjeller for bygg BC, der U2 utgår og U1 tegnes om for å ta høyde for kun ett plan med parkering. Dette forventes stilt som vilkår ved innvilget dispensasjon, og er et vilkår begge parter er tjent med.

I dialog med Alver kommune i forbindelse med utarbeiding og godkjenning av teknisk vegplan for Lyngvegen kommer det frem at kommunen ikke vil akseptere mer enn én avkjørsel til eiendommene nord for Lyngvegen. Det vil si at de to eiendommene i nord må dele avkjørsel og at det derfor forutsettes at utbygger har nødvendig privatrettslig avtale. Utbygger har i dag en privatrettslig avtale om bruk av eksisterende avkjørsel, men er i dialog med Staten vegvesen som grunneier av naboeiendom for avklaringer i forhold til tiltenkt ny bruk.

Gjennomføring

Statens vegvesen uttrykker i sin uttalelse bekymring for konsekvenser av omsøkt bruk for vegvesenets innfartsparkering på deres eiendom vest for tiltenkt parkeringsplass. Da spesielt med tanke på pågående arbeider på Flatøy og at innfartsparkeringen der ikke kan benyttes. Dette er en bekymring som uansett vil være knyttet til arbeidene på Lyngvegen uavhengig av om det gis dispensasjon for omsøkt bruk eller ikke. Vi ser derimot at rekkefølgen av hvordan tiltakene gjennomføres, både for den omsøkte bruken og arbeidene med Lyngvegen og utbygging av eiendommene sør for Lyngvegen, vil kunne svare opp vegvesenets bekymring.

Dersom parkeringsplassen som omsøkt etableres før andre tiltak på Lyngvegen igangsettes vil den kunne brukes som midlertidig innfartsparkering mens arbeidene pågår, da det uansett ikke er behov for plassene før byggene står ferdig. Parkeringen kan da benytte Lyngvegen slik den er i dag til adkomst. Det forutsettes at parkeringsplassen heves til samme nivå som Lyngvegen vil få når arbeidene er ferdig, før den tas i bruk.



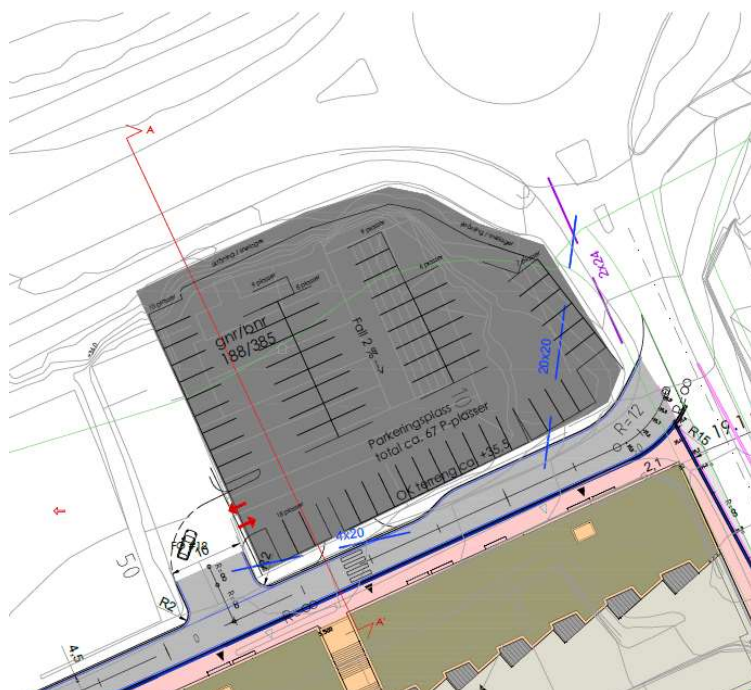
Opparbeiding av parkeringsplass – fase 1

Når bygge- og anleggsarbeidene for prosjektet på naboeiendommene starter vil Bruvegen og Lyngvegen på et tidspunkt være nødt til å stenges. Det vil allikevel være mulig å bruke armen fra rundkjøringen på E39 som adkomst til parkeringsplassen dersom vegen stenges rett nord for avkjørsel til Lyngvegen. På den måten kan innfartsparkeringen opprettholdes samtidig som at arbeidene på Lyngvegen pågår.



Opparbeiding av parkeringsplass – fase 2

Når arbeidene er ferdig vil Lyngvegen og parkeringsplassen være på samme nivå slik at planlagt avkjørsel fra nye Lyngvegen kan tas i bruk som omsøkt. Innfartsparkeringen kan da flyttes tilbake til vegvesenets eiendom.



Opparbeiding av parkeringsplass – fase 3, ferdigstilt

Fremtidig utvikling av eiendommen

Når båndleggingen av #12 opphører og eiendommen står fritt til å utvikles har kommunen i dialogmøtet 28.06.2023 etterspurt hvordan tinglyst rettighet til parkering vil ivaretas.

Eiendommen har mange usikkerheter knyttet til hvordan det vil kunne utvikles når båndleggingen opphører. Vesentlige premisser er ennå ikke satt, da spesielt forhold knyttet til ombygging av E39. ARC har tidligere skissert en mulig utbygging på eiendommen som viser et kontor- og forretningsbygg over 2 etasjer, med et fotavtrykk på ca. 1.200m². Vi anslår at det også vil være mulig å etablere en 3. etasje, men at stort høyere bygg vil gi for store negative konsekvenser for boligene i Lyngvegen. Med denne skissen kan vi gjøre et grovt estimat på hvordan parkeringsdekningen kan forventes å bli for eiendommen.

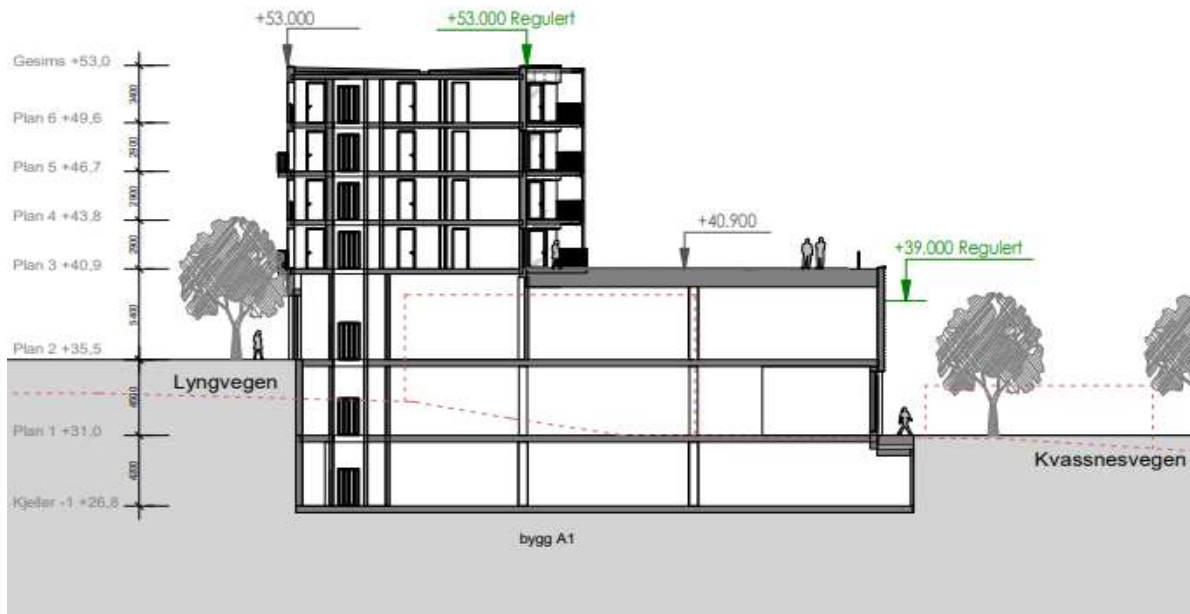


Tidligere skisse av utnytting av eiendommen

Gitt nærhet til veg forventes anslås bolig som formål å være uegnet. For dette estimatet benyttes derfor sentrumsplanens parkeringsnorm for forretning. Gitt et areal på 3.600m² forretning, gir parkeringsnormen et minimumskrav om 55 parkeringsplasser for bygget.

Grovt regnet vil det på et fotavtrykk på 1.200m² kunne etableres ca. 50 parkeringsplasser pr. kjellerplan ved bruk av erfaringstallet 25m² pr. plass.

For utbyggingen sør for Lyngvegen er det forutsatt at alle byggene skal benytte samme innkjøring til parkeringskjeller, og at dette også gjelder for fremtidig bygg nord for Lyngvegen. Det vil si at kjellerne kobles sammen under terreng. Når vi ser på snittet for bygg A ser vi at det er en høydeforskjell på 4,5m mellom Lyngvegen og Kvassnesvegen, og videre at kjelleren under Kvassnesvegen ligger 4,2m under Kvassnesvegen. Det vil si at gulvnivå på kjelleren som skal kobles sammen under Lyngvegen ligger 8,7m under Lyngvegen.



Snitt av bygg A1

Dette gir at det er gode forutsetninger for å etablere 3 plan med parkering under fremtidig bygg på eiendommen. Noe som altså vil gi mulighet for ca. 150 parkeringsplasser. Da dette antallet overgår minimumskravet med god margin er det ikke bare realistisk å anta at tinglysningen kan innfris, men også en fornuftig fordeling av parkeringskravet for å holde den totale dekingen innenfor rammene gitt i sentrumsplanen.

Forutsetninger for å gi dispensasjon

Etter PBL §19-2 skal ikke hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra bli vesentlig tilsidesatt av tiltaket og fordelene ved å gi dispensasjon skal være klart større enn ulempene.

Bestemmelsernes hensikt

Sentrumsplanen #12

Angivelsen av bestemmelsesområde #12 med tilhørende bestemmelse i §3.2.6, d) har til hensikt å sikre areal til rigg og anleggsområde for gjennomføring av vegarbeider på E39. Det faktiske behovet for arealet er pr. i dag usikkert da omleggingen av E39 er i planstadiet og endelig trasévalg ikke er avklart. Vi forstår det slik at det avsatte arealet er regulert i sentrumsplanen for sikkerhets skyld inntil endelig avklaring om behov foreligger.

Den omsøkte bruken som parkeringsplass forutsetter i hovedsak en planering av terrenget med hensiktsmessig fall for overvannshåndtering. Dette er ikke til hinder for senere bruk av område som rigg og anleggsområde for eventuelle arbeider på E39. Hensynet bak bestemmelsen vurderes dermed til ikke å bli vesentlig tilsidesatt av tiltaket.

Sentrumsplanen §3.1.9

Kravet om å legge parkering under bakken har til hensikt å sikre god utnyttelse av arealressursene som er i kommunen. Inntil båndleggingen av #12 oppheves kan ikke arealet utnyttes slik bestemmelsen legger opp til. Inntil området kan bebygges er det derimot i tråd med bestemmelsens intensjon å unytte arealet med en samfunnsnyttig funksjon som ikke strider med hensikten bak

båndleggingen. Tidsbegrenset bruk til parkering er en slik funksjon og tilsidesetter dermed ikke hensynet bak bestemmelsen forutsatt at bruken opphører samtidig med båndleggingen.

Dette understøttes også av følgende retningslinje i §3.1.9:

Det kan gjevast mellombels dispensasjon til overflateparkering som leidd i transformasjonen for områdeplanen for Knarvik. Overflateparkering skal ikkje skje på areal som er regulert til o_GF, o_ST og o_PRK.

Da parkeringsplassen slik den er skissert har et overskudd av plasser i forhold til det som kreves som minimum etter parkeringsnormen i sentrumsplanen, vil det også være mulig å benytte deler av overskuddet av plasser som midlertidige plasser for andre transformasjonsprosjekter i Knarvik sentrum.

Plan for «Tunnel på fv. 57»

Planen har til hensikt å sikre areal til gjennomføring av tidligere vegprosjekt på E39. Det er usikkert når dette arbeidet kan påbegynnes og om det vil gjennomføres som regulert. Den omsøkte bruken er ikke til hinder for senere bruk som regulert, forutsatt at den omsøkte midlertidige bruken opphører når behovet for arealet oppstår. Hensynet bak bestemmelsen blir dermed ikke tilsidesatt ved å gi midlertidig dispensasjon.

Fordeler og ulemper ved å gi dispensasjon

Nåværende situasjon for eiendommen gir at det ikke er mulig å benytte eiendommen på noe fornuftig vis frem til forholdene rundt E39 er avklart. Det er derfor en fordel for grunneier at det gis mulighet for en midlertidig bruk som ikke er til hinder for eventuelt senere behov i forbindelse med gjennomføring av arbeider på E39. For grunneier er denne bruken også en klar fordel for forretningsvirksomhet med inngang fra Lyngvegen inntil arealet frigjøres og kan utvikles videre.

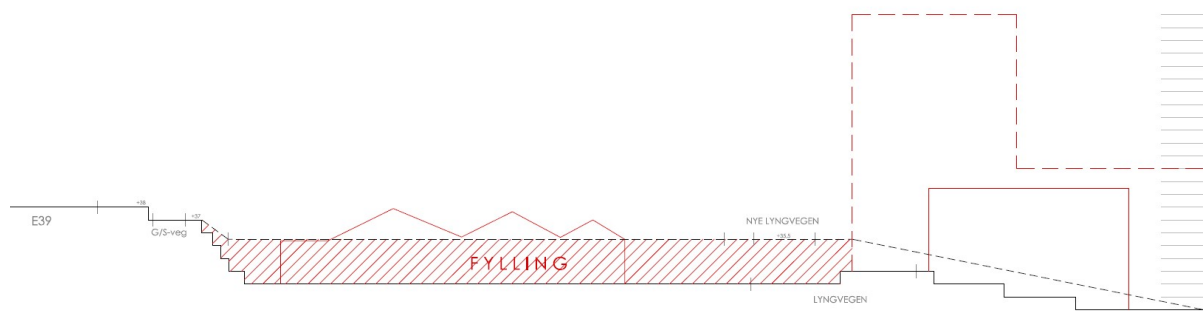
Det er også en klar fordel at den omsøkte bruken i bygge- og anleggsperioden kan løse problem knyttet til innfartsparkering for Statens vegvesen.

Dagens situasjon er at [eiendommen](#) ligger i et søkk i landskapet med en bratt skjæring opp mot E39. Med hevingen av Lyngvegen som inngår i tiltaket for naboeiendom vil høydeforskjellene mellom Bruvegen og Lyngvegen utjevnes og nye Lyngvegen vil bli liggende ca. 2,5m-3,0m over nivået på terrenget slik det er i dag.



Skjæring i dagens terreng markert i sammenstilling med tiltak.

Ved den omsøkte bruken forutsettes terrenget planert til å ligge på nivå med Lyngvegen slik den er prosjektert i tilgrensende utbyggingsprosjekt. Dette gir en klar fordel i forhold til hvordan området oppleves og brukes i dag og en unngår behovet for støttemurer og/eller skråninger fra eiendommen opp til nye Lyngvegen.



Prinsippnitt som viser tenkt terreng sammenstilt med eksisterende.

På sikt ønskes området som omfattes av bestemmelsesområde #12 og del av plan for «Tunnel på fv 57» utviklet i tråd med sentrumsplanen og fremtidig plan for E39. Parkering for ny bebyggelse er tiltenkt tilknytning under bakken til den delen av BS7 som ikke er omfattet av bestemmelsesområdet. Denne intensjonen er tydeliggjort i omsøkt byggetiltak.

Ulempen ved å gi dispensasjon er at området tas i bruk til parkering og på den måten beslaglegger areal som er reservert for arbeider og samferdselsareal knyttet til ny E39. Tiltaket er derimot tidsbegrenset og reversibelt som med enkle grep kan omdisponeres dersom det senere skulle bli behov for arealet.

Oppsummert er fordelene for innfartsparkeringen, grunneier og forretningsvirksomheter mot Lyngvegen klart større enn ulempen dette medfører, der ulempen kan avbøtes med vilkår om tilbakeføring til rigg og anleggsområde ved behov.

Vilkårene gitt i PBL§19-2 vurderes til å være til stede og at det dermed kan gis dispensasjon for det omsøkte tiltaket.

For
Arc Arkitekter AS

Håkon Hasslan Skarshaug
Arkitekt MNAL