

Merknader til boligprosjektet Kvassnesbakken - planid 1263201904

Merknader til detaljreguleringsplanen for Kvassnesbakken gnr. 188 bnr. 701 som er kunngjort på alver.kommune.no/innhold/politikk-og-hoyringar/hoyringar-og-kunngjeringar/detaljreguleringsplan-for-kvassnesbakken-pa-hoyring/ med merknadsfrist 14. februar 2022:

1. Gatetunet (SGT)



Illustrasjonstegningen til venstre viser at utbygger planlegger å allokere betydelige deler av gatetunet til to private hager. Det er nødvendig å fjerne disse hagene fra illustrasjonstegningen for å samsvare med reguleringsplanen. Ingen deler av gatetunet SGT kan brukes til private hager i følge plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 2. Hele SGT må være en åpen plass hvor kjøretøyene til NGIR og nødetatene kan snu. Dette for å unngå farefull rygging som krysser uoversiktlig gangvei ut i uoversiktlig kommunal vei.

2. Gjesteparkering

a) Det trengs en bestemmelse om gjesteparkering i reguleringsvedtektene som setter av et tilstrekkelig antall gjesteplasser (fellesareal) for Kvassnesbakken i garasjeanlegget. Det bør være 0,3 gjesteplasser per leilighet, dvs. 9 gjesteplasser for Kvassnesbakken. De foreslåtte 2 + 1 gjesteplassene er åpenbart altfor lite og vil kunne skape problemer med tyvparkering og tilhørende nabokonflikter eller kreativ parkering langs kommunale veier.

Bestemmelsen bør også angi hvor det er tenkt at gjestene kan parkere på offentlig parkering når det er fullt, eksempelvis bak Helsehuset. Gjestene inkludert leverandører til Kvassnesbakken trenger å vite hvor de skal parkere når de 3 gjesteplassene er opptatt, noe som vil kunne skje relativt ofte. Kommunen bør vurdere om gangavstanden med denne planen er hensiktsmessig og i samsvar med Byggteknisk forskrift (TEK17) § 8-8 (1) a: *"Parkeringsplassen skal være nær hovedinngang."*

b) For å begrense biltrafikken i Knarvik i samsvar med områdeplanen for Knarvik som denne tomten er omfattet av, bør det ikke være tillatt med mer enn 1 garasjeplass per leilighet uavhengig av leilighetens størrelse, altså maksimalt 31 private garasjeplasser. Resten blir da gjesteplasser.

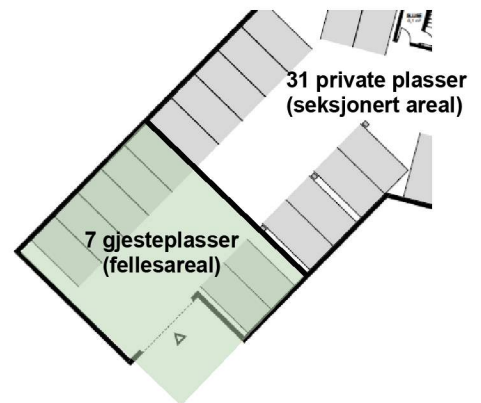
c) Gjesteplasser vil per definisjon være fellesareal i garasjeanlegget for Sameiet Kvassnesbakken. Det følger av eierseksjonsloven § 11 at det skal gå tydelig frem av plantegningene hvor grensene mellom seksjonerte arealer og fellesarealer går. Det innebærer at plantegningen trenger å synliggjøre grensen mellom gjesteplassene og de private garasjeplassene i garasjeanlegget. Videre er det nødvendig at kommunen kontrollerer de justerte plantegningene fra utbygger ved seksjonering for å håndheve kravet om gjesteparkering i garasjeanlegget før det sendes videre til Kartverket for

tinglysing. Nåværende plantegning inneholder ingen informasjon om hvilke garasje plasser som skal være private og hvilke som skal være forbeholdt gjester.

Seksjoneringssøknadens eierbrøker i det seksjonerte garasjeanlegget kan ikke basere seg på totalt antall garasjeplasser, fordi ellers kan utbygger selge alle garasjeplassene som seksjonert (privat) areal slik at det blir 0 gjesteplasser i garasjeanlegget i strid med kommunens intensjoner og reguleringsvedtektene. Hver private garasjeplass tilordnes derfor en eierbrøk på $1 / \text{antall private garasjeplasser}$. Ved maks 1 garasjeplass per leilighet blir da eierbrøkene $1/31$ og ikke $1/38$.

d) Gjesteplassene bør settes av nærmest garasjeporten. Da kan gjestene lett se om det er ledig plass eller ikke, uten å måtte kjøre langt inn i anlegget. Se forslaget til plassering av 7 gjesteplasser (fellesareal) i figuren nedenfor.

e) Det er mer lett vint for gjester å parkere på overflaten enn nede i et garasjeanlegg med låst garasjeport. For at gjesteplassene i garasjeanlegget skal bli tatt i bruk, er det derfor viktig å gjøre tilkomsten til garasjeplassene så enkel som mulig. En mulighet er at garasjeporten åpnes automatisk uten bruk av fjernkontroll for enkel tilkomst til gjesteplassene. Videre kan det installeres en garasjeport nr. 2 noen meter lenger inne i anlegget i grensen mellom felles gjesteplasser og private garasjeplasser, se figuren til høyre. Beboerne åpner denne med fjernkontroll for tilkomst til sine private (seksjonerte) garasjeplasser. Alternativt kan ytre garasjeport sløyfes, slik at gjester kan kjøre direkte inn til gjesteplassene som en underjordisk carport.



3. Garasjeanleggets dimensjonering

a) Plantegningen over garasjeanlegget bør vurderes opp mot dommen fra Eidsivating lagmannsrett 2. juni 2021 (LE-2020-66633, se lovdata.no/dokument/LESIV/avgjorelse/le-2020-66633). I saken ble det utført konkrete vurderinger av hver enkelt parkeringsplass, blant annet: "Lagmannsretten legger til grunn at plassen skulle vært 2,8 meter bred på grunn av vegg." og "Lagmannsretten legger til grunn at plassen skulle vært 2,5 meter bred, men at søylens bredde må legges til slik at korrekt bredde skulle vært 2,7 meter."



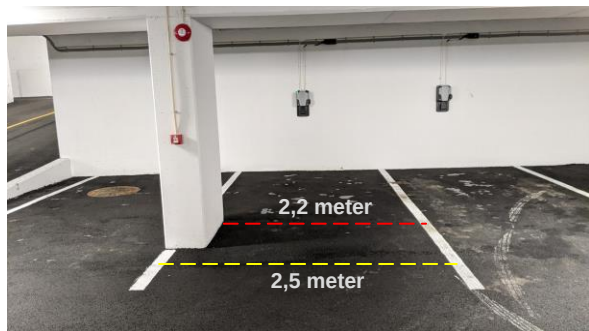
Stiplede streker angir forslag til utvidelse for et mer romslig garasjeanlegg, se pkt. e nedenfor.

Alle garasjeplassene unntatt de 2 HC-plassene er 2,5 meter brede i plantegningen. Den innerste garasjeplassen merket med rød pil i plantegningen på side 2 er for smal etter gjeldende rett ifølge dommen. Dette fordi den bare er 2,5 meter bred, og mangler breddetillegg for vegg på minst 0,3 meter, kombinert med at den er plassert innerst i anlegget, og uten mulighet til å låne ledige garasjeplasser til manøvreringsareal på motsatt side av kjørebane. Dersom utbygger bestrider dette, bør utbygger begrunne dette skriftlig før tiltaket eventuelt godkjennes av kommunen. Da har kjøperen av denne garasjeplassen et godt grunnlag for i ettertid å vurdere reklamasjonssak hvis han erfarer at garasjeplassen er ubrukelig eller upraktisk i bruk.

Garasjeplassene ved endeveggene i Helsehuset er merket opp 2,8 meter brede, altså inkludert minimum breddetillegg på 0,3 meter, se foto til høyre. Dessverre fører en uheldig plassert stolpe til at garasjeplassens smaleste bredde kun er 2,17 meter. Det er langt under minimumskravet, så den garasjeplassen er nok neppe i bruk.



De 11 garasjeplassene merket med oransje kryss i plantegningen på side 2 er plassert ved en stolpe eller vegg hjørne som kan vanskeliggjøre manøvrering, særlig med hensyn til sidespeilene. Plantegningen viser at stolpene er plassert like utenfor oppmerkede garasjeplasser. Det er viktig at dette følges opp i praksis for å unngå at stolpene reduserer minimumsbredden til under minstekravet på 2,5 meter, slik tilfellet er flere steder i Helsehuset, se de to eksemplene nedenfor:



Ingen av garasjeplassene i Kvassnesbakken er over minstekravet. Litt større personbiler kan være 2,0 – 2,2 meter brede inkludert sidespeil. Garasjeplasser med begrenset bredde øker sannsynligheten for skader på nabobilene når dørene åpnes. Særlig barn og eldre har behov for å åpne bildørene mer enn bare litt på gløtt. Det ville derfor vært en stor fordel om bredden generelt ble økt fra 2,5 meter til 2,7 – 2,8 meter.

Gjesteplassene i garasjeanlegget bør være minst 2,8 meter brede + tillegg på 0,3 meter ved vegg for å kunne håndtere firmabiler fra leverandører av tjenester som generelt er noe bredere enn personbiler.

Trange garasjeplasser blir erfaringsmessig stående ubrukt. Utbygger kan risikere misfornøyde boligkjøpere med tilhørende reklamasjonssaker ved å bygge i trangeste laget.

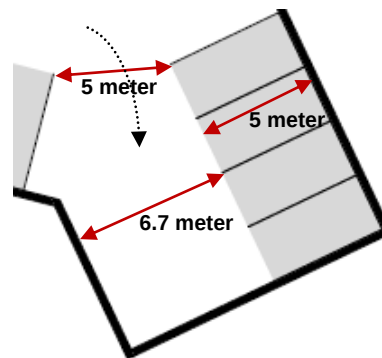
b) Parkeringsplassene i garasjeanlegget har 5 meters lengde, som er minstekravet. I Helsehuset er garasjeplassene ca. 5,2 meter til vegg. For at det skal være praktisk å parkere personbiler som er 5 meter lange, bør lengden økes til 5,25 meter. Det rosa krysset i plantegningen på side 2 markerer en garasjeplass hvor bilen ikke kommer seg ut hvis en 5 meter lang bil på naboplassen ikke har rygget langt nok bak til vegg.

c) Det bør være tilstrekkelig høyt under taket i garasjeanlegget - minst 2,5 meter og helst 2,8 meter for å håndtere litt høyere firmabiler på gjesteplassene og private biler med høyere innstigning og med takboks.

d) Tilkomstveien mellom garasjeplassene er 6,5 meter bred som er minstekravet. Kombinert med litt korte garasjeplasser kan dette gi for lite manøvreringsareal, i alle fall enkelte steder. Særlig innerste del av garasjeanlegget er det lite manøvreringsareal med garasjeplasser kun på ene siden av

korridoren, se figur til høyre.

Bredden bør økes til 7 meter, særlig pga. svingene i anlegget. Minste bredde i innerste sving er som vist på figuren til høyre kun 5 meter, mens kravet er 6,5 meter. Da blir det utfordrende å kjøre inn til de innerste garasjeplassene hvis bilene på de to første garasjeplassene ikke har rygget langt nok bak mot veggen.



e) Den totale bredden på et garasjeanlegg med 2 rekker med garasjeplasser bør være minst $5,25 + 5,25 + 7,0 = 17,5$ meter. Nå er det kun 16,5 meter. Det betyr at garasjeanlegget i 0. etasje må strekke seg utenfor boligblokkens kropp - den kan ikke følge / være begrenset av boligblokkens bredde.

I naboblokken strekker garasjeanlegget seg langt utenfor boligblokkens kropp for nok plass til manøvrering og de fleste garasjeplassene er 2,8 meters brede. Dette er et eksempel til etterfølgelse for Kvassnesbakken. De stiplede strekene i plantegningen på side 2 viser et forslag til utvidelse av garasjeanlegget til Kvassnesbakken for et mer romslig og praktisk garasjeanlegg.

Da kan utbygger skilte med et romslig garasjeanlegg i sin markedsføring av prosjektet og kan dermed oppnå høyere priser i markedet. Gode parkeringsmuligheter er erfaringsmessig viktig for boligkjøpere. Også kommunen har interesse av at Knarvik bygges opp med gode bokvaliteter slik at det blir attraktivt å bo i kommunesenteret.

4. Krav til sykkelparkering

Gatene i Knarvik er altfor svingete og bakkete til at sykling er aktuelt for de fleste. De fleste fortauene er for smale til å håndtere både fotgjengere og syklist, og egne sykkelveier forekommer knapt. I tillegg er det gjerne godt voksne mennesker uten interesse eller mulighet for sykling som bosetter seg i denne type prosjekter. Vinterstid er det glatt på de smale fortauene i nærområdet og ellers i Knarvik fordi traktorene er for brede til å kunne salte dem. Mye regn og vind gir ofte lite egnet sykkelvær. Å parkere sykkel i Knarvik medfører risiko for hærverk og tyveri. Erfaring fra nabobygget hvor det var tilsvarende krav til sykkelparkering, er at det er svært få som benytter seg av muligheten til å sykle. Det er derfor generelt sett ikke så hensiktsmessig å avsette unødvendig store arealer til sykkelparkering i slike boligprosjekter.

5. Antall leiligheter

Prosjektet bærer preg av at målet har vært å etablere flest mulig leiligheter inn på en liten tomt, fremfor å velge en passelig størrelse på boligkomplekset i forhold til tomtens størrelse. Det gjør at boligblokken strekker seg ut mot tomtегrensene og er plassert svært nær kommunal bilvei, eksempelvis ca. 5 meter nærmere veien ved nordre grense enn naboblokken i øst, se nedenfor.

En del av leilighetene vil dermed kunne bli lite attraktive som følge av støy, støv, eksos og innsyn fra forbipasserende. Det ville vært en fordel om prosjektet ble nedskalert noe slik at det er bedre tilpasset tomtens størrelse. Det vil samtidig redusere behovet for gjesteparkering og privat parkering for Kvassnesbakken.



I et møte den 20. januar stiller følgende boligsameier med til sammen 55 boligseksjoner seg bak disse merknadene:

- Sameiet Knarvik Terrasse
- Sameiet Knarvik Terrasse B1
- Sameiet Knarvik Strand B3
- Sameiet Knarvik Terrasse B4