

## **Knarvik Aust Felt B6 (og B7)**

### **Notat om parkering og parkeringsbestemmelser Grunnlag for søknad om dispensasjon**

Vi kjøpte tomten som regulert tomt. Reguleringsbestemmelser for Knarvik Aust ble vedtatt den 21.5.2010 og er utgangspunkt for kravet om detaljregulering.

Vi siterer parkeringsbestemmelsene for denne planen:

#### *2.6 Tilkomst og parkering\**

*2.6.1 Tilkomsten til tomtene skal vera slik det er vist på utbyggingsplanen.*

#### *2.6.2*

*a) Den til ei kvar tid gjeldande kommunal parkeringsvedtekt skal leggjast til grunn for utrekning av antall p-plasser.*

*b) For felt B1 og B2 skal minste tal på parkeringsplassar likevel vere 1 .4 plass pr bustadeining. Desse plassane kan plasserast på terreng. Ved plassering av p- plassar kan felt B1 og B2 sjåast i samanheng.*

*c) Minste tal på parkeringsplassar for rekkehus og blokker i B8-B10 skal vera 1 plass under bygg eller terreng pr. bustadeining + 0,4 plassar pr 100 m<sup>2</sup> BRA\* som kan leggjast på terreng.*

*d) 2,5 % av parkeringsplassane skal vera øyremerkte for handikappa.*

*e) All parkering på terreng skal søkjast terrengtilpassa og brytast opp i grupper på maks. 25 p-plassar.*

*\*) Veg-/parkeringsareal og fellesareal går ikkje inn i BRA som grunnlag for utrekning av parkeringskrav.*

Sitat slutt.

I kommuneplanen er kravet til parkering oppgitt til:

<i>Tiltak</i>	<i>Minimumskrav</i>	<i>Maksimumskrav</i>
<i>Hus med inntil 4 bueiningar:</i>	<i>2 plassar per bueining</i>	<i>3 plassar per bueining</i>
<i>Hus med 5 eller fleire bueiningar:</i>	<i>1,5 plassar per bueining</i>	<i>2 plassar per bueining</i>
<i>Hybel/hybelhus*:</i>	<i>0,5 plassar per hybel</i>	<i>1 plass per hybel</i>

I planskildring til planen sin omtale av parkering skrives (sitat):

#### *7.2.8 Tilkomst og parkering*

*I følgje vedtektene til bygningsloven for Lindås kommune skal det vera 1,5 plass per husvære.*

*Byggjeområde B6: (37 bustader 1,5) = 56 plasser*

*Plassene er fordelt på innandørsparkering, carporter, utandørs parkering og fellesparkering.*

*Det er ein ladestasjon for el-bilar innandørs.*

*Byggjeområde B7: (38 bustader x 1,5) = 57 plasser*

*Plassane er fordelt på parkering i p-kjeller og i fellesparkering utomhus. Her er 41 parkeringsplassar i p-kjeller. Av dei er 4 HC-parkering.*

*Også her er det ein ladestasjon for el-bilar i parkeringskjellaren.*

*Det er krav om 2 parkeringsplassar for funksjonshemma per boligfelt.*

*Dette blir ivaretatt med kombinasjon av innandørs og utandørs p-plasser.*

### *7.5.3 Parkeringsplasser – felles*

*Innafor f\_PP1 er det avsett gjesteparkeringsplassar.*

*Det er avsett 13 gjesteparkeringsplassar. For utrekning av antall plassar, sjå kap. 7.28. f\_PP1 er felles gjesteparkering for bustader i planområdet.*

Sitat slutt.

Det kan legges til at det boligtallet i slutten av saksbehandlingen ble justert til 40 enheter per prosjekt.

Det er sammen med reguleringsplan innlevert tegninger samt skjemaer med nøkkeltall, disse har blitt revidert underveis i saksbehandlingen.

I møte med byggesaksavdelingen den 19.1.2015 ble reguleringsbestemmelsene for felt B6 og B7 gjennomgått. Der står det følgende:

#### *3.5 Parkeringshus*

*3.5.1 Parkeringshusa for felt B6 og B7 skal liggje innanfor områda for bustadformål. Det skal etablerast parkeringsplassar i underetasje med 1,5 plasser per bueining.*

*3.5.2 Parkeringsløyisinga skal visast i situasjonsplanen i samband med byggjesøknad.*

Dette er et avvik fra opprinnelig reguleringsplan for Knarvik Aust. Vi registrerer videre at er det et avvik fra det som skrives i planbeskrivelsen og det er dessuten et avvik fra de tegningene som ble lagt til grunn for beregning av nøkkeltallene. Feilen skyldes filologisk unøyaktighet, arkitekt har lagt til grunn av tallet 1,5 gjelder hele feltet inkludert utendørs fellesparkering basert på sin beskrivelse i andre dokumenter og har derfor ikke oppfattet avviket i selve bestemmelsene.

Det var først i møtet den 19.5.2015 at arkitekt aksepterte at kommunens tolkning av teksten.

Det medfører at prosjektet faller for eget grep, det kan ikke bygges. Det er ikke plass til å bygge et slikt garasjeanlegg uten at arealrammene i planen overskrides. Prosjektene økonomi ødelegges, det er ikke rom for å bygge så stort garasjeanlegg for den aktuelle type leiligheter.

Andre prosjekter like i nærheten (samme utbyggingsområde) har ikke fått samme krav til parkering, disse områdene er bygget i samsvar med den tolkingen vi mener skulle legges til grunn for parkeringsdekningen. Likebehandlingsprinsippet må legges til grunn, slik at det blir lik parkeringsdekning i alle feltene.

Fylkesmannen stilte krav om at parkering for småhus ved fellesareal skulle tas vekk og erstattes av «inneareal», utearealet ble omgjort til grøntareal. Denne endringen skjedde i siste liten og hastverket kan ha medvirket til at bestemmelsene ikke ble sett i sammenheng.

Vi har i årenes løp solgt mange tilsvarende leiligheter som i dette prosjektet og erfaringen er at vi selger til flest leiligheter til godt voksne. Kjøperne fordeler seg på enslige av ulike alder, unge par, modne par og eldre par. Parkeringsdekning slik opprinnelig tenkt er nok til denne type prosjekter (dvs. 1,5 plasser totalt per boenhet). Noen har ikke bil, mange har en og noen har to. Erfaringsmessig er det de som bor i eneboliger og rekkehus som har flest biler og

som bruker bilene mest.

Parkeringsdekningen må også ses i forhold til størrelsen på leilighetene. I mange sammenhenger beregnes parkering per 100 m<sup>2</sup> BRA, dvs. at store enheter kan få flere plasser mens mindre enheter beregningsmessig få mindre enn en plass. Lindås kommune har vært inne på noe lignende i planen for Knarvik Aust, se punkt 2.6 i bestemmelsene. I punkt c) oppgis 1 plass per enhet pluss 0,4 plasser per 100 m<sup>2</sup> BRA. Omgjort til vårt prosjekt der leilighetene varierer i størrelse fra ca. 50 m<sup>2</sup> til knapt 100 m<sup>2</sup> BRA ville en slik beregningsmetode medført ca. 1,3 p-plasser per boligenhet (for blokkene). Vi ser også at det i KPA tillates hybelleiligheter med 0,5 plasser per enhet, de minste leilighetene i vårt prosjekt er omtrent så store som hybel/kjellerleiligheter i eneboliger.

Det kan med dette dokumenteres at 1,5 p-plasser per enhet er i samsvar med overordnede planer og i samsvar med det andre som bygger ut i området har fått godkjent. Vi vil derfor be om godkjenning av rammesøknaden med det antall plasser som er vist der. Dette får ingen betydning for naboene.

Prosjektet får nøyaktig samme utforming som før, det som skjer under bakken vi uansett ikke vises for naboene. I forhold til illustrasjon (utomhusplan) som ligger i saken har det blitt gjort en endring ved at p-plass ved rekkehus er tatt vekk. Det betyr at området vil framstå som mer grønt enn det som ble oppgitt. Parkering ved hvert rekkehus er illustrert i utomhusplan, denne løsningen er også brukt i søknad om rammetillatelse.

Det er med andre ord ingen utenfor prosjektet som direkte berøres av endringen.

Endringen kan enten beskrives som en mindre vesentlig reguleringsendring eller som en dispensasjonssøknad. Vi har sett på lovtekstene og siterer et utdrag om dispensasjon: *«Dispensasjon krever grunnlagt søknad. Før vedtak treffes, skal naboer varsles på den måten som nevnt i § 21-3. Særskilt varsel er likevel ikke nødvendig når dispensasjonssøknad fremmes samtidig med søknad om tillatelse etter kapittel 20, eller når søknaden åpenbart ikke berører naboens interesse.»*

Vi regner med at kommunen gir råd om hva som er den beste vegen å gå og om det må nabovarsles. I møte den 19.5 ble dispensasjonssøknad nevnt som mulig løsning. Endringen berører ikke naboens interesse.

Vi beklager at det har oppstått en misforståelse som den som er beskrevet over. En tilsvarende analyse som den vi nå gjør, på et tidligere tidspunkt, ville ha avslørt feilen og forenklet saksbehandlingen.

### **Konklusjon:**

Det er gjort en feil som vi som utbygger hefter for. Feilen skyldes at konsekvensen av ordlyden i parkeringsbestemmelsene ikke ble korrekt oppfattet.

Sentrumsnære prosjekter kan baseres på redusert bilbruk i forhold til mer perifere prosjekter og dermed mindre behov for parkering. Det samsvarer med nasjonale mål om mindre bruk av privatbil og mer offentlig transport. Videre vil sentrumsnære prosjekter innebære at service og handel kan benyttes til fots og på sykkel. Sammenlignet med tilsvarende prosjekter i andre sentrumsområder vil 1,5 bilplasser per boenhet være tilstrekkelig.

Vi søker om dispensasjon fra bestemmelsene om parkering slik at:

Parkering i parkeringshus gjelder blokkleiligheter. Rekkehus får en parkeringsplass ved hvert enkelt hus. Gjesteparkering for B6 endres ikke, plasseres på FP3 som tidligere oppgitt.

Samlet 1,5 p-plasser per bolig for hele felt B6. En dispensasjon som den det her søkes om vil medføre at parkeringsdekningen blir samsvarende med opprinnelig reguleringsplan for Knarvik Aust og sammenlignbar med andre prosjekter i nærområdet/reguleringsområdet for Knarvik Aust. Dispensasjonssøknaden berører ikke naboenes interesser.

Bergen den 20.1.2015  
Erstad & Lekven Utbygging AS  
Dag Dalland