



Det Kongelige Miljøverndepartement
Postboks 8013 Dep

0030 OSLO

MO I RANA, 05.09.2006

Saksnr.-dok.nr.
06/01187 - 002

Arkivkode
L10 &13

Avd/Sek/Saksb
TEK/PK/IBL

Deres ref.

HØRINGSUTTALELSE TIL REVISJON AV VEILEDER FOR GRAD AV UTNYTTING

Viser til høringsbrev datert 7. juli 2006. Vi har følgende synspunkter på de spørsmålene som stilles i brevet (nummereringen følger nummereringen i høringsbrevet):

1. Vi ser klare fordeler ved innføring av beregningsmåten T-BYA. Beregningsmåten er enkel både for de som utarbeider reguleringsplan og for de som skal bygge. Metoden er også egnet til å enkelt angi hvilket byggevolum som tales, uten å måtte justeres selv om man i løpet av reguleringsprosessen endrer løsningen mht nøyaktige formålsgrenser, fellesarealer, beplantningsbelter som medregnes/ikke medregnes i tomteareal, eller lignende.
2. Formuleringen om at MUA bør angis for boliger, barnehager, skoler og lignende er svak. Etter vårt syn bør formuleringen "skal angis" vurderes for boliger.
3. Bruksareal anvender vi ikke som beregningsmåte fordi vi oppfatter det som tungvint. Vi har derfor ingen synspunkter på dette.
4. Planert terrengs gjennomsnittnivå er et greit utgangspunkt for beregning av byggehøyder. Litt på siden av byggehøydeproblemstillingen etterlyser vi forslag til gode formuleringer som hindrer unødvendig brutale terrenginngrep eller terrengomforminger som blir uheldig dominerende i landskap eller i forhold til naboer.
5. Vi ser ikke hensikten med at parkeringsareal på terreng skal medregnes når grad av utnyttning beregnes.

For et naboskap vil virkningen av en bygningskropp være dramatisk forskjellig fra virkningen av parkeringsplasser på terreng, derfor bør beregningsmåten for grad av utnyttning skille mellom dette. Dersom grad av utnyttning i for eksempel næringsområder angis i %BYA vil dette måtte settes svært høyt dersom også parkering på terreng skal medtas, men sannsynligvis kun være ca 40% dersom parkeringen holdes utenom. Åpner man for svært høy % BYA vil bortimot hele tomten kunne bebygges dersom parkering og andre nødvendige funksjoner er løst enten i parkeringskjeller eller ved parkeringshus på eiendommen eller naboeiendom. Virkningen på naboskapet vil bli dramatisk endret i forhold til en bygning på 40% av tomte og parkering på terreng på resten. Forutsigbarheten for naboskapet vil være svært lav dersom parkering på terreng sidestilles med bebyggelse i beregningsmodellene.

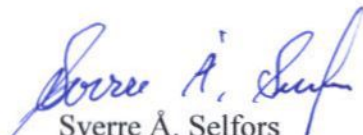
For bolig-/småhusbebyggelse vil også forutsigbarheten for naboskapet bli dårligere dersom parkeringsplasser på terreng sidestilles med bebyggelse. For denne typen bebyggelse ser vi behovet for å sikre at ikke hele tomte benyttes til trafikk og parkering på bekostning av utendørs oppholdsarealer. Dette kan imidlertid sikres ved en sterkere formulering om at MUA skal angis for slik bebyggelse.

Vi har erfart at det i enebolig- og småhusområder ofte i ettertid kommer søknad om dispensasjon fra utnyttingsgrad for å oppføre garasjer der utnyttingsgraden i utgangspunktet er maksimalt utnyttet til selve bolighuset. Garasjer oppfattes som en selvfølge i slike områder i dag. Dette har vi løst i nyere planer ved å stille krav om at et visst antall garasjer skal vises i situasjonsplanen i byggesaken og medregnes i beregnet utnyttingsgrad uavhengig av om garasjen tenkes oppført eller ikke. På denne måten tar vi høyde for det behovet for garasjeplasser vi forventer at vil komme over tid, og naboskapet har sett hvordan garasjer i fremtiden kan forventes plassert.

Etter vårt syn bør parkeringsplasser på terreng følgelig ikke inngå i beregningen av grad av utnytting. Dersom hovedregelen om at det skal inngå likevel beholdes, bør det kunne fastsettes i planbestemmelser at det ikke skal medregnes. Dette bør i alle fall gjelde for næringsbebyggelse, og for boligbebyggelse der MUA er angitt. Beholdes den svake "bør angis"-formuleringen for MUA vil det være hensiktsmessig med en bestemmelse om at parkering på terreng skal medregnes der MUA ikke er angitt. En slik bestemmelse vil likevel ikke sikre gode utendørs oppholdsarealer, og vil ikke gi noen sikkerhet mot at hele tomte asfalteres og brukes til annet trafikkareal.

6. Illustrasjonene er blitt veldig bra, og mye lettere å forstå enn tidligere illustrasjoner om temaet. Det er muligens en feil i fig.2-9 på side 28? Dersom figuren skal ha sammenheng med teksten skal det vel stå større eller lik 0,5 meter på målsettingen på selve figuren, ikke 5 meter som det står nå.

Med hilsen
PLANKONTORET


Sverre Å. Selfors
plansjef


Inger Blikra
saksbehandler
Tlf: 75 14 52 52

Kopi til: Statens bygningstekniske etat, Postboks 8742 Youngstorget, 0028 OSLO