Vedlegg B1

Tiltak: Garasje
Tiltakshaver: Lars Christian Aasen
Tiltaksadresse: Skiferlia 12, 1352 Kolsås
Gbnr.: 91/84/0/0

SØK: Konsepthus AS | Tegnebua
Adresse: Gamle Hellvikvei 11, 1459
Kontaktperson: Jakob Bjøndal
Dato: 30.04.2026
Revidert: 22.06.26

DISPENSASJON

Garasje

Det søkes om følgende dispensasjon:

- Dispensasjon fra kommuneplanens bestemmelse 28.2.3. Utnyttelse

Dispensasjon fra kommuneplanens bestemmelse 28.2.3. Utnyttelse

Eksisterende bolig på eiendommen tilsvarer en utnyttelse på ca. 20 %, som er maksimal tillatt utnyttelsesgrad i henhold til kommuneplanens bestemmelse 28.2.3. Oppføring av garasje med BYA 18 m², medfører en overskridelse av tillatt utnyttelse, og tiltaket er derfor avhengig av dispensasjon.

Reguleringsplanen for området (vedtatt i 1958) forutsatte felles garasjeløsninger utenfor de enkelte boligeiendommene. Denne løsningen er ikke opprettholdt i dag, og området har over tid utviklet seg med parkeringsløsninger på egen grunn. De fleste eiendommer i området har i dag etablert garasje eller biloppstillingsplasser, og parkering med ladeløsning for elbil har også vært benyttet på omsøkt eiendom. Den opprinnelige forutsetningen om felles garasjer fremstår derfor som lite relevant i dagens situasjon. Det bemerkes også at eiendommen ikke var bebygget på reguleringstidspunktet, og boligen har dermed ikke hatt egen garasje i felles anlegg. Garasjeløsning for eiendommen har derfor vært å leie plass.

I tidligere dispensasjonssøknader i Skiferlia (bl.a. nr. 4 og 25) er det gitt avslag med begrunnelse i at hensynene bak bestemmelsene om utnyttelsesgrad blir tilsidesatt, og at fordelene ikke er klart større enn ulempene. I disse sakene er det også vist til at det ville vært mulig å oppføre en garasje på ca. 18 m² uten å overskride tillatt utnyttelse. Det fremgår samtidig av tidligere vurderinger at garasjer som legges under eller inn i terrenget kan vurderes annerledes, da tiltaket i mindre grad vil påvirke de hensyn bestemmelsen skal ivareta.

For aktuell eiendom er maksimal utnyttelsesgrad allerede nådd, og det er derfor ikke mulig å etablere en garasje innenfor tillatt BYA. Det søkes om oppføring av garasje med BYA på 18 m², inkludert en bod i bakkant. Boden vil gi bedre og tørrere oppbevaringsforhold enn dagens uthus. Boden er også tiltenkt som teknisk rom for fremtidig etablering av vannbåren varme i boligen. Det planlegges i tillegg plass til tekniske installasjoner knyttet til solcelleanlegg på boligen, herunder batterilagring og styringssystem, nytt hovedinntak for strøm inkludert mulighet for salg av overskuddsstrøm, samt inntak for fiber til boligen. Eiendommen har i dag parafintank, og det planlegges derfor overgang til en mer energieffektiv og bærekraftig oppvarmingsløsning på sikt, noe tiltaket legger til rette for.

Garasjen er bygget delvis inn i terrenget, og på bakgrunn av kommunens tidligere vurderinger i tilsvarende saker er det lagt til grunn at delene som ligger under terreng ikke medregnes i BYA. Garasjen øker dermed BYA med 18 m². Utnyttelsesgraden på eiendommen vil da bli 21,2 %. Se vedlegg F2-Arealberegninger.

Hensynet bak bestemmelsen:
Formålet med bestemmelsen om utnyttelsesgrad er å begrense tettheten i bebyggelsen og sikre tilstrekkelige uteoppholdsarealer. I dette tilfellet vurderes ikke hensynene å bli vesentlig tilsidesatt. Garasjen plasseres delvis under og i terrenget, noe som begrenser synlig volum og påvirkning på bebyggelsesstrukturen. Uteoppholdsarealene på eiendommen er fortsatt godt over kravet og taket opparbeides med torv som en forlengelse av hagen, slik at grøntarealene på eiendommen opprettholdes. Tiltaket er også pent forbundet med tiltak for biloppstillingsplass hos nabo i sør.

Fordeler:

- Tilpasning til dagens veisituasjon og veinorm:
  Reguleringsplanen for området er fra en tid hvor bilbruk og parkeringsbehov var vesentlig lavere enn i dag. Planen forutsatte felles garasjeløsninger, men dette er ikke gjennomført og er heller ikke i samsvar med dagens bruk av området. I praksis er det etablert parkeringsløsninger med ladeløsning for elbil på de enkelte eiendommene, da behovet for parkering på egen grunn er betydelig større og annerledes enn det planen opprinnelig la til grunn.

  Uten tilrettelegging for parkering på egen eiendom vil parkering i større grad skje langs vei. Dette gir en mindre oversiktlig og mer uforutsigbar trafikksituasjon. Etablering av garasje bidrar derfor til å tilpasse eiendommen til dagens faktiske bruk og til gjeldende prinsipper i veinormen:

  1. Bedre trafikksikkerhet:
     Parkering flyttes bort fra veibanen, noe som gir bedre oversikt, færre konfliktpunkter og tryggere forhold for gående og syklende.
  2. Bedre fremkommelighet for kjøretøy og utrykning:
     Nødvendig kjørebredde opprettholdes, slik at renovasjon, brøytebiler og utrykningskjøretøy kommer frem.
  3. Bedre frisikt i avkjørsler og kryss:
     Fjerning av parkering langs vei gir bedre siktforhold.
  4. Bedre drift og vedlikehold av vei
     Mindre parkering i veibanen gir bedre forhold for snørydding og annet vedlikehold.

- Tilpasning til dagens krav til parkering:
  Som følge av reguleringsplanens forutsetning om felles garasjeløsninger er det ikke avsatt parkeringsareal på omsøkt eiendom. Dette avviker fra dagens krav og praksis, hvor parkeringsbehov i større grad skal løses på egen grunn i forbindelse med byggesaker. Etablering av garasje bidrar til å bringe eiendommen i samsvar med gjeldende normer for parkering, og gir en mer hensiktsmessig og varig løsning. Tiltaket er også i tråd med dagens faktiske situasjon i området, hvor flere naboeiendommer har etablert parkeringsløsninger på egen grunn. Tiltaket på omsøkt eiendom er nøkkelen til forbedret adkomst og snumuligheter også for nr 14, nr 16 og 18.

- Hensiktsmessig og skånsom parkeringsløsning:
  Omsøkt garasje gir en mer hensiktsmessig parkeringsløsning enn alternative løsninger som parkering på terreng. Ved å legge parkeringen i en integrert konstruksjon tilpasset terrenget, oppnås en løsning som i liten grad påvirker eiendommens visuelle uttrykk og bruk.

1. Begrenset visuell påvirkning:
   Garasjen plasseres delvis i terrenget med torv på tak, noe som gir lav synlighet og begrenset volumvirkning. Tiltaket fremstår i stor grad som en del av terrengbearbeidingen og påvirker ikke bebyggelsesstrukturen i vesentlig grad. Garasjen er tilpasset eksisterende terreng i stedet for å bygge opp volum over terreng, noe som gir en mer skånsom løsning enn en tradisjonell frittstående garasje.
2. Opprettholdelse av grøntarealer:
   Ved at taket opparbeides som torv, videreføres grøntarealene på eiendommen.
3. Ingen vesentlige ulemper for naboer:
   Tiltaket er plassert og utformet slik at det i liten grad påvirker naboer med hensyn til utsikt, lysforhold eller innsyn.
4. Værbeskyttet parkering:
   Garasjen gir beskyttelse mot vær og vind, noe som gir bedre brukskvalitet og mer hensiktsmessig oppbevaring av kjøretøy sammenlignet med åpen parkering på terreng.

- Bedre funksjonalitet:
  Tiltaket gir en mer hensiktsmessig organisering av eiendommen ved å samle parkering, lagring og tekniske funksjoner i én integrert løsning. Garasjen med tilhørende bod gir nødvendig plass til både kjøretøy, lagring og tekniske installasjoner, noe som bidrar til en mer effektiv bruk av eiendommen.

  Boden som etableres i bakkant av garasjen legger til rette for fremtidig installasjon av vannbåren varme og bærekraftige strømløsninger, herunder tekniske installasjoner knyttet til solcelleanlegg. Tiltaket legger samtidig til rette for utskifting av eksisterende parafinbasert oppvarming, inkludert nedgravd 1200 liters parafintank, dagtank og tilhørende rørføringer i boligen.

- Tilrettelegging for lading av elbil på egen eiendom:
  Reguleringsplanen for området er fra 1958 og ble utarbeidet i en tid hvor elbiler og behov for hjemmelading ikke eksisterte. Dagens behov for lading av kjøretøy på egen eiendom er derfor ikke ivaretatt i den opprinnelige planen. Tiltaket legger til rette for lading av elbil direkte fra eiendommens strømforsyning, inkludert fremtidig tilknytning til solcelleanlegg og batterilagring. Lading vil kunne foregå under tak i garasjen, noe som gir en mer praktisk og værbeskyttet løsning. Tilrettelegging for elbillading har også miljømessige fordeler ved at elbiler gir lavere klimagassutslipp, mindre lokal luftforurensning og redusert støy sammenlignet med fossildrevne kjøretøy. Mulighet for lading på egen eiendom gir i tillegg en mer praktisk og økonomisk løsning enn offentlig eller ekstern lading.

<u>Ulemper:</u>

- Økt utnyttelsesgrad kan gi inntrykk av høyere bebyggelsestetthet:
  Overskridelse av tillatt BYA kan normalt gi et inntrykk av tettere bebyggelse. I dette tilfellet vurderes dette ikke å være utslagsgivende, da garasjen er plassert delvis i terrenget og får begrenset synlig volum.

- Reduksjon av uteoppholdsareal:
  Økt bebygd areal kan medføre reduksjon av uteoppholdsarealer. I dette tilfellet er uteoppholdsarealene fortsatt godt over kravet etter etablert garasje og grøntarealer videreføres ved oppføring av torv på taket.

Samlet vurdering:
Fordelene ved tiltaket anses som klart større enn ulempene. Garasjen er utformet og plassert slik at den i begrenset grad påvirker bebyggelsesstruktur, uteoppholdsarealer og omgivelser, blant annet ved at den legges delvis i terrenget og opparbeides med torv på tak. Tiltaket bidrar samtidig til en mer hensiktsmessig og fremtidsrettet løsning for parkering på eiendommen, i tråd med dagens bruk og gjeldende krav og normer. Det legges også til rette for bedre trafikksikkerhet, fremkommelighet og en mer ryddig situasjon i området.

På denne bakgrunn vurderes det at hensynene bak bestemmelsen ikke blir vesentlig tilsidesatt, og vilkårene for dispensasjon etter plan- og bygningsloven § 19-2 anses oppfylt.