

FORSLAG OM ENDRING AV GJELDENE REGULERINGSBESTEMMELSE - PARKERINGDEKNING, B1 GYSTADMYRA, planID 390

På vegne av Gystad Eiendom AS fremmes det forslag til endring av planID 390 B1 Gystadmyra g.nr 117 b.nr 533. Forslaget til endring er en redusert parkeringsdekning for detaljreguleringsplan for B1 Gystadmyra. Gystad Eiendom AS er et samarbeidsprosjekt mellom OBOS Nye Hjem AS og Barlindhaug Eiendom AS. Gystad Eiendoms prosjektledelse ligger under OBOS Nye Hjem AS og prosjektet skal bygges som borettslagsleiligheter underlagt OBOS' retningslinjer for kvalitet, miljø og med overordnet mål om «bygge fremtidens samfunn og oppfylle boligdrømmer».

Bakgrunn

På bakgrunn av dialog mellom utbygger og planavdelingen fremmes her en endring av bestemmelsen om parkeringsdekning. I overenstemmelse med plansjefen kan endringene utføres gjennom forenklet planprosess. Parallelt med en forenklet planprosess ønsker utbygger å varsle innsending av rammesøknad i byggesaken. Forholdene knyttet til endringene berører ikke første byggetrinn på en slik måte at igangsetting av tiltak må avvente utfallet av forslaget til endringer av planen.

Det er også ønskelig å ha flere gjesteparkering-plasser på terreng, utover parkeringsplassen som er regulert. Forslaget er noen plasser ved inngangen, og bygge ut kantparkering i Myrvegen.

Beskrivelse av prosjektet

Antall og størrelse på leiligheter er opprettholdt fra planforslaget. Det er ca 290 leiligheter i prosjektet med denne fordelingen:

2R	20%	35-45m ²	58 leiligheter
2/3R	30%	55-70m ²	87 leiligheter
3/4R	25%	70-80m ²	73 leiligheter
4R	20%	80-95m ²	58 leiligheter
4/5R	5%	100m ²	14 leiligheter

18 560m² BRA fordelt på 290 leiligheter gir et gj.snitt på 64m² pr. leilighet.

Prosjektet planlegges utbygd etappevis, med henholdsvis inntil 50 leiligheter pr byggetrinn. Med et totalt antall på ca. 290 leiligheter vil dette prosjektet medføre en langvarig utbygging, over 6-7 år. Bilbruk anses å følge i takt med de framtidsutsikter og nasjonale målsetninger som stadig er i endring. Det er derfor viktig med fleksibilitet i bestemmelsene som skal regulere et så stort prosjekt.

Vi utvikler et bærekraftig prosjekt der vi ønsker å tilby boliger med fokus på gode uteområder, tilrettelagt med en grønn mobilitetsstrategi. For utbygger så betyr dette å legge til rette for en grønn hverdag ved å gjøre det enkelt å gå, sykle og benytte kollektiv transport.

I forbindelse med en fremtidig BREEAM-NOR sertifisering av prosjektet så ønsker vi å legge til rette for å forbedre tomtens økologi samt å lage en forvaltningsplan som ivaretar artsmangfoldet i nærmiljøet. Vi ser med dette at det vil være formålstjenlig å redusere parkeringsdekningen i de gjeldende reguleringsbestemmelsene som er vedtatt for eiendommen. Arealene bør heller benyttes til å ivareta tomtens økologi og artsmangfold, for å kunne gi gode uteområder. En uforholdsmessig stor parkeringskjeller vil gjøre dette utfordrende. Våre høye ambisjoner på bærekraft, både miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft, er forankret i BREEAM-NOR retningslinjer for vårt prosjekt.

Forhold til planlagt boform

Prosjektet skal utformes som flere borettslag i regi av OBOS forvaltning. Dette gir oss muligheten til å

benytte en eller flere av OBOS sine sosiale tiltak for å tilrettelegge leiligheter for alle målgrupper og samfunnslag.

Forhold til sosial boligprofil

De stadig økende og høye boligprisene i boligmarkedet har medført at det er vanskelig for unge og andre uten stor egenkapital å kunne komme seg inn i boligmarkedet. Det har blitt et «klasseskille» i boligmarkedet. Utbygger har flere nye kjøpsmodeller som er utviklet som en håndsrekning for å bidra til å redusere dette.

OBOS Bostart er en kjøpsmodell som gjør veien til boligdrømmen litt kortere. Kjøpsmodellen tilbys i dag på utvalgte nyboligprosjekter, og kan muliggjøre kjøp av en ny bolig til en lavere pris enn ordinær markedspris. På utvalgte prosjekter og boliger kan du nå velge mellom to priser: OBOS Bostart-pris og ordinær kjøpspris.

OBOS Deleie er en kjøpsmodell der du starter med å eie minst halvparten av boligen selv. Og senere, hvis det passer for både deg og lommeboka, kan du øke din eierandel. Du trenger ikke øke eierandelen din, men du har mulighet til å gjøre dette en gang i året, inntil du eier hele boligen selv. Med OBOS Deleie gjør vi veien til boligdrømmen litt kortere.

OBOS Boligbytte innebærer at vi kan kjøpe din eksisterende bolig til markedspris når du kjøper bolig av oss. Mange ønsker seg ny bolig, men er usikre på hva de kan få for sin nåværende bolig, og hvor lang tid det vil ta å få den solgt. I dagens usikre boligmarked er det ofte knyttet bekymringer til hvordan man kommer seg ut av salgsprosessen. OBOS Boligbytte gir deg forutsigbarhet og trygghet. Utbygger har en sterk sosial boligprofil, og skal benytte en eller flere av kjøpsmodellene i prosjektet for utvalgte leiligheter.

Forhold til prosjektets demografi og økonomi

Det planlegges for varierte boligtyper og størrelser. Dette vil gi en sammensatt gruppe mennesker med ulike behov og på ulike stadier i livet. Markedsanalyser og demografiske undersøkelser viser at ca 20-30% av boligene blir solgt til førstegangs etablerere og kjøpegrupper som opplever anstrengt privatøkonomi. Denne gruppen er tvunget i stor grad til å bytte ut privatbil med andre alternativer for transport, av økonomiske årsaker. Totalkostnaden for en gjennomsnitt privatbil i dag ligger på mellom kr 8000 – 10 000,- /mnd. En bilpool har sammenlignbare kostnader for en familie ned mot kr 2500,- /mnd. Ytterligere 5-10 % av boligkjøperne eier ikke bil eller kan ikke lenger kjøre bil. (Dette ser vi for eksempel i prosjekter med eldre beboere)

Et av de viktige punktene i satsingen på grønn mobilitetsstrategi blir derfor å viske ut de sosiale forskjellene.

Forhold til prosjektets grønne mobilitetsstrategi.

Allerede i 2007 sier Rambølls rapport; «*Mulige trafikale og miljømessige konsekvenser av storskala bildeling i Oslo og Akershus*», at en bildelingsplass erstatter opp til 10 parkeringsplasser. TØI – Transportøkonomisk institutt – gjengir i sin rapport «*nye kollektive mobilitetsløsninger – bildeling som case*», fra 2012, at bildeling kan erstatte opp til 15 parkeringsplasser.

Dette er sammenfallende med OBOS` egne erfaringstall fra tidligere prosjekter. På vei inn er nye lokale retningslinjer for parkeringsnorm i KDP for Ullensaker kommune. Sett i lys av prosjektets lange byggetid, er det helt avgjørende å beholde en fleksibilitet for å kunne ivareta prosjektets evne til å iverksette grønne og sosiale tiltak ved behov.

Planstatus

Forslag til bestemmelser ny kommuneplan datert 08.05.20 foreslår en norm på 0,8 – 1 p-plass pr. boenhet og 0,2 gjesteparkering pr. boenhet. Videre står det at «*kommunen kan treffe bestemmelse om flere eller færre p-plasser enn nevnt i kravene når forhold på stedet tilsier det. Ved endring skal krav til parkeringsdekning sees i sammenheng med kollektivtilbudet og tilgjengeligheten til fots og med sykkel. Uteareal og lekeplasser skal prioriteres foran plasser til parkering ved arealknapphet*».

Kommunedelplan for Gystadmyra vedtatt 07.09.15 står det bl.a. i planbeskrivelsen: «*Tanken er å redusere biltrafikken fra Gystadmarka samtidig som arealbeslaget reduseres mest mulig. En*

parkeringsnorm som angir færre parkeringsplasser vil videre være gunstig for utbyggere da etablering av for eksempel p-kjellere under grunnvannstand i Jessheim kan være dyrt.»

Saksgang

Varsel om reguleringsendring ble kunngjort i Romeriket Blad 05.06.20 og brev sendt til naboer og berørte parter:

- Viken fylkeskommune
- Fylkesmannen i Oslo og Viken
- Ruter
- Sameiet Easy Living
- Yes Heim Boligsameie 1
- Yes Heim Boligsameie 2
- Yes Heim Boligsameie 3

Det kom inn 2 merknader fra offentlige instanser og ingen merknader fra naboer:

Viken fylkeskommune

Samordnet areal- og transportplanlegging:

Fylkeskommunen mener at det er meget positivt at parkeringsdekning reduseres fra 1,2 p-plass pr. boenhet til 1,0 p-plass per boenhet. Parkeringsbegrensning er et viktig virkemiddel for å stimulere til bruk av gange-, sykkel- og kollektivtransport fremfor bilbruk.

Kulturminner

Forholdet til arkeologiske og nyere tids kulturminner ble avklart ved regulering. Fylkeskommunen har ingen flere merknader til saksfeltet.

Infrastruktur

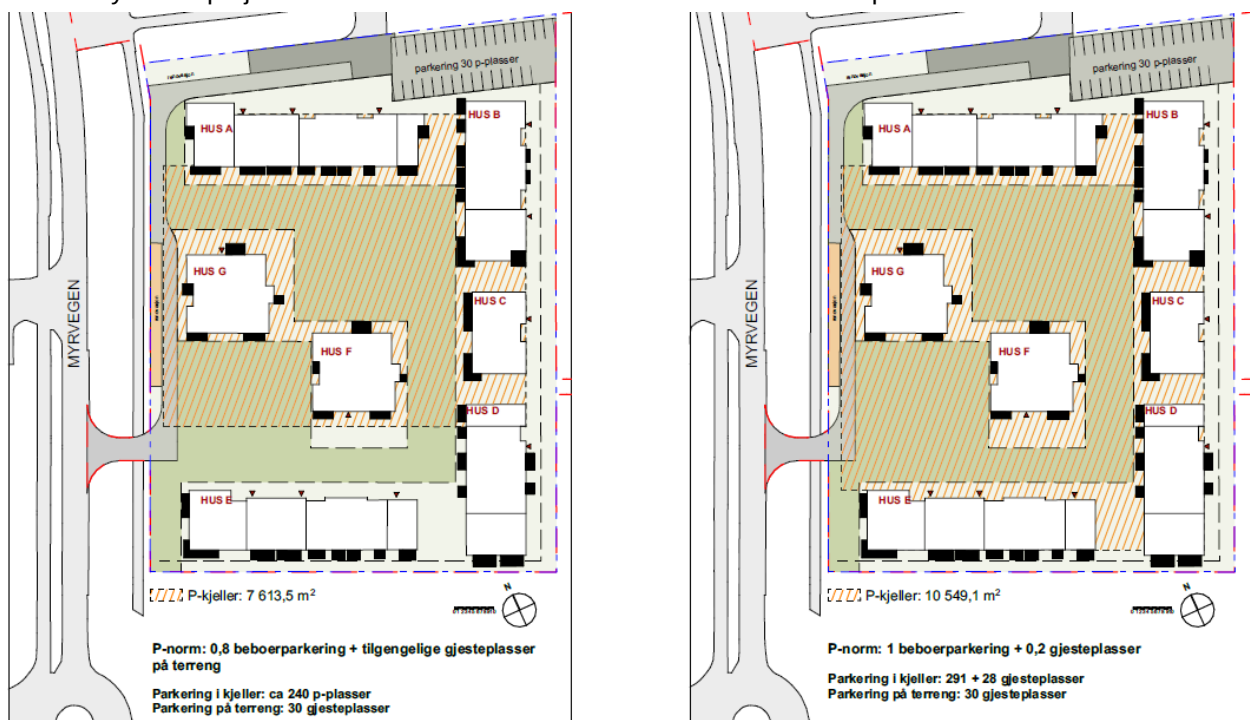
Fylkeskommunen har ingen merknader knyttet til infrastruktur.

Fylkesmannen i Oslo og Viken

Vi har vurdert planforslaget ut fra regionale og nasjonale hensyn innenfor våre ansvarsområder. Basert på oversendt informasjon har vi ingen konkrete merknader til foreslått endring av bestemmelser.

Konsekvenser av reguleringsendringen:

Fotavtrykket til p-kjeller vil kunne reduseres med ca ¼-del ved redusert p-norm.



Redusert parkeringsdekning vil gi:

- Større arealer til å ivareta tomtens økologi og arts mangfold.
- Bedre forhold for overvannshåndtering på egen tomt.
- 290 nye leiligheter vil øke grunnlaget for større kollektivdekning. Fremtidig utbygging av Gystadmarka vil også bidra positivt til dette.
- Fleksibilitet i plandokumenter for å kunne tilpasse prosjektet til et marked som er i stadig endring

Forhold som veier opp for lavere parkeringsdekning;

- 900m til togstasjonen (med ny perrong på østsiden opp til Henrik Bulls veg.)
- Utbygger tilrettelegger til 100% dekning for lading av el-biler.
- Planlegges for varierte sykkelplasser, både utendørs og innendørs.
- Lokale bussruter – I Henrik Bulls veg – Bussruter for hver ½ time. 10 – 200m unna prosjektet.
- Benytte kjøpsmodeller som tilrettelegger for unge og andre uten stor egenkapital å kunne komme seg inn i boligmarkedet.
- Etablering av bildelingsordning.
Det er foreløpig vurdert følgende bildelingsordning i prosjektet:
 - *Antall bildelingsplasser: 4 (tilsvare opp til 60 p-plasser)*
 - *Brukere: Beboere i prosjektet, samt andre potensielle brukere i området (ca 1000 boliger pr 2020)*
 - *Type bildeling: Zipcar – AVIS eller tilsvarende.*

Fremtiden inneholder ikke flere privatbiler. Bare siden reguleringsplanen for Gystadmyra ble vedtatt i 2018 har utviklingen gått retning av større andel bildeling, førerløse busser er på veiene, laste -og el-sykler overtar for bil. Planområdet ligger innenfor det som i byplanen for Jessheim er definert som sentrumsområde.

Bestemmelser

Opprinnelig bestemmelse	Ny bestemmelse	Kommentar
<p>§3.2 Parkering Det skal avsettes 1,2 parkeringsplass pr. boenhet. Parkering kan anlegges i kjeller. 50% av parkeringsplassene i kjeller skal ha uttak for sakteladere/10AMP.</p> <p>Det skal avsettes plass til sykkelparkering med 2 plasser pr. boenhet. Sykkelparkering tillates i garasjekjeller eller plassert nær hovedinnganger til bestemmelsesstedet og fortrinnsvis være under tak.</p>	<p>3.2 Parkering: For boliger skal det avsettes 1,0 parkeringsplasser per boenhet, hvorav 0,2 plasser skal være tilgjengelig som gjesteparkering. Parkering kan anlegges i kjeller.</p> <p>Alle parkeringsplasser anlagt i kjeller skal ha infrastruktur for lading av elbil.</p> <p>5% av samlet antall parkeringsplasser skal være tilrettelagt for bevegelseshemmede.</p> <p>Ved etablering av bil-delingsordning kan beoerparkeringen reduseres med inntil 20%.</p> <p>Det skal anvises plass til 2 sykler pr. boenhet. 5% skal tilrettelegges for lastesykkel. 50% av sykkelparkeringsplassene skal stå under tak og harmonere med</p>	<p>Parkeringskravet er senket i tråd med ønsket om mindre bilbruk, jmf. ny kommuneplan, og for å unngå overkapasitet. Med et minimumskrav vil dette kunne reguleres basert på marked og etterspørsel.</p> <p>KDP3 Fornebu har tilsvarende bestemmelse ved etablering av bil-delingsplasser.</p>

	det arkitektoniske uttrykket for øvrig.	
<p>§4.1 Type bebyggelse Innenfor BB1 og BB2 kan det oppføres blokkbebyggelse, felles parkeringsanlegg og kjeller som en integrert del under bebyggelsen, og felles uteoppholdsarealer inkludert kjørbare gangveger. Det skal være minimum 8m avstand mellom bygningskroppene.</p> <p>Det skal være varierte boligstørrelser innenfor planområdet. Det tillates maks. 5% av 1-2-roms leiligheter under 35m².</p>	<p>§4.1 Type bebyggelse Innenfor BB1 og BB2 kan det oppføres blokkbebyggelse, felles parkeringsanlegg og kjeller som en integrert del under bebyggelsen, og felles uteoppholdsarealer inkludert kjørbare gangveger og parkering på terreng. Det skal være minimum 8m avstand mellom bygningskroppene.</p> <p>Det skal være varierte boligstørrelser innenfor planområdet. Det tillates maks. 5% av 1-2-roms leiligheter under 35m².</p>	<p>Mulighet for å etablere gjesteparkeringsplasser ved innganger.</p> <p>Bestemmelse uendret. Bestemmelsen sikrer varierte leilighetstørrelser og setter krav om maks antall små leiligheter.</p>

Oslo, 29.06.2020

HRTB Arkitekter
v/Sigrid Vesaas