



Arkivsak-dok. 21/00634-21
Saksbehandler Berit Skjevling

Saksgang	Møtedato	Saksnummer
Formannskapet	23.01.2025	1/25
Kommunestyret	05.02.2025	5/25

Saksframlegg

Kommunedelplan for Sunndalsøra, endring av bestemmelsene

Kommunedirektørens innstilling:

Sunndal kommunestyre vedtar endring av bestemmelsene i kommunedelplan for Sunndalsøra punkt nr. 0.4 om antall parkeringsplasser, 1.2 om sentrumsformål, nr. 1.4.2 om rettsvirkning for Sunndal næringspark, og nytt punkt 0.4.1 om sykkelparkering som vist i vedlagte reviderte bestemmelser datert 13.01.2025 med endringer markert med rødt.

Vedtaket om endring av bestemmelsene fattes i medhold av plan- og bygningsloven § 11-17.

Saksopplysninger

Bakgrunn

Det er kommet henvendelser i forbindelse med utbyggingsprosjekter at parkeringsnormen bør endres av hensyn til fortetting på Sunndalsøra.

Det er gjennomført et tettstedsutviklingsprosjekt med parkeringsanalyse som legges til grunn for gjennomgangen av parkeringsnormen i bestemmelsene i kommunedelplanen for Sunndalsøra. Det er også behov for å endre bestemmelsen til sentrumsformål og bestemmelsen til Sunndal næringspark i den forbindelse.

Neste revisjon av kommuneplanens arealdel er planlagt oppstart i 2025, og revisjon av hele planen vil ta tid. Parkeringsbestemmelsene for kommunedelplan for Sunndalsøra foreslås derfor revidert nå fordi det er behov for å legge til rette for fortetting og god arealutnyttelse i prosjekter allerede nå.

Gjeldende norm i kommunedelplan for Sunndalsøra

0.4 Parkering og frikjøp av parkeringsplasser, jfr. pbl § 11-9 nr. 5

a) Krav til antall parkeringsplasser:

Eneboliger, minimum 2 parkeringsplasser per boenhet

Tomannsbolig, minimum 2 parkeringsplasser per boenhet

Kjedehus/rekkehus, minimum 2 parkeringsplasser per boenhet

Leiligheter 70m² eller større, minimum 1,5 parkeringsplasser per boenhet

Leiligheter mindre enn 70m², minimum 1 parkeringsplass per boenhet

Kontor/tjenesteyting, minimum 1 parkeringsplass per 100m² BRA

Forretning, minimum 2 parkeringsplasser per 100m² BRA

Industri og lager, minimum 0,5 parkeringsplasser per 100m²

Oppstillingsplass for sykler og motorsykler kreves etter antatt behov

b) I stedet for parkeringsplass på egen grunn eller på fellesareal skal det innbetales et beløp for hver manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Beløpet fastsettes av kommunen. Satsen skal inngå i regulativet for byggesaksbehandling.

c) Innenfor sentrumsområdet kan det innføres tidsbegrenset parkering på offentlig eller privat areal etter gjeldende regelverk.

Det skal ikke tas betaling for kommunale parkeringsplasser på Sunndalsøra.

Når det gjelder antall plasser for bevegelseshemmede vises det til byggteknisk forskrift.

Oppstart og innspill

Varsel om oppstart av endring av parkeringskravene i kommunedelplan for Sunndalsøra ble sendt til myndigheter og lokale instanser den 23.01.2024. Det ble satt inn annonse i Driva og Aura avis med frist for innspill 13.02.2024.

Det kom inn 4 innspill. Resyme av innspilla:

Statsforvaltaren 06.02.2024:

Viser blant annet til at utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Sykling og gåing og kollektivtrafikk blir prioriterte i byar og tettstader gjennom planlegging av heilskapeleg infrastruktur som er samanhengande, tilgjengeleg, attraktiv og trygg. Klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy blir redusert ved å legge til rette for kollektivtransport, sykkel og gåing, effektiv arealbruk og avgrensa sentrumsområde og tettsteder.

Å bruke mindre areal på parkering frigjer areal til andre føremål, og dempar utbyggingspresset på å bygge areal. Å frigjere offentlig areal vil også bidra til meir trivelege og betre framkomelege ferdslårer for mjuke trafikkantar, og til eit meir attraktivt setrum.

Ein parkeringsanalyse bør identifisere aktuelle tiltak som grunnlag for nye funksjons- og rekkjefølgjekrav i kommunedelplanen.

Vi vil rå til at det vert gjennomført ei generell risiko- og sårbarheitsvurdering (ROS-analyse) for å avklare om planendringa medfører tryggleiks- eller beredskapsmessige konsekvensar.

Møre og Romsdal fylkeskommune 09.02.2024:

Parkeringsanalysen vil vere et godt kunnskapsgrunnlag for vidare arbeid med dette temaet.

Vi støttar forslaget om å redusere kravet til tal parkeringsplasser for byggeprosjekt i sentrum. Vi rår vidare til at kommunen utgreier bruk av maksimumsnorm, eller ein kombinasjon av minimums- og maksimumsnorm. Dette gir betre styring av arealbruken og hindrar overetablering av parkeringsplassar. For å sikre tilstrekkeleg tal sykkelparkingsplassar bør ei her innføre minimumsnorm, herunder talet på plassar som skal vere under tak.

Kommunen bør likevel vurdere om det er behov for differensiering mellom dei områda som ligg lengst unna sentrum og dei som ligg nærare.

Det er allereie eit godt utbygd sykkel- og gangvegnett på Sunndalsøra, og potensiale for meir gange og sykkel er stort, for eigedomar som ligg sentralt. En slik endring vil også vere i tråd med fylkesstrategi for samferdsel, så vel som nasjonale mål. Vi er derfor positive til forslaget.

Statens vegvesen

Ingen innspill.

1. gangs behandling i Sunndal formannskap 17.10.2024

Formannskapet vedtok å sende forslag til endring av bestemmelsene i kommunedelplan for Sunndalsøra ut på høring

Høring av forslaget

Forslaget ble sendt på høring til næringsselskap, næringsforening, politi, myndigheter etc. den 22.10.2024 med merknadsfrist 02.12.2024. Det ble lagt ut på kommunens nettsider og satt inn høringsannonse i Driva og Aura avis. Det kom inn 4 høringsvar:

Møre og Romsdal fylkeskommune 24.10.2024

Tettstadutvikling

Sunndal kommune har i samband med utviklingsplan for sentrum støtta av Møre og Romsdal fylkeskommune, utarbeidt ein parkeringsanalyse for sentrum. Analysen munnar ut i anbefalingar knytt til parkeringsnormer for sentrum. I rapporten les vi at i ei undersøking av korleis innbyggjarane oppfattar parkeringstilbodet er 70% av dei spurde nøgd med dagens parkeringsdekning. Analysen viser at det er overkapasitet på tal plassar samt at det er utfordringar knytt til korleis plassane er organisert, merka og korleis dei fungerer. Vi støttar derfor kommunen sin plan om å endre normene for parkering for å kunne frigjere plass til anna sentrumsformål. Det er og ein god strategi å ikkje å tillate større garasjeanlegg i 1. etg. av omsyn til å utvikle inviterande bygg med ein aktiv og open fasade. Dette vil bidra til eit triveleg og meir attraktivt sentrum. Sunndal kommune har og sett krav til sykkelparkering. Undersøkingar visar at å etablere infrastruktur for grøn mobilitet får fleire til å nytte seg av gange- og sykkel som transportmiddel. Med endring av parkeringsnormer viser kommunen at dei tek i bruk parkering som eit verkemiddel for å kunne oppnå andre mål i sentrumsutviklinga. Vi støttar kommunen sine forslag til endra parkeringsnormer i sentrum.

Samferdsel

Vi ga i samband med varsel om oppstart fråsegn om at kommunen bør vurdere om det er behov for å differensiere tal parkeringsplassar for områda som ligg lengst unna og dei som ligg nærare sentrum. Det er no teke inn ei differensiering mellom sentrumsområdet og områda rundt i forslag til føresegner i kommunedelplan for Sunndalsøra 2015-2025, punkt 0.4 Parkering og frikjøp av parkeringsplasser, jfr. Pbl 11-9 nr. 5.

Det er også innarbeida føresegner om tal parkering for sykklar i punkt 0.4.1 Sykkelparkering i forslag til føresegner for kommunedelplan for Sunndalsøra 2015-2025. Som det står skreve i parkeringsanalysen for Sunndalsøra frå juni 2024, vil det å legge til rette for syklande og gåande ikkje berre vere gunstig som alternativ til bilkøyring, det er også ein viktig måte å gjere Sunndalsøra tilgjengeleg for dei som ikkje kan eller vil ha bil. Vi er nøgd med dette grepet som er i tråd med både nasjonale mål og fylkesstrategi for samferdsel.

KONKLUSJON

Møre og Romsdal fylkeskommune viser til merknadene over, og har ikkje innvendingar mot endringane som er framlagt.

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal 29.11.2024

Vi er positiv til at kommunen ser på regulering av parkering for Sunndalsøra. Tettstaden er konsentrert på eit flatt område. Dei aller fleste av dei om lag 4 000 som bur her, kan nå sentrum på sykkel innanfor 10 min. Ca. 40 % av desse kan nå sentrum til fots innan 10 min. I dag er det parkeringsplassar rundt om i heile sentrum, med ein kapasitet på rundt 1 000 bilar.

Kommunedelplan for Sunndalsøra har i dag minimumskrav og ikkje maksimumskrav til parkering. Parkeringsanalysen utført av Fjordfaret Arkitektkontor og Agraff Arkitektur viser at det totalt skal vere minst 868 plassar for å oppfylle minstekravet i sentrumsområdet. Grovt rekna er det registrert 951 parkeringsplassar i sentrum i dag. (Og då er om lag 276 plassar ved Hydro ikkje rekna inn.) I sentrumsområdet er det no nesten like mykje areal brukt til parkering (ca. 27 daa) som til bygningsmasse (ca. 33 daa).

I følgje nasjonale forventningar og føringar bør det leggst særleg vekt på høg arealutnytting, fortetting og transformasjon i tettstader som Sunndalsøra. Sykling og gåing skal prioriterast for å gjere tettstaden tilgjengeleg, attraktiv og trygg. Nye krav til sykkelparkering i forslaget til endring i kommunedelplanen støtter opp om dette. Krava til parkering strammast også noko inn, men vil ikkje aleine løyse problemet med dei store areala som er satt av til parkering i sentrum i dag. Det er likevel eit lite skritt i riktig retning.

Konklusjon

Vi støtter kommunen sitt forslag om endringar av krav til parkeringsplassar og er nøgd med at det også leggst inn krav til sykkelparkering. Endringane vil ikkje aleine føre til eit meir trygt, triveleg og berekraftig sentrum, men det er likevel ei forbetring av kommunedelplanen.

Statens vegvesen

Statens vegvesen stiller seg positive til at Sunndal kommune nå har valgt å gå igjennom gjeldende parkeringskrav i kommunedelplan for Sunndalsøra. Dette vil bidra til frigjøring av plass til andre sentrumsformål som f.eks. bedre tilrettelagt gang- og sykkeladkomst, som igjen vil være med på å skape bedre fremkommelighet for myke trafikanter, og samtidig skape et mer attraktivt sentrum.

Vi oppfatter revideringen som en oppfølging av nasjonal arealpolitikk gitt i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, som sier at: *«Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer».*

Parkeringsnormen skal bygge opp under kommunens overordnede føringer for arealbruk og samferdsel og samtidig dekke behovet for parkering. Parkeringsanalysen Sunndal kommune legger frem peker på en teoretisk overkapasitet i sentrum. Sunndal kommune har frem til nå stilt samme krav til antall parkeringsplasser for hele kommunen, og det er derfor positivt at kommunen nå velger å differensiere på parkeringsnormene i sentrumsområdet ved Sunndalsøra. Dette vil bidra til redusert bilbruk og bedre løsninger for fellesparkering.

Målsettingen om å redusere antallet parkeringsplasser i sentrum bør følges opp ved å vektlegge og fremme resultatene fra parkeringsanalysen. Dette vil gi et solid grunnlag for å fastsette relevante tiltak som må stadfestes i kommunedelplanens bestemmelser. Et konkret tiltak har vært å inkludere bestemmelser om antall sykkelparkeringsplasser, som ikke bare legger til rette for de som ønsker å bruke sykkel som et alternativ til bil, men også for dem som ikke har bil eller velger å avstå fra bilbruk.

Konklusjon

Statens vegvesen støtter Sunndal kommunes initiativ til å revidere parkeringskravene i kommunedelplanen for Sunndalsøra. Differensieringen av parkeringsnormene og satsingen på fellesparkering er et viktig steg i retning av å redusere bilbruk, frigjøre arealer til andre sentrumsformål og skape et mer attraktivt sentrum. Tiltakene som fremmes i planforslaget, harmonerer med nasjonal arealpolitikk og bidrar til bærekraftig by- og tettstedsutvikling.

Vi vil understreke viktigheten av at resultatene fra parkeringsanalysen vektlegges i videre arbeid, og at bestemmelser om alternative transportformer, som sykkelparkeringsplasser, tydelig forankres i planen. Dette vil sikre at tiltakene bidrar til bedre fremkommelighet for myke trafikanter, reduserte klimagassutslipp og økt livskvalitet i Sunndalsøra sentrum.

Håkon Furu Helsetjenesten 22.10.2024

Jeg viser til høringsbrev vedr. forslag til endring av parkeringsbestemmelser i kommunedelplan for Sunndalsøra og vil med dette komme med følgende innspill:

1. Jeg synes det er veldig bra at det kommer en planbestemmelse om sykkelparkering i sentrumsområdet og mener de angitte bestemmelsene er gode. For at sykkelparkeringen skal bli et reelt tilbud mener jeg at det bør legges til et punkt i bestemmelsene om at (deler av) sykkelparkeringen må ligge i tilknytning til hovedinngang/inngangsparti til kontorer, forretninger o.l.
2. I punkt 0.4 vises det til byggeteknisk forskrift vedrørende parkeringsplasser for bevegelseshemmede (forflytningshemmede). Den nyeste byggetekniske forskriften, TEK17, har ikke konkrete krav til antall/andel parkeringsplasser for forflytningshemmede, men angir at det skal være «tilstrekkelig og minst én» slik plass. Jeg mener at det bør angis en norm for slike plasser i kommunedelplanen, i alle fall for areal til forretning/tjenesteyting og kontor. Det kan for eksempel angis at «for arealer til forretning, tjenesteyting, kontorer og annen næring skal minst 5% av parkeringsplassene være forbeholdt forflytningshemmede og oppfylle kravene i byggeteknisk forskrift til slike plasser.» Jeg mener videre at det ikke bør være mulig å «kjøpe seg fri» fra kravet til parkeringsplasser for forflytningshemmede og at dette må angis i punkt f)

Kommentar:

Det tas med at deler av sykkelparkeringen skal ligge i tilknytning til hovedinngang/ inngangsparti til kontorer, forretninger o.l.

Det tas med at minst 5% av parkeringsplassene for arealer til forretning, tjenesteyting og kontorer skal være forbeholdt forflytningshemmede og oppfylle kravene i byggeteknisk forskrift til slike plasser. Dette vil si at 1 av 20 skal være forbeholdt forflytningshemmede.

I punkt f) tas det med at unntatt fra frikjøpsordningen er kravet til at det skal være tilgjengelige parkeringsplasser forbeholdt forflytningshemmede.

Vurdering

Parkeringsanalyse for Sunndalsøra

Forslag til endring er utarbeidet på bakgrunn av parkeringsanalyse datert juni 2024 som er utarbeidet i forbindelse med tettstedsutviklingsprosjektet. I analysen er det foretatt gjennomgang av overordnede føringer, kartlegging av dagens situasjon og gitt anbefalinger om framtidige løsninger og tiltak.

Oppsummering i rapporten

Sundalsøra er både et tettsted og sentrumsområde for de som bor i nærheten, og et kommune- og handelssenter for en større region. Derfor er det ekstra viktig å finne balansen mellom fotgjengervennlig og grønt sentrum, og tilstrekkelig med areal til parkering. For å få flest mulig til å bruke, handle og oppholde seg i sentrum må det både legges til rette for og styrke et trivelig og aktivt sentrum folk trives i, og en oversiktlig og god parkeringsdekning. Registreringer viser at parkeringsdekningen i sentrum i dag er god. Dette støttes også opp av tellinger og tilbakemeldinger. Samtidig er det tydelig at parkeringen i sentrum kan optimaliseres; mye av parkeringen er lite tilgjengelig, dårlig merket og dårlig utnyttet, i tillegg til at parkering og tilhørende kjøreareal tar opp svært store arealer i sentrum. Det er derfor viktig å legge til rette for bedre parkering, ikke mer.

Anbefaling til parkeringsnorm bil

Det bør etablere nye parkeringsnormer som er mer i tråd med kommunens egne og overordnede ambisjoner og føringer for parkering og bilbruk. Parkeringsnormene bør være en blanding av minimums- og maksimumsnormer, og det bør etableres normer for både bil- og sykkelparkering. Det bør også etableres bestemmelser som begrenser utstrekningen av parkering på bakkeplan i sentrumsområdet.

For bil bør det etableres parkeringsnormer som både gir en mulighet for å etablere god og tilstrekkelig parkering, men som gir en viss fleksibilitet ved etablering av større boligkomplekser. Ettersom det er ønskelig for kommunen med etablering av parkeringsplasser i parkeringskjeller, og dette er prisdrivende for et byggeprosjekt, er det interessant å se på hvordan endring av parkeringsnormen kan bidra til å nå dette målet.

Arealformål	Beregningsgrunnlag	Parkeringsdekning
Bolig	Per boenhet	Min 1,5
Sentrumsområde		
Bolig	Per boenhet eller per 100 m2 BRA	Min 1
Kontor	100 m2 BRA	Maks 1
Forretning og tjenesteyting	100 m2 BRA	Maks 2

I de tilfeller det er nødvendig skal det rundes opp til nærmeste hele tall. Evt parkeringsareal skal ikke inngå i BRA for beregning av parkeringsdekning. For annen arealbruk må det utøves faglig skjønn på bakgrunn av bestemmelsene og retningslinjene. Anbefalingene her er generelle og gir forutsigbare rammer for utbygginger. I tillegg er det mulig å spesifisere for eksempel areal avsatt til gjesteparkering for boliger med fellesparkering. Anbefalingene er basert på at Sunndal kommune er en kommune som fortsatt er avhengig av å legge til rette for bil, men der det er ønske om å redusere antallet parkeringsplasser på sikt. Tilsvarende krav finner vi gode referanser på i for eksempel Rauma kommune, Oppdal kommune og litt større plasser, som Molde.

Forslaget til parkeringsdekning i sentrumsområdet gir rom for at ved etablering av mange mindre boliger, vil kravet til parkeringsdekning reduseres. For eksempel vil boligprosjekter med mange små enheter, der m2 BRA delt på antall leiligheter blir 70 m2, vil gi en parkeringsdekning på 0,7 biler per boenhet. Dette bør henge sammen med en strategi for kommunen rundt etablering av små boliger i sentrum, i kombinasjon med satsning på annen transport, som kollektivtrafikk og bildeleløsninger. Lavere parkeringsdekning enn 1 bil per boenhet bør ikke tillates utenfor sentrumsområdet.

I tillegg til normtall for antall parkeringsplasser bør det innføres begrensninger på etablering av parkeringsplasser i et definert sentrumsområde. Eksempler på dette kan være at kommunen kan godkjenne at plassene helt eller delvis blir anlagt i rimelig nærhet utenfor egen eiendom, forutsatt at det er tinglyst avtale på leieforholdet. Ved utbygging til kontorformål kan maksimalt 20% av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå. Ved utbygging til forretningsformål, herunder handels- og servicevirksomheter, kan maksimalt 25% av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå. Bestemmelsen gjelder ikke utbygging med færre enn 10 parkeringsplasser. I tillegg vil vi anbefale en bestemmelse om at det ikke tillates etablert boliger eller garasjer i første etasje i sentrumsbebyggelsen, og at fasade mot gate skal ha en åpen karakter i 1. etasje.

Parkeringsnorm sykkel

Sett ut ifra kommunes ønskede satsing på sykkel bør man også ha en sykkelparkeringsnorm som gjenspeiler dette. Det burde derfor være konkrete bestemmelser knyttet til krav til antall parkeringsplasser for sykler både i kommunen generelt og på Sunndalsøra. I tillegg til sykkelparkering for boliger, bør det sikres sykkelparkering i forbindelse med forretningsvirksomhet, kontorarbeidsplasser og offentlige og private tjenester.

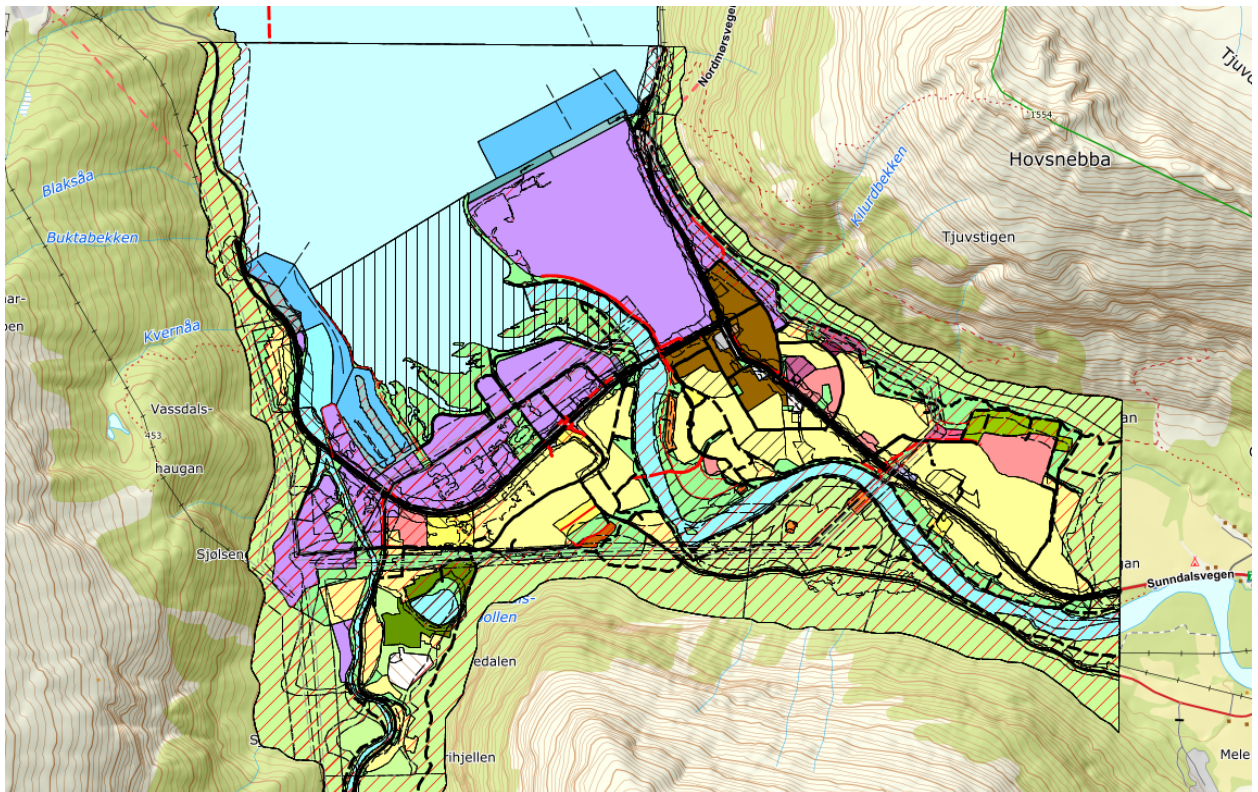
Arealformål	Beregningsgrunnlag	Parkeringsdekning
Bolig	Per 100 m ² BRA eller per boligenhet	Min 2
Kontor	100 m2 BRA	Min 1,5
Forretning og tjenesteyting	100 m2 BRA	Min 1,5

Endring av bestemmelsene i kommunedelplan Sunndalsøra

På bakgrunn parkeringsanalysen foreslås det å endre parkeringskravene i bestemmelse nr. 0.4 i kommunedelplan for Sunndalsøra. Det tas med ny bestemmelse om sykkelparkering i punkt 0.4.1. Bestemmelsen til sentrumsformål suppleres med nytt punkt g) og k)

Kommunedelplan for Sunndalsøra gjelder hele tettstedet fra Sande til Tredal/Sjølseng/Litldalen inklusiv Håsøran. Parkeringsnormen for hele området er derfor vurdert, og det er foretatt differensiering mellom sentrumsområdet og områdene rundt.

Parkeringsanalysen sier at frikjøp av parkeringsplasser er mest egnet i sentrumsområder hvor det er et insentiv til å bygge felles/offentlig parkeringsanlegg for å løse parkeringsbehovet. I boligfeltene utenfor sentrum er det ikke så mange felles/offentlige parkeringsanlegg eller aktuelt å bygge slike anlegg så der vil frikjøpsordningen derfor ikke så lett kunne løse parkeringsbehovet. De bør løse sitt parkeringsbehov på egen tomt uten frikjøp. Det foreslås derfor å endre punktet om mulighet for frikjøp til å avgrenses til sentrumsområdet i kommunedelplanen.



Figur 1 Kommunedelplan for Sunndalsøra. Sentrumsformål er vist med brun farge. Sentrumsformål omfatter bolig, forretning, kontor etc. i Sunndalsøra sentrum. For sentrumsområdet angis krav om minimum 1 plass per boenhet eller per 100m² bruksareal. Utenom sentrum angis det krav om minimum 1,5 plass per boenhet. Det tas med krav om sykkelparkering i både sentrum og utenfor.

Næringsarealer

Parkeringsanalysen foreslår maksimumsgrense på 1 parkeringsplass per 100m² kontor og maks 2 per 100m² forretning og tjenesteyting. Parkeringsanalysen gjelder i hovedsak sentrum, og vi vurderer at dette kravet foreslås for sentrumsområdet hvor det allerede er overdekning på parkering. Øvrig næringsarealer utenfor sentrumsområdet bør få et annet krav.

Når det gjelder næringsarealene utenfor sentrum (lilla arealer på kartet over) så har det lenge vært snakk om å lempe på kravet til antall parkeringsplasser i næringsområdene for å bidra til god arealutnyttelse og unngå at det brukes mer areal på parkering enn det er behov for. Det foreslås derfor å senke kravet til antall parkeringsplasser i næringsområdene, slik at bedriftene selv kan velge å utnytte arealene til næringsbebyggelse og parkering tilpasset sine behov.

På Sunndal næringspark er kravet i dag minimum 1 parkeringsplass pr. 30 m² forretningsareal, 1 parkeringsplass pr. 100 m² kontorareal og 1 parkeringsplass pr. 100 m² for industriareal. Spesielt kravet til forretningsareal er veldig høyt. Det kan medføre at det anlegges større parkeringsarealer enn det er behov for. Det vurderes derfor som bedre og mer fleksibelt å ikke sette et strengt minimumskrav til parkering i næringsområdene. Heller gi muligheter for at bedriftene kan tilpasses parkering etter behov og gi mulighet for å prioritere fortetting. I eldre bestemmelser er det også uklart om hvilken type areal (tomteareal, BYA eller BRA) som beregningen tar utgangspunkt i.

Vi har vurdert to mulige alternativer. Det første er alternativet er å angi en mer åpen bestemmelse til næringsarealene utenom sentrum om at parkering tilpasses etter bedriftenes behov og hensyn til god arealutnyttelse. Det andre er å angi minimum 1 parkeringsplass per 100 m² BRA for industri, forretning, kontor og minimum 1 per 200m² BRA for lager. Av disse vil vi anbefale det første alternativet da dette gir best mulighet for tilpassing til den enkelte bedrifters behov og muligheter for god arealutnyttelse.

Forslag til endringer avmerket med rødt

På bakgrunn parkeringsanalysen og innkomne merknader foreslås det å endre parkeringskravene i kommunedelplan for Sunndalsøra som følgende (*endret/nytt er vist med rødt, kursiv og understreket*):

0.4 Parkering og frikjøp av parkeringsplasser, jfr. pbl § 11-9 nr. 5

- a) Krav til antall parkeringsplasser
 - a) *Boliger i arealer vist til sentrumsformål, minimum 1 parkeringsplass per boenhet eller per 100m2 BRA*
 - b) *Boliger utenom arealer vist til sentrumsformål, minimum 1,5 parkeringsplasser per boenhet*
 - c) *Forretning og tjenesteyting i arealer vist til sentrumsformål, maksimum 2 parkeringsplasser per 100m2 BRA*
 - d) *Kontor i arealer vist til sentrumsformål, maksimum 1 parkeringsplass per 100m2 BRA*
 - e) *Næringsarealer utenom arealer vist til sentrumsformål, parkering tilpasses etter bedriftenes behov og hensyn til god arealutnyttelse.*
- f) I stedet for parkeringsplass på egen grunn eller på fellesareal i **sentrumsområdet** skal det innbetales et beløp for hver manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Beløpet fastsettes av kommunen.
- g) Innenfor sentrumsområdet kan det innføres tidsbegrenset parkering på offentlig eller privat areal etter gjeldende regelverk.
- h) Det skal ikke tas betaling for kommunale parkeringsplasser på Sunndalsøra.
- i) *Minst 5% av parkeringsplassene for arealer til forretning, tjenesteyting og kontorer skal være forbeholdt forflytningshemmede og oppfylle kravene i byggeteknisk forskrift til slike plasser.*

Når det gjelder antall plasser for bevegelseshemmede vises det til byggeteknisk forskrift.

I de tilfeller det er nødvendig skal det rundes opp til nærmeste hele tall. Evt. parkeringsareal skal ikke inngå i BRA for beregning av parkeringsdekning. For annen arealbruk må det utøves faglig skjønn på bakgrunn av bestemmelsene.

0.4.1 Sykkelparkering

- a) *Krav til antall sykkelparkeringer:*
 - Boliger, minimum 2 sykkelplasser per boenhet*
 - Kontor, minimum 1,5 sykkelplasser per 100m2 BRA*
 - Forretning og tjenesteyting, minimum 1,5 sykkelplasser per 100m2 BRA*
- b) *Minst 50% av sykkelplassene skal være under tak*
- c) *Deler av sykkelparkeringen skal ligge i tilknytning til hovedinngang/inngangsparti til kontorer, forretninger o.l.*

Nærmere vurdering av bestemmelsene til sentrumsformål

Når det gjelder punkt 1.2 g) og k) er kravet om åpne fasader i 1. etasje i tråd med anbefalingene i sentrumsprosjektet for å skape et levende og attraktivt sentrum. Åpne utadretta fasader er spesielt viktig i de sentrale sentrumsgatene. Høringssvar fra fylkeskommunen sier at det er og ein god strategi å ikkje å tillate større garasjeanlegg i 1. etg. av omsyn til å utvikle inviterande bygg med ein aktiv og open fasade. Dette vil bidra til eit triveleg og meir attraktivt sentrum.

Ved planlegging av nye boligprosjekter i sentrum har det imidlertid vært en utfordring å få plass til parkeringsplasser for leilighetene som planlegges, og det er kommet ønsker om å benytte 1. etasje til parkering. Utfordringen da er at dette gir tette fasader på gateplan som ikke er i tråd med anbefalingene om åpne aktive fasader. Ulike avbøtende tiltak har vært diskutert i den forbindelse. Det har vært diskutert tiltak som bruk av treverk for å skape et varmere uttrykk, oppdelinger og spill i fasaden, bruk av skjermende beplantning, inntrukne inngangspartier og inntrukne hjørner som innbyr til møteplasser og opphold, partier med glass og vinduer etc.

På denne bakgrunn foreslås det å endre bestemmelsene til sentrumsformål som vist med rødt, og det differensieres mellom de mest sentrale sentrumsgatene som angis og gatene rundt:

1.2 Sentrumsformål, signaturen BS

- a) Sentrumsformål innbefatter forretninger, tjenesteyting, boligbebyggelse, kontor, hotell/overnatting, bevertning, grøntarealer, torg, kjøre-, gang-, sykkelveger og parkering.
- b) Oppføring, fradeling eller bortfesting til ny sentrumsbebyggelse kan ikke finne sted før området inngår i godkjent detaljregulering eller områdereguleringsplan.
- c) Reguleringsplan skal definere rammer for helhetlig utforming av byrom, bebyggelsesstruktur og trafikkløsninger. Stedskarakter, kvalitet i materialer, utforming og gode helhetsløsninger vektlegges.
- d) Ny bebyggelse plasseres langs gateløp og plassrom slik at de bygger opp om en bymessig kvartalsstruktur.
- e) For god arealutnyttelse skal ny større sentrumsbebyggelse være fleretasjes bygg med minimum gesimshøyde 7 meter.
- f) Minste uteoppholdsareal (MUA) skal være min 20% av bruksarealet for boligbebyggelse på en tomt, hvorav minst 50% skal ligge på bakkeplan. Uteoppholdsarealet skal være sikkert og egnet til lek og opphold ute.
- g) Det tillates ikke anlagt større garasjeanlegg i 1.etasje av hensyn til utvikling av et levende og attraktivt sentrum. For nye større byggeprosjekter skal parkering fortrinnsvis plasseres i kjeller/under bakken. Bygging av garasjeanlegg i 1.etasje kan kun tillates utenom de viktigste sentrumsgatene angitt i punkt k) dersom det blir gjort avbøtende tiltak med hensyn til fasadens uttrykk og utforming. Eksempelvis bruk av treverk for å skape et varmere uttrykk, oppdelinger og spill i fasaden, bruk av skjermende beplantning, inntrukkede inngangspartier og inntrukkede hjørner som innbyr til møteplasser og opphold, partier med glass og vinduer etc. Det kan være behov for flere av disse tiltakene, og det er det totale uttrykket som vil være avgjørende.
- h) I nye flerleilighetsbygg skal boenheter være tilgjengelige for personer med funksjonsnedsettelse.
- i) Innenfor støysoner kreves støyfaglig utredning før utbygging av nye boliger.
- j) Innenfor områder omfattet av faresoner ras og skredfare er det ikke tillatt med ny bebyggelse for personopphold eller utviding av slik bebyggelse uten skredfaglig vurdering og dokumentasjon av sikkerhet i henhold til bestemmelsene i teknisk forskrift.
- k) Av hensyn til miljøet i sentrum skal fasader i 1.etg langs Sunndalsvegen, Åkersgata, Nedgardsgata, Nordmørsvegen, Romsdalsvegen, Mongstugata og Bussholdeplassen ha åpen karakter med dører og vinduer.

I 1.etg langs Sunndalsvegen, Åkersgata, Nedgardsgata, Nordmørsvegen og Bussholdeplassen bør det legges til rette for publikumsrettet virksomhet som stimulerer gatelivet.

Forholdet til eldre reguleringsplaner

I plan- og bygningsloven § 1-6 går ny plan ved eventuell motstrid foran eldre plan. Dette betyr at ny vedtatt arealplan går foran eldre vedtatte arealplaner.

Dette gjenspeiles i bestemmelsene til kommunedelplanen for Sunndalsøra hvor det står at vedtatt kommunedelplan gjelder foran eldre regulerings- og bebyggelsesplaner der ikke annet er bestemt.

Ved vedtak av revidert ny parkeringsnorm i kommuneplanens arealdel, vil dette dermed gjelde foran eldre parkeringsnormer angitt i eldre reguleringsplaner der det er motstrid.

Sunndal næringspark

For Sunndal næringspark ble det i kommunedelplanen vedtatt en bestemmelse om at reguleringsplan for Sunndal næringspark planid. 20130210 skal fortsatt være gjeldende for området foran kommunedelplanen. For at ny revidert parkeringsnorm i kommunedelplanen også skal gjelde for Sunndal næringspark, må det derfor angis i denne bestemmelsen at ny parkeringsnorm skal gjelde foran den angitte reguleringsplanen.

1.4.2 Næringsbebyggelse, signaturen BN_17 – BN_19

Reguleringsplan for Håsøran – endring for Sunndal næringspark planid. 20130210 med bestemmelser skal fortsatt være gjeldende for området foran kommunedelplanen. Punkt 0.4 og 0.4.1 om parkering i kommunedelplanen skal allikevel gjelde foran Reguleringsplan for Håsøran – endring for Sunndal næringspark planid. 20130210

ROS

Statsforvaltaren rår til at det blir gjennomført en risiko- og sårbarhetsvurdering for å avklare om planendringa medfører tryggleiks- eller beredskapsmessige konsekvenser.

Endringen har ikke virkning knyttet til naturfarer. Tema som er aktuelle å vurdere i denne sammenhengen er trafiksikkerhet og framkommelighet for ulike trafikanter.

Parkeringskravene er vurdert på bakgrunn av analyse av dagens situasjon. Parkeringsanalysen viser overdekning av parkeringsplasser i sentrumsområdet i dag og at det er behov og rom for en mer restriktiv parkeringsnorm. Sambruk av parkeringsplasser videreføres, plassene oppmerkes og skiltes bedre for god utnyttelse og det skal sikres gode gangforbindelser og sykkelfasiliteter. Dette vil skape et mer oversiktlig og trygt sentrum for ulike trafikanter og bedre rom for myke trafikanter og sentrumsliv.

Utenom selve sentrumskjernen angis minimum 1,5 parkeringsplass per boenhet. Dette vurderes som en god norm for både eneboliger og leiligheter. Ved enebolig med en boenhet rundes det opp til 2 som tilsvarer normen for eneboliger i dag. Ved flere boenheter blir det tillagt 1,5 plasser per boenhet. Dette vurderes som et godt antall for å sikre god framkommelighet i boliggate uten parkerte biler. Det er viktig at dette ivaretas ved fortetting og ombygging av eneboliger til hybler og leiligheter i boligfeltene, slik at de ivaretar parkering på egen tomt og ikke parkerer ute i gater og hindrer framkommeligheten.

Vedlegg

462066Bestemmelser endring 13.01.2025