



SAKSGANG

Utvalg/Styre	Møtedato	Saksnr
Hovedutvalg for miljø, plan og næring	10.11.2022	159/22

Reguleringsendring for Vestermysrveien 11 - planID 215

Vedlegg:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
04.05.2022	Søknad om reguleringsendring, plan ID 215, gbn 18/397, Vågan Kommune	1639511
02.11.2022	Din referanse 22/22899 Vestermysrveien 11	1670448
02.11.2022	Vestermysrveien, PDF	1670446
02.11.2022	Høring- Reguleringsendring for Vestermysrveien 11 - planid 215	1670444
03.11.2022	215_Vestermysrveien11_bestemmelser_endringsforslag til vedtak	1670454
23.02.2022	215_Vestermysrveien11_Plankart_endring_17022022	1627247

Kommunedirektørens innstilling

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-14, andre ledd vedtas endring av reguleringsplan iht. alternativ 2 for Vestermysrveien 11, planID 215.

Endring av planbestemmelser er gjengitt i dokid. 1670454.

Planbestemmelser oppdateres iht. vedtak.

10.11.2022 Hovedutvalg for miljø, plan og næring

Votering: kommunedirektørens innstilling enstemmig vedtatt.

MPN- 159/22 Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-14, andre ledd vedtas endring av reguleringsplan iht. alternativ 2 for Vestermysrveien 11, planID 215.

Endring av planbestemmelser er gjengitt i dokid. 1670454.

Planbestemmelser oppdateres iht. vedtak.

Saksopplysninger:

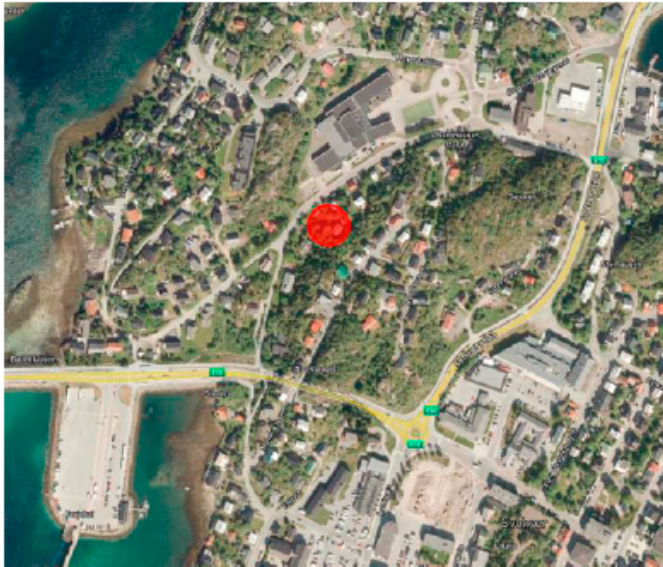
Bakgrunn og problemstilling

Det søkes om endring av reguleringsplanen for Vestermysrveien 11, i henhold til plan- og bygningslovens § 12-14, andre ledd, dvs. endring gjennom en forenklet prosess. Forenklet prosess kan anvendes «når endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hoveddrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige

natur- og friluftsområder.»

Planområdet og omsøkt tiltak ligger i Vestermyrveien i Svolvær, ved Svolvær barne- og ungdomsskole. Reguleringsplanen åpner for et leilighetsbygg. Området består i hovedsak av småhusbebyggelse, eneboliger og rekkehus.

Søknad om endring av reguleringsplanen gjelder økning av antall leiligheter fra 20 til 23, tilpasning av parkeringsbestemmelsene til å følge normen for indre by i kommunedelplan Svolvær, samt justering av høyde for teknisk rom/heissjakt. Se vedlagte søknad.



Figur 1 Flyfoto med omsøkt prosjekt markert



Figur 2 Gjeldende reguleringsplan, vedtatt 17.02.2022

Forslagsstillers beskrivelse

Behov for tilpasning av reguleringsplanens

- Punkt 1.1 Antall leiligheter er satt til maks 20 – dette var opprinnelig 23. Vi ønsker at vi går tilbake til opprinnelig bestemmelse, da vi ser at det er mindre leiligheter som etterspørres i markedet. Vi ønsker å splitte tre av de fire største enhetene.
- Punkt 1.3 Høydebestemmelsene i dagens regulering begrenser byggehøyden til kote 21,8 på selve bygget og 23 for teknisk installasjon/heisbygg. For å kunne få heisen helt opp til takterassen og tilgjengeliggjøre denne på en god måte, vil selve heissjakten måtte ligge på kote 24,5. Dette gjelder kun den delen av taket på heisbygget hvor selve heisen er – altså svært begrenset areal. Alternativet er at vi må løse dette med en innvendig løfteplattform. Hoveddelen (>90%) av bygget vil ligge på kote 20,2, altså en del lavere en makskravet, og vi mener at denne tilpasningen ikke vil endre på byggets uttrykk.
- Punkt 1.5 Vi ønsker ytterligere å tilpasse parkeringsbestemmelsen i til å følge bestemmelsene for indre by, slik som det ble diskutert i MPN- møtet i februar. Dette vil muliggjøre å få flere mindre enheter i prosjektet som nevnt over, og den sentrale beliggenheten gjør at man oppnår fortetning nært sentrum slik som overordnede planer tilsier.

Forslagsstillers konkretisering av bestemmelser som ønskes endret, av 19.09.2022

Bestemmelsene som skal endres:

- 1.1 Området skal brukes til boligbebyggelse, blokkbebyggelse. Maks 20 boenheter.
endres til
- 1.1 Området skal brukes til boligbebyggelse, blokkbebyggelse. Maks 23 boenheter.
- 1.3 Maks byggehøyde er opp til kote 21,8 (5 etasjer). Heissjakt/teknisk rom og bod tillates opp til kote 23 på inntil 10% av bebyggelsens takflate. Laveste gulvnivå skal ligge på kote 7,0.
endres til
- 1.3 Maks byggehøyde er opp til kote 21,8 (5 etasjer). Heissjakt/teknisk rom og bod tillates opp til kote 24,5 på inntil 10% av bebyggelsens takflate. Laveste gulvnivå skal ligge på kote 7,0.
- 1.5 Antall innendørs bilparkeringsplasser: 1 parkeringsplass per boenhet
endres til
- 1.5 Krav til parkering vises i tabell under.

Størrelse	Enhet	Bil
< 35 m2 BRA	Pr boenhet	0,3
35 – 60 m2 BRA	Pr boenhet	0,6
>60 m2 BRA	Pr boenhet	0,8

Minst 10% av bilparkeringsplassene skal være utformet og reservert for bevegelseshemmede. Minimum 50 % av bilparkeringsplassene skal være tilrettelagt med ladeplasser. De resterende plassene skal være mulig å tilrettelegge ved senere anledninger.

- 1.6 Antall utendørs sykkelparkeringsplasser: 46.
endres til
- 1.5 Krav til parkering vises i tabell under.

Størrelse	Enhet	Sykkel
< 35 m2 BRA	Pr boenhet	1
35 – 60 m2 BRA	Pr boenhet	2
>60 m2 BRA	Pr boenhet	2

Forslagsstillers begrunnelse

Det er flere fordeler med å innvilge disse endringene. Blant annet gir det muligheten til å kunne tilby et sentrumsnært boligprosjekt til et bredt kundesegment. Vi opprettholder en parkeringsdekning høyere enn hva indre by tilsier, i tilsvarende avstand fra sentrum som den nylig vedtatte reguleringsplanen (plan id 298) for Caroline Harveys vei gjør – som også ligger i ytre by, jf Kommunedelplanen Svolvær.

Eiendommen ligger sentralt til i Svolvær, med kort gåavstand til alle byens fasiliteter, skole, butikker, etc. Dette er fordelaktig med hensyn til generell bruk av bil, og en reduksjon av antall parkeringsplasser vil medføre at man bidrar positivt til miljøet ved å redusere antall biler på et sentrumsnært prosjekt som dette. Dette følger de overordnede føringene i Kommunedelplanen.

Bygget er tegnet om i forhold til opprinnelig skisse med en mer bærekraftig profil, vi har en redusert høyde på hoveddelen av bygget, og man åpner for at flere unge kan komme inn i boligmarkedet. Dette gjør at vi anser ulempene for betraktelig redusert. Det vil medføre mindre trafikk inn og ut av eiendommen, samt at bygget vil være lavere og mindre ruvende i terrenget.

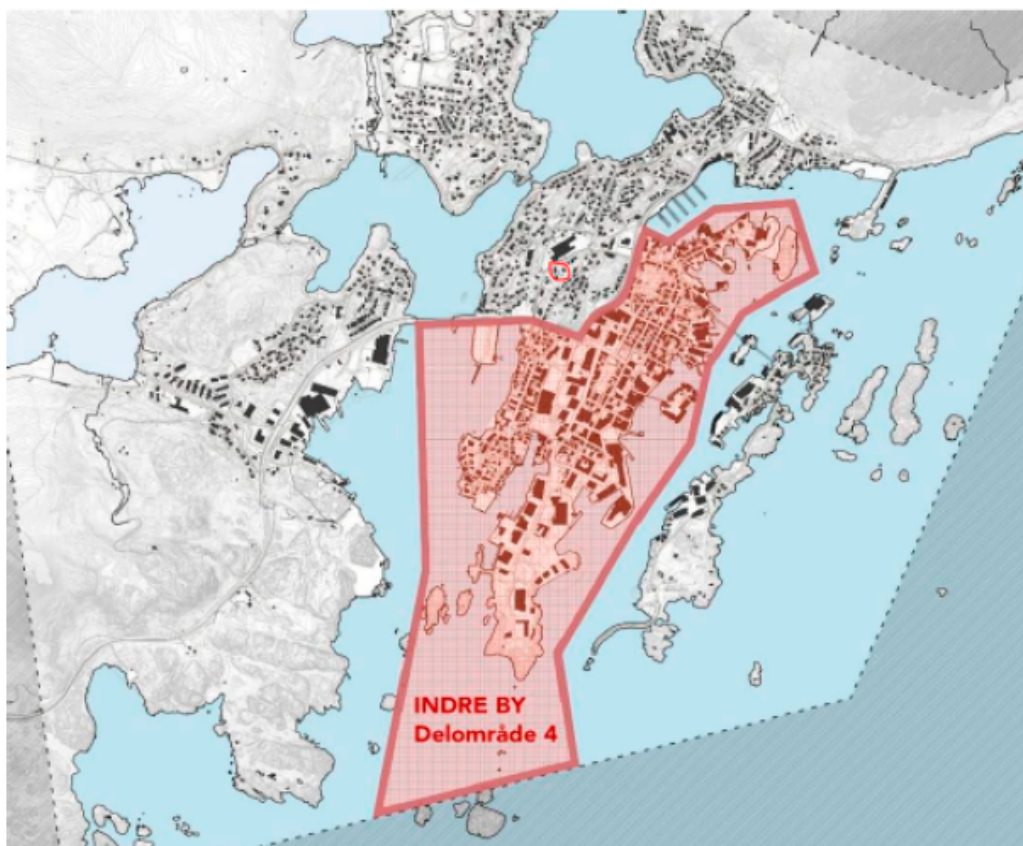
§ 22 Parkeringsbestemmelser

Det skal i alle plan-, bygge- og delesaker avsettes plass for biler og sykler i samsvar med krav gitt i tabellene. Plass kan avsettes på egen grunn eller i fellesanlegg innenfor angitt krav til avstand.

§ 22.1 Parkeringsbestemmelser for boliger

Følgende er minimumskrav til antall biloppstillingsplasser og plasser til sykkelparkering ved boligformål.

Størrelse	Enhet	Indre by		Øvrige områder	
		Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
<35 m ² BRA	Pr. boenhet	0,3	1	1	1
35 - 60m ² BRA	Pr. boenhet	0,6	1	1	2
>60m ² BRA	Pr. boenhet	0,8	1,5	1,6	2



Figur 3 Kart som viser avgrensning av indre by i kommunedelplan Svolvær, rød sirkel viser lokalisering av omsøkt tiltak
Figur 4 Kart som viser avgrensning av indre by i kommunedelplan Svolvær, rød sirkel viser lokalisering av omsøkt tiltak.

Lovgrunnlag

I henhold til plan og bygningsloven § 12-14, andre ledd, kan kommunestyret delegere myndighet til å treffe vedtak om endringer i reguleringsplan når endringene i liten grad vil påvirke gjennomføringen av planen for øvrig, ikke går utover hovedrammene i planen, og heller ikke berører hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

Dersom endringer er konfliktfylt, vil det være nødvendig med en bredere vurdering og medvirkning, og endringen behandles på ordinær måte. Det samme gjelder når endringen krever avklaring fra sektormyndighet, eller endringen er strid med overordnet plan. (Plan- og bygningsloven av 2008, Prop.149L)

(...) Det er konsekvensen av endringen, og ikke først og fremst størrelsen på endringen i seg

selv, som vil være utgangspunktet for om det kan være enklere saksbehandling (..) det avgjørende utgangspunktet (vil) være om endringene må betraktes som i vesentlig grad omstridt eller konfliktfylt (Prop. 149 L side 46)

Protester fra nabo eller andre berørte vil imidlertid ikke nødvendigvis føre til at endringen ikke kan gjennomføres på den enklere måten (Rundskriv H6-17, side 8).

Muligheten til å gjøre endringer etter bestemmelsen omfatter også å vedta utfyllinger innenfor hovedtrekkene i reguleringsplanen (Rundskriv H6 17, side 8).

Vurdering av krav om konsekvensutredning

Planendringen vurderes ikke til å utløse krav om konsekvensutredning, jf. forskrift om konsekvensutredning §§ 6-8. Endringen faller ikke inn under forskriftens vedlegg I eller vedlegg II.

Høring

Søknaden er sendt på høring til kommunens drift- og forvaltningsenhet, da fagavdelingen vurderte konsekvensene av reguleringsendringen til i hovedsak å dreie seg om trafikkforhold og parkering. Det prinsipielle rundt redusert parkering for dette prosjektet vurderes å være behandlet i reguleringsendring vedtatt 17.02.2022, MPN-027/22, og det er derfor vurdert at det ikke er behov for å sende saken på ny høring til overordnede myndigheter.

Statsforvalteren og Nordland fylkeskommune hadde ingen innspill ved den forrige reguleringsendringen.

Etter tydeliggjøring av behov/omfang av omsøkt økning i byggehøyde, samt supplerende illustrasjon/foto fra forslagsstiller (figur 5 og 6), vurderte fagavdelingen at saken sendes på en begrenset høring til naboer med frist til uttalelse på en uke.

Drift og forvaltning

Påpeker at et minstekrav på parkeringsplasser etter normen for indre by innebærer en betydelig reduksjon.

Gitt scenario der alle andelseiere/selveiere har bil så vil det da mangle 8-9 parkeringsplasser knyttet til eiendommen. De vil da legge press på gater og offentlige parkeringsplasser primært ment for jobb- og korttidsparkering. I det perspektivet bør ikke parkeringskravet reduseres. Det flytter erfaringsmessig private parkeringsbehov over på offentlige områder.

Skulle man likevel komme fram til at det er forsvarlig å redusere antall parkeringsplasser, så bør ikke dette komme gjennom reguleringsplanen, men gjennom frikjøp. På den måten får kommunen økonomisk grunnlag for etablering av alternative løsninger i framtiden.

Ann-Merethe Nilsen

Kritiserer sterkt den korte svarfristen, og muligheten til å gjøre seg kjent med endringen innenfor satte frist. Anfører at kommunen forsøker å snike gjennom en reguleringsendring.

Punkt 1.1 å gå tilbake til opprinnelig bestemmelse; Vestermyrveien ble lagt fram som, prosjektert og godkjent med mindre boenheter, at utbygger har valgt å bygge større enheter er noe naboene ikke skal bære byrden av.

Punkt 1.3 høydebestemmelsene. En endring av kotehøyden fra 23 til 24.5 øker høyden på sjakt på 1.5 m. Sjakten er pr. i dag så høy at den er dominerende, en ytterligere økning av høyden vil gjøre at sjakten framstår som et tårn med inntrengende og direkte innsyn i stue. I søkers begrunnelser for endring av reguleringsplanen 1. avsnitt nevnes det som en fordel at prosjektet skal tilbys et bredt segment; nå er det et faktum at disse leilighetene ikke lar seg selge til et bredt segment, derfor ønskes leiligheter splittet opp, som nevnt i Søkers beskrivelser pkt 1.1., og selges til unge boligkjøpere som planlagt i det opprinnelige prosjektet.

Søkers begrunnelser 2. avsnitt; Plasseringen av prosjektet har ikke endret seg. Det er et faktum at all trafikk til og fra boligblokken i all hovedsak må passere Svolvær barne- og ungdomsskole. En skole med 540 elever fordelt på 10 klassetrinn, i tillegg kommer det ca.

100 ansatte. Etter mitt syn må trafikktrykket på Vestermyrveien bli veldig høyt.

Det er merkelig at utbygger anfører at flere leiligheter gir mindre trafikk inn og ut av eiendommene, se 3. avsnitt. Til denne anførselen er det å si at unge mennesker har bil i dag, gjerne flere enn 1 bil i hver familie, også i små husholdninger.

En stor blokk med mange mennesker er en belastning for meg, på bomiljøet og har ringvirkninger som bl.a. økt støy og innsyn. Ringvirkninger som er negativt for bomiljøet og har effekt på boligverdien.

Endringer i eksisterende reguleringsplan skjer på bekostning av bomiljøet til min familie og andre berørte familier i et etablert nabolag på Nonshaugen.

Jeg ber om at kotehøyden, pkt 1.3, ikke endres til 24.5.

Runar Smaaskjær

Uttalelsen har i hovedsak likelydende innhold som i Nilsen sin uttalelse gjengitt over.

Morten Moe

Kritiserer kommunens lange saksbehandlingstid fra innkommet søknad, samt reagerer sterkt på den korte fristen for uttalelse. Kommenterer at endringen ikke påvirker oss som bor foran blokka, men at for de på Nonshaugen som får en stor terrasse foran seg så stiller det seg annerledes. Stiller videre spørsmål ved relevansen ved å øke antall leiligheter, da blokka står der ferdig bygget allerede.

Viser til protester mot blokka i over 12 år. Men nå står den der, til tross for at planavdelingen frarådet den bygget i starten av behandlingen av byggesøknaden. Et monster av et byggverk, klemte inn mellom den opprinnelige småhusbebyggelsen som snart har stått der i 100 år. Et bygg som ikke hører hjemme der, og vil føre til betraktelig økt trafikk i Vestermyrveien, som var nok belastet fra før.

Videre at forlengelsen av fortauet munner ut i en halvmeter dyp grøft uten gjerde eller sperring. Kan ikke se at det er søkt om å bygge fortauet på den siden. I de tegningene vi har fått skulle det være fortau på østsiden av veien.

Samlet kommentar til nabomerknadene

Fagavdelingen har forståelse for kritikken mot kort uttalelsesfrist. Det følger av plan- og bygningsloven med tilhørende lovkommentar at det skal gis en rimelig frist for uttalelse til reguleringsendring etter forenklet prosess. Det er vurdert opp mot at konsekvensene av selve endringen er av begrenset omfang og i hvilken grad naboer er berørt av endringen. Selve leilighetsbyggets størrelse er ikke gjenstand for denne reguleringsendringen, og de konsekvensene som følger av reguleringsendringen er små sammenlignet med prosjektets skala. Heissjakten er allerede bygget opp til kote 24,5 (dvs høyere enn gjeldende reguleringplan åpner for), det vil si at det ikke vil bli en ytterligere økning av høyden på heissjakt sammenlignet med i dag (se foto i figur 6 og 7).

Fagavdelingen deler bekymringen om økt trafikk og belastning på området. Når det gjelder fortau er det tidligere gitt dispensasjon for anleggelse av fortau på vestsiden i stedet for østsiden. Bakgrunnen for dette var en vurdering av trafikksituasjon og gangforbindelser i området fra Drift- og forvaltningsenheten, som ønsket denne løsningen.

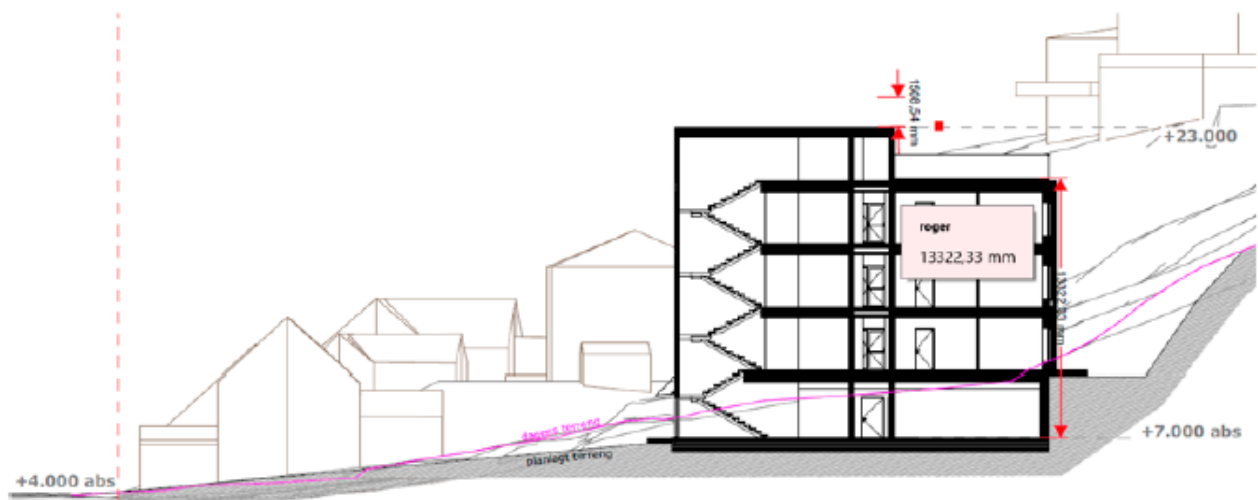
Beskrivelse av endring

Søknad om reguleringsendring av 03.05.2022 fra tiltakshaver er vedlagt. Tiltakshaver ønsker mer fleksibilitet i prosjektet og tilpasning til markedssituasjonen, og vil derfor øke maks antall leiligheter fra 20 til 23, slik det opprinnelig var planlagt for. Det legges til grunn for vurderingen at maks antall leiligheter med dette ikke overstiger det som tidligere er vedtatt (2019). Etter innsendt søknad (vedlagt) har det vært noe dialog mellom tiltakshaver og fagavdelingen om endringen, for å klargjøre innholdet. Forslagsstiller har tydeliggjort at det kun er teknisk rom over heisen som det ønskes økt byggehøyde for, slik det er bygget per i

dag, jf. foto i figur 6. Videre at maks byggehøyde for selve bygget (uten bod/trapperom/heissjakten på taket) er lavere enn bestemmelsene åpner for, og at byggehøydene i bestemmelsene kan nedjusteres iht. dette. Selve leilighetsbygget har en kotehøyde på i underkant av 20,5 meter, som muliggjør 4 etasjer (i gjeldende bestemmelser står det 5 etasjer og maks kotehøyde 21,8). Bygget består av en parkeringsetasje (nederste etasje delvis under terreng) med 3 boligetasjer over.

Forslagsstiller har søkt om at parkeringsnormen for indre by legges til grunn for prosjektet, dette vil gi et minimumskrav på 12,2 parkeringsplasser for de 23 leilighetene som omsøkt reguleringsendring legger opp til. Forslagsstiller har informert om at de fortsatt planlegger å anlegge 20 parkeringsplasser, jf. figur 3.

For sykkelparkering ønsker forslagsstiller å legge til grunn normen for ytre by, som gir en differensiering på krav til antall sykkelparkeringsplasser iht. leilighetsstørrelser (1 sykkelparkeringsplass for boenheter som er mindre enn 35 m² BRA, og 2 sykkelparkeringsplasser for boenheter som er større enn 35 m² BRA), i stedet for et gitt antall sykkelparkeringsplasser som skal etableres (i gjeldende regulering er dette 46).



Figur 5 Snitt som viser byggehøyde og teknisk rom/heissjakt



Figur 6 Foto fra forslagsstiller som viser leilighetsbygget med teknisk rom/heissjakt noe høyere (kote 24,5) enn bod/trapperommet (kote 23) på taket.

Vurdering av konsekvenser

Natur, landskap og kulturmiljø

Området er regulert. Søknad om endring omhandler kun bestemmelser og berører ikke nye arealer. Det er heller ikke registrert kulturminner, verdifullt landskap eller naturverdier i området. Økning i byggehøyde er kun for teknisk rom for heisen, og vurderes ikke til å i vesentlig grad endre bygningsuttrykket, jf. foto fra Vestermyrveien (figur 7). For eiendommene i bakkant vil det kunne påvirke utsyn fra boligene. Omsøkt reguleringsendring vurderes ikke til å ha konsekvenser for natur, landskap og kulturmiljø.



Figur 7 Foto tatt av saksbehandler 21.10.2022

Friluftsliv, barn og unges interesser

Uteareal på eiendommen berøres ikke. Stien som brukes av barn som snarvei til skolen og lekeplass blir ikke berørt av omsøkt tiltak, og skal iht. gjeldende rekkefølgebestemmelser opparbeides før brukstillatelse gis. En vesentlig reduksjon av antallet parkeringsplasser kan ha negative konsekvenser for barns ferdsel og trafikksikkerheten i området, da det kan føre til økt press på gatene i området.

Trafikk og parkering

Det totale prosjektet som gjeldende regulering har åpnet for skaper økt trafikkbelastning i området. En eventuell økning i antall leiligheter fra 20 til 23 vurderes ikke å gi en vesentlig økning av denne belastningen, siden utnyttelsesgraden på bebyggelsen ikke øker. En vesentlig reduksjon i antall parkeringsplasser per boenhet vurderes å kunne gi en negativ belastning på området.

Alternative løsninger

Alternativ 1. Innvilge søknad om reguleringsendring som omsøkt (endringer i bestemmelser i tråd med forslagsstillers beskrivelse av 19.09.2022 på s. 2)

Alternativ 2. Delvis innvilge søknad om reguleringsendring (beskrives under vurdering av alternative løsninger)

Alternativ 3. Avslå reguleringsendringen

Vurdering av alternative løsninger

Fagavdelingen tilrår en delvis innvilgelse av reguleringsendringen, der bestemmelser om byggehøyder justeres i tråd med dialogen med forslagsstiller som redegjort for i beskrivelsen over, men at parkeringsdekningen ikke reduseres til normen for indre by. Parkeringsdekning for sykkel settes til norm for ytre by slik forslagsstiller foreslår. Forslagsstillerens ønske om å ha muligheten til 23 boenheter for å tilpasse seg til markedssituasjonen foreslås imøtekommet, da dette opprinnelig lå inne i planen og ikke var tiltenkt endret fra forslagsstiller sin side i forrige reguleringsendring. Fagavdelingen legger til grunn at dette er et sentrumsnært område, og at det ikke er endring i utnyttelsesgrad/bygningsvolum. Likevel er det et betydelig antall boenheter på et lite areal.

Fagavdelingen vurderer prosjektet til å være av stort volum, og ikke tilpasset sine omgivelser i et etablert småhusområde. Denne reguleringsendringen handler imidlertid om en begrenset del av dette, og konsekvensene av en delvis innvilgelse av reguleringsendringen vurderes ikke til å få forholdsmessig større negative konsekvenser enn det som er gjeldende regulering og planlagt/bygget prosjekt. Fagavdelingen deler Drift og Forvaltning sitt syn på parkeringsdekningen, og mener det bør opprettholdes krav om én parkeringsplass per boenhet. Disse kan etableres delvis innendørs og delvis utendørs, og i oversikten under foreslås en endret bestemmelse som gjenspeiler dette.

Én parkeringsplass per boenhet gir noe lavere parkeringsdekning enn normen for ytre by, som det ble redegjort for i reguleringsendringen av 17.02.2022 at kan argumenteres for i dette området gitt beliggenheten med kort avstand til skole, sentrum, kjøpesenter og dagligvarebutikker, samt opparbeidet gang/sykkelsti fra Vestermyrveien til sentrum og til skolen. Antall parkeringsplasser i prosjektet bør imidlertid ikke reduseres til indre by norm i bestemmelsene, da dette i praksis kan bety kun 12,2 parkeringsplasser for 23 leiligheter. Planområdet ligger i ytre by midt i et småhusområde og kan legge press på offentlige gatearealer og i umiddelbar nærhet til skoleområdet.

I foreslått endring fra søker har åtte av de 23 leilighetene en størrelse på mindre enn 35 m² BRA. Dersom det anlegges 20 bilparkeringsplasser på 23 leiligheter så betyr det i praksis at det er 3 leiligheter som ikke har egen bilparkering, og at det i prosjektet vil være 0,87 plasser per boenhet. Dette kan vurderes som akseptabelt basert på prosjektets beliggenhet og antallet små leiligheter. Dette vil i så fall kunne vurderes i en mulig frikjøpssituasjon, jf. bestemmelse i kommunedelplan Svolvær, i diskusjon med kommunens parkeringsmyndighet (Drift og forvaltning).

Forslag til endringer i bestemmelsene, alternativ 2:

Beskrivelse	Bestemmelse i gjeldende regulering (vedtatt 17.02.2022)	Forslag til endring av bestemmelser (alternativ 2)
Antall leiligheter	1.1 Området skal brukes til boligbebyggelse, blokkbebyggelse. Maks 20 boenheter.	1.1 Området skal brukes til boligbebyggelse, blokkbebyggelse. Maks 23 boenheter.
Byggehøyde	1.3 Maks byggehøyde er opp til kote 21,8 (5 etasjer). Heissjakt/teknisk rom og bod tillates opp til kote 23 på inntil 10% av bebyggelsens takflate. Laveste gulvnivå skal ligge på kote 7,0.	1.3 Maks byggehøyde er opp til kote 20,5 (4 etasjer). Heissjakt/teknisk rom og bod tillates opp til kote 23 på inntil 10% av bebyggelsens takflate. Kun teknisk rom for heisen/heissjakt tillates opp til kote 24,5. Laveste gulvnivå skal ligge på kote 7,0.
Bilparkering	1.5 Antall innendørs bilparkeringsplasser: 1	1.5 Antall bilparkeringsplasser: 1 parkeringsplass per boenhet.

	parkeringsplass per boenhet	
Sykkelparkering	1.6 Antall utendørs sykkelparkeringsplasser: 46	1.6 Antall sykkelparkeringsplasser: pr boenhet < 35 m2 BRA: 1 pr boenhet > 35 m2 BRA: 2

Ved en feil ble det ved forrige endring av bestemmelsene i § 1, ikke samtidig gjort endring i bestemmelsene for arealformålet parkeringsplass i § 5. Dette fører til at det ikke er samsvar mellom de ulike reguleringsbestemmelsenes krav til parkering. Med endringsforslaget iht. tabellen over så styres ikke fordelingen av om antallet parkeringsplasser skal være innendørs/utendørs (bil og sykkel), men det settes et generelt krav per boenhet. Som følge av dette så strykes bestemmelse 5.2: «Antall utendørs biloppstillingsplasser: 18» og bestemmelse 5.3 «Antall utendørs sykkeloppstillingsplasser: 46». Se vedlagte forslag til endrede planbestemmelser.

Konklusjon

Fagavdelingen vurderer at endringen i reguleringsplanen i liten grad påvirker gjennomføringen av planen for øvrig, endringen går ikke utover hoveddrammene i planen og berører heller ikke hensynet til viktige natur- og friluftsområder. Endringen kan derfor gjøres etter forenklet prosess i medhold av plan- og bygningslovens § 12-14, andre ledd. Sluttbehandling av planforslaget er delegert til Hovedutvalg for miljø, plan og næring. Fagavdelingen anbefaler alternativ 2, delvis innvilgelse av reguleringsendringen som omsøkt. Endringene gjelder kun reguleringsbestemmelsene, og ikke plankartet.

Tommy Stensvik
Kommunedirektør

Marie Aaberge
Arealplanlegger