



Dato: 22.01.2024 Arkivkode: N-515 Bilag nr: Arkivsak ID: 21/6791 J.post ID: 24/12526
Saksansvarlig: Terje Hansen
Saksbehandler: Jannike Hovland

Behandlingsutvalg	Møtedato	Politisk saksnr.
Formannskapet	24.01.2024	013/24
Kommunestyret	31.01.2024	013/24

Oppfølging av mekling - endring av Kommuneplanens arealdel 2022-42

Kommunestyret 31.01.2024 013/24

Vedtak:

- Kommuneplanens arealdel, vedtatt 21. juni 2023, vedtas endret ved at pkt. 17. Parkering i planens bestemmelser og retningslinjer endres slik at parkeringsnorm og henvisninger til parkeringsnorm tas ut. Endringsforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn iht. PBL § 11-17. Kommunedirektøren gis fullmakt til å utarbeide et utfyllende høringsdokument med konsekvensutredning.

Innsigelsene og meglingsresultatet oversendes Kommunal og distriksdepartementet via Statsforvalteren i Oslo og Viken, hvor kommunen redegjør for prosess med endring av parkeringsnormen.

Formannskapet, 24.01.2024 - 013/24

Innstilling:

- Kommuneplanens arealdel, vedtatt 21. juni 2023, vedtas endret ved at pkt. 17. Parkering i planens bestemmelser og retningslinjer endres slik at parkeringsnorm og henvisninger til parkeringsnorm tas ut. Endringsforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn iht. PBL § 11-17. Kommunedirektøren gis fullmakt til å utarbeide et utfyllende høringsdokument med konsekvensutredning.

Innsigelsene og meglingsresultatet oversendes Kommunal og distriksdepartementet via Statsforvalteren i Oslo og Viken, hvor kommunen redegjør for prosess med endring av parkeringsnormen.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

- Kommuneplanens arealdel, vedtatt 21. juni 2023, vedtas endret ved at pkt. 17. Parkering i planens bestemmelser og retningslinjer endres slik at parkeringsnorm og henvisninger til parkeringsnorm tas ut. Endringsforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn iht. PBL § 11-17. Kommunedirektøren gis fullmakt til å utarbeide et

utfyllende høringsdokument med konsekvensutredning.

Innsigelsene og meglingsresultatet oversendes Kommunal og distriktsdepartementet via Statsforvalteren i Oslo og Viken, hvor kommunen redegjør for prosess med endring av parkeringsnormen.

Eller

- Kommuneplanen endres ikke nå. Innsigelsene og meglingsresultatet oversendes Kommunal og distriktsdepartementet via Statsforvalteren i Oslo og Viken. I oversendelsesbrevet skal det gis klart uttrykk for at kommunens foretrukne utfall av departementets behandling er at vedtatt parkeringsnorm beholdes, eventuelt at parkeringsnormen fjernes i sin helhet. Ved andre utfall vil kommunen vurdere å endre kommuneplanen i tråd med tidligere vedtak

SAKEN I KORTE TREKK

Formål og bakgrunn

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt av kommunestyret 21. juni 2023 (sak 065/23). Planen ble vedtatt med innsigelser. Fredag 5. januar 2024 ble innsigelsesspørsmålene gjenstand for mekling hos Statsforvalteren i Oslo og Viken. Meklingen førte ikke frem og innsigelsene står fast.

Innsigelsene knytter seg til to forhold:

- Kommuneplanbestemmelsen punkt 17 om parkeringsnorm
- Kommuneplanbestemmelsen punkt 19.2.2 om utnyttelse

Hensikten med en mekling er å se om partene kan finne frem til løsninger som de kan bli enige om. Dersom enighet ikke oppnås, skal planen og innsigelsene oversendes Kommunal- og distriktsdepartementet for avgjørelse. Kommunen skal da først oversende planen og innsigelsene til Statsforvalteren i Oslo og Viken, som gjør en tilrådning og sender saken videre til departementet. Kommunen har en frist på 2 uker for å oversende planen (PBL § 5-6). Statsforvalteren bør deretter oversende planen til departementet, med en tilrådning, innen 4 uker. Det er anslått en saksbehandlingstid på 8-12 måneder hos departementet.

Kommunedirektøren redegjorde for meklingen i referatsak 24/6076 til planutvalgets møte 11. januar 2024. Planutvalget vedtok følgende:

«Planutvalget ber Kommunedirektøren utarbeide et forslag om å ta ut KPA-bestemmelsen punkt 17 om parkeringsnorm, med konsekvensvurdering, som kan legges ut på høring. Forslaget ønskes fremlagt til Formannskapetets møte 24. januar.»

Kommunedirektøren legger i denne saken frem et forslag om å endre punkt 17 Parkering i kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer slik at parkeringsnormen og henvisninger til parkeringsnormen tas ut, og belyser konsekvensene av dette. Forslaget innebærer at parkeringsbehov fastsettes i den enkelte reguleringsplan.

Tidligere behandling

Kommuneplanens arealdel (KPA) ble sluttbehandlet og vedtatt i kommunestyret 21. juni 2023 (sak 065/23).

Referatsak om meklingen ble behandlet i planutvalget 11. januar 2024 (sak 24/6026).

Redegjørelse og vurderinger

Innsigelsene til KPA relaterer seg til to forhold; utnyttelse og parkering. I det følgende redegjør kommunedirektøren først for innsigelsen til parkering, deretter innsigelsen til utnyttelse.

Innsigelsen til parkering

Ved 1.gangsbehandling av KPA ble to forslag til ny parkeringsnorm, alternativ 1 og alternativ 2, lagt ut til høring og offentlig ettersyn.

Statens vegvesen fremmet innsigelse til parkeringsnorm alternativ 2, og viste til at for å nå målene om nullvekst i biltrafikken, nedfelt blant annet i Regional plan for areal og transport og Byvekstavtalen for Oslo-området, må det legges til grunn en betydelig redusert parkeringsdekning. De mener derfor parkeringsnorm alternativ 1 må legges til grunn.

Viken fylkeskommune (nå Akershus fylkeskommune) fremmet også innsigelse til parkeringsnorm alternativ 2. Fylkeskommunen mente at parkeringsnormen i alternativ 2 er i strid med blant annet føringene i den regionale planen for areal og transport, da de ikke i tilstrekkelig grad bidrar til å redusere veksten i personbiltrafikken. Det ble vist til kommunens egne analyser som viser betydelig større måloppnåelse med alternativ 1.

Kommunestyret vedtok et nytt alternativ til parkeringsnorm ved sluttbehandlingen av kommuneplanens arealdel 21. juni 2023 (alternativ 3). Alternativ 3 var et fellesforslag og fikk støtte av 49 av 51 representanter. Den vedtatte parkeringsnormen skiller seg fra de to tidligere normene som var på høring.

På vedtakstidspunktet hadde det vedtatte alternativ 3 ikke vært på høring. Statens vegvesen og Viken fylkeskommune bekreftet i brev av henholdsvis 29.6.23 og 30.6.2023 at den vedtatte parkeringsnormen ikke er tilstrekkelig restriktiv til at innsigelsen kunne trekkes. I meklingsmøtet ble det også bekreftet at man ikke oppfattet vedtaket som en prosessfeil til tross for at alternativet ikke hadde vært på høring, ettersom vedtatt norm ligger mellom alternativ 1 og 2.

I forbindelse med meklingen 5. januar 2024 argumenterte kommunen for at vedtatt parkeringsnorm er en retningsgivende maksimumsnorm for de fleste formålene. Det betyr at lavere parkeringsdekning kan vedtas i reguleringsplaner. Det ble vist til at i nylig vedtatte reguleringsplaner er parkeringsdekningen vedtatt lavere enn maksimumsnormen. Videre ble det vist til kravet i KPA om mobilitetsplan for større utbygginger, der ulike virkemidler for å nå nullvekstmålet skal klargjøres.

Akershus fylkeskommune viste til at empiri og forskning underbygger at det er særlig sterke effekter ved endring av parkeringsnorm knyttet til næringsformål med tanke på å redusere personbilbruken. De mener derfor det er særlig viktig å innskjerpe parkeringsnormene for formålene «kontor» og «forretning/kjøpesenter.»

Kommunen, Statens vegvesen og Akershus fylkeskommune kom ikke til enighet om innsigelse til kommuneplanbestemmelsenes punkt 17 Parkering, og meklingen ble avsluttet.

Nærmere om parkeringsnormene

Kommunedirektøren fremmet parkeringsnorm alternativ 1 til 1.gangsbehandling av KPA 12. september 2022. Alternativ 1 ble utviklet som en del av arbeidet med «stedstilpasset målstyring», som er en analysemetode for å finne stedstilpassede virkemidler for å nå transportmålene i Bærum kommunes klimastrategi. I vurderingene kom det frem at parkeringsnormen har en vesentlig større effekt på transportmiddelfordelingen, dvs. oppnåelse av kommunens transportmål, sammenlignet med andre vurderte tiltak. Dersom en mindre restriktiv parkeringsnorm legges til grunn, blir det nødvendig å øke bruken av andre virkemidler for å begrense bilbruken.

Parkeringsnorm alternativ 2 ble vedtatt lagt ut på høring i tillegg til kommunedirektørens forslag, alternativ 1. Alternativ 2 var et politisk fellesforslag (H, FrP, MDG, SP). Alternativet var noe mindre innskjerpende enn alternativ 1, men mer innskjerpet enn da gjeldende parkeringsnorm (KPA 2017-35).

Til sluttbehandling ble begge alternativer analysert opp mot måloppnåelse. Funnene fra analysen viste at både alternativ 1 og alternativ 2 vil bidra positivt til måloppnåelse sammenlignet med da gjeldende parkeringsnorm. I gjennomgangen ble det beregnet at alternativ 1 gir best måloppnåelse med hensyn til kommunens klimamål om 60 % grønne reiser. Alternativ 1 gir totalt opp mot 50 % større effekt i reduksjon av økt biltrafikk sammenlignet med alternativ 2. Analysen viste at dersom alternativ 2 vedtas, må det iverksettes flere andre tiltak for at kommunen skal nå sine overordnede klimamål for persontransport og forpliktelsene som følger av byvekstavtalen.

Parkeringsnorm alternativ 3 var et politisk fellesforslag (H, AP, MDG, V, FrP, SP, SV, KrF) som ble fremlagt til sluttbehandling og vedtatt. Alternativ 3 er noe mer innskjerpende enn

alternativ 2, men mindre innskjerpende enn alternativ 1. En analyse viser at alternativ 3 gir 2 prosentpoeng høyere bilførerandel enn alternativ 1, noe som tilsvarer ca. 10 000 bilturer pr. dag i Bærum.

Videre prosess

Dersom enighet ikke oppnås som følge av mekling, skal planen og innsigelsene oversendes til Kommunal- og distriktsdepartementet for avgjørelse. Kommunen skal da først oversende planen og innsigelsene til Statsforvalteren i Oslo og Viken, som gjør en tilrådning og sender saken videre til departementet. Kommunen har en frist på 2 uker for å oversende planen, jf. plan- og bygningsloven § 5-6. Statsforvalteren bør deretter oversende planen til departementet, med en tilrådning, innen 4 uker. Det er anslått en saksbehandlingstid på 8 – 12 måneder hos departementet.

Kommunen er nå i en posisjon hvor man etter mekling ikke er kommet til enighet med innsigelsesmyndighetene på noen av innsigelsespunktene. I henhold til plan- og bygningslovens § 11-16. og det statlige rundskrivet H-2/14 Retningslinjer for innsigelse i plansaker etter plan- og bygningsloven, skal nå spørsmålene avgjøres av departementet, dersom kommunestyret ikke tar hensyn til innsigelsene.

Ved planutvalgets vedtak 11. januar ble kommunedirektøren bedt om å komme med «*et forslag om å ta ut KPA-bestemmelsenes punkt 17 om parkeringsnorm, med konsekvensvurdering, som kan legges ut på høring.*»

Oppfølging av planutvalgets vedtak innebærer at kommunestyret vedtar endringer av kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer punkt 17 Parkering slik at parkeringsnormen og alle henvisninger til parkeringsnormen tas ut. Det igangsettes dermed eventuelt en parallell prosess som må ses i sammenheng med behandlingen av innsigelsene.

Ved oversendelsen av innsigelsene til Statsforvalteren vil kommunedirektøren presisere at kommunen ønsker at innsigelsen til parkeringsnormen i punkt 17 ikke behandles videre, men stoppes i påvente av endringen av KPA. Oversendelsen vil inneholde en redegjørelse for prosessen med endring av KPA.

Kommunedirektøren påpeker at det er knyttet usikkerhet til Statsforvalterens og departementets videre behandling av innsigelsene. Endring av KPA innenfor et tema som er gjenstand for innsigelsesbehandling etter mekling, avviker fra ordinær prosess for innsigelsessaker etter plan- og bygningsloven og de ovennevnte retningslinjene i rundskriv H-2/14. Det foreligger, etter det kommunedirektøren kjenner til, ikke rettspraksis for et slikt forløp, verken juridisk eller prosessuelt. Et mulig utfall er at den videre behandlingen av innsigelsene ikke tar hensyn til kommunens endringsprosess, slik at begge innsigelser avgjøres av departementet. Kommunedirektøren har gjort en sondering med

Statsforvalteren om disse spørsmålene, uten at det til nå har brakt større sikkerhet rundt utfallet.

Et eventuelt vedtak om å ta ut parkeringsnormen, er en endring av kommuneplanens arealdel. I henhold til plan- og bygningslovens § 11-17 gjelder da samme bestemmelser som for utarbeiding av ny plan. Kommunedirektøren vurderer at det her er snakk om en vesentlig endring, hvor det også er knyttet innsigelse til temaet. Endringen krever derfor utleggelse til offentlig ettersyn og høring. Kommunedirektøren vil peke på at det er en mulighet for at en høring av forslaget om å ta ut parkeringsnormen kan resultere i nye innsigelser. Spørsmålet om å fjerne parkeringsnormen ble tatt opp av kommunen under meklingen, og ble frarådet av innsigelsesmyndighetene blant annet på grunn av manglende forutsigbarhet og risiko for nye innsigelser på reguleringsplannivå.

Gitt forventet behandlingstid i departementet, vil eventuelle nye innsigelser til endringen av KPA sannsynligvis foreligge før departementet har behandlet de opprinnelige innsigelsene. En eventuell videre dialog med innsigelsesmyndighetene om endringsforslaget kan derfor vise seg vanskelig, og det vil sannsynligvis vises til behandlingen i departementet. Kommuneplanen vil uansett ikke ha en rettskraftig parkeringsnorm.

En alternativ fremgangsmåte, inntatt som forslag til vedtak nr. 2, kan være å ikke vedta endringer i kommuneplanen nå, men avvente resultatet fra innsigelsesbehandlingen. Man unngår da sammenblanding av endringsprosess og innsigelsesprosess. Kommunen kan ved oversendelse av innsigelsene til Statsforvalteren og departementet, gi klart uttrykk for at kommunens foretrukne utfall av departementets behandling er enten å beholde kommunestyrets vedtak fra den 21. juni 2023, eller å fjerne parkeringsnormen i sin helhet. Det kan gjøres oppmerksom på at kommunen vil vurdere å igangsette en endringsprosess med sikte på å fjerne parkeringsnormen ved andre utfall.

En slik fremgangsmåte vil følge ordinær prosess for innsigelsessaker i tråd med plan- og bygningsloven og retningslinjene i rundskriv H-2/14. I tråd med plan- og bygningslovens § 11-16 vil departementet avgjøre «om innsigelsen skal tas til følge og kan i den forbindelse gjøre de endringer i kommuneplanens arealdel som finnes påkrevd.»

I det tilfellet at departementet vedtar endringer av kommuneplanen som ikke er i tråd med kommunestyrets ønske, så kan det igangsettes en prosess for endring av kommuneplanen.

Konsekvenser ved å ta ut parkeringsnormen fra kommuneplanen

Forholdet til forpliktelser i Byvekstavtalen for Oslo-området

Byvekstavtalen legger Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus til grunn. I planens handlingsplan R15 står det at det forventes at kommunene utarbeider en

parkeringspolitikk i tråd med føringene i regional plan. For å oppnå sentrale mål legger planen opp til at parkeringspolitikken for sammenlignbare områder skal samkjøres.

Gjennom byvekstavtalen har kommunen sammen med partene fra stat, fylke og andre kommuner forpliktet seg til å følge opp den regionale planen for areal og transport med tilhørende handlingsplan. Det ligger med det en forventning fra partene i byvekstavtalen om å vise hvordan man vil styre og gi forutsigbarhet om hvordan man skal nå felles mål. Parkeringsnormer er viktig som ramme for styring av parkeringspolitikken, og er et vanlig virkemiddel å bruke. Fravær av parkeringsnorm kan gjøre det mer utfordrende å samarbeide om felles mål.

Forutsigbarhet

Kommuneplanens arealdel er en operasjonalisering av kommunens overordnede mål fra kommuneplanens samfunnsdel. Gjennom arealdisponering og bestemmelser gis rammer og forutsigbarhet for eiendomsutviklere og utbyggere/innbyggere som ønsker å utvikle arealer i kommunen. Dersom man tar ut parkeringsnormen fra kommuneplanbestemmelsene gis det ikke lenger føringer for parkeringskrav. Dette medfører mindre forutsigbarhet for utbyggere, utviklere og innbyggere og innebærer økonomisk usikkerhet da parkering er både arealkrevende, gir økt klimaavtrykk og er kostnads-krevende tiltak.

Forhold til gjeldende planer

I henhold til pkt. 1.1 i bestemmelsene til KPA, så er kommunedelplaner (juridisk bindende arealplaner) vedtatt før (i tid) kommuneplanens arealdel, gjeldende. Ved motstrid gjelder arealbruk i sist vedtatte plan. Dersom KPA ikke har en parkeringsnorm, vil krav til parkering gitt i kommunedelplanene gjelde. For Fornebu betyr dette at parkeringsnormen i Kommunedelplan 3 for Fornebu (KDP3) vil gjelde og legges til grunn for videre planlegging. KDP3s parkeringsnorm er vurdert til å ikke være tilstrekkelig for å oppnå mobilitetsmålene for Fornebu, uten at det iverksettes virkemidler ut over de som ligger i KDP3.

Gjeldende reguleringsplaner gjelder så lenge de ikke er i strid med KPA, jf. bestemmelsenes pkt. 2.1. Siden parkeringsnormen i KPA er en retningslinje, har normen ikke hatt direkte juridisk virkning på parkeringskravene i reguleringsplaner. Slik sett vil det ikke ha direkte konsekvenser for disse planene dersom parkeringsnormen tas ut. Et unntak vil være for reguleringsplaner som viser til «den enhver tid gjeldende parkeringsnorm» eller tilsvarende. For disse planene vil man da ikke ha parkeringsbestemmelser.

Forhold til fremtidige planer

Vedtas KPA endelig uten parkeringsnorm overføres diskusjonen om parkering til reguleringsnivået. Kommunen vil da stå uten en overordnet ramme for vurdering av parkering i reguleringsplaner. Imidlertid vil øvrige krav knyttet til mobilitet fortsatt gjelde, samt gitte og satte mål for mobilitet i gitt i kommunens vedtatte klimastrategi (transporthierarki, 60 % grønne reiser og nullvekstmålet). Blant annet betyr dette at alle

reguleringsplaner for ny bebyggelse over 1000 m² BRA har dokumentasjonskrav i form av mobilitetsplan, samt at vedtatt transporthierarki skal legges til grunn for planens utforming.

Kommunedirektøren antar videre at diskusjonen om parkering i KPA vil danne grunnlag for innsigelsesmyndighetenes praksis i kommende reguleringssaker. Som nevnt ble parkeringsnorm alternativ 1 ikke gjenstand for innsigelse. I dette alternativet er maksimum parkeringsdekning for boliger i sone 1 på 0,7 P/100m² BRA, sammenlignet med 0,8 P/100m² BRA i alternativ 3. Praksis fra senere reguleringsplaner viser at innsigelsesmyndighetene aksepterer en parkeringsdekning på 0,7 P/100m² i sone 1-områder.

Måloppnåelse

For å nå kommunens mål for mobilitet i vedtatt klimastrategi (60 % grønne reiser og nullvekstmål), er parkering regnet som det mest effektive virkemiddelet. Uten parkeringsnorm vil det bli viktig å vurdere andre virkemidler i tillegg til parkering, ved utarbeidelse av en mobilitetsplan. All erfaring viser at det må være en balansert sammensetning av restriktive og tilretteleggende tiltak for å sikre at transportmiddelfordelingen som gir 60 % grønn mobilitet blant de reisene i kommunen, oppnås. Uten en parkeringsnorm bør andre måter å legge rammer for og anslå nivå for parkering benyttes, dersom kommunen skal ha et grunnlag for en helhetlig styring i retning av målene for mobilitet.

Innsigelsen til utnytting

Innsigelsen er fremsatt av Statsforvalteren og daværende Viken fylkeskommune, og er knyttet til kommuneplanbestemmelsenes punkt 19.2.2 om utnytting. Den aktuelle bestemmelsen har følgende ordlyd:

19.2.2. Områdesenter skal ha moderat utnyttelse og variert funksjonssammensetning, herunder boliger, forretninger, kontor, kulturtilbud og tjenesteyting.

Innsigelsene knytter seg til ordlyden «moderat utnyttelse». Statsforvalteren og fylkeskommunen mener at denne ordlyden er vesentlig i strid med Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RPAT), retningslinje R6.

I retningslinjen R6 kommer det frem at i bybåndet skal det være 80-100% OU områdeutnyttelse, i gangavstand til skinnegående kollektivtransport. Disse områdene skal ta en høy andel av veksten i befolkning og arbeidsplasser. Statsforvalteren og fylkeskommunen mener at bestemmelsene og planbeskrivelsen legger føringer for utnyttelse som er vesentlig lavere enn det den regionale planen legger opp til. De uttrykte forståelse for kommunens behov for variasjon mellom ulike senterområder og lokal tilpassing, men mente at begrepet moderat likevel ga feil signaler med tanke på nivået på utnyttelse.

I meklingen argumenterte kommunen for at utnyttelse i kommunens sentrumsområder må ses i en helhet. Utnyttelsen i kommunens byområder (blant annet sentrumsområdene på Fornebu og Sandvika sentrum) ligger langt over den regionale planens krav til en områdeutnyttelse på 100%, og at dette gir rom for lavere utnyttelse i de mindre sentrene. Bruken av «moderat utnyttelse» må derfor ses i relasjon til den høye utnyttelsen i byområdene.

Videre argumenterte kommunen for at KPA samlet sett er blant de mest ekspansive i hovedstadsområdet. Det var imidlertid enighet om at den regionale planens retningslinje R6 om utnyttelse angir områdeutnyttelse (OU) på 100%, som tilsvarende 150-250% BRA. Fylkeskommunens syn om at hele spennet OU 80-100% tilsvarer 150-250% BRA fikk ikke støtte.

Videre prosess

Innsigelser og meklingsresultat oversendes Kommunal- og distriktsdepartementet via Statsforvalteren for avgjørelse. I oversendelsen vil kommunedirektøren gi en mer utfyllende begrunnelse for ikke å ta hensyn til innsigelsene, og en god fremstilling av saken slik at myndighetene får en god oversikt over konflikten og kommunens behandling av denne. I følge pbl. § 11-16 andre ledd skal departementet avgjøre om innsigelsen skal tas til følge. I det ligger at departementet treffer det endelige vedtak i saken.

Ved et vedtak i kommunestyret om endring av kommuneplanen slik at parkeringsnormen tas ut, så vil kommunedirektøren forberede og gjennomføre høring og offentlig ettersyn av endringsforslaget

Anbefaling

Kommunedirektøren stiller opp to alternative forslag til vedtak. I alternativ 1 legges forslag til endring av kommuneplanens pkt 17 Parkering ut på høring og offentlig ettersyn. I alternativ 2 avventes vurdering av endring av kommuneplanens punkt 17 til departementets avgjørelse i innsigelsessakene foreligger. I begge tilfeller oversendes innsigelsene departementet via Statsforvalteren for videre behandling.

Kommunedirektøren anbefaler alternativ 2. En slik fremgangsmåte vil følge ordinær prosess for innsigelsessaker i tråd med plan- og bygningsloven og retningslinjene i rundskriv H-2/14. Man unngår en sammenblanding av pågående innsigelsesprosess med prosessen for endring av kommuneplanen.

Beslutningspunkter

Det tas stilling til om endringer i kommuneplanens bestemmelser punkt 17 om parkering skal legges ut på høring og offentlig ettersyn.

Vedlegg

Behandlingen i møtet 31.01.2024 Kommunestyret

Forslag fremmet av, Eirik Trygve Bøe, V Forslag fra Venstre, MDG, Ap, SV, R, KrF

Kommuneplanen endres ikke nå. Innsigelsene og meglingsresultatet oversendes Kommunal og distriktsdepartementet via Statsforvalteren i Oslo og Viken. I oversendelsesbrevet skal det gis klart uttrykk for at kommunens foretrukne utfall av departementets behandling er at vedtatt parkeringsnorm beholdes.

Votering:

Ved alternativ votering mellom innstillingen og fellesforslag V, MDG, Ap, SV, R, KrF fremmet av Eirik Bøe (V) ble innstillingen vedtatt med 31 stemmer (25H, 4Frp, 1Pp, 1INP) mot 20 stemmer (6V, 3MDG, 7Ap, 2SV, 1R, 1KrF).

Kommunestyret- 31.01.2024- 013/24

Vedtak:

- Kommuneplanens arealdel, vedtatt 21. juni 2023, vedtas endret ved at pkt. 17. Parkering i planens bestemmelser og retningslinjer endres slik at parkeringsnorm og henvisninger til parkeringsnorm tas ut. Endringsforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn iht. PBL § 11-17. Kommunedirektøren gis fullmakt til å utarbeide et utfyllende høringsdokument med konsekvensutredning.

Innsigelsene og meglingsresultatet oversendes Kommunal og distriktsdepartementet via Statsforvalteren i Oslo og Viken, hvor kommunen redegjør for prosess med endring av parkeringsnormen.

Behandlingen i møtet 24.01.2024 Formannskapet

Votering:

Ved alternativ votering mellom kommunedirektørens to kulepunkter ble første kulepunkt vedtatt med 9 stemmer (7H, 2Frp) mot 6 stemmer (3Ap, 2V, 1MDG).

Formannskapet- 24.01.2024- 013/24

Innstilling:

- Kommuneplanens arealdel, vedtatt 21. juni 2023, vedtas endret ved at pkt. 17. Parkering i planens bestemmelser og retningslinjer endres slik at parkeringsnorm og henvisninger til parkeringsnorm tas ut. Endringsforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn iht. PBL § 11-17. Kommunedirektøren gis fullmakt til å utarbeide et utfyllende høringsdokument med konsekvensutredning.

Innsigelsene og meglingsresultatet oversendes Kommunal og distriktsdepartementet

via Statsforvalteren i Oslo og Viken, hvor kommunen redegjør for prosess med endring av parkeringsnormen.