

Supplerende høringsuttalelse — parkering og fellesparkering i etablerte hytteområder

Fra	Sandnes Hytteforening (org.nr. 995 821 834)
Til	Sandnes kommune, postmottak@sandnes.kommune.no / høringsskjema SAK-144
Sak	Forslag til kommuneplan 2027–2042, offentlig ettersyn (kommunestyret sak 18/26)
Dato	Sandnes, juni 2026
Høringsfrist	1. juli 2026
Gjelder	Supplerende, tematisk høringsuttalelse om parkering og fellesparkering. Supplerer punkt 3 i Sandnes Hytteforenings hoveduttalelse av samme dato, og erstatter den ikke.

1. Formål og forholdet til hoveduttalelsen

Sandnes Hytteforening har i sin hoveduttalelse omtalt parkering som ett av fire hovedkrav (punkt 3). Parkering er samtidig et tema med så stor praktisk betydning for de eldste hytteområdene at vi finner grunn til å utdype det i en egen, tematisk uttalelse. Denne uttalelsen gjentar bare det som er nødvendig for at den skal kunne leses selvstendig; for den fulle gjennomgangen av de øvrige temaene viser vi til hoveduttalelsen.

Vi ber om at denne uttalelsen journalføres som et selvstendig høringsinnspill i samme plansak, og at forslagene om parkering og fellesparkering behandles og besvares under en egen overskrift i kommunens høringsoppsummering.

Uttalelsen holder seg til prinsipper, hjemler og prosess. Den fremmer ikke forslag om konkrete tomter eller arealer. Konkrete pilotområder vil eventuelt bli spilt inn i tilleggshøringsfasen, slik at de kan vurderes med det faktagrunnlaget og den eventuelle konsekvensutredningen som da kreves.

2. Problembildet

Mange av Sandnes' eldste hyttefelt ble etablert under helt andre forutsetninger enn dagens. En rekke felt har aldri hatt kjørbare atkomst til den enkelte hytta, og flere hytter har verken mulighet for parkering på egen tomt eller en rettslig sikret rett til parkering på annen grunn. Parkering skjer i praksis ofte langs vei, på snuplasser eller på arealer der rettighetene ikke er formelt avklart.

Bestemmelser som er utformet med tanke på nyetableringer, treffer derfor dårlig for denne eksisterende bebyggelsen — der behovet er størst og handlingsrommet på den enkelte tomt er

minst. Forslaget forsterker dette ved at parkeringskravet ved erstatning er gjort til en bindende bestemmelse (§ 29.5), samtidig som den uttrykkelige adgangen fra gjeldende plan til å dokumentere parkering på annen grunn ikke er videreført på samme måte. I et tett, eldre felt kan et krav om to parkeringsplasser på egen tomt være fysisk umulig å oppfylle, mens en fellesløsning kan være avhengig av rettigheter den enkelte hytteeier ikke selv rår over.

Vi understreker at dette ikke er en samling enkeltsaker, men et strukturelt trekk ved hvordan de eldre feltene er bygd opp. Sandnes Hytteforening vil, sammen med lokale hyttelag, kunne bidra med en kartlegging av omfanget fram mot tillegghøringen.

3. Hvorfor fellesparkering er i allmennhetens interesse

Fellesparkering ved eksisterende vei er ofte den mest arealeffektive, trafikksikre og naturvennlige løsningen for gamle hyttefelt uten bilatkomst. En samlet parkeringsløsning kan redusere tilfeldig parkering langs offentlig og privat vei, begrense behovet for nye kjøreveier helt fram til den enkelte hytta, og samle nødvendige inngrep på allerede påvirkede eller egnede arealer i stedet for å spre dem. Den kan gi bedre trafikksikkerhet og bedre forhold for renovasjon og for brann- og redningstjenestens framkommelighet.

Saken handler altså ikke om særfordeler for hytteeiere eller om lempeligere krav for deres egen skyld, men om å gjøre den løsningen kommunen selv anbefaler — fellesparkering — praktisk gjennomførbar, samtidig som natur-, landskaps-, jordvern-, kulturmiljø-, nabo- og trafikksikkerhetshensyn ivaretas. Slik forslaget står i dag, peker planen mot fellesparkering uten å gi en tilstrekkelig mekanisme for å få den etablert.

Planen forutsetter da også fellesparkering konkret flere steder. For Ri68/Ri110 Skjølvik (§ 29.7) skal parkering løses som felles parkering i områdene Ri87 og Ri88, og for Fo4 Songesand (§ 29.9) skal parkering samles i et felles anlegg ved Songesandveien, uten kjøreadkomst til den enkelte hytta. Planen pålegger altså selv fellesparkering der biladkomst mangler, men den generelle parkeringsbestemmelsen § 29.5 gir ingen tilsvarende mekanisme for å få et slikt anlegg avklart og etablert i de øvrige etablerte hytteområdene. Det er dette gapet vi ber kommunen lukke.

4. Konkrete endringer i kommuneplanbestemmelsene

Vi ber om følgende avklaringer og endringer i bestemmelsene. Parkeringsbestemmelsen § 29.5 er gitt med hjemmel i plan- og bygningsloven § 11-9 nr. 5, som uttrykkelig lar kommuneplanen gi bestemmelser om parkering; det vi ber om, ligger innenfor den samme hjemmelen kommunen allerede bruker. Endringene er samlet som nummererte vedtakspunkter i avsnitt 7; her redegjør vi kort for innholdet.

Parkering på annen grunn (§ 29.5). Adgangen fra gjeldende plan til å oppfylle kravet gjennom parkering på annen eiendom bør føres videre, slik at kravet uttrykkelig kan oppfylles gjennom en dokumentert, varig og rettslig sikret rett til fellesparkering eller parkering på annen eiendom innen rimelig avstand fra fritidsboligen.

Fastlandshytter uten bilvei (§ 29.5). Unntaket for «øyer og tilsvarende områder uten mulighet for biladkomst» bør presiseres slik at det også omfatter fastlandshytter uten lovlig eller fysisk mulig

bilatkomst — for eksempel der atkomsten er sti eller gangvei, der veirett mangler, eller der vei bare kan etableres med uforholdsmessige natur- og terrenginngrep.

Forholdsmessighet ved erstatning (§ 29.5). Ved erstatning av en fritidsbolig uten bilatkomst bør parkeringskravet kunne tilpasses, reduseres eller fravikes når en lovlig og praktisk gjennomførbar løsning ikke finnes.

Intern motsetning (§ 29.5 mot § 1.1). § 29.5 fastsetter at parkeringsareal «alltid» skal vises i reguleringsplan, mens § 1.1 unntar både erstatning av fritidsbolig og alle tiltak på LNF-formål fra kravet om reguleringsplan. For en erstatningshytte — og særlig for en hytte i LNF, der § 1.1 uansett ikke krever reguleringsplan — kan kravet om at parkering «alltid» skal vises i reguleringsplan da ikke oppfylles etter sin ordlyd, rett og slett fordi det ikke finnes noen reguleringsplan å vise arealet i. Vi ber om at motsetningen rettes, slik at parkeringsareal vises i reguleringsplan der regulering skjer, men ellers kan dokumenteres i situasjonsplan og byggesak når tiltaket ikke krever reguleringsplan.

Avklaring for LNF-spredd (§ 38.2 mot § 29.5). § 38.2 viser for utforming bare til § 29.2–29.4, ikke til parkeringsbestemmelsen § 29.5. Det bør avklares uttrykkelig om det tallfestede parkeringskravet i det hele tatt gjelder for spredd fritidsbebyggelse i LNF, som omfatter en stor del av de eldste hyttene.

Lavere prosessuell terskel der grunneiers rett er sikret (§ 29.5, § 1.3, § 38.2). Der de privatrettslige forholdene allerede er avklart — grunneier har gjennom en dokumentert og varig rett stilt areal til rådighet, og nødvendig atkomst eller avkjørsel kan sikres — bør kommunen prioritere en forutsigbar offentligrettslig avklaring. For areal som i dag ligger i LNF, er det sentrale hinderet normalt formålskonflikten: et parkeringsanlegg vil som utgangspunkt ikke være i samsvar med LNF-formålet. Den ryddigste løsningen er at egnede, avgrensede arealer kartfestes som samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, underformål parkering (plan- og bygningsloven § 11-7 andre ledd nr. 2). Dette fjerner behovet for dispensasjon fra LNF-formålet.

Kartfesting alene avgjør likevel ikke alltid spørsmålet om reguleringsplan. Når et areal omformes fra LNF til samferdselsformål, gjelder ikke lenger LNF-unntaket i § 1.1, og kommuneplanens alminnelige reguleringsplankrav kan da komme inn. Der kommuneplanens plankrav (§ 1.1) eller pbl. § 12-1 ellers tilsier reguleringsplan, må arealet enten reguleres, eller — for mindre fellesanlegg der utbyggingsvolum, uteareal, forholdet til transportnett og annet lovverk er tilstrekkelig avklart — omfattes av en samtidig bestemmelse etter § 11-10 nr. 1 om at ytterligere plan ikke kreves. Det er nettopp en slik bestemmelse planforslaget allerede bruker for opparbeidelse av parkeringsplasser i Ha48, Ha49, Ri59 og Sv21 (§ 1.3). Avkjørsel til offentlig veg krever i tillegg egen tillatelse fra rett vegmyndighet etter veglova med forskrift; kommuneplanen kan bidra til avklaring gjennom bestemmelser om avkjørsler etter § 11-10 nr. 4, men erstatter ikke denne tillatelsen.

Vi presiserer at kommuneplanen ikke selv kan opprette private vei- eller parkeringsretter; slike rettigheter må sikres privatrettslig gjennom avtale, tinglysing eller eventuelt jordskifte. Der grunneier frivillig stiller areal til rådighet gjennom en varig rett, gjenstår den offentligrettslige arealavklaringen — og det er den planen kan gjøre enklere.

5. Standardisert kommunal saksgang

For at en slik modell skal virke i praksis, ber vi kommunen forplikte seg til en enkel og forutsigbar saksgang for mindre fellesparkeringsanlegg i etablerte hytteområder. Det bør finnes én kommunal kontaktflate, en offentlig veileder med en tydelig dokumentasjonsliste, og en tidlig, samordnet vurdering på tvers av plan, byggesak, vei, landbruk, miljø og brann/redning. Det bør være mulig å få en skriftlig avklaring tidlig av om arealet er i samsvar med kommuneplanen, om reguleringsplan eller dispensasjon kreves, hvilke fagutredninger som er nødvendige, om avkjørsel må godkjennes, og hvilke private rettigheter som må dokumenteres.

Vi ber ikke om søknadsfrie anlegg uten vilkår. Det mest realistiske og rettslig ryddige målet er ordinær, standardisert byggesaksbehandling når arealet er kartfestet til riktig formål, tiltaket er lite nok til at pbl. § 12-1 ikke utløser reguleringsplikt, og kommuneplanen enten ikke stiller plankrav eller uttrykkelig gjør unntak etter § 11-10 nr. 1. Plan- og bygningsloven har ikke et generelt plankrav for alle mindre tiltak; større anlegg eller anlegg med vesentlige virkninger for miljø og samfunn må fortsatt reguleres (jf. pbl. § 12-1). Hvor grensen går, er en konkret, stedlig vurdering, og kommunen bør angi rammer for hva som regnes som et mindre fellesanlegg — for eksempel ut fra størrelse, antall plasser, tilknytning til eksisterende vei og avkjørsel, begrensede terrenginngrep og forsvarlig overvannshåndtering.

6. Kartlegging og pilotprosjekt mot tilleggshøringen

Siden planbeskrivelsen varsler videre bearbeiding og en mulig tilleggshøring, foreslår vi at parkering tas inn i det videre arbeidet på en konkret måte. Vi ber kommunen, sammen med Sandnes Hytteforening og lokale hyttelag, kartlegge etablerte hytteområder uten tilfredsstillende parkering — med særlig prioritet til områder der grunneiers rett til arealet allerede er avklart, eller realistisk kan sikres som en dokumentert og varig rett, og der atkomsten er avklart. Kartleggingen bør vise dagens parkeringssituasjon, antall berørte hytter, mulige arealer, grunneier- og veiforhold, avkjørsel, trafiksikkerhet og eventuelle konflikter med natur, landskap, jordvern og kulturmiljø.

På grunnlag av kartleggingen bør de best egnede arealene kunne kartfestes som parkeringsformål, og kommunen bør gjennomføre et pilotprosjekt i to–tre områder for å utvikle en standard saksrutine, en dokumentasjonsliste og en modell for trinnvis gjennomføring. Sandnes Hytteforening kan, innenfor foreningens frivillige kapasitet, bidra med lokal kartlegging, kontakt med hyttelag og grunneiere, og innspill til veiledere og avtalemaler.

7. Samlet bestilling — vedtakspunkter

Vi ber kommunen ta stilling til følgende punkter, som er formulert slik at de kan besvares hvert for seg. Punkt 1–5 er konkrete rettinger vi ber om i denne høringsrunden; punkt 6–7 er den retningen vi ber kommunen forplikte seg til fram mot tilleggshøringen.

1. **Parkering på annen grunn.** § 29.5 endres slik at parkeringskravet uttrykkelig kan oppfylles gjennom dokumentert, varig og rettslig sikret rett til fellesparkering eller parkering på annen eiendom innen rimelig avstand fra fritidsboligen.

2. **Fastlandshytter uten bilvei.** Det presiseres at unntaket for «øyer og tilsvarende områder uten mulighet for biladkomst» også omfatter fastlandshytter uten lovlig eller fysisk mulig biladkomst (sti-/gangadkomst, manglende veirett, eller der vei vil kreve uforholdsmessige inngrep).
3. **Forholdsmessighet ved erstatning.** Ved erstatning av en fritidsbolig uten biladkomst kan parkeringskravet tilpasses, reduseres eller fravikes når en lovlig og praktisk gjennomførbar løsning ikke finnes.
4. **Intern motsetning rettes.** Motsetningen mellom § 29.5 («parkeringsareal skal alltid vises i reguleringsplan») og § 1.1 (som unntar både erstatning av fritidsbolig og alle tiltak på LNF-formål fra reguleringsplankravet) rettes, slik at parkeringsareal vises i reguleringsplan der regulering skjer, men ellers kan dokumenteres i situasjonsplan/byggesak når reguleringsplan ikke kreves.
5. **LNF-avklaring.** Det avklares uttrykkelig at det tallfestede parkeringskravet i § 29.5 ikke uten videre gjøres gjeldende for eksisterende spredt fritidsbebyggelse i LNF — § 38.2 viser i dag bare til §§ 29.2, 29.3 og 29.4, ikke til § 29.5. Dersom kommunen mener kravet skal gjelde også her, ber vi om at virkningen for eksisterende hytter forklares og avbøtes.
6. **Lavere prosessuell terskel der grunneiers rett er sikret.** Der grunneier gjennom dokumentert og varig rett har stilt areal til rådighet og nødvendig atkomst/avkjørsel kan sikres, ber vi kommunen prioritere offentligrettslig avklaring av mindre fellesparkeringsanlegg. Egnede arealer bør kartfestes som samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, underformål parkering (pbl. § 11-7 andre ledd nr. 2), slik at tiltaket ikke krever dispensasjon fra LNF-formålet. Der kommuneplanens plankrav ellers gjelder, ber vi om at kommunen samtidig vurderer bestemmelse etter § 11-10 nr. 1 for mindre anlegg, forutsatt at lovens vilkår om utbyggingsvolum, uteareal, forholdet til transportnett og annet lovverk er oppfylt. Større anlegg eller anlegg med vesentlige virkninger må fortsatt behandles i reguleringsplan (jf. pbl. § 12-1). Dette bygger på samme type mekanisme som planen allerede bruker for parkering i § 1.3 (Ha48, Ha49, Ri59, Sv21).
7. **Trinnvis modell mot tilleggshøringen.** Kommunen tar parkering i etablerte hytteområder inn som et særskilt oppfølgingspunkt fram mot tilleggshøringen, i samarbeid med Sandnes Hytteforening og lokale hyttelag. Arbeidet bør omfatte (a) kartlegging av etablerte hytteområder uten tilfredsstillende parkering, med særlig prioritet til områder der grunneiers rett alt er sikret eller realistisk kan sikres og atkomsten er avklart, (b) vurdering av kartfesting av egnede arealer etter mekanismen i punkt 6, og (c) et pilotprosjekt i to–tre områder for å utvikle en standard saksrutine og dokumentasjonsliste.

Forslagene under punkt 6 og 7 innebærer ikke at konkrete arealer skal kartfestes nå eller uten ordinær planfaglig vurdering, medvirkning og eventuell konsekvensutredning; konkrete pilotområder spilles inn i tilleggshøringsfasen.

Avslutning

Sandnes Hytteforening støtter kommunens mål om en arealeffektiv og naturvennlig hyttepolitikk. Fellesparkering er et virkemiddel som tjener nettopp dette målet, men bare dersom den lar seg

planlegge, søke om og gjennomføre i praksis. Vi ber om at parkeringsforslagene besvares under egen overskrift i høringsoppsummeringen, og at foreningen trekkes inn i det videre arbeidet med parkering fram mot tilleggshøringen.

Med vennlig hilsen

For styret i Sandnes Hytteforening

Christian Middelthon

Styreleder, Sandnes Hytteforening

sandneshytteforening@gmail.com

Anmodning om journalføring

Vi ber om at denne supplerende tematiske uttalelsen journalføres som et selvstendig høringsinnspill i sak 18/26 (kommuneplan for Sandnes 2027–2042, offentlig ettersyn). Uttalelsen supplerer punkt 3 i Sandnes Hytteforenings hoveduttalelse av samme dato og erstatter den ikke. Vi ber om at forslagene om fellesparkering behandles og besvares under en egen overskrift i kommunens høringsoppsummering.

Referanser

- Forslag til kommuneplan for Sandnes 2027–2042, bestemmelser og retningslinjer (operativ høringsversjon korrigert etter KS-vedtak 04.05.2026): § 1.1 (krav om reguleringsplan, med unntak for LNF-formål og for erstatning av fritidsbolig), § 1.3 (mindre tiltak uten reguleringsplan med hjemmel i pbl. § 11-10 nr. 1, herunder opparbeidelse av parkeringsplasser i Ha48, Ha49, Ri59 og Sv21), § 29.5 (parkering, gitt med hjemmel i pbl. § 11-9 nr. 5), § 29.7 og § 29.9 (som pålegger felles parkering for hytteområder uten biladkomst) og § 38.2 (spredt fritidsbebyggelse i LNF, viser bare til §§ 29.2–29.4).
- Gjeldende kommuneplan for Sandnes 2023–2038: § 2.4.6 (parkering).
- Plan- og bygningsloven, særlig § 11-7 andre ledd nr. 2 (arealformål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, herunder parkeringsplasser), § 11-9 nr. 5 (generelle bestemmelser, herunder om parkering), § 11-10 nr. 1 (mindre utbyggingstiltak uten krav om ytterligere plan) og nr. 4 (avkjørsler), samt § 12-1 (reguleringsplankrav for større tiltak). Plan- og bygningslovens kapittel 16 (ekspropriasjon) og § 19-2 (dispensasjon) er bakgrunnsregler som ikke påberopes her.
- Veglova §§ 40–43 (avkjørsel fra offentlig veg krever tillatelse fra vegmyndigheten).
- Kommunal- og distriktsdepartementets tolkningsuttalelse 18.12.2019 om §§ 11-7, 11-10 og 11-11 (utbygging etter kommuneplanens arealdel — plan- og bygningsloven har ikke et generelt plankrav).
- Sandnes Hytteforenings hoveduttalelse til kommuneplan 2027–2042, punkt 3.

Alle paragrafhenvisninger til kommuneplanforslaget er kontrollert mot bestemmelsesheftet (operativ høringsversjon korrigert etter KS-vedtak 04.05.2026) 29.06.2026. Hjemmelshenvisningene til plan- og bygningsloven og veglova er kontrollert mot lovtekst og departementets lovkommentar samme dag.