

Miljørevisjon for boligarealer

Innhold

1. Innledning.....	1
2. Sektorovergripende hensyn	1
3. Byutvikling 2044 - 10-minuttersbyen	2
4. Kommunens tolkning av 10-minuttersbyen.....	2
4.1. Hva bør vi gå til?	2
4.2. Hva bør vi sykle til?.....	3
4.3. Hva bør vi ta buss til?	3
4.4. Mindre knutepunkt og grender	4
5. Befolkningsvekst og boligbehov	5
6. Områder som skal vurderes i miljørevisjon.....	5
7. Hvordan gjennomføre miljørevisjon?.....	6
7.1. Metode	6
7.2. Mal for miljørevisjon	6
8. Konklusjon	7

1. Innledning

Dette notatet omhandler miljørevisjon. Miljørevisjon er et begrep som ble introdusert i Byutvikling 2044. Miljørevisjon innebærer at kommunen skal revurdere avsatte, ikke regulerte, ikke utbygde arealer i gjeldende arealdel, og vurdere å ta ut områder som ikke bygger opp under prinsippene i Byutvikling 2044. Miljørevisjon er videreført i planprogram for revisjon av kommuneplanens arealdel, hvor det står under tema byvekst og fortetting: «Revurdere avsatte ikke regulerte, ikke utbygde arealer i gjeldende arealplan, og bruke konsekvensutredningen og «miljørevisjonen» som grunnlag for utsiling.» Vi ser også miljørevisjonen som en del av konsekvensutredningen for alle nye innspill.

2. Sektorovergripende hensyn

Gjennom arbeidet med miljørevisjon er det særlig tre sektorovergripende hensyn, jf. planprogram for revisjon av kommuneplanens arealdel, som er aktuelle:

Bærekraftig utvikling – gjennom miljørevisjonen vil det kvalitetssikres om områder avsatt til boligformål bygger opp under en bærekraftig utvikling av Lillehammer. Miljørevisjonen må her ses i sammenheng med arealutviklingen som det legges opp til i kommuneplanens arealdel som helhet. Arealutviklingen bør legge til rette for økonomisk vekst, et samfunn der det er godt å leve og der det er lett å gjøre miljøvennlige valg.

Miljø, klima og energiforsyning – miljørevisjonen vil spesielt løfte transport som tema, dette har et klart miljø- og klimaperspektiv, både lokalt og globalt.

Utvikling av folkehelse – boligutvikling i tråd med visjonen om 10-minuttersbyen kan bygge opp under folkehelsa dersom det bl.a. sikres gode utearealer, møteplasser, lett tilgang til grønnstruktur og kort avstand til de daglige gjøremål.

3. Byutvikling 2044 - 10-minuttersbyen

Byutvikling 2044 har følgende tre hovedmål:

1. Vekst i boliger og arbeidsplasser skal i hovedsak skje innenfor «10-minutters-byen».
2. Transportsystemet skal være miljøvennlig, trafiksikkert og skal samtidig tilrettelegge for 10-minutters-byen, dvs. kompakt / tett by- og tettstedsutvikling.
3. Veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Visjonen i Byutvikling 2044 er 10-minuttersbyen. 10 minutter regnes fra skysstasjonen og fra Storgata. Visjonen konkretiseres slik for boliger: «En stor andel av nye boliger er lokalisert primært innen 10 minutters sykkel, sekundert innen 10 minutters bussreise.»

4. Kommunens tolkning av 10-minuttersbyen

Administrasjonen mener det er behov for å gå noe grundigere inn i tolkningen av begrepet 10-minuttersbyen. Sentrum med skysstasjonen og gågata er uten tvil Lillehammers sentrum og hovedknutepunkt, og dette må gjenspeiles både i bolig- og næringspolitikken, i tråd med prinsippene i Byutvikling 2044. Når det gjelder lokalisering av nye boliger mener administrasjonen imidlertid at Byutvikling 2044 ikke tar inn over seg Lillehammers struktur i tilstrekkelig grad. I Lillehammer har vi grender, bydeler, bydelsentre, skolekretser, lokalsamfunn ut over det som tilhører sentrum. Sagt på en annen måte: Lillehammer har flere «mindre knutepunkt» i tillegg til sentrum. Administrasjonen mener 10-minuttersbyen også må forholde seg til dette når det gjelder boliglokalisering. Administrasjonens tilnærming til dette utdypes under.

4.1. Hva bør vi gå til?

Å gå er miljøvennlig og har gode virkninger på folkehelsa. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at eldre og unge går mest, mens aldersgruppen 35-54 år går minst. Kvinner går mer enn menn.

Administrasjonen mener at det bør være et mål at flest mulig går til mest mulig.

I vår tolkning av 10-minuttersbyen har vi valgt å se systematisk på avstand til «de daglige målpunkter»: dagligvare, skole, barnehage, grøntområder, bo- og servicesenter, busstopp. Utvalget av dette som «de daglige målpunkter» begrunner vi slik: De fleste barn går på sin nærskole, mange vil benytte lokal dagligvare, lokal barnehage og grøntområder i sitt nærområde. Kort avstand til bo- og servicesenter for eldre kan være en nøkkel for å klare seg bedre hjemme og vil ha positive konsekvenser for folkehelsa, både den fysiske og psykiske. Nærhet til busstopp er avgjørende for å få folk til å velge buss framfor bil som transportmiddel.

Vi har valgt å ikke legge vekt på nærhet til arbeidsplasser, da det ikke er noen enkel sammenheng mellom bosted og arbeidssted på samme måte som det f.eks. er for barneskole.

Hvor langt man er villig til å gå før man skifter over til annet transportmiddel vil bl.a. være avhengig av alder, og selv om de over 67 år går mer enn de yrkesaktive, så vil deres gåradius avta med alderen. Små barn har kortere gåradius enn voksne. Bærer man poser med dagligvarer går man kortere enn om man har lite å bære på. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 viser at 69 % av alle reiser under 1 km gjennomføres til fots, mens 80 % av alle reiser under 500 m gjennomføres til fots.

Administrasjonen mener at «de daglige målpunkter» bør ligge innenfor en radius på 500 m, for å fremme gange.

4.2.Hva bør vi sykle til?

Sykkel kan være en erstatning for bilen, for buss eller for gange. Lillehammer er en sykkelby, og systematisk arbeid med å forbedre sykkelforbindelser vil bidra til at flere vil velge sykkelen som framkomstmiddel. Elsykkelen blir stadig mer vanlig i bybildet, og denne tar bort Lillehammers motbakker som en grunn for ikke å velge sykkelen. Imidlertid har Lillehammer snørike vintre, slik at det ikke er like lett å velge sykkelen som transportmiddel året rundt.

Byutvikling 2044 foreslår at nye boliger primært lokaliseres i 10 minutters sykkelavstand fra sentrum. Dette betyr i praksis fortetting i eksisterende byggesone, et prinsipp som vil følges opp i kommuneplanens arealdel og byplanen. Administrasjonen mener imidlertid det er strategisk riktig å satse på gange til «de daglige målpunkter».

4.3.Hva bør vi ta buss til?

Byutvikling 2044 foreslår at nye boliger sekundært lokaliseres i 10 minutters bussavstand fra sentrum. 10 minutters bussreise med dagens rutenett er omtrent slik (innenfor rød stipla linje):



Med færre stopp eller endringer i rute vil dette bildet kunne endres. Eksempelvis kan busstida til Jørstadmoen reduseres hvis ruta går via E6 direkte til Jørstadmoen. Hvis vi legger på 1-2 minutter vil i praksis hele området for bybussen kunne inkluderes. Administrasjonen mener at hele området som dekkes av bybussen bør inkluderes når Byutvikling 2044 omtaler «10 minutters bussreise».

Administrasjonen mener nærhet til bybuss er viktig for å fremme bruk av buss til jobb. Avstand til holdeplass for bybuss er viktig. Strekningen bolig – bussholdeplass er bare første del av hele reisen, og lenger avstand til bussholdeplass vil gjøre den totale reisetiden lenger, altså er det viktig å holde denne nede i konkurranse med bilen.

4.4. Mindre knutepunkt og grender

I Lillehammer brukes begrepene sentrum, bydeler, bydelsentre, byområde og grender om hverandre for å omtale områder med større og mindre sentre med ymse funksjonert tilknyttet, og med boliger omkring. For å unngå begrepsforvirring vil vi her benytte tre begreper:

- Lillehammer sentrum (områder med nærhet til skystasjonen og gågata)
- Mindre knutepunkt (Nordre Ål, Søre Ål, Røyslimoen/Vårsetergrenda, Vingar/Vingnes, Fåberg/Jørstadmoen, Vingrom)
- Grender (Saksumdalen, Rudsbygd, Øvre Ålsbygda, Roterud)

Under beskrives kort de 10 mindre knutepunkter og grender vi har i Lillehammer:

Nordre Ål

Nordre Ål, forstått som de bynære områdene nord for sentrum, er et stort geografisk område med daglige målpunkter spredt over hele området. Bydelsseteret er Rosenlund, hvor det finnes dagligvare og en rekke handelsfunksjoner og arbeidsplasser. En stor andel av byens befolkning bor i Nordre Ål. Nordre Ål er tilknyttet sentrum med bybuss, de nedre områdene med hyppig avgang.

Søre Ål

Søre Ål har de fleste daglige målpunkter. Sentrum i Søre Ål er ved ungdomsskolen, dagligvarebutikkene og bo- og servicesenteret. Barnehage og barneskole ligger i noe avstand til sentrum i Søre Ål. Området har høy andel boliger. Området er tilknyttet sentrum med bybuss.

Røyslimoen/Vårsetergrenda

Området har bl.a. skole, barnehage, dagligvarebutikker, friluftsområder. Det finnes ingen bo- og servicesenter. Sentrum i området ligger ved butikkene, med nærhet til skolen. Barnehagene ligger med noe avstand. Området er tilknyttet sentrum med bybuss.

Vingar/Vingnes

Området har bl.a. skole, barnehage, dagligvarebutikker, friluftsområder. Det finnes ingen bo- og servicesenter. Det er en fysisk barriere mellom Vingar og Vingnes med E6, i tillegg til stor høydeforskjell. Dette gjør det også mer utfordrende å avgrense et sentrum i området. Området er tilknyttet sentrum med bybuss.

Fåberg/Jørstadmoen

Området har bl.a. skole, barnehage, dagligvarebutikker, friluftsområder. Det finnes ingen bo- og servicesenter. Fåberg og Jørstadmoen ligger adskilt, men sentrum for begge områdene er ved skole, barnehage, idrettsanlegg og dagligvare, som ligger på Jørstadmoen. Området er tilknyttet sentrum med bybuss.

Vingrom

Området har bl.a. skole, barnehage, dagligvarebutikker, friluftsområder. Det finnes ingen bo- og servicesenter. Vingrom ligger klart koblet fra Lillehammer by, og det går ikke bybuss til Vingrom. Området er tilknyttet Lillehammer sentrum via regionbuss med reisetid på ca. 16 minutter. Vingrom ligger sentralt plassert på veien til Gjøvik og Hamar. Skole, barnehage og dagligvarebutikker er sentrert på nedre del av Vingrom.

Saksumdalen

Saksumdalen er ei grend med grendehus, barnehage og kirke. Områdene rundt dette utgjør kjernen i grenda. Grenda har gode friluftsområder. Saksumdal sogner til Vingar for skole og dagligvare.

Rudsbygd

Rudsbygd er ei grend med grendehus, barnehage og friluftsområder. Skolen er lagt ned, men det arbeides med å få startet privatskole. Det går gang- og sykkelveg fra Rudsbygd til Lillehammer sentrum. Rudsbygd sogner til Fåberg/Jørstadmoen for skole og dagligvare.

Øvre Ålsbygda

Øvre Ålsbygda ligger tett knytta til byen og Nordre Ål. Området består av spredt boligbebyggelse omgitt av grøntområder. Øvre Ålsbygda sogner til Nordre Ål for dagligvare, skole og barnehage.

Roterud

Roterud har et grendehus, og er koblet til Lillehammer sentrum med gang- og sykkelveg. Roterud sogner til Røyslimoen/Vårsetergrenda for dagligvare, skole og barnehage.

5. Befolkningsvekst og boligbehov

Ifølge kommuneplanens samfunnsdel skal befolkningsveksten i Lillehammer stige fra 1 % til 1,5 % i planperioden 2014-2027, slik at Lillehammers befolkning vokser til 32 000 personer i 2027. I henhold til planprogrammet skal reell befolkningsvekst legges til grunn for utbyggingsnivå.

Beregnet befolkningsvekst for Lillehammer (tall fra SSB):

	MMMM**	HHMH**
2016	27 476	27 476
2018	28 012	28 189
2022	28 980	29 596
2026	29 944	31 027
2030	30 939	32 563
Vekst 2018-2030	2 927	4 374
Boligbehov* til 2030	1 428	2 134
Boligbehov* pr. år	119	178

* 2,05 personer pr. husholdning (SSB, tall for Lillehammer kommune 2016). Landsgjennomsnittet er 2,19 personer pr. husholdning.

** Hvert alternativ beskrives ved fire bokstaver i følgende rekkefølge: fruktbarhet, levealder, innenlandsk flytting og innvandring. M = middels, L = lav og H = høy (SSB).

I henhold til planprogrammet bør MMMM legges til grunn for den reelle befolkningsveksten, og det bør da legges til rette for gjennomsnittlig minimum 119 boenheter pr. år.

Fremtidig boligbehov må ses i sammenheng med befolkningsvekst, alderssammensetning og boligpreferanser. **Litt om demografisk utvikling og boligpreferanser.**

6. Områder som skal vurderes i miljørevisjon

Administrasjonen har gått gjennom alle nye utbyggingsområder i gjeldende arealdel. Områder som er blitt detaljregulert etter vedtak av kommuneplanens arealdel 2011-2024 (21.06.12) omfattes ikke av miljørevisjon. I tillegg er det en del områder som er i prosess. Administrasjonen mener at områder hvor det ikke var vedtatt høring/offentlig ettersyn den 22.06.16 (dato for vedtak av planprogram for

revisjon av kommuneplanens arealdel) skal gjennom miljørevisjon. Alle nye utbyggingsområder for bolig i kommuneplanens arealdel 2011-2024 er listet opp i vedlegg x, og det er vist hvilke administrasjonen mener skal gjennom miljørevisjon, til sammen 27 områder. Kart over disse områdene er vist i vedlegg x.

7. Hvordan gjennomføre miljørevisjon?

7.1. Metode

Byutvikling 2044 la grunnlaget for miljørevisjonen. Vi gjentar del av visjonen: «En stor andel av nye boliger er lokalisert primært innen 10 minutters sykkel, sekundert innen 10 minutters bussreise.» Kort oppsummert tolker vi 10-minuttersbyen slik når det gjelder lokalisering av nye boliger:

- Gange – Nye områder bør ha maks. 500 m til de daglige målpunkter (skole, barnehage, dagligvare, grøntområder, bo- og servicesenter).
- Buss – Nye områder bør ha maks. 500 m til nærmeste bybussholdeplass.
- Sykkel – Nye områder bør ha maks. 10 minutters sykkelavstand fra sentrum.

Når vi måler avstander vil vi bruke verktøy som kommunens kart, Google maps og Forbrukerrådets sykledit.no. Vi kvalitetssikrer resultatet ut fra lokal kjennskap.

Lillehammer har som kjent mye bratt terreng. Ved bruk av bil, buss og el-sykkel vil dette ha lite å si, mens det er svært relevant når vi går og sykler (uten el). For å hensynta høydefaktoren når vi måler avstander vil vi se til kjøreveg og ikke ev. snarveger, slik at den ekstra lengden vil kompensere for høydeforskjellen.

For de områdene som kun delvis ligger innenfor 10-minuttersbyen etter de gitte kriteriene vil det bli gjort en skjønnsmessig vurdering. Mål om fremtidige strukturer for grender og mindre knutepunkt vil da bli vektlagt.

7.2. Mal for miljørevisjon

Nummer i KPA 2011-2024	
Navn	
Gnr./bnr.	
Størrelse	
Anslått antall boenheter	
Status	

Grunnkart	Ortofoto

Tema	Vurdering
Transportplanlegging	Beliggenhet i forhold til bybebyggelsen Avstand til skystasjonen (km) Avstand til bybusstopp (m/km) Avstand til daglige målpunkter (dagligvare, skole, barnehage, bo- og servicesenter, friluftsområder (avstand

		oppgis i intervall, spesifiseres der dette er relevant)
Områdets avgrensning		Vil endring i avgrensning vil gi innvirkning på samlet vurdering av konsekvensene?
Konklusjon		Beliggenheten tilrettelegger (ikke) for bruk av gange, sykkel og kollektiv, og er i tråd med statlige og regionale retningslinjer.

8. Konklusjon

Administrasjonen anbefaler at følgende områder videreføres som boligområder:

Xxx

Administrasjonen anbefaler at følgende områder tas ut av kommuneplanens arealdel:

Xxx