

Kunnskapsgrunnlag for arealstrategi

Kristiansund mot 2050



Formålet med arealstrategi

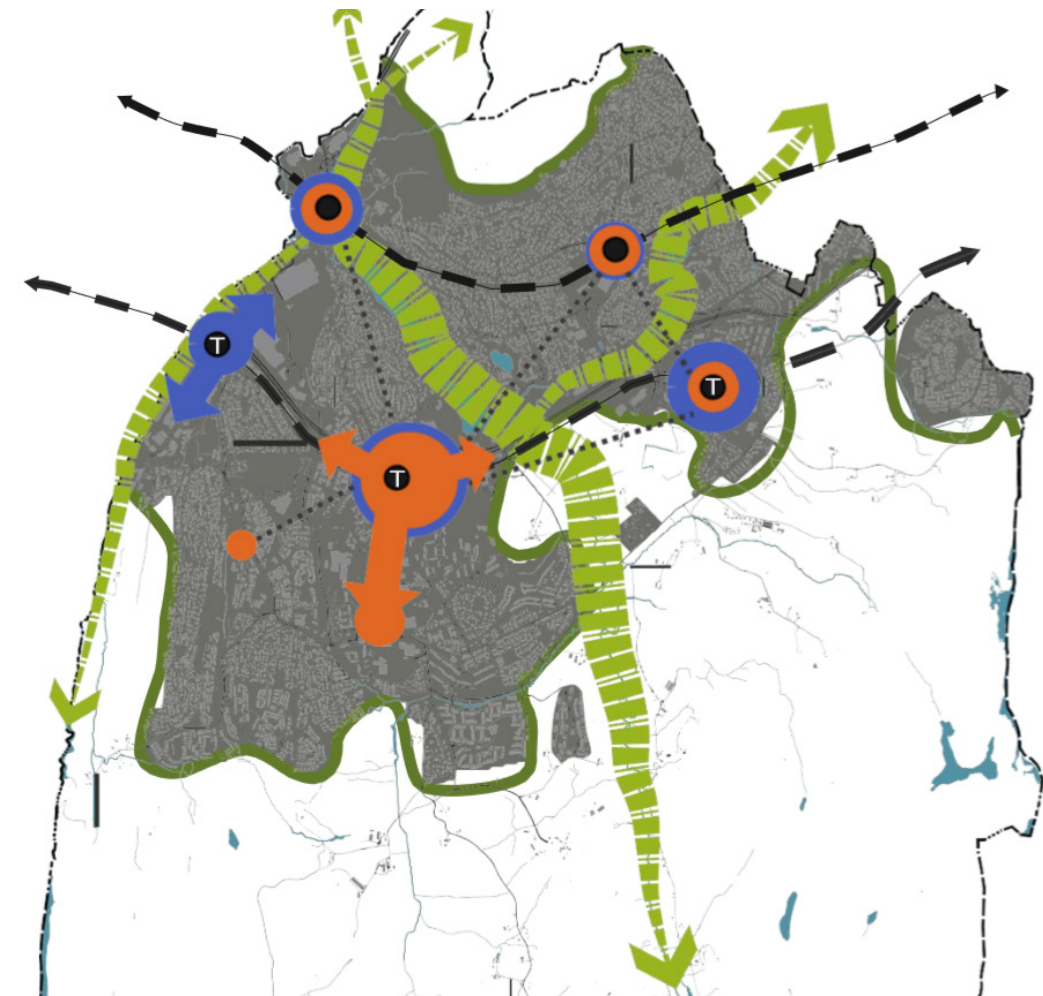
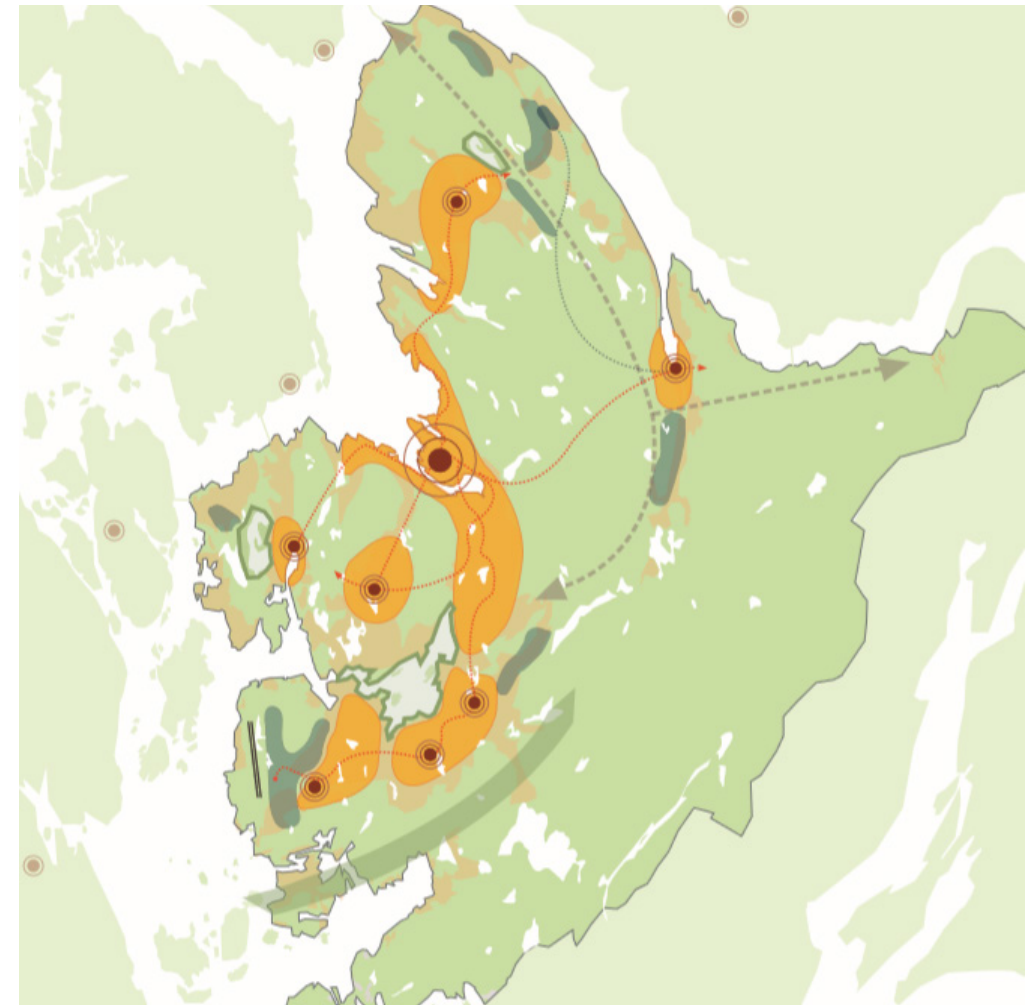
Formålet med en arealstrategi er å lage en kobling mellom overordnede føringer og målsetninger, og de konkrete arealdisponeringene som gjøres i kommuneplanens arealdel.

I kommuneplanens samfunnsdel er det fastsatt lokale bærekraftsmål som arealdelen må forholde seg til. I tillegg er det mange ulike statlige og regionale føringer som også må følges opp, blant annet planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og retningslinjer for barn og planlegging. Det vil derfor være en fordel å få en god kobling mellom alle disse føringene og selve arealplanen.

I tillegg skal arealstrategien være en strategi for kommunens langsiktige utvikling, og ikke bare for den nye kommuneplanperioden på tolv år. Arealstrategien vil ha et lengre tidsperspektiv, mot 2050. Den vil også være en strategi for utviklingen av hele kommunen, og ikke skille mellom sentrum og kommunen for øvrig slik vi gjør med de formelle plandokumentene.

Arealstrategien skal bestå av et strategisk kart som viser ønsket utvikling på et overordnet nivå, og noen prinsipper for arealutviklingen.

På motstående side er to eksempler på slike strategiske kart, for Bergen øverst og Lørenskog nederst. De viser på overordnet nivå hvor man ønsker at fremtidig befolkningsvekst og boligbygging skal lokaliseres innenfor en byggegrense, hvor man ønsker å utvikle sentrum og lokalsentrum, viktig grønnstruktur man vil ta vare på eller opparbeide, steder for plasskrevende næring osv.



Mål og føringer

Det er mange ulike mål og føringer å forholde seg til i arealplanleggingen. Vi har satt egne mål for Kristiansund kommune gjennom våre lokale bærekraftsmål og mål for arealplanleggingen i kommuneplanens samfunnsdel, og vi har konkretisert mål for planarbeidet i [planprogram](#) vedtatt av Bystyret 9. april:

Vi skal prioritere fortetting og transformasjon av allerede utbygde områder fremfor å bygge ned nye arealer.

Vi skal bygge videre på den kompakte byen gjennom fortetting og transformasjon av sentrale områder og områder med god kollektivdekning, og jobbe for god tilgjengelighet i kommunen.

Vi skal tilrettelegge for attraktive næringsarealer i tilstrekkelig omfang og på riktig sted, i et langsiktig perspektiv og sett i sammenheng med våre nabokommuner.

Vi skal sikre god bokvalitet og gode oppvekstvilkår for barn og unge.

Vi skal ta vare på viktig grønnstruktur i kommunen og sørge for god tilgjengelighet til grøntområder i alle bydeler.

Vi skal jobbe for en klima- og miljøvennlig utvikling av kommunen, og ruste kommunen for forventede klimaendringer.

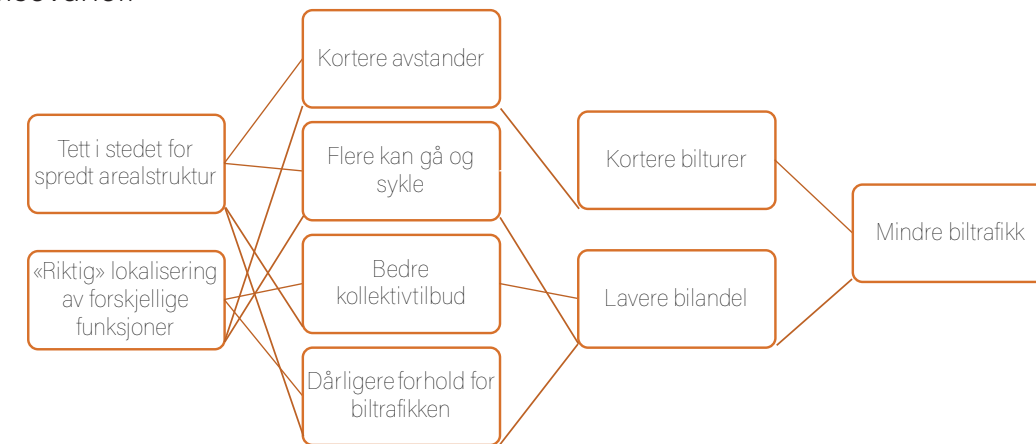
Vi skal ta vare på Kristiansunds særpreg og identitet gjennom å ivareta kommunens kulturminner og -miljøer.

I tillegg til våre egne mål, er det statlige og regionale føringer å forholde seg til. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er en viktig føring å trekke frem. Den sier at kommunal planlegging skal fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder med redusert transportbehov og tilrettelegging for grønne transportformer, gjennom utbyggingsmønster og transportsystem. Lignende målsetninger finner vi i det såkalte nullvekstmålet fra NTP, som sier at all vekst i persontrafikk skal tas av kollektivt, sykkel og gange fremfor biltrafikk.

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Hvilken kunnskap har vi om hvordan vi kan nå disse målene gjennom arealutviklingen? Transportøkonomisk institutt (TØI) har laget rapporten "[Kunnskapsgrunnlag: Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer](#)" hvor man kan finne gode svar på dette.

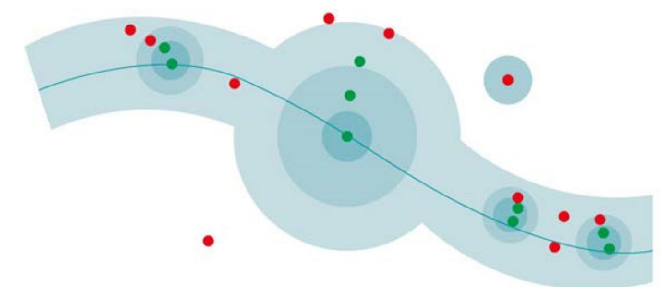
Figuren nedenfor viser sammenhengen mellom ulik arealutvikling og effekten på reisevaner.



En del som kan omtales som fortetting kan være sterkt trafikkgenererende. Et tett område i utkanten av byggegrensen er per definisjon fortetting, men kan likevel være veldig bilavhengig. Fortetting må derfor skje på riktig måte hvis det skal være trafikkreduserende. Det må bidra til å redusere gjennomsnittsavstanden mellom boliger, arbeidsplasser, handel m.m. Figuren nedenfor viser dette prinsippet, hvor de røde prikkene er trafikkgenererende, mens de grønne er trafikkreduserende fortetting.

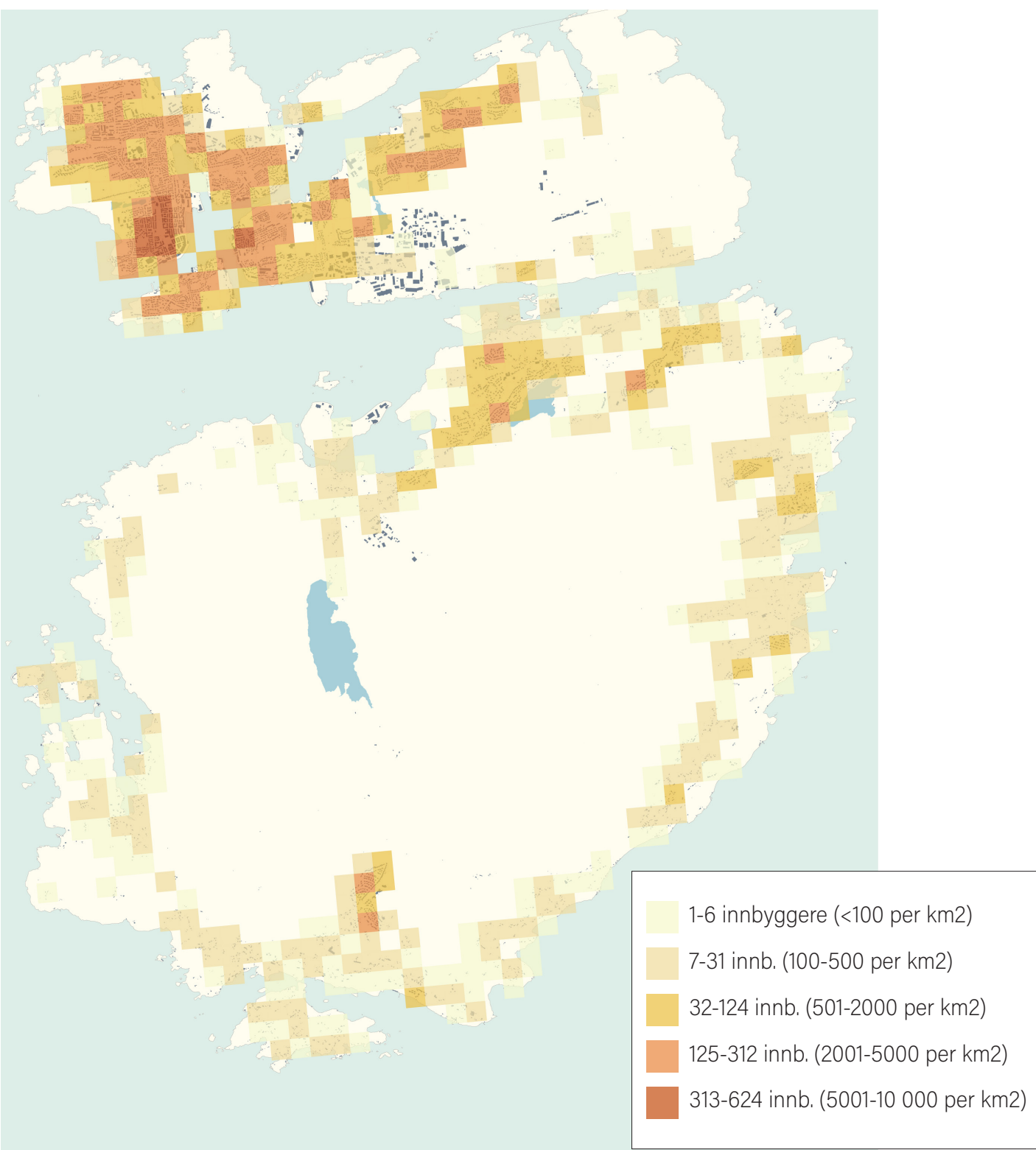
Ut fra denne kunnskapen kan vi fastsette et sett med regler for en by- og senterstruktur som vil bidra til mer klimavennlige byer og tettsteder:

- Ett klart hovedsentrum som kan nås av alle uten bil
- Arealintensive virksomheter bør lokaliseres sentralt. Arealintensiv=høyt antall besøkende og/eller ansatte per kvm. bygg. Dette er spesielt viktig dersom virksomheten vil tiltrekke seg folk fra hele regionen.
- Boligrettede funksjoner, som nærbutikk og barnehage, bør lokaliseres i gangavstand til boligene de betjener.



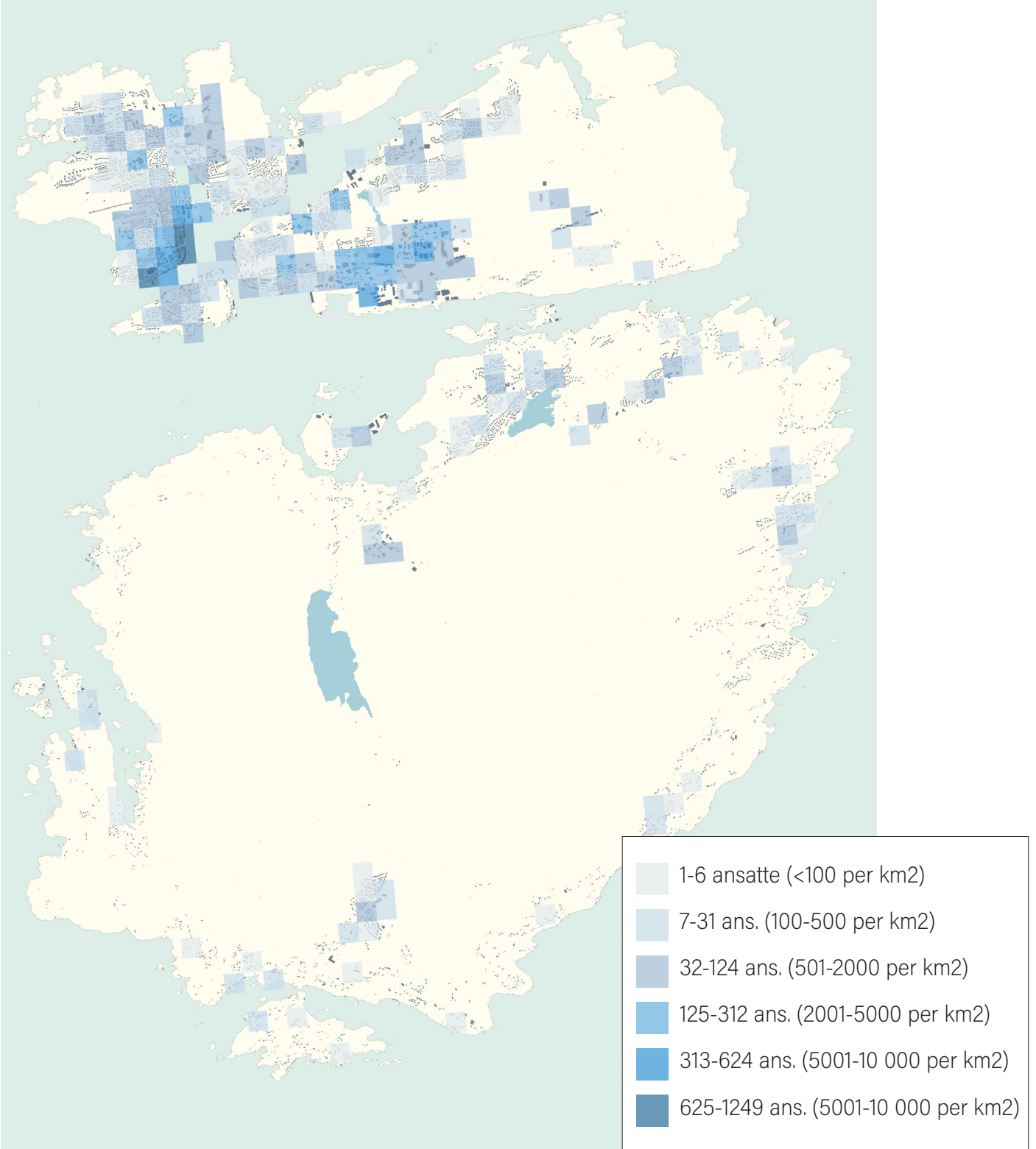
Hvor bor og jobber vi?

På forrige side ble kunnskap om sammenhenger mellom arealbruk og transport kort presentert. En annen viktig del av kunnskapsgrunnlaget er hvor og hvordan vi lever, bor, arbeider, og reiser i Kristiansund kommune i dag, hvordan dette har utviklet seg og hvordan vi kan se for oss utviklingen i fremtiden. Dette blir presentert videre. På denne siden er et kart som viser befolkningstettheten i kommunen, og på neste side er et kart som viser arbeidsplassetettheten.



Vi ser at vi har to hovedkonsentrasjoner av arbeidsplasser i kommunen, sentrum og Løkkemyra. I tillegg er det en del arbeidsplasser i den kompakte byen for øvrig og i de ulike tettstedene. Det sammenfaller i stor grad hvor vi jobber og hvor vi bor, men vi bor mer spredt enn vi jobber.

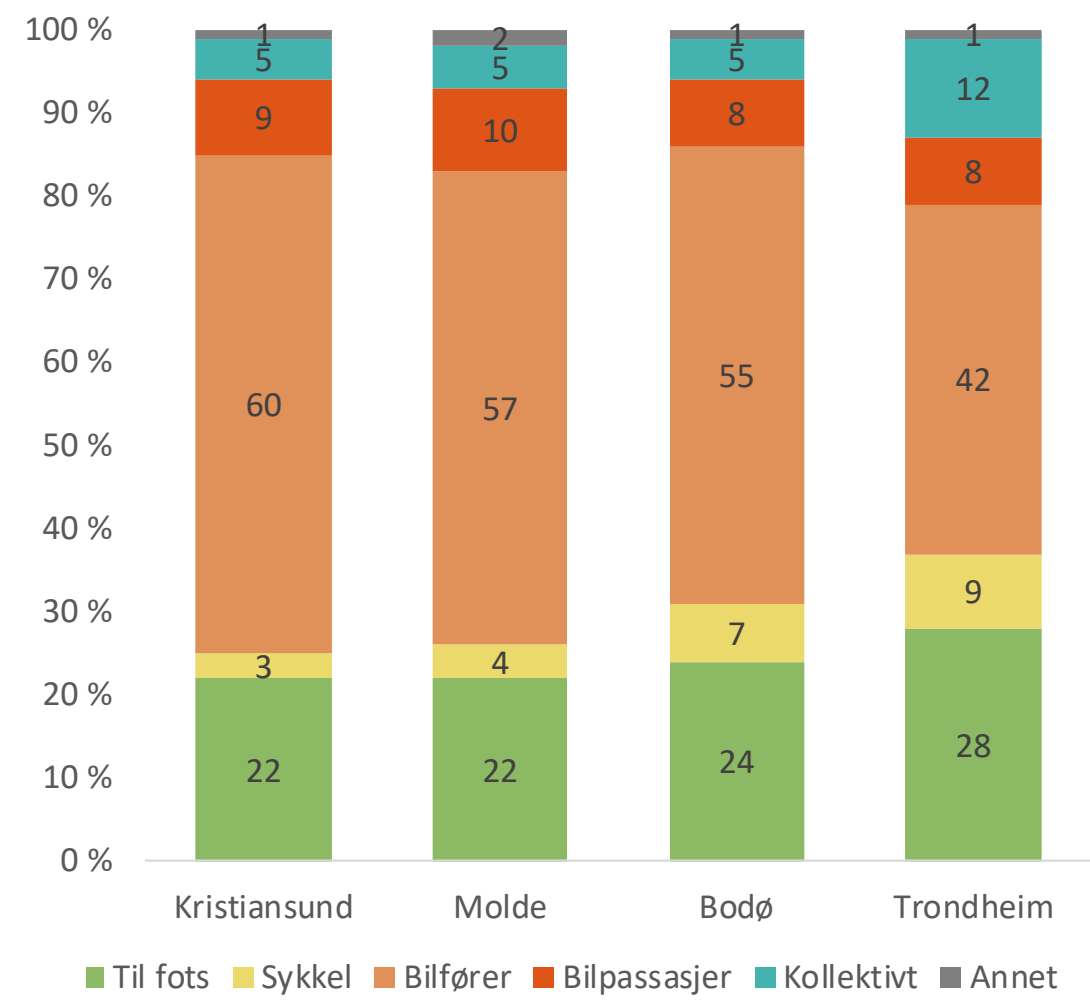
Folk bor naturlig nok tettest i sentrumsområdet, og vi ser at flest folk bor i det vi kan kalle den kompakte byen. Vi ser også konsentrasjoner i kommunens andre tettsteder, Rensvik, Solsletta og Storbakken. Det er også en god del spredt boligbebyggelse i et belte rundt hele Freiøya.



Mobilitet - hvordan reiser vi?

Tall fra Reisevaneundersøkelsen 13/14 er vist i diagrammet nedenfor, for Kristiansund og andre utvalgte byer det er interessant å sammenligne oss med. 69% av alle reiser i Kristiansund foretas med bil. Det er mye, men ikke uvanlig for byer på vår størrelse. For hele landet vet vi også at omtrent en tredjedel av alle bilreiser er under 3 km. Dette er reiser som bør ha et stort potensiale for å tas av gange, sykkel og kollektivt.

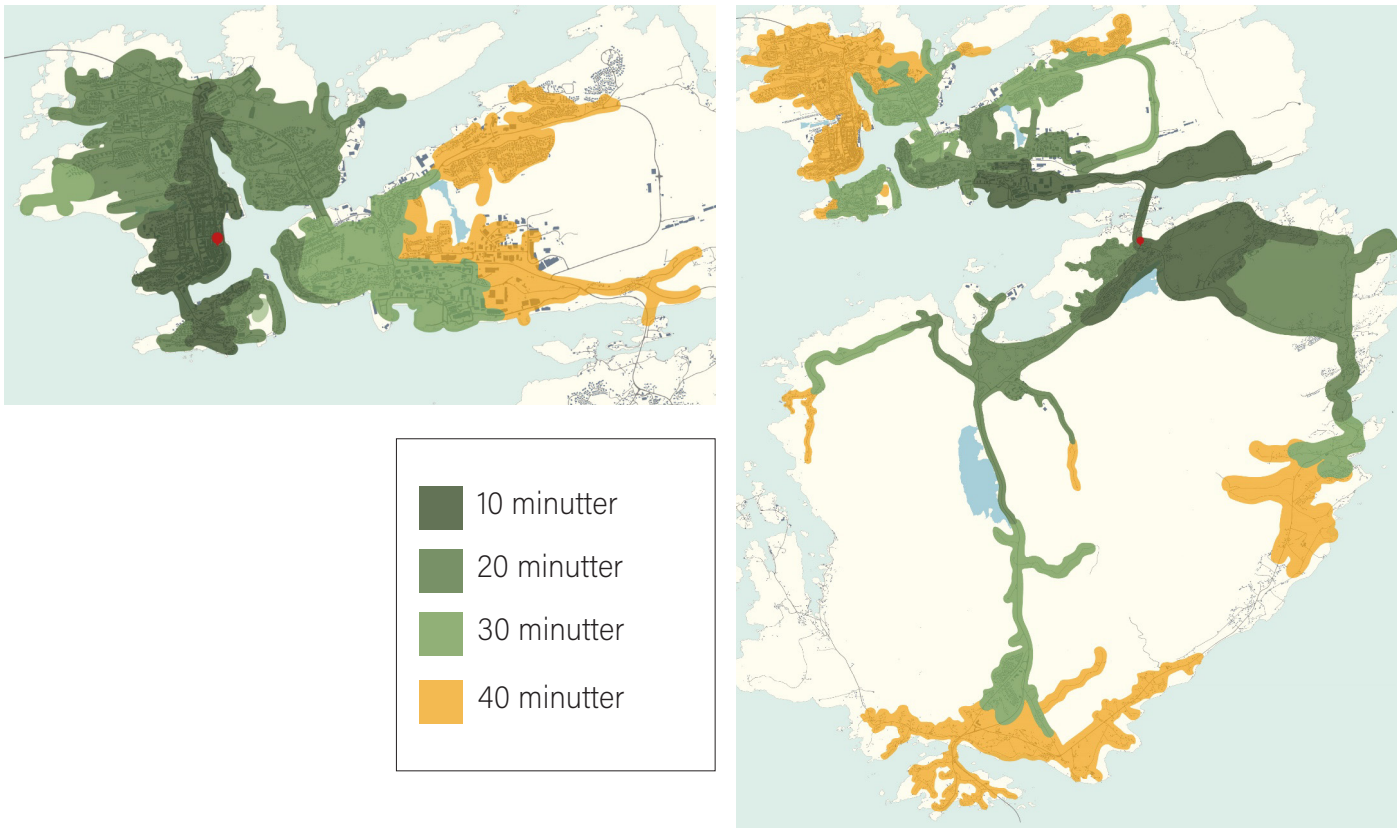
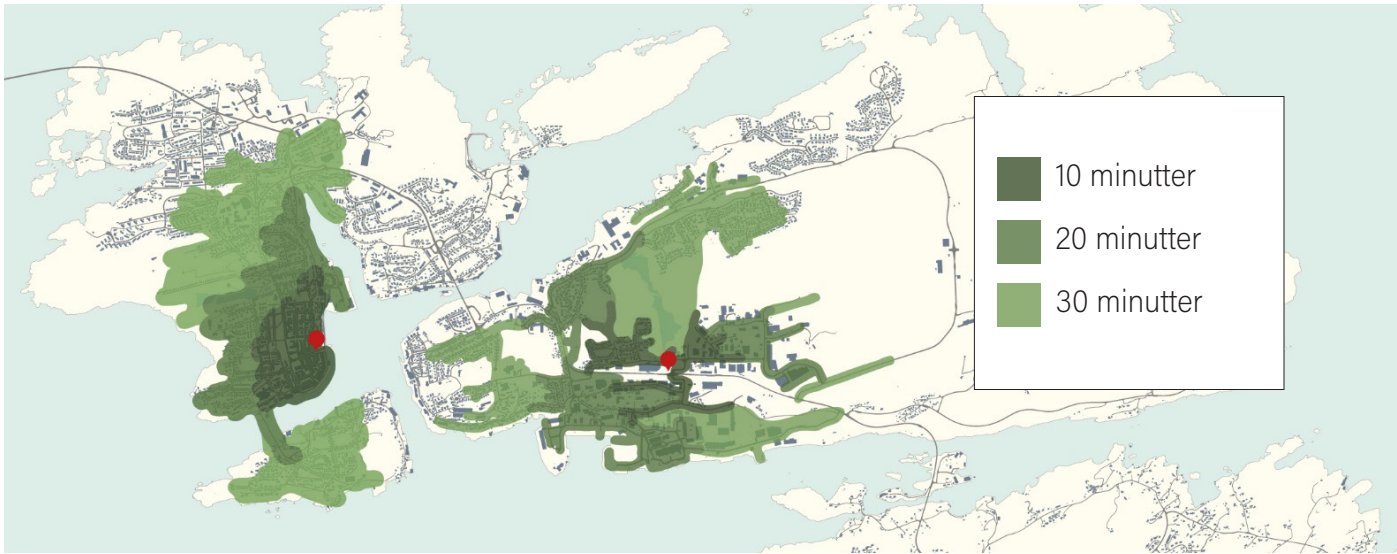
For gange og sykkel ser vi at Kristiansund og Molde kommer omtrent likt ut. Bodø peker seg ut med en høyere gangandel, og en betydelig høyere sykkelandel. Bodø er en større by og kommune, men har likevel mange av de samme forutsetningene som Kristiansund når det gjelder topografi og vær.



For å se på hvilke forutsetninger Kristiansund har for å flere til å gå og sykle, er det interessant å se på gang- og sykkelavstander i kommunen. Det øverste kartet viser hvor langt man kommer med 10, 20 og 30 minutters gange i moderat tempo, fra sentrum og Løkkemyra. De neste kartene viser hvor langt man kommer med 10, 20, 30 og 40 minutters sykling fra sentrum og Rensvik.

Beregningen tar hensyn til kjent sykkelinfrastruktur og topografi. Det er valgt et mid-dels høyt tempo, slik at beregningen stemmer for de aller fleste.

Dette viser at det er korte avstander i kommunen, og at det bør være potensiale for at flere reiser tas med gange og sykkel.

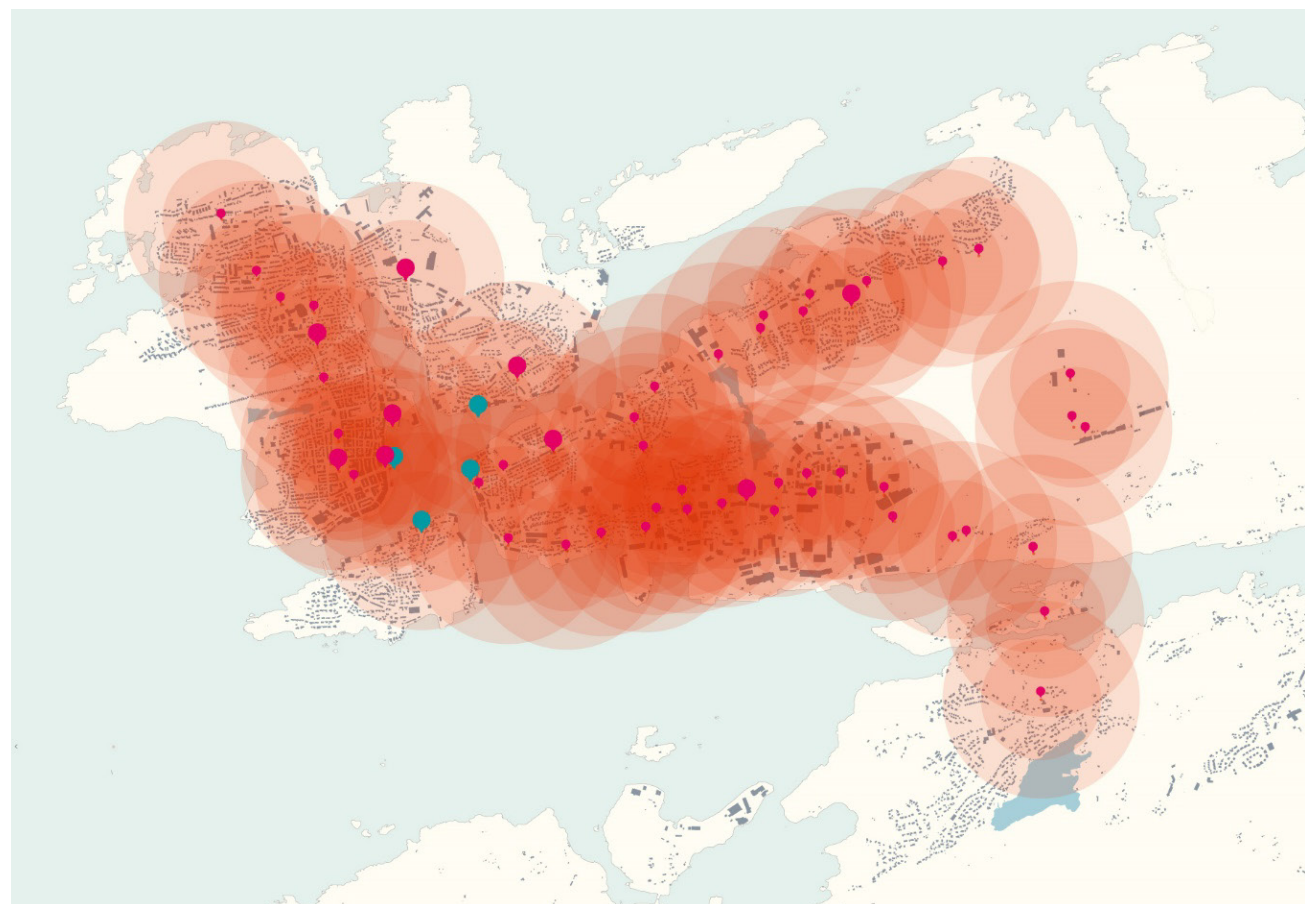


Mobilitet - hvordan reiser vi?

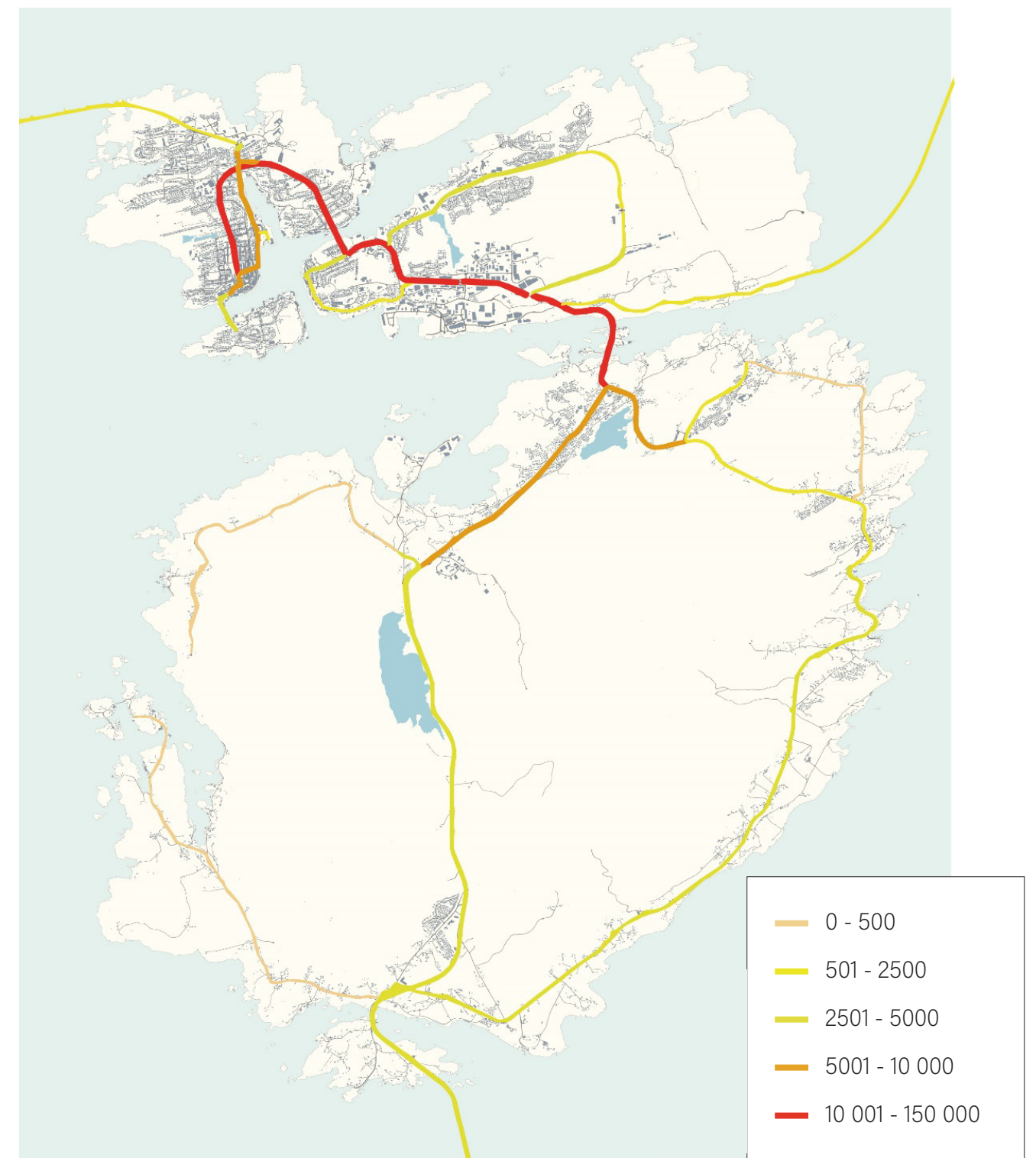
En akseptabel gangavstand til kollektivholdeplasser anses som opptil 650 meter i luftlinje, gjerne så lite som 400 meter. Det som er viktig for folk når det gjelder attraktiviteten til kollektivtilbudet er frekvens, reisetid og pålitelighet. Pris spiller også en rolle, men havner bak andre hensyn.

På kartet nedenfor er de kollektivholdeplassene som anses å ha et godt kollektivtilbud markert, bussholdeplasser er rosa, sundbåtkai er blå. Hvor det er godt kollektivtilbud er her basert på en delvis skjønnsmessig vurdering basert på frekvens, antall ruter knyttet til holdeplassen og om man kommer til viktige målpunkt uten lange omveier. De største punktene er der hvor antall årlige påstigninger er høyest.

For hver holdeplass på kartet er det markert en avstand på 400 og 650 meter i luftlinje. Ut fra dette ser vi at store deler av tettstedsbebyggelsen ligger innenfor denne avstanden, og at omtrent 70% av kommunens befolkning dermed bor innenfor gangavstand til et godt kollektivtilbud.



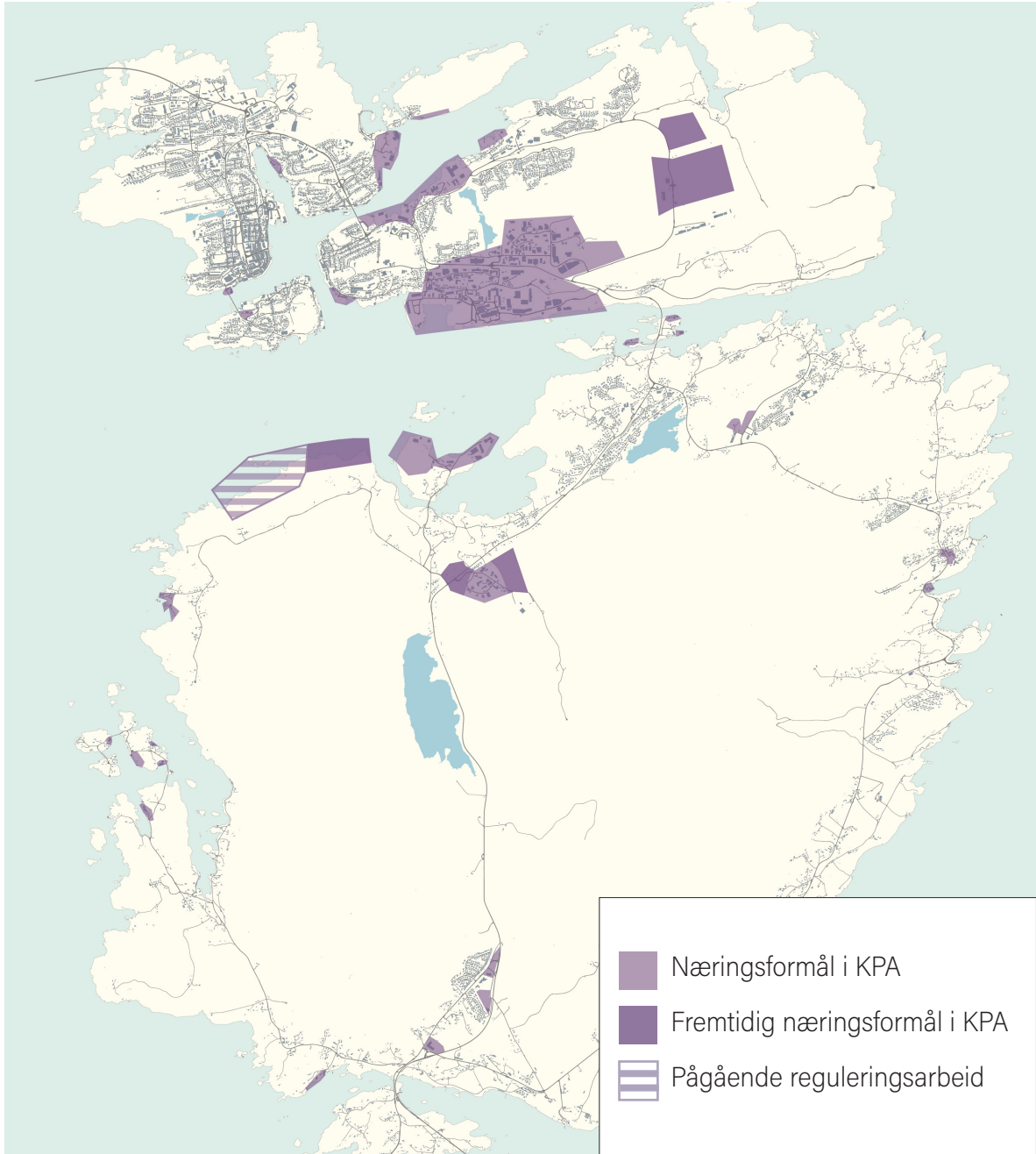
Årsdøgnetrafikken på riks- og fylkesveiene viser hvor det er høyest trafikk og hvor vi kjører mest. Ikke overraskende er det innfartsveien som er høyest trafikkert. Det samsvarer godt med hvor holdeplassene med flest påstigninger ligger. Årsdøgnetrafikken er aller høyest på Nordsundbroa. Dette stemmer godt med det vi vet om at vi har to hovedkonsentrasjoner av arbeidsplasser, på sentrum og Løkkemyra, og tyder på at det er pendling begge veier.



Næringsarealer

Kartet nedenfor viser hvilke næringsarealer vi har tilgjengelig i kommunen. Næringsarealer i sentrum hvor kontorer, handel, tjenesteyting og boliger er i samme område, er ikke inkludert. Små næringsarealer hvor det kun er en dagligvarebutikk er heller ikke inkludert. Dette er for å illustrere hvor det er arealer for mer plasskrevende næring.

Kartet skiller mellom næringsformål i kommuneplanens arealdel (KPA), og fremtidig næringsformål i KPA. Det er for å vise hvor det fortsatt er et betydelig potensiale som kan utnyttes i fremtiden. I tillegg er det med skravur vist området hvor det pågår reguleringsarbeid for Bolgneset. Reguleringsplanområdet er større enn det som ligger inne som næringsareal i dagens KPA.



Grønnstruktur

Kartet nedenfor viser ulike typer viktig grønnstruktur i kommunen. For friluftsliv er det lagt inn områder som etter en ny og omfattende kartlegging er vurdert som svært viktige og viktige friluftsområder. For landskapsverdier er det lagt inn områder som i Grønn plakat for Atlanten, Innlandet og nordre Frei er vurdert som svært viktig og viktig. I tillegg er det lagt inn den ubebygde strandsonen i øvrige pressområder. For dyrka mark er det markert hvor det finnes fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite, etter data fra arealressurskart AR5. For områder for naturmangfold er det hentet informasjon fra Naturbase og Artsdatabanken, og lagt inn områder som er viktig for rødlistearter, prioriterte naturtyper og landskapsvernområder.

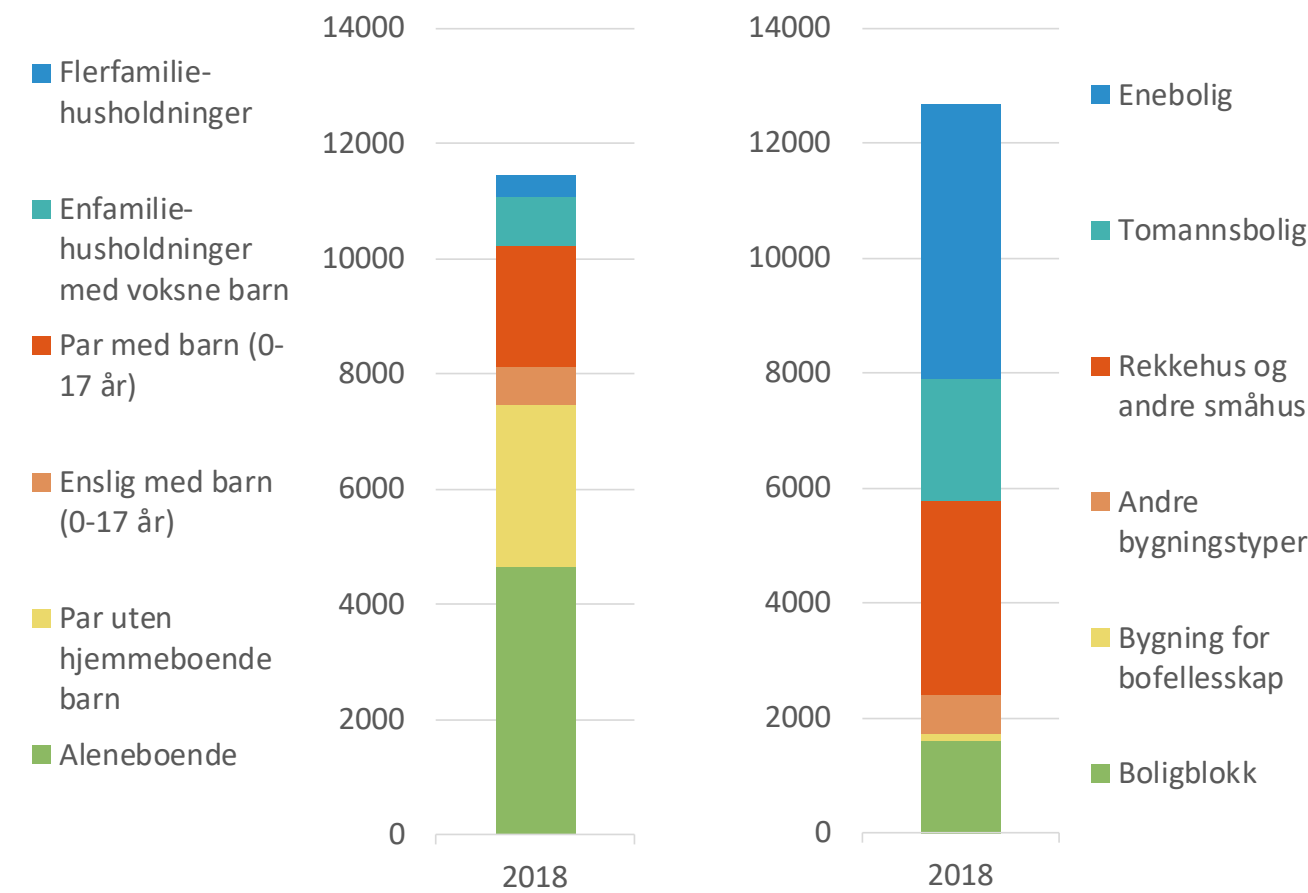


Befolkningsvekst og bolig(bygge)behov

For å vurdere boligbyggebehov i kommende periode, både mengde og boligtyper, er det interessant å se på befolkningens sammensetning og dagens boligbebyggelse i kommunen. Av ulike husholdningstyper, ser vi at kommunen har mange aleneboende og par uten hjemmeboende barn. Det er også disse husholdningstypene som har økt de siste årene, mens antallet husholdninger med barn har gått ned.

Av boligtyper har vi, i likhet med mange andre kommuner, en stor andel eneboliger, og en liten andel leiligheter (boliger i boligblokk, bygning for bofellesskap og andre bygningstyper). Ser vi på fordelingen av husholdningstyper og boligtyper sammen, er det ikke helt balanse mellom antatt ønsket boligtype for de ulike husholdningene.

Prognosesenteret undersøkte i 2011 boligbehovet i Norge frem mot 2020, og analyserte om det er samsvar mellom boligtilbud og boligønsker. De fant at det er vesentlig færre som ønsker å bo i småhus og eneboliger enn som bor i denne boligtypen i dag. Derfor bør vi i større grad bygge leiligheter, og i mindre grad bygge eneboliger, for å bedre møte ønskene i befolkningen.



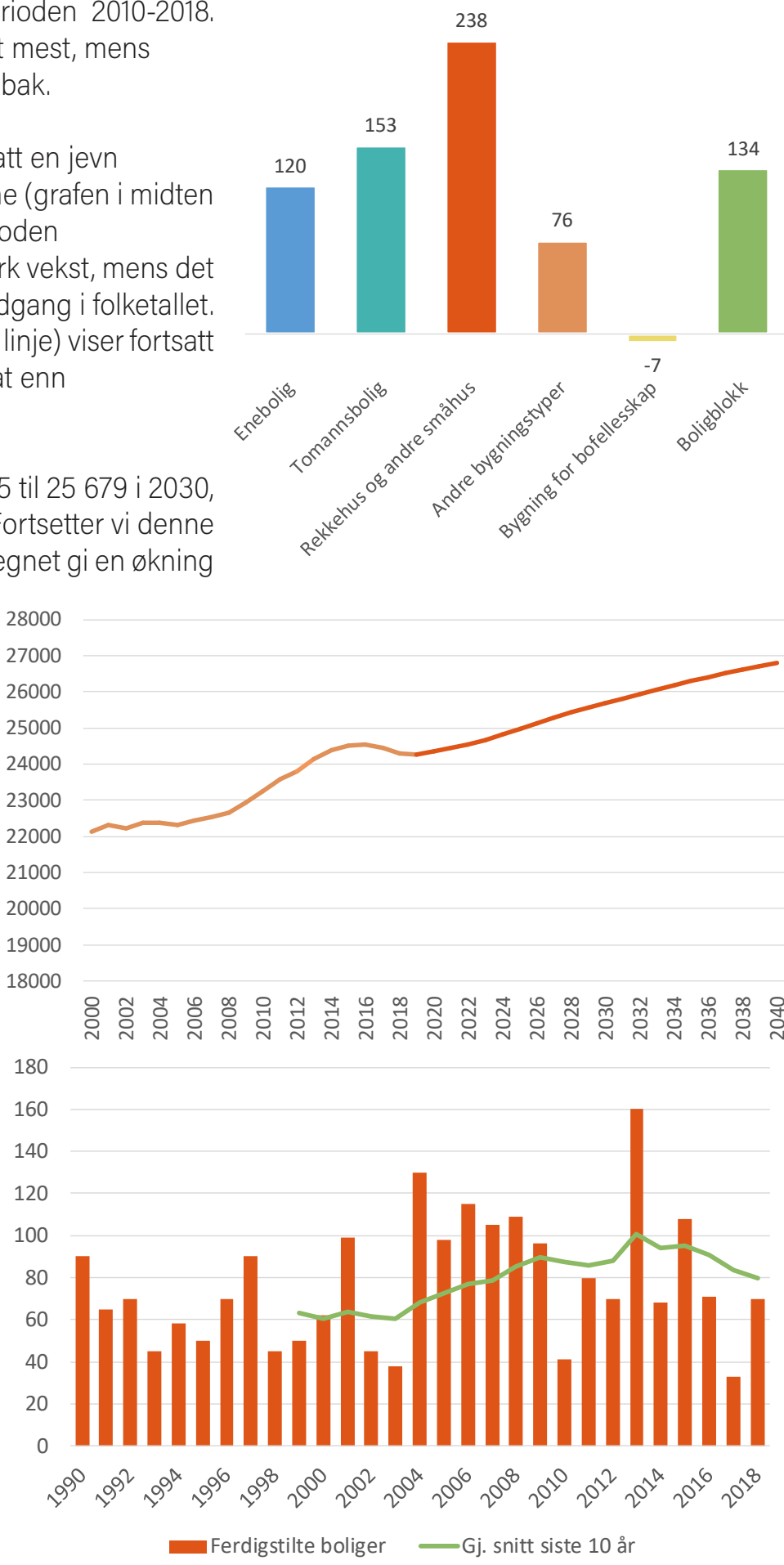
Diagrammet til høyre viser utviklingen av ulike boligtyper i kommunen i perioden 2010-2018. Antallet rekkehus har økt klart mest, mens eneboliger kommer et stykke bak.

Kristiansund kommune har hatt en jevn befolkningsvekst de siste årene (grafene i midten viser utvikling fra 2000). I perioden 2008-2016 var det spesielt sterk vekst, mens det de siste årene har vært en nedgang i folketallet. SSBs framskrivninger (mørkere linje) viser fortsatt jevn økning, men mer moderat enn tidligere.

Framskrevet økning er på 1405 til 25 679 i 2030, og på 2525 til 26 799 i 2040. Fortsetter vi denne trenden til 2050 vil det grovt regnet gi en økning på 3600 til 27 874.

Personer per husholdning er synkende, og lå i 2018 på 2,07. Det gir et boligbehov på 680 nye boliger til 2030 og 1740 nye boliger til 2050. Dette er henholdsvis 62 og 56 nye boliger i året.

Den nederste grafen viser ferdigstilte boliger per år i perioden 1990-2018, og gjennomsnittet for siste 10 år. Det er mest interessant å se på gjennomsnittet for de siste 10 år, da det kan svinge ganske mye fra år til år. For 2018 var dette tallet ca. 80 boliger i året. Å fortsette på dette nivået skal dermed være mer enn tilstrekkelig for å dekke behovet i årene fremover.

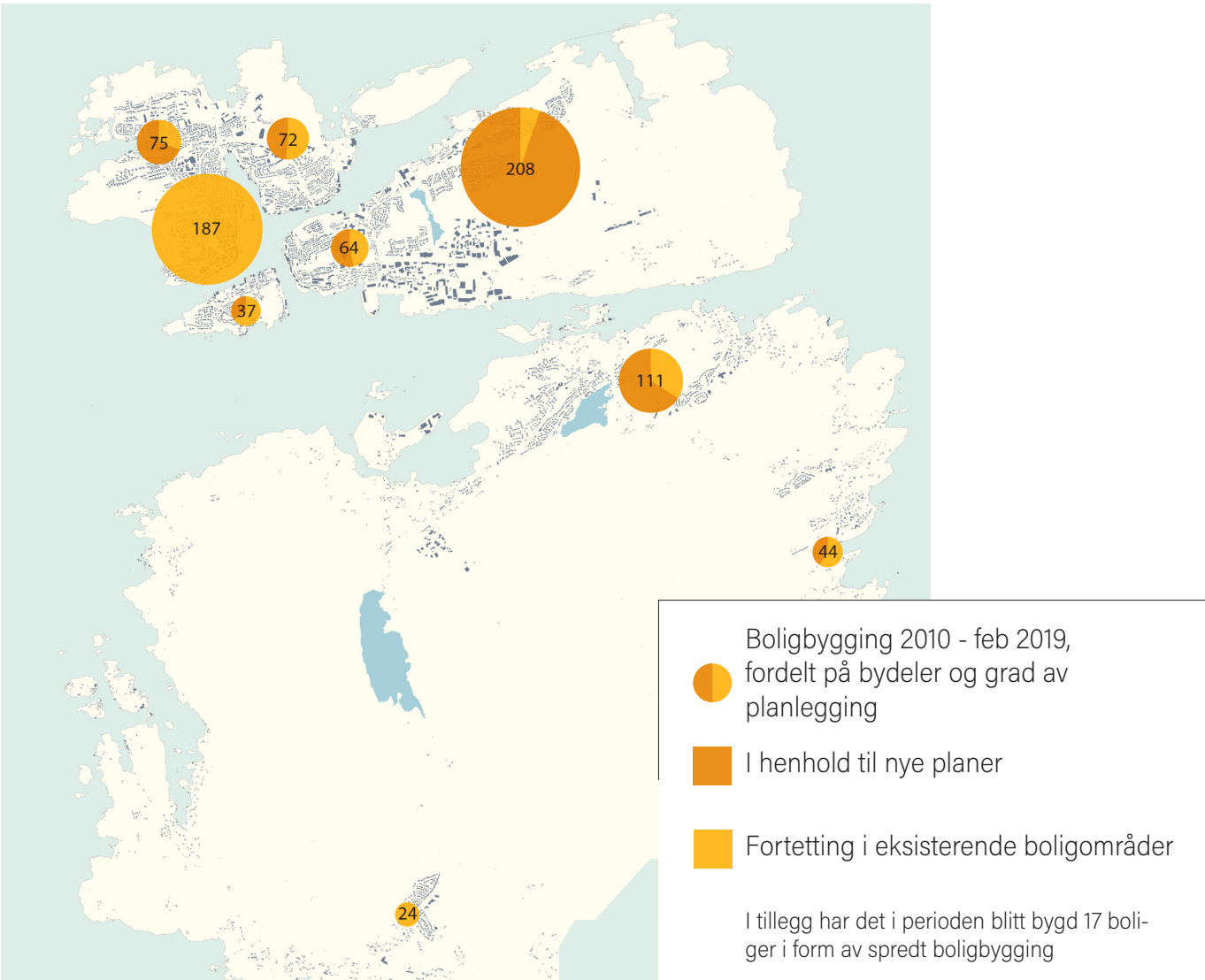


Boligbygging 2010-2019

I tillegg til å se på antall og hvilke typer boliger som bygges, er det interessant å se hvor boligbyggingen har skjedd. Kartet nedenfor viser oversikt over boligbygging fra 2010 til februar 2019, hvilke bydeler den har skjedd i og fordelingen mellom boligbygging i henhold til nye planer og som fortetting i eksisterende boligområder. Mellom de to kategoriene er det et noe flytende skille. Generelt betyr "i henhold til nye planer" boligbygging som har skjedd der nye områder ble lagt inn ved forrige rullering og i reguleringsplaner med helt klart uutnyttet potensiale.

Vi ser av kartet at en betydelig andel av boligbyggingen skjer som fortetting, særlig i sentrum. Ved forrige rullering ble det anslått at 100 boliger ville bygges som "uplanlagt fortetting" i perioden. Det ble betydelig flere, over 300.

Det har vært høy vekst i sentrum, på Dale og i Omsundet.



Boligpotensiale i gjeldende planer

Det er viktig å ha oversikt over boligpotensialet vi har i eksisterende planverk for å lettere kunne beregne fremtidig boligbyggebehov. Kartet nedenfor viser oversikt over hvor det er potensiale til å bygge nye boliger i henhold til dagens planer. Det skilles mellom ferdig regulerede områder, områder hvor det pågår reguleringsarbeid, og boligområder som ligger inne i KPA, men som er uregulert.

Oversikten viser at det er et stort boligpotensiale i kommunen, totalt et potensiale for 2400 nye boliger. 1115 boliger er ferdig regulert, og det pågår reguleringsarbeid for ytterligere 800 boliger. Hvis vi legger nivået på boligbyggingen foregående år til grunn, altså 80 boliger i året, tilsvarer det 1120 nye boliger i løpet av neste planperiode. Vi har med andre ord nok ferdigregulerte boliger til å møte byggebehovet i perioden.

I tillegg ser vi at det er mange bruktboliger til salgs i kommunen, og lang omsetningstid. Det er viktig å finne riktig nivå og en god balanse, for å legge til rette for vekst og valgfrihet uten å overfylle markedet. Med moderat vekst er det viktig å forvalte den veksten vi får på riktig måte.

