



Behandles av:	Møtedato:	Utv. Saksnr:
Plan- og miljøutvalget	30.04.2024	051/24
Bystyret	08.05.2024	062/24

Arkivnr: K2-L10, K3-&13	Saksbehandler: Kristin Uleberg	Dok.dato: 02.04.2024
Arkivsaksnr.: 24/757-2	Tittel: Kommuneplanlegger	

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Bystyret mener at endringene i Statlige planretningslinjer i hovedsak en oppdatering av nasjonal politikk, og fokusområder, og at retningslinjene er viktige for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på klima- og miljøområdet.
2. Bystyret mener det er riktig at Lillesand kommune er plassert i kapittel 4, som en del av Kristiansandsregionen og som nabo til Arendalsregionen.
3. Det er viktig at det jobbes på alle nivåer for å styrke forutsetningene for å nå nullvekstmålet i persontransport i Lillesand kommune. Bystyret forventer at regionalt og nasjonalt samarbeid om nullvekstmål ivaretar Lillesands behov og vektlegger Lillesands særtrekk. Historisk bosettings- og senterstruktur må ivaretas. Restriktive tiltak for biltrafikk kan gjennomføres, men bare i samvirke med kompenserende og effektive tiltak for myke trafikanter og busstilbudet.

Vedtak som innstilling fra Plan- og miljøutvalget, 30.04.2024 - 051/24

Plan- og miljøutvalgets innstilling:

1. Bystyret mener at endringene i Statlige planretningslinjer i hovedsak en oppdatering av nasjonal politikk, og fokusområder, og at retningslinjene er viktige for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på klima- og miljøområdet.
2. Bystyret mener det er riktig at Lillesand kommune er plassert i kapittel 4, som en del av Kristiansandsregionen og som nabo til Arendalsregionen.
3. Det er viktig at det jobbes på alle nivåer for å styrke forutsetningene for å nå nullvekstmålet i persontransport i Lillesand kommune. Bystyret forventer at regionalt og nasjonalt samarbeid om nullvekstmål ivaretar Lillesands behov og vektlegger Lillesands særtrekk. Historisk bosettings- og senterstruktur må ivaretas. Restriktive tiltak for biltrafikk kan gjennomføres, men bare i samvirke med kompenserende og effektive tiltak for myke trafikanter og busstilbudet. Konkrete eksempler på sistnevnte kan være, men er ikke begrenset til: utprøving av AKT Svipp i kommunen, kollektivtransport mellom Gaupemyr og Lillesand sentrum som korresponderer med avganger/ankomster på Gaupemyr, busstilbud mellom Lillesand sentrum og Justøya/Høvåg på kveldstid.

30.04.2024 Behandling i Plan- og miljøutvalget

Fellesforslag, foreslått av Thorvaldsen, Siren Cathrine, Høyre

Følgende tekst legges inn i slutten av punkt 3: "Konkrete eksempler på sistnevnte kan være, men er ikke begrenset til: utprøving av AKT Svipp i kommunen, kollektivtransport mellom

Gaupemyr og Lillesand sentrum som korresponderer med avganger/ankomster på Gaupemyr, busstilbud mellom Lillesand sentrum og Justøya/Høvåg på kveldstid."

Ved votering ble det enighet om at fellesforslaget fra Thorvaldsen (H) ble fremmet som fellesforslag fra hele utvalget. Tilleggsforslaget ble stemt under sammen med kommunedirektørens forslag til vedtak.

Vedtak: Kommunedirektørens forslag **vedtas**.

Vedtak: Tilleggsforslag fra PMU fremmet av Thorvaldsen (H) **vedtas**.

PMU- 051/24

Plan- og miljøutvalgets innstilling:

1. Bystyret mener at endringene i Statlige planretningslinjer i hovedsak en oppdatering av nasjonal politikk, og fokusområder, og at retningslinjene er viktige for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på klima- og miljøområdet.
2. Bystyret mener det er riktig at Lillesand kommune er plassert i kapittel 4, som en del av Kristiansandsregionen og som nabo til Arendalsregionen.
3. Det er viktig at det jobbes på alle nivåer for å styrke forutsetningene for å nå nullvekstmålet i persontransport i Lillesand kommune. Bystyret forventer at regionalt og nasjonalt samarbeid om nullvekstmål ivaretar Lillesands behov og vektlegger Lillesands særtrekk. Historisk bosettings- og senterstruktur må ivaretas. Restriktive tiltak for biltrafikk kan gjennomføres, men bare i samvirke med kompenserende og effektive tiltak for myke trafikanter og busstilbudet. Konkrete eksempler på sistnevnte kan være, men er ikke begrenset til: utprøving av AKT Svipp i kommunen, kollektivtransport mellom Gaupemyr og Lillesand sentrum som korresponderer med avganger/ankomster på Gaupemyr, busstilbud mellom Lillesand sentrum og Justøya/Høvåg på kveldstid.

08.05.2024 Behandling i Bystyret

Vedtak: Plan- og miljøutvalgets innstilling **vedtas**.

BS- 062/24

Bystyrets vedtak:

1. Bystyret mener at endringene i Statlige planretningslinjer i hovedsak en oppdatering av nasjonal politikk, og fokusområder, og at retningslinjene er viktige for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på klima- og miljøområdet.
2. Bystyret mener det er riktig at Lillesand kommune er plassert i kapittel 4, som en del av Kristiansandsregionen og som nabo til Arendalsregionen.
3. Det er viktig at det jobbes på alle nivåer for å styrke forutsetningene for å nå nullvekstmålet i persontransport i Lillesand kommune. Bystyret forventer at regionalt og nasjonalt samarbeid om nullvekstmål ivaretar Lillesands behov og vektlegger Lillesands særtrekk. Historisk bosettings- og senterstruktur må ivaretas. Restriktive tiltak for biltrafikk kan gjennomføres, men bare i samvirke med kompenserende og effektive tiltak for myke trafikanter og busstilbudet. Konkrete eksempler på sistnevnte kan være, men er ikke begrenset til: utprøving av AKT Svipp i kommunen, kollektivtransport mellom Gaupemyr og Lillesand sentrum som korresponderer med avganger/ankomster på Gaupemyr, busstilbud mellom Lillesand sentrum og Justøya/Høvåg på kveldstid.

Bakgrunn for saken:

Gjeldende statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ble fastsatt ved kgl. res. av 26. september 2014. Hensikten med retningslinjene er å oppnå

samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. I tillegg skal de bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god by- og steds-utvikling. Retningslinjene er nå evaluert, og Kommunal- og distriktsdepartementet har nå utarbeidet forslag til nye *statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (SPR for arealbruk og mobilitet)*. Disse skal erstatte dagens *statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR for bolig-, areal- og transportplanlegging)*:

Saksopplysninger:

Nedenfor følger en kort oppsummering av innholdet i forslag til statlige SPR for arealbruk og mobilitet, med endringene i forhold til gjeldene SPR for bolig-, areal- og transportplanlegging:

Kapittel 1 Formål

Kapittel 1 og 3, hensikt og mål er slått sammen til formål, men innholdet er omtrent den samme. Formålet med retningslinjene er å sikre en samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging. Den sier også at regional og kommunal planlegging er viktige virkemidler for å følge opp bærekraftsmålene og Norges nasjonale og internasjonale forpliktelser på klima- og miljøområdet.

Kapittel 2 Virkeområde

Hovedendringen i dette kapittelet er at det differensieres mellom regioner med større byer og distriktsområder. I regioner med større byer der det er høyt utbyggingspress og retningslinjene skal særlig bidra til effektiv arealbruk, gjennom samordning av utbyggingsmønster og transportsystem. I distriktsområder med lavt utbyggingspress, lavt folketall og/eller negativ befolkningsutvikling skal retningslinjene særlig bidra til utvikling av levedyktige lokalsamfunn. Lillesand kommune er definert som en kommune i regionen med større byer, i likhet med nabokommunene: Kristiansand, Grimstad, Arendal og Vennesla. Det betyr Lillesand kommune ligger innenfor kapittel 4, og at kapittel 5 innenfor retningslinjene ikke gjelder for Lillesand kommune.

Kapittel 3 Generelle retningslinjer, gjelder for hele landet

Kapittel 3 tilsvarer kapittel 4 i de gjeldene retningslinjene, og omhandler samordnet areal- og transportplanlegging. Kort oppsummert skal man styrke sentrum med handel og tjenester, forbruke mindre arealer, ha variert boligbebyggelse og legge til rette for gange, sykkel og kollektivtransport. Man skal generelt fortette, før man tar i bruk nye områder, omdisponering av fulldyrka mark skal reduseres og man skal ivareta klima, naturmangfold og friluftsliv. Videre fokuserer kapittelet på trafiksikkerhet (særlig trygg skolevei), kulturmiljø, stedstilpasning/arkitektur og universell utforming.

Det framgår av retningslinjene pkt. 3.5 at bygging på myr bør unngås. Det står imidlertid i oversendelsesbrevet at endelig formulering vil ses i sammenheng med regjeringens behandling av Miljødirektoratets forslag om forbud mot nedbygging av myr med hjemmel i naturmangfoldloven. Et eventuelt forslag om endring i naturmangfoldloven vil bli sendt på offentlig høring før det kan vedtas.

Kapittel 4. Retningslinjer for regioner med større byer omhandler nullvekstmål

Dette kapittelet er for regioner med større byer, og i forslaget til SPR for arealbruk og mobilitet. Lillesand kommune definert innenfor rød sone, det vil si region med større byer. Definisjonen på rød sone er byvekstavgift-regioner med større byer, kommuner med innpendling til større byer på over 15% og/eller byvekstavgift, belønningsavgift eller er omfattet av tilskuddsordning for miljøvennlig bytransport.

Retningslinjen bygger på Byvekstavtalens nullvekstmål i persontransport. I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette skal legges til grunn for planlegging i byområder som har inngått avtale med staten og/eller får statlige tilskudd for å nå målet. Det vil blant annet si at effektiv arealbruk skal bidra til å redusere blant annet klimagassutslipp og luftforurensning. Videre omhandler kapittelet miljøvennlig

mobilitet, kollektivknutepunkt, transport (fremkommelighet for kollektivtransport) og fortetting og transformasjon med høy arealutnyttelse.

Kapittel 5. Retningslinjer for regioner med mindre tettsteder og spredtbygde strøk

Dette kapittelet gjelder ikke for Lillesand kommune, fordi kommunen går under kapittel 4 (jf. punktet over). Retningslinjen fokuserer på styrking av mindre tettsteder og spredtbygde områder.

Kapittel 6. Retningslinjer for beslutningsgrunnlaget

Kapittelet er noe utvidet, men tilsvarer i hovedsak de gjeldene retningslinjers kapittel 5. Retningslinjen sier at man skal legge til grunn et oppdatert kunnskapsgrunnlag, og at økt transport i utgangspunktet skal tas med kollektiv, sykkel og gange, man skal vurdere å ta ut byggeområder som man ikke har behov for, og helhetlig ROS skal leges til grunn for kommuneplanarbeidet.

Kapittel 7. Retningslinjer for planutarbeidelse på regionalt/interkommunalt nivå, samarbeid og ansvar for gjennomføring

Kapittelet tilsvarer i hovedsak de gjeldene retningslinjers kapittel 6. I hovedsak så sier kapittelet at utbyggingsmønster og transportsystem bør avklares på regionalt nivå, og at man bør trekke langsiktige grenser for landbruk, natur og friluftsområder. Man skal samarbeide på tvers av nivåene, og legge regionale planer til grunn. Sist og ikke minst, så står det at planer i strid med retningslinjene kan gi grunnlag for innsigelse eller innvending. Innsigelse eller innvending skal avgrenses til konflikter med nasjonale eller vesentlige regionale interesser. Dette er heller ikke en endring fra tidligere.

Vurderinger:

Statlige planregningslinjer for areal og mobilitet er etter kommunedirektørens vurdering ikke vesentlig endret fra tidligere. Det generelle er som før: Man skal bygge opp under allerede etablerte sentrum, tettsteder og handelsområder. Dette gjør man for å i størst mulig grad kunne bruke sykkel, gange og kollektivtrafikk for å fremme et lavutslippssamfunn gjennom utvikling av bærekraftige, kompakte og attraktive byer og tettsteder. Videre skal man forbruke minst mulig arealer, til det beste for befolkning, miljø og samfunn. Den største endringen er at kommunene deles inn i regioner med større byer, og som har stort utbyggingspress, og om kommunen omfattes av kapittel 4 eller 5. Hele kapittel 4 bygger på Byvekstavtalens mål om nullvekst i persontransport, og er enda tydeligere på samordnet areal og transport planlegging.

Lillesand kommune er plassert i kapittel 4, sammen med Vennesla og Kristiansand i vest, som en del av Kristiansandsregionen som nå forhandler om Byvekstavtale. Grimstad og Arendal kommuner i øst, og også definert under kapittel 4, og kommunedirektøren antar at det er på grunn av utbyggingspress og innpendling til Kristiansand kommune.

Lillesand kommune ligger sentralt mellom Kristiansand og Arendal, og har stort utbyggingspress. Det er imidlertid en utfordring at Lillesand kommune, som mange andre byer på samme størrelse, over mange år har hatt en bilbaserte boligbygging på utsiden av sentrum. Tettheten av boliger er ikke stor nok til at det er grunnlag for god kollektivdekning, og har derfor ikke kollektivtilbud som kan konkurrere med bil.

Så selv om Lillesand kommune er den del av Kristiansandsregion, så nyter man ikke godt av storbyfordeler som god kollektivdekning og godt utbygd gang- og sykkelveinett. Særlig dårlig bussfrekvens og lang reisetid, gjør det lite attraktivt å reise kollektivt. Når det da settes inn tiltak for å redusere bilbruk, som f.eks. innføring av bompenger, så har ofte ikke Lillesand kommunes innbyggere et reelt alternativ i forhold til kollektivtransport. Det er imidlertid svært positivt at AKT har innført flexikort, som gjør at det er rimeligere å reise med buss innenfor Kristiansandsregionen, og som gjør at flere velger buss.

Det er imidlertid en realitet at Lillesand kommune har en stor innpendling til Kristiansand kommune, og derfor naturlig er en del av Kristiansandsregionen. Kommunedirektøren mener derfor at kommunen naturlig hører til i rød sone. Nullvekst i personbiltrafikk er en utfordring med dårlig kollektivdekning og et gang- og sykkelveinett som trenger både oppgradering og

utbygging. Det derfor viktig at jobbes mot at Lillesand kommune blir styrket i forhold til kollektivdekning og gode park and ride løsninger. I tillegg til en styrking av gang- og sykkelveinettet. De øvrige retningslinjene i kapittel 4, er i stor grad i tråd med arealprinsippene i kommuneplanens samfunnsdel.

Konklusjon:

Kommunedirektøren mener at endringene i Statlige planretningslinjer i hovedsak en oppdatering av nasjonal politikk og fokusområder, og at retningslinjene er viktige. Den største endringen for Lillesand kommune sin del, er at kommunen blir definert i rød sone og omfattes av kapittel 4. Kommunedirektøren mener at det ikke vil være naturlig for Lillesand kommune å bli sett i sammenheng med distriktskommunene (kapittel 5), samtidig som Lillesand kommune pr. i dag ikke har like gode forutsetninger for nullvekstmål i personbiltrafikken. Det derfor viktig at jobbes mot at Lillesand kommune blir styrket i forhold til kollektivdekning og gode park and ride løsninger. I tillegg til en styrking av gang- og sykkelveinettet.

Saksdokumenter:

Statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet