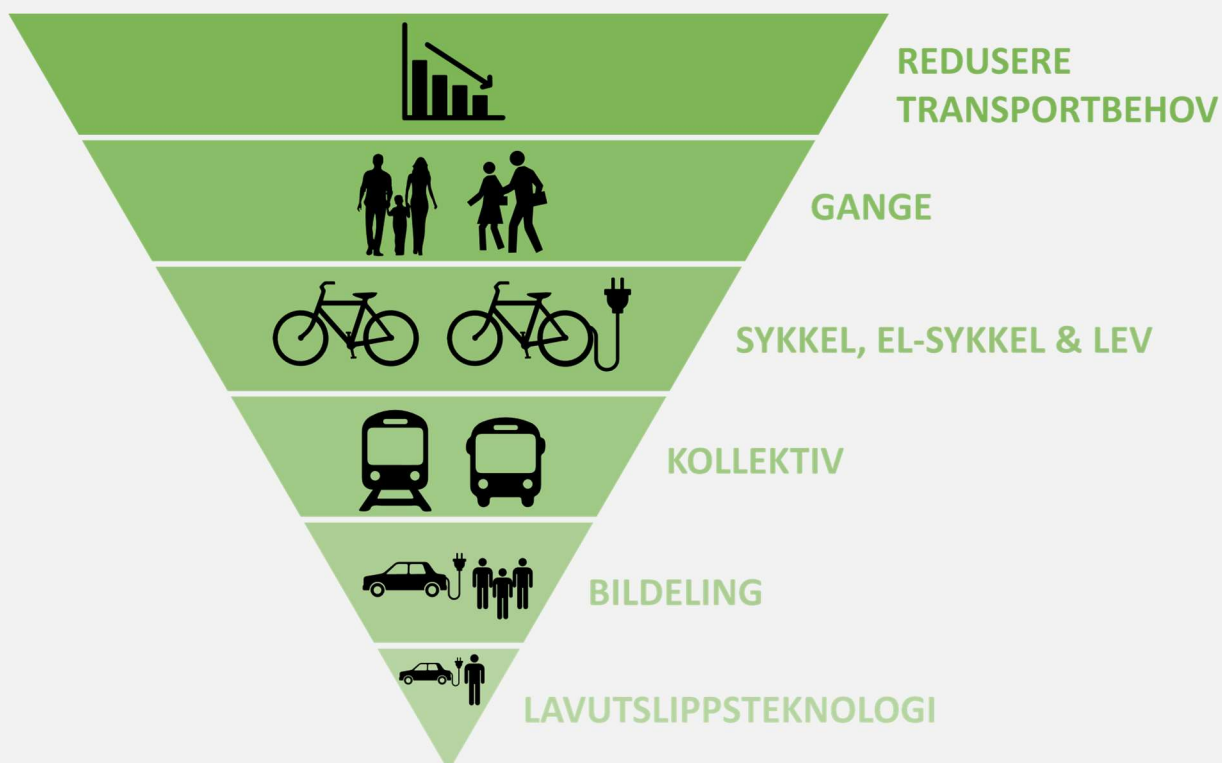


Stavanger kommune

EVALUERING MOBILITETSPLAN SOM VERKTØY

Oversikt over status og betydningen av mobilitetsplaner for nullvekstmålet, samt gi innspill og anbefalinger til videre bruk av mobilitetsplan og veiledning.

Dato: 22.02.2021
Versjon: 02



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Stavanger kommune
Tittel på rapport: Evaluering av mobilitetsplan som verktøy
Oppdragsnavn: Evaluering av mobilitetsplan som verktøy
Oppdragsnummer: 629583-01
Utarbeidet av: Ingvild Nordtveit, Ingunn O. Ellis og Siri J. Sæverud
Oppdragsleder: Siri Jacobsen Sæverud
Tilgjengelighet: Åpen

VERSJON	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KS
02	22.02.21	Ferdig rapport	IN, IOE og SJS	IN, IOE og SJS
01	29.01.21	Utkast til oppdragsgiver	IN, IOE og SJS	KNK

Forord

Asplan Viak har på oppdrag for Stavanger kommune gjennomført en evaluering av «Mobilitetsplan som verktøy». Evalueringen er finansiert med støtte fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Evalueringen skal bidra til kompetansedeling rundt mobilitetsplan som verktøy, og er en del av kunnskapsgrunnlaget for rullering av kommuneplanens arealdel.

Siri J. Sæverud har vært oppdragsleder for Asplan Viak og har arbeidet særlig med dokumentgjennomgang, gjennomføring av dybdeintervju og analyser. Ingvild Nordtveit har hatt fagansvar for metode og evaluering, og gjennomføring av spørreundersøkelse og dybdeintervju. Ingunn O. Ellis har bidratt med rådgivning under hele oppdraget og hatt et særlig ansvar for analysene. Katrine Næss Kjørstad har vært rådgiver og kvalitetssikrer underveis i arbeidet og for sluttresultatet.

Kontaktperson i Stavanger kommune har vært Christin Berg, ved avdeling for byutvikling, seksjon overordnet plan.

Stavanger, 22.02.2021

Siri Jacobsen Sæverud
Oppdragsleder

Katrine Næss Kjørstad
Kvalitetssikrer

Innhold

SAMMENDRAG	6
Evaluering av krav om mobilitetsplan som verktøy i plan- og byggesaker	6
Hovedfunn fra kunnskapsinnhenting	7
Evaluering og anbefaling	9
1. INNLEDNING	11
1.1. Bestemmelse om mobilitetsplan i kommuneplan for Stavanger	11
1.2. Mål	11
1.3. Formål og problemstillinger	13
1.4. Avgrensing	13
1.5. Disposisjon	14
2. MOBILITETSPLAN SOM VERKTØY	15
2.1. Hva er en mobilitetsplan?	15
2.2. Føringer og rammer for innhold i en mobilitetsplan	15
3. EVALUERINGSMETODE	19
3.1. Evalueringskriterier og evalueringsspørsmål.....	19
3.2. Vurdering av måloppnåelse	20
3.3. Virkning, relevans og sammenheng.....	20
4. KUNNSKAPSINNHEITING	21
4.1. Mobilitetsplaner som er utarbeidet	21
4.2. Dokumentgjennomgang	23
4.3. Dybdeintervju	24
4.4. Spørreundersøkelse	25
5. ANALYSER	27
5.1. Erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy	27
5.2. Tiltak som benyttes i mobilitetsplanene og bidrag til nullvekstmålet.....	36
5.3. Behov for veiledning	44
5.4. Hovedfunn	46
6. EVALUERING OG ANBEFALINGER	50
6.1. Evaluering av mobilitetsplan som verktøy i plan- og byggesaker.....	50
6.2. Anbefalinger.....	54
7. VEILEDNING	57
7.1. Veiledning for utarbeidelse av mobilitetsplan i plan- og byggesak.....	57
7.2. Veiledning for bruk av mobilitetsplan ut over plan- og byggesak	61
7.3. Veileder for saksbehandler	62
8. VEDLEGG	64
8.1. Vedlegg 1: Bestemmelse om mobilitetsplan i kommuneplan for Stavanger	64
8.2. Vedlegg 2: Skjema med egenskaper for dokumentgjennomgang av mobilitetsplaner ...	66
8.3. Vedlegg 3: Sammenstilling av funn i dokumentgjennomgang	67

8.4.	Vedlegg 4: Spørreskjema	72
8.5.	Vedlegg 5: Intervjuguide.....	78
9.	SENTRALE KILDER.....	81

SAMMENDRAG

Evaluering av krav om mobilitetsplan som verktøy i plan- og byggesaker

Stavanger kommune innførte i 2011 et krav om mobilitetsplan i plan- og byggesaker, for å bidra til å nå definerte klimamål. Kravet om mobilitetsplan er videreført, men justert ved to rullinger av kommuneplanen. Kravet om mobilitetsplan er ett av flere virkemiddel i kommunens arealstrategi, og har de siste seks årene vært en del av virkemiddelpakken for å nå målet om nullvekst i personbiltransport. Bestemmelsen i kommuneplanen gir krav om mobilitetsplan for alle regulerings- og byggesaker med bolig- og næringsutbygging over 1000 m² eller 50 ansatte.

Nå har bestemmelsen om mobilitetsplan i plan- og byggesaker virket i ni år, og Stavanger kommune ønsker en evaluering av virkningen bestemmelsen har hatt over tid, og hvordan den kan videreutvikles. Formålet med evalueringen er både å gi en oversikt over status og betydningen av mobilitetsplaner for nullvekstmålet, samt gi innspill og anbefalinger til videre bruk av mobilitetsplan i plan og byggesaker. I tillegg skal det gis innspill til veileder for utarbeidelse av mobilitetsplaner og veileder for saksbehandling av mobilitetsplan i plan- og byggesaker.

Problemstillinger

I prosjektet er det formulert to hovedproblemstillinger med underliggende delproblemstillinger. Problemstillingene er som følger:

Erfaringer med og betydningen av mobilitetsplan som verktøy i planarbeid og for bygg i drift

- Benyttes mobilitetsplanene som et verktøy i planprosessene?
- Brukes de ferdige mobilitetsplanene aktivt, eller blir de «skuffeplaner»?
- Hvilke erfaringer har ulike parter med mobilitetsplaner?

Tiltak som benyttes i mobilitetsplanene og bidrag til nullvekstmålet

- Har ulike deler av kommunen ulike mål for reisemiddelfordeling i mobilitetsplanene?
- Vil definerte tiltak i mobilitetsplaner bidra til større reduksjon i CO²-utslipp og bedre oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan?
- Hvordan benyttes parkering som virkemiddel? Benyttes parkering som virkemiddel for å påvirke valg av reisemiddel?

Evalueringsmetode

Kravet om mobilitetsplan er fremdeles gjeldende, og det er derfor snakk om en underveisevaluering som skal gi innspill til mulige forbedringer eller justeringer for bedre måloppnåelse.

Effekten av krav om mobilitetsplan på målsettingen om nullvekst i personbiltransporten vil avhenge av om det gjennomføres tiltak som bidrar til måloppnåelse som følge av kravet.

Det er ikke definert klare mål for *i hvilken grad* mobilitetsplan skal bidra til nullvekstmålet. Men i bestemmelsene er det presisert at mobilitetsplanen skal inneholde mål for ønsket reisemiddelfordeling i tråd med kommunens overordnede mål om nullvekst i personbiltransport, og at den skal beskrive tilbudet for gående, sykkel, kollektivtransport og bil, inkludert løsninger for parkering med antall plasser og organisering av parkeringen.

Det er ikke mulig å *kvantifisere* effekter av mobilitetsplaner. Men gjennom en kvalitativ tilnærming vil analysene bidra til bedre innsikt i status og erfaringer med mobilitetsplan som verktøy, i hvilken grad mobilitetsplaner bidrar til nullvekstmålet, samt innspill til hvordan man kan utvikle og forbedre verktøyet og arbeidsprosesser. Utgangspunktet for evalueringen har vært evalueringskriterier fra

OECD sitt rammeverk, der vi har vurdert grad av **måloppnåelse**, tiltakets **relevans** for utfordringen den er ment å treffe, **sammenhengen** mellom mobilitetsplan og andre relevante tiltak og ordninger, og til slutt i hvilken grad vi har avdekket at kravet om mobilitetsplan fører til andre, tilsiktede eller utilsiktede **virkninger**.

Kunnskapsgrunnlag

Som grunnlag for evalueringen og å svare på problemstillingene har vi valgt en bred metodisk tilnærming, bestående av flere kilder for informasjonsinnhenting:

- i) dokumentgjennomgang av et utvalg av mobilitetsplaner
- ii) dybdeintervjuer blant et utvalg av relevante aktører
- iii) gjennomføring av en kvantitativ spørreundersøkelse blant et større utvalg av relevante aktører

Dokumentgjennomgangen gir et bilde av hvordan bestemmelsen om mobilitetsplan blir svart ut, hvordan mobilitetsplanene er utformet og hvilke tiltak som er planlagt. Dokumentgjennomgangen sammen med dybdeintervju gir særlig grunnlag for å vurdere behov for veiledning. Spørreundersøkelsen henter inn kunnskap om både tiltak og prosess, og gir god oversikt over et bredt spekter av resultater fra flere typer aktører, men gir ikke mulighet til å gå like mye i dybden av de enkelte spørsmålene. Mens dybdeintervjuene er benyttet for å få mer inngående informasjon om temaer vi ser behov for å få belyst nærmere ut over dokumentgjennomgang og spørreundersøkelsen. Intervjuene gir særlig kunnskap om erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy i planprosessen og bygg i bruk.

Hovedfunn fra kunnskapsinnhenting

Under oppsummeres hovedfunn fra kunnskapsinnhenting, strukturert rundt hver enkelt problemstilling.

Erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy

Benyttes mobilitetsplanene som et verktøy i planprosessene?

Kunnskapsgrunnlaget viser at mobilitetsplanen er en integrert del av planarbeidet, og at det er et samspill mellom mobilitetsplan og detaljregulering. Mobilitetsplan påvirkes imidlertid i større grad av endringer i detaljreguleringen enn motsatt. For byggesak viser analysen at det varierer mer når i prosessen det arbeides med mobilitetsplanen.

Mobilitetsplaner anses som et nyttig dokument som bidrar til økt oppmerksomhet på transport og mobilitet ved regulering, og hvor mye av innholdet ikke dekkes av andre deler av plan og byggesaken. Ved byggesak kan det tyde på at mobilitetsplan er mindre egnet som verktøy.

Brukes de ferdige mobilitetsplanene aktivt, eller blir de «skuffeplaner»?

Selv om mobilitetsplanene anses som et egnet verktøy i planarbeidet for å sikre gode løsninger knyttet til transport og mobilitet, viser kunnskapsgrunnlaget at de i mindre grad benyttes aktivt etter planprosessen.

Tiltak som sikres i bestemmelsene blir sannsynligvis gjennomført, mens det er mer usikkert om og hvordan tiltakene som ikke kan sikres i bestemmelser i reguleringsplan følges opp seinere. Det er altså en viss fare for at de ferdige mobilitetsplanene ender opp som «skuffeplaner».

Hvilke erfaringer har ulike parter med ordningen?

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget at erfaringene med mobilitetsplaner er gode; de bidrar til bedre reguleringsplaner og bedre løsninger, og nytten veier opp for ressursbruken ved arbeidet. Samtidig ser alle informantene et potensial for mer nytte av mobilitetsplan som verktøy for å sikre gode løsninger for transport og mobilitet. Det er også vanskelig å si om det er kravet om mobilitetsplan i seg eller den generelle samfunnsutviklingen som har ført til økt oppmerksomhet om temaet transport og mobilitet.

Et klart flertall av informanter vi intervjuet erfarer at mobilitetsplanen er mer nyttig i reguleringsplaner der tiltak og løsninger kan sikres juridisk i plankart og bestemmelser enn i byggesaker. Det er dermed et potensial for å bedre nytten av mobilitetsplanene ved at de i større grad følges opp også etter reguleringen.

Tiltak som benyttes og bidrag til nullvekstmålet

Har ulike deler av kommunen ulike mål for reisemiddelfordeling i mobilitetsplanene?

Resultatet fra kunnskapsinnhenting viser at man i de fleste mobilitetsplanene setter et mål om framtidig reisemiddelfordeling som er tilpasset lokaliseringen til det konkrete planområdet. Det savnes imidlertid et felles grunnlag for slike vurderinger, for eksempel oppdaterte reisevaneundersøkelser.

Vil definerte tiltak i mobilitetsplaner bidra til større reduksjon i CO2-utslipp og bedre oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan?

Mobilitetsplanene inneholder tiltak som bidrar til redusert bilbruk. Man ser en sammenheng mellom mobilitetsplan og målet om nullvekst, og kravet om mobilitetsplaner betyr at det i mange tilfeller iverksettes tiltak for redusert bilbruk som man ellers ikke ville ha innført.

Flere av informantene er imidlertid usikre på om det er kravet om mobilitetsplan, eller om det er en generell økende bevissthet rundt disse problemstillingene i samfunnet som bidrar til dette.

Hvordan benyttes parkering som virkemiddel?

Parkering er et viktig virkemiddel i mobilitetsplanene, og i de fleste mobilitetsplanene gjøres det en vurdering av parkeringsbehovet opp mot ønsket reisemiddelfordeling. Lokalisering av og kvalitet på parkeringsplassene omtales/illustreres sjeldnere.

Kunnskapsinnhenting avdekker et ønske om en større fleksibilitet til å tilpasse parkeringsbehovet til de ulike brukerne og lokaliseringen i byområdet enn det dagens p-norm gir rom for.

Behov for veiledning

Informantene i intervjuene og spørreundersøkelsen har ikke problemer med å forstå når kravet gjelder eller selve teksten i bestemmelsen.

Ut ifra kunnskapsgrunnlaget vurderer vi likevel at det er et behov for veiledning for hvert enkelt punkt i bestemmelsen for utarbeidelse av mobilitetsplanen. Det er størst behov for veiledning rundt hvilket grunnlag som skal benyttes for beregning av trafikkmengde og til vurdering av mål om reisemiddelfordeling, samt veiledning for beskrivelse av tiltak og løsninger i plan.

I tillegg er det et behov for veiledning rundt interne rutiner og saksbehandling i kommunen og veiledning for utbyggerne som skal bruke mobilitetsplanen videre etter planprosessen.

Evaluering og anbefaling

Effekten av krav om mobilitetsplan på målsettingen om nullvekst i personbiltransporten avhenger av om det gjennomføres tiltak som bidrar til måloppnåelse som følge av kravet. Det er altså en forutsetning om at bestemmelsen om mobilitetsplan må føre til: 1) andre tiltak eller tilpasninger av detaljplan/byggesak enn uten bestemmelsen, 2) tiltak som vil ha en effekt på reisemiddelfordelingen, og 3) tiltakene må realiseres og videreføres i bygg i drift, for at den skal kunne sies å ha en effekt på måloppnåelse.

Med utgangspunkt i funn i evalueringen er det vurdert at kravet om mobilitetsplan i detaljplaner og byggesaker som virkemiddel bidrar til gjennomføring av tiltak, som igjen bygger opp under en utvikling i tråd med nullvekstmålet. Samtidig er det en del prosjekt der tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende sannsynlig ville vært gjort som følge av andre mekanismer, uavhengig av kravet om mobilitetsplan.

I tillegg er flere tiltak og ordninger delvis overlappende, som gjør at det er svært krevende å isolere effekter av kravet om mobilitetsplan. Eksempelvis er parkeringsnormen og mobilitetsplan begge tiltak for å bidra til nullvekstmålet, og er to tiltak som «trekker i samme retning», og muligens også forsterker hverandre. Det er også en generell utvikling i samfunnet der reisemiddelfordeling og klimagassutslipp er viktig, og kan påvirke utbygginger og konkrete tiltak uavhengig av kravet om mobilitetsplaner.

Evalueringen viser samtidig at mobilitetsplan sannsynligvis har ulik effekt i ulike faser. Den ser ut til å påvirke mer i detaljregulering enn i byggesak. Mobilitetsplanen brukes mer aktivt i reguleringsplanfasen, og noe mindre i byggesak, og er lite eller ikke brukt for bygg i drift.

Mobilitetsplanene oppleves i større grad som nyttige av konsulenter og saksbehandlere i kommunen, men i mindre grad for utbyggere. Disse funnene viser både hvor og når mobilitetsplanene brukes aktivt og får en betydning på løsninger, og når og hvor det er et større potensial for virkninger av mobilitetsplanene på tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende.

Gjennom å løfte vurderinger av transport og mobilitet i regulering og byggesak kan bestemmelsen om mobilitetsplan bidra til mer kunnskap og økt oppmerksomhet på tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende blant utbyggere og andre aktører. Mobilitetsplaner alene er imidlertid ikke tilstrekkelig for å nå nullvekstmålet, og bør utvikles sammen med andre tiltak.

Basert på funnene i evalueringen er det trukket fram noen områder som bør jobbes videre med:

➤ Videreføre og videreutvikle bestemmelsen

Det anbefales en videreføring av krav om mobilitetsplan, men med noen mindre justeringer;

- **For reguleringsplaner:** Fortsatt stille krav om å utarbeide en mobilitetsplan tilpasset tilgjengelig kunnskap om utbyggingen og detaljeringsnivået i reguleringsplanarbeid reguleringsplanen
- **For byggesaker:** Vurdere å avgrense krav om mobilitetsplan til byggesaker der det ikke allerede foreligger en mobilitetsplan av nyere dato. I slike tilfeller kan det være nok å kreve en beskrivelse av hvordan krav og intensjoner i mobilitetsplan på reguleringsplannivå er ivaretatt i byggesaken.

➤ Vurdere om muligheter for større differensiering for parkeringsdekning kan styrke måloppnåelse

Det anbefales en nærmere vurdering av hvorvidt antall parkeringsplasser for biler og sykler bør være mer fleksibelt, og i større grad avhenge av vurderinger som gjøres i mobilitetsplanen.

➤ Sterkere forankring hos utbygger

Det anbefales å legge til rette for sterkere forankring av mobilitetsplanene hos utbyggere for å styrke graden av måloppnåelse. En sterkere forankring hos utbygger kan bidra til å styrke prioriteringen av tiltakene fra mobilitetsplanen, og også gjennomføring av de tiltak som ikke kan sikres juridisk.

- **Legge til rette for aktiv bruk av mobilitetsplaner også etter utbygging**
Ved å legge til rette for aktiv bruk av mobilitetsplaner også etter utbygging kan det bidra til oppfølging av tiltak og tilpasning til endringer over tid, som vil styrke måloppnåelse av bestemmelsen.
- **Oppdatert kunnskapsgrunnlag for mobilitetsplanene**
Reisemiddelfordeling bør vurderes ut fra område og formål/funksjon. Som grunnlag for vurderinger og beregninger bør kommunen sikre oppdatert grunnlag som skal brukes i utarbeidelse av mobilitetsplanene.

Behov for veiledning og innspill til faglig innhold

Kunnskapsinnhenting viser at det er behov for veiledning og informasjon både på innhold og prosess for at mobilitetsplanen skal fungere som et verktøy og bidra til måloppnåelse. Ulike aktører har behov for ulik informasjon. I oppdraget har vi gitt innspill til faglig innhold til veiledere tilpasset de ulike aktørene og deres roller, basert på funn i kunnskapsinnhenting. Innspill til veiledning for følgende aktører og planprosess er gitt i kapittel 7:

- Innspill til faglig innhold i en veileder for utarbeidelse av mobilitetsplan tilpasset plannivåene detaljregulering og byggesak.
- Innspill til innhold i en veileder for bruk av mobilitetsplaner som verktøy i planprosessen.
- Innspill til egen veileder for utbyggere.
- Innspill til veileder for saksbehandlere i kommunen.

1. INNLEDNING

Asplan Viak har på oppdrag for Stavanger kommune gjennomført en evaluering av «Mobilitetsplan som verktøy». Evalueringen er finansiert med støtte fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Evalueringen skal bidra til kompetansedeling rundt mobilitetsplan som verktøy, og er en del av kunnskapsgrunnlaget for rullering av kommuneplanens arealdel.

Stavanger kommune var den første kommunen i Norge som innførte krav om mobilitetsplan i 2011. I de senere årene har flere kommuner fulgt etter og innført krav eller retningslinje om mobilitetsplan tilknyttet plan- og byggesaker. Regionalplanen for Jæren og Søre Ryfylke anbefaler også at det stilles krav om mobilitetsplan.¹ Etter hva vi kjenner til, finnes det i dag få, eller ingen, evalueringer av mobilitetsplan som verktøy. I 2015 ble det gjennomført et arbeid om veiledning og verktøy for å utarbeide og saksbehandle mobilitetsplaner, samt vurdering av innføring av mobilitetsplan som bestemmelse og retningslinje i Stavanger og Sandnes. Dette var et samarbeid mellom Stavanger og Sandnes kommuner, Asplan Viak, IRIS og Forus Næringspark med støtte fra Transnova, ledet av Stavanger kommune. Arbeidet ble gjennomført i en tidlig fase av innføringen av mobilitetsplan som verktøy, og prosjektet har ikke vært førende for arbeidet med evalueringen som nå er gjennomført.

1.1. Bestemmelse om mobilitetsplan i kommuneplan for Stavanger

Stavanger kommune innførte i 2011 et krav om mobilitetsplan i plan- og byggesaker, for å bidra til å nå definerte klimamål og som et tiltak for «rett lokalisering for rett virksomhet» (ABC-konseptet). Kravet om mobilitetsplan er videreført, men justert ved to rulleringer av kommuneplanen. Kravet om mobilitetsplan er nå ett av flere virkemiddel i kommunens arealstrategi, og har de siste seks årene vært en del av virkemiddelpakken for å nå målet om nullvekst i personbiltransport.

Bestemmelsen i kommuneplanen gir krav om mobilitetsplan for alle regulerings- og byggesaker med bolig- og næringsutbygging over 1000 m² eller 50 ansatte. I 2011 gjaldt kravet om mobilitetsplan kun næringsformål, og nullvekstmålet var ikke omtalt som en del av kravet. Se vedlegg 1 for bestemmelsene om mobilitetsplan i de siste tre kommuneplanene.

Ved innføring av kravet var formålet for bruk av mobilitetsplaner at næringslivet (i større grad) skulle bidra til å nå definerte klimamål for kommunen.²

I den første rulleringen i 2014 ble bestemmelsen om mobilitetsplan utvidet til også å omfatte bolig, og bestemmelsen ble knyttet til nullvekstmålet.³ I den andre rulleringen i 2019 ble det kun gjennomført tekstlige justeringer, for å presisere at kravet gjelder alle plannivå og byggesak, samt at tiltak for ønsket reisemiddelfordeling skal bidra til å nå kommunens overordnede mål om nullvekst i personbiltransporten.⁴

1.2. Mål

Nullvekstmålet

Som nevnt over, ble bestemmelsen om mobilitetsplan knyttet til nullvekstmålet ved rullering av kommuneplanen i 2014 (vedtatt i 2015). Nullvekstmålet har vært etablert politikk i de største

¹ Rogaland fylkeskommune (2020, punkt 5.3.2 s. 46): Regionalplan Jæren og Søre Ryfylket.

² Stavanger kommune (2011, s. 47): Kommuneplan for Stavanger 2010-2025.

³ Stavanger kommune (2015, s. 94): Kommuneplan for Stavanger 2014-2029. Vedtatt 15. juni 2015. Tilgjengelig fra: <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommuneplan/kommuneplan-2014-29-trykkeversjon.pdf>.

⁴ Stavanger kommune (2019, s. 92): Kommuneplan for Stavanger 2019-2034. Tilgjengelig fra: <https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommuneplan/arealdel-stavanger-2020/vedlegg-01-planbeskrivelse-kpa-versjon-for-vedtak.pdf>

byområdene siden 2012. Ved innføring av krav om mobilitetsplan i Stavanger kommune var nullvekstmålet et mål om at:

«Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange»⁵

Etter bompenggeavtalen for 2019 er det gjort endringer i formuleringen av nullvekstmålet.⁶ Det er nå presisert at både klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres, og at verktøyet både gjelder effektiv arealbruk og reisemiddelfordeling for vekst i persontransport.

Nullvekstmålet er nå slik:

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.⁷

Mål for bruk av mobilitetsplaner i plan- og byggesaker

Utgangspunktet for vurdering av måloppnåelse for mobilitetsplan som verktøy og plan- og byggesaker er de definerte målsettinger oppgitt i kommuneplanen 2014-2029, og som er videreført i kommuneplanen 2019-2034. Mobilitetsplan som verktøy ble i kommuneplan 2014-2029 knyttet til nullvekstmålet, som da innebar at *«veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange»*.

I tillegg til aktiv bruk av mobilitetsplan i planleggingen ble det i kommuneplanen 2014-2029 også pekt på følgende tiltak for å støtte opp under den samme visjonen:

- Utnytte eksisterende og tilby ny kapasitet på gang-, sykkel og kollektivnettet
- Stimulere til at flere går, sykler og bruker kollektivtransport til arbeid, skole og andre aktiviteter
- Etablere gode sykkeltraseer adskilt fra gående og motorisert transport
- Videreutvikle et differensiert gangtilbud med snarveier og et mer finmasket sykkelnett
- Konsentrere byutviklingen til Stavanger sentrum og langs hovedakser for kollektivtransport
- Legge til rette for felles parkeringsløsninger som bidrar til å styrke miljøvennlig transport
- Tilrettelegge og utvikle byen slik at luftkvaliteten holdes innenfor de direktiv og rammer som settes av nasjonale og internasjonale myndigheter

Det er ikke definert klare mål for i hvilken grad mobilitetsplan skal bidra til nullvekstmålet. For å kunne vurdere grad av måloppnåelse må det derfor baseres på en kvalitativ tilnærming. Dette er drøftet nærmere i kapittel 3.2.

I gjeldende bestemmelser i kommuneplanen er det blant annet presisert at mobilitetsplanen skal inneholde mål for ønsket reisemiddelfordeling i tråd med kommunens overordnede mål om nullvekst

⁵ Meld. St. 26 (2012-2013, s. 142): Nasjonal transportplan 2014-2023. Tilgjengelig fra: [Meld. St. 26 \(2012 – 2013\) \(regjeringen.no\)](#)

⁶ Samferdselsdepartementet (2020): Oppfølging av bompenggeavtalen fra 2019 – videreutviklet nullvekstmål. Brev datert 8.6.2020. Tilgjengelig fra: [Oppfølging av bompenggeavtalen fra 2019 - videreutviklet nullvekstmål - regjeringen.no](#)

⁷ Samferdselsdepartementet (2020): Oppfølging av bompenggeavtalen fra 2019 – videreutviklet nullvekstmål. Brev datert 8.6.2020. Tilgjengelig fra: [Oppfølging av bompenggeavtalen fra 2019 - videreutviklet nullvekstmål - regjeringen.no](#)

i personbiltransport, og beskrive tiltak for å nå ønsket reisemiddelfordeling og kommunens overordnede mål om nullvekst i personbiltransporten.⁸

1.3. Formål og problemstillinger

Nå har bestemmelsen om mobilitetsplan i plan- og byggesaker virket i ni år og Stavanger kommune ønsker en evaluering av virkningen bestemmelsen om mobilitetsplan har hatt over tid, og hvordan den kan videreutvikles. Formålet med evalueringen er både å gi en oversikt over status og betydningen av mobilitetsplaner for nullvekstmålet, samt gi innspill og anbefalinger til videre bruk av mobilitetsplan i plan- og byggesaker. I tillegg skal det gis innspill til veileder for utarbeidelse av mobilitetsplaner og saksbehandling av mobilitetsplan i plan- og byggesaker.

Flere problemstillinger har vært drøftet som en del av evalueringen, knyttet til erfaringer med og betydningen av mobilitetsplaner som verktøy, og bruk av konkrete tiltak opp mot definerte mål for mobilitetsplanene. Problemstillingen er listet opp nedenfor.

Erfaringer med og betydningen av mobilitetsplan som verktøy i planarbeid og for bygg i drift

- Benyttes mobilitetsplanene som et verktøy i planprosessene?
- Brukes de ferdige mobilitetsplanene aktivt, eller blir de «skuffeplaner»?
- Hvilke erfaringer har ulike parter med mobilitetsplaner?

Tiltak som benyttes i mobilitetsplanene og bidrag til nullvekstmålet

- Har ulike deler av kommunen ulike mål for reisemiddelfordeling i mobilitetsplanene?
- Vil definerte tiltak i mobilitetsplaner bidra til større reduksjon i CO²-utslipp og bedre oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan?
- Hvordan benyttes parkering som virkemiddel? Benyttes parkering som virkemiddel for å påvirke valg av reisemiddel?

I tillegg skal evalueringen gi innspill til veiledning for utarbeidelse av mobilitetsplaner og saksbehandling.

Evalueringemetode er beskrevet nærmere i kapittel 3.

1.4. Avgrensing

Utgangspunktet for evalueringen vil være bakgrunnen for og formålet med innføring av krav om mobilitetsplan. Som nevnte over var det en mer omfattende endring i kravet om mobilitetsplaner gjeldende fra kommuneplanen 2014-2020, mens endringer i bestemmelsen fra forrige til gjeldende kommuneplanperiode var veldig små, og mest språklige justeringer (se bestemmelser i vedlegg 1). Evalueringen er derfor avgrenset til erfaringer med mobilitetsplaner i Stavanger kommune etter endringer i kommuneplan 2014-2029, det vil si mobilitetsplaner som er utarbeidet mellom år 2014 og 2020.

Krav om mobilitetsplan i kommuneplanens bestemmelse gjelder alle plannivå (kommuneplan, områderegulering og detaljregulering) og byggesak. Evalueringen er imidlertid avgrenset til detaljregulering og byggesak, der det er et større antall planer å basere evalueringen på.

⁸ Stavanger kommune (2019, s. 19): Kommuneplan for Stavanger 2019-2034. Bestemmelser og retningslinjer. Tilgjengelig fra: [Bestemmelser og retningslinjer \(stavanger.kommune.no\)](https://stavanger.kommune.no)

Mobilitetsplaner i etablerte virksomheter eller bygninger (se kap. 2.1 om Mobility Management/mobilitetsstyring) er ikke en del av evalueringen.

1.5. Disposisjon

I neste kapittel (**kapittel 2**) gir vi en beskrivelse av hva en mobilitetsplan er, hvordan en mobilitetsplan benyttes som verktøy i plan- og byggesaker, og hvilke andre føringer og rammer som er med på å påvirke innholdet i en mobilitetsplan.

I **kapittel 3** drøfter vi hvordan vi benytter evalueringsmetode for å vurdere hvorvidt kravet om mobilitetsplan i større plan- og byggesaker bidrar til å nå overordnede målet om nullvekst i personbiltrafikken, og i **kapittel 4** beskrives metode og utvalg for kunnskapsinnhentingene evalueringen bygger på. Vi har valgt en bred metodisk tilnærming, bestående av i) dokumentgjennomgang av et utvalg av mobilitetsplaner, ii) dybdeintervjuer blant et utvalg av relevante aktører og iii) gjennomføring av en kvantitativ spørreundersøkelse blant et større utvalg av relevante aktører.

I **kapittel 5** vurderes oppdragets ulike problemstillinger med utgangspunkt i funn fra kunnskapsinnhentingene. I **kapittel 6** drøfter vi i hvilken grad kravet om mobilitetsplaner kan sies å ha bidratt til nullvekstmålet og kommer med anbefalinger til videre bruk av mobilitetsplan som verktøy. I **kapittel 7** gis innspill til veiledning for både innhold og prosess slik at mobilitetsplanene skal fungere som et verktøy og bidra til måloppnåelse.

2. MOBILITETSPLAN SOM VERKTØY

2.1. Hva er en mobilitetsplan?

En mobilitetsplan viser hvilket transportbehov en utbygging gir, og hvordan transport og mobilitet skal løses i et område, utbygging eller virksomhet.

Mobilitetsplanens formål

Mobilitetsplaner handler om bevisstgjøring rundt transporten en utbygging eller virksomhet skaper, og hvordan næringsliv og utbyggere kan bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltransport.

Næringsliv og utbyggere kan bidra gjennom å tilrettelegge slik at ny utbygging kobler seg på, og utnytter fleksibiliteten i eksisterende eller ny infrastruktur på en best mulig måte. På denne måten kan næringsliv og utbyggere bidra til å gjøre det enklere å gå, sykle og bruke kollektivtransport.

Fysiske og organisatoriske tiltak

Mobilitetsplaner kan inneholde både fysiske og organisatoriske tiltak som kan iverksettes avhengig av hvilken fase i utbyggingen man er i.

Fysiske tiltak kan være antall parkeringsplasser for bil og sykkel, plassering av bygg og inngangsparti i forhold til gang- og sykkelsystemet eller snarvei til kollektivholdeplass. Dette er tiltak som blir forankret gjennom planprosessen og gjennom plan- og bygningsloven.

Organisatoriske virkemidler er også en viktig del av mobilitetsplaner, uten at disse er forankret i plan- og bygningsloven. Denne type tiltak kalles også gjerne mobilitetsstyring eller Mobility Management. Dette er tiltak som skal redusere biltrafikk ved å påvirke reiseadferd gjennom myke styringsmidler som informasjon, kommunikasjon, organisering og koordinering. Verktøyet har blitt etablert ettersom man har sett at investeringer i ny transportinfrastruktur ikke alene kan løse fremkommelighets- og miljøproblemer i byene. Organisatoriske tiltak kan være å tilrettelegge for mobilitetstjenester, separere bolig og parkering ved salg av bolig, styre tilgang til parkering, informasjon for å fremme gange, sykkel og kollektivtransport til/fra utbyggingen, m.m. Organisatoriske tiltak og mobilitetsstyring benyttes gjerne etter planprosessen og er rettet mot spesifikke målgrupper eller geografiske områder. En mobilitetsplan for en etablert virksomhet eller et boligsameie er eksempler på mobilitetsplaner med mobilitetsstyring og bruk av organisatoriske tiltak.

Det er vanskelig å anslå konkrete effekter av hvert enkelt tiltak, da dette er veldig situasjonsbetinget. Effekten av de enkelte tiltakene er blant annet avhengig av formålets lokalisering, hva slags transporttilbud som finnes i nærheten og hvem som vil være brukerne av bygget. Det er viktig å kombinere både restriktive og positive tiltak. Videre vil rammer utenfor planområdet, slik som bomringer, nærhet til Bussveien og andre hovedkollektivruter eller Sykkelstamvegen påvirke effekten av tiltakene i mobilitetsplanen.

2.2. Føringer og rammer for innhold i en mobilitetsplan

En mobilitetsplan lages ikke i et vakuum, men en rekke andre forhold og bestemmelser legger føringer og rammer på innholdet i en mobilitetsplan. Dette gjelder alt fra gjeldene lover og regler, til forhold knyttet til området rundt selve planområdet.

Kommuneplanen og parkeringsnorm

Bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanen påvirker innholdet i mobilitetsplanen både gjennom krav i bestemmelsen til mobilitetsplan og andre bestemmelser og retningslinjer for temaer

som parkering, sykkelnettet, gange, og annet innenfor temaet i Samferdsel og infrastruktur. Bestemmelser er krav (juridisk førende), mens retningslinjer er anbefalinger som bør følges.

Den mest sentrale bestemmelsen og retningslinjen i kommuneplanen som påvirker innholdet i en mobilitetsplan, foruten selve bestemmelsen om mobilitetsplan, er 1.17 Bestemmelser og retningslinjer for parkering (pbl § 11-9 punkt 5).

Bestemmelsen oppgir krav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel for formålene bolig og næringsbebyggelse fordelt på tre ulike soner. Parkeringsnormene kan være minimumskrav, maksimumskrav eller fastsatt som et bestemt normtall. Rammen for antall parkeringsplasser er dermed styrt gjennom kommuneplanen og plan- og bygningsloven, mens vilkår for parkering, som organisering av hvem som har tilgang til plassene (med unntak av HC-parkering) eller betalingsordninger, er ikke styrt gjennom plan- og bygningsloven og planprosessen. Man kan allikevel gi anbefalinger til organisering av parkering i mobilitetsplanen, men uten noen juridisk binding.

Byggeteknisk forskrift (TEK17) og handlingsrom ved byggesak

I byggesaker sjekkes tiltaket opp mot avklarte rammer i gjeldende planer som kommuneplan, områderegulering eller detaljregulering. I tillegg sjekkes tiltakene opp mot krav i TEK17 som er en forskrift om tekniske krav til byggverk som trekker opp grensen for det minimum av egenskaper et byggverk må ha for å kunne oppføres lovlig i Norge.⁹ Forskriften gir funksjonskrav for temaer innen mobilitet som for eksempel gangadkomst og ganglinjer, parkeringsplass og kjøreadkomst, plassering av byggverk, opparbeidet uteareal m.m. Byggesaker har ikke mulighet til å stille andre krav enn det som allerede ligger i vedtatte planer gjennom plan- og bygningsloven eller forskriften TEK17.

Breeam

BREEAM-familien av sertifiseringsordninger forvaltes av Building Research Establishment (BRE) i Storbritannia.¹⁰ BREEAM-NOR er en norsk tilpasning og er i dag Norges mest brukte miljøsertifisering for nybygg og større rehabiliteringer. Når bygget bygges etter BREEAM-NOR, viser det at prosjektet har kvaliteter ut over byggeforskriftenes minstekrav og har tatt hensyn til verdier som samfunnet er opptatt av. Transport er et av temaene i Breeam-sertifiseringen der et av emnene under transport er mobilitetsplan (Tra 05) med tabeller som beskriver tiltak og mulige poeng til sertifiseringen.

Man kan ikke snakke seg til et BREEAM-NOR-poeng. Kun der prosjektet kan dokumentere at kriteriene er innfridd, kan BREEAM-poeng tildeles.

Eksisterende grunnlag og erfaringstall

Erfaringstall fra reisevaneundersøkelser og erfaringstall for beregning av trafikkmengde påvirker resultatene i en mobilitetsplan. Innholdet i en mobilitetsplan kan dermed variere avhengig av hvilket grunnlag som blir benyttet og hvorvidt erfaringstallene passer det aktuelle tiltaket. Statens vegvesen sin håndbok *V713 Trafikkberegninger* med faglig innhold fra 1989 er ofte det beste grunnlaget man har for beregning av trafikkmengder. Andre kilder kan være Prosam-rapporter (erfaringstall fra Oslo-området). Et spørsmål er da om disse erfaringstallene kan overføres til lokale forhold i Stavanger.

Resultater fra eldre reisevaneundersøkelser, som for eksempel den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/14, gjennomført av Transportøkonomisk Institutt, benyttes gjerne som grunnlag for vurderinger. Spørsmålet blir også her om dette grunnlaget er såpass gammelt at det ikke lenger kan benyttes.

⁹ [Byggeteknisk forskrift \(TEK17\) - Direktoratet for byggkvalitet \(dibk.no\)](http://dibk.no)

¹⁰ [Nysgjerrig på BREEAM-NOR? – Grønn byggallianse \(byggalliansen.no\)](http://byggalliansen.no)

Øvrig virkemiddelbruk påvirker mulighetsrommet til en mobilitetsplan

Et mål om redusert bilbruk samtidig som befolkningen vokser innebærer en betydelig vekst i antall kollektivreiser, gangturer og sykkelreiser. Krav om mobilitetsplan er ett av flere tiltak som kan gjennomføres for at nullvekstmålet skal nås. Rammer utenfor planområdet, slik som bomringer, nærhet til Bussveien, hovedkollektivruter eller Sykkeltamvegen kan påvirke mobilitetsplanens mål for reisemiddelfordeling, uten at det gjøres spesielle konkrete tiltak innenfor planområdet. Det er viktig at de ulike tiltakene bygger opp under hverandre, for å få fullt utbytte av tiltakene.

Under gis en generell gjennomgang av virkemiddelbruk for å oppnå en miljøvennlig transportutvikling. Trafikantene velger ofte det transportmidlet som framstår best mulig, både med hensyn til reisetid og pris. Felles for tiltakene er at de gjør det mer belastende å kjøre bil, og mer attraktivt å benytte andre transportmidler. Hvilke tiltak som har størst effekt, avhenger av området man er i og type reise som skal gjennomføres.

- **Tiltakspakker er den mest effektive strategien for miljøvennlig transportutvikling:** Det finnes en rekke tiltak som bidrar til å nå dette målet, hvor tiltakspakker som kombinerer positive og restriktive tiltak er den mest effektive strategien (se bl.a. Kjørstad m.fl. 2014¹¹, Betanzo m.fl. 2019¹², Ellis m.fl. 2020¹³). Økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, kombinert med en restriktiv bilpolitikk og en effektiv arealpolitikk bør inngå i en slik tiltakspakke. Bymiljøpakken for Nord-Jæren er et eksempel på en slik tiltakspakke, som inneholder både bilrestriktive tiltak i form av bompenger, kollektivtiltak i form av Bussveien og andre kollektivtiltak, og tiltak rettet mot syklende og gående, som Sykkeltamvegen og andre tiltak for å fremme syklig og gåing.
- **En restriktiv parkeringspolitikk er et svært effektivt virkemiddel**
For å redusere bilbruken er parkeringspolitikk et svært effektivt virkemiddel. Både p-avgift, å begrense antall parkeringsplasser som tilbys, samt lokalisering av parkeringsplassene kan bidra til å gjøre det mer belastende å kjøre bil (Ellis og Øvrum 2015¹⁴). Stavanger kommune har en helhetlig parkeringspolitikk, forankret i kommuneplanen, med tydelige prinsipper for lokalisering av parkeringstilbudet og parkeringskrav tilpasset de ulike deler av byen. I tilknytning til nye boligprosjekter kan krav om at det etableres parkeringsplasser i større, felles parkeringsanlegg, øke belastningen ved å kjøre bil, og samtidig bidra til å gjøre områdene mer trafiksikre og frigjøre arealer til andre formål. Dette anbefales blant annet i retningslinjer for parkering i kommuneplanen til Stavanger kommune. For arbeidsplasser vil det å reservere arealet nærmest inngangen til sykkelparkering, og å lokalisere parkeringsplasser for bil litt mindre sentralt gi et tydelig signal om at man prioriterer myke trafikanter, samtidig som bilreisen blir litt mer belastende. Ved begrensnig av parkeringstilbudet i et område bør man samtidig legge til rette for alternative transportmåter som gange, sykkel og kollektivtransport. Det kan også være hensiktsmessig å tilrettelegge alternative parkeringstilbud andre steder, som for eksempel innfartsparkering i utkanten av sentrum.
- **Ulike former for vegprising gjør det mer belastende å kjøre bil**
I tillegg til en restriktiv parkeringspolitikk er ulike former for vegprising et effektivt tiltak for å dempe biltrafikken. Bompenger som bilrestriktivt tiltak er tatt i bruk i de fleste norske større byområder, også i Stavanger. En analyse av tiltak for reduksjon i personbiltrafikk i Oslo viser at økte bomavgifter er det tiltaket som bidrar mest til redusert bilbruk i området (Betanzo m.fl.

¹¹ Kjørstad, Katrine med flere 2014: *Nullvekstmålet. Hvordan kan den forventede transportveksten fordeles mellom kollektivtransport, sykkel og gange*. Urbanet Analyse rapport 50/2014

¹² Betanzo, Mari med flere 2019: *Tiltak for reduksjon i personbiltrafikk. Vurdering av bidrag til Oslo kommunes mål om reduksjon i biltrafikk*. Urbanet Analyse rapport 121/2019

¹³ Ellis, Ingunn Opheim med flere 2020: *Effekter av tiltak for reduksjon av personbiltrafikk i Buskerudbyen*. Urbanet Analyse rapport 134/2020

¹⁴ Ellis, Ingunn Opheim og Arnstein Øvrum 2015: *Parkering som virkemiddel. Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner*. Urbanet Analyse rapport 64/2015

2019¹²), mens en tilsvarende analyse i Trondheim viser at en restriktiv parkeringspolitikk betyr mest i Trondheim (Betanzo m.fl. 2018¹⁵). Forskjellen begrunnes blant annet med at man i Oslo allerede har innført en svært restriktiv parkeringspolitikk i sentrum, og at ytterligere restriksjoner har mindre betydning der enn i Trondheim, hvor dagens parkeringspolitikk ikke er like restriktiv. Dette viser hvor stor betydning lokale forhold har på effekten av tiltak. Mindre tiltak som f.eks. lavere fartsgrenser, omregulering av gatebruk, prioritering av bussene i vegsystemet mm. bidrar også til å gjøre bilreisen litt mer belastende og alternativet litt mer attraktivt.

- **Et konkurransedyktig kollektivtilbud der hvor markedspotensialet er størst**

Et godt kollektivtilbud er viktig for å få færre til å velge bil på siden daglige reiser. For at kollektivtransport skal være et konkurransedyktig alternativ til bil, er det viktig å bygge ut et effektivt kollektivtilbud med høy hastighet, god punktlighet og høy frekvens (Kjørstad og Ellis 2018¹⁶). Fremkommelighetstiltak, effektiv linjeføring og en optimal holdeplassavstand er tiltak som styrker kollektivtilbudet, sammen med en hensiktsmessig prisstruktur. Ikke minst er det viktig med en god synergigevinst mellom areal- og transportplanlegging; fortetting rundt kollektivknutepunkter øker markedsgrunnlaget for kollektivtransporten, slik at det igjen er mulig å forbedre tilbudet ytterligere. Bussveien i Stavanger er et godt eksempel på målrettet satsing på et konkurransedyktig kollektivtilbud.

- **Sykling og gåing bør spille en sentral rolle**

En stor andel av våre daglige reiser er korte. For å oppnå en miljøvennlig transportutvikling er det derfor naturlig at gange og sykkel spiller en sentral rolle. For å øke gang- og sykkelandelen er det viktig med en godt tilrettelagt infrastruktur for gående og syklende, som også driftes og vedlikeholdes på en god måte året rundt. I en rapport om suksesskriterier for sykling konkluderer Civitas (Lea m.fl. 2012¹⁷) med at godt tilrettelagt infrastruktur er det viktige kriteriet for økt sykling, sammen med god drift og vedlikehold av infrastrukturen. Analyser basert på en markedsundersøkelse blant befolkningen i fire byområder i Norge viser at det oppleves mer enn dobbelt så belastende å sykle i vegbanen uten tilrettelegging som å sykle på godt tilrettelagt sykkelinfrastruktur (Loftsgarden m.fl. 2015¹⁸). Parkeringsfasiliteter for sykler har også betydning for hvor attraktivt det er å sykle, men dette ikke har like stor betydning som sykkelinfrastruktur. En tidligere undersøkelse i Tønsberg viste at sykkelparkering er særlig viktig for de som ikke sykler, men mindre viktig for dagens syklister, kanskje fordi disse allerede har tilfredsstillende sykkelparkering (Vibe m.fl. 2004¹⁹). For å gjøre det mer attraktivt å gå, er vern av eksisterende snarveier og etablering av nye et godt tiltak. Stavanger kommunes arbeid med å tilrettelegge for gående og syklende er blant annet omtalt i kommuneplanens kapittel 2.3.3 Bestemmelser og retningslinjer om sykkel- og gangnettet.

¹⁵ Betanzo m.fl. 2018: *Analyse av restriktive tiltak i Trondheim*. Urbanet Analyse rapport 116/2018

¹⁶ Kjørstad, Katrine og Ingunn Opheim Ellis 2018: *Effektivisering av kollektivtransporten. En kartlegging av byområder som er aktuelle for byvekstavtaler*. Urbanet Analyse rapport 119/2018

¹⁷ Lea, Rolf med flere 2012: *Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling*. Civitas, Copenhagenize Consulting og Numerika, oktober 2012

¹⁸ Loftsgarden, Tanja, I.O. Ellis og A. Øvrum 2015: *Målrettede sykkeltiltak i fire byområder. Resultater fra et Transnovaprojekt*. Urbanet Analyse rapport 55/2015

¹⁹ Vibe, Nils med flere 2004: *Kollektivalternativene i Tønsbergpakken. Bidrag til konsekvensutredningen*. TØI rapport 698/2004.

3. EVALUERINGSMETODE

Finansdepartementet (2005, s. 8)²⁰ definerer en evaluering som «en systematisk datainnsamling, analyse og vurdering av en planlagt, pågående eller avsluttet aktivitet, en virksomhet, et virkemiddel eller en sektor».

Innføringen av krav om mobilitetsplan i Stavanger kommuner arealplan er et virkemiddel for å nå ulike mål innenfor transport- og arealplanleggingen.

Kravet om mobilitetsplan er fremdeles gjeldende, og det er derfor her snakk om en underveisevaluering som skal gi innspill til mulige forbedringer eller justeringer for bedre måloppnåelse, men også med tanke på andre virkninger – for eksempel redusere andre negative virkninger som unødvendig merarbeid i arbeid med mobilitetsplanene.

3.1. Evalueringskriterier og evalueringsspørsmål

Evalueringen av mobilitetsplan som verktøy skal gi en forståelse av hvordan krav om mobilitetsplan praktiseres og en vurdering av hvordan mobilitetsplaner og tiltak i planene påvirker det overordnede målet om nullvekst. Vi har derfor hatt en tilnærming i form av prosessevaluering (hvordan man arbeider med mobilitetsplaner) og målevaluering (grad av måloppnåelse).

OECD sine seks evalueringskriterier²¹ er grunnleggende i evalueringsarbeid, og fire av disse brukes som et rammeverk for analysene også i dette oppdraget. Her er det vurdert at fire av kriteriene; måloppnåelse, andre virkninger, relevans, sammenheng, er relevante i denne sammenheng og er utgangspunktet for evalueringen av mobilitetsplan som verktøy.



Figur 3-1: Evalueringskriterier.

Det vil ikke være mulig å kvantifisere alle effekter av mobilitetsplaner, men gjennom en kvalitativ tilnærming vil analysene bidra til bedre innsikt i status og erfaringer med mobilitetsplan som verktøy, samt innspill til hvordan man kan utvikle og forbedre verktøyet og arbeidsprosesser.

²⁰ Finansdepartementet (2005): Veileder til gjennomføring av evalueringer.

²¹ OECD (2020) Better criteria for better evaluation. Februar 2020. Tilgjengelig fra: <http://www.oecd.org/dac/evaluation/evaluation-criteria-flyer-2020.pdf>

3.2. Vurdering av måloppnåelse

En mobilitetsplan viser hvordan transport og mobilitet skal løses i et område, en utbygging eller i en virksomhet. For å kunne vurdere om kravet om mobilitetsplaner bidrar til måloppnåelse, må det sannsynliggjøres at:

1. Prosessen med utarbeidelse av en mobilitetsplan og/eller resultatene/anbefalingene i den fører til andre tiltak eller tilpassinger av detaljplan/byggesak enn i en tilsvarende situasjon der det ikke var krav om mobilitetsplan.
2. Definerte tiltak eller tilpassinger av detaljplan/byggesak som følge av mobilitetsplan er tiltak eller endringer som vil ha betydning for resemiddelfordeling.
3. Definerte tiltak eller tilpassinger av detaljplan/byggesak som følge av mobilitetsplan realiseres i utbygging og følges opp i bygg i drift.

Under punkt 1 inngår en vurdering av den kontrafaktiske situasjonen. Det vil si hva som hadde skjedd i fravær av krav om mobilitetsplan. Den faktiske utviklingen må altså vurderes opp mot en alternativ utvikling eller situasjon som vi ikke kjenner. Det er for eksempel mulig at de virkninger vi finner av mobilitetsplan som verktøy er en del av en utvikling mot nye løsninger og krav om nullvekst, som ville skjedd uavhengig av det konkrete kravet om mobilitetsplan. Det vil altså alltid være en viss grad av usikkerhet i denne typen evalueringer.

Under punkt 2 inngår en faglig vurdering om tiltak eller tilpassinger i planen kan forventes å påvirke den samlede resemiddelfordelingen, i tråd med målsettingene for bestemmelsen om mobilitetsplan.

Under punkt 3 er et spørsmål om hvilke tiltak og tilpassinger av planen som følges opp i utbygging og drift av bygg. Her er et viktig skille mellom tiltak som kan tas inn i bestemmelser i reguleringsplan og andre typer tiltak (organisatoriske tiltak).

Vurdering av måloppnåelse må gjøres med utgangspunkt i rammene og handlingsrommet for mobilitetsplaner. Det vil si at vurdering av måloppnåelse må ta hensyn til de begrensninger som ligger iblant annet lovverk og andre føringer i kommuneplanen. Som en del av vurderinger av måloppnåelse inngår også en drøfting av hvilke mekanismer som gir måloppnåelse, altså hvordan krav om mobilitetsplan bidrar til måloppnåelse.

3.3. Virkning, relevans og sammenheng

Mobilitetsplan som verktøy for å nå definerte målsettinger er ikke et tiltak som fungerer isolert, men inngår blant en rekke andre tiltak for å påvirke transport og mobilitet i Stavanger kommune og konkrete utbyggingsprosjekt. Eksempelvis er parkeringsnormen og Breeam-sertifisering andre tiltak som henger tett sammen med vurderinger i mobilitetsplanen og påvirker de endelige tiltakene. I tillegg er det andre tiltak som kan ha noen synergier med mobilitetsplaner, som HjemJobbHjem-ordningen.

I tillegg til vurdering av måloppnåelse vil det i evalueringen av mobilitetsplan som verktøy drøftes: 1) i hvilken grad krav om mobilitetsplan bidrar sammen med andre tiltak, for å sikre gode løsninger for transport og mobilitet i tråd med målsettingen om nullvekst i personbiltransporten, 2) om kravet om mobilitetsplan fører til andre (utilsiktede) virkninger, og 3) i hvilken grad mobilitetsplaner er et godt verktøy for å treffe utfordringene som ligger til grunn for nullvekstmålet.

4. KUNNSKAPSINNHEITING

I dette kapitlet beskrives metode og utvalg for kunnskapsinnhenting i evalueringen. Det er valgt en bred metodisk tilnærming, bestående av:

- iv) dokumentgjennomgang av et utvalg av mobilitetsplaner,
- v) dybdeintervjuer blant et utvalg av relevante aktører og
- vi) gjennomføring av en kvantitativ spørreundersøkelse blant et større utvalg av relevante aktører.

Dokumentgjennomgangen gir et bilde av hvordan bestemmelsen om mobilitetsplan blir svart ut, hvordan mobilitetsplanene er utformet og hvilke tiltak som er planlagt. Dokumentgjennomgangen sammen med dybdeintervju gir særlig grunnlag for å vurdere behov for veiledning.

Spørreundersøkelsen henter inn kunnskap om både tiltak og prosess, og gir god oversikt over et bredt spekter av resultater fra flere typer aktører, men gir ikke mulighet til å gå like mye i dybden av de enkelte spørsmålene.

Dybdeintervjuene er benyttet for å få mer inngående informasjon om temaer vi ser behov for å få belyst nærmere ut over dokumentgjennomgang og spørreundersøkelsen. Intervjuene gir særlig kunnskap om erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy i planprosessen og bygg i bruk.

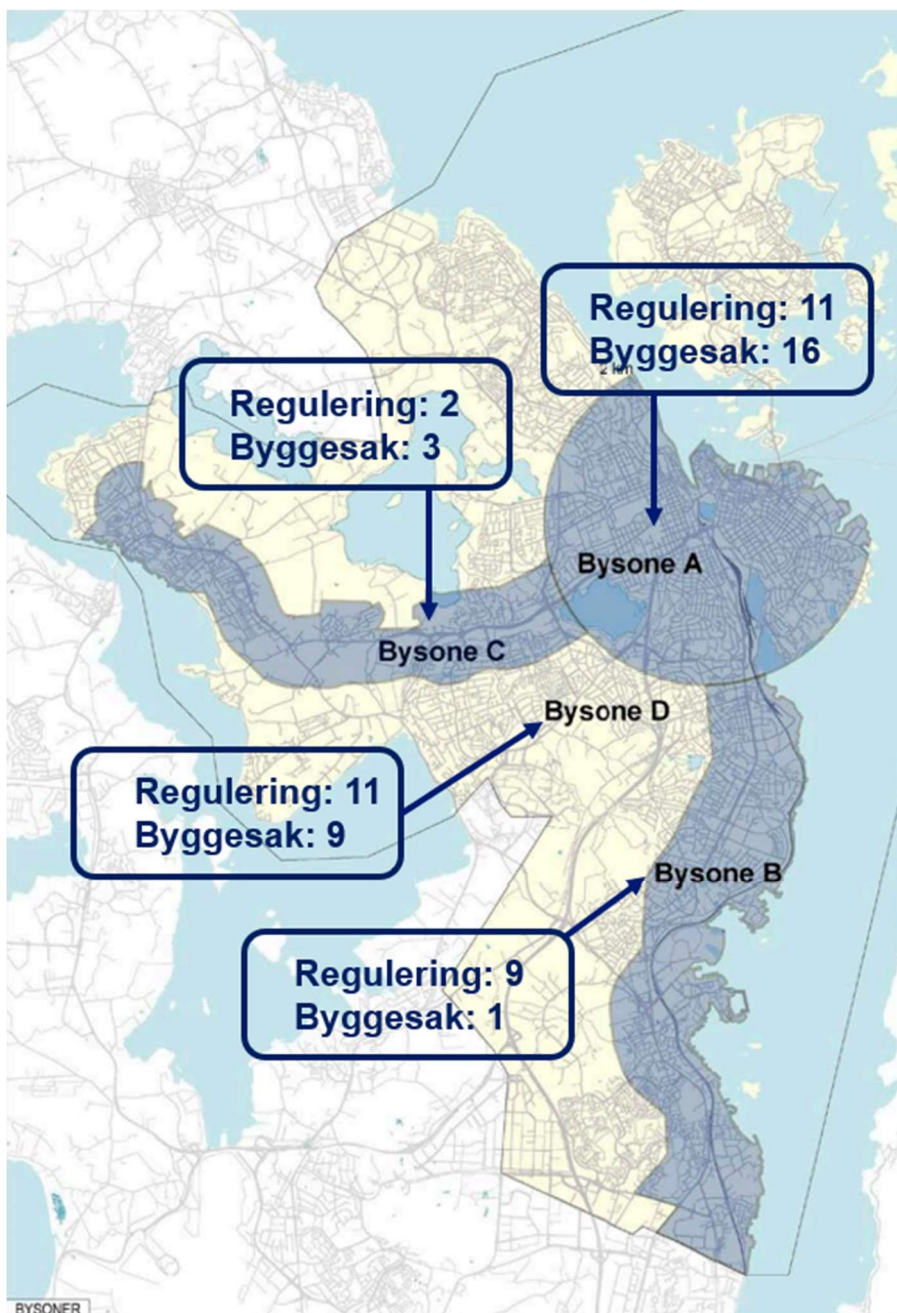
4.1. Mobilitetsplaner som er utarbeidet

Regulering

I grunnlaget som ble oversendt fra oppdragsgiver var det 40 mobilitetsplaner på reguleringsnivå, der 34 av mobilitetsplanene er fra de to siste kommuneplanperiodene mellom år 2014-2020. I perioden 2014-2020 var det kun to mobilitetsplaner i bysone C, der den ene er områderegulering for Madla-Revheim. Ellers fordelte planene seg omtrent likt i bysone A, B og D. En av mobilitetsplanene var i tidligere Rennesøy kommune.

Byggesak

I grunnlaget som ble oversendt fra oppdragsgiver var det 51 mobilitetsplaner på byggesaksnivå, der 29 av planene er fra de to siste kommuneplanperiodene mellom år 2014-2020. I perioden 2014-2020 var det kun en mobilitetsplan i bysone B og tre i bysone C. Det var flest mobilitetsplaner på byggesaksnivå i bysone A og D.



Figur 4-1. Fordeling av mobilitetsplaner i bysoner fra perioden 2014-2020 i grunnlaget som ble oversendt fra oppdragsgiver.

4.2. Dokumentgjennomgang

Utvalg

For dokumentgjennomgang ble det valgt ut 20 mobilitetsplaner fra forrige og gjeldende kommuneplan med et bredt utvalg.

Sentrale dimensjoner ved valg av informanter:

- I. Offentlige vs. private utbyggere:
- II. Større vs. mindre planer
- III. Planer med ulik geografisk beliggenhet
- IV. Ulike arealformål
- V. Plannivå regulering vs. byggesak
- VI. Bream (Building Research Establishment Environment Assessment Method) sertifisering

En mobilitetsplan kan dekke flere av dimensjonene. Tilgjengelig utvalg av mobilitetsplaner som er utarbeidet begrenser også fordelingen. Det er for eksempel få mobilitetsplaner i bysone C for både detaljregulering og byggesak, og for byggesak i bysone B.

Med 20 mobilitetsplaner får vi ikke vurdert alle dimensjoner. Vår vurdering er at følgende dimensjoner er de mest sentrale basert på utvalget av mobilitetsplaner vi har å velge fra.

Det er valgt ut ti detaljreguleringer og ti byggesaker. Dimensjoner som ikke er prioritert er plannivået områderegulering og offentlige planer. Utvalget her var lite, i tillegg til at dette er planer som oppdragsgiver selv har mer hånd om. Dokumentgjennomgang av samme utbygging ved detaljregulering og byggesak er ikke prioritert for å få en større variasjon i utvalget av mobilitetsplaner.

For å få en variasjon i størrelse på planer og formål ble det et lite utvalg i bysone D for detaljregulering.

Tabell 1. Ti detaljreguleringer og Ti byggesaker med følgende dimensjoner er grunnlaget for dokumentgjennomgangen.

Ulike dimensjoner/type planer	Antall planer detaljregulering	Antall planer byggesak
Arealformål bolig	8	2
Arealformål næring (kontor)	5	7
Arealformål offentlig eller privat tjenesteyting	5	4
Arealformål handel	3	4
Planer med blandet arealformål	5	6
Mindre planer* < 5000 m ² BRA	4	3
Større planer > 5000 m ² BRA	6	7
Bysone A - den sentrale byen	4	5
Bysone B – den primære byutviklingsaksen	4	1
Bysone C – den sekundære byutviklingsaksen	1	1
Bysone D – den ytre byen	1	3
Breeam sertifisering	2	3

*Dersom boligstørrelsen i gjennomsnitt er 75 m² gir dette 67 boenheter eller færre. Dersom det i gjennomsnitt er 4 ansatte per 100 m² gir dette mindre enn 200 ansatte.

Egenskaper kartlagt i dokumentgjennomgang

Mobilitetsplanene i utvalget er gjennomgått med utgangspunkt i de definerte problemstillingene i evalueringen og punktene om mobilitetsplanens innhold i kommuneplanens bestemmelse 1.25 *Bestemmelser om mobilitetsplan i Kommuneplan for Stavanger 2019-2034*.

Egenskaper for kartlegging av mobilitetsplaner er satt opp i et skjema som er benyttet for dokumentgjennomgangen.

Hovedtema for egenskaper som dokumenteres er:

- Fakta om planen (bysone, år mobilitetsplan ble ferdigstilt, formål, størrelse).
- I hvilken grad dagens situasjon kartlegges (liten, middels eller stor grad).
- Om det er satt mål for ønsket reisemiddelfordeling og om det er gjort en vurdering for å komme frem til målet.
- Beregninger av mengde turer planen skaper.
- Bruk av parkering som tiltak.
- Bruk av andre type tiltak enn parkering.

Skjema over egenskaper ved mobilitetsplanene som ble kartlagt i dokumentgjennomgangen ligger i vedlegg 2.

4.3. Dybdeintervju

Utvalg

Det er gjennomført 12 dybdeintervjuer. Utvalget består først og fremst av aktører som har vært involvert i mobilitetsplanene vi har gjort en dokumentgjennomgang av.

Fire av intervjuene var med sentrale utbyggere i regionen. Utbyggere er de som er med i hele prosessen fra regulering til ferdig bygg. Utbyggers erfaring med mobilitetsplan i alle faser (regulering, byggesak og bygg i bruk) var noe begrenset siden det går flere år fra planoppstart til bygg i bruk, og fordi noen utbyggere selger bygget videre når det er ferdigstilt.

Fire av intervjuene var med sentrale konsulenter i plan- og utbyggingsmiljøet der tre av fire har særlig fagkompetanse innen transport og mobilitet.

Fire av intervjuene var med saksbehandlere i Stavanger kommune, der to av dem var på reguleringsnivå og to på byggesaksnivå. Konsulenter og saksbehandlere er normalt bare involvert i reguleringsplanen eller byggesaken.

Intervjuene viste at et flertall av informantene har erfaring med mobilitetsplan i detaljreguleringsplaner. Få av informantene har erfaring med mobilitetsplan i byggesak eller bygg i bruk, også de som har fulgt planprosessen med byggesak. Noen informanter har erfaring fra mange mobilitetsplaner de siste fem årene, mens andre har erfaring fra et fåtall mobilitetsplaner.

Mobilitetsplanene informantene har erfaring med er fra ulike områder i kommunen (alle bysoner) og dekker ulike formål og størrelser, men i hovedsak er det nye bygg med bolig og/eller næring, og gjerne kombinerte formål.

Intervjuguide

En intervjuguide ble benyttet som grunnlag for intervjuene. Intervjuguiden inkluderte spørsmål om informantens erfaring og bakgrunn, deres erfaring med prosessen med mobilitetsplaner, ulike

spørsmål rundt tiltak i planene og mål om reisemiddelfordeling, oppfølging av mobilitetsplaner etter planprosessen og deres samlede vurdering av mobilitetsplaner og nytte. Til slutt i intervjuene ble det stilt spørsmål om informantenes forståelse av kravet om mobilitetsplan og behov for veiledning.

Underveis i intervjuene ble det stilt spørsmål om eventuelle andre kommentarer som spørsmålene ikke fanget opp.

Intervjuguiden i sin helhet ligger i vedlegg 5.

4.4. Spørreundersøkelse

Utvalg

Målgruppen for spørreundersøkelsen var alle med erfaring med mobilitetsplaner i Stavanger kommune i løpet av de fem siste årene, både blant ansatte i Stavanger kommune, konsulenter, utbyggere og andre.

Det ble informert og rekruttert til undersøkelsen gjennom e-post, og selve undersøkelsen ble besvart via internett. Det ble sendt ut 231 e-poster; 141 til ansatte i kommunen og 90 til private aktører. E-postene undersøkelsen ble sendt ut til var en blanding av e-postadresser direkte til navngitte personer og postmottak. E-postene ble sendt ut 25. november 2020, med svarfrist 16. desember. Deretter ble det sendt ut to påminnelser til de som enda ikke hadde svart.

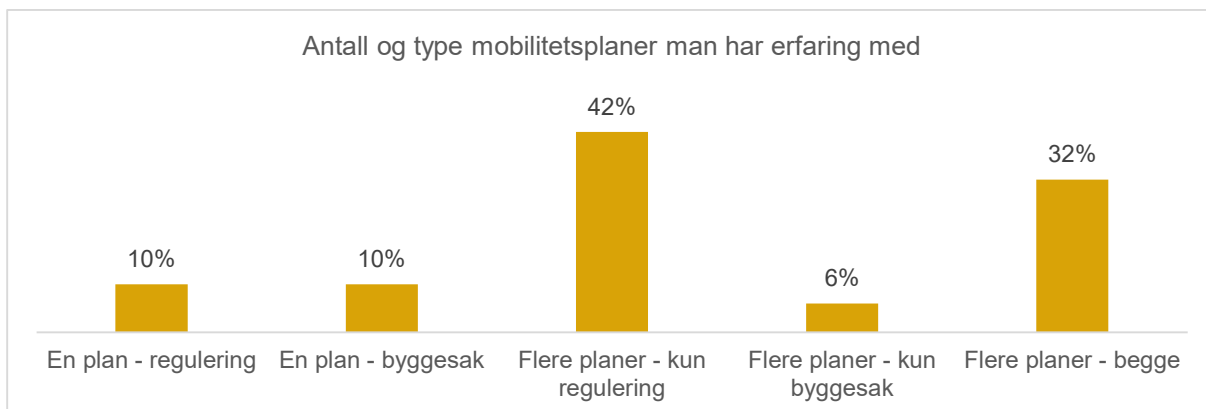
Ikke alle mottakere av e-posten var nødvendigvis i målgruppen for undersøkelsen. Undersøkelsen har derfor hatt innledende spørsmål for å sikre at kun de med erfaring fra arbeid med mobilitetsplaner i Stavanger kommune i løpet av de siste fem årene svarte.

81 personer åpnet opp og begynte å svare på undersøkelsen. Av disse var det 16 personer som ikke var i målgruppen for undersøkelsen. Vi har dermed svar fra 50 personer. Litt over halvparten av de som har svart er ansatt i Stavanger kommune, mens 34 prosent er konsulenter/arkitekter.



Figur 4-2: Antall personer som har svart på spørreundersøkelsen og deres rolle. N = 50

De fleste som har svart på undersøkelsen har erfaring med to eller flere mobilitetsplaner og det er flere som har erfaring med mobilitetsplaner i forbindelse med reguleringsaker enn byggesaker.



Figur 4-3: Antall og type mobilitetsplaner de som har svart på spørreundersøkelsen har erfaring med. N = 50

Spørreskjema

Spørreundersøkelsen inkluderte spørsmål om mange av de samme temaene som den øvrige kunnskapsinnhenting, blant annet om tiltak som vanligvis benyttes i planene (herunder parkering), om det gjøres vurdering av planens mål for reisemiddelfordeling ut fra området lokaliserings og tilgjengelighet og om mobilitetsplanene benyttes aktivt i etterkant og om man mener mobilitetsplaner bidrar til å nå nullvekstmålet. Spørreskjemaet i sin helhet ligger i vedlegg 4.

5. ANALYSER

I dette kapittelet vurderes de ulike problemstillingene med utgangspunkt i funn fra dokumentgjennomgang, intervju og spørreundersøkelse.

Kapittelet er strukturert med utgangspunkt i de to hovedproblemstillingene med underproblemstillinger (se kapittel 1.3), der det først drøftes funn under tema «Erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy», og deretter «Tiltak som benyttes i mobilitetsplanene og bidrag til nullvekstmålet».

Kunnskapsgrunnlaget vi baserer analysen på er bedre på noen områder enn andre. Dette skyldes flere forhold, blant annet at informantene i intervjuene og spørreundersøkelsen har mindre erfaring fra byggesak enn fra detaljregulering. I tillegg har informantene vi intervjuet lite eller ingen kunnskap om hva som skjer etter utbygging (bygg i drift). Dokumentgjennomgangen er også avgrenset til utforming og innhold i mobilitetsplanene. Kunnskapsgrunnlaget er derfor best når det gjelder detaljregulering, og gir begrenset med kunnskapsgrunnlag for byggesak og bygg i drift.

5.1. Erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy

Under problemstillingen «Erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy» er det satt opp tre følgende underproblemstillinger, som belyses ved hjelp av det innsamlede datamaterialet:

- Benyttes mobilitetsplanene som et verktøy i planprosessene?
- Brukes de ferdige mobilitetsplanene aktivt, eller blir de «skuffeplaner»?
- Hvilke erfaringer har ulike parter med mobilitetsplaner?

5.1.1. Benyttes mobilitetsplanene som et verktøy i planprosessene?

Utforming av mobilitetsplaner

Som første del analysene og en introduksjon til innholdet i mobilitetsplanene presenterer vi her oppsummering av utformingen av mobilitetsplaner fra dokumentgjennomgangen. I **dokumentgjennomgangen** undersøkte vi hvordan og i hvilken grad de ulike punktene i krav om mobilitetsplan blir svart ut.

Dokumentgjennomgangen viser at 13 av 20 mobilitetsplaner kartlegger dagens situasjon i stor grad, men i noen av tilfellene omtales ikke bil i kartleggingen. 5 av 20 kartlegger i middels grad og kun 2 av 20 kartlegger i liten grad dagens situasjon.

Mål om reisemiddelfordeling vurderes i kapittel 5.2.1 under problemstillingen «Har ulike deler av kommunen ulike mål om reisemiddelfordeling i planene?».

Den samlede transporten gjennom døgnet er beregnet for 17 av 20 mobilitetsplaner. Flertallet av de som har beregnet den samlede transporten har fordelt turene på reisemiddel, men noen har kun beregnet bilturer. Turer for alle formål i en plan er ikke alltid beregnet. Statens vegvesen sin håndbok V713 Trafikkberegninger blir oftest lagt til grunn for beregning av trafikkmengder. Prosam-rapporter (erfaringstall fra Oslo-området) benyttes også i enkelte planer. I noen mobilitetsplaner vurderes trafikken i både eksisterende og nytt tiltak for å se på endringen i trafikkmengde. Alle tre mobilitetsplanene som var uten beregning av trafikkmengde var Breeam-planer. 12 av 20 mobilitetsplaner har omtalt fordeling av transport gjennom døgnet. Vurderinger i forhold til belastning i vegnett og konsekvenser omtales kun i enkelte tilfeller.

Parkering som tiltak vurderes i kapittel 5.2.3 under problemstillingen «Hvordan benyttes parkering som virkemiddel?».

Dokumentgjennomgangen viser at kun 7 av 20 mobilitetsplaner beskriver planlagte løsninger i stor grad. 8 av 20 beskriver i middels grad og 5 av 20 beskriver planlagt tilbud i liten grad. Ved liten grad av beskrivelse er det gjerne ingen illustrasjoner. Ulike løsninger vurderes i 2 av 20 mobilitetsplaner. Det gjelder vurderinger for adkomst og lokalisering av parkeringsanlegg. Ulike løsninger omtales ellers ikke. Andre tiltak enn parkering er vurdert i kapittel 5.2.2 under problemstillingen «Vil definerte tiltak i mobilitetsplaner bidra til større reduksjon i CO₂-utslipp og bedre oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan?».

Dokumentgjennomgangen viser ikke noen klare forskjeller på mobilitetsplaner i tilknytning til detaljregulering og byggesak. Planene er veldig like både i størrelse og form. En mindre forskjell som ble registrert er at det i mobilitetsplaner tilknyttet byggesak oftere nevnes bygningsfasiliteter som garderobe og dusj og sykkelverksted (tilgang til verktøy og vask av sykkel) enn ved detaljregulering. Det er ofte ikke kjent hvem som blir leietaker verken ved detaljregulering eller i byggesak.

I dokumentgjennomgangen var det fem planer med Breeam-sertifisering. To av Breeam-planene hadde fulgt Breeam sin mal uten å benytte bestemmelsen i kommuneplanen. Disse hadde andre overskrifter og manglende informasjon i forhold til bestemmelsen i kommuneplanen.

Breeam-sertifiseringen stiller krav om egne reisevaneundersøkelser for tiltaket som skal inn, og dermed et mer presist anslag av reisemiddelfordeling. Samtidig opplyser en informant i **intervjuene** at Breeam ofte godkjenner bruk av lokale eksisterende reisevaneundersøkelser.

Dokumentgjennomgangen viser at i mobilitetsplaner som er utarbeidet av samme konsulent eller firma, er det gjerne en gjenkjennbar struktur og innhold. Et par av informantene i **intervjuene** oppgir at de har laget egne maler for utarbeidelse av mobilitetsplaner som benyttes som utgangspunkt. Planene blir da relativt like.

Samlet sett svarer flertallet av mobilitetsplanene i dokumentgjennomgangen ut alle punktene i krav om mobilitetsplan, men det kan se ut til at kartlegging av dagens situasjon dekkes i større grad enn beskrivelse av planlagte løsninger og tiltak.

Behovet for veiledning ut ifra grunnlaget om utforming av mobilitetsplan blir vurdert i kapittel 5.3.

Når i prosessen med reguleringsplaner og byggesaker utarbeides vanligvis mobilitetsplaner

Et sentralt spørsmål når det gjelder muligheter for at mobilitetsplanen skal påvirke endelig detaljplan eller byggesak, er når i prosessen mobilitetsplanene utarbeides.

Informantene i intervjuene oppgir at arbeidet med mobilitetsplan som oftest starter tidlig i planprosessen ved detaljregulering, men at en del premisser som formål og størrelse må være på plass før arbeidet med mobilitetsplanen kan starte. Skissetegner av planforslaget er gjerne utarbeidet før arbeidet med mobilitetsplan starter opp. Deretter er det vanligvis flere runder med revideringer, der endringer i reguleringsplan og mobilitetsplan påvirker hverandre.

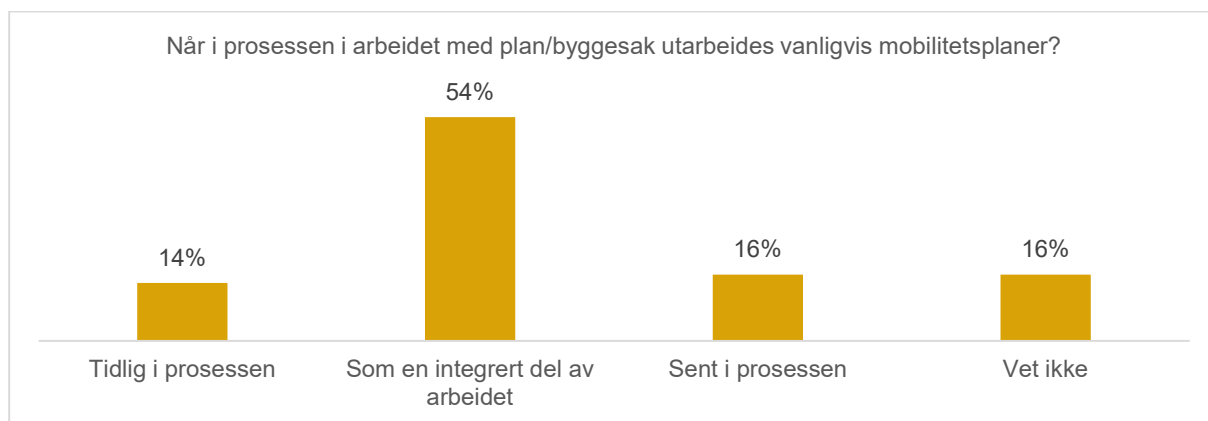
Flere av informantene erfarer at tema som inngår i en mobilitetsplan gjerne blir drøftet i oppstartmøte ved detaljregulering. De fleste mener at når mobilitetsplan blir utarbeidet tidlig blir den en viktigere del av planprosessen og løsningene enn dersom arbeidet med mobilitetsplan skjer sent i prosessen.

Mobilitetsplanen oppleves av de fleste som en integrert del av planarbeidet ved detaljregulering. Men konsulenter som blir innleid som underleverandør til arkitekt/planrådgiver som leder planprosessen opplever at de kan komme litt sent inn i prosessen. Det blir da mindre rom for å påvirke løsninger. Konsulentene opplever allikevel at arbeidet med mobilitetsplan er nyttig og bidrar til vurderinger av transport og mobilitet som ellers ikke ville vært gjort.

Konsulenter med Breeam-sertifisering erfarer at mobilitetsplanen alltid er tema tidlig i planprosessen eller byggesaken, i tråd med krav i Breeam-sertifiseringen.

Få av informantene erfarer at mobilitetsplan er et tema i byggesaker. De som har erfaring med byggesaker opplever at mobilitetsplaner kan være et tema i forhåndskonferansen for å kontrollere tiltaket opp mot krav om mobilitetsplan i kommuneplanen, uten at innhold og tema i mobilitetsplanen drøftes. Enkelte erfarer at mobilitetsplanen ikke er et tema før alt grunnlaget for tiltaket er sendt inn. I enkelte saker kan også mobilitetsplan mangle ved innsending.

Svarene fra **spørreundersøkelsen** bygger opp under hovedinntrykket fra intervjuene at mobilitetsplaner i stor grad utarbeides som en integrert del av arbeidet med detaljregulering eller byggesak. Rundt halvparten svarer at mobilitetsplanene utarbeides *som en integrert del av arbeidet med plan- og byggesak*. Den øvrige halvparten svarer at planene utarbeides tidlig i prosessen (14%), sent i prosessen (16%), eller de svarer at de ikke vet når i prosessen mobilitetsplanene utarbeides (16%). Konsulenter og utbyggere svarer i større grad sent i prosessen enn ansatte i kommunen. Samtidig er det en del som svarer at mobilitetsplaner ikke benyttes som et aktivt dokument i byggesak (jf. figur 5-7 i kapittel 5.1.2).



Figur 5-1: Svar fra spørreundersøkelsen: Når i prosessen i arbeidet med plan/byggesak utarbeides vanligvis mobilitetsplaner? (N = 50)

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget at mobilitetsplaner utarbeides som en integrert del av planarbeidet ved detaljregulering. For byggesak er det svar som tilsier at det varierer mer når i prosessen det arbeides med mobilitetsplanen.

Samspill mellom mobilitetsplan og detaljregulering/byggesak

I tillegg til tidspunktet for utarbeiding av mobilitetsplanen er det relevant å spørre i hvilken grad resultater fra mobilitetsplanen påvirker detaljregulering/byggesak og/eller omvendt.

Informantene i intervjuene oppgir at vurderinger og endringer i mobilitetsplan og detaljregulering påvirker hverandre. Mobilitetsplan kan gi innspill til for eksempel bestemmelsene og løsninger for forbindelser for gående i detaljplanen. En informant med erfaring fra Breeam-prosjekter oppgir at tiltak i mobilitetsplanen som kan sikres juridisk i plan, også må følges opp i planen for å få Breeam-poeng.

Informantene med erfaring fra byggesak opplever at det er mindre mulighet for å påvirke løsninger med en mobilitetsplan i byggesak fordi føringer allerede er lagt i kommuneplanen, gjeldende regulering eller tekniske forskrifter. I byggesak vurderes tiltak opp mot krav og tekniske forskrifter, og mobilitetsplanens påvirkning avgrenses til det som er fastlagt som bestemmelser i en reguleringsplan.

Byggesaksbehandlere har ikke transportfaglig kompetanse og er avhengig av vurderinger fra annen avdeling. I hvilken grad dette alltid gjøres er ikke mulig å si sikkert med det kunnskapsgrunnlaget som foreligger i evalueringen.

Vanlig praksis er at mobilitetsplanen skal samsvare med planløsningen, og at mobilitetsplanen er et levende dokument som justeres underveis i prosessen. Enkelte informanter oppgir at det kan gjøres ulike vurderinger i mobilitetsplan, men endelig løsning må beskrives.

Ingen av informantene i intervjuene har erfart at mobilitetsplanen påvirker formål og volum, men at mobilitetsplanen kan påvirke løsning for bebyggelsen og uteområder.

Når det gjelder påvirkning på bebyggelse og uteområder er erfaringene til informantene at det kun er mindre endringer som følger av vurderinger av transport og mobilitet. For eksempel kan det innebære endringer på 1. etasje for å tilrettelegge bedre for varelevering eller andre transportløsninger.

I mobilitetsplaner vurderes de ulike temaene for det aktuelle planforslaget og tiltaket. Dette kan gi informasjon om behov for, eller ønske om justeringer, fra gjeldende bestemmelser og krav gjennom dispensasjoner²² eller midlertidige løsninger. I to av mobilitetsplanene i dokumentgjennomgangen ble det foreslått lavere sykkelparkeringsdekning enn minimumskravet, men uten at det ble omtalt som en dispensasjon. I en av mobilitetsplanene var parkeringsnorm for næring foreslått å være lavere enn kravet i regionalplan som var gjeldende for det aktuelle området. I **spørreundersøkelsen** er det 34 % som svarer at mobilitetsplaner noen ganger benyttes for å argumentere for dispensasjoner eller midlertidige løsninger, og 16 % at de ofte gjør det.

Kunnskapsgrunnlaget viser dermed at det er et samspill mellom mobilitetsplan og detaljregulering, men at mobilitetsplan påvirkes i større grad av endringer i detaljreguleringen enn motsatt. Det er mer usikkert om mobilitetsplanen påvirker byggesaken og løsninger der.

Dialog med kommunen

For å undersøke videre samspillet mellom mobilitetsplan og detaljregulering/byggesak er det relevant å undersøke dialogen med kommunen i planprosessen.

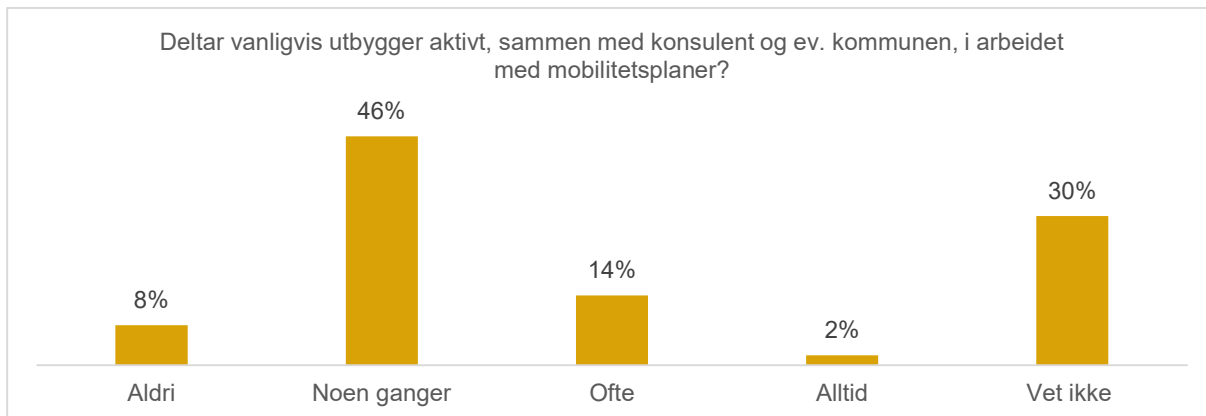
Flere av **informantene i intervjuene** erfarer at utkast til mobilitetsplan og planforslag ved detaljregulering ofte blir sendt inn før planmaterialet skal til behandling slik at kommunen får mulighet til å gi innspill underveis. Få opplever at det er en tilsvarende prosess ved byggesaker.

Det gjennomføres arbeidsmøter med kommunen underveis i planprosessen, men andre tema enn mobilitetsplaner får vanligvis mest oppmerksomhet. Informantene opplever ikke mobilitet som en stor utfordring i planprosessen. De fleste informantene i intervjuene erfarer at det ofte er dialog om mobilitetsplan mellom kommunen og arkitekt/planrådgiver, og noen ganger konsulent som utarbeider mobilitetsplan og utbygger.

Noen få informanter savner at mobilitetsplanen diskuteres mer under prosessen og benyttes som et verktøy også ut over planprosessen. Informantene dette gjelder ser at mobilitetsplanen har kvaliteter som kan være nyttige i videre prosess med salg og markedsføring etter planprosessen.

Svarene fra **spørreundersøkelsen** viser også at det er dialog mellom de ulike aktørene, i alle fall til en viss grad. På spørsmål om utbygger vanligvis deltar aktivt sammen med konsulent og evt. kommune svarer om lag halvparten at dette skjer noen ganger, mens 16 % svarer at dette skjer ofte eller alltid. En stor andel (30%) svarer at de ikke vet, dette gjelder hovedsakelig de som er ansatt i kommunen.

²² Dispensasjon er fritagelse for i et enkelt tilfelle å følge et lovbud eller annen bindende forskrift, for eksempel bygningslovgivningen.



Figur 5-2: Svar fra spørreundersøkelsen: Deltar vanligvis utbygger aktivt, sammen med konsulent og ev. kommunen, i arbeidet med mobilitetsplaner? (N = 50)

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget at det er noe dialog med kommunen om mobilitetsplaner, særlig ved detaljreguleringer, men at dette ikke er den delen av arbeidet med detaljregulering eller byggesak som krever mest kontakt med kommunen.

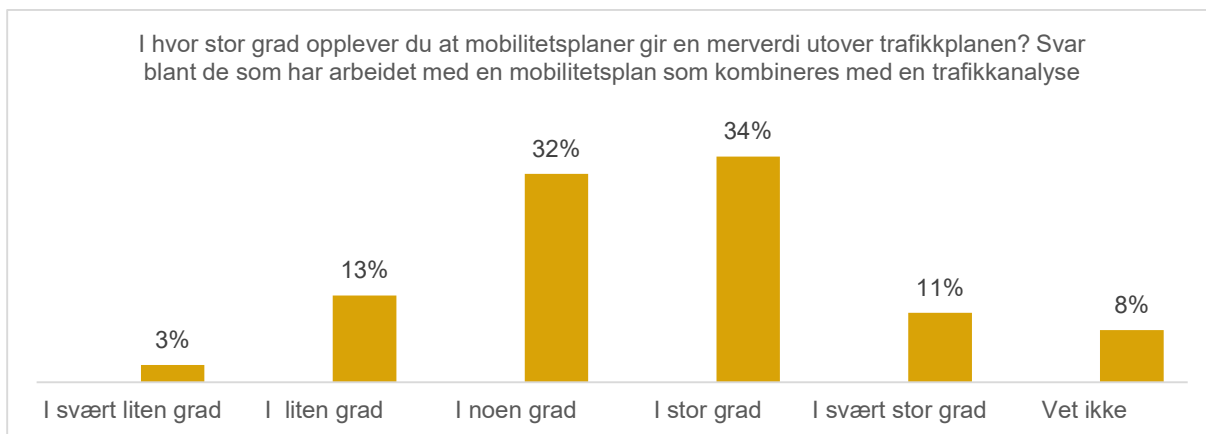
Mobilitetsplan som selvstendig dokument

Et relevant spørsmål er om mobilitetsplanen er et viktig verktøy som selvstendig dokument eller om innholdet dekkes av andre deler av plan og byggesaken.

Flertallet av informanter i **intervjuene** mener det er nyttig å ha mobilitetsplanen som et eget dokument fordi man kommer dypere inn i temaet og materialet enn man ellers ville hatt mulighet til. En informant påpeker at mobilitetsplaner er «bredere» enn en trafikkanalyse og at det gir økt oppmerksomhet på transport og mobilitet når mobilitetsplanen utgjør et eget dokument, og er en del av helheten med en planprosess. Det er kun ved byggesak at enkelte av informantene opplever at det stilles spørsmål til om det er behov for mobilitetsplan.

Noen få av informantene mener at mobilitetsplanen ikke bidrar noe særlig ut over krav i overordna planer og at temaene i mobilitetsplanen også kan dekkes av bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanen. De oppgir at det ville vært mer nyttig om mobilitetsplanen også levde videre etter regulering.

Svarene fra **spørreundersøkelsen** viser også at det er flere som mener at mobilitetsplanene har en egenverdi som et selvstendig dokument enn at de ikke har det. 76 % svarer at mobilitetsplaner kombineres med trafikkanalyser. Rundt 40 % av de som har arbeidet med en mobilitetsplan som kombineres med en trafikkanalyse svarer at mobilitetsplanen gir en merverdi i stor eller svært stor grad, mens ca. 20 % mener mobilitetsplaner i liten eller svært liten grad har merverdi utover trafikkanalysene.



Figur 5-3: Svar fra spørreundersøkelsen: I hvor stor grad opplever du at mobilitetsplaner gir en merverdi utover trafikkplanen? Svar blant de som har arbeidet med en mobilitetsplan som kombineres med en trafikkanalyse (N=38)

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget at mobilitetsplanen er et nyttig dokument som bidrar til økt oppmerksomhet på transport og mobilitet ved regulering. Mobilitetsplanen ses også på som en del av helheten med en reguleringsprosess. Ved byggesak kan det tyde på at mobilitetsplan som selvstendig dokument er mindre viktig.

5.1.2. Brukes de ferdige mobilitetsplanene aktivt, eller blir de «skuffeplaner»

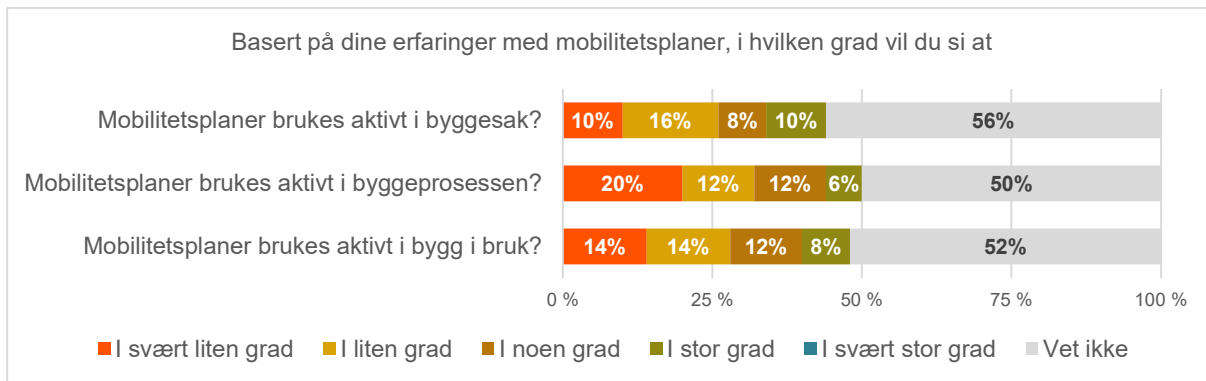
For at mobilitetsplanene skal kunne ha en påvirkning på reisevaner og reisemiddelfordeling, er det viktig at de tas aktivt i bruk etter planprosessen, og ikke bare ender opp som passive «skuffeplaner»

Kravet om mobilitetsplan gjelder regulering og byggesak, men vil normalt dekke flere forhold og tiltak som må følges opp etter utbygging (organisatoriske tiltak). Her er det kartlagt hvordan det jobbes med mobilitetsplaner i planprosessen, men når det gjelder videre oppfølging av mobilitetsplanene etter byggesak har evalueringen gitt begrenset grunnlag for å vurdere dette. Grunner til dette kan være at utbygger selger bygget videre når det står ferdig eller at utbyggere i begrenset grad har ferdigstilt bygg som har hatt en planprosess de siste seks årene.

Flere av informantene i **intervjuene** oppgir at de ikke kjenner til videre prosess eller arbeid med mobilitetsplaner etter planprosessen, og at de ikke har informasjon som tilsier at mobilitetsplaner blir hentet frem etter planprosessen. Flere kommenterer at det som er sikret i bestemmelsene sannsynligvis blir gjennomført, dersom det ikke søkes om dispensasjon senere. Mens tiltakene som ikke (kan) sikres i bestemmelser i reguleringsplan, men som gjerne listes opp i mobilitetsplanen, er det mer usikkert om følges opp og hvordan.

Noen av informantene peker på at mobilitetsplanen kan være gammel og utdatert ved tidspunktet for utbygging. Disse informantene mener da at utbyggere bør justere mobilitetsplanene og tilpasse seg dagens situasjon og krav fra kunder på tidspunktet for utbygging og salg.

I **spørreundersøkelsen** er det et spørsmål om mobilitetsplaner brukes aktivt i byggesak, byggeprosess og i bygg i bruk. Det er få som har en formening om dette, over halvparten svarer «vet ikke». Blant de som har en formening er det mange som mener at dette skjer i svært liten eller liten grad. Ansatte i kommunen svarer i større grad «vet ikke» enn konsulenter/utbyggere på disse spørsmålene, men i den grad de har en formening er de mer positive til at mobilitetsplanene brukes aktivt enn konsulenter/utbyggere.



Figur 5-4: Svar fra spørreundersøkelsen: Basert på dine erfaringer med mobilitetsplaner, i hvilken grad vil du si at mobilitetsplaner brukes aktivt? (N = 50)

Selv om mobilitetsplanene anses som et egnet verktøy for å sikre gode løsninger knyttet til transport og mobilitet, viser samtidig kunnskapsgrunnlaget at det kan være en fare for at de ferdige mobilitetsplanene ikke benyttes aktivt etter reguleringsprosessen, og at de fort ender opp som «skuffeplaner».

5.1.3. Hvilke erfaringer har ulike parter med mobilitetsplanene?

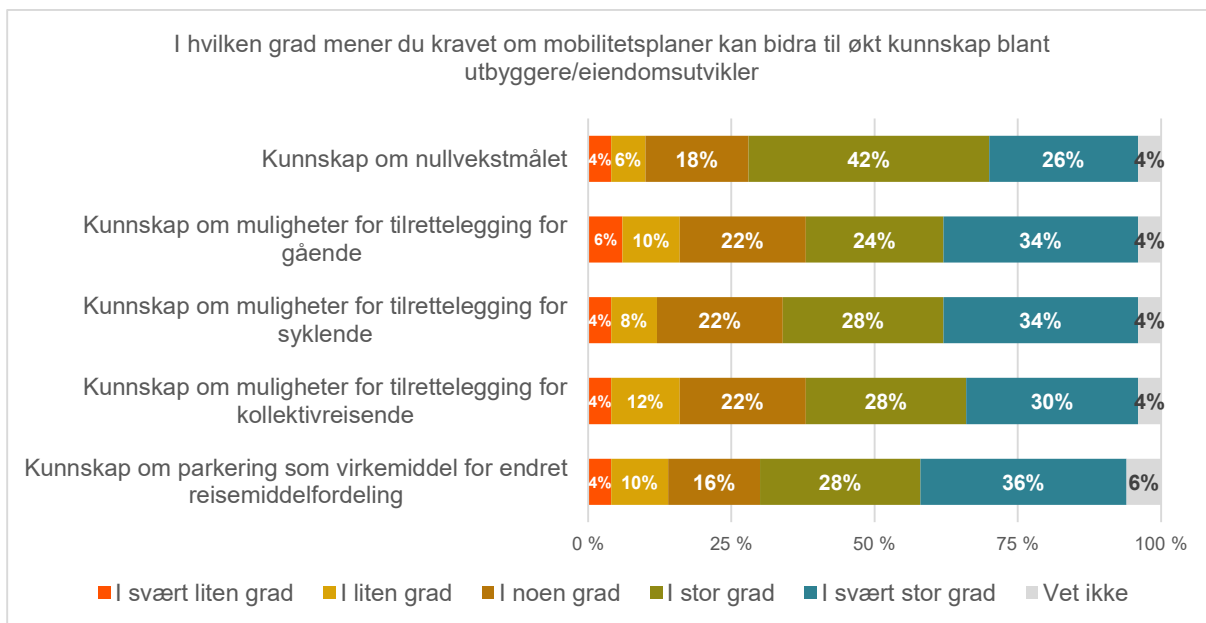
Kunnskap og bevissthet om nullvekstmålet, mobilitet og transport

Arbeidet med mobilitetsplaner kan bidra til økt bevisstgjøring og kunnskapsnivå om nullvekstmål og mobilitet, og på den måten bidra til å løfte temaet på dagsordenen blant ulike aktører. Gjennom spørreundersøkelse og intervjuer undersøkte vi informantenes erfaring rundt dette.

Informantene i **intervjuene** oppgir at mobilitetsplaner som oftest utarbeides av konsulent med transportfaglig kompetanse, også ved offentlige planer. Konsulent innhenter nødvendig informasjon fra utbygger eller arkitekt/planrådgiver som er ansvarlig for planprosessen. Utbygger følger prosessen på et overordnet nivå, men overlater ansvaret for utarbeiding av mobilitetsplan til konsulenter.

Flertallet av informantene mener at kravet om mobilitetsplan gir økt bevissthet og kunnskap blant flere aktører, og at mobilitetsplanen er et faglig element i planen. Informantene opplever at kravet gir oppmerksomhet til trafikale konsekvenser og tilrettelegging for myke trafikanter. Flere av informantene oppgir at transport og mobilitet er blitt et viktigere tema de siste årene, og at forståelsen for mobilitet blant aktørene har blitt bedre. Enkelte av informantene er usikre på om det er kravet om mobilitetsplan eller samfunnets utvikling generelt som har ført til mer oppmerksomhet om tema transport og mobilitet.

Flertallet av de som har svart på **spørreundersøkelsen** mener også at kravet om mobilitetsplaner bidrar til økt kunnskap om nullvekstmålet, om muligheter for tilrettelegging for ulike trafikanter og om bruk av parkering som virkemiddel for å endre reisemiddelfordeling. For eksempel svarer 34 % at mobilitetsplaner i svært stor grad bidrar til økt kunnskap om tilrettelegging for syklende, og 28 % at de i stor grad bidrar til økt kunnskap om tilrettelegging for syklende. Ansatte i kommunen har noe større tiltro til at mobilitetsplaner bidrar til økt kunnskap blant utbyggere og eiendomsutviklere enn det konsulentene og private utbyggere har. For eksempel mener 70 % av de kommunalt ansatte og 52 % av konsulentene/utbyggere at mobilitetsplaner bidrar til økt kunnskap om muligheter for tilrettelegging for syklende i stor eller svært stor grad.



Figur 5-5: Svar fra spørreundersøkelsen: I hvilken grad mener du kravet om mobilitetsplaner kan bidra til økt kunnskap blant utbyggere/eiendomsutviklere (N = 50)

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget at kravet om mobilitetsplaner bidrar til økt kunnskap om nullvekstmålet og forståelse for mobilitet og virkemiddelbruk. Det kan imidlertid være vanskelig å si om det er kravet om mobilitetsplan i seg eller den generelle samfunnsutviklingen som har ført til økt oppmerksomhet om tema transport og mobilitet.

Mobilitetsplan som verktøy for gode løsninger knyttet til transport og mobilitet

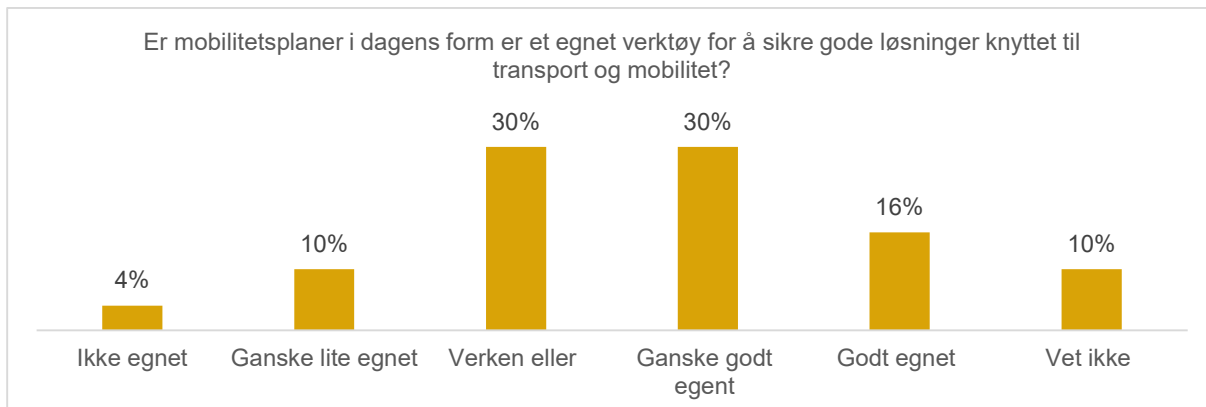
Et sentralt spørsmål er om mobilitetsplaner anses som et egnet verktøy for å sikre gode løsninger knyttet til transport og mobilitet.

Et klart flertall av informantene i **intervjuene** mener at mobilitetsplanene bidrar til bedre planer ved detaljregulering og at man får bedre løsninger. Enkelte mener imidlertid at man ikke går langt nok i konklusjoner og konkrete tiltak slik mobilitetsplanene utarbeides i dag.

Flertallet av informanter erfarer at mobilitetsplanen er mest nyttig i reguleringsplaner der tiltak og løsninger kan sikres juridisk i plankart og bestemmelser. Enkelte informanter påpeker at det gjennom byggesak ikke kan kreves andre tiltak enn det som er krav i reguleringsplan, kommuneplan og tekniske forskrifter. I byggesak må dermed forslagstiller selv ønske å følge opp anbefalinger fra mobilitetsplanen som ikke er sikret juridisk.

Et klart flertall av informantene mener at mobilitetsplaner i dagens form er et godt utgangspunkt for å sikre gode løsninger for transport og mobilitet. Noen få av informantene oppfatter kravet om mobilitetsplaner som noe som bare må gjøres for å få godkjent plan, uten at det oppleves som et verktøy. Samtidig så alle informantene i intervjuene et potensial for mer nytte av mobilitetsplan som verktøy for å sikre gode løsninger for transport og mobilitet..

Resultater fra **spørreundersøkelsen** underbygger dette. 46 % mener mobilitetsplaner i dagens form er et egnet verktøy for å sikre gode løsninger knyttet til transport og mobilitet, 14 % mener de ikke er et egnet verktøy, mens 40 % har ingen mening (svarer verken/eller vet ikke). De som er ansatt i kommunen mener i noe større grad at mobilitetsplaner er et egnet verktøy enn konsulentene/utbyggere: Over halvparten av de som er ansatt i kommunen mener at mobilitetsplaner er et egnet verktøy (ganske godt eller godt egnet), mens 34 % av konsulentene/utbyggere mener det samme.



Figur 5-6: Svar fra spørreundersøkelsen: Er mobilitetsplaner i dagens form er et egnet verktøy for å sikre gode løsninger knyttet til transport og mobilitet? (N = 50)

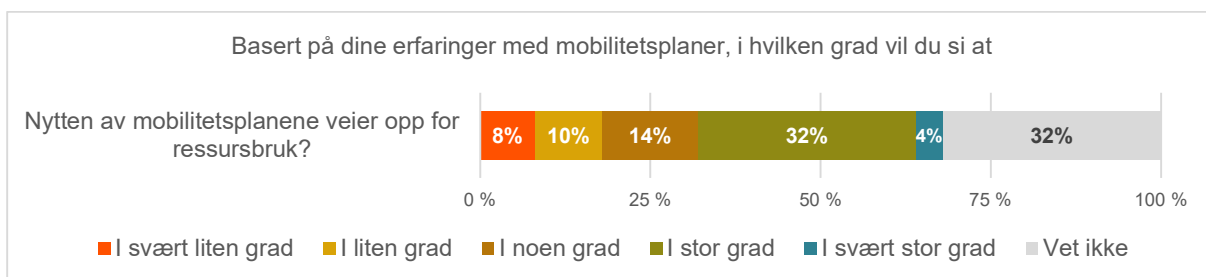
Samlet sett viser kunnskapsinnhentingene at et klart flertall mener at mobilitetsplanene bidrar til bedre planer ved detaljregulering, men at mobilitetsplanene er mindre egnet som verktøy i byggesaker. Informantene så likevel et behov for videreutvikling av mobilitetsplan som verktøy fra detaljregulering til bygg i drift, for å få bedre løsninger for transport og mobilitet i tråd med nullvekstmålet.

Hvordan oppleves ressursbruken ved mobilitetsplaner

Krav om mobilitetsplaner vil føre til noe merarbeid, som bør vurderes opp mot de positive sidene ved kravet om mobilitetsplaner.

Flertallet av informanter i **intervjuene** mener at arbeidet med mobilitetsplaner veier opp for ressursbruken ved detaljregulering, fordi man uansett må ha med mobilitetsplanlegging ved regulering allikevel. Flere mener at dersom effekten oppnås er nytten god, men at effekten er usikker. Noen få oppfatter det som noe du må gjøre, men uten at det gir mer nytte slik ordningen og oppfølgingen er i dag. Ressursbruk og nytte med mobilitetsplaner i byggesaker ble i liten grad kommentert.

Svarene fra **spørreundersøkelsen** viser også at flere mener nytten av mobilitetsplanene veier opp for ressursbruken. 4 % mener dette i svært stor grad og 32 % mener dette i stor grad. Ansatte i kommunen svarer i større grad «vet ikke» enn konsulenter/utbyggere på dette spørsmålet. Men i den grad de har en formening, er ansatte i kommunen mer positive til resultatene fra mobilitetsplanen enn konsulenter/utbyggere.



Figur 5-7: Svar fra spørreundersøkelsen: Basert på dine erfaringer med mobilitetsplaner, i hvilken grad vil du si at nytten av mobilitetsplanene veier opp for ressursbruken? (N = 50)

Samlet sett mener flertallet at nytten av mobilitetsplanene veier opp for ressursbruken. Men det er varierende i hvor stor grad informantene mener det. Noen informanter mener at potensialet for

merverdi fra mobilitetsplaner ikke hentes ut med dagens praksis. Mobilitetsplaner blir dermed noe man må gjøre, men uten at det gir mer nytte slik ordningen og oppfølgingen er i dag. Dette er drøftet nærmere i kapittel 5.2.

5.2. Tiltak som benyttes i mobilitetsplanene og bidrag til nullvekstmålet

Hovedproblemstilling nummer to handler om tiltak som benyttes i mobilitetsplanene, og om dette bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport. Under denne problemstillingen er det satt opp følgende tre underproblemstillinger, som belyses ved hjelp av det innsamlede datamaterialet:

- Har ulike deler av kommunen ulike mål for reisemiddelfordeling i mobilitetsplanene?
- Vil definerte tiltak i mobilitetsplaner bidra til større reduksjon i CO²-utslipp og bedre oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan?
- Hvordan benyttes parkering som virkemiddel? Benyttes parkering som virkemiddel for å påvirke valg av reisemiddel?

5.2.1. Har ulike deler av kommunen ulike mål for reisemiddelfordeling i planene?

Nullvekstmålet gjelder samlet for byområdet på Nord-Jæren. Stavanger kommune har beregnet at bilførerandelen må ned til 36 % dersom kommunen skal nå målet om nullvekst i personbiltransport med bil, gitt forventet befolkningsvekst. Innenfor kommunen er det imidlertid ulike muligheter for å nå dette målet avhengig av områdets tilgjengelighet. Mål om reisemiddelfordeling må også tilpasses type formål.

Området detaljreguleringen eller byggesaken er lokalisert i og arealformålet påvirker dermed mulighetene for å bidra til nullvekstmålet. En vurdering av mulig reisemiddelfordeling skal føre til at den enkelte plan eller tiltak bidrar til å nå målet om nullvekst på best mulig måte ut ifra sine forutsetninger.

Dokumentgjennomgangen viser at 18 av 20 mobilitetsplaner har satt mål om fremtidig reisemiddelfordeling, der en av dem kun har satt mål for bil og en annen benyttet gamle erfaringstall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/14, gjennomført av Transportøkonomisk Institutt (TØI).

Dokumentgjennomgangen viser også en stor spredning i mål om reisemiddelfordeling for de ulike reisemidlene:

- 1% – 39 % til fots (laveste er handelsformål og trykkeri/kontor på Forus)
- 3 % - 30 % sykkel (laveste er handelsformål)
- 4 % - 38 % - kollektiv (laveste er handelsformål)
- 12 % -70 % bilfører (høyeste er handelsformål)
- 4 % - 8 % bilpassasjer

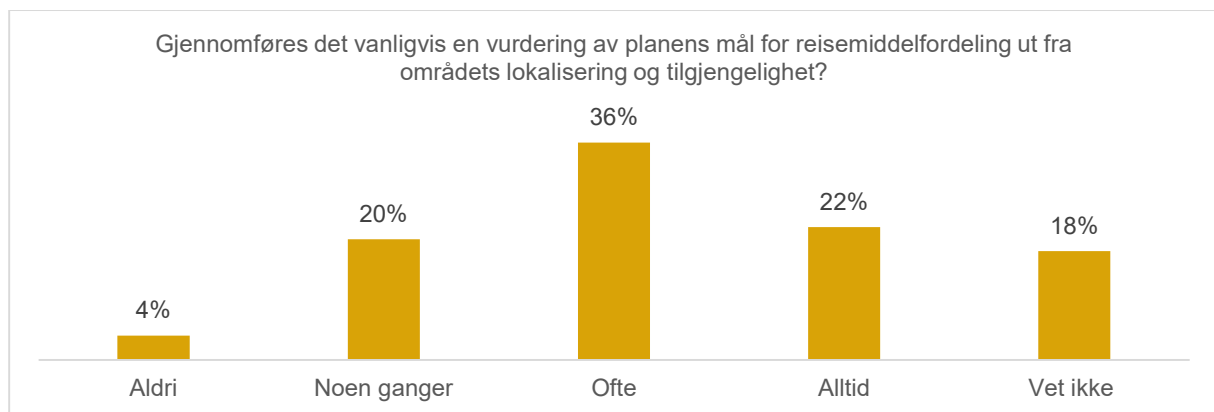
Dokumentgjennomgangen viser at mål om reisemiddelfordeling tilpasses bysonen planområdet er i, med lavest bilandel i bysone A og høyest i bysone D. Bilandel avhenger også av formålet som skal reguleres eller søkes om til byggesak.

11 av 20 mobilitetsplaner har i stor grad gjort en vurdering for å komme frem til reisemiddelfordelingen. 2 av 20 har ingen vurdering. Eksempler på grunnlag som er benyttet i vurderingene er fagnotater laget av kommunen, eldre reisevaneundersøkelser, tiltak utenfor planområdet som Sykkelstamveg, Bussvei, bomringer etc., tilgjengelighetsanalyser, vurdering av områdets lokalisering og generelle vurdering av egne tiltak i mobilitetsplan, særlig

parkeringsdekning. Flere benytter og tar utgangspunkt i mål i kommuneplanen om 36 % bilførerandel for å nå nullvekstmålet.

Informantene i **intervjuene** bekrefter inntrykket fra dokumentgjennomgangen om at det vanligvis gjøres en vurdering av mål om reisemiddelfordeling for det konkrete planområdet, men de savner bedre grunnlag for vurderingene. Kommunen deler ikke ut grunnlaget som skal brukes i arbeid med mobilitetsplaner. Det er det opp til de som utarbeider mobilitetsplanen å finne selv. Basert på intervjuene ser det ut til at vurderingene om reisemiddelfordeling gjøres av fagpersoner, noe som gjør at vurderingene som ligger til grunn ikke nødvendigvis er så godt kjent for utbygger.

Resultater fra **spørreundersøkelsen** viser at om lag halvparten mener at det ofte eller alltid gjøres en vurdering av planens mål for reisemiddelfordeling ut fra områdets lokalisering og tilgjengelighet, mens 20 prosent svarer at dette gjøres noen ganger.



Figur 5-8: Svar fra spørreundersøkelsen: Gjennomføres det vanligvis en vurdering av planens mål for reisemiddelfordeling ut fra områdets lokalisering og tilgjengelighet? (N = 50)

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget at man i arbeidet med mobilitetsplanene er bevisste på mål om reisemiddelfordeling ut ifra lokalisering, men flere savner et bedre grunnlag for å gjøre slike vurderinger. Grunnlaget for vurderingene og mål om reisemiddelfordeling er heller ikke like godt kjent for utbygger.

5.2.2. Vil definerte tiltak i mobilitetsplaner bidra til større reduksjon i CO₂-utslipp og bedre oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan?

For at kravet om mobilitetsplaner skal bidra til målet om nullvekst i personbiltrafikken, må planene inneholde en beskrivelse av tiltak som bidrar til redusert bilbruk. Videre må det være kravet om mobilitetsplan som utløser disse tiltakene, dvs. at tiltakene ikke ville ha blitt gjennomført uten kravet om mobilitetsplan. I dette avsnittet ser vi nærmere på hva kunnskapsinnhenting har gitt oss av svar på hvilke tiltak som vanligvis benyttes i mobilitetsplanene, og om krav om mobilitetsplan fører til tiltak som ellers ikke ville vært gjennomført.

Tiltak som vanligvis tas inn som følge av arbeid med mobilitetsplan

Mobilitetsplaner kan inneholde både fysiske og organisatoriske tiltak. Dette er beskrevet nærmere i avsnitt 2.1.

Dokumentgjennomgangen viser at de fleste mobilitetsplanene har noen konkrete fysiske tiltak, men det kan være få. To av mobilitetsplanene var utarbeidet i tidlig fase av planprosessen og ikke tilpasset et løsningsforslag for endelig plan. Her var det da mange generelle råd for tilrettelegging for lav bilandel og lite konkrete tiltak knyttet til planløsning.

De vanligste fysiske tiltak som benyttes er:

- Lav parkeringsdekning.
- Høy andel sykkelparkering.
- Gangforbindelser som knytter området sammen med omkringliggende gangforbindelser.
- Snarveier for gående og syklende.
- Parkeringskjeller for bil og sykkel slik at man oppnår bilfrie uteområder på bakkeplan.

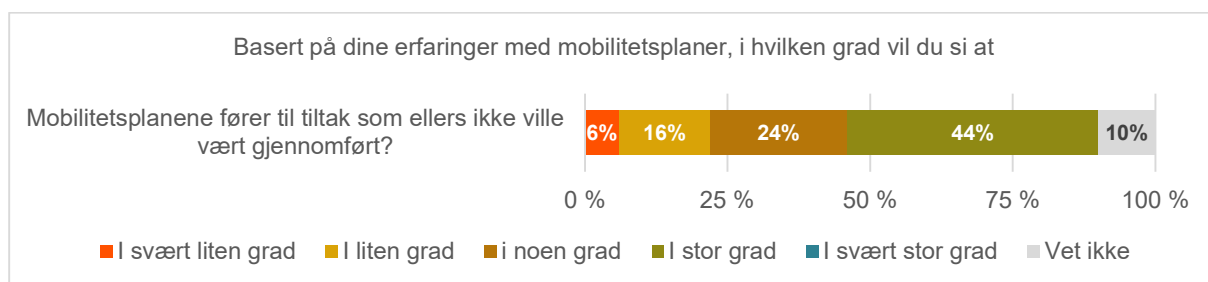
I 6 av 20 mobilitetsplaner omtales ikke organisatoriske tiltak i det hele tatt (to av dem omtaler organisatoriske tiltak for parkering). I planene som har organisatoriske tiltak er få av dem konkrete tiltak som er sikret i plan. 4 av 14 mobilitetsplaner som omtaler organisatoriske tiltak har mange forslag til mulige tiltak listet opp, ellers er det kun noen få forslag.

De vanligste organisatoriske tiltakene som nevnes er:

- At det planlegges økonomiske incentivordninger for bruk av sykkel og tilbud om sykkelservice.
- Fellesrom og fellesfunksjoner.
- Firmabiler/delebiler.
- Flere fellestjenester i et område (Jåttåvågen og Innovasjonsparken).
- At leietaker kan oppfordres til å inngå avtale med HjemJobbHjem.
- Informasjon om transporttilbudet på infotavler, intranett, etc.

Informanter i **intervjuene** oppgir at en del viktige tiltak er sikret i bestemmelser i kommuneplanen, som for eksempel antall parkeringsplasser for bil og sykkel. Parkeringsbegrensning vurderes av flere som det viktigste tiltaket for å oppnå en reisemiddelfordeling i tråd med nullvekstmålet. Flere erfarer at det i mobilitetsplanen gjerne tas inn organisatoriske tiltak, men det er uklart om disse blir fulgt opp i seinere faser.

Resultatene fra **spørreundersøkelsen** viser at utarbeidelse av mobilitetsplaner fører til tiltak som ellers ikke ville ha blitt gjennomført. På spørsmål om mobilitetsplaner fører til tiltak som ellers ikke ville ha blitt gjennomført svarer 44 % at mobilitetsplanene i stor grad fører til gjennomføring av tiltak som ellers ikke ville ha blitt gjennomført, mens 22 % svarer at dette skjer i svært liten eller liten grad.



Figur 5-9: Svar fra spørreundersøkelsen: Basert på dine erfaringer med mobilitetsplaner, i hvilken grad vil du si at mobilitetsplanene fører til tiltak som ellers ikke ville vært gjennomført (N = 50)

Selv om mobilitetsplanene inneholder flere relevante tiltak, er det også en god del informanter som peker på behov for ytterligere tiltak.

Eksempler som informantene i **intervjuene** nevner:

- Det er behov for høyere kvalitetskrav til sykkelparkering i kommuneplanens bestemmelse.
- Det er behov for å ivareta korttidsparkering for bil på en bedre måte når parkeringsplasser fjernes eller reduseres i et planområde.
- Det er behov for å synliggjøre planlagt kvalitet og funksjonalitet til funksjoner som f.eks. sykkelparkering.

- Det er behov for å vise på illustrasjoner hvor arealkrevende transport- og mobilitetsfunksjoner er.
- En informant har tro på at leveringstjenester vil redusere transportbehovet.
- En informant mener at utbyggere må få legge inn dagligdagse funksjoner i et stort næringsområde for å redusere transportbehovet.

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget at mobilitetsplanene inneholder tiltak som bidrar til redusert bilbruk, som for eksempel lav parkeringsdekning, høy andel sykkelparkering og gode gangforbindelser. En del viktige tiltak er imidlertid sikret i bestemmelser i kommuneplanen, som for eksempel parkering for bil og sykkel. Likevel viser resultatene fra kunnskapsinnhentingene at mange mener at mobilitetsplaner bidrar til tiltak som ellers ikke ville ha blitt gjennomført. Kunnskapsgrunnlaget er mindre konkret på hvilke type tiltak dette gjelder, men dette kan f.eks. være tiltak som snarveier for gående og syklende.

Prioritering av ulike trafikantgrupper i arbeid med mobilitetsplaner

Hvilke type tiltak som tas inn i en mobilitetsplan og hvilke trafikantgrupper som prioriteres henger nært sammen.

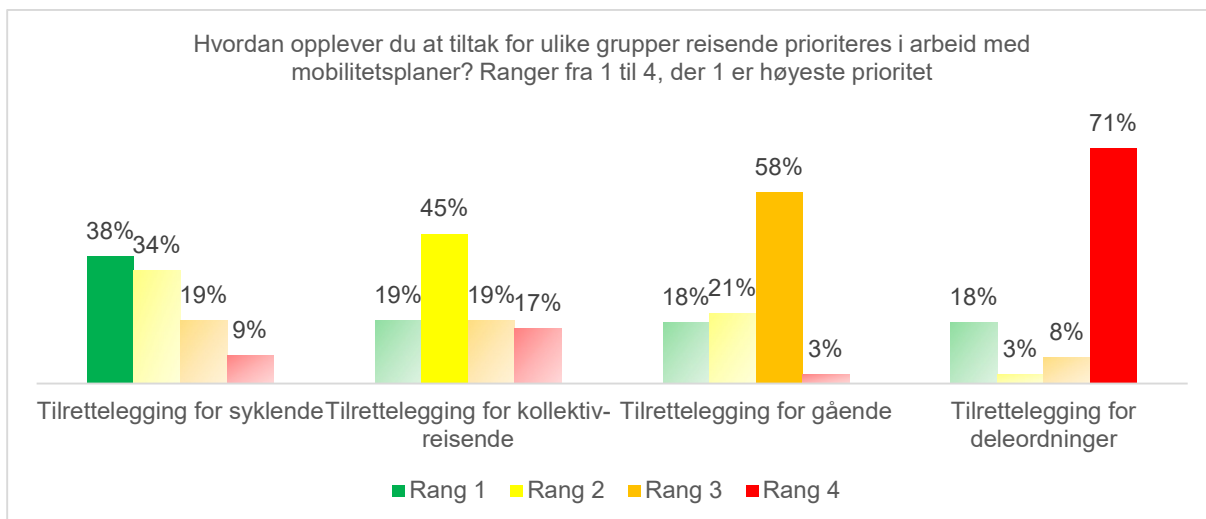
Informantene i **intervjuene** oppgir at alle trafikantgrupper vurderes, men at tiltak og hvilke grupper som prioriteres avhenger av hvor man er i byområdet og hva som er viktigst der. Nærhet til Bussveien gir for eksempel økt oppmerksomhet mot kollektivtransport, samtidig som det tilrettelegges for gående og syklende.

Flertallet av informantene oppgir at de prioriterer først gående og syklende i tråd med «pyramiden» der bilen er nederst og at det oftest er få tiltak mot kollektivtransport fordi det avhenger av andre aktører utenfor planområdet. Flere oppgir tiltak som gangforbindelser mot holdeplass som viktigste tiltak for kollektivtransport. Ved Breeam-sertifisering er mobilitetsplanen utformet målrettet for å ta Breeam-poeng.

Noen av informantene oppgir at minimumskrav til sykkelparkering i gjeldende kommuneplan gir flere sykkelparkeringsplasser enn det er behov for. I **dokumentgjennomgangen** var det i to av planene foreslått lavere parkeringsdekning enn minimumsnormen for sykkelparkering etter vurderinger av det konkrete behovet for planen.

Svarene fra **spørreundersøkelsen** viser et noe annet bilde, og viser at tiltak rettet mot *syklende* og *kollektivtrafikanter* er høyest prioritert i arbeidet med mobilitetsplaner, mens tiltak rettet mot deleordninger er lavest prioritert.

Figuren under viser hvor stor prosentandel som har rangert tiltak for: i) syklende, ii) kollektivreisende, iii) gående og iv) deleordninger som nr. 1, 2, 3 og 4. Det er flest som har rangert tiltak for syklende som det tiltaket som prioriteres høyest (38 %). 71 % har rangert tilrettelegging for deleordninger sist. Dette er ikke nødvendigvis fordi man ønsker dette, men fordi man mener det er lite grunnlag for å prioritere slike typer tiltak: «*Mobilitetsplanen må følges opp med bindende bestemmelser i reguleringsplan, det er pt ikke mulig å gjøre for bildelingsordninger da dette er private avtaler*»



Figur 5-10: Svar fra spørreundersøkelsen: Hvordan opplever du at tiltak for ulike grupper reisende prioriteres i arbeid med mobilitetsplaner? Ranger fra 1 til 4, der 1 er høyeste prioritet (N = 50)

Kunnskapsgrunnlaget viser at det vurderes tiltak rettet mot både gående, syklende og kollektivtrafikanter. Type tiltak og hvilke trafikantgrupper som prioriteres avhenger i stor grad av hvor i byområdet man er. Tiltak rettet mot kollektivtransport avhenger av andre aktører utenfor planområdet, og nærhet til Bussveien gjør det for eksempel viktigere å prioritere kollektivtiltak enn i områder med et dårligere kollektivtilbud.

Forslag til utbedringer av mobiliteten utenfor planområdet og prosesser med andre aktører

Mobiliteten til et planområde er avhengig av gode løsninger også utenfor planområdet, og gjerne i samarbeid med andre aktører. En mobilitetsplan kan vurdere mobiliteten både innenfor og utenfor planområdet. Tiltak utenfor planområdet kan sikres gjennom rekkefølgekrav ved detaljregulering eller være til informasjon slik at kommunen eller andre aktører kan ta tak i det.

Dokumentgjennomgangen viste at det i 7 av 20 mobilitetsplaner foreslås utbedringer utenfor planområdet. Eksempler på forslag er raskere kollektivrute i en retning, gjenoppretting av bussrute, utbedring av gangfelt, etablere trafikkøy, bedre tilgang på Bysykler, enklere overgang mellom tog og buss, bedre sykkelforhold gjennom et område, universell utforming i gangforbindelser og krysningspunkt, ny hovedrute for sykkel i en retning, bedre gangforbindelser og skolevei.

Informantene i **intervjuene** oppgir at det i mobilitetsplanene noen ganger pekes på mangler/utfordring utenfor planområdet, men at dette ikke kan løses i deres plan.

Om slike tiltak blir fulgt opp av kommunen er de usikre på. En informant savner flere innspill til forbedringer i kollektivtilbudet utenfor planområdet (for eksempel mangelfulle ruter, behov for flere avganger, flytte holdeplass).

Noen av informantene oppgir at de har hatt kontakt med f.eks. Kolumbus, Bysykkelen, Bilkollektivet eller HjemJobbHjem, men det er ikke det vanlige. Informantene er usikre på om det er mobilitetsplanen som setter i gang denne typen prosesser eller om det er planprosessen/samfunnsutviklingen i seg selv som setter det i gang. Det er gitt eksempler på at Kolumbus kontaktes angående ny direkteforbindelse, at man sjekker muligheter for bildeling, men uten å lande noe konkret. Det er også ett eksempel på at det er gitt gratis halvårskort for bruk av kollektivtransport ved innflytting.

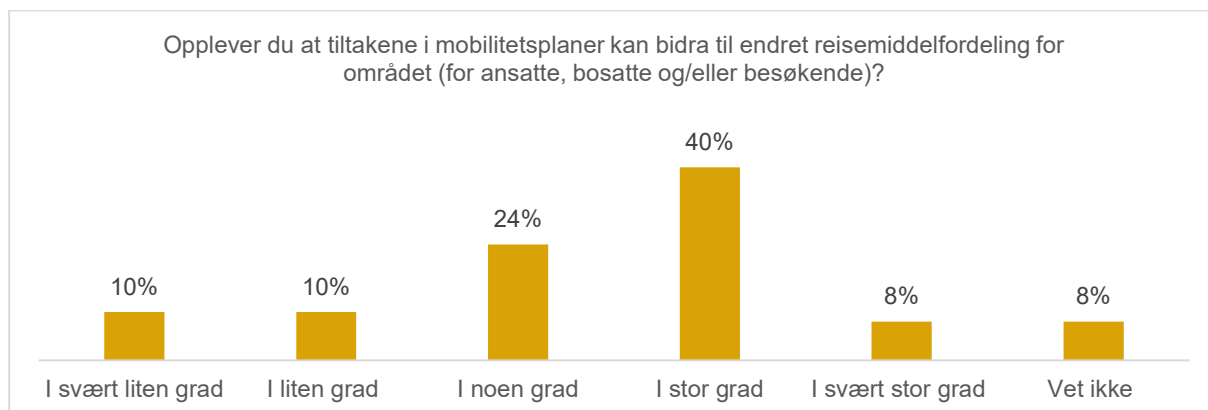
Kunnskapsgrunnlaget viser at relativt få mobilitetsplaner kommer med forslag til utbedringer av mobiliteten utenfor planområdet fordi dette ikke er noe som kan løses i deres plan, og de er usikre på hvordan og om det følges opp. Det finnes eksempler på prosesser med andre aktører utenfor planområdet, men det er ikke det vanlige.

Mobilitetsplanens betydning for nullvekstmålet

For å få en forståelse av om mobilitetsplaner bidrar til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken, inneholdt både informant-intervjuene og spørreundersøkelsen direkte spørsmål om dette.

I **intervjuene** ble det stilt spørsmål om informantene forventer at definerte tiltak i mobilitetsplaner bidrar til større reduksjon i CO₂-utslipp og bedre oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan. Et flertall av informantene tror at tiltak som anbefales i mobilitetsplaner på sikt vil bidra til en reduksjon i klimagassutslipp. De mener også at krav om mobilitetsplaner gir økt bevissthet blant ulike aktører i planprosesser. Flere informanter presiserer at de ikke vet om det er mobilitetsplanen som er utslagsgivende eller om det generelt er en endring i samfunnet som fører til endringer. Hvorvidt definerte mål for reisemiddelfordeling nås i praksis for planene er usikkert.

I **spørreundersøkelsen** stilte vi spørsmål om man tror tiltakene i mobilitetsplanene bidrar til endret reisemiddelfordeling. Svarene viser at 40 % opplever at tiltakene i mobilitetsplaner bidrar til endret reisemiddelfordeling for området i stor grad, og 8 % at de i svært stor grad opplever dette. 20 % mener at tiltakene i mobilitetsplanene i svært liten eller liten grad bidrar til endret transportmiddelfordeling.



Figur 5-11: Svar fra spørreundersøkelsen: Opplever du at tiltakene i mobilitetsplaner kan bidra til endret reisemiddelfordeling for området (for ansatte, bosatte og/eller besøkende)? (N = 50)

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget vårt at informantene mener tiltak som anbefales i mobilitetsplaner bidrar til endret reisemiddelfordeling og redusert bilbruk, og til en bedre oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan. Men flere er imidlertid usikre på om det er mobilitetsplan i seg selv eller samfunnsutvikling/andre forhold som bidrar mest til at tiltakene blir gjennomført.

5.2.3. Hvordan benyttes parkering som virkemiddel?

I tillegg til generell virkemiddelbruk for å endre valg av reisemiddel, er parkering trukket fram som et sentralt virkemiddel som belyses separat. I dette avsnittet har vi sett nærmere på hvordan parkering benyttes som virkemiddel i mobilitetsplanene for å påvirke valg av reisemiddel.

Bruk av parkeringsnorm for bil og sykkel

Som nevnt i kapittel 2.2 legger parkeringsnorm for bil og sykkel rammer for antall parkeringsplasser man kan tilbys, i form av et maksimalt antall plasser (maks-norm), fast antall plasser eller minimum antall plasser (min-norm). Kravet til antall plasser varierer etter område, og er fordelt på tre ulike soner.

Dokumentgjennomgangen viser at 19 av 20 mobilitetsplaner legger seg på fastnorm/maksnorm eller lavere for bilparkering. Der omtrent halvparten benytter fastkrav/maksnorm og halvparten går lavere enn makskravet eller benytter frikjøp. Det er først og fremst i bysone A og B mobilitetsplanene går lavere enn makskrav for bilparkering. Kun 1 av 20 foreslo høyere parkeringsdekning for fire boliger enn det kommuneplanen åpner for. Flertallet benytter minimumskravet for sykkel i kommuneplanen. 3 av 20 mobilitetsplaner har lavere norm enn minimumskravet for sykkel. Ingen har høyere.

Beskrivelse av antall plasser, lokalisering av parkering og sambruk av p-plasser

Dokumentgjennomgangen viser at antall plasser nesten alltid omtales både for bil og sykkel, men lokalisering og kvalitet omtales/illustreres sjeldnere. Lokalisering vises gjerne på skisse, men uten at det omtales eller begrunnes. Sambruk omtales i noen få mobilitetsplaner, men bare som muligheter, eller at det forventes en sambruk. Antall parkeringsplasser blir ikke redusert som følge av sambruk.

Organisatoriske tiltak for parkering

Selv om organisering av parkering ikke kan sikres gjennom pan- og bygningsloven så kan man allikevel gi anbefalinger til organisering av parkering i mobilitetsplanen.

Dokumentgjennomgangen viser at 11 av 20 mobilitetsplaner omtaler organisatoriske tiltak for parkering.

- Eksempel på organisatoriske tiltak som er innført ifølge mobilitetsplanen:
 - Det er innført betaling for alle parkeringsplasser på området med unntak av et fåtall gjesteparkeringer. (Energihuset).
 - 7 parkeringsplasser til delingsbiler som et godt alternativ til å eie egen bil. El-bilpoolen vil eies og driftes av Bate.
 - Felles el-sykkelpool med plass til 10 sykler. El-syklene eies og leies ut av driftsselskapet.
 - Inntil 30 delingsbiler til reiser i arbeid. Hensikten er å gjøre det mindre nødvendig å benytte privat bil i arbeidsreiser. Plassene kommer i tillegg til parkeringsnorm.
- Eksempler på muligheter som listes opp, men som ikke sikret i mobilitetsplan/plan:
 - Prioritert parkering til deltakere i bildelingsordning.
 - Mulighet for leie av delingsbil gjennom Hinna Park som er lett tilgjengelig for leietakere på Oseberg.
 - Prioritere p-plass for delingsbiler.
 - Innføre brukerbetaling av p-plasser.
 - Etablere ladepunkt for el-sykkel og el-bil.

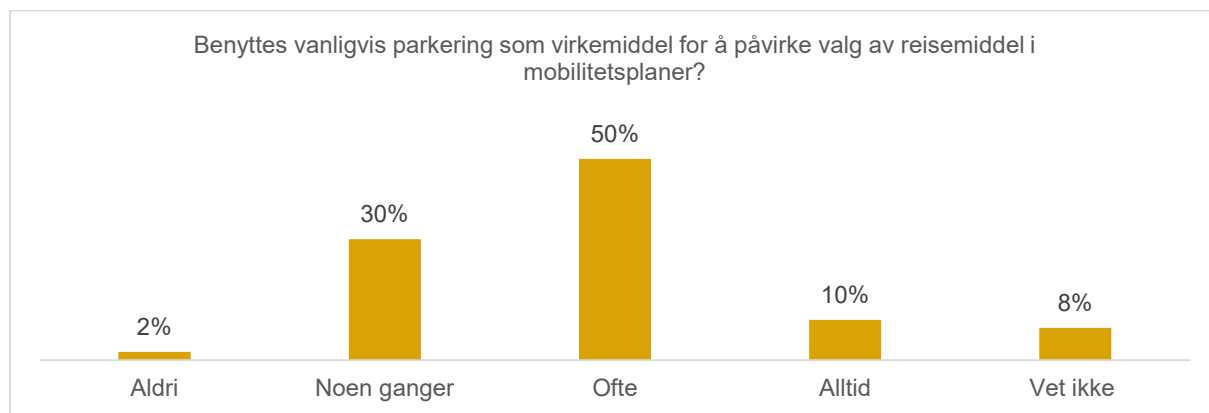
- Sambruk av p-plasser.
- Prioritere p-plasser for enkelte brukergrupper som småbarnsforeldre, kameratkjøring, lang reisetid med kollektivtransport, ikke mulighet for å sykle.
- Tilby kjøp av leilighet uten p-plass, men med mulighet for å leie.

Parkeringsbehov vurdert opp mot ønsket reisemiddelfordeling

Parkering er et svært sentralt virkemiddel for å endre befolkningens valg av reisemiddel. Både antall parkeringsplasser som er tilgjengelig og lokalisering av disse har betydning for hvor attraktivt det er å bruke bil framfor andre transportmidler. Å gjøre en vurdering av parkeringsbehovet opp mot ønsket reisemiddelfordeling er derfor viktig for å kunne oppnå ønsket effekt.

Dokumentgjennomgangen viser at 13 av 20 mobilitetsplaner vurderer parkeringsbehovet opp mot ønsket reisemiddelfordeling. Det er ofte generelle vurderinger og ikke konkret opp mot antall turer som er beregnet. I enkelte mobilitetsplaner er reisemiddelfordeling vurdert ut ifra parkeringskapasitet (omvendt av det man ønsker). Et par mobilitetsplaner viser at det er mer sykkelparkering enn behovet tilsier ut ifra mål om reisemiddelfordeling. Minimumskravet til sykkelparkering gir dermed en overkapasitet i sykkelparkering. Handelsformål har høy bilandel og parkeringsdekning. De fleste vurderingene av parkeringsbehovet ser ut til å samsvare med mål om reisemiddelfordeling, men det er et eksempel der parkeringsdekning er høyere enn mål om andel bilførere. Det er også et eksempel der parkeringsdekningen er lavere enn mål om andel bilførere.

Svarene fra **spørreundersøkelsen** viser at *parkering i stor grad benyttes som virkemiddel for å påvirke reisemiddelvalg*: 60 % svarer at parkering ofte eller alltid benyttes som virkemiddel for å påvirke valg av reisemiddel i de mobilitetsplanene man har vært med på. 30 % svarer at dette gjøres noen ganger.



Figur 5-12: Svar fra spørreundersøkelsen: Benyttes vanligvis parkering som virkemiddel for å påvirke valg av reisemiddel i mobilitetsplaner? (N = 50)

Informantene i **intervjuene** oppgir at parkering er et tema som diskuteres mye i plansaker. Flere av informantene i intervjuene oppgir at parkering normalt lokaliseres under bygg, men det er og gitt eksempel på at den lokaliseres lengre unna for å gjøre kollektivtransport relativt sett mer attraktivt. Men det kan være andre hensyn som påvirker plassering av parkering i detaljplanen, ikke bare anbefalingen i mobilitetsplanen. Kommunen prøver å påvirke slik at sykkelparkering er nærmest og bilparkering lenger unna. For Breeam-prosjekt oppnås poeng dersom man kan redusere antall parkeringsplasser, men en av informantene med Breeam-sertifisering har varierende erfaring om utbygger ønsker dette tiltaket.

Flere av informantene erfarer at det i planforslaget ender med parkeringsdekning på parkeringsnormen som er tillatt i kommuneplanen. Det gir fleksibilitet i utbyggingen, men det er ikke gitt at alle plassene blir etablert. Noen informanter oppgir at de har foreslått lavere enn maks parkeringsnorm i kommuneplanen, avhengig av hvor i byområdet man er og arealformål i planen.

Noen informanter ønsker større fleksibilitet til å tilpasse parkeringsbehovet til de ulike brukerne og lokaliseringen i byområdet. Det er ønske om å både gå høyere og lavere enn normens krav til parkering. Informantene har lite eller ingen erfaring med anbefaling om parkeringsavgift. Dette blir opp til eieren av bygget eller sameiet for boliger.

Oppsummert viser resultatene fra kunnskapsinnhentingene at parkering benyttes som et viktig virkemiddel i mobilitetsplanene. Man gjør i stor grad en vurdering av parkeringsbehovet opp mot ønsket reisemiddelfordeling. Men en nærmere omtale av lokalisering av parkeringsplasser og kvaliteten på disse omtales/illustreres sjeldnere. Noen informanter ønsker seg en større fleksibilitet til å tilpasse parkeringsbehovet til de ulike brukerne og lokaliseringen i byområdet enn det parkeringsnormen gir rom for.

5.3. Behov for veiledning

I tillegg til evaluering av konkrete problemstillinger, skal arbeidet resultere i innspill til veiledning for saksbehandlere og for utarbeidelse av mobilitetsplaner. Det er derfor også innhentet erfaringer og innspill når det gjelder forståelse av kravet om mobilitetsplaner, formål og behov for ytterligere veiledning. Innspillene er oppsummert nedenfor.

Bestemmelsen

Informantene i **intervjuene** som har lest bestemmelsen har ikke problemer med å forstå når kravet gjelder eller selve teksten i bestemmelsen. Dette bekreftes av **spørreundersøkelsen**, hvor 82 % svarte at de synes det er tydelig når kravet om mobilitetsplan gjelder.

Informantene i **intervjuene** oppgir heller et behov for en tydelig og klar veiledning for hvert enkelt punkt i bestemmelsen for utarbeidelse av mobilitetsplanen. For eksempel hvilken reisemiddelfordeling som skal legges til grunn og beregningsgrunnlag for trafikkmengde. Intervjuene viser at det i hovedsak er de som utarbeider mobilitetsplaner som kjenner bestemmelsen, mens utbygger overlater det til konsulentene. Svarene fra **spørreundersøkelsen** bekrefter behov for veiledning; halvparten svarer bekræftende på spørsmål om de synes det er behov for ytterligere veiledning knyttet til krav om, og utforming av mobilitetsplaner.

Veiledning til utarbeidelse av mobilitetsplan

I **dokumentgjennomgangen** undersøkte vi i hvilken grad de ulike punktene i krav om mobilitetsplan blir svart ut. Dette er beskrevet under utforming av mobilitetsplaner i kapittel 5.1.1 og 5.2 og er grunnlag for å vurdere behovet for veiledning her.

Dokumentgjennomgangen viser at det i mindre grad er behov for veiledning rundt kartlegging og beskrivelse av dagens situasjon.

Det blir gjennomført trafikkberegninger i mobilitetsplanene, men grunnlagstallene som blir brukt er gamle og generelle, eller fra østlandsområdet som kan ha andre reisevaner enn i Stavanger. Flere av informantene i **intervjuene** savner veiledning om hvilket grunnlag som skal/kan benyttes. De ønsker også mer veiledning og føringer for mål om reisemiddelfordeling, og har behov for oppdaterte tall fra reisevaneundersøkelser. Enkelte informanter oppgir at mål om reisemiddelfordeling for hver bydel eller område ville være nyttig. **Dokumentgjennomgangen** viste at omtrent halvparten av mobilitetsplanene i stor grad har gjort en vurdering for å komme frem til reisemiddelfordelingen, og kun 2 av 20 har ingen vurdering.

Dokumentgjennomgangen viste også at 8 av 20 mobilitetsplaner ikke omtalte punktet om transportens fordeling gjennom døgnet. De som omtalte transportens fordeling gjennom døgnet

gjorde i liten grad en vurdering av konsekvenser eller muligheter. Funnene rundt dette punktet i krav om mobilitetsplan kan peke mot et behov for veiledning.

Det er relativt få som beskriver planlagte tiltak og løsninger i planen i stor grad, noe som kan tyde på et behov for veiledning, eller mer presise krav til innhold i punktet om tiltak i kravet om mobilitetsplan. En omtale av lokalisering av parkeringsplasser og kvaliteten på disse omtales/illustreres sjeldent. Kunnskapsgrunnlaget viser at relativt få mobilitetsplaner kommer med forslag til utbedringer av mobiliteten utenfor planområdet fordi dette ikke er noe som kan løses i deres plan. Mer veiledning rundt muligheter for oppfølging av tiltak utenfor planområdet kan gi flere tiltak utenfor planområdet.

Det er flere av informantene i **intervjuene** som har etterspurt eksempler på mobilitetsplaner som er gode. Enkelte konsulentfirmaer/konsulenter har laget egne veiledere for utarbeidelse av mobilitetsplan.

Ut ifra kunnskapsgrunnlaget vurderer vi at det samlet sett er et behov for veiledning for hvert enkelt punkt i bestemmelsen for utarbeidelse av mobilitetsplanen. Størst behov for veiledning er det rundt hvilket grunnlag som skal benyttes for beregning av trafikkmengde og vurdering av mål om reisemiddelfordeling, samt veiledning for beskrivelse av tiltak og løsning i plan.

Bruk av mobilitetsplanene ut over planprosessen

Enkelte av informantene i **intervjuene** mener at mobilitetsplanene er så faglig tunge at de ikke blir tilgjengelig for utbygger eller andre uten fagkompetanse innen transport og mobilitet. Informantene ser at det er et potensial for markedsføring rundt mobilitetsplanen og nullvekstmålet, men at mobilitetsplanen må gjøres mer tilgjengelig for brukerne etter planprosessen. De samme informantene mener at formålet med mobilitetsplan kunne vært forklart bedre. Med mer veiledning, som går inn i hvilket verktøy det kan være, så hadde forståelsen hos utbygger vært bedre.

Ved saksbehandling

Enkelte informanter i **intervjuene** etterspør rutiner internt i kommunen for hvor de skal henvende seg og informasjon om formål med mobilitetsplan.

5.4. Hovedfunn

I dette kapittelet (kapittel 5) er det gitt en grundig gjennomgang av hvordan kunnskapsgrunnlaget vi har samlet inn i dette oppdraget bidrar til å svare på de problemstillingene vi har reist. Her gis en kort oppsummering av hovedfunn fra analysen, strukturert rundt hver enkelt problemstilling.

5.4.1. Erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy

Benyttes mobilitetsplanene som et verktøy i planprosessene?

Ved regulering opplever de fleste av informantene at mobilitetsplanen er en integrert del av planarbeidet. Dette viser både intervjuene og spørreundersøkelsen. Arbeidet med mobilitetsplan starter ofte tidlig i prosessen, sammen med planarbeidet. En del premisser må likevel være på plass før mobilitetsplanen kan utarbeides.

For byggesak viser intervjuene at det varierer mer når i prosessen det arbeides med mobilitetsplanen, og om mobilitetsplan er et verktøy i byggesaksprosessen.

Kunnskapsgrunnlaget viser at det er et samspill mellom mobilitetsplan og detaljregulering, men at mobilitetsplan påvirkes i større grad av endringer i detaljreguleringen enn motsatt. Noen informanter savner at mobilitetsplanen diskuteres mer under prosessen og benyttes som et verktøy også ut over planprosessene. Når det gjelder byggesak er det mer usikkert om mobilitetsplanen påvirker byggesaken og løsninger der.

Analysen viser også at det er noe dialog med kommunen om mobilitetsplaner, særlig ved detaljreguleringer, men at dette ikke er den delen av arbeidet med detaljregulering eller byggesak som krever mest kontakt med kommunen.

Et flertall mener at mobilitetsplan er et nyttig dokument som bidrar til økt oppmerksomhet på transport og mobilitet ved regulering, og hvor mye av innholdet ikke dekkes av andre deler av plan og byggesaken. Ved byggesak kan det tyde på at mobilitetsplan som selvstendig dokument er mindre viktig.

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget at mobilitetsplaner i stor grad benyttes som et verktøy i planprosessene ved detaljregulering og anses som et relevant dokument i prosessen. For byggesak viser intervjuene at det varierer mer når i prosessen det arbeides med mobilitetsplanen, og mobilitetsplan fungerer i mindre grad som et verktøy.

Brukes de ferdige mobilitetsplanene aktivt, eller blir de «skuffeplaner»?

Informantene vi intervjuet oppgir at tiltak som sikres i bestemmelsene sannsynligvis blir gjennomført, mens det er mer usikkert om og hvordan tiltakene som ikke (kan) sikres i bestemmelser i reguleringsplan følges opp seinere. Denne typen tiltak listes gjerne opp i mobilitetsplanen. Flere av informantene i intervjuene oppgir at de ikke har informasjon som tilsier at mobilitetsplaner blir hentet frem etter planprosessene.

Svarene fra spørreundersøkelsen viser at mobilitetsplanene i liten grad benyttes aktivt etter planprosessene. Halvparten har svart at de ikke vet hvorvidt mobilitetsplanen følges opp aktivt. Blant de som har en formening svarer over halvparten at mobilitetsplanene i svært liten eller liten grad følges opp aktivt etter planprosessene.

Selv om mobilitetsplanene anses som et egnet verktøy for å sikre gode løsninger knyttet til transport og mobilitet, viser altså kunnskapsgrunnlaget at det kan være en fare for at de ferdige mobilitetsplanene ikke benyttes aktivt etter reguleringsprosessen, men at de fort ender opp som «skuffeplaner».

Hvilke erfaringer har ulike parter med ordningen?

Et flertall av informantene mener at kravet om mobilitetsplan bidrar til økt bevissthet og kunnskap om nullvekstmålet, mobilitet og transport i arbeid med plan- og byggesaker. Dette viser resultatene fra både intervju-runden og spørreundersøkelsen.

Et klart flertall av informantene vi intervjuet mener at mobilitetsplanene bidrar til bedre reguleringsplaner og at man får bedre løsninger, men at mobilitetsplanene er mindre egnet som verktøy i byggesaker.

Et klart flertall av informanter i intervjuene erfarer at mobilitetsplanen er mer nyttig i reguleringsplaner der tiltak og løsninger kan sikres juridisk i plankart og bestemmelser enn i byggesaker.

Et flertall av både informantene og de som har svart på spørreundersøkelsen mener at mobilitetsplaner i dagens form er et godt utgangspunkt for å sikre gode løsninger for transport og mobilitet. Alle informantene så likevel et potensial for mer nytte av mobilitetsplan som verktøy for å sikre gode løsninger for transport og mobilitet.

Flere mener også at nytten veier opp for ressursbruken, selv om informantene er litt delte på dette spørsmålet. Noen informanter mener at potensialet for merverdi fra mobilitetsplaner ikke hentes ut med dagens praksis. Mobilitetsplaner blir dermed noe man må gjøre, men uten at det gir mer nytte slik ordningen og oppfølgingen er i dag.

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget at erfaringene med mobilitetsplaner er gode; de bidrar til økt kunnskap og bedre løsninger, og nytten veier opp for ressursbruken ved arbeidet. Det er imidlertid et potensial for mer nytte av mobilitetsplan som verktøy for å sikre gode løsninger for transport og mobilitet. Det er også vanskelig å si om det er kravet om mobilitetsplan i seg eller den generelle samfunnsutviklingen som har ført til økt oppmerksomhet om temaet transport og mobilitet.

5.4.2. Tiltak som benyttes og bidrag til nullvekstmålet

Har ulike deler av kommunen ulike mål for reisemiddelfordeling i mobilitetsplanene

Dokumentgjennomgangen viser at et stort flertall av mobilitetsplanene setter mål om framtidig reisemiddelfordeling tilpasset bysonen planområdet er i. Flertallet har også gjort en vurdering for å komme frem til mål om reisemiddelfordeling.

Gjennom intervjuene er det et inntrykk av at de fleste gjør vurderinger av planområdet og muligheter for ulike transportmiddel. Men det savnes felles grunnlag for vurderinger og analyser, som f.eks. oppdaterte reisevaneundersøkelser. Mål for reisemiddelfordeling er ikke like godt kjent for utbygger.

I spørreundersøkelsen oppgir totalt over halvparten at de ofte eller alltid gjør vurderinger av mål om reisemiddelfordeling for det konkrete planområdet.

Samlet sett viser kunnskapsgrunnlaget at man i mobilitetsplanene er bevisste på mål om reisemiddelfordeling og muligheter ut ifra lokalisering, men at mange savner et bedre grunnlag for å gjøre vurderingene.

Vil definerte tiltak i mobilitetsplaner bidra til større reduksjon i CO2-utslipp og bedre oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan?

Analysen viser at mobilitetsplanene inneholder tiltak som bidrar til redusert bilbruk, som for eksempel lav parkeringsdekning, høy andel sykkelparkering og gode gangforbindelser.

En del viktige tiltak er imidlertid sikret i bestemmelser i kommuneplanen, som for eksempel parkering for bil og sykkel. Mange mener likevel at mobilitetsplaner bidrar til tiltak som ellers ikke ville ha blitt gjennomført.

En god del av informantene vi intervjuet peker også på behov for ytterligere tiltak, slik som høyere kvalitetskrav til sykkelparkering i kommuneplanens bestemmelse, behov for å synliggjøre planlagt kvalitet og funksjonalitet til ulike funksjoner.

Relativt få mobilitetsplaner kommer med forslag til utbedringer av mobiliteten utenfor planområdet, fordi dette ikke er noe som kan løses i deres plan.

Kunnskapsgrunnlaget viser også at det vurderes tiltak rettet mot alle trafikantgrupper, selv om flertallet av informantene oppgir at det er de gående og syklende som ofte prioriteres høyest. Type tiltak og hvilke trafikantgrupper som prioriteres avhenger av hvor i byområdet man er.

Et flertall av informantene i intervjuene og spørreundersøkelsen tror at tiltak som anbefales i mobilitetsplaner på sikt vil bidra til reduksjon i klimagassutslipp. Svarene peker også i retning av at mobilitetsplanene er med og bidrar til nullvekstmålet.

Flere informanter presiserer imidlertid at de ikke vet om det er mobilitetsplanen som er utslagsgivende eller om det generelt er en endring i samfunnet som fører til endringer. Det stilles også spørsmål ved hvorvidt definerte mål for resemiddelfordeling nås i praksis.

Hovedfunnet er at informantene ser en sammenheng mellom mobilitetsplan og målet om nullvekst, og at kravet om mobilitetsplaner betyr at det iverksettes tiltak som bidrar til redusert bilbruk man ellers ikke ville ha innført. Det er imidlertid usikkert om det er kravet om mobilitetsplan eller endringer i samfunnet som fører til dette.

Hvordan benyttes parkering som virkemiddel?

Dokumentgjennomgangen viser at omtrent halvparten av mobilitetsplanene legger seg lavere enn makskravet for bilparkering og viser til lav parkeringsdekning som virkemiddel. Antall plasser omtales nesten alltid både for bil og sykkel, men lokalisering og kvalitet omtales/illustreres sjeldnere. Dokumentgjennomgangen viser også at de fleste vurderingene av parkeringsbehovet ser ut til å samsvare med mål om resemiddelfordeling.

Et flertall av informantene vi intervjuet svarer at man i stor grad gjør en vurdering av parkeringsbehovet opp mot ønsket resemiddelfordeling.

Fra intervjuene er funnet at parkeringsbegrensning vurderes av flere som det viktigste tiltaket for å oppnå en resemiddelfordeling i tråd med nullvekstmålet.

Noen informanter i intervjuene ønsker seg en større fleksibilitet til å tilpasse parkeringsbehovet til de ulike brukerne og lokaliseringen i byområdet enn det p-normen gir rom for.

Svarene fra spørreundersøkelsen viser også at parkering i stor grad benyttes som virkemiddel for å påvirke resemiddelvalg.

Parkering er et viktig virkemiddel i mobilitetsplanene som benyttes, men lokalisering og kvalitet omtales/illustreres sjeldnere. Det er også et ønske om rom for en større fleksibilitet til å tilpasse parkeringsbehovet til de ulike brukerne og lokaliseringen i byområdet enn det parkeringsnormen gir rom for.

5.4.3. Behov for veiledning

I tillegg til evaluering av konkrete problemstillinger, skal arbeidet resultere i innspill til veiledning for saksbehandlere og for utarbeidelse av mobilitetsplaner.

Behov for veiledning

Informantene i intervjuene og spørreundersøkelsen har ikke problemer med å forstå når kravet gjelder eller selve teksten i bestemmelsen.

Noen av informantene i intervjuene oppgir et behov for en tydelig og klar veiledning for hvert enkelt punkt i bestemmelsen for utarbeidelse av mobilitetsplanen, og særlig mer veiledning om hvilket grunnlag som skal/kan benyttes.

Dokumentgjennomgangen viser at det er relativt få som i stor grad beskriver planlagte tiltak og løsninger i planen. Dette kan tyde på et behov for veiledning, særlig rundt lokalisering av parkeringsplasser for bil og sykkel og kvaliteten på disse.

Enkelte informanter i intervjuene etterspør rutiner internt i kommunen for hvor de skal henvende seg og informasjon om formål med mobilitetsplan

Kunnskapsgrunnlaget viser at det er et behov for veiledning for brukerne av mobilitetsplanen etter planprosessen. Særlig for brukere som gjerne ikke har fagkompetanse innen transport og mobilitet.

Ut ifra kunnskapsgrunnlaget vurderer vi at det samlet sett er et behov for veiledning for hvert enkelt punkt i bestemmelsen for utarbeidelse av mobilitetsplanen. Størst behov for veiledning er det rundt hvilket grunnlag som skal benyttes for beregning av trafikkmengde og vurdering av mål om reisemiddelfordeling, samt veiledning for beskrivelse av tiltak og løsninger i plan. I tillegg er det et behov for veiledning rundt interne rutiner og saksbehandling i kommunen og veiledning for utbyggerne som skal bruke mobilitetsplanen videre etter planprosessen.

6. EVALUERING OG ANBEFALINGER

6.1. Evaluering av mobilitetsplan som verktøy i plan- og byggesaker

Formålet med evalueringen har vært å gi en oversikt over status og betydningen av mobilitetsplaner for nullvekstmålet, samt gi innspill og anbefalinger til videre bruk av mobilitetsplan i plan- og byggesaker. I tillegg skal det gis innspill til veileder for utarbeidelse av mobilitetsplaner og veileder for saksbehandling av mobilitetsplan i plan- og byggesaker.

I dette kapittelet drøftes graden av måloppnåelse, det vil si i hvilken grad kravet om mobilitetsplaner kan sies å ha bidratt til nullvekstmålet. I kapittel 6.2 gis anbefalinger til videre bruk av mobilitetsplan som verktøy, og i kapittel 7 gis innspill til veiledning.

6.1.1. Vurdering av måloppnåelse

Effekten av krav om mobilitetsplan på målsettingen om nullvekst i personbiltransporten vil avhenge av om det gjennomføres tiltak som bidrar til måloppnåelse som følge av kravet. Kausale effekter, det vil si å koble årsak og virkning, er generelt krevende å si noe om. Gjennom evalueringen er det hentet inn informasjon om hvilke vurderinger som gjøres i arbeidet med mobilitetsplaner og hvilke tiltak som anbefales, som utgangspunkt for å vurdere kvalitativt om man kan forvente at kravet om mobilitetsplan bidrar til nullvekstmålet for Stavanger.

Det er ikke satt et konkret mål for hvor stor effekt krav om mobilitetsplan skal ha på nullvekstmålet. Drøftingen her tar utgangspunkt i hovedfunnene oppsummert i kapittel 5, og en forutsetning om at bestemmelsen om mobilitetsplan må føre til: 1) andre tiltak eller tilpasninger av detaljplan/byggesak enn uten bestemmelsen, 2) føre til tiltak som vil ha en effekt på reisemiddelfordelingen, og 3) tiltakene må realiseres og videreføres i bygg i drift, for at den skal kunne sies å ha en effekt på måloppnåelse.

1) Bidrar krav om mobilitetsplaner til andre tiltak eller tilpasninger av detaljplan eller byggesak, enn det ville gjort uten kravet om mobilitetsplan?

Som beskrevet i kapittel 5 er mobilitetsplanen normalt en integrert del av arbeidet med detaljregulering, og kravet om mobilitetsplan bidrar til å sette reisemiddelfordeling og nullvekstmålet på dagsorden. Mobilitetsplan påvirkes imidlertid i større grad av endringer i detaljreguleringen enn motsatt.

Samtidig er det andre forhold som også bidrar til å løfte transport og mobilitet i plan- og byggesaker uavhengig av kravet om mobilitetsplan. Endringer i markedets etterspørsel etter boliger og næringsbygg med god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivreisende er nevnt, og vil alltid være en forutsetning for utforming og gjennomføring av utbygginger i et kommersielt marked. I en del prosjekt vil transport og mobilitet naturlig være en sentral del av prosjektet, der en utbygger kan bruke nærhet til Bussveien eller lokalisering i sentrum i markedsføring av sine utbygginger. I andre prosjekt, der det ikke er like naturlig at en utbygger på eget initiativ vil legge til rette for gående, syklende og/eller kollektivreisende er det sannsynlig at kravet om mobilitetsplan i større grad kan bidra til andre tiltak og/eller løsninger enn det som ville være tilfellet uten en egen mobilitetsplan.

Ulike lovkrav vil gi noen rammer for hvilke tiltak som kan sikres gjennom mobilitetsplan. Gjennom krav iblant annet kommuneplan og plan- og bygningsloven og tekniske forskrifter er mange forhold knyttet til transport og mobilitet allerede sikret, som eksempelvis parkeringsnormer og krav til fasiliteter i næringsbygg. For de tiltak som allerede er sikret gjennom andre krav vil kravet om mobilitetsplan naturligvis ha mindre betydning, på samme måte som for prosjekt der utbygger har andre insentiver til å legge til rette for gående, syklende og kollektivreisende.

Betydningen av mobilitetsplan vil derfor være størst for å sikre tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende over eksisterende minimumskrav, og da særlig i byggeprosjekt der markedet ikke i stor nok grad etterspør løsninger for gående, syklende og kollektivreisende. Samtidig oppleves det som positivt at man kan sammenstille ulike vurderinger knyttet til transport og mobilitet i ett dokument, og vurdere ulike krav og tiltak i sammenheng.

Samlet sett viser funn i evalueringen at kravet om mobilitetsplan bidrar til å løfte transport og mobilitet som tema, og sikre tiltak gjennom bestemmelser i detaljregulering, samt gi anbefalinger til andre tiltak for tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende i detaljregulering og byggesak.

2) Kan man forvente at de tiltak og/eller tilpasninger av reguleringsplan og byggesak som følger av arbeidet med mobilitetsplan vil ha en effekt på reisemiddelfordeling i favør av gange, sykkel og/eller kollektivreiser?

Som oppsummert i kapittel 5.2.2 har et flertall av informantene oppgitt at de mener at mobilitetsplanene og anbefalte tiltak vil påvirke reisemiddelfordelingen, men at de er usikre på i hvor stor grad.

Tiltakene som vanligvis anbefales (se kapittel 5.2.) er gjennomgående tiltak som gjør alternativer til personbil mer attraktive eller konkurransedyktige. For eksempel sikre fasiliteter og kvaliteter for gående og syklende, korte ned avstander eller reisetider for gående, syklende eller kollektivreisende, og/eller redusere tilgangen på bilparkering. Som beskrevet i kapittel 2.2 vil trafikantene ofte velge det transportmidlet som framstår best mulig, både med hensyn til reisetid og pris.

Å redusere tilbudet av bilparkering er det enkelt-tiltaket som oppleves som mest effektivt for å påvirke reisemiddelfordelingen. Kombinasjonen mellom begrensning i parkeringstilbudet sammen med tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt kan forventes å gi en effekt på reisemiddelfordelingen, men med varierende effekt avhengig av området man er i og type reiser som skal gjennomføres.

Når det gjelder mulighetene for antall parkeringsplasser for bil er rammene gitt av parkeringsnormen med en minimumsnorm og maksimumsnorm for de fleste områder, både for bolig og næring.²³ Samtidig ser vi i dokumentgjennomgangen at man i rundt halvparten av mobilitetsplanene landet på en parkeringsdekning lavere enn maksimumsnorm, noe som tyder på at man i den enkelte plan gjør vurderinger av hva som er «riktig» parkeringsdekning. Funn fra dokumentgjennomgangen tyder også på at lokalisering i byområdet påvirker antall parkeringsplasser, som igjen sannsynligvis avhenger av etterspørsel og mulighetsrommet i kommuneplanens parkeringsbestemmelse

Økt bevissthet og kunnskap om transport og mobilitet har vært sentralt i kunnskapsinnhenting, fordi dette er en mulig mekanisme for å løfte tiltak for gående, syklende og kollektivreisende i utbyggingsprosjekt. Økt bevissthet og kunnskap har vært en av de tydelige virkningene av kravet om mobilitetsplan. Gjennom krav om mobilitetsplan sikrer man at mobilitet og transport blir et tema, og at det i (noe) større grad vurderes hvordan man kan legge til rette for gående, syklende og kollektivreisende. For eksempel må man gjennom mobilitetsplanen beskrive tilbudet for gående, sykkel, kollektivtransport og bil, noe som krever at man må kartlegge tilbudet også utenfor planområdet.

Funn fra evalueringen viser at krav om mobilitetsplan bidrar til tiltak som vil øke attraktiviteten til gange, sykkel og kollektiv mot egen personbil blir definert i mobilitetsplanen, men at det i en del

²³ I de tilfeller det er fastnorm, og heller ikke tilbys frikjøp fra parkeringskravet, er det ikke handlingsrom og mobilitetsplanen må følge p-norm eller søke om dispensasjon.

prosjekt er sannsynlig at dette også ville vært gjort som følge av andre mekanismer. Samlet sett vil kravet om mobilitetsplan bidra til, og forsterke, vektingen av hensynet til gående, syklende og kollektivreisende i detaljplaner og byggesaker.

3) Realiseres de definerte tiltakene eller tilpassinger av planen som følge av mobilitetsplan i utbygging og bygg i drift?

Bestemmelser i regulering er sikret juridisk og skal følges opp i byggesak og under utbygging.

I hvilken grad organisatoriske tiltak følges opp når byggene tas i drift er ikke mulig å fastslå sikkert basert på det kunnskapsgrunnlaget som er innhentet i evalueringen. Dette er tiltak som ikke kan sikres juridisk i reguleringsplan eller byggesak, og vil derfor avhenge av de valg og prioriteringer som gjøres av eier. Basert på den informasjonen som foreligger tyder den imidlertid på at mobilitetsplanen og tiltakene i liten grad følges opp videre, etter byggesaksbehandling.

Generelt kan det ventes at utbyggere som har eierskap til mobilitetsplanen og de vurderingene som er gjort i prosessen med å utarbeide den, vil ha større oppmerksomhet rettet mot å gjennomføre også de organisatoriske tiltakene og bruke mobilitetsplanen videre, også etter utbygging.

6.1.2. Sammenheng, andre virkninger og relevans

I tillegg til effekter av kravet om mobilitetsplaner på nullvekstmålet, kan måloppnåelse også vurderes ut fra kriterier om andre virkninger, sammenheng og relevans.

Sammenheng indikerer at kravet om mobilitetsplaner fungerer sammen med andre tiltak og ordninger for å nå nullvekstmålet. Gjennom evalueringen har vi sett at aktørene i stor grad gjør vurderinger av mål for resemiddelfordeling i de ulike planområdene. Da er det områdets lokalisering som i stor grad påvirker hvilke muligheter som er for å øke andelen gående, syklende og kollektivreisende. Det handler blant annet om kollektivtilbudet i området, sykkelinfrastruktur og avstand til sentrale områder. Utgangspunktet for mulighetene i det enkelte planområdet vil derfor være avhengig av infrastrukturen som allerede er utbygd eller planlagt rundt planområdet og arealformål i planområdet. Dette viser at flere av de øvrige tiltakene løftet fram i forrige kommuneplan²⁴ er viktige for å legge til rette for at de enkelte utbyggingsprosjektene kan sikre gode løsninger for gående, syklende og kollektivreisende.

Av andre tiltak og virkemiddel kommunen har for å nå målsettingen om nullvekst i personbiltransporten er det særlig parkeringsnormen som er identifisert som ordninger med en del overlapp med mobilitetsplanen. Det er ikke gjennomført egne analyser av andre virkemiddel i kommuneplanen, men som beskrevet i kapittel 6.1.1 bidrar kravet om mobilitetsplan til å løfte transport og mobilitet som tema, og på den måten er det ett av flere virkemiddel som kan bidra til nullvekstmålet.

I tillegg til parkeringsnormen er HjemJobbHjem nevnt som er en ordning som kan være med å bidra til at mobilitetsplanene blir brukt etter planprosessen.

²⁴ Særlig relevante er følgende tiltak for å støtte opp under den samme visjonen: 1) Utnytte eksisterende og tilby ny kapasitet på gang-, sykkel og kollektivnett, 2) Stimulere til at flere går, sykler og bruker kollektivtransport til arbeid, skole og andre aktiviteter, 3) Etablere gode sykkeltraseer adskilt fra gående og motorisert transport, 4) Videreutvikle et differensiert gangtilbud med snarveier og et mer finmasket sykkelnett, 5) Konsentrere byutviklingen til Stavanger sentrum og langs hovedakser for kollektivtransport, og 6) Legge til rette for felles parkeringsløsninger som bidrar til å styrke miljøvennlig transport (Stavanger kommune, 2015, Kommuneplanen 2014-2029).

Breeam-sertifisering, som ikke er en del av kommunens virkemiddelpakke, gir utbyggere et insentiv til å strekke seg lengre for å nå de kravene som ligger i den ordningen (se kapittel 2.2). I de tilfellene der man jobber for Breeam-sertifisering vil imidlertid kravet om mobilitetsplan i kommuneplanen gi begrenset virkning, fordi det er prosjekt som uavhengig av kravet vil gjennomføre arbeid med mobilitetsplan og ulike tiltak for å gi uttelling (poeng) for Breeam-sertifisering. Det er imidlertid flere prosjekt som ikke jobber for å bli Breeam-sertifisert, og for de prosjektene vil kravet om mobilitetsplan fremdeles være relevant.

Fordi man i detaljregulering og byggesak i liten grad kan påvirke tiltak utenfor planområdet/tomten²⁵ er det begrenset hvor mye hvert utbyggingsprosjekt kan påvirke for reisemiddelfordeling i hele byområdet. Kunnskapsgrunnet viser også at relativt få mobilitetsplaner kommer med forslag til utbedringer av mobiliteten utenfor planområdet. I hvilken grad det skyldes usikkerhet om videre oppfølging av forslag til tiltak utenfor planområdet eller fordi det ikke er vurdert som viktig for løsningene i planen/byggesaken er ikke kjent. Samtidig vil en bedre kobling mellom tiltak innenfor planområdet og tilrettelegging/tiltak rundt planområdet kunne forsterke effekten på reisemiddelfordeling og graden av måloppnåelse.

Andre virkninger av tiltaket enn påvirkning på reisemiddelfordeling og ressursbruk til utarbeidelse og saksbehandling av mobilitetsplanene er i liten grad identifisert gjennom evalueringen.

I hvilken grad bestemmelsen om mobilitetsplaner har **relevans** handler om hvor godt tiltaket er egnet til å treffe det grunnleggende behovet.

Formålet for bestemmelsen om mobilitetsplan i forrige og gjeldende kommuneplan har vært å bidra til målsettingen om nullvekst i personbiltransporten. Som et virkemiddel for nullvekstmålet er det helt klart at mobilitetsplanen treffer utfordringen, i den forstand at den «tvinger» utbyggere til å vurdere reisemiddelfordeling og muligheter for å styrke kollektiv, gange og sykkel på bekostning av personbiltransport. Til tross for at det er potensial for å styrke graden av måloppnåelse, og det ikke er realistisk å vente at kravet om mobilitetsplan alene skal kunne føre til nullvekst i personbiltransporten, er det gjeldende kravet om mobilitetsplan innrettet slik at det treffer den grunnleggende utfordringen godt.

I videre bruk av mobilitetsplaner som verktøy er det relevant å ta inn betydningen av endringer i nullvekstmålet (se også kapittel 1.2.):

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»²⁶

Med en utvidelse og spesifisering av nullvekstmålet til også å omfatte *effektiv arealbruk* er det vurdert at mobilitetsplaner i dagens form ikke vil være egnet til å sikre denne delen av det reviderte nullvekstmålet. Mobilitetsplan som verktøy er per i dag utformet for å se på virkemidler og tiltak for å bidra til at *veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange*. Å oppnå en (mer) effektiv arealbruk vil i stor grad handle om å sikre de rette funksjonene på de rette stedene, og vil kreve andre virkemidler enn mobilitetsplaner i detaljplaner og byggesaker. At det nye nullvekstmålet omhandler *reduert klimagassutslipp og luftforurensning*, og ikke bare reduksjon i personbiltransport, kan imidlertid gi rom for at også virkemidler rettet mot økt grad av elektrifisering av bilparken, som tilrettelegging av ladeinfrastruktur, kan være relevante virkemidler å benytte i en mobilitetsplan.

²⁵ Muligheter for rekkefølgekrav til planen utenfor planområdet er begrenset, og behovet må knyttes direkte til planområdet.

²⁶ Samferdselsdepartementet (2020): Oppfølging av bompengavtalen fra 2019 – videreutviklet nullvekstmål. Brev datert 8.6.2020. Tilgjengelig fra: [Oppfølging av bompengavtalen fra 2019 - videreutviklet nullvekstmål - regjeringen.no](#)

6.1.3. Konklusjon

Kravet om mobilitetsplan i større detaljplaner og byggesaker vurderes som et virkemiddel som bidrar til gjennomføring av tiltak som bygger opp under til en utvikling i tråd med nullvekstmålet. Mobilitetsplaner alene er imidlertid ikke tilstrekkelig for å nå nullvekstmålet, og bør utvikles sammen med andre tiltak.

I tillegg er flere tiltak og ordninger delvis overlappende, som gjør at det er svært krevende å isolere effekter av kravet om mobilitetsplan. Eksempelvis er parkeringsnormen og mobilitetsplan begge tiltak for å bidra til nullvekstmålet, og er to tiltak som «trekker i samme retning», og muligens også forsterker hverandre. Det er også en generell utvikling i samfunnet der reisemiddelfordeling og klimagassutslipp er viktig, og kan påvirke utbygginger og konkrete tiltak uavhengig av kravet om mobilitetsplaner.

Gjennom å løfte vurderinger av transport og mobilitet i regulering og byggesak kan bestemmelsen bidra til mer kunnskap og økt oppmerksomhet på tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende blant utbyggere og andre aktører, som illustrert i figur nedenfor.



Figur 6-1: Resultatkjede.

Evalueringen viser samtidig at mobilitetsplan sannsynligvis har ulike effekter i ulike faser, der den ser ut til å påvirke mer i detaljregulering enn i byggesak. Mobilitetsplanen brukes mer aktivt i reguleringsplanfasen, og noe mindre i byggesak, og er lite eller ikke brukt for bygg i drift.

Mobilitetsplanene oppleves i større grad som nyttige av konsulenter og saksbehandlere i kommunen, men i mindre grad for utbyggere. Disse funnene viser både hvor og når mobilitetsplanene brukes aktivt og får en betydning på løsninger, og når og hvor det er et større potensial for virkninger av mobilitetsplanene på tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende.

For å oppnå en større grad av måloppnåelse bør det blant annet legges til rette for aktiv bruk av mobilitetsplaner i alle faser, og en større grad av involvering av utbygger og eier.

6.2. Anbefalinger

Drøftingen over viser at det er sannsynlig at kravet om mobilitetsplan bidrar, sammen med andre virkemidler, til en utvikling i tråd med nullvekstmålet. Samtidig viser hovedfunnene oppsummert i kapittel 5 at det er et potensial for enda større grad av måloppnåelse dersom man klarer å bruke mobilitetsplanene mer aktivt og følge opp organisatoriske tiltak, også etter regulering.

Mobilitetsplanene gir beskrivelser og anbefalinger til organisatoriske tiltak, og dersom mobilitetsplanen brukes videre og justeres ved behov kan den være et nyttig verktøy også etter utbygging. Det er imidlertid ikke funn i evalueringen som tilsier at det er vanlig praksis i dag.

Videreføring og videreutvikling av bestemmelsen

Basert på funnene i evalueringen anbefales en videreføring av krav om mobilitetsplan, men at det vurderes noen mindre justeringer som er beskrevet nedenfor.

Som drøftet i kapittel 5 er det vurdert som en styrke av mobilitetsplanen utformes som et selvstendig dokument for å løfte transport og mobilitet som tema i planleggingen. Det anbefales at dette videreføres.

Kunnskapsgrunnlaget viser at informantene ikke har problemer med å forstå når kravet gjelder eller selve teksten i bestemmelsen, men at det er en usikkerhet rundt behovet for mobilitetsplan knyttet til byggesak.

Med utgangspunkt i kunnskapsgrunnlaget vil vi anbefale å vurdere følgende for videreutvikling av krav om mobilitetsplan:

- **I reguleringsplaner** bør det fortsatt stilles krav om å utarbeide en mobilitetsplan tilpasset tilgjengelig kunnskap om utbyggingen og detaljeringsnivået på reguleringsplanen.
- **For byggesaker** der det foreligger en detaljert mobilitetsplan av nyere dato i forbindelse med reguleringsplannivå, kan det være nok å beskrive hvordan krav og intensjoner i mobilitetsplan på reguleringsplannivå er ivaretatt i byggesaken. Hvis det ikke er utarbeidet mobilitetsplan på reguleringsplannivå, eller der det søkes dispensasjon fra plankrav, eller mobilitetsplanen er gammel og utdatert, bør behovet for mobilitetsplan i byggesaken vurderes av fagkyndige innen transport og mobilitet i kommunen. Det vil si at det ikke nødvendigvis alltid bør stilles krav om mobilitetsplan i byggesak, men vurderes fra sak til sak.

Innspill til veiledning for utarbeidelse, bruk og saksbehandling av mobilitetsplaner er gitt i kapittel 7.

Vurdere om muligheter for større differensiering for parkeringsdekning kan styrke måloppnåelse

Parkeringstilbudet er sannsynligvis det mest effektive enkelt-tiltaket som er tilgjengelig innenfor rammene av mobilitetsplanen, både når det gjelder antall p-plasser som etableres og kvaliteten og lokaliseringen av disse. Antall parkeringsplasser styres av gjeldende p-norm, men der det innenfor minimums- og maksimumskrav for bilparkering er et handlingsrom som ser ut til å brukes i mobilitetsplanene. Med utgangspunkt i informasjon fra informanter kan det imidlertid tyde på at parkeringsnormen, sammen med lokalisering i byområdet, i større grad enn mobilitetsplanene bidrar til å begrense antall parkeringsplasser for bil. For sykkelparkering er det alltid minimumskrav til antall plasser i gjeldende p-norm. Kunnskapsinnhentingene viser at minimumskravet til sykkelparkering i noen tilfeller kan gi flere sykkelparkeringsplasser enn det er behov for.

For å styrke mobilitetsplaner som et verktøy for å nå nullvekstmålet kan det med fordel vurderes nærmere om antall parkeringsplasser for biler og sykler skal være mer fleksibelt, og i større grad avhenge av vurderinger som gjøres i mobilitetsplanen. Gitt at man kan argumentere for hvordan den tiltenkte parkeringsdekningen gir ønsket effekt, kan det gis rom for at man skal kunne ligge lavere enn dagens minimumsnorm, ut fra lokalisering, og tiltenkt bruk og funksjon for det aktuelle planområdet. Dette stiller imidlertid større krav til den som utarbeider mobilitetsplanen og saksbehandler enn dagens praksis.

Resultatene fra evalueringen gir ikke tydelige svar på om en slik endring bør gjennomføres, og det anbefales derfor at en slik endring vurderes nærmere.

Sterkere forankring hos utbygger

Ett av argumentene ved innføring av kravet om mobilitetsplan i kommuneplanen 2010-2025²⁷ var et ønske om å involvere privat næringsliv i arbeidet for å nå definerte klimamål. Som beskrevet tidligere, har kravet om mobilitetsplan bidratt til å løfte transport og mobilitet som tema blant

²⁷ Stavanger kommune (2011, s. 47): Kommuneplan for Stavanger 2010-2025.

utbyggere, konsulenter og saksbehandlere i kommunen. Funn i evalueringen viser likevel at tiltakene som anbefales i mobilitetsplanen ut over planprosessen (organisatoriske tiltak) ikke nødvendigvis forankres hos utbygger, og at mobilitetsplanen ikke er et viktig tema i dialogen mellom kommune og utbygger. Samtidig gir utbyggerne uttrykk for at formålet med mobilitetsplanene er formulert og mobilitetsplanene utformet på en måte som gjør dem lite tilgjengelig for aktører som ikke har transportfaglig kompetanse.

En sterkere forankring hos utbygger vil gi en større grad av eierskap og kan dermed bidra til å styrke prioriteringen av tiltakene fra mobilitetsplanen, og også gjennomføring av de tiltak som ikke kan sikres juridisk. Det forutsetter et språk og en utforming som gjør mobilitetsplanene lettere tilgjengelig, og at utbygger i større grad involveres i prosessen med å utarbeide mobilitetsplanene.

Legge til rette for aktiv bruk av mobilitetsplaner også etter utbygging

Dersom mobilitetsplanen ikke brukes videre etter byggesak vil ikke nødvendigvis hele gevinsten ved den hentes ut, da flere mobilitetsplaner anbefaler organisatoriske tiltak som må følges opp i bygg i drift. Det går ofte lang tid fra regulering til utbygging og drift, som betyr at en del av premisene for mobilitetsplanen kan ha endret seg. Dersom løsninger og tiltak skal være tilpasset en ny situasjon er det nødvendig med nye vurderinger, og eventuelt oppdateringer av mobilitetsplanen.

Ved å legge til rette for aktiv bruk av mobilitetsplaner også etter utbygging kan det bidra til oppfølging av tiltak og tilpasning til endringer over tid, som vil styrke måloppnåelse av bestemmelsen. Et eksempel på en ordning som kan bidra til videre bruk av mobilitetsplaner er HjemJobbHjem, som vil kunne etterspørre mobilitetsplaner og bidra til at de forblir et levende dokument.

Oppdatert kunnskapsgrunnlag for mobilitetsplanene

Reisemiddelfordeling bør vurderes ut fra område og formål/funksjon. Som grunnlag for vurderinger og beregninger bør kommunen sikre oppdatert grunnlag som skal brukes i utarbeidelse av mobilitetsplanene, både reisevaneundersøkelser og oversikt over tilgjengelige lokale erfaringstall.

Erfaringstall som benyttes for beregning av trafikkmengde er nasjonale tall med faglig innhold fra 1989 (håndbok V713 *Trafikkberegninger*). Kommunen bør vurdere å framskaffe lokale erfaringstall fra nyere tid, eller undersøke hva som finnes av lokale erfaringstall og gjøre det tilgjengelig gjennom veileder for utarbeiding av mobilitetsplan. Da vil alle kunne benytte et oppdatert og likt kunnskapsgrunnlag ved utarbeidelse av mobilitetsplan i Stavanger kommune.

7. VEILEDNING

Det finnes i dag flere veiledere om mobilitetsplanlegging for ulike nivåer som byområder, bydeler, reguleringsplaner, byggesaker og virksomheter i drift. Kunnskapsinnhentingene viser at det allikevel er behov for veiledning og informasjon både på innhold og prosess for at mobilitetsplanen skal fungere som et verktøy og bidra til måloppnåelse. Kunnskapsinnhentingene viser også at ulike aktører har behov for ulik informasjon/veiledning. Det kan dermed være behov for flere ulike veiledere/informasjonsider tilpasset de ulike aktørene og deres roller, og mobilitetsplanens rolle i de ulike fasene av en plansak og utbygging. Innspillene til veiledning er basert på kunnskapsinnhentingene.

7.1. Veiledning for utarbeidelse av mobilitetsplan i plan- og byggesak

Kunnskapsgrunnlaget viser at det er et ønske og behov for veiledning rundt innholdet i mobilitetsplanen. I tabellen under gir vi noen innspill på faglig innhold til en veileder for utarbeidelse av mobilitetsplan. En endelig veileder må videreutvikles, gjerne som et forslag til innholdsfortegnelse med beskrivelse av innhold for hvert punkt og informasjon om kilder som kan benyttes som grunnlag.

Gode konkrete eksempler på hvordan tema kan illustreres, eller eksempler på gode mobilitetsplaner, vil være nyttig i en veileder.

Det finnes i dag enkelte kommuner som har veiledere for utarbeidelse av mobilitetsplan tilknyttet plansaker. Kristiansand kommune²⁸ og Lier kommune²⁹ er to eksempler på dette.

²⁸ Veileder for mobilitetsplan Kristiansand kommune, under «Maler». Tilgjengelig her: [Kristiansand kommune - Skal du utarbeide en detaljregulering](#)

²⁹ Veileder for mobilitetsplan i reguleringsplaner, Lier kommune. Tilgjengelig her: [Veileder for mobilitetsplan i reguleringsplaner, Lier kommune - PDF Gratis nedlasting \(docplayer.me\)](#)

Tabell 2. Innspill til faglig innhold i en veileder for utarbeidelse av mobilitetsplan tilpasset plannivåene detaljregulering og byggesak.

Veileder for utarbeidelse av mobilitetsplan i plan- og byggesak	
<p>Kartlegging av dagens situasjon</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beskrivelser og illustrasjoner. - Legge inn aktuelle kilder som kan benyttes, f.eks. aktuelle temakart i kommuneplanen som hovednett for sykkel og kollektiv, Kolumbus.no for ruteinformasjon, Nasjonal vegdatabank (NVDB) for trafikkmengder og ulykker, sykledit.no for rekkevidder og tilgjengelighet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Beskrivelse av planområdet og planområdets lokalisering i byområdet. • Kartlegges dagens situasjon for alle trafikanter. Det vil si dagens tilbud og kvalitet på transporttilbudet i og utenfor planområdet. Tilgang til hovednett for sykkel, gang- og sykkelforbindelser, lokalisering av holdeplasser for kollektivtransport, frekvens på kollektivtilbudet, biladkomst, ÅDT, avkjørslser, dagens parkeringssituasjon. • Kartlegge viktige forbindelser og adkomster til/fra planområdet for alle trafikanter som må ivaretas i planen. • Kartlegge/beskrive planområdets tilgjengelighet gjennom rekkevidder og reisetid til viktige målpunkt. Lokalisering i forhold til sentrum, bydelscenter, boligområder, arbeidsplasser eller andre viktige målpunkt. Hvor lang tid en bruker på å gå eller sykle til og fra området fra sentrale områder/målpunkt, evt. hvor langt kommer en på 10, 20 og 30 minutter. • Beskrive kvaliteten og trafiksikkerheten rundt skolevei fra planområdet dersom det er et aktuelt tema. Kartlegge om det er behov for tiltak langs skoleveien utenfor planområdet.
<p>Reisemiddelfordeling</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nullvekstmålet er et samlet mål for byområdet på Nord-Jæren. Ikke alle delområder bidrar i like stor grad til å oppnå dette målet. Noen steder vil biltrafikken øke. Da må biltrafikken gå ned andre steder i byområdet. - Beskrivelser og illustrasjoner. - Legge inn aktuelle kilder som kan benyttes som grunnlag i vurderingene. Noen ganger kan det være aktuelt å utføre reisevaneundersøkelser selv, i forbindelse med planarbeidet eller byggesaken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Beskrive dagens reisemiddelfordeling. Benytte eksisterende grunnlag til å beskrive områdets reisemiddelfordeling og eventuell utvikling i reisevaner de siste årene. • Mål for ønsket reisemiddelfordeling er antatt fremtidig reisemiddelfordeling basert på områdets lokalisering, siste års utvikling i reisemiddelfordeling, planens innhold (formål) og foreslåtte tiltak i planen.

<p>Mengde turer</p> <ul style="list-style-type: none"> - Legge inn aktuelle kilder som kan/skal benyttes som grunnlag/erfaringstall for beregningene. - Det bør drøftes med kommunen og evt. utbygger om det finnes lokale erfaringstall som er fornuftige å bruke for det aktuelle planområdet. - Vise beregninger i tabell. 	<ul style="list-style-type: none"> • Beregne antall turer området skaper per formål og samlet for området. • Fordele turene per reisemiddel ut ifra mål om reisemiddelfordeling for å få et anslag på mengde turer med de ulike reisemidlene. Ut i ifra det kan man vurdere behov for tiltak tilpasset mengden turer med de ulike reisemidlene. • Mengde turer benyttes også som grunnlag for å vurdere parkeringsbehov for bil og sykkel. • Beskrive fordeling av transporten gjennom døgnet for å vurdere om trafikkbelastningen fra de ulike reisemidlene i makstimen krever tiltak eller utbedringer i transporttilbudet.
<p>Planlagte løsninger og tiltak</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beskrivelser og illustrasjoner. - Oppgi kilder for inspirasjon til aktuelle tiltak, som for eksempel «Mobilitetsplanlegging, smarte reisevalg for bedrifter og virksomheter»³⁰ eller «Grønn mobilitet»³¹ 	<ul style="list-style-type: none"> • Tilpasse planen med tiltak tilpasset planens formål og lokalisering. • Beskrive og illustrere viktige forbindelser for gående syklende og kobling til inngangspartier, holdeplass for kollektiv og gang- og sykkelnettverk utenfor planområdet. • Vurdere hvilket parkeringsnivå innenfor kommuneplanens bestemmelse som passer for planområdet. Eventuelt vurdere hvorfor det foreslås å gå høyere eller lavere enn kommuneplanens parkeringskrav. Parkeringsnivå avhenger av lokalisering, type formål, tilrettelegging for andre transportformer enn bil utenfor planområdet og tiltak internt i planområdet. • Vise sammenheng mellom mål om reisemiddelfordeling, antall turer som er beregnet og antall parkeringsplasser. Dette kan gjøres ved en sjekk av antall turer per p-plass og en vurdering av om dette er realistisk ut ifra formål, lokalisering, tilrettelegging for andre transportformer enn bil utenfor planområdet og tiltak internt i planområdet. Dette krever en faglig vurdering i hver enkelt sak. • Beskrive og illustrere lokalisering av parkering for sykkel og bil, hvor mye areal som kreves og planlagt kvalitet. Begrunne lokaliseringen og bidrag til måloppnåelse. • Beskrive og illustrere løsninger for varelevering og renovasjon. • Foreslå tiltak utenfor planområdet og kontakte aktuelle aktører for å undersøke muligheter for utbedringer, gjerne i dialog med kommunen. • Beskrive organisatoriske tiltak som er planlagt og om mulig sikret i plan, eller foreslå organisatoriske tiltak som kan følges opp etter planprosessen.

³⁰ Mobilitetsplanlegging, Vista Utredning AS, 2011.

³¹ Veileder for grønn mobilitet i byområder, Future Built 2014.

Oppsummering måloppnåelse	<ul style="list-style-type: none"> • Kort oppsummering av hva som er hovedlinjene i mobilitetsplanen og hvilke tiltak og kvaliteter som er sikret i plankart og bestemmelser. • Gi en vurdering av i hvilken grad planområdet og de foreslåtte tiltakene bidrar til nullvekstmålet. • Sjekke at det er samsvar mellom mål om reisemiddelfordeling og foreslåtte tiltak, særlig parkeringsdekningen for bil og sykkel. • Vurdere hvordan reguleringsplanen eller byggesaken oppfyller kommuneplanens mål og bestemmelser. • Begrunne eventuelle avvik fra kommuneplanens bestemmelser.
----------------------------------	--

For å få mest mulig nytte av mobilitetsplanen viser innhentet kunnskapsgrunnlag at mobilitetsplanen i større grad enn i dag kan benyttes som et verktøy i planprosessen. I tabellen under gis det noen innspill til innhold i en mulig veileder for bruk av mobilitetsplaner som verktøy i planprosessen.

Tabell 3. Innspill til innhold i en veileder for bruk av mobilitetsplaner som verktøy i planprosessen.

Veiledning for bruk av mobilitetsplan som verktøy i planprosessen	
Fase 1 Kartlegging av dagens situasjon	Områdets tilgjengelighet og viktige koblinger til transporttilbudet utenfor planområdet kartlegges. Denne fasen bør gjøres helt i oppstarten av planarbeidet, og gjerne før skissetegninger av planforslag. Kartleggingen kan være et viktig grunnlag for tema som skal drøftes i oppstartsmøte med kommunen og prinsipper for plassering av funksjoner i planområdet ved skissetegninger tidlig i planprosessen.
Fase 2 Konsekvenser og muligheter	I denne fasen er rammer som formål (innhold) og størrelser mer avklart slik at det kan gjøres vurderinger av mål for reisemiddelfordeling og trafikkberegninger.
Fase 3 Tiltak	I denne fasen handler det om å finne konkretet tiltak i planen som bidrar til ønsket reisemiddelfordeling for planområdet, og som i størst mulig grad bidrar til å nå kommunens mål om nullvekst i personbiltransporten. Tiltak som kan sikres juridisk i plan eller bestemmelser avklares. Tiltak som er organisatoriske og ikke kan sikres i planen bør utbygger ha et forhold til og ta videre etter planprosessen. Denne type tiltak må tilpasses markedet underveis i byggeprosessen og ved bygg i bruk, som kan være flere år etter planprosessen.
Fase 4 Forenkla versjon av mobilitetsplan for kommunikasjon ut over plan- og byggesak	Se kapittel 7.2.

7.2. Veiledning for bruk av mobilitetsplan ut over plan- og byggesak

Kunnskapsgrunnlaget viste at informantene hadde lite erfaring med bruk av mobilitetsplan etter planprosessen. Men at de ser et potensial for videre bruk, og at nytten med å utarbeide mobilitetsplan da vil kunne bli større enn i dag. Aktørene som følger hele prosessen fra plan til bygg i bruk er gjerne utbyggerne. Dersom mobilitetsplanene skal benyttes ut over plan- og byggesak er det viktig å involvere denne gruppen av aktører. En egen veileder til denne gruppen av aktører kan bidra til mer eierskap og bruk av mobilitetsplanen ut over plan- og byggesak enn i dag.

En slik veileder kan inneholde:

- Enkel forklaring på formål med mobilitetsplanen.
- Kort og enkel forklaring på hvordan mobilitetsplan kan benyttes som verktøy i planprosessen, i byggeprosessen, ved salg og markedsføring og ved bygg i bruk.
- Anbefaling om at utbygger involverer seg særlig i fase 1 og 3 under utarbeidelse av mobilitetsplanen.
- Tips til hvem utbygger kan henvende seg til for å få drahjelp videre, som for eksempel ordningen med HjemJobbHjem, mobilitetsselskapet Kolumbus, aktører innen bil- og sykkeldeling og andre sentrale aktører innen mobilitet.

Veiledning for bruk av mobilitetsplan som verktøy ut over planprosessen

Fase 4 Forenkla versjon av mobilitetsplan for kommunikasjon ut over plan- og byggesak

For å gjøre mobilitetsplanen mer tilgjengelig for utbyggere og andre uten fagkompetanse innen transport og mobilitet kan det lages en forenklet utgave av mobilitetsplanen som kan benyttes etter planprosessen. Det er særlig fase 2 med beregninger og konsekvensvurderinger som er faglig tung og mindre nyttig ved bruk av mobilitetsplanen etter planprosess.

Utarbeidelse av en forenkla versjon av mobilitetsplanen kan ikke sikres gjennom plan- og bygningsloven. Det blir opp til den enkelte utbygger om å se nytten av en slik mobilitetsplan for videre arbeid med byggeriet, markedsføring og salg.

Det finnes i dag flere veiledere for mobilitetsplanlegging i virksomheter som kan benyttes etter planprosessen. Her er et par eksempler.

- Veileder for mobilitetsplanlegging. Smarte reisvalg for bedrifter og virksomheter.³²
- Mobilitetsplanlegging for virksomheter i Kristiansandsregionen.³³

³² Mobilitetsplanlegging, Vista Utredning AS, 2011.

³³ Rambøll 2019.

7.3. Veileder for saksbehandler

For saksbehandlere i kommunen kan det etableres en side om mobilitetsplaner på intranett. Der kan saksbehandlere finne informasjon om hva en mobilitetsplan er, formålet med mobilitetsplaner, fagpersoner innen transport og mobilitet i kommunen som kan kontaktes og rutiner ved saksbehandling av mobilitetsplaner.

I tabellene under er det listet opp noen innspill til punkter i en sjekkliste for saksbehandling av mobilitetsplaner ved detaljregulering og byggesak. Punktlistene for saksbehandling ved detaljregulering og byggesak er omtrent like fordi vi vurderer at dersom det er behov for mobilitetsplan i byggesak bør prosessen være tilnærmet lik som ved detaljregulering. Dersom det ved detaljregulering er utarbeidet en mobilitetsplan, trenger man ikke full prosess på byggesak. Se vår anbefaling om å vurdere behovet for mobilitetsplan ved byggesaker i kapittel 6.2.

Sjekklistene viser at det er behov for fagkompetanse innen transport og mobilitet ved hver plan eller byggesak som krever mobilitetsplan.

Tabell 4. Innspill til en sjekkliste for saksbehandling av mobilitetsplaner ved detaljregulering.

Detaljregulering	
Oppstartsmøte	<ul style="list-style-type: none">• Sjekke om kravet gjelder for den aktuelle planen. Dersom kravet gjelder, må mobilitetsplan være tema i oppstartsmøte.• Før oppstartsmøte bør saksbehandler sjekke om kommunens fagkompetanse innen transport og mobilitet bør delta.• I oppstartsmøte bør det vises til tilgjengelige veiledere.• I oppstartsmøtet bør man drøfte rammer i kommuneplanen og forutsetninger i området planområdet er lokalisert i som påvirker mobilitetsplanen og planforslaget.• Hvilket grunnlag for beregninger og vurderinger som kan eller skal benyttes i mobilitetsplanen bør drøftes.• Det bør avtales videre dialog og prosess rundt mobilitetsplanen med forslagstiller og fagkompetanse innen transport og mobilitet i planavdelingen.
Underveis i planprosessen	<ul style="list-style-type: none">• Ha mobilitetsplan som tema i arbeidsmøte(r) underveis i planprosessen. Be om at utbygger deltar i arbeidsmøte for å sikre eierskap til mobilitetsplanen.• Be om utkast til mobilitetsplan fra forslagstiller underveis i planprosessen.• Sjekke om de nødvendige temaene er svart ut.• Sjekke om det er en «rød tråd» i planen, for eksempel om bruk av virkemiddelet parkering samsvarer med mål om reisemiddelfordeling.• Sjekke om planlagte tiltak og løsninger er beskrevet og illustrert i stor nok grad.• Sjekke om tiltakene som foreslås er sikret i bestemmelser eller plankart.

Tabell 5. Innspill til en sjekklister for saksbehandling av mobilitetsplaner ved byggesak.

Byggesak	
Forhåndskonferanse	<ul style="list-style-type: none"> • Sjekke om kravet gjelder for det aktuelle tiltaket. Sjekke om det er utarbeidet mobilitetsplan i forbindelse med detaljregulering. Sjekke med planavdelingen om det er behov for å oppdatere denne, eller om det er nok å legge ved et notat med eventuelle justeringer og tilpasninger gjennom byggesak. • Dersom kravet gjelder, må mobilitetsplan være tema i forhåndskonferansen. • Før forhåndskonferansen bør saksbehandler sjekke om kommunens fagkompetanse innen transport og mobilitet bør delta. • I forhåndskonferansen bør det vises til tilgjengelige veiledere. • I forhåndskonferansen bør man drøfte rammer i kommuneplanen og forutsetninger i området planområdet er lokalisert i som påvirker mobilitetsplanen og tiltaket det søkes om. • Hvilket grunnlag for beregninger og vurderinger som kan eller skal benyttes i mobilitetsplanen bør drøftes. • Det bør avtales videre dialog og prosess rundt mobilitetsplanen med forslagstiller og fagkompetanse innen transport og mobilitet i planavdelingen.
Underveis i byggesaksprosessen	<ul style="list-style-type: none"> • Be forslagstiller sende inn utkast til mobilitetsplan eller notat underveis i prosessen med rammesøknaden for innspill og dialog med fagkompetanse i kommunen. • Sjekke om de nødvendige temaene er svart ut. • Sjekke om det er en «rød tråd» i tiltaket det søkes om, for eksempel om bruk av virkemiddelet parkering samsvarer med mål om reisemiddelfordeling. • Sjekke om planlagte tiltak og løsninger er beskrevet og illustrert i stor nok grad. • Sjekke om tiltakene som er sikret i bestemmelser eller plankart blir fulgt opp i byggesaken.

8. VEDLEGG

8.1. Vedlegg 1: Bestemmelse om mobilitetsplan i kommuneplan for Stavanger

Kommuneplan for Stavanger 2010-2025, vedtatt 14.06.2011

2.06. Bestemmelser om mobilitetsplan (pbl § 11.9). B, R

1. Ved etableringer av offentlige og private virksomheter over 50 ansatte eller utbyggingsprosjekter større enn 1.000 m² BRA, skal det utarbeides mobilitetsplan for den samlede transporten som virksomheten skaper. Kravet skal også dekke søknad om bruksendring.
2. Mobilitetsplanen skal inneholde dokumentasjon på og vurdering av:
 - Antall ansatte
 - Besøksintensitet
 - Omfang av vareleveranser og eventuelt godstransport
 - All transport inn og ut av virksomheten: personreiser til/fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, varelevering, godstransport
 - Fordeling av transporten gjennom døgnet
 - Fordeling av virksomhetens samlede transport per transportmiddel
 - Tilrettelegging for ønsket reisemiddelfordeling

Kommuneplan for Stavanger 2014-2029, vedtatt 15.06.2015

2.6 Bestemmelser om mobilitetsplan (pbl § 11.9 punkt 8)

1. Ved etableringer og bruksendringer (alle formål) med mer enn 50 ansatte eller større enn BRA 1.000 m², skal det utarbeides mobilitetsplan. I reguleringsplaner skal det utarbeides overordnet mobilitetsplan tilpasset tilgjengelig kunnskap om utbyggingen.
2. Mobilitetsplanen skal inneholde mål for ønsket reisemiddelfordeling i tråd med kommunes overordnede mål om nullvekst i personbiltransport. Den skal beskrive tilbudet for gående, sykkel, kollektivtransport og bil og dokumentere følgende:

Bolig

- Antall boenheter
- Antall beboere
- Fordeling av transport gjennom døgnet
- Fordeling av boligprosjektets samlede transport per transportmiddel
- Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling

Virksomheter og andre funksjoner

- Antall ansatte
- Besøksintensitet
- Omfang av vareleveranser og eventuelt godstransport
- Transport inn og ut av virksomheten: personreiser til/fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, varelevering, godstransport
- Fordeling av transporten gjennom døgnet
- Fordeling av virksomhetens samlede transport per transportmiddel
- Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling

Kommuneplan for Stavanger 2019-2034, vedtatt 09.12.2019

1.25 Bestemmelser om mobilitetsplan (pbl § 11-9 punkt 8)

1. Ved etableringer og bruksendringer (alle formål) med mer enn 50 ansatte eller større enn BRA 1 000 m², skal det utarbeides mobilitetsplan. Bestemmelsen gjelder for alle plannivå og for byggesak. Mobilitetsplanen tilpasses det aktuelle plannivået og tilgjengelig kunnskap om utbyggingen.
2. Mobilitetsplanen skal inneholde mål for ønsket reisemiddelfordeling i tråd med kommunens overordnede mål om nullvekst i personbiltransport. Den skal beskrive tilbudet for gående, sykkel, kollektivtransport og bil, inkludert løsninger for parkering med antall plasser og organisering av parkeringen. I tillegg skal følgende dokumenteres:
 - a. Bolig:
 1. Antall boenheter
 2. Antall beboere
 3. Fordeling av transport gjennom døgnet.
 4. Fordeling av boligprosjektets samlede transport per transportmiddel.
 5. Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling og for å nå kommunens overordnede mål om nullvekst i personbiltransporten.
 - b. Virksomheter og andre funksjoner:

19

-
1. Antall ansatte
 2. Besøksintensitet
 3. Omfang av vareleveranser og eventuelt godstransport.
 4. Transport inn og ut av virksomheten: personreiser til/fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, varelevering, godstransport.
 5. Fordeling av transporten gjennom døgnet.
 6. Fordeling av virksomhetens samlede transport per transportmiddel
 7. Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling og for å nå kommunens overordnede mål om nullvekst i personbiltransporten.

8.2. Vedlegg 2: Skjema med egenskaper for dokumentgjennomgang av mobilitetsplaner

Kartlegging av egenskaper ved mobilitetsplanene	
Fakta	<ul style="list-style-type: none">• Plannummer• Plannivå• Utbygger• År mobilitetsplan ble ferdigstilt• I hvilken bysone i kommuneplanen er planområdet lokalisert• Reguleringsformål• Størrelse (m² BRA / antall boliger / antall beboere / antall ansatte)
Kartlegging av dagens situasjon	<ul style="list-style-type: none">• Kartlegges dagens situasjon for alle trafikanter i liten, middels eller stor grad? Omtales f.eks. tilgjengelighet/rekkevidder/reisetid?
Reisemiddelfordeling	<ul style="list-style-type: none">• Er det satt mål for ønsket reisemiddelfordeling og hva er det?• Er det gjort en vurdering for å komme frem til fordelingen? I liten, middels eller stor grad?
Mengde turer	<ul style="list-style-type: none">• Er den samlede transporten gjennom døgnet beregnet og fordelt på transportmiddel? (For virksomheter og andre funksjoner: personreiser til/fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, vareleveranser, godstransport.)• Er fordeling av transport gjennom døgnet omtalt?
Parkering som tiltak	<ul style="list-style-type: none">• Oppgis kravet til parkering i gjeldende kommuneplan?• Hvilken parkeringsnorm for bil og sykkel legger mobilitetsplanen seg på? Makskrav, lavere eller høyere?• Er parkeringsbehovet vurdert opp mot ønsket reisemiddelfordeling?• Oppgis antall plasser, lokalisering av parkering, sambruk av p-plasser?• Organisatoriske tiltak for parkering
Andre tiltak enn parkering	<ul style="list-style-type: none">• Vurderes ulike løsninger og beskrives planlagt tilbud for gående, sykkel, kollektivtransport og bil? Liten, middels eller stor grad.• Fysiske tiltak i mobilitetsplanen.• Foreslås utbedringer av mobiliteten utenfor planområdet?• Organisatoriske tiltak i mobilitetsplanen.• Brukes mobilitetsplanen til å argumentere for dispensasjoner/midlertidige løsninger i mobilitetsplanen?

8.3. Vedlegg 3: Sammenstilling av funn i dokumentgjennomgang

Kartlegging av dagens situasjon	Kartlegges dagens situasjon for alle trafikanter i liten, middels eller stor grad? Omtales f.eks. tilgjengelighet / rekkevidder/reisetid?	<ul style="list-style-type: none"> • 13 av 20 i stor grad. I noen av tilfeller omtales ikke bil. • 5 av 20 i middels grad, der en var i middels/stor grad og to i middels/liten grad. • 2 av 20 i liten grad. • Ikke forskjell mellom byggesak og plansak.
Reisemiddelfordeling	Er det satt mål for ønsket reisemiddelfordeling og hva er det?	<ul style="list-style-type: none"> • Ja, i 18 av 20 mobilitetsplaner er det satt egne konkrete mål for reisemiddelfordeling, der en av dem kun omtaler mål for bil og en annen benyttet gamle erfaringstall fra RVU 2013/2014(TØI). • Spredningen i mål om reisemiddelfordeling for de ulike reisemidlene: <ul style="list-style-type: none"> - 1% – 39 % til fots (laveste er handelsformål og trykkeri/kontor på Forus) - 3 % - 30 % sykkel (laveste er handelsformål) - 4 % - 38 % - kollektiv (laveste er handelsformål) - 12 % -70 % bilfører (høyeste er handelsformål) - 4 % - 8 % bilpassasjer • Reisemiddelfordeling tilpasses bysonen den er i. Lavest bilandel i bysone A og høyest i bysone D. Bilandel avhenger også av formålet som skal reguleres eller søkes om til byggesak.
	Er det gjort en vurdering for å komme frem til fordelingen? Liten, middels eller stor grad?	<ul style="list-style-type: none"> • 11 av 20 vurderer i stor grad. • 4 av 20 vurderer i middels grad, der en er i middels/stor grad. • 3 av 20 vurderer i liten grad. • 2 av 20 har ingen vurdering. • Eksempler på grunnlag som er benyttet er fagnotater laget av kommunen, eldre reisevaneundersøkelser, tiltak utenfor planområdet som Sykkeltamveg, Bussvei, bomringer etc., tilgjengelighetsanalyser, vurdering av områdets lokalisering og generelle vurdering av egne tiltak i mobilitetsplan, særlig parkeringsdekning. • Flere benytter og tar utgangspunkt i mål i kommuneplanen om 36 % bilførerandel for å nå nullvekstmålet.

Mengde turer	Er den samlede transporten gjennom døgnet beregnet og fordelt på transportmiddel? (For virksomheter og andre funksjoner: personreiser til/fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, vareleveranser, godstransport.)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ja, den samlede transporten er beregnet for 17 av 20 mobilitetsplaner. Nesten alle av disse har fordelt turene er på reisemiddel.</i> • <i>Noen har kun beregnet bilturer.</i> • <i>Turer for alle formål er ikke alltid beregnet.</i> • <i>SVV håndbok V713 Trafikkberegninger blir oftest lagt til grunn.</i> • <i>Prosam-rapporter (erfaringstall fra Oslo-området) benyttes også i enkelte planer.</i> • <i>I noen mobilitetsplaner vurderes trafikken i både eksisterende og nytt tiltak for å se på endringen i trafikkmengde.</i> • <i>Alle tre mobilitetsplanene som var uten beregning av trafikkmengde var Breeam-planer.</i>
	Er fordeling av transport gjennom døgnet omtalt?	<ul style="list-style-type: none"> • <i>12 av 20 mobilitetsplaner har omtalt transport gjennom døgnet. Vurderinger i forhold til belastning i vegnett og konsekvenser omtales kun i enkelte tilfeller.</i>
Parkering som tiltak	Oppgis kravet til parkering i gjeldende kommuneplan?	<ul style="list-style-type: none"> • <i>14 av 20 mobilitetsplaner oppgir kravet i gjeldende kommuneplan. En av dem kun for sykkel og to kun for bil.</i> • <i>3 av de 6 som ikke oppgir kravet er fordi formålet ikke har konkrete krav (f.eks. handel, skole) eller bestemmelser i gjeldende detaljregulering oppgis.</i>
	Hvilken parkeringsnorm for bil og sykkel legger mobilitetsplanen seg på? Makskrav, lavere eller høyere?	<ul style="list-style-type: none"> • <i>19 av 20 mobilitetsplaner legger seg på fastnorm/maksnorm eller lavere for bilparkering.</i> • <i>Omtrent halvparten benytter fastkrav/maksnorm i kommuneplanene for bil, og halvparten går lavere enn makskravet/frikjøp.</i> • <i>Først og fremst i bysone A og B som går lavere enn makskrav for bilparkering.</i> • <i>1 av 20 foreslo høyere p-dekning for fire boliger enn det kommuneplanen åpner for</i> • <i>Flertallet benytter minimumskravet i kommuneplanene for sykkel. 3 av 20 mobilitetsplaner har lavere norm enn minimumskravet for sykkel. Ingen har høyere.</i> • <i>Ikke alle oppgir hvilken parkeringsnorm som er benyttet. Noen ganger oppgis kun for bil og ikke sykkel.</i>

	<p>Er parkeringsbehovet vurdert opp mot ønsket reisemiddelfordeling?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 13 av 20 mobilitetsplaner vurderer parkeringsbehovet opp mot ønsket reisemiddelfordeling. • Ofte generelle vurderinger og ikke konkret opp mot antall turer som er beregnet. • I enkelte mobilitetsplaner er reisemiddelfordeling vurdert ut ifra parkeringskapasitet (omvendt av det man ønsker). • Et par mobilitetsplaner viser at det er mer sykkelparkering enn behovet tilsier ut ifra mål om reisemiddelfordeling. Minimumskravet til sykkelparkering gir dermed en overkapasitet i sykkelparkering. • Høy bilandel og parkeringsdekning for handelsformål. • De fleste vurderingene ser ut til å samsvare med mål om reisemiddelfordeling, men finnes et eksempel der parkeringsdekning er høyere enn mål om andel bilfører. Finnes også et eksempel der parkeringsdekningen er lavere enn mål om andel bilfører.
	<p>Oppgis antall plasser, lokalisering av parkering, sambruk av p-plasser?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Antall plasser omtales nesten alltid, men lokalisering og kvalitet omtales/illustreres sjeldnere. • Lokalisering vises gjerne på skisse, men uten at det omtales eller begrunnes. • Sambruk omtales i noen få mobilitetsplaner, men bare som muligheter eller at det forventes en sambruk. Antall p-plasser blir ikke redusert som følge av sambruk.
	<p>Organisatoriske tiltak for parkering?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 9 av 20 mobilitetsplaner omtaler ikke organisatoriske tiltak i det hele tatt. • Eksempel på organisatoriske tiltak som er innført: <ul style="list-style-type: none"> ○ Det er innført betaling for alle parkeringsplasser på området med unntak av et fåtall gjesteparkeringer. (Energihuset). ○ 7 p-plasser til delingsbiler som et godt alternativ til å eie egen bil. El-bilpoolen vil eies og driftes av Bate. ○ Felles el-sykkelpool med plass til 10 sykler. El-syklene eies og leies ut av driftsselskapet. ○ Inntil 30 delingsbiler til reiser i arbeid. Hensikten er å gjøre det mindre nødvendig å benytte privat bil i arbeidsreiser. Plassene kommer i tillegg til p-norm. • Eksempler på muligheter som listes opp, men ikke sikret i plan: <ul style="list-style-type: none"> ○ Prioritert parkering til deltakere i bildelingsordning. ○ Mulighet for leie av delingsbil gjennom Hinna Park som er lett tilgjengelig for leietakere på Oseberg. ○ Prioritere p-plass for delingsbiler. ○ Innføre brukerbetaling av p-plasser. ○ Etablere ladepunkt for el-sykkel og el-bil. ○ Sambruk av p-plasser.

		<ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Prioritere p-plasser for enkelte brukergrupper som småbarnsforeldre, kameratkjøring, lang reisetid med kollektivtransport, ikke mulighet for å sykle.</i> ○ <i>Tilby kjøp av leilighet uten p-plass, men med mulighet for å leie.</i>
Andre tiltak enn parkering	Vurderes ulike løsninger og beskrives planlagt tilbud for gående, sykkel, kollektivtransport og bil? Liten, middels eller stor grad.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Ulike løsninger vurderes i 2 av 20 mobilitetsplaner. Det gjelder vurderinger for adkomst og lokalisering av p-anlegg. Ulike løsninger omtales ellers ikke.</i> • <i>I 7 av 20 mobilitetsplaner beskrives planlagte løsninger i stor grad.</i> • <i>I 8 av 20 mobilitetsplaner beskrives planlagte løsninger i middels grad (en av dem middels/stor grad)</i> • <i>I 5 av 20 mobilitetsplaner beskrives planlagte løsninger i liten grad. Her er det gjerne ingen illustrasjoner.</i>
	Fysiske tiltak i mobilitetsplanen.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>De fleste har noen konkrete tiltak, men det kan være få.</i> • <i>To mobilitetsplaner var i tidlig fase og ikke tilpasset et løsningsforslag for plan. Her var det da mange generelle råd og lite konkrete tiltak tilpasset endelig planforslag.</i> • <i>Vanligste tiltak:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Lav parkeringsdekning.</i> ○ <i>Høy andel sykkelparkering.</i> ○ <i>Gangforbindelser som knytter området sammen med omkringliggende gangforbindelser.</i> ○ <i>Snarveier for gående og syklende.</i> ○ <i>P-kjeller for bil og sykkel, bilfrie uteområder på bakkeplan.</i> ○ <i>Garderobe og dusjefasiliteter (byggesak).</i> ○ <i>Mekke- og sypleplass for sykkel (byggesak).</i>
	Foreslås utbedringer av mobiliteten utenfor planområdet?	<ul style="list-style-type: none"> • <i>I 7 av 20 mobilitetsplaner foreslås utbedringer utenfor planområdet.</i> • <i>Forslag om raskere kollektivrute i en retning, utbedring av gangfelt, etablere trafikkøy, bedre tilgang på Bysykler, lettere å veksle mellom tog og buss, bedre sykkelforhold gjennom Forus, universell utforming i gangforbindelser og krysningspunkt utenfor planområdet, ny hovedrute for sykkel i en retning, Bedre forbindelser og skolevei.</i> • <i>Henvendelse til Kolumbus om gjenoppretting av bussrute.</i> • <i>Dialog med Statens vegvesen om pågående naboplan.</i>
	Organisatoriske tiltak i mobilitetsplanen.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>I 6 av 20 mobilitetsplaner omtales ikke organisatoriske tiltak i det hele tatt (to av dem omtaler organisatoriske tiltak for parkering).</i> • <i>Lite konkrete tiltak som er sikret i plan.</i> • <i>4 av 14 mobilitetsplaner som omtaler organisatoriske tiltak har mange forslag til mulige tiltak listet opp, ellers er det kun noen få forslag.</i> • <i>Eksempler på vanlige forslag:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Det planlegges økonomiske incentivordninger for bruk av sykkel. Tilbud om sykkelservice.</i> ○ <i>Fellesrom og fellesfunksjoner.</i>

		<ul style="list-style-type: none"> ○ Firmabiler/delebiler ○ Flere fellestjenester i Jåttåvågen og Innovasjonsparken. ○ Oppfordre leietaker til avtale med HjemJobbHjem. ○ Informasjon om transporttilbudet på infotavler, intranett, etc.
	<p>Brukes mobilitetsplanen til å argumentere for dispensasjoner/midlertidige løsninger i mobilitetsplanen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • I to av mobilitetsplanene i dokumentgjennomgangen ble det foreslått lavere sykkelparkeringsdekning enn minimumskravet, men uten at det ble omtalt som en dispensasjon. I en av mobilitetsplanene var parkeringsnorm for næring foreslått å være lavere enn kravet i regionalplan som var gjeldende for det aktuelle området

Forskjeller på reguleringsplan og byggesak

- Ser ikke noen klare forskjeller på mobilitetsplaner i tilknytning til reguleringsplan og byggesak. Planene er veldig like.
- Bygningsfasiliteter som garderobe og dusj, mekkeplass for sykkel nevnes mer i byggesaker.
- Vet ofte ikke heller i byggesaken hvem som blir leietaker.

Forskjeller på planer som er en del av Breeam

- Fem planer med Breeam-sertifisering.
- To av Breeam-planene hadde fulgt Breeam sin mal uten å benytte bestemmelsen i kommuneplanen. Disse hadde andre overskrifter og manglende informasjon i forhold til bestemmelsen i kommuneplanen.
- Krav om egne reisevaneundersøkelser for tiltaket som skal inn og dermed mer presist anslag av reisemiddelfordeling.

Annet - maler

- Kjenner igjen samme oppsett, struktur og type innhold i mobilitetsplaner som samme konsulent eller firma har utarbeidet. Enkelte firmaer og konsulenter har laget en egen mal for mobilitetsplaner som benyttes som utgangspunkt. Planene blir da relativt like.

8.4. Vedlegg 4: Spørreskjema

Din identitet vil holdes skjult.

Når skjult identitet brukes i undersøkelser, vil ingen identifiserbar informasjon, som f.eks. nettlesertype og -versjon, IP-adresse, operativsystem eller e-postadresse, bli lagret med svaret. Dette er for å beskytte respondentens identitet.

Innledningsvis ønsker vi litt informasjon om din erfaring med mobilitetsplaner i Stavanger kommune de siste fem årene.

Omtrent hvor mange mobilitetsplaner har du vært involvert i arbeidet med i løpet av de siste fem årene, innenfor ulike plannivå?

	0	1	2-5	Flere enn 5	Vet ikke
Regulering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Byggesak	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste >>

Hva er din stilling/rolle?

- Ansatt i Stavanger kommune
- Konsulent/arkitekt
- Utbygger/eiendomsutvikler/grunneier
- Annet:

Neste >>

Kun de som har vært involvert i minst en mobilitetsplan de fem siste årene går videre i undersøkelsen og svarer på de følgende spørsmålene.

I de neste spørsmålene ber vi deg besvare undersøkelsen med utgangspunkt i dine erfaringer fra prosessen med utarbeidelse av mobilitetsplaner i planarbeid i Stavanger kommune.

Det vil si hvordan du opplever at prosessen med og resultatene av mobilitetsplan i regulering eller byggesak vanligvis er.

Vi minner om at undersøkelsen er avgrenset til mobilitetsplaner utarbeidet i løpet av de siste fem årene.

Neste >>

I hvilken grad mener du at mobilitetsplaner i dagens form er et egnet verktøy for å sikre gode løsninger knyttet til transport og mobilitet?

- Ikke egnet
1
- 2
- 3
- 4
- Egnet
5
- Vet ikke

Neste >>

Gjennomføres det vanligvis en vurdering av planens mål for reisemiddelfordeling ut fra områdets lokalisering og tilgjengelighet?

Aldri Noen ganger Ofte Alltid Vet ikke

Neste >>

Kombineres vanligvis arbeid med mobilitetsplaner med trafikkanalysener?

Aldri Noen ganger Ofte Alltid Vet ikke

Neste >>

Dette spørsmålet er kun stilt til de som har svart at arbeidet med mobilitetsplaner noen ganger, ofte eller alltid kombineres med trafikkanalysener:

Du har oppgitt at mobilitetsplaner ofte eller alltid kombineres med trafikkanalysener.

I hvilken grad opplever du at mobilitetsplaner gir merverdi utover det som kommer ut av trafikkanalysene?

1 I svært liten grad 2 3 4 5 I svært stor grad Vet ikke

Neste >>

Til alle som har vært involvert i minst en mobilitetsplan:

Hvordan opplever du at tiltak for ulike grupper reisende prioriteres i arbeid med mobilitetsplaner? Ranger fra 1 til 4, der 1 er høyeste prioritet.

Tilrettelegging for syklende (f.eks. garderobe, sykkelparkering under tak/innelåst, mulighet for vask av sykkel, lokalisering nær inngangsparti)

Velg ...

Tilrettelegging for reisende med kollektivtransport (f.eks. korteste vei mot holdeplass og attraktive omgivelser, nye gangveier eller holdeplasser)

Velg ...

Tilrettelegging for gående (f.eks. flere og direkte forbindelser til eksisterende gangforbindelser, tiltak for trygge og attraktive omgivelser)

Velg ...

Tilrettelegging for deleordninger (f.eks. bildeling, sykkeldeling, mm)

Velg ...

Har du utfyllende kommentarer til hvilke og hvordan ulike tiltak prioriteres i arbeid med mobilitetsplaner?

0/4000

Neste >>

Brukes mobilitetsplaner til å argumentere for dispensasjoner eller midlertidige løsninger?

- Aldri Noen ganger Ofte Alltid Vet ikke

Neste >>

Benyttes vanligvis parkering som virkemiddel for å påvirke valg av reisemiddel i mobilitetsplaner?

- Aldri Noen ganger Ofte Alltid Vet ikke

Neste >>

Opplever du at tiltakene i mobilitetsplaner kan bidra til endret reisemiddelfordeling for området (for ansatte, bosatte og/eller besøkende)?

- I svært liten grad 2 3 4 I svært stor grad 5 Vet ikke

Neste >>

Når i prosessen utarbeides vanligvis mobilitetsplaner?

- Tidlig i prosessen i arbeidet med plan/byggesak
- Som en integrert del av arbeidet med plan/byggesak
- Sent i prosessen i arbeidet med plan/byggesak
- Vet ikke

Neste >>

Deltar vanligvis utbygger aktivt, sammen med konsulent og ev. kommunen, i arbeidet med mobilitetsplaner?

- Aldri Noen ganger Ofte Alltid Vet ikke

Neste >>

Basert på dine erfaringer med mobilitetsplaner, i hvilken grad vil du si at:

	I svært liten grad			I svært stor grad		
	1	2	3	4	5	Vet ikke
Mobilitetsplanene fører til tiltak som ellers ikke ville vært gjennomført?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mobilitetsplaner brukes aktivt i byggesak?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mobilitetsplaner brukes aktivt i byggeprosessen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mobilitetsplaner brukes aktivt i bygg i bruk?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nytten av mobilitetsplanene veier opp for ressursbruk?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Har du utfyllende kommentarer til hvordan mobilitetsplaner blir brukt?

0/4000

Neste >>

I hvilken grad mener du kravet om mobilitetsplaner kan bidra til økt kunnskap blant utbyggere/eiendomsutviklere, når det gjelder:

	I svært liten grad			I svært stor grad		
	1	2	3	4	5	Vet ikke
Kunnskap om nullvekstmålet (dvs. at all vekst i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel og/eller gange)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnskap om muligheter for tilrettelegging for gående	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnskap om muligheter for tilrettelegging for syklende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnskap om muligheter for tilrettelegging for kollektivreisende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kunnskap om parkering som virkemiddel for endret reisemiddelfordeling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste >>

Dette spørsmålet er kun stilt til de som har erfaring med mobilitetsplaner innenfor både regulering og byggesak:

Basert på dine erfaringer, mener du at:

- Mobilitetsplaner fungerer bedre i reguleringsplaner enn i byggesaker
- Mobilitetsplaner fungerer omtrent like godt/dårlig i reguleringsplaner som i byggesaker
- Mobilitetsplaner fungerer bedre i byggesaker enn i reguleringsplaner
- Vet ikke

Utdyp gjerne dersom du har ulike erfaringer med bruk av mobilitetsplaner i regulering og byggesak.

0/4000

Neste >>

Til alle som har vært involvert i minst en mobilitetsplan:

Kravet om mobilitetsplan i plan- og byggesaker ble innført av Stavanger kommune i 2011.

Gjeldende krav er formulert som følger:

"1. Ved etableringer og bruksendringer (alle formål) med mer enn 50 ansatte eller større enn BRA 1 000 m2, skal det utarbeides mobilitetsplan. Bestemmelsen gjelder for alle plannivå og for byggesak. Mobilitetsplanen tilpasses det aktuelle plannivået og tilgjengelig kunnskap om utbyggingen.

2. Mobilitetsplanen skal inneholde mål for ønsket reisemiddelfordeling i tråd med kommunens overordnede mål om nullvekst i personbiltransport. Den skal beskrive tilbudet for gående, sykkel, kollektivtransport og bil, inkludert løsninger for parkering med antall plasser og organisering av parkeringen. I tillegg skal følgende dokumenteres:

a. Bolig:

1. Antall boenheter
2. Antall beboere
3. Fordeling av transport gjennom døgnet.
4. Fordeling av boligprosjektets samlede transport per transportmiddel.
5. Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling og for å nå kommunens overordnede mål om nullvekst i personbiltransporten.

b. Virksomheter og andre funksjoner:

1. Antall ansatte
2. Besøksintensitet
3. Omfang av vareleveranser og eventuelt godstransport.
4. Transport inn og ut av virksomheten: personreiser til/fra jobb, reiser i arbeid, besøksreiser, varelevering, godstransport.
5. Fordeling av transporten gjennom døgnet.
6. Fordeling av virksomhetens samlede transport per transportmiddel.
7. Tiltak for ønsket reisemiddelfordeling og for å nå kommunens overordnede mål om nullvekst i personbiltransporten."

	Ja	Nei	Vet ikke
Synes du det er tydelig når kravet om mobilitetsplan gjelder?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Synes du det er tydelig hva en mobilitetsplan skal inneholde?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste >>

Synes du det er behov for ytterligere veiledning knyttet til krav om, og utforming av mobilitetsplaner?

Ja Nei Vet ikke

Hvilken veiledning eller ytterligere informasjon er det eventuelt behov for?

0/4000

Neste >>

Har du andre innspill til bruk av mobilitetsplaner videre?

0/4000

Send

Takk for deltakelsen!

8.5. Vedlegg 5: Intervjuguide

Erfaring/bakgrunn	Hvilken erfaring har du med mobilitetsplaner i Stavanger? (hvor mange de siste fem årene, i hvilken rolle, på hvilket plannivå, planer knyttet til næring/bolig/kombinasjon, små/store planer?)	
	Kan du kort nevne noen konkrete eksempel på mobilitetsplaner du har vært involvert i? Ev: hva er spesielt med eksemplene (god/dårlig plan? stedet? Type bygg, størrelse, etc.)	
Prosesen	Når i prosessen med reguleringsplaner utarbeides vanligvis mobilitetsplaner?	
	Bidrar kravet om mobilitetsplanen til at transport og mobilitet blir løftet frem som et tema tidlig i prosessen?	
	Har du merket noen endring i dette i de siste årene?	
	Når i prosessen med byggesaker utarbeides vanligvis mobilitetsplaner?	
	Bidrar kravet om mobilitetsplanen til at transport og mobilitet blir løftet frem som et tema tidlig i prosessen?	
	Har du merket noen endring i dette i de siste årene?	
	Hvem er vanligvis aktørene som er aktivt inne i arbeidet med mobilitetsplanene?	
	Er mobilitetsplaner en integrert del av arbeidet eller en "bestilling" som kvitteres ut?	
Tilpasses mobilitetsplanen endelig plan/byggesak eller kan mobilitetsplanen gi faglige råd som ikke nødvendigvis følges opp i plan/byggesak?		
Påvirker mobilitetsplanene innhold og sammensetning av formål, volum, utbygging, utenomhusareal osv. i planer og byggesaker? Hvorfor/hvorfor ikke?		
Hvordan er samarbeid og dialog med kommunen i arbeid med mobilitetsplaner?		
Er det vanlig med dialog med kommunen om detaljene i mobilitetsplanen? Hvordan		

	<p>oppfattes denne dialogen? (utbygger/konsulent kan bes vurdere kommunen og kommunen kan bes vurder utbygger/konsulent)</p>	
	<p>Bidrar krav om mobilitetsplan til økt bevissthet og kunnskap om nullvekstmålet, mobilitet og transport i arbeid med plan- og byggesaker?</p> <p>(Gir mobilitetsplanene økt kunnskap om transport og mobilitet for saksbehandler/konsulent/arkitekt/utbygger som også kan benyttes i neste plan/byggesak/utbygging?)</p>	
	<p>Bidrar mobilitetsplanene til bedre planer/byggesaker/områder/bygg i drift</p>	
Tiltak	<p>Hvordan prioriteres ulike trafikantgrupper i arbeid med mobilitetsplaner (tilrettelegging for gående, syklende, kollektivreisende, andre)?</p>	
	<p>Jobbes det aktivt med å finne passende mål for reisemiddelfordeling for det aktuelle planområdet?</p> <p>Har ulike deler av kommunen ulike mål for reisemiddelfordeling i planene?</p>	
	<p>Hvilke tiltak tas vanligvis inn som følge av arbeid med mobilitetsplan (tiltak man ellers ikke hadde tatt med)?</p>	
	<p>Setter arbeid med mobilitetsplaner i gang prosesser som ellers ikke hadde skjedd? F.eks. dialog med Kolumbus eller andre tilbydere av mobilitetstjenester?</p> <p>Er det blitt enklere for utbyggere å hekte seg på ulike andre tiltak og/eller nye tjenester og tilbud som kommer til?</p>	
	<p>Er det eventuelt andre tiltak du mener burde anbefales oftere?</p> <p>Tiltak som kan bidra til å nå påvirke reisemiddelfordeling og nå nullvekstmålet, men som ofte ikke tas med av ulike årsaker?</p>	

	Brukes parkering som virkemiddel i mobilitetsplanene (Dvs. vurderinger av antall plasser (der det er mulig), plassering av plasser, avgiftsbelegging mv. som et tiltak for å redusere bilbruk)?	
Oppfølging av mobilitetsplaner	Brukes mobilitetsplanene aktivt i utbyggingsfasen? Bygg i bruk? (Brukes de ferdige mobilitetsplanene aktivt, eller blir de «skuffeplaner»?) Hvordan påvirker mobilitetsplanene videre prosess/arbeid etter planprosessen?	
Samlet vurdering av mobilitetsplaner og nytte	Oppfatter du at mobilitetsplaner i dagens form er et egnet verktøy for å sikre gode løsninger knyttet til transport og mobilitet?	
	Forventer du at definerte tiltak i mobilitetsplaner bidrar til større reduksjon i CO2-utslipp og bedre oppnåelse av målet om nullvekst i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan?	
	Er mobilitetsplan et viktig verktøy som selvstendig dokument eller dekkes det av andre deler av plan og byggesaken?	
	Hvor ressurskrevende er arbeid med mobilitetsplaner? Opplever dere at merverdi av mobilitetsplaner veier opp for ressursbruken?	
Forståelse av krav og ev. veiledning	Hvordan forstår du kravet om mobilitetsplaner, formål og hva mobilitetsplanene skal inneholde? (Ha bestemmelsen tilgjengelig)	
	Er det behov for mer/bedre veiledning til arbeid med mobilitetsplaner? Hva oppleves som vanskelig/utfordrende med mobilitetsplaner?	
Annet	Har du andre innspill eller kommentarer til bruk av mobilitetsplan i plan- og byggesaker?	

9. SENTRALE KILDER

Stavanger kommune (2011): Kommuneplan for Stavanger 2010-2025. vedtatt 14. juni 2011.
Tilgjengelig fra: <https://www.yumpu.com/no/document/read/26712068/kommuneplanen-2010-2025-stavanger-kommune>

Stavanger kommune (2015): Kommuneplan for Stavanger 2014-2029. Vedtatt 15. juni 2015.
Tilgjengelig fra:
<https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommuneplan/kommuneplan-2014-29-trykkeversjon.pdf>

Stavanger kommune, Sandnes kommune, Asplan Viak, IRIS og Forus Næringspark (2015):
Mobilitetsplan som verktøy i saksbehandling og samarbeid med bedrifter.

Stavanger kommune (2019): Kommuneplan for Stavanger 2019-2034. Vedtatt 9. desember 2019.
Tilgjengelig fra:
<https://www.stavanger.kommune.no/siteassets/samfunnsutvikling/planer/kommuneplan/arealdel-stavanger-2020/kpa-2019-2034-bestemmelser-og-retningslinjer.pdf>