

Kommuneplanens arealdel 2023-2040

# Transport- og mobilitetsstrategi





# Transport og mobilitetsstrategien på ett minutt

Transport er den største kilden til klimagassutslipp og den bilbaserte utviklingen vi har hatt, er arealkrevende. Måten vi håndter dette framover vil ha en avgjørende betydning for hvordan vi klarer overgangen til et mer bærekraftig samfunn og det grønne skiftet.

Kommunens svar utfordringene vi som samfunn står overfor, er å legge til rette for **kortreist hverdagsliv** slik at de fleste skal kunne gå og sykle og bruke kollektivtransport.

## Hva er en transport og mobilitetsstrategi?

Det er strategi som følger opp og konkretiserer kommuneplanen og kommunens klima- og miljøplan. Den setter mål for utviklingen framover. Prinsippene i strategien forankres juridisk i kommuneplanens arealdel og legger føringer for kommunens prioriteringer.

## Hva er det viktigste?

Ny transport og mobilitetsstrategi og ny arealstrategi legger **mobilitetspyramiden** og **aktiv transport** til grunn for tilrettelegging og utvikling.

**Målet** er at det skal være enkelt å ferdes miljøvennlig, både for personer, varer og tjenester. I 2030 skal maks 30% av turene skje med personbil.

Transportbehovet skal løses ved at:

- flere går, sykler, reiser kollektivt og bruker delingsløsninger
- arealplanleggingen legger til rette for et kortreist hverdagsliv, slik at transportbehovet reduseres
- nye boliger, og aktiviteter som mange skal til, bygges sentralt langs kollektivtraseene
- gatene og byrommene utvikles som trivelige og trygge steder å ferdes gjennom



Mobilitetspyramiden viser hvilken prioritet de ulike trafikantgruppene skal ha



Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



Oppsummering

# Innledning

Ferdse og mobilitet er en grunnleggende aktivitet i hverdagen og en av de største kildene til klimagassutslipp. Hvordan vi ferdes og hvordan næringslivets transporter løses, preger byen og omgivelsene våre. Det har også avgjørende betydning for om vi klarer overgangen til et mer bærekraftig samfunn og det grønne skiftet. I tillegg har hvordan vi reiser i betydning for den enkeltes helse.

Det må gis rom for vekst i befolkning og næring uten stadige nye veiutbygginger. Transport og mobilitetsstrategien stiller spørsmålene, hva har vi, hvor vil vi og har videreutviklet strategier for hva vi skal vektlegge framover. Det er også utredet potensiale for endringer i reisevaner basert på reisevaneundersøkelsen for kommunen som helet og i ulike deler av kommunen.



## Sentrale føringer:

- Kortreist hverdagsliv og aktiv mobilitet (til fots og med sykkel)
- Bærekraftig mobilitet, reduserte klimagassutslipp
- Nullvekst i personbiltransporten (jf. byveksttalen)
- Sikre tilgjengelighet til sentrum for hele regionen
- Nullvisjonen for trafiksikkerhet – visjon om null drepte eller hardt skadde



Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



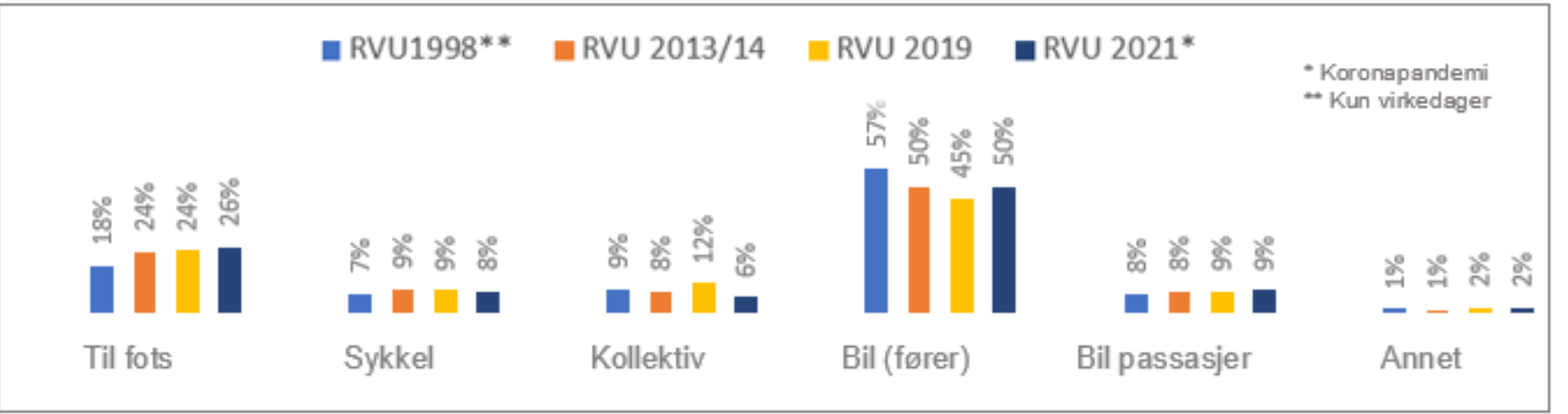
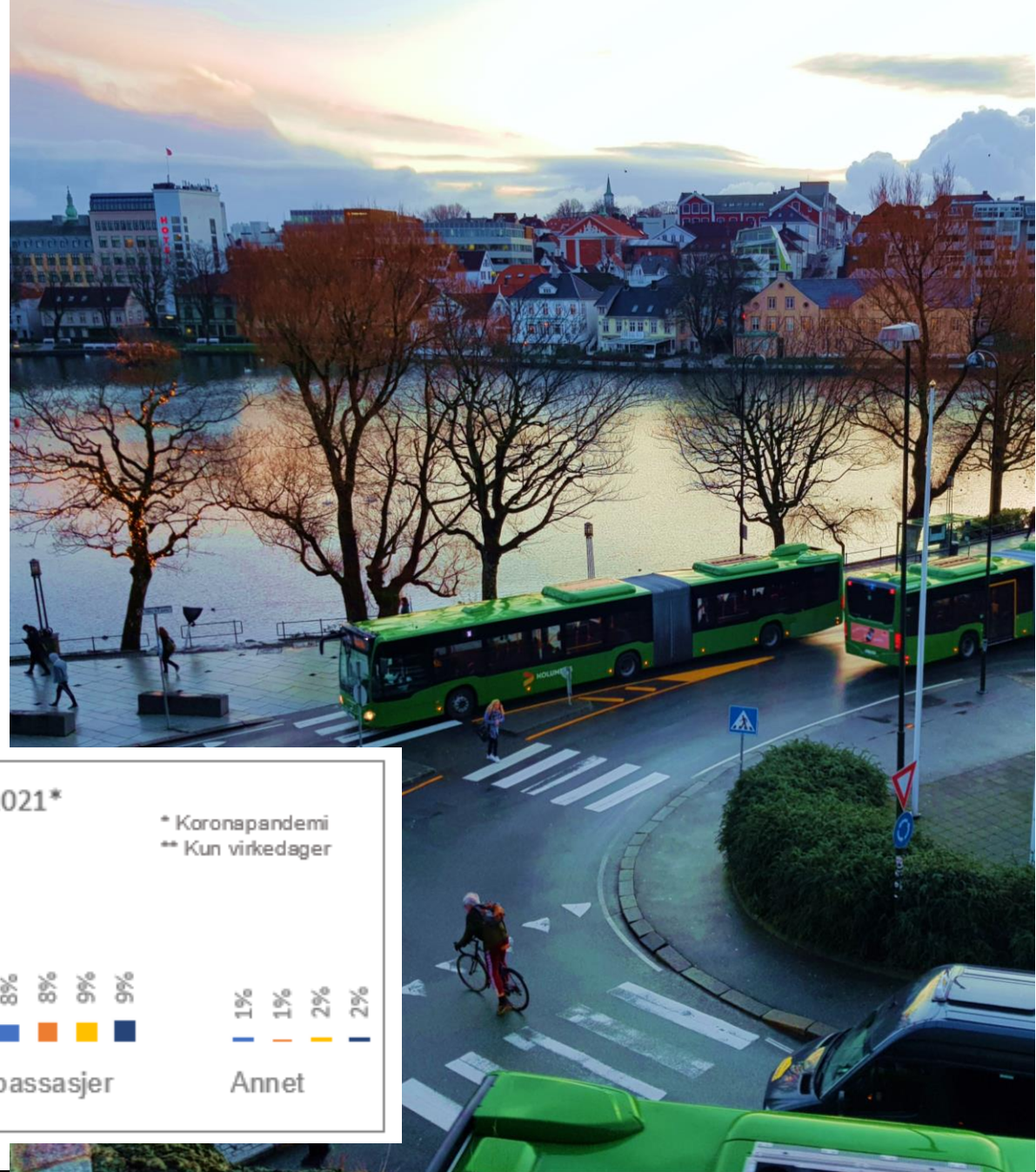
Nærings-transport



Oppsummering

# Utvikling i reisevaner over tid

- Vekst i gående, men lavest gangandel av storbyene
- Vekst i kollektivtransport og høy ruteproduksjon, men betydelig lavere andel og kollektivbruk i forhold til de andre storbyene
- Framt til koronapandemien hadde vi betydelig nedgang i personbilbruk, men høyest bilandel av storbyene
- Vekst og utflating av sykkelbruk, men blant byene med høyest sykkelandel
- Vi foretar litt over 3 turer per døgn. Det er litt over landet for øvrig





Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport

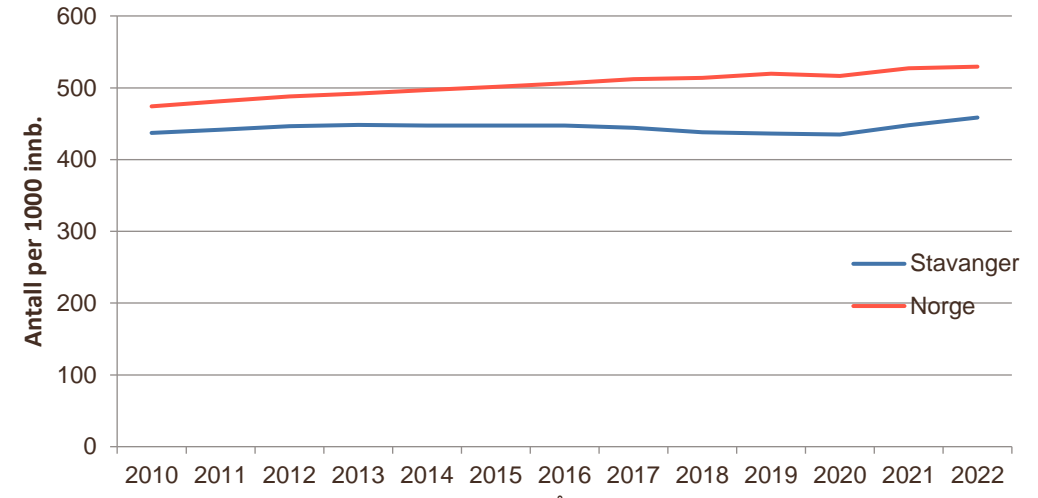


Oppsummering

# Bilhold og parkering

- Bilholdet per innbygger er 458 per 1000 innbygger og har økt de siste årene.
- 15 % av husholdninger i Stavanger disponerer ikke egen bil.
- De fleste husholdningene har egen parkeringsplass. Kun 5 % er henvist til gate eller offentlig parkering.
- Nær 3 av 4 arbeidstakere parkerer gratis på plass som disponeres av arbeidsgiver.
- 10 % må betale for parkere på parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver og 10 må betale i vei eller gate med avgift.

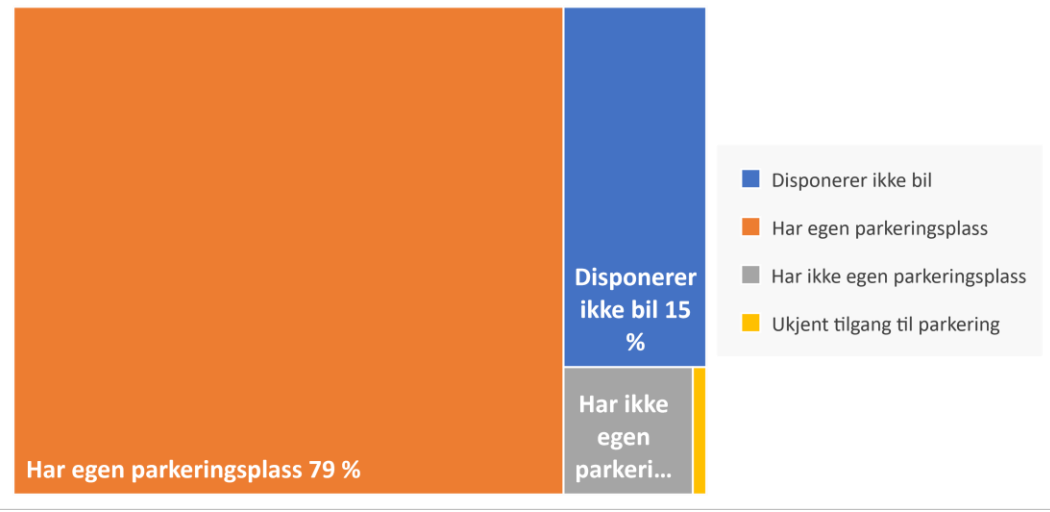
## UTVIKLING I BILHOLD



Kilde: SSB

År

## HUSHOLDNINGERS PARKERINGSBEHOV



## PARKERING PÅ ARBEIDSTED



Kilde: RVU 2018/2019, NORCE



Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport

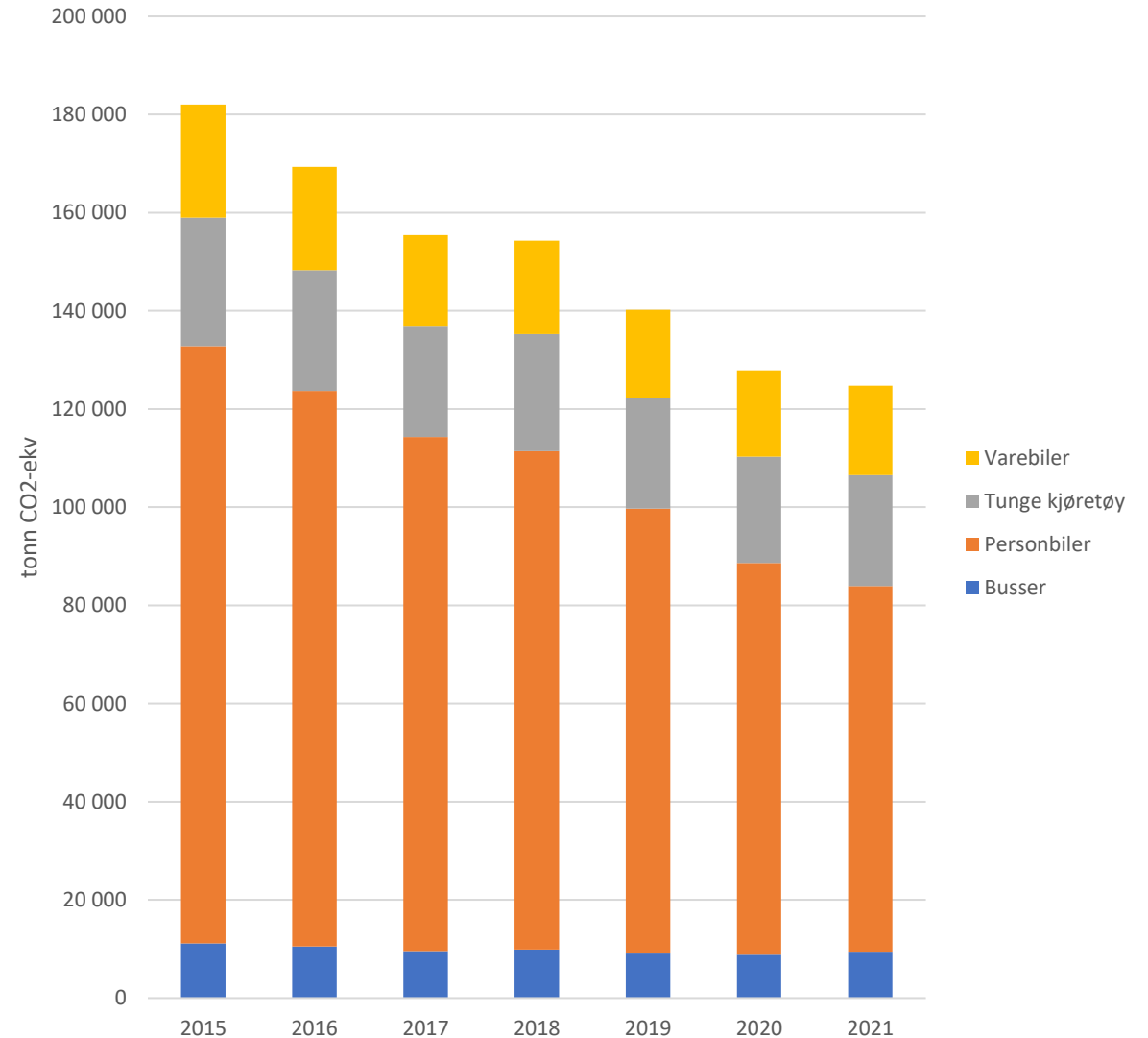


Oppsummering

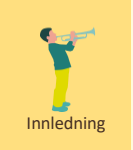
# Klimagassutslipp over tid

- Veitrafikk er den største sektoren for klimagassutslipp i Stavanger kommune
- Utslippet i 2021 var omtrent 124 700 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette utgjør 29 prosent av Stavangers totale utslipp.
- Elbilandelen i Stavanger utgjør 22 %. Dette har bidratt til at utslippene fra veitrafikk er redusert med 31 prosent fra 2015 til 2021.
- Utslipp fra personbiler er den største kilden for utslipp fra vegtrafikk, 60 %

UTVIKLING I KLIMAGASSUTSLIPP FRA VEITRAFIKK



Kilde: Miljødirektoratet



Innledning



Gange



Sykkel



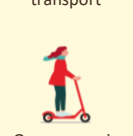
Kollektiv



Biltrafikk

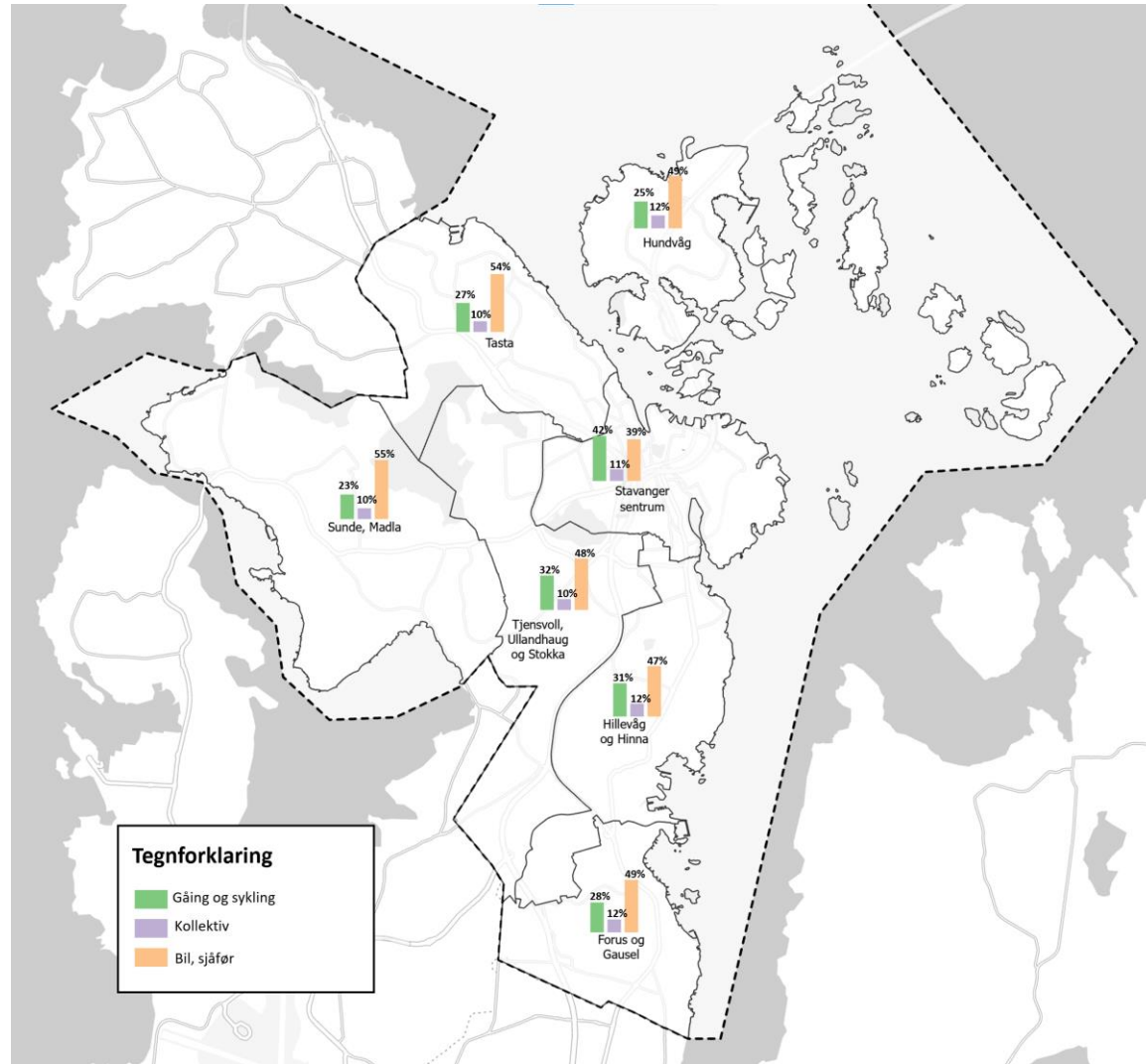


Nærings-transport

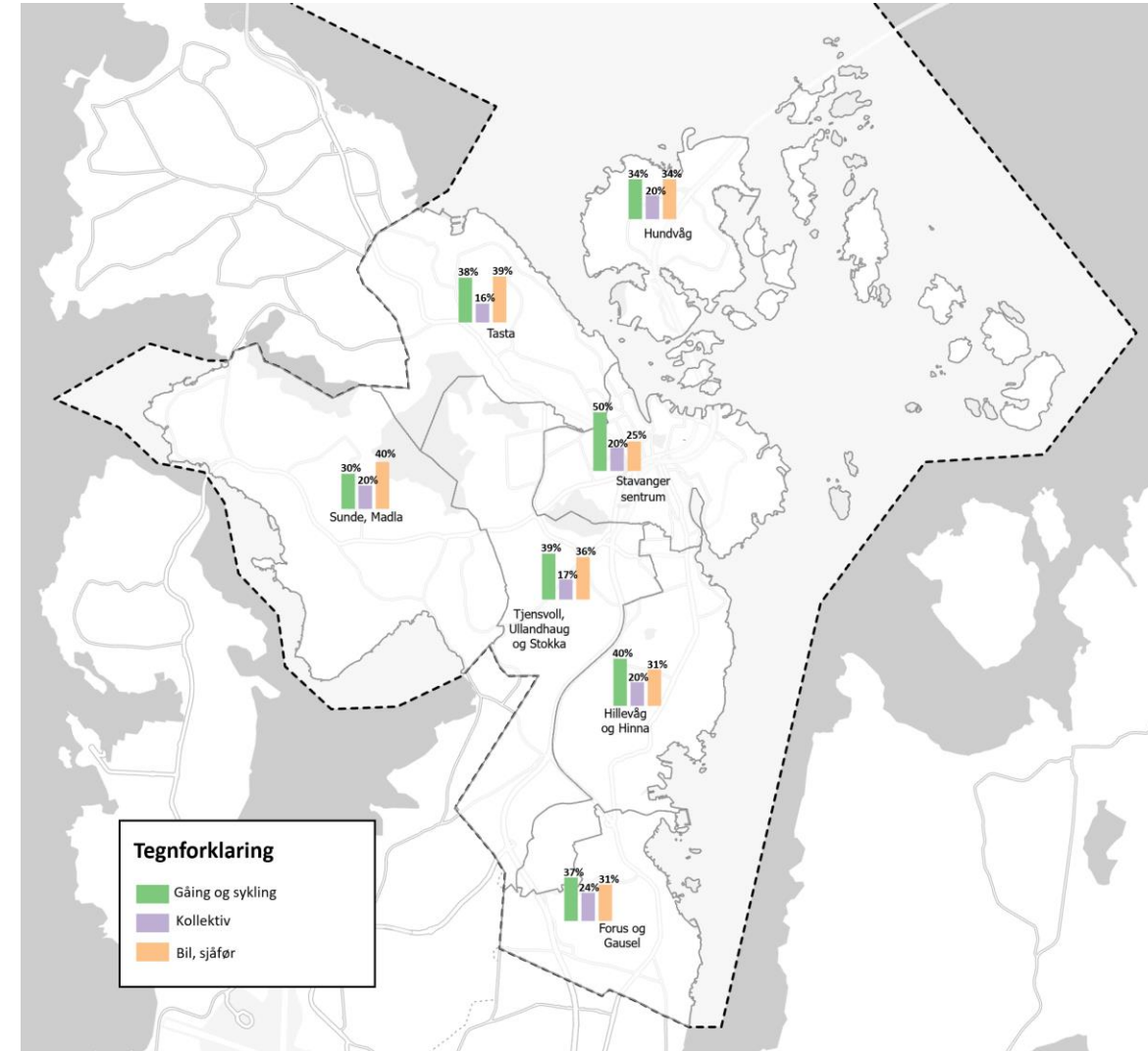


Oppsummering

## Dagens reisevaner



## Beregnet potensial i ulike deler av kommunen





Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk

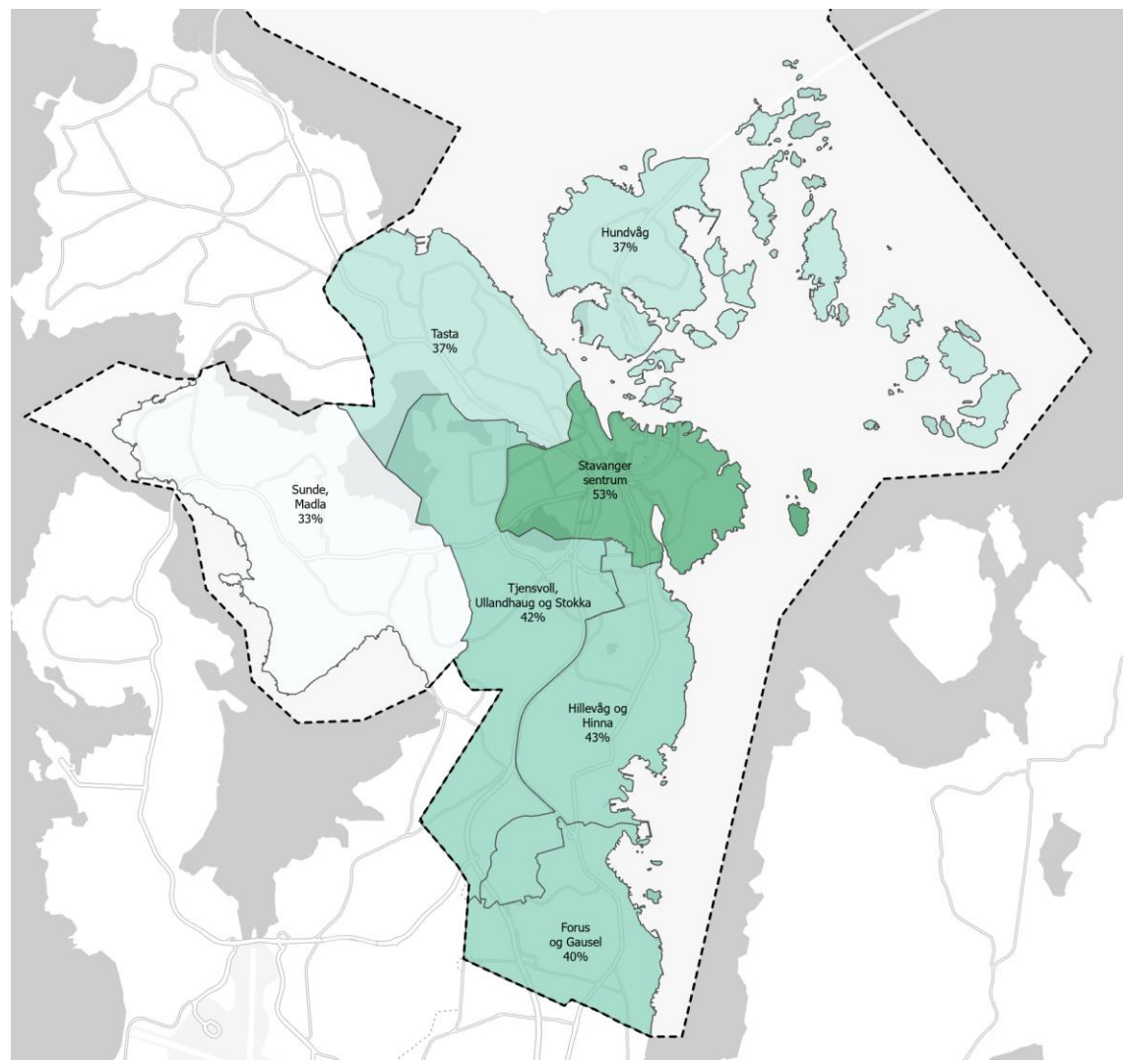


Nærings-transport

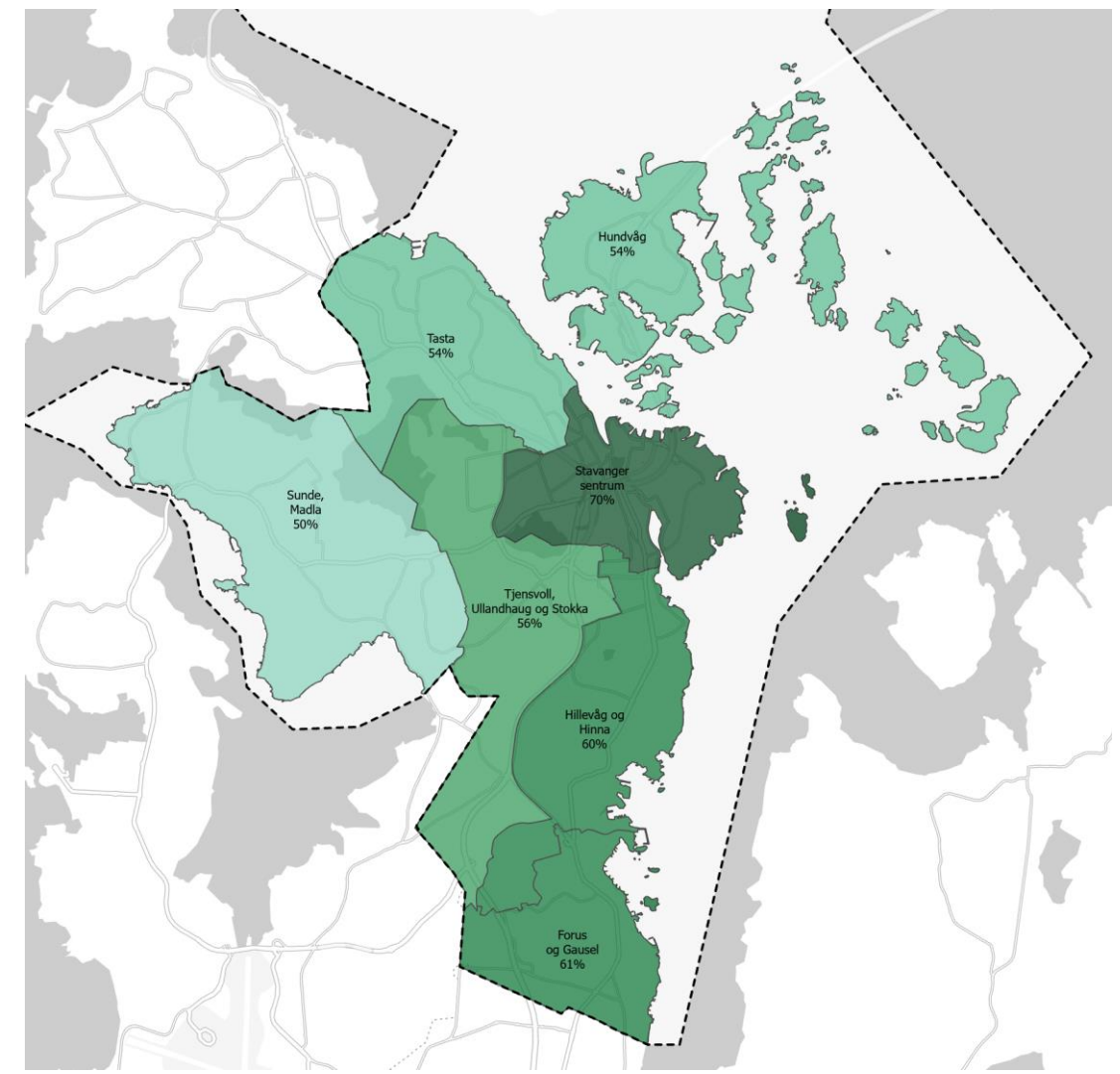


Oppsummering

## Andel som går, sykler eller tar kollektiv i dag



## Potensial for gåing, sykling og kollektivt







Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



Oppsummering

# Hva skal vi oppnå til 2030?

Ny transport og mobilitetsstrategi og ny arealstrategi legger **mobilitetspyramiden** og **aktiv transport** til grunn for tilrettelegging og utvikling.

## Hovedmål

Det skal være enkelt å ferdes miljøvennlig, både for personer, varer og tjenester. I 2030 skal maks 30% av turene skje med personbil.

## Strategier

- transportbehovet løses ved **aktiv transport** det vil si at flertallet går, bruker sykkel, supplert med kollektivtransport og delte mobilitetstjenester
- **konsentrert arealutvikling** slik at transportbehovet reduseres og kortreist hverdagsliv blir mulig for de fleste
- ferdselen inngår som del av stedlige kvaliteter og byrom slik at det er **trivelig og trygt å ferdes** til fots, med sykkel og til/fra holdeplass, samtidig som at bylogistikken ivaretas

Sammenhengende –  
Effektivt – Trygt –  
Fleksibelt





Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



Oppsummering

# Viktige grep

## Tydligere prioriteringer i samsvar med mobilitetspyramiden

- ✓ Vektlegge gående og syklende i utforming av gater
- ✓ Forbedre og styrke samspillet i nettverket for gående, syklende, kollektiv og ulike delte transportformer
- ✓ Samlokalisere mobilitetstjeneste våre for å oppnå sømløs mobilitet i mobilitetspunkt

## Mobilitetsplanlegging for aktiv transport

- ✓ Ny samlebestemmelse om mobilitet, inkluderer bylogistikk
- ✓ Krav til virkning og oppfølging av mobilitetsplan. [Ny veileder](#)
- ✓ Krav om etablering av mobilitetspunkter
- ✓ Nye og justerte temakart og bestemmelser for prioritert nett

## Parkering som virkemiddel

- ✓ Reduserte krav til parkering for bil
- ✓ Nyansert krav til parkering for sykkel
- ✓ Forankre boligsoneparkering i arealplanleggingen



# I 2030 skal...

- ✓ vi ha lavere bilførerandel enn 30%.
- ✓ utslipp fra lette kjøretøy være redusert med 100%
- ✓ minst hver tredje reise skal skje til fots
- ✓ minst 9 av 10 skal gå eller sykle til skolen
- ✓ minst 20% av reisene i byen og 8% på øyene skal tas på sykkel
- ✓ 80% bo nærmere enn 200 m fra sykkelnett
- ✓ ingen omkomme i veitrafikken og det skal bli færre alvorlige ulykker



Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



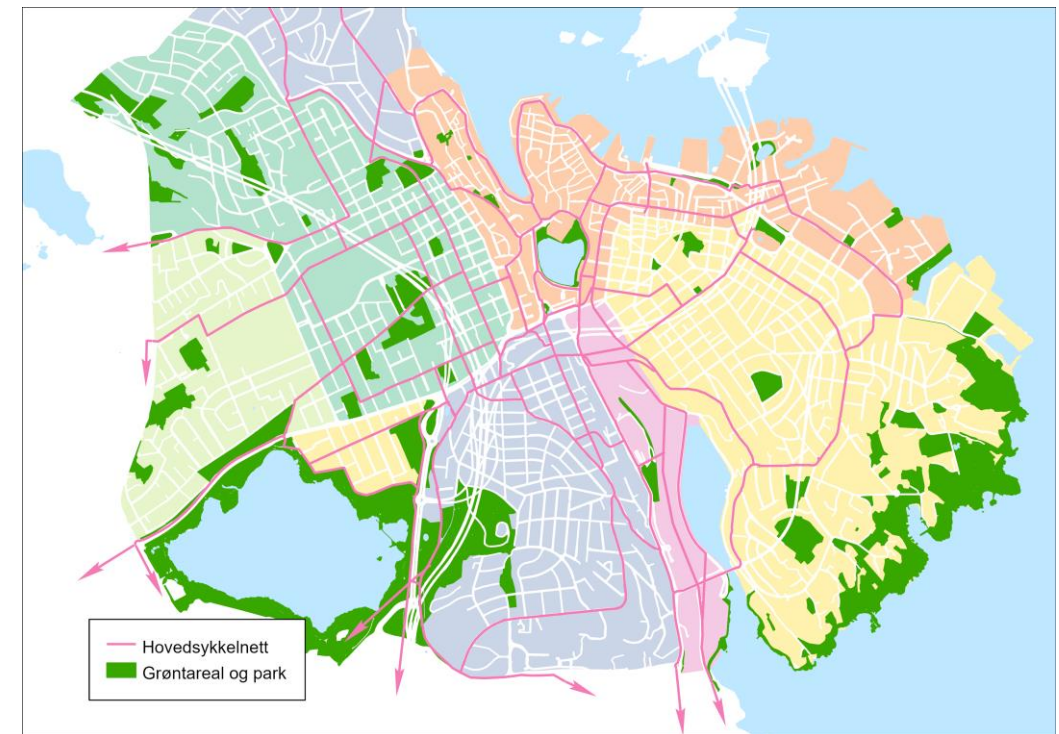
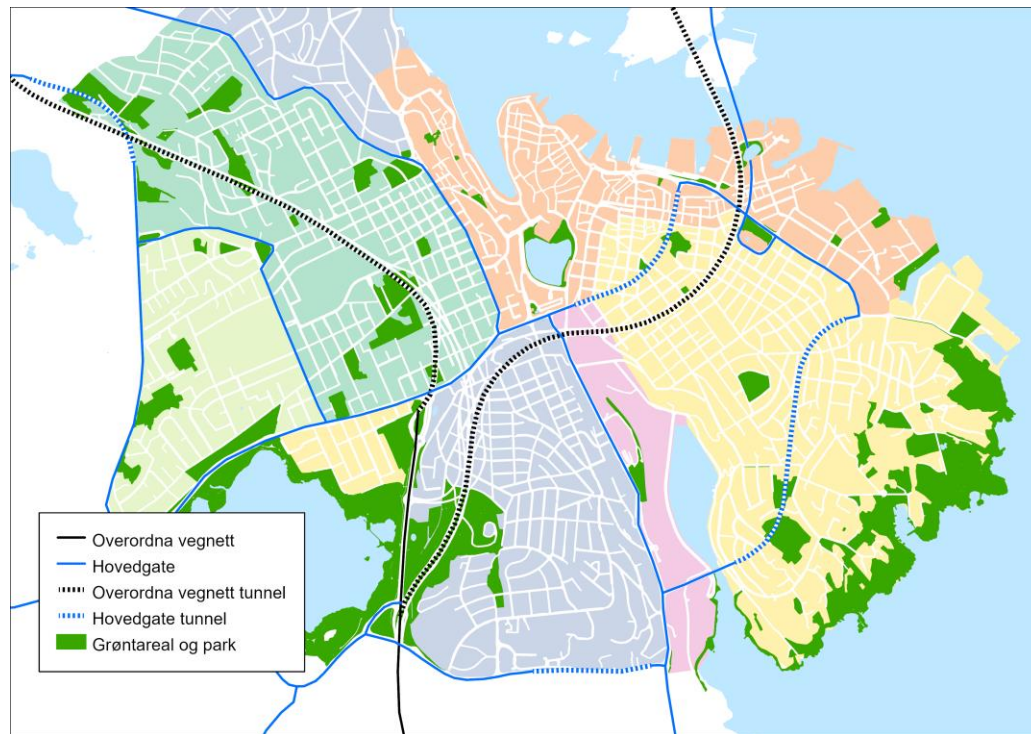
Oppsummering

# Vi satser på kortreist hverdagsliv

Med bilismen har vi fått byspredning. Vi satser på en arealplanlegging som legger til rette for et kortreist hverdagsliv, slik at transportbehovet reduseres. Nye boliger, og aktiviteter som mange skal til, bygges sentralt langs kollektivtraseene. Kommuneplanen legger til rette for å utvikle trivelige gater og byrom som gjør det attraktivt å gå, sykle, ferdes til og bruke kollektivtransport.

Områder i sentre og boligområder er tilgjengelig til fots og med sykkel og skjermes for unødvendig biltrafikk.

Samvirke mellom transportformer og et bredt tilbud av mobilitetstjenester gir frihet i valg reisemåte etter vær, årstid, situasjon, humør og gjøremål.





Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



Oppsummering

# Slik skal vi jobbe med mobilitetspåvirkning og -tilbud

Det skal være enkelt å forflytte seg på en fleksibel og utslippsfri måte.

## Hva skal vi oppnå?

- Styrke samspill mellom sykkel, gange, kollektivt og ulike delte transportformer som bysykkel, el-sparkeysykkel og delingsbiler
- Flere er multimodale eller «fleksilister», og brukere av delt mobilitet

## Hvordan skal vi få det til?

- ✓ Være pådriver for samarbeid
- ✓ Gi god informasjon og gjennomføre kampanjer
- ✓ Etablere mobilitetspunkt ved knutepunkt, ved bydel- og lokalsentre og i boligområder
- ✓ Bruke mobilitetsplan som verktøy både i planlegging, og i samarbeid med næringsliv og nabolag
- ✓ Utvikle nye mobilitetskonsepter sammen med samarbeidsnettverk og brukere



# Slik skal vi jobbe med trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet skal bidra til å oppnå nullvisjonen samtidig som den skal gjøre trygghet til en faktor som gjør det mer attraktivt og enklere å gå og sykle.

**drepte og hardt skadde**

**9 av 10 barn ska gå eller sykle til skolen**

## Hva skal vi oppnå?

- Flere skal gå og sykle i tråd med gå- og sykkelstrategien
- Det skal bli færre alvorlige ulykker
- Styrke trafikksikkerheten for utsatte grupper

## Hvordan skal vi få det til?

- ✓ Trafikksikre lokalmiljø: Trafikksikker kommune (opprettholde status), videreutvikle hjertesoner ved alle skolene i kommunen og ved steder der mange barn ferdes, tiltak for gående og syklende skal prioriteres fortrinnsvis i separate anlegg.
- ✓ Trafikksikkerhet i byen: Prioritere fremkommelighet og trygghet for gående og syklende. Varelevering skal ta hensyn til gående og syklende gjennom utforming og samordning. Snuareal skal skje på eget areal. Elektriske sparkesykler reguleres slik at de blir en trafikksikkert tilbud.
- ✓ Trafikksikkerhet utenfor byen: Risikoen for utforkjøringer og møteulykker skal reduseres ved å skilte ned fartsnivået og etablere infrastruktur som autovern. Fremkommelighet og trygghet for gående og syklende skal prioriteres.





Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



Oppsummering

# Slik skal vi få flere til å gå mer

Flere skal gå mer i et sammenhengende, attraktivt og trygt gangnett

## Hva skal vi oppnå?

- Flere skal gjennomføre en hel reise til fots
- Flere skal gå i sitt nærmiljø uansett hvor de bor (reiser innenfor 2 km fra boligen)
- Flere lengre turer skal foretas til fots i kombinasjon med kollektivtransport

## Hvordan skal vi få det til?

- ✓ Utvikle byen og tettstedene for gåing med korte og direkte gangavstander mellom hverdagens gjøremål; 10 minutters byen.
- ✓ Utvikle et sammenhengende (og finmasket) hovedgangnett, med vekt på framkommelighet, sikkerhet, attraktivitet og tilstrebet universell utforming.
- ✓ Utvikle attraktive gangforbindelser med omgivelser, supplert med snarveier
- ✓ Samspill i trafikken: Prioritere gående høyest i trafikken og ved utforming og opparbeiding av trafikkanlegg.
- ✓ Gåkultur: Motivere folk til å gå mer i hverdagen gjennom blant annet bevisstgjøring og holdningsskapende arbeid.
- ✓ Prioritere planlegging og drift til steder som tiltrekker seg mange gående: Skoler, sentre viktige holdeplasser, regionale målpunkt og mye brukte turområder

*Vi vil at hver tredje reise skal skje til fots!*

*Vi vil at minst 9 av 10 skal gå eller sykle til skolen!*





Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



Oppsummering

# Slik skal vi få flere til å sykle

Flere skal sykle i et sammenhengende, attraktivt og trygt sykkelnett

## Hva skal vi oppnå?

- Hovednettet skal være trygt, komfortabelt og sammenhengende
- Hovednettet og prioritert lokalnett skal være separert fra øvrige trafikantgrupper
- Sykkelen skal inngå som en integrert del av byliv og gaterom, og bidra til god sykkelkultur
- Hovednettet og viktige lokalnettforbindelser skal ha god fremkommelighet og komfort hele året

## Hvordan skal vi få det til?

- ✓ Prioritere tilrettelegging for sykling i hverdagen slik at det gir ringvirkninger til andre formål
- ✓ Utvikle og ivareta et godt sykkelnett som folk vil bruke i hverdagen
- ✓ Samspill i trafikken: Det skal være god sammenheng og trygt å sykle gjennom kryss.
- ✓ Tilrettelegge sykkelparkering, skille mellom bolig-, gjeste- og næringsparkering
- ✓ Ha høy standard på drift av sykkelnettet og foreta mindre utbedringer av farlige strekninger og punkt
- ✓ Sykkelkultur: Fremme sykling som reisemåte og god atferd i trafikken. Motivere og gi viktig informasjon om sykling til alle trafikantgrupper
- ✓ Ivareta sykling i alle ledd, fra overordnet planlegging, reguleringsplaner, byggesaker, og til fysisk opparbeidelse og drift

*Vi vil at: Minst 20 % av reisene i byen og 8 % på øyene skal tas på sykkel*



*Vi vil at 80 % skal bo nærmere enn 200 m fra sykkelnettet*





Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-

transport



Oppsummering

# Hvordan tilrettelegger vi for syklende?

	Beskrivelse	Kommentar
<b>Enveisregulert sykkelvei med fortau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sykkelfelt på eget nivå og kantstein mellom kjørebane og fortau.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Syklister skal følge trafikken (sykle på høyre side)</li> <li>Lik vikeplikt som for bilister</li> </ul>
<b>Sykkelfelt på nivå med veibanen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stiplet linje mellom kjørebane og sykkelfelt</li> <li>Egnet der fartsgrensen er 50 km/t eller lavere, og relativt høy trafikkmengde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Syklister skal følge trafikken (sykle på høyre side)</li> <li>Lik vikeplikt som for bilister</li> </ul>
<b>Sykkelprioritert gate</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er en gate for syklister, der det tillates noe biltrafikk som kjøring til eiendommer og varelevering.</li> <li>Fotgjengere har fortau (eget areal).</li> <li>Syklister sykler i blandet trafikk.</li> <li>Gata gis optisk innsnevring gjennom utforming og opphøyde kryss for å begrense fartsnivå.</li> <li>Kjørebane skal ha rødt dekke.</li> <li>Egnet der fartsgrensen er 30 km/t og biltrafikken er lav, under 2000 i gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Syklister skal sykle i kjørebane.</li> <li>Motoriserte kjøretøy skal ta spesielt hensyn syklende.</li> <li>Syklistene gis prioritet på strekning. Sidegatene skal fortrinnsvis ha vikeplikt.</li> </ul>
<b>Sykkelvei</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toveis sykkeltrafikk, uten tilrettelegging for gående.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Etableres der det ikke er behov for tilbud til gående</li> </ul>
<b>Sykkelvei med fortau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sykkelvei skilt fra fortau med ikke-avvisende kantstein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En oppgradert gang- og sykkelvei som skiller gående og syklende</li> </ul>
<b>Sykkelvei med turvei</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toveis sykkelvei med eget tilrettelagt areal for gående ved siden av eller i nærheten med grusdekke.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sykkelinfrastruktur gjennom turområder.</li> <li>Sykkelveien skal ha fast jevnt dekke.</li> </ul>
<b>Gang- og sykkelvei</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Delt areal for både gående og syklende.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ikke ønsket løsning på hovednett for sykkel, men kan være aktuell på lokalnett, og strategisk lokalnett der antall gående er lavt.</li> <li>Syklende må tilpasse seg gående.</li> </ul>
<b>Blandet trafikk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gater uten spesielt anlegg for syklende.</li> <li>Egner seg ikke på hovednett, kun ved lav biltrafikk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det er aktuelt på lokalnettet der trafikkmengden er lav.</li> </ul>



Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



Oppsummering

# Slik skal vi jobbe for å flere til å bruke kollektivt

Kollektivsystemet skal være logisk, presist, attraktivt og utslippsfritt, slik at kollektivt blir et foretrukket alternativ til bil

## Hva skal vi oppnå?

- Styrke sammenheng i kollektiv- og mobilitetsilbudet
- Samordne transport- og arealutvikling som bygger opp om sentrum, og de sentrale stasjonene på bussveien og Jærbanen (arealstrategien)
- Bidra til attraktiv by- og stedsutvikling med høy kvalitet
- Optimalisere og effektivisere kollektivsystemet og holdeplasstruktur
- Opprettholde et effektivt båtrutetilbud i kommunen

## Hvordan skal vi få det til?

- Legge til rette for en attraktiv by- og stedsutvikling, og en arealutvikling som styrker kollektivtransport og med fortetting langs bussveien
- Bidra i regionalt samarbeid om god kollektivinfrastruktur, rutestruktur og mobilitetstiltak og opplyse om kvaliteten i tilbudet
- Styrke infrastrukturen til viktige målpunkt, UiS/SUS
- Optimalisere kollektivtilbudet i kommunedelene f.eks Storhaug øst og gjennom tilbud på tvers av akser
- Gjennomføre tiltak som ligger i sentrumsplanen





Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



Oppsummering

# Slik skal vi tilrettelegge for bylogistikk og næringstransport

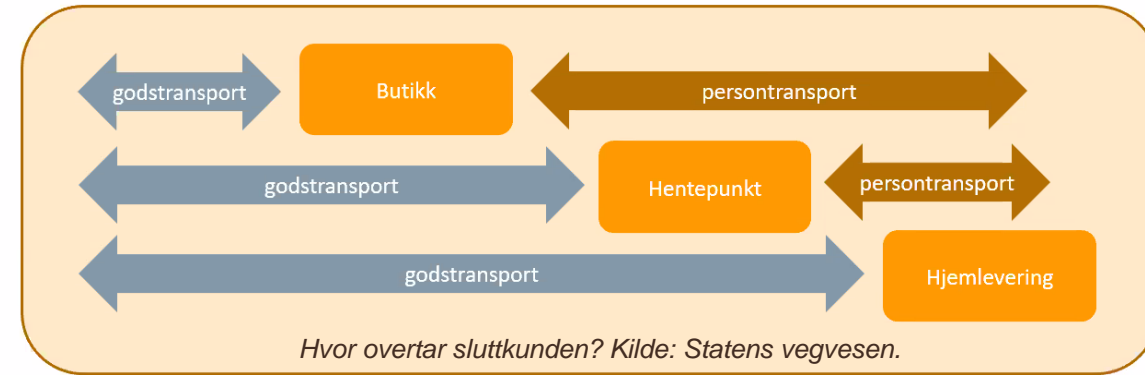
Bylogistikk det vil si frakt av varer, tjenester og avfall skal ivaretas og foregå på en effektiv og smidig måte og til minst mulig hinder for sentrum og steders liv og aktivitet. Virksomheter med høy næringstransport bør lokaliseres ved overordnet veinett.

## Hva skal vi oppnå?

- Tilstrekkelig avsatt areal til varemottak og -leveranser
- Bylogistikk og næringstransport foregår utenom perioder med mange gående og syklende
- Utnytte muligheter ulike leveransmåter og teknologi gir til å redusere transportbehovet
- Bidra til at gods kan overføres fra vei til sjø og bane

## Hvordan skal vi få det til?

- Samarbeid med parter om bylogistikk og varedistribusjon
- Gjennomføre tiltak i sentrumsplanen
- Videreutvikle bylogistikk i Stavanger sentrum med distribusjonspunkt og Stavanger City Hub.
- Tilrettelegge for utslippsfrie soner og støysvake soner
- Videreutvikle samvirke mellom bylogistikk og mobilitetspunkt
- Utrede framtidens bylogistikk praktisk og innovativt f.eks omlasting i hub, bruk av droner mv.



*I 2040 skal utslipp fra lette kjøretøy være redusert med 100 %*





Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



Oppsummering

# Slik skal vi tilrettelegg for biltransport

Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy fra biltransport skal reduseres gjennom effektiv arealbruk, og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.

## Hva skal vi oppnå?

- Vi vil prioritere kollektivtransport framfor personbiltransport i hovednettet for kollektivtransport.
- Vi vil prioritere gangnett, sykkelnett og attraktive byrom og gater framfor biltransport i sentre, samlegater og lokalt gatenett, og gi stedstilpasset framkommelighet i hovedgate-/hovedveinett
- Vi vil legge vekt på framkommelighet på E39 og Rv13 og koplingen mellom E39 og viktige næringsområder, slik at lokalvegnettet belastes minst mulig

## Hvordan skal vi få det til?

- Videreutvikle prinsipper for gater og veier i sentre og boligområder med prioritering av gående, syklende og attraktive byrom og gater
- Gater som inngår i hovedkollektivnett og/eller hovedsykkelnett prioriteres foran kjørende i sidegater
- Trafikksikker kommune: Bruke lavere fart som tiltak for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle, tilpasse fartsnivå til område og omgivelser, etablere hjertesone ved skoler og steder der mange barn ferdes
- Tilrettelegge for tilgang til bildeling og delt mobilitet, og redusere areal til parkering

*I 2040 vil vi ha lavere personbilandel enn 30 %*

*I 2040 skal utslipp fra lette kjøretøy være redusert med 100 %*



# Slik skal vi bruke parkering som virkemiddel

Redusere bilparkering og tilrettelegge for tilstrekkelig sykkelparkering

## Hva vil vi oppnå?

- Bruke parkering som virkemiddel for å oppnå vekst i gange, sykkeltransport og kollektivtransport.
- Ivareta parkeringsplasser for forflytningshemmede (HC-plasser), tjenestebiler, korttidsparkering og bylogistikk, delingsbiler og ladestasjoner

## Hvordan skal vi få det til?

- ✓ Tilrettelegge **sykkelparkering**, skille mellom bolig-, gjeste- og næringsparkering
- ✓ **Utnytte** eksisterende parkeringskapasitet bedre ved å legge til rette for delingsmobilitet, pris- og tidsregulere parkering
- ✓ **Redusere** krav til bilparkering i plan og byggesaker. Begrunnes i mobilitetsplan.
- ✓ Tilstrebe at bilparkering **plasseres** i lik avstand eller lengre unna enn holdeplass for kollektivtransport
- ✓ Bruke **boligsone** for å ivareta bomiljø og trafikksikkerhet for gående og syklende, og for å løse parkeringsbehov for eldre bebyggelse (jf. sone 1 temakart parkering)
- ✓ **Tilpasse** avgiftsparkering til etterspørsel og frikjøpsbeløpet til kostnad
- ✓ Åpne for at **inntekt** fra parkering kan brukes lokalt til å gjøre steder mer attraktivt, og til delt mobilitet. Utfordre private til å gjøre det samme.
- ✓ Redusere bilparkering og **tilrettelegge sykkelparkering** ved offentlige virksomheter og bygg. Tilby mobilitetstjenester og -påvirkende tiltak
- ✓ **Transformere** unødvendig bilparkering til annet formål

