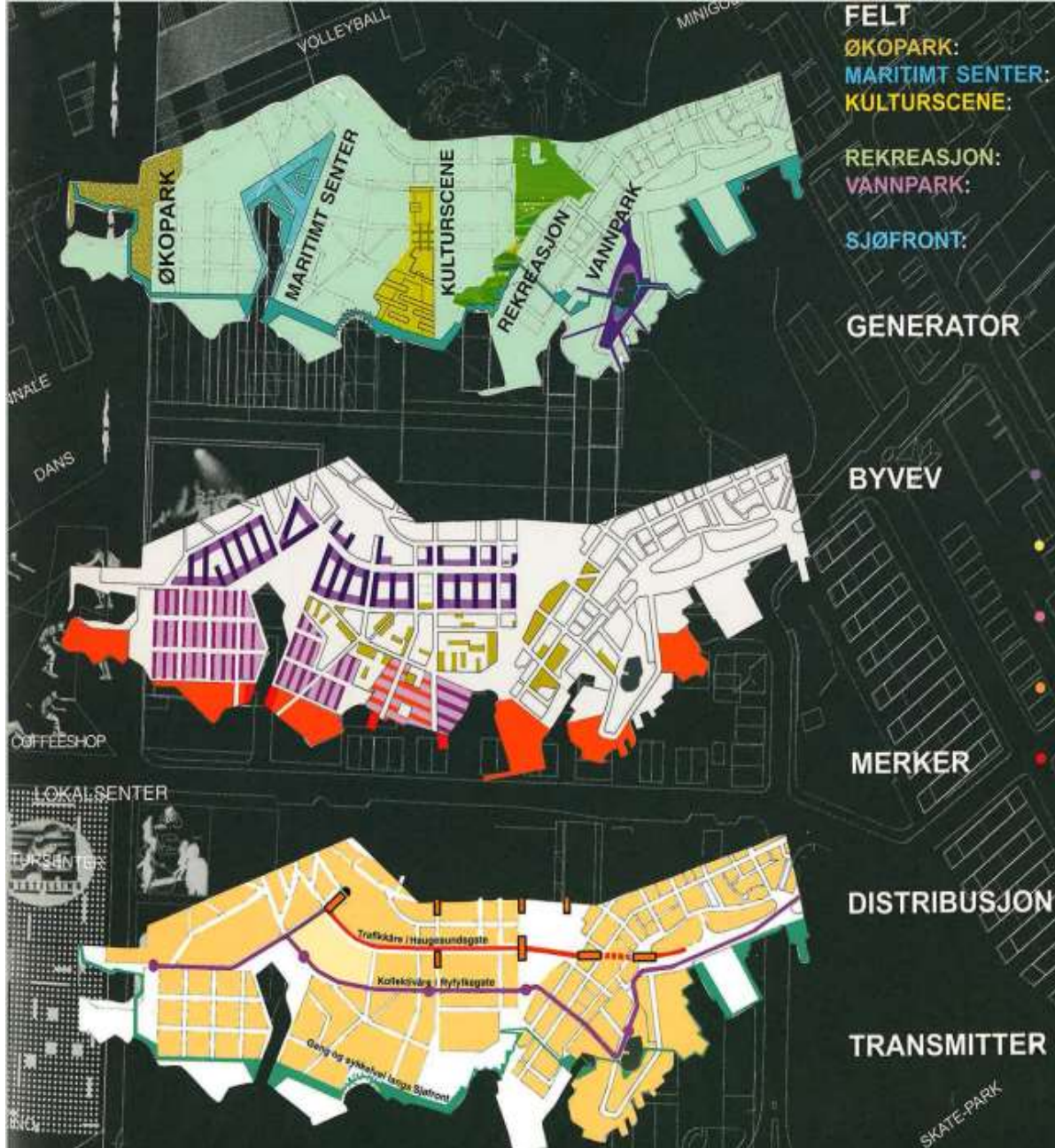


# Mobilitetsplan som verktøy i planleggingen

Erfaringsdelingsseminar 7. september 2023







## ”Urban Sjøfront Storhaug – visjon for sentrumsnær byomforming”,

- Startskuddet for utviklingen av Stavanger øst
- Detaljreguleringsplan 1901
  - Ryfylkesgata som kollektiv og sykkeltrasé
  - Haugesundsgata som biltrase
  - Transformasjon
  - Kulturakse med Tau scene
  - Grøntdrag og parkarealer
- Kommunedelplan for Stavanger sentrum

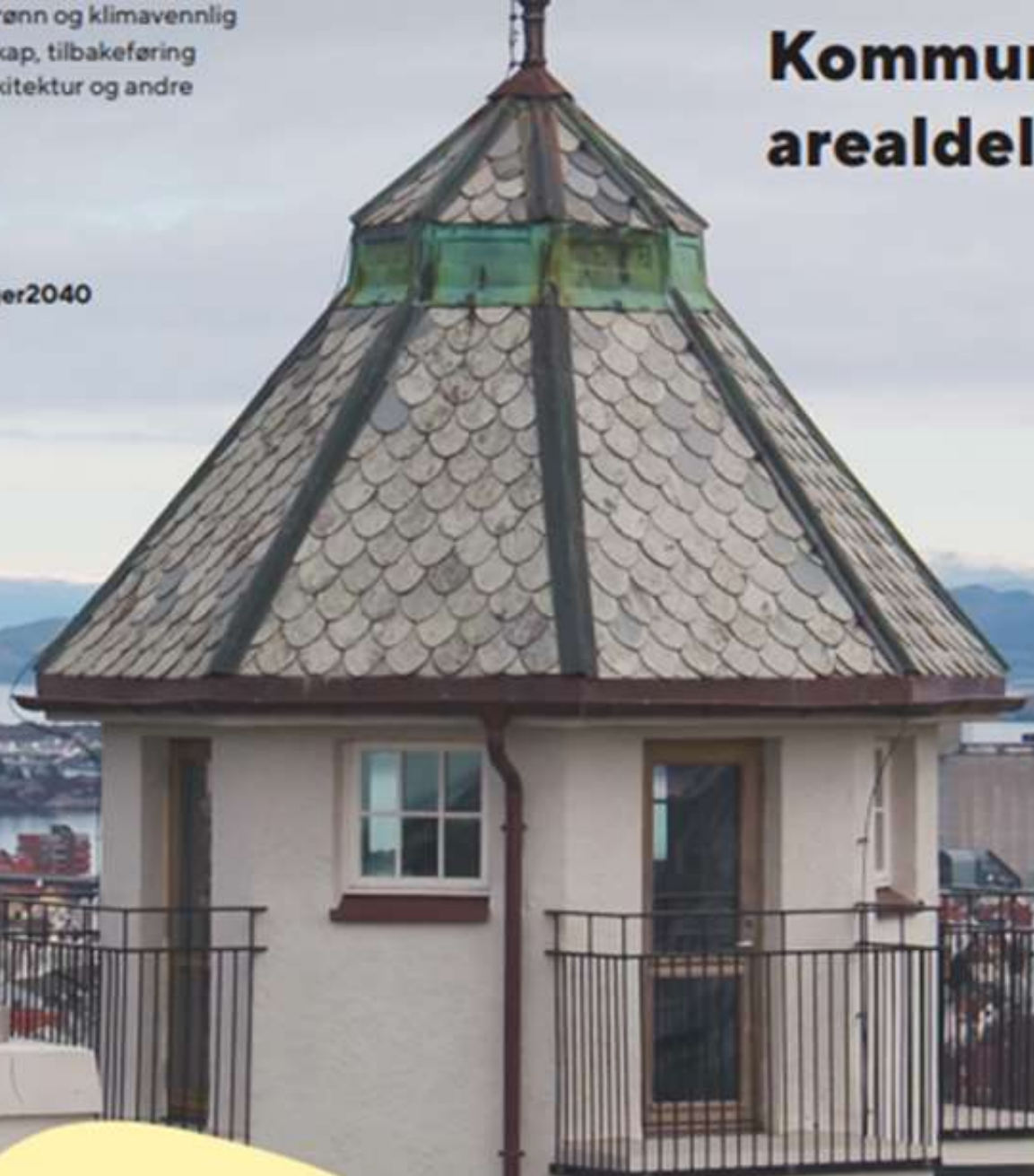
Kommuneplanens arealdel for 2023-2040 har en grønn og klimavennlig profil, med sterkere sikring av naturverdier og landskap, tilbakeføring av ubrukte utbyggingsområder og høyere krav til arkitektur og andre kvaliteter i det som skal bygges i kommunen vår.



Denne folderen er en kortversjon.  
Du finner alle plandokumentene på  
[www.stavanger.kommune.no/stavanger2040](http://www.stavanger.kommune.no/stavanger2040)

# Kommuneplanens arealdel 2023-2040

*Politisk sluttbehandling juni 2023*



# 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 sykkelnettet
- ✓ ingen omkomme i veitrafikken og det skal bli færre alvorlige ulykker

# Avdeling for byutvikling

## Regionmotoren

Vi arbeider med de lange linjene i utviklingen av byen og regionen. Vi jobber for god arkitektur, bærekraftig stedsutvikling og et sterkt bysentrum.



**Region-  
motoren**



**Gode  
hverdagsliv**

## Slik bygger vi fellesskap

Vi utarbeider mål og rammer for samfunnsutviklingen, skaper felles forståelse og oppslutning gjennom medvirkning, analyse og tverrfaglig samarbeid, og legger til rette for gode møteplasser i lokalsamfunnet.

## Gode hverdagsliv

Vi jobber med de fysiske rammene for gode hverdagsliv, og er opptatt av estetikk, bokvaliteter og gode uterom. Gjennom dialog med innbyggerne skaper vi tilpassede løsninger og attraktive nabolag, og legger til rette for en aktiv og inkluderende hverdag.

## Grønn spydspiss

Planene våre skal redusere transportbehovet og sikre jordvern, naturmangfold og friluftsliv. Vi oppfordrer til klima- og miljøvennlige løsninger og stiller krav til materialbruk, energiløsninger, anleggsplasser og sirkulærbruk.



**Grønn  
spydspiss**



## Kommunen og vi

I planprosessene våre tar vi i bruk nye verktøy og metoder for samskaping og innovasjon.

# Litt historikk

- **Kommuneplan 2010-2025** Arealstrategi aktiv lokaliseringstyring. Bestemmelse om mobilitetsplan. Utredning av parkering og oppdaterte bestemmelser
- **Kommuneplan 2014-2029** Videreutvikling av arealstrategien. Nullvekstvisjon, transportstrategi, og nye bestemmelser for sykkel, første forankring av gåstrategi (10-minuttersbyen, snarveiprojekt), innlemme utbygging av bolig i krav om mobilitetsplan og justeringer i parkeringsbestemmelser
- **Kommuneplan 2019-2034** Spissing av arealstrategi, kortreist hverdagsliv, retningslinje om mobilitetspunkt, justering av parkeringsbestemmelse med fleksibilitet til å bygge færre plasser
- **Kommuneplans arealdel 2023-2040** Kravet om mobilitetsplan inngår nå i ny mobilitetsbestemmelse og det er utarbeidet digital veiledning og verktøy









Gå til skole kampanje



Ryfylkegata del av kollektiv og sykkelnett



Møllegata, sykkelprioritert gate



Stavanger sentrum



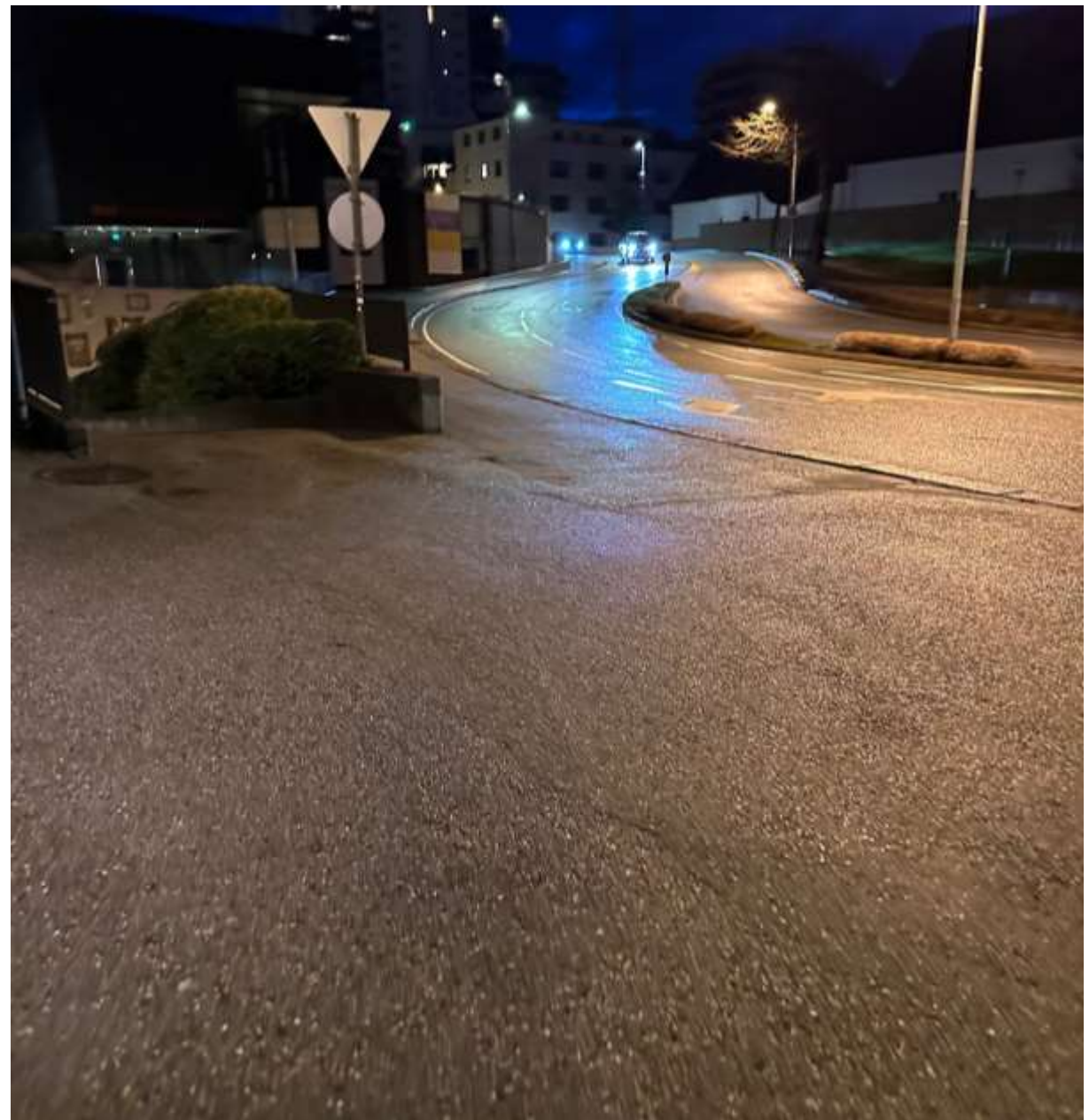
Judaberg



Mobilitetspunkt Hillevåg (pilot)







# Mobilitetsplan som verktøy i planleggingen

Erfaringsdelingsseminar 7. september 2023



## Hvem er vi her?

- 68 påmeldte

4. Har du vært involvert i arbeid med å utarbeide, saksbehandle eller bruke mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Ja	46
● Nei	21



5. På hvilken måte har vært involvert i arbeid med å utarbeide, bruke eller saksbehandle mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Som ansatt i en kommune	32
● Som konsulent/arkitekt	15
● Som utbygger/eiendomsutviklin...	1
● Som tilrettelegger for mobilitets...	8
● Annet	8



## Hvem er vi her?

- 68 påmeldte
- Kommuner: Bærum, Bergen, Oslo, Gjesdal, Stavanger, Klepp, Kristiansand,, Sandnes, Sola, kommune, Time

4. Har du vært involvert i arbeid med å utarbeide, saksbehandle eller bruke mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Ja	46
● Nei	21



5. På hvilken måte har vært involvert i arbeid med å utarbeide, bruke eller saksbehandle mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Som ansatt i en kommune	32
● Som konsulent/arkitekt	15
● Som utbygger/eiendomsutviklin...	1
● Som tilrettelegger for mobilitets...	8
● Annet	8





## Hvem er vi her?

- 68 påmeldte
- Kommuner: Bærum, Bergen, Oslo, Gjesdal, Stavanger, Klepp, Kristiansand,, Sandnes, Sola, kommune, Time
- Fylkeskommuner: Rogaland, Vestfold og Telemark
- Kolumbus

4. Har du vært involvert i arbeid med å utarbeide, saksbehandle eller bruke mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Ja	46
● Nei	21



5. På hvilken måte har vært involvert i arbeid med å utarbeide, bruke eller saksbehandle mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Som ansatt i en kommune	32
● Som konsulent/arkitekt	15
● Som utbygger/eiendomsutviklin...	1
● Som tilrettelegger for mobilitets...	8
● Annet	8



## Hvem er vi her?

- 68 påmeldte
- Kommuner: Bærum, Bergen, Oslo, Gjesdal, Stavanger, Klepp, Kristiansand,, Sandnes, Sola, kommune, Time
- Fylkeskommuner: Rogaland, Vestfold og Telemark
- Kolumbus
- Asplan Viak, Norce, Norconsult, Nordi Edge, Prosjektil, Helse Stavanger, Sweco, Teknaconsult,

4. Har du vært involvert i arbeid med å utarbeide, saksbehandle eller bruke mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Ja	46
● Nei	21



5. På hvilken måte har vært involvert i arbeid med å utarbeide, bruke eller saksbehandle mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Som ansatt i en kommune	32
● Som konsulent/arkitekt	15
● Som utbygger/eiendomsutviklin...	1
● Som tilrettelegger for mobilitets...	8
● Annet	8



## Hvem er vi her?

- 68 påmeldte
- Kommuner: Bærum, Bergen, Oslo, Gjesdal, Stavanger, Klepp, Kristiansand,, Sandnes, Sola, kommune, Time
- Fylkeskommuner: Rogaland, Vestfold og Telemark
- Kolumbus
- Asplan Viak, Norce, Norconsult, Nordi Edge, Prosjektil, Helse Stavanger, Sweco, Teknaconsult,
- Forskning: Norce, UiS

4. Har du vært involvert i arbeid med å utarbeide, saksbehandle eller bruke mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Ja	46
● Nei	21



5. På hvilken måte har vært involvert i arbeid med å utarbeide, bruke eller saksbehandle mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Som ansatt i en kommune	32
● Som konsulent/arkitekt	15
● Som utbygger/eiendomsutviklin...	1
● Som tilrettelegger for mobilitets...	8
● Annet	8



## Hvem er vi her?

- 68 påmeldte
- Kommuner: Bærum, Bergen, Oslo, Gjesdal, Stavanger, Klepp, Kristiansand,, Sandnes, Sola, kommune, Time
- Fylkeskommuner: Rogaland, Vestfold og Telemark
- Kolumbus
- Asplan Viak, Norce, Norconsult, Nordi Edge, Prosjektil, Helse Stavanger, Sweco, Teknaconsult,
- Forskning: Norce, UiS
- Kommunal- og distrikts departementet

4. Har du vært involvert i arbeid med å utarbeide, saksbehandle eller bruke mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Ja	46
● Nei	21



5. På hvilken måte har vært involvert i arbeid med å utarbeide, bruke eller saksbehandle mobilitetsplaner?

[Flere detaljer](#)

● Som ansatt i en kommune	32
● Som konsulent/arkitekt	15
● Som utbygger/eiendomsutviklin...	1
● Som tilrettelegger for mobilitets...	8
● Annet	8



# Program for dagen – før lunsj

**Møteledere: Ellen Figved Thoresen, Sven Martin Kørner og Iqbal Mohammad**

09.00 *Registering og kaffe*

09.30 Velkommen til Stavanger v/Hildegunn Hausken, byutviklingssjef Stavanger kommune

09.40 Evaluering av mobilitetsplan som verktøy. Hva er erfaringene? Hvilken betydning har mobilitetsplaner for nullvekstmålet? Anbefaling for videre bruk og veiledning v/Joachim Weisser fra AsplanViak

10.00 Kommentar fra utbyggere og konsulenter. Spørsmål.

10.20 Mobilitetsplan som verktøy. Hva nå? v/Christin Berg fra Stavanger kommune

*10.30 Beinstrekk*

10.40 Reisevaner som verktøy: Geografisk variasjon og potensial for reduksjon i biltransport og parkering v/Stian Brosvik Bayer fra NORCE

11.10 Rutiner for veiledning og saksbehandling v/Wenche Clarke fra Stavanger kommune

11.20 Ulike erfaringer – korte innlegg fra kommuner, konsulenter, utbyggere og eiendomsutviklere

11.35 Hvordan kan vi integrere mobilitet bedre i planleggingen? v/Tore Leite, Kommunal- og distrikts departementet

*11.45 Lunsj*

# Program for dagen – etter lunsj

*Møteledere: Ellen Figved Thoresen, Sven Martin Kørner og Iqbal Mohammad*

11.45 Lunsj

- 12.30 Erfaringer, rutiner for saksbehandling og behov for veiledning. Diskusjon i grupper
- 13.15 Fra plan og utbygging til bygg i drift. HjemJobbHjem, sømløsmobilitet og deling v/Ole Martin Simonsen og Randi Markvardsen fra Kolumbus
- 13.30 Sammen om å gjøre det enkelt å gå, sykle, bruke kollektivtransport og delt mobilitet. EU-prosjekt SHARE North Squared v/Imme Dirks Eskeland fra Stavanger kommune, Ole Martin Simonsen fra Kolumbus og Kristian Aksland fra Heime
- 13.50 Gruppediskusjon om mobilitetstjenester v/Lars Petter Klem Fra Bergen kommune og Imme Dirks Eskeland fra Stavanger kommune
- 14.40 Hvordan finansiere mobilitetskonseptene? Frikjøp, avgift, kommunens rolle, utbyggers rolle v/Christin Berg fra Stavanger kommune
- 14.50 Avslutning og vel hjem

# Evaluering av mobilitetsplan som verktøy

Erfaringsdelingsseminar Stavanger

07.09.2023

Joachim Weißer

# Mobilitetsplanens historie i Stavanger

2011

- Innføring av krav om mobilitetsplan i plan- og byggesaker i Stavanger kommune  
Kun næringsformål, nullvekstmålet var ikke omtalt i kravene

2014

- Krav til mobilitetsplan ble utvidet til også å omfatte bolig
- Bestemmelser ble knyttet til nullvekstmålet

2019

- Presisering at kravet gjelder alle plannivå og byggesak



# Gjeldende krav

2023

- Krav til mobilitetsplan ved alle etableringer og bruksendringer for mer enn 50 ansatte, og for byggetiltak større enn 1 000 m<sup>2</sup> BRA
- Bestemmelsen gjelder alle plannivå og søknader om tiltak
- Utarbeides i tråd med kommunens mobilitetsplanveileder
- Mobilitetsplan skal vise hvordan planen eller tiltaket bidrar til
  - å følge opp kommunens arealstrategi
  - oppnåelse av målet om aktiv transport
  - nullvekst i personbiltransporten



# Bakgrunn for evalueringen

Stavanger kommunes ønske om en evaluering av virkningen bestemmelsen har hatt over tid, og hvordan den kan videreutvikles.

Evalueringen skulle gi:

- Oversikt over status og betydningen av mobilitetsplaner for nullvekstmålet
- Gi innspill og anbefalinger til videre bruk av mobilitetsplaner
- Gi innspill til videre veiledning rundt mobilitetsplaner

Evaluering ble gjennomført i 2020/2021

# Problemstillinger

## **Erfaringer med og betydningen av mobilitetsplaner 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?
- Bidra definerte tiltak i mobilitetsplaner til en bedre oppnåelse av nullvekstmålet i personbiltransport enn uten kravet om mobilitetsplan?
- Hvordan benyttes parkering som virkemiddel? Benyttes parkering som virkemiddel for å påvirke valg av reisemiddel?

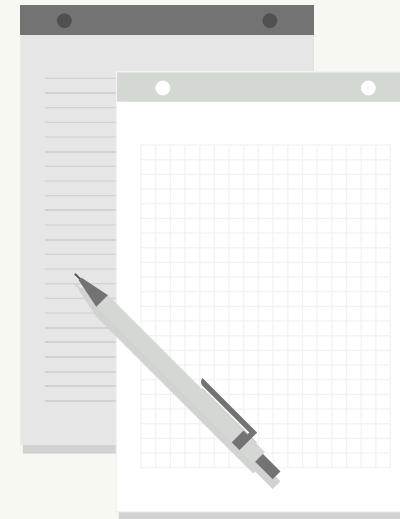
# Evalueringemetode

- Det er ikke definert klare mål for i hvilken grad mobilitetsplan skal bidra til nullvekstmålet
- Det er ikke mulig å kvantifisere effekter av mobilitetsplaner
- Evaluering basert på en kvalitativ tilnærming basert på OECD sitt evalueringssystem
- OECD evalueringekriterier:
  - **Måloppnåelse:** I hvilken grad tiltaket bidrar til å nå definerte mål?
  - **Relevans:** Treffer tiltaket det definerte behovet som ligger til grunn?
  - **Sammenheng:** I hvilken grad tiltaket henger sammen med andre tiltak og ordninger?
  - **Andre virkninger:** Hvilke andre virkninger, tilsiktet eller utilsiktet, medfører tiltaket?



# Kilder for evalueringen

- Gjennomgang av 20 mobilitetsplaner
- 12 dybdeintervjuer blant relevante aktører
- Spørreundersøkelse blant et større utvalg av relevante aktører



# Hovedfunn



# Erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy

## **Brukes mobilitetsplanene som et verktøy i planprosessene?**

- Mobilitetsplanen har blitt en integrert del av planarbeidet og bidrar til økt oppmerksomhet rundt transport og mobilitet
- Kartlegger for det meste dagens situasjon
- Reisemiddelfordeling estimeres
- Turproduksjon beregnes
- Beskriver planlagt løsning i varierende grad
- Ofte kombineres mobilitetsplaner med trafikkanalyser

# Erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy

## **Brukes mobilitetsplanene som et verktøy i planprosessene?**

- Arbeid med mobilitetsplanen starter ofte tidlig i planprosessen
- For byggesak viser analysen at det varierer mer når i prosessen det arbeides med mobilitetsplanen
- Det er samspill mellom mobilitetsplan og detaljregulering/byggesak
- Vurderinger og endringer i mobilitetsplan og detaljregulering påvirker hverandre
- Mobilitetsplaner brukes for å argumentere for dispensasjoner eller midlertidige løsninger



# Erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy

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

- Mobilitetsplanene anses som et egnet verktøy for å sikre gode løsninger knyttet til transport og mobilitet
- Mobilitetsplanene benyttes i mindre grad 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
- Der er en viss fare for at de ferdige mobilitetsplanene ender opp som «skuffeplaner».



# Erfaringer og betydningen av mobilitetsplan som verktøy

## **Hvilke erfaringer har ulike parter med ordningen?**

- Mobilitetsplaner anses som et nyttig dokument
- Mobilitetsplaner bidrar til økt oppmerksomhet rundt transport og mobilitet ved regulering
- Informantene ser i mobilitetsplanene et verktøy som sikrer gode løsninger for transport og mobilitet
- Flertall mener at mobilitetsplaner er mer nyttig i reguleringsplaner enn i byggesaker
- Ved byggesak stiller enkelte informanter spørsmål til om det er behov for mobilitetsplan

# Tiltak som benyttes og bidrag til nullvekstmålet

## Har ulike deler av kommunen ulike mål for resemiddelfordeling i mobilitetsplanene?

- De fleste mobilitetsplaner setter et mål om framtidig resemiddelfordeling som er tilpasset formål, lokalisering og transporttilbud
- Det savnes et felles grunnlag for slike vurderinger, for eksempel oppdaterte reisevaneundersøkelser



# Tiltak som benyttes og bidrag til nullvekstmålet

## **Bidra definerte tiltak i mobilitetsplaner til bedre oppnåelse av nullvekstmålet?**

- Analysen viser at mobilitetsplanene inneholder tiltak som bidrar til redusert bilbruk
- Man ser en sammenheng mellom mobilitetsplan og nullvekstmålet
- Kravet om mobilitetsplaner betyr at det i mange tilfeller iverksettes tiltak for redusert bilbruk som man ellers ikke ville ha innført
- Usikker om det kravet om mobilitetsplan, eller en generell økende bevissthet rundt mobilitet i samfunnet som bidrar til redusert bilbruk

# Hvordan benyttes parkering som virkemiddel?

## Hvordan benyttes parkering som virkemiddel?

- I de fleste mobilitetsplaner gjøres det en vurdering av parkeringsbehovet opp mot ønsket reisemiddelfordeling
- 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



## Behov for veiledning

- Respondenter i undersøkelsen har ikke problemer med å forstå når kravet gjelder eller selve teksten i bestemmelsen
- Innsamlet kunnskapsgrunnlaget viser likevel et behov for veiledning for utarbeidelse av mobilitetsplaner



# Evaluering av hovedfunnene



# Evaluering: Vurdering av måloppnåelse

Drøftingen tar utgangspunkt i hovedfunnene og forutsetning om at bestemmelsen om krav om mobilitetsplan skal føre til:

- ...at det gjennomføres andre tiltak eller tilpasninger av detaljplan/byggesak enn uten krav til mobilitetsplan
- ...tiltak som ha en effekt på reisemiddelfordelingen
- ...at tiltakene realiseres og videreføres i bygg i drift, for at den skal ha en effekt på måloppnåelse



# Evaluering: Vurdering av måloppnåelse

## **Bidrar krav om mobilitetsplaner til andre tiltak eller tilpasninger, enn det ville ha gjort uten krav om mobilitetsplan?**

- Funn i undersøkelsen viser at kravet om mobilitetsplan bidrar til å løfte transport og mobilitet som tema
- Kravet bidrar til gjennomføring av tiltak gjennom bestemmelser og anbefalinger, som bygger opp under en utvikling i tråd med nullvekstmålet
- Det er krevende å isolere effekter av kravet om mobilitetsplan. Flere tiltak og ordninger delvis overlappende

# Evaluering: Vurdering av måloppnåelse

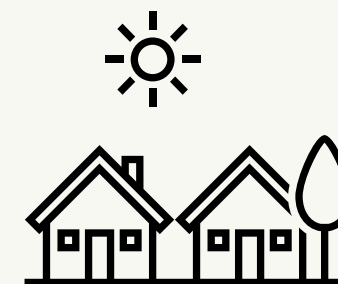
## **Har tiltak/tilpasninger av reguleringsplan og byggesak som følge av mobilitetsplan en effekt på en mer miljøvennlig transport?**

- Undersøkelsen viser at det i (noe) større grad vurderes hvordan man kan legge til rette for gående, syklende og kollektivreisende
- Mobilitetsplaner bidrar til tiltak som øker attraktiviteten til gange, sykkel og kollektiv
- Mobilitetsplaner har sannsynlig ulik effekt i ulike faser. Den påvirke mer i detaljregulering enn i byggesak.
- Mobilitetsplaner alene er imidlertid ikke tilstrekkelig for å nå nullvekstmålet, og bør utvikles sammen med andre tiltak

## Evaluering: Vurdering av måloppnåelse

### **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
- Undersøkelsen tyder på at tiltakene som ikke er sikret juridisk i liten grad følges opp videre, etter byggesaksbehandling



# Anbefalinger



# Anbefalinger

## **Det anbefales en videreføring av krav om mobilitetsplan, men med noen justeringer**

- Avgrense krav om mobilitetsplan til byggesaker der det ikke allerede foreligger en mobilitetsplan av nyere dato. Det kan det være nok å kreve en beskrivelse av hvordan krav og intensjoner i mobilitetsplan ivaretas i byggesaken.
- Mulighet for større differensiering for parkeringsdekning
- Legge til rette for sterkere forankring av mobilitetsplanene hos utbyggere
- Legge til rette for aktiv bruk av mobilitetsplanene også etter utbygging



# Anbefalinger

## Behov for veiledning og innspill til faglig innhold

- Oppdatert kunnskapsgrunnlag for mobilitetsplanene
- Veiledning og informasjon både på innhold og prosess
- Ulike aktører har behov for ulik informasjon. Vi har gitt innspill til noen veiledere vi mener kan være relevant å utarbeide
  - Veileder for utarbeidelse av mobilitetsplaner som er tilpasset plannivåene (detaljregulering, byggesak)
  - Veileder for bruk av mobilitetsplaner som verktøy i planprosessen
  - Veileder for utbyggere
  - Veileder for saksbehandlere i kommunen



# Mobilitet ved SUS

---

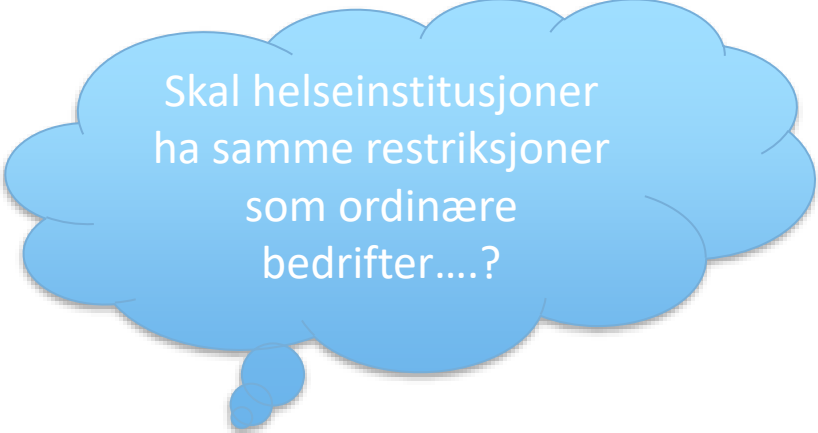


# Vi skal fremme helse og livskvalitet

---



# Helse Stavanger – muligheter og utfordringer



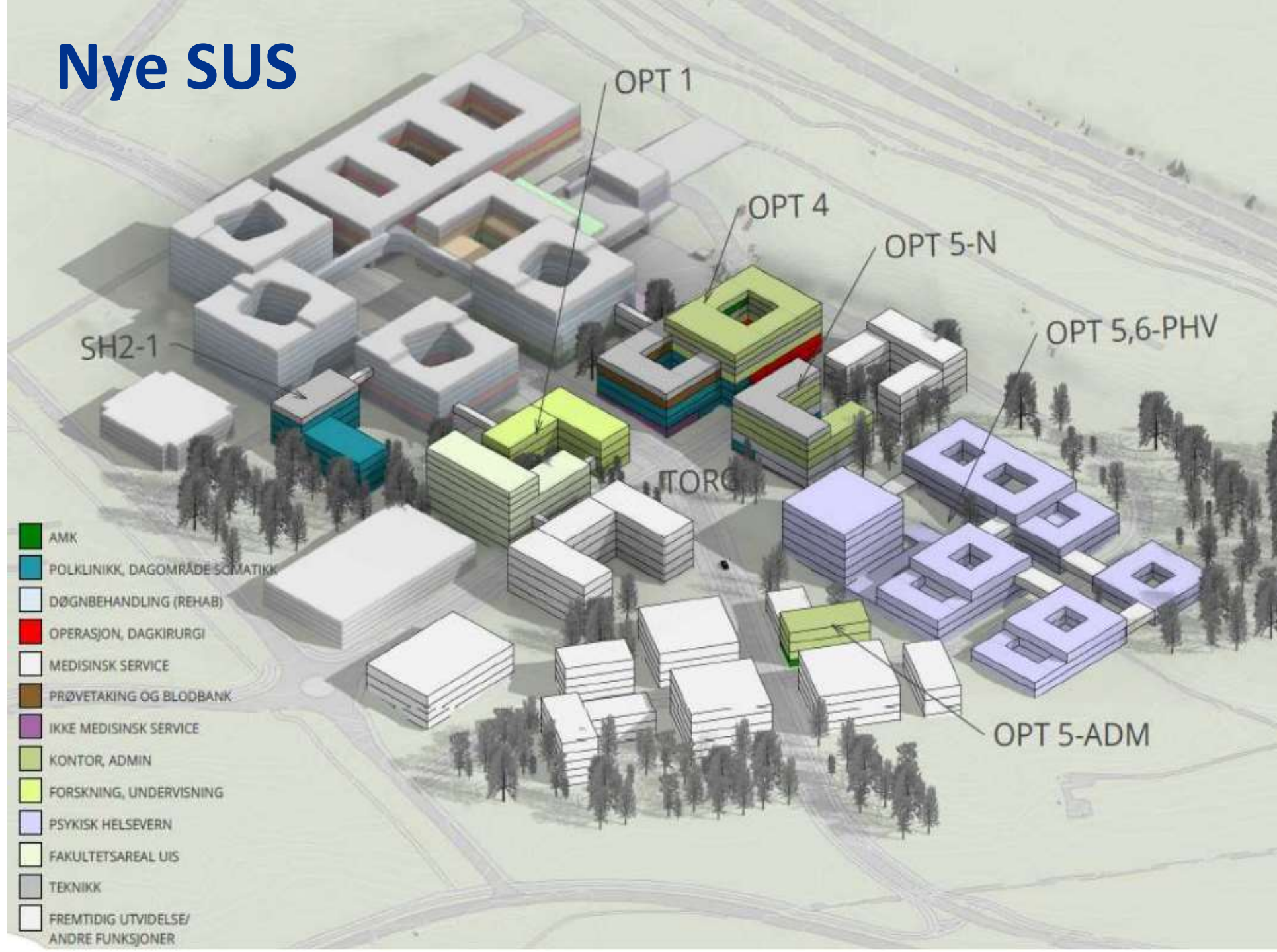
Skal helseinstitusjoner  
ha samme restriksjoner  
som ordinære  
bedrifter....?

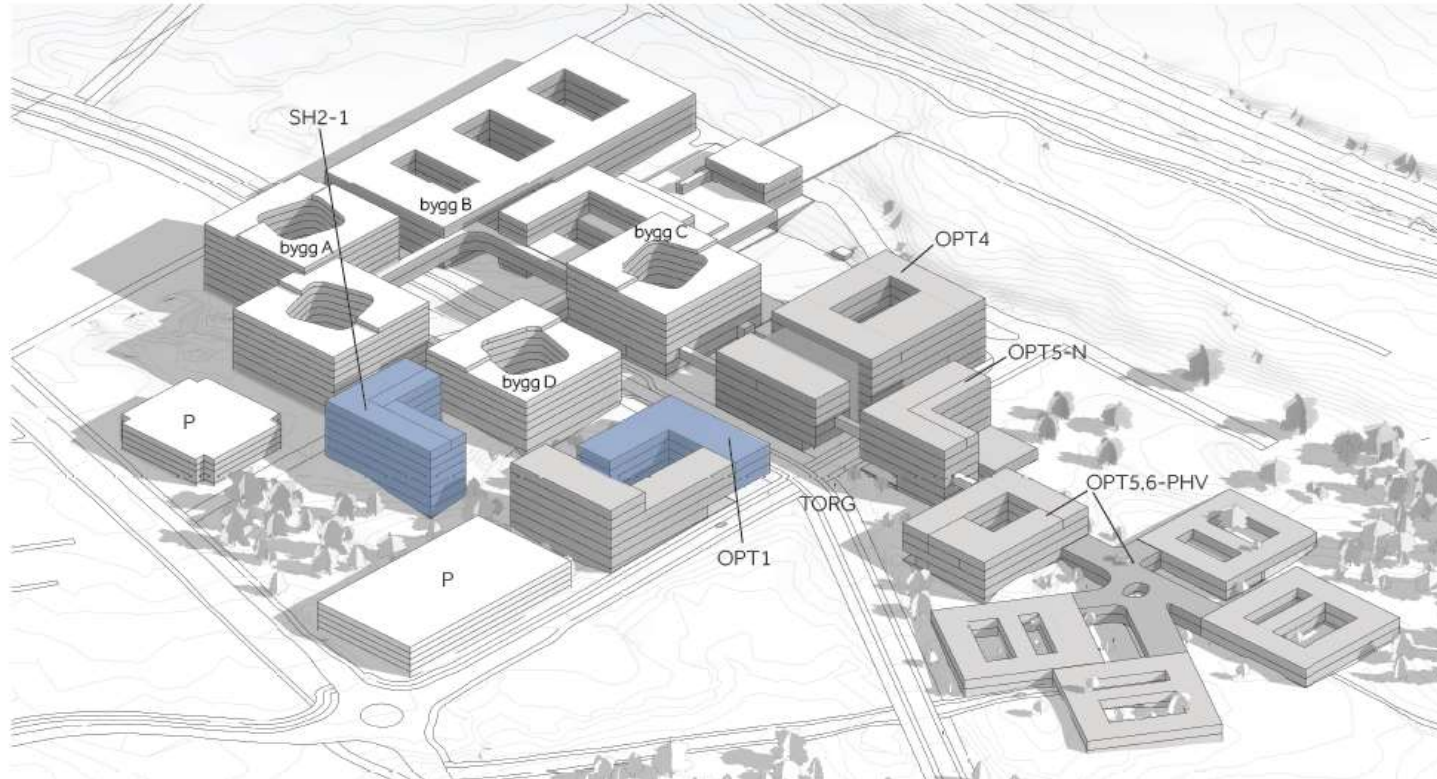
Fakta – døgndrift 24/7, 365 dager i året

Rekruttere og beholde medarbeidere, i konkurranse til kommunehelsetjeneste og lokalt næringsliv. Hvor det ofte ikke er restriksjoner på parkering for ansatte.



# Nye SUS





## Fakta

- Første byggetrinn skal stå klart til bruk i mai 2025.
- Alle somatiske senger, akuttfunksjoner og nødvendige støttefunksjoner.
- Kostnadsramme: cirka 11,2 mrd

## Arealer

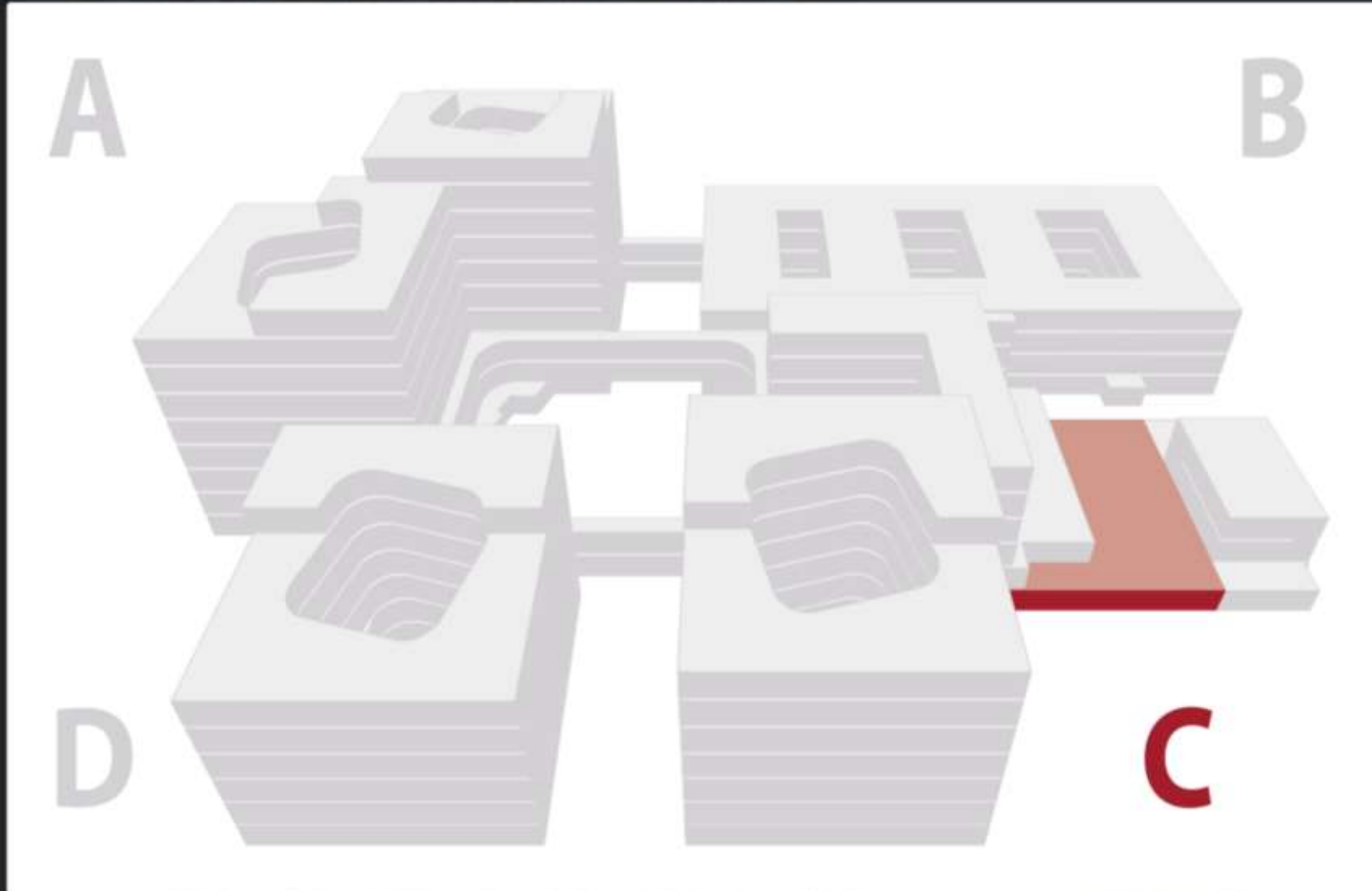
- I byggetrinn 1 realiseres ca. 125 000 kvm (BTA).
- Arealbehov for byggetrinn 2 er på ca. 102 400 kvadratmeter (BTA).

# Hovedsykkelrutene til Nye SUS

- 30 min fra Sunde
- 30 min fra Tastasenteret
- 20 min fra Stavanger S
- 25 min fra Lervig
- 25 min fra Sola sentrum
- 15 min fra Hillevåg
- 10 min fra Jåttå
- 40 min fra Tananger
- 40 min fra Vågen i Sandnes
- 20 min fra Forus
- Sykkelstamvegen



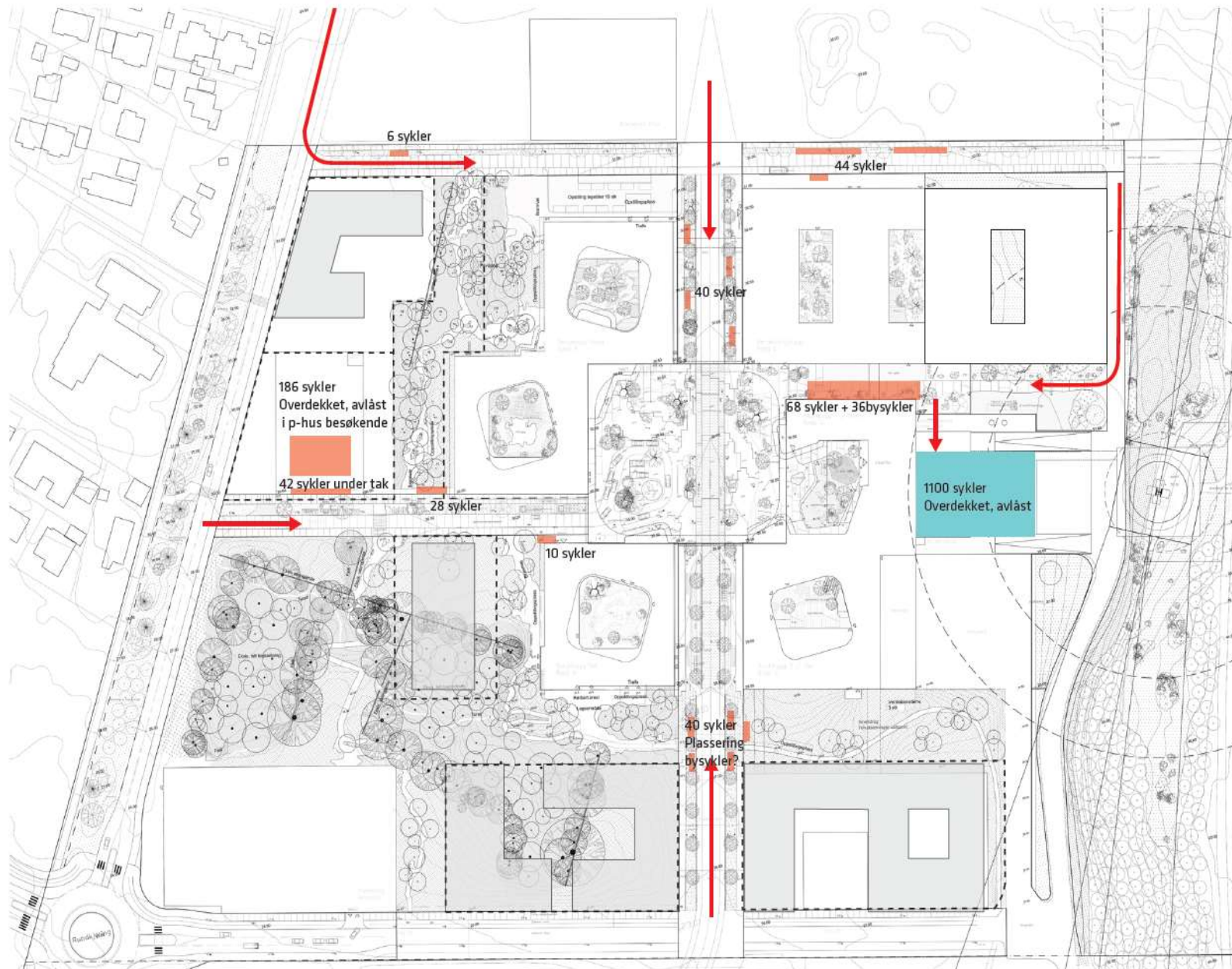
# Sykkelparkering Nye SUS



1100 sykkelplasser: 900 plasser i stativ 200 frittstående  
Plassering: 1. etasje i C-bygget. (Trykk for større bilde.)

# Sykkelparkering - oversikt ansatte og publikum

Status 19.10.2022



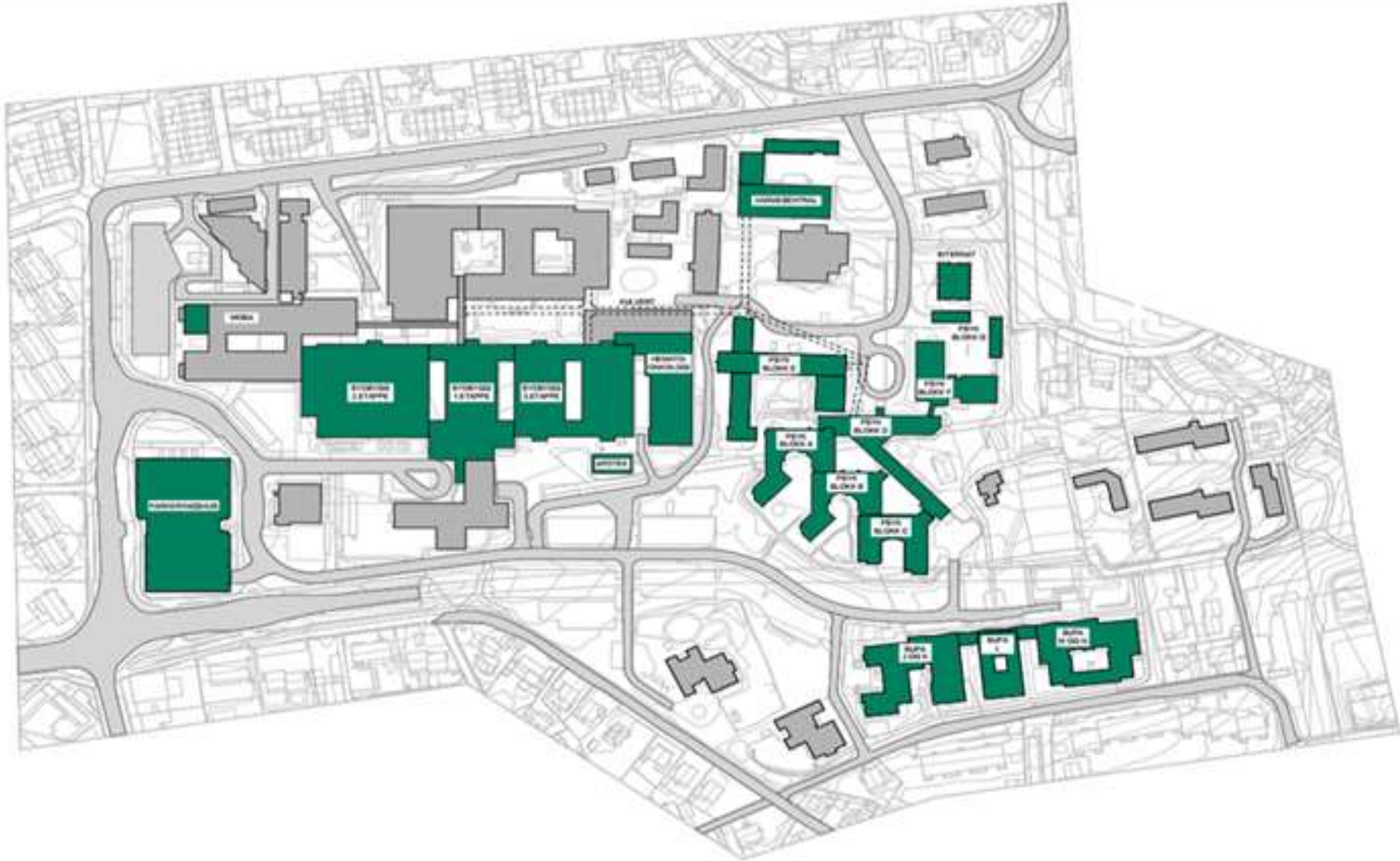
## Sykkelparkering Byggetrinn 1:

**Ansatteparkering: 1100P**  
Overdekket og avlåst  
ansatteparkering  
under akuttmottak

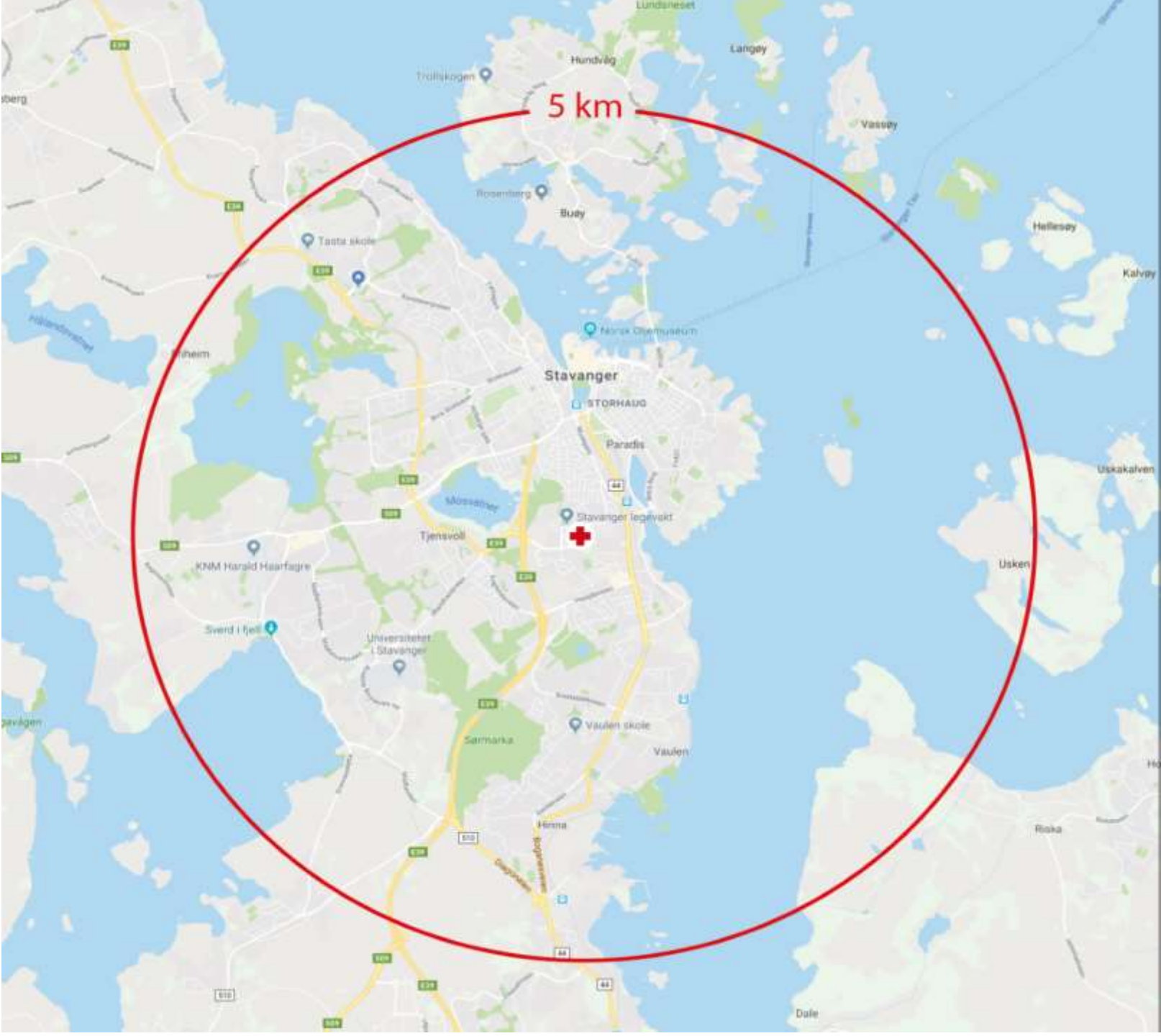
**Besøkersparkering: 500 P**  
Langs bulevarden,  
ved grøntdraget og  
i tverrgatene inn til torget.  
I p-hus besøkende

**I alt 1600P**

# Mellomfasen







# Begrensning P-tillatelse



# Tiltak mobilitetsplan

## Motiverende:

HJH – tett samarbeid med Kolumbus

Send billett

Sanntidsskjermer

Leasing av elsykkel med lønnstrekk

Bysykkel ved flere lokasjoner (4 stasjoner på Våland)

Sykkelservice x 2 (dekkskifte og reparasjon av ansattes sykler)

Utlånssykler til ansatte (vanlig, elsykler + cargo)

Garderobeforhold med tørkerom

Adgangskontrollert sykkelparkering

Ladeskap til sykkelbatteri

Tjenestebiler x 2 for ekstern møtevirksomhet

Salgs og informasjonsstand 2-4 ganger pr. år

Morgenaksjon + refleksdag

# Tiltak mobilitetsplan

## Skjerpene retning:

### **Kriterier for å få innvilget parkeringstillatelse**

- Medarbeidere som har lenger **reisetid** til og fra SUS enn 40 minutter med kollektivtransport og/eller mer enn to kollektivbytter.

For turnusarbeidere i pasientbehandling stilles det krav om reisetid over 30 minutter med kollektivtransport og/eller mer enn to kollektivbytter.

- Medarbeidere som skal **følge sine barn** i barnehagen, 1. eller 2. klasse, får kjøpe parkeringstillatelse - uavhengig av bostedets avstand til SUS.

- Medarbeidere **over 62** år får kjøpe parkeringstillatelse uansett reisetid mellom hjem og arbeidssted.

- Medarbeidere som ikke innfrir kravet om reisetid, men som er **dokumentert bevegelseshemmet**, får kjøpe parkeringstillatelse.

- Søker må sende legeerklæring til bedriftshelsetjenesten, som igjen bekrefter behovet til kundesenteret. Bedriftshelsetjenesten oppgir ikke på hvilket grunnlag søknaden skal innvilges.

- Medarbeidere med **særskilte behov** som per i dag ikke er tatt inn i kriteriene for søknad av parkeringstillatelse ved SUS, kan søke transportutvalget om parkeringstillatelse på særskilt grunnlag.

Hver søknad blir individuelt behandlet i transportutvalget som er et partssammensatt utvalg. Søknaden sendes til [parkering@sus.no](mailto:parkering@sus.no).



### Prisliste parkeringsprodukter

Månedsparkering Begrenset antall. Søknadspliktig	200,- per måned	AIMO
Dagsparkering Søknadspliktig for å kvalifisere til redusert pris	75,- /100,-	AIMO
Kveld/natt/helg/helligdag Ikke søknadspliktig. Bestilles direkte i Aimo Park-app'en.	104,- per måned	AIMO
Helg og helligdag Ikke søknadspliktig. Bestilles direkte i Aimo Park-app'en.	100,- per år	AIMO
Registrering av bil i forbindelse med møtevirksomhet, medarbeidere fra eksterne lokasjoner og studenter/elever i praksisperiode	75,- per dag 200,- per måned	SUS kundesenter
Ladegebyr el-bil*	75,- per lading (+15% påslag til Easypark)	Easypark
Moped/MC	Gratis på angitte plasser	
Andre produkter	For andre produkter, som servicebil, særskilt parkering og vaktparkering, ta kontakt med kundesenter på kunde@sus.no for kriterier, gyldighet og priser.	SUS kundesenter

\* Du må ha en aktiv parkeringstillatelse for å kjøpe ladekort til el-bil

# Veien videre...

Vil ulike mobilitetstiltak omtalt i mobilitetsplan for Nye SUS medvirke til begrenset behov for bilparkering ved sykehuset?

Parkeringsnorm Nye SUS for byggetrinn 2 er 0,5 pr.100m<sup>2</sup> BRA (0,9 første byggetrinn)

Parkeringsnorm Stavanger nye legevakt er 1,16 pr.100m<sup>2</sup> BRA (etter førstegangs behandling)

Det legges opp til at parkeringsbehovet til legevakten skal dekkes ved bruk av parkeringshuset i PH3 (SUS-ansattes p-hus)

*Fakta parkering Nye SUS:*

*Parkeringshus ansatte 500 plasser*

*Parkeringshus besøkende 340 plasser*

*Ansattes p-hus er planlagt utvidet til 1000 p-plasser*



# Hva skjer i Vestfold?



Marit Synnes Lindseth  
Vestfold og Telemark fylkeskommune



# Behovet for mobilitetsplaner?

- Lokalisering og konsekvenser for mobilitet har fått større oppmerksomhet
- Nullvekstmålet legges til grunn for byene
- Trafikkanalyser ikke tilstrekkelig
- Ønsker mer helhetlig kunnskap om mobilitet og hva som påvirker reisemiddelvalg
- Fylkeskommunen vil utarbeide veileder for mobilitetsplaner
- Et tilbud til kommunene – ikke et pålegg om å bruke
- Inviterer kommunene inn til dialog og samarbeid

# Pilotprosjekt: Mobilitetspunkt Tønsberg



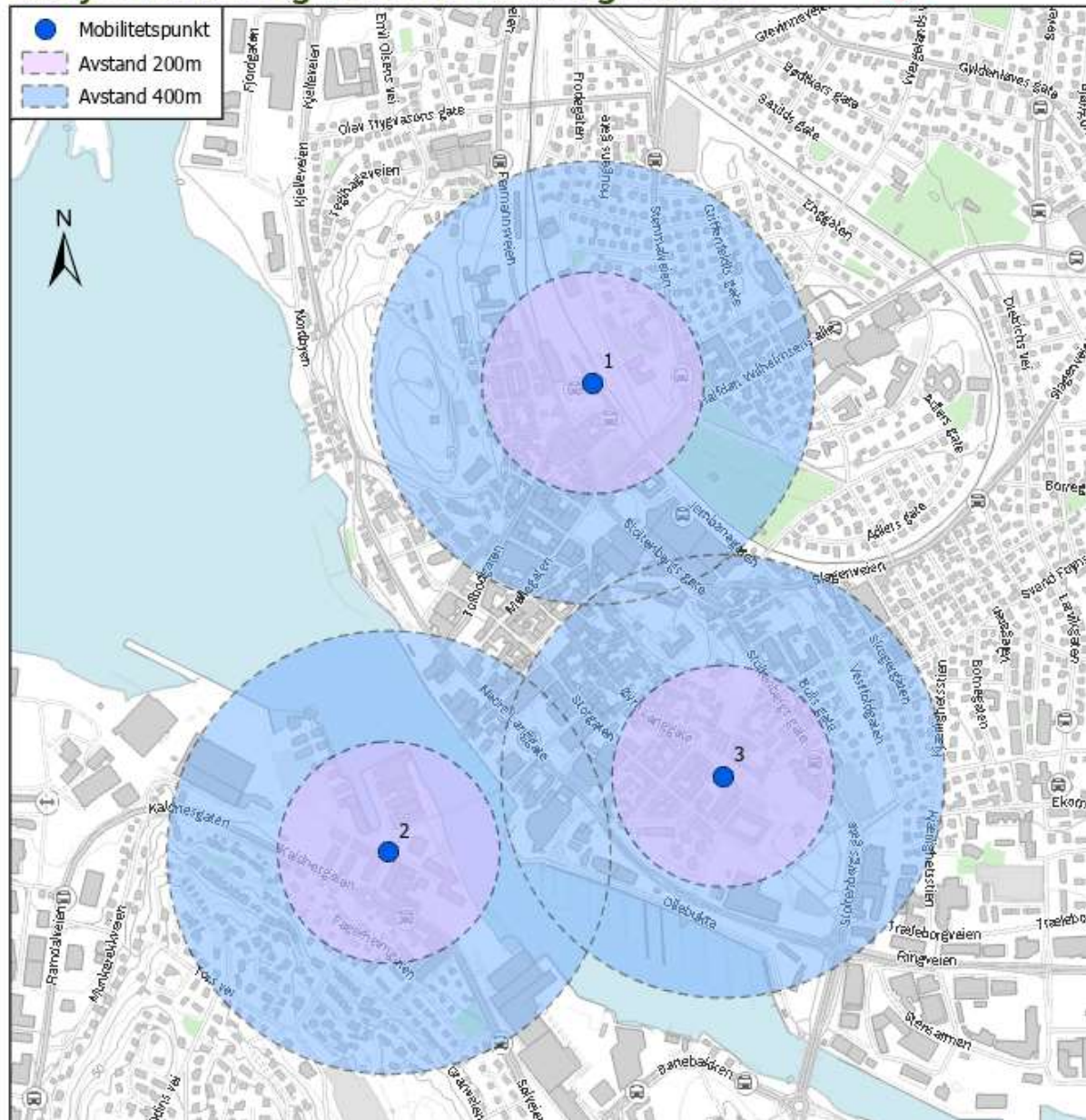
**STASJON**

**GATEHUB**

**NABOLAGSHUB**



## Analyse: Ansatte og beboere i Tønsberg sentrum



### Avstand: 200m

Nr	Navn	Bedrifter	Ansatte	Boenheter	Beboere
1	Tønsberg stasjon	241	1315	359	449
2	Kaldnes	216	846	932	1043
3	St. Olavsgate	521	1107	696	897

### Avstand: 400m

Nr	Navn	Bedrifter	Ansatte	Boenheter	Beboere
1	Tønsberg stasjon	646	4125	1181	1525
2	Kaldnes	811	2473	1366	1681
3	St. Olavsgate	1363	3623	1490	1943









# Pilotprosjekt: Bylogistikk





## Harald Brynlund Lima

**Enklere byggeprosess:** Uten behov for å bygge omfattende parkeringsstrukturer, kan byggeprosessen bli enklere og raskere. Dette reduserer også kompleksiteten i prosjektet og minimerer risikoen for konstruksjonsrelaterte utfordringer.

**Redusert utgravningsbehov:** Mindre behov for parkeringsplasser kan bety at det er mindre utgraving nødvendig, spesielt i tilfeller der parkeringsanlegg er planlagt under bakkenivå. Dette kan redusere risikoen for grunnvannsproblemer, jordforflytninger og andre geotekniske utfordringer.

**Mindre fundamenteringsbehov:** Uten tunge parkeringsstrukturer vil det være mindre vekt å støtte opp, noe som kan resultere i en reduksjon av behovet for dyre og tidkrevende fundamentløsninger.

**Økonomisk effektivitet:** Med mindre utgraving og fundamentering kan det oppstå betydelige kostnadsbesparelser i byggeprosjektets tidlige faser, som deretter kan allokere til andre deler av prosjektet eller gir en lavere totalprosjektkostnad.

**Redusert risiko:** Ved å unngå dype utgravninger og komplekse fundamenteringsmetoder, reduseres potensialet for uforutsette komplikasjoner, som kan føre til forsinkelser og ekstra kostnader.

<https://we.tl/t-D2maYjkkA>



# Mobilitetsplan som verktøy. Hva nå?

Christin Berg, rådgiver Stavanger kommune

# Mobilitetsplan som verktøy. Hva nå?

Målet om klimanøytralitet, kortreist hverdagsliv og bærekraft vil kreve planer som er

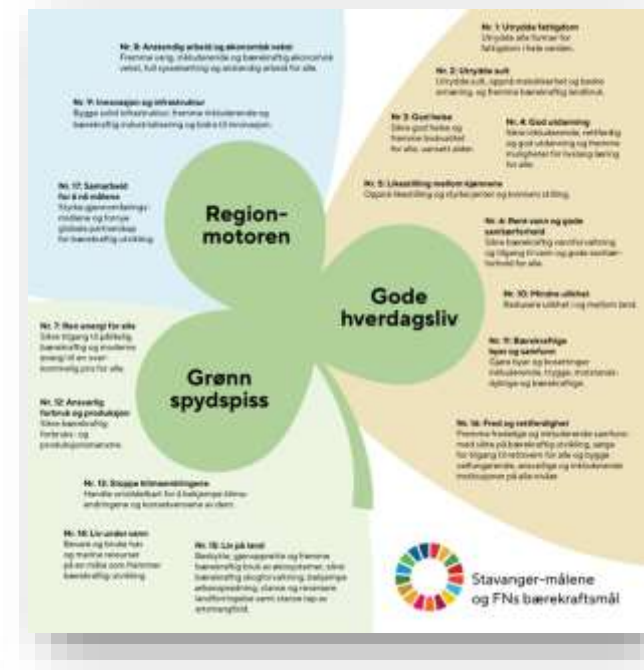
- ambisiøse på reduksjon av både behovet for transport og løsninger som velges

Nye muligheter

- Mobilitetspunkt som en del infrastrukturen
- Stadig utvikling av mobilitetstjenester
- Samarbeid om smart mobilitet
- Fortetting og høye kostnader på parkering
- Prising av bilbruk

Støtte fra KDD til å evaluere kravet vi har om mobilitetsplan

- Erfaringer, resultater, veiledning
- Mål for reisemiddelfordeling i ulike deler av kommunen
- Parkering i ulike deler av kommunen
- Formidling, seminar







# 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

# 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





Innledning



Gange



Sykkel



Kollektiv



Biltrafikk



Nærings-transport



Oppsummering

# Viktige grep i KPA

## 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



# Veileder til mobilitetsplan

Oppdatert: 18.08.2023 09:14:46



Er du en utbygger eller eiendomsutvikler med et nytt prosjekt på gang, eller er du planlegger og holder på med en reguleringsplan eller byggesak? Alle plansaker og større byggeprosjekter må legge fram en mobilitetsplan som beskriver hvordan folk skal komme seg til og fra, og hvordan det legges til rette for å redusere biltrafikken.

## Veileder til mobilitetsplan

### Kort fortalt

Kommunens visjon

Hva er en mobilitetsplan?

Hva skal mobilitetsplanen inneholde?

Hvordan brukes mobilitetsplanen?

Nyttige verktøy

Kontaktinfo

Seminar 7. september 2023

## Kort fortalt

En **mobilitetsplan** er et dokument som viser hvordan dere har tenkt å løse transportbehovet i området, og hvordan dere vil legge til rette for gange, sykkel og andre miljøvennlige reisemåter.

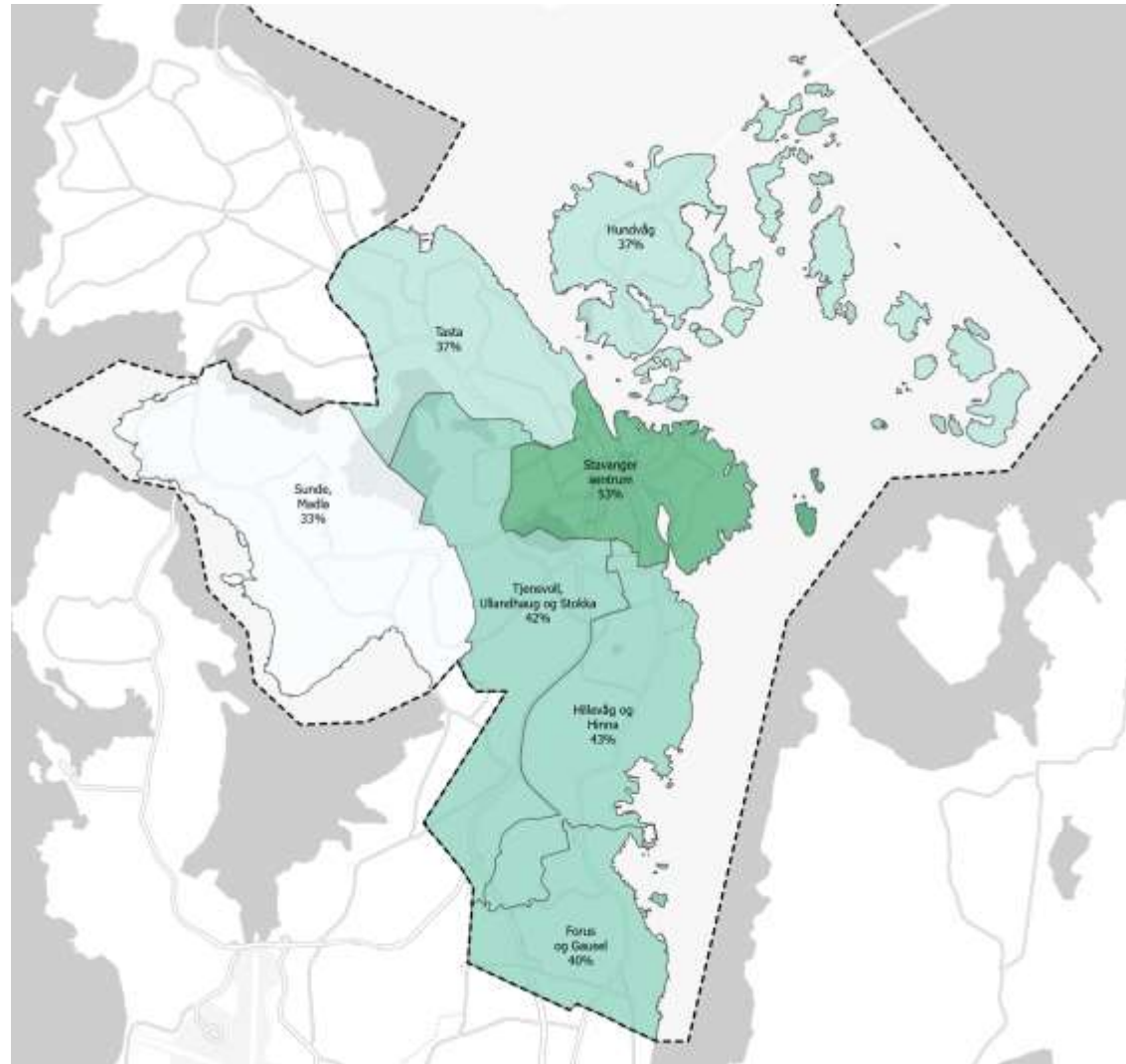
Kommuneplanen krever at alle reguleringsplaner og større byggesaker skal legge fram en mobilitetsplan. Stavanger har mål om å redusere biltrafikken og redusere klimautslippene. Mobilitetsplanene er et ledd i dette arbeidet.

På denne siden forteller vi litt om hva en slik plan bør inneholde. Vi viser også noen eksempler på hvordan en mobilitetsplan kan se ut (kommer snart!)

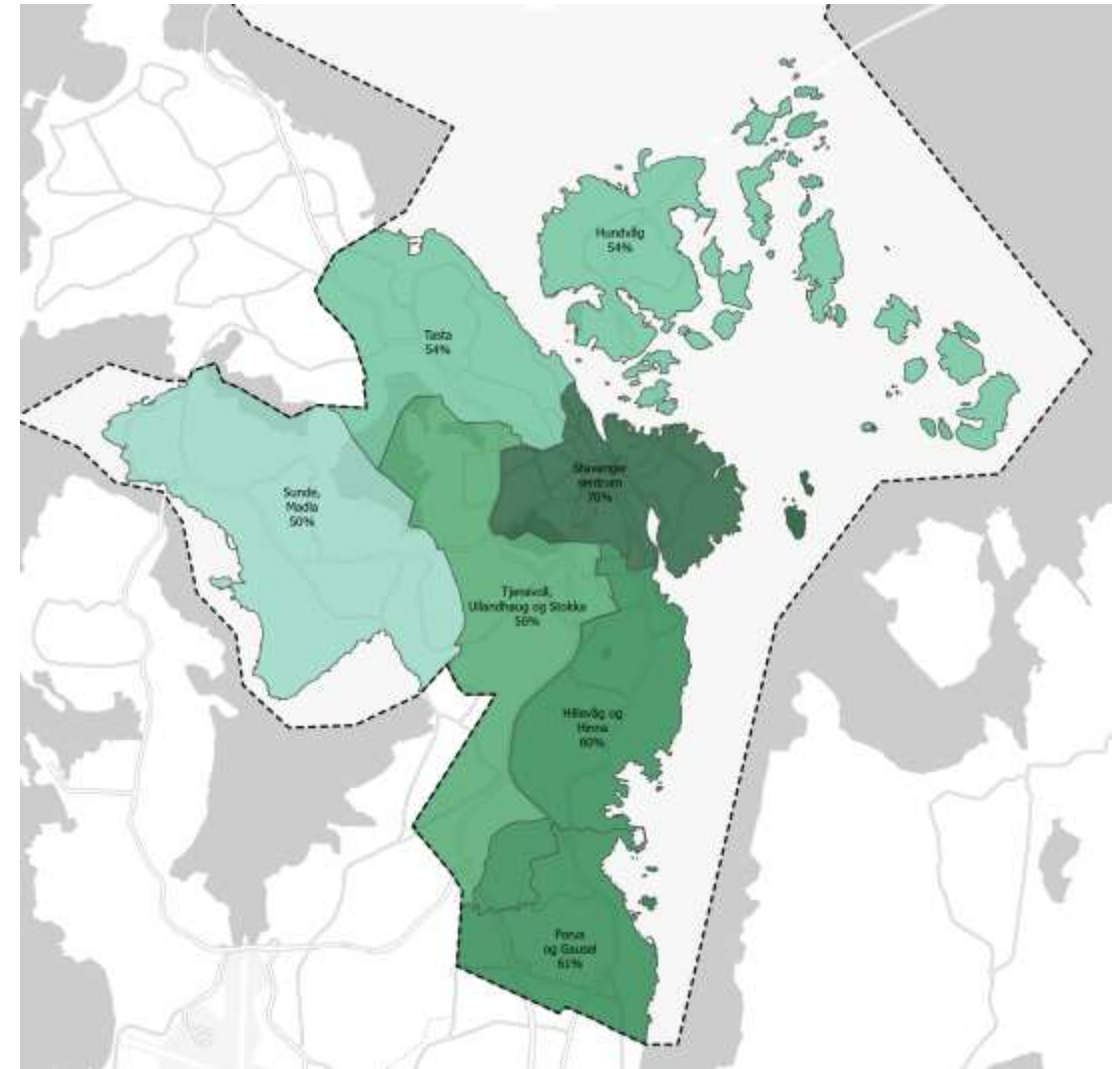
Har du innspill eller spørsmål om veilederen? Ta kontakt med [Christin Berg](#).



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

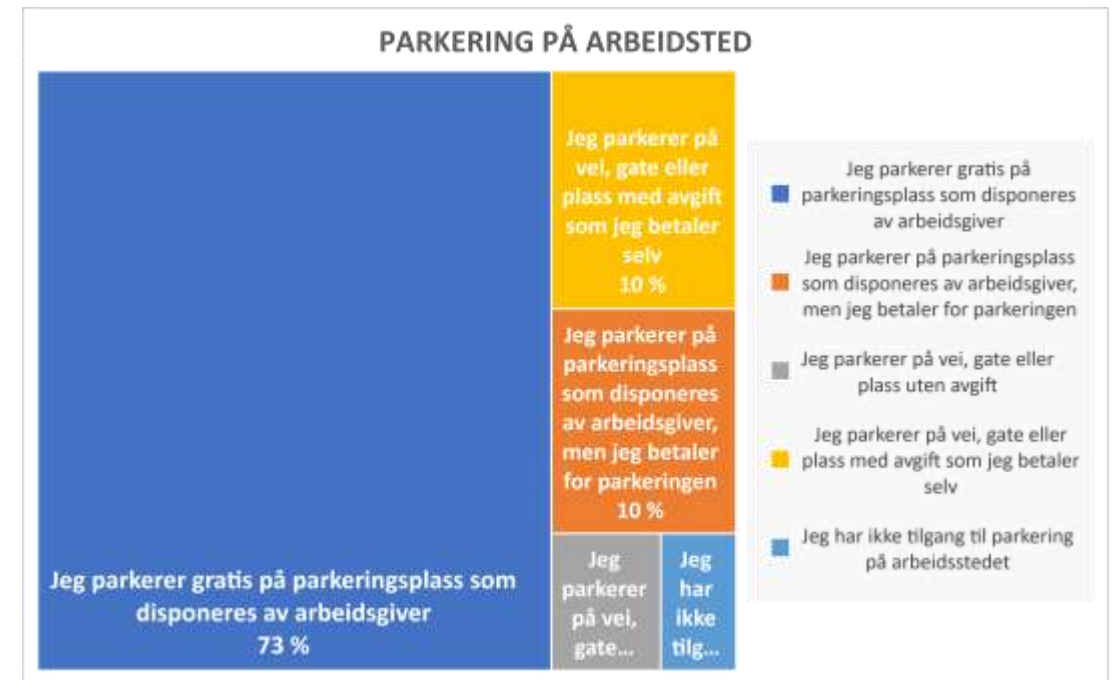
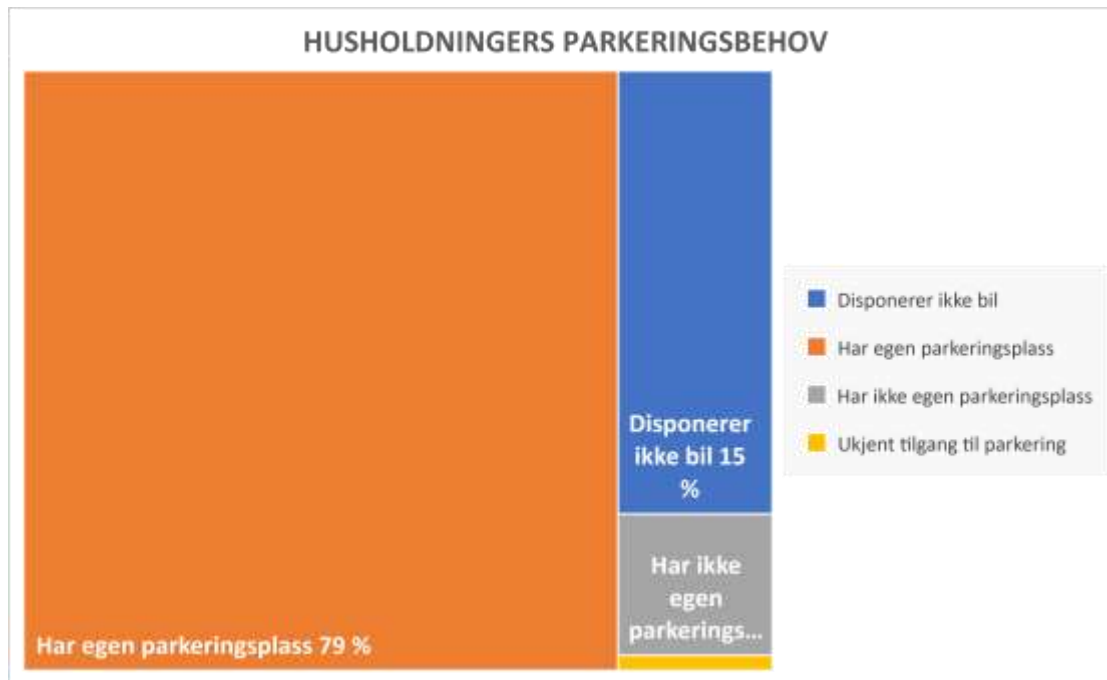


## Potensial for gåing, sykling og kollektivt



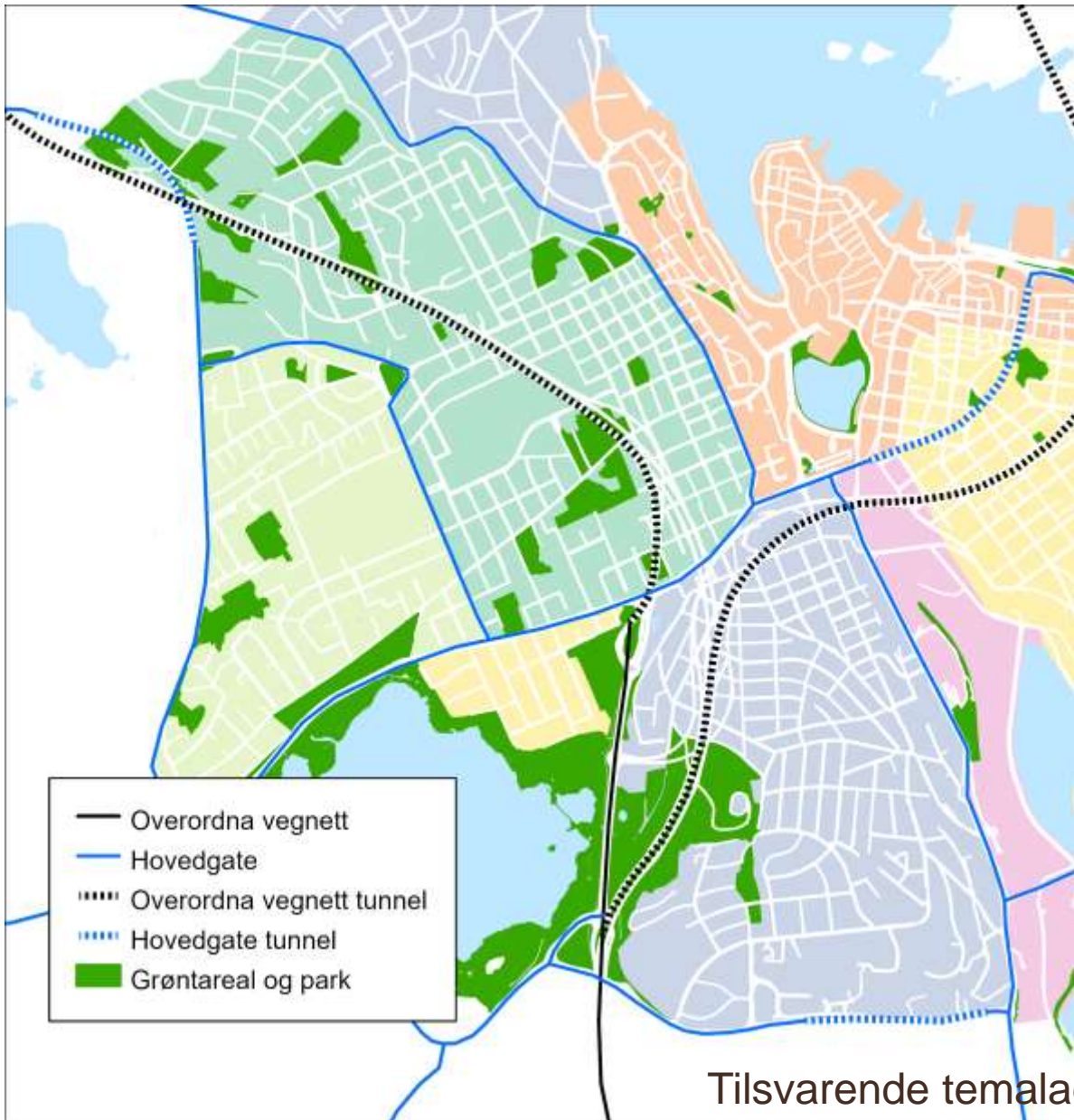
# Parkering

- 15 % av husholdninger i Stavanger disponerer ikke egen bil.
- De fleste husholdningene har egen parkeringsplass.
- Nær 3 av 4 arbeidstakere parkerer gratis på plass som disponeres av arbeidsgiver.
- 10 % betaler for å parkere på parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver



Kilde: RVU 2018/2019, NORCE

## Forenklet visning av temakart bil



## Forenklet visning av temakart sykkel



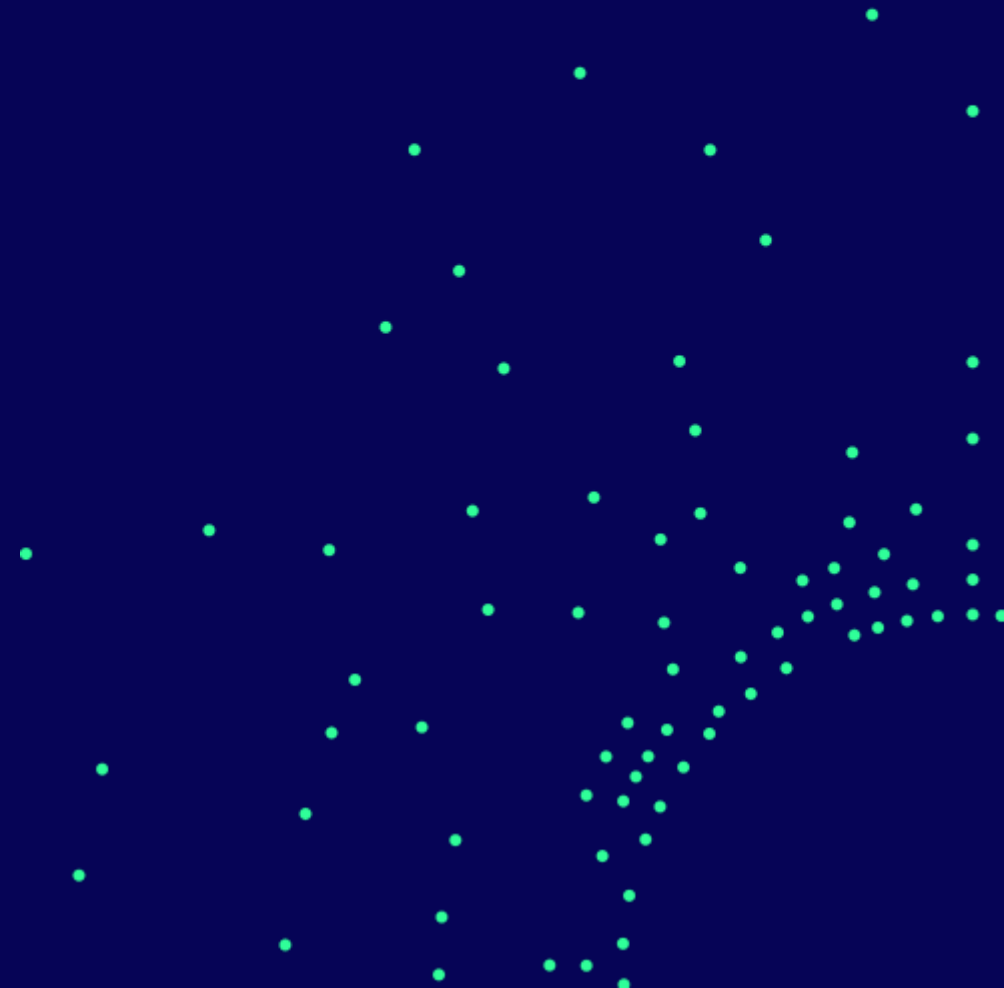
Tilsvarende temalag i [kommunekart](#)

# Beinstrekk



# Reisevaner som verktøy i transportplanlegging

Geografisk variasjon, effekt av parkeringspolitikk og potensial for reduksjon i biltransport



# Nasjonal Reisevaneundersøkelse (NRVU) som verktøy i transportplanlegging



- Kartlegging

- Hvor bor de som kjører mye/lite bil?

- Evaluering

- Hva er effekten av betalt parkering ved arbeidsplassen?
- Hva er effekten av ny bomring på Nord-Jæren?

- Målsetting

- Hvor mye vil bilførerandelen reduseres dersom alle bilturer under 3 km hadde foregått til fots eller med sykkel, og alle bilførerturer over 3 km i kollektivaksen hadde foregått med buss/tog?
- Hvor mye vil bilførerandelen reduseres dersom bosatte på Nord-Jæren oppførte seg på samme måte som i Nederland?



# Hva er Nasjonal RVU?

- Befolkningsrepresentativ undersøkelse
- Målgruppe: Alle 13 år eller eldre
- Bakgrunnsspørsmål + Reisedagbok alle turer gjennomført dagen før
- Nasjonalt utvalg + Tilleggsutvalg
- I Stavangerregionen inngår 10 kommuner i tilleggsutvalget
  - 3800 – 5000 respondenter årlig
- Gjennomføres kontinuerlig
  - Unntak: 17.5 og 24.12

## Analysen av reisevaner i Stavangerregionen 2013/14 - 2020/21

Forfatter:

Stian Brosvik Bayer

Rapport 16-2023, NORCE Helse og samfunn



# Antall intervju gjennomført og andelen dette utgjør av befolkningen



Kommuner/ Bydeler	2013/14			2018			2019		
	Befolkning 13 år +	Antall Intervju	Andel	Befolkning 13 år +	Antall Intervju	Andel	Befolkning 13 år +	Antall Intervju	Andel
Hundvåg	10 839	139	1,3 %	10 875	182	1,7 %	10 933	156	1,4 %
Tasta	12 253	140	1,1 %	12 830	187	1,5 %	12 924	224	1,7 %
Eiganes/Våland	19 878	327	1,6 %	20 400	342	1,7 %	20 503	389	1,9 %
Madla	17 491	228	1,3 %	17 546	281	1,6 %	17 801	349	2,0 %
Storhaug	13 862	197	1,4 %	14 691	219	1,5 %	14 856	262	1,8 %
Hillevåg	16 368	239	1,5 %	16 338	271	1,7 %	16 570	309	1,9 %
Hinna	18 057	279	1,5 %	18 559	289	1,6 %	18 701	349	1,9 %
Stavanger	109 322	1 549	1,4 %	111 526	1 771	1,6 %	112 536	2 042	1,8 %
Sandnes	58 486	788	1,3 %	62 174	941	1,5 %	62 996	1124	1,8 %
Hå	14 499	203	1,4 %	15 034	328	2,2 %	15 118	255	1,7 %
Klepp	14 863	224	1,5 %	15 607	215	1,4 %	15 773	269	1,7 %
Time	14 471	241	1,7 %	15 170	265	1,7 %	15 255	299	2,0 %
Gjesdal	9 060	140	1,5 %	9 442	156	1,7 %	9 508	160	1,7 %
Sola	20 337	283	1,4 %	21 334	297	1,4 %	21 684	412	1,9 %
Randaberg	8 503	134	1,6 %	8 992	139	1,5 %	9 068	155	1,7 %
Strand	9 844	125	1,3 %	10 287	144	1,4 %	10 397	174	1,7 %
Rennesøy	3 745	65	1,7 %	3 904	53	1,4 %	3 909	58	1,5 %
<b>Total</b>	<b>263 130</b>	<b>3 752</b>	<b>1,4 %</b>	<b>273 470</b>	<b>4 309</b>	<b>1,6 %</b>	<b>276 244</b>	<b>4 948</b>	<b>1,8 %</b>

# Reisedagboken - Hva er en tur?

- Reiseaktiviteten gjennom dagen splittes opp i turer etter hensikt
- En tur kan gjennomføres med flere forskjellige transportmidler, men når hensikten endres, defineres dette som en ny tur
- Tvilstilfelle: Turer med flere stopp uten at hensikten endres (Eks. en handletur i byen)
- En respondent registrerer fra 0 til 20 turer i reisedagboken
- Turens start- og endepunkt stedfestes på grunnkrets nivå



# Reiseaktivitet på Nord-Jæren – Hvilke grupper reiser minst og mest?

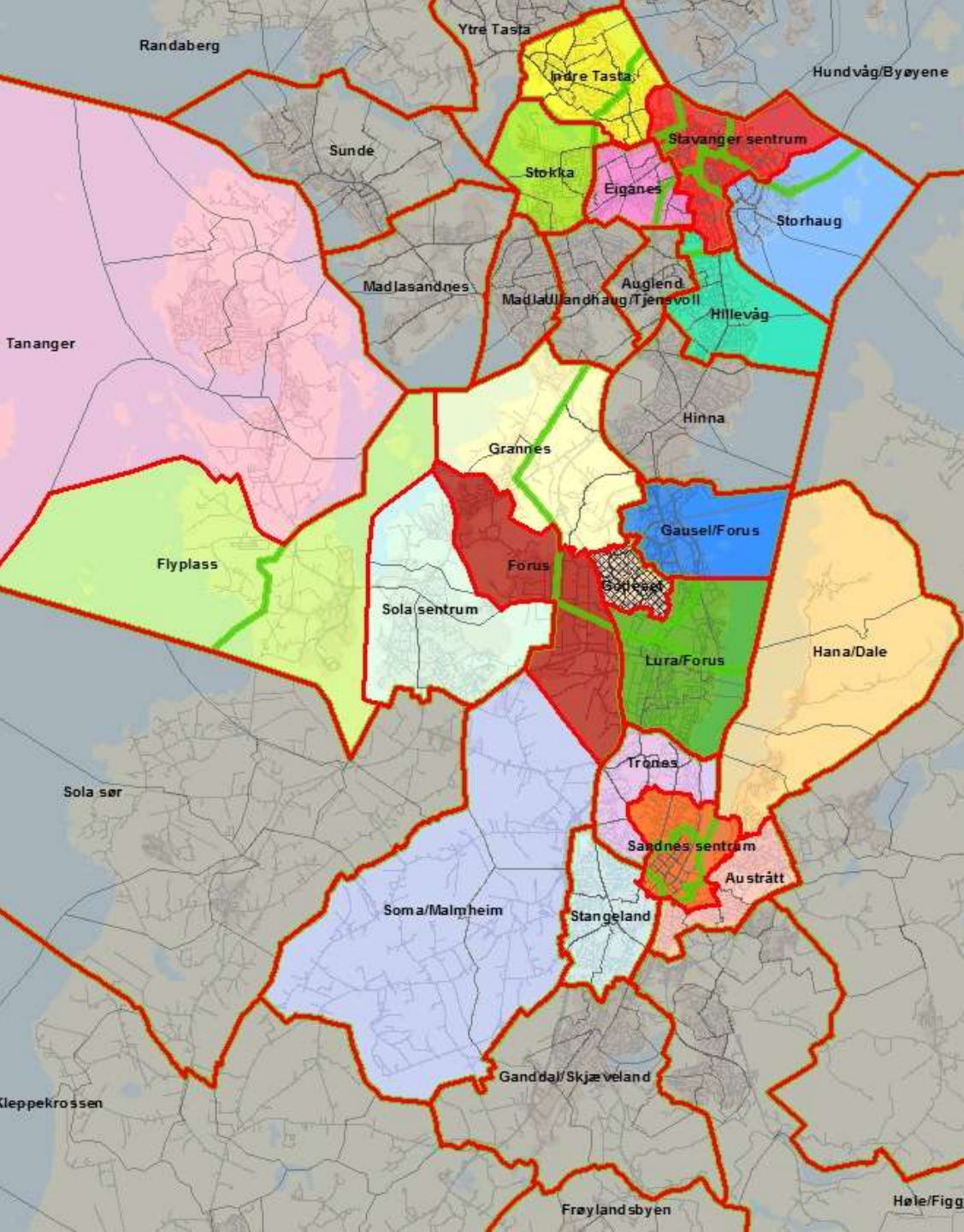
- Fallende reiseaktivitet
- Ubetydelige kjønnsforskjeller
- Eldre reiser minst
- Yrkesaktive reiser mest
- Økende reiseaktivitet etter utdanning
- Rangeringen endrer seg lite over tid

		RVU 2013/14	RVU 2018	RVU 2019
Kjønn	Menn	3,54	3,13	2,96
	Kvinner	3,66	3,21	2,92
	Total	3,60	3,17	2,94
Alder	Under 30 år	3,67	3,18	3,06
	30-54 år	3,77	3,56	3,30
	Over 54 år	3,25	2,58	2,31
Yrkesstatus	Yrkessaktiv	3,73	3,50	3,23
	Student	3,55	3,05	3,02
	Alderspensj	3,21	2,27	2,01
	Annet	3,22	2,68	2,52
Høyeste fullt	Grunnskole	3,42	2,77	2,70
	Videregående	3,32	2,98	2,85
	Høgskole/un	3,84	3,31	3,00
	Høgskole/un	3,81	3,53	3,22
	Forskerutdanning (7 eller mer)	3,48	3,48	3,02



## Eksempel på soneinndeling: Kommuner og bomsoner

- Bomringer egen sone
- Ellers kommunenivå
  
- Egnet til å identifisere effekten av bomringen
- Avgjøre hvilke turer som belastes bompenger



BostedStorzoneROGFK	RVU 2013/14	RVU 2018	RVU 2019
Stavanger sentrum	189	195	221
Storhaug	76	95	103
Eiganes	110	113	129
Hillevåg	81	86	110
Indre Tasta	135	158	205
Stokka	83	79	85
Godeset	72	61	82
Ytre Tasta	62	80	89
Sunde	78	105	141
Madlasandnes	52	68	73
Madla	98	106	131
Ullandhaug/Tjensvoll	72	92	102
Auglend	72	83	84
Hinna	142	142	181
Forus	21	30	27
Lura(Forus)	86	85	99
Grannes	31	19	55
Gausel/Forus	58	69	72
Hundvåg/Byøyene	150	182	169
Sandnes sentrum	105	118	136
Trones	87	77	120
Soma/Malmheim	23	19	27
Stangeland	95	132	146
Austrått	68	91	100
Hana/Dale	42	41	39
Ganddal/Skjæveland	70	102	135
Høle/Figgjo	128	156	159
Sandnes østre bydel	87	113	149
Randaberg	134	139	155
Tananger	87	78	96
Sola Lufthavn	14	12	19
Sola sentrum	105	114	148
Sola sør	36	33	55
Bryne	209	196	237
Frøylandsbyen	60	100	113
Kleppekrossen	195	153	204
Hå kommune	203	312	249
Ålgård	139	134	144
Strand kommune	125	141	173
Rennesøy kommune	64	53	57

# Soneinndeling Stavangerregionen (ROGFK)

- Minst 50 respondenter per sone/eller viktig destinasjon
- Egnet til å identifisere mer detaljerte OD-mønster innad i Stavangerregionen
- Representativitet blir en utfordring



# Soneinndeling Stavanger (Stavanger kommune)

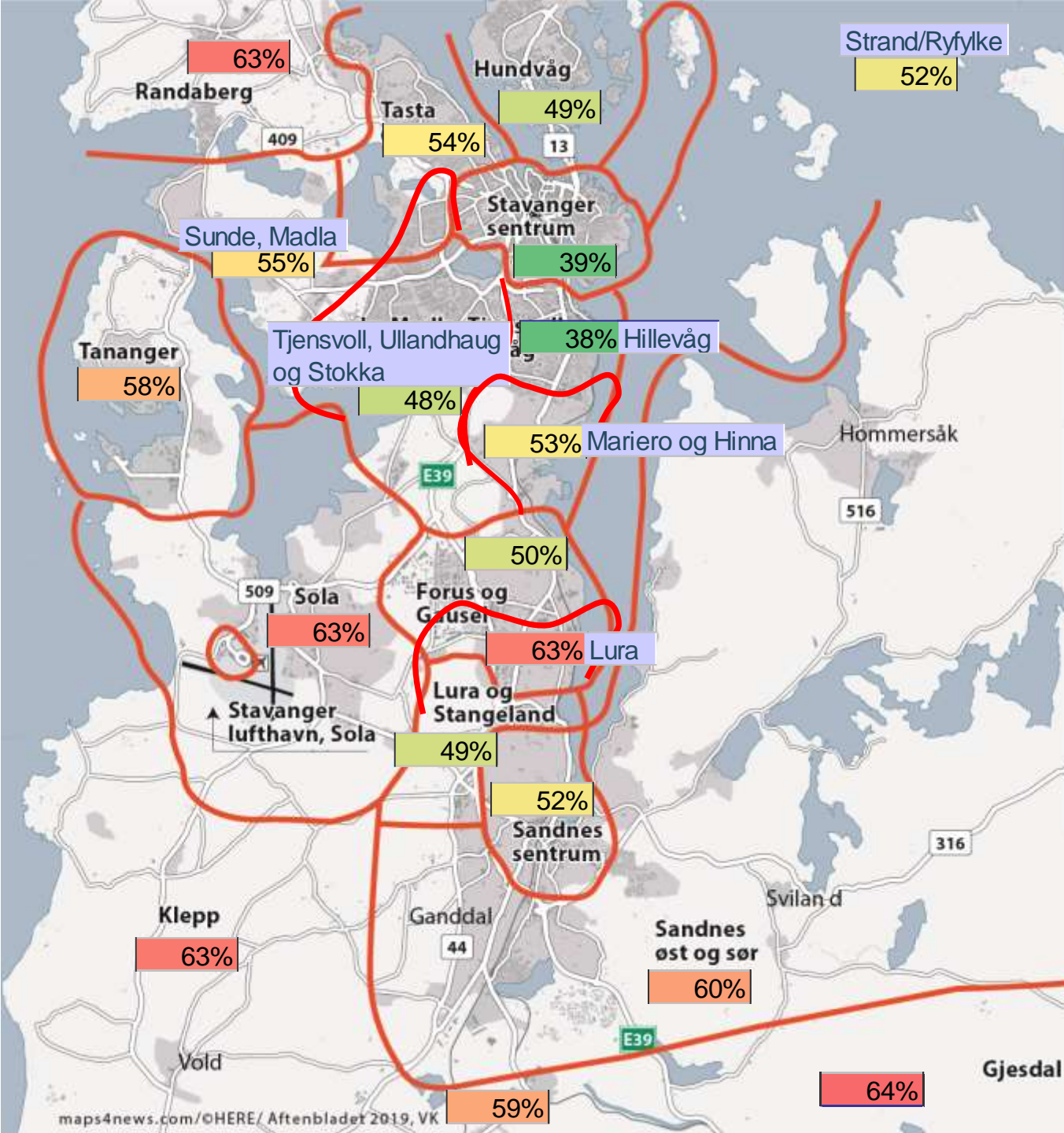
- Avstand fra sentrum
- Bomringer egen sone
- Egnet til å identifisere forskjeller og OD-mønster innad i Stavanger



Bosone	RVU 2018	RVU 2019	2018/19	RVU 2013/14
Tasta	193	224	417	140
Hundvåg	177	152	329	139
Stavanger sentrum	479	582	1061	458
Hillevåg og Hinna	271	325	596	255
Tjensvoll, Ullandhaug og Stokka	322	367	689	288
Sunde, Madla	175	218	393	130
Forus og Gausel	142	170	312	139
<b>Total</b>	<b>1759</b>	<b>2038</b>	<b>3797</b>	<b>1549</b>

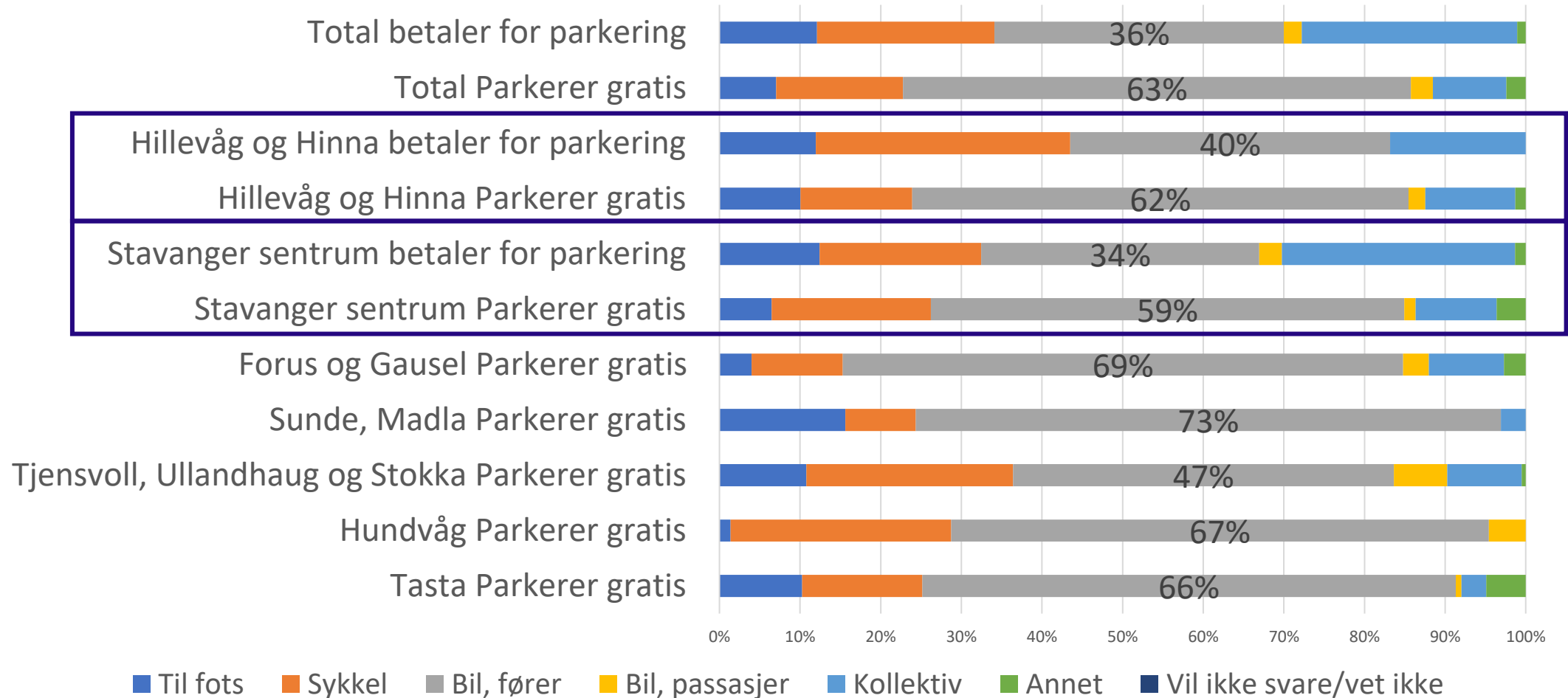
# Geografisk variasjon

- Bilførerandelen er lavest i sentrum
- Øker etter avstand fra sentrum

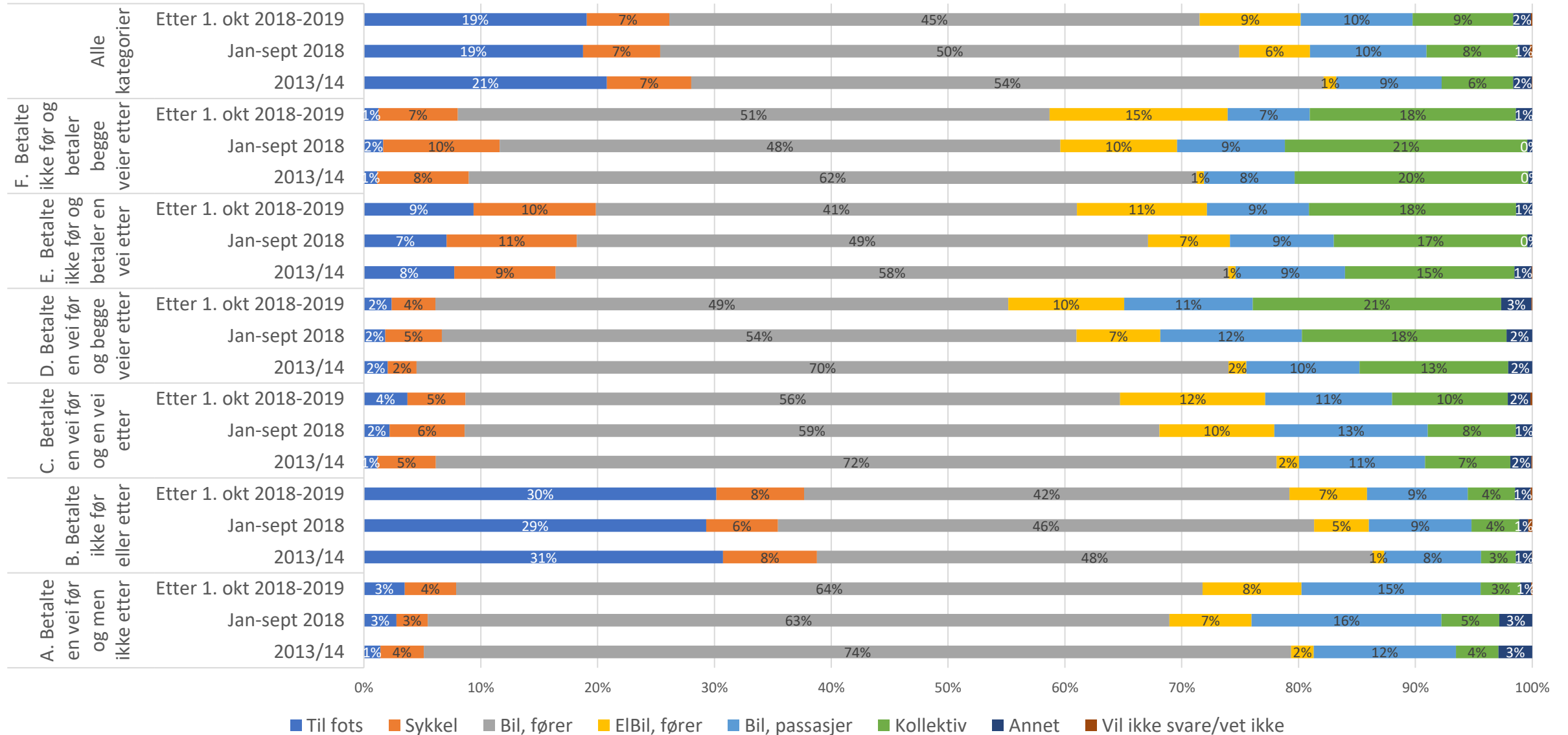


# Parkeringsrestriksjoner arbeid

## Transportmiddelfordeling reisen til/fra arbeid etter arbeidssted



# Effekt av ending av bomring



# Beregne potensial for reduksjon i bilturer

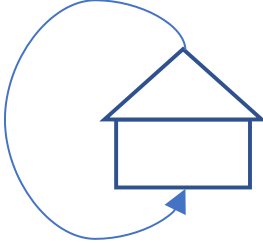
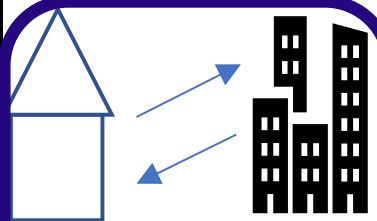
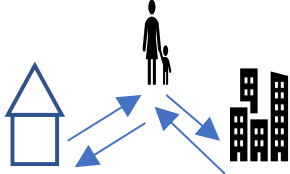
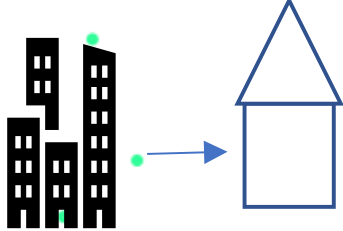
- Identifisere turer med bil som enklest kan overføres til andre transportformer:
  - Korte turer (under 1 km) som kan overføres til gange
  - Korte turer (1-3 km) som kan overføres til sykkel
  - Turer langs akser med god kollektivdekning som kan overføres til kollektivtransport
  - Men: Noen turer er del av en lengre turkjede, for eksempel fra hjem via barnehage til jobb. En etappe kan være kort eller i kollektivaksen selv om ikke hele turen er det. Av den grunn er det kun turer tur-retur hjem som inkluderes når turer som enklest kan overføres fra bil til andre transportformer identifiseres.
- Bilførerturer som oppfyller kriteriene endres til hhv. Gange, sykkel og kollektiv



## Kollektivaksene

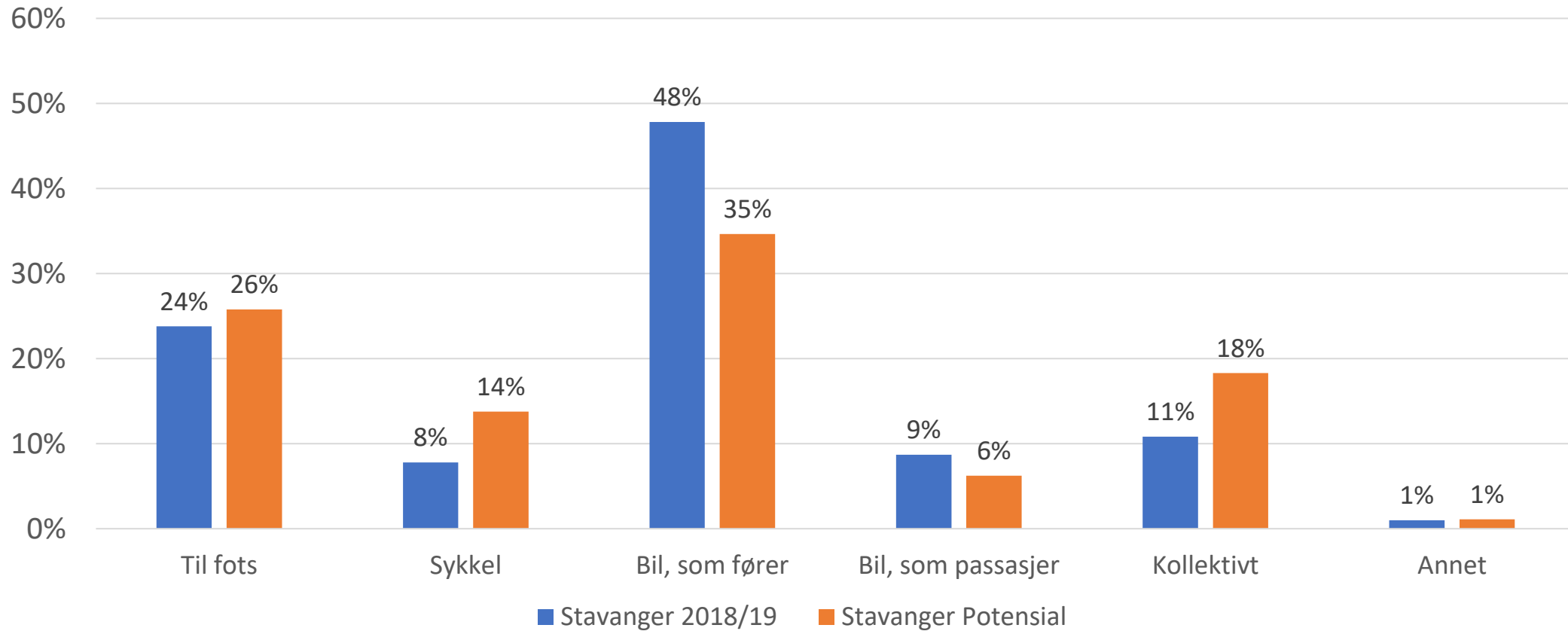
- De mest trafikkunge og høyfrekvente rutene til Kolumbus anses som akser med god kollektivdekning.
- I tillegg må respondenten ha scoren god tilgang til kollektivtransport for å bli overført:
  - a. 2-3 avganger pr time og under 1 km til holdeplass
  - b. minst 4 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen

# Fordeling av turer etter opprinnelse og destinasjon.

Sone	HjemHjemTur	Tur som går bosted- annet sted-bosted	Tur del av en turkjede	Tur starter og/eller slutter utenfor eget hjem
				
Tasta	10%	59%	29%	2%
Hundvåg	10%	54%	34%	2%
Stavanger sentrum	7%	53%	37%	3%
Hillevåg og Hinna	6%	51%	39%	3%
Tjensvoll, Ullandhaug og Stokka	7%	53%	37%	2%
Sunde, Madla	11%	55%	32%	3%
Forus og Gausel	7%	48%	39%	6%
Stavanger kommune	7%	53%	36%	3%

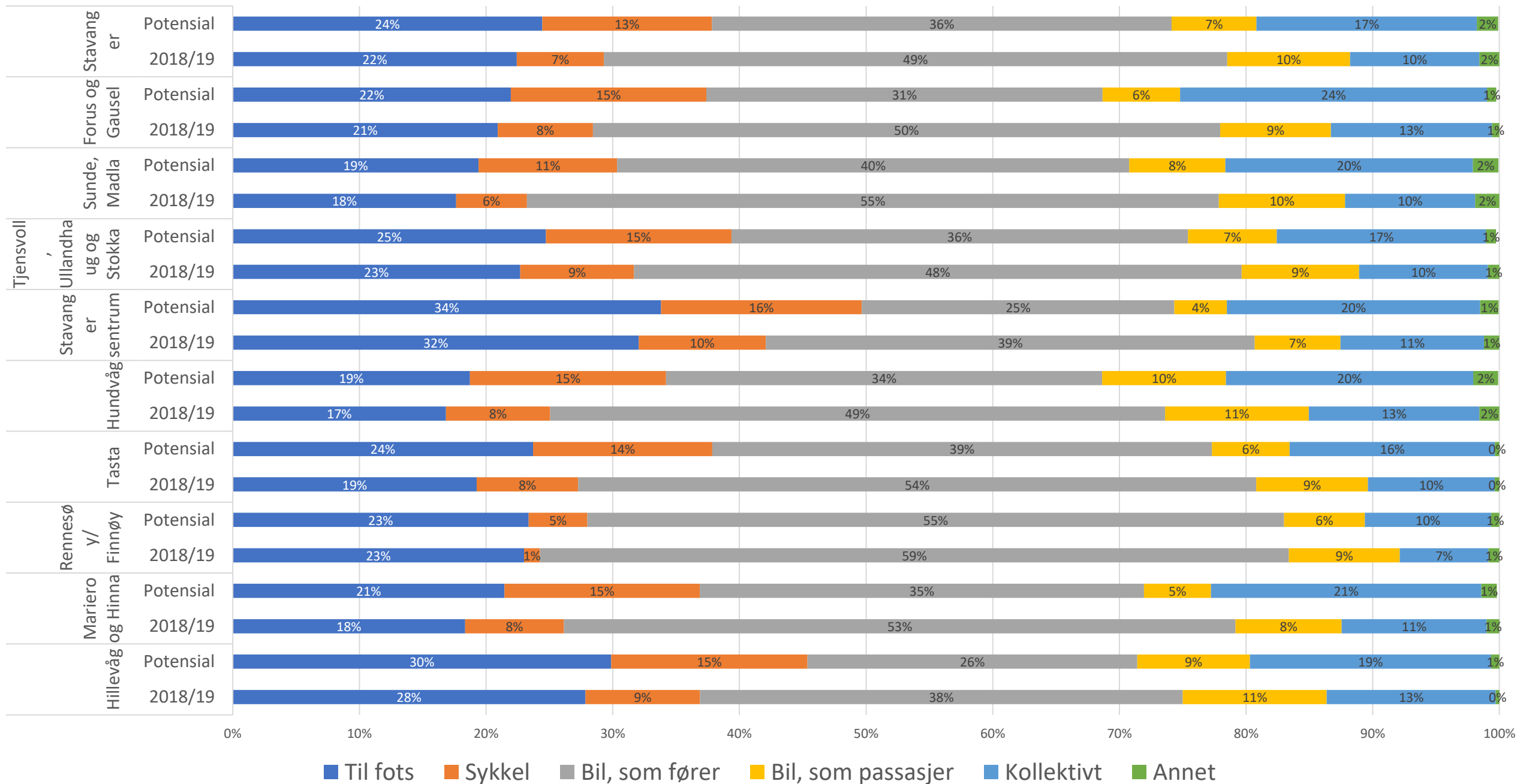
# Resultat – Stavanger kommune

## Transportmiddelfordeling og potensiell transportmiddelfordeling





# Transportmiddelfordeling og potensiell transportmiddelfordeling



# Alternative metoder for å anslå potensial med utgangspunkt i NRVU

- I stedet for å velge ut turer som «burde» være mulig å overføre fra bil basert på et utvalg kriterier, heller se på endringer dersom befolkningen f.eks. på Nord-Jæren oppførte seg som befolkningen i Nederland.

Byområde	Sykkelandel 2019	Mål (år)	Potensial (sykkelandel) Go Dutch	Potensial (sykkelandel) Elykkel (inkl. Go Dutch)
Trondheim	10 %	15 % (2025)	21 %	32 %
Nord-Jæren	8 %	14 % (2032)	26 %	35 %
Bergen	4 %	10 % (2030)	Ikke beregnet	Ikke beregnet

## Sykkelpotensial og bysykler

En beregning av potensialet for økt hverdagssykling og evaluering av bysykkelloordningene på Nord-Jæren, i Trondheim og i Bergen

Forfattere:

Ray Pritchard og Robin Lovelace

Rapport 14-2022, Norge Helse og samfunn



Thank you. Takk.  
Merci. Gracias. Obrigado.

Stian Brosvik Bayer

[stba@norceresearch.no](mailto:stba@norceresearch.no)

[norceresearch.no](http://norceresearch.no)

NORCE

Mobilitetsverktøy

# Rutiner for veiledning og saksbehandling

Wenche Østensen Clarke, rådgiver Stavanger kommune



Stavanger  
kommune



Aktiv transport:

Utvikle byen og kommunen slik at kortreist hverdagsliv blir mulig for de fleste som bor i by eller tettsted. Hensynet til de myke trafikantene skal komme først i drift og planlegging, og være strukturerende for arealutviklingen.

## Krav i kommuneplan

Det er i kommuneplanens bestemmelser punkt 1.13.4, krav om mobilitetsplan:

- ved alle etableringer og bruksendringer for mer enn 50 ansatte, og for byggetiltak større enn 1000 m<sup>2</sup> BRA
- gjelder alle plannivå og søknader om tiltak
- skal tilpasses plannivået og tilgjengelig kunnskap om utbyggingen
- skal utarbeides i tråd med kommunens mobilitetsplanveileder

# Startpakke private planer

Oppdatert: 23.05.2023



## KORT FORTALT

- Reguleringsplaner skal utarbeides av fagkyndige.
- Private som skal utarbeide en reguleringsplan må bestille en startpakke.
- Startpakken består av adresselister, mal for planbeskrivelse, og mal for utarbeiding av plankart og planbestemmelser.

- ↓ [Hvordan blir prosessen smidig?](#)
- ↓ [Avtal veiledningsmøte før oppstartsmøtet](#)
- ↓ [Stødsanalyse](#)
- ↓ [Send inn planinitiativ](#)
- ↓ [Bestilling av startpakke](#)
- ↓ [Dette sender kommunen til forslagsstiller](#)
- ↓ [Dette laster forslagsstiller ned selv](#)

↓ [Andre hjelpemidler ved utarbeiding av reguleringsplaner](#)

## For Stavanger kommune

### Overordnede planer og retningslinjer

- [Kommuneplan](#)
- [Kommunedelplaner](#)
- [Klima- og miljøplan 2018-2030](#)
- [Handlingsplan mot støy, 2018-2023](#) 📄 ↗
- [Trafikksikkerhetsplan, 2015-2020](#), pdf 3 mb 📄
- [Bestemmelser om lekeplasser, skilt og reklame, parke](#) pdf 1 mb 📄
- [Konsesjonsgrense for fjernvarme](#) ↗
- [Belysningsplan, 2005](#), pdf 5 mb 📄
- [Uteservering i sentrum, 2005](#), pdf 2 mb 📄
- [Sjøhusrekken, 1993](#), pdf 9 mb 📄
- [Sykkelparkeringsveileder](#)
- [Mobilitetsplan-veileder](#)

# Startpakke private planer

<https://www.stavanger.kommune.no/startpakke>

Stavanger kommune

Talende web Nyheter Kontakt Min side Valg 2023 English

Hjem / Samfunnsutvikling / Planer / Reguleringsplaner / Mobilitetsplanveileder

## Veileder til mobilitetsplan

Oppdatert: 18.08.2023 09:14:46

Er du en utbygger eller eiendomsutvikler med et nytt prosjekt på gang, eller er du planlegger og holder på med en reguleringsplan eller byggesak? Alle plansaker og større byggeprosjekter må legge fram en mobilitetsplan som beskriver hvordan folk skal komme seg til og fra, og hvordan det legges til rette for å redusere biltrafikken.

<https://www.stavanger.kommune.no/samfunnsutvikling/planer/reguleringsplaner/mobilitetsplanveileder/>

# Veiledning

## Bolig

Antall boenheter

Antall beboere

Omfang av trafikk som boligene skaper og har behov for.

- beboere (antall turer per dag)
- besøkende
- service og omsorgstjenester

Reisemiddelfordeling for virksomheter i planen. Siste tilgjengelige reisevaneundersøkelse for Stavanger og kommunens beregning av potensial for reduksjon i personbilbruk skal brukes som grunnlag.

Illustrasjon og beskrivelse av tiltak som skal bidra til å nå kommunens overordnede mål

- tilrettelegging for ulike transportmidler
- tilrettelegging for delt mobilitet som bysykkel, elsparkesykkel, bildeling
- informasjon og samarbeid (mobilitetspåvirkende tiltak)

Løsninger for sykkel- og bilparkering

- plassering
- antall plasser for beboere, gjester, HC og service

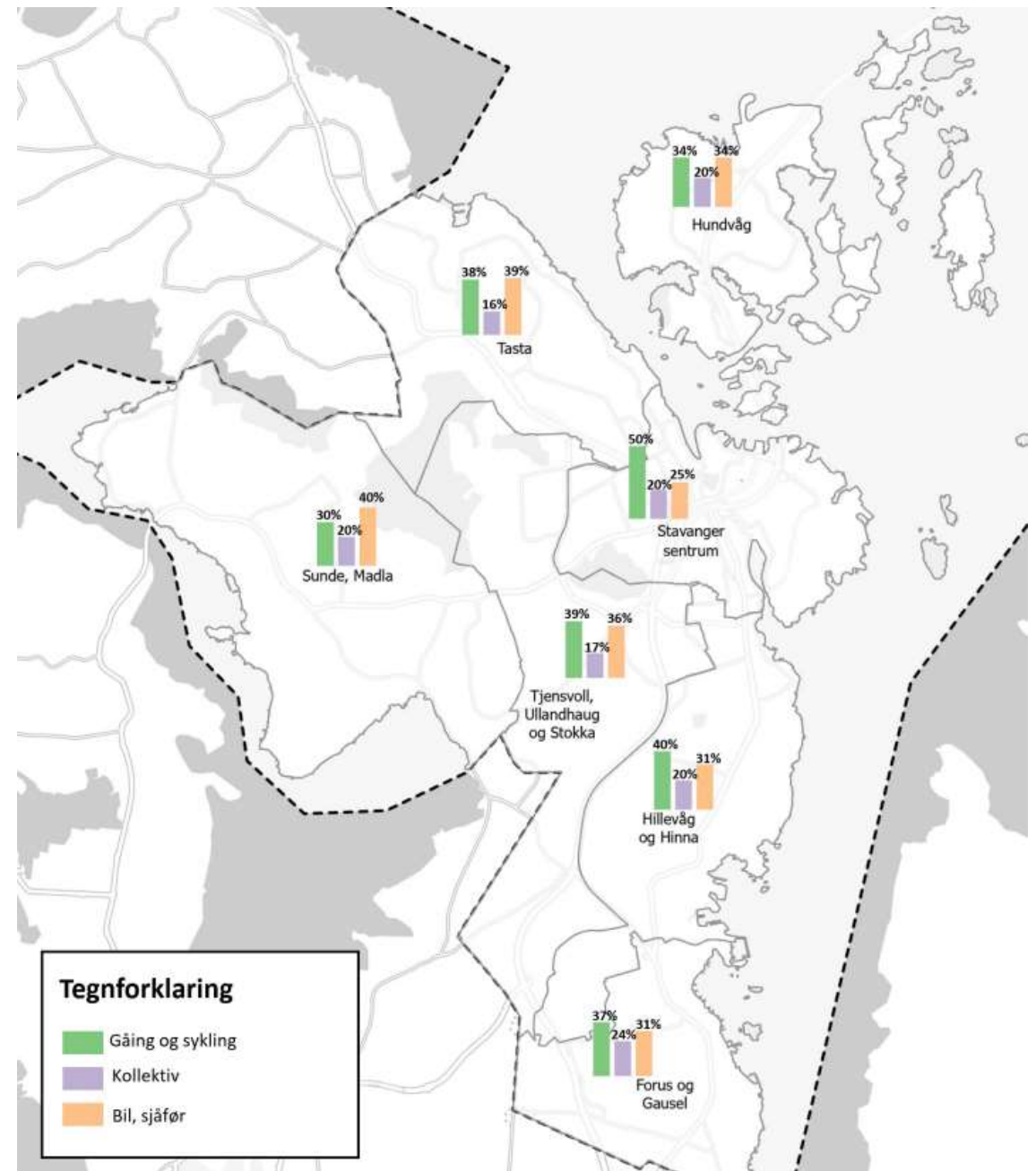
## Virksomheter

Antall ansatte og anslag på antall ansatte som er samtidig til stede i løpet av en dag

Antall besøkende per dag

Omfang av trafikk som virksomhetene skaper og har behov for

- ansattes reiser til/fra jobb (antall turer per dag)
- reiser i arbeid
- besøkende/kunder
- varelevering, godstransport, service og tjenestebiler
- fordeling av trafikk gjennom døgnet



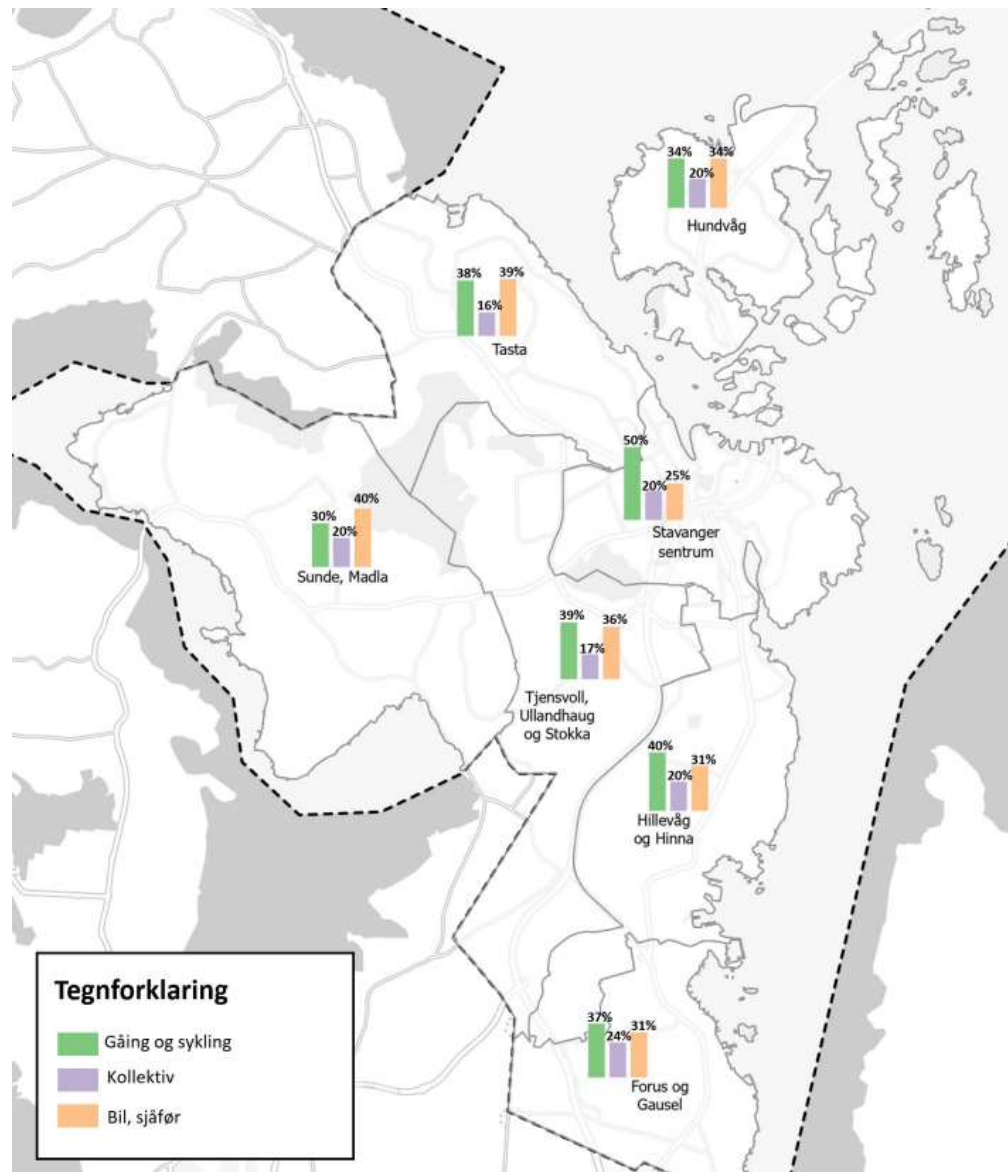
# Veiledning

**Tidligere** - Reisemiddelfordeling – skjønnsmessig ut fra hver sak

**Nå** - Ferdigdefinerte mål/potensiale for endring

## Nyttige verktøy

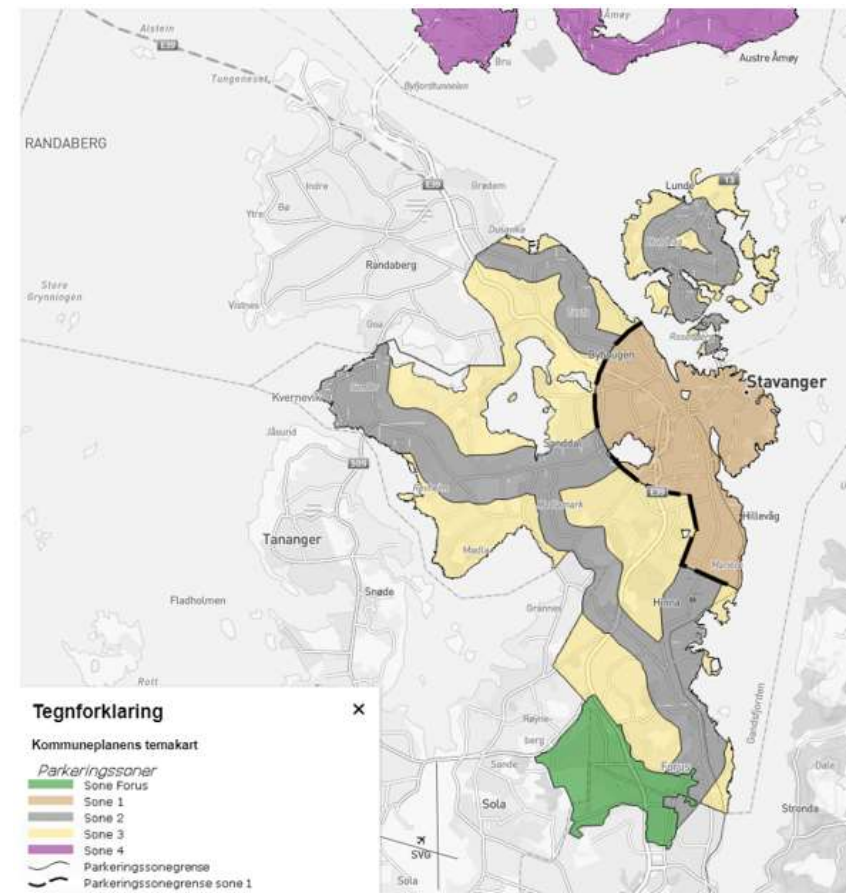
- [Kommuneplanens kartportal med temakart for gåing, sykling, kollektivtransport, bil og parkering](#)
- [Gatenorm for Stavanger](#)
- [Kolumbus på 1 - 2 - 3](#)
- [HjemJobbHjem](#)
- [Sykkelparkeringsveileder - Prinsipper og veiledning for god sykkelparkering | Stavanger kommune](#)
- [Startpakke for private planer](#)
- [Informasjon om "myke tiltak"](#)
- [Veileder for turproduksjon \(kommer!\)](#)
- [Reisevaner i Stavanger og potensial for endring i ulike deler av kommunen](#)
- [Evaluering av mobilitetsplan som verktøy](#)





# Saksbehandling

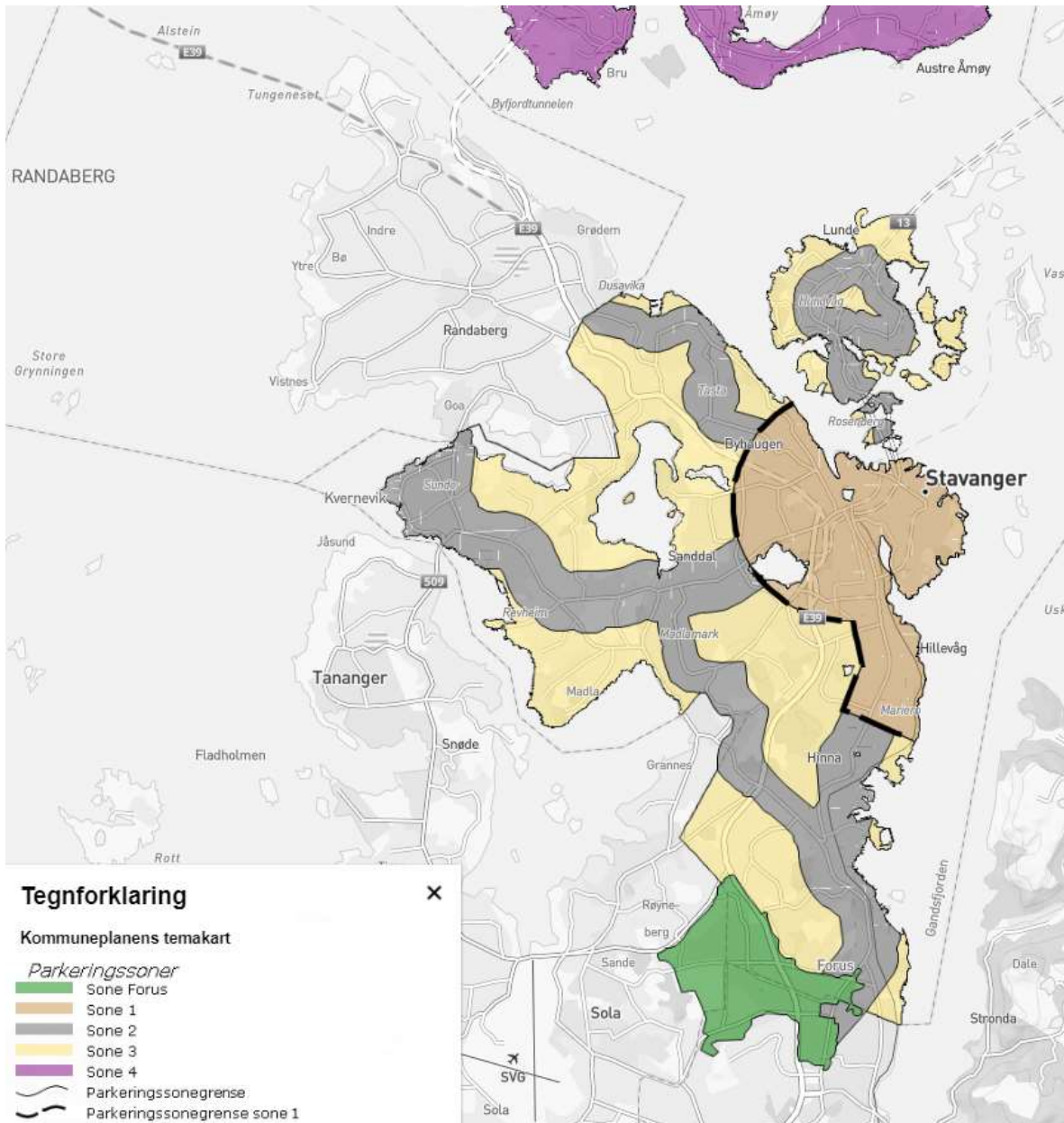
- Utredningen skal være i samsvar med kommunens overordnede mål
- Argumentasjonen skal henge sammen med foreslått antall parkeringsplasser
- Bedriftens behov for transport skal dokumenteres
- Hvordan få ansatte/besøkende/beboere til å velge andre reisemidler enn bil?
- Ikke fysiske tiltak er viktige for å redusere bilbruken. Kan ikke reguleres i plan.
- Mobilitetsplan skal foreligge før førstegangsbehandling av reguleringsplan.
- Byggesak sender mobilitetsplanen til uttalelse til planavdelingen før rammetillatelse gis.



Tabell 15 Målsatt reisemiddelfordeling og estimert turproduksjon per reisemiddel for ansatte og besøkende basert på målsetningene for hver avdeling.

Brukergruppe	Gange	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Totalt
Ansatte reisemiddel-fordeling	4 %	25 %	38 %	6 %	27 %	100 %
Ansatte turproduksjon	12-14	67-78	105-122	17-19	72-84	272-316
Besøkende reisemiddelfordeling	3-4 %	7 %	48-50 %	26-27 %	12-15 %	100 %
Besøkende turproduksjon	14-52	32-91	231-632	123-345	62-154	462-1274
Total reisemiddel-fordeling	4 %	11-13 %	45-47 %	19-23 %	15-18 %	100 %
Total turproduksjon	26-66	99-169	336-754	139-364	134-238	734-1590

# Parkering – viktigste virkemiddel



TABELL 4 - KRAV TIL ANTALL PARKERINGSPLASSER FOR BIL\*\*\*\*

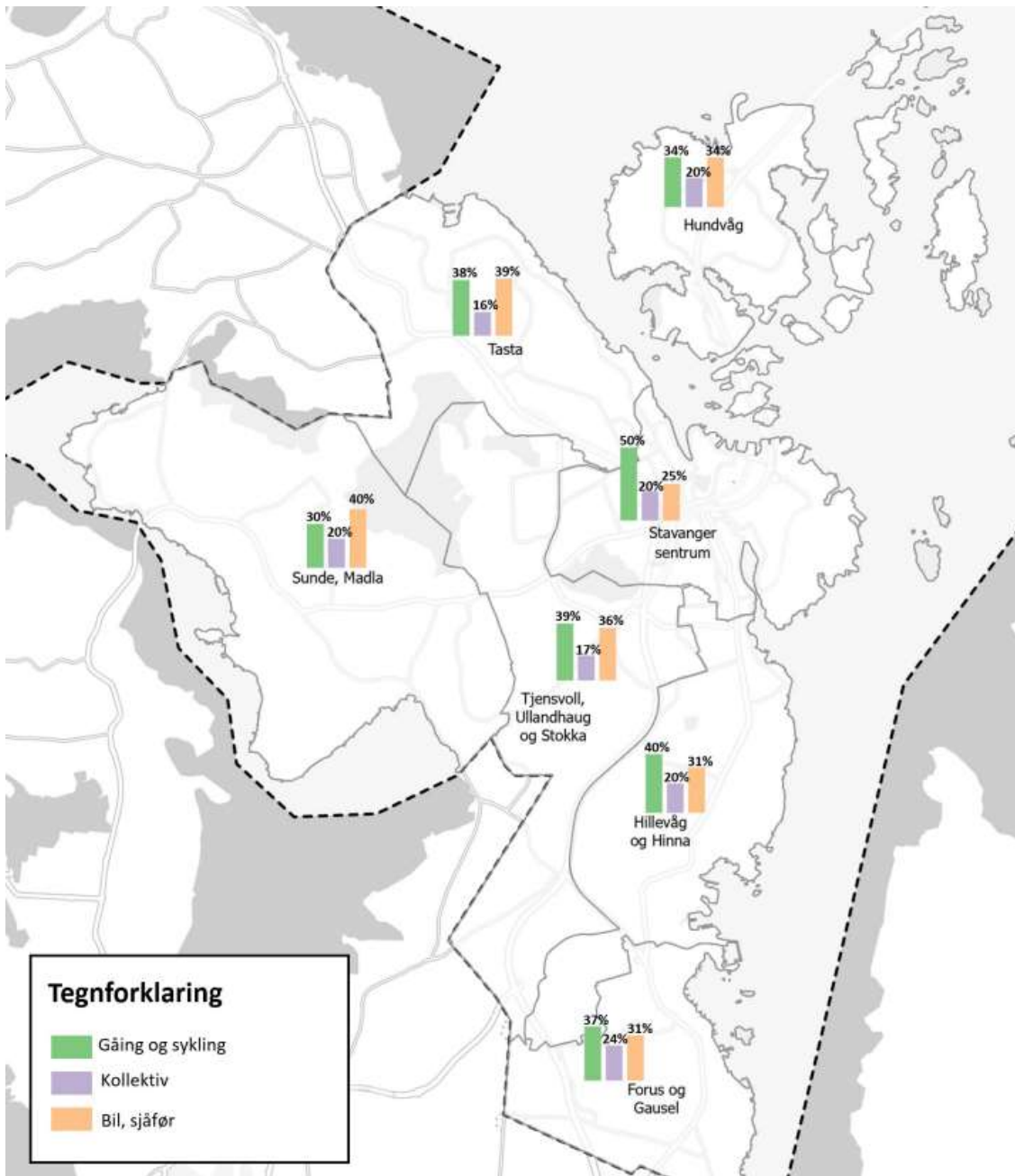
Arealkategori	Grunnlag per parkeringsplass	Sone 1 *	Sone 2	Sone 3	Sone 4 **
Bolig	Boenhet	0,5	Min 0,5 – maks 0,8	1	Min 1 Maks 1,6
Gjesteparkering for bolig	Boenhet	0,2	0,2	0,2	0,2
Næringsbebyggelse	100 m <sup>2</sup> BRA	Min. 0,3 – maks 0,5	Min 0,3 - maks 0,9	Min. 0,2 – Maks 0,5	Min. 0,2 Maks 0,5

Antall parkeringsplasser for hhv. beboer- og gjesteparkering skal alltid rundes av oppover. Gjesteparkeringsplasser skal være plassert synlig skiltet og merket.

- \* Innenfor planavgrensningen til kommunedelplan for sentrum gjelder egen parkeringsnorm. Kommunen kan samtykke til frikjøp i tråd med planen bestemmelser.
- \*\* Judaberg og Vikevåg inngår i sone 4. Ved etablering av besøks- eller arbeidsplassintensive virksomheter innenfor sone 4, gjelder parkeringskrav for sone 2.

## Erfaring innsendte mobilitetsplaner

- Svært egnet verktøy for å vurdere behovet for parkering for næring og tjenesteyting
- Mindre egnet som verktøy for å bestemme parkeringsnorm for boliger
- Tvinger/motiverer utbygger/planlegger til å tenke igjennom tiltak som bidrar positivt til å redusere bilbruken – sykkel – gange - kollektiv
- Noen mobilitetsplaner er veldig detaljerte og bruker mye plass for å analysere seg frem til bilandelen. Ny veileder for mobilitetsplaner, med beregnet potensiale forenkler dette.





# Hvordan kan vi integreere mobilitet bedre i planleggingen?

Tore Leite, fagdirektør, planavdelingen

Stavanger, 7. september 2023

# Hva er (smart) mobilitet?

- Komme seg best mulig fra A til B
- Tilgjengelighet til arbeid, handel, tjenester og fritid
- Personer og varer
- Sosiale hensyn
- Folkehelse
- Opplevelser eller dødtid?



# God arealbruk er premiss for smart mobilitet i byene



Mulighetsrommet for mobilitet er avhengig av hvordan byene og tettstedene våre ser ut (arealbruk) og arealplanlegging.



# Nasjonale forventninger for kommunal og regional planlegging

Fylkeskommunene og kommunene har som planmyndigheter gode verktøy for å sikre en effektiv arealbruk, god **mobilitet** for innbyggerne og reduserte klimagassutslipp. Ved å fortette og transformere bebygde områder, og gjenbruke og vedlikeholde eksisterende bygg, kan klimagassutslippene fra nybygging reduseres og naturområder og matjord bevares, samtidig som viktige stedskvaliteter, naturmangfold og kulturmiljøer ivaretas. I planleggingen bør det prioriteres å legge til rette for et utbyggingsmønster som begrenser transportbehovet, gir grunnlag for et godt kollektivtransporttilbud og som gjør sykling og gange trygt og attraktivt.



# Gjeldende statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

- Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer (mål).
- 4.4. Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.
- 4.8 Planleggingen skal ta høyde for universell utforming og tilgjengelighet for alle, og ta hensyn til den delen av befolkningen som har lav mobilitet (retningslinje).



## Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

**Fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014, jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008, § 6-2.**

Retningslinjer | Dato: 26.09.2014

Opprinnelig utgitt av: Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

[Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging](#) (pdf)

### 1. Hensikt

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.



# Evaluering av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

*«Mobilitet og mobilitetsløsninger oppfatter vi som et videre begrep enn transport og transportsystemer. Mobilitet er et fremtidsrettet begrep som handler om å forenkle tilgjengelighet for personer og varer og å utvikle helhetlige og bærekraftige løsninger på tvers av alle transportformer».*



Evaluering av Statlige planretningslinjer for  
samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

2022-08-10



# Hovedpunkter i gåstrategien

## Hovedmål

Strategien har to hovedmål:

- **Det skal være attraktivt å gå for alle**

Målet innebærer at alle grupper i befolkningen skal oppleve at det er attraktivt å gå, og at det er lagt til rette for at de kan gå mer i hverdagen.

- **Flere skal gå mer**

Målet innebærer at flere av befolkningens totale reiser skal gjøres til fots og at alle befolkningsgrupper skal gå mer i hverdagen.

## Resultatmål og oppfølging

Begge hovedmålene følges opp av data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene som gjennomføres jevnlig i forbindelse med arbeidet med Nasjonal Transportplan. Følgende variable vil bli fulgt opp:

- Andel personer som gjennomfører en hel reise til fots
- Andel hele reiser til fots
- Andel personer som ikke går
- Andel personer som går 1500 meter eller mer
- Andel som går hele reiser til fots i ulike befolkningsgrupper



## Nasjonal gåstrategi

Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet



# Hvordan realisere gode by- og bomiljø

**2 Visjon**  
Se visjonen – hva man vil med stedet – i sammenheng med kommunens identitet, ambisjoner og særlige behov.

**3 Koble sammen overordnede strukturer**  
Ta hensyn til overordnede strukturer regionalt og i kommunen, som kollektivlinjer, sykkelruter, vann/veløp, grønnstruktur, og friutsområder.

**4 Koble sammen lokalområder**  
Koble de ulike arealtypene i byen – som bydeler, nabolagsområder, vann, tettsteder, sentrum – sammen ved hjelp av gangveier, sykkelveier, grøntområder med turstier og kollektivruter og lignende.

**5 Nærhetsbyen/ti-minuttersbyen**  
Følg så langt som råd prinsippet om at det meste av hverdagslivets målpunkter skal ligge i gangavstand og være lett tilgjengelig for folk flest.

**6 Kvalitet og attraktivitet i det fysiske miljøet**  
Bevar eksisterende kvaliteter og attraksjoner – og skap nye. Målet er at alle tiltak skal gjøre omgivelsene mer verdifulle og attraktive for befolkningen.

**8 Midlertidige byrom**  
Opparbeid midlertidige byrom i områder som trenger byliv, aktiviteter og møteplasser.



## BYROM – EN IDEHÅNDBOK

HVORDAN UTVIKLE BYROMSNETTVERK I BYER OG TETTSTEDER



Connect...

Be active...

Take notice...

Keep learning...

Give...

[Five Ways to Well-being by New Economics Foundation - Issuu](#)

Five ways  
to wellbeing

5

Be active...  
om dagen

Go for a walk or run. Step outside. Cycle. Play a game. Garden. Dance. Exercising makes you feel good. Most importantly, discover a physical activity you enjoy and one that suits your level of mobility and fitness.



# INNSIKT

Journalist: MAJ-BRITT DAHL  
01 996 23 52 • e-post: majb@btime.no

**BYUTVIKLING //** Det er vanskelig å forestille seg at vi skal takle klima og energiutfordringene uten mer kompakte byer.



## Vi trenger 10-minutters-byer



Kommunal- og distriktsdepartementet



Regjeringen.no

Søk

Søk

Tema ▾ Dokument ▾ Aktuelt ▾ Departement ▾ Regjering ▾

Forsiden • Tema ▾ • Plan, bygg og eiendom ▾ • Plan- og bygningsloven ▾ • Planlegging ▾ •

Del/tips • Skriv ut

Fagtema i planlegging ▾

## By- og stedsutvikling

Artikkel | Sist oppdatert: 06.04.2022

På denne siden finner du veiledning og ressurser til hjelp i planlegging av gode byer og steder. Du får også en oversikt over ulike aktørers ansvar og rolle i dette arbeidet.

Planlegging etter plan- og bygningsloven innebærer blant annet at kommunene skal vedta bindende samfunns- og arealplaner for byer og tettsteder. Arealplanene skal gi avklaring mellom fortetting, vern og nye utbyggingsområder og hvilke formål som ønskes lagt hvor.

### Veiledning om viktige hensyn i by- og stedsutvikling

Hvorfor ha gode og oppdaterte arealplaner for byer og steder? [+](#)

Ulike hensyn som bør ivaretas og aktuelle formål i arealplanlegging når du utvikler byer og steder kan du lese mer om her:

- > Arkitektur - kvalitet i bygde omgivelser
- > Barn og unge
- > Bolig og nabolag
- > Byrom og møteplasser
- > Bærekraftsmålene
- > Fortetting, transformasjon og knutepunktutvikling
- > Grønnstruktur
- > Gåing
- > Klimatilpasning
- > Kollektivtransport
- > Kulturminner og kulturmiljø
- > Medvirkning
- > Reduksjon av klimagassutslipp
- > Samordnet areal- og transportplanlegging
- > Sentrumsutvikling
- > Sykkel
- > Universell utforming

Kommunal- og distriktsdepartementet

TEMA

[By- og stedsutvikling](#)

[Plan- og bygningsloven](#)

[Plan, bygg og eiendom](#)

[Planlegging](#)

RELATERT

- > Regjeringa utvidar ordninga for bygdevektstaltar  
Pressemelding | 06.10.2022

TILKNYTTET LOV/FORSKRIFT

- > Plan- og bygningsloven (2008)

KONTAKT

[Planavdelingen](#)

E-post: [postmottak@kdd.dep.no](mailto:postmottak@kdd.dep.no)

Telefon: 22 24 59 01/02

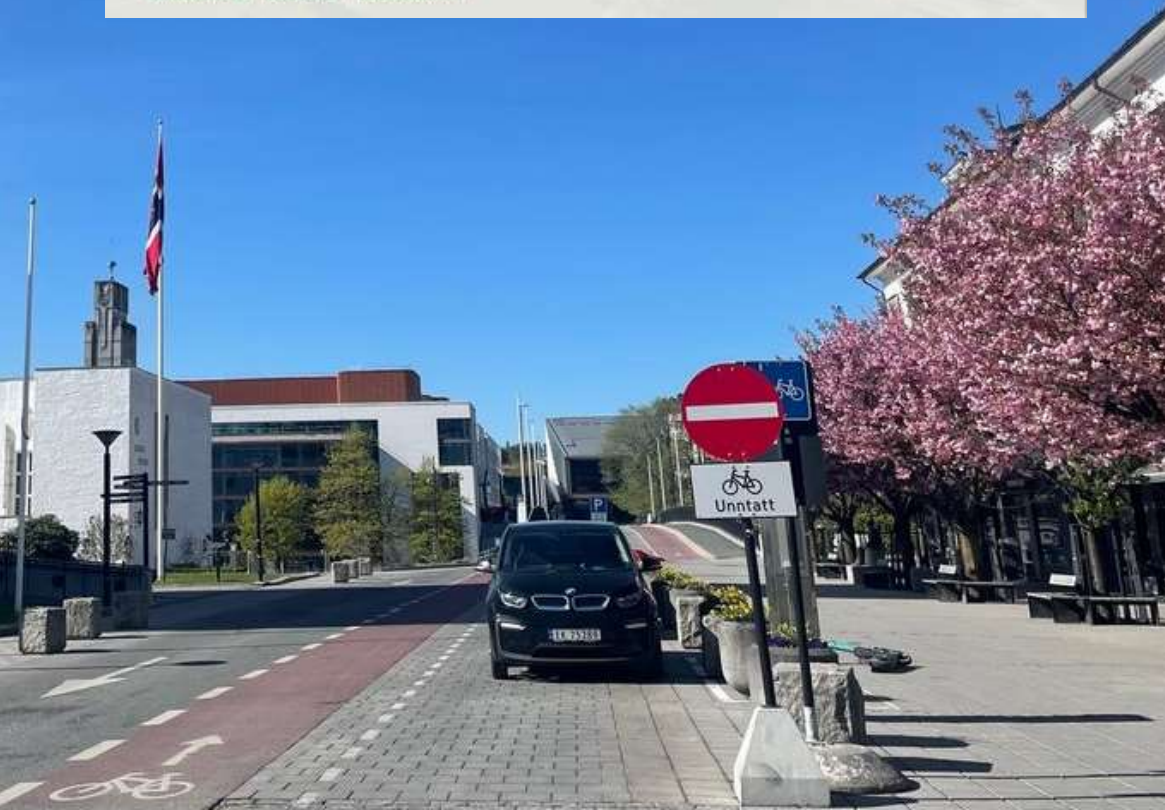
Adresse: Postboks 8112 Dep., 0032 Oslo

Besøksadresse: Akersgt. 59, Oslo



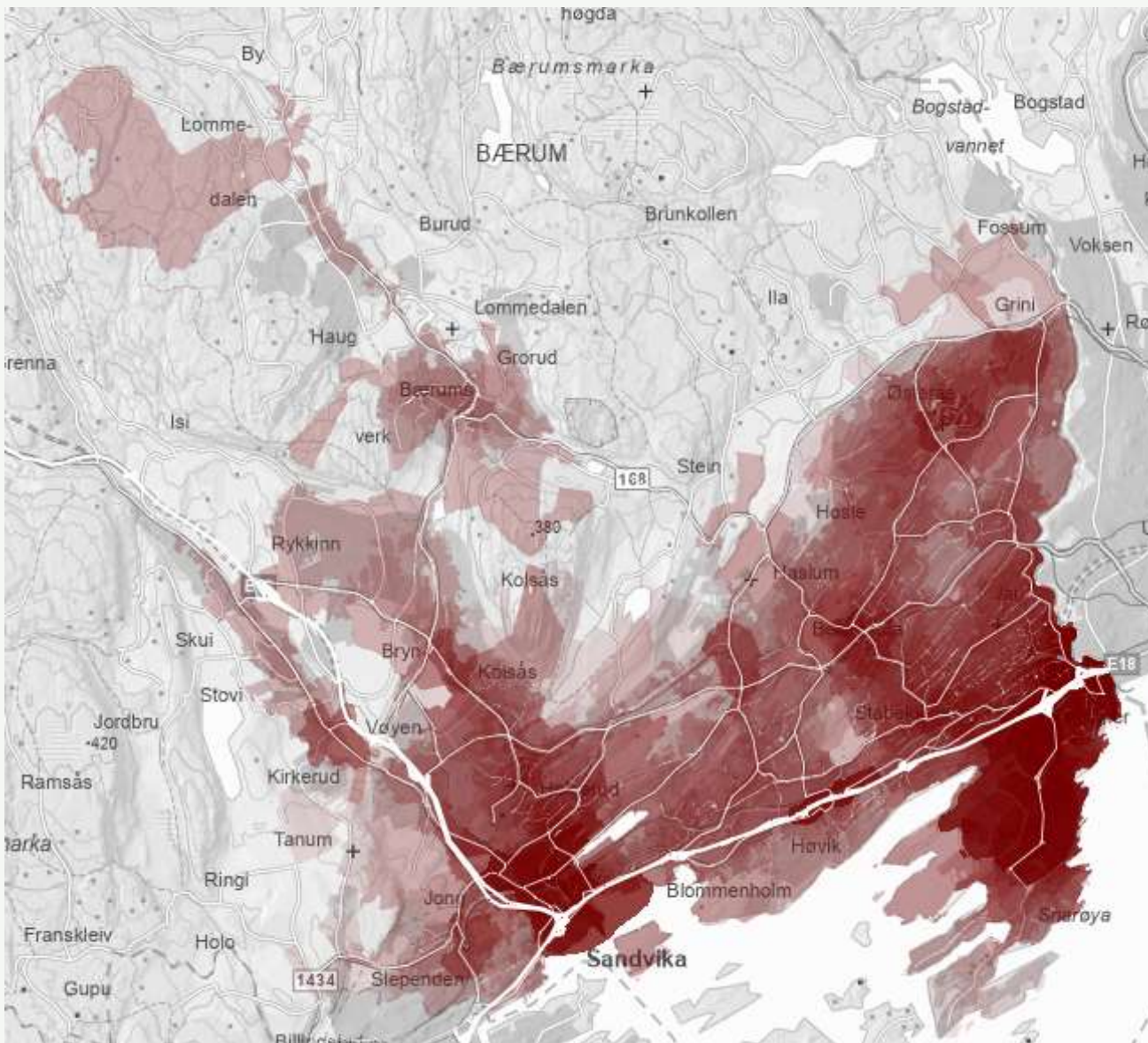
Kommunal- og  
distriktsdepartementet

# Lunsj

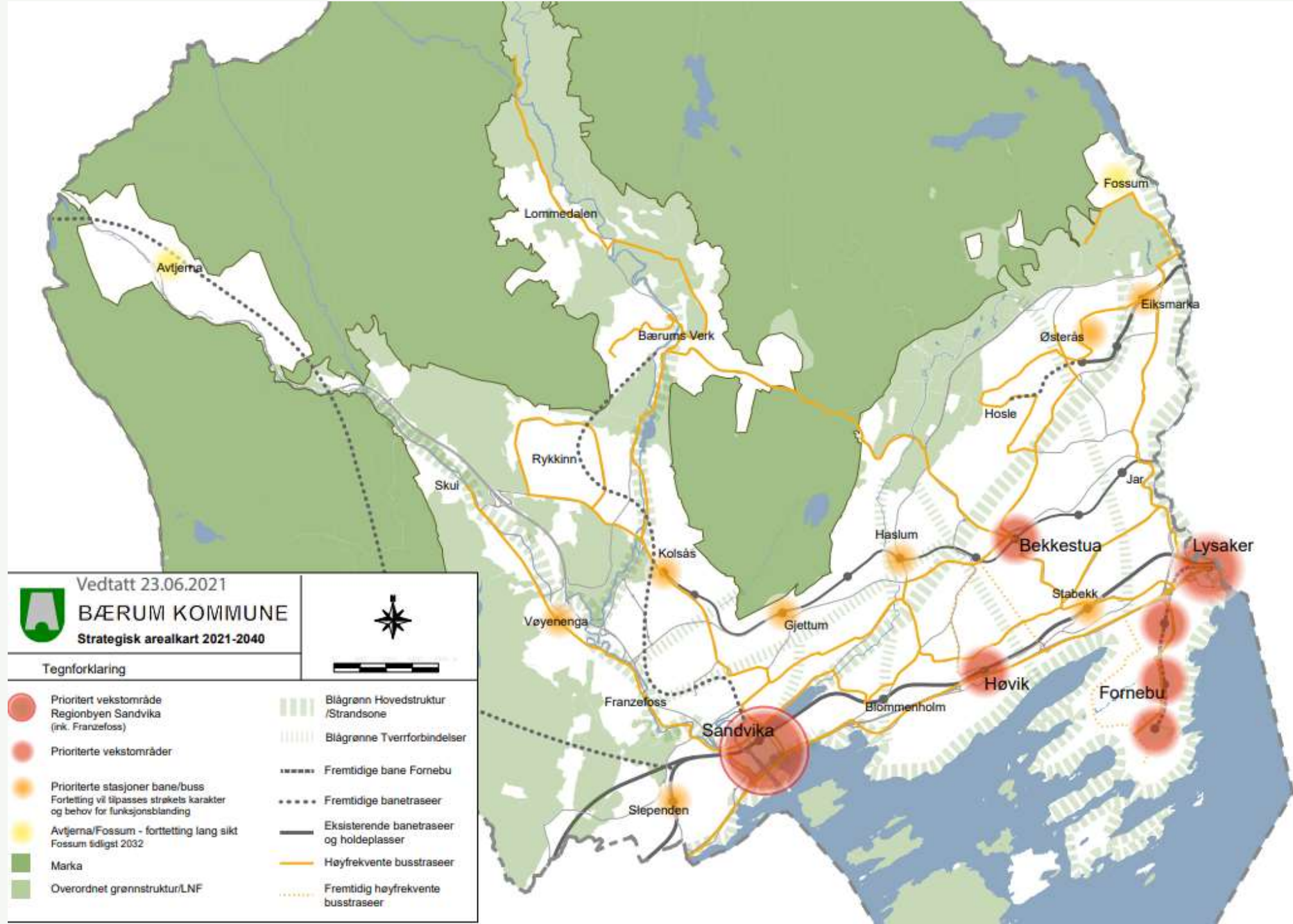


- Metode for å **operasjonalisere kommunens klimamål for mobilitet: 60 % av personreiser skal foregå med gange, sykkel og kollektiv i 2030**, og et **verktøy for å finne stedstilpassede virkemidler** for å nå transportmålene til kommunen som helhet.
- Kommunens 60 % - mål tilsvarer omtrent nullvekstmålet.
- Hensikten har vært å utvikle et verktøy som gir mest mulig **oversiktlig og enkelt tilgjengelig beslutningsgrunnlag**.
- Metoden gir mulighet til å vurdere hvilke av virkemidlene, i kombinasjon, som kan være de mest optimale.
- Mobilitetsmålet skal også bidra til andre samfunns mål/effekter, og dette skal tas hensyn til ved bruk av metoden.





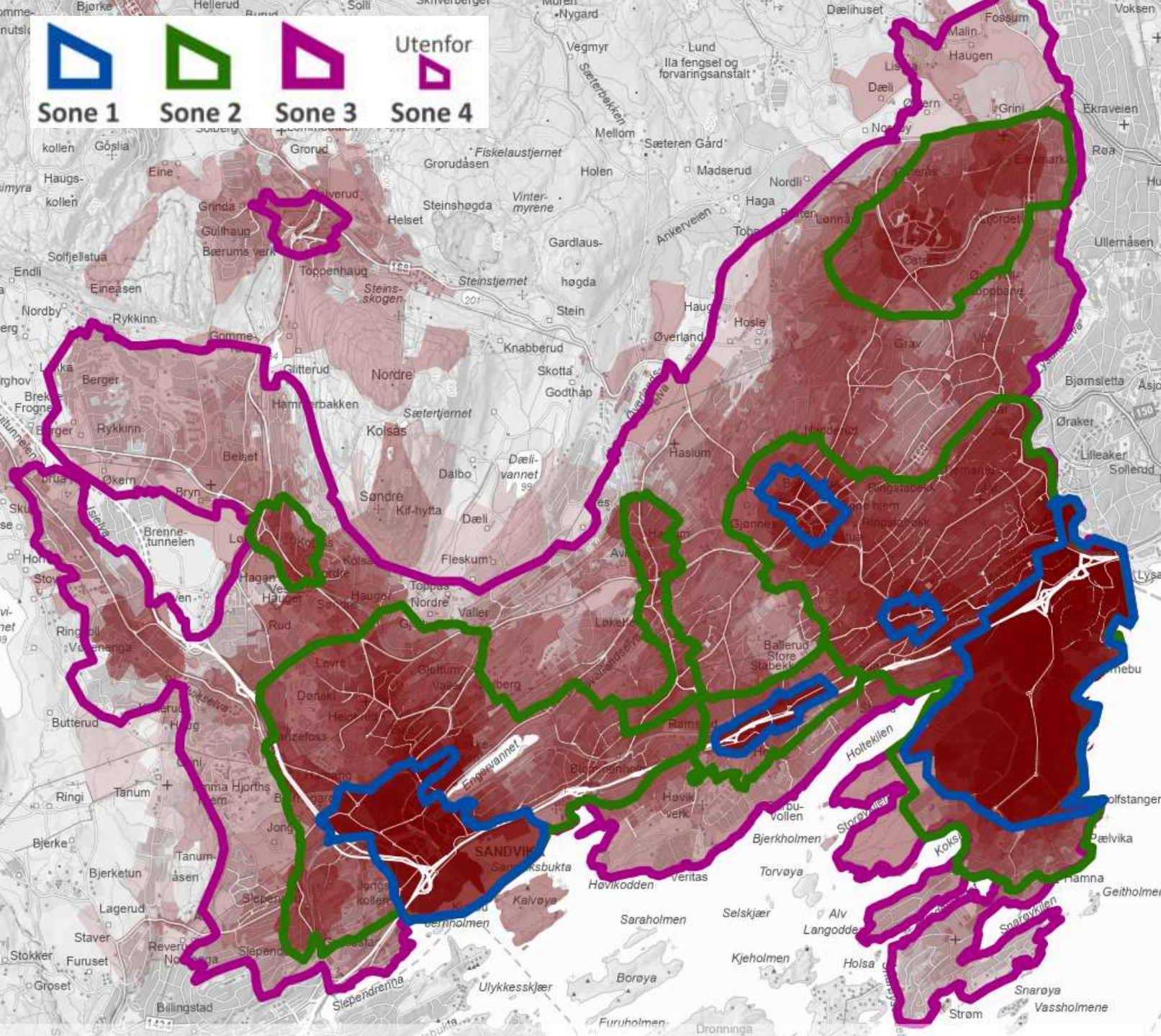
- Utvikling av metoden er basert på en inndeling av kommunen i **geografiske soner**, avhengig av **potensiale for å kunne øke andelen som kan gå, sykle og reise kollektivt**.
- **Beregnet** hvor mye det kan være mulig å **endre reisevaner** i de fire ulike sonene.
- Metoden viser også en **verktøykasse** med ulike tiltak, virkemidler og strategier som kan brukes for å nå mål for reisemiddelfordeling.
- Analysene som ligger til grunn for metoden er basert på kommuneplanen og tilgjengelig informasjon om reisevaner.



Vedtatt 23.06.2021  
**BÆRUM KOMMUNE**  
 Strategisk arealkart 2021-2040

Tegnforklaring

	Prioritert vekstområde Regionbyen Sandvika (ink. Franzefoss)		Blågrønn Hovedstruktur /Strandsone
	Prioriterte vekstområder		Blågrønne Tverrforbindelser
	Prioriterte stasjoner bane/buss Forletting vil tilpasses stråkets karakter og behov for funksjonsblanding		Fremtidige bane Fornebu
	Avtjerna/Fossum - forletting lang sikt Fossum tidligst 2032		Fremtidige banetraseer
	Marka		Eksisterende banetraseer og holdeplasser
	Overordnet grønnstruktur/LNF		Høyfrekvente busstraseer
			Fremtidig høyfrekvente busstraseer



Soneinndeling på grunnlag av:

- Tilgjengelighet til kollektivtransport
- Avstand til Lysaker
- Avstand til Sandvika
- Kommunens arealstrategi
- Generell faglig vurdering - for å korrigere for svakheter i analysegrunnlaget, hensynta kommunens lokalkunnskap og administrative hensyn.

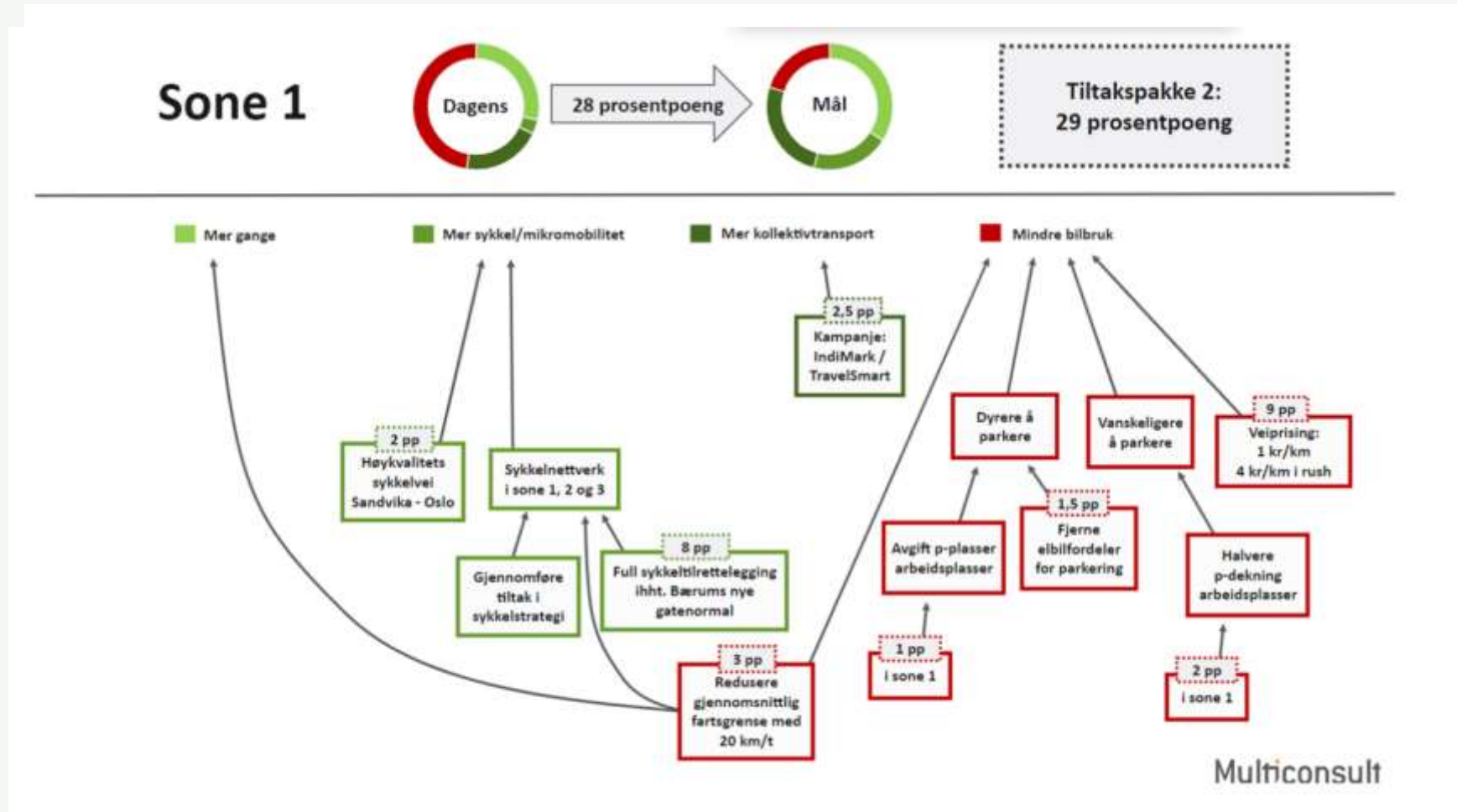
Gjort skjønsmessig vurdering av hvor mye hver indikator skal bety i det samlede beslutningsgrunnlaget.

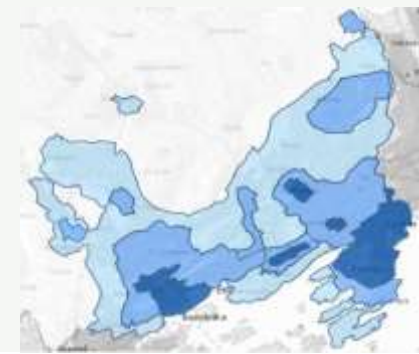
Kommunen totalt: fra 41 % til 60 %

- Sone 1: 52 % til 80 %
- Sone 2: 45 % til 62 %
- Sone 3: 37 % til 48 %
- Sone 4: 31 % til 34 %

# Eksempel på tiltak for å nå målene om grønn mobilitet

- Tiltak må ses i sammenheng
- Både tilrettelegging for økt gange, sykling og bruk av kollektiv
- Og tiltak som begrenser bilbruken
- Analysen viser at en restriktiv parkeringsnorm er et viktig tiltak





## Metoden brukt under arbeidet med å utrede forslag til parkeringsnormer til kommuneplanens arealdel

Krav til p. plass pr 100 m2 BRA	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
<b>BOLIG</b>				
<b>Sykkel</b>	Min 3	Min 3	Min 3	Min 3
<b>Bil</b>	0,1 - 0,7	0,3-0,9	0,7-1,1	Ene-/tomannsbolig og rekkehus: 1-2 pr boenhet Leilighet: 0,8-1,2 per 100 m <sup>2</sup>
<b>KONTOR</b>				
<b>Sykkel</b>	Min. 2	Min. 2	Min. 2	Min 2
<b>Bil</b>	Maks 0,25	Maks 0,25	Maks 0,5	Maks 0,5
<b>FORRETNING OG SERVICE</b>				
<b>Sykkel</b>	Min. 2	Min. 2	Min. 2	Min. 2
<b>Bil</b>	Maks. 0,7	Maks. 0,7	Maks. 1	Maks: 1,5
<b>UNDERVISNING</b>				
<b>Sykkel</b>	Min. 3	Min. 3	Min. 3	Min. 3
<b>Bil</b>	Maks 0,1	Maks 0,2	Maks 0,5	Maks 1
<b>BARNEHAGE</b>				
<b>Sykkel</b>	Min. 3	Min. 3	Min. 3	Min. 3
<b>Bil</b>	Maks 0,2	Maks 0,4	Maks 0,4	Maks 0,6

	A-områder	B-områder	C-områder
<b>BOLIG</b>			
<i>Sykkel</i>	Min 3 p-plass pr 100m2 BRA	Min 3 p-plass pr 100m2 BRA	Min 3 p-plass pr 100m2 BRA
<i>Bil</i>	-Leilighet 0,7-1,0 pr. 100m2 -Rekkehus: 1 p-plass pr. 100m2 BRA -Ene-/tomannsbolig: 2, 0 pr boenhet	Leilighet 0,8-1,2p-plass pr. 100m2 BRA Rekkehus: 1,2p-plass pr. 100m2 BRA Ene-/tomannsbolig: 2, 0 pr boenhet	Leilighet 1,0-1,2 p-plass pr. 100m2 BRA Rekkehus: min 1,2 pr 100m2 BRA Ene-/tomannsbolig: 2, 0 pr boenhet
<i>Parkeringsnormen for leiligheter kan reduseres dersom det tilrettelegges for miljøvennlig bilplassordning. Med inntil xx%</i>	Inntil 25 %	Inntil 20 %	Inntil 10 %
<i>Parkeringsnormen for leiligheter kan reduseres med inntil 20 % for den andel av leilighetene som er under 50 m2. Dette gjelder for reguleringsplaner med mer enn 25 boiger.</i>	Inntil 20 %	Inntil 20 %	Inntil 20 %
<b>KONTOR</b>			
<i>Sykkel</i>	Min. 2 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 2 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 2 p-plass pr 100m2 BRA.
<i>Bil</i>	Maks 0,25 pr 100m2 BRA	Maks 0,5 per 100m2 BRA	Maks 0,7 per 100m2 BRA
<b>Forretning og service</b>			
<i>Sykkel</i>	Min. 2 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 2 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 2 p-plass pr 100m2 BRA.
<i>Bil</i>	Maks. 1 p-plass pr. 100m2 BRA	Maks. 1,5 p-plass pr. 100m2 BRA	Maks. 1,5 p-plass pr. 100m2 BRA
<b>Undervisning</b>			
<i>Sykkel</i>	Min. 3 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 3 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 3 p-plass pr 100m2 BRA.
<i>Bil</i>	0,7- 1 p-plass pr. 100m2 BRA	0,7- 1 p-plass pr. 100m2 BRA	1-1,5 p-plass pr. 100m2 BRA
<b>Barnehage</b>			
<i>Sykkel</i>	Min. 3 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 3 p-plass pr 100m2 BRA.	Min. 3 p-plass pr 100m2 BRA.
<i>Bil</i>	0,7- 1 p-plass pr. 100m2 BRA	0,7- 1 p-plass pr. 100m2 BRA	1-1,5 p-plass pr. 100m2 BRA

Der det er maksimalkrav skal det normalt legges til grunn i reguleringsplaner



# Kommuneplanens arealdel 2022-42

## *Generelle bestemmelser og retningslinjer (PBL §11-9)*

Grønn mobilitet (pbl §11-9 nr.3 og 8:

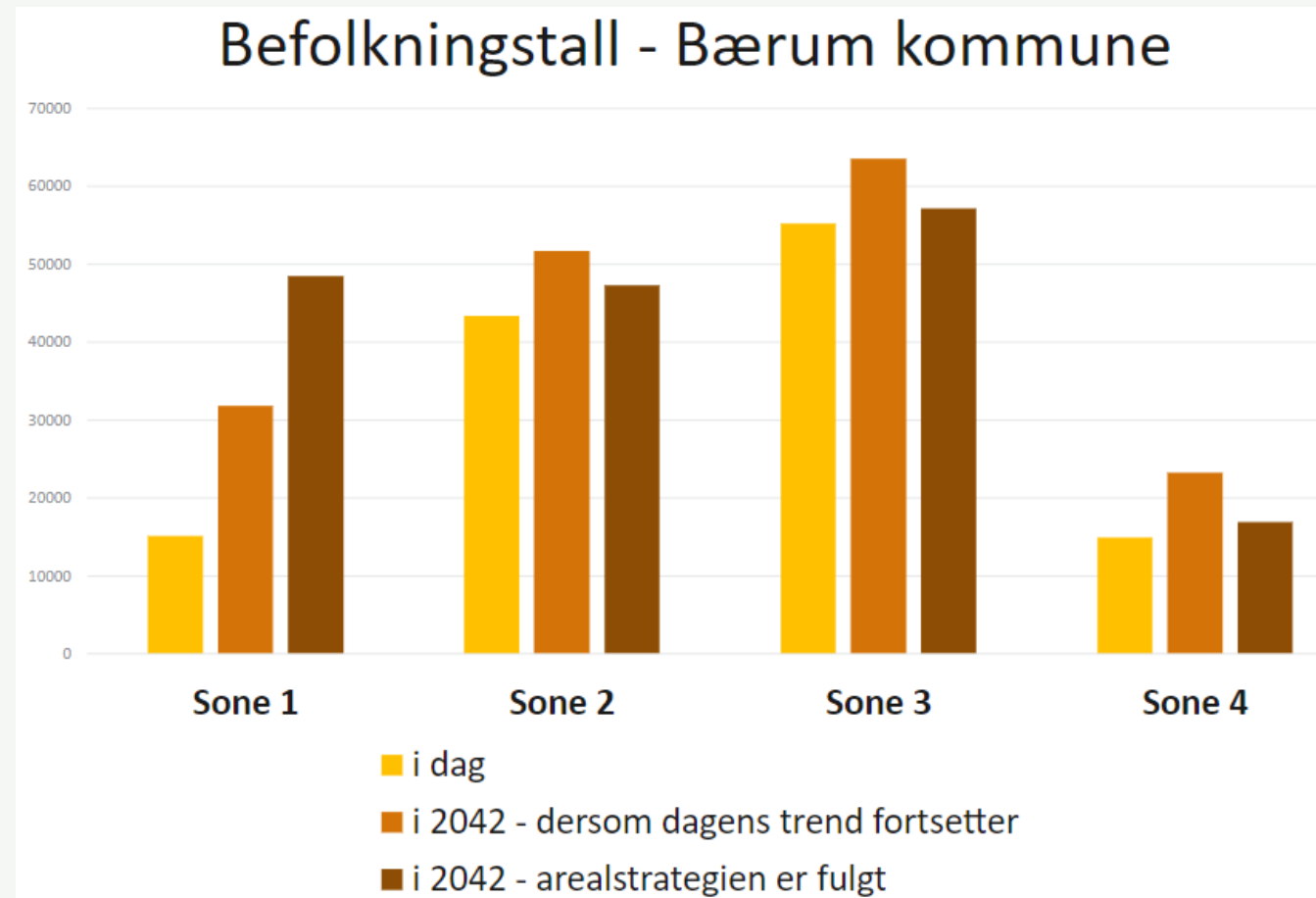
I reguleringsplaner skal det utarbeides mobilitetsplan for ny bebyggelse over 1000 m<sup>2</sup> BRA.

Soner i temakart mobilitet med mål om transportmiddelfordeling skal legges til grunn for planlegging.

- Analyser og verktøy må oppdateres for nye planer, reisevaner, strategier.
- Det er ikke laget en endelig anbefaling eller konklusjon på tiltak og virkemidler, men en metode som kan benyttes i dette arbeidet.

## Stedstilpasset målstyring

# Arealstrategi 2021- 2040:





---

# Erfaringsdelingssamling om mobilitetsplan som verktøy i plan og byggesaker



Steinar Meling - Prosjektleder

---





Autonomt



Digitalt

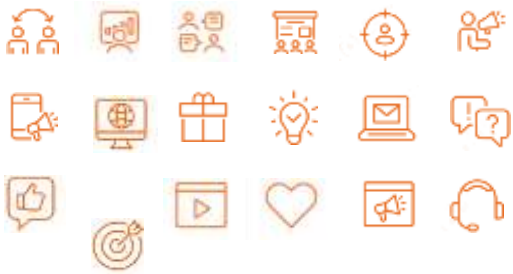


Delt



Elektrisk





**Påvirke gjennom  
personlig tilpasning og  
visualisering**



**Gjennomføre  
reise**



**Optimalisere /  
Justere / sammenligne /  
scenariomodellering**



**Analysere /  
forstå offentlige og  
private datakilder**

# Mobilitetsplanlegging

- Har vi (de beste) fakta når vi lager planer?
- Samarbeid mellom utbygger og kommuner er viktig, men hvordan mobilisere innbyggerne og styrke broen mellom fageksperter og befolkning?
- Hvordan kan vi få nye og gamle mobilitetsnormer, pluss moderne teknologi, til å fungere sammen på en enda bedre måte?
- Hvordan kan vi legge til rette for at vi raskt kan bidra til å teste og skalere løsninger som gjør at vi når målene?

# Diskusjon i grupper

- **Hvilke erfaringer har dere gjort dere med utarbeidelse og saksbehandling av mobilitetsplaner?**
- **Hvilke verktøy er nyttig for å utarbeid og saksbehandle mobilitetsplaner?**

15 mobilitets-minutter fra  Kolumbus



Randi, ansvarlig mikromobilitet

Ole, prosjektleder Ny mobilitet

# Korte trekk

- Kolumbus (75 ansatte) ble et AS i 2015, og har 25-30M reisende pr.år.
- Juni 2017 vedtar Fylkestinget i Rogaland at Kolumbus skal gå fra å være et kollektivselskap til å bli et mobilitetselskap.
- I 2017 fikk vi også det operative ansvaret for mobilitet i vår region gjennom Byvekstavtalen\*.
- Fokuset har endret seg fra å selge flere bussbilletter, til å bidra til Nullvekstmålet\*\*
- For å lykkes er vi avhengig av et godt samarbeid med andre, både offentlige og private selskaper.



**Kolumbus' strategi:**  
*"Enklere å bevege seg  
rundt i regionen vår uten å  
bruke egen bil"*

\*\* All økning i persontrafikken skal tas med kollektiv, sykkel og gange.



Rogaland  
fylkeskommune

Eier



**Bymiljøpakken**

\* Sekretariatet og merkevaren på "Byvekstavtale Nord-Jæren", hvor vi har fått et operativt mobilitetsoppdrag.

# Infrastruktur er ryggraden

...men det skal vi ikke snakke så mye om i dag.

## Bussveien



- **Europas lengste:** Bussveien blir med sine 50 km Europas lengste såkalte BRT-løsning, og blir Norges første fullverdige bussveisystem.
- **1 av 4 nasjonalt prioriterte prosjekter:** Største prosjektet i Byvekstavtalen / Bymiljøpakken, og koster totalt ca 11 mrd.
- **Avgang hvert fjerde minutt:** 58% av NJ's befolkning bor/jobber langs Bussveien

## Sykkelstamvegen



- **Unik:** Pionérprosjekt for en høystandard sykkelvei, rettet mot arbeidsreisende, og er beregnet for 12.000 daglige syklister.
- **13 km:** Stavanger - Forus - Sandnes, i tillegg kommer 24 km i tilknytning til Bussveien.
- **2025:** Kan brukes stykkevis og delt, men er estimert helt ferdig i løpet av 2025.

## Digital infrastruktur



- **Bye-bye:** "Billetter & soner" er basert på gamle forretningsmodeller.
- **Hopp på, hopp av:** Snart kan du reise med buss, båt og tog uten å ta stilling til et billett kjøp. Mobilen/vår app vil finne ut av hva du skal betale, og du vil alltid få den beste dealen ut i fra ditt reisemønster.



# Bysykler og bildeling

...er noe mange krever, ønsker og vil ha.

## Hvordan fungerer det?



- Erfaring med el-bysykler siden 2014.
- Sterk linket til HjemJobbHjem
- Forretningsmessig og teknisk full-integrert i kollektivbilletten; 15 min • HjemJobbHjem-ansatte har 60 min
- Planlegger distribusjon sammen med både kommuner og det private.
- Tilpasset forretningsmodell
- Elektriske bysykler erstatter inntil 15.000 bilturer pr.mnd

(kilde: Opinion 2021)

## Hvordan fungerer det?



- Bildeling kan bidra til Nullvekstmålet
- Markedet er svært umodent i vår region
- Vi piloterte i 2019-2020, lanserte i 2021
- Vi samarbeider med markedet, ved å koordinere grunneiere og biloperatører
- Ulike insitamenter for å kickstarte markedet
- Viktig å gjøre regionen attraktiv for operatørene å etablere seg i

# Sykkel og parkering

*Sykkel er et stort satsingsområde framover for Kolumbus.*

## Leasing av el-sykler



- Bakgrunn: Dialog med bedriftsmarkedet (HJH) E-sykkel er en sterk konkurrent til bilen. Vi ønsket å fjerne terskler
- Anbudsprosess (Kolumbus-anbud på vegne av off.virksomheter-sykkelleverandør/leasingselskap)
- Gjennomføring
- Nærmere 6 000 sykler leaset ut (180mill)
- Krav til infrastruktur bl.a sykkelparkering
- Nytt anbud



# Sykkel og parkering

Sykkel er et stort satsingsområde framover for Kolumbus.

## Sykkelparkering



- Endret behov
- Sykkelparkeringsveileder (for alle, praktisk verktøy, kvalitet – budsjett, prinsipper og løsninger)
- Innovasjon – utvikling (f.eks. Ampliuz, Bikeloop osv)
- Informasjon og tilgjengelighet



## Wanda henter, lagrer, fikser og returnerer tingene til døren

• Billig - fra 15 kr/mnd • Henting fra kr 0 • Forsikret av If

Ditt postnummer

Finn din pris



## Kartløsninger for syklister i Norge

...også for elsparkesykkel, små elektriske kjøretøy, kombinasjonsreiser, aktiv mobilitet og grønne reiser.

## Abonnements sykler



# HjemJobbHjem og bedriftsmarkedet

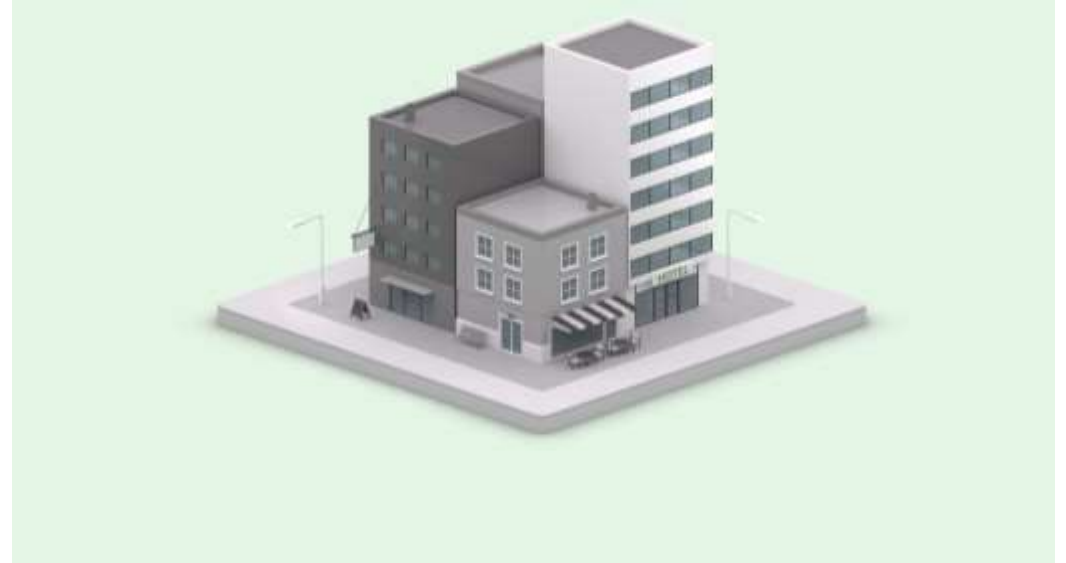
*Et annet stort satsingsområde for Kolumbus.*

## HjemJobbHjem



- Vi lanserte HjemJobbHjem i 2015, og det fikk raskt stor oppmerksomhet, både lokalt og nasjonalt.
- Rundt 650 bedrifter / 65.000 ansatte.
- Fulgt opp med ulike former for aktiviteter og tiltak, alt fra en egen billett via helseprosjekter til sykkelservice.
- Bidratt til å redusere bil-andelen med 19% (7%-poeng), dvs. fra 53% til 46%.
- Relasjonen gir muligheten til å snakke om mobilitet.

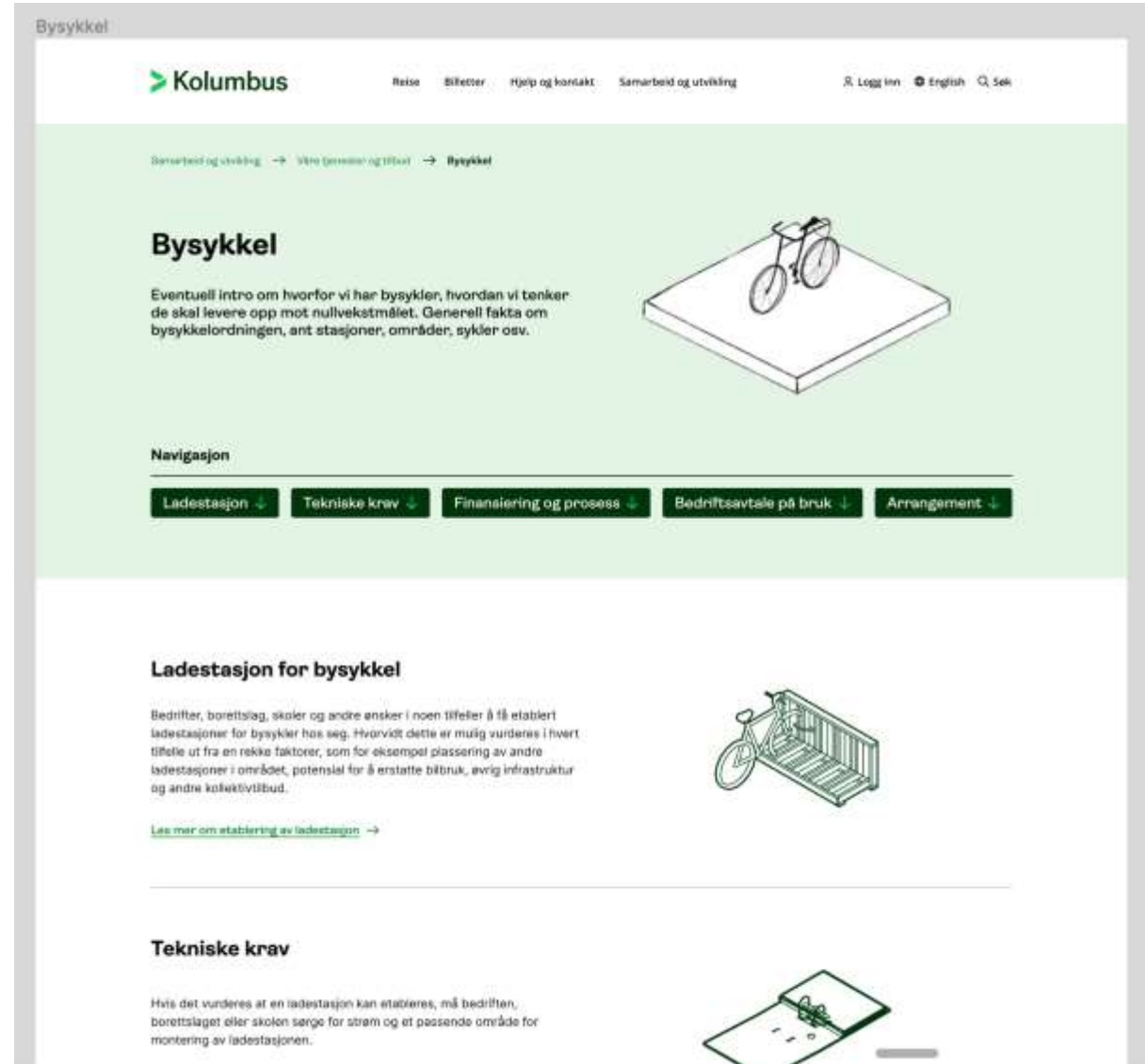
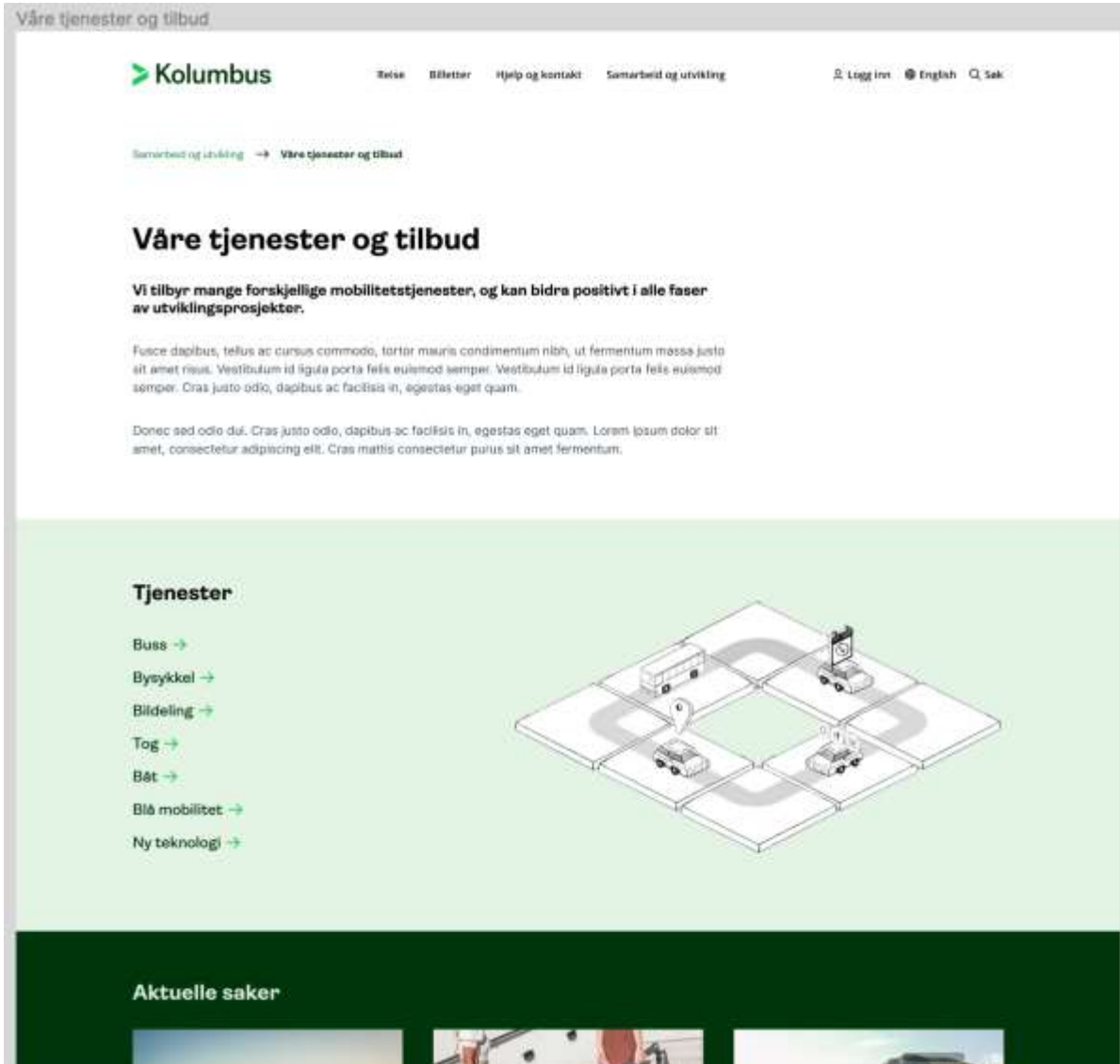
## Bedriftssatsing



- Nå lanserer vi en bredere bedriftssatsing, bygget på skuldrene av HjemJobbHjem.
- Et eget Bedrifts-team bestående av fem mobilitetsrådgivere som har med seg bysykler, bildeling, HJH og andre produkter i kofferten.
- Alle bedrifter (også utenfor Nord-Jæren), ikke bare de som vil være en HjemJobbHjem-bedrift.
- Fortsatt ha en eksklusivitet i HjemJobbHjem

# Skisser av egen bedriftsnettside (landingside)

Eksemplifisert med bysykkelen. Kun skisser.



# Utbyggingsprosjekter

Koordinering, koordinering, koordinering!



- Kolumbus er din sparringspartner innen mobilitet.
- Du ringer, vi bringer!
- På de neste slidene kommer noen av de større prosjektene vi er involvert i.

# Utbyggingsprosjekter

*Koordinering, koordinering, koordinering!*



- Det startet egentlig her, med “Torg 7”.
- Planlagt for mobilitetspunkt.
- Såvidt vi klarte å få på plass noen bysykler.
- Dette må vi klare å koordinere bedre.
- Nedsatte en arbeidsgruppe.
- Bedre kommunikasjonslinjer og relasjoner nå enn tidligere.
- Et større fokus hos oss i Kolumbus.

# Hinna Park



Mobilitet og utbygging : Bussveien og Jærbanen går gjennom Jåttåvågen, og er koblet til Ullandhaug med UiS og nye SUS.

➤ Kolumbus



# Forus

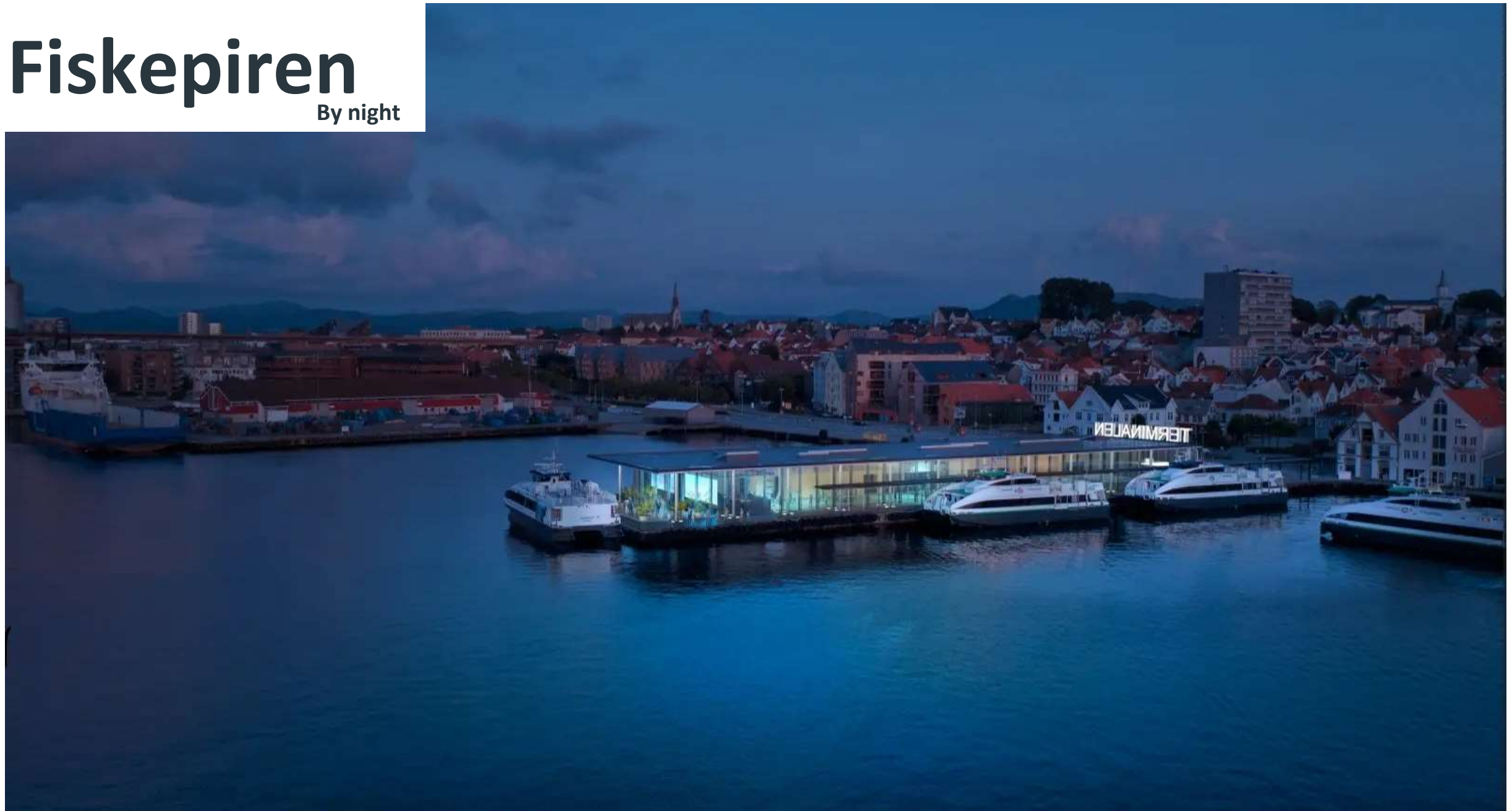


Mobilitet og utbygging : Sammen med Forus Næringspark og andre sam partnere kan vi utvikle et næringstungt område.

➤ Kolumbus

# Fiskepiren

By night



Mobilitet og utbygging : Når det er ferdig (2023) vil Utopia arrangere 200 eventer, konferanser, konserter i løpet av året.

➤ Kolumbus

# Paradis



Mobilitet og utbygging : Paradis vil transformeres fra å ha et lettere industripreg til å bli bilfritt (?), urbant og fantastisk.

➤ Kolumbus

# Ullandhaug

Nye SUS, UiS og Innovasjonsparken



Mobilitet og utbygging

∴ “Campus Ullandhaug” er et svært mobilitetsprosjekt (20.000 skal inn/ut) som ledes av Kolumbus.

➤ Kolumbus



Takk for oss :)

Seminar om bruk av mobilitetsplan

# SHARE North Squared

Imme Dirks Eskeland, Klima og miljø

Ole Martin Simonsen, Kolumbus

Kristian Aksland, Heime



Stavanger  
kommune

# Formål med Share North Squared (2023-2026)

Integrere delt mobilitet i eiendomsutvikling for å støtte opp om multimodal reiseatferd for å

- redusere etterspørselen etter parkering, bileierskap og bilavhengighet
- øke bærekraft, ressurs- og arealeffektivitet i eiendomsutvikling
- redusere byggekostnader og bidra til sosial bærekraft



CONSUL  
HACKFELD  
HAUS

Interreg  
North Sea  
Coastal and  
Islands Area  
CHAGE North Square





# SHARE North Squared (2023-2026)



- 5 millioner kroner fra EU ("Interreg North Sea program")
- Pilotering, samarbeid og erfaringsdeling mellom byer i Nordsjøområdet
- Videreutvikling av «SHARE North» ([share-north.eu](http://share-north.eu))
- Lokalt samarbeid med mobilitetsleverandør Kolumbus, eiendomsutvikler Jåttå utviklingselskap (JUS) og Heime
  - Prosjektet Jåtun på Jåttå koblet til utvikling av mobilitetspunkt på Jåttå (knutepunkt)
- Regional forankring
  - «Letters of support» fra Sandnes, Sola og Randaberg, Rogaland fylkeskommune, INEO og BASE





Jättunsten

Barnehage

JÄTUN

Buss

Dagligvare

Skole



⤴ Pull up for precise seeking



1:30



0:34 / 4:52

Scroll for details



# Hvorfor er prosjektet interessant for Stavanger kommune?

- Forskning viser at **folk er villige til å endre sine reisevaner når det skjer en endring i livet**, for eksempel flytte i ny bolig
- **Parkeringsstandarder for eiendoms- og næringsutvikling er fortsatt bilsentrerte** i de fleste europeiske byer og støtter ikke opp om bærekraftig utvikling og arealeffektivitet
  - Dette ser vi også utbyggernes mobilitetsplaner i Stavanger
- Stimulere til **økt bruk av handlingsrommet som ligger i retningslinjer og bestemmelser** for å redusere antall parkeringsplasser ved å integrere delt mobilitet og andre mobilitetsstyringstiltak.
- **Dette kan bidra til å redusere byggekostnader og arealbeslag** og dermed frigjøre plass til andre formål som steder der folk kan møtes og leke og / eller blågrønne områder.

# Jåtun utbyggingssselskap (JUS)

- Vi som utbygger har nok til tider litt ulike innfallsvinkler på «mobilitet» da vi ofte tenker hva fungerer nå.
  - Det er ofte kort tid til marked og vi må tilby løsninger som virker i dag
  - Med andre ord det som oppleves som det rette for kunden i dag

MEN når det er sagt ønsker vi i tillegg til dette

- Å være i front av utviklingen og kunne ta innover oss endringer som kommer.
- Vi ønsker at våre prosjekter skal kunne tilby de beste løsninger, det som fungerer og ikke minst kunne bidra til å nå felles mål som er viktige for en sunn og god boligutvikling i regionen
- Samarbeid med Stavanger kommune og Kolumbus vil gi oss de beste forutsetninger til å møte denne oppgaven
- Og med samarbeidet som er etablert gjennom SHARE North Squared har en virkelig en mulighet til å øke egen kompetanse ved å kunne få innblikk i erfaringer fra andre land som nok har kommet mye lengre i utvikling og utfordring"



# Carsharing saves money

Costs per parking space



Source: VCD, Handlungsleitfaden „Intelligent mobil im Quartier“

## Example: Weißenburg development, Münster



Picture: LEG

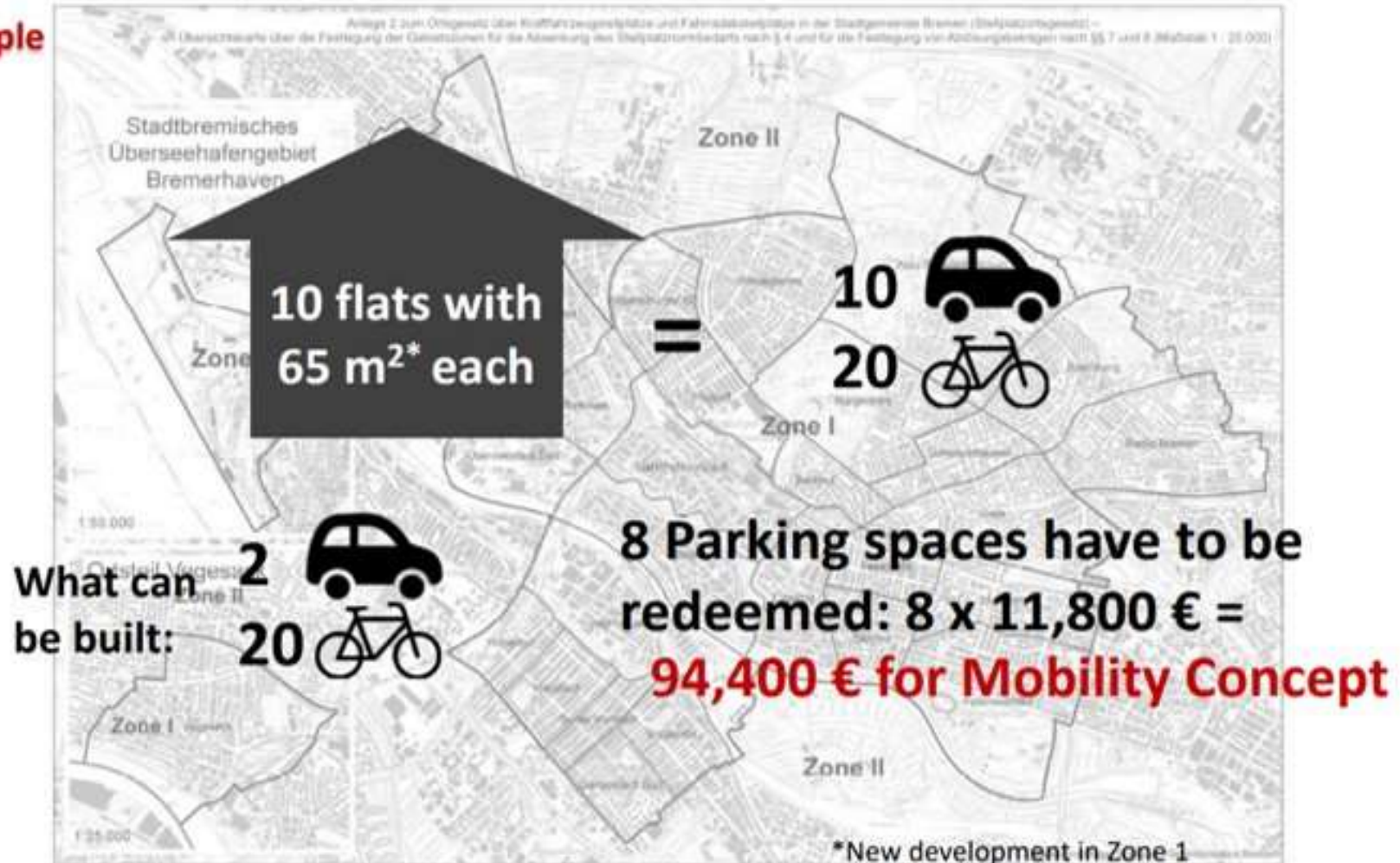
Actual parking spaces built: 10 for carsharing  
Actual space consumption: 250 qm  
Actual costs: 15.000 Euro

Needed parking spaces without carsharing: 138  
Projected space consumption: 3.450 qm  
Projected costs: 207.000 Euro

Source: VCD, Handlungsleitfaden „Intelligent mobil im Quartier“

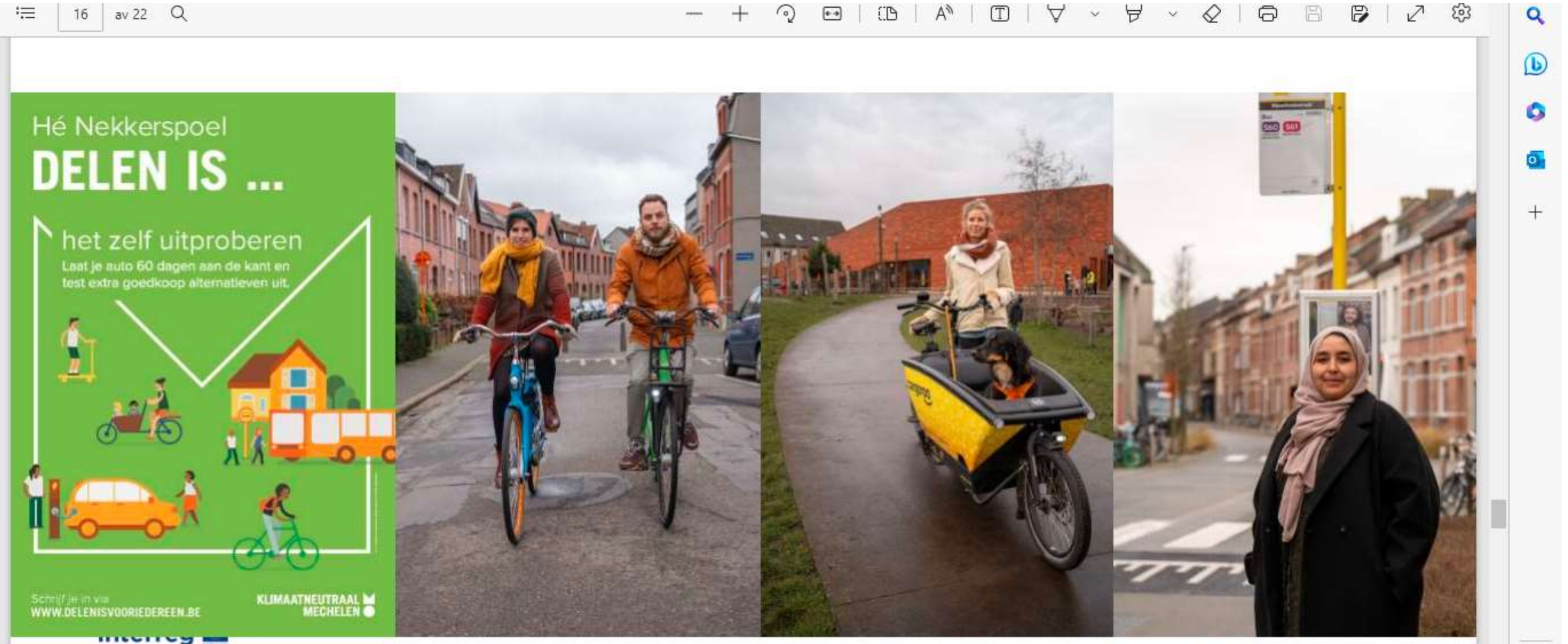
# Mobilitaets-Bau-Ortsgesetz i Bremen

Example





# Mechelen (Belgia) – 21 familier tester delt mobilitet i 60 dager



# Vi har ulike virkemidler som vi ønsker å se i sammenheng

- **Bestemmelse om mobilitetspunkt** i gjeldende kommuneplan
  - Det skal etableres mobilitetspunkter i alle kommunedelssentrene
  - Det kan etableres mobilitetspunkter i nabolag
- **Krav om mobilitetsplan** i plan- og byggesaker
- **Knutepunkt** / mobilitetspunkt på Jåttå
- **Kolumbus** som regionens mobilitetsleverandør
  - Mobilitetspakke med 50 millioner årlig i belønningsmidler



## Vi forventer at **SHARE North Squared** vil bidra til å:

- Utvikle kobling mellom virkemidlene i et konkret utbyggingsområde (Jåtun)
- Utvikle nye private og offentlige mobilitetskonsepter sammen med samarbeidsnettverk og brukere
  - Kolumbus, Jåtun, Heime, andre
- Nå kommunens mål om å gjøre det enkelt å reise kollektivt, sykle og gå (70% andel kollektiv, sykkel og gange innen 2030)
  - Klima- og miljømål (80% innen 2030) / klimanøytral by innen 2030
  - Nullvekstmålet





# Takk for oppmerksomheten!

Imme Dirks Eskeland, rådgiver Klima og Miljø  
[imme.dirks.eskeland@stavanger.kommune.no](mailto:imme.dirks.eskeland@stavanger.kommune.no)



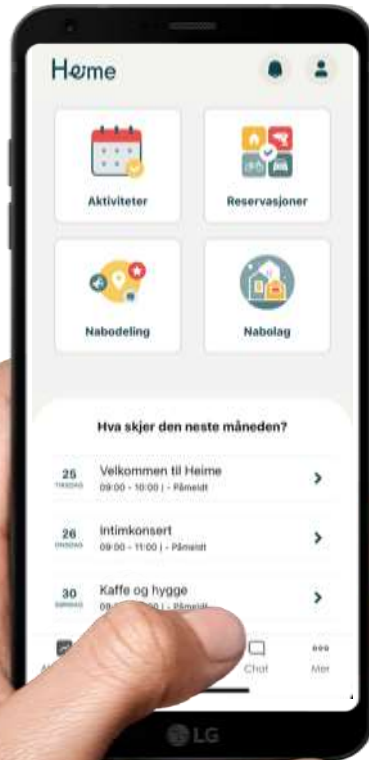
Stavanger  
kommune



Home™

Mobilitet i Heime

# Kjernen i hva vi jobber med



## Reservasjoner

3 trykk for å reservere gjestehybel. Eller drill fra delerommet.



## Aktivitetskalender

På Heime finner man en aktivitetskalender og det dannes alt fra turgrupper, strikkeklubb eller vinsmaking. De første aktivitetene arrangerer Heime.

I et Heime prosjekt skal man ha mulighet til å være sosial hvis og når man vil



## Hjelpsomme naboer

Hvorfor sende hunden på kennel når familien over gangen elsker hund? Og er det ikke hyggeligere å låne 5 klapstoler til Vetle i første etasje enn at de støver i boden?

Hvorfor skal alle i en boligblokk eie sin egen drill?



## Utvidet servicetilbud

Vaskehjelp, blomster 3 klikk unna. Sammen med utbygger setter vi opp 8 avtaler til det aktuelle prosjektet. Knytter oss også til spennende konsepter i nabolaget.

Får ofte en god pris hvis man skal vaske 10 leiligheter i samme prosjekt.

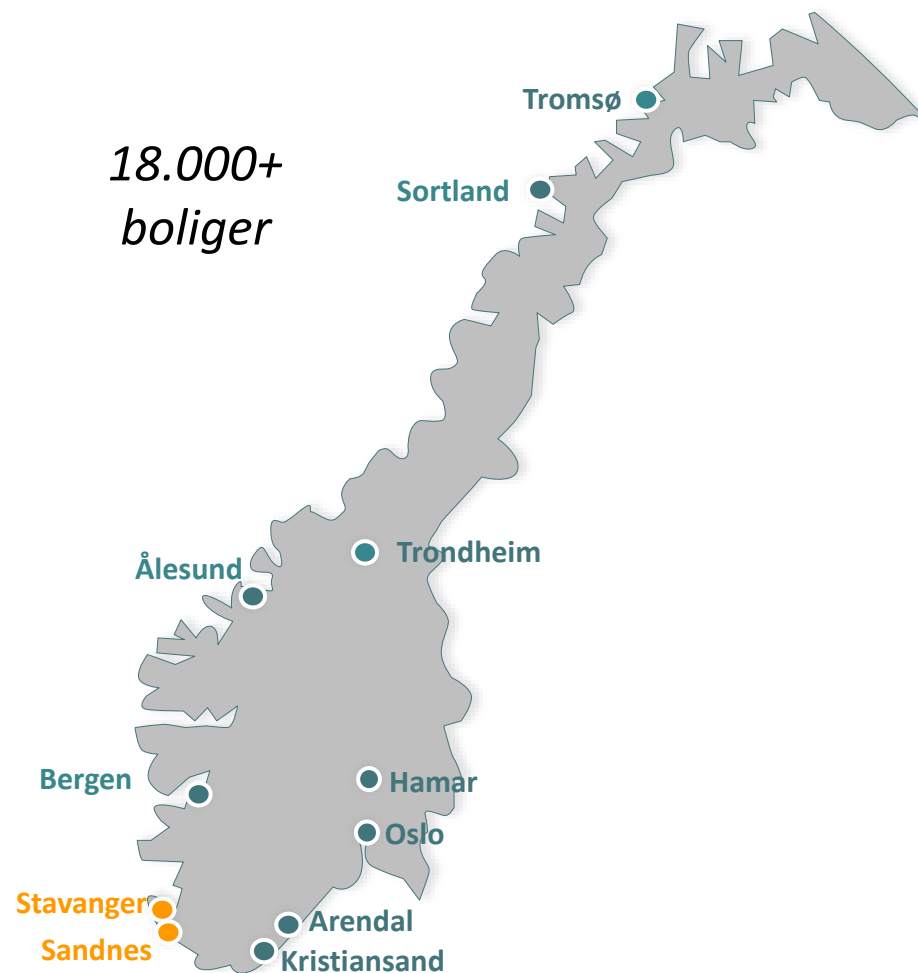
# Fra Kristiansand til Tromsø

Vi skaper inkluderende nabolag og tilrettelegger for delingsøkonomi

## Noen kundereferanser



## Geografisk tilstedeværelse



# Heime gjør det enkelt å administrere fellesarealer og delingsløsninger

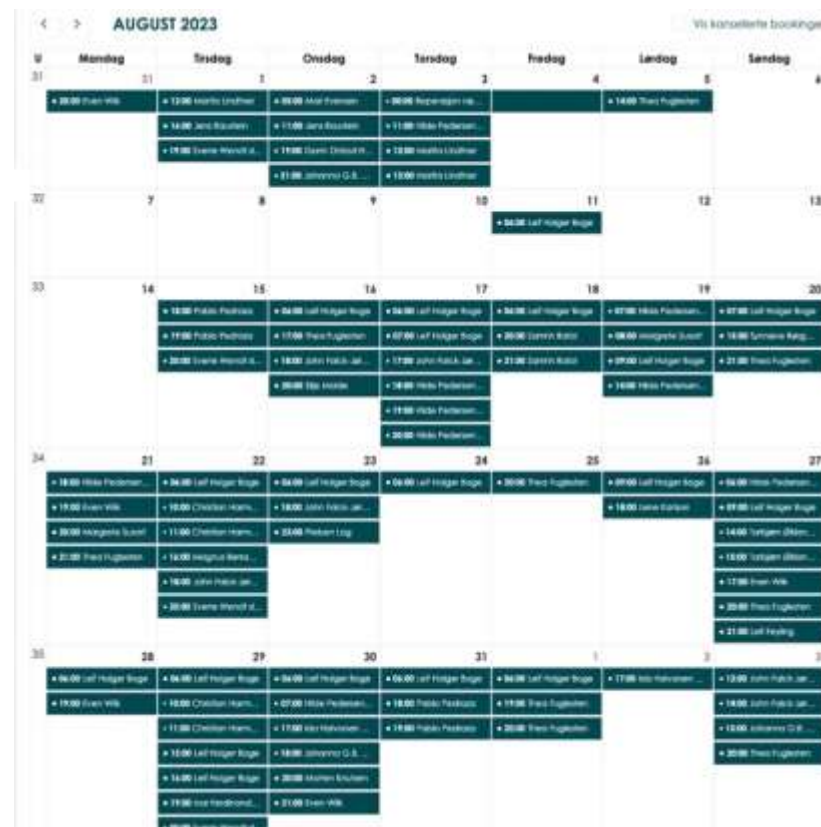


Hvor ofte blir en gjestehybel reservert? Hva skal man ta betalt? Hva er optimal antall delesykler på 100 boliger? Skal man ha kinorom eller hobbyrom?



# Styret har full oversikt over bookinger

Det viktigste er kanskje at styret ikke får en eneste telefon når noen skal reservere hybel. Uten Heime må man håndtere bestilling, levere nøkkel, sende faktura, utvask etc. Mye jobb



Gjennomsnitt for gjestehybler Rogaland  
Omsetning før Heime: 21.900 kr  
Omsetning etter Heime: 76.650 kr


# Consulens brygge


, delebil, delesykkel



Høme™ på Consulens Brygge

**1 Juni** 18:00 **Skaldyrfest**  
3 billetter tilgjengelig

 **Et sykkel**  
BOKE I APPEN

 **BMW i3**  
BOKE I APPEN

Avganger fra Froastelveien

Vadnesen	Vadnesen	Grøden
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

**Sundager**

<b>Tore Svendsen</b> 27 år
<b>Malin Løy</b> 29 år
<b>Ståle Magne Ho</b> 27 år

**Hjelpsomme naboer**

<b>Mads Thorsen</b> ★★★★★
<b>Ståle Svendsen</b> ★★★★★
<b>Christian Ingebrigtsen</b> ★★★★★

QR code and small text at the bottom.

16:06  
Høme

Tilgjengelig biler for deg på  
**Consulens Brygge**  
Consul Sigval Bergesens vei, Stavanger

**Peugeot E-2008**  
EC64179  
82% / 81 Automat  
**kr 105/time** 645/1dag  
150 km inkludert

**Kjør nå** Tilgjengelig

Planlegg kjøretur

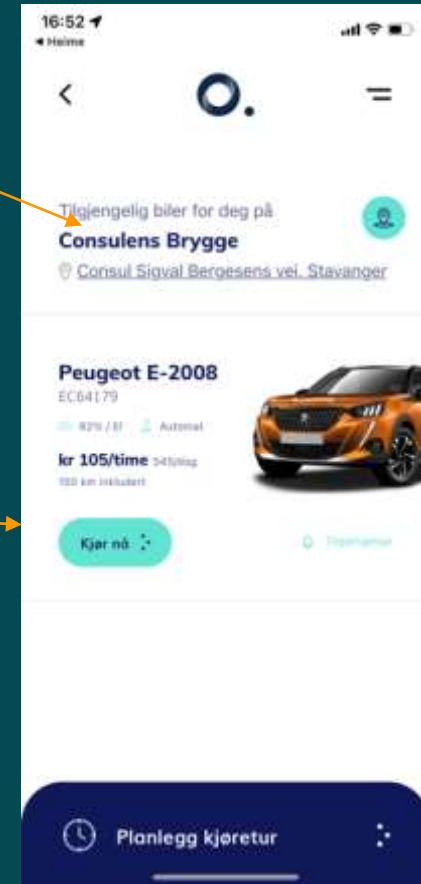


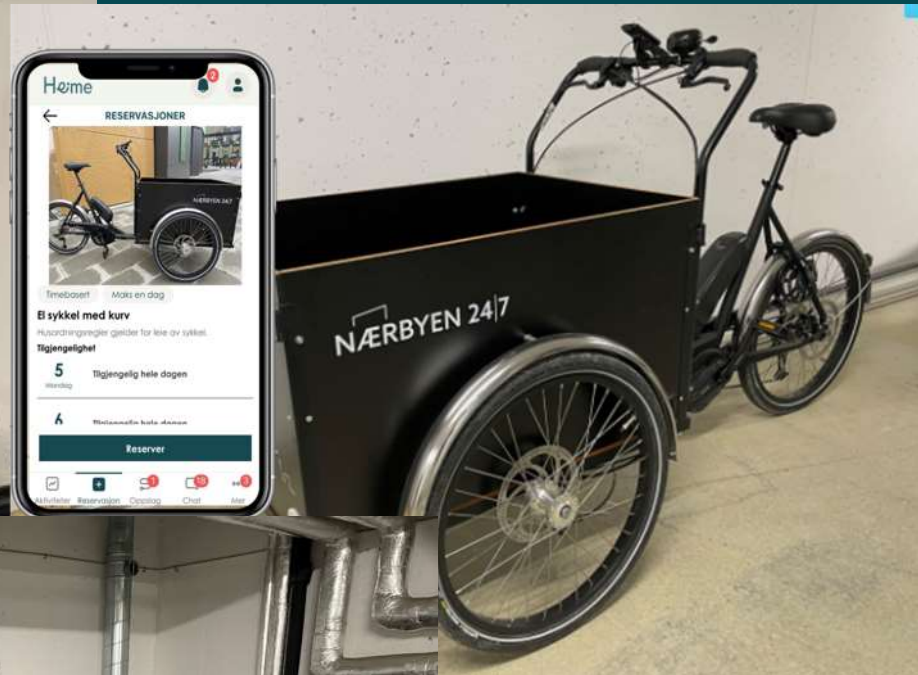
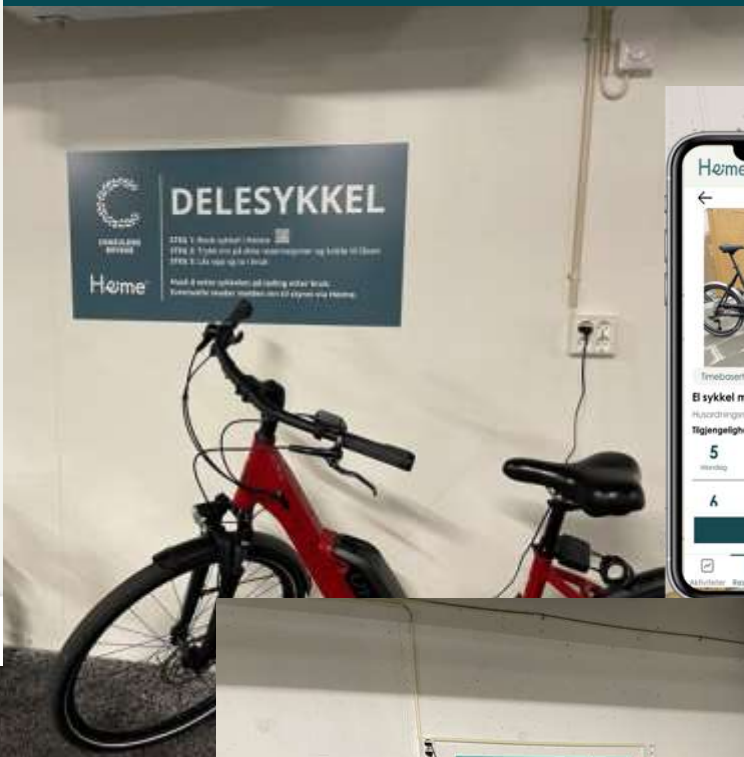
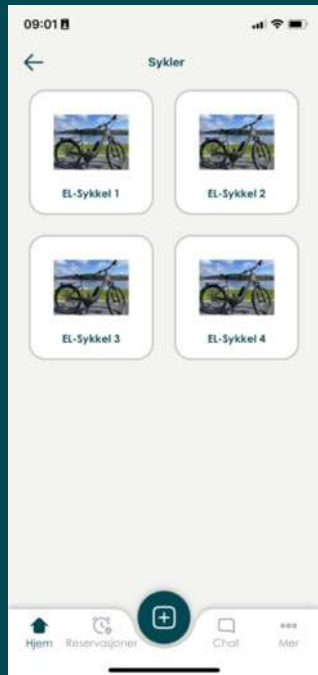
Har ikke inn-  
appen

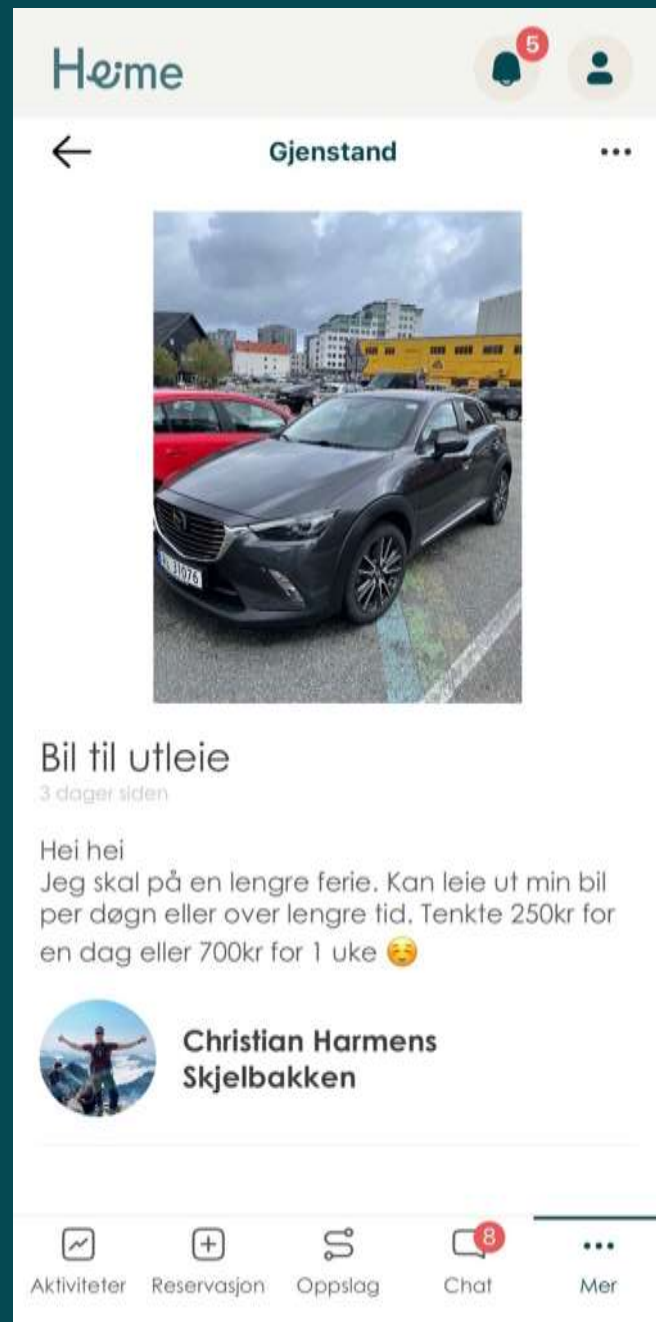
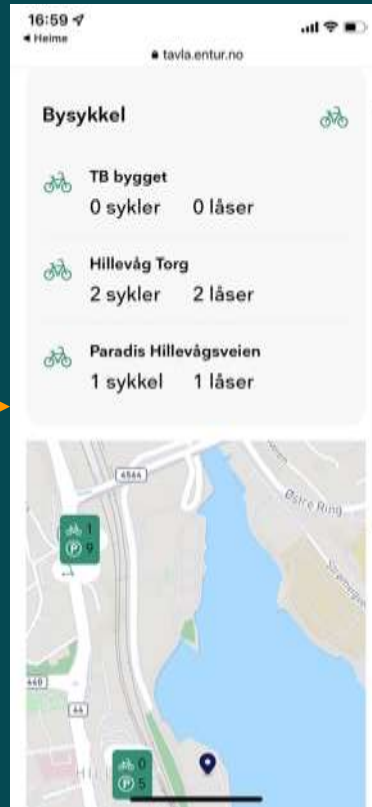
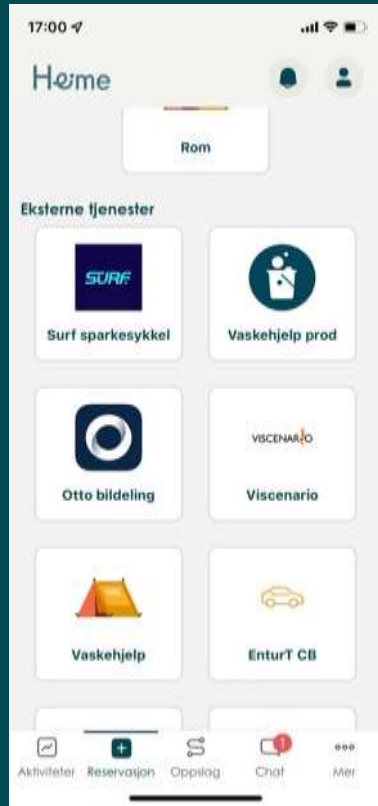
Har innstalert  
appen



Etter  
innstallasjon









Vedfjæser



Uggeunderlag - 2 stk



2 persons kajak



Ejaktresselt i/underdel



Pizzaovn



Telt



Rosesaks 2 stk



Hagespade



Ittegelplange 25 m



Grill 6x1



Stormkjøkken



Fiskestang



Hage hakke og rake  
2 stk



Kost



Klappstoler



Popkornmaskin



Trappesluge



Kaffemaskin



Snøskuffe



Sykkelstativ til bil



Sprayekanne med  
pumpe



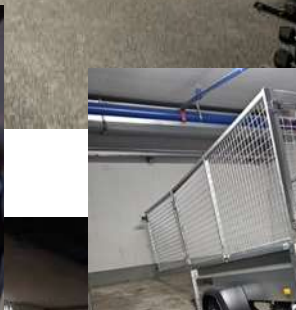
Klemme



Fugepistol



Sykkelpumpe



Drill



Skjafselvning 40  
meter



Vannkanne 2 stk



Vannkanne 5 liter



Iske



Grensåg



Pipenøkkelsett



Tang



Sag



Vater



Stenderlinner



Hammer

## Ved enkel bruk av Heime er det mulig å spare 400-600 kg CO2 ekvivalenter pr år gjennom delingsløsninger

Eksempler på deling	kg CO2 ekv. / år / beboer	
Verktøy	54 kg	Antar at mankjøper inn 90% mindre utstyr. SSB Forbruksdata
Turutstyr	61 kg	Tilsvarende metode som over
Delebil	221 kg	Basert på 1 bil pr. 19 person (Enova)
Elsykkel	45 kg	1 sykkel pr. 10 person (Melino et. Al)
Sosiale aktiviteter	164 kg	Fortrenger 30% av transport til besøk / eventer



**Heime**<sup>TM</sup>  
LEV LIVET FULLT OG DELT

## Kontakt:

Navn: Christian H. Skjelbakken  
Email: [christian@heime.com](mailto:christian@heime.com)

Navn: Vetle Isdal Bringsjord  
Email: [vetle@heime.com](mailto:vetle@heime.com)

Navn: Kristian Aksland  
Email: [kristian@heime.com](mailto:kristian@heime.com)





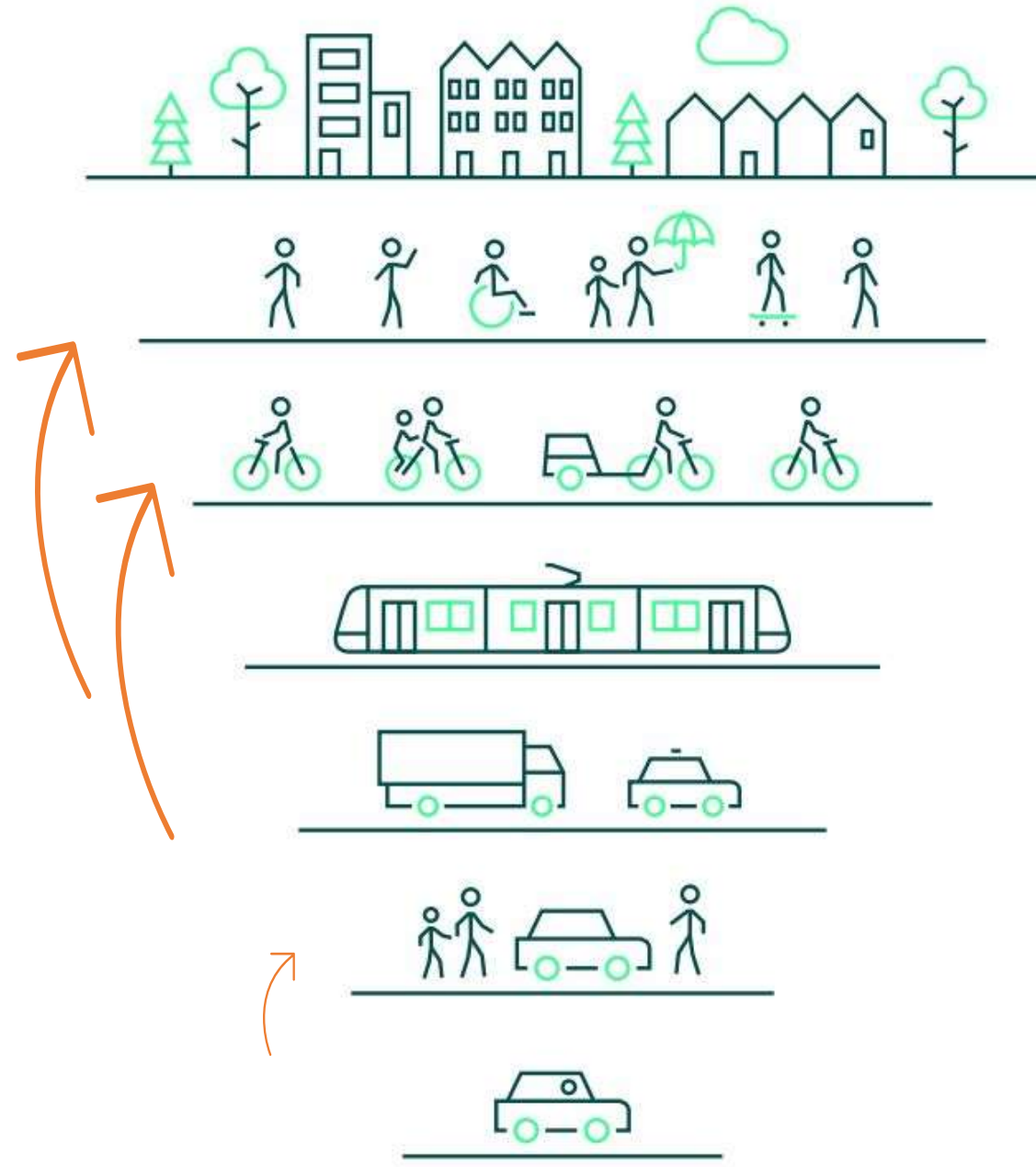
## Erfaringer fra delemobilitet i planlegging (på 5min!)

*Lars Petter Klem, seksjon for bærekraftig mobilitet  
Bymiljøetaten i Bergen*



**BERGEN  
KOMMUNE**

Foto: Bymiljøetaten, Bergen



**TØI** utarbeidet effektrapport august 2022  
for Bymiljøetaten i Bergen

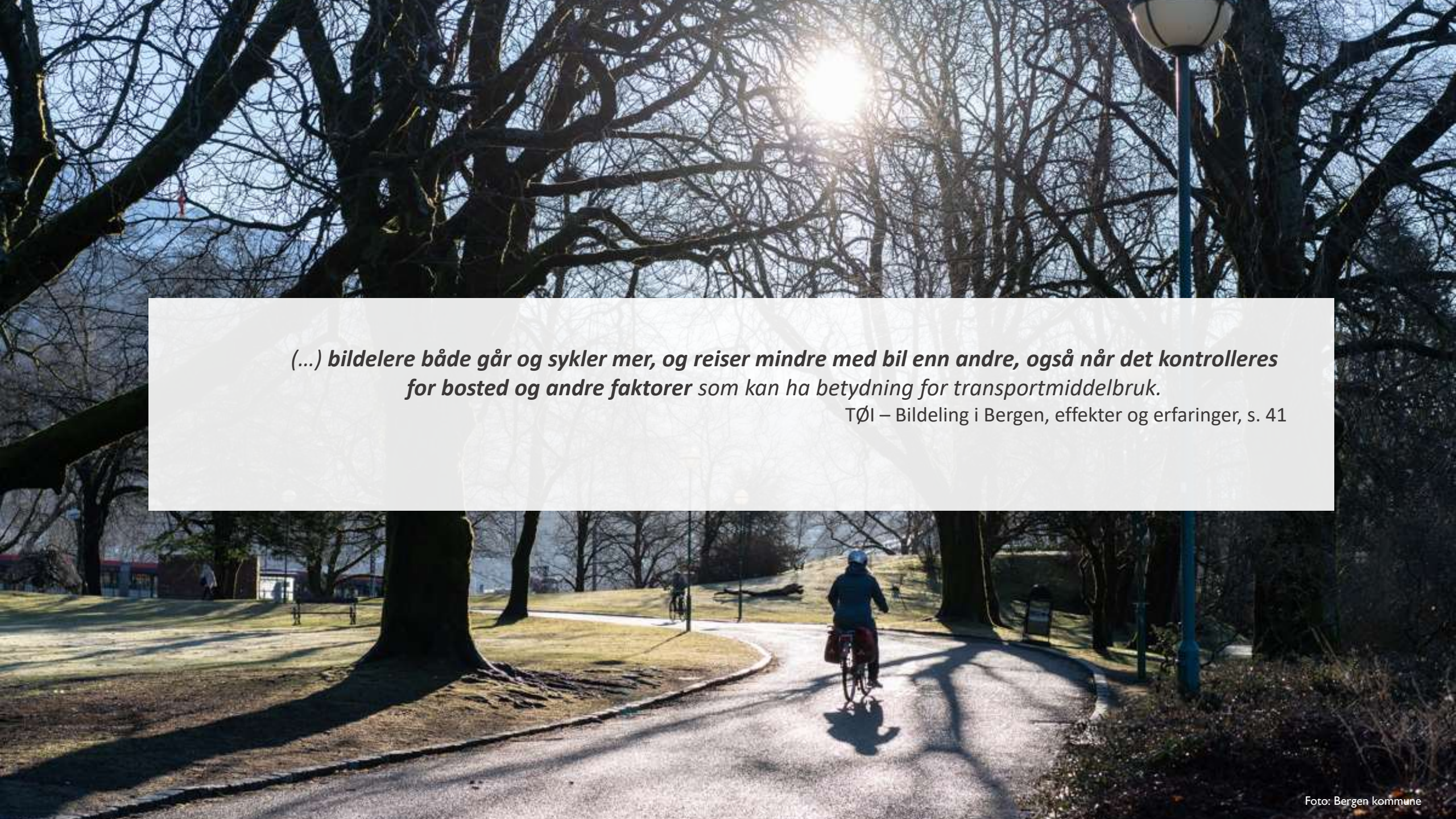
**tøi** Transportøkonomisk Institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



## Bildeling i Bergen - erfaringer og effekter

Vibeke Nenseth, Ingunn Opheim Ellis

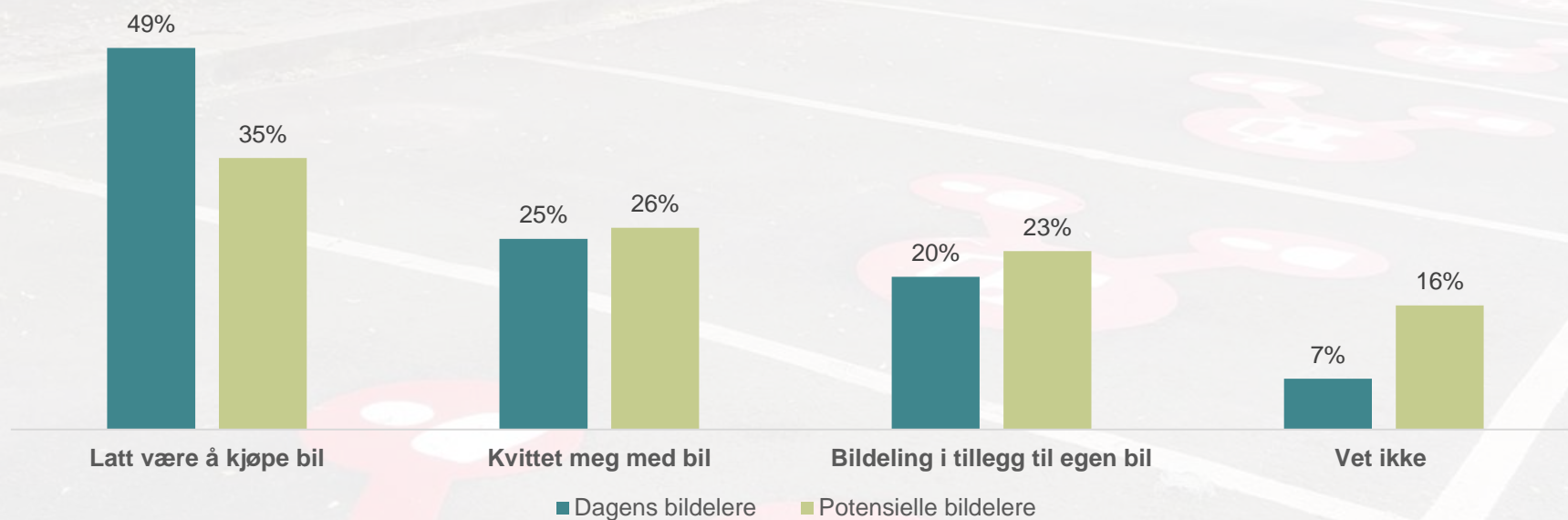
1895/2022

A photograph of a person riding a bicycle on a paved path in a park. The path is lined with large, leafless trees, and the sun is shining brightly through the branches, creating a lens flare effect. The scene is captured from a low angle, looking down the path. A white text box is overlaid on the upper part of the image.

*(...) bildelere både går og sykler mer, og reiser mindre med bil enn andre, også når det kontrolleres for bosted og andre faktorer som kan ha betydning for transportmiddelbruk.*

TØI – Bildeling i Bergen, effekter og erfaringer, s. 41

## Bideling kan svare ut bilbehov



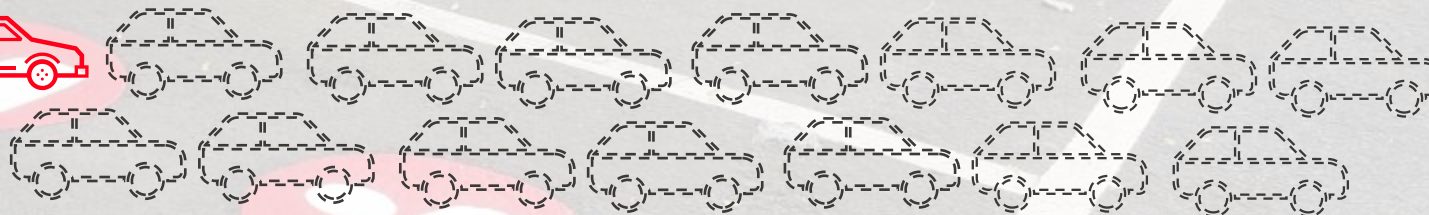
*Hvordan bruk av bideling har påvirket bilhold blant dagens bidelere (N = 700), og hvordan potensielle bidelere tror det å bruke bideling vil påvirke bilhold (N = 257)*



## Substitusjonseffekt



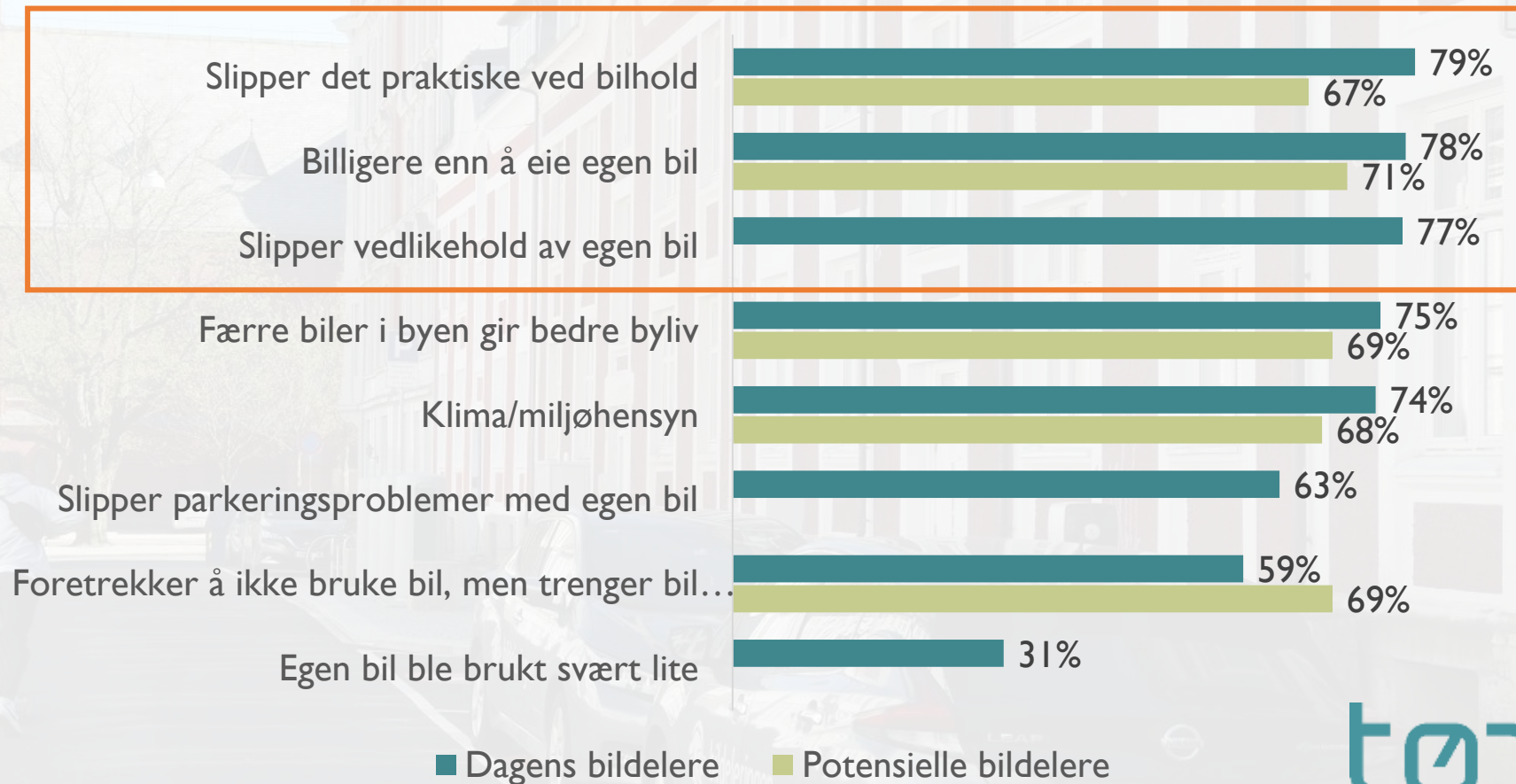
Basert på disse funnene har TØI beregnet seg frem til at **én delebil erstatter 10 til 15 privatbiler i Bergen.**





BERGEN  
KOMMUNE

## Motiv for å bruke bildeling



tøi

Prosentandel som svarer at ulike motiver for å bruke en bildelingstjeneste, eller for å vurdere å bruke en bildelingstjeneste, er svært eller ganske viktige. Skala; ikke viktig, litt viktig, verken/ eller, ganske viktig, svært viktig, vet ikke. bildelingen

N Dagens bildelere = 549, N Potensielle bildelere = 257

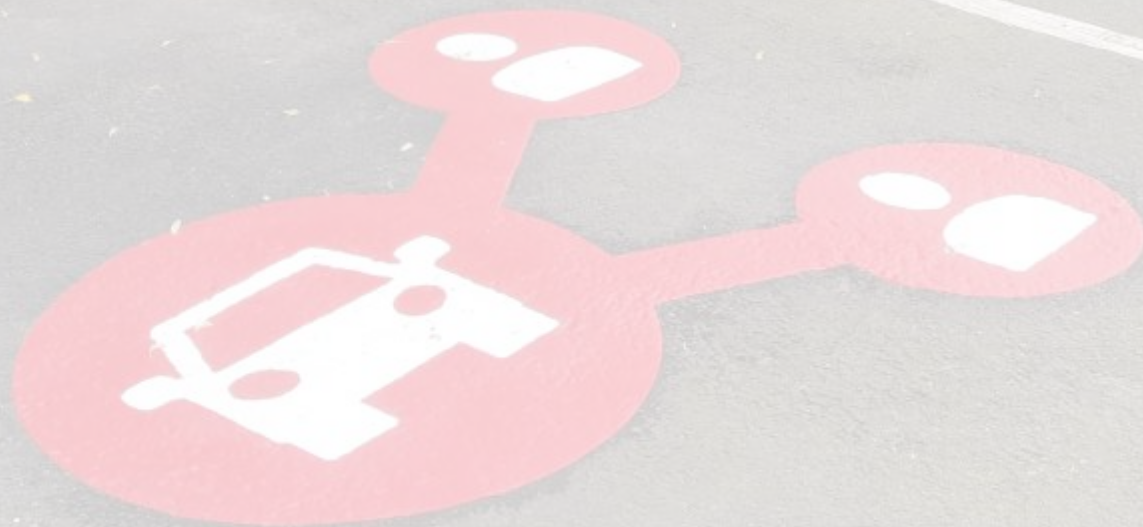


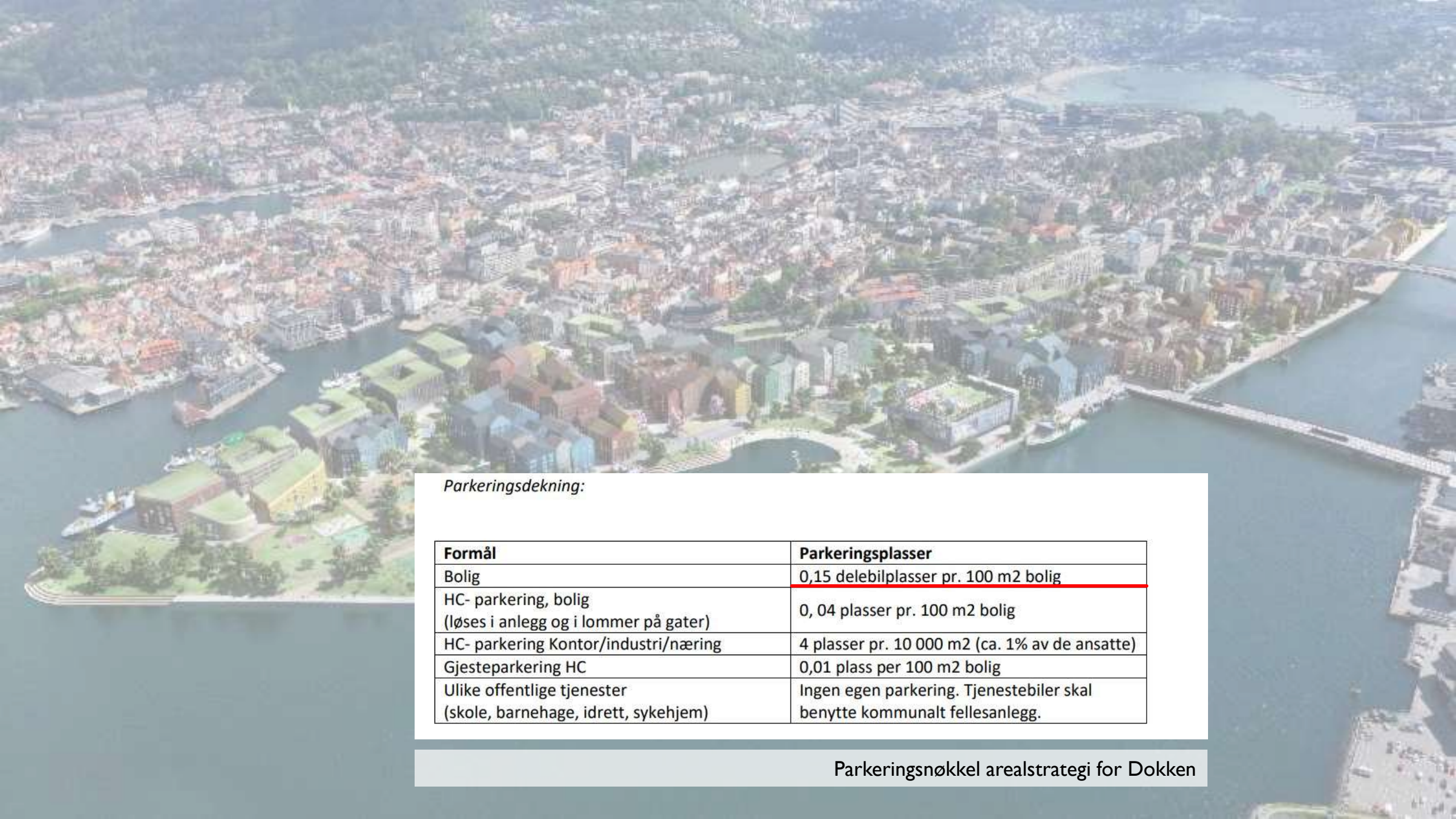
Kilde: Sporveismuseets samlinger





**Data fra undersøkelsen brukes nå som underlag i trafikkanalyser og  
mobilitetsplanlegging i planprosesser**





*Parkeringsdekning:*

<b>Formål</b>	<b>Parkeringsplasser</b>
Bolig	<u>0,15 delebilplasser pr. 100 m2 bolig</u>
HC- parkering, bolig (løses i anlegg og i lommer på gater)	0,04 plasser pr. 100 m2 bolig
HC- parkering Kontor/industri/næring	4 plasser pr. 10 000 m2 (ca. 1% av de ansatte)
Gjesteparkering HC	0,01 plass per 100 m2 bolig
Ulike offentlige tjenester (skole, barnehage, idrett, sykehjem)	Ingen egen parkering. Tjenestebiler skal benytte kommunalt fellesanlegg.



# Reduserer bilpoolen med 80 prosent: - Viktig for å nå klimamålene våre

Bærekraft er en av de viktigste driverne når norske selskaper bytter ut eide og leasede biler til fordel for bildeling. – Målet er null utslipp og null avfall innen 2030, forteller bilansvarlig i Telia.

Bedrift — December 05, 2022 — Hyre

Sambruk sikrer økonomi i  
mobilitetsprosjektene.

Delebiler bør være **allment**  
tilgjengelige!



FORNØYD: – Overgangen til Hyre har vært smertefri, sier Bjørn Grov, bil- og eiendomsansvarlig i Telia.

## Case: Etterstadgata, Oslo (OBOS)

Revidert planforslag sendt til PBE 2023.

### *Parkering*

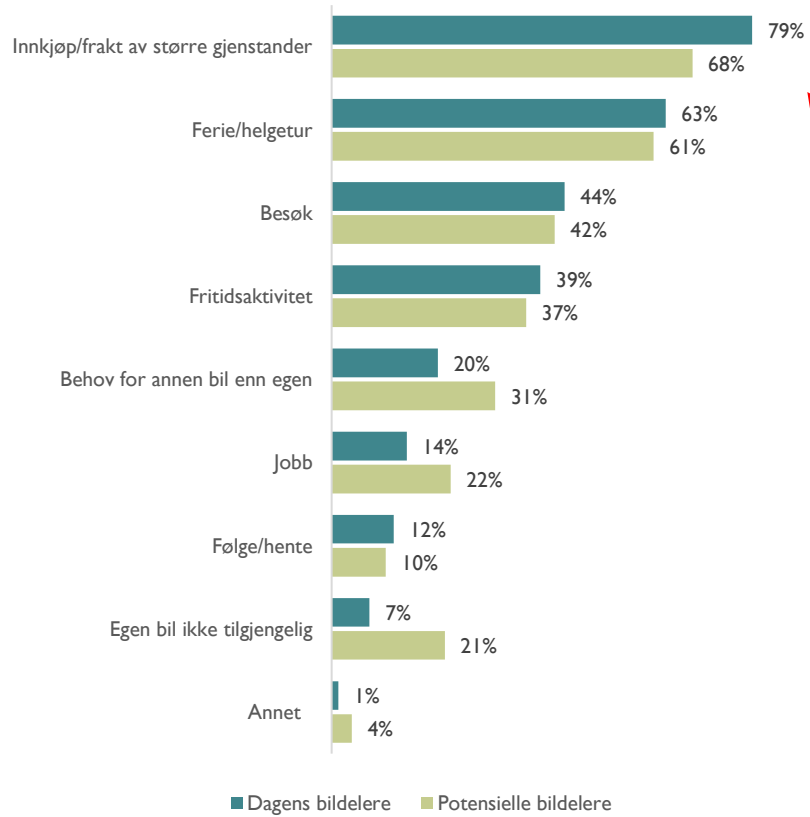
#### *Bil*

- *1 plass for person med funksjonsnedsettelse.*
- ***Det skal ikke etableres parkeringsplasser for bil for andre formål.***
- *Biloppstillingsplass skal plasseres på terreng.*
- *Bilparkeringsplass skal etableres med strømuttak.*
- ***Bildelingordning for boligene vil være tilgjengelig av eksisterende delebiler i nærmiljøet.***

P-behovet svares ut av andre områder

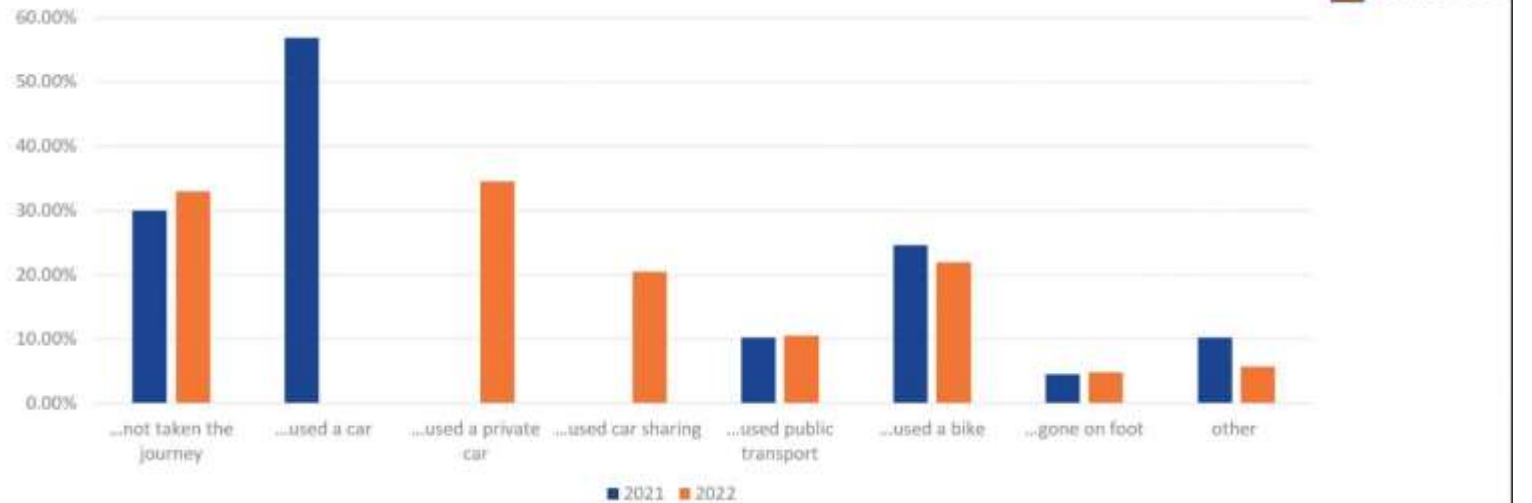


## Kan vi også hente ut noen av bildelingsturene med andre mobilitetstilbud?



Survey: Without Fietje, I would have... 

alternatives to Fietje





BERGEN  
KOMMUNE

- 1. Bildeling fungerer som fullverdig erstatning for privatbil **når hverdagstransportbehovet kan møtes med gange/sykkel/kollektiv***
- 2. **La mobilitetsoperatørene eie tjenestene***
- 3 Delemobilitetstjenester bør lokaliseres **allment tilgjengelig***
- 4 **Forutsigbarhet – forbered kjøperne***

Workshop





# Hvordan finansiere mobilitetskonseptene? Frikjøp, avgift, kommunens rolle, utbyggers rolle

Christin Berg, rådgiver Stavanger kommune

## Innovatives Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze

Stellplatzablöse nach § 9 Stellplatzortsgesetz der Stadtgemeinde Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau



Freie Hansestadt Bremen



Stavanger kommune

# Hvem er ansvarlig, og hvordan finansiere mobilitetskonseptene?

## Fysisk tilrettelegging

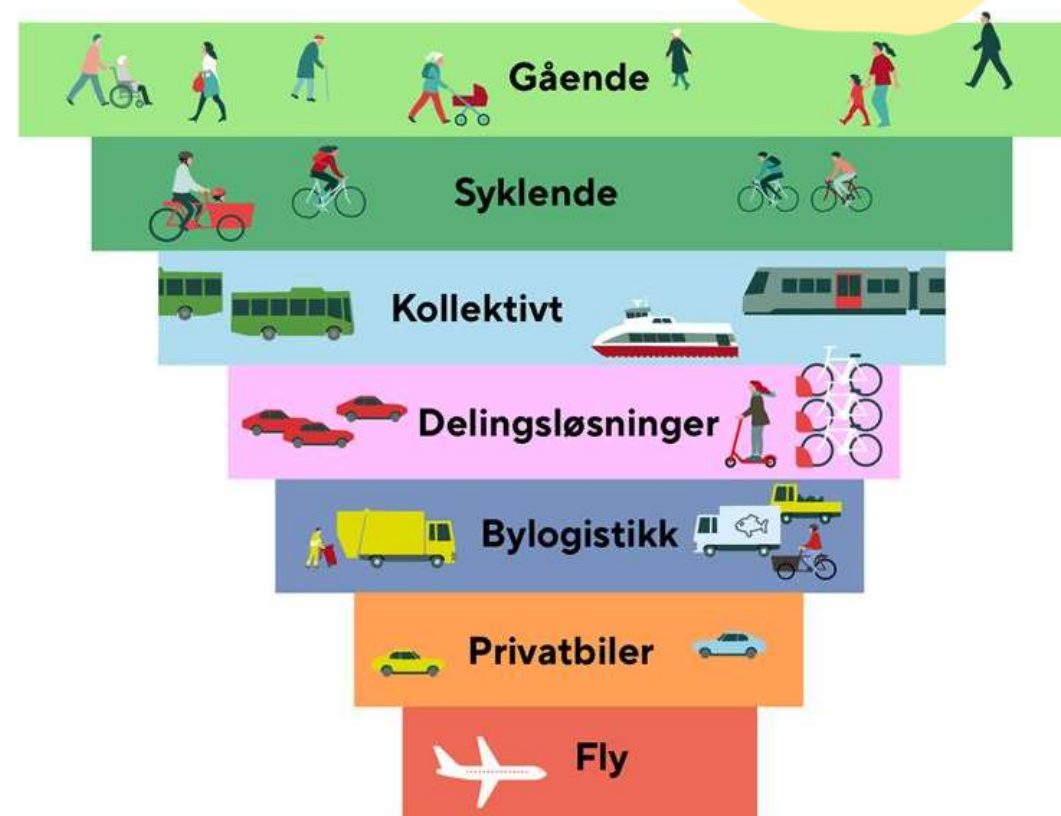
- Tiltak knyttet til byggeprosjektet og rekkefølgekrav
- Bymiljøpakkens investeringspakke
- Offentlige budsjetter

## Men hva skjer når bygget er i drift? Hvordan finansieres og driftes mobilitet?

- Bymiljøpakkens mobilitetspakken som f.eks HJH
- Frikjøp fra parkeringskrav går kun til parkering
- Tiltak og aktiviteter i virksomheter og boligområder

## Hvem er ansvarlig?

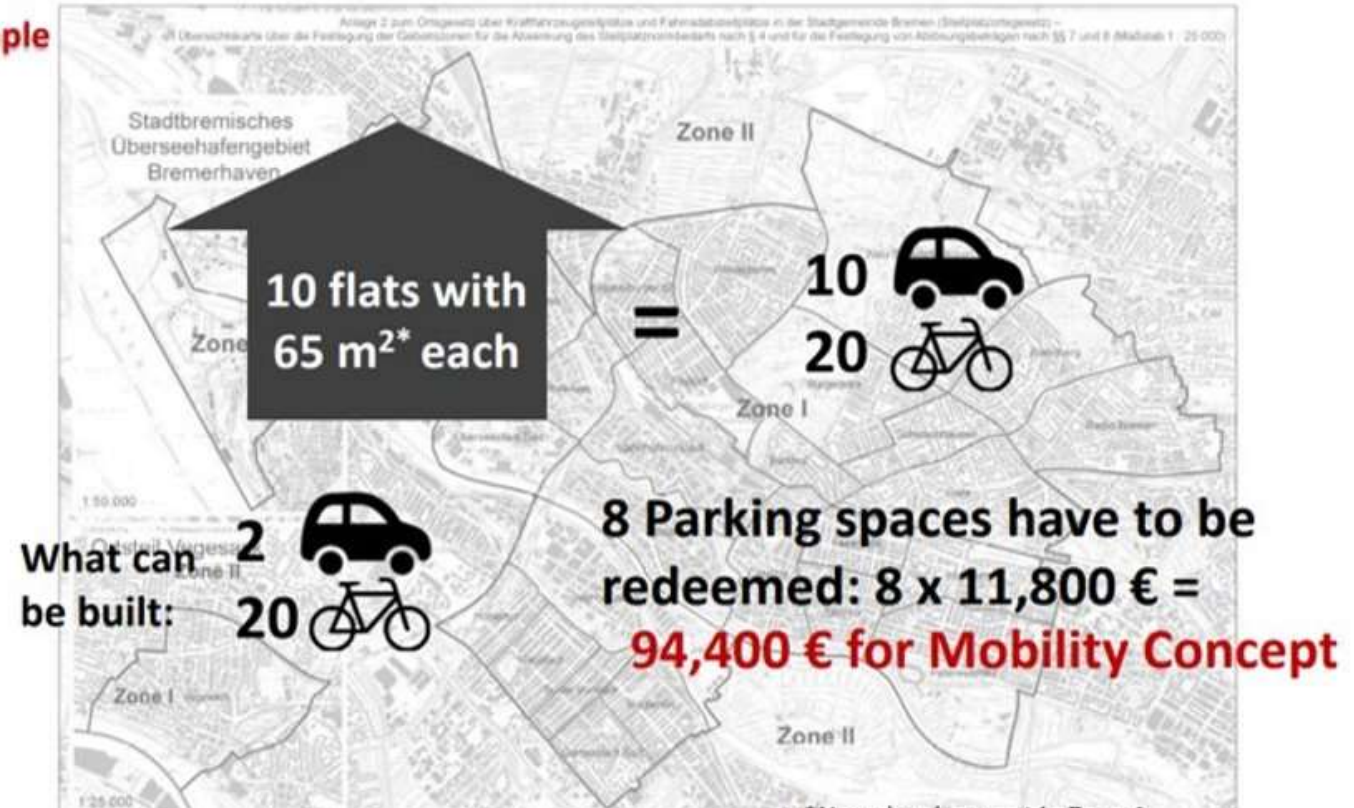
- Kommunens rolle
- Utbyggers rolle
- Byggeiers rolle
- Byggbrukers rolle



# Hvordan finansiere mobilitet?

- Avgift knyttet til bruk eller tilgang til tjenester?
- Kan det knyttes til krav som i Bremen?
- Kan frikjøp utvides til å oppnå noe lignende som i Bremen for å finansiere mobilitetstilbud?

Example



Mobiliäts-Bau-Ortsgesetz i Bremen

# Avslutning og vel hjem!

