



Nettverkssamling om bærekraftig arealutvikling 2023, Trondheim

Mobilitetsplan som verktøy for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Christin Berg, rådgiver

by- og samfunnsplanlegging, avdeling for byutvikling, seksjon overordnet plan



Stavanger
kommune

Byvekst Nord-Jæren. Behov for trendbrudd!

Bilbasert utvikling over tid. Vi må snu trend på arealutvikling og reisevaner.

Tettstedsutvikling Nord-Jæren

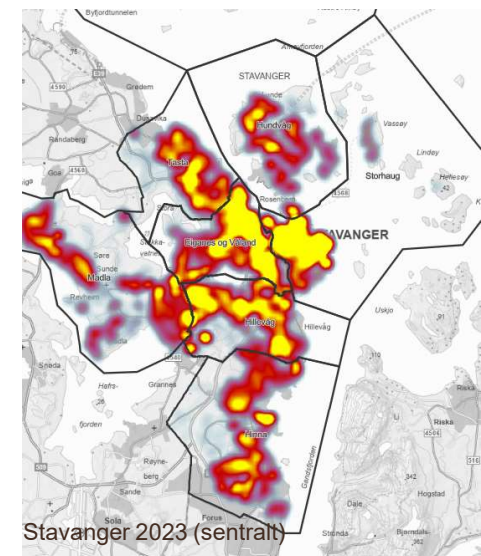
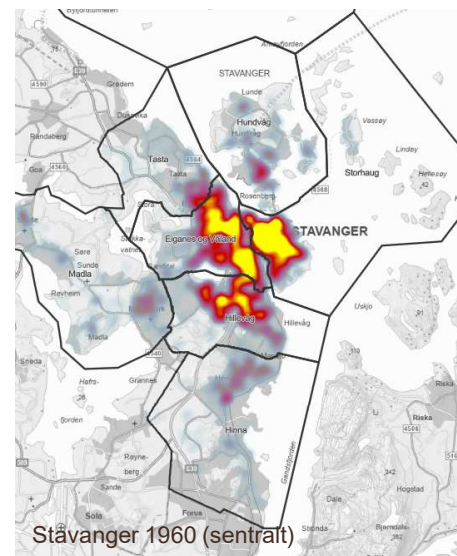
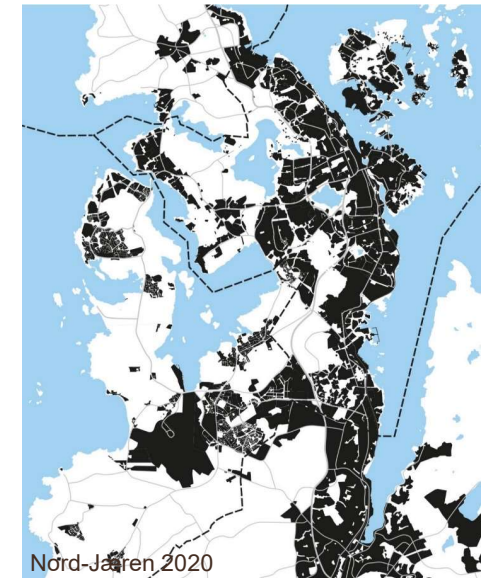
1960: Ca. 110 000 personer

2020: Ca. 240 000 personer

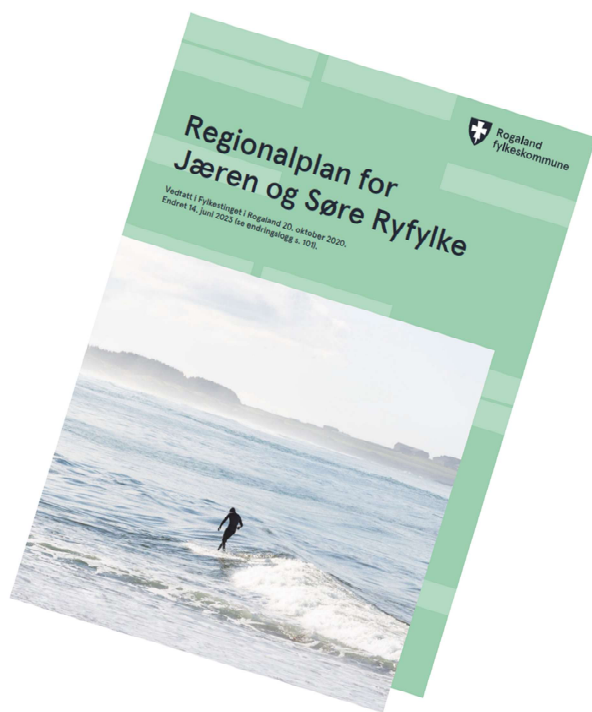
Boliger i Stavanger

1960 : Ca. 20 700 boliger

sep. 2023 : Ca. 67 600 boliger



Regional utvikling



Bymiljøpakken

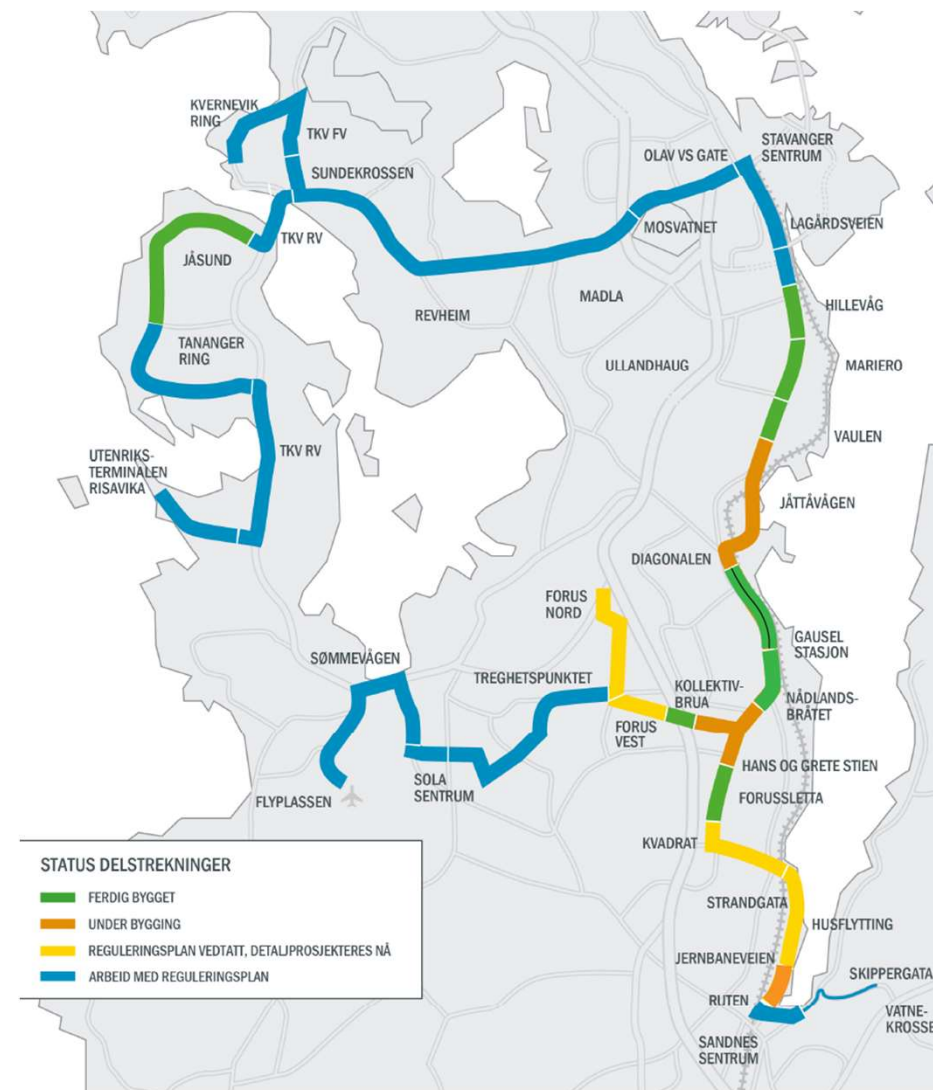
- Investeringspakke (30 milliarder)
- Mobilitetspakke (50 millioner i året)

Investeringer gange, sykkel og kollektivtrafikk

- Sykkelstamvegen mellom Stavanger, Forus og Sandnes
- Bussveien
- 1 milliard kroner til andre kollektivprosjekt
- 1 milliard kroner til andre sykkeltiltak
- 1 milliard kroner til gange, trafiksikkerhet og miljø
- 3 milliarder til drift av kollektivtrafikk



Kilde: Sykkelstamveien, Statens vegvesen



Kilde: Bussveien, Bussveiprojektet, Rogaland fylkeskommune

Mobilitetsplan- Litt historikk

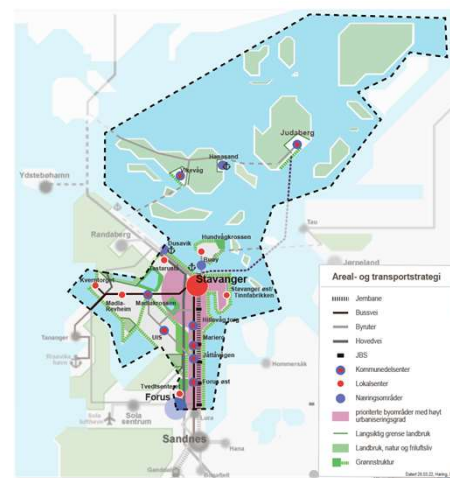
- **Kommuneplan 2010-2025** Arealstrategi aktiv lokaliseringsstyring. Bestemmelse om mobilitetsplan. Utredning av parkering og oppdaterte bestemmelser
- **Kommuneplan 2014-2029** Videreutvikling av arealstrategien. Nullvekstvisjon, transportstrategi, og nye bestemmelser for sykkel, første forankring 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



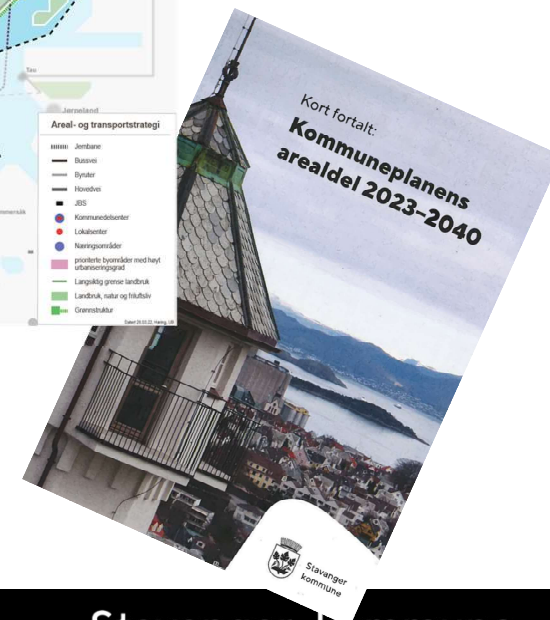
Mobilitetsplan- Litt historikk

- **Kommuneplan 2010-2025** Arealstrategi aktiv lokaliseringsstyring. 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** Innlemming av mobilitetspyramide, aktiv transport blir del av arealstrategi, vektlegging av gater som byrom. Kravet om mobilitetsplan og mobilitetspunkt inngår nå i ny mobilitetsbestemmelse og det er utarbeidet digital veiledning og verktøy

Sammenhengende –
Effektivt – Trygt –
Fleksibelt



Arealstrategi





Ny transport og mobilitetsstrategi

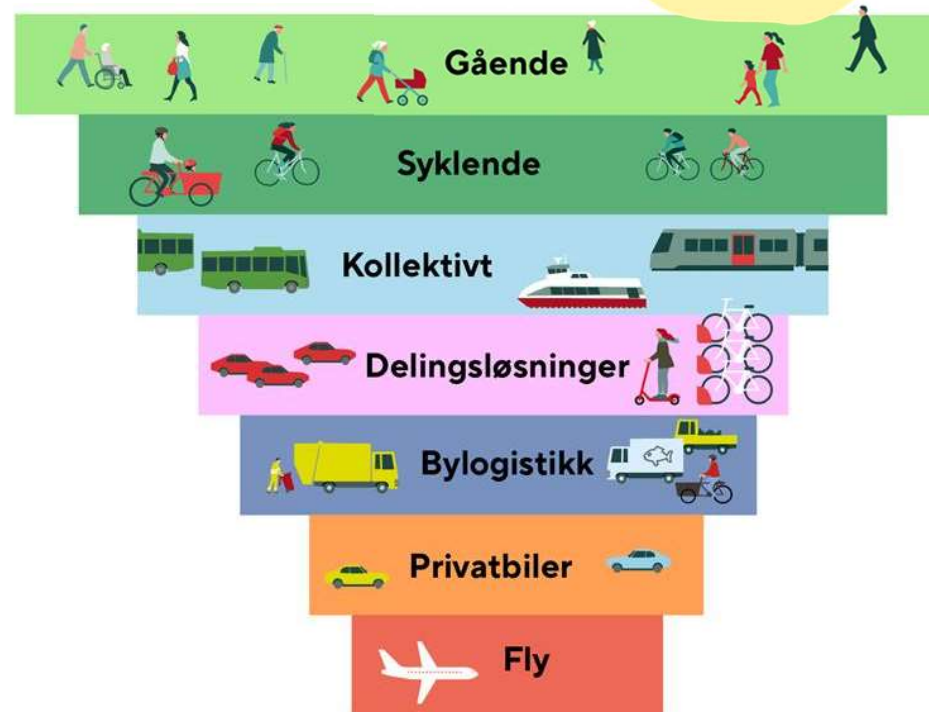
Hovedmål

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



Mobilitetsplan som verktøy

Overordnede mål om klimanøytralitet, kortreist hverdagsliv og bærekraft vil kreve mobilitetsplaner som er

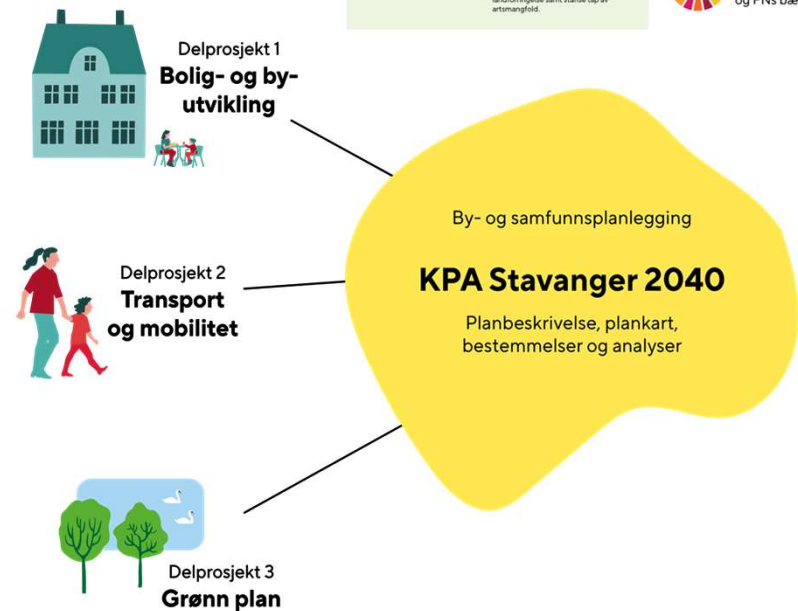
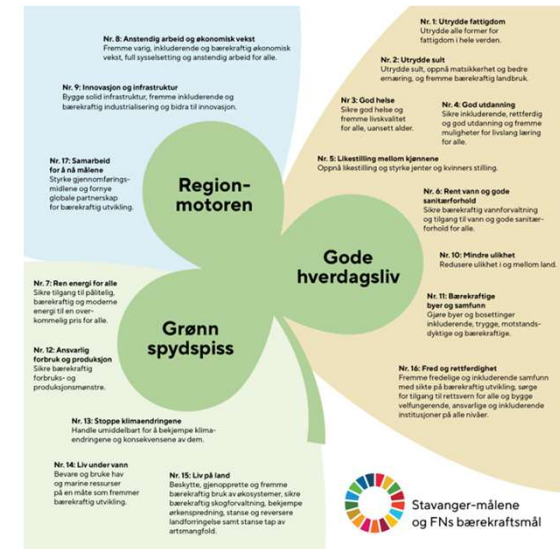
- ambisiøse på reduksjon av både behovet for transport og løsninger som velges

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



Evalueringen

asplan
viak

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

Dokumentgjennomgang av et utvalg mobilitetsplaner

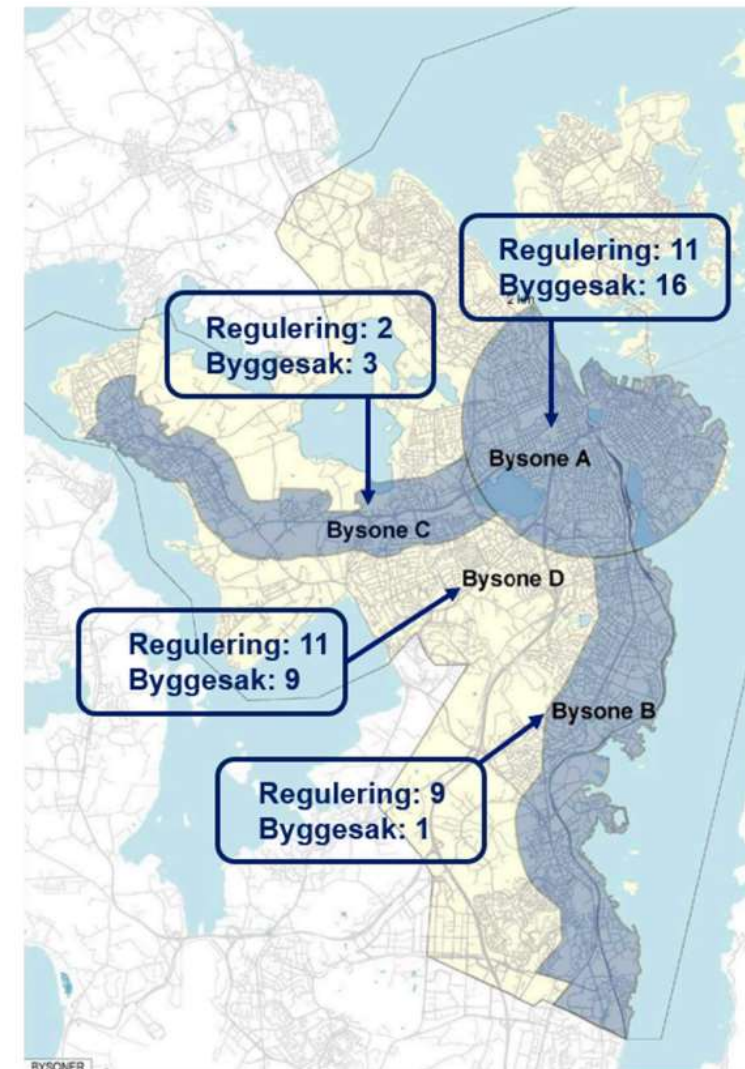
- Hvordan bestemmelsen er svart ut
- Hvordan mobilitetsplanene er utformet
- Hvilke tiltak som er planlagt

Kvantitativ spørreundersøkelse blant et større utvalg aktører

- Sammen med dokumentgjennomgangen gir særlig grunnlag for å vurdere behov for veiledning

Dybdeintervjuer blant et utvalg av relevante aktører

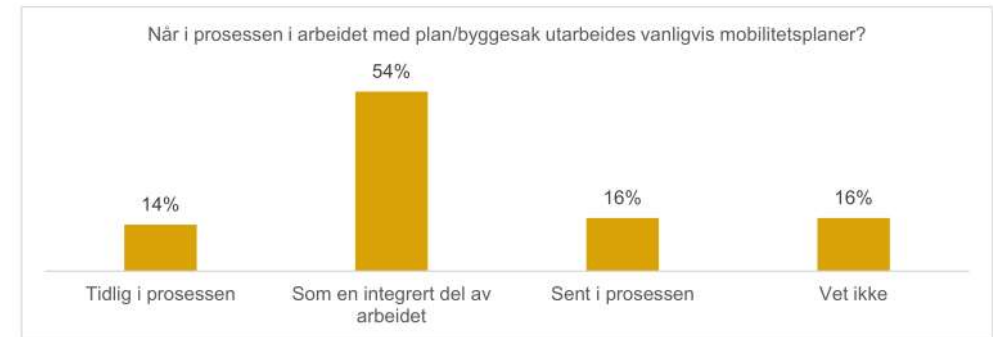
- Gir mer inngående informasjon og belysning av tema
- Spesielt om betydning av mobilitetsplan i planprosessen og bygg i bruk



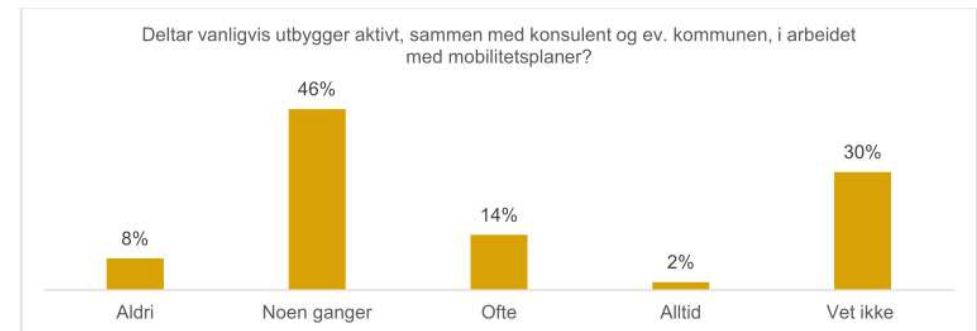
Figur 4-1. Fordeling av mobilitetsplaner i bysoner fra perioden 2014-2020 i grunnlaget som ble oversendt fra oppdragsgiver.

Noen hovedfunn og erfaringer

- De er en integrert del av planarbeidet
- Det er samspill mellom mobilitetsplan og detaljregulering
- De påvirkes i større grad av detaljreguleringen enn motsatt
- I byggesaker varierer det mer når i prosessen det arbeides med mobilitetsplaner enn i plansaker
- Nyttig dokument som bidrar til økt oppmerksomhet på transport og mobilitet ved regulering. Mye av innholdet dekkes ikke av andre deler av plan og byggesaken.
- Mest egnet ved regulering
- De bidrar til bedre reguleringsplaner og bedre løsninger og nytten veier opp for ressursbruken ved arbeidet
- Det er potensial for å bedre nytten ved i større grad følges opp i fasene etter regulering



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



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

Gjeldende krav i kommuneplan

Bestemmelse 1.13, om transport og mobilitet punkt 3 og 4 det stilles krav om mobilitetsplan :

- ved alle etableringer og bruksendringer for mer enn 50 ansatte, og for byggetiltak større enn 1000 m² BRA
- gjelder alle plannivå og søknader om tiltak
- skal tilpasses plannivået og tilgjengelig kunnskap om utbyggingen
- skal utarbeides i tråd med kommunens [Mobilitetsplanveileder | Stavanger kommune](#)

Arealstrategien kort fortalt

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.



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

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](#)
- ↓ [Stedsanalyse](#)
- ↓ [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, parker, 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>

Hjem / Samfunnsutvikling / Planer / Reguleringsplaner / Mobilitetsplanveileder

Veileder til mobilitetsplan

Oppdatert: 16.08.2023 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

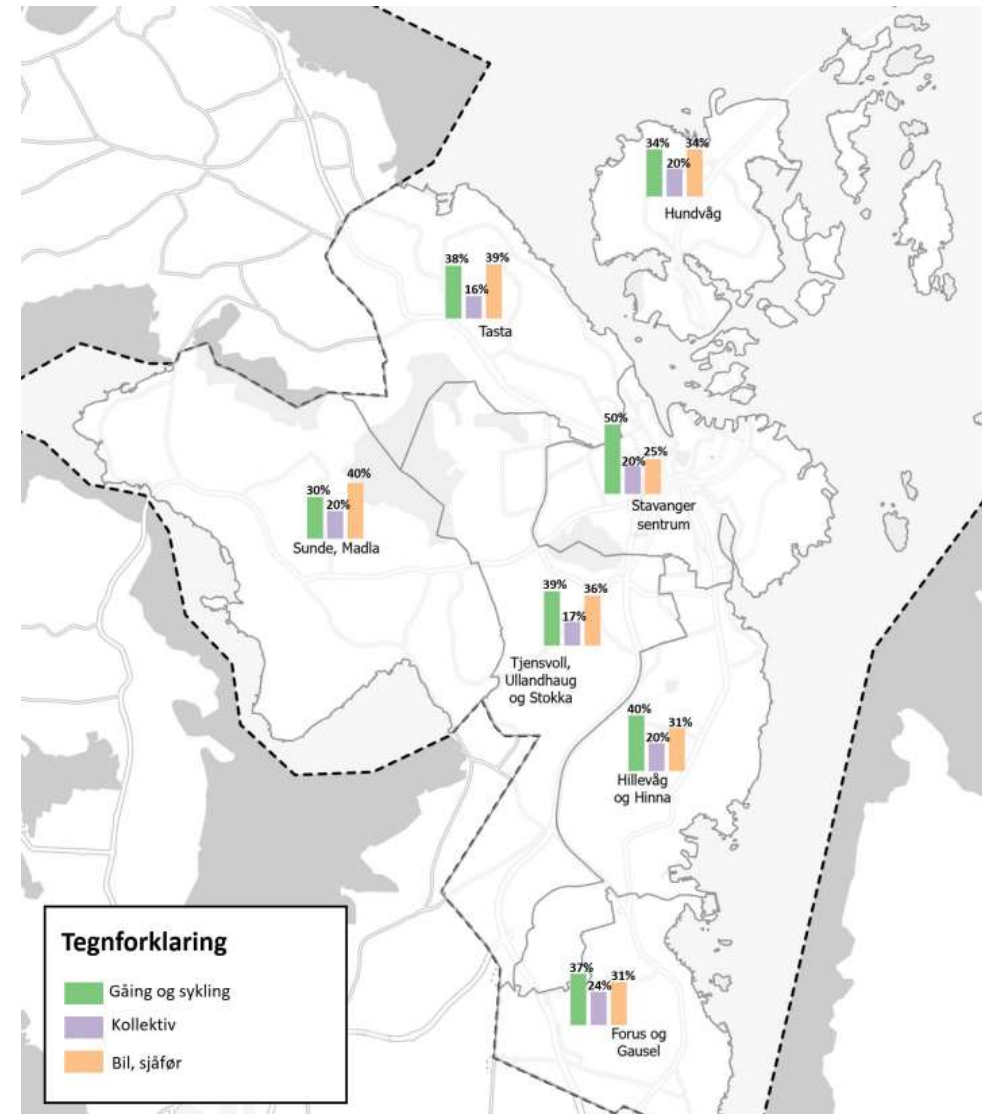
Virksomheter

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



Reisemiddelfordeling. Beregnet potensial i ulike deler av kommunen. Analyse NORCE

Veiledning

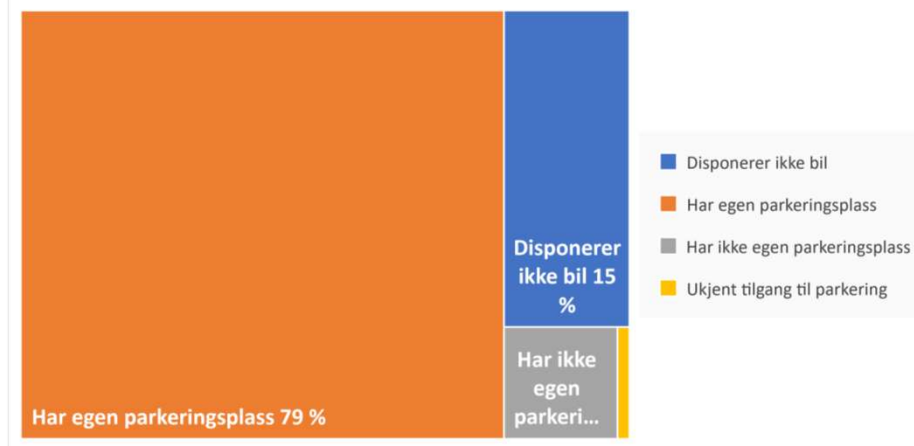
Tidligere - Reisemiddelfordeling – skjønnsmessig ut fra hver sak

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](#)

HUSHOLDNINGERS PARKERINGSBEHOV



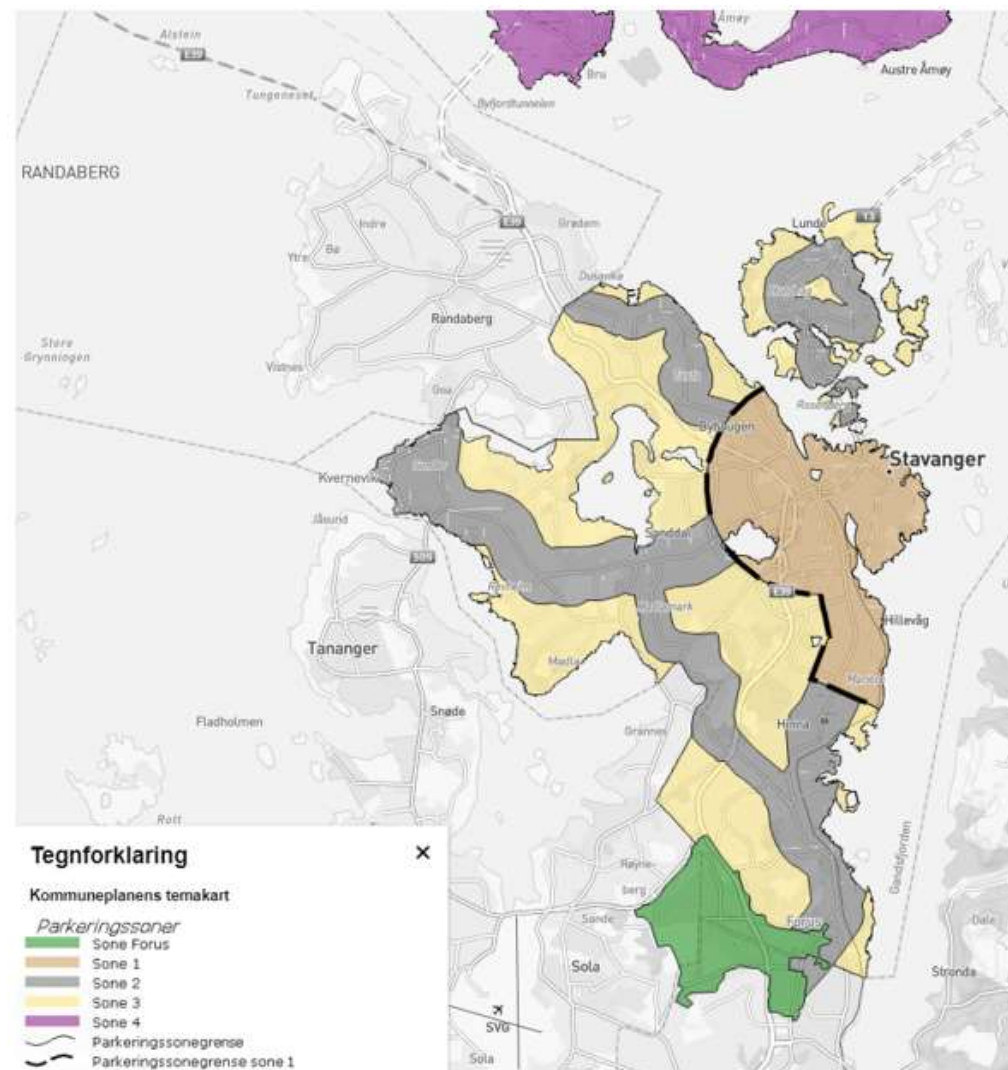
PARKERING PÅ ARBEIDSTED



Kilde: RVU 2018/2019, NORCE

Saksbehandling

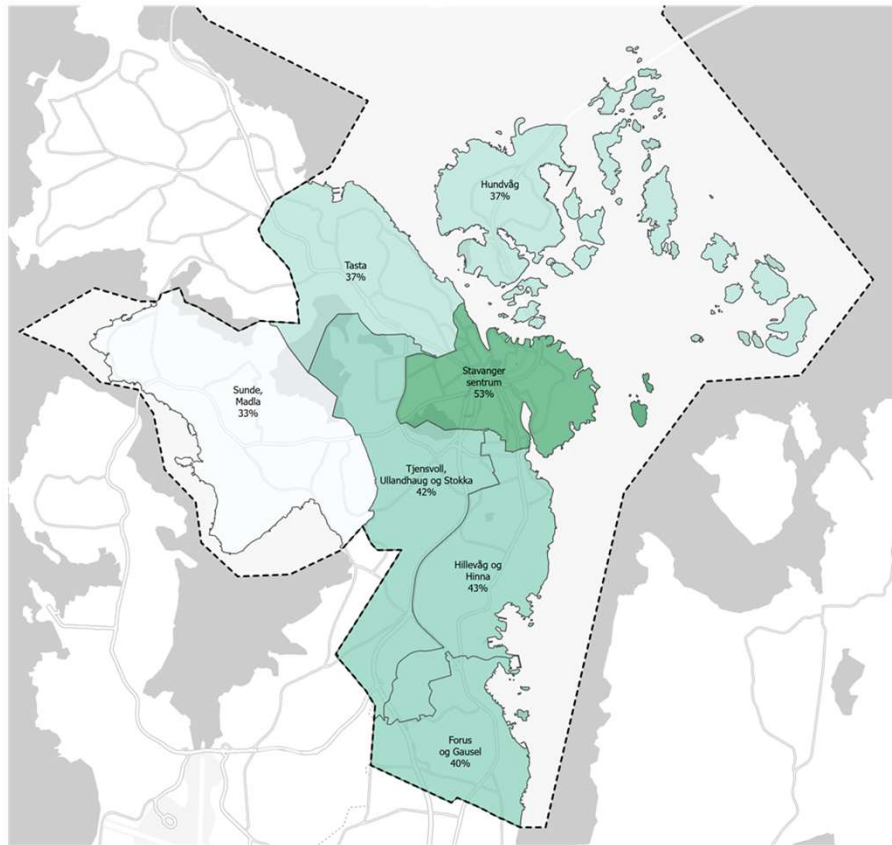
- Utredning skal være i samsvar med kommunens overordnede mål
- Argumentasjonen skal henge sammen med foreslått antall parkeringsplasser
- Behov for transport skal dokumenteres
- Hvordan få ansatte/besøkende/beboere til å velge andre reisemidler enn bil?
- **Ikke fysiske tiltak** er viktige for å redusere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



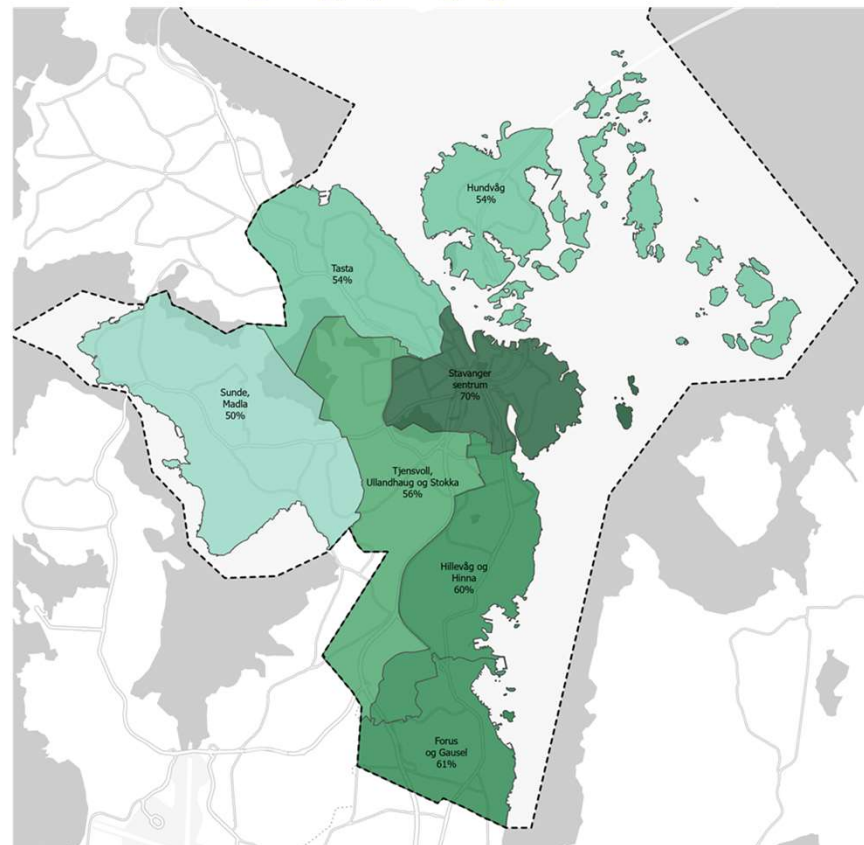
Parkering –viktigste virkemiddel (temakart parkering)

Bistand fra NORCE analysere reisevaner i soner og potensial for endring

Andel som går, sykler eller tar kollektiv i dag



Potensial for gåing, sykling og kollektivt

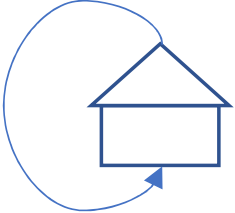
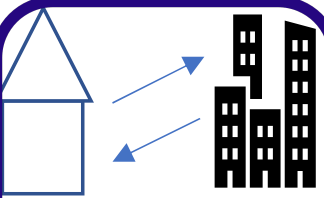
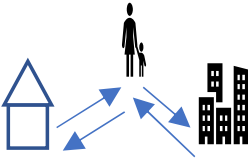
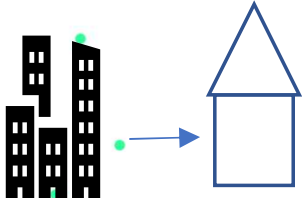




Eksempel på soneinndeling: Kommuner og bomsoner

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

Fordeling av turer etter opprinnelse og destinasjon.

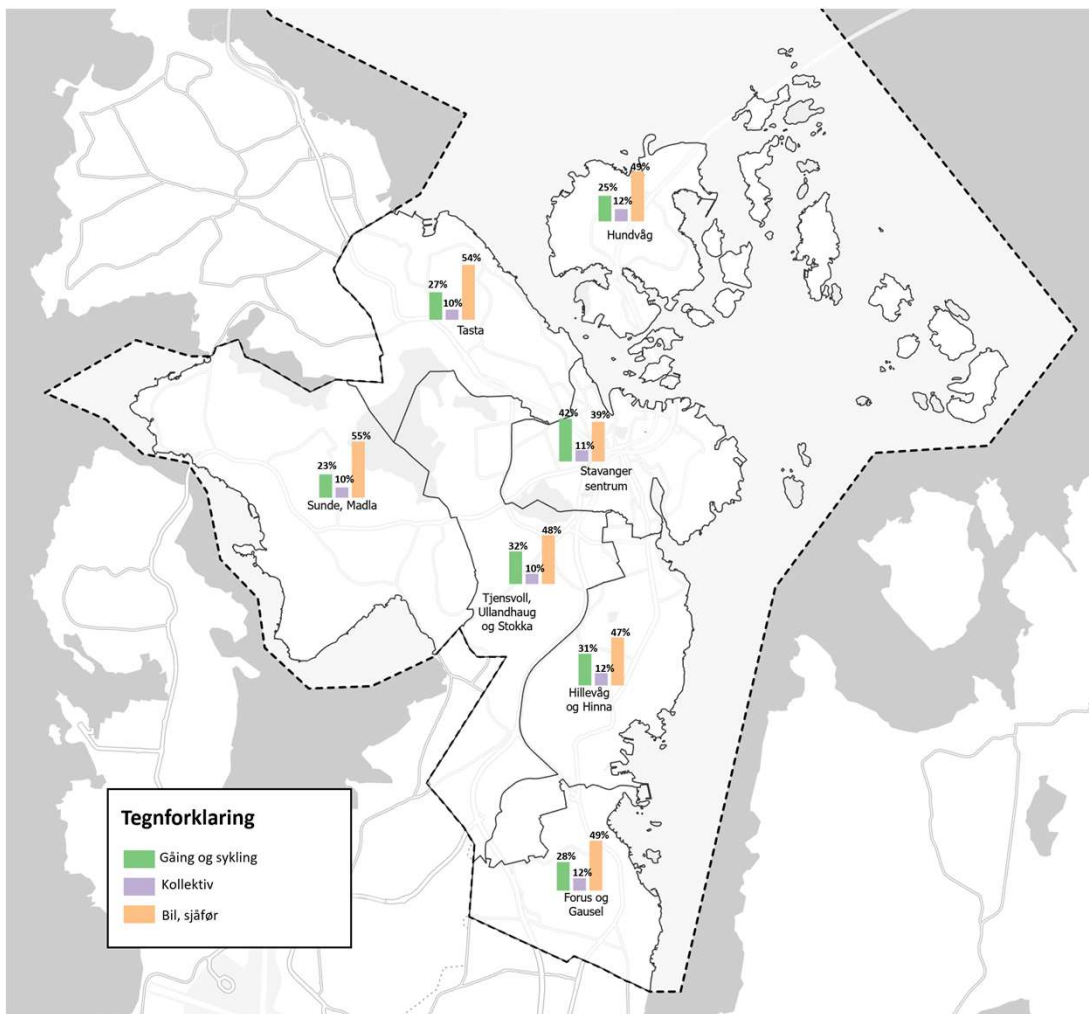
Sone	HjemHjemTur	Tur som går bosted- annet sted-bosted	Tur del av en turkjede	Tur starter og/eller slutter utenfor eget hjem
				
Tasta	10%	59%	29%	2%
Hundvåg	10%	54%	34%	2%
Stavanger sentrum	7%	53%	37%	3%
Hillevåg og Hinna	6%	51%	39%	3%
Tjensvoll, Ullandhaug og Stokka	7%	53%	37%	2%
Sunde, Madla	11%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



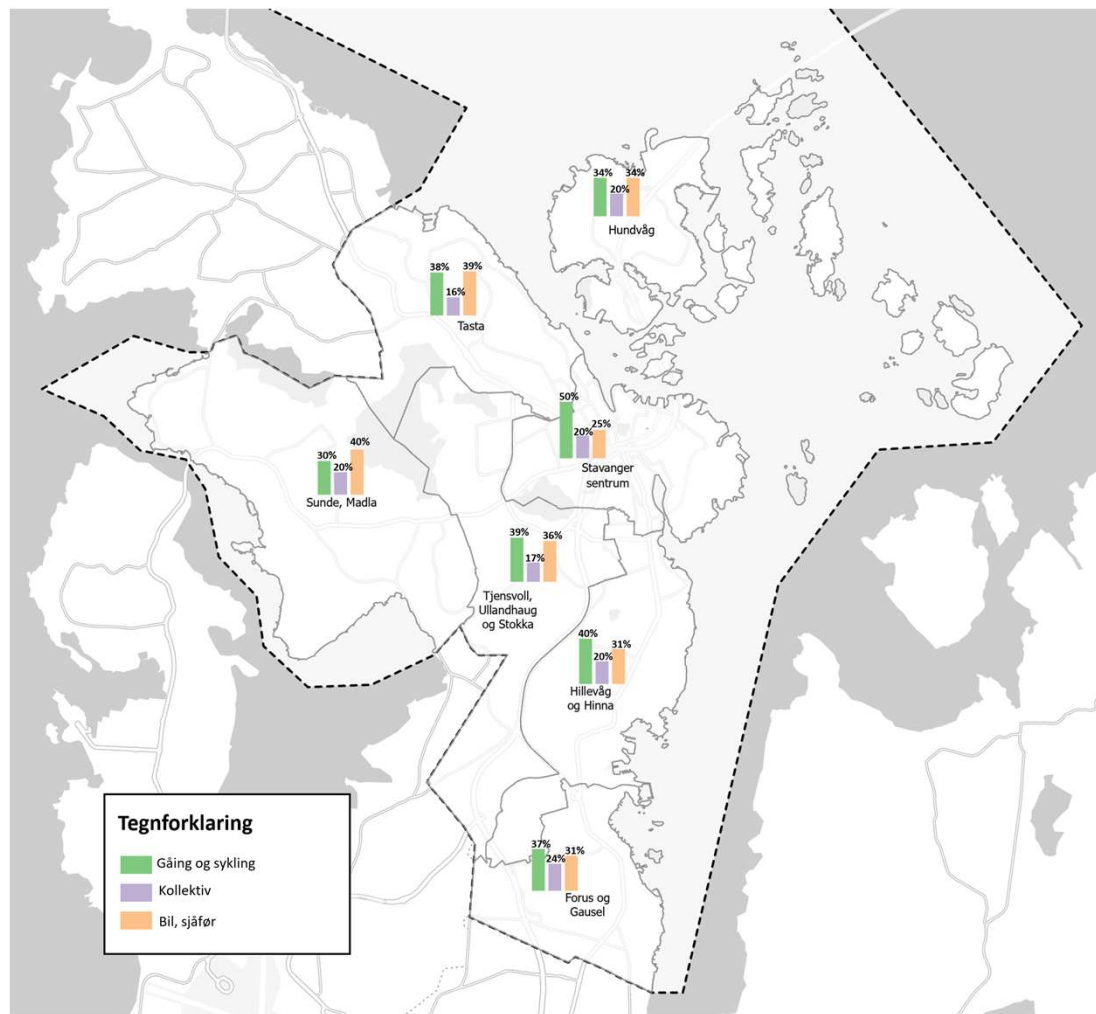
Kollektivaksene

- 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 holde plass
 - b. minst 4 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen

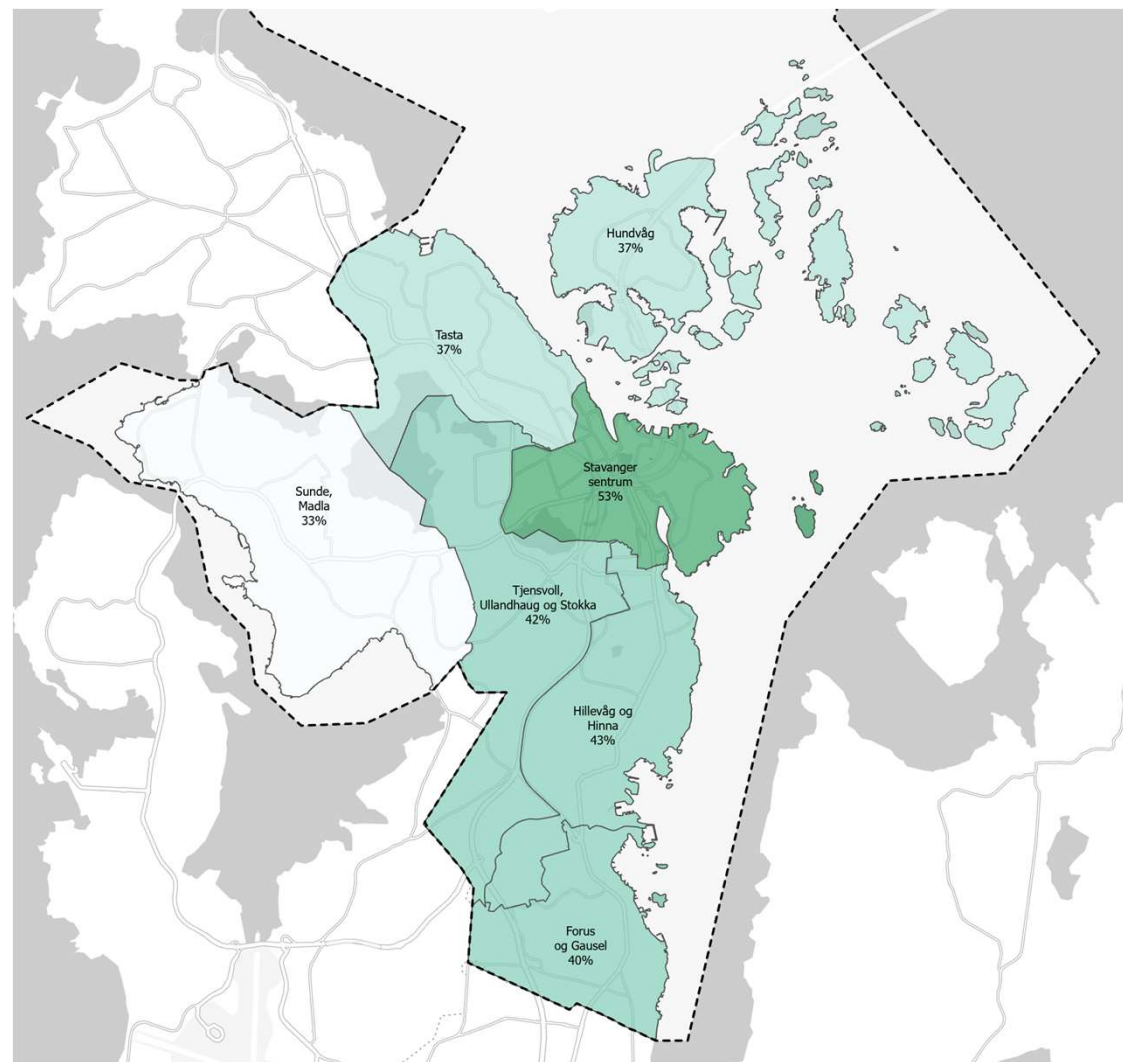
Dagens reisevaner



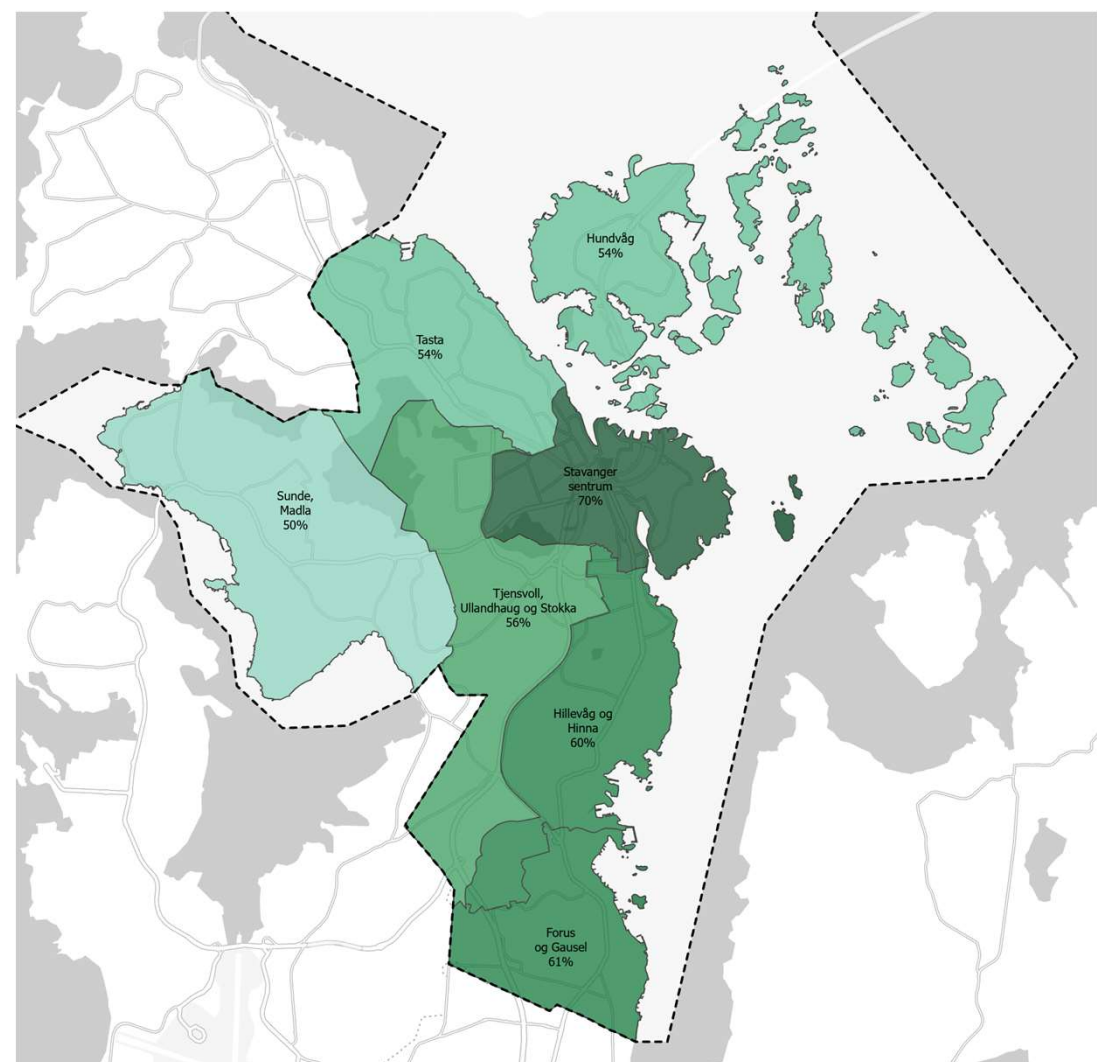
Beregnet potensial i ulike deler av kommunen



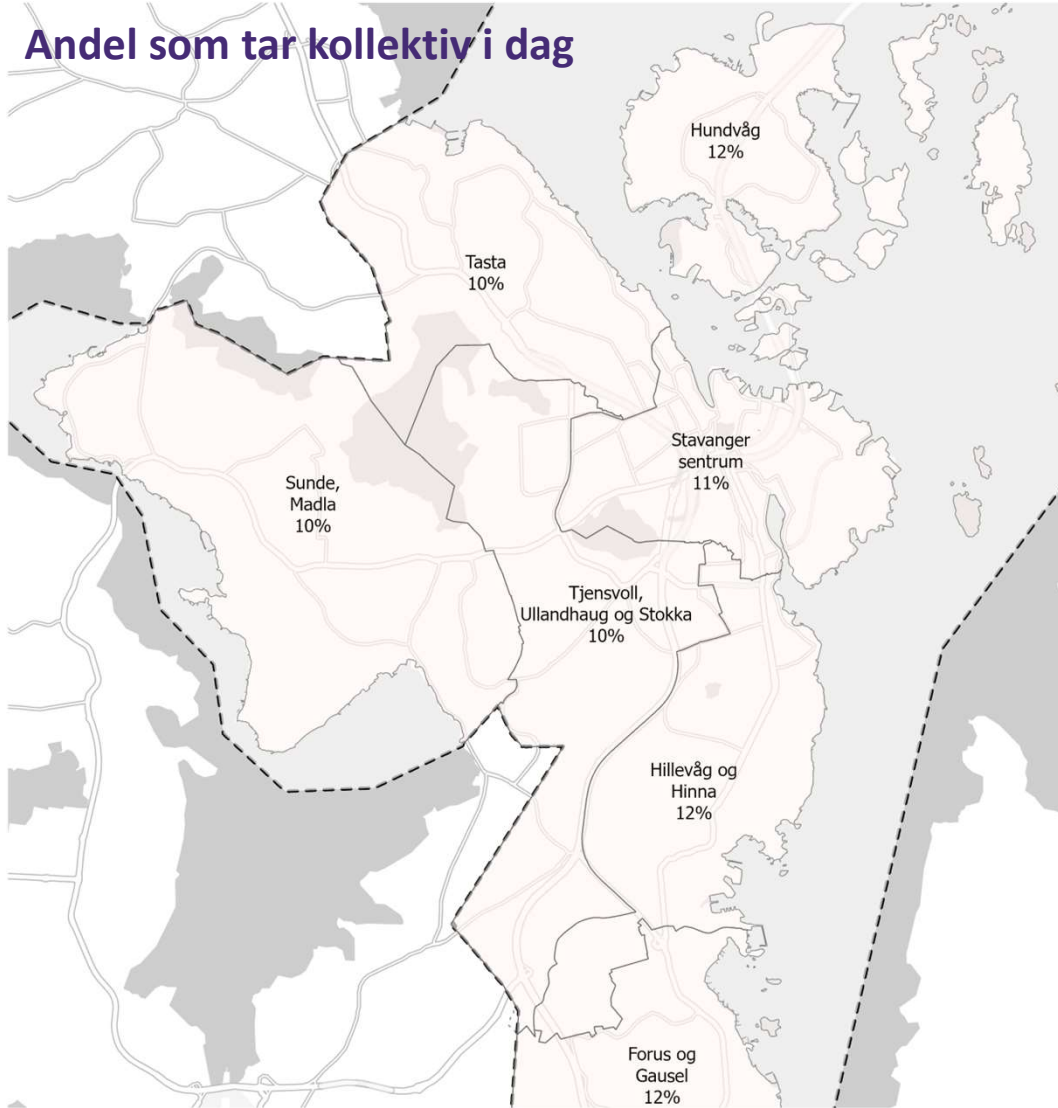
Andel som går, sykler eller tar kollektiv i dag



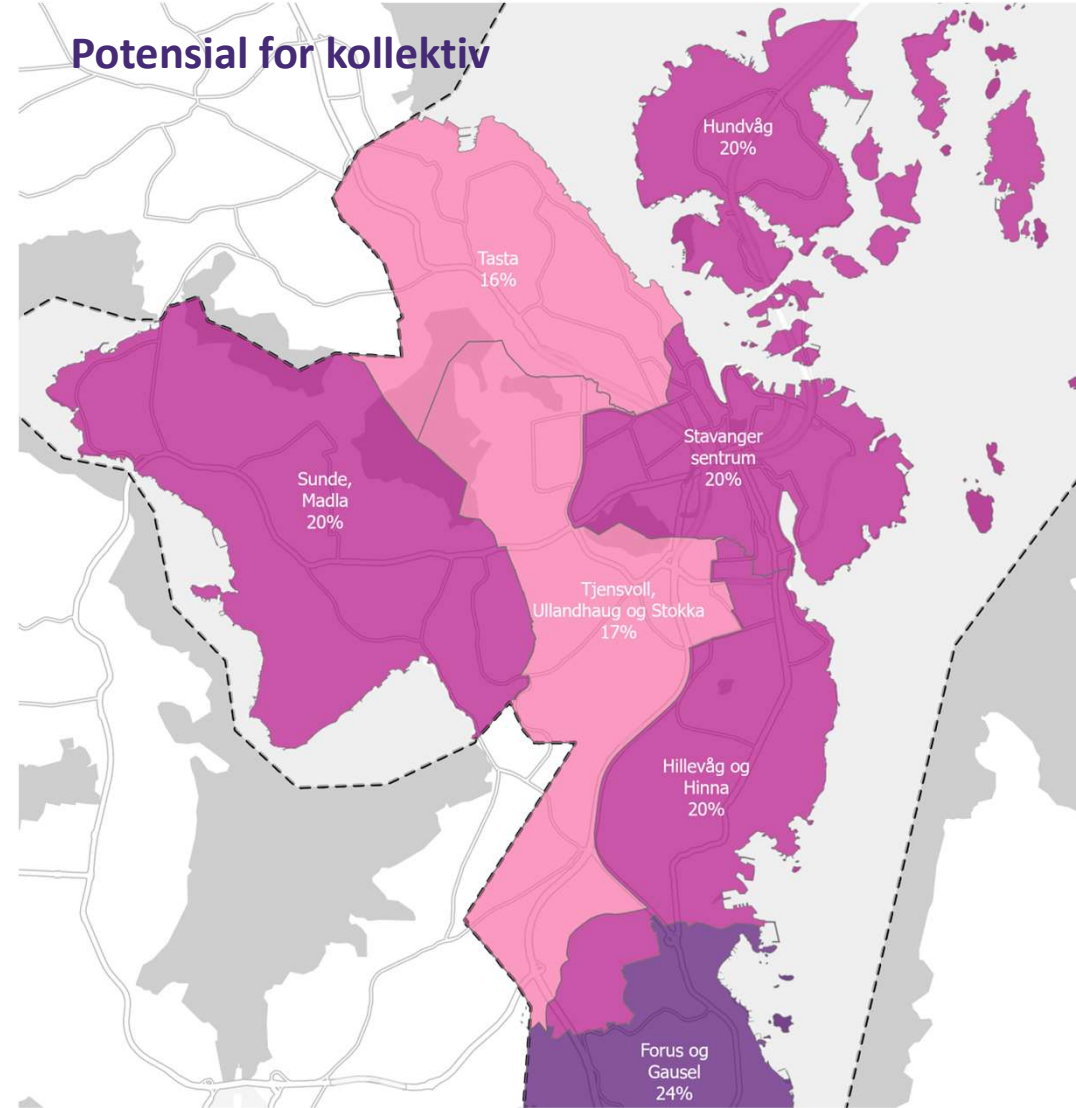
Potensial for gåing, sykling og kollektivt



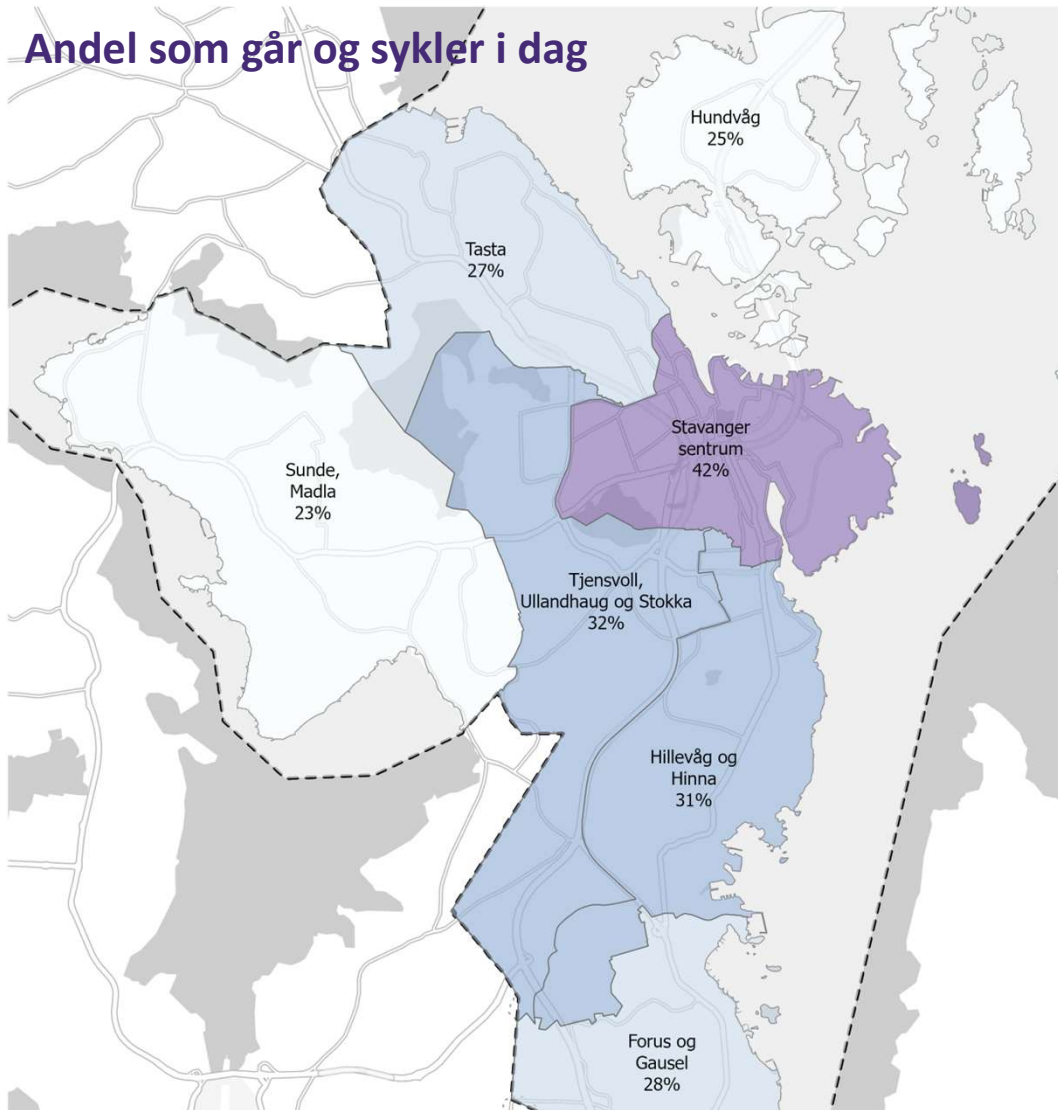
Andel som tar kollektiv i dag



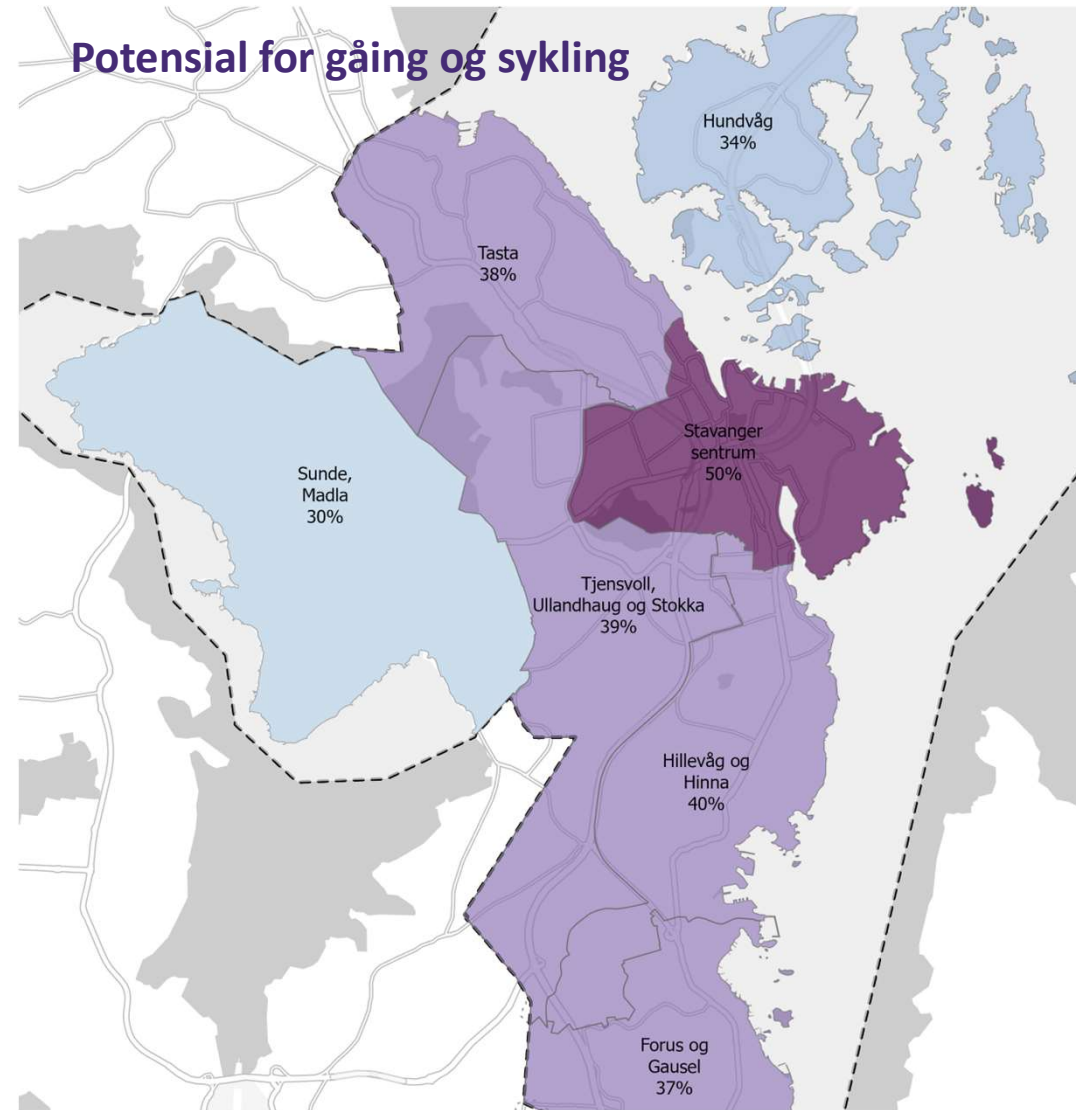
Potensial for kollektiv



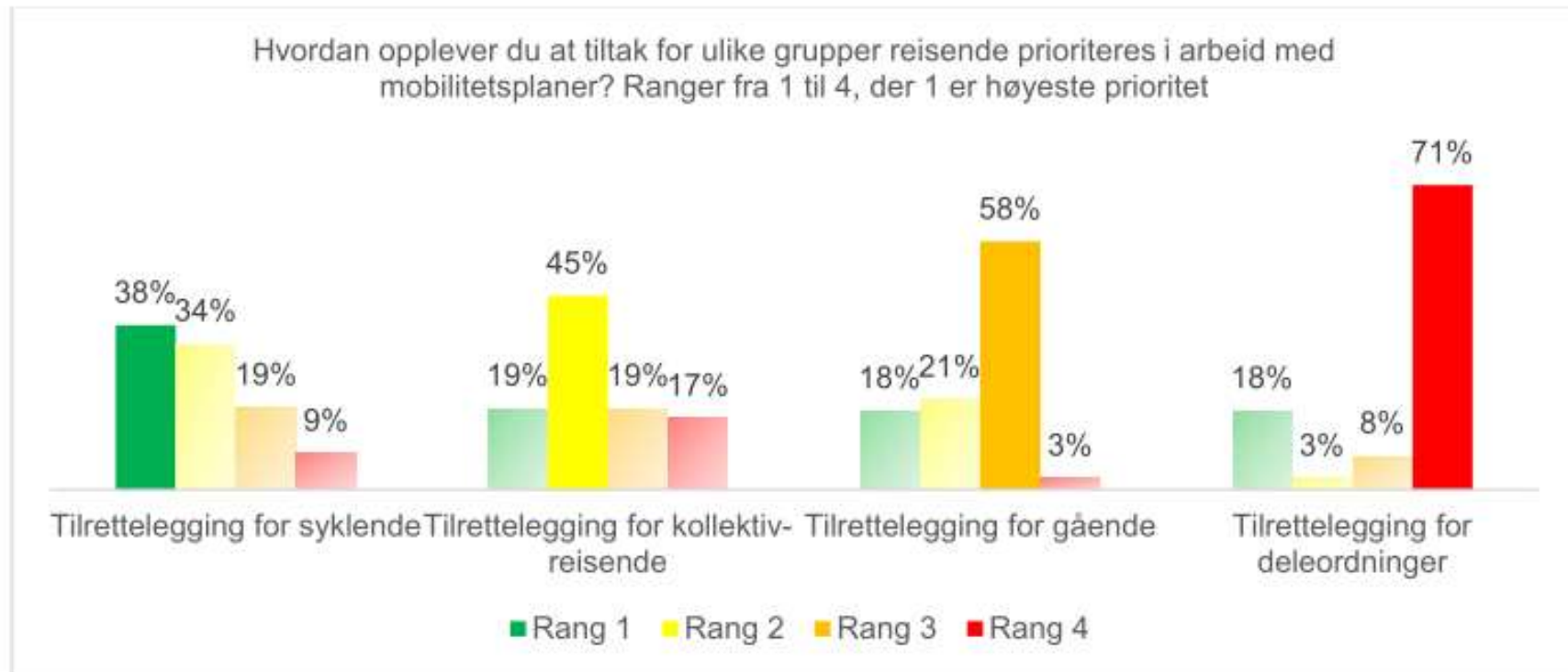
Andel som går og sykler i dag



Potensial for gåing og sykling



Hvilke reisende prioriteres i planene?



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

Vi jobber videre med offentlig privat samarbeid om mobilitet

Share North Squared (2023-2026)

Integrere delt mobilitet i eiendomsutvikling

- bidra til multimodal reiseatferd (fleksilister)
- redusere etterspørselen etter parkering, bileierskap og bilavhengighet
- øke bærekraft, ressurs- og arealeffektivitet
- redusere byggekostnader bidra til sosial bærekraft



Vårt eksempelområde er boligprosjektet «Jåtun» og mobilitetspunktet ved Jåttåvågen

- Stavanger kommune
- Kolumbus
- Jåttå utbyggingselskap
 - HEIME, nabolagsplattform som forener beboere, styret og utbyggere gjennom praktiske verktøy og engasjerende aktiviteter



Takk for oppmerksomheten!

Christin Berg

rådgiver

by- og samfunnsplanlegging

avdeling for byutvikling, seksjon overordnet plan

T: +47 51 50 71 56 M: +47 412 96 221

www.stavanger.kommune.no

[Mobilitetsplanveileder | Stavanger kommune](#)

[Transport- og mobilitetsstrategi | Stavanger kommune](#)

[Her er alle plandokumentene | Kommuneplanens nye arealde! \(stavanger.kommune.no\)](#)