

Bærekraftige overordnede mobilitetsplaner

For å nå klima- og transportmål, kan man bruke en bærekraftig overordnet mobilitetsplan som verktøy. Mobilitetsplanen skal inneholde en strategi som ser alle faktorer som påvirker mobilitet i sammenheng. Et helhetlig perspektiv skal sikre at mobilitetstjenester og tiltak koordineres bedre og hindre at de virker mot hverandre. En bærekraftig overordnet mobilitetsplan passer inn i kommunal eller regional planlegging som enten et grunnlagsdokument eller en formell del av en kommunal eller regional plan.

1. Problem og formål

Mobilitetsplaner er et styringsverktøy for å oppnå et bærekraftig mobilitetsmønster. Et bærekraftig mobilitetsmønster innebærer at folk reiser på måter som er miljøvennlige, at folk blir mer fysisk aktive, en sosialt bærekraftig, arealeffektiv og samfunnsøkonomisk gunstig utvikling. Dette betyr en økning av andelen gående, syklende og kollektivreisende blant trafikantene. Mange byer og tettsteder ønsker nullvekst i personbiltrafikken, og en mobilitetsplan kan være et godt verktøy for å nå dette målet. (Bull, Jahren & Sanner, 2018, s.10)

Bærekraftige overordnede mobilitetsplaner har som formål å:

- 1) Være tilgjengelige og møte grunnleggende mobilitetsbehov blant innbyggere, firmaer og industri
- 2) Skape samordning mellom alle transportformer slik at disse utfyller hverandre
- 3) Balansere behovet for sosiale likheter, folkehelse og miljøkvalitet
- 4) Etablere kostnadseffektive løsninger
- 5) Optimalisere arealbruk og eksisterende infrastruktur
- 6) Skape attraktive urbane miljøer, livskvalitet og sunne omgivelser
- 7) Forbedre trafikksikkerhet
- 8) Redusere støy og svevestøv, klimagasser og energiforbruk
- 9) Bidra til et bedre trans-nasjonalt transportnettverk

2. Beskrivelse av tiltaket

En mobilitetsplan er i denne sammenheng en overordnet plan som skal inneholde retningslinjer og strategier for hvordan man skal oppnå bærekraftig mobilitet i et større område. Planen kan være skrevet av en eller flere planmyndigheter, eksempelvis kommune, fylkeskommune eller samarbeid mellom kommuner eller fylker.

Det er viktig å skille mellom en overordnet mobilitetsplan og en mobilitetsplan for en bedrift eller en institusjon, som tar for seg arbeidstakeres, beboeres eller besøkendes mobilitet.

(Futurebuilt, Statens vegvesen & Stavanger kommune, 2011) Dette er mobilitetsplaner i en mindre skala som tar for seg mobiliteten til en bestemt gruppe mennesker og varer. I denne artikkelen skal det handle om overordnede mobilitetsplaner.

En mobilitetsplan innebærer å se alle faktorene som avgjør hvordan mennesker og varer beveger seg i sammenheng. Det kan blant annet handle om hvordan arealene er disponert, for eksempel avstand fra bolig og arbeidsplass, hvordan det er tilrettelagt for bærekraftige transportalternativer og steders attraktivitet.

Strukturering av en mobilitetsplan

En mobilitetsplan bør først inneholde en rekke overordnede mål, eksempelvis bærekraftsmål som nullvekstmål, forbedring av livskvalitet eller samordning av transportformer.

Deretter kan en mobilitetsplan inneholde statusanalyser for planområdet for å få en oversikt over blant annet arealdisponering og mobilitetsmønster, eksempelvis kartlegging av innbyggernes reisevaner og GIS-analyser som kan gi en oversikt over hvordan arealene er disponert i planområdet. Dessuten bør det orienteres om andre planer som kan ha betydning for områdets mobilitet, for eksempel samordnet areal- og transportplan for regionen, reguleringsplaner, nåværende kommuneplan, kommuneplaner fra nabokommuner og lignende. Medvirkning, offentlig høring og ettersyn kan også være en god kilde til kunnskap.

Med fakta fra statusanalysene kan det utledes noen resultatmål for ulike områder. Dette er målbare, spesifikke og relevante mål som kan nås ved å sette inn konkrete tiltak, og som har konkrete indikatorer for måloppnåelse.

En mobilitetsplan bør i tillegg uttrykke tydelig hvem som har ansvar for å følge opp hvilke tiltak og strategier som er lagt frem i planen.

Struktureringen av en overordnet mobilitetsplan kan for eksempel se slik ut:

Overordnet mål	Statusanalyse	Resultatmål	Tiltak	Indikator for måloppnåelse	Ansvar
Forbedret intermodalitet i kommunen (samordning mellom ulike transportformer)	Det mangler infrastruktur for gående og syklende til bussholdeplassene i kommunen. (GIS-analyse)	Det skal være muligheter for å låse sykkel ved hver bussholdeplass i kommunen.	Sette inn sykkelstativ ved hver bussholdeplass	Alle bussholdeplasser i planområdet har sykkelstativ	Kommunen

Innhold i en bærekraftig overordnet mobilitetsplan

I en bærekraftig overordnet mobilitetsplan er det hensiktsmessig å ta opp følgende temaer for å kunne analysere og gjøre mobiliteten i planområdet mer bærekraftig (EU-kommisjonen, 2013):

- 1) **Kollektivtransport:** Hvordan øke kvaliteten, effektiviteten, sikkerheten, samordningen og tilgjengeligheten med infrastruktur, tilbud og andre tjenester.
- 2) **Gåing, sykling og annen ikke-motorisert ferdsel:** Hvordan gåing og sykling kan bli mer attraktivt og tryggere. Gang- og sykkelnett bør etableres eller forbedres, myke trafikanter bør separeres fra motorisert trafikk og landskapet bør gjøres attraktivt å bevege seg i
- 3) **Intermodalitet/ samordning av transportformer:** Hvordan få et sammenhengende mobilitetsmønster uavhengig av reisemiddel. Overgangene mellom ulike transportsystemer bør skje sømløst.
- 4) **Veitransport:** Hvordan optimalisere bruken av eksisterende veiinfrastruktur. Transporten her bør bli mer arealeffektiv og miljøvennlig, eksempelvis mer samkjøring og fossilfrie kjøretøy. Potensialet for å transformere vei- og parkeringsarealer til arealer for andre transportformer eller offentlige funksjoner.
- 5) **Varetransport:** Hvordan gjøre logistikk og varetransport mer effektivt og arealbesparende
- 6) **«Mobility management» / mobilitetsstyring:** Påvirkning av reiseatferd med «myke tiltak» som gjennomføring og organisering av mobilitetstjenester og kommunisering av fordelene ved å velge bærekraftige alternativer.
- 7) **Arealbruk:** Hvordan disponere arealene for å redusere transportavstander og trafikk og dermed gjøre det lettere for befolkningen å gå eller sykle. Dette handler om strategisk plassering av dagligdagse tjenester man vanligvis reiser mellom i løpet av en dag
- 8) **Livskvalitet og attraktive urbane miljøer:** Et bærekraftig mobilitetsmønster skaper attraktive steder og attraktive steder fremmer et bærekraftig mobilitetsmønster. Tiltak som øker livskvalitet og skaper god steds kvalitet vil kunne få flere til å gå og sykle mer.

Verktøy for å lage en bærekraftig overordnet mobilitetsplan

Å lage bærekraftige overordnede mobilitetsplaner er en lite etablert praksis i Norge. Det kan være hensiktsmessig å ta i bruk ulike verktøy som bidrar med kunnskap, forslag til tilnærminger og tiltak for å få inspirasjon og idéer til hva en bærekraftig overordnet mobilitetsplan kan inneholde.

SUMP

EU har kalt bærekraftige overordnede mobilitetsplaner for SUMPer, eller Sustainable Urban Mobility Plans (på norsk: bærekraftige urbane mobilitetsplaner). SUMPene defineres blant annet gjennom en rekke retningslinjer for hvilke formål disse skal ha, innhold og krav til medvirkning og planprosess (Eltis, 2018). Retningslinjene er laget av EU-kommisjonen og kan implementeres i Norge.

Link til dokument om SUMPer:

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913-annex_en.pdf

Endurance

Endurance er et nettverk for alle EU-land i tillegg til Norge som jobber for å integrere SUMPer i europeisk planlegging. Endurance arbeider blant annet med å formidle kunnskap om fordelene ved å lage bærekraftige mobilitetsplaner, komme med råd til hva en bærekraftig mobilitetsplan skal inneholde og fungerer som en plattform for samarbeid og inspirasjon for de europeiske byene som er interesserte i bærekraftig mobilitetsplanlegging.

Endurance har samlet ulike verktøy med forskjellige strategier for hvordan man kan lage en bærekraftig mobilitetsplan (SUMP), blant annet QUEST, som er et prosjekt som tilbyr ekspertise og veiledning for mobilitetsplanlegging i små og mellomstore byer, og POLY SUMP, som tilbyr strategier og veiledning for mobilitetsplanlegging i regioner.

Link til nettside: <http://www.epomm.eu/endurance/index.php?id=2796>

Komplett

Komplett er et planverktøy for klima- og energiplaner laget i samarbeid mellom KS og Enova. Strategiene som blir presentert i Komplett kan anvendes til en bærekraftig mobilitetsplan.

Link til nettside: <https://www.klimaogenergiplan.no/Account/Login?ReturnUrl=%2f>

3. Supplerende tiltak

Supplerende tiltak kan være underordnede strategier som støtter seg oppunder et bærekraftig mobilitetsmønster, for eksempel samordnet areal- og transportplanlegging,

gåstrategi, sykkelstrategi og strategi for byromsløft. Det kan leses mer om disse strategiene og andre tiltak på tiltak.no

4. Hvor er tiltaket egnet?

En overordnet mobilitetsplan egner seg for et større planområde innad i en kommune, enten et tettsted, en by eller en kommunedel. En slik plan egner seg også for en hel kommune eller en region bestående av flere kommuner.

5. Faktisk bruk av tiltaket

I Norge

Sandnes og Fjell kommune er blant få kommuner i Norge som har utarbeidet en bærekraftig overordnet mobilitetsplan.

Sandnes (2017): «Lokal transport og mobilitetsplan for Sandnes kommune»

Mobilitetsplanen i Sandnes fungerer som et grunnlagsdokument for utarbeidelse av ny kommuneplan. I plandokumentet heter det at «planen er et strategisk dokument som skal gi rammer og prinsipper for håndtering i en lokal sammenheng». Sandnes har utviklet mobilitetsplanen av flere årsaker. Sandnes er blant annet en del av bypakkeavtalen til Nord-Jæren, og forplikter seg dermed regionalt til å bidra til reduksjon av personbilbruk. Kommunen er også sammensatt fordi den både inneholder urbane og rurale områder som har forskjellige utfordringer knyttet til hvordan man skal oppnå bærekraftig mobilitet.

Sandnes har sett seg ut følgende mål:

- Sandnes skal bidra til nullvekst i personbiltrafikken for regionen i tråd med nasjonale klimamål
- Mobiliteten skal utvikles i et nettverk med effektiv og miljøvennlig transport for alle trafikantgrupper
- Infrastrukturen skal bygge opp om helsefremmende aktivitet, sosialt byliv og livskvalitet for alle
- Mobiliteten skal bygge opp om samordning av areal- og transport i Sandnes

Link til plan: <https://www.sandnes.kommune.no/teknisk-og-eiendom/hva-er-planstrategi/lokal-mobilitetsplan-og-transportplan/>

Bildøyna i Fjell kommune (2014): «Mobilitetsplan Bildøy»

Mobilitetsplanen inngår som en del av arbeidet med å lage en områdereguleringsplan for Bildøyna i Fjell kommune. Bakgrunnen for mobilitetsplanen er blant annet at kommunen har et mål om at bare 25% av reisene på Bildøyna skal skje med bil. I forsøk på å nå dette målet har kommunen utarbeidet en strategi som går ut på å sette inn tiltak som reduserer antall reiser, lager forbindelser som forkorter gang-, sykkel og kollektivreiser, og å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Mobilitetsplanen skal suppleres med en sykkelstrategi. Forslag til tiltak i mobilitetsplanen dreier seg blant annet om rett lokalisering av tjenester for å forkorte avstander, etablering av gang- og sykkelinfrastruktur og tiltak som gjør det mer trafiksikkert å bevege seg som myk trafikant.

Link til plan:

<https://www.fjell.kommune.no/globalassets/dokumenter/planbyggogegedem/arealplanar/pagaande-omradereguleringar/sotra-kystby/mobilitetsplan/mobilitetsplan.pdf>

I Norden

Malmö kommune i Sverige (2016): «Trafik och mobilitetsplan: För ett mer tillgängligt och hållbart Malmö»

Malmö mobilitetsplan er et veiledende styringsdokument for videre planarbeid i den svenske kommunen. Malmö vant «SUMP- awards» under European Mobility Week, blant annet for å fokusere på sosial bærekraft og tilgjengelighet for ulike samfunnsgrupper i Malmö. Planen søker å prioritere myke trafikanter og foreslår blant annet opprettelsen av en bysykkelordning og bilfrie handlegater.

Link til plan: <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Trafik--och-mobilitetsplan.html>

Andre eksempler på mobilitetsplaner

- Bristol, England (2016): "Bristol Temple Quarter Enterprise Zone: Sustainable Urban Mobility Plan".
<https://www.bristol.gov.uk/documents/20182/377002/BTQEZ+Sustainable+urban+mobility+plan+publication+2016/7ac3ccd7-1198-4478-9d49-68318510227d>
- Vejle, Danmark (2018): "Mobilitetsplan 2018-2030"
<https://www.vejle.dk/borger/mit-liv/trafik-og-parkering/mobilitetsplan-2018-2030/>

- København, Danmark (2012): «Handlingsplan for grøn mobilitet». <https://www.kk.dk/artikel/handlingsplan-gr%C3%B8n-mobilitet>

6. Miljø- og klimavirkninger

Selve planen gir få direkte miljø- og klimavirkninger, men planen vil kunne være med på å gjøre de som leser den bevisste på hva bærekraftig mobilitet innebærer, og hvordan man kan ta valg som samsvarer med dette. Planen i seg selv kan være holdningsskapende og kunnskapsformidlende.

Det er heller gjennomføringen av planen, dersom planen legger frem en strategi for å oppnå bærekraftig mobilitet, som kan føre til større positive klimavirkninger. En endret reisemiddelfordeling slik at andelen gående, syklende og kollektivreisende øker til fordel for bilbruk, vil kunne bidra med å redusere CO₂-utslipp, støy og svevestøv. I tillegg vil en optimalisering av eksisterende veinett og effektiv arealbruk forhindre ytterligere infrastrukturbygging, noe som kan være positivt for bevaring av naturressurser og biomangfold.

7. Andre virkninger

En mobilitetsplan vil kunne bidra til langsiktig tenking og samarbeid på tvers av kommunegrenser og sektorer. Målet er bærekraftig mobilitet, ikke bare når det gjelder miljø og klima, men også for arealbruk, økonomi og sosiokulturelt. En bærekraftig overordnet mobilitetsplan fremmer en optimalisert utnyttelse av arealer, og gjennomføring av planen vil kunne forbedre trafikkflyt og en mer samfunnsnyttig bruk av bebygde områder. En mobilitetsplan vil også fremme tiltak som er samfunnsøkonomisk nyttige, og vil kunne dermed ha økonomisk bærekraftige virkninger. I tillegg fremmer bærekraftige mobilitetsplaner tilgjengelighet og et godt mobilitetstilbud for alle samfunnsgrupper, og gjennomføring av plan vil kunne bidra til at et mangfold i befolkningen har sjansen til å møtes og kan benytte seg av det offentlige rom.

8. Kostnader

Kostnadene for å lage en mobilitetsplan går gjerne til kommuneadministrasjon med lønning av ansatte eller konsulenthjelp. Prisen avhenger av hvor mange som må jobbe med

planarbeidet og hvor lang tid som brukes på å ferdigstille en mobilitetsplan. Kostnadene varierer dermed med hvor omfattende planarbeidet er, og dette kan variere fra sted til sted, avhengig av størrelse på planområdet, kompleksiteten i bebyggelses- og mobilitetsmønsteret og så videre. Kostnadene for å lage en mobilitetsplan kan dermed ikke fastslås.

Røyken kommune sendte i 2018 inn en søknad til Miljødirektoratet der de ba om støtte til å lage en mobilitetsplan for tettstedet Slemmestad. Budsjettet/kostnadsoverslaget for å lage mobilitetsplanen lå på 310 000kr, der over tre fjerdedeler skulle gå til konsulenthonorar. Kostnadsoverslaget kan være førende for mobilitetsplaner for tettsteder som ligner Slemmestad. (Røyken kommune, 2018)

Det er vanskelig å fastslå kostnadene for gjennomføring av en mobilitetsplan. Dette avhenger av hvilke konkrete tiltak som er foreslått i planen.

9. Formelt ansvar

Ansvar for å lage en bærekraftig overordnet mobilitetsplan bør ligge hos kommunen eller regionale planmyndigheter (fylkene). En mobilitetsplan kan fungere som et grunnlagsdokument for- eller en delplan i kommuneplanens arealdel. Kommunestyret har da formelt ansvar for planleggingen (Plan- og bygningsloven, 2008, §3-3). En mobilitetsplan kan også fungere som en regional plan. Fylkestinget har ansvar for å vedta denne. Hjemmel for å innføre bestemmelser i tråd med regionale planer ligger imidlertid hos staten eller kommunene.

10. Utfordringer og muligheter

1) Mobilitetsplaner og formell arealplanlegging

En mobilitetsplan kan stå som en kommunedelplan eller et planfaglig grunnlagsdokument. Dersom mobilitetsplanen blir en kommunedelplan i kommuneplanens arealdel, vil planen måtte inngå i en mer formell planprosess enn dersom planen står som et grunnlagsdokument. Som kommunedelplan vil det stilles krav til medvirkning, høring og offentlig ettersyn i tillegg til at planen legger rammer for de formelle bestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Som grunnlagsdokument står man derimot friere til å selv bestemme planprosess og opplegg for medvirkning.

2) Regionalt og interkommunalt samarbeid

Det kan være utfordrende for en kommune å planlegge for bærekraftig mobilitet ettersom mobilitetsmønsteret i et område ikke holder seg innenfor administrative grenser: Mennesker og varer reiser på tvers av disse grensene. Det bør dermed etterstrebtes dialog regionalt og med nærliggende kommuner. Det kan være hensiktsmessig å etablere regionale retningslinjer for mobilitetsplanlegging på bakgrunn av dialog mellom kommunene. Et slikt samarbeid kan forhindre at planarbeidet i de respektive kommunene går i motstridende retninger.

3) Etablering av mobilitetsplanlegging som praksis i Norge

Det kan være utfordrende å lage en mobilitetsplan når mobilitetsplanlegging som fagfelt per 2018 er lite etablert i Norge. For å innhente kunnskap kan det være hensiktsmessig å se til eksisterende planer fra andre land eller ta i bruk ulike verktøy.

4) Ressurser til å lage en mobilitetsplan

Noen kommuner har begrensede ressurser til å kunne utarbeide mobilitetsplaner, både når det gjelder økonomi og kompetanse. Interkommunalt samarbeid kan både være ressursbesparende og hensiktsmessig for et helhetlig blikk på mobilitetsmønstre i kommunene. En annen mulighet er å integrere sentrale ideer fra mobilitetsplanlegging i areal- og samfunnsplanleggingen dersom det ikke finnes ressurser til å lage en separat plan.

5) Realistiske mål

Hva som er realistiske mål avhenger blant annet stedets størrelse, om det er urbant eller landlig, bebyggelsesstruktur og kultur. Mobilitetsplanlegging handler om å forbedre mobilitetstilbudet der det er mulig og å gjøre det som er mest hensiktsmessig med tanke på bærekraft, herunder tilgjengelighet for allmennheten, sosiale likheter, livskvalitet, folkehelse og miljø. Mål om bærekraft, reisemiddelfordeling, gode offentlige rom og så videre må derfor tilpasses fra sted til sted for å finne de beste løsningene.

11. Referanser

Bristol City Council. (2016). *Bristol Temple Quarter Enterprise Zone: A Sustainable Urban Mobility Plan*. Hentet fra

<https://www.bristol.gov.uk/documents/20182/377002/BTQEZ+Sustainable+urban+mobility+plan+publication+2016/7ac3ccd7-1198-4478-9d49-68318510227d>

Bull, A., Jahren, E., Sanner, T. (2018). *Bærekraftig mobilitetsplanlegging. En helhetlig, miljøvennlig og rettferdig tilnærming til bærekraftig mobilitet.* (SSV-rapport 239) Hentet fra https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/publikasjoner/Statens+vegvesens+rapporter/_attachment/2400139?_ts=1654766a938&download=true&fast_title=B%C3%A6rekraftig+mobilitetsplanlegging+%3A+En+helhetlig%2C+milj%C3%B8vennlig+og+rettferdig+tiln%C3%A6rming+til+mobilitet+%28PDF%2C+3+MB%29.

Eltis. (2018). *The SUMP Concept.* Hentet fra <http://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept>

Endurance. (u.å.). Hentet fra <http://www.epomm.eu/endurance/index.php?id=2795>

Eu-kommisjonen. (2013). *A concept of sustainable urban mobility plans.* Hentet fra https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913-annex_en.pdf

Fjell kommune, Asplan Viak. (2014). *Mobilitetsplan Bildøy.* Hentet fra <https://www.fjell.kommune.no/globalassets/dokumenter/planbyggoggedom/arealplanar/pagaande-omradereguleringar/sotra-kystby/mobilitetsplan/mobilitetsplan.pdf>

FutureBuilt, Statens vegvesen, Stavanger kommune. (2011). *Mobilitetsplanlegging.* Hentet fra <https://www.futurebuilt.no/content/download/5871/55395>.

Kommunesektorens organisasjon, Enova. (u.å.) *Komplett. Plaverktøy for klima- og energiplaner.* Hentet fra <https://www.klimaogenergiplan.no/Account/Login?ReturnUrl=%2f>

København kommune. (2012). *Handlingsplan for grønn mobilitet.* Hentet fra <https://www.kk.dk/artikel/handlingsplan-gr%C3%B8n-mobilitet>

Malmö kommune. (2016). *Trafik- och mobilitetsplan: For ett mär tillgängligt och hållbart Malmö.* Hentet fra <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Trafik--och-mobilitetsplan.html>

Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling.* Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>

Røyken kommune. (2018). *Klimasats- søknad om støtte til klimasatsning i kommunene- 2018.* (Søknad til Miljødirektoratet). Hentet fra <http://www.miljokommune.no/Global/Klima/Webinarer/R%C3%B8yken%20mobplan%20s.pdf>

Sandnes kommune. (2017). *Lokal mobilitets- og transportplan.* Hentet fra <https://www.sandnes.kommune.no/teknisk-og-eiendom/hva-er-planstrategi/lokal-mobilitetsplan-og-transportplan/>

Transportøkonomisk institutt. (u.å.) *Tiltakskatalog for transport og miljø.* Hentet fra <https://www.tiltak.no/>

Velje kommune. (2018). *Mobilitetsplan 2018-2030* Hentet fra <https://www.veje.dk/borger/mit-liv/trafik-og-parkering/mobilitetsplan-2018-2030/>

