



KOMMUNAL- OG  
MODERNISERINGSDEPARTEMENTET

# Hvorfor trenger vi Sustainable Urban Mobility Plans?

Strukturelle tiltak i norske byer

Tore Leite

NVTF Østlandet, Oslo - 10. mars 2015



# «Stadtverkehr 2025»

## Goals



**Increase  
the modal split**  
of PT, pedestrian  
and bicycle traffic  
by 10% points



**Improve  
the offer and  
attractiveness**  
of PT, pedestrian  
and bicycle traffic



**No increase  
in the capacity**  
for MPT




**Protect  
population**  
from the negative  
impacts of traffic



**Increase  
the quality**  
of public spaces



**Implement  
the 2000 Watt  
Society**  
in the area of  
mobility



Byregionene vokser og utfordringene for å sikre grønn transport er grunnleggende knyttet til arealbruk og helhetlige løsninger for transport.

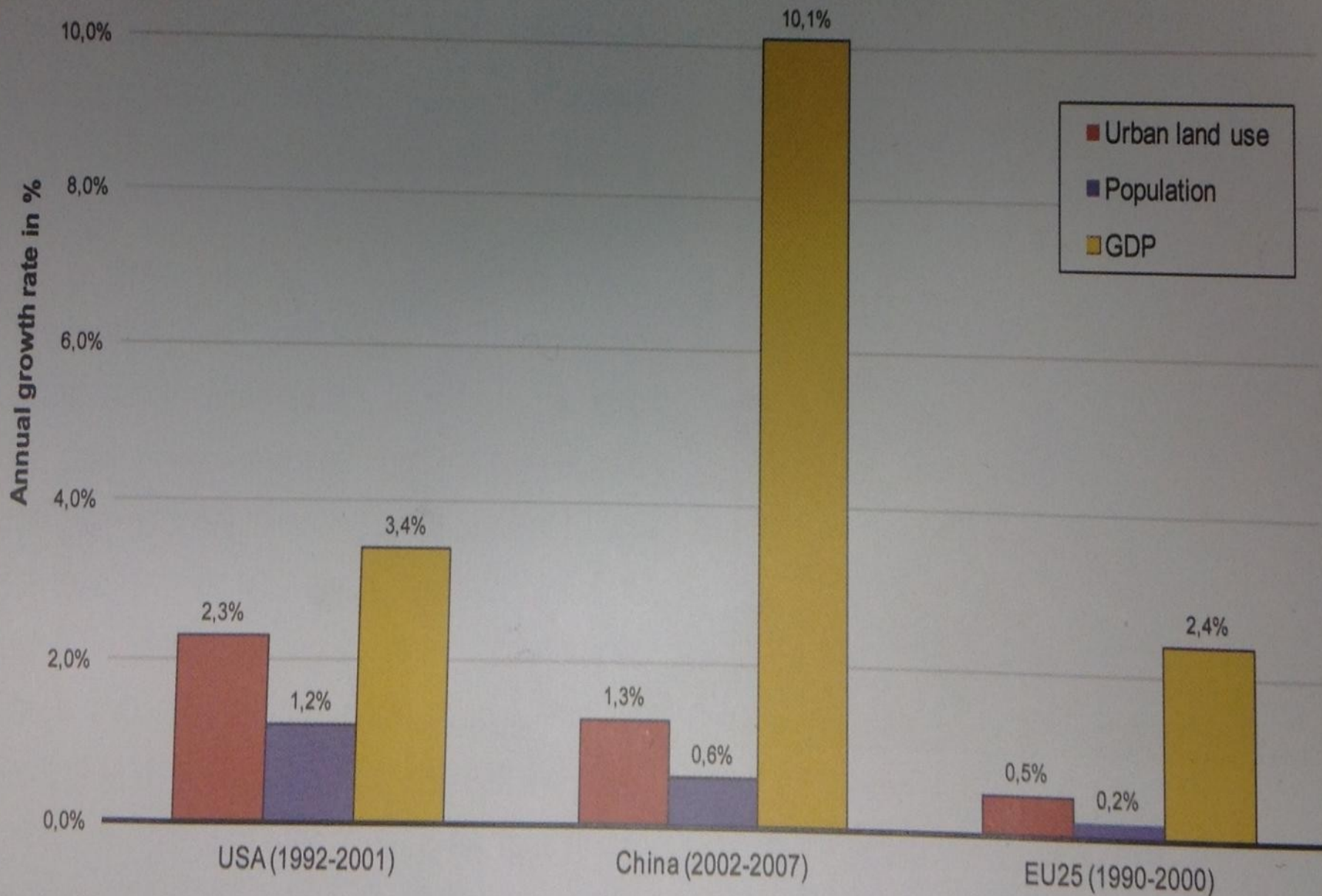
# Stavangerregionen – noen viktige utviklingstrekk

En arealutvikling basert på biltransporten som forutsetning og paradigme  
i mer enn 50 år


Stavanger og Sandnes i 1960 og 2000 - endringer i arealbruken

*(kilde: Fylkesmannen i Rogaland)*





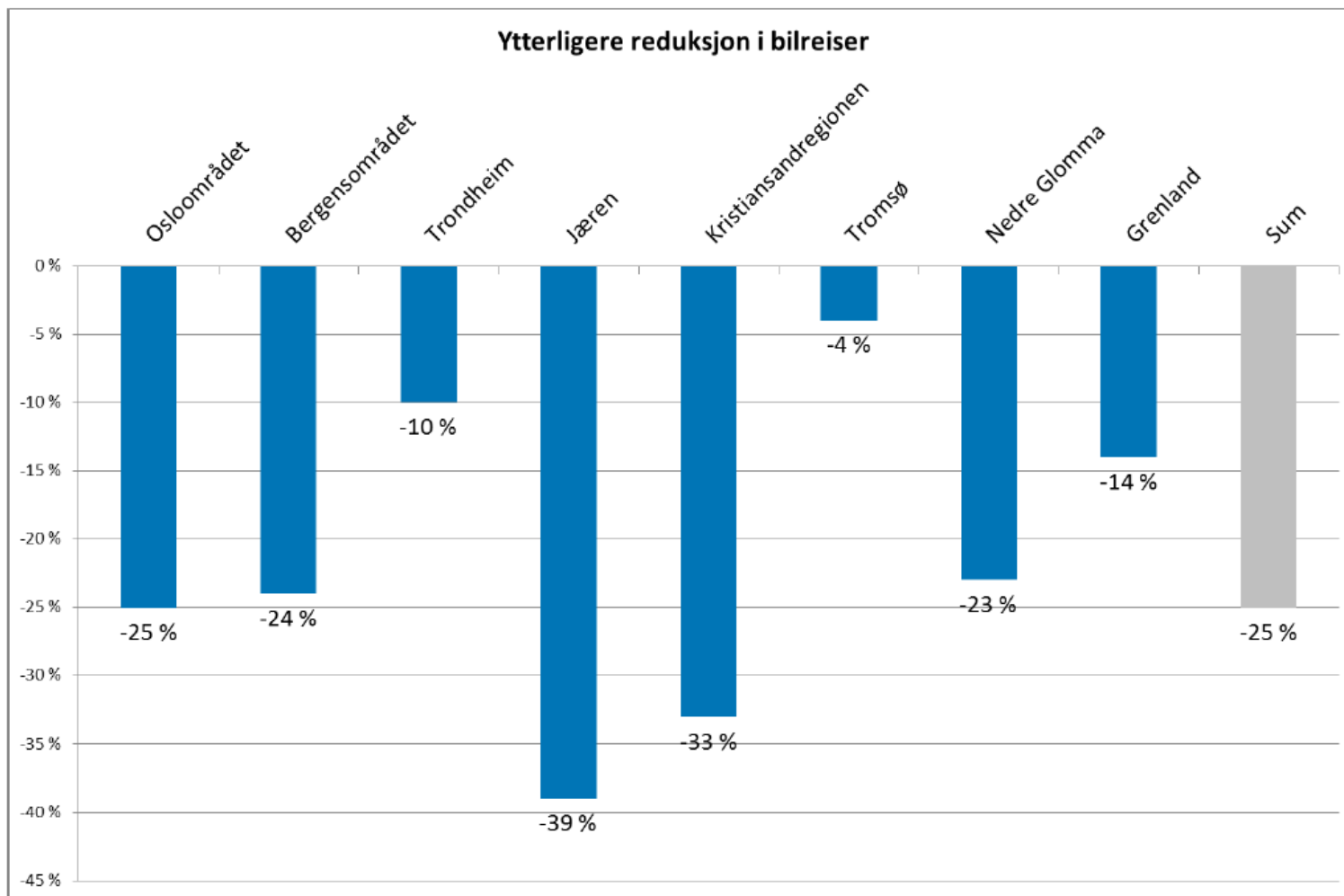
Kilde: Kjell Nilsson/Thomas Sick Nielson: Strategier for bærekraftig byutdvikling, i byplan, Nr. 3/2012



***“All vekst i persontransport i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange”***

Klimaforliket 2013

Nasjonal transportplan 2014-2023



*Figur S.1: Ytterligere endring i bilandelen for å nå mål om at all vekst i transportomfanget skal tas av kollektivtransport gange og sykkel. Reduksjon i biltrafikken i 2030*

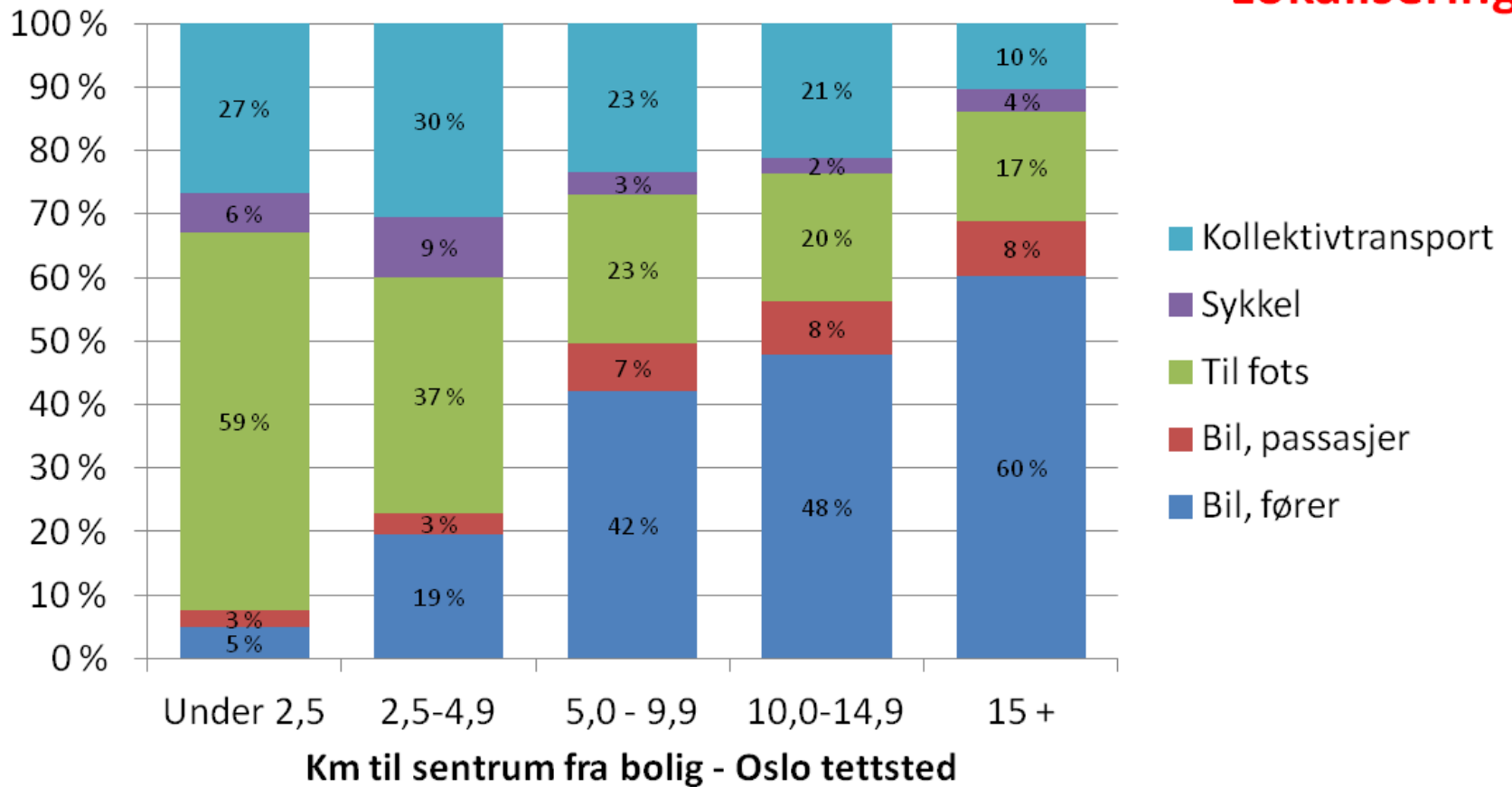
Kilde: Urbanet Analyse, 2012



Vi vet mye om forholdet mellom areal- og transport – men ikke lett å omsette i en helhetlig politikk



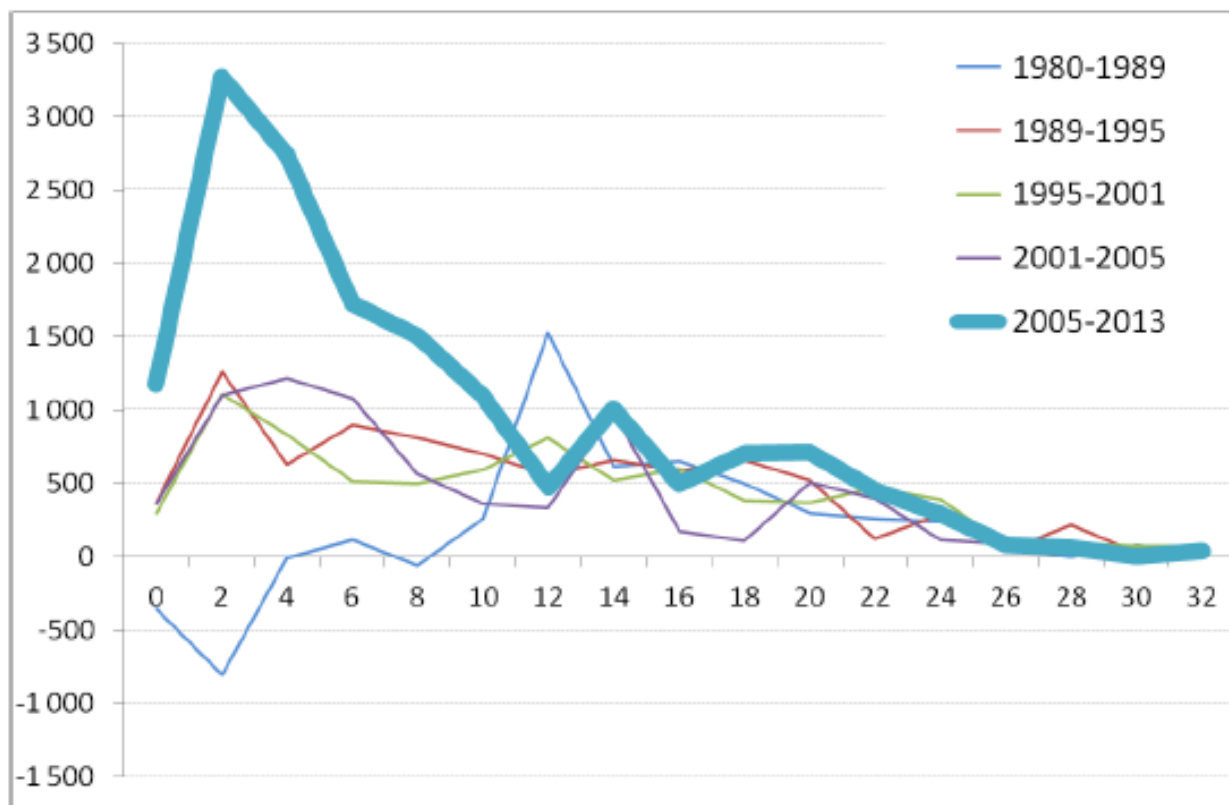
## Lokalisering



Kilde: Øystein Engebretsen, TØI

## Befolkningsvekst Oslo tettsted (snitt per år)

Km fra sentrum



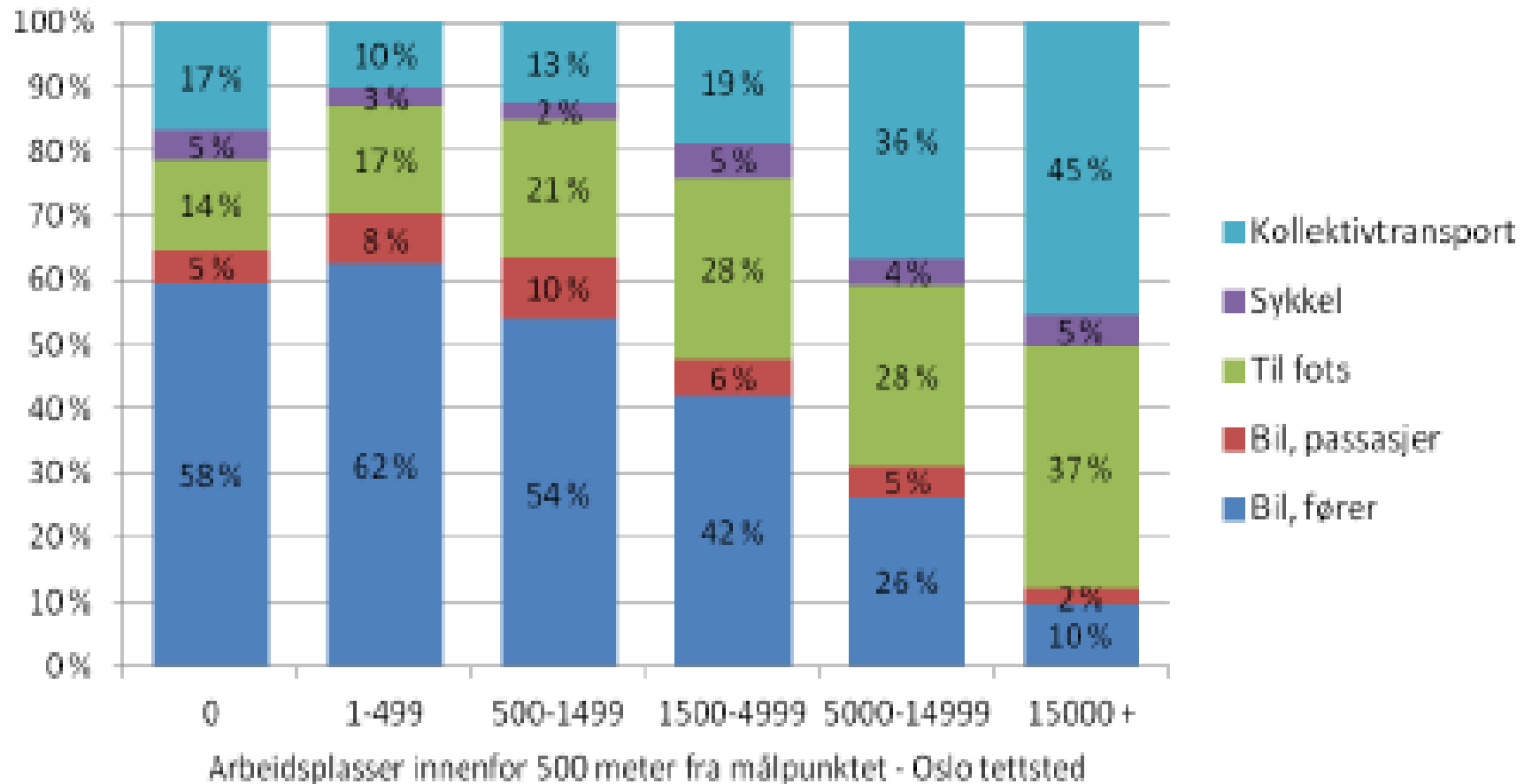
Kilde: Øystein Engebretsen, TØI

**Tabell 4.1. Tettstedsareal per innbygger (m<sup>2</sup>) rangert på landsbasis for 2009. Endringer i tettstedsareal per innbygger i prosent 2000 til 2009. Framtidens byer**

Kommune	Tettstedsareal per innbygger (m <sup>2</sup> ). 2009	Endring i tettstedsareal per innbygger. 2000-2009. Prosent	Rangering etter stigende tettstedsareal per innbygger, alle tettsteder i Norge. 2009
Oslo .....	237	-10,2	1
Stavanger .....	369	-5,8	2
Trondheim .....	400	-3,7	3
Drammen .....	414	-4,5	5
Tromsø .....	428	-4,1	8
Bergen .....	442	-0,1	12
Sandnes .....	449	-3,4	13
Bærum .....	482	-2,2	17
Krisitansand .....	507	-1,3	20
Fredrikstad .....	656	-1,9	51
Skien .....	657	0,4	54
Porsgrunn .....	725	9,4	71
Sarpsborg .....	731	-3,4	74

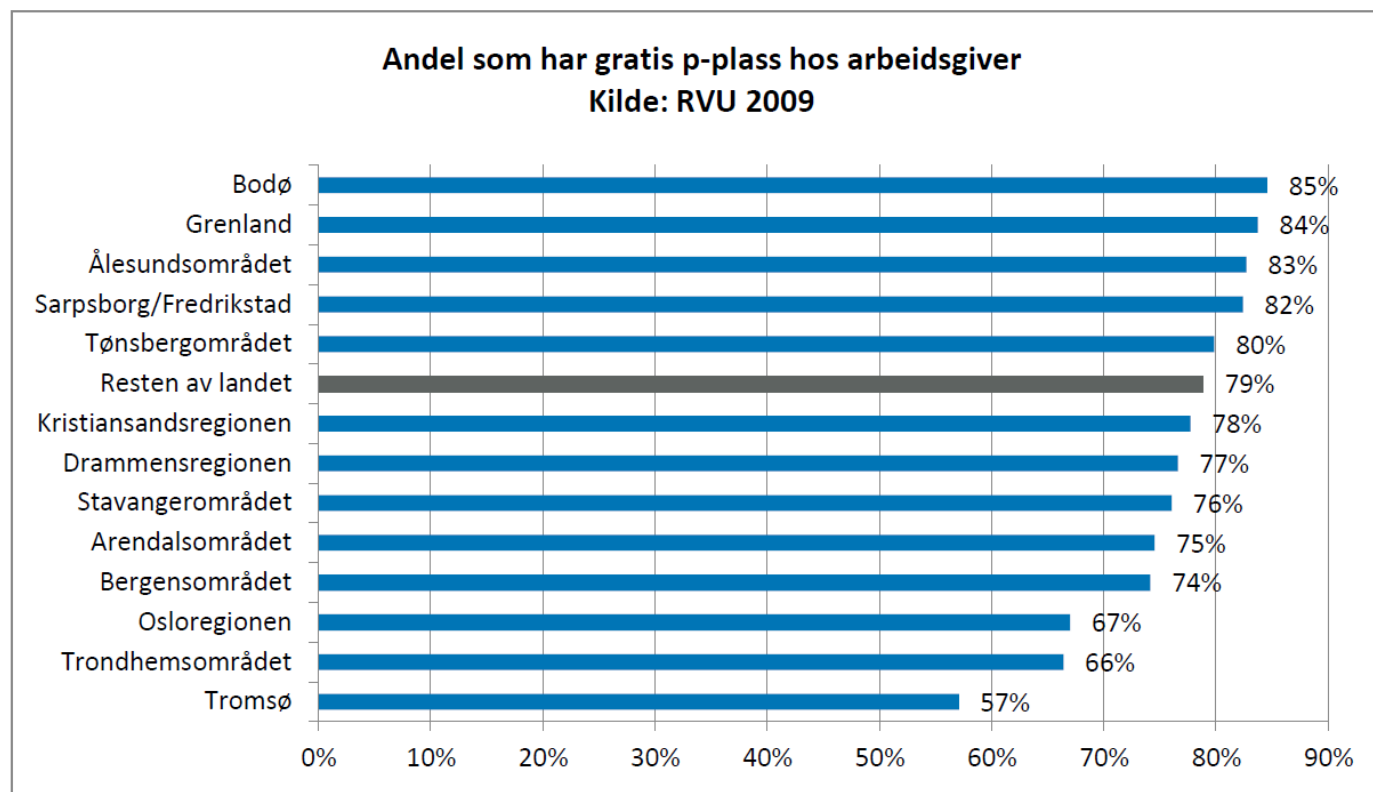
Kilde: Statistisk sentralbyrå, arealstatistikk.

## Arbeidsplass tetthet




Kilde: Øystein Engebretsen, TØI

# Tilrettelegging for bilbruk i byene




Figur 2.1.3: Andel av befolkningen som har tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver i 13 byområder samt resten av landet. Kilde: RVU2009, egne kjøring.

Kilde: Urbanet Analyse, 2014



Utfordringene knyttet til grønn transport og mobilitet er store og må løses gjennom samarbeid mellom staten, regionalt nivå og kommunene – og gjennom samordning av sektorpolitikk.



# Bymiljøavtaler


Statlige  
midler

Lokale  
midler

Bompeng-  
ordning

Belønnings-  
midler

Bymiljø-  
midler



Vi trenger helhetlige løsninger for byområdene som også tenker samspill mellom bil, kollektiv, sykkel og gange.





# Sustainable Urban Mobility Plan

## **10 premisser for god planer for Bærekraftig transport i by**



1 **Sikre effektiv mobilitet  
med høy kvalitet for  
bysamfunnet**

1 Sikre effektiv mobilitet med høy kvalitet for bysamfunnet






**2 Ha bærekraft som førende prinsipp (miljøvennlig bytransport)**

2 Ha bærekraft som førende prinsipp  
(miljøvennlig bytransport)



I krysset mellom Gyldenløvesgate og Colbjørnsensgate kjører ofte biler fort. Her kan vi sykklifisere ved hjelp av en fartsdempende rundkjøring og andre trivselsmomenter.

Kilde: FutureBuilt: Get a Bike. Konkurransbidrag  
Sykkelallee: Rodeo arkitekter AS (Norway), Sander Dekker and Frank de Volder (The Netherlands).



**4 Eksplisitt behandle og integrere forholdet mellom kollektiv, sykkel og gange**



4 Eksplisitt behandle og integrere forholdet mellom kollektiv, sykkel og gange



4 Ekspisitt behandle og integrere forholdet mellom kollektiv, sykkel og gange

Foto: Rolf Lea, Civitas






4 Eksplisitt behandle og integrere forholdet mellom kollektiv, sykkel og gange



Shared space GRENSER  
Tramline crossing: 45 degrees min

Kilde: FutureBuilt: Get a Bike. Konkurransbidrag  
OsloVelo: Alexander Kloster-Jensen from Oslo Sykkelkompani AS,  
Andreas Nypan from Landskapsfabrikken AS, Sarah Winge-Sørensen  
and Christian Bloom

- 
5. **Omfatte hele transportsystemet planområdet (koble regionale og lokale systemer)**

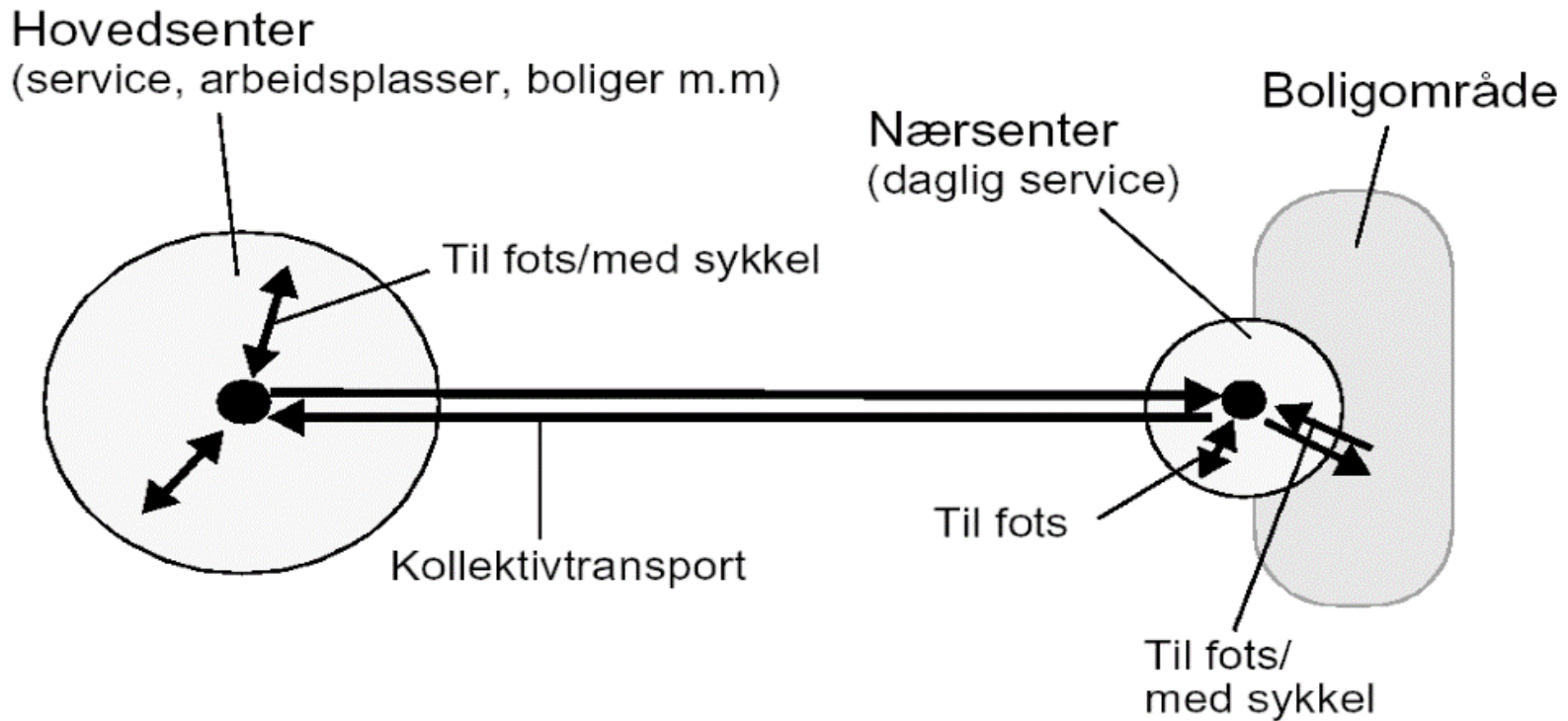
3. Omfatte hele transportsystemet planområdet (koble regionale og lokale systemer)




Figur 3: Eksempel på differensiert kollektiv- og sykkelvegnett. Illustrasjoner (utklipp) hentet fra [Regionalplan for Jæren 2013-40](#)

Kilde: Civitas

3. **Omfatte hele transportsystemet planområdet (koble regionale og lokale systemer)**



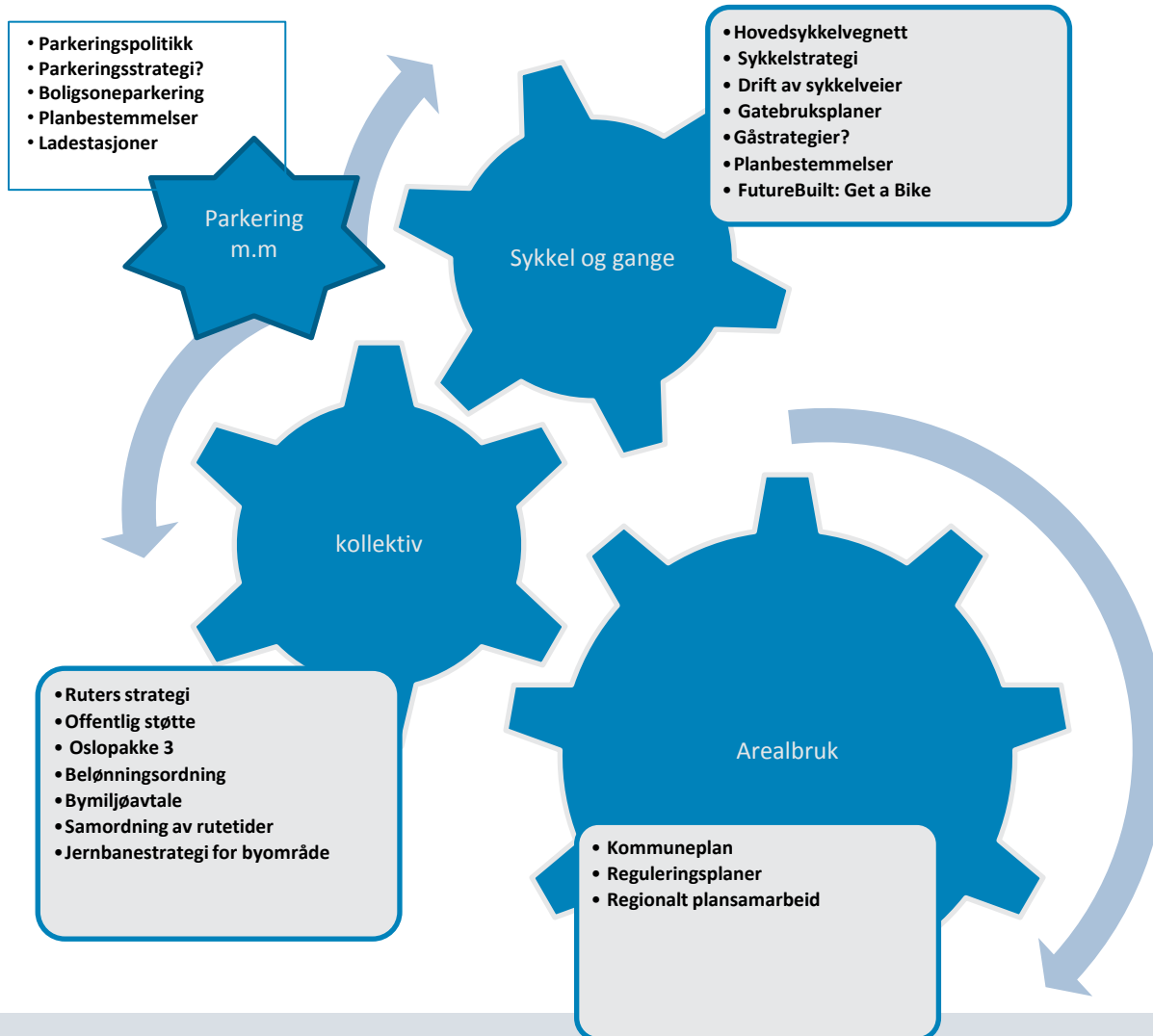
Kilde: Civitas. Figurener hentet fra kommuneplanen for Trondheim, arealdel




**6 Bør samordne og integrere alle relevante planer og politiske føringer på ulike nivå**

# Hva er helhetlige strategier for bærekraftig transport i by (Oslo)?

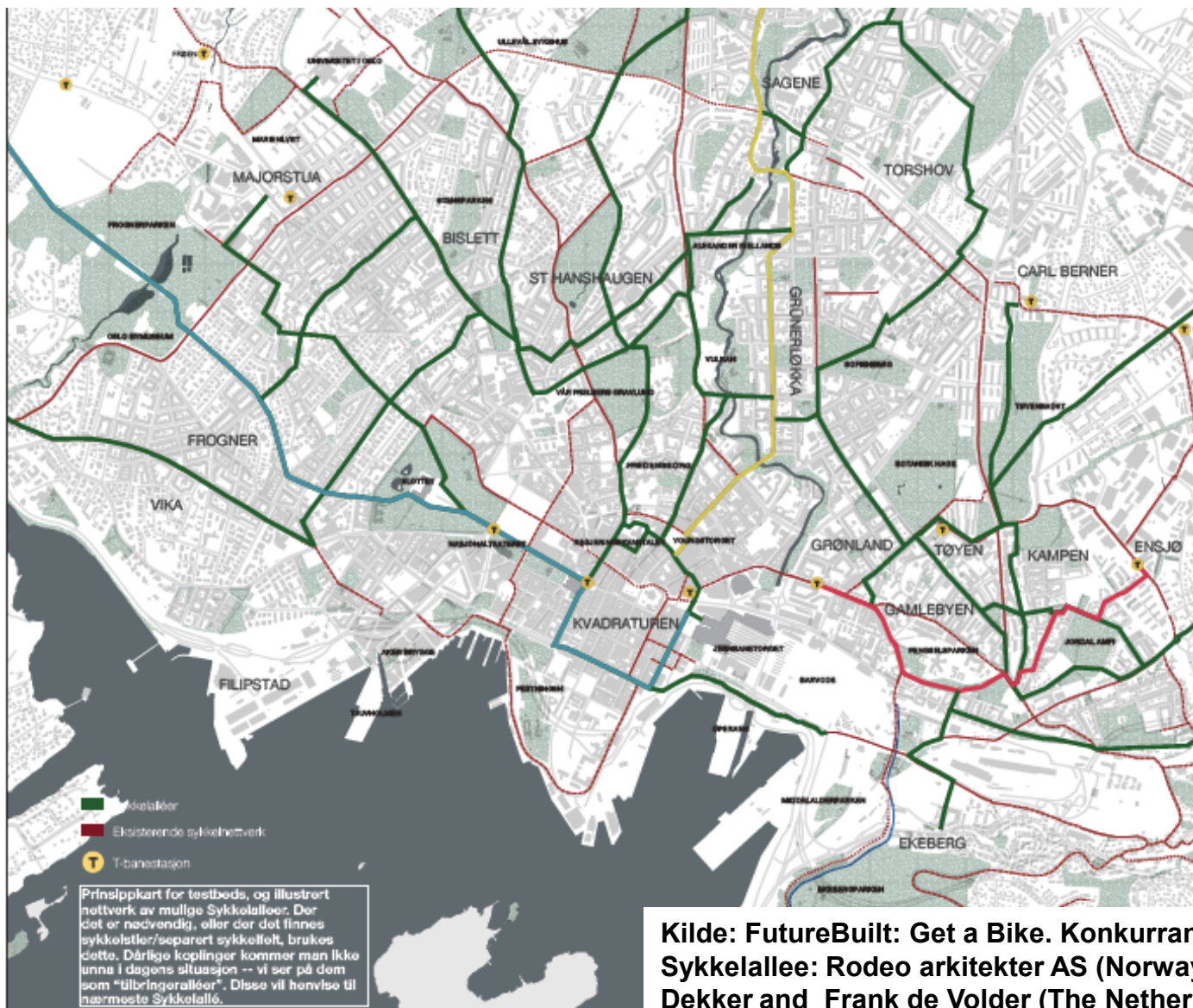
6 Bør samordne og integrere alle relevante planer og politiske føringer på ulike nivå





7 **Samtidig være detaljert og konkret nok (SUMP Guideline: smarte mål)**





**Kilde: FutureBuilt: Get a Bike. Konkurransbidrag Sykkelallee: Rodeo arkitekter AS (Norway), Sander Dekker and Frank de Volder (The Netherlands).**

7


Samtidig være detaljert og konkret nok (SUMP  
Guideline: smarte mål)



Kilde: FutureBuilt: Get a Bike:  
Konkurransbidrag: Oslo Cycling for all  
Okra Landschaftsarchitekten, Witteveen+Bos  
Grindaker AS Landskapsarkitekter.



7 Samtidig være detaljert og konkret nok (SUMP Guideline: smarte mål)



8 **Integrere areal-  
dimensjonen**  
(jamfør helhetlige bymiljøavtalene)

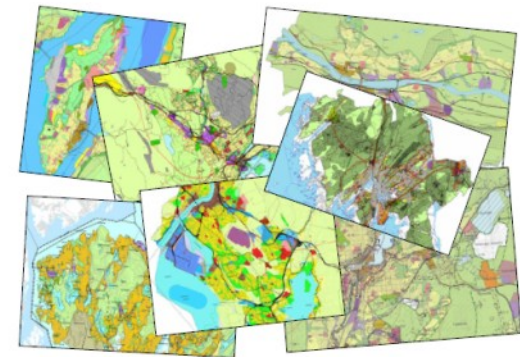
# I hvilken grad vil gjeldende kommuneplaner påvirke biltrafikken?

- Alle vurderer arealbehov og har arealreserver, men gir sjelden forrang til områder der mange kan gå, sykle eller reise kollektivt.
- Selv om mange angir sentrumsnær fortetting og utbygging, åpner de gjerne samtidig for betydelig bilbasert utbygging.
- Lite vilje til å styre lokalisering av handel og besøksintensive virksomheter.
- Kun de tre største bykommunene benytter i høy grad tilgjengelige parkeringsvirkemidler (maksnormer, boligsoneparkering, o.a.)

CIVITAS

## Kommuneplanens arealdel som grunnlag for helhetlige bymiljøavtaler


Kartlegging, vurderinger, anbefalinger



Oppdragsgiver: Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Oppdragets tittel: Vurdering av kommuneplanens arealdel i ni norske byområder som grunnlag for helhetlige bymiljøavtaler

Mars, 2014

Version 8.1 – 19.03.2014

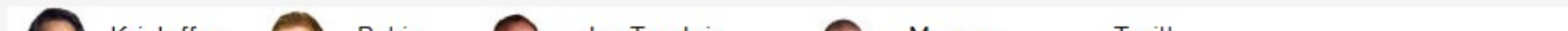


## 9 Integrere nullutslipps- løsninger i planene



# Fredningstiden for elbilene snart over

Nå starter forhandlingene om hvilke av elbilfordelene som skal bestå.





10

# Sikre medvirkning (SUMP)







## BARNETRÅKK – VERKTØY FOR MEDVIRKNING

ARKITEKTUR  
OG  
BYPLANNING



### Verktøy

formidling

### Om Bylab

Et godt med Bylab

### Bylabs prosjekter

Onsorgstogter for eldre

Barnetrek til sentrum

Medvirkning med barn og unge

Lær om for en billig penge

Kjøperenteksting

Barnetråkkregistreringer gir direkte kunnskap om hvordan barn og unge bruker nærmiljøet. Denne kunnskapen kan kommunene bruke i planleggingen.

Barnetråkkmetoden gir barna en stemme i planprosessen og er dermed et vesentlig medvirkningsverktøy.

### Evaluerer Barnetråkk

10

Sikre medvirkning (SUMP)

Byene trenger  
SUMP for å  
koordinere  
de smarte  
løsninger!

[tore.leite@kmd.dep.no](mailto:tore.leite@kmd.dep.no)  
@toreleite

