



Statens vegvesen

– Gode mobilitetsløsninger for en attraktiv by

Bærekraftig mobilitetsplanlegging



Oppsummering fra nasjonal konferanse om bærekraftig mobilitetsplanlegging arrangert av Statens vegvesen den 9. april 2015 som en del av det europeiske ENDURANCE-prosjektet.

Innhold

Et paradigmeskifte må til i byene.....	3
Et helhetsperspektiv i planleggingen er viktig.....	4
Prisbelønnet medvirkningsopplegg og forbløffende resultater av bildeling.....	5
Involverende mobilitetsplanlegging.....	6
Vi har ikke råd til bilbasert vekst.....	7
By-KVU er utfordrende	8
BUMP verktøy for byer.....	9
Medvirkning må tas på alvor.....	10
Ta kampene underveis.....	11
Nærhetsbyen Fredrikstad.....	12
Utbyggere skal tenke mobilitet.....	13

Konferansen er oppsummert av Per Rathe (tekst) og Tor Atle Odberg/Citiplan (foto).

Foredragene fra konferansen er tilgjengelige her: www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljovenlig+transport/Konferanser/endurance/b%C3%A6rekraftig-mobilitetsplanlegging



(«Velkommen»
v/Lars Aksnes, fungerende vegdirektør)

Et paradigmeskifte må til i byene

Vi ønsker å jobbe sammen for et samfunn med mindre biltrafikk og mer kollektivtransport, gåing og sykling slo Lars Aksnes fast i sitt velkomstinnlegg på konferansen. Derfor er denne konferansen et bra initiativ. Vi må ha med oss alle aktører i dette arbeidet for å lykkes i byene påpekte han.

Samordnet areal og transportplanlegging har vi jobbet med helt fra 70-tallet. Det er utfordrende men vi er inne på et godt spor nå. Befolkningsveksten i byene gir økt transport, og vi må tenke nytt ikke bare legge til rette for bilkjøring. Vi har fått bilbaserte byer i Norge, og bilen tar for mye plass. Vi må få slutt på dette og legge til rette for gåing, sykling og kollektivtrafikk i mye større grad enn i dag. Et paradigmeskifte må til og det vil kreve store kostnader å få kollektivtrafikken konkurransedyktig. NTP signaliserer helhetlige bymiljøavtaler som et viktig grep. Vi vil starte med de 4 største byene og deretter de andre byområdene i det tidligere Framtidens byer nettverket. Målet i klimaforliket om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, gåing og sykling ligger til grunn for NTP og bymiljøavtalene. Dette er utfordrende både for kommune, fylke og stat som må samarbeide godt. Statens vegvesen er en sentral aktør i bymiljøavtalene. I byområder hvor jernbane er aktuelt er Jernbaneverket også en sentral aktør.

Bærekraftige mobilitetsplaner blir et viktig virkemiddel for gode mobilitetsløsninger for å utvikle attraktive byer. Statens vegvesen ønsker å ta en sterk rolle i dette arbeidet. Perspektivmeldingen om utviklingen fram mot 2050 viser store utfordringer. Dette krever et godt samarbeide mellom mange aktører og staten må ta en sentral rolle og være villig til å bruke ressurser både til investeringer og drift av transportsystemet.



Et helhetsperspektiv i planleggingen er viktig

Vi har satt bærekraftig mobilitetsplanlegging som overskrift for konferansen, selv om bærekraft og mobilitet er ord som tolkes ulikt, påpekte Bjørn Sandelien. I europeiske retningslinjer om slik planlegging er en bærekraftig mobilitetsplan kalt Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP).

- Begrepet SUMP har skapt hodebry ikke bare i Norge, men også i andre land, der forkortelsen har dårlig klang. Vi vil derfor helst ikke bruke dette, men bærekraftig mobilitetsplan. Mobilitet rommer mye mer enn trafikk, som planlegging, lokalisering, virtuell mobilitet og mye mer, sa Sandelien.

For å oppnå et bærekraftig bytransportsystem er det viktig å unngå en kontraproduktiv finansieringspolicy. Det vil særlig bety mindre investeringer i store vegprosjekt i byområder.-

Nærmere retningslinjer om utvikling og gjennomføring av bærekraftige mobilitetsplaner er gitt i et dokument utformet av en tysk tenketank. Det er et godt dokument som tar utgangspunkt i Brundtland-kommisjonens definisjon av bærekraft. Retningslinjene er tydelige på at planarbeidet skal bygge eksisterende planleggingspraksis i det enkelte land. Opplegget er medvirkningsorientert og beskriver planprosesser gjennom fire hovedfaser, hvorav den forberedende er særlig viktig, Så glir resten så mye bedre, mener han.



Norge har et rammeverk gjennom plan og bygningslovens innretning på bærekraft og definerte politiske mål som langt på vei følger EUs strategi, som kan bli ytterligere styrket gjennom en kommende klimalov, påpekte han. En gjennomgang i 2012 av bærekraftig mobilitetsplanlegging i Europa viser at Norge er blant de land som kommer best ut, men vi har et forbedringspotensial særlig innen medvirkning. Derfor er dette valgt som et hovedtema på konferansen.

Med henvisning til USA anbefaler Sandelien at økonomiske virkemidler trekkes inn i arealplanleggingen for blant annet å premiere lokalisering som reduserer mobilitetsbehovet.

Presentasjonen til Sandelien er etter konferansen supplert med informasjon om virkninger av tiltak. Den inneholder også svært mange hyperkoblinger til underliggende materiale.

Prisbelønnet medvirkningsopplegg og forbløffende resultater av bildeling

I fjor gikk EUs pris for fremme av bærekraftige mobilitetsplaner (SUMP Award 2014) til Bremen for byens plan for bærekraftig mobilitetsutvikling frem til 2025. I sitt foredrag konsentrerte Jan Bembenek fra Bremen seg om to høyt prioriterte tiltak: Medvirkning og et bildelingsprogram.

Bremen legger avgjørende vekt på medvirkning fra lokale myndigheter, organisasjoner, næringsliv og den enkelte innbygger. Dette gjør de gjennom ulike tiltak og kanaler, men i tillegg har de satset på å utvikle en nettside utformet som et spill, der hvem som helst – uten å registrere seg - kan legge inn kommentarer og forslag som i sin tur blir møtt med nye problemstillinger og motforestillinger inkludert kost/nytte-beregninger. Det hele visualiseres på et kart.

– Det er ikke lett å skape medvirkning. Ved å gjøre det mer spennende og morsomt å gi tilbakemeldinger, klarer vi å aktivisere flere. Det er et mål i seg selv å få en stor mengde forslag. Deltakelsen i seg selv, som ikke nødvendigvis gjenspeiler et gjennomsnitt av befolkningen, skaper entusiasme, sa Bembenek.

Bremen er en logistisk komplisert havne- og knutepunktby med et gammelt sentrum med trange gater. Parkering skapte kaos for utrykningskjøretøy og ødela bymiljøet. Tidligere foregikk nesten halvparten av innbyggernes forflytninger med sykkel og til fots. Men 40 prosent brukte bil, nok til å skape kaos.

Bremen har utarbeidet en egen handlingsplan for utvikling av bildeling fram mot 2020. Effekten av bildeling i byen har vært meget god. Før et hushold ble medlem av en bildelingsordning hadde 38 prosent egen privatbil. I ettersituasjonen hadde fortsatt 10 prosent egen bil, mens 28 prosent bare benytter bildelingsbiler. Ut fra dette er det anslått at én bildelingsbil erstatter elleve biler og med 10.000



brukere i 2014 vil dette i alt gi 2 200 stykker, opplyste Bembenek. Bildelingsplanen har 20.000 brukere som et mål for 2020.

En enkel ordning gjør det mulig for bedrifter og boligkomplekser å tilslutte seg ordningen.

Byen har i lang tid opprettet mobilitetsstasjoner på hensiktsmessige punkter. Stasjonene er gjerne små, helt ned i to plasser. Integrasjon med kollektivtransport er blitt vektlagt i den senere tid. Gjennom et organisasjonsmessig grep er det også blitt mulig å ha egne parkeringsplasser for bildelingsbiler på offentlig gategrunn. I nyere boligområder er det nå mulig å velge tiltak for mobilitetspåvirkning i stedet for anlegg av parkeringsplasser eller frikjøp. Det kan for eksempel være bildelingsmedlemskap eller periodebillett til kollektivtransport.

- I Bremen fremmer vi en multimodal adferd der innbyggerne sjonglerer mellom de mest hensiktsmessige transportmidlene for å forflytte seg, konkluderte Jan Bembenek.

For mer informasjon se: www.bau.bremen.de/vep og www.bremenbewegen.de (bare på tysk)

Involverende mobilitetsplanlegging

– Jeg synes det er flott å høre Vegdirektoratet si at Statens vegvesen skal ta en sterk rolle i byområdene og at mobilitetsplanlegging vurderes som et viktig virkemiddel for det paradigmeskiftet som trengs i byene. Nå kan vi sette i gang spennende pilotprosjekter i byer over hele landet innledet Tor Atle Odberg.

Bristol med vel 400.000 innbyggere er kåret til European Green Capital 2015 og jobber med et bredt spekter av tiltak innen mobilitetsplanlegging. Den er også kjent for folkefesten Bristol Harbour Festival og gatekunstneren Banksy som har satt sitt preg på byens fasader.

Sentralt i arbeidet Future Bristol Low Carbon 2050 er scenarioene X og Y. Scenariene ble utviklet gjennom en 3-trinns innovativ hybrid Delphi backcasting metode. 140 lokale ressurspersoner fra et bredt spekter av interessegrupper ble spurt "Hvordan vil Bristol se ut i 2050 hvis den var en lav karbon by, og hvordan kan vi få det til å skje?". Metoden består av både åpne spørsmål og påstander som gir kompetanse og refleksjon til deltakerne og er mer beskrivende enn beregnende. Fagekspert bidrar i prosessen. Illustrasjonene av de to hovedscenariene X og Y ble lagt ut på en egen webside hvor alle kan komme med innspill, idéer og stemme på det de liker best via en "scenario dialog app".

Bristol har også jobbet forbillig med bærekraftige mobilitetsplaner for bedrifter med fokus på innsalg med gode grunner for å gjøre det, bygging av forretningsmodell på mobilitetsplan, forenklet system for mobilitetsplan og konkurranse med pris for beste plan.



I EU prosjektet CIVITAS for bedre transport i byer kan Aachen vise til gode erfaringer med direkte og enkel medvirkning. Ved å kombinere visuell brukermedvirkning med 36 illustrasjoner og video i et telt ute i et gaterom kom 500 deltakere innom. Gjennom et medvirkningsopplegg på web/app/ sosiale medier i tillegg fikk man politiske vedtak om byens fremtid i løpet av 4 måneder. Det kan altså gjøres enkelt og effektivt!

Gent med 250.000 innbyggere har hatt handelsstanden i sentrum som sterke motstandere av mobilitetsplanlegging. Nå er den blitt forkjempere gjennom nært samarbeid og kontinuerlig satsing på kommunikasjon. Borgermesteren går nå foran som et godt eksempel og sykler samtidig som det er jobbet godt med politisk forankring. Oppgradering av sentrum med tilrettelegging for gående og syklende, enveiskjørt gater for bil, toveiskjørt for sykkel, bevisst parkeringspolitikk, nei til store kjøpesentra i byen, satsing på nisjebutikker og prosjektet "Living street" med midlertidig og annerledes bruk av

Vi har ikke råd til bilbasert vekst

- Reisevaneundersøkelser viser at utviklingen går feil vei og det må satses mer, smartere og mer helhetlig i byområdene innledet Alberte Ruud. Det må satses vesentlig mer både på både på kollektivtransport, sykling og gåing for å nå målet om å ta veksten i persontransporten. Kollektivtransport kan ta 40-50 % av veksten i antall reiser, gåing kan ta 40-50 % og sykkel 10-20 %. Kollektivtransporten må ta det meste av veksten i transportarbeidet og det vil koste mye. Det er behov for 30-50 mrd. kr. til anlegg for gående og syklende. Kollektivtransport utenom byene har behov for minst 50 mrd. kr. fram mot 2030 og 200 mrd. kr. fram mot 2050. I tillegg kommer behov for jernbanesatsing i og rundt byområdene på 240-300 mrd. kr.



– Dette kan høres veldig dyrt ut men det er en enda dyrere og dårligere løsning å prøve å løse dette med bilbruk og vegbygging – vi har ikke råd til en bilbasert vekst i byområdene, verken areal- eller miljømessig slo hun fast. Samfunnsnyttene av miljøvennlige transportformer må med i regnestykket. I tillegg til å satse på kollektivtransport, sykling og gåing må vi bygge byer som bygger opp under disse transportformene for eksempel gjennom fortetting og redusert parkeringstilbud.

Fylkeskommunen har per i dag ikke rammer til å dekke økningen i tilskudsbehovet. Staten må bidra mer. Mer markedsorientert prising av både bilbruk og kollektivtrafikk kan gi bedre styring av kapasitetsbehovet. Bymiljøavtaler vil være et viktig virkemiddel og må tilpasses den enkelte by sin situasjon og utfordringer. Det er behov for godt samarbeid på tvers av sektorene.

By-KVU er utfordrende

Konseptvalgutredning (KVU) er ikke en plan men en utredning og hovedhensikten er mer strategiske og helhetlige vurderinger i tidligfase innledet Tanja Loftsgarden. KVU er et faglig grunnlag sammen med ekstern kvalitetssikring (KS1) og høring for en beslutning i regjeringen om ja eller nei til videre planlegging etter Plan- og bygningsloven. Det kan være utfordrende å definere hva et konsept er. Til forskjell fra ulike alternativer i for eksempel en konsekvensutredning skal konsepter i KVU være prinsipielt ulike måter å løse samfunnsbehovet på.

KVU i byområdene er utfordrende og komplekst og skal svare på behovet for å tenke strategisk, helhetlig og langsiktig om utviklingen av transportsystemet. KVU er et viktig grunnlag for videre arbeid med bypakker, bymiljøavtaler og prioriteringer i NTP.

Erfaringene er at det ofte anbefales et kombinert konsept som inneholder tiltak for bedre kollektivtransport, sammenhengende gang- og sykkelvegnett, restriktive tiltak for biltrafikken, flere større vegtiltak og system for bompengefinansiering.

KVU i byområder er en viktig læringsarena med modning for involverte aktører, reduserer konfliktnivået og gir en bredere forankring av statlige interesser i byenes arbeid med bypakker. Prosessene



har vist seg å synliggjøre egentlige behov og tydeliggjøre konkrete mål for byområdene.

Det er behov for å videreutvikle beregningsmetoder og verktøy. Transportmodellene synliggjør i hovedsak effekt av veginvesteringer mens satsing på gåing, sykkel og kollektivtransport fanges dårlig opp. Dette kan føre til at resultat fra nytte-/kostnadsanalysene kommer i konflikt med samfunnsmålene. Det er behov for mer balansert avveining mellom samfunnsøkonomi og mål. Det er behov for mer kunnskap og erfaringsutveksling fra KVU i byområder. Et nettverk for dette vil være nyttig.

(«Kan eksisterende planer for et byområde tilfredsstillende EUs retningslinjer for bærekraftige mobilitetsplaner? Case Tønsberg og Sandefjord. Testing av ENDURANCE opplegg for selvevaluering og tanker om forbedringstiltak» v/Eva Preede, Statens vegvesen)

BUMP-verktøy for byer

– ENDURANCE-prosjektet gir et enkelt vurderingssystem for SUMP – en sustainable urban mobility plan, som på norsk kan kalles BUMP – bærekraftig urban mobilitetsplan innledet Eva Preede. Endurance er et EU-prosjekt for å påskynde arbeidet med bærekraftige mobilitetsplaner og for å utvikle nettverk for slik planlegging både på europeisk og nasjonalt nivå. Hensikten er å dele kunnskap over landegrensene, lære av hverandre og inspirere hverandre. Målgruppen er stat, regionale etater, kommuner, politikere og fagfolk.

Ved å svare på 9 spørsmål gis det en indikasjon på tilstand og hva som er utfordringene. Resultatet gir føringer for arbeid byområdet bør gjøre videre. Dette er en kvalitativ vurdering som gjøres av en planlegger fra byen selv og fra den instans som fungerer som kontaktpunkt (National Focal Point) for Endurance-prosjektet. I Norge er dette Vegdirektoratet.

Sandefjord og Tønsberg omfattes av Vestfolds regionale plan for bærekraftig arealbruk og begge byene satser på bysentrum med hver sin InterCity togstasjon. Begge byene har kompakte bysentra med stort potensiale for sykling. I Sandefjord bor 90 % av befolkningen innenfor 5 km fra bysentrum og 70 % innenfor 3 km. Tønsberg har gjennomført en KVVU i 2014 og får derfor generelt høyest score i Endurance-metoden. Lav score gir behov for å iverksette tiltak for å jobbe mer målrettet med temaene. Spørsmålene omhandler temaer som strategisk nivå, geografisk omfang, medvirkning, målsettinger, samarbeid, tiltaksområder og nytte/kostnad. Erfaringen fra bruk



av metoden er at alle spørsmålene er relevante, men at nytte/kostnadstemaet virker i overkant fokusert på kostnadssiden. Det er behov for å lage et enkelt dataprogram for selvevalueringsopplegget og oversettelse av viktig tekst, så alle byene kan bruke verktøyet og visualisere resultatene.

Byene trenger et nettverk for kompetanseutvikling, erfaringsutveksling, inspirasjon og studieturer. Vi trenger gode forbildeprosjekter og at noen tar styringen og bidrar med kompetanse, metodeutvikling og økonomiske ressurser. Viktig at Statens vegvesen i dag signaliserte ønske om en sterk rolle i arbeidet med bærekraftige mobilitetsplaner i byer. Gledelig at tre Vestfold byer er nevnt som mulige kandidater til framtidige bymiljøavtaler – viktig med gulrøtter. Vi må være utholdende!

Medvirkning må tas på alvor

Hvordan skape medvirkning som virker? Hvordan involvere innbyggerne på alvor? Og hvorfor?

– Planprosessene i Norge har endret seg i en ny og mer markedsorientert retning der det i større grad forhandles mellom utviklere og politikere. Markedsmekanismene skal virke til befolkningens fordel, men vi har ingen garanti for at de gjør det i praksis. Dette gjør det nødvendig å ha et demokratisk korrektiv nedenfra. Det fremmer ikke bare demokratisk kontroll, men gir også bedre og mer informerte politiske beslutninger, sa Gro Sandkjær Hanssen fra NIBR.



Plan og bygningsloven fastslår at lokalsamfunn skal ha høy grad av medvirkning, men lovverket er relativt svakt og rådmenn forholder seg gjerne til minstekravene. Ikke særlig smart, påpekte hun, for selv om politikernes innflytelse svekkes, gir reell medvirkning eierskap til byen og fremmer sågar folkehelsen.

Alle forsøk på å skape medvirkning er ikke like virkningsfulle eller alvorlig ment. Folkemøter virker fremmedgjørende, manglende informasjon om hvor man står i prosessen og medvirkning først når beslutninger er tatt, virker mot sin hensikt, dersom man ønsker medvirkning. Mener man alvor må man bruke metoder som når og engasjerer, mener hun. Som å fange opp taus kunnskap ved å oppsøke folk der de er eller engasjere møter på naturlige møteplasser som kjøpesentre, gjerne med innslag av underholdning. Det finnes gode eksempler fra for eksempel Svelvik og Rakkestad, og for øvrig er det bare fantasien som begrenser fra å nå ut til folk, dersom viljen er der.

Ta kampene underveis

Byene Gjøvik og Lillehammer har lyktes i å snu utviklingen i en mer bærekraftig retning. Fordi de som bor der har skjønnet behovet for et trendskifte, og ønsker en attraktiv by. De ønsker å bruke ressursene på gode løsninger, ikke på å drifte et dyrt vegnett. Felles virkelighetsforståelse er en forutsetning for å lykkes, sa Paul Høistad Berger fra Statens vegvesen som leder prosessene.

Hvordan vil vi at byen skal se ut om 30 år, spurte de seg, og da er det naturlig å trekke inn ungdommen som skal leve i fremtiden. Ungdommen ønsker seg en annerledes by enn den de har i dag, fastslo han. Da må man oppsøke dem og slippe dem til, blant annet ved å gå aktivt ut og møte dem på deres egne arenaer, som de videregående skolene. Men alle parter må komme til orde, og det eksisterer motsetninger. Handelsstanden har for eksempel en tendens til å kjempe for å beholde parkeringsplasser.

– Det er viktig å gå ut bredt og involvere flest mulig, og ta tak i motsetninger underveis. Vi har oppnådd å snu utviklingen i en retning som var umulig for femseks år siden. Hvem skulle trodd at kollektivselskapet skulle arrangere workshop og få 14 prosent flere kollektivreisende. Byens indrefileter brukes ikke lenger til parkeringsplasser. Vi har fått færre innsigelser og klarere vedtak. Mye av grunnen til at vi har lyktes, ligger i at vi har tatt kampene underveis, sa Høistad Berger.



NÆRHETSBYEN FREDRIKSTAD

Case Fredrikstad/ Bylaboratorium for nærhetsbyen ble opprettet i 2013 i samarbeid mellom Fredrikstad kommune og Miljøverndepartementet/Framtidens byer. Formålet er å utprøve ulike mindre tiltak i nær kontakt med innbyggerne for å utvikle en bærekraftig og tilpasningsdyktig by. Utgangspunktet for å utvikle nærhetsbyen er godt, men fullt av utfordringer, slo avtroppende prosjektleder, Marianne Aune, fast.

- Fredrikstad er allerede en nærhetsby, med en tett og mer variert struktur enn de fleste andre byer på samme størrelse, sa hun. Det meste er tilgjengelig innen kort avstand og man kan sykle fra den ene enden av byen til den andre på 15 minutter. Den gratis ferga er en suksess som kan videreutvikles til et betydelig kollektivtilbud.

I Fredrikstad skal vi gjøre noen store grep som å fjerne en gjennomfartsåre og erstatte den med et vannløp som skal frem i dagen, men Case Fredrikstad har konsentrert seg om de mange mindre grepene og kontakten med befolkning og bedrifter, sa hun.

På avgrensede områder får befolkningen direkte beslutningsmyndighet på valg av løsninger, som på et torg å velge å bygge en lekepark.

- Lekeapparatene er bestilt, sa Aune, som også trekker frem premiering/støtte til en mengde små tiltak med 10 000 kroner.

- Det er småpenger, men vi tror det bidrar til engasjement og en følelse av å ha deltatt i omformingen av byen. Det legges ned store summer i infrastrukturarbeidene. Da er det rimelig at innbyggerne får disponere litt penger til å pynte overflaten.

Men alt er ikke bare fryd og gammen.

- Når du jobber med dette må du også være forberedt på motstand. Du må tåle å få deg en på nesa. Den kommer når du minst venter det, sa Aune.



Sagt i den påfølgende diskusjonen om medvirkning

- Pass opp for hallelujastemning og skinnendemokrati. Medvirkning på konkrete tiltak, men ikke på overordnet planlegging. Demokratiet har begrensninger, inviter aktørene, ikke mannen i gata.
- Må bearbeide beslutningstakerne. Medvirkning har ulik betydning på ulike nivåer. Dropp folkemøter, der dominerer de snakkesalige mennene på over 60.
- Må ha metoder for å fange opp ulike meninger.
- Vanskelig å følge med på overordnet nivå, men det skaper likevel engasjement.
- Kranglefanter er et problem. Jeg har brukt 98 prosent av tiden min på kranglefanter som ikke forholder seg til realiteter som at bilen faktisk skal bort. Tabbe å snakke med dem enkeltvis. Burde brukt media mye bedre.
- Mange lokalsamfunn er lei av medvirkning etter å ha gått på mange møter uten å se resultater.

Utbyggere skal tenke mobilitet

Stavanger kommune har fått igjennom et krav knyttet til plan og bygningsloven om at alle bedrifter og virksomheter skal ha egne mobilitetsplaner. Nabokommunen Sandnes nøyer seg med bør, opplyste Christin Berg fra Stavanger kommune.

Hensikten er å bevisstgjøre næringslivet om den transporten de genererer, og hvordan de kan redusere klimautslipp gjennom å endre reisevaner. I mobilitetsplanen skal utbyggere gjøre rede for planer og tiltak på definerte områder i henhold til en veileder og et skjema.

Erfaringene så langt er at innholdet og kvaliteten på planene varierer sterkt fra bedrift til bedrift. En stor svakhet, ifølge Berg, er at mobilitetsplanleggingen kommer på slutten av planleggingsperioden. Skal den få betydning må den være med fra begynnelsen. Kommunen har ingen kraftige ris bak speilet.

– Vi kan konfrontere bedriften med om de har gjennomført tiltak i mobilitetsplanen, men vi ønsker oss en mulighet for å bøtelegge, sa hun.

I møtesalen ble det uttrykt forbløffelse over at tiltaket i det hele tatt var satt ut i livet, men Berg understreket at mye gjenstår før det virkelig virker. Underveis har de blant annet oppdaget at de må utvikle mobilitetsplaner på tvers av plannivåer og at ordningen også må innføres for boligområder.

Til slutt understreket hun det enkle faktum at eksistensen eller mangelen på parkeringsplasser på arbeidsplassen, er avgjørende for om man velger bil.



Noen momenter fra den avsluttende diskusjonen

- Nå må det etableres et nytt nettverk til erstatning for tidligere nettverk og for byer og regioner som har kommet til.
- Til alle byer; ikke vent på de store sprangene. Glem grensen på 40 000 innbyggere og sett i gang. Vis frem de gode eksemplene.
- Vi i NAF savner medvirkning fra trafikantene. Spør hvorfor de bruker bil og hva som skal til for at de endrer mønster. Folk ønsker ikke nødvendigvis å bruke bil, det er store behovsforskjeller.
- Virksomhetene må ta tak i mobiliteten. Det er de og ikke kommunene som skal dokumentere hva de gjør. Gå direkte på og snakk med de ansatte.
- Gledelig at Vegdirektøren stiller seg helhjertet bak at vegvesenet skal prioritere arbeidet med mobilitetsplaner.
- Ikke bruk tiden på å spørre folk hva de vil, vi trenger å få gjennomført de riktige tiltakene.
- En bedrift i Oslo sa opp avtalen med parkeringsselskap. Kostnaden på 20 000 krone per plass ble gitt til de ansatte som lønn, med mulighet til selv å leie plass. Bare to personer valgte å bruke pengene på parkering.
- I små byer som Bodø står bilen sterkt. Det er ikke lett å snu utviklingen. Jeg er her for å lære og ønsker å bli del av et nettverk.
- Bymiljøpakkene reduserer i liten grad satsingen på veg. Men lokalisering er avgjørende. Når lokalisering først er foretatt, er det for sent å pynte på skaden.



Velkommen til konferanse

Torsdag 9. april 2015 kl. 9–16, Hotel Bristol, Oslo



Bærekraftig mobilitetsplanlegging

– Gode mobilitetsløsninger for en attraktiv by

Gode mobilitetsløsninger er avgjørende for å skape attraktive byer. Hvordan kan bærekraftige mobilitetsplaner bidra til dette?

Statens vegvesen inviterer til konferanse om bærekraftig mobilitetsplanlegging. Målgruppen er planleggere i store og mellomstore byområder, men konferansen er åpen for alle interesserte.

Konferansen er ment som inspirasjon og hjelp i kommunenes arbeid med mer bærekraftige mobilitetsplaner. Konferansen vil behandle følgende hovedtema:

- Gode eksempler fra utlandet – mobilitetsplaner i europeiske byer
- Mobilitetsplaner for bedrifter og virksomheter – erfaringer fra Stavanger
- Mobilitetsarbeid i norske byer – presentasjon av utvalgte byområder

Konferansen arrangeres som en del av det europeiske ENDURANCE-prosjektet om bærekraftige mobilitetsplaner.

Vel møtt til erfaringsutveksling og gode diskusjoner om hvordan vi kan få fram gode mobilitetsplaner i norske byer!

Gratis adgang – lunsj inkludert

Detaljert program se baksiden.

Gjøvik under Europeisk mobilitetsuke 2014: Så mye plass tar 25 mennesker i bil, buss, og til fots.



Mer informasjon og påmelding: <http://goo.gl/faoXIH>

Kontaktpersoner:

Eivin Winsvold, e-post: eivin.winsvold@vegvesen.no

Bjørn Sandelien, e-post: bjorn.sandelien@vegvesen.no

Møteleder: Guro Berge

kl. 0900

Velkommen til konferanse!

- Byenes transportutfordringer i NTP-perspektiv
v/Lars Aksnes, fungerende Vegdirektør

kl. 0910

Bærekraftig mobilitetsplan

- Ikke en ny plan, men en tilpasning av dagens praksis
v/Bjørn Sandelien, Statens vegvesen

kl. 0930

Europeiske erfaringer fra planarbeid og tiltaksgjennomføring

Case Bremen

- Sustainable Urban Mobility Plan Bremen 2025
- Internet based scenario development, Citizens involvement
- Action plan on Carsharing
v/Jan Bembennek, City of Bremen

Case Bristol + Ghent

- Web-basert medvirkningsopplegg ved scenarioutvikling
- Mobilitetsplaner for arbeidsplasser
- Eksempler fra andre byer
v/Tor Atle Odberg, Citiplan AS

kl. 1040

Pause

kl. 1100

Hva er status for bærekraftig mobilitetsplanlegging i Norge i dag?

Framtidens transportutfordringer for norske byområder

- Nasjonale myndigheters rolle og virkemidler
v/Alberte Ruud, Statens vegvesen

Konseptvalgutredninger for byområder

- Hva har vi lært?
v/Tanja Loftsgarden, Statens vegvesen

Diskusjon

kl. 1200

Lunsj

kl. 1300

Norske erfaringer med brukermedvirkning

Medvirkning med virkning?

- Erfaringer fra ulike metoder
v/Gro Sandkjær Hanssen, NIBR

Case Gjøvik og Lillehammer

- Suksesskriterier for god strategikutvikling
v/Paul Høistad Berger, Statens vegvesen

Case Fredrikstad

- Borgermedvirkning i kommunens samfunns- og arealplanlegging
v/Marianne Aune, Fredrikstad kommune

Diskusjon

- Hva kan oppnås med større publikumsmedvirkning i overordnet planlegging?

kl. 1430

Pause

kl. 1450

Kan eksisterende planer for et byområde tilfredsstillende EU's retningslinjer for bærekraftige mobilitetsplaner?

Case Vestfold by

- Uttesting av ENDURANCE opplegg for selvevaluering
- Forslag til forbedringstiltak for byen
v/Eva Preede, Statens vegvesen

kl. 1510

Hvordan kan vi utvide verktøykassen?

Krav om mobilitetsplaner for bedrifter og virksomheter

- Erfaringer fra Stavanger kommune
v/Christin Berg, Stavanger kommune

kl. 1530

Hva er mulighetene i arbeidet for mer bærekraftige mobilitetsplaner og enkelt tiltak?

Diskusjon

- Finansiering, nettverksbygging, kunnskapsutvikling, opplæring, politisk dristighet?

kl. 1600

Avslutning

Medvirkende og deltakere

Medvirkende

Tor Atle Odberg	Citiplan AS
Jan Bembenek	City of Bremen
Marianne Aune	Fredrikstad kommune
Gro Sandkjær Hanssen	NIBR
Eva Preede	Statens vegvesen Region sør
Paul Høistad Berger	Statens vegvesen Region øst
Lars Aksnes	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Bjørn Sandelien	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Eivin Winsvold	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Alberte Ruud	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Tanja Loftsgarden	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Guro Berge	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Christin Berg	Stavanger kommune

Deltakere

Charlotte Helleland	Alliance arkitekter AS
Toril Skovli	Asker kommune
Korina L. Heggen	Asker kommune
Geir Egilsson	Asplan Viak
Gunnar Berglund	Asplan Viak
Øyvind Dalen	Asplan Viak Oslo
Arild R Syvertsen	Aust-agder fylkeskommune
Randi Markvarden	Bysykkelen
Olaug Eidet	Bærum kommune
Nina Koren Viksjø	Bærum kommune
Håvard A. Eriksson	Bærum kommune
Unni Larsen	Bærum kommune
Kristin Siem Utne	Bærum kommune
Susanne I. Bremdal	Bærum kommune
Hanne Kleven	Bærum kommune
Ellef Ruud	Bærum kommune
Kjersti Lindheim	Bærum kommune
Jomar Lygre Langeland	Civitas
Ingrid Nyttun Christie	Energiråd Innlandet AS
Anne Skauen	Fredrikstad kommune
Stine Radmann	Gjøvik kommune
Ragnhild Hoel	Gjøvik kommune
Carl Henrik Deiting	Green mobility / Tromsø kommune
Arne Willy Hortmann	Hamar kommune
Kari Nilssen	Hamar kommune
Vigleik Winje	Haugesund kommune
Line Oma	Helsedirektoratet
Arne Stølan	Jernbaneverket
Jon-Kristian Ryan Hovland	Jernbaneverket
Vibeke Ursin-Smith	Klima- og miljødepartementet
Ingebjørg Tønnessen	Klima- og miljødepartementet
Espen Strand Henriksen	Knowit / Neolab by Knowit
Elisabeth Tostensen	Kolumbus
Tore Leite	Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Bjørne Jortveit	Kristiansand kommune
Ingebjørg Tofte	Lier kommune
Sven Bugge	LUKS
Jürg Berger	LUKS
Natalia Linløkken	Lørenskog kommune
Kari Westgaard Berg	Lørenskog kommune
Hanne G. Torkildsen	Lørenskog kommune
Cecilie Kildahl	Moss kommune
Line Lillebø Osfoss	NAF
Berit Bakkane	Nedre Eiker kommune
Richard Sletten Nilsen	Nedre Eiker kommune
Andreas Farsjø	Nedre Eiker kommune
Hilde Terese Hamre	Oslo kommune
Mari Svolsbru	Oslo kommune
Ingrid Elisabeth Vedeler	Oslo kommune
Grethe Salvesvold	Oslo kommune
Lisa Steine Nesse	Oslo kommune
Vidar Valvik	Oslo kommune
Signe Nyhuus	Oslo kommune
Andreas Rønsdal	Oslo kommune

Arne Bergsgard	Oslo kommune
Geir Hjelle	Oslo kommune
Silja Bjerke Vestre	Oslo kommune
Hans Martin Osnes Aambø	Oslo kommune
Lise Brekke	Oslo kommune
Sigrid Bøckman	Rambøll
Anne Mette N Thomassen	Rogaland fylkeskommune
Ali Saed Alhakak	Rogaland fylkeskommune
Åse Nossun	Samferdselsdepartementet
Karin Johanne Jacobsen	Samferdselsdepartementet
Bente Elgar	Samferdselsdepartementet
Simonett Halvorsen-Lange	Sarpsborg kommune
Emilie Cosson-Eide	Sarpsborg kommune
Lars Christensen	Statens vegvesen Region nord
Sara Strid	Statens vegvesen Region sør
Samir Kolućija	Statens vegvesen Region sør
Runar Hatlestad	Statens vegvesen Region sør
Sigrun Børresen	Statens vegvesen Region sør
Kristina Ellwood	Statens vegvesen Region sør
Regine Merethe Hildre	Statens vegvesen Region sør
Elin Fykerud Johannessen	Statens vegvesen Region sør
Solveig Hellevig	Statens vegvesen Region sør
Kristina Ellwood	Statens vegvesen Region sør
Silje Andrea Sæverud	Statens vegvesen Region øst
Øystein Ertresvåg	Statens vegvesen Region øst
Jyar Dara	Statens vegvesen Region øst
Lise-Lotte Bjarnadottir	Statens vegvesen Region øst
Håkon Sverke Vindenes	Statens vegvesen Region øst
Jan Spørck	Statens vegvesen Region øst
Anne Raaum Christensen	Statens vegvesen Region øst
Maren Nikoline Tjærebråten	Statens vegvesen Region øst
Anne Bertine Fagerheim	Statens vegvesen Region øst
Arne Kolstadbråten	Statens vegvesen Region øst
Sabrina Bayer	Statens vegvesen Region øst
Helena Kyllingstad	Statens vegvesen Region øst
Einar Lilleby	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Kristin Forsnes	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Anne Ogner	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Maja Cimmerbeck	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Ellen Foslie	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Malin Bismo Lerudsmoen	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Torstein Bremset	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Anette Karlsnes	Statens vegvesen Vegdirektoratet
Signhild Johanne Volden	Statens vegvesen Region midt
John Almeida	Statens vegvesen Region sør
Andrzej Wolski	Statens vegvesen Region sør
Inger Marie Holst	Statens vegvesen Region sør
Mari Ugland Andresen	Statens vegvesen Region vest
Stine Haave Åsland	Statens vegvesen Region vest
Hilde Bjørdal	Statens vegvesen Region øst
May Hoff Lund	Statens vegvesen Region øst
Ingunn Skei	Statens vegvesen Region øst
Per-Olav Holmstrøm	Statens vegvesen Region øst
Stig Floberghagen	Statens vegvesen Region øst
Kirsti M Gundersen	Statens vegvesen Region øst
Elin Johanne Slettum	Statens vegvesen Region øst
Bente Jorid Evjen	Student, NMBU
Britt Cristine Mathisen	Troms fylkeskommune
Øystein Miland	Troms fylkeskommune
Jan Usterud Hanssen	TØI
Elisabet Finne	Tønsberg kommune
Viggo Emdal	Tønsberg kommune
Marthine Søyland Hoel	Tønsberg kommune
Jarle Krokeide	Tønsberg kommune
Marte Bakken Resell	Urbanet Analyse
Paal Sørensen	Vista Utredning AS
Knut H. Ramtvedt	Østfold fylkeskommune
Tor Arne Stabbetorp	Østfold fylkeskommune
Kristine Sand	Ås kommune
Magnus Ohren	Ås kommune

