

Arealplanlegging og mobilitet

Forfattere:

Astrid Bjørgen
Seniorforsker, SINTEF.



Hampus Karlsson
Forsker, SINTEF



Boligområder må være funksjonelle og attraktive, og samtidig være bærekraftige i både et lokalt naturperspektiv og et globalt klimaperspektiv. Utbygging av Vestre Billingstad i Asker kommune viser at effektiv arealbruk med ønsket mobilitetsstilbud, er mulig å oppnå. God planlegging tidlig i prosessen sammen med forpliktende samarbeid mellom utbyggere, mobilitetsleverandører og lokale planmyndigheter har vist seg å være særdeles viktig. I utbyggingsprosjekt som strekker over lang tid, er kartlegging av innflyttede beboere sine behov og ønsker for tilrettelegging, som gjør det enklere å velge bærekraftige mobilitetsformer framfor privatbilen viktig for å skreddersy framtidige løsninger.

INTRO

Ethvert utbyggingsprosjekt er unikt, og må ta utgangspunkt i og tilpasses lokale forutsetninger, kvaliteter og mulighetsrom for å lykkes med å utvikle gode og effektive arealløsninger og attraktive nabolag (Nieuwenhuijsen, 2020).

Effektiv arealbruk som ser alle brukere og planlegger for løsninger med god kvalitet for hver brukergruppe kan bidra til å løse utfordringer knyttet til både areal og utslipp fra transportsektoren. Dagens mobilitets- og logistikk-løsninger står i store endringer, drevet frem av bærekraft, teknologiutvikling, digitalisering, nye forretningsmodeller og endrede forventninger fra brukerne. På Vestre Billingstad ønsker man å legge til rette for slike endringer, noe som krever samarbeid mellom kommune,

utbyggere og mobilitetsleverandører og vilje til å utvikle og teste nye løsninger.

Bærekraftige mobilitetsløsninger oppnås blant annet ved å sørge for god tilgjengelighet til hverdagsfunksjoner, og tilby gode alternativer til privatbilen (Kin og Quak 2024). Samhandling, vilje og åpenhet fra offentlige og private aktører i by-/stedsutviklingsprosesser, og aktiv og koordinert utvikling av virkemidler, er sentralt for å lykkes på både kort og lang sikt.

RESULTAT

Forskningsprosjektet viste at for å lykkes med å tilby gode mobilitetsløsninger er det viktig å jobbe med konkrete løsninger fra starten av fram til innflytting, for å opprettholde et levende nabolag (Bjørgen m. fl, 2024).

Prosjektutvikling

I prosjektutviklingsfasen er det stor frihet til å velge løsninger og utforming innenfor gitte rammer fra overordna planer. Ved utvikling av ny reguleringsplan, bør man utnytte muligheten til å forankre kvalitativt gode, robuste og innovative løsninger som knyttes til viktige strategier i kommunen og/eller hos utbygger. Der det foreligger reguleringsplan for utbygging, bør behovet for justeringer diskuteres i innledende fase når fleksibiliteten fortsatt er stor.

Tre elementer ble identifisert som avgjørende for å få til den gode utbyggingsprosess på Vestre Billingstad:

- 1) Dialog mellom utbyggere og offentlige myndigheter for å avklare ambisjonsnivå og handlingsrom.
- 2) Felles kunnskapsgrunnlag for aktuelle temaer for området for å diskutere handlingsrom og justere ambisjoner til det som er realistisk og gjennomførbart.
- 3) Utbyggingsavtaler mellom private aktører og kommunen er et godt verktøy for å forankre og konkretisere felles ambisjoner og tiltak. Etter PBL § 17 kan utbyggingsavtaler komplettere og presisere innholdet i de aktuelle reguleringsplanene, inkludert ansvar for gjennomføring. Dette kan bidra til trygghet for begge parter seinere i prosessen når utbyggingsprosjektet er igangsatt, og handlingsrommet redusert.

Regulering

I reguleringsplanfasen detaljeres utbyggingsprosjektet med tanke på utforming, hvilke funksjoner som skal etableres og lokalisering. Reguleringsbestemmelser regulerer hva som skal innfris av det ferdige området. Bestemmelsene bør være tydelige, men samtidig åpne for innovasjon og løsninger vi i dag ikke kjenner, og som kan komme både i utbyggingsfase og i driftsfase. Særlig gjelder dette utbyggingsprosjekt med flere byggetrinn og som strekker seg over en lengre tidshorison, slik som på Vestre Billingstad. For å sikre at nye løsninger kan inkluderes på et seinere tidspunkt, bør formuleringer i reguleringsbestemmelsene legge opp til en «dynamisk» byggesaksbehandling som favner optimalisering av eksisterende løsninger og implementering av nye løsninger.

På Vestre Billingstad setter rekkefølgebestemmelsene tak for trafikkgenereringen (maks YDT), samt krav til oppfølging av trafikkutviklingen. Parkering reguleres av en maks-norm. Muligheten til å inkludere nye mobilitetsløsninger er ivaretatt i områdereguleringen gjennom følgende formulering "§5.3 Planen skal inkludere tilrettelegging for bil- og sykkeldeling samt andre nødvendige tiltak for å oppnå bærekraftig mobilitet."

Det er viktig at rammene i reguleringsplanen gir utbygger frihet til å utvikle og velge løsninger som møter felles ambisjoner som gjelder for området. Ved å se ulike formål samlet er det også mulig å effektivisere arealbruken i denne fasen. Dialog er viktig for å sikre at utbyggere og offentlige myndigheter er enige om løsningene og at eventuelle korrigeringer kan skje på et tidlig stadium, særlig hvis nye innovasjoner skal inkluderes.

Etter innflytting

Tiltak og innovasjoner som krever oppfølging fra tilbyder (f.eks. mobilitetsleverandører) og beboere, bør forankres for å opprettholdes over tid, for eksempel gjennom vedtekter til borettslag eller sameier. Areal til ulike formål bør sikres i reguleringsplanen. Når utbyggeren er med og stifter sameie eller borettslag, er de i posisjon til å påvirke vedtekter og sikre finansiering til løsninger som del av felleskostnader, avtaler, vedtekter og tinglysning av heftelser med en bindingsperiode. Det vil alltid være en mulighet for at generalforsamlingen endrer vedtekter på et seinere tidspunkt hvis et flertall ikke ønsker å videreføre en ordning. Utbygger kan også kjøpe medlemskap til tjenestene for en periode, eller direkte av leverandøren ved oppstart. Dette kan være særlig relevant i tidlig fase før hele kundegrunnlaget er på plass.

Mobilitet- og logistikktilbudet bør evalueres jevnlig og tilpasses etterspørselen. I evalueringprosessen må leverandører, brukere og kommunen involveres for å kartlegge muligheter og barrierer for å forbedre tilbudet. For utbygging som skjer i flere trinn, vil en systematisk evaluering av tilbudet over tid gi et

kunnskapsgrunnlag for å videreutvikle og optimalisere tilbudet.

Fysisk utforming

God fysisk utforming av et område kan bidra til attraktive gang- og sykkelveger samt oppholdsareal skjermet for biltrafikk. For gående og syklende er raskest mulig vei viktig, derfor bør gang -og sykkelnettverk være førende for plassering av bygningsmassen i neste fase. Ved å koble transportinfrastrukturen med oppholdsareal er det mulig å legge til rette for fleksibel og effektiv arealbruk.

På Vestre Billingstad er tilkomstarealene utenfor noen boliger opparbeidet med kvaliteten til et oppholdsareal, samtidig som framkommelighet for kjøretøy (for f.eks. håndverkere) er sikret. Slike løsninger bør initieres tidlig, gjerne allerede i skissefasen, for å identifisere muligheter og handlingsrom. Da blir det mulig å utnytte øvrige deler av området til for eksempel boligformål. Det bør avklares og forankres hvilke kvaliteter slike areal bør inneholde.

Parkering og delingsmobilitet

Reisevaner påvirkes i stor grad av tilgangen på ulike reisemidler og servicefunksjoner. Parkering og delte mobilitetsløsninger er to viktige tiltak som, hvis de utformes sammen, kan bidra til redusert personbilbruk.

Privat bilparkering bør etableres i lengre avstand fra bolig sammenlignet med delte mobilitetsløsninger og sykkelparkering. Det gjør det enklere å velge bort privatbil på korte reiser, samtidig som det gir signal om å redusere bilbruk. Alternative parkeringsmuligheter i tilgrensende områder må vurderes, istedenfor å etablere nytt parkeringsareal innenfor utbyggings-området. Eventuelle bieffekter med ulovlig gateparkering på eller rundt området, bør også inngå i en slik vurdering.

Areal til parkering bør reguleres av en maks-norm for å redusere muligheten til å eie privat bil. Hva maks-normen bør være, er avhengig av lokale forhold. Parkeringsplasser kan tinglyses separat og skilles fra leiligheten. Dermed synliggjøres kostnaden ved å eie eller leie en P-plass, samtidig som man ivaretar beboere som ikke trenger egen parkeringsplass.

Tilgang på delingsmobilitet (f.eks. bilkollektiv) kan veie opp for ikke å eie egen bil, og sikre tilgang for de som ikke trenger bil i hverdagen. Samtidig bør bildeling fungere som et tillegg, og ikke en erstatning for aktive transportmidler. For å stimulere til bruk av delingsmobilitet er lav parkeringsdekning for privatbil viktig.

For å oppnå ønsket effekt av bildeling er informasjon om tilbudet og tilgang på biler viktig. Antall tilgjengelige biler og hvilken funksjon kjøretøyene skal fylle må justeres i tråd med behovet. På Vestre Billingstad er elbiler mere etterspurt enn fossilbiler. I innflyttingsperioder er ofte varebiler etterspurt. Brukere med ulike behov, som barnestol, opplever montering og demontering som en stor barriere for bruk.

Biler plassert utendørs om vinteren er en barriere for noen brukergrupper hvis ikke brøytekanter fjernes. Løsninger for å redusere slike barrierer er viktig for å få et mest mulig attraktivt tilbud. Informasjon om mobilitetstilbudet bør gis ved salg av leiligheter og ved innflytting, både for å sikre at tilbudet er godt kjent, og for å unngå brukerfeil eller misforståelser ved tegning av abonnement.

Sykkelparkering

For å motivere til økt sykkelbruk er gode løsninger for sykkelparkering viktig. Sykkelparkeringen må utformes slikt at det er trygt å parkere sykkelen i nærhet til boligen. Det må være adkomstkontroll til bygg for sykkelparkering, i tillegg til at sykkel kan låses fast. Utforming av areal, bygg og sykkelstativ må hensynta at det finnes ulike sykler, med varierende størrelse og vekt. Derfor må stativ og anordninger utformes slik at alle sykler kan parkeres trygt og enkelt, med lade- og vaskefasiliteter og mulighet for å tørke/tine sykler om vinteren.

Bylogistikk

Areal for bylogistikk er viktig å inkludere i tidlig planfase. Bylogistikk inkluderer tjenester som renovasjon, selvbetjente hentepunkt/postbokser, håndverkere, hjemmetjeneste etc. Adkomst for slike tjenester er nødvendig for at et område skal fungere. Gode løsninger for slike tjenester bidrar nødvendigvis ikke til et mer attraktivt prosjekt i salgsfasen. Dårlige løsninger vil imidlertid påvirke de som tilbyr tjenester og beboere negativt seinere.

For å lykkes med gode bylogistikk-løsninger må man kartlegge behovet i tidlig fase i samarbeid med sentrale aktører i berørte bransjer. Det sikrer at utformingen av løsninger er i henhold til bransjestandarder og dimensjoneres ut fra forventet volum. Netthandel og nye leveringsløsninger kan redusere behovet for privat bil, men krever areal for logistikkfunksjoner som må ivaretas i planfasen.

Arealbehov for bylogistikk-funksjoner er ofte begrenset og har sjelden negativ innvirkning på øvrige kvaliteter ved området når det er godt planlagt. Sentrale aktører er interesseorganisasjoner for transportører, håndverkere, renovasjonsselskap og hjemmetjeneste.



KONKLUSJON

For at mobilitetsmønsteret i et område skal bli slik man ønsker, hvor flest mulig lar bilen stå til fordel for gange, sykkel og å reise kollektivt er følgende element viktig i planlegging av et utbyggingsområde:

- Areal til interne gang- og sykkelveier koblet til parkering, mobilitetsløsninger, pakkestasjoner og renovasjonspunkt må inkluderes i tidlig planfase.
- Areal bør utformes for flere formål, og sees i sammenheng med tilførselsårer og inn- og utkjøring til boområdet.
- Forretningsmodeller for deleløsninger og servicetilbud må forankres slik at tilbudet sikres over tid, og videreutvikles i takt med endret etterspørsel og nye rammevilkår.
- Bruk av utbyggingsavtale kan supplere planbestemmelsene og dermed forankre og sikre ønsket utvikling for et område. Tydelige krav bidrar også til å redusere risikoen for utbyggere.

For å skape attraktive nabolag som vedvarer over tid er det ofte en forutsetning at flere tiltak kombineres og støtter hverandre.



KILDER

Bjørgen A., Ryghaug M., Karlsson H., Moscoso C. (2024). Shared solutions for active, collective, and inclusive neighbourhoods. Presented at TRA Dublin 2024, Lecture note in Mobility, in press.

Kin, Bram, and Hans Quak. (2024) "Integrating city logistics in spatial planning—Creating the conditions for decarbonization and hubs." *Transportation Research Procedia* 79: 130-137.

Nieuwenhuijsen, Mark J. (2020) "Urban and transport planning pathways to carbon neutral, liveable and healthy cities; A review of the current evidence." *Environment international* 140: 105661.