

Verksted

Klimakrav i arealplanlegging

Sammenstilling av innspill fra gruppene

Metoder for forankring;

- Å ha overordnede føringer på plass gir større handlingsrom, og hjemmel til å stille krav i underordnede planer.
- Mye av handlingsrommet skapes av politiske valg.
- Hvis ikke hjemmel eller politisk vilje til absolutte krav, kan krav til utredning være en måte å få utbyggere til å se muligheter.

Holdningsendring;

- Selge inn med positivt fortegn; hvorfor lønner dette seg for samfunnet, *men også for meg?*
- Bevisstgjøre om fordeler av aktiv hverdag og muligheter for endring i livsstil og reisevaner angående arbeid og fritid.
- Nytt tankesett om arealbruk; Prioritere mennesker og folkeliv i sentrumsområder fremfor bil og parkering.

Tema	Tiltak for grønn mobilitet	Mulig forankring i plan	Eksempler
<p>Tydelige føringer for lokalisering av nye boliger, arbeidsplasser og besøksintensive virksomheter (kompakt byutvikling).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kartlegge • Fortetting rundt flere knutepunkter i bydeler. • Skape transformasjonsområder med definerte hensynssoner. • Igangsette <i>testområder</i> eller <i>piloter</i> for å sanke erfaringer. Alternativt også gradvis innføre krav. (Ikke like "skummelt" som å vedta for hele kommunen, men mulig negativ virkning for utbyggere. Ufarliggjøre begrepene for å skape aksept, interesse og oppslutning hos lokalbefolkning og politikere.) • Sjekkliste til utbyggere. • Tydelig rolledeling mellom sentrumskjernen, knutepunkt og områder for plasskrevende handel. • Publikumsintensive funksjoner og kunnskapsintensive arbeidsplasser plassert sentralt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kommuneplanens arealdel <ol style="list-style-type: none"> 1) Definere bystruktur med langsiktig byvekstgrense. 2) Juridiske bestemmelser for ABC-prinsipp¹. 3) Kun nødvendige kontorer i <i>sone B</i> og <i>sone C</i>. Øvrige kontor styres til sentrum. 4) Rekkefølgekrav for utbygging innenfra og ut. 5) Lokasjon og transportanalyser som førende for hva som blir prioritert tatt ut av, eller regulert inn i, revidering av plan. • Reguleringsplaner <ol style="list-style-type: none"> 1) Krav om mobilitetsplan for utbyggere. 2) Regulere gatebruk, inngangspartier, tetthet og gatetrær. 3) Forbud mot svalgang. • Strategier <ol style="list-style-type: none"> 1) Innføre <u>aktuelle</u> prinsipper (avhengig av 	<p>Drammen kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transformasjonsområder i kommuneplan (2015). • Områderegulering Konnerud. • Områderegulering Glassverket og Nøsted. <p>Oslo kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dialogverktøy til dialog med utbyggere i reguleringsplanprosessen. <p>Trondheim kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vurdering av grønne reiser for utbyggingsområder. • Svartlamon <p>Kongsvinger kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitetsanalyse gjennom <i>Kongsvinger 2050</i>. • Lokalisering av SSB-kontor.

¹ ABC-prinsipp for arbeidsplasslokalisering. Eksisterende og potensielt nye områder for næringsvirksomhet klassifiseres som A-, B- eller C-områder etter grad av tilgjengelighet for bil, kollektivtransport, syklist og gående.

		<p>type sted) som juridisk bindende både i bestemmelser og visualisert på kart.</p> <p>2) Arealstrategi som godt verktøy for å sette tidlige føringer for hva man ønsker å oppnå.</p>	
Strøksaker (for ferdsel og opphold)	<ul style="list-style-type: none"> • Innføre barnetråkk². • Ivareta ferdselsårer og snarveier. • God belysning og brøyting for å sikre tilgjengelighet gjennom vinteren. • Vedlikehold 	<ul style="list-style-type: none"> • Kommuneplanens arealdel <ol style="list-style-type: none"> 1) Sikre gjeldende prinsipper. 2) Fastsette arealer til blågrønn struktur og mobilitetskorridorer. • Reguleringsplaner <ol style="list-style-type: none"> 1) Innføring av rekkefølgekrav. 2) Sette bestemmelser som gjør det enkelt å krysse ulike veier for allmenn tilgjengelighet. 3) Sikre gjennomføring og finansiering gjennom utarbeidelse av utbyggingsavtaler. 	<p>Kongsvinger kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • WALKMORE-prosjektet³ med gåstrategi.
Gang- og sykkelvei	<ul style="list-style-type: none"> • Skape sammenhengende gang- og sykkelveier som er trygge og attraktive å bruke. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kommuneplanens arealdel Fastsette overordnet struktur. • Reguleringsplaner 	<p>Kongsvinger kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revidert hovedplan for sykkel i kommuneplanens arealdel som sikrer kobling til hovedsykkelveinett.

² Barnetråkk er et gratis verktøy som lar barn fortelle planleggere og lokalpolitikere hvordan de bruker stedet der de bor, og hva de ønsker å forandre på.

³ WALKMORE er et forskningsprosjekt om hvordan å få flere til å gå i små norske byer.

	<ul style="list-style-type: none"> • Kartlegge tilgjengelighet og tidsbruk for ulike avstander til gående og syklende. • Kartlegge snarveier. • Driftsplan med standard for belysning, klipping av hekk, brøyting, etc. 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Innføring av rekkefølgekrav. 2) Krav om å koble opp mot eksisterende gang- og sykkelvei. 	
Kollektivløsning	<ul style="list-style-type: none"> • Analysere befolkningsgrunnlag. • Utbygging i områder rundt kollektivknutepunkt. • Faste holdeplasser for buss/kollektivtransport for å legge til rette for utbygging i områder rundt knutepunkt. • Trygg og tilgjengelig holdeplass. • Avsette arealer til sykkelparkering ved holdeplasser. • Avsette arealer til mikromobilitet⁴ ved holdeplasser. • God kobling til bybussnett ved nye utbyggingsområder. 		
Deleløsning for bil og sykkel.	<ul style="list-style-type: none"> • System for å vise tilgjengelighet på bil/sykkel. (Nødvendig å vite tilgjengelighet for at ordningen skal fungere.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kommuneplanens arealdel Sette av arealer. • Reguleringsplan 1) Sette av arealer. 	

⁴ Mikromobilitet er små, og ofte elektriske, kjøretøy som elsparkesykkel, longboard eller skateboard.

	<ul style="list-style-type: none"> • Legge til rette for et tidsbesparende og lønnsomt alternativ – også for enkeltpersoner. • “Selge inn” en attraktiv mobilitetspakke. • Kartlegge hvor utbyggerne er ifht. markedet. 	<p>2) Krav om etablering av <i>mobilitetshus</i>⁵.</p> <p>3) Kravsette andel parkeringsplasser for bildeling og sykkeldeling.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkeringsnorm <ol style="list-style-type: none"> 1) Sette krav til andel/areal som skal avsettes til elbiler og deleløsning. 2) <i>Avgiftsdifferensiering</i>⁶ 	
Bilparkering	<ul style="list-style-type: none"> • Stenge av gater for bilkjøring. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reguleringsplan Utformes som bestemmelser. • Parkeringsnorm <ol style="list-style-type: none"> 1) Makskrav for bilparkering. 2) Krav knyttet til tilrettelegging for elbil. 	<p>Kongsvinger kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitetsanalyse som grunnlag for å fastsette soner ifht. parkeringsnorm.
Sykkelparkering		<ul style="list-style-type: none"> • Parkeringsnorm Økt krav til antall og kvalitet (inkludert lading) på sykkelparkering. 	
Andre mindre tiltak for å øke andelen grønn mobilitet.	<ul style="list-style-type: none"> • Hjemmekontor <ol style="list-style-type: none"> 1) Kommunene bør gå foran som gode eksempler. 2) Tiltaket vil begrense behov for kontorplasser, 		

⁵ Mobilitetshus er et gründerselskap som bygger hub'er for deling av ladeplasser, elbiler, elsykler og transportsykler i Oslo.

⁶ Avgiftsdifferensiering for parkering vil si å tilpasse prisnivået til ulike tidspunkter/perioder i løpet av dagen/uken.

	parkering og bilbruk samtidig som det også er svært tidsbesparende for enkeltpersoner. Dette er ofte attraktivt – særlig for småbarnsforeldre.		
--	--	--	--

Tema	Mulige plangrep i arbeid med nullvekstmål	Eksempler
Nullvekstsone	<ul style="list-style-type: none"> • Nullvekstsone etter pbl. § 11.9 – som hensynssone. • Veitrafikkloven § 7 kan brukes som hjemmel til å innføre lavutslippssone (enklere enn å benytte pbl. som hjemmelsgrunnlag). • "Testzone" uten trafikk og støy som holdningskampanje. • Definere lokalisering av nullvekstsoner/linjer i kommuneplanens samfunnsdel. • Konkretisere krav til nullvekstsonen (tall, tidspunkter og milepæler). • Prioritere og fartfeste lokasjonene. • Geofencing⁷ på soner. • Hensynssoner for transformasjonsplaner i overordnet plan. Krav til utforming av områder. • Kreve trafikkanalyser for å underbygge nullvekstmål. • Lav parkeringsdekning på innsiden av nullvekstsonen. • Parkering på utsiden av nullvekstsonen. 	<p>Oslo kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Har tolket det slik at det kan settes restriksjoner på typer trafikk/trafikanter. <p>Asplan Viak</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veileder "Klimahensyn i planleggingen". Vedlegg C – handlingsrom for juridiske bestemmelser.
Rekkefølgekrav	<ul style="list-style-type: none"> • Utrede antall boliger med trafikkteiling. • Sikre snarveier og sykkelinfrastruktur. 	
Tydelige føringer for lokalisering av nye boliger, arbeidsplasser og besøksintensive virksomheter.	<ul style="list-style-type: none"> • Juridiske bestemmelser for ABC-prinsipp. • Fortetting av bystruktur med byvekstgrense. • Gode tilbud på lokalnivå med gangavstand for nærbyen. • Strategi for mengde bebyggelse som godtas utenfor definerte soner. 	<ul style="list-style-type: none"> • OBOS-nærkontor⁸ <p>Drammen kommune</p>

⁷ Geofence (på norsk geogjerde) er en virtuell omkrets for et geografisk område i den virkelige verden.

⁸ Nærkontoret er et pilotprosjekt fra OBOS om en hybrid arbeidshverdag med kortreiste kontorlokaler nært der folk bor.

	<ul style="list-style-type: none"> • Bestemmelser knyttet til næringsvirksomhet og lokalisering av kontorarbeidsplasser. • Knutepunkt <ol style="list-style-type: none"> 1) All ny bebyggelse må styrke eksisterende infrastruktur. 2) Åpne kontorløsninger for alle i nærområdet som en form for "hjemmekontor". • Lokalisering av samlesenter/hubber/hentested/henteboks for levering av varer. • Mobilitetsplaner 	<ul style="list-style-type: none"> • Knutepunkt med fortetting i nærrområder/bydelsentre. • Hjemmekontor <p>Stavanger kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitetscenter <p>Spania</p> <ul style="list-style-type: none"> • Krav til at selskaper over en viss størrelse har mobilitetsplaner. <p>Oslo kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ønske om bestemmelse for nærhet til offentlige funksjoner i kommuneplanens arealdel. <p>Asker kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transportutredning og mobilitetsplan i alle planer. (Beskrevet i retningslinjene, men ikke vedtatt i kommuneplanens arealdel enda.)
Strøksaker (for ferdsel og opphold).	<ul style="list-style-type: none"> • Prioritere de beste arealene til grønn mobilitet. • Omdisponere bilveiarealer til gang- og sykkelvei. • Enveiskjøring/enveisregulering med god plass til sykkel. • Nedregulering av gater. • Bruk av gatenormal. • Sikre gode snarveier gjennom hele året. 	<p>Oslo kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gatenormal
Gang- og sykkelvei	<ul style="list-style-type: none"> • Hjertesone⁹ rundt skolene. • Bedre tilrettelegging til matbutikker. • Plan for sykkel som temakart i kommuneplanens arealdel. 	<p>Østerrike</p> <ul style="list-style-type: none"> • Her stenges soner/veier helt ved enkelte perioder/tidspunkt.

⁹ En hjertesone rundt skolen gjør det sikrere for elevene å gå eller sykle med mindre biltrafikk og trygge stopp- og hentesoner.

	<ul style="list-style-type: none"> • Koble gang- og sykkelvei på hovednett. • Må være sammenhengende og trygt. • Skal oppleves som effektivt/hurtig. • Belysning langs viktige akser. • Gode rutiner for rydding av snø og is. • Gangveier må oppleves som hyggelige og visuelt/sanselig stimulerende. 	<p>Kongsvinger kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hovedplan for sykkel.
Kollektivløsning	<ul style="list-style-type: none"> • Gode overgangsmuligheter mellom transporttyper. • Etablere kollektivfelt i alt eksisterende veinett hvis kapasitet til å gjøre dette. • Fastsette areal for tiltak for å øke fremkommeligheten for kollektivtilbud. (Dette vil gi kollektivselskaper konkurransekraft til å etablere nye ruter i kommunen.) • Åpne opp for å kjøre egen (el)bil i kollektivfelt kun hvis det er flere enn to personer i bilen. • Tidsregulering 	
Deleløsning	<ul style="list-style-type: none"> • De best plasserte parkeringsplassene med sikret tilgjengelighet. (Skal være en lønnsom ordning – også for enkeltpersoner.) • Gjøre samkjøring mer attraktivt ved utvikling av apper som kan gjøre dette mer smidig. • Tilgang til varesykler. 	
Bilparkering	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeringsnorm: maksimumskrav til antall parkeringer med flere nullvekstsoner/nullvekstlinjer. • Lite attraktive, betalte parkeringsplasser. (Dyrt med gateparkering, og billig/gratis med parkering i kommunale parkeringshus.) • Parkeringsplasser lokalisert i kjelleranlegg til bygg. • Redusere antall kommunale parkeringsplasser. • Bompenger 	<p>Eidsfjord kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prinsipp fra 80-tallet om at det ikke finnes gratis parkering. • Lokalbefolkningen har blitt gode på elsykkel.
Sykkelparkering	<ul style="list-style-type: none"> • Gode og attraktive parkeringsplasser – under tak, lett tilgjengelig og trygt. • Gjøre sykkelparkering mer tilgjengelig enn bilparkering. 	

Annet	<ul style="list-style-type: none"> • Miljøtårnsertifisering gjennom miljøfyrtårn¹⁰. • Arealregnskap – eventuelt vedta arealnøytralitet¹¹. • Prioriteringer inn i regionale planer. • Gjennomgang av gamle reguleringsplaner. 	<p>Lier kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temaplan for vei. Prinsipp for rekkefølge i rydding av veier. <p>Nesodden kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utarbeidet arealregnskap. <p>Drammen kommune</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skal gjennomgå alle gamle reguleringsplaner.
-------	--	--

¹⁰ Miljøfyrtårn er et miljøledelsessystem for virksomheter som ønsker å dokumentere sin miljøinnsats. Ved hevet miljøprestasjon kan virksomheten sertifiseres som miljøfyrtårn ved oppfyllelse av definerte bransjevilkår.

¹¹ Arealnøytralitet vil bety gjenbruk og fortetting av allerede utbydde arealer, og stanse forbruk av naturarealer.

Eksempelsamling fra gruppearbeid

Tiltak for grønn mobilitet

Drammen kommune

[Transformasjonsområder i kommuneplan \(2015\)](#)

Gjeldende arealdel viser til at tidligere industriområder tett på sentrum, eller knutepunkt, er avsatt til utviklingsområder. Formålet videreføres i arealstrategien til samfunnsdelen samt ny arealdel. Områdene skal utvikles til små bysentre med lokalsenterfunksjoner.

[Områderegulering Konnerud](#)

Utvikling av knutepunkt på Konnerud med leiligheter, handel- og servicefunksjoner for å skape et boområde med redusert behov for bilbruk. Det vil etableres et nytt nettverk av gater og byrom med et torg som skaper et tydelig samlingspunkt. Det jobbes samtidig med å forsterke kollektivtilbudet mot sentrum med en ny kollektivtrase gjennom området. Gang- og sykkelvei skal danne grense mellom bebyggelse og grønne idretts- og aktivitetsområder.

[Områderegulering Glassverket og Nøsted](#)

To områder som ligger tett på byen, rett ved Drammensfjorden. Svelvikveien skaper imidlertid utfordringer da det er en trafikkert vei med begrenset kapasitet. Her er det rekkefølge krav for infrastruktur i forhold til veiforbindelse, kollektiv, gang- og sykkel. Det er inngått avtale med Statens Vegvesen om å styrke sykkeltilbudet. Kollektivtilbud er en forutsetning for utvikling. Det skal også vurderes å benytte fjorden som fremkomstvei for kollektivløsning.

Oslo kommune

[Kriterier for vurdering av klimakonsekvenser i planprosessen](#)

Oslo kommune har utarbeidet en veileder for forslagsstillere og fagkyndige med klimakriterier til bruk i plan- og byggesaksbehandlingen. Klimakriteriene skal bidra til å synliggjøre de enkelte prosjektenes klimakonsekvenser, og alle innsendte planer skal vurderes opp mot kriteriene. Klimavurderingen vil følge planforslaget både når det legges ut til offentlig ettersyn, og når det sendes til politisk behandling.

Trondheim kommune

[Vurdering av grønne reiser for utbyggingsområder](#)

Et kunnskapsgrunnlag for å vise potensial for grønne reiser i Trondheim. Her er det sett på hvordan en kan korte ned reiseavstandene, og gjøre det mer attraktivt å velge sykkel og kollektivtransport fremfor bil. Det er utarbeidet fargekart for utbyggingsfelt i boligfeltbase som viser sannsynlighet for valg av grønne reiser. Jo grønnere et område er, jo større er sannsynligheten for at folk går, sykler eller reiser kollektivt.

Kongsvinger kommune

[WALKMORE-prosjektet med gåstrategi](#)

WALKMORE er et norsk forskningsprosjekt som fokuserer på hvordan små byer kan få folk til å gå mer i hverdagen. Små norske byer (10 000 - 15 000 innbyggere) kjennetegnes ofte av korte avstander i og nært sentrum. Dette utgjør et stort potensial for gange, men de fleste stedene er preget av høy bilbruk. Det forskes på hvordan Kongsvinger kan planlegges og utvikles for gange, hvordan innbyggerne opplever sine bygde omgivelser samt mulige verktøy for å kartlegge og evaluere gangvennlighet.

Mulige plangrep i arbeid med nullvekstmål

Asker kommune

[Transportutredning og mobilitetsplan i alle planer](#)

Transportutredningen skal dokumentere de trafikale konsekvensene av en regulering, og skal belyse hvordan generert trafikk fra planområdet påvirker veinettet på systemnivå. Transportutredningen legges til grunn for en mobilitetsplan som beskriver tiltak for å motvirke veksten i personbiltrafikk. Mobilitetsplanen skal beskrive hvordan transportbehovet er tenkt løst i form av plangrep basert på grønn mobilitet. Tiltak som offentlige myndigheter og kollektivselskaper kan iverksette skal også inngå. Den trafikale effekten av tiltakene skal så dokumenteres, og aktuelle tiltak innarbeides som rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen. Søknad om byggetillatelse skal inkludere dokumentasjon på at rekkefølgekrav er ivaretatt.

Nesodden kommune

[Arealregnskap](#)

Nesodden kommune utarbeidet sitt første *arealregnskap* som del av "Klima- og miljørapport 2019". Arealregnskapet viser arealendringer for 2014-2019, miljøstatus, naturtyper samt truede og rødlistet arter. Nesodden kommune skriver følgende i rapporten; *"Det finnes per dags dato ingen kjent metode som viser hvordan et arealregnskap skal se ut. Denne rapporten presenterer et første arealregnskap for Nesodden kommune og kombinerer data fra arealressurskartet AR5, NIBIO og Miljødirektoratet."*

Asplan Viak

[Veileder "Klimahensyn i planleggingen"](#)

Asplan Viak har bistått med konsulentbistand for å skape konkrete verktøy i arbeid med klimaplanlegging. Oppdragsgiver har vært Viken fylkeskommune, og flere kommuner har vært involvert i prosessen. Prosjektet har endt i en sluttrapport, og en rekke forskjellige vedlegg. *Vedlegg C – handlingsrom for juridiske bestemmelser*, er blant vedleggene som ble en del av sluttproduktet. Her er det systematisk gått igjennom aktuelle paragrafer ifht. hensikten med planen (§§ 1-1, 3-1, 4-2), kommuneplan (kapittel 11) og reguleringsplan (kapittel 12). Det er gitt eksempler og kommentarer underveis, og hensikten har vært å belyse paragrafenes relevans for klimahensyn samt hjemmelsgrunnlag for å kreve ulike tiltak. Prosjektet har mottatt tilskudd gjennom Klimasats-midler fra Miljødirektoratet.

OBOS-nærkontor

[Nærkontoret](#)

OBOS er i ferd med å etablere et nettverk med profesjonelle "hjemmekontorer" i Oslo-området. Per nå er det etablert kontorer på Vollebekk, Lambertseter og i Kværnerbyen i Oslo. I tillegg til dette er det også etablert kontorer i Asker og på Fornebu. Det planlegges for å åpne kontorer også andre steder fremover. Nærkontoret er tilgjengelig for OBOS-medlemmer, og noen utvalgte bedrifter. Det legges til rette for en hybrid arbeidshverdag med mulighet til å jobbe utenfor kontoret, og utenfor hjemmet. Her tilbys det kortreist jobbing, arbeidsro og fokus samt en profesjonell kontorplass.