

FUTURE
BUILT

FutureBuilt ZERO-T

Kriterier for mobilitet
og bylogistikk

Dato:
27.01.2026

Versjon:
5.0

Innhold

1.	Innledning	3
1.1.	Bakgrunn	4
1.2.	Oppdateringer i revisjon 5.0	5
2.	Hovedkriterium	6
3.	Delkriterier	7
3.1	Delkriterium 1: Transportkartlegging.....	7
3.2	Delkriterium 2: Klimagassberegning for transport i drift	8
3.3	Delkriterium 3: Mobilitetsplan.....	10
3.4	Delkriterium 4: Dokumentasjon av erfaringer etter to års drift.....	12
4.	Tilleggs-kriterium	12
4.1	Kompetanse	12
5.	Kobling mot andre FutureBuilt-kriterier.....	13
6.	Dokumentasjon	14

1. Innledning

Kriterier for mobilitet og bylogistikk (ZERO-T) er utformet med tanke på bruk i FutureBuilt's forbildeprosjekter i form av enkeltbygg, kvartaler og områdeprosjekt. Kriteriene skal stimulere til at prosjektene planlegger og gjennomfører tiltak som bidrar til vesentlig reduserte utslipp fra transport i drift gjennom livsløpet. Tiltakene skal også bidra til sosial bærekraft.

Det første kriteriesettet for mobilitet ble utarbeidet i 2021 i et samarbeid mellom FutureBuilt, Asplan Viak og Eirik Resch (NTNU), samt en bredt sammensatt ressursgruppe. Dette kriteriesettet har senere gjennomgått mindre revisjoner. Foreliggende revisjon *ZERO-T – kriterier for grønn mobilitet og bylogistikk V5.0* er utført av FutureBuilt, med grunnlag i læring fra forbildeprosjekter som har brukt tidligere versjoner av kriteriesettet. Takk til Asplan Viak, Byantropologene, NMBU, Norconsult, Syklistforeningen og Trondheim kommune for innspill i prosessen med revisjon av kriteriene.

FutureBuilt ZERO – veien mot nullutslipp, viser hva som må til av årlige utslippsreduksjoner for at byggenæringen skal møte Parisavtalen og Norges klimaforpliktelser. FutureBuilt forbildeprosjekter skal bygge med minst 50 prosent lavere klimagassutslipp enn Paris-kravene (les mer om FutureBuilt ZERO sin definisjon av Paris-kravene [her](#)) og være positive bidragsytere i arbeidet med å nå nasjonale og internasjonale målsetninger om et lavutslippssamfunn innen 2050. Områdeprosjekter skal bygge med en samlet reduksjon på minst 25 prosent lavere klimagassutslipp enn Paris-kravene.

Nytt med denne versjonen av kriteriesettet er koblingen mellom mobilitet og sosial bærekraft. I overgangen til lavutslippssamfunnet er det viktig å sikre at alle brukerne av et prosjekt/område har god tilgang til mobilitet og at særlig sårbare grupper får mulighet for full deltakelse i samfunnet.

Bylogistikk har vært inkludert i tidligere kriteriesett knyttet til klimagassberegninger. I denne revisjonen er det også inkludert vurderinger knyttet til fysiske rammer for bylogistikken.

Gjennom kriteriesettet for mobilitet og bylogistikk (ZERO-T) får forbildeprosjektene, i tillegg til ambisiøse mål, også et planleggingsverktøy i prosjektutvikling og prosjektering, samt veiledning for dokumentasjon av oppnådde resultater ved gitte milepæler. Det er avgjørende at prosjektet innhenter kompetanse på mobilitet, og at det settes av tid og ressurser til å vurdere ulike tiltak. Vurderingene skal gjøres tidlig nok til at det er rom for å påvirke prosjektutformingen.

Kriteriesettet for mobilitet og bylogistikk (ZERO-T) består av ett hovedkriterium og flere delkriterier som presenteres i kap. 2 og 3. Kriteriene er utviklet parallelt med revisjon av FutureBuilt ZERO-T beregningsverktøy V5.0, som er verktøy for klimagassberegninger fra transport i drift. Nærmere informasjon om beregningsverktøyet og metode for klimagassberegninger finnes på [ZERO-portal](#).

Dette kriteriesettet bør ses i sammenheng med FutureBuilt's kriterier for sosial bærekraft, øvrige klimakriterier (ZERO-B og ZERO-O), og kriterier for bymiljø og arkitektur. Se nærmere beskrivelse i kapittel 5.

Begreper og definisjoner	
Mobilitet / grønn mobilitet / aktiv mobilitet	Begrepet mobilitet brukes i dette kriteriesettet om personers evne/mulighet til å forflytte seg mellom ulike områder i en by eller tettsted. Grønn mobilitet innebærer å prioritere mobilitetsløsninger med lave klimagassutslipp. Aktiv mobilitet er transport som er ikke-motorisert og drevet av menneskelig fysisk aktivitet.
Bylogistikk	Begrepet bylogistikk omfatter transport og forflytning av varer, utstyr og avfall i et <u>byområde</u>. FutureBuilt bruker begrepet også om mobile tjenesteytere (håndverkere, hjemmetjeneste, etc.).
Transport i drift	Transport av personer og bylogistikk (varer, avfall mv.) i driftsfasen av et bygg og/eller område.
Sosialt bærekraftig mobilitet	Behov og preferanser knyttet til mobilitet varierer mellom individers ulike helsemessige, sosioøkonomiske og kulturelle livsrammer. Med sosialt bærekraftig mobilitet mener vi et samlet tilbud av mobilitetsløsninger som gir rettferdig tilgang til ressurser og muligheter, uavhengig av den enkeltes livssituasjon. Mulighet for aktiv mobilitet for alle er viktig i et helseperspektiv.

1.1. Bakgrunn

FutureBuilds kriterier for mobilitet og bylogistikk bygger på følgende samfunnsmessige og overordnede målsetninger:

- Parisavtalen og [Norges klimalov](#). Norge har som mål å redusere utslippene av klimagasser med 50-55% innen 2030, og 90-95% innen 2050. Byggenæringen må ta sin andel av utslippskuttene og vi legger til grunn at næringen som helhet reduserer utslippene tilsvarende, år for år framover til 2050. Dette må myndigheter og byggenæringen i fellesskap ta ansvar for.
- [Nullvekstmålet](#). Målet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

- [Samordnet og bærekraftig bolig-, areal- og transportplanlegging](#). God planlegging av kompakte byer og tettsteder reduserer transportbehov og gjør at innbyggerne kan gå, sykle og bruke kollektivtransport på de fleste av sine reiser.
- [Folkehelseloven](#). Formålet med loven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse og utjevner sosiale helseforskjeller. Mobilitet er grunnleggende for å kunne delta i aktiviteter som er viktige for den enkelte, noe som bidrar til fysisk og psykisk helse. Samtidig medfører samferdsel negative helseeffekter i form av luftforurensing, støy og risiko for ulykker. Det ligger derfor et stort potensial for å fremme god helse ved å legge til rette for aktiv transport og tilgjengeliggjøre mobilitet for alle.

1.2. Oppdateringer i revisjon 5.0

Denne oppdateringen er gjort med følgende hovedmål:

- Gjøre kriteriesettet mer brukervennlig.
- Synliggjøre koblingen mellom mobilitet og sosial bærekraft.
- Gjøre kriteriesettet mer anvendelig for ulike prosjektyper, herunder spesielt områdeprosjekter.
- Tydeliggjøre kriterier knyttet til klimavennlig og effektiv bylogistikk i prosjektene.
- Sørge for samsvar med ZERO-T beregningsverktøy som nylig er revidert.



Figur 1: Foto Tove Lauluten

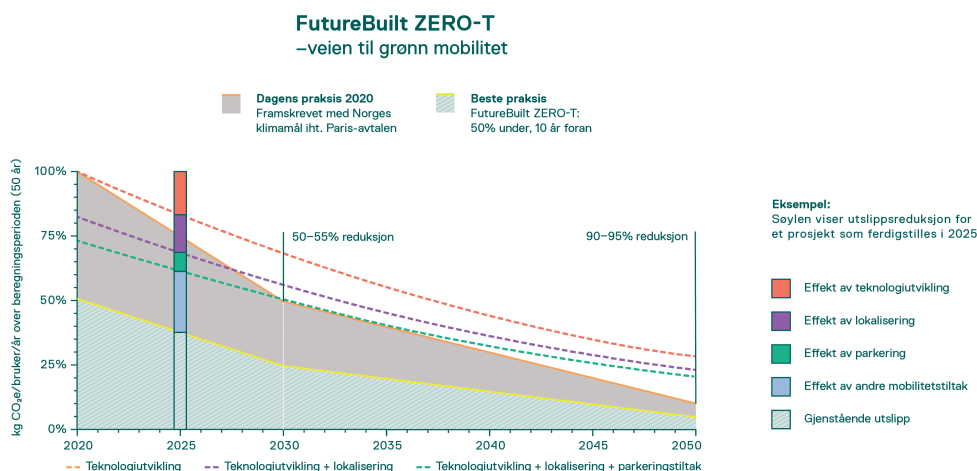
2. Hovedkriterium

FutureBuilt forbildeprosjekter skal bidra til betydelig reduksjon av klimagassutslipp fra transport i drift, og en sosialt bærekraftig mobilitet.

For å ivareta hovedkriteriet skal prosjektene jobbe med klimagassberegninger og vurdering av mobilitetstiltak som en integrert del av planleggings- og prosjekteringsprosessen. Se nærmere beskrivelse i kapittel 3 Delkriterier.

Den største påvirkningen av utslipp fra transport skjer ved valg av lokalisering. Det stilles derfor som et overordnet krav at FutureBuilt-prosjekter som hovedregel skal ha god lokalisering for grønn mobilitet. Effekten av lokalisering som tiltak skilles fra effekten av tiltak for grønn mobilitet.

Prosjektene skal også gjennomføre tiltak som bidrar til at brukere av bygg og områder får god tilgang til grønne mobilitetstilbud og -tjenester, som stimulerer til aktiv mobilitet og at særlig sårbare grupper får mulighet for full deltakelse i samfunnet. Tiltakene skal også stimulere til mer effektive løsninger for ulike aktiviteter knyttet til bylogistikk.



Figur 2 : Figuren viser FutureBuilt ZERO-T sitt veikart for utslippsreduksjon, forankret i Norges ambisjoner om å redusere utslippene av klimagasser med 50-55% innen 2030, og 90-95% innen 2050.

Figuren over viser FutureBuilt ZERO-T sitt veikart for utslippsreduksjon, og utslipp fra transport i drift i et prosjekteksempel fra 2025. Den røde stiplede linjen viser at teknologiutvikling og utskifting av bilparken i seg selv ikke vil gi nok utslippsreduksjon. Det må gjøres flere og konkrete lokale tiltak innenfor grønn mobilitet. Effekt av lokalisering og parkeringstiltak er viktige bidrag men er heller ikke nok i seg selv. Det også nødvendig å jobbe med andre mobilitetstiltak for å oppnå FutureBuilt's mål om 50 % utslippsreduksjon.

3. Delkriterier

Kriteriene består av 4 delkriterier som er utdypet i teksten nedenfor.

- Delkriterium 1 Transportkartlegging.
- Delkriterium 2 Klimagassberegning for transport i drift.
- Delkriterium 3 Mobilitetsplan.
- Delkriterium 4 Dokumentasjon av erfaringer etter to års drift.

Klimagassberegninger for transport i drift (delkriterium 2) skal ses i sammenheng med mobilitetsplan (delkriterium 3). Som en del av arbeidet med mobilitetsplanen anslås en reisemiddelfordeling som danner grunnlag for beregning av klimagassutslipp fra prosjektet. Tiltak i mobilitetsplanen utformes og optimaliseres slik at disse både bidrar til å oppnå klimamålene for prosjektet, og mål om sosial bærekraft.

3.1. Delkriterium 1: Transportkartlegging

Det skal gjennomføres en transportkartlegging av nåsituasjon for byggets/områdets planlagte beliggenhet. Kartleggingen skal som hovedregel ses i sammenheng med medvirkningsprosessene som gjennomføres som en del av FutureBuilt's kriterier for Sosial bærekraft, der det skal innhentes innspill til utvikling av nærmiljøfunksjoner, tjenestetilbud og deleløsninger. Medvirkningsprosessen kan også supplere transportkartleggingen med utfordringer og behov knyttet til fysisk tilrettelegging og mobilitetstilbud.

Transportkartleggingen skal som minimum inneholde en beskrivelse av:

- Reisevaner for områdets eksisterende brukere. Reisevanedata fra beregningsverktøy ZERO-T skal som hovedregel benyttes. Eventuelt kan det benyttes reisevanedata fra nyere reisevaneundersøkelser utført for bygg i umiddelbar nærhet av planlagt beliggenhet.
- Identifisere behov hos ulike brukergrupper i prosjektet og nærområdet som bør adresseres i mobilitetsplanen. Her kan det f.eks. tas utgangspunkt i levekårsdata og sosioøkonomiske forhold beskrevet i sosiokulturell stedsanalyse, samt funn fra medvirkningsprosesser¹.
- Antall (ca.) og type eksisterende tilgjengelige servicetilbud innen ca. 500 m fra tomten/bygget, samt viktige målpunkt for prosjektets brukere.
- Beskrive nåsituasjonen knyttet til fasiliteter og tilrettelegging for gående og syklende og kollektivtilbud. Beskrive kjente planlagte tiltak utenfor prosjektområdet som kan påvirke kvaliteten på mobilitetstilbudet.
- Eksisterende og planlagte fasiliteter for delemobilitet (bildeling, bysykler etc.) i nærområdet.
- Beskrive eventuelle utfordringer og muligheter for grønn mobilitet som bør adresseres i mobilitetsplanen. Kan baseres på informasjon fra medvirkning, men skal også vurderes av mobilitetsplanlegger.

¹ Se FutureBuilt kriterier for Sosial bærekraft.

- Beskrive eventuelle kjente utfordringer knyttet til sosialt bærekraftig mobilitet. Kan baseres på informasjon fra medvirkning.
- Behov for bylogistikk tilknyttet prosjektet (eks. varelevering, avfallshåndtering, hjemmetjeneste mm) og ev. antall leveranser og arealbehov tilknyttet disse.
- Undersøke/vurdere behov for pakkebokser, og om det er relevant å inkludere det i prosjektet.

I tillegg skal områdeprosjekter beskrive:

- Hvis det er gjennomført nyere *Barnetråkk* eller *Eldretråkk* i området, refereres det til relevante funn i disse undersøkelsene.
- Kartlegging av eksisterende situasjon knyttet til universell utforming, herunder forhold som påvirker ulike gruppers mulighet for aktiv mobilitet og sårbare gruppers mulighet for deltakelse i samfunnet.

Detaljeringsnivå tilpasses det enkelte prosjekt. Dokumentasjonskrav beskrives i kapittel 6. Dokumentasjon.

3.2. Delkriterium 2: Klimagassberegning for transport i drift

Persontransport

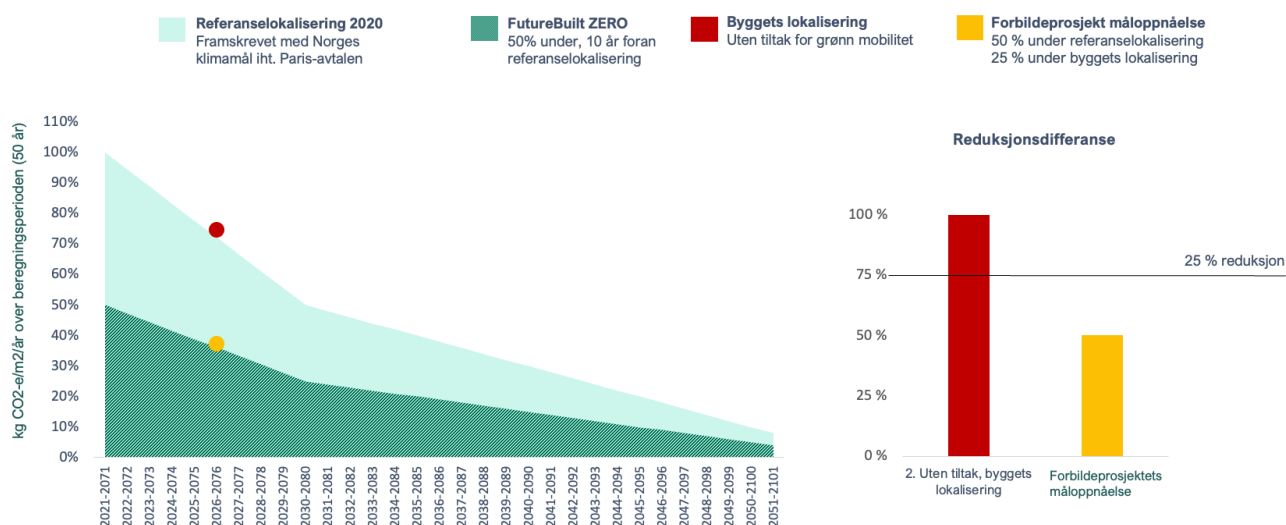
Det skal utarbeides klimagassberegninger for persontransport i drift. Siste versjon av FutureBuilt ZERO-T beregningsverktøy skal benyttes.

Prosjektene skal sannsynliggjøre at de oppnår følgende mål for klimagassreduksjon:

- Byggeprosjekter: 50 prosent reduserte klimagassutslipp sammenlignet med referanselokalisering og 25 prosent reduserte utslipp sammenlignet med egen lokalisering.
- Områdeprosjekter: samlet reduksjon på minst 25% sammenlignet med referanselokalisering. For mer informasjon, se kapittel for transport i drift i ZERO-O i [ZERO-Portalen](#).

FutureBuilt ZERO-T V5.0

- Transportutslipp fra bygningsmassen i drift



Figur 3: Forbildeprosjektets måloppnåelse: Venstre del av figuren visualiserer forbildeprosjektets mål om 50 % reduksjon av klimagassutslipp sammenliknet med referanselokaliseringen. Forbildeprosjektets måloppnåelse er representert med gul prikk, og ambisjonen til FutureBuilt forbildeprosjekter er å ligge i det mørkegrønne feltet som representerer FutureBuilt kravsnivå. Valget av lokalisering vil ha stor betydning for om man oppnår 50 % reduksjon. For enkelte prosjekter vil det ikke være mulig å nå dette målet. Derfor er det innført et eget mål om 25% reduksjon av klimagassutslipp sammenliknet med egen lokalisering. Dette er visualisert i høyre del av figuren.

Mobilitetsplanen (delkriterium 3) skal legges til grunn for klimagassberegningen. I mobilitetsplanen angis planlagte mobilitetstiltak og anslått effekt av disse for reisemiddelfordelingen. Reisemiddelfordelingen er nødvendig for å beregne klimagassutslipp i beregningsverktøyet ZERO-T. Nærmere informasjon om beregningsverktøy og klimagassberegninger finnes i [ZERO-portalen](#).

Bylogistikk

I større byggeprosjekter og i områdeprosjekter skal det redegjøres for klimagassutslipp forbundet med bylogistikk (vareleveranser, avfallshåndtering m.v.). For byggeprosjekter avtales det i samråd med FutureBuilt om dette er relevant for det enkelte prosjekt.

Det skal redegjøres for:

- om det er prosjektspesifikke tiltak som kan bidra til å redusere utslippene knyttet til bylogistikk i drift og om disse er planlagt gjennomført.
- om det er klimagassutslipp knyttet til etablering av planlagte arealer til bylogistikk i bygg/kjeller. Hvis ja, er det ønskelig at dette belyses i samråd med rådgiver på klimagassberegninger for bygg (ZERO-B).

Dokumentasjonskrav beskrives i kapittel 6 Dokumentasjon.

3.3. Delkriterium 3: Mobilitetsplan

Det skal utarbeides en mobilitetsplan med en beskrivelse av strategier og tiltak som sannsynliggjør at målene for klimagassreduksjon nås, og at tiltakene samtidig bidrar til sosialt bærekraftig mobilitet. Detaljeringsnivå tilpasses det enkelte prosjekt.

Mobilitetsplanen skal:

- utarbeides med utgangspunkt i transportkartlegging (delkriterium 1)
- ses i sammenheng med og danne grunnlag for klimagassberegning (delkriterium 2)
- utarbeides tidlig nok til å påvirke prosjektutforming og programmering
- skille på tiltak som planlegges gjennomført (f.eks. tiltak som er bundet gjennom reguleringsbestemmelser), og tiltak som skal vurderes nærmere i senere faser.
- (for byggeprosjekter) brukes aktivt av relevante fagressurser som eksempelvis arkitekt, landskapsarkitekt og vegplanlegger som underlag for plassering, adkomst og utforming av mobilitetstilbud.
- (for områdeprosjekter) bevisstgjøre utbyggere og planmyndighet om prosess- og utredningsbehov, samt gi en overordnet vurdering av hvilke tiltak som kan bidra til å oppnå FutureBuilt's mål. Mobilitetsplanen skal være et verktøy for utviklingen av både områdeprosjektet og delprosjekter.

Tiltakene i mobilitetsplanen kan være rettet både mot offentlig og privat infrastruktur, men også direkte overfor virksomheter, ansatte eller bosatte. I arbeidet med mobilitetsplanen skal både fysiske og ikke-fysiske tiltak vurderes. Mobilitetsplanen skal ses i sammenheng med sosiokulturell stedsanalyse og medvirkning med prosjektets fremtidige brukere og andre brukere av stedet.

Tiltak som skal inngå i alle prosjekter:

- Parkeringsdekningen for bil skal være lavest mulig, og bidra til at FutureBuilt's mål om klimagassreduksjon nås. Parkeringsdekningen skal som hovedregel ikke være høyere enn kommunal minimumsnorm der dette foreligger.
- I områder med fastnorm skal det som hovedregel søkes om unntak fra norm (slik at prosjektet kan etablere færre p-plasser enn det norm tilsier).
- Sykkelparkering skal lokaliseres med kort avstand til målpunkt, ha enkel og trygg adkomst, tilpasses ulike typer brukere og sykler, samt legge til rette for sykling hele året.

Følgende tiltak og løsninger skal vurderes i alle prosjekter:

- Tiltak som bidrar til å redusere transportbehov og/eller gjør det mer attraktivt å leve uten bil (f.eks. etablering av nye servicetilbud, hjemmekontor/nærkontor, delemobilitetstilbud).
- Bedre forholdene for gående og syklende (f.eks. forbedre/etablere sykkelinfrastruktur, etablere snarveier, mer attraktive omgivelser)
- Tiltak som stimulerer til bruk av aktiv og kollektiv transport for prosjektets/områdets

brukere (f.eks. kortere vei til sykkelparkering enn bilparkering, markedsføre sykkelfasiliteter og kollektivtilbud)

- Tiltak som stimulerer til aktiv mobilitet i tiliggende områder (f.eks. etablering av sykkeldeling/sykkelfasiliteter som er tilgjengelig for brukere i nærområdet)
- Realisering av parkeringsbehov utenfor byggeområdet, f.eks. gjennom å benytte overkapasitet i allerede etablerte p-anlegg i nærområdet.
- Legge til rette for fleksibilitet i bruk og utnyttelse av planlagte parkeringsplasser (f.eks. ved differensierte avgifter, sambruk av p-plasser, mulighet for konvertering av (deler av) bilparkeringsareal til sykkelparkering eller andre formål over tid).
- Mobilitetstiltak som gir særlig sårbare grupper tilgang til tjenester og mulighet for full deltakelse i samfunnet (f.eks. parkering for hjemmetjeneste, oppstillingsplass for taxi, deleløsninger)
- Tiltak som reduserer utslipp fra kjøretøyene (f.eks. ladeinfrastruktur som stimulerer til elektrifisering av bilparken)

Tiltak som skal vurderes for arbeidsplasser:

- Etablere dusj/garderobefasiliteter, ladeinfrastruktur og servicepunkt for sykler og mulighet for å vaske sykkel.
- Sikker sykkelparkering for ansatte og besøkende
- Belønning til ansatte som velger grønn mobilitet
- Tilrettelegge for samkjøring for ansatte som vanskelig kan benytte grønn mobilitet
- Avgiftsbelegging av bilparkering

Følgende tiltak skal vurderes for områdeprosjekter og større byggeprosjekter:

- Tiltak som kan bidra til å redusere klimagassutslipp fra drift og bygging av arealer for bylogistikk, herunder:
 - redusere antall kjørte km for vareleveranser og renovasjon
 - arealeffektive løsninger (f.eks. bruk av oppstillingsareal i gate til uteservering deler av døgnet, vurdere om varelevering kan løses fra gate slik at arealbehov for varemottak i bygg reduseres, felles løsninger med nabobygg/nabolag)
- Tiltak som legger til rette for parkering for mobile tjenesteytere (sykkel og/eller bil)
- Tiltak som bidrar til å redusere støy og barrierevirkninger av bilbruk og annen transport.
- Tiltak som sikrer gode arbeidsforhold for transportører
- Planlegge lokalisering og utforming av parkerings- og oppstillingsareal som hensyntar kvaliteter og opplevelsesverdier i bymiljø og arkitektur.
- Mulighet for samarbeid mellom aktører i nabolaget og myndigheter knyttet til løsninger for bylogistikk.
- Tiltak som bidrar til universell utforming. Herunder tiltak som gir mulighet for aktiv mobilitet for alle og bidrar til å gi sårbare grupper mulighet for deltakelse i samfunnet.

Mobilitetsplanen skal inneholde en vurdering av tiltakenes effekt på reisemiddelfordeling og klimagassutslipp. Om tiltakene påvirker reiselengde eller antall reiser beskrives også dette. Mobilitetsplanen skal inneholde en prinsipptegning som viser tiltak for mobilitet og bylogistikk.

Detaljeringsnivå tilpasses det enkelte prosjekt. Dokumentasjonskrav beskrives i kapittel 6 Dokumentasjon.

3.4. Delkriterium 4: Dokumentasjon av erfaringer etter to års drift.

Erfaringer og effekt av gjennomførte mobilitetstiltak i prosjektet skal, dersom ikke annet er avtalt med FutureBuilt, dokumenteres gjennom en prosjektspesifikk undersøkelse etter to-års drift. Undersøkelsen skal som hovedregel inneholde:

- Reisevaneundersøkelse for beboere/ansatte/besøkende
- Kartlegge erfaringer hos brukere og utbygger/driftsansvarlig med gjennomførte tiltak innen mobilitet og bylogistikk.

Basert på reisevaneundersøkelsen beregnes en reisemiddelfordeling for prosjektet. Denne legges inn i beregningsverktøy ZERO-T. Klimagassrapport oppdateres med redegjørelser for resultater og erfaringer av gjennomførte tiltak. FutureBuilt kan bistå med veiledning knyttet til gjennomføring av reisevaneundersøkelse og dokumentasjon etter to-års drift.

4. Tilleggs-kriterium

4.1. Kompetanse

Prosjektet skal bemannes med mobilitetsfaglig kompetanse relevant for prosjektets type, omfang og prosjektfaser. Som hovedregel skal en fagressurs med mobilitetsfaglig kompetanse ha hovedansvar for oppfølging og dokumentasjon av kriteriene for mobilitet og bylogistikk. Dette må imidlertid skje i tett samarbeid med fagressurs på klimagassberegninger, sosial bærekraft og bymiljø og arkitektur.

Større byggeprosjekter og områdeprosjekter skal som hovedregel bemannes med kompetanse på bylogistikk.

5. Kobling mot andre FutureBuilt-kriterier

Dette kriteriesettet bør ses i sammenheng med arbeid med FutureBuilds kriterier for sosial bærekraft, øvrige klimakriterier (ZERO-B og ZERO-O), og kriterier for bymiljø og arkitektur.

Sosial bærekraft

I FutureBuilds kriterier for sosial bærekraft heter det at «*Prosjektet skal bidra til utvikling av nærbyen med fellesskaps- og deleløsninger.*» Utvikling av nærbyen er et viktig tiltak for å redusere behovet for å reise. Når tilbud og aktiviteter finnes i nærmiljøet, vil det stimulere til at flere velge å gå eller sykle, og reiselengde for de som benytter bil reduseres. Det vil også gi personer som av ulike årsaker ikke har tilgang til bil, bedre tilgjengelighet til tjenestetilbud og møteplasser.

Som en del av Sosiokulturell stedsanalyse (delkriterium 1) kan det også være relevant å se koblinger mot mobilitet. Eksempelvis bør mobilitetsvaner og behov ses opp mot kartlegginger av levekårsdata ettersom det er en sammenheng mellom levekår og mobilitet.

I kriterier for sosial bærekraft er det videre krav om at det skal gjennomføres medvirkningsprosesser i alle relevante faser av prosjektutviklingen. Gjennom medvirkningsprosessen skal det hentes inn innspill til utvikling av nærmiljøfunksjoner, bolig- og tjenestetilbud og fellesskaps- og deleløsninger.

For områdeprosjekter og større byggeprosjekter vil medvirkningen også brukes for å kartlegge hvordan dagens mobilitetstilbud og mobilitetstjenester fungerer, behov/ønsker for supplering av tilbudet, samt hvordan brukere av et bygg/område begrunner sine transportmiddelvalg og hva de mener skal til for å endre reisevaner. På denne måten kan medvirkningsarbeidet gi viktig innsikt som kan brukes inn i arbeidet med transportkartlegging og mobilitetsplan (delkriterium 2 og 3).

Øvrige klimakriterier (ZERO)

Både for byggeprosjekter og områdeprosjekter skal det, i tillegg til klimagassberegninger for transport i drift, også gjennomføres klimagassberegninger for bygg og eventuelt hele områder (ZERO-B/ZERO-O). Omfang av parkeringsarealer vil påvirke klimagassutslipp fra bygninger (materialer og energibruk). Det er derfor viktig å se alle klimagassdrivere i sammenheng når klimagassberegninger skal brukes som beslutningsgrunnlag for valg av antall parkeringsplasser og/eller løsninger for bylogistikk i prosjektet.

Bymiljø og arkitektur

I kriterier for bymiljø og arkitektur er det formulert at *Forbildeprosjektene skal ha høy arkitektonisk kvalitet, bidra til et godt bymiljø og «gi noe ekstra tilbake til byen» ved kvaliteter og opplevelsverdier utover «vanlig praksis».*

Gode løsninger for mobilitet og bylogistikk bør bidra til bedre by- og bomiljø gjennom bl.a. redusert trafikk i boligområder og gater, redusert feilparkering på arealer for gående og syklende, og attraktive førsteetasjer.

Erfaringene viser at stimulerende omgivelser med høy kvalitet på byrom og bebyggelse samt variert tilbud - særlig i første etasje - bidrar til å gjøre det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt

6. Dokumentasjon

Det skal dokumenteres at kriteriene for mobilitet og bylogistikk er oppfylt. Dokumentasjon leveres ved følgende milepæler:

Byggeprosjekter:

1. Ved innsendelse av planforslag og/eller tidspunkt for rammesøknad/avslutning av forprosjekt (som prosjektert)
2. Ved ferdigstillelse (som bygget)
3. Etter to års drift

For mer informasjon om dokumentasjon av ZERO-T Delkriterium 2: Klimagassberegning for transport i drift, les mer om [dokumentasjon](#) i ZERO-Portalen.

Områdeprosjekter hvor det utarbeides en reguleringsplan:

1. Som vedlegg til førstegangsbehandling
2. Som vedlegg til sluttbehandling av plansak
3. Ved viktige milepæler gjennom utviklingen av området etter godkjent reguleringsplan. Dette konkretiseres i en handlingsplan.

For områdeprosjekt hvor det allerede foreligger en reguleringsplan eller hvor det arbeides med mer overordnet planlegging gjennom VPOR e.l. vil dokumentasjonstidspunkt avtales i samråd med FutureBuilt.

Tabell 1. Dokumentasjonskrav for kriteriesettet mobilitet og bylogistikk

Delkriterium	Hvordan	Format
1: Transportkartlegging	Transportkartlegging: Redegjøre for eksisterende situasjon (mobilitetstilbud og tilrettelegging).	Valgfritt format
2: Klimagassberegning for transport i drift.	Redegjøre for prosjektets klimagassutslipp fra transport i drift sammenlignet med referanse og FutureBuilt's mål.	Beregningsresultater ved de tre rapporteringspunktene som prosjektert, som bygget og i drift, skal innrapporteres i en egen digital portal både i tall og forklarende tekst. Se utdypende informasjon i ZERO-portalen. ZERO-T beregningsverktøy V5.0
3: Mobilitetsplan	Mobilitetsplan: Beskrive mobilitetstiltak og vurdere effekt på reisemiddelfordeling og klimagassutslipp	Valgfritt format Skal inneholde en prinsipptegning som viser tiltak for mobilitet og bylogistikk
4: Dokumentasjon av erfaringer etter to-års drift.	Reisevaneundersøkelse for brukere av bygget. Oppsummering av erfaringer med gjennomførte mobilitetstiltak i notat/presentasjon.	Kontakt FutureBuilt for tilgang til veiledning og maler. Klimagassrapport i egen digital portal for ZERO-Porteføljen