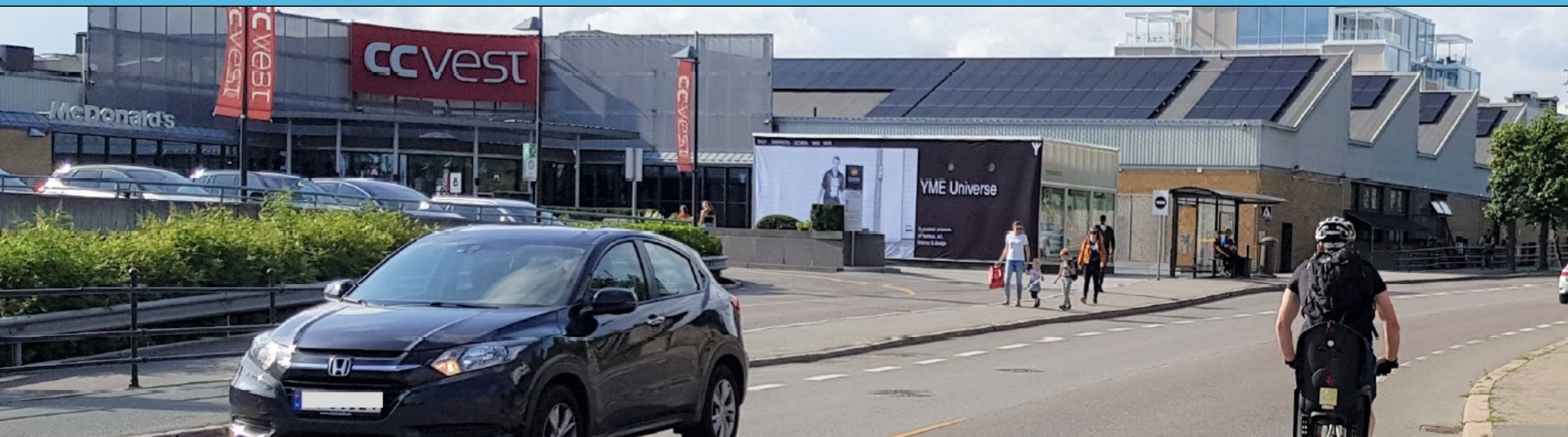


Grønne reisevaner

Fra mobilitetsplan til endrede vaner

Olav Fosli
11. januar 2022



Tiltak for grønn mobilitet

- Elbil
- Bildeling
- Logistikk-sentral

- Parkeringstiltak
- Bilfrie områder
- Redusert fart og veiareal

- Attraktive gangforbindelser
- God tilrettelegging for sykkel
- Kort avstand til kollektivtilbud

- «Riktig» lokalisering
- Knutepunktfortetting
- Variert arealbruk

Resterende
bilbruk er
**MILJØVENNLIG
BILREISER**



REGULERE BILBRUKEN
Understøtte
miljøvennlig transport



STYRKE MILJØVENNLIG TRANSPORT
Attraktivt og reelt alternativ til bil



KONSENTRERT AREALBRUK
Redusere behovet for bil



Fremtidig mobilitet vil preges av fire megatrender



ELEKTRIFISERING



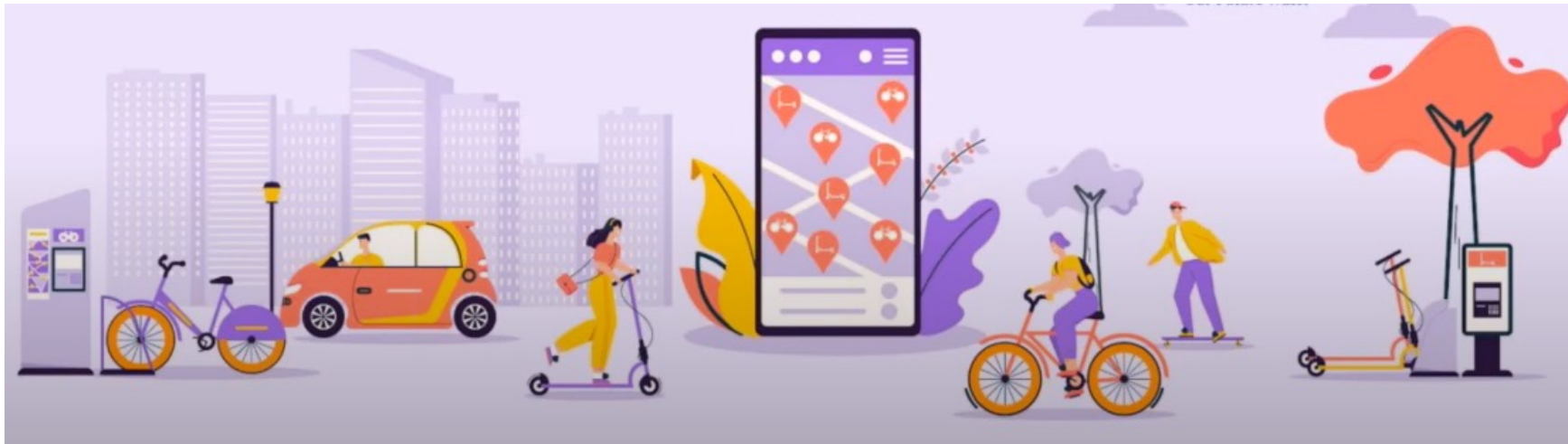
**AUTOMATISERING/
AUTONOMI**



**SAMHANDLENDE
INTELLIGENTE
TRANSPORTSYSTEMER**



DELINGSMOBILITET



MaaS – mobilitet som tjeneste

Tilgang til alle transportformer i en app reduserer behovet for egen bil



Pilotprosjekter for autonom mobilitet

Akershusstranda: Linje 35



22 000+
Passasjerer

9000+
Km kjørt

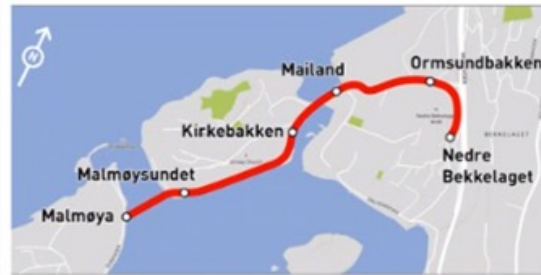


Ormøya & Malmøya: Linje 85B



6500+
Passasjerer

22 000+
Km kjørt



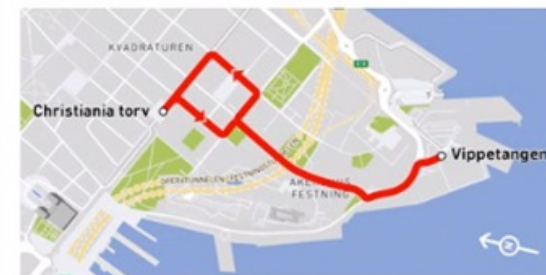
Kongens gate: Linje 35



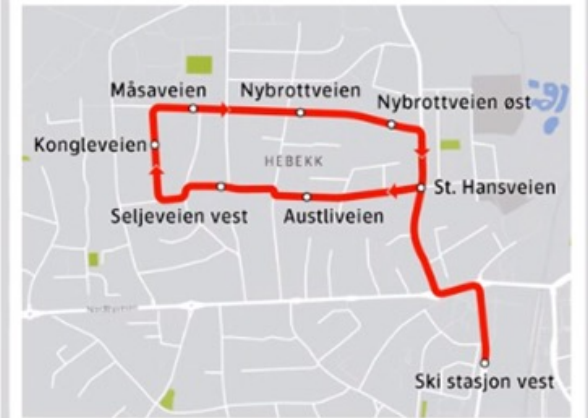
1500+
Passasjerer

2600+
Km kjørt

3X
Trafikkllys



Ski: Linje 529



Ruter#

Lilleakerbyen som case

Lilleakerbyen – preget av kontor, kjøpesenter og mye parkering

UTVIKLINGSOMRÅDE

Norges 3. største kollektivknutepunkt

Tomtestørrelse
300.000 m²

En Eier



LYSAKER STASJON



Dagens situasjon



Foto: Gulesider

Planforslaget



Mobilitetskonsept



KOLLEKTIVTRANSPORT



PARKERING

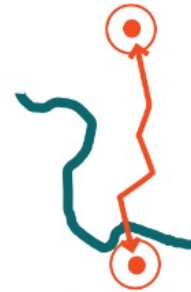


GÅENDE OG SYKLENDE

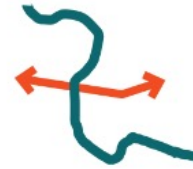


Plangrepet baseres på grønn mobilitet

- Redusert parkeringsdekning for bil
- Blandet arealbruk og fortetning ved knutepunkt reduserer bilbehovet og bygger opp om kollektivinvesteringene
- Finmasket nett av bilfrie gater og turveier
- Aktive førsteetasjer stimulerer til gange
- Tilrettelegging for sykkel i området og påkobling til øvrig sykkelvegnett



STASJON TIL
STASJON



KNYTTE OSLO OG
BÆRUM SAMMEN



LEVENDE BYROM FOR
MENNESKER



BLÅ / GRØNN BY



FLEREFUNKSJONELL BY - ALT
INNENFOR REKKEVIDDE



MENNESKELIG SKALA
BYEN I ØYEHØYDE



MYKE TRAFIKANTER
IKKE BIL-BASERT



STRATEGISK OG FLEKSIBEL
UTVIKLING

Konkurransekyktig og bærekraftig mobilitetsstilbud for alle formål

- Enkel tilgang til delte mobilitetsløsninger – ulike typer biler og sykler
- Posehotell og tilbringerløsninger for handel
- Lademuligheter for elbil og elsykkel
- God tilgang til trygge sykkelparkeringsplasser, plass for vask og service og dusj på jobben
- Villigheten til å gå til holdeplasser øker ved godt kollektivtilbud og hyggelige omgivelser



Hvert hus kan dele sykler



Bildelingstjeneste for arbeidsplasser og beboere



Fotstrømsanalyse, basert på trafikkprognoser. Illustrasjonen viser antall fotgjengere per dag. (Kun hverdager.)

Dagens flateparkering og massive p-hus fjernes

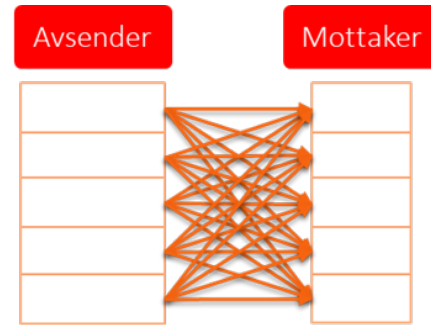


Bymessig utforming og grønn mobilitet

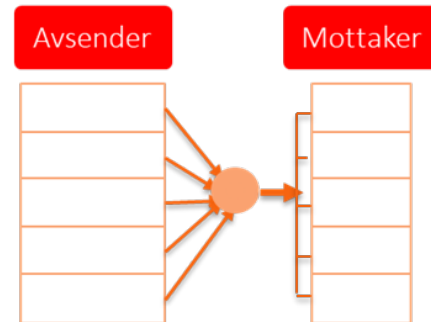


III: A-lab/LPO

Bylogistikk-sentral for samordnet og utslippsfri lokal distribusjon



Konsolidering og kapasitetsutnyttelse



Ill: Gaute Taarneby, Civitas

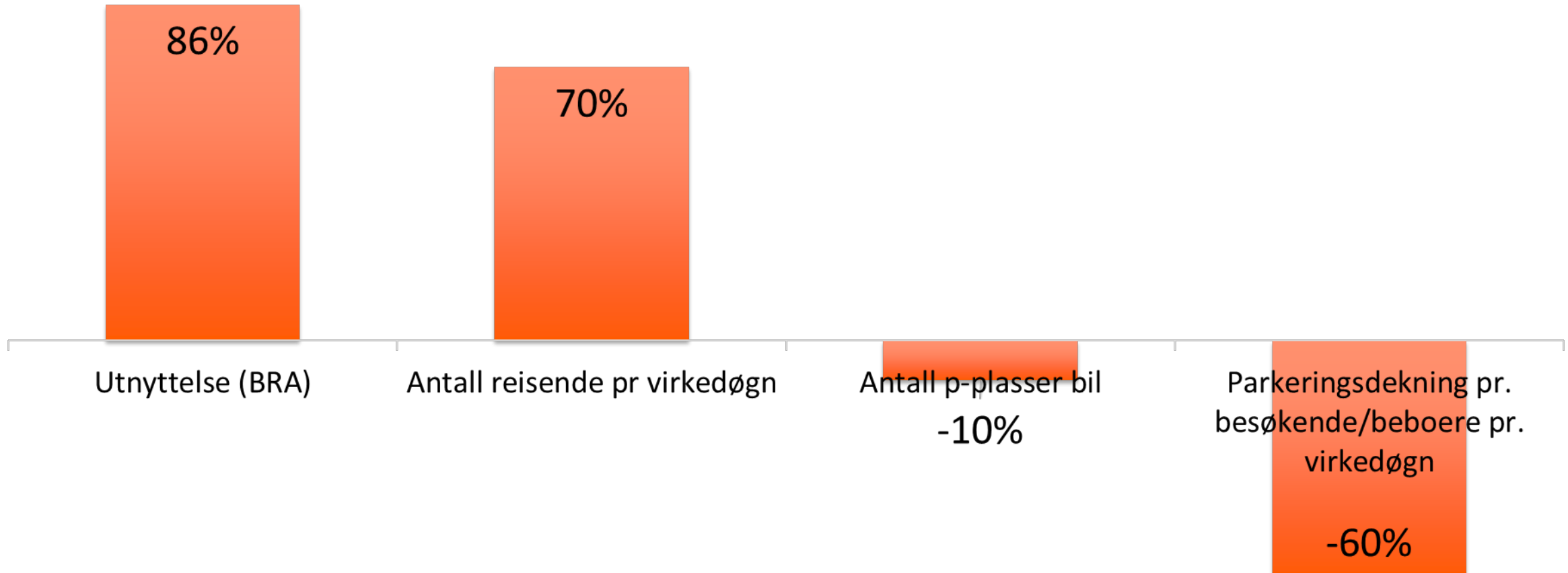


Grønn mobilitet Lilleakerbyen – strategier og tiltak – bolig

Mobilitets-form	Plan/design	Drift/organisering	Finansiering
Gange	• Lett lesbare gangforbindelser • Gågater • Snarveier • Opplevelser og tilbud underveis • Grønne, attraktive omgivelser • Trygghet gjennom bl.a. lyssetting og sosial kontroll • Klimaskjerming • Fravær av støy og forurensning • Gode oppholdsarealer	• Høy standard på drift og vedlikehold inkl. vintervedlikehold • Snøsmelteanlegg i gater	• Som for øvrige formål
Sykkel	• Sykkelfelt Lilleakerveien iht Oslostandard • Sykkeltilgang i alle gater • Attraktiv, variert og trygg sykkelparkering nær målpunkt, i alt 6000 sykkelparkeringsplasser • Låsbare sykkelparkeringsbokser	• Som over • Sykkelverksted i nærområdet • Spyllanlegg og mekkested i kjeller • Lading for elsykler	• Som over
Kollektiv	• Gode gangforbindelser til kollektivtilbud • Egen adkomst T-banestasjon • God plassering av holdeplasser ift målpunkter • Attraktivt utformede holdeplasser • Gode overgangsmulighet trikk buss	• Supplere kollektivtilbudet i samarbeid med Ruter, f.eks. shuttlebuss, henting/bringning trening m.v.	• Obligatorisk medlemskap i mobilitetstjeneste inngå i husleien? • Samarbeid/avtaler med øvrige mobilitetsaktører • Selvkost på bruk av tjenester
Adkomst og parkering	• Enkel adkomst til trygg sykkel- og bilparkering under terreng • Boligparkering nær bolig, men samlokalisert med øvrig parkering • Sammenhengende parkeringskjellere – for å muliggjøre sambruk - parkeringspool.	• Eie eller leie av bruksrett til parkering (ikke fast plass) • Ikke fast plass per bolig - fellesanlegg • Tilbud om utleie av p-plass til handel i desember eller alternativ parkering annet sted	• Salg av bruksrett p-plass • Leieavtaler for tilbakeleie av boligparkering i des. • Finansiering av tilbud om alternativ bilparkering annet sted i desember for plasser som leies tilbake
Andre mobilitets-tilbud	• Enkel tilgang verksted/service og deleordninger for sykkel, bilpool, ladestasjoner sykkel og bil • Tilrettelegging for mikromobilitet	• Bilpool • Sykkelpool • Hjemtransport av varer • Pick-up-points	• Obligatorisk medlemskap i mobilitetstjeneste inkl. i husleien • Samarbeid/avtaler med øvrige mobilitetsaktører • selvkost på bruk av tjenester

Økt utnyttelse + redusert parkering = kraftig redusert p-dekning

Endring planforslag Lilleakerbyen ift idag



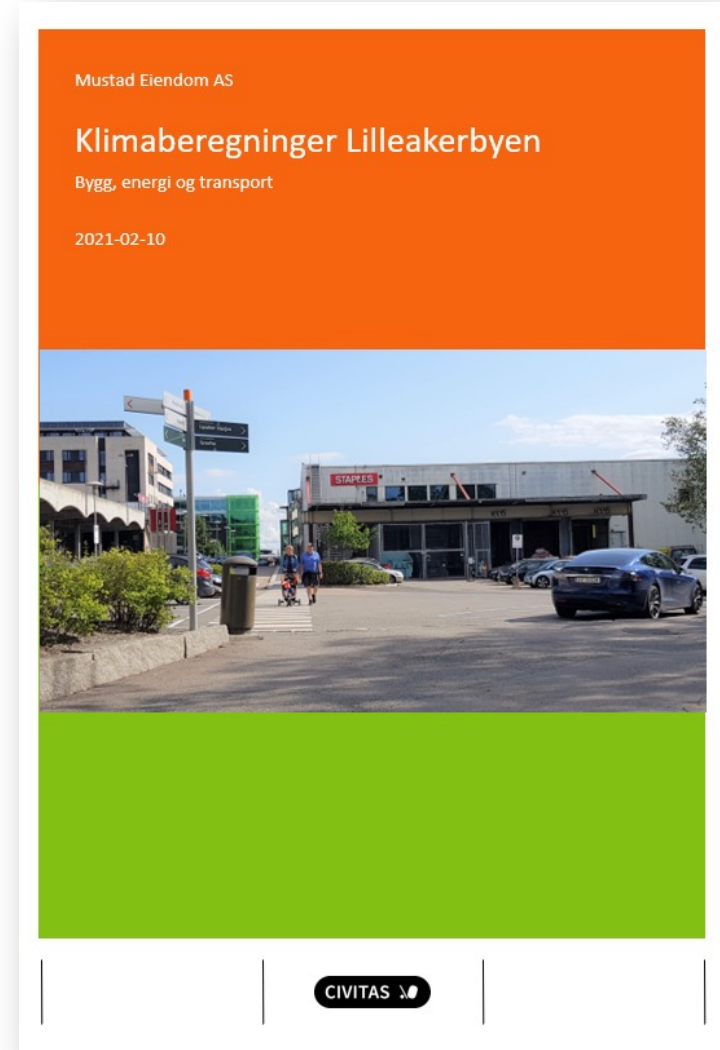
Klimagassberegninger

Vurderte alternativer

- **0-alternativet** er framskrivning av dagens situasjon til 2040 med forventet endring i teknologi og reisevaner
- **Mustads planalternativ** fra sommeren 2020
- **Alternativ 2** PBEs alternativ

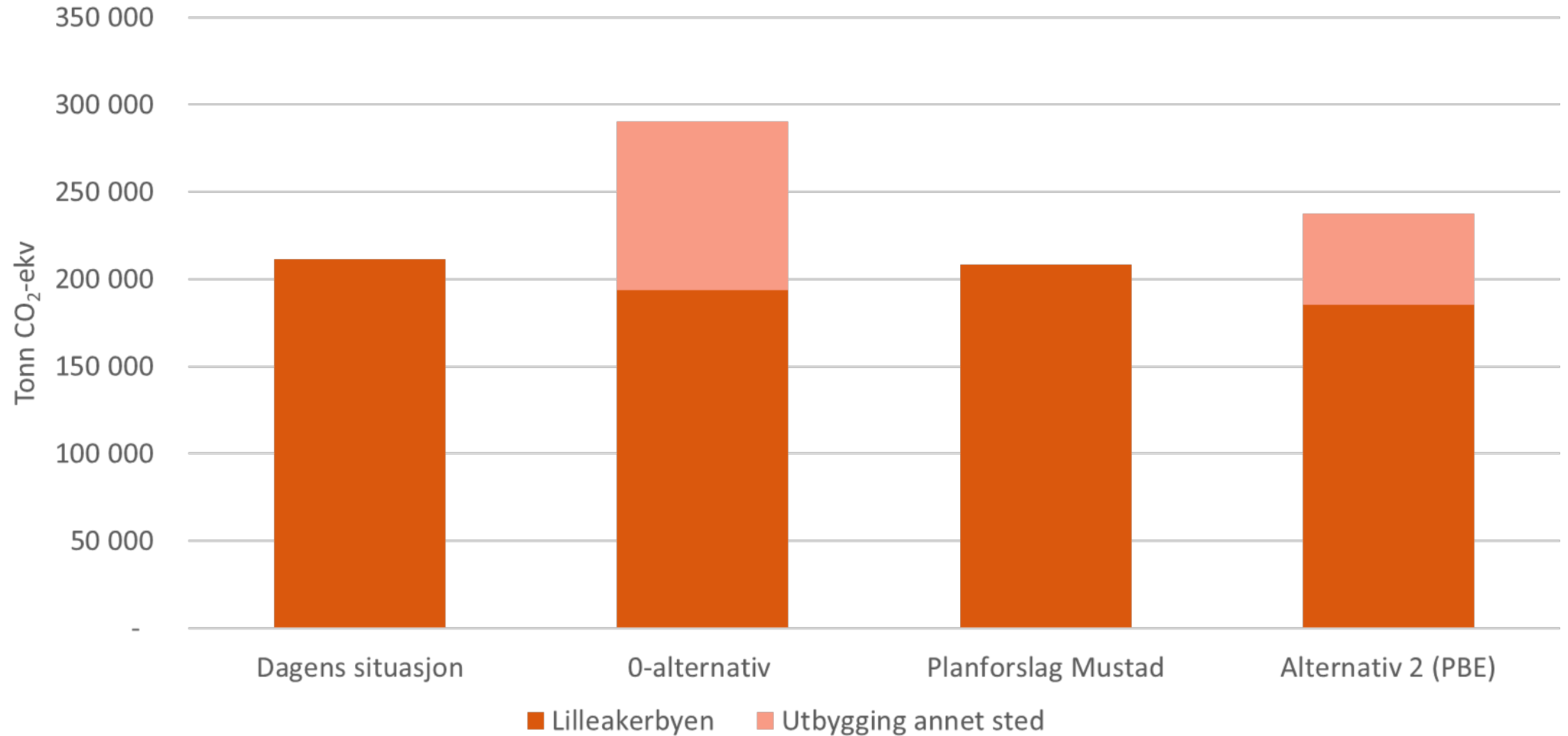
SAMMENLIGNINGSALTERNATIVER:

- **0-alternativet + de ekstra kvm som skiller 0-alternativet og planforslaget.** Disse er forutsatt lokalisert annet sted i Oslo Vest/Bærum/Asker med gjennomsnittlig reisemiddelfordeling og reiselengder for dette området
- Tilsvarende for **Alternativ 2 + differansen mellom Mustads planforslag og Alternativ 2**



Livsløp klimautslipp transport Lilleakerbyen

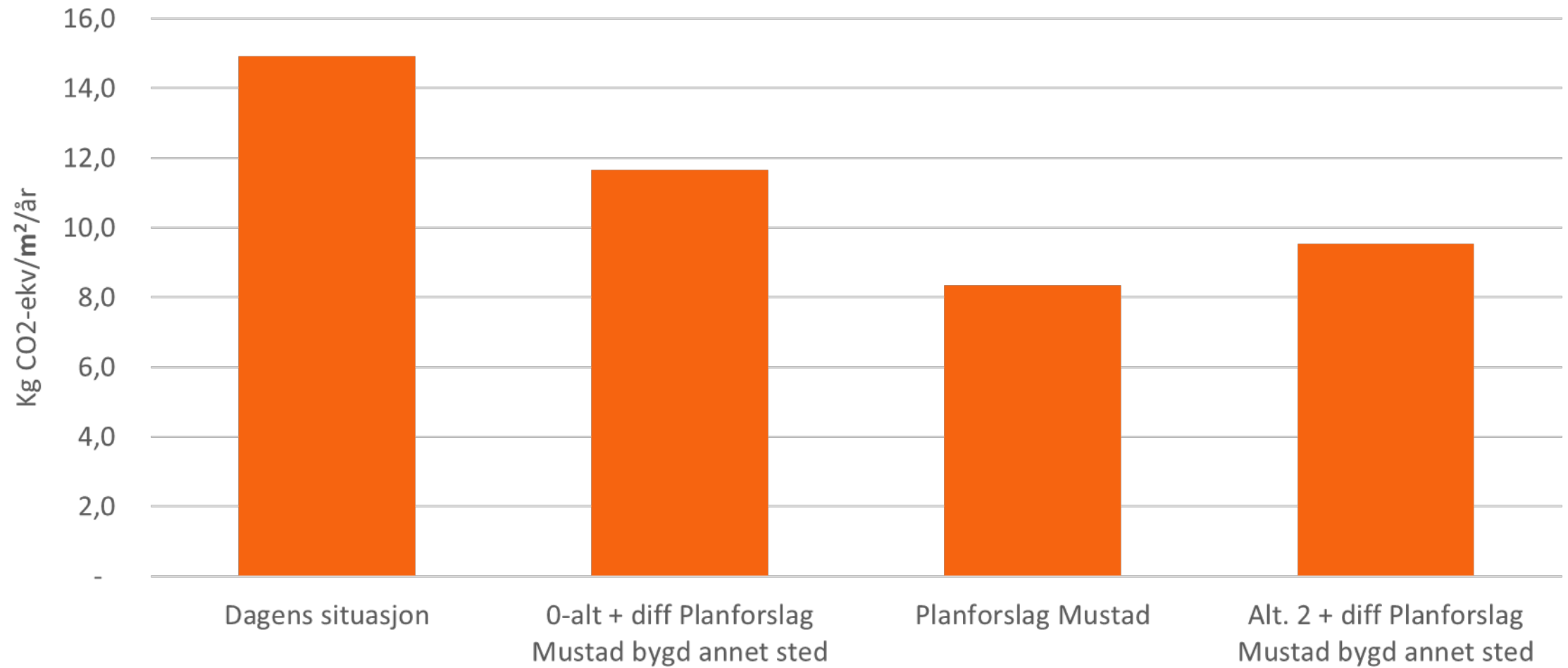
Sum livsløputslipp transport 2030-2089. Tonn CO₂-ekv



Livsløp klimautslipp transport pr areal

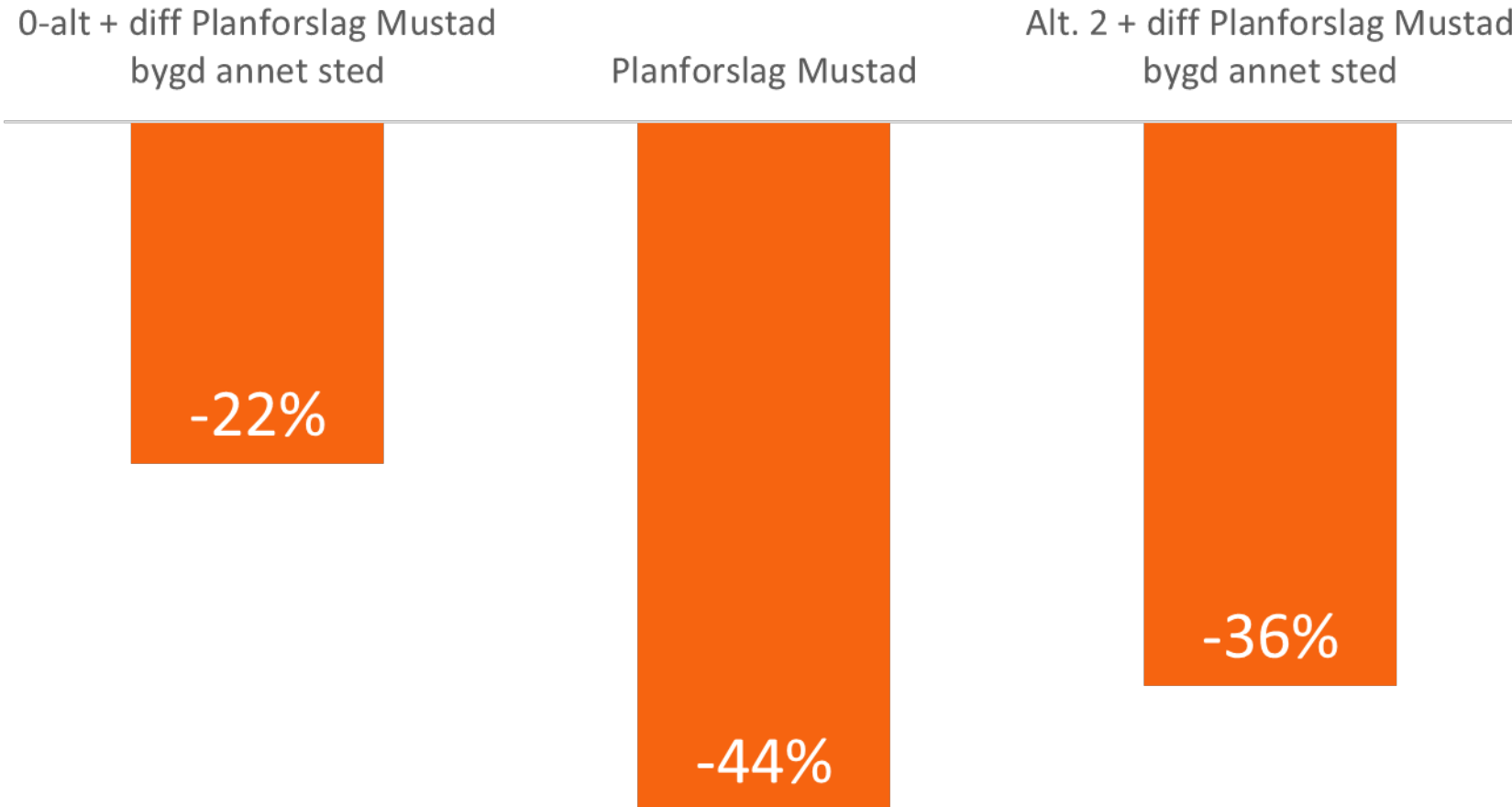
Livsløputslipp fra transport 2030-2089

Kg CO₂-ekv/m²/år



Livsløp klimautslipp transport pr areal

Endring livsløputslipp transport kg CO₂-ekv/m²
Sammenligningsalternativene vs Dagens. Prosent



Knutepunktfortetting og redusert parkering gir stor effekt

- Lokalisering nært kollektivknutepunkt gir høyere kollektiv- og gangandel, og lavere bilbruk
- Miks av boliger, arbeidsplasser og handel gir flere reisemål innen gangavstand og høyere gangandel
- Redusert parkeringsdekning gir redusert bilbruk
- Vesentlig lavere klimagassutslipp pr kvm
- Resultater i tråd med andre studier, f eks TØI rapport 1575/2017 om transport- og klimaeffekter av knutepunktfortetting
- Forventer ytterligere effekt av tilrettelegging for sykling, elsykkel, delt mobilitet, mikromobilitet ++ som i liten grad dekkes av dagens transportmodeller
- Behov for langsiktig arbeid og godt samarbeid





Olav Fosli 11.1.2022

olav.fosli@civitas.no

© AS Civitas 2022