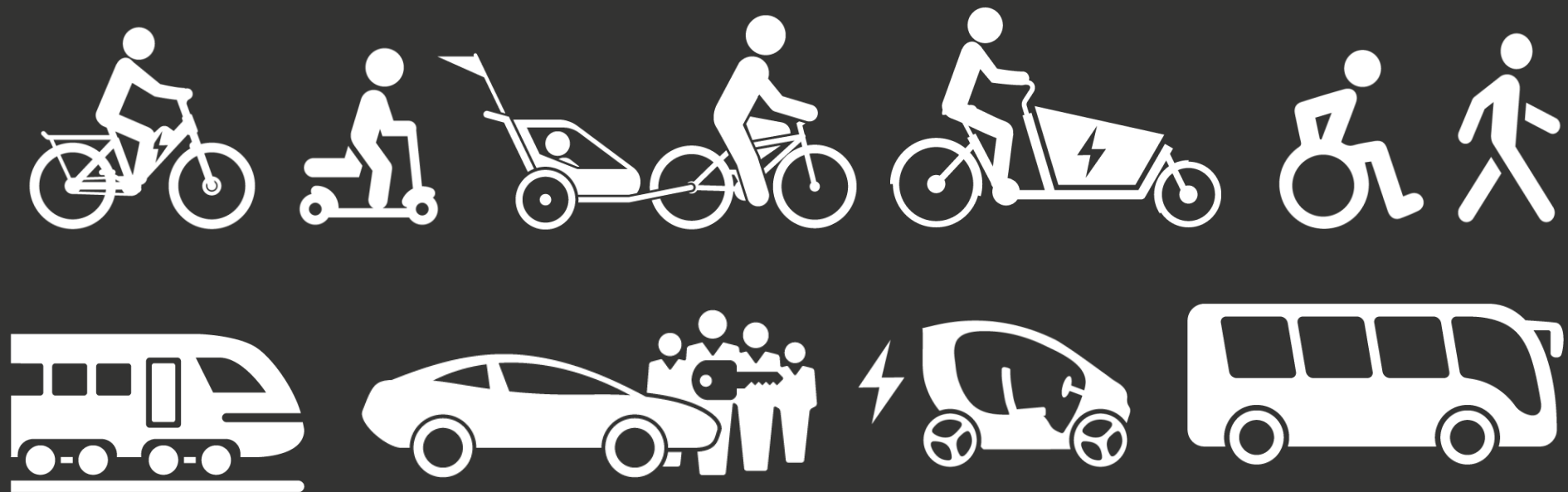


Grønn mobilitet på Lierstranda - Fjordbyen



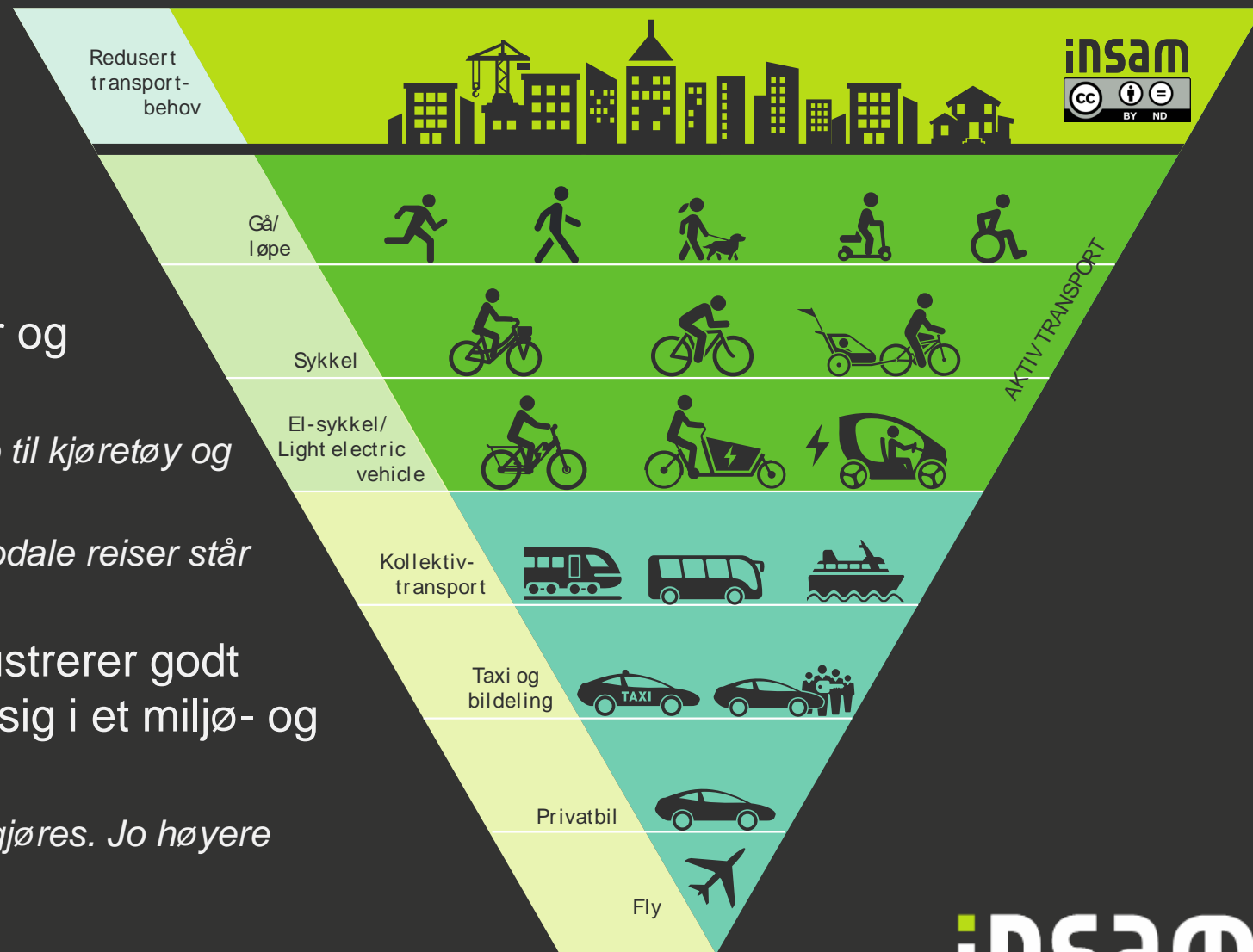
insam as

- Rådgivning innen samfunnsinnovasjon og integrert by- og stedsutvikling
- Eksempler prosjekter grønn mobilitet
 - Vestre Billingstad i Asker
 - Grønn mobilitet i Lier
 - Mobilitetsplan for Slemmestad
 - Hjertesone Hegg skole og Gullag skole
 - Ski stasjon
 - Fornebu felt 9.4



Grønn mobilitet – hva er det?

- Kjennetegnes ved fokus på;
 - *reduert transportbehov*
 - *prioritering av gange, sykkel*
 - *kollektiv- og deletransport fremfor bil.*
- Høy kvalitet på bærekraftige løsninger og tilrettelegging er sentralt.
 - *Bildeling prioriteres fremfor privat eierskap til kjøretøy og infrastruktur.*
 - *Sømløse reisekjeder fra A til Å, og multimodale reiser står sentralt.*
- Den omvendte transportpyramiden illustrerer godt hvilke reisemåter som er hensiktsmessig i et miljø- og samfunnsperspektiv.
 - *Den viser med det hvor prioriteringer bør gjøres. Jo høyere opp i transportpyramiden, jo bedre.*



Tiltaksnivåer

■ Nivå 1: Effektivisering

- Tilpasning innenfor dagens strukturer og system (optimalisering).
- F.eks tekniske tiltak, som overgang til el-bil.

■ Nivå 2: Utvikling

- Overgang til strukturer som er mer klimaeffektive
- Eksempel overgang til kollektiv, gange og sykkel

■ Nivå 3: Omstilling og forebygging

- Omstilling, forebygging og systemendring
- Forebygge og redusere transportbehovet

NIVÅ 3
Omstilling og
forebygging

Redusert
transport-
behov

Gå/
løpe



Sykkel



El-sykkel/
Light electric
vehicle



Kollektiv-
transport



Taxi og
bildeing



Privatbil



Fly



NIVÅ 1
Effektivisering



AKTIV TRANSPORT

NIVÅ 2
Utvikling

insam

Oversikt strategiske mobilitetstiltak

	«Bygde-Lier» Øvrige Lier	«Forstads-Lier» Lokalsentrene	«By-Lier» Utviklingsområder
Nivå 1: Effektivisering	- Akselerere overgang til elbil	- Akselerere overgang til elbil	- Parkeringsstrategi for elbiler
Nivå 2: Utvikling	- Attraktive gang- og sykkelforbindelser - Bestillingstjeneste for kollektivtransport - Nabo-til-nabo bildeling og samkjøring	- Attraktive gang- og sykkelforbindelser - Bestillingstjeneste for kollektivtransport - Bilfrie soner/ shared space i boligområder - Lette, elektriske kjøretøy	- Byintegreerte mobilitets- og knutepunkt - Høyverdig kollektivtransport
Nivå 3: Omstilling	- Lokal mobilitetsstrategi med skolen som knutepunkt	- Fortetting for redusert transportbehov - Lokal mobilitetsstrategi for gående og syklende	!

Integrert mobilitetsutvikling

- Grønn mobilitet kan ikke løses gjennom tradisjonell areal- og transport-planlegging alene



Grønn mobilitet Vestre Billingstad Krever samarbeid, utvikling/ innovasjon



Utbyggergruppen
Asker kommune

Ruter

Bane NOR

Akershus fylkeskommune

Statens vegvesen

Bring

Stansefabrikken

Hertz Bilpool

Kolonial.no

CityQ

Mfl.

insam

Aktuelle tiltak og virkemidler

- Restriktiv parkeringsstrategi – maks-normer for parkering
- Fra knutepunkt til «mobilitetssenter»
- Helhetlig integrert mobilitetskonsept
- Maks trafikkmengde som virkemiddel
- Grønne mobilitetsforbindelser til og fra Lierstranda
- «Utfordre håndboka» - Nye løsninger som prioriterer gående og syklende

Restriktiv og ny parkeringsstrategi

- Maks-normer for parkering – godt under 1 plass per bolig
- Fjerne kravet om parkering til bolig
- Offentlige arbeidsplasser!
- Gateparkering?

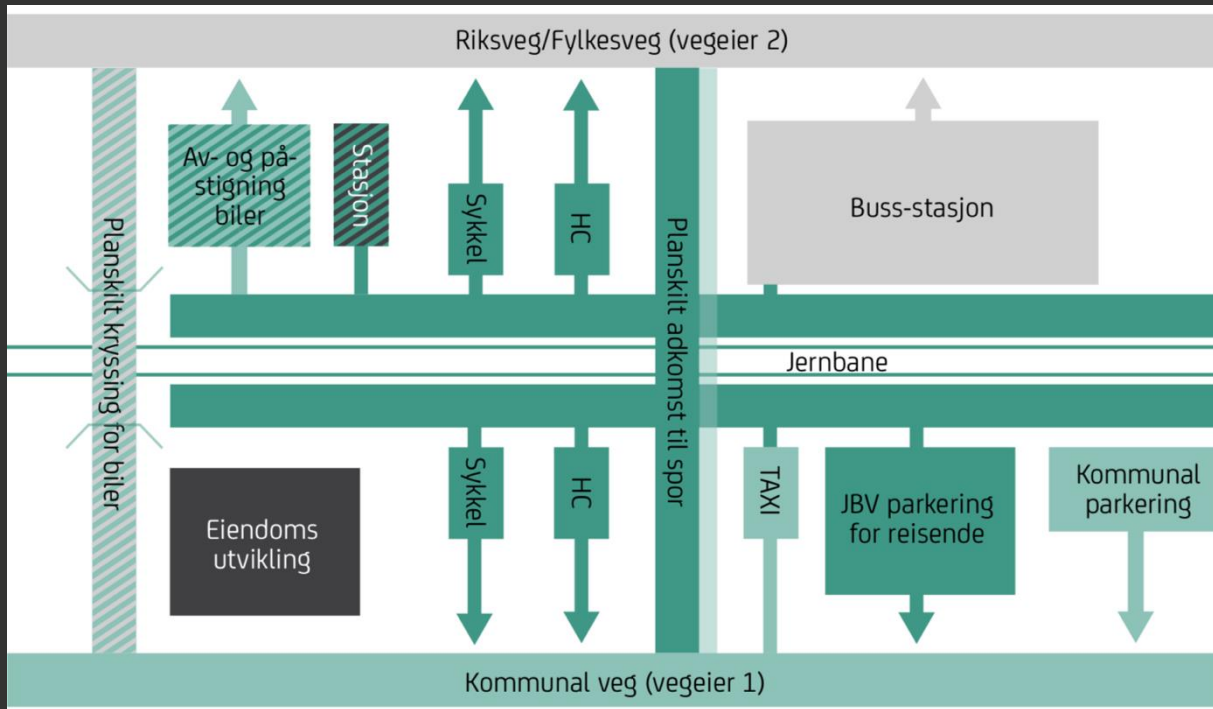
Krav til parkeringsplasser for bil			
Boligkategori	Grunnlag pr. p-plass	Lierbyen	Resten av kommunen
Enebolig med BRA over 70 m ²	Boenhet	Min. 2	Min. 3
Enebolig med BRA under 70 m ²	Boenhet	Min. 1	Min. 2
Sekundærleilighet til enebolig (under 70 m ² BRA)	Boenhet	Min. 1	Min. 1
Småhus – boenhet under 70 m ² BRA	Boenhet	Min1	Min 1
Småhus – boenhet under 150 m ² BRA	Boenhet	Min. 1,5	Min. 2
Småhus - boenhet over 150 m ² BRA	Boenhet	Min. 2	Min. 3
Andre bygninger – boenhet under 70 m ² BRA	Boenhet	Min 1	Min 2
Andre bygninger – boenhet under 150 m ² BRA	Boenhet	Min. 1	Min. 2
Andre bygninger – boenhet over 150 m ² BRA	Boenhet	Min. 1,5	Min. 2,5

RETNINGSLINJER:

1. Kommunene skal ha en parkeringsstrategi som fremmer bruk av sykkel, gange og kollektive reiseformer, og som bygger opp under i by- og tettstedsstrukturen jf. kap. 3.3.
2. Det skal innføres maksimumsnormer for hhv. parkering for bolig, kontor, handel og offentlig formål ved nybygg, ombygging og bruksendring. Maksnormer for parkering for detaljhandel skal være like for alle deler av kommunen.

4. Kommunene bør vurdere å fjerne eller senke minimums-kravet til parkering for boligformål i sentrumsområder med god kollektivdekning. Det bør sees på andre løsninger som gir en bedre utnyttelse/bruk av eksisterende parkeringsplasser, og åpning for at boligkjøp ikke innbefatter parkeringsplass.
5. Offentlige arbeidsgivere skal stimulere til å innføre begrensende tiltak for bilparkering (som antall plasser og avgifter) samtidig som tilrettelegging for sykkel forsterkes.

Fra knutepunkt til «mobilitetscenter»



VS

- Vil og bør Lierstranda være et knutepunkt?
- Bydelssenter / stasjonsby / «mobilitetspunkt»?
- Menneskevennlig «knutepunkt»?



Vestre Billingstad

Helhetlig integrert mobilitetskonsept

- Gange og byliv
- Sykkel, sykkeldeling
- Bildeling og parkeringsoptimalisering
- Grønn varetransport
- Organisering og finansiering
- Samspill med andre



Maks trafikkmengde som virkemiddel

- Framskrivning av trafikkmengde som grunnlag for kapasitetsvurdering av vei og gate er grunnleggende «konservativ» - fører i stor grad til økt transport
- Fastsette en maks trafikkmengde som setter rammer for utbygging.
- Realisering av utbyggings-potensialet forutsetter et konkurransedyktig mobilitetstilbud som alternativ til bruk av egen bil.

Grønne mobilitetsforbindelser



Tenke nytt utenfor «håndboka-boksen»

