



«Arendalsprosjektet»

Del 3: Grunnlag for soneregulering basert på bærekraftig mobilitetsplan etter mønster fra EU



vaar



Statens vegvesen

SIITS

ARBEIDSPAKKE
/TEMA

Arbeidspakke 4/
Regulering

KONTAKTPERSON

Per Anders
Vaagenes

BAKGRUNN FOR UTREDNINGEN

Bærekraftig utvikling der digital trafikkstyring skal sikre flest mulig varer og folk på færrest mulig kjøretøy, er et underliggende premiss for «Arendalprosjektet».

Sentrale forutsetninger er:

- Samhandling må skje mellom en rekke aktører* både under planlegging, implementering og oppfølging
- Regulatoriske virkemidler for sone- og mobiltetsregulering (digital trafikkstyring) må foreligge
- I denne sammenheng må kommuneplanen suppleres med en plan for bærekraftig urban mobilitet (SUMP), og tiltak for sone- og mobiltetsregulering (UVAR) må kunne benyttes.

**Statlige, fylkeskommunale og kommunale aktører, innbyggere, næringslivet, eksperter, m.v.*

UTARBEIDET AV

Per Anders Vaagenes

VERIFISERT AV

Espen Bakjord

FOR SIITS

Pål Rosland

NØKKELORD

Regulering, trafikkregulering, standardisering, samarbeid, samstyring, SUMP, UVAR

RAPPORTNR.

1073996-RE-15 (Del 3)

FORFATTER(E)

Per Anders Vaagenes, Espen Bakjord, Thor Beke

KONFIDENSIALITET

Åpen

REVISJONSNR.

01

REVIDERT DATO

25.10.2023

ANTALL SIDER

33

ÅRSÅK TIL REVISJON

Publisert første gang

Om de tre juridiske utredningene

- De juridiske utredningene i dette oppdraget leveres i form av presentasjoner.
- Hensikten med dette er at materialet skal kunne presenteres som grunnlag for videre diskusjoner og vurderinger av hva som eventuelt er formålstjenlig å belyse nærmere eller utrede i mer detalj.

Del 1 (SUMP)

Hvilke regulatoriske hindringer foreligger for å utarbeide og implementere en bærekraftig mobilitetsplan etter mønster fra EUs retningslinjer om SUMP?

Del 2 (UVAR)

Hvilke regulatoriske hindringer foreligger for å implementere trafikkstyrende tiltak og reguleringer etter mønster fra EUs retningslinjer om UVAR?

Del 3 (SUMP/UVAR)

Hvilke mulige løsninger finnes på eventuelle hindringer som angitt i del 2 og 3?

Herunder: «brobygging» mellom UVAR og SUMP

Del 3

SUMP/UVAR

vaar



Statens vegvesen

SIITS

DEL 3

SUMP/UVAR

Innholdsfortegnelse

- Sentrale begreper
- Hvilke mulige løsninger finnes på de hindringer som er synliggjort i delleveranse 1 og 2?
 - Herunder: «brobygging» mellom UVAR og SUMP
- Oppsummering og løsningsforslag knyttet til Arendalsmodellen

SENTRALE DEFINISJONER

Bærekraft – tre dimensjoner

Bærekraft, også kjent som "sustainability" på engelsk, er evnen til å opprettholde balanse og harmoni i sosiale, økonomiske og miljømessige systemer over tid, slik at dagens behov blir møtt uten å kompromittere mulighetene for fremtidige generasjoner til å møte sine egne behov. Bærekraftig utvikling tar hensyn til behovene til mennesker, planeten og økonomien, og søker å oppnå en sunn balanse mellom disse tre dimensjonene.

Mobilitet

Bevegelse eller forflytning av varer, tjenester og mennesker.

Bærekraftig mobilitet

Bærekraftig mobilitet refererer til transport- og mobiltetssystemer og praksiser som tar hensyn til miljømessige, sosiale og økonomiske aspekter for å møte dagens transportbehov uten å skade fremtidige generasjoners mulighet til å møte sine egne behov. Målet er å oppnå en balanse mellom menneskelig mobilitet, økonomisk utvikling og miljøbevaring.

Bærekraftig mobilitetsplan

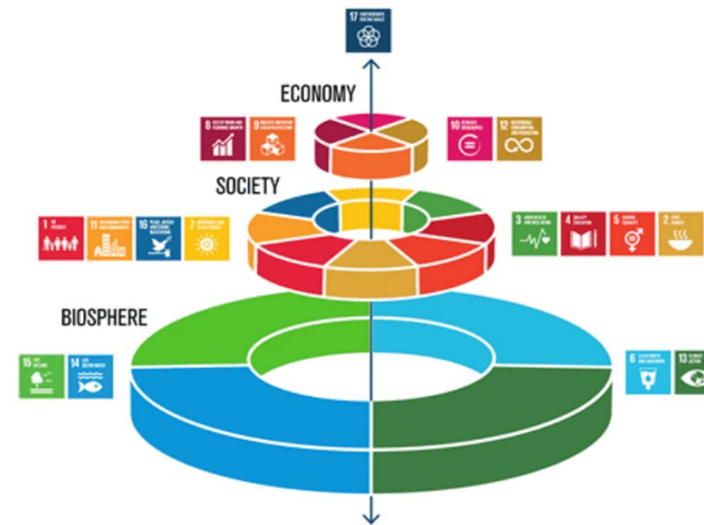
En bærekraftig mobilitetsplan er en strategisk plan som tar sikte på å utvikle og forvalte transport- og mobiltetssystemer på en måte som er miljømessig, økonomisk og sosialt bærekraftig. Målet med en slik plan er å skape effektive, tilgjengelige og miljøvennlige transportsystemer som møter dagens behov uten å skade fremtidige generasjoners muligheter til å møte sine egne behov.

Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP)

En strategisk plan utformet for å tilfredsstille mobilitetsbehovene for folk og bedrifter i byer og omegn for en bedre livskvalitet. Den bygger på eksisterende planleggingspraksis og tar nødvendige hensyn til integrering, deltakelse og evalueringsprinsipper.

Urban Vehicle Access regulation (UVAR)

UVAR refererer til tiltak for å regulere motorkjøretøyers adgang til byinfrastruktur. UVAR tiltak klassifiseres blant annet ut fra de målsettinger man har. Et kjennetegn ved UVAR er at det gjennom politiske vedtak kan være spesifikke regler som gjelder for sonen.



Det er viktig å balansere hovedområdene for bærekraft.
Grafikk: Andreas Bull

OPPSUMMERINGER FRA DEL 1

Overordnede konklusjoner fra del 1:

Rammeverket i Norge er egnet for SUMP, men det finnes noen hindringer

- Utarbeidelse av en bærekraftig, kommunal mobilitetsplan etter mønster fra SUMP, krever utstrakt samhandling og koordinering mellom offentlige myndigheter på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå, i tillegg til private aktører, borgere, virksomheter, ekspertgrupper og øvrige interessenter.
- Det kan være krevende å oppnå et **effektivt samarbeid mellom alle aktørene, inkludert by-, regional- og nasjonale nivåer**.
- Det kan være **begrenset koordinering** på nasjonalt nivå mellom departementer og direktorat på området bærekraftig mobilitet, noe som kan føre til inkonsekvens i politikken og prioriteringene.
- Planer etter plan- og bygningsloven definerer betingelsene for gjennomføring av fysiske tiltak, men **sikrer ikke gjennomføringen**. Det skjer delvis gjennom kommunens økonomiplan og den årlige budsjettbehandling. I tillegg er det en forutsetning at planens forskjellige tiltak har hjemmel i norsk lov, og **norsk lov begrenser etter vår oppfatning hvilke mobilitetstiltak (UVAR) som faktisk kan implementeres**.
- Mange av virkemidlene og tiltakene som følger av det norske regelverket og som påvirker mobilitet er etter vår vurdering knyttet til **reduksjon av utslipp, ikke bærekraftig mobilitet**. For eksempel er det en tydelig hjemmel for at kommuner kan innføre lavutslippssoner, men ingen tydelig hjemmel for å kunne innføre soneregulering for å sikre bærekraftig mobilitet.
- Målene om mer bærekraftig byutvikling og mobilitet krever både politisk og administrativ vilje til å **ta i bruk virkemidler** som kan oppfattes som **radikale og samfunnsmessig dyptgripende**. Særlig gjelder dette ved bruk av ny teknologi som representerer nye, uprøvde tiltak og muligheter, og som kanskje også ikke er fullt ut lovregulert (eksempelvis bruk av kunstig intelligens).
- Det mangler et strukturert tilnærming og metode tilpasset nasjonal kontekst for **overvåking og evaluering av bærekraft** (både for lokale myndigheter og på nasjonalt nivå). **Evalueringer og effektberegninger** foreligger i enda mindre grad for brede mobilitetsløsninger med ny teknologi. Det er et stort behov for å gjennomføre evalueringer ved innføring av nye tiltak innen smart mobilitet. Her bør brukertilfredshet, måling av ønskede og uønskede effekter, kost/nytte-analyse og formidling av erfaringer fokuseres.

Overordnede konklusjoner fra del 1:

Rammeverket i Norge er egnet for SUMP, men det finnes noen hindringer

- Det er ikke alltid det anerkjennes at bærekraft innebærer en **balanse mellom ulike sosiale, økonomiske og miljømessige hensyn**. Bærekraft har i Norge tidvis blitt brukt hovedsakelig som et synonym for miljøvennlig, med klimagassutslipp som dominerende hensyn, og lokale målsettinger om effektiv og bærekraftig mobilitet i byområder eller bestemte soner som mindre sentrale hensyn, se SVV rapport nr. 708.
- **Nasjonal samordning** er viktig for mobilitetsløsninger. Det kan være utfordrende å søke råd og få forankring nasjonalt, hos andre regioner, innenfor egen region og/eller hos vegmyndighetene, se NBIR-rapport 2020:17 og Juridisk utredning for Klimautvalget 2050.
- Bruk av smart mobilitet og nye teknologiske løsninger for bærekraftig trafikkstyring forsterker behovet for **kompetanse og samarbeid**, og teknologien kan være forbundet med **sårbarheter** som må identifiseres og håndteres. Jo mer inngripende reguleringen av trafikken er, eksempelvis ved bruk av straff eller andre sanksjoner, desto tydeligere må også hjemmelsgrunnlaget være.
- Å sikre **finansieringen** (etablering, vedlikehold, oppfølging, kontroll) av lokale tiltak av et visst omfang, vil i en del tilfeller innebære at statlige, regionale og kommunale myndigheter må gå sammen om finansieringen, eventuelt også sammen med private transportselskaper og utbyggingsinteresser.
- Å oppnå samordnet mobilitetsplanlegging etter mønster fra SUMP krever organisatoriske løsninger og løpende plan- og budsjettprosesser med **sammenheng mellom beslutningsmyndighet og kontroll over virkemidler**. Det setter store krav til samarbeid mellom sektormyndigheter både på statlig, regionalt og lokalt nivå. Den institusjonelle strukturen motvirker lett samordning mellom sektorer (for eksempel for ulike transportformer og mobilitetsløsninger) og forvaltningsnivåer, og kan være et vesentlig hinder for å oppnå ønskede resultater. Den funksjonelle sammenhengen mellom SUMP og UVAR bør ha aksept, eierskap og forankring i en integrert, langsiktig og bærekraftig demokratisk vedtatt mobilitetsplan (SUMP).

Overordnede anbefalinger fra Del 1

Nasjonal samordning for bærekraftige mobilitetsløsninger bør prioriteres. Det kan gjøre det lettere for alle å søke råd innenfor egen region, hos andre regioner og/eller hos vegmyndighetene. Systematisk erfaringsoverføring innad i Norge og mellom Norge og EU-prosjekter, er viktig for å få til likeartede løsninger og effektiv bruk av kompetanse. Det er kostnadseffektivt både for Norge og for de enkelte kommunene å ha best mulig forankring i nasjonale føringer og standardisering selv om det er lokale løsninger som skal implementeres.

- En slik samordning kan skje med utgangspunkt i et **nasjonalt SUMP-støtteprogram basert på EUs anbefalinger**, for å støtte kommuner, som blant annet inkluderer følgende tiltak:
 - Utvikling av nasjonale retningslinjer for urban mobilitetsplanlegging basert på SUMP-konseptet. Norge har utarbeidet enkelte retningslinjer for (se blant annet SVV-rapport nr. 293), men den metodiske og stegvise tilnærmingen som SUMP representerer er ikke tilpasset og innført i Norge, ut fra hva vi har klart å avdekke.
 - Tilgang på teknisk assistanse og ekspertbistand for alle aktører som har behov.
 - Utvikle en nasjonal tilnærming til planlegging og implementering av SUMP på tvers av byer/tettsteder..
 - Deling av praksis og ekspertise både nasjonalt og i EU for å styrke den nasjonale, regionale og lokale kunnskapen om SUMP.
 - Introdusere et opplæringsprogram og gi økonomisk støtte til byer for å rekruttere og beholde administrativ kapasitet, samt for å ansette midlertidig ekspertstøtte.
 - Organisere og koordinere kommunikasjonskampanjer og aktiviteter knyttet til SUMPer.
 - Øke bevisstheten om informasjonen og veiledningen som er publisert på European Urban Mobility Observatory-portalens nettsted.
 - Gjennomgå og gi råd om hvordan man kan forbedre kvaliteten på SUMPer i samsvar med SUMP-konseptet.

Overordnede anbefalinger fra Del 1 (forts.)

- Samordning med utgangspunkt i et **nasjonalt SUMP-støtteprogram basert på EUs anbefalinger**, for å støtte kommuner, som blant annet inkluderer tiltak for å (forts.):
 - Lette utviklingen av SUMPer der det kreves som en betingelse for offentlig eller privat finansiering.
 - Gjennomgå den nasjonale lovgivningsrammen for hindringer for å utvikle effektive SUMPer i byer.
 - Hjelp relevante myndigheter med å forbedre koordineringen ved levering av transportinfrastruktur og tjenester i det funksjonelle byområdet.
 - Hjelp lokale myndigheter med å integrere og forbedre koordineringen mellom SUMPer og romlig planlegging, samt forbedre samsvaret og synergien med bærekraftige energi- og klimahandlingsplaner, bærekraftige bylogistikkplaner og andre relevante planer.
 - Styrke overvåkingen av SUMP-implementeringen ved å etablere mekanismer for å måle fremgangen mot å oppnå målene og målsetningene til SUMPer.
 - Beregne bærekraftsindikatorer for urban mobilitet, i tråd med EUs metodikk, koordinere og støtte datainnsamling og tilgangen til disse, samt deling og bruk av nasjonale, regionale eller private data som er nødvendige for å beregne indikatorer for urban mobilitet.
 - Overvåke fremgangen mot å oppnå sektorpolitiske målsetninger, inkludert avkarbonisering og trafiksikkerhet; støtte byer i utviklingen av mekanismer for innsamling av disaggregerte data.
- Omfanget av SUMP-støtteprogrammet bør fastsettes i samarbeid med byene og regionene og jevnlig vurderes basert på deres behov og tilbakemeldinger mottatt fra dem. Programmet bør inkludere tiltak for å informere og støtte når det gjelder finansieringsmuligheter for å forbedre kvaliteten på SUMPer og tilpasse dem nærmere SUMP-konseptet.
- Et slikt program bør suppleres av et **nasjonalt programkontor for SUMP** som et kontaktpunkt for SUMP-relaterte spørsmål. Dette bør etableres i samarbeid med nasjonale, regionale og lokale myndigheter.

Overordnede anbefalinger fra Del 1 (forts.)

Planlegging etter SUMP

Planlegging etter mønster fra SUMP krever en **integret og deltakende tilnærming**, med høy grad av samarbeid, koordinasjon og konsultasjon mellom **ulike nivåer av myndigheter og relevante fagmyndigheter**. Generelt bør også allmennheten, representanter for sivilsamfunnet og økonomiske aktører involveres.

For å oppnå dette, bør **det foreligge hensiktsmessige strukturer og prosedyrer**. Denne prosessen bør spesielt innebære:

- Riktig involvering av relevante aktører i det funksjonelle byområdet, som innbyggere, representanter for sivilsamfunnsorganisasjoner og økonomiske aktører, i utviklingen og gjennomføringen av SUMP fra starten av og gjennom hele prosessen for å sikre høy aksept og støtte for planen i befolkningen.
- Tverrfaglig konsultasjon og samarbeid på lokalt og regionalt nivå for å sikre sammenheng og komplementaritet med lokal og regional politikk, strategier og tiltak, spesielt de som gjelder arealbruk og romlig planlegging.
- Tett samarbeid med relevante myndigheter som er ansvarlige for å tilby transportinfrastruktur og tjenester, typisk kollektivtrafikk i det aktuelle området.

Ansvarsdelingen mellom regionalt og lokalt nivå bør klarlegges

Hensynet til det kommunale selvstyret står sterkt i plan- og bygningsretten. Planlegging handler i realiteten om å foreta en prioritering der ulike interesser står mot hverandre, og det er kommunene som i all hovedsak avgjør hvordan arealene skal og ikke skal brukes i fremtiden. Samtidig er regional planlegging avgjørende for best mulig konsistens og samordning av helhetlig mobilitet. **Ansvarsdelingen mellom regionalt og lokalt nivå bør derfor klarlegges hva gjelder SUMP**. Videre bør det sikres at regionalt nivå og fagmyndigheter **bidrar på deres ansvarsområder**.

OPPSUMMERINGER FRA DEL 2

I Norge finnes det hjemler for å innføre enkelte typer UVAR-tiltak

- Vtrl. § 5 gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerkinger, herunder hvilke myndigheter som kan treffe vedtak. Skiltforskriften angir detaljert hva slags skilt og trafikkskilt som kan settes opp av hvem.
- Vtrl. § 7 første ledd gir kommunen hjemmel til å innføre **varig forbud** mot bestemte grupper av kjøretøy, eventuelt deler av denne gruppen, innenfor et område.
 - Denne hjemmelen gir mulighet til å forby motorvogner med f. eks. bestemte Euroklasser eller biler med bestemt drivstoff innenfor en sone.
- Vtrl. § 7 annet ledd gir kommuner hjemmel til å vedta **midlertidig forbud** mot all trafikk eller om annen **regulering av trafikk** på veg, dersom forhold på vegen eller i dens omgivelser, arbeid på vegen eller vegens tilstand tilsier det.
 - Bestemmelsen er ikke tydelig avgrenset, men det er antatt at den først og fremst er ment å dekke forhold som ulykker og støy og særlig luftforurensning (se Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen § 10 bokstav g).
- Vtrl. § 13 sjette ledd gir kommunen hjemmel til å innføre **gebyr ved bruk av piggdekk**. Det må bl.a. gis en geografisk avgrensning for hvor gebyrordningen skal gjelde, jf. uttrykket «nærmere fastsatt område».
- Vtrl. § 13 sjuende ledd gir kommunen hjemmel til å innføre **lavutslippssoner i fastsatte områder**.
 - Dette er nærmere regulert i forskrift, hvis formål er å gi rammeverket for å innføre, administrere, kontrollere og håndheve kommunale lavutslippssoner som etableres for å forbedre luftkvaliteten i et område utsatt for lokal luftforurensning fra biler. Hjemmelen inkluderer ikke forbud mot kjøring i sonen, kun plikt til å betale gebyr for kjøretøy (med unntak av el-biler, forflytningshemmede og utrykningskjøretøy).

Selv om det i Norge finnes hjemler for å innføre enkelte UVAR-tiltak, mangler Norge et nasjonalt rammeverk etter mønster fra EUs anbefalinger om UVAR.

I Norge finnes det hjemler for å innføre enkelte typer UVAR-tiltak

- Veglova § 27 annet ledd åpner for både **(tradisjonelle) bompenger og trafikkregulerende vegprising i byområder** som er tilpasset særlige behov i området, ut fra hensynet til transportløsningene i området, bruken av arealet, lokalmiljøet eller liknende.
 - I all hovedsak skal bestemmelsen gi mer fleksibilitet til kommuner og fylker til å utforme og ta i bruk veipringsystemer etter de særskilte behovene i de aktuelle byområdene. Stortingets transport og kommunikasjonskomite la vekt på at proposisjonen bak lovendringen «skal forenkle, videreføre og utvikle ordningene som gjelder i dag og at forslaget etterkommer byenes behov for et mer fleksibelt takstsystem».
 - Takster kan baseres på kjøretøys vekt, type, miljøegenskaper og lignende, og variere ut fra tid på døgnet. Som del av en plan om helhetlig og samordna transportsystem i et byområde, kan inntektene brukes til tiltak for drift av kollektivtrafikken.
- PBL gir også planmyndigheten **rettslig grunnlag for å gi bestemmelser om bruk av areal, inkludert veier**. PBL § 12-7 nr. 7 sier eksempelvis at det kan gis bestemmelser i reguleringsplanen om: trafikkregulerende tiltak og parkeringsbestemmelser for bil og sykkelparkering, herunder øvre og nedre grense for parkeringsdekning.
 - I forarbeidene er det uttalt at dette gjelder ulike typer trafikkregulerende tiltak knyttet til blant annet typen trafikk eller kjøremønster, kollektivprioritering og bombruk, sommer- og vinterbruk, inkludert rekkefølgebestemmelser. Det må her foretas en samordning med samferdselsmyndighetenes anvendelse av bestemmelser i vegloven og vegtrafikkloven, herunder en samordning mellom samferdselsmyndighetene og planmyndigheten i planprosessen. Hva gjelder trafikkregulerende tiltak etter PBL, begrenser det seg trolig til mer fysiske tiltak, eksempelvis fartsdempende tiltak som fartsdumper, ikke regelbaserte tiltak, eksempelvis å fastsette hastighetsbegrensninger

Selv om det i Norge finnes hjemler for å innføre enkelte UVAR-tiltak, mangler Norge et nasjonalt rammeverk etter mønster fra EUs anbefalinger om UVAR.

Overordnet vurdering av regelverket

For å vurdere om dagens regelverk er egnet for EUs UVAR-konsept, er det viktig å ta utgangspunkt i hva som kjennetegner UVAR-konseptet

- Et kjennetegn ved UVAR er at den regulerer **under hvilke betingelser** motoriserte kjøretøy har lov til å få tilgang til en definert lokasjon. Disse betingelsene inkluderer blant annet vekten eller størrelsen på kjøretøyet, utslippsnivået, veikapasiteten, spesifikke tidsperioder, gjeldende luftforurensningsnivå i området, eller sjåførens innbyggerstatus i området.
- Et annet kjennetegn er at UVAR ikke er et sett med forhåndsdefinerte, spesifikke tiltak for trafikkregulering, men heller nær sagt **et hvilket som helst tiltak som har til formål å ivareta motorkjøretøys adgang til et område på en bærekraftig måte**.
- UVAR-konseptet inneholder et **stort potensial for å tenke helt nytt** på hvordan man kan omforme byområder gjennom trafikkregulerende tiltak med bærekraft som formål. Samtidig kan det være utfordrende og komplisert å foreta prioriteringer og tilpasninger til ulike lokale og regionale forhold og målsettinger. **Den politiske siden** av konseptet som gjelder prioriteringer, rekkefølge, pisk/gulrot osv, bør derfor håndteres som (demokratiske) vedtak i en **SUMP**. I denne sammenheng er et nasjonalt rammeverk (program) som støtte for fylke og kommune viktig for å fremme verktøy og kompetanse til å håndtere og vurdere verdien av ulike lokale og regionale målsettinger og prioriteringer.
- Med dagens og fremtidens teknologi, **med mulighet til å løse en rekke praktiske utfordringer på helt andre måter enn tidligere**, blant annet ved datadeling og satellittnavigering, samt helt nye tjenester og mulighet for digital håndhevelse i sanntid, er det vår oppfatning at dagens regelverk ikke er egnet for å fullt ut utnytte UVAR-konseptet og de nye mulighetene som dette sammen med ny teknologi faktisk representerer.
- Det er vår vurdering at UVAR og ny teknologi er i ferd med å endre måten man tilnærmer seg styring av trafikken på i EU, for blant annet å håndtere og unngå trafikkork, redusere forurensing og øke livskvaliteten. Dette gjelder særlig med mulighetene tilknyttet bruk av kunstig intelligens, se blant annet [«Artificial intelligence in smart cities and urban mobility»](#) og [«Artificial Intelligence in road transport»](#).
- I [SVV rapport nr. 927](#) om «Hvordan vi måler fremkommelighet», pekes det blant annet på et kommende skifte fra fokus på mobilitet til **fokus på tilgjengelighet**, og at dette vil kunne gjøre at transportsektoren kan ha mer omfattende målsettinger innen klima, bærekraft og befolkningens velferd. Med tilgjengelighet menes her blant annet tilgjengelighet til destinasjoner og varer som medfører færre reiser, kortere verdikjeder og som prioriterer bærekraftige og rimeligere transportmetoder.
- I sum ser vi at utviklingen på dette området skjer meget raskt og er høyt prioritert i EU og i store deler av resten av verden. I denne sammenheng er det viktig med et regelverk som understøtter utviklingen og mulighetene i dag og i fremtiden.

Overordnet vurdering av regelverket

Eksempler på tiltak etter mønster fra UVAR uten hjemmel i dagens regelverk:

- **Digital styring av trafikk** langs en vegstrekning eller i en sone for **fortløpende** (f.eks. time for time) å **sikre effektiv, lønnsom og miljøvennlig trafikkavvikling**. Dette kan inkludere bruk av forhåndsdefinerte tiltak slik som nærmere bestemte tillatelser til og forbud mot å kjøre langs vegstrekningen. Vi ser for oss at slike tiltak vil være basert på allerede foretatte vurderinger av bærekraftig mobilitet. Hvilke tiltak som skal anvendes i en gitt situasjon kan baseres på sanntidsvurderinger av f.eks.:
 - vegkapasiteten
 - antall kjøretøy og kjøretøytyper (personbiler, godsbiler, busser, drosjer, blålys, etc.),
 - utslippsnivå (elektrisk, hybrid, bensin, diesel, etc.),
 - hvem sjåføren er (innbygger i området, gjennomreisende, yrkessjåfør, etc.),
 - hva slags last kjøretøyet har ombord (fullastet eller halvfull trailer, etc.) og
 - formålet med reisen (til/fra jobb, gjennomreise, varelevering/-henting, etc.).
- For å kunne innføre slike tiltak og styre trafikken på denne måten, bør det foreligge tydelige, formelle regulatoriske rammer for informasjonssanking, dataanalyse, koordinering og informasjonsspredning blant trafikantene og andre aktører. Vi kan ikke se at det finnes hjemmel i dagens trafikkregelverk til å iverksette denne type trafikkregulering. Dette handler etter vår vurdering både om hvilke trafikkstyringstiltak og tekniske virkemidler som kan iverksettes og hvilke formål som kan hensyntas etter dagens regelverk.
 - Etter vår forståelse har denne type trafikkregulering også relevans for Arendalsprosjektet.
- **Etablering av null- eller lavutslippssone av klimahensyn** hvor bestemte kjøretøy gis forbud mot å kjøre i sonen.
 - Innføring av enten lav- eller nullutslippssone med **forbud for enkelte kjøretøy** krever hjemmel, inkludert hjemmel for kontroll og håndhevelse. Vi kan ikke se at det finnes slik hjemmel i dag.

Overordnede konklusjoner fra DL-2:

Rammeverket i Norge er ikke fullt ut egnet til å innføre trafikkstyrende tiltak etter mønster fra UVAR

Det er vår overordnede vurdering at:

- Det finnes hjemler i dag for å innføre trafikkregulerende tiltak. Likevel er dagens hjemler **neppe tilstrekkelige** for å sikre innføring av trafikkregulerende tiltak i sin fulle bredde etter mønster fra UVAR.
- Det er grunn til å anta at dagens regelverk raskt vil bli utdatert på grunn av helt nye muligheter til løpende trafikkregulering (f.eks. time for time). Slike muligheter følger av nye, digitale løsninger og ved deling og bruk av data for trafikkstyring, herunder kunstig intelligens. Vi viser også til revidert ITS-direktiv som hensyntar den teknologiske utviklingen og de nye mulighetene innen trafikkstyring og mobilitet.
- Det er **ikke er noen systematisk** tilnærming i Norge som **regulerer UVAR og bærekraftig mobilitet** som ligner anbefalingene fra EU, jf. EUs anbefalinger nedfelt i ikke-bindende offentlige veiledninger (NBGD) og hos Eltis.
- Videre er det **ikke en samlet oversikt, database eller sentral myndighet** hvor kommuner, fagmyndigheter eller andre relevante aktører kan søke støtte og veiledning om aktuelle tiltak og planprosesser for å oppnå bærekraftig mobilitet.
- I sum er det utfordrende med dagens regelverk å planlegge langsiktig med hensyn til bærekraftig mobilitet. Særlig gjelder dette hvor nåværende og fremtidige kapasitetsutfordringer nødvendigvis må møtes med å **prioritere, effektivisere og gi tilgjengelighet til dem med mobilitetsbehov**, ved bruk av digitale løsninger for trafikkstyring og med løsninger som støtter opp om økonomien, befolkningen og naturen, slik SUMP og UVAR i kombinasjon er ment benyttet fra EUs side.
- Vi er av den oppfatning at nye måter å regulere trafikk på, etter mønster fra UVAR, inkludert effektivt å planlegge seg frem til målrettede tiltak på en helhetlig og integrert måte (SUMP), er **avgjørende** for å lykkes med å gjennomføre EUs «The New European Urban Mobility Framework», og til syvende og sist også en avgjørende **komponent** på veien mot FNs bærekraftsmål. Nye måter å regulere trafikk på etter mønster fra UVAR kan også **lette arbeidet med å oppfylle de 5 transportpolitiske målene** i Nasjonal Transportplan.

Overordnede anbefalinger fra Del 2

- Det kan være behov for en ny hjemmel for **soneregulering** knyttet til UVAR-konseptet. Dette kan f.eks. gjøres etter mønster fra vtrl. § 13 sjuende ledd, som i dag gir kommunen adgang til å innføre **lavutslippssoner i fastsatte områder** (etter samtykke), inkludert forskriftshjemmel for departementet.
- En ny hjemmel kan åpne for trafikkregulerende tiltak for å sikre «**bærekraftig mobilitet i fastsatte områder**», med eventuell detaljering i forskrift. I tillegg kan det i en forskrift stilles krav om at UVAR skal fremgå av en demokratisk vedtatt plan for bærekraftig mobilitet.
- Et alternativ til ny hjemmel er at det utgis **nasjonale retningslinjer** som forklarer nærmere om hvilke UVAR-tiltak kommuner kan innføre i tilknytning til en kommunal, bærekraftig mobilitetsplan, eksempelvis med hjemmel i:
 - Vtrl. § 7 første og annet ledd (selv om § 7 første ledd er delegert til Samferdselsdepartementet og annet ledd kun gjelder midlertidige tiltak).
 - Pbl § 12-7 nr. 7 og eventuelt etter andre relevante, eksisterende hjemler.Det er imidlertid vår overordnede vurdering at dette neppe er tilstrekkelig for at kommuner skal kunne innføre målrettede, trafikkregulerende tiltak etter mønster fra UVAR.
- I tillegg bør EUs anbefalinger nedfelt i ikke-bindende offentlige veiledninger (NBGD), **tilpasses og gjennomføres i Norge**. Disse handler ikke kun om juridiske rammer og hjemler, men også om planlegging og kommunikasjon, typer av kjøretøy og tiltak, oppfølging og kontroll, digitalisering m.m.

HVILKE MULIGE LØSNINGER FINNES PÅ
EVENTUELLE HINDRINGER SOM ANGITT I DEL
1 OG 2?

Herunder: «brobygging» mellom UVAR og
SUMP

Brobygging mellom UVAR og SUMP: Vegtrafikkloven

UVAR er EUs anbefalte verktøy for myndigheter til å oppnå målene knyttet til bærekraftig mobilitet gjennom **trafikkregulering**. Reguleringene kan variere fra by til by og fra land til land, avhengig av lokale forhold og behov. En fleksibel ordning for UVAR **bør ha klar hjemmel i lov** for å kunne implementeres. Pr. i dag er det begrenset hvilke trafikkregulerende tiltak en kommune eller fylkeskommune kan innføre og til hvilke formål.

Det er også et spørsmål om regelverket bør være så fleksibelt at en **UVAR kan innføres så lenge den oppfyller et formål som fremgår av en helhetlig og bærekraftig mobilitetsplan (SUMP)**, samt oppfyller visse minstevilkår knyttet til bærekraftig mobilitet, datatilgjengelighet og trafikksikkerhet.

Vår vurdering i denne sammenheng er at man bør ta utgangspunkt i EUs anbefaling om et nasjonalt juridisk rammeverk med mest mulig fleksibilitet, ref. EUs «[Final report - Study on Urban Vehicle Access Regulations](#)», side 34:

It is important that any national legal framework accounts for enough flexibility allowing cities to tackle their differing problems arising from different fleets and at the same time avoid stifling the possibility for innovation to produce new good practice schemes.

På denne bakgrunn kan en idé til ny hjemmel i vegtrafikkloven være:

Med samtykke fra departementet kan en kommune for å sikre bærekraftig mobilitet innføre trafikkregulerende tiltak på veg i et fastsatt område. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om slike tiltak. Departementet kan pålegge en kommune å gjennomføre tiltaksom nevnt i dette ledd.

For å tilrettelegge for brobygging mellom UVAR og SUMP, kan man alternativt koble hjemmelen til en bærekraftig mobilitetsplan:

Med samtykke fra departementet kan en kommune for å sikre gjennomføringen av en bærekraftig mobilitetsplan innføre trafikkregulerende tiltak på veg i et fastsatt område. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om slike tiltak. Departementet kan pålegge en kommune å gjennomføre tiltak som nevnt i dette ledd.

Ettersom det omhandler **formålsbestemte trafikkregulerende tiltak**, er det vår overordnede vurdering at en slik hjemmel eventuelt bør plasseres i vegtrafikklovens kapittel 2 om trafikk, ikke i kapittel 3 om kjøretøy. I et eventuelt videre arbeid med en ny hjemmel bør det også vurderes om vegtrafikkloven 43b om behandling av personopplysninger gir tilstrekkelig hjemmel for å samle inn og behandle personopplysninger, eller om enkelte forhold bør presiseres i ny hjemmel. Det bør også vurderes om ITS-loven med forskrifter må oppdateres med hjemmel til deling av essensielle digitale data for trafikkstyring, også i lys av revidert EU ITS-direktiv

Brobygging mellom UVAR og SUMP: Vegtrafikkloven

En fleksibel hjemmel i vegtrafikkloven bør suppleres av en forskrift som gir rammeverket for å innføre, administrere, kontrollere og håndheve **kommunale trafikkregulerende tiltak som etableres for å sikre bærekraftig mobilitet**.

Innholdet i en forskrift kan være etter mønster fra forskrift om lavutslippssoner, herunder:

- Definisjoner, eksempelvis av bærekraftig mobilitet
- Vilkår for å få samtykke fra Statens vegvesen
- Det kan eksempelvis stilles som vilkår at alle tiltak skal sikre at transportnettet fungerer effektivt og uten flaksehals (som er formålet bak alle kravene i artikkel 40 i Urban Nodes Requirements i EUs retningslinjer for utviklingen av det transeuropeiske transportnettet (TEN-T)).
- Dokumentasjon av tiltaket og hvordan tiltaket inngår i en helhetlig og integrert bærekraftig mobilitetsplan
- Dokumentasjon på tiltakenes effekt
- Håndheving og kontroll
- Muligheter for at tiltak innføres som en prøveordning

Regelverket bør videre suppleres av **retningslinjer og veiledninger for slike typer tiltak**, utarbeidet av eksempelvis Statens vegvesen, og etter mønster fra EUs UVAR-konsept:

- Dette materialet bør basere seg på EU s anbefalinger, inkludert UVAR-verktøykassen og beslutningsverktøyet som er ment å hjelpe byer til å velge blant aktuelle, målrettede UVAR-tiltak.
- Vi er ikke kjent med status på utviklingen av en modell for evaluering av bærekraft i mobilitetsprosjekter, men en slik metode vil kunne være nyttig i utviklingen og evalueringen av relevante UVAR-tiltak.
- Hvordan ta i bruk nye og samfunnsnyttige teknologier og mobilitetsløsninger bør inkluderes , da utviklingen på dette området vil legge føringer for trafikk- og arealplanleggingen i spesielt byer og tettsteder.

Brobygging mellom UVAR og SUMP: Plan- og bygningsloven

Planlegging og design av UVAR er en kompleks prosess som krever tilstrekkelig støtte i regelverket ikke bare for tiltaket selv, men også med hensyn til **styring og planlegging** (mellom offentlige og private aktører og mellom myndigheter på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå). Planleggingen, ifølge EUs anbefalinger, innebærer å integrere UVAR-ordningen i en helhetlig visjon om transport og mobilitet på bynivå, og sørge for sammenheng og ikke-motstrid mellom de spesifikke transportpolitiske målsettinger. **Proessen med å ta frem en lokal eller regional bærekraftig mobilitetsplan, er nøkkelen til denne prosessen.** EUs anbefaling om SUMP er derfor avgjørende i denne sammenhengen. En lokal/regional SUMP gir den overordnede konteksten som en UVAR-ordning kan plasseres i og være effektiv. Den gir begrunnelsen for UVAR-ene og viser at den ikke utvikles isolert, men må for å være effektiv ses i sammenheng med en helhetlig og integrert visjon og plan for mobilitet i et område eller en region ref. EUs «[Final report - Study on Urban Vehicle Access Regulations](#)», side 91.

The policy goals above could apply to the vast majority of urban areas within the European Union. A UVAR scheme can contribute to the achievement of these policy goals as it can act as a focus. The production of a local or regional transport plan is key to this process. The EU promotion of Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) is critical in this respect. A local / regional SUMP gives the overarching context within which a UVAR can be placed. It gives the rationale for the UVARs and shows that it is not being developed in isolation.

Basert på dette er vår overordnede vurdering at:

- Lovteknisk kan det vurderes om det er nødvendig at trafikkregulerende tiltak som er vedtatt i en bærekraftig mobilitetsplan inkluderes for eksempel i PBL § 11-9, slik at tiltaket i planen blir juridisk bindende, samtidig som det gis mulighet for berørte myndigheter til å fremme innsigelser mot innholdet i tiltaket/planen etter PBL § 5-4.
- Det bør også vurderes om det er behov for en koblingsmodell mellom plan- og bygningslovens planbestemmelser og vegtrafikklovens bestemmelser om trafikkregulerende tiltak, i tråd med anbefalingene i NIBR-rapport 2020:17 «[Bedre samordning mellom plan- og bygningsloven og sektorlovgivningen](#)». En slik bestemmelse som nevnt over kan da eventuelt henvise til ny bestemmelse i vegtrafikkloven om trafikkregulerende tiltak, og vice versa.
- Retningslinjer og veiledning for SUMP bør utformes, slik at plan- og bygningslovens eksisterende mekanismer for planlegging og samordning i større grad tas i bruk i praksis på området.
- Forvaltningen bør ha rett og plikt til å vektlegge bærekraftig mobilitet, og trenger fullmakter, ressurser og veiledning til dette. Forvaltningen bør derfor samordnes, ved at det innføres samordningsplikt i plansystemet i visse tilfeller, ikke kun en rett, jf. PBL §§ 3-2 og 3-6.

Mulige løsninger i lovverket – på et overordnet nivå

Utgangspunktet i lovverket	Mulige løsninger
<p>PBL § 3-1 lister opp en del viktige oppgaver og hensyn i planleggingen. Opplistingen er ikke uttømmende og det følger av flere bestemmelser i loven at også en rekke andre forhold inkluderes. Transport er nevnt i bokstav g), men er kun knyttet til klimahensyn, ikke bærekraft generelt eller SUMP spesielt. Begrepet «mobilitet» er ikke omtalt i loven eller forarbeidene.</p>	<p>For å oppfordre til å benytte SUMP i planleggingen der det er relevant, bør det vurderes å oppdatere PBL § 3-1 med at <i>mobilitet</i> er blant de oppgaver og hensyn man skal ta i planleggingen. Dette vil kunne medføre sterkere og mer samordnet prioritering av mobilitet i planprosessene, slik SUMP forutsetter.</p>
<p>PBL § 3-2 gir rett og plikt til deltagelse i planleggingen for berørte myndigheter. 3-6 gir hjemmel for å samordne areal- og transportplanlegging (staten, regionale myndigheter og kommunene). Bestemmelsene gir imidlertid ingen rammer for saksbehandlingen eller anvisning på hvilket nivå planvedtak skal treffes, eller hvilke plantyper som skal benyttes for å gjennomføre planene på bindende måte.</p>	<p>Etter PBL § 3-6 kan Kongen ved forskrift fastsette nærmere hvilke oppgaver, områder og myndigheter dette gjelder. Dette åpner for muligheten til å utforme en forskrift som sikrer at det kan, og eventuelt i visse tilfeller skal, planlegges etter mønster fra SUMP og hvilke myndigheter som skal samarbeide om slike planer.</p>
<p>PBL § 9-1 gir bestemmelser om interkommunalt og regionalt samarbeid, hvor de deltagende myndighetene gis stor grad av frihet til å organisere seg på den måten de finner mest hensiktsmessig.</p>	<p>Når det anses nødvendig for å ivareta og løse nasjonale og viktige regionale hensyn og oppgaver, kan departementet pålegge kommuner og regioner å inngå i et slikt plansamarbeid. Herunder kan det bestemme organisering av plansamarbeidet, om hvilke oppgaver samarbeidet skal gjelde og om hvilket geografisk område det skal omfatte. Dette åpner for at departementet utformer pålegg som legger til rette for at det planlegges etter mønster fra SUMP.</p>
<p>PBL § 11-9 gir kommuner hjemmel til å vedta bestemmelser til kommuneplanens arealdel, uavhengig av arealformål.</p>	<p>For å koble PBL og SUMP mot VTRL og UVAR og dermed sikre horisontal samordning mellom PBL og VTRL, kan PBL § 11-9 oppdateres med «trafikkregulerende tiltak etter (ny) bestemmelse i VTRL».</p>
<p>VTRL er ikke tilstrekkelig fleksibel til at det kan innføres formålsrettede trafikkstyrende tiltak etter mønster fra UVAR.</p>	<p>For å tilrettelegge for fleksible muligheter til å innføre formålsrettede trafikkstyrende tiltak for bærekraftig mobilitet, samt for ytterligere å sikre koblingen mellom VTRL/UVAR og PBL/SUMP, kan man innføre ny hjemmel som gir kommuner muligheter til, med samtykke fra departementet og for å sikre gjennomføringen av formålsrettede tiltak for bærekraftig mobilitet vedtatt etter PBL, å innføre trafikkregulerende tiltak på veg i et fastsatt område. En slik hjemmel bør utdypes i forskrift og hvor tiltakene bør godkjennes av Statens vegvesen.</p>
<p>PBL § 12-7 nr. 7 åpner for å inkludere hensynssoner i reguleringsplaner, inkludert trafikkregulerende tiltak.</p>	<p>Det er noe uklart hvor langt denne hjemmelen strekker seg og det må i tillegg ofte foretas en samordning i forhold til samferdselsmyndighetenes anvendelse av bestemmelser i vegloven og i vegtrafikkloven og til politiets myndighet. Det bør derfor utredes hvordan denne bestemmelsen skal forstås og anvendes ved eventuell oppdatering av lovverket med hensyn til trafikkregulerende tiltak.</p>

Overordnede anbefalinger om veien videre

- **Nasjonalt juridisk rammeverk**

- Et gjennomgående tema i EUs anbefalinger er at **lokale myndigheter må ha tilstrekkelig fleksibilitet** til å ivareta lokale behov ved bruk av **målrettede virkemidler** knyttet til bærekraftig mobilitet (UVAR), at slike tiltak bør være en del av en **helhetlig og integrert planleggingsprosess**, samt at det enkelte land bør ha et **nasjonalt juridisk rammeverk** for UVAR.
- EUs anbefalinger nedfelt i de seks NBGD som omhandler UVAR, bør tilpasses og etterlevs i Norge.
- Spesielt bør det ses på oppdateringer (eventuelt veiledninger) til:
 - Vegtrafikkloven, for å sikre lokale og fleksible trafikkstyrende tiltak hvor formålet er bærekraftig mobilitet.
 - Plan- og bygningsloven, for å sikre at tiltakene inngår i en integrert og helhetlig plan for området og omgivelsene.
 - ITS-loven, for å sikre distribusjon av nye, intelligente tjenester, ved at visse viktige vei-, reise- og trafikkdata gjøres tilgjengelig i digitalt format, for å bedre sikkerheten i trafikken, bedre trafikkflyten, unngå køer og dermed bidra til bærekraftig mobilitet i transportsektoren.
 - Kobling mellom lovene, for å styrke plan- og bygningsloven som verktøy for samordning i arealforvaltningen og dermed legge bedre til rette for bærekraftig mobilitet.

- **Nasjonal samordning**

- Det bør etableres et nasjonalt SUMP-støtteprogram basert på EUs anbefalinger (se eksempelvis Topic Guide om national SUMP supporting programmes).
- Samordning på tvers av tilsynsvirksomhetene bør også være et satsingsområde i den videre digitaliseringen av transportsektoren, slik KPMG fremhever i sin rapport, «Det offentliges fremtidige roller som tilrettelegger, integrator og regulator».

Overordnede anbefalinger om veien videre (forts.)

- **Ansvars- og rollefordeling**

- Viktigheten av å etablere en **klar rolle- og ansvarsdeling** som legger til rette for **tilstrekkelig fleksibilitet for byer og regioner**, understrekes i EUs NBGD. Uten dette blir et nasjonale rammeverket lite effektivt og mister fort sin relevans.
- Det er vår vurdering at **Statens vegvesen** bør ha en sentral rolle i **det videre arbeidet med å utvikle et nasjonalt juridisk rammeverk for trafikkstyrende tiltak etter mønster fra UVAR**, som fagmyndighet med ansvar for å utvikle og tilrettelegge for et helhetlig og framtidsrettet transportsystem i hele landet, som fremmer framkommelighet, reduserer transportulykkene og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet, herunder ved bruk av digitale trafikkstyringssystemer.
- Ettersom UVAR bør planlegges nøye og inngå i en SUMP, og bærekraftig mobilitet til syvende og sist er et nasjonalt og globalt anliggende, er vår anbefaling at **Statens vegvesen, sammen med Samferdselsdepartement og Kommunal- og distriktsdepartementet**, samt eventuelt **Miljødirektoratet**, er naturlige kandidater til å innta sentrale roller i det videre arbeidet med eventuell innføring av EUs anbefalinger i Norge, støttet av relevant fagekspertise både i Norge og i EU, herunder leverandører av systemteknologi for trafikkstyring og transportaktører.

- **Bærekraftig mobilitet**

- Det er heller ikke opplagt hva «bærekraft» og «bærekraftig mobilitet» betyr lokalt og nasjonalt i Norge.
- Det bør derfor utredes nærmere hvordan disse begrepene skal forstås og anvendes i norsk kontekst. I så måte kan EUs taksonomi for bærekraftig økonomisk aktivitet muligens fungere som en rettesnor i et eventuelt videre arbeidet med disse begrepene.

Hvis SUMP/UVAR-konseptet ikke innføres slik EU anbefaler, inkludert tydelig og fleksibel hjemmel i lovverket, vil ikke kommunene ha fullgode verktøy til å løse blant annet arealknapphet og kapasitetsproblemer gjennom prioriteringer og politikk. Da risikerer man å stå igjen med at for eksempel trafikkork i praksis regulerer tilgjengeligheten. Målsettinger om bærekraftig utvikling blir etter vår vurdering dermed vanskeligere å nå.

En veileder for mobilitetsprosjekter

I det videre arbeidet med SUMP/UVAR tilnærmingen i Norge, kan man utarbeide en **veileder for planleggingsprosessen** etter mønster fra SUMP og UVAR:

- De forskjellige **stegene, fasene og hovedaktivitetene** i hver fase bør beskrives, inkludert **sjekkliste** for hver hovedaktivitet. EUs SUMP guidelines kan være til inspirasjon for dette.
- Ved å benytte seg av EUs anbefalte tilnærming, får man tilgang til en utprøvd modell med mengder av veiledninger og omfattende sjekklister for alle aktiviteter som skal gjennomføres. Det er likevel hensikten at konseptet skal være fleksibelt og tilpasses den aktuelle situasjonen den skal anvendes på, samt lokale forhold og nasjonale rammeverk. Arendalsprosjektet eller andre prosjekter kan være gode kandidater i så måte.
- Ettersom mange av aktørene knyttet til Arendalsprosjektet og tilsvarende prosjekter er underlagt forskjellige regelsett, fullmakter og ansvarsområder, bør det i en slik veileder beskrives hvem som typisk har ansvar for og fullmakt til hva og hvordan aktørene skal **samhandle og koordinere** for å sikre en vellykket planlegging og implementering av aktivitetene og tiltakene.
- Det bør beskrives hva slags **kompetanse** og hvilke **ressurser** aktørene skal bidra med.
- Det bør identifiseres hvilke deler av samhandlingen som er **forpliktende** for den enkelte aktør og hvilke deler som er på frivillig basis.



En slik **veileder for planleggingsprosessen** bør utarbeides uavhengig av Arendalsmodellen, da hovedutfordringer for prosjekter som omhandler bærekraftig mobilitet er knyttet til den samhandlingen som kreves i planleggingen.

En veileder for mobilitetsprosjekter (forts.)

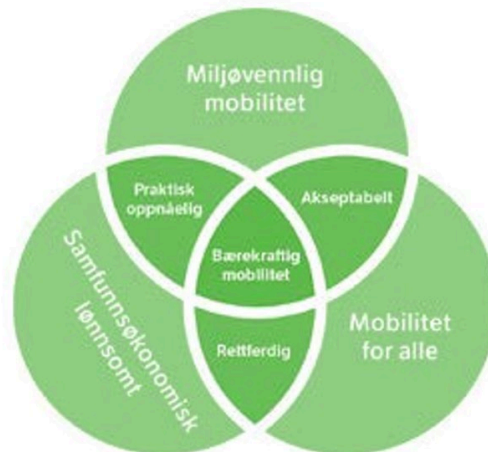
- Det bør beskrives hvordan **beslutninger** skal treffes på et **forsvarlig grunnlag** og hvordan alle relevante aktører skal gis anledning til å **medvirke** i beslutningen.
- Retningslinjer og en plan for **kommunikasjon** bør inkluderes.
- De deler av **regelverket som er relevant** bør identifiseres og oppsummeres i veilederen, herunder pbl, vtrfl, vegloven, GDPR og ITS-loven. Dette kan bidra til at aktørene forstår og anvender regelverket på en optimal måte for prosjektet, og eventuelt hvor regelverket er uklart eller mangelfullt og bør avklares eller oppdateres.
- Det bør beskrives hvordan **ITS** er tenkt brukt i modellen og hvilke forutsetninger som ligger til grunn for dette.
- Hvilke **anskaffelser** som er nødvendig og overordnet hvordan anskaffelser skal gjennomføres, bør beskrives.
- Det bør spesifiseres at og hvordan man skal benytte UVAR-verktøykassen utviklet av EU, inkludert beslutningsverktøyet som er ment å hjelpe med å velge blant aktuelle, målrettede UVAR-tiltak. Metode for evaluering av bærekraft i mobilitetsprosjekter bør også videreutvikles og beskrives i veilederen.
- Det bør inkluderes en strategi for å skape og delta i **samhandlingsarenaer** og **nettverk** lokalt, nasjonalt og internasjonalt.
- Eventuell **støtte** til og **finansiering** av arbeidet bør vurderes, herunder om det er mulig å motta finansiell støtte og annen type støtte fra EU.



En slik **veileder for planleggingsprosessen** bør utarbeides uavhengig av Arendalsmodellen, da hovedutfordringer for prosjekter som omhandler bærekraftig mobilitet er knyttet til den samhandlingen som kreves i planleggingen.

Bærekraftig mobilitet

- Det er ikke nødvendigvis entydig og opplagt hva «bærekraft» og «bærekraftig mobilitet» er i praksis, heller ikke hvordan dette skal evalueres, måles og kontrolleres. Det bør derfor utredes nærmere hvordan disse begrepene skal forstås og anvendes i norsk kontekst. I så måte kan EU's taksonomi for bærekraftig økonomisk aktivitet være en mulig rettesnor i det videre arbeidet.
- Det kan også ses hen til SVV rapport. Nr. 293, hvor den «triple bunnlinjen» (mennesker, planeten og økonomien) i tilknytning til «bærekraftig mobilitet», kan fremstilles som i figuren nedenfor. For at et tiltak skal innebære «bærekraftig mobilitet», må tiltaket bidra vesentlig til minst ett av tre disse dimensjonene, og ikke ha negativ innvirkning av betydning på de øvrige. Dette kan være enklere å vurdere og kontrollere for lokale tiltak i avgrensede områder, enn for eksempel på regionsnivå. Til en viss grad handler det om politiske prioriteringer og føringer, og av den grunn er det formålstjenlig at tiltak knyttet til bærekraftig mobilitet inngår i en helhetlig og integrert, demokratisk vedtatt plan for bærekraftig mobilitet.



Det er viktig å balansere hovedområdene for bærekraft.
Grafikk: Andreas Bull



Bærekraftig mobilitets- planlegging

En helhetlig, miljøvennlig og rettferdig tilnærming til mobilitet

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 293



En veileder for mobilitetsprosjekter

Følgende Topic Guides synes særlig aktuelle for utviklingen av en eventuell veiledning for planleggingsprosessen i mobilitetsprosjekter:



Uansett hvordan man tilnærmer seg SUMP/UVAR-konseptet i Norge generelt og i Arendalsprosjektet spesielt, er det et faktum at EU's mobilitetsstrategi blir EU's viktigste transportpolitiske dokument de neste årene. Strategien er forankret i EU's Green Deal. Det er vår vurdering at norske myndigheter, herunder Statens vegvesen, bør arbeide målrettet med det videre arbeidet knyttet til strategier og veiledninger for bærekraftig mobilitet, og at Arendalsprosjektet (eller andre prosjekter) kan fungere som et pilotprosjekt for hvordan en slik strategi kan benyttes og implementeres på norske forhold.

Oppsummering av konklusjoner og anbefalinger i Del 1, Del 2 og Del 3

DL-1 SUMP

Den sentrale målsettingene med SUMP er å forbedre tilgjengeligheten til urbane områder og levere kvalitetsmessig og bærekraftig mobilitet og transport – til, gjennom og innenfor de urbane områdene.

Konklusjon:

- Det norske regelverket er ikke direkte til hinder for SUMP, men er heller ikke tilrettelagt for det.

Anbefaling:

- Nasjonal samordning for bærekraftige mobilitetsløsninger bør prioriteres ved at et nasjonalt SUMP-støtteprogram innføres i Norge, basert på EUs anbefalinger.
- Det bør utgis retningslinjer og veiledninger for planlegging etter mønster fra SUMP.
- Statens vegvesen, sammen med Samferdselsdepartement og Kommunal- og distriktsdepartementet, samt eventuelt Miljødirektoratet, er naturlige kandidater til å innta sentrale roller i det videre arbeidet med dette.

DL-2 UVAR

Den sentrale målsettingen med UVAR er å gjøre urbane områder så tilgjengelig som mulig for motorkjøretøy ved bruk av spesifikke og målrettede tiltak for bærekraftig trafikkstyring.

Konklusjon:

- Det finnes hjemler i dag for å innføre trafikkregulerende tiltak. Likevel er dagens hjemler neppe tilstrekkelige for å sikre innføring av trafikkregulerende tiltak i sin fulle bredde etter mønster fra UVAR.
- Det ikke er noen systematisk tilnærming i Norge som regulerer UVAR og bærekraftig mobilitet som ligner anbefalingene fra EU, jfr. EUs anbefalinger nedfelt i ikke-bindende offentlige veiledninger (NBGD) og hos Eltis.
- Videre er det ikke en samlet oversikt, database eller sentral myndighet hvor kommuner, fagmyndigheter eller andre relevante aktører kan søke støtte og veiledning om aktuelle tiltak og planprosesser for å oppnå bærekraftig mobilitet.

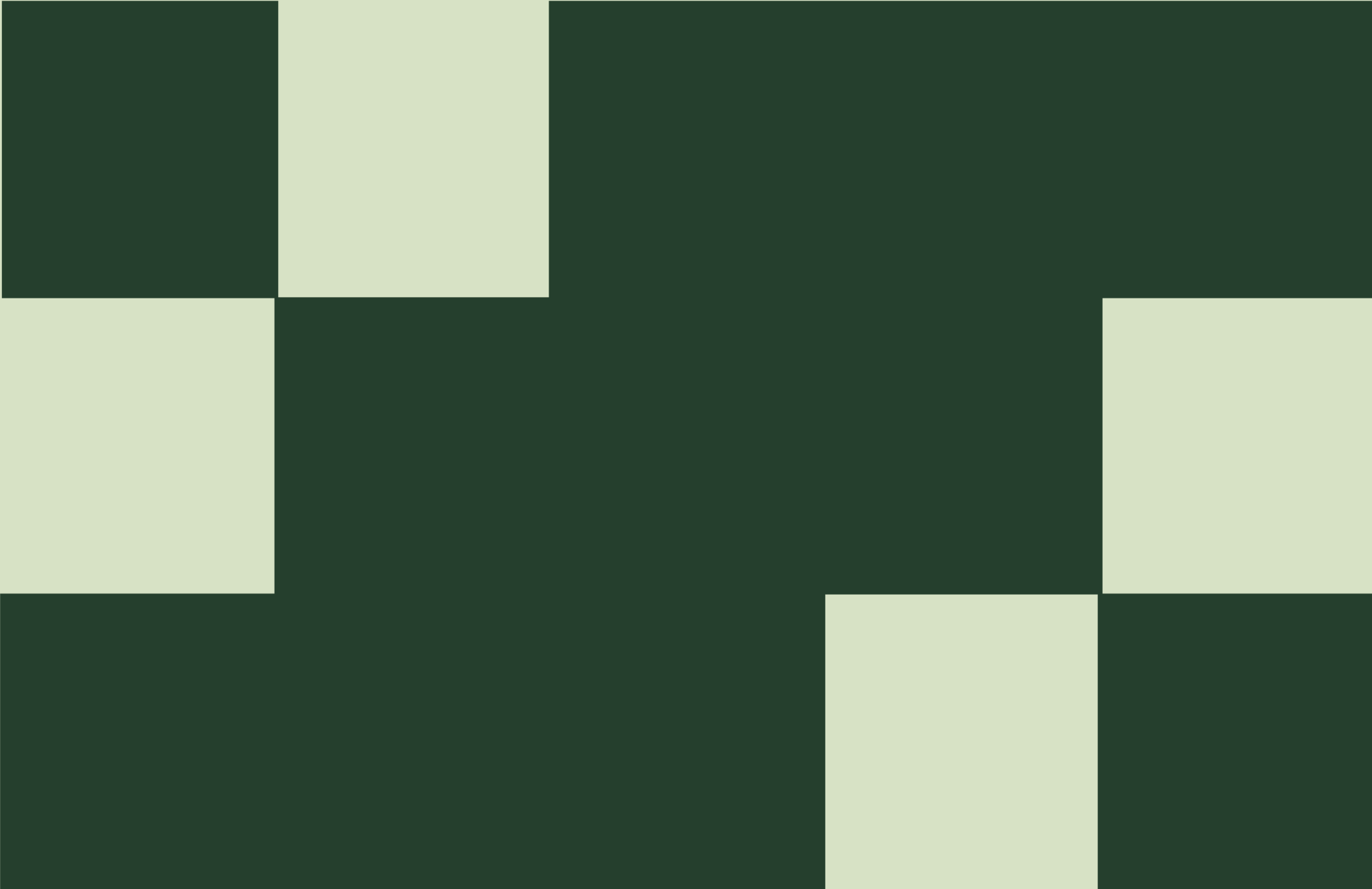
Anbefaling:

- Statens vegvesen bør vurdere å utgi veiledninger om trafikkregulerende tiltak for å sikre bærekraftig mobilitet, basert på EUs anbefalinger nedfelt i de seks NBGD som omhandler UVAR.
- I forbindelse med arbeidet med slike veiledninger bør det gjøres nærmere vurderinger av hvilke endringer i lovverket som er nødvendig, dersom man ønsker å ta i bruk UVAR i sin fulle bredde samt dra nytte av gjeldende og kommende teknologiske muligheter.

DL-3 UVAR/SUMP

Det er en funksjonell sammenheng mellom SUMP og UVAR, ettersom de spesifikke UVAR-tiltakene må planlegges og integreres på en helhetlig måte, som del av en integrert og helhetlig plan for mobilitet.

- Konklusjon: Det norske regelverket mangler en god koblingsmodell mellom planprosessene og plantypene i plan- og bygningsloven og relevante, trafikkstyrende tiltak i vegtrafikkloven.
- Anbefaling: Det bør ses hen til anbefalingene i NIBR-rapport 2020:17, om en felles koblingsmodell mellom plan- og bygningsloven og særlovene, herunder vegtrafikkloven.



vaar



Statens vegvesen

 **SIITS**