



**Volda  
kommune**

# Mobilitetsstrategi

VOLDA KOMMUNE

Regine Solberg Aklestad, prosjektleder

TEAM MULTICONSULT

Maren Louise Salte, oppdragsleder  
Anders Jordbakke, redaktør og mobilitetsplanlegger  
Jørgen Lingaas, visuell redaktør og byplanlegger  
Anja Valseth, miljøpsykolog  
Aurora Brekke, antropolog  
Olle Berggren, trafikkrådgiver

TAKK TIL

FAU Øyra skule  
FAU Bratteberg skule  
FAU Volda ungdomsskule  
Høgskulen i Volda  
Folkestad Grendautval  
Volda Næringsforum  
Råd for personar med funksjonsnedsetting  
Volda sentrum grendalag  
Røyslid Heltne grendalag

|           |                                                                                |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 6         | Innledning                                                                     |
| <b>8</b>  | <b>DEL 1 – Dagens situasjon</b>                                                |
| 10        | Transportsystemet                                                              |
| 14        | Reisemål                                                                       |
| 20        | Opplevelsen av Volda tettsted                                                  |
| 26        | Reisevaner                                                                     |
| 30        | Potensial for endring av reisevaner                                            |
| <b>32</b> | <b>DEL 2 – Mobilitetsstrategi</b>                                              |
| 34        | Utgangspunktet og overordnet strategi                                          |
| 36        | Hvordan stimulere til å reise miljøvennlig?                                    |
| 42        | Et transportsystem som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt |
| 46        | Fra mobilitetsstrategi til mobilitetstiltak                                    |
| <b>48</b> | <b>DEL 3 – Gatebruksplan</b>                                                   |
| 50        | Innledning                                                                     |
| 52        | Dagens gatehierarki                                                            |
| 54        | Trygghetstiltak                                                                |
| 56        | Tre hovedgrep                                                                  |
| 58        | Overordnet gatebruksplan                                                       |
| 60        | Gatenettet                                                                     |
| 72        | Gjenbruk av frigjorte trafikkarealer                                           |

## Forord

Volda kommune har som mål å gjere det meir attraktivt å gå, sykle, reise kollektivt og køyre utsleppsfritt. Med denne mobilitetsstrategien og gatebruksplanen for Volda sentrum, tek vi eit viktig steg mot ein meir berekraftig og framtidsretta utvikling av lokalsamfunnet vårt og ikkje minst i retning av å gjere Volda til ein tryggare og trivelegare stad å bu og ferdast i – for alle generasjonar.

Arbeidet er støtta av Miljødirektoratet gjennom Klimasatsmidlar, og har gitt oss verdifull innsikt i reisevanar og kva som skal til for å velje grønare og meir aktive reisemåtar. Det har vore brei medverknad gjennom reisevaneundersøking og mobilitetsverkstad og mange har delt erfaringar og idear som har vore ein styrke for arbeidet og gitt god forankring. Strategien vil vere eit viktig grunnlag for vidare sentrumsutvikling og områderegulering og handlar om både livskvalitet og klimakutt.

Kvardagsreiser gjer vi alle, og våre val har direkte påverknad på miljøet vårt. Anten du er passasjer på ferjene som bind bygdene saman, er bilist, syklist, fotgjengar -eller litt av alt. Kanskje går det fint å velje grøne reiser litt oftare.

Takk til alle som har bidrege med kunnskap og engasjement. No startar jobben med å gjere planen til praksis – saman.

### SØLVI DIMMEN

Ordfører i Volda kommune



*Foto: Multiconsult*



# Innledning

På oppdrag fra Volda kommune har Multiconsult utarbeidet en overordnet mobilitetsstrategi for å fremme grønn mobilitet og miljøvennlige reisevaner. Mobilitetsstrategien skal bidra til mindre biltrafikk og reduserte klimagassutslipp fra vegtrafikk, i tillegg til å legge til rette for et aktivt, levende og aldersvennlig Volda sentrum. Det er et mål å skape engasjement rundt omstillingen, og vilje til endring hos innbyggerne. Mobilitetsstrategien skal blant annet følges opp i arbeidet med områderegulering for Volda sentrum.

Følgende overordnede mål i kommuneplanens samfunnsdel er relevante for arbeidet med mobilitetsstrategi:

- Volda sentrum som hovedsenter skal være et attraktivt og særpreget sentrum for handel, bosetting, besøk og aktivitet.

- Gjøre det mer attraktivt å gå, sykle, reise kollektivt og kjøre utslippsfritt

- Legge til rette for et kortreist hverdagsliv og ivareta og utvikle viktige kultur-, natur-, friluft- og landbruksverdier

- Et aldersvennlig samfunn der innbyggerne skal bo lengst mulig i eget hjem

Mobilitetsstrategien har hovedfokus på reiser i Volda tettsted, der potensialet for å velge grønn mobilitet er størst, men analysen omfatter også resten av kommunen og nabokommunene. Den strategiske planen identifiserer framtidige utfordringer og peker på muligheter for å legge til rette for effektiv og miljøvennlig transport. Som en del av planen er det skissert en gatebruksplan for indre sentrumssone.

Datagrunnlaget for mobilitetsstrategien er en reisevaneundersøkelse, en trafikkanalyse, et mobilitetsverksted samt oppsøkende intervjuer i Volda sentrum. Disse aktivitetene ble gjennomført i perioden april–juni 2025, og er dokumentert i tre fagnotater.

Mobilitetsstrategien er delt i tre deler. Del 1 beskriver dagens situasjon basert på data fra skriftlige kilder supplert med informasjon om arealbruk og opplevd steds kvalitet fra reisevaneundersøkelsen. Del 2 er selve mobilitetsstrategien som etterfølges av Del 3 - gatebruksplan for indre sentrumssone.

Det er viktig å påpeke at mobilitetsstrategien er overordnet. Den må konkretiseres parallelt med kommunens øvrige planarbeid, blant annet områdeplan for Volda sentrum og framtidig rullering av kommuneplanen. Gjennomføring av en plan for redusert bilbruk og et levende og aldersvennlig sentrum forutsetter langsiktig arbeid.

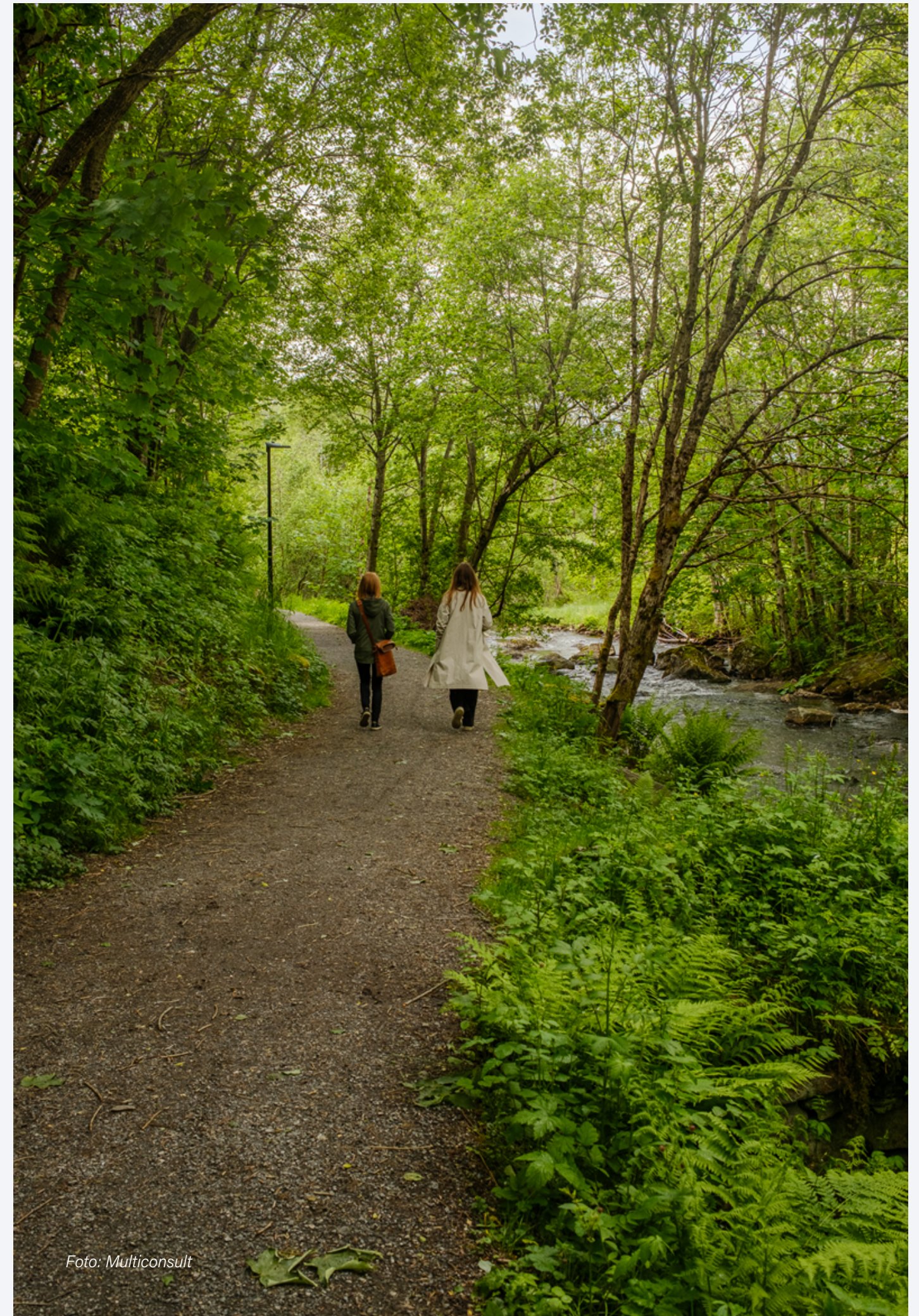


Foto: Multiconsult



DEL 1

# Dagens situasjon



*Foto: Multiconsult*

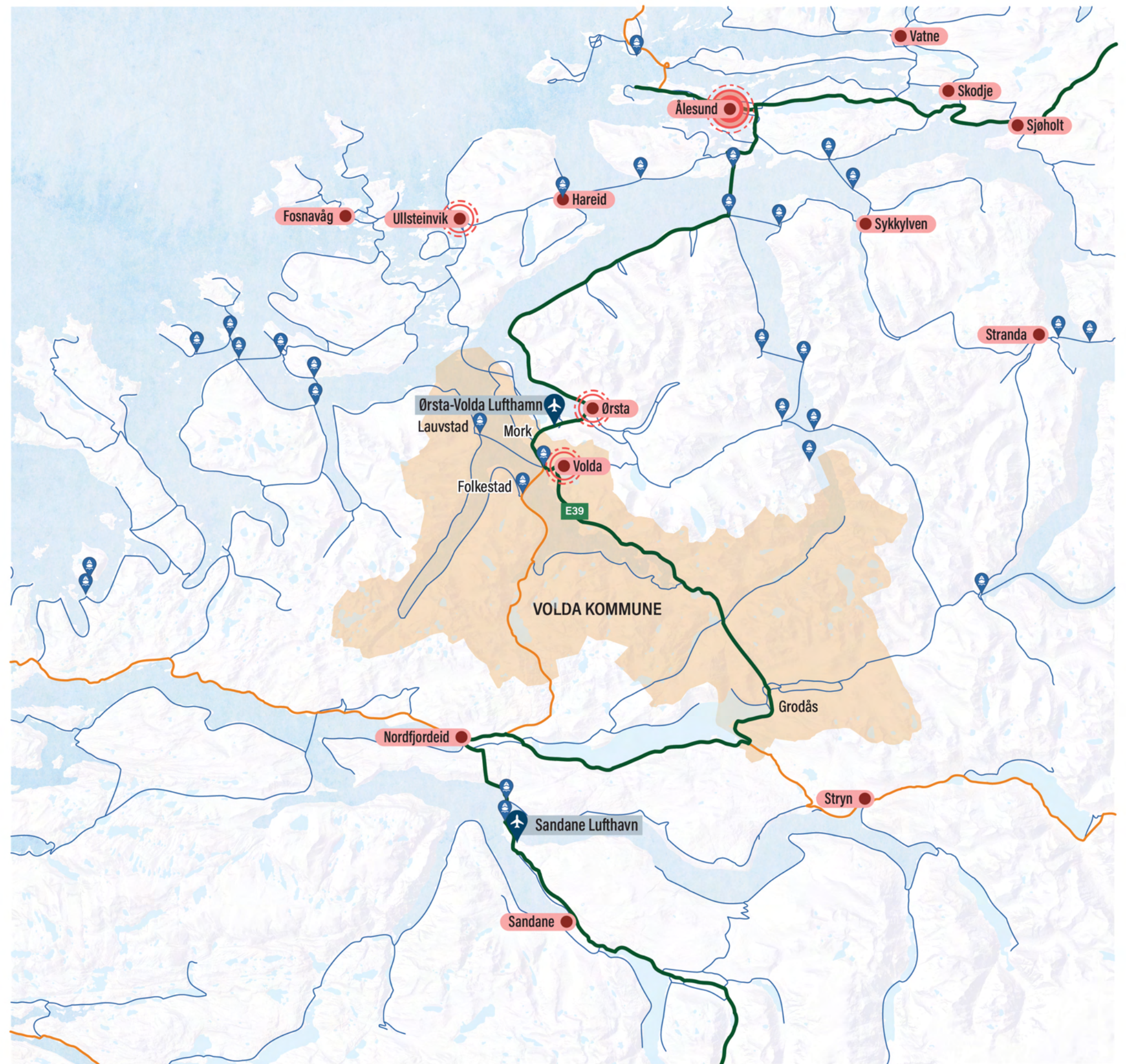


## Transportsystemet

Volda kommune har ca. 11 100 innbyggere (SSB, 2025), og rundt 7 000 av disse bor i Volda tettsted som er hovedsenteret i kommunen. I tillegg til Volda tettsted, er Mork, Grodås, Folkestad og Lauvstad/Dravlaus viktige lokalsentre. Lauvstad og Folkestad har ferjeforbindelser til Volda sentrum, og Mork-Furene har status som regionalt knutepunktsenter for handel med plasskrevende varer.

Høgskulen og sykehuset er store arbeidsplasser i Volda tettsted. Det er betydelig pendling mellom Volda og Ørsta. Flyplassen som er lokalisert mellom Volda og Ørsta, er viktig for lengre reiser mellom landsdeler.

-  By
-  Tettsted 5.000+ innbyggere
-  Tettsted <5.000 innbyggere
-  Lufthavn (persontrafikk)
-  Ferjehavn
-  Europavei
-  Riksvei
-  Fylkesvei





## Volda tettsted

E39 er en nasjonal transportakse med høy andel tungtrafikk (8 – 10 prosent) og er den viktigste gjennomfartsåren i Volda tettsted. I tillegg er E39 en lokal hovedåre for trafikk til og fra sentrum og andre tettsteder i regionen. Sør for sentrum er E39 lagt med god avstand til omkringliggende bebyggelse. Gjennom sentrum og nordover går E39 derimot svært tett inntil bebyggelsen, med kort avstand til fasader og liten eller ingen fysisk separasjon av biltrafikk og myke trafikanter. Det foreligger planer for å føre E39 i tunnel utenom sentrum. Dette vil avlaste sjøfronten for mye trafikk og gi nye muligheter, men mobilitetsstrategien tar utgangspunkt i dagens E39 fordi det er betydelig usikkerhet om realisering av prosjektet.

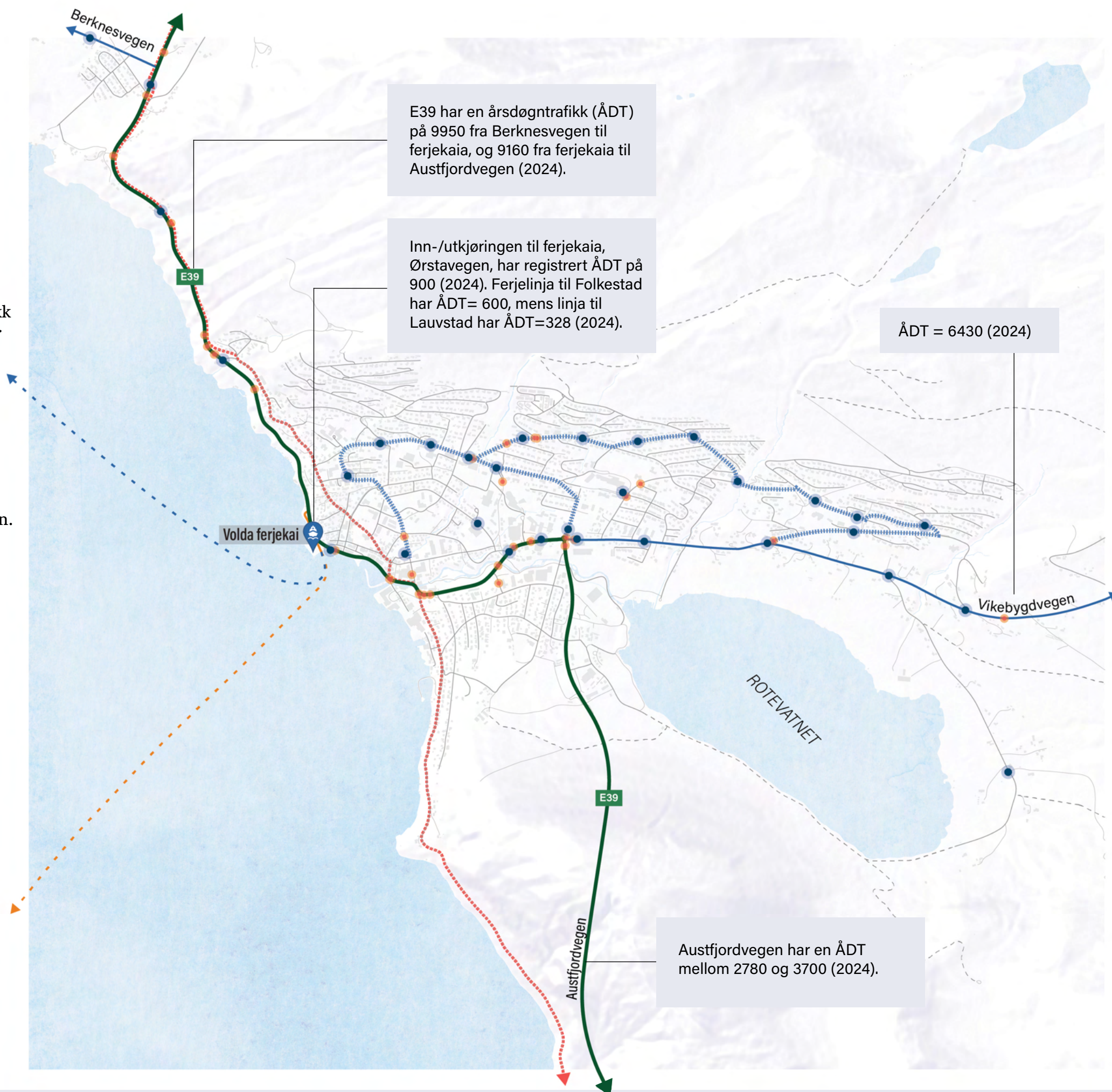
Vikebygdvegen (fv. 5894) binder Volda tettsted sammen med nærliggende bygder og tettsteder. Vegen betjener lokalt også boligområder, skoler og andre institusjoner. De to ferjeforbindelsene til Folkestad (fv. 651) og Lauvstad (fv. 652) forbinder Volda med områder på motsatt side av Voldsfjorden.

Det er sju busslinjer gjennom Volda tettsted med forbindelse til resten av kommunen og andre deler av Sunnmøre, blant annet Ørsta og Vestland. De fleste i tettstedet har rimelig gangavstand til holdeplass, men bortsett fra i sentrale deler av Volda tettsted er frekvensen lav i store deler av driftsdøgnet. Linje 341 er en lokal bussrute som knytter sammen tettstedet i en ringlinje, mens de øvrige er regionale ruter som blant annet betjener resten av Volda kommune.

|                                                                                                  |                                                                                                     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Europavei    |  Skogsvei        |
|  Riksvei      |  Sykkelerute*    |
|  Fylkesvei    |  Busslinje       |
|  Kommunal vei |  Bussholdeplass  |
|  Privat vei   |  Trafikkulykke** |

\* Statens Vegvesens nasjonale sykkelruter

\*\* Registrerte trafikkulykker siste 10 år, NVDB





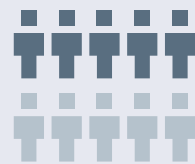
## Reisemål

Reisemønster og tilgjengelighet avhenger av et samspill mellom lokalisering av viktige reisemål (arealbruk) og transporttilbudet. I gjennomsnitt foretar nordmenn 2,5 reiser per dag (Opinion AS, 2025). Antall daglige reiser og hva som er viktige reisemål vil variere betydelig avhengig av den enkeltes livssituasjon. Betydningen av ulike reisemål vil dessuten variere noe mellom hverdag og helg.

## Arbeids- og skolereiser

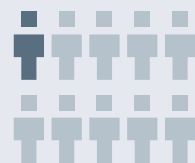
I mobilitetsstrategien er arbeids- og skolereiser samt andre daglige reiser til faste gjøremål interessante fordi de er bundne, daglige reiser som i liten grad kan velges bort. Videre vil valg av transportmiddel for dagens første reise gi føringer for andre reiser i løpet av dagen. Mulighet for miljøvennlige arbeids- og skolereiser påvirkes i stor grad av reiseavstand mellom bolig og arbeid, topografi og tilrettelegging for å reise på andre måter enn med bil, dvs. kollektivtilbud og vegnett for gåing og sykling. Reisevaneundersøkelsen viser at:

Nesten halvparten arbeider eller går på skole i indre eller midtre sentrumsone, som har relativt god kollektivbetjening og er innenfor sykkelavstand fra store deler av Volda tettsted.



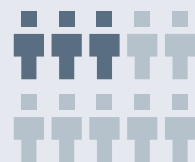
Om lag halvparten har hverdagsdestinasjon<sup>1</sup> utenfor sentrumssonene.

Om lag halvparten av respondentene som er bosatt i indre og midtre sentrumssone, har sin hverdagsdestinasjon innenfor sonen de bor i. Betydelige høydeforskjeller i Volda tettsted kan imidlertid være et hinder for å gå og sykle mellom bolig og viktige reisemål. Den økende andelen som har elsykler, vil redusere ulempen med stigninger og øker lengden for hva som oppleves som akseptabel sykkelavstand.



Svært få har arbeids- eller studiested i ytre sentrumssone.

I ytre sentrumssone er det bare i underkant av 1 av 10 som har hverdagsdestinasjon innenfor sonen de bor i.

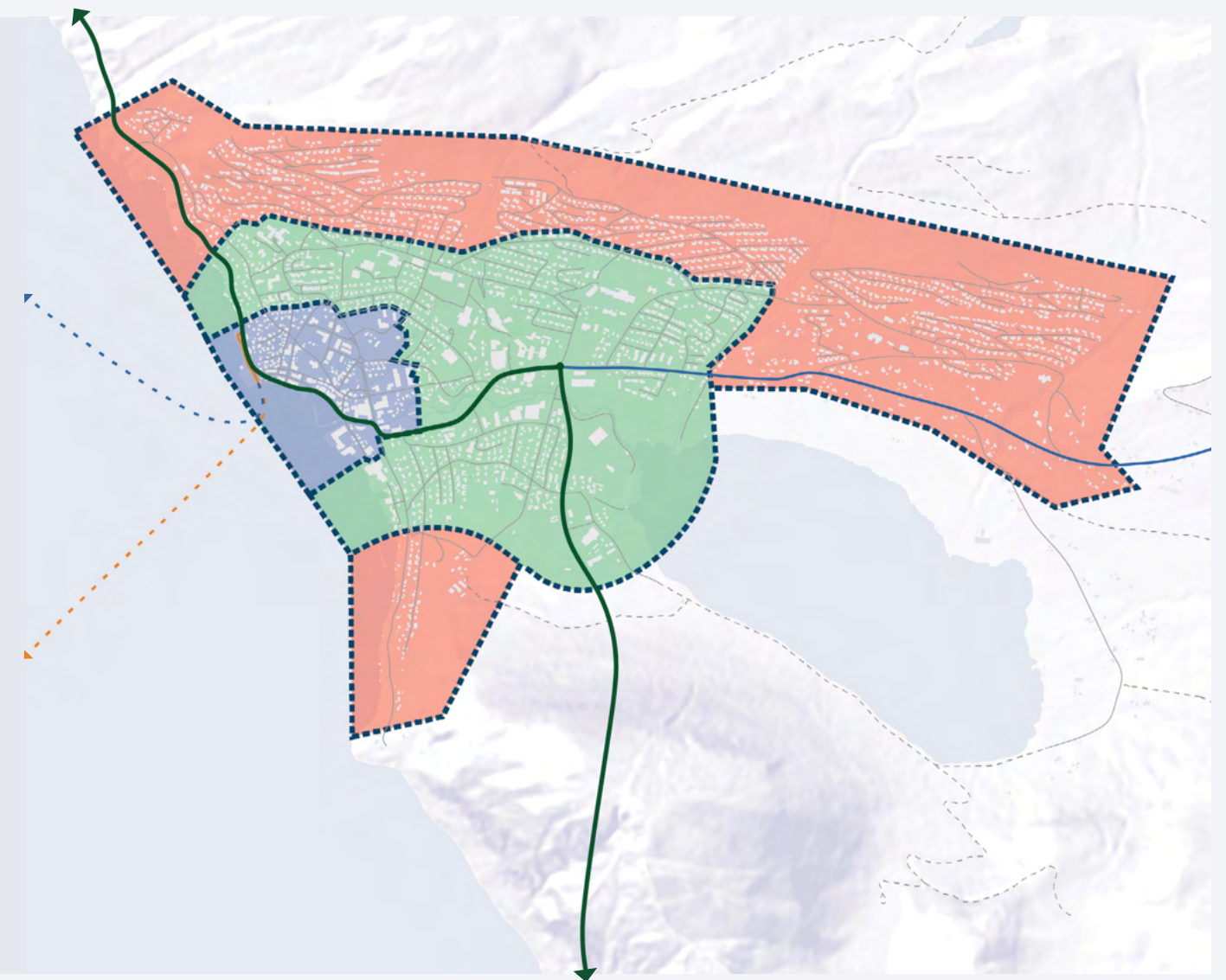


Blant de som bor utenfor sentrumssonene, er det bare 3 av 10 som jobber i Volda tettsted.

Ytre sentrumssone

Midtre sentrumssone

Indre sentrumssone





## Målpunkter

Høgskulen i Volda er en viktig institusjon i Volda, der campus strekker seg over et større område i en akse nord for sentrum. I umiddelbar nærhet til campus ligger både Øyra skule og Volda VGS, som gjør at utdanningsnavet nord for sentrum styrkes ytterligere. Volda sjukehus er også lokalisert i nærheten av campus, som ytterligere forsterker institusjonspreget nordøst for sentrum.

Øyraelva er en blågrønn akse fra sentrum til Rotevatnet. Ved Rotevatnet finnes store grøntområder og idrettsanlegg, som gir et variert fritidstilbud i nærheten av sentrum. Det er ellers idretts- og fritidstilbud i nærheten av skolene og høyskoleområdet, som Voldahallen, Volda Campus Arena og Voldabadet. Små og store lekeplasser er relativt jevnt fordelt rundt i Voldas midtre sentrumsområde, gjerne i tilknytning til barnehagene. Det er få lekeplasser i indre sentrumssone.

Handels- og serveringstilbudet i Volda er i hovedsak konsentrert i indre sentrumssone, med en tydelig kjerne i nedre del av sentrum. Tyngden ligger i en vest–øst-akse langs Hamnegata, Halkjelsgate og E39, der de fleste serveringsstedene og butikkene er lokalisert. Spinneriet kjøpesenter i øst utgjør et dominerende handelspunkt, hvor det også er flere serveringssteder og treningssenter.

På de neste sidene ser vi nærmere på hvordan voldinger bruker tettstedet Volda på fritiden, hvilke områder de opplever som utrygge, utrivelige og trivelige. Basert på mobilitetsverkstedet og egne observasjoner, suppleres kartene med beskrivelser av hva som kan forklare de ulike positive og negative opplevelsene knyttet til et gitt sted.

- |                                                                                     |                        |                                                                                     |                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|  | Park / grøntområde     |  | Barnehage        |
|  | Torg / møteplass       |  | Lekeplass        |
|  | Idrett og trening      |  | Kjøpesenter      |
|  | Badeplass              |  | Butikk           |
|  | Høyskole               |  | Dagligvare       |
|  | Barne- og ungdomsskole |  | Servering        |
|  | Møteplass              |  | Kirke / menighet |





## Fritid

I reisevaneundersøkelsen undersøkte vi hvilke steder innbyggerne reiser til for fritidsaktiviteter i hverdagen og fritidsdestinasjoner i helg.

Fritidsaktiviteter i hverdagen er konsentrert i sentrumssonene i Volda tettsted. En del fritidsreiser går dessuten til Ørsta og Grodås.

De fleste reisene i løpet av helgen går til steder i Volda kommune og er konsentrert til Hamnegata og Halkjelsgate, Spinneriet, lekeplassen ved Rådhuset, Årneset badeplass ved Rotevatn, idrettsanlegget ved Rotevatn og Voldabadet. I helgene går en større andel reiser til indre sentrumssone enn for fritidsreisene i hverdagen som i større grad går til idrettsanlegg og lignende og ikke til handel og service i indre sentrumssone.

Også i helgene er det en del som reiser til Ørsta. I mobilitetsverkstedet ble det uttalt at handelstilbudet i Ørsta er bedre enn i Volda sentrum. Det er grunn til å anta at handlereiser utgjør en betydelig andel av reisene til Ørsta både i fritidsreiser på hverdag og i helg.



### Leserveiledning

Varmekartet viser tettheten av respondentenes kartregistreringer i reisevaneundersøkelsen. Jo gulere farge, desto flere har markert stedet. Mørkere farger indikerer områder med noe mindre markeringer.

Kartet viser mønstre og konsentrasjoner av markeringer, ikke enkeltpersoners registreringer. Hensikten er å lettere kunne se der mange respondenter peker på de samme områdene.

Middels tetthet      Høy tetthet



Nye Øyra skule og tilhørende uteanlegg.  
Foto: Skylstad Arkitektur AS



Spinneriet kjøpesenter har den høyeste tettheten av butikker i Volda sentrum, flere spisesteder og trenings-senter. Studenthuset Rokken ligger i samme bygg.



Volda Campus Arena er et treffsted for store deler av idrettsmiljøet i Volda, og brukes også til kulturarrangementer. Området rundt Voldabadet og Volda Campus brukes mye på fritida, på tvers av aldersgrupper.

Foto: Multiconsult



## Opplevelsen av Volda tettsted

I reisevaneundersøkelsen har vi bedt folk markere på kart hvilke steder som oppfattes som utrygge, utrivelige eller trivelige. Bakgrunnen for dette er at trafiksikkerhet og opplevd trygghet samt positive opplevelser påvirker folks valg av reisemål, transportmiddel og reiserute og deres ønske om å oppholde seg i et område.

### Utrygge steder

Utrygge steder kan være steder som er utsatt for trafikkulykker eller som oppleves som utrygge på grunn av trafikk eller av andre årsaker enn biltrafikk.

Krysset Holmen/Ristevegen/Industrigata (rett sør for Spinneriet) er et markant tyngdepunkt når det gjelder utrygge steder. Ørstavegen langs havna, spesielt ved krysset til ferjekaia og busstoppet Volda Ferjekai, trekkes også fram av mange som et utrygt område. Også strekningen Sjukehusvegen fra Vikebygdsvegen er markert som et særlig utrygt område.

Stor trafikk på E39 kombinert med trafikktopper i forbindelse med ferjeavganger skaper farlige situasjoner. Dårlig sikt mot ferjekaia på grunn av mye vegetasjon langs E39. Ferjekaia er i bildet skjult bak trærne.

Foto: Google StreetView



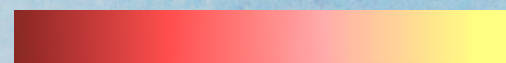
Sjukehusvegen er en smal vegstrekning uten fortau eller gang- og sykkelveg. Bussholdeplassen Høgskulen i Volda ligger på østsiden av vegen og betjener linje 340 og 341.

Foto: Google Street View



Middels tetthet

Høy tetthet



Eneste etablerte fotgjengerfelt mellom sentrum og ferjekaia. Krysningen ble trukket frem som utrygg, blant annet begrunnet med høy hastighet hos kjørende. Det er dårlige siktforhold for kjørende da kryssende fotgjengere ikke synes bak bygningsvegg.



Utflytende kryss med lav lesbarhet, uten gangfelt og egne arealer for de som går og sykler. Gang- og sykkeltrasé i Elvadalen ender "rett ut" i krysset uten noe fysisk skille mellom myke trafikanter og biltrafikk.

Foto: Multiconsult



## Utrivelige steder

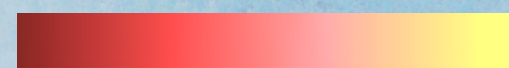
Bakgrunn for markeringene her overlapper antakelig i betydelig grad med begrunnelsen for markering av utrygge steder, men kan i tillegg ha sammenheng med steds kvalitet knyttet til bygningsmiljø, siktlinjer, grøntstruktur, gatebelysning og tilrettelegging for opphold og aktiviteter. Kartet viser steder som bør vurderes opprustet for å legge til rette for grønn mobilitet og opphold utendørs.

Noen områder er markert av mange respondenter. Flest markeringer har krysset Holmen / Ristevegen / Industrigata, rett sør for Spinneriet. Vi ser også markante klynger ved Sentrumsområdet / området rundt Hamnegata, samt ved Europris og Burger King, rundkjøringen E39 / Sjukehusvegen ved Kiwi og det store asfalterte arealet ved Coop Mega.

Flere forhold kan bidra til at området oppleves som lite trivelig. Bygningsfasadene langs havna, fra Hamnegata og fram til Sivert Aarflots plass, framstår i stor grad som baksider. Fasadene henvender seg ikke til publikum og det er i liten grad utadrettede funksjoner mot gaten. Bygulvet mellom bebyggelsen og E39 består av asfalterte flater uten møblering, vegetasjon eller andre elementer som fremmer trivsel. Området er preget av trafikkstøy fra E39, og søppelkasser og tekniske installasjoner forsterker inntrykket av baksidepreg. Resultatet er et bymiljø som i dag primært fungerer som en transportstrekning snarere enn et sted der en trives å være.

Foto: Multiconsult

Middels tetthet      Høy tetthet



Sivert Aarflot plass er hyppig markert som utrivelig, men også som trivelig av flere. De negative assosiasjonene kan trolig knyttes til store grå flater og mange parkeringsplasser, framfor oppholdssoner, benker og elementer som inviterer til bruk. Torget er eksponert for vind og trafikkstøy fra E39, som utgjør en barriere mellom torget og fjorden.

Foto: Multiconsult



Lagerbygning Foto: Multiconsult



Spinneriet kjøpesenter, og området rundt, trekkes fram som både trivelig og utrivelig. De negative assosiasjonene kan knyttes til flere ulike forhold. Området er dominert av parkeringsplasser, grå flater og mangel på trær og beplantning. Den gamle fabrikkbygningen, og lagerbygningen ved siden av, oppleves som massive, sammenlignet med Volda tettsted som ellers er preget av småskala bebyggelsestypologi. Materialbruken fremstår som homogen, som gir et monotont og repetitivt fasadeuttrykk. Enkelte respondenter kan ha markert området som utrivelig som et uttrykk for et ønske om et annet type tilbud eller et større mangfold av butikker og tjenester.

Foto: Spinneriet



Langs sjøkanten er det de parkerte bilene som får nytte godt av utsikt mot bygder, fjorder og fjell. Det er derimot ikke plass til opphold eller rekreasjon.

Foto: Multiconsult



## Trivelige steder

Trivelige steder er områder og traséer som gir folk positive opplevelser. Kvaliteten i disse stedene bør opprettholdes og eventuelt videreutvikles.

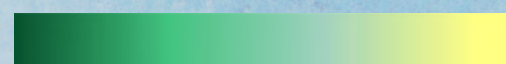
Når det gjelder steder respondentene trives godt, er det to steder som er felles for mange respondenter. Det er ved havneområdet og ved Årneset badeplass ved Rotevatnet. Utover dette ser vi også at Elvadalen, Panoramaveien og Andaneset friluftsområde (utenfor kartutsnittet) er godt likt.

Sivert Aarflots plass og området rundt er hyppig markert som uttrivelig, men også som trivelig av flere. De positive assosiasjonene kan trolig knyttes til plassens rolle som handels- og servicetyngdepunkt i sentrum. Plassen er delvis opparbeidet som torg, med innslag av grønt og møblering som styrker det estetiske preget. Plassen har en unik beliggenhet med utsikt til to særegne identitetsmarkører i Volda, kirken mot nord og fjorden mot sør. Samtidig er området dominert av asfalt og parkering, som gir redusert oppholdsverdi. Sivert Aarflots plass har et stort potensial som møteplass, dersom oppholdskvaliteter prioriteres framfor motorisert trafikk.

Flyndra, eller Puppene på folkemunne, er markert som et trivelig sted av mange. Det er en overvekt av respondenter under 30 år. Flere voldinger erfarer at dette er ett av få steder i Volda sentrum som egner seg som oppholdssted i umiddelbar nærhet til fjorden. Plassen er skjermet fra E39, møblert og beplantet.

Moloen er tilrettelagt for opphold og bading. Mange markeringer ved Flyndra og moloen synliggjør hvilken effekt aktiv tilrettelegging av havnefronten kan ha for opplevelsen av sentrum. Tilgjengeliggjøring av sjøfronten fremhever stedets kvaliteter og bidrar til å koble sentrum sterkere til landskapet og fjorden. Videre fokus på tilgjengeliggjøring av havnefronten vil kunne være et viktig virkemiddel for å øke attraktiviteten til Volda sentrum, bidra til byliv og styrke Voldas identitet som en levende fjordby.

Middels tetthet      Høy tetthet



Mange har markert Halkjelsgata som trivelig. I krysset Halkjelsgata/ Røysgata skaper bygningene et delvis lukket byrom med mange kvaliteter som kan legge til rette for opphold og trivsel. Plassen ligger skjermet og har et komfortabelt mikroklima. Det er flere små butikker og serveringssteder i Halkjelsgata, samt i smågatene mellom Halkjelsgata og Hamnegata. Bygningstypologien er preget av tett småbybebyggelse i treverk i 2-4 etasjer, med en lys og variert fargepalett. Samtidig er gata bildominert, preget av store flater til bilparkering, smale fortau og manglende krysningspunkter. Fortauene er delvis stengt av søppelkasser og skilt til forretninger som gir redusert fremkommelig for myke trafikanter, særlig de med nedsatt funksjonsevne.



Øyraelva/Elvadalen er godt likt. Fra inngangsporten ved E39 i Spinnerikrysset er Elvadalen en sammenhengende turakse som strekker seg helt til Rotevatnet. I så måte kobler Elvadalen sentrum til viktige fritids- og rekreasjonsfunksjoner. Det er imidlertid få som opplever koblingen mellom Elvadalen og sentrum som trivelig, og Spinnerikrysset oppleves av mange som utrygt og uttrivelig. En styrket forbindelse mellom sentrum og Elvadalen vil være et viktig grep for gående og syklende i Volda tettsted.

Intime smug og passasjer mellom byggene kan fungere som snarveier i et finmasket nett tilrettelagt for myke trafikanter. Rommene utgjør et tydelig potensial for å styrke sammenhengene i sentrum og skape et mer variert og menneskevennlig bymiljø. Smugene har i seg selv opplevelseskvaliteter som rolige, skjermede og tilbaketrukkne byrom, i kontrast til mer åpne og trafikkerte hovedakser. Ved fokus på belysning og grøntinnslag kan slike passasjer utvikles til små, stemningsfulle byrom.

Foto: Multiconsult



# Reisevaner

Tilgang til bil er en viktig faktor som påvirker andelen av bilkjøring. I reisevaneundersøkelsen oppgir to av tre at de har tilgang til egen bil, dvs. at tilgang til bil er omtrent som landsgjennomsnittet. En av fem har tilgang til elsykkel, og det er samme andel som landsgjennomsnittet i den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2024 (Opinion AS, 2025). Nasjonalt er andel med tilgang til elsykkel doblet i løpet av fem år.

Ifølge reisevaneundersøkelsen kjører åtte av ti voldinger bil til jobb og skole. De som både bor og jobber i indre og midtre sentrumssone, går og tar buss oftere, og bare seks av ti kjører bil i hverdagen. Av de som både bor og jobber utenfor indre og midtre sentrumssone, reiser mer enn ni av ti med bil (som fører eller passasjer). Samme andel svarer at bilen er viktig for å holde kontakt med venner og familie. Ni av ti svarer at det føles som en naturlig del av hverdagen å reise som de gjør, og at de sjelden vurderer andre transportmidler. De aller fleste voldinger reiser altså med bil, men det er betydelige forskjeller avhengig av hvor man bor og jobber.

Unge (16-29 år) går og reiser kollektivt mer enn respondenter med alder fra 30 år og oppover. Dette er en naturlig følge av at mange av de unge enten er uten førerkort eller har dårligere tilgang til bil. Samtidig er de unge mindre

villige til å vurdere miljøvennlig transport istedenfor å kjøre bil. Det kan tyde på at de unge normalt endrer reiseatferd og stort sett vil kjøre bil når de får førerkort og tilgang til bil.

I reisevaneundersøkelsen, kommer det fram at de tre viktigste faktorene for valg av transportmiddel er:

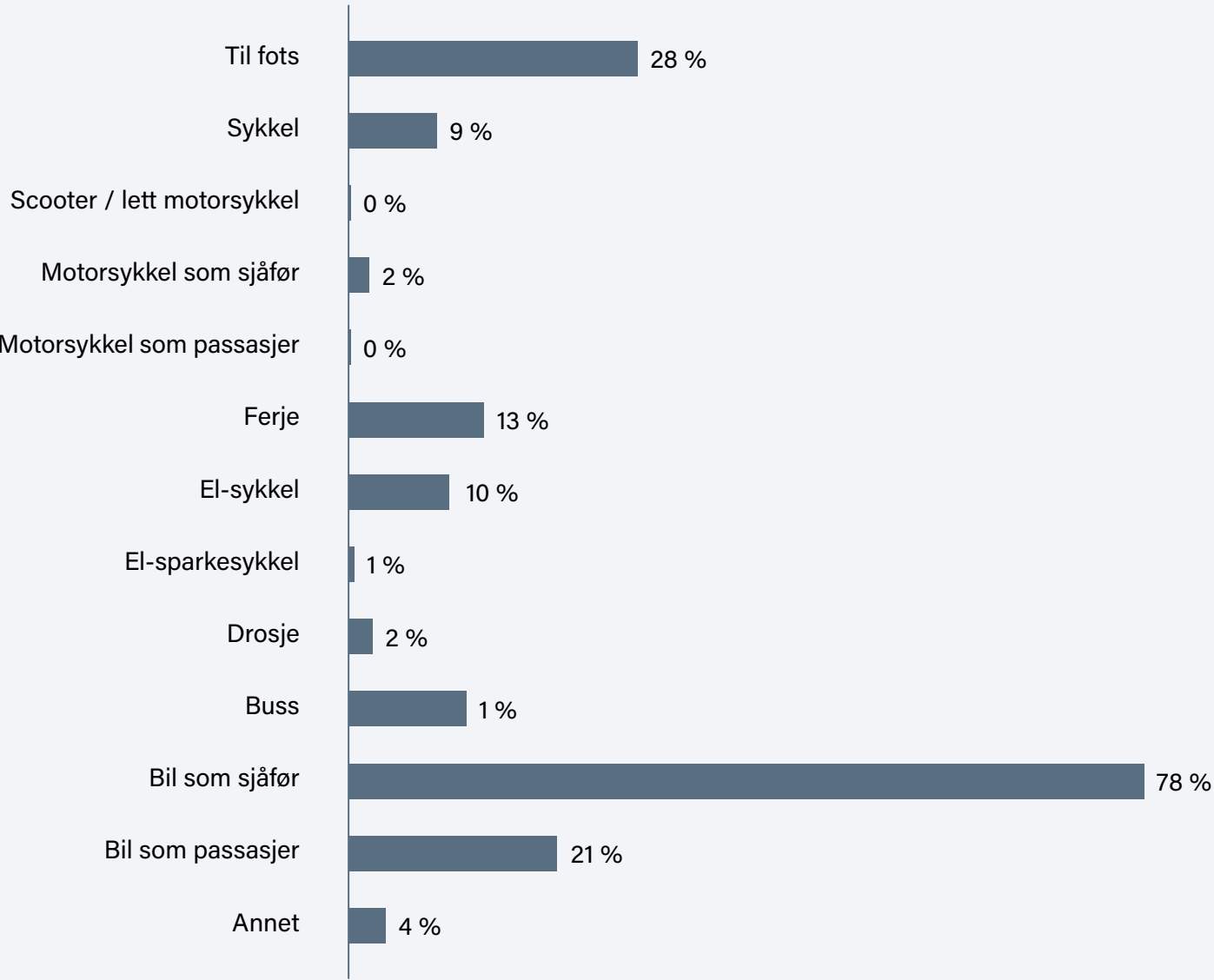
- Praktisk, fleksibelt og reduserer stress
- Gir ro, komfort og positive opplevelser
- Tidsbesparende

Disse faktorene scorer høyt uavhengig av alder, men det er enkelte forskjeller i vekting av ulike hensyn mellom kjønn og aldersgrupper. Kvinner er mer opptatt av helse og trygghet enn menn, og de unge legger mer vekt på pris enn voksne og eldre. De unge er den gruppa som er mest opptatt av å velge transportmiddel ut ifra hva som er sosialt akseptert.

I mobilitetsverkstedet ble det uttalt at barn kjøres fordi det oppleves som utrygt at de går eller sykler. Videre ble det påpekt at kollektivtilbudet noen steder er dårlig, og at det ikke er mulig å gå eller sykle langs vegene. Folk opplever at det er komfortabelt at man kan parkere gratis nesten overalt.

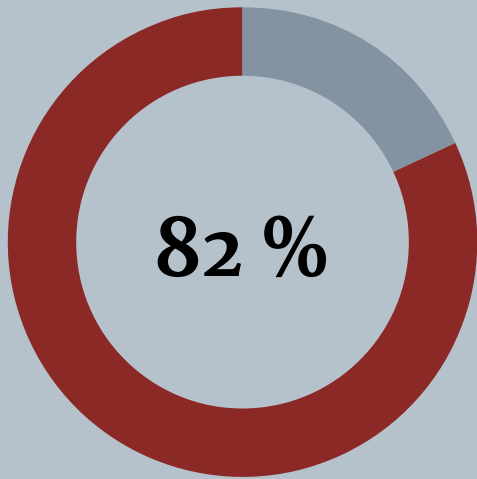
Reisevaneundersøkelsen bekrefter at bilen er det dominerende transportmiddelet, og at folk oppfatter at “alle andre kjører bil”. Nesten halvparten er enige i at det er et slags sosialt press for å kjøre bil.

Reisemåte hverdag



Figur: Andel markeringer på ulike reisemåter i hverdagen. Antall respondenter: 835. Antall markeringer: 2692.





oppgir at bil er deres hovedtransportmiddel i hverdagen.



Sitater fra Volda

Eg brukar bil i Volda, veldig sjeldan noko anna. Men eg pleier å bruke el-sparkesykkel når eg er i Bergen

- Mann 56 år

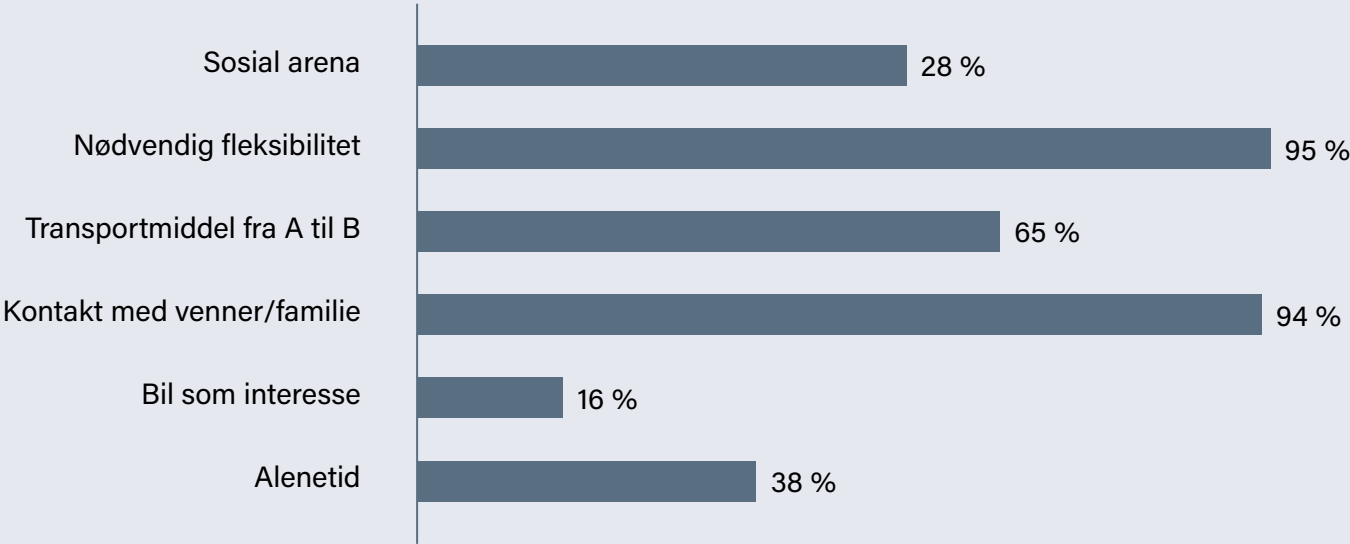
Det er fint å sykle nedover, men tilbake er det kjempebratt. Det tar 5 minutter å sykle ned og 40 min opp.

- Mann 33 år

Rundkjøringene er mega-optimaliserte for bil og lastebil. De er så store. Det er vanskelig å finne gode steder å krysse gata.

- Mann 40 år

Bilens rolle



Figur: Andel respondenter med bil som hovedtransportmiddel i hverdagen, som sier seg helt eller delvis enig i de ulike faktorene som en viktig funksjon til bilen. Antall respondenter: 669.

Tabell: Andel markeringer på ulike faktorer som kan bidra til å gå mer. Sortert på alder. Antall respondenter: 660. Antall markeringer: 1615.

| Alder | Ønske om å være fysisk aktiv | Kortere avstand til reisemål | Ikke mulig på grunn av helse eller jobb | Mer direkte gangveier til tilbud | Bedre tilrettelegging for fotgjengere | Arbeidsgiver gir mulighet til å gå i arbeidstiden | Vakrere veier og omgivelser |
|-------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------|
| 16–29 | 42 %                         | 49 %                         | 20 %                                    | 33 %                             | 36 %                                  | 20 %                                              | 23 %                        |
| 30–59 | 38 %                         | 33 %                         | 31 %                                    | 20 %                             | 25 %                                  | 23 %                                              | 9 %                         |
| 60+   | 28 %                         | 28 %                         | 32 %                                    | 15 %                             | 20 %                                  | 3 %                                               | 6 %                         |

Tabell: Andel respondenter som sier seg helt eller delvis enig i at ulike hensyn er viktig for valg av transportmiddel. Sortert på alder. Antall respondenter: 812

| Alder | Billig | Helse / trygghet | Miljø-hensyn | Tidssparing | Praktisk, fleksibelt, redusere stress | Ro/ komfort/ positive opplevelser | Sosial aksept | Trening/ bevegelse |
|-------|--------|------------------|--------------|-------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------|--------------------|
| 16–29 | 68 %   | 47 %             | 46 %         | 80 %        | 94 %                                  | 86 %                              | 22 %          | 36 %               |
| 30–59 | 47 %   | 44 %             | 41 %         | 83 %        | 97 %                                  | 85 %                              | 13 %          | 32 %               |
| 60+   | 47 %   | 49 %             | 43 %         | 80 %        | 96 %                                  | 85 %                              | 9 %           | 31 %               |



## Potensial for endring av reisevaner

Reisevaneundersøkelsen viser at voldinger stort sett kjører bil, og at de fleste oppfatter dette som en naturlig del av hverdagen. De færreste vurderer alternative transportmidler for en reise ut fra faktorer som reiseformål, reisens lengde, værforhold, hvor mange som skal reise eller mengde bagasje. Dagens reiseatferd framstår som sterkt vanepreget, og det betyr at den skjer automatisk uten bevisste beslutninger om valg av transportmiddel. Når en atferd er sterkt vanedrevet, viser forskning at verken intensjon om å velge andre transportmidler eller holdningsendring vil bidra nevneverdig til å endre atferden. I tillegg til barrieren med sterke vaner, er det også andre forhold som kan gjøre overgang til miljøvennlig mobilitet utfordrende i Volda kommune:

- De 4000 som bor utenfor Volda tettsted har et dårlig kollektivtilbud og stor avstand til viktige reisemål.
- Betydelige høydeforskjeller i Volda tettsted.
- De yngste ser ut til å være minst villige til å endre til aktiv reising.
- For en del er bilen mer enn et transportmiddel fra A til B – den fyller viktige behov for alenetid, fleksibilitet og sosialt samvær.
- Sterke normer og kultur for bilkjøring og en opplevelse av at «alle kjører bil i Volda».

Til tross for dette, er det flere forhold som kan legge til rette for endring gjennom bruk av fysiske tiltak og kampanjer:

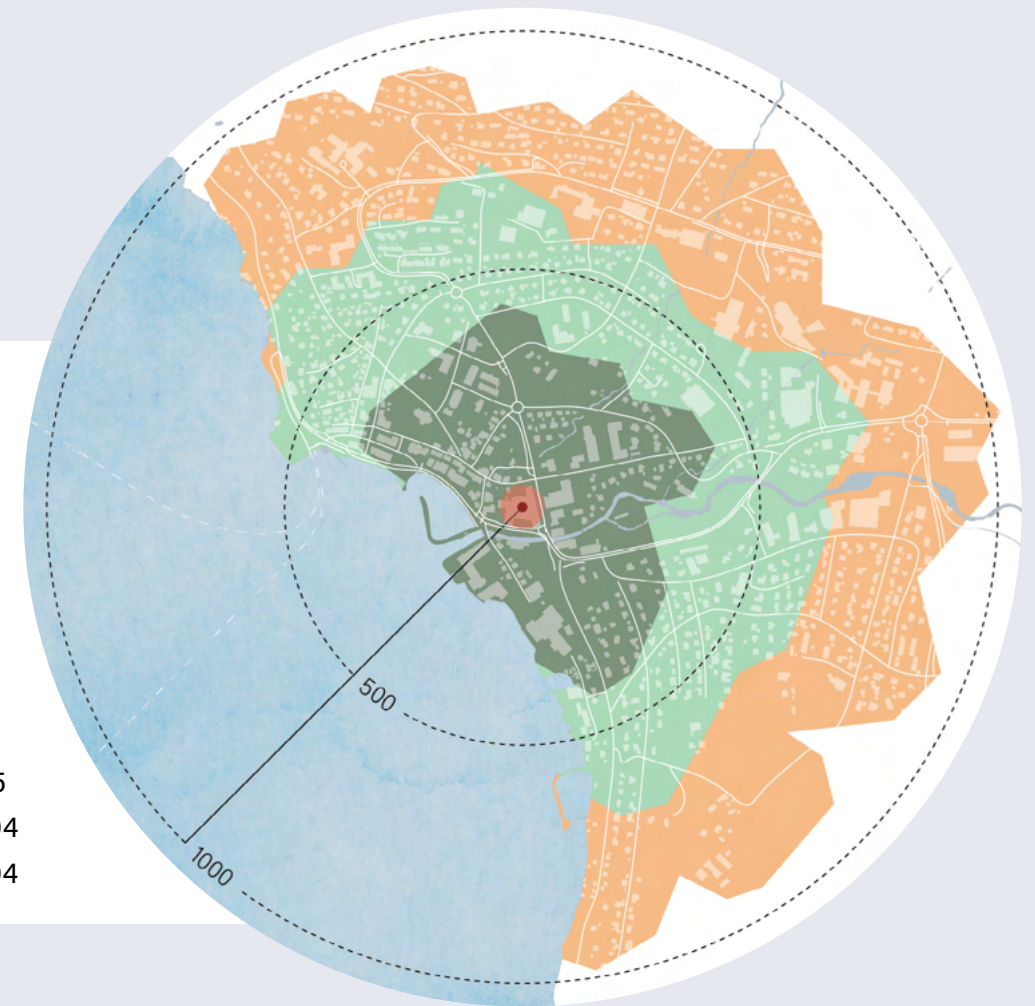
- Om lag halvparten bor sentralt (innenfor indre og midtre sentrumssone) og har kort vei til faste gjøremål som arbeid og skole.
- Over halvparten av innbyggerne som bor i, og har sin hverdagsdestinasjon innenfor indre og midtre sentrumssone, har gåing som en del av sine hverdagsreiser. Det er et potensial for å motivere «bilister» i samme situasjon til å gå og sykle.
- Om lag 1800 bor innenfor 10 minutters gangavstand fra Volda sentrum, og nesten 7000 kan sykle til sentrum på inntil 20 minutter. For disse er gåing og sykling gode alternativer til bilen.
- Fire av ti, særlig personer i alderen 30-59, er åpne for å kjøre mindre bil.
- Nesten en av fem i husholdninger med barn er positive til å endre reisevaner, og er mer positive enn personer uten barn. Samtidig er barnefamilier opptatt av at bilen sparer tid og stiller derfor krav til reisetid med miljøvennlig transport.
- Mobilitetsverkstedet viste at mange ønsker å sykle mer hvis det tilrettelegges bedre.
- Mange nevner fysisk aktivitet som motivasjon for å gå mer i hverdagen.
- Mobilitetsverkstedet og de oppsøkende intervjuene, avslørte at innbyggerne ønsker å omdisponere arealer til attraktive torg og møteplasser, særlig i havneområdet.



### Tilgjengelighetsanalyse for gående i Volda.

Antall beboere innenfor hvert felt:

|                 |      |
|-----------------|------|
| 0-5 minutter:   | 525  |
| 5-10 minutter:  | 1304 |
| 10-15 minutter: | 1204 |



### Tilgjengelighetsanalyse for syklende i Volda.

Antall beboere innenfor hvert felt:

|                 |      |
|-----------------|------|
| 0-10 minutter:  | 6282 |
| 10-20 minutter: | 1520 |
| 20-30 minutter: | 1113 |





DEL 2

# Mobilitetsstrategien

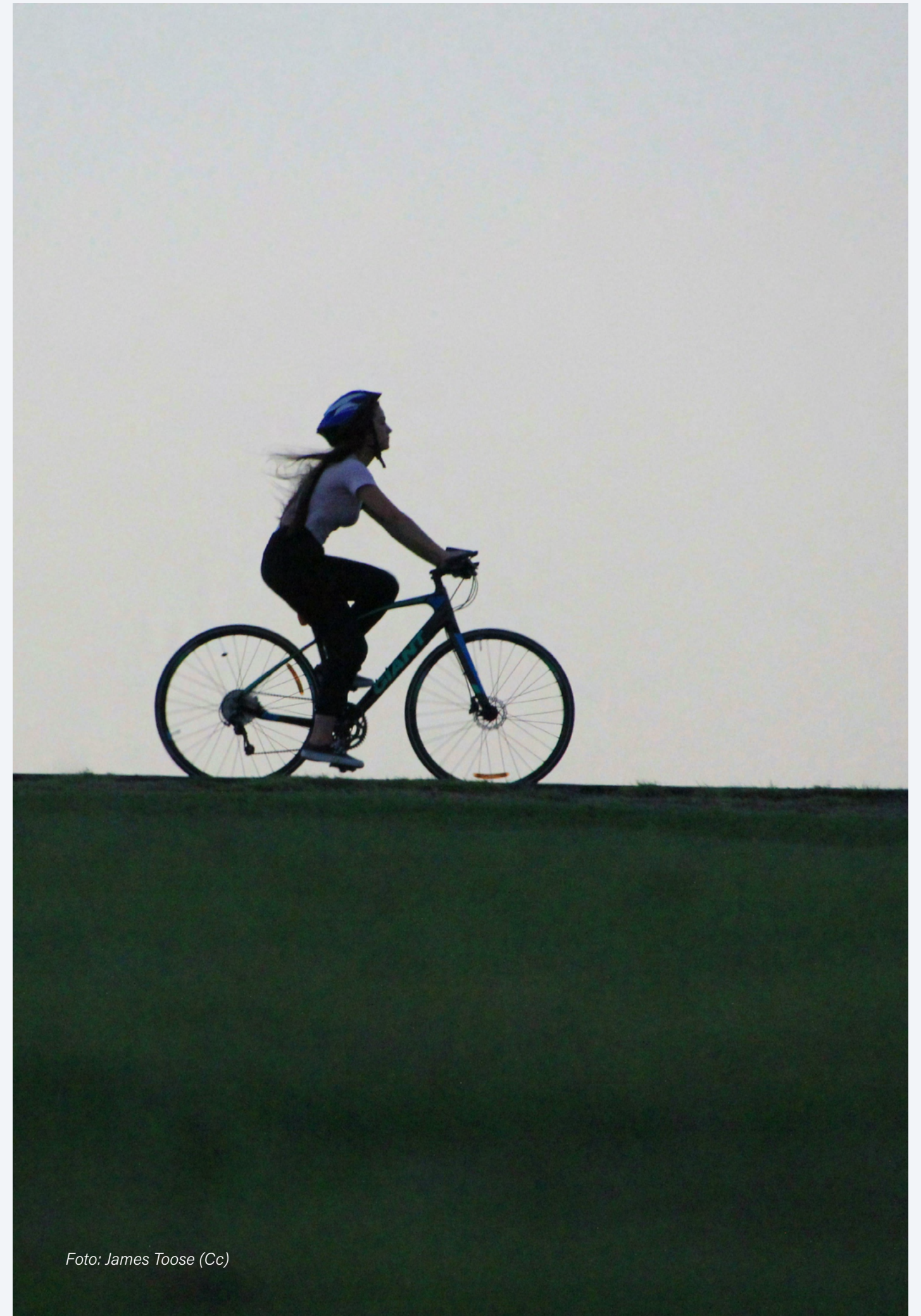


Foto: James Toose (Cc)



## Utgangspunkt og overordnet strategi

Uavhengig av variasjoner i lokale forhold er det en del «generelle sannheter» om mobilitet som vil være gyldige de fleste steder – også i Volda.

Folk trenger god tilgjengelighet til ulike gjøremål både i hverdag og helg. Reiser til arbeid og skole/studier er daglige, faste reiser som i begrenset grad kan velges bort, mens andre reiser er valgfrie. Hvor lett det er å komme seg til aktiviteter, avhenger av arealbruk (hvor reisemålene ligger og hvor tett det er bygget), og hvilket transporttilbud (veger, kollektivtrafikk og parkering) som finnes for å overvinne avstandene.

De to ferjesambandene er viktige for innbyggere vest for Voldsfjorden. Økt frekvens og åpningstid vil gi bedre tilgjengelighet til Volda sentrum, men vil ikke endre konkurranseforholdet mellom ulike transportmidler.

Opplevd trygghet og gode opplevelser underveis på gang-, sykkel- eller bussturer er også viktig for å få folk til å reise med andre transportmidler enn bil. Uten trivelige og trygge omgivelser kan derfor endringer i transportsystemet gi begrenset reduksjon i biltrafikken.

Mobilitetsstrategien bør tilpasses etter hvor i kommunen man er. Reiseavstander, transporttilbud og arealbruk varierer i ulike deler

av kommunen, og det må strategien ta hensyn til. Den bør også justeres etter sesong og tidspunkt på døgnet. For eksempel kan torg brukes til parkering om vinteren, og parkeringsplasser kan bli uteservering på kvelden.

For en del reiser er det vanskelig å konkurrere med bilen når det gjelder reisetid, fleksibilitet og lastekapasitet. Målet er ikke at alle skal slutte å kjøre bil og bli «syklister». Mobilitetsstrategien skal legge til rette for og stimulere til å tenke som «trafikanter» som bevisst velger transportmiddel for ulike reiser.

Strategien bør innføres trinnvis, med testing av nye tiltak underveis. Prøveperioden må være lang nok til at både enkeltpersoner, nabolag og næringsliv rekker å tilpasse seg endringer i transporttilbud og arealbruk.

Kommunikasjon og kampanjer kan forsterke effekten av endringer i arealbruk og transportsystem, men fysiske tiltak må på plass før kommunikasjon. Kommunikasjon alene er ikke nok om ikke omgivelsene gjør det mulig å velge grønt. Omvendt er det viktig å kommunisere og sette inn kampanjer rett etter at ny infrastruktur eller andre forbedringer er på plass.



Foto: Multiconsult



## Hvordan stimulere til å reise miljøvennlig?

Denne delen av mobilitetsstrategien tar utgangspunkt i psykologisk forskning om endring av atferd og vaner, for å belyse funnene i reisevaneundersøkelsen, mobilitetsverkstedet og de oppsøkende intervjuene.<sup>2</sup>

Mulighet til å reise grønt, samt kunnskap om alternative transportmidler er en grunnleggende forutsetning for å endre reisevaner. Som et minimum må informasjon om dagens reisemuligheter være lett tilgjengelig og brukervennlig utformet. Når dette grunnlaget er på plass, kan man begynne å se på andre virkemidler for å påvirke reisemåter.

## Hvem skal reise grønnere?

Som nevnt har ikke alle innbyggerne i Volda kommune gode alternativer til bilen. Om det ikke eksisterer et attraktivt busstilbud, et sammenhengende nett for gåing og sykling eller reisemål innenfor gang- og sykkelavstand, vil holdningsarbeid bidra lite for å endre atferden. Forskning viser at kampanjer og lignende tiltak kan ha effekt både for de som allerede har mulighet til å reise mer miljøvennlig, og de som vil få mulighet gjennom nye transporttiltak.

Ut fra reisevaneundersøkelsen peker noen grupper seg ut som mest aktuelle å inkludere i endringsarbeidet i dagens situasjon<sup>3</sup>. Det baserer seg særlig på hvilke grupper som viste vilje til å endre transportatferd, og hvilke grupper som bor nærme nok viktige destinasjoner i hverdagen og på fritiden, til at andre transportformer enn bil kan være aktuelt:

- Aldersgruppen 30-59
- Barnefamilier<sup>4</sup>
- De som bor og jobber innenfor indre og midtre sentrumssone
- De som bor innenfor gang- og sykkelavstand til Volda sentrum

<sup>2</sup> Se Referanser.

<sup>3</sup> Også andre grupper kan være aktuelle i framtida, men disse gruppene framstår i dag som de som har størst potensial for endring. Til tross for at studenter ikke er en del av de utvalgte gruppene som er anbefalt å starte med, er det likevel viktig å merke seg at Volda kommune har en gylden mulighet å påvirke nyinnflyttede studenter gjennom kommunikasjon, ettersom de tross alt har flyttet til et nytt sted, og dermed er mer mottakelige for å etablere nye reisevaner.

<sup>4</sup> Barnefamilier inkluderer alle respondenter med hjemmeboende barn opp til 18 år. Innad i denne gruppen kan det være betydelige forskjeller, som bør undersøkes før man spisser tiltak.

## Aktuelle strategier

Sett i lys av funnene fra datainnsamlingen, er det særlig fire hovedstrategier som peker seg ut som relevante for å stimulere til å reise mer miljøvennlig. Det finnes også andre strategier, men de utvalgte er de som framstår som mest relevante for voldinger spesifikt, sett i lys av funnene fra datainnsamlingen. Aller helst bør strategiene kombineres med hverandre og brukes sammen med endringer i transportsystemet.



### 1. Spille på eksisterende motivasjon



### 2. Aktivere sosiale normer



### 3. Gi belønning for "riktig atferd"



### 4. Bryte opp vaner





## Spille på eksisterende motivasjon

Et interessant funn i RVU-dataene er at mange, også blant dem som ikke går eller sykler i dag, oppgir helse og fysisk aktivitet som viktige grunner til å ville gå mer. Innbyggerne peker også på at tryggheten og helsen til andre, særlig barn, er viktige for dem i valg av transportmiddel. For mange, særlig de yngre, er pris viktig for valg av transportmiddel.

Forskning viser at tiltak som bygger på allerede eksisterende verdier og motiver, har større sjanse for å lykkes. Dette åpner for en innfallsvinkel der kommunikasjon kobler hverdags-transport direkte til motiver som allerede eksisterer. Kampanjer kan minne om at gåing og sykling til jobben kan fungere som dagens treningsøkt, at færre biler på vegene gir tryggere skoleveg eller at gåing og sykling er tilnærmet gratis. Andre framtrepende motivasjoner man kan spille på er friheten og de positive opplevelsene ved å gå eller sykle i attraktive omgivelser. Med riktig «innramming» av budskapet kan det å velge bort bilen oppleves som en verdi, der man slår flere fluer i en smekk.



## Aktivere sosiale normer

Normbaserte tiltak kan være aktuelle der oppfatningen av at «alle kjører bil» ikke samsvarer med virkeligheten. Hvis man korrigerer denne misoppfatningen, kan det redusere den ubevisste normative støtten til bilbruk. Som vi ser i RVU-resultatene, er det en utbredt opplevelse blant de som stort sett tar bilen, at «alle kjører bil i Volda».

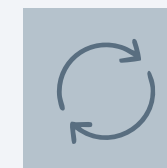
Samtidig ser vi at over halvparten av de som bor og har sin hverdagsdestinasjon innenfor indre og midtre sentrumssone, har gåing og / eller sykkel som en del av sin daglige reise. Det at «alle kjører bil i Volda» stemmer med andre ord ikke overalt. Gjennom kommunikasjon kan kommunen synliggjøre at mange innbyggere faktisk går og sykler, og bruke disse som «sosiale veivisere» for personer i lignende situasjon som kun bruker bil i hverdagen. Strategien blir da å stimulere flere til å ville bli en del av gå- og sykkel flokken, framfor flokken som kjører bil.



## Gi belønning for «riktig atferd»

I RVU-dataene ser insentiver ut til å være en viktig motivator for å reise mer miljøvennlig, særlig for å velge el-bil framfor fossilbil.

Dette samsvarer med forskning som viser at økonomiske og praktiske fordeler kan fungere som en inngangsport til endret transportatferd. Billigere billetter nevnes som den nest viktigste faktoren for å kjøre mer buss. En mulighet kan være å tilby gratis eller kraftig rabattert periodekort med buss slik at folk kan prøve å reise mer kollektivt. Belønning trenger ikke bare å være i kroner og øre. Den kan også komme i form av heder og ære, for eksempel ved at man samler poeng i konkurranse med andre enkeltpersoner, nabolag, arbeidsteder eller lignende.



## Bryte opp vaner

Våre funn tyder på at voldinger flest i liten grad reflekterer over valg av transportmiddel. Når det ikke er et bevisst valg å ta bilen, er det ikke lett å påvirke atferden med holdningskampanjer alene, da kommunikasjonen ikke «når inn». Noe som likevel har vist seg å ha effekt, er endringer i hverdagskonteksten som «trigger» vanene.

Endret hverdagskontekst kan bety at innbyggere flytter til et nytt sted som påvirker daglig reiseatferd, eller at det skjer endringer i den fysiske konteksten de vanligvis reiser gjennom. Siden flytting er utenfor kommunens kontroll, er fysiske endringer i eksisterende omgivelser den mest virkningsfulle måten å bryte opp etablerte vaner på.

For eksempel kan parkeringsplasser fjernes og erstattes med lommeparker, og det kan etableres enveiskjøringer og omkjøringer, slik at reiseruten med bil endres<sup>5</sup>. Fysiske endringer<sup>6</sup> som påvirker folks reiserute, bør kombineres med kommunikasjonskampanjer som spiller på punkt 1–3. For å bryte etablerte vaner må man altså endre både omgivelsene og innstillingen til dem som reiser. Forskning tyder på at muligheten til å påvirke folks atferd gjennom kommunikasjon er størst i løpet av de første tre månedene etter en fysisk endring i omgivelsene.

<sup>5</sup> Hvilke endringer i hverdagskontekst man bør prioritere, bør baseres på forslag i neste delkapittel: Et transportsystem som gjør det attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

<sup>6</sup> Endringene i de fysiske omgivelsene bør være endringer som innbyggerne selv ser verdi av. Eksempelvis var innbyggere på mobilitetsverkstedet og i de oppsøkende intervjuene samstemte om at de ønsket et mer attraktivt Volda sentrum. Om endringene er tiltak som skal tjene til det formålet, kan man redusere risikoen for motstand og konflikt. Det bør også synliggjøres at endringene kommer som følge av medvirkning med innbyggerne.



## Riktig informasjon til riktig tid og på riktig sted

Det er viktig å tenke over hvor man velger å plassere kampanjer. Like viktig som innholdet er det at kampanjen plasseres et sted der innbyggerne faktisk legger merke til den, og at informasjonen kommer på et tidspunkt som er relevant for valg av miljøvennlig transportatferd. Eksempelvis kan man minne innbyggere på verdien av å gå hjem med handleposene, når de er på butikken, og man kan belønne innbyggerne med skryt for å ta bussen når de er på bussen.

## Nøkkelen er kombinasjon av strategier

Et nøkkelord for å lykkes med endring av transportatferd, er å kombinere strategiene over. Gjør man endringer i fysisk kontekst for å bryte opp vaner, kan man for eksempel kombinere det med kampanjer som synliggjør gevinst for fysisk helse ved å gå, eller ved å belønne alternative transportformer. Kombinasjon av tiltak er viktig for å sikre best mulige forutsetninger for varig atferdsendring. Velger man å belønne en spesifikk atferdsendring i en gitt periode, uten å gjøre fysiske endringer eller uten å kommunisere andre gevinster ved atferden, øker risikoen for at folk går tilbake til bilkjøring når belønningen fjernes.



**Snus og sneip du kaster på bakken ender i hav og fisk. Bruk avfallsdunken.**

*Foto: Multiconsult*



**Takk for at du går! Miljøpakken i Trondheim**

*Foto: Multiconsult*



**Trappetrinn med skilt over forbrente kalorier på togstasjon.**

*Foto: Adobe Stock*



## Et transportsystem som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt

### Arealplanlegging og stedsutvikling

Reiseavstand, det vil si hvor ulike reisemål (inkludert holdeplasser) er plassert i forhold til hverandre, er en av de viktigste faktorene for muligheten for og viljen til å gå, sykle og reise kollektivt. Dette understøttes av funnene fra datainnsamlingen, der lange avstander var en av de viktigste barrierene for å gå eller sykle. Som planmyndighet og veg- og grunneier har kommunen sterke virkemidler. Virkninger for mobilitet (tilgjengelighet) og biltrafikk må utredes ved revisjon av kommuneplanens arealdel og i arbeid med områdereguleringer. Utvikling og vedlikehold av kommunens arealer må prioriteres i budsjettet.

Kommunen bør stille krav om mobilitetsplan i forbindelse med større utbygginger. Det er viktig å ivareta kvalitet i offentlig tilgjengelige uteområder i behandling av reguleringsplaner fra private utbyggere.

### Attraktive omgivelser stimulerer til gåing og sykling

Skal man friste voldinger til å reise miljøvennlig, bør det gi gode opplevelser å gå og sykle. Foruten attraktive destinasjoner i gang- og sykkelavstand langs ruter som er skjermet fra biltrafikk og støy, spiller utforming av de fysiske omgivelsene inn.

Økt attraktivitet i Volda sentrum, langs viktige transportakser i Volda tettsted, og i lokalsentre i kommunen, kan bidra til flere korte reiser som er egnet for gåing og sykling. Ønsket om et mer attraktivt sentrumsområde, var et gjentakende tema blant innbyggerne i mobilitetsverkstedet og i de oppsøkende intervjuene. For å øke attraktiviteten kan man utvikle helhetlige gateløp med variasjon i gatebelegg og fasader, både når det gjelder materialer og fargebruk. Dette er grep som gir fotgjengere og syklistene varierte sanseinntrykk som blant annet kan redusere opplevd reisetid. Gateløp, beplantning og vegetasjon samt god tilgang på sitteplasser stimulerer også folk til å gå. Plassering av oppholdssoner og gangakser må ta hensyn til mikroklima for å friste til ferdsel og opphold utendørs.

Attraktivitet handler også om at det oppleves trygt å gå og sykle, spesielt for barn og unge. Skal man stimulere til å gå og sykle mer, er det vesentlig å ta tak i de områdene som i reisevaneundersøkelsen peker seg ut som særlig utrygge for befolkningen i Volda.

### Bedre utnyttelse av dagens vegnett

Bedre utnyttelse av dagens vegnett med klarere fordeling av tilgjengelig kapasitet (vegbredde) mellom trafikantgrupper kan bidra til mindre biltrafikk, og gi økt trafikksikkerhet og bedre framkommelighet for de som går og sykler. Det kan også frigjøre trafikkareal til torg og møteplasser. I de relativt trange gatene i indre sentrumssone må tverrsnittet i ulike gateløp fordeles mellom gående, syklende og biler. I tillegg trengs arealer til parkering og ønsket gateliv. I Volda sentrum bør gående og syklende som hovedregel prioriteres foran de som kjører bil.

Varierende tverrsnitt i en og samme gate betyr at arealbruk i stor grad må tilpasses tilgjengelig bredde og derfor kan variere.

### Utvikle et sammenhengende nett for gåing og sykling

Mange voldinger etterlyser et eget nett for gående og syklende som forutsetning for å gå og sykle mer. Det må etableres et sammenhengende nett med fortau for gående der dette mangler. I denne forbindelse må det legges stor vekt på universell utforming for å ivareta personer med redusert funksjonsevne, blant annet mange eldre.

Staten, fylkeskommunen og kommunen må samarbeide om sammenhengende infrastruktur for syklende på strekninger med potensial for mer sykling, spesielt i Volda tettsted. Sykkelplanen fra 2010

bør gjennomgås og revideres etter behov. På ruter langs det overordnede vegnettet er det antakelig nødvendig å bygge sykkelveg med fortau, mens det i sentrumsgatene bør tilrettelegges for sykling i blandet trafikk. I traséer for sykling i blandet trafikk medfører parkerte biler en risiko for ulykker, og fartsgrensen bør reduseres til 30 km/t. Utenfor indre sentrumssone bør traséer for gang- og sykkelnett være raskeste veg til sentrale målpunkter i midtre og ytre sentrumssone.

Mangel på trygg sykkelparkering (særlig for dyre elsykler eller lastesykler) i nærheten av viktige målpunkter kan være en barriere for økt sykkelandel. Tilrettelegging for trygg sykling må derfor også omfatte etablering av sykkelparkering.

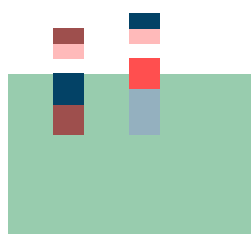
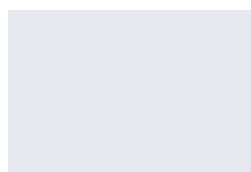


## En parkeringsstrategi som reduserer biltrafikken

Volda sentrum er i dag dominert av parkerte biler. Det samme gjelder for arealene rundt viktige reisemål som for eksempel Høgskulen, sykehuset, stadion og skolene. Parkerte biler gjør Volda sentrum utrivelig, reduserer framkommelighet for myke trafikanter og forflytningshemmede og hindrer utvikling av attraktive torg og møteplasser.

Formålet med parkeringsstrategien vil være å begrense biltilgjengelighet til sentrumskjernen, spesielt for korte reiser og redusere arealer brukt til overflateparkering. Strategien kan settes sammen av et utvalg av følgende virkemidler:

- Redusere antall parkeringsplasser for bil i sentrumskjernen og lokalisere plasser i utkanten av sentrumskjernen
- Innføre tidsbegrensing for å prioritere plasser i sentrum til korttidsparkering for kunder og henvise arbeidstakere til parkeringsplasser noe lengre unna.
- Innføre parkeringsavgift, eventuelt kombinert med boligsoneparkering, for å sikre biltilgjengelighet for de som kjører bil og parkering for beboere som ikke har parkering på egen tomt. En relativt lav avgift vil antakelig fjerne en del korte bilreiser til sentrum, men vil oppfattes som akseptabel for de som reiser lenger og er mer avhengig av å kjøre bil.
- Registrere belegg på ulike parkeringsarealer og justere tidsbegrensing eller avgiftsnivå for å få bedre utnyttelse av tilgjengelige parkeringsplasser.
- Tiltak for å unngå «villparkering» og mer biltrafikk utenfor områder med avgift og tidsbegrenset parkering.
- Ved rullering av kommuneplanens arealdel bør kommunen vurdere å innføre maksnormer for bilparkering i nye utbygginger.
- Ved fjerning av parkeringsplasser (eventuelt som en prøveordning) er det et poeng å utnytte frigjort areal til positive tiltak som torg og gatemøblering.



## Videreutvikle et markedsrettet kollektivtilbud

I reisevaneundersøkelsen svarer halvparten av respondentene at flere avganger ville gjort det enklere å ta bussen, mens en tredel trekker fram lavere billettpriser. Videre arbeid med mobilitetsstrategien må vurdere om offentlige midler til kollektivtransport kan omfordes for å gi et mer markedsstilpasset tilbud: flere avganger på linjer med potensial for økt trafikk, bedre korrespondanse med ferjene over Voldsfjorden og med arbeidstider på de største arbeidsplassene. Enkelte steder og i deler av driftsdøgnet kan det være aktuelt å erstatte rutegående tilbud med bestillingstransport etter modell fra andre fylkeskommuner (for eksempel «Hent meg»).

For å kunne tilby kollektivreiser fra dør til dør, bør det vurderes om det er marked for å supplere busstilbudet med elektriske bysykler og/eller el-sparkesykler tilbudt av private aktører.





## Fra mobilitetsstrategi til mobilitetstiltak

Mobilitetsstrategien er overordnet. Det betyr at den identifiserer mulige tiltak og virkemidler, men disse må følges opp med nærmere utredning før de kan gjennomføres. Gatebruksplanen for indre sentrumssone går ett skritt videre i konkretisering av prinsippene i mobilitetsstrategien, men også gatebruksplanen må detaljeres før man går videre til iverksetting av tiltak. I arbeidet med mobilitetsstrategien er det gjennomført bred medvirkning og kartlegging, i form av en spørreundersøkelse, et mobilitetsverksted og oppsøkende intervjuer i Volda tettsted.

Dette er sentrale aktiviteter for å bygge eierskap til planen og forståelse for nye tiltak hos innbyggerne, men samtalen med innbyggerne bør fortsette skal man sikre at innbyggerne selv utvikler en indre motivasjon for endring. De bør forstå hvorfor kommunen gjennomfører tiltak, og de bør være medskapere av de nye løsningene. Istedenfor at eksperter lager løsninger for innbyggerne, bør det organiseres en prosess for å skape kunnskap og løsninger med innbyggerne, såkalt samskaping.

Kommunen har et hovedansvar for overgangen til grønn mobilitet, men mange aktører må samarbeide om å gjennomføre mobilitetsstrategien. For eksempel er man avhengig av at næringslivet bidrar til å tenke annerledes om parkering og tilrettelegging for gåing og sykling – både for ansatte og kunder, samt at kollektivselskaper bidrar til å justere tilbudet etter behov. Frivillige organisasjoner og skoler kan ha en rolle i å motivere innbyggere gjennom

sykkelaksjoner, gågrupper, samkjøring og etablering av hjertesoner, og nabolag kan utvikle og bruke møteplasser i nærmiljøet. Det er først når alle bidrar på sin del av puslespillet at gevinstene vil komme.

Både når det gjelder innbyggere og andre aktører, er altså dialog og samskaping sentralt for å lykkes med overgangen til grønn mobilitet. For å få til det, er det flere mulige formater man kan benytte seg av. Flere byer har hatt gode erfaringer med såkalte bylaboratorier (Urban Living Lab) i sentralt plasserte lokaler. Det er arenaer som bygger på samarbeid mellom innbyggere, næringsliv, kunnskapsinstitusjoner og offentlige myndigheter, nettopp for å ta tak i komplekse temaer som berører ulike aktører. Dette er typisk også arenaer som aktører som ikke er direkte involvert i selve samarbeidet, kan stikke innom for å komme tettere på beslutninger som tas og planer som legges. Bylaboratorier er relativt ressurskrevende, men en fysisk møteplass kan eventuelt opprettes som en tidsavgrenset «pop up» aktivitet. Andre arenaer for dialog kan være enkeltstående mobilitetsverksteder, på gata-intervjuer, utstillinger eller arbeidsmøter med utvalgte aktører.

I første fase, for eksempel fram til vedtak om rullering av kommuneplanen, bør følgende aktiviteter vurderes:

- Lage en plan for samarbeid og innovasjon om miljøvennlig mobilitet for å sikre eierskap til mobilitetsstrategien og utforming og prioritering av tiltak. Planen for samskaping bør klargjøre arenaer og aktiviteter og tidfeste ulike aktiviteter tilpasset andre prosesser i kommunen.
- Videreutvikle gatebruksplanen for indre sentrumssone med detaljering av tiltak i ulike deler av veg- og gatenettet og utvikling av torg og møteplasser. Planen bør ha en handlingsplan for trinnvis gjennomføring av tiltak.
- Revidere plan for sykkelnettet i samarbeid med Statens vegvesen og fylkeskommunen.
- Gjennomføre tidsbegrensede forsøk med omdisponering av parkeringsplasser til torg og møteplasser. Det anbefales trinnvis gjennomføring, gjerne med utprøving av nye tiltak. Restriktive tiltak som fjerning av parkeringsplasser bør fortrinnsvis kombineres med opparbeiding av frigjorte arealer og opprusting av gater.
- Lage en plan for kommunikasjonskampanjer i forbindelse med fysiske endringer.