



Hvordan skaper man egentlig bærekraftig transportsystemer i en by som Sandefjord?

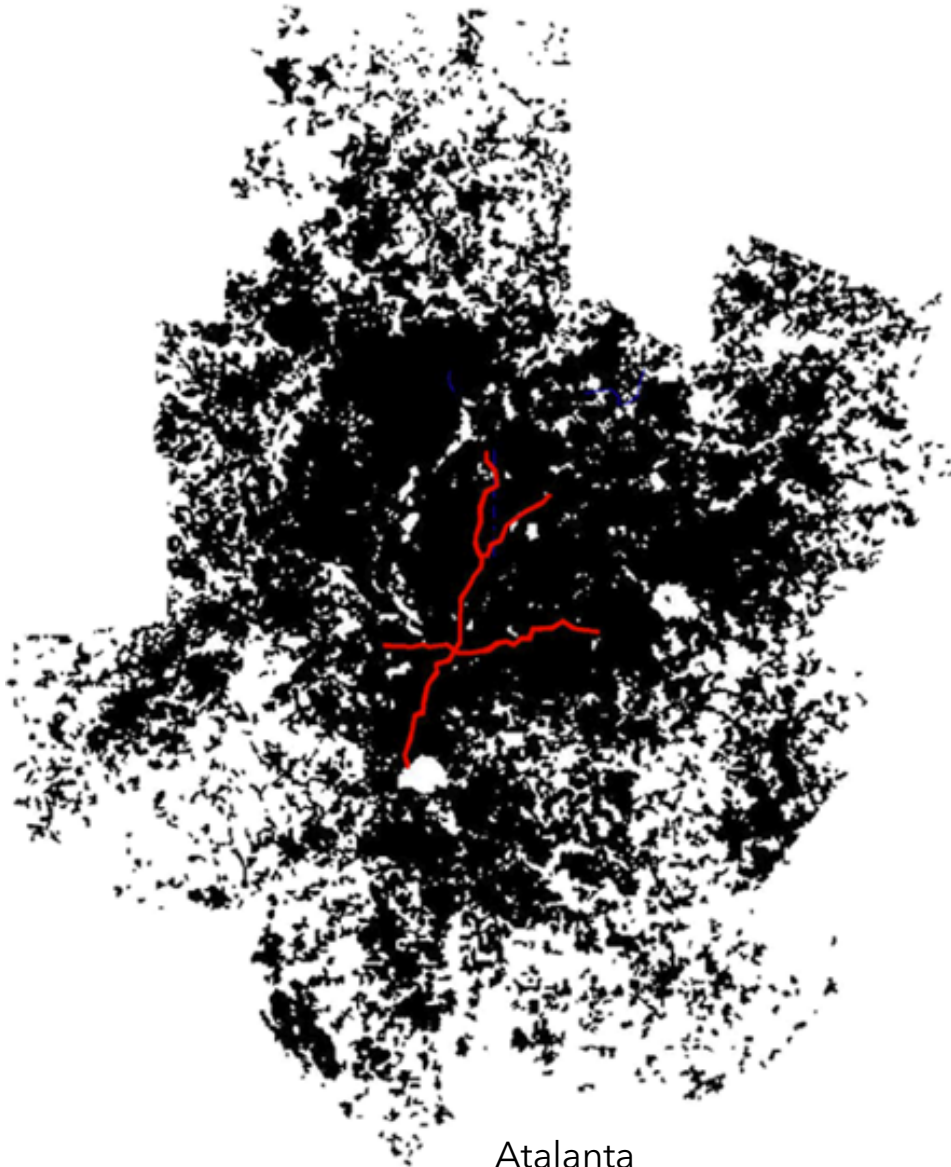
Anders Tønnesen, CICERO
Presentasjon 13.02.2025

Kjernekomponent i klimavennlig areal- og transportpolitikk

- Politikk som evner å gjøre **prioriteringer** mellom **transportformene** og mellom **geografiske områder**
 - Som understøtter alternativer til privat bilbruk og at de bilturene som tas er så korte som mulig

Bystruktur - det klassiske eksempelet

Atalanta og Barcelona har lignende befolkning, ulikt arealavtrykk og ulik bruk av energi til transport



Atalanta



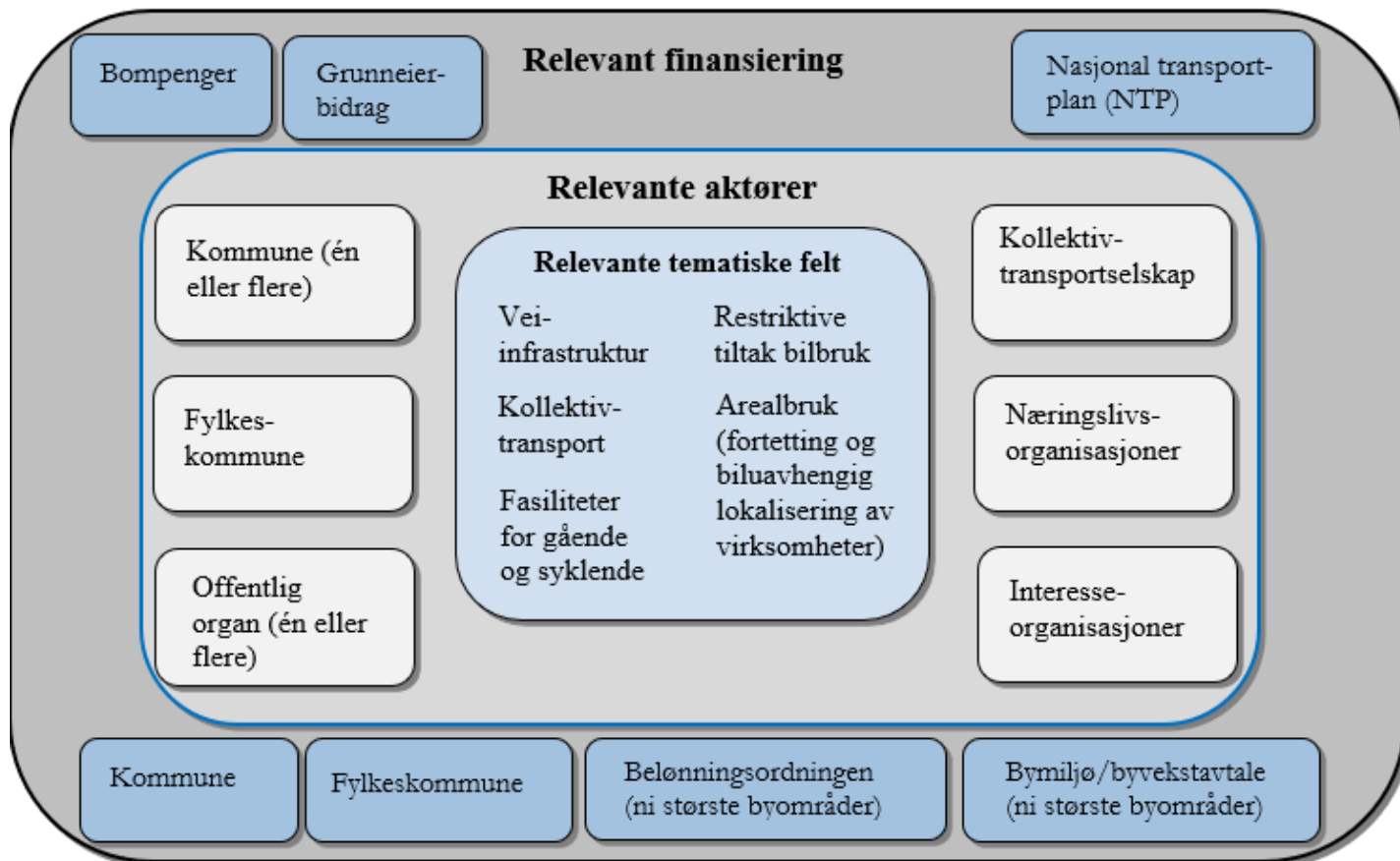
Barcelona

Ålesund - en by på flyttefot



Kilde: NFR-prosjektet URBANEFF, ledet av TØI

Hva er en bypakke?

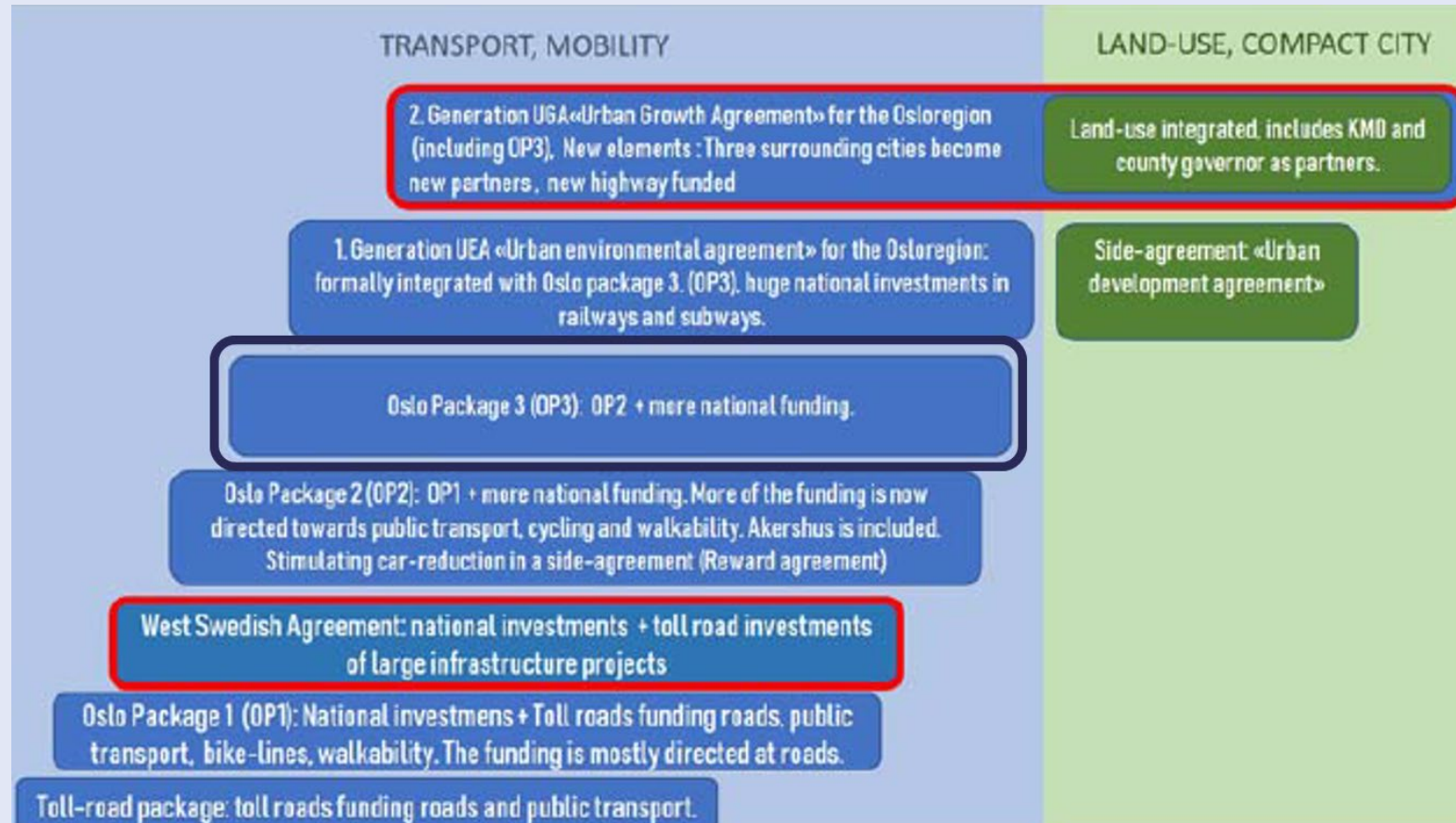


En bypakke er et flernivåsamarbeid for finansiering og gjennomføring av transportrelaterte prosjekt i et byområde

Utvikling i pakker for flernivåstyring

– en sammenligning av politikkpakker i Gøteborg og Oslo

- I artikkelen ble det gjort et skille mellom den styringsorienterte pakken i Gøteborg og den mer policy-orienterte pakken i Oslo
 - Bompenger som noe mer enn finansieringsverktøy
 - Samordning av areal og transport
 - Policy-innhold i mål og i styringsdokument

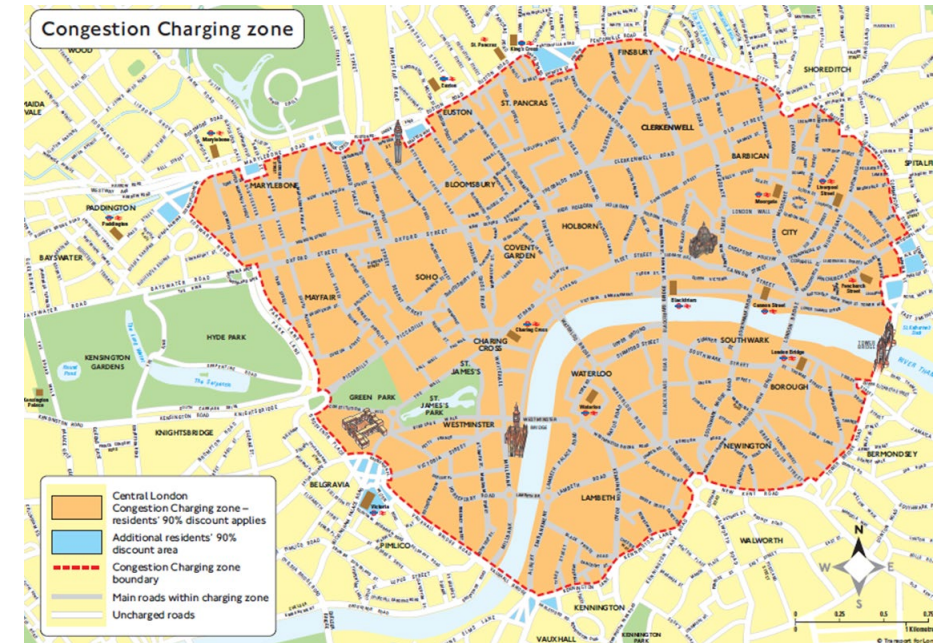


Kronologisk pakking

- Iverksettelse av de minst restriktive tiltakene først
- Gjennomføring av de "mest nødvendige" prosjektene tidlig

Bemelmans-Videc et al. 1998

- Når det ble innført køprising i London hadde de jobbet systematisk med forbedring av kollektivtransporten først



Vær så god! Snarveg nummer 100 fra Miljøpakken

Publisert september 20, 2022

⊕ Del denne artikkelen



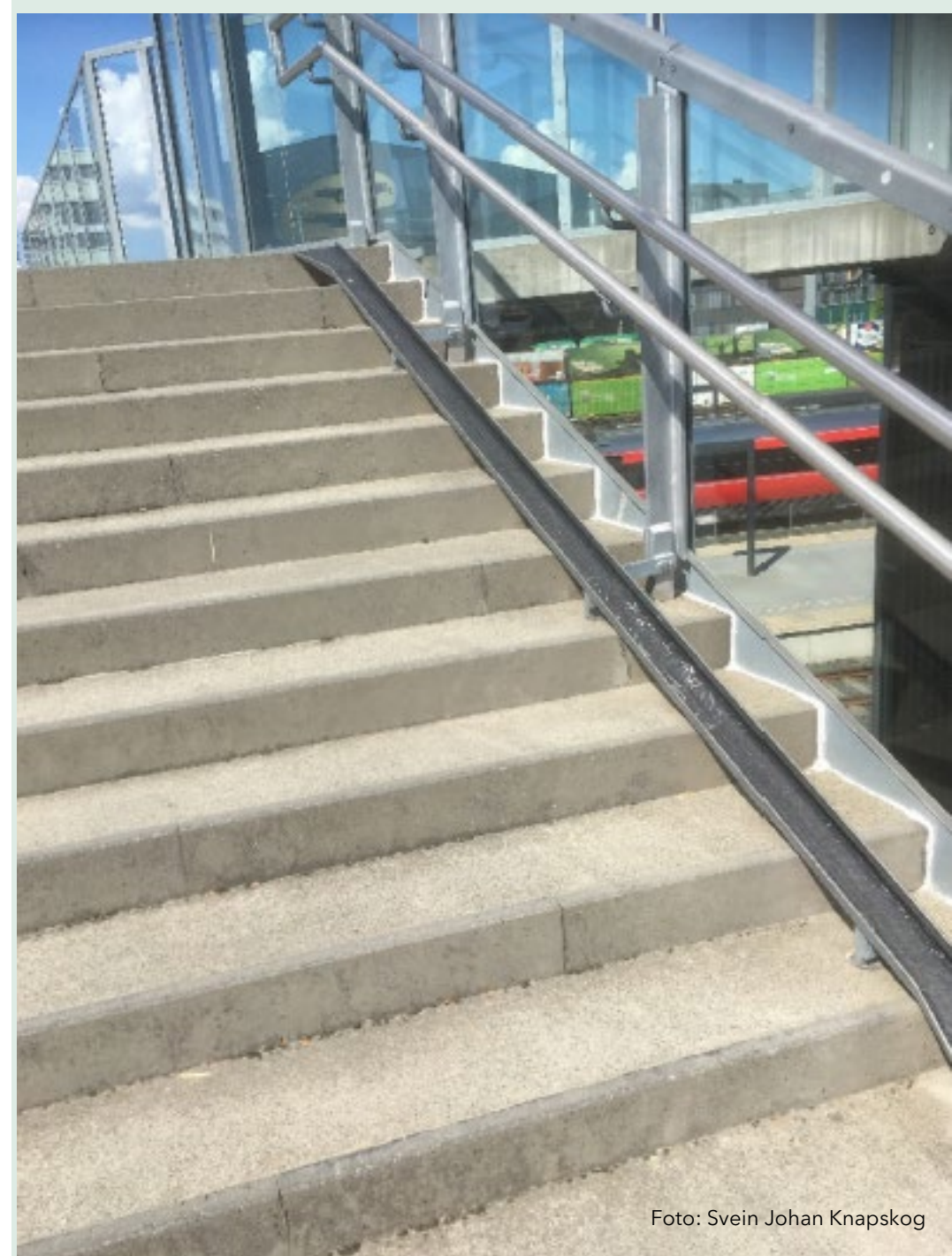
Faksimile: trondheim2030.no

Snarveiprojektet har vært integrert i [arbeidet med metrobuss] siden vi startet. Vi har en såkalt turgruppe i Trondheim [kommune] som har analysert hver stasjon med tanke på hvorvidt effekten [dvs. økt bruk] kan forsterkes ved å etablere snarveier som legger til rette for å gå til stasjonen.»

Administrativt ansatt Trondheim kommune

Integrasjon mellom kollektiv, gange og sykkel

- Økt integrasjon kan øke attraktiviteten for kollektivtransport som erstatning for bil
- Tilrettelegging for gange og sykkel kan være så mangt



Infrastrukturbygging og byutvikling



Hillevåg - Stavanger, faksimile Rogalands Avis

Vi har vært opptatt av å bygge byrom, opptatt av kvalitet. Det skal bygges mer enn vei. Staten krever nøktern standard, og partene har forpliktet seg til dette i byvekstavtalen. Det er en grense mellom byutvikling og infrastrukturbygging. Bussveien blir bred og fremstår nå slik at den skaper barrierer framfor byrom. Vi har en jobb å gjøre for å bidra til at den skal skape attraktive byområder

Administrativt ansatt Stavanger kommune

Kommunikasjon er et komplisert maraton

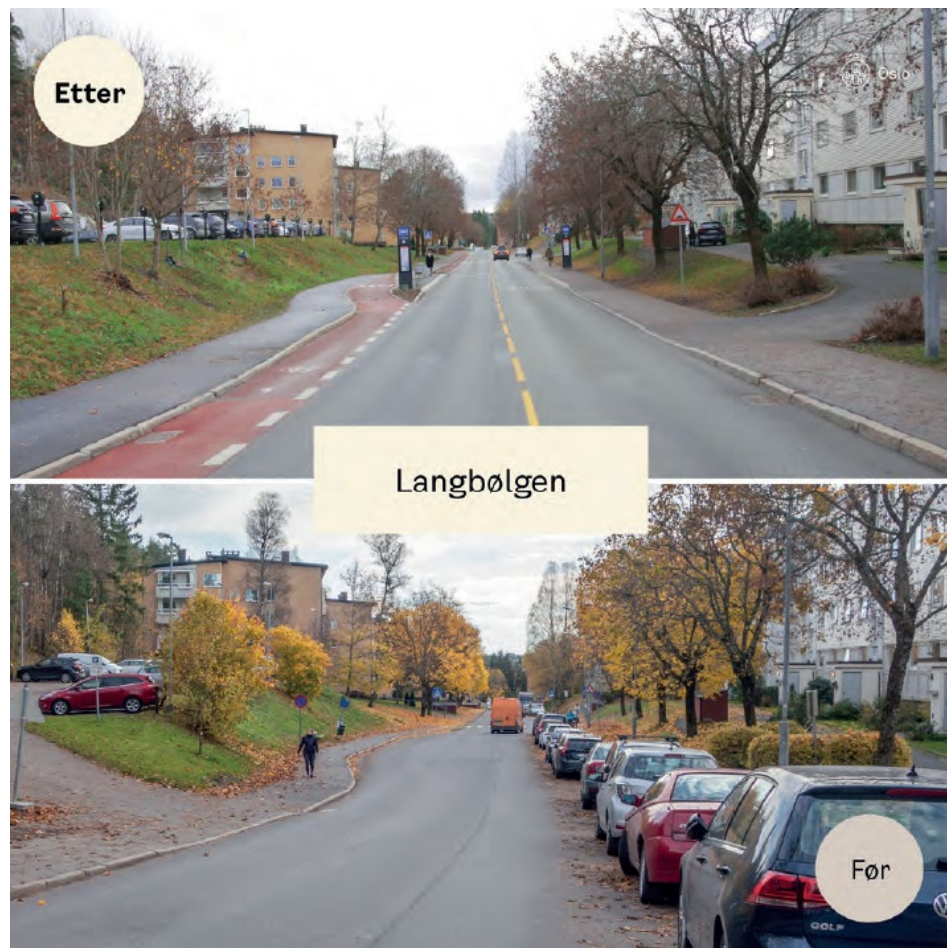


Foto: Oslo kommune/Bymiljøetaten

Det var en ganske lang prosess å få prosjektet godkjent. Den tiden er vår fiende, for ingen i det lokale bystyret hadde noen gang hørt om planen

Administrativt ansatt Oslo kommune

Medvirkningsprosessens rolle for å fjerne sentrumsparkering i Sandnes



- Diskusjonen om bruk og utvikling av Ruten hadde vart i tre tiår
- Brukte et bredt sett med metoder for involvering:
 - En stor fysisk modell som flyttes mellom ulike utstillingslokaler og lokasjoner
 - Illustrasjoner
 - Ulike former for pop-up kaféer og verksteder
 - Involvering av ungdomsrådet
- Fokus på å engasjere ungdom
- Vektlegging av at grupper som tidligere brukte Ruten fremdeles skulle ha en plass i det oppgraderte byrommet
 - Ny skatepark
 - Forbedret tilholdssted for rusbrukere

Når et prosjekt blir diskusjon om byutvikling



Foto: Anders Tønnesen

Det ble en stor diskusjon. Det handler ikke bare om å fjerne en parkeringsplass, men det ble del av en transformasjon av sentrum slik jeg opplever det. Det var derfor det ble mobilisert en del – tilknyttet hva sentrum i Sandnes skal være.

Administrativt ansatt Sandnes kommune

- Den sterke forankring hos ungdom var med på å muliggjøre at parkering ble erstattet med et nytt byrom

Forankring av prosjektet i Sandnes sin unge befolkning



En god måte å gjøre kompliserte, kontroversielle beslutninger eller prosesser på, tror jeg er å lage prøveprosjekter. Rett og slett å si at en gate skal stenges med tre måneders prøveperiode, så ser man om det fungerer

Administrativt ansatt Sandnes kommune

Foto: Odd Kristian Stokka/Stavanger Aftenblad

Fjerning av parkering på tre torg i Fredrikstad



Foto: Kommunal- og distriktsdepartementet

- Det lave protestnivået i Fredrikstad kan forklares med opplevd høy policy sammenheng
 - Bred enighet om at indrefiletet av sentrum ikke skulle brukes til parkering
 - Før endringen var det omfattende sentrumparkering av ansatte i sentrumsforretninger

Erstatningsparkering var lett tilgjengelig

- Det lave protestnivået i Fredrikstad forklares også av at sentrum hadde stor parkeringskapasitet i nærliggende fjellhaller når parkeringsplasser i gater og på torg ble fjernet



Interkommunal konkurranse påvirker arealbruk

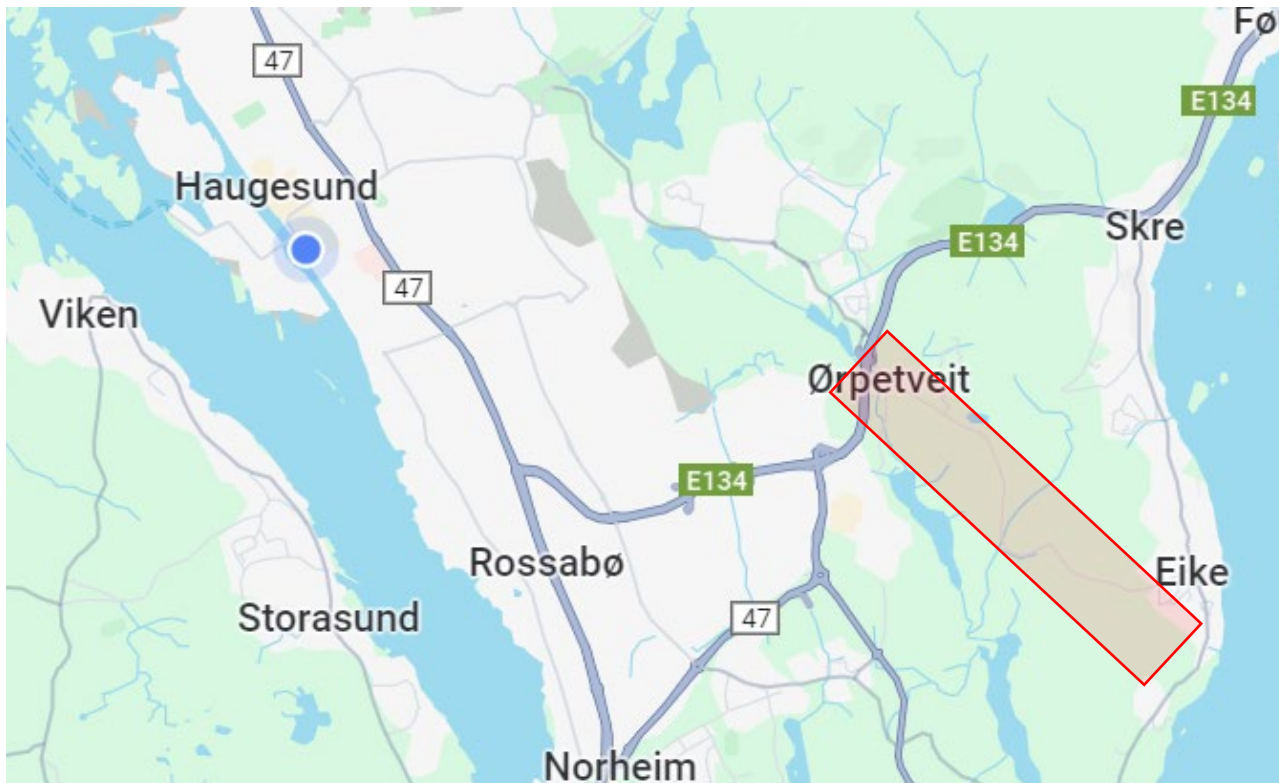
- I en studie av 306 kommuner i USA fant Kang og Homsy (2020) at 1/3 av kommunene hadde blitt truet av eiendomsutviklere om at de ville bygge ut i en nabokommune hvis betingelsene ikke var gode nok
- 1/3 av disse kommunene responderte på truslene med å redusere byrden eller øke insentivene for utbyggerne
- Kang og Homsy peker på at interkommunalt samarbeid kan redusere spillerommet for utbyggere til å sette kommuner opp mot hverandre

Det hjelper ikke om vi i Drammen prøver å endre arealpolitikken, styrke sentrum, avvise kjøpesentre [som vil etablere seg i utkanten av byområdet], få til mer fortetting, transformasjon, endre transportmønstre, dersom vi ikke er i en regional kontekst som ønsker det samme. Da blir vi rett og slett utkonkurrert

Administrativt ansatt
Drammen kommune



Regionalt samarbeid kan også understøtte veiutbygging som ikke reduserer bilbruk



Det [planlagte veiprosjektet] er ikke en spesiell fordel for Haugesund. Hadde du spurt meg for åtte år siden, hadde jeg sagt at vi skal gjøre hva som helst for å hindre at den kommer, for det vil bare øke trafikken inn mot byen. Men nå tenker jeg at vi må unne naboene også å få på plass de boområdene som de har. For de har et boområde i andre enden av Eikjevegen som de ønsker å utvide

Politiker Haugesund

Sandefjord - regionalt samarbeid

- Initiativ til regionalt transportsamarbeid på midten av 2000-tallet, som ikke ble videreført
- Informantene pekte på forskjellige årsaker til at strukturen ikke ble videreført:
 - En statlig representant pekte på intern kniving og interessekonflikter mellom kommunene
 - En lokalpolitiker pekte på at staten ikke ville støtte det regionale bypakkesamarbeidet på grunn av de store avstander mellom de tre regionale byene
 - Bompenger vedtak i kommunene er en joker

Det er tatt forskjellige avgjørelser. Både Larvik og Sandefjord har sagt nei til at bompenger er en del av løsningen, mens Tønsberg har sagt ja til det. Så jeg tror vi må gå videre hver for oss

Politiker Sandefjord

Bypakke Sandefjord

- I stedet for en regional bypakke, vedtok Sandefjord i september 2024 formelt å gå videre med en bypakke hvor de er eneste kommune - i samarbeid med regionale og statlige myndigheter
- Mens den kommunale mobilitetsplanen er bygget på nullvekstmålet, nevner ikke byutviklingsplanen, som er nært knyttet til mobilitetsplanen, nullvekstmål, parkering eller behov for å dempe biltrafikk

Finansieringsmodell Bypakke Sandefjord

- Bompenger vil ikke være en del av finansieringsmodellen
 - Dette gjør at statens bidrag vil bli små eller fraværende
 - Dette reduserer også styringsrollen til statlige myndigheter
- I stedet er inntekter fra salg av et kommunalt eid bredbåndsselskap framhevet for å finansiere utbygging av transportinfrastruktur

Det ville vært en stor fordel å styre [de tre byene] i en integrert pakke, men samtidig er det veldig enkelt når bare én kommune er involvert

Jeg føler ikke at jeg har innflytelse til å stille strenge krav. Jeg gir mest råd

Informant statlig nivå



Oppsummering

- Viktig å prioritere mellom transportformer og geografiske områder
- Jo mer restriktivt tiltaket er jo bedre må prosessen være
- Hvis et tiltak vannes nok ut for å unngå protest vil det også kunne miste sin effekt i å endre bytransport
- Mobilitetstiltak må også bidra til å skape gode byrom
- *Hvilke grupper og hva slags diskusjoner er tiltak og prosjekt forankret i?*

°CICERO

Takk for oppmerksomheten!

anders.tonnesen@cicero.oslo.no

Anders Tønnesen

anders.tonnesen@cicero.oslo.no

www.cicero.oslo.no

[@CICERO_klima](#)