

Bypakka krever samarbeid

Birgitte Finne Høifødt

Få steder i Norge kommer byene så tett på hverandre som i Grenland. Lokale konkurranseforhold må ikke ødelegge når klimatiltak skal iverksettes, sier Anders Tønnesen, samfunnsgeograf med en doktorgrad på norske byer og deres transportløsninger.

- Det går an å få byene grønnere! Men skal transportmønsteret endres, må areal- og transportpolitikken samordnes. Det er krevende og fordrer innsats og samarbeid fra en lang rekke aktører, sier Anders Tønnesen ved Transportøkonomisk institutt. Gjennom sitt doktorgradsarbeid har han studert flere norske byer som har innført bypakker.

Framtidens byer

Grenland er den 7. største byregionen i Norge og blant de 13 byene i [Framtidens byer](#) (2008-2014). Dette var et samarbeidsprogram mellom staten og byene Oslo, Bærum, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Porsgrunn, Skien, Kristiansand, Sandnes, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø om å redusere klimagassutslippene og gjøre byene bedre å bo i.

Alle Framtidens byer utvikler bypakker. I juli 2015 vedtok et enstemmig storting utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 - som er et samarbeid mellom Telemark fylkeskommune, kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan, Statens Vegvesen og jernbaneverket.

Bygge opp under hverandre

- Jeg har studert fire av bypakkene som finnes i større norske byer. En forutsetning for å lykkes er at man får til en samordning, hvor virkemidlene bygger opp under hverandre, sier Tønnesen.

- Det fungerer dårlig hvis en bypakke består av en «mølje» med enkelttiltak som ikke har en felles retning. I bypakkene har du tiltak for gange, sykkel, du har noe areal-politikk, og du har veiutbygging og kollektiv. Når det bygges mer vei, samtidig som man har mål om redusert biltrafikk, er det viktig å se på hvilke tiltak som er ment å bremse bilbrukseffekten av veibygging.

- Hvis du for eksempel bruker mye penger på å styrke kollektiv, gang og sykkel, og får flere sykkelruter – så trenger ikke det å føre frem til et mål om mindre utslipp fra transport *hvis du samtidig forbedrer veikapasiteten betraktelig* i det samme området.

- Om man får bussen til å gå oftere, men også at det går raskere med bil er det ingen relativ forbedring hvis man ser transportformene i sammenheng.

Et av hovedmålene for Bypakke Grenland er blant annet god fremkommelighet for næringstrafikken. Utfordringen er at den må bli bedre, samtidig som man ikke ønsker mer personbiltransport.

Flere velger bil når veiene blir bedre

Tønnesen viser til forskning som dokumenterer at økt veikapasitet i bytransportssystemer med kø gir økt biltrafikk. Forskningen viser at utbygging av innfartsveier bare reduserer køen i området i et kortsiktig

perspektiv, og at køen har en tendens til å komme tilbake nokså raskt som følge av at flere velger å bruke bil når veiene blir bedre.

- Har man som mål å endre transportvaner må også det vi kaller restriktive virkemidler til. Altså ikke bare det å styrke kollektivtransport gjennom å putte inn mer penger. I tillegg må det inn en regulering av privatbilismen.

Tønnesen sier de vanskelige tiltakene er ofte de restriktive. Det kan bety tiltak som [kø-prising](#) eller strenge parkeringsrestriksjoner.

Kompakt byutvikling

- Forskning viser også at når man kombinerer kompakt byutvikling og satsing på kollektivtrafikk, gange og sykkel, med restriksjon på bilbruk, da kommer forbedringene. Vanskelige tiltak som dette er ofte effektive.

- Bypakka har mulighet til å være mer restriktiv, og til å innføre restriksjoner. Da man for eksempel i Trondheim for seks år siden innførte miljøpakken ble det dyrere og vanskeligere å kjøre bil til sentrum samtidig kollektivtilbudet ble mye bedre.

- Vi vet også fra undersøkelse i Oslo at folk er mer villig til å betale bompenger når man viser til hva man får igjen for betalingen av attraktive tilbud, sier han. Det ligger et stort potensial i hvordan man kombinerer tiltak i bypakker, og ikke minst i rekkefølgen i innføringen. Her gjelder det å ha en klar plan for hva som skal innføres, men samtidig å innføre det på en måte som reduserer opposisjon. Til sist er det viktig å formidle positiv måloppnåelse underveis.

Flinke grenlandspolitikere

I Grenland har politikerne vært flinke å skape en plattform som gir grunnlag for godt samarbeid når vanskelige areal- og transportspørsmål skal behandles. De har sammen gått til myndigheten med en felles Bypakke. Strukturen for denne er lagt med en samordnet areal- og transportplanlegging.

- Det viktige nå er å gjøre ytterligere grep for å redusere konkurransen mellom byene, da slik konkurranse påvirker transportpolitikken. Grenland må løse «frykt og konkurranse-knuten».
«Hvis ikke jeg etablerer et kjøpesenter i kommunen min så gjør naboen min det. Hvis jeg innfører parkeringsrestriksjoner så drar alle kundene til nabokommunen.»

- Hvis du handler i en slik situasjon og viktige klimatiltak unngås av frykt for å tape en konkurranse, da blir det ikke noen store endringer i transportvanene, sier han.

- *Hvordan kan dette løses?*

- Bypakkene jobber jo nettopp med disse spørsmålene. I det arbeidet er det veldig viktig at aktørene synkroniserer planene sine, og at man gjennomfører planendring på en måte som er forutsigbar og i takt med hverandre. «Vi vedtar dette forutsatt at nabokommunen vedtar det samme».

- Det å bygge tillit i en region, og særlig en tett region som Grenland, er avgjørende for til å løse disse utfordringene.

Motvirkende tiltak

- Etablerer du veldig attraktive handelssentrum utenfor sentrum så vil det få konsekvenser for næringen i sentrum. Dette er et viktig spørsmål: Hvordan vil vi at folk skal handle i framtida? Klimapolitikk handler ikke om bare hva du gjør, men også om hva du ikke gjør, sier Anders Tønnesen.

