

FRAMTIDENS BYER

Hvor langt inn i framtiden har de kommet?

Vurdering av byenes innsats på satsingsområde areal og transport



Naturvernforbundet



INNHOOLD

INNLEDNING	3
SAMMENDRAG	4
SAMLET VURDERING AV SVARENE	5
SPØRSMÅL 1: AREALBRUK	8
SPØRSMÅL 2: STYRKE MILJØVENNLIGE TRANSPORTLØSNINGER	12
SPØRSMÅL 3: BEGRENSE BILBRUKEN	16
SPØRSMÅL 4: STYRKE SAMORDNING OG SAMARBEID	19
SPØRSMÅL 5: INTEGRERER ARBEIDET MED FRAMTIDENS BYER	22

INNLEDNING

Framtidens byer er et samarbeidsprogram mellom staten og de 13 største byene i Norge om å redusere klimagassutslippene – og gjøre byene bedre å bo i. Programmet går fra 2008 til 2014. De 13 byene er Oslo, Bærum, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Porsgrunn, Skien, Kristiansand, Sandnes, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø.

19. mai 2009 inngikk staten, KS og de aktuelle kommunene en avtale om Framtidens byer. I avtalen er det definert fire satsingsområder: arealbruk og transport, stasjonær energibruk i bygg, forbruk og avfall samt tilpasning til klimaendringer. Under hvert satsingsområde listes det opp punkter som forplikter deltakerne til handling. Ordførerne/byrådslederne i de 13 kommunene har signert avtalen, foruten styrelederen i KS og fire ministre. Avtalen samt mer informasjon om Framtidens byer er tilgjengelig her: www.framtidensbyer.no

Naturvernforbundet mener samarbeidsavtalen i Framtidens byer er bra og et godt utgangspunkt for arbeidet med å skape grønne og klimavennlige byer.¹ For å kunne vurdere innsatsen som kommunene har gjort for å innfri punktene under satsingsområde arealbruk og transport, sendte Naturvernforbundet i januar 2011 ut fem spørsmål til alle de 13 kommunene som deltar i Framtidens byer. Vi fikk svar fra 9 av kommunene: Fredrikstad, Sarpsborg, Oslo, Bærum, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. Til tross for purring svarte ikke Drammen, Skien, Porsgrunn og Sandnes, og vi har derfor ikke kunnet inkludere dem i denne undersøkelsen.

Dette notatet begynner med et sammendrag og en samlet vurdering av hver kommunes fem svar. Der har vi også gitt byene en karakter på skalaen 0–6, der 6 er beste karakter. Her premieres konkrete gjennomførte tiltak framfor generelle mål, siden det ikke er uvanlig med gode målformuleringer som ikke innfris i praksis. Utfyllende svar fra kommunene har også trukket i positiv retning. Karakteren er satt på bakgrunn av vår helhetsvurdering av kommunenes evne og vilje til å implementere avtalen i Framtidens byer.

I den etterfølgende gjennomgangen av spørsmålene har vi i venstre kolonne gjengitt et sammendrag av kommunenes svar på de fem spørsmålene. I høyre kolonne har vi gjengitt våre egne vurderinger. Disse er basert på kommunenes svar, supplert med egen kunnskap som vi sitter inne med. Vi har ikke hatt anledning til å gjøre en fullstendig gjennomgang av eventuelle nye vedtak som er gjort etter at svarfristen var utløpt.

Notatet er skrevet av Ragnhild Gjærum med bistand fra Holger Schlaupitz, med sistnevnte som koordinator for arbeidet. Åshild Lappegård Lahn og Erik Natvig har også bidratt.

Naturvernforbundet
Oslo, august 2011

Internett: www.naturvernforbundet.no
E-post: naturvern@naturvernforbundet.no

¹ Les mer om Naturvernforbundets syn i heftet "Grønne byområder":
<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/Kurshefter%20og%20verkt%C3%B8y/Gronne%20byorm%C3%A5der%20liten.pdf>

SAMMENDRAG

Etter en gjennomgang av kommunenes svar må vi konstatere at ingen av byene fører en politikk som i tilstrekkelig grad demper bilbruken slik at viktige miljømål kan nås. Derfor fortjener heller ingen av dem toppkarakter.

Det er stor variasjon i innsatsen som kommunene gjør, og mange gjør mye bra. Men dessverre er det generelt et stort fokus på bygging av nye veier, som kan gjøre det enklere å bruke bil på bekostning av kollektivtransport og sykkel og bidra til vekst i det totale transportomfanget. Tilrettelegging for bilbruk gjennom veibygging vil kreve en enda sterkere innsats på andre områder for å komme i mål, bl.a. fjerning av parkeringsplasser og kraftigere avgifter på bilbruk.

Trondheim kommune har tatt modige valg og innført tidsdifferensiert bomring og omgjort bilfelt til kollektivfelt. Dette i kombinasjon med en ambisiøs arealplan og bedringer i kollektivtilbudet gjør at Trondheim kommer best ut i denne undersøkelsen med karakteren 5 (på en skala fra 0 til 6). Trondheim tør å bruke både gulrot og pisk, noe som gjør at byen fortjener en god karakter.

Oslo får en andreplass i undersøkelsen, men havner klart bak Trondheim. Innsatsen for å bedre kollektivtilbudet samt et godt fokus på en kollektivvennlig arealbruk trekker opp. Fortsatt manglende resultater på sykkelfronten samt nøling med å innføre kraftige restriktive virkemidler, som f.eks. køprising², gjør at hovedstaden får en svak 4-er.

Bergen, Stavanger og Kristiansand viser alle gode takter, men vinger litt. At de viser tegn til fortsatt å prioritere tilrettelegging for privatbil gjennom ønsker om omfattende veiutbygginger, trekker ned. Bergen kommer noe bedre ut enn de to andre byene. Med en sterk 3-er ligger ikke vestlandsbyen langt etter Oslo. Dette skyldes at første trinn av Bybanen faktisk er realisert og videre utbygging er i gang. De to andre byene oppnår en "vanlig" 3-er.

De fire gjenværende byene, Fredrikstad, Sarpsborg, Bærum og Tromsø, viser vilje og stryker derfor ikke. Men vi må avvente gjennomføring før vi kan gi dem bedre karakterer.




² Køprising innebærer betaling for bruk av veinettet slik at det koster mer å kjøre i rushtida, når det er kø og mest luftforurensing, enn utenom rush. Køprising kalles også rushtidsavgift. Tidsdifferensierte bompenger er en enkel form for køprising.

SAMLET VURDERING AV SVARENE



Foto: Flickr / Creative Commons

Kommune	Vurdering	Karakter
 FREDRIKSTAD	<p>Fredrikstad har flere overordnede planer for areal- og transportbruk, men ikke veldig konkrete tiltak å vise til. Kommunen viser vilje til å tilrettelegge for sykkel, noe som trekker opp, og vi har forventinger til ytterligere satsing. Fredrikstad har lite å vise til av restriktive tiltak for bilbruk utover parkeringsbegrensninger. Dette trekker ned. Kommunen viser til flere gode samarbeidsfora for regionen som den er delaktig i. Vi har håp om at byen vil ha flere resultater å vise til i framtiden.</p>	2
 SARPSBORG	<p>Sarpsborg har gode overordnede planer for areal- og transportpolitikken både i kommunen og i regionen. Deltakelsen i prosjektet med arealregnskap trekker også opp. Sykkelplanene er gode, men vi må avvente gjennomføring før kommunen kan få noen særlig uttelling for dette. Kommunen svarer noe diffust om forbedring av kollektivtransporten, og sier ingen ting om restriktive tiltak mot bilbruk. Dette trekker naturlig nok ned i den helhetlige vurderingen av Sarpsborgs arbeid. Fokuset på regionalt samarbeid ser ut til å være godt. Selv om vi gir erkerivalene Sarpsborg og Fredrikstad samme tallkarakter i denne undersøkelsen, ser det ut til at Fredrikstad inntil videre ligger et hestehode foran.</p>	2
 OSLO	<p>Oslos overordnede mål for areal- og transportpolitikken er god, og ligger til grunn for det kommunen gjør på feltet. Det gjøres mye bra for å styrke kollektivtransporten. Ambisjonene og planene for sykkelbruk i Oslo er også gode, og her venter vi spent på gjennomføringen slik at flere vil velge å bruke sykkel som framkomstmiddel. Med et sterkt kollektivtilbud vil det forhåpentlig være lettere for Oslo å innføre flere restriktive tiltak mot biltrafikken, noe vi mener vil måtte tvinge seg fram, for å unngå enda større køproblemer og innfri lokale og nasjonale miljømål i en region med kraftig befolkningsvekst. Oslo samarbeider godt med Akershus om Oslo-området, noe som er viktig i en region med mange innbyggere og mye trafikk. Det er også god kommunikasjon mellom de ulike fora som jobber med areal- og transportpolitikk.</p>	4-
 BÆRUM	<p>Bærum's overordnede politikk ble lagt før Framtidens byer, og de viser ikke til nyere vedtak hva angår samordnet areal- og transportplanlegging. Prinsippene følges heller ikke alltid opp. Kollektivtilbudet bedres, og arbeidet med økt tilrettelegging for sykkel er i gang, noe som er positivt. Bærum viser kun til stedtilpasset parkeringsavgift i urban bebyggelse som tiltak for å begrense bilbruken, noe vi mener ikke er godt nok.</p>	2
 KRISTIANSAND	<p>Kristiansand svarer entusiastisk på spørsmålene fra Naturvernforbundet, og viser til flere tiltak som er gjort. Opprettelsen av det permanente interkommunale samarbeidet om areal og transport trekker opp. Det samme gjør kommunens innsats for økt sykkelbruk, der ambisjonene og visjonene er høye. Kristiansand viser til konkrete tall på gjennomføring av tiltak hjemlet i Framtidens byer-avtalen sin. Det er bra at utredning av restriktive tiltak for biltrafikk, slik som køprising, er i gang. Likevel er Kristiansand den storbyen i Norge med størst andel biltrafikk. Det er derfor klart at det trengs flere tiltak for å redusere privatbilbruken i kommunen.</p>	3
 STAVANGER	<p>Stavanger har flere prosesser innenfor areal- og transportplanlegging på gang både i kommunen og i regionen. Kommunen har planer om både sykkelstamvei og bybane. Vi mener sykkelstamveien bør realiseres på bekostning av bilfelt og ikke gjennom å beslaglegge mer matjord. Planene for økt sykkelbruk for øvrig er gode, det samme er flere av prosjektene kommunen nevner i svaret på spørsmål 2. Når det kommer til restriktive tiltak, er det ikke veldig mye som er gjennomført utenom parkeringsrestriksjoner i kommunen. Samarbeidet med både Jæren-regionen og med Sandnes og Sola er godt og vil være viktig for å få en helhetlig planlegging og politikk for regionen. At kommunen ellers er en pådriver for realisering av mange veiprosjekter, trekker helhetsinntrykket ned.</p>	3

 <p>BERGEN</p>	<p>Bergen kommune gir utfyllende svar på spørsmålene, og har et høyt overordnet fokus på god areal- og transportplanlegging. Flere gode tiltak er iverksatt, deriblant ferdigstilling av trinn 1 av Bybanen, Videre utbygging er på trappene. Av restriktive tiltak testet Bergen ut flere i forbindelse med den akutte luftforurensingen i 2010. Dette er bra, men det vitner også om at det er et sårt behov for en langsiktig strategi for å få ned luftforurensing og klimagassutslipp fra biltrafikken i området. Bergen deltar i flere regionale samarbeid, og sier selv de tiltakene som er blitt gjort, ville blitt gjort uavhengig av Framtidens byer. Vi kunne ønsket oss mer om tilrettelegging for gående, at det var gjort langsiktige tiltak for å begrense bilbruk i kommunen, og at kollektivtilbudet bedres ytterligere utover Bybanen. Bygging av ringveisystemet og store veisamband mot nabokommunene trekker også i negativ retning.</p>	<p>3+</p>
 <p>TRONDHEIM</p>	<p>Trondheim svarer omfattende og godt på spørsmålene som er sendt ut. Den interkommunale arealplanen (IKAP) har gode intensjoner, og Trondheim deltar i flere prosjekter som setter fokus på samordning av areal og transport. Trondheim kommune har tatt modige valg gjennom å innføre tidsdifferensierte bompenger og prioritere kollektivtransporten, som har redusert biltrafikken og økt andelen kollektivreiser. Vi kunne ønsket oss mer sykkelsatsing og flere tiltak for å begrense bilbruken ytterligere, men håper dette kommer i årene framover. Trondheim er også involvert i gode samarbeidsprosjekter utover kommunegrensene. Fortsetter innsatsen, kan Trondheim bli en framtidssby.</p>	<p>5</p>
 <p>TROMSØ</p>	<p>Tromsøs intensjoner om videre utbygging av byen er gode, da de legger opp tilfortetting innenfor nåværende bystruktur. Samordningen av transport og arealplanlegging i framtiden vil kunne gi gode resultater. Kommunen har et svært ambisiøst mål for kollektivandelen, men det trengs trolig flere tiltak for å få det innfridd. Det trekker betydelig ned at veiprisning ble forkastet av kommunestyret.</p>	<p>2</p>

SPØRSMÅL 1: AREALBRUK



Hva er gjort for å få til en arealbruk og et lokaliseringsmønster som reduserer arealinngrep og transportbehovet og legger til rette for miljøvennlig transport?



Foto: Naturvernforbundet

Kommune	Svar	Vurdering
 <p>FREDRIKSTAD</p>	<p>Fredrikstad kommune deltar i et pilotprosjekt sammen med Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune om arealregnskap. Prosjektet legger føringer for arealbruk, og har fokus på fortetting og transformasjon langs kollektivårer, bykjerne og gangavstand til bykjernen. Fredrikstad er også med i utarbeidelsen av en forpliktende samarbeidsavtale knyttet til areal- og transportplanlegging i region Nedre Glomma. Kommunen er også med på Fylkesplan Østfold 2050.</p>	<p>Fredrikstad trekker ikke fram veldig konkrete eksempler på hva kommunen har gjennomført, og det vises til få vedtak som er gjort til nå. Arealregnskapsprosjektet trekker opp, det samme gjør fokuset på Nedre Glomma som region. Men ellers er det lite å vise til av tiltak som er gjort for å få en arealbruk som reduserer inngrep og transportbehov.</p>
 <p>SARPSBORG</p>	<p>Sarpsborg deltar i samarbeidet om en regional arealstrategi i Fylkesplanen Østfold 2050, som ble vedtatt i 2009. Denne definerer en langsiktig utbyggingsgrense, og bygger på prinsipper om fortetting og transformasjon. Sammen med Fredrikstad har kommunen også deltatt i et pilotprosjekt under Framtidens byer i regi av fylkeskommunen om arealregnskap. Prosjektet legger føringer for arealbruk, og har fokus på fortetting og transformasjon langs kollektivårer, bykjerne og gangavstand til bykjernen. Det er etablert fire ladestasjoner for elbil i Sarpsborg med midler fra Framtidens byer. Kommunen har også satt i gang utredning for å vurdere parkering som virkemiddel i areal- og transportplanleggingen. Dette vil bli tatt inn i arbeidet med rullering av sentrumsplanen i 2011.</p>	<p>Sarpsborg har ikke veldig konkrete vedtak å vise til utover Fylkesplan Østfold 2050 og etableringen av ladepunkter for elbil. Deltakelsen i pilotprosjektet med arealregnskap er spennende og trekker opp, men det gjenstår å se resultatene av prosjektet, og om det er en effektiv måte å legge til rette for god arealbruk i en kommune. For en kommune som Sarpsborg er det bra at det er stort fokus på samarbeid med Fredrikstad, som gir en helhetlig politikk for regionen. Hvordan parkering brukes som virkemiddel vil være avgjørende for utslippsreduksjoner framover.</p>
 <p>OSLO</p>	<p>Hovedmålet fra kommuneplanen (2008) ligger til grunn for politikken som føres, og legger opp til en arealbruks- og transportstrategi som skal legge forholdene best mulig til rette for å kunne bo i byen uten å bruke bil. Dette målet ligger også til grunn for plansamarbeid mellom Oslo og Akershus. Oslo kommune skriver dette skal realiseres gjennom en konsentrert utbygging i sentrum, i stasjonære områder, ved kollektivknutepunkter og langs viktige kollektivårer.</p>	<p>Hovedmålet fra kommuneplanen er et bra mål, men utover dette skriver ikke Oslo veldig mye mer i sitt svar på spørsmålet. Fokus på fortetting og lokalisering av videre utbygginger er godt, og vil kunne bidra til å redusere ytterligere arealtap i kommende år. Likevel hadde vi håpet å få se noe litt mer håndfast av gjennomførte tiltak.</p>
 <p>BÆRUM</p>	<p>Kommuneplanen med samordnet areal- og transportplanlegging og ABC-planlegging ligger til grunn for videre utvikling i Bærum kommune. I kommuneplanens arealdel er det også gjort bestemmelser som begrenser fortetting i bilbaserte strøk. Bærum kommune har også vedtatt å redusere utbyggings-tempoet. En rekke utbygningsområder skal tilbakeføres til landsbruks-, natur- og friluftsområde (LNF).</p>	<p>Det er positivt at Bærum ønsker å begrense fortettingen i bilbaserte strøk, men vi opplever dessverre at dette ikke alltid er praksisen, jamfør utbyggingene på Fossum.</p>

 <p>KRISTIANSAND</p>	<p>Kristiansand har siden intensjonsavtalen i Framtidens byer opprettet et permanent interkommunalt samarbeid innen areal og transport, som så langt har resultert i en felles regional plan for arealbruk med mål om å redusere transportbehovet. Denne legger opp til fortetting i kommune- og lokalsentre samt at øvrig utbygging skal skje langs overordnede kollektivakser. Planen åpner heller ikke for nye bilbaserte kjøpesentre.</p>	<p>Kristiansands interkommunale samarbeid er prisverdig og vil kunne gi gode resultater. Bestemmelsen om å ikke åpne for nye bilbaserte kjøpesentre er også positiv, da slike etableringer ofte øker biltrafikken i byregioner. Av konkrete tiltak som er gjennomført, viser ikke Kristiansand til veldig mye, men vi ser alt nå at den interkommunale areal- og transportplanen har slått positivt ut, noe vi forventer at vil fortsette i enda større grad.</p>
 <p>STAVANGER</p>	<p>Stavanger har gjennom Ordføreravtalen vedtatt å redusere sine klimagassutslipp med 20 prosent fra 1991 til 2020. Kommunen har fått gjennomført konseptvalgutredning (KVU) i 2009. Denne er nå til ekstern kvalitetssikring. I KVU-en er det anbefalt bybane som kollektivkonsept i korridorene med mest trafikk. Arbeid med kommunedelplan for bybane mellom Stavanger og Sandnes er startet opp og forventes å være ferdig i 2012. Kommunedelplanen for Stavanger (2010–2025) skal danne arealstrategi som tilrettelegger for å nå mål om reduserte klimagassutslipp og redusere arealbruk til biltransport. Stavanger nevner flere av punktene i denne. Planen legger opp til å sørge for at flere bosetter seg der kollektivtilbudet er godt, og det er rekkefølgekrav som sørger for at infrastruktur for kollektiv og sykkel blir vurdert i reguleringsplaner langs hovedkollektivrutene. Det er også utarbeidet en retningslinje om at arbeids- og besøksintensive virksomheter skal lokaliseres langs bybåndet mellom Stavanger og Sandnes der bybanen kommer, sekundært langs andre hovedkollektivakser.</p>	<p>Dersom anbefalingen i KVU-en om bybane mellom Stavanger og Sandnes følges, vil dette være svært positivt for å redusere biltrafikken. Det er både viktig og riktig å legge opp til, og legge til rette for, flere boliger der kollektivtilbudet er godt, men da vil det også være viktig å følge opp og forbedre kollektivtilbudet til å kunne håndtere den økende brukermassen. Det er også en god prioritering å legge opp til at virksomheter som genererer transport, skal lokaliseres i første rekke langs bybanen, dernest langs andre viktige kollektivåre. Når en i tillegg skal redusere antall parkeringsplasser for arbeidsplasser der kollektivtilbudet er godt, vil det også kunne bli økt bruk av kollektivtransport til og fra eksisterende virksomheter. Vi er imidlertid redd for at Stavanger kommunes sterke fokus på veiutbygging vil undergrave positive elementer i arealpolitikken.</p>
 <p>BERGEN</p>	<p>Bergen har et høyt fokus på fortetting i de sentrale byområdene, bydelssentrene, lokalsentre og langs nåværende og framtidige bybanestopp, og det er anbefalt å etablere 1500 boliger i disse satsingsområdene. Første trinn av Bybanen sto ferdig i 2010, og det er bred politisk enighet om å fullføre nettet ut til alle bydelene og slik binde byen sammen. Bergen trekker også fram planen om å fullføre ringveisystemet i løpet av 10 til 15 år. Ringveisystemet skal samordnes med kollektivtransporten. Det er også utpekt flere områder som kan gjøres til næringsområder som kan betjenes med kollektivtransport, slik at vekst i bolig- og arbeidsplasser kan fortsette. Bergen fokuserer i sitt svar også på å opprettholde det lokale landbruket.</p>	<p>Fokus på fortetting i en kommune som Bergen er viktig. Etablering av Bybanen er et godt tiltak, og om kommunen realiserer planene om å nå ut til alle bydelene, vil dette kunne binde byen bedre sammen og legge til rette for etablering av boliger i tilknytning til de ulike stoppene. Ringveisystemet, som skal avlaste sentrum, vil derimot gi mer trafikk og økte CO₂-utslipp og trekker i negativ retning. Det samme gjør planer om større veiutbygginger mot nabokommunene. Transformasjonsområdene for etablering av næringsvirksomhet er planlagt betjent med kollektivtransport, noe som er en god plan. Det krever imidlertid god oppfølging for å sørge for at det faktisk blir kollektivtransporten som betjener disse områdene, og ikke bare et ønske fra kommunen.</p>





 <p>TRONDHEIM</p>	<p>Trondheims-regionen vedtok i juni 2010 en interkommunal arealplan (IKAP), hvor det viktigste målet er å sikre en arealbruk som legger til rette for korte transportavstander og økt kollektivbruk. IKAP har også retningslinjer for prioritering av bærekraftige boligområder. Kommunen har også Brøset-prosjektet, hvor visjonen er å etablere en klimanøytral bydel, gjennom helhetlig planlegging av et hovedsakelig ubebygd område. Kommuneplanens samfunnsdel, som ble vedtatt i bystyret i juni 2010, legger opp til at en i den videre byutviklingen skal redusere transportbehovet gjennom fortetting og lokalisering av arbeidsintensive virksomheter nært sentrum eller inntil kollektivårer.</p>	<p>IKAP fra 2010 har gode intensjoner som Trondheim trekker fram i sitt svar. Brøset-prosjektet er spennende og kan være med på å vise hvordan framtidens byer og bydeler kan skapes på en miljøvennlig måte. Som mange andre kommuner legger Trondheim opp til fortetting og å lokalisere andre virksomheter med stort transportbehov nært kollektivakser, slik at dette behovet kan dekkes av kollektivtransport.</p>
 <p>TROMSØ</p>	<p>Tromsø kommune har lagt fram revidert forslag til kommuneplanens arealdel, hvori samordning av transport og samferdsel står sentralt. Den integrerer også konseptvalg-utredning for transport. Tromsø står fast ved sin byutviklingsstrategi, som legger opp til at byen bygges videre ut innenfra, og ikke lenger ut enn den nåværende bystrukturen.</p>	<p>Selv om intensjonen om å bygge ut byen bare innenfor nåværende bystruktur ikke er ny, er det positivt at kommunen velger å stå fast på dette. Igangsetting av konseptvalgutredning er bra, i tillegg til forslaget om å samordne transporten i kommunen. En slik samordning vil kunne bidra til reduserte klimagassutslipp fra transport og minske nedbygging av arealer i framtiden.</p>

SPØRSMÅL 2: STYRKE MILJØVENNLIGE TRANSPORTLØSNINGER

Hva er gjort for å styrke kollektivtransport, sykkelbruk, gange og tilgjengelighet og stimulere til er effektiv varetransport og gode fellesløsninger?



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen / Creative Commons

Kommune	Svar	Vurdering
 FREDRIKSTAD	<p>Fredrikstad er med på prosjektet "Sykkelbyen Nedre Glomma", med mål om å øke sykkelbruken i regionen. Fredrikstad har også vedtatt en sykkelhovedplan som innarbeides i kommuneplanens arealdel og i kommunediplanen for byområdet. I forbindelse med byggingen av ny Kråkerøy-forbindelse er det etablert totalt 3,2 km fortau og gang- og sykkelvei på Kråkerøy. Dette er ifølge kommunen del av en helhetlig strategi, med ønske om å etablere en indre sentrumsring som muliggjør annen bruk av bygatenettet. Det gjøres tiltak, uten at kommunen spesifiserer hva, for å bedre framkommelighet for kollektivtrafikken, i tillegg legger Fredrikstad opp til å øke frekvensen på ferjeruta mellom Gamlebyen og Vestsiden.</p>	<p>Sykkelbyprosjektet er et godt tiltak. Dersom sykkelhovedplanen realiseres, vil dette kunne bidra til å øke sykkelbruken i både kommunen og regionen. Å bedre framkommelighet for kollektivtrafikken er en viktig og god intensjon, men det er vanskelig å bedømme hvor godt dette arbeidet er, da Fredrikstad ikke viser til konkrete tiltak.</p>
 SARPSBORG	<p>Det pågår en fortløpende regulering og detaljprosjektering på de ulike kollektivrutene i Sarpsborg. Bevilgningene til gang- og sykkelveiene ble doblet i budsjettet for 2011, og i tillegg mottok Nedre Glomma 2 millioner fra belønningsordningen som skal brukes til å bedre framkommeligheten på hovedveinettet for sykkel. Førrige bevilgning i 2009 ble brukt til å etablere sykkelparkering langs bussholdeplassene, og utbedre holdeplassene. Sarpsborg har sluttet seg til en intensjonsavtale om deltakelse i "Sykkelbyen Nedre Glomma" og plikter til å bidra økonomisk til prosjektet som skal øke sykkelbruken i regionen på kort sikt (4 år), og overføre reiser fra bil til sykkel. Sarpsborg deltar i tillegg på flere markeringer og arrangementer for miljøvennlig transport.</p>	<p>Sarpsborgs sykkelsatsing vil forhåpentligvis bære frukter, men vi må først avvente resultatene. Kommunens deltakelse på ulike kampanjer/markeringer er positivt, og særlig kampanjedeltakelsen bidrar forhåpentligvis til en bevisstgjøring både i kommuneadministrasjonen og blant innbyggerne. Sarpsborg sier ikke så mye i sitt svar om kollektivtilbudet og hva som er gjort for å bedre dette, utover etablering av sanntidsinformasjon på bussruta "Glommaringen".</p>
 OSLO	<p>Oslo registrerte 271 millioner reisende på sine kollektivruter i Ruters område i 2010, noe som tilsvarer en vekst på 5,5 prosent fra 2009. Det er gjort flere investeringer for å bedre tilbudet, gjennom bl.a. å kjøpe 102 nye T-banevognsett og rehabilitere infrastruktur. Dette har trolig bidratt til pasasjerveksten. Bysykelordningen er under utvidelse, med et mål om 3000 sykler. Det er også besluttet politikk i Oslo at fullføring av hovedsykkelveinettet skal ha høy prioritet, og bl.a. derfor er det igangsatt et sykkelprosjekt.</p>	<p>Veksten i antall kollektivreiser er bra. Hvis utvidelsen av bysykelordningen gjennomføres, vil dette kunne bidra til økt sykkelbruk i hovedstaden. Hovedsykkelveinettet har et enormt forbedringspotensial, og planene om forbedring og utbygging har eksistert lenge uten at vi har sett veldige resultater. Det er derfor svært viktig at Oslo i årene som kommer setter av de nødvendige midlene til gjennomføring, og får jobben gjort slik at det blir mer attraktivt å bruke sykkel i byen.</p>
 BÆRUM	<p>Bærum er i en prosess med etablering av innfarts-/utfartsparkering. Det er utarbeidet planstrategi for sammenhengende sykkelnettverk for bedre tilgjengelighet mellom arbeidsplass/bopel/kollektivtransport. Kolsåsbanen er under oppgradering.</p>	<p>Bærum kommune har flere jern i ilden når det kommer til å forbedre kollektivtilbudet, men svaret er noe ufullstendig. Planstrategien for sykkelveinettet trekker imidlertid opp.</p>

 <p>KRISTIANSAND</p>	<p>Kommunen har sammen med Vest-Agder fylkeskommune gått inn på eiersiden i Agder Kollektivtrafikk for å styrke busstilbudet. Det er bevilget ekstramidler til busstdrift som er brukt til å redusere prisstigningen og innføre flexikort. Våren 2010 ble sykkelstrategi for Kristiansands-reionen vedtatt, med mål om å doble sykkelbruk innen 2020, få sammenhengende sykkelveinett i regionen og få 80 prosent av barn og unge til å gå/sykle til skolen. Det er utarbeidet egen handlingsplan for å nå målene. Det er planlagt å etablere sykkelstamvei fra Vågsbygd til Sørlandsparken. Kostnadene ved dette skal komme i tillegg til prosjekter som finansieres av bompenger i Samferdselspakke 1. Det er vedtatt en tiltaksplan som innebærer å utarbeide sammenhengende hinderfri kollektivtrasé mellom Vågsbygd og Sørlandsparken. Kristiansand har også arrangert en rekke kampanjer for å få flere til å reise miljøvennlig, og det er opprettet bilkollektiv hvor kommunen har kjøpt andeler. Av fysiske tiltak hjemlet i handlingsplanen for Framtidens byer er Kristiansand over halvveis med det som skal være realisert innen utgangen av 2012.</p>	<p>Kommunen som medeier i Agder kollektivtransport kan være et effektivt virkemiddel for å utvikle kollektivtilbudet i tråd med kommunens politikk. Dette forutsetter naturlig nok at kommunens planer for den videre utviklingen er gode. Kristiansands mål og planer for sykkelbruk i kommunen er ambisiøse og gode, og det er også positivt med en handlingsplan som konkretiserer tiltakene mot målet. Den sammenhengende kollektivtraseen er også et godt tiltak for å øke kollektivtransportens fortrinn, og vil forhåpentligvis redusere bruken av privatbil. Kommunen er godt på vei til å realisere målene i handlingsplanen for Framtidens byer, og ligger godt an til å fullføre innen fristen som er satt.</p>
 <p>STAVANGER</p>	<p>Det er gjennomført, eller planlagt gjennomført tilrettelegging for økt framkommelighet for kollektivtransport på flere strekk i kommunen. Noen med kollektivfelt og gang- og sykkeltilbud, slik som Hafrsfjord Bruk-Bråde. Stavanger har også fått midler fra Transnova til ulike tiltak som fremmer miljøvennlige transportformer og/eller medvirker til å redusere transportomfanget, bl.a. ladepunkter for elbil, biogasstasjoner, og nytt renovasjonskonsept på Sentrumshalvøya. I tillegg er det igangsatt et forprosjekt for utvikling av konsept for varelevering på Sentrumshalvøya med mål om å redusere klimagassutslippene. Det er utarbeidet forslag til sykkelstrategi som sendes ut på høring denne våren. Det er konsekvensutredet etablering av sykkelstamvei mellom Stavanger og Sandnes, og etablert et samarbeidsprosjekt mellom Stavanger næringsforening, Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen og kommunene Stavanger og Sandnes som gjennom informasjon, tilrettelegging m.m. skal få flere til å sykle på jobb.</p>	<p>Stavanger viser i sitt svar til tiltak gjort innenfor alle "deler" av spørsmålet. Stavanger viser mindre til tiltak for å styrke kollektivtransporten, men har gjort noen tiltak for å bedre framkommelighet for kollektivtrafikk. Dette er helt nødvendig, og vi håper den utviklingen fortsetter, slik at kollektivtrafikken kommer raskere fram i hele kommunen. Sykkelsatsingen i Stavanger virker omfattende, i alle fall på planleggingsstadiet. Sykkelstamveien mellom Stavanger og Sandnes er i utgangspunktet bra, men den vil dessverre, slik den er planlagt, gå på bekostning av matjord og friområder. Forprosjektet for nytt konsept for varelevering til Sentrumshalvøya er positivt, men vi er noe avventende til hvordan endelig løsning vil bli.</p>
 <p>BERGEN</p>	<p>Bergen skriver at kommunen satser sterkt på utbygging av sykkelnettet, særlig på innfartsstrekningene mot sentrum. I 2010 vedtok bystyret både strategi- og handlingsplan for sykkelsatsingen, med mål om å tredoble investeringene i sykkelveier den neste 10-årsperioden. I tillegg trekker de fram Bybanen, som etter planen skal bygges videre ut til alle bydelene.</p>	<p>Økt tilrettelegging for sykkel i en by som Bergen er et viktig tiltak for å øke andelen miljøvennlige reiser i kommunen. Bybanen er et godt og miljøvennlig tiltak for å binde de ulike bydelene sammen, men vi skulle helst sett at det var gjort flere tiltak for bedret kollektivtransport i Bergen. Bergen kommune kunne f.eks. gjort mer for å bedre framkommeligheten for buss utenom sentrum.</p>

 <p>TRONDHEIM</p>	<p>1. juli 2008 innførte Trondheim kommune gjennomgående kollektivfelt gjennom midtbyen og økte avgangsfrekvensen på de største rutene, noe som har resultert i flere kollektivreisende. I april samme år vedtok bystyret Miljøpakken for transport, et samarbeid mellom Statens vegvesen og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Hovedmålet med miljøpakken er å redusere klimagassene fra transporten med minst 20 prosent i Trondheim fra 2008 til 2018 og å øke andelen miljøvennlige reiser fra 42 til 50 prosent i samme periode. Ved hjelp av Miljøpakken ble periodebillettprisen redusert, og et stort område rundt byen fikk bytakst, noe som økte antall reisende med buss. Flere holdeplasser har blitt forbedret, og i løpet av 2011 skal bussen få signalprioritering i lyskryss. Det arbeides med å tilrettelegge for bilfrie soner i Midtbyen, slik som i en av dagens hovedfartsårer, Olav Trygvassons gate, som blir miljøgate for buss, sykkel, gående og varelevering. Flere institusjoner bruker også miljøvennlige kjøretøy i sentrum.</p>	<p>Trondheim kommune har mye trafikk som går gjennom sentrum. Innføring av kollektivfelt gjennom Midtbyen er derfor et viktig bidrag for å redusere denne trafikken, og slippe bussen fram. Miljøpakken for transport, og tiltakene Trondheim her trekker fram, vil også gjøre positive utslag på Trondheims trafikk i årene som kommer. Ambisjonen om å øke andelen miljøvennlige reiser fra 42 til 50 prosenter en god start, som vi håper tas enda lenger etter 2018. Miljøpakkens tiltak ved å gi et større område bytakst er også et svært godt tiltak, som bidrar til å redusere andelen privatbilreiser inn til sentrum, og til at folk heller velger kollektivt. Arbeidet med tilrettelegging for bilfrie soner i sentrum er viktig, og et virkemiddel vi håper å se enda mer av i Trondheim i årene som kommer. Vi skulle gjerne sett at arbeidet med å forbedre syklistenes situasjon var blitt forsert i større grad.</p>
 <p>TROMSØ</p>	<p>Tromsø har per i dag en kollektivtrafikkandel på 12,5 prosent av totaltrafikken. I klima- og energiplanen som ble vedtatt i 2008 er målet at andelen øker til 50 prosent i 2020. Tromsø har søkt om en 4-årig avtale innenfor belønningsordningen. Den ferske konseptvalgutredningen inneholder et kombinasjonsalternativ med vekt på økt kollektivandel.</p>	<p>Tromsø har et svært ambisiøst kollektivmål fram mot 2020. Mange tiltak må gjøres for å nå dette målet, og vi avventer konkret handling. Det blir derfor spennende å se hvordan kommunen tar konseptvalgutredningen videre.</p>



SPØRSMÅL 3: BEGRENSE BILBRUKEN

Hva er gjort for å styrke bruken av virkemidler som begrenser bilbruken?



Foto: Bård Lahn

Kommune	Svar	Vurdering
 FREDRIKSTAD	<p>Fredrikstad har progressive parkeringstakster, hvor avgiftsnivå og innkrevingsperiode er økt. Fredrikstad har også bygd nytt parkeringshus utenfor sentrum, som del av en bevisst strategi om økt andel parkering utenfor sentrum.</p>	<p>Fredrikstad har heller ikke veldig mye å vise til av restriktive tiltak for bilbruk, utover progressive parkeringstakster og etablering av parkeringshus utenfor sentrum. Ved etablering av nye parkeringshus utenfor sentrum bør antallet parkeringsplasser i sentrum reduseres tilsvarende for å ha en reell effekt.</p>
 SARPSBORG	<p>Sarpsborg trekker i sitt svar ikke fram noen tiltak som er gjort for å redusere biltrafikken.</p>	
 OSLO	<p>Oslo skriver i sitt svar at kommunen har hovedfokus på å bedre kollektivtransporten. Det er etablert kollektivfelt på flere hovedveier, og gjort parkeringsbegrensinger i sentrumsgater og maksimumsnormer for arbeidsplassparkering i sentrum. Oslo har også satt ned prisen på månedskort for kollektivtrafikk i kommunen.</p>	<p>Oslo er tydelig i sitt fokus på å forbedre kollektivtransport framfor å innføre restriktive tiltak mot biltrafikk. Miljøeffekten av kollektivsatsing ville imidlertid vært vesentlig større om denne hadde vært kombinert med restriksjoner på bilbruken. Et godt kollektivtilbud gir et godt utgangspunkt for å innføre køprising, og vi håper Norges største by vil ta i bruk sterkere lut for å begrense bilbruken i og inn og ut av kommunen.</p>
 BÆRUM	<p>Bærum kommune har stedstilpasset parkeringsavgift i urban bebyggelse for å begrense uønsket bilbruk og parkering.</p>	<p>Parkeringsavgift er det eneste tiltaket Bærum trekker fram, og vi hadde håpet på flere tiltak for å redusere biltrafikken i kommunen, bl.a. reduksjon i antall parkeringsplasser og omgjøring av bilfelt til kollektivfelt.</p>
 KRISTIANSAND	<p>Kristiansand har doblet bomtakstene, og redusert antallet parkeringsplasser i sentrum. Det er innført bosoneparkering i Kvadraturens randsoner. Køprising og tiltak med tilsvarende effekt er under utredning i det pågående arbeidet med konseptvalgutredning for Kristiansands-regionen.</p>	<p>Reduksjon av antallet parkeringsplasser i tillegg til økte bomtakster er gode tiltak for å redusere privatbilbruken inn og ut av sentrum. Det er bra med utredning av køprising, men her må vi avvente endelige vedtak før vi kan felle en dom.</p>
 STAVANGER	<p>Stavanger har innført ny parkeringsnorm for kommunen, med unntak av Forus, og økte i 2010 avgiftsnivået på parkering i sentrum. Sammen med Sola og Sandnes jobber Stavanger med en kommunedelplan for Forus og Lura, hvor parkering vil være et sentralt tema.</p>	<p>Det er bra at Stavanger har nye parkeringsnormer i kommunen, og at avgiftsnivået er økt. Det at Forus utelukkes i denne omgang er ikke bra, for det vil trolig gjøre det mer attraktivt å handle ved bilbaserte kjøpesentre. Vi håper et samarbeid med Sola og Sandnes vil endre på dette.</p>




 <p>BERGEN</p>	<p>Bergen satser på løpende oppgradering av byrom med både miljøgater og færre parkeringsplasser. Kommunen skriver i sitt svar at nye parkeringshus ikke skal føre til nettoøkning i parkeringstilbud i sentrum, og at det er et mål å redusere det totale antallet plasser i sentrum. Parkeringsplasser for kollektivbrukere utenfor sentrum er økt, for å redusere antall kjøretøy på veinettet inn til sentrum. Kollektivprioritering har på flere strekninger gått på bekostning av privatbiler med bare fører. Mens totaltrafikken øker, har den sentrumsrettede trafikandelen vært stabil de siste 20 årene. Da Bergen i 2010 opplevde akutt luftforurensning, ble det gjennomført en rekke tiltak i januar–februar. Disse tiltakene ble delt inn i følgende hovedgrupper: informasjon, holdningskampanjer, kollektivtilbud, trafikktiltak, helsetiltak, egen virksomhet. Av trafikktiltak ble det innført parkeringsrestriksjoner, sambruksfelt, nedsatt hastighet og datokjøring.</p>	<p>Bergens mål om å redusere antallet parkeringsplasser i sentrum er godt, men det er viktig at tiltak iverksettes slik at man når målet. Antall parkeringsplasser har faktisk økt med 11 prosent fra 2004 til 2008. Og det er ennå ikke realisert sambruksfelt på innfartsårene nord og sør, til tross for at dette har stått på agendaen lenge. At Bergen har avvist innføring av køprising og planlegger flere veiprosjekter som undergraver bilbegrensende virkemidler, trekker også i negativ retning. Bybanen har i noen grad resultert i at veiarealer er blitt omdisponert til kollektivtrafikk, noe som bidrar til å begrense biltrafikken. Bergen opplevde en alvorlig situasjon i 2010, og det ble satt i gang en rekke strakstiltak for å få bukt med den dårlige lufta. Dette peker imidlertid mot at det trengs permanente løsninger for Bergen som kan gi varige reduksjoner i luftforurensning og klimagassutslipp. Bergen har med andre ord fortsatt en vei å gå for å finne langsiktige tiltak som sikrer en mer bærekraftig by i framtiden.</p>
 <p>TRONDHEIM</p>	<p>Det ble i mars 2010 innført grønne innkrevningspunkter som har redusert biltrafikken i Trondheim med ca. 10 prosent. Kommunen har en restriktiv parkeringspolitikk, hvor bl.a. bakkeparkering i sentrum er begrenset.</p>	<p>De grønne innkrevningspunktene har vist seg å bidra til å redusere biltrafikken. Dette er positivt, men de er ikke like effektive som en bomring som dekker alle inn- og utfartsårer. Vi håper på flere tiltak som bidrar til å redusere trafikken ytterligere i årene som kommer.</p>
 <p>TROMSØ</p>	<p>Tromsø kommunestyre gjorde i 2009 et prinsippvedtak om utredning av veiprising som en videreføring av ambisjonen om 50 prosent kollektivandel innen 2020. Da rådmannen la fram saken for kommunestyret i februar 2011, innstilte han på veiprising i Tromsø fra 2013, men forslaget ble avvist av kommunestyret. Det ble i stedet vedtatt økt lokal drivstoffavgift.</p>	<p>Tromsøs arbeid for å innføre veiprising var svært positivt. Når rådmannen legger fram saken og innstiller på veiprising, er skuffelsen derfor desto større når kommunestyret velger å avvise saken.</p>



SPØRSMÅL 4: STYRKE SAMORDNING OG SAMARBEID

Hva er gjort for å styrke samordning og samarbeid om arealbruk og transportiltak for hele det funksjonelle, regionale byområdet eller etablere et slikt samarbeid der dette ikke finnes?

Kommune	Svar	Vurdering
 FREDRIKSTAD	<p>Fylkesplan Østfold 2050 som ble vedtatt i 2009 legger opp til transporteffektivisering i fylket. Konseptvalgutredningen for Nedre Glomma er til ekstern kvalitetssikring nå. Prosjektet "Sykkelbyen Nedre Glomma" er også et samarbeidsprosjekt som tar for seg en større del av regionen enn bare Fredrikstad kommune.</p>	<p>Fylkesplanens visjon om transporteffektivisering i fylket er svært viktig. De to øvrige samarbeidene knyttet til konseptvalgutredningen og sykkelbyprosjektet er også gode og viser en tydelig vilje til å se på Fredrikstad som del av en region, der potensialet for reduksjon av transport med bil er stort.</p>
 SARPSBORG	<p>Fylkesplanen Østfold 2050, som Sarpsborg har deltatt i arbeidet med, legger opp til fortetting i bybåndet mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Arbeidet med konseptvalgutredning for Nedre Glomma som felles region er også igangsatt.</p>	<p>Som Fredrikstad har Sarpsborg deltatt i fylkesplanen Østfold 2050, som legger opp til et regionalt fokus på politikken som føres. Sarpsborg får også uttelling for arbeidet med konseptvalgsutredningen og prosjektet Sykkelbyen Nedre Glomma, og det er åpenbart at det er et godt og funksjonelt samarbeid mellom Fredrikstad og Sarpsborg, men også Østfold fylkeskommune.</p>
 OSLO	<p>Siden 2009, parallelt med Framtidens byer, har det pågått plansamarbeid mellom Oslo og Akershus om areal og transport. Miljøverndepartementet har ledet en politisk prosess for fylkene samlet, med utkast til regional planstrategi og regionalt planprogram. Våren 2011 ble dette lagt ut til offentlig ettersyn. Planarbeidet starter i 2011, med et felles nytt sekretariat.</p>	<p>Oslo og Akershus har et pågående plansamarbeid om areal og transport, noe som er viktig for en region som har såpass høyt innbyggertall og mange reiser.</p>
 BÆRUM	<p>Bærum er del av samarbeidet mellom Oslo og Akershus om felles areal- og transportplan for Oslo-området. Kommunen følger de overordnede føringer for areal- og transportplanlegging, og samarbeider med Ruter og relevante overordnede myndigheter, slik som fylkeskommunen.</p>	<p>Bærum, som en kommune nært Oslo er involvert i samarbeidet mellom Oslo og Akershus om Oslo-området. Dette er nødvendig da mye av trafikken i Oslo-regionen skapes mellom omegnskommunene og Oslo.</p>
 KRISTIANSAND	<p>Det felles ATP-prosjektet (areal og transport) er blitt et permanent samarbeid i Kristiansands-regionen fra 2010, hvor et felles styre med representanter fra 7 kommuner og 2 fylkeskommuner prioriterer midler til kollektivtransport og sykkel. Samme utvalget er styringsgruppe for regional areal- og transportplan.</p>	<p>Etableringen av ATP-prosjektet som et permanent samarbeid i regionen, med en bred styringsgruppe, legger til rette for en godt samordnet regional areal- og transportpolitikk.</p>
 STAVANGER	<p>Stavanger deltar i transportsamarbeidet på Nord-Jæren, som ble startet allerede i 1989. Samarbeidet omfatter nå alle de 10 kommunene på Jæren, i tillegg til Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Fylkesmannen. Så lenge konseptvalgutredningen er til ekstern kvalitetssikring, videreføres Nord-Jærenpakke 1, før man kan gjenoppta arbeidet med Jærenpakke 2, som bl.a. skal ta for seg finansiering av bybane. Det pågår en revidering av fylkesdelplanen med sikte på å forbedre samordning av areal- og transportplanlegging og virkemiddelbruk for å oppnå dette.</p>	<p>Stavanger har lange røtter i samarbeidet med Nord-Jæren. At samarbeidet er utvidet til å gjelde flere kommuner, er bra, og kan bære frukter i framtiden. At fylkesdelplanen er til revidering, er også positivt, og vi håper utfallet av revideringen vil være godt for areal- og transportpolitikken på Jæren.</p>

 <p>BERGEN</p>	<p>Konseptvalgutredning for Bergens-området er under slutføring. I tillegg deltar Bergen i samarbeidet "Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø" sammen med fylkeskommunen og Statens vegvesen. Kommunen har også startet opp arbeidet med "Regional plan for utbyggingsmønster, areal og transport i Bergensområdet". Utover dette foregår det konkrete samarbeidsprosesser om Regional Transportplan og lokalisering av ny regional godshavn.</p>	<p>Bergen kommune deltar i flere gode samarbeid som involverer områder utenfor kommunegrensen, som kan gi en bedre og mer samordnet regional politikk for transport og arealbruk. Konseptvalgutredningen som er under slutføring, vil kunne bidra til en positiv utvikling for Bergens-området, dersom et godt alternativ blir valgt.</p>
 <p>TRONDHEIM</p>	<p>Den interkommunale arealplanen (IKAP) er et samarbeid mellom totalt 10 kommuner, samt fylkeskommunen for Trondheimsregionen. Miljøpakken for transport legger til rette for økt kollektivbruk ved pendling ut og inn av Trondheim. Da bomringen ble innført, og omlandet fikk bytakst, i tillegg til at det ble gitt informasjon om Park and Ride-anleggene, ble biltrafikken fra pendlere redusert.</p>	<p>IKAP legger opp til et godt samarbeid mellom mange kommuner, og fylkeskommunen. Det har også blitt gjennomført tiltak med sikte på å redusere biltrafikken i Trondheims-regionen, noe som er svært positivt og legger til rette for mer miljøvennlige reiser for bl.a. pendlere.</p>
 <p>TROMSØ</p>	<p>Tromsø har samarbeidet med Troms fylkeskommune i forbindelse med konseptvalgutredningen og i søknadsprosessen til belønningsordningen. Utover dette mener Tromsø samordning og samarbeid i det regionale byområdet er mindre relevant her da det ikke bor så mange mennesker i Tromsøs omland.</p>	<p>Tromsø viser kun til samarbeid med fylkeskommunen ved noen anledninger. Kommunen mener at samordning og samarbeid ikke er så viktig i denne regionen, og vi kan se Tromsøs poeng.</p>



SPØRSMÅL 5: INTEGRERE ARBEIDET MED FRAMTIDENS BYER

Hva er gjort for å integrere arbeidet med arealbruk og transporttiltak innenfor Framtidens byer med pågående eller påtenkte bypakker for transport, miljø og byutvikling?



Foto: Naturvernforbundet

Kommune	Svar	Vurdering
 FREDRIKSTAD	Fredrikstad svarte ikke på spørsmål 5 i brevet fra Naturvernforbundet.	
 SARPSBORG	Sarpsborg nevner ikke stort som kan være svar på dette spørsmålet, utover at de involverer seg i stasjonslokalisering på jernbanen.	Det er vanskelig å trekke noe veldig konkret ut av Sarpsborg sitt svar, og det er derfor vanskelig å sette karakter på dette.
 OSLO	Det er løpende oppfølging og dialog mellom forskjellige parter i arbeidet med areal- og transportplanlegging i Oslo og Akershus. Det er bl.a. gitt løpende innspill til Nasjonal transportplan gjennom Framtidens byer. Oslo og Akershus har sammen søkt belønningsordningen om midler, og Oslo ønsker en fireårig avtale for å sikre forutsigbarhet og framdrift i det framtidige arbeidet.	Oslo viser til løpende kommunikasjon mellom de ulike partene i areal- og transportplanleggingen, i tillegg til konkrete ting som er gjort gjennom Framtidens byer. En slik løpende kommunikasjon er nødvendig for å integrere arbeidene og kan legge grunnlag for gode resultater framover.
 BÆRUM	Bærum samarbeider med fylkeskommunen og transportorganisasjonene innen Oslopakke 3, men hvilke tiltak som skal prioriteres, avventer beslutninger i tilknytning til Oslopakke 3.	Vi er kjent med at Bærum kommune har stort fokus på utbygging av E 18 i diskusjonen om Oslopakke 3. Vi håper at kommunen i langt større grad vil prioritere kollektivtransport framfor privatbiler i tiden som kommer.
 KRISTIANSAND	Det er ATP-samarbeidet som koordinerer tiltak innen Framtidens byer. Det er utarbeidet forslag til felles regional arealplan som legges til grunn for konseptvalgutredningen for regionen. Sammenhengende hinderfri trasé for buss er også utredet av ATP-samarbeidet og inngår som ett av utredningsalternativene i konseptvalgutredningen.	Det interkommunale ATP-samarbeidet som koordinerer tiltak innen Framtidens byer, er også styringsgruppa for arbeidet med en regional areal- og transportplan. Dette legger til rette for god integrering av Framtidens byer i arbeidet med areal- og transportpolitikk for hele Kristiansandsregionen.
 STAVANGER	Stavanger har fått støtte fra Transnova til ulike prosjekter i regi av Framtidens byer, disse er nevnt i svaret til spørsmål 2. Kommunen har innarbeidet mål og strategier i Framtidens byer i overordnede planer, og de følges opp videre i den enkelte reguleringsplanen.	Stavanger viser i sitt svar at kommunen har integrert Framtidens byer i det øvrige arbeidet i kommunen, noe som forhåpentlig kan bidra til at både arbeidet med Framtidens byer og kommunens arbeid styrkes i årene som kommer.
 BERGEN	Bergen skriver i sitt svar at det er umulig å skille arbeidet i Framtidens byer fra det øvrige arbeidet kommunen gjør, og at de fleste prosjektene uansett ville blitt gjennomført på samme måte også uten Framtidens byer. Kommunen mener imidlertid at Framtidens byer har bidratt til bevisstgjøring internt i kommunen, og utad.	Bergen hevder selv at Framtidens byer bidrar til økt bevisstgjøring i kommunen, men at det mer konkrete arbeidet uansett ville blitt gjort og er en naturlig del av Bergens øvrige transport- og arealpolitikk. En slik integrering av arbeidet med Framtidens byer er uansett positiv.

 <p>TRONDHEIM</p>	<p>Trondheim skriver selv at arbeidet med Framtidens byer bygger på det kommunen allerede gjør, men at det setter et ekstra fokus på miljø og samordning av areal- og transportpolitikk. Trondheim har satt av midler til å styrke organisasjonen og gjennomføre prosjekter som ville vært vanskeligere å få til ellers. Kommunen trekker også frem arbeidet med Brøset, i tillegg til miljøpakken fra 2008, som to av de viktigste prosjektene som inngår i arbeidet med Framtidens byer.</p>	<p>Det at Framtidens byer bidrar til å styrke kommunens arbeid, og tar det ett steg videre, er svært positivt. Trondheim gir inntrykk av at dette er noe kommunen prioriterer.</p>
 <p>TROMSØ</p>	<p>Tromsø svarer på dette spørsmålet at alle svarene på de overstående spørsmålene er del av arbeidet med fremtidens byer.</p>	<p>Tromsøs svar er litt vanskelig å tolke, men det virker for oss som at Framtidens byer er godt integrert i de tiltak som gjøres i kommunens transport- og arealpolitikk.</p>