

# Organisering og lokalisering: Urbanisering som klimapolitikk

**TEMPO**

sluttkonferanse 17.-18.6.2014, Forskningsparken,  
Oslo

Vibeke Nenseth, Transportøkonomisk institutt

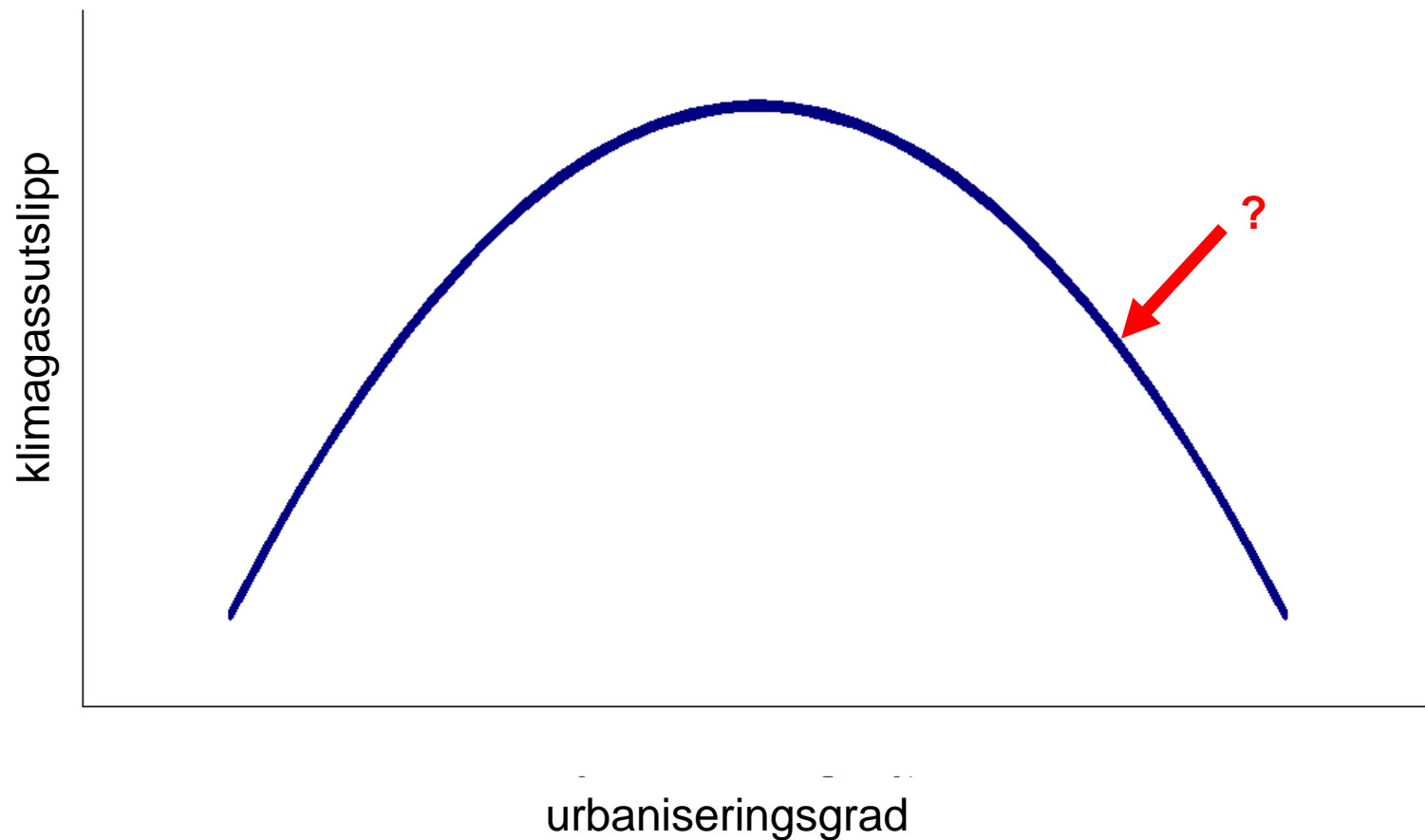
Forskning i bevegelse



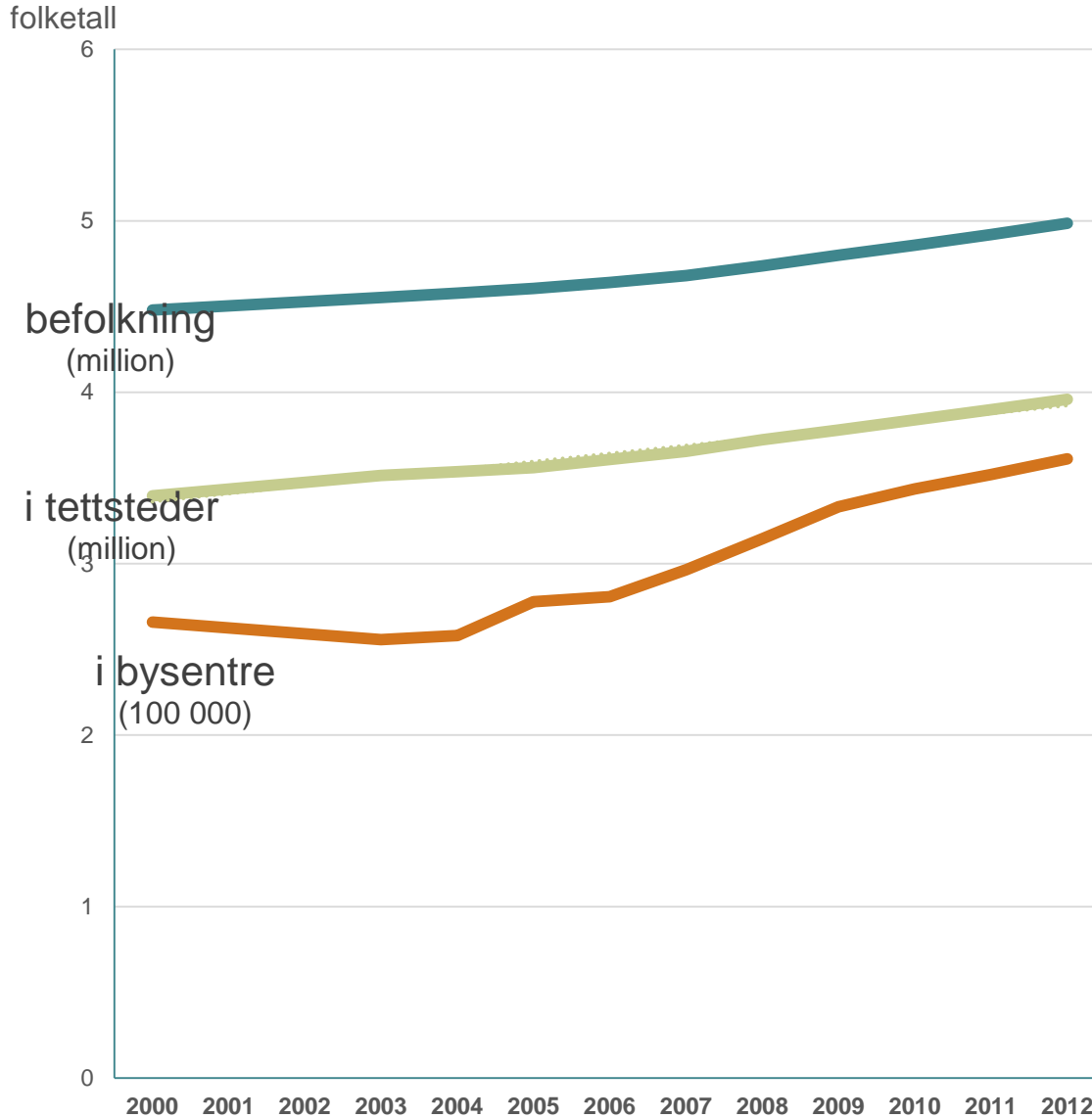
# Urbanisering som klimapolitikk?

- Urbanisering har lenge vært lansert som klimavennlig –
  - *sparer arealer og energi, gir kortere og mer miljøvennlige reiser*
- Urbaniseringens klimagevinster (fremdeles) tvetydig og omstridt
  - *globalt og historisk: urbanisering øker ressursbruk*
- Urbanisering fremmer kollektive goder og kollektive løsninger
  - *stordriftsfordeler og institusjonell kapasitet: nærhet, arbeidsdeling og felles problemforståelse*

# urbaniseringens kuznets-kurve



# Norge urbaniseres

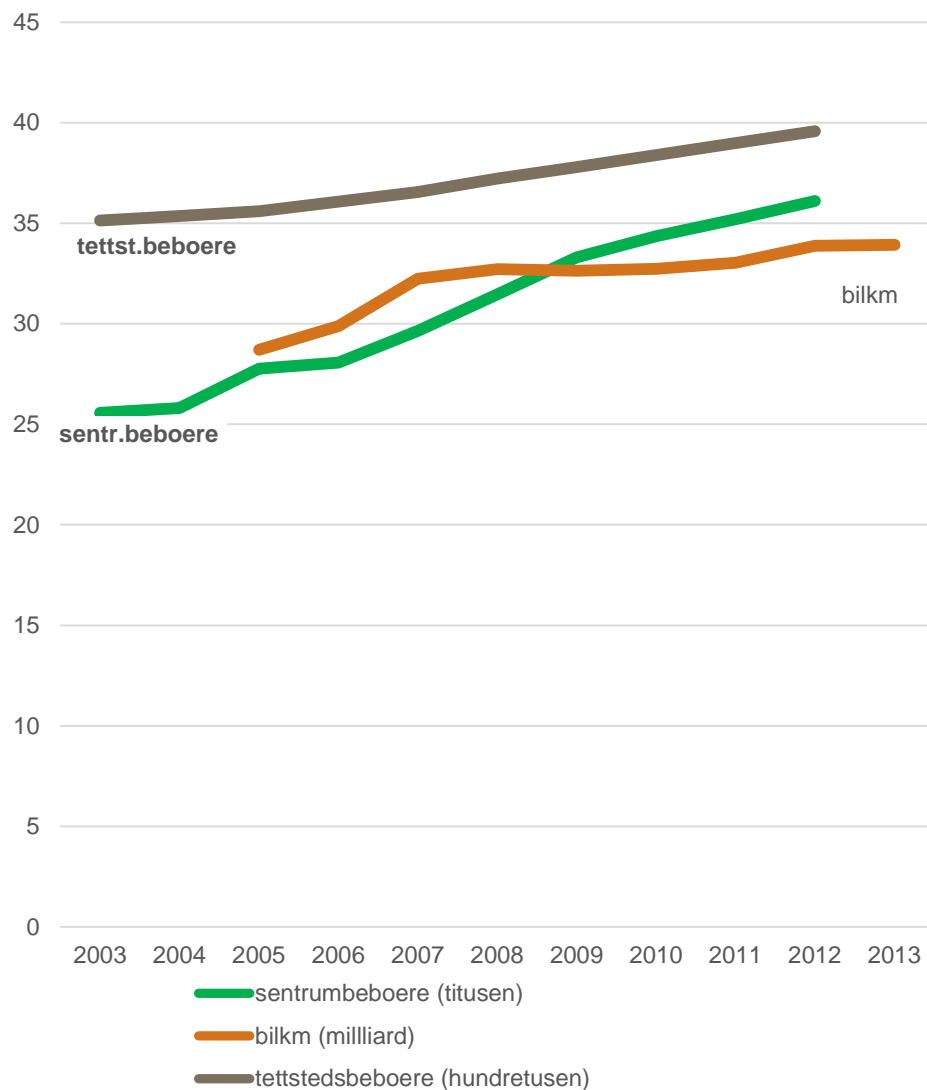


## befolkningsveksten siden 2000

- nasjonalt: 11%
- i tettsteder: 17%
- i bysentre: 36%

- 80 % bor nå i tettsteder
- 7% bor i bysentre

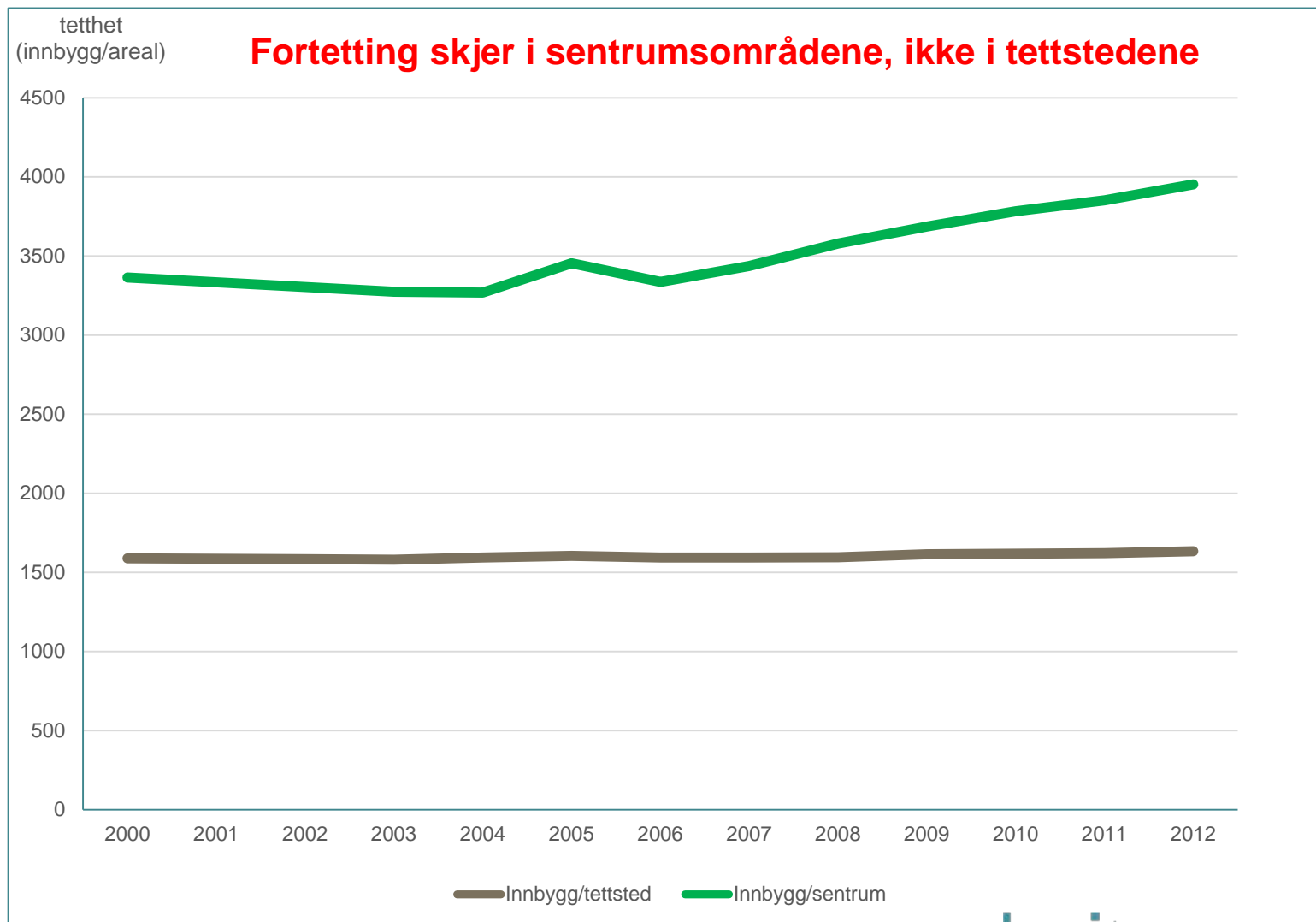
# Urbanisering og bilkjøring



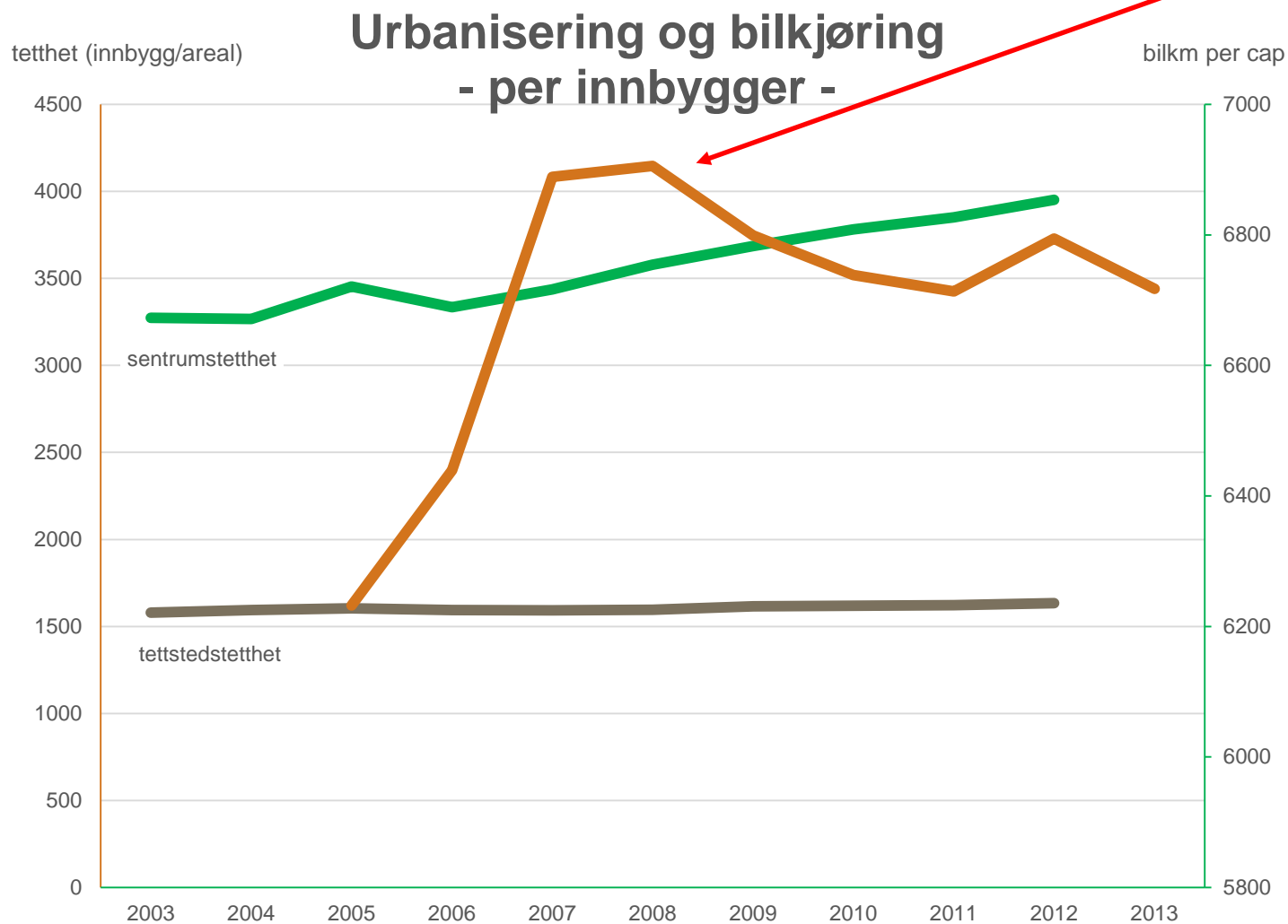
Vekst (2005\_12):

- antall tettstedsbeboere: 11%
  - antall sentrumsbeboere: 30%
  - antall kjørte personbilkm: 18%
- Nå: **bilbruken stagnerer!**

# Urbanisering: Befolkningsveksten i byene > Byspredningen



# Har urbaniseringen bidratt til 'peak car'?



— Innbygg/tettareal    — innbygg/sentrumsareal    — Bilkm\_cap

# Slutt på byspredningens smultringseffekt



- byspredningens ironi: bysentrenes forfall
- byene ble uthulet – ‘donut effect’
  - *utflytting til barnevennlige, bilbaserte bomiljøer i forstedene*
  - *utflytting pga. ny transportinfrastruktur (sic!) og jordvern*  
=> *the cities’ dead heart’*

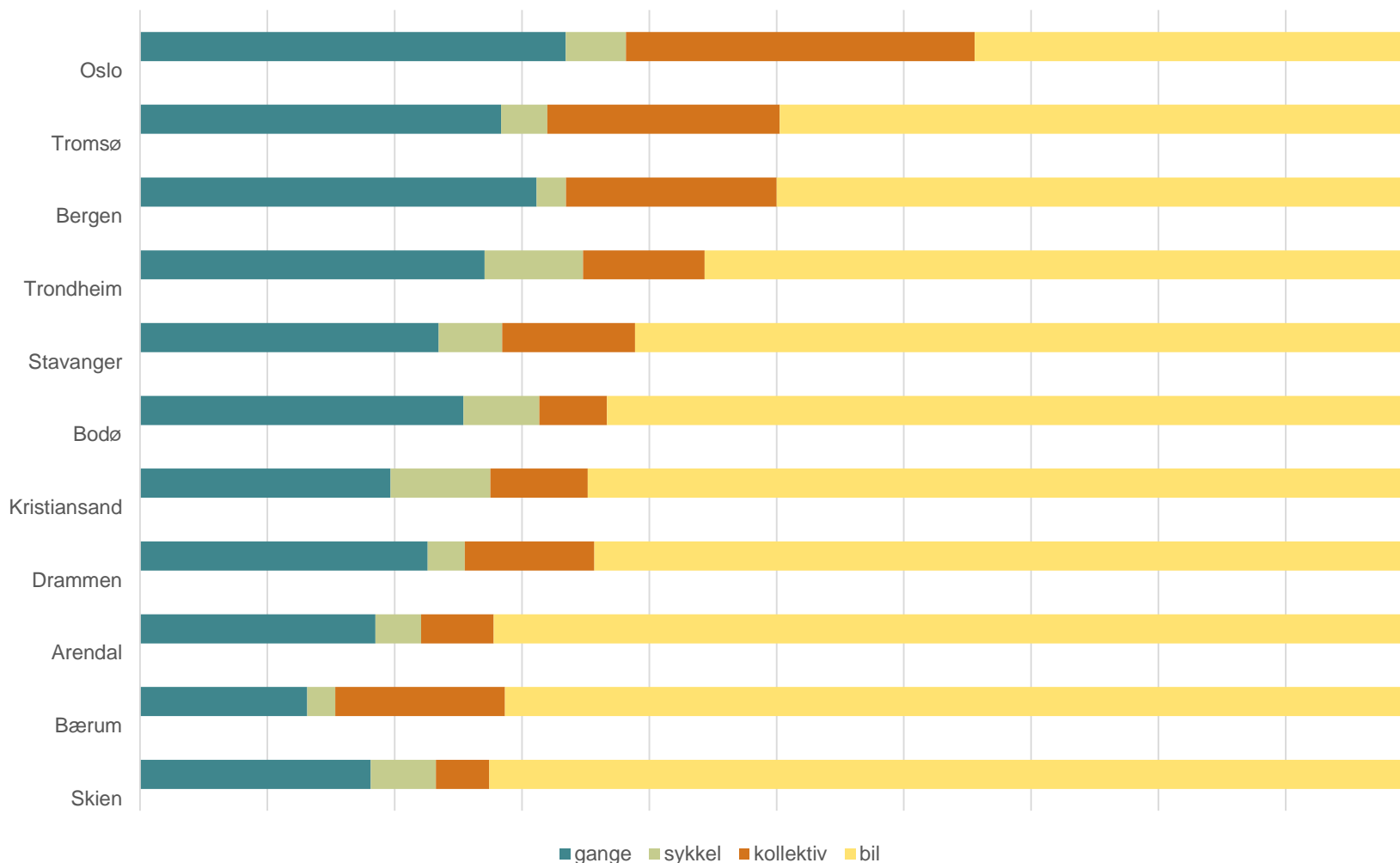


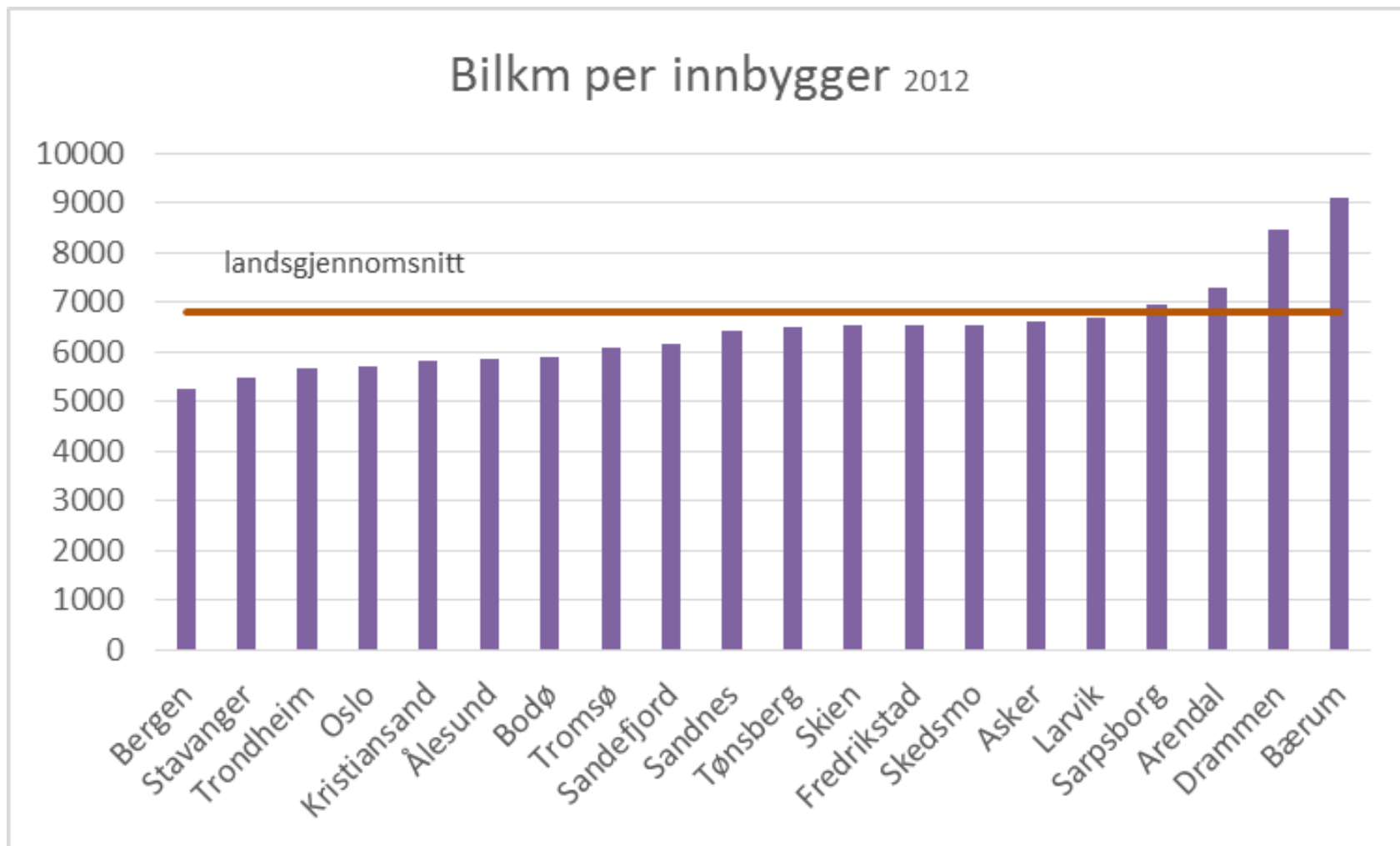
# Urbanisering på norsk

- En *empirisk* dreining så vel som et *politisk paradigmeskifte* fra rundt 1990
- Sentrumsutvikling og revitalisering av bysentrene i sentrale industri- og havneområder i byene (vekst i bolig og kultur, mens handelen taper)
- ‘Bærekraftig byutvikling’ på norsk dreier seg for en stor del om fortetting og sentrumsutvikling
- **Men: Hvorfor så stor variasjon mellom byene?**

# Store forskjeller mellom byene

Transportfordeling i byene (RVU 2009)

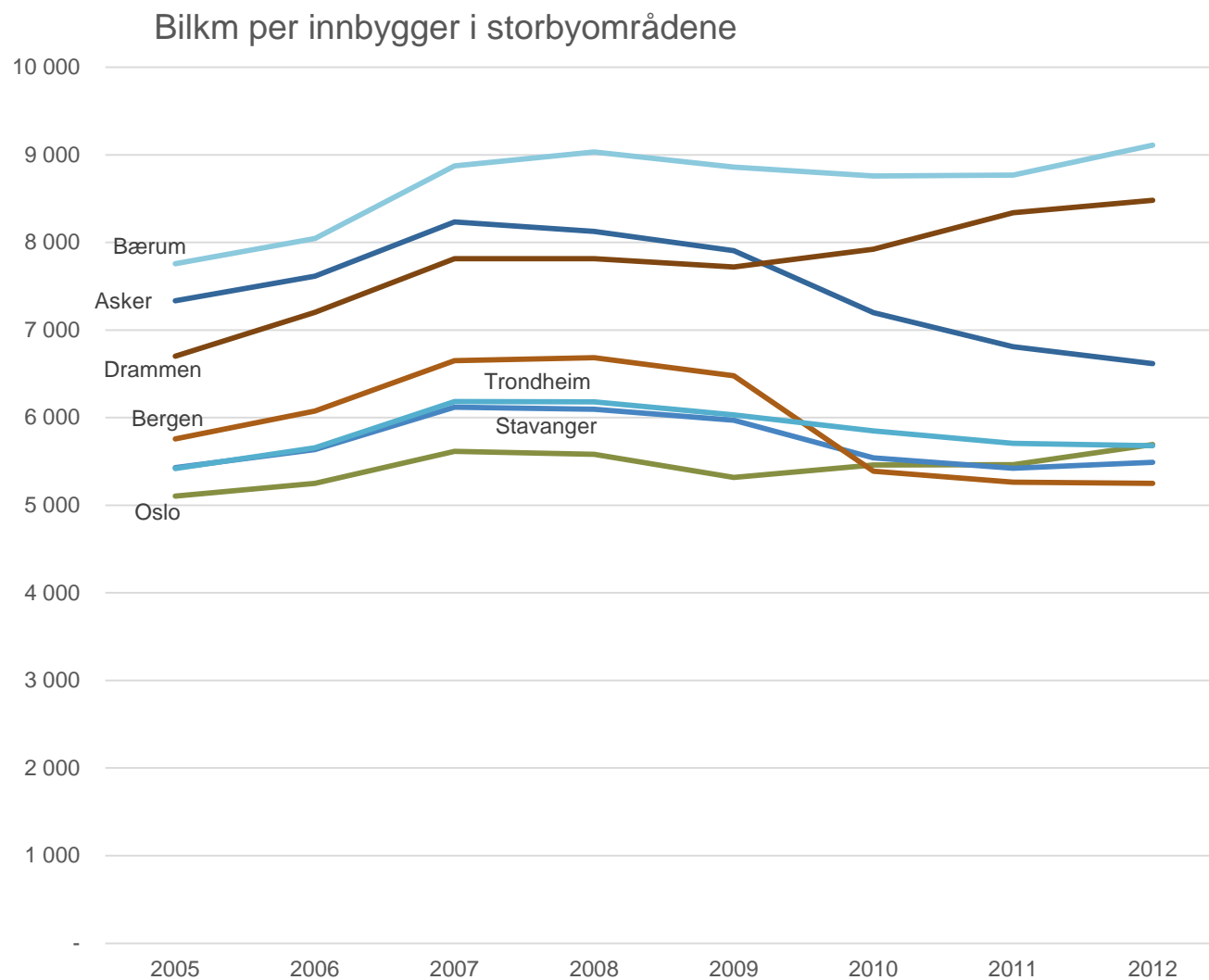




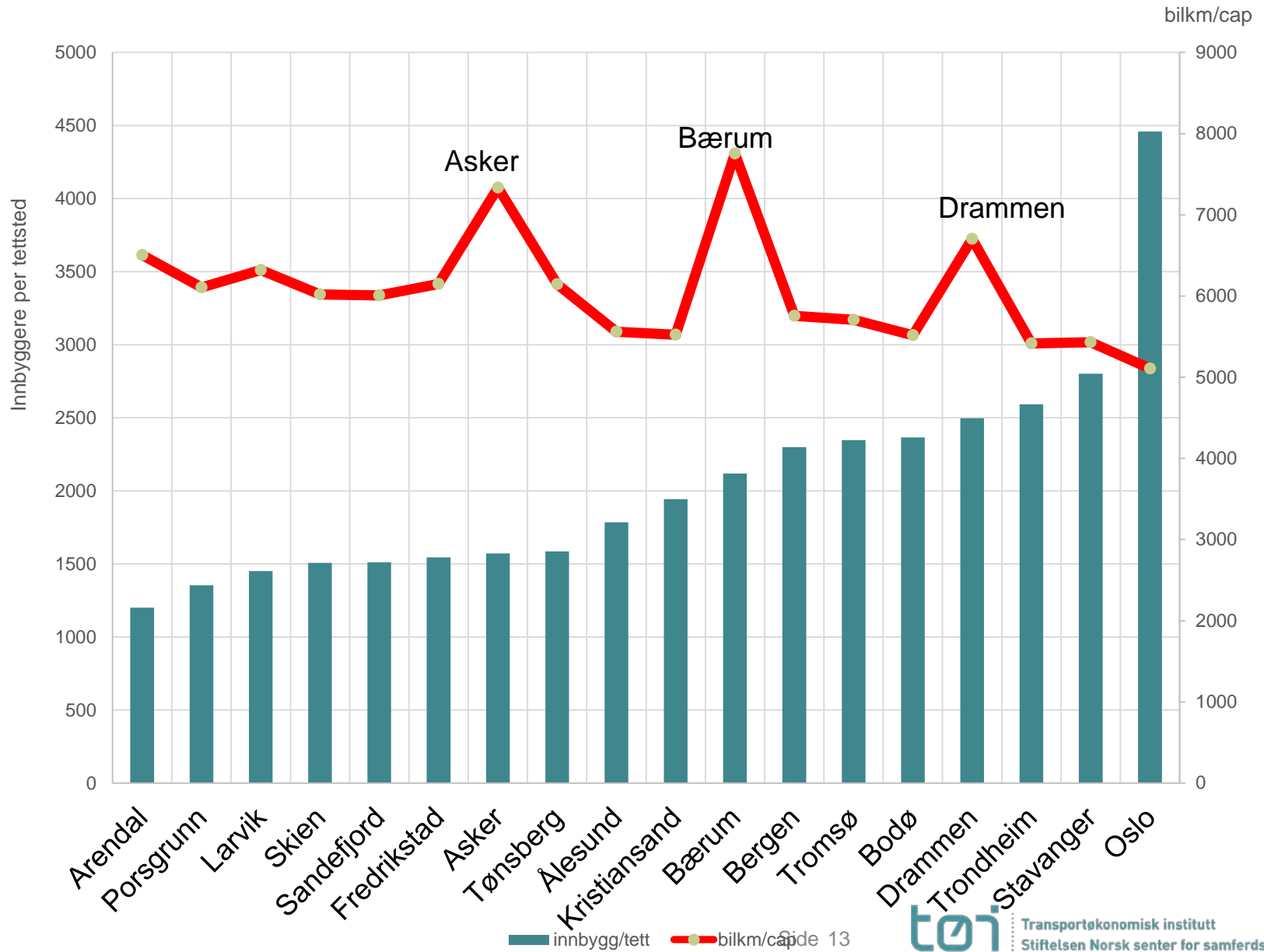
## Store forskjeller mellom byene (SSB 2013)

Storbyene ligger lavere – omegns- og pendlerkommunene høyere

# Ulike utviklingstrekk for bilkjøring – politikkdrevet?



# Bilbruk og urbaniseringsgrad – norske byer



## Urbanisering og mindre bilbruk i by: økonomiske, teknologiske, politiske, sosiale **drivere**

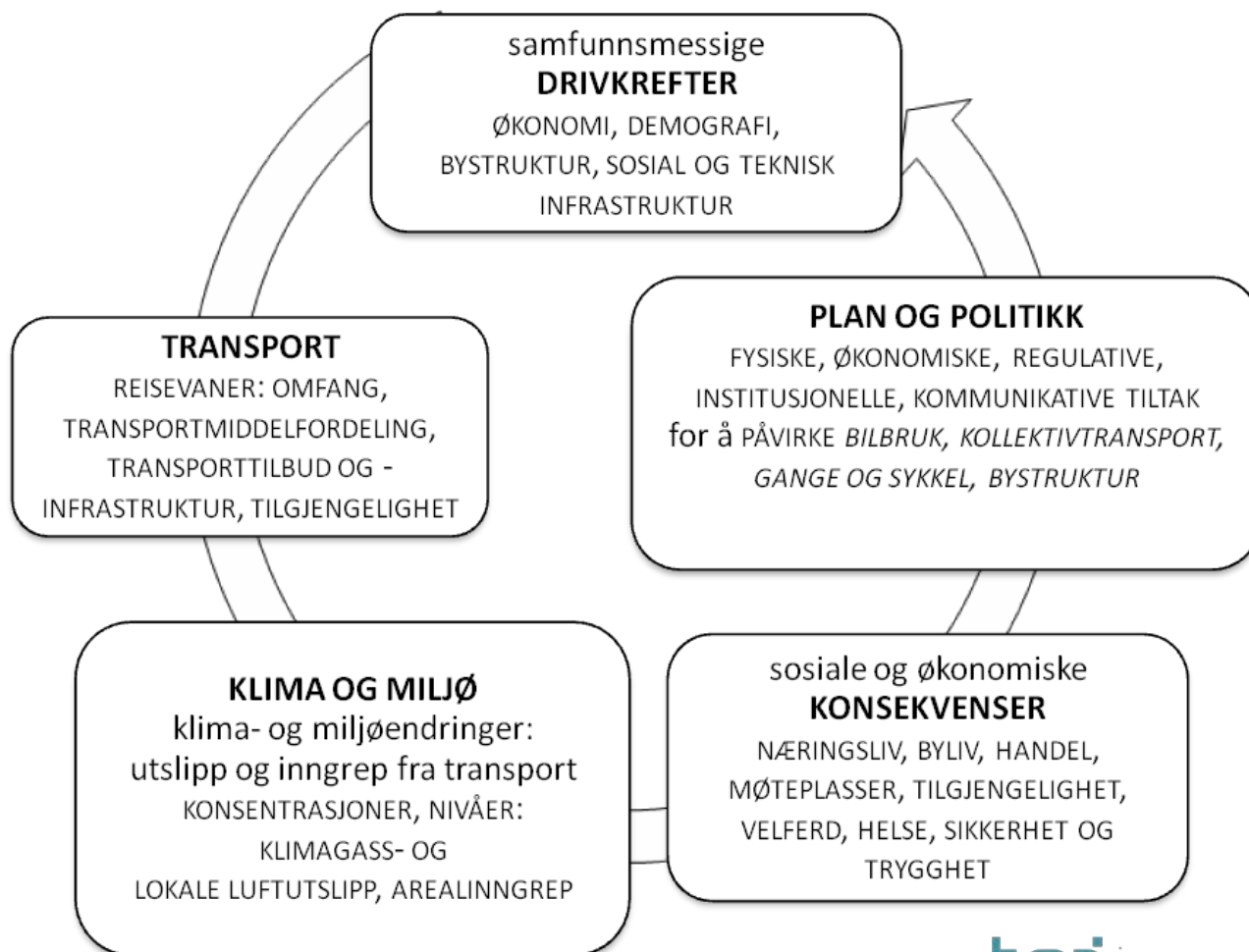
- **eiendomsutvikling** i sentrale byområder – arealøkonomiserende fortetting
- **ny teknologi** (kjøretøy/drivstoff, ny selvbetjeningsmobilitet)
- nye **politiske standardkrav** og **sentrumssatsing**
- **urbanisering**, så vel fysisk (arealbruk) som kulturell (et dematerialisert forbruksmønster; mer vekt på kultur og opplevelser)

# Hvordan få fram klimavennlig urbanisering – med klimavennlig bytransport?

## Politiske virkemidler:

- **Fysiske** - (privat)bilfrie soner, lavutslippssoner, sentral lokalisering av boliger, arbeidsplasser og servicefunksjoner
- **Regulative** – innkjørings- og parkeringsrestriksjoner i by(sentre); klimapolitisk integrering i sektorpolitikken (sterkere klimaregulering)
- **Økonomiske** – kø- og veipricing; markedsintensiver for elbil- (og sykkel?)omstillingen
- **Kommunikative** – kulturelle innsatsfaktorer (påvirkning av kunnskap og verdier); utnytte kulturelle trender som allerede er på gang (herket med bil i by...)

# Klimahensyn **integrert** i hele problemkjeden – fra drivkrefter til politikk for klimavennlig transport





# Men -

- klimahensyn lite integrert i dagens bytransportpolitikk og i store byutviklingsprogrammer
- målene for klimagassutslipp fra veitransporten innen 2020 er ikke lenger tall- og tidfestet (klimamelding og NTP) – byene mangler konkrete mål
- satsing på ‘klima’ i bypolitiske planer og programmer dreier seg ofte om klimatilpasning ikke klimakutt
- NTP gjør lite ut av nyere endringer, tendenser og utviklingstrekk - som for eksempel redusert bilbruk per person

# Noen kommunikative mekanismer for å fremme politikkutviklingen

- **uslåelige fakta**, nye data, påvisning av nye sammenhenger
- ***strategiske argumenter*** (fremmer interesser) eller
- ***overbevisende argumenter*** (fremmer verdier)
- nye djerve og **dristige idéer**

# Bruk av transportpolitiske mål som argumenter

## Fremme mål for å overbevise

- som nullvisjonen for antall drepte/hardt skadde i trafikkulykker
- som nullvisjonen for bilbruk i byene
- som fremming av fordelene ved alternativer til bil i by
  - *sykkel og gange, kollektiv (buss, bane, kollaborativ mobilitet (bildeling, samkjøring, bysykkel)*

## Strategisk bruk

- *utsette og forhale* beslutninger for å skjule politisk dragkamp – om tidfesting, ansvar og finansiering
- lansere ambisjoner - uten å presisere, ut fra flertydighetens fordeler
  - *unngår etterskuddsvis etterprøving av resultatene*
  - *skaper politisk legitimitet og handlingsrom gjennom brede, inkluderende prosesser*
  - *'antydningens kunst' som gir rom rom for innovasjon og innebære konkurransefortrinn*

# Σ Urbanisering som klimakutt?

Lovende byutviklingstrekk på gang:

- bysentervekst og bilbruk som stagnerer
- bysentervekst: et resultat av så vel næringslivs- som politisk satsing
- liten politisk oppmerksomhet mot endringene i bilbruk: hva de skyldes og hvordan tendensene til å være både «Urban, Mobil og Klimavennlig» kan forsterkes!

takk for oppmerksomheten!

vibeke.nenseth@toi.no