Samordnet klimaplanlegging i de skandinaviske hovedstedene

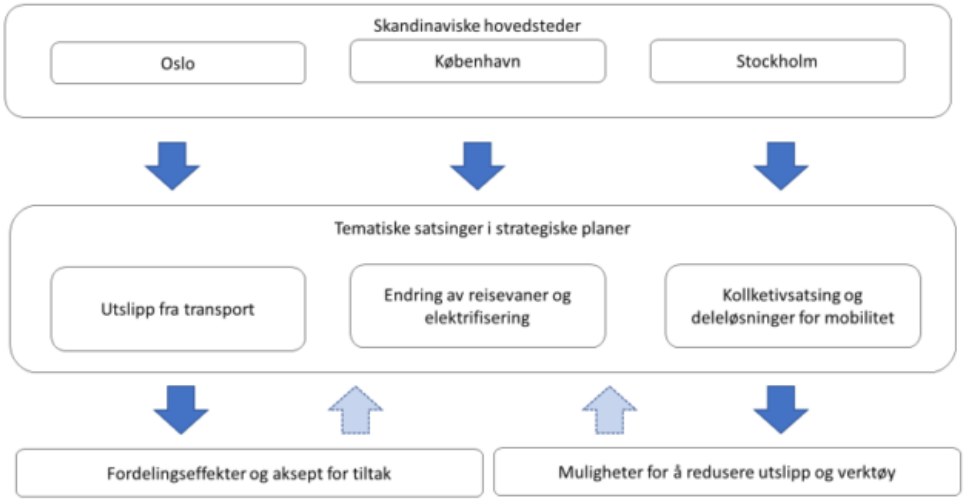
De skandinaviske hovedstedene har i utgangspunktet lik tilnærming til planlegging. Både Oslo, København og Stockholm har et system for helhetlig klimaplanlegging og har satt seg klimamål for å redusere utslipp og tilpasse seg klimaendringer. Det er likevel ulikheter når det gjelder hvilke temaer og tilnærminger de har lagt vekt på i sin overordnede planlegging. For klimaplanleggingen er det viktig å se på helheten av areal klima- og energi- og mobilitetsplanlegging for å få et bilde av persontransporten og hvordan best sette inn tiltak for å styre mot en mer klimavennlig byutvikling. Selv om plansituasjonen er annerledes i mindre byer og tettsteder vil erfaringer med en helhetlig tilnærming ha overføringsverdi også til mindre steder. I Norge er utfordringene de samme uavhengig av om det er en stor by eller et lite tettsted siden planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning og bærekraftmålene gjelder for alle. Klimaplanleggingen må inkludere både hvordan byene skal løse problemene og hvilke strategier og verktøy som kan brukes for å få det til.

1 Problem og formål

For klimaplanleggingen er det viktig å se på areal-, klima og energi- og mobilitetsplanlegging under ett for å få et helthetlig bilde av situasjonen for persontransport, og hvordan best sette inn tiltak for å styre byutviklingen. Vi har gått igjennom offentlig tilgjengelig planmaterialefor de tre skandinaviske hovedstedene. Vi har undersøkt plansituasjonen for utslipp fra transport, kollektivsatsing og deleløsninger for mobilitet samt hvordan en kan endre reisevaner og få til elektrifisering, se figur 1. Vi har også vurdert hvordan temaene tas opp i planene, fordelingseffekter og aksept for tiltak, og muligheter for å redusere utslipp og verktøy som kan tas i bruk.

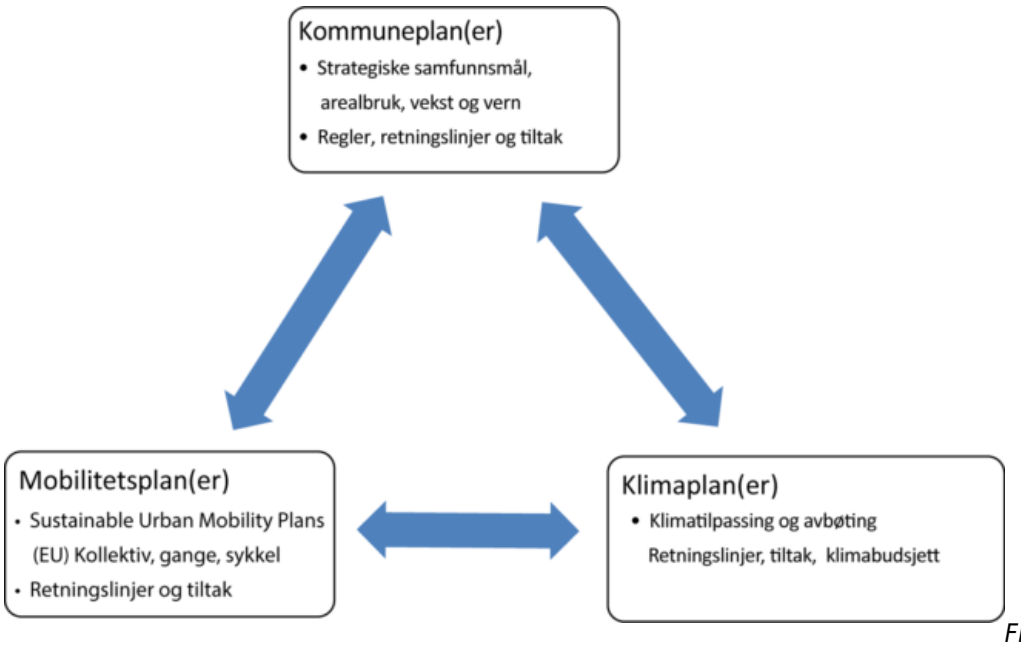
2 Beskrivelse av tiltaket

For en helhetlig klimaplanlegging er det viktig å se på samspillet mellom planer og hvordan kommunene samordner sin innsats. Figur 2 viser hvordan byene (eller tettstedene) ved hjelp av de ulike overordnede planene kan styre den lokale utviklingen. Kommuneplanen viser byenes samfunnsmål, arealbruk og i kommuneplanen velger kommunen ut hvilke områder som skal vernes og hvilke som skal utvikles. Alle de skandinaviske landene har regler om at det skal utarbeides kommuneplaner med planbeskrivelse og kommuneplankart. Kommuneplanen kan angi regler i form av bestemmelser og retningslinjer, og handlingsplaner for tiltak. Vedtekter, for eksempel for parkering, kan også være en del av kommuneplanen.



Figur 1: Undersøkelsesopplegg for å vurdere fordelingseffekter og muligheter for tiltak og verktøy for tematiske satsinger i strategiske planer.

Klimaplaner er vanlige i skandinavisk sammenheng. Klimaplanene kan være myntet på klimatilpassing og/eller avbøting av klimakonsekvenser. Mobilitetsplaner kan i utgangspunktet være en samlet plan for alle typer bærekraftig mobilitet, men kan også være separate planer eller strategier for de ulike transportformene. Klimaplaner og mobilitetsplaner er ikke juridiske på samme måte kom kommuneplanen, men de utrykker kommunens intensjoner og de legges til grunn for kommunens praksis. Til sammen utgjør de tre plantypene et helhetlig system for overordnet klimaplanleggingen i kommunene.



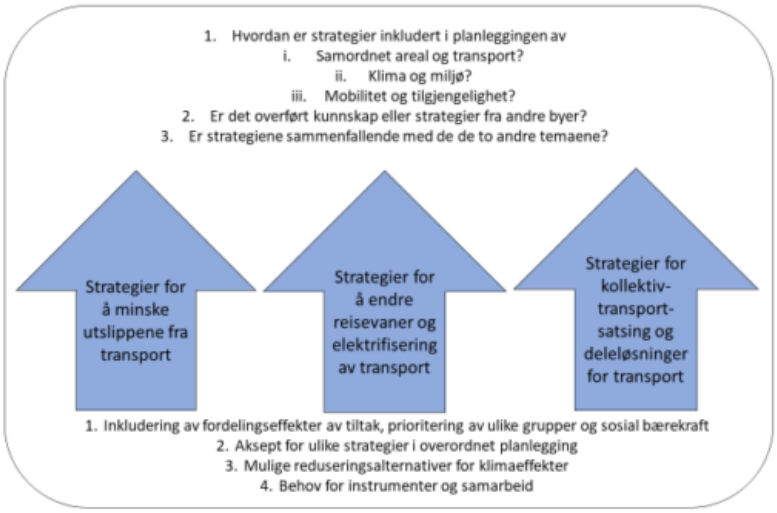
Figur 2: De tre viktigste plantypene for samordnet klimaplanlegging

Planene for Oslo, Stockholm og København har alle tre typen planer på plass. Det største avviket er på mobilitetsplaner der Stockholm og København følger EUs regelverk for SUMP, 'Sustainable Urban Development Plan' (SUMP). De er også brukt i norsk sammenheng, men er ikke en del av de planene kommunene må lage. Oslo har ingen SUMP, men har en sykkelstrategi i stedet. Likheter mellom hovedstedene kan oppsummeres i følgende punkter

- Sterk planleggingskultur (Oslo er i ferd med å ta igjen de andre)

- Tar inn over seg klimaendringer og prøver å oppnå målene i Parisavtalen og bærekraftsmålene
- Samarbeider med andre kommuner (nasjonalt og internasjonalt)
- Tar opp mange av de samme temaene i planleggingen men gjør det på litt forskjellige måter.

Når strategier skal analyseres, evalueres eller utarbeides vil rammeverket vist i figur 3, kunne være et utgangspunkt for videre diskusjoner. Vi har brukt rammeverket til å analysere eksisterende plandokumenter for strategier som søker å minske utslippene fra persontransport, strategier for å endre reisevaner og elektrifisering av transport og strategier for kollektivtransport satsing og deleløsninger for persontransport. Rammeverket kan også tilpasses til andre strategier.



Figur 3: Rammeverk for undersøkelsene

3 Supplerende tiltak

Utover at det planlegges med tanke på klimaendringer og reduksjon av klimagassutslipp lages det et system for klimapolitikk i byer og regioner som underbygger dette. I lovgivningen på regjeringsnivå og regionalt nivå forbedres regler og retningslinjer stadig. Byene har ambisiøse strategier der de tar sikte på å være best på en eller annen måte, noe som resulterer i at hovedstedene ofte blir mer utålmodige enn myndighetene på nasjonalt nivå. Hovedstedene finner samarbeidspartnere gjennom nettverk. Alle hovedstedene en del av flere nettverk og deltar i forsøk og pilotprosjekter med ekstern finansiering. Målet er dessuten å gjøre borgere og virksomheter ansvarlige, men også hørt i planprosessene.

En av de vanligste strategiene i hovedstedene er å legge lista høyt. Oslo har satt seg som mål å være utslippsfritt innen 2030, København ønsker å være karbonnøytralt innen 2025 og Stockholm vil være fossilfritt innen 2040. Disse målene gjentas i alle planene og der det er indikatorer eller andre måter å måle på. Hovedmålene styrer videre utvikling av politikk og temaplaner.

Instrumenter som hovedstedene planlegger eller gjennomfører inkluderer klimabudsjetter i

Stockholm og Oslo, klimasoner i Stockholm og København og smart-bytransportsoner i Stockholm, bompenger og rush-tidsavgifter i Stockholm og Oslo.

For de største byene i Norge er det i Nasjonal transport plan satt krav om nullvekst i personbiltrafikken. Det betyr at veksten i den persontransport skal dekkes ved kollektiv, sykkel og gange. Byvekstavtaler mellom byområdene og de andre offentlige forvaltningsnivåene er verktøyet for å oppnå nullvekstmålet. Byvekstavtalene for Osloområdet ble inngått i 2019/2020 og støtter opp om de målene som er satt i Oslo Byvekstavtaler | Statens vegvesen.

I tillegg har planene regler og retningslinjer for å videreutvikle planlegging mot en klimavennlig praksis. Planene følger også myndighetenes planleggingsretningslinjer for forskjellige temaer, inkludert samordna arealbruk og transport. Vanligvis adresserer planleggingsretningslinjer overordnede temaer som anses som nødvendige generelt, som klimatilpasning, universell utforming, forbedring av forhold for barn og unge og et mer bærekraftig samfunn (se ulike planretningslinjer på lovdata.no). Noen ganger ber byene nasjonalt nivå om flere restriksjoner eller endringer i reglene. På grunn av myndighetsreguleringer på statsnivå er bompenger og avgifter avgjørende i Stockholm og Oslo, mens København ikke begrenser biltrafikken på den måten. Bompengene er en viktig kilde for finansiering av mer bærekraftige infrastrukturløsninger og åpner derfor for økte ressurser til kollektivtransport. For deling er det færre instrumenter på plass, og København har påpekt at nasjonale regler må endres for å ta dette videre så vel som lokale tiltak.

4 Hvor er tiltaket egnet

Å utforme planer som hensyntar klima både når det gjelder tilpasning til klimaendringer og reduksjon av klimagassutslipp fra persontransport er noe alle kommuner må gjøre. Avhengig av kommunens størrelse og vekst vil planene være mer eller mindre omfattende. For å få til en helhetlig tilnærming holder det ikke å lage en klimaplan, men klimaperspektivet må være synlig i alle de overordnede planene, og spesielt de tre som er nevnt her - kommuneplanen, klimaplaner og mobilitetsplaner.

5 Bruk av tiltaket - situasjonen i de skandinaviske hovedstedene

Alle de tre hovedstedene har et helhetlig planverk på plass, med kommuneplan, klimaplan og mobilitetsplan(er). Plandokumentene er analysert ved hjelp av rammeverket vist i figur 3.

Utslipp fra transport

Felles for Oslo, København og Stockholm er det at det meste av CO_2 utslippene kommer fra persontransport. Det er godt forstått i planene at utslipp fra persontransport må reduseres. Hovedstedene har det til felles at de indirekte setter byboeren som ønsker å leve et mer bærekraftig liv i front som ideal som må prioriteres når byen planlegges. Byene prioriterer de som kjører elektriske kjøretøy eller bruker bærekraftig mobilitet som kollektiv, sykkel og gange, og de som reiser færre kilometer. Både insentiver og restriksjoner er introdusert i alle

tre byene. Imidlertid gjenstår en utfordring i byene ved at de fremdeles har få begrensinger på bilkjøring og bilhold selv om alle byene har innført noen begrensninger inkludert rushtidsavgift og bompenger.

Forskjellen mellom byene er at Oslo prioriterer elbilbrukeren og kan utnytte de nasjonale statstilskuddene til elbiler. København prioriterer som kjent sykkelbrukeren mens Stockholm prioriterer brukeren av kollektivtransporten og de som går.

Når det gjelder virkemidler for å redusere utslipp fra transport, har byene det til felles at de prioriterer bærekraftige transportmåter, parkeringsrestriksjoner og fortetting. I Oslo er det gjort en innsats for å inkludere nullvekstmålet, byvekstavtale, lavere avgifter på kjøp av elbiler (nasjonalt nivå), ringveier med bompenger, fortetting i knutepunkt og sentrum. København prioriterer sykler, offentlig transport, fingerplanen [Fingerplanen | Planloven – Erhvervsstyrelsen.dk](), mindre bruk av grønne feltområder og infrastruktur (offentlig transport) på plass før bygging. København og Stockholm har til felles at de legger stor vekt på bærekraftsmålsindikatorer. Stockholm fokuserer også på bompenger og prioriteringer i områder som har tilgang til kollektivtransport og områder som vil gjøre forbindelsene mellom de forskjellige bydelene bedre og lettere å bevege seg mellom.

Kollektivsatsing

Det er noen forskjeller i tilnærmingen til offentlig transport. I Oslo er oppmerksomheten rettet mot kollektivtransportknutepunkt både for tjenester og tetthet for arealbruk ved knutepunktene. I København er man mer opptatt av sykkeltilgang til offentlig transport og fleksibel bruk av gater for å prioritere kollektivtransport basert på etterspørsel. København etablerer mer offentlig transport på steder de ønsker utvikling for å gjøre områdene attraktive. Dette gjelder fremfor alt for arbeidsplasser. I Stockholm understreker planene at offentlig transport må være på plass før byen åpner for utvikling og vektlegger den gjensidig avhengigheten mellom offentlig transport og fortetting av boligområder.

Utfordringer Stockholm og Oslo har til felles er knyttet til at kollektivtransport er lagt til et annet myndighetsnivå enn byplanleggingen. I Norge og Sverige er offentlig transport et regionalt eller fylkesansvar. Dette gjør at endring av offentlig transport er mindre fremtredende i byene, selv om offentlig transport er en del av endring av reiseatferd sammen med gange og sykling. Bare København og delvis Oslo har kontroll over planlegging av offentlig transport. Sammen med fylkeskommunen eier Oslo kollektivselskapet som har ansvar for planlegging av kollektivtransport. I motsetning til dette er Københavns utvikling av offentlig transport en integrert del i tillegg til en forutsetning for den nye byutviklingen. Alle hovedstedene har et godt utviklet og mye brukt kollektivtransportsystem, især for pendling til jobb. Dette antyder at tilpasningen på tvers av nivå og regionalisering av offentlig transport i Sverige og Norge har potensial til å øke offentlig transport både i byen, men også i de tilgrensede områdene til hovedstedene i utkantene av byene. Disse typer samarbeid er styrket gjennom avtaler og pakker på tvers av nivå og som er brukt som et viktig virkemiddel begge stedene.

Reduksjonsalternativer og virkemidler for å styrke offentlig transport er begge knyttet til arealbruk og begrensninger for bilbruk og parkering. I tillegg har Oslo og Stockholm

bompenger. De bruker rushtidsavgift/trengselsskatt både til å begrense privat bilbruk og gir finansiering til ny kollektivtransport gjennom avtaler på tvers av nivåer.

I Oslo har de jobbet mindre med mobilitetsplanlegging, men kommunen har nå en ny avdeling som jobber med mobilitet, slik at dette er i endring. De andre byene jobber ut fra planene de har. København har som nenvt flere planer for sykler, en delt mobilitetsplan og måler det offentlige livet. Stockholm har en overordnet strategi for offentlig transport, turgåing og sykling, samt egne planer for turgåing og sykling. Forrige kommuneplanen ble kalt 'Walkable Stockholm/PromenadStaden.'

Deling

I kommuneplanleggingen i alle tre byene forblir delt mobilitet en utfordring og deleløsninger for mobilitet utfordrer det strategiske planleggingssystemet blant annet hva hva gjelder regler for parkering, for eierskap av kjøretøy og hvem som har ansvaret for drift, vedlikehold og lignende. Til en viss grad prøver alle tre å løse dette. København har en egen strategi for deling og har initiert å endre reglene for parkering for å gjøre delingen enklere. Smart byutvikling gjennom deling, felles bruk og samskaping er nevnt i samfunnsdelen til kommuneplanen for Oslo fra 2017 Kommuneplan – Politikk – Oslo kommune. Her ønsker kommunen å legge til rette for et grønt skifte og bærekraftig ressursbruk gjennom arealbruk og byplanlegging. Bildeling er for første gang nevnt i revisjon parkeringsnormene. De nye normene skal, hvis de blir vedtatt, gjøre det mulig for nye byggeprosjekter å tilpasse krav basert blant annet på delemobilitet. Her, som en del av standardkravene for parkeringsplass, kan bildeling innføres hvis byggherren forplikter seg til en bildelingsløsning i minst fem år. Det er lignende løsninger i Stockholm og København.

En kompliserende faktor er at delt mobilitet skjer i privat sektor. Delt mobilitet blir likevel sett på som en del av fremtiden i alle planene om å gjøre innbyggerne i stand til å leve uten bilen deres, noe som reduserer bilbruken og behovet for parkering.

Alle hovedstedene har bysykkelordninger. Imidlertid bruker hovedstedene veldig lite plass i planene for å adressere nye transportformer. Det er ingen uttalt motstand mot bruk av nye transportformer, men de gis heller ikke plass i planene. København ser behovet for å regulere nye transportmidler siden flere nye mobilitetsløsninger har fått mulighet til å etablere seg og er legalisert på nasjonalt nivå. Dette gjelder eksperimentelle ordninger for elsykler som kan kjøre opptil 45 kilometer i timen og elektriske scootere. Kommunen mener de nye mobilitetsløsningene gir både muligheter og utfordringer for tradisjonell sykkeltrafikk. Derfor ser København på de nye mobilitetsløsningene, inkludert hvordan man skaper best mulige synergier mellom nye og gamle transportformer. København ønsker samarbeid i nabolag for felles løsninger. Kommunen er klar over at transparente forhold er avgjørende for de kommersielle aktørene som vil kunne gi dynamikk til den videre utviklingen av klimavennlige mobilitetsløsninger i København (Københavns kommune 2012 og 2020). I Stockholm er delt mobilitet også adressert for levering av varer og ønske om at bedrifter i større grad vil bruke delte mobilitetsløsninger. Det er flere piloter i Stockholm angående delte løsninger for bedrifter (Stockholm stad 2018). Hovedstedene har felles utfordringer i å øke bruken av delte løsninger for atkomsten til og fra kollektivreiser fordi delt mobilitet passer ikke til planleggingssystemet eller regler for parkering, og viser behovet for nye regler og

retningslinjer samt hvordan innlemme nye transportformer i planprosesser.

Endring i reisevaner

Endring av reiseatferd er knyttet til bruk av offentlig transport som tar en større andel av transportmiddelfordelingen, men påvirkes også av mobilitetsplanleggingen. Samlet sett er endring av reiseatferd en viktig begrunnelse for mange av planleggingsstrategiene i de skandinaviske hovedstedene. Hovedstedene har, som nevnt over, det til felles at de indirekte prioriterer innbyggerne og ansatte i den tette byen (fortetting) og utvikling av knutepunkt for å gjøre det lettere å leve uten privatbiler. Byene velger også nye områder for boliger basert på behovet for å endre reiseatferd og prioritere bærekraftige transportformer i byene. Alle hovedstedene har begrensninger på bilbruk, parkering og byspredning. Strategier for å endre reiseatferd gjennomsyrer planene og er den sentrale komponenten for arealbruk og som en del av å redusere utslippene. Samlet endring av reiseatferd er godt integrert i planprosessene som et av hovedmålene for byplanleggingen i byene. Fremdeles være en utfordring å endre praksis og bruke planbestemmelser og retningslinjer slik det er tenkt.

Reduksjonsalternativene for å endre reiseatferd er tydelige i planene. For Oslo inkluderer endring av reiseatferd redusert bilbruk gjennom bompenger, parkeringsbegrensninger, spesifikasjoner for arealbruk, lokalisering av virksomheter på rett sted, utvikling av knutepunkt, fortetting og en sykkelstrategi.

Københavns strategi er først og fremst knyttet til å redusere bilbruken ved å prioritere grønnere transportformer og bruke parkeringsrestriksjoner. Spesifikasjoner for arealbruk, kollektivtransportforbindelser veileder plassering av boliger og nye kontorområder, men også mobilitetsplanlegging og offentlig deltakelse er viktige som del av strategien til København. Byen har en sterk satsing på sykling, både for vanlige og elektriske sykler, og hvordan man kan gjøre byen sykkelvennlig og prioritere denne transportformen fremfor andre transportformer. København vil også prioritere offentlig transport og gange, men å gå er minst prioritert av de grønne transportformene.

Stockholm har som mål å endre reiseatferd hovedsakelig ved å redusere bilandelen gjennom rushtidsbegrensninger gjennom trengselsskatten, spesifikasjoner for arealbruk, kobling av prioriterte områder til byen, investeringer i offentlig transport og mobilitetsplanlegging. Som i København er det lagt stor vekt på offentlig deltakelse, men også samarbeid med bedrifter om smarte løsninger ser viktigere ut i Stockholm enn i Oslo og København.

Elektrifisering

I motsetning til endring av reiseatferd gis ikke elektrifisering av transport like mye oppmerksomhet i noen av planene, men det er nevnt, først og fremst i de nyere planene. Elektrifisering er imidlertid viktig i samfunnsutviklingen i alle de tre landene, og det kan hende at det derfor tas for gitt i planene. Elektrifisering av mobilitet prioriteres som energikilde (sammen med for eksempel hydrogen), infrastruktur (lading og parkering), nye kjøretøyer (varer og private) og knyttet til delte løsninger. Oslo har allerede en høy andel elbiler på grunn av nasjonale insentiver og subsidier. Det er insentiver i alle land for elektrifisering av busser (i kombinasjon med andre drivstoffalternativer). El-sykler er nevnt i

planene for København og har fjernet begrensinger på hastighet og bruk av sykkelfelt.

Reduksjonsalternativer og instrumenter som påvirker elektrifisering inkluderer parkeringsregler, og det er støtte til eller markedsføring av elbiler og sykler, både som permanente og midlertidige løsninger i alle byene. I tillegg påvirker klimabudsjettene offentlig planlegging og anbud og bruk av elektriske kjøretøyer på byggeplasser. Som nevnt påvirker også andre instrumenter på nasjonalt nivå elektrifisering, som subsidiene til elbiler i Norge.

Alt i alt ser hovedstedene ut til å være mer radikale og ambisiøse enn nasjonalt nivå, og noen ganger viser de sterkere forpliktelse til endring enn nasjonalt nivå, og ønsker raskere fremgang enn nasjonalt nivå. For eksempel har hovedstedene det til felles at de presser på for å endre lovene som åpner for begrensninger som å innføre klimasoner.

Tabell 1: Ulike strategier for klimaplanlegging i skandinaviske hovedsteder

	Oslo	**København**	**Stockholm**
Fordelingseffekter og aksept for tiltak			
Utslipp fra transport	Mer miljøvennlige reiser Fortetting Restriksjoner på bilbruk	Mer miljøvennlige reiser Fortetting Restriksjoner på bilbruk	Mer miljøvennlige reiser Fortetting Restriksjoner på bilbruk
Endring i reisevaner og elektrifisering	Samordna areal og transport Tilskudd og prioritering av til elektriske løsninger for bil og sykkel	Samordna areal og transport Sykkelsatsing Tilrettelegging for elektriske løsninger	Samordna areal og transport Satsing særlig på kollektiv og gange Tilrettelegging for elektriske løsninger særlig for næringslivet og gods
Kollektivsatsing og deling	Knutepunktsfortetting	Kollektiv som driver for ny utbygging Fleksibel bruk av gater Deling i indre by	Kollektiv som forutsetning for fortetting Deleløsninger for næringslivet
Muligheter for å redusere utslipp inkludert verktøy			
Utslipp fra transport	Klimabudsjett Bompenger Rushtidsavgift Føringer for arealbruk Parkeringsrestriksjoner	Rapportering bærekraftsmålene Føringer for arealbruk Parkeringsrestriksjoner	Rapportering bærekraftsmålene Bompenger Trengselsskatt Føringer for arealbruk Parkeringsrestriksjoner
Endring i reisevaner og elektrifisering	Kollektivtilgang Sykling Billigere bomring for el-bil	Kollektivtilgang Sykling Offentlig deltakelse og samskaping	Kollektivtilgang SUMP - gange, sykkel og kollektiv i sammenheng for privat-personer og bedrifter

Kollektivsatsing og deling	Kollektivtilbud Sykling til og fra kollektiv Bysykkel Bildeling i parkeringsnormer	Kollektivtilbud Sykling til og fra kollektiv Bysykkel Bildeling i parkeringsnormer Strategi for deling	Kollektivtilbud Sykling og gange til og fra kollektiv Bysykkel Bildeling i parkeringsnormer Deleordninger for næringslivet

6 Miljø- og klimavirkninger

Behovet for et skifte er nødvendig på alle forvaltningsnivåer og er anerkjent av alle tre hovedsteder. Den regionale planen for Oslo og Akershus har også et scenario der utviklingen fortsetter som før. Da vil den regionale bilavhengigheten fortsette å øke, mens landbruks-, kultur- og miljøressursene vil forverres ytterligere, og målene for reduksjon av klimagasser samt regional konkurransekraft vil neppe bli nådd. Temaet blir behandlet på samme måte i den regionale planen for Stockholm. Behovet for endring sees derfor som velbegrunnet.

Etter hvert er det blitt mer vanlig å måle endring i byens bruk og reisemåter. Hovedstedene har det til felles at de måler endring. Imidlertid er det forskjell på hva byene måler og hvordan de gjør det.

Oslo inkluderer effekten av klimabudsjettet, kjørte kjøretøykilometer (gjennom tellinger og reisevaneundersøkelser), sentrumsindikatorer og telling av trafikk Oslos klimastrategi og klimabudsjett – Oslo kommune.

København har stort søkelys på å telle sykler, kartlegge byliv, indikatorer og bærekraftsmålkartlegging. https://byudvikling.kk.dk/artikel/bylivsregnskab.

Stockholm setter søkelys på effekter av klimabudsjettet, sykkeltiltak, telling av fotgjengere, bærekraftsmålskartlegging og redusere bruk av energi Översiktsplan för Stockholm – Stockholm växer (vaxer.stockholm). Det byene måler, se figur 5, er på mange måter knyttet til styrkene de har når det gjelder klimapolitikk.

18 — 19

Dette måler vi på

MÅL FOR 2025	HVOR ER VI I DAG
Københavnerne opholder sig 20% mere i byens rum	1 time og 44 min. pr. uge i 2013
90% af københavnerne er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret	59% i 2013
To tredjedele af københavnerne opfatter København som en ren by	33% i 2014
50% af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel	45% i 2014
70% af københavnerne er tilfredse med mulighederne for cykelparkering	33% i 2014
75% af københavnerne oplever København som en grøn by	68% i 2015
Et flertal af københavnerne oplever, at byen har kant	32% i 2015
70% af københavnerne oplever god mulighed for at involvere sig lokalt	47% i 2015
Dobbelt så mange frivillige deltager i udvikling, pleje og vedligehold af byen	Ca. 1700 frivillige i 2014
Antallet af særligt udsatte boligområder er mindst halveret	6 særligt udsatte boligområder i 2015
90% af københavnerne oplever, at det er nemt at komme rundt i byen	82% i 2015
Mindst 70 % af nye almene boliger placeres i skoledistrikter med under 20 % almene boliger	31 distrikter under 20% i 2015
København skal være CO_2-neutral i 2025	31% reduktion fra 2005 til 2014
75% af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik	67% i 2014
Antallet af stærkt støjbelastede boliger er mere end halveret	Ca. 35.000 boliger i 2012
Et flertal af københavnerne gør brug af dele-, bytte- eller genbrugsordninger	22% i 2015
Risikoen for oversvømmelser er reduceret med 30 % i København, og klimasikringen har hjulpet 160.000 københavnere	Risiko uændret

Figur 5: Indikatorer for klima brukt i København. Kilde: Faksimile fra Fælleskab København (2015:19)

7 Andre virkninger

Utover det kommunen kan legge til rette for eller styre, krever klimautfordringene at hele samfunnet bidrar. Løsningen i alle hovedsteder er å utvide planleggingsverktøyene med samarbeid med innbyggere og bedrifter på nye måter gjennom samskaping og tiltrekking av lokal og ekstern finansiering.

På overflaten ser planene i stor grad befolkningen som homogen, men de setter i varierende grad av fokus på områder som anerkjenner de forskjellige sammenhenger og behov. For eksempel erkjenner danskene i sykkelstrategien at det er grupper med forskjellige behov. I sykkelstrategien for København åpner for et mangfold av sykkelbrukere. I København er det også sterkere tro på at den unge generasjonen vil endre seg. Mobilitetsplanen beskriver at det ofte er foreldrene som tar uholdbare transportvalg av praktiske årsaker. Foreldre, ifølge Københavns kommune, trenger å bli informert om sunnere og grønnere måter å bevege seg i

trafikken på og støttes i å ta andre valg enn bilen. Barna må være med på å planlegge og iverksette trafikkløsninger for sitt område. I København blir deltakelse sett på som avgjørende for å nå byens mål for bærekraft.

Derimot er det lite som står om kjønn og hvordan dette påvirker klimaplanleggingen. Forskjellen mellom sykling blant menn og kvinner er nevnt i sykkelstrategien for Oslo men bortsett fra det er kjønnsperspektivet fraværende. Ut ifra det som kan leses ut av planene prioriteres ikke det å bygge kunnskap om ulike demografiske grupper og en tar ikke opp at det er forskjeller mellom kvinner og menns reisevaner (Uteng et al. 2020).

8 Kostnader

En helhetlig klimaplanlegging for persontransport kan innpasses i den overordna planleggingen som allerede gjøres og trenger ikke å koste mer enn det som brukes på overordna planlegging og. Der det er behov for ekstra kunnskapsgrunnlag for eksempel om gange eller sykling er det ofte mulig å finne midler å søke på gjennom departementene eller direktoratene som jevnlig har midler som lyses ut.

9 Formelt ansvar

Kommunene er ansvarlige for å gjennomføre denne type tiltak i Norge, Sverige og Danmark så lenge de følger nasjonalt regelverk, og nasjonale og regionale føringer.

For Oslo er kommuneplanen og klimabudsjettet ekstra viktige. Oslo har sterkt samarbeid om den regionale planen og driver kollektivplanlegging sammen med fylket via eierskapet til kollektivselskapet Ruter. Planleggingen påvirkes også av bompenger, samarbeidet i Oslopakke 3 og byvekstavtalen som er inngått på tvers av myndighetsnivåer for å nå nullvekstmålet, og den nasjonale satsingen på el-biler. Kommuneplaner finner du her https://www.oslo.kommune.no/politikk/kommuneplan/ og klimaplanene finnes her: https://www.oslo.kommune.no/miljo-og-klima/

Tabell 2: Ansvarlig nivå for klimarelaterte lover, retningslinjer og planer i Norge og Oslo.

Nivå	**Område**	**Planer og regler**
Statlig/ nasjonalt nivå	Norge	Lover, regler og retningslinjer, Nasjonal transport plan, tematiske initiativ (for eksempel for el-bil), nullvekstmålet, byvekstavtale
Fylkeskommunalt/ regionalt nivå	Oslo og Viken (og Osloregionen)	Regional plan for samordnet areal og transport i Oslo og Akershus, strategi for kollektivtransporten (Ruter), Oslopakke 3
Kommune nivå	Oslo	Kommuneplanen, energi og klimaplan og klimabudsjett, sykkelstrategi

For København har kommunen en sterk rolle og har også ansvar for kollektivtrafikken. På regionalt nivå er det mindre klimaplanlegging, og det er staten som har ansvar for Fingerplanen som angir arealutviklingen for København og omkringliggende kommuner. I tillegg har staten en nasjonal planrapport og diverse handlingsplaner som skal følges opp av

kommunene inkludert København. Data om utviklingen i København finnes her https://www.kk.dk/etbedrekbh og kommuneplanen ligger her https://kp19.kk.dk/ mens klimaplanene ligger her https://www.kk.dk/artikel/co2-neutral-hovedstad og mobilitetsplanene her https://www.kk.dk/indhold/trafik-og-fremkommelighed

Tabell 3: Ansvarlig nivå for klimarelaterte lover, retningslinjer og planer i Danmark og København.

Nivå	Område	Planer og regler
Statlig/nasjonalt nivå	Danmark	Lover, regler og retningslinjer, Lokal agenda 21, nasjonal plan rapport, sektorplaner, Fingerplanen, handlingsplan for bærekraftsmålene
Fylkeskommunalt/ regionalt nivå	Greater Copenhagen	Regional utviklingsplan
Kommune	København	Lokal handlingsplan bærekraftsmålene, kommuneplanen, klimaplaner og mobilitetsplaner

I Sverige er systemet i stor grad likt det norske. På bynivå har Stockholm en kommuneplan, mobilitetsplaner og budsjett. Stockholm har trengselsskatt (rushtidsavgift) og det er inngått en avtale på tvers av myndighetsnivåene for hvordan midlene kan brukes. På samme måte som bompengene i Oslo kan midlene som samles inn brukes til å bygge ut og drifte kollektivtransport. Som i Norge er det også i Sverige fylkeskommunen som har ansvaret for kollektivtransporten. Den svenske staten har derimot flere planer for bærekraftsmålene og lokal agenda (i likhet med Danmark). Stockholms plandokumenter finnes her https://start.stockholm/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrdokument/ og kommuneplanen https://vaxer.stockholm/tema/oversiktsplan-for-stockholm/

Tabell 4: Ansvarlig nivå for klimarelaterte lover, retningslinjer og planer i Sverige og Stockholm.

Nivå	Område	Planer og regler
Statlig/ nasjonalt nivå	Sverige	Lover, regler og retningslinjer, Lokal agenda 21, Agenda 2030, handlingsplan for bærekraftsmålene, trengselsskatt, tematiske initiativer
Fylkeskommunalt/ regionalt nivå	Stockholmsregionen (Stockholms län)	Regional plan (RUFS), strategi for kollektivtransporten
Kommune	Stockholm	Visjon, kommuneplanen, byens budsjett, klimaplaner, mobilitetsplaner, Storstadsavtal Stockholm 2017

10 Utfordringer og muligheter

En helhetlig tilnærming til klimaplanlegging for persontransport er både gjennomførbar og egnet i de skandinaviske landene. Systemene er ganske like og tilnærmingen er stadig vekk sterkere knyttet til bærekraftsmålene. Utfordringer er knyttet til samarbeid internt i kommuner på tvers av avdelinger og fagfelt, men handler i stor grad om å snu tankegangen

til å alltid ha bærekraftig utvikling som utgangspunkt for all planlegging av persontransport. Det gjenstår ennå å innarbeide indikatorer og følge opp effekter av planer på en helhetlig måte, men det er introdusert indikatorer i nullvekstarbeidet og med klimabudsjetter som begge er under utvikling. Nasjonale føringer, planretningslinjer og veiledningsmateriale kan også være til hjelp for å oppnå en samordnet og helhetlig klimaplanlegging for persontransport Planlegging – regjeringen.no.

11 Referanser

København kommune 2020
Københavns Kommuneplan 2019. Verdensby med ansvar. København kommune.
https://kp19.kk.dk/indhold/koebenhavns-kommuneplan-2019-verdensby-med-ansvar

København kommune 2012
Handlingsplan for grøn mobilitet København kommune.
https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1020

København kommune 2011
Fra god til verdens bedste. København cykelstrategi 2011-2025, København kommune.
https://byudvikling.kk.dk/artikel/verdens-bedste-cykelby

Stockholm stad 2010
PromenadStaden. Översiktsplan för Stockholm. Stockholm stad.

Stockholm stad (2018) Översiktsplan för Stockholms stad, Stockholm stad.
https://vaxer.stockholm/tema/oversiktsplan-for-stockholm/

Priya Uteng; T., Knapskog, M., Uteng, A., Maridal, J. S. 2021
Addressing Climate Policy Making and Gender in Transport Plans and Strategies. The Case of Oslo, Norway. In A. Kronsell, Annica, Magnusdottir, Gunnhildur Lily (Eds.) Gender, Intersectionality and Climate Institutions in Industrialised States, Routledge, London.
https://doi.org/10.4324/9781003052821