

Sammendrag:

Bærekraftig arealbruksutvikling i Vestfold

Til tross for at Vestfoldskommunene har som mål å legge til rette for miljøvennlig transport, gjennomfører de en arealplanlegging som er i strid med målsetningen. For effektivt å redusere sine CO₂-utslipp fra biltrafikk kan kommunene ta i bruk en helhetlig strategi med et bredt spekter av virkemidler.

Arealplanlegging påvirker reisevaner

Kommunenes arealplanlegging påvirker befolkningens reisevaner, og er viktig for å redusere klimagassutslippene. Kommunene legger føringer for bolig- og næringsutvikling i kommuneplanene, noe som gir ringvirkninger for reisevaner og bruk av transportmiddel.

Arealplanleggingen bør legge til rette for å redusere transportbehov og stimulere til at flere vil benytte kollektive transportmidler, gange eller sykkel gjennom å lokalisere fremtidige boliger og arbeidsplasser i tilknytning til eksisterende bebyggelse.

Målsettinger følges ikke opp

I dette prosjektet har vi gjennomført en studie av kommuneplanene i Vestfold og visualisert et fremtidsscenario for kommunenes klimagassutslipp. Studie av kommuneplanene viste at alle kommunene har målsettinger om en bærekraftig utvikling og satsing på miljøvennlig transport i samsvar med rikspolitiske bestemmelser. For de fleste av kommunene synes det imidlertid å være dårlig samsvar mellom målsettinger i planen og den praktiske planleggingen nedfelt i plankart og bestemmelser. Mange av kommunene legger opp til en ”både-og-politikk”, der det legges til rette for både tett og spredt utbygging.

Hvorfor spredt utbygging?

Arealutviklingen skal ta hensyn til et mangfold av interesser, som gjerne er i et motsetningsforhold. I kommuneplanene fant vi i hovedsak tre argumenter kommunene benytter for å føre en ”både-og-politikk”.

For det første tilrettelegger noen av kommunene for spredt utbygging fordi de ønsker å ivareta kommunens kvaliteter. Ved å tilrettelegge for eneboliger i landlige områder, ønsker kommunene å trekke til seg innflyttere og øke befolkningen.

For det andre er det kommuner som ser ut til å ha mangelfull kontroll med utviklingen. I en kommuneplan uttrykkes følgende: ”*Erfaringsmessig vil det bli bygget boliger i spredtbygde områder*”. Dette tilsier at kommunen ikke klarer eller ønsker å styre utviklingen. Det indikerer også at kommunen ikke oppfatter kommuneplanen som et tilstrekkelig virkemiddel for fremtidig utvikling, men at bolig- og næringsutvikling styres av markedet.

For det tredje viser en kommune til negative konsekvenser av å fortette. Argumenter som redusert bokvalitet, større trafikkbelastning og tap av lekeområder benyttes. Kommunens argumentasjon står i motsetning til formålet med fortetting - å skape gode oppvekstvilkår og godt bomiljø. Fortetting bør også kombineres med andre virkemidler som tilrettelegging for kollektivtransport, gange og sykkel, samt bil- og parkeringsrestriksjoner.

Trendfremskrivinger av klimagassutslipp

I en enkel modell har vi simulert konsekvensene av kommunenes arealpolitikk. Modellen beregner endringer i klimagassutslipp fra transportarbeidet i et basisalternativ og tre scenarioer med utgangspunkt i data fra den landsomfattende reisevaneundersøkelsen (RVU 2005) og pendlingsdata fra Statistisk sentralbyrå.

Alle beregningene er sammenlignet med dagens utslippnivå (2009). Basisalternativet er en fremskrivning av utslipp som følge av befolkningsvekst og teknologiske forbedringer. Scenario 1 innebærer en reduksjon i biltrafikken (5 %) på grunn av endringer i reisevaner som et resultat av satsing på kollektivtransporten. Scenario 2 bygger på forutsetningene i scenario 1. I tillegg forutsettes det at all fremtidig bebyggelse blir lokalisert i tilknytning til sentrum i kommunene. Scenario 3 bygger på forutsetningene i scenario 1 og 2. I tillegg forutsettes det at all fremtidig befolkningsvekst i Vestfold konsentreres til kystbyene. Modellen kontrollerer kun for befolkningsøkning. Den tar ikke utgangspunkt i at trafikkvolumet kan øke ved at folk kjører flere og lengre turer.

Mulige utslippseffekter

I basisalternativet vil utslippene for Vestfold reduseres på grunn av teknologiske forbedringer. I scenario 1 vil kollektivsatsing kombinert med teknologiske forbedringer være viktige strategier for å redusere utslipp av CO₂. I scenario 2 vil tett utbygging føre til en ytterligere reduksjon i utslipp. Modellen viser at det er kommunene med flest innbyggere som vil ha størst effekt på de samlede utslippene.

Scenario 3 – konsentrasjon av fremtidig befolkningsvekst i de største byene - viser seg å være mest effektivt, og gir en betydelig reduksjon i klimagassutslipp. Hovedårsaken er at sentralisering av befolkningen gir grunnlag for et større arbeidsmarked - flere kan bo og arbeide i samme kommune. Konsentrasjon i kystbyene gjør det enklere å legge til rette for høyfrekvent kollektivtilbud, kortere turer til fots og med sykkel, og redusert gjennomsnittlig reiseavstand.

Hvordan kan Vestfold redusere sine klimagassutslipp fra biltrafikken?

For å nå mål om redusert klimagassutslipp bør fremtidig befolkningsutvikling i hovedsak skje i de største byene. Der er det størst potensial for å fremme tett utbygging og tilby et høyfrekvent kollektivtilbud. De store kommunene forventer størst befolkningsvekst og bør derfor vektlegge en fortetting i tilknytning til eksisterende bebyggelse.

En kombinert strategi, med et bredt spekter av virkemidler, er mest effektivt for å oppnå en effektiv reduksjon av utslipp av klimagasser. Det er derfor nødvendig at kommunene tar sterkere grep i arealplanleggingen hvis fylket skal nå målet om reduserte klimagassutslipp.

Kommunene bør ta i bruk styringsverktøyet som ligger i kommuneplanen. Ved å benytte juridiske virkemidler gjennom strengere regulering av områder i plankartene, vil de kunne sikre en helhetlig utvikling av arealbruk. Kommunene i Vestfold benytter i liten grad bestemmelser knyttet til spredt bebyggelse. Bestemmelser er juridisk bindende og det sterkeste virkemidlet for å styre utbygging.