

Aud Tennøy

Hva mener politikere og fagfolk om viktige aspekter i areal- og transport planleggingen?

Tittel: **Hva mener politikere og fagfolk om viktige aspekter i areal- og transport planleggingen?**

Forfatter: Aud Tennøy

NIBR-notat: 2005:132

ISSN: 0809-6929

ISBN: 82-7071-569-7

Prosjektnummer: O-2229

Prosjektnavn: Hvorfor lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken?

Oppdragsgiver: Norges forskningsråd

Prosjektleder: Aud Tennøy

Referat: I notatet presenteres resultatene fra to spørreundersøkelser som skal bidra til å svare på følgende spørsmål: Hvorfor utarbeides og vedtas det planer som gir vekst i biltrafikken, på tross av målsettinger om å redusere biltrafikken, og på tross av gode kunnskaper om hva som skal til for å oppnå dette? Politikere og fagfolk i de største norske byområdene ble spurt om holdninger til og meninger om viktige aspekter ved areal- og transportplanleggingen og -politikken, blant annet om de mener det er mulig å redusere biltrafikken i byene, hvordan de rangerer forskjellige målsettinger i areal- og transportpolitikken, hvor effektive forskjellige virkemidler er i forhold til å oppnå forskjellige målsettinger og hvordan bygging av ny veikapasitet påvirker biltrafikkmengdene.

Sammendrag: Norsk

Dato: Oktober 2005

Antall sider: 141

Utgiver: Norsk institutt for by- og regionforskning
Sinsenvn. 47 B, Postboks 44 Blindern
0313 OSLO

Vår hjemmeside: Telefon: 22 95 88 00
Telefaks: 22 22 37 02
E-post: nibr@nibr.no
<http://www.nibr.no>

Org. nr. NO 970205284 MVA

© NIBR 2005

Forord

I dette notatet diskuterer vi resultatene fra to spørreundersøkelser, som skal bidra til å svare på følgende spørsmål: Hvorfor utarbeides og vedtas det planer som gir vekst i biltrafikken, på tross av målsettinger om å redusere biltrafikken, og på tross av gode kunnskaper om hva som skal til for å oppnå dette?

Politikere og fagfolk i de største norske byområdene ble spurt om holdninger til og meninger om viktige aspekter ved areal- og transportplanleggingen og -politikken. Vi spurte blant annet om de mener det er mulig å redusere biltrafikken i byene, hvordan de rangerer forskjellige målsettinger i areal- og transportpolitikken, hvor effektive forskjellige virkemidler er i forhold til å oppnå forskjellige målsettinger, hvordan bygging av ny veikapasitet påvirker biltrafikkmengdene, om makt i plan- og beslutningsprosesser, om transportanalyser og deres rolle i byplanleggingen og om holdninger og standpunkter i noen enkeltsaker.

Arbeidet er gjennomført som del av NIBRs strategiske instituttprogram (SIP) Bærekraftig utvikling - utfordringer til kunnskap, planlegging og styring. Prosjektet relaterer seg hovedsakelig til to av de strategiske satsingsområdene i SIPet; Styringskapasitet og styringsverktøy for bærekraftig utvikling; og Kunnskapsgrunnlag, kunnskapsbruk og kunnskapens betydning for mer bærekraftig politikk og praksis.

Notatet er utarbeidet av forsker Aud Tennøy, som også har vært prosjektleder.

Vi retter en stor takk til alle politikerne og fagfolkene som har deltatt i spørreundersøkelsen!

Oslo, oktober 2005

Arvid Strand

Forskningssjef

Innhold

Forord	1
Tabelloversikt	5
Tabelloversikt	5
Figuroversikt.....	6
Sammendrag	9
1 Innledning	17
1.1 Bakgrunn	17
1.2 Teoretisk bakteppe	18
1.3 Problemstillinger	21
1.4 Metoder og datainnsamling.....	21
1.4.1 Utforming av spørreskjemaene	21
1.4.2 Gjennomføring av spørreundersøkelsene	22
1.4.3 Representativitet – politikere	22
1.4.4 Representativitet – fagfolk	24
1.4.5 Analyser	25
1.4.6 Feilkilder	25
2 Hva mener politikerne?.....	27
2.1 Målsettinger.....	27
2.1.1 Kan man redusere (veksten i) biltrafikken?	27
2.1.2 Hva er viktige målsettinger for politikerne?.....	28
2.1.3 Hva tror politikerne er viktige målsettinger for folk flest?.....	30
2.2 Unighet eller usikkerhet om effekten av virkemidler?	33
2.2.1 Effekt av virkemidler for å redusere biltrafikken	33
2.2.2 Effekt av virkemidler for å redusere bilkøene.....	34
2.2.3 Vilje til å bruke forskjellige virkemidler	35
2.2.4 Kan man velge å <i>ikke</i> bygge ut veikapasiteten?	37
2.2.5 Nyttan av ny veikapasitet	39
2.2.6 Veiutbygging eller kollektivforbedring først?.....	40
2.3 Hvem kontrollerer virkemidlene?	40
2.4 Planer og beslutningsprosesser.....	42
2.4.1 Er trafikk tema i beslutningsprosessene?	42
2.4.2 Bruk av transportanalyser i planleggingen.....	42
2.4.3 Stemmer politikere for planer som gir vekst i biltrafikken?.....	44
2.4.4 Lobbyvirksomhet	45
2.5 Noen enkeltsaker	47
2.5.1 Vestkorridoren i Osloområdet	47
2.5.2 Bybanen i Bergen	48
2.6 Oppsummering - hva mener politikerne?.....	50
3 Hva mener fagfolkene?	51
3.1 Målsettinger.....	51

3.1.1	Bør man redusere veksten i biltrafikken?.....	51
3.1.2	Kan man redusere biltrafikken i byene?.....	51
3.1.3	Hva mener fagfolkene er viktige målsettinger?	52
3.2	Uenighet eller usikkerhet om effekten av virkemidler?	54
3.2.1	Effekt av virkemidler for å redusere biltrafikk og bilkøer	54
3.2.2	Opplevd enighet i fagmiljøet.....	55
3.2.3	Oppfatninger om politikernes vilje til å bruke virkemidler	56
3.2.4	Kan man velge å ikke bygge ut veikapasiteten?.....	57
3.2.5	Nytten av ny veikapasitet	58
3.2.6	Konkurransesflater mellom bil og kollektivtrafikk.....	59
3.3	Makt i plan- og beslutningsprosesser	60
3.4	Transportanalyser i planleggingen	61
3.4.1	Transportanalysenes rolle i planleggingen	61
3.4.2	Usikkerhet og subjektivitet i transportanalyser	62
3.4.3	Hvilke virkemidler kan transportanalyser håndtere?.....	64
3.4.4	Prosessene rundt utarbeiding av transportanalyser	65
3.5	Oppsummering - hva mener fagfolkene?	66
4	Analyse av resultatene	67
4.1	Mål- og verdikonflikter	67
4.1.1	Er reduksjon av biltrafikken en <i>viktig</i> målsetting?.....	67
4.1.2	Konflikterende målsettinger og verdier.....	68
4.1.3	Kan biltrafikken reduseres? Er reduksjon målet?.....	69
4.1.4	Forskjeller og likheter i fagfolkenes og politikernes meninger.....	69
4.1.5	Målkonflikter kan bidra til å forklare planer som gir vekst i biltrafikken.....	70
4.2	Uenighet og usikkerhet rundt virkemidlenes effekt	70
4.2.1	Spredning i oppfatninger om virkemidlenes effektivitet.....	70
4.2.2	Forskjeller i politikernes og fagfolkenes oppfatning av virkemidlenes effektivitet	73
4.2.3	Er målkonflikter til hinder for implementering?	74
4.2.4	Må vi bygge vei?.....	76
4.2.5	Skyldes manglende implementering uenighet om og usikkerhet rundt virkemidlene?.....	77
4.3	Politikernes rasjonalitet	78
4.4	Fagfolkenes rasjonalitet.....	80
4.5	Institusjonelle og organisatoriske faktorer	82
4.6	Bevissthet rundt verdivalg i beslutningsprosessen	83
4.7	Fokus i planleggingen	83
4.8	Dagens bruk av transportanalyser i planleggingen.....	84
4.9	Skarpe politiske skillelinjer	84
4.10	Kunnskaper, holdninger og teoriforståelser blant ulike grupper	92
4.10.1	Alder.....	95
5	Oppsummering og konklusjon	96
5.1	Oppsummering	96
5.1.1	Mål- og verdikonflikter	96
5.1.2	Uenighet og usikkerhet rundt bruk av virkemidler	97
5.1.3	Politikernes rasjonalitet	98
5.1.4	Fagfolkenes rasjonalitet.....	98
5.1.5	Institusjonelle og organisatoriske faktorer	98
5.1.6	Bevissthet rundt verdivalg i beslutningsprosesser.....	99
5.1.7	Fokus i planleggingen	99
5.1.8	Dagens bruk av transportanalyser i planleggingen.....	99

5.1.9	Kunnskaper, holdninger og teoriforståelse.....	100
5.1.10	Skarpe politiske skillelinjer.....	100
5.2	Konklusjon.....	101
Litteratur	102
Vedlegg 1	Resultater, alle politikere.....	110
Vedlegg 2	Resultater, politikere i Oslo.....	117
Vedlegg 3	Resultater, politikere i Bærum.....	129
Vedlegg 4	Resultater fagfolk.....	135

Tabelloversikt

Tabell 1.1	Partitilhørighet for respondenter, sammenlignet med partifordeling i kommunestyre/bystyre.....	23
Tabell 1.2	Aldersfordeling for respondentene.....	24
Tabell 1.3	Kjønnsfordeling for respondentene.....	24
Tabell 2.1	Sammenligning av politikernes oppfatning av hva som er meget viktige eller svært viktige målsettinger for folk flest, med hva politikerne oppgir er meget viktige eller svært viktige målsettinger for dem.....	32
Tabell 4.1	Effekten av virkemidler i forhold til to målsettinger. Sammenligning av svar fra politikere og fagfolk. Andelen som har svart at virkemidlene er meget effektive eller svært effektive. Relativ rangering i parentes.....	74
Tabell 4.2	Rangering av virkemidlene, for å redusere biltrafikken og for å bedre fremkommeligheten, blant politikerne.....	75
Tabell 4.3	Rangering av virkemidlene, for å redusere biltrafikken og for å bedre fremkommeligheten, blant fagfolkene.....	75
Tabell 4.4	Hva skjer om man ikke bygger mer veikapasitet? Sammenligning av svar fra fagfolk og fra politikere. Tabellen viser andelen som har svart i stor grad eller i meget stor grad. Relativ rangering i parentes.....	76
Tabell 4.5	Hvilken nytte gir ny veikapasitet? Sammenligning av svar fra politikere og fagfolk. Kolonnene viser andel fagfolk som har svart ”i meget stor grad” eller ”i stor grad” på de forskjellige alternativene, og andelen av politikerne som har valgt de forskjellige alternativene som det mest sannsynlige.....	77
Tabell 4.6	Hvor villige politikerne oppgir at de er til å bruke forskjellige virkemidler.....	80
Tabell 4.7	Hvor villige fagfolkene mener at politikerne er til å bruke forskjellige virkemidler.....	81
Tabell 4.8	Analysetablell for vurdering av hvilke teorier gruppens holdninger i størst grad samsvarer med.....	95

Figuroversikt

Figur 1.1	En ”ond sirkel” som gir vekst i biltrafikken og arealforbruket, og dermed en ikke bærekraftig byutvikling.	20
Figur 2.1	Kan man påvirke biltrafikkens volum?	27
Figur 2.2	Målsettinger i areal- og transportpolitikken. Andel politikere, totalt og i hver av kommunene, som mener at målsettingene er meget viktige eller svært viktige.	28
Figur 2.3	Målsettinger i areal- og transportpolitikken. Andel politikere, totalt og i hver av kommunene, som mener at målsettingene er ikke viktige eller lite viktige.....	29
Figur 2.4	Målsettinger i areal- og transportpolitikken. Figuren viser andel av politikerne, totalt og i hver av de tre kommunene, som mener at de nevnte målsettingene er meget viktige eller svært viktige for folk flest.	31
Figur 2.5	Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er for å redusere biltrafikken? Andelen politikere totalt og fordelt på kommuner som har svart at virkemidlene er meget effektive eller svært effektive.	33
Figur 2.6	Politikernes oppfatning av hvor effektive forskjellige virkemidler er i forhold til å redusere bilkøene. Andelen politikere totalt og fordelt på kommune, som har svart at virkemidlene er meget effektive eller svært effektive.....	35
Figur 2.7	I hvilken grad er du villig til å bruke de samme virkemidlene for å redusere køene på veinettet? Andel av politikerne, totalt og for hver kommune, som har svart at de er villige eller meget villige til å bruke disse virkemidlene.	36
Figur 2.8	I hvilken grad er du villig til å bruke de samme virkemidlene for å redusere køene på veinettet? Fordeling for alle politikere.	37
Figur 2.9	Dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, i hvilken grad mener du at følgende skjer? Andelen som svarte i stor grad eller i meget stor grad.	38
Figur 2.10	Hvilken nytte gir ny veikapasitet i Osloområdet/ Bergensområdet?.....	39
Figur 2.11	Prioritering mellom veiutbygging og forbedring av kollektivsystemet - hvilken av følgende påstander er du mest enig i?	40
Figur 2.12	Kontrollerer kommunepolitikerne de nødvendige virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum?	41
Figur 2.13	Opplever du at trafikk er tema når dere behandler plansaker og reguleringssaker?.....	42
Figur 2.14	Opplever du at resultater fra transportanalyser trekkes inn i diskusjoner om areal- og transportsaker?	43
Figur 2.15	Hvilken innvirkning mener du transportanalyser og trafikkberegninger har på beslutninger i areal- og transportsaker? Sett kryss ved utsagnet som stemmer best med din oppfatning.....	44
Figur 2.16	Hender det at du stemmer for planer som gir vekst i den totale biltrafikken?	45

Figur 2.17	Hvem av de følgende oppfatter du som de mest aktive lobbyistene i forbindelse med areal- og transportsaker som behandles av bystyret?	46
Figur 2.18	Utbygging av veikapasiteten i Vestkorridoren (E 18 fra Holmen til Framnes) har vært tema i flere år. Hvilken av følgende påstander rimer best med din mening om prosjektet?	47
Figur 2.19	Kollektivtrafikkens muligheter i Vestkorridoren har også vært debattert. Hvilken av følgende påstander rimer best med din oppfatning?	48
Figur 2.20	Bybanen har vært tema i flere år. Hvilken av følgende påstander rimer best med din oppfatning av hva som er riktig?	49
Figur 2.21	Hvilken av påstandene under er du mest enig i?	49
Figur 3.1	Bør det være en viktig politisk målsetting å redusere personbiltrafikken i byene i Norge?	51
Figur 3.2	Kan man påvirke biltrafikkens volum?	52
Figur 3.3	Hvor viktige mener du målsettingene under bør være for areal- og transportplanleggingen i større norske byer?	53
Figur 3.4	Fagfolkernes oppfatning av hvor effektive de forskjellige virkemidlene er. Andelen fagfolk som har svart at virkemidlene er meget effektive eller svært effektive i forhold til de to målsettingene å redusere utslipp fra biltrafikken og å redusere køene/ bedre fremkommeligheten.....	54
Figur 3.5	I hvilken grad er din mening om virkemidler i overensstemmelse med oppfatninger i fagmiljøene på ditt felt (slik du oppfatter det)?	56
Figur 3.6	I hvilken grad opplever du at politikerne vegrer seg for å ta i bruk virkemidlene listet under i enkeltsaker?	56
Figur 3.7	Dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, i hvilken grad mener du at følgende vil skje?	58
Figur 3.8	Det er forskjellige syn på hvilken nytte ny kapasitet på hovedveinettet har i byer med køsituasjon og press på transportsystemet. I hvilken grad er du enig i påstandene under (bruk 5-års perspektiv)?.....	59
Figur 3.9	I hvilken grad mener du det finnes konkurranseflater mellom biltrafikk og kollektivtrafikk?	59
Figur 3.10	Hvor mye makt har de følgende gruppene i areal- og transportplanleggingen og – politikken?	60
Figur 3.11	Hvem mener du bør få mer makt, og hvem bør få mindre makt, i areal- og transportplanleggingen?	61
Figur 3.12	Hvilken betydning mener du transportanalyser har for hvilke løsninger som velges i areal- og transportsaker? Sett kryss ved den uttalelsen du er mest enig i.	62
Figur 3.13	Spiller det noen rolle for resultatene av transportanalysene hvem som gjennomfører dem? Sett kryss ved den uttalelsen du er mest enig i.	63
Figur 3.14	Hvor stor usikkerhet (avvik mellom beregnet trafikk og målt trafikk etter gjennomført tiltak) anser du som vanlig i transportanalyser?	64
Figur 3.15	I hvilken grad mener du at overordna transportanalyser kan brukes til å vurdere effekten av transportreduserende virkemidler, som dem nedenfor?	65
Figur 4.1	Hvor effektive mener du at disse virkemidlene er dersom man ønsker å redusere biltrafikken? Spredning i svarene fra alle politikerne.....	71
Figur 4.2	Hvor effektive mener du at disse virkemidlene er dersom man ønsker å redusere bilkøene? Spredning i svarene fra alle politikerne.....	71
Figur 4.3	Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er, dersom man ønsker å redusere utslipp fra biltrafikken? Spredning i svarene fra fagfolk.	72
Figur 4.4	Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er, dersom man ønsker å redusere køene/ bedre fremkommeligheten? Spredning i svarene fra fagfolk.	73

Figur 4.5	Hvor viktig mener du at målsettingen ”å bedre fremkommeligheten for biltrafikken” er?.....	85
Figur 4.6	Hvor viktig mener du at målsettingen ”å redusere biltrafikken” er?.....	86
Figur 4.7	Hvor viktig tror du følgende målsetting er for folk flest: At den totale biltrafikken i byen reduseres?	86
Figur 4.8	Kan man påvirke trafikken volum?	87
Figur 4.9	Hvor effektivt mener du virkemiddelet ”å forbedre kollektivtilbudet” er for å redusere biltrafikken?	87
Figur 4.10	Hvor effektivt mener du virkemiddelet ”å gjøre det dyrere å kjøre og parkere personbil” er for å redusere biltrafikken?.....	88
Figur 4.11	Hvor effektivt mener du virkemiddelet ”å øke kapasiteten på hovedveinettet” er for å redusere bilkøene?.....	88
Figur 4.12	Hvor effektivt mener du virkemiddelet ”å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere” er for å redusere bilkøene?	89
Figur 4.13	Hvor villig er du til å bruke virkemiddelet ”å øke kapasiteten på hovedveinettet” for å redusere bilkøene?	89
Figur 4.14	Hvor villig er du til å bruke virkemiddelet ”å gjøre det dyrere å kjøre og parkere” for å redusere bilkøene?.....	90
Figur 4.15	I hvilken grad tror du at følgende skjer dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut: Køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos?	90
Figur 4.16	Det er forskjellig syn på hvilken nytte ny veikapasitet på hovedveinettet har i byer med køsituasjon og press på transportsystemet. I hvilken grad er du enig i påstandene under?	91
Figur 4.17	Bør vei- eller kollektivsystemet prioriteres? Hvilken av følgende påstander er du mest enig i?	91

Sammendrag

Aud Tennøy

Hva mener politikere og fagfolk om viktige aspekter i areal- og transportplanleggingen?

NIBR-notat: 2005:132

Bakgrunn

Reduksjon av personbiltrafikken har vært en uttalt målsetting i by- og transportplanleggingen og i by- og transportpolitikken i mange år og på alle politiske nivåer. Begrunnelsene for målsettingen har variert, men kan oppsummeres til reduksjon av negative virkninger på lokalt og globalt miljø, bedre trafiksikkerhet, bedre fremkommelighet, bedre helse og reduksjon av offentlige utgifter til transportinfrastruktur og byutvikling. På tross av målsettingene om redusert biltrafikk har utviklingen gått i motsatt retning, personbiltrafikken har fortsatt å øke. Fra 1980 til 2000 økte for eksempel antall reiser med personbil med 74 % i Norge som helhet, mens antall reiser med kollektive transportmidler (unntatt fly) har vært nesten uendret (Samferdselsdepartementet 2002).

Det er tilsynelatende stor faglig enighet om hvilke virkemidler som kan bidra til å redusere, eller snu, veksten i biltrafikken. De viktigste virkemidlene er å legge fysiske og fiskale restriksjoner på personbiltrafikken, å styrke alternative transportmidler og å styre arealbruken i retning av redusert byspredning og transportbesparende lokalisering av forskjellige funksjoner (Strømmen 2001, Næss 1996, Owens 1995, Newman og Kenworthy 1989). De færreste mener at man kan snu utviklingen ved hjelp av ett av disse virkemidlene, de må iverksettes parallelt om man skal oppnå ønskede resultater.

Det er påfallende i hvilken grad summen av offentlige planer og beslutninger gir resultater som er i direkte motsetning til de overordnede målsettingene. Det finnes knapt en by i Norge hvor man har greid å redusere (veksten i) biltrafikken. Man må spørre seg: Hvorfor utarbeides og vedtas det planer som gir vekst i biltrafikken, når målsettingen er å redusere biltrafikken, og vi vet hvordan dette kan gjøres?

Teoretisk bakteppe¹

For å kunne diskutere dette spørsmålet må vi trekke inn et historisk og teoretisk bakteppe. Trafikkproblemene i den vestlige verden har de siste tiårene i all hovedsak vært forsøkt løst ved å bygge nye veier. Teorien bak dette har vært at ny veikapasitet gir bedre trafikkflyt, som igjen gir blant annet lavere tidsforbruk for trafikantene og mindre forurensing.

Teorier som opponerer mot dette synet har vært utviklet i mer enn 40 år. En basisforutsetning for de alternative teoriene er at det i byer med høy biltetthet og press på transport-

¹ Denne beskrivelsen er sterkt basert på Næss (1998). Se også for eksempel Downs (1962), Mogridge (1996) og Tombre (1997). Grundigere beskrivelser finnes også i (Tennøy 2004 a, b).

systemet er et latent marked for biltrafikk. Økt veikapasitet under slike forhold vil gjøre bilkjøring mer attraktivt, og medføre overgang fra andre transportmidler til bil og til at flere vil reise. Dette skyldes både at bilen blir et mer attraktivt alternativ enn andre transportmidler når reisetiden med bil går ned, slik at flere kjører bil, og at økt veikapasitet tillater og stimulerer en byutvikling som på sikt gir mer bilkjøring og større etterspørsel etter veikapasitet.

Denne prosessen med vekst i biltrafikken vil pågå inntil den nye veikapasiteten er fylt opp og forsinkelsene er så store at veksten i biltrafikken stagnerer. I Downs hypotese heter det at biltrafikken stabiliserer seg på det nivået der trafikantene har like store kostnader (inkludert tid, ulemper etc.) ved å reise kollektivt som ved å reise med bil (Downs 1962). Den mest effektive måten å redusere tidsforbruket til reiser for alle reisende er dermed å redusere reisetiden med kollektive transportmidler. Forsøk på å forbedre fremkommeligheten ved å bygge ny veikapasitet vil mislykkes.

Denne virkelighetsoppfatningen blir imøtegått av teoretikere som hevder at konkurranseflatene mellom kollektivtrafikken og biltrafikken er små og neglisjerbare. De som har bil vil bruke den uansett hvilke endringer man får i veisystemet og i kollektivtilbudet, mens de som kjører kollektivt, går eller sykler vil fortsette med dette. Dermed vil endringer i transportsystemet ikke påvirke biltrafikkmengdene i nevnbare grad.

Selv om den teoretiske diskusjonen beskrevet over, har pågått i flere tiår, har den hatt en progresjon (Mackett 1998). Tidligere forholdt man seg til en forenklet virkelighet som forutsatte at etterspørselen etter biltrafikk var uavhengig av arealutviklingen og kvaliteten på de forskjellige delene av transportsystemet, og hvor veibygging og biltrafikk ikke var regnet som vesentlige problemer. I dag er man i større grad oppmerksom på dynamikken i biltrafikkmengdene og sammenhengene mellom blant annet utviding av veikapasitet og nyskapt biltrafikk (SACTRA 1994). Man er opptatt av å finne strategier for å opprettholde mobiliteten uten å legge til rette for økt biltrafikk (Owens 1995). Særlig de siste 10 – 15 årene har målsettingen om bærekraftig utvikling bidratt til å styrke målsettingene om å redusere (veksten i) biltrafikken.

Resultater fra tidligere arbeider i dette prosjektet, hovedsakelig basert på teori- og casestudier, har gjort oss usikre på i hvor stor grad ny kunnskap og endrede holdninger har hatt gjennomslag hos dem som utarbeider og vedtar planer (Tennøy 2004 a og b). Dersom viktige aktører ikke er klar over eller enige i viktige sammenhenger i areal- og transportplanleggingen, men forholder seg til gamle og overforenklede forestillinger om dynamikken i areal- og transportutviklingen, kan det være en god forklaring på hvorfor man fortsetter å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken.

Problemstilling

Hensikten med spørreundersøkelsene som dette notatet skal dokumentere, er nettopp å forsøke å finne ut mer om viktige aktørers kunnskap, meninger og holdninger. I tidligere arbeider har vi diskutert om de følgende hypotesene kan bidra til å forklare hvorfor man fortsetter å utarbeide og vedta planer som gir vekst i biltrafikken:

- Mål- og verdikonflikter
- Uenighet og usikkerhet rundt bruk av virkemidler
- Fokus i planleggingen
- Politikkenes og politikernes rasjonalitet
- Lobbyvirksomhet
- Fagfolkenes rasjonalitet

- Institusjonelle og organisatoriske faktorer
- Uklar fremstilling av verdivalg
- Kunnskap, holdninger og oppfatninger av årsak-virkningsforhold hos aktørene
- Dagens bruk av transportanalyser i planleggingen

I notatet har vi diskutert disse hypotesene i lys av resultatene fra spørreundersøkelsene.

Gjennomføring av spørreundersøkelsene

Spørreundersøkelsen er gjennomført blant politikere i Oslo, Bærum og Bergen, og blant fagfolk i Oslo, Bergen og Trondheim.

Det ser ut til at respondentene i politikerundersøkelsen er noenlunde representative. Oslo er litt underrepresentert. De fleste politikerne som svarte er interessert i areal- og transportutvikling. Det er en overvekt av svar fra venstresiden, mens høyresiden er underrepresentert, noe som sannsynligvis påvirker undersøkelsens resultater. Det er vanskelig å uttale seg om hvorvidt utvalget av respondenter blant fagfolkene er representativt siden vi ikke har oversikt over hvordan "universet" ser ut. Den typiske respondenten er en mannlig sivilingeniør mellom 31 og 50 år som jobber med areal- og transportplanlegging for en offentlig myndighet i Osloområdet.

Vi har gjennomført relativt enkle analyser av svarene ved hjelp av SPSS (frekvensfordeling og krysstabellering), i tillegg til forskjellige komparative analyser.

Mål- og verdikonflikter

Vi har funnet målformuleringer om at biltrafikken skal reduseres i mange slags politiske dokumenter forfattet av eller på vegne av forskjellige politiske konstellasjoner, men det er tydeligvis forskjellige oppfatninger av hvor viktig denne målsettingen er. Selv om over halvparten av politikerne mener at dette er en viktig målsetting, er den rangert relativt lavt i forhold til en rekke andre målformuleringer. Også blant fagfolkene er målsettingen å redusere biltrafikken rangert relativt lavt i forhold til andre målsettinger. Fagfolkene mener likevel at redusert biltrafikk i byene bør være en viktig politisk målsetting.

Flere målsettinger som kan være i konflikt med virkemidler for å redusere biltrafikken, som at grøntområder, arkitektur og lokalt særpreg må bevares, er rangert høyere enn målsettingen om å redusere biltrafikken. Den viktigste målkonflikten ser likevel ut til å være konflikten mellom målsettingene om å bedre fremkommeligheten for biltrafikken og å redusere biltrafikken. Blant politikerne har disse to målsettingene fått omtrent lik, og ganske liten, oppslutning. Dette kan tyde på at politikerne stiller seg likegyldige til problemstillingene. Nærmere studier har vist at dette ikke stemmer, i disse spørsmålene er det svært tydelige partipolitiske skiller. Høyresiden mener god fremkommelighet er viktig, venstresiden mener at redusert biltrafikk er viktig. Fagfolkene er ganske tydelige i sin vurdering av at forbedring av fremkommeligheten for biltrafikken *ikke er* en viktig målsetting, og noe vagere på om reduksjon av biltrafikken *er* en viktig målsetting. Blant fagfolkene kommer lokale miljømål, som reduksjon av barriereeffekter, reduksjon av lokal luftforurensing og skjerming av boligområder, høyere opp på målrankingen enn redusert biltrafikk og reduserte klimagassutslipp. Dette kan tolkes som at fagfolkene prioriterer lokale miljømål fremfor globale miljømål.

Spørsmålet om hvorvidt veksten i biltrafikken faktisk *kan* stoppes eller snus, er viktig. Dette kan ha stor innvirkning på hvilke strategier og virkemidler man kan og vil benytte. Dersom man tror at veksten i biltrafikken kan stoppes, og ønsker at dette skal skje, er det å bygge ny veikapasitet unødvendig siden biltrafikkens vekst skal stoppes. Ikke minst

virker det mot målsettingen å redusere biltrafikken, mer veikapasitet gir mer biltrafikk. For dem som mener at veksten i biltrafikken vil fortsette, uansett om det er med dagens vekstrate eller med en redusert vekstrate, er bygging av ny veikapasitet nødvendig (i et presset system med kødannelser etc.). I vår undersøkelse fant vi at et flertall av politikerne og fagfolkene mener at biltrafikken kan reduseres. Et relativt stort mindretall, både av fagfolkene og av politikerne, mener likevel at det kun er vekstraten som kan reduseres.

Basert på dette, mener vi at mål- og verdikonflikter i areal- og transportpolitikken er én forklaring på at man fortsetter å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken.

Uenighet og usikkerhet rundt bruk av virkemidler

Vår utgangshypotese var at det både blant fagfolk og blant informerte politikere er relativt stor enighet om hvilke virkemidler som vil bidra til å redusere personbiltrafikken i byene. Når disse virkemidlene ikke iverksettes i tilstrekkelig grad til at de gir effekt, måtte vi anta at det likevel finnes uenighet eller usikkerhet rundt nytten og effekten av virkemidlene. I undersøkelsen fant vi stor spredning i hvor effektive både politikerne og fagfolkene mener forskjellige virkemidler er for å redusere biltrafikken. Unntakene er å bedre kollektivtilbudet og å styre arealbruken i transportreduserende retning, som et stort flertall av politikerne mener er effektive virkemidler. Også her ser vi tydelige politiske skiller, både ved at venstresiden har større tro på at virkemidlene er effektive for å redusere biltrafikken og ved at høyresiden har svært liten tro på restriktive virkemidler.

Når vi spør hva som er konsekvensene av å *ikke bygge* ny veikapasitet, svarer politikerne fra venstresiden at selv om dette til en viss grad bidrar til kø og kaos, vil folk i stor grad tilpasse seg situasjonen ved å gå over til andre transportmidler, velge andre reisemål eller andre reisetidspunkt. Politikerne fra høyresiden har langt større tro på at resultatet blir kø og kaos. De har med andre ord ikke særlig stor tro på at det finnes konkurranseflater mellom transportmidlene. Fagfolkene svarer på spørsmålet om konsekvensene av å ikke bygge ut veikapasiteten, varierer. Man kan likevel se en tendens til at fagfolkene har mer tro på at folk tilpasser seg situasjonen ved å endre reisevaner, enn at de fortsetter å kjøre bil samme hvor lange køene blir.

Når politikerne får spørsmålet om man bør prioritere øking av veikapasiteten eller forbedring av kollektivtilbudet, er venstresiden klar: kollektivtilbudet må prioriteres! Høyresiden er delt mellom å prioritere veibygging og å gjøre begge deler parallelt. De er i svært liten grad villige til å prioritere kollektivtrafikken foran veibygging. Dette er helt i tråd med manglende tro på konkurranseflater mellom transportmidlene, prioriteringen av fremkommelighet fremfor miljø og troen på at ny veikapasitet faktisk løser problemet.

Vi mener at dette viser at uenighet og usikkerhet rundt virkemidlenes virkningsmåte og effektivitet kan være en forklaring på at transportreduserende virkemidler ikke iverksettes, og at det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken.

Politikernes rasjonalitet

Diskusjonen om politikernes eller politikkenes rasjonalitet er meget kompleks og kan ikke belyses godt av en spørreundersøkelse. I spørreundersøkelsen spurte vi om politikerne opplever at folk flest prioriterer de forskjellige målsettingene likedan som dem selv. Resultatene viser at politikerne mener at de selv er mer opptatt enn folk flest av forbedring av kollektivtilbudet, forholdene for gang- og sykkeltrafikken og reduksjon av biltrafikken, mens folk flest er mer opptatt enn politikerne av fremkommelighet for biltrafikken og å skjerme egne boligområder. Politikerne svarer likevel at de er villige til å iverksette de virkemidlene som de tidligere har oppgitt er effektive. Politikerne

gjennomfører med andre ord det de selv mener er riktig, selv om deler av velgermassen ikke er enige i prioriteringene. De opptrer ikke populistisk.

Politikerne oppgir likevel at de noen ganger stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken, enten fordi de ikke har annet valg eller fordi de positive effektene av planene er viktigere enn at de gir vekst i biltrafikken.

Fagfolkernes rasjonalitet

Heller ikke fagfolkernes rasjonalitet er nødvendigvis så mål – middelrasjonell som planteorien skal ha det til. Ett aspekt ved dette er at planleggerne skal produsere planer som skal vedtas av politikerne. Dermed kan man oppleve at planleggerne tar hensyn til hva de anser som ”politisk mulig” når de utarbeider sine planer.

Vi spurte fagfolkene i hvilken grad de tror at politikerne er villige til å iverksette forskjellige virkemidler, og sammenlignet dette med hvilke virkemidler politikerne selv oppga at de var villige til å iverksette. Politikerne oppgir å være mer villige til å bruke de positive virkemidlene å forbedre kollektivtrafikken, forholdene for gang- og sykkeltrafikken og å styre arealbruken i transportreduserende retning enn det fagfolkene mener de er. Politikerne oppgir også å ville utvide veikapasiteten i mindre grad enn det fagfolkene tror. De oppgir også i noe større grad å være villige til å legge fysiske og fiskale restriksjoner på biltrafikken enn det fagfolkene tror at de er.

Dersom fagfolkene agerer i forhold til egne oppfatninger om hva politikerne ønsker seg, kan vi dermed få planer som bidrar til gjennomføring av positive virkemidler for å redusere biltrafikken i mindre grad enn hva man i realiteten kunne fått til. Likedan kan fagfolkene i større grad enn det politikerne faktisk ønsker, komme med løsninger som innebærer utviding av veikapasiteten, og i mindre grad med løsninger som innebærer restriksjoner på biltrafikken.

Institusjonelle og organisatoriske faktorer

Politikerne ble spurt om hvem som kontrollerer de nødvendige virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum. Flest politikere mente at andre politiske nivåer har kontroll over de viktigste virkemidlene. Nesten ingen mente at administrasjonen satt med kontrollen. Bare ca 20 % av politikerne svarte at de selv har kontroll over de viktigste virkemidlene. Oslopolitikere mener dette i langt større grad enn de andre. 19 % av politikerne svarte at det er andre krefter enn politikere og planleggere som styrer utviklingen i biltrafikken. Politikernes svar kan tolkes som en ansvarsfraskrivelse - når de andre ikke gjør det de skal, hjelper det ikke om vi gjør vårt! I så fall er dette kanskje én grunn til at kommunepolitikere fortsetter å vedta planer som gir vekst i biltrafikken.

Fagfolkene ble spurt om hvem som har makt i plan- og beslutningsprosesser, og om hvem som har for mye og for lite makt. Flest mente at tiltakshavere, lokale politikere og regionale og statlige politikere har mye eller svært mye makt i areal- og transportpolitikken. Det ser i hovedsak ut til at fagfolkene mener at makten er greit fordelt, selv om mange mener at tiltakshavere, offentlige vernemyndigheter og lokale politikere burde ha mindre makt, mens offentlige planmyndigheter, høringsinstanser og publikum for øvrig burde hatt mer makt. Fagfolkene gir, slik vi leser det, uttrykk for at tiltakshaver (vi har spesifikt inkludert Statens vegvesen og Jernbaneverket blant tiltakshaverne) får gjøre som de vil i for stor grad, og at offentlige myndigheter (i hovedsak kommunale plan- og bygningsetater) burde styre utviklingen i større grad enn i dag. Dersom denne oppfatningen stemmer, betyr det at tiltakshaverne i for stor grad får gjennomføre sine prosjekter uavhengig av overordnede planer og målsettinger. Dette kan bidra til å forklare hvorfor det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken.

Bevissthet rundt verdivalg i beslutningsprosesser

Plandokumenter kan være omfattende og vanskelig tilgjengelige, og det er ikke gitt at verdivalgene kommer tydelig frem. Politikerne kan komme til å vedta en plan som vil gi mer biltrafikk, uten å være klar over at dette er en konsekvens. Resultatene fra spørreundersøkelsen vitner imidlertid om at politikerne i stor grad er oppmerksomme på at en rekke planer og beslutninger gir vekst i biltrafikken. Manglende bevissthet rundt dette kan dermed neppe anses som en forklaring på at det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken.

Fokus i planleggingen

Fokuset er i mange plandokumenter rettet mot å øke kollektivtrafikken, heller enn mot å redusere biltrafikken. Vi har ment at dette kan bidra til at man vurderer virkemidlene annerledes enn man hadde gjort om fokuset var på reduksjon av biltrafikken. I spørreundersøkelsen har vi sett at både politikerne og fagfolkene anser forbedring av kollektivtilbudet som en viktigere målsetting enn å redusere biltrafikken, og at de har stor tro på forbedring av kollektivtrafikken som virkemiddel for å redusere biltrafikken. Dette kan forklare hvorfor det er så stort fokus på økte kollektivandeler i plandokumentene.

Dagens bruk av transportanalyser i planleggingen

Vi har i tidligere arbeider argumentert for at bruk av dagens bruk av transportanalyser i byplanleggingen er til hinder for at virkemidler som gir reduksjon i biltrafikken vedtas, og at de bidrar til at veibygging fremstår som et nyttigere virkemiddel for å løse transportproblemer i byer enn det i realiteten er. Dette skyldes blant annet at de modellene som brukes i transportanalysene ikke er laget for å vurdere transportreduserende virkemidler og at de ofte undervurderer effekten av slike, at modellberegningene og analysene fremstår som sikre og objektive mens de i realiteten er usikre og relativt subjektive og at transportanalysene har stor innvirkning på og tar stor plass i areal- og transportplanleggingen.

Resultatene fra spørreundersøkelsene bekrefter deler av denne argumentasjonen. Politikerne og fagfolkene er enige om at transportanalyser og trafikkberegninger relativt ofte er en del av beslutningsgrunnlaget, og at de har betydning for hvilke løsninger som velges. Fagfolkene er enige i at transportanalyser ikke er objektive, vitenskapelige arbeider, og at det er relativt stor usikkerhet forbundet med resultater fra transportanalyser. Fagfolkene er uenige i vår argumentasjonen om at modellene som brukes ikke er gode til å vurdere effektene av transportreduserende tiltak. De mener at overordnede transportanalyser kan brukes til de fleste vurderinger, utenom tilrettelegging for gang og sykkeltrafikk.

Kunnskaper, holdninger og teoriforståelse

Innledningsvis trakk vi opp hovedlinjene for to forskjellige teoretiske forståelser av hvordan areal- og transportsystemet fungerer. I *Teori 1* mener man at biltrafikkmengdene er relativt uavhengig av kvaliteten på de forskjellige transportmidlene (veikapasitet, kollektivtilbud, forholdene for gang- og sykkeltrafikken), at konkurranseflatene mellom bil- og kollektivtrafikk er små og at arealutviklingen og utviklingen i biltrafikkmengder ikke påvirker hverandre gjensidig i vesentlig grad. I *Teori 2* mener man at biltrafikkmengden er dynamisk og påvirkelig, at den varierer vesentlig i forhold til transporttilbudet og at det finnes sterke og gjensidige sammenhenger mellom utvikling av arealbruk og biltrafikkmengder. Teori 2 må anses som den mest moderne teoriforståelsen.

Basert på svarene i spørreundersøkelsene, gjennomførte vi en analyse av hvor venstresiden i politikken, høyresiden i politikken og fagfolkene befinner seg i forhold til

de forskjellige teoriforståelsene. Analysen viser at høyresiden i politikken må sies å ha en forståelse av sammenhenger i areal- og transportutviklingen som beskrevet under Teori 1, mens venstresidens oppfatning er i henhold til Teori 2. Fagfolkene heller mest mot Teori 2, men det er til dels store variasjoner i hvordan fagfolkene oppfatter forskjellige sammenhenger i areal- og transportutviklingen. Det er relativt stort sammenfall mellom hvordan politikerne på venstresiden og fagfolkene oppfatter målsettinger, virkemidler og viktige årsak-virkningssammenhenger, mens den politiske høyresiden ser ut til å ha til dels motsatte holdninger og oppfatninger.

Vårt spørsmål er hvorfor det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken på tross av uttalte målsettinger om redusert biltrafikk. Resultatene av denne analysen gir en forklaring på dette. Det er store forskjeller i hvordan forskjellige deler av det politiske miljøet forstår viktige sammenhenger og årsak-virkningsforhold i areal- og transportpolitikken. Dette gjør det vanskelig å bli enige om og å følge opp helhetlige og langsiktige strategier for areal- og transportutviklingen, som kan bidra til at både transportmengdene og fremkommelighetsproblemene på veinettet reduseres. I samme retning trekker det faktum at fagmiljøet også ser ut til å være relativt splittet i forståelsen av viktige sammenhenger.

Skarpe politiske skillelinjer

Selv om vi har vært klar over forskjellene mellom høyre- og venstresiden med tanke på areal- og transportpolitikk, er vi noe overrasket over hvor entydige disse forskjellene er. Det mest overraskende er kan hende at politikerne på høyresiden i så liten grad er opptatt av å forbedre lokalt, og ikke minst globalt miljø, og at de ikke ser ut til å ha tatt inn over seg ny kunnskap om dynamikken i areal- og transportutviklingen. Det ser heller ut til at høyresiden i politikken forholder seg til tidligere og enklere teorier som har en relativt upåvirkelig (av arealutvikling og utvikling av transportsystemet) vekst i biltrafikken som forutsetning, og som konkluderer med at ny veikapasitet gir bedre fremkommelighet og bedre miljø. De tar altså ikke høyde for at ny veikapasitet gir mer biltrafikk.

Konklusjon

Hvorfor fortsetter man å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken, på tross av uttalte målsettinger om å redusere biltrafikken, og på tross av relativt omforent kunnskap om hvordan dette kan gjøres?

Svaret på dette spørsmålet er fortsatt noe uklart. Men denne undersøkelsen har i hvert fall vist at klare mål- og verdikonflikter blant politikerne er én forklaring på hvorfor en transportreducerende areal- og transportpolitikk ikke blir gjennomført. Det er stor uenighet om hvorvidt reduksjon av biltrafikken er en viktig målsetting og om biltrafikken faktisk kan reduseres. En annen forklaring er at det er til dels svært forskjellige meninger om hvor effektive forskjellige virkemidler er for å oppnå en slik effekt. Det er også store forskjeller på den politiske høyre- og venstresidens oppfatninger om hvordan areal- og transportutviklingen henger sammen og hvilke årsak-virkningsforhold som faktisk gjelder. Høyresiden heller mot det man må betegne som overforenklete, statiske og gammeldagse teorier, mens venstresiden svarer i henhold til mer dynamiske og moderne teorier.

Fagfolkene oppgir å være langt mer opptatt av å redusere biltrafikken enn å bedre fremkommeligheten for biltrafikken. De ser også ut til å være mer opptatt av lokale miljøgevinsten enn av de globale. Dette kan medføre at tiltak som gir lokale miljøeffekter, men som samtidig bidrar til vekst i biltrafikken, får støtte i fagmiljøene. Også blant fagfolkene er det mange som fortsatt holder seg til en virkelighetsforståelse som ikke i særlig grad tar inn over seg hvordan biltrafikkmengdene varierer med endring i

arealbruken og ikke minst med endringer i transportsystemet både på vei- og kollektivsiden.

Dersom man skal komme i en situasjon hvor målsettingene om reduksjon av biltrafikken prioriteres foran bedret fremkommelighet for biltrafikken, og hvor de nødvendige virkemidlene for å oppnå dette realiseres, vil dette sannsynligvis kreve at den politiske venstresiden får større innflytelse, eller at den politiske høyresiden oppdaterer sine oppfatninger og kunnskaper om viktige årsak-virkningssammenhenger i areal- og transportutviklingen.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Reduksjon av personbiltrafikken har vært en uttalt målsetting i by- og transportplanleggingen og i by- og transportpolitikken i mange år. Begrunnelsene for målsettingen om redusert personbiltrafikk i byene har variert, men kan oppsummeres til reduksjon av negative virkninger på lokalt og globalt miljø, bedre fremkommelighet, bedre trafikk-sikkerhet, bedre helse og reduksjon av offentlige utgifter. I Stortingsmeldingene nummer 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, nummer 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport og nummer 24 (2003 – 2004) Nasjonal transportplan 2006 – 2015 er målsettingen om redusert personbiltrafikk, spesielt i (de større) byene, en selvfølgelig premiss og målsetting. Dette finner vi også igjen i de fleste kommuneplaner og andre kommunale oversiktsplaner i de større byene (for eksempel Akershus Fylkeskommune 2003, Oslo kommune Byrådet 2003).

Det er tilsynelatende stor faglig enighet om hvilke virkemidler som kan bidra til å redusere, eller snu, veksten i biltrafikken innenfor dagens eksisterende bystrukturer. De viktigste virkemidlene er å legge restriksjoner (fiskale og fysiske) på personbiltrafikken, å styrke alternative transportmidler (kollektiv-, gang- og sykkeltrafikken) og å styre arealbruken i retning av redusert byspredning og transport- og arealbesparende lokalisering av forskjellige funksjoner (Miljøverndepartementet 2002, Strømmen 2001, Næss 1996, Newman og Kenworthy 1989, Owens 1986). De færreste mener at man kan snu utviklingen ved hjelp av ett av disse virkemidlene, de må iverksettes parallelt om man skal oppnå ønskede resultater.

På tross av målsettingene om redusert biltrafikk har utviklingen gått i motsatt retning, personbiltrafikken har økt jevnt. Fra 1980 til 2000 økte for eksempel antall reiser med personbil med 74 % i landet som helhet, mens antall reiser med kollektive transportmidler (unntatt fly) har vært nesten uendret (Samferdselsdepartementet 2002). Det er et stort gap mellom idealer og virkelighet.

Det er likevel langt på vei en planlagt utvikling, styrt og vedtatt av det offentlige og av politikerne, ved at det utarbeides, vedtas og gjennomføres planer som i følge akseptert og omforent teori og empiri gir vekst i biltrafikken. Det lages overordnede og strategiske planer på kommunenivå for arealutvikling og utvikling av transportsystemet. For byggeprosjekter utarbeides det reguleringsplaner som definerer lokalisering, funksjon, parkeringsdekning etc. i prosjektene. Disse utarbeides eller vurderes av offentlige planleggere og vedtas av kommunale politikere. Midler til vei-investeringer bevilges over offentlige budsjetter, og det offentlige bestemmer tilskuddsandelen og kvalitetskravene for kollektivtrafikken. Når vi har en arealbruksutvikling og en utvikling i transporttilbudet (kollektivtilbud, veikapasitet etc.) som gir vekst i biltrafikken, er dette i stor grad en offentlig styrt og politisk vedtatt utvikling.

Iverksetting av de nødvendige virkemidlene impliserer en rekke parter, blant annet politikere og fagfolk av forskjellige slag på kommunalt, regionalt og nasjonalt nivå. Stortinget vedtar budsjetter for overordnede veiprosjekter og jernbanen, fylkeskommunen har ansvaret for fylkesvegene og vedtar tilskuddsmidler til kollektivtransporten, mens kommunen har ansvaret for arealpolitikken, parkeringspolitikken og lokale gater og veier. Iverksetting av virkemidlene berører næringsdrivende med stort transportbehov, handelsstanden, private utbyggere og folk flest. Beslutningstakere og berørte representerer forskjellige målsettinger, holdninger, verdier, interesser, kunnskaper etc.

Selv om systemet er komplisert og har mange parter, er det påfallende i hvilken grad summen av tiltakene gir resultater som er i direkte motsetning til de overordnede målsettingene. Det finnes knapt en by i Norge hvor man har greid å redusere (veksten i) biltrafikken.

Vårt spørsmål er: Hvorfor vedtas det planer som gir vekst i biltrafikken, når målsettingen er å redusere biltrafikken, og når vi vet hvordan dette kan gjøres?

1.2 Teoretisk bakteppe²

Trafikkproblemene i den vestlige verden har de siste tiårene i all hovedsak vært forsøkt løst ved å bygge nye veier. Teorien bak dette har vært at ny veikapasitet gir bedre trafikkflyt, som igjen gir blant annet lavere tidsforbruk for trafikantene og mindre forurensing.

Teorier som opponerer mot dette synet har vært utviklet i mer enn 40 år. En basisforutsetning for de alternative teoriene er at i byer med høy biltetthet og press på transportsystemet, er det et latent marked for biltrafikk. Økt veikapasitet under slike forhold vil gjøre bilkjøring mer attraktivt, og medføre overgang fra andre transportmidler til bil og til at flere vil reise. Denne prosessen vil pågå inntil den nye veikapasiteten er fylt opp og forsinkelsene er så store at veksten i biltrafikken stagnerer. I Downs hypotese heter det at biltrafikken stabiliserer seg på det nivået der trafikantene har like store kostnader (inkludert tid, ulemper etc.) ved å reise kollektivt som ved å reise med bil (Downs 1962). Den mest effektive måten å redusere tidsforbruket til reiser for alle reisende er dermed å redusere reisetiden med kollektive transportmidler. Forsøk på å forbedre fremkommeligheten ved å bygge ny veikapasitet, vil mislykkes.

Denne virkelighetsoppfatningen blir imøtegått av teoretikere som hevder at konkurranseflatene mellom kollektivtrafikken og biltrafikken er små og neglisjerbare. Dermed vil forbedring av kollektivtrafikken ikke påvirke biltrafikkmengdene i nevnbare grad. De som har bil vil bruke den uansett hvilke endringer man får i veisystemet og i kollektivtilbudet.

Til grunn for argumentasjonen i dette notatet ligger at i et transportsystem under press vil ny veikapasitet gi vekst i biltrafikken, og at forbedringer i kollektivsystemet og forbedring av mulighetene for å gå og å sykle, kombinert med dårlig fremkommelighet på veinettet, vil gi overgang fra bil til de andre transportmidlene. Vi mener i tillegg at transportutviklingen, både når det gjelder transportmengder og transportmiddelvalg, henger sammen med arealutviklingen. Vi mener også at arealutviklingen påvirkes av transportutviklingen. Vi bygger vår ”tro” på logikken i de teoretiske resonnementene, på en oppfatning av trafikantene som noenlunde rasjonelle aktører og på empiri.

² Denne beskrivelsen er sterkt basert på Næss (1998). Se også for eksempel Tombre (1997), Mogridge (1996) og Downs (1962). Se også (Tennøy 2004 a, b).

I denne empirien inngår blant annet norsk og internasjonal forskning³, men også lett tilgjengelige observasjoner. Sammenhengene kan blant annet leses direkte av den historiske byutviklingen. Før motoriserte transportmidler ble vanlige, var byene tette slik at folk kunne gå til og fra sine daglige gjøremål. Med banene kom stasjonsbyene og drabantbyene, og med bilen kom den sterke og spredte byekspansjonen. I Oslo ser man store forskjeller i transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser til sentrum, med god kollektivtilgjengelighet, kø på veinettet og lav parkeringsdekning, og resten av byen, som har transportsystem med til dels motsatte karakteristika. Bosatte i indre by reiser mindre med motoriserte transportmidler enn bosatte andre steder i regionen (Næss 1996). Den nye veikapasiteten på hovedveinettet i Osloområdet er spist opp av trafikkveksten, slik at forsinkelsene er like store som for 10 år siden (Samferdselsetaten i Oslo 2001). Byer har lavere energiforbruk til transport per innbygger jo tettere de er (Newman og Kenworthy 1989).

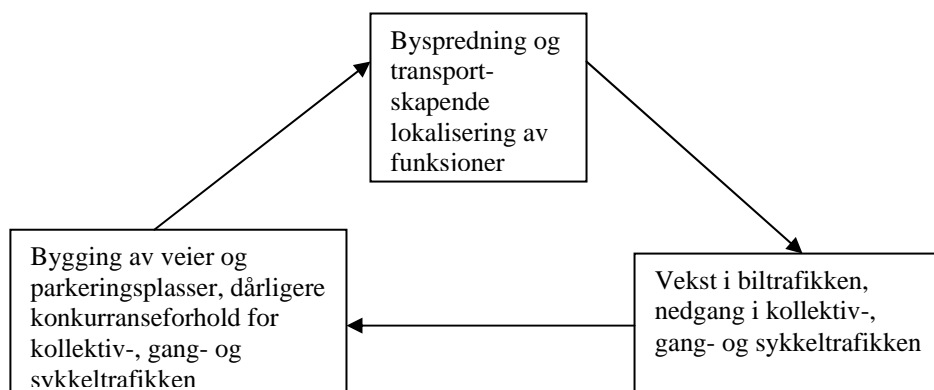
Dersom vi tar utgangspunkt i at de fleste mennesker gjør noenlunde rasjonelle valg når de velger bosted, kan vi gå ut fra at tidsforbruk til reiser, særlig arbeidsreiser, er en del av beslutningsgrunnlaget ved valg av bosted. Dersom det også gjøres økonomiske vurderinger som inkluderer om familien skal ha en eller to biler, må kvaliteten på kollektivsystemet også være en del av vurderingen. Også bedriftsledere må forventes å være til en viss grad rasjonelle i forhold til lokalisering av sin virksomhet, med tanke på kostnader, men også på reisevei og reisemuligheter for kunder, ansatte, leverandører, besøkende etc.

Med dette som utgangspunkt, ser vi logikken i de teoretiske resonnementene. Bedret fremkommelighet på veinettet bidrar til at folk kan bosette seg lengre fra bysentrum, med mindre ulempe med tanke på reisetid til arbeid enn det de hadde i en situasjon med kø. Dessuten betyr det at lokaliseringen av aktiviteter kan foregå mer uavhengig av kollektivsystemet. Dette gir byspredning, som på sikt medfører økt biltrafikk, ny kø og forlenget tidsbruk, som kan gi ny kapasitetsutvidelse og ny byspredning etc. På samme måte kan slik byspredning og den medfølgende veksten i biltrafikken føre til at sentrale deler av byen blir gjort lite attraktive som boligområder, og at befolkningstettheten i slike områder synker. Dette kunne man blant annet se i deler av de indre østlige bydeler i Oslo frem til ca 1990. Når vi vet at jo nærmere bysentrum man bor, jo lavere andel bilreiser, skjønner vi at dette bidrar til vekst i bilbruken. Byspredning gjør det dessuten vanskeligere å betjene byområdet effektivt med kollektivtransport. Den økende biltrafikken kan i seg selv gjøre det mindre attraktivt å gå og å sykle, i tillegg til at de økte avstandene gjør disse transportmidlene mindre brukbare.

På samme måte kan man sannsynligvis påstå at man ved å tilby et godt kollektivtilbud, spesielt kombinert med et veisystem med dårlig fremkommelighet, kan påvirke utviklingen slik at lokaliseringen av boliger og næringsvirksomhet i større grad forholder seg til kollektivsystemet. På sikt fører dette til fortetting i kollektivknutepunkt, som bidrar til lavere bilbruk og arealforbruk enn byspredning. I byutviklingsteorien sammenfatter man ofte dette i gode og onde sirkler. En forenklet versjon av en ond sirkel, som gir en ikke bærekraftig byutvikling, er gjengitt under.

³ Se for eksempel Næss (1992), Næss (1996) og Newman og Kenworthy (1989).

Figur 1.1 En "ond sirkel" som gir vekst i biltrafikken og arealforbruket, og dermed en ikke bærekraftig byutvikling.



Selv om den teoretiske diskusjonen beskrevet over har pågått i flere tiår, har den hatt en progresjon⁴. Tidligere var man mer overbevist om at veibygging løste problemene. Susan Owens beskriver i artikkelen "From 'predict and provide' to 'predict and prevent'?" hvordan transportpolitikens filosofi tidligere var å finne fremtidige behov for nye veier, og å møte disse "behovene" så langt offentlige midler strakk til (Owens 1995). I første halvdel av 1990-tallet skjedde det viktige endringer i oppfatningen av veibygging i Storbritannia. Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment (SACTRA) gjennomførte en omfattende studie om sammenhengen mellom bygging av ny veikapasitet og vekst i biltrafikken (SACTRA 1994). De konkluderte med at økning i veikapasitet kan generere, eller *indusere*, vesentlig ny trafikk, spesielt i områder med trengsel i veinettet. Kombinasjonen av ønsket om å begrense utgifter til veibygging og kunnskapen om at ny veibygging induserer biltrafikk, førte til at myndighetene innså at predict and provide-strategien ikke var holdbar. Det måtte utvikles nye strategier for "predict and prevent", der mobiliteten opprettholdes uten at biltrafikken vokser. De siste 10 – 15 årene har målsettingene om bærekraftig utvikling og reduserte utslipp av klimagasser til atmosfæren forsterket målsettingene om å redusere den totale biltrafikken.

Vi så virkninger av denne diskusjonen også i Norge. I 1993 kom Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, som klart signaliserte at det finnes sammenhenger mellom arealutvikling og transportutvikling, og at man bør vurdere å forsterke kollektivtrafikken fremfor å bygge ny veikapasitet når det oppstår kapasitetsproblemer i veinettet (Miljøverndepartementet 1993). Men fremdeles lå det under at man ikke helt trodde på at biltrafikken og veibyggingen kunne begrenses, og at det var uenighet om hvorvidt ny veikapasitet induserer trafikk. Utover på 1990-tallet begynte enkelte i Vegvesenet å si at "vi kan ikke bygge oss ut av trafikkproblemene i byene". Men Vegdirektoratet var tilbakeholdne med å mene at ny veikapasitet gir ny biltrafikk. Dette har endret seg. I forslag til Nasjonal transportplan 2003 heter det nå at:

Bedre framkommelighet på veg har også endret konkurranseflaten til kollektivtrafikken, som ikke har hatt like store forbedringer i samme tidsperiode. På den måten har et kapasitetssterkt hovedvegnett

⁴ For en grundigere gjennomgang av synet på og utviklingen av transportmodeller og bruken av slike, se (Mackett 1998).

sannsynligvis bidratt til sterkere vekst i biltrafikken enn den hadde vært uten slike investeringer. Hvor stor denne økningen har vært, er imidlertid vanskelig å tallfeste. Det er ofte verken miljømessig eller samfunnsøkonomisk riktig å bygge ut et hovedvegnett som fjerner bilkøene i rushtiden (Jernbaneverket, Kystverket, Avinor og Statens Vegvesen 2003).

Utviklingen går altså i retning av å finne løsninger som gir mindre behov for ny veikapasitet og å akseptere sammenhengene mellom kvaliteten på forskjellige transportmidler og transportmiddelvalg, mellom økning i veikapasitet og vekst i biltrafikk og mellom arealutvikling og transportutvikling (og omvendt).

Resultater fra tidligere arbeider i dette prosjektet, hovedsakelig basert på teori- og casestudier, har gjort oss usikre på i hvor stor grad ny kunnskap og endrede holdninger har hatt gjennomslag hos dem som utarbeider og vedtar planer (Tennøy 2004 a og b). Dersom viktige aktører ikke er klar over eller enige i viktige sammenhenger i areal- og transportplanleggingen, men forholder seg til gamle og forenklete forestillinger om dynamikken i areal- og transportutviklingen, kan det være en god forklaring på hvorfor man fortsetter å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken.

1.3 Problemstillinger

Hensikten med spørreundersøkelsene som dette notatet skal dokumentere, er nettopp å forsøke å finne ut mer om viktige aktørers kunnskap, meninger og holdninger. I tidligere arbeider har vi diskutert om de følgende hypotesene kan bidra til å forklare hvorfor man fortsetter å utarbeide, vedta og gjennomføre planer som gir vekst i biltrafikken:

- Mål- og verdikonflikter
- Uenighet og usikkerhet rundt bruk av virkemidler
- Fokus i planleggingen
- Politikkenes og politikernes rasjonalitet
- Lobbyvirksomhet
- Fagfolkenes rasjonalitet
- Institusjonelle og organisatoriske faktorer
- Uklar fremstilling av verdivalg
- Kunnskap, holdninger og oppfatninger av årsak-virkningsforhold hos aktørene
- Dagens bruk av transportanalyser i planleggingen

I notatet vil vi diskutere hypotesene i lys av resultatene fra spørreundersøkelsene.

1.4 Metoder og datainnsamling

1.4.1 Utforming av spørreskjemaene

Spørreskjemaene ble utformet med utgangspunkt i tidligere arbeider innenfor samme prosjekt (Tennøy 2004 a og b). På bakgrunn av teori-, litteratur- og casestudier hadde vi kommet frem til og diskutert en rekke hypoteser om hvorfor man fortsetter å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken, på tross av klare målsettinger om å redusere

biltrafikken. Vi tok utgangspunkt i disse hypotesene og diskusjonene og utformet spørsmål som vi mente burde kunne bedre innsikten i hvordan politikere og fagfolk tenker rundt viktige spørsmål i areal- og transportutviklingen.

Selv om temaene for spørsmålene i stor grad var de samme i spørreundersøkelsene til politikerne og fagfolkene, og selv om flere av spørsmålene ble stilt likt til begge grupper, var de fleste av spørsmålene i de to undersøkelsene ulike. Det ville ha vært enklere å sammenligne svarene fra politikere og fagfolk om flere spørsmål hadde vært felles. Grunnen til at vi likevel valgte å utarbeide forskjellige spørreskjemaer var i hovedsak at vi hadde klare ønsker om å spørre politikere og fagfolk om en rekke ting som den andre gruppen ikke kunne ha svart på.

1.4.2 Gjennomføring av spørreundersøkelsene

Spørreskjemaene ble sendt ut i november og desember 2004.

Politikere

Vi sendte spørreskjema til alle bystyre- og kommunestyrerepresentanter i Oslo, Bergen og Bærum (ikke vararepresentanter). Oslo og Bergen ble valgt fordi de er de største byene i Norge. Bærum er interessant fordi den er del av det samme by- og transportsystemet som Oslo, samtidig som kommunene har svært forskjellige arealutviklingsstrategier og har uttrykt forskjellige holdninger i forhold til hvilke strategier som bør følges ved utvikling av transportsystemet enn Oslo. Dagens transport- og miljøproblemer oppleves forskjellig av de to kommunene, samtidig som forskjellige løsninger for å endre situasjonen vil ha forskjellige konsekvenser for de forskjellige delene av bysystemet.

I Oslo ble skjemaene sendt til rådhuset og fordelt til representantene av ansatte der. I Bergen og Bærum ble skjemaene sendt til representantenes hjemmeadresser. Respondentene returnerte skjemaene i ferdig frankert svarkonvolutt. For å sikre anonymiteten til respondentene, sikret vi at det ikke var mulig å spore hvem som hadde levert spørreskjema. Vi ga dermed fra oss muligheten til å purre representanter som ikke hadde levert. Dette reduserte sannsynligvis svarprosenten.

Fagfolk

Fagfolk er ikke like enkle å finne som politikere. Vi valgte å spre skjemaene ved å sende dem per e-post til en rekke fagfolk som vi kjente til, og via e-postadresser på etaters og bedrifters hjemmesider. Vi ba mottakerne om å spre spørreskjemaet til andre fagfolk innen arealplanlegging, transportplanlegging og areal- og transportplanlegging i Oslo, Bergen og Trondheim. Vårt fokus er areal- og transportplanlegging i de største byene, dette var grunnen til at vi ønsket å spre skjemaene til fagfolk i de største byene.

Respondentene kunne fylle ut skjemaet elektronisk og returnere det per e-post (dette var litt klønete), eller de kunne skrive ut skjemaet, fylle det ut for hånd og sende det til oss per post. Respondentene brukte begge mulighetene. Det siste sikret også anonymiteten. Vi purret de opprinnelige e-postmottakerne en gang. Dette ga noe respons.

1.4.3 Representativitet – politikere

Mer detaljerte opplysninger om hvem som har svart på spørreundersøkelsen finnes i vedlegg 1.

Svarprosent

Av de 177 spørreskjemaene vi sendte ut til politikerne fikk vi 73 i retur. Dette utgjør en svarprosent på 41 %. Fra Oslo var svarprosenten på 37 %, fra Bergen 39 % og fra Bærum 49 %. Ved å totalt anonymisere spørreskjemaene fraskrev vi oss muligheten til å purre. Purring bidrar vanligvis til å øke svarprosenten. Spørreskjemaene tok en del tid å fylle ut, noe som sannsynligvis også har redusert svarprosenten noe.

Fordeling på byer

Av de 73 skjemaene vi fikk i retur, kom 22 fra Oslo, 26 fra Bergen og 25 fra Bærum. Svarene fra Oslo utgjør dermed 30 % av besvarelsene, svarene fra Bergen 36 % og svarene fra Bærum 34 %.

Interesse for og kunnskap om arealutvikling og transport

Vi spurte politikerne om de har spesiell interesse for eller kunnskaper om arealutvikling og transport. Vi fant at flertallet er spesielt interessert i begge temaene, mens et stort mindretall er interessert i enten arealutvikling eller transport. Et lite mindretall har ikke spesiell interesse for eller kunnskap om noen av temaene.

Dette betyr at vi sannsynligvis har fått svar fra de politikerne som er spesielt opptatt av og har mest kunnskap om areal- og transportpolitikken.

Partitilhørighet

Når vi sammenligner partifordelingen blant dem som har svart og de faktiske partifordelingene i kommune- og bystyrene, finner vi at Sosialistisk Venstreparti (SV) og Arbeiderpartiet (A) er overrepresentert i vårt utvalg i forhold til det sammensetningen av kommunestyrene skulle tilsi. På samme måte er Høyre (H) og Fremskrittspartiet (F) underrepresentert. Det er en relativt stor andel som ikke har oppgitt partitilhørighet (10 %). Om disse alle tilhører høyresiden, er det likevel for lite til å kunne oppveie ubalansen. Vårt utvalg er dermed skjevt ved at venstresiden i kommune- og bystyrene er relativt sterkere representert enn høyresiden (kun de største partiene er diskutert her). Venstresiden er også sterkest representert totalt sett, ved at flere fra A og SV har besvart undersøkelsen enn fra H og F. Dette er tilfelle også i Oslo og Bergen, mens det i Bærum er flere fra H og F enn fra A og SV som har svart. Disse forskjellene slår nokså tydelig ut i besvarelsene, som vi skal se.

Tabell 1.1 *Partitilhørighet for respondenter, sammenlignet med partifordeling i kommunestyrer/bystyrer.*

Parti	Bærum		Bergen		Oslo		Total	
	Reelt	Besvart	Reelt	Besvart	Reelt	Besvart	Reelt	Besvart
F	16	20	18	12	17	9	17	13
H	39	28	27	19	26	23	30	23
A	17	20	23	31	26	27	22	25
SV	14	12	12	19	20	32	15	20
V	6	4	3	0	5	0	5	1
KrF	4	7	6	4	3	0	5	4
PP	2	4	4	4	0	0	2	3
RV	0	0	6	0	3	0	3	0
SP	2	0	1	4	0	0	1	1
<i>Ikke oppgitt</i>	-	5	-	7	-	9	-	10
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Alder og kjønn

Blant dem som har oppgitt alder, ser vi at fordelingen av respondenter totalt sett er omtrent som i by- og kommunestyrene. Innenfor hver kommune er det til del store avvik mellom aldersfordelingen i by- og kommunestyrene og aldersfordelingen for dem som har svart på spørreundersøkelsen. 18 % av respondentene har ikke oppgitt alder.

Tabell 1.2 *Aldersfordeling for respondentene.*

	Bærum		Bergen		Oslo		Total	
	Reelt	Besvart	Reelt	Besvart	Reelt	Besvart	Reelt	Besvart
18 – 30	10	4	18	19	15	14	15	12
31 – 40	16	4	18	15	27	14	20	11
41 – 50	16	12	25	35	22	18	22	22
51 – 60	33	32	25	4	27	32	28	22
61 +	25	32	14	8	9	4	15	15
<i>Ikke oppgitt</i>	-	16	-	19	-	18	-	18
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Blant dem som har oppgitt kjønn, er fordelingen omtrent som i by- og kommunestyrene, totalt sett. I Bergen er det en overvekt kvinner som har svart, mens det i Oslo er en overvekt menn. Også her er det en såpass stor andel som ikke har oppgitt kjønn at vi ikke kan vite med sikkerhet at fordelingen er som beskrevet. Kjønnfordelingen blant politikerne i by- og kommunestyrene er skjev ved at de består av flere menn enn kvinner. Vårt utvalg speiler dette.

Tabell 1.3 *Kjønnfordeling for respondentene.*

	Bærum		Bergen		Oslo		Total	
	Reelt	Besvart	Reelt	Besvart	Reelt	Besvart	Reelt	Besvart
Kvinne	36	32	40	42	46	32	42	36
Mann	64	56	60	46	54	59	58	53
<i>Ikke oppgitt</i>	-	12	-	12	-	9	-	11
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Representativitet politikere oppsummert

Alt i alt ser det ut til at respondentene i undersøkelsene er noenlunde representative for det utvalget vi har spurt fra. Oslo er litt underrepresentert. De fleste politikerne er interessert i areal- og transportutvikling. Det er en overvekt av svar fra venstresiden, mens høyresiden er underrepresentert, noe som sannsynligvis påvirker undersøkelsens resultater. Kjønnfordelingen er totalt sett omtrent som i by- og kommunestyrene, det er flere menn enn kvinner representert. Aldersfordelingen ser rimelig ut.

1.4.4 Representativitet – fagfolk

Mer detaljert informasjon om fagfolkene som har deltatt finnes i vedlegg 4.

Fordeling på byer

Et stort flertall av respondentene relaterer sine svar til erfaringer fra og kunnskap om Oslo.

Alder, kjønn og utdanningsbakgrunn

Alle aldersgrupper er representert i undersøkelsen, men det er flere respondenter fra aldersgruppene 31- 40 og 41-50 år enn fra de andre aldersgruppene. Dette er sannsynligvis også slik i virkeligheten. De fleste som har besvart undersøkelsen er ingeniører eller sivilingeniører, men også arkitekter, samfunnsøkonomer og samfunnsvitere er representert. Hele 73 % av respondentene er menn. Gitt at en stor andel også er ingeniører/ sivilingeniører, og at kjønnsfordelingen her er svært ujevn i favør av menn, representerer nok dette virkeligheten i rimelig grad.

Arbeidsgiver og arbeidsfelt

Ca halvparten av respondentene oppgir å jobbe for offentlige myndigheter. Dette inkluderer blant annet plan- og bygningsetater, Statens vegvesen og departementer. 25 % svarer at de jobber for tiltakshaver. Også her er Statens vegvesens folk representert, sammen med andre som jobber for tiltakshaver. 21 % er konsulenter og 2 % er forskere.

På spørsmål om hva respondentene jobber med, svarer flest areal- og transportplanlegging, deretter følger transportplanlegging inkludert transportanalyser, annet og transportplanlegging utenom transportanalyser. 4 % oppgir at de jobber "kun" med arealplanlegging.

Representativitet fagfolk oppsummert

Det er vanskelig å uttale seg om hvorvidt utvalget er representativt siden vi ikke har oversikt over hvordan "universet" ser ut. Vi skulle gjerne hatt flere svar fra Bergen og Trondheim, og det hadde vært interessant med flere svar fra andre yrkesgrupper enn ingeniører/ sivilingeniører. Når vi ber om respons fra areal- og transportplanleggere, må vi likevel si at respondentene fordeler seg omtrent som man kunne forvente.

Den typiske respondenten er dermed en mannlig sivilingeniør mellom 31 og 50 år som jobber med areal- og transportplanlegging for en offentlig myndighet i Osloområdet.

1.4.5 Analyser

Vi har gjennomført relativt enkle analyser av svarene ved hjelp av SPSS. Frekvensfordelinger forteller hvor stor andel som har valgt de forskjellige svaralternativene i hvert spørsmål. Vi har også i noen tilfeller brukt krystabelleringer, for å finne ut hva de som svarer et gitt alternativ på ett spørsmål svarer på andre spørsmål (for eksempel om partitilhørighet gir utslag i svar på andre spørsmål). Vi har holdt oss til disse enkle analysene, hovedsakelig fordi de dekker vårt behov, men også fordi vi anser materialet til å være for lite til å kunne gjøre mer avanserte analyser.

I tillegg har vi gjort komparative analyser, mellom politikere fra forskjellige kommuner og mellom politikere og fagfolk.

1.4.6 Feilkilder

Spørreundersøkelsene som er diskutert i dette notatet dreier seg i stor grad om hva folk mener om ting, og dermed også om deres holdninger til det samme. Flere har beskrevet hvordan tendensen til å svare "taktisk", "politisk korrekt" eller slik som de forventer at de som spør ønsker at de skal svare, kan påvirke svarene (Stangeby 1994, Næss og Engesæter 1992). Vi tror at denne feilkilden gjør seg gjeldende også i vår spørreundersøkelse. Blant annet svarer nesten 100 % av politikerne at de mener at forbedring av kollektivtrafikken er et effektivt virkemiddel for å nå målene, og at de er villige til å

bruke dette virkemiddelet. Dette burde jo tilsi en revolusjon i forbedring av kollektivtilbudet, som vi altså ikke har sett noe til.

Vi har lagt vekt på å utforme spørsmålene mest mulig nøytralt, men våre respondenter (fagfolk og politikere med spesiell interesse for areal- og transportplanlegging) vil uten tvil i de fleste tilfeller vite hva som er ”riktig” svar. Vi spør på temmelig detaljert nivå, og dette gjør det vanskelig å gjemme seg i abstrakte forståelser og gode ønsker, noe som kan redusere feilen ved at respondentene svarer ”taktisk”.

Noen av spørsmålene i undersøkelsen var formulert på en unødvendig komplisert måte. Dette kan ha medført at noen av respondentene kan ha misforstått spørsmålene eller svaralternativene, uten at vi har indikasjoner på at dette faktisk har skjedd.

Skjevheter i utvalget kan gi ikke representative svar. I denne undersøkelsen gjelder dette spesielt for politikerutvalget. Venstresiden er overrepresentert, noe som sannsynligvis gir oss mer miljøvennlige og mindre bilvennlige svar fra politikerne enn vi ellers ville fått.

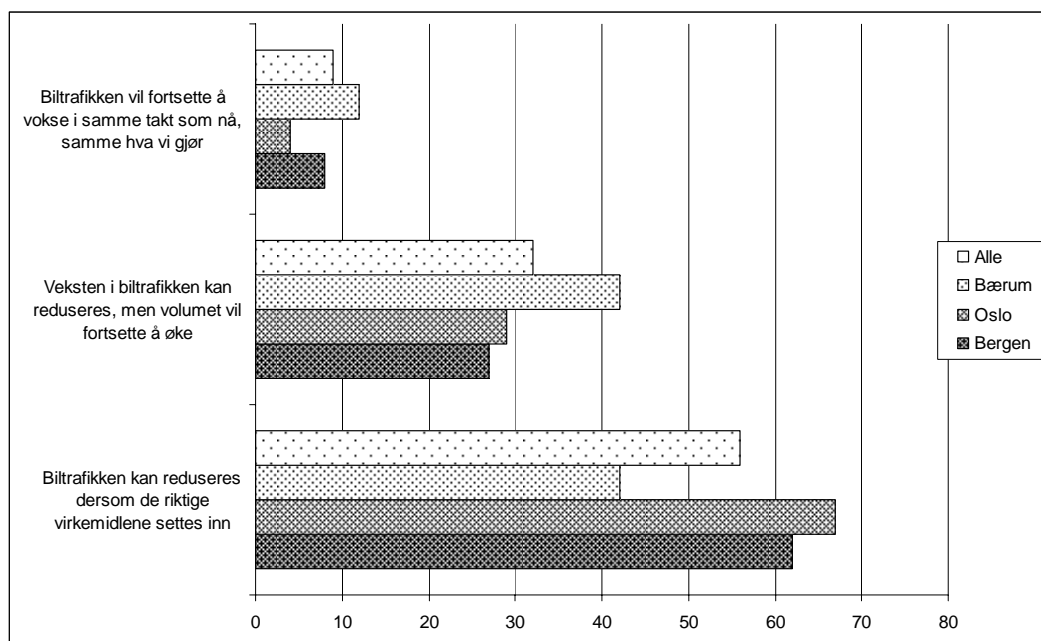
2 Hva mener politikerne?

2.1 Målsettinger

2.1.1 Kan man redusere (veksten i) biltrafikken?

Politikerne har satt målsettingen om redusert (vekst i) biltrafikken på en rekke agendaer. Men tror de at det faktisk er mulig å redusere biltrafikken? I følge svarene som er presentert i figuren under så gjør de det!

Figur 2.1 *Kan man påvirke biltrafikkens volum?*



Vi ser at få politikere, totalt og i alle tre kommunene, mener at vi ikke kan påvirke biltrafikkens volum (9 %). Flest (56 %) mener at biltrafikken faktisk kan reduseres dersom de rette virkemidlene settes inn. En mindre andel (32 %) mener at det bare er *veksten* i biltrafikken som kan reduseres. Bergen og Oslo er temmelig på linje i dette spørsmålet, mens Bærum skiller seg ut ved å ha like stor tro på at det kun er veksten i biltrafikken som kan reduseres som at det totale biltrafikkvolumet faktisk kan reduseres.

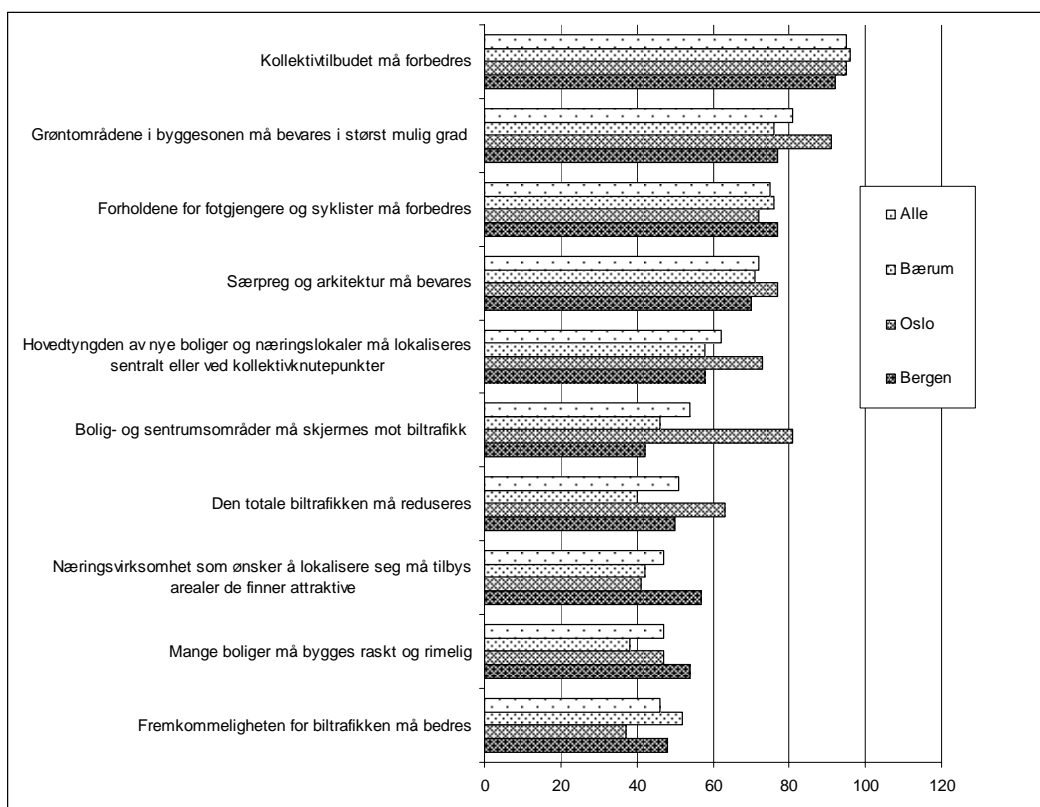
Når vi ser nærmere på tallene, finner vi klare partipolitiske skiller, der høyresiden⁵ (H og F) har mindre tro enn venstresiden (A og SV) på at biltrafikken kan reduseres. Vi vil komme grundigere tilbake til partipolitiske skiller i kapittel 4.

2.1.2 Hva er viktige målsettinger for politikerne?

Vi ønsket å finne ut om politikerne mener at reduksjon av biltrafikken er en viktig målsetting, hvor viktig denne målsettingen er i forhold til andre målsettinger og om det er konflikterende målsettinger som gjør at man vedtar planer som gir vekst i biltrafikken. Vi stilte følgende spørsmål: "Under har vi listet opp noen målsettinger i areal- og transportpolitikken. Hvor viktig mener du det er å oppnå de forskjellige målsettingene?" Svaralternativene var ikke viktig, litt viktig, nokså viktig, meget viktig, svært viktig og vet ikke. Svært få svarte vet ikke.

Figuren under viser andelen av politikere som svarte at de forskjellige målsettingene er meget viktige eller svært viktige.

Figur 2.2 *Målsettinger i areal- og transportpolitikken. Andel politikere, totalt og i hver av kommunene, som mener at målsettingene er meget viktige eller svært viktige.*



Vi ser at de fleste av de foreslåtte målsettingene anses som svært eller meget viktige av mer enn halvparten av politikerne. Flest politikere, hele 95 %, mener at forbedring av

⁵ Vi har tatt med kun de fire største partiene i sammenligningen mellom høyre- og venstresiden, hovedsakelig på grunn av det lave antallet respondenter som har oppgitt tilhørighet til andre partier.

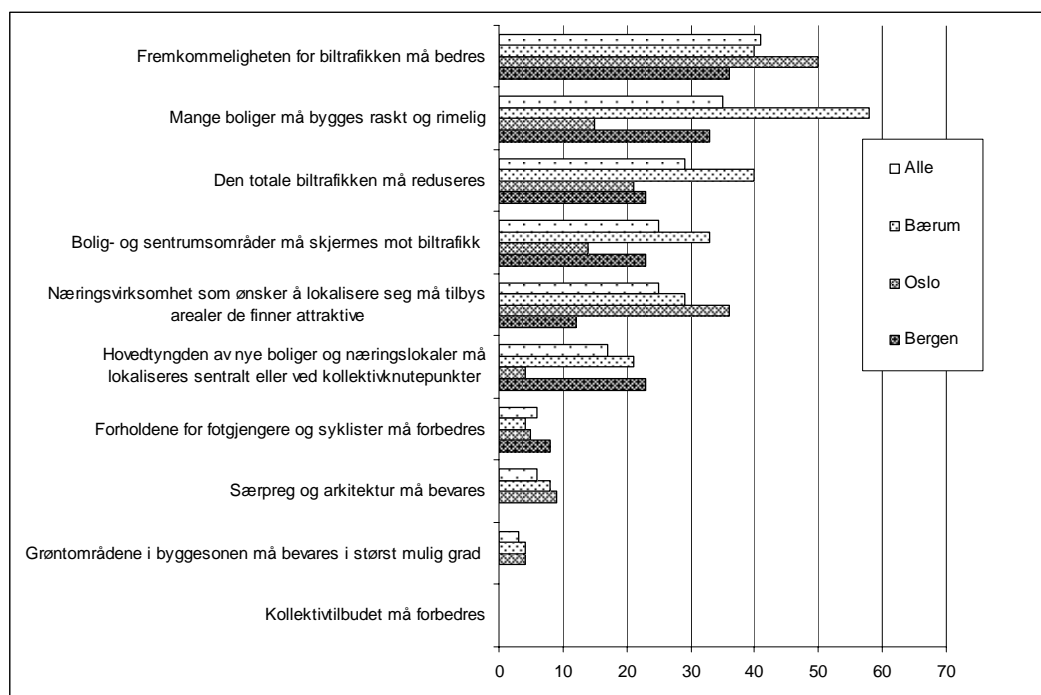
kollektivtilbudet er en meget eller svært viktig målsetting (fordelingen er at 5 % anser dette som en nokså viktig målsetting, 21 % som en meget viktig målsetting, 74 % som en svært viktig målsetting). Dette er også den viktigste målsettingen for politikerne i alle de tre kommunene. Den nest viktigste målsettingen er at grøntområdene i byggesonen må bevares og den tredje viktigste at forholdene for fotgjengere og syklistene må forbedres.

Totalt sett er reduksjon av biltrafikken den syvende mest viktige målsettingen (av 10), mens bedring av fremkommeligheten for biltrafikken er den minst viktige av målsettingene.

Det finnes en del variasjoner kommunene i mellom. Blant de målsettingene som politikerne totalt sett rangerer som de viktigste, er det liten variasjon. Flest mener at det er viktig å forbedre kollektivtilbudet, dernest følger bevaring av grøntområder. Men når det gjelder en målsetting som "Bolig- og sentrumsområder må skjermes mot biltrafikk" er dette den tredje viktigste målsettingen for Oslo, den minst viktige for Bergen og den syvende viktigste for Bærum. Reduksjon av biltrafikken er rangert som nummer syv av Oslo, men nummer åtte av Bergen og nummer ni av Bærum. Likedan er bedret fremkommelighet for biltrafikken minst viktig for Oslo, nummer ni for Bergen og nummer seks for Bærum. Å bygge mange boliger er den minst viktige målsettingen for Bærum, å skjerme bolig- og sentrumsområder mot biltrafikk den minst viktige for Bergen og å bedre fremkommeligheten for biltrafikken den minst viktige målsettingen for Oslo.

For politikere vil det nok være lettere å uttale at målsettinger er viktige enn at de ikke er det. Det kan derfor være interessant å se hvilke målsettinger politikerne definerer som ikke viktige eller lite viktige (muligheten "nokså viktig" finnes også). Dette har vi satt opp i figuren under.

Figur 2.3 *Målsettinger i areal- og transportpolitikken. Andel politikere, totalt og i hver av kommunene, som mener at målsettingene er ikke viktige eller lite viktige.*



Vi ser at ingen mener at forbedring av kollektivtrafikk er ikke eller lite viktig, mens få mener at forbedring av forholdene for gang- og sykkeltrafikken, grøntområder, særpreget

og arkitektur er lite eller ikke viktig. Totalt sett er det flest som mener at bedring av fremkommeligheten for biltrafikken er ikke viktig eller er lite viktig, deretter følger å bygge mange boliger og reduksjon av biltrafikken. Det er relativt store variasjoner mellom byene. Når det gjelder forbedring av fremkommeligheten for biltrafikken er det 50 % av Oslos politikere som sier at dette er ikke eller lite viktig, mens 36 % av Bergens og 40 % av Bærums politikere sier det samme.

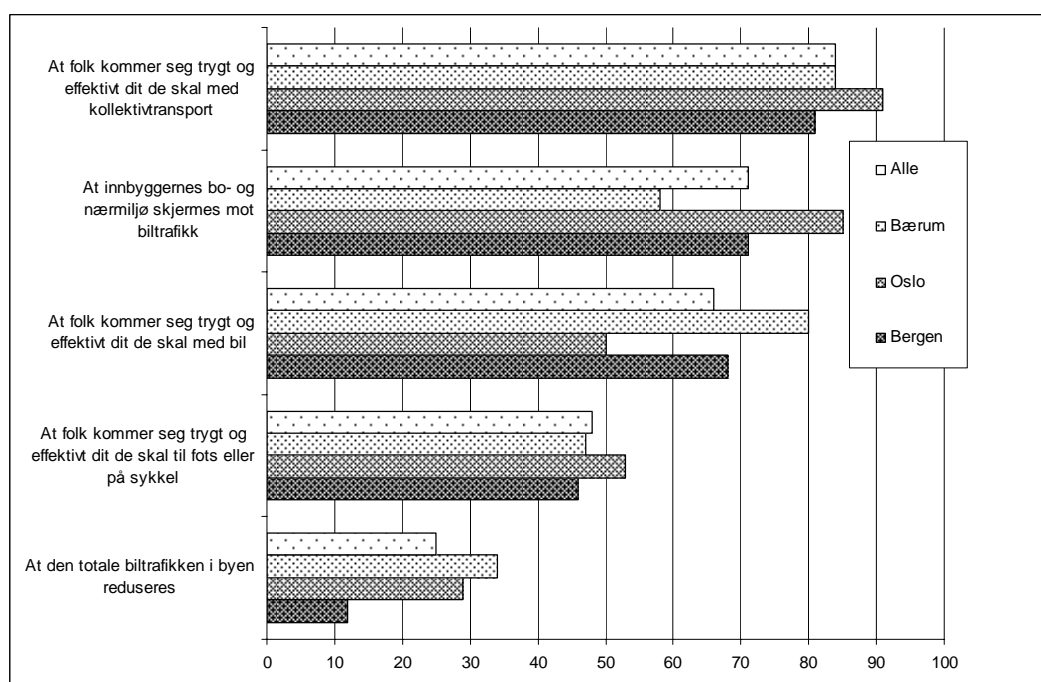
I rangeringen av målsettinger kom altså både reduksjon av biltrafikken og bedret fremkommelighet langt ned på listen (henholdsvis nummer syv og 10 av 10 målsettinger). 46 % av politikerne mener det er meget viktig eller svært viktig at fremkommeligheten for biltrafikken bedres, mens 41 % mener at dette ikke er viktig eller er lite viktig, 51 % av politikerne mener at det er meget viktig eller svært viktig at den totale biltrafikken reduseres, mens 29 % mener at dette ikke er viktig eller er lite viktig.

Disse tallene kan tolkes som at politikerne er lite opptatt av disse spørsmålene (problemstillingen er ikke viktig), eller de kan tolkes slik at det er konflikter og meningsforskjeller rundt disse problemstillingene (det er forskjellige oppfatninger om hvor viktige målsettingene er). Vi har sett nøyere på tallene, og har funnet at det er en deling mellom høyre- og venstresiden på spørsmål om viktigheten av målsettingene om fremkommelighet for biltrafikken og reduksjon av biltrafikken. Høyresiden mener at fremkommelighet for biltrafikken er viktig, mens venstresiden mener at reduksjon av biltrafikken er viktig. Dette bekrefter at det her mer er snakk om uenighet og forskjellige verdier enn manglende interesse for temaet.

2.1.3 Hva tror politikerne er viktige målsettinger for folk flest?

Vi stilte også spørsmålet ”hvor viktige tror du at følgende målsettinger er for folk flest?”, både for å se hva politikerne mener om dette og hvordan oppfatningen av hva folk mener stemmer overens med det politikerne selv mener. Forskjeller her kan være forklaringer på hvorfor politikere vedtar planer som gir vekst i biltrafikken; de kan gjøre beslutninger i henhold til det de mener er folkets vilje selv om de ikke selv mener at dette er de riktige valgene.

Figur 2.4 *Målsettinger i areal- og transportpolitikken. Figuren viser andel av politikerne, totalt og i hver av de tre kommunene, som mener at de nevnte målsettingene er meget viktige eller svært viktige for folk flest.*



Vi fant at politikerne tror at trygg og effektiv kollektivtransport er viktigst for folk flest (84 % av politikerne tror at dette er meget eller svært viktig), deretter følger skjerming av nærmiljøer mot biltrafikk (71 %), trygg og effektiv fremkommelighet med bil (66 %), trygg og effektiv fremkommelighet til fots eller på sykkel (48 %) og til slutt at den totale biltrafikken reduseres (25 %).

Også her finner vi relativt store variasjoner mellom kommunene. Oslos politikere tror at folk er opptatt av forbedringer av kollektivtrafikken i enda større grad enn de andre. De tror også i større grad enn de andre politikerne at folk flest mener at skjerming av nærmiljøer og gode forhold for fotgjengere og syklister er viktige målsettinger. Til gjengjeld tror de at oslofolk er mindre opptatt av å komme seg effektivt rundt med bilen sin enn det de andre politikerne gjør.

Bærumspolitikere tror i større grad enn de andre at folk flest mener at reduksjon av biltrafikken og bedring av fremkommeligheten for biltrafikken er viktige målsettinger. Bergenspolitikere tror at folk flest er mindre opptatt av å redusere biltrafikken enn det de andre politikerne gir uttrykk for.

Den største forskjellen finner vi når det gjelder at "folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal med bil". 50 % av oslopolitikere mener at dette er viktig for folk flest, mens 80 % av bærumspolitikere sier det samme. Det er altså 30 prosentpoengs forskjell. Nesten like stort sprik er det når det gjelder skjerming av bo- og nærmiljø (27 prosentpoeng). 58 % av Bærumspolitikere tror at dette er viktig for folk flest, mens 85 % av oslopolitikere sier det samme.

Ser vi på hvilke målsettinger politikerne tror at folk flest mener er lite eller ikke viktige, finner vi i hovedsak at dette bekrefter funnene over. *Ingen* tror at folk flest i deres kommune mener at god kollektivtrafikk er ikke eller lite viktig. En pussighet ligger i at

Bærums politikere skiller seg ut med stor tro (34 %) på at folk flest ikke mener at målsettingen om redusert biltrafikk er viktig, samtidig som det var Bærums politikere som i størst grad mente at dette *er* en viktig målsetting for folk flest (34 %). Dette kan tyde på en partipolitisk meningsforskjell mellom høyre- og venstresiden i Bærums kommunestyre.

Når vi sammenligner hva politikerne selv mener om målsettingene med det de tror at folk flest mener om de samme målsettingene, finner vi en del interessante forskjeller.

Tabell 2.1 *Sammenligning av politikernes oppfatning av hva som er meget viktige eller svært viktige målsettinger for folk flest, med hva politikerne oppgir er meget viktige eller svært viktige målsettinger for dem.*

Viktig for:	Oslo		Bergen		Bærum		Total	
	Politikere	Folk ⁶	Politikere	Folk	Politikere	Folk	Politikere	Folk
Kollektivtilbudet må forbedres	95 %	91 %	92 %	81 %	96 %	84 %	95 %	84 %
Å skjerme bo- og nærmiljø mot biltrafikk	81 %	85 %	42 %	71 %	46 %	58 %	54 %	71 %
Å bedre fremkommeligheten for biltrafikken	35 %	50 %	48 %	68 %	52 %	80 %	46 %	66 %
Bedring av forholdene for gang- og sykkeltrafikken	72 %	53 %	77 %	46 %	76 %	47 %	75 %	48 %
Reduksjon av biltrafikken	63 %	29 %	50 %	12 %	40 %	34 %	51 %	25 %

Politikerne mener altså at følgende målsettinger er *mindre* viktige for folk flest enn det er for dem selv:

- bedring av forholdene for gang- og sykkeltrafikken (forskjell på 19 – 31 prosentpoeng)
- reduksjon av biltrafikken (forskjell på 6 – 38 prosentpoeng)
- kollektivtilbudet må forbedres (forskjell på 4 – 12 prosentpoeng).

Politikerne mener at følgende målsettinger er *mer* viktige for folk flest enn det er for dem selv:

- å skjerme bolig- og sentrumsområder mot biltrafikk (forskjell på 4 – 29 prosentpoeng)
- å bedre fremkommeligheten for biltrafikken (forskjell på 13 – 28 prosentpoeng)

Forskjellene varierer mye, og de største utslagene finner vi når det gjelder målsettingen om å redusere biltrafikken i Bergen (38 prosentpoeng) og i Oslo (34 prosentpoeng).

Her merker vi oss særlig at politikerne mener at de selv er mer opptatt av å redusere den totale biltrafikken enn det innbyggerne er. Vi må gå ut fra at dette gjør det ekstra vanskelig for politikerne å gjennomføre restriktive virkemidler for å redusere biltrafikken.

⁶ Hva politikerne mener er meget eller svært viktig for folk, ikke hva folk selv oppgir er viktig for dem!

2.2 Uenighet eller usikkerhet om effekten av virkemidler?

En av våre hypoteser er at usikkerhet rundt eller uenighet om virkemidler er en viktig grunn til at trafikkreduserende virkemidler ikke tas i bruk i tilstrekkelig grad til å få snudd trenden med vekst i biltrafikken. Dette kan innebære både at det er forskjellige oppfatninger av hva slags og hvor stor effekt forskjellige virkemidler har, at de negative konsekvensene ved bruk av virkemiddelet ikke kan forsvares og at man mener at det finnes andre virkemidler som har bedre effekt og/ eller mindre konsekvenser.

Vi ville undersøke om det er forskjellige oppfatninger av om og hvordan forskjellige virkemidler virker, og om virkemidler for redusert biltrafikk og virkemidler for bedre fremkommelighet for biltrafikken kan oppfattes å være i konflikt med hverandre.

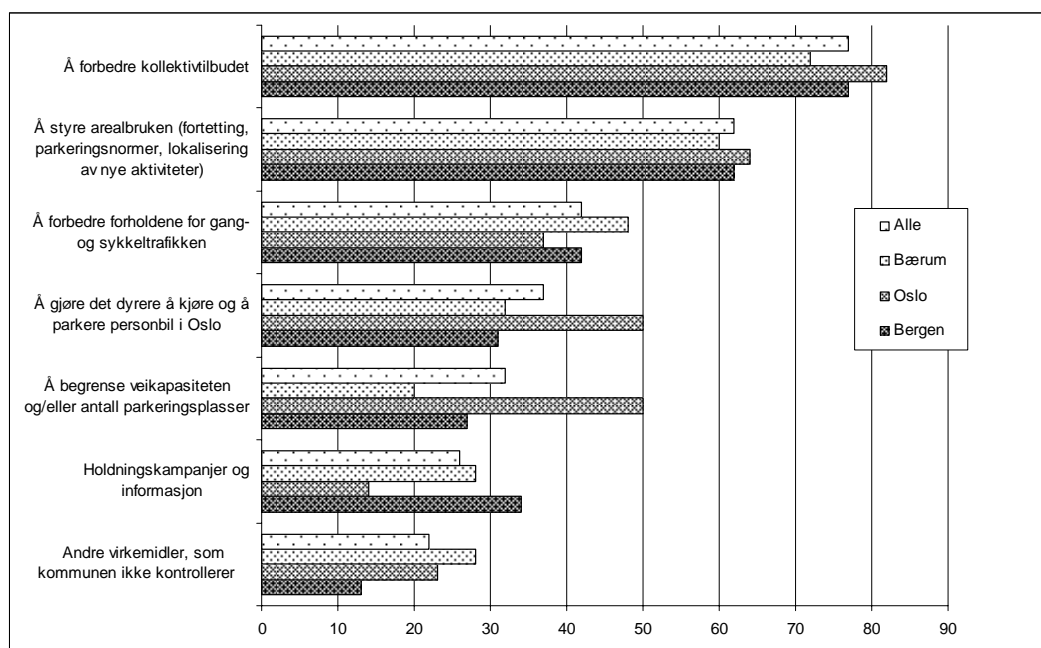
Vi spurte politikerne om hvor effektive de mener forskjellige virkemidler er for å redusere biltrafikken og for å redusere køene på veinettet. Vi spurte dem også i hvilken grad de er villige til å bruke de samme virkemidlene for å redusere køene på veinettet.

2.2.1 Effekt av virkemidler for å redusere biltrafikken

Når vi ser på svarene fra alle politikere, er forbedring av kollektivtilbudet det virkemiddelet som flest mener er meget effektivt eller svært effektivt i forhold til å redusere biltrafikken (77 %). Deretter følger å styre arealbruken (62 %), å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken (42 %), å gjøre det dyrere å kjøre og parkere (37 %) og å begrense veikapasiteten eller antall parkeringsplasser (32 %), holdningskampanjer (26 %) og andre virkemidler som kommunen ikke kontrollerer (22 %).

Det å bruke restriktive virkemidler mot biltrafikken, fysiske og fiskale, anses altså som de mindre effektive virkemidlene for å redusere biltrafikken blant politikerne.

Figur 2.5 *Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er for å redusere biltrafikken? Andelen politikere totalt og fordelt på kommuner som har svart at virkemidlene er meget effektive eller svært effektive.*



Det er relativt store forskjeller mellom kommunene. De mest fremtredende er at Oslos politikere i langt større grad enn de andre mener at fysiske og fiskale virkemidler er meget eller svært effektive for å redusere den totale biltrafikken (50 % for begge).

Det største spriket finner vi mellom Oslo og Bærum. Mens 50 % av oslopolitikerne mener at begrensning av veikapasitet eller parkeringsplasser gir redusert biltrafikk, mener bare 20 % av bærumpolitikerne det samme.

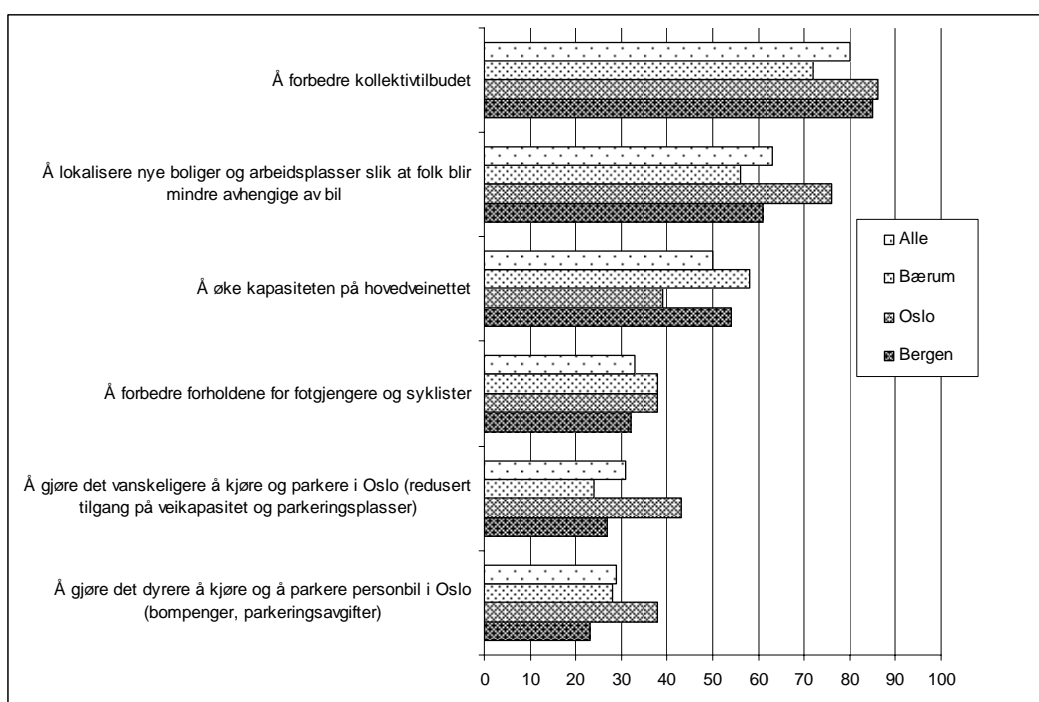
Når vi ser nærmere på tallene, finner vi at dette delvis kan forklares med partipolitiske forskjeller. Høyresiden i politikken har langt mindre tro på transportreduserende effekter av restriktive virkemidler mot biltrafikken enn det venstresiden har, og det er en overvekt av politikere fra høyresiden i utvalget fra Bærum og en overvekt av politikere fra venstresiden i utvalget fra Oslo.

2.2.2 Effekt av virkemidler for å redusere bilkøene

På spørsmål om hvor effektive forskjellige virkemidler er i forhold til å redusere bilkøene på hovedveiene, svarte 80 % av alle politikere at det å bedre kollektivtilbudet er et meget effektivt eller svært effektivt virkemiddel. Deretter fulgte transportreduserende arealutvikling (63 %), å øke kapasiteten på hovedveinettet (50 %), forbedring av forholdene for fotgjengere og syklistene (33 %), å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere (31 %) og å gjøre det dyrere å kjøre og parkere (29 %). Rangeringen av hvilke virkemidler som er mest effektive for å redusere biltrafikken og for å redusere bilkøene er dermed så godt som helt lik.

Det mest overraskende her er kanskje at det å begrense veikapasiteten og/ eller antall parkeringsplasser ansees å være et like effektivt virkemiddel for å redusere køene som for å redusere den totale biltrafikken. Vi tror at dette kan skyldes at de to virkemidlene begrenset veikapasitet og begrenset tilgang på parkeringsplasser har forskjellige effekter i forhold til de to målsettingene redusert biltrafikk og reduserte køer. Spørsmålet om effekten av disse to virkemidlene burde vært formulert som to forskjellige spørsmål.

Figur 2.6 *Politikernes oppfatning av hvor effektive forskjellige virkemidler er i forhold til å redusere bilkøene. Andelen politikere totalt og fordelt på kommune, som har svart at virkemidlene er meget effektive eller svært effektive.*



Også her finner vi forskjeller mellom kommunene. Oslopolitikerne har større tro på at fysiske og fiskale restriktive virkemidler mot biltrafikken har effekt enn de andre, og mindre tro på at det hjelper å øke veikapasiteten. Det er flere Oslopolitikere som svarer at redusert tilgang på veikapasitet og parkeringsplasser gir redusert kø enn som sier at økt veikapasitet gjør det samme. Oslopolitikerne har faktisk større tro enn de andre på effekten av *alle* virkemidlene, utenom øking av veikapasiteten. For Bærum er det så godt som motsatt.

De tydeligste forskjellene er at mens 39 % av oslopolitikerne mener at det å øke veikapasiteten er et meget eller svært effektivt virkemiddel for å redusere bilkøene, mener 58 % av bærumspolitikere det samme. Mens 43 % av oslopolitikerne mener at å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere er et meget eller svært effektivt virkemiddel for å redusere bilkøene, mener 24 % av bærumspolitikere det samme.

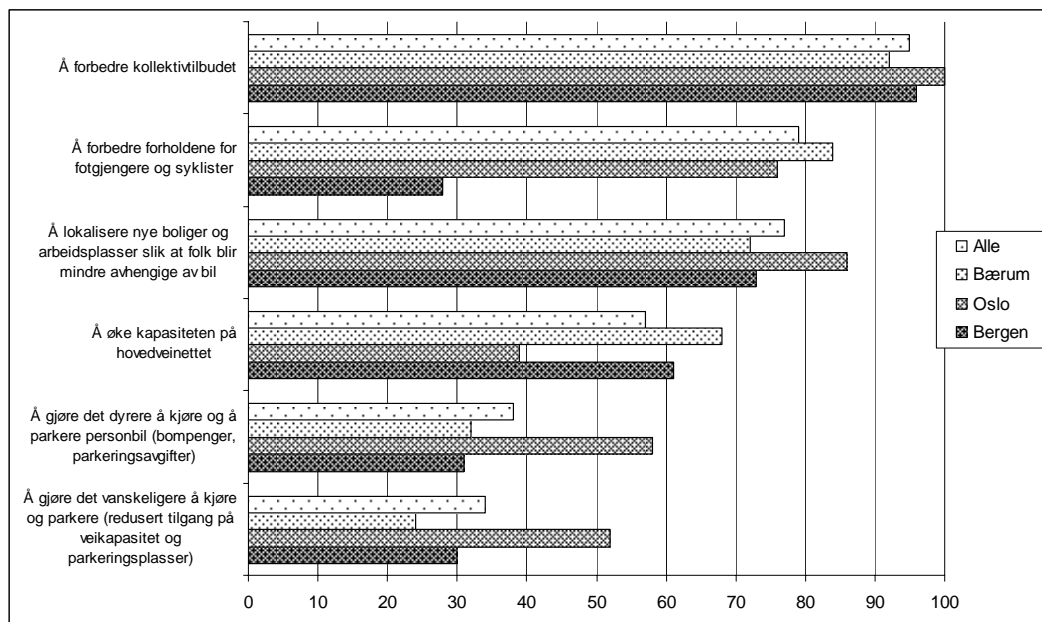
Dette kan delvis forklares med partipolitiske forskjeller. Høyresiden i politikken er langt mer positive til virkemiddelet å øke veikapasiteten enn venstresiden, og langt mer negative til å bruke restriktive virkemidler mot biltrafikken. I Bærum er det flere politikere fra høyresiden i politikken enn fra venstresiden som har svart, mens det er omvendt i Oslo. Vi kommer nærmere tilbake til de partipolitiske forskjellene i kapittel 4.

2.2.3 Vilje til å bruke forskjellige virkemidler

Vi spurte politikere hvor *villige* de er til å bruke de forskjellige virkemidlene for å redusere køene på veinettet. Svarfordelingen her ligner på svarfordelingen på spørsmålene over om hvor effektive politikere mener at de forskjellige virkemidlene er. Politikere valgte mellom svaralternativene ”meget uvillig”, ”uvillig”, ”verken villig eller

uvillig”, ”villig” og ”meget villig”. Figuren under viser andelen som svarte ”villig” eller ”meget villig”.

Figur 2.7 *I hvilken grad er du villig til å bruke de samme virkemidlene for å redusere køene på veinettet? Andel av politikerne, totalt og for hver kommune, som har svart at de er villige eller meget villige til å bruke disse virkemidlene.*



Vi finner at politikerne er mest villig til å forbedre kollektivtilbudet (95 %), deretter følger å forbedre forholdene for fotgjengere og syklist (79 %), transportreduserende arealutvikling (77 %), å øke kapasiteten på hovedveinettet (57 %), å gjøre det dyrere å kjøre og parkere (38 %) og å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere (34 %).

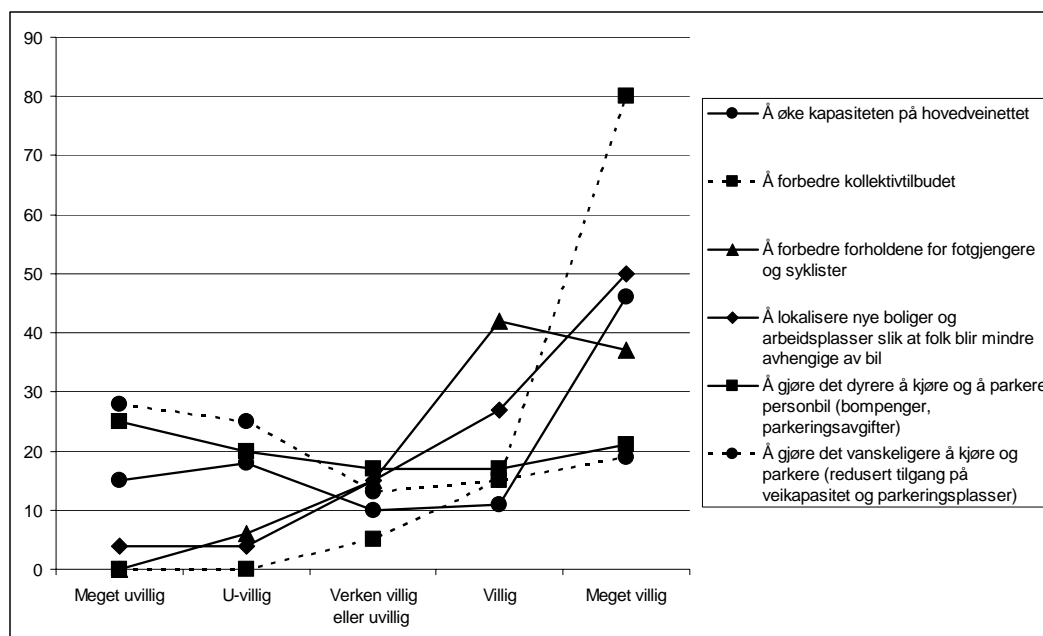
Også her forklarer partipolitiske forskjeller langt på vei hvorfor de mest kontroversielle virkemidlene, å øke veikapasiteten og å legge restriksjoner på biltrafikken, er de virkemidlene som færrest politikere er villige til å bruke. Det er en klar partipolitisk splitt i disse spørsmålene, som vi kommer tilbake til i kapittel 4.

De samme forskjellene som vi har sett hos kommunene tidligere, kommer også frem her. Oslopolitikere er lang mer villige til å bruke restriktive virkemidler mot biltrafikken enn de andre, og mindre villige til å øke veikapasiteten. Både i Bergen og i Bærum er det færre enn halvparten som er villige eller meget villige til å bruke de restriktive virkemidlene mot biltrafikken og mer enn halvparten som er villige eller meget villige til å øke veikapasiteten. I Oslo er dette motsatt.

Den største forskjellen (30 prosentpoeng) finner vi når vi sammenligner villigheten til å gjøre det dyrere å kjøre og parkere. Mens 28 % av Bergens politikere er villige til å bruke dette virkemiddelet, er 58 % av Oslos politikere villige til det samme (forskjell på 30 prosentpoeng). 68 % av Bærums politikere er villige eller meget villige til å øke veikapasiteten, mens bare 39 % av Oslos politikere sier det samme (forskjell på 29 prosentpoeng). Blant Bærums politikere er bare 24 % villige eller meget villige til å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere, mens 52 % av Oslos politikere er villige til å gjøre dette (forskjell på 28 prosentpoeng).

Når vi ser på spredningen i politikernes svar på spørsmålet om hvor villige de er til å ta i bruk virkemidlene for å redusere køene, finner vi også at svarene fordeler seg ganske jevnt på svartalternativene (meget uvillig, uvillig...) når det gjelder de restriktive virkemidlene mot biltrafikken og å øke veikapasiteten. Når vi ser på kommunene hver for seg er tendensen den samme, selv om vi finner tydelige forskjeller mellom byene (se vedleggene 2 - 4 for figurer for hver by).

Figur 2.8 *I hvilken grad er du villig til å bruke de samme virkemidlene for å redusere køene på veinettet? Fordeling for alle politikere.*

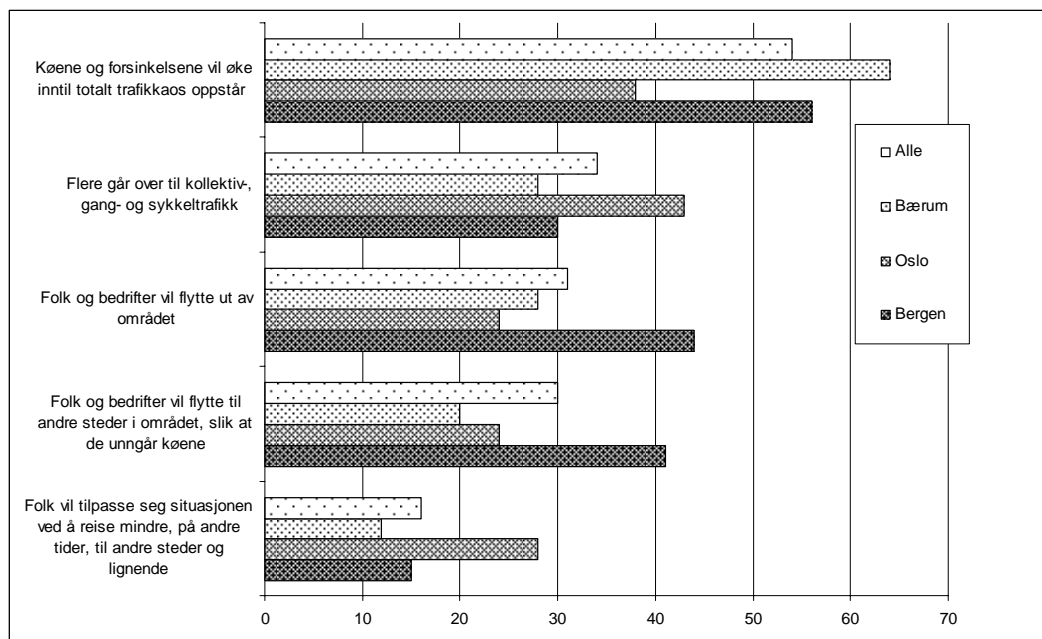


2.2.4 Kan man velge å ikke bygge ut veikapasiteten?

Når politikerne tar sine avgjørelser er disse basert både på ideelle målsettinger, egne realitetsvurderinger, råd fra fagfolk og påvirkning fra viktige velgergrupper. Det er interessant å undersøke om politikerne mener at de kan velge å ikke bygge ut veikapasiteten, eller om de mener at et slikt valg gir utålelige konsekvenser.

Vi spurte politikerne hva de mener vil skje om man ikke bygger ut kapasiteten på hovedveinettet. Svaralternativene var at de fremførte påstandene ville inntreffe i ingen grad, i liten grad, i noen grad, i stor grad og i meget stor grad. Andelen som svarte i stor eller i meget stor grad er vist i figuren under.

Figur 2.9 *Dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, i hvilken grad mener du at følgende skjer? Andelen som svarte i stor grad eller i meget stor grad.*



Flest politikere (54 %) mente at køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos oppstår. Deretter fulgte at flere går over til andre transportmidler (34 %), at folk og bedrifter flytter ut av området (31 %), at folk og bedrifter flytter til andre steder i området for å unngå køene (30 %) og at folk velger å reise mindre, til andre tider, til andre steder etc. (16 %). Når vi gikk dypere inn i materien, fant vi at spesielt når det gjelder kø og kaos og overgang til andre transportmidler, er det klare forskjeller mellom høyre- og venstresiden i politikken.

Også her ser vi store forskjeller mellom kommunene. Mens Bergen og Bærum mener at kø og kaos er det tydeligste fremtidsscenariet, mener Oslo at folk vil gå over til andre transportmidler (selv om Oslo har kø og kaos som nummer to på sin liste). Oslo-politikerne mener også i større grad enn de andre at folk vil reise mindre, på andre tider eller til andre steder, for å unngå køene. Bergenspolitikere mener i langt større grad enn de andre politikerne at folk og bedrifter vil flytte, innad i området eller ut av området. Bærumspolitikere mener i større grad enn de andre politikerne at det blir kø og kaos, og i mindre grad at folk vil gå over til alternative transportmidler eller å endre reisevanene sine.

De største enkeltforskjellene finner vi når det gjelder vurderinger av fare for kø og kaos. 38 % av oslopolitikere mener at kø og kaos vil oppstå i stor eller meget stor grad dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, mens 64 % av bærumspolitikere sier det samme (forskjell på 26 prosentpoeng). I Bergen mener 41 % av politikerne at folk og bedrifter vil flytte til andre steder i området, mens 20 % av Bærumspolitikere sider dette (forskjell på 21 prosentpoeng).

Av dette kan vi trekke at kø og kaos er en reell mulighet for politikerne dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, og at de tror mer på kø og kaos enn på at folk endrer reisemiddel eller reisevaner. For Oslo er dette motsatt, politikerne tror mer på overgang til alternative transportmidler enn på kø og kaos. Det er også interessant å

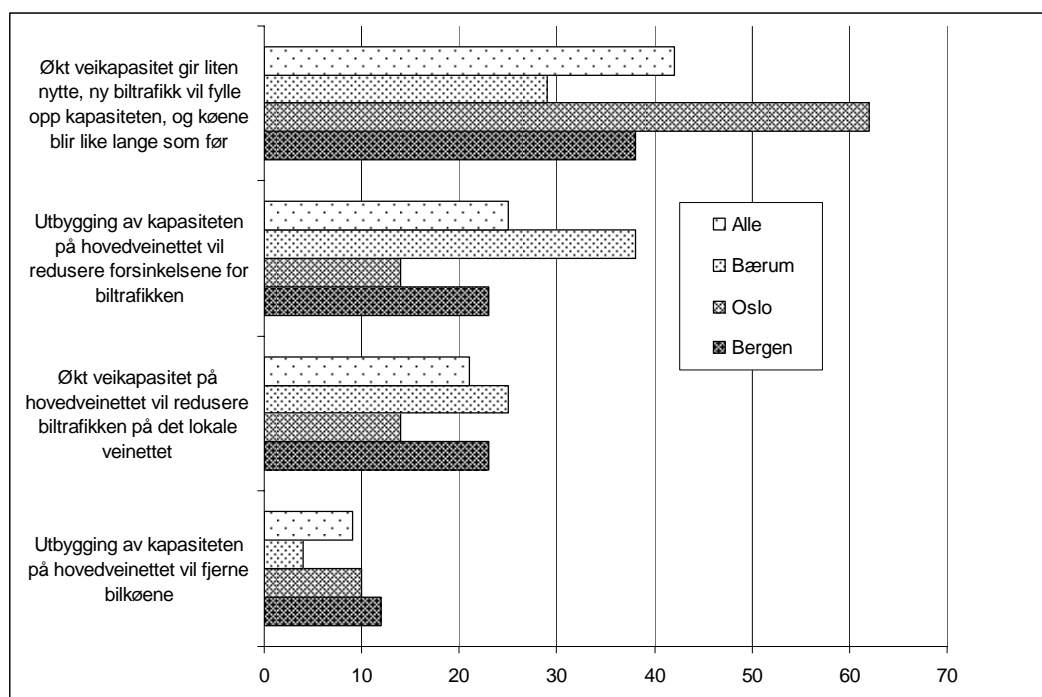
merke seg den store forskjellen mellom Oslo og Bærum når det gjelder frykten for kø og kaos, siden disse politikerne i stor grad refererer til det samme transportsystemet.

2.2.5 Nyttene av ny veikapasitet

Når vi spør hva politikerne venter seg av endringer dersom man faktisk bygger ut kapasiteten på hovedveinettet får vi svar som kanskje overrasker oss litt, gitt politikernes tanker om hva som skjer dersom man *ikke* bygger ut veikapasiteten.

Vi spurte politikerne hvilken nytte ny veikapasitet i området vil gi, og de måtte velge ett av svaralternativene (det de mente stemte mest med deres oppfatning). Svarene fordeler seg som i figuren under.

Figur 2.10 Hvilken nytte gir ny veikapasitet i Osloområdet/ Bergensområdet?



Her ser vi at det svaret som får størst oppslutning er at økt veikapasitet gir liten nytte, fordi ny trafikk vil fylle opp kapasiteten og køene blir like lange som før (42 %). Vi ser at politikerne i Oslo i stor grad er enig i dette (62 %), mens politikerne i Bærum er enig i langt mindre grad (29 %). De mener i langt større grad enn de andre at utbygging av veikapasiteten vil redusere forsinkelsene på veinettet (38 %). Få mener at utbygging av veikapasiteten vil fjerne bilkøene (totalt 9 %).

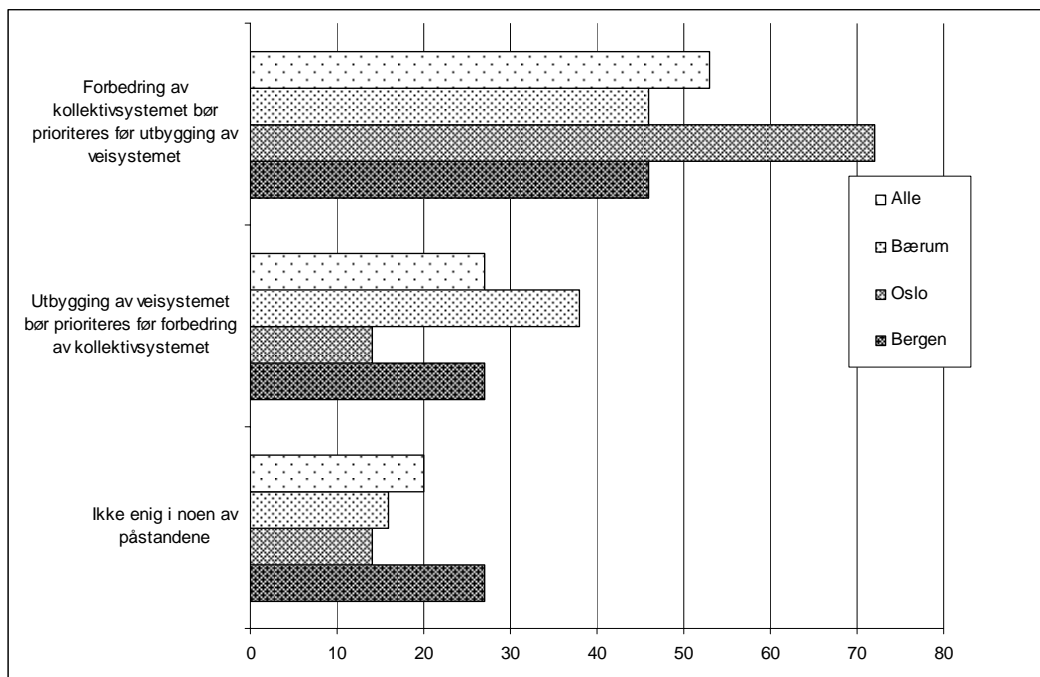
Totalt sett er det likevel flere politikere som mener at ny veikapasitet er nyttig, ved at biltrafikken på lokalveinettet reduseres, at forsinkelsene på hovedveinettet reduseres eller at bilkøene fjernes, enn som mener at ny veikapasitet ikke er nyttig.

Ved nærmere undersøkelser finner vi at venstresiden mener at økt veikapasitet har liten nytte i langt større grad enn det høyresiden gjør, dette kommer vi tilbake til i kapittel 4.

2.2.6 Veitbygging eller kollektivforbedring først?

Men hva er viktigst da, utbygging av veikapasitet eller forbedring av kollektivsystemet? Her er politikerne veldig klare, forbedring av kollektivsystemet bør prioriteres før utbygging av veisystemet (se figuren under).

Figur 2.11 *Prioritering mellom veitbygging og forbedring av kollektivsystemet - hvilken av følgende påstander er du mest enig i?*



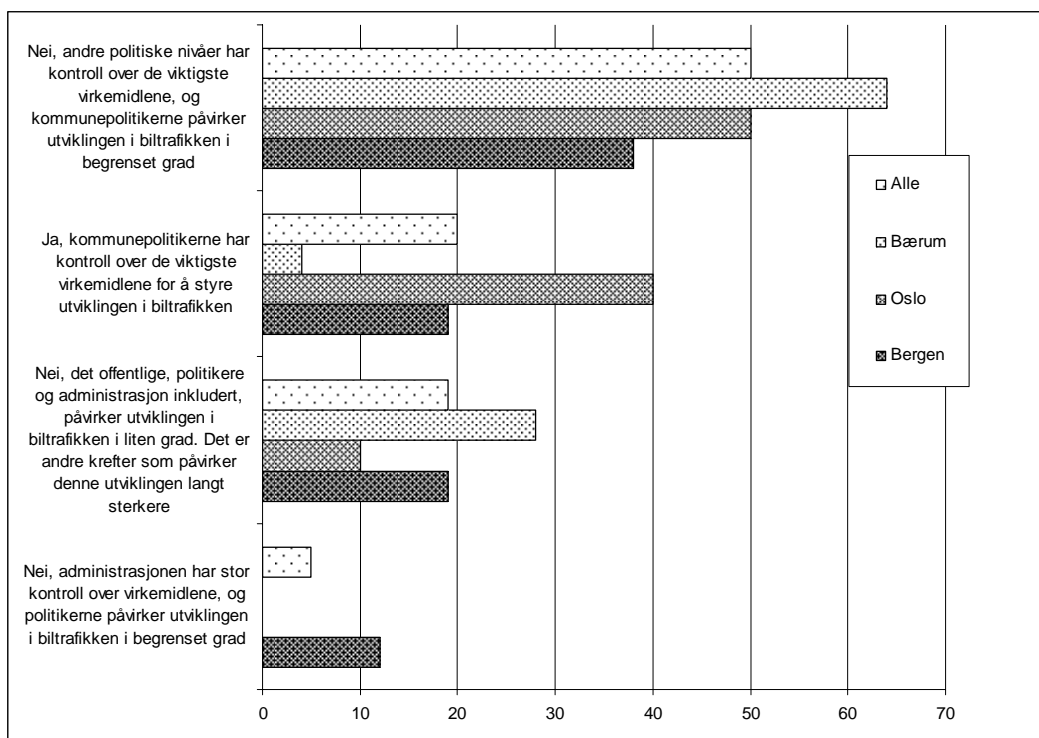
Selv om flertallet av politikerne i alle tre kommunene mener at forbedring av kollektivsystemet bør prioriteres før utbygging av veisystemet, er det stor forskjell på Oslo og de andre kommunene. I Oslo er det kun 14 % av politikerne som mener at utbygging av veisystemet bør prioriteres, mot det dobbelte i Bergen og nesten tredobbelte i Bærum. Blant dem som ikke er enige i noen av påstandene, må vi regne med at mange mener at utbygging av veikapasiteten og forbedring av kollektivsystemet bør foregå parallelt. Vi ser at bergenspolitikere har valgt dette alternativet i større grad enn de andre.

I dette spørsmålet kommer partiene litt i tvil. Alle SV-politikerne mener at ny veibygging gir liten nytte, mens både F, A og H svarer ganske variert på dette spørsmålet.

2.3 Hvem kontrollerer virkemidlene?

Vi spurte om kommunepolitikerne kontrollerer de nødvendige virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum. I figuren under ser vi at svarene varierer mye fra kommune til kommune.

Figur 2.12 *Kontrollerer kommunepolitikerne de nødvendige virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum?*



I alle kommunene er det et flertall av politikerne som svarer at andre politiske nivåer har kontroll over de viktigste virkemidlene, selv om det varierer hvor stor oppslutning utsagnet har, fra 64 % i Bærum til 38 % i Bergen. Det er nesten underlig at Bergen mener dette i mindre grad enn Oslo, all den tid Oslo faktisk har kontroll over kollektivmidlene mens Bergen ikke har det.

I Bergen mener 12 % av politikerne at det er administrasjonen som har kontroll over virkemidlene, og vi tolker det dit hen at mange her refererer til vegvesenet. Vi går ut fra at dette har sammenheng med diskusjonene som pågår om bybane i Bergen, der det har kommet til en konflikt mellom byens politikere og vegvesenet. I Oslo og Bærum er det ingen som sier at det er administrasjonen som sitter med virkemidlene. Imidlertid kan man tenke seg at man svarer "andre politiske nivåer" selv om man skulle mene vegvesenet, siden vegvesenet er andre politiske nivåers redskap.

Oslo mener i langt større grad enn de andre at de har kontroll over de viktigste virkemidlene. Forskjellen mellom Oslo og Bærum er stor, i Oslo mener 40 % av politikerne at de selv har kontroll på de viktigste virkemidlene, mens bare 4 % mener det samme i Bærum.

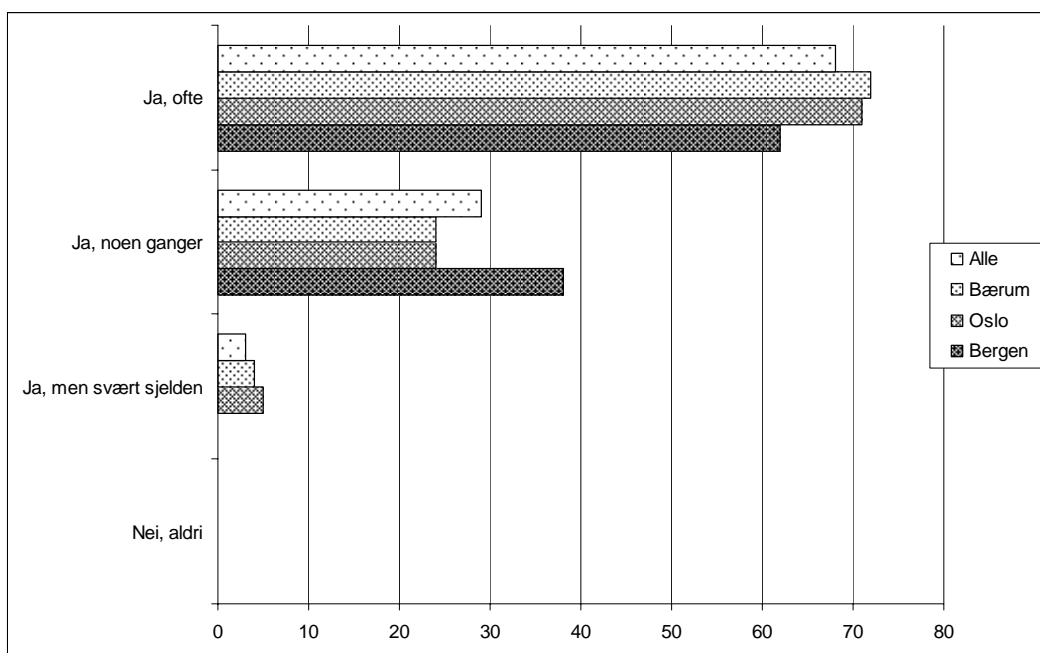
Ett svaralternativ gikk ut på at det er andre krefter enn det offentlige som påvirker utviklingen i biltrafikken mest. I dette var Bærum langt mer enig (28 %) enn Bergen (19 %) og særlig Oslo (10 %). I Bærum har de altså mindre tro på det offentliges muligheter til å styre trafikktviklingen enn i Oslo.

2.4 Planer og beslutningsprosesser

2.4.1 Er trafikk tema i beslutningsprosessene?

En av våre hypoteser er at politikerne ikke er oppmerksomme på trafikkdimensjonen i de planene de er med på å vedta, og at dette kan føre til at de vedtar planer som gir vekst i biltrafikken uten å være klar over det. Vi spurte derfor om trafikk er tema når plansaker behandles. Figuren under viser at trafikk ofte er tema når plansaker behandles, i alle tre kommunene.

Figur 2.13 *Opplever du at trafikk er tema når dere behandler plansaker og reguleringsaker?*

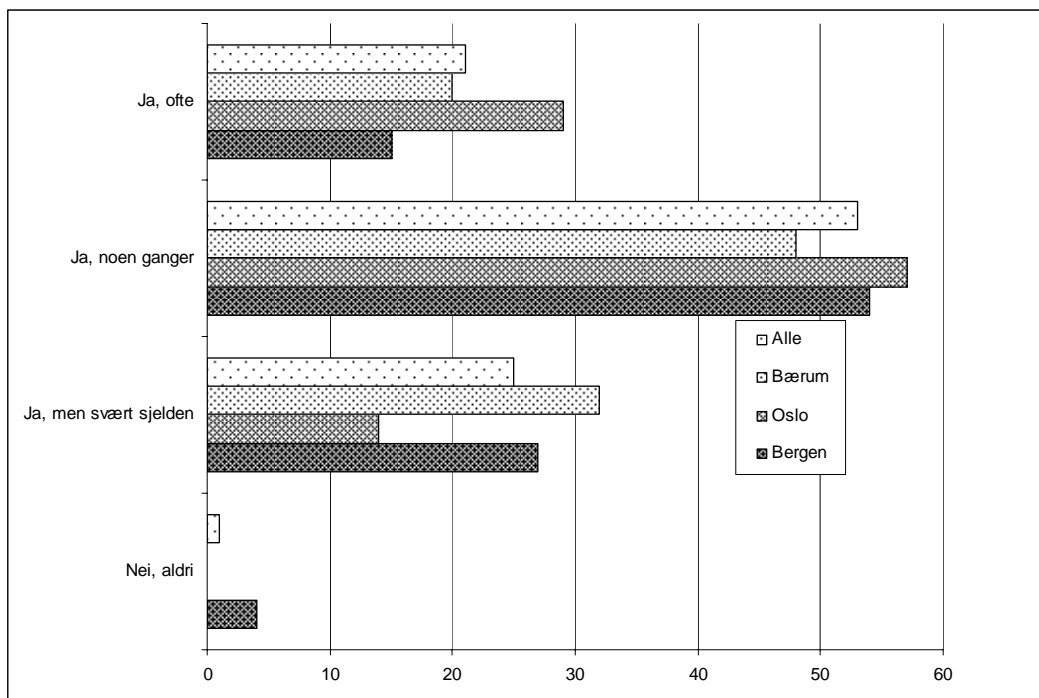


Ingen politikere har svart nei aldri, og kun få har svart sjelden. De aller fleste har svart at trafikk ofte er tema når plansaker behandles. Fordelingen er temmelig lik for kommunene, selv om vi ser at bergenspolitikere opplever at trafikk er tema når de behandler plansaker sjeldnere enn de øvrige.

2.4.2 Bruk av transportanalyser i planleggingen

En annen av våre hypoteser er at dagens bruk av transportanalyser i planleggingen kan påvirke planene og beslutningene, blant annet fordi politikerne stoler for blindt på resultatene fra disse, eller fordi de ikke forstår dem og den innvirkning de har på planforslagene. Vi spurte om politikerne opplever at resultater fra transportanalyser trekkes inn i diskusjoner om areal- og transportsaker.

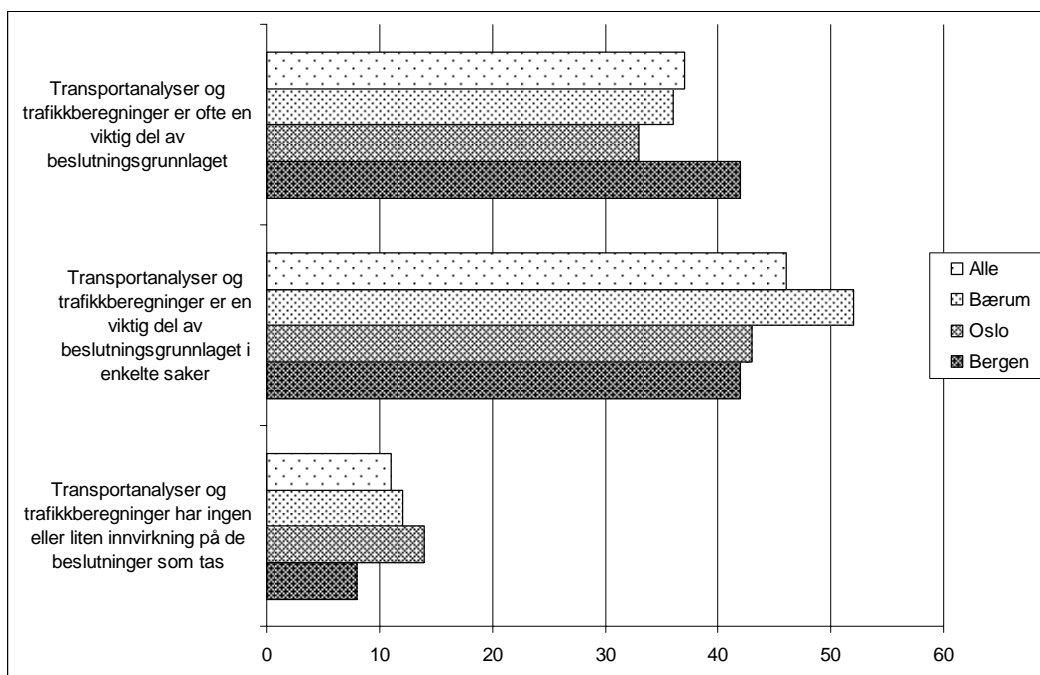
Figur 2.14 *Opplever du at resultater fra transportanalyser trekkes inn i diskusjoner om areal- og transportsaker?*



Totalt sett har flest svart noen ganger, og svært få har svart aldri. Når vi går inn i tallene, ser vi at det er en del variasjon kommunene i mellom. Politikerne i Oslo opplever i størst grad at resultater fra transportanalyser trekkes inn i plandiskusjoner. Bærum har den høyeste andelen av politikere som svarer sjelden. Denne andelen er mer enn dobbel så stor som i Oslo.

Vi spurte også om hvilken innvirkning politikere mener at transportanalyser og trafikkberegninger har på beslutninger i areal- og transportsaker. Resultatene er gjengitt i figuren under.

Figur 2.15 *Hvilken innvirkning mener du transportanalyser og trafikkberegninger har på beslutninger i areal- og transportsaker? Sett kryss ved utsagnet som stemmer best med din oppfatning.*



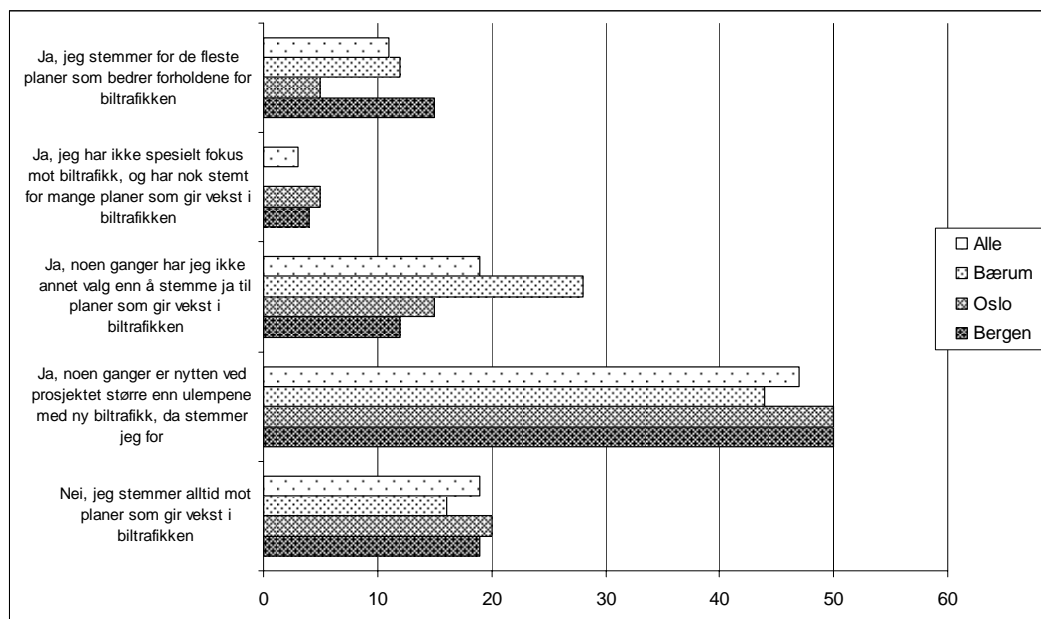
De fleste politikerne svarer at transportanalyser er viktige i enkelte saker (46 %) eller at transportanalyser ofte er en viktig del av beslutningsgrunnlaget (37 %). Få mener at transportanalyser har ingen eller liten innvirkning på de beslutningene som tas. Det er en viss variasjon mellom kommunene. Bergenspolitikere har høyest andel som svarer at transportanalyser ofte er en viktig del av beslutningsgrunnlaget, mens Bærum har høyest andel som sier at transportanalyser er en viktig del av beslutningsgrunnlaget i enkelte saker.

Ut fra dette kan vi i hvert fall si at politikerne oppfatter at resultater fra transportanalyser og lignende er en del av beslutningsgrunnlaget.

2.4.3 Stemmer politikere for planer som gir vekst i biltrafikken?

Gitt at mange politiske partier sier at de ønsker redusert biltrafikk, og at det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken, må det være mange politikere som vedtar planer som gir vekst i biltrafikken selv om de ikke ønsker slik vekst. Vi spurte politikerne om de faktisk stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken. I figuren under ser vi at 80 % av politikerne sier at de stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken, av forskjellige grunner.

Figur 2.16 Hender det at du stemmer for planer som gir vekst i den totale biltrafikken?



Flest (47 %) svarer at de noen ganger mener at nytten ved prosjektet er større enn ulempene ved ny biltrafikken, og at de derfor stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken, deretter følger at man aldri stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken og at de noen ganger ikke har annet valg (begge 19 %), at de stemmer for de fleste planer som bedrer forholdene for biltrafikken (11 %) og at de ikke har spesielt fokus på dette (3 %).

Det finnes noen interessante forskjeller kommunene imellom. Oslopolitikerne sier i noe større grad enn snittet og bærumpolitikerne i noe mindre grad at de aldri stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken. Bærumpolitikerne svarer også i relativt mye større grad enn de andre at de noen ganger ikke har annet valg enn å stemme for planer som gir vekst i biltrafikken, mens oslopolitikere i mindre grad enn de andre (kun 5 %) sier at de stemmer for de fleste planer som gir bedre forhold for biltrafikken.

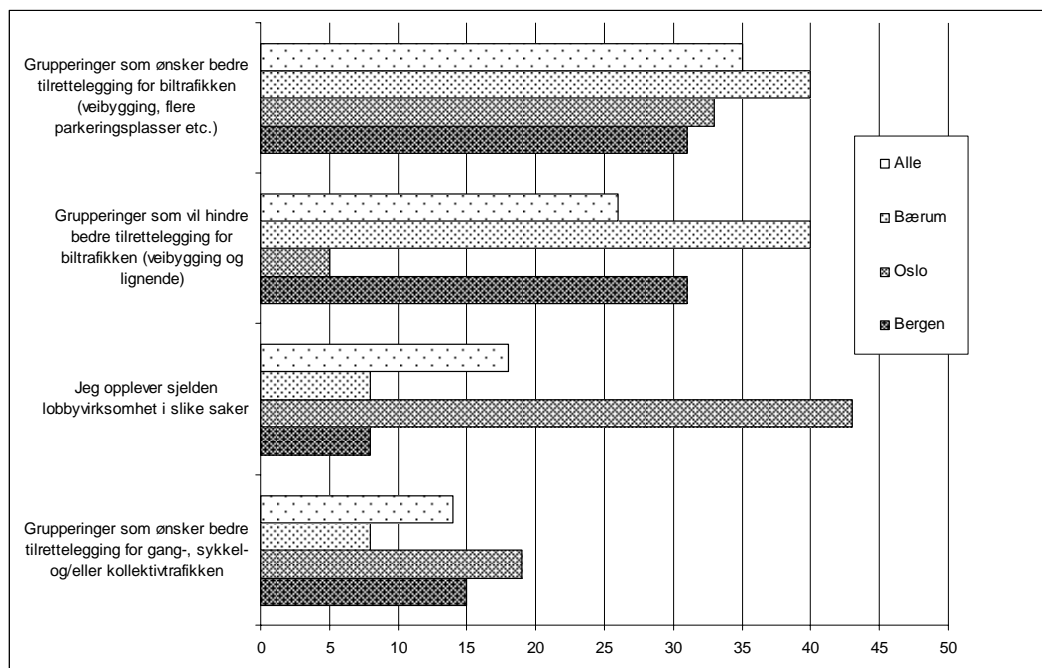
Oppsummert mener vi her å se at det finnes mindre grupper som er meget bevisste på å tilrettelegge for biltrafikken eller å hindre trafikkvekst, mens den store hop av politikere i sine realitetsvurderinger noen ganger finner at de bør stemme for prosjektet selv om det gir vekst i biltrafikken.

2.4.4 Lobbyvirksomhet

Lobbyvirksomhet foregår, og dette er en akseptert del av de demokratiske prosessene. Vi vet for eksempel at Oslos politikere ofte inviterer forskjellige grupperinger eller personer til deputasjon i de forskjellige komiteene før disse tar sin beslutning, og at for eksempel Oslo Handelsstands forening er flinke til å informere politikere om sine behov. En av våre hypoteser er likevel at lobbying kan være en forklaring på at man tilrettelegger for vekst i biltrafikken selv om man ikke ønsker slik vekst. Dersom enkelte grupper er flinkere eller har flere ressurser til lobbying, kan disse fremstå som flere og viktigere enn de gruppene som har mindre ressurser. Det er for eksempel ikke vanskelig å tenke seg at bilorganisasjoner og bilindustrien, inkludert produsenter, drivstofforhandlere etc. kan være sterkere lobbyister enn for eksempel miljøverngrupper eller de som ønsker forbedring av kollektivtrafikken.

Vi spurte politikerne om hvem de oppfatter som de mest aktive lobbyistene, se figuren under.

Figur 2.17 *Hvem av de følgende oppfatter du som de mest aktive lobbyistene i forbindelse med areal- og transportsaker som behandles av bystyret?*



Svarene er kanskje mer forvirrende enn oppklarende. Totalt sett anses grupperinger som ønsker bedre tilrettelegging for biltrafikken som de mest aktive lobbyistene, med de som ønsker å hindre tilrettelegging for biltrafikken som en god toer. Det er flere politikere som sier at de sjelden opplever lobbyvirksomhet i areal- og transportsaker enn som sier at grupperinger som ønsker bedre tilrettelegging for gang-, sykkel- og kollektivtransporten er de mest aktive lobbyistene.

Både i Bergen og i Bærum er det like mange som mener at de som vil tilrettelegge for biltrafikken er de mest aktive lobbyistene som det er som mener at de som vil hindre slik tilrettelegging er det. I Oslo er det derimot langt flere (33 %) som sier at de som ønsker tilrettelegging for biltrafikken er de mest aktive lobbyistene enn som sier at de som vil hindre slik tilrettelegging (5 %) er det. I Oslo er det også hele 43 % av politikerne som sier at de sjelden opplever lobbyvirksomhet i slike saker, mens dette tallet er 8 % for Bergen og Bærum.

Disse tallene fant vi såpass merkelige at vi gikk helt tilbake til spørreskjemaene for å sjekke dem, og de stemmer. Vi undersøkte om det var sammenhenger mellom besvarelsene på dette spørsmålet og oppgitt partitilhørighet. Vi fant en tendens til at politikere fra de tradisjonelt bilvennlige partiene i større grad enn de andre sier at de som vil hindre tilrettelegging for biltrafikk er de mest aktive lobbyistene, mens politikere fra de ikke så bilvennlige partiene sier at de som ønsker tilrettelegging for biltrafikken er de mest aktive lobbyistene. I realiteten er det vel ofte slik at lobbyister går til de partiene som er mest enig med dem i deres sak, slik at de som for eksempel ønsker mer vei-bygging går til Høyre og Fremskrittspartiet. Når politikerne sier at deres virkelighet er det motsatte av dette kan det tyde på at politikerne oppfatter "lobbyister" som noe negativt. Dersom handelsstanden stadig ber om flere parkeringsplasser i sentrum kan

dette oppfattes som utidig lobbyvirksomhet fra SV sin side, men som konstruktiv dialog fra Høyre sin side. Ut fra dette kan vi egentlig bare si at vi ikke ble særlig klokere når det gjelder hvordan lobbying påvirker beslutningsprosessen i areal- og transportsaker. Vi burde nok valgt et annet uttrykk enn "lobbyister" ved formulering av spørsmålet.

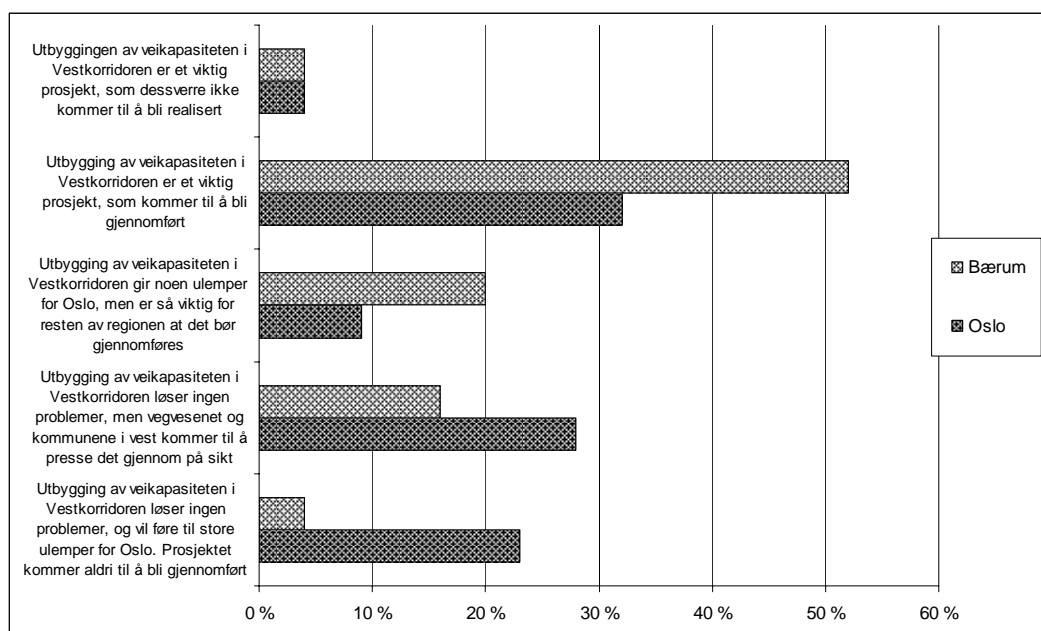
2.5 Noen enkeltsaker

Å svare på generelle og hypotetiske spørsmål er én ting, å ta stilling til konkrete prosjekter og saker en annen. Vi ønsket å finne ut hva politikerne mente om noen konkrete og aktuelle saker i deres område, også for å kunne sammenligne med svarene på de mer generelle spørsmålene.

2.5.1 Vestkorridoren i Osloområdet

I Osloområdet valgte vi Vestkorridoren som sak. Både Oslo og Bærum har interesser i denne saken, de fleste politikerne må antas å kjenne til den, og det er i nettopp denne saken sterke motsetninger mellom å tilrettelegge for fremkommelighet og vekst i biltrafikken og å hindre at biltrafikken øker. Vi spurte både om hvilken nytte politikerne mener at prosjektet vil gi og om de mener at kollektivtrafikken kan ta mye av trafikkveksten i området. Svarene var kanskje som ventet, og i hovedsak kan vi si at de underbygger de tendensene vi har sett tidligere. Oslo er mindre positive til veibygging enn Bærum, og har større tro på at trafikkproblemene kan løses på andre måter.

Figur 2.18 *Utbygging av veikapasiteten i Vestkorridoren (E 18 fra Holmen til Framnes) har vært tema i flere år. Hvilken av følgende påstander rimer best med din mening om prosjektet?*

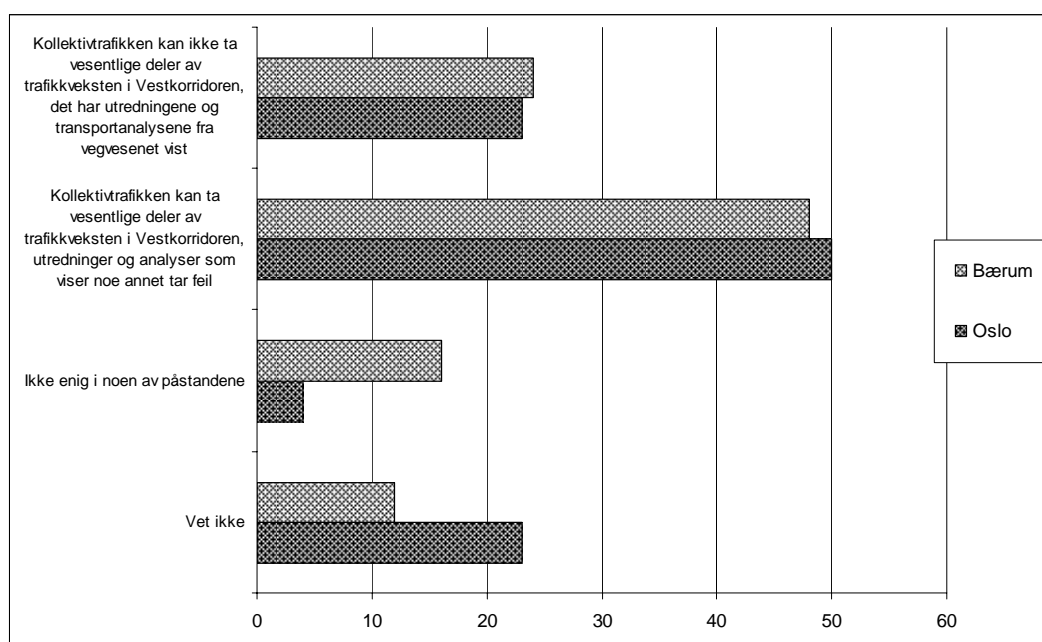


Figuren over viser tendensene ganske klart, oslopolitikere er mindre positiv til veiprojektet enn bærumpolitikere. Det er interessant å se at hele 28 % av oslopolitikere mener at prosjektet ikke løser noen problemer, men at prosjektet likevel vil bli presset gjennom av vegvesenet og vestkommunene. 51 % av oslopolitikere og 20

% av bærumpolitikerne er negativ til prosjektet, mens 76 % av bærumpolitikerne og 45 % av oslopolitikerne er positive. 84 % av bærumpolitikerne og 69 % av oslopolitikerne tror at prosjektet kommer til å bli gjennomført.

Tror politikerne at trafikkproblemene kan løses på andre måter enn ved veibygging? I figuren under ser vi at politikerne i Oslo og Bærum er temmelig enige i dette spørsmålet. Ca halvparten av politikerne i begge kommunene mener at kollektivtrafikken kan ta vesentlige deler av trafikkveksten i Vestkorridoren, mens henholdsvis 23 % (Oslo) og 24 % (Bærum) mener at kollektivtrafikken ikke kan ta vesentlige deler av trafikkveksten. Ganske mange (i forhold til de andre spørsmålene i undersøkelsen) sier at de ikke vet eller at de ikke er enige i noen av påstandene.

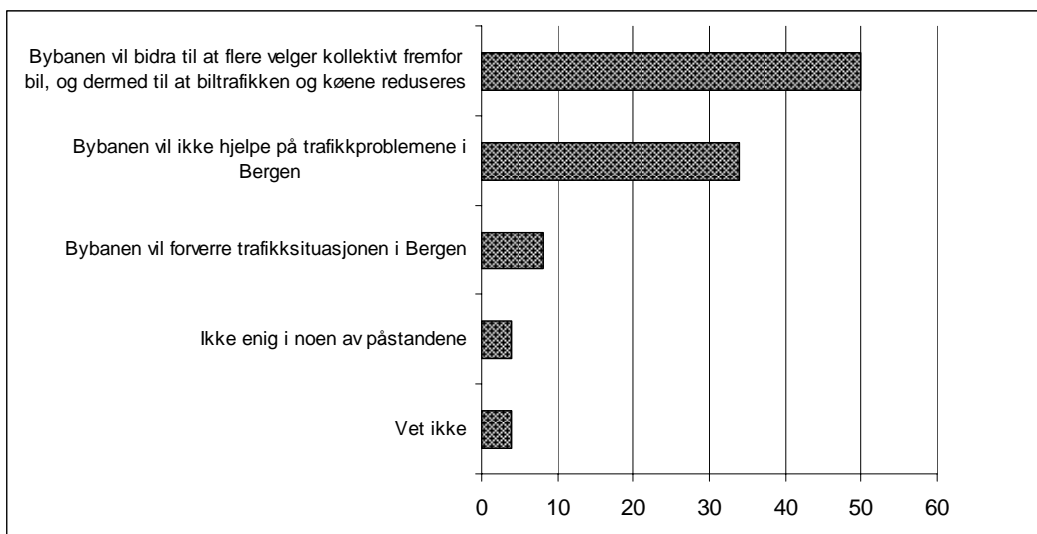
Figur 2.19 *Kollektivtrafikkens muligheter i Vestkorridoren har også vært debattert. Hvilken av følgende påstander rimer best med din oppfatning?*



2.5.2 Bybanen i Bergen

I Bergen har bybanedebatten rast med vekslende styrke i flere år. Her har debatten etter hvert kommet til å stå mellom kommunen og vegvesenet, med vegvesenet som ”motstander” av bybanen. Ett av de viktigste stridsspørsmålene er hvorvidt bybanen kommer til å redusere den fremtidige biltrafikkbelastningen i Bergen, og dermed om man kan bruke riksveimidler til å bygge bybanen.

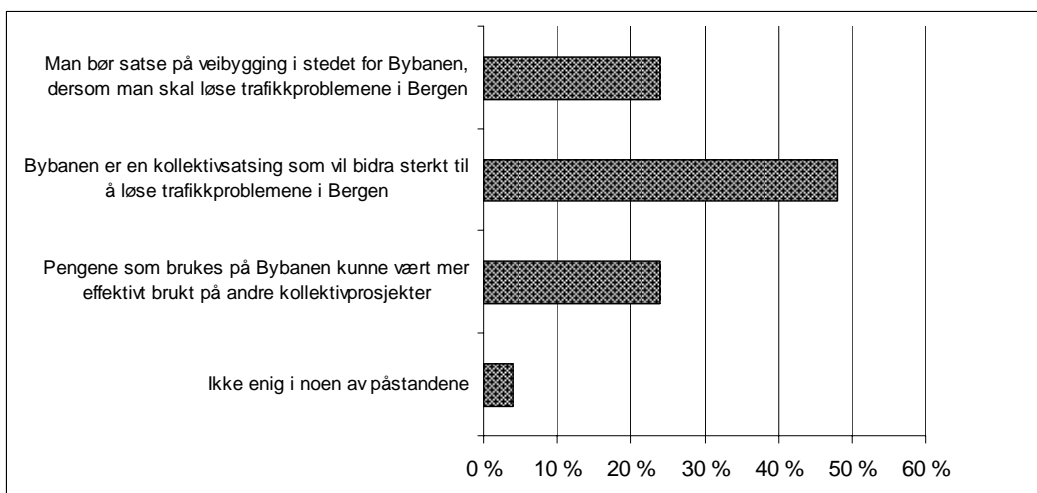
Figur 2.20 *Bybanen har vært tema i flere år. Hvilken av følgende påstander rimer best med din oppfatning av hva som er riktig?*



Av figuren over ser vi at flest bergenspolitikere (50 %) svarer at bybanen vil bidra til redusert biltrafikk og mindre køer. 34 % mener at bybanen ikke vil hjelpe på trafikkproblemene, mens 8 % sier at bybanen vil forverre trafikksituasjonen.

Når vi spør politikerne hvordan de mener at trafikkproblemene bør løses, sier 48 % at bybanen er svaret. 24 % mener at pengene som skal brukes til bybanen kunne vært mer effektivt brukt på andre kollektivprosjekter, mens 24 % mener at man heller bør satse på veibygging.

Figur 2.21 *Hvilken av påstandene under er du mest enig i?*



Dette kan sammenlignes med spørsmålet om veibygging eller forbedring av kollektivtrafikken bør prioriteres. Her svarte 27 % av bergenspolitikerne at veiutbyggingen bør prioriteres, 46 % at forbedring av kollektivsystemet bør prioriteres og 27 % at de ikke er enige i noen av påstandene (som sannsynligvis betyr at begge deler bør bygges ut parallelt, vet ikke var også et alternativ). Bergenspolitikerne er dermed ganske konsistente

i sine svar, og de er mer for forbedringer av kollektivsystemet når det gjelder et spesifikt prosjekt enn når man spør generelt.

2.6 Oppsummering - hva mener politikerne?

Et flertall av politikerne mener at biltrafikken kan reduseres, selv om et stort mindretall mener at det er *veksten* i biltrafikken som kan reduseres. Reduksjon av biltrafikken anses som en meget eller svært viktig målsetting av mer enn halvparten av politikerne, selv om de fleste av de andre målsettingene som vurderes anses som viktigere. Forbedring av kollektivtilbudet vurderes som den viktigste av målsettingene, mens bedret fremkommelighet for biltrafikken vurderes som den minst viktige. Politikerne tror at trygg og effektiv kollektivtransport er den viktigste målsettingen for folk flest, og at reduksjon av biltrafikken er den minst viktige.

Politikerne i de tre kommunene svarer til dels svært forskjellig på spørsmålene. Generelt kan man si at oslopolitikerne har større tro enn de andre politikerne på at biltrafikken kan reduseres. De anser også reduksjon av biltrafikken (og andre "miljømål") som en viktigere målsetting, og bedret fremkommelighet for biltrafikken som en mindre viktig målsetting, enn de andre politikerne. For Bærum er dette bildet omvendt. Selv om partitilhørigheten til dem som har svart i de forskjellige kommunene kan forklare noe av denne forskjellen, kan den neppe forklare alt.

Vi har undersøkt hvilken effekt politikerne mener at forskjellige virkemidler har for å redusere biltrafikken og for å redusere bilkøene. Det viser seg at politikerne mener at forbedring av kollektivtilbudet og styring av arealbruken i transportreduserende retning har størst effekt for å oppnå begge målsettingene. Dette er også de virkemidlene politikerne i størst grad er villige til å bruke. Når vi går nærmere inn på virkemiddelet å øke eller å redusere (i realiteten å ikke utvide) veikapasiteten, får vi frem et noe utydelig bilde. Politikerne har mer tro på at det blir kø og kaos, enn på at folk endrer reisemiddel eller reisevaner, dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut. Et flertall av politikerne mener at det er nyttig å bygge ut veikapasiteten, mens et stort mindretall mener at økt veikapasitet gir liten nytte, fordi ny biltrafikk vil fylle opp den nye veikapasiteten. Et flertall mener likevel at forbedring av kollektivsystemet bør prioriteres før utbygging av veisystemet. På spørsmål om hvem som kontrollerer de viktigste virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum, mener halvparten av politikerne at andre politiske nivåer har kontroll over disse.

Når det gjelder virkemidler, er forskjellene mellom kommunepolitikerne større og tydeligere enn når det gjelder målsettinger. Oslopolitikerne har generelt mindre tro enn de andre politikerne på at utbygging av veikapasiteten løser trafikkproblemene, og de har større tro på at særlig de restriktive virkemidlene kan bidra til dette. Partitilhørigheten til dem som har svart i de forskjellige kommunene kan forklare noe av denne forskjellen, men ikke alt.

Politikerne oppgir at trafikk er tema i beslutningsprosessene. Resultater fra transportanalyser trekkes inn i diskusjoner om areal- og transportsaker, og de er en viktig del av beslutningsgrunnlaget. Over 80 % av politikerne oppgir at de stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken, ofte eller sjelden, og av forskjellige grunner.

3 Hva mener fagfolkene?

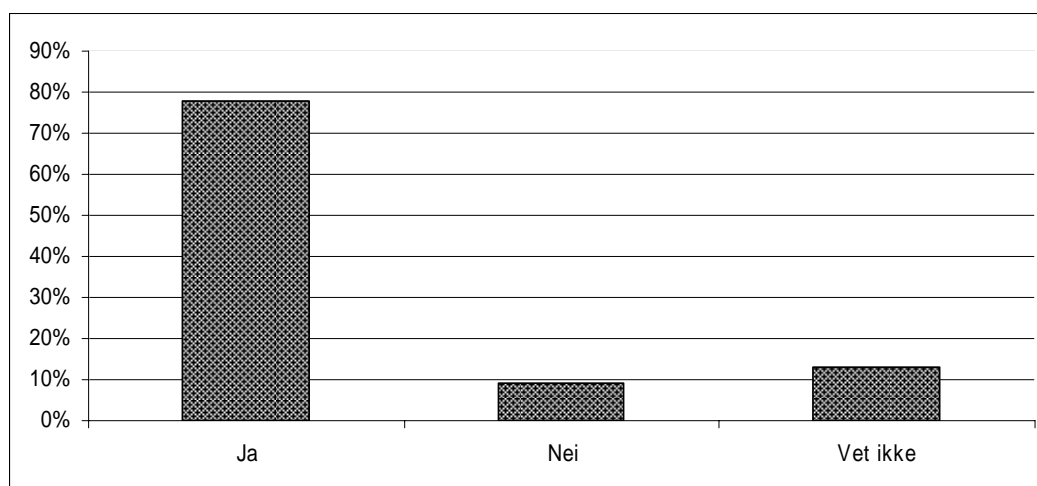
3.1 Målsettinger

3.1.1 Bør man redusere veksten i biltrafikken?

Dersom det er slik at det finnes politiske målsettinger om å redusere personbiltrafikken i norske byer, mens det samtidig lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken, kan man lure på om dette skyldes at fagfolkene som lager planer og gir råd til politikerne er *uenige* i den politiske målsettingen.

Vi spurte fagfolkene om de mener at det bør være en politisk målsetting å redusere personbiltrafikken i byene i Norge. I figuren under ser vi at 78 % av fagfolkene svarte ja på dette spørsmålet. 9 % svarte nei og 13 % svarte vet ikke. Fagfolkene er altså enige i at personbiltrafikken i byene bør reduseres.

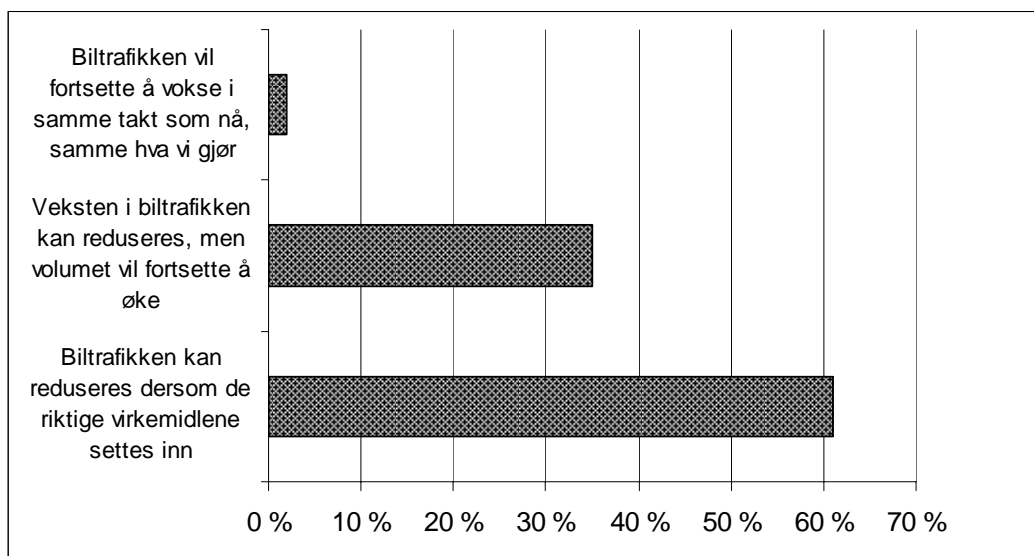
Figur 3.1 *Bør det være en viktig politisk målsetting å redusere personbiltrafikken i byene i Norge?*



3.1.2 Kan man redusere biltrafikken i byene?

Men tror fagfolkene at biltrafikkens volum *kan* påvirkes? Figuren under viser at 61 % har svart at biltrafikken kan reduseres dersom de riktige virkemidlene settes inn, mens 35 % har svart at veksten i biltrafikken kan reduseres, men volumet vil fortsette å øke. Bare 2 % har svart at biltrafikken vil fortsette å vokse i samme takt som nå samme hva vi gjør.

Figur 3.2 Kan man påvirke biltrafikkens volum?



Vi så nærmere på tallene, og fant at de som arbeider for offentlige planmyndigheter har noe større tro på at biltrafikken kan reduseres enn de andre.

3.1.3 Hva mener fagfolkene er viktige målsettinger?

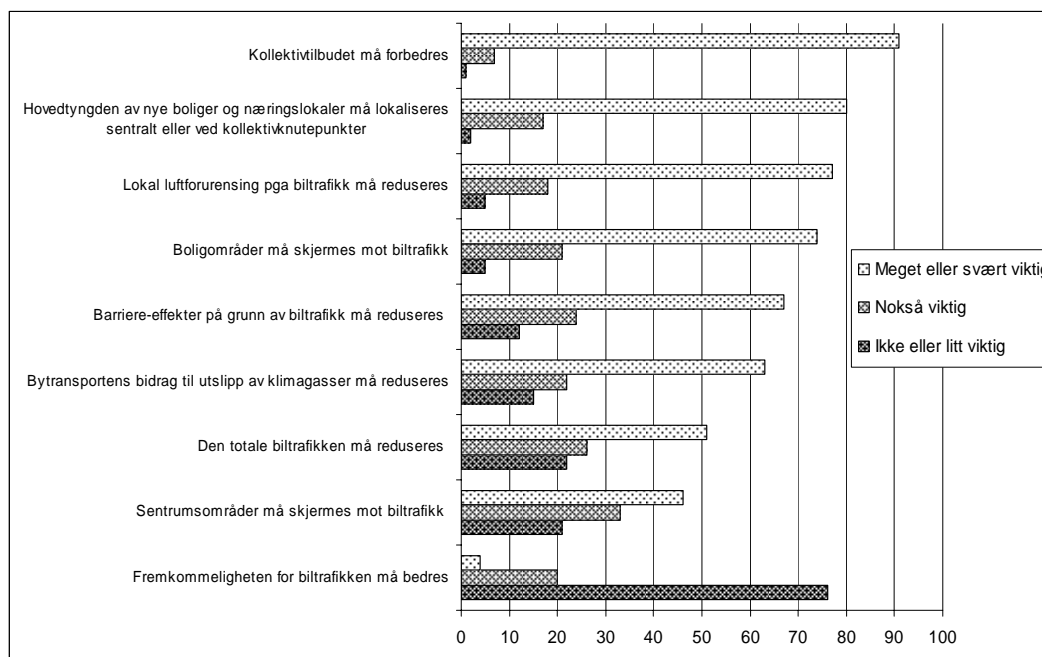
Vi ønsket også å undersøke hvor viktig fagfolkene mener det å redusere biltrafikken er i forhold til andre målsettinger. Vi ba dem ta stilling til om forskjellige målsettinger er ikke viktig, litt viktig, nokså viktig, meget viktig eller svært viktig. I figuren under har vi slått sammen kategoriene ikke viktig og litt viktig og kategoriene meget viktig og svært viktig. Dette har vi gjort både for å gjøre figuren enklere å lese og for å ta høyde for at folk skalerer sine svar forskjellig. Fullstendig tabell finnes i vedlegg 5.

Flest fagfolk har krysset av for meget eller svært viktig for målsettingene om at kollektivtilbudet må forbedres (91 %), at hovedtyngden av nye boliger og næringslokaler må lokaliseres sentralt eller ved kollektivknutepunkter (80 %) og at lokal luftforurensing fra biltrafikken må reduseres (77 %). Deretter følger at boligområder må skjermes mot biltrafikk (74 %), at barriereeffekter på grunn av biltrafikk må reduseres (67 %), at bytransportens bidrag til utslipp av klimagasser må reduseres (63 %), at den totale biltrafikken må reduseres (51 %) at sentrumsområder må skjermes mot biltrafikk (46 %) og til slutt at biltrafikkens fremkommelighet må bedres (4 %⁷).

Flest har krysset av for svært viktig på spørsmålet om kollektivtrafikk (56 %), og flest har krysset av for ikke viktig på spørsmålet om fremkommelighet for biltrafikken (25 %).

⁷ Dette tallet er uventet lavt. Vi har derfor dobbeltsjekket det, og funnet at det stemmer.

Figur 3.3 *Hvor viktige mener du målsettingene under bør være for areal- og transportplanleggingen i større norske byer?*



Vi ser altså at å redusere den totale biltrafikken er det syvende viktigste av de ni målsettingene vi har satt opp. Samtidig ser vi at konkretiseringen av dette (redusere klimagassutslipp, redusere lokal luftforurensing etc.) kommer høyere opp på listen (hvh nummer seks og tre).

Forbedring av kollektivtilbudet og styring av arealbruken kommer høyest opp på listen. Dette er positive virkemidler som ikke i seg selv trenger å bidra til restriksjoner på biltrafikken. Mer interessant er det kanskje at bare 4 % av fagfolkene mener at det å bedre fremkommeligheten for biltrafikken er en meget eller svært viktig målsetting. Det er tilsynelatende ikke en konflikt mellom målsettingene å redusere biltrafikken og å forbedre fremkommeligheten.

Samtidig ser det ut til at det er viktigere for fagfolkene å redusere lokale miljøproblemer, som lokal luftforurensing, biltrafikk i boligområder og barriereeffekter, enn å redusere globale miljøproblemer som klimagassutslipp. Dette utgjør sannsynligvis en målkonflikt.

Det kan selvsagt innvendes at vi her sammenligner epler og kaniner og at vi blander målsettinger og virkemidler og overordnede og underordnede målsettinger. Slik vi ser det er dette et vanlig fenomen i areal- og transportplandiskusjoner. Det som anses som virkemidler for å oppnå en målsetting (for eksempel forbedring av kollektivtilbudet for å redusere veksten i biltrafikken) er ofte også en målsetting i seg selv.

Vi har undersøkt om bakgrunnen til respondentene gir forskjellige svar på dette spørsmålet. Vi har funnet at tiltakshavere mener at reduksjon av transportens bidrag til klimagassutslipp er litt mindre viktig enn det konsulenter og offentlige myndigheter gjør, mens areal- og transportplanleggerne mener at dette er noe viktigere enn transportplanleggerne. Når det gjelder fremkommelighet for biltrafikken er det vanskelig å se at noen grupper er mer eller mindre opptatt av dette enn andre. Offentlige myndigheter og de som arbeider med areal- og transportplanlegging mener i større grad enn de andre gruppene at det er viktig å redusere den totale biltrafikken.

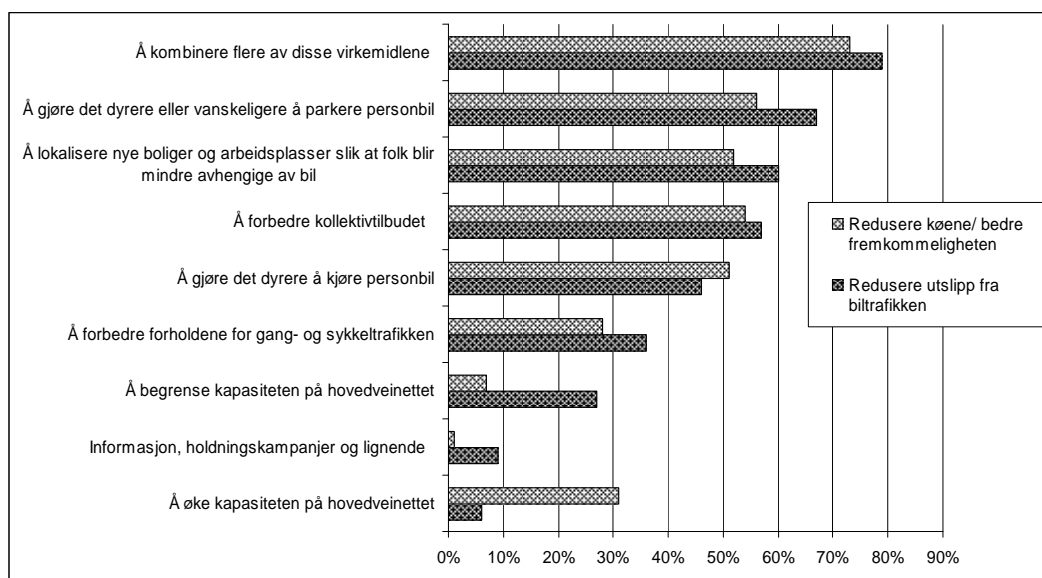
3.2 Uenighet eller usikkerhet om effekten av virkemidler?

3.2.1 Effekt av virkemidler for å redusere biltrafikk og bilkøer

I notatet ”Transportanalyser i planleggingen – til hinder for bærekraftig byutvikling?” fant vi blant annet at manglende tro på effekten av det som i teorien regnes som viktige virkemidler for å redusere biltrafikken kunne være en forklaring på at det fortsatt lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken (Tennøy 2004 b). Vi var derfor svært interessert i å finne ut hvordan fagfolkene vurderer effektiviteten av de virkemidlene som i teorien anses som transportreduserende virkemidler.

Vi var også oppmerksomme på den mulige konflikten mellom virkemidlene for det å redusere biltrafikken og det å redusere køene/øke fremkommeligheten. Vi spurte derfor fagfolkene om hvor effektive de mener at forskjellige virkemidler er i forhold til disse to målsettingene.

Figur 3.4 *Fagfolkernes oppfatning av hvor effektive de forskjellige virkemidlene er. Andelen fagfolk som har svart at virkemidlene er meget effektive eller svært effektive i forhold til de to målsettingene å redusere utslipp fra biltrafikken og å redusere køene/ bedre fremkommeligheten.*



For begge målsettingene anses det som mest effektivt å kombinere flere virkemidler (79 % og 63 %). Det enkeltstående virkemiddelet flest mener er meget eller svært effektivt i forhold til begge målsettingene er å gjøre det dyrere eller vanskeligere å parkere personbil (67 % og 56 %). Dersom man skal redusere utslippene fra biltrafikken (som av de fleste vil tolkes som å redusere den totale biltrafikken), er transportreduserende arealbruk det nest mest effektive virkemiddelet (60 %). Deretter følger forbedring av kollektivtilbudet (57 %), å gjøre det dyrere å kjøre personbil (46 %), å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken (36 %), å begrense kapasiteten på veinettet (27 %), informasjon (9 %) og å øke kapasiteten på veinettet (6 %).

Dersom målsettingen er å redusere køene/ bedre fremkommeligheten, er det nest beste enkeltstående virkemiddelet å forbedre kollektivtilbudet (54 %). Deretter følger transportreduserende arealbruk (52 %), å gjøre det dyrere å kjøre personbil (51 %), å øke kapasiteten på veinettet (31 %).

teten på hovedveinettet (31 %), å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken (28 %), å begrense kapasiteten på hovedveinettet (7 %) og informasjon (1 %).

Rangeringen av virkemidlene i forhold til hvor effektive de er for å oppnå de to målsettingene er så godt som lik, med unntak av virkemidlene å begrense veikapasiteten og å øke veikapasiteten. Dermed er det i hovedsak ikke slik at de forskjellige målsettingene krever forskjellige virkemidler, og at konflikter mellom målsettingen hindrer bruk av virkemidler, slik fagfolkene ser det. Unntaket er igjen bruk av veikapasitet som virkemiddel. Det er også tydelig at fagfolkene mener at de fleste virkemidlene er mer effektive for å redusere utslipp fra biltrafikken/ den totale biltrafikken enn for å redusere køene/ øke fremkommeligheten.

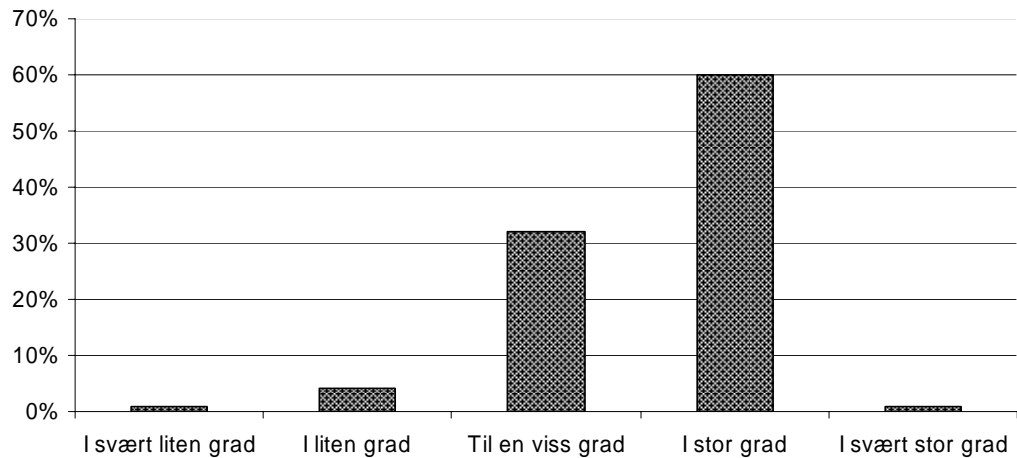
Det mest overraskende her er kanskje at det er *stor spredning* i svarene fra fagfolkene. For de fleste virkemidlene er fagfolkens rangering av hvor effektive de er spredd nokså jevnt ut over de forskjellige svaralternativene (ikke, lite, ... effektive). Vi kommer tilbake til dette i kapittel 4.

Vi har sett på om enkeltgrupper blant respondentene utmerker seg ved å svare annerledes enn de andre. Vi fant at de som arbeider med areal- og transportplanlegging har mer tro enn de andre på at å gjøre det dyrere å kjøre og å begrense veikapasiteten er effektive virkemidler for å redusere biltrafikken. De som arbeider for offentlige myndigheter har noe mer tro enn de andre på at det å gjøre det dyrere å kjøre vil redusere køene og noe mindre tro på at økt veikapasitet vil gjøre det samme. Areal- og transportplanleggere har også mindre tro enn de andre gruppene på at ny veikapasitet vil redusere køene, mens de som jobber med transport (men ikke transportanalyser) har minst tro på at dyrere bilkjøring vil gi mindre kø.

3.2.2 Opplevd enighet i fagmiljøet

I kontrast til den store spredningen i hvordan fagfolkene svarer (som vi altså omtaler nærmere i kapittel 4), fant vi at fagfolkene selv oppgir at deres meninger til en viss grad eller i stor grad er i samsvar med den rådende oppfatning i deres fagmiljøer. Vi ser at veldig få har svart at deres mening *i svært stor grad* er i overensstemmelse med oppfatninger i eget fagmiljø, og dette kan tolkes som at mange mener at det finnes forskjellige oppfatninger.

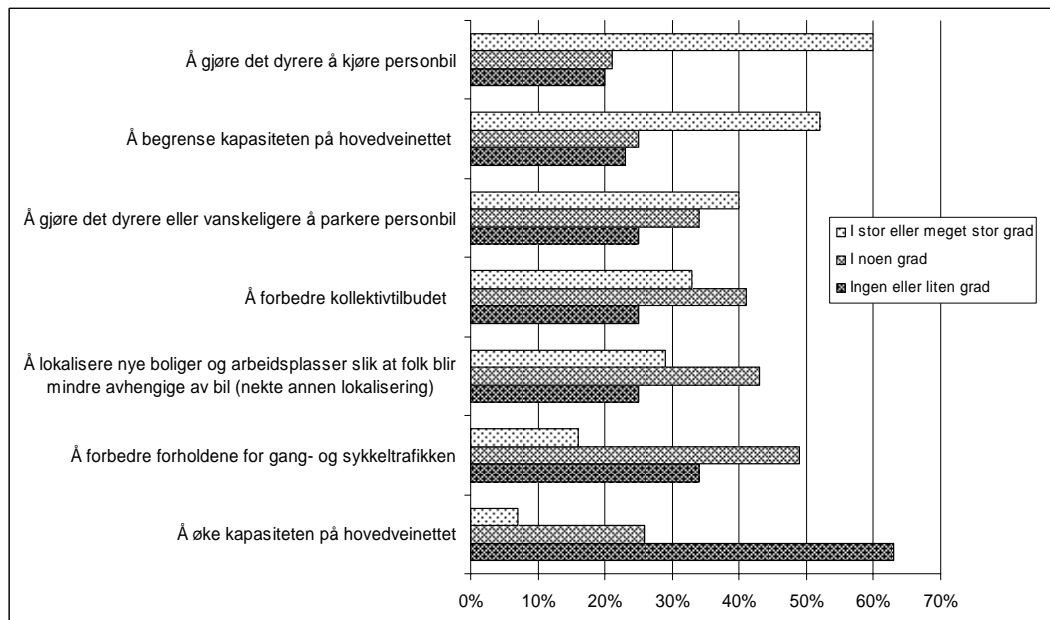
Figur 3.5 *I hvilken grad er din mening om virkemidler i overensstemmelse med oppfatninger i fagmiljøene på ditt felt (slik du oppfatter det)?*



3.2.3 Oppfatninger om politikernes vilje til å bruke virkemidler

Vi lurte også på hvordan fagfolkene oppfattet *politikernes vilje* til å bruke forskjellige virkemidler. I prinsippet kan fagfolk la være å foreslå å bruke virkemidler de selv mener er effektive dersom de tror at politikerne ikke vil tillate bruk av disse virkemidlene. Vi spurte fagfolkene i hvilken grad de opplever at politikerne vegrer seg for å ta i bruk forskjellige virkemidler.

Figur 3.6 *I hvilken grad opplever du at politikerne vegrer seg for å ta i bruk virkemidlene listet under i enkeltsaker?*



Når fagfolkene svarer at de mener at politikerne vegrer seg for å ta i bruk forskjellige virkemidler i stor eller meget stor grad, betyr dette altså at de mener at politikerne ikke vil bruke disse virkemidlene.

I hovedtrekk ser vi at fagfolkene mener at politikerne er lite villige til å bruke restriktive virkemidler mot biltrafikken, som å gjøre det dyrere å kjøre personbil, å begrense kapasiteten på hovedveinettet og å gjøre det vanskeligere eller dyrere å parkere personbil. De oppfatter at politikerne er nokså villige til å bruke de positive virkemidlene som ikke legger begrensninger på biltrafikken direkte, nemlig å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken, å forbedre kollektivtilbudet og å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengig av bil. Hele 63 % av fagfolkene opplever at politikerne i ingen eller liten grad vegrer seg mot å øke veikapasiteten, dette er et virkemiddel fagfolkene oppfatter at politikerne gjerne tar i bruk.

Dersom dette gir et riktig bilde av hvordan fagfolkene oppfatter politikernes villighet til å vedta bruk av forskjellige virkemidler, kan dette være en forklaring på at de planene som legges frem for politikerne er planer som bidrar til vekst i biltrafikken.

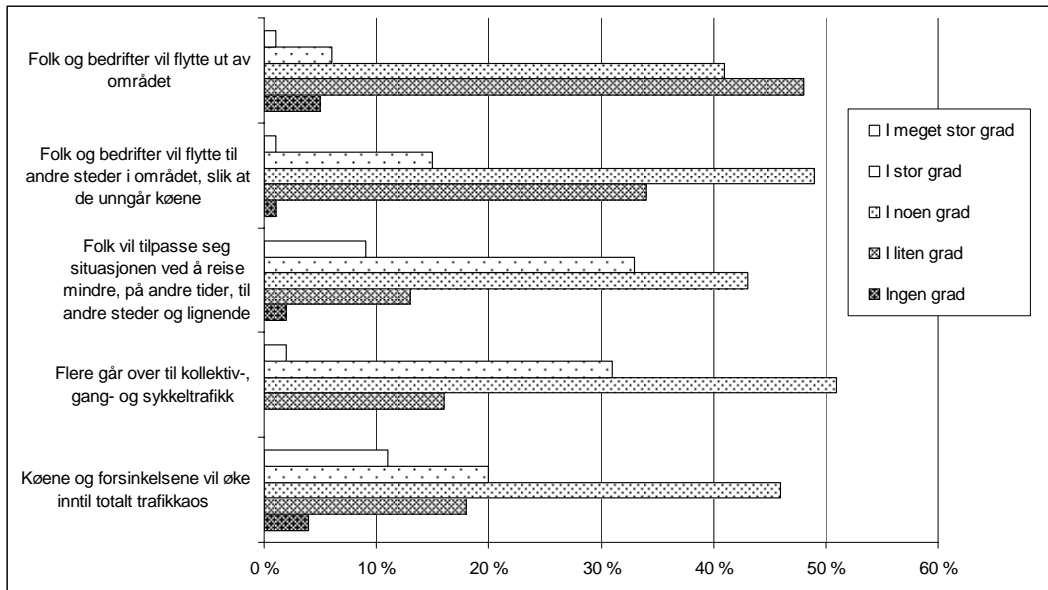
3.2.4 Kan man velge å ikke bygge ut veikapasiteten?

Hva mener fagfolkene er konsekvensene dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut? Figuren under viser at fagfolkene mener at folk først og fremst vil tilpasse seg situasjonen og reise på andre tider, til andre steder etc., deretter at de vil gå over til andre transportmidler. Fagfolkene har mindre tro på at folk eller bedrifter vil flytte for å unngå køene. Det er interessant å se at når det gjelder utsagnet "Køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos oppstår", mener 22 % at dette vil skje i ingen eller liten grad, 46 % i noen grad og 31 % i stor eller meget stor grad. Oppfatningene om i hvilken grad dette fenomenet vil oppstå varierer altså, og er spredt over svaralternativene. Man kan kanskje si at det ser ut til å være større uenighet mellom fagfolkene om hvorvidt dette vil skje enn om de andre utsagnene vil slå til.

Vi finner også at det svaralternativet som flest fagfolk har svart i meget stor grad på er at køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos oppstår (11 %), mens flest har svart i ingen grad på at folk og bedrifter vil flytte ut av området (5 %).

De som arbeider for offentlig planmyndighet eller med areal- og transportplanlegging frykter kø og kaos i mindre grad enn de andre gruppene, og har mer tro på at flere vil gå over til andre transportmidler enn bil.

Figur 3.7 Dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, i hvilken grad mener du at følgende vil skje?

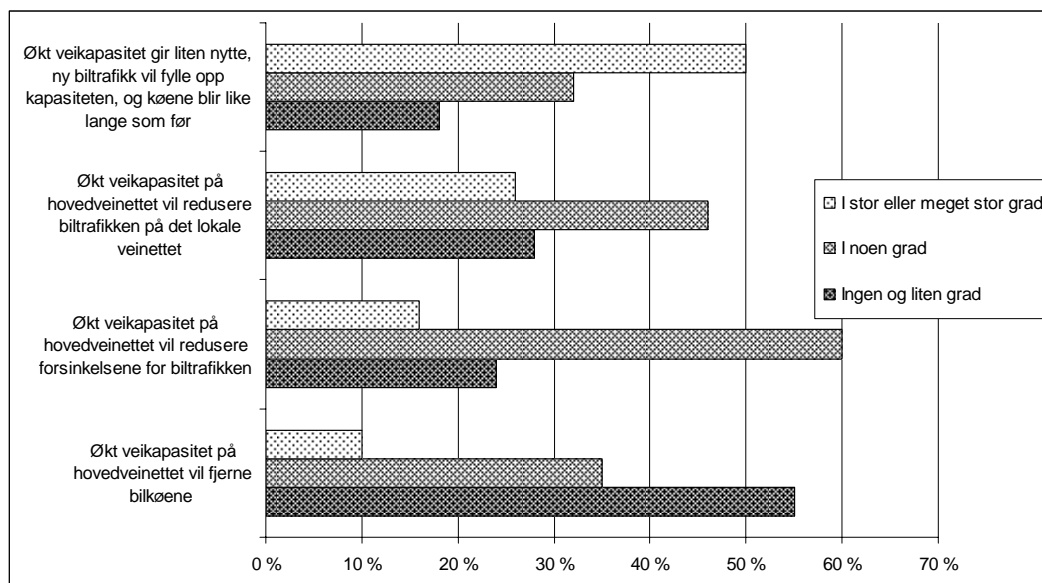


Det mest slående ved figuren er likevel at så mange har svart ”i noen grad”. Dette er det svaralternativet som flest har benyttet for alle utsagnene unntatt for at folk og bedrifter vil flytte ut av området, hvor en større andel (48 % mot 41 %) har svart at dette vil skje i liten grad.

3.2.5 Nyttien av ny veikapasitet

Men hvilken nytte har det å bygge ny veikapasitet? Når vi spør fagfolkene er det flest som i stor eller meget stor grad er enig i at økt veikapasitet gir lite nytte, fordi ny biltrafikk vil fylle opp kapasiteten og køene blir like lange som før (50 %). Deretter følger at økt veikapasitet vil redusere biltrafikken på lokalveiene (26 % er enige i dette i stor eller meget stor grad) og at økt veikapasitet vil redusere forsinkelsene for biltrafikken (16 %). Færrest er enig i at økt veikapasitet vil fjerne bilkøene, 10 % er enig i dette i stor eller meget stor grad. Halvparten av fagfolkene mener dermed at det er nyttig å bygge ny veikapasitet, mens den andre halvparten mener at dette ikke gir nytte.

Figur 3.8 *Det er forskjellige syn på hvilken nytte ny kapasitet på hovedveinettet har i byer med køsituasjon og press på transportsystemet. I hvilken grad er du enig i påstandene under (bruk 5-års perspektiv)?*

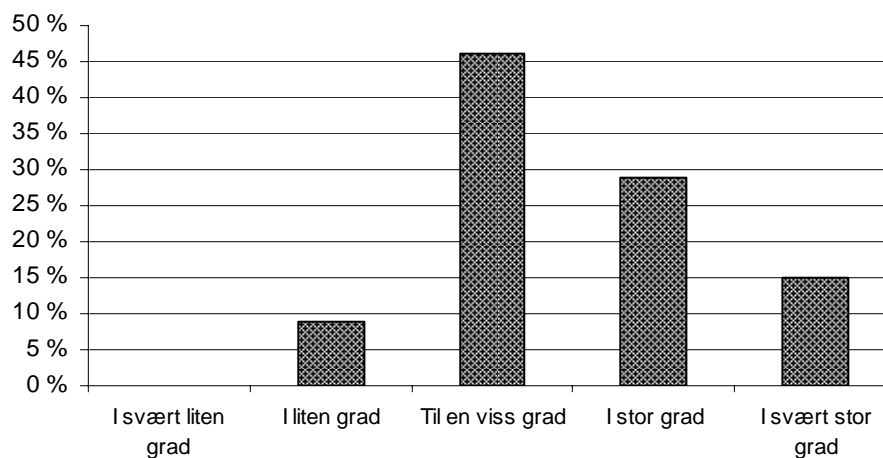


Når vi ser på hvordan svarene varierer mellom fagfolk i de forskjellige byene, finner vi en tendens til at fagfolk fra Oslo i større grad enn de andre mener at økt veikapasitet gir liten nytte, mens fagfolk fra Trondheim i større grad enn de andre mener at økt kapasitet på hovedveinettet vil fjerne bilkøene.

3.2.6 Konkurransflater mellom bil og kollektivtrafikk

Vi har også funnet at fagfolkene mener at det er konkurransflater mellom biltrafikken og kollektivtrafikken. 46 % sier at slike konkurransflater finnes til en viss grad, 29 % i stor grad og 15 % i svært stor grad.

Figur 3.9 *I hvilken grad mener du det finnes konkurransflater mellom biltrafikk og kollektivtrafikk?*



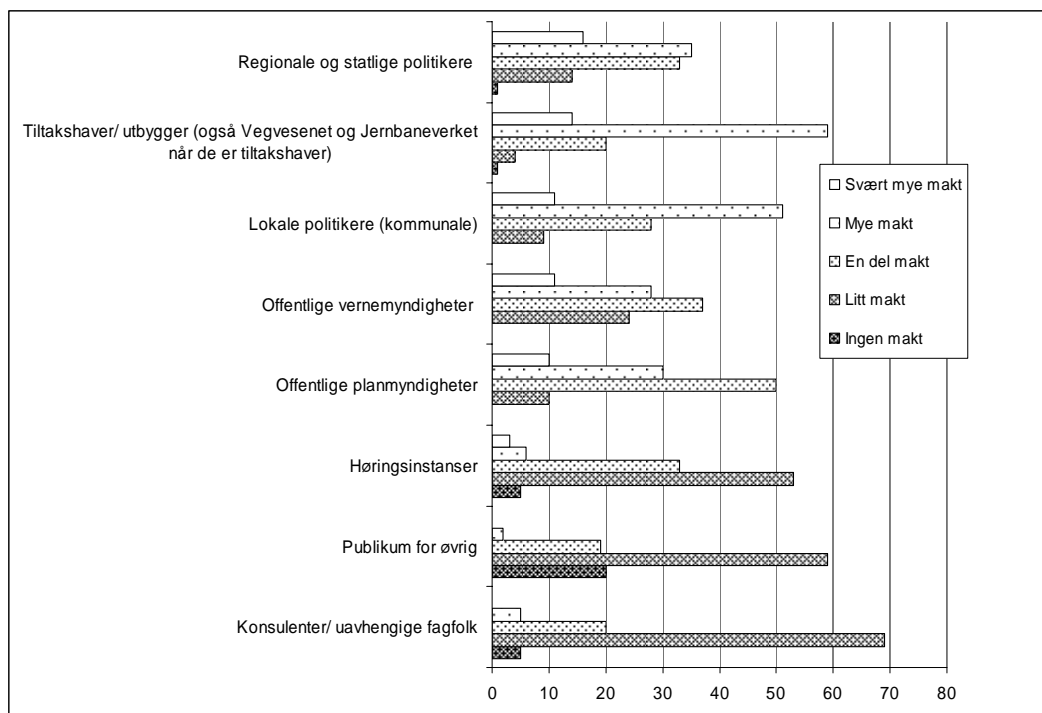
Også her har vi funnet en tendens til at fagfolk fra Oslo i større grad enn de andre mener at slike konkurranseflater finnes i stor eller svært stor grad.

3.3 Makt i plan- og beslutningsprosesser

Hvem har makt i plan- og beslutningsprosesser? Hvem har for mye makt og hvem har for lite makt? Dette er sentrale spørsmål i diskusjonen om hvorfor byutviklingen planlegges og styres i en annen retning enn det uttalte politiske målsettinger tilsier.

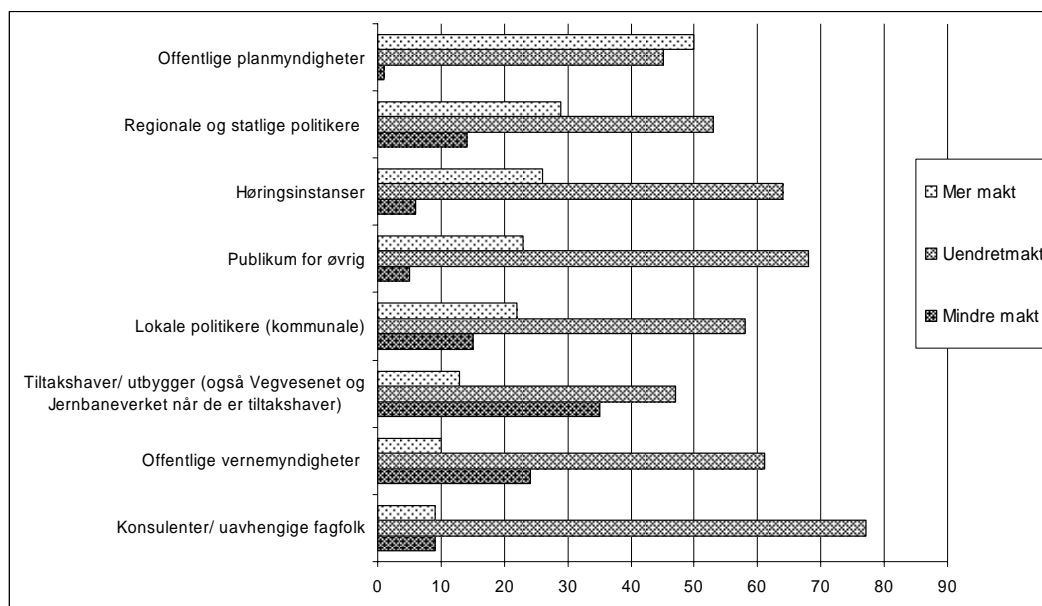
Når vi spør fagfolkene (se figur under) er det flest som svarer ”mye makt” eller ”svært mye makt” for tiltakshaver (73 %), deretter følger lokale politikere (62 %) og regionale og statlige politikere (51 %). Flest svarer ”ingen makt” eller ”litt makt” for publikum for øvrig (79 %), konsulenter/ uavhengige fagfolk (74 %) og høringsinstanser (58 %).

Figur 3.10 *Hvor mye makt har de følgende gruppene i areal- og transportplanleggingen og –politikken?*



Det er kanskje mer interessant å spørre hvem som bør få mer og hvem som bør få mindre makt.

Figur 3.11 Hvem mener du bør få mer makt, og hvem bør få mindre makt, i areal- og transportplanleggingen?



Fagfolkene mener i hovedsak at dagens maktfordeling er grei, flest svarer uendret makt for alle gruppene unntatt for offentlige planmyndigheter. 35 % mener likevel at tiltakshaver bør få mindre makt. Ikke overraskende mener respondenter ansatt hos tiltakshavere i mindre grad enn de andre gruppene at tiltakshaver bør få mindre makt. 24 % mener at offentlige vernemyndigheter bør få mindre makt, og tiltakshavere, offentlige myndigheter og konsulenter mener dette i like stor grad. Deretter følger de lokale (15 %) og de regionale og statlige politikere (14 %). Tiltakshavere ønsker mindre makt til politikere i større grad enn det konsulenter og offentlige myndigheter gjør.

Av dem som bør få *mer* makt er det offentlige planmyndigheter som skiller seg ut. 50 % av fagfolkene mener at offentlige planmyndigheter bør få mer makt, og så godt som ingen mener at de bør få mindre makt. Her finner vi ingen forskjeller mellom konsulenter, tiltakshavere og offentlige myndigheter. 29 % mener også at regionale og statlige politikere bør få mer makt, og konsulenter og tiltakshavere mener dette i større grad enn offentlige myndigheter. 26 % mener at høringsinstansene bør få mer makt, og her er det liten forskjell mellom gruppene. Respondenter ansatt hos offentlige myndigheter mener i større grad enn de øvrige at publikum bør få større makt.

En forenklet tolkning kan da være at mange mener at dagens maktfordeling i hovedsak er grei, men at tiltakshaver bør få mindre makt mens offentlige planmyndigheter bør få mer makt.

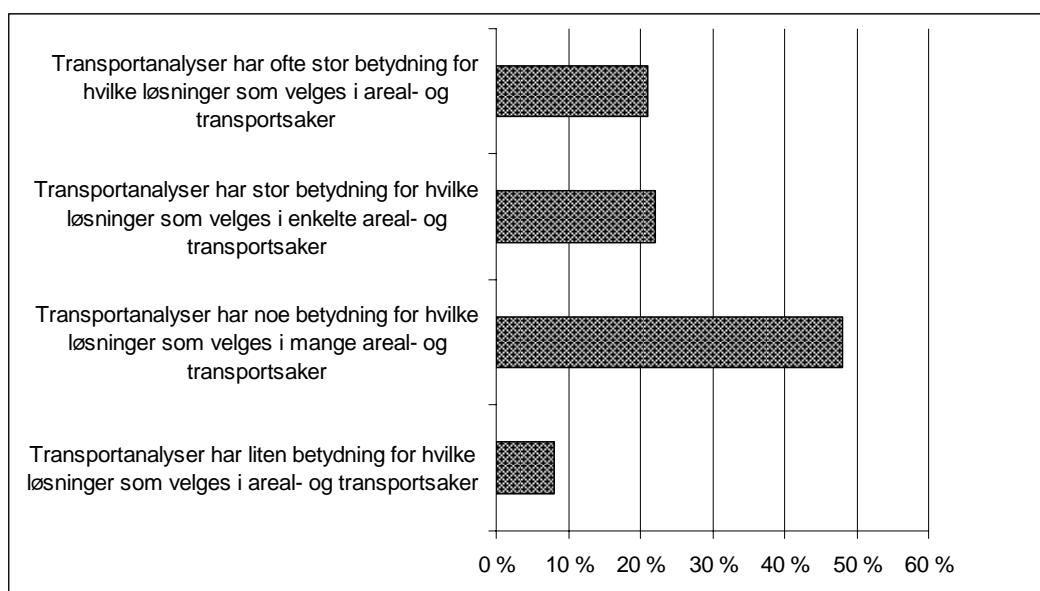
3.4 Transportanalyser i planleggingen

3.4.1 Transportanalysenes rolle i planleggingen

Hva mener fagfolkene om transportanalysenes rolle i areal- og transportplanleggingen? I figuren under ser vi at få (8 %) mener at transportanalyser har liten betydning for hvilke løsninger som velges i areal- og transportsaker, mens 21 % mener at transportanalyser

ofte har stor betydning for hvilke løsninger som velges. Flest er enige i at transportanalyser har noe betydning for hvilke løsninger som velges i mange av areal- og transportsaker (48 %). 22 % mener at transportanalyser har stor betydning i enkelte saker.

Figur 3.12 *Hvilken betydning mener du transportanalyser har for hvilke løsninger som velges i areal- og transportsaker? Sett kryss ved den uttalelsen du er mest enig i.*

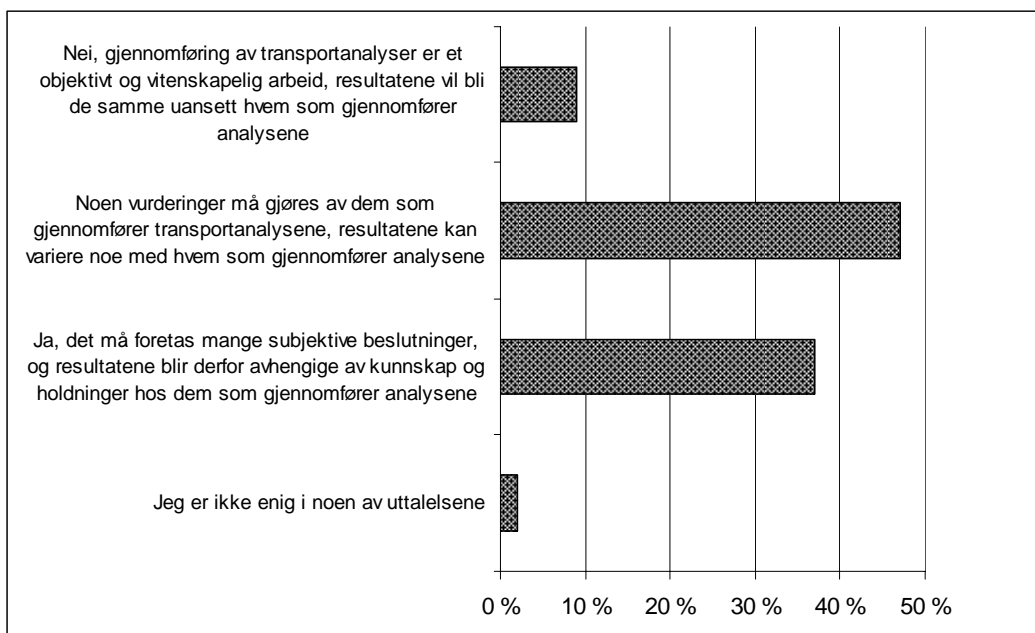


Sett på en annen måte mener 43 % at transportanalyser har stor innflytelse og 56 % at de har mindre innflytelse, mens 69 % mener at transportanalyser ofte har innflytelse og 30 % ikke så ofte.

3.4.2 Usikkerhet og subjektivitet i transportanalyser

Påstander om at resultatene av transportanalyser avhenger av hvem som gjennomfører dem, har vakt debatt (Kleven 2005, Tørset og Skjetne 2005, Tennøy 2004 c, Minken og Johansen 2004). Når vi spør fagfolkene hvordan de ser på transportanalysene, finner vi at relativt få av dem (9 %) ser på transportanalyser som objektive og vitenskapelige arbeider som gir resultater uavhengig av hvem som gjennomfører analysene. 47 % mener at noen vurderinger må gjøres av dem som gjennomfører transportanalysene slik at resultatene kan variere noe med hvem som gjennomfører analysene, og hele 37 % svarer at det må foretas mange subjektive beslutninger, og at resultatene derfor blir avhengige av kunnskap og holdninger hos dem som gjennomfører analysene.

Figur 3.13 *Spiller det noen rolle for resultatene av transportanalysene hvem som gjennomfører dem? Sett kryss ved den uttalelsen du er mest enig i.*

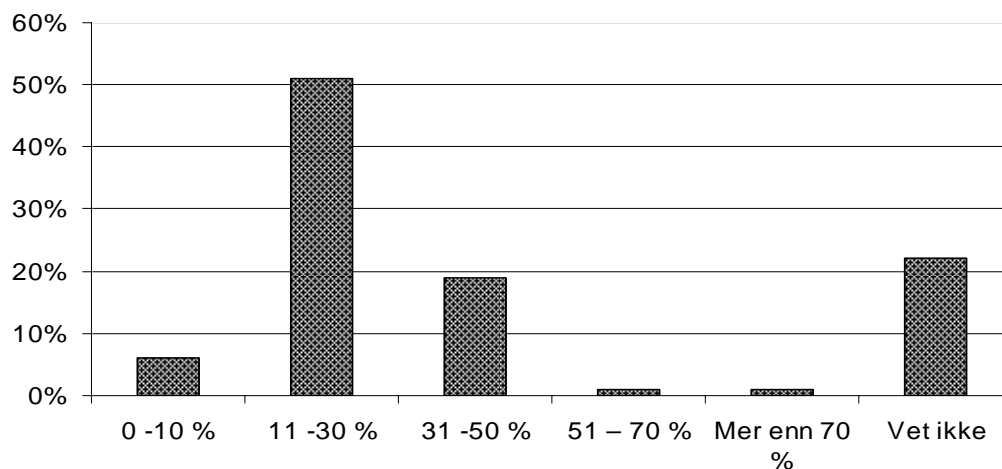


Vi kan dermed si at fagfolkene i hovedsak ikke er fremmede for at transportanalysene og deres resultater til en viss grad avhenger av dem som gjennomfører analysene.

På dette spørsmålet er det klare forskjeller mellom forskjellige grupper av fagfolk. De som arbeider for offentlig planmyndighet eller som konsulent mener i langt større grad enn dem som jobber for tiltakshaver, at gjennomføring av transportanalyser krever mange subjektive beslutninger slik at resultatene blir avhengig av kunnskap og holdninger hos dem som gjennomfører analysene. Ikke overraskende er det også slik at de som jobber med transport (men ikke transportanalyser) og de som jobber med areal- og transportplanlegging mener dette i større grad enn de som jobber med transportanalyser.

Når vi spør om hvor stor usikkerhet fagfolkene anser som vanlig i transportanalyser, finner vi også at de har en ganske nøktern holdning.

Figur 3.14 *Hvor stor usikkerhet (avvik mellom beregnet trafikk og målt trafikk etter gjennomført tiltak) anser du som vanlig i transportanalyser?*



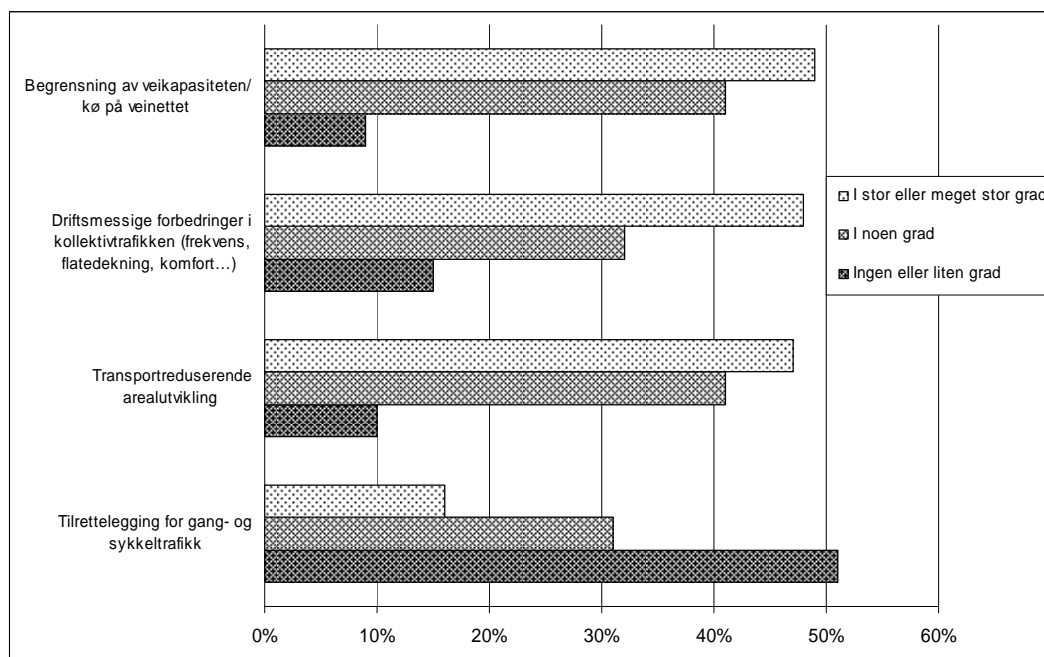
Bare 6 % sier at usikkerheten vanligvis ligger mellom 0 og 10 %, 51 % svarer 11 – 30 % og 21 % sier mer enn 31 %. I en studie av avvik mellom trafikkprediksjoner og målt virkelighet har vi tidligere funnet at avvikene var 0 – 10 % for 19 % av prediksjonene, 11 – 30 % for 43 % av prediksjonene og mer enn 30 % for 38 % av prediksjonene (Tennøy 2003 a). Fagfolkene vurdering av usikkerhet i transportanalyser må dermed sies å være i overensstemmelse med virkeligheten i de prosjektene vi tidligere har analysert.

3.4.3 Hvilke virkemidler kan transportanalyser håndtere?

Vi spurte fagfolkene i hvilken grad de mener at overordnede transportanalyser kan brukes til å vurdere effekten av forskjellige transportreduserende virkemidler.

47 – 49 % svarte i stor eller meget stor grad på *alle* virkemidlene unntatt tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk. Når vi også ser på andelen som har svart i ingen eller liten grad, finner vi at fagfolkene har mest tro på at transportanalyser kan håndtere begrensning av veikapasiteten/ kø på veinettet. Hakk i hel følger transportreduserende arealutvikling og driftsmessige forbedringer i kollektivtrafikken. Når det gjelder tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikken mener fagfolkene i hovedsak at transportanalyser ikke er gode til å forutse hvordan dette vil slå ut på biltrafikkmengdene.

Figur 3.15 I hvilken grad mener du at overordna transportanalyser kan brukes til å vurdere effekten av transportreduserende virkemidler, som dem nedenfor?



3.4.4 Prosessene rundt utarbeiding av transportanalyser

I spørreundersøkelsen ba vi dem som jobber med kapasitetsberegninger og/ eller transportanalyser, som tiltakshaver eller som konsulent, om å svare på noen spørsmål om prosessene rundt utarbeiding av transportanalyser. Resultatene finnes i sin helhet i vedlegg 5, og gjengis bare i korte trekk her.

Vi spurte blant annet om hvem som vanligvis har størst innflytelse på hvilke *alternativer* som vurderes i transportanalysene. Her svarte 37 % at dette er tiltakshaver, mens 40 % svarte at det gjøres i samarbeid mellom tiltakshaver og den som gjennomfører analysen. 7 % mente at den som gjennomfører analysen har størst innflytelse.

Vi spurte også hvem som bestemmer hvilke *forutsetninger og data* som legges inn i analysene, som bilhold, parkeringsdekning, transportmiddelfordeling etc. Også her var det flest (49 %) som mente at dette gjøres i samarbeid mellom tiltakshaver og utfører. 23 % mente at tiltakshaver bestemmer dette, mens 10 % svarte at det er den som gjennomfører analysen.

Når vi spurte hvem som vanligvis utarbeider *anbefalingene* som gjøres på grunnlag av transportanalysene, svarte 49 % at det gjøres i samarbeid mellom tiltakshaver og den som gjennomfører analysen, mens 24 % svarte den som gjennomfører analysen og 13 % svarte tiltakshaver.

Vi måtte også spørre om det hender at det er *faglig uenighet* mellom oppdragsgiver (tiltakshaver) og den som gjennomfører transportanalysene. Ingen svarte at dette skjer ofte, men 57 % svarte at ja, det hender. 28 % svarte nei, svært sjelden.

Dersom slik uenighet forekommer, *hvordan løses dette* vanligvis? 33 % svarte at de diskuterer seg frem til en løsning som alle kan være fornøyd med, 21 % svarte at det

varierer så mye at man ikke kan si noe generelt om dette, 18 % svarte at oppdragsgiver har det siste ordet, mens 5 % svarte at den som gjennomfører analysen har det siste ordet.

Men hender det ofte at andre (kommunale planleggere, andre fagfolk, høringsinstanser, politikere etc.) stiller spørsmålsteget ved innholdet i eller konklusjonene i transportanalysene? Her svarte 29 % at ja, det skjer ofte, 57 % at ja, det hender og 7 % nei, svært sjelden.

Det ser altså ut til at tiltakshaver og den som gjennomfører analysen i stor grad samarbeider om alternativer, data, forutsetninger og anbefalinger. Et relativt stort mindretall opplever at det er tiltakshaver som leverer dette til den som gjennomfører analysen. Ved uenighet er det tiltakshaver og som har det siste ordet.

3.5 Oppsummering - hva mener fagfolkene?

Fagfolkene som har svart på undersøkelsen mener at det bør være en politisk målsetting å redusere biltrafikken i byene, og at dette er en oppnåelig målsetting. Fagfolkene mener likevel at de fleste andre foreslåtte målsettingene er viktigere enn å redusere biltrafikken. Det ser ut til at lokale miljømål vurderes som viktigere enn globale miljømål.

Når fagfolkene skal vurdere hvor effektive forskjellige virkemidler er for å redusere biltrafikken og for å redusere bilkøene/ bedre fremkommeligheten, er det mest slående den store spredningen i hvor effektive fagfolkene mener virkemidlene er. Samtidig er det sammenfall i rangeringen av hvilke virkemidler som er effektive for å oppnå begge målsettingene; kombinasjoner av flere virkemidler, parkeringsrestriksjoner, transport-reducerende arealutvikling og forbedring av kollektivtilbudet. Fagfolkene opplever at politikerne er langt mer villige til å bruke positive virkemidler som ny veikapasitet og forbedring av kollektivtilbudet, enn negative virkemidler, som fysiske eller fiskale restriksjoner på bilkjøring og parkering.

Dersom man ikke bygger ny veikapasitet, har fagfolkene større tro på at folk vil tilpasse seg situasjonen ved å endre reisevaner på forskjellige måter, enn på at køene vil øke inntil totalt kaos oppstår. Nøyaktig halvparten av fagfolkene mener at ny veikapasitet er nyttig, halvparten mener at ny veikapasitet ikke er nyttig.

Fagfolkene mener at tiltakshavere, lokale politikere og statlige/ regionale politikere har mest makt i areal- og transportplanleggingen. De mener at offentlige planmyndigheter bør få mer makt, og at tiltakshavere bør få mindre makt.

Fagfolkene mener relativt ofte at transportanalyser har betydning for hvilke løsninger som velges i areal- og transportsaker. Svært få mener at transportanalyser har liten betydning for utfallet av plansaker. Fagfolkene oppfatter ikke transportanalyser som objektive og vitenskapelige arbeider uavhengig av hvem som gjennomfører dem, men aksepterer at analysene krever forskjellige grader av subjektive vurderinger. De fleste fagfolkene mener også at resultatene av slike transportanalyser er usikre. De mener likevel at transportanalyser kan brukes til å vurdere effekten av de transportreducerende virkemidlene vi spurte om, utenom gang- og sykkeltiltak.

4 Analyse av resultatene

Vår problemstilling er hvorfor det lages og vedtas planer som man vet gir vekst i biltrafikken, når målsettingen er å redusere (veksten i) biltrafikken, og når man (i hvert fall i teorien) vet hvordan dette kan gjøres. I tidligere arbeider har vi kommet frem til en rekke hypoteser, og basert på teori- og casestudier har vi diskutert om og eventuelt hvordan disse hypotesene kan bidra til å forklare dette (Tennøy 2004 b). Under har vi diskutert de samme hypotesene i lys av resultatene fra spørreundersøkelsene. Kan bedre innsikt i politikeres og fagfolks holdninger og meninger gi oss en bedre forståelse av hvorfor man fortsetter å utarbeide og vedta planer som gir vekst i biltrafikken?

4.1 Mål- og verdikonflikter

Et nærliggende spørsmål i vår diskusjon er om mål- og verdikonflikter er en viktig forklaring på at man fortsetter å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken, selv om man har målsettinger om å redusere biltrafikken. I dette ligger problemstillinger som:

- Mener politikerne og fagfolkene at reduksjon av biltrafikken en *viktig* målsetting?
- Hvilke andre målsettinger og verdier, som er konflikterende med det å redusere biltrafikken, er viktigere enn det å redusere (veksten i) biltrafikken?
- Tror politikerne og fagfolkene at (veksten i) biltrafikken kan reduseres? Hva legges det i denne målformuleringen?
- Er reduksjon av biltrafikken en reell og styrende målsetting som er ment å skulle nås, eller er målsettingen kun ment å ha en legitimerende funksjon eller å fungere som propaganda (Sager 1991)?

Den siste av disse problemstillingene har vi ikke diskutert her, mens vi skal drøfte de tre første problemstillingene.

4.1.1 Er reduksjon av biltrafikken en *viktig* målsetting?

Bærekraftig utvikling er en målsetting som er forankret i internasjonale avtaler om blant annet reduksjon av klimagassutslipp (Kyoto-avtalen). Målsettingen finnes igjen i mange stortingsproposisjoner, og operasjonaliseres i fylkeskommunale og kommunale planer, blant annet ved at biltrafikken skal reduseres, at man skal ha en byutvikling som reduserer bilavhengigheten etc. Men selv om målsettingen om å redusere (veksten i) biltrafikken finnes igjen i kommuneplanene og andre kommunale planer, mener fagfolkene og de lokale politikerne at dette er en viktig målsetting?

I vurderingen av hvor viktige forskjellige målsettinger i areal- og transportpolitikken er, svarte 51 % av både politikerne og fagfolkene at det er meget eller svært viktig å redusere biltrafikken. For politikerne er det å redusere biltrafikken den syvende viktigste av 10

målsettinger. For fagfolkene er reduksjon av den totale biltrafikken det syvende viktigste av ni målsettinger vi hadde satt opp (disse er ikke de samme målsettingene som politikerne fikk velge mellom), mens konkretiseringen av dette (reducere klimagassutslipp, redusere lokal luftforurensing etc.) kommer høyere opp på listen. Når vi spør fagfolkene om reduksjon av biltrafikken bør være en viktig politisk målsetting, svarer et stort flertall (78 %) ja.

Selv om et flertall svarer at reduksjon av biltrafikken er en viktig eller svært viktig målsetting i areal- og transportplanleggingen og i areal- og transportpolitikken, anses altså de fleste andre foreslåtte målsettinger å være viktigere av både politikere og fagfolk.

4.1.2 Konflikterende målsettinger og verdier

Vi vet at politiske partier legger forskjellig vekt på globale miljøspørsmål og gjør forskjellige vurderinger med tanke på ”personlig frihet” versus ”kollektive goder”. Men selv blant dem som i utgangspunktet ønsker å redusere biltrafikken kan det være gode grunner til å gjøre vedtak som de vet vil/kan medføre vekst i biltrafikken. Andre målsettinger, som å bygge mange boliger raskt (for eksempel i byens randsoner der slik bygging kan gå raskere enn i allerede relativt tett bebygde områder), at næringsdrivende som vil etablere seg får de tomtene de vil ha på tross av vedtatte transportreduserende arealplaner, at hensynet til grønnstruktur og arkitektur ivaretas slik at fortetting i eksisterende byområder unngås, eller at fremkommeligheten for biltrafikken bedres ved å bygge vei, kan være viktigere enn å føre en transportreduserende areal- og transportpolitikk.

I spørreundersøkelsene fant vi at målsettinger om bygging av mange boliger og næringsetableringer er lavest rangert blant politikerne. Vi kan dermed ikke si at disse er konflikterende målsettinger til redusert personbiltrafikk i byene, basert på svarene i spørreundersøkelsen. Vi fant også at det er flere politikere som mener at bevaring av stedets særpreg og arkitektur, og særlig bevaring av grønt, er viktig, enn som mener at det er en viktig målsetting å redusere biltrafikken. Det ser altså ut til at det kan være konflikter mellom det å føre en fortettingsstrategi og det å bevare grøntstrukturen eller stedets arkitektur og særpreg.

Reduksjon av biltrafikken er rangert høyere enn fremkommelighet for biltrafikken blant politikerne. Nærmere studier viser at høyresiden i politikken prioriterer fremkommelighet for biltrafikken foran reduksjon av biltrafikken, mens venstresiden gjør det motsatte, og dermed at dette er konflikterende målsettinger.

I Bergen og Bærum har politikerne langt større tro på nytten av, og de er dermed mer villig til, å øke veikapasiteten enn å legge fysiske eller fiskale restriksjoner på biltrafikken. I disse kommunene kan man derfor si at målsettingen om å bedre fremkommeligheten for biltrafikken og de virkemidlene politikerne mener at dette krever, er i konflikt med målsettingen om å redusere biltrafikken og de virkemidlene dette krever. I Oslo er denne situasjonen motsatt.

Blant fagfolkene er det svært få (4 %) som mener at bedret fremkommelighet for biltrafikken er en meget eller svært viktig målsetting. Dette er dermed ikke en konflikterende målsetting til det å redusere biltrafikken blant fagfolkene. Lokale miljømål, som reduksjon av barriereeffekter, reduksjon av lokal luftforurensing og skjerming av boligområder kommer høyere opp på fagfolkernes målranking enn redusert biltrafikk og reduserte klimagassutslipp. Dette kan tolkes som at fagfolkene prioriterer lokale miljømål fremfor globale miljømål. Fra virkeligheten vet vi at omdiskuterte

prosjekter som øker veikapasiteten og dermed gir vekst i biltrafikken, som utvidelsen av E 18 Vestkorridoren i Oslo og Arnatunnelen i Bergen, får til dels bred støtte i fagmiljøene. Vi tror at dette kan være én forklaring på at veiprojekter som gir vekst i biltrafikken blir realisert – fagfolkene vurderer de lokale miljøgevinstene som viktigere enn å begrense veksten i biltrafikken.

4.1.3 Kan biltrafikken reduseres? Er reduksjon målet?

Det kan være forskjellige oppfatninger om hva som ligger i målsettingen ”å redusere biltrafikken”. Det kan bety å faktisk redusere biltrafikken i absolutte tall, at vekstraten skal reduseres eller at transportmiddelfordelingen skal endre seg i biltrafikkens disfavør i et voksende transportmarked. Hvorvidt de forskjellige aktørene faktisk tror at det er *mulig* å redusere biltrafikken i byene er viktig for hvordan målsettingen oppfattes. Disse forskjellene kan ha stor innvirkning på hvilke virkemidler som anbefales og vedtas. Dersom politikerne og fagfolkene ser for seg at biltrafikken skal fortsette å vokse (om enn ikke like raskt som nå), er det nødvendig å bygge ny veikapasitet for å unngå kaos på veinettet. Dersom man tror (og ønsker) at biltrafikken i absolutte tall skal reduseres, kan slik veibygging være til hinder for at målsettingen nås.

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at et flertall både av politikere og fagfolk (hhv. 56 % og 61 %) svarer at biltrafikken kan reduseres dersom de riktige virkemidlene settes inn, mens et stort mindretall (32 % av politikerne og 35 % av fagfolkene) svarer at det er *veksten* i biltrafikken som kan reduseres. Bare et lite mindretall (9 % av politikerne og 2 % av fagfolkene) svarer at biltrafikken vil fortsette å vokse i samme takt som nå samme hvilke virkemidler vi setter inn.

Selv om et flertall svarer at biltrafikken kan reduseres, er det altså likevel et stort mindretall som mener at biltrafikken vil fortsette å vokse. Dette kan være en forklaring på at særlig de restriktive virkemidlene for å redusere biltrafikken ikke iverksettes i tilstrekkelig grad til at veksten i biltrafikken faktisk reduseres eller snus, og at man fortsetter å bygge ny veikapasitet i byområdene.

4.1.4 Forskjeller og likheter i fagfolkene og politikernes meninger

Når vi spør hvor viktige forskjellige målsettinger er, finner vi stor grad av sammenfall mellom politikere og fagfolk. 95 % av politikerne og 91 % av fagfolkene mener at det er meget viktig eller svært viktig å forbedre kollektivtilbudet. 54 % av politikerne og 60 % av fagfolkene mener at det er viktig å skjerme bolig- og sentrumsområder mot biltrafikk. I spørreskjemaet til fagfolkene hadde vi splittet dette spørsmålet på boligområder og sentrumsområder. 74 % mente det var viktig å skjerme boligområder, 46 % mente det var viktig å skjerme sentrumsområder. I snitt blir dette 60 %. 51 % av politikerne og fagfolkene mener det er meget eller svært viktig å redusere den totale biltrafikken.

Vi ser også noen markerte forskjeller. 4 % av fagfolkene mener det er meget viktig eller svært viktig å bedre fremkommeligheten for biltrafikken, mens 46 % av politikerne mener dette. Mens 80 % av fagfolkene mener det er meget eller svært viktig å styre arealbruken i transportreduserende retning, mener 62 % av politikerne det samme.

Her har vi tatt gjennomsnittet av alle politikere, og ikke splittet resultatene på forskjellige kommuner. 65 % av fagfolkene som har svart oppgir at de relaterer sine svar til oslo-forhold. Når vi ser på svarene fra oslopolitikerne på de to sist nevnte målsettingene, finner vi at disse harmonerer mer med fagfolkene oppfatninger, selv om forskjellene fortsatt er relativt store. 73 % av oslopolitikerne mener at det er meget eller svært viktig å

styre arealbruken, og 37 % mener at det er meget eller svært viktig å bedre fremkommeligheten for biltrafikken.

4.1.5 Målkonflikter kan bidra til å forklare planer som gir vekst i biltrafikken

Selv om et flertall av politikere og planleggere mener at biltrafikken kan reduseres, finnes det et relativt stort mindretall som ikke tror at biltrafikken kan reduseres (i absolutte tall). Vi har også sett at selv om et flertall mener at reduksjon av biltrafikken er en viktig målsetting, anses flere av de konflikterende målsettingene som viktigere. Det finnes også klare politiske skillelinjer i vurderingen av om og hvor viktig det er å redusere biltrafikken. Kombinasjonen av at mange mener at biltrafikken ikke kan reduseres og at andre mål er viktigere kan være én del av forklaringen på hvorfor man lager og vedtar planer som gir vekst i biltrafikken.

4.2 Uenighet og usikkerhet rundt virkemidlenes effekt

Vår utgangshypotese var at det blant fagfolk og informerte politikere innen feltet er relativt stor enighet om hvilke virkemidler som vil bidra til å redusere personbiltrafikken i byene. Når disse virkemidlene ikke iverksettes i tilstrekkelig grad til at de gir effekt, måtte vi undersøke om dette kan skyldes at det er uenighet rundt hvilke effekter virkemidlene gir (på tross av utgangshypotesen). Vi spør både om det er forskjellige oppfatninger internt blant politikerne og blant fagfolkene, og om det er forskjeller mellom gruppene.

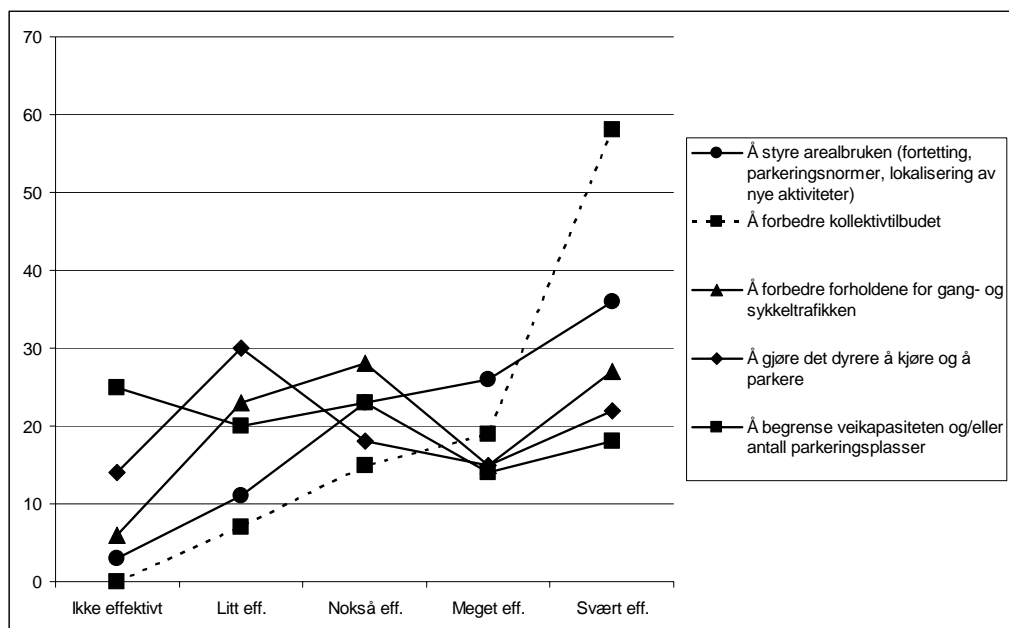
Vi vet også at enkelte virkemidler gir redusert biltrafikk, men større bilkøer, og omvendt. Vi antok at målkonflikten mellom redusert biltrafikk og bedret fremkommelighet kunne være til hinder for implementeringen av viktige virkemidler for redusert biltrafikk. Vi ville undersøke om dette stemmer.

Vi var også opptatt av hvordan politikere og fagfolk ser på virkemiddelet ”å bygge mer veikapasitet”. Hvilken nytte gir ny veikapasitet? Hva skjer om man ikke bygger mer vei? Og er det kollektivtrafikk eller veibygging som bør prioriteres?

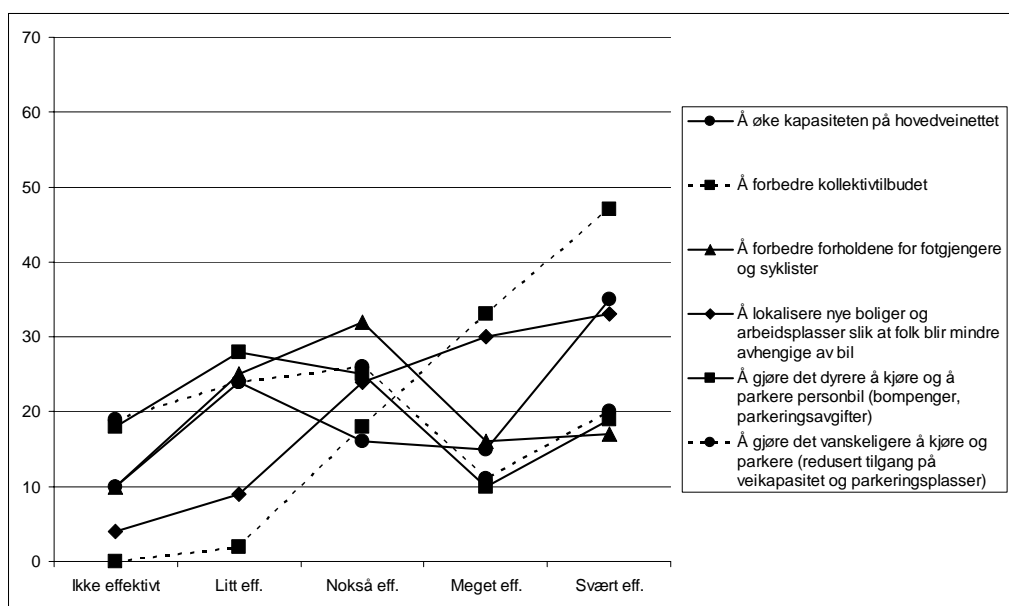
4.2.1 Spredning i oppfatninger om virkemidlenes effektivitet

Vi fant at det var overraskende stor spredning i hvor effektive politikerne mener at de forskjellige virkemidlene er. I figurene under ser vi at når det gjelder restriktive virkemidler mot biltrafikken (fysiske og fiskale), å øke veikapasiteten og å bedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken, er svarene relativt jevnt fordelt på svaralternativene (ikke effektivt, litt effektivt...). I hovedsak får hvert svaralternativ mellom 10 og 30 % av svarene. Når det gjelder virkemidlene å styre arealbruken og å forbedre kollektivtilbudet er det en stor andel som mener at disse har stor effekt.

Figur 4.1 *Hvor effektive mener du at disse virkemidlene er dersom man ønsker å redusere biltrafikken? Spredning i svarene fra alle politikerne.*



Figur 4.2 *Hvor effektive mener du at disse virkemidlene er dersom man ønsker å redusere bilkøene? Spredning i svarene fra alle politikerne.*



Det samme bildet gjør seg i all hovedsak gjeldende også når vi ser på de forskjellige byene, selv om bildet varierer fra by til by (se vedlegg 2 – 4 for figurer for hver enkelt by).

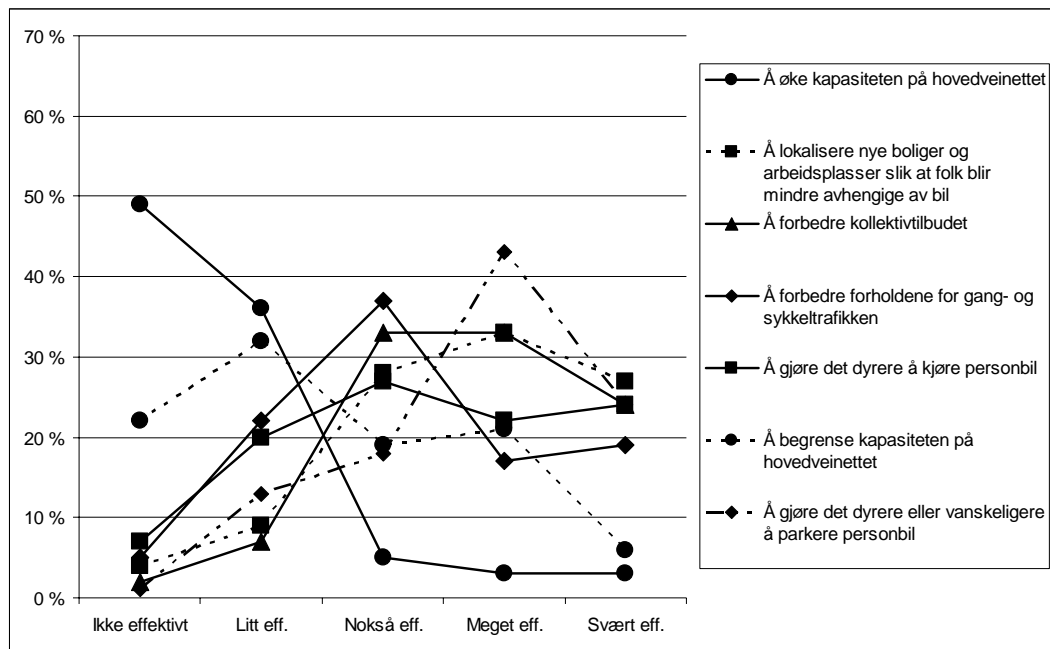
Når vi ser nærmere på sammenhenger mellom partitilhørighet og måten man svarer på i forhold til virkemidlenes effektivitet, viser det seg at det er store partipolitiske forskjeller også her. Som forventet har høyresiden langt mindre tro på effekten av restriktive

virkemidler enn det venstresiden har, mens venstresiden har mindre tro enn høyresiden på at veibygging løser problemene.

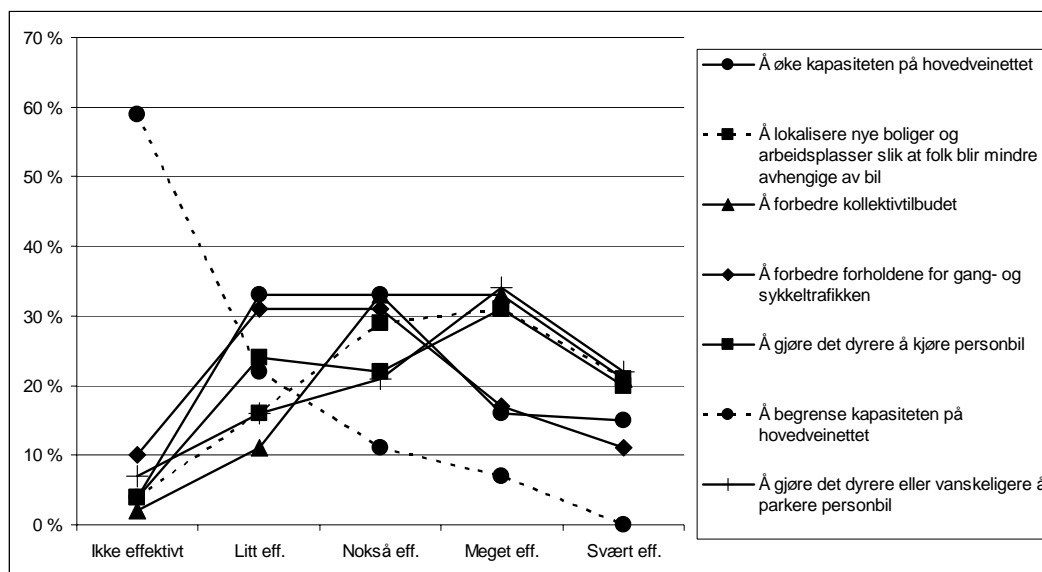
Når politikerne er så enige om at styrking av kollektivtrafikken og styring av arealutviklingen er effektive virkemidler for å redusere biltrafikken og bilkøene, kan dette være like mye et utslag av at det er lite politiske konflikter rundt dette, som at politikerne faktisk mener at det er dette som er de mest effektive virkemidlene.

Også blant fagfolkene er det stor spredning i hvor effektive de anser virkemidlene å være, både for å redusere biltrafikken og for å bedre biltrafikkens fremkommelighet. Denne spredningen i svarene fra fagfolkene er mer overraskende enn spredningen i svarene fra politikerne. Ut fra en tradisjonell forståelse av mål-middel rasjonalitet i planleggingen og blant fagfolk, samt at de fleste fagfolkene i denne undersøkelsen har en relativt lik faglig bakgrunn (ingeniører/ sivilingeniører innenfor arealplanlegging, samferdselsplanlegging og areal- og transportplanlegging), hadde vi forventet mindre spredning i vurderingen av virkemidlenes effektivitet.

Figur 4.3 *Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er, dersom man ønsker å redusere utslipp fra biltrafikken? Spredning i svarene fra fagfolk.*



Figur 4.4 *Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er, dersom man ønsker å redusere køene/ bedre fremkommeligheten? Spredning i svarene fra fagfolk.*



De forskjellige svaralternativene får relativt like antall ”stemmer”. Klare tendenser ser vi egentlig bare når det gjelder å øke veikapasiteten for å redusere utslipp fra biltrafikken (veldig få er enig i dette) og å begrense kapasiteten for å redusere køene (få er enig i dette). Det er også tydelig at nytten av virkemidlene ”å øke veikapasiteten” og ”å begrense veikapasiteten” har forskjellig nytte i forhold til de to målsettingene ”å redusere utslipp fra biltrafikken” og ”å redusere køene/ øke fremkommeligheten”.

4.2.2 Forskjeller i politikernes og fagfolkens oppfatning av virkemidlenes effektivitet

Vi ville undersøke om politikere og fagfolk har sammenfallende oppfatninger om hvor effektive de forskjellige virkemidlene er i forhold til å redusere biltrafikken og for å bedre fremkommeligheten for biltrafikken. Vi har satt opp noen av svarene fra politikerne og fra fagfolkene i tabellen under. Ordlyden i spørsmålene var ikke lik.

Tabell 4.1 *Effekten av virkemidler i forhold til to målsettinger. Sammenligning av svar fra politikere og fagfolk. Andelen som har svart at virkemidlene er meget effektive eller svært effektive. Relativ rangering i parentes.*

Virkemiddel	Effekt for å redusere bilkøer		Effekt for å redusere (utslipp fra) biltrafikken	
	Politikere	Fagfolk	Politikere	Fagfolk
Å øke veikapasiteten	50 % (3)	31 % (5)	-	6 % (7)
Å styre arealbruken	63 % (2)	52 % (3)	62 % (2)	60 % (2)
Å forbedre kollektivtilbudet	80 % (1)	54 % (2)	77 % (1)	57 % (3)
Å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken	33 % (4)	28 % (6)	42 % (3)	36 % (5)
Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil	29 % (6)		37 % (4)	
Å gjøre det dyrere å kjøre personbil		51 % (4)		46 % (4)
Å begrense veikapasiteten og/eller antall parkeringsplasser	31 % (5)		32 % (5)	
Å begrense veikapasiteten		7 % (7)		27 % (6)
Å gjøre det dyrere eller vanskeligere å parkere		56 % (1)		67 % (1)

Politikerne har større tro enn fagfolkene på alle de positive virkemidlenes effekt i forhold til både å redusere køene og å redusere biltrafikken. Når det gjelder de fysiske og fiskale restriktive virkemidlene mot biltrafikken (kapasitetsbegrensninger på veikapasitet og på parkeringsplasser, å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere) mener fagfolkene at disse er mer effektive enn det politikerne gjør.

Dette er i overensstemmelse med en undersøkelse fra 1992, der man fant at bedre kollektivtransport var blant de virkemidlene politikerne oppga at de var mest positive til (Næss og Engesæter 1992). En nyere undersøkelse om politikernes preferanser viser det samme. Politikerne mener at forbedringer av kollektivtilbudet er blant de mest effektive virkemidlene for å redusere biltrafikken (Norheim og Nossun 2004). De fant også at beslutningstakerne har større tro på at virkemidlene har effekt enn administrasjonen, og at administrasjonen er mer villig enn politikerne til å anbefale restriktive tiltak.

Fagfolkene oppgir at virkemidlene har større effekt i forhold til å redusere den totale biltrafikken/ utslippene fra biltrafikken enn på å redusere køene/ bedre fremkommeligheten.

4.2.3 Er målkonflikter til hinder for implementering?

En opplagt konflikt står mellom hvorvidt man skal prioritere bedre fremkommelighet og kortere køer for biltrafikken eller om man skal prioritere reduksjon av biltrafikken. Noen virkemidler vil ha positiv effekt for den ene målsettingen, men negativ effekt for den andre (endringer i veikapasiteten, for eksempel). Andre virkemidler kan bidra både til å redusere biltrafikken og til å bedre fremkommeligheten for biltrafikken (parkeringsrestriksjoner, for eksempel). Under har vi rangert hvordan fagfolk og politikere oppfatter effektiviteten av de forskjellige virkemidlene i forhold til de to målsettingene.

Tabell 4.2 *Rangering av virkemidlene, for å redusere biltrafikken og for å bedre fremkommeligheten, blant politikerne.*

Rangering	For å redusere biltrafikken	For å redusere bilkøene
1	forbedring av kollektivtilbudet	forbedring av kollektivtilbudet
2	transportreduserende arealutvikling	transportreduserende arealutvikling
3	forbedring av forholdene for fotgjengere og syklistene	å øke kapasiteten på hovedveiene
4	å gjøre det dyrere å kjøre og parkere	forbedring av forholdene for fotgjengere og syklistene
5	å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere	å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere
6	holdningskampanjer	å gjøre det dyrere å kjøre og parkere
7	andre virkemidler som kommunen ikke kontrollerer	

Tabell 4.3 *Rangering av virkemidlene, for å redusere biltrafikken og for å bedre fremkommeligheten, blant fagfolkene.*

Rangering	For å redusere biltrafikken	For å bedre fremkommeligheten
1	kombinasjon av flere virkemidler	kombinasjon av flere virkemidler
2	dyrere eller vanskeligere å parkere	dyrere eller vanskeligere å parkere
3	transportreduserende arealbruk	forbedring av kollektivtilbudet
4	forbedring av kollektivtilbudet	transportreduserende arealbruk
5	dyrere å kjøre personbil	dyrere å kjøre personbil
6	forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken	å øke kapasiteten på veinettet
7	å begrense kapasiteten på veinettet	forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken
8	informasjon	å begrense kapasiteten på veinettet
9	å øke kapasiteten på veinettet	Informasjon

Rangeringene av særlig de positive virkemidlene er temmelig like for de to målsettingene, og vi tolker dette som at målkonflikter generelt sett ikke er til hinder for at virkemidlene skal kunne brukes.

Unntaket er virkemidlene ”å øke veikapasiteten” og ”å begrense veikapasiteten”, hvor effektiviteten vurderes ulikt i forhold til de to målsettingene, spesielt blant fagfolkene. Hos politikerne ser vi ikke denne forskjellen like godt, men det kan blant annet skyldes at vi hadde blandet inn spørsmålet om å begrense parkeringskapasiteten i det samme spørsmålet (vi innrømmer at det ikke var så lurt!). Blant politikerne er forskjellen

tydeligst når det gjelder å gjøre det dyrere å kjøre og parkere. De rangerer dette virkemiddelet høyere i forhold til å redusere biltrafikken enn i forhold til å redusere bilkøene.

4.2.4 Må vi bygge vei?

Veibygging har vært det virkemiddelet man i desidert størst grad har tatt i bruk for å løse transportproblemene i den vestlige verdens byer. Man kan spekulere i hvordan byene hadde sett ut om man fra starten av hadde valgt å hovedsakelig satse disse pengene på utbygging av kollektivtransport og infrastruktur for sykkeltransport, i tillegg til å styre arealbruken i det vi nå anser som transportreduserende retning. Nå mener uansett fagfolkene, og ikke minst politikerne, at forbedring av kollektivtrafikken er blant de mest effektive virkemidlene for å løse transportproblemene i byene, både når det gjelder å redusere biltrafikken og når det gjelder å redusere køene.

Men – som mange har påpekt – dersom man fortsetter å bygge ut veinettet vil kollektivtrafikken tape i konkurransen mot biltrafikken fordi bilene kommer enda raskere frem. Dersom man fortsetter å bygge ut veikapasiteten i byområdene kan man rett og slett risikere at kollektivsatsingen ikke gir vesentlig effekt, verken på køer eller på trafikkmengder. Spørsmålet blir om politikere og fagfolk vil begrense veibyggingen i byområdene, og om de oppfatter dette som et reelt valg. Bør vi og må vi bygge mer veikapasitet?

Hva skjer om vi ikke bygger mer vei?

Vi har stilt spørsmålet om hva som skjer dersom veikapasiteten *ikke* bygges ut både til politikerne og til fagfolkene. I tabellen under har vi satt opp andelen politikere og fagfolk som har svart at de girte alternativene i stor grad eller i meget stor grad vil inntreffe dersom veikapasiteten ikke bygges ut.

Tabell 4.4 *Hva skjer om man ikke bygger mer veikapasitet? Sammenligning av svar fra fagfolk og fra politikere. Tabellen viser andelen som har svart i stor grad eller i meget stor grad. Relativ rangering i parentes.*

Svaralternativ	Fagfolk	Politikere, alle	Politikere, Oslo
Køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos	31 % (3)	54 % (1)	38 % (2)
Flere går over til kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk	33 % (2)	34 % (2)	43 % (1)
Folk vil tilpasse seg situasjonen ved å reise mindre, på andre tider, til andre steder og lignende	42 % (1)	16 % (5)	28 % (3)
Folk og bedrifter vil flytte til andre steder i området, slik at de unngår køene	16 % (4)	30 % (3)	24 % (4)
Folk og bedrifter vil flytte ut av området	7 % (5)	31 % (4)	24 % (4)

Politikerne frykter at det blir kø og kaos i større grad enn det fagfolkene gjør. Politikere og fagfolk har omtrent like stor tro på at folk vil gå over til andre transportmidler. Fagfolkene har større tro enn politikerne på at folk vil reise mindre, til andre steder, på andre tidspunkt etc. Politikerne har mer tro enn fagfolkene på at folk og bedrifter vil flytte, både internt i området og ut av området.

Det er store variasjoner kommunene mellom. Oslopolitikere er mer på linje med fagfolkene når det gjelder kø og kaos, og de har langt større tro enn de andre politikerne og enn fagfolkene på at folk vil gå over til andre transportmidler. Oslopolitikere har også

mindre tro enn de andre politikerne, men større tro enn fagfolkene, på at folk vil flytte internt i området og at folk og bedrifter vil flytte ut av området.

I stort kan vi si at fagfolkene har større tro enn politikerne på at folk vil tilpasse seg en situasjon uten ny veikapasitet ved å reise annerledes i stedet for å stampe i en uendelig kø. Oslopolitikerne har større tro enn de andre politikerne på at folk vil finne andre løsninger enn å stå i kø, om det tetter seg til på veinettet.

Hvilken nytte gir ny veikapasitet?

Når vi spør motsatt, om hvilken nytte ny veikapasitet gir, er det flest både av politikere og fagfolk (hhv 42 % og 50 %) som svarer at økt veikapasitet gir liten nytte, fordi ny biltrafikk vil fylle opp den nye veikapasiteten. Dette betyr at halvparten av fagfolkene og et flertall av politikerne mener at bygging av ny veikapasitet *er nyttig*, ved at bilkøene reduseres eller fjernes eller at biltrafikken på lokalveinettet reduseres. Oslopolitikerne skiller seg ut med å ha liten tro på at veibygging er nyttig (62 % mener at ny veikapasitet ikke er nyttig). Politikerne generelt mener i større grad enn fagfolkene og politikerne i Oslo at utbygging av veikapasiteten vil redusere forsinkelsene. Fagfolkene mener i noe større grad enn politikere generelt og i langt større grad enn politikerne i Oslo at ny veikapasitet på hovedveinettet vil redusere biltrafikken på lokalveinettet.

Tabell 4.5 *Hvilken nytte gir ny veikapasitet? Sammenligning av svar fra politikere og fagfolk Kolonnene viser andel fagfolk som har svart "i meget stor grad" eller "i stor grad" på de forskjellige alternativene, og andelen av politikerne som har valgt de forskjellige alternativene som det mest sannsynlige⁸.*

Svaralternativ	Fagfolk	Politikere alle	Politikere Oslo
Utbygging av kapasiteten på hovedveinettet vil fjerne bilkøene	10 %	9 %	10 %
Utbygging av kapasiteten på hovedveinettet vil redusere forsinkelsene for biltrafikken	16 %	25 %	14 %
Økt veikapasitet på hovedveinettet vil redusere biltrafikken på det lokale veinettet	26 %	21 %	14 %
Økt veikapasitet gir liten nytte, ny biltrafikk vil fylle opp kapasiteten, og køene blir like lange som før	50 %	42 %	62 %

Bør vei eller kollektivtrafikk prioriteres?

Vi har også spurt politikerne om veisystemet eller kollektivsystemet bør bygges ut først. Over halvparten av politikerne, og 72 % av oslopolitikerne, mente at kollektivtrafikken må prioriteres. Bare 27 % av politikerne, og 14 % av oslopolitikerne, mener at veibyggingen må komme først.

4.2.5 Skyldes manglende implementering uenighet om og usikkerhet rundt virkemidlene?

Det er en overraskende stor spredning i hvor effektive både fagfolk og politikere mener de forskjellige virkemidlene er. Unntaket er forbedring av kollektivtilbudet og styring av

⁸ Mens fagfolkene skulle oppgi i hvor stor grad de er enige i de forskjellige påstandene, skulle politikerne velge ett alternativ som de anså som det som i størst grad kom til å skje.

arealbruken, som både politikere og fagfolk anser som relativt effektive både for å redusere biltrafikken og for å forbedre fremkommeligheten.

Gitt at det skal en viss enighet til for å få gjennomført virkemidler, både i fagmiljøene og i de politiske miljøene, ser vi at denne spredningen i vurdering av effektivitet kan være en forklaring på at virkemidlene ikke blir gjennomført i tilstrekkelig grad til at de får den ønskede effekten. Dette kan også forklare hvorfor man gjennomfører virkemidler som motarbeider hverandre; det kan variere fra sak til sak hvilken holdning de faglige nøkkelpersonene har, og hvilket politisk flertall som dannes.

Vi fant likevel liten grunn til å hevde at konflikter mellom målsettingene å redusere biltrafikken og å bedre fremkommeligheten er til hinder for gjennomføring av transportreduserende virkemidler. Både fagfolk og politikere oppfatter at de fleste virkemidler gir effekt både med tanke på å redusere biltrafikken og å redusere bilkøene. Det viktige avviket er ny veikapasitet. Særlig fagfolkene erkjenner at begrensningen av veikapasiteten ikke er et godt virkemiddel når man skal redusere bilkøene, mens økning av veikapasiteten ikke er et godt virkemiddel når man skal redusere biltrafikken. På den annen side synes ikke fagfolkene at veibygging er et effektivt virkemiddel for å redusere bilkøene heller. Her kan målkonfliktene sannsynligvis bidra til at virkemidlene ikke blir implementert.

Selv om mange politikere og fagfolk mener at ny veikapasitet gir liten nytte fordi ny biltrafikk vil fylle opp den nye kapasiteten, svarer halvparten av fagfolkene og et flertall av politikerne (ikke oslopolitikerne!) at ny veibygging er nyttig ved at den fjerner eller reduserer forsinkelsene på veinettet, eller at den reduserer biltrafikken på lokalveinettet. Dersom veikapasiteten *ikke* bygges ut frykter over halvparten av politikerne (men bare 38 % av oslopolitikerne) og en tredjedel av fagfolkene at biltrafikken vil vokse inntil kø og kaos oppstår. Fagfolkene og oslopolitikerne mener at folk vil endre reisevaner i stedet for å stå i voksende køer. 53 % av politikerne (og 72 % av oslopolitikerne) svarer at forbedring av kollektivtilbudet må prioriteres før ny veibygging.

Med dette som bakgrunn mener vi å ha vist at vår utgangshypotese; at det er stor enighet om hvilke virkemidler som kan bidra til å løse transportproblemene i byene, er feil. Det er ikke konsensus eller enighet om hvilke virkemidler som er effektive for å redusere biltrafikken (selv om de fleste er enige om at forbedret kollektivtilbud og bedre styring av arealutviklingen er effektive virkemidler), og det er stor spredning i oppfatninger om hvor effektive de forskjellige virkemidlene er.

4.3 Politikernes rasjonalitet

Politikere skal balansere på en stram line. De skal både forsøke å få gjennomslag for de sakene og den politikken de mener er riktig, og de skal sørge for å bli gjenvalgt. For å oppnå dette, forholder de seg til en annen rasjonalitet enn den faglige mål/middel-rasjonaliteten. Det kan være vanskelig å gjøre vedtak for å bedre det globale miljøet når velgerne opplever at dette bare gir negative konsekvenser for dem. Den politiske rasjonaliteten må også forstås som politikernes oppfatning av hvordan man best kan oppnå flest mulig av de målsettingene de synes er viktigst. Politisk hestehandel, partier og politikere mellom, er en del av dette. For en grundigere drøfting av denne problemstillingen, se for eksempel Lerstang (1996) eller Flyvbjerg (1992). Diskusjonen om politikernes eller politikens rasjonalitet, hvorfor politikere tenker og handler som de gjør, er dermed meget kompleks og kan ikke belyses godt av en spørreundersøkelse.

Vi forsøkte likevel å finne ut om politikerne opplever at folket har samme oppfatninger av hva som er viktige målsettinger som de selv har. Vi fant at politikerne mener at forbedring av forholdene for gang- og sykkeltrafikken, reduksjon av biltrafikken og forbedring av kollektivtilbudet er viktigere for dem selv som politikere enn de er for folk flest. De mente også at å skjerme bolig- og sentrumsområder mot biltrafikk og å bedre fremkommeligheten for biltrafikken er viktigere for folk flest enn for dem selv. Vi skjønner at denne oppfatningen kan gjøre det vanskelig for politikerne å vedta i verksetting av virkemidler som gir redusert biltrafikk, men som samtidig reduserer, eller lar være å bedre, fremkommeligheten for biltrafikken.

Ingunn Stangeby (1994) gjorde tidlig på 1990-tallet en intervjuundersøkelse blant politikerne og befolkningen i Oslo for å se på forskjeller mellom politikeres og folk flests holdninger til transport og miljø. Hun undersøkte også om politikernes oppfatninger om hva folk mener, stemmer overens med det folk selv oppgir at de mener. Stangeby fant at politikere var mer miljøvennlige enn folk flest. Men hun fant også at folk var mer miljøvennlige og mindre bilvennlige enn det politikerne trodde de var.

Dersom det er slik at politikerne lar være å vedta bruk av virkemidler som reduserer biltrafikken fordi de tror at velgerne ikke vil støtte opp om disse virkemidlene, og det viser seg at politikerne undervurderer befolkningens vilje og tåleevne med tanke på transportreduserende virkemidler, har vi en situasjon der manglende kunnskap bidrar til at man fortsetter å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken. Bedre kunnskap om befolkningens meninger og holdninger kunne i så tilfelle gjort det mindre vanskelig for politikerne å gjennomføre en trafikkreduserende areal- og transportpolitikk.

Når vi spør hvilke virkemidler politikerne er villige til å bruke, finner vi likevel et svært stort sammenfall i rangering av hvilke virkemidler de oppgir at de er villige til å bruke og hvilke de anser som effektive virkemidler. Politikerne oppgir i større grad at de er villige eller meget villige til å bruke en del av virkemidlene (forbedre kollektivtilbudet, styre arealutviklingen, forbedre forholdene for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikken) enn at virkemidlene er meget eller svært effektive. Partipolitiske forskjeller, hvor høyresiden er opptatt av å utvide veikapasiteten mens venstresiden er opptatt av å redusere biltrafikken, forklarer langt på vei hvorfor de mest kontroversielle virkemidlene, å øke veikapasiteten og å legge restriksjoner på biltrafikken, er de virkemidlene som færrest politikere er villige til å bruke. Disse partipolitiske forskjellene kommer vi tilbake til senere.

Selv om dette tyder på at politikerne stemmer i henhold til sine egne overbevisninger, finner vi likevel at 80 % av politikerne oppgir at det hender at de stemmer for planer som gir vekst i den totale biltrafikken. 11 % av de spurte sier at de stemmer slik fordi de ønsker å prioritere forbedringer for biltrafikken og 3 % at de ikke har spesielt fokus på dette. 47 % svarer at de noen ganger stemmer for forslag som gir vekst i biltrafikken fordi nytten av prosjektet er viktigere enn ulempen med vekst i biltrafikken, mens 19 % svarer at de noen ganger ikke har annet valg enn å stemme for planer som gir vekst i biltrafikken. Det ville vært svært interessant å høre argumentasjonen bak svarene til de to siste gruppene. Deri ligger sannsynligvis mye av den politiske rasjonaliteten som gjør at politikere vedtar planer som gir vekst i biltrafikken på tross av målsettinger om det motsatte.

4.4 Fagfolkernes rasjonalitet

Også fagfolkernes rasjonalitet i areal- og transportplanleggingen vil variere fra person til person og fra faggruppe til faggruppe, i tillegg til at den også er kompleks. Det er ikke gitt at fagfolkene er så mål/middel- rasjonelle som planteorien legger opp til.

Ett aspekt ved dette er at fagfolkene ikke er enige seg i mellom verken om hvorvidt reduksjon av biltrafikken er en viktig målsetting, hva som legges i målsettingen eller hvilke virkemidler som er effektive for å oppnå målsettingen (som vi har sett tidligere). Et annet aspekt er at fagfolkene (både offentlige planleggere og private konsulenter) skal bidra til å produsere planer (overordnede eller detaljerte) som skal vedtas av politikerne. Man kan derfor forvente at planleggerne også tar hensyn til hva som er ”politisk mulig” når de gjennomfører sine planprosesser og lager sine planer. Kanskje lar fagfolkene være å foreslå virkemidler for redusert biltrafikk fordi de ikke tror at politikerne vil vedta dem? Men det er ikke gitt at fagfolkene skal velge bort alternativer fordi de ikke tror det kan bli politisk flertall for dem, ei heller at fagfolkene faktisk vet hva politikerne finner akseptabelt eller mulig å vedta.

Vi har forsøkt å finne ut hvordan det vil slå ut om fagfolkene forsøker å ”ta politiske hensyn”. Vi spurte fagfolkene i hvilken grad de tror at politikerne er villige til å iverksette forskjellige virkemidler, og sammenlignet dette med hvilke virkemidler politikerne selv oppga at de var villige til å iverksette. For å kunne sammenligne svarene, sier vi at fagfolkernes svar ”i meget stor grad” (politikernes vegrer seg i meget stor grad for å ta i bruk virkemiddelet) tilsvarer politikernes ”meget uvillig”. Sammenligningen vanskelig-gjøres ved at vi ikke har stilt spørsmålet på samme måten og med de samme svaralternativene til begge gruppene. Vi må også ta i betraktning at politikerne er bedt om å svare på hva de selv, som enkeltpolitikere, er villige til å gjøre, mens fagfolkene svarer på hva de mener at politikerne generelt, som gruppe, gjør. Vi spurte politikerne om hvilke virkemidler de er villige til å bruke i forhold til køproblemet, mens fagfolkene er spurt om hvilke virkemidler de opplever at politikerne er villige til å ta i bruk mer generelt. For å oppveie unøyaktigheten i spørsmålsstillingen etc. ser vi på kategoriene ”meget uvillig” og ”uvillig” (uvillige) som en kategori, ”verken villig eller uvillig” som en kategori og ”villig” og ”meget villig” (villige) som en kategori. Fullstendig informasjon finnes i vedlegg.

Tabell 4.6 *Hvor villige politikerne oppgir at de er til å bruke forskjellige virkemidler.*

<i>Virkemiddel</i>	<i>Uvillig</i>	<i>Verken villig eller uvillig</i>	<i>Villig</i>
Å øke kapasiteten på hovedveinettet	33 %	10 %	57 %
Å forbedre kollektivtilbudet	0 %	5 %	95 %
Å forbedre forholdene for fotgjengere og syklistene	6 %	15 %	79 %
Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	8 %	15 %	77 %
Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil (bompenger, parkeringsavgifter)	45 %	17 %	38 %
Å gjøre det <i>vanskeligere</i> å kjøre og parkere (reduisert tilgang på veikapasitet og parkeringsplasser)	53 %	13 %	34 %

Tabell 4.7 *Hvor villige fagfolkene mener at politikerne er til å bruke forskjellige virkemidler.*

<i>Virkemiddel</i>	<i>Uvillig</i>	<i>Verken villig eller uvillig</i>	<i>Villig</i>
Å øke kapasiteten på hovedveinettet	7 %	26 %	63 %
Å forbedre kollektivtilbudet	33 %	41 %	25 %
Å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken	16 %	49 %	34 %
Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil (nekte annen lokalisering)	29 %	43 %	25 %
Å gjøre det dyrere å kjøre personbil	59 %	21 %	20 %
Å gjøre det dyrere eller vanskeligere å parkere personbil	40 %	34 %	25 %
Å begrense kapasiteten på hovedveinettet	52 %	25 %	23 %

Vi ser at:

- Flere politikere enn hva fagfolkene tror vil ikke øke veikapasiteten. Vi ser også at politikerne i noe mindre grad enn det fagfolkene opplever er villige til å øke kapasiteten på hovedveinettet. Et flertall av politikerne er likevel villige til å øke kapasiteten på hovedveiene.
- De fleste politikerne oppgir at de er villige til å forbedre kollektivtilbudet, mens fagfolkene i langt mindre grad opplever at politikerne er villige til å gjøre dette.
- Politikerne oppgir i langt større grad å være villige til å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken enn det fagfolkene opplever at de er.
- Politikerne oppgir i langt større grad å være villige til å lokalisere arbeidsplasser og boliger slik at folk blir mindre avhengige av bil enn det fagfolkene opplever at de er.
- Politikerne oppgir i større grad å være villige til å bruke restriktive virkemidler mot biltrafikken (fiskale og fysiske, veikapasitet og parkering) enn det fagfolkene opplever at de er. Samtidig ser vi at fagfolkene og politikerne har ganske lik score på motvillighet til å bruke disse virkemidlene.
- De tre virkemidlene politikerne i størst grad oppgir at de er *villige* (villige eller meget villige) til å bruke er å forbedre kollektivtilbudet, å forbedre forholdene for fotgjengere og syklistene og å lokalisere nye aktiviteter slik at folk blir mindre avhengige av bil. Fagfolkene opplever at politikerne er mest villige til å øke kapasiteten på hovedveinettet og å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken.
- Politikerne oppgir å være mest *uvillige* til å bruke virkemidlene å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere og å gjøre det dyrere å kjøre og parkere. Fagfolkene sier her det samme som politikerne.

Dette utgjør et broket bilde. En helt klar tendens er at politikerne oppgir å være mer villige til å styrke kollektiv-, gang- og sykkeltrafikken og å styre arealbruken i transportreduserende retning enn det fagfolkene opplever at de er. Men når det kommer til fremtidig utvikling av veikapasiteten og bruk av restriktive virkemidler for å begrense biltrafikken blir det mer rotete. I tendens er fagfolk og politikere enige om hvordan politikerne agerer. Når vi ser litt mer nyansert på det, finner vi at politikerne er mer motvillige til å øke veikapasiteten og mer villige til å legge fysiske og fiskale restriksjoner på biltrafikken enn det fagfolkene mener de er.

Oslopolitikerne skiller seg ut fra snittet av politikere ved å være langt mer uvillige til å øke kapasiteten på hovedveinettet enn sine kolleger i Bergen og Bærum. De er også langt mindre uvillige til å bruke fysiske og fiskale restriksjoner mot biltrafikken.

Forskjellene mellom hvor villige og uvillige politikere selv oppgir å være i forhold til å bruke forskjellige virkemidler, og fagfolkens oppfatning av dette, kan sees som et "bevis" for at fagfolkene undervurderer politikernes (og da særlig oslopolitikernes) vilje til å gjennomføre restriktive virkemidler mot biltrafikken og uvilje mot å legge til rette for vekst i biltrafikken. Dersom dette stemmer, kan det bidra til at planleggerne ikke legger frem planer som omfatter virkemidler som gir reduksjon i biltrafikken i den grad de burde, gitt de politiske målsettingene om redusert biltrafikk. Dette kan være en forklaring på at det fortsatt lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken.

På den andre siden kan man tolke tallene slik at politikere har feil oppfatninger av hvordan de selv agerer. Dersom det for eksempel er slik at 95 % av politikere er villige til å bruke virkemiddelet "å forbedre kollektivtilbudet", er det jo merkelig at dette ikke blir gjort i større grad.

Det er også mulig at politikere svarer i henhold til hvordan de *ville* agert "om alt lå til rette for det", mer enn hvordan de av forskjellige grunner faktisk agerer når planforslagene ligger foran dem. Mange stemmer jo for planer som gir vekst i biltrafikken selv om de ikke ønsker denne veksten.

En annen forklaring er naturligvis at politikere svarer det som er "politisk korrekt" selv om dette ikke nødvendigvis samsvarer med hvordan de faktisk agerer.

4.5 Institusjonelle og organisatoriske faktorer

En planprosess er en lang og sammensatt affære, der mange mennesker er involvert og hvor stafettpinne bæres av forskjellige instanser og personer underveis. Ansvarsfordeling, organisering av plan- og beslutningsprosessen, kommunikasjonen mellom partene etc. vil sannsynligvis kunne ha stor innvirkning på utfallet av planene. Sammenhengene mellom institusjonelle og organisatoriske faktorer og det at man lager og vedtar planer som gir vekst i biltrafikken er komplekse og vanskelige å belyse gjennom en spørreundersøkelse. Men noe kunnskap kan vi hente ut.

Politikere ble spurt om hvem som kontrollerer de nødvendige virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum. Flest politikere (og særlig politikere fra Bærum) mente at andre politiske nivåer har kontroll over de viktigste virkemidlene. Nesten ingen mente at administrasjonen satt på kontrollen. Bare ca 20 % av politikere svarte at de har kontroll over de viktigste virkemidlene. Oslopolitikere mener dette i langt større grad enn de andre. 19 % av politikere svarte at det er andre krefter enn politikere og planleggere som styrer utviklingen i biltrafikken.

Hva sier dette oss om hvorfor man fortsetter å vedta planer som gir vekst i biltrafikken? Vi vet at fylkespolitikere har kontroll over kollektivtrafikken (Oslo er både fylke og kommune), mens statlig nivå ved Vegvesenet og Stortinget har kontroll over blant annet riksveimidlene. Samtidig vet vi at kommunepolitikere har kontroll over arealpolitikken og parkeringspolitikken, og dessuten kan ha stor grad av innvirkning på veibyggingen og beslutninger om bompengefinansiering, veiprising etc. Kommunepolitikernes svar kan tolkes som en ansvarsfraskrivelse - når de andre ikke gjør det de skal, hjelper det ikke om vi gjør vårt! I så fall er dette sannsynligvis én grunn til at kommunepolitikere fortsetter å vedta planer som gir vekst i biltrafikken.

Fagfolkene ble spurt om hvem som har makt i plan- og beslutningsprosesser, og om hvem som har for mye og for lite makt. Flest mente at tiltakshavere, lokale politikere og regionale og statlige politikere har mye eller svært mye makt i areal- og transportpolitikken, mens høringsinstanser og publikum for øvrig har lite makt. Det ser i hovedsak ut til at fagfolkene mener at makten er greit fordelt, selv om mange mener at tiltakshavere, offentlige vernemyndigheter og lokale politikere(!) burde ha mindre makt, mens offentlige planmyndigheter, høringsinstanser og publikum for øvrig burde hatt mer makt. Fagfolkene gir, slik vi leser det, uttrykk for at sterke tiltakshavere (vi har spesifikt inkludert Statens vegvesen og Jernbaneverket blant tiltakshaverne) får gjøre som de vil i for stor grad, og at offentlige myndigheter (her vil nok dette i stor grad bety kommunale plan- og bygningsetater) burde styre utviklingen i større grad enn i dag. Dette er for øvrig en vel kjent og ofte uttalt mening i fagmiljøene, som kan bidra til å forklare hvorfor det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken.

4.6 Bevissthet rundt verdivalg i beslutningsprosessen

Plandokumenter kan være store og vanskelig tilgjengelige, og det er ikke gitt at verdivalgene kommer tydelig frem. Politikerne kan komme til å vedta en plan som vil gi mer biltrafikk, uten å være klar over at dette er en av konsekvens.

På spørsmål om politikere opplever at trafikk er tema i plan- og reguleringssaker, svarte 68 % ja, ofte, 29 % ja, av og til og 3 % ja, men svært sjelden. Hovedtyngden av politikere er dermed oppmerksomme på de trafikale sidene av plan- og reguleringssaker. Når vi spurte om det hender at politikere stemmer for planer som gir vekst i den totale biltrafikken, var det til sammen 66 % som svarte at de stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken, uten at de egentlig ønsker dette. 19 % mente at de aldri stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken.

Dette vitner om at politikere er oppmerksomme på trafikkskapingsdimensjonen i areal- og transportsaker. Manglende oppmerksomhet mot at planene som vedtas gir vekst i biltrafikken kan neppe ansees som en viktig grunn til at politikere fortsatt vedtar planer som gir vekst i biltrafikken, på bakgrunn av svarene i denne undersøkelsen.

4.7 Fokus i planleggingen

I mange plandokumenter er fokus rettet mot vekst i kollektivtrafikken heller enn mot reduksjon av biltrafikken, selv om det siste er den egentlige målsettingen (Tennøy 2004a). I diskusjonene rundt transportløsninger ved flytting av Rikshospitalet til Gaustad, var det for eksempel en målsetting om 50 % kollektivandel, men ingen målsetting om maksimal bilandel (Statens Bygge- og eiendomsdirektorat 1992). Vi har ment at dette kan bidra til at man vurderer andre virkemidler, eller at man vurderer virkemidlene annerledes, enn man hadde gjort om fokuset var på reduksjon av biltrafikken. Dersom reduserte bilandeler er fokusert som målsetting, vil man sannsynligvis vurdere restriktive virkemidler mot biltrafikken i sterkere grad enn om det er kollektivandelene som er i fokus. På Rikshospitalet så man at målsettingen om 50 % kollektivandel blant annet førte til stort fokus på virkemiddelet ny trikketrase, men lite fokus på for eksempel parkeringskapasitet. Resultatet var relativt høy kollektivandel, men likevel en stor vekst i biltrafikken, ved at gang- og sykkelandelen gikk ned (Konst 2003).

I spørreundersøkelsen har vi sett at både politikere og fagfolkene anser forbedring av kollektivtilbudet som en viktigere målsetting enn å redusere biltrafikken, og at de har stor

tro på forbedring av kollektivtilbudet som virkemiddel for å redusere biltrafikken. Dette kan forklare hvorfor det er så stort fokus på økte kollektivandeler og forbedring av kollektivtilbudet i plandokumentene.

4.8 Dagens bruk av transportanalyser i planleggingen

Vi har i tidligere arbeider argumentert for at dagens bruk av transportanalyser i byplanleggingen er til hinder for at virkemidler som gir reduksjon i biltrafikken vedtas, og at de bidrar til at veibygging fremstår som et nyttigere virkemiddel for å løse transportproblemer i byer enn det i realiteten er (Tennøy 2004b). Dette skyldes blant annet at modellene som brukes i transportanalysene undervurderer effekten av transportreduserende virkemidler, at de undervurderer særlig de langsiktige transportskapende effektene av ny veikapasitet og at de bidrar til at alternative virkemidler til bygging av ny veikapasitet ikke blir vurdert eller vedtatt.

I spørreundersøkelsen ville vi undersøke i hvilken grad politikere og planleggere mener at transportanalysene påvirker byutviklingen. Vi ønsket dessuten å finne ut om transportanalysene og de modellberegningene som gjøres anses som sikre, objektive og kapable til å håndtere komplekse bytransportdiskusjoner.

Politikerne og fagfolkene er enige om at transportanalyser relativt ofte er en del beslutningsgrunnlaget. Politikerne mener i større grad enn fagfolkene at transportanalysene har innvirkning på de beslutningene som blir tatt. Fra intervjuer (foreløpig analyse) vet vi at politikere argumenterer for dette ved å påpeke at transportanalysene ofte ligger til grunn for de planalternativene som er utarbeidet i forkant av at politikere får dem på sitt bord for politiske avgjørelser, noe de selvsagt har rett i. Politikerne mener dermed ikke nødvendigvis at de selv leser transportanalysene og lar seg påvirke av disse i sine egne beslutninger. Fagfolkene vil sannsynligvis være tilbøyelige til å mene at transportanalysene ikke påvirker beslutningene dersom politikere ikke lar seg styre av analyseresultatenes argumentasjon og anbefalinger.

Fagfolkene aksepterer i følge spørreundersøkelsen at transportanalyser ikke er objektive, vitenskapelige arbeider. Flest mener at usikkerheten i transportanalysene ligger i områdene 11-30 % og 31-50 %. Overordnede transportanalyser anses å kunne brukes til de fleste vurderinger, utenom tilrettelegging for gang og sykkeltrafikk. En rekke spørsmål om hvordan selve prosessen rundt utarbeiding av transportanalyser foregår viser at tiltakshaver og den som gjennomfører analysen i stor grad samarbeider om alternativer, data, forutsetninger og anbefalinger. Uenighet løses i minnelighet, eller ved at tiltakshaver tar en avgjørelse.

4.9 Skarpe politiske skillelinjer

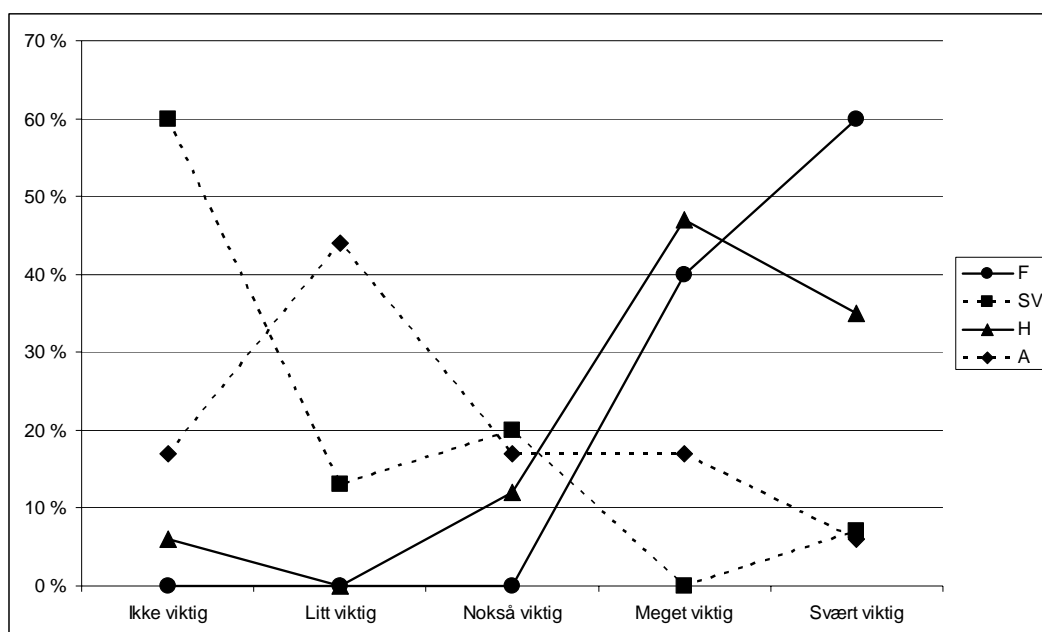
I spørreundersøkelsen kom det svært tydelig frem at det er forskjell på høyre- og venstresiden i politikken når vi diskuterer hvordan byene skal utvikles og miljø- og transportproblemer håndteres. Under har vi kun sett på partiene Høyre (H), Arbeiderpartiet (A), Sosialistisk venstreparti (SV) og Fremskrittspartiet (F), fordi disse partiene er langt større enn de andre. Det er så få svar fra hvert av de andre partiene at det er vanskelig å si noe klart om tendens i deres svar.

SV prioriterer konsekvent miljø fremfor bil, mens F konsekvent prioriterer bil fremfor miljø. I H og A er det litt større spredning i svarene, men det er helt klart at hovedtyngden

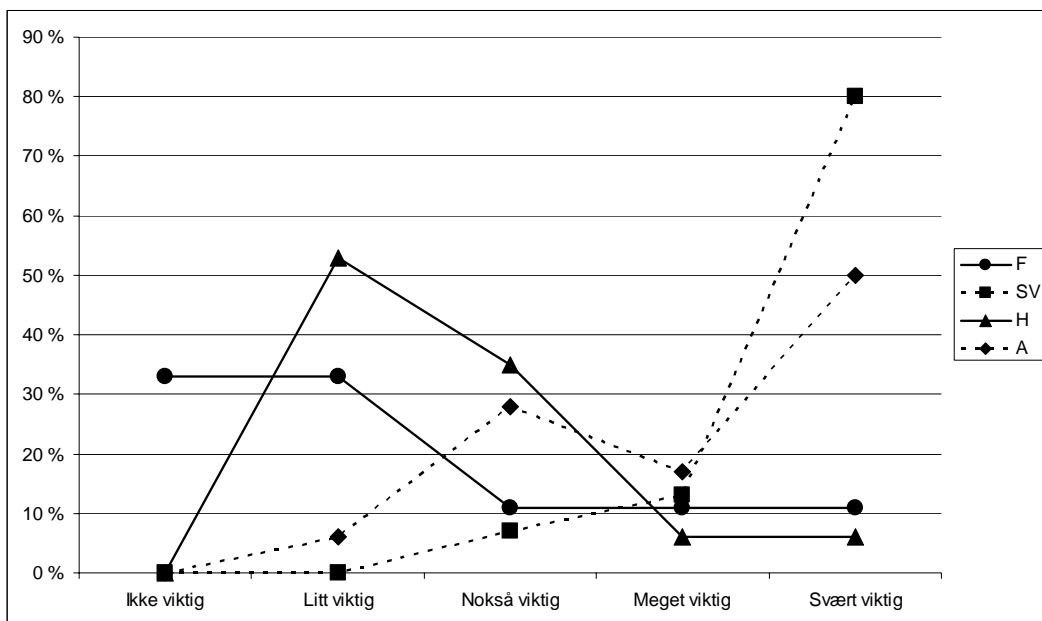
av svarene fra A ligger på miljøsiden, mens hovedtyngden av svarene fra H ligger på bilsiden. Dette er helt entydig på alle spørsmål vi har kontrollert for i undersøkelsen.

På spørsmål om hvor viktig det er å oppnå målsettingen å bedre fremkommeligheten for biltrafikken, svarer for eksempel alle respondenter fra F at det er meget eller svært viktig, mens bare en fra SV mener at dette er meget eller svært viktig. Omvendt svarer alle utenom en av SV-politikerne at det er meget eller svært viktig å redusere biltrafikken, mens bare to personer fra F svarer dette. I figurene under har vi forsøkt å illustrere disse forskjellene.

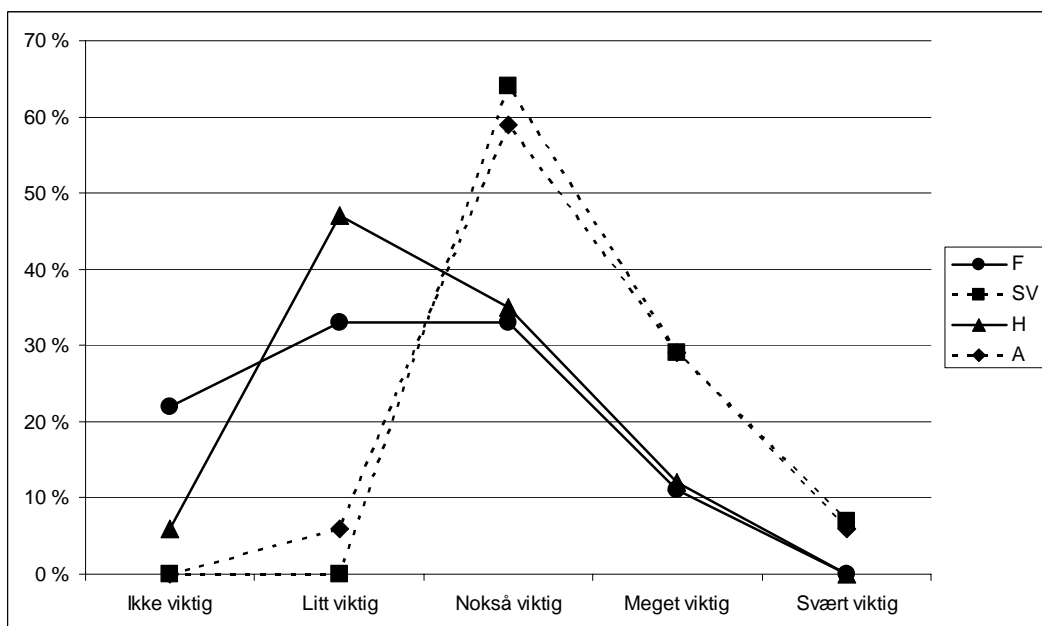
Figur 4.5 *Hvor viktig mener du at målsettingen "å bedre fremkommeligheten for biltrafikken" er?*

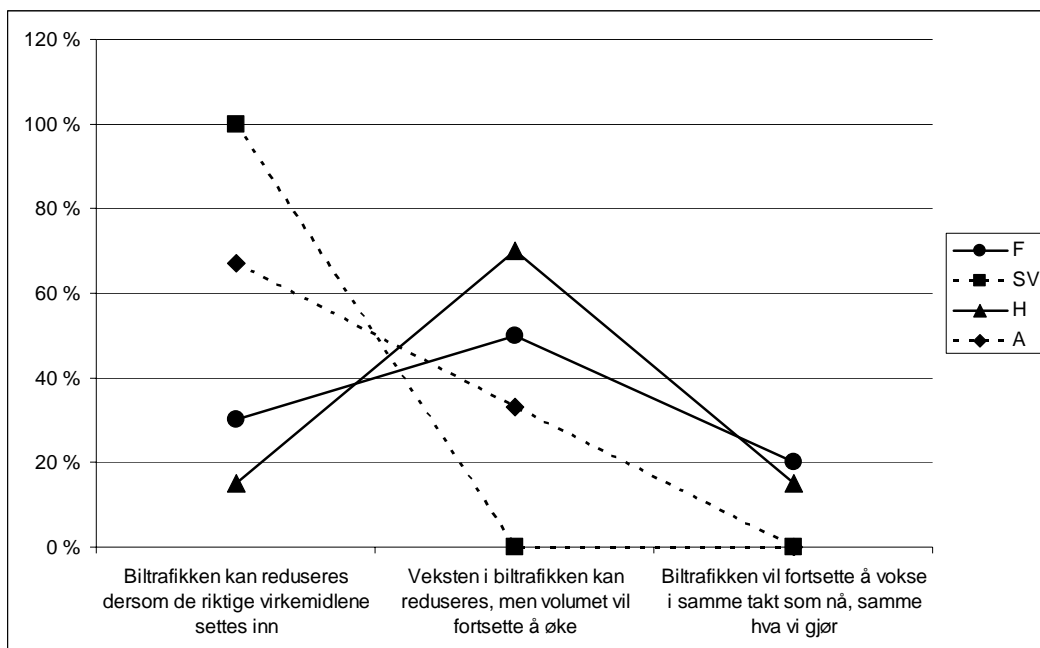
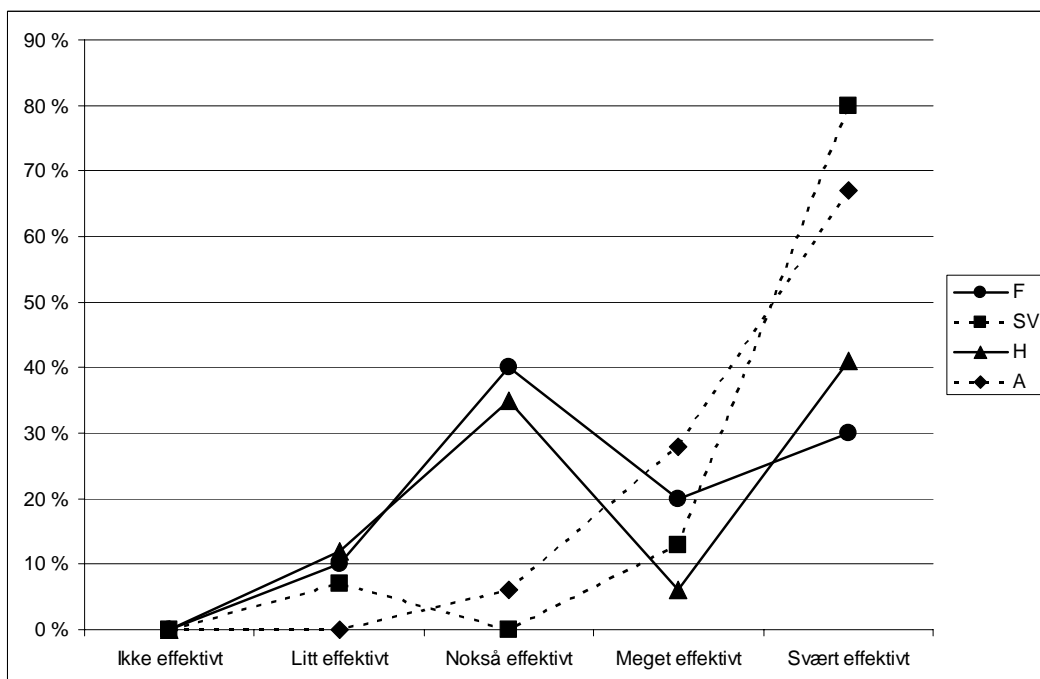


Figur 4.6 *Hvor viktig mener du at målsettingen "å redusere biltrafikken" er?*

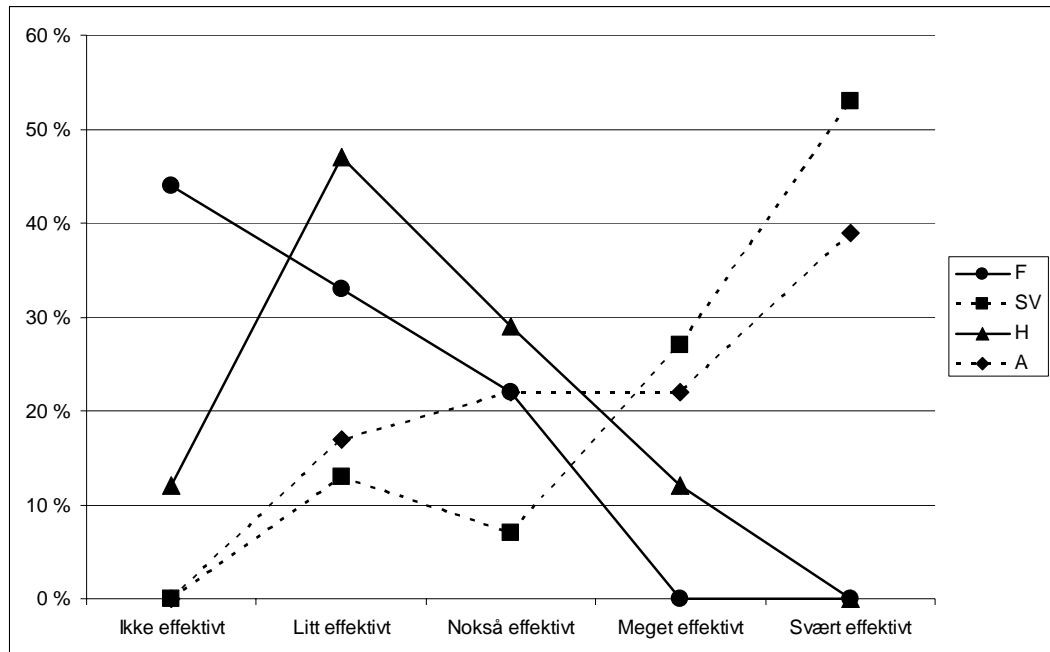


Figur 4.7 *Hvor viktig tror du følgende målsetting er for folk flest: At den totale biltrafikken i byen reduseres?*

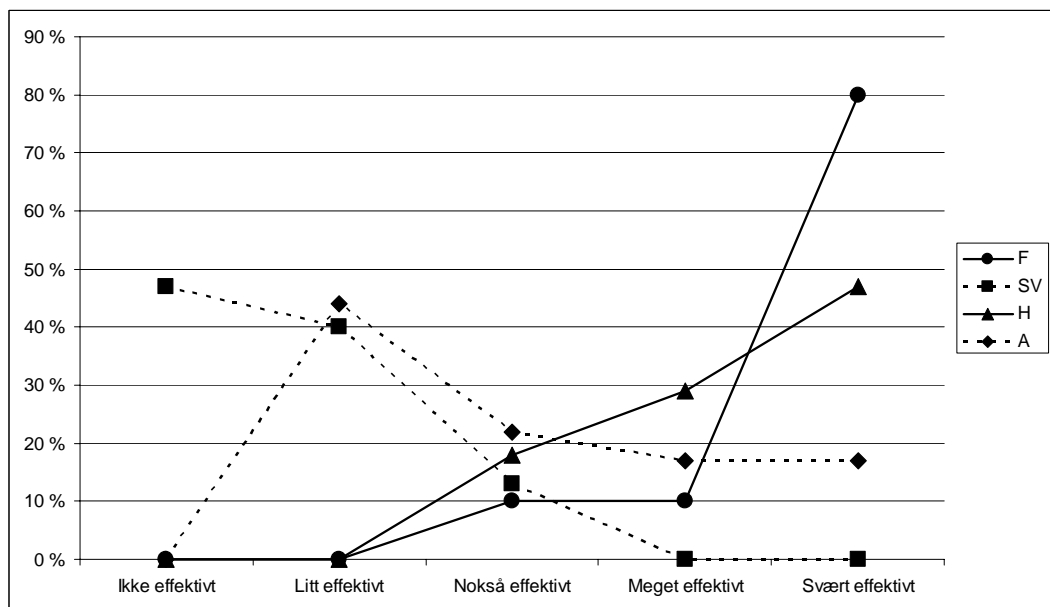


Figur 4.8 *Kan man påvirke trafikens volum?*Figur 4.9 *Hvor effektivt mener du virkemiddelet "å forbedre kollektivtilbudet" er for å redusere biltrafikken?*

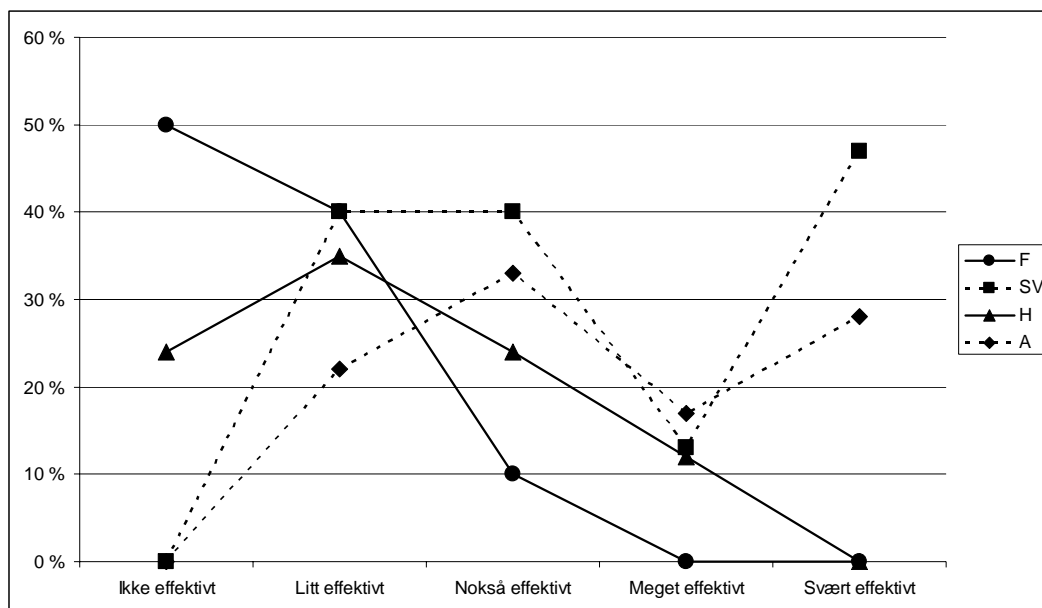
Figur 4.10 *Hvor effektivt mener du virkemiddelet ”å gjøre det dyrere å kjøre og parkere personbil” er for å redusere biltrafikken?*



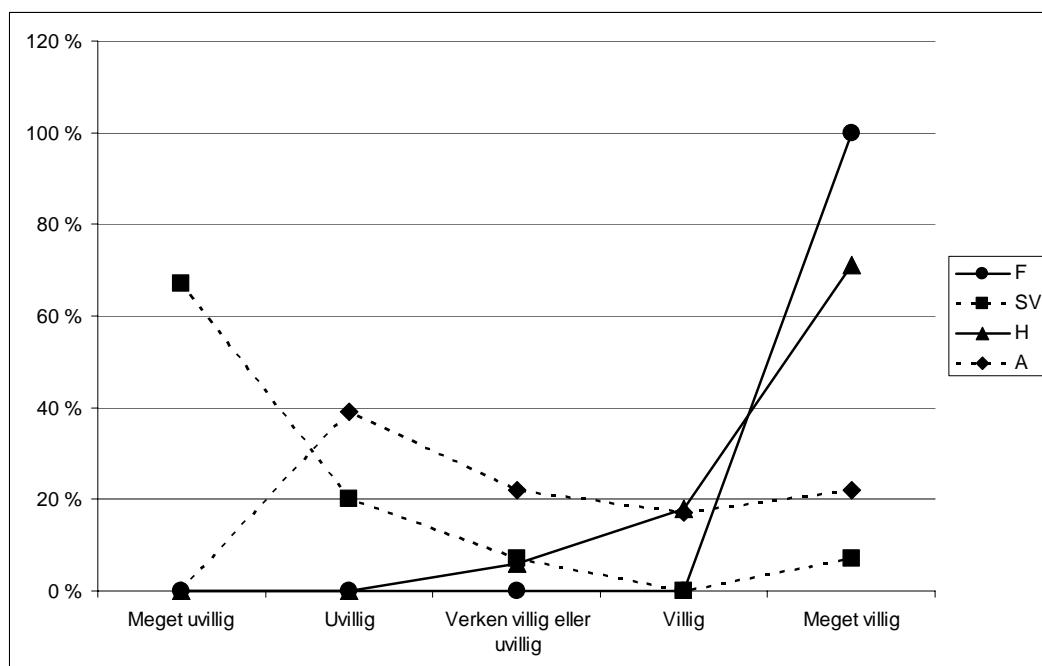
Figur 4.11 *Hvor effektivt mener du virkemiddelet ”å øke kapasiteten på hovedveinettet” er for å redusere bilkøene?*



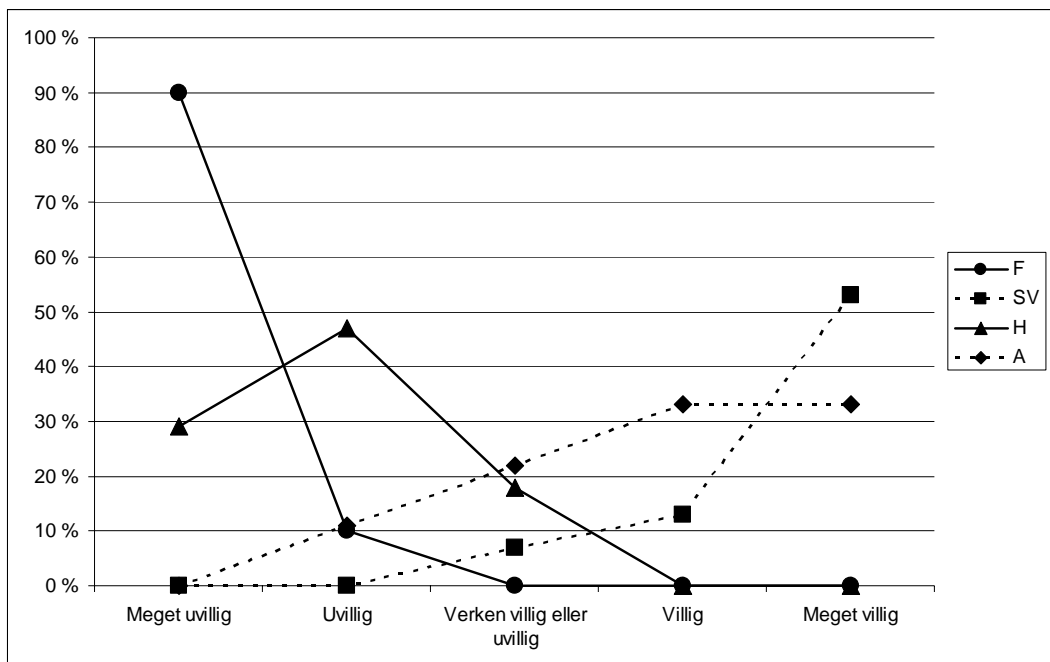
Figur 4.12 *Hvor effektivt mener du virkemiddelet ”å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere” er for å redusere bilkøene?*



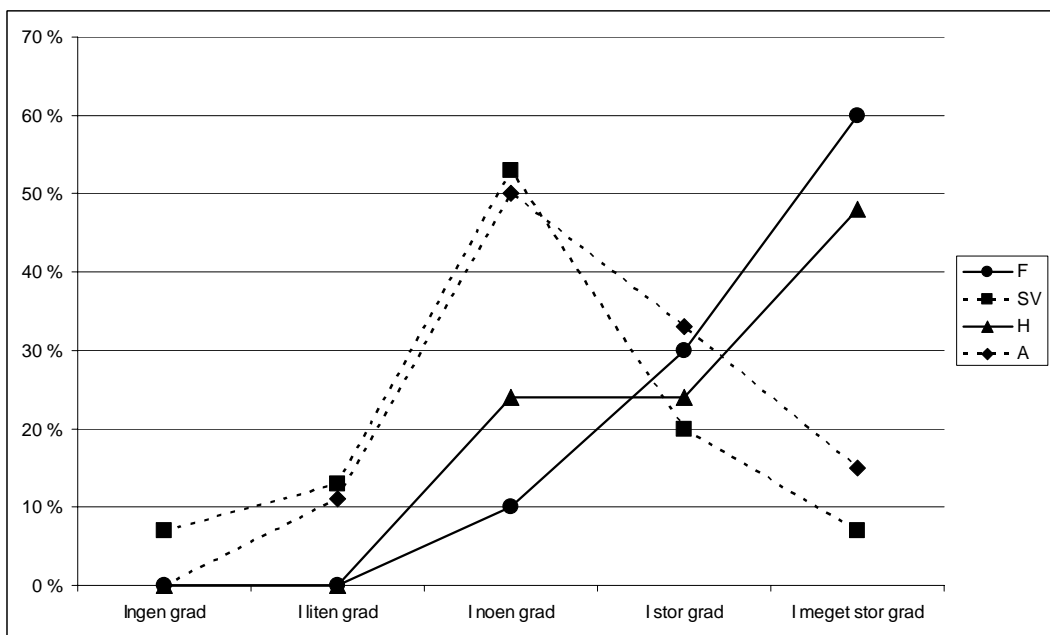
Figur 4.13 *Hvor villig er du til å bruke virkemiddelet ”å øke kapasiteten på hovedveinettet” for å redusere bilkøene?*



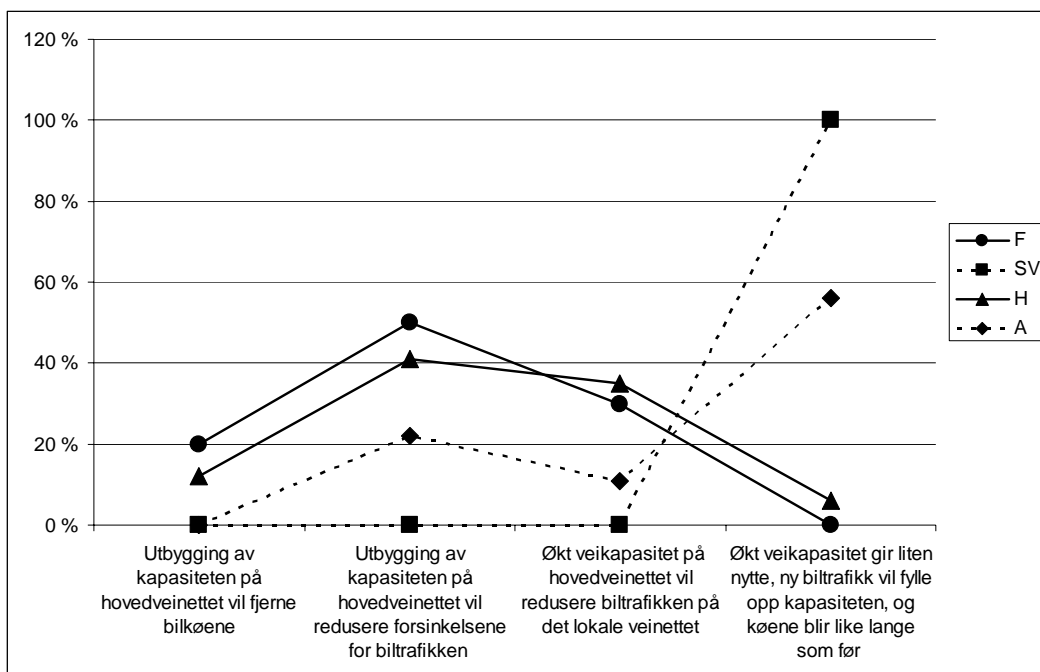
Figur 4.14 *Hvor villig er du til å bruke virkemiddelet ”å gjøre det dyrere å kjøre og parkere” for å redusere bilkøene?*



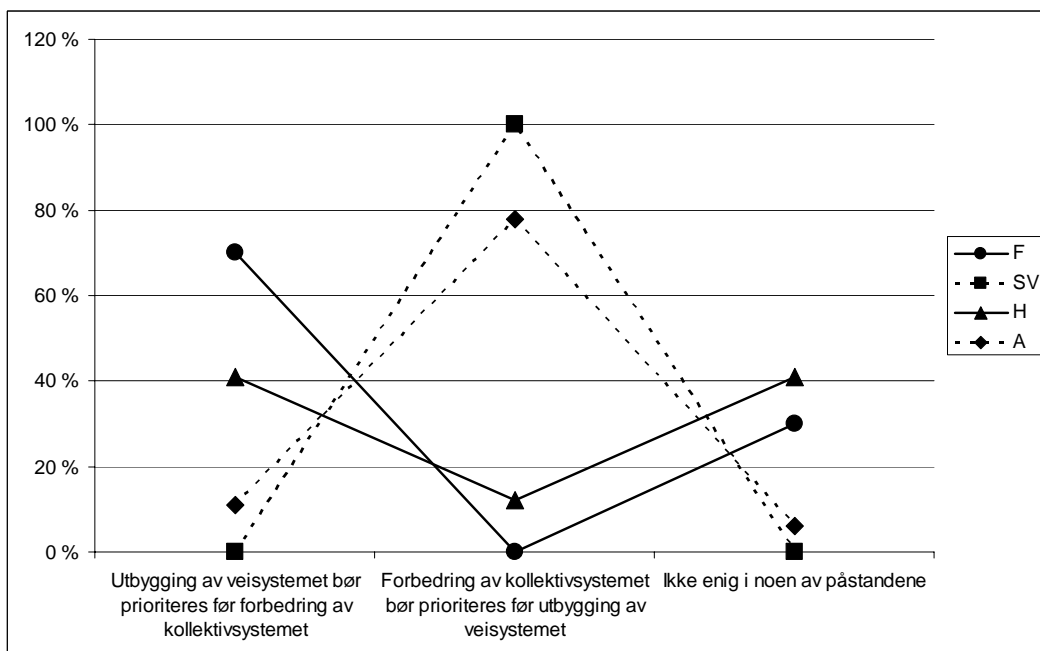
Figur 4.15 *I hvilken grad tror du at følgende skjer dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut: Køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos?*



Figur 4.16 *Det er forskjellig syn på hvilken nytte ny veikapasitet på hovedveinettet har i byer med køsituasjon og press på transportsystemet. I hvilken grad er du enig i påstandene under?*



Figur 4.17 *Bør vei- eller kollektivsystemet prioriteres? Hvilken av følgende påstander er du mest enig i?*



Denne gjennomgangen viser altså at høyresiden mener at bedre fremkommelighet for biltrafikken er en viktig målsetting, mens venstresiden mener at reduksjon av biltrafikken er en viktig målsetting. Dette kan henge sammen med at høyresiden har mindre tro på at trafikkreduksjon er viktig for folk flest enn det venstresiden tror.

Høyresiden tror i langt mindre grad enn venstresiden på at den totale biltrafikken *kan* reduseres. Dette kan bidra til å forklare forskjellen i høyre- og venstresidens syn på hvilke virkemidler som er effektive og bør prioriteres. Høyresiden har mindre tro på effektene av både positive virkemidler, som å forbedre kollektivsystemet, og negative virkemidler, som å gjøre det vanskeligere eller dyrere å kjøre og parkere, både for å redusere biltrafikken og for å redusere køene. Til gjengjeld har de langt større tro enn venstresiden på at økt kapasitet på hovedveiene vil redusere køene.

Når vi spør om forbedring av vei- eller kollektivsystemet skal prioriteres, svarer høyresiden enten vei eller begge samtidig, mens venstresiden er nesten enstemmig i at kollektivtrafikken skal prioriteres. Dette kan henge sammen med at venstresiden (og særlig SV!) i langt større grad enn høyresiden mener at økt veikapasitet gir liten nytte, fordi ny biltrafikk vil fylle opp kapasiteten slik at køene blir like lange som før. Høyresiden er på den annen side langt mer bekymret for at manglende veiutbygging skal gi kø og kaos enn det venstresiden er.

Som en følge av alt dette, er naturligvis høyresiden langt mer *villig* til å øke veikapasiteten på hovedveinettet enn det venstresiden er, mens venstresiden er langt mer villig til å bruke fysiske og fiskale restriktive virkemidler mot biltrafikken.

Selv om vi naturligvis har vært klar over forskjellene mellom høyre- og venstresiden med tanke på areal- og transportpolitikk, er vi noe overrasket over hvor entydige og gjennomførte disse forskjellene er. Gitt forskjellene mellom den trafikale situasjonene i de tre kommunene og de holdningene til areal- og transportpolitikk som kommer frem i den praktiserte politikken og i pressen, trodde vi for eksempel at politikerne på høyresiden i Oslo ville ha et noe annet syn på saken enn kollegene i Bergen og særlig i Bærum. Men selv om H sine svar er mer spredt i Oslo enn for gjennomsnittet, er tendensene de samme.

Det mest overraskende i dette funnet er kan hende at politikerne på høyresiden i så liten grad er opptatt av å forbedre lokalt, og ikke minst globalt miljø, og at de ikke ser ut til å ha tatt inn over seg ny kunnskap om dynamikken i areal- og transportutviklingen. Det ser heller ut til at høyresiden i politikken forholder seg til tidligere og enklere teorier som har en relativt upåvirkelig (av arealutvikling og utvikling av transportsystemet) vekst i biltrafikken som forutsetning, og som konkluderer med at ny veikapasitet gir bedre fremkommelighet og bedre miljø. Man tar altså ikke høyde for at ny veikapasitet gir mer biltrafikk.

4.10 Kunnskaper, holdninger og teoriforståelser blant ulike grupper

Innledningsvis trakk vi opp hovedlinjene for to forskjellige teoretiske forståelser for hvordan areal- og transportsystemet fungerer.

I *Teori 1* mener man at biltrafikkmengdene er relativt uavhengige av kvaliteten på de forskjellige transportmidlene (veikapasitet/ fremkommelighet på veinettet, kollektivtilbud, forholdene for gang- og sykkeltrafikken) som finnes, at konkurranseflatene mellom bil- og kollektivtrafikk er små og at arealutviklingen og utviklingen i biltrafikkmengder ikke påvirker hverandre gjensidig i vesentlig grad.

I *Teori 2* mener man at biltrafikkmengden er dynamisk og påvirkelig, at den varierer vesentlig i forhold til transporttilbudet (veikapasitet/ fremkommelighet på veinettet,

kollektivtilbud, forholdene for gang- og sykkeltrafikken) og at det finnes sterke og gjensidige sammenhenger mellom utvikling av arealbruk og biltrafikkmengder.

Svarene i spørreundersøkelsen gir oss relativt klare indikasjoner på hvor respondentene befinner seg i forhold til de forskjellige teoriforståelsene, og kan bidra til å forklare hvorfor man fortsetter å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken. I denne analysen har vi delt respondentene i tre grupper; venstresiden i politikken (SV og A), høyresiden i politikken (F og H) og fagfolk.

Som beskrevet tidligere, gir venstresiden i politikken klart uttrykk for at miljømålsettingene er viktigere enn å bedre fremkommeligheten for biltrafikken, mens høyresiden har motsatt standpunkt. Fagfolkene er langt mer opptatt av å redusere miljøbelastningene enn å bedre fremkommeligheten for biltrafikken, og det ser ut til at de er mer opptatt av lokale enn av globale miljømål. Alle grupper mener at forbedring av kollektivtilbudet er den viktigste målsettingen i areal- og transportpolitikken.

Et viktig skille mellom de to teoriforståelsene er hvorvidt man mener at biltrafikk-mengdene påvirkes av tiltak på areal- og transportsiden. Vi har sett at høyresiden i langt mindre grad enn venstresiden tror at biltrafikkmengdene kan påvirkes. Fagfolkene er noe splittet i dette spørsmålet, men et flertall mener at biltrafikken kan reduseres.

Disse forskjellene finner vi også igjen når vi diskuterer hvor effektive forskjellige virkemidler er for å redusere biltrafikken og for å bedre fremkommeligheten på veinettet.

Vi har funnet at venstresiden i politikken mener at forbedring av kollektivtilbudet, styring av arealbruken og fiskale og fysiske restriksjoner på biltrafikken bidrar til å redusere biltrafikken. De mener at restriksjoner på biltrafikken også bidrar til å bedre fremkommeligheten på veinettet, men ikke at økt kapasitet gir en slik effekt. Venstresiden mener altså at biltrafikkmengdene påvirkes av tiltak på transportsiden og på arealsiden.

Høyresiden i politikken svarer så godt som motsatt av venstresiden. Verken bedret kollektivtilbud, styring av arealbruken eller fysiske og fiskale restriksjoner på biltrafikken er effektive virkemidler for å redusere personbiltrafikken. Utviding av veikapasiteten bidrar i stor grad til å forbedre fremkommeligheten på veinettet, mens verken fysiske og fiskale restriksjoner på biltrafikken har slik effekt. Høyresiden mener altså at veibyging er det eneste virkemiddelet som er effektivt.

Fagfolkene mener at forbedring av kollektivtilbudet, styring av arealutviklingen og parkeringsrestriksjoner bidrar til å redusere biltrafikkmengdene, men at fysiske og fiskale restriksjoner på biltrafikken ikke gjør dette i vesentlig grad. De mener at verken utvidet veikapasitet eller begrensninger i veikapasiteten gir bedre fremkommelighet for biltrafikken, men at fysiske og fiskale parkeringsrestriksjoner og fiskale restriksjoner på bilkjøring bidrar til bedret fremkommelighet. Fagfolkene mener altså at biltrafikk-mengdene er påvirkelige, men de er ikke så positive til fysiske eller fiskale restriksjoner brukt som virkemiddel for å redusere biltrafikken.

Vi kan få et innblikk i hvordan de forskjellige gruppene oppfatter årsak-virkningsforholdene ved å spørre hva de mener vil skje dersom man ikke bygger ny veikapasitet, og hva som vil skje dersom man gjør det.

Venstresiden oppgir at de ikke tror at kø og kaos vil bli fremtredende om man ikke bygger ut veikapasiteten, men heller at folk vil gå over til andre transportmidler. Dersom veikapasiteten bygges ut, mener venstresiden at dette er lite nyttig, veikapasiteten vil snart fylles opp av ny biltrafikk, og køene blir like lange som før. Venstresiden signaliserer igjen at de oppfatter biltrafikkmengdene som dynamiske, og at de påvirkes av

det transporttilbudet som tilbys. Venstresiden mener som følge av dette at kollektivtrafikken må prioriteres foran veibygging.

Høyresiden svarer motsatt. Dersom veikapasiteten ikke bygges ut blir det kø og kaos, og folk vil ikke gå over til andre transportmidler. Økt veikapasitet er nyttig ved at det fjerner eller reduserer forsinkelser på veinettet og at trafikken på det lokale veinettet reduseres. Høyresiden bekrefter her sin holdning til biltrafikkmengdene som statiske i forhold til det transportsystemet som tilbys. De som kjører bil fortsetter med det uansett hvor lange køene blir, og de som kjører kollektivt fortsetter med det uansett hvilke endringer som skjer med fremkommeligheten på veinettet. Høyresiden er klare på at kollektivtrafikken ikke kan prioriteres foran veibygging.

Fagfolkene ser ut til å være noe splittet på synet i hvor dynamiske biltrafikkmengdene er. Som gruppe svarer de at om veikapasiteten ikke utvides, får man verken kø og kaos eller overgang til andre transportmidler. De mener likevel at sjansen for at folk tilpasser seg situasjonen ved å endre reiseatferd på forskjellig vis, er mer fremtredende enn kø og kaos. I spørsmålet om hvorvidt økt kapasitet er nyttig, er gruppen delt på midten. 50 % svarer at ny veikapasitet ikke er nyttig fordi kapasiteten fylles opp med ny biltrafikk, mens 50 % har oppgitt at de mener at ny veikapasitet er nyttig på forskjellige måter.

Basert på denne gjennomgangen, mener vi at høyresiden i politikken har en forståelse av viktige årsak-virkningsforhold i areal- og transportutviklingen som beskrevet under Teori 1, mens venstresidens forståelse er i henhold til Teori 2. Fagfolkene heller mest mot Teori 2, men det ser ut til at det finnes en viss splittelse i hvordan fagfolkene oppfatter forskjellige sammenhenger i areal- og transportutviklingen.

Vi har forsøkt å oppsummere denne diskusjonen i tabellen under. I tabellen er det satt opp en rekke påstander, som er omformuleringer av spørsmål i undersøkelsen. Dersom mer enn 50 % i gruppen har sagt seg enig i utsagnet/ spørsmålet i ”stor eller meget stor grad” eller lignende, setter vi ja i tabellen. Dersom mindre enn 50 % har sagt seg enig i stor eller meget stor grad, setter vi nei i tabellen.

Vi har i tillegg lagt på noen symboler for å gradere svarene. Dersom 0-20 % har sagt seg enig i stor eller meget stor grad, har vi satt Nei!. Når 21 – 44 % er enig setter vi Nei, og når 45 – 49 % er enig setter vi Nei?. På samme måter setter vi Ja? Når 51 – 55 % har sagt seg enig, Ja når 56 – 80 % har sagt seg enig og Ja! Når 81 % eller flere har sagt seg enig i stor eller meget stor grad. Når nøyaktig 50 % har sagt seg enig, har vi satt Delt.

Det er interessant å se at det er et relativt stort sammenfall i hvordan fagfolkene og den politiske venstresiden svarer, mens det er svært lite sammenfall mellom hvordan fagfolkene og den politiske høyresiden svarer og hvordan de politiske fløyene svarer. Det eneste alle ser ut til å være enige om (innenfor temaene i Tabell 4.8), er at forbedring av kollektivtilbudet er en viktig målsetting.

Tabell 4.8 *Analysetabell for vurdering av hvilke teorier gruppenes holdninger i størst grad samsvarer med.*

<i>Problemstilling</i>	<i>Venstresiden</i>	<i>Høyresiden</i>	<i>Fagfolk</i>
De følgende målsettingene er meget eller svært viktige:			
- Reduksjon av biltrafikk	Ja	Nei	Ja?
- Bedret fremkommelighet for biltrafikken	Nei	Ja!	Nei!
- Forbedring av kollektivtilbudet	Ja!	Ja!	Ja!
Kan biltrafikken reduseres?	Ja!	Nei	Ja
De følgende virkemidlene er meget eller svært effektive for å redusere biltrafikken:			
- Bedret kollektivtilbud	Ja!	Nei?	Ja
- Styring av arealbruken	Ja!	Nei	Ja
- Begrensning av veikapasitet og parkering	Ja?	Nei	-
- Dyrere å kjøre og parkere	Ja	Nei	-
- Dyrere eller vanskeligere å parkere	-	-	Ja
- Dyrere å kjøre bil	-	-	Nei?
- Begrensinger i veikapasiteten	-	-	Nei
De følgende virkemidlene er meget eller svært effektive for å bedre fremkommeligheten:			
- Utviding av veikapasiteten	Nei!	Ja!	Nei
- Begrensinger på veikapasitet og parkering	Ja?	Nei!	-
- Dyrere å kjøre og parkere	Ja?	Nei!	-
- Dyrere eller vanskeligere å parkere	-	-	Ja
- Dyrere å kjøre bil	-	-	Ja?
- Begrensinger i veikapasiteten	-	-	Nei!
Konsekvenser av å ikke bygge vei vil i stor eller meget stor grad være:			
- Kø og kaos	Nei	Ja	Nei
- Endrede transportvaner	Ja?	Nei!	Nei
Økt veikapasitet gir liten nytte	Ja!	Nei!	Delt (50/50)
Kollektivtrafikk bør prioriteres før veibygging	Ja!	Nei!	-
Vurdering	T 2	T 1	T 2?

Vårt spørsmål er hvorfor det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken på tross av uttalte målsettinger om redusert biltrafikk i byene. Resultatene av analysen over gir en forklaring på dette. Det finnes store forskjeller i hvordan forskjellige deler av det politiske miljøet forstår viktige sammenhenger og årsak-virkningsforhold i areal- og transportutviklingen. Dette gjør det vanskelig å bli enige om og å følge opp helhetlige og langsiktige strategier for areal- og transportutviklingen, som kan bidra til at både transportmengdene og fremkommelighetsproblemene på veinettet reduseres. Det hjelper heller ikke at fagmiljøet også ser ut til å være relativt splittet i forståelsen av viktige sammenhenger.

4.10.1 Alder

Det er nærliggende å tenke seg at respondentenes alder kan påvirke svarene som gis. Vi fant at yngre mennesker svarer mer miljøvennlig og mindre bilvennlig enn eldre mennesker. Dette er entydig, men tendensene er temmelig svake. Fenomenet gjelder både for fagfolk og for politikere.

5 Oppsummering og konklusjon

5.1 Oppsummering

I tidligere arbeider har vi kommet frem til flere hypoteser om hvorfor man fortsetter å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken på tross av målsettinger om å redusere biltrafikken, og på tross av god teoretisk og empirisk kunnskap om hvordan målet kan realiseres. Ved hjelp av resultatene fra spørreundersøkelsene, hvor et relativt stort antall politikere og fagfolk har svart på en rekke spørsmål, har vi forsøkt å teste om våre hypoteser stemmer.

5.1.1 Mål- og verdikonflikter

Vi har funnet målformuleringer om at biltrafikken skal reduseres i mange slags politiske dokumenter forfattet av eller på vegne av forskjellige politiske konstellasjoner, men det er tydeligvis forskjellige oppfatninger av hvor viktig denne målsettingen er. Selv om over halvparten av politikerne mener at dette er en viktig målsetting, er den rangert relativt lavt i forhold til en rekke andre målformuleringer. Nærmere studier har vist at det er et politisk skille mellom høyre- og venstresiden i politikken, hvor venstresiden anser reduksjon av biltrafikken som en viktig målsetting mens høyresiden ikke gjør det. Også blant fagfolkene er målsettingen om å redusere biltrafikken rangert relativt lavt i forhold til andre målsettinger, selv om et stort flertall mener at dette bør være en viktig politisk målsetting. Implikasjoner av målsettingen, som at lokal og global forurensing på grunn av biltrafikken må reduseres, er rangert høyere av fagfolkene.

Flere målsettinger som kan være i konflikt med virkemidler for å redusere biltrafikken er rangert høyere enn målsettingen om å redusere biltrafikken. For eksempel er målsettingene om at grøntområder, arkitektur og lokalt særpreg må bevares rangert høyere enn målsettingen om transportreduserende arealutvikling og reduksjon av biltrafikken blant politikerne. Dette kan føre til at gjennomføring av fortetting som byutviklingsstrategi vanskeliggjøres på grunn av hensyn til grøntområder, arkitektur og lokalt særpreg. Den viktigste målkonflikten ser likevel ut til å være konflikten mellom målsettingene om å bedre fremkommeligheten for biltrafikken og å redusere biltrafikken. Blant politikerne har disse to målsettingene fått omtrent lik, og ganske liten, oppslutning. Dette kan tyde på at politikerne stiller seg likegyldige til problemstillingene. Nærmere studier har vist at dette ikke stemmer, i disse spørsmålene er det svært tydelige partipolitiske skiller. Høyresiden mener god fremkommelighet er viktig, venstresiden mener at redusert biltrafikk er viktig. Fagfolkene er ganske tydelige i sin vurdering av at forbedring av fremkommeligheten for biltrafikken *ikke er* en viktig målsetting, og noe vagere på om reduksjon av biltrafikken *er* en viktig målsetting. Blant fagfolkene kommer lokale miljømål, som reduksjon av barriereeffekter, reduksjon av lokal luftforurensing og skjerming av boligområder, høyere opp på målrankingen enn redusert biltrafikk og

reduerte klimagassutslipp. Dette kan tolkes som at fagfolkene prioriterer lokale miljømål fremfor globale miljømål, og at dette er en mål- og verdikonflikt for fagfolkene.

Spørsmålet om hvorvidt veksten i biltrafikken faktisk *kan* stoppes eller snus er viktig. Dette kan ha stor innvirkning på hvilke strategier og virkemidler man kan og vil benytte. Dersom man tror at veksten i biltrafikken kan stoppes, og ønsker at dette skal skje, er det å bygge ny veikapasitet unødvendig siden biltrafikkens vekst skal stoppes. Ikke minst virker det mot målsettingen å redusere biltrafikken, siden mer veikapasitet gir mer biltrafikk. For dem som mener at veksten i biltrafikken vil fortsette, uansett om det er med dagens vekstrate eller med en redusert vekstrate, er bygging av ny veikapasitet nødvendig (i et presset system med kødannelser etc.). I vår undersøkelse fant vi at et flertall av politikerne og fagfolkene mener at biltrafikken kan reduseres. Et relativt stort mindretall, både av fagfolkene og av politikerne, mener likevel at det kun er vekstraten som kan reduseres.

Basert på dette mener vi at mål- og verdikonflikter i areal- og transportpolitikken er én forklaring på at man fortsetter å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken.

5.1.2 Uenighet og usikkerhet rundt bruk av virkemidler

Vår utgangshypotese var at det både blant fagfolk og blant informerte politikere er relativt stor enighet om hvilke virkemidler som vil bidra til å redusere personbiltrafikken i byene. Når disse virkemidlene ikke iverksettes i tilstrekkelig grad til at de gir effekt, måtte vi anta at det likevel finnes uenighet eller usikkerhet rundt nytten og effekten av virkemidlene. I undersøkelsen fant vi stor spredning i hvor effektive både politikerne og fagfolkene mener forskjellige virkemidler er for å redusere biltrafikken. Unntakene er virkemidlene å bedre kollektivtilbudet og å styre arealbruken, som et stort flertall av politikerne og et mindre flertall av fagfolkene mener er effektive virkemidler. Også her ser vi tydelige politiske skiller, både ved at venstresiden har større tro på at virkemidlene er effektive for å redusere biltrafikken, og ved at høyresiden har svært liten tro på restriktive virkemidler.

Når vi spør hva som er konsekvensene av å *ikke bygge* ny veikapasitet, svarer politikerne fra venstresiden at selv om dette til en viss grad bidrar til kø og kaos, vil folk i stor grad tilpasse seg situasjonen ved å gå over til andre transportmidler, velge andre reisemål eller andre reisetidspunkt. Politikerne fra høyresiden har langt større tro på at resultatet blir kø og kaos. De har med andre ord ikke særlig stor tro på at det finnes konkurranseflater mellom transportmidlene. Fagfolkenes svar på spørsmålet om konsekvensene av å ikke bygge ut veikapasiteten varierer. Man kan likevel se en tendens til at fagfolkene har mer tro på at folk tilpasser seg situasjonen ved å endre reisevaner, enn at de fortsetter å kjøre bil samme hvor lange køene blir.

Når politikerne får spørsmålet om man bør prioritere øking av veikapasiteten eller forbedring av kollektivtilbudet, er venstresiden klar: kollektivtilbudet må prioriteres! Høyresiden er delt mellom å prioritere veibygging og å gjøre begge deler parallelt. De er i svært liten grad villige til å prioritere kollektivtrafikken foran veibygging. Dette er helt i tråd med manglende tro på konkurranseflater mellom transportmidlene, prioriteringen av fremkommelighet fremfor miljø og troen på at ny veikapasitet faktisk løser problemet.

Dette viser at uenighet og usikkerhet rundt virkemidlenes virkningsmåte og effektivitet kan være en forklaring på at transportreduserende virkemidler ikke iverksettes, og at det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken.

5.1.3 Politikernes rasjonalitet

Når vi skal diskutere hvorfor politikere og fagfolk tenker og handler som de gjør, kommer spørreundersøkelser sørgelig til kort. Vi har gjennomført en større intervjuundersøkelse parallelt med spørreundersøkelsen, og når den blir analysert håper vi å kunne si noe interessant om rasjonaliteten bak tanker og handlinger i areal- og transportplanleggingen og -politikken.

I spørreundersøkelsen spurte vi om politikere opplever at folk flest prioriterer de forskjellige målsettingene likedan som dem selv. Resultatene viser at politikere mener at de selv er mer opptatt av forbedring av kollektivtilbudet, forholdene for gang- og sykkeltrafikken og reduksjon av biltrafikken, og at folk flest er mer opptatt av fremkommelighet for biltrafikken og å skjermegne boligområder. Politikere svarer likevel at de er villige til å iverksette de virkemidlene som de tidligere har oppgitt er effektive. Politikere oppgir også at de noen ganger stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken, enten fordi de ikke har annet valg eller fordi de positive effektene av planene er viktigere enn at de gir vekst i biltrafikken.

5.1.4 Fagfolkernes rasjonalitet

Heller ikke fagfolkernes rasjonalitet er nødvendigvis så mål – middelrasjonell som planteorien skal ha det til. Ett aspekt ved dette er at planleggerne skal produsere planer som skal vedtas av politikere. Dermed kan man oppleve at planleggerne tar hensyn til hva de anser som "politisk mulig" når de utarbeider sine planer.

Vi spurte fagfolkene i hvilken grad de tror at politikere er villige til å iverksette forskjellige virkemidler, og sammenlignet dette med hvilke virkemidler politikere selv oppga at de var villige til å iverksette. Politikere oppgir å være mer villige til å bruke de positive virkemidlene å forbedre kollektivtilbudet og forholdene for gang- og sykkeltrafikken og å styre arealbruken i transportreduserende retning enn det fagfolkene mener de er. Politikere oppgir også å ville utvide veikapasiteten i mindre grad enn det fagfolkene tror. De oppgir også i noe større grad å være villige til å legge fysiske og fiskale restriksjoner på biltrafikken enn det fagfolkene tror at de er.

Dersom fagfolkene agerer i forhold til egne oppfatninger om hva politikere ønsker seg, kan vi dermed få planer som bidrar til gjennomføring av positive virkemidler for å redusere biltrafikken i mindre grad enn hva man i realiteten kunne fått til. Likedan kan fagfolkene i større grad enn det politikere faktisk ønsker komme med løsninger som innebærer utviding av veikapasiteten, og i mindre grad med løsninger som innebærer restriksjoner på biltrafikken. Dette kan bidra til at det utarbeides og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken.

5.1.5 Institusjonelle og organisatoriske faktorer

Politikere ble spurt om hvem som kontrollerer de nødvendige virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum. Flest politikere mente at andre politiske nivåer har kontroll over de viktigste virkemidlene. Nesten ingen mente at administrasjonen sitter på kontrollen. Bare ca 20 % av politikere svarte at de selv har kontroll over de viktigste virkemidlene. Oslopolitikere mener dette i langt større grad enn de andre. 19 % av politikere svarte at det er andre krefter enn politikere og planleggere som styrer utviklingen i biltrafikken. Politikernes svar kan tolkes som en ansvarsfraskrivelse - når de

andre ikke gjør det de skal, hjelper det ikke om vi gjør vårt! I så fall er dette kanskje én grunn til at kommunepolitikere fortsetter å vedta planer som gir vekst i biltrafikken.

Fagfolkene ble spurt om hvem som har makt i plan- og beslutningsprosesser, og om hvem som har for mye og for lite makt. Flest mente at tiltakshavere, lokale politikere og regionale og statlige politikere har mye eller svært mye makt i areal- og transportpolitikken. Det ser i hovedsak ut til at fagfolkene mener at makten er greit fordelt, selv om mange mener at tiltakshavere, offentlige vernemyndigheter og lokale politikere burde ha mindre makt, mens offentlige planmyndigheter, høringsinstanser og publikum for øvrig burde hatt mer makt. Fagfolkene gir, slik vi leser det, uttrykk for at sterke tiltakshavere (vi har spesifikt inkludert Statens vegvesen og Jernbaneverket blant tiltakshaverne) får gjøre som de vil i for stor grad, og at offentlige myndigheter (i hovedsak kommunale plan- og bygningsetater) burde styre utviklingen i større grad enn i dag. Dette er for øvrig en vel kjent og ofte uttalt mening i fagmiljøene, som kan bidra til å forklare hvorfor det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken.

5.1.6 Bevissthet rundt verdivalg i beslutningsprosesser

Resultatene fra spørreundersøkelsen vitner om at politikere i stor grad er oppmerksomme på at en rekke planer og beslutninger gir vekst i biltrafikken. Manglende bevissthet rundt dette kan dermed neppe anses som en forklaring på at det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken.

5.1.7 Fokus i planleggingen

I mange plandokumenter er fokus rettet mot vekst i kollektivtrafikken heller enn mot reduksjon av biltrafikken, selv om det siste er den egentlige målsettingen (Tennøy 2004a). Vi har ment at dette kan bidra til at man vurderer andre virkemidler, eller at man vurderer virkemidlene annerledes, enn man hadde gjort om fokuset var på reduksjon av biltrafikken. Dersom reduserte bilandeler er fokusert som målsetting, vil man for eksempel sannsynligvis vurdere restriktive virkemidler mot biltrafikken i sterkere grad enn om det er kollektivandelene som er i fokus. I spørreundersøkelsen har vi sett at både politikere og fagfolkene anser forbedring av kollektivtilbudet som en viktigere målsetting enn å redusere biltrafikken, og at de har stor tro på forbedring av kollektivtilbudet som virkemiddel for å redusere biltrafikken. Dette kan forklare hvorfor det er så stort fokus på økte kollektivandeler og forbedring av kollektivtilbudet i plandokumentene.

5.1.8 Dagens bruk av transportanalyser i planleggingen

Vi har i tidligere arbeider argumentert for at bruk av dagens bruk av transportanalyser i byplanleggingen er til hinder for at virkemidler som gir reduksjon i biltrafikken vedtas, og at de bidrar til at veibygging fremstår som et nyttigere virkemiddel for å løse transportproblemer i byer enn det i realiteten er (Tennøy 2004b). Dette skyldes blant annet at de modellene som brukes i transportanalysene ikke er laget for å vurdere transportreducerende virkemidler og at de ofte undervurderer effekten av slike, at modellberegningene og analysene fremstår som sikre og objektive mens de i realiteten er usikre og relativt subjektive og at transportanalysene har stor innvirkning på og tar stor plass i areal- og transportplanleggingen.

Resultatene fra spørreundersøkelsene bekrefter deler av denne argumentasjonen. Politikere og fagfolkene er enige om at transportanalyser og trafikkberegninger relativt

ofte er en del av beslutningsgrunnlaget, og at de har betydning for hvilke løsninger som velges. Fagfolkene er enige i at transportanalyser ikke er objektive, vitenskapelige arbeider, og at det er relativt stor usikkerhet forbundet med resultater fra transportanalyser. Fagfolkene er uenige i vår argumentasjonen om at modellene som brukes ikke er gode til å vurdere effektene av transportreduserende tiltak. De mener at overordnede transportanalyser kan brukes til vurderinger av effekter av transportreduserende arealutvikling, driftsmessige forbedringer i kollektivtrafikken og begrensninger av veikapasiteten/ kø på veinettet, men ikke til vurderinger av effekten av tilrettelegging for gang og sykkeltrafikk.

5.1.9 Kunnskaper, holdninger og teoriforståelse

Innledningsvis trakk vi opp hovedlinjene for to forskjellige teoretiske forståelser av hvordan areal- og transportsystemet fungerer. I *Teori 1* mener man at biltrafikkmengdene er relativt uavhengig av kvaliteten på de forskjellige transportmidlene (veikapasitet, kollektivtilbud, forholdene for gang- og sykkeltrafikken), at konkurranseflatene mellom bil- og kollektivtrafikk er små og at arealutviklingen og utviklingen i biltrafikkmengder ikke påvirker hverandre gjensidig i vesentlig grad. I *Teori 2* mener man at biltrafikkmengdene er dynamiske og påvirkelige, at de varierer vesentlig i forhold til transporttilbudet og at det finnes sterke og gjensidige sammenhenger mellom utvikling av arealbruk og biltrafikkmengder. Teori 2 må anses som den mest moderne teoriforståelsen.

Basert på svarene i spørreundersøkelsene gjennomførte vi en analyse av hvor venstresiden i politikken, høyresiden i politikken og fagfolkene befinner seg i forhold til de forskjellige teoriforståelsene. Analysen viser at høyresiden i politikken må sies å ha en forståelse av sammenhenger i areal- og transportutviklingen som beskrevet under Teori 1, mens venstresidens oppfatning er i henhold til Teori 2. Fagfolkene heller mest mot Teori 2, men det ser ut til at det finnes en viss splittelse i hvordan fagfolkene oppfatter forskjellige sammenhenger i areal- og transportutviklingen.

Vårt spørsmål er hvorfor det lages og vedtas planer som gir vekst i biltrafikken på tross av uttalte målsettinger om redusert biltrafikk. Resultatene av denne analysen gir en forklaring på dette. Det er store forskjeller i hvordan forskjellige deler av det politiske miljøet forstår viktige sammenhenger og årsak-virkningsforhold i areal- og transportutviklingen. Dette gjør det vanskelig å bli enige om og å følge opp helhetlige og langsiktige strategier for areal- og transportutviklingen som kan bidra til at både transportmengdene og fremkommelighetsproblemene på veinettet reduseres. I samme retning trekker det faktum at fagmiljøet også ser ut til å være relativt splittet i forståelsen av viktige sammenhenger.

5.1.10 Skarpe politiske skillelinjer

Selv om vi har vært klar over forskjellene mellom høyre- og venstresiden med tanke på areal- og transportpolitikk, er vi noe overrasket over hvor entydige og gjennomførte disse forskjellene er. Det mest overraskende er kan hende at politikerne på høyresiden i så liten grad er opptatt av å forbedre lokalt, og ikke minst globalt miljø, og at de ikke ser ut til å ha tatt inn over seg ny kunnskap om dynamikken i areal- og transportutviklingen. Det ser heller ut til at høyresiden i politikken forholder seg til eldre og enklere teorier som har en relativt upåvirkelig (av arealutvikling og utvikling av transportsystemet) vekst i biltrafikken som forutsetning, og som ikke tar høyde for at ny veikapasitet gir mer biltrafikk (i større byer med press på transportsystemet).

5.2 Konklusjon

Hvorfor fortsetter man å lage og vedta planer som gir vekst i biltrafikken, på tross av uttalte målsettinger om å redusere biltrafikken, og på tross av relativt omforent kunnskap om hvordan dette kan gjøres?

Svaret på dette spørsmålet er fortsatt noe uklart for oss. Men denne undersøkelsen har i hvert fall vist at klare mål- og verdikonflikter blant politikerne er én forklaring på hvorfor en transportreduserende areal- og transportpolitikk ikke blir gjennomført. Det er stor uenighet om hvorvidt reduksjon av biltrafikken er en viktig målsetting, om biltrafikken faktisk kan reduseres og om hvilke virkemidler som eventuelt kan gi slik effekt. Det er også store forskjeller på den politiske høyre- og venstresidens oppfatninger om hvordan areal- og transportutviklingen henger sammen og hvilke årsak-virkningsforhold som faktisk gjelder. Høyresiden heller mot det man må betegne som gamle teoriforståelser, mens venstresiden svarer i henhold til mer moderne teoriforståelser.

Fagfolkene oppgir å være langt mer opptatt av å redusere biltrafikken enn av å bedre fremkommeligheten for biltrafikken, og de ser ut til å være mer opptatt av lokale miljøgevinster enn av de globale. Dette kan medføre at tiltak som gir lokale miljøeffekter, men som samtidig bidrar til vekst i biltrafikken, får støtte i fagmiljøene. Også blant fagfolkene er det mange som fortsatt holder seg til en forståelse av årsak-virkningsforholdene i areal- og transportutviklingen som ikke i særlig grad tar inn over seg hvordan biltrafikkmengdene varierer med endring i arealbruken og ikke minst med endringer i transportsystemet både på vei- og kollektivsiden.

Vi har funnet et relativt stort sammenfall i oppfatninger av målsettinger, virkemidler og årsak-virkningssammenhenger mellom politikere fra venstresiden og fagfolk, mens den politiske høyresiden ser ut til å ha til dels motsatte oppfatninger.

Når man velger å gjennomføre prosjekter som gir vekst i biltrafikken, og da særlig veibygging, vil dette gjerne være i situasjoner hvor den lokale miljøforbedringen er tydelig. Da kan fagfolkene argumentere med de lokale miljøforbedringene, en del av politikerne fra venstresiden vil stemme for de samme miljøforbedringene (det hender jo at de stemmer for planer som gir vekst i biltrafikken når fordelene med prosjektet er større enn ulempen med vekst i biltrafikken) og politikerne fra høyresiden kan stemme for et veibyggingsprosjekt.

Dersom man skal komme i en situasjon hvor målsettingene om reduksjon av biltrafikken prioriteres foran bedret fremkommelighet for biltrafikken, og hvor de nødvendige virkemidlene for å oppnå dette realiseres, vil dette sannsynligvis kreve at den politiske venstresiden får større innflytelse, eller at den politiske høyresiden oppdaterer sine oppfatninger og kunnskaper om viktige årsak-virkningssammenhenger i areal- og transportutviklingen.

Litteratur

- Akershus Fylkeskommune (2003): Akershus Fylkesplan 2004 – 2007. Høringsutkast januar 2003
- Alvesson, Mats Kaj Sköldbberg (1994): Tolkning og refleksjon. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod. Studentlitteratur, Lund, Sverige.
- Arge, Njål, Arne Stølan, Tor Homleid (2000): Modeller på randen... Bruk av persontransportmodeller i norske byområder. En evaluering. AS Civitas og Vista Analyse AS. Program for lokal transport- og arealpolitikk (LOKTRA).
- Asplan Viak Analyse (1999): Spørreundersøkelse blant næringsdrivende og gårdeiere i Tøyengata. For Miljøbyen Gamle Oslo.
- Bonsall, Peter (1998): Evolving role of models in transport planning. I Impact Assessment and Project Appraisal, volume 16, number 2, June 1998
- Brox, Ottar (1995): *Dit vi ikke vil*. Exit.
- Bulkeley, Harriet and Tim Rayner (2003): New Realism and Local Realities: Local Transport Planning in Leicester and Cambridgeshire. In Urban Studies, Vol. 40, No. 1, 35-55, 2003.
- Cairns, Sally, C. Hass-Klau and Phil Goodwin (1998): Traffic impact of highway capacity reductions: assessments of the evidence. Landor publishing, London
- Cairns, Sally, Carmen Hass-Klau og Phil Goodwin (1998): Traffic Impact og Highway Capacity Reductions: Assessment of the evidence. Report on modelling. Landor Publishing, London 1998. ISBN 1 899650 10 5
- Cairns, Sally, Stephen Atkins and Phil Goodwin (2002): Disappearing traffic? The story so far. In Municipal Engineer 151, March 2002 issue 1, pages 13-22.
- Carlsen, J og H Ystgaard (1970): Trafikkriegen. Pax, Oslo, Norge.
- Cervero, Robert (2003): Are Induced Travel Studies Inducing Bad Investments? I ACCESS no. 22, spring 2003, University of Berkley, California
- Christensen, Karen (1985): Coping with uncertainty in planning. I Journal of American Planning Association, winter 1985
- David Judge (1995): *Pluralism* I Judge, Stoker and Harold (ed.)(1995): *Theories of Urban Politics*. London : Sage, 1995.

- De Jongh, P. (1988): Uncertainty in EIA. I Peter Wathern (ed.) Environmental Impact Assessment. Theory and Practice (Routledge, London).
- Douglass B. Lee (1973): Requiem for Large-Scale Models. Journal of the American Planning Association, mai 1973
- Downs A. (1962): The law of peak-hour expressway congestion. Traffic Quarterly, 16. Reprinted in Downs A. Urban problems and prospects. Markham: Chicago (1968).
- Engebretsen, Øystein og Jan Usterud Hanssen (1994): Arealbruk og transport: retningslinjer for samordnet planlegging I Storbritannia og Nederland. TØI-rapport 228/1994.
- Falkemark, Gunnar (1999): Svensk trafikplanering – verklighet och ideal. Nr 2-1999 i serien ”Transportpolitikk i fokus”, Kommunikationsforskningsberedningen, Stockholm
- Feedback research and consulting (1998): Sporveienes markedsundersøkelse.” For AS Oslo Sporveier.
- Flyvbjerg, Bent (1992): Rationalitet og magt. Det konkrete videnskap. Bind 1 og 2.
- Gehl, Jan (1971): Livet mellom husene. Udeaktiviteter og udemiljøer. 4. utgave, 1996. Arkitektens Forlag, København, Danmark.
- Gehl, Jan og Lars Gemzøe (1996): Byens rum, byens liv. Arkitektens Forlag og Kunstakademiets forlag, København, Danmark.
- Goodwin, P, S. Hallet, F. Kenny og G. Stokes (1991): Transport: The New Realism. Report to the Jeffreys Road Fund, University of Oxford Transport Studies Unit, Oxford.
- Hanssen, Jan Usterud (1993): Transportmessige virkninger av næringsvirksomheters lokalisering. TØI rapport 215/1993.
- Hjorthol, Ragnhild (1995): Scenarier for et miljøvennlig og bærekraftig transportsystem.
- Hjorthol, Ragnhild og Guro Berge (1997): Miljøbevissthet og valg av reisemåte. Et pilotprosjekt om forholdet mellom miljøholdninger og dagliglivets reiser i to byområder. TØI rapport 350/1997.
- Jacobs, Jane (1961): The Death and Life of Great American Cities. Penguin Books, England.
- Jenks, Mike, Elizabeth Burton og Katie Williams (ed.) (1996): The Compact City. A Sustainable Urban Form? Oxford Brookes University, Oxford, UK.
- Jernbaneverket, Kystverket, Avinor og Statens Vegvesen (2003): Transportetatens forslag til nasjonal transportplan 2006 – 2015. www.vegvesen.ntp.no
- Johannessen, Stein (1991): Trafikkberegninger med fire-trinns-metodikken. Datagrunnlag, metoder og praktiske eksempler. Norges Tekniske Høgskole, Institutt for samferdselsteknikk Notat nr. 394/91.

- Kleven, Oskar (2005): Transportmodeller – nødvendig og grunnleggende verktøy. I Samferdsel 2/2005. www.toi.no
- Kommunal- og regionaldepartementet (2003): St.meld.nr.31 (2002-2003) Storbymeldingen. Om utvikling av storbypolitikk
- Konst, Frode (2003): Reisevaneundersøkelse Rikshospitalet før og etter flytting. PROSAM-rapport nr 95.
- Kwong, Chi Kwan (2003): Fra vegfinansiering til vegprising I Oslo: en modellbasert analyse av konsekvensene. Hovedoppgave ved Institutt for bygg, anlegg og transport, Norges teknisk-vitenskapelige universitet NTNU
- Larssen, Synnøve Lyssand, Tor Lerstang, Per Kristen Mydske, Per Gunnar Røe, Trygve Solheim, Morten Stenstadvold og Arvid Strand (1992): TP 10 som prosess. Hvilke forhold lokalt og sentralt har vært bestemmende m.h.t. organisering, prosess og virkemåte. NIBR Samarbeidsrapport 3 1992.
- Lerstang, Tor og Morten Stenstadvold (1996): Jeg bruker mitt eget skjønn... : kritisk lys på trafikkmodellens rolle i dagens planlegging. TØI rapport 319/1995.
- Mackett, Roger L (1998): Role of travel demand models in appraisal and policy-making. I Impact Assessment and Project Appraisal, volume 16, number 2, june 1998
- Mackinder I. H. and S. E. Evans (1981): The predictive accuracy of British transport studies in urban areas. For Transport and road research laboratory. Department of Environment and Department of Transport. Supplementary report 699.
- Markeds- og Mediainstituttet as (1997): Transportvaner og trivsel for handlende på Grønland. For Miljøbyen Gamle Oslo.
- Miljøbyen Gamle Oslo (2000): Hovedrapport Miljøbyen Gamle Oslo
- Miljøverndepartementet (1993): Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Rundskriv T5/93
- Miljøverndepartementet (1998): St meld nr 29 (1997 – 1998) Norges oppfølging av Kyotoprotokollen
- Miljøverndepartementet (2000): Areal- og transportplanlegging. Erfaringer og anbefalinger fra Miljøbyprogrammet. Fagrapport.
- Miljøverndepartementet (2002): St. meld. Nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder
- Minken, Harald og Kjell Werner Johansen (2004): Håpløse transportmodeller? I Samferdsel 10/04
- mmi (1997): Transportvaner og trivsel for handlende på Grønland. For Miljøbyen Gamle Oslo.
- mmi (1998): Handlevaner og trivsel i Tøyengata. For Miljøbyen Gamle Oslo

- Moen, Bjørn og Arvid Strand (2000): Når kapasitetsproblemer i vegnettet oppstår, skal andre.... Prosjektrapport 2000:1, NIBR.
- Mogridge, Martin J. H. (1996): Will increased urban road capacity reduce congestion? A review of theories, disputes and available evidence. NIBR Working paper 1996:117
- Mumford, Lewis (1961): The City in History. Its Origins, Its Transformations and Its Prospects
- MVA (1998): Traffic Impact og Highway Capacity Reductions: Report on modelling. Landor Publishing, London 1998. ISBN 1 899650 11 3
- Newman, Peter and Jeffrey Kenworthy (1989): Cities and Automobile Dependence. An International Sourcebook
- Nielsen, Gustav (1997): Handel, tilgjengelighet og bymiljø – fakta og innspill til en sentrumspolitikk.
- Nielsen, Gustav, Njål Arge, Tor Lerstang, Bjørn Moen, Arvid Strand (2000): Mer effektive institusjoner og bedre planlegging. Synteserapport nr. 3 i Program for loka transport- og arealpolitikk (LOKTRA).
- Norheim, Bård og Åse Nossum (2004): Preferanseundersøkelse blant lokale beslutningstakere i samferdselssektoren. Alternativ finansiering av transport i by – Delrapport 2. TØI rapport 746/2004
- Næss, Petter (1992): Natur- og miljøvennlig tettstedsutvikling. Faglig sluttrapport. NIBR-rapport 1992:2.
- Næss, Petter (1996): Urban Form and Energy Use for Transport. A Nordic Experience. NIBRs særtrykk/reprint 1/1996 av Dr. ing. Thesis 1995:20 The Norwegian Institute of Technology, Trondheim
- Næss, Petter og Ole B. Jensen (2004): Bilringene og sykelnåvet. Boliglokalisering, bilafhængighed og transportadfærd i Hovedstadsområdet. Aalborg Universitetsforlag.
- Næss, Petter og Pelle Engesæter (1992): Tenke det, ønske det, ville det – men gjøre det? Om muligheter for å gjennomføre natur- og miljøvennlig tettstedsutvikling. NIBR-rapport 1992:1.
- Næss, Petter og Synnøve Lyssand Sandberg (1998): Choosing the fastest mood? Travel time and modal choice in two transport corridors of Oslo. NIBR Report 1998:15
- Oslo Byplankontor (1991): Trafikkplan for indre by. Kommunedelplan.
- Oslo kommune (2001): Statistisk årbok for Oslo 2001.
- Oslo kommune Byrådet (1990): Byrådets erklæring til bystyret mars 1990. H, KrF, F
- Oslo kommune Byrådet (1992): Byrådets erklæring, AP og SV

- Oslo kommune Byrådet (1995): Byrådserklæringen, AP-byrådet 1995
- Oslo kommune Byrådet (1997): Det viktigste først. Politisk plattform for Høyre-byrådet 1997
- Oslo kommune Byrådet (1999): Oslo – mulighetenes by, tiltredelseserklæring Høyre 1999
- Oslo kommune Byrådet (2000): Byrådets tiltredelseserklæring, desember 2000. H, KrF og V
- Oslo kommune Byrådet (2003): Kommuneplan 2004. Oslo mot 2020
- Oslo kommune, Byplankontoret (1991): Kommunedelplan for Oslo indre by. Plan for arealbruk og byform.
- Oslo kommune, Byrådet (1991): Oslo kommuneplan 1991. Strategi for økonomisk handlefrihet. Arealplan
- Oslo kommune, Byrådet (1994): Oslo Samferdselsplan. Bystyremelding 1/1994
- Oslo kommune, Byrådet (1998): Oslomiljøet. Byøkologisk program. Bystyremelding 9/1998.
- Oslo kommune, Byrådet (1999): Kommuneplan 2000. Økonomidel. Arealdel.
- Oslo kommune, Byrådsavdeling for finans og plan (1995): Oslo kommuneplan 1995 – 1998. Strategi for utjevning av levekår. Høringsutkast august 1995.
- Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten (1997): Fjordby eller havneby? Utredning om Oslos havne- og sjøside.
- Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten (1998): Kommunedelplan for indre Oslo. Infrastruktur, bystruktur, bymiljø. Visjon og veivalg for en bærekraftig byutvikling.
- Oslo kommune, plan- og bygningsetaten (1999): Kommunedelplan for indre Oslo. Infrastruktur, bystruktur, bymiljø. Visjon og veivalg for en bærekraftig byutvikling. Vedtatt 03.12.98.
- Oslo kommune, plan- og bygningsetaten (2002): Parkeringsnormer for næring og offentlig formål. Infohefte – høringsdokument. Byutviklingsavdelingen, rapport nr 3-2002
- Oslo Sporveier (1998): Sporveiens Markedsinformasjonssystem. Rapport 1. tertial 1998. Utarbeidet av Feedback AS.
- Oslo Sporveier (2003): Reisevaner i Oslo og Akershus 2001. Oppsummering av PROSAMs reisevaneundersøkelse 2001/2002. PROSAM rapport nr. 100.
- Owens, Susan (1986): Energy, Planning and Urban Form
- Owens, Susan (1995): From "predict and provide" to "predict and prevent"? Pricing and planning in transport policy. I Transport Policy Vol. 2, No. 1, pp 43-49, 1995

- Rekdal, Jens (1999): Transportmodeller for helhetlig samferdselsplanlegging. TØI Notat nr 1126/1999
- Royal Commission on Environmental Pollution (1994): Transport and the environment. The eighteenth report. Cm2674, HMSO, London.
- Røe, Per Gunnar og Synnøve Lyssand Larsen (1993): Byenes transportplanarbeid – idealer og virkelighet... TP 10-prosjektet i et planleggingsteoretisk perspektiv. NIBR Notat 1993:122.
- SACTRA (1994): Trunk Roads and the generation of traffic
- Sager, Tore (1990): Communicate or calculate. Planning theory and social science concepts in a contingency perspective. Stockholm, Nordplan.
- Sager, Tore (1991): Planlegging med samfunnsperspektiv. Analysemetode. Trondheim: Tapir forlag
- Sager, Tore (1992): Prognosemodeller for transport. Institutt for samferdselsteknikk, Norges Tekniske Høgskole
- Samferdselsdepartementet (2002): Stortingsmelding nr 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport
- Samferdselsdepartementet (2004): Stortingsmelding nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015
- Samferdselsetaten i Oslo (2001): Analyse av fremkommelighetsregistreringer på veier i Oslo og Akershus 1990 – 1999. PROSAM-rapport nr 83.
- Secretary of State for the Environment (1994): Strategy for Sustainable Development.
- SIFO Feedback AS (1992): Undersøkelse om trafikk- og handlemønster i Bogstadveien og i Vogtsgate. For AS Oslo Sporveier.
- ssb (2004): Kommunestyre- og fylkestingvalget. Formannskaps- og ordførervalg 2003. Høy inntekt og utdanning i kommunestyrene.
<http://www.ssb.no/vis/emner/00/01/20/kommvalgform/main.html>
- Stangeby, Ingunn (1994): Holdninger til bil og kollektivtransport. En intervjuundersøkelse blant befolkningen og politikerne i Oslo. TØI rapport 288/1994
- Statens Bygge- og eiendomsdirektorat (1992): Nytt Rikshospital. Konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens kap. VII-a
- Statistisk sentralbyrå og Socialdata (1994): Tid for å tenke nytt? Holdninger til transportpolitikk blant politikere og i befolkningen. For AS Oslo Sporveier og Norske Transportbedrifters Landsforening.
- Strand, Arvid og Bjørn Moen (2000): Lokal samordning – finnes den? Studier av forsøk på lokal areal- og transportplanlegging i tre regioner. NIBR Prosjektrapport 2000:20.

- Strand, Arvid, Frode Kann, Aud Tennøy, Geir Inge Orderud og Dag Juvkam (2002): Utbyggingsøkonomi og markedsutsikter. Analyse av utbyggingsprosjektet Gjersrud/Stensrud. NIBR-rapport 2002:10.
- Strand, Sverre (1996): Prognosen i et framtidsperspektiv. TØI-rapport 325/1996
- Strømmen, Kathrine (2001): Rett virksomhet på rett sted – om virksomheters transportskapende egenskaper. NTNU Trondheim, Doktoringeniøravhandling 2001:14. Institutt for by- og regionplanlegging.
- Teigland, Jon (2000): Hvorfor tar konsekvensanalyser feil, og hva kan vi gjøre for å forhindre det. Artikkel I “Årbok for konsekvensutredninger 2000”, NIBR.
- Teigland, Jon (2000): Impact Assessments as Policy and Learning Instrument. Why Effect Predictions Fail, and How Relevance and Reliability can be Improved. Ph.D. thesis 2000 Roskilde University.
- Tennøy, Aud (2003 a): Prediksjoner og usikkerhet i trafikkfaglige rapporter i KU. NIBR-rapport 2003:13
- Tennøy, Aud (2003 b): Bidrar bruk av transportanalyser i byplanleggingen til vekst i biltrafikken? Paper og innlegg på Trafikdage på Aalborg Universitet 25. – 26. august 2003. <http://www.trafikdage.dk/papers/soeg/bib.asp?PaperID=913>
- Tennøy, Aud (2003 c): Prediksjoner og usikkerhet i trafikkfaglige rapporter i KU. I Regionale trender 2/2003
- Tennøy, Aud (2004a): Hvorfor og hvordan vedtas planer som gir vekst i biltrafikken? Forstudie av lokal by- og transportplanlegging, i lys av målsettinger om redusert personbiltrafikk. NIBR-notat 2004:120. <http://www.nibr.no/content/view/full/704>
- Tennøy, Aud (2004b): Transportanalyser i planleggingen – til hinder for bærekraftig byutvikling? Forprosjekt. NIBR-notat 2004:121. <http://www.nibr.no/content/view/full/704>
- Tennøy, Aud (2004c): Transportanalyser i planleggingen – til hinder for bærekraftig byutvikling. I Samferdsel 9/04
- Tennøy, Aud (2005): Bruk av transportanalyser kan være til hinder for bærekraftig byutvikling selv om modellene blir bedre. I Samferdsel 1/05
- Tombre, Egil (1994): Trafikkberegninger i byer. NIBR Notat 1994:113
- Tombre, Egil (1997): Public response to changes in the Oslo –Akershus transport infrastructure 1978 – 1997. Historical data in view of the theory proposed by Downs and Thomson. NIBR Working paper 1997:110
- Tørset, Trude og Eirik Skjetne (2005): Å skylde på transportmodellene blir som å skyte pianisten fordi en ikke liker musikken. I Samferdsel 1/2005
- Vegdirektoratet (1993): EVA III-1: Trafikkberegninger brukt i TP10. Del 1: Deskriptiv sammenstilling av trafikkberegninger brukt i TP10.

Vegdirektoratet (1993): Trafikkberegningene i TP 10. Del 2: Evaluering av trafikkberegningene brukt i TP 10. EVA III-1 del 2.

Yin, Robert K. (1994): *Case study research. Design and Methods*. Second edition. Applied Social Research Methods Series Volume 5.

Vedlegg 1

Resultater, alle politikere

Om politiske målsettinger

1. Under har vi listet opp noen målsettinger i arealpolitikken . Hvor viktig mener du det er å oppnå de forskjellige målsettingene? N= 72							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. Hovedtyngden av nye boliger og næringslokaler må lokaliseres sentralt eller ved kollektivknutepunkter	2 %	15 %	21	28	34	0	83 %
2. Grøntområdene i byggesonen må bevares i størst mulig grad	0 %	3 %	16	22	59	0	97 %
3. Særpreg og arkitektur må bevares	0 %	6 %	21	40	32	1	94 %
4. Mange boliger må bygges raskt og rimelig	17 %	19 %	16	22	25	1	64 %
5. Næringsvirksomhet som ønsker å lokalisere seg i området må tilbys arealer de finner attraktive	4 %	21 %	28	26	21	0	100 %

2. Under har vi listet opp noen målsettinger i transportpolitikken . Hvor viktig mener du det er å oppnå de forskjellige målsettingene? N= 72							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. Fremkommeligheten for biltrafikken må bedres	19	22	13	22	24	0	100 %
2. Den totale biltrafikken må reduseres	8	21	19	15	36	1	100 %
3. Kollektivtilbudet må forbedres	0	0	6	21	74	0	100 %
4. Forholdene for fotgjengere og syklister må forbedres	2	4	19	32	43	0	100 %
5. Bolig- og sentrumsområder må skjermes mot biltrafikk	5	20	21	21	33	0	100 %

Om virkemidler

3.1. Hvor **effektive** mener du virkemidlene liste under er, dersom man ønsker å **reducere biltrafikken**?
N= 71

	Ikke effektivt	Litt eff.	Nokså eff.	Meget eff.	Svært eff.	Vet ikke	Total
1. Å styre arealbruken (fortetting, parkeringsnormer, lokalisering av nye aktiviteter)	3	11	23	26	36	1	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	7	15	19	58	1	100 %
3. Å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken	6	23	28	15	27	1	100 %
4. Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil	14	30	18	15	22	1	100 %
5. Å begrense veikapasiteten og/eller antall parkeringsplasser	25	20	23	14	18	0	100 %
6. Holdningskampanjer og informasjon	14	30	30	15	11	0	100 %
7. Andre virkemidler, som kommunen ikke kontrollerer	8	9	16	13	9	45	100 %

4. Det er kø i rushtiden på deler av veinettet i byområdet. Hvor **effektive** mener du virkemidlene listet under er for å **reducere disse køene**? N= 71

	Ikke effektivt	Litt eff.	Nokså eff.	Meget eff.	Svært eff.	Vet ikke	Total
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	10	24	16	15	35	0	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	2	18	33	47	0	100 %
3. Å forbedre forholdene for fotgjengere og syklistene	10	25	32	16	17	0	100 %
4. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	4	9	24	30	33	0	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil (bompenger, parkeringsavgifter)	18	28	25	10	19	0	100 %
6. Å gjøre det <i>vanskeligere</i> å kjøre og parkere (reduert tilgang på veikapasitet og parkeringsplasser)	19	24	26	11	20	0	100 %

5. I hvilken grad **er du villig til** å bruke de samme virkemidlene for å redusere køene på veinettet i området? N= 72

	Meget uvillig	Uvillig	Verken villig eller uvillig	Villig	Meget villig	Vet ikke	Total
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	15	18	10	11	46	0	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	0	5	15	80	0	100 %
3. Å forbedre forholdene for fotgjengere og syklistene	0	6	15	42	37	0	100 %
4. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	4	4	15	27	50	0	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil (bompenger, parkeringsavgifter)	25	20	17	17	21	0	100 %
6. Å gjøre det <i>vanskeligere</i> å kjøre og parkere (reduert tilgang på veikapasitet og parkeringsplasser)	28	25	13	15	19	0	100 %

6. Dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, i hvilken grad mener du at følgende skjer? N= 72							
	Ingen grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I meget stor grad	Vet ikke	Totalt
1. Køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos	1	6	39	21	33	0	100 %
2. Flere går over til kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk	3	23	40	24	10	0	100 %
3. Folk og bedrifter vil flytte til andre steder i området, slik at de unngår køene	5	28	37	14	16	0	100 %
4. Folk vil tilpasse seg situasjonen ved å reise mindre, på andre tider, til andre steder og lignende	10	37	36	13	3	1	100 %
5. Folk og bedrifter vil flytte ut av området	10	31	25	19	12	3	100 %

7. Hvilken nytte gir ny veikapasitet i området?	
1. Utbygging av kapasiteten på hovedveinettet vil fjerne bilkøene	9
2. Utbygging av kapasiteten på hovedveinettet vil redusere forsinkelsene for biltrafikken	25
3. Økt veikapasitet på hovedveinettet vil redusere biltrafikken på det lokale veinettet	21
4. Økt veikapasitet gir liten nytte, ny biltrafikk vil fylle opp kapasiteten, og køene blir like lange som før	42
Vet ikke	3
Total	100 %

8. Hvilken av følgende påstander er du mest enig i? N= 71	
1. Utbygging av veisystemet bør prioriteres <i>før</i> forbedring av kollektivsystemet	27
2. Forbedring av kollektivsystemet bør prioriteres <i>før</i> utbygging av veisystemet	53
3. Ikke enig i noen av påstandene	20
4. Vet ikke	0
Total	100 %

9. Kan man påvirke biltrafikkens volum? N= 71	
Biltrafikken <i>kan</i> reduseres dersom de riktige virkemidlene settes inn	56
<i>Veksten</i> i biltrafikken kan reduseres, men volumet vil fortsette å øke	32
Biltrafikken vil fortsette å vokse i samme takt som nå, samme hva vi gjør	9
Vet ikke	3
Annet	0
Total	100 %

10. Kontrollerer kommunepolitikerne de nødvendige virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum? N= 71	
Ja, kommunepolitikerne har kontroll over de viktigste virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikken	20
Nei, andre politiske nivåer har kontroll over de viktigste virkemidlene, og kommunepolitikerne påvirker utviklingen i biltrafikken i begrenset grad	50
Nei, administrasjonen har stor kontroll over virkemidlene, og politikerne påvirker utviklingen i biltrafikken i begrenset grad	5
Nei, det offentlige, politikere og administrasjon inkludert, påvirker utviklingen i biltrafikken i liten grad. Det er andre krefter som påvirker denne utviklingen langt sterkere	19
Vet ikke	1
Annet	5
Total	100 %

Om planer og beslutningsprosesser

11. Opplever du at trafikk er tema når dere behandler plansaker og reguleringssaker? N= 72	
Ja, ofte	68
Ja, noen ganger	29
Ja, men svært sjelden	3
Nei, aldri	0
Total	100 %

12. Opplever du at resultater fra transportanalyser trekkes inn i diskusjoner om areal- og transportsaker? N= 71	
Ja, ofte	21
Ja, noen ganger	53
Ja, men svært sjelden	25
Nei, aldri	1
Total	100 %

13. Hvilken innvirkning mener du transportanalyser og trafikkberegninger har på beslutninger i areal- og transportsaker? Sett kryss ved utsagnet som stemmer best med din oppfatning (kun ett kryss). N= 72	
Transportanalyser og trafikkberegninger har ingen eller liten innvirkning på de beslutninger som tas	11
Transportanalyser og trafikkberegninger er en viktig del av beslutningsgrunnlaget i enkelte saker	46
Transportanalyser og trafikkberegninger er ofte en viktig del av beslutningsgrunnlaget	37
Vet ikke	6
Annet	0
Total	100 %

14. Hvem av de følgende oppfatter du som de mest aktive lobbyistene i forbindelse med areal- og transportsaker som behandles av bystyret? N= 72	
Grupperinger som ønsker bedre tilrettelegging for biltrafikken (veibyging, flere parkeringsplasser etc.)	35
Grupperinger som ønsker bedre tilrettelegging for gang-, sykkel- og/eller kollektivtrafikken	14
Grupperinger som vil hindre bedre tilrettelegging for biltrafikken (veibyging og lignende)	26
Jeg opplever sjelden lobbyvirksomhet i slike saker	18
Vet ikke	7
Andre	0
Total	100 %

15. Hender det at du stemmer for planer som gir vekst i den totale biltrafikken? N= 71	
1. Nei, jeg stemmer alltid mot planer som gir vekst i biltrafikken	19
2. Ja, noen ganger er nytten ved prosjektet større enn ulempene med ny biltrafikk, da stemmer jeg for	47
3. Ja, noen ganger har jeg ikke annet valg enn å stemme ja til planer som gir vekst i biltrafikken	19
4. Ja, jeg har ikke spesielt fokus mot biltrafikk, og har nok stemt for mange planer som gir vekst i biltrafikken	3
5. Ja, jeg stemmer for de fleste planer som bedrer forholdene for biltrafikken	11
6. Annet	1
Total	100 %

16. Hvor viktige tror du de følgende målsettingene er for folk flest? N= 72							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal med bil	0	10	24	30	36	0	100 %
2. At den totale biltrafikken i byen reduseres	4	23	48	19	6	0	100 %
3. At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal med kollektivtransport	0	0	16	43	41	0	100 %
4. At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal til fots eller på sykkel	3	16	33	26	22	0	100 %
5. At innbyggernes bo- og nærmiljø skjermes mot biltrafikk	2	4	23	29	42	0	100 %

Om noen enkeltsaker

XX. Bjørvika-planen har vært mye diskutert. Hvilken av følgende påstander rimer best med din oppfatning av diskusjonen? (Kun Oslo!) N=22	
Det fantes en urealistisk forestilling om at det gikk an å bygge en ny bydel med lite biltrafikk, men fagetatene og vegvesenet viste at det <i>blir</i> mye biltrafikk, og at det <i>må</i> tilrettelegges for denne biltrafikken	23 %
Politikerne ønsket å få frem planer for en arealutvikling med lite biltrafikk i det nye byområdet, men fagetatene og vegvesenet presenterte <i>bare</i> løsninger som gir <i>for mye</i> biltrafikk i området	14 %
Ikke enig i noen av påstandene	63 %
Vet ikke	0 %
Total	100 %

XX. Utbygging av veikapasiteten i Vestkorridoren (E 18 fra Holmen til Framnes) har vært tema i flere år. Hvilken av følgende påstander rimer best med din mening om prosjektet? (Kun Oslo og Bærum!) N=47		
	Oslo	Bærum
Utbygging av veikapasiteten i Vestkorridoren løser ingen problemer, og vil føre til store ulemper for Oslo. Prosjektet kommer aldri til å bli gjennomført	23 %	4 %
Utbygging av veikapasiteten i Vestkorridoren løser ingen problemer, men vegvesenet og kommunene i vest kommer til å presse det gjennom på sikt	28 %	16 %
Utbygging av veikapasiteten i Vestkorridoren gir noen ulemper for Oslo, men er så viktig for resten av regionen at det bør gjennomføres	9 %	20 %
Utbygging av veikapasiteten i Vestkorridoren er et viktig prosjekt, som kommer til å bli gjennomført	32 %	52 %
Utbyggingen av veikapasiteten i Vestkorridoren er et viktig prosjekt, som dessverre ikke kommer til å bli realisert	4 %	4 %
Vet ikke	4 %	4 %
Total	100 %	1 %

XX. Kollektivtrafikkens muligheter i Vestkorridoren har også vært debattert. Hvilken av følgende påstander rimer best med din oppfatning? (Kun Oslo og Bærum!) N=47		
	Oslo	Bærum
1. Kollektivtrafikken <i>kan ikke ta</i> vesentlige deler av trafikkveksten i Vestkorridoren, det har utredningene og transportanalysene fra vegvesenet vist	23	24
2. Kollektivtrafikken <i>kan ta</i> vesentlige deler av trafikkveksten i Vestkorridoren, utredninger og analyser som viser noe annet tar feil	50	48
3. Ikke enig i noen av påstandene	4	16
4. Vet ikke	23	12
Total	100 %	100 %

XX. Bybanen har vært tema i flere år. Hvilken av følgende påstander rimer best med din oppfatning av hva som er riktig? (Kun Bergen!) N = 25	
1. Bybanen vil bidra til at flere velger kollektivt fremfor bil, og dermed til at biltrafikken og køene reduseres	50
2. Bybanen vil ikke hjelpe på trafikkproblemene i Bergen	34
3. Bybanen vil forverre trafikksituasjonen i Bergen	8
4. Ikke enig i noen av påstandene	4
5. Vet ikke	4
Total	100 %

XX. Hvilken av påstandene under er du mest enig i? (Kun Bergen!) N= 26	
1. Man bør satse på veibygging i stedet for Bybanen, dersom man skal løse trafikkproblemene i Bergen	24 %
2. Bybanen er en kollektivsatsing som vil bidra sterkt til å løse trafikkproblemene i Bergen	48 %
3. Pengene som brukes på Bybanen kunne vært mer effektivt brukt på andre kollektivprosjekter	24 %
4. Ikke enig i noen av påstandene	4 %
5. Vet ikke	0 %
Total	1 %

Bakgrunnsspørsmål

Har du, som politiker, spesiell interesse for eller kunnskaper om arealutvikling og transport? N= 73				
	Bærum	Bergen	Oslo	Total
1. Ja, for begge	70	48	71	62 %
2. Ja, for arealutvikling	22	20	14	19 %
3. Ja, for transport	4	16	10	10 %
4. Nei	4	16	5	9 %
Total	100 %	100 %	100 %	74 %

Hvilket parti tilhører du? N= 73				
	Bærum	Bergen	Oslo	Total
V	4	0	0	1 %
KrF	7	4	0	4 %
F	19	11	9	13 %
SV	11	18	30	20 %
PP	4	4	0	3 %
RV	0	0	0	0 %
H	26	22	22	23 %
A	18	30	26	25 %
SP	0	4	0	1 %
Andre/uavhengig	0	0	0	0 %
Ikke oppgitt	11	7	13	10 %
Total	100 %	100 %	100 %	74 %

24. Hva er din alder? N= 73				
	Bærum	Bergen	Oslo	Total
25 – 30	4	19	14	12 %
31 – 40	4	15	14	11 %
41 – 50	12	35	18	22 %
51 – 60	32	4	32	22 %
61 – 70	32	8	4	15 %
Ikke oppgitt	16	19	18	18 %
Total	100 %	100 %	100 %	98 %

Kjønn. N= 73				
	Bærum	Bergen	Oslo	Total
Kvinne	32	42	32	36 %
Mann	56	46	59	53 %
Ikke oppgitt	12	12	9	11 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %

Vedlegg 2

Resultater, politikere i Oslo

Om politiske målsettinger

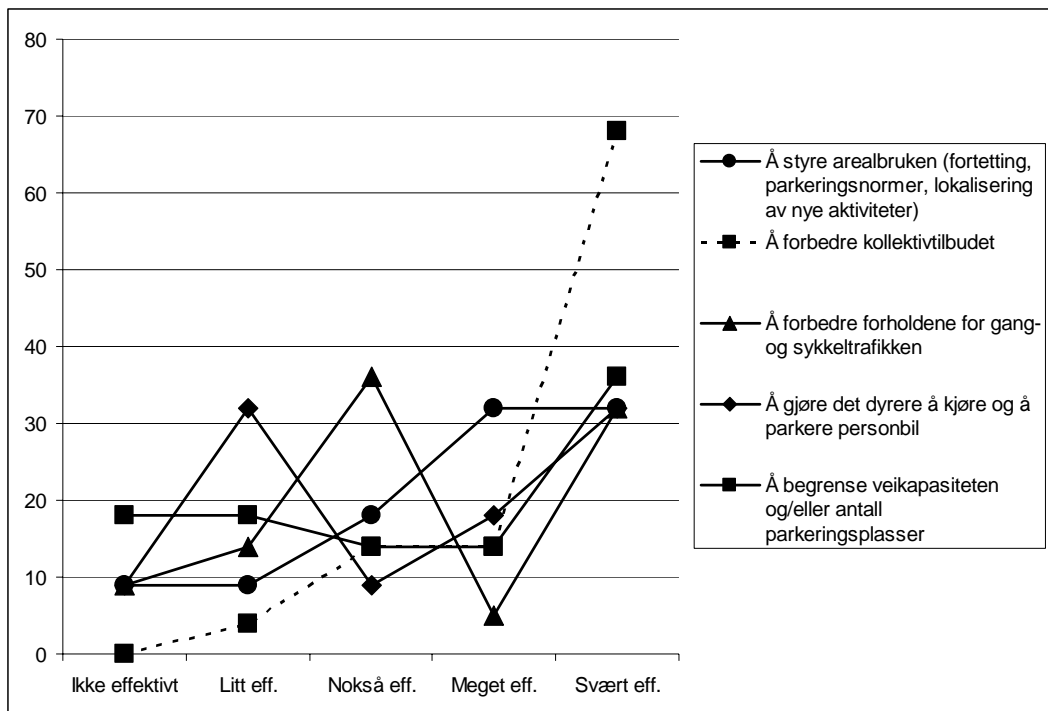
1. Under har vi listet opp noen målsettinger i arealpolitikken . Hvor viktig mener du det er å oppnå de forskjellige målsettingene?							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. Hovedtyngden av nye boliger og næringslokaler må lokaliseres sentralt eller ved kollektivknutepunkter	0	4	23	32	41	0	100 %
2. Grøntområdene i byggesonen må bevares i størst mulig grad	0	4	5	14	77	0	100 %
3. Oslos særpreg og arkitektur må bevares	0	9	14	36	41	0	100 %
4. Mange boliger må bygges raskt og rimelig	5	10	33	28	19	5	100 %
5. Næringsvirksomhet som ønsker å lokalisere seg i Oslo må tilbys arealer de finner attraktive	4	32	23	27	14	0	100 %

2. Under har vi listet opp noen målsettinger i transportpolitikken i Oslo. Hvor viktig mener du det er å oppnå de forskjellige målsettingene?							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. Fremkommeligheten for biltrafikken må bedres	27	23	13	14	23	0	100 %
2. Den totale biltrafikken må reduseres	9	14	14	4	59	0	100 %
3. Kollektivtilbudet må forbedres	0	0	5	18	77	0	100 %
4. Forholdene for fotgjengere og syklistere må forbedres	0	5	23	27	45	0	100 %
5. Bolig- og sentrumsområder må skjermes mot biltrafikk	5	9	5	29	52	0	100 %

Om virkemidler

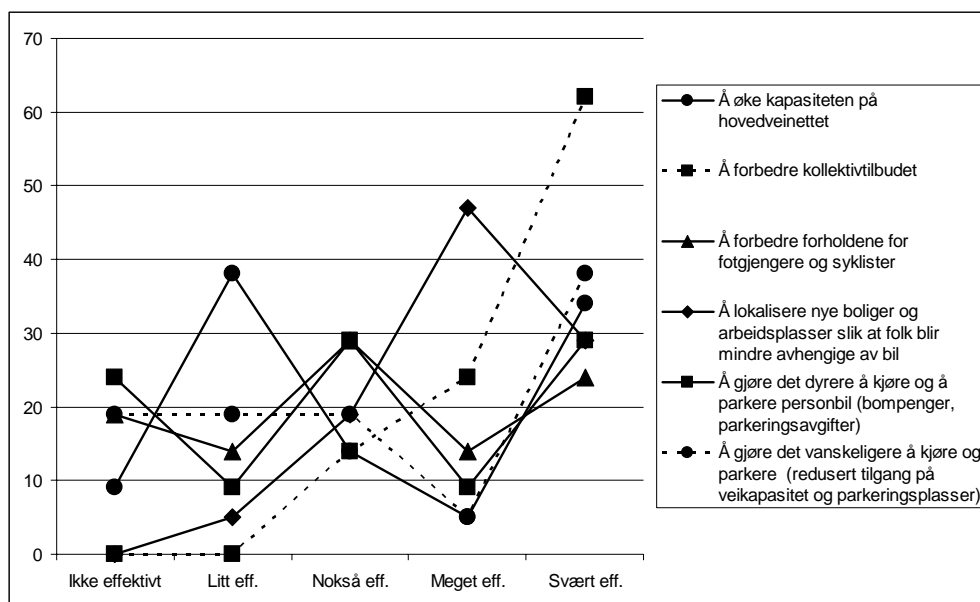
3.2. Hvor effektive mener du virkemidlene liste under er, dersom man ønsker å reducere biltrafikken?							
	Ikke effektivt	Litt eff.	Nokså eff.	Meget eff.	Svært eff.	Vet ikke	Total
1. Å styre arealbruken (fortetting, parkeringsnormer, lokalisering av nye aktiviteter)	9	9	18	32	32	0	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	4	14	14	68	0	100 %
3. Å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken	9	14	36	5	32	4	100 %
4. Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil i Oslo	9	32	9	18	32	0	100 %
5. Å begrense veikapasiteten og/eller antall parkeringsplasser	18	18	14	14	36	0	100 %
6. Holdningskampanjer og informasjon	18	41	27	0	14	0	100 %
7. Andre virkemidler, som kommunen ikke kontrollerer	5	5	9	14	9	58	100 %

Oslo redusert biltrafikk



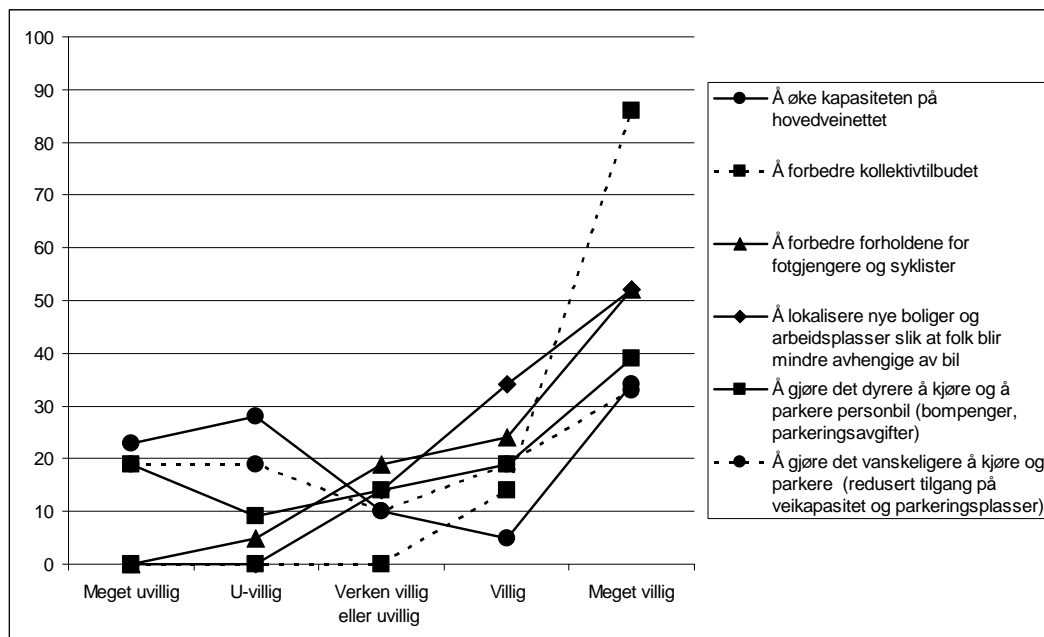
4. Det er kø i rushtiden på deler av veinettet i Oslo-området. Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er for å redusere disse køene ?							
	Ikke effektivt	Litt eff.	Nokså eff.	Meget eff.	Svært eff.	Vet ikke	Total
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	9	38	14	5	34	0	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	0	14	24	62	0	100 %
3. Å forbedre forholdene for fotgjengere og syklistere	19	14	29	14	24	0	100 %
4. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	0	5	19	47	29	0	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil i Oslo (bompenger, parkeringsavgifter)	24	9	29	9	29	0	100 %
6. Å gjøre det <i>vanskeligere</i> å kjøre og parkere i Oslo (reduert tilgang på veikapasitet og parkeringsplasser)	19	19	19	5	38	0	100 %

Oslo - redusere køer



5. I hvilken grad er du villig til å bruke de samme virkemidlene for å redusere køene på veinettet i Oslo-området?							
	Meget uvillig	U-villig	Verken villig eller uvillig	Villig	Meget villig	Vet ikke	Total
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	23	28	10	5	34	0	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	0	0	14	86	0	100 %
3. Å forbedre forholdene for fotgjengere og syklistere	0	5	19	24	52	0	100 %
4. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	0	0	14	34	52	0	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil i Oslo (bompenger, parkeringsavgifter)	19	9	14	19	39	0	100 %
6. Å gjøre det <i>vanskeligere</i> å kjøre og parkere i Oslo (reduert tilgang på veikapasitet og parkeringsplasser)	19	19	10	19	33	0	100 %

Oslo - vilje



6. Dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, i hvilken grad mener du at følgende skjer?							
	Ingen grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I meget stor grad	Vet ikke	Totalt
1. Køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos	5	14	43	14	24	0	100 %
2. Flere går over til kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk	5	19	33	33	10	0	100 %
3. Folk og bedrifter vil flytte til andre steder i området, slik at de unngår køene	5	23	48	10	14	0	100 %
4. Folk vil tilpasse seg situasjonen ved å reise mindre, på andre tider, til andre steder og lignende	5	29	38	23	5	0	100 %
5. Folk og bedrifter vil flytte ut av området	0	38	33	19	5	5	100 %

7. Hvilken nytte gir ny veikapasitet i Oslo-området?	
1. Utbygging av kapasiteten på hovedveinettet vil fjerne bilkøene	10
2. Utbygging av kapasiteten på hovedveinettet vil redusere forsinkelsene for biltrafikken	14
3. Økt veikapasitet på hovedveinettet vil redusere biltrafikken på det lokale veinettet	14
4. Økt veikapasitet gir liten nytte, ny biltrafikk vil fylle opp kapasiteten, og køene blir like lange som før	62
Vet ikke	0
Total	100 %

8. Hvilken av følgende påstander er du mest enig i?	
Utbygging av veisystemet bør prioriteres <i>før</i> forbedring av kollektivsystemet	14
Forbedring av kollektivsystemet bør prioriteres <i>før</i> utbygging av veisystemet	72
Ikke enig i noen av påstandene	14
Vet ikke	0
Total	100 %

9. Kan man påvirke biltrafikkens volum?	
Biltrafikken <i>kan</i> reduseres dersom de riktige virkemidlene settes inn	67
<i>Veksten</i> i biltrafikken kan reduseres, men volumet vil fortsette å øke	29
Biltrafikken vil fortsette å vokse i samme takt som nå, samme hva vi gjør	4
Vet ikke	0
Total	100 %

10. Kontrollerer kommunepolitikerne de nødvendige virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum?	
Ja, kommunepolitikerne har kontroll over de viktigste virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikken	40
Nei, andre politiske nivåer har kontroll over de viktigste virkemidlene, og kommunepolitikerne påvirker utviklingen i biltrafikken i begrenset grad	50
Nei, administrasjonen har stor kontroll over virkemidlene, og politikerne påvirker utviklingen i biltrafikken i begrenset grad	0
Nei, det offentlige, politikere og administrasjon inkludert, påvirker utviklingen i biltrafikken i liten grad. Det er andre krefter som påvirker denne utviklingen langt sterkere	10
Vet ikke	0
Total	100 %

Om planer og beslutningsprosesser

11. Opplever du at trafikk er tema når dere behandler plansaker og reguleringssaker i Oslo?	
Ja, ofte	71
Ja, noen ganger	24
Ja, men svært sjelden	5
Nei, aldri	0
Total	100 %

12. Opplever du at resultater fra transportanalyser trekkes inn i diskusjoner om areal- og transportsaker?	
Ja, ofte	29
Ja, noen ganger	57
Ja, men svært sjelden	14
Nei, aldri	0
Total	100 %

13. Hvilken innvirkning mener du transportanalyser og trafikkberegninger har på beslutninger i areal- og transportsaker? Sett kryss ved utsagnet som stemmer best med din oppfatning (kun ett kryss).	
Transportanalyser og trafikkberegninger har ingen eller liten innvirkning på de beslutninger som tas	14
Transportanalyser og trafikkberegninger er en viktig del av beslutningsgrunnlaget i enkelte saker	43
Transportanalyser og trafikkberegninger er ofte en viktig del av beslutningsgrunnlaget	33
Vet ikke	10
Total	100 %

14. Hvem av de følgende oppfatter du som de mest aktive lobbyistene i forbindelse med areal- og transportsaker som behandles av bystyret?	
Grupperinger som ønsker bedre tilrettelegging for biltrafikken (veibyging, flere parkeringsplasser etc.)	33
Grupperinger som ønsker bedre tilrettelegging for gang-, sykkel- og/eller kollektivtrafikken	19
Grupperinger som vil hindre bedre tilrettelegging for biltrafikken (veibyging og lignende)	5
Jeg opplever sjelden lobbyvirksomhet i slike saker	43
Vet ikke	0
Total	100 %

15. Hender det at du stemmer for planer som gir vekst i den totale biltrafikken?	
Nei, jeg stemmer alltid mot planer som gir vekst i biltrafikken	20
Ja, noen ganger er nytten ved prosjektet større enn ulempene med ny biltrafikk, da stemmer jeg for	50
Ja, noen ganger har jeg ikke annet valg enn å stemme ja til planer som gir vekst i biltrafikken	15
Ja, jeg har ikke spesielt fokus mot biltrafikk, og har nok stemt for mange planer som gir vekst i biltrafikken	5
Ja, jeg stemmer for de fleste planer som bedrer forholdene for biltrafikken	5
Annet	5
Total	100 %

16. Hvor viktige tror du de følgende målsettingene er for folk flest ?							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal med bil	0	18	32	23	27	0	100 %
At den totale biltrafikken i byen reduseres	0	19	52	24	5	0	100 %
At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal med kollektivtransport	0	0	9	62	29	0	100 %
At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal til fots eller på sykkel	0	14	33	33	20	0	100 %
At innbyggernes bo- og nærmiljø skjermes mot biltrafikk	0	5	10	52	33	0	100 %

Resultater, politikere i Bergen

Om politiske målsettinger

1. Under har vi listet opp noen målsettinger i arealpolitikken i Bergen. Hvor viktig mener du det er å oppnå de forskjellige målsettingene? N = 27							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. Hovedtyngden av nye boliger og næringslokaler må lokaliseres sentralt eller ved kollektivknutepunkter	0	23	19	27	31	0	100 %
2. Grøntområdene i byggesonen må bevares i størst mulig grad	0	0	23	27	50	0	100 %
3. Bergens særpreg og arkitektur må bevares	0	0	27	35	35	3	100 %
4. Mange boliger må bygges raskt og rimelig	16	17	13	21	33	0	100 %
5. Næringsvirksomhet som ønsker å lokalisere seg i Bergen må tilbys arealer de finner attraktive	4	8	31	26	31	0	100 %

2. Under har vi listet opp noen **målsettinger i transportpolitikken** i Bergen. Hvor viktig mener du det er å oppnå de forskjellige målsettingene? N = 26

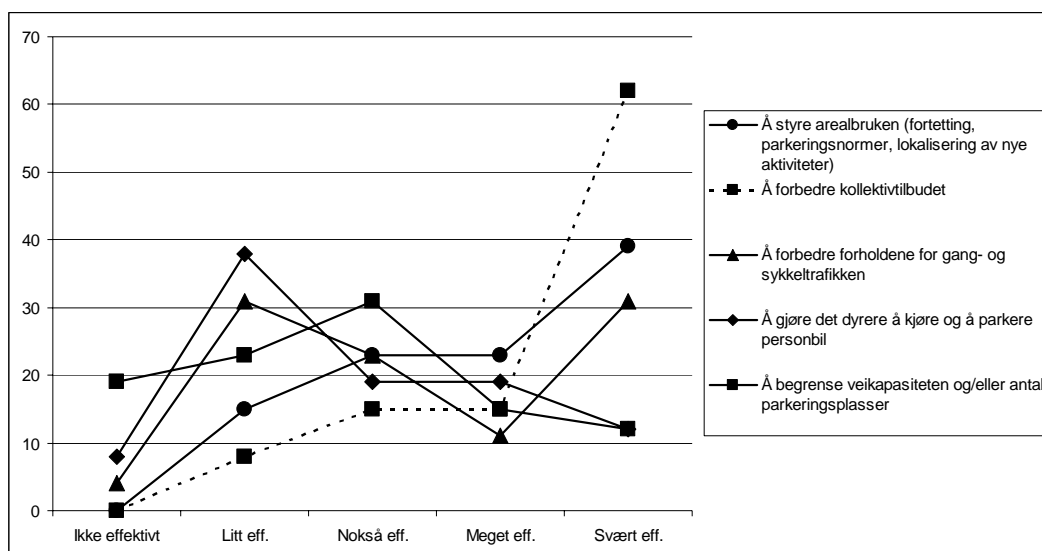
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. Fremkommeligheten for biltrafikken må bedres	16	20	16	28	20	0	100 %
2. Den totale biltrafikken må reduseres	4	19	23	27	23	4	100 %
3. Kollektivtilbudet må forbedres	0	0	8	19	73	0	100 %
4. Forholdene for fotgjengere og syklistere må forbedres	4	4	15	31	46	0	100 %
5. Bolig- og sentrumsområder må skjermes mot biltrafikk	8	15	35	11	31	0	100 %

Om virkemidler

3. Hvor **effektive** mener du virkemidlene liste under er, dersom man ønsker å **reducere biltrafikken**? N = 27

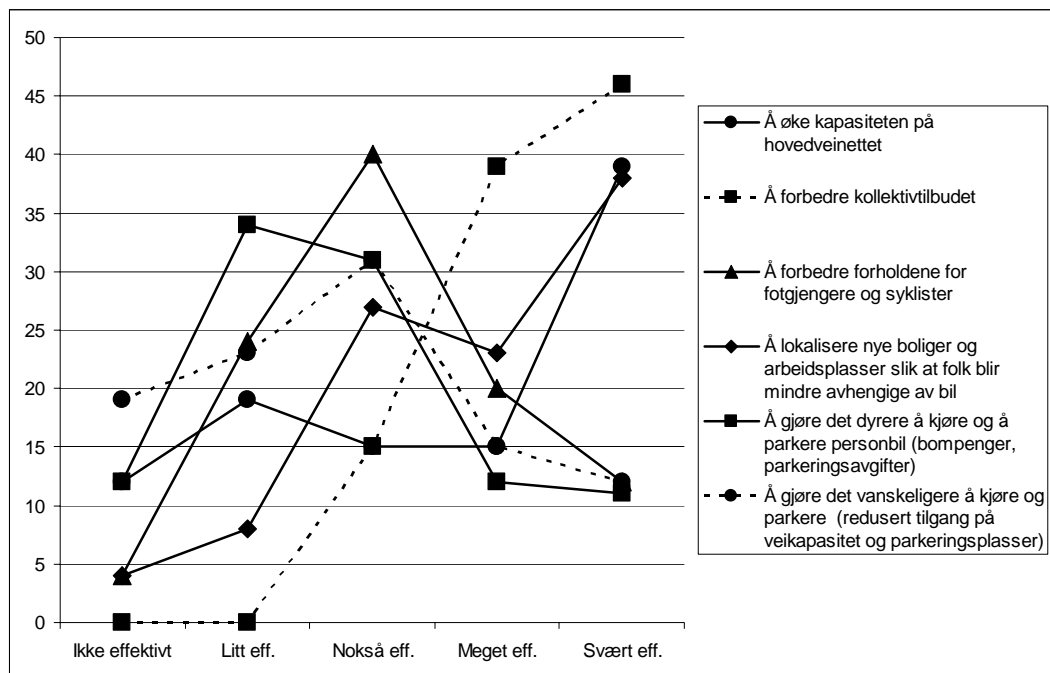
	Ikke effektivt	Litt eff.	Nokså eff.	Meget eff.	Svært eff.	Vet ikke	Total
1. Å styre arealbruken (fortetting, parkeringsnormer, lokalisering av nye aktiviteter)	0	15	23	23	39	0	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	8	15	15	62	0	100 %
3. Å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken	4	31	23	11	31	0	100 %
4. Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil i Bergen	8	38	19	19	12	4	100 %
5. Å begrense veikapasiteten og/eller antall parkeringsplasser	19	23	31	15	12	0	100 %
6. Holdningskampanjer og informasjon	12	23	31	27	7	0	100 %
7. Andre virkemidler, som kommunen ikke kontrollerer	0	18	14	9	4	55	100 %

Bergen redusert biltrafikk



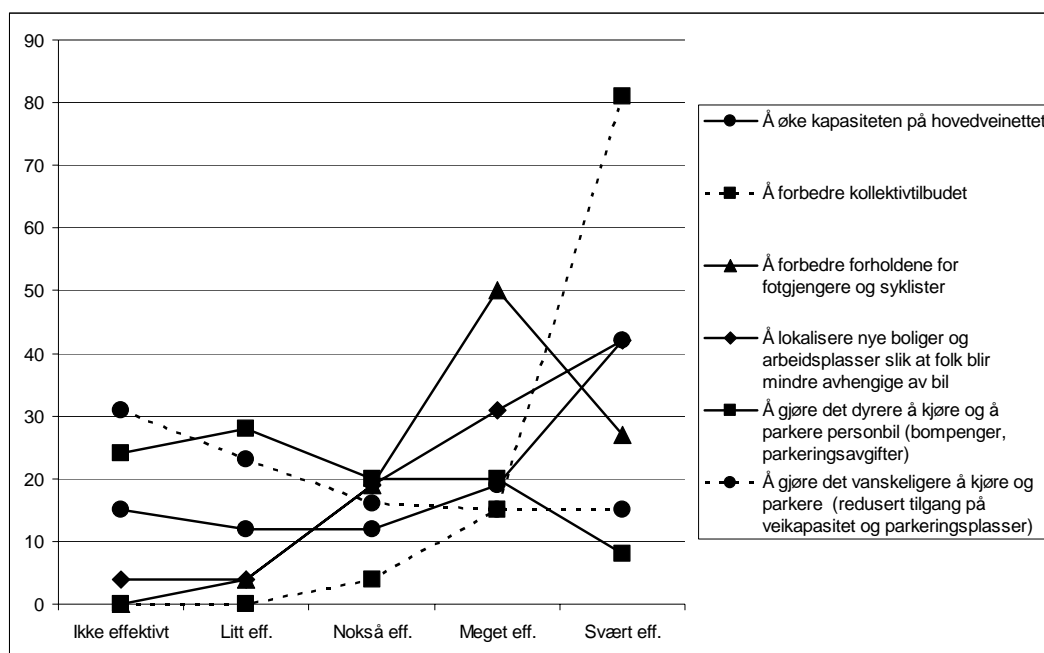
4. Det er kø i rushtiden på deler av veinettet i Bergensområdet. Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er for å redusere disse køene ? N = 27							
	Ikke effektivt	Litt eff.	Nokså eff.	Meget eff.	Svært eff.	Vet ikke	Total
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	12	19	15	15	39	0	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	0	15	39	46	0	100 %
3. Å forbedre forholdene for fotgjengere og syklistere	4	24	40	20	12	0	100 %
4. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	4	8	27	23	38	0	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil i Bergen (bompenger, parkeringsavgifter)	12	34	31	12	11	0	100 %
6. Å gjøre det <i>vanskeligere</i> å kjøre og parkere i Bergen (reduisert tilgang på veikapasitet og parkeringsplasser)	19	23	31	15	12	0	100 %

Bergen - reduserte køer



5. I hvilken grad er du villig til å bruke de samme virkemidlene for å redusere køene på veinettet i Bergensområdet? N = 27							
	Meget uvillig	U-villig	Verken villig eller uvillig	Villig	Meget villig	Vet ikke	Total
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	15	12	12	19	42	0	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	0	4	15	81	0	100 %
3. Å forbedre forholdene for fotgjengere og syklister	0	4	19	50	27	0	100 %
4. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	4	4	19	31	42	0	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil i Bergen (bompenger, parkeringsavgifter)	24	28	20	20	8	0	100 %
6. Å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere i Bergen (redusert tilgang på veikapasitet og parkeringsplasser)	31	23	16	15	15	0	100 %

Bergen - vilje



6. Dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, i hvilken grad mener du at følgende skjer? N = 27							
	Ingen grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I meget stor grad	Vet ikke	Totalt
1. Køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos	0	4	38	31	27	0	100 %
2. Flere går over til kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk	4	19	46	16	15	0	100 %
3. Folk og bedrifter vil flytte til andre steder i Bergensområdet, slik at de unngår køene	4	23	31	19	23	0	100 %
4. Folk vil tilpasse seg situasjonen ved å reise mindre, på andre tider, til andre steder og lignende	8	34	46	8	4	0	100 %
5. Folk og bedrifter vil flytte ut av Bergensområdet	15	16	27	23	19	0	100 %

7. Hvilken nytte gir ny veikapasitet i Bergensområdet? N = 26	
1. Utbygging av kapasiteten på hovedveinettet vil fjerne bilkøene	12
2. Utbygging av kapasiteten på hovedveinettet vil redusere forsinkelsene for biltrafikken	23
3. Økt veikapasitet på hovedveinettet vil redusere biltrafikken på det lokale veinettet	23
4. Økt veikapasitet gir liten nytte, ny biltrafikk vil fylle opp kapasiteten, og køene blir like lange som før	38
Vet ikke	4
Total	100 %

8. Hvilken av følgende påstander er du mest enig i? N = 26	
Utbygging av veisystemet bør prioriteres <i>før</i> forbedring av kollektivsystemet	27
Forbedring av kollektivsystemet bør prioriteres <i>før</i> utbygging av veisystemet	46
Ikke enig i noen av påstandene	27
Vet ikke	0
Total	100 %

9. Kan man påvirke biltrafikkens volum? N = 26	
Biltrafikken <i>kan</i> reduseres dersom de riktige virkemidlene settes inn	62
<i>Veksten</i> i biltrafikken kan reduseres, men volumet vil fortsette å øke	27
Biltrafikken vil fortsette å vokse i samme takt som nå, samme hva vi gjør	8
Vet ikke	3
Annet	0
Total	100 %

10. Kontrollerer kommunepolitikerne de nødvendige virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum? N = 26	
Ja, kommunepolitikerne har kontroll over de viktigste virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikken i Bergen	19
Nei, andre politiske nivåer har kontroll over de viktigste virkemidlene, og kommunepolitikerne påvirker utviklingen i biltrafikken i Bergen i begrenset grad	38
Nei, administrasjonen har stor kontroll over virkemidlene, og politikerne påvirker utviklingen i biltrafikken i Bergen i begrenset grad	12
Nei, det offentlige, politikere og administrasjon inkludert, påvirker utviklingen i biltrafikken i liten grad. Det er andre krefter som påvirker denne utviklingen langt sterkere	19
Vet ikke	4
Annet	8
Total	100 %

Om planer og beslutningsprosesser

11. Opplever du at trafikk er tema når dere behandler plansaker og reguleringssaker i Bergen? N = 26	
Ja, ofte	62
Ja, noen ganger	38
Ja, men svært sjelden	0
Nei, aldri	0
Total	100 %

12. Opplever du at resultater fra transportanalyser trekkes inn i diskusjoner om areal- og transportsaker? N = 26	
Ja, ofte	15
Ja, noen ganger	54
Ja, men svært sjelden	27
Nei, aldri	4
Total	100 %

13. Hvilken innvirkning mener du transportanalyser og trafikkberegninger har på beslutninger i areal- og transportsaker? Sett kryss ved utsagnet som stemmer best med din oppfatning (kun ett kryss). N = 26	
Transportanalyser og trafikkberegninger har ingen eller liten innvirkning på de beslutninger som tas	8
Transportanalyser og trafikkberegninger er en viktig del av beslutningsgrunnlaget i enkelte saker	42
Transportanalyser og trafikkberegninger er ofte en viktig del av beslutningsgrunnlaget	42
Vet ikke	8
Annet	0
Total	100 %

14. Hvem av de følgende oppfatter du som de mest aktive lobbyistene i forbindelse med areal- og transportsaker som behandles av bystyret? N = 26	
Grupperinger som ønsker bedre tilrettelegging for biltrafikken (veibyggning, flere parkeringsplasser etc.)	31
Grupperinger som ønsker bedre tilrettelegging for gang-, sykkel- og/eller kollektivtrafikken	15
Grupperinger som vil hindre bedre tilrettelegging for biltrafikken (veibyggning og lignende)	31
Jeg opplever sjelden lobbyvirksomhet i slike saker	8
Vet ikke	15
Andre	0
Total	100 %

15. Hender det at du stemmer for planer som gir vekst i den totale biltrafikken? N = 26	
Nei, jeg stemmer alltid mot planer som gir vekst i biltrafikken	19
Ja, noen ganger er nytten ved prosjektet større enn ulempene med ny biltrafikk, da stemmer jeg for	50
Ja, noen ganger har jeg ikke annet valg enn å stemme ja til planer som gir vekst i biltrafikken	12
Ja, jeg har ikke spesielt fokus mot biltrafikk, og har nok stemt for mange planer som gir vekst i biltrafikken	4
Ja, jeg stemmer for de fleste planer som bedrer forholdene for biltrafikken	15
Annet	0
Total	100 %

16. Hvor viktige tror du de følgende målsettingene er for bergensere flest? N = 26							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal med bil	0	12	20	28	40	0	100 %
2. At den totale biltrafikken i byen reduseres	4	24	60	4	8	0	100 %
3. At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal med kollektivtransport	0	0	19	42	39	0	100 %
4. At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal til fots eller på sykkel	4	17	33	25	21	0	100 %
5. At innbyggernes bo- og nærmiljø skjermes mot biltrafikk	0	8	21	21	50	0	100 %

Vedlegg 3

Resultater, politikere i Bærum

Om politiske målsettinger

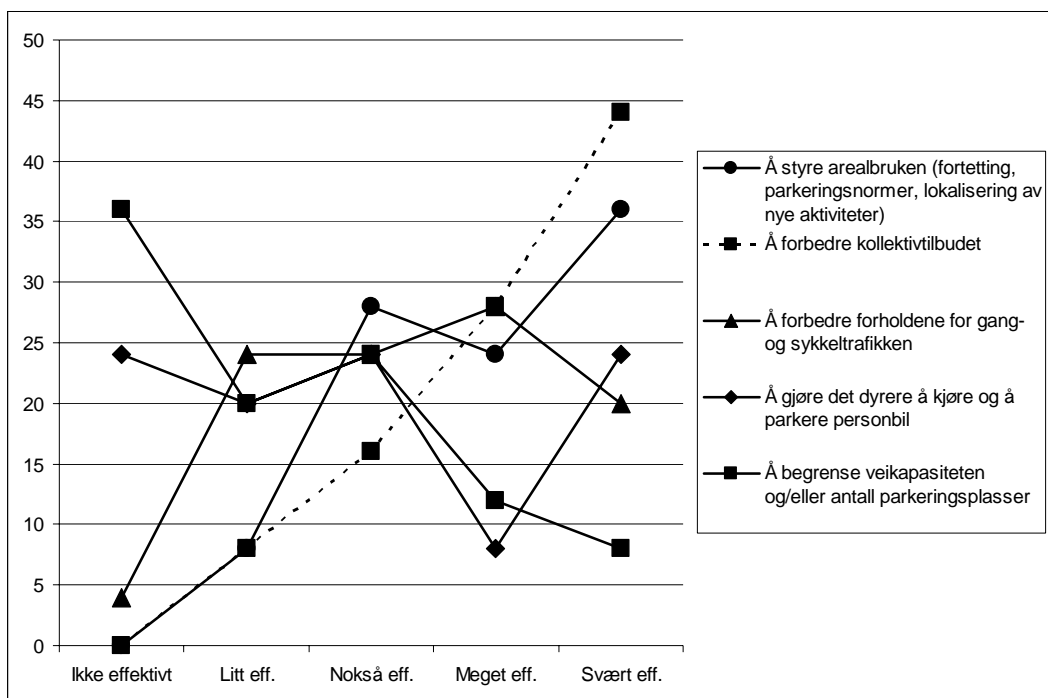
1. Under har vi listet opp noen målsettinger i arealpolitikken i Bærum. Hvor viktig mener du det er å oppnå de forskjellige målsettingene? N = 24							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. Hovedtyngden av nye boliger og næringslokaler må lokaliseres sentralt eller ved kollektivknutepunkter	4	17	21	25	33	0	100 %
2. Grøntområdene i byggesonen må bevares i størst mulig grad	0	4	20	24	52	0	100 %
3. Bærums særpreg og arkitektur må bevares	0	8	21	50	21	0	100 %
4. Mange boliger må bygges raskt og rimelig	29	29	4	17	21	0	100 %
5. Næringsvirksomhet som ønsker å lokalisere seg i Bærum må tilbys arealer de finner attraktive	4	25	29	25	17	0	100 %

2. Under har vi listet opp noen målsettinger i transportpolitikken i Bærum. Hvor viktig mener du det er å oppnå de forskjellige målsettingene? N = 26							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. Fremkommeligheten for biltrafikken må bedres	16	24	8	24	28	0	100 %
2. Den totale biltrafikken må reduseres	12	28	20	12	28	0	100 %
3. Kollektivtilbudet må forbedres	0	0	4	24	72	0	100 %
4. Forholdene for fotgjengere og syklistere må forbedres	0	4	20	38	38	0	100 %
5. Bolig- og sentrumsområder må skjermes mot biltrafikk	0	33	21	25	21	0	100 %

Om virkemidler

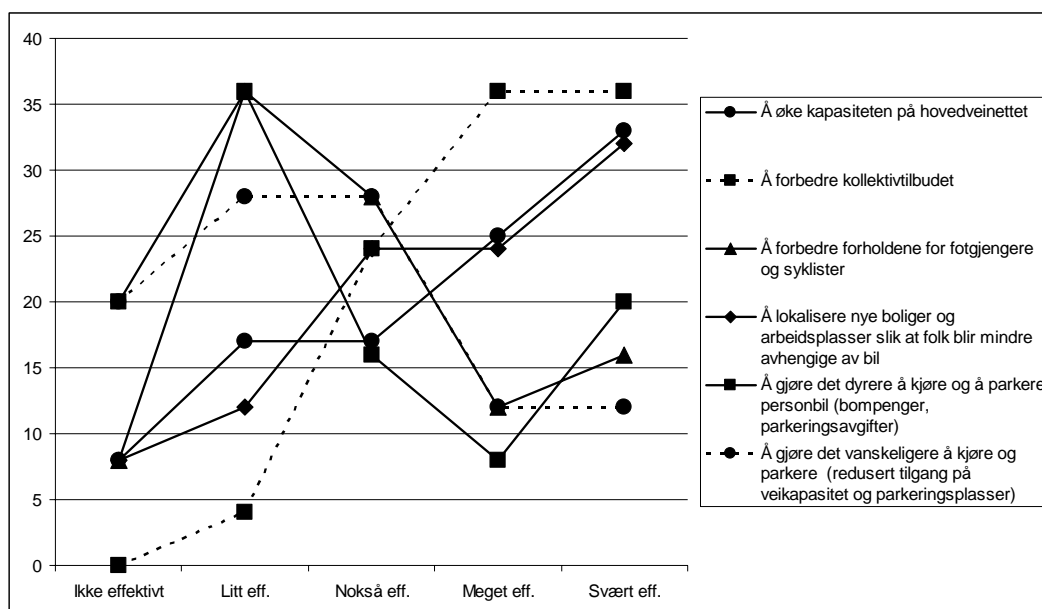
3. Hvor effektive mener du virkemidlene liste under er, dersom man ønsker å redusere biltrafikken ? N = 26							
	Ikke effektivt	Litt eff.	Nokså eff.	Meget eff.	Svært eff.	Vet ikke	Total
1. Å styre arealbruken (fortetting, parkeringsnormer, lokalisering av nye aktiviteter)	0	8	28	24	36	4	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	8	16	28	44	4	100 %
3. Å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken	4	24	24	28	20	0	100 %
4. Å gjøre det dyrere å kjøre og å parkere personbil	24	20	24	8	24	0	100 %
5. Å begrense veikapasiteten og/eller antall parkeringsplasser	36	20	24	12	8	0	100 %
6. Holdningskampanjer og informasjon	12	28	32	16	12	0	100 %
7. Andre virkemidler, som kommunen ikke kontrollerer	16	4	20	12	12	36	100 %

Bærum redusert biltrafikk



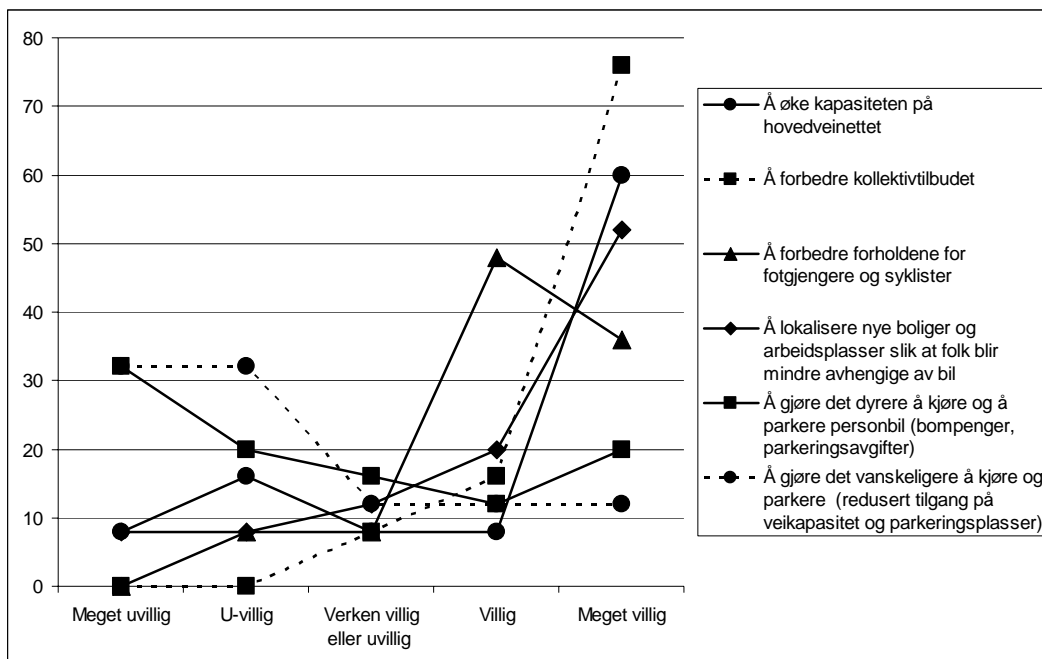
4. Det er kø i rushtiden på deler av veinettet i Oslo-området. Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er for å redusere disse køene ? N = 25							
	Ikke effektivt	Litt eff.	Nokså eff.	Meget eff.	Svært eff.	Vet ikke	Total
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	8	17	17	25	33	0	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	4	24	36	36	0	100 %
3. Å forbedre forholdene for fotgjengere og syklister	8	36	28	12	16	0	100 %
4. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	8	12	24	24	32	0	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre og parkere (bompenger, parkeringsavgifter)	20	36	16	8	20	0	100 %
6. Å gjøre det <i>vanskeligere</i> å kjøre og parkere (reduert tilgang på veikapasitet og parkeringsplasser)	20	28	28	12	12	0	100 %

Bærum - redusere køer



5. I hvilken grad er du villig til å bruke de samme virkemidlene for å redusere køene på veinettet i Oslo-området? N = 26							
	Meget uvillig	U-villig	Verken villig eller uvillig	Villig	Meget villig	Vet ikke	Total
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	8	16	8	8	60	0	100 %
2. Å forbedre kollektivtilbudet	0	0	8	16	76	0	100 %
3. Å forbedre forholdene for fotgjengere og syklister	0	8	8	48	36	0	100 %
4. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	8	8	12	20	52	0	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre og parkere (bompenger, parkeringsavgifter)	32	20	16	12	20	0	100 %
6. Å gjøre det <i>vanskeligere</i> å kjøre og parkere (reduert tilgang på veikapasitet og parkeringsplasser)	32	32	12	12	12	0	100 %

Bærum - vilje



6. Dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, i hvilken grad mener du at følgende skjer? N = 26

	Ingen grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I meget stor grad	Vet ikke	Totalt
1. Køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos	0	0	36	16	48	0	100 %
2. Flere går over til kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk	0	32	40	24	4	0	100 %
3. Folk og bedrifter vil flytte til andre steder i området, slik at de unngår køene	4	38	38	12	8	0	100 %
4. Folk vil tilpasse seg situasjonen ved å reise mindre, på andre tider, til andre steder og lignende	16	48	24	8	4	0	100 %
5. Folk og bedrifter vil flytte ut av området	12	40	16	16	12	4	100 %

7. Hvilken nytte gir ny veikapasitet i Oslo-området? N = 24

1. Utbygging av kapasiteten på hovedveinettet vil fjerne bilkøene	4
2. Utbygging av kapasiteten på hovedveinettet vil redusere forsinkelsene for biltrafikken	38
3. Økt veikapasitet på hovedveinettet vil redusere biltrafikken på det lokale veinettet	25
4. Økt veikapasitet gir liten nytte, ny biltrafikk vil fylle opp kapasiteten, og køene blir like lange som før	29
Vet ikke	4
Total	100 %

8. Hvilken av følgende påstander er du mest enig i? N = 24

Utbygging av veisystemet bør prioriteres før forbedring av kollektivsystemet	38
Forbedring av kollektivsystemet bør prioriteres før utbygging av veisystemet	46
Ikke enig i noen av påstandene	16
Vet ikke	0
Total	0 %

9. Kan man påvirke biltrafikkens volum ? N = 24	
Biltrafikken <i>kan</i> reduseres dersom de riktige virkemidlene settes inn	42
<i>Veksten</i> i biltrafikken kan reduseres, men volumet vil fortsette å øke	42
Biltrafikken vil fortsette å vokse i samme takt som nå, samme hva vi gjør	12
Vet ikke	4
Annet	0
Total	100 %

10. Kontrollerer kommunepolitikerne de nødvendige virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikkens volum? N = 25	
Ja, kommunepolitikerne har kontroll over de viktigste virkemidlene for å styre utviklingen i biltrafikken	4
Nei, andre politiske nivåer har kontroll over de viktigste virkemidlene, og kommunepolitikerne påvirker utviklingen i biltrafikken i begrenset grad	64
Nei, administrasjonen har stor kontroll over virkemidlene, og politikerne påvirker utviklingen i biltrafikken i begrenset grad	0
Nei, det offentlige, politikere og administrasjon inkludert, påvirker utviklingen i biltrafikken i liten grad. Det er andre krefter som påvirker denne utviklingen langt sterkere	28
Vet ikke	0
Annet	4
Total	100 %

Om planer og beslutningsprosesser

11. Opplever du at trafikk er tema når dere behandler plansaker og reguleringssaker i Bærum? N = 25	
Ja, ofte	72
Ja, noen ganger	24
Ja, men svært sjelden	4
Nei, aldri	0
Total	100 %

12. Opplever du at resultater fra transportanalyser trekkes inn i diskusjoner om areal- og transportsaker? N = 25	
Ja, ofte	20
Ja, noen ganger	48
Ja, men svært sjelden	32
Nei, aldri	0
Total	100 %

13. Hvilken innvirkning mener du transportanalyser og trafikkberegninger har på beslutninger i areal- og transportsaker? Sett kryss ved utsagnet som stemmer best med din oppfatning (kun ett kryss). N = 25	
Transportanalyser og trafikkberegninger har ingen eller liten innvirkning på de beslutninger som tas	12
Transportanalyser og trafikkberegninger er en viktig del av beslutningsgrunnlaget i enkelte saker	52
Transportanalyser og trafikkberegninger er ofte en viktig del av beslutningsgrunnlaget	36
Vet ikke	0
Annet	0
Total	100 %

14. Hvem av de følgende oppfatter du som de mest aktive lobbyistene i forbindelse med areal- og transportsaker som behandles av kommunestyret? N = 25	
Grupperinger som ønsker bedre tilrettelegging for biltrafikken (veibyggning, flere parkeringsplasser etc.)	40
Grupperinger som ønsker bedre tilrettelegging for gang-, sykkel- og/eller kollektivtrafikken	8
Grupperinger som vil hindre bedre tilrettelegging for biltrafikken (veibyggning og lignende)	40
Jeg opplever sjelden lobbyvirksomhet i slike saker	8
Vet ikke	4
Andre	0
Total	100 %

15. Hender det at du stemmer for planer som gir vekst i den totale biltrafikken? N = 25	
Nei, jeg stemmer alltid mot planer som gir vekst i biltrafikken	16
Ja, noen ganger er nytten ved prosjektet større enn ulempene med ny biltrafikk, da stemmer jeg for	44
Ja, noen ganger har jeg ikke annet valg enn å stemme ja til planer som gir vekst i biltrafikken	28
Ja, jeg har ikke spesielt fokus mot biltrafikk, og har nok stemt for mange planer som gir vekst i biltrafikken	0
Ja, jeg stemmer for de fleste planer som bedrer forholdene for biltrafikken	12
Annet	0
Total	100 %

16. Hvor viktige tror du de følgende målsettingene er for bæring er flest? N = 25							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal med bil	0	0	20	40	40	0	100 %
2. At den totale biltrafikken i byen reduseres	8	26	30	30	4	0	98 %
3. At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal med kollektivtransport	0	0	16	28	56	0	100 %
4. At folk kommer seg trygt og effektivt dit de skal til fots eller på sykkel	4	16	33	21	26	0	100 %
5. At innbyggernes bo- og nærmiljø skjermes mot biltrafikk	4	0	38	16	42	0	100 %

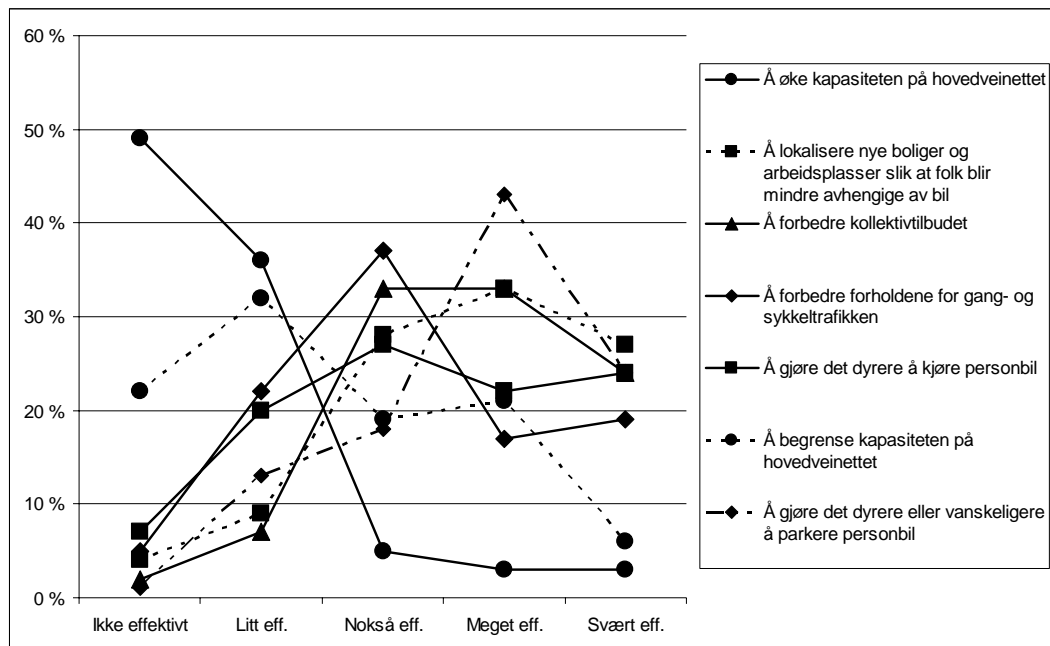
Vedlegg 4

Resultater fagfolk

4. Det byområdet jeg i hovedsak relaterer svarene mine til er... N=80	
Oslo	65 %
Bergen	11 %
Trondheim	15 %
Flere av disse	8 %
Ingen av disse	1 %
Total	100 %

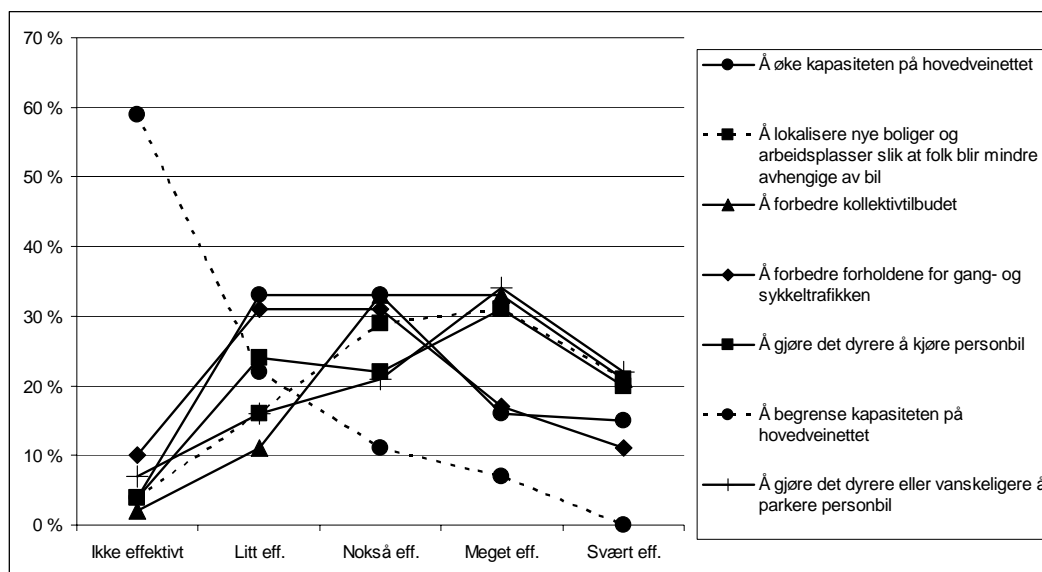
2. Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er, dersom man ønsker å redusere utslipp fra biltrafikken? N=82							
	Ikke effektivt	Litt eff.	Nokså eff.	Meget eff.	Svært eff.	Vet ikke	Total
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	49 %	36 %	5 %	3 %	3 %	1 %	100 %
2. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	4 %	9 %	28 %	33 %	27 %	0 %	100 %
3. Å forbedre kollektivtilbudet	2 %	7 %	33 %	33 %	24 %	0 %	100 %
4. Å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken	5 %	22 %	37 %	17 %	19 %	0 %	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre personbil	7 %	20 %	27 %	22 %	24 %	0 %	100 %
6. Å begrense kapasiteten på hovedveinettet	22 %	32 %	19 %	21 %	6 %	0 %	100 %
7. Å gjøre det dyrere eller vanskeligere å parkere personbil	1 %	13 %	18 %	43 %	24 %	0 %	100 %
8. Informasjon, holdningskampanjer og lignende	24 %	48 %	22 %	9 %	0 %	1 %	100 %
9. Å kombinere flere av disse virkemidlene	0 %	6 %	10 %	34 %	45 %	5 %	100 %

Effekt virkemidler redusere biltrafikken/ utslippene



3. Hvor effektive mener du virkemidlene listet under er, dersom man ønsker å redusere køene/ bedre fremkommeligheten? N= 82							
	Ikke effektivt	Litt eff.	Nokså eff.	Meget eff.	Svært eff.	Vet ikke	Total
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	4 %	33 %	33 %	16 %	15 %	0 %	100 %
2. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil	4 %	16 %	29 %	31 %	21 %	0 %	100 %
3. Å forbedre kollektivtilbudet	2 %	11 %	33 %	33 %	21 %	0 %	100 %
4. Å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken	10 %	31 %	31 %	17 %	11 %	0 %	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre personbil	4 %	24 %	22 %	31 %	20 %	0 %	100 %
6. Å begrense kapasiteten på hovedveinettet	59 %	22 %	11 %	7 %	0 %	0 %	100 %
7. Å gjøre det dyrere eller vanskeligere å parkere personbil	7 %	16 %	21 %	34 %	22 %	0 %	100 %
8. Informasjon, holdningskampanjer og lignende	33 %	47 %	19 %	1 %	0 %	0 %	100 %
9. Å kombinere flere av disse virkemidlene	0 %	10 %	23 %	29 %	34 %	4 %	100 %

Effekt av virkemidler for redusere køene



4. Dersom kapasiteten på hovedveinettet ikke bygges ut, i hvilken grad mener du at følgende vil skje? N= 82							
	Ingen grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I meget stor grad	Vet ikke	Totalt
1. Køene og forsinkelsene vil øke inntil totalt trafikkaos	4 %	18 %	46 %	20 %	11 %	1 %	100 %
2. Flere går over til kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk	0 %	16 %	51 %	31 %	2 %	0 %	100 %
3. Folk vil tilpasse seg situasjonen ved å reise mindre, på andre tider, til andre steder og lignende	2 %	13 %	43 %	33 %	9 %	0 %	100 %
4. Folk og bedrifter vil flytte til andre steder i området, slik at de unngår køene	1 %	34 %	49 %	15 %	1 %	0 %	100 %
5. Folk og bedrifter vil flytte ut av området	5 %	48 %	41 %	6 %	1 %	0 %	100 %

5. I hvilken grad mener du det finnes konkurranseflater mellom biltrafikk og kollektivtrafikk? N= 81	
I svært liten grad	0 %
I liten grad	9 %
Til en viss grad	46 %
I stor grad	29 %
I svært stor grad	15 %
Vet ikke	1 %
Total	87 %

6. Det er forskjellige syn på hvilken nytte ny kapasitet på hovedveinettet har i byer med køsituasjon og press på transportsystemet. I hvilken grad er du enig i påstandene under (bruk 5-års perspektiv)? N= 82							
	Ingen grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I meget stor grad	Vet ikke	Totalt
1. Økt veikapasitet på hovedveinettet vil fjerne bilkøene	9 %	46 %	35 %	4 %	6 %	0 %	100 %
2. Økt veikapasitet på hovedveinettet vil redusere forsinkelsene for biltrafikken	0 %	24 %	60 %	10 %	6 %	0 %	100 %
3. Økt veikapasitet på hovedveinettet vil redusere biltrafikken på det lokale veinettet	6 %	22 %	46 %	22 %	4 %	0 %	100 %
4. Økt veikapasitet gir liten nytte, ny biltrafikk vil fylle opp kapasiteten, og køene blir like lange som før	5 %	13 %	32 %	41 %	9 %	0 %	100 %

7. I hvilken grad er din mening om virkemidler (som oppgitt i spørsmål 2-6) i overensstemmelse med oppfatninger i fagmiljøene på ditt felt (slik du oppfatter det)? N= 82	
I svært liten grad	1 %
I liten grad	4 %
Til en viss grad	32 %
I stor grad	60 %
I svært stor grad	1 %
Vet ikke	2 %
Total	86 %

8. Kan man påvirke biltrafikkens volum? N= 80	
Biltrafikken <i>kan</i> reduseres dersom de riktige virkemidlene settes inn	61 %
<i>Veksten</i> i biltrafikken kan reduseres, men volumet vil fortsette å øke	35 %
Biltrafikken vil fortsette å vokse i samme takt som nå, samme hva vi gjør	2 %
Vet ikke	2 %
Total	100 %

9. I hvilken grad opplever du at politikerne vegrer seg for å ta i bruk virkemidlene listet under i enkeltsaker? N= 81							
	Ingen grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I meget stor grad	Vet ikke	Totalt
1. Å øke kapasiteten på hovedveinettet	10 %	53 %	26 %	7 %	0 %	4 %	100 %
2. Å lokalisere nye boliger og arbeidsplasser slik at folk blir mindre avhengige av bil (nekte annen lokalisering)	4 %	21 %	43 %	22 %	7 %	3 %	100 %
3. Å forbedre kollektivtilbudet	4 %	21 %	41 %	26 %	7 %	1 %	100 %
4. Å forbedre forholdene for gang- og sykkeltrafikken	3 %	31 %	49 %	12 %	4 %	1 %	100 %
5. Å gjøre det dyrere å kjøre personbil	5 %	15 %	21 %	32 %	27 %	0 %	100 %
6. Å begrense kapasiteten på hovedveinettet	8 %	15 %	25 %	24 %	28 %	1 %	100 %
7. Å gjøre det dyrere eller vanskeligere å parkere personbil	5 %	20 %	34 %	26 %	14 %	1 %	100 %

10. Bør det være en viktig politisk målsetting å redusere personbiltrafikken i byene i Norge? N= 81	
Ja	78 %
Nei	9 %
Vet ikke	13 %
Total	92 %

11. Hvor viktige mener du målsettingene under bør være for areal- og transportplanleggingen i større norske byer? N= 81							
	Ikke viktig	Litt viktig	Nokså viktig	Meget viktig	Svært viktig	Vet ikke	Total
1. Bytransportens bidrag til utslipp av klimagasser må reduseres	3	11	22	41	22	1	100 %
2. Lokal luftforurensing pga biltrafikk må reduseres	0	5	18	50	27	0	100 %
3. Boligområder må skjermes mot biltrafikk	1	4	21	47	27	0	100 %
4. Sentrumsområder må skjermes mot biltrafikk	5	16	33	30	16	0	100 %
5. Barriereeffekter på grunn av biltrafikk må reduseres	0	12	24	51	12	1	100 %
6. Fremkommeligheten for biltrafikken må bedres	25	51	20	2	2	0	100 %
7. Den totale biltrafikken må reduseres	6	16	26	30	21	1	100 %
8. Kollektivtilbudet må forbedres	0	1	7	35	56	1	100 %
9. Hovedtyngden av nye boliger og næringslokaler må lokaliseres sentralt eller ved kollektivknutepunkter	0	2	17	37	43	1	100 %

12. Hvor mye makt har de følgende gruppene i areal- og transportplanleggingen og –politikken? N= 80							
	Ingen makt	Litt makt	En del makt	Mye makt	Svært mye makt	Vet ikke	Total
1. Tiltakshaver/ utbygger (også Vegvesenet og Jernbaneverket når de er tiltakshaver)	1	4	20	59	14	2	100 %
2. Konsulenter/ uavhengige fagfolk	5	69	20	5	0	1	100 %
3. Offentlige planmyndigheter	0	10	50	30	10	0	100 %
4. Offentlige vernemyndigheter	0	24	37	28	11	0	100 %
5. Lokale politikere (kommunale)	0	9	28	51	11	1	100 %
6. Regionale og statlige politikere	1	14	33	35	16	1	100 %
7. Høringsinstanser	5	53	33	6	3	0	100 %
8. Publikum for øvrig	20	59	19	2	0	0	100 %

13. Hvem mener du bør få mer makt, og hvem bør få mindre makt, i areal- og transportplanleggingen? N= 79					
	Mindre makt	Uendret makt	Mer makt	Vet ikke	Total
1. Tiltakshaver/ utbygger (også Vegvesenet og Jernbaneverket når de er tiltakshaver)	35	47	13	5	100 %
2. Konsulenter/ uavhengige fagfolk	9	77	9	5	100 %
3. Offentlige planmyndigheter	1	45	50	4	100 %
4. Offentlige vernemyndigheter	24	61	10	5	100 %
5. Lokale politikere (kommunale)	15	58	22	5	100 %
6. Regionale og statlige politikere	14	53	29	4	100 %
7. Høringsinstanser	6	64	26	4	100 %
8. Publikum for øvrig	5	68	23	4	100 %

Om transportanalyser og deres rolle i planleggingen

14. Hvilken betydning mener du transportanalyser har for hvilke løsninger som velges i areal- og transportsaker? Sett kryss ved den uttalelsen du er mest enig i. N= 81	
Transportanalyser har liten betydning for hvilke løsninger som velges i areal- og transportsaker	8 %
Transportanalyser har noe betydning for hvilke løsninger som velges i mange areal- og transportsaker	48 %
Transportanalyser har stor betydning for hvilke løsninger som velges i enkelte areal- og transportsaker	22 %
Transportanalyser har ofte stor betydning for hvilke løsninger som velges i areal- og transportsaker	21 %
Vet ikke	1 %
Total	100 %

15. Spiller det noen rolle for resultatene av transportanalysene hvem som gjennomfører dem? Sett kryss ved den uttalelsen du er mest enig i. N= 81	
Nei, gjennomføring av transportanalyser er et objektivt og vitenskapelig arbeid, resultatene vil bli de samme uansett hvem som gjennomfører analysene	9 %
Noen vurderinger må gjøres av dem som gjennomfører transportanalysene, resultatene kan variere noe med hvem som gjennomfører analysene	47 %
Ja, det må foretas mange subjektive beslutninger, og resultatene blir derfor avhengige av kunnskap og holdninger hos dem som gjennomfører analysene	37 %
Jeg er ikke enig i noen av uttalelsene	2 %
Vet ikke	5 %
Total	97 %

16. I hvilken grad mener du at overordna transportanalyser kan brukes til å vurdere effekten av transportreduserende virkemidler, som dem nedenfor. N= 81							
	Ingen grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I meget stor grad	Vet ikke	Totalt
1. Transportreduserende arealutvikling	1 %	9 %	41 %	43 %	4 %	2 %	100 %
2. Driftsmessige forbedringer i kollektivtrafikken (frekvens, flatedekning, komfort...)	0 %	15 %	32 %	44 %	4 %	5 %	100 %
3. Begrensning av veikapasiteten/kø på veinettet	0 %	9 %	41 %	41 %	8 %	1 %	100 %
4. Tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk	10 %	41 %	31 %	15 %	1 %	2 %	100 %

17. Hvor stor usikkerhet (avvik mellom beregnet trafikk og målt trafikk etter gjennomført tiltak) anser du som vanlig i transportanalyser? N= 80	
0 -10 %	6 %
11 -30 %	51 %
31 -50 %	19 %
51 – 70 %	1 %
Mer enn 70 %	1 %
Vet ikke	22 %
Totalt	100 %

Om prosessene rundt utarbeiding av transportanalyser

(kun for dem som arbeider med transportanalyser/ kapasitetsberegninger, som konsulent eller tiltakshaver. Andre ka gå direkte til spørsmål 24)

18. Hvem har vanligvis størst innflytelse på hvilke alternativer som vurderes i transportanalyser? N= 60	
Tiltakshaver	37 %
Den som gjennomfører analysen	7 %
Det gjøres i samarbeid mellom tiltakshaver og den som gjennomfører analysen	40 %
Andre	0 %
Det varierer så mye at man ikke kan si noe generelt om dette	16 %
Totalt	100 %

19. Hvem bestemmer vanligvis hvilke forutsetninger og data som legges inn i analysene (bilhold, parkeringsdekning, transportmiddelfordeling etc.)? N= 61	
Tiltakshaver	23 %
Den som gjennomfører analysen	10 %
Det gjøres i samarbeid mellom tiltakshaver og den som gjennomfører analysen	49 %
Andre	5 %
Det varierer så mye at man ikke kan si noe generelt om dette	13 %
Totalt	81 %

20. Hvem utarbeider vanligvis anbefalingene som gjøres på grunn av transportanalysene? N= 59	
Tiltakshaver	13 %
Den som gjennomfører analysen	24 %
Det gjøres i samarbeid mellom tiltakshaver og den som gjennomfører analysen	49 %
Andre	2 %
Det varierer så mye at man ikke kan si noe generelt om dette	12 %
Totalt	100 %

21. Hender det at det er faglig uenighet mellom oppdragsgiver (tiltakshaver) og den som gjennomfører transportanalysene? N= 61	
Ja, det skjer ofte	0 %
Ja, det hender	57 %
Nei, svært sjelden	28 %
Vet ikke	15 %
Totalt	83 %

22. Dersom slik uenighet forekommer, hvordan løses dette vanligvis? N= 57	
Den som gjennomfører analysen har det siste ordet	5 %
Vi diskuterer oss frem til en løsning som alle kan være fornøyd med	33 %
Oppdragsgiver har det siste ordet	18 %
Det varierer så mye at man ikke kan si noe generelt om dette	21 %
Vet ikke	23 %
Totalt	80 %

23. Hender det ofte at andre (kommunale planleggere, andre fagfolk, høringsinstanser, politikere etc.) stiller spørsmålstejn ved innholdet i eller konklusjonene i transportanalysene? N= 61	
Ja, det skjer ofte	29 %
Ja, det hender	57 %
Nei, svært sjelden	7 %
Vet ikke	7 %
Totalt	100 %

Bakgrunnsspørsmål

24. Hva er din alder? N= 81	
25 - 30	6 %
31 - 40	32 %
41 - 50	32 %
51 - 60	19 %
60 - 66	11 %
Total	106 %

25. Kjønn. N= 83	
Kvinne	27 %
Mann	73 %
Total	100 %

26. Jeg jobber hovedsakelig... N= 81	
Som konsulent for tiltakshaver	21 %
for offentlig planmyndighet ⁹	25 %
Som forsker	51 %
Annet	2 %
Total	1 %
Total	100 %

27. Min faglige bakgrunn er som... N= 79	
ingeniør/ sivilingeniør	73 %
Arkitekt	12 %
Samfunnsøkonom	6 %
Samfunnsviter	5 %
Annet	4 %
Total	107 %

28. Jeg jobber hovedsakelig med (sett kun ett kryss)... N= 81	
transportplanlegging, også transportanalyser/ kapasitetsberegninger og lignende	23 %
transportplanlegging, men ikke med transportanalyser og lignende	15 %
arealplanlegging	4 %
areal- og transportplanlegging	39 %
Annet	19 %
Total	110 %

⁹ Mange som jobber i vegvesenet har krysset her.