

EVALUERING AV BELØNNINGSORDNINGEN FOR BEDRE KOLLEKTIVTRANSPORT OG MINDRE BILBRUK

Juni 2007

Bård Norheim
Alberte Ruud
Jomar Lygre Langeland
Hans Petter Duun
Katrine N. Kjørstad

Norconsult 

 **Urbanet analyse**

Forord

Norconsult og Urbanet Analyse har, på oppdrag av Samferdselsdepartementet, evaluert Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Evalueringens hovedfokus har vært om Belønningsordningen innebærer en hensiktsmessig statlig virkemiddelbruk, både i forhold til at den finansierer tiltak som i utgangspunktet er et lokalt ansvar, og i forhold til spørsmålet om midlene innenfor ordningen gir ønsket effekt.

I denne rapporten dokumenteres arbeidet som er gjort i forbindelse med evalueringen. På bakgrunn av analyser og funn er det utarbeidet et forslag til endret innretning på Belønningsordningen.

Evalueringen av Belønningsordningen har vært et sidestilt samarbeidsprosjekt mellom Norconsult og Urbanet Analyse. Fra Norconsult har Jomar Lygre Langeland vært prosjektleder, med Hans Petter Duun som prosjektmedarbeider. Fra Urbanet Analyse har Bård Norheim vært prosjektleder, med Alberte Ruud og Katrine N. Kjørstad som prosjektmedarbeidere.

Urbanet Analyse har skrevet syntesen og forslaget til ny innretning på Belønningsordningen, med innspill fra Norconsult.

Urbanet Analyse har analysert rammebetingelser og utviklingstrekk i byområdene, og oppsummert alle søknader og rapporteringer. I tillegg har Urbanet Analyse utarbeidet opplegg for og analysert passasjerundersøkelsen, som prosjektassistent Kristiane Dedichen Falck har programmert.

Norconsult har utarbeidet opplegg for, gjennomført og analysert undersøkelsen av byområdenes erfaringer med Belønningsordningen.

Bengt Holmberg, professor i kollektivtrafikk ved Universitet i Lund, har vært kvalitetssikrer, og har utarbeidet en uavhengig faglig vurdering av prosjektet i et notat som er lagt ved rapporten.

Kontaktperson for oppdragsgiver har vært Anne Brendemoen og Jan Erik Lindjord. Norconsult og Urbanet Analyse har hatt tre møter med oppdragsgiver, på ett av møtene var representanter for byområdene til stede.

Oslo 22. juni 2007

Urbanet Analyse
Bård Norheim
Alberte Ruud
Katrine N. Kjørstad

Norconsult
Jomar Lygre Langeland
Hans Petter Duun

INNHold:

FORORD

SYNTESE OG ANBEFALINGER

i

1. PROBLEMSTILLINGER OG METODE	1
2. RAMMEBETINGELSER, UTVIKLINGSTREKK OG EFFEKTEN AV BELØNNINGSMIDLENE	5
2.1 POSITIV PASSASJERUTVIKLING FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN	6
2.2 UTVIKLINGSTREKK SOM PÅVIRKER KOLLEKTIVTRANSPORTENS KONKURRANSEKRAFT	9
2.3 FINANSIELLE RAMMEBETINGELSER	10
2.4 BELØNNINGSORDNINGSMIDLENES ROLLE FOR Å STYRKE KOLLEKTIVTRANSPORTEN OG REDUSERE BILBRUKEN	14
2.5 ETTERSPØRSEL ETTER BIL OG KOLLEKTIVTRANSPORT	25
2.6 ETTERSPØRSELSEFFEKTEN AV TILTAKENE INNEN BELØNNINGSORDNINGEN	31
DEL 2	33
3. BESKRIVELSE AV BYENE	35
3.1 BYOMRÅDENES SØKNADER OG RAPPORTERING. BESKRIVELSE AV UTFORDRINGER, MÅL, TILSKUDDsutvikling OG RESULTATER	35
3.2 OSLO	36
3.3 BERGEN	42
3.4 TRONDHEIM	48
3.5 NORD-JÆREN	53
3.6 KRISTIANSAND-REGIONEN	60
3.7 TROMSØ	68
4. DOKUMENTASJON AV BYOMRÅDENES VURDERINGER OG ERFARINGER MED BELØNNINGSORDNINGEN	73
4.1 UNDERSØKELSESOppLEGG	73
4.2 VikTIGSTE POSITIVE OG NEGATIVE SIDER VED BELØNNINGSORDNINGEN	77
4.3 KOLLEKTIVTRANSPORTENS KONKURRANSEKRAFT	79
4.4 RESSURSER TIL KOLLEKTIVTRANSPORT	80
4.5 RESTRIKSJONER MOT BILBRUK	84
4.6 SAMORDNING OG KOORDINERING	85
4.7 TILDELINGSKRITERIER OG SØKNAD OM BELØNNINGSMIDLER	87
4.8 VIDEREfØRING AV BELØNNINGSORDNINGEN	89
4.9 OppSUMMERING	93
5. DOKUMENTASJON AV PASSASJERUNDERSØKELSEN	95
5.1 OppLEGG FOR PASSASJERUNDERSØKELSEN	95
5.2 OVERSIKT OVER UTVALGET	96
5.3 TRAFIKANTENES VURDERING AV TILBUDET	98
5.4 SAMMENHENGEn MELLOM ENDRINGER I TILBUDET OG ENDRINGER I REISEFREKVENs	100
5.5 HVILKE ENDRINGER HAR STØRST EffEKT PÅ FOLKS VURDERINGER AV TILBUDET	105
5.6 HVA HAR STØRST EffEKT PÅ FOLKS ENDRINGER I BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT	109
5.7 EffEKTER AV TILTAK I BELØNNINGSORDNINGEn SAMMENLIGNET MED EffEKTEnE AV TILTAKSPAKKEnE	111
5.8 STORE VARIASJONER PÅ EffEKTEnE AV TILTAKEnE I BYEnE I BELØNNINGSORDNINGEn	116
LITTERATURLISTE	119
VEDLEGGSTABELLER	121

Syntese og anbefalinger

Bakgrunn og problemstilling

Norconsult og Urbanet Analyse har fått i oppdrag å evaluere "Belønningsordningen for bedre kollektivtransport i mindre bilbruk i byområdene". Belønningsordningen ble startet opp i 2004. Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand ble invitert til å søke om midler. I 2006 ble også Tromsø bedt om å søke. Totalt er det bevilget 340 mill kr til byene i løpet av de tre første årene

Evalueringsens hovedfokus er om Belønningsordningen innebærer en hensiktsmessig statlig virkemiddelbruk, både i forhold til at den finansierer tiltak som i utgangspunkt er et lokalt ansvar, og i forhold til spørsmålet om midlene innenfor Belønningsordningen gir ønsket effekt. Begge problemstillinger kan sammenfattes til ett hovedspørsmål: Har Belønningsordningen ført til en endret politisk prioritering lokalt, og har i tilfelle disse endringene vært effektive i forhold til målene med ordningen?

For å ta hensyn til dette har vi lagt opp til en bred evaluering av Belønningsordningen som har bestått av følgende deler:

1. **Brukernes vurderinger (kapittel 5):**
Det er gjennomført en brukerundersøkelse på internett blant kollektivtrafikanter og de som er berørt av evt restriktive tiltak mot bilbruk. Vi har gjennomført undersøkelsen med spørsmålsstillinger som kan sammenstilles med analyser av data fra Tiltakspakkene¹, både når det gjelder rammebetingelser for trafikantene og effekten på reisemiddelvalget.
2. **Beslutningstakernes vurderinger (kapittel 4):**
Det er gjennomført en internettundersøkelse med relevante aktører innen areal- og transportplanlegging i byene for å få deres vurdering av effektiv virkemiddelbruk, hvordan Belønningsordningen har fungert, og hensiktsmessigheten av ordningen.
3. **Forskjellige rammebetingelser (kapittel 2):**
Det er gjennomført analyser av rammebetingelser for bruk av bil og kollektivtransport i de byene som er med i Belønningsordningen, sammenlignet med data fra 44 europeiske byområder (UITP-databasen²). Formålet med analysen har vært å vurdere de langsiktige etterspørselseffekter av planlagte og gjennomførte tiltak i byområdet, som f.eks. parkeringsrestriksjoner eller framkommelighetstiltak, og optimalt tilskuddsbehov når rammebetingelsene endres.
4. **Endret reisemønster (kapittel 2 og 3):**
Det er gjennomført analyser av utvikling i bil- og kollektivreiser for

¹ Tiltakspakkene for utvikling av rasjonelle og miljøvennlige transportløsninger . Gjennomført i perioden 1996-2000 med støtte fra Samferdselsdepartementet

² UITP-databasen er database som inneholder ulike typer data om befolkning, om transportmiddelbruk, om transporttilbud mv i 84 byer verden over. Det er to databaser. En for 1995 og en for 2001. Databasene kan kjøpes fra UITP.

byene som er med i Belønningsordningen og foretatt en sammenligning av hva som hadde vært en forventet effekt av andre rammebetingelser som er endret i perioden.

Selv om det er gjennomført en bred evaluering, har det vært vanskelig å skille effekten av Belønningsordningen fra andre forhold som er endret i perioden. I fire av kommunene gjelder dette spesielt endringer av forvaltningsorganiseringen som har skjedd som følge av forvaltningsforsøket.

Belønningsordningen har på mange måter fungert som en "smøring av maskineriet" for forvaltningsforsøkene, ved at byene har kunnet finansiere tiltak som ellers ikke hadde vært iverksatt. Samtidig har den endrede forvaltningsorganiseringen gitt byene flere virkemidler og økt budsjettmessig frihet, slik at mulighetene for å iverksette en helhetlig og miljøvennlig transportpolitikk har økt. Effektene som beskrives i denne rapporten er i stor grad et resultat av denne synergigevinsten. Dette gjelder både gjennomføring av tiltak, samarbeid lokalt og trafikkutvikling. Men selv om effektene ikke kan tilskrives Belønningsordningen alene, er retningene og konklusjonene på våre analyser relativt klare.

Samferdselsdepartementet ønsket å fokusere på følgende hovedproblemstillinger i denne evalueringen:

1. Har kollektivtransporten økt på bekostning av personbiltrafikken, og skyldes dette eventuelt Belønningsordningen?

Kollektivtransporten har økt mer enn biltrafikken i to av byområdene (Oslo og Stavanger/Sandnes). Dette skyldes i første rekke endret prisforhold mellom bil og kollektivtransport, men Belønningsordningen har også bidratt positivt til denne utviklingen. De byene som har mottatt mest belønningsmidler har hatt den største passasjerveksten. Samtidig viser denne evalueringen at kollektivtiltakene har gitt dårligere effekt enn den effekten som ble funnet i Tiltakspakkene, med unntak av Oslo.

2. Hvordan har trafikkutviklingen vært i byområdene som har mottatt midler fra Belønningsordningen sammenlignet med andre byområder?

Utviklingen i antall kollektivreiser per innbygger har vært større i disse byene enn for snittet av de nordiske hovedstedene, og langt større for Stavanger/Sandnes og Kristiansand. Samtidig ble den negative passasjerutviklingen i Stockholm snudd til en økning i 2006, etter at forsøket med trengselsskatt ble innført.

3. Er det iverksatt, eller vedtatt iverksetting av, restriktive tiltak rettet mot personbiltrafikken?

Belønningsordningen har ikke ført til at det er iverksatt restriktive tiltak av betydning mot biltrafikken, og for Trondheim ble bomringen lagt ned i perioden. Det er oppgitt at det er planer om en mer restriktiv parkeringspolitikk i noen av byene, men disse endringene kan ikke tilskrives Belønningsordningen.

4. Er det forskjeller mellom byene i måloppnåelsen, og hvordan kan forskjellene forklares?

Våre analyser viser at det er store forskjeller mellom byene når det gjelder rammebetingelser for bilbruk, med Oslo som den klart mest restriktive byen og Kristiansand som den minst restriktive. Disse forholdene har ført til at Oslo har hatt den laveste biltrafikkveksten av

disse byene, mens Kristiansand og Trondheim har hatt den høyeste veksten.

5. I hvilken grad har Belønningsordningen bidratt til samarbeid og bedre samordnet areal- og transportplanlegging?

Flere av byene oppgir at det har blitt et bedre samarbeid og også grunnlag for bedre samordnet areal- og transportplanlegging i byene. Men de oppgir at dette i hovedsak skyldes nye beslutningsarenaer. I første rekke forvaltningsforsøkene og bytransportpakkene. Samtidig har søkeprosessen rundt Belønningsordningen ført til økt fokus på drift av kollektivtransporten og restriktive tiltak mot biltrafikken.

6. Har Belønningsordningen påvirket målstyringen og har det ført til en dreining av virkemiddelbruk og ressursinnsats lokal?

Det har vært en markant økning i tilskuddene til kollektivtransporten i denne perioden utover det som kommer fra Belønningsordningen. Samtidig har ikke byene klart å målstyre denne satsingen eller kombinere den med restriktive tiltak på biltrafikken. Det har også vært en relativt stor fokus på takstforsøk til tross for at økt frekvens trolig er et mer effektivt virkemiddel for å få bilister over på kollektivtransporten.

7. Er tildelingskriteriene klare og hensiktsmessige gitt målene for Belønningsordningen? Hvilke endringer bør eventuelt gjøres?

Tildelingskriteriene oppleves av byene som klare og hensiktsmessige, samtidig som det er et problem at de i liten grad blir fulgt. Dette gjør hele beslutningsprosessen lite forutsigbar, og gir et dårlig grunnlag for å endre virkemiddelbruken. Samtidig viser analysene at utgangspunktet er svært forskjellig i de ulike byene, og at type virkemiddelbruk derfor bør variere fra by til by.

De enkelte delkapitlene gir mer utfyllende dokumentasjon av disse resultatene.

Forslag til ny innretning

Denne analysen har hatt som formål å vurdere om Belønningsordningen har vært et hensiktsmessig virkemiddel, og om andre statlige virkemidler kunne gitt bedre resultater. Vi har derfor sett nærmere på de ulike retningslinjene og rammene for denne Belønningsordningen for å kunne vurdere om Belønningsordningen kunne vært med effektiv og målrettet. Dette er en analyse som tar utgangspunkt i målet om å stimulere byene til en mer helhetlig transportpolitikk i byene, inkludert restriktive tiltak mot bilen og økt satsing på drift til kollektivtransporten.

Kollektivtransportens konkurransekraft er styrket

Kollektivtransportens konkurransekraft er styrket i perioden. Dette skyldes ikke primært Belønningsordningen, men at kollektivtransporten er blitt relativt sett billigere å benytte sammenlignet med bil. Bensinprisene, som har økt med hele 38 prosent i perioden 2003-2006, er den viktigste grunnen til at det relativt sett har blitt billigere de siste årene. Samtidig er takstene redusert i samme periode, noe som i stor grad er finansiert gjennom Belønningsordningen. Hele 30 prosent av belønningsmidlene er gått til taksttiltak. Totalt sett er det relative prisforholdet mellom kollektivtransport og bil redusert med nesten 50 prosent i denne perioden, i kollektivtransportens favør. Den isolerte effekten av prisendringen er beregnet å gi 7 prosent færre bilturer og 9,3 prosent flere kollektivreiser.

Til tross for at prisforholdet har endret seg i kollektivtransportens favør har biltrafikken økt mer enn kollektivtransporten i den perioden Belønningsordningen har eksistert. Veksten i antall bilreiser er større enn veksten i antall kollektivreiser i Bergen og Trondheim og marginalt større i Kristiansands-regionen. I Oslo og Nord-Jæren er bildet annerledes. Her har antallet kollektivreiser økt mer enn antallet bilreiser. Våre analyser viser at Belønningsordningen har bidratt til økningen i antall kollektivreiser, men kun i marginal grad.

Behov for forutsigbarhet og langsiktighet

Midlene fra Belønningsordningen er i liten grad brukt på målrettede tiltak, jf kapittel 2). Det har vært et problem at midlene fra Belønningsordningen må brukes i løpet av det året det bevilges. Det har ført til at midlene er benyttet innenfor to hovedgrupper: Takstforsøk (som kan iverksettes raskt), og supplering av allerede iverksatte tiltak (som for eksempel Bussmetroen i Kristiansand og "rullende fortau"³ i Oslo). Analyser av passasjerundersøkelser i byområdene (kapittel 5) viser at tiltakene innen Belønningsordningen, med unntak av Oslo, har gitt lavere etterspørselseffekt enn tiltakene som ble finansiert gjennom Samferdselsdepartementets "Tiltakspakker"⁴. Trafikantene har både vært mindre tilfreds med forbedringene, og de har gitt lavere etterspørselseffekt. Det skyldes for det første at Tiltakspakkene var en mer helhetlig pakke av tiltak og midlene kunne benyttes over flere år. Dette gir en gevinst i form av mer langsiktig satsing, både når det gjelder planlegging av tiltakene og for å kunne hente ut etterspørselseffekten. Samtidig har kollektivtiltakene innenfor Belønningsordningen i liten grad blitt kombinert med restriktive tiltak mot bil, slik intensjonen med Belønningsordningen var (kapittel 3)⁵.

Både lite målrettede kollektivtiltak og manglende satsing på restriksjoner på biltrafikken har sammenheng med den kortsiktige rammen for Belønningsordningen. En av de viktigste endringene i denne ordningen bør være å gi en mer langsiktig og forutsigbar finansiering.

Rapporteringen fra byene viser at midlene er benyttet på tiltak som tyder på at byene enten forventer at Belønningsordningen fortsetter eller at de selv skal øke midlene til drift av kollektivtransporten (kapittel 3).

I undersøkelsen blant nøkkelpersoner i byområdene uttrykkes det riktignok en bekymring for å forbedre tilbudet fordi det er usikkerhet knyttet til om midlene kommer neste år, eller om det finnes dekning innenfor egne budsjetter til å videreføre tilbudsforbedringer (kapittel 4). Det har imidlertid i praksis vist seg at ca halvparten av midlene har gått til driftstiltak, og dette er kostnader som byene må overta hvis de ikke skal kutte i tilbudet i etterkant. Dette er en utfordring både for byene og Samferdselsdepartementet (SD). Hvis Belønningsordningen ikke er "økonomisk bærekraftig", dvs hvis byene må kutte i tilbudet etter at ordningen avsluttes, vil den totale effekten av ordningen trolig bli negativ. Våre analyser viser at det er en klar asymmetri mellom effekten av forbedringer og forverringer i tilbudet (kapittel 5). Hvis hele forbedringen kuttes,

³ "Rullende fortau" er et konsept som går ut på høy frekvens og full fremkommelighet slik at passasjerene ikke skal behøve å forholde seg til rutetider.

⁴ Tiltakspakker for utvikling av rasjonelle og miljøvennlige transportløsninger

⁵ Vi ser her på de isolerte etterspørselseffektene av kollektivtiltakene. Endringer i kollektivtakstene som gjelder hele området vil ha en generell effekt på etterspørselen etter kollektivtransport, jmf kommentarene over.

f eks hvis takstrabatten heves opp til nivået fra før Belønningsordningen ble innført, vil ordningen totalt sett gi en reduksjon i antall kollektivreiser og økt biltrafikk.

En viktig forutsetning for at slike ordninger kan bli en suksess er at satsingen i byområdene blir økonomisk bærekraftig, det vil si at det er mulig å videreføre tiltakene dersom, eller når, de statlige midlene faller bort.

Det er med andre ord viktig at byene selv kan overta ansvaret for finansieringen over ordinære budsjetter. Det betyr ikke at det for kollektivtiltakene bare skal satses på investeringer men at det også satses på effektiviseringstiltak (f eks framkommelighet) og etterspørselsstimulerende tiltak (som f eks restriksjoner på biltrafikken). Våre analyser viser at f eks Kristiansand kan "spare" nesten 10 mill kr i redusert tilskuddsbehov hvis de får en parkeringsdekning som er på nivå med de andre byene innenfor Belønningsordningen (kapittel 2).

Det er mye som tyder på at byene er villig til å påta seg dette økonomiske ansvaret, ikke ved en mer restriktiv bilpolitikk, men ved økte tilskudd (kapittel 3). Tilskuddene til drift av kollektivtransporten har økt i alle byområdene i perioden, også utover de midlene som er kommet fra Belønningsordningen. Når belønningsmidlene trekkes fra har tilskuddene til kollektivtransporten økt med ca 100 mill kr (9 prosent) i denne perioden (kapittel 2). Belønningsordningen ser ut til å ha hatt en positiv effekt på den økonomiske satsingsviljen, også utover belønningsmidlene. I søknadene har byene skissert en del forslag til tiltak som ikke har vært mulig å finansiere med belønningsmidler, fordi de økonomiske rammene er for små. Rapporteringene viser at en del av disse tiltakene likevel er iverksatt, finansiert med egne midler (kapittel 3).

Manglende satsing på restriktive tiltak mot biltrafikken

Denne økte satsingen har ført til at antall kollektivreiser har økt i perioden, både absolutt og målt i reiser per innbygger (kapittel 2). Antall kollektivreiser per innbygger har økt med ca 4 prosent fra 2003 til 2006, denne økningen er større enn i våre nordiske naboland. Økningen har vært størst i Stavanger/Sandnes og Kristiansand med hhv 14 og 7 prosent.

Denne utviklingen viser at de norske byene har hatt en positiv trafikkutvikling de siste årene, større enn det som kan forklares med økte bensinpriser. Men økningen kunne vært langt større hvis byene også hadde iverksatt restriktive virkemidler på linje med det som skjedde i Stockholm. For den mest markante endringen i antallet kollektivreiser har skjedd i Stockholmsregionen, der en jevn nedgang i antall reiser per innbygger ble snudd til en økning på 4,4 prosent fra 2005 til 2006. Dette skyldes i første rekke forsøket med "trengselsskatt" i 2006 (kapittel 2).

Selv om Belønningsordningen har hatt sterk fokus på restriktive tiltak mot biltrafikken, har det i liten grad blitt iverksatt slike tiltak i perioden. Det skyldes flere forhold. For det første vil det ta tid å innføre slike tiltak, slik at det er vanskelig å måle noen effekt innenfor en ettårig ordning. Det er imidlertid økt fokus på slike tiltak lokalt, og blant de lokale politikerne er det ca 40 prosent som vurderer at vegprising kan være et hensiktsmessig virkemiddel. (kapittel 4)

Men det er langt frem til gjennomføring av slike tiltak. Det er ikke først og fremst de finansielle barrierene som hindrer byene i å innføre restriksjoner mot

biltrafikken, men de politiske kostnadene knyttet til den typen tiltak. Rammen for Belønningsordningen er altfor liten til at den gir et tilstrekkelig incentiv til et kontroversielt tiltak som for eksempel vegprising. Innføring av vegprising vil være mer enn selvfinansierende, og selv den kraftige satsingen på 36 mrd kroner innenfor Oslopakke 3 har ikke "fristet" de lokale politikerne til å innføre vegprising.

Hvis Belønningsordningen skal stimulere lokale myndigheter til å innføre vegprising, må den økonomiske rammen være på et helt annet nivå enn i dag.

Samtidig viser denne analysen at det er store variasjoner mellom byene når det gjelder behovet for å innføre restriktive tiltak mot biltrafikken (kapittel 2). Oslo har den mest restriktive bilpolitikken av disse byene, både når det gjelder parkeringsdekning i sentrum og kostnadene for å kjøre bil gjennom bomringen. I den andre enden av skalaen ligger Kristiansand, med dobbelt så høy parkeringsdekning som snittet av alle byene. Det betyr at rammebetingelsene for bil- og kollektivtransport varierer sterkt mellom de norske byene og at det kan være høyst ulike virkemidler som bør iverksettes i de ulike byene. Isolert sett vil rammebetingelsene i disse byene kunne forklare at det reises 16 prosent mindre kollektivt og 4 prosent mer med bil enn i de nordiske hovedstedene. For Kristiansand, Trondheim og Bergen ligger effekten på antall kollektivreiser mellom 25 og 30 prosent lavere enn de nordiske byene, men av ulike grunner. For Kristiansand skyldes det bedre tilrettelegging for biltrafikk, mens det i de andre byene i større grad skyldes et dårligere kollektivtilbud. (kapittel 2)

Fra statlig hold bør det i mindre grad stilles krav om hvilke typer tiltak som skal gjennomføres, og i større grad fokuseres på resultater.

Det er også intensjonen med Belønningsordningen, men det listes opp en rekke eksempler som lett kan gi inntrykk av at det legges føringer på hva slags tiltak byene søker på. Så lenge byene er i ulike faser når det gjelder implementering eller avvikling av ulike restriksjoner på biltrafikken, vil effekten av ulike virkemidler variere.

Sentrale strategiske nøkkeltall mangler

Byene mangler data for helt sentrale forhold når det gjelder rammebetingelsene for bil og kollektivtransport, spesielt når det gjelder parkeringspolitikk og arealbruk (kapittel 2). Dette er særlig problematisk for de som skal administrere Belønningsordningen, og vurdere hensiktsmessigheten av ulike virkemidler.

Ut fra vår vurdering bør en eventuell videreføring av Belønningsordningen forutsette at det utarbeides strategiske nøkkeltall for de mest sentrale rammebetingelsene for bil og kollektivtransport i byene som skal delta i ordningen.

Slike nøkkeltall er i seg selv nyttige for Samferdselsdepartementets kunnskap om transportsituasjonen i byene, men de er først og fremst viktige for å kunne vurdere hensiktsmessigheten av de tiltakene som iverksettes og måloppnåelse på sikt.

Både gjennomgangen av søknadene og rapporteringene fra Belønningsordningen underbygger denne konklusjonen. Det er lagt stor vekt på både søknader og rapportering, samtidig som omfanget og presisjonen i

nøkkeltallene varierer (kapittel 3). Dermed blir det vanskelig å vurdere søknadene og sammenligne effektene. Samtidig blir det fra byenes side påpekt at denne søknadsprosessen har vært svært arbeidskrevende. (kapittel 4)

Ut fra vår vurdering bør derfor en sterkere vektlegging av strategiske nøkkeltall komme i stedet for, og ikke i tillegg til, en omfattende rapportering og søknadsprosess.

Byene er skeptiske til hvordan tildelingen er praktisert fra Samferdselsdepartementets side. Selv om de mener at kriteriene for tildeling av midler er hensiktsmessige, mener de at kriteriene i liten grad er fulgt. Dette har ført til liten forutsigbarhet og en del frustrasjon i selve søkeprosessen (kapittel 4), og understreker betydningen av at tildelingen av midlene baserer seg på objektive kriterier.

Det bør også legges opp til klare og objektive mål for hva som utløser midler innenfor denne Belønningsordningen, slik at byene kan planlegge innenfor mer forutsigbare rammer. Dersom kriteriene ikke følges gir det lite forutsigbarhet for byene.

Anbefalinger

En samlet vurdering viser at Belønningsordningen har gitt et lite, men positivt, løft for kollektivtransporten i disse byene.

Etter vår vurdering bør Belønningsordningen videreføres, men innretningen på den bør endres for å få en bedre effekt av midlene.

Vi vil her kort liste opp noen av de viktigste endringene av Belønningsordningen som kan gjøre at midlene blir mer målrettet.

Konsentrasjon av midlene

1. Den økonomiske rammen per by bør økes for å få størst mulig stimulans i retning av restriktive tiltak mot biltrafikken og en målrettet kollektivsatsing. Innenfor dagens rammer foreslår vi at midlene konsentreres om færre byer.
2. Færre byer bør ikke bety at færre inviteres til å søke. Vi vil foreslå at de 10 største byene kan inviteres til å sende inn søknad, og at f.eks. tre av dem velges ut, avhengig av de økonomiske rammene for Belønningsordningen.
3. Det er viktig at det legges vekt på "økonomisk bærekraft" i vurdering av søknadene, dvs. at satsingen er av en slik karakter at den kan opprettholdes dersom/når de statlige midlene faller bort.

Langsiktige og forutsigbare rammer

4. Det bør være langsiktige og stabile rammer for Belønningsordningen, slik at byene som velges kan planlegge for en tidshorisont på minst 3-5 år og beregne hvor mye de kan forvente å hente ut etter bestemte kriterier.

5. Det må være klare og objektive kriterier for valg av byområde, som tar hensyn til lokale forskjeller, og som i minst mulig grad baseres på skjønn.

Resultatbasert finansiering

6. Utbetaling av midler fra Belønningsordningen bør i størst mulig grad være resultatbasert og ikke tiltaksbasert.
7. Det bør være et begrenset antall og tydelige, objektive kriterier for denne utbetalingen.
8. Vi vil foreslå at den resultatbaserte utbetalingen fortrinnsvis baseres på utviklingen i kollektivreiser per innbygger i og utenfor rush. Dette er et måltall som vil redusere usikkerheten i utbetalingene, og som er en viktig indikator også for utvikling av antall bilreiser. Ved valg av måltall er det svært viktig at disse er sammenlignbare på tvers av byområder, og kan måles etter objektive kriterier.

Målrrettede tiltak

9. For tiltak der etterspørselseffekten vanskelig kan måles med en resultatbasert ordning, som for eksempel sykkeltiltak, vil vi foreslå en tiltaksbasert finansiering. Dette kan for eksempel gjelde antall innfartsparkeringsplasser for sykkel, sykkelstier eller bysykler.
10. Kravene til søknad og rapportering av slike tiltak må være de samme som for øvrige tiltak, dvs rapportering av strategiske nøkkeltall i forkant og finansiering i forhold til måloppnåelse i etterkant. Det er viktig at tiltakene ikke fullfinansieres, men at det også baseres på lokal innsats og markedsvurdering.
11. I den grad en ønsker å få prioritert sterke restriktive tiltak mot biltrafikken, må rammene for Belønningsordningen utvides eller konsentreres om færre byer. Dersom en ønsker å bruke Belønningsordningen som insentiv for å gjennomføre vegprising må de økonomiske rammene være på et helt annet nivå enn i dag.

Vi har ikke i detalj vurdert hvordan en slik ordning skal organiseres, men den bør gå i retning av mer langsiktighet, større konsentrasjon av midlene og mer forutsigbarhet for de byene som velges ut. Med "riktige" insentiver vil en slik innretning trolig gi økt fokus på restriktive tiltak mot biltrafikken, og mer målrrettede kollektivtiltak.

1. Problemstillinger og metode

Norconsult og Urbanet Analyse har fått i oppdrag å evaluere "Belønningsordningen for bedre kollektivtransport i mindre bilbruk i byområdene". Belønningsordningen ble startet opp i 2004. Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand ble invitert til å søke om midler. I 2006 ble også Tromsø bedt om å søke. Totalt er det bevilget 340 mill kr til byene i løpet av de tre første årene (tabell 1.1).

Tabell 1.1: Fordelte midler innenfor Belønningsordningen (mill kr/år)

	2004	2005	2006	Sum
Oslo	25	40	60	125
Bergen	17	25	25	67
Trondheim	10	10	10	30
Stavanger	13	25	25	63
Kristiansand	10	15	25	50
Tromsø			5	5
Sum	75	115	150	340

Den norske Belønningsordningen er en unik insentivordning i europeisk sammenheng. Bakgrunnen for at Belønningsordningen ble innført var en målsetning om lavere vekst i personbiltrafikken i storbyområdene. Gjennom Belønningsordningen premieres byområder hvor det føres en transportpolitikk som gir – eller forventes å gi – en slik utvikling, jf retningslinjene for Belønningsordningen.

De viktigste betingelsene for tildeling av midler fra Belønningsordningen er i henhold til invitasjon til søknad og retningslinjene at søkerne:

1. Iverksetter tiltak som virker begrensende på personbiltrafikken (eller nylig har iverksatt slike), og/eller framlegger forpliktende beslutning fra lokale myndigheter om at restriktive tiltak for biltrafikken vil bli iverksatt.
2. Viser til resultater for byområdene i form av sterkere vekst i antall kollektivreiser enn i antallet personbilreiser (dvs at tildelingen for 2005 i økende grad fungerer resultatbasert)
3. Bruker midlene til å styrke kollektivtilbudets konkurransekraft. Ut over dette legges ingen føringer på bruken av midlene (kan brukes både til investeringer og drift).

Denne rapporten presenterer evalueringen av Belønningsordningen. Evalueringen har fokusert på spørsmålet om Belønningsordningen er et hensiktsmessig statlig virkemiddel, om Belønningsordningen bør videreføres, og/eller om den bør endre innretning. Evalueringen har også drøftet eventuelle alternative ordninger innenfor samme økonomiske ramme, men ikke utredet disse i detalj.

Evalueringens hovedfokus er om Belønningsordningen innebærer en hensiktsmessig statlig virkemiddelbruk, både i forhold til at den finansierer tiltak som i utgangspunktet er et lokalt ansvar, og i forhold til spørsmålet om midlene innenfor Belønningsordningen gir ønsket effekt. Begge spørsmålene kan sammenfattes til ett hovedspørsmål: *Har Belønningsordningen ført til en endret politisk prioritering lokalt, og har i tilfelle disse endringene vært effektive i forhold til målene med Belønningsordningen?*

For å kunne gi svar på spørsmålene er det to utfordringer vi må ta hensyn til:

- For det første vil det ikke være tilstrekkelig å studere tiltakene som er gjennomført innenfor Belønningsordningen. Det er i tillegg nødvendig å stille spørsmål om disse ville vært gjennomført uansett, og om det er andre tiltak eller hendelser i samme periode som har bidratt til å forsterke eller svekke muligheten til å nå målene. Utviklingen i antall kollektivreiser eller redusert vekst i biltrafikken må - så langt det er mulig - måles opp mot en situasjon uten denne Belønningsordningen.

Utfordringen i prosjektet er altså å finne den *isolerte effekten* av Belønningsordningen.

- For det andre utgjør Belønningsordningen en relativt liten del av de totale midlene som går til transportsektoren i disse byene. Det er derfor nødvendig å ha et evalueringssopplegg som klart målrettes mot de tiltakene som faktisk er gjennomført for å finne målbare effekter av tiltakene.

Vi har valgt å dele prosjektet inn i tre deler:

1) Effekter av tiltakene og grad av måloppnåelse.

Her har følgende problemstillinger blitt belyst:

- Trafikkutviklingen i byer som er omfattet av Belønningsordningen, sammenlignet med byer som ikke er blitt tildelt slike midler
- Forskjeller i måloppnåelse, og faktorer som kan bidra til å forklare forskjellene. Dette vil gjelde passasjerutviklingen for kollektivtransporten, og målet om økte markedsandeler. I hvor stor grad har Belønningsordningen bidratt til å øke kollektivtransportens markedsandel på bekostning av biltrafikken?
- Hvordan er trafikkutviklingen i byområder som har gjennomført restriktive tiltak mot bilbruk, sammenlignet med byer der slike virkemidler ikke er benyttet?
- Er kollektivtransportens konkurransekraft styrket som en følge av Belønningsordningen?

2) Rammebetingelser for bil og kollektivtransport

Utviklingstrekk over tid og endringer i rammebetingelser for bil- og kollektivbruk har stor påvirkningskraft på byenes evne til å nå målsettinger om redusert bilbruk og økte markedsandeler for kollektivtransporten. For å belyse Belønningsordningens effekt har det derfor vært hensiktsmessig å supplere vurderingen av den kortsiktige måloppnåelsen med et mer langsiktig perspektiv. I del to vil vi belyse følgende problemstillinger:

1. I hvilken grad har Belønningsordningen påvirket en mer langsiktig trend med hensyn til endringer i markedsandeler for kollektivtransporten, på bekostning av personbiltrafikken?
2. Har de finansielle rammebetingelsene lokalt endret seg ved at det lokale tilskuddet er blitt redusert som en konsekvens av at byene er tildelt midler fra Belønningsordningen, eller har belønningsmidler kommet i tillegg til de lokale tilskuddene?

3) Samordning, målstyring og endringer i virkemiddelbruk lokalt

Her har vi belyst følgende problemstillinger:

1. Bedre samordning og mer samarbeid? Har Belønningsordningen bidratt til en bedre samordning mellom areal- og transportplanleggingen? Har Belønningsordningen ført til bedre samarbeid mellom relevante aktører?
2. Endringer i prioriteringer? I hvilken grad har Belønningsordningen stimulert til at lokale myndigheter har endret prioriteringene når det gjelder ressursinnsatsen innenfor samferdselssektoren og kollektivtransporten? I hvilken grad har for eksempel Belønningsordningen bidratt til iverksetting av restriktive tiltak eller vedtak om iverksetting av slike tiltak rettet mot personbiltrafikken?
3. I hvilken grad er Belønningsordningen sett i sammenheng med forsøkene med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i byområder?
4. På bakgrunn av analysene i de tre delprosjektene har vi drøftet om tildelingskriteriene er klare og hensiktsmessige, gitt målene for Belønningsordningen, og hvilke endringer som eventuelt bør gjøres.

Evalueringsopplegget har bestått av følgende deler:

1. **Brukernes vurderinger:**

Det er gjennomført en brukerundersøkelse på internett blant kollektivtrafikanter og de som er berørt av evt restriktive tiltak mot bilbruk. Vi har gjennomført undersøkelsen med spørsmålsstilling som kan sammenstilles med analyser av data fra tiltakspakkene, både når det gjelder rammebetingelser for trafikantene og effekten på reisemiddelvalget.

2. **Beslutningstakernes vurderinger:**

Det er gjennomført en internettundersøkelse med relevante aktører innen areal- og transportplanlegging i byene for å få deres vurdering av effektiv virkemiddelbruk, hvordan Belønningsordningen har fungert og hensiktsmessigheten av Belønningsordningen.

3. **Forskjellige rammebetingelser:**

Det er gjennomført analyser av rammebetingelser for bruk av bil- og kollektivtransport i de byene som er med i Belønningsordningen, sammenlignet med data fra 44 europeiske byområder (UITP-databasen). Formålet med analysen har vært å vurdere de langsiktige etterspørselseffekter av planlagte og gjennomførte tiltak i byområdet, som f eks parkeringsrestriksjoner eller framkommelighetstiltak, og optimalt tilskuddsbehov når rammebetingelsene endres.

4. **Endret reisemønster:**

Det er gjennomført analyser av utvikling i bil- og kollektivreiser for byene som er med i Belønningsordningen, og foretatt en sammenligning av hva som hadde vært en forventet effekt av andre rammebetingelser som er endret i perioden.

2. Rammebetingelser, utviklingstrekk og effekten av belønningsmidlene

Retningslinjene for Belønningsordningen lister opp mange tiltak og virkemidler som kan bidra til å øke andelen kollektivreiser på bekostning av personbilreiser i de største byene. I retningslinjene er det eksemplifisert tiltak på tre områder:

- Tiltak for å redusere privat bilbruk
- Tiltak for mer kollektivvennlig areal- og transportplanlegging
- Tiltak for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv

En forutsetning for å få tildelt midler fra Belønningsordningen er at det iverksettes tiltak som virker begrensende på personbiltrafikken, altså tiltak i gruppe 1 ovenfor. Før tildeling av midler kan skje må det, i henhold til retningslinjene, foreligge en forpliktende beslutning fra lokale myndigheter om å iverksette slike tiltak.

De fleste tiltakene over er langsiktige i karakter, både når det gjelder planlegging, implementering og muligheten for å kunne vurdere effekten av tiltakene. Det gjelder særlig innenfor tiltaksgruppe 1 og 2, men også for kollektivtiltakene under punkt 3. Det er derfor viktig å vurdere tiltakene og prioriteringen i hver enkelt by ut fra tiltakenes "relative betydning". I hvilken grad er det satset på de mest effektive virkemidlene, og hva er forventet effekt av denne satsingen?

I denne delen av analysen vil vi fokusere på hvordan rammebetingelsene for bil og kollektivtransport varierer mellom byene, og hvordan dette har endret seg i løpet av de årene Belønningsordningen har eksistert. Det bør understrekes at endringene vi her registrerer ikke nødvendigvis er et resultat av Belønningsordningen. Men vi kan gi svar på om det har skjedd en endring i retning av mer miljøeffektiv transportpolitikk i disse byene, både når det gjelder transportutvikling og virkemiddelbruk. Andre deler av analysene vil drøfte om dette skyldes Belønningsordningen eller ikke.

I tilknytning til søknadene for hvert år er byområdene bedt om å rapportere utviklingen av reiser, tilskudd til kollektivtransporten, og beskrive hvilke tiltak som er gjennomført i det foregående år. Disse rapporteringene danner grunnlag for vår beskrivelse av utviklingstrekk og rammebetingelser i byområdene, sammen med offisiell statistikk over befolkningsutviklingen, bilhold, bensinpriser, takster og fremkommeligheten for kollektivtransporten. Det er imidlertid viktig å påpeke at rapporteringene har ulik form, og resultater er i varierende grad dokumentert med nøkkeltall. Dermed er det en utfordring å få en helhetlig og sammenlignbar oversikt over status og mål i byområdene.

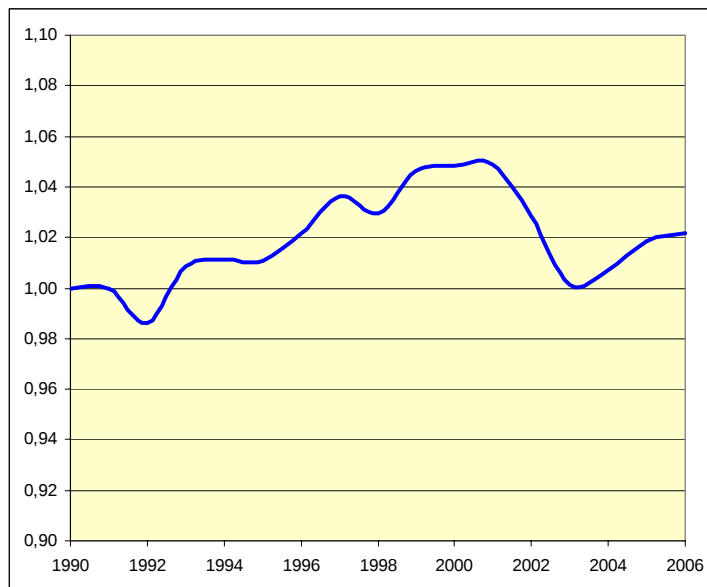
Vi har i enkelte analyser benyttet UITP-databasen, med 44 ulike byer i Europa, som sammenligningsgrunnlag. Formålet er å plassere de norske byene i et større bilde når det gjelder de viktigste rammebetingelsene for bil og kollektivtransport.

I siste del av kapitlet foretar vi en samlet analyse av etterspørselseffekter som følge av ulike rammebetingelser i byene.

I analysene har vi valgt å ha hovedfokus på byene som har vært med i alle årene som Belønningsordningen har eksistert, dvs Oslo, Bergen, Trondheim. Kristiansand-regionen og Nord-Jæren. Årsaken er dels at vi mangler en del sentrale data for Tromsø. En annen grunn er at det er vanskelig å spore noen effekt av den ene bevilgningen i 2006, som i hovedsak ble brukt på å etablere et sanntidsinformasjonssystem på en del holdeplasser, og som ikke var operativt før desember 2006.

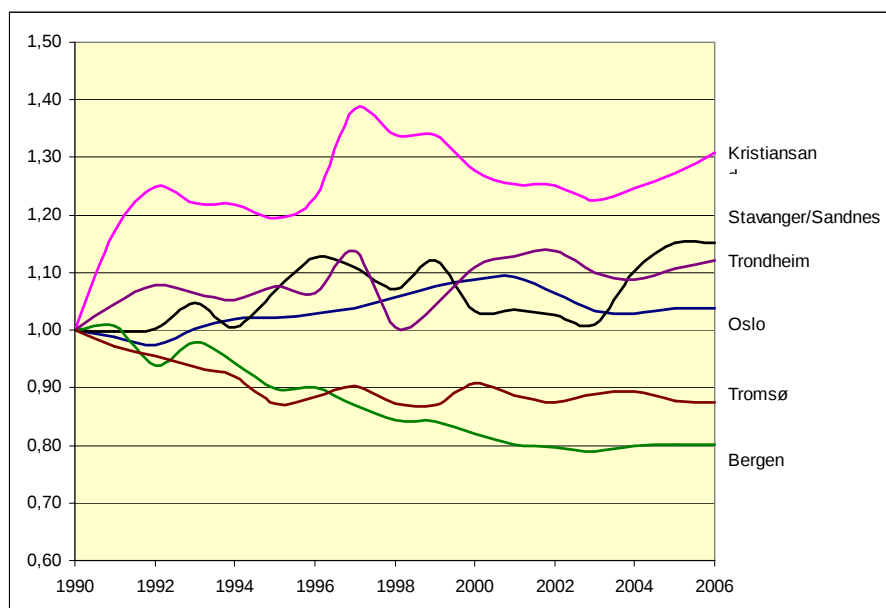
2.1 Positiv passasjerutvikling for kollektivtransporten

Til tross for tunge utviklingstrekk i retning av økt bilbruk, har antallet kollektivreiser økt i flere byer. I de seks største byområdene i Norge er nedgangen i passasjertallene på begynnelsen av 90-tallet snudd til en relativt gunstig passasjerutvikling frem til årtusenskiftet (figur 2.1). Etter nedgangen i antall passasjerer i begynnelsen av 2000, har flere byer på ny opplevd en markant vekst i antallet kollektivreiser per innbygger.



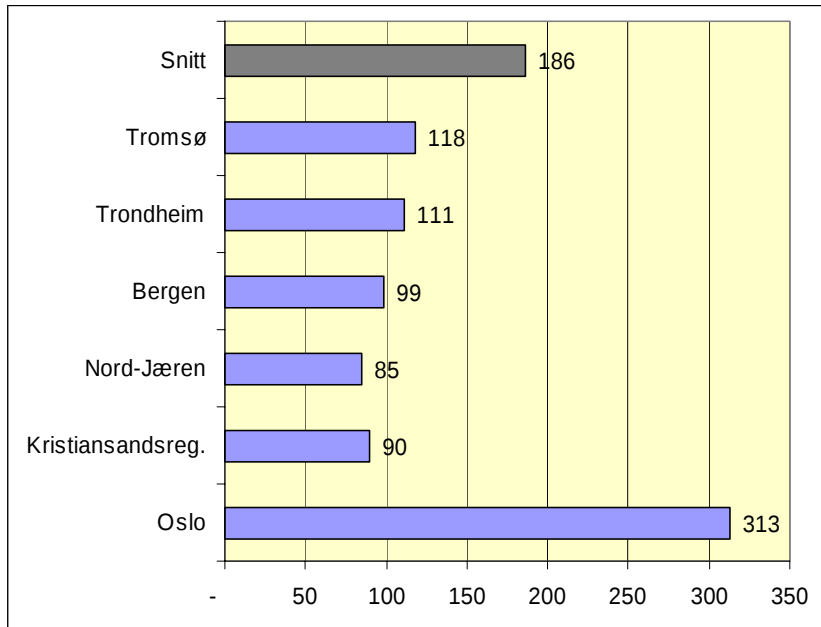
Figur 2.1: Utvikling i antall kollektivreiser per innbygger i perioden 1990-2006, i de seks største norske byområdene (Oslo, Bergen, Trondheim, Nord-Jæren, Kristiansand-regionen og Tromsø). Indeks 1990=1.

Det er Stavanger/Sandnes, Kristiansand-regionen og Trondheim som har hatt den største økningen.



Figur 2.2: Antall reiser per innbygger 1990-2006, fordelt på byområdene. Indeks, 1990=1.

I 2006 ser bildet ut om vist i figur 2.3. Oslo skiller seg klart ut, med flest reiser per innbygger. I hovedstaden foretar innbyggerne i snitt mer enn 300 reiser i året, mens Tromsø ligger på andreplass, med 118 reiser per innbygger. Stavanger/Sandnes har færrest kollektivreiser per innbygger.



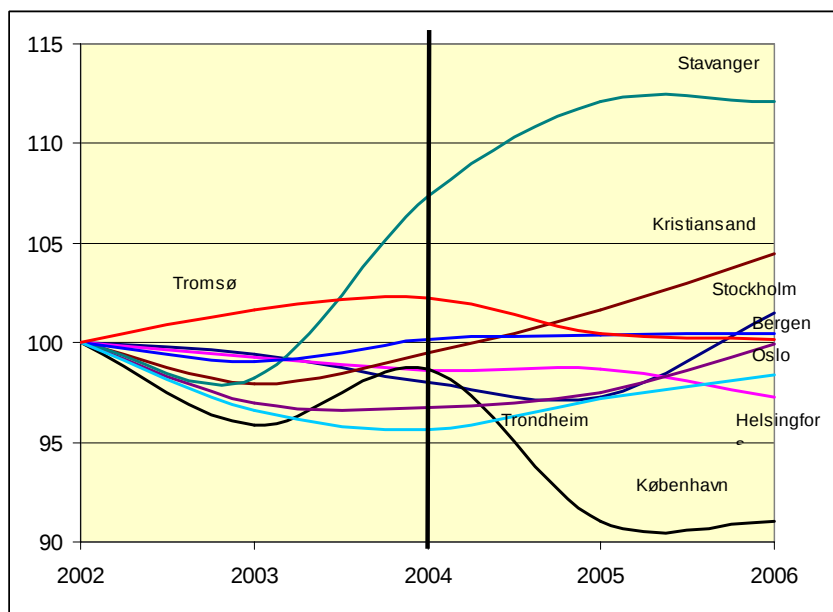
Figur 2.3: Figur Kollektivreiser per innbygger 2006. Kilde: Befolkningsstatistikk fra SSB og tall for antall påstigende passasjerer innhentet fra byområdene. .

For å sammenligne trafikktutviklingen i byene som er med i Belønningsordningen med utviklingen i norske byer som størrelsesmessig er noenlunde sammenlignbare, har vi forsøkt å fremskaffe passasjertall i Drammen, Tønsberg og Grenland for årene 2003 til 2006. Grunnet overgang til elektronisk billettering midt i perioden samt nye operatører, har det ikke vært mulig å få tall for passasjerutviklingen for alle år i disse byene. Tall fra Vestfold Kollektivtrafikk (VKT) viser at passasjertallet i Tønsberg har økt med nesten 2 prosent per år fra 2004 til 2006. I Drammen økte passasjertallet med 1,6 prosent fra 2005 til 2006. I Grenland har vi kun tall for 2006. Dette tallgrunnlaget er ikke tilstrekkelig for å kunne si noe om passasjerutviklingen har vært sterkere i byene som er med i Belønningsordningen enn i andre norske byer.

2.1.1. Folk reiser mer kollektivt i disse byene

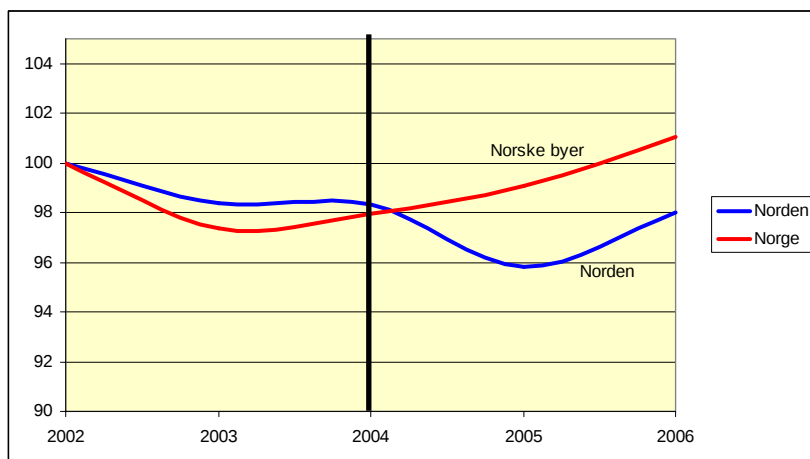
I denne analysen har vi sammenlignet de norske byene i 2006 med data fra de nordiske byene i 2001. Vi har ikke tilsvarende tall for de nordiske byene i 2006, men vi har tall for passasjerutvikling. Det er derfor interessant å undersøke om de norske byene har utviklet eller svekket det potensialet som er belyst over.

Hvis vi tar utgangspunkt i utviklingen etter 2002 ser vi at Stavanger/Sandnes har hatt den mest positive passasjerutviklingen med ca 12 prosent flere kollektivreiser per innbygger (figur 2.4). København har hatt den mest negative passasjerutviklingen med ca 8 prosent færre passasjerer sammenlignet med 2002, men det var en viss økning i passasjertallene det siste året. Den mest interessante byen i denne sammenheng er Stockholm, som har hatt en jevn tilbakegang på ca 1 prosent hvert år frem til de innført trengselsskatten i 2006. da økte antall kollektivreiser per innbygger med 4,4 prosent. Korrigert for den underliggende "trendutviklingen" tyder dette på en isolert effekt av trengselsskatten på 5-6 prosent.



Figur 2.4: Utvikling i antall kollektivreiser per innbygger (delreiser) 2002-2006 for de 4 nordiske hovedstedene og byene som er med i Belønningsordningen

Ser vi samlet på de norske byene har det ikke vært noe trendbrudd etter at Belønningsordningen ble innført (figur 2.5). Ut fra størrelsen på belønningsmidlene er det ikke å forvente at dette skulle skape et trendbrudd, men det er interessant å vite om utviklingen er mer eller mindre gunstig enn i andre byer. Det har vært en jevnt positiv utvikling og bedre enn snittet for de nordiske byene. Men her er det Stockholm som skiller seg fra de andre byene og som gjør at kurven har snudd også for snittet av disse byene.



Figur 2.5: Utvikling i antall kollektivreiser per innbygger norske byer= Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger/Sandnes, Kristiansand og Tromsø Nordiske byer= København, Stockholm og Helsingfors Indeks 2002=100

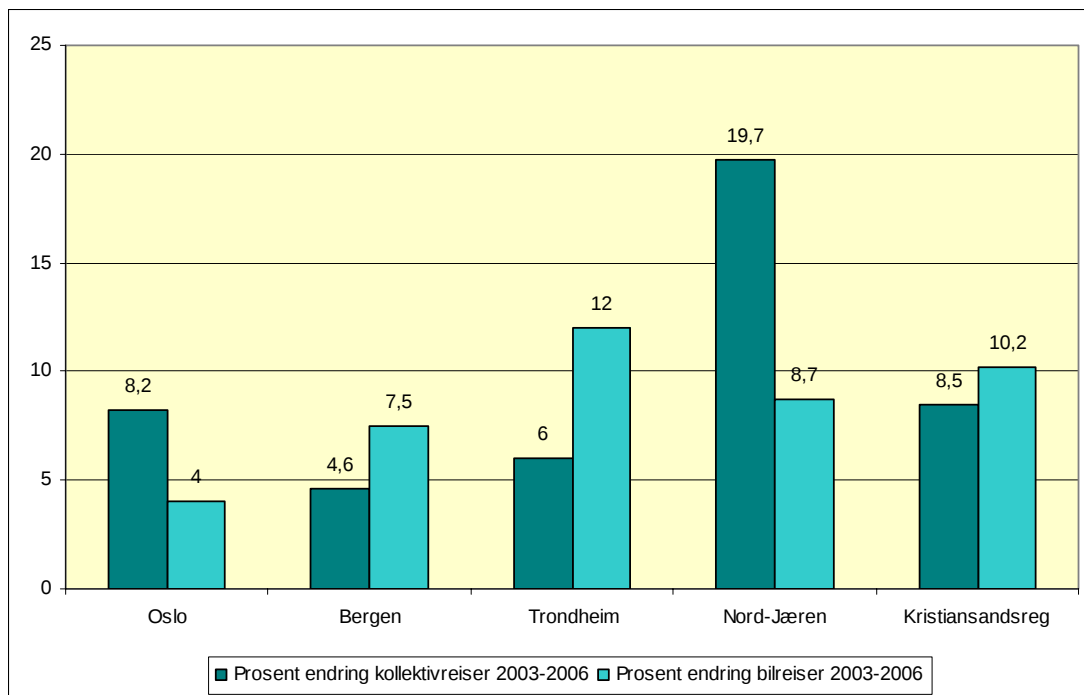
2.2 Utviklingstrekk som påvirker kollektivtransportens konkurransekraft

2.2.1. Økonomisk vekst betyr flere kollektivreiser, men også vekst i bilreisene

Bedre økonomi fører til flere reiser, noe som også kommer kollektivtransporten til gode. En britisk studie tyder på at 10 prosent økning i inntekten, isolert sett, gir ca 4 prosent økning i etterspørselen etter kollektivtransport (Dargay & Hanly 1999). Totaleffekten, medregnet økt bilhold, er derimot negativ. Dette betyr at økonomisk vekst kan bidra til å svekke kollektivandelen. Riktignok kan økonomisk vekst på kort sikt føre til en høyere vekst i antallet kollektivreiser enn i bilreiser, fordi reiseaktiviteten øker raskere enn bilholdet. Men på lang sikt ser det ut til at økonomisk vekst fører til en nedgang i antallet kollektivreiser.

Utviklingen i fire av byene som er med i Belønningsordningen ser ut til å bekrefte dette bildet. Veksten i antallet bilreiser er større enn antallet kollektivreiser i Bergen, Trondheim og i Kristiansand-regionen. I Oslo og Nord-Jæren er bildet annerledes. Her har antallet kollektivreiser økt mer enn antallet bilreiser. Det er imidlertid bare i Oslo at denne utviklingen gjenspeiles i endringer i kollektivandelen når vi ser på tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) i 2001 og 2005 (+ noen lokale undersøkelser). I Oslo ser kollektivandelen ut til å ha økt fra 2001 til 2005, mens de andre byenes kollektivandel har holdt seg på samme nivå - eller blitt noe redusert - i samme periode. Generelt må imidlertid disse tallene fortolkes med forsiktighet fordi utvalget i byene der det ikke er gjennomført lokale tilleggsundersøkelser, er relativt lite.

Mye av forklaringen på at kollektivandelen ikke ser ut til å være endret er størrelsesforholdet mellom bilreiser og kollektivreiser. Omfanget av bilreiser er såpass stort i forhold til antallet kollektivreiser at det skal en radikal økning av antallet kollektivreiser før den gjenspeiles i endret transportmiddelfordeling.



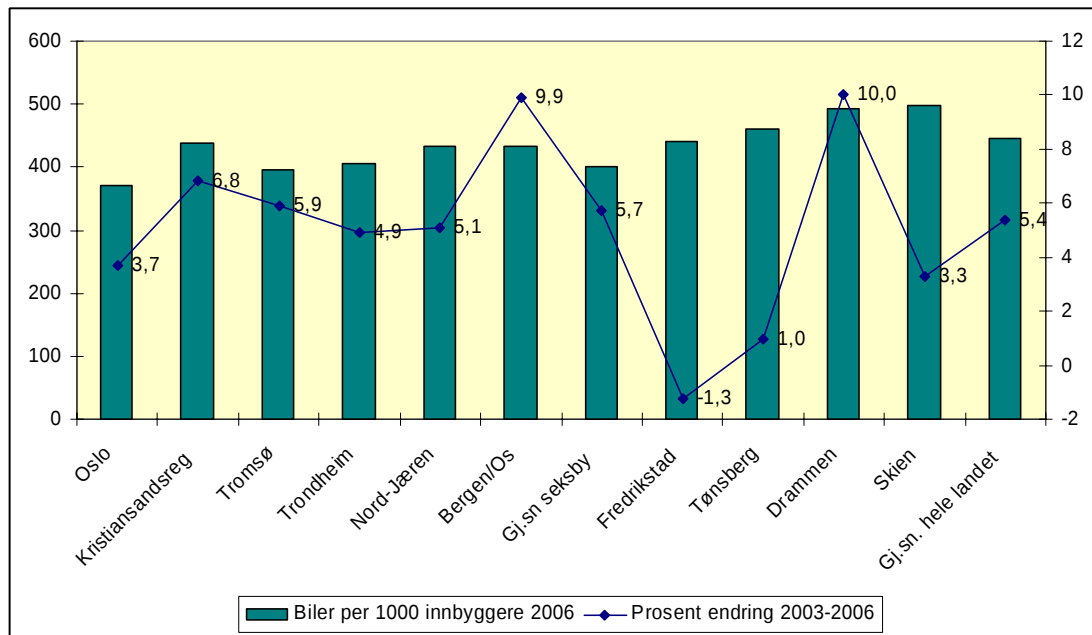
Figur 2.6: Endring i bil- og kollektivreiser.

2.2.2. Bilholdet øker

Med økonomisk vekst øker bilholdet. Bergen har hatt den kraftigste veksten i biltilgang per innbygger, hele 10 prosent fra 2003 til 2006. Mens Bergen for få år siden lå i den nedre delen av skalaen i forhold til bilhold, er biltettheten i denne byen nå størst av de seks

byområdene. Oslo har den laveste veksten i bilhold, noe som kan være med på å forklare at det relative størrelsesforholdet mellom bil- og kollektivreiser har gått i kollektivtransportens favør.

De seks byområdene som er med i Belønningsordningen har lavere biltetthet enn andre norske byer. I Tromsø, Kristiansand, og spesielt i Bergen, har biltettheten økt mer enn landsgjennomsnittet i perioden 2003-2006. I Oslo er veksten lavere enn landsgjennomsnittet, mens Nord-Jæren og Trondheim ligger omtrent på snittet. I gjennomsnitt for de seks byområdene som er med i Belønningsordningen har økningen i bilholdet vært marginalt høyere enn landsgjennomsnittet; 5,7 prosent mot 5 prosent. Det er store forskjeller i utviklingen av biltetthet i de andre norske byene. I Fredrikstad har faktisk biltettheten gått noe ned, mens Drammen har hatt en kraftig vekst på 10 prosent.



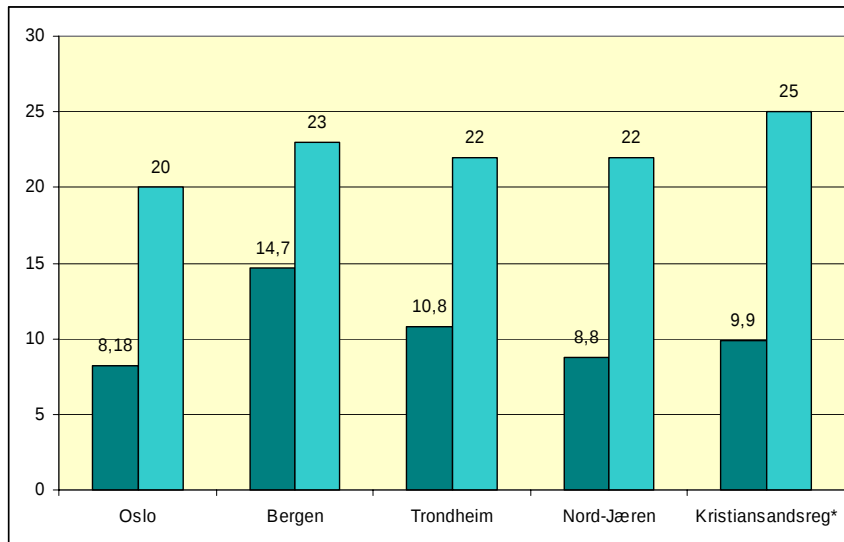
Figur 2.7: Biler per 1000 innbyggere 2006. Prosent endring i biltetthet fra 2003 til 2006. Kilde: SSB.

2.3 Finansielle rammebetingelser

2.3.1. I Oslo, Bergen og Trondheim er takstene høyere enn i europeiske byer

Takstene spiller en sentral rolle for kollektivtrafikken. Takstene er både et virkemiddel for å skaffe flere passasjerer, og en finansieringskilde for å opprettholde et godt tilbud.

Tall fra 2006 viser gjennomsnittsprisen per kollektivreise (dvs inntekt per påstigende passasjerer) varierer fra 8 kr i Oslo, til nesten 15 kr i Bergen. Prisen for voksen enkeltbillett er høyest i Kristiansand, og lavest i Oslo.



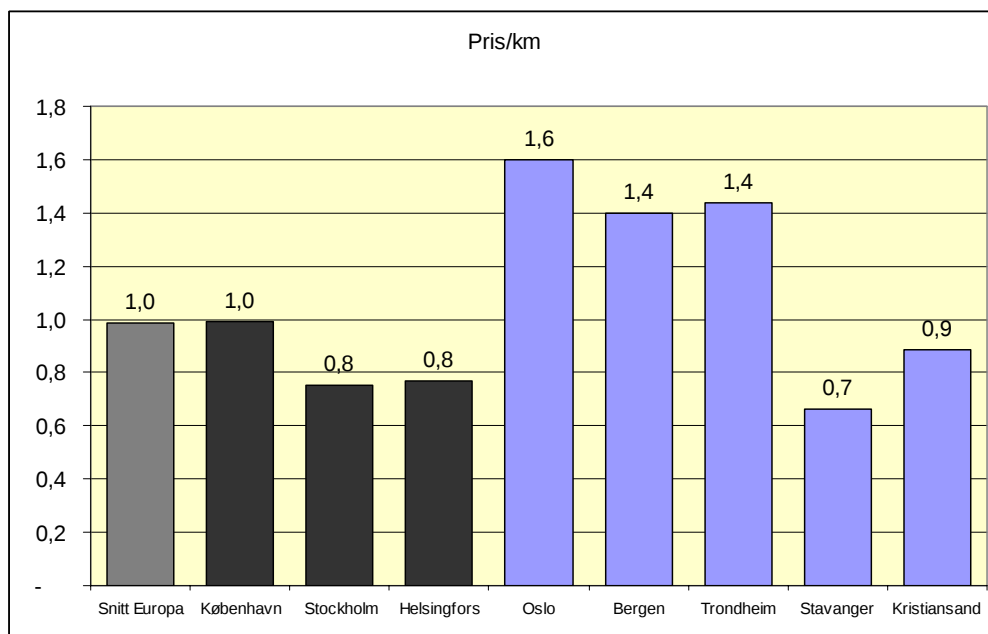
Figur 2.8: Gjennomsnittspris per kollektivreise og pris for enkeltbillett voksen, i nær- sone. 2006.

* Kristiansand-regionen har en sentrumssone som har lavere pris (17 kr), men den er ikke sammenlignbar med de andre. I denne oversikten brukes derfor sone 2.

Er det billig eller dyrt å reise kollektivt i Norge? Mange som reiser kollektivt i europeiske byer opplever at takstnivået er langt lavere enn det vi er vant til her i landet. Men det er store variasjoner i kjøpekraft og kostnadsnivå, noe som betyr at priser i et land ikke kan sammenlignes med andre land uten å ta hensyn til forskjeller i kjøpekraft. Vi har brukt data fra UITP-databasen for å sammenligne de norske byenes takstnivå med noen europeiske byer, der vi tar hensyn til kjøpekraft.¹ Figur 2.8 gir en oversikt over hvordan takstnivået i ulike byer avviker fra gjennomsnittet.

Resultatene viser at takstnivået i mange norske byer er høyt sammenlignet med europeiske byer, også når vi tar hensyn til kjøpekraft. Tre av de norske byene har høyere takster enn gjennomsnittet av europeiske byer, og også høyere takster enn de andre nordiske hovedstedene. Gjennomsnittsprisen per passasjerkm er 60 prosent høyere i Oslo og 40 prosent høyere i Bergen og Trondheim enn snittet av europeiske byer. I Kristiansand og Stavanger ligger prisen noe lavere enn snittet for europeiske byer, noe som har sammenheng med at det på Nord-Jæren og i Kristiansand-regionen har relativt høye tall for gjennomsnittlig reiselengde (hhv 14 km og 11 km, mot 5 km i Oslo).

¹ Dataene for de europeiske byene er fra 2001, Tallene gir derfor et bilde av europeiske takster i 2001 (korrigert for kjøpekraft og prisutvikling) sammenlignet med norske takster i 2006.

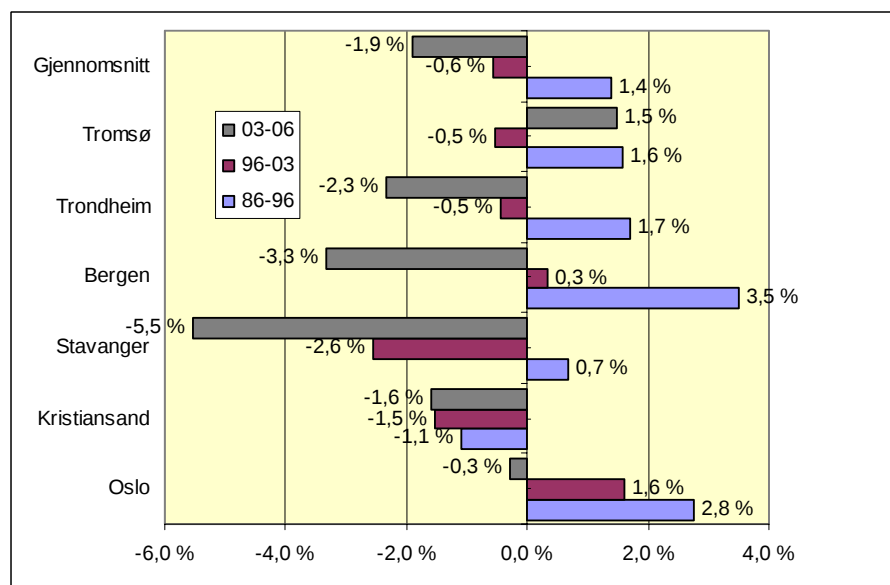


Figur 2.9: Gjennomsnittspris per passasjerkm. Norske byer er priser i 2006, europeiske byer er priser i 2001, korrigert for kjøpekraft og prisvekst. Indeks, snitt Europa=1.

2.3.2. Takstene har blitt lavere

Tall for prisutviklingen viser at det har blitt billigere å reise kollektivt i alle byområder mellom 2003-2006, med unntak av Tromsø. Prisen for å reise kollektivt økte i alle byer i perioden 1986-1996, mens prisene ble noe redusert fra 1996 til 2003. Fra 2003 til i dag har de fleste byer hatt en mer markant reduksjon av prisene.

Midlene fra Belønningsordningen har vært en viktig finansieringskilde for takstreduksjonen i byene. Til sammen har i overkant av 100 millioner kroner av midlene gått til ulike former for taksttiltak, fra målrettede prisreduksjoner på enkelte billettyper til generell takstfrys eller takstreduksjon. Dette beskrives nærmere i kapittel 2.4.

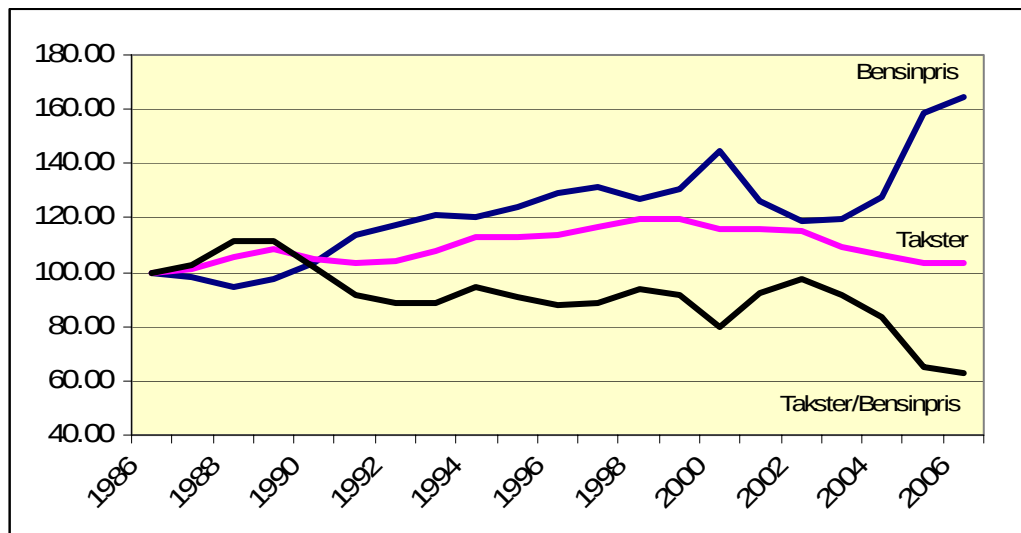


Figur 2.10: Prosent endring i pris per passasjerkm 1986-2009.

2.3.3. Det har relativt sett blitt billigere å reise kollektivt

Fra 1986 og frem til årtusenskiftet økte prisen på kollektivreiser relativt sett mer enn konsumprisindeksen (figur 2.11). Takstene var da ca 20 prosent høyere enn de var i 1986. Men prisen på bensin har også økt, og i perioder langt mer enn kollektivtakstene. I 2000 lå bensinprisen ca 40 prosent høyere enn nivået i 1986 og i 2006 er den ca 60 prosent høyere.

Totalt sett har derfor kollektivtransporten blitt relativt sett billigere de seneste årene, både i forhold til den generelle prisnivået men særlig i forhold til bensinprisen. Prisforholdet mellom kollektivtakster og bensinpris har endret seg med nesten 40 prosent i kollektivtransportens favør fra 1986 til 2006. En stor del av endringen har skjedd etter årtusenskiftet, og den kan forklare mye av den positive passasjerutviklingen vi har observert for kollektivtransporten de seneste årene.



Figur 2.11: Relativ utvikling i takster og bensinpriser for de 6 største byområdene i Norge 1986-2006 Indeks 1986=100 faste priser. Egne beregninger basert på opplysninger fra selskapene og statistikk fra Norsk petroleumsinstitutt

2.3.4. Tilskuddet til kollektivtransport har økt

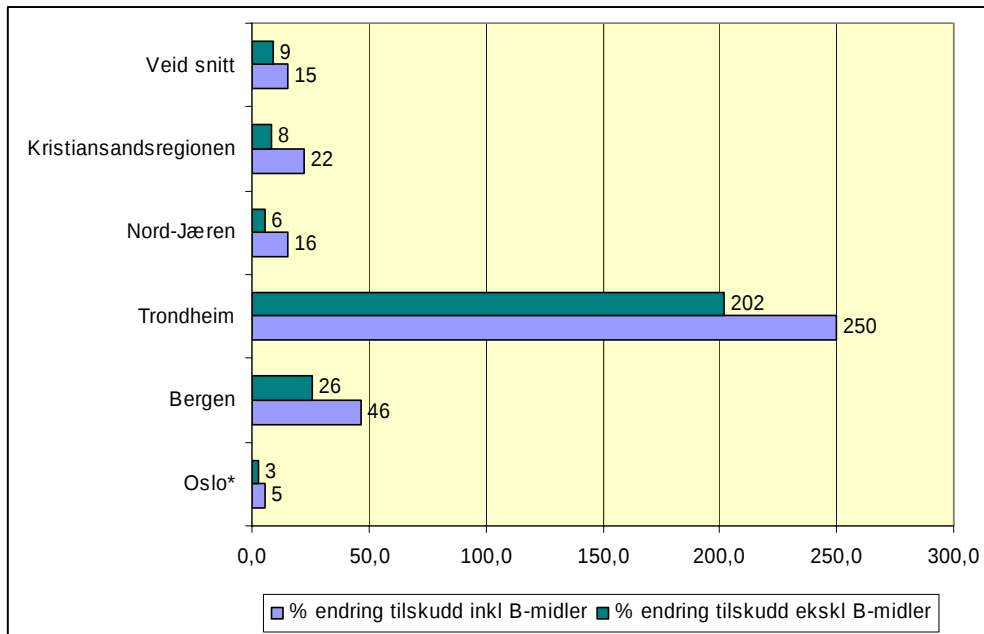
Belønningsordningen har som formål å gi storbyene mulighet til økt satsing på kollektivtransport og større frihet til å utforme en god transportpolitikk. Da er det viktig å identifisere hvorvidt midlene faktisk har bidratt til en økt satsing, eller om midlene har erstattet noe av det lokale tilskuddet til kollektivtransport.

I evalueringen vil SD ha svar på om midlene fra Belønningsordningen har ført til at det lokale tilskuddet til kollektivtransport har blitt redusert. Rapporteringene fra byområdene viser at dette ikke er tilfelle. Tilskuddet til kollektivtransport har økt i alle byområder, og i alle byer er økningen større enn midlene fra Belønningsordningen skulle tilsi. Inkludert midler fra Belønningsordningen har tilskuddet økt med 15 prosent i perioden 2003-2006, mens tilskuddsandelen er økt med 9 prosent når belønningsmidlene holdes utenfor.

Å beregne nøyaktig hvordan bildet ser ut med og uten belønningsmidler er utfordrende fordi tilskuddstallene som er rapportert fra byområdene er beregnet på ulike måter. Vi har derfor gjort noen forutsetninger, og vi vil ta forbehold om at oversikten ikke nødvendigvis gir et helt korrekt bilde:

- I alle byer unntatt Oslo er det forutsatt at tilskudd fra Belønningsordningen som er benyttet på drift er inkludert i tilskuddstallene som er rapportert. Dette gjelder tilbudsforbedring, taksttiltak og informasjon/markedsføring.

- For Oslo er midler fra Belønningsordningen definert som statlige kjøp, og er derfor ikke inkludert i tilskuddstallene. Her er midler fra Belønningsordningen (ekskl midlene som er benyttet i Akershus) "lagt oppå" summen for tilskudd for å beregne tilskuddsøkning inkludert midler fra Belønningsordningen. Dette gjelder både drift- og investeringstiltak.
- I alle byer unntatt Oslo er altså Belønningsmidler som er brukt på investeringstiltak holdt utenfor denne beregningen, og kommer i tillegg som satsing på kollektivtransport.



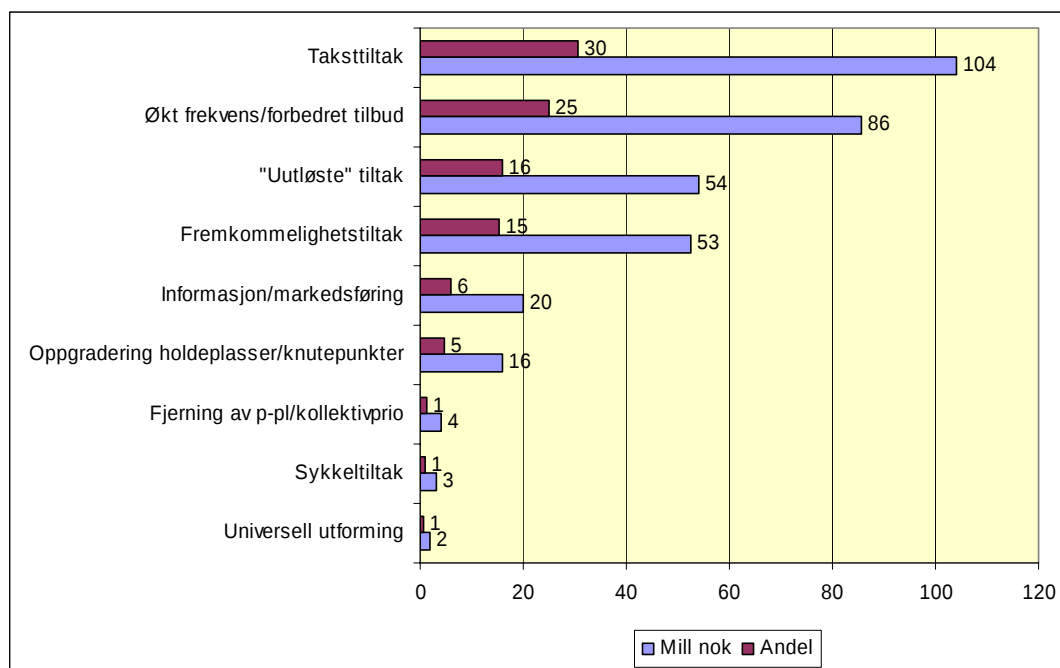
Figur 2.12: Endringer i tilskudd med og uten midler fra Belønningsordningen

Det er store forskjeller mellom byområdene når det gjelder hvor stor del av "æren" midlene fra Belønningsordningen har for tilskuddsøkningen. I Bergen, Kristiansand og Nord-Jæren utgjør midler fra Belønningsordningen en relativt stor del av tilskuddsøkningen, mens Trondheim har økt tilskuddene radikalt uavhengig av disse midlene. Her må det imidlertid tas forbehold om at beregningene er usikre.

2.4 Belønningsordningsmidlenes rolle for å styrke kollektivtransporten og redusere bilbruken

Midlene fra Belønningsordningen er brukt på et vidt spekter av tiltak, som vi har forsøkt å kategorisere som vist i figuren nedenfor. Ca 60 prosent er brukt på takst- og driftstiltak, inkludert informasjon og markedsføring. Kategorien "uutløste" tiltak er midler brukt i Akershus og Oslo (SIS/elektronisk billettering, se kapittel 3) som ikke hadde blitt satt i drift i 2006, slik at midlene ennå ikke har kommet trafikantene til gode.

Øvrige midler er brukt på fremkommelighetstiltak, informasjon/markedsføring og oppgradering av holdeplasser. En marginal del er bruk på fjerning av p-plasser, sykkeltiltak og universell utforming.



Figur 2.13: Bruk av midler på ulike typer tiltak

Innretningen på tiltakene er svært forskjellig i byene, noe som blir nærmere beskrevet i gjennomgangen av hvert enkelt byområde. Vi kommer ikke inn på alle tiltakskategoriene, men gir en mer overordnet oversikt over bruken av midlene, fordelt på tiltakskategoriene som er nevnt i retningslinjene til Belønningsordningen: 1) Kollektivvennlig areal- og transportplanlegging, 2) Restriktive tiltak mot biltrafikken og 3) Mer attraktiv kollektivtransport.

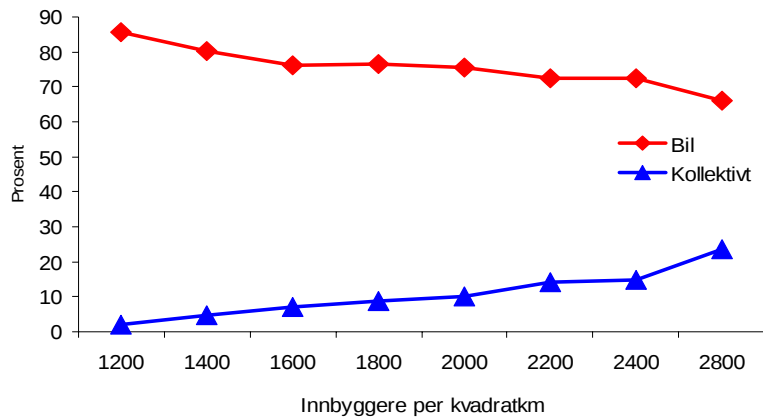
Vi må ta forbehold om at det i byområdenes rapporteringer er lagt ulik vekt på å fremheve tiltak som ikke er finansiert av Belønningsordningen, noe som kan bety at gjennomgangen ikke gir et helt "rettferdig" bilde av graden av satsing i de seks byområdene.

2.4.1. Kollektivvennlig areal- og transportplanlegging

En av tiltakskategoriene som er nevnt i retningslinjene for Belønningsordningen er kollektivvennlig areal- og transportplanlegging. Det er en sterk gjensidig avhengighet mellom arealbruk og transport, noe som betyr at arealpolitikken og transportpolitikken må sees i sammenheng. Planlegging og utbygging med utgangspunkt i kollektivsystemet gir mulighet til bedre kollektivdekning til lavere pris enn tilpasning av kollektivsystemet til eksisterende bebyggelse. Rapporteringene fra byområdene tyder på at fortetting og utbygging langs kollektivåre er lagt til grunn i de fleste arealplaner.

Høy befolkningstetthet gir flere kollektivreiser

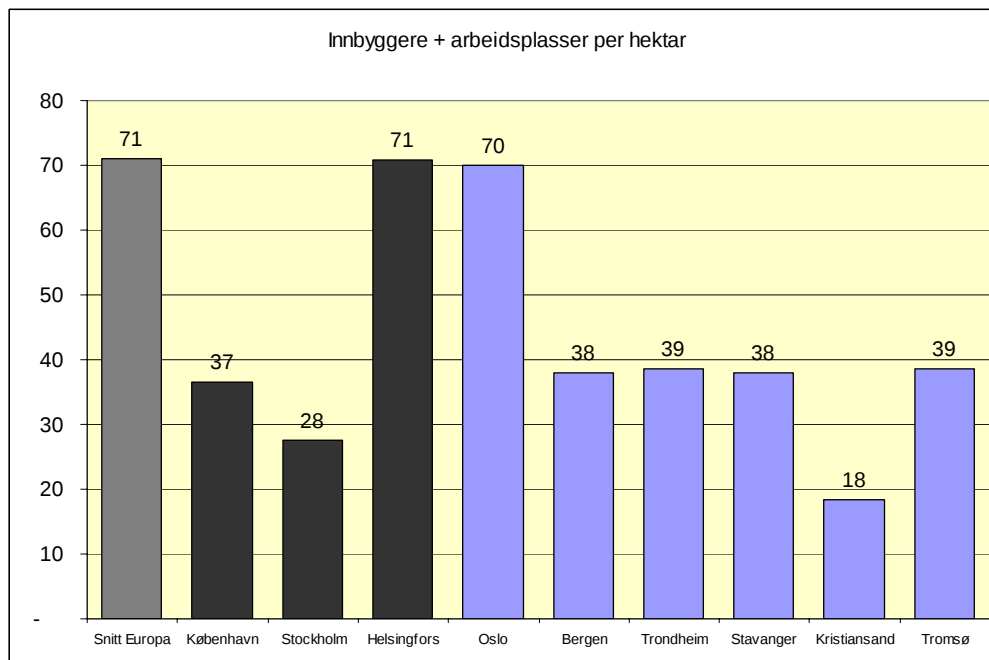
Analyser av sammenhenger mellom bystruktur og reisemiddelvalg viser at mange mennesker konsentrert innenfor små områder gir et bedre trafikkgrunnlag for kollektivtransporten. Dette har flere årsaker. For det første har tette byer dårligere parkeringsdekning. For det andre betyr høy befolkningstetthet at avstandene til gjøremål blir kortere. Dermed blir behovet for motorisert transport mindre. Dette er bekreftet i en rekke undersøkelser, både internasjonalt og i Norge (Newman 2006, Engebretsen 2003)



Figur 2.14: Andel av daglig reiselengde (personkilometer) hvor det benyttes henholdsvis bil og kollektivtransport. Omfatter reiser som starter og ender i samme tettsted. Tettsteder med minst 20.000 innbyggere. Fordeling etter tettstedenes tetthet. Kilde tetthetstall: Statistisk sentralbyrå. Kilde reiser: RVU 2001. Figur fra Engebretsen 2003.

Sammenlignet med gjennomsnittet i europeiske byer har de norske byområdene, med unntak av Oslo, lav befolkningstetthet. Oslo ligger på gjennomsnittet i Europa. Kristiansand-regionen skiller seg ut, med svært lav befolkningstetthet.

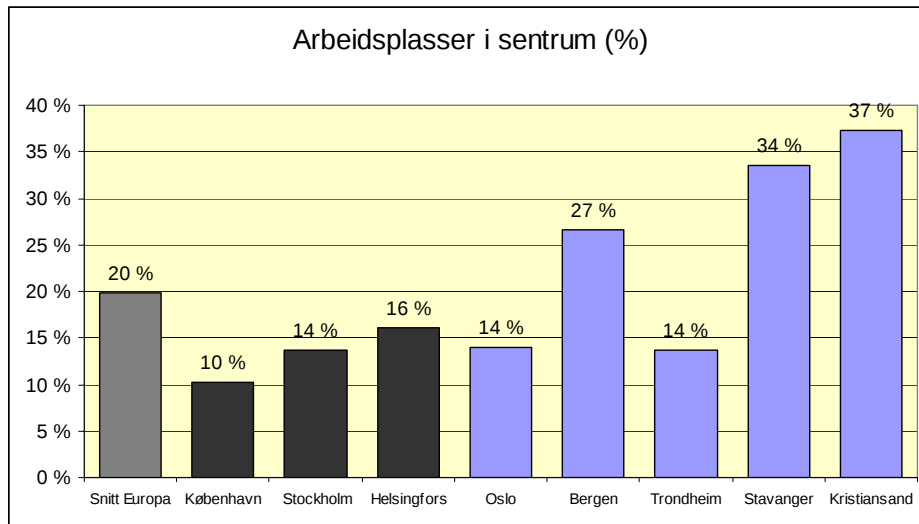
Stockholm og København har lav befolkningstetthet i denne sammenligningen, noe som har sin forklaring i at byområdene i disse undersøkelsene i stor grad er hele byregionen. For Stockholm og København er dette hhv hele Stockholm län og København-regionen, som er svært store byområder i utstrekning. Helsingfors har mer enhetlig bymessig karakter, hvor det bare er de nærmeste nabokommunene som er med i det definerte byområdet. Der er også befolkningstettheten på nivå med gjennomsnittet i Europa.



Figur 2.15: Befolkningstetthet, målt ved innbyggere+ arbeidsplasser per hektar for de ulike byene som er med i undersøkelsen 2001-tall

I tillegg til befolkningstettheten vil selvfølgelig hvor boliger og arbeidsplasser er lokalisert ha stor betydning for både kostnader og markedspotensial for kollektivtransporten. En stor

andel arbeidsplasser i sentrum er gunstig for kollektivtransporten fordi at det er mulig å utvikle et konkurransedyktig tilbud. Alle de nordiske hovedstedene ligger under det europeiske snittet på 20 prosent. I Oslo er ca 14 prosent av arbeidsplassene lokalisert i sentrum, mens Bergen, Nord-Jæren og Kristiansand-regionen har en større andel arbeidsplasser lokalisert i sentrum enn gjennomsnittet i Europa.

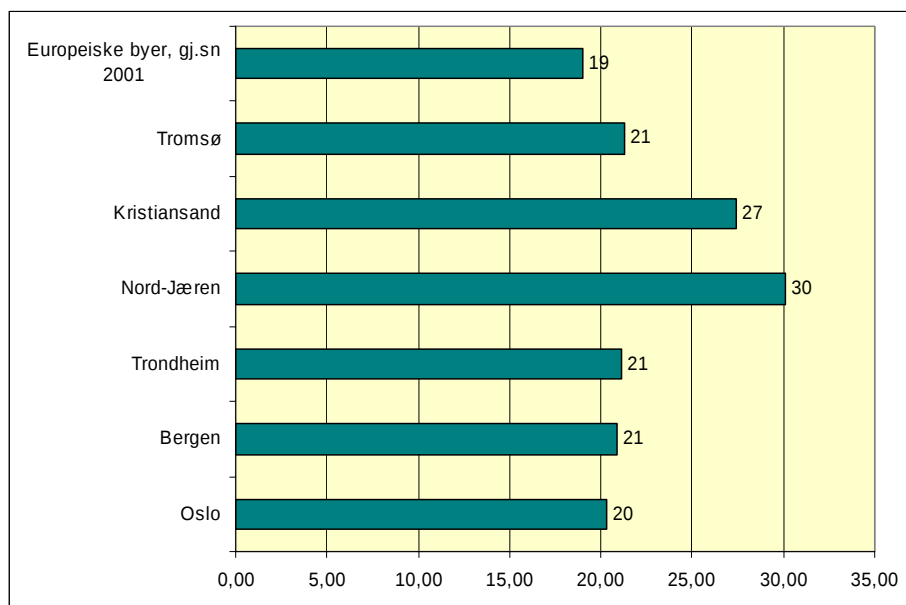


Figur 2.16: Andel av arbeidsplassene som er lokalisert i bysentrum N=44 byer. Tall for 2001.

Byområdene har fokus på fremkommelighet for kollektivtransporten

Fysisk tilrettelegging for et mer effektivt kollektivsystem er en viktig del av en mer kollektivvennlig areal- og transportplanlegging. I alle byområder er det sterkt fokus på behovet for å øke fremkommeligheten for kollektivtransporten. Mange byer sliter i dag med fremkommelighetsproblemer for kollektivtransport på veg, spesielt i rushtiden. Bedret fremkommelighet for buss og trikk er viktig for å øke kollektivtransportens konkurransekraft, men er også blant de mest lønnsomme tiltakene. Det er beregnet at 20 prosent økt hastighet i rushtiden kan gi fem prosent reduserte kostnader for kollektivtransporten (Norheim 2005).

Fremkommeligheten i de norske byene er noe bedre enn gjennomsnittet i europeiske byer som er med i UITP-databasen. Dette er ikke spesielt overraskende siden trafikkproblemene er av en helt annen dimensjon i en del store europeiske byer enn det vi opplever i norske byområder. Det er imidlertid bare Kristiansand og Nord-Jæren som har en markant høyere gjennomsnittshastighet. Kristiansand og Nord-Jæren har en gjennomsnittshastighet for bussene på hhv 27 og 30 km/t, mens de andre norske byområdene ligger på omtrent 21 km/t i gjennomsnittshastighet.



Figur 2.17: Gjennomsnittshastighet for buss (km/t), målt høsten 2006. Gjennomsnitt for europeiske byer i 2001. Kilder: Statens vegvesen og UITP-databasen.

Målinger Statens vegvesen har foretatt fra 2004 og frem til i dag tyder på at byene sliter med å forbedre fremkommeligheten for kollektivtransporten.

Oslo er den eneste byen der fremkommeligheten har økt markant på linjene som måles av Statens vegvesen. I hovedstaden har gjennomsnittshastigheten økt med 12 prosent på disse linjene. Det må tillegges at denne målingen også inkluderer fire trikkelinjer, noe som gjør at gjennomsnittshastigheten er svært lav for Oslos del. Når trikkelinjene trekkes fra er det nesten ingen endring i gjennomsnittshastighet fra 2005 til 2006. Det er altså forbedringer i trikkens fremkommelighet som trekker opp.

I Trondheim og Tromsø har gjennomsnittshastigheten gått ned med hhv 10 og 4 prosent. I Trondheim har dette sammenheng med økt trafikk i rushtiden som følge av avviklingen av bompengeringen.

På Nord-Jæren, i Bergen og Kristiansand-regionen har fremkommeligheten endret seg marginalt fra 2004 til 2006.

Tabell 2.1: Gjennomsnittshastighet og endringer i denne i perioden 2004-2006.

	2004	2005	2006	Prosent endring 2004-2006
Oslo buss og trikk	16	17	17	12,3
Oslo buss		20,7	20,3	0,7
Bergen	21	20	21	-0,5
Trondheim	24	23	21	-10,6
Nord-Jæren	30	29	30	1,0
Kristiansandsreg	28	27	27	-1,4
Tromsø	22	20	21	-3,6

15 prosent av belønningsmidlene – til sammen 53 millioner kroner – er benyttet på tiltak for å øke fremkommeligheten i hhv Kristiansand, Oslo og på Nord-Jæren. På Nord-Jæren er det i perioden benyttet belønningsmidler til trafikktekniske tiltak for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken i punkt og langs hovedtraseer samt

bussprioritering i signalanlegg. I Oslo er det gjennomført en rekke fremkommelighetstiltak i perioden som ikke er finansiert med belønningsmidler, men som er en del av Frem-prosjektet. Belønningsmidler er benyttet på fysisk tilrettelgging for redusert reisetid på to steder (Stortingsg., Solli Plass). I Kristiansand er det gjennomført en del fremkommelighetstiltak på bekostning av biltrafikken, nevnt i avsnitt 3.

Oppgradering av holdeplasser og knutepunkter

Selv om holdeplasstandard utgjør en relativt liten del av det totale kollektivtilbudet, opplever mange trafikanter dette som et viktig element. Selv om det er vanskelig å kvantifisere effekten av slike tiltak, viser resultater fra studier i Norge og Sverige at kollektivtrafikanterne har betalingsvillighet for komfort på holdeplassen på lokale bussreiser (Olsson mfl 2001, Kjørstad 1995).

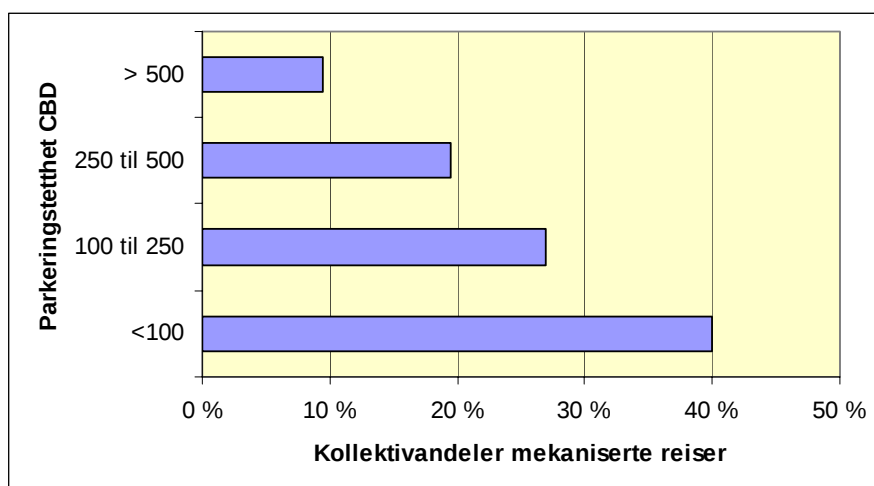
Det er en beskjeden andel av belønningsmidlene - 5 prosent (16 millioner kroner) som har gått til oppgradering av holdeplasser, i hhv Kristiansand-regionen og Oslo. I Kristiansand-regionen er utvalgte holdeplasser oppgradert, med leskur, belysning og standardheving, for å øke tilgjengelighet, sikkerhet og komfort. Det er også brukt belønningsmidler på utvikling av kollektivknutepunkter, med spesiell satsing på utbygging av en rekke bike&ride-anlegg, både langs Bussmetro og i sentrum. I Oslo er det brukt belønningsmidler på oppgradert stasjonsvedlikehold på en rekke stasjoner langs T-banenettet

2.4.2. Tiltak for å redusere biltrafikken

I henhold til retningslinjene for Belønningsordningen er tildeling av midler forutsatt at det iverksettes tiltak som virker begrensende på personbiltrafikken, eller at slike tiltak er planlagt. Flere studier har vist at selv en omfattende satsing på kollektivtilbudet har begrenset effekt på bilbruken dersom denne satsingen ikke kombineres med restriksjoner på bilbruken (Ruud og Kjørstad 2006, Kjørstad og Norheim 2005, Vibe mf. 2004).

Sterk sammenheng mellom parkeringsdekning og kollektivandel

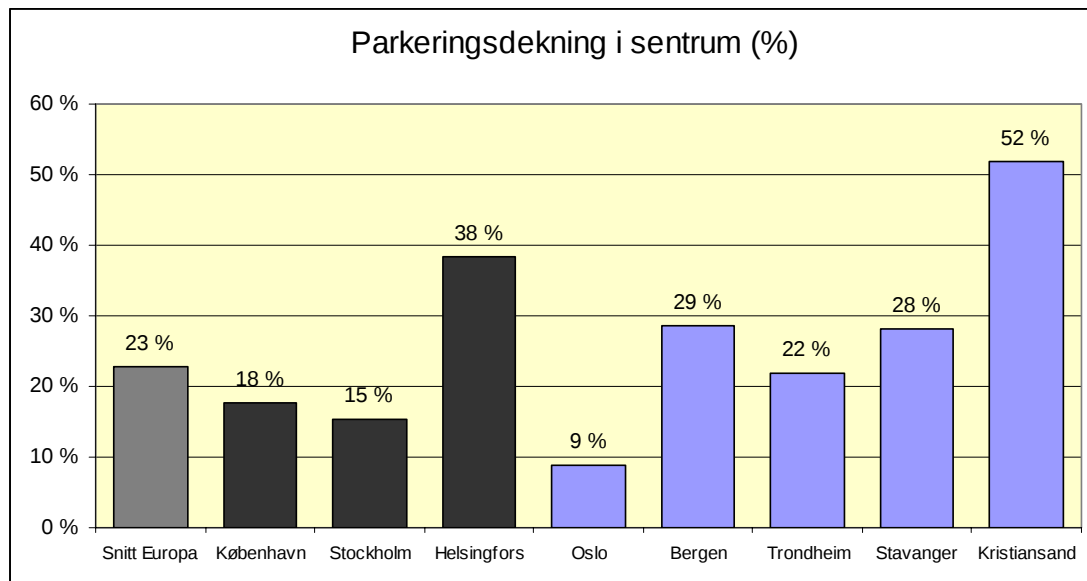
Tall fra UITP-databasen viser at parkeringsdekning i sentrum er en viktig faktor for å forklare reisemiddelvalg til jobb (figur 2.18). Hvis parkeringsdekningen i sentrum er under 10 prosent, er kollektivandelen av mekaniserte reiser hele 40 prosent. Kollektivandelen faller til under 10 prosent hvis parkeringsdekningen er over 50 prosent.



Figur 2.18: Sammenhengen mellom parkeringsdekning i sentrum og kollektivandel Kilde: UITP-databasen.

Oslo har langt lavere parkeringsdekning i sentrum enn gjennomsnittet for de europeiske byene i UITP-databasen, målt ved antall parkeringsplasser per arbeidsplass² (figur 2.19). Oslo har under 10 prosent parkeringsdekning, mens snittet i utvalget ligger på ca 23 prosent.

Bergen, Stavanger og Kristiansand har en parkeringsdekning i sentrum som ligger over gjennomsnittet. Disse byene har også en høyere andel arbeidsplasser i sentrum enn gjennomsnittet, og det er mulig at en del av forklaringen er at parkeringsdekningen er høy for å sikre parkeringsplasser til de som har sine arbeidsplasser i sentrum. Like fullt er det et paradoks at byer som tilsynelatende har et markedspotensial for økt kollektivbruk på grunn av høy arbeidsplasskonsentrasjon i sentrum, reduserer dette potensialet ved å ha høy parkeringsdekning.



Figur 2.19: Parkeringsdekning i sentrum (parkeringsplasser per arbeidsplass) 2001 N=44 byer. Tall for Oslo er fra 2001, øvrige norske tall er fra 2005-2006.

2.4.3. Belønningsordningen har hatt marginal effekt på parkeringsdekningen

En mer restriktiv parkeringspolitikk fremheves i tildelingskriteriene som et sentralt tiltak for å begrense bilbruken.

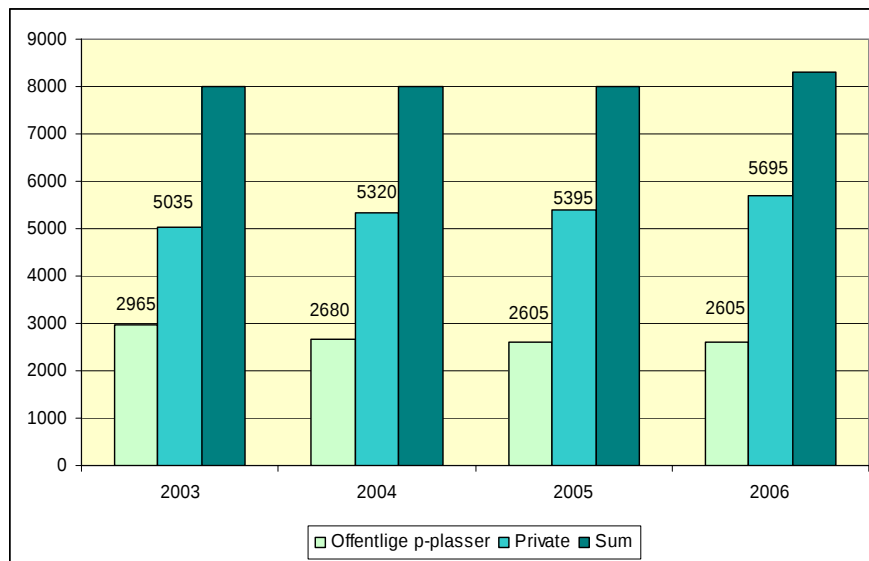
I Oslo, og delvis i Trondheim, påpekes det at det i stor grad allerede er gjennomført en restriktiv politikk på dette området, før Belønningsordningen trådte i kraft.

Med unntak av Kristiansand har ikke byene som er med Belønningsordningen tallfestet noen endring av parkeringsdekningen i sentrum i perioden i sin rapportering til SD. Dette har nok delvis sammenheng med at få byer gjennomfører årlige tellinger av parkeringsplasser i sentrum. I tillegg tar det tid å gjennomføre denne typen tiltak, slik at en vil se effekten først på sikt.

Flere byområder påpeker at det er svært vanskelig å gjøre noe med antallet parkeringsplasser fordi en stor andel av dem er private. Et eksempel er Kristiansand, der det er jobbet målbevisst med å redusere antallet offentlige parkeringsplasser. I perioden er det fjernet ca 360 offentlige parkeringsplasser, men likevel har antallet plasser totalt økt

² Det er en viss usikkerhet i registreringen av disse parkeringsplassene, særlig de private plassene som ikke ligger på gateplan og en del "midlertidige" parkeringsplasser på tomter som senere skal bebygges med mer. Men det er ikke grunn til å tro at denne feilregistreringen er større i Oslo enn noen av de andre byene.

med 300 – dvs med ca. 4 prosent (figur 2.20). Selv om økningen er relativt liten, går utviklingen i motsatt retning av målsettingen om å gjøre det mindre attraktivt å bruke bil i sentrum.



Figur 2.20: Antallet private og offentlige parkeringsplasser i Kristiansand i perioden 2003-2006. Kilde: Søknadene om belønningsmidler fra ATP-utvalget/Vest-Agder fylkeskommune 2004-2007.

Selv om økningen av parkeringsplasser skjer i privat regi, er det imidlertid grunn til å påpeke at kommunen har full mulighet gjennom lovverket til også å begrense antallet private parkeringsplasser.

I rapporteringene nevner de fleste byområder tiltak som er gjort eller som er under planlegging for å begrense parkeringskapasiteten i sentrum:

I *Trondheim* er det innført boligsoneparkering. Parkeringsvedtekter for nybygg i sentrale strøk er endret og åpner for maksimalgrenser for å begrense unødig bilbruk. I kommunen er det også en bestemmelse i kommuneplanens arealdel som begrenser omfanget av bakkeparkering ved nye næringsbygg. I Midtbyen er omtrent 100 private langtidsplasser omgjort til offentlig tilgjengelige parkeringsplasser.

I *Kristiansand* er det fjernet 360 offentlige parkeringsplasser. Dette er delvis finansiert med belønningsmidler.

På *Nord-Jæren* er antallet langtidsparkeringsplasser i sentrumsområdene er redusert. Det er innført en fast norm for antall parkeringsplasser i Sandnes og Stavanger (1 bilparkeringsplass per 100m² bruttoareal i sentrumsområder og transformasjonsområder). I tillegg er det gjennomført en stor parkeringskonferanse, der målet var å gi grunnlag for arbeidet med regional parkeringsplan og kommunedelplan for parkering i Stavanger.

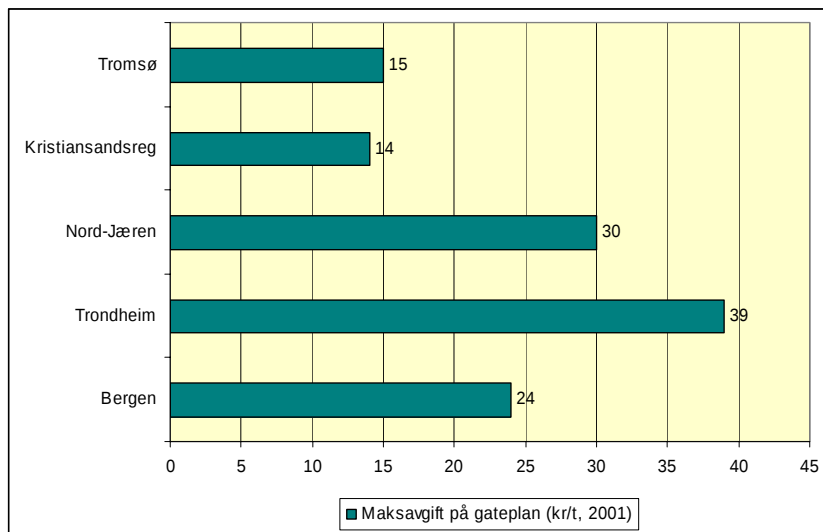
I *Tromsø* er det utarbeidet et forslag til parkeringsplan, men denne var ved utgangen av 2006 ikke politisk behandlet i kommunestyret.

I *Bergen* er nye, mer restriktive og differensierte parkeringsnormer vedtatt. Det er mest restriktive normer i sentrum og indre by, samt i områdene rundt bydelssentrene og rundt bybanens holdeplasser. Det er også gjort vedtak om frikjøpsordning i sentrum og indre by, som har til hensikt å redusere utbygging av parkeringsplasser i tilknytning til private byggeprosjekter og stimulere til private bidrag til fellesløsninger (for eksempel boligsoneparkering).

I Oslo argumenteres det med at det allerede er ført en restriktiv parkeringspolitikk, noe tallene for parkeringsdekningen bekrefter.

Det er ikke bare parkeringsdekning som gir et inntrykk av tilgangen til parkeringsplasser. Prisen vil også være avgjørende for om disse plassene er et realistisk alternativ for langtidsparkering, og hva slags omløpshastighet det er på parkeringsplassene. Høy avgift vil bety at bilistene bare vil ha råd til å stå på plassene en kort periode, og det vil være mange bilturer per plass. Det er derfor et tankekors at gratis parkering i sentrum vil kunne "sementere" bruken av disse plassene hvis det i utgangspunktet er lav parkeringsdekning.

Vi har ikke data som gjør det mulig å gi et bilde av gjennomsnittlige parkeringsavgifter i de seks byområdene per 2006. TØI samlet inn data for dette i fem av byområdene i 2001. Denne oversikten viser at Trondheim og Nord-Jæren som hadde høyest parkeringsavgift på gateplan, mens Kristiansand-regionen og Tromsø hadde den laveste avgiften på slike parkeringsplasser.



Figur 2.21: Maksimum parkeringsavgift på gateplan.

Bildet kan imidlertid ha endret seg siden 2001. Noen av byområdene har rapportert at de på ulike måter har økt parkeringsavgiftene i sentrum i perioden. I *Kristiansand* er det innført ny avgiftsprofil på offentlige parkeringsplasser i sentrum. Parkeringsavgiftene har blitt progressive, og er tilpasset nivået på kollektivtakstene. I sentrumsområdene på *Nord-Jæren* og ved Sola flyplass har parkeringsavgiftene økt. *Trondheim* har en avgiftsprofil som tilgodeser korttidsparkering.

2.4.4. Andre restriktive tiltak mot biltrafikken

Det er få belønningsmidler som er benyttet på restriktive tiltak mot biltrafikken. Dette har sannsynligvis sin årsak i at de politiske barrierene er større enn de finansielle når det gjelder denne typen tiltak. Et eksempel er vegprising, som i seg selv gir inntekter som langt overgår belønningsmidlene.

Tiltakene som er gjennomført for å begrense bilbruken er stort sett iverksatt uten finansiering fra Belønningsordningen.

På *Nord-Jæren* er det innført høyere bompengesatser og utvidet innkrevingsperiode fra januar 2005. To gater er stengt for biltrafikk, og det er etablert et kollektivfelt og en kollektivgate.

I *Bergen* sentrum er det gjort forbedringer for bussen og myke trafikanter på bekostning av areal for privatbil. Det ble også innført økte takster i bomringen, fra 10 til 15 kroner i

2004 og det er etablert en ny bomstasjon i 2004. Det er gjort en innstramming av rabattordninger fra 2006. Nå kreves det inn penger alle dager, hele døgnet. I tillegg nevnes innføring av piggedekkgebyr som et restriktivt tiltak.

I *Oslo* påpekes det at restriksjonsnivået for biltrafikken gjennomgående er høyt sammenlignet med andre norske byområder. En relativt restriktiv bilpolitikk har bidratt til at Oslo har et lavere bilhold enn i landet for øvrig. Av andre tiltak enn parkeringspolitikken nevnes innføring av piggedekkgift, som hindrer uønsket kjøring med piggedekk. I tillegg har satsene i bomringen har økt noe i perioden.

I *Trondheim* er det fokusert på parkeringspolitikken, og andre restriktive tiltak nevnes ikke i rapporteringen Trondheim la for øvrig ned bomringen i perioden.

Kristiansand-regionen er det eneste byområdet som har brukt belønningsmidler som de plasserer i kategorien bilrestriktive tiltak. I rapporteringen nevnes det en del fremkommelighetstiltak som er gjort på bekostning av biltrafikken. Dette gjelder etablering av kollektivfelt, reduserte svingbevegelser for personbiler og forkjørregulering av kollektivtransporten.

2.4.5. Tiltak for mer attraktiv kollektivtransport

Tilbudsforbedringer gir flere fornøyde trafikanter, men frem og tilbake er ikke like langt

Resultatene både fra Tiltakspakkene og Belønningsordningen viser at en økt satsing på et bedre tilbud, som kan gi bedre kunnskap om tilbudet og mer fornøyde trafikanter, vil gi et bedre grunnlag for ytterligere satsing. Disse analysene viser en klar sammenheng mellom tilfredshet og reiseaktivitet.

Det er svært viktig med en kontinuerlig videreutvikling av kollektivtilbudet. Norheim og Renolen (1997) har for eksempel beregnet at hvis kollektivtransporten "stagnerer", det vil si beholder rutetilbud, vognpark og takster på det nivået den har i dag, vil de ti største byområdene oppleve en årlig nedgang i antall kollektivpassasjerer på 1,6 prosent.

Effekten av en kontinuerlig satsing er avhengig av at man har et langsiktig perspektiv på endringene som iverksettes, og at det er noenlunde forutsigbare rammer for satsingen. Evalueringen av Tiltakspakkene viste at den negative effekten av et dårligere tilbud er større enn den positive effekten av et bedre tilbud (Norheim og Kjørstad 2004). Særlig gjelder dette reisetid og frekvens. Det er altså en asymmetri mellom effekten av tilbudsforbedringer - og forverringer. En forverring av tilbudet kan ha nesten dobbelt så store utslag på etterspørselen som en forbedring. Det er derfor viktig å ikke sette i verk tiltak som sannsynligvis må tas bort igjen når en forsøksperiode er over, enten det dreier seg om frekvensøkning eller takster. For effekten av en reduksjon i tilbudet i et stramt budsjettår kan ikke uten videre tas igjen ved å øke tilbudet tilsvarende det neste året. Det betyr at stabilitet, forutsigbarhet og langsiktig planlegging er svært viktig (Norheim og Kjørstad 2004). En britisk studie tyder på at den samme asymmetrien er gjeldende også for taktsreduksjoner- og økninger (Preston 1998).

Denne ubalansen mellom effekten av tilbudsforbedringer og reduksjoner er et viktig poeng forhold til Belønningsordningens innretning fordi den bare har et ettårig perspektiv. Byene er ikke garantert at Belønningsordningen fortsetter. Det betyr at det tas en risiko når midlene finansierer tilbudsforbedringer eller taktsreduksjoner som ikke kan finansieres dersom Belønningsordningen opphører. Resultatet kan i verste fall bli at byområdene, hvis Belønningsordningen opphører, sitter igjen med færre passasjerer enn før den startet, fordi de ikke har råd til å opprettholde tilbudet på det samme nivået.

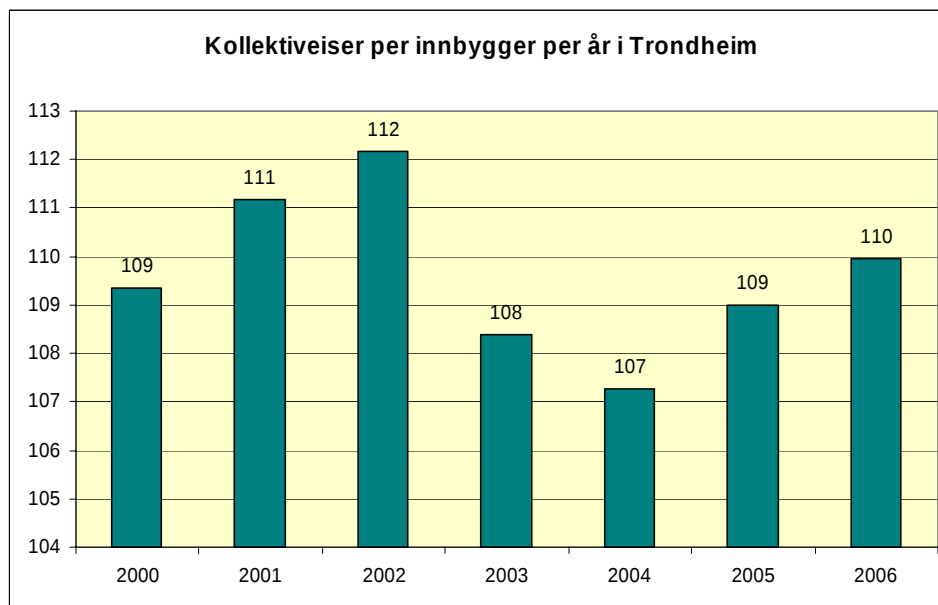
En mulig effekt av det ettårige tidsperspektivet på Belønningsordningen kunne være at det først og fremst ble satset på infrastrukturtiltak, som ikke kan fjernes hvis Belønningsordningen opphører. Fordelingen av midlene tyder imidlertid på at byene har tatt risikoen, og gjennomført en rekke ruteforbedrings- og taksttiltak som vi vil komme nærmere inn på i det følgende. I søknaden for 2007 påpeker Kristiansand-regionen denne

risikoen ved å holde tilskuddsnivået "unaturlig" høyt. Vest-Agder fylkeskommune har utarbeidet et handlingsprogram som gjennomgår mulige kostnadseffektviserende - og besparende tiltak, og potensial for økte inntekter/bedre fremtidig inntekspotensial.

En del av forklaringen på at en stor andel av midlene er benyttet på drifts- og taksttiltak kan være det kortsiktige perspektivet på måloppnåelse. Det kan ha ført til at tiltak som raskt gir en synlig effekt er prioritert fremfor de mer langsiktige satsingene. Samtidig inngår mange av tiltakene, også på driftssiden, som en del av en større og mer langsiktig satsing. Dette gjelder spesielt Bussmetro i Kristiansand og trikkesatsingen i Oslo, og også satsingen på ekspressbusser på Nord-Jæren. Så bildet er ikke entydig.

Passasjerundersøkelsene som er analysert i kapittel 5 sier noe om at tiltakene har hatt bedre effekt på passasjerenes tilfredshet og reiseaktivitet enn tiltakene som ble iverksatt gjennom Tiltakspakkene for kollektivtransport. Det er imidlertid ikke vår oppgave å vurdere om hver enkelt av de lokale tiltakene for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv har vært de "riktige" tiltakene. Til det er utgangspunktet og forutsetningene for byområdenes satsinger for ulike. For å kunne si noe om dette må det gjøres mer dyptgående lokale analyser.

En indikasjon på effekten av tiltakene er om antallet kollektivreiser øker i byområdene, noe som jo er tilfellet i alle byområder. Men det betyr ikke at en annen innretning av tiltakene kunne gitt en bedre effekt. Vi vil her bruke et eksempel fra Trondheim, som også fikk midler gjennom Tiltakspakkene. Mange av disse midlene ble brukt på frekvensøkning, noe som ga en umiddelbar effekt på innbyggernes reiseaktivitet med kollektivtransport. Men i 2003 måtte tilbudet kuttes, noe som umiddelbart ga en nedgang i kollektivreisene. Fra 2004 har kollektivreisene igjen økt, noe som kan forklares i takstreduksjonen som er gjennomført. Men selv tre år etter takstreduksjonen er ikke antallet kollektivreiser per innbygger på samme nivå som i 2002. For det første ser utviklingen ut til å underbygge poenget nevnt tidligere; frem og tilbake er ikke like langt. I tillegg kan tallene tyde på at frekvensøkningen var et mer fornuftig grep enn takstreduksjonen, selv om vi må ta forbehold om at det trengs lokale analyser og vurderinger for å kunne konkludere med sikkerhet.



Figur 2.22: Kollektivreiser per innbygger per år i Trondheim.

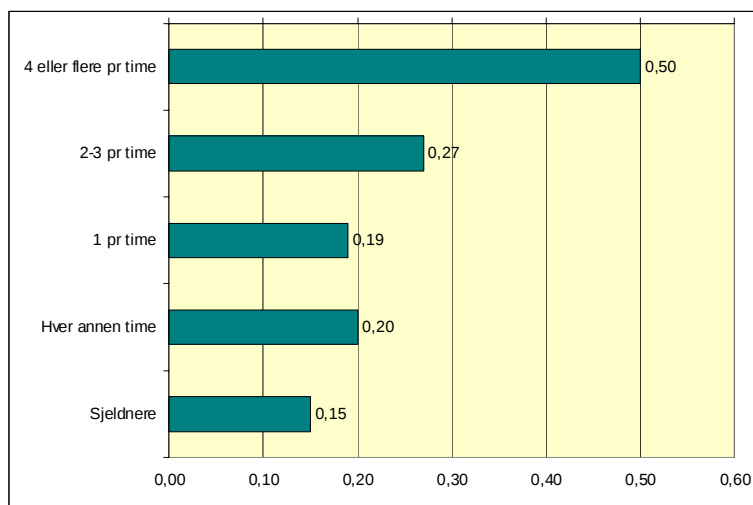
En tredjedel av belønningsmidlene er brukt på taksttiltak

I kapittel 2.3 viste vi at takstnivået i Oslo, Bergen og Trondheim er høyere enn gjennomsnittet i europeiske byer, målt i pris per passasjerkm.

30 prosent av midlene fra Belønningsordningen har gått til ulike former for taksttiltak i byområdene. I *Trondheim* er samtlige midler benyttet til delfinansiering av 12 prosent takstreduksjon (i 2004) og senere takstfrys på 2004-nivå. I *Kristiansand-regionen* er det innført et forsøk med lokaltakst i Vennesla. På Nord-Jæren er det benyttet belønningsmidler for å finansiere et personuavhengig 30 dagers periodekort. Bruk av kortet innebærer gunstige kampanjepriser, og gir utvidet mulighet som gruppekort. Det er inngått bedriftsavtaler der arbeidstakerne får tilbud om å kjøpe et subsidiert kort. I *Bergen* er deler av belønningsmidlene benyttet for å finansiere takstfrys fra 2004.

2.4.6. Tilbudsforbedringer gir flere reiser

Flere undersøkelser, både i Norge og internasjonalt, bekrefter at frekvens betyr svært mye for bruk av kollektivtilbudet i byområder (Kjørstad og Norheim 2005, Renolen 1998, Balcombe (ed) et al 2004). Resultater fra Forsøksordningen viste at frekvensøkning var blant tilbudsforbedringene som tiltrakk seg flest tidligere bilister. Resultater fra Reisevaneundersøkelsen 2005 viser en klar sammenheng mellom antall avganger og kollektivreiser (figur 2.23).



Figur 2.23: Gjennomsnittlig antall kollektivreiser per person per dag i de ni største byene i Norge etter antall avganger på den holdeplassen som oftest brukes. Reisevaneundersøkelsen 2005. Kilde: Kjørstad 2006.

En fjerdedel av belønningsmidlene er benyttet på ulike typer ruteforbedrings-/frekvenstiltak, og det er bare Trondheim som ikke har brukt midler fra Belønningsordningen på denne typen tiltak. Midlene er i stor grad brukt på frekvensøkning på eksisterende ruter, men også til å utvide antallet kveldsavganger (Kristiansandregionen) og oppstart av nye ruter (Nord-Jæren).

2.5 Etterspørsel etter bil og kollektivtransport

I kapitlene foran har vi beskrevet utviklingstrekk og rammebetingelser som hver for seg påvirker utviklingen av bil- og kollektivreiser. Spørsmålet er hvordan disse faktorene virker sammen, og hvilke faktorer om i størst grad kan påvirke markedspotensialet for bil og kollektivtransporten, samlet sett. For å belyse dette har vi foretatt en multivariat analyse av en rekke variabler som kan bidra til å forklare forskjeller i bil og kollektivandel mellom byene. Ved å kjøre en multivariat analyse vil vi kunne finne de isolerte effektene av forskjeller mellom de ulike byene og dermed korrigere for endringer i rammebetingelser for bil eller kollektivtransport i perioden.

De spørsmålene vi ønsker å få svar på er:

- Hvilke faktorer påvirker markedspotensialet for bil og kollektivtransport og hvordan varierer dette mellom byene?
- Hvordan har disse faktorene endret seg i løpet av de årene Belønningsordningen har eksistert og hvordan vil dette påvirke etterspørselen etter bil og kollektivreiser?

Grunnlaget er analysen av 44 byer i Europa (Norheim 2006). I denne sammenheng har vi også sett på utviklingen for noen nordiske byer frem til 2006. I den første delen av analysen har vi konsentrert oppmerksomheten om de isolerte effektene av ulike rammebetingelser for bil- og kollektivtransport som vil påvirke antall reiser per innbygger, når det gjelder kvaliteten på kollektivtilbudet, bystruktur og rammebetingelser for bilbruk. Disse analysene viser at alle disse forholdene kan bidra til å forklare hvor mange som reiser med kollektivtransport eller bil i hver av de norske byene (tabell 2.2).

Kvaliteten på kollektivtilbudet

- Lavere takster vil gi flere kollektivtrafikanter og redusert biltrafikk. 10 prosent reduserte takster vil i snitt gi 3,1 prosent flere kollektivreiser og 2,3 prosent færre bil/MC turer per person.
- Økt frekvens vil gi flere kollektivtrafikanter og redusert biltrafikk. 10 prosent økt frekvens vil i snitt gi 4,1 prosent flere kollektivreiser og 1,1 prosent færre bil/Mc turer per person. Det er noe høyere effekt på kollektivtransporten og noe lavere på biltrafikken, noe som tyder på at økt frekvens også vil gi effekt på sykkelbruken.

Bystruktur

- Økt befolkningstetthet vil gi flere kollektivreiser og færre bilturer. For to like store byer (i folketall) vil en by som har 10 prosent mer tettbygd bystruktur isolert sett ha nesten 4 prosent flere kollektivreiser per innbygger og 2 prosent færre bilturer.
- Befolkningsøkning, uten økt befolkningstetthet, vil innebære at byene eser utover. For to like kompakte byer (i befolkningstetthet) vil en by som har 10 prosent flere innbyggere ha 0,7 prosent færre kollektivreiser per innbygger og 0,8 prosent flere bilturer per innbygger, dvs ikke så store utslag.
- Flere arbeidsplasser i sentrum vil styrke kollektivtransportens markedspotensial. 10 prosent flere arbeidsplasser i sentrum vil gi ca 1,1 prosent flere kollektivreiser.

Rammebetingelser for bilbruk

1. Kostnader for bruk av bil vil gi klare utslag på både bruk av bil og kollektivtransport. 10 prosent økte kostnader for bilbruk vil gi 2,2 prosent flere kollektivreiser og 1,8 prosent færre bilturer.
2. Flere parkeringsplasser i sentrum gir redusert bruk av kollektivtransport og økt bilbruk. 10 prosent flere plasser vil gi ca 2,3 prosent færre kollektivreiser og 0,9 prosent flere bilturer. Grunnen til at utslagene ikke er større er at en stor del av turene foretas utenfor sentrum og derfor ikke vil bli påvirket av denne parkeringsdekningen.

Tabell 2.2: Analyse av faktorer som påvirker antall reiser per innbygger i de ulike byområdene
N=79 byer basert på UITP-databasen 1995 og 2001 Kilde: Norheim 2006

	Kollektivreiser per innbygger	Bil/MC-reiser per innbygger
Takster (pris per passasjerkm)	-0,31	0,23
Frekvens (vkm/innbygger)	0,41	-0,11
Befolkningstetthet	0,39	-0,20
Innbyggere	-0,07	0,08
Kostnader for bilbruk	0,22	-0,18
Inntektsnivå (BNP/innbygger)		-0,16
Parkeringsdekning i sentrum	-0,13	0,09
Andel jobber i sentrum	0,11	
Biltetthet		0,50
Antall mekaniserte reiser	0,60	1,01
Konstant	-1,06	-1,71
Føying (Adj R2)	0,67	0,83

2.5.1. Rammebetingelser for bil- og kollektivreiser

Disse analysene kan brukes til å synliggjøre hvor mye rammebetingelsene i de norske byene sammenlignet med resten av Norden kan bidra til å forklare bruken av kollektivtransport og bil. Vi har her data fra Stockholm, Helsingfors og København i 2001, mens nøkkeltallene for de norske byene er 2006-tall (tabell 2.3). Denne tabellen viser at takstnivået for Oslo, Bergen og Trondheim lå 70-90 prosent over snittet for de nordiske byene, mens Stavanger/Sandnes og Kristiansand lå omtrent på nivå med disse byene. Alle de norske byene hadde betydelig lavere ruteproduksjon, og alle unntatt Oslo var mindre tettbygd.

De største avvikene er for parkeringstettheten i sentrum, hvor Kristiansand ligger over dobbelt så høyt som de nordiske byene og Oslo 63 prosent lavere. Kristiansand hadde også den høyeste bil/MC-tettheten, men også en høy andel arbeidsplasser i sentrum. Dette tyder på at Kristiansand på mange måter er en bilby med god tilrettelegging for bilbruk og høy bilandel, samtidig som de har et relativt godt utbygd kollektivtilbud. Dette er en tilrettelegging for både bil og kollektivtransport ("ja takk begge deler") som kjennetegner mange nordiske byer, og som er særlig tydelig for Kristiansand.

Tabell 2.3: Kjennetegn ved transporttilbudet i de norske byene sammenlignet med snittet i de nordiske hovedstedene (2001-utvalget)

Faktor	Oslo(1)	Bergen	Trondheim	Stavanger/ Sandnes	Kristiansand
Takst per km	93 %	67 %	72 %	-21 %	6 %
Vkm/innbygger	-40 %	-47 %	-51 %	-55 %	-37 %
Bosatte og arbeidsplasser per hektar	40 %	-24 %	-23 %	-24 %	-63 %
Parkeringsstetthet	-63 %	21 %	-8 %	18 %	118 %
Andel jobber i sentrum	5 %	100 %	2 %	151 %	180 %
Bil/Mc tetthet	10 %	27 %	26 %	31 %	36 %

(1) 2005-tall

Prognoser for antall bil- og kollektivreiser

Med utgangspunkt i disse avvikene og etterspørselseffektene som ble funnet i tabell 1 kan vi beregne hvor mye det vil ha å si for bruken av kollektivtransport i de norske byene (tabell 2.4). Denne tabellen sier noe om hvor mye bruken av kollektivtransport (reiser per innbygger) som kan forklares ved forskjeller i kollektivtilbud, bystruktur eller rammebetingelser for bil, sammenlignet med snittet av de nordiske byene.

I følge disse analysene kan rammebetingelsene i de norske byene bidra til å forklare 16 prosent lavere bruk av kollektivtransport sammenlignet med de nordiske byene. Avviket ligger rundt 25-30 prosent i Trondheim, Bergen og Kristiansand, mens Oslo og Stavanger/Sandnes ligger omtrent på nivå med de nordiske byene.

Det er særlig rutetilbud og takster som gir disse forskjellene, mens bystruktur og rammebetingelser for bilbruk faktisk trekker i retning av flere kollektivreiser i de norske byene. Kollektivtilbudet vil isolert sett gi ca 30 prosent færre kollektivreiser, mens bystruktur isolert sett gir 11 prosent flere reiser og restriksjoner på biltrafikken 3 prosent flere reiser. Kristiansand skiller seg ut med en mindre restriktiv bilpolitikk og Oslo med mer restriksjoner. Det bør understrekes at noe av dette skyldes at både Stockholm og København består av store byregioner som hadde gitt et noe annet bilde hvis vi bare hadde sett på selve bytransporten. Endringer de siste årene og ikke minst trengselsskatten i Stockholm er heller ikke med i denne sammenligningen. Men det vil ikke påvirke den innbyrdes sammenligningen mellom de norske byene og som er hovedfokus for denne analysen.

Tabell 2.4: Beregnet etterspørselseffekt for kollektivreiser per innbygger, avvik fra snittet i de nordiske hovedstedene

	Kollektivtilbud	Bystruktur	Rammebetingelser bil	Sum
Oslo2005	-37 %	22 %	17 %	2 %
Bergen	-37 %	11 %	1 %	-25 %
Trondheim	-41 %	8 %	4 %	-29 %
Stavanger/Sandnes	-20 %	16 %	1 %	-4 %
Kristiansand	-19 %	0 %	-7 %	-25 %
Snitt	-31 %	11 %	3 %	-16 %

Tabell 2.4 gir et anslag på forventet effekt eller markedspotensial for antall kollektivreiser per innbygger i de norske byene. Samtidig er det mange flere forhold som kan påvirke denne reisefrekvensen og ikke minst det faktum at analysene baseres på byer som jevnt over er større enn de norske byene. Men denne analysen viser uansett hvor mye en del sentrale rammebetingelser kan påvirke bruken av bil og kollektivtransport i de norske byene. Analysen av bilbruk gir noe av de samme effektene som vi så over, bare med motsatt fortegn (tabell 2.5). Det betyr at rammebetingelsene i de norske byene isolert sett vil gi 4 prosent flere bilturer per innbygger de norske byene og flest i Kristiansand og Bergen. I Bergen er hovedgrunnen det relativt sett dårlige kollektivtilbudet, mens effekten i Kristiansand også skyldes god tilrettelegging for bil.

Oslo har et lavere forventet bilbruk, i første rekke pga mer restriktiv bilpolitikk enn de nordiske byene (i 2001) og at vi her ser på Oslo by mens de andre byene dekker hele byregionen. Stavanger kommer også mer gunstig ut, men her bør det understrekes at tallene er mindre sammenlignbare med flere bykjerne i samme region.

Tabell 2.5: Beregnet etterspørselseffekt for bil/MC-reiser per innbygger, avvik fra snittet i de nordiske hovedstedene

	Kollektivtilbud	Bystruktur	Rammebetingelser bil	Sum
Oslo(1)	22 %	-15 %	-13 %	-6 %
Bergen	20 %	-8 %	-1 %	11 %
Trondheim	21 %	-11 %	-3 %	7 %
Stavanger/Sandnes	4 %	-9 %	-1 %	-6 %
Kristiansand	7 %	3 %	5 %	14 %
Snitt	15 %	-8 %	-3 %	4 %

(1) 2005-tall

Analysen over viser hvordan rammebetingelsene i byområdene påvirker bruk av bil og kollektivtransport i byene. Denne analysen viser at utfordringene og virkemidlene varierer fra by til by. Den mest markante forskjellen er mellom Kristiansand som har den minst restriktive bilpolitikken og Oslo som har relativt mange restriksjoner, ikke minst når det gjelder parkeringsdekning i sentrum.

Rammebetingelsene er endret i perioden

Vi har til slutt i denne analysen sett på hvilke rammebetingelser som er endret i den perioden det har vært gitt belønningsmidler og hvilken forventet effekt dette har hatt på bil- og kollektivtrafikken. Vi har da benyttet de samme etterspørselseffektene som over, jmf tabell 1. Samtidig er det endringer i perioden som er usikre. Vi har derfor konsentrert oss om de viktigste endringene og for de byene hvor vi har best datagrunnlag. Det er derfor ikke noen komplett analyse av etterspørselseffektene.

De viktigste endringene i denne perioden som vi fokuserer på er:

- Endrede takster
- Endringer i bensinpriser
- Forskjeller i parkeringsdekning

Bensinprisene har økt kraftig i den perioden for Belønningsordningen, og i faste priser er økningen på 38 prosent. Dette vil isolert sett gi 7,3 prosent flere kollektivreiser per innbygger og 5,6 prosent færre bilturer per innbygger (tabell 2.6). Denne effekten er basert på de etterspørselseffektene som er presentert i tabell 2.2. Samtidig er det også andre faktorer som kan ha endret seg i den samme perioden. Tabellen kan derfor ikke tolkes som at bil- og kollektivreiser har endret seg så mye, men hvor mye endringen hadde vært "alt annet likt".

Tabell 2.6: Isolert effekt av økte bensinpriser i perioden. 38 prosent økt realpris og etterspørselseffekter som angitt i tabell 1.

	Relativ effekt av bensinprisøkning
Kollektivreiser/innbygger	7,3 %
Bilturer/innbygger	-5,6 %

Takstene har også endret seg mye i perioden. Ca 30 prosent av belønningsmidlene er brukt til å sette ned eller "fryse" takstene. I tillegg er det brukt lokale midler på reduserte takster, slik at den reelle takstreduksjonen har vært på 6 prosent i snitt. Dette har ført til at det relative prisforholdet mellom kollektivtransport og bil er redusert med nesten 50 prosent i perioden, og langt mer for noen av byene. Tabell 2.7 viser beregninger for de isolerte effektene av denne prisendringen. I snitt er det forventet å gi 9,3 prosent flere kollektivreiser per innbygger og 7 prosent færre bilturer. Effekten er størst Stavanger/Sandnes og Bergen, men forskjellene er ikke så store.

Vi har også forsøkt å beregne den isolerte inntektseffekten av denne prisvridningen for kollektivtransporten³. Disse beregningene viser at det endrede prisforholdet har bedret inntektsgrunnlaget for kollektivtransporten med rundt 100 mill kr årlig. Den isolerte effekten av bensinprisøkningen er på hele 170 mill kr, men takstreduksjonene har bidratt til å dempe denne inntektseffekten. Dette er en positiv inntektsspiral som har gitt en positiv passasjerutvikling i mange av byene og gitt økonomisk rom for å forbedre tilbudet. Det er flere av byene som har pekt på denne sammenhengen og i Stavanger/Sannes har inntektsøkningen fra flere passasjerer blitt benyttet direkte til å øke tilskuddene i regionen. Den positive passasjerutviklingen i perioden har i like stor grad sammenheng med denne prisutviklingen som med Belønningsordningen.

Tabell 2.7: Isolert effekt av endret prisforhold i perioden. 38 prosent økt realpris og ulike takstendringer. Etterspørselseffekter som angitt i tabell 1.

	Relativ takstendring	Endret etterspørsel		Inntektseffekt kollektivt		
		Reiser per innbygger		Mill kr per år		
	2003-2006	Kollektivt	Bil	Takster	Bensin	Sum
Oslo	-1 %	7,7 %	-5,9 %	-10	103	94
Kristiansand	-5 %	8,9 %	-6,8 %	-3	7	3
Stavanger	-17 %	13,3 %	-9,8 %	-16	10	-6
Bergen	-10 %	10,7 %	-8,0 %	-26	28	1
Trondheim	-7 %	9,6 %	-7,3 %	-10	15	5
Tromsø	4 %	6,1 %	-4,7 %	3	8	11
Gjennomsnitt	-6 %	9,3 %	-7,0 %	-63	170	108

En annen faktor som betyr mye for etterspørselen etter bil og kollektivtransport er parkeringsdekningen i sentrum. Her er det særlig Oslo og Kristiansand som skiller seg ut, med en lav parkeringsdekning i Oslo og en høy parkeringsdekning i Kristiansand. I følge våre opplysninger har det bare vært marginale endringer i antall parkeringsplasser i sentrum av disse byene, men her er rapporteringen mangelfull. Vi har derfor ikke grunnlag for å anslå effekten av evt endringer på reisemiddelfordelingen og inntektsgrunnlag. Men vi kan illustrere hvor mye dette har å si for det finansielle grunnlaget i hver av byene ved å se på effekten av at de to ytterpunktene, Oslo og Kristiansand, får en parkeringsdekning som er lik snittet i de 6 største byene (tabell 2.8). I snitt er parkeringsdekningen ca 28 prosent i de norske byene, mens Oslo ligger på ca 9 prosent og Kristiansand på ca 52 prosent. Det betyr at vi her ser på mer enn fordobling av antall parkeringsplasser i Oslo og omtrent halvering i Kristiansand. Så store endringer er kun ment som en illustrasjon på hvor mye det "koster" for Kristiansand å ha en så god parkeringsdekning og hvor mye Oslo "sparer" i form av redusert tilskuddsbehov. Denne tabellen viser at Kristiansand ville fått ca 8 mill kr i redusert tilskudd hvis de fikk en parkeringsdekning på linje med de andre byene, og Oslo vill fått ca 200 mil kr i økt tilskuddsbehov. Dette kan også sees motsatt; det koster kollektivtransporten i Kristiansand ca 8 mill kr i året å ha en såpass lite restriktiv parkeringspolitikk, mens Oslo sparer ca 200 mill kr.

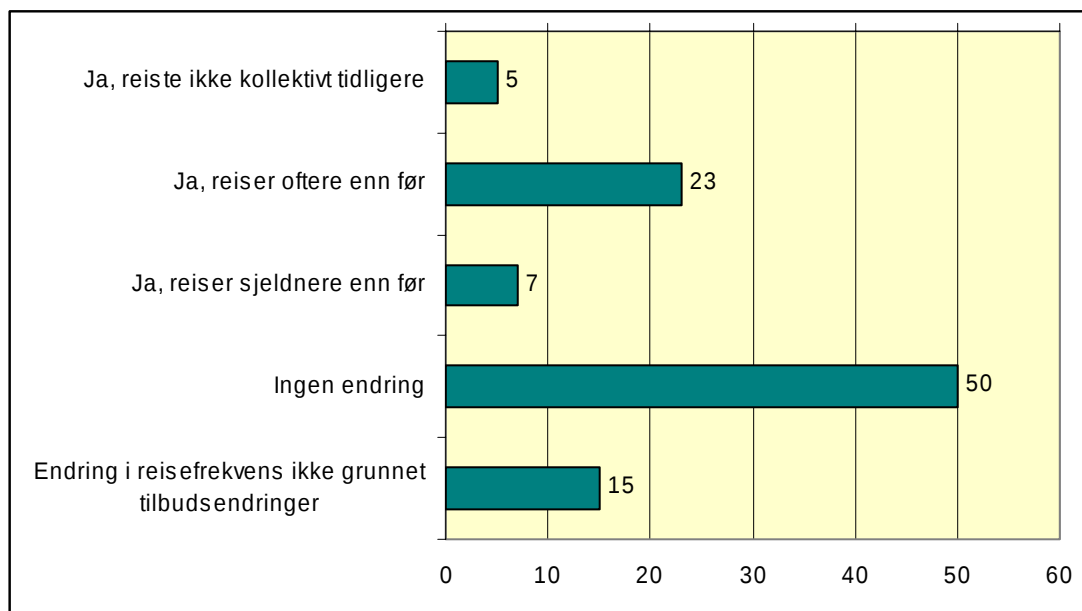
Tabell 2.8: Isolert effekt av endret parkeringsdekning i Oslo og Kristiansand. Beregnet effekt av å endre parkeringsdekningen slik at den blir lik gjennomsnittet i de 6 norske byområdene.

	Endret parkeringsdekning	Kollektivt	Bil	Tilskuddsbehov
Oslo	230 %	-14.4 %	11.3 %	202.1
Kristiansand	-50 %	9.4 %	-6.0 %	-8.4

³ Dette er vel og merke bare endringer i billettinntekter, mens endrede dieselpriiser og dermed driftskostnadene for busselskapene vil dempe denne effekten noe.

2.6 Etterspørselseffekten av tiltakene innen Belønningsordningen

Trafikantenes respons på tiltakene som er gjennomført er et viktig element i vurderingen av effekten, i tillegg til passasjertall. I passasjerundersøkelsen er trafikantene som svarte at de hadde lagt merke til endringer i kollektivtilbudet (41 prosent) stilt spørsmål om dette har bidratt til at de har endret sine reisevaner. Av disse oppgir 5 prosent at de er nye trafikanter, dvs at de ikke reiste kollektivt tidligere. 23 prosent oppgir at de reiser oftere enn før, mens 7 prosent reiser sjeldnere enn før. Det er store forskjeller mellom byene, og nesten alle som oppgir at de er nye trafikanter reiste på Nord-Jæren.



Figur 2.24: Endringer i reisefrekvens av de som har lagt merke til endringene i tilbudet. N=953.

Midlene fra Belønningsordningen utgjør en relativt liten andel av de totale samferdselsbudsjettene i byene. Det er vanskelig å beregne total etterspørselseffekt av midlene fra Belønningsordningen, både fordi tiltakene finansieres fra flere budsjetter utover Belønningsordningen og fordi en del tiltak er vanskelig å kvantifisere. Vi har derfor valgt å konsentrere etterspørselsanalysene om de konkrete tiltakene som er gjennomført i byene, sammenliknet med etterspørselseffekten av sammenliknbare tiltak som er gjennomført i byene tidligere. Dette er i all hovedsak kollektivtiltak.

Disse analysene viser at Belønningsordningen har bidratt til å forbedre kollektivtilbudet til trafikantene. Tiltakene har totalt sett gitt 25 prosent netto endret tilfredshet og 7 prosent netto økt reisefrekvens. Forskjellen, dvs differansen mellom andelen som oppgir at tilbudet er blitt bedre i forhold til de som mener at tilbudet er dårligere, er størst i Oslo med 56 prosent. Deretter kommer Kristiansand med 30 prosentpoeng. I Bergen er forskjellen kun 12 prosentpoeng, noe som betyr at det nesten er like mange som mener at tilbudet har blitt dårligere som bedre. Samlet viser disse analysene en elasticitet med hensyn til endret tilfredshet på 0,52, dvs at 10 prosent økt tilfredshet med tilbudet gir ca 5,2 prosent økt bruk av buss.

Det betyr at flere reiser kollektivt som følge av disse tiltakene. Men effekten er lavere enn det som tidligere er funnet innenfor "Tiltakspakkene for rasjonell transport". Det gjelder både tilfredsheten med tilbudet og etterspørselseffektene. Dette tyder på at tiltakene som er gjennomført som en del av Belønningsordningen har vært mindre målrettet enn de som ble gjennomført innenfor Tiltakspakkene.

DEL 2

Del to inneholder:

Beskrivelse av byene

Dokumentasjon av byområdenes vurderinger og erfaringer med
Belønningsordningen

Dokumentasjon av passasjerundersøkelsen

3. Beskrivelse av byene

3.1 Byområdenes søknader og rapportering. Beskrivelse av utfordringer, mål, tilskuddsutvikling og resultater

I dette kapitlet beskrives byområdenes utfordringer, mål og resultater på transportområdet i perioden 2003-2006. Dette kapitlet danner grunnlag for våre vurderinger og samlet analyse av byområdene i kapittel 2.

Søknadene om midler fra Belønningsordningen og rapporteringene til Samferdselsdepartementet er brukt som hovedkilde. I tillegg har vi innhentet en del tall fra offentlig statistikk.

Gjennomgangen er deskriptiv, og det er byenes egne beskrivelse av utfordringer, mål og resultater som er lagt til grunn. I søknadene og rapporteringene har fokus og innfallsvinkel variert, noe som også gjenspeiler seg i vår gjennomgang av byområdene.

3.1.1. Om byenes rapportering

Kort oppsummert gir byområdenes rapportering følgende hovedinntrykk:

1. Det er lagt ned betydelig arbeid i å rapportere status og tiltak
2. Vårt inntrykk er at det er gjort et omfattende og grundig arbeid med søknadene og rapporteringene i samtlige byområder, selv om omfanget varierer.

Omfattende rapportering gjøre det vanskelig å få "overblikk" over mål og resultater.
At rapporteringen er omfattende gjør det utfordrende å få et overblikk over og sammenligne status i de ulike byområdene. Selv om SD har hatt klare krav til hvilke vedlegg som skal med, og i hvilken rekkefølge, har byområdene tolket rapporteringsmengden svært forskjellig. Opplegget for rapportering kunne med fordel vært mer systematisert, eventuelt registrert i en samlet database. Det vil i så fall kreve at mengden og innretningen på rapporteringen er klarere definert enn i dag.

Uklar resultatmåling, som skyldes manglende / unøyaktig statistikk.
Byområdene er bedt om å oppgi tall for utviklingen av antall kollektivreiser og bilreiser, siste år og i gjennomsnitt siste fem år. Et stort problem med disse tallene, er at det mangler god statistikk. Spesielt gjelder dette for biltrafikkutviklingen, de byområdene selv har gjort en skjønnsmessig vurdering av hvilke tellepunkter som skal med. Antallet tellepunkter varierer sterkt, i Tromsø er det for eksempel bare ett tellepunkt som danner grunnlaget for tallene for trafikkutvikling. Utvalget av tellepunktet kan påvirke bildet av trafikkutviklingen i stor grad, noe som er uheldig siden incentivordningen skal være resultatavhengig.

Sentrale nøkkeltall mangler.

Det er lagt vekt på at det skal gjennomføres restriktive tiltak, og byene rapporterer om en del tiltak som er gjennomført. Men det er svært vanskelig å vurdere omfanget så lenge vi mangler oppdaterte nøkkeltall som for eksempel arbeidsplasser og parkeringsdekning i sentrum.

Det er et hovedfokus på bykommunen.

Byene er i søknadsinnbydelsen fra SD bedt om å ha et byregion-perspektiv. Alle søkere har i noen grad samarbeidet med nabokommuner/nabofylker om søknader og fordeling av midler. Men hovedinntrykket er at fokuset først og fremst er rettet mot storbykommunene, både når det gjelder fordeling av midler og rapportering av resultater. Dette gjelder i størst grad i byområder der kommunen er søkeren. Fokuset er noe mer regionalt i Kristiansand-regionen og på Nord-Jæren. Det ser generelt ut til å være en dreining i retning av større bykommune-fokus fra første søknad i 2004, til 2006-søknaden.

3.2 Oslo

3.2.1. Avgrensning av byområdet

Det er Oslo kommune som står som søker, i samarbeid med Akershus fylkeskommune. Byområdet er avgrenset til Oslo kommune ".....sett i sammenheng med det sentrale østlandsområdet." Buskerud og Østfold fylkeskommune har i noen grad vært involvert, men har hatt en minimal rolle. Akershus er tildelt ca 37 prosent av midlene, men det er Oslo kommune (og Oslo Sporveier) som har rapportert. Beskrivelsen er av rapporteringen fokuserer dermed kun på Oslo.

3.2.2. Utfordringer og mål

Oslo kommune har i dag ca 550 000 innbyggere. Den totale veitrafikken i Oslo og Akershus har vokst kraftig de siste 30 årene. Størst var veksten på 1970-tallet. Nå ser langtidstrenden ut til være en årlig vekst på 1-1,5 prosent. I perioden 1991—2000 vokste biltrafikken over bomringen med 15 prosent, og over bygrensen med 22 prosent. Takket være en forsert utbygging av hovedveiene fra 1990 har man imidlertid lyktes i å få trafikkveksten kanalisert fra gater og boligområder og til hovedveinettet. Denne forseringen kunne skje som følge av bompengefinansiering. Det har ikke vært vekst i biltrafikken på gatene i sentrum og indre by på 1990-tallet.

Bystyremelding 5/2003, "Strategi for kollektivtrafikkens utvikling" (Kollektivmeldingen) er det førende dokumentet for utviklingen av kollektivtilbudet i Oslo. I denne meldingen gir byrådet en bred presentasjon av kollektivtransportens roller og funksjon, status, hovedutfordringer og fremtidsperspektiver.

I Kollektivmeldingen fremheves det at transport har stor innvirkning på Oslos bymiljø, og at miljølemper fra biltrafikk representerer byens største miljøutfordring. Biltrafikk er den største kilden til luftforurensing og støy, og en vesentlig kilde til utslipp av klimagasser. Biltrafikken er meget arealkrevende med sine krav til fremkommelighet og oppstillingsplasser. Biltrafikkulykker er en viktig årsak til mange dødsfall og personskader. Veier og gater med stor trafikk representerer barrierer for fotgjengere og syklistene.

Oslo har vedtatt en visjon for bymiljøet: *Oslo skal være et bysamfunn i bærekraftig utvikling, preget av økonomisk og sosial vekst innenfor naturens bæreevne. Vi skal overlate byen til våre etterkommere i en bedre miljøtilstand enn vi selv overtok den.*

Et hovedgrep i transportpolitikken i Oslo er å få utviklet gjennomgangstrafikken og mest mulig annen veitrafikk på et moderne og miljøvennlig hovedveinett som i stor grad er tunnelbasert. Med et hovedveinett som er godt egnet for dette har man kunnet utvikle gater og veier i sentrum og i boligområdene mer på lokale premisser blant annet gjennom fartssonering og 30 km fartsgrense.

En relativt restriktiv parkeringspolitikk i sentrum, der man stort sett er henvist til parkeringshus eller relativt dyr gateparkering er medvirkende til at det for mange er mer attraktivt å reise kollektivt enn å kjøre egen bil.

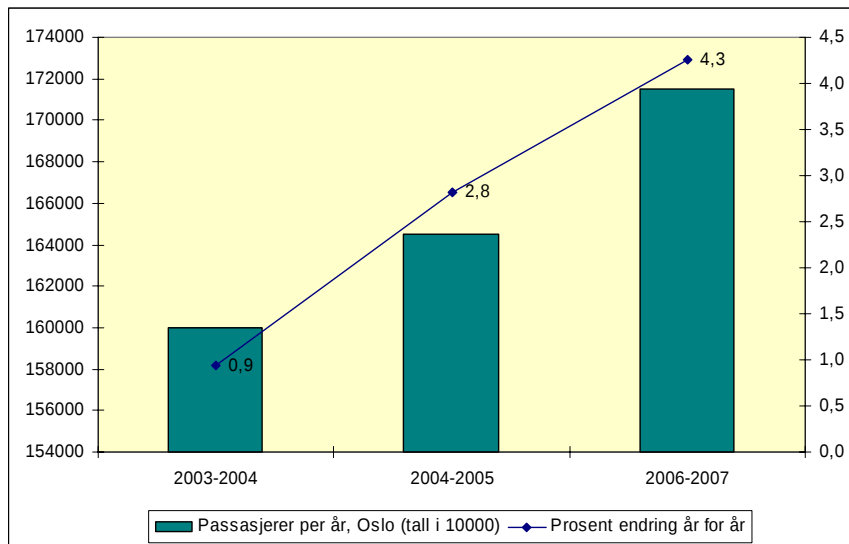
Oslo skal ha et miljøeffektivt transportsystem. Det er en målsetting å legge forholdene best mulig til rette for å kunne bo i byen uten egen bil, og å kunne benytte kollektivtransport i, til og fra byen. Forholdene bør samtidig søkes tilrettelagt for redusert transportbehov og miljøeffektiv mobilitet.

Utfordringen for kollektivtrafikken er å oppnå størst mulig kollektivandel for den enkeltes reiseomfang med et tidsriktig og konkurransedyktig tilbud. Mest mulig av forventet trafikkvekst bør komme på kollektive transportmidler. Dette er ambisiøse målsettinger, som vil kreve streng prioritering og klare målsettinger for fremtidens kollektivtrafikk i Oslo.

En satsing på en sentrumsrettet kollektivtrafikk har gitt en høy kollektivandel til/fra sentrum og spesielt i rushtiden. Med T-baneringen og utvikling av stambusslinjer forsøkes nå en økt satsing også på andre relasjoner enn den sentrumsrettede.

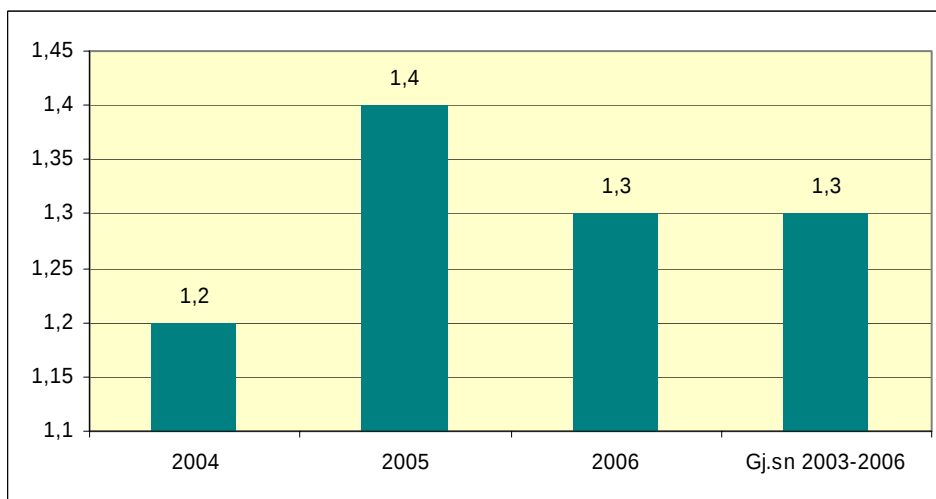
3.2.3. Utviklingen av bil- og kollektivreiser

Siden 2003 har antallet kollektivreiser økt med 8 prosent, det siste året med 4,3 prosent (2005-2006).



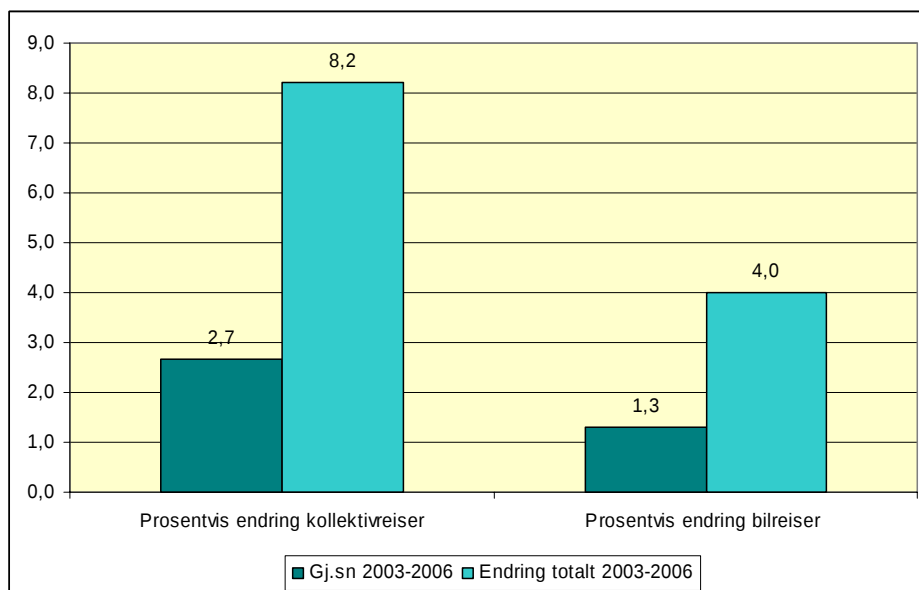
Figur 3.1: Utviklingen i antall kollektivreiser i Oslo.

For biltrafikken i Oslo har vi ikke råttall, men den prosentvise utviklingen fra år til år basert på Statens vegvesens indeks viser at biltrafikken har økt med i gjennomsnitt 1 prosent i perioden 2003-2006. Totalt har biltrafikken økt med 4 prosent fra 2003 til 2006.



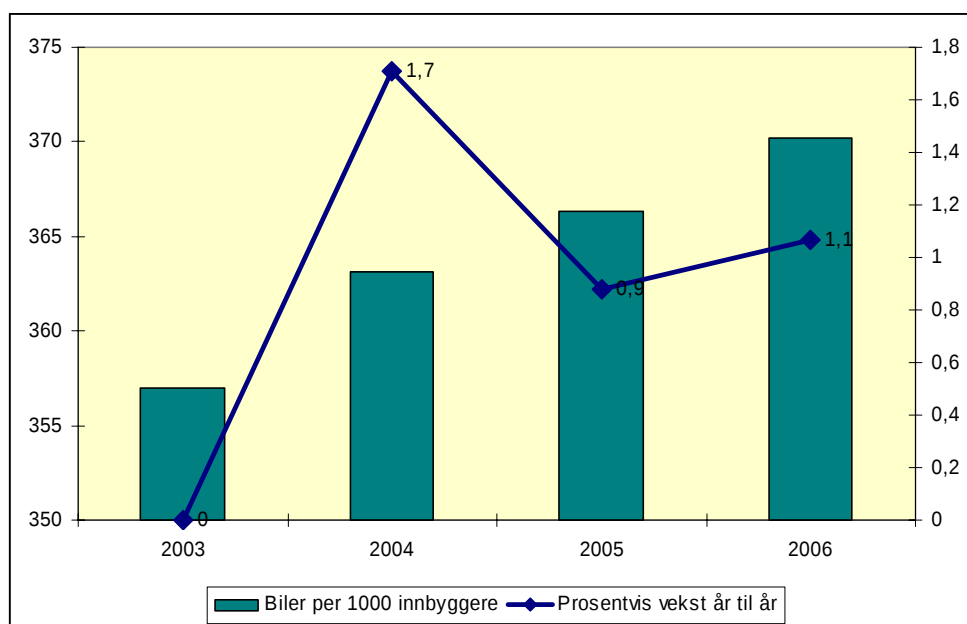
Figur 3.2: Biltrafikkreiser i Oslo, prosentvis endring fra år til år og gjennomsnittlig vekst 2003-2006. Statens vegvesens indeks.

I gjennomsnitt har antallet kollektivreiser økt med 2,7 prosent, mens antallet bilreiser har økt med 1,3 prosent. Til sammen har denne prosentvise veksten i kollektivtrafikken vært dobbelt så høy som veksten i biltrafikken i perioden 2003-2006.



Figur 3.3: Prosentvis endring i kollektivreiser og bilreiser i Oslo.

Bilholdet har økt med i gjennomsnitt 1,2 prosent per år i perioden 2003-2006, til sammen har veksten vært på 3,7 prosent.



Figur 3.4: Biler per 1000 innbyggere 2003-2006. Antall og prosentvis endring fra år til år. Kilde: SSB

Tall fra RVU i 2001 og 2005 tyder på at kollektivandelen i Oslo har gått opp 2 prosentpoeng, fra 19 til 21 prosent. Tallene må fortolkes med forsiktighet fordi det er relativt få Oslo-reiser i 2005-utvalget (4000 i 2005 og 17000 i 2001). Det er imidlertid grunn til å anta at kollektivandelen har økt siden veksten i kollektivreiser har vært høyere enn veksten i bilreiser de siste årene.

3.2.4. Organisering og tilskudd til kollektivtransporten

Oslo kommune deltar ikke i forvaltningsforsøket. Kommunen har ansvar for kollektivtrafikken, som er administrert av Oslo Sporveier, et aksjeselskap heleid av Oslo kommune. Selskapet planlegger, administrerer og markedsfører kollektivtrafikken, forvalter offentlige tilskudd og er kommunens kompetanseorgan for kollektivtrafikk. Trafikkdriften utføres av separate operatørselskap etter kontrakt med AS Oslo Sporveier. Tre av disse er datterselskap under Kollektivtransportproduksjon AS: Oslo T-banedrift AS, Oslo Sporvognsdrift AS og AS Sporveisbussene.

I tillegg finnes en rekke frittstående operatørselskap som trafikkerer buss- og båtruter på kontrakt for AS Oslo Sporveier. For bussdriften er det innført et anbudssystem for tildeling av kjørekontrakter.

Oslo kommune har vært ansvarlig for å utarbeide søknader, og det er i hovedsak Oslo kommune som rapporterer, i samarbeid med Oslo Sporveier. Ca 37,5 prosent av midlene er imidlertid tildelt Akershus.

I Oslo defineres midler fra tilskuddsordningen som statlig kjøp av tjenester, og inkluderes dermed ikke i tilskuddstallene fra Oslo kommune som er vist i tabellen. I Oslo har vi derfor lagt summen fra Belønningsordningen "oppå" tilskuddet fra kommunen for å beregne belønningsmidlenes andel av veksten i tilskuddet.

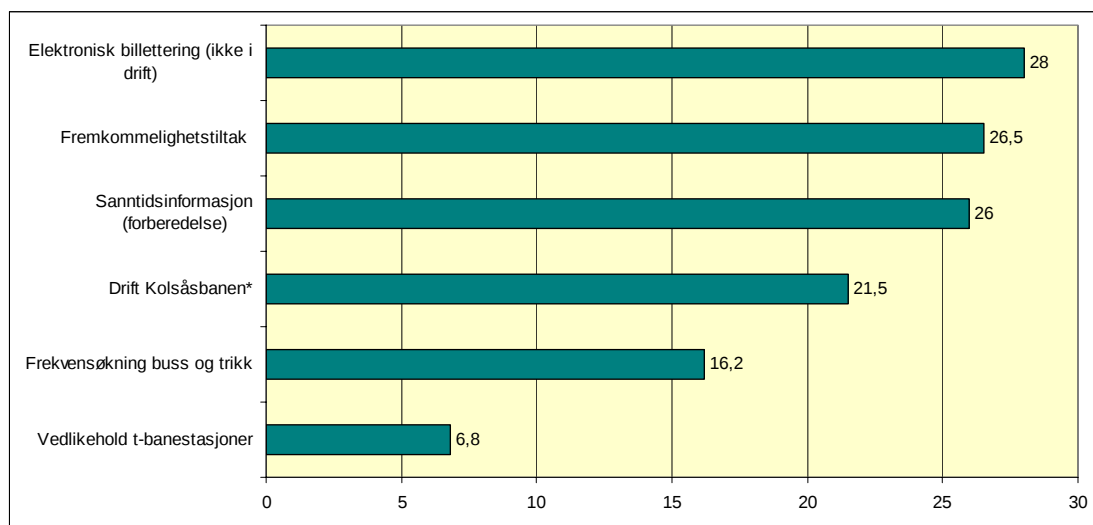
Tabell 3.1: Tilskudd til kollektivtransporten i Oslo *

	2003	2004	2005	2006	2003- 2006
Tilskudd til kollektivtransport	820	768	815	845	
Midler fra Belønningsordningen		42	30	18,5	
% endring i tilskudd ekskl b-o		-6,3	6,1	3,7	3,05
% endring inkl Belønningsordningen		810	845	863,5	5,30

* Ekskl. tilskudd fra Akershus fk og statlig øremerkede tilskudd til studentkort

3.2.5. Bruk av belønningsmidler

Oslo-området er til sammen tildelt 125 millioner kroner fra i perioden 2004-2006. Midlene er fordelt på tiltak som vist i figuren.



Figur 3.5: Fordeling av belønningsmidler i Oslo/Akershus 2004- 2006.

* Midlene er både brukt til oppgradering og drift, her er de slått sammen fordi vi ikke har den nøyaktige fordelingen på drift og investering.

54 millioner er brukt på etablering av SIS på T-banen og i busser i SL-systemet, tiltak som ikke ble operative i tiltaksperioden. 26,5 millioner kroner er brukt på fremkommelighetstiltak, og 20 millioner er brukt på driftstiltak (frekvensøkning og vedlikehold).

Av belønningsmidlene er det tilsammen bevilget i underkant av 50 millioner til Akershus, hvorav halvparten av midlene er benyttet på tiltak som ikke ble operative i perioden.

Restriktive tiltak mot biltrafikken

I søknaden for 2004 redegjøres det for kommunens faglige grunnsyn når det gjelder blant annet Belønningsordningens forutsetning om kombinasjon av forbedret kollektivtrafikk og restriksjoner overfor bilbruk. Det påpekes at restriksjonsnivået for biltrafikken i Oslo gjennomgående er høyt sammenlignet med andre norske byområder. En relativt restriktiv bilpolitikk har bidratt til at Oslo har et lavere bilhold enn landet for øvrig.

I forbindelse med søknaden for 2006 ble Oslo kommune bedt om å liste opp hvilke restriktive tiltak mot bilbruk som er gjennomført/planlagt. Kommunen henviser da til:

- Parkeringspolitikken, som har som delmål å tilrettelegge for alternativ bruk av transport.
- Piggdekkavgiften, som hindrer uønsket kjøring med piggdekk
- Bomringen, som gir en viss reduksjon i bilbruk
- Prioritering av kollektivtrafikk (se kollektivvennlig areal- og transportplanlegging)

Byrådet i Oslo har avgitt en egen parkeringsmelding, der følgende parkeringspolitikk legges til grunn:

- Det finnes ingen gratis parkering på gategrunn innenfor Ring 1.
- Det er svært få parkeringsplasser på gategrunn i sentrum.
- Avgiftsplassene i sentrum har høy og progressiv takst.
- P-husene er lokalisert ved Ring 1 slik at tilgjengeligheten til hovedvegnettet er enkelt, og slik at man unngår kjøring i sentrum.
- Parkeringsnormene for Oslo stiller krav om opparbeidelse av sykkelparkering.
- En rekke biloppstillingsplasser er erstattet med sykkelparkering ved gjennomføring av bysykkelordningen
- På sikt nedlegges store parkeringsplasser (Tullinløkka, Vestbanen).

Kollektivvennlig areal- og transportplanlegging

14 millioner kroner av belønningsmidlene er benyttet til oppgradering av Lilleakerbanen, for økt sikkerhet og redusert reisetid.

Det har de siste 3-4 årene blitt lagt ned betydelig innsats for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken, tiltak som er finansiert utenom Belønningsordningen. Det er iverksatt over 100 store og små fremkommelighetstiltak, bl a signalprioritering i lyskryss. SDs mål om 20 prosent økt hastighet er ikke nådd, men satsingen begynner å gi resultater.

Attraktiv kollektivtransport

Følgende tiltak er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler:

- Oppgradert stasjonsvedlikehold på en rekke stasjoner langs T-banenettet
- Informasjonssystem på T-banen, sanntid og visningsskilt (driften er ikke i gang)
- Oppstart for to nye linjer, stambusskonsept (byekspresen)
- Delfinansiering av fullskalatilbud med "rullende fortau" (2005)

- System for sanntidsinformasjon (SIS) på T-banen - planlegging og forberedende arbeid (ikke i drift per i dag)
- Etablering av SIS ved trikke- og bussholdeplassene
- Installering av SIS i SL-busser
- Frekvensøkning på tre av SLs "stamlinjer"
- Drift av Kolsåsbanen (sikkerhetsarbeider og merknader til drift)

Gjennom Strategisk Ruteplan 2010 og Strategisk Plattform 2010 har Sporveien planlagt og gjennomført tilbudsforbedringer som øker årlige kostnader med 120 millioner kroner i løpet av perioden 2006-2010. Samtidig investeres det i nye T-banetog, nytt billett- og betalingssystem og en rekke forbedringer av infrastrukturen og vognparken gjennom et fornyelsesprogram.

3.3 Bergen

3.3.1. Søker og avgrensning av byområdet

Søker er Bergen kommune, i samarbeid med Hordaland fylkeskommune, Statens vegvesen region Vest, Askøy og Lindås kommune. Byområdet er avgrenset til Bergen, Os, Fjell, Askøy og Lindås. Hovedfokus i rapporteringen er mål og utvikling i Bergen kommune.

3.3.2. Utfordringer og mål

Bergen er Norges nest største by, med omtrent 244 000 innbyggere. Bergens-området står foran store transportpolitiske utfordringer. Det er stor økonomisk aktivitet i byområdet, og innen 2025 er det ventet over 70 000 flere personer som gjennom sine arbeidsreiser og hverdagslivets reiseaktiviteter vil bidra til økt transportetterspørsel. Forventet vekst i trafikken fram mot 2030 vil skape betydelige framkommelighetsproblemer med kø og store forsinkelser på store deler av vegnettet. Det er en hovedutfordring å få utviklet et transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for mobilitet og tilgjengelighet.

Den voksende biltrafikken er hovedutfordringen for miljøproblemene i Bergensområdet, gjennom utslipp av klimagasser og bidrag til lokal luftforurensning og støy. Høy trafikkvekst, både i sentrale bydeler og særlig i byområdets ytterområder, gjør at også trafikk sikkerhet er en hovedutfordring for transportplanleggingen.

Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø er et program for transportpolitikken frem til 2021, med hovedfokus på perioden frem til 2011. Programmet ble behandlet av Stortinget i 2002. Ambisjonen er å koordinere alle kollektivtiltak, miljø- og vegprosjekter i perioden. Blant annet er målene i Bergensprogrammet at

- trafikkveksten skal dempes,
- byutviklingen skal gi mindre transportbehov og
- en større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken

Hovedstrategiene i Bergensprogrammet er kollektivsatsing og trafikantbetaling. Strategi- og handlingsplanene for kollektivtrafikken i Bergensområdet er premissgiver for kollektivsatsingen i Bergensprogrammet. Programmet skal finansieres gjennom statlige, fylkeskommunale og kommunale midler og betaling fra trafikantene. 45 prosent av midlene i Bergensprogrammet skal gå til vegtiltak, 55 prosent til kollektivtiltak, gang- og sykkelveger, miljø- og trafikk sikkerhetstiltak.

Inn mot arbeidet med NTP 2010-2019 var det behov for å berede grunnen for rullering av Bergensprogrammet. Det er derfor utarbeidet en transportanalyse som grunnlag for utforming av langsiktige transportpolitiske strategier for byregionen fram mot 2030.

I henhold til Transportanalysen vil blant annet følgende strategiske elementer inngå i en framtidsrettet transportpolitikk for Bergensområdet:

- Samordning av areal- og transportplanleggingen med en arealpolitikk som bygger opp under eksisterende senterstruktur og transporttilbud. Lokaliseringspolitikken må gi god tilgjengelighet til viktige reisemål og bygge opp under kollektivtilbudet.
- De største transportstrømmene og hovedlinjer for veg- og kollektivtrafikken går langs de radielle transportaksene inn mot og forbi Bergen sentrum. Behovet for et tjenelig og effektivt transporttilbud er størst på disse aksene.
- Bruk av virkemidler må differensieres mellom deler av byregionen etter hvilken rolle kollektivtrafikken skal ha og effekter av ulike virkemidler: Virkemidler og tiltak må tilpasses forholdene i bysentrum, kollektivbyen, nærområdene, og distrikter utenfor regionale sentra i omegnskommunene.
- Sentrum sikres god tilgjengelighet gjennom et attraktivt kollektivtilbud, restriktivt tilbud for arbeidsrelatert langtidsparkering, reduserte miljøbelastninger fra

vegtrafikk, høye krav til estetikk og et attraktivt bymiljø, fotgjengervennlige områder, samt behov for byutvikling og sentrumsutvidelse.

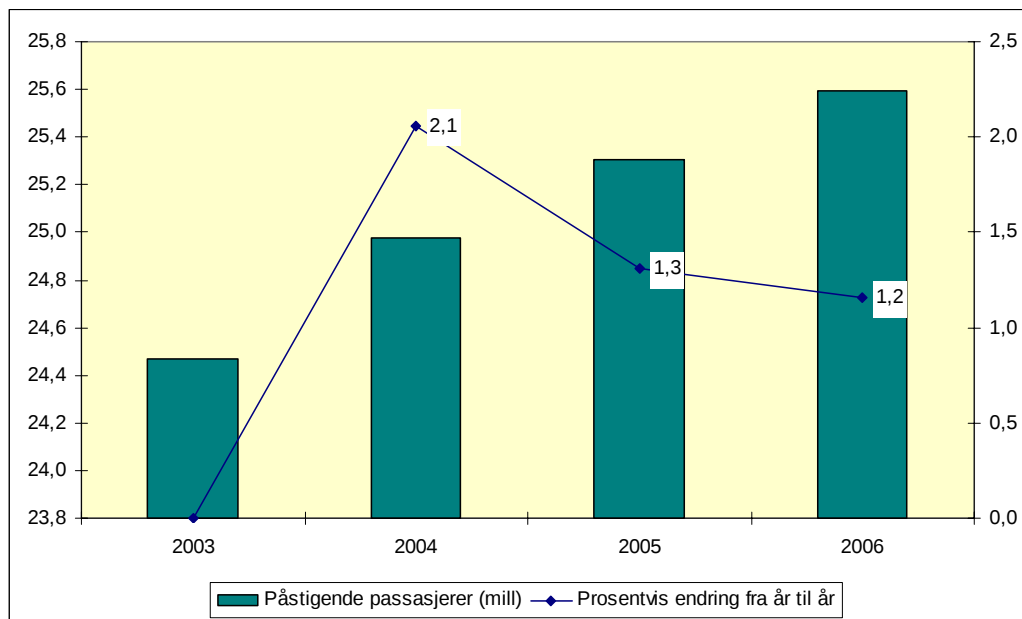
- Kollektivbyen gjelder området innfor bydelsentra 10-15 km fra Bergen sentrum. Et høyverdig kollektivtilbud innen dette området skal dekke alle reisebehov og være et reelt alternativ til privatbil.
- Et avgiftssystem må utformes slik at det gir en mer optimal bruk av transportsystemet med bedre utnyttelse av vegkapasiteten, bedre transportmiddelfordeling, demper investeringsbehovet og sikrer midler til både investering i infrastruktur og drift av kollektivtransport.

Bybanen skal være ryggraden i Bergens fremtidige kollektive transportsystem. Banen skal avlaste vegene og gå mest mulig i egen trase. Bybanen er planlagt bygget fra sentrum til Flesland. For 1,8 milliarder kroner skal første byggetrinn realiseres mellom Bergen sentrum og Nesttun. Byggearbeidene for første byggetrinn pågår fra september 2007 til sommeren 2010, da banen skal være klar for passasjertrafikk.

I bykjernen er det omtrent 10 600 offentlig tilgjengelige parkeringsplasser¹ og ca 37 000 arbeidsplasser. Dette gir en parkeringsdekning på 286 parkeringsplasser per 1000 arbeidsplasser i sentrum. Det har vært liten endring i parkeringskapasitet per arbeidsplass i perioden. I rapporteringen fremholdes det at Bergen har flere private enn offentlige arbeidsplasser, noe som gjør det vanskelig å bruke parkeringspolitikken som et aktivt virkemiddel.

3.3.3. Uviklingen av bil- og kollektivreiser

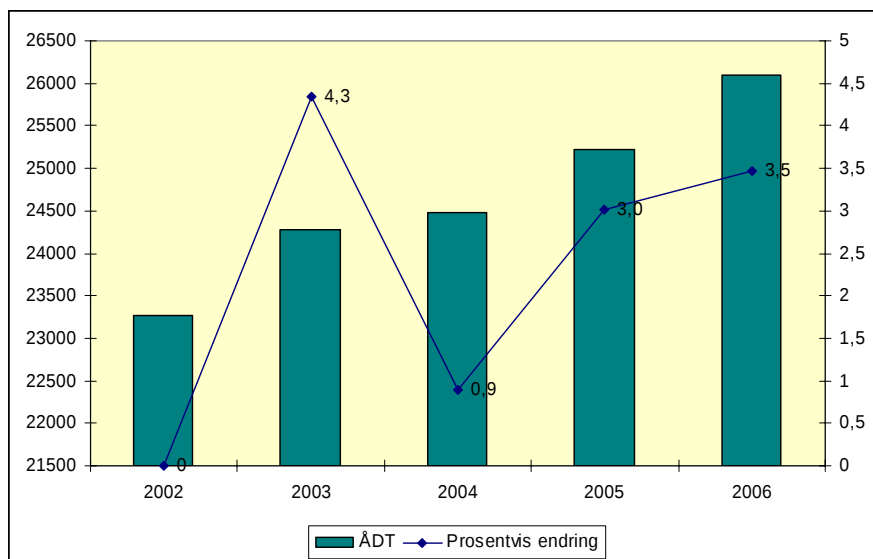
Antallet kollektivreiser har steget jevnt de siste årene, det siste året med 1,2 prosent sammenlignet med foregående år. Fra 2003 til 2006 har antallet kollektivreiser økt med 5,2 prosent.



Figur 3.6: Antall påstigende passasjerer Bergen 2003-2006, tall i 1000. Prosentvis endring år for år.

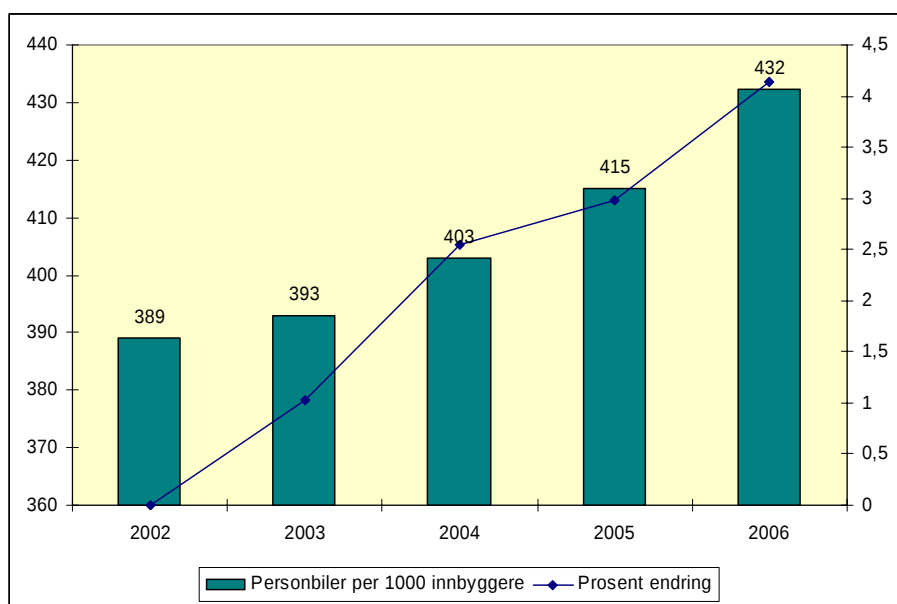
¹ I "Samferdselsdata 2005" for Bergen kommune er det oppgitt høyere tall for parkeringsplasser sentrum (12 053 i 2004 og 13 069 i 2005). Vi bruker imidlertid tallene vi har innhentet fra Bergen kommune fordi vi forutsetter at de er i samsvar med områdeavgrensningen for antall arbeidsplasser i sentrum.

Målinger av ÅDT ved 10 tellepunkter viser at veitrafikken økte med 3,5 prosent fra 2005 til 2006. I gjennomsnitt har veitrafikken ved disse tellepunktene økt med 2,9 prosent i de siste fem årene – og med 2,5 prosent i perioden 2003-2006.

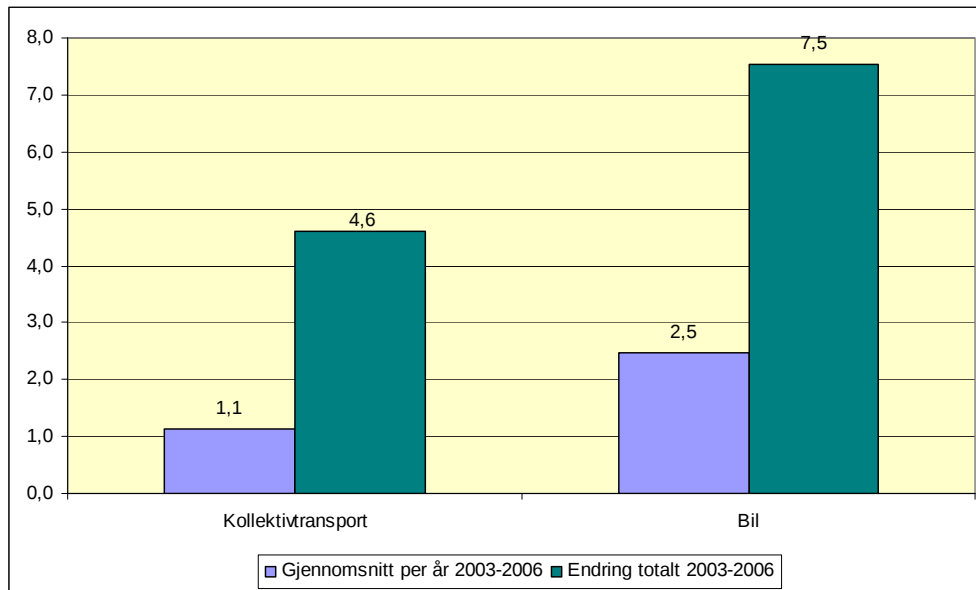


Figur 3.7: Utviklingen i bilreiser i Bergen.

Bilholdet i Bergen har økt kraftig de siste årene, og med omrent 4 prosent fra 2005 til 2006.



Figur 3.8: Personbiler per 1000 innbyggere i Bergen 2002-2006. Prosentvis endring år for år.



Figur 3.9: Prosentvis endring i antall passasjerer og utvikling i biltrafikken år for år og gjennomsnitt siste fire år.

Kollektivtransporten har ikke klart å holde tritt med veksten i veitrafikken de siste fire årene. Mens kollektivtransporten har økt med i gjennomsnitt 1,1 prosent, har veitrafikken i snitt økt med 2,5 prosent de samme årene. I perioden har kollektivtransporten økt med 4,6 prosent, og biltrafikken med 7,5 prosent.

Tall fra RVU 2001 og RVU 2005 viser at kollektivandelen er 1 prosentpoeng lavere i 2005 enn i 2001. Tallene fra RVU 2005 er usikre fordi det er få bergens-reiser i utvalget (1 500 reiser i 2005, mot 24 000 i 2001). Men det er grunn til å anta at kollektivandelen kan ha gått noe ned i og med at veksten i biltrafikken har vært såpass mye sterkere enn veksten i kollektivtransporten.

3.3.4. Organisering og tilskudd til kollektivtransporten

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har, gjennom Forvaltningsforsøket, inngått en avtale om en såkalt bykommune-modell. Forsøket innebærer at kommunen fikk økt ansvar for transportpolitiske virkemidler i forsøksperioden (fire år). Kommunen overtok tilskudds-, ruteløyve- og takstansvar for kollektivtrafikk i Bergen, med unntak av ruter som starter eller har sine endepunkt utenfor kommunens grense. Kommunes overtok heller ikke ansvaret for skoleskyss og transport for funksjonshemmede.

I forbindelse med forsøket har kommunen trådt inn i en rekke avtaler som Hordaland fylkeskommune hadde inngått med ruteselskapene. Dette gjelder:

- *Kvalitetsavtaler med Gaia Trafikk A/S og HSD Buss A/S*
I disse avtalene settes det bl a krav til årlig effektivisering, som gir redusert overføring til selskapene.
- *Avtale om produksjonsramme og forutsetninger for ruteutvidelse til Kokstad/Sandsli*
Prosjektet gjelder oppgradert rutetilbud til/fra bydelen for å bedre den allmenne trafikksituasjonen i området, der en i perioder har hatt vesentlige avviklingsproblemer.
- *Avtaler i samband med Gassbussprosjektet*
Seks avtaler vedrørende investering og drift av gassbusser og fyllestasjoner, samt levering av naturgass, der kommunen ble part som en del av forsøket.
- *Avtale om finansiering av nytt elektronisk billetteringssystem (Billetteringsavtalen).*

I perioden har tilskuddet til kollektivtransport i Bergen økt med nær 50 prosent, målt i faste priser. Uten belønningsmidler var det en tilskuddsøkning på 26 prosent fra 2003 til 2006.

Tabell 3.2: Tilskudd til kollektivtransport i Bergen. Faste priser (2006)

	2003	2004	2005	2006	Endring 2003- 2006
Tilskudd til kollektivtransport 1)	83,2	101,6	114,2	121,9	
Bevilgning fra b-o		27,0	26,1	17,0	
% endring i tilskudd inkl b-o 2)		22,1	12,4	6,7	46,5
% endring i tilskudd ekskl b-o		-10,3	18,0	19,1	26,1

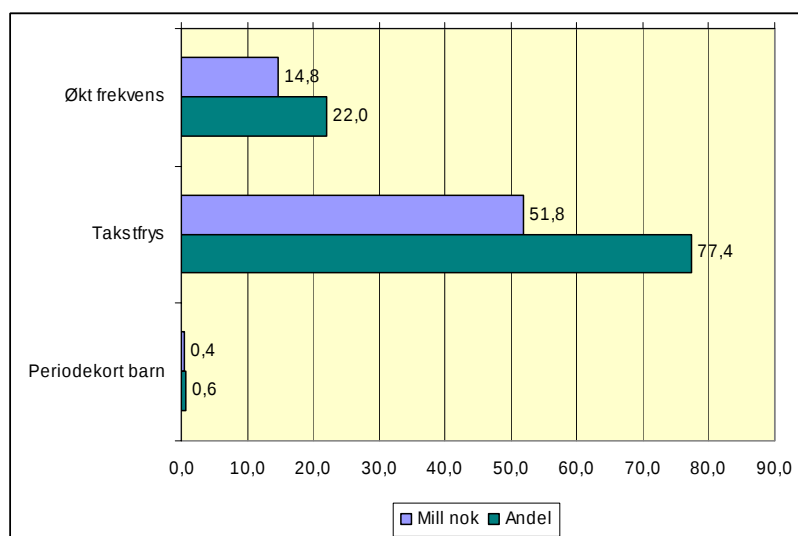
1) Bussdrift, ekskl kollektivfelt, holdeplasser og terminaler.

2) Midler fra Belønningsordningen som har gått til drift (frekvens, takster, informasjon/markedsføring)

I rapporteringen for 2006 fremholdes det at en stor del av tilskuddsøkningen (17,4 mill kr) er finansiert lokalt. For 2006 gjelder dette studentkort, økte drivstoffavgifter, mva på transport og innføring av vektårsavgift.

3.3.5. Bruk av belønningsmidler

I perioden har Bergensområdet blitt tildelt 67 millioner kroner fra Belønningsordningen. Alle midler er benyttet på driftstiltak, med takstfrys som det dominerende tiltaket.



Figur 3.10: Fordeling av belønningsmidler i Bergen 2004- 2006. Beløpet er ikke prisjustert.

Vi vil i det følgende gjennomgå tiltak som er gjennomført i de tre kategoriene 1) Restriktive tiltak mot biltrafikken 2) Kollektivvennlig areal- og transportplanlegging og 3) Attraktiv kollektivtransport.

Restriktive tiltak mot biltrafikken

Det er ingen restriktive tiltak som er finansiert med midler fra Belønningsordningen. Tiltak som nevnes i rapporteringen er:

- Økte takster i bomringen, fra 10 til 15 kroner i 2004.
- Ny bomstasjon ved Straume bro i 2004
- Innstramming av rabattordninger fra 2006. Fra 1.4 kreves det inn penger alle dager, hele døgnet.

- Nye, mer restriktive og differensierte parkeringsnormer er vedtatt. Mest restriktive normer i sentrum og indre by samt i områdene rundt bydelssentrene og rundt bybanens holdeplasser.
- Vedtak om frikjøpsordning i sentrum og indre by som har til hensikt å redusere utbygging av parkeringsplasser i tilknytning til private byggeprosjekter og stimulere til private bidrag til fellesløsninger (for eksempel boligsoneparkering).
- I sentrum er det gjort forbedringer for bussen og myke trafikanter på bekostning av areal for privatbilen (bl a Håkonsgaten, Michael Krohnsgate).
- Kollektivprioritering av Kaigaten sør fra des 2006
- Piggdekkgebyr er innført i 2006.

Kollektivvennlig areal – og transportplanlegging

Det er ikke finansiert tiltak innen denne kategorien med belønningsmidler, men det henvises til kommuneplanens arealdel som legger opp til en styrking av sentrum og fortetting ved sentrale kollektivknutepunkt.

I kommuneplanens arealdel for perioden 2006-2017 legges det opp til at 60 prosent av boligbyggingen skal skje som fortetting og 40 prosent som feltmessig utbygging. Fortettingen skal i hovedsak skje langs bybanekorridoren og omkring bydelssentrene der det er god kollektivdekning. Også etablering av detaljhandel knyttes opp til sentrene og servicetilbud av ulike slag.

Forslaget til kommunedelplan legger også opp til å øke arbeidsplass tettheten i bydelssentra og langs kollektivaksene.

Attraktiv kollektivtransport

Den langsiktige visjonen i Bergens kollektivstrategi er *Et miljøvennlig og effektivt kollektivtilbud som det er enkelt å bruke for alle brukergrupper, og som sikrer trafikantene en hurtig, forutsigbar og komfortabel reise til alle viktige målpunkt – både i og utenfor rushtrafikk.*

Et av hovedmålene er 50 prosent vekst i antall kollektivreiser fra i dag og frem mot 2020.

- Følgende tiltak er finansiert med belønningsmidler:
- Takstfrys siden 1. januar 2004
- Periodekort for barn
- Økt frekvens på seks ruter i Bergen kommune
- Økt frekvens gjennom Bergen kommune til nabokommunene (Fjell og Lindås)

Av tiltak som er finansiert utenom belønningsmidlene nevnes

- Gratis sentrumsbuss. Grunnfinansieringen er fra parkeringsinntektene, men en utvidelse fra nov 200 blant annet til Bryggen finansieres over kommunens budsjett.
- Servicelinjer i og mellom boligstrøk.
- Halvårlige kvalitetsmålinger.
- Kulturbilletten, som gir skoler og barnehager rimelige reiser til ekskursjonsmål.
- Trolleybussdrift og gassbussprosjekt.

3.4 Trondheim

3.4.1. Avgrensning av byområdet

Søker er Trondheim kommune, i samarbeid med Sør-Trøndelag fylkeskommune. Byområdet er avgrenset til Trondheim kommune med omland, men hovedfokus i rapporteringene er tiltak, mål og utvikling i Trondheim kommune.

3.4.2. Utfordringer og mål

Trondheim har 162 000 innbyggere, og er Norges tredje største by. Trondheim har lokale trafikkmiljøproblemer knyttet til luftforurensning og høyt støynivå langs hovedtrafikkårene. Det er moderate fremkommelighetsproblemer på hovedtrafikkårene.

For kollektivtrafikken er det viktig å sikre bedre fremkommelighet i sentrale byområder. Fra 1990 til 2003 var takstøkningen i Trondheim på 40-45 prosent. Likevel har det vært en passasjervekst, noe som tilskrives areal- og parkeringspolitikken som er ført.

Det finnes en rekke planer som gir føringer for areal- og transportpolitikken i Trondheim: Transportplan 1995, retningslinjer for parkeringspolitikken, Kollektivplan for Trondheimsregionen, Plan for gang- og sykkeltrafikken (1996), fylkesdelplan for transport og utbyggingmønster (2002-2011), ulike innspill og utredninger i forbindelse med Nasjonal Transportplan og kommuneplanens arealdel.

Hovedpunkter fra planene som berører kollektivtransport kan oppsummeres i følgende overordnede strategier:

- Utbygging av et transporteffektivt utbyggingsmønster med vekt på fortetting langs kollektivåre og i kommunesentra og lokalsentra.
- Lokalisering av virksomheter ut fra transportbehov, med vekt på sentral lokalisering av publikumsrettede aktiviteter.
- Utbedring av infrastrukturen for miljøvennlige transportformer.
- Økt driftstilskudd til kollektivtransporten.
- Restriktiv politikk for arbeidsplassparkering i områder med god kollektivdekning.

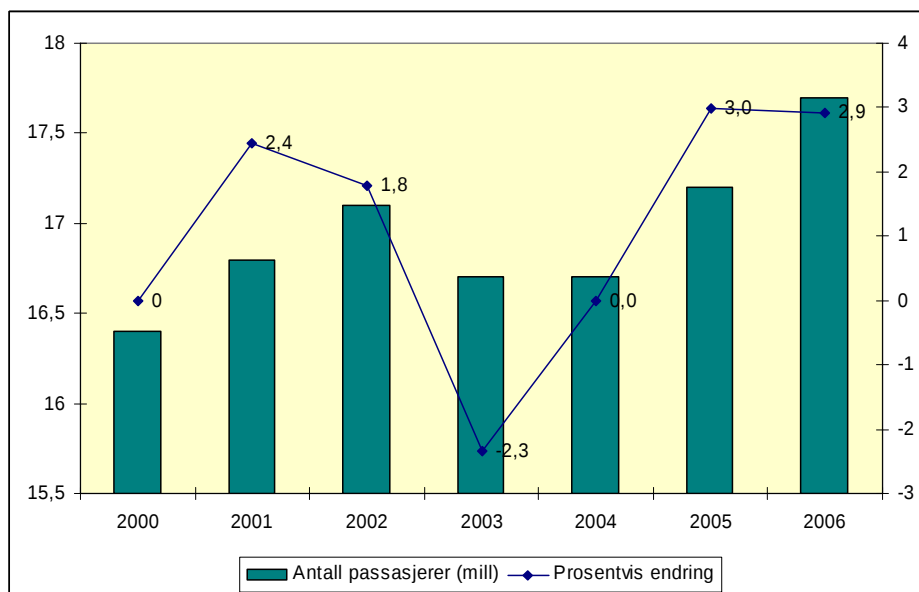
I tillegg fremheves den nære koblingen mellom kollektivtransportens rolle og Midtbyens "levedyktighet". En aktiv Midtby vil være et sentralt element i en kollektivvennlig bystruktur, og dermed en betingelse for å kunne tilby et konkurransedyktig kollektivtilbud.

I 2005 opphørte bompengene i Trondheim. Dette har medført tidsforskyvning i biltrafikken, slik at flere biler kjører på dagtid, i rushtiden. Veksten i biltrafikken på dagtid er på 9 prosent. Det har ført til forverret fremkommelighet i sentrum, noe som også går ut over kollektivtrafikken. I 2004 vedtok bystyret i Trondheim at gjennomsnittsfarten på de viktigste byrutene skulle økes med 25 prosent. Siden den gang er gjennomsnittsfarten i stedet redusert med 10 prosent. Bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken er derfor en stor utfordring for byområdet.

3.4.3. Utviklingen i bil- og kollektivreiser

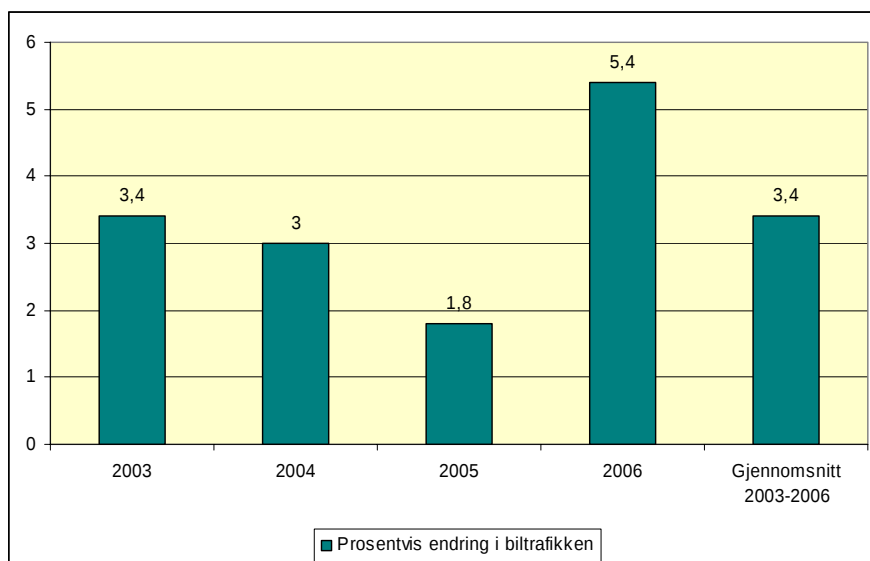
Etter en nedgang i antall passasjerer fra 2003 til 2004 har det vært en vekst i antall kollektivreiser i 2005 og 2006, siste år. Veksten har sannsynligvis sin hovedårsak i takstreduksjonen i 2004.

Nedgangen i passasjertallet fra 2002 til 2003 forklares med at en frekvensøkning på en del ruter i 2001/2002, delfinansiert gjennom SDs Forsøksordning for rasjonell og miljøvennlig transport (Tiltakspakkene), ble kuttet ut i 2003.

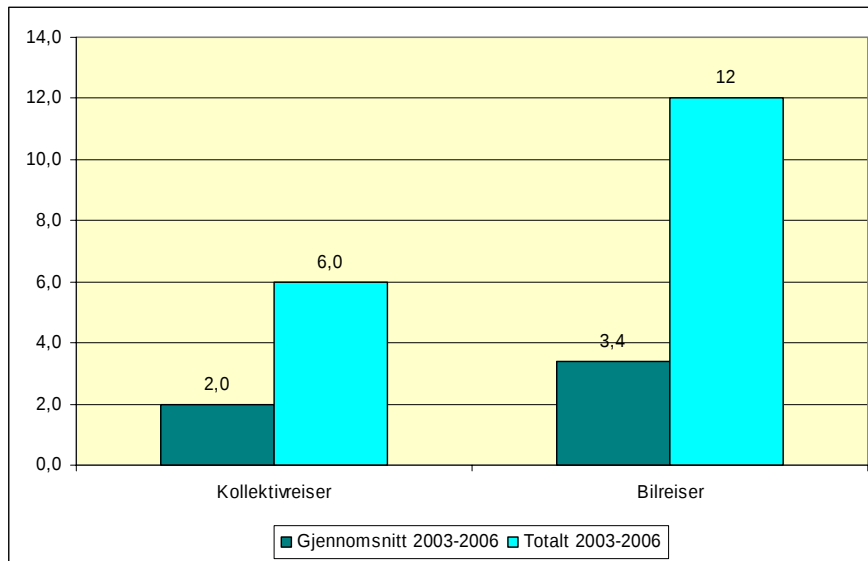


Figur 3.11: Antall passasjerer, mill per år og prosentvis endring fra år til år. Ekskl skoleskyss.

Biltrafikken i byområdet, (målt som gjennomsnittlig ÅDT over 16 tellepunkter) økte med 5,4 prosent fra 2005 til 2006. Totaltveksten i Trondheim (5,4 prosent) har ikke vært vesentlig større enn biltrafikkveksten ellers i Sør-Trøndelag (5%), til tross for bompengesystemets avvikling i 2005.



Figur 3.12: Endring i biltrafikken i Trondheim.



Figur 3.13: Gjennomsnittlig vekst og vekst totalt i antall kollektivreiser og bilreiser 2003-2006. Prosent.

I perioden 2003 til 2006 har biltrafikken i gjennomsnitt økt med 3,4 prosent, mens antall kollektivreiser har økt med 2 prosent. Totalt har veksten i biltrafikken vært dobbelt så høy som veksten i kollektivtrafikken i perioden.

Også i Trondheim har bilholdet har økt jevnt i perioden, ca 2 prosent siste år og med ca fem prosent fra 2003 til 2006.

Tabell 3.3: Bilhold og utviklingen i bilholdet i Trondheim.

	2003	2004	2005	2006	Endring 2003-2006
Personbiler per 1000 innbyggere	386	392	398	405	
Prosentvis endring		1,7	1,4	1,8	4,9

I henhold til rapporteringen har kollektivandelen i Trondheim ligget stabilt på 10-11 prosent de siste 10-15 årene. De nasjonale RVUene har en lavere kollektivandel. I RVU for 2005 ser kollektivandelen ut til å ha gått ned med 1 prosentpoeng sammenlignet med 2001, fra 9 til 8 prosent. Tallene er usikre fordi RVU 2005 er basert på få Trondheims-reiser (ca 1500). Selv om det er usikkerhet knyttet til hvilket nivå kollektivandelen ligger på, er det grunn til å anta at kollektivandelen er noe redusert fra 2005 til 2001 fordi biltrafikkveksten har vært sterkere enn økningen i antallet kollektivreiser.

3.4.4. Organisering og tilskudd til kollektivtransporten

Gjennom Forsøk med alternativ forvaltningsorganisering overtok Trondheim kommune ansvaret for kollektivtransporten i 2004. Kommunen inngikk en avtale med Sør-Trøndelag fylkeskommune om utvidet ansvar for følgende områder:

- o Kollektivtransport
- o Grunnskoleskyss
- o TT-ordningen
- o Fylkesvegnettet
- o Investeringer på "øvrige riksveger"

Fra 2003 til 2006 økte tilskuddet til ruteselskapene fra nær 21 millioner til 73 millioner, dvs over en tredobling i tilskudd. Denne økningen er først og fremst brukt til satsing på

lavere takster. Takstreduksjonen har gitt reduserte inntekter, mens økt trafikk på bussrutene har gitt større kostnader. Samtidig har ruteselskapene hatt en kostnadsvekst som vanlige rammeoverføringer ikke har dekket.

Tabell 3.4: Tilskudd til kollektivtransport i Trondheim. Kilde: rapportering i 2006.

	2003	2004	2005	2006	2003- 2006
Tilskudd til kollektivtransport (mill nok 1)	20,9	39,5	61,4	73	
Hvorav midler fra Belønningsordningen (mill nok)		10,4	10,2	10	
% endring i tilskudd inkl b-o		89,2	55,4	19,0	249,8
% endring i tilskudd ekskl b-o		39,4	75,8	23,2	201,9

1) Tilskudd til ruteselskapene, ekskl ren skoleskyss.

3.4.5. **Bruk av belønningsmidler**

Alle midler har gått til lavere takster

Trondheim er til sammen tildelt 30 millioner kroner i belønningsmidler i perioden 2004-2006. Alle midler er benyttet på reduserte takster. Det første året ble takstene satt ned 12 prosent, de andre årene ble midlene benyttet til å delfinansiere opprettholdelse av takstene på 2004-nivået.

Vi vil i det følgende gjennomgå tiltak som er gjennomført innen kategoriene 1) Restriktive tiltak mot biltrafikken 2) Kollektivvennlig areal- og transportplanlegging og 3) Attraktiv kollektivtransport.

Restriktive tiltak mot biltrafikken

Trondheim kommune har de senere år utformet en restriktiv parkeringspolitikk med sikte på å begrense unødig bruk av bil på arbeidsreiser og for å tilrettelegge for fortetting. Tiltak som nevnes er:

- Kontinuerlig bruk av avgifter som tilgodeser korttidsparkering
- Innføring av boligsoneparkering
- Endring av parkeringsvedtekter for nybygg i sentrale strøk, som åpner for maksimalgrenser for å begrense unødig bilbruk.
- Bestemmelse i kommuneplanens arealdel som begrenser omfanget av bakkeparkering ved nye næringsbygg.
- I Midtbyen er omtrent 100 private langtidsplasser gjort til offentlig tilgjengelig

Kollektivvennlig areal- og transportplanlegging

Det er ikke brukt belønningsmidler på tiltak for mer kollektivvennlig areal- og transportplanlegging. I rapporteringen fremheves det at en i Trondheim har kommet langt med å avklare hvordan trafikk- og miljøproblemene kan håndteres gjennom arealplanlegging. Prinsippene om fortetting, effektiv arealutnyttelse og lokalisering av arbeidsplasser/viktige servicefunksjoner langs de tyngste kollektivaksene er innarbeidet i både fylkesdelplanen for Trondheimsregionen og i kommuneplanens arealdel, som begge ble vedtatt i 2003.

Kommunen legger ABC-prinsippene om "rett virksomhet på rett sted" til grunn i arealplanleggingen. Med en bevisst lokaliseringsspolitikk antas det å være mulig å sikre en økning av andelen nye arbeidsplasser i 2006 innenfor den såkalte "kollektivbuen", dvs området som byens og regionens innbyggere har best tilgjengelighet til uten bruk av bil.

Av konkrete tiltak som nevnes er:

- Samlokalisering av en rekke enheter i Trondheim kommune i sentrum i 2005/2006, noe som har redusert bilbruken og økt andelen gange-, sykkel- og kollektivreiser blant de 1000 ansatte.
- Fremkommelighetstiltak for kollektivtransporten, med fokus på kollektivprioriteringstiltak hovedinnfartsårene (sambruksfelt og signalprioritering). I 2005 er det bygget kollektivfelt i Innherredsveien, i 2006 ble nytt sambruksfelt over Elgseter bru ferdigstilt.

Attraktiv kollektivtransport

Alle midlene fra Belønningsordningen er brukt på å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv ved at takstene er satt ned. Enkeltbillettprisen er redusert fra 25 til 22 kroner, og prisen på klippekort er redusert tilsvarende.

Av tiltak som er finansiert utenom belønningsmidler nevnes:

- Utvikling av regionale stamruter, spesielt Trondheim-Orkanger, inkludert tilrettelegging for innfartsparkering.
- Fortsatt satsing på lokale stamruter.
- Laventrevogner for å sikre god tilgjengelighet for alle.

3.5 Nord-Jæren

3.5.1. Avgrensning av byområdet

Søker er Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner samt Statens vegvesen og Jernbaneverket. Byområdet er avgrenset til Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner.

3.5.2. Utfordringer og mål

Nord-Jæren har til sammen ca 207 000 innbyggere, hvorav ca 116 000 bor i Stavanger. På transportområdet er hovedutfordringen på Nord-Jæren at trafikkvolumet i storbyområdet har et nivå som både gir miljømessige og avviklingsmessige problemer. Nord-Jæren har et ufullstendig overordnet vegnett som er forutsatt utbygd gjennom Transportplan Jæren. Fremkommeligheten på vegnettet i storbyområdet har blitt redusert de senere årene, noe som har ført til økende køproblemer inn mot sentrum i Stavanger og Sandnes, og særlig inn mot Forus/Luraområdet. Byområdet har få egne kollektivtraseer. Med unntak av Jærbanen, kan kollektivtrafikken ikke konkurrere med privatbil på reisetid.

Forus/ Luraområdet har svært mange arbeidsplasser og et økende innslag av service og handel. Reisemiddelbruken til området er sterkt bilbasert, og dette forsterker trafikkavviklingsproblemene i området.

Dersom reisehyppigheten holder seg på samme nivå som i dag, tilsier befolkningsprognosene en økning i transportvolum på omtrent 160 000 nye reiser frem til 2020 i regionen, og omtrent 125 000 nye reiser i storbyområdet. Samme transportmiddelfordeling som i dag tilsier at antall bilturer på hverdager øker med 100 000 i regionen, og 80 000 i storbyområdet. Med dagens vegnett vil det ikke være mulig å takle en vekst på nærmere 20 prosent. Utfordringen er å takle dagens trafikkvolum og en fremtidig økning og samtidig ivareta miljøhensyn og trafikk sikkerhet. Inntil nå har det ikke vært tilstrekkelig lokalpolitisk vilje til å ta i bruk restriktive virkemidler, som begrensning av parkeringskapasitet.

I kommunenes bykjerner er det til sammen 9 000 parkeringsplasser, og 32 000 arbeidsplasser (2006). Det gir en parkeringsdekning på 281 per 1000 arbeidsplasser. Parkeringsdekningen ser ut til å være omtrent på samme nivå som i 2001 (Frøysadal 2003). Innenfor forvaltningsforsøket er det startet opp arbeid med å samordne parkeringspolitikken i storbyområdet.

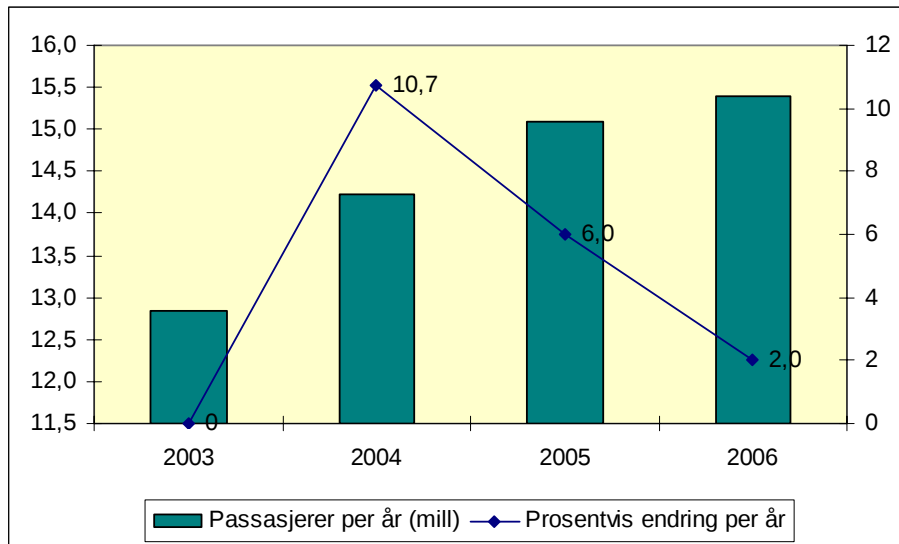
I 2003 ble det gjennomført en omfattende omlegging av rutetilbudet på Nord-Jæren. Totalt sett ble rutetilbudet, målt i rutekilometer, økt med ca 10%. Enklere rutestruktur, høyere frekvens på hovedruter og noe redusert tilbud i lite benyttede ruter er lagt til grunn for det nye rutetilbudet, noe som har vist seg å være svært vellykket. Passasjerveksten etter omleggingen har vært på nærmere 20 prosent.

Fremkommelighetsproblemer på vegnettet er særlig en utfordring for busstrafikken. Et høyverdig kollektivtilbud forutsetter konkurransedyktig reisetid. På grunn av mangelfulle økonomiske rammer har satsingen på infrastrukturutbygging for kollektiv- og sykkeltrafikk gått for langsomt. Det har heller ikke vært økonomiske rammer for å utvide rutetilbudet for kollektivtrafikken så mye som en reelt sett burde gjort for å ta opp konkurransen med biltrafikken.

3.5.3. Utviklingen i bil- og kollektivreiser

Antallet kollektivreiser har økt jevnt siden innføring av det nye rutetilbudet i 2003. På grunn av problemer med introduksjonen av et nytt billetteringssystem er det vanskelig å gi eksakte tall for utviklingen i busstrafikken i Rogaland i 2006. Det foreligger kun pålitelig statistikk frem til 1. november 2005. Men til tross for mangel på pålitelig statistikk er det ikke tvil om at det har vært en klar vekst. Rogaland Kollektivtrafikk FKF meldte ved utgangen av oktober 2006 om over 2 prosent flere reiser i det lokale bussrutenettet.

Ruteforsøk med ekspressstilbud (X-rutene) viser også gode resultater. Tre ekspressruter som er etablert med tilskudd fra Belønningsordningen, har i 2006 hatt en vekst som ligger på 10 til 20 prosent. Antall busspassasjerer økte i Stavanger-området slik at kapasiteten på enkelte ruteavganger ble helt sprengt i løpet av høsten 2006. Dette ble løst gjennom innsetting av 10 ekstra busser.

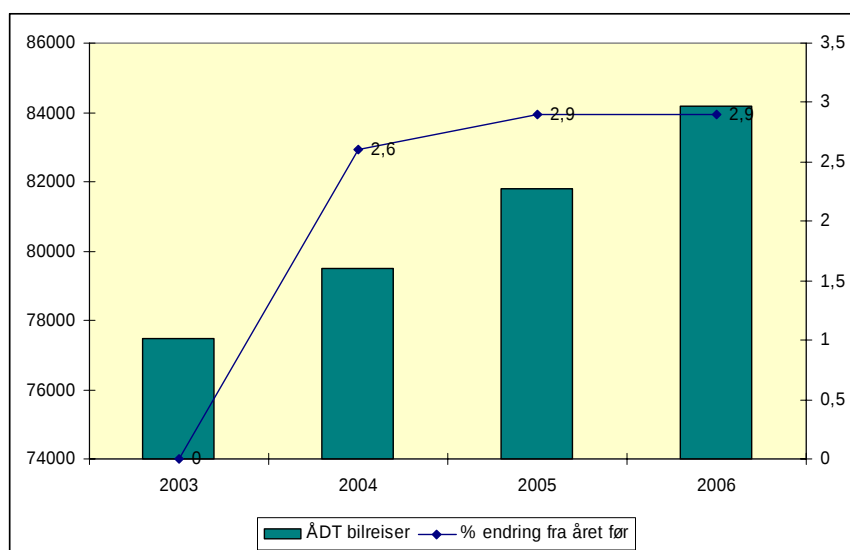


Figur 3.14: Utvikling i passasjertall på Nord-Jæren 2003-2006.

*Passasjertall for de to siste mnd i 2005 og for hele 2006 er basert på estimater

Et forhold som sannsynligvis dempet veksten i bussbruk i 2006, var de omfattende gravearbeider som fant sted i sentrumsområdene. Som ledd i opprustning av Tusenårsstedet i Stavanger ble viktige hovedruter lagt om, og seks sentrale holdeplasser ble flyttet. Øvrige gravearbeider i Stavanger og i Havnegata i Sandnes medførte også avviklingsproblemer for kollektivtrafikken.

Personbiltrafikken i storbyområdet har økt i hele perioden. I 2006 var det 2,7 prosent vekst ved målepunktene (vektet gjennomsnitt, kontinuerlige tellepunkt) på Nord-Jæren. Økningen var omtrent som året før. Biltrafikken har økt med 8,7 prosent i perioden 2003-2006.



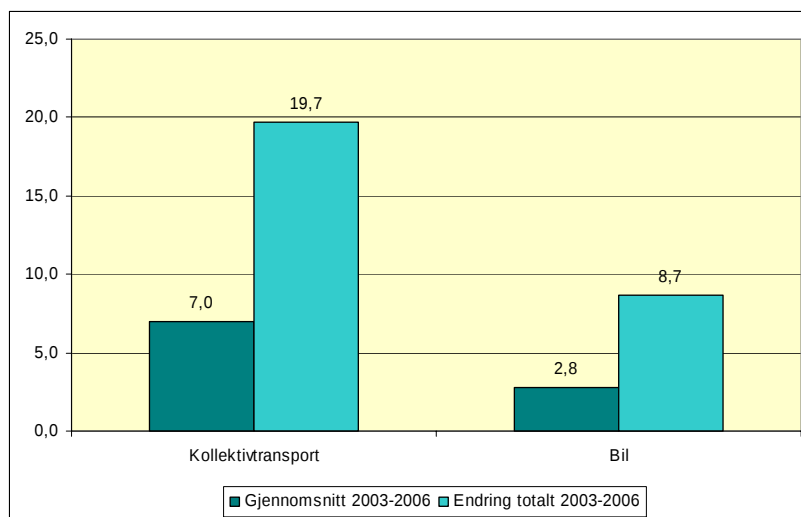
Figur 3.15: Utviklingen i bilreiser på Nord-Jæren.

I rapporteringene fra Nord-Jæren påpekes det at registreringen av den faktiske endringen i biltrafikken er dominert av E39 (se tabell). Motorveien utgjør en betydelig del av målegrunnlaget, blant annet som hovedforbindelse til det regionale næringsområdet på Forus, hvor transporten i enda større grad enn ellers i byområdet er bilbasert. Det påpekes at dette tellepunktet ikke er et uttrykk for den generelle biltrafikkutviklingen i hele storbyområdet.

Tabell 3.5: Registreringer av trafikkutvikling på Nord-Jæren.

Tellepunkt	2003	2004	2005	2006	2003-2006
E39	49652	51400	53100	55000	5348
Rv44	13266	13400	13700	14200	934
Rv509	14553	14700	15000	15000	447
Sum ÅDT bilreiser	77471	79500	81800	84200	6729
% endring fra året før		2,6	2,9	2,9	8,7

I perioden 2003-2006 har antallet kollektivreiser økt mer enn biltrafikken.



Figur 3.16: Prosentvis endring i bil- og kollektivtrafikken fra år til år og gjennomsnitt de siste fem årene (2001-2005).

*Grunnet innføring av elektronisk billettering har vi for kollektivtransporten kun passasjertall frem til 1. nov i 2005. Passasjerutviklingen er derfor basert på estimater for de to siste mnd. Passasjertallene for 2006 er av samme grunn basert på estimater.

Lokale reisevaneundersøkelser i Stavanger-regionen i 1998 og 2005 viser at kollektiv- og sykkelandelen har holdt seg på omtrent samme nivå, mens andelen gående er redusert. Andelen bilbrukere (bilførere - og passasjerer) har økt fra 69 prosent i 1998 til 71 prosent i 2005.

Tabell 3.6: Transportmiddelfordeling i Stavanger-regionen 1998 og 2005. Lokale reisevaneundersøkelser.

	2005	1998
TIL FOTS	12	15
SYKKEL	7	7
MOPED/MOTORSYKKEL	1	1
BILFØRER	63	62
BILPASSASJER	8	7
KOLLEKTIVTRANSPORT	8	8
ANNET	1	1
ANTALL REISER	28500	26 950

3.5.4. Organisering og tilskudd til kollektivtransporten

Forvaltningsforsøket i byområdet på Nord-Jæren er basert på en avtalemodell, der både transportfaglige og organisatoriske forhold inngår, men der forsøket i seg selv ikke innebærer endringer i oppgavefordelingen mellom forvaltningsnivå eller unntak etter forsøksloven. Organisatorisk bygger forsøket videre på transportplanarbeidet for byområdet, og styringsgruppen for forsøket – kalt FAFOT-styret² – tilsvarer Nord-Jæren-delen av styringsgruppen for Transportplan Jæren. Styringsgruppen er sammensatt av politikere.

Fylkeskommunen har 4 representanter i styret (fylkesordfører leder styret, pluss at leder for samferdselskomiteen deltar). Stavanger kommune har 3 representanter og Sandnes har 2 representanter (der ordfører og representanter for største opposisjonsparti deltar), og Sola og Randaberg er representert ved ordfører. I tilknytning til styringsgruppen er det en administrativt sammensatt koordineringsgruppe.

Bakgrunnen for den lokale beslutningen om å delta i forsøket og å utprøve avtalemodellen, var ønsket om større kraft i gjennomføringen av omforente tiltak. Selv om storbyområdet har kommet langt når det gjelder samordnet areal- og transportplanlegging, har ikke gjennomføringsevnen vært som forventet. Forutsigbarhet og plangjennomføring framstår som en stor utfordring.

Organisasjonsmessig har forsøket bygget videre på Transportplansamarbeidet, basert på at regionen har gode erfaringer med det etablerte samarbeidet tilbake til TP 10-arbeidet på slutten av 80-tallet. Den administrative koordineringsgruppen er felles for transportplansamarbeidet og FAFOT-prosjektet. Samferdselssjefen er leder av koordineringsgruppen. Det er opprettet 5 temagrupper i FAFOT-prosjektet, ledet av ulike aktører: 1) bane, ledet av Stavanger kommune, 2) areal-/parkering/finansiering, ledet av Stavanger kommune, 3) reisevaner og informasjon, ledet av Sandnes kommune, 4) sykkel, ledet av Statens vegvesen og 5) buss, ledet av Rogaland kollektivtrafikk (Kolumbus).

FAFOT-styret har etter sitt mandat ansvar for initiering og utvikling av avtaler som anses nødvendige for å sikre gjennomføring av tiltak. Avtalene inngås mellom de som er ansvarlig for gjennomføring. I forsøket har FAFOT-styret fått utvidet ansvar til å prioritere innenfor årlige budsjetter, og til å fatte vedtak om gjennomføring innenfor transportplanens handlingsprogram og det som inngås av avtaler. Styret kan forestå bestillinger til avtalepartene, og har ansvar for å overvåke gjennomføring av tiltak i henhold til avtalene.

Styret gjør også vedtak om søknad og fordelingen av belønningsmidlene.

Særlig har arbeidet med Belønningsordningen og de tiltak som er iverksatt i denne sammenhengen blitt en viktig oppgave i FAFOT-samarbeidet. Gjennom denne organiseringen har det vært etablert en arena som har gjort det lett å få fram omforent søknad og prioritering av tiltak. Tilskuddet på til sammen 63 millioner kroner de siste tre år har muliggjort en ekstraordinær satsing det er felles interesse i å gjennomføre.

Ved oppstart av forvaltningsforsøket ble det ikke forutsatt ytterligere økonomiske forpliktelser utover det som allerede ligger inn under handlingsprogrammet for transportplan for Jæren. Det ble imidlertid pekt på at det ved revisjon av transportplanens handlings-program og gjennom inngåelse av avtaler, kunne bli aktuelt å vurdere nye tiltak med økonomiske forpliktelser for aktørene.

² Akronymet FAFOT står for Forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet.

3.5.5. Utvikling av tilskudd til kollektivtransporten

Tilskuddet til kollektivtransporten (kjøp av ruteproduksjon) økte med nær 16 prosent fra 2003 til 2004, økningen uten Belønningsordningen er 14 prosent. Fra 2004 til 2005 var økningen i tilskuddet på nær 9 prosent inkludert Belønningsordningen, og økningen var enda sterkere når vi ser bort fra disse midlene. Dette skyldes en tilleggsbevilgning på 6 millioner kroner på grunn av ekstraordinære dieselkostnader. Fra 2005 til 2006 gikk derfor tilskuddet ned igjen på "normalt" nivå. Hele perioden sett under ett har tilskuddet økt med 15,5 millioner inkludert midlene fra Belønningsordningen, mens det har økt med 5,6 prosent når vi trekker fra disse midlene.

Tabell 3.7: Tilskudd til kollektivtransporti på Nord-Jæren

	2003	2004	2005	2006	2003- 2006
Tilskudd til kollektivtransport (mill nok 1)	85,8	98,2	106,7	99,1	
Hvorav midler fra b-o (mill nok) 2		15,6	13,8	8,5	
% endring i tilskudd inkl b-o		14	8,6	-7,1	15,5
% endring i tilskudd ekskl b-o		-3,7	12,4	-2,4	5,6

1) Direkte tilskudd til kjøp av ruteproduksjon. I tillegg kommer administrasjon, ruteinformasjon/markedsføring, særskilt skoleskyss, terminaldrift og driftsoppfølging. 2 På grunn av ekstraordinære dieselkostnader på 6 mill kr økte tilskuddet radikalt i 2005. 3 Belønningsmidler brukt på drift (nye rutetilbud/videreutvikling av tilbudet og taksttiltak)

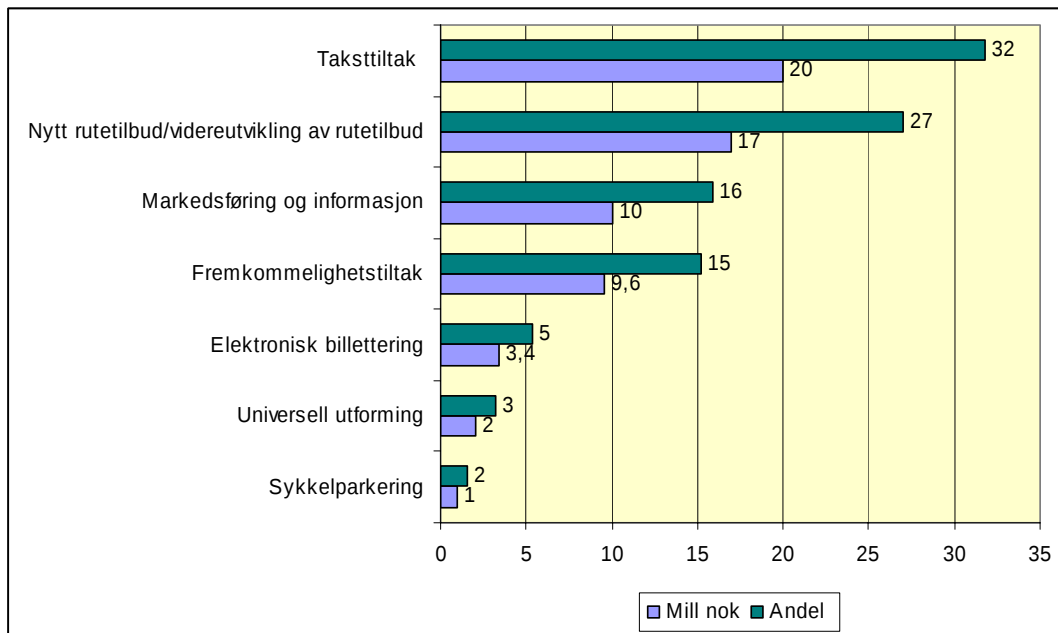
I rapporteringen påpekes det at passasjerveksten har gitt en økning i billettinntektene på over 15 mill kr i perioden 2003-2007. Disse ekstra midlene er brukt til videreutvikling av tilbudet, noe som i realiteten betyr en økning i tilskuddsnivået.³

3.5.6. Bruk av belønningsmidlene

Tre fjerdedeler av midlene er brukt på driftstiltak

Nord-Jæren er tilsammen tildelt 63 millioner kroner i belønningsmidler i perioden 2004-2006. Tre fjerdedeler av midlene er brukt til driftstiltak, dvs taksttiltak, ruteforbedring og markedsføring/informasjon.

³ Disse midlene burde ideelt vært inkludert i tilskuddet, men vi har valgt å holde dem utenfor for å sikre at tallene er sammenlignbare.



Figur 3.17: Fordeling av belønningsmidler på Nord-Jæren 2004- 2006. Tallene er ikke prisjustert.

Vi vil i det følgende kort gjennomgå hvilke tiltak som er gjennomført i kategoriene 1) restriktive tiltak mot bilbruk, 2) kollektivvennlig areal- og transportplanlegging og 3) attraktiv kollektivtransport.

Restriktive tiltak mot biltrafikken

I perioden er det gjort en del tiltak som ikke er finansiert med belønningsmidler. Blant de viktigste kan nevnes:

- Antallet langtidsparkeringsplasser i sentrumsområdene er redusert.
- Det er etablert kollektivfelt i nedre del av Skippergata og Gravarsveien (Sandnes)
- Kollektivgate nær Ruten i Sandnes
- I sentrumsområdene og ved Sola flyplass har parkeringsavgiftene økt.
- Det er innført en fast norm for antall parkeringsplasser i Sandnes og Stavanger (1 bilparkeringsplass per 100m2 bruttoareal i sentrumsområder og transformasjonsområder).
- Det er innført høyere bompengesatser og utvidet innkrevingsperiode fra januar 2005
- To gater er stengt for biltrafikk, Vågen på sommeren og Ole Bullsgt. hele året.
- Det er gjennomført en stor parkeringskonferanse, der målet var å gi grunnlag for arbeidet med regional parkeringsplan og kommunedelplan for parkering i Stavanger.

Bortsett fra at 100 parkeringsplasser på offentlig grunn er fjernet som følge av opparbeidelse av utearealer i Stavanger sentrum, er det i rapporteringene ikke nevnt tiltak for å redusere antallet parkeringsplasser i sentrumsområdene. Det er heller ikke nevnt noe om utviklingen av antallet parkeringsplasser i sentrum. Tall vi har fått fra Rogaland fylkeskommune, sammenstilt med en datainnsamling TØI foretok i 2001, tyder imidlertid på at det ikke har skjedd noen endring i antallet parkeringsplasser i sentrumsområdene (ca 9000 i 2006, mot 9170 i 2001).

Kollektivvennlig areal- og transportplanlegging

En evaluering viser at kommunene følger godt opp i forhold til fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Nord-Jæren gjennom kommuneplanenes arealdel, regulerings- og bebyggelsesplaner. Nesten 90 prosent av boligbyggingen i regionen skjer nå i områder

som er definert som eksisterende utbygde områder. Tetthetskravene i fylkesdelplanen blir fulgt opp med god margin. ATP-modellen⁴ er tatt i bruk i forhold til kartlegging av markedspotensial og vurdering av nye bussruter, og den anses å ha et stort potensial i arbeidet for en mer kollektivvennlig areal- og transportplanlegging.

Det er i perioden benyttet belønningsmidler til trafikktekniske tiltak for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken i punkt og langs hovedtraseer. Bussprioritering i signalanlegg på RV44 mellom Stavanger og Sandnes er finansiert med belønningsmidler.

Til sammen 1 millioner kroner av belønningsmidlene er brukt på sykkeltiltak, der hovedsatsingen har vært etablering av sykkelparkering ved kollektivknutepunkt (Jorenholm hustigbåtterminal og Sandnes rutebilstasjon).

Det er også benyttet belønningsmidler for å sikre universell utforming i viktige kollektivtraseer. Midlene er først og fremst brukt på opprusting av holdeplassene mellom Stavanger og Sandnes.

Av satsing utenom Belønningsordningen kan nevnes at det er etablert et kollektivknutepunkt ved Kvadrat i Sandnes, Norges største kjøpesenter, for å bedre trafikkavviklingen og framkommeligheten for busstrafikken i dette området.

Attraktiv kollektivtransport

Nær 80 prosent av midlene fra Belønningsordningen brukt på tiltak for å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv.⁵ Dette gjelder:

- Igangsetting av nye rutetilbud, og videreføring og videreutvikling av disse. Dette gjelder spesielt ekspressrutene X30 (Hundvåg-Stavanger-Sykehuet-Forus-Ganddal), X40 (Ganddal-Forus-Sykehuset-Stavanger) og X60 (Sandnes-Universitetet-Sykehuset-Stavanger) og nye tilpassede ruteopplegg i Sola (Skadeberg) og Randaberg (Viste Hageby).
- Introduksjon av et personuavhengig 30 dagers periodekort for Nord-Jæren (flexikort, senere flexipass). Bruk av kortet innebærer gunstige kampanjepriser, og gir utvidet mulighet som gruppekort. Det ble gitt en kampanjepris på flexikortet i 2004 og sommeren 2005 (nedsatt fra 550 kr til 350 kr). Det er inngått bedriftsavtaler der arbeidstakerne får tilbud om å kjøpe et subsidiert Flexikort.
- Delfinansiering av det nye elektronisk billetteringssystemet, som ble introdusert i januar 2006.
- Utsendelse av Kolumbuskortet til alle innbyggere over 16 år, et verdikort der kundene kan ha alle typer billettprodukter. Kortet koster 50 kroner og fås i to varianter - personlig og upersonlig.
- Informasjon og markedsføring av nye tilbud. Det er blant annet brukt midler på å markedsføre flexikortet og nye rutetilbud som er igangsatt. Det har også vært satset på annonsering i diverse media, husstandsdistribusjon av ruteinformasjon og bussrutekart, og informasjonskampanje om det nye elektroniske billetteringssystemet.

⁴ Areal- og Transportplanlegging

⁵ Dvs nye rutetilbud, taksttiltak, informasjon/markedsføring og el. billettering.

3.6 Kristiansand-regionen

3.6.1. Avgrensning av byområdet

Vest-Agder fylkeskommune er søker, i samarbeid med ATP-utvalget i Kristiansand-regionen. Byområdet er avgrenset til Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Birkenes og Lillesand kommuner. Det er Vest-Agder-kommunene som er i fokus i søknadene og rapporteringene, og det er i disse kommunene at midlene til tiltak er fordelt. Det er Kristiansand kommune som er i hovedfokus i søknader og rapportering.

3.6.2. Utfordringer og mål

I Kristiansand-regionen bor det ca. 118 000 innbyggere, hvorav ca 77 000 bor i Kristiansand kommune. Befolkningsmengden i Kristiansand og nabokommunene har økt de senere årene, mens de indre kommunene på Agder opplever en tilbakegang eller stagnasjon i folketallet. Kristiansand er handels- og finanssentrum på Sørlandet. Både eksporten og importen gir opphav til transport, over havna og langs E18 og E39.

Miljø- og fremkommelighetsproblemene i Kristiansand er i hovedsak knyttet til Kristiansand sentrum og innfartsvegene til sentrum. Analyser av gjennomgangstrafikken og trafikken inn til sentrum i 2003 viste at over to tredjedeler av trafikken på hovedvegnettet var sentrumsrettet. Bare 14 prosent var gjennomgangstrafikk på europavegnettet. Øst for byen ble kapasiteten på vegnettet økt fra to til fire felt i 2004 (E18), noe som betyr at deler av vegnettet har fått god kapasitet. Kapasiteten på Vågsbygdveien (Rv456) og E39 vest for sentrum er fortsatt begrenset.

I søknaden for 2004 påpekes det at økt kapasitet på vegnettet - uten restriktive tiltak for personbiler og positive tiltak for kollektivtrafikken - vil føre til en negativ trendutvikling for kollektivtrafikken, økt belastning på gatenettet og økte problemer i sentrum.

Biltrafikken forventes å øke fremover, og i de mest oppdaterte prognosene for Kristiansand-regionen antydes det en årlig biltrafikkvekst på 2 prosent.

I tillegg til at økt vegkapasitet på E18 trekker i retning av mer bilbruk, er det også en utfordring at Sørlandsparken har utviklet seg til et betydelig bilbasert handels- og serviceområde, med ca. 400 bedrifter. I tillegg er det en befolkningsvekst i regionen, som i seg selv gir økt biltrafikk.

I Kristiansand sentrum er det ca 8300 parkeringsplasser (2006), hvorav ca en tredjedel er offentlige og to tredjedeler er private. Det betyr at det er ca 500 parkeringsplasser per 1000 arbeidsplasser i bykjernen.⁶

I perioden er det innført progressive parkeringsavgifter, dvs. at prisen per time øker jo lengre bilen er parkert. I søknaden for 2004 er det formulert et ønske om å få en "viss kontroll" over de private parkeringsplassene i sentrum for å kunne bruke parkering som et effektivt virkemiddel mot bilbruk. Men opprinnelige planer om en samordning mellom private og offentlige aktører for å få en bedre regulering av parkeringskapasiteten har blitt skrinlagt på grunn av konkurransesituasjonen. I søknadene for 2006 og 2007 er det påpekt at en for restriktiv parkeringspolitikk i sentrum vil kunne føre til økt trafikk til eksterne kjøpesentre, spesielt Sørlandssenteret øst for byen.

Utfordringen for kollektivtransporten er en stabil finansiering som sikrer videreføring av den høye kvaliteten på kollektivtilbudet i Kristiansand, som siden 2003 først og fremst har sitt uttrykk gjennom satsingen på Bussmetro. Bussmetro er et av elementene i en langsiktig byvisjon, hvor arealutbygging og transport skal sees i sammenheng for å skape et bedre bymiljø med økt kollektivtrafikk og redusert biltrafikk. Bussmetro er etablert som

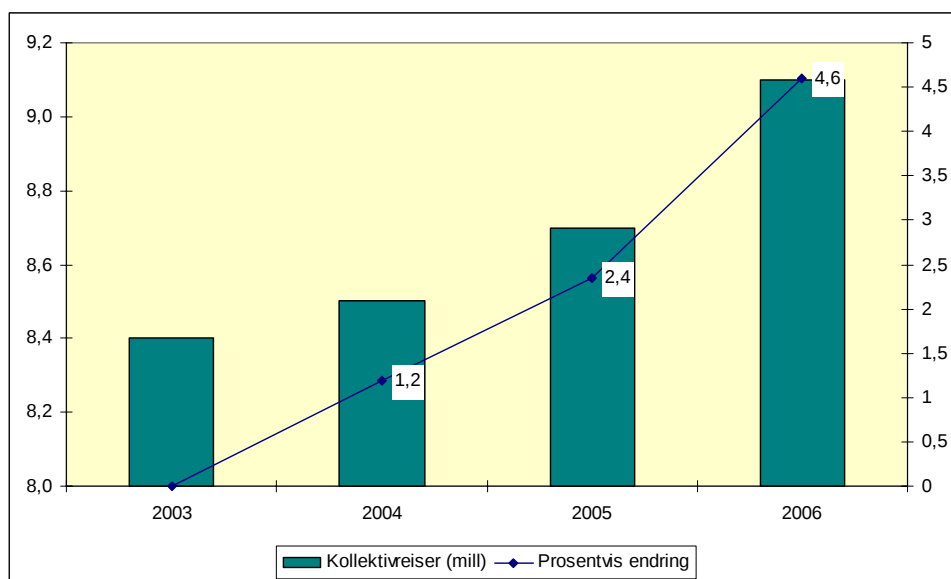
⁶ I tallene er kun offentlig tilgjengelig parkering inkludert, dvs ikke reservert garasjeparkering under kontorbygg og boligblokker.

den sterke kollektivforbindelsen mellom øst og vest. Prosjektet ble igangsatt i august 2003, og omfatter

- fast grunnlinje
- nye bussruter
- høyere frekvens
- god framkommelighet
- attraktive holdeplasser
- informasjonssystem basert på satellitteknologi
- god tilgjengelighet

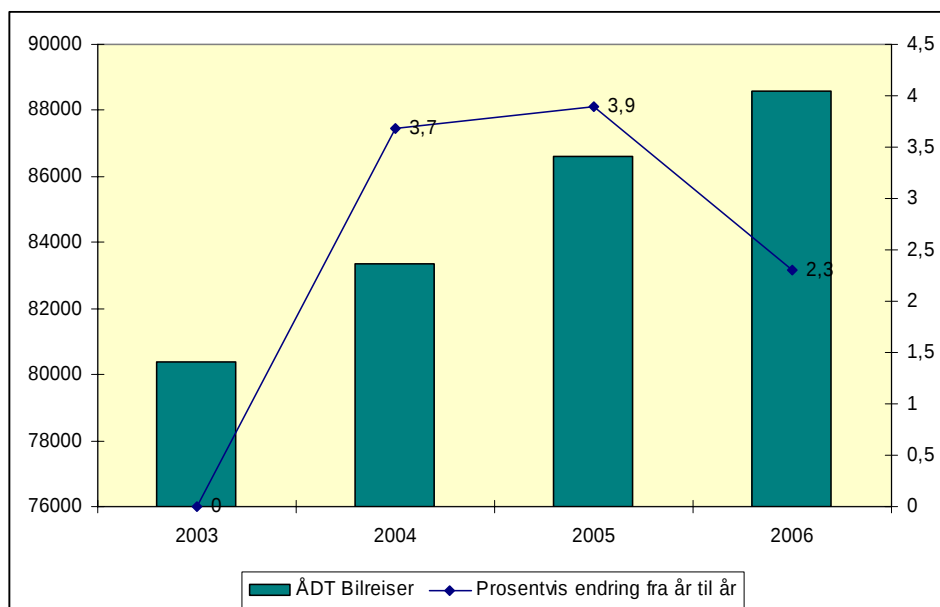
3.6.3. Utviklingen i bilhold og bil- og kollektivreiser 2003-2006

I 2006 ble det gjennomført ca 9,1 millioner bussreiser i Kristiansand-regionen. Dette er ca 4 prosent flere reiser enn året før i regionen. Passasjertallet har økt jevnt siden 2003, med ca 2,7 prosent årlig vekst i gjennomsnitt.



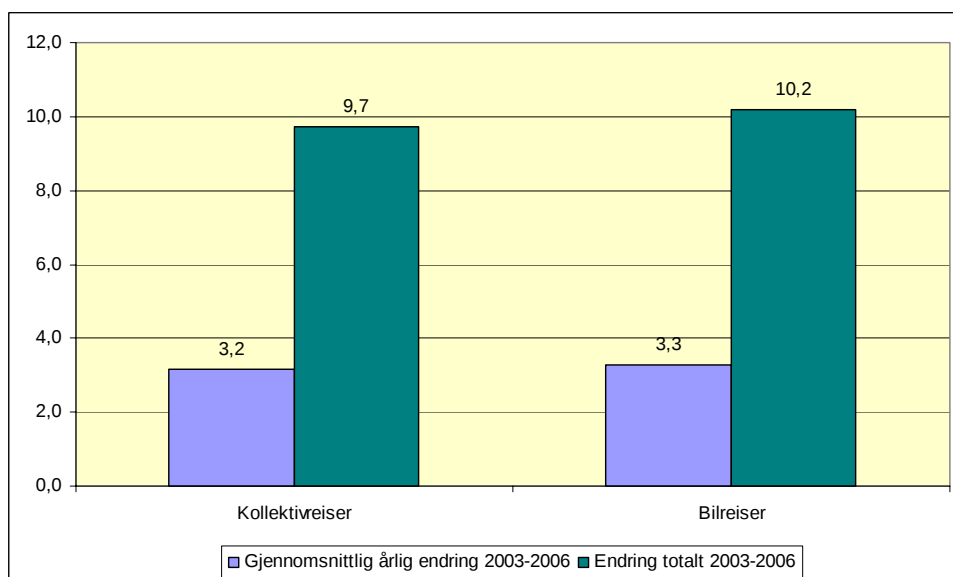
Figur 3.18: Passasjerer per år i Kristiansand-regionen (Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla). Tall i 1000.

Satsingen på Bussmetro, og en kontinuerlig produktutvikling i Kristiansand-regionen, har en stor del av æren for at antallet kollektivreiser i regionen har økt i løpet av 2000-tallet, til tross for at parkeringsdekningen har økt og vegkapasiteten er forbedret. Men målinger ved fire tellepunkt viser at biltrafikken likevel har økt jevnt, siste år med 2,3 prosent.



Figur 3.19: Utviklingen i bilreiser i Kristiansand-regionen

I følge rapporteringene er sykkelbruken inne i en positiv utvikling, og økte med 8 prosent i 2005 (søknad 2006).



Figur 3.20: Prosentvis endring i bil- og kollektivtrafikken.

I gjennomsnitt har biltrafikken hatt en større årlig vekst enn kollektivtrafikken i perioden 2003-2006.

Tall fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene kan tyde på at kollektivandelen i Kristiansand har gått ned med 1 prosentpoeng fra 2001 til 2005, fra 9 til 8 prosent. Tallene fra 2001 er usikre siden de kun er basert på ca 800 reiser mot ca 3000 reiser i 2005. Det er imidlertid grunn til å anta at kollektivandelen kan ha blitt redusert fordi biltrafikken har økt jevnt i perioden, og volummessig utgjør den en stor andel av trafikken.

Økt biltilgang er sannsynligvis en viktig del av forklaringen på at andelen bilreiser har økt. I perioden 2003-2006 har bilholdet per innbygger økt med 6 prosent i Kristiansand, og med 7 prosent i Kristiansand-regionen.

Tabell 3.8l: Biler per 1000 innbyggere og endring fra 2003-2006. Kristiansand og Kristiansand-regionen

	Biler per 1000 innbyggere				2003-2006
	2003	2004	2005	2006	% endring
Kristiansand	402	415	417	428	6
Kristiansand-regionen	410	418	423	438	7

3.6.4. Organisering og tilskudd til kollektivtransporten

I forvaltningsforsøket har Kristiansand-regionen valgt en såkalt avtalemodell. Hovedmålet med avtalemodellen er å møte regionens transportutfordringer knyttet til bl a miljø og fremkommelighet på en mer helhetlig og effektiv måte. Følgende delmål er formulert:

- Bedre samordnet areal- og transportpolitikk i regionen.
- Bedre offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene.
- Større rom for lokale prioriteringer.
- At flere velger miljøvennlige transportmidler.
- Bedre kommunikasjon på tvers av kommunegrenser og fylkesgrense til beste for regionens innbyggere.
- Å utvikle Kristiansand-regionen som et transportknutepunkt i nasjonal og internasjonal sammenheng.

Avtalemodellen innebærer at det er inngått et forpliktende samarbeid mellom fylkeskommunen og kommunene i Kristiansand-regionen, og etablert et nytt politisk myndighetsorgan, Areal – og Transportutvalget (ATP-utvalget). ATP-utvalget har fått ansvar og myndighet for de områder som helt eller delvis er lagt inn i forsøket, dvs:

- Overordnet transportplanlegging
- Arealbruk (felles regional arealplanlegging, kommunenes planmyndighet er opprettholdt)
- Parkering (retningslinjer er utarbeidet i forsøket, dagens ansvarsforhold er beholdt)
- Investering fra fylkesfordelte rammer til øvrige riksveger i regionen
- Investering fylkesveg i regionen
- Investering kommunale veger (30 per innbygger)
- Investering gang/sykkelveger langs de tre ovennevnte vegklasser
- Drift kollektivtransport (ikke basisramme, kun "ekstra" midler)
- Infrastruktur kollektivtransport, bike and ride
- Skoleskyss (dagens ansvar beholdes, samordningsgevinster tilføres forsøket)
- Trafikksikkerhet, miljøtiltak, informasjon som ikke inngår i investeringene
- Eventuelle nye bompengeprosjekter (myndighet til å søke om nye bompengeprosjekter er ikke endret, inntekter fra nye bompengeordninger inngår i forsøket).

ATP-utvalget er sammensatt av representanter fra alle samarbeidspartnerne, slik at det reflekterer både befolkningstygde og hva de enkelte samarbeidspartnere har lagt inn i forsøket. Utvalget har ingen selvstendig myndighet etter loven. Myndigheten er basert på fullmakter gitt av den enkelte deltaker i utvalget innenfor gjeldende regelverk.

ATP-utvalget styrer søknadsprosessen og fordelingen av midler fra Belønningsordningen, og disponerer i tillegg noen midler som følge av initiativ fra utvalget. Fylkeskommunen har imidlertid totalansvaret for kollektivtransportens økonomi (basisramme og skoleskyss).

3.6.5. Utviklingen av tilskudd til kollektivtransporten

Tilskuddet til kollektivtransporten i Kristiansand-regionen har økt fra år til år i perioden 2003-2006., også utover belønningsmidlene. Fra 2003 til 2006 økte tilskuddet i regionen med 22,5 prosent når vi inkluderer midlene fra Belønningsordningen som har gått til Vest-Agder kollektivtrafikk. Når belønningsmidler ikke inkluderes, er økningen i tilskudd på 8,2 prosent.

Tabell 3.9: Tilskudd til kollektivtransport i Kristiansand-regionen. Faste priser (2006)

	2003	2004	2005	2006	2003-2006
Tilskudd til kollektivtransport (mill nok 1)	72,8	79,5	87,4	89,2	
Hvorav midler fra b-o (mill nok) 2)		1,8	7,2	10,4	
% endring i tilskudd inkl b-o		9,12	10,02	2,02	22,5
% endring i tilskudd ekskl b-o		6,69	3,31	-1,84	8,2

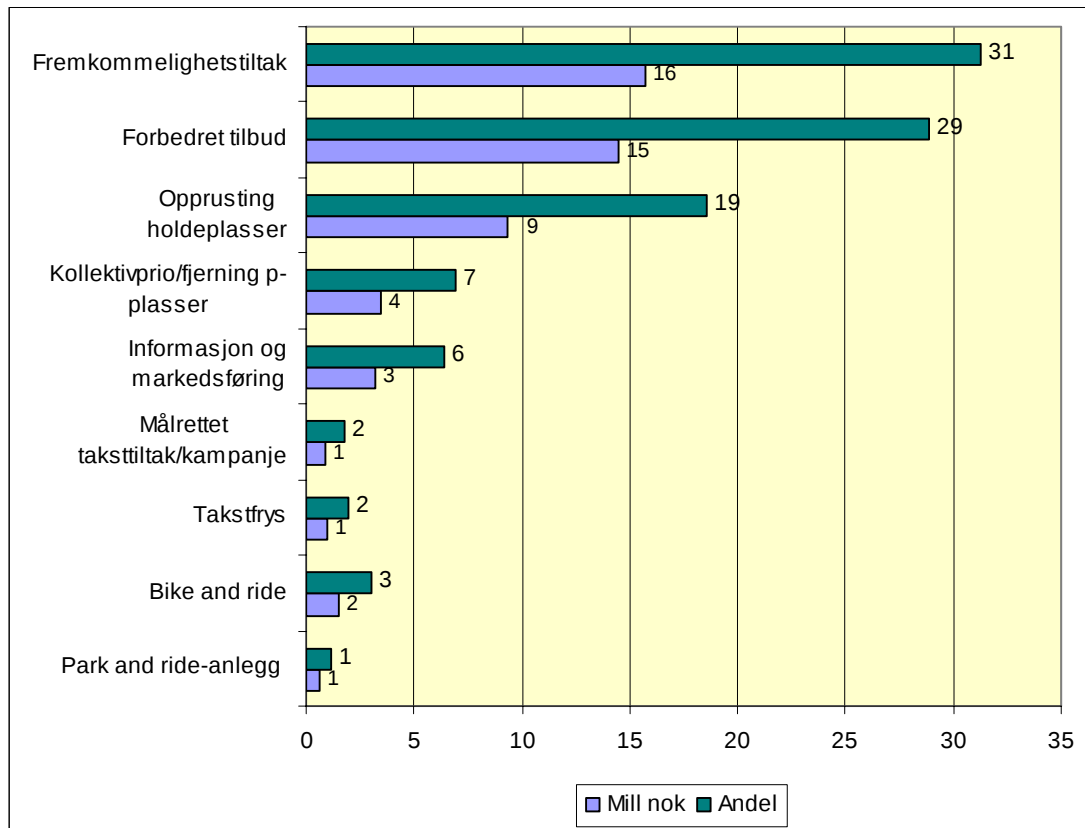
1) Summen av ordinært tilskudd, betaling for skoleskyss, av elever på gs/vgs, samt midler fra Belønningsordningen. 2) Tilskudd fra Belønningsordningen som har gått til Vest-Agder kollektivtrafikk

I søknaden for 2007 påpekes det at driftsnivået for kollektivtransporten ligger vesentlig over fylkeskommunale rammer, noe som medfører en betydelig risiko. Vest-Agder fylkeskommune har derfor utarbeidet et handlingsprogram som gjennomgår mulige kostnadseffektviserende- og besparende tiltak, og potensial for økte inntekter/bedre fremtidig inntekspotensial. Arbeidet med fremkommelighet og effektivisering er de mest sentrale kortsiktige tiltakene. På grunn av risikoen knyttet til et "unaturlig" høyt driftsnivå, har Kristiansand-regionen i 2007 valgt ikke å søke om midler til tiltak som øker driftsnivået ytterligere.

3.6.6. Bruk av belønningsmidlene

Midlene har gått til fremkommelighetstiltak og ruteforbedringstiltak.

Kristiansand-regionen er til sammen tildelt 50 millioner kroner fra belønningsmidlene. Ca en tredjedel av midlene har gått til fremkommelighetstiltak, mens ca 28 prosent har gått til ruteforbedringstiltak. 20 prosent av midlene er benyttet til opprusting av holdeplasser og nye holdeplasser. De øvrige midlene har gått til andre kollektivprioriteringstiltak, informasjon/markedsføring, taksttiltak og park&ride/bike&ride-anlegg.



Figur 3.21: Midler fra Belønningsordningen i Kristiansand-regionen 2004-2006, fordelt på tiltak. Beløp er ikke prisjustert.

Til sammen er ca 40 prosent av belønningsmidlene benyttet på driftstiltak, dvs ruteforbedring, informasjon/markedsføring og taksttiltak/takstreduksjon.

I det følgende vil vi kort gjennomgå de mest sentrale tiltakene som er gjennomført i perioden innen hver av hovedkategoriene 1) restriktive tiltak mot personbiltrafikk, 2) kollektivvennlig areal- og transportplanlegging og 3) mer attraktiv kollektivtransport.

Restriktive tiltak mot personbiltrafikk

I perioden 2004-2006 er det iverksatt en del tiltak som har som mål å begrense personbiltrafikken og gjøre det mer attraktivt å velge andre transportmåter i Kristiansand sentrum. Følgende tiltak kan nevnes:

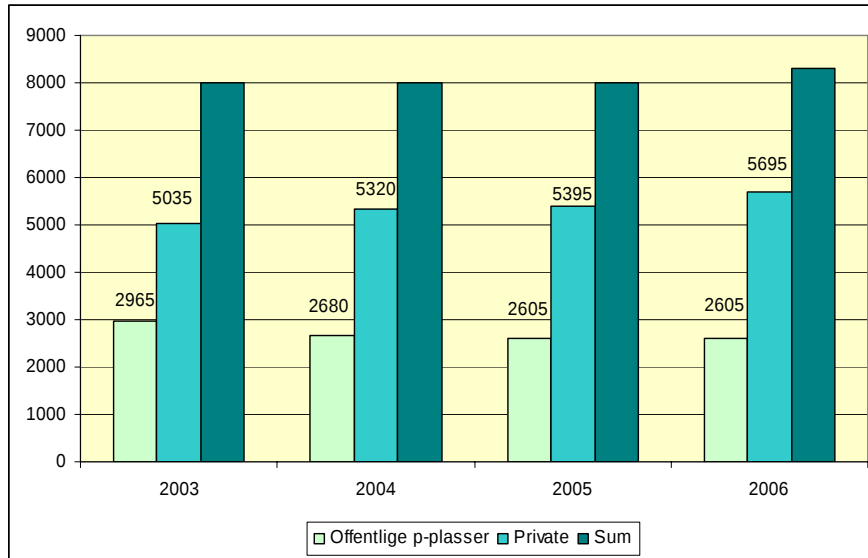
- I 2004 ble det innført ny avgiftsprofil på offentlige parkeringsplasser i sentrum. Parkeringsavgiftene har blitt progressive, og er tilpasset nivået på kollektivtakstene.
- Østerveien fra E18 til Kristiansand Øst er stengt for biltrafikk og omgjort til kollektivgate. Permanent ordning fra 2006.
- Ca 150 løkkeparkeringsplasser er fjernet (Otterdalsparken (2004) og Nybyen (2005))
- En del korttidsparkeringsplasser er fjernet (H. Wergelandsgate 2004, forlengelse av gågata 2006)

I tillegg er det gjennomført fremkommelighetstiltak på bekostning av biltrafikken:

- Kantsteinparkering fjernet til fordel for sykkelstasjon (Tordenskjoldsgate, 2006).
- Kollektivfelt i Vågsbygdveien (delstrekning i 2005, fullføres i 2007).
- Streng kollektivprioritering (Østerveien, 2005).
- Reduserte svingbevegelser for personbiler (Lumberkrysset, 2005).

- Forkjørregulering av kollektivtraséer i boligområder (2004/2005).
- Enveis regulering av tverrgater til kollektivtrasé (Tollbodgata, 2004).

I perioden er det fjernet ca 360 offentlige parkeringsplasser, men likevel har antallet plasser totalt økt med 300 – dvs med ca 4 prosent. Det betyr at antallet private parkeringsplasser har økt fra ca 5000 til ca 5700, en økning på ca 14 prosent. I en by med en stor andel private parkeringsplasser er altså balansen ytterligere forskjøvet – mest på grunn av økningen av private parkeringsplasser, men også grunnet fjerningen av offentlige plasser.



Figur 3.22: Antallet private og offentlige parkeringsplasser i Kristiansand i perioden 2003-2006.

Kollektivvennlig areal- og transportplanlegging

Kristiansand kommunes arealstrategi bygger på en langsiktig byutvikling langs Bussmetroaksen. 65 prosent av arbeidsplassene i kommunen og alle høyskoler og videregående skoler i kommunen ligger mindre enn 500 meter fra denne aksen. Kommuneplanen sin arealdel har blant annet følgende mål når det gjelder langsiktig byutvikling:

- Kommunens engasjement når det gjelder fortetting konsentreres om utvikling av sentre og byfornyelse langs hovedvegnettet.
- Boligbyggingen finner i større grad sted innenfor allerede utbygde områder
- En bil- og bit utvikling må unngås. Utbygging, transport og friluftslivsrekreasjon må sees i sammenheng.
- Målet er redusert bilbruk, redusert arealforbruk per innbygger og styrket kollektivtransport gjennom samordnet areal- og transportplanlegging.

De siste årene er det, i tråd med byvisjonen, gjennomført omfattende utbygginger langs Bussmetroaksen i sentrale bydeler, og nye utbygginger langs denne aksen er under planlegging. I regi av ATP-prosjektet ble det i 2005 foretatt en gjennomgang av allerede vedtatte utbyggingsområder med sikte på å foreslå og forbedre tilretteleggingen for kollektivtransport.

Innenfor Belønningsordningen er det gjennomført følgende tiltak for en mer kollektivvennlig areal- og transportpolitikk:

- I 2005 og 2006 er utvalgte holdeplasser i Kristiansand-regionen oppgradert, med leskur, belysning og standardheving, for å øke tilgjengelighet, sikkerhet og komfort.

- I 2006 ble kollektivknutepunkt Rona oppgradert, med snuplass og holdeplass for lokalbuss i tilknytning til Park&Ride og Bussmetro-knutepunkt.
- I 2005 ble det bygget ny bussholdeplass i Festningsgata, som betyr kortere gangavstand til 4-500 arbeidsplasser
- I 2005 ble det satset spesielt på utbygging av en rekke bike&ride-anlegg, både langs Bussmetro og i sentrum.

Med annen finansiering enn belønningsmidler ble det i iverksatt forbedringer av bussmetro-holdeplass ved HIA, Park&Ride/Bike&Ride på Rosseland (25 biler og 10 sykler) og utvidelse av Bike&Ride på Vollevannet, Trekanten og Flekkerøy. For å sikre tilgjengelighet for alle ble det i 2006 gjennomført en standardheving på holdeplasser langs Bussmetro M2, og ledemarkeringer til busdører på alle holdeplasser.

Attraktiv kollektivtransport

Bussmetroen, med oppstart i august 2003, representerer en betydelig satsing på utviklingen av kollektivtilbudet i regionen. Med finansiering fra Belønningsordningen ble det i 2004 og 2005 iverksatt en rekke ruteforbedringstiltak i Kristiansand-regionen, både langs Bussmetroen og på andre linjer:

- Langs Bussmetroen er det innført direktebusser i rushtiden til Sørlandsparken, Hånes og Søm for å demme opp for økt vegkapasitet østfra. Det er også etablert kollektivfelt Vågsbygdveien fra Hannevika til Trekanten, som er en del av Bussmetrostrekningen. Det er planer om å forlenge strekningen til Auglandsbukta i 2007.
- Det er innført forbedret rutetilbud for Tømmerstø og Hellemyr, med forbindelse til Høgskolen i Agder (HiA), og til Gimlekollen og Jærnesheia
- Det er etablert forenklet rutestruktur for bydelen Lund, med forbindelse til HIA. Det er også innført et utvidet kveldstilbud.
- Det er etablert lokalbuss på Flekkerøy
- Det er innført halvtimesfrekvens mellom Lillesand og Kristiansand
- Det er et pågående forsøk med lokaltakst i Vennesla
- Det er gjennomført en holdningskampanje for bussbruk, og en informasjonskampanje om nye tilbud

Med annen finansiering er det utarbeidet en reiseplanlegger på internett, og etablert forkjørsvei i kollektivtraséer.

3.7 Tromsø

3.7.1. Søker og avgrensning av byområdet

Søker er Troms fylkeskommune, byområdet er avgrenset til bybussens nedslagsfelt, dvs sentrumsområdet i Tromsø.

3.7.2. Utfordringer og mål

Tromsø kommune har ca 63 500 innbyggere. Sentrumsområdet befinner seg på Tromsøya, og er adskilt fra fastlandet med Tromsøysundet mot øst og fra Kvaløya av Sandnessundet mot vest.

Tromsø har hatt en befolkningsvekst på over 10 prosent fra 1995 til 2004, og det forventes at veksten også i årene fremover vil være høy. Byfortetting er et sentralt element i kommuneplanens arealdel. Siden 2000 har 3000 boenheter blitt etablert innenfor byområdet. Videre utvikling vil skje langs hovedkollektivårene.

Utbyggingen av store boligområder på fastlandet og Kvaløya medfører et stort transportbehov til sentrumsområdet, noe som gjør at det til tider kan oppstå fremkommelighetsproblemer på de to bruene som forbinder Tromsøya med fastlandet og Kvaløya. RV 862 er hovedkommunikasjonsåren fra Karsløy og Kvaløya og resten av Troms. Den går tvers over øya, og forbindes, via Tromsøytunnelen, med E8 i Tromsdalen på fastlandet.

Langnes Handelpark, et område med tre kjøpesentre og en rekke bransjebutikker, har 500-600 arbeidsplasser og 5000-6000 kunder daglig. I rushtrafikken er det forsinkelser for bussene i opp til 15-20 min i dette området fordi den nærmeste bussterminalen (Giæverbukta terminal) ikke har en tilfredsstillende trafikal løsning.

Gjennom Tromsøpakke I og II er det gjort flere store investeringer i vegnettet i og rundt sentrum i perioden fra 1996 til i dag. De to pakkene har medført en betydelig tilrettelegging for bilbruk, mens det ikke i like stor grad er satset på kollektivtransport og myke trafikanter.

Fremkommelighetstiltak for kollektivtransporten fremheves som et viktig virkemiddel for å øke kollektivtransportens konkurransekraft i byområdet. Fremkommelighetsproblemer i rustiden merkes i størst grad på Sandnessundbrua, Stakkevollvegen og noen områder i sentrum.

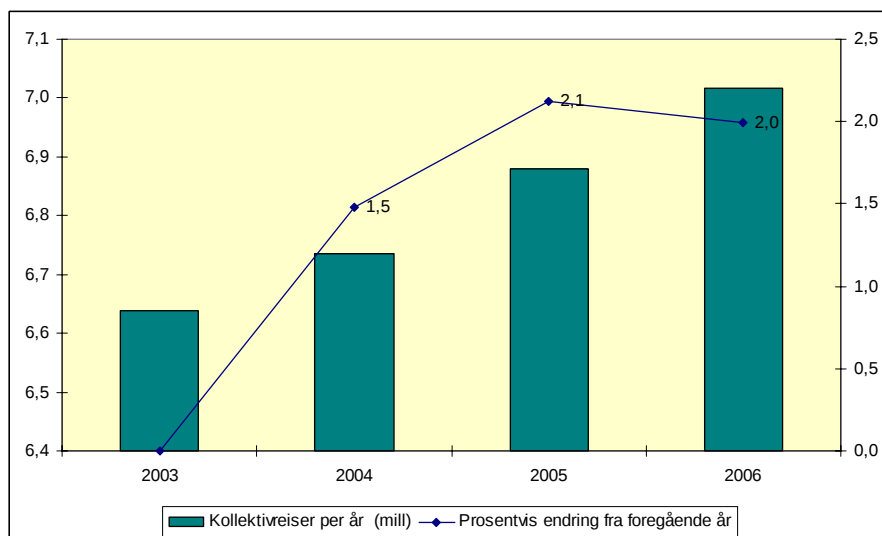
Kollektivtilbudet i Tromsø by består av 12 byruter, tre ekspressbussruter og fem lavtrafikkruiter. Linjenettet har stor flatedekning, noe som tildels går på bekostning av frekvensen. De fleste linjene går ikke oftere enn hvert 15-20 minutt, selv i rushtiden.

Forøvrig økte takstene med 4,9 prosent i mars 2006 på grunn av økte kostnader til kollektivtrafikktenester grunnet høy oljepris.

Tall fra 2005 viser at det er 4650 parkeringsplasser i sentrum, hvorav 2331 er offentlig tilgjengelige.

3.7.3. Utviklingen i bil- og kollektivreiser

Antallet kollektivreiser har hatt en jevn, men relativt liten økning de senere årene. Fra 2005 til 2006 økte antallet kollektivreiser med 2 prosent.



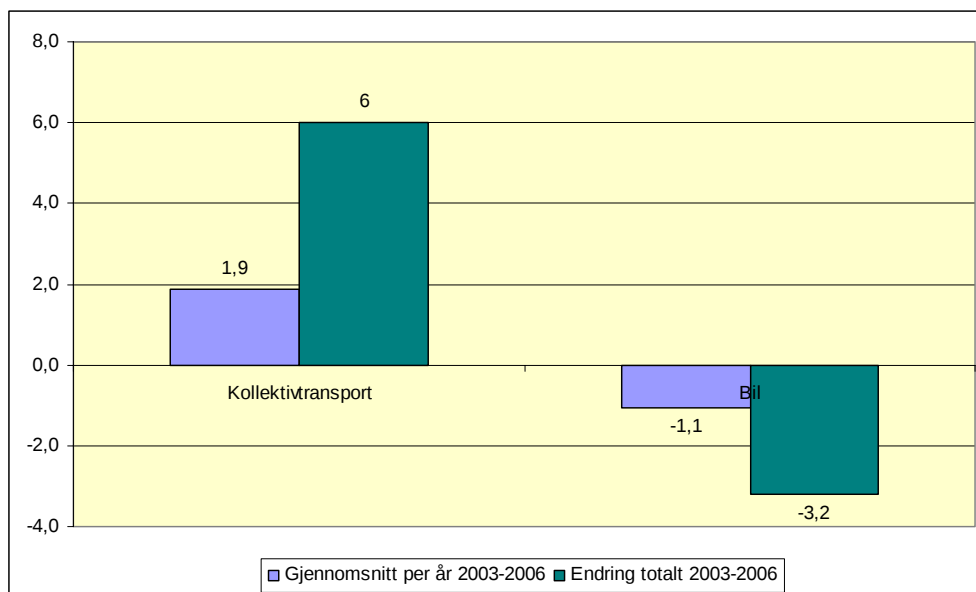
Figur 3.23: Antall kollektivreiser per år og prosentvis endring. Tromsø.

Når det gjelder utviklingen av bilreiser, er målinger kun ett tellepunkt lagt til grunn (Tromsøbrua) fordi Tromsøbrua er ett av få punkter i trafikksystemet som har vært relativt uberørt i perioden. I 2005 var det en vekst på 0,94 prosent over denne brua. I perioden 2003-2006 har det vært en gjennomsnittlig reduksjon i ÅDT på ca 1,1 prosent per år. Vi stiller imidlertid spørsmålsteget ved at det kun er Tromsøbrua som er valgt som tellepunkt i rapporteringen, spesielt i lys av den store nedgangen som har vært i biltrafikken på denne brua fra 2005 til 2006.

Tabell 3.10: Biltrafikk og endringer i denne, på Tromsøbrua

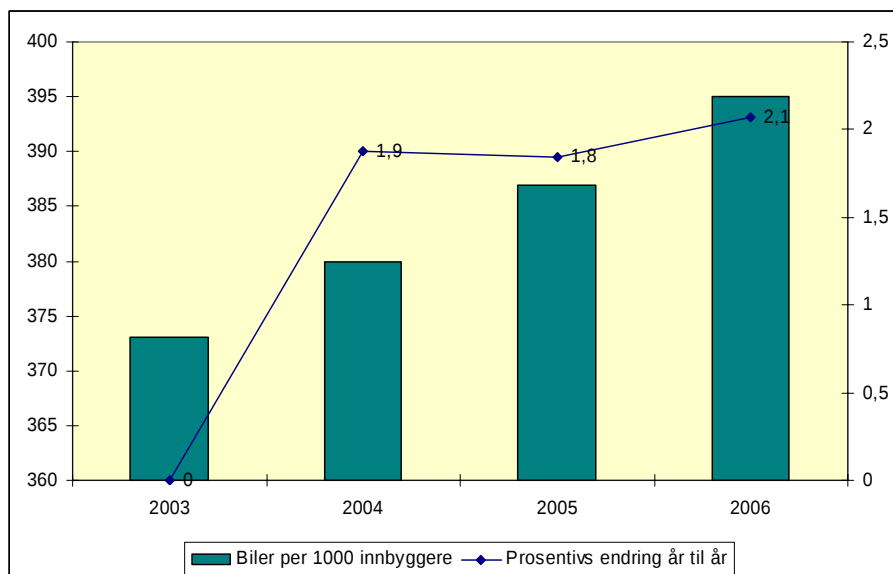
	2003	2004	2005*	2006
ÅDT Tromsøbrua	18328	18158	18328	17743
Prosentvis endring per år.		-0,9	0,9	-3,2

Når tellepunktet over Tromsøbrua legges til grunn har antallet kollektivreiser økt moderat, mens antallet bilreiser er økt i perioden 2003-2006. Vi vil igjen påpeke at det er stor usikkerhet knyttet til tall for biltrafikken når kun ett tellepunkt er lagt til grunn. Det antas at veksten vil holde seg omtrent på dette nivået de neste fem årene.



Figur 3.24: Prosentvis endring i bil- og kollektivreiser Tromsø.

Bilholdet per innbygger har økt jevnt i Tromsø, siste år med 2,1 prosent. De siste fire årene har bilholdet økt med nær 6 prosent. Dette er en av flere grunner til å sette spørsmålstegn ved om tellinger på Tromsøbrua gir et riktig bilde av biltrafikkutviklingen. Også befolkningsutviklingen skulle tilsi at biltrafikken øker i Tromsø.



Figur 3.25: Biler per 1000 innbyggere og endringer i bilhold. Tromsø.

Tall fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene i 2001 og 2005 tyder på at kollektivandelen har gått ned med 1 prosentpoeng, fra 11 til 10 prosent. Det er knyttet usikkerhet til disse tallene fordi de er basert på få reiser.

3.7.4. Organisering og tilskudd til kollektivtransporten

Tromsø er ikke med i forvaltningsforsøket. Det er fylkeskommunen som har ansvaret for drift av kollektivtransporten og som forvalter av midler fra Belønningsordningen.

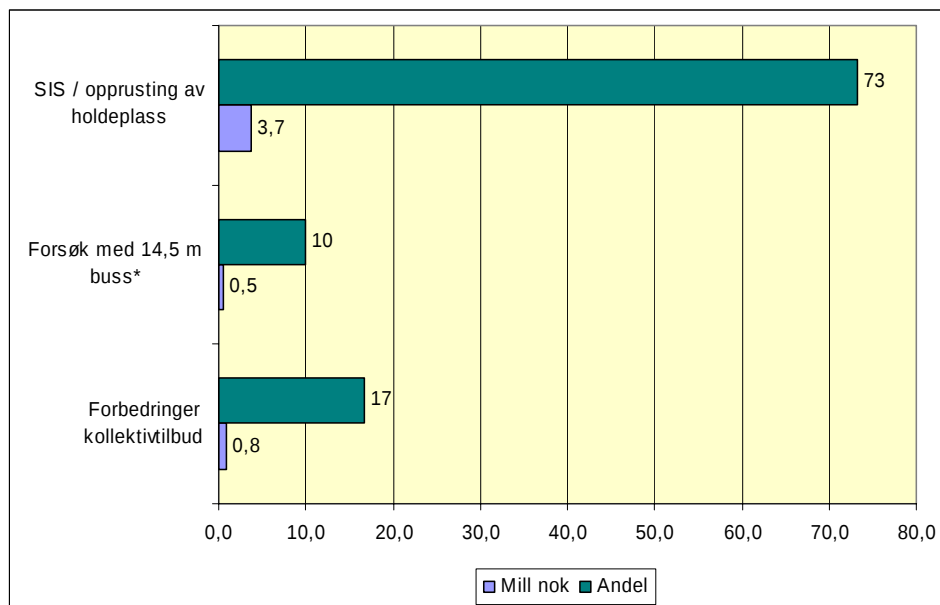
Tabell 3.11: Tilskudd til kollektivtransport i Tromsø.

	2003	2004	2005*	2006
Tilskudd til kollektivtransport (mill nok) ¹	15,9	15,0	18,0	18,5
Hvorav midler fra Belønningsordningen (mill nok)				5

*I 2005 mottok busselskapene ekstra godtgjørelse som kompensasjon for høye drivstoffavgifter

3.7.5. Bruk av belønningsmidlene

Tromsø ble invitert til å søke om midler for første gang i 2006, og ble da tildelt 5 millioner kroner. Tre fjerdedeler av belønningsmidlene er brukt på et infrastrukturtiltak; å oppgradere holdeplasser langs alle viktige linjer, med sanntidsinformasjon (som ennå ikke er fullført, se under). Resterende midler er benyttet til styrking av rutetilbudet, og til innkjøp av ekstra lange busser for å øke kapasiteten.



Figur 3.26: Midler fra Belønningsordningen fordelt på tiltak. Tromsø

*Satt i drift i desember.

Restriktive tiltak mot biltrafikken

Det er ingen restriktive tiltak mot biltrafikken som er finansiert med belønningsmidler i 2006. Av tiltak finansiert utenfor Belønningsordningen er det satt opp bussbom i Huldervegen for å hindre gjennomgangstrafikk. Det er i løpet av året utarbeidet et forslag til parkeringsplan for Tromsø, men denne var ved utgangen av 2006 ikke politisk behandlet i kommunestyret.

Kollektivvennlig areal- og transportplanlegging

Det er ikke gjennomført tiltak for mer kollektivvennlig areal- og transportplanlegging i 2006, og det er heller ikke nevnt tiltak i rapporteringen som går innunder denne kategorien. Som nevnt har hovedfokus vært rettet mot å oppgradere holdeplasser med sanntidsinformasjon. Men i 2007 legges det opp til å gjennomføre flere trafikkomlegginger for å bedre kollektivtransportens fremkommelighet.

Attraktiv kollektivtransport

I 2006 var hovedfokus rettet mot å forbedre kvaliteten i kollektivsystemet, med særlig fokus på etablering av sanntidsinformasjon på holdeplasser langs de viktigste linjene. Det

er plassert ut 16 nye leskur langs de største bussrutene, som skal utstyres med monitorer for sanntidsinformasjon. Men arbeidet med fremføring av strøm er forsinket, så holdeplassene fikk ikke sanntidsinformasjon som planlagt i 2006.

Følgende andre tiltak ble finansiert med belønningsmidler i 2006:

1. Forbedring av rutetilbudet på linje 20, den største byruten.
2. Informasjonskampanje i forbindelse med utvidelse av rutetilbudet på rute 30, der alle husstander i Hamna fikk tilsendt informasjon og en gratisbillett.
3. Nye rutekart på holdeplassene og informasjonskampanje til publikum i forbindelse med ruteomlegging fra 2.1 2007.
4. Innkjøp av to ekstra lange busser (14,5 m) for å øke kapasiteten på linje 20.

4. Dokumentasjon av byområdenes vurderinger og erfaringer med Belønningsordningen

4.1 Undersøkelsesopplegg

4.1.1. Tilnærming

Det er sentralt i evalueringen å belyse byområdenes egne erfaringer med Belønningsordningen. Vi har benyttet en todelt tilnærming i denne kartleggingen:

- Først har vi gjennomført samtaler med enkelte nøkkelpersoner i hver av byregionene. Nøkkelpersoner har typisk vært byregionens saksbehandler for søknad om belønningsmidler (fra bykommunen eller fylkeskommunen). Vi har i tillegg snakket med samferdselssjef i fylkeskommune / bykommune og / eller representant fra Statens vegvesen.
- Derneft har vi gjennomført en internetbasert spørreskjemaundersøkelse rettet mot en bredere gruppe informanter.

Samtalene med nøkkelpersonene i hvert byområde har hatt to formål. For det første; å få innledningsvis synspunkter på hvordan Belønningsordningen har fungert og med erfaringer på godt og vondt. Dette som grunnlag for å kunne stille mest mulig relevante spørsmål i det mer vidtrekkende internetbaserte spørreskjemaet. For det andre; å få oversikt over flere informanter i byområdet som kan gi oss kvalifiserte synspunkter på hvordan Belønningsordningen har fungert.

I den internetbaserte spørreskjemaundersøkelsen har vi henvendt oss til ulike informantgrupper. Vi har både henvendt oss til de personer nøkkelpersonen i hver av byregionene har oppgitt til oss og informanter vi selv har funnet frem til. Se nærmere om populasjon og utvalg under.

4.1.2. Populasjon og utvalg

Det viktigste kriteriet for valg av informanter i undersøkelsen har vært at de har god kjennskap til Belønningsordningen og hvordan den har fungert i det enkelte byområde.

Ved hjelp av nøkkelpersonene i hver byregion fikk vi opplysninger om et begrenset antall aktuelle informanter fordelt på tre kategorier; a) administrativt personale som har vært med i prosessen å utforme søknad om belønningsmidler, b) annet administrativt personale som kjenner til Belønningsordningen og som er involvert i planlegging av arealbruk og transport i byområdet og c) politikere som har vært med å behandle søknad om belønningsmidler.

Med utgangspunkt i de navn vi fikk opplyst, supplerte vi informantlisten i hvert av byområdene. Vi ønsket å sikre at vi både fikk et tilstrekkelig antall informanter og at alle de mest relevante aktører i hvert av byområdene var representert. Dette gjelder bykommune, omegnskommuner, fylkeskommune, statens vegvesen, eventuelt bestillerorganisasjon for kollektivtransporten, operatørselskaper og i noen tilfeller også jernbaneverket, NSB, miljøvernorganisasjoner og parkeringsselskap (der hvor dette var aktuelt).

Det er begrenset hvor mange personer det er i hver byregion som har god kjennskap til Belønningsordningen for kollektivtransport. Belønningsordningen er relativt ny og selv om man har hørt om Belønningsordningen, så kjenner man kanskje lite til kriteriene for å få tildelt midler eller man har kanskje ikke vært tilstrekkelig involvert i planprosesser i byregionen til at man vet hvilken betydning Belønningsordningen har hatt for politikkutforming og prioriteringer i det lokale areal- og transportplanarbeidet. I prosessen med å finne informanter har enkelte personer vi har snakket med vegret seg for å mene noe om Belønningsordningen, men har i stedet henvist til andre i organisasjonen som kjenner til Belønningsordningen bedre.

I alt fant vi 179 informanter som, etter vår vurdering, kunne gi kvalifiserte tilbakemeldinger på hvordan Belønningsordningen for kollektivtransport har fungert i byområdene. I tabellen under fremgår det hvor mange som er tilsendt spørreskjema og hvor mange som har svart i hvert byområde, fordelt på administrativt personale og politikere.

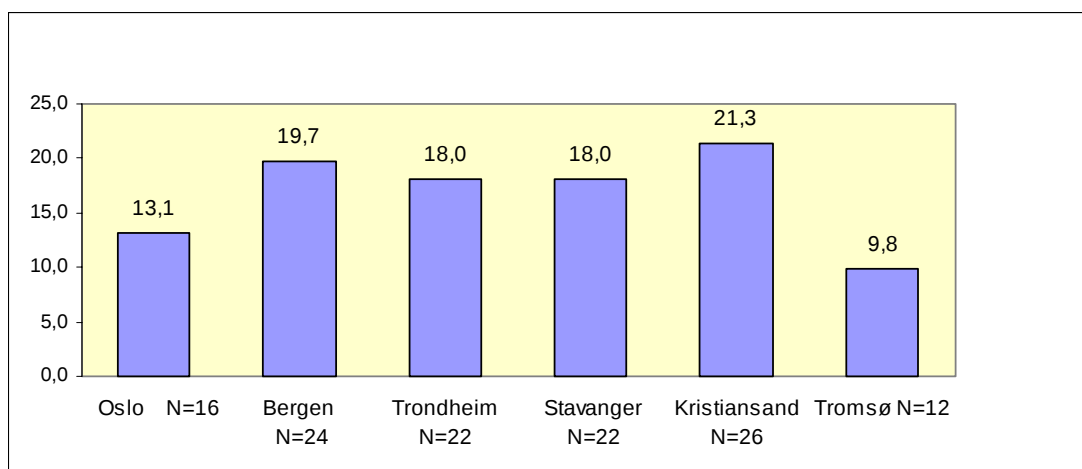
Tabell 4.1: Oversikt over utvalget og svarprosent.

Hele utvalget				Administrativt personale			Politikere		
	Antall spurte	Svar	Svar-prosent	Antall spurte	Svar	Svar-prosent	Antall spurte	Svar	Svar-prosent
Bergen	38	24	63 %	23	17	74 %	15	7	47 %
Kristiansand	32	26	81 %	15	12	80 %	17	14	82 %
Oslo	24	16	67 %	17	13	76 %	7	3	43 %
Stavanger	41	22	54 %	27	20	74 %	14	2	14 %
Tromsø	15	12	80 %	10	8	80 %	5	4	80 %
Trondheim	29	22	76 %	15	12	80 %	14	10	71 %
Totalt	179	122	68 %	107	82	77 %	72	40	56 %

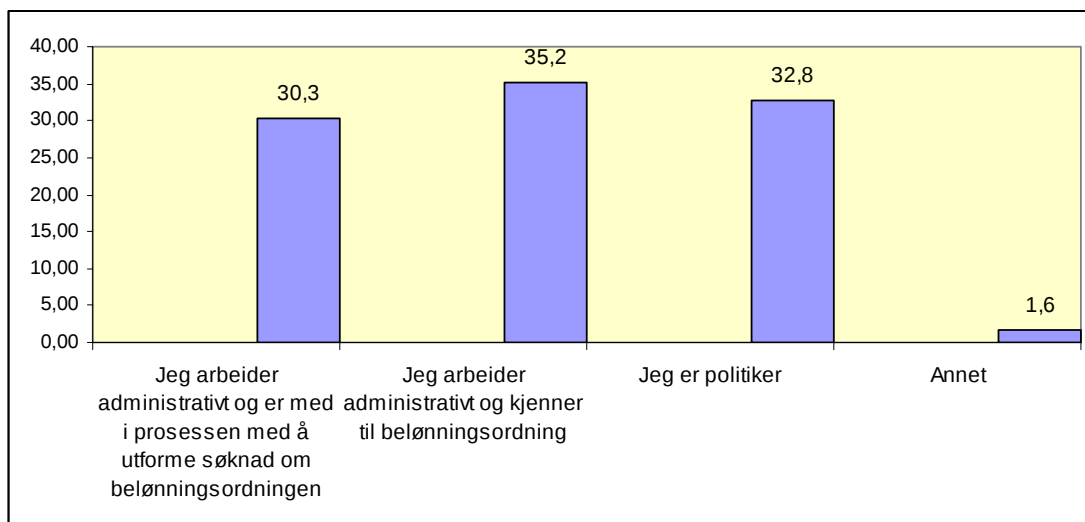
I alt 68 prosent (122 informanter) har svart på undersøkelsen.

Svarandelen noe varierende fra byområde til byområde og mellom de ulike informantgruppene. Svarprosenten var jevnt over noe høyere hos administrativt personale enn blant politikere.

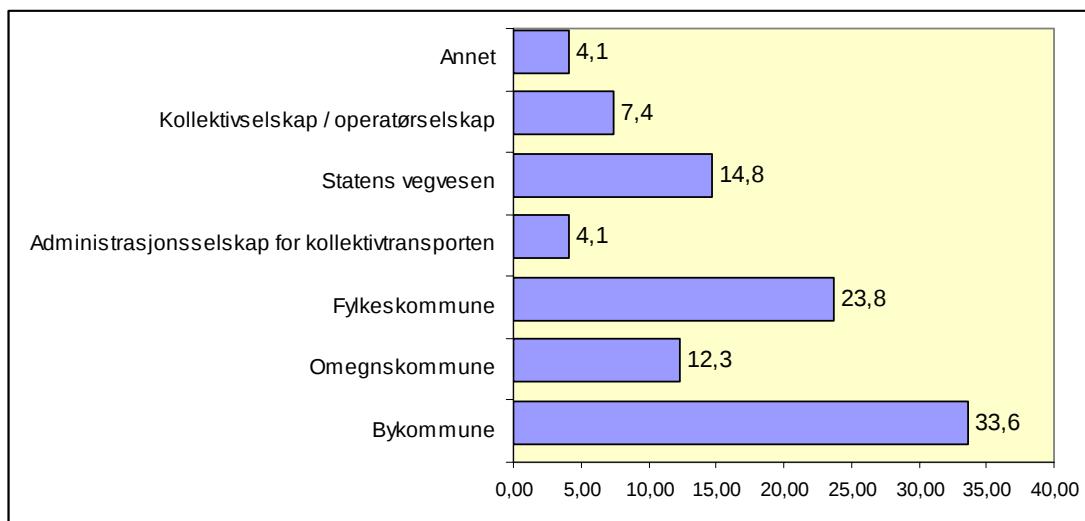
I etterfølgende tre figurer fremgår det nærmere hvordan utvalget fordeler seg i ulike informantgrupper:



Figur 4.1: Informantenes tilknytning til byområdene. Prosent N=122.



Figur 4.2: Informantenes tilknytning til Belønningsordningen. Prosent. N=122



Figur 4.3: Informantenes organisasjonstilknytning. Prosent. N=122.

4.1.3. Kommentarer til variasjoner i utvalget og svarprosent byene imellom

Antall personer som kjenner til Belønningsordningen varierer i hver byregion. Variasjonene henger bl a sammen med: a) hvor mange kommuner det er som er knyttet til det enkelte byområde, b) hvordan areal- og transportplanarbeidet er organisert administrativt og politisk i byområdet og c) i hvilken grad politikere har vært involvert i å behandle søknader om belønningsmidler.

I noen byregioner har søknad om belønningsmidler vært behandlet som egen sak i politisk utvalg, i enkelte byregioner har søknad om belønningsmidler kun vært en orienteringssak, mens andre steder har søknad om belønningsmidler kun vært behandlet administrativt, evt med sonderinger med enkelte politikere som sitter i en leder- eller nestlederrolle i byråd eller utvalg for samferdselssaker. Vi har måttet foreta et skjønn i hver byregion for hvilke politikere vi har forespurt.

I Tromsø er det relativt sett få informanter (15) som er forespurt. 12 av disse har svart. Ingen omegnskommuner er inkludert i undersøkelsen i Tromsø, og det er kun enkeltpolitikere i Tromsø kommune og Troms fylkeskommune som har vært med i prosessen med å utforme søknad om belønningsmidler.

Også i Oslo og Stavanger er det få politikere som har svart på undersøkelsen. I Stavanger-regionen er 14 politikere forespurt, men kun to av disse har svart. Årsaker til den lave svarprosenten her har vi ikke full kjennskap til. En grunn kan være at vi her kun har henvendt oss til politikere i den regionale styringsgruppen for transportplanarbeidet. Mange av disse er ordførere og har muligens i mindre grad enn andre politikere kunnet prioritere å svare på undersøkelsen. I Oslo har vi kun henvendt oss til et utvalg av politikere i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Tre av syv politikere har svart på undersøkelsen i Oslo-regionen.

4.1.4. *Bruk av funnene i undersøkelsen*

På grunn av måten utvalget er definert og dets begrensede størrelse, må datamaterialet fortolkes med en viss forsiktighet. Det har ikke vært vårt formål å gjøre omfattende statistiske analyser f eks ved å bryte dette ned på undergrupper.

Formålet med undersøkelsen har vært å få fram kvalifiserte vurderinger fra nøkkelpersonell i byområdene og deres konkrete erfaringer som utgangspunkt for en kvalitativ vurdering av hvordan Belønningsordningen vurderes lokalt.

Vi har likevel presentert noen funn i prosent av hele utvalget. Det er da viktig å være klar over at antall informanter i hvert av byområdene varierer, slik at hvert byområde ikke har lik vekt i det aggregerte materialet.

Der hvor det er ulike synspunkter byene imellom eller mellom ulike informantgrupper, har vi kommentert dette spesielt. Dersom vi ikke har gitt slike kommentarer, så har vi ikke funnet noen vesentlige variasjoner i synspunkter mellom de ulike informantgruppene eller byområdene.

4.1.5. *Nærmere om den internettbaserte spørreskjemaundersøkelsen*

Undersøkelsen ble gjennomført med et internettbasert spørreskjema (QuestBack). Informanter fikk først en e-post om formålet med undersøkelsen og informasjon om at de senere ville motta selve spørreskjemaet.

I utgangspunktet sendte vi e-post til 181 personer. I to tilfeller fikk vi tilbakemelding om at vedkommende ikke kjente til Belønningsordningen for kollektivtransport. Disse ble tatt ut av undersøkelsen. I alt 179 personer hadde altså mulighet til å svare på undersøkelsen.

Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 25. april til 16. mai. Det ble sendt ut i alt tre purringer, ca en gang per uke.

I spørreskjemaet var spørsmålene utformet som en kombinasjon av åpne spørsmål og spesifikke spørsmål med på forhånd gitte svarkategorier og muligheter til å utdype svarene. Alle hovedspørsmål var det obligatorisk å besvare for informantene, det var ikke mulig å komme videre i spørreskjemaet før det enkelte spørsmål var besvart. Til hvert spørsmål var det frivillig om informanten ønsket å skrive ytterligere kommentarer til sitt svar.

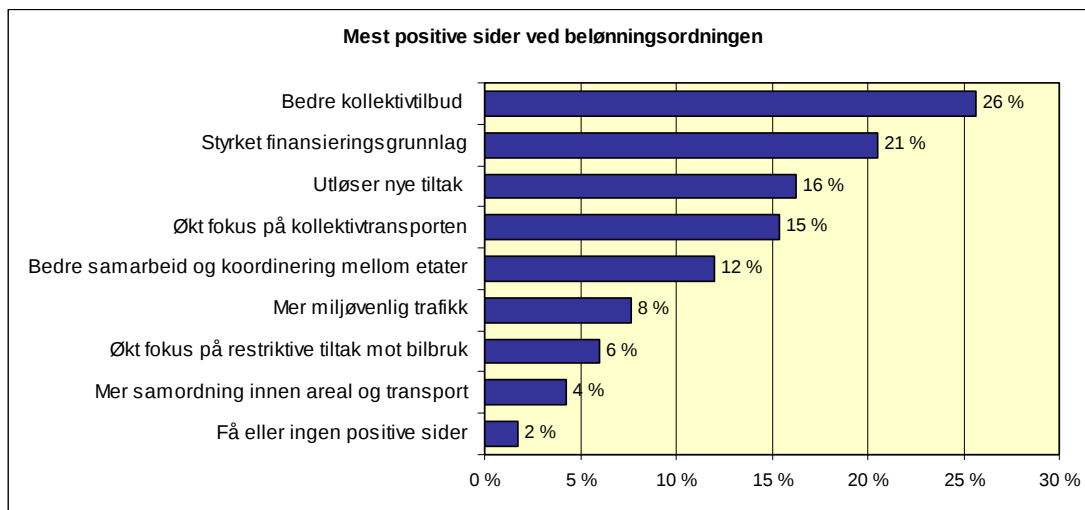
Til tross for et omfattende spørreskjema (i alt 85 spørsmål inkludert egne valgfrie kommentarspørsmål), har de fleste også svart utfyllende med kommentarer til de faste spørsmålene. Dette tyder på stort engasjement blant informantene. Det er kanskje ikke uventet ettersom utvalget også er satt sammen av personer som direkte eller indirekte har vært involvert i Belønningsordningen lokalt.

4.2 Viktigste positive og negative sider ved Belønningsordningen

4.2.1. Belønningsordningen har gitt bedre kollektivtilbud

Informantene ble bedt om å oppgi de mest positive og negative sidene ved Belønningsordningen. De to spørsmålene var åpne, uten forhåndsgitte svarkategorier. Ved gjennomgang av svarene på de mest positive sidene ved Belønningsordningen, lot de seg dele inn i ni kategorier.⁷

Det var en betydelig spredning i svarene, og det var ingen helt dominerende svar fra de 117 som svarte på dette åpne spørsmålet. Om lag en fjerdedel mener at det mest positive ved Belønningsordningen er at kollektivtilbudet er bedret. Dette gjelder en rekke tiltak, men i hovedsak knyttet til frekvens og takster. En femtedel trekker fram at Belønningsordningen har styrket ressurstilgangen til kollektivtransporten. Dette gjelder ikke bare de tildelte midlene, men at Belønningsordningen også har utløst større lokale tilskudd. Flere understreker også at Belønningsordningen har bidratt til at nye tiltak er gjennomført og gitt generelt økt fokus på kollektivtransport.



Figur 4.4: Mest positive sider ved Belønningsordningen. N=117

Det var ingen vesentlig forskjell i svarene mellom politikere og administrativt personale.

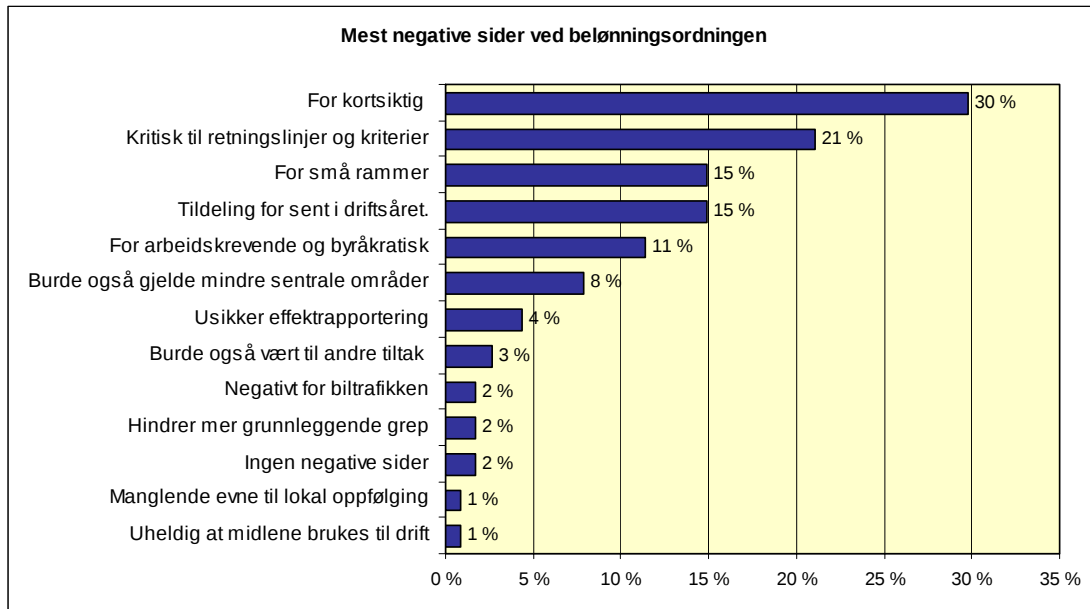
Byene skiller seg lite fra hverandre i hvilke positive sider som framheves, men noen særegenheter finnes likevel. Kristiansand og Tromsø har i større grad enn de andre byene, lagt vekt på at det er blitt bedre samarbeid mellom etater.

Mens det for materialet samlet er flest som har trukket fram bedre kollektivtilbud som en positiv side ved Belønningsordningen, er Oslo eneste by der ingen nevner bedre kollektivtilbud på spørsmålet om de viktigste positive sidene ved Belønningsordningen.

⁷ Fordelen med åpne spørsmål er at det overlater til informantene selv å tenke ut svar, uten å la seg lede av ferdige svaralternativer. Ulempen er at det kan være uklart hva som menes (f eks "Økt fokus på kollektivtransport"). Det kan også være uklare skiller mellom noen av kategoriene, f eks om man med mer "miljøvennlig trafikk" uttrykker noe av det samme som "bedre kollektivtrafikk"?

4.2.2. Belønningsordningen gir for kortsiktige og uforutsigbare rammer

Det er stor spredning i svarene også ved rapportering av de viktigste negative sider ved Belønningsordningen. Den mest påpekte negative siden er at Belønningsordningen er kortsiktig og uforutsigbar. Dette ble trukket fram av 30 prosent av de 114 som hadde svart på dette åpne spørsmålet. Om lag en fjerdedel trekker også fram at tildelingskriteriene enten er urettferdige, skjønnsmessige, utforutsigbare eller uklare. Deretter framheves for kort tid mellom tildeling og gjennomføring, samt for små rammer.



Figur 4.5: Mest negative sider ved Belønningsordningen N=114.

Også under negative sider, trekker politikerne i hovedsak fram de samme momentene som administrativt personale. Blant kommunene er det derimot noen forskjeller.

I Trondheim er oppfatningen i vesentlig større grad enn i de andre byene at man har kommet dårlig ut av Belønningsordningen. Dette er knyttet til at kriteriene har slått feil ut, og tildelingen har vært skjønnsmessig til ulempe for Trondheim. Trondheim opplever at de er straffet for å ha lagt ned bomringen.

"At <Samferdselsdepartementet> ensidig fokuserer på negative virkemidler som f eks bomring, og ikke verdsetter de positive tiltakene som settes iverk, som f eks billigere billetter. At Trondheim ble straffet for å legge ned bomringen selv om andelen kollektivreisende var øket!"

"At ordningen ikke belønnet faktiske resultater, men det som politisk ledelse i Samferdselsdepartementet til enhver tid anså som de beste virkemidlene (politisk korrekthet)."

Oslo avviker fra de andre byområdene ved at informantene jamt over framhever at arbeidet med søknadene har vært for arbeidskrevende og byråkratisk. Dette er et synspunkt som også mange i de andre byer deler, men ikke i like sterk grad som i Oslo, der dette kommer fram som den tydeligste negative siden ved Belønningsordningen.

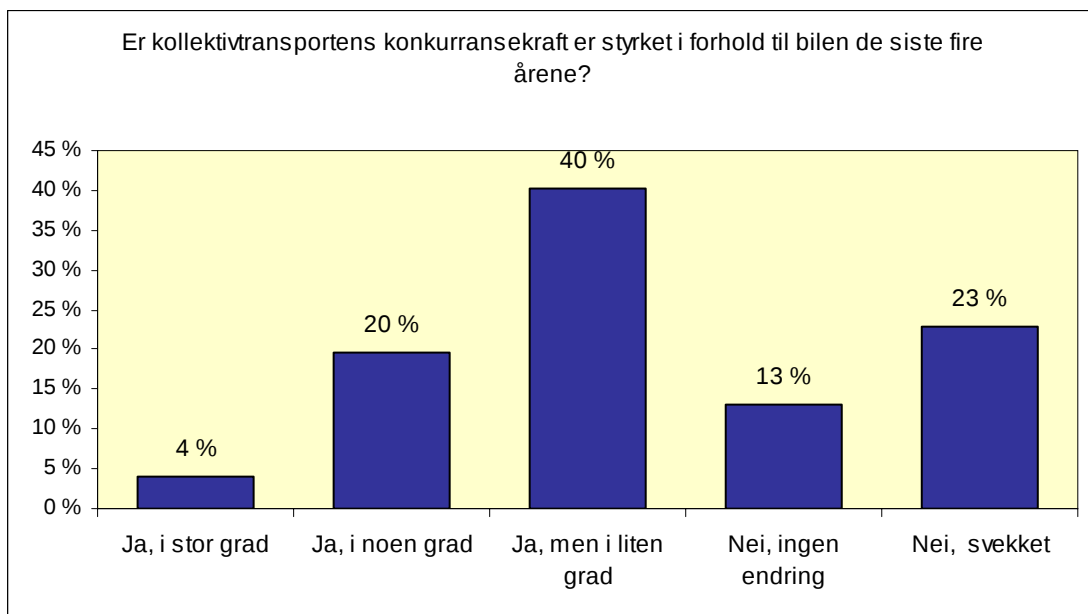
4.3 Kollektivtransportens konkurransekraft

Oslo og Bergen opplever at forholdene for bilbruk er vanskeligere enn i andre byer, mens i Tromsø og Stavanger mener de at bilbrukere har det enklere.

Det er store variasjoner i synspunkt på hvor enkelt det er for folk flest å bruke bil i sin by. Særlig Oslo mener at det er vanskeligere å bruke bil her enn i de andre byområdene. Dette gjelder også til dels Bergen, men her er det en like rådende oppfatning at forholdene er omtrent som i de andre byene. I den andre enden av skalaen finner vi Tromsø og Stavanger, der det er en utbredt oppfatning av at det er lettere å bruke bil her enn i andre byer. I Trondheim og Kristiansand er inntrykket at det nok er enklere for privatbilen her enn i andre byer, men ikke så klart uttrykt som i Tromsø og Stavanger.

Blandet inntrykk av om kollektivtransporten er styrket i forhold til bil

Belønningsordningen har virket til en økende oppmerksomhet om kollektivtransporten. Det er likevel noe blandet inntrykk av om kollektivtransporten har styrket sin konkurransekraft i forhold til privatbil de fire siste årene. De fleste er av den oppfatningen, om ikke mye, så i alle fall i noen grad. Men det er samtidig også en utbredt oppfatning at situasjonen er uendret eller til og med svekket.



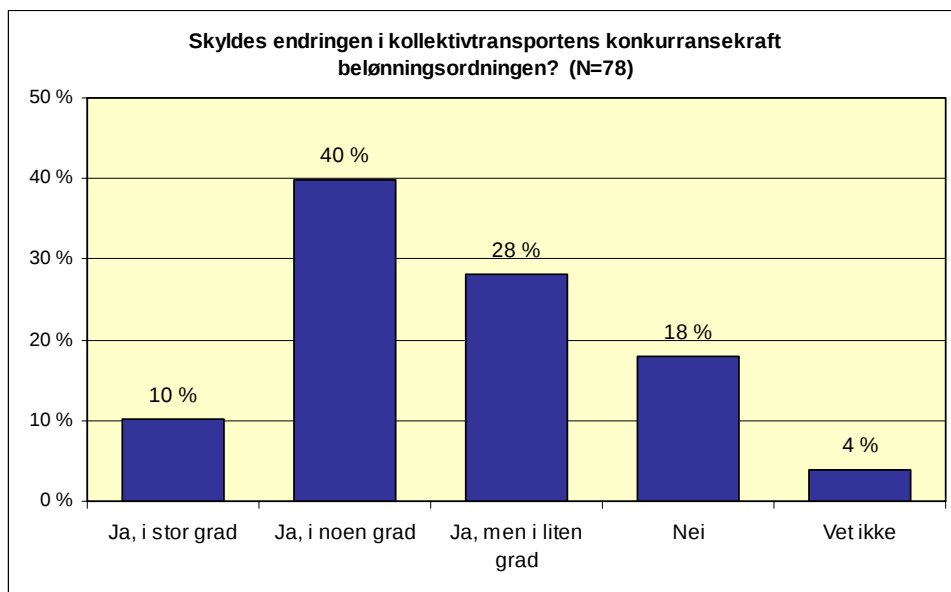
Figur 4.6: Er kollektivtransporten konkurransekraft styrket i forhold til bilen de siste fire årene?

Det er en sterkere oppfatning av at kollektivtransporten er styrket i Kristiansand enn i de andre byene. Dette gjelder i første rekke blant politikerne, mens inntrykket i administrasjonen er mer blandet.

Jamt over i alle byene oppfatter politikerne i større grad enn administrasjonen at kollektivtransporten er styrket.

Belønningsordningen har bidratt til å styrke kollektivtransportens konkurransekraft

Det er en utbredt oppfatning i alle byene at det har vært en økning i ressursbruken til kollektivtransporten. Denne økningen tilskrives Belønningsordningen. Denne oppfatningen deles av både fagmiljø og politikere. Men det må understrekes at informantene mener at styrking av kollektivtransporten ikke kan tilskrives Belønningsordningen alene, men at denne har virket i positiv retning.

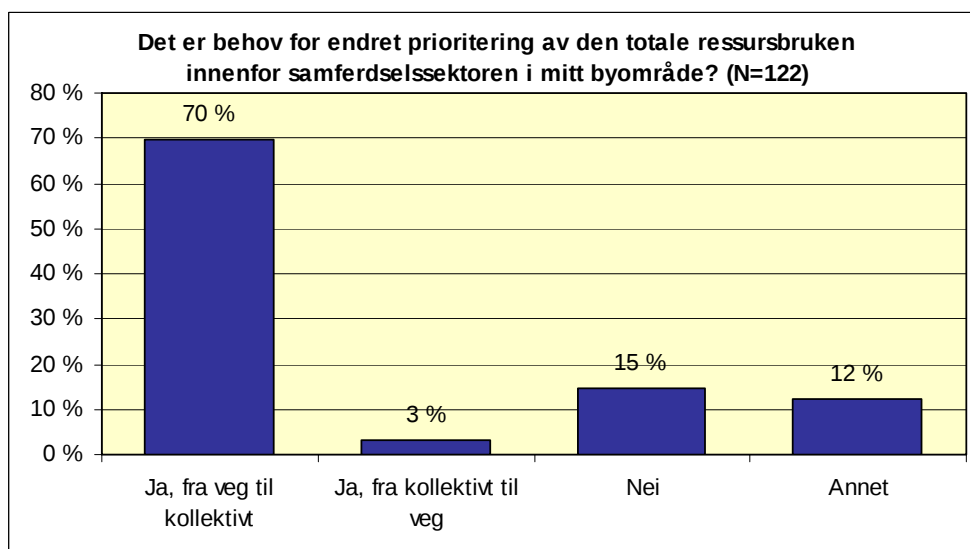


Figur 4.7: Skyldes endringen i kollektivtransportens konkurransekraft Belønningsordningen? N=78

4.4 Ressurser til kollektivtransport

Kollektivtransporten må styrkes, større andel av samferdselsmidlene bør gå til kollektivtransport

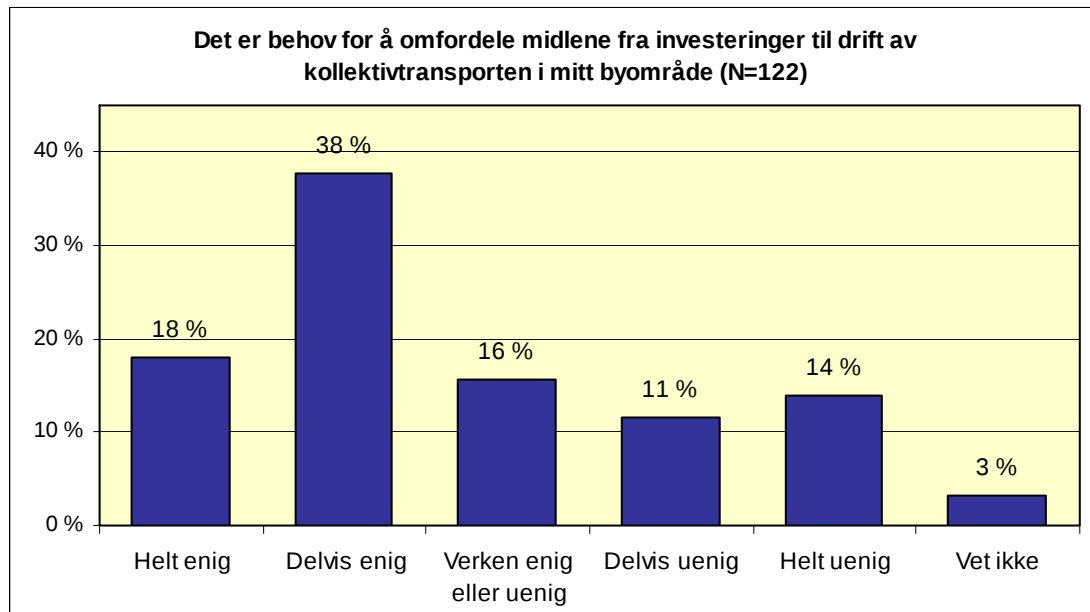
Det er en nesten unison holdning til at kollektivtransporten må styrkes for å kunne løse trafikk- og miljøproblemene i byområdene. Ni av ti uttrykker dette. Informantene uttrykker også et klart behov for å endre prioriteringen av den totale ressursbruken innen samferdselssektoren fra veg til kollektivtransport. Selv om ikke alle er enige i dette, er dette et dominerende synspunkt i alle byer. Dette gjelder i særlig grad blant administrativt personale, mens over halvparten av politikerne deler dette synet.



Figur 4.8: Behov for endret prioritering. N=122.

Det er mer delte oppfatninger av behovet for å omfordele innen kollektivmidlene fra investeringer til drift. De fleste er nok enig i at mer bør gå til drift, men det påpekes også klare behov for investering i bl a framkommelighetstiltak.

"Det har nå i Bergen årlig vært brukt av investeringsmidler til driftstiltak (ca. 12 mill.?), og dette betyr jo ikke at det er mindre behov for investeringsmidler! Men det er der det har vært penger å ta! Det trengs friske midler både til drift og investering, og den sammenblanding som det nå har vært mellom disse postene, er bare en tåkelegging av problemet. Bussen og busspassasjerene er dessuten avhengig av et godt og komfortabelt vegnett, ikke bare på hovedvegnettet, men like mye på sekundærvegnettet. Her kreves betydelige midler til både nybygging og drift/vedlikehold. Bare kom og se!"



Figur 4.9: Det er behov for omfordeling av midler fra investering til drift av kollektivtransporten. N=122

Samferdselsmidlene er vridd fra veg til kollektivtransport, mye på grunn av Belønningsordningen.

Den vridningen de fleste ser som ønskelig, fra veg til kollektivtransport, påstås også å ha skjedd i de seks byene de siste fire årene. Denne oppfatningen er omtrent entydig blant politikerne, og noe mer moderert men like fullt rådende også blant fagetatene.

Det er en oppfatning blant de fleste at denne vridningen skyldes Belønningsordningen, men det er også noen som mener at denne vridningen har kommet uavhengig av Belønningsordningen. Selv om midlene fra Belønningsordningen er små, har selve Belønningsordningen i noen tilfelle også bidratt til å utløse flere midler lokalt.

"<Belønningsordningen> har medvirket til også lokale økte tilskudd. Vi har satt en del saker på dagsorden pga Belønningsordningen, som Belønningsordningen ikke har fullfinansiert, så vi har valgt å bevilge fra bykassen og fra riksvegmidler"

Det er tilført økte midler til kollektivtransporten, og Belønningsordningen oppfattes som medvirkende til dette

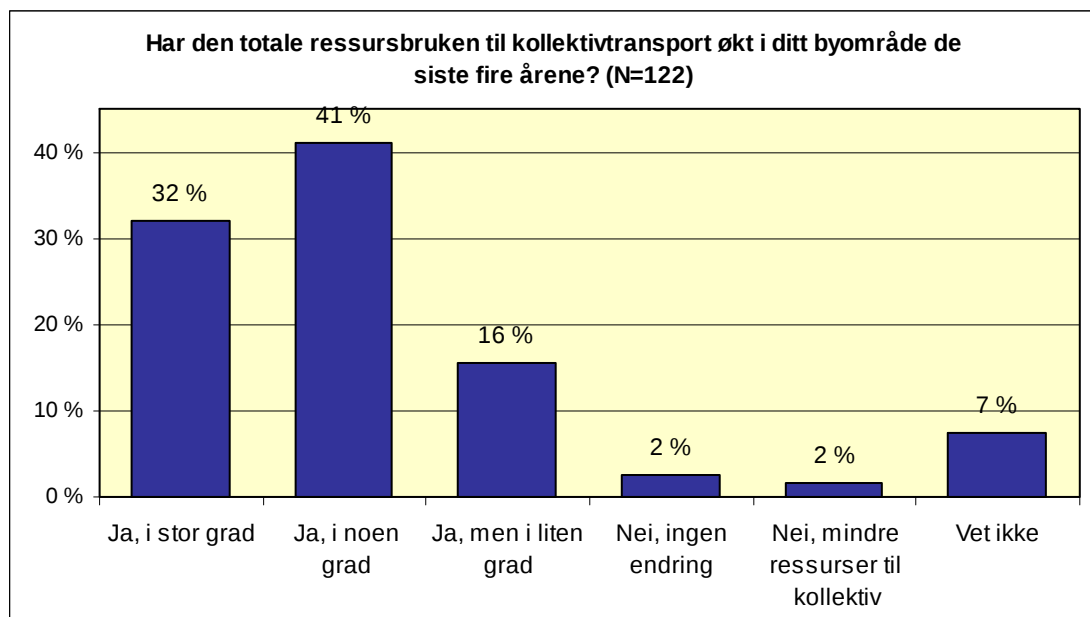
Den samlede ressursbruken til kollektivtransporten oppfattes av informantene å ha økt de siste fire årene. En tredjedel mener at dette har skjedd i stor grad. Over halvparten mener at denne økningen i noen eller i stor grad skyldes Belønningsordningen.

Oppfatning av at den totale ressursbruken til kollektivtransport har økt i de siste fire årene, uttrykkes klarere i Kristiansand enn i de andre byene. Økningen tilskrives Belønningsordningen i kombinasjon med forsøksordningen.

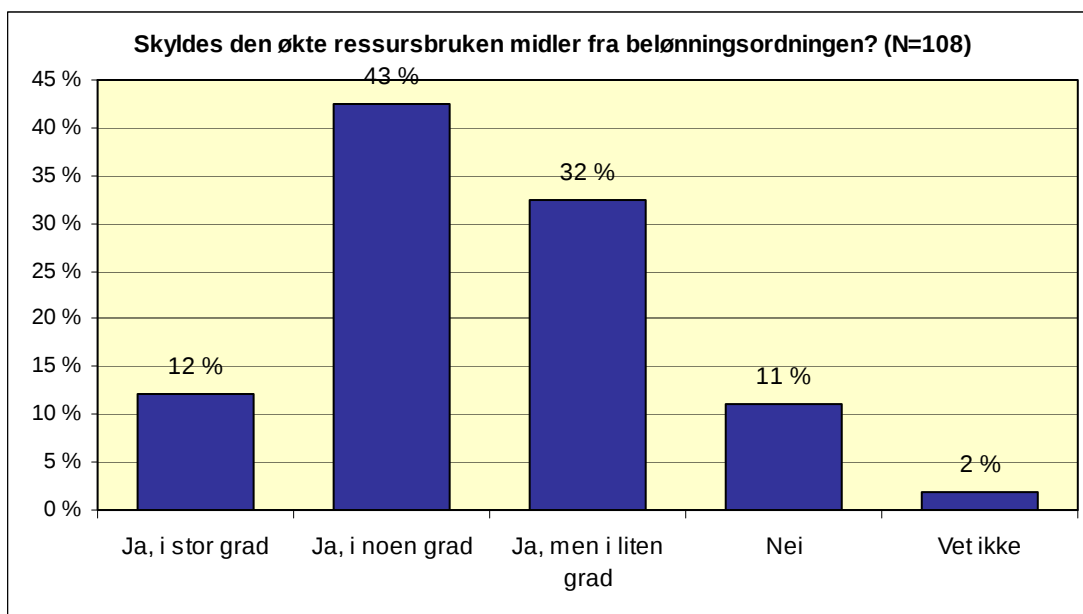
Oslo er det byområdet man i minst grad opplever at Belønningsordningen har bidratt til økte kollektivrammer. Dette er knyttet til at de totale behovene er store og at det andre viktige kilder:

"Midlene fra Belønningsordningen utgjør en mikroskopisk andel av den samlede bevilgning til kollektivtrafikk. Hovedvirkningen kommer via andre investeringer i kollektivtrafikk/driftstilskudd, parkeringspolitikk samt tiltak for å styre biltrafikk, som f eks hovedveiutbygging."

"Belønningsordningne finansierer kun en liten del av kollektivsatsingen, det meste skjer gjennom Oslopakke 2."



Figur 4.10: I hvilken grad har den totale ressursbruken til kollektivtransporten økt i ditt byområde de siste fire årene? N=122

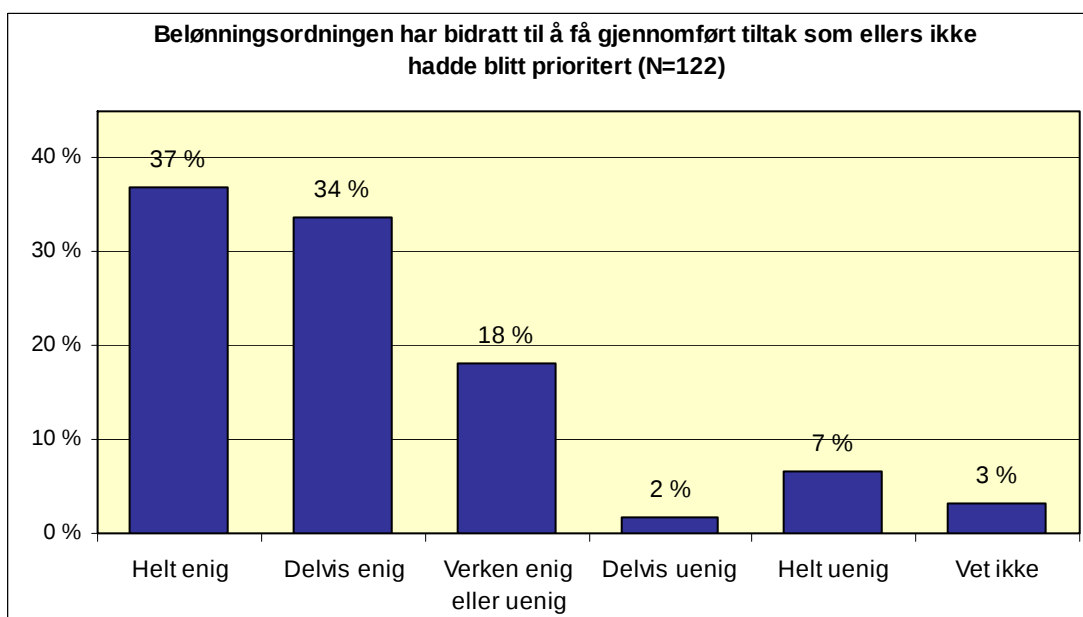


Figur 4.11: Skyldes økingen midler fra Belønningsordningen? N=108.

Belønningsordningen har bidratt til å prioritere kollektivtiltak som ellers ikke ville blitt gjennomført

Belønningsordningen har etter de fleste informanternes syn bidratt til å få gjennomført tiltak som ellers ikke hadde blitt prioritert. Dette er et felles synspunkt både blant politikere og administrativt personale. Dette synspunktet er klart uttrykt blant administrativt personell som har vært direkte involvert i å utarbeide søknader om midler.

Informantene i Trondheim, og til dels også i Oslo, er ikke like klare på dette punktet. Omtrent halvparten av informantene i disse to byene er enige i at Belønningsordningen har utløst nye kollektivtiltak. Men en av fem er uenig i dette.



Figur 4.12: Belønningsordningen har bidratt til å få gjennomført tiltak som ellers ikke hadde blitt prioritert? N=122

Særlig i Kristiansand, men også i Stavanger, er det en dominerende oppfatning av at Belønningsordningen har bidratt til å utløse nye kollektivtiltak. Omlag ni av ti informanter i disse byene er av denne oppfatningen.

En informant fra Kristiansand uttrykker dette slik:

"Noen av tiltakene har det blitt jobbet med i mange år før Belønningsordningen uten resultat, men når den kom ble tiltakene realisert."

Fra Stavanger uttrykkes dette bl a slik:

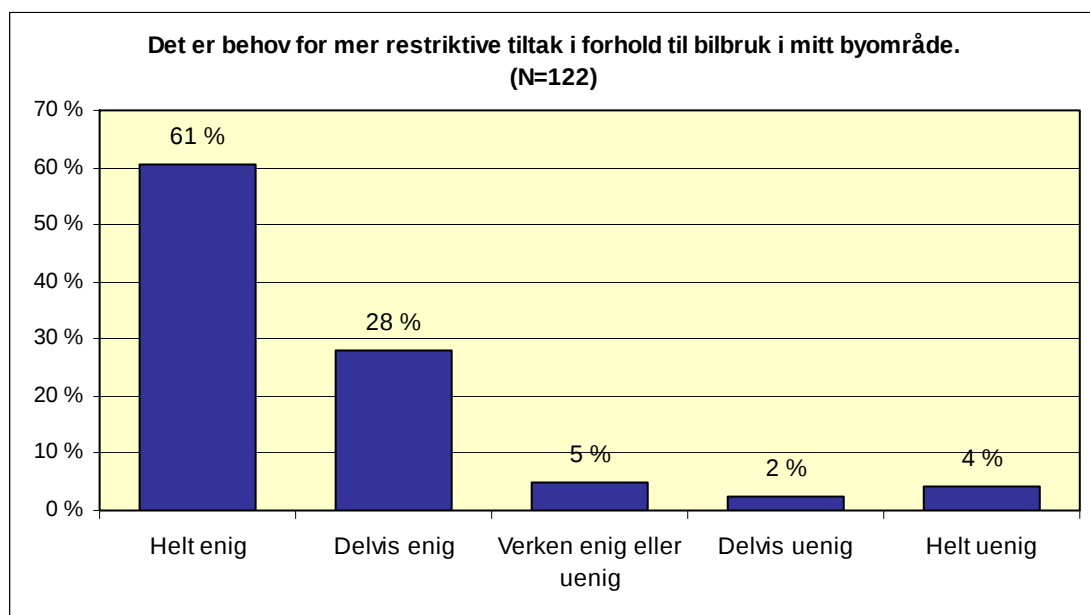
"Dette har vært et supplement som har bidratt til å kunne gjennomføre enkelte "gode tiltak"; bedre markedsføring, enkelte nye ruter, og bedre rabatt. Skaper imidlertid usikkerhet grunnet sin korte varighet."

"Det er klart en rekke tiltak som ikke var blitt gjennomført hvis det ikke hadde kommet særskilt tilskudd. Den offensive markedssatsingen og de nye X-rutene hadde neppe blitt iverksatt i det hele tatt."

4.5 Restriksjoner mot bilbruk

Klart behov for restriksjoner mot bilbruk

De siste fire årene er det til en viss grad innført restriktive tiltak mot biltrafikken, i følge informantene. Belønningsordningen har i beskjeden grad bidratt til dette. De aller fleste mener imidlertid at det er behov for restriktive tiltak mot bilbruk, dette uttrykkes tydelig, og er gjennomgående for alle byene og både i fagetater og blant politikere.



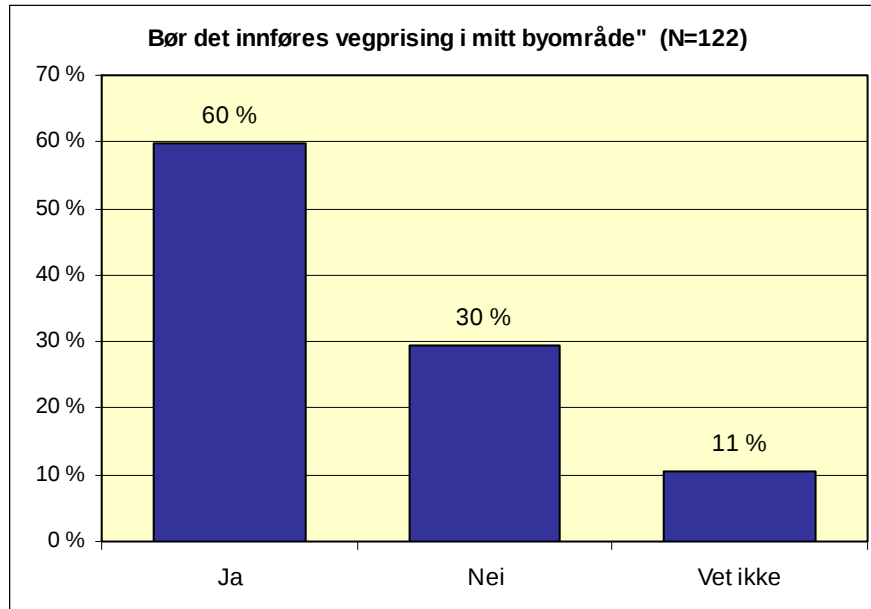
Figur 4.13: Det er behov for mer restriktive tiltak i forhold til bilbruk i mitt byområde. N=122.

Politikerne er delte i holdningen til vegprising, fagetatene er for.

Det er også et flertall blant informantene som mener at vegprising bør innføres. Denne holdningen er imidlertid ikke like entydig som holdningen til restriksjonene mot bilbruk. Mange anser at slike tiltak ikke nødvendigvis må være i form av vegprising. Det er ikke store variasjoner mellom byene i synet på vegprising, men Kristiansand er noe mer lunken til vegprising enn de andre byene. Her er det en liten overvekt i utvalget mot vegprising.

Politikerne er delt på midten i holdning til vegprising, mens de fleste i fagmiljøet er positiv, det finnes også en betydelig andel som er skeptisk også i administrasjonene.

Materialet er alt for lite til å si bestemt om det er forskjell i hvordan politikerne i de seks byene forholder seg til vegprising. Det kan imidlertid se ut som at politikerne i Oslo og Trondheim har noe større velvilje for vegprising enn i de andre byene.



Figur 4.14: Det bør innføres vegprising i mitt byområde. N=122.

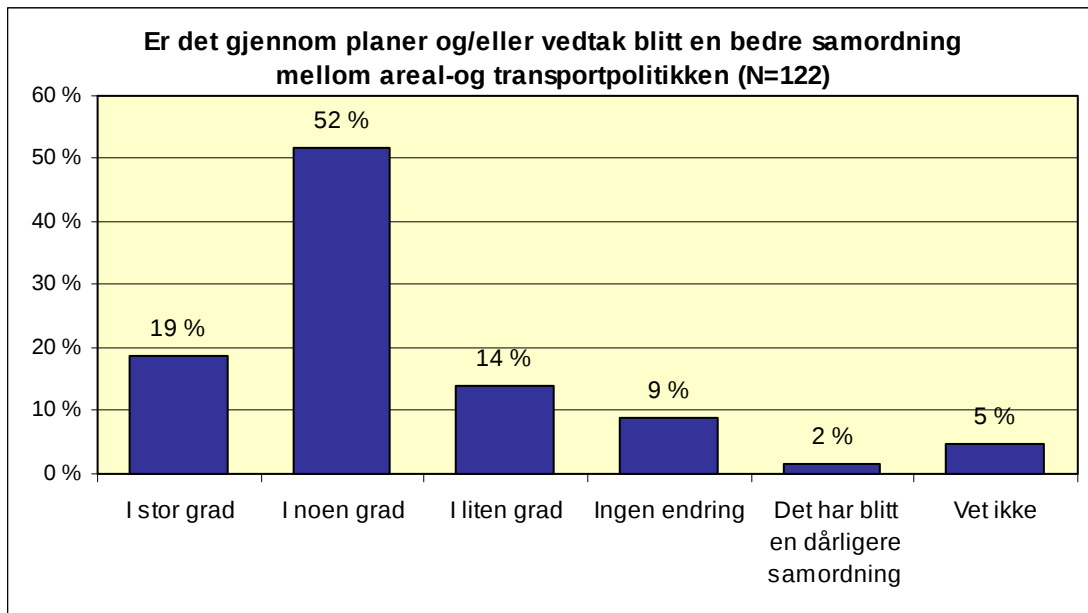
De som er positive til vegprising, begrunner dette med ønske om å styre trafikkutviklingen i retning av mindre bilbruk og muligheten til å finansiere kollektivtransporten. De som er i mot, begrunner det i hovedsak med at bilistene ikke skal belastes mer enn de gjør i dag, og fordi vegprising ikke er ansett som et egnet virkemiddel til å styre trafikkutviklingen.

4.6 Samordning og koordinering

Større samordning av areal- og transportpolitikken

Areal- og transportplanleggingen må sees i sammenheng. Dette blir entydig uttrykt av informantene i alle byene. Det er også en oppfatning av at denne samordningen er blitt bedre de siste fire årene gjennom planer og vedtak. Det understrekes imidlertid entydig at det fremdeles er betydelig behov for bedre samarbeid mellom aktører innen areal- og transportplanleggingen.

Økt samordning innen areal- og transportplanleggingen har helst kommet som følge av bytransportpakkene og forvaltningsforsøket, og i mindre grad pga Belønningsordningen.



Figur 4.15: Er det gjennom planer og /eller vedtak blitt en bedre samordning mellom areal- og transportpolitikken. N=122

Belønningsordningen og forsøkene med ny forvaltningsorganisering er tett koblet

Belønningsordningen er også i stor utstrekning sett i sammenheng med forsøkene med ny forvaltningsorganisering av transportsystemet i byområder og dermed koordinert med de tiltak som er gjort der. Det er også en oppfatning blant de fleste at forvaltningsforsøket har gitt belønningsmidlene større effekt fordi virkemidlene er sett i sammenheng.

"Trondheim har Belønningsordningen i praksis vært en del av Transportforsøket mht å finansiere tiltak for kollektivtrafikken."

"Mange har ikke sett forskjellen på dette og det har ikke vært bra - iallefall ikke når en nå skal evaluere transportforsøket."

Godt samarbeid, - stort sett

Selv om informantene jamt over er fornøyd med samarbeid og samordning, finnes det viktige nyanser. Mens det gjennomgående uttrykkes at samarbeidsorgan og arbeid med felles søknader og tiltak har vært positivt, har uenigheter i noen tilfeller også tært på samarbeidet. Fra Bergen uttrykkes det bl a at gjennomføring av forvaltningsforsøket "har tært på samarbeidsrelasjonene på både adm. og politisk plan."

Også innen en regional kontekst innen byområdene, er det varierende grad av samordning. De fleste opplever dette som positivt, og da særlig i Stavangerområdet, slik en av informantene uttrykker det: "Nord-Jæren og Jæren er kanskje flinkest i klassen på dette området...".

Man er imidlertid mindre fornøyd med statlige etaters deltakelse:

"Samarbeidet har lenge vært godt, og er stadig blitt bedre mellom flere impliserte aktører. Statlig lovgivning er imidlertid fortsatt til hinder og statlige sektoreter f eks Staten vegvesen har fått svekket sin deltakerrolle som følge av en gjennomført regionalisering som ikke har vært gunstig i forhold til et forpliktende samarbeid med lokale og regionale (fylkeskommune)aktører. Dette var langt bedre på 90-tallet!!!"

I Bergensområdet er informantene noe mer forbeholdene til om samarbeidet er blitt bedre. Bergen skiller seg ut ved at det er vesentlig færre her som mener at det er blitt mer samordning. Det er flere som påpeker at samordning innen Bergen kommune er på stell, men ikke innenfor en regional kontekst:

"Har liten tro på regional arealpolitikk, pga kommunestrukturen. Jeg mener at det burde vært en storkommune. Ser ikke løsning gitt dagens kommunestruktur."

4.7 Tildelingskriterier og søknad om belønningsmidler

Kriteriene slår skjevt ut byene mellom

Det er meget delte meninger om fordelingskriteriene sikrer en rettferdig fordeling mellom byområdene. Det er en viss overvekt av synspunkt på at midlene ikke er rettferdig fordelt. Dette kommer særlig til uttrykk i Oslo, som er mer kritisk enn de øvrige byene til om kriteriene er hensiktsmessige i forhold til målene med Belønningsordningen.

"Samferdselsdepartementet løp tidlig fra sine forsøk på klare definisjoner, f.eks definisjonen på drift og investering. Burde vært forbeholdt mer varige tiltak, dvs til investeringer. Rettferdig er et umulig begrep - det er ikke fordelt ut fra nytte/kostnadsvurdering eller utfra viktigheten av kollektivtrafikk. Men det kan være helt ut rettferdig ut fra andre betraktninger. Det som er synd er at kriteriene ikke kommer klart fram. ..."

Også mange av informantene i Trondheim har innvendinger mot tildelingskriteriene og mener disse ikke er klart definert og ikke sikrer en rettferdig fordeling mellom byområdene. Trondheim opplever de er straffet for avvikling av bomringen.

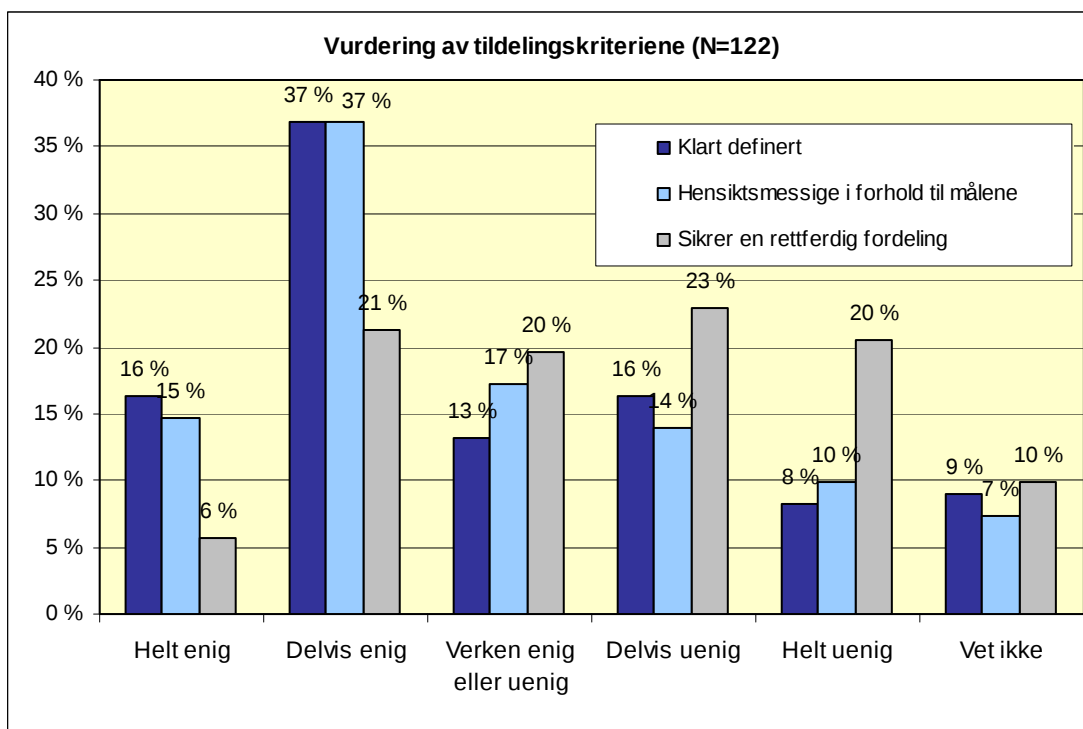
"Vi har kommet svært dårlig ut fordi man har "straffet" vedtaket om nedlegging av bomring både i forkant og i ettertid. I tillegg har vi fått mindre fordi vår sykkelandel (som nødvendigvis går på bekostning av kollektivandel) ikke er belønnet overhodet. Vår by har kommet generelt svært dårlig ut av Belønningsordningen."

De øvrige byene har i hovedsak ikke så sterke innvendinger mot tildelingskriteriene som Oslo og Trondheim.

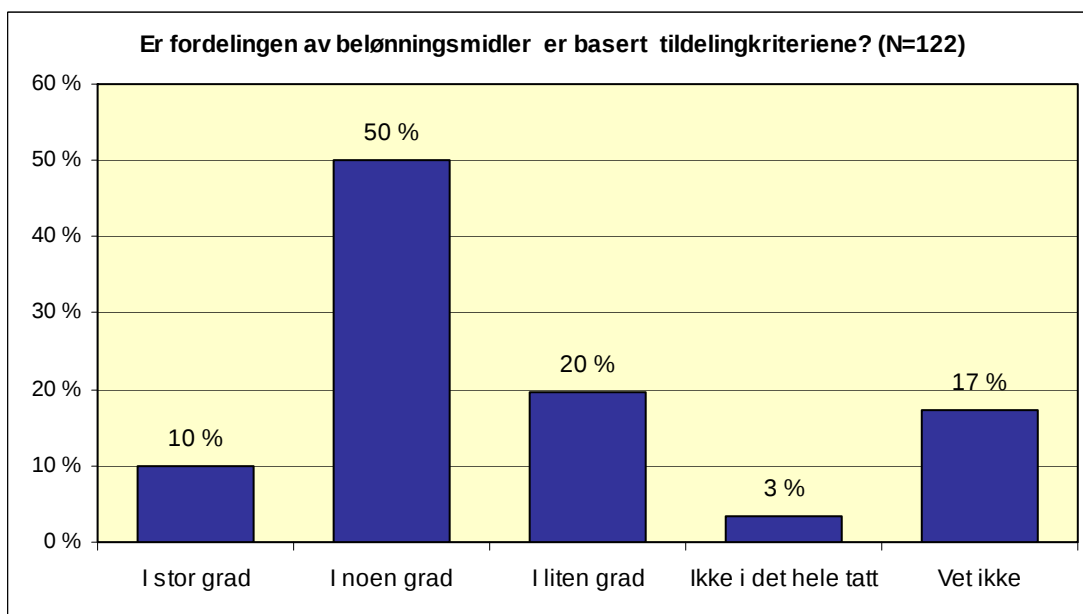
Blant politikerne er det også et variert syn på om tildelingskriteriene sikrer en rettferdig fordeling mellom byområdene, synspunktene deler seg på to like grupper som går i hver sin retning. Synspunktene fra politikerne følger i stor grad det som er gjennomgående for det aktuelle byområdet.

Kriteriene er klare og hensiktsmessig i forhold til målene

Til tross for at det gjennomgående er en skepsis til om tildelingskriteriene sikrer en rettferdighet i fordelingen mellom byene, er det noe større oppslutning om at kriteriene er klart definert og hensiktsmessig i forhold til målene med Belønningsordningen.



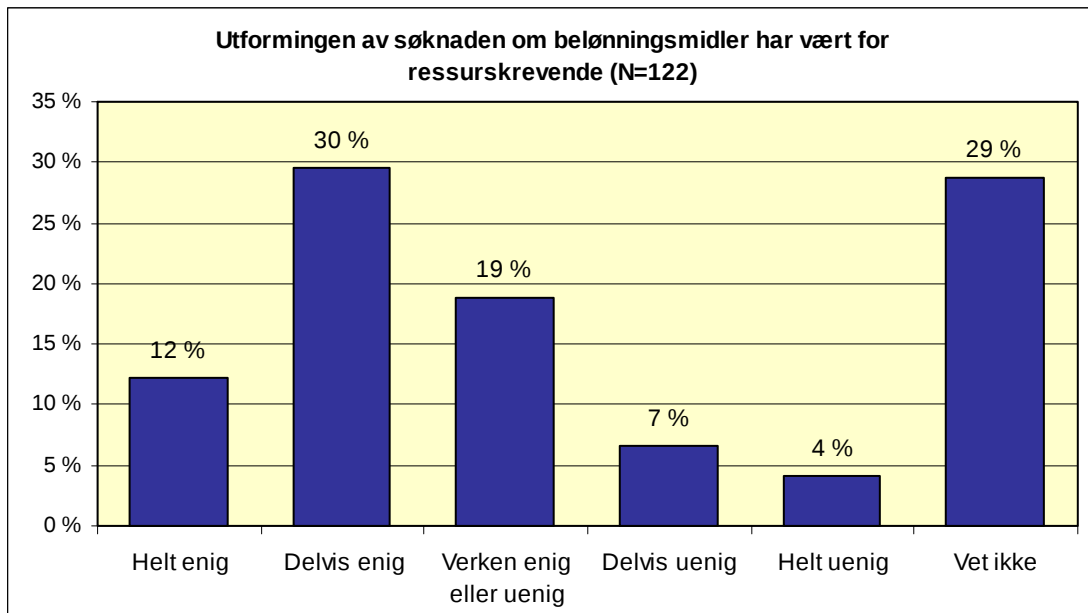
Figur 4.16: Vurderingen av kriteriene. N=122.



Figur 4.17: Er fordelingen basert på kriteriene. N=122.

Ressurskrevende søknadsprosess

Utforming av søknadene om belønningsmidler har etter de flestes mening vært for ressurskrevende. Dette kommer klart til uttrykk blant de som administrativt har hatt ansvar med å utforme søknadene, men er et gjennomgående synspunkt i hele utvalget, også blant politikere.



Figur 4.18: Utformingen av søknadene om belønningsmidler har vært ressurskrevende. N=122.

Det savnes overføring av erfaringer og gjensidig læring

Selv om søknadsprosessen har vært ressurskrevende, har den også vært en god anledning til å gjøre opp status for virkemiddelbruk innen areal- og transportplanleggingen. Det uttrykkes også et savn av mer erfaringsutveksling byene mellom. Dette kan sees som et uttrykk for at læringsaspektet innen utforming av tiltak og vurdering av effekter har vært til stede i en slik grad at man har behov for å lære av hverandre. En av informantene uttrykker dette slik:

"I stedet for å finne opp kruttet på nytt i hver enkelt by, bør det være et samarbeid slik at de tiltakene som virker videreføres i alle byene."

En annen gir tilsvarende uttrykk for at

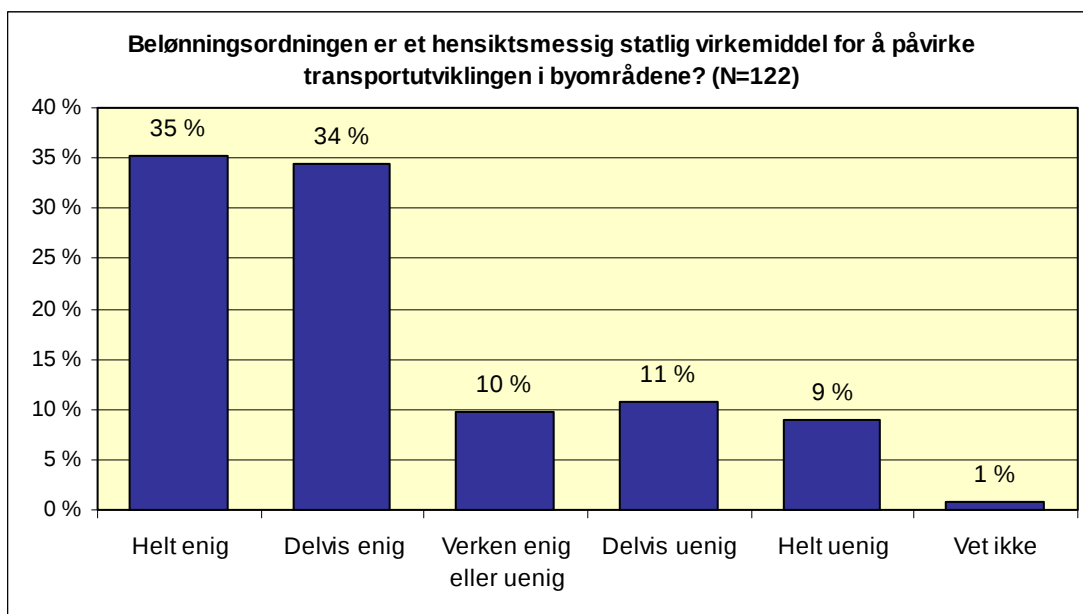
"... et tettere samarbeid og forståelse for de ulike problemstillinger ville kommet bedre fram dersom det hadde vært en større grad av erfaringsutveksling."

4.8 Videreføring av Belønningsordningen

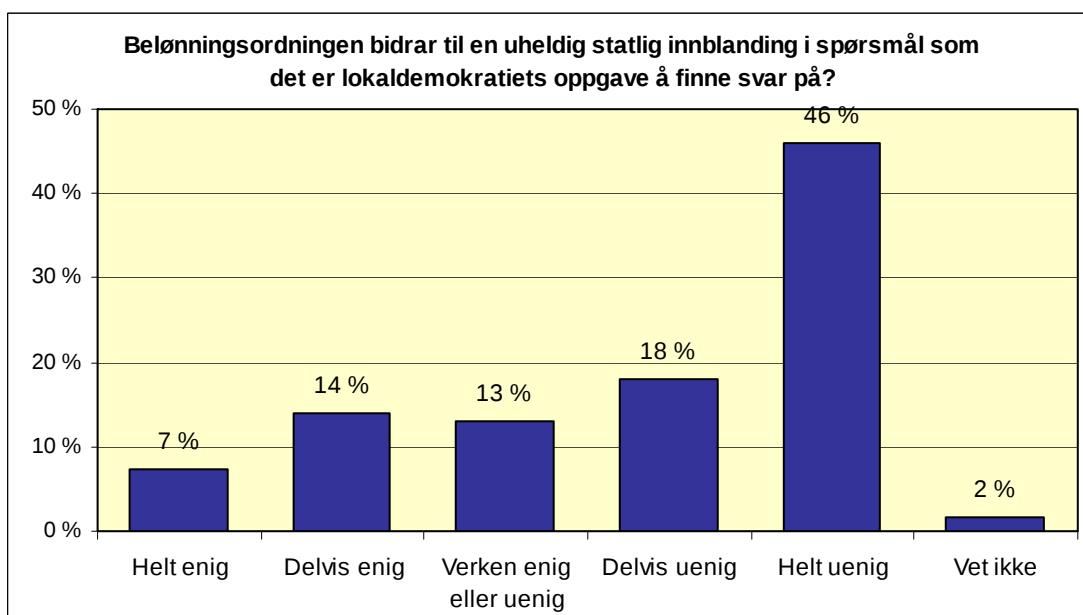
Belønningsordningen er et hensiktsmessig og ønskelig statlig virkemiddel

Belønningsordningen ansees som et hensiktsmessig statlig virkemiddel for å påvirke transportutviklingen i byområdene, og oppleves ikke som en uheldig statlig innblanding i spørsmål som skal løses lokalt. Det er tvert om ønskelig med statlige incentivordninger for samferdselssektoren for å stimulere til en bestemt politikkutforming lokalt.

Både politikere og administrativt ansatte mener i hovedsak at Belønningsordningen er et hensiktsmessig statlig virkemiddel for å påvirke transportutviklingen i byområdene. Politikerne er imidlertid delt i spørsmålet om Belønningsordningen bidrar til en uheldig statlig innblanding i spørsmål som skal avklares lokalt. Det er noe sterkere negativ holdning til Belønningsordningen inngripen i lokal politikk blant politikere enn hos fagpersoner.



Figur 4.19: Belønningsordningen er et hensiktsmessig statlig virkemiddel for å påvirke transportutviklingen i byområder. N=122



Figur 4.20: Belønningsordningen bidrar til en uheldig statlig innblanding i spørsmål som det er lokaldemokratiets oppgave å finne svar på? N=122

Fra administrativt hold uttrykkes støtte til statlige incentivordninger blant annet på denne måten:

"Bilhold og bruk av bilen i de daglige transportoppgavene er et fellesanliggende i samfunnet. Staten tar inn betydelige midler på bil og bilhold, og derfor må staten også kunne styre virkemiddelbruken for å redusere de lokale trafikkeffektene som ses i de store byområdene. Skal staten bidra, må det også kunne stilles klare betingelser til pengebruken."

"Det er egentlig behov for en mer klarere bestilling og sammenheng i forhold til krav og oppfølgende bevilgning fra sentrale myndigheter. Den lokalpolitiske debatten kan fort bli for "politisk defragmentert" til at en får gjennomført annet enn halvgode kompromisser."

Ettårlige bevilgninger har lagt en demper på langsiktig tiltak

Ettårlige tildelinger har lagt sterke føringer på hvordan midlene er blitt brukt. Dette har i første rekke gått ut over langsiktige tiltak og driftstiltak, men også investeringstiltak for kollektivtransport og restriktive tiltak mot bilbruk.

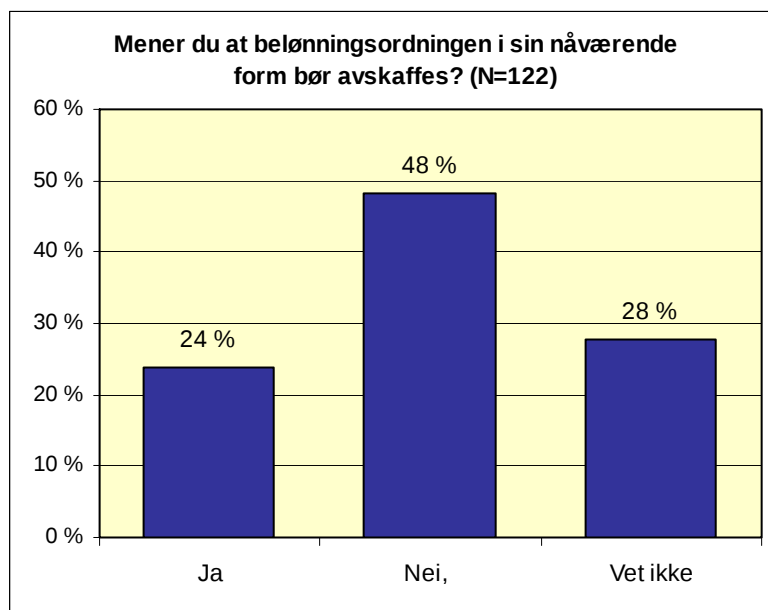
To av flere typiske merknader på at ettårlige tildelinger vanskeliggjør langsiktige tiltak, formulerer seg slik:

"Det har hele tiden vært poengtert at det ikke var garanti for tilskudd neste år. Derfor har vi måttet finne en miks av tiltak som inneholdt både kortsiktige og langsiktige tiltak. Vanskelig å binde seg for noe som må gå over flere år."

"Hvis en oppretter ruter pga. belønningsmidlene og ikke får samme midler neste år og må redusere rutene kan en ikke forvente at brukerne er lojale."

Belønningsordningen bør videreføres i endret form

Det er ikke en helt entydig holdning til at Belønningsordningen bør videreføres, men det er like vel en dominerende holdning til videreføring, men helst i en justert form. En betydelig andel mener like vel at Belønningsordningen bør avvikles. Dette gjelder bl.a informantene i Trondheim og i Oslo, der er flere som mener Belønningsordningen bør avvikles enn videreføres (men det også en stor "vet-ikke-gruppe"). I de andre byene er informantene mer positive til videreføring.

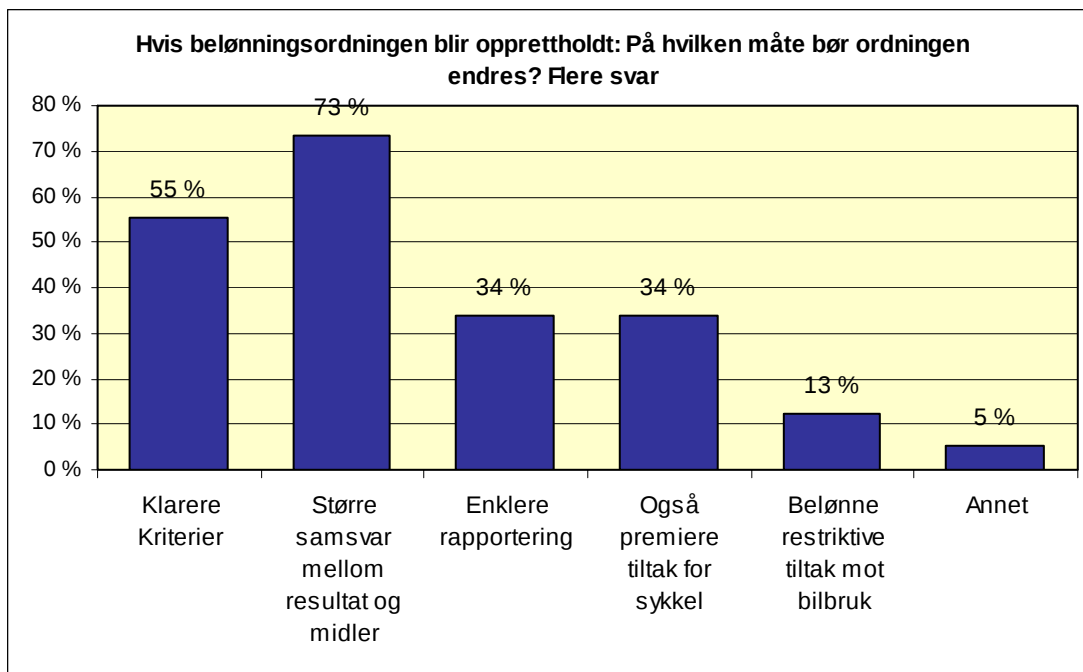


Figur 4.21: Mener du at Belønningsordningen i sin nåværende form bør avskaffes? N=122.

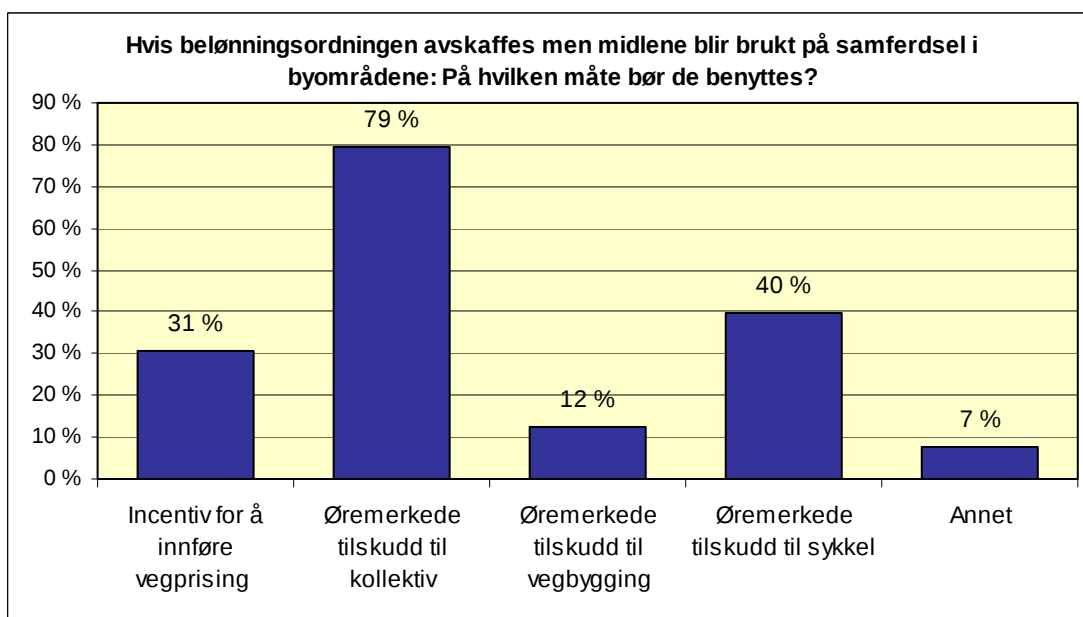
Behov for endringer i Belønningsordningen gjelder i første rekke et klarere samsvar mellom måloppnåelse og tildeling av midler, samtidig som det etterlyses klarere kriterier for tildeling av midler.

Det er en allmenn oppfatning blant informantene at Belønningsordningen ikke bør utvides til andre byer enn de seks største. Skulle antall endres, er det flere som mener at heller færre enn flere byer burde omfattes av Belønningsordningen.

Dersom Belønningsordningen avvikles, men midlene likevel skulle brukes til samferdsel i byområdene, burde dette i så fall skje som øremerkede tilskudd til kollektivtransporten i utvalgte byområder, incentiv til sykkeltiltak og innføring av vegprising.



Figur 4.22: Hvis Belønningsordningen blir opprettholdt: På hvilken måte bør Belønningsordningen endres? N=122.



Figur 4.23: Hvis Belønningsordningen avskaffes men midlene blir brukt på samferdsel i byene: På hvilken måte bør de benyttes? N=122.

4.9 Oppsummering

Nedenfor oppsummeres resultatet fra spørreundersøkelsen i forhold til noen sentrale spørsmål ved evaluering av Belønningsordningen. Som påpekt innledningsvis, er dette informantenes egne synspunkter og holdninger som kommer til uttrykk. Det er dette som også presenteres nedenfor.

- I hvilken grad har Belønningsordningen bidratt til samarbeid og bedre samordnet areal- og transportplanlegging?

Belønningsordningen har hatt liten innvirkning på samordningen av areal- og transportplanleggingen i byområdene. Med få unntak oppleves samordningen å være god og økende, men da i første rekke pga andre samordningsarenaer enn Belønningsordningen. Dette gjelder arbeid med bytransportpakkene og innen forsøksordningen for alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i byområder. Samtidig uttrykkes det klart at samordningen må bli bedre.

- Har Belønningsordningen påvirket målstyringen og har det ført til en dreining av virkemiddelbruk og ressursinnsats lokalt?

Belønningsordningen har bidratt til økt fokus på kollektivtransport og bidratt til at tiltak er gjennomført som ellers ikke ville blitt iverksatt. Den generelle økte fokuset på kollektivtransport ser også ut til å ha bidratt til at man lokalt har økt ressursinnsatsen og gjort det lettere å prioritere tiltak for kollektivtransporten.

Belønningsordningen har ikke bidratt til innføre restriktive tiltak mot bilbruk. Ingen av byene har innført vegprising, selv om det er positive holdninger til vegprising som et kollektivfremmende tiltak. Parkeringsrestriksjoner blir ikke nevnt og heller ikke andre tiltak for å begrense bilbruk generelt eller i bestemte områder.

- Er Belønningsordningen sett i sammenheng med forsøkene om alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i større byområder?

Belønningsordningen er i stor grad sett i sammenheng med forvaltningsforsøket. Fra noen byer rapporteres det at disse er knyttet tett sammen. Det ser ut til at byområdene som er med i forvaltningsforsøket har koordinert tiltakene med midler fra Belønningsordningen.

- Er tildelingskriteriene klare og hensiktsmessige gitt målene for Belønningsordningen? Hvilke endringer bør eventuelt gjøres?

Det er til dels sterk skepsis til tildelingskriteriene. Dette går ikke så mye på klarhet og treffsikkerhet i forhold til målene med Belønningsordningen, men mer på bruken av disse. Det er en betydelig del av informantene som enten mener at kriteriene ikke er brukt, eller er brukt slik at de ikke gir en rettferdig fordeling.

- Vil andre statlige virkemidler kunne gitt bedre resultater? I tilfelle hvilke?

Det er en gjennomgående aksept for bruk av statlige incentivordninger. Dette oppleves i liten grad som uheldige inngrep i lokal politikk. Det flere som peker på at det er nyttig for den lokalpolitiske utformingen at det kommer eksterne påtrykk og vurderinger. Belønningsordningen som prinsipp aksepteres, men utformingen må endres. Dette gjelder både størrelsen og større grad av forutsigbarhet mht langsiktige tiltak. Det er en gjennomgående holdning til at Belønningsordningen bør videreføres, men ikke uten betydelig justeringer.

5. Dokumentasjon av passasjerundersøkelsen

5.1 Opplegg for passasjerundersøkelsen

Passasjerundersøkelsen var internettbasert, dvs. at selve spørreskjemaet skulle besvares på PC via internett. Utvalget ble rekruttert blant kollektivtrafikanter som reiste på undersøkelsesdagen. Passasjerene fikk flyere med informasjon om undersøkelsen, der de ble bedt om å logge seg inn på en internettside for å besvare selve skjemaet

Utdelingen foregikk i hovedsak på linjer der det var skjedd endringer i tilbudet som følge av midler fra Belønningsordningen. Unntaket her er Oslo, der det ble delt ut spørreskjemaer på alle trikkelinjer selv om bare deler av trikkenettet var berørt av endringene (dvs reisetidsforbedring som følge av oppgradering langs Lilleakerbanen).

Selve utdelingsopplegget var noe forskjellig fra by til by. I Stavanger og Bergen ble det leid inn dugnadshjelp fra skoleungdom, mens det var sjåførene som sto for utdelingen i Trondheim og Tromsø. I Kristiansand og Oslo stilte selskapet med ekstra kapasitet for å dele ut flyere. Også tidspunktet for utdeling varierte mellom byene. I Bergen, Stavanger og Tromsø ble flyerene delt ut på morgenen, mens utdelingen i Kristiansand foregikk over hele dagen. I Oslo ble det utdelt flyere på morgenen/formiddagen og på kvelden.

Tabell 5.1: Overisket over rekruttering og svarprosent

	OSLO	BERGEN	TROND- HEIM	KRISTIAN- SAND	STAVAN- GER	TROMSØ
DATO	6/3	6/2 OG 14/2	UKE 6	8/2 OG 9/2	5/2 OG 7/2	7/2 OG 8/2
TIDSPUNKT (KL)	0630-1400 / 1800- 2100	0630-0930		0449-2000	0730- 0930	0700-1100
LINJER	37, 31 OG ALLE TRIKKELINJE R	2, 20, 21, 22, 24	UTVALG AV ALLE LOKALBUSSE R	METROLINJENE , 15,16, 17,18, 10, 11, 12, NETTBUSS KRISTIANSTAND -ARENDAL	1, 28, 30, 40, 60	ALLE BYRUTER
UTDELERE	VEKTERE	INNLEID HJELP (UNGDOM)	SJÅFØRENE	SELKAPET STILTE MED UTDELERE	INNLEID HJELP (UNGDOM)	SJÅFØRENE
UTDELTE SKJEMA SVAR	2500 368	2800 499	3000 391	3800 495	2800 574	2000 164
SVARPROSENT	15	18	13	13	21	8

Generelt var svarprosenten relativt lav i alle byer. Stavanger har best svarprosent, med 21 prosent. Tromsø er dårligst, med 8 prosent svar. Responsen er lavere enn vi forventet ut fra vår erfaring fra en lignende undersøkelse tidligere (Norheim 2006). Den lave svarprosenten kan ha flere årsaker:

- Muligheten til å svare var betinget av tilgang til PC, som ekskluderer noen fra å delta
- Siden det ikke var mulig å svare med en gang man ble tildelt informasjon (flyeren), er faren for forglemmelse stor
- Siden tiltakene ikke er konsentrert, men til dels spredt på ulike formål, kan temaet for undersøkelsen ha virket irrelevant for passasjerne som mottok flyeren.

Totalt er det innsamlet 2605 svar hvorav 2491 er fullførte intervjuer som benyttes i analysene.

Tabell 5.2: Antall svar etter by.

	Antall	Andel av alle
Stavanger	574	23,0
Oslo	368	14,8
Trondheim	391	15,7
Kristiansand	495	19,9
Bergen	499	20,0
Tromsø	164	6,6
Total	2491	100,0

5.2 Oversikt over utvalget

En svakhet med undersøkelsen er at utvalget er lite i hver av byene. Men den er målrettet mot de som vil være berørt av endringer som følge av tiltak med støtte fra Belønningsordningen. Svarene vil dermed være et uttrykk for trafikantene som er berørt av tiltakene og ikke for alle trafikantene i byene. Det er heller ikke et riktig forhold mellom hvor mange trafikanter som berøres i hver enkelt by. For eksempel vil alle trafikanter i Trondheim være berørt av takstreduksjoner mens kun de som benytter metrolinjene og linjen Kristiansand- Arendal vil være berørt av tiltakene. Slik sett burde utvalget i Trondheim vært vesentlig større enn i f eks Kristiansand. Vi har likevel valgt å ikke vekte utvalget i forhold til hvor mange av trafikantene vi mener burde vært berørt av tiltakene i hver enkelt by først og fremst fordi de fleste analysene er tverrsnittsanalyser hvor vi ser på byene i forhold til hverandre. I den sammenheng har det ingen betydning om utvalget i hver av byene er "riktig" i forhold til antall berørte trafikanter.

I tillegg har utvalget skjevheter i forhold til enkelte personlige kjennetegn ved trafikantene. Det er trolig for få unge og eldre i utvalget. Dette kan blant annet skyldes ulike utdelingsmetoder i byene. For eksempel har de i Bergen og Stavanger kun delt ut rekrutteringsskjemaer i rushtiden om morgenen. Dermed fanges ikke mer sporadiske trafikanter opp i like stor grad som hvis man rekrutterer over hele døgnet. Imidlertid er de som reiser i perioder med stor trafikkbelastning de trafikantene det er viktigst å få vurderinger i fra. Det er mulig å vekte materialet i forhold til alder og reisefrekvens. Men å finne frem til riktige vektorer for kjønn alder reisehyppighet mv er vanskelig da data som må benyttes ikke er gode nok og også vanskelig tilgjengelig. Dermed vil vektning kunne gjøre materialet enda mer usikkert. I tillegg er ikke dette analyser av hvem trafikantene er for så finne et sant bilde av brukerne i de ulike byene.

Analysene vil konsentrere seg om å finne sammenhenger som forklarer evt endringer i bruk og vurderinger av disse endringene. Vi har derfor valgt å ikke vekte materialet i forhold til disse personlige kjennetegnene. I hovedanalysene, de logistiske regresjonene, vil det bli kontrollert for personlige kjennetegn ved respondentene ved at slike variable legges inn som forklaringsvariable (dummyer) i analysene. Resultatene som fremkommer er dermed kontrollert for slike personlige kjennetegn. På veien mot hovedanalysene vil vi imidlertid gjennomføre en del oversiktsanalyser og "bruttoanalyser. Resultatene fra disse første oversiktene og analysene må tolkes med varsomhet. Hovedhensikten med disse er å finne retningen på retningen på eventuelle effekter og forskjeller mellom byene i tillegg til at vi leter etter sammenhenger som senere vil bli testet i logistiske regresjoner.

Tabell 5.3: Utvalget i byene etter kjønn.

	Mann	Kvinne	Totalt	N
Stavanger	37	63	100	574
Oslo	49	51	100	368
Trondheim	39	61	100	391
Kristiansand	42	58	100	495
Bergen	35	65	100	499
Tromsø	29	71	100	164
Total	39	61	100	2491

Tabell 5.4: Utvalget i byene fordelt på kjønn

	Under 18 år	18-25 år	26-45 år	25-66 år	67 år og eldre	Totalt	N
Stavanger og omegn	16	30	37	17	1	100	574
Oslo og omegn	2	18	52	25	3	100	368
Trondheim og omegn	4	37	37	20	1	100	391
Kristiansand og omegn	12	27	35	24	2	100	495
Bergen og omegn	4	34	38	21	3	100	499
Tromsø	8	35	38	19	1	100	164
Total	8	30	39	21	2	100	2491

Tabell 5.5 : Førerkortandel

	Har førerkort	Har ikke førerkort	Totalt	N
Stavanger og omegn	57	43	100	517
Oslo og omegn	79	21	100	342
Trondheim og omegn	77	23	100	364
Kristiansand og	66	36	100	467
Bergen og omegn	73	27	100	468
Tromsø	73	27	100	155
Total	69	31	100	2313

Tabell 5.6: Antall biler i husholdningen - prosent

	Ingen biler	1 bil	2 biler	3 eller flere biler	Totalt	N
Stavanger og omegn	28	44	23	5	100	517
Oslo og omegn	37	48	13	1	100	342
Trondheim og omegn	47	42	10	1	100	364
Kristiansand og	27	55	15	3	100	467
Bergen og omegn	45	42	10	2	100	468
Tromsø	49	44	6	1	100	155
Total	37	46	14	3	100	2313

5.2.1. Kollektivtrafikantene i utvalget reiser ofte

Kollektivtrafikantene i utvalget reiser ofte kollektivt. Rundt 70 prosent reiser daglig kollektivt, mens 5 prosent reiser månedlig eller sjeldnere. Dette er på samme nivå kollektivtrafikantenes reisehyppighet kollektivt om vinteren i brukerundersøkelsene gjennomført i forbindelse med Tiltakspakkene (Norheim og Kjørstad 2004).

Tabell 5.7: Hvor ofte kollektivtrafikantene reiser kollektivt

	Daglig	2-4	Minst	Minst	Sjeldne	Totalt	N
Stavanger og omegn	68	18	7	5	3	100	574
Oslo og omegn	76	18	4	1	1	100	368
Trondheim og omegn	72	18	5	4	2	100	391
Kristiansand og	68	20	7	3	3	100	495
Bergen og omegn	75	16	6	3	1	100	499
Tromsø	73	18	5	3	1	100	164
Total	71	18	6	3	2	100	2491

I likhet med passasjerene i Tiltakspakkene er andelen som benytter kollektivtransport på arbeids- og skolareiser høy. Og andelen arbeidsreiser er enda høyere i vårt materiale mens vi har det noe færre innkjøps- og servicereiser. Dette skyldes trolig den noe skjeve aldersfordelingen.

Tabell 5.8: Reiseformål

	Ar- beid	Sko- le	Inn- kjøp	Privat besøk	Fritid- aktivit	Helse -tj	Føl- ge	An- net	Tot	N
Stavanger og omegn	53	27	5	6	4	2	0	3	100	528
Oslo og omegn	67	10	4	4	7	3	1	4	100	348
Trondheim og omegn	50	24	8	6	6	4	1	1	100	369
Kristiansand og	56	26	4	5	2	4	1	3	100	472
Bergen og omegn	59	16	5	7	6	3	2	3	100	475
Tromsø	39	33	9	6	4	2	2	6	100	157
Total	55	22	5	6	5	3	1	3	100	2349

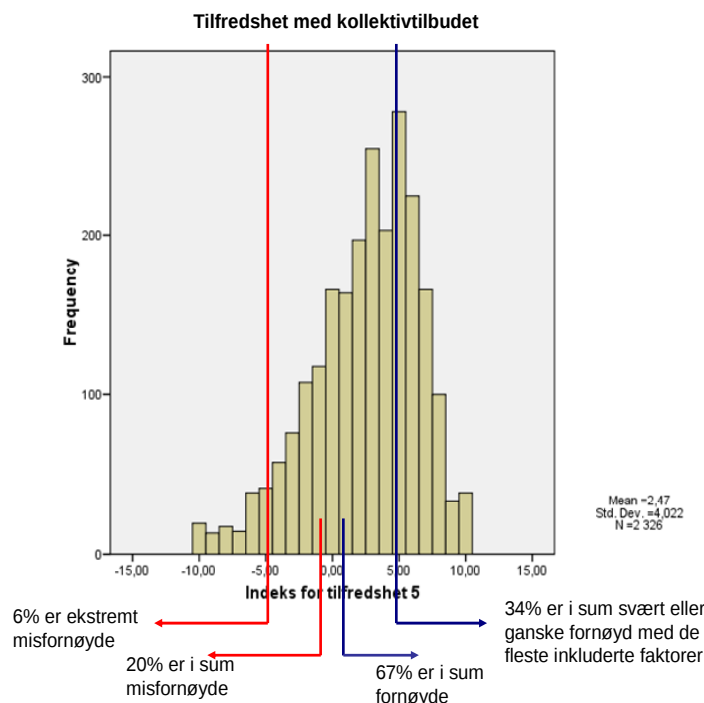
5.3 Trafikantenes vurdering av tilbudet

Resultatene fra analyser av Tiltakspakkene viste at det er en sammenheng mellom hvordan trafikantene generelt vurderer tilbudet (hvor tilfredse de er) og deres vurderinger av endringer (Norheim og Kjørstad 2004).

Vi har derfor sett på hvor tilfredse utvalget vårt er mht ulike sider ved kollektivtilbudet i sin by.

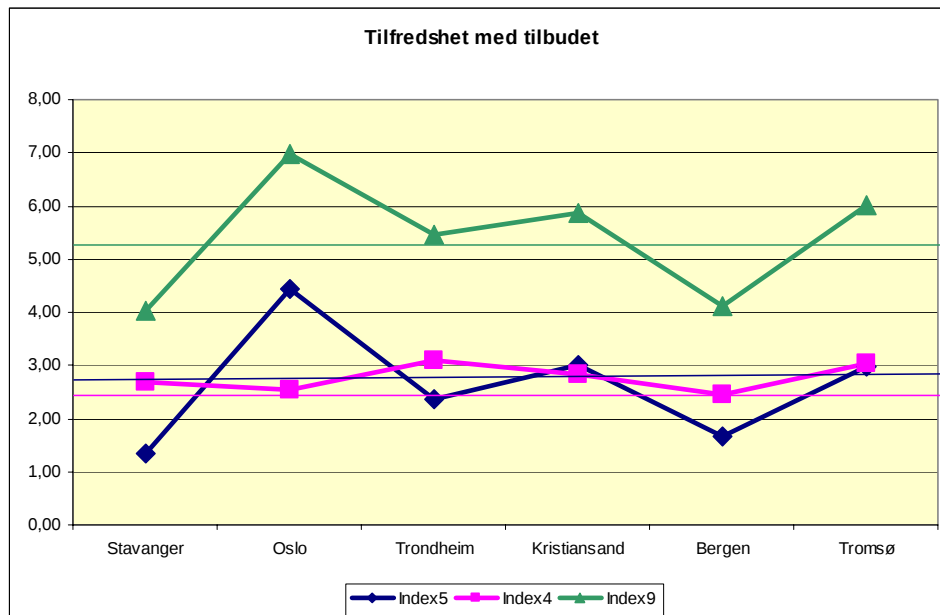
Det er konstruert tre indekser.

- Indeks 5: Dette er en indeks som bygger på tilfredshet med reisetid, frekvens, bytte, punktlighet og holdeplassinformasjon. Dette er de faktorene som er kjernen i tilbudet trafikantene møter. Denne indeksen er sammenlignbar med en tilfredshetsindeks i Tiltakspakkene.
- Indeks 4: bygger på tilfredshet med gangtid, pris, generell informasjon om rutetilbudet og hvor enkelt det er å kjøpe ulike typer billetter
- Indeks 9: Indeks for tilfredshet som bygger på alle faktorene samlet



Figur 5.1: I hvilken grad trafikantene er fornøyd eller misfornøyd med tilbudet. Skala fra -10 til +10 basert på 5 faktorer, gjennomsnitt for alle seks byene.

Det er stor spredning mht om trafikantene er fornøyde eller misfornøyde med rutetilbudet selv om de fleste i sum er fornøyde. 67 prosent scorer positivt på tilfredshetsindeksen, dvs de scorer minimum 1. Men det er kun ca 1/3 del som får minst 5 på skalaen, dvs at de er svært eller ganske fornøyde med de fem faktorene som er inkludert. 20 prosent scorer under eller = -1 0, dvs de er i sum mer misfornøyde enn fornøyde, og 6 prosent er ekstremt misfornøyde.



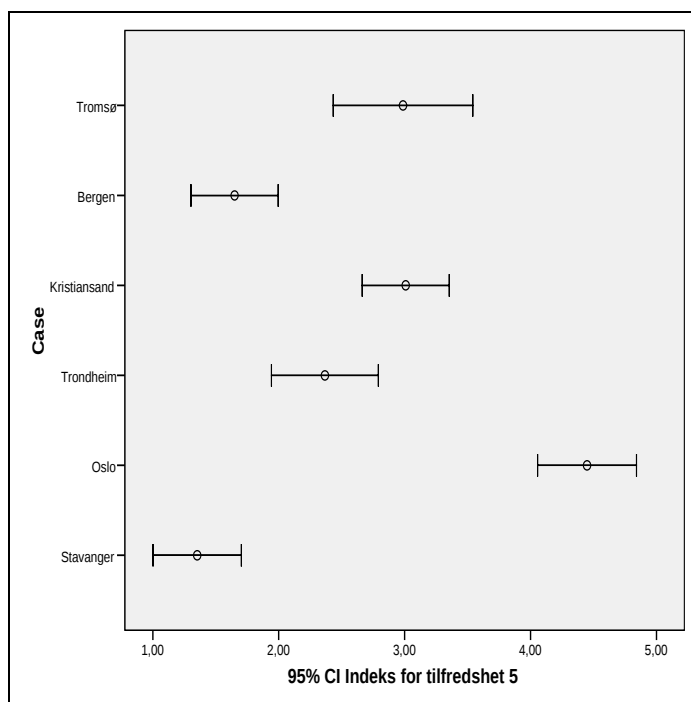
Figur 5.2: Tilfredshet med tilbudet. N=2326

Ser vi nærmere på hver enkelt by, er det Oslo som skiller seg ut med få misfornøyde og mange fornøyde trafikanter mens trafikantene i Stavanger og Bergen er minst tilfredse. Og det er indeksen for "rutetilbudet" som slår mest ut og hvor vi finner forskjeller mellom områdene.

Indeksen for Oslo er signifikant forskjellig fra alle de andre byene. Også i Kristiansand, Tromsø og Trondheim er indeksen signifikant høyere enn i Stavanger og Bergen. Og for Kristiansand og Tromsø er andelen misfornøyde lavere enn i Trondheim, tabell 5.9 og figur 5.3.

Tabell 5.9: Indeks for tilfredshet i de ulike byene. Skala fra -10 til +10

		Andel som er:			
Indeks_5		Svært misfornøyd <= -5	Misfornøyd <= -1	Fornøyd >= 1	Svært fornøyd >= 5
Stavanger	1,3	8	29	55	24
Oslo	4,4	3	10	82	56
Trondheim	2,4	7	21	66	33
Kristiansand	3,0	4	15	73	38
Bergen	1,6	7	23	61	24
Tromsø	3,0	2	15	73	35
Totalt	2,4	6	20	67	34



Figur 5.3: Forskjeller i tilfredshet mellom byene

5.4 Sammenhengen mellom endringer i tilbudet og endringer i reisefrekvens

5.4.1. Vurdering av endringene i tilbudet

Et vesentlig poeng når man skal evaluere om tiltak har effekt, er å se på om passasjerene i det hele tatt har lagt merke til endringene som er gjennomført. 41 prosent av kollektivtrafikanterne har lagt merke til at det er gjennomført tiltak for å forbedre kollektivtilbudet i løpet av de tre siste årene, dvs i den perioden Belønningsordningen har eksistert.

Det er imidlertid store forskjeller mellom områdene. Flest har registrert endringer i Oslo, hele 71 prosent, og færrest i Bergen, kun 20 prosent. I hvilken grad kollektivtrafikanterne har lagt merke til endringene har en sammenheng med hvor synlige og store disse er. For eksempel har satsingen i Oslo de senere år vært en svært synlig satsing på hele kollektivtilbudet, noe som kan være årsak til den høye andelen som har lagt merke til endringene i Oslo.

Tabell 5.10: I en treårsperiode er det gjennomført tiltak for å forbedre kollektivtilbudet. Har du lagt merke til disse endringene?

	Har du lagt merke til endringene?			Totalt	N
	JA	NEI	Vet ikke		
Stavanger	42	43	16	100	522
Oslo	71	16	14	100	342
Trondheim	30	53	17	100	365
Kristiansand	50	37	13	100	469
Bergen	20	66	14	100	470
Tromsø	33	44	23	100	156
Totalt	41	44	15	100	2324

Det neste spørsmålet er da om disse endringene har ført til at trafikantene synes tilbudet er blitt bedre.

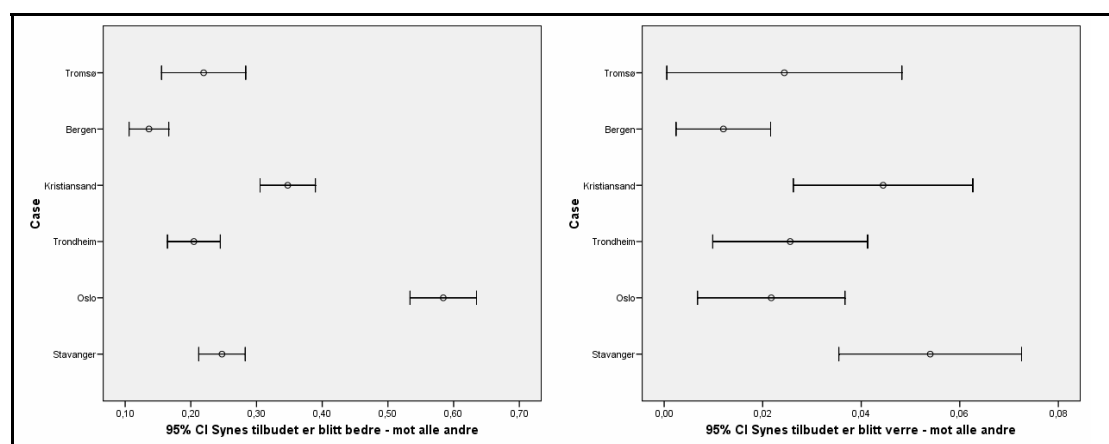
De aller fleste mener tilbudet er uendret, 68 prosent av alle trafikantene i gjennomsnitt. Men mange synes tilbudet er blitt bedre. Har de først lagt merke til endringene vurderes disse som positive. 76 prosent mener endringene har gjort tilbudet bedre. Dette utgjør ca 30 prosent av alle trafikantene.

Tabell 5.11: Andeler som mener tilbudet er blitt bedre, dårligere eller er uforandret.

	Av de som har registrert endringer			Av alle		
	Bedre	Uendret	Dårligere	Bedre	Uendret	Dårligere
Stavanger	68	18	15	25	70	5
Oslo	88	9	3	58	39	2
Trondheim	73	17	9	20	77	3
Kristiansand	74	16	9	35	61	4
Bergen	73	20	6	14	85	1
Tromsø	72	20	8	22	76	2
Gjennomsnitt	76	15	9	29	68	3

Det er Oslo som skiller seg ut. Det er klart flere som mener tilbudet er blitt bedre i Oslo enn i alle de andre byene. Deretter kommer Kristiansand og Bergen med lavest andel.

Når vi ser på om de synes tilbudet er blitt dårligere ikke forskjellene like markante. Fordi det er få i materialet blir spredningen stor og det er kun signifikante forskjeller mellom Stavanger og Oslo og Stavanger og Bergen.



Figur 5.4: Syntes tilbudet er blitt bedre ($N=674$) og syntes tilbudet er blitt dårligere ($N=73$) etter område.

5.4.2. Endringer i bruk av tilbudet

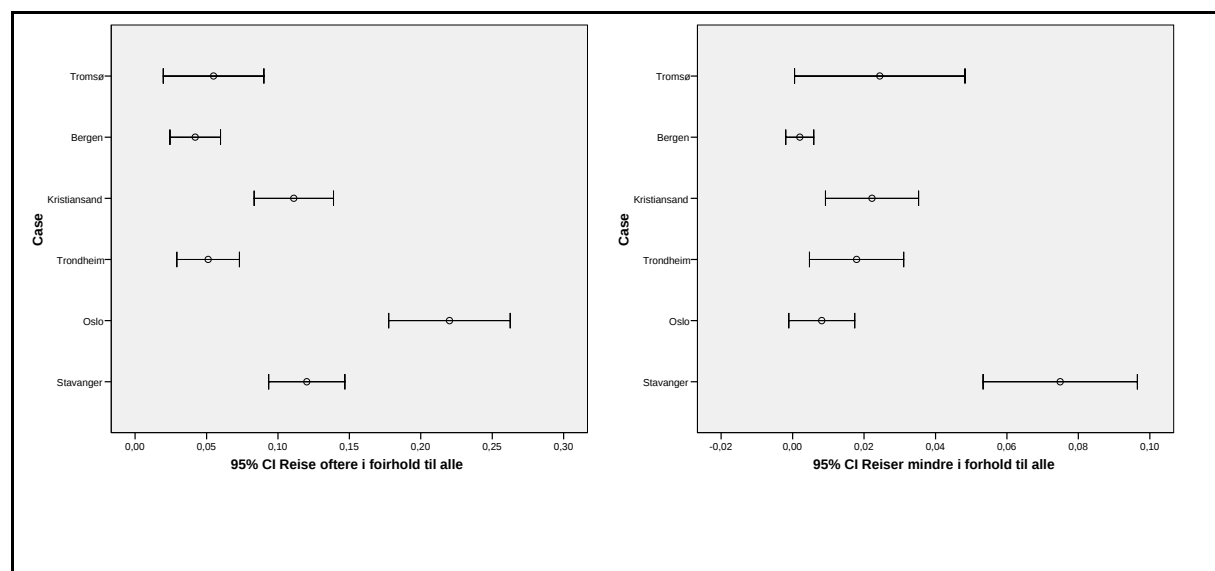
I hvilken grad trafikantene endrer atferd når tilbudet endres er interessant i forhold til å se på effekter av satsinger på kollektivtilbudet.

De fleste av de som har registrert endringene, 66 prosent, endrer ikke sin bruk av buss. Av alle trafikantene utgjør dette hele 87 prosent, dvs at det er ca 13 prosent av alle trafikantene som har endret reisefrekvens som følge av tiltakene. Av de som har registrert endringer er det 27 prosent som sier de reiser oftere som følge av endringene.

Tabell 5.12: Endringer i bruk av buss.

	Av de som har registrert endringer (N=938)			Av alle (N=2491)		
	Reiser oftere	Uendret	Reiser sjeldnere	Reiser oftere	Uendret	Reiser sjeldnere
Stavanger	32	47	20	12		8
Oslo	33	66	1	22		1
Trondheim	18	75	6	5		2
Kristiansand	24	72	5	11		2
Bergen	23	76	1	4		0
Tromsø	18	74	8	6		2
Gjennomsnitt	27	66	7	10	87	3

Igjen er det Oslo som skiller seg ut med signifikant flere som reiser oftere enn i de andre byene. Deretter kommer Stavanger og Kristiansand. Men i Stavanger er også andelen som reiser sjeldnere vesentlig høyere enn i de andre byene, 8 prosent. Det er dermed sider ved endringene i Stavanger som er godt mottatt av enkelte grupper men dårlig mottatt av andre.



Figur 5.5: Reiser oftere (N=255) og reiser sjeldnere (N=69) etter område.

5.4.3. Sammenhengen mellom vurderingene av endringer i tilbud og endringer i reisefrekvens

Grunnlaget for videre analyser tar utgangspunkt i sammenhengen mellom endret bruk av kollektivtransport og tilfredshet med tilbudsendringene. Dette er den samme analysen som ble gjennomført i forbindelse med samlet evaluering av tiltakspakkene (Norheim og Kjørstad 2004) hvor man fant en klar sammenheng mellom endret tilbud og endret reisefrekvens.

Tabell 5.13: Endringer i reisefrekvens etter vurderinger av endringer i tilbudet. Av de som har registrert endringer. N= 938

	Bedre		Uendret		Dårligere		Total	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Reiser oftere	239	24	8	6	8	10	255	27
Ingen endring	443	62	121	84	50	62	614	614
Reiser sjeldnere	31	4	15	10	23	28	69	7
Totalt	713	100	144	100	81	100	938	100

Tabellen viser at det er en sammenheng mellom kollektivtrafikantene som har registrert at det har vært gjennomført endringer - oppfatninger av om tilbudet er blitt bedre/dårligere og om de reiser mer eller mindre kollektivt. Diagonalen angir hvor stor andel som har en symmetri mellom opplevd endring i tilbudet og deres endrede reisefrekvens.

Naturlig nok er andelen som verken har endret reisefrekvens eller mener tilbudet er blitt bedre totalt sett høy. 24 prosent av de som oppgir at tilbudet er blitt bedre sier også at de reiser oftere, mens 28 prosent av de som oppgir at tilbudet er blitt dårligere reiser sjeldnere. Men for begge disse gruppene er det flere som oppgir at de ikke har endret reiseaktivitet, med ca 60 prosent for hver av gruppene. Og det 10 er prosent av de som mener de har fått et dårligere tilbud som reiser oftere. Det betyr at det også er andre årsaker en kun endringer i tilbudet som er årsakene til endringer i bussbruk.

5.4.4. "Netto-endringer" i vurderinger av tilbudsendringer og i reisefrekvens

Denne oversikten viser at tiltakene har gitt en forbedring for kollektivtrafikantene som også har ført til flere reiser. Samtidig er det store forskjeller mellom byene.

For å kunne vurdere om tiltakene i Belønningsordningen totalt sett har gitt en økning i antall kollektivreiser må vi se på differensen mellom andelen som oppgir at de har økt reiseaktiviteten og redusert reiseaktiviteten. Hvis denne er signifikant positiv vil det innebære at det er flere som oppgir at de øker reiseaktiviteten enn de som reduserer den. Vi kaller denne differansen for "netto økt reiseaktivitet". Tilsvarende har vi sett på differensen mellom de som oppgir at de totalt sett har fått et bedre tilbud sammenlignet med de som oppgir at tilbudet er blitt dårligere. Dette kaller vi "netto økt tilfredshet".

En viktig grunn til å utvikle denne indikatoren er at den trolig vil redusere den usikkerheten som ligger i de hypotetiske svarene. Hvis trafikantene overvurderer sine muligheter til å endre reisemønster er det grunn til å tro at dette vil gjelde både for økning og reduksjon i reiseaktiviteten. I tilfelle vil disse "netto"-indikatorne redusere denne skjevheten.

Vi har testet om disse endringene er signifikante, dvs om det er signifikant flere som oppgir at:

- tilbudet er blitt bedre enn dårligere
- de reiser oftere sammenlignet med sjeldnere

Tabell 5.14: Vurderer trafikantene tilbudet som totalt sett bedre eller dårligere. Differansen mellom andelen som angir at det er blitt bedre og dårligere T-test på differansen

Paired Samples Test								
BE_bedre - BE_verre								
Case	Paired Differences			95% Confidence Interval of the Difference				
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	Lower	Upper	t	df	Sig. (2-tailed)
Stavanger	0,19	0,51	0,02	0,15	0,24	9,01	573,00	0,000
Oslo	0,56	0,54	0,03	0,51	0,62	20,03	367,00	0,000
Trondheim	0,18	0,45	0,02	0,13	0,22	7,94	390,00	0,000
Kristiansand	0,30	0,55	0,02	0,25	0,35	12,29	494,00	0,000
Bergen	0,12	0,36	0,02	0,09	0,16	7,61	498,00	0,000
Tromsø	0,20	0,46	0,04	0,12	0,27	5,49	163,00	0,000
Totalt	0,25	0,50	0,01	0,23	0,27	25,10	2480,00	0,000

Vi har testet differansen i hver av byene. Testen viser at det totalt for alle byene er 25 prosentpoeng flere som oppgir at tilbudet er blitt bedre enn de som oppgir at tilbudet er

blitt dårligere, og denne forskjellen er klart signifikant⁸ i alle byene og på totalen. Forskjellene er størst i Oslo med 56 prosentpoeng og Kristiansand 30 prosentpoeng, mens i Bergen er forskjellen kun 12 prosentpoeng.

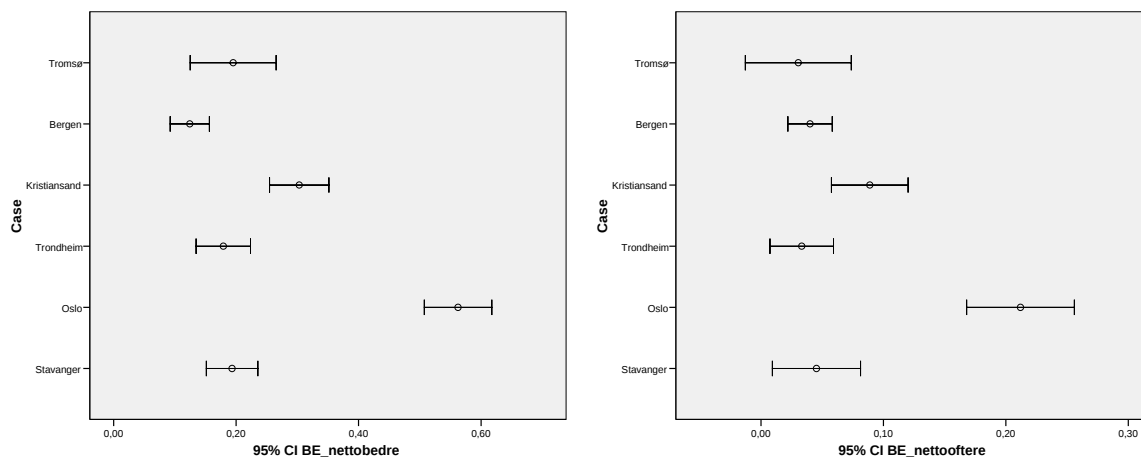
Dette betyr at de endringene som er gjennomført i Bergen i mindre grad har påvirket trafikantene enn i de andre områdene. Også i Stavanger og Trondheim og Tromsø har endringene i mindre påvirket trafikantenes vurderinger tilbudet i positiv retning. I gjennomsnitt er det 7 prosentpoeng flere som oppgir at de reiser oftere enn sjeldnere. Oslo skiller seg ut når det gjelder endring i bruk av kollektivtransport med 21 prosentpoeng. Og det er bare Oslo og Kristiansand som ligger over gjennomsnittet. I Tromsø er ikke forskjellene mellom de som reiser oftere og de som reiser sjeldnere signifikant. Det betyr at endringene ikke har påvirket trafikantenes bruk av kollektivtransport.

Tabell 5.15: Reiser trafikantene oftere eller sjeldnere. Differansen mellom andelen som angir at det er blitt bedre og dårligere T-test på differansen

Paired Samples Test	BE_oftere- BE_sjeldnere							
Case	Paired Differences	95% Confidence Interval of the Difference						
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	Lower	Upper	t	df	Sig. (2-tailed)
Stavanger	0,05	0,44	0,02	0,01	0,08	2,47	573,00	0,014
Oslo	0,21	0,43	0,02	0,17	0,26	9,48	367,00	0,000
Trondheim	0,03	0,26	0,01	0,01	0,06	2,52	390,00	0,012
Kristiansand	0,09	0,35	0,02	0,06	0,12	5,58	494,00	0,000
Bergen	0,04	0,21	0,01	0,02	0,06	4,34	498,00	0,000
Tromsø	0,03	0,28	0,02	-0,01	0,07	1,39	163,00	0,166
Totalt	0,07	0,35	0,01	0,06	0,09	10,56	2490,00	0,000

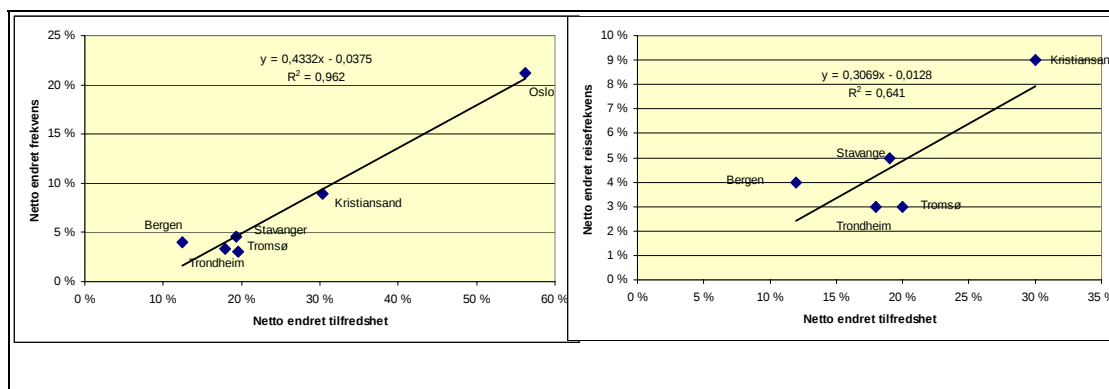
Disse enkle bruttoanalysene viser at satsingene har gitt flere reisende og et bedre tilbud, men det er forskjeller mellom byene. Oslo er den byen som har lyktes best, med Kristiansand som en god nummer to. Tiltakene i Tromsø har ikke påvirket reisehyppigheten. Og i Bergen, Stavanger og Trondheim vurderes tiltakene i sum positivt men det er små endringer. Dette kan blant annet skyldes hvilke tiltak som er gjennomført, hvor store/mange endringer det er snakk om, og ikke minst styrken på tiltakene.

⁸ T-verdier som er over 1,64 i tallverdi er signifikant på 90 prosent nivå, og T-verdier på over 1,96 er signifikant på 95 prosent nivå



Figur 5.6: Netto endring i tilfredshet med tilbudet og netto endret reisefrekvens, etter område. N=2326.

Vi har til slutt i denne oversiktsanalysen sett på sammenhengen mellom netto endret tilfredshet og netto endret reiseaktivitet. Denne figuren viser at en klar sammenheng mellom netto tilfredshet og reiseaktivitet. En enkel lineær trendlinje gir en føyning på 0,96, og det er Oslo som trekker opp. Uten Oslo er sammenhengen fortsatt klar, men føyningen er lavere, 0,64.



Figur 5.7: Sammenhengen mellom netto opplevd forbedring og netto oppgitt økt reisefrekvens.

Samtidig viser analysene at økt tilfredshet ikke automatisk gir flere reiser. Årsaken til dette er at det også er andre forhold som blant annet rammebetingelsene for trafikantene som er med på å forklare hvorfor trafikantene endrer bruken.

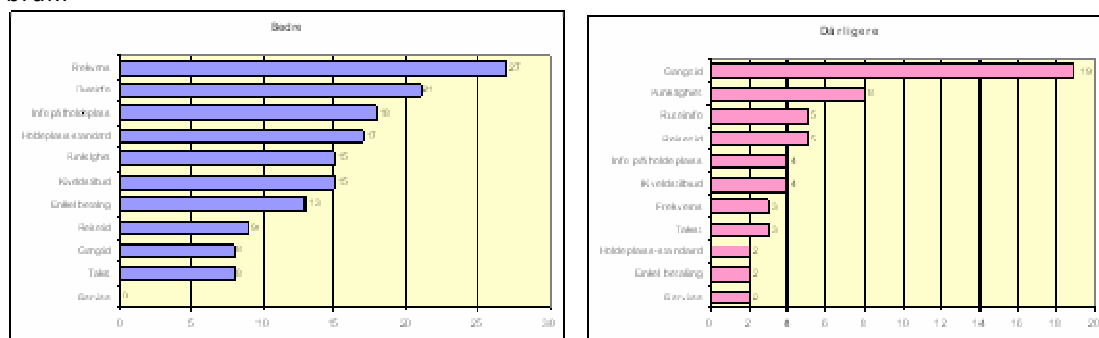
5.5 Hvilke endringer har størst effekt på folks vurderinger av tilbudet

Det er forskjellige tiltak belønningsmidlene er benyttet til i de seks byene. Det er derfor interessant å se på: Hvilke konkrete endringer har trafikantene lagt vekt på i sin totalvurdering av tilbudet? Og også hvor mange endringer trafikantene opplever. I undersøkelsene var det derfor et sett av tiltak trafikantene skulle vurdere om det var skjedd endringer i:

- Frekvens
- Hvor lenge utover kvelden bussene går
- Takster
- Betalingsmåte
- Informasjon om rutetilbudet

- Informasjon på holdeplassene
- Punktligheten
- Gangtiden
- Holdeplasstandarden
- Service
- Reisetid

I gjennomsnitt for alle byene er det 27 prosent som mener frekvensen mens 3 prosent mener den er blitt dårligere. Ingen mener servicen er bedret mens to prosent mener servicen er blitt dårligere. Til tross for at det ikke skal være gjennomført tiltak som har gjort tilbudet dårligere for trafikantene er det enkelte som oppgir at de synes tilbudet er blitt dårligere. Det er med andre ord trafikantenes subjektive oppfatninger som måles. Til syvende og sist er det dette som er vesentlig å måle. Opplever trafikantene tilbudet som endret på tross av at det ikke er det er det likevel det som gjør utslag på tilfredshet og bruk.



Figur 5.8: Andelen som oppgir at ulike sider ved tilbudet er blitt bedre eller dårligere. Prosent N=2491

Tabell 5.16: Oversikt over hvilke faktorer trafikantene i de seks byene opplever at har blitt bedre eller dårligere.

	Frekvens	Kveldstilbud	Takst	Enkel betal	Ruteinfo	Info på hp	Punktlighet	Gangtid	Hp.-standard	Service	Reisetid
Bedre											
Stavanger	22	18	8	23	20	16	12	11	17	0	7
Oslo	61	25	7	16	38	43	41	12	35	0	23
Trondheim	17	10	14	12	16	12	6	5	15	0	5
Kristiansand	32	17	5	14	27	24	16	10	23	0	8
Bergen	12	8	8	4	8	4	7	3	3	0	5
Tromsø	21	9	2	5	20	15	9	2	9	0	7
Bedre Totalt	27	15	8	13	21	18	15	8	17	0	9
Dårligere											
Stavanger	4	4	20	6	3	7	13	3	5	10	3
Oslo	2	4	33	17	1	3	4	2	5	5	3
Trondheim	2	2	5	2	1	2	8	1	2	2	5
Kristiansand	2	3	34	2	2	5	10	2	4	5	2
Bergen	1	2	1	1	0	2	2	0	3	1	3
Tromsø	2	2	22	1	1	2	7	2	2	4	2
Dårligere Totalt	2	3	19	5	2	4	8	2	4	5	3

Områdene har ikke gjennomført de samme eller like mange tiltak. Trafikantene i Oslo er de som oppgir flest forbedringer, med 3 forbedringer i gjennomsnitt, mens trafikantene i Bergen og Tromsø ikke har registrert særlige endringer i tilbudet.

Tabell 5.17: Antall forbedringer og forverringar trafikantene i gjennomsnitt har registrert.

	Antall endringer respondentene synes er bedre	Antall endringer respondentene synes er blitt dårligere
Stavanger	1,5383	,7822
Oslo	3,0027	,7908
Trondheim	1,1151	,3171
Kristiansand	1,7434	,7111
Bergen	,6232	,1683
Tromsø	,9817	,4817
Total	1,5090	,5536

5.5.1. Hvilke tilbudsforbedringer har gitt størst utslag

Av oversiktene over ser vi at trafikantene opplever både forbedringer og forverringar i tilbudet. Vi har derfor gjennomført en analyse for å se på hvilke endringer som i størst grad påvirker kollektivtrafikanternes totalvurdering av tilbudet.

Vi har kjørt logitmodeller hvor forklaringsvariabelen er sannsynligheten for at de mener tilbudet er bedre eller dårligere. I disse analysene har vi tatt med personlige egenskaper ved respondentene fordi vi har et relativt sett lite datamateriale og trolig skjevheter i dette med hensyn til personlige kjennetegn. Ved å ta disse variablene med vil vi kontrollere for eventuelle skjevhetene i materialet. I tillegg har vi med dummyvariable for byene for å se om det er noen av byene som skiller seg ut.

Som bruttoanalysen indikerer har Oslo både flere tilfredse trafikanter, flere som har registrert endringer og som reiser oftere enn i de andre byene. Vi vil derfor i denne analysen, teste om de andre byene er forskjellig fra Oslo når det er kontrollert for ulike kjennetegn ved trafikantene. Fordi vi har et lite datamateriale kan vi når vi går i dybden i analysene kunne få noen "rare" utslag, spesielt når vi ser på isolerte effekter av enkelttiltak. Vi vil derfor være forsiktige med å tolke disse.

Tabell 5.18: Hvilke faktorer har størst grad påvirket trafikantene til å mene at tilbudet totalt sett er blitt bedre. Kun signifikante utslag er tatt med. For fullstendig resultatfil se vedleggstabell V.1.

	B	S.E	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I.for EXP(B) Lower	Upper
Førerkort	-,679	,246	,006	,507	,313	,821
Reiser daglig kollektivt	-,665	,221	,003	,514	,334	,793
indexTILFREDS	,126	,030	,000	1,134	1,068	1,203
Bedre frekvens	2,826	,241	,000	16,872	10,527	27,041
Bedre kveldstilbud	1,539	,314	,000	4,662	2,520	8,624
Bedre takst	2,387	,382	,000	10,884	5,144	23,026
Bedre informasjon	1,560	,274	,000	4,759	2,784	8,136
Bedre punktlighet	1,426	,316	,000	4,163	2,239	7,739
Bedre holdepl. standard	1,716	,284	,000	5,560	3,184	9,707
Bedre reisetid	1,375	,403	,001	3,957	1,796	8,719
Dårligere takst	,695	,265	,009	2,004	1,191	3,370
Dårligere betalingsmåte	-,936	,415	,024	,392	,174	,885
Dårligere service	-1,582	,393	,000	,206	,095	,444
Dårligere reisetid	-,778	,422	,066	,459	,201	1,051
Constant	-2,264	,479	,000	,104		

Kjønn, alder, om de har bil i husstanden osv betyr ingen ting for om de mener tilbudet totalt sett er blitt bedre. Hvilken by de bor i har heller ikke betydning. Derimot har de som reiser daglig og de som har førerkort en lavere sannsynlighet for å mene at tilbudet er blitt bedre enn andre trafikanter.

Tilfredshet med tilbudet har også stor betydning. For hver steg oppover på tilfredshetsindeksen øker sannsynligheten for å mene at tilbudet er blitt bedre med 15 prosent.

Forbedringer i frekvens og takster har stor betydning for at de mener tilbudet totalt sett er blitt bedre. De som opplever en forbedring i frekvens har ca 15 ganger så stor sannsynlighet for å mene at tilbudet er bedre enn de som ikke opplever en bedring i frekvensen. De som mener taksten er blitt bedre har ca 9 ganger så stor sannsynlighet for å mene tilbudet er bedret.

De andre faktorene som har betydning: Forbedringer i reisetid, punktlighet, hvor lenge utover kvelden bussene går, holdeplasstandard og informasjon har 3 til 4 ganger så høy sannsynlighet.

Analysen sier ingenting om styrken på tiltakene, men gir en indikasjon på hvilke faktorer/tilbudsforbedringer trafikantene setter mest pris på, og som dermed fører til at de mener tilbudet totalt sett er bedret.

Trafikantene opplever også forverring i tilbudet selv om de totalt sett mener tilbudet er bedre. Disse forverringene er med på å redusere sannsynligheten for å mene at tilbudet totalt sett er blitt bedre. For eksempel vil trafikanter som opplever at servicen er blitt dårligere ha redusert sannsynlighet for totalt sett å mene tilbudet er blitt bedre. Dette er interessant når vi ser at ingen har oppgitt at de mener servicen er blitt bedre, mens det er trafikanter som oppgir at den er blitt dårligere.

5.5.2. Hvilke tilbudsreduksjoner har gitt størst utslag

Analyser av de som totalt sett mener tilbudet er blitt dårligere viser omtrent samme mønster, men utslagene er kraftigere, spesielt på nedgang i frekvens. De som mener frekvensen er blitt dårligere har over 30 ganger så stor sannsynlighet for å vurdere tilbudet totalt sett som dårligere enn de som ikke opplever nedgang i frekvensen. Og de som opplever at takstene er blitt forverret har omtrent 7 ganger så stor sannsynlighet for å mene tilbudet er blitt dårligere enn en som ikke opplever endring i takstene. De andre faktorene har fra 1 til 7 ganger så høy sannsynlighet.

Samtidig vil forbedringer i enkeltfaktorer redusere opplevelsen av at tilbudet totalt sett er blitt dårligere. For eksempel vil det at bussene går lengre utover kvelden og bedre informasjon redusere sannsynligheten for at de mener at tilbudet er blitt dårligere.

Tabell 5.19: Hvilke faktorer har i størst grad påvirket trafikantene til å mene at tilbudet totalt sett er blitt dårligere. Kun signifikante utslag er tatt med. For fullstendig resultatfil se vedleggstabell V.2.

	B	S.E.	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B) Lower	Upper
Mellom 18 og 25 år	-1,088	,597	,068	,337	,104	1,086
Førerkort	,997	,500	,046	2,709	1,017	7,217
indexTILFREDS	-,141	,047	,003	,868	,792	,952
Bedre kveldstilbud	-1,327	,564	,019	,265	,088	,801
Bedre informasjon	-1,261	,510	,013	,283	,104	,770
Bedre holdeplassstandard	-1,636	,524	,002	,195	,070	,544
Bedre reisetid	,998	,629	,113	2,713	,790	9,317
Dårligere frekvens	3,561	,578	,000	35,196	11,334	109,289
Dårligere takst	2,032	,531	,000	7,626	2,694	21,584
Dårligere betalingsmåte	1,112	,572	,052	3,040	,991	9,328
Dårligere punktlighet	1,572	,458	,001	4,818	1,962	11,834
Dårligere gangavstand	1,743	,646	,007	5,713	1,611	20,265
Dårligere holdeplassstandard	-1,454	,725	,045	,234	,056	,966
Dårligere service	2,042	,456	,000	7,709	3,153	18,845
Dårligere resietdi	1,404	,527	,008	4,070	1,448	11,443
Constant	-6,885	1,048	,000	,001		

5.6 Hva har størst effekt på folks endringer i bruk av kollektivtransport

I forrige avsnitt så vi at det er en klar sammenheng mellom opplevde endringer i tilbudet og trafikantenes vurderinger av tilbudet totalt sett.

I tidligere avsnitt har vi også sett at det er trafikanter som endrer sin reiseaktivitet. Vi vil derfor se på hvilke kjennetegn det er ved de som endrer sin bruk av kollektivtransport.

Vi kjører en logitanalyse. I regresjonsanalysen vil de effektene vi finner for de ulike variablene/forklaringsfaktorene i analysene være effekter kontrollert for de andre variablene/forklaringsfaktorene som er med i modellkjøringen. Dette er mao isolerte effekter av hver enkelt variabel og eventuelle skjevheter i materialet vil da ikke være av betydning:

- Personlige kjennetegn ved trafikantene - for å eliminere evt utvalgsskjevheter kjønn, alder, økonomisk status, om de har førerkort og bil
- Reisefrekvens – fordi enkelte trafikantgrupper lettere kan endre tilpassning enn andre
Reiser daglig, sesongkortbrukere
- Konkurranseløst mot andre transportmidler – dvs deres alternative reisemåter
Om de kunne benyttet bil, alternativ reisemåte er buss eller bil
- Vurderinger av endringene og vurderinger av tilbudet
Om de vurderer endringen som totalt sett positive eller negative
Generell vurdering av tilbudet – tilfredshet
- Byene

5.6.1. Hvem reiser oftere

Som bruttoanalysen tidligere viste er det en klar sammenheng mellom andelen som mener tilbudet er blitt bedre og andelen om reiser oftere. Denne logistiske regresjonen viser i tillegg at det er faktorer som demper eller forsterker effekten.

Tabell 5.20: Faktorer som påvirker sannsynligheten for å ha økt sin bruk av kollektivtransport. Kun signifikante utslag er tatt med. For fullstendig resultatfil se vedleggstabell V.3.

	B	S.E.	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B) Lower	Upper
Kvinne	-,312	,160	,051	, 732	,535	1,001
Under 18 år	1,300	,443	,003	3,669	1,540	8,743
Kunne brukt bil	,535	,194	,006	1,707	1,167	2,496
Alternativet er annen koll	-,588	,242	,015	,556	,346	,893
indexTILFREDS	,073	,025	,004	1,075	1,024	1,129
Totalt sett BEDRE	3,766	,273	,000	43,192	25,281	73,792
TRONDHEIM	-,674	,308	,029	,510	,279	,932
BERGEN	-,558	,312	,074	,573	,311	1,055
TROMS	-,734	,422	,082	,480	,210	1,097
Constant	-4,638	,473	,000	,010		

Det er forbedringene som betyr mest.

De som mener tilbudet er blitt bedre ha over 40 ganger så stor sannsynlighet for å reise oftere enn andre. I tillegg betyr den generelle tilfredsheten mye. For hver steg oppover på tilfredshetsindeksen øker sannsynligheten for å reiser oftere med 7 prosent.

Det har ikke hatt betydning om de har førerkort eller bil i husstanden. Men tilgangen til alternative transportmidler har betydning ved at de som ikke har annet alternativ enn å reise kollektivt øker i mindre grad enn andre bussbruken. Det vil si at andelen tvungne trafikanter reduseres. Mens de som kunne brukt bil på den aktuelle reisen (har latt bilen stå igjen hjemme) er overrepresentert blant de som sier de reiser oftere. Et bedre tilbud gir altså flere frivillige trafikanter.

Hvor ofte de reiser kollektivt og hva slags billettslag de benytter har ikke hatt betydning for økningen i reiseaktivitet.

Kvinner øker i mindre grad enn menn bruken. Ungdom, de under 18 år, har økt sin bruk av kollektivtransport mer enn andre.

Hvilken by har mindre betydning. Det er kun trafikantene i Trondheim som har en signifikant (95% nivå) lavere sannsynlighet enn trafikantene i Oslo for å ha økt sin bruk av kollektivtransport, - 49 prosent. Samtidig er det en tendens (signifikant på 60% nivå) til at trafikantene i Tromsø og Bergen har lavere sannsynlighet for å reise oftere enn trafikanter i Oslo.

I tillegg til disse faktorene er det andre faktorer enn de vi har med i analysene som har betydning for om de reiser oftere. Vi kan si at modellen kan forklare ca 44 prosent av endringene for den enkelte. Dette skyldes at det er andre rammebetingelser, som f eks reisebehov, endring i lokalisering av målpunkter for viktige reiser osv som ikke fanges opp i disse analysene.

5.6.2. Hvem reiser sjeldnere

Det som har størst betydning for reduksjon i bruk av kollektivtransport er de som mener tilbudet er blitt dårligere. De som mener det, har ca 16 ganger større sannsynlighet for å slutte å reise kollektivt enn andre

Tabell 5.21: Faktorer som påvirker sannsynligheten for å ha redusert sin bruk av kollektivtransport. Kun signifikante utslag er tatt med. For fullstendig resultatfil se vedleggstabell V.4.

	B	S.E.	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B)	
					Lower	Upper
Under 18 år	-2,167	,952	,023	,115	,018	,740
Mellom 18 og 25 år	-,789	,453	,082	,454	,187	1,105
Mellom 26 og 45 år	-,726	,323	,025	,484	,257	,912
Totalt sett DÅRLIGERE	2,815	,343	,000	16,700	8,535	32,679
STAVANGER	2,341	,649	,000	10,396	2,912	37,112
Constant	-4,297	,842	,000	,014		

De under 18 år og de mellom 26 og 45 år reduserer i større grad bruken enn voksne 46-66 åringer når de mener tilbudet er blitt dårligere.

Trafikantene i Stavanger har høyere sannsynlighet for å slutte å reise kollektivt når de mener tilbudet er blitt dårligere enn trafikantene i de andre byene de andre byene.

5.7 Effekter av tiltak i Belønningsordningen sammenlignet med effektene av Tiltakspakkene

Har effekten av Belønningsordningen vært på samme nivå som effektene av Tiltakspakkene?

Når vi sammenligner Belønningsordningen og Tiltakspakkene er det viktig å være klar over at undersøkelsene i Tiltakspakkene ble gjennomført i hele området mens for Belønningsordningen ble de foretatt kun der det ble gjennomført tiltak. Både de mer målrettede undersøkelsene i Belønningsordningen og at det samtidig skal/kan være restriktive tiltak burde tilsi, som en hypotese, at effekten av tiltakene i Belønningsordningen er større enn i Tiltakspakkene. Videre er tiltakene i Belønningsordningen i all vesentlig grad positive tiltak for kollektivtransporten i den forstand at det ikke er gjennomført tiltak som fører til et dårligere tilbud for trafikantene. I enkelte av Tiltakspakkene førte omlegginger av ruter og prioriteringer av befolkningstunge områder til omprioriteringer slik at enkelte fikk et dårligere rutetilbud.

I sammenligningene av effektene av Tiltakspakkene har vi valgt ut de byområdene med en mer enhetlig satsing. Dette fordi enkelte av Tiltakspakkene er gjennomført i små byområder og med enkelttiltak og spredte tiltak slik at det ikke er naturlig å sammenligne Belønningsordningen med dem. De Tiltakspakkene som er tatt med i sammenligningene er: Kristiansand, Hundvåg(Stavanger), Trondheim, Tromsø og Grenland. Heretter kalt Tiltakspakke-BY.

Flere har lagt merke til endringene i Tiltakspakkene enn tiltakene i Belønningsordningen

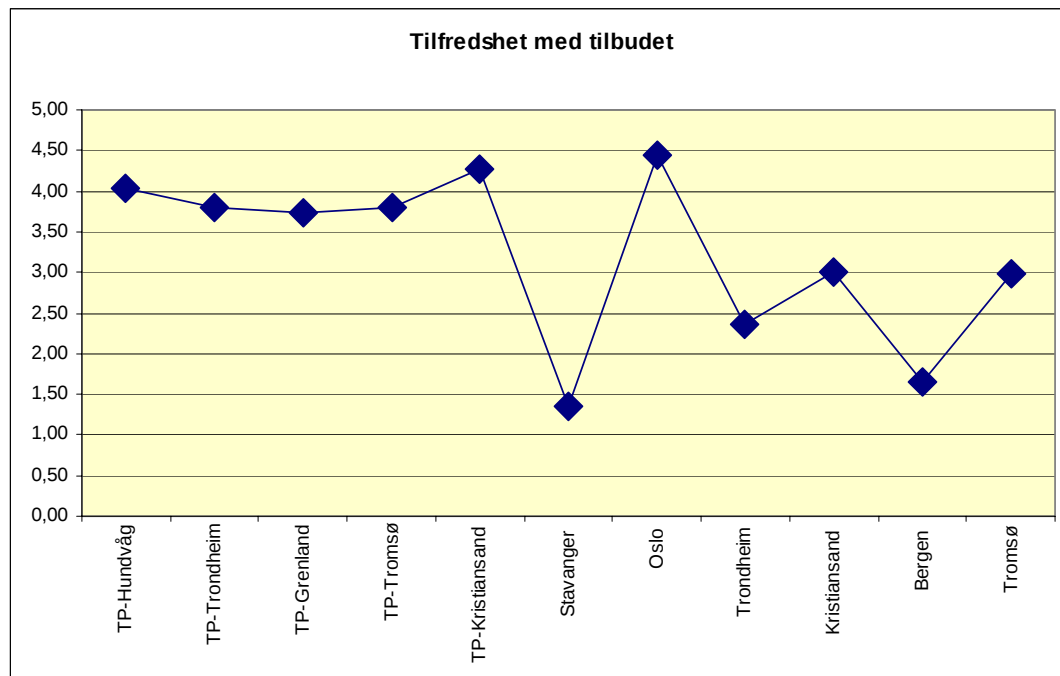
Det er større andel av trafikantene som har lagt merke til endringene i Tiltakspakke_BY enn i Belønningsordningen, 74 prosent mot 41. I Tiltakspakke_BY ble trafikantene spurt

om endringer ett til to år etter at de var gjennomført. Dette kan ha gjort det lettere å huske endringene.

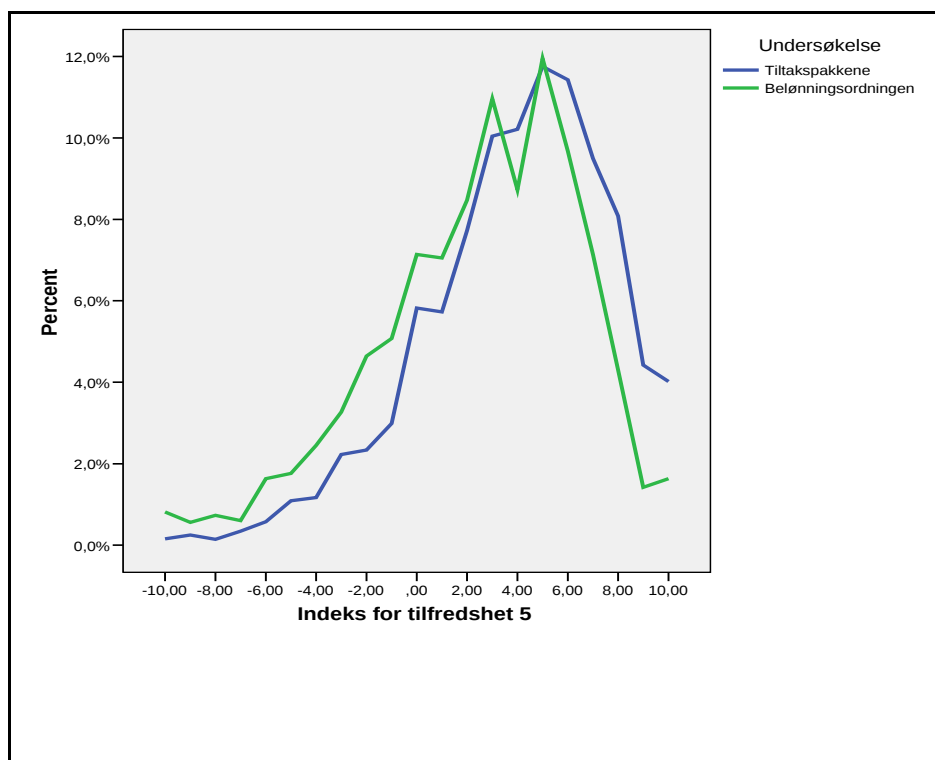
Analyser både av Tiltakspakkene (Norheim og Kjørstad 2004) og i kapittel 5.5 viser at generell tilfredshet med tilbudet har stor effekt på hvordan trafikantene vurderer tilbudsendringer og i hvilken grad de endrer reisefrekvens.

Trafikantene i Belønningsordningen er mindre tilfredse med tilbudet enn trtafikantene i Tiltakspakkene

Trafikantene i Belønningsordningen er klart mindre tilfredse med tilbudet enn i Tiltakspakke-BY målt på en indeks basert på tilfredshet med: reisetid, frekvens, bytte, punktlighet og holdeplassinformasjon, dvs de faktorene som er kjernen i tilbudet trafikantene møter. Noe av årsaken til dette kan være at Tiltakspakkene førte til et umiddelbart løft i tilfredsheten. I tillegg vil trafikantene forvente mer av tilbudet, dvs de forventer ytterligere forbedringer, jfr resultater fra evalueringen av Tiltakspakkene som konkluderer med at tilbudet hele tiden må utvikles for å holde på trafikantene (Kjørstad og Norheim 2005).



Figur 5.9: Indeks for tilfredshet med tilbudet (indeks som bygger på reisetid, frekvens, bytte, punktlighet og informasjon). Byene i Tiltakspakkene og Belønningsordningen

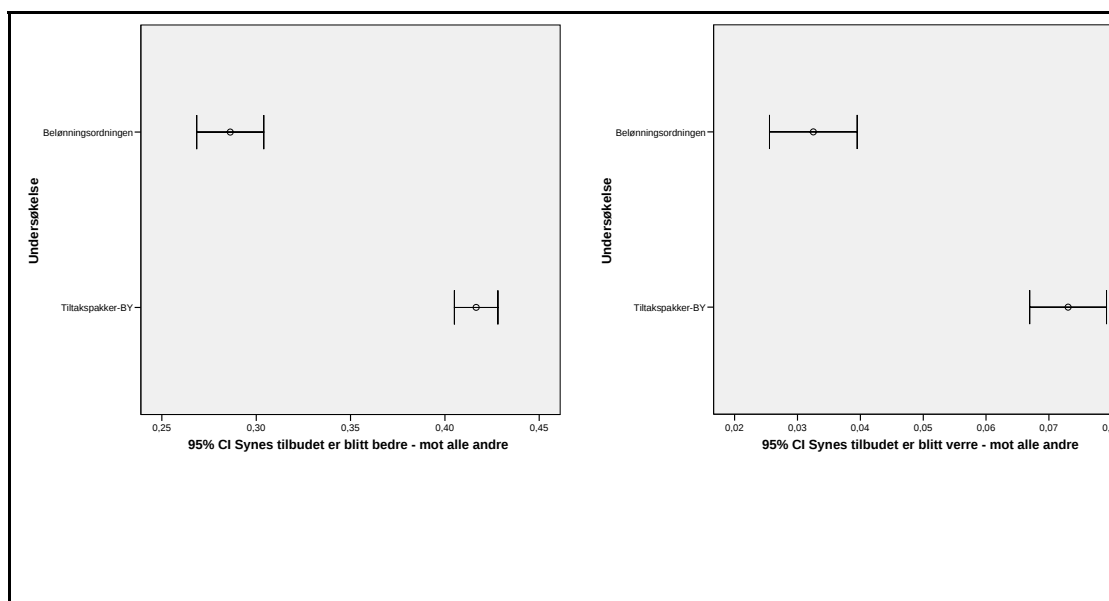


Figur 5.10: Gjennomsnittsindeks for tilfredshet med tilbudet for Belønningsordningen og Tiltakspakker_BY

Forskjellen er jevnt over hele skalaen i den forstad at det er skjedd et skift i "tilfredshetskurven" i negativ retning..

Færre mener tilbudet er blitt bedre men også færre som mener det er blitt dårligere enn i Tiltakspakkene

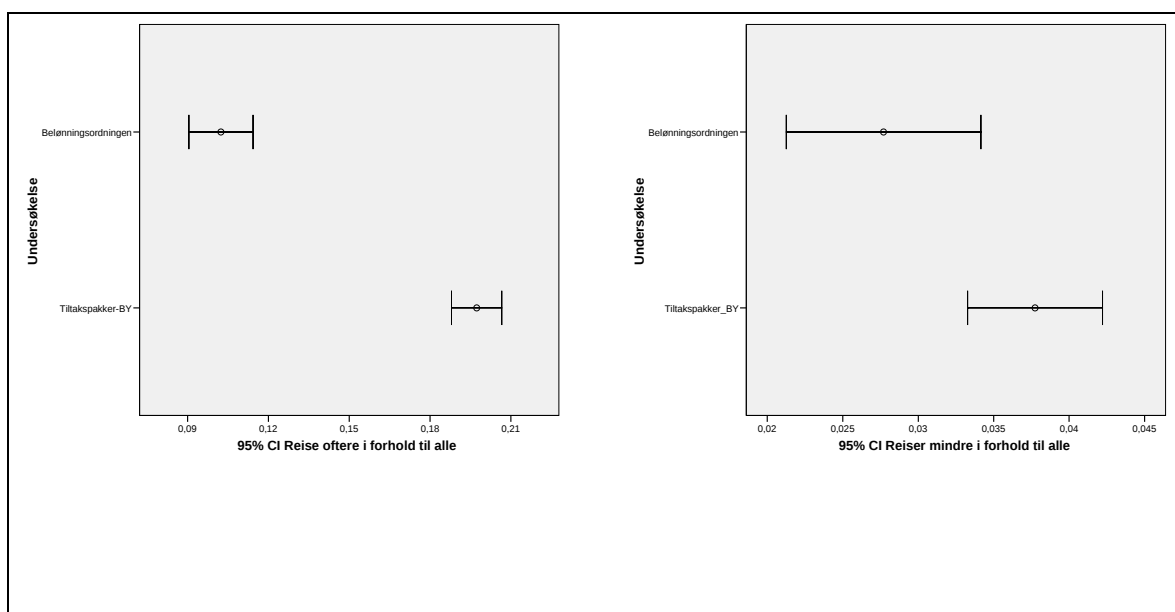
Tiltakene i Belønningsordningen har i tillegg også i mindre grad enn tiltakene i Tiltakspakker-BY ført til at trafikantene mener tilbudet totalt sett er blitt bedre. Samtidig er det færre som mener tilbudet er blitt dårligere i Belønningsordningen. Dette gjenspeiler at Belønningsordningen stort sett er positive tiltak for kollektivtrafikantene mens Tiltakspakkene-BY i mange tilfeller innebar omprioriteringer slik at det også var trafikanter som fikk et dårligere tilbud



Figur 5.11: Forskjellen i andel som mener tilbudet er blitt bedre og dårligere. Belønningsordningen og Tiltakspakker-BY

Effekten på bruk av kollektivtransport er mindre enn i Tiltakspakkene

Samme mønster ser vi for endringer i bruk av kollektivtransport. I Belønningsordningen er økt bruk mindre men også redusert bruk er mindre enn i Tiltakspakker-BY.

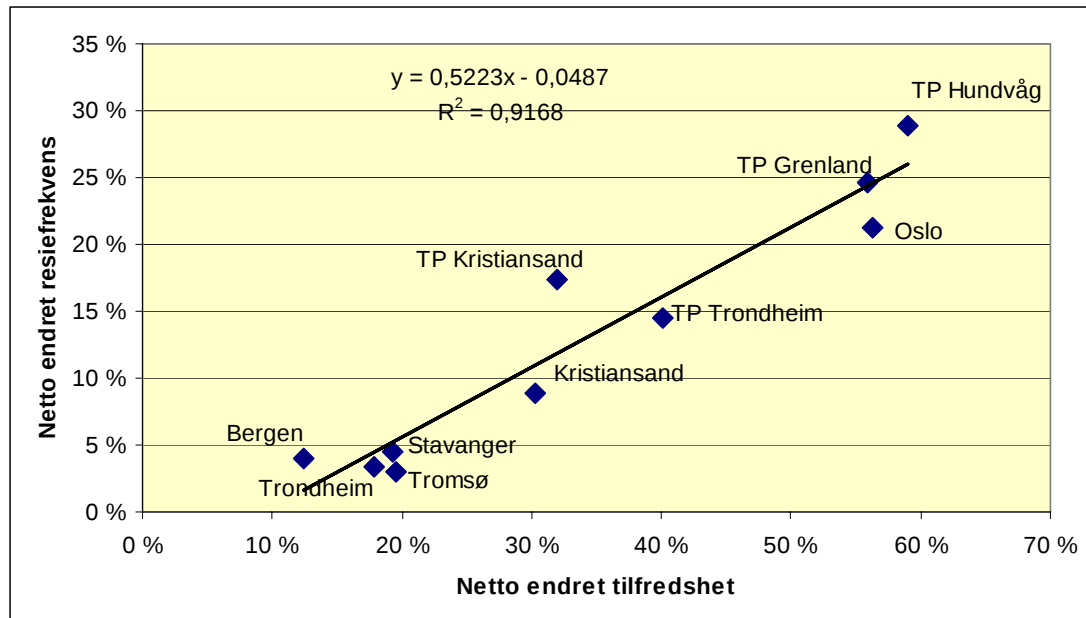


Figur 5.12: Endringer i bruk av kollektivtransport som følge av tiltakene. Belønningsordningen og Tiltakspakker-BY

For både økning og reduksjon i bruk av kollektivtransport og også i andelen som mener tilbudet er blitt bedre eller dårligere er effektene mindre i Belønningsordningen. Det vil si at Belønningsordningen ikke i like stor grad har skapt "de store overskrifter".

Sammenhengen mellom økt bruk og økt tilfredshet er ikke like sterk som i Tiltakspakkene

Også i sum, eller netto endringer, er effektene av Belønningsordningen mindre enn av Tiltakspakkene-BY. Dette betyr at Tiltakspakkene-BY har klart å balansere tilbudsforbedringer og tilbudsforverringar slik at nettoeffektene fortsatt er positiv. I figuren ser vi at alle byene i Belønningsordningen med unntak av Oslo ligger lavere på skalaen enn Tiltakspakkene-BY.



Figur 5.13: Sammenhengen mellom netto endret tilfredshet og netto endret reisefrekvens.

Sammenhengen mellom økt bruk og økt tilfredshet er sterkere enn det vi fant da vi kun så på byene i Belønningsordningen. Vinkelen på trendlinjen er 0,52. Det betyr at Belønningsordningen har vært mindre synlig og mindre helhetlig enn Tiltakspakkene. Men sammenhengene er klare og som en "tommelfingerregel" kan vi si at en økning i netto tilfredshet med tilbudet på 10 prosentpoeng vil kunne gi ca 5 prosentpoeng økt reiseaktivitet. Det betyr at både en satsing på de synlige og viktige tiltakene og en god balanse mellom forbedringer og forverringar i tilbudet er viktig for at trafikantene i sum skal vurdere endringene som positive og dermed øke reiseaktiviteten.

Også i Belønningsordningen er det frekvensen som har størst betydning

Når vi ser på hvilke tiltak som har størst betydning for at de totalt sett mener tilbudet er blitt bedre tar vi med kun tiltak som er blitt vurdert av trafikantene i begge undersøkelsene. Dette er – frekvens, gangtid, punktlighet reisetid og informasjon.

Disse analysene viser at det er tiltakene i seg selv og hvor tilfredse trafikantene er med tilbudet som har størst betydning for å mene at tilbudet er forbedret. Hvor tiltakene er gjennomført har ingen betydning. Det betyr at det ikke er noen forskjell på Belønningsordningen og Tiltakspakkene-BY når trafikantene vurderer tilbudet totalt sett som forbedret.

Også i Belønningsordningen er det en asymmetri – forverringar har større effekt enn forbedringer.

Derimot ser vi at Belønningsordningen har en signifikant lavere sannsynlighet for å vurdere tilbudet som dårligere enn i Tiltakspakke-BY. Dette skyldes at selv om trafikantene

vurderer enkeltforhold som forverret, er det ingen tiltak som har gitt trafikantene i byene et dårligere tilbud.

Vi ser også at asymmetrien i forhold til forbedringer og forverringer i tilbudet også gjelder for Belønningsordningen ved at en reduksjon i frekvensen slår sterkere ut enn en forbedring.

5.8 Store variasjoner på effektene av tiltakene i byene i Belønningsordningen

Vi ser på effektene i hver enkelt by i Belønningsordningen i forhold til Tiltakspakke-BY samtidig som korrigerer for personlige kjennetegn ved trafikantene, deres tilgang til transportressurser, hvor ofte de reiser kollektivt og tilfredshet med tilbudet (indeks).

Tabell 5.22: Trafikantenes sannsynlighet for å mene at tilbudet totalt sett er blitt bedr eller dårligere. Kun signifikante utslag er tatt med. For fullstendig resultatfil se vedleggstabell V.5 og V.6.

	Bedre			Dårligere		
	B	Sig	Exp(B)	B	Sig	Exp(B)
Kvinne	-,408	,000	,665	,216	,028	1,241
Under 18	,460	,000	1,584			
Mellom 18 og 25	,359	,000	1,432	-,477	,001	,621
Mellom 26 og 45	,135	,044	1,144	-,362	,009	,696
Over 67				,584	,008	1,793
Førerkort	-,255	,000	,775			
Har bil	,180	,000	1,198	,219	,029	1,244
Daglig kollektivt indexTILFREDS	,161	,000	1,175	-,235	,000	,790
STAVANGER	-,313	,003	,731	-,887	,000	,412
TRONDHEIM	-,695	,000	,499	-1,435	,000	,238
KRISTIANSAND				-,730	,002	,482
BERGEN	-1,060	,000	,347	-2,345	,000	,096
TROMS	-,662	,001	,516	-1,257	,016	,285
OSLO	,939	,000	2,558	-1,123	,003	,325
Constant	-,886	,000	,412	-1,904	,000	,149

Det er kun trafikantene i Oslo som har en høyere sannsynlighet for å mene at tilbudet totalt sett er blitt bedre enn i Tiltakspakke-BY. Trafikantene i Oslo har over 1,5 ganger så høy sannsynlighet for å mene tilbudet er blitt bedre, samtidig som de har en lavere sannsynlighet for å mene tilbudet er blitt dårligere.

Kristiansand skiller seg ikke fra Tiltakspakkene. Det betyr at Belønningsordningen har hatt samme effekt på passasjerene som Tiltakspakkene mht til å mene tilbudet er bedret og samtidig en lavere sannsynlighet for å mene tilbudet er blitt dårligere.

I de fire andre byene har endringene vært mindre synlige og har hatt mindre effekt på endringen i tilfredsheten med tilbudet. Her har trafikantene både en lavere sannsynlighet for å mene at tilbudet er blitt bedre eller dårligere.

Effektene på reisefrekvens er mindre enn i Tiltakspakke-BY.

Tabell 5.23: Trafikantenes sannsynlighet for å reise oftere eller sjeldnere. Kun signifikante utslag er tatt med. For fullstendig resultatfil se vedleggstabell V.7 og V.8.

	Reiser oftere			Reiser sjeldnere		
	B	Sig.	Exp(B)	B	Sig.	Exp(B)
Kvinne	-,231	,000	,794			
Under18	,615	,000	1,849	-,645	,024	,525
Mellom 18 og 25						
Mellom 26 og 45				-,701	,000	,496
Over 67						
Førerkort						
Har bil						
Daglig kollektivt						
Sesongkort	,195	,012	1,216	-,516	,003	,597
Kunne brukt bil	,158	,054	1,171			
Alternativet er annen koll	-,170	,038	,844			
Alternativet er bil	,405	,000	1,499	,647	,000	1,910
Yrkesaktiv	-,441	,000	,644			
Studentt	-,230	,019	,794			
indexTILFREDS	,063	,000	1,065	-,124	,000	,883
Bedre/Dårligere	2,407	,000	11,099	3,353	,000	28,587
STAVANGER				,946	,000	2,574
TRONDHEIM	-1,073	,000	,342			
KRISTIANSAND	-,761	,000	,467			
BERGEN	-1,081	,000	,339	-2,740	,008	,065
TROMS	-1,051	,004	,350			
OSLO						
Constant	-3,140	,000	,043	-3,194	,000	,041

I Oslo er det større sannsynlighet for at trafikantene mener tilbudet er blitt bedre enn i Tiltakspakke-BY, men det er ingen forskjell på endret reisefrekvens. Det betyr at endringene i Oslo som følge av Belønningsordningen i like stor grad har slått ut i økt reisefrekvens som i Tiltakspakkene-BY.

Det samme gjelder for Kristiansand. Det er mindre sannsynlig at trafikantene har økt reisefrekvensen selv om de er like fornøyd med endringene som i Tiltakspakke-BY.

Stavanger skiller seg fra de andre byene i Belønningsordningen ved at den er den eneste byen som har en større sannsynlighet enn Tiltakspakkene for at trafikantene reiser sjeldnere kollektivt som følge av endringene. Samtidig er det mindre sannsynlig at de synes tilbudet er blitt dårligere. Det er tydelig at det er tiltak eller forhold som har gitt seg utslag på bruken men som ikke nødvendigvis har med selve tilbudet å gjøre. Dette kan være "støyen" fra problemene med innføringen av den elektroniske billetteringen.

Mye tyder på at tiltakene i Bergen har vært lite synlige, Der er det mindre sannsynlig at trafikantene reiser sjeldnere men også mindre sannsynlig at de reiser oftere. Samtidig så vi at det også er mindre sannsynlig at de synes tilbudet er blitt bedre eller dårligere.

Heller ikke i Tromsø har tiltakene vært særlig synlige.

6. Litteraturliste

- Balcombe (ed) et al 2004
The demand for public transport: a practical guide. TRL, report TRL593. First published 2004. Kan lastes ned på <http://www.demandforpublictransport.co.uk/>
- Dargay, Mark and Joyce Hanly 1999
Bus Fare Elasticities. Report to the Department of the Environment, Transport and the Regions. ESRC Transport Studies Unit University College London, December 1999.
- Engebretsen, Øystein 2003
 RVU 2001. Analysemuligheter med geokoding. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 628/2003.
- Kjørstad, Katrine N 2006
Kollektivreiser i 9 byområder. Data fra nasjonal RVU 2005. Oslo, Transportøkonomisk institutt. OI arbeidsdokument 1888/2006
- Kjørstad, Katrine N og Bård Norheim 2005
Hva Tiltakspakkene for kollektivtransport har lært oss. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 810/2005
- Kjørstad, Katrine N 1995
Kollektivtrafikanterens preferanser i Moss, Grenland, Kristiansand, Ålesund og Tromsø. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 312/1995
- Norheim, Bård 2006
Kollektivtransport i nordiske byer. Markedspotensial og utfordringer fremover. Oslo, Urbanet Analyse rapport 2/2006.
- Olsson, Camilla, Jenny Widell og Staffan Algers 2001
Komfortens betydelse för spår- och busstrafik. Transek. Vinnova Rapport 2001:8.
- Preston, John 1998
Public Transport elasticities: Time for a re-think? Universities' Study Transport Group (UTSG) 30th Annual Conference, January, Working Paper 856. Oxford University Transport Studies Unit.
- Newman, Peter 2006
How dense and mixed do centres have to be before you can reduce auto dependence? Foredrag på European Transport Conference, Strasbourg 18.-20. Sep 2006.
- Norheim, Bård og Heidi Renolen 1997
Kollektivtransportens utvikling i Norge 1982-94. Hvilke faktorer kan forklare forskjellene mellom de ulike byregionene? Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 362/1997
- Norheim, Bård og Katrine N Kjørstad 2004
Tiltakspakker for kollektivtransport 1996-2000. Kollektivtrafikanterens vurdering av tiltakene og endret bruk av buss. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 736/2004
- Norheim, Bård 2005
Samfunnsøkonomisk analyse av kollektivtransportens inntektsgrunnlag Alternativ finansiering av transport i by – delrapport 4. TØI rapport 767/2005.
- Renolen, Heidi 1998
Hva Forsøksordningen har lært oss. Hovedkonklusjoner fra forsøk med kollektivtransport 1991-95. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 393/1998.
- Ruud, Alberte og Katrine N Kjørstad, 2006,
 Effekter av virkemiddelbruk. Innspill til transportanalyse for Bergensområdet. TØI arbeidsdokument 1859/2006.
- Vibe, Nils, Katrine N Kjørstad, Åse Nossum og Alberte Ruud 2004
Kollektivalternativene i Tønsbergpakken. Bidrag til konsekvensutredningen. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 698/2004.

Vedleggstabeller

Vedleggstabell V.1: Hvilke faktorer har størst grad påvirket trafikantene til å mene at tilbudet totalt sett er blitt bedre. Belønningsordningen

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	793,580(a)	,590	,833

a Estimation terminated at iteration number 7 because parameter estimates changed by less than ,001.

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1(a)	kvinne	-,118	,202	,345	1	,557	,888	,598	1,319
	under18	-,427	,469	,831	1	,362	,652	,260	1,634
	m18_25	-,215	,284	,574	1	,448	,807	,463	1,406
	m26_45	-,212	,255	,687	1	,407	,809	,491	1,334
	over67	,344	,670	,264	1	,608	1,411	,379	5,251
	fkort	-,679	,246	7,612	1	,006	,507	,313	,821
	harbil	-,198	,220	,809	1	,369	,820	,532	1,263
	Daglig	-,665	,221	9,037	1	,003	,514	,334	,793
	index_5_TILFREDS	,126	,030	17,098	1	,000	1,134	1,068	1,203
	B_freke	2,826	,241	137,861	1	,000	16,872	10,527	27,041
	B_kveld	1,539	,314	24,048	1	,000	4,662	2,520	8,624
	B_takst	2,387	,382	38,984	1	,000	10,884	5,144	23,026
	B_betal	,116	,307	,143	1	,706	1,123	,616	2,047
	B_info	1,560	,274	32,516	1	,000	4,759	2,784	8,136
	B_infohp	,361	,298	1,470	1	,225	1,435	,800	2,574
	B_punk	1,426	,316	20,320	1	,000	4,163	2,239	7,739
	B_gange	,500	,443	1,272	1	,259	1,649	,692	3,930
	B_hpst	1,716	,284	36,402	1	,000	5,560	3,184	9,707
	B_tid	1,375	,403	11,643	1	,001	3,957	1,796	8,719
	D_freke	-,708	,512	1,911	1	,167	,492	,180	1,344
	D_kveld	,817	,440	3,441	1	,064	2,263	,955	5,365
	D_takst	,695	,265	6,857	1	,009	2,004	1,191	3,370
	D_betal	-,936	,415	5,086	1	,024	,392	,174	,885
	D_info	,664	,635	1,096	1	,295	1,943	,560	6,743
	D_infohp	-,236	,492	,230	1	,632	,790	,301	2,073
	D_punk	,163	,321	,258	1	,611	1,177	,628	2,208
	D_gange	-,707	,508	1,933	1	,164	,493	,182	1,336
	D_hpst	,670	,404	2,748	1	,097	1,954	,885	4,313
	D_serv	-1,582	,393	16,225	1	,000	,206	,095	,444
	D_tid	-,778	,422	3,390	1	,066	,459	,201	1,051
	STAVANGER	-,586	,358	2,679	1	,102	,556	,276	1,123
	TRONDHEIM	-,581	,387	2,251	1	,134	,560	,262	1,195
	KRISTIANSAND	-,398	,335	1,412	1	,235	,672	,349	1,295
	BERGEN	-,601	,368	2,665	1	,103	,548	,266	1,128
	TROMS	-,644	,464	1,928	1	,165	,525	,211	1,304
	Constant	-2,264	,479	22,376	1	,000	,104		

a Variable(s) entered on step 1: kvinne, under18, m18_25, m26_45, over67, fkort, harbil, Daglig, index_5_TILFREDS, B_freke, B_kveld, B_takst, B_betal, B_info, B_infohp, B_punk, B_gange, B_hpst, B_tid, D_freke, D_kveld, D_takst, D_betal, D_info, D_infohp, D_punk, D_gange, D_hpst, D_serv, D_tid, STAVANGER, TRONDHEIM, KRISTIANSAND, BERGEN, TROMS.

Vedleggstabell V.2: Hvilke faktorer har størst grad påvirket trafikantene til å mene at tilbudet totalt sett er blitt dårligere. Belønningsordningen

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	302,054(a)	,158	,607

a. Estimation terminated at iteration number 8 because parameter estimates changed by less than ,001.

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1(a)	kvinne	-,108	,367	,087	1	,768	,898	,438	1,841
	under18	-1,583	1,056	2,246	1	,134	,205	,026	1,628
	m18_25	-1,088	,597	3,321	1	,068	,337	,104	1,086
	m26_45	,661	,429	2,372	1	,124	1,937	,835	4,493
	over67	1,395	1,062	1,725	1	,189	4,036	,503	32,375
	fkort	,997	,500	3,976	1	,046	2,709	1,017	7,217
	harbil	,335	,390	,736	1	,391	1,398	,651	3,003
	Daglig	,303	,400	,574	1	,449	1,354	,618	2,967
	index_5_TILFREDS	-,141	,047	8,978	1	,003	,868	,792	,952
	B_freke	-,500	,496	1,018	1	,313	,607	,230	1,602
	B_kveld	-1,327	,564	5,534	1	,019	,265	,088	,801
	B_takst	,426	,704	,367	1	,545	1,531	,386	6,084
	B_betal	,959	,494	3,760	1	,053	2,608	,990	6,873
	B_info	-1,261	,510	6,113	1	,013	,283	,104	,770
	B_infohp	,954	,558	2,920	1	,087	2,596	,869	7,753
	B_punk	-,606	,644	,885	1	,347	,546	,155	1,928
	B_gange	-,261	,672	,151	1	,698	,770	,206	2,876
	B_hpst	-1,636	,524	9,746	1	,002	,195	,070	,544
	B_tid	,998	,629	2,514	1	,113	2,713	,790	9,317
	D_freke	3,561	,578	37,940	1	,000	35,196	11,334	109,289
	D_kveld	,204	,587	,121	1	,728	1,227	,388	3,879
	D_takst	2,032	,531	14,645	1	,000	7,626	2,694	21,584
	D_betal	1,112	,572	3,777	1	,052	3,040	,991	9,328
	D_info	-,266	,760	,122	1	,727	,767	,173	3,398
	D_infohp	,690	,622	1,230	1	,267	1,993	,589	6,741
	D_punk	1,572	,458	11,764	1	,001	4,818	1,962	11,834
	D_gange	1,743	,646	7,277	1	,007	5,713	1,611	20,265
	D_hpst	-1,454	,725	4,029	1	,045	,234	,056	,966
	D_serv	2,042	,456	20,052	1	,000	7,709	3,153	18,845
	D_tid	1,404	,527	7,083	1	,008	4,070	1,448	11,443
	STAVANGER	,405	,655	,382	1	,536	1,499	,415	5,408
	TRONDHEIM	,666	,765	,758	1	,384	1,946	,435	8,711
	KRISTIANSAND	1,042	,654	2,535	1	,111	2,834	,786	10,219
	BERGEN	,668	,781	,733	1	,392	1,951	,422	9,012
	TROMS	-,145	1,061	,019	1	,891	,865	,108	6,923
	Constant	-6,885	1,048	43,193	1	,000	,001		

a. Variable(s) entered on step 1: kvinne, under18, m18_25, m26_45, over67, fkort, harbil, Daglig, index_5_TILFREDS, B_freke, B_kveld, B_takst, B_betal, B_info, B_infohp, B_punk, B_gange, B_hpst, B_tid, D_freke, D_kveld, D_takst, D_betal, D_info, D_infohp, D_punk, D_gange, D_hpst, D_serv, D_tid, STAVANGER, TRONDHEIM, KRISTIANSAND, BERGEN, TROMS.

Vedleggstabell V.3: Faktorer som påvirker sannsynligheten for å ha økt sin bruk av kollektivtransport. Belønningsordningen

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	1029,694(a)	,220	,441

a Estimation terminated at iteration number 7 because parameter estimates changed by less than ,001.

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1(a)	kvinne	-,312	,160	3,806	1	,051	,732	,535	1,001
	under18	1,300	,443	8,612	1	,003	3,669	1,540	8,743
	m18_25	,232	,272	,728	1	,393	1,261	,740	2,150
	m26_45	,204	,207	,971	1	,325	1,226	,818	1,838
	over67	,340	,533	,407	1	,524	1,405	,494	3,994
	fkort	,143	,212	,454	1	,500	1,153	,762	1,746
	harbil	-,237	,201	1,394	1	,238	,789	,532	1,169
	Daglig	,098	,209	,220	1	,639	1,103	,732	1,663
	sesong	-,226	,189	1,432	1	,231	,798	,551	1,155
	kunnebil	,535	,194	7,610	1	,006	1,707	1,167	2,496
	alt_Koll	-,588	,242	5,891	1	,015	,556	,346	,893
	alt_Bil	-,082	,194	,177	1	,674	,922	,630	1,348
	BE_yrkesaktiv	,094	,218	,188	1	,665	1,099	,717	1,683
	BE_student	-,295	,317	,867	1	,352	,745	,400	1,385
	index_5_TILFREDS	,073	,025	8,493	1	,004	1,075	1,024	1,129
	BE_bedre	3,766	,273	189,892	1	,000	43,192	25,281	73,792
	STAVANGER	,318	,246	1,673	1	,196	1,374	,849	2,226
	TRONDHEIM	-,674	,308	4,788	1	,029	,510	,279	,932
	KRISTIANSAND	-,388	,246	2,488	1	,115	,678	,418	1,099
	BERGEN	-,558	,312	3,199	1	,074	,573	,311	1,055
	TROMS	-,734	,422	3,029	1	,082	,480	,210	1,097
	Constant	-4,638	,473	96,219	1	,000	,010		

a Variable(s) entered on step 1: kvinne, under18, m18_25, m26_45, over67, fkort, harbil, Daglig, sesong, kunnebil, alt_Koll, alt_Bil, BE_yrkesaktiv, BE_student, index_5_TILFREDS, BE_bedre, STAVANGER, TRONDHEIM, KRISTIANSAND, BERGEN, TROMS.

Vedleggstabell V.4: Faktorer som påvirker sannsynligheten for å ha redusert sin bruk av kollektivtransport. Belønningsordningen

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	465,357(a)	,065	,277

a. Estimation terminated at iteration number 9 because parameter estimates changed by less than ,001.

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1(a)	kvinne	,009	,279	,001	1	,974	1,009	,584	1,744
	under18	-2,167	,952	5,179	1	,023	,115	,018	,740
	m18_25	-,789	,453	3,025	1	,082	,454	,187	1,105
	m26_45	-,726	,323	5,047	1	,025	,484	,257	,912
	over67	-,685	1,136	,364	1	,546	,504	,054	4,670
	fkort	-,184	,360	,261	1	,609	,832	,411	1,685
	harbil	,139	,353	,154	1	,694	1,149	,575	2,294
	Daglig	-,509	,326	2,438	1	,118	,601	,317	1,139
	sesong	-,415	,330	1,589	1	,207	,660	,346	1,259
	kunnebil	,089	,316	,080	1	,778	1,093	,589	2,030
	alt_Koll	-,014	,515	,001	1	,978	,986	,359	2,703
	alt_Bil	,254	,314	,655	1	,418	1,289	,697	2,385
	BE_yrkesaktiv	,126	,368	,118	1	,732	1,135	,551	2,335
	BE_student	,247	,540	,209	1	,647	1,280	,445	3,685
	index_5_TILFRED S	,036	,036	,994	1	,319	1,037	,966	1,113
	BE_verre	2,815	,343	67,572	1	,000	16,700	8,535	32,679
	STAVANGER	2,341	,649	13,007	1	,000	10,396	2,912	37,112
	TRONDHEIM	,889	,731	1,480	1	,224	2,433	,581	10,186
	KRISTIANSAND	,760	,704	1,163	1	,281	2,137	,538	8,498
	BERGEN	-1,253	1,186	1,117	1	,291	,286	,028	2,917
	TROMS	1,114	,823	1,833	1	,176	3,048	,607	15,298
	Constant	-4,297	,842	26,059	1	,000	,014		

a. Variable(s) entered on step 1: kvinne, under18, m18_25, m26_45, over67, fkort, harbil, Daglig, sesong, kunnebil, alt_Koll, alt_Bil, BE_yrkesaktiv, BE_student, index_5_TILFREDS, BE_verre, STAVANGER, TRONDHEIM, KRISTIANSAND, BERGEN, TROMS.

Vedleggstabell V.5: Sannsynligheten for å mene at tilbudet er blitt bedre. Belønningsordningen og Tiltakspakkene

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	10617,068(a)	,111	,151

a. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than ,001.

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1(a)	kvinne	-,408	,049	70,215	1	,000	,665	,604	,732
	under18	,460	,089	26,713	1	,000	1,584	1,330	1,886
	m18_25	,359	,069	27,480	1	,000	1,432	1,252	1,638
	m26_45	,135	,067	4,070	1	,044	1,144	1,004	1,304
	over67	-,258	,136	3,586	1	,058	,772	,591	1,009
	fkort	-,255	,056	20,959	1	,000	,775	,695	,864
	harbil	,180	,050	13,269	1	,000	1,198	1,087	1,320
	Daglig	-,083	,053	2,467	1	,116	,920	,829	1,021
	index_5_TILFRED S	,161	,007	516,44 3	1	,000	1,175	1,159	1,192
	STAVANGER	-,313	,107	8,539	1	,003	,731	,593	,902
	TRONDHEIM	-,695	,134	26,753	1	,000	,499	,384	,650
	KRISTIANSAND	-,076	,104	,534	1	,465	,927	,756	1,136
	BERGEN	-1,060	,137	59,558	1	,000	,347	,265	,454
	TROMS	-,662	,197	11,248	1	,001	,516	,350	,760
	OSLO	,939	,121	60,064	1	,000	2,558	2,017	3,244
	Constant	-,886	,090	97,932	1	,000	,412		

a. Variable(s) entered on step 1: kvinne, under18, m18_25, m26_45, over67, fkort, harbil, Daglig, index_5_TILFREDS, STAVANGER, TRONDHEIM, KRISTIANSAND, BERGEN, TROMS, OSLO.

Vedleggstabell v.6: Sannsynligheten for å mene tilbudet er blitt dårligere. Belønningsordningen og Tiltakspakkene

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	3542,262(a)	,064	,171

a Estimation terminated at iteration number 7 because parameter estimates changed by less than ,001.

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1(a)	kvinne	,216	,098	4,823	1	,028	1,241	1,024	1,505
	under18	-,041	,161	,066	1	,797	,959	,700	1,315
	m18_25	-,477	,141	11,511	1	,001	,621	,471	,817
	m26_45	-,362	,138	6,915	1	,009	,696	,532	,912
	over67	,584	,220	7,033	1	,008	1,793	1,165	2,762
	fkort	-,180	,112	2,547	1	,111	,836	,670	1,042
	harbil	,219	,100	4,787	1	,029	1,244	1,023	1,513
	Daglig	-,023	,107	,044	1	,833	,978	,792	1,207
	index_5_TILFRED S	-,235	,011	427,476	1	,000	,790	,773	,808
	STAVANGER	-,887	,204	18,892	1	,000	,412	,276	,614
	TRONDHEIM	-1,435	,339	17,886	1	,000	,238	,122	,463
	KRISTIANSAND	-,730	,235	9,651	1	,002	,482	,304	,764
	BERGEN	-2,345	,421	31,052	1	,000	,096	,042	,219
	TROMS	-1,257	,519	5,856	1	,016	,285	,103	,788
	OSLO	-1,123	,378	8,835	1	,003	,325	,155	,682
	Constant	-1,904	,163	136,085	1	,000	,149		

a Variable(s) entered on step 1: kvinne, under18, m18_25, m26_45, over67, fkort, harbil, Daglig, index_5_TILFREDS, STAVANGER, TRONDHEIM, KRISTIANSAND, BERGEN, TROMS, OSLO.

Vedleggstabell V.7: Sannsynligheten for å reise oftere. Belønningsordningen og Tiltakspakkene

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	6164,577(a)	,194	,322

a. Estimation terminated at iteration number 6 because parameter estimates changed by less than ,001.

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1(a)	kvinne	-,231	,066	12,244	1	,000	,794	,698	,904
	under18	,615	,139	19,525	1	,000	1,849	1,408	2,429
	m18_25	,164	,110	2,219	1	,136	1,179	,949	1,463
	m26_45	,184	,097	3,623	1	,057	1,202	,995	1,452
	over67	,105	,190	,306	1	,580	1,110	,766	1,610
	fkort	-,055	,080	,468	1	,494	,947	,809	1,107
	harbil	-,015	,074	,044	1	,834	,985	,852	1,138
	Daglig	,119	,083	2,058	1	,151	1,126	,958	1,324
	sesong	,195	,078	6,305	1	,012	1,216	1,044	1,416
	kunnebil	,158	,082	3,715	1	,054	1,171	,997	1,375
	alt_Koll	-,170	,082	4,303	1	,038	,844	,719	,991
	alt_Bil	,405	,091	19,822	1	,000	1,499	1,254	1,792
	BE_yrkesaktiv	-,441	,088	24,887	1	,000	,644	,541	,765
	BE_student	-,230	,098	5,524	1	,019	,794	,656	,962
	index_5_TILFRED S	,063	,010	38,586	1	,000	1,065	1,044	1,086
	BE_bedre	2,407	,081	887,771	1	,000	11,099	9,474	13,003
	STAVANGER	-,218	,156	1,951	1	,162	,804	,592	1,092
	TRONDHEIM	-1,073	,248	18,632	1	,000	,342	,210	,557
	KRISTIANSAND	-,761	,166	20,897	1	,000	,467	,337	,647
	BERGEN	-1,081	,244	19,609	1	,000	,339	,210	,547
	TROMS	-1,051	,364	8,327	1	,004	,350	,171	,714
	OSLO	-,140	,147	,914	1	,339	,869	,652	1,159
	Constant	-3,140	,142	487,555	1	,000	,043		

a. Variable(s) entered on step 1: kvinne, under18, m18_25, m26_45, over67, fkort, harbil, Daglig, sesong, kunnebil, alt_Koll, alt_Bil, BE_yrkesaktiv, BE_student, index_5_TILFREDS, BE_bedre, STAVANGER, TRONDHEIM, KRISTIANSAND, BERGEN, TROMS, OSLO.

Vedleggstabell V.8: Sannsynligheten for å reise sjeldnere. Belønningsordningen og Tiltakspakkene

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	1709,168(a)	,106	,400

a. Estimation terminated at iteration number 9 because parameter estimates changed by less than ,001.

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95,0% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1(a)	kvinne	-,135	,143	,894	1	,344	,874	,661	1,156
	under18	-,645	,285	5,106	1	,024	,525	,300	,918
	m18_25	-,332	,228	2,114	1	,146	,717	,459	1,123
	m26_45	-,701	,199	12,357	1	,000	,496	,336	,733
	over67	-,452	,344	1,734	1	,188	,636	,324	1,247
	fkort	-,166	,176	,889	1	,346	,847	,600	1,196
	harbil	,217	,164	1,742	1	,187	1,242	,900	1,713
	Daglig	-,314	,166	3,586	1	,058	,731	,528	1,011
	sesong	-,516	,176	8,641	1	,003	,597	,423	,842
	kunnebil	,194	,165	1,383	1	,240	1,214	,879	1,679
	alt_Koll	-,162	,216	,560	1	,454	,851	,557	1,300
	alt_Bil	,647	,176	13,448	1	,000	1,910	1,351	2,698
	BE_yrkesaktiv	-,238	,188	1,606	1	,205	,788	,545	1,139
	BE_student	-,088	,219	,162	1	,687	,916	,597	1,406
	index_5_TILFRED S	-,124	,016	57,275	1	,000	,883	,856	,912
	BE_verre	3,353	,151	495,45 8	1	,000	28,587	21,279	38,405
	STAVANGER	,946	,225	17,627	1	,000	2,574	1,656	4,003
	TRONDHEIM	-,292	,428	,467	1	,495	,747	,323	1,727
	KRISTIANSAND	-,569	,366	2,413	1	,120	,566	,276	1,161
	BERGEN	-2,740	1,029	7,088	1	,008	,065	,009	,485
	TROMS	-,014	,577	,001	1	,981	,986	,318	3,053
	OSLO	-,781	,625	1,561	1	,212	,458	,135	1,559
	Constant	-3,194	,250	163,74 2	1	,000	,041		

a. Variable(s) entered on step 1: kvinne, under18, m18_25, m26_45, over67, fkort, harbil, Daglig, sesong, kunnebil, alt_Koll, alt_Bil, BE_yrkesaktiv, BE_student, index_5_TILFREDS, BE_verre, STAVANGER, TRONDHEIM, KRISTIANSAND, BERGEN, TROMS, OSLO.

