

De fireårige belønningsavtalene

Evaluering av byområdenes resultater

2012



Alberte Ruud og Sari Wallberg, Vegdirektoratet, 20. februar 2013



Statens vegvesen

Innhold

Buskerudbyen – Buskerud fylkeskommune og kommunene, Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker	5
Tildeling	5
Mål.....	5
Måloppnåelse	5
Tiltak	6
Ny kunnskap og nye mål	6
Økonomi	7
Vegdirektoratets vurdering	8
Kristiansandsregionen – Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune.....	10
Tildeling	10
Mål.....	10
Måloppnåelse	10
Tiltak	11
Økonomi	12
Vegdirektoratets vurdering	13
Bergensområdet – Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune	14
Tildeling	14
Mål.....	14
Måloppnåelse	14
Tiltak	14
Økonomi	15
Vegdirektoratets vurdering	15
Trondheimsregionen – Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune	16
Tildeling	16
Mål.....	16
Måloppnåelse	16
Tiltak	16
Økonomi	17
Vegdirektoratets vurdering	17
Byområdenes rapportering av de fireårige belønningsavtalene: Samlet vurdering	18

Buskerudbyen – Buskerud fylkeskommune og kommunene, Drammen, Kongsberg, Lier, Nedre Eiker og Øvre Eiker

Tildeling

2010:	30 mill. kr.
2011:	60 mill. kr.
2012:	90 mill. kr.
2013:	100 mill. kr. (i henhold til avtalen)
SUM:	280 mill. kr

Mål

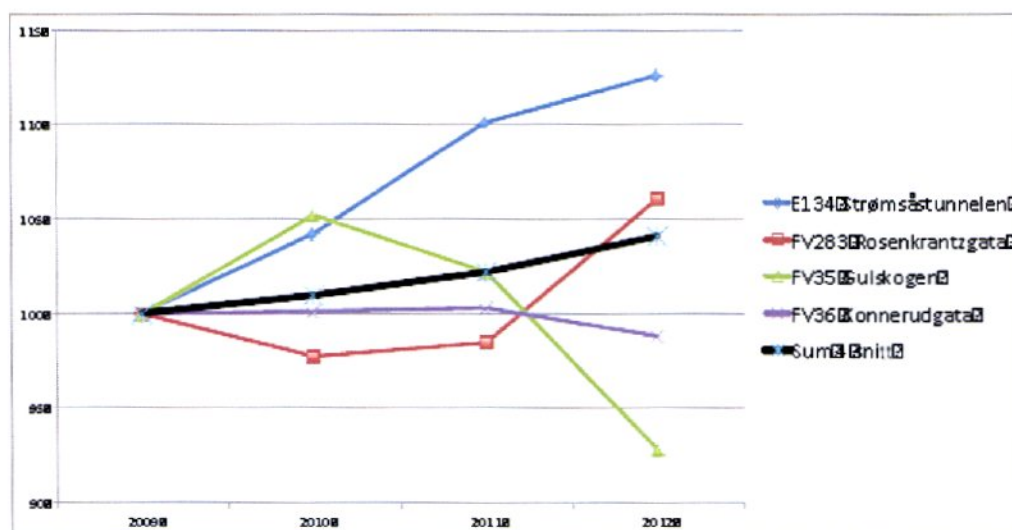
Redusere omfanget av reiser med privatbil i forhold til 2009, og øke andelen kollektivreiser og bruk av sykkel.

1. At den samlede biltrafikken i byområdet Buskerudbyen ikke skal øke i perioden, og helst reduseres, selv om befolkningen og/eller antall arbeidsplasser øker.
2. En samlet reduksjon av biltrafikken på 5 prosent i rushtiden for hele byområdet Buskerudbyen i perioden.

Måloppnåelse

For biltrafikken har en kun benyttet tellinger over fire tellepunkter som datagrunnlag siden 2009. Fra 2011 foreligger det tall fra 35 tellepunkter.

Utviklingen er ikke entydig, og de fire tellepunktene som er brukt siden 2009 er ikke representative. På to av punktene har trafikken økt og på to har trafikken minsket. Trafikken over de fire tellepunktene har totalt økt med 4,1 prosent siden 2009. Tall for 35 punkter som kun viser utviklingen siste år (2011-2012) viser økt trafikk over 19 tellepunkter og redusert trafikk over 16 tellepunkter. Gjennomsnittet for de 35 tellepunktene viser en vekst på 0,41 prosent det siste året.



Data for trafikk i rushtiden foreligger kun for 2012 og kan ikke sammenlignes fra tidligere år.

Kollektivtransporten i Buskerudbyen har hatt en positiv utvikling. Antall påstigninger har økt med 3,4 prosent mellom 2011 og 2012 og med 13,1 prosent mellom 2009 og 2012. Tilsvarende tall for tog er 0,7 prosent respektive 5,6 prosent. Summen for buss og tog er hhv. 5,8 prosent og 8,5 prosent.

Tiltak

- Politisk revidert handlingsprogram for hele 4 års perioden ble vedtatt av ATM-utvalget 10.01.2012 (3.e utgave)
- Samordnet parkeringspolitikk ble politisk behandlet i kommunene og fylkestinget i tidsrommet 09.12.2010-02.02.2011.
- Bystyret har vedtatt at Bybrua skal reserveres for kollektivtrafikk og gang-/sykkeltrafikk. Anleggsarbeid er ferdig i mai 2013.
- Felles areal- og transportplan er godkjent i alle fem kommune-/bystyrene. Vedtatt som regional plan i Buskerud fylkesting 7. februar.
- Kommunene og fylkeskommunene arbeider med Buskerudpakke 2. Prinsippvedtak om trafikantbetaling vil bli behandlet i bystyrene og fylkestinget i mai/juni 2013.
- Etablering av nytt billetteringssystem og reisegaranti, utforming av trafikant- og informasjonsdesign og utvidelse av sanntidsinformasjon, infrastrukturtiltak på busstraseer, utarbeiding av underlag for å tydeliggjøre behovet for økt togtilbud på Kongsbergbanen.
- Det er kun gjennomført mindre justeringer av rutetilbudet for buss utover videreføring av forbedringene som ble prioritert og startet opp i 2010/2011, jfr. tilbakemelding fra SD på rapportering 2011. Det er foreløpig ikke økonomi til ytterligere satsing før det er etablert større forutsigbarhet for fremtidig finansiering gjennom Buskerudpakke 2.
- Sykkelsatsning gjennom sykkelparkeringer ved sentrale knutepunkt/målpunkter, sentrale ruter i by/tettsted, hovedruter sentrum-boligområder, sykkelveginspeksjoner og en utredning for drift- og vedlikeholdsstandard.
- Kommunikasjon og holdningsskapende arbeid har blitt gjennomført blant annet knyttet til felles areal- og transportplan.

Ny kunnskap og nye mål

På kort sikt forventer partene i Buskerudsamarbeidet at målene om trafikkutvikling i Buskerudbyen nås, når trafikantbetaling innføres, forutsatt at kollektivtilbudet forbedres i forkant. På lang sikt (2023 og 2040) fremholder partene at sterk befolkningsvekst og generell økonomisk vekst gjør det mer usikkert om det vil være mulig med måloppnåelse, tross styrket kollektivtilbud og restriksjoner i biltrafikken. Da må det trolig tas i bruk andre og kraftigere virkemidler enn dem som kommunale og fylkeskommunale myndigheter rår over.

I areal- og transportplan for Buskerudbyen er følgende mål vedtatt for 2013-2023: *Planen skal bidra til å realisere nasjonalt mål om at veksten i persontrafikken i byområdene må tas av kollektivtrafikk, sykkel og gåing.*

Fram til 2023 er det i tillegg definert følgende mål for utvikling i reisevaner (sammenlignet med RVU 2009):

- *Andelen syklende skal doubles*
- *Andelen kollektivreisende (buss og tog) skal doubles*
- *Andel gående skal øke*

- *Andel reiser med privatbil (bilfører og bilpassasjer) skal reduseres med minst 10 %-poeng.*

Økonomi

Den økonomiske oversikten viser et mindreforbruk på ca. 70 mill. kr per 31.12 2012.

Tabell 1: Oversikt over tiltak, forbruk og rest per 31.12 2012. Buskerudbyen. 1000 kr.

	Forbruk 2010-2012	Rest pr 31.12.2012 (ift budsjett)	Vegvesenets del av rest
1. Felles areal- og transportplan	5 394	2 031	
2. Forbedringer av kollektivtilbudet	35 671	8 645	
3. Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	35 428	35 145	14 700
4. Tiltak for syklende og gående	18 340	16 920	1 450
5. Biltrafikkreduserende tiltak	6 210	3 490	
6. Informasjon og holdningskampanjer	8 391	2 669	
7. Felles kunnskapsgrunnlag, trafikk og resultatmålinger	3 514	1 452	
Sum	112 948	70 352	16 150
<i>(Sum i årsrapport)*</i>	<i>(112 949)</i>	<i>(70 207)</i>	

**Delsummene i tabellen stemmer med tallene rapportert i årsrapporten, men i total sum er det marginale avvik.*

Hovedårsaken til mindreforbruket er at det tar tid fra oppstart til slutføring av arbeidet for større infrastrukturtiltak. Det er også noe etterslep på fakturering. Ifølge Statens vegvesen Region sør har vegvesenet ansvar for 16,15 mill. kr av mindreforbruket. Tabell 2 gir en oversikt over status for tiltakene som vegvesenet har ansvar for med forsinkelser/mindreforbruk.

Tabell 2: Oversikt over status for tiltakene som vegvesenet har ansvar for i Buskerudbyen med forsinkelser/mindreforbruk.
Kilde: Statens vegvesen Region sør.

Tiltak	Status
Forbedre infrastrukturen for kollektivtrafikken	
Bussprioritering og tilfartskontroll i Vinnes-krysset	Arbeid ikke startet, tiltaket utsatt for evaluering av gjennomkjøringsforbud unntatt buss og taxi i Gamle riksveg.
Etablering av rundkjøring og tilfartskontroll i krysset Mjøndalsbrua	Prosjektering i 2012. Bygging 2013.
Tilrettelegge for buss på strekningen Fv. 41 Tamburgata - Knoffs gate	Tordenskioldsgate fra Knoffs gate til Kiwibutikken ferdig i løpet av 2012. Fra Kiwibutikken fram til Tamburgata er utsatt til 2013 grunnet bygging av parkeringshuset.
Gi bussen prioritet gjennom Rundtom-krysset (Telthusgata)	Tiltaket planlegges ferdig og samkjøres med tiltaket "Fv. 41 Tordenskioldsgate x Fv. 283 Telthusgata".
Gi bussen mulighet til å kjøre rett over krysset Tordenskiolds gate og Telthusgata (etablere busstrasè)	Prosjektet er klart til byggeplan, med bygging i 2013.
Utrede bussfelt i Tomtegata	Statens vegvesen har startet utredningen.
Etablere kollektivfelt fra krysset Lierstranda-Strandveien til rundkjøring Brakerøya	Byggeplan høsten 2012. Anleggsstart vår 2013.
Signalprioritere buss gjennom krysset Lierstranda-Strandveien	Byggeplan høsten 2012. Anleggsstart vår 2013.
Gjennomgang og utbedring av fartsdumper i Buskerudbyen	Utredning ved Brakar ikke utført 2012. Utbedring/bygging 2013.
Holdeplassoppgradering i ny busstrase mot Fjell (Drammen) – ny trase i Austadveien	Gjennomføres i 2012. Bygging gjøres i 2012, finansiering til bygging i 2013.
Utrede problemer og løsninger i krysset Kirkelinna og Joseph Kellers vei	Bygging av rundkjøring. Prosjektering i 2012. Bygging 2013.
Tiltak for syklende og gående	
Sykkelveginspeksjoner i kommunene	Inspisert i 2012. Oppfølging av tiltak etter inspeksjonene startet i 2012 og fullføres i 2013

Vegdirektoratets vurdering

Trafikkutvikling: Trafikktallene er ikke entydige, men totalbildet viser at biltrafikken øker. Kollektivtrafikken (antall påstigende) har økt med 13,1 prosent fra 2009 til 2012.

Det foreligger per i dag ikke tall for biltrafikkutviklingen i rushtiden. Dette skyldes problemer med datauttak som ikke kan belastes fylkeskommunen eller kommunene, Statens vegvesen vil følge opp saken.

Partene i Buskerudbysamarbeidet argumenterer i rapporten for at det er vanskelig å nå målene i den opprinnelige avtalen. Omformuleringen av målene som er omtalt i rapporteringen er etter vår vurdering ikke relevant for belønningsavtalen siden de nye målene har en lengre tidshorisont (2023) enn avtaleperioden for belønningsmidler.

Tiltak: Det er positivt at det er vedtatt en felles areal- og transportplan og en samordnet parkeringspolitikk for Buskerudbyen. Oppfølging av disse vedtakene kan forventes å medvirke til en ønsket trafikkutvikling framover. Vi vil særlig fremheve etablering av prioriterte utviklingsområder for boligvekst og arbeidsplassvekst i Buskerudbyen. Buskerudbyen har også gjennomført flere tiltak som kan forventes å gi ønsket effekt på bruken av kollektivtransport og sykkel, men etter vår

vurdering vil ikke tiltakene som gjenstår/er forsinket påvirke måloppnåelse innen avtaleperiodens utløp nevneverdig.

Det foreligger ikke noe prinsippvedtak om trafikantbetaling, noe som var forutsatt i avtalen. Partene i Buskerudbyen har i brev datert 22.05.2012 søkt Samferdselsdepartementet om justert fremdriftsplan, der det legges opp til prinsippvedtak i mars/april 2013. Justeringen av fremdriften er godkjent av SD i brev datert 18.06.2012, gitt at dette ikke påvirker måloppnåelsen i avtalen. I rapporteringen står det at prinsippvedtaket vil tas i løpet av våren 2013. Prinsippvedtaket om trafikantbetaling er en sentral forutsetning i belønningsavtalen, og det er viktig å sikre fremdriften på dette vedtaket. Vegdirektoratet anbefaler derfor at deler av resterende belønningsmidler holdes igjen til vedtaket er fattet.

Forbruk av midler: Mindreforbruket er betydelig, ca. 1/3 av midlene er ikke brukt. I avtalen er det presisert følgende: *Byregionen kan ikke lastes for forsinkelser eller manglende oppfølging av tiltak som staten har ansvaret for (...).*

Vegdirektoratet har oversikt over forsinkelser av tiltak som Statens vegvesen har ansvar for, og planlagt framdrift på disse. Vegdirektoratet anbefaler at departementet ber partene i Buskerudbyen om å utdype årsaken til forsinkelser som gjelder tiltak som kommunene og fylkeskommunen har ansvar for. Det er viktig å få en totaloversikt over forsinkelsene for å få mer kunnskap om årsaker og vurdere mulige tiltak for å unngå forsinkelser i framtiden.

Kristiansandsregionen – Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune

Tildeling

2009: 80 mill. kr.

2010: 80 mill. kr.

2011: 65 mill. kr.

2012: 60 mill. kr.

SUM: 285 mill. kr

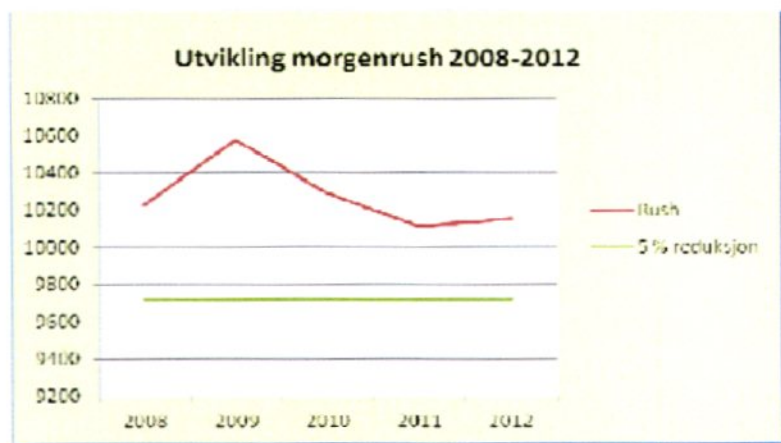
Mål

- Biltrafikken gjennom bomringen i rushtid skal i avtaleperioden reduseres med 5 prosent sammenliknet med 2008.
- Den samlede biltrafikken i området skal ikke øke fra og med 2010, og helst reduseres. Målene for trafikkutviklingen skal revurderes i lys av anbefalingene fra arbeidet med KVU for Samferdselspakke 2.

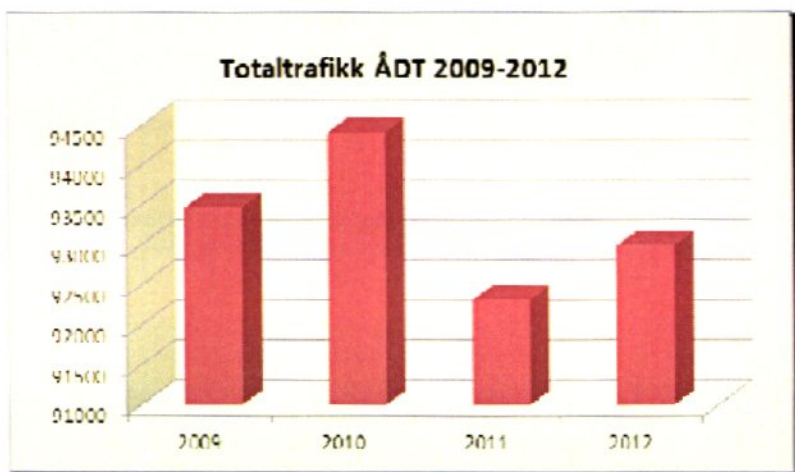
Måloppnåelse

Biltrafikken gjennom bomringen i rushtid var 0,7 prosent lavere i 2012 enn i 2008. Sammenliknet med 2011 er rushtidstrafikken i 2012 økt med 0,4 prosent.

Samlet biltrafikk i området i 2012 var 0,5 prosent lavere enn i 2009. Fra 2011 til 2012 har trafikken økt med 0,7 prosent.



Diagrammet viser at rushtrafikken er redusert med 0,7 % fra 2008 til 2012- rød kurve. Grønn kurve viser avtalekravet med staten - 5 % reduksjon. Statistikkilde: Statens vegvesen



Personbiltrafikken på innfartsveiene til Kristiansand er redusert med 0,5 % fra 2009 til 2012. Fra 2011 til 2012 har trafikken økt med 0,7 %. Statistikkilde: Statens vegvesen.

Kristiansand mener at det er to hovedgrunner til at rushtids-målet ikke ble nådd i 2012.

Rushtidsavgift eller andre tiltak med tilsvarende effekt ble ikke innført i perioden. Tidsdifferensierte bomsatser er vedtatt, og innføres i 2013. Det vil gi en effekt i rush på minus 5-6 prosent. Det har også tatt lengre tid å bygge kollektivfelt enn forventet. Fem av kollektivfeltene bygges i 2013/2014. Et prosjekt er ikke fullfinansiert. Årsaken til forsinkelsene er bl. a. lang gjennomføringstid fra Statens vegvesens side, utfordrende grunnverv, kommunalt reguleringsarbeid og manglende finansiering.

Busstrafikken i regionen (eksklusiv Lillesand og Birkenes) økte 1,4 prosent fra 2011 til 2012.

Metroturene har økt mest med 3,5 prosent. I perioden 2009-2012 har antall bussturer økt med 4,6 prosent.

Ruter	Endring 2011-2012	Endring 2009-2012
Metro	+3,5 %	+ 6,9 %
Kristiansand	+ 2,7 %	+ 5,7 %
Regionen	+ 1,4 %	+ 4,6 %

Tiltak

- Økte bompengetakster ble innført 1. juli 2010.
- 600 m forbikjøringsfelt ble i 2010 omgjort til bussfelt
- To kvartal er bygd om til kollektivgate, et tredje kvartal bygges i 2013
- Vedtak om innføring av tidsdifferensierte takster er gjort i ATP-utvalget, Kristiansands bystyre og Vest-Agder fylkesting. Disse skal innføres medio 2013, men forutsetter godkjenning i Stortinget våren 2013.
- Nye parkeringsvedtekter for nybygg i ulike soner ble vedtatt i 2011. Prisene i Kvadraturen har økt. Kristiansand kommune har ny parkeringsregime med færre parkeringsplasser for ansatte og langtidsparkering i flere p-hus er redusert.
- Regional plan for Kristiansandsregionen 2011-2050 ble vedtatt juni 2011.
- Sykkelhandlingsplan ble vedtatt 2011.
- Sykkelekspressvei Sørlandsparken-Kjosbukta er under gjennomføring.

- Flere tiltak for gående og syklister er gjort i 2012.
- Sammenhengende sykkelvegnett ble fullført i 2011.
- Plan for hinderfri framføring på Bussmetro vedtatt 2010
- 2,7 km kollektivfelt/kollektivgate etablert 2009-2011
- 2,2 km kollektivfelt/kollektivgate vil bli satt i trafikk i 2013
- Forbedret busstilbud (2011)
- Nye og mer miljøvennlige busser (2011)
- Felles busskort for hele Agder (2012)
- 8 park & ride-anlegg er etablert i regionen i perioden 2009-2012
- Bidra til bedre kollektivsystem gjennom f eks nye periodekort, flexikort, nye betalingsmåter (så som mobilbillett, bankkortterminal og nettbutikk), mobilapplikasjon, elektronisk visning av informasjon, brukerundersøkelser.

Økonomi

I perioden 2009-2012 er det brukt ca. 197 mill. kr av belønningsmidlene. Ved utgang av 2012 gjenstår det ca. 88 mill. kr i ubrukte belønningsmidler.

Tabell 3: Oversikt over tiltak, budsjett, forbruk og rest per 31.12.2012. Kristiansandsregionen. Mill kr.

	Budsjett belønningsmidler	Forbruk 31.12.2012	Rest per 31.12.2012	Vegvesenets del av rest
Kollektivfelt E39	54	28,5	25,5	25,5*
Kollektivfelt Fv456 Vågsbygd	4	4	0	
Diverse infrastrukturtiltak	11	3,9	7,1	7,1
Park and ride-anlegg	19	11,2	7,8	
Oppgradering hovedsykkelveg	30	4	26	10
Planlegging av kollektiv- og sykkeltiltak	9	6,5	2,5	
Opprettholde forbedret kollektivtilbud	60	60	0	
Taksttiltak	43	43,5	-0,5	
Nytt sanntidssystem	30	10,5	19,5	
Sum (mill kr)	260	172,1	87,9	42,6

*Av de 25,5 mill. kr i mindreforbruk gjenstår 5 mill. kr per mars 2013

Mindreforbruket skyldes først og fremst at planlegging og gjennomføring av flere kollektivfelt, kollektivterminaler og sykkeltiltak har tatt lengre tid enn antatt. Det skyldes begrenset planleggingskapasitet hos Statens vegvesen, utfordrende grunnverv og reguleringsarbeid i Kristiansand kommune.

Ifølge Statens vegvesen Region sør har vegvesenet ansvar for 42,6 mill. kr av mindreforbruket. Per mars 2013 gjenstår 22,1 mill. kr av vegvesenets del av mindreforbruket. Tabell 4 gir en oversikt over status for tiltakene som vegvesenet har ansvar for i Kristiansandsregionen med forsinkelser/mindreforbruk.

Tabell 4: Oversikt over status for tiltakene som vegvesenet har ansvar for i Kristiansandsregionen med forsinkelser/mindreforbruk. Kilde: Statens vegvesen Region sør.

Kollektivfelt E39	
Rigekrysset – Breimyrkrysset	Åpnes for trafikk mai 2013. Forsinket oppstart skyldes i alt vesentlig godkjenning av reguleringsplanen. Andel belønningsmidler utgjør 25 mill. Disse er brukt pr. februar 2013.
Kartheikrysset – Rigekrysset	Planlagt byggestart 2013. Andel belønningsmidler utgjør 15 mill. kr Benyttet til grunnerverv og planlegging 6 mill. i 2012, ytterligere 4 mill. til grunnerverv i februar 2013. Manglende plankapasitet hos SVV og krevende grunnerverv har medført forsinkelser for oppstart. Forutsatt oppstart bygging høsten 2013.
Diverse infrastrukturtiltak kollektiv	
RV 9 Gartnerløkka – Jørgen Moes gate	Er finansiert med 10 mill. fra Diverse infrastrukturtiltak og arbeidet med reguleringsplanen har vært krevende. SVV har gjennomført planlegging som forutsatt og reguleringsplanen er nå godkjent i Kristiansand kommune.
Oppgradering hovedsykkelnett	
Rv 9 Gartnerløkka	Utgjør en del av prosjektet over, som er inndelt i en kollektivdel og en gang- og sykkelvegdel.

Vegdirektoratets vurdering

Trafikkutvikling/måloppnåelse: Det er positivt at Kristiansand har nådd målet om nullvekst i biltrafikken. Det har vært en liten økning fra 2011 til 2012, men totalt sett har det vært en nedgang på 0,5 prosent fra 2009 til 2012. Målet om at trafikken skal reduseres med 5 prosent i rushtiden er imidlertid ikke oppnådd, det har vært en nedgang på 0,7 prosent i perioden 2008-2012.

Kollektivtrafikken har økt med 4,6 prosent i avtaleperioden.

Tiltak: Kristiansandsregionen skal etter planen innføre rushtidsavgift i tredje kvartal 2013, forutsatt Stortingsbehandling. Rushtidsavgiften forventes å gi en reduksjon av biltrafikken i rushtiden på samme nivå som målet om 5 prosent reduksjon.

Det er positivt at det er bygget/planlagt 5 km kollektivfelt i avtaleperioden.

Bruk av midler: Mindreforbruket av midler er betydelig, 88 mil kr av 285 mill. kr totalt er ikke benyttet. I avtalen er det presisert følgende: *Byregionen kan ikke lastes for forsinkelser eller manglende oppfølging av tiltak som staten har ansvaret for (...).* Vegdirektoratet har oversikt over forsinkelser av tiltak som Statens vegvesen har ansvar for, og planlagt framdrift på disse.

Vegdirektoratet anbefaler departementet om å be partene i Kristiansandsregionen om å utdype årsaken til forsinkelser som gjelder tiltak som kommunene og fylkeskommunen har ansvar for. Det er viktig å få en totaloversikt over forsinkelsene for å få mer kunnskap om årsaker og vurdere mulige tiltak for å unngå forsinkelser i framtiden.

Partene i Kristiansandsregionen har en plan for hvordan restbeløpet skal benyttes.

Bergensområdet – Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune

Tildeling

2011: 70 mill. kr.

2012: 150 mill. kr.

2013: 168 mill. kr. (i henhold til avtalen)

2014: 162 mill. kr. (i henhold til avtalen)

SUM: 550 mill. kr

Mål

- Den samlede biltrafikken i bompengeringen i Bergen skal ikke øke i avtaleperioden selv om befolkningen og/eller tallet på arbeidsplasser øker.
- Biltrafikken inn mot Bergen sentrum skal i perioder med stor andel av arbeidsreiser, reduseres med 5 pst. i 4-årsperioden.

Måloppnåelse

Den samlede biltrafikken i bompengeringen er 1,5 prosent høyere i 2012 enn i 2011. Målt mot 2010 er veksten 3,7 prosent.

HFK har tidligere rapportert sentrumsrettet trafikk målt i ÅDT i rushtiden. De finner det nå mer korrekt å benytte yrkesdøgntrafikk (YDT) i rushtiden som måling for arbeidsreiser mot Bergen sentrum. Sentrumsrettet trafikk målt i YDT er 1,3 prosent lavere i snitt per 2012 enn 2010, men YDT er 1,5 prosent høyere i snitt i 2012 enn i 2011.

Påstigninger i kollektivtransporten har økt påtagelig.

Påstigninger	Endringer i % fra 2010-2012	Endringer i % fra 2011-2012
Buss	10,8	6,3
Bybanen		13,2
Bergen	28,5	7,8
Fjell, Askøy og OS	22,0	2,8
Bergensområdet	27,4	7,0

Tiltak

- Videreføring og utvikling av taksttiltak og nye rutetilbud.
- Fremkommelighetstiltak for buss f eks bygging av kollektivfelt, kollektivgater, reguleringsplass og snuplasser for buss.
- Opprusting av terminaler og busstasjon
- Sykkeltiltak – nye gang- og sykkelveger og sykkelfelt.
- Områderegulering og reguleringsplaner for fortetting og konsentrert byutvikling langs bybanetraséen.
- Bybanen byggetrinn 3, grunnverv og prosjektering for trase og nytt verksted/depot
- Informasjon og marknadsføring

Økonomi

Bergensområdet har per 1.1.2013 10,2 mill. kr i ubrukte midler. Disse midler inngår i plan for bruk av midler i 2013. 14 prosent (25 mill. kr) av de brukte midlene har gått til drift av kollektivtransport i 2012.

I 2013 er 80 av de 168 mill. kr planlagt å gå til prosjektering og grunnerverv av bybane byggetrinn 3, andre tiltak er drift (20 mill. kr), framkommelighet buss (30 mill. kr), framkommelighet buss (7 mill. kr), sykkeltiltak (30 mill. kr) og fortetting langs bybanen (1 mill. kr).

Vegdirektoratets vurdering

Trafikkutvikling/måloppnåelse: Målet om at biltrafikken ikke skal øke i avtaleperioden er så langt ikke oppnådd. Den samlede biltrafikken har økt med 3,7 prosent i perioden 2010-2012. Målet om 5 prosent reduksjon i perioder med stor andel arbeidsreisende er så langt ikke oppnådd, men det har vært en liten reduksjon i perioden 2010-2012 (-1,3 prosent).

Det er etter vår vurdering uheldig å endre rapporteringen av sentrumsrettet trafikk i løpet av avtaleperioden. Vi ber om at fylkeskommunen i tillegg til YDT rapporterer sentrumsrettet trafikk i rushtiden på samme måte som tidligere.

Det forventes at målene om trafikkutviklingen nås når takstene i bomringen dobles. Framdriften på takstøkning er forsinket. Det argumenteres for at forsinkelsen av håndteringen får konsekvenser for måloppnåelse. Etter vår vurdering er dette en fornuftig argumentasjon. Takstøkning i løpet av 2013 er avhengig av at det fremmes en St.prp. våren 2013 om endring av takstene.

Tiltak for å redusere privatbilismen, som økte takster i bompengeringen, er en betingelse i belønningsavtalen. Vegdirektoratet anbefaler imidlertid ikke å holde tilbake belønningsmidler fra Bergensområdet, da den sentrale behandlingen av nye takster i bompengeringen er forsinket. Forsinkelsen kan ikke lastes fylkeskommunen eller kommunene.

Tiltak: Bergen har ambisiøse mål om arealbruk og fortetting, noe vi ser positivt på. Belønningsordningen samordnes med tiltaksplanen for Bergensprogrammet der det pågår flere gode prosjekter innenfor parkeringspolitikk, opprusting av holdeplasser og terminaler og prosentinnfartsparkeringer.

Bruk av midler: Det er positivt at det er god framdrift når det gjelder bruk av midler. Midlene er benyttet omtrent som planlagt.

Trondheimsregionen – Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune

Tildeling

2009: 60 mill. kr.

2010: 95 mill. kr.

2011: 105 mill. kr.

2012: 110 mill. kr.

SUM: 370 mill. kr

Mål

- Biltrafikken gjennom de nye bomstasjonene skal i avtaleperioden reduseres med i gjennomsnitt 11 prosent sammenlignet med situasjonen før kollektivfeltene ble etablert i 2008.
- Måling av måloppnåelsen vil ved avtaleinngåelsen skje som passeringstillinger i bomstasjonene. Så raskt som mulig, og innen 1. halvår 2010, skal det etableres supplerende tellepunkter for å kunne følge trafikkutviklingen i byområdet bedre. Intensjonen er at trafikkreduksjonen skal være større i rushtiden enn ellers i døgnet.
- Målsettingen for trafikkutviklingen skal revurderes i forbindelse med avklaring av trinn 2 i miljøpakken og informasjon om trafikkutviklingen.

Måloppnåelse

Trafikken gjennom bomstasjonene ble i gjennomsnitt redusert med ca. 20 prosent etter at disse kom i drift 31. mars 2010. I løpet av det siste året har biltrafikken økt med 0,1 prosent i samme snitt. Tekniske problemer med registrering før bomstasjonene åpnet i mars 2010 gjør at det ikke finnes pålitelige forhåndstall for timefordelingen. Det betyr at det ikke er mulig å si sikkert hvor mye større trafikkreduksjonen er i rush. Trafikkberegninger antyder at rushtidstrafikken utgjør 26 prosent av totaltrafikken etter innføringen av bomsystemet, mot 28 prosent tidligere.

Samlet vekst i kollektivtrafikken i perioden 2008-2012 er på nær 39 prosent for bytrafikken, og 53 prosent for regiontrafikken. I 2012 er veksten hhv. 11 prosent og 18 prosent.

Målet om fortetting er nådd på boliger men ikke på arbeidsplasser.

Tiltak

- Fortetting og lokalisering av arbeidsplasser, 80 prosent av boligveksten skal skje som fortetting og 60 prosent av arbeidsplassintensive virksomheter skal lokaliseres innenfor «Kollektivbuen»
- Bomavgift og tidsdifferensierende takster, gjennomført 2010
- Aktiv parkeringspolitikk
- Kollektivfelt (pr august totalt ca. 24 km)
- Signalprioritering
- Sanntids ruteinformasjon
- Innfartsparkering
- Holdeplasser
- Oppgradering av trikkelinje

- Styrking av rutetilbud, takstnedsettelse og utvidet bytakstområde
- Nytt og miljøvennlig bussmateriell
- Utvikling av et høystandard busstilbud – superbuss
- Mobilitetsrådgivning

Økonomi

Trondheim har hatt et mindreforbruk i 2009-2010 og et overforbruk i 2012. I 2013 gjenstår det 23,3 mill. kr til disposisjon. Disse er planlagt benyttet på allerede vedtatte prosjekter, bl. a. knutepunkt i Prinsenkrysset og bussvei til Flatåsen.

Forbruket til tiltak som ikke er nevnt særskilt i opprinnelig avtale omfatter merkostnader på gass- og hybridbusser, infrastruktur/kjøreveger og gassfyllingsanlegg, til sammen 71,8 mill. kr.

Driftsmidlene er totalt på 180,7 mill. kr. Avtalen fra 2009 stipulerte et beløp til dette på 134 mill. kr.

Investering og planlegging (inkl. superbuss, sanntids informasjonssystem, infrastruktur/planlegging øvrige ruter, innfartsparkering og videreutvikling elektronisk billettering) utgjør sammen 88,5 mill. kr, mot avtalens ramme på 224 mill. kr.

Vegdirektoratets vurdering

Trafikkutvikling/måloppnåelse: Det er positivt at målene for biltrafikkutviklingen er oppnådd, med en reduksjon i biltrafikken gjennom bomstasjonene på 20 prosent. SD har tidligere bedt om dokumentasjon av tall for omkjøringsruter fra 2008 til 2012. Disse tallene er rapportert (tabell 2), men vi anbefaler at SD ber om dokumentasjon som tydeliggjør hvor stor del av trafikkreduksjonen som skyldes omkjøring.

Det er en positiv utvikling for kollektivtrafikken, både for bybuss og regionbuss.

Tiltak: Det er positivt at det er lagt stor vekt på fortetting og lokalisering av arbeidsplassintensive virksomheter innenfor kollektivbuen.

Bruk av midler: Det er en stor del av resursene som har blitt omdisponert. Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune mener at gode resultater har blitt oppnådd slik at dette bør godkjennes. Vegdirektoratet slutter seg til denne vurderingen.

Byområdenes rapportering av de fireårige belønningsavtalene: Samlet vurdering

I Trondheim og Kristiansandsregionen, som har hatt fireårig belønningsavtale i perioden 2009-2012, er det oppnådd gode resultater. I Trondheim er målet om 11 prosent reduksjon av biltrafikken gjennom bomstasjonene oppnådd. Kristiansandsregionen har nådd målet om nullvekst for biltrafikken fra og med 2010. I Kristiansandsregionen er ikke målet om 5 prosent reduksjon i biltrafikken rushtiden oppnådd i avtaleperioden. Det forventes imidlertid at tidsdifferensiering gjennom bomringen, som etter planen iverksettes tredje kvartal 2013, vil gi måloppnåelse.

Buskerudbyen, som er inne i det siste året av belønningsavtalen, har foreløpig ikke nådd målet om nullvekst i biltrafikken. Trafikktallene er ikke entydige, men totalbildet viser at biltrafikken øker. Det foreligger per i dag ikke data som kan gi informasjon om hvorvidt målet om 5 prosent reduksjon av biltrafikken i rushtiden er oppnådd. Det er vedtatt en felles areal- og transportplan og en samordnet parkeringspolitikk for Buskerudbyen. Oppfølging av disse vedtakene kan forventes å medvirke til en ønsket trafikkutvikling framover, men etter vår vurdering vil ikke tiltakene som gjenstår/er forsinket påvirke måloppnåelse innen avtaleperiodens utløp nevneverdig. SD har godkjent at et prinsippvedtak om trafikantbetaling, som er en betingelse i belønningsavtalen, forskyves fra 2012 til mars/april 2013. Prinsippvedtaket om trafikantbetaling er en sentral forutsetning i belønningsavtalen, og det er viktig å sikre fremdriften på dette vedtaket. Vegdirektoratet anbefaler derfor at deler av resterende belønningsmidler holdes igjen til vedtaket er fattet.

Bergensområdet er inne i sitt nest siste år av belønningsavtalen. Målet i avtalen om at den samlede biltrafikken i bomringen ikke skal øke i avtaleperioden er foreløpig ikke oppnådd. Fra 2010 har det vært en vekst i biltrafikken på 3,7 prosent. Heller ikke målet om 5 prosent reduksjon av biltrafikken inn mot Bergen sentrum i perioder med stor andel arbeidsreisende er oppnådd så langt. Det forventes at målene i belønningsavtalen oppnås når takstene i bomringen dobles. Framdriften på takstøkningen er forsinket, innføring i løpet av 2013 forutsetter at det fremmes en St.prp. våren 2013 om endring av takstene. Det er vedtatt ambisiøse mål om arealbruk og fortetting i Bergen, og det pågår flere prosjekter innenfor parkeringspolitikk, opprusting av holdeplasser og terminaler, og innfartsparkeringer. Tiltak for å redusere privatbilismen, som økte takster i bompengeringen, er en betingelse i belønningsavtalen. Vegdirektoratet anbefaler imidlertid ikke å holde tilbake belønningsmidler fra Bergensområdet, da den sentrale behandlingen av nye takster i bompengeringen er forsinket. Forsinkelsen kan ikke lastes fylkeskommunen eller kommunene.

Både Kristiansandsregionen og Buskerudbyen har et stort mindreforbruk av belønningsmidler, hhv. 88 mill. kr og 70 mill. kr per 31.12.2012. En del av mindreforbruket skyldes forsinkelser av infrastrukturtiltak som vegvesenet har ansvar for, og kan ikke lastes fylkeskommunene eller kommunene. Vegdirektoratet har oversikt over mindreforbruket som skyldes vegvesenet. Vi anbefaler at SD ber partene i hhv Kristiansandsområdet og Buskerudbyen om å redegjøre for forsinkelsene som skyldes tiltak fylkeskommunen/kommunene har ansvar for. Det er viktig å få en totaloversikt over forsinkelsene for å få mer kunnskap om årsaker og vurdere mulige tiltak for å unngå forsinkelser i framtiden.

I alle byområder med fireårige belønningsavtale er det benyttet belønningsmidler til drift av kollektivtransport. Drift av kollektivtransport er et fylkeskommunalt ansvar. Byområdene bør ikke ha et nivå på kollektivtilbudet som det ikke er ressurser til å opprettholde når belønningsavtalene

utløper. Det er derfor viktig at byområdene har en strategi for utvikling av kollektivtilbudet uten midlene som per i dag tilføres gjennom belønningsavtalene.