

EVALUERINGEN AV DEN NORSKE BELØNNINGSORDNINGEN FOR BEDRE KOLLEKTIVTRANSPORT OG MINDRE BILBRUK

Alberte Ruud og Bård Norheim
Trafikdage i Aalborg 27. august 2007

Kort om presentasjonen

1. Bakgrunn for ordningen
2. Problemstilling og metode
3. Hvordan har ordningen fungert?
4. Bør den videreføres og i tilfelle hvordan?

Kriteriene for tildeling av midler er at byene

- Iverksetter tiltak som virker begrensende på personbiltrafikken
- Viser til resultater for byområdene i form av sterkere vekst i antall kollektivreiser enn i antallet personbilreiser
- Bruker midlene til å styrke kollektivtilbudets konkurransekraft

Fordelte midler innenfor Belønningsordningen

	Mill kr	snitt/år	Tilskudd/innb	Tilskudd per passasjer
Oslo	125	41.7	76	0.24
Bergen	67	22.3	86	0.87
Trondheim	30	10.0	62	0.56
Stavanger	63	21.0	101	3.90
Kristiansand	50	16.7	158	1.76
Tromsø	5	5.0	78	0.71

Problemstillinger

1) Effekter av tiltakene og grad av måloppnåelse

- I hvor stor grad har Belønningsordningen bidratt til å øke kollektivtransportens markedsandel på bekostning av biltrafikken?
- Er kollektivtransportens konkurransekraft styrket som en følge av Belønningsordningen?

2) Rammebetingelser for bil og kollektivtransport

- I hvilken grad har Belønningsordningen påvirket en mer langsiktig trend?
- Har de finansielle rammebetingelsene lokalt endret seg?

3) Samordning, målstyring og endringer i virkemiddelbruk lokalt

- Bedre samordning og mer samarbeid?
- Endret prioritering av ressursinnsatsen innenfor samferdselssektoren og kollektivtransporten?

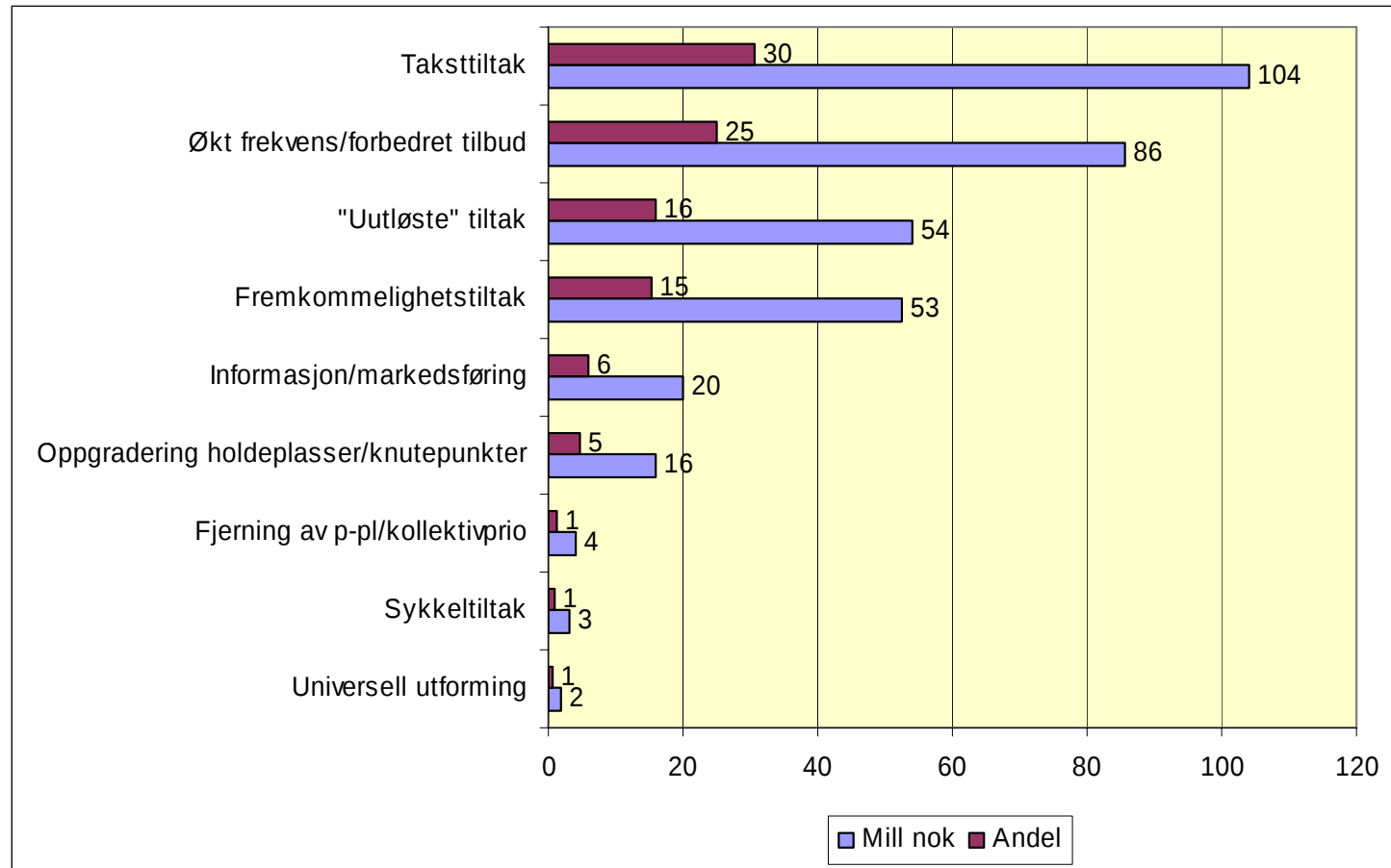
Metodiske utfordringer

- *Isolere effekten:*
 - Ville tiltakene blitt gjennomført uansett?
 - Er det andre hendelser i perioden som har bidratt til å svekke/styrke mulighetene til å nå målene?
- *Målrette evalueringsopplegget:*
 - Midlene utgjør en liten del av den totale ressursbruken til transportsektoren

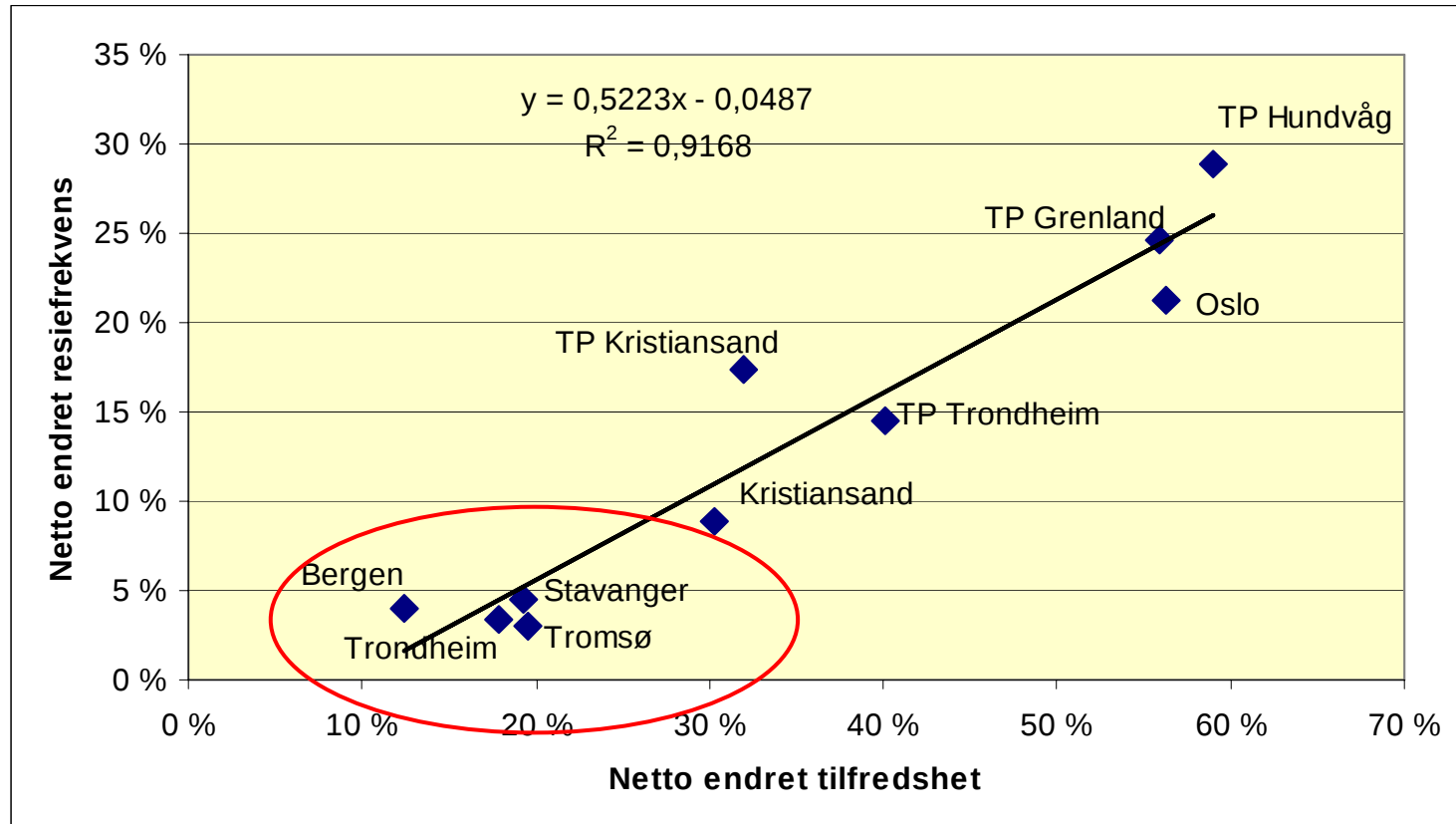
Metoder

- Brukernes vurderinger
- Beslutningstakernes vurderinger
- Analyse av rammebetingelser
- Analyse av endret reisemønster
- Gjennomgang av byenes rapporteringer

Bruk av midler fra ordningen



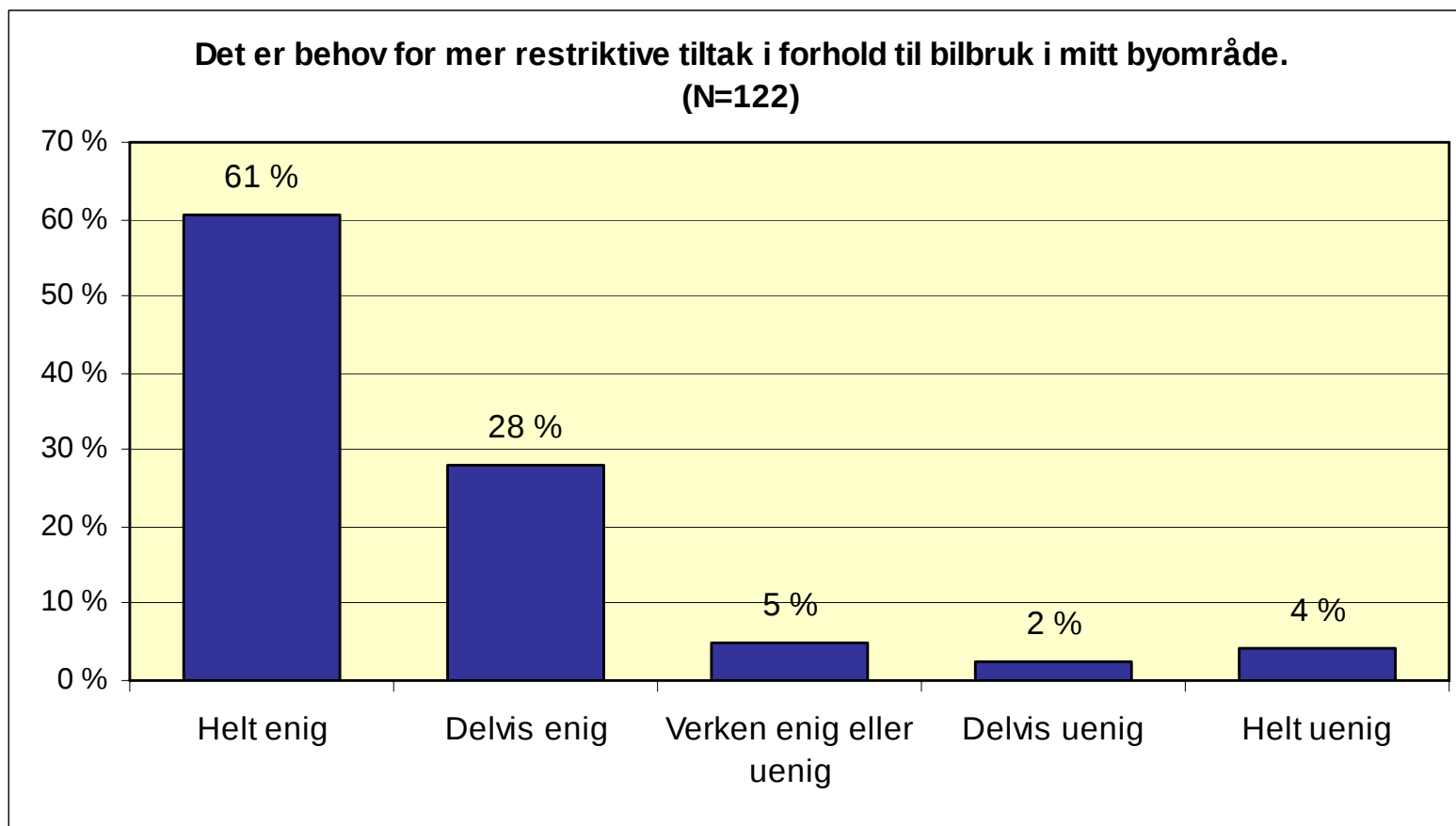
Lite målrettede tiltak



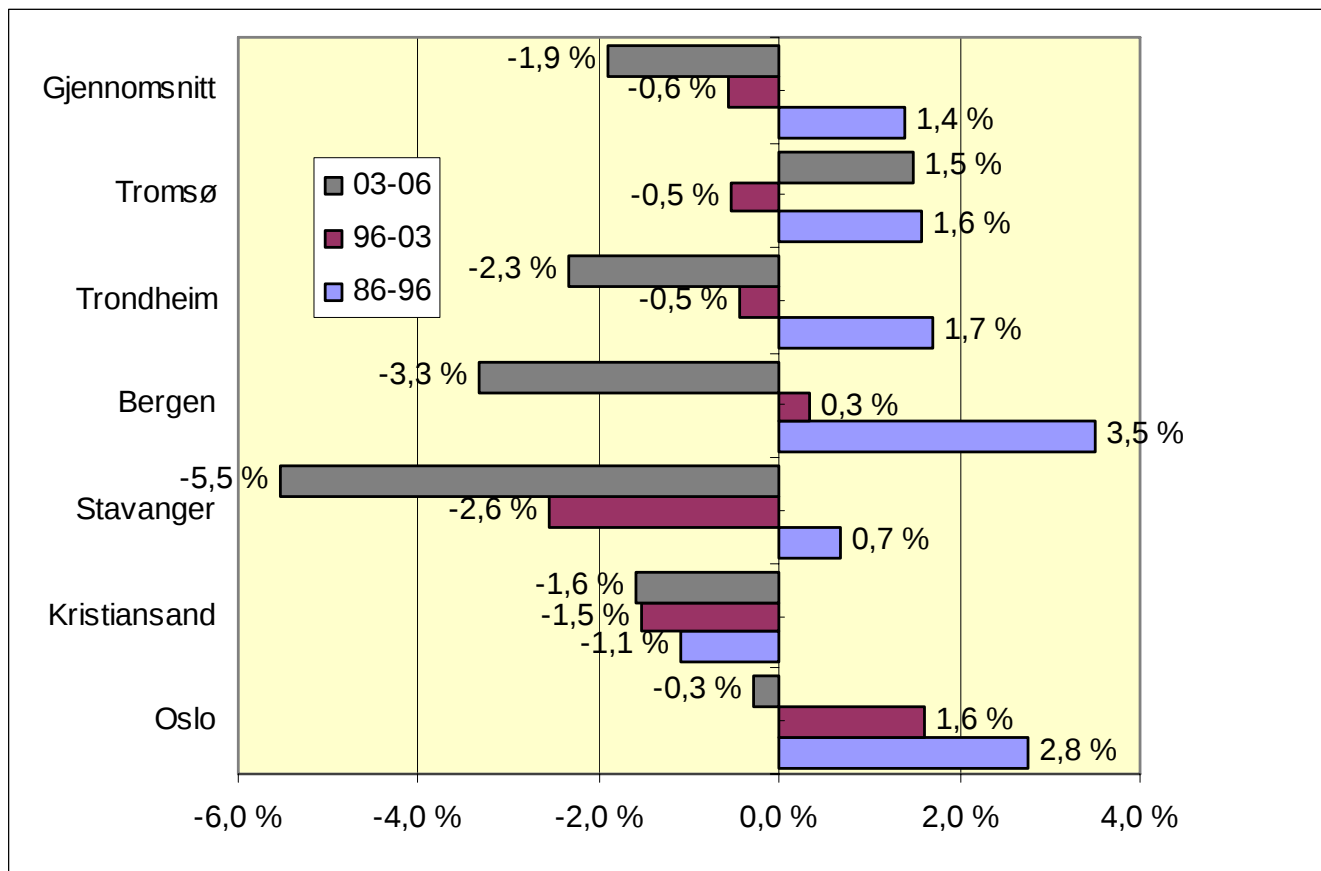
Få restriktive tiltak

- Marginale endringer i restriktive tiltak i perioden
- God tilrettelegging for bil har svekket kollektivsatsingen

Flertallet mener det er behov for restriksjoner

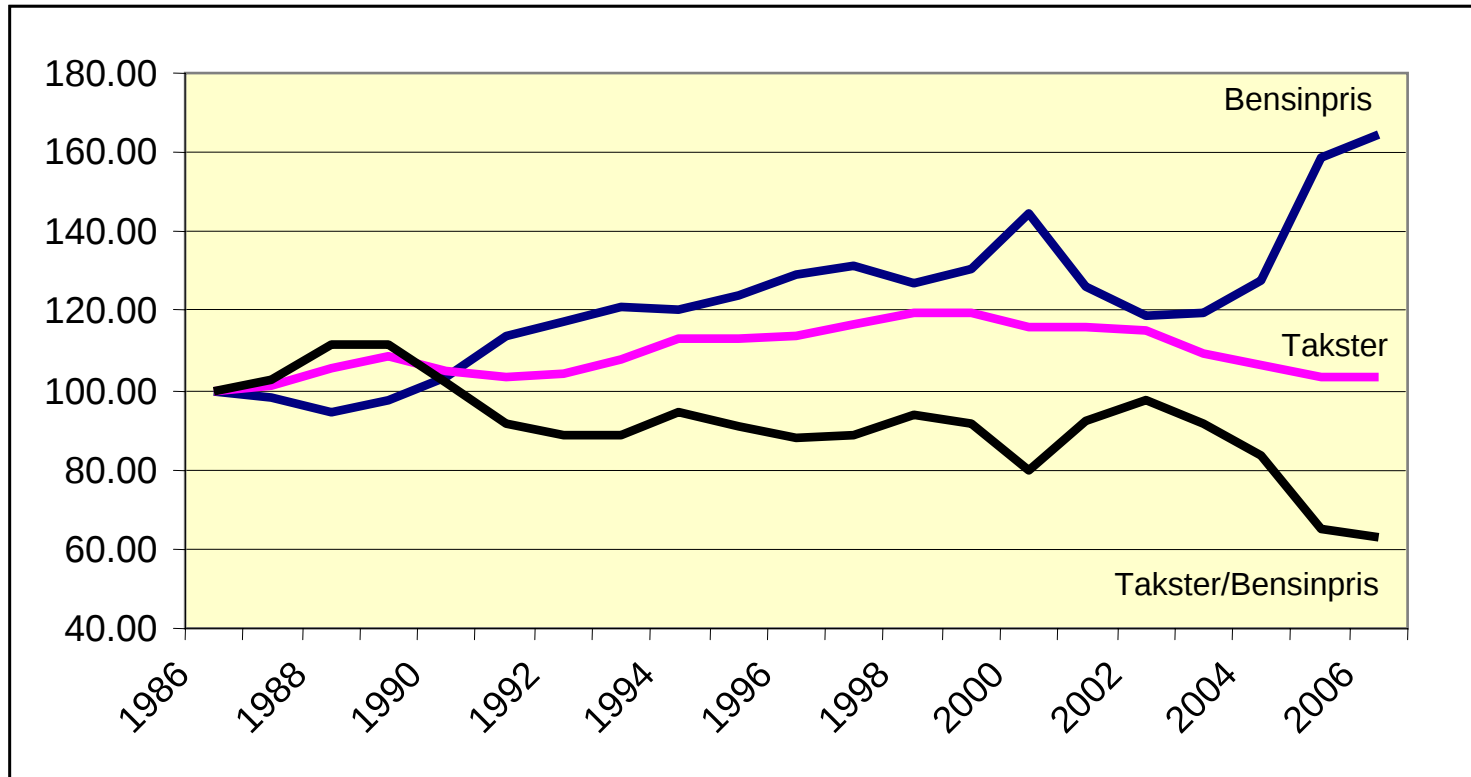


Takstene er redusert

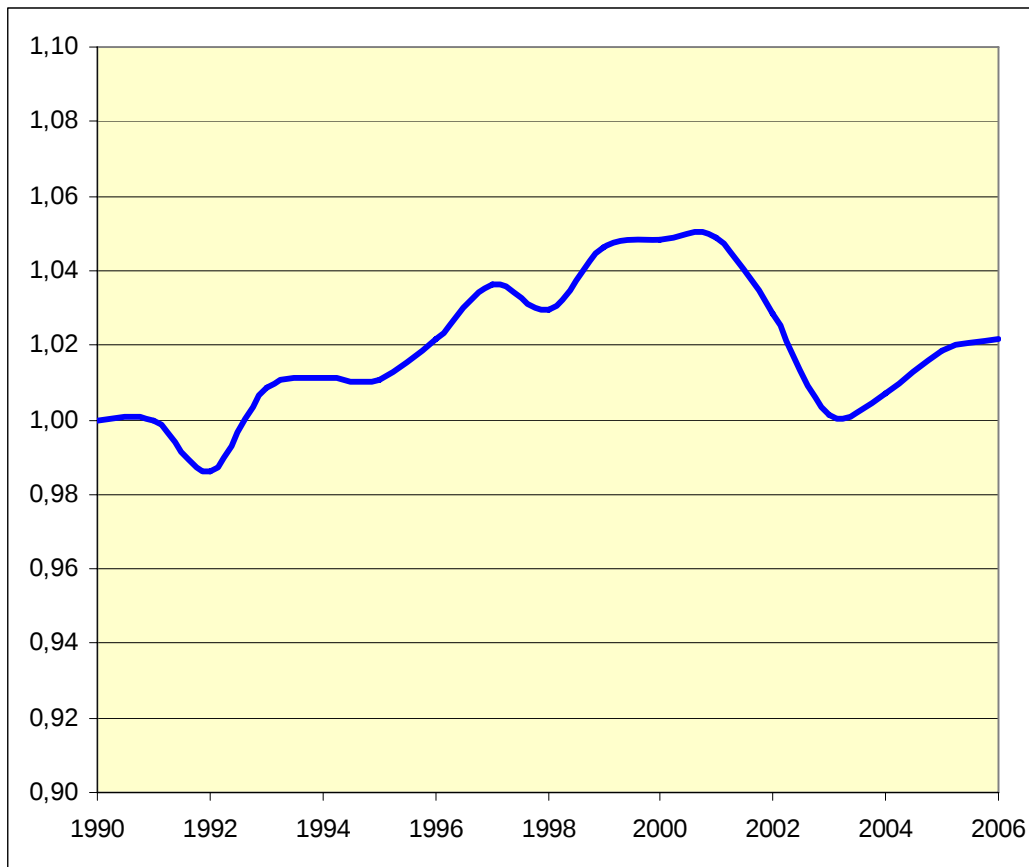


Prosent endring i pris per passasjerkm 1986-2006.

Det har relativt sett blitt billigere å reise kollektivt

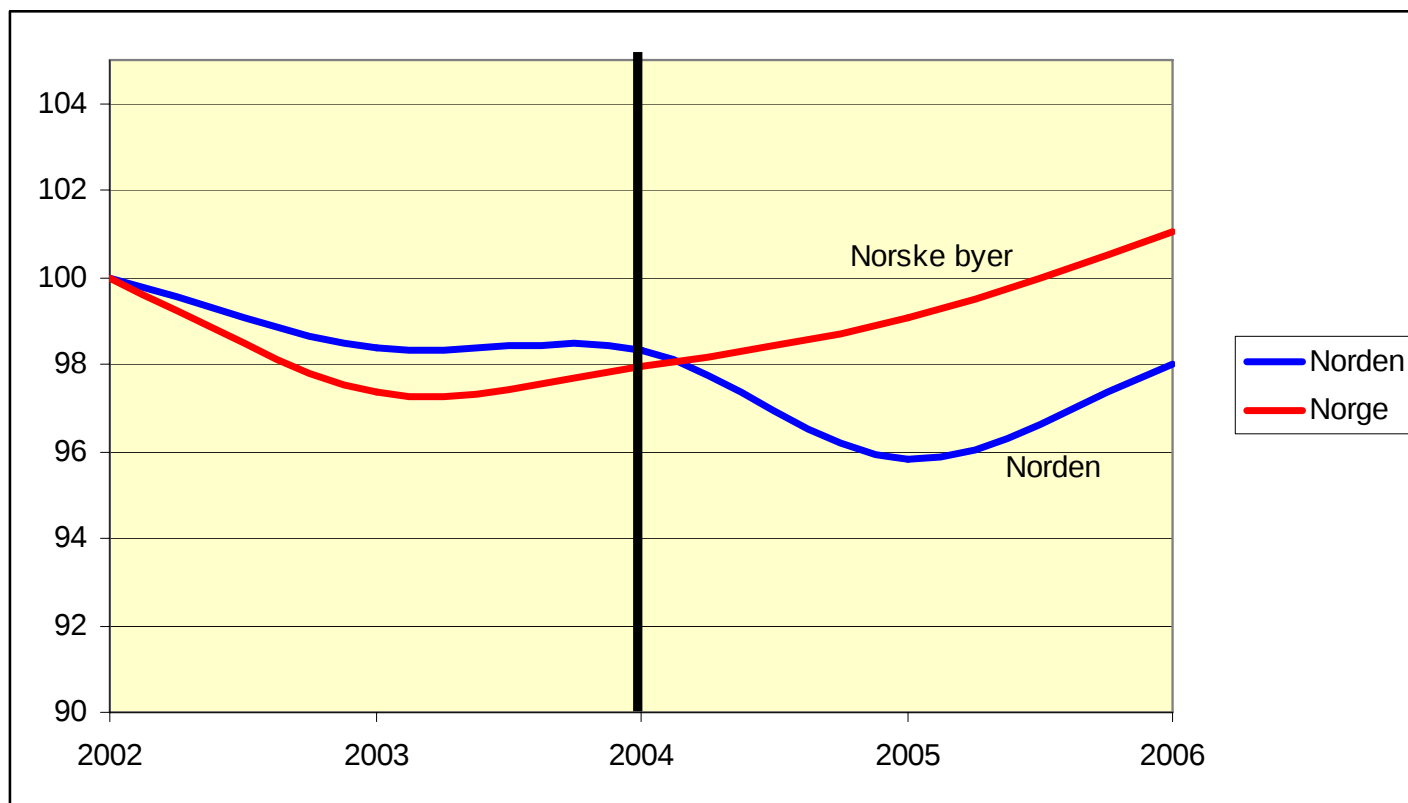


Positiv passasjerutvikling de senere årene



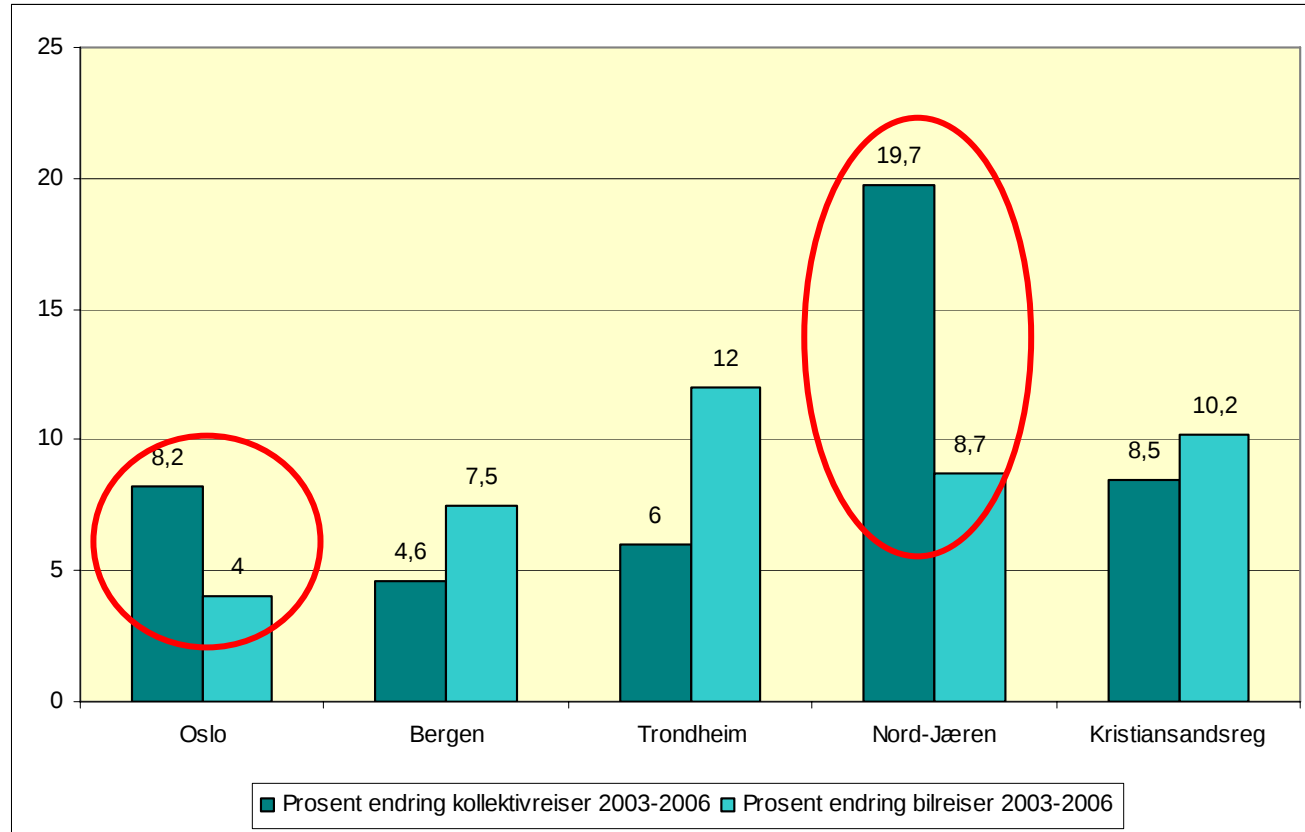
Utvikling i antall kollektivreiser per innbygger i perioden 1990-2006, i de seks største norske byområdene (Oslo, Bergen, Trondheim, Nord-Jæren, Kristiansand-regionen og Tromsø). Indeks 1990=1.

Mer positiv passasjerutvikling enn i de andre nordiske hovedstedene



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

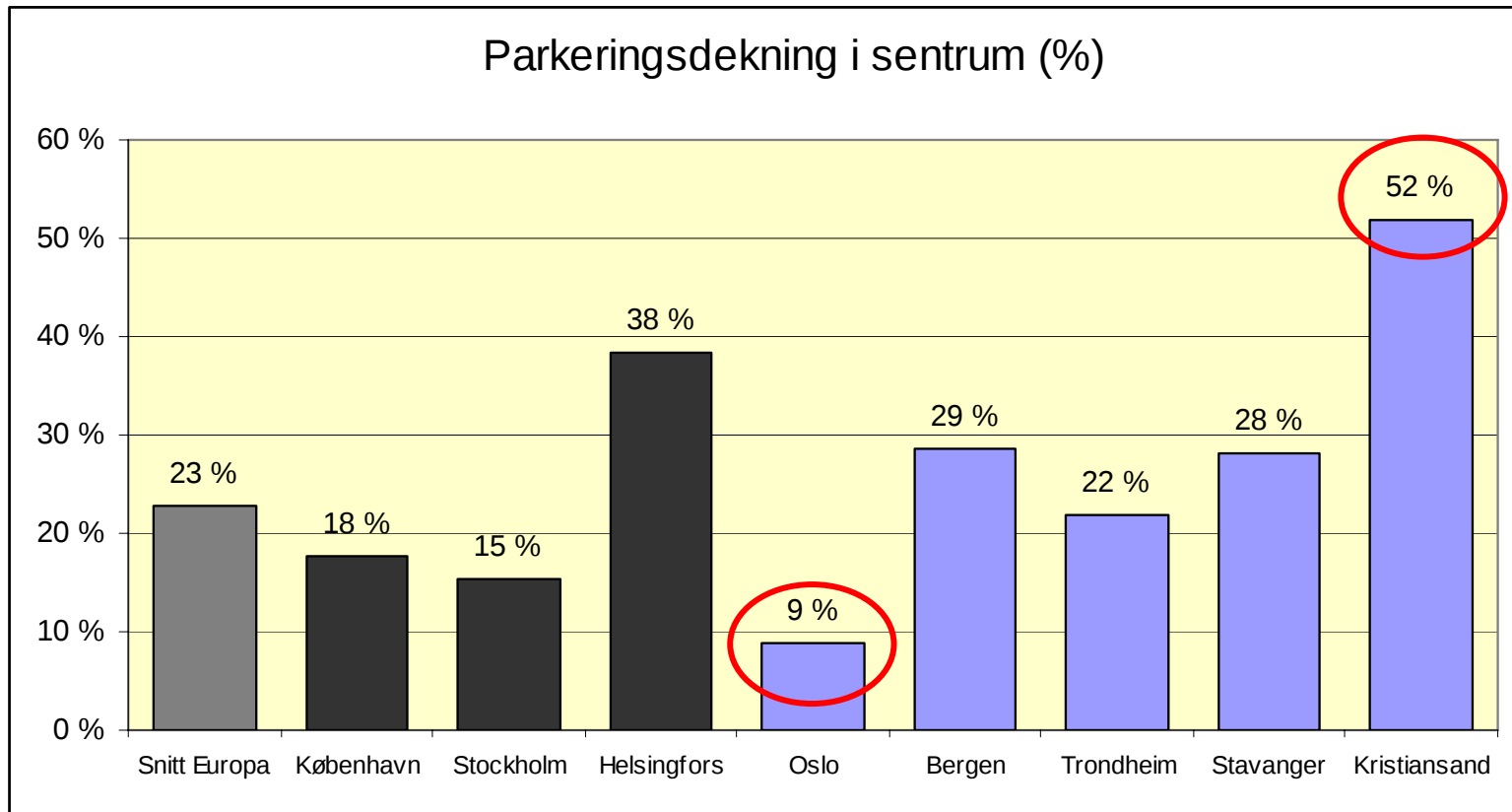
Utviklingen i kollektiv- og bilreiser



Rammebetingelser har stor betydning

- Kvaliteten på kollektivtilbudet
- Befolkningstetthet
- Kostnader for bilbruk
- Parkeringstetthet

Parkeringsdekning



Hvis Oslo var som gjennomsnittet av de seks største byområdene...

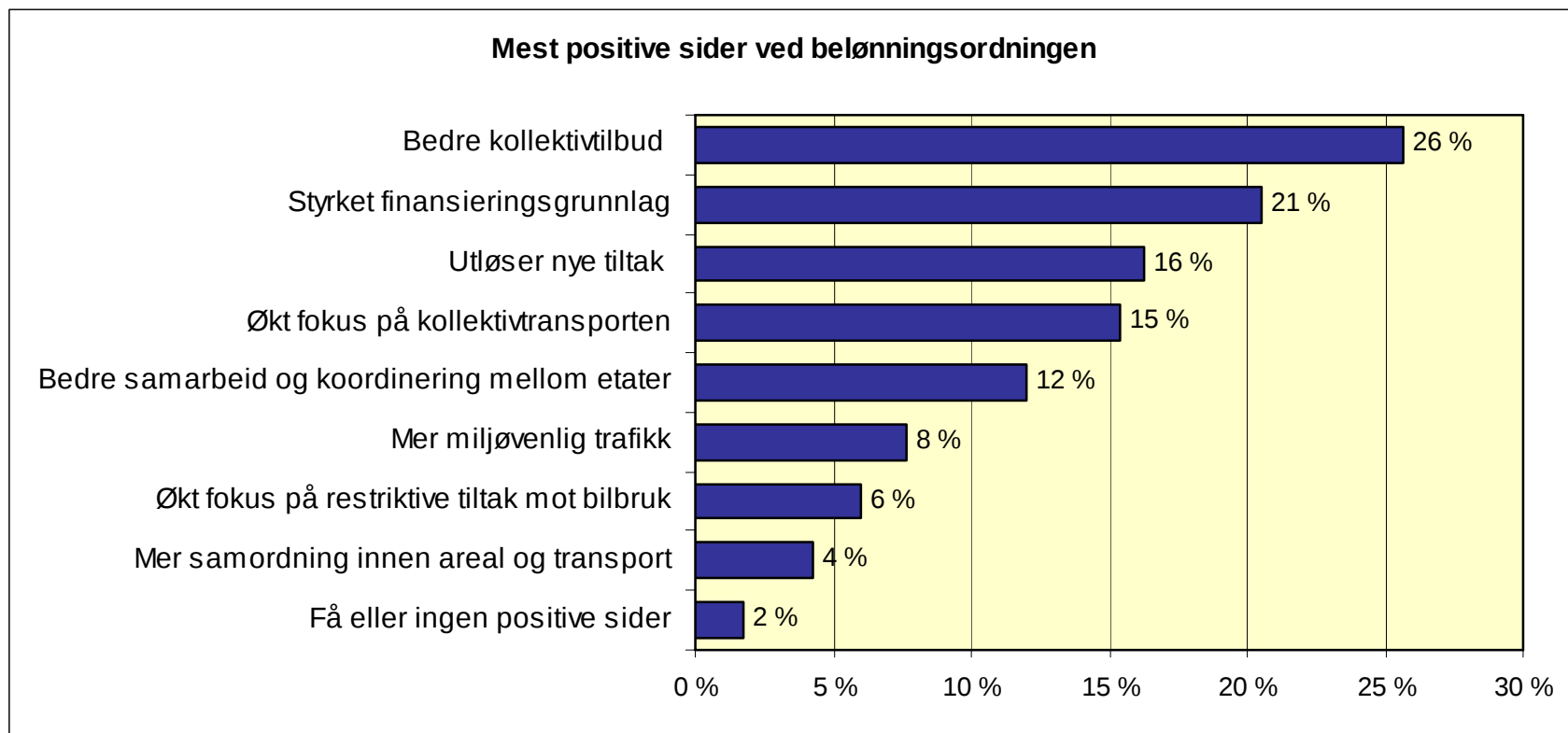
- Ville parkeringsdekningen økt fra 9 til 28 prosent,
- antallet kollektivreiser ville gått ned 14 prosent,
- antallet bilreiser ville økt med 11 prosent
- ...og tilskuddsbehovet økt med 202 mill nok

Hvis Kristiansand var som gjennomsnittet..

- Ville parkeringsdekningen blitt redusert fra 52 til 28 prosent,
- Antallet kollektivreiser ville økt med 9 prosent,
- Antallet bilreiser ville blitt redusert med 6 prosent
-og tilskuddsbehovet ville blitt redusert med 8,4 millioner NOK

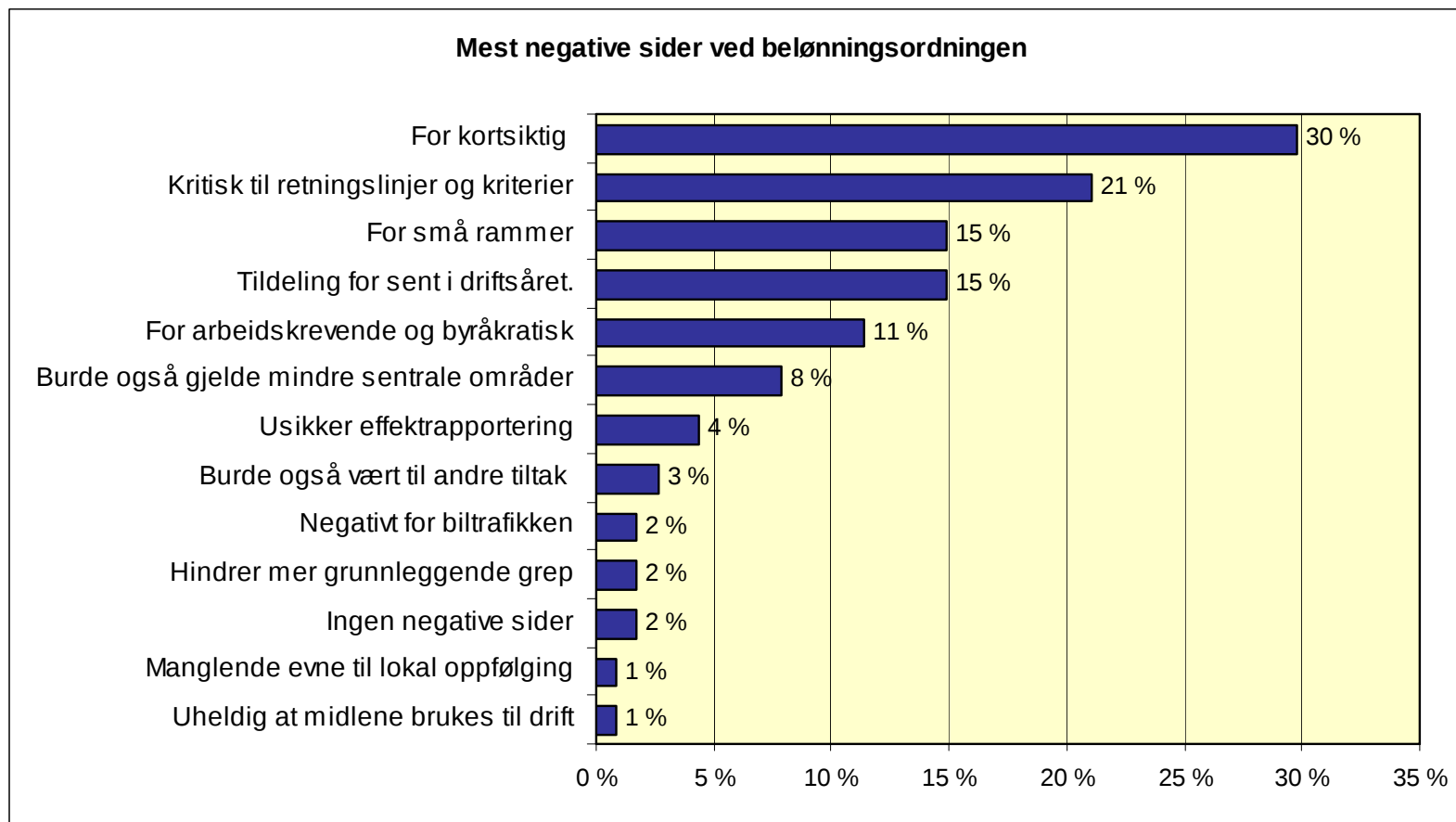
Byenes vurdering av ordningen

Mest positive sider:



Byenes vurdering av ordningen

Mest negative sider:



Belønningsordningen bør videreføres men innretningen bør endres:

1. Konsentrasjon av midlene

- Øke rammen eller færre byer
- Flere byer kan søke, mens noen prioriteres
- Prioritere økonomisk bærekraft

2. Langsiktige og forutsigbare rammer

- 3-5 år tidshorisont
- Klare og objektive kriterier

3. Resultatbasert finansiering

- Resultatbasert og ikke tiltaksbasert
- Begrenset antall og tydelige kriterier
- Antall kollektivreiser/innb i og utenfor rush

4. Spesielle målrettede tiltak

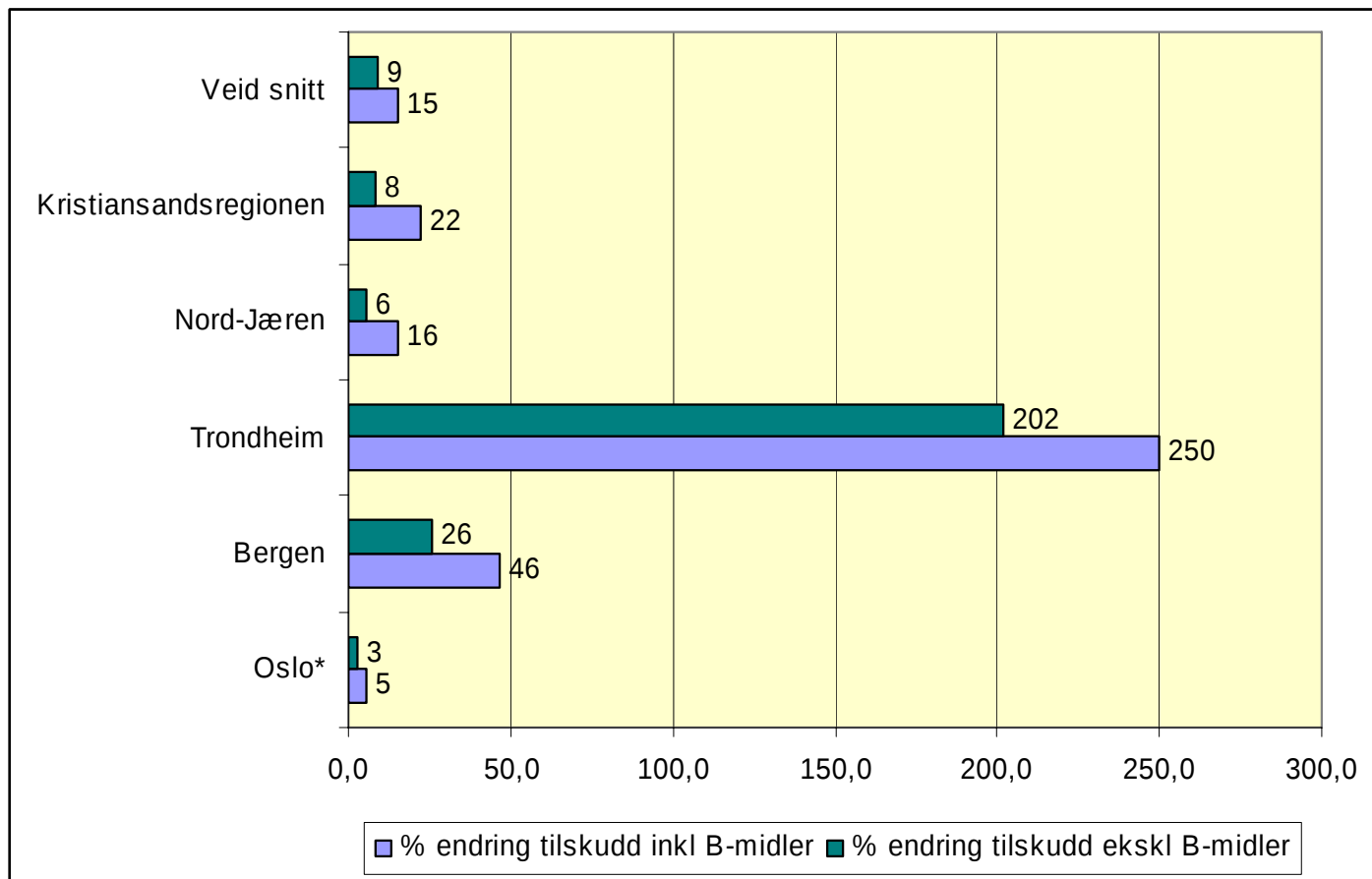
- Eks sykkeltiltak, bør være tiltaksbasert
- Rapportering av strategiske nøkkeltall
- Ikke fullfinansiering

Takk for meg!

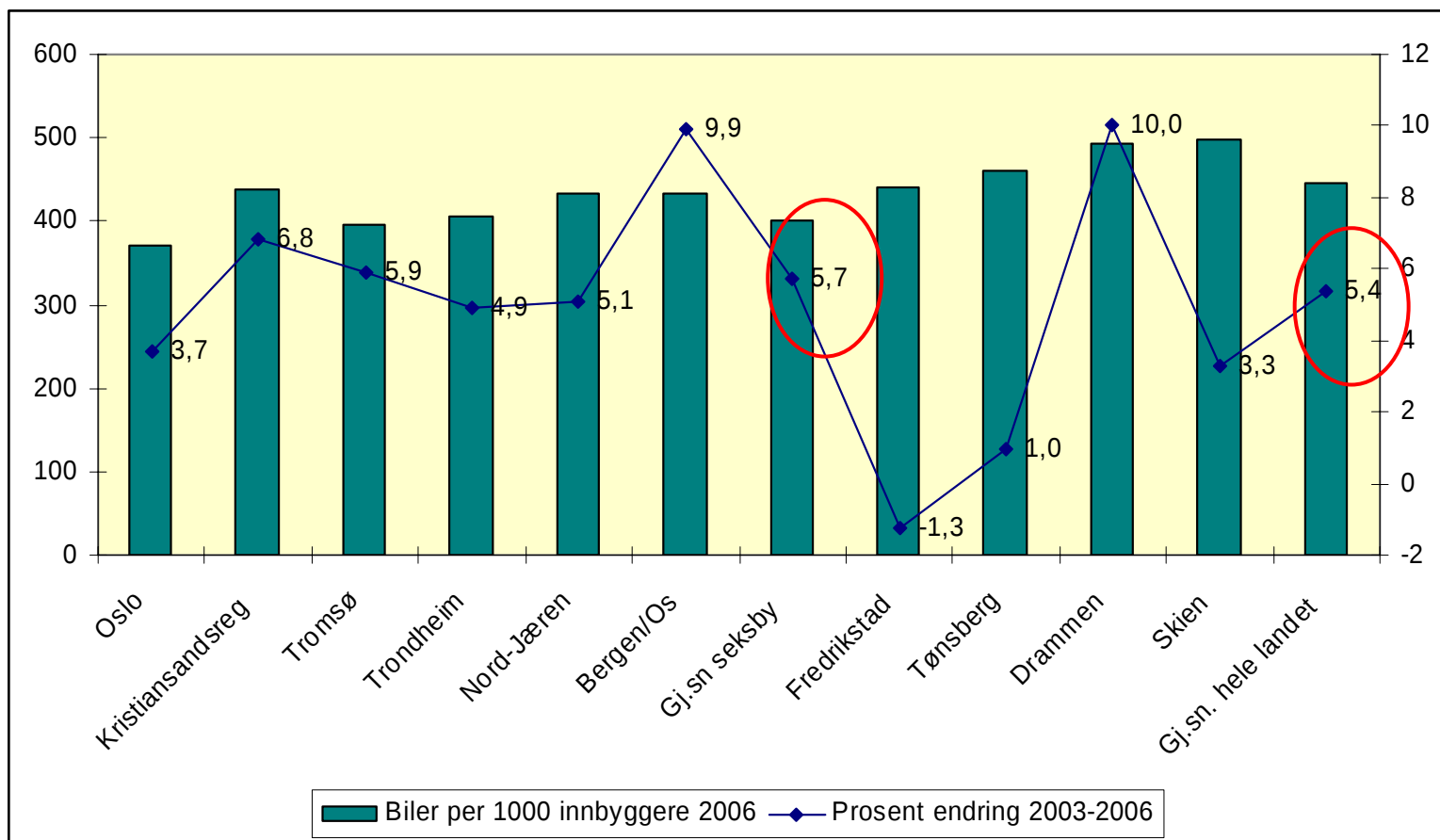
Evalueringsrapporten kan lastes ned på

www.urbanet.no

Tilskuddene til kollektivtransporten har økt



Bilholdet øker



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

Rammebetingelser påvirker kollektivtransportens markedspotensial

	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

Kollektivtransporten taper på god parkeringsdekning

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