

Den norske Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene – hva er effekten?

**Av forsker / sosiolog Alberte Ruud og
forsker / samfunnsøkonom Bård Norheim
Urbanet Analyse**

1. 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.

Tabell 1: Fordelte midler innenfor Belønningsordningen (NOK 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

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

Det er gjennomført en brukerundersøkelse på internett blant kollektivtrafikanter. Vi har gjennomført undersøkelsen med spørsmålsstillinger som kan sammenstilles med analyser av data fra Tiltakspakkene for utvikling av rasjonelle og miljøvennlige transportløsninger, gjennomført i perioden 1996-2000 med støtte fra Samferdselsdepartementet. Tiltakspakkene hadde som formål å bidra til å utvikle kollektivtilbudet i byområdene gjennom helhetlige pakker av kollektivtiltak, uten det samme fokus på restriktive tiltak mot biltrafikken som Belønningsordningen. Formålet med sammenligningen har vært å kartlegge om effekten av den typen tiltak som er gjennomført gjennom Belønningsordningen har vært større enn effekten av tiltakene som er finansiert gjennom Tiltakspakkene.

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 ordningen.

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 i UITP-databasen, en database som inneholder ulike nøkkeltall om befolkning, transportmiddelbruk, transporttilbud mv. 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.

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 følge av det såkalte Forvaltningsforsøket. Forvaltningsforsøket har sin bakgrunn i at Samferdselsdepartementet ønsket å prøve ut alternative modeller for forvaltningsorganisering av transportsystemet i byområdene. Hovedformålet med forsøkene var å oppnå en bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og bedre offentlig utnyttelse av ressursene, på tvers av forvaltningsnivåene innenfor transportsektoren. Det ble etablert fire ulike forvaltningsforsøk innenfor denne ordningen, to bykommunale forsøk i Bergen og Trondheim, og to interkommunale samarbeidsmodeller i Stavangerregionen og Kristiansandsregionen innenfor det såkalte "avtalealternativet".

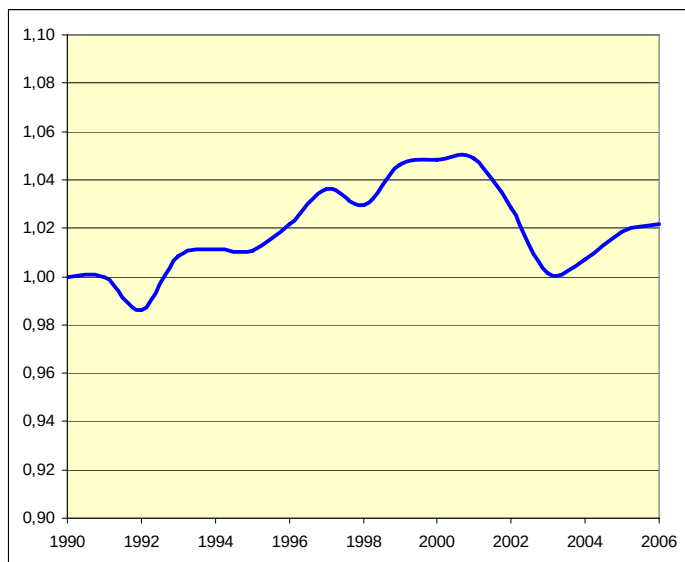
Våre funn tyder på at Belønningsordningen på mange måter har fungert som en "smøring av maskineriet" for forvaltningsforsøkene, ved at byene har kunnet finansiere tiltak som ellers ikke hadde vært iverksatt. Samtidig har den endrede forvaltningsorganiseringen gitt byene flere virkemidler og økt budsjettmessig frihet, slik at mulighetene for å iverksette en helhetlig og miljøvennlig transportpolitikk har økt. Effektene som beskrives i evalueringen er i stor grad et resultat av denne synergigevinsten. Dette gjelder både gjennomføring av tiltak, samarbeid lokalt og trafikkutvikling.

2. Utviklingstrekk og rammebetingelser

I denne delen av analysen har vi fokusert 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 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.

Positiv passasjerutvikling for kollektivtransporten

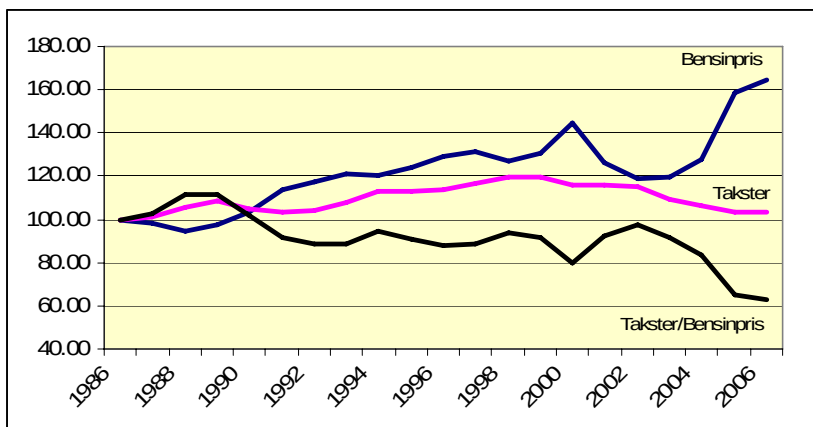
Til tross for tunge utviklingstrekk i retning av økt bilbruk, har antallet kollektivreiser økt i flere byer. I de seks største byområdene i Norge er nedgangen i passasjertallene på begynnelsen av 90-tallet snudd til en relativt gunstig passasjerutvikling frem til årtusenskiftet. Etter nedgangen i antall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



Figur 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.

Kollektivtransportens konkurransekraft er styrket

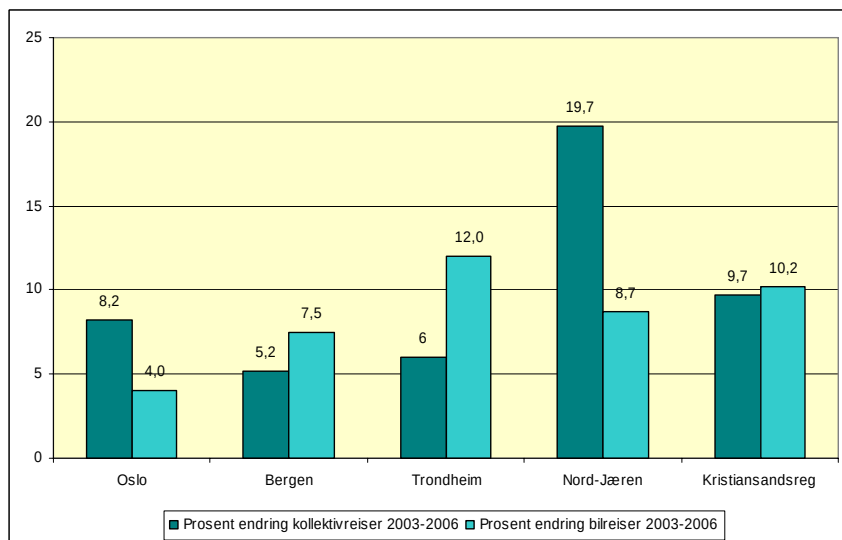
Kollektivtransportens konkurransekraft er styrket i perioden. Dette skyldes ikke primært Belønningsordningen, men at kollektivtransporten er blitt relativt sett billigere å benytte sammenlignet med bil. Bensinprisene, som har økt med hele 38 prosent i perioden 2003-2006, er den viktigste grunnen til at kollektivtransporten relativt sett har blitt billigere de siste årene.



Figur 2: Relativ utvikling i takster og bensinpriser for de 6 største byområdene i Norge 1986-2006 Indeks 1986=100 faste priser.

Samtidig er takstene redusert i samme periode, noe som i stor grad er finansiert gjennom Belønningsordningen. Den isolerte effekten av prisendringen er beregnet å gi 7 prosent færre bilturer og 9,3 prosent flere kollektivreiser.

Veksten i antall bilreiser er større enn veksten i antall kollektivreiser i Bergen og Trondheim og marginalt større i Kristiansands-regionen. I Oslo og på Nord-Jæren er bildet annerledes. Her har antallet kollektivreiser økt mer enn antallet bilreiser. At kollektivtransporten har økt mer enn biltrafikken i to av byområdene (Oslo og Stavanger/Sandnes) skyldes i første rekke endret prisforhold mellom bil og kollektivtransport, men Belønningsordningen har også bidratt positivt til denne utviklingen. Byene som har mottatt mest belønningsmidler har hatt den største passasjerveksten. Det er imidlertid bare i Oslo at kollektivandelen ser ut til å ha økt i perioden.



Figur 3: Endring i bil- og kollektivreiser 2003-2006.

Bilholdet har økt

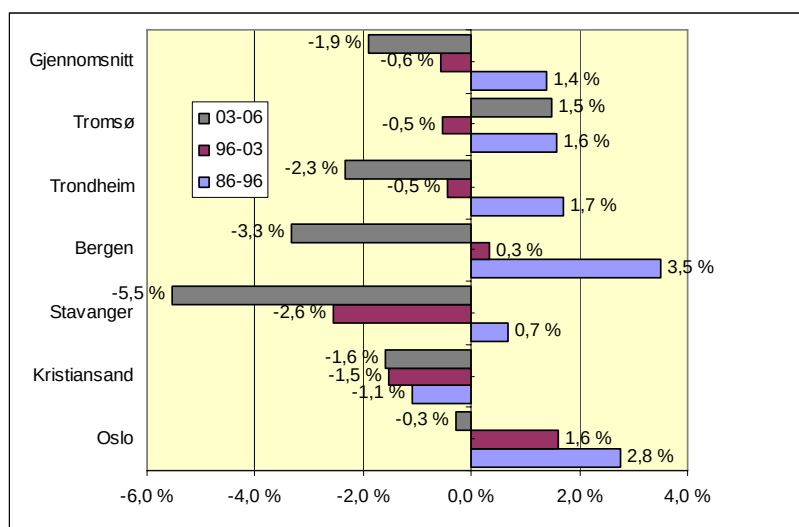
Med økonomisk vekst øker bilholdet. I gjennomsnitt for de seks byområdene som er med i Belønningsordningen har økningen i bilholdet vært marginalt høyere enn landsgjennomsnittet; 5,7 prosent mot 5 prosent. Bergen har hatt den kraftigste veksten i biltilgang per innbygger, hele 10

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.

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 (figur 4). 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.

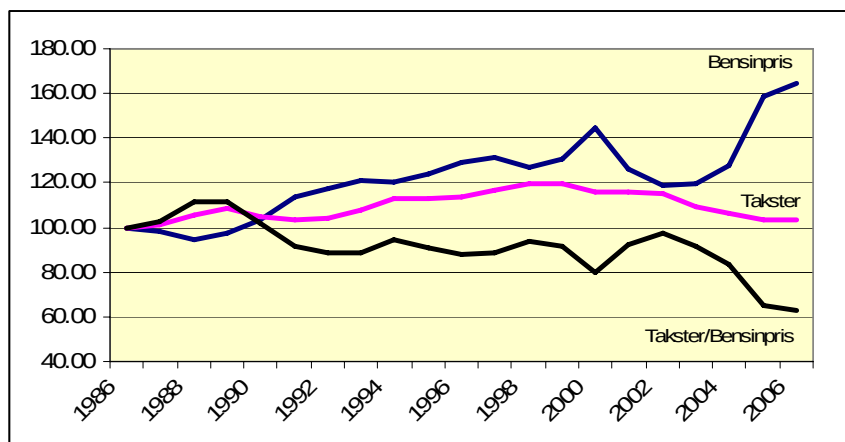
Midlene fra Belønningsordningen har vært en viktig finansieringskilde for takstreduksjonen i byene. Til sammen har i overkant av 100 millioner kroner av midlene gått til ulike former for taksttiltak, fra målrettede prisreduksjoner på enkelte billetttyper til generell takstfrys eller takstreduksjon.



Figur 4: Prosent endring i pris per passasjerkm 1986-2009.

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 5). 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.



Figur 5: 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.

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.

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.

Rammebetingelsenes betydning for etterspørsel etter bil og kollektivtransport

For å belyse hvordan ulike rammebetingelser som påvirker utviklingen av bil- og kollektivreiser virker sammen, og hvilke faktorer om i størst grad kan påvirke markedspotensialet for bil og kollektivtransporten, samlet sett, har vi foretatt en multivariat analyse. 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).

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

- 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.
- 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: 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
Føyning (Adj R2)	0,67	0,83

I analysen har vi også 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 2. 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 3). Denne effekten er basert på de etterspørselseffektene som er presentert i tabell 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 faktisk har endret seg så mye, men hvor mye endringen hadde vært "alt annet likt".

Tabell 3: Isolert effekt av økte bensinpriser i perioden. 38 prosent økt realpris og etterspørseffekter som angitt i tabell 2.

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 4 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.

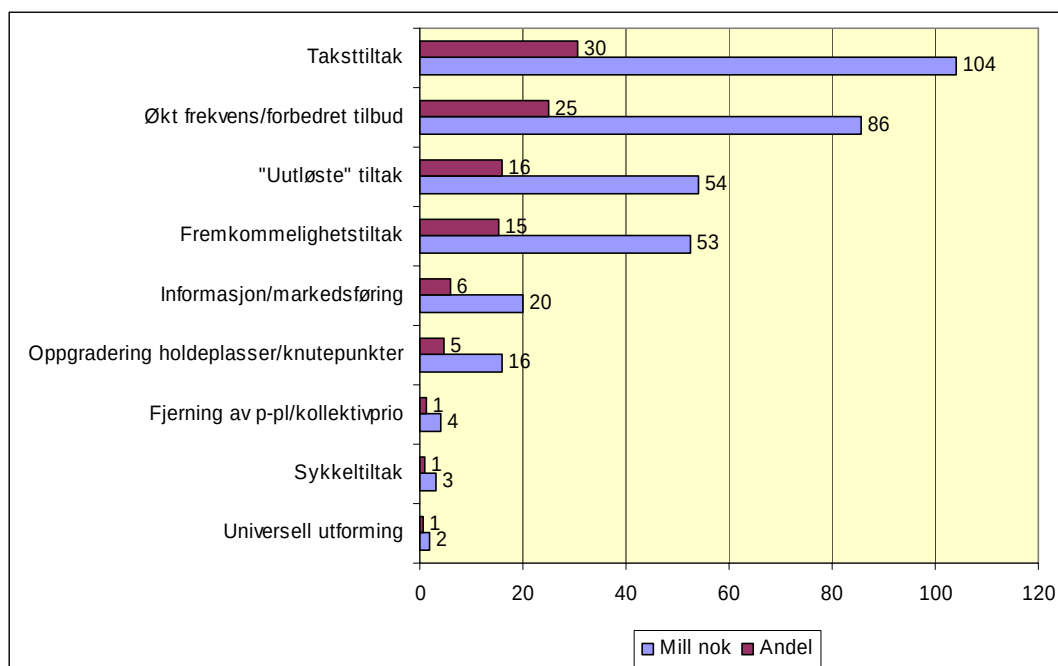
Tabell 4: Isolert effekt av endret prisforhold i perioden. 38 prosent økt realpris og ulike takstendringer. Etterspørseffekter som angitt i tabell 2.

	Relativ takstendring 2003-2006	Endret etterspørsel	
		Reiser per innbygger Kollektivt	Bil
Oslo	-1 %	7,7 %	-5,9 %
Kristiansand	-5 %	8,9 %	-6,8 %
Stavanger	-17 %	13,3 %	-9,8 %
Bergen	-10 %	10,7 %	-8,0 %
Trondheim	-7 %	9,6 %	-7,3 %
Tromsø	4 %	6,1 %	-4,7 %
Gjennomsnitt	-6 %	9,3 %	-7,0 %

3. 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 (figur 6). Ca 60 prosent er brukt på takst- og driftstiltak, inkludert informasjon og markedsføring. Kategorien "uutløste" tiltak er midler brukt på tiltak som ikke hadde blitt satt i drift i 2006, slik at de 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 6: Fordeling av belønningsmidler på ulike typer tiltak.

Mangel på restriktive tiltak mot biltrafikken skyldes politiske barrierer

Selv om Belønningsordningen har hatt sterk fokus på restriktive tiltak mot biltrafikken, er det i liten grad iverksatt slike tiltak i perioden. En viktig årsak er at det tar tid å gjennomføre slike tiltak, slik at det er vanskelig å måle noen effekt innenfor en ettårig ordning. Det er imidlertid økt fokus på restriktive tiltak lokalt. Blant de lokale politikerne mener ca 40 prosent at vegprising kan være et hensiktsmessig virkemiddel.

Men det er langt frem til gjennomføring av slike tiltak. For det er ikke først og fremst de finansielle barrierene som hindrer byene i å innføre restriksjoner mot biltrafikken, men de politiske kostnadene. Innføring av for eksempel vegprising vil være mer enn selvfinansierende, og selv den kraftige satsingen på 36 mrd NOK innenfor en større samfinansieringspakke i Osloregionen ("Oslopakke 3") har ikke "fristet" de lokale politikerne til å innføre en slik avgift på bilbruk.

Lite målrettede tiltak

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. 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.

Tiltakene innen Belønningsordningen har, med unntak av Oslo, gitt lavere etterspørselseffekt enn tiltakene som ble finansiert gjennom Samferdselsdepartementets "Tiltakspakker". 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.

Økonomisk bærekraftig satsing er en forutsetning for suksess på lengre sikt

Tidligere studier viser at det er en klar asymmetri mellom effekten av forbedringer og forverringer i tilbudet (Kjørstad og Norheim 2005). Hvis hele forbedringen kuttes, 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. 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. 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.

En viktig forutsetning for at slike insentivordninger kan bli en suksess er derfor 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.

4. Forslag til endringer av ordningen

Kort oppsummert konkluderer evalueringen med at Belønningsordningen bør videreføres, men innretningen bør endres for å få en bedre effekt av midlene. Følgende endringer av ordningen bør vurderes:

1. Konsentrasjon av midlene

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.

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. 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.

2. Mer resultatorientert incentivordning

Fra statlig hold bør det i mindre grad stilles krav om hvilke typer tiltak som skal gjennomføres, og i større grad fokuseres på resultater. Større vektlegging av resultater forutsetter det utarbeides strategiske nøkkeltall for de mest sentrale rammebetingelsene for bil og kollektivtransport i byene som skal delta i ordningen. En sterkere vektlegging av strategiske nøkkeltall bør komme i stedet for, og ikke i tillegg til, en omfattende rapportering og søknadsprosess.

3. Langsiktige og forutsigbare rammer

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. 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.

4. Klare og objektive mål

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

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 målrettede kollektivtiltak.

Referanser

Norheim, Bård, Alberte Ruud, Jomar L. Langeland, Hans Petter Duun og Katrine N Kjørstad 2007
Evaluering av Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Oslo, juni 2007.

Norheim, Bård 2006
Kollektivtransport i nordiske byer. Markedspotensial og utfordringer fremover. Oslo, Urbanet
Analyse rapport 2/2006.

Kjørstad, Katrine N og Bård Norheim 2005
Hva Tiltakspakkene for kollektivtransport har lært oss. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI
rapport 810/2005