

Rapport

Katrine N Kjørstad
Bård Norheim
Jørund Nilsen (NIVI)

36 /2012

Bypakker - Hva skal til for å nå klimaforliket?



Forord

Ved behandlingen av Klimameldingen har Stortinget fastsatt et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel eller gange. I transportetatens forslag til NTP er det foreslått en tilsvarende målsetting, hvor de i tillegg har gitt en vurdering av hvilke virkemidler som er nødvendig for å endre transportatferden i byene.

På oppdrag fra Miljøverndepartementet (MD) har Urbanet Analyse og Nivi Analyse sett nærmere på målsettinger og virkemiddelbruk i de største byområdene ut fra målsettingen i Klimameldingen. Hovedspørsmålet er om de eksisterende bypakkene har tilstrekkelige virkemidler til å nå målsettingen i Klimameldingen og om det er en hensiktsmessig organisering for å inkludere flere sentrale virkemidler i disse pakkene.

Innenfor prosjektet er det gjennomført et seminar for å diskutere foreløpige resultater og fordeler og ulemper med dagens innretning på bypakkene.

Denne rapporten er utarbeidet av Katrine Kjørstad, Jørund Nilsen og Bård Norheim med sistnevnte som prosjektleder. For gjennomgang av bypakkene har Ingunn Ellis, Tormod Haug, Konstantin Frizen og Tanja Loftsgarden bidratt med analysegrunnlaget. Tor Atle Odberg har vært oppdragsgivers kontaktperson i prosjektet.

Oslo 15. november 2012

Bård Norheim

Katrine N Kjørstad

Jørund K Nilsen

INNHold

SAMMENDRAG	3
1. INNLEDNING OG METODE	11
1.1 METODE	11
1.1.1 Studie av 9 byområder.....	11
1.1.2 Avvik mellom statlige og lokale målsettinger.....	12
1.1.3 Analyse av ytterligere virkemidler for å nå målene	12
1.1.4 Vurdering av mer effektiv finansiering og organisering av bypakkene	12
2. TRANSPORTUTFORDRINGER FREMOVER	13
2.1 BEFOLKNINGSVEKST OG TRANSPORTBEHOV	13
2.1.1 1,5 millioner flere bilreiser hver dag	14
2.1.2 Befolkningsveksten vil føre til betydelig økt investeringsbehov i samferdsel	15
2.1.3 Befolkningsvekst vil bety økt tilskuddsbehov til drift av kollektivtransport.....	15
2.1.4 Samlet finansieringsbehov av transporttilbudet de neste 20 årene i 9 byområder?	16
2.1.5 Økte klimautslipp.....	17
2.1.6 Samfunnsøkonomiske kostnader av de ulike scenarioene.....	18
2.1.7 Hva skjer hvis trafikkutviklingen ikke følges opp med økt kapasitet?	18
2.1.8 Køproblemene vil øke	19
2.2 INVESTERINGENE MÅ FØLGES OPP MED ØKT SATSING PÅ DRIFT	19
3. BYPAKKENE - MÅLOPPNÅELSE.....	21
3.1.1 Hva vi har lagt vekt på i gjennomgangen av KVVUer	22
3.2 MÅLSETTING MED PAKKENE	23
3.2.1 Samfunns mål	23
3.2.2 Effektmål	24
3.2.3 Krav.....	24
3.3 BESKRIVELSE AV BYOMRÅDENE OG INNHOLD I BYPAKKENE/KVVUENE.....	27
3.3.1 Osloregionen: Revidert Oslopakke 3 fram til 2032	27
3.3.2 Bergensområdet: KVVU fram til 2040.....	29
3.3.3 Trondheimsområdet: Miljøpakken fram til 2018.....	31
3.3.4 Nord-Jæren: Revidert KVVU på Jæren fram til 2043	33
3.3.5 Kristiansandsregionen: KVVU fram mot 2040.....	34
3.3.6 Tromsø: KVVU fram til 2030.....	37
3.3.7 Drammensregionen: Buskerudbyprosjektet og oppstart av KVVU	38
3.3.8 Nedre Glomma – KVVU fram mot 2030.....	39
3.3.9 Grenland: KVVU fram til 2040.....	42
3.4 VIRKEMIDLER I VALGTE KONSEPTER	44
3.4.1 Andre virkemidler	46
3.5 MÅLOPPNÅELSE.....	48
3.5.1 Veksten i transportomfanget og endringen i transportmiddelfordeling	48
3.6 MÅLOPPNÅELSE SETT I FORHOLD TIL NYE NASJONALE MÅL	51
3.6.1 Avvik mellom lokale planer og nasjonale politiske prioriteringer	53

4. VIRKEMIDLER FOR Å NÅ NYE NASJONALE MÅL55

4.1	MULIGHETER FOR Å NÅ DE LANGSIKTIGE KLIMAMÅLENE	55
4.2	TILTAK SOM KAN BYGGE OPP UNDER TRAFIKKGRUNNLAGET FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN	56
4.3	HVORDAN OPPNÅ 25 % REDUSERT BILBRUK?	57
4.3.1	<i>Bedre fremkommelighet og økte kostnader for bruk av bil.....</i>	<i>59</i>
4.4	PERSONLIGE RAMMEBETINGELSER BETYR MYE FOR VALG AV TRANSPORTMIDDEL	60
4.4.1	<i>Endringer i rammebetingelser for bil vil få konsekvenser for utslippsnivået</i>	<i>61</i>
4.4.2	<i>Samlet effekt av endret bilhold.....</i>	<i>63</i>
4.4.3	<i>Er det mulig å redusere biltrafikken med ytterligere 25 prosent?</i>	<i>63</i>

5. MER EFFEKTIV ORGANISERING OG FINANSIERING AV BYPAKKER FOR Å NÅ STATLIGE KLIMAMÅL.....65

5.1	BEHOV FOR MER HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK.....	65
5.2	STYRING OG ORGANISERINGEN AV BYPAKKENE OG FORHOLDET MELLOM AVTALEPARTENE	65
5.2.1	<i>Nasjonale dokumenter om styringen av bypakkene.....</i>	<i>65</i>
5.2.2	<i>Kjennetegn ved dagens organisering.....</i>	<i>66</i>
5.2.3	<i>To spørsmål</i>	<i>69</i>
5.3	MULIGE HOVEDPRINSIPPER FOR BYPAKKENE FREMOVER	70
5.3.1	<i>Legitimitet og lokal forankring</i>	<i>70</i>
5.3.2	<i>Staten som overordnet myndighet og tilrettelegger – byområdene som utøvere?</i>	<i>70</i>
5.3.3	<i>Virkemidler i pakkene</i>	<i>71</i>
5.3.4	<i>Bypakkestyrenes forhold til kommuner og fylkeskommune</i>	<i>71</i>
5.3.5	<i>Politisk deltakelse og representasjon</i>	<i>72</i>
5.3.6	<i>Statlig deltakelse i styrene.....</i>	<i>72</i>
5.3.7	<i>Bypakkestyrenes tilknytningsform.....</i>	<i>72</i>
5.3.8	<i>Administrativ organisering</i>	<i>73</i>
5.3.9	<i>Klarhet i avtaler, revisjoner, forpliktelse og sanksjoner.....</i>	<i>73</i>
5.3.10	<i>Oppsummering.....</i>	<i>74</i>
5.4	MER EFFEKTIV FINANSIERINGSMODELL	75
5.5	EVALUERING AV BELØNNINGSORDNINGEN	75
5.6	BELØNNINGSORDNINGEN SOM TOPPFINANSIERING AV BYPAKKENE	77
5.7	LOKALE POLITIKERES FORVENTNINGER TIL FORPLIKTENDE AVTALER	78
5.8	SAMFUNNSØKONOMISKE GEVINSTER AV LOKALE SAMARBEIDSAVTALER	79

LITTERATUR81

VEDLEGG 1.....83

VEDLEGG 2.....97

Sammendrag

Bakgrunn og problemstillinger

Ved behandlingen av Klimameldingen har Stortinget fastsatt et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel eller gange. I transportetatens forslag til NTP er det foreslått en tilsvarende målsetting, hvor de i tillegg har gitt en vurdering av hvilke virkemidler som er nødvendig for å endre transportatferden i byene.

På oppdrag fra Miljøverndepartementet (MD) er det gjennomført to delutredninger for å se nærmere på målsettinger og virkemiddelbruk i de største byområdene ut fra målsettingen i Klimameldingen:

- **Delutredning 1: Bypakker**

- I hvilken grad er dagens bypakker innrettet mot å nå målet i klimameldingen om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektiv, sykkel og gange?
- Beskrive de viktigste elementene som bør inngå i helhetlige avtalebaserte bypakker for å nå målsettingene.
- Drøfte i hvilken grad eksisterende regelverk og organiseringen av bypakkene er egnet for styringen av bypakkene

- **Delutredning 2: Status og virkemiddel for å nå nødvendige mål om at veksten i personbiltrafikken skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange i storbyområdene**

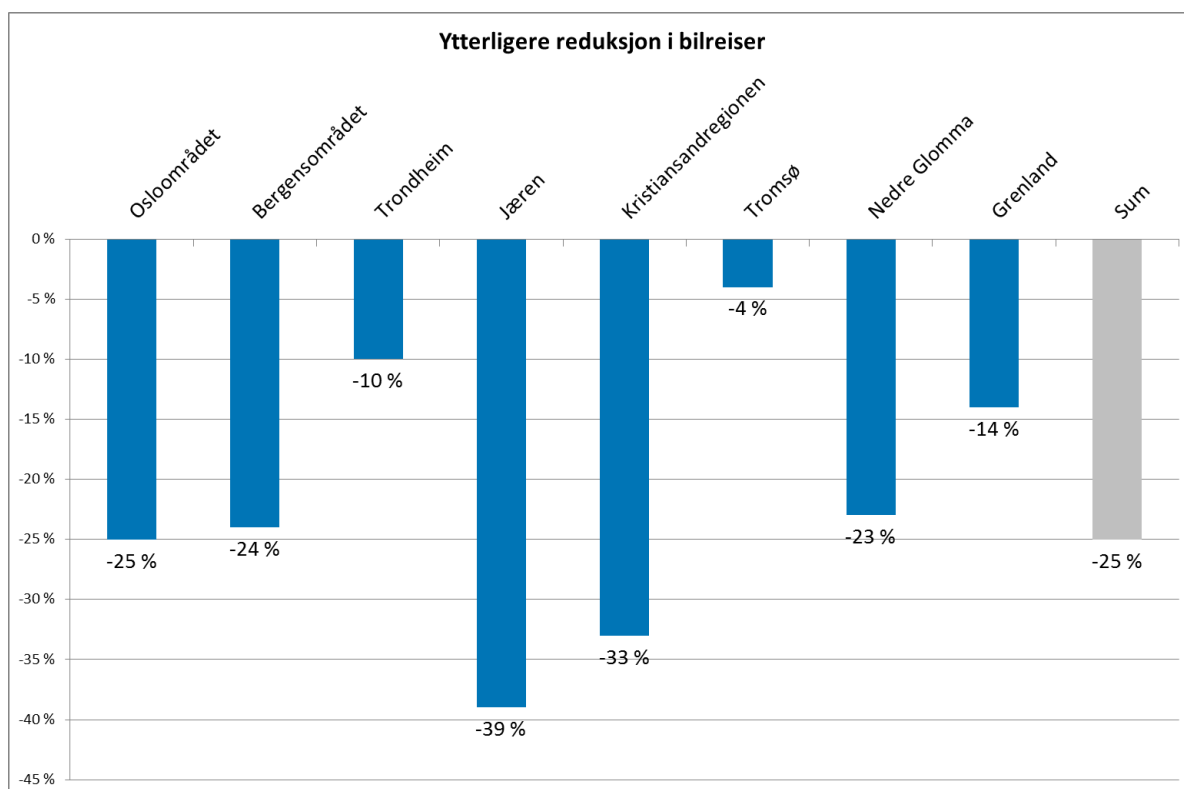
- Eksisterende prognoser for transportvekst
- Dagens transportmiddelfordeling og byenes egne mål for fremtidig transportmiddelfordeling samt tiltak/investeringer
- Om byenes mål er i tråd med klimameldingen
- Byenes behov for nye/ytterligere tiltak og virkemidler for å nå den nasjonale målsettingen for persontransporten i byområdene.

De to delutredningene henger nøye sammen og gjennomført parallelt. Resultatene er derfor rapportert samlet i denne rapporten.

Store avvik mellom lokale og nasjonale mål for biltrafikken

En gjennomgang av de lokale planene for bypakker og konseptvalgutredninger i byene viser at det store avvik mellom de lokale og nasjonale målene når det gjelder bilbruk. Vi har sett på prognoser for trafikkutvikling i 2030 for de 8 største byene¹ basert på anbefalt konsept og forventet befolkningsvekst. I gjennomsnitt må byene redusere biltrafikken med 25 prosent i 2030 utover det som ligger av lokale planer og prognoser:

- Nord-Jæren og Kristiansandsområdet ligger lengst fra målsettingene, men behov for en ytterligere reduksjon på hhv 39 og 33 prosent.
- Tromsø ligger tett opp til den nasjonale målsettingen om nullvekst i biltrafikken.
- Selv om Trondheim når målsettingen om 50 prosent kollektivandel må de ha en ytterligere reduksjon i biltrafikken med 10 prosent for å nå klimamålene.



Figur S.1: Ytterligere endring i bilandelen for å nå mål om at all vekst i transportomfanget skal tas av kollektivtransport gange og sykkel. Reduksjon i biltrafikken i 2030

¹ Drammen har ikke noen ferdig KVVU og er derfor ikke med i oversikten

Strategi for å nå målsettingen i Klimaforliket

Det er ikke mulig å nå målsettingen i Klimaforliket ved bare å se på forbedringer i kollektivtilbudet. En slik strategi vil koste i størrelsesorden 3,5 mrd kroner årlig i økte tilskudd, og det vil gi dårligere miljøeffekt og klimateffekt enn kombinerte tiltakspakker. Det er derfor nødvendig å iverksette lokale tiltak som kan bygge opp under trafikkgrunnlaget for kollektivtransporten og bidra til å nå de nasjonale målsettingene om en stabilisering av biltrafikken på dagens nivå.

Vi har beregnet effekten av en målrettet strategi for å bygge opp under trafikkgrunnlaget for kollektivtransporten basert på fire elementer:

- Befolkningsøkningen skjer som fortetting
- Økningen i arbeidsplasser skjer i sentrum
- Ingen nye i parkeringsplasser i sentrum
- Antall avganger på kollektivtransporten øker i takt med passasjerveksten

En slik strategi vil kunne bidra til å redusere biltrafikken med 17 prosent i de 9 største byområdene. Det er behov for ytterligere 8 prosent nedgang i biltrafikken for å oppnå nullvekst:

- Hvis fremkommeligheten for kollektivtransporten bedres med 20 prosent og kostnadene for bruk av bil øker med 20 prosent vil dette kunne redusere biltrafikken med 6 prosent.
- Hvis befolkningen samtidig får redusert tilgang til bil i takt med at bedre kollektivtilbudet er blitt bedre, vil det kunne gi ca 4 prosent redusert bilbruk.

Tabell S.1: Samlet effekt av en helhetlig tiltakspakke Prosent endring i biltrafikken

	Effekt på biltrafikken
Bygger opp under trafikkgrunnlaget	-17,3 %
Effekten av økte bilkostnader og bedre fremkommelighet	-6,1 %
Effekten av redusert behov for bil	-3,9 %
Samlet effekt	-27,3 %

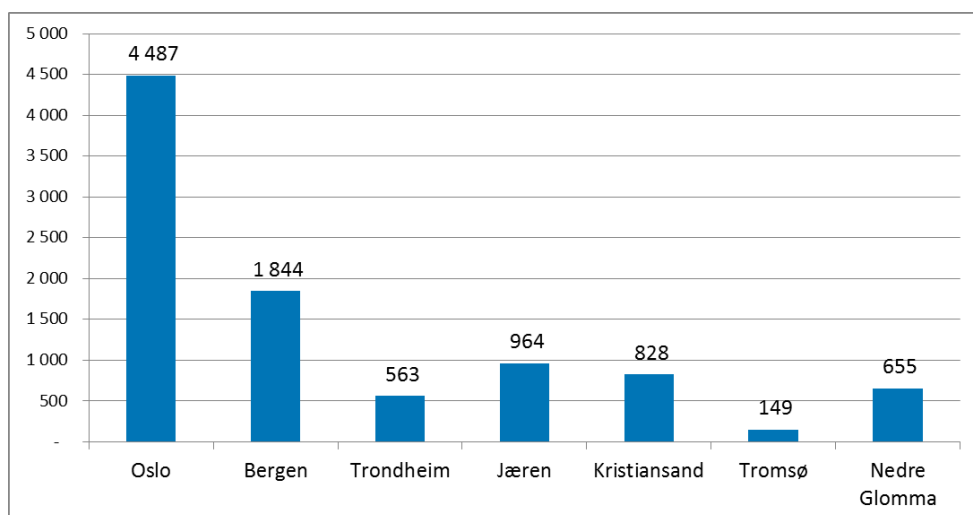
Behov for endret organisering og finansiering

Selv om det er usikkerhet i disse tallene viser de at det er mulig å nå målsettingene i Klimaforliket dersom det gjennomføres en helhetlig og målrettet satsing på bedre rammebetingelser for kollektivtransporten i byene. Det forutsetter at flere virkemidler er inne i bypakkene og at finansieringen av disse pakkene endres, ikke minst for å sikre tilstrekkelige midler til drift.

Vår gjennomgang viser at det er planer for å investere 216 mrd kr i transportsektoren i de 8 byene vi har sett på. Av de byene som har bompengefinansiering er 77 prosent av midlene bompengefinansiert. Det er ulik tidshorisont for disse pakkene. De årlige investeringene ligger mellom 150 mill kr og 4,5 mrd kr, med en samlet årlig ramme på ca 9,6 mrd kr per år. Dette investeringsnivået ligger mellom anslått kostnadsbehov for miljøscenarioet, på ca 7 mrd kr, og bilscenarioet på ca 14 mrd kroner (Norheim m fl 2011).

Dette er bare kostnadene for å øke kapasiteten i takt med befolkningsveksten. I tillegg kommer kostnader til reinvesteringer og etterslep på vedlikehold.

34 prosent av midlene går til kollektivtiltak og 44 prosent til vegtiltak. Det er ulik grad av bindinger i disse avtalene, både i form av vedtatte politiske kompromisser, vegtiltak som er igangsatt og pålegg om oppgradering av infrastruktur ut fra sikkerhetsforskrifter mv. Vi har i denne rapporten laget en gjennomgang av bindinger i bypakkene uten at dette gir en klar andel av hvor mange prosjekter som kan endres på kort og lang sikt.



Figur S.2: Årlige investeringer i KVV/bypakkeperioden Mill kr/år

Rapporten viser at det er store avvik mellom forventet effekt av bypakkene og de nasjonale målene i Klimameldingen. Samtidig kan det være mulig å nå de nasjonale målene med en målrettet arealplanlegging, en restriktiv parkeringspolitikk og at frekvensen på kollektivtransporten følges opp i takt med veksten i antall kollektivreiser. Dette forutsetter at det er langt flere virkemidler inne i bypakkene og at det er tilstrekkelig midler til å øke tilskuddene til kollektivtransporten.

Imidlertid er det behov for endringer i organisering og finansiering av bypakkene som kan bidra til styrket legitimitet for endringer og mer effektiv virkemiddelbruk. Nedenfor peker vi på noen utfordringer og forbedringspunkter:

Bypakkene – en konsekvens av oppgavefordelingen og administrativ struktur

Staten, fylkeskommunene og kommunene har ansvaret for oppgaver og virkemidler som må ses i sammenheng i transport- og arealpolitikken, og kommune- og fylkesstrukturen sammenfaller ikke med de transport- og arealutfordringene. Avtalene om bypakkene og utviklingen av flernivåstyringen gjennom bypakkestyrer er en konsekvens av oppgavefordelingen og struktur. Gjennom avtalebruk og felles styrer søkes behovet for en felles politikk og koordinert virkemiddelbruk å bli ivaretatt.

Behov for legitimitet og lokal forankring

Oppnåelse av Klimaforlikets målsettinger og det økende finansieringsbehov i de største byene krever både tiltak som styrker kollektivtransporten og tiltak som bidrar til mer effektiv drift. Et viktig hensyn for organiseringen av bypakkene fremover vil være å skape faglige og politiske arenaer og legitimitet for en mer samordnet og endret virkemiddelbruk i byområdene.

Forpliktende politiske avtaler

Det legges til grunn at bypakkene i videreføringen fortsatt skal innebære et avtaleforhold mellom staten på den ene siden og byområdet (fylkeskommune og kommuner) på den andre siden. I avtalen kan økonomiske rammer, mål og virkemiddelbruk avtales mellom partene, for eksempel for en periode på 10 år og med rulleringer hvert fjerde år tilsvarende NTP i dag.

Bypakkeavtaler er politiske i sin natur, og avtalene må innebære en sterk politisk forpliktelse til å gjennomføre det man er enige om etter forutgående forhandlinger og kontakt underveis mellom partene. Klare avtalebrudd vil kunne få store politiske konsekvenser for de involverte parter. Juridiske forpliktende avtaler mellom regjering/Storting og byregionene er neppe hensiktsmessig eller nødvendig.

Flere virkemidler i pakkene

Klimaforliket har som konsekvens at staten formulerer tydeligere mål og ambisjoner for bypakkene. I bypakkene bør virkemidlene som kan sikre måloppnåelse for å nå klimapolitiske mål inngå. Det innebærer at også arealpolitikk, parkeringspolitikk mv bør inngå i de fremtidige avtaler ved siden av veg og kollektivtransport og ressurser til å finansiere dette. En slik ordning vil innebære at det meste av transport og tiltak knyttet til et byområde bør inngå i bypakkene.

Klarere rolle og ansvarsfordeling mellom nivåene

Staten er i dag avtalepart, overordnet myndighet og deltaker i styrene. For å få en klarere rolle og ansvarsfordeling mellom nivåene, bør følgende prinsipper vurderes:

- Statens rolle kan endres til en mer tilretteleggende rolle enn i dag. Ved siden av å være avtalepart og tydeliggjøre målene for bypakkene, kan statens hovedansvar være å 1) legge til rette for økonomiske og lovmessige muligheter og å gi politisk støtte til å gjennomføre en endret virkemiddelbruk og 2) følge opp byområdenes målsettinger og resultater for å sikre overensstemmelse med overordnede nasjonale mål og statens betingelser for å inngå avtaler om bypakker.
- Fylkeskommunene og kommunenes (byområdenes) bør ha en utøvende rolle, dvs å ta ansvaret for å foreslå revisjon av bypakker og inngåelse av avtaler med staten, årlige

budsjetter, handlingsprogram, virkemiddelbruk og gjennomføre tiltakene som avtalesfestes i bypakkene.

En viktig begrunnelse for rolledelingen vil være at lokalforvaltningen er nærmest de transportmessige utfordringer og den besitter mange av de potensielt viktigste virkemidlene. Dersom lokalforvaltningen skal få en tydeligere utøvende rolle og staten en mer tilretteleggende rolle, bør det vurderes å desentralisere nåværende statlige ansvarsområder, for eksempel riksveger i byområdene.

Utvidet politisk deltakelse og representasjon

Bypakkestyrene har en vesentlig innflytelse over ressursbruk og utformingen av samferdselspolitikken i byområdene. Det kan stilles spørsmål ved bypakkestyrenes demokratiske forankring og legitimitet, dels pga styrenes sammensetning med få politiske representanter og statlig deltakelse og dels pga styrenes uklare juridiske status og uklarheter i myndighetsforholdet mellom styret og overordnet myndigheter.

Det bør vurderes å utvide bypakkestyrene med flere politiske representanter. Problemstillingen blir ytterligere aktualisert, dersom flere ressurser og virkemidler avtales inn i bypakkene. Flere representanter fra hovedpartene (fylkeskommune og bykommune) og deltakelse fra nabokommunene kan, ved siden av å styrke legitimiteten i styringen av pakkene, også kunne bedre forutsetningene for at nødvendig virkemiddelbruk og planlegging gjennomføres av de respektive ansvarlige myndigheter.

Et alternativ til å utvide de utøvende bypakkestyrene er å etablere rådgivende referansegrupper som konsulteres jevnlig av bypakkestyrene.

Statlige tjenestemenns rolle som deltaker (og i to byer leder av i bypakkestyrene) bør vurderes. Et alternativ for å støtte opp om informasjonsflyt mellom nivåene og koordinering, kan være at Statens vegvesen og Jernbaneverket er observatører i styringsgruppene arbeid. I tillegg kan fylkesmannen som andrelinje areal- og planmyndighet og med ansvar for at staten opptrer samordnet overfor kommunesektoren, delta som observatør.

Administrativ organisering

Gitt bypakkenes nåværende og mulige fremtidige ansvar, bør det etableres dedikerte fagadministrasjoner for å arbeide for å støtte opp under politisk behandling i bypakkestyrene og for å sørge for at tiltak vedtatt av bypakkestyrene blir gjennomført

Bypakkestyrenes tilknytningsform

Det er behov for å formalisere de rettslige rammer og tilknytningsformen for styrene og avklare hvilke oppgaver og myndighet som er delegert til bypakkestyrene. Hvilken tilknytningsform som skal benyttes bør utredes nærmere, herunder om det kan være aktuelt å opprette en ny bestemmelse som åpner opp for samarbeid om myndighetsutøvelse mellom fylkeskommune og kommune, for eksempel etter mønster fra samkommunemodellen. Kommunal- og regionaldepartementet åpner opp for å utrede slike samarbeidsmodeller.

Mer effektiv finansieringsmodell

Denne analysen viser at det er et økende finansieringsbehov til drift av kollektivtransporten i de største byene som det kan være vanskelig å dekke gjennom ordinære fylkeskommunale budsjetter. Det vil kreve i størrelsesorden mellom 7 og 14 mrd kroner avhengig av om det er kollektivtrafikk og sykkel eller biltrafikken som skal ta trafikkveksten. Det er mulig å redusere kostnadene ved en slik satsing hvis økte statlige midler følges opp med lokale tiltak for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft. Det gjelder både tiltak som styrker kollektivtransportens trafikkgrunnlag og tiltak som bidrar til mer effektiv drift.

Målsettingen i denne rapporten har ikke vært å lage en komplett samfunnsøkonomisk analyse av ulike tiltakspakker i disse byene men peke på noen klare sammenhenger mellom rammebetingelser i byområdene og kostnadene hvis en skal nå målsettingen i Klimaforliket.

I følge våre beregninger vil de tiltakene som skisseres i tabell S.1 redusere kostnadene med ca 5,3 mrd , både reduserte veginvesteringer og driftstilskudd. En betydelig del av disse innsparingene vil skyldes bedre fremkommelighet, med 2,4 mrd kroner i reduserte driftskostnader. Dette er tiltak som dermed reduserer det økte finansieringsbehovet for både bilister (bompenger), statlige overføringer til veginvesteringer og fylkeskommunale midler til drift hvis målsettingen i Klimaforliket skal nås.

Dagens bypakker har en finansieringsmodell som gjør det vanskelig å gjennomføre slike tiltak. For det første er de primært investeringspakker som gjør det vanskelig å finansiere betydelig økning i driftstilskuddet. Og det er en modell som finansierer investeringer og ikke tiltak som kan redusere finansieringsbehovet.

I tillegg er en stor del av bypakkene finansiert ved bompenger, og en reduksjon i biltrafikken vil dermed bety en tilsvarende reduksjon i inntektsgrunnlaget. For de bypakkene som i dag har bompenger dekker dette 77 prosent av kostnadene. En 25 prosent reduksjon i biltrafikken vil dermed svekke inntektsgrunnlaget med nesten 20 prosent.

Belønningsordningen som toppfinansiering av bypakkene

Det betyr at det må etableres en finansieringsordning som kompenserer for inntektsbortfallet hvis biltrafikken over bomstasjonene reduseres og som kan dekke det økte tilskuddsbehovet hvis kollektivtilbudet må økes. Belønningsordningen kan fungere som en slik tilleggsfinansiering, ved at målsettingen er å premiere byer som klarer å få til en endret reisemiddelfordeling. Det er nylig foretatt en evaluering av Belønningsordningen som så på hvordan ordningen har fungert frem til nå og hvilke nye grep som ev kan bidra til bedre måloppnåelse (Norheim m fler 2012).

Hovedkonklusjonene på denne analysen var at Staten i større grad bør fokusere på resultatene som oppnås framfor tiltakene som gjennomføres:

1. **Statlig støtte per redusert biltur:**

Hvis de ni største byområdene klarer å redusere biltrafikken i årene som kommer vil dette spare samfunnet for investeringer i nye veier. En avtalebasert satsing i de største byområdene bør premiere byene med et kronebeløp per redusert biltur, beregnet ut fra innsparingen. Midlene kan tas fra statens bidrag til finansiering av bypakkene.

2. **Statlig støtte per ny kollektivreise**

For å få full effekt av kollektivtransportinvesteringene i byområdene må det følges opp med økte midler til drift av kollektivtransport. I følge våre beregninger vil tilskuddsbehovet til drift av kollektivtransport i 2030 være 3,5 mrd. kr høyere enn i 2010, dette tilsvarer 7,5 kr per ny passasjer.

3. **Byene bør bestemme hvilke tiltak som skal gjennomføres**

En slik finansieringsordning innebærer at det bare er de byene som klarer å øke antall kollektivreiser som får støtte fra staten. Hvor mye de får i støtte avhenger av hvordan de klarer å bedre konkurranseforholdet for kollektivtransporten i forhold til bil. I tillegg vil mer effektiv drift av kollektivtransporten i form av kollektivprioritering og reduserte driftskostnader redusere tilskuddsbehovet ytterligere. En målstyrt finansieringsmodell kan gjøre det enklere å etablere porteføljestyling hvor også rammebetingelsene og transportomfang spiller en viktig rolle.

4. **Langsiktige avtaler**

Det bør i utgangspunktet være opp til lokale myndigheter å bestemme hvilke tiltak som er mest effektive for å nå disse målene. Samtidig må avtalene være langsiktige slik at byene også høster gevinstene av fortetting og andre mer langsiktige tiltak. Hvis avtalene er mer kortsiktige, dvs. under 10 år vil det være nødvendig å premiere tiltakene som gjennomføres i større grad enn resultatene i form av redusert biltrafikk og økt kollektivtrafikk. I den grad det er vanskelig å forplikte staten på mer enn fireårige avtaler bør det etableres intensjonsavtaler som dekker formålet med avtalene, eller etablere en resultatavhengig finansiering av kollektivtransporten som en permanent ordning.

5. **Samarbeid mellom lokale myndigheter**

Det er mange aktører som har ansvar for de tiltakene som kan påvirker reisemiddelfordelingen i byområdene. Samtidig utvides det funksjonelle byområdet slik at det vil være mange kommuner og lokale aktører som bør være med i et slikt avtalebasert partnerskap.

1. Innledning og metode

I Klimameldingen har Regjeringen fastsatt et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel eller gange. I transportetatens forslag til NTP er det foreslått en tilsvarende målsetting, hvor de i tillegg har gitt en vurdering av hvilke virkemidler som er nødvendig for å endre transportatferden i byene. Det er imidlertid behov for mer konkret kunnskap om status og behov i det enkelte byområde.

På oppdrag fra Miljøverndepartementet (MD) har vi gjennomført to delutredninger for å se nærmere på målsettinger og virkemiddelbruk i de største byområdene ut fra målsettingen i Klimaforliket:

- **Delutredning 1: Bypakker**
 - I hvilken grad er dagens bypakker innrettet mot å nå målet i klimameldingen om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektiv, sykkel og gange?
 - Beskrive de viktigste elementene som bør inngå i helhetlige avtalebaserte bypakker for å nå målsettingene.
 - Drøfte i hvilken grad eksisterende regelverk og organiseringen av bypakkene er egnet for styringen av bypakkene
 -
- **Delutredning 2: Status og virkemiddel for å nå nødvendige mål om at veksten i personbiltrafikken skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange i storbyområdene**
 - Eksisterende prognoser for transportvekst
 - Dagens transportmiddelfordeling og byenes egne mål for fremtidig transportmiddelfordeling samt tiltak/investeringer
 - Om byenes mål er i tråd med Klimaforliket
 - Byenes behov for nye/ytterligere tiltak og virkemidler for å nå den nasjonale målsettingen for persontransporten i byområdene.

De to delutredningene henger nøye sammen og gjennomført parallelt. Resultatene er derfor rapportert samlet i denne rapporten.

1.1 Metode

Hovedutfordringen i dette arbeidet vil være å oppsummere eksisterende mål og prognoser for transportveksten i byområdene. For mange av byene er det gjennomført Konseptvalg-utredningen (KVU) som i prinsippet skal evalueres og rapporteres etter samme mal. Vi har ikke klart å få komplette oversikt for alle byene, men resultater og sammenlikninger av måltall er relativt entydig slik at det ikke vil påvirke hovedkonklusjonene i analysene.

1.1.1 Studie av 9 byområder

Vi har i sett på de 9 største byområdene, inklusiv de omegnskommunene som er med i de lokale rapportene, dvs Osloområdet, Bergensområdet, Trondheim, Jæren, Buskerudbyen, Tromsø, Kristiansandregionen, Grenland og Nedre Glomma. Av disse byområdene er det bare

Trondheim som kun omfatter bykommunen i analysene. Totalt bor det ca 2,4 mill innbyggere i disse byområdene, dvs ca halvparten av Norges befolkning. For å kunne sammenlikne mål og virkemidler i de ulike byområdene er det viktig å ha det funksjonelle byområdet i bakhodet, både i forhold til arbeidsmarkedsregionen og reisestrømmer, og i forhold til hvilke aktører som bør være med i en avtalebasert satsing.

1.1.2 Avvik mellom statlige og lokale målsettinger

Målsettingen i denne kartleggingen har vært å undersøke om det er avvik mellom statlige og lokale målsettinger for transportutviklingen og forventet effekt av de tiltakene som planlegges i byområdene. Prognosene for transportutviklingen er hentet fra KVUenes modellberegninger som i all hovedsak er gjennomført med de regionale transportmodellene (RTM). I noen sammenhenger kan disse prognosene undervurdere effekten av kollektivtiltak. Det betyr at avvikene som vi finner i dette prosjektet både kan skyldes svakheter ved transportmodellene, for lite ambisiøse mål eller for lite effektive tiltak. Vi har ikke hatt mulighet til å vurdere hva som er den viktigste årsaken i dette prosjektet. MD har finansiert et eget prosjekt som ser på muligheter til å forbedre transportmodellene for bedre å ta hensyn kollektivtransport og gange/sykkel i disse transportmodellene (Tørset m fl 2012).

1.1.3 Analyse av ytterligere virkemidler for å nå målene

Vi har funnet at det er relativt store avvik mellom de statlige målsettingene i Klimaforliket, de lokale målsettingene i hver enkelt by og ikke minst faktiske prognoser for effekten av de tiltakene som planlegges. Et sentralt spørsmål har derfor vært å belyse hvor sterke virkemidler som må iverksettes, i tillegg til de lokale planene, for å nå målene i Klimaforliket. Det er ikke noe mål i dette oppdraget å lage nye lokale transportanalyser, men peke på størrelsen og omfanget av de ekstra virkemidlene.

Analysen bygger på resultatene fra en større analyse av transportmiddelbruk og rammebetingelser i 54 europeiske byer, der effekten av endrede rammebetingelser i byene på bruk av bil og kollektivtransport er beregnet. Dette er den mest omfattende kartleggingen av rammebetingelser og reisemiddelvalg i europeiske byer og gir et veldig godt grunnlag for å beregne hvor mye parkeringsdekning, fortetting, kostnader for bil og kollektivtilbudet har å si for bruken av bil og kollektivtransport (Norheim 2006).

Analysen benyttes for å angi retning og størrelsen på virkemidlene i forhold til hvor mye biltrafikken totalt sett må reduseres. I tillegg har vi sett på hvor mye virkemiddelbruken må variere i forhold til den måloppnåelsene som ligger i dagens planer.

1.1.4 Vurdering av mer effektiv finansiering og organisering av bypakkene

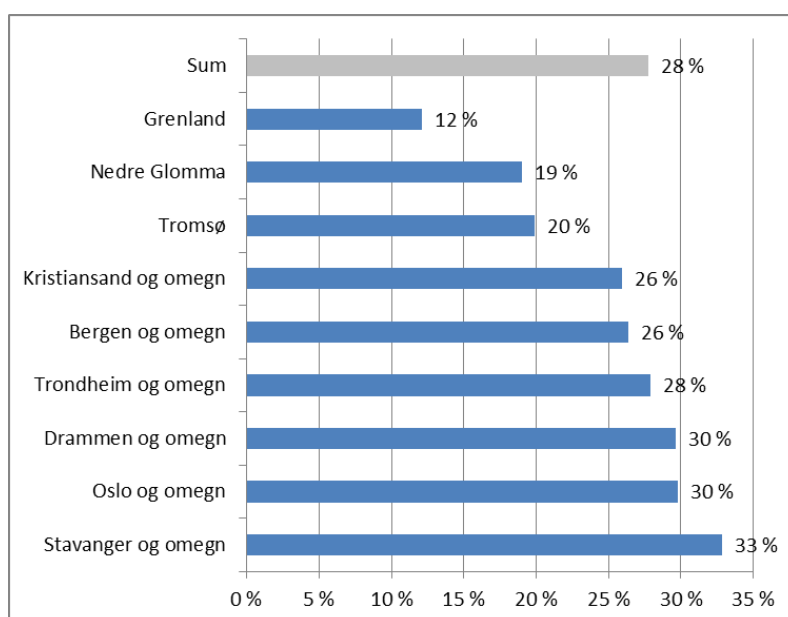
I rapporten drøfter vi spørsmål om endringer i organisering og finansiering av bypakkene som kan bidra til styrket legitimitet for endringer og mer effektiv virkemiddelbruk. Vi drøfter forslag til endringer når det gjelder:

- Organisering av bypakkene, når det gjelder hvilke aktører som skal være med i styringen av bypakkene og rollefordelingen mellom stat og kommune/fylkeskommune.
- Finansiering av bypakkene, når det gjelder lokale bidrag og muligheten for å kople Belønningsordningen bedre opp mot bypakkene?

2. Transportutfordringer fremover

2.1 Befolkningsvekst og transportbehov

I de ni største byområdene i Norge forventes en befolkningsvekst på 28 prosent fra 2010 til 2030. Den forventede befolkningsveksten varierer imidlertid mellom byområdene og er høyest i Stavangerområdet med 33 prosent og lavest i Grenland med 12 prosent (jf Figur 2.1).



Figur 2.1: Forventet befolkningsvekst i de 9 største byområdene i Norge 2010-2030. Datakilde SSB.

Befolkningsveksten betyr store utfordringer for transportsystemet. Dagens kapasitet på vei og bane er ikke tilstrekkelig til å håndtere trafikkveksten som følge av befolkningsøkningen. Kapasiteten må økes, noe som medfører et behov for økte ressurser til investeringer i transportsystemet. Også ressursbehovet til drift av kollektivtransporten og vedlikehold av infrastrukturen vil påvirkes av den forventede veksten.

På oppdrag fra KS Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon har Urbanet Analyse utarbeidet tre scenarioer frem mot 2030, basert på prognoser for befolkningsutvikling og velstandsutvikling i byområder (Norheim m fl 2011). Formålet med analysene var å vise hva befolkningsveksten betyr for investeringsbehovet til vei og bane, klimautslipp og køer på veinettet avhengig av hvor stor del av veksten som skjer med bil eller kollektivt og sykkel. Analysen så på tre scenarioer:

- 1) **Trendscenarioet** betyr en forventet utvikling basert på eksisterende planer og prognoser for økonomiske utvikling, befolkningsvekst mv.
- 2) **Miljøscenarioet** betyr at trafikkveksten som følge av befolkningsutviklingen tas av kollektivtransport og sykkel.
- 3) **Bilscenarioet** betyr at all trafikkvekst tas av bil.

I alle scenarioene er veiprosjekter som ligger inne i NTP 2010-2019 inkludert i analysene og prognosene for trafikkveksten er basert på de regionale transportmodellene (RTM).

I analysene er alle ni byområder som er med i Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk inkludert: Oslo-regionen, Bergens-området, Trondheims-området, Kristiansand-regionen, Nord-Jæren, Tromsø, Grenland, Drammensregionen og Nedre Glomma.

2.1.1 1,5 millioner flere bilreiser hver dag

I **Trendscenarioet** vil antallet bilreiser øke med nesten 1,5 millioner i de ni byområdene, fra 4,2 til 5,7 millioner. Antallet kollektiv- og sykkelreiser vil øke noe, men ha en svakere vekst enn biltrafikken. Dette resulterer i at bilandelen øker, mens kollektiv- og sykkelandelen går noe ned.

Det er interessant å merke seg at dette scenarioet, som reflekterer forventet utvikling med dagens rammebetingelser og bevilgningsnivå, skiller seg lite fra **Bilscenarioet**, der all trafikkvekst er bilbasert. Det betyr at det kreves en kursendring hvis trafikkveksten skal håndteres av andre transportformer enn bil.

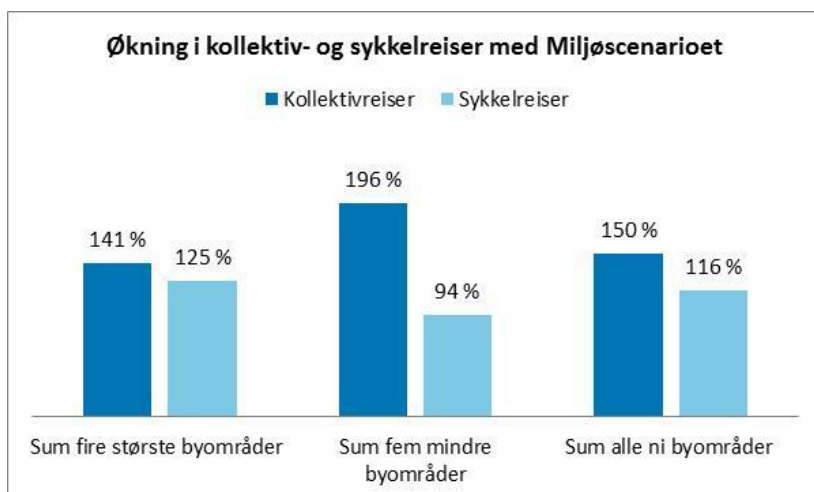
I **Miljøscenarioet** vil antallet kollektiv- og sykkelreiser øker med hhv. 1,3 og 0,3 mill reiser daglig, noe som gir en kollektivandel på 24 prosent og en sykkelandel på 6 prosent. Bilandelen reduseres til 45 prosent.

Miljøscenarioet er i prinsippet det samme som Klimaforlikets mål om at kollektivtransport sykkel og gange skal ta veksten i transportomfanget. I Miljøscenarioet tas det hensyn til hvor i byområdene befolkningsveksten kommer. Andelen av trafikkveksten som tas av hhv kollektivtransport og sykkel tilsvarer dagens relative forhold mellom andelen kollektiv- og sykkelreiser i hver av byområdene. Eksempel: Hvis kollektivandelen er 20 prosent og sykkelandelen er 10 prosent, forutsettes kollektivtransporten å ta 2/3 av trafikkveksten, mens sykkel tar 1/3. Skjer det meste av trafikkveksten på korte reiser vil dermed sykkel ta en forholdsvis stor andel av veksten, mens kollektivtransportens andel øker med reisesenes lengde.

Tabell 2.1: Transportmiddelfordeling og antall reiser i de ulike scenarioene. Summert alle ni byområder. Reiser per dag. (Norheim m fl 2011).

	2010	Trend	Miljøscenarioet	Bilscenarioet
Kort beskrivelse	2010 – data om reiseomfang mv hentet fra RTM	2010-2030 – prognoser hentet fra RTM	Kollektivtransport og sykkel tar trafikkveksten	Bil tar trafikkveksten
Bil	4,2	5,7	4,2	5,9
Kollektivtransport	0,9	1,1	2,2	0,9
Sykkel	0,3	0,3	0,6	0,3
Øvrig (gange, passasjer)	2,0	2,4	2,4	2,4
Antall reiser per dag (mill)	7,4	9,5	9,5	9,5

Beregningene viste at antall kollektiv- og sykkelreiser må to- til tredobles hvis den forventede trafikkveksten skal håndteres av miljøvennlige transportformer (figur 2.1). Økningen er størst i de minste byområdene og for kollektivtransporten, som vil ta den største delen av trafikkveksten i miljøscenarioet.



Figur 2.2: Økning i antall kollektiv- og sykkelreiser dersom kollektivtransport og sykkel håndterer trafikkveksten neste 20 år. (Norheim m fl 2011).

2.1.2 Befolkningsveksten vil føre til betydelig økt investeringsbehov i samferdsel

Norheim m fl 2011 har beregnet hvilke økte investeringskostnader på vei og bane som befolkningsveksten vil medføre, med utgangspunkt i de tre scenarioene; Trendscenarioet, Miljøscenarioet og Bilscenarioet. I investeringer i veg er både riks, fylkes og kommunale veger medregnet. I kollektivinvesteringene er også jernbaneinvesteringer medregnet. Beregningene viser at forventet trendutvikling vil kreve en økning i investeringene i størrelsesorden 14 mrd kr årlig for å holde tritt med trafikkutviklingen (tabell 2.2). Det betyr konkret at hvis økningen i investeringene er lavere vil køene på veiene og forsinkelsene for trafikantene øke. Miljøscenarioet vil kreve ca halve investeringsbeløpet, med 7 mrd kr i økte årlige investeringer. Her er satsingen på kollektivfelt og terminaler på samme nivå som infrastruktur på tog, med 3,2 mrd kr årlig investeringsbehov. Bilscenarioet ligger litt høyere enn trend. Oversikt over økte investeringskostnader i hver enkelt byområde finnes i vedlegg 2.

Tabell 2.2: Anslått økt investeringsbehov for de ulike scenarioene. Mrd kr per år i neste 20-årsperiode. 9 byer, hele perioden, endring fra 2010. (Norheim m fl 2011).

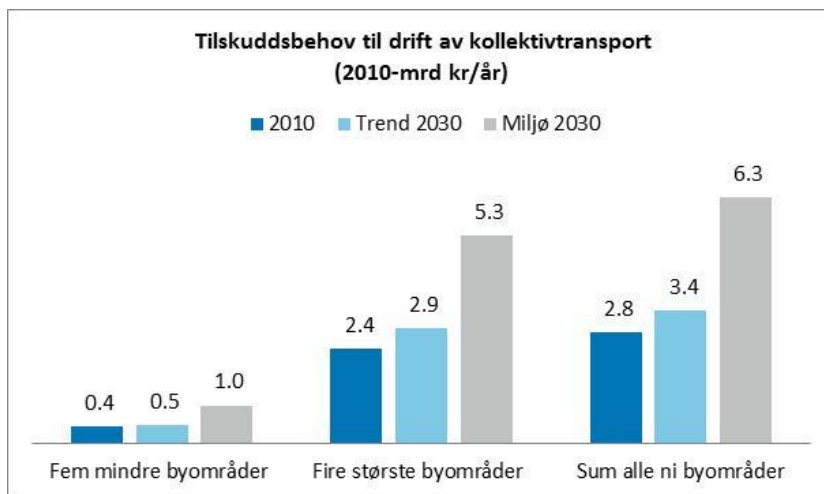
	Trend	Miljøscenario	Bilscenario
Kollektivfelt, terminaler etc	0,5	3,2	-
Infrastruktur tog	0,4	3,2	-
Infrastruktur veg	12,3	-	14,1
Sykkelvei	0,1	0,7	-
Driftskostnader vei	0,5	-	0,5
Sum	13,7	7,1	14,6

2.1.3 Befolkningsvekst vil bety økt tilskuddsbehov til drift av kollektivtransport

Rapporten fra 2011 så utelukkende på behovet for økte investeringer. Samtidig vil tilskuddsbehovet til drift av kollektivtransport øke de neste 20 årene, men hvor mye vil avhenge av hvordan rammebetingelsene for kollektivtransporten endres. Urbanet Analyse har nylig gjennomført en analyse for KS som ser på mulighetene for å utvikle lokale avtaler mellom

byene og staten for en målrettet satsing for at kollektivtransport og sykkel skal ta trafikkveksten (Norheim m fl 2012). Et sentralt spørsmål er hvordan det økte tilskuddsbehovet i byområdene skal finansieres og hvordan byområdene kan bidra til å bygge opp under trafikkgrunnlaget for å gjøre denne satsingen mest mulig kostnadseffektiv.

Beregningene viser at **miljøscenarioet** vil kreve at det årlige tilskuddsbehovet til drift av kollektivtransporten øker med ca. 3.5 mrd kr de neste 20 årene, fra ca. 2,8 mrd kr i 2010 til 6,3 mrd kr i 2030 (figur 2.2). Også i **trendscenarioet** vil det årlige tilskuddsbehovet øke med ca. 600 mill kr, fra 2,8 mrd kr i 2010 til 3,4 mrd kr i 2030. Dette betyr at driften av kollektivtransport i 2030 vil kreve dobbelt så høye tilskudd sammenlignet med 2010, hvis kollektiv og sykkel skal ta den forventede trafikkveksten slik at biltrafikken ikke øker fra dagens nivå. Det økte tilskuddsbehovet er økningen i det fylkeskommunale tilskuddet. Tilskudd til drift av jernbane kommer i tillegg.



Figur 2.3: Driftsøkonomi i alle ni byområder med ulike scenarioer for trafikkvekst. 2010-Mrd kr/år. (Norheim m fl 2012).

Det økte tilskuddsnivået er et anslag basert på normerte kostnader og inntekter per passasjerkm i byene, fordi det faktiske tilskuddsnivået er konfidensielt. Det vil derfor være usikkerhet i anslagene ikke minst i beregninger for hvert byområde hvor anslagene vil være heftet med stor usikkerhet. Vi har derfor valgt å kun vise det økte tilskuddsbehovet på totalnivå som en illustrasjon av hva det vil koste å drifte et kollektivtilbud i de 9 største byområdene, for å møte utfordringene med hensyn til veksten i antall reisende.

2.1.4 Samlet finansieringsbehov av transporttilbudet de neste 20 årene i 9 byområder?

Det samlede offentlige finansieringsbehovet til persontransport vil øke med ulike scenarioer for trafikkvekst totalt for hele perioden 2010-2030. Dette økte finansieringsbehovet kommer som følge av trafikkveksten og behovet for økt kapasitet. Økt finansieringsbehov er summen av investeringer i og drift av ny infrastruktur og tilskudd til drift av økt kollektivtilbud. Det betyr at økte kostnader til drift av eksisterende vegnett som følge av økt biltrafikk ikke ligger inne i disse tallene. Det er heller ikke tatt hensyn til at investeringskostnadene kan øke proporsjonalt mer enn vegkapasiteten som følge av at en massiv vegutbygging kan gi mer tunneler. Det betyr at disse kostnadsanslagene for kostnadene ved økt biltrafikk trolig er undervurdert.

Et Trendscenario, der forventet trafikkvekst i hovedsak tas av bilen, krever økte investeringer i infrastruktur på 266 mrd kroner, økte tilskuddsbehov til drift av veg på 8 mrd kr og økte

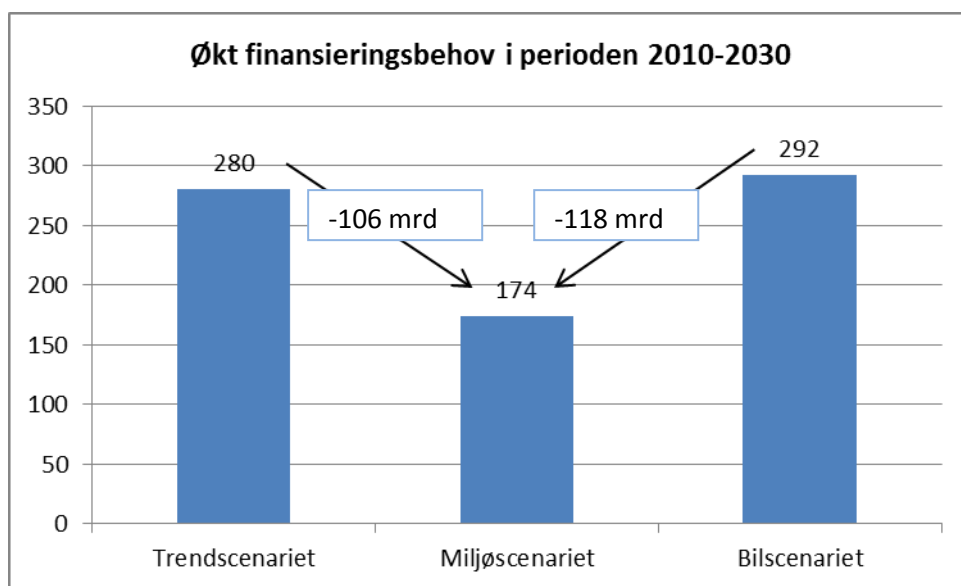
tilskuddsbehov til drift av kollektivtransport på 6 mrd kr i perioden 2010 til 2030. Dette gir en økning i det totale finansieringsbehovet på ca. 280 mrd kr i perioden 2010 til 2030.

Et Miljøscenario, der all trafikkvekst fordeles på kollektivtransport og sykkel, krever økte investeringer i infrastruktur på 142 mrd kr og økte driftstilskudd til kollektivtransport på 32 mrd kr. Dette gir en økning i det totale finansieringsbehovet på 174 mrd kr i perioden fra 2010 til 2030.

Tabell 2.3: Økt finansieringsbehov av transporttilbudet i perioden 2010-2030. Mrd kr. (Norheim m fl 2012).

	Trendscenarioet	Miljøscenarioet	Bilscenarioet
Økte investeringer i infrastruktur	266	142	282
Økte driftstilskudd til veg	8	-	10
Økt driftstilskudd til kollektivtransport	6	32	-
Sum økt finansieringsbehov	280	174	292

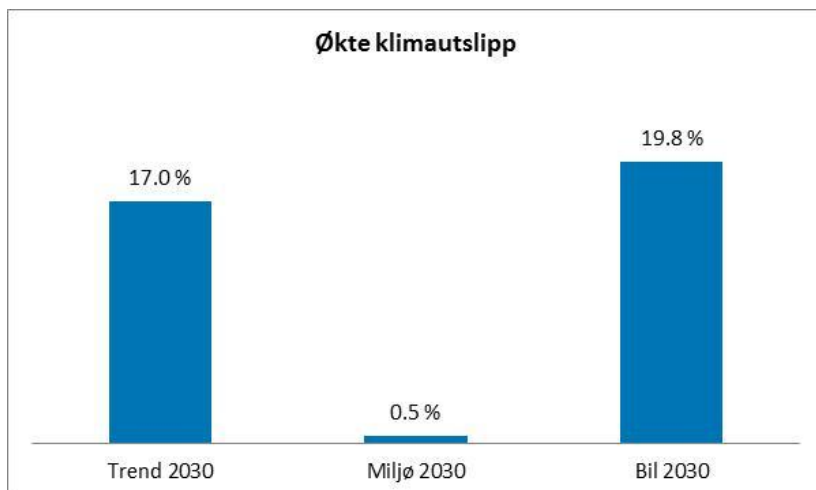
Det betyr at en bilbasert trafikkvekst vil gi langt større press på offentlige budsjetter enn et scenario der kollektivtransport og sykkel tar trafikkveksten. Hvis Miljøscenarioet blir en realitet, kan det totale finansieringsbehovet i perioden 2010 til 2030 bli redusert med ca. 106 mrd kr sammenlignet med Trendscenarioet (figur 2.3). Hvis Bilscenarioet blir en realitet, vil det totale finansieringsbehovet øke med ca. 12 mrd kr sammenlignet med Trendscenarioet.



Figur 2.4: Økt finansieringsbehov perioden 2010 til 2030. Mrd kr. (Norheim m fl 2012).

2.1.5 Økte klimautslipp

Befolkningsveksten vil føre til en kraftig økning i motoriserte reiser, i første rekke med bil men også med kollektivtransport. I 2030 vil klimautslippene fra persontransport i de ni største byområdene være 17-20 prosent høyere enn i 2010 hvis trafikkveksten tas av bil. Hvis trafikkveksten tas av kollektivtransport og sykkel vil klimautslippene øke marginalt.



Figur 2.5: Økte klimautslipp med ulike scenarier for trafikkutvikling. % endring i forhold til 2010. (Norheim m flere 2011).

2.1.6 Samfunnsøkonomiske kostnader av de ulike scenarioene

For å få et helhetlig bilde av konsekvensene er de samfunnsøkonomiske kostnadene ved de ulike scenarioene beregnet. Disse beregningene viser at trendutviklingen vil gi en økning i miljøkostnadene fra transportsektoren på ca 66 mrd kr i de 9 største byområdene de neste 20 årene (tabell 2.4). Hvis kollektivtransport og sykkel tar hele trafikkveksten vil miljøkostnadene fra transportsektoren bare øke med ca 42 mrd kr, eller ca 24 mrd kr lavere enn trendalternativet. De eksterne samfunnsøkonomiske kostnadene vil i Miljøscenarioet være 28 mrd kr lavere enn alternativet hvor biltrafikken tar hele veksten.

Tabell 2.4: Samlet oppsummering av kostnadene ved de ulike scenarioene i ni byområder. Mrd kr per år og samlet for de neste 20 årene. (Norheim m flere 2012).

	Trend	Miljøscenario	Bilscenario
Sum (mrd kr/år)	3,3	2,1	3,5
Sum miljøkostnader neste 20 år (mrd kr)	66	42	70

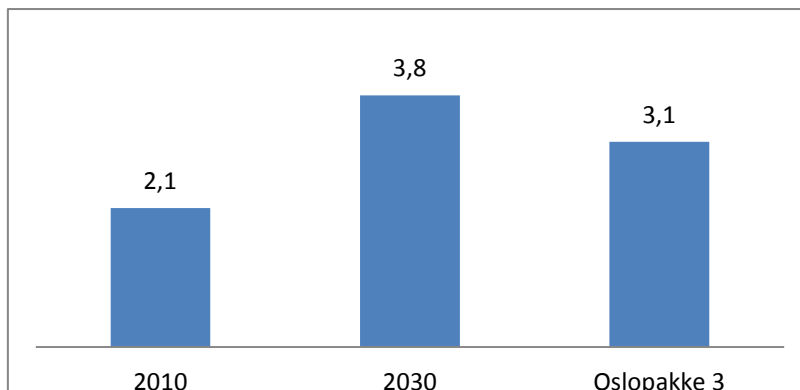
2.1.7 Hva skjer hvis trafikkutviklingen ikke følges opp med økt kapasitet?

Vi har vist at det vil kreve betydelige investeringskostnader for å øke investeringene i takt med trafikkveksten, uansett om den tas med økt biltrafikk eller kollektivtrafikk og sykkel. Samtidig kan alternativet være langt mer kostbart. Hvis byene ikke satser på økte transportinvesteringer vil køproblemene i byene kunne øke dramatisk, med betydelige framkommelighetsproblemer både for næringslivet og privatpersoner.

Bare for persontransporten kan køkostnadene i de største byområdene øke med mellom 9 og 21 mrd kroner årlig hvis vegkapasiteten holdes på dagens nivå, og utviklingen blir som i Trendscenarioet (Norheim m fl 2011), avhengig av hvilken kjøretidselastisitet som benyttes (hhv -1 og -2,5). Køkostnadene reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene for trafikantene hvis det ikke satses på økte investeringer i infrastruktur. For en oversikt over køkostnader i de ulike byområdene, se vedlegg 2.

2.1.8 Kjøproblemene vil øke

Befolkningsveksten vil kreve et betydelig høyere beløp enn det bypakken klarer å finansiere gjennom bompenger og statlige overføringer. I Oslopakke 3 er det i GLP Oslopakke3 2011 beregnet at kjøproblemene vil øke til tross for massive investeringer både på veg og kollektivtransport. Kjøproblemene er forventet å øke med ca. 80 prosent hvis en bare foretar de investeringene som ligger i ordinære budsjetter (GLP Oslopakke 3 2011) og ca. 50 prosent inkludert den satsingen som ligger i Oslopakke 3 (Figur 2.6). Det betyr at selv om tiltakene som ligger i Oslopakke 3 vil bedre fremkommeligheten i forhold til situasjonen i 2030 vil kjøproblemene bli betydelig større enn situasjonen i dag.

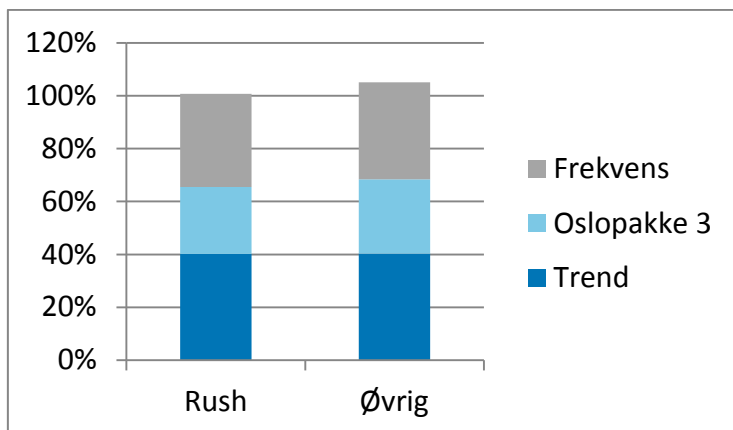


Figur 2.6: Beregnede forsinkelseskostnader for bil og kollektivtransport i makstimen i 2010, referanse 2030 og ved de investeringsplaner som ligger i Oslopakke 3. mrd. kr per år. Kilde (GLP Oslopakke 3 2011).

Selv om det er betydelig usikkerhet i disse tallene viser det tydelig at de store bompengeprojektene rundt de største byene ikke er tilstrekkelige til å møte den store befolkningsveksten og at køene trolig vil øke. Hvis målsettingen er å bedre fremkommeligheten på vegnettet må disse investeringene kombineres med restriksjoner på biltrafikken.

2.2 Investeringene må følges opp med økt satsing på drift

Økte midler til drift vil være avgjørende for å få full effekt av de investeringene som ligger i dagens bypakker. Analyser fra Oslopakke 3 viser at investeringene i et bedre kollektivtilbud alene kun vil gi mellom 10 og 20 prosent flere kollektivreiser, og inntil 60 prosent inkludert befolkningsveksten de neste 20 årene (Figur 2.7).



Figur 2.7: Forventet endring i antall kollektivreiser i Osloområdet 2010-2030 som følge av trend/befolkningsvekst, effekten av Oslopackage 3 (innretning 3H) og supplerende effekt hvis passasjerveksten for kollektivtransport følges opp med økt frekvens. Prosent endring fra 2010

Hvis disse investeringene følges opp med et mer effektivt rutetilbud og økt frekvens kan antall kollektivreiser fordobles. Men dette forutsetter at det er tilstrekkelige midler til å øke rutetilbudet og at det iverksettes tiltak som gir mer effektive transportløsninger.

Totalt sett vil reisetiden for en bilist øke med 70 prosent i rushtida som følge av trafikkutviklingen i Referansealternativet. Økningen er størst i Indre by, hvor belastningen på vegnettet er størst. For kollektivtransporten vil reisetiden øke noe mindre, med ca 30 prosent økning.

Denne økningen representerer i gjennomsnitt ca 70 timer økt reisetid med bil for en som bruker bil hver dag til og fra jobb, og nesten 100 timer for de som reiser i Sørkorridoren. I snitt tilsvarer det 3 døgn ekstra tid i bilen hvert år. For kollektivtrafikken vil de økte forsinkelsene kunne føre til ca 30 timer økt reisetid hvert år. Økningen er størst i Nordøstkorridoren med ca 40 timer ekstra reisetid.

Tabell 2.5: Endringer i reisetid for bil og kollektivtrafikk fram til 2030 (Referanse). Prosent endring og antall timer per år. Kilde: RTM 23-modellkjøring (Statens vegvesen)/ Norconsult 2011 og Haug og Norheim (2011).

	Endring 2010-2030		Økning i antall timer/år	
	Bil	Kollektivt	Bil	Kollektivt
Indre By	105 %	36 %	65.8	29.5
Sør	72 %	27 %	95.5	32.6
Vest	48 %	28 %	57.2	28.8
Nordøst	73 %	35 %	72.1	39.7
Sum/snitt	71 %	32 %	72.8	31.8

3. Bypakkene - måloppnåelse

Byområdenes KVUer er grunnlagsdokumentene for å identifisere hvilke mål byområdene har satt seg og hvilke virkemidler de vil benytte for å nå sine målsettinger for å møte den fremtidige transportveksten og miljøutfordringene.

En KVU er en faglig utredning, og skal dokumentere virkningene et prosjekt gir for trafikanter og for samfunnet som helhet. KVUen er et beslutningsgrunnlag for valg av alternative strategier. Statens Vegvesen har utarbeidet en metode for konsekvensanalyser, som blant annet beskriver KVU-prosessen og hva en KVU skal inneholde. (Statens vegvesens metode for Konsekvensanalyser, Statens Vegvesen).

En KVU skal bestå av en faglig anbefaling av en langsiktig strategi for byområdet og hvilke virkemidler som skal benyttes. Dette innebærer at KVUene skal anbefale et konsept for hvordan de vil møte transportutfordringene fremover. Hvilke virkemidler som skal benyttes, både hvor mye som skal investeres i ulike tiltak og om det gjennomføres andre tiltak som f.eks. bompenger, parkeringsrestriksjoner mv, samt synliggjøring av effekter av andre virkemidler som kan gi ytterligere effekter i forhold til de mål som er satt.

Vi har gjennomgått både KVUer og en del av underlagsmaterialet til disse, samt reviderte utgaver i den grad dette foreligger. Buskerudbyens KVU er ikke ferdig, mens Jæren kom med revidert utgave 10. oktober 2012. Trondheim har ikke KVU, men en Miljøpakke, og Osloområdet har en KVU fra 2007 samt en revidert Oslopakke 3 fra 2012. Tabell 3.1 viser oversikt over byområdene samt tidsperspektivet og dokumentenes status. Datagrunnlaget for oversiktene og beregningen i dette kapitlet er dermed i all hovedsak hentet fra denne dokumentasjonen fra byområdene.

KVU – KS1

«Kvalitetssikring i tidlig fase» («KS1») skal gjennomføres for statlige investeringer over 500 mill. kroner. KS1 innebærer at tiltakshaver(e) utarbeider en «konseptvalgutredning» (KVU) som gjennomgås og kvalitetssikres av spesielt godkjente eksterne konsulenter. Formålet er å få bedre styring med planleggingen av store prosjekter på et tidlig stadium. Utredningsarbeidet skal gjennomføres i tidlig planfase, som grunnlag for et overordnet prinsippvedtak i Regjeringen om valg av konsept. Prioritering mellom ulike prosjekt skal som tidligere skje gjennom NTP og oppfølging av årlige budsjett. KS1 skal gjennomføres innen rammen av eksisterende lovverk og ansvarsdeling mellom forvaltningsområdene.

Brev fra Samferdselsdepartementet 11.09.2006

Tabell 3.1: Oversikt over byområdene, dokumentene og status for dokumentene

Område	Kommuner	Type dokument	Publisert år	Tids- perspektiv
Oslo-regionen	Oslo og alle 22 Akershus-kommuner	KVU fra 2007 Nytt forslag til Revidert Oslopakke 3 – konsept politisk vedtatt 24.5.2012. Revidering av N/K er under arbeid	2007 Oslopakke3 revidert 2012	2027 2008-2032
Bergens-området	Bergen, Fjell, Askøy, Lindås, Os	KVU	2012	2014-2040
Trondheims- området	Trondheim, Melhus, Skaun, Klæbu, Malvik, Stjørdal	Miljøpakke 1 Miljøpakken 2	2008 2012	2008-2025
Jæren	Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg	Opprinnelig KVU 2009 Revidert KVU 10.oktober 2012	2010	2040 2018-2043
Kristiansand- regionen	Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Birkeland, Lillesand	KVU	2013	2016-2040
Buskerudbyen	Drammen, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Kongsberg	KVU ikke ferdig, ferdigstilles 2012		
Nedre Glomma	Fredrikstad, Sarpsborg	KVU		2015-2030
Grenland	Skien, Porsgrunn, Siljan, Bamble	KVU	2010	2015-2040
Tromsø	Tromsø	KVU	2010	2013-2030

3.1.1 Hva vi har lagt vekt på i gjennomgangen av KVUer

KVUene er store og tunge dokumenter med mange underlagsdokumenter, og de er også skrevet og oppsummert på veldig ulik måte. Dette gjør det vanskelig å finne «riktige» og sammenliknbare data som har vært nødvendige for de analysene vi gjennomfører i dette prosjektet. Det som det har vært viktig å fokusere på i vår gjennomgang, og som i prinsippet alle KVUer skal inneholde er:

- **Samfunnsmål:**
som er utledet av interessentanalyser/prosjektutløsende behov. Interessentanalysen skal munne ut i en behovsanalyse og samfunnsmål
- **Effektmål:**
som skal bidra til å nå samfunnsmålene, dvs. er en slags operasjonalisering av samfunnsmålene
- **Krav:**
som stilles for å nå samfunnsmålene. Kravene er avledet av behovene og samfunnsmålet.
 - Kravene kan være absolutte, dvs at konsepter som ikke oppnår disse absolutte målene skal forkastes.
 - Andre krav – som transportsystemet helst skal imøtekommer. Disse andre kravene er viktige i evalueringen av konsepter som når de absolutte målene.

- **Konsepter:**

Det skal foretas modellering av de ulike konseptene med hensyn til

- Transportomfang og transportmiddelfordeling
Modellresultater skal vises for alle konsepter samt for et såkalt 0-konsept, dvs et slags «trendalternativ». I tillegg skal måloppnåelsen vurderes sett i forhold til dagens situasjon.
- Virkemiddelbruk i konseptene

- Valgt konsept og anbefaling

Konseptbegrepet

Konsept er i retningslinjene definert som en grunnleggende ide, en overordnet løsning for å ivareta et sett av behov og problemstillinger som er definert i form av prosjektets formål og øvrige mål.

Konseptbegrepet brukes der det er et antatt transportbehov som kan løses i flere korridorer eller med ulike teknologier, eller der prosjektet er del av en langsiktig utviklings-/transportstrategi. Hovedpoenget er at det skal tas beslutning i en tidlig fase, før det defineres et prosjekt.

Konseptene skal være prinsipielt ulike:

- Realistiske – de skal illustrere det handlingsspenn regionen sannsynligvis rår over ved utvikling av transportsystemet i et langsiktig perspektiv.
- Være klart forskjellige fra hverandre
- Skal være innbyrdes konsistent når det gjelder kombinasjonen av tiltak, dvs at tiltakene trekker i en felles retning sett i forhold til konseptets intensjon

På bakgrunn av gjennomgangen av KUVene/kartleggingen kan vi dermed se på måloppnåelsen i de valgte konseptene samt måloppnåelse sett i forhold til nyere nasjonale mål om at kollektivtransport og sykkel og gange skal ta veksten i transportomfanget.

3.2 Målsetting med pakkene

KVU arbeidet i byene startet før Klimameldingen ble lagt frem. Det kan derfor ikke forventes at byområdene har mål som svarer til nyere nasjonale mål og dermed heller ikke virkemidler som er tilpasset de nasjonale målene om at kollektivtransport og sykkel og gange skal ta veksten i transportetterspørselen.

3.2.1 Samfunnsmål

De overordnede **samfunnsmålene** er i stor grad utformet slik at «alt skal bli bedre enn i dag».

Flertallet av byområdene, Tromsø, Kristiansandsregionen, Jæren, Trondheim og Buskerudbyen har fokus på effektivitet og miljøvennlighet. Mens Nedre Glomma kun fokuserer på effektivitet både for person og godstransport. Grenland har fokus på næringstrafikk og attraktivitet for ikke bilbaserte reiser. Osloområdet og Bergensområdet vil sikre tilgjengelighet/-fremkommelighet for alle trafikantergrupper.

Samfunnsmålene for de KUVene som er gjennomgått oppsummeres i tabellen nedenfor.

Byområde	Samfunns mål
Tromsø (2030)	Fremtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transportteterspørselen på en mer miljøvennlig måte
Kristiansandregionen (2040)	Innen 2040 skal transportteterspørselen i Kristiansandsregionen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte.
Jæren (2040)	Et effektivt og miljøvennlig transportsystem som betjener dagens og framtidig befolkning minst like godt som i dag. - På kort sikt er det et mål å bedre framkommeligheten i rushet med vekt på kollektivtransport.
Trondheim (2025)	Miljøpakken skal gi bedre hovedvegnett, kollektivtilbud og bedre forholdene for de som går og sykler. Gjennom en rekke tiltak skal byen oppnå lavere klimautslipp, kortere bilkøer og mindre trafikkstøy.
Buskerudbyen (2040)	Innen 2040 skal transportteterspørselen i Buskerudbyen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte.
Bergensområdet (2040)	I 2040 skal Bergensregionen ha et transportsystem og utbyggingsmønster som gir god tilgjengelighet til viktige reisemål, og effektiv transport for brukerne. På kort sikt skal Bergen ha en bilandel og et reisemønster som sikrer lovpålagt krav for luftkvalitet i sentrale deler av Bergen
Oslo området (2032)	Hovedmålene med Oslopakke 3 er å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper, herunder: i) Redusere rushtidsforsinkelser i byområdet, med hovedvekt på kollektiv- og næringslivstransport, ii) Økt framkommelighet for gående og syklende, iii) By- og stedsutvikling som gjør det mulig å etablere store nye boligområder.
Grenland (2040)	Bedre framkommelighet for næringstrafikk og mer attraktive forhold for reisende med kollektivtransport og for gående og syklende
Nedre Glomma (2030)	Nedre Glommaregionen skal i år 2030 håndtere transportteterspørselen innen person- og godstransport mer effektivt enn i dag.

3.2.2 Effektmål

Dokumentene inneholder effektmål som er en operasjonalisering av samfunnsmålene, dvs at effektmål er mål som skal bidra til å nå samfunnsmålene. Problemet med en sammenlikning av effektmålene mellom de ulike byområdene er at de ikke nødvendigvis har en indikator knyttet til seg. Effektmålene viser ofte bare en retning sett i forhold til dagens situasjon og er i mange tilfeller ikke tallfestet. Effektmålene er mange og til dels motstridende. Samtidig vil de fleste byområdene tilgodese alle grupper trafikanter.

Miljøpakken i Trondheim og KVUen i Tromsø har de mest offensive effektmålene og som vil endre transportmiddelfordelingen i disfavør bil. Målet er at halvparten av alle reiser skal foretas med kollektivtransport, sykkel eller gange, i Tromsø innen 2030 og i Trondheim innen 2018.

3.2.3 Krav

KVUene inneholder krav som konseptene vurderes i forhold til. Enkelte har absolutte krav, dvs krav som skal /må være oppfylt i valgt konsept. I tillegg har mange av byområdene en mengde krav de måler konseptene opp mot.

Kravene i KVUene er i større grad enn effektmålene tallfestet. Men fortsatt er de utformet slik at det kan være vanskelig å måle de ulike konseptene opp mot kravene for å vurdere om kraven innfris. I noen byområder er kravene kun knyttet til korridorer, men har ikke måltall for hva disse kravene betyr for hele byområdet. Dette gjør det vanskelig å vurdere måloppnåelsen i byområdet som helhet, og ikke minst sammenlikne måloppnåelsen mellom de ulike byområdene og opp mot nasjonale mål.

Tabell 3.2: Effektmål i byområdene

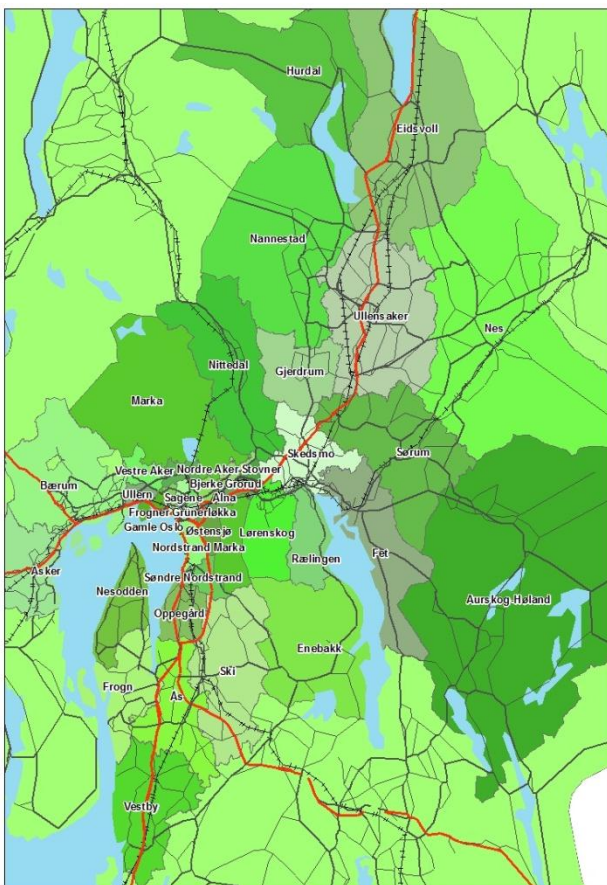
	Endret transportmiddel-fordeling, disfavør bil	Utslippsreduksjon	Fokus gang/sykkel (utbygging/ framkommelighet)	Framkommelighet kollektivt	Framkommelighet næring	Framkommelighet bil	Fortetting
Tromsø	Halvparten av alle reiser skal i 2030 foregå med miljøvennlige transportformer (20 % kollektiv, 30 % gang/sykkel)		Mulighet for sikker sykling på sammenhengende sykkelvegnett i hastighet opp til 25-30 km/t	Reisetid for kollektiv skal reduseres med 20 prosent på viktige ruter (Sentrum, Breivika og Giæverbukta)	Gjennomsnittlig kjøretid for gods- og varetransport mellom viktige logistikk-knutepunkter på hovedvegnettet (E8 og Rv.862) skal være minst like god som i dag		
Kristiansand-regionen	Prosentvis vekst i biltrafikken i Kristiansandsregionen skal være mindre enn prosentvis vekst i befolkningen fra 2010 til 2040 målt i trafikkarbeid.	Utslipet av klimagasser i Kristiansandsregionen fra transport i 2040 skal være redusert med 25 % sammenlignet med utslippene i 2010.	Kollektivtrafikken, gående og syklende har hinderfri fremføring på det regionale hovednettet.	Kollektivtrafikken, gående og syklende har hinderfri fremføring på det regionale hovednettet.	Næringstrafikken har effektiv adkomst til havn, flyplass og godsterminal.	Kortere reisetid i 2040 enn i 2010 i transportkorridorene E18, E39 og Rv 9	
Jæren			Framkommelighet for sykkeltrafikken skal være minst like god som i dag	Framkommelighet og pålitelighet for kollektivtransporten skal være minst like god som i dag	God framkommelighet og pålitelighet for gods- og varetransport	God framkommelighet for biltrafikk utenfor sentrale byområder, dvs sør for Ganddal	
Trondheim	Andelen som reiser med miljøvennlig transport (gang-, sykkel- og kollektivtrafikk) skal øke til 50 % av alle turer innen 2018 (fra 42% i 2008). Andelen reiser med privatbil reduseres fra 58 % til 50 % ,	og en vesentlig del av bilreisene skal foretas med biler med lavt utslipp CO2-utslipp fra transport skal reduseres med minst 20 % innen 2018 ift 2008-nivå	Et helhetlig gang- og sykkelvegnett (inntill 800 mill) skal på plass innen 2018	Framkommelighet for kollektivtransport bedres. Gjsn.hast. skal øke med 25 % innen 2010 i de sentrale byområdene. Innen 2018 skal hastigheten økes med 15% på øvrige deler stamrutenettet og hastigheten skal øke ytterligere i de sentrale byområder			80 % av nye boliger skal bygges innenfor eksisterende tettstedsstruktur, og 60 % av nye arbeidsintensive arbeidsplasser skal bygges innenfor de sentrale byområder (innenfor "Kollektivbuen")

	Endret transportmiddel-fordeling, disfavør bil	Utslipps-reduksjon	Fokus gang/sykkel (utbygging/ framkommelighet)	Framkommelighet kollektivt	Framkommelighet næring	Framkommelighet bil	Fortetting
Bergens-området			Mulighet for sikker sykling i hastigheter opptil 25-30 km/t på et sammenhengende hovedsykkelnett i sentrale områder.	Full framkommelighet med forutsigbar reisetid og regularitet på de viktigste kollektivstamrutene innenfor "kollektivbyen".	Mindre trengsel med bedre framkommelighet for nyttetransport sammenlignet med i dag - i hele Bergensområdet, og sentralt i Bergen.		
Osloområdet	Oslopakke 3 skal bidra til vesentlig redusert vekst i biltrafikk, bla for å begrense utslipp av klimagasser ved å: i) forbedre reisetid med kollektivtransport sammenlignet med reiser med bil, ii) øke komfort og kvalitet på terminaler, holdeplasser og transportmidler i kollektivsystemet, iii) legge til rette for flere gang- og sykkelturner.	Oslopakke 3 skal skjerme Oslo indre by, viktige knutepunkter/tettsteder og boligområder for vekst i biltrafikk for å: i) overholde lovfestede grenseverdier og oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy, ii) bidra til god miljøkvalitet i Oslo indre by og større tettsteder, iii) frigjøre arealer til by- og stedsutvikling og redusere barrierevirkning av veger.		Oslopakke 3 skal sikre et transportsystem som har god framkommelighet, tilstrekkelig kapasitet og er robust for hendelser ved å: i) skape bedre balanse mellom etterspørsel og kapasitet på kritiske strekninger på infrastruktur for alle transportmidler, ii) sikre forutsigbar framkommelighet på stamvegene i morgenrush			
Grenland	5 %-poeng økning i andelen reisende med kollektiv, gang og sykkel. 5 %-poeng økning i transportarbeidet for kollektiv i Telemark		Økt antall km gang-/sykkelveg eller fortau		5 %-poeng reduksjon i reisetid for næringstrafikk gjennom bybåndet (fra E18 til Gulset)		
Nedre Glomma			På et sammenhengende hovedsykkelnett skal det kunne sykles sikkert i hastigheter opptil 25-30 km/t	Reisetid med kollektivtransport skal reduseres med 20 % på viktige ruter	Kjøretid for godstransport mellom terminaler og mellom terminaler og E6 skal være minst like god som i dag	Forsinkelse i rush for personbil på hovedveinettet skal ikke være større enn i dag	

3.3 Beskrivelse av byområdene og innhold i bypakkene/KVUene

I dette avsnittet gir vi en kort beskrivelse av byområdene og hvilke konsepter de har valgt for å møte veksten i transportomfanget og målsettingene de har satt, samt hvilke virkemidler de tar i bruk. Beskrivelsene er i hovedsak basert på KVUene i de ulike byområdene. Der andre kilder er benyttet oppgis kildehenvisninger i teksten.

3.3.1 Osloregionen: Revidert Oslopakke 3 fram til 2032



Områdebeskrivelse

Osloregionen er avgrenset til Oslo kommune og de 22 kommunene i Akershus. Med sine 1,1 millioner innbyggere er Osloregionen den største byregionen i Norge. I henhold til SSBs befolkningsfremskrivning forventes befolkningen i regionen å øke med 30 prosent frem til 2030. I 2030 vil det dermed være over 1,4 millioner innbyggere i regionen.

Revidert Oslopakke 3

Oslopakke 3 er en finansieringspakke for raskere utvikling av transporttilbudet i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 ble vedtatt av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i 2006, med etterfølgende vedtak i Stortinget i 2008. Den finansieres i stor grad av bompenger. I tillegg brukes statlige midler til riksvegnettet og kommunale/-fylkeskommunale midler til lokale samferdselstiltak. Også jernbanetiltak i Oslo og Akershus inngår i Oslopakke 3, og fullfinansieres av staten.

Omregnet til prisnivå 2011 hadde det lokale forslaget til Oslopakke 3 opprinnelig en total ramme på 65 mrd for perioden 2008-2027. Kostnadene for mange av prosjektene i det lokale forslaget er betydelig høyere enn det som ble lagt til grunn i 2006. Derfor var det behov for å revurdere prosjektporteføljen og rekkefølgen for gjennomføring av prosjektene. Akershus og Oslo Høyre, Ap og Venstre ble enige om en revidert avtale om Oslopakke 3 i mai 2012.

Det er i ferd med å gjennomføres analyser av effekten av tiltaksporteføljen som ligger inne i den reviderte avtalen, men resultatene er ennå ikke klare. Vi presenterer derfor analysene av opprinnelig Lokalt forslag (med oppjusterte kostnader).

Målsetting med Oslopakke 3

St.meld. nr. 17 (2008-2009) om Oslopakke 3 trinn 2 setter *økt fremkommelighet for alle trafikantgrupper* som hovedmål for pakken. *Miljøvennlige transportformer og næringslivets transporter* prioriteres imidlertid før privatbil: Tiltak for å redusere rushtidsforsinkelsene, spesielt for nærings- og kollektivtransport, og økt framkommelighet for gående og syklende

skal prioriteres. Videre er det formulert mål knyttet til transportmiddelfordeling, miljø, trafiksikkerhet, kollektivtilbud, universell utforming og utvikling av byer og tettsteder.

Med utgangspunkt i målene i St.meld. nr. 17 har styringsgruppen formulert fem hovedmål med tilhørende indikatorer for porteføljestyling av Oslopakke 3:

- God fremkommelighet for alle trafikantergrupper
- Større andel av transport med kollektiv, til fots og på sykkel
- Et sikkert transportsystem
- Et attraktivt og universelt utformet kollektivsystem
- Redusere miljøproblemer og bidra til god by- og tettsteds kvalitet

Virkemiddelbruk

Pakke har en ramme på 59 mrd 2011-kr i perioden 2008-2027 som finansieres med bompenger, statlige, kommunale og fylkeskommunale midler. Midlene går til investeringer i riksvei i Oslo og Akershus, fylkesvei i Akershus og kommunale veier i Oslo samt lokale kollektivtiltak som opprusting av trikketraséer, t-bane og økt frekvens. I tillegg kommer tiltak på jernbanen som finansieres med statlige midler utenom Oslopakke 3-midlene. I Oslopakke 3 sitt handlingsprogram 2010-2013 er det lagt opp til å bruke til sammen 14,6 mrd kr. Ca 2,4 av disse er økt tilskudd og 2,9 mrd er investeringer i kollektivinfrastruktur. I vår basissituasjon har vi lagt planene i handlingsprogrammet frem til 2014 til grunn.

Etter 2013 er det dermed 44 mrd igjen av rammen til Oslopakke 3. Det er en vesentlig kostnadssprekk i prosjektene som hittil er gjennomført, og det pågår nå et arbeid for å få et bedre grunnlag for langsiktig prioritering av midlene. Men innenfor denne utredningen forholder vi oss til det som foreligger av konkrete planer og vedtak, og tar ikke høyde for en eventuell økning av rammene eller omprioritering av tiltakene i Oslopakke 3-porteføljen.

Dagens investeringsramme for Oslopakke 3 innebærer et årlig investeringsbehov som ligger på rundt 3 mrd kr.

Tabell 3.3: Prosjekter i Oslopakke 3. Kilde: Handlingsprogram 2011-2014 for Oslopakke 3. Forslag fra Styringsgruppen for Oslopakke 3.

Prosjekter i Oslopakke 3 (2008-2027)	Bevilgningsbehov (Mill. 2009-kr)	
	Oslo	Akershus
Vei	18 260	10 260
Miljøtunneler/veiprosjekter	13 630	9 045
Bundne veiprosjekter	4 630	1 215
Kollektivt	11 720	10 600
Tilskudd	3 270	5 230
Investeringer	6 270	2 020
Andre kollektivtiltak	2 180	3 350
Andre investeringstiltak, inkl. gang/sykkelveier, trafiksikkerhet og miljøtiltak	3 270	2 780
Sum	33 250	23 640
Fellestiltak:		
Riving/etablering av betalingsstasjoner	275	
Planlegging	1 090	
Sum Oslopakke 3	58 255	

3.3.2 Bergensområdet: KVV frem til 2040



KVV for Bergensområdet² ble publisert i 2012, og gjelder fra 2014-2040. I bestillingen for KVV ligger det en intensjon om at Bergensområdet skal samles om en felles regionpakke. En pakke med felles organisering og finansiering for alle tiltak vil da måtte avløse Bergensprogrammet og evt. andre eksisterende bompengoordninger.

Områdebeskrivelse og transportutfordringer

Bergensområdet er avgrenset til de tolv kommunene Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Askøy, Meland, Lindås, Radøy, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os. Disse kommunene utgjør en felles arbeids-, bo- og serviceregion - det "funksjonelle" Bergensområdet. I dag bor det ca 370 000 innbyggere i disse kommunene. Det forventes 160 000 nye innbyggere innen 2040, dvs. en befolkningsvekst på 43 prosent i forhold til i dag.

En forventet økning i folketall på 160.000 vil ha stor betydning for transportetterspørselen i Bergensområdet. Køproblemer i Bergen er i

dag *moderate* sammenlignet med det en internasjonalt finner i større byområder. De er likevel klart økende, og for enkelte hovedlenker er det i dag betydelige forsinkelser i normal rushtidstrafikk. Selv om køproblemer i normalsituasjon er moderate, kjennetegnes vegsystemet i Bergensområdet av høy sårbarhet. Deler av problemet skyldes det radielle vegsystemet der "alt" skal via Nygårdstangen, uten alternative ruter eller ringveger.

Målsetting med KVV

Det er utformet et todelt samfunns mål for Bergensområdet, et langsiktig mot 2040 og et mål på kort sikt.

- Samfunns mål mot 2040: «I 2040 skal Bergensregionen ha et transportsystem og utbyggingsmønster som gir god tilgjengelighet til viktige reisemål, og effektiv transport for brukerne».
- På kort sikt: «Bergen skal ha en bilandel og et reismønster som sikrer lovpålagt krav for luftkvalitet i sentrale deler av Bergen».

Konsepter og virkemiddelbruk

I KVV for Bergensområdet er det utformet fem konsepter, i tillegg til referansealternativet:

- K1 «Buss på dagens vegareal»,
- K2 «Bybane til alle bydeler, ingen større vegtiltak»,
- K3 «Bybane, Ringveg øst og regionale samband»,
- K4 «Bybane, alle kjente vegprosjekt/regionale samband» og
- K5 «Bybane/buss, mindre ring og regionale samband».

² «Tjuagutt og stril – mindre bil. Konseptvalgutredning for transportsystemet i Bergensområdet», Statens vegvesen Region vest, datert 13.05.2011.

Det anbefalte konseptet er et kombinasjonskonsept bestående av K3 «Bybane, Ringveg øst, og regionale samband» og K4 «Bybane, alle kjente vegprosjekt / regionale samband», og bygger på følgende konseptidé:

- Prioritering av kollektivtransport og sykkel i sentrale byområder
- Høystandard kollektivtilbud til alle bydeler
- Utbygd hovedvegnett i Bergen, ikke redusert kapasitet på innfartsårene
- Lede biltrafikk via et ytre ringvegsystem i stedet for via Bergensdalen
- Bedre tilgjengelighet til sentrum for ytterområdene i regionen
- Bedre luftkvalitet og tilrettelegging for byutvikling i Bergensdalen

Idéen er å prioritere de sentrale delene av Bergen til gange/sykkel og kollektivtrafikk. Bybanen til alle bydeler skal gi høystandard kollektivtilbud. Gjennomgående biltrafikk i Bergensdalen/-sentrum skal reduseres ved å bygge ny firefelts Ringveg øst via Arna. For omegnskommunene skal bedre tilgjengelighet til Bergen sikres med nye regionale vegsamband i vest og nord. Det forutsettes høy andel overgang til bybane for reisende inn mot Bergen sentrum. Bybåt-tilbud til Askøy viktig for å dempe belastningen i hovedkorridoren fra vest.

Trafikantbetaling er nødvendig, spesielt sentralt, men også på nye regionale samband for å motvirke for mye nyskapt trafikk. Takstnivå er likt som i K4-K5, og gjør at en tur/retur bilreise f.eks Sotra-Bergen sentrum koster 60 kroner i 2040 (2040-kjøpekraft).

Følgende tiltak ligger inne (hentet fra K3, som inneholder noe mer kollektiv og litt mindre veisatsing enn kombinasjonskonseptet):

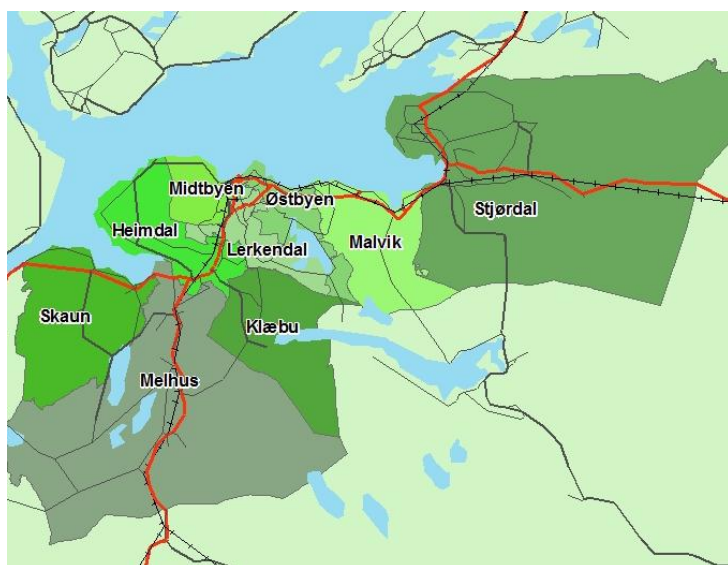
INVESTERINGER	KOSTNADSOVERSLAG
VEGTILTAK – spesifiserte	18,2 mrd
Spesifiserte investeringer i K= som påløper etter 2013	2770
Sotrasambandet Storavatnet-Arefjord, 4 felts veg	4100
Sotrasambandet Arefjord - Kolltveit, 4 felts veg	1200
Ringveg Øst, Hop-Indre Arna, 4 felts veg	4000
Ringveg Øst, Indre Arna-Vågsbotn, 4 felts veg	1800
Ringveg vest, 3. byggetrinn	800
E39 Nyborg – Nordhordlandsbrua	3000
E39 nord, midtdeler dagens veg tom Hordvik	110
KOLLEKTIVTILTAK – spesifisert	11,4 mrd
Spesifisert jb-investeringer i K= som påløper etter 2013	1945
Bybane Rådal-Flesland, inkl. depot	2200
Bybane Bergen sentrum – Åsane	3000
Bybane Bergen sentrum – Storavatnet	3500
Kollektivfelt, Fyllingsdalen	200
Permanent sambruksfelt på innfartsårene	200
Tilrettelegging bybåt til Askøy	50
Tilrettelegging kollektivtiltak på Askøy	300
VEGTILTAK OG SEKKEPOSTER I	8,3 mrd
SEKKEPOSTER I BERGEN	8,0 mrd
DIVERSE INVESTERINGSTILTAK	0,2 mrd
SUM (inkl. tot ca 4,3 mrd til jernbane og E39 Os-	46,0 mrd

Det innebærer at midlene er fordelt på ulike typer av tiltak på følgende måte:

Tabell 3.4: Investeringskostnader for KVV i Bergensområdet, fordelt etter ulike typer tiltak.

Investeringer	Mrd kr	%-fordeling
Total investeringsramme	46.0	100 %
Kollektivtiltak	13.4	29 %
Veg- og tunnelutbygging	19.2	42 %
Gang- og sykkel	3	7 %
Andre tiltak	2.2	5 %
Vegtiltak/sekkeposter i omegnkommunene (veg, gang- og sykkel, kollektiv, trafikksikkerhet og miljø)	8.3	18 %

3.3.3 Trondheimsområdet: Miljøpakken frem til 2018



Trondheim har ingen KVV, men en **bypakke** utarbeidet i to trinn: Miljøpakke 1 vedtatt av Trondheim kommune i 2008 og Miljøpakke 2 vedtatt i 2012.

Områdebeskrivelse

Miljøpakken er et samarbeid mellom Trondheim kommune, Statens Vegvesen og Sør-Trøndelag fylkeskommune, og gjelder for Trondheim kommune, selv noen av Miljøpakkens investeringer går til utbedringer i kollektivtilbudet i nabokommunene (i hovedsak Malvik, Melhus og Skaun).

Det overordnede ansvaret for Miljøpakken har Kontaktutvalget, der ordføreren i Trondheim, fylkesordføreren i Sør-Trøndelag og en representant for ledelsen i Statens vegvesen er representert.

Målsetting med Miljøpakken

Siden Trondheim ikke har en KVV, men en miljøpakke, er det ikke definert et konkret samfunns mål. Miljøpakken har derimot et overordnet mål om å *redusere CO2 utslippene, begrense biltrafikken og forbedre tilbudet for fotgjengere, syklistar og kollektivtrafikanter*. Videre skal Miljøpakken gi bedre hovedvegnett, kollektivtilbud og bedre forhold for gående og syklende. Disse tiltakene bidrar til at byen skal oppnå lavere klimautslipp, kortere bilkøer og mindre trafikkstøy.

På bakgrunn av det overordnede målet er det i Miljøpakken utformet ti konkrete målsettinger om hvilke effekter man ønsker å oppnå innen 2018:

1. CO2-utslipp fra transport reduseres med minst 20 %
2. Andelen reiser med privatbil reduseres fra 58 % til 50 %
3. Et helhetlig gang- og sykkelvegnett skal på plass
4. Framkommelighet for kollektivtransport bedres
5. Alle nasjonale forskrifter for lokale bymiljø ivaretas
6. Antall personer som plages av trafikkstøy reduseres med 15 %

7. 80 % av nye boliger skal bygges innenfor eksisterende tettstedsstruktur, og 60 % av nye arbeidsintensive arbeidsplasser skal bygges innenfor de sentrale byområder
8. Klimautslipp fra transport i kommunens virksomhet reduseres med 40 %
9. Kommunen skal jobbe for at andre private og offentlige aktører gjennomfører tilsvarende tiltak
10. Antall trafikkulykker reduseres med minst 20 %

Miljøpakken har en ramme på omtrent 9,6 milliarder kroner fram til 2025. Halvparten av midlene skal gå til tiltak for styrket kollektivtransporten, økt trafiksikkerhet og bedre miljø. Den andre halvparten av midlene skal gå til hovedvegnettet, med særlig vekt på utbygging som fører biltrafikken bort fra de sentrale byområdene. Gjennomføring av Miljøpakken finansieres ved en kombinasjon av statlige bevilgninger, kommunale og fylkeskommunale midler og bompenger. Fordelingen av pengene ses i tabell under.

Tabell 3.5: Investeringskostnader for Miljøpakken i Trondheim, fordelt etter ulike typer tiltak.

	Ramme Miljøpakke 1	Ramme Miljøpakke 2	% (N=8265)
Store hovedveier	3 240 millioner	3 640 millioner	44 %
Lokale veier/miljø	420 millioner	486 millioner	6 %
Kollektiv – drift og investering	1 300 millioner	2 030 millioner	25 %
Sykkeltiltak	800 millioner	1 300 millioner	16 %
Trafiksikkerhet	400 millioner	500 millioner	6 %
Støyskjerming	200 millioner	200 millioner	2 %
Miljøtiltak i midtbyen	100 millioner	100 millioner	1 %
Totalt	6460 millioner	8256 millioner	100 %

Note: Summering av fordelingen fra tabell gir 8256 millioner. Totalbudsjettet til 2025 er ifølge Miljøpakken på totalt 9650 millioner. Dette gir et avvik på 1394 millioner som trolig er avsatt til andre formål.

3.3.4 Nord-Jæren: Revidert KVVU på Jæren frem til 2043



Revidert KVVU for Jæren

Den opprinnelige KVVU for transportsystemet på Jæren³ ble publisert oktober 2009, og gjaldt fram til 2040. Under prosessen med kvalitetssikring ble det besluttet at det måtte gjøres endringer i utredningen, og i oktober 2012 forelå det reviderte behov, mål, krav og konsept⁴. Den reviderte KVVUen gjelder for perioden 2018-2043.

Arbeidet med KVVUen skal brukes som grunnlag for arbeid med revidert Transportplan for Jæren (Jærenpakke 2) samt det pågående arbeidet med revisjon av fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren. Arbeidet med KVVUen vil bygge videre på det

arbeidet som er igangsatt med KVVU for bybaneprosjektet på Jæren.

Områdebeskrivelse og transportutfordringer

Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Klepp, Time, Hå og Gjesdal. I studieområdet bor det om lag 270 000 personer i dag (2008). Befolkningsprognosene viser at befolkningen vil stige med i overkant av 3 500 personer per år, noe som vil gi opp mot 350 000 innbyggere i 2040 (ifølge fylkesdelplanen). Etter at prognosene for fylkesdelplanen ble vedtatt har SSB kommet med nye befolkningsfremskrivninger som viser en vesentlig høyere befolkningsvekst: Folketallet i 2040 etter de tidligere prognosene kan nå allerede i 2020-2025.

Hovedfokus i KVVUen er problemstillingene i byområdet Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Dette er området med de største trafikale utfordringene. Det er tiltagende fremkommelighets-problemer på sentrale deler av det regionale veinettet. Sentrale deler av veinettet er nær og over kapasitetsgrensen i rushperiodene.

Busstransport til/fra Stavanger og Sandnes sentrum hemmes av avviklingsproblemer i veitrafikken. Det mangler en gjennomgående prioritering av busstrafikken på sentrale strekninger. Holdeplasskapasiteten i Stavanger sentrum er på bristepunktet. Reisetid kollektivt er ikke konkurransedyktig i forhold til veitransport.

Målsetting med KVVUen

Følgende samfunns mål ligger til grunn for konseptvalg i KVVU for transportsystemet på Jæren: «Et effektivt og miljøvennlig transportsystem som betjener dagens og framtidig befolkning

³ «KVVU for transportsystemet på Jæren – med hovedvekt på byområdet. Kollektivtransport, vegsystem, gang- og sykkel, arealbruk og andre virkemidler», Rogaland fylkeskommune, oktober 2009

⁴ «Sammenstilling av konsekvenser og anbefalinger. KVVU Transportsystemet på Jæren», Rogaland Fylkeskommune, datert 10.10.2012

minst like godt som i dag. - På kort sikt er det et mål å bedre framkommeligheten i rushet med vekt på kollektivtransport».

Konsepter og virkemiddelbruk

I den reviderte KVU er det beskrevet fire konsepter, i tillegg til 0-alternativet: K1 Systemoptimalisering, K2 Bilbasert konsept, K3A Bysway og K3C Bybane. Alle konseptene, med unntak av K» er revidert i forhold til KVU 2009.

Totale investeringskostnader for konseptene er beregnet til hv 22,1 milliarder kr for 3A Busway og 24,1 mrd kr for 3C Bybane (Tabell 3.6). Begge konseptene innebærer betydelig investeringer i både veinett og i kollektivtiltak. Dobbeltspor på jernbanen fram til Nærbø er tatt inn i begge konsepter.

Utredningen anbefaler primært K3A Busway, dersom ikke by- og regionalutviklingsperspektivet vektlegges så høyt at dette kompenserer forskjellen i investering ved K3C Bybane, som da bør velges. Tabellen nedenfor viser totalt investeringsramme, samt investeringskostnader fordelt på ulike typer tiltak.

Tabell 3.6: Investeringer (anleggskostnader i milliarder 2011 kr) anbefalte konsepter. Kilde:KVU Transportsystemet på Jæren. Sammenstilling av konsekvenser og anbefalinger 2012.

	K3A Busway	K3C Bybane
Vegtiltak	9	6.5
Buss og Busway	5.6	2.3
Bybane		7.8
Gang og sykkel	2	2
Jernbane	5.5	5.5
Sum	22.1	24.1

Av andre typer virkemidler er det lagt inn en økning i bompenger til kr 25 og en rushtidsavgift på kr 50. I tillegg anbefaler KVUen at større bruk av restriktive virkemidler, slik som parkeringsrestriksjoner, samt en forsterkning av de restriktive virkemidlene som er lagt til grunn, vil påvirke reisemiddelfordelingen ytterligere.

3.3.5 Kristiansandsregionen: KVU fram mot 2040

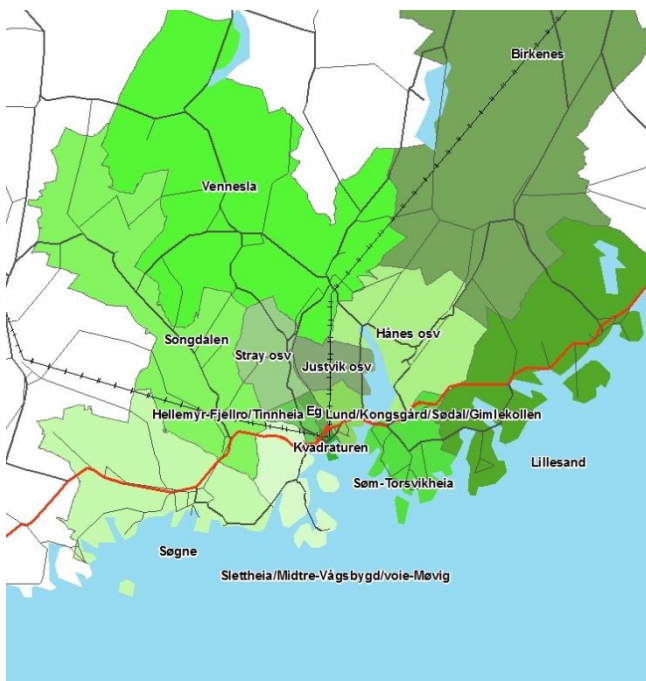
KVU for Kristiansandsområdet⁵ er publisert juni 2011, og gjelder for perioden 2016-2040.

Storingsproposisjon (St.prp.nr. 98, 2008-2009) om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 ble godkjent av regjeringen i august 2009. Samferdselspakken inneholder to faser. Proposisjonen gir tilslutning til å starte første fase og påpeker at andre fase skal gjennomgå en KS1. Første fase omfatter bygging av firefelts veg på en delstrekning av den sterkt trafikkbelastede rv. 456 til bydelen Vågsbygd, samt mindre investeringstiltak, hovedsakelig gang- og sykkelanlegg og kollektivtiltak.

Hovedmålet med andre fase er bygging av firefelts E39 fra Gartnerløkka mot Søgne grense. Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune inngikk i juni 2009 en avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsordning for bedre kollektivtilbud og mindre bilbruk

⁵ «Hovedrapport. Konseptvalgutredning for samferdselspakke for Kristiansandsregionen», Statens vegvesen, juni 2011.

for perioden 2009-2012. Forutsetning for avtalen er en avtalt målsetning om reduksjon i biltrafikken skal vurderes på nytt i lys av anbefalingene fra denne konseptvalgutredningen. Avtalen presiserer at utredningen skal vurdere rushtidsavgift eller andre tiltak med tilsvarende effekt.



Områdebeskrivelse og transportutfordringer

Kristiansandsregionen består av kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Iveland, Vennesla, Birkenes og Lillesand. I dag (2010) bor det 125 000 innbyggere i regionen. Den forventede befolkningsveksten er på 39 prosent de neste 30 årene, noe som betyr at innbyggertallet øker med ca 50 000, til 174 300 innbyggere i 2040.

Fylkesgrensa mellom Aust- og Vest-Agder deler regionen i to. Felles bo- og arbeidsmarked gir behov for samordnet drift, felles strategier og politikk på tvers av fylkesgrensa.

Trafikkmengdene på E18 og E39 i Kristiansand sentrum er i dag på ca

40 000 kjøretøy per døgn. Trafikken er vesentlig redusert utenfor sentrum. I øst er vegnettet bygd ut med fire kjørefelt, men i vest er det mest tofeltsveger. Det er kødannelse på hovedvegnettet vest for sentrum i rushtiden. Utviklingen av Sørlandsparken flytter tyngdepunktet for handel og svekker Kvadraturen som handelssenter.

Målsetting med KVUen

Samfunns målet for KVU for transportsystemet i Kristiansandsregionen er: «Innen 2040 skal transporttetter spørsmålet i Kristiansandsregionen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte».

Konsepter og virkemiddelbruk

Det er utformet to konsepter for transportutviklingen i regionen: Konsept «Redusert biltrafikk» og Konsept «Ytre Ringveg», hvor konsept «Ytre Ringveg» anbefales lagt til grunn for den videre utviklingen av transportsystemet i regionen.

Konsept «Ytre Ringveg» gir både god fremkommelighet for gjennomgangstrafikken på det overordnede vegnettet og økt potensiale og mulighet for miljøvennlig transport for lokaltrafikken. Konseptet er en satsing på miljøvennlig transport i form av gang-sykel- og kollektivtiltak, og innføring av restriktive tiltak for å overføre mest mulig av den lokale biltrafikken til andre transportformer.

Hele det overordnede vegnettet, bortsett fra Varoddbrua, vil få god avvikling. Gjennomgangstrafikk flyttes over fra dagens E39 til Ytre ringveg som får en trafikkmengde på 20-25 000 kjt/døgn. I sentrum vil den gjenværende trafikkmengden på dagens E39 omtrent tilsvare dagens nivå.

Totalt investeringskostnader for konseptet er beregnet til 12,5 milliarder kr. Tabellen nedenfor viser innhold, kostnader og byggeår for de to foreslåtte konseptene.

	Investerings- kostnader fordelt på tiltakene	Byggeår reduseret biltrafikk	Byggeår Ytre ringveg
Bompenger/vegprising Omfatter bygging av bompunkt	210 mill kr	2016	2016
Økt frekvens buss (innkjøp av materiell og drift er ikke med), universell utforming og opprustning kollektivknutepunkt	130 mill kr	2017-2022	2012-2020
Infrastrukturtiltak buss og sykkel (hinderfri framføring). Kollektivfelt, holdeplasser Gang-sykelhovedveg, tiltak rundt hovedvegen og i lokalsentra	3650 mill kr	2017-2026	2017-2024
Toplankryss E18 og E39	500 mill kr	2017-2022	2017-2020
Lokalvegbro Gartnerløkka – Kolsdalen	1050 mill kr	2017-2022	2017-2020
Ny Havnegate	250 mill kr	2017-2022	2017-2020
Nye bruer v/sykelhuset og Kvadraturen	150 mill kr	2017-2022	2017-2020
Ytre ringveg	3350 mill kr		2025-2027
Ny Rv9 i Ledningedalen	270 mill kr		2025-2027
Ny E39 Breimyrkrysset – Volleberg	1440 mill kr		2028-2031
Ny Fv 456 Vågsbygdvegen	820 mill kr		2028-2031
Ny Rv 41 til Kjevik flyplass	600 mill kr		2032-2035

Det innebærer at midlene er fordelt på ulike typer av tiltak på følgende måte:

Tabell 3.7: Investeringskostnader for KVVU i Kristiansandsregionen, fordelt etter ulike typer tiltak.

	Ytre ringveg (anbefalt konsept) (Mrd kr)	%-fordeling
Total investeringsramme	12.42	100 %
Kollektivtiltak	2.71	22 %
Veg- og tunnelutbygging	8.18	66 %
Gang- og sykkel	0.94	8 %
Andre tiltak	0.59	5 %

I det anbefalte konseptet er bompengeneinnkreving med avgift 2 kroner i begge kjøreretninger fordelt på 40 innkrevingspunkt lagt til grunn. Dette systemet er ikke nærmere beskrevet i KVVUen. Det er vurdert ulike strategier for både bolig- og næringsutvikling: konsentrert og spredt.

Det konkluderes imidlertid med at i den videre planleggingen må sterkere restriktive tiltak, og justering av kollektivkonseptet vurderes for å optimalisere de trafikale virkningene og bedre samfunnsnyttet i det anbefalte konseptet.

3.3.6 Tromsø: KVV frem til 2030



KVV for Tromsø⁶ ble publisert i 2010, og gjelder fra 2013-2030.

Områdebeskrivelse og transportutfordringer

Tromsø opplever en stor befolkningsvekst og et voksende transportbehov. I Tromsø bor det ca 67 000 innbyggere i dag, og folketallet forventes å øke med 20 prosent frem til 2030 – dvs. til ca 80 000 innbyggere, noe som byr på utfordringer nyttet til både byvekst, transport og miljø.

Kapasitetsgrensen for Tromsøbrua er nådd, og to sentrale rundkjøringer nærmer seg kapasitetsgrensen. I tillegg er det store belastninger med vesentlige forsinkelser i sentrum.

Målsetting med KVV-en

Samfunns målet i KVV for transportsystemet i Tromsø er: «Framtidig transportsystem skal i 2030 håndtere transportetterspørselen på en mer miljøvennlig måte».

Konsepter og virkemiddelbruk

Det er utarbeidet tre hovedkonsepter med 2030 som tidsperspektiv, i tillegg til 0-konseptet: K1 «Bilbasert «utvikling», K2 «Kollektivbasert utvikling» og K3 Kombinasjonskonseptet», hvorav «Kombinasjonskonseptet» er valgt.

Det kombinerte konseptet tar utgangspunkt i kollektivkonseptet, men inneholder også tunnel gjennom Tromsøya. Konseptet inkluderer restriksjoner på biltrafikken i form av parkeringsrestriksjoner og kjøprising.

Tabellen ved siden av viser tiltakene som ligger inne i det valgte konseptet.

Totale investeringskostnader med dette konseptet er beregnet til å være 2,5 mrd kr. Kostnadene til veiltak er anslått til 1,35 mrd kr, kostnader til kollektivtiltak er anslått til 0,46 mrd kr, mens kostnader til gang- og sykkeltiltak er anslått til 0,43 mrd kroner. Andre tiltak er anslått til 0,29 mrd kroner

⁶ Vegvalg Tromsø. Konseptvalgutredning for transportsystemet i Tromsø», Statens vegvesen, oktober 2010.

Konsept 3 Kombinasjonskonsept		
Tiltak		Kostnadsoverslag
Veg	E8 Hungeren- Tromsdalselva	200
	Fv 59 Breivika – Nordøyavegen, adkomst Tromsø havn	400
	Ombygging/nye kryss Giæverbukta og Breivika	250
	Tunnel Breivika –Langenes ¹⁾	360-500
Kollektiv ²⁾	50% frekvensøkning på alle sentrale ruter 20% rutetidsforbedring på sentrale ruter 20% takstreduksjon Infrastrukturtiltak for å sikre og bedre framkommelighet for kollektiv og kollektivreisende Metro-/ Superbuss ²⁾	460
Gang/sykkel	Sammenhengende gang og sykkelvegnett	430
Trafikksikkerhet ³⁾	Kryssutbedringer/trafikksikkerhetstiltak	160
Restriksjoner	Parkeringsvagift/parkeringsrestriksjoner Køprising	
Trafikantbetaling	Betalingsstasjoner (køprising)	30
Miljøtiltak	Sentrum	100
SUM		2390-2530
¹⁾ Kostnadsspenn tunnell (ett og to løp) ²⁾ Produksjonsøkning inngår ikke i kostnadstallene, men beregnes i trafikantnyttmodulen i transportmodellen. produksjonsøkning anslås til 20 mill/år og ytterligere 18 mill/år ved utvikling av metro/supåerbuss (Kilde: troms fylkeskommune) ³⁾ reduserer tiltaksbehov (avlastet Erling Kjeldsensveg)		

Tabell 3.8: Investeringskostnader fram mot 2030 for Tromsø fordelt etter ulike typer tiltak.

Kombinasjonskonsept (Mrd kr)	
Total investeringsramme	2.53
Kollektivtiltak	0.46
Veg- og tunnelutbygging	1.35
Gang- og sykkel	0.43
Andre tiltak	0.29

3.3.7 Drammensregionen: Buskerudbyprosjektet og oppstart av KVVU⁷ Områdebeskrivelse og transportfordringer

⁷ Hovedkilde: "Planprogram. Felles areal- og transportplan Buskerudbyen 2013-2023" og Buskerudbyens internettside: <http://www.buskerudbyen.no/>

Buskerudbyen består av kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg. Det bor i dag 150.000 innbyggere i dette området, og de neste 20 årene er det forventet en befolkningsvekst på 40.000 innen 2030 i dette området.

Buskerudbyen er preget av trafikkerte gjennomfartsårer av nasjonal og regional betydning. Gjennomføring av en rekke veiprosjekter (bla Veipakke Drammen) har ført til at mye av gjennomgangstrafikken er ført utenom byer og tettstrender. Det nye veisystemet har gitt betydelig kapasitetsøkning i veinettet, og har tilrettelagt for en sterk vekst i biltrafikken.

Med en forventet befolkningsvekst på 40 000 innbyggere om 20 år, vil biltrafikken øke med ca 23 millioner bilturer per år dersom dagens reisevaner videreføres.

Buskerudbysamarbeidet

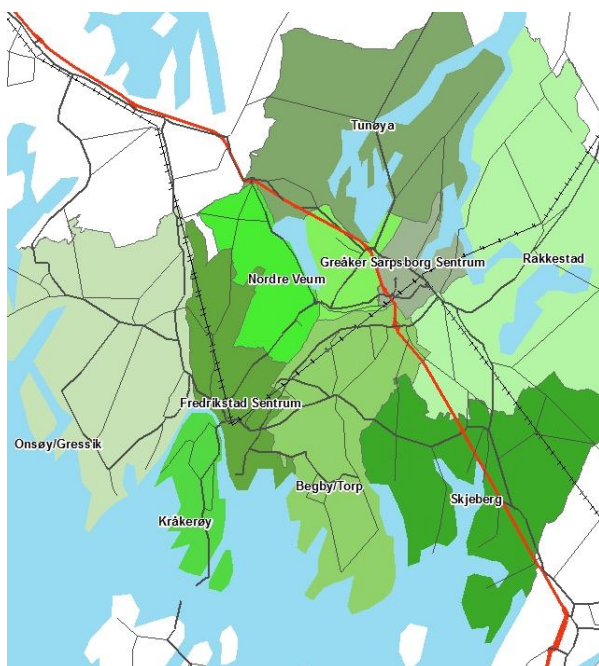
Buskerudbysamarbeidet ble formelt etablert 1. januar 2010, og er et forpliktende samarbeid innen areal, transport og miljø mellom 10 deltagere/partnere: Lier kommune, Drammen kommune, Nedre Eiker kommune, Øvre Eiker kommune, Kongsberg kommune, Buskerud fylkeskommune, Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket. Utarbeidelse av en felles areal- og transportplan er en viktig del av denne avtalen. Målsettingen til prosjektet er reduksjon i biltrafikken og øking i kollektivtransporten.

KVU under arbeid

Samferdselsdepartementet har besluttet å igangsette en KVU for hovedtransportsystemene i Buskerudbyområdet (Buskerudbypakke 2), i regi av Statens vegvesen. Hensikten med KVUen er å avklare grunnlaget for en bypakke for Buskerudbyen fra 2014 tilknyttet NTP 2014-2023. Konseptvalgutredningen er under arbeid, og skal foreligge i slutten av 2012.

Det er utformet et samfunns mål for denne KVUen: «*Innen 2040 skal transportetterspørselen i Buskerudbyen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte*».

3.3.8 Nedre Glomma – KVU fram mot 2030



KVU for Nedre Glomma-regionen⁸ ble utgitt i mars 2010 og gjelder for perioden 2015-2030. KVUen har sitt utspring i «Østfoldpakke fase 2 i Fredrikstad» (vedtatt av bystyre den 19.5.2007). Statens vegvesen anbefalte at pakken må behandles i en KVU, noe Samferdselsdepartementet bekreftet, og samtidig klargjorde at transportsystemet må ses i et regionalt perspektiv. Resultatet ble en dermed en konseptvalgutredning for transportsystemet i Nedre Glomma-regionen.

Områdebeskrivelse og transportutfordringer

Nedre Glomma-regionen omfatter kommunene Sarpsborg, Fredrikstad og

⁸ «Konseptvalgutredning: Transportsystemet i Nedre Glomma-regionen», Statens vegvesen/Jernbaneverken, 1-3-2010

Hvaler, med tilsammen ca 128 000 innbyggere. Frem til 2030 forventes en befolkningsøkning på 23 prosent i regionen (jf SSBs midlere vekstalternativ), noe som betyr at befolkningen i regionen vil øke med om lag 30 000 innbyggere i 2030.

I dag er hovedveiene inn mot og gjennom byene mer eller mindre overbelastede i rushperiodene, og rushforholdene vedvarer i en stadig større del av dagen. Mye tyder på at avviklingsproblemene på hovedveinettet har medført en omfattende, men lite ønsket overføring av gjennomgangstrafikk fra riksvei- til bygatenettet i rushperiodene. Kollektiv-andelen er lav, og det er også få som sykler og går.

Vedtatt fylkesplan 2009 – 2012 ("Østfold mot 2050") er basert på en arealbruksutvikling ("transporteffektivitetsprinsippet") som er lagt til grunn for KVV-konseptene. Denne strategien forutsetter en videre fortetting og vekst i bybåndet mellom Sarpsborg og Fredrikstad.

Målsetting med Konseptvalgutredningen

Samfunns målet i KVV er definert slik: «*Nedre Glomma skal i år 2030 håndtere transportetterspørselen innen person- og godstransport mer effektiv enn i dag*».

Dette innebærer blant annet at reisetiden for persontransport skal reduseres og at kapasiteten inn mot og mellom bysentrene skal økes, samt at andelen personreiser som fortas med andre transportmidler enn bil skal være økt til et nivå tilsvarende gjennomsnittet for lignende byområder i Norge (dvs. en bilandel på 66 %).

Konsepter og virkemiddelbruk

Det ble fire konsepter i tillegg til 0-konseptet: K1 «Tiltak som reduserer biltrafikken», K2 «Vedtatt bypakke i Fredrikstad», K3 «Samlet bypakke for Nedre Glomma» og K4 «Miljøvennlig transport i Nedre Glomma».

Det valgte konseptet er et kombinert konsept bestående av K3 «Samlet bypakke for Nedre Glomma» og K4 «Miljøvennlig transport i Nedre Glomma». Konseptet legger opp til at flere skal velge å reise kollektivt, sykle eller gå fremfor å bruke privatbil. Det blir ingen kapasitetsøkning for personbiltrafikken. Det åpnes for bruk av kjøprising, parkeringsrestriksjoner og andre bilrestriktive virkemidler, blant annet et opplegg med tidsdifferensierte bompengesatser for hele regionen, dvs som en ring rundt hver av byene.

Konseptet innebærer at det gjennomføres store investeringer i utbygging av kollektivfelt og -gater, eventuelt i veiomlegginger som åpner opp for at dagens vei kan forbeholdes busstrafikken. Et forbedret lokalt togtilbud på strekningen Fredrikstad – Sarpsborg kan være aktuelt. Separate busstraseer og sterkere prioritering av busstrafikken vil også bli vurdert.

Konseptet er kostnadsberegnet til 9,8 mrd kr. Følgende tiltak ligger inne i valgt konsept. Øvrige tiltak er rushtidsavgift, parkeringsrestriksjoner og bussprioriteringstiltak.

Finansieringsbehov ved kombinert konsept i Fredrikstad. (beløp i mill kr)

Rv/Fv	Prosjekter/tiltak	Kostnad	Aggregert kostnad
Prioritet A			
	Tiltak for syklende og gående	470	470
	Styrket busstilbud	800	1270
	Styrket ferjetilbud	60	1330
	Nordre tangent	53	1383
	Mosseveien	134	1517
110	Ørebekk- Slm o , 2 kollektivfelt	209	1726
109	Råbekken – Hatteveien, 4 felt	505	2232
109	Omprioritering til 2 kollektivfelt		2232
110	St.Croix – Østsiden. Gang-/sykkelbaner, kollektivfelt	330	2562
Prioritet B:			
	Ny bru Råbekken – Sellebakk	789	3351
111	Østsiden – Moum, 2 kollektivfelt	744	4095
110	Grønli – St. Croix, 4 felt (vest)	317	4412
110	Slm o – Grønli, 4 felt	295	4707
Prioritet C			
109	Hatteveien – Rolvsøysund	425	5132
	Ny havnevei Østsiden – Årum	485	5616
108	Ny Kråkerøyforbindelse (7 Kråkerøy kirke)	419	6037
117	Åledalslinjen	244	6281

Finansieringsbehov ved kombinert konsept i Sarpsborg. (beløp i mill kr)

Rv/Fv	Prosjekter/tiltak	Kostnad	Aggregert kostnad
Prioritet A			
	Tiltak for syklende og gående	280	280
	Styrket busstilbud	800	1080
118	Hafslundsøy 2 felt + 2 kollektivfelt til Dindern	634	1714
111	Ny rv øst for Hafslund	231	1945
	Forbindelse Vingulmorkveien – rv 109 Torsbekkdalen	91	2036
109	X Forbindelse til Greåkerveien – X Sandesund 2 kollektivfelt	296	2332
	Forbindelse rv 109 – Greåkerveien	63	2395
Prioritet B:			
114	Greåker – Grålum	295	2690
Prioritet C:			
109	Rolvøysund – X Forbindelse Greåker, 4 felt	849	3539

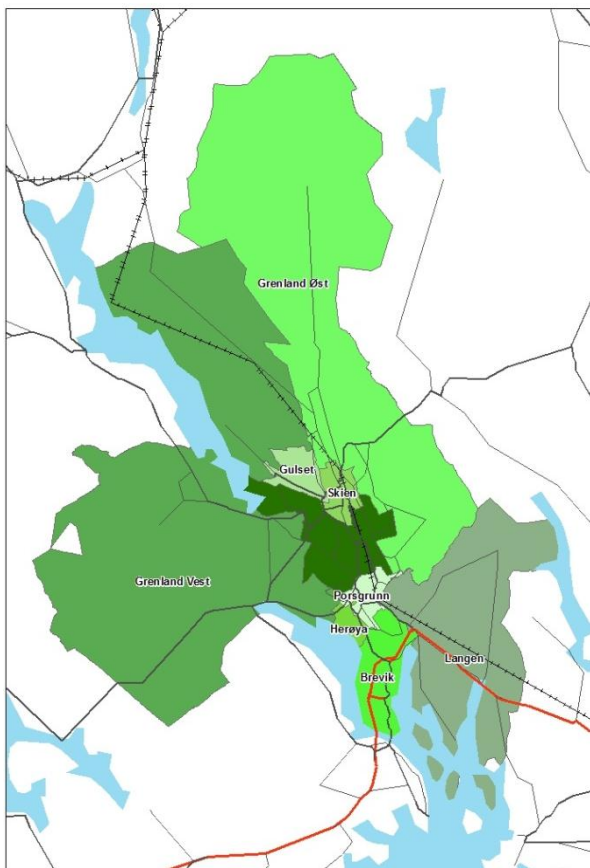
Det innebærer at midlene er fordelt på ulike typer av tiltak på følgende måte:

Tabell 3.9: Sammendrag av finansieringsbehov fordelt på tiltakstyper.

Kilde: KVVU for transportsystemet i Nedre Glomma.

Finansieringsbehov fram til 2030 Mill 2009-kr				
Tiltakstype	Fredrikstad	Sarpsborg	Totalt	%andel
Tilrettelegging gående og syklende	710	280	990	10 %
Buss- og ferjetilbud (drift+ferjeleie)	860	800	1 660	17 %
Kollektivfelt	1 043	496	1 539	16 %
Større vei- og brutiltak	3 668	1 963	5 631	57 %
SUM	6 281	3 539	9 820	100 %

3.3.9 Grenland: KVV frem til 2040



KVV for Grenland⁹ ble publisert i januar 2010 og gjelder for perioden 2015-2040.

Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er fylkesdelplanen «Infrastruktur for Grenland», som ble utarbeidet av Telemark Fylkeskommune i samarbeid med Skien, Porsgrunn og Bamble kommuner og Statens vegvesen. På bakgrunn av fylkesdelplanen ble det blant annet utarbeidet forslag til bompengefinansiering for utbygging av hovedvegnettet, som Skien kommunestyre sa nei til i august 2007. Lokalt ble det arbeidet videre med en strategi for samordnet areal- og transportplanlegging i Grenland, som omfatter blant annet Bystrategiprojektet i Region sør og arbeidet med programmet Fremtidens byer. KVVUen er en del av dette arbeidet.

Områdebeskrivelse og transportutfordringer

KVVU for Grenland omfatter kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan.¹⁰ Området består av ca 97 000 innbyggere (2007). Frem mot 2030 forventes en

befolkningsvekst på 13 prosent, noe som betyr at det vil være ca 109 300 innbyggere i 2030.

I Grenland er det to hovedveier mellom Porsgrunn og Skien, en på hver side av Skienselva. I tillegg går E18 gjennom den søndre delen av bybåndet og fører regional trafikk til og fra Grenlandsområdet. Det er hovedsakelig i rushtrafikken folk oppfatter at veinettet har avviklingsproblemer.

Målsetting for KVVUen

Samfunns målet i KVVUen er definert slik: «*Bedre fremkommelighet for næringstrafikk og mer attraktive forhold for reisende med kollektivtransport og for gående og syklende*».

Konsepter og virkemiddelbruk

Det ble utredet fire konsepter i tillegg til 0-konseptet: K1 «Mindre utbygging», K2 «Kollektivkonsept», K3 «Bygging i bybånd» og K4 «Ringveg utenom bybånd».

Det valgte konseptet er et kombinert konsept bestående av elementer fra K2 «Kollektivkonsept» og K3 «Vegutbygging innenfor bybåndet». Dette kombinerte konseptet inkluderer et komplett gjennomgående nett for sykkel, tiltak for å skille gående og syklende i bysentrene og de mest trafikkerte områdene utenfor, supplering av lenker til de viktigste arbeidsplassene. Sentrale busslinjer får økt frekvens. På vestsiden av elva etableres det en trasé med egne bussfelt mellom Skien sentrum og Skjelsvik, utenfor denne traséen får bussen

⁹ «Konseptvalgutredning Grenland. Hovedrapport», Statens vegvesen region sør, Samfunnsseksjonen, januar 2010.

¹⁰ Siljan blir ikke fysisk berørt av noen av konseptene, men deltar i samarbeidet om areal- og transportplanlegging i Grenland.

prioritet i kryss. Det etableres også pendelbusser til sentrum. Det forutsettes at det etableres nødvendige matebusser fra boligområdene/næringsområdene og inn til kollektivtraseen på vestsiden eller lokaltoget på østsiden av elva. Holdeplasser opprustes.

På eksisterende veitraséer iverksettes det miljø- og framkommelighetstiltak (ombygging av kryss). Det iverksettes forbedringer for kollektivtrafikk, enkle avkjørselssaneringer og mindre miljøtiltak.

Konseptet er vurdert med restriktive tiltak i form av soner med parkeringsrestriksjoner og sone med øvre fartsgrense 30 km/t.

Konseptet er kostnadsberegnet til 3,7 milliarder kroner. Konseptet bygges ut i tre faser, med følgende tiltak:

Fase 1: Optimalisering av dagens vegnett

- Kollektivtiltakene i K2 (uten full utbygging av bybanen). Det er tatt utgangspunkt i økt frekvens og 10 % økt hastighet for bussene, men tiltak kan også omfatte tiltak på eksisterende banenett (første fase av bybanen)
- Utbedring av kryss Rv 36/jernbanene
- (ny jernbanekryssing)
- 30-sone (30 km/t)
- Parkeringsrestriksjoner
- Trafikksikkerhetstiltak
- Tiltak på strekninger med
- Framkommelighetsproblemer
- Tiltak for gang/sykkel - middels nivå
- Utbedring i andre kryss
- Holdeplassopprustning
- Ladestasjoner el biler
- Miljøtiltak langs eksisterende
- vegstrekninger (miljøsoner)

Fase 2: Styrking av forbindelsen til/fra E18 stamvegen gjennom bybåndet

- Herøyatunnelen (tunnel fra Herøya til E18)
- Menstabrua - Skyggestein (fortsettelsen av strekningen Skyggestein-Skjelbredstrand fram til Menstandbrua)
- Videre utbygging av gang/sykkel

Fase 3: Tiltak for lokal biltrafikk

- Ny vegforbindelse på vestsiden av elva
- mellom Bjørnstad og Moflata
- Ny forbindelse på østsiden av elva
- mellom Hovenga og Menstad
- Sentrumsring vest/nord rundt Skien
- Sentrum
- Ny forbindelse mellom Frednesbrua og
- Flakvarp
- Ny forbindelse mellom Rugtvedt og
- Surtebogen

Midlene er fordelt på ulike typer av tiltak på følgende måte (Tabell 3.10):

Tabell 3.10: Utbyggingskostnader for valgte konsepter i Grenland.

Kilde: KVV Grenland - Kostnader for konseptene.

Tiltakstype	Kostnader, mill 2009 - kr	
	Kollektivkonseptet	Bygging i bybåndet
Tiltak for gang/sykkel	450	140
Utbedring mindre punkt	125	
Kollektivfelt	585	
Holdeplassopprusting	35	
Bybane	550	
Tiltak eks veistrekninger	100	100
TS-tiltak	100	50
Ladestasjoner el-biler	1	
Nye veitraseer		3 500
SUM	1 946	3 790

3.4 Virkemidler i valgte konsepter

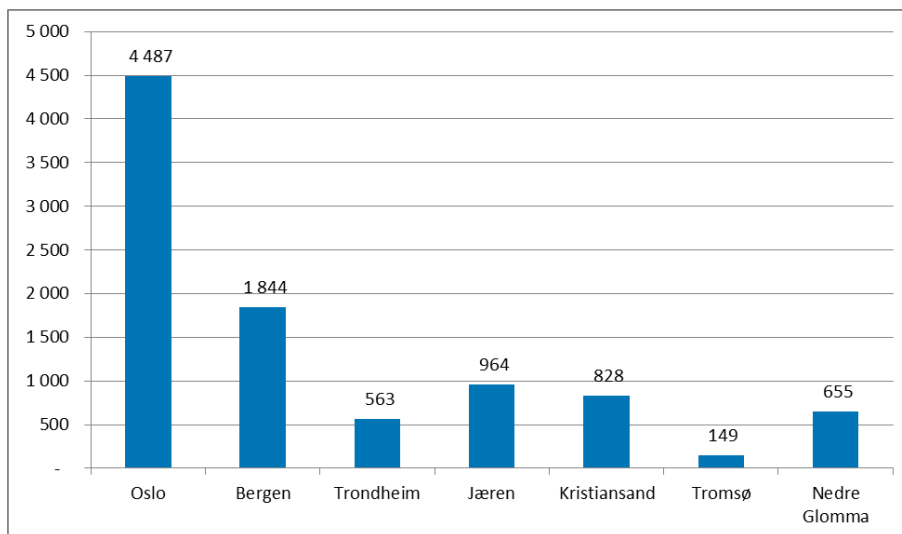
Det er lagt opp til store investeringer i transportsystemet i byene. I de 8 byområdene vi har data om, er investeringene på tilsammen 216 milliarder kroner, jf Tabell 3.11. Så langt det har vært mulig er kostnadene fordelt på i) kollektivtiltak, ii) veg- og tunnelutbygging, iii) gang- og sykkeltiltak og iv) andre tiltak. Oslopakke3 står for ca halvparten av midlene. Av de andre byene er det Bergen og deretter Jæren som investerer mest.

Tabell 3.11: Oversikt over totale investeringene. Mrd kroner

Område	Investeringsperiode	Total investeringsramme	Kollektivtiltak	Veg- og tunnelutbygging	Gang- og sykkel	Andre tiltak *
Osloområdet	2008-2032	107,7	45,1	46,2	8	8,5
Bergensområdet	2014-2039	46,1	13,4	19,2	3,0	10,5
Trondheim	2008-2025	9,6	1,9	4,4	1,9	1,0
Jæren	2018-2043	24,1	15,6	6,5	2,0	
Kristiansand-regionen	2016-2031	12,4	2,7	8,2	0,9	0,6
Tromsø	2013-2030	2,5	0,5	1,4	0,4	0,3
Nedre Glomma	2015-2030	9,8	3,2	5,6	1,0	
Grenland	2015-2040	3,7				
SUM		216,0	82,4	91,8	17,2	20,8

* I hovedsak trafiksikkerhetstiltak og miljøtiltak.

De ulike pakkene har ulike tidshorisont for investeringene. Jæren har en lang investeringsperiode og ligger på nivå med Kristiansand når man ser på investeringer per år. Oslo bruker desidert mest per år. Bergen bruker over dobbelt så mye som Jæren og Kristiansandregionen, og Tromsø bruker desidert minst.

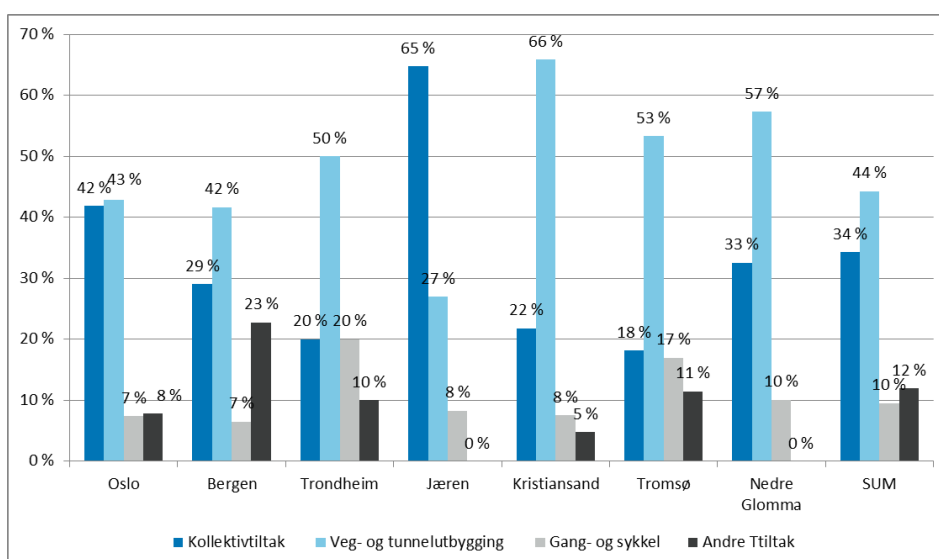


Figur 3.1: Årlige investeringer i KVV/bypakkeperioden.

I tillegg til at det er store forskjeller i total investeringsramme og investeringer per år er det også store forskjeller i hvor stor andel av midlene som går til hhv kollektivtiltak og til vegtiltak. I snitt for de syv byene vi har data om benyttes 34 prosent til kollektivtiltak og 44 prosent til vegtiltak.

Jæren har den desidert største andelen av investeringene til kollektivtiltak med 65 prosent av investeringspakken. Investeringene i bybane er store, 7,8 mrd. kroner, men selv uten bybane men med satsing på buss i stedet vil Jæren benytte 13,1 mrd kroner i kollektivinvesteringer, 60 prosent av investeringspakken. Bergen som også bruker store summer på bybane, bruker kun 29 prosent av investeringsrammen på kollektivtiltak. Tromsø som har den laveste investeringsrammen bruker kun 18 prosent på kollektivtiltak, men bruker sammen med Trondheim størst andel på tiltak på sykkel og gange.

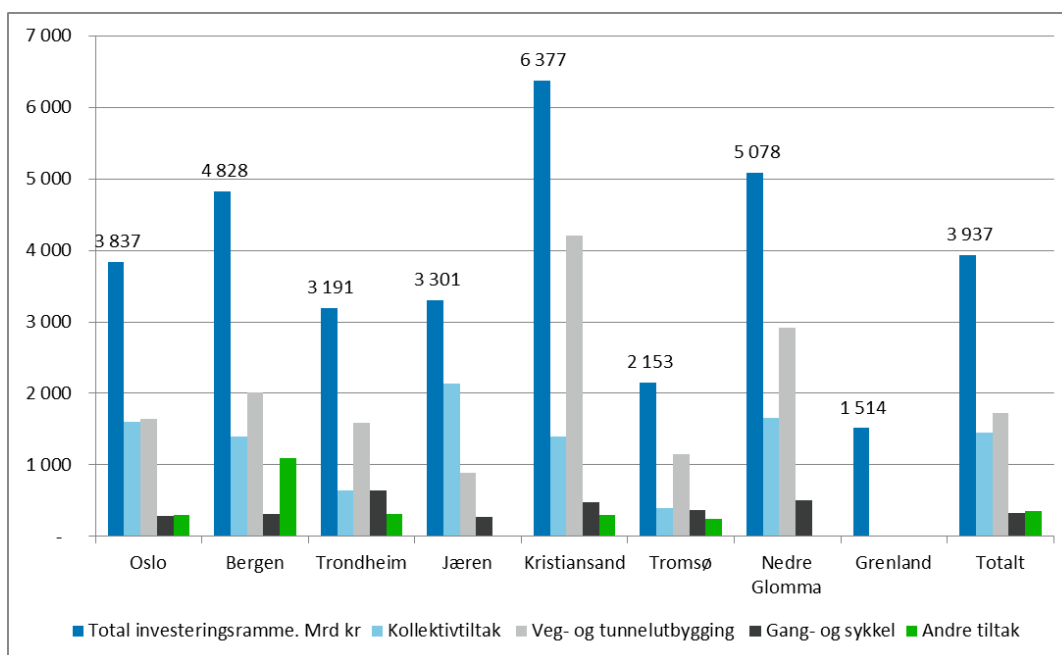
I alle byområdene med unntak av Jæren (og Osloområdet) benyttes mer til vegtiltak enn til kollektivtiltak. Kristiansand benytter hele 66 prosent av investeringsrammen på vegtiltak.



Figur 3.2: Investeringene fordelt på tiltakstype.

Bypakkene har ulike tidshorisont. I tillegg er det store forskjeller i hvor mange personer/-innbyggere som berøres av pakkene. For å få et bedre sammenlikningsgrunnlag mellom byområdene på hvor store investeringene er, har vi sett på hvor mye som investeres per år per innbygger i KVV/bypakke perioden. Som en forenkling har vi fordelt investeringer per år på antall innbyggere i områdene i 2012.

Kristiansandregionen investerer desidert mest per innbygger, ca 6400 kr per innbygger per år, og over 4000 kr per innbygger per år i vegtiltak. Nedre Glomma og Bergensområdet kommer på en klar andreplass med hhv ca 5000 og 4800 kr per innbygger per år i investeringer. Grenland benytter minst 1500 kr per innbygger per år og Tromsø 2100 kr per innbygger per år.



Figur 3.3: Investeringer per innbygger (i 2012) per år i investeringsperioden.

Jæren og Nedre Glomma investerer mest i kollektivtiltak per innbygger, med hhv drøyt 4000 kr og knappe 3000 kr per innbygger per år. Investeringene i gange- og sykkeltiltak er i snitt på ca 325 kr per innbygger, og varierer fra ca 280 kr i Osloområdet til over 600 kr i Trondheim.

3.4.1 Andre virkemidler

I tillegg til investeringsmidler til ulike typer tiltak, inneholder også KVVene/bypakkene andre typer av virkemidler, slik som blant annet parkeringsrestriksjoner, bompenger/kjøprising og arealtiltak. Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvilke typer av andre virkemidler som er nevnt i KVVene til de ulike byområdene.

Tabell 3.12: Oversikt over virkemiddelbruk i KVVene.

Byområde	Fortetting	Parkering	Bompenger/køprising	Andre virkemidler
Tromsø		Parkeringsrestriksjoner	Køprising, med til sammen åtte innkrevningsnett.	Miljøtiltak i sentrum
Kristiansand-regionen	Ulike strategier for bolig og arealutvikling er vurdert		I det anbefalte konseptet er bompengeneinnkreving med avgift 2 kroner i begge kjøreretninger fordelt på 40 innkrevningspunkt lagt til grunn. Det konkluderes imidlertid med at i den videre planleggingen må sterkere restriktive tiltak, og justering av kollektivkonseptet vurderes for å optimalisere de trafikale virkningene og bedre samfunnsnyttet i det anbefalte konseptet.	
Jæren	Har ulike arealscenarier.	Treng ytterligere styrking av parkering som virkemiddel	Økning i bompenger til kr 25 og en rushtidsavgift på 50 kr. De ser at det trengs ytterligere avgift og styrking av allerede anvendte virkemidler..	Arbeidsplass-lokalisering
Trondheim	Miljøpakkens mål er at 80 % av boligene skal bygges som fortetting, og at 60 % av arbeidsintensive arbeidsplasser skal lokaliseres innenfor "kollektivbuen" (de sentrale byområdene fra Sluppen, Leangen og Ila til Midtbyen).		Som del av Miljøpakke 1 ble det i mars 2010 åpnet bomstasjoner over tre snitt i Trondheim	Det er gjennomført flere tiltak for å forbedre framkommeligheten for kollektivtransporten i Trondheim
Bergens-området			Det tas utgangspunkt i at trafikanbetaling er et nødvendig virkemiddel i alle konseptene for å dempe/styre biltrafikk. I 2040 vil dette i praksis bety et utvidet system i form av kjøprising der kostnader ved bilkjøring i byområdet både blir dyrere for den enkelte og fordeles på langt flere.	
Grenland		Soner med parkeringsrestriksjoner		Mindre framkommelighets-tiltak for bil
Nedre Glomma-regionen	Det ligger ikke inne tiltak som omhandler arealplanlegging i selve KVuen. Men det anbefales å utrede dette nærmere, for å kunne nå kravet om en bilandel på 66 prosent.	Parkeringsrestriksjoner.	Rushtidsavgift	Etablering av buss- og sykkelstrategi

3.5 Måloppnåelse

Transportomfang og transportmiddelfordeling i valgt konsept/strategi og endring i forhold til dagens situasjon og 0-konseptet vil være måltall for om byområdene når sin egen definerte målsetting.

Målsettingen i de ulike bypakkene er av eldre dato enn nye nasjonale mål i Klimautredningen. Byområdenes målsettinger om hvordan de vil møte veksten i transportomfanget kan derfor ikke forventes å være like høye som i Klimaforliket som sier at all vekst i transportomfanget skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange.

3.5.1 Veksten i transportomfanget og endringen i transportmiddelfordeling

I byområdene vil veksten i transportomfanget øke som følge av befolkningsveksten. Transportomfanget vil ikke nødvendigvis øke i takt med økningen i innbyggertallet. Økningen i reiseomfang avhenger av hvor i byområdene veksten kommer, dvs av arealutviklingen og lokalisering en av boliger, arbeidsplasser og serviceinstitusjoner.

Tabellen nedenfor viser reisemiddelfordeling i dagens situasjon, med 0-konseptet og med valgte konsept.

Tabell 3.13: Reisemiddelfordeling i dag, med 0-konsept og med valgt konsept, samt totalt antall turer

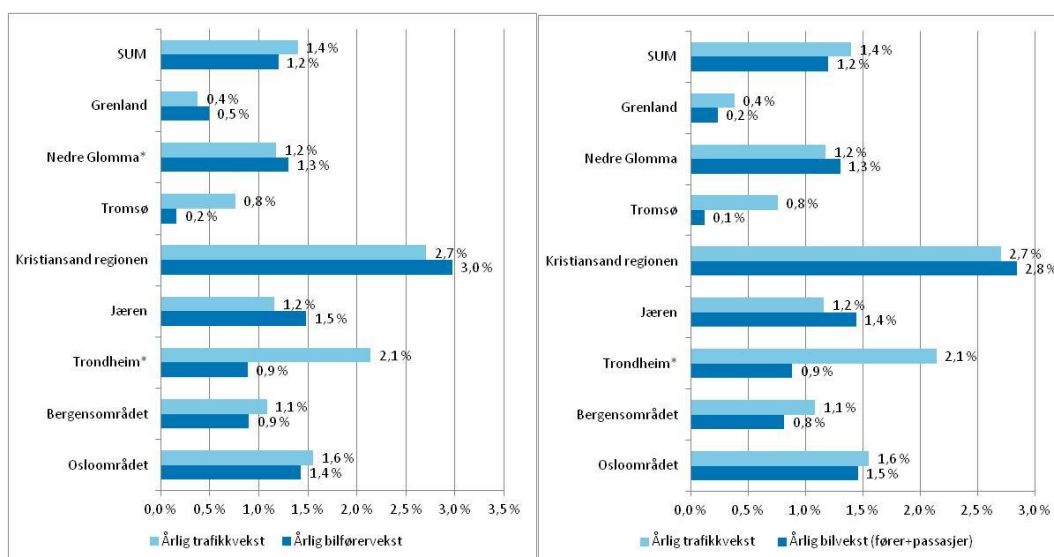
Byområde	Konsept	Bilfører- andel	Andel bilpassasjer	Andel kollektivt	Andel sykkel/gange	Totalt antall turer
Oslo	Dagens situasjon (2010)	53 %		19 %	28 %	3 626 000
	Revidert OP3 – (2030)	52 %		19 %	28 %	4 936 000
Bergen	Dagens situasjon (2010)	56 %	9 %	12 %	22 %	1 230 000
	0-konseptet – år 2040	54 %	7 %	15 %	24 %	1 650 000
	Foretrukne konsept – år 2040	53 %	7 %	16 %	24 %	1 700 000
Trondheim	Dagens situasjon	58 %				718 470
	0-konseptet - år 20					
	Foretrukne konsept - år 20	50 %				926 510
Stavanger	Dagens situasjon (2010)	54 %	8 %	10 %	27 %	938 909
	0-konseptet -i år 2043	61 %	8 %	9 %	23 %	1 438 237
	Foretrukne konsept - i år 2043	60 %	8 %	11 %	22 %	1 440 660
Kristiansand	Dagens situasjon (2010)	62 %	12 %	5 %	23 %	386 931
	0-konseptet -i år 2040	66 %	11 %	4 %	20 %	533 342
	Foretrukne konsept - i år 2040	67 %	10 %	3 %	19 %	532 351
Tromsø	Dagens situasjon (2014)	49 %	10 %	10 %	32 %	281 020
	0-konseptet -i år 2040	48 %	10 %	10 %	32 %	
	Foretrukne konsept - i år 2040	42 %	8 %	15 %	36 %	341 990
Nedre Glomma ¹⁾	Dagens situasjon	79 %		4 %	17 %	379 742
	0-konseptet -i år 2030	83 %		3 %	14 %	486 530
	Foretrukne konsept - i år 2030	81 %		4 %	15 %	479 899
Grenland	Dagens situasjon	58 %	14 %	4 %	23 %	277 000 ²⁾
	0-konseptet -i år 2030	63 %	10 %	7 %	20 %	316 328
	Foretrukne konsept - i år 2030	60 %	9 %	10 %	22 %	310 341

1) Det skilles ikke mellom bilfører- og bilpassasjer i KVUen for Nedre Glomma

2) Grenland oppgir ikke transportomfang i dagens situasjon. Anslag basert på befolkning og antall reiser pr innbygger fra RVU 2009

I gjennomsnitt for byområdene er veksten i totalt transportomfang på 1,2 prosent per år i KVU-perioden, mens bilførertrafikken øker mer enn transportomfanget, 1,4 prosent per år. Det vil si at bilførerveksten er noe lavere enn den totale veksten i antall reiser. I Tromsø, Oslo, Bergen er veksten i bilførertrafikken lavere enn veksten i totalt antall reiser. Forskjellen er størst i Tromsø som har en vekst i bilførerreiser på 0,2 prosent per år og total vekst i antall reiser på 0,8 prosent per år.

I Grenland, Nedre Glomma, Kristiansandregionen og på Jæren er veksten i bilførerreiser høyere enn veksten i totalt reiseomfang. For Grenland endrer bildet seg hvis man ser på bilreiser totalt, dvs bilfører og bilpassasjerer, da er veksten i bilreiser per år lavere enn veksten i totalt antall reiser og skyldes en nedgang i reiser som bilpassasjer.

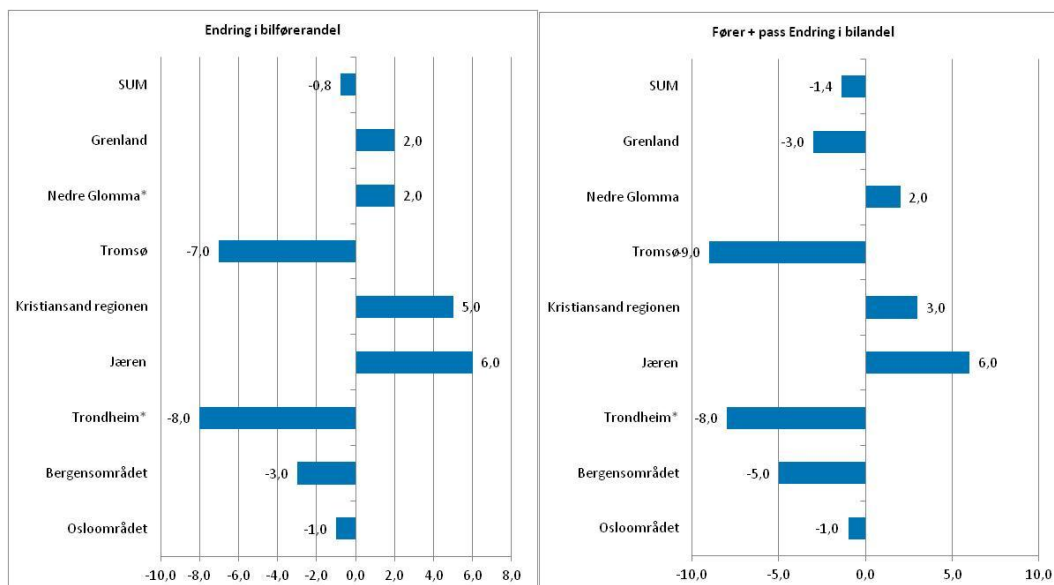


*For Trondheim er bilveksten lik mål og ikke prognosene som i de andre byene

* Grenland oppgir ikke transportomfang i dagens situasjon. Anslag basert på befolkning og antall reiser pr innbygger fra RVU 2009

Figur 3.4: Årlig vekst i transportomfang i antall bilførerreiser reiser og i bilreiser (bilfører+passasjer) i KVU/bypakkeperiodene.

Med valgte konsepter for utvikling av transportsystemet vil bilandelen endres i alle områder i gjennomsnitt med -0,6 prosentpoeng. Det er dermed nesten ingen vridning i transportmiddelfordelingen når vi ser på alle byområdene samlet. I Tromsø, Trondheim og Bergensområdet reduseres bilførerandelen med fra -3 til -8 prosentpoeng. Også Osloområdet har en liten nedgang i bilførerandel med -1 prosentpoeng, mens alle de andre byområdene får en økning i bilførerandelen på mellom +2 og +6 prosentpoeng.

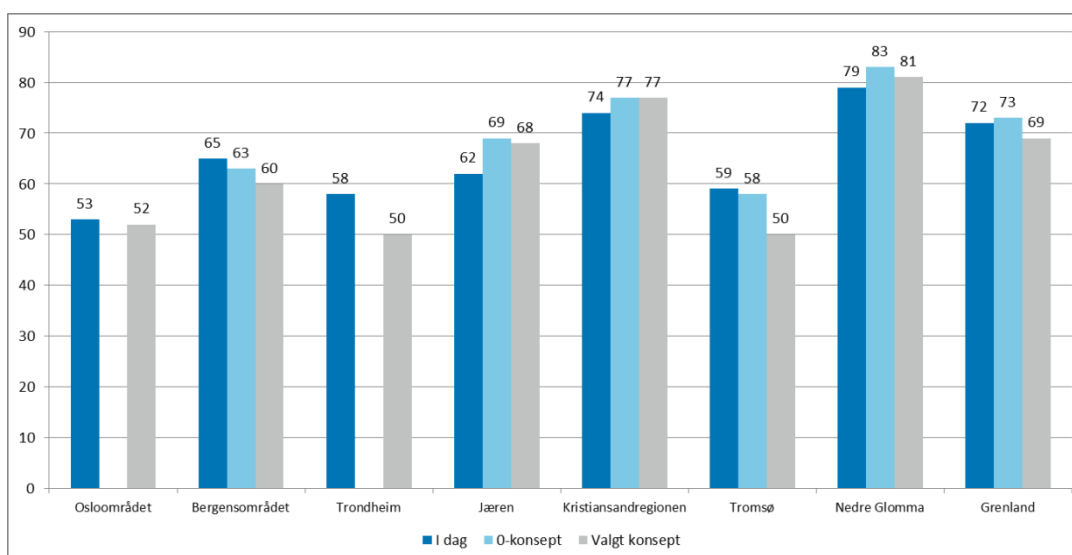


*For Trondheim er bilveksten lik mål og ikke prognosene som i de andre byene

Figur 3.5: Endringen i bilførerandel og bilreiser (fører+passasjer) i KVVU/bypakkeperioden, prosentpoeng.

Ser vi på totalt antall bilreiser endrer bildet seg noe i positiv retning. I gjennomsnitt for byområdene vil bilreiser (fører + passasjer) reduseres med ca - 1 prosentpoeng og skyldes en nedgang i reiser som bilpassasjer. For de fleste byområdene er det liten endring i andelen som reiser som bilpassasjer, men i Kristiansandregionene reduserer økningen i bilreiser til 3 prosentpoeng når vi tar hensyn til bilpassasjerer og i Grenland blir det en nedgang i bilreiser totalt sett selv om bilførerreisene øker, på grunn av nedgangen i reiser som bilpassasjer.

KVVUene/bypakkene i disse byområdene har dermed ikke klart i snu trendutviklingen som gir økning i bilandel, i vesentlig grad. På Jæren, i Kristiansandsregionene, i Nedre Glomma og i Grenland har de valgte konseptene bare dempet trendutviklingen i disse byområdene.

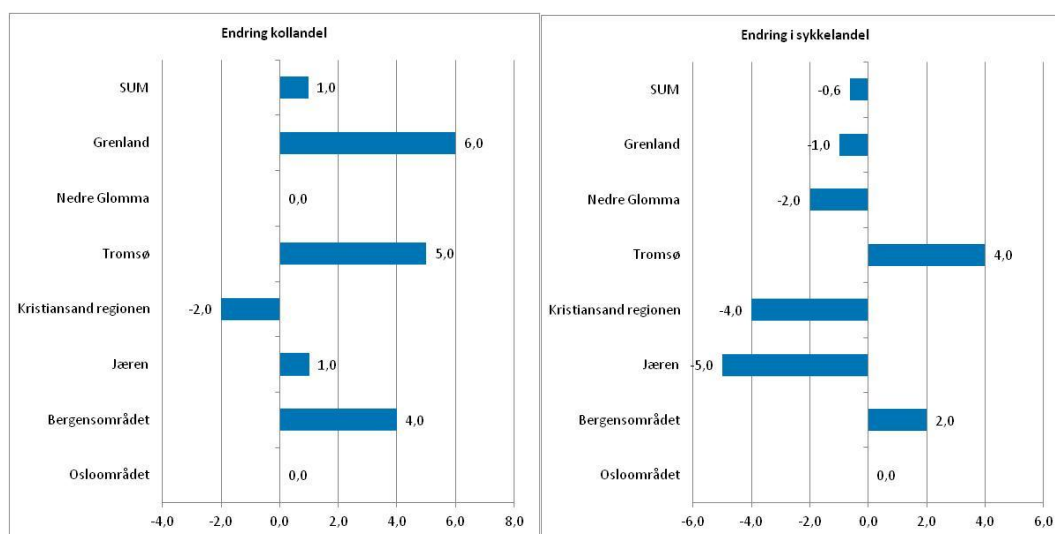


*For Trondheim er bilveksten lik mål og ikke prognosene som i de andre byene

Figur 3.6: Bilandel (fører og passasjer) i dagens situasjon, ved 0-konsept og ved valgt konsept.

I Osloområdet vil den beskjedne endringen i bilførerandel ikke gi utslag på kollektivandelen eller andelen gående og syklende. Både i Bergen og i Tromsø vil nedgangen i bilførerandelen gi økning både i andelen kollektivreiser og i andelen gående og syklende. I Tromsø vil kollektivandelen øke med 5 prosentpoeng og andelen gående og syklende øker med 4 prosentpoeng.

I Grenland som får en økning i bilførerandelen vil likevel nå sitt mål om en økning i kollektivandelen som vil øke med 6 prosentpoeng, men vil ikke nå mål om en økning i andelen gange og sykkel som vil reduseres med 1 prosentpoeng. Dette skyldes blant annet at andelen bilpassasjerer reduseres mye, fra 14 til 9 prosent, dvs med 5 prosentpoeng. Total andel bilreiser reduseres dermed med 2 prosentpoeng.



Figur 3.7: Endring i andel kollektivreiser og sykkelreiser. Prosentpoeng

På Jæren øker kollektivandelen med 1 prosentpoeng, mens andelen gående og syklende reduseres med hele 5 prosentpoeng. I Kristiansandsregionen øker bilførerandelen og både kollektivandelen og andelen gående og syklende reduseres med hhv. -2 og -4 prosentpoeng. I regionen reduseres bilpassasjerandelen med -2 prosentpoeng slik at andelen bilreiser totalt sett øker med 3 prosentpoeng.

3.6 Måloppnåelse sett i forhold til nye nasjonale mål

Gjennomgangen av de lokale planene i bypakkene viser at kollektivtransporten har fått en mer sentral rolle enn i tidligere planer, både i form av økte investeringer til kollektivtransporten og mere penger til drift. I sum er det 34 prosent av rammen i bypakkene som går til kollektivtiltak.

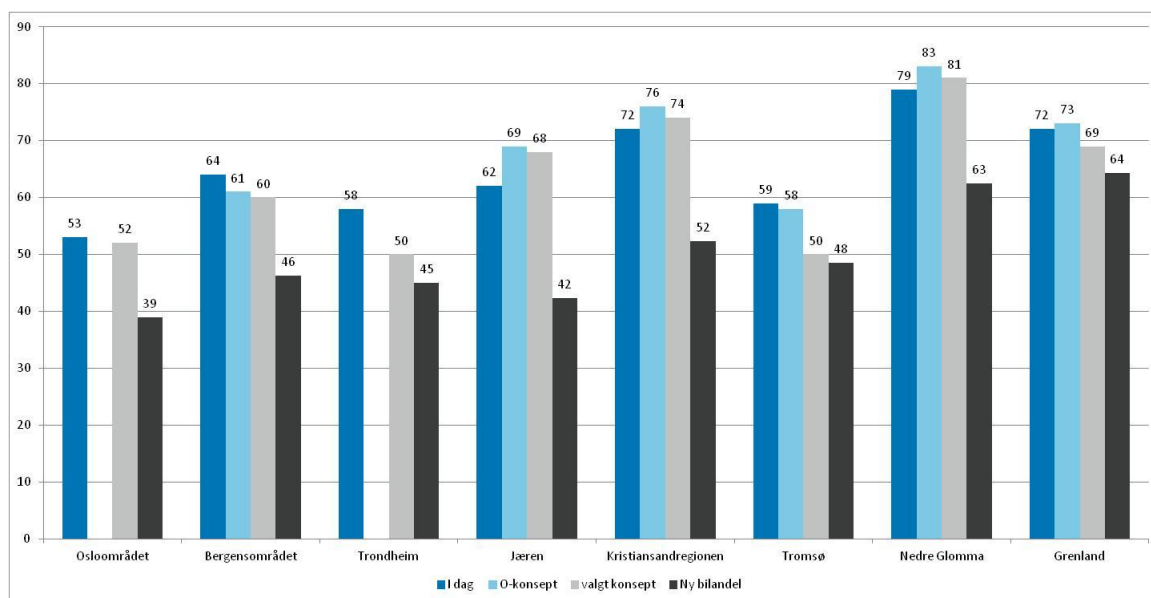
At det legges vekst på kollektivtransport og miljøvennlig transport kommer også frem i samfunnsmålene der de fleste byene sier de ønsker et transportsystem som skal håndtere transportene på en effektiv og miljøvennlig måte.

Gjennomgangen av byene prognoser for transportutviklingen, både omfang og transportmiddelfordeling, viser imidlertid at det er de færreste byområdene som når målsettingene sine. Prognosene for transportutviklingen er for de fleste byområdene beregnet med de regionale transportmodellene (RTM). I noen sammenhenger kan disse prognosene undervurdere effekten av selv store kollektivtiltak, noe som enkelte av byområdene peker på i

sine KVUer. De mener dermed at effektene på kollektivandelene trolig vil være bedre enn prognosene viser og at de dermed vil være nærmere en måloppnåelse.

Arbeidet med bypakken og KUVene startet før Klimameldingen ble lagt frem. De lokale målsettingene vil dermed for de fleste byområdene ikke samsvare med nyere nasjonal målsetting om at kollektivtransport, sykkel og gange skal ta veksten i transportomfanget. De fleste av byområdene har hatt "nok" med å utforme scenarier, mulige måter å takle utfordringene som befolkningsveksten vil ha, på en slik måte at innbyggerne sikres et transporttilbud som er effektivt og miljøvennlig.

Når det gjelder de nasjonale målsettingene i Klimaforliket om at kollektivtransport og gange og sykkel vil dette innebære at alle byområder må ha en målsetting om en transportmiddelfordeling som er vesentlig forskjellig fra den de oppnår med sine foretrukne konsepter. Og det er bare Tromsø som er i nærheten av en slik målsetting med sitt valgte konsept.

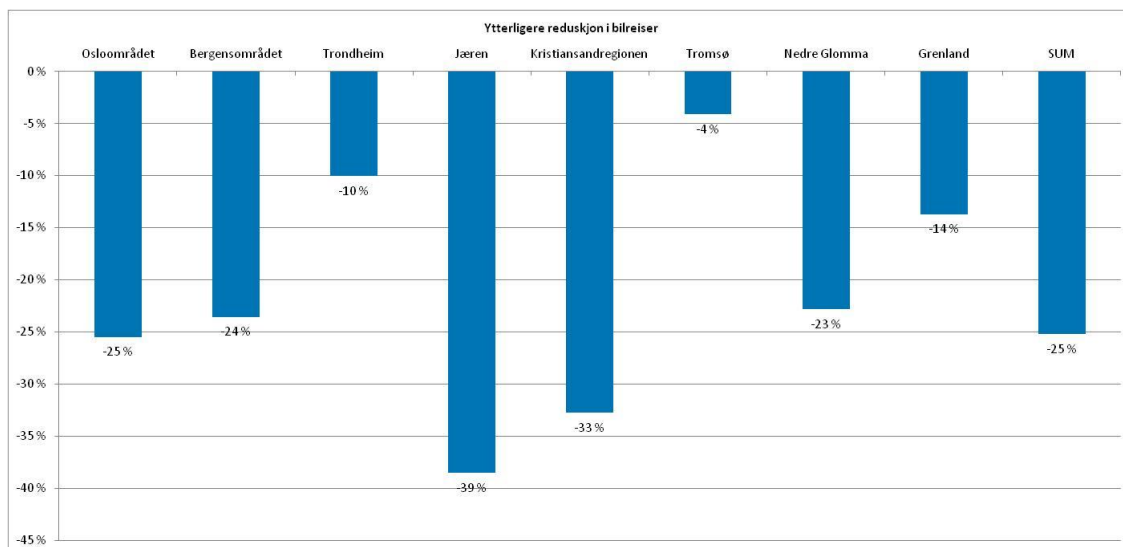


*For Trondheim prognosene (valgt konsept) satt lik målsetting

Figur 3.8: Bilandel (fører+passasjer) i dag, med 0-konsept, valgt konsept og hvis kollektiv sykkel og gange skal ta veksten i transportomfanget.

Totalt sett endres bilandelen noe i positiv retning fra 0-konseptet med de valgte konseptene. Men denne endringen er på langt nær nok for å nå målet om at all vekst i transportomfanget skal tas av miljøvennlige transportformer, dvs. kollektivtransport gange og sykkel.

De nye beregnede bilandelene betyr en vesentlig reduksjon i bilandelen. I snitt må byområdene redusere bilandelen med 27 prosent. Størst reduksjon må Jæren ha med 39 prosent i KVUperioden, dvs frem mot 2043. Kristiansandregionen må redusere biltrafikken med ytterligere 33 prosent sett i forhold til valgt konsept for 2040. I Tromsø er det kun en justering på – 4 prosent i biltrafikken som skal til for at byen skal nå målene i Klimaforliket.



Figur 3.9: Ytterligere endring i bilandelen for å nå mål om at all vekst i transportomfanget skal tas av kollektivtransport gange og sykkel.

3.6.1 Avvik mellom lokale planer og nasjonale politiske prioriteringer

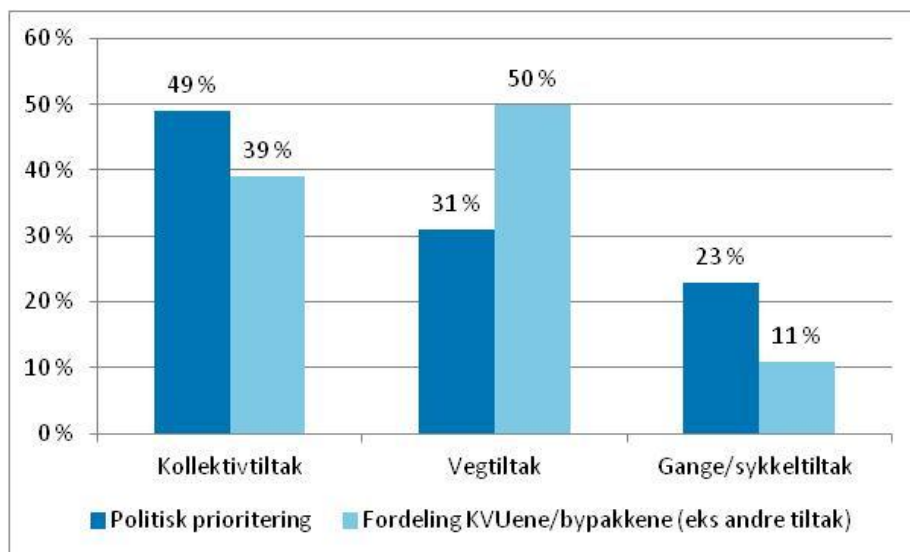
Byområdene når ikke sine egne målsettinger for transportmiddelfordelingen med de virkemidler som ligger inne i KUVene/bypakkene. Og det er langt igjen for å nå ny nasjonal målsetting i Klimaforliket.

Samtidig kan det se ut til at KUVener ønske å prioritere kollektivtiltak, men at virkemidlene ikke er sterke nok til å nå målsettingen. De investerer 34 prosent av investeringsrammen i kollektivtiltak og 10 prosent til tiltak for gående og syklene. 44 prosent i vegtiltak og i tillegg benyttes ca 12 prosent av investeringsrammen til "Andre tiltak", stort sett tiltak som er en kombinasjon av tiltak som trafikkisikkerhets og miljøtiltak. Ser vi bort fra "andre tiltak" er fordelingen 40 prosent til kollektivtiltak, 50 prosent til biltiltak og ca 10 prosent til gange/sykkel.

I forbindelse med et prosjekt for KS har Urbanet Analyse gjennomført en spørreundersøkelse blant ca 800 politikere i de 13 største byområdene i Norge (Norheim m fl 2012). Det var en rekke spørsmål som ble belyst, blant annet prioritering av virkemiddelbruk, ulike finansieringsmodeller og hvilken rolle staten bør ha i mer forpliktende avtaler i byene.

For å få en indikasjon på om satsingen i KUVene/bypakkene stemmer overens med hva politikerne faktisk ønsker å prioritere har vi sammenliknet virkemiddelbruken i KUVene/bypakkene med hvilke tiltak politikerne vil satse på.

Figur3.11 viser at både kollektivtiltak og tiltak for gående og syklende prioriteres høyere av politikerne enn det som er lagt inn i KUVene/bypakkene i dag. Samtidig må det understrekes at det er betydelig usikkerhet i disse tallene, både kunnskap om hvor mye de ulike tiltakene koster, fordelingen av midler til «andre tiltak» og at spørsmålet til politikerne var «penger til økt satsing». Men det gir en indikasjon på at den politiske viljen til å prioritere en miljøsatsing i bypakkene kan være høyere enn faktiske budsjetter.



Figur 3.10: Virkemiddelbruk/investeringer i KVVene/bypakkene og politikeres prioriteringer.

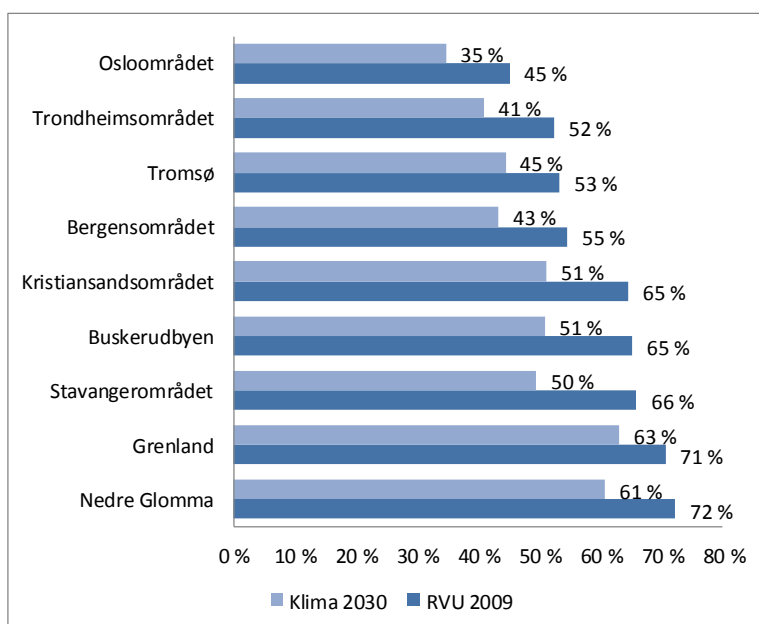
4. Virkemidler for å nå nye nasjonale mål

4.1 Muligheter for å nå de langsiktige klimamålene

Gjennomgangen av de lokale planene viste at det var et stort avvik i forventet biltrafikk sammenliknet med de nasjonale målene i Klimaforliket. Hvis vi utelukkende ser på transportmiddelfordeling forventes riktignok bilandelen å gå ned i flere byområder. Og i snitt vil bilandelen holdes på dagens nivå hvis vi ser alle byene under ett. Samtidig øker det totale transportomfanget i byene slik at biltrafikken vil øke i alle byområder unntatt Tromsø. For å nå de nasjonale målsettingene må biltrafikken reduseres med 25 prosent utover den effekten som forventes av tiltakene i bypakken.

Før vi går inn på disse analysene er det grunn til å understreke at både bilandelen i dag og potensialet for redusert biltrafikk vil variere mellom byene. Vi har forsøkt å belyse dette ved et enkelt eksempel hvor vi har beregnet ny bilandel hvis antall bilreiser skal holdes på dagens nivå og med forventet befolkningsvekst de neste 20 årene («Klima 2030»). Flertall av alle reiser foretas med bil, enten som bilfører eller passasjer (figur 4.1). Unntaket er Oslo hvor bilandelen er 45 prosent. Denne figuren viser at Oslo har en bilandel som er lavere enn det som er det langsiktige klimamålet i flere av de andre byområdene, hvis kollektivtransport og sykkel skal ta hele trafikkveksten. Det er bare Bergen, Trondheim og Tromsø som vil ha lavere bilandel i 2030 hvis biltrafikken skal holdes på dagens nivå.

Denne oversikten viser samtidig at det ikke er umulig å nå de markedsandelene for biltrafikken som tilsvarer målene i Klimaforliket. For Stavangerområdet vil bilandelen være litt lavere enn nivået i Trondheimsområdet og Bergensområdet i dag, og for Grenland og Nedre Glomma vil bilandelen være høyere enn for Tromsø i dag. For å nå disse målene er det nødvendig å tenke langsiktig og se på hele spekteret av virkemidler som byene rår over.



Figur 4.1: Bilandelen i de ni største byene i Norge. Andel bilfører og passasjer av totalt antall reiser (prosent) Kilde RVU 2009

I dette kapitlet har vi sett nærmere på hvilke tiltak som er nødvendige for å nå en slik målsetting. Det er ikke ment som en «alternativ KVV» hvor vi går inn på konkrete virkemidler i hver enkelt by, men i første rekke for å beregne hvor sterke virkemidler som må til for å nå målene i Klimaforliket. Vi har konsentrert oss om virkemidler på overordnet nivå og sentrale rammebetingelser for bil og kollektivtransport:

1. Med **virkemiddelbruk** på overordnet nivå ser vi på tiltak og effekter for hele byområdet samlet og ikke spesifikke regioner eller korridorer. Og vi konsentrerer oss om virkemidler som byene selv kan påvirke, i form av lokalisering av bolig og arbeidsplasser, parkeringsdekning i sentrum av byene, kostnader ved bruk av bil og kvaliteten på kollektivtilbudet. Disse effektene er basert på analyser av en større internasjonal database for transportmiddelfordeling og rammebetingelser i større byområder, og gir effekten av endrede rammebetingelser på bruk av bil og kollektivtransport.
2. Med **rammebetingelser** i byområdene tenker vi i første rekke på befolknings-sammensetning, tilgang til bil og kollektivtransport. I disse analysene er det særlig fokus på betydningen av biltilgang og avstand til kollektivtilbud. Biltilgang vil ikke være en faktor som kan påvirkes av bypakkene direkte, men indirekte vil et bedre kollektivtilbud gjøre at det er enklere å klare seg uten bil. Det er grunnen til at Oslo har den laveste biltilgangen av disse byene. Avstand til kollektivtilbud vil i stor grad avhenge av bystruktur og fortetting. Denne analysen er basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

4.2 Tiltak som kan bygge opp under trafikkgrunnlaget for kollektivtransporten

I den første delen av analysen så vi at rammebetingelsene for trafikantene kan bidra til å forklare noe av forskjellene i transportomfang mellom byene. Totalt sett vil forskjeller i biltilgang og andre rammebetingelser kunne forklare 2 til 4 prosent forskjeller i bruk av bil og kollektivtransport. Det betyr at vi i tillegg må se etter andre tiltak og rammebetingelser for å nå målsettingen i Klimaforliket.

I dette kapitlet belyses hvilke faktorer som kan påvirke markedspotensialet for kollektivtransport og bil i de 9 største byene, både når det gjelder bystruktur, rammebetingelser for bilbruk og ikke minst kvaliteten på kollektivtilbudet. Disse analysene er basert på en analyse av de europeiske byene i UITP-databasen, dvs alle byer i både 1995 og 2001-datasett som er fra Europa. Dette gir et mer homogent og sammenliknbart utvalg i forhold til norske forhold. Vi har en detaljert database fra 48 ulike byer, hvorav 31 byer er med i datasettet både for 1995 og 2001. Det gir 79 byer/år som vi har analysert for å beregne sammenhengen mellom rammebetingelser og resemiddelvalg (tabell 4.1).

For å kunne gi svar på dette har vi analysert bruken av bil og kollektivtransport i disse byene målt ved antall bil- og kollektivreiser per innbygger. Vi har i tillegg sett på totalt antall mekaniserte reiser og bilhold. Disse analysene viser at det er en klar sammenheng mellom kvaliteten på kollektivtilbudet, bystruktur og rammebetingelser som kan forklare bruk av bil og kollektivtransport:

- **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 kollektiv-reiser 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 pr innbygger, dvs ikke så store utslag.
- Flere jobber i sentrum vil styrke kollektiv-transportens markedspotensial. 10 prosent flere jobber 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 4.1: Analyse av faktorer som påvirker antall reiser pr innbygger i de ulike byområdene N=79 byer basert på UITP-databasen 1995 og 2001 Elastisiteter mhp på ulike rammebetingelser i byene

	Kollektivreiser pr innbygger	Bil/MC-reiser pr
Føying (Adj R ²)	0,67	0,83
Konstant	-1,06	-1,71
Takster	-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)		
Parkeringsdekning i sentrum	-0,23	0,09
Andel jobber i sentrum	0,11	
Biltetthet		0,50
Antall mekaniserte reiser	0,60	1,01

4.3 Hvordan oppnå 25 % redusert bilbruk?

Vi har benyttet denne analysen for å vurdere hvor sterke tiltak som må til for å nå målsettingen i Klimaforliket. Som vi har vist tidligere må biltrafikken reduseres med hele 25 prosent utover det som ligger i dagens prognoser for biltrafikken. Det er grunn til å understreke at dette er effekten som må oppnås i løpet av en 20-års periode. Det betyr at en del av tiltakene bør gjennomføres gradvis og i takt med at befolkningen øker:

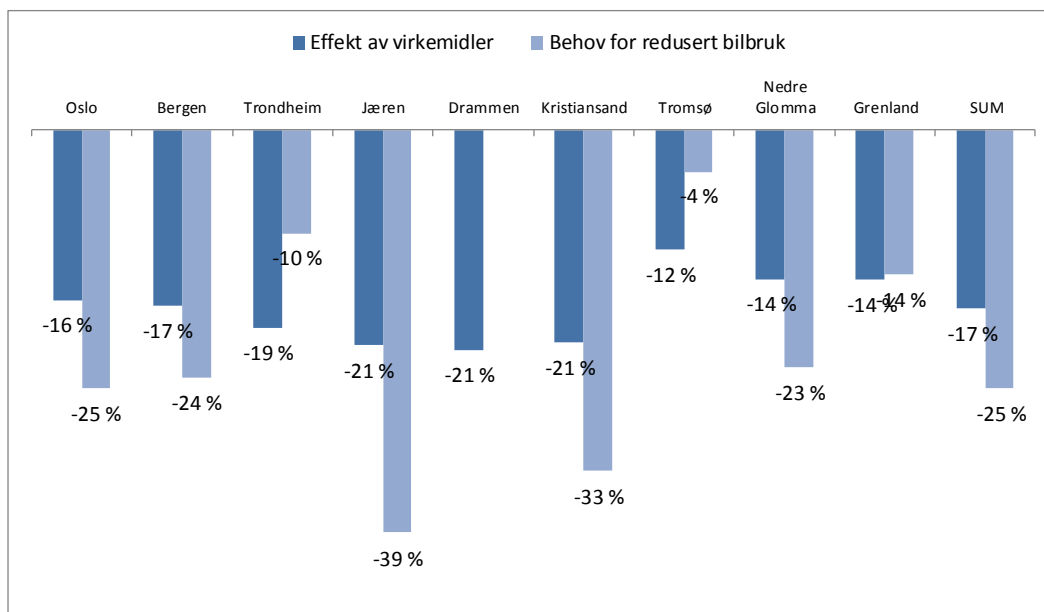
- **Befolkningsøkningen skjer som fortetting:** Det innebærer i prinsippet at alle nye boliger bygges innenfor eksisterende boligområder og nær kollektivtransport slik at det er lettere å klare seg uten bil.
- **Økningen i arbeidsplasser skjer i sentrum:** Det innebærer i prinsippet at nye arbeidsplasser lokaliseres der hvor kollektivtransporten har et godt konkurransefortrinn, som f.eks. i sentrum av byene. Det kan også være andre områder i byen hvor det er gunstig å lokalisere arbeidsplasser med høy kollektivandel. Arbeidsreiser til sentrum er her en fellesbetegnelse på alle områder hvor kollektivtransporten er mer konkurransedyktig enn bil på reiser til arbeid. Vi har i disse analysene forutsatt at andel sysselsatte er uforandret i perioden.
- **Ingen nye i parkeringsplasser i sentrum:** Etter hvert som arbeidsplasser øker i sentrum bør ikke parkeringsplassene øke tilsvarende. Det vil føre til at parkeringsdekningen reduseres når befolkningen og antall arbeidsplasser øker, uten at det reelt sett tas bort noen parkeringsplasser.
- **Antall avganger på kollektivtransporten øker i takt med passasjerveksten:** Hvis kollektivtransport og sykkel skal ta hele trafikkveksten må antall kollektivreiser øke med 150 prosent i disse byene (se figur 2.1). Hvis dette følges opp med hyppigere avganger vil det gi mer enn fordobling av antall avganger på kollektivtransporten.

Disse fire tiltakene innebærer i prinsippet at befolkningstettheten øker med 28 prosent, parkeringsdekningen reduseres med 28 prosent og antall jobber i sentrum øker med 28 prosent. I tillegg vil frekvensen øke med 150 prosent. Disse tiltakene vil gi ca 17 prosent reduksjon i antall bilturer og drøyt 60 prosent flere kollektivreiser (tabell 4.2). Den største effekten skyldes hyppigere avganger på kollektivtransporten, men dette er også det mest kostnadskrevende tiltaket. I denne analysen gir ikke antall arbeidsplasser i sentrum noen signifikant effekt på biltrafikken. Det skyldes ikke at det ikke har effekt, men at det meste av denne effekten fanges opp av parkeringsdekningen i sentrum. Effekten av flere arbeidsplasser i sentrum uten å bygge ut tilsvarende antall parkeringsplasser gir ca 3 prosent reduksjon i biltrafikken.

Tabell 4.2: Forventet effekt på antall bil og kollektivturer av forsterket virkemiddelbruk

Etterspørselseffekt	Tiltak	Kollektivt	Bil
Frekvens	150 %	45,6 %	-9,6 %
Befolkningstetthet	28 %	10,1 %	-4,8 %
Parkeringsdekning	-28 %	4,4 %	-2,9 %
Jobber i sentrum	28 %	2,8 %	0,0 %
Sum effekt		62,8 %	-17,3 %

Vi har gjennomført den samme analysen på hver av byene, dvs at hele befolkningsveksten skjer som fortetting og arbeidsplassene konsentreres i sentrum. Her vil effekten avhenge av hvor sterk befolkningsveksten er i hver av byene og hvor mye frekvensen må øke sammenliknet med nødvendig vekst i kollektivtrafikken. Denne figuren viser at det er Stavangerområdet, Drammensområdet og Kristiansandsområdet som vil ha størst forventet effekt av disse tiltakene, med 21 prosent færre bilturer. Det skyldes at disse byene må øke frekvensen på kollektivtilbudet relativt mye samtidig som befolkningsveksten er relativt høy. Grenland og Nedre Glomma må også øke frekvensen mye, men de har lavere befolkningsvekst.



Figur 4.2: Prognoser for effekten av fortetting, lokalisering av arbeidsplasser i sentrum og økt frekvens på kollektivtransporten. Prosent og sammenliknet med behov for redusert bilbruk hvis klimamålet skal nås Prosent

4.3.1 Bedre fremkommelighet og økte kostnader for bruk av bil

I forhold til målsettingen om 25 prosent redusert bilbruk er det behov for ytterligere tiltak. Vi har sett på 2 andre tiltak som vil ha god effekt på bruk av bil og kollektivtransport:

- Økt fremkommelighet for kollektivtransporten:** Vi har sett på 20 prosent bedre fremkommelighet for kollektivtransporten, målt ved økt gjennomsnittshastighet. For mange tiltak er dette noe som primært har effekt i rushet hvor det er fremkommelighetsproblemer. Men med «stive/faste» rutetider betyr det at bedre framkommelighet i rushet også vil gi kortere reisetid utenfor rush. Etterspørselseffekten av fremkommelighetstiltak vil avhenge av trengsel og forsinkelser på transportmidlene (Norheim m fler 2010). Vi har i denne analysen tatt utgangspunkt i en gjennomsnittlig elastisitet på 0,75, dvs 10 prosent økt hastighet gir 7,5 prosent flere reisende. Og 42 prosent av de nye reisende kommer fra bil.
- Økte kostnader for bruk av bil:** Det andre og mest målrettede tiltaket vil være å øke kostnadene for å bruke bil. Dette kan både være økte kostnader for å parkere og økte kostnader ved bomstasjonene. I denne analysen har vi sett på effekten av en gjennomsnittlig bilkostnad på 20 prosent, inkludert kostnader til drivstoff.

Disse tiltakene vil samlet kunne redusere biltrafikken med ytterligere 6 prosent og gi nesten 20 prosent flere kollektivreiser (tabell 4.3). Samlet vil disse tiltakene kunne redusere biltrafikken med ca 23 prosent og øke antall kollektivreiser med ca 80 prosent.

Det er viktig å understreke at vi her ser på tilleggseffekten utover det som oppnås gjennom bypakkene. Totalt sett må kollektivtransporten øke med 150 prosent og antall bilturer må reduseres med 25 prosent i forhold til forventet trendutvikling.

Flere av byene har gjennomført en del av disse tiltakene vi her ser på, uten at det er klart definert hvor mye disse rammebetingelsene er endret i beskrivelsen av bypakkene. Det gjelder

både fortetting, lokalisering av arbeidsplasser og fremkommelighetstiltak. De effektene vi her ser på er «tilleggseffekter» utover det som ligger i bypakkene og tiltakene må derfor tilpasses hver enkelt by.

Tabell 4.3: Etterspørselseffekt av bedre fremkommelighet og økte kostnader for bilbruk

	Tiltak	Kollektivt	Bil
Bedre fremkommelighet	20 %	15 %	-2,9 %
Økte bilkostnader	20 %	4,1 %	-3,2 %
Samlet effekt			-6,1 %

4.4 Personlige rammebetingelser betyr mye for valg av transportmiddel

Innenfor Samferdselsdepartementets Program for Overordnet transportforskning (POT) har Urbanet Analyse utviklet en enkel etterspørselsmodell for å belyse effekten av ulike rammebetingelser på reiseomfang og transportmiddelfordeling (Norheim m.fl 2010). Modellen baserer seg på en analyse av reisevanedata fra 1985 til 2005 for de 13 største byområdene i Norge. Modellen og resultatene er dokumentert i Ellis (2010). RVU-modellen bygger videre på et TØI-prosjekt fra 1999 som så på drivkrefter og utviklingstrekk i transportmarkedet (Norheim og Stangeby 1999).

Formålet med denne delen av analysen er å se på hvordan individuelle rammebetingelser for bil og kollektivtransport påvirker antall reiser med ulike transportmidler, og derigjennom utslipp av CO₂. I modellen tas det utgangspunkt i antall reiser per dag med ulike transportmidler, og hvor mye de ulike rammebetingelsene påvirker både reiseomfang, transportmiddelfordeling og klimautslipp. I modellen er følgende faktorer inkludert:

- Rammebetingelser for bil: førerkortinnehav og biltilgang
- Rammebetingelser for kollektivtransport: avstand til holdeplass, avgangsfrekvens og sesongkortinnehav
- Antall reiser til ulike formål
- Kjennetegn ved trafikantene: kjønn og alder
- Som korrigeringsfaktor er det lagt inn om man har foretatt reisen på en helgedag, eller i juli måned
- Trendledd, dvs. utvikling over tid, utover endringer i rammebetingelsene

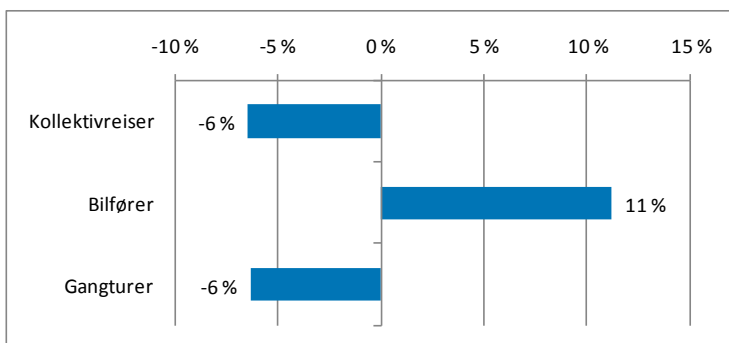
Det er viktig å understreke at rammebetingelser knyttet til areal- og transportplanlegging ikke er med i denne modellen. Både befolkningstetthet og parkeringstilgang har for eksempel betydning for transportomfang og reisemiddelvalg, noe vi belyser i kapittel 4.1..

Hver nye person med førerkort betyr nesten en ekstra bilreise per dag

Ikke uventet gir både førerkort og bil i husstanden flere bilreiser, og færre reiser med andre transportmidler. Resultater fra etterspørselsmodellen viser for eksempel at hver ekstra person med førerkort for bil betyr nesten en ekstra bilreise per dag.

Økt førerkortandel og økt biltilgang har isolert sett medført 11 prosent økning i antall bilreiser i perioden 1985-2005, og 6 prosent reduksjon i antall kollektivreiser og gangturer (**Feil! Fant ikke referanse kilden.**). I sum kan endringer i førerkort- og biltilgangen forklare om lag en

tredjedel av den totale økningen i antall bilreiser i perioden. Resten av økningen skyldes andre forhold.



Figur 4.3: Isolert effekt av økt førerkortandel og biltilgang fra 1985 til 2005 - prosentvis endring i gjennomsnittlig antall reiser pr pers pr dag

Også tilgangen til kollektivtransport, målt i frekvens og gangavstand til holdeplass, er en viktig forklaringsfaktor for transportmiddelbruk. Et godt, eller svært godt kollektivtilbud, genererer flere kollektivreiser og færre bilreiser enn et dårlig tilbud. Et godt kollektivtilbud fører også til flere gangturer, noe som kan ha sin forklaring i at det er mer praktisk å gå til/fra ærender underveis på reisen (handling, henting i barnehagen osv) når en reiser kollektivt enn når en kjører bil. Hvis en først setter seg i bilen er det oftest mest praktisk og tidsbesparende å kjøre hele veien.

Økt tilgang til kollektivtransport fra 1992 til 2005 førte til om lag 2 prosent økning i antall kollektivreiser og i antall gangturer som foretas. Samtidig har det ført til reduksjon i antall bilturer på om lag 1 prosent.

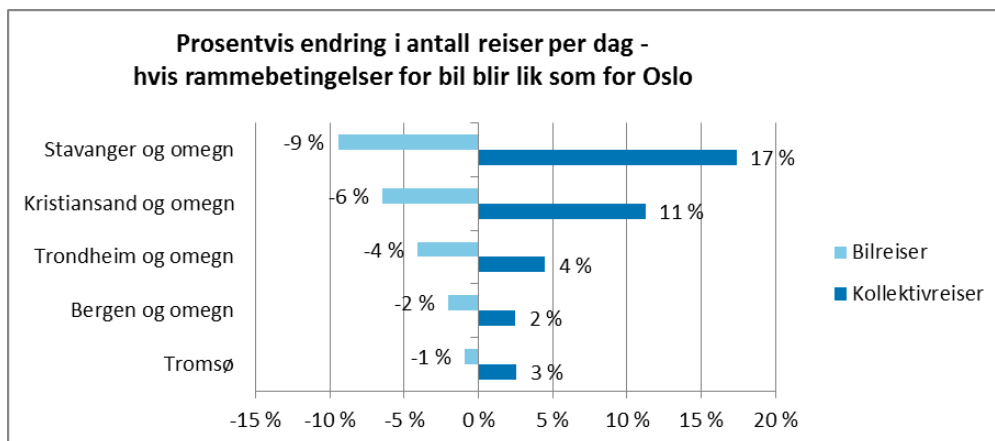
Samtidig har en endring av reiseformål i perioden bidratt til endret transportmiddelfordeling. Det foretas noe færre arbeidsreiser i 2005 enn i de foregående årene, samtidig som det har skjedd en økning i antall handlereiser.

Endringer i reiseformål har forårsaket en nedgang i antall kollektivreiser på i underkant av 4 prosent i perioden 1985 til 2005, og samtidig en liten vekst i biltrafikken på ca. 3 prosent

4.4.1 Endringer i rammebetingelser for bil vil få konsekvenser for utslippsnivået

Hvis rammebetingelsene for bil og kollektivtransport endres i den retning som er antydnet i kapittel 4.1 vil flere kunne klare seg uten bil, eller uten «bil nr 2». Vi har innledningsvis vist at målsettingen i Klimaforliket vil innebære at Tromsø, Trondheim og Bergen vil komme ned på den bilandelen som Oslo har i dag eller lavere. De andre byene vil også få betydelig lavere bilandel. Det vil påvirke behovet for å skaffe seg bil i disse byene. Vi har som en forenkling forsøkt å belyse denne effekten ved å se på den isolerte effekten nav at alle byene får samme tilgang til bil som i Oslo, dvs antall førerkort, biler i husstanden og andelen som ikke har bil.

Dersom vi tenker oss at rammebetingelser for bil blir lik som i Oslo og omegn også i de fem andre byområdene i denne modellen, vil både førerkortandelen, tilgang til bil samt antall biler per husholdning minke. Resultatet blir færre bilreiser og flere kollektivreiser.

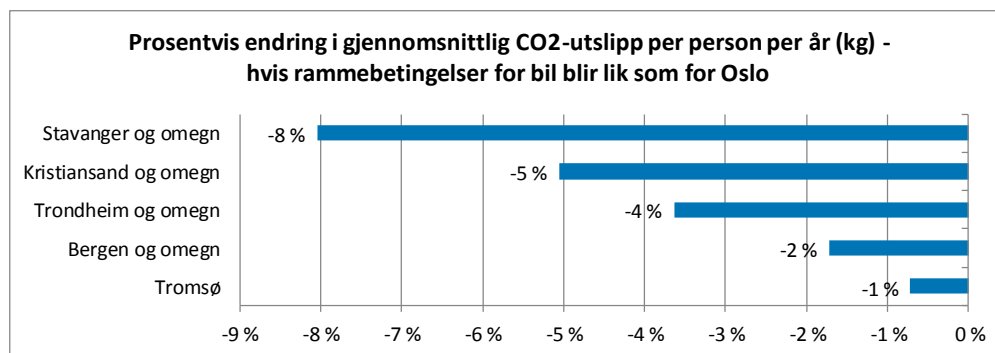


Figur 4.4: Endring i antall bil- og kollektivreiser per dag dersom rammebetingelser for bil blir lik Oslo og omegn Prosent avvik fra dagens bilbruk i byene

- Den største effekten får vi i Stavanger og omegn, hvor tilgang til bil i utgangspunktet var høyest. Antall bilreiser per dag vil minke med 9 prosent i forhold til dagens nivå, mens antall kollektivreiser vil øke med 17 prosent. Dette betyr 31 000 færre bilreiser, og 8 500 flere kollektivreiser per dag.
- I Kristiansand og omegn vil antall bilreiser minke med 6 prosent, og antall kollektivreiser vil øke med 11 prosent, noe som betyr 10 500 færre bilreiser, og 3 000 flere kollektivreiser per dag.
- Effekten av endringen i rammebetingelser for bil blir minst i Tromsø, hvor biltilgangen i utgangspunktet var relativt lav. Antall bilreiser vil minke med 1 prosent, noe som betyr 800 færre bilreiser, og antall kollektivreiser vil øke med 3 prosent, dvs. at det blir 400 flere kollektivreiser per dag.

Denne endringen i reiseomfanget vil få betydning for CO₂-utslippet.

- Dersom rammebetingelser for bil blir lik som i Oslo og omegn, vil det i Stavanger og omegn bli sluppet ut 13,5 tusen tonn CO₂ mindre per år enn i dag (Figur 4.). Dette tilsvarer en reduksjon på 8 prosent fra dagens nivå.
- I Kristiansand og omegn vil CO₂-utslippet minke med 5 prosent, og det vil bli sluppet ut 5 tusen tonn mindre CO₂ i året.
- I Tromsø vil CO₂-utslippet minke med 1 prosent, og det vil bli sluppet ut 300 tonn mindre CO₂ i året enn i dag.



Figur 4.5:

Endring i CO₂-utslipp per år dersom rammebetingelser for bil blir lik Oslo og omegn Prosent

4.4.2 Samlet effekt av endret bilhold

Vi har i denne analysen laget en forenklet prognose av effekten av endret bilhold basert på forutsetningen om at tiltak som fører til at bilandelen kommer ned på nivå med Oslo også vil føre til at biltilgangen reduseres til nivå med Oslo. Det betyr f.eks. at Kristiansand, som vil redusere bilandelen fra 65 til 51 prosent hvis målene i Klimaforliket skal nås, fremdeles har en høyere bilandel enn Oslo, på 45 prosent. Da vil Kristiansand oppnå $(65-51)/(65-45) = 70\%$ av effekten som er beregnet over. Det vil gi ca 8 prosent flere kollektivreiser og 4 prosent færre bilreiser (tabell 4.x).

Dette er den isolerte effekten av endrede rammebetingelser for kollektivtransport og bil i byene som kan påvirke bilhold. Effekten av økt økonomisk vekst og flere som har råd til å skaffe seg bil ligger i de eksisterende prognosene i hver av byområdene og er en av grunnene til at trafikken øker. Denne analysen viser hvordan endrede rammebetingelser i byene kan bidra til å dempe veksten i bilhold, og gjennom ulike virkemidler påvirke bruken av bil i byene.

Tabell 4.4: Effekten av endret reisemiddelvalg hvis endret bilandel også påvirker behovet for bil i byene. Prosent endring sammenliknet med biltilgang i Oslo 2010

	Bilandel før	Klima 2030	Koll	bil
Oslo	45	35	3,0 %	-2,4 %
Bergen	55	43	3,0 %	-2,4 %
Trondheim	52	41	7,0 %	-6,4 %
Stavanger	66	50	13,2 %	-7,2 %
Kristiansand	65	51	7,9 %	-4,5 %
Tromsø	53	45	2,6 %	-0,9 %
Drammen	65	51	12,2 %	-6,6 %
Grenland	71	63	6,6 %	-3,6 %
Nedre Glomma	72	61	8,8 %	-4,8 %
Sum Alle byer	72	61	5,0 %	-3,9 %

4.4.3 Er det mulig å redusere biltrafikken med ytterligere 25 prosent?

En sammenfatning av disse analysene viser at det kan være mulig å redusere biltrafikken med hele 25 prosent men at det krever en helhetlig og målrettet innsats. I følge disse beregningene kan effekten bli på ca 27 prosent (tabell 4.5).

Det er stor usikkerhet i disse beregningene og de sier bare noe om hvor sterkt det er nødvendig å satse for å redusere biltrafikken med 25 prosent og hvilke tiltak som kan forventes å gi best effekt. Tiltakene vil variere for hver enkelt by og de må tilpasses de planene som allerede er lagt inn i bypakkene. Det viser uansett at det ikke er noen umulighet å nå målsettingen i Klimaforliket med ytterligere tiltak i byene.

Men det vil avhenge av to sentrale forutsetninger for å kunne lykkes:

1. En målrettet arealplanlegging i byene, både når det gjelder lokalisering av boliger og arbeidsplasser, parkeringspolitikk og prioritering av kollektivtransporten på vegnettet. Dette krever gode samarbeidsmodeller mellom de ulike aktørene i byområdene og stabile og forutsigbare rammebetingelser for en langsiktig planlegging.

2. Økt satsing på å bygge ut kollektivtilbudet i takt med befolkningsveksten slik at det er mulig å forsterke effekten en målrettet arealplanlegging. Dette krever gode finansieringsordningen for å dekke det økte tilskuddsbehovet ved en slik satsing.

Tabell 4.5: Samlet effekt av en helhetlig tiltakspakke Prosent endring i biltrafikken

	Effekt på biltrafikken
Effekten av virkemidler (økt frekvens og befolkningstetthet og arbeidsplasser i sentrum samt reduksjon av p-dekning i sentrum)	-17,3 %
Effekten av økte bilkostnader og bedre fremkommelighet	-6,1 %
Effekten av redusert behov for bil	-3,9 %
SAMLET EFFEKT	-27,3 %

5. Mer effektiv organisering og finansiering av bypakker for å nå statlige klimamål

5.1 Behov for mer helhetlig virkemiddelbruk

Resultatene fra denne analysen viser at det er store avvik mellom de statlige klimamålene og de lokale planene i hver enkelt by. Totalt sett bør biltrafikken reduseres med 25 prosent utover det som oppnås i de lokale planene. Hvis en skal nå målene i Klimaforliket må det gjennomføres en rekke tiltak i byområdene, ikke minst forhold som bedrer rammebetingelsene for kollektivtransportens i forhold til bil. I forbindelse med et prosjekt Urbanet Analyse har gjennomført på oppdrag for KS er det beregnet at byene kan spare ca 3 mrd kr årlig i form av redusert investeringsbehov og driftstilskudd til kollektivtransporten hvis byene satser på fortetting, parkeringsrestriksjoner, bedre fremkommelighet og økte kostnader for bruk av bil. Mange av disse virkemidlene ligger utenfor ansvarsområdet for dagens bypakker.

Samtidig øker det funksjonelle byområdet slik at det blir stadig flere kommuner og lokale aktører som kan bidra til bedre måloppnåelse for disse bypakkene. Det betyr at det er både flere aktører og flere virkemidler som må inkluderes i bypakkene for at det skal være realistisk å nå de statlige klimamålene.

Nedenfor drøftes mulige endringer i avtaleforhold, styringen og organiseringen av bypakkene i lys av behovet for styrket legitimitet for endringer og mer effektiv virkemiddelbruk. Også finansieringen av bypakkene når det gjelder lokale bidrag og muligheten for å kople Belønningsordningen bedre opp mot bypakkene drøftes.

5.2 Styring og organiseringen av bypakkene og forholdet mellom avtalepartene

5.2.1 Nasjonale dokumenter om styringen av bypakkene

I Transportetatens forslag til NTP heter det følgende:

”Bypakker med samordnede tiltak på tvers av forvaltningsnivåene er nødvendig for å oppfylle målet om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, gåing og sykling. Det bør etableres porteføljestyling av bypakker. Dette innebærer at gjennomføringen av pakkene er en dynamisk prosess der tiltakene prioriteres etter hvordan de bidrar til å oppfylle målene for pakken, tilgjengelige ressurser og gjennomførbarheten. Prosjektene blir til enhver tid vurdert ut fra disse forhold, og dette innebærer at det kan skje omprioriteringer innenfor pakkene om situasjonen krever dette. ..

Det er behov for nært samarbeid mellom stat, fylkeskommune og bykommune ved både utvikling og gjennomføring av bypakkene. Arbeidet bør organiseres slik at innsatsene fra berørte parter kan koordineres og følges opp på en god måte. Transportetatene mener derfor det er hensiktsmessig at arbeidet ledes av en styringsgruppe eller tilsvarende, der stat, fylkeskommune og bykommune er representert. En mulig modell for dette finnes i Oslopakke 3.”

I Prop 1 SD (2012-2013) heter det følgende:

”Departementet mener videre at det vil kunne være hensiktsmessig å gjøre en vurdering av om det er behov for å justere styringsmodellen for Oslopakke 3. Dette vil være for ytterligere å sikre en effektiv styring av pakken i tråd med de målene og kriteriene for arbeidet med

Oslopakke 3 som Stortinget har gitt føringer om, samt føringer som er gitt gjennom Stortingets behandling av Klimameldingen. Regjeringen vil komme tilbake til dette i forbindelse med vurderingen av prosjektporteføljen og finansieringsprofilen for Oslopakke 3 i kommende Nasjonal transportplan.”

Og videre:

”Samferdselsdepartementet viser til at det i Prop. 108 S (2009–2010) ble lagt til grunn at eksisterende ordning for styring og rapportering i Bergensprogrammet bør tas opp til ny vurdering, bl.a. fordi det etter forvaltningsreformen ikke er lagt til grunn riksvegmidler. Videre mente departementet at det er behov for å klargjøre rutinene rundt prioriteringer og oppstart av nye prosjekter og tiltak. Det er tatt initiativ til dialog med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune med sikte på å etablere et styringssystem etter mønster av Oslopakke 3, men tilpasset de lokale forholdene. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette når utvidelsen av Bergensprogrammet med bl.a. tredje etappe av Bybanen legges fram for Stortinget.”

5.2.2 Kjennetegn ved dagens organisering

Hvilke nivåer er representert?

I samtlige av bypakkestyrene deltar representanter for fylkeskommunen og bykommunen. I tillegg deltar staten ved Statens vegvesen i Bergen, Trondheim, Buskerudbyen og Oslo. I Oslo deltar også Jernbanedirektøren i bypakkestyret selv om jernbanen formelt sett ikke er en del av Oslopakke 3. I forbindelse med utvikling av en Kristiansandpakke 2, er det etablert en styringsgruppe bestående av fylkesordfører i Vest-Agder (nå leder av Areal- og transportutvalget i regionen (ATP-utvalget), ordfører i Kristiansand og nestleder i ATP - utvalget (fra en av nabokommunene). Nord-Jæren-pakken ledes av den politiske styringsgruppen for transportplan for Nord-Jæren som ledes av fylkeskommunen og som for øvrig består av flere representanter for kommunene i regionen. I Buskerudbyen ledes arbeidet av Areal-, transport- og miljøutvalget (ATM-utvalget) som består av ordførerne i kommune, fylkesordfører, fylkesmannen og regionsjefene fra Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket.

Oppsummert representerer følgende partene i samarbeidet:

- Oslo: Fylkesordføreren i Akershus, byråd for byutvikling og miljø og vegdirektøren
- Kristiansand: Ordføreren i Kristiansand, en ordfører fra nabokommunene og fylkesordføreren i Vest-Agder
- Trondheim: Ordføreren i Trondheim, Fylkesordføreren i Sør-Trøndelag og leder av styringsstaben i Vegdirektoratet
- Bergen: Regionvegsjefen og politisk og administrativ ledelse fra Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune
- Nord-Jæren: Nord-Jæren pakken ledes av den politiske styringsgruppen for transportplan for Nord-Jæren som ledes av fylkeskommunen og som for øvrig består av flere representanter for kommunene i regionen
- Buskerudbyen: Ordførerne i kommune, fylkesordfører, fylkesmannen, og regionsjefene fra Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket

Tilknytningsform – juridisk organisering?

Bypakkestyrene ser ikke ut til å være organisert etter en bestemt juridisk organisasjons-/tilknytningsform. Begrepet tilknytningsform betegner relasjonene mellom overordnet myndighet (staten, fylkeskommunen og kommunene) og virksomheten (bypakkestyrene). Eksempler på tilknytningsformer er aksjeselskaper og interkommunale selskaper. Gjennom fastlegging av tilknytningsform bestemmes grunnlaget for og virkemåten til styrings-, kommunikasjons- og kontrollrelasjoner mellom de politisk ansvarlige myndigheter og det utførende nivået.

Hva er delegert av ansvar og myndighet?

Bypakkestyrene har ansvar for å utvikle beslutningsgrunnlag når det gjelder årlige handlingsplaner og budsjetter som formelt behandles av overordnet organ (bystyre, fylkesting og regjering/Storting). Bypakkestyrene har også en oppgave i å utvikle beslutningsgrunnlag i forbindelse med revisjon av bypakken. Bypakkestyrene kan også gi innspill til statlige og lokale/regionale plan- og budsjettprosesser for å sikre best mulig måloppnåelse for bompengepakken. Det kan også gis innspill til arbeidet med arealplaner.

I tillegg kan de etablerte bypakkestyrene drive porteføljestyling innefor de årlige vedtatte handlingsplaner (for eksempel Oslopakke 3). Porteføljestylingen skal være en dynamisk prosess der tiltakene prioriteres etter hvordan de bidrar til å oppfylle målene for pakken, tilgjengelige ressurser og gjennomførbarheten, og det kan skje omprioriteringer innenfor pakkene om situasjonen krever dette.

Imidlertid ser det ikke ut som om kommunene, fylkeskommunene og staten har etablert et delegasjonsreglement til bypakkestyrene som gir formelle retningslinjer for bypakkenes ansvar eller som regulerer forholdet mellom myndighetsorgan og styrene.

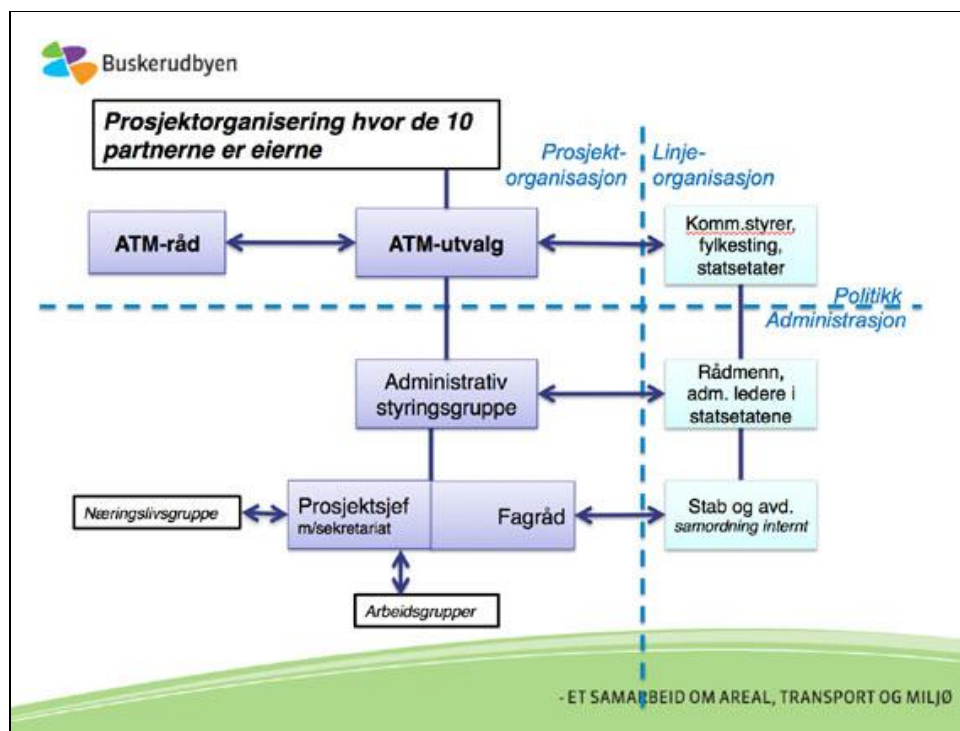
Tiltak for forankring

Byområdene har etablert arenaer for forankring av bypakkestyrenes arbeid. Spesielt gjelder det i forbindelse med arbeid med forslaget til revisjon av bypakken og prosessene knyttet til årlige budsjetter og/eller fireårige handlingsplaner. Eksempler på tiltak vil være orienteringsmøter i kommunestyre og fylkesting, drøftinger i de politiske partiene og utvidete styringsgrupper.

For eksempel ble det i 2011 etablert et forhandlingsutvalg som foruten styringsgruppen består av to politikere fra henholdsvis Oslo og Akershus. Forhandlingsutvalget står bak forslaget til revidert Oslopakke 3. For å ivareta den tverrpolitiske forankringen av pakken, er det også etablert en bred politisk referansegruppe i Oslo. Et annet eksempel kan hentes fra Kristiansand, der den nyetablerte styringsgruppens endelige forslag til Bypakke behandles i ATP-utvalget (bestående av politikere fra samtlige kommuner og begge fylkeskommuner i regionen) før etterfølgende politisk behandling i kommunene og fylkeskommunene. Et tredje eksempel kan hentes fra Buskerud, der det er opprettet et ATM-råd som består av ordførerne, fylkesordføreren og 30 valgte politikere fra de fem kommunestyrene og fylkesting. I ATM-rådet møtes politikere på tvers av kommunegrensene, politiske partier og drøfter sentrale problemstillinger i samarbeidet før formell politisk behandling i kommunene og i fylkeskommunen.



Figur 5.1: Styring og organiseringen av Oslopakke 2 (Kilde: Oslopakke 3)



Figur 5.2: Styring og organiseringen av Buskerudby-samarbeidet (Kilde:Buskerudbyen)

Administrasjon

Samtlige bypakker har etablert faglige administrasjoner med et utøvende og faglig ansvar for bypakkestyrenes arbeid. Administrasjonene kan støtte styrene i alle deler av arbeidet, med andre ord både i å utvikle beslutningsgrunnlag når det gjelder handlingsplaner og budsjetter, revisjon av revisjon av bypakkene og knyttet til porteføljestyringen. Imidlertid varierer organiseringen. For Oslopakke 3 sin del er det administrative ansvaret lagt til et eget sekretariat i Statens Vegvesen (Vegdirektoratet). I Buskerudbyen er det også etablert et fast

sekretariat der Øvre Eiker er vertskommune. Sekretariatet sorterer under en administrativ styringsgruppe. I de øvrige byområdene ivaretas administrasjonen og faglige koordineringer av felles sekretariater fra de berørte byer, fylkeskommunen og Statens Vegvesen, men uten at disse er samlokalisert.

5.2.3 To spørsmål

Demokrati og legitimitet

Bypakkestyrene har en vesentlig innflytelse over ressursbruk og utformingen av samferdselspolitikken i byområdene. Selv om forslag til nye og reviderte bypakker, handlingsplaner og årlige budsjetter skal behandles av bystyre og fylkesting - og tilslutt av regjering og Storting - ligger det betydelig innflytelse i bypakkestyrenes rolle som forslagsstiller og som faglig kompetanseorgan. I tillegg har de etablerte bypakkestyrene ansvar for porteføljestyling, dvs ansvar for å prioritere for eksempel utsettelse eller alternative tiltak innenfor de årlige budsjetter/handlingsplaners hovedlinjer.

Til tross for den betydelige politiske rollen og ansvar bypakkestyrene forvalter, kjennetegnes bypakkestyrene av at relativt få politiske representanter fra hovedaktørene i byområdene (bykommune og fylkeskommunen) samt Statens vegvesen. Sammenlignet med representasjonen til interkommunale selskaper og styre, med som oftest færre og mindre politiske oppgaver, har bypakkestyrene en svært begrenset representasjon.

Det kan stilles spørsmål ved bypakkestyrenes demokratiske forankring og legitimitet fordi statlige embetsmenn deltar i styrene, fordi det deltar få politiske representanter i styrene, fordi opposisjonen i fylkesting og bystyre ikke er representert og fordi nabokommunene som er omfattet av pakkene ofte ikke er representert i styrene.

Det skal også legges til at styrenes uklare juridiske status (tilknytningsform), uklarheter i myndighetsforholdet mellom styret og overordnet myndighet og det faktum at styrene er indirekte valgte organer, kan svekke innbyggernes og de folkevalgte kunnskap, oversikt og kontroll over bypakkestyrene og deres virksomhet.

Statens rolle – avtalepart, overordnet myndighet og deltaker i styrene

Bypakkene innebærer en politisk avtale mellom kommunene og fylkeskommunen i byområdene og staten. Bypakkene gir rammer for statens, fylkeskommunens og kommunenes bruk av egne virkemidler, tiltak og ressurser og disponeringen av brukerfinansierte midler (bompenger). Det er Stortinget som endelig behandler lokale forslag og "inngår" avtale om hovedinnretningen til bypakkene gjennom proposisjoner fremmet av SD. I tillegg behandler departementet og Stortinget de årlige budsjetter og handlingsplaner fremmet av kommuner og fylkesting på bakgrunn av forslagene fra bypakkestyrene.

Opplegget innebærer at staten både er overordnet myndighet, avtalepart og deltaker i bypakkestyrene. Det kan reises spørsmål ved om statens representanter bør være likestilt deltaker sammen med politiske representanter i bypakkestyrene. Prinsipielt sett innebærer det at representanter for Statens vegvesen deltar i styre som treffer beslutninger som er av en politisk natur. Statens representanter er også del av departementets styringskjede bl.a. som faglige rådgivere og utøvere av nasjonal politikk når det gjelder den statlige delen av infrastrukturen i byområdene. I den sammenheng kan statens representanter komme i en dobbeltrolle – er det byområdene eller departementet representantene har lojaliteten til?

Samtidig er det gode argumenter for at staten er representert i styringsgruppene i egenskap av fagorgan for veg og kollektivtransport, ansvarlige for byområdenes KVIU og vegadministrasjon for fylkeskommunene. Spesielt vil det gjelde de byområder hvor statlige

riksveger omfattes av bypakkene. Statens deltakelse kan legge til rette for departementets ev politiske signaler når fram for styringsgruppenes arbeid og motsatt – at lokale signaler når fram til nasjonale myndigheter underveis i beslutningsprosessene. Det kan bidra til forankring og koordinering av arbeidet mellom forvaltningsnivåene.

Bok 5.1 To radikale alternativer - endringer i administrativ inndeling eller oppgavefordelingen

Årsaken til behovet for felles inter(fylkes)kommunale/statlige bypakkestyrer ligger i oppgavefordelingen mellom nivåene og kommune og fylkesstrukturen. Staten, fylkeskommunene og kommunene har hver for seg har ansvaret for oppgaver og virkemidler som må ses i sammenheng i transport- og arealpolitikken og kommune og fylkesstrukturen sammenfaller ikke med de transport- og arealutfordringene. Alternativene til nåværende felles styrer og til dels avtaler mellom nivåene kan være:

- Endringer i fylkes- og kommunestrukturen. Endringer kan innebære utvikling av fylker og kommuner som i større grad tilsvarer arbeids-, bolig- og serviceregionene og dermed en mer funksjonell lokalforvaltning i et samferdsels- og arealpolitisk perspektiv. Endringer i strukturen kan også gi potensial for forenklinger i samarbeidet med staten.
- Statlig overtakelse av transportoppgaver og planoppgaver. En samling av transport- og planoppgavene i statlige transportregioner vil gi mulighet til å møte samordningsbehovet knyttet til samferdsel og arealplanlegging i byregionene. En statlig modell vil kunne ivareta hensynet til nasjonal styring, koordinering og helhetlig transportplanlegging. Imidlertid ville modellen innebære at statlige administrasjoner vil få større innflytelse over prioriteringer og avveininger mellom geografiske områder og transport- og plantiltak, og det svekker hensynet til at det bør være lokalpolitisk innflytelse over transport- og arealpolitikken.

5.3 Mulige hovedprinsipper for bypakkene fremover

5.3.1 Legitimitet og lokal forankring

Oppnåelse av Klimaforlikets målsettinger og det økende finansieringsbehov i de største byene krever både tiltak som styrker kollektivtransporten og tiltak som bidrar til mer effektiv drift. Det er mange aktører som har ansvar for de tiltakene som kan påvirker reisemiddelfordelingen i byområdene. Innenfor nåværende oppgavefordeling mellom forvaltningsnivåene er det kommunene og fylkeskommunene som har det direkte ansvaret for de viktigste virkemidlene innen den regionale transport- og arealpolitikken, mens staten har det overordnede ansvar for lokalforvaltningens rammebetingelser. Samtidig utvides det funksjonelle byområdet - med andre ord – måloppnåelse krever også at bykommunens nabokommuner bidrar med tiltak som kan styrke kollektiv, gang og sykkelandelen. Et viktig hensyn for organiseringen av bypakkene fremover vil være å skape faglige og politiske arenaer og legitimitet for en mer samordnet og endret virkemiddelbruk i byområdene.

5.3.2 Staten som overordnet myndighet og tilrettelegger – byområdene som utøvere?

Det legges til grunn at bypakkene i videreføringen fortsatt skal innebære et avtaleforhold mellom staten på den ene siden og byområdet (fylkeskommune og kommuner) på den andre siden. I avtalen kan økonomiske rammer, mål og virkemiddelbruk i lys av bl.a. Klimaforliket avtales mellom partene, for eksempel for en periode på 10 år og med rulleringer hvert fjerde år tilsvarende NTP i dag.

For å få en klarere rolle og ansvarsfordeling mellom nivåene, jf drøftingen i avsnittene foran, kan følgende prinsipper vurderes:

Statens hovedrolle kan endres til en mer tilretteleggende rolle enn i dag. I den sammenheng kan statens ansvar være å:

- 1) Legge til rette for økonomiske og lovmessige muligheter og å gi politisk støtte til å gjennomføre en endret virkemiddelbruk
- 2) Følge opp byområdenes målsettinger og resultater for å sikre overensstemmelse med overordne nasjonale mål og statens betingelser for å inngå avtaler om bypakker. NTP kan i den sammenheng utvides til også å omfatte investeringer og ressursbruk i byområdene slik tilfellet til dels er allerede i dag, jf for eksempel Prop 1 (2012-2013) SD, der det heter at en skal ta stilling til forslag til revidert Oslopakke 3 i kommende NTP.

Fylkeskommunene og kommunenes hovedrolle kan konsentreres om å være utøvende myndighet, dvs å ta ansvaret for å foreslå revisjon av bypakker, årlige budsjetter, handlingsprogram, virkemiddelbruk og gjennomføre tiltakene som avtales i bypakkene. En viktig begrunnelse for rolledelingen vil være at lokalforvaltningen er nærmest de transportmessige utfordringer og den besitter de potensielt viktigste virkemidlene.

5.3.3 Virkemidler i pakkene

I bypakkene bør virkemidlene som kan sikre måloppnåelse for å nå klimapolitiske mål inngå. Det innebærer at også arealpolitikk, parkeringspolitikk mv bør inngå i de fremtidige avtaler ved siden av veg og kollektivtransport og ressurser til å finansiere dette. Det vil innebære en endring ift dagens virkemidler i bypakkene hvor infrastruktur til veg og kollektivtransport har vært prioritert. En slik ordning vil også innebære at det meste av transport og tiltak knyttet til et byområde bør inngå i bypakkene. Det vil innebære at alle vegstrekninger som inngår i byområdenes transportnett omfattes av bypakken (for eksempel E-18 Vestkorridoren som i forslaget til revidert Oslopakke 3 ikke inngår i Oslopakke 3).

Dersom lokalforvaltningen skal få en tydeligere utøvende roll og staten ha en mer tilretteleggende rolle, bør det kunne vurderes å desentralisere ansvaret for statlige veier som inngår som en del av byområdets transportnett til partene på den kommunale/fylkeskommunale side. Det kan innebære at nåværende statlige overføringer til Statens vegvesen ompostes og inngår som øremerkede tilskudd til det enkelte byområde som dermed får et totalansvar for virkemidlene og infrastrukturen. I tråd med prinsippet om stat som tilrettelegger og kommunesektor som utfører, kan midler fra brukerfinansiering også inngå i porteføljen, men bruken vil være underlagt de føringer som er avtales mellom stat og byområde og gjennom de årlige føringer gitt i statsbudsjettet. Dersom byområdene overtar et totalansvar for virkemidlene kan det også vurderes om byområdene selv får det formelle ansvar for å bestille KVVU og KS 1.

5.3.4 Bypakkestyrenes forhold til kommuner og fylkeskommune

I videreføringen av bypakkene vil antagelig være mest realistisk å videreføre nåværende oppgave- og ansvarsdeling mellom kommunestyre og fylkesting og bypakkestyrene. Det vil innebære at bypakkestyrene i fortsettelsen vil få et utøvende ansvar for revisjoner og porteføljestyling innenfor rammen av pakkene, men at det formelle og politiske ansvaret for bevilgninger og virkemiddelbruk (for eksempel behandling av årlige budsjetter og handlingsplaner) fortsatt vil ligge til kommunene og fylkeskommunen. Det betyr også at bypakkens administrasjon kan utarbeide bestillinger til kommuner, fylkeskommune og

Statens vegvesen som fortsatt vil ha det faglige og formelle ansvaret for oppfølgingen av politiske vedtak.

Et alternativ til nåværende ordning kan være å overføre ansvaret for å bevilge og prioritere midler og fagansvaret for oppfølgingen av bypakkene til bypakkestyrer med tilhørende administrasjon. Det ville være en radikal forandring i og medføre at for eksempel ansvaret for større deler av kollektivtransporten, infrastrukturen og planmyndigheten med tilhørende fagansvar blir overført fra fylkeskommunene og kommunene og til bypakkestyrene. Imidlertid kan en slik indirekte valgt "spesialregion" ha egenskaper knyttet til beslutningseffektivitet og oversiktighet som nåværende ordning ikke ivaretar.

5.3.5 Politisk deltakelse og representasjon

I avsnitt tidligere i kapittelet er det pekt på at bypakkestyrene har få politiske representanter fra kommune og fylkeskommune, og at de ofte har statlige representanter som ordinære medlemmer. Det kan stilles spørsmål ved bypakkestyrenes demokratiske forankring og legitimitet. For å styrke legitimiteten og forankringen av bypakkene kan det vurderes å utvide bypakkestyrene med flere politiske representanter. Problemstillingen blir ytterligere aktualisert dersom flere ressurser og virkemidler avtales inn i bypakkene fremover. Flere representanter fra hovedpartene (fylkeskommune og bykommune) og deltakelse fra nabokommunene kan ved siden av å styrke legitimiteten til pakkene også bedre forutsetningene for at nødvendig virkemiddelbruk, planlegging og reguleringsvedtak gjennomføres av de respektive ansvarlige myndigheter.

På den annen side vil en utvidelse av styrene kunne svekke beslutningseffektiviteten i bypakkestyrene. Det kan også oppstå problemstillinger knyttet til representasjon, for eksempel om mindre nabokommuner bør like mange representanter som den største bykommunen eller bør antall representanter vektes for eksempel i lys av antall innbyggere? Et alternativ til kommunal representasjon i styrene kan være at regionrådene oppnevner en representant i bypakkestyret. I Osloregionen ville det kunne innebære at Vestregionen, Follo, Øvre og Nedre Romerike ble representert i bypakkestyret, mens det i de øvrige byområdene er færre regionråd som omfatter byområdet.

Et alternativ til å utvide de utøvende bypakkestyrene er å etablere rådgivende referansegrupper (etter mønster fra for eksempel Buskerudbyen eller Oslopakke 3) som konsulteres jevnlig av bypakkestyrene.

5.3.6 Statlig deltakelse i styrene

Statlige tjenestemenns rolle som deltaker (og i to sammenhenger leder av i bypakkestyrene) kan som nevnt vurderes. Et alternativ for å sikre at staten er orientert, informasjonsflyt og koordinering kan være at Statens vegvesen og Jernbaneverket er observatører i styringsgruppene arbeid. I tillegg kan fylkesmannen med ansvar for at staten opptrer samordnet overfor kommunesektoren og som andrelinje areal- og planmyndighet deltar som observatør i bypakkestyrene.

5.3.7 Bypakkestyrenes tilknytningsform

I dag fremstår bypakkestyrene som organer med betydelig ansvar overfor overordnet myndighet og innbyggerne uten at de rettslige rammer for bypakkens virksomhet er avklart, verken når det gjelder tilknytningsform eller hvilken myndighet de er tillagt. For eksempel fremstår som uklart når bypakkestyrene selv kan omprioritere eller om omprioriteringer må fremlegges overordnet organ (stat, kommune eller fylkeskommune). Det ser derfor ut til å være behov for å formalisere tilknytningsformen for styrene.

Gitt at bypakkestyrene i videreføringen fortsatt skal ha delegert myndighet til bla. porteføljestyling, fremstår det som uklart om de nåværende lovfestede samarbeidsmodeller mellom kommuner og fylkeskommune er aktuelle. Kommuneloven bestemmelser om samarbeid etter § 27 åpner ikke opp for at oppgaver som innebærer myndighetsutøvelse i bred forstand kan legges til felles styrer. Heller ikke aksjeloven eller lov om interkommunale selskaper åpner for myndighetsutøvelse. I tillegg er hensikten med å etablere selskaper å fristille virksomhet fra løpende politisk styring. Om de ovennevnte tilknytningsformer kan være aktuelle beror på en nærmere vurdering av den myndighet som legges til bypakkestyrene.

Kommunelovens bestemmelser om samkommunemodellen og vertskommunemodellen (kommunelovenes kap 5 A og 5B) åpner for delegasjon av myndighetsutøvelse, men ikke for samarbeid mellom kommune og fylkeskommune. Et alternativ som kan fremstå som aktuelt er å opprette en ny bestemmelse som åpner opp for samarbeid om myndighetsutøvelse mellom fylkeskommune og kommune, for eksempel etter mønster fra samkommunemodellen. KRD åpner opp for å utrede samarbeid mellom fylkeskommune og kommuner nærmere etter forslag fra fagdepartement, kommuner og/eller fylkeskommuner, jf *Prop. 49 L (2011–2012) Endringer i kommunelova m.m. (samkommune mv.)*. Departementet peker i den sammenheng på at samarbeid kan være formålstjenelig på for eksempel samferdselsområdet.

5.3.8 Administrativ organisering

Gitt bypakkenes nåværende og mulige fremtidige ansvar bør det være etablert dedikerte fagadministrasjoner for arbeide for å støtte opp under politisk behandling i bypakkestyrene og for å gjennomføre bestillinger og tiltak vedtatt av bypakkestyrene. Fagadministrasjonene kan for eksempel legges til fylkeskommunen eller bykommunen i regionene. I tillegg kan ordningen med faglige arbeidsgrupper og felles møtepunkter fra administrativ ledelse hos partene videreføres.

5.3.9 Klarhet i avtaler, revisjoner, forpliktelse og sanksjoner

Både staten og kommunesektoren vil ha behov for at bypakkeavtalene angir relativt klare målsettinger knyttet til virkemidler og resultatene som skal oppnås i avtaleperiodene. Uklare målsettinger kan gi diskusjon om målsettinger er innfridd eller ikke slik tilfellet har vært for belønningsordningen. Uklarhet kan også gi uforutsigbare rammebetingelser. Målsettingene kan angis i for eksempel 10-årige avtaler, men bør kunne rulleres f.eks. hvert fjerde år for eksempel i forbindelse med NTP. Behovet for justeringer kan også tas opp i forbindelse med de årlige prosesser i budsjettarbeidet f.eks. i forbindelse med departementets behandling av de lokale forslagene til budsjetter og handlingsplaner.

Et viktig prinsipp for bypakkene fremover, kan være porteføljestyling tilsvarende Oslopakke 3. Det vil innebære at bypakkestyrene og byområdene vil måtte prioritere tiltak og prosjekter i pakken skjer gjennom en mål- og resultatorientert styring med etterprøvbare mål og indikatorer.

Bypakkeavtaler er politiske i sin natur og må innebære en sterk politisk forpliktelse til å gjennomføre det man er enige om etter forutgående forhandlinger. Juridiske forpliktende avtaler er neppe hensiktsmessig eller nødvendig. Selv om avtalene ikke er juridisk bindende for noen av partene vil ev. sanksjoner som følge av avtalebrudd kunne få store konsekvenser for politiske myndigheter på begge sider. For eksempel kan staten ved klare brudd fra lokal side kunne inndra ressurser eller oppgaver fra kommunesektoren f.eks. ved at staten trer inn og overtar et større ansvar for et byområde for eksempel gjennom innføring av statlige planer og/eller en statliggjøring av nåværende kommunale og/eller fylkeskommunale oppgaver. Brudd fra statens side – for eksempel innstamming av avtalte økonomiske overføringer – kan

for eksempel gjøre det legitimt at fylkeskommunen og kommuner nedprioriterer oppgaveområdet.

I lys av samhandlingsreformen innenfor helse, kunne det vært vurdert å lovfeste krav til bypakkeavtaler og deres innhold. I lov om kommunale helse- og omsorgstjenester er samarbeid mellom spesialisthelsetjenesten og kommunene lovpålagt. Samarbeidsavtalene skal ha som målsetting å bidra til at pasienter og brukere mottar et helhetlig tilbud om helse- og omsorgstjenester. Avtalene skal bl.a. omfatte hvilke helse- og omsorgsoppgaver forvaltningsnivåene er pålagt ansvaret for og en felles oppfatning av hvilke tiltak partene til enhver tid skal utføre. Ved uenighet mellom avtalepartene er det etablert en egen tvisteløsningsnemnd i Helsedirektoratet. De alminnelige domstoler er i denne sammenheng ikke nevnt i lovens forarbeider.

Imidlertid kan en slik lovfesting synes noe unødvendig i denne sammenheng. De fleste byområdene har allerede etablert bypakker, og avtaler mellom nivåene kan like gjerne utformes uten at dette er lovfestet. Heller ikke en tvisteløsningsnemnd synes aktuelt da bypakkeavtalene er avtaler mellom regjering og landets nasjonalforsamling på den ene side og lokale myndigheter. Vi har vanskelig for å se grunnlaget for å etablere en tvisteløsningsnemnd som skal være "overordnet" landets øverste myndigheter.

5.3.10 Oppsummering

Følgende prinsipper for bypakkeavtalene og styringen av disse foreslås vurdert:

- Et viktig hensyn for organiseringen av bypakkene fremover vil være å skape faglige og politiske arenaer og legitimitet for en mer samordnet og endret virkemiddelbruk i byområdene.
- Bypakkeavtaler er politiske i sin natur og må innebære en sterk politisk forpliktelse til å gjennomføre det man er enige om etter forutgående forhandlinger og kontakt underveis mellom partene.
- Klimaforliket har som konsekvens at staten formulerer tydeligere mål og ambisjoner for bypakkene. I bypakkene bør virkemidlene som kan sikre måloppnåelse for å nå klimapolitiske mål inngå. Det innebærer at også arealpolitikk, parkeringspolitikk mv bør inngå i de fremtidige avtaler ved siden av veg og kollektivtransport og ressurser til å finansiere dette.
- Statens rolle bør endres til kan endres til en mer tilretteleggende rolle enn i dag. Ved siden av å være avtalepart og tydeliggjøre målene for bypakkene, bør staten legge til rette for og følge opp byområdenes arbeid i bypakkene.
- Fylkeskommunene og kommunenes (byområdenes) bør ha en utøvende rolle, dvs å ta ansvaret for å foreslå revisjon av bypakker, årlige budsjetter, handlingsprogram, virkemiddelbruk og gjennomføre tiltakene som avtalesfestes i bypakkene.
- Det bør vurderes å utvide bypakkestyrene med flere politiske representanter. Statlige tjenestemenn bør få en rolle som observatører i bypakkestyrene
- Det bør etableres dedikerte fagadministrasjoner for å arbeide for å støtte opp under politisk behandling i bypakkestyrene og for å gjennomføre bestillinger og tiltak vedtatt av bypakkestyrene.

- Det er behov for å formalisere de rettslige rammer og tilknytningsformen for styrene og avklare hvilke oppgaver og myndighet som er delegert til bypakkestyrene. Muligens vil en samkommunemodell som åpner for samarbeid mellom fylkeskommune og kommune være aktuell

5.4 Mer effektiv finansieringsmodell

Denne rapporten har vist at det er store avvik mellom lokale prognoser for biltrafikken og de nasjonale målene i Klimaforliket. Samtidig kan det være mulig å nå de nasjonale målene med en målrettet arealplanlegging, en restriktiv parkeringspolitikk og at frekvensen på kollektivtransporten følges opp i takt med veksten i antall kollektivreiser. Dette forutsetter at det er langt flere virkemidler inne i bypakken og at det er tilstrekkelig midler til å øke tilskuddene til kollektivtransporten.

Dagens bypakker har en finansieringsmodell som gjør det vanskelig å gjennomføre slike tiltak. For det første er det i første rekke en investeringspakke som gjør det vanskelig å finansiere betydelig økning i driftstilskuddet. Beregninger som er gjennomført for KS viser at en fordobling av antall kollektivreiser i de 9 største byområdene vil kreve ca 3,5 mrd kr i økte tilskudd (Norheim m fl 2012). 150 prosent økning vil dermed kreve i størrelsesorden 5 mrd kr i økte tilskudd per år, eller ca halve rammen av dagens investeringspakker.

I tillegg er en stor del av bypakken finansiert ved bompenger og en reduksjon i biltrafikken vil dermed bety en tilsvarende reduksjon i inntektsgrunnlaget. For de bypakken som i dag har bompenger dekker dette 77 prosent av kostnadene (tabell 5.1). En 25 prosent reduksjon i biltrafikken vil dermed svekke inntektsgrunnlaget med nesten 20 prosent.

Tabell 5.1: Oversikt over total økonomisk ramme og andelen som finansieres av bompenger i de ulike bypakken. Mrd kr og prosent

	Periode	Ramme (mrd. kr)	Trafikantbetaling: inntekter (mrd. kr)	Trafikantbetaling: andel finansiering
Oslopakke 3 (revidert forslag)	2008-2032	107,7	61	81 %
Miljøpakken (revidert våren 2012)	2008-2025	9,6	6,6	69 %
Bergensprogrammet	2002-2025	12,7	7,7	61 %
Nord-Jærenpakke forlenging	2012-2015	2,8	1,8	65 %
Samferdselspakke Kristiansand fase 1	2006-2017	1,8	1,56	87 %
Sum/snitt		101,9	78,7	77 %

Det betyr at det må etableres en finansieringsordning som kompenserer for inntektsbortfallet hvis biltrafikken over bomstasjonene reduseres og som kan dekke det økte tilskuddsbehovet hvis kollektivtilbudet må økes. Belønningsordningen kan fungere som en slik tilleggsfinansiering, ved at målsettingen er å premiere byer som klarer å få til en endret reisemiddelfordeling. Det er nylig foretatt en evaluering av Belønningsordningen som så på hvordan ordningen har fungert frem til nå og hvilke nye grep som ev kan bidra til bedre måloppnåelse.

5.5 Evaluering av Belønningsordningen

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk ble innført i 2004 for å stimulere storbyområdene til å føre en areal- og transportpolitikk for mindre bilbruk og et

bedre bymiljø. Forslaget etablering av Belønningsordningen ble lansert i St.meld. 26 (2001-2002) i avsnittet «Bedre kollektivtransport».

«Formålet med ordningen er å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i behovet for motorisert transport og antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil. Avtalene skal bygge opp under målsettingene i Klimaforliket og det forutsettes at byene i egenskap av deltakere i Fremtidens byer også på andre måter bidrar til reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren.» Kilde: Retningslinjer for Belønningsordningen.

Fra 2009 ble det åpnet for å inngå mer langsiktige avtaler. Det er nå inngått fireårige avtaler med fire byområder i tillegg til noen få ettårige avtaler. De fire byområdene med fireårige avtaler er Trondheimsregionen, Kristiansandregionen, Buskerudbyen og Bergensområdet. Formålet med de flerårige avtalene er å legge til rette for en markant endring av transportutviklingen. I henhold til avtalene skal det i løpet av perioden totalt bevilges 1485 mill. kr til byene med langsiktige avtaler, hvorav 645 mill. kr er fordelt frem til 2011.

Utvidelsen av Belønningsordningen fra ettårige til fireårige avtaler har ført til en vridning mot mer langsiktige tiltak, og da særlig fremkommelighetstiltak (Norheim m fl 2012). Samtidig har de totale rammene økt, slik at det i sum er brukt mer penger på tilskudd enn tidligere. Det faktiske tilskuddsbehovet når avtalene avsluttes vil dermed være høyere. En konsekvens av dette kan være at mange byer må kutte i rutetilbudet når ordningen avsluttes hvis de økonomiske rammebetingelsene forblir de samme som før avtalene ble inngått.

Så langt rapporterer byene om følgende resultater:

- Trondheim har belønningsavtale i perioden 2009-2012. I avtalen er målsettingen knyttet til Miljøpakkens mål om 11 prosent reduksjon i biltrafikken over bomringen i perioden 2008-2018 og 20 prosent reduksjon i klimagassutslippene i samme periode. For biltrafikken er resultatet nesten nådd, med 10 prosent reduksjon. Det er usikkert om miljømålet er oppnådd fordi det er usikkerhet i beregningene.
- Kristiansandregionen har belønningsavtale i perioden 2009-2012. Byregionen har et mål om 5 prosent reduksjon i biltrafikken over bomringen og ikke økning av total biltrafikk i avtaleperioden. Per 31.12 2011 var det oppnådd en trafikkreduksjon gjennom bomringen på 2,4 prosent, men den totale biltrafikken har økt.
- Buskerudbyen har belønningsavtale i perioden 2010-2013. De fem kommunene har et mål om 5 prosent reduksjon i biltrafikken i rushtiden, og ikke økning av total biltrafikk i avtaleperioden. Her er biltrafikken økt, men de har samtidig ikke kommet i gang med biltrafikkreduserende tiltak.
- Bergensområdet har belønningsavtale i perioden 2011-2014. Byområdet har mål om 5 prosent reduksjon i biltrafikken i perioder med stor andel arbeidsreiser, og ikke økning av total biltrafikk i perioden 2011-2014. Det er oppnådd en trafikkreduksjon inn mot sentrum, men øvrig biltrafikk har økt.

Så langt er det kun i Trondheim som har oppnådd målsettingen om redusert biltrafikk. Det er for tidlig å trekke konklusjoner siden avtaleperiodene ikke er utløpt, men resultatene så langt viser at det blir en utfordring for de tre andre byområdene å nå målene i avtalene.

Belønningsmidlene utgjør en liten del av byenes øvrige satsing på kollektivtrafikk og transportinfrastruktur. Det er krevende å identifisere hvilke tiltak som eventuelt ikke ville blitt gjennomført uten belønningsmidlene fordi mange av tiltakene som er finansiert med belønningsmidler har delfinansiering fra andre kilder. Spesielt gjelder dette Bergen og

Trondheim, der tiltakene dels inngår som en del av hhv. Bergensprogrammet og Miljøpakken. Men også i Kristiansand og Buskerudbyen er tiltak delfinansiert med andre midler.

Det er imidlertid ikke iverksettingen av de positive tiltakene som er hovedfokus i Samferdselsdepartementets oppfølging av avtalene, men virkemiddelbruken knyttet til restriksjoner mot bilbruk. Denne typen virkemidler koster det stort sett lite å iverksette, men de har en politisk kostnad.

Flere informanter understreker at den største fordelene med de langsiktige avtalene er at de har ført til økt fokus på restriktiv virkemiddelbruk blant politikere. Som en informant sier: «Belønningsavtalen gir et press på å gjennomføre restriktive tiltak som er vanskelige.»

I tråd med avtalene er det også iverksatt og/eller vedtatt en del restriktive tiltak:

- Trondheim har tidsdifferensiert bomsatsene, og er i gang med å endre parkeringsnormene med sikte på å få normer i mer restriktiv retning.
- I Buskerudbyen tar en sikte på å behandle et prinsippvedtak om innføring av trafikanbetaling i løpet av 2012. Parkeringsavgiftene i Drammen er økt med mellom 40 og 70 prosent i tillegg til at det er innført boligsoneparkering.
- I Kristiansandregionen ble bompengetakstene doblet 1. juli 2010, og ordningen med årskort i bomringen er fjernet. 600 m forbikjøringsfelt er omgjort til kollektivfelt, det har blitt dyrere langtidsparkeringsplasser i sentrum, færre p-plasser for kommunalt ansatte og det er vedtatt nye og strengere parkeringsvedtekter for nybygg.
- Bergen har vedtatt strengere parkeringsvedtekter for næringsbygg (maksnormer), døgnprisen på offentlige parkeringsplasser har økt og 200 p-plasser i Bergen sentrum fjernes. Det er også vedtatt å øke bomsatsene fra 15 til 25 kroner samt redusere rabatten fra 40 til 20 prosent. Selv om de økte bomsatsene primært har til hensikt å dekke merfinansieringsbehovet til Bergensprogrammet er det ikke tvil om at økte bomsatser bidrar til å dempe biltrafikken.

5.6 Belønningsordningen som toppfinansiering av bypakken

Denne analysen viser at det er et økende finansieringsbehov i de største byene som ikke kan dekkes gjennom ordinære offentlige budsjetter. Det er mulig å fullfinansiere en slik satsing hvis økte statlige midler følges opp med lokale tiltak for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft. Det gjelder både tiltak som styrker kollektivtransportens trafikkgrunnlag og tiltak som bidrar til mer effektiv drift.

Det bør etableres forpliktende partnerskap mellom staten og lokale myndigheter som premierer de byene som bidrar til mer effektiv ressursbruk på transportområdet. Samtidig er det stor lokal motstand mot statlig detaljstyring av virkemiddelbruken. Staten bør derfor i større grad fokusere på resultatene som oppnås framfor tiltakene som gjennomføres:

6. Statlig støtte per redusert biltur:

Hvis de ni største byområdene klarer å redusere biltrafikken i årene som kommer vil dette spare samfunnet for investeringer i nye veier. En avtalebasert satsing i de største byområdene bør premiere byene med et kronebeløp per redusert biltur, beregnet ut fra innsparingen. Midlene kan tas fra statens bidrag til finansiering av bypakken.

7. Statlig støtte per ny kollektivreise

For å få full effekt av kollektivtransportinvesteringene i byområdene må det følges opp

med økte midler til drift av kollektivtransport. I følge våre beregninger vil tilskuddsbehovet til drift av kollektivtransport i 2030 være 3,5 mrd. kr høyere enn i 2010, dette tilsvarer 7,5 kr per ny passasjer.

8. **Byene bør bestemme hvilke tiltak som skal gjennomføres**

En slik finansieringsordning innebærer at det bare er de byene som klarer å øke antall kollektivreiser som får støtte fra staten. Hvor mye de får i støtte avhenger av hvordan de klarer å bedre konkurranseforholdet for kollektivtransporten i forhold til bil. I tillegg vil mer effektiv drift av kollektivtransporten i form av kollektivprioritering og reduserte driftskostnader redusere tilskuddsbehovet ytterligere.

9. **Langsiktige avtaler**

Det bør i utgangspunktet være opp til lokale myndigheter å bestemme hvilke tiltak som er mest effektive for å nå disse målene. Samtidig må avtalene være langsiktige slik at byene også høster gevinstene av fortetting og andre mer langsiktige tiltak. Hvis avtalene er mer kortsiktige, dvs. under 10 år vil det være nødvendig å premiere tiltakene som gjennomføres i større grad enn resultatene i form av redusert biltrafikk og økt kollektivtrafikk.

10. **Samarbeid mellom lokale myndigheter**

Det er mange aktører som har ansvar for de tiltakene som kan påvirke reisemiddelfordelingen i byområdene. Samtidig utvides det funksjonelle byområdet slik at det vil være mange kommuner og lokale aktører som bør være med i et slikt avtalebasert partnerskap. I dette prosjektet har vi sett på hvordan rammebetingelsene i byområdene kan redusere kostnadene ved den økte trafikkveksten. En målstyrt finansieringsmodell kan gjøre det enklere å etablere en modell for porteføljestyling hvor også rammebetingelser og transportomfang spiller en viktig rolle.

5.7 Lokale politikeres forventninger til forpliktende avtaler

I forbindelse med et prosjekt for KS har Urbanet Analyse gjennomført en spørreundersøkelse blant ca 800 politikere i de 13 største byområdene i Norge (Norheim m fl 2012). Det var en rekke spørsmål som ble belyst, blant annet prioritering av virkemiddelbruk, ulike finansieringsmodeller og hvilken rolle staten bør ha i mer forpliktende avtaler i byene.

Lokale politikere er positive til forpliktende avtaler

70 prosent av politikerne i de største byområdene er i utgangspunktet positive til et forpliktende partnerskap mellom staten.

Mange er skeptiske til økt trafikanbetaling

Samtidig er det rundt 20 prosent som i utgangspunktet er negative, hovedsakelig fordi de er i mot økte bompenger og ikke ønsker en overstyring fra staten når det gjelder virkemiddelbruk i byene.

Byene forventer at staten tar et stort ansvar i avtalene

Det er ikke mulig å få til forpliktende avtaler i byene uten at staten bidrar tungt. 90 prosent av politikerne mener det er avgjørende at staten er med for at de skal bli med på forpliktende avtaler. De forventer at staten bidrar med rundt 2/3 av de økte midlene til en økt satsing, mens trafikantene og lokale myndigheter skal bidra med 15-20 prosent.

Bilistene bør være største bidragsyter blant private aktører

Politikerne mener at bilistene bør dekke 55 prosent av bidragene fra private aktører, 31

prosent fra privat næringsliv og 14 prosent fra kollektivtrafikantene. Hvem som skal bidra er i først rekke aktører som får direkte nytte av satsingen.

Prioritering av positive tiltak framfor restriksjoner på biltrafikken

Det er i første rekke positive virkemidler som prioriteres innenfor en slik avtale, mens det er under 20 prosent som prioriterer restriksjoner på biltrafikken. Av tiltak som bedrer kollektivtransportens konkurransekraft er det fortetting, lokalisering og parkeringspolitikk høyere prioritert enn økte bomsatser. Det er dobbelt så mange som prioriterer parkeringsrestriksjoner framfor bompenger.

Prioriterer bedre fremkommelighet for kollektivtransport fremfor biltrafikken

Politikerne i de fire største byområdene vil gi halvparten av satsingsmidlene til kollektivtransport, 30 prosent til prioritering av vei og 20 prosent på gange og sykkel. Også i de andre byområdene prioriteres kollektivtransporten høyest, men forskjellene er mindre. Gang/sykkeltiltak har langt høyere prioritering enn det som ligger i dagens budsjetter.

5.8 Samfunnsøkonomiske gevinster av lokale samarbeidsavtaler

På oppdrag fra KS har Urbanet Analyse utredet økonomiske konsekvensene av å etablere forpliktende avtaler om økt satsing på kollektivtransport, gange og sykling i de største byområdene i Norge. Bakgrunnen for prosjektet er de føringer som fremkommer i statsetatenes NTP-forslag, Klimaforliket og Klimaforliket om at kollektivtransport, gange og sykling må ta mesteparten av veksten i den beregnede veksten i persontransporten, og at dette skal skje ved at byområdene og staten inngår forpliktende avtaler.

For å belyse denne problemstillingen er det blant annet gjennomført en analyse av framtidig tilskuddsbehov i de ni største byområdene avhengig av rammebetingelser og virkemiddelbruk lokalt. Denne analysen viste at byområdenes bidrag til et forpliktende partnerskap kan være å bidra til redusert finansieringsbehov. Disse analysene viste at lokale rammebetingelser kan bidra til en betydelig andel av framtidig finansieringsbehov i byene.

Bygg opp under trafikkgrunnlaget for kollektivtransporten

Denne analysen så på effekten av 10 % fortetting, 10 % redusert parkeringsdekning, 10 % økte kostnader for å bruke bil og 10 % økt hastighet for kollektivtransporten i de ni største byområdene. Dette vil gi en overgang fra bil til kollektivtransport, og reduserer det årlige driftstilskuddet til kollektivtransporten i 2030 med ca. 1,8 mrd. kr – fra 6,3 til 4,5 mrd. kroner.

Bedre fremkommelighet er et av de viktigste tiltakene for å få mer og bedre kollektivtransport per tilskuddskrone. 10 % økt hastighet for kollektivtransporten vil alene kunne redusere det årlige tilskuddsbehovet til drift av kollektivtransport i 2030 med 1,2 mrd. kroner. Totalt sett ville en 10 prosent bedre rammebetingelser for kollektivtransporten redusere de i offentlige utgiftene til transportsektoren med ca 3 mrd kroner.

Vi har tatt utgangspunkt i de samme analysene, men sett på de virkemidlene som er drøftet i kapittel 4, dvs arealplanlegging, parkeringsrestriksjoner og økt fremkommelighet. Disse tiltakene var sterkere enn det som ble beregnet i KS-prosjektet. I følge våre beregninger vil det gi ca 5,3 mrd i reduserte kostnader. En betydelig del av disse innsparingene vil skyldes bedre fremkommelighet, med 2,4 mrd kroner i reduserte driftskostnader. Disse innsparingene kan alternativt benyttes til å øke tilbudet.

Tabell 5.2: Anslag på endringer i investering- og tilskuddsbehov som følge av endrede rammebetingelser for transportsystemet. 9 byområder. Mrd. kr/år

	Miljø 2030 (mrd kr)		
	Årlig tilskuddsbehov	Årlig investeringsbehov	Sum
28 % mer fortetting	-0,8	-0,8	-1,6
28 % færre parkeringsplasser	-0,4	-0,9	-1,3
20 % økt kjørehastighet	-2,4		-2,4
Summen av enkelttiltak	-3,6	-1,7	-5,3

Litteratur

Ellis, Ingunn O, 2010.

Analyser av reisevanedata for de største byområdene i Norge.

Urbanet Analyse notat 33/2010.

GLP Oslopakke 3, 2011.

Grunnlaget for langsiktige prioriteringer. Oslopakke 3.

Oslopakke 3 sekretariatet 21. desember 2011.

Norheim, Bård 2006

Kollektivtransport i nordiske byer - Markedspotensial og utfordringer framover

Urbanet Analyse rapport 2/2006.

Norheim, Bård m fler 2011.

Kollektivtrafikk, veiutbygging eller kaos?

Urbanet Analyse rapport 23/2011.

Norheim, Bård, Konstantin Frizen og Ingunn Opheim Ellis, 2012

Forpliktende avtaler om utbygging av miljøvennlige transportformer i de største byområdene.

Urbanet Analyse rapport 34/2012.

Norheim m.fl 2010.

Kostnadseffektive klimatiltak.

Urbanet Analyse rapport 16/2010

Prop 1 SD (2012-2013)

Prop. 49 L (2011–2012) Endringer i kommunelova m.m. (samkommune mv.).

Stangeby, Ingunn og Bård Norheim, 1999.

Konkurransflater i persontransportmarkedet - drivkrefter og utviklingstrekk.

TØI notat 1150/1999.

Tørset, Trude m fl, 2012.

Verktøy til transportanalyser i by?

SINTEF Teknologi og samfunn. Transportforskning 2012 – 10 -28

Vedlegg 1

Bypakkene - prosjekter og finansiering

I dette vedlegget er de lokale foreslag til revisjon av bypakkene med vekt på Trondheim, Bergen og Oslo gjennomgått. I vedlegget fremkommer bl.a. de største prosjektene og deres finansiering med sikte på å gi en oversikt over prioriteringer og bindinger. I vedlegget er også hovedpunktene i den vedtatte Nord-Jæren pakken og Tromsøpakken presentert, samt Kristiansandregionen.

De største enkeltforslagene i de reviderte bypakkene

Nedenfor følger en opplistning av de største prosjektene innenfor kollektivinfrastruktur og veg som er planlagt igangsatt i de kommende år.

Oslopakke 3

Ramme 73,4 mrd kr fram til 2032 pluss 23,1 mrd kr annen finansiering

Nye store prosjekter 2013:

- Riksveg 22 Lillestrøm - Fetsund: 479 mill kr i handlingsplanperioden 2013-2016 og det tilsvarer også det som er avsatt i revidert O3 for 2013-2032. Finansieres innenfor O3 av bompenger.
- E-16 Sandvika - Wøyen: 1,451 mrd kr i handlingsplanperioden. Finansieres innenfor O3 av bompenger (hoveddelen) og staten. Totalt anslag 2,762 mrd kr i revidert forslag til O3 for 2013-32.
- Lørenbanen: 1,402 mrd kr kroner i handlingsplanperioden. Finansieres innenfor O3 av bompenger. Totalt anslag 1,535 mrd kr i revidert forslag til O3 for 2013-32.

Prosjekter med oppstart i perioden 2014-2017

- E-18 Vestkorridoren: 474 mill kroner i handlingsplanperioden. Finansieres av bompenger og stat. Totalt anslag 18,7 mrd kr i revidert forslag til O3 for 2013-32 Akershusdelen og 2,455 mrd kr for Oslodelen. Av beløpet på kr 18,7 mrd kr for Akershusdelen inngår 5,371 mrd kr i Oslo-pakke 3, mens 13,329 mrd kr er utenfor og er forutsatt finansiert med nye bomsnitt og statsmidler.
- E-18 Filipstad: Totalt 1,33 mrd kr. 665 mill kr finansieres innenfor O3 og 665 mill kr med grunneierbidrag.
- Alnabru trinn 1: 276 mill kroner finansiert innenfor O3.

Prosjekter 2018-23

- Fornebubanen: Totalt kr 2,302 mrd kr Oslodelen (588 mill kr innenfor Oslo-pakke 3 og 1,714 mrd kr utenfor O3 finansiert med statsmidler og private bidrag) og 2,365 mrd kr Akershusdelen (651 mill kr innenfor Oslo-pakke 3 og 1,714 mrd kr finansiert med statsmidler og private bidrag)

- A-hus banen: Kr 2,558 mrd kr (1,279 mrd kr finansieres innenfor O3 og 1,279 mrd kr utenfor med statsmidler)
- E 6 Manglerud-prosjektet: Kr 5,422 mrd kr (1,023 mrd kr innenfor O3 og 4,399 mrd kr utenfor finansiert med nye bomsnitt og statsmidler)

Trondheim – Forslag til Miljøpakke 2

Ramme 9,6 mrd kroner fram til 2025.

- Strekningsvise utbygginger av E6-syd; Sandmoen-Klett 561 mill kr, Klettkrysset 300 mill kr, Klett-Jaktøyen: 250 mill kr
- Sluppen bru og Sluppen med tilknytninger: 410 mill kr
- Byåsen tunell 950 mill kr
- Elgsetergate 300 mill kr

Bergen

Ramme nærmere 9 mrd kroner fram til 2025

- Bybanen byggetrinn III: 3,355 mrd kr (256 mill kr i 2012)
- Ringveg vest: Byggetrinn II: 1,075 mrd kr (357 mill kr i 2012)
- Skansentunellen 699 mill kroner. Oppstart 2016.

Forslag til revisjon av Oslopakke 3

Forslag til revidert Oslopakke 3 som er behandlet av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune sommeren 2012. Regjeringen vi ta nærmere stilling til denne ifm fremleggelsen av NTP vinteren 2013 (jf Prop 1 SD (2012-2013)).

I forslaget til Oslopakke 3 legger partene fram bl.a. følgende premisser

- Følgende bundne prosjekter avsluttes innen 2016: E18 Bjørvika, Rv150 Ulvensplitten – Sinsen, E18 Sydhavna, Bussbetjening Fornebu og Kolsåsbanen.
- Følgende nye prosjekter startes opp i 2013: Lørenbanen, E16 Sandvika – Vøyen og Rv22 Lillestrøm – Fetsund.
- Følgende nye prosjekter starter i tidsrommet 2014-17: E18 Vestkorridoren, E18 Filipstad og Alnabru Byggetrinn 1.
- Følgende nye prosjekter starter i tidsrommet 2018-23: Fornebubanen, A-Husbanen og E6 Manglerudprosjektet.
- Fremdriften av de kommunale planprosessene knyttet til de forskjellige utbyggingsprosjektene vil være avgjørende for når oppstart av prosjektene kan finne sted”.

Foreslåtte prosjekter og tiltak

Tabellen nedenfor viser kostnad 2008-32, restbehov pr 1.1.2013 og midler satt av i Oslopakke 3 til tiltak og rammer for investeringer og drift og i forslag til revidert Oslopakke 3. Også tiltak som er foreslått finansiert utenfor Oslopakke 3 inngår i høyre kolonne i tabellen.

2013-kr	Kostnad 2008-32	Restbehov pr 1.1.2013	2013-17	2018-23	2024-27	2028-32	Sum O3 2013-32	Annen finansiering ²
Oslo								
Riksveg								
Igangsatte og ferdigstilte vegprosjekter								
E18 Bjørnkaprojektet	5 343	704	704				704	
Rehabilitering Festningstunnelen (ferdigstilt)	280							
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen	3 659	565	565				565	
E18 Sydhavna	526	366	366				366	
Planlagte vegprosjekter								
Rv 191 atkomst Alnabruterminalen, trinn1	276	276	184	92			276	
E18 Filipstad	1 330	1 330	51	614			665	665
E18 Oslo vest	2 455	2 455		358	1 523	574	2 455	
E6 Manglerudprosjektet	5 422	5 422		51	614	358	1 023	4 399
Programområder, inkl planlegging	5 224	4 453	1 139	1 326	884	1 105	4 453	
SUM riksveg Oslo	24 515	15 571	3 009	2 441	3 021	2 037	10 507	5 064
Lokalveg Oslo								
Strekningssvise tiltak, programområder og planl.	10 178	8 819	2 205	2 645	1 764	2 205	8 819	
SUM	10 178	8 819	2 205	2 645	1 764	2 205	8 819	
Kollektivtiltak Oslo								
Store kollektivtiltak Oslo - T-bane og trikk	8 819	7 883	2 308	2 353	1 432	1 790	7 883	
Drift og småinvesteringer	9 796	8 446	1 894	2 547	1 780	2 225	8 446	
Lørenbanen	1 535	1 535	1 535				1 535	
Fornubanen (Oslo delen)	2 302	2 302		588			588	1 714
SUM	22 452	20 166	5 737	5 488	3 212	4 015	18 452	1 714
SUM Oslo	57 145	44 556	10 951	10 574	7 997	8 257	37 778	6 778
Akershus								
Riksveg								
Ferdigstilte vegprosjekter								
Vinterbro - Assurtjern	922							
Vøyen - Bjørn	520							
Planlagte vegprosjekter								
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	479	479	479				479	
E16 Sandvika - Vøyen	2 762	2 762	2 092	670			2 762	
E18 Lysaker - Asker	18 700	18 700	626	2 578	1 010	1 157	5 371	13 329
Programområder, inkl planlegging	3 483	2 969	759	884	589	736	2 969	
SUM riksveg Akershus	26 866	24 910	3 956	4 132	1 599	1 893	11 581	13 329
Lokalveg Akershus								
Strekningssvise tiltak, programområder og planl.	10 213	8 386	1 987	2 560	1 706	2 133	8 386	
SUM	10 213	8 386	1 987	2 560	1 706	2 133	8 386	
Kollektivtiltak Akershus								
Kolsåsbanen	2 472	1 124	1 124				1 124	
Drift og småinvesteringer	7 345	6 221	1 617	1 841	1 228	1 535	6 221	
Bane og bussframkommelighet Fornebu	2 376	2 365	63	588			651	1 714
Bane til Åhus	1 279	2 558		308	971		1 279	1 279
SUM	13 472	12 268	2 804	2 737	2 199	1 535	9 275	2 993
SUM Akershus	50 551	45 564	8 747	9 429	5 504	5 561	29 242	16 322
Akkumulerte ikke-disponerte midler							2 300	
Finansieringskostnader ¹							4 100	
SUM Oslopakke 3	107 696	90 120	19 698	20 003	13 501	13 818	73 420	23 100

¹Finansieringskostnader for nye lån i perioden 2013-32 og nedbetaling av 300 mill kr som Fjellinjen har tatt opp (jf kap 3.3)

²Forutsetninger for "Annen finansiering" (2013-kr):

- Filipstad: grunneierbidrag (665 mill kr)
- E6 Manglerudprosjektet: nye bomsnitt og statsmidler (4399 mill kr)
- Fornubanen i Oslo og Akershus: statsmidler (2302 mill kr) og private bidrag (1126 mill kr)
- E18 Lysaker-Asker: nye bomsnitt og statsmidler (13229 mill kr)
- Bane til Åhus: statsmidler (1279 mill kr)

Økonomiske rammer

Tabellen under viser økonomiske rammer for ulike inntektskilder i Oslopakke 3 for perioden 2008-12, for forslag til revidert Oslopakke 3 (2013–32) og sum for hele Oslopakke 3 (2008–32). Alle tall i millioner 2013 kr.

Inntektskilder	Sum 2008-12	Sum 2013-32	Sum 2008-32
Bompenger	9 100	56 400	65 500
Stat	4 500	10 000	14 500
Kommunale midler	1 000	3 700	4 700
Fylkeskommunale midler	1 000	3 400	4 400
Sum O3 ekskl grunneierbidrag	15 600	73 500	89 100
Grunneierbidrag		1 800	1 800
Totalt inkl grunneierbidrag	15 600	75 300	90 900

¹ I tabellen over inngår inntekter fra bomringen i Oslo og Bærumsnettet. I tillegg er det forutsatt statlige tilskudd til T-bane til Ahus og Fornebu samt statlige midler og trafikanbetaling på nye bomsnitt på E18 Vestkorridoren og E6 Manglerudprosjektet når prosjektene er åpnet for trafikk. Dette er ikke inkludert i tabellen.

Store prosjekter utenfor Oslopakke 3

Når det gjelder E-18 vestkorridoren og Manglerud-prosjektet ligger disse utenfor Oslopakke 3. Det heter følgende i forslag til revidert Oslopakke:

”Det legges opp til egne finansieringsløsninger for E18 Vestkorridoren og E6 Manglerud-prosjektet. Disse vil delvis finansieres med egne bomsnitt, hvor pengene som blir krevet inn skal være øremerket til det spesifikke prosjektet, og ikke være underlagt krav om 60/40 fordeling mellom Oslo og Akershus. Det forutsettes at denne innkrevingen vil foregå etterskuddsvis. I NTP 2014-2023 foreslås det statlig bidrag til store vegprosjekter (f.eks. E 18 Vestkorridoren, E6 Manglerudtunnelen). Tilsvarende finansiering har vært benyttet til store riksvegprosjekter innenfor Oslopakke 3 tidligere, f.eks. E 18 Bjørnvika. I Revidert avtale legges det til grunn at staten følger opp NTP-forslagene og bidrar til at prosjektene i Oslopakke 3 realiseres. Partene legger til grunn at E18 Vestkorridoren (Framnes-Asker) skal uansett finansieringsløsning bygges så snart kommunale planprosesser tillater det. Eventuelle kostnadsøkninger utover prisstigningen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Dette innebærer at kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen er staten sitt ansvar og dekkes med statlige midler.”

Handlingsplan 2013-2016

Tabellen nedenfor viser forslag til Handlingsprogram 2013–16 for Oslopakke 3. Mill 2013-kr.

	2013		2014		2015		2016		2013-2016		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet*	Stat/ lokalt	Bom/ annet*	Stat/ lokalt	Bom/ annet*	Stat/ lokalt	Bom/ annet*	Stat/ lokalt	Bom/ annet*	Totalt
Riksveg											
E18 Bjørvikaprojektet	50	280	56	251		66			106	597	704
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen		270	100	194					100	464	565
E18 Sydhavna	60	60	35	135	40	36			135	231	366
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund		180		184		115				479	479
E16 Sandvika - Vøyen		100	90	268	128	384	125	356	343	1 108	1 451
Rv 191 atkomst Alnabruterminalen, trinn1							72		72		72
E18 Lysaker - Slependsen		200		150			122	2	122	352	474
Riksveg - programområder inkl. planlegging**	148	230	236	155	236	155	236	133	856	674	1 530
Sum riksveg	258	1 321	517	1 338	404	756	555	491	1 734	3 906	5 640
Lokale vegtiltak og programområder											
Akershus**	198	198	171	198	171	198	171	256	711	851	1 562
Oslo**	185	256	185	256	185	256	185	256	741	1 023	1 764
Sum lokale vegtiltak og programområder	384	454	356	454	356	454	356	512	1 452	1 874	3 326
Store kollektivtiltak											
Akershus - Bane og bussfremkom. Fornebu		53		10						63	63
Akershus - Kolsåsbanen**		627		453		43				1 123	1 123
Oslo - T-bane og trikk**		425		450		492		471		1 837	1 837
Oslo - Lørenbanen		276		460		358		307		1 402	1 402
Sum store kollektivtiltak		1 381		1 374		893		777		4 425	4 425
Bompenger til drift og mindre inv. kollektiv											
Akershus		293		318		341		359		1 310	1 310
Oslo		359		384		384		384		1 510	1 510
Sum til drift og mindre investeringer kollektiv		652		702		724		743		2 820	2 820
Sum Oslopakke 3	642	3 808	873	3 868	760	2 828	911	2 523	3 186	13 026	16 212

*Inkludert lån

**Inkludert tilbakebetaling av midlertidige omdisponeringer i 2012

Oppsummert gir forslaget til handlingsprogram følgende prioriteringer:

- Riksveger: 5640 mill kr
- Lokale vegtiltak og programområder: 3326 mill kr
- Store kollektivtiltak: 4425 mill kr
- Drift og mindre investeringer: 2820 mill kr

Finansieringen

Forslag til handlingsplan har en ramme på 13,5 mrd kroner. 10,2 mrd finansieres av bompenger, 1,75 mrd kroner over statsbudsjettet og hhv 740 og 710 mill kroner finansieres av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Disponibel ramme	2013	2014	2015	2016	HP 2013-16
Bompenger	2 640	2 400	2 599	2 654	10 293
Stat - riksveg	258	552	420	512	1 742
Oslo - investeringsmidler lokalt hovedvegnett	185	185	185	185	741
Akershus - investeringsmidler fylkesveier	198	171	171	171	711
Sum disponibil ramme Oslopakke 3	3 282	3 308	3 375	3 522	13 487
Stat - jernbane	1 970	-	-	-	-
Sum disponibil ramme Oslopakke 3 inkl. jernbane	5 252	-	-	-	-

Nasjonale vurderinger

I transportetatenes forslag til NTP heter det bl.a. at etatene har lagt til grunn at gjeldende handlingsplan videreføres. Transportetatene foreslår at arbeidet med en felles KVV for ny jernbanetunnel og T-banetunnel gjennom Oslo sentrum starter tidlig i 2014.

I Prop 1 SD (2012-2013) heter det bl.a. følgende om Oslopakke 3:

"Departementet tar ikke nå stilling til styringsgruppens forslag til den videre innretning og finansiering av Oslopakke 3, herunder E18 Vestkorridoren og E6 Manglerudprosjektet. Dette vil departementet komme tilbake til i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023. Samferdselsdepartementet vil likevel ta stilling til enkelte elementer i styringsgruppens forslag for 2013.

Departementet viser til Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk, og Stortingets behandling av denne, jf. Innst. S (2011–2012). Det er her en målsetting at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Samferdselsdepartementet forutsetter at man i det videre arbeidet med Oslopakke 3 legger målsettingen i Klimaforliket til grunn, og at prioriteringer og valg av tiltak skjer i lys av dette.

Samferdselsdepartementet støtter forslaget om oppstart av Lørenbanen i Oslo og rv 22 Lillestrøm – Fetsund i 2013 og forberedelser til oppstart av E16 Sandvika – Wøyen i Akershus. Dette er prosjekter departementet mener vil kunne bidra til å nå den overordnede målsettingen om bedre framkommelighet i Oslopakke 3".

Trondheim – forslag til trinn 2 av Miljøpakken

Forslag til Miljøpakke trinn 2 ble vedtatt av Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommunen våren 2012. Foreløpig er den ikke behandlet av Stortinget. Rammen for pakken er på drøyt 9,6 mrd kroner fram til 2025. I forslaget ligger det til grunn at halvparten av midlene skal gå til å bygge nye hovedveier, mens den andre halvparten skal gå til kollektiv, miljø og trafikksikkerhet.

Miljøpakken baserer seg på følgende inntekter og har følgende fordelingsprofil og prosjektforslag.

Inntekter

Bompunkter:	6 642 millioner
Staten (Nasjonal transportplan):	1 730 millioner
Staten (belønningstilskudd):	370 millioner
Trondheim kommune:	150 millioner
Sør-Trøndelag fylke	600 millioner

Fordelingsprofil

Store hovedveier:	3 640 millioner
Lokale veier/miljø:	486 millioner
Kollektiv – drift og investering:	2 030 millioner
Sykkeltiltak:	1 300 millioner
Trafikksikkerhet:	500 millioner
Støyskjerming:	200 millioner
Miljøtiltak i midtbyen:	100 millioner

Prosjektforslag

- I Trondheim er det vesentligste av midlene som er knyttet til veg planlagt benyttet til E-6 Sør. Som det fremgår av tabellen nedenfor er arbeidet med strekningsvise utbygginger påbegynt og vil gå i faser fram til 2019. Til sammen 2040 mrd kroner er avsatt til formålet.
- Fra 2015 er det i tillegg planlagt bevilget midler øvrige prosjekter (Sluppen 650 mill kroner og Byåsen tunell 950 mill kroner)
- På lokalvegene er det avsatt 435 mill kroner de nærmeste årene.

Tabellen nedenfor viser de konkrete forslag i Miljøpakken trinn 2

KOSTNADER																			
Prosjekt/år	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Sum		
E6 sør Tonstad - Senterv.	6	65	127	162	60												420	Sum	
E6 sør Sentervn - Sandmoen		4	9	10	60	130	130	47									390	E6	
E6 sør Sandmoen - Klett		4	15	21	70	230	180	60									580		
E6 sør Klettkrysset							40	80	100	80							300		
E6 sør Tonstad - Sandmoen restarb				15	55	30											100		
E6 sør Klett - Jaktøyen							40	70	90	50							250		
E6 sør Gang/sykkelveg				Kostnad under sykkel													0	2040	
Marienburg - Stavne	11	25	109	95													240	Sum	
Sluppen bru - Stavne									30	30							60		
Sluppen bru m/tilknytn						60	130	130	30								350	650	
Byåsen tunnel										20	170	200	250	250	60		950	950	
Elgeseter gate					30	100	100	70									300	Sum	
Forsøkslia Selsbakk	20	5	6														31	Lokal	
Brundalsforbindelsen						25	50										75	veg	
Johan Tillers veg					10	50											60		
Øvrige lokalveger			20														20	486	
Gatebrukstiltak Midtbyen	13	15	10	5	10	12	10	10	10	5							100	100	
Hovedvegnett sykkel, inkl 130 mill drift	41,5	52	60	90	165	135	80	80	76,5	90	90	90	90	80	80		1300	1300	
Nye gangveger					5	10	15	15	15	15	15	15	15	15	15		150	150	
Trafikksikkerhet	8,5	30	30	35	35	35	40	40	40	40	40	35	35	35	21		500	500	
Støyttiltak		1	12	12	12	12	11	10	15	20	20	20	20	20	15		200	200	
Kollektivtrafikk drift	71	59	60	60	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65	65		1005	Sum	
Kollektivtiltak investering	77	109	60	60	65	66	65	65	65	65	65	65	65	65	65		1025	2030	

Handlingsplan 2013

Handlingsplan for Miljøpakken for 2013 ble behandlet av fylkestinget og Trondheim bystyre våren 2012. Tabellen nedenfor viser hvilke tiltak som prioriteres og hvordan disse skal finansieres.

TILTAK	Ramme (mill. kr)	Finansieringskilder				
		Bompenger	Stats- midler	Fylkes- komm.	Komm.	Belønnings midler
E6 sør Sentervegen - Tonstad	122,3	122,3				
Sluppen - Stavne	75,7	75,7				
Grunnerverv	8	5,4		2,6		
Kollektivtiltak	145	6,3		29,1	2,6	107
Sykkeltiltak	25	16,9	4,1	4		
Trafikksikkerhet	20	5,6		6,5	7,9	
Planlegging	25	25				
Informasjon	3	3				
Mobilitetsrådgivning	3					3
SUM	427	260,2	4,1	42,2	10,5	110

Nasjonal oppfølging

I Prop 1 SD (2012-2013) heter det følgende:

”Samferdselsdepartementet har utarbeidet en tilleggsutredning til en foreliggende KVV/KS1 for Trondheim. Tilleggsutredningen skal danne grunnlag for videre samarbeid mellom kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen om trinn 2 av miljøpakken. Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune fattet i april 2012 vedtak om miljøpakke 2, herunder hvilke tiltak som skal inngå i pakken og opplegg for bompengoordningen. Saken er nå til behandling i Statens vegvesen, som vil utarbeide grunnlaget for videre behandling som bompengesak.”

Bergen – forslag til utvidelse av pakken

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har våren 2012 foreslått en ytterligere utvidelse av Bergensprogrammet som skal gi rom for tredje etappe av Bybanen, verksted/depot for Bybanen og øke satsningen ulike programområder. Før saken kan legges fram for Stortinget skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2). Bergensprogrammet omfatter ikke statlige veger.

Investeringer

I det lokale forslaget er videre utbygging av Bybanen og Ringveg vest de største enkeltprosjekter.

Posten "programområde" inkluderer bygging av gang- og sykkelveger, miljøtiltak, mindre kollektivtiltak og trafiksikkerhet. Den inkluderer også investeringer til Totlandsvegen, Hjeltestadvegen, restkostnad for prosjektet Kanalvegen / Minde Allé og planlegging av Bybanen mot Åsane.

Investeringar i Bergensprogrammet perioden 2012-2025 (2011-kroner)									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Sum 2012-2017	Sum 2018-2025	Sum 2012-2025
BYBANEN									
Byggesteg I	35						35		35
Byggesteg II	475	300	89				864		864
Byggesteg III	256	596	1 150	1 136	217		3 355		3 355
Ringveg vest									0
Byggesteg I	19	1					20		20
Byggesteg II	357	328	300	90			1 075		1 075
Andre investeringar									0
Programområde*	223	182	221	197	208	208	1 239	1 666	2 905
Skansentunnelen					233	233	467	233	699
Sum	1 364	1 407	1 760	1 423	659	442	7 055	1 899	8 954

Finansiering

Ordinære fylkesvegmidlar	2876
Belønningsmidlar øyremærka infratraktur	367
Ekstra midlar	200
Behov for bompengefinansiering	5511
Sum investeringar	8954

Handlingsprogram

Inneværende fireårige handlingsprogram ble behandlet i 2010 og gjelder fram til 2013. I tillegg fremmes det årlige plan og byggeprogrammer som også behandles i bystyre og fylkesting. Det kommende handlingsprogram for 2014 -2017 er under behandling og skal ses i lys av arbeidet med forlengelse av Bergensprogrammet.

Handlingsprogram 2012

	Handlings- program 2012	Bevilgninger	Bom penger	Beløn- nings midler	Overført fra 2011	Til disp 2011
Bybanen II	400 000	30 000	533 000			563 000
Ringveg vest II	394 000	30 000	278 000			308 000
Bybanen III				90 000		
Støytiltak kanalvegen/run- dkjøring Minde Alle	12 000		20 000			20 000
Rest- finansiering etappe I bybane og ringveg vest			67 000			67 000
Miljø/sentrum	13 200	13 200	3 000		-11 100	5 100
GS	50 500	50 500		14 000	10 650	75 150
TS	26 000	26 000	12 000		-1 000	37 000
Kollektiv	69 000	69 000		15 000	32 800	116 800
Planlegging	22 000	22 000				22 000
SUM	986 700	240 700	913 000	119 000	31 350	1 304 050

Nord-Jæren

Gjennom behandlingen av Prop 28 S (2011–2012) Forlenging av bompengerordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland, har Stortinget sluttet seg til en forlengelse av Nord-Jæren pakken med inntil 5 år.

Finansierings og utbyggingsplan

Staten har sluttet seg til følgende finansierings og utbyggingsplan:

Type prosjekt	Mill. kr					
	2012-2013			2014-2015		
	Statlege midlar	Fylkes-komm. midlar	Bom-pengar	Statlege midlar	Fylkes-komm. midlar	Bom-pengar
Kollektivprosjekt:						
Fv 44 Trafikkstyringstiltak			20		20	20
Fv 44 Forus-Gausel		31	280		150	
Øvrige kollektivprosjekt					50	200
Gang-/sykkelvegprosjekt		50	100		50	100
Vegprosjekt:						
E39 Eiganestunnelen	130		200	470		430
Rv510 Kryssutbedring Sømmevågen vest			120			30
Fv505 Skjæveland-Foss/Eikeland			180			120
E39 Sandved-Hove						
Sum	130	81	900	470	270	900
						2 751

Planen innebærer en fordeling på 1071 mill kroner til kollektiv, gang og sykkel og 1680 mill kroner til vegprosjekter. I fylkestingets vedtak i søknaden heter det at fylkestinget anbefaler at pakke 2 må innebære en vesentlig styrking av kollektivfeltutbyggingen. I rådmannens saksframstilling heter det bl.a. følgende om prosjektene i søknaden:

”Forslaget burde ideelt sett hadde en enda mer miljøvennlig profil. Men det er ikke planavklart prosjekter som muliggjør dette samt at Stortingets vedtak om prioritering av E39 Eiganestunnelen i St. meld. om NTP 2010-2019 binder opp en betydelig andel av midlene. De vegprosjektene som prioriteres er imidlertid prosjekter som vil ha vesentlig betydning i forhold til å utbedre det overordnede hovedvegnettet i regionen, noe som igjen vil bedre framkommelighet for næringstrafikk, tilrettelegge for utvikling av godsterminaler som er viktig for miljøvennlig sjø- og jernbanetransport (Risavika og Ganddal) og som vil avlaste lokalvegnett som i dag har gjennomgangstrafikk”.

Kristiansandregionen

Nåværende Kristiansandpakke er omtalt i St.prp. nr. 98 (2008-2009) Om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1.

Prosjekter og tiltak innafor Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase1:

Rv 456 Kolsdalen - Lumberkrysset	1 080
Myk pakke	420
Tiltak langs rv 41/451 Timenes - Kjevik	120
Bomstasjoner	20
Planlegging og førebuing av fase 2	160
Sum	1 800

Finansieringsplan

	2006-2009	2010-2013	2014-2017	Sum
Fylkeskommunale midler Vest-Agder	0	122	100	222
Fylkeskommunale midler Aust-Agder	0	10	8	18
Bompenger	80	1 280	200	1 560
Sum	80	1 412	308	1 800

Kristiansandpakke trinn 2

I juli 2012 kunngjorde SD at den videre planleggingen av Kristiansandspakken skal ta utgangspunkt i konseptet med veg rundt Kvadraturen (Ytre ringveg) som blant annet innebærer at det bygges en ytre ringveg utenfor sentrum av Kristiansand. Konsept Ytre Ringveg er et av tre mulige konsepter for videre planlegging av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Konseptene ble utredet av Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i en KVV. KVV-en har siden blitt kvalitetssikret (KS1) av en ekstern kvalitetssikrer - konsulentgruppen Holte/Vista. I tillegg har KVV-en vært på lokal høring. Regjeringen har nå behandlet saken på grunnlag av KVV, KS1 og den lokale høringen. Prioritering av statlige tiltak blir vurdert i arbeidet med ny Nasjonal transportplan (2014-2023).

I KS1 utredningen heter det bl.a. følgende om alternativene

"Det første konseptet (kalt Redusert biltrafikk) tar utgangspunkt i en sterk satsing på kollektivtrafikk. Her vil dagens vegnett bli optimalisert, men det er ikke lagt opp til vesentlig nybygging av veger. I stedet satses det på at trafikkøkningen skal tas på kollektiv-transport, på sykkel og til fots. I følge KVV-en vil dette kreve restriktive tiltak i form av bompenger, rushtidsavgift eller lignende.

Det andre konseptet (Ytre ringveg) omfatter de samme tiltak for kollektiv, gange og sykkel som i Redusert biltrafikk, men i tillegg er det lagt opp til at vegsystemet bygges ut slik at det etableres en ytre ringveg forbi sentrum og at E39 vestover bygges etter den vedtatte kommunedelfplanen. Det er også foreslått en ny trase for rv. 9 forbi bydelen Grim, ny veg til Kjevik og i søndre Vågsbygd. Ringvegen skal ivareta de nasjonale og regionale trafikkstrømmene, mens de restriktive tiltakene som foreslås skal sikre at den lokale trafikken i størst mulig grad overføres til kollektiv, gange og sykkel. Vegutbyggingen tenkes gjennomført i perioden 2025-2035.”

Kristiansand kommunes behandling våren 2012

BYPAPKE KRISTIANSAND	
Bystyret	23.05.12
Vedtak:	
1. Det innledes forhandlinger med statlige samferdselsmyndigheter om Bypakke Kristiansand. Det tas utgangspunkt i en bompengerperiode på 20 år fordi dette er nødvendig for å nå målene som foreslås for pakken. 2. Bypakken baseres på konklusjonene i KVV/KS1 – prosess i Kristiansandsregionen, Regional plan for Kristiansandsregionen, Bussmetrovisjonen og Sykkelhandlingsplan for Kristiansandsregionen, samt saksframlegg datert 2.5.2012. 3. Byens transportutfordringer skal ha hovedfokus i pakken. Nødvendige virkemidler og tiltak i Kristiansandsregionen skal inngå. 4. Det utarbeides mål for pakken med utgangspunkt i målene skissert i saksframlegget. Ett viktig mål er å følge opp målsetningene i forslag til NTP 2014 – 23 om at veksten i persontransport i de største byområdene må tas av kollektivtransport, gange og sykling. 5. Virkemidler og tiltak i pakken utarbeides med utgangspunkt i virkemidler skissert i NTP 2014 – 23, og lokal oppfølging av disse som skissert i saksframlegget. Virkemidler og tiltak skal bidra til å oppfylle målene i pakken. Styrer areal- og parkeringspolitikk samt bompenger, inkludert tidsdifferensiering av disse vil være aktuelle restriktive virkemidler for å nå målene. 6. Det etableres en styringsgruppe for Bypakke Kristiansand bestående av vegdirektør/regionvegsjef, fylkesordfører i Vest-Agder, ordfører i Kristiansand samt nestleder i ATP – utvalget. Styringsgruppen får ansvaret både for etablering og gjennomføring av pakken. Styringsgruppen etablerer administrative prosjekt/koordineringsgrupper etter behov.	
(45/8)	

Tromsøpakke 3 – trinn 1

Våren 2012 behandlet Stortinget sak om videreføring og revisjon av Tromsøpakken. Vedtaket innebærer en videreføring av ordningen med drivstofftillegg i Tromsø fram til 31. juli 2016. Prop. 113 S (2011–2012) heter det ble følgende om pakken:

”Tromsøpakke 3, trinn 1, omfatter tiltak for kollektivtransport, inkl. universell utforming, tiltak for gåande og syklande og trafikktryggleikstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett i Tromsø. I tillegg er det prioritert midlar til planlegging av framtidige tiltak i samsvar med konseptvalutgreinga for transportsystemet i Tromsø...

Ei fireårig utviding av drivstoffavgifta vil gi relativt små inntekter. Hovudsatsinga er derfor lagt på ei strekning – Stakkevollvegen. Stakkevollvegen er ein kommunal veg. Vegen er eit viktig bindeledd mellom sentrum og Breivikaområdet der Tromsø hamn, universitet og sjukehus er lokaliserte. Det er lagt opp til å gjennomføra tiltak for prioritering av kollektivtrafikken og etablering av sykkelfelt og tosidig fortau på heile strekningen. Tiltaka vil også ha ein positiv effekt på trafikktryggleiken. Det ligg føre godkjent reguleringsplan for tiltaka. Tiltaka på Stakkevollvegen er kostnadsrekna til 117 mill. kroner.

Det vil i tillegg bli gjennomført tiltak for gåande, syklande og trafikktryggleikstiltak på fv 53 mellom Tromsøysundtunnelen og Tønsnes. Tiltaka som er kostnadsrekna til 46 mill. kroner.

Stakkevollvegen og fv 53 inngår i eit samanhengande hovudnett for sykkelveggar som er skissert i kommunedelplan for gåande og syklande i Tromsø. Kommunedelplanen blei vedteken i 1998.”

Finansieringsplan (mill. 2012- kroner)

Forslag 2013-2016	
Finansieringstilskott	92
Statlege midlar	40
Fylkeskommunale midlar	53
Kommunale midlar	26
SUM	211

Vedlegg 2

Økte investerings- og driftskostnader. Oversikt over beregningsresultater i alle byområder. Mill kr per år.

Bergen, mill kr	2030 Trend	2030 Miljøscenario	2030 Bilscenario
Investering Kollektivtrafikk	650	11 655	-
Investering Tog	279	5 000	-
Investering vei	33 794	-	35 657
Investering gang og sykkel	78	2 000	-
Sum investeringer i perioden	34 800	18 655	35 657
Investering per år	1 740	933	1 783
Drift vei per år	65	-	68
Sum årlig kostnader (mill kr)	1 805	933	1 851
Oslo, mill kr	2030 Trend	2030 Miljøscenario	2030 Bilscenario
Investering Kollektivtrafikk	7 175	34 090	-
Investering Tog	4 441	21 100	-
Investering vei	93 300	-	117 732
Investering gang og sykkel	1 161	6 050	-
Sum investeringer i perioden	106 077	61 240	117 732
Investering per år	5 304	3 062	5 887
Drift vei per år	177	-	223
Sum årlig kostnader (mill kr)	5 481	3 062	6 110
Stavanger, mill kr	2030 Trend	2030 Miljøscenario	2030 Bilscenario
Investering Kollektivtrafikk	1 581	13 100	-
Investering Tog	459	3 800	-
Investering vei	18 171	-	20 611
Investering gang og sykkel	282	2 600	-
Sum investeringer i perioden	20 492	19 500	20 611
Investering per år	1 025	975	1 031
Drift vei per år	38	-	43
Sum årlig kostnader (mill kr)	1 062	975	1 073
Trondheim, mill kr	2030 Trend	2030 Miljøscenario	2030 Bilscenario
Investering Kollektivtrafikk	23	400	-
Investering Tog	363	6 300	-
Investering vei	30 684	-	32 445
Investering gang og sykkel	36	800	-
Sum investeringer i perioden	31 107	7 500	32 445
Investering per år	1 555	375	1 622
Drift vei per år	61	-	64
Sum årlig kostnader (mill kr)	1 616	375	1 687
Drammen, mill kr	2030 Trend	2030 Miljøscenario	2030 Bilscenario
Investering Kollektivtrafikk	-	-	-
Investering Tog	851	10 500	-
Investering vei	13 825	-	15 018
Investering gang og sykkel	-	-	-
Sum investeringer i perioden	14 676	10 500	15 018
Investering per år	734	525	751

Drift vei per år	25	-	27
Sum årlig kostnader (mill kr)	759	525	778
Nedre Glomma, mill kr	2030 Trend	2030 Miljøscenario	2030 Bilscenario
Investering Kollektivtrafikk	104	1 448	-
Investering Tog	713	9 900	-
Investering vei	11 324	-	12 229
Investering gang og sykkel	63	750	-
Sum investeringer i perioden	12 204	12 098	12 229
Investering per år	610	605	611
Drift vei per år	21	-	23
Sum årlig kostnader (mill kr)	631	605	634
Grenland, mill kr	2030 Trend	2030 Miljøscenario	2030 Bilscenario
Investering Kollektivtrafikk	5	1 270	-
Investering Tog	26	7 400	-
Investering vei	6 550	-	6 550
Investering gang og sykkel	-	450	-
Sum investeringer i perioden	6 581	9 120	6 550
Investering per år	329	456	327
Drift vei per år	13	-	13
Sum årlig kostnader (mill kr)	342	456	340
Kristiansand, mill kr	2030 Trend	2030 Miljøscenario	2030 Bilscenario
Investering Kollektivtrafikk	117	1 800	-
Investering Tog	-	-	-
Investering vei	27 634	-	29 458
Investering gang og sykkel	21	420	-
Sum investeringer i perioden	27 772	2 220	29 458
Investering per år	1 389	111	1 473
Drift vei per år	49	-	52
Sum årlig kostnader (mill kr)	1 438	111	1 525
Tromsø, mill kr	2030 Trend	2030 Miljøscenario	2030 Bilscenario
Investering Kollektivtrafikk	50	530	-
Investering Tog	-	-	-
Investering vei	10 345	-	11 480
Investering gang og sykkel	44	430	-
Sum investeringer i perioden	10 440	960	11 480
Investering per år	522	48	574
Drift vei per år	19	-	21
Sum årlig kostnader (mill kr)	541	48	595
Alle byer endrede årlige kostnader, mill kr	2030 Trend	2030 Miljøscenario	2030 Bilscenario
Investering Kollektivtrafikk	485	3 215	-
Investering Tog	357	3 200	-
Investering vei	12 281	-	14 059
Investering gang og sykkel	84	675	-
Drift vei per år	467	-	535
Sum årlig kostnader (mill kr)	13 674	7 090	14 594

Køkostnader. Oversikt over beregningsresultater i alle byområder. Mill kr per år. Kjøretidselastisitet=-1. Køkostnader dersom kapasiteten i vegnettet bygges ut i takt med veksten i trafikken. Køkostnader per tur er dermed på samme nivå som i dag.

Køkostnader (mill kr)	Oslo-regionen	Bergens-området	Trondheims-området	Nord-Jæren	Kristiansands-området	Tromsø	Nedre Glomma	Grenland	Drammen-sområdet	Sum alle ni byområder
2010										
Køkostnad bilreiser per år	3 206	3 252	1 358	511	398	256	277	2010	326	11 595
Køkostnad kollektivtreiser per år	993	203	134	155	36	30	100	192	86	1 929
Sum Køkostnader per år	4 199	3 455	1 492	666	434	286	378	39	412	11 361
Trendscenario										
Køkostnad bilreiser per år	4 319	4 448	1 859	709	534	315	349	233	442	13 208
Køkostnad kollektivtreiser per år	1 237	221	149	195	42	32	110	40	105	2 132
Sum Køkostnader per år	5 556	4 669	2 009	904	576	348	459	272	547	15 340
Endring fra 2010	1 357	1 214	516	238	143	62	81	233	135	3 979
Miljøscenario										
Køkostnad bilreiser per år	3 206	3 252	1 358	511	398	256	277	192	326	9 776
Køkostnad kollektivtreiser per år	2 153	523	403	484	132	53	239	114	323	4 425
Sum Køkostnader per år	5 359	3 775	1 762	995	530	308	516	306	650	14 201
Endring fra 2010	1 160	320	269	329	96	23	139	267	238	2 840
Bilscenario										
Køkostnad bilreiser per år	4 610	4 514	1 888	736	544	322	354	233	452	13 652
Køkostnad kollektivtreiser per år	993	203	134	155	36	30	100	39	86	1 776
Sum Køkostnader per år	5 603	4 717	2 022	891	579	352	455	272	538	15 429
Endring fra 2010	1 404	1 262	530	225	145	66	77	233	125	4 068

