



Statssekretær Erik Lahnstein åpner nytt kollektivfelt på E39 ved Kartheia på Verdens miljøverndag 5. juni 2009. På bildet er han flankert av ordfører Per Sigurd Sørensen (t.v.) og fylkesordfører Thore Westermoen (foto: Bjarne Jortveit).

Belønningsmidler 2009 -rapport

utgave 29. januar

Belønningsmidler 2009 -rapport

Innledning

Areal- og transportprosjektet i Kristiansandsregionen v/ Vest-Agder fylkeskommune søkte i 2009 om en 4-årig pakke i Belønningsmidler. Det ble 5. juni 2009 undertegnet en 4-årig avtale, undertegnet av statssekretær Erik Lahnstein, fylkesordfører Thore Westermoen og ordfører i Kristiansand Per Sigurd Sørensen. Knyttet til noen forutsetningen er Belønningsmidlene totalt 285 mill. kr. 80 mill. kr av denne pakken er 2009-prosjekter. I denne rapporten redegjøres det for 2009-prosjektene med status og pengebruk per 31.12 2009. Det inngår også noen prosjekter som er finansiert av lokale midler.

1. ATP-samarbeidet

ATP-prosjektet, som startet i 2004, er per 1. januar gått over til å bli et permanent regionalt samarbeid. Det foremelle navnet er Areal- og transportplan-samarbeidet i Kristiansandsregionen – ATP-samarbeidet. Det er utarbeidet en samarbeidsavtale som ble underskrevet av samarbeidspartnerne 29. januar. Avtalepartnerne er identisk med de som har deltatt i ATP-prosjektet:

Kommunene: Lillesand, Birkenes, Søgne, Songdalen, Vennesla og Kristiansand
Fylkeskommunene: Aust-Agder og Vest-Agder.

Samarbeidsavtalen er vedlagt (vedlegg 1)

2. KVVU-arbeid er igangsatt

Arbeid med konseptvalgutredning for transportløsninger for Kristiansand er i gang. Det ledes av Statens vegvesen Region Sør, på bestilling fra Samferdselsdepartementet. Arbeidet skal være ferdig tidlig i 2011. En mulig rushtidsavgift er et av de elementene som vil bli utredet. KVVUen vil omhandle areal- og transportspørsmål i Kristiansandsregionen, inkludert langsiktig transportutvikling, restriktive tiltak overfor trafikken, fremtidige utbyggingsbehov på transportnett og arealbruk i regionen.

Fremdrifts- og aktivitetsplan for KVVU-arbeidet er vedlagt (vedlegg 2)

3. Arealplan for Kristiansandsregionen

Siden 2007 har det vært arbeidet med å lage en forslag til en regional arealplan for Kristiansandsregionen. Hensikten er å styre arealutviklingen, og ikke minst se arealbehov og transport i regionen i en sammenheng. Arbeidet har vært styrt av det politiske Areal- og transportutvalget i Kristiansandsregionen. En prosjektgruppe sammensatt av representanter for 7 kommuner, begge Agder-fylkene, fylkesmennene i de to Agder-fylkene, Statens vegvesen og Jernbaneverket, har utarbeidet forslaget. Planen skal gjelde fra 2010 til 2050, med jevnlig rullinger. Et utkast til regional plan var ferdig 17.12.09. Endelig planforslag sendes ut på høring til kommunene våren 2010.

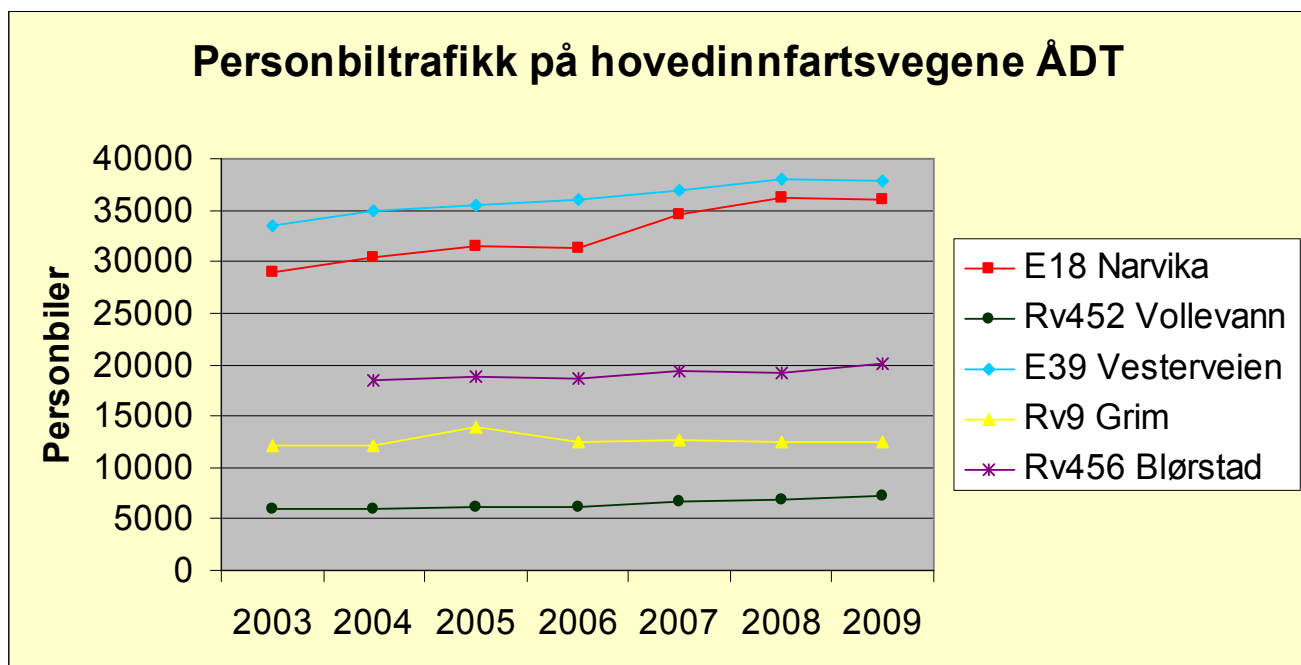
Utkast til regional plan er vedlagt (sammen med to konsekvensutredninger), som vedlegg 3

4. Trafikkstatistikk på innfartsveiene til Kristiansand sentrum

Ifølge statistikk fra Statens vegvesen har personbiltrafikken økt ubetydelig i 2009 sett i forhold til 2008. Økningen har vært på 0,03 prosent. Det må understrekes at statistikken er foreløpig. Den vil bli kvalitetssikret i løpet av våren 2010.

Statistikk fra Kristiansand Bompengeselskap viser en svak nedgang i personbil-trafikken gjennom bomstasjonene i 2009 (-0,07 %). Dette underbygger Statens vegvesens trafikktall, nemlig at det har vært tilnærmet nullvekst i 2009.

I forhold til målet om nullvekst i biltrafikken i perioden 2010-2012, ser statistikken for 2009 lovende ut. 1. juli vil bomsatsene øke til det dobbelte ved enkeltpasseringer, samtidig som ordning med årskort faller bort. Dette tiltaket vil bidra til å redusere biltrafikk i 2010. Men på den annen side vil åpning av ny E 18 mellom Grimstad og Arendal høsten 2009, samt åpning av IKEA i Sørlandsparken høsten 2010, bidra i motsatt retning.



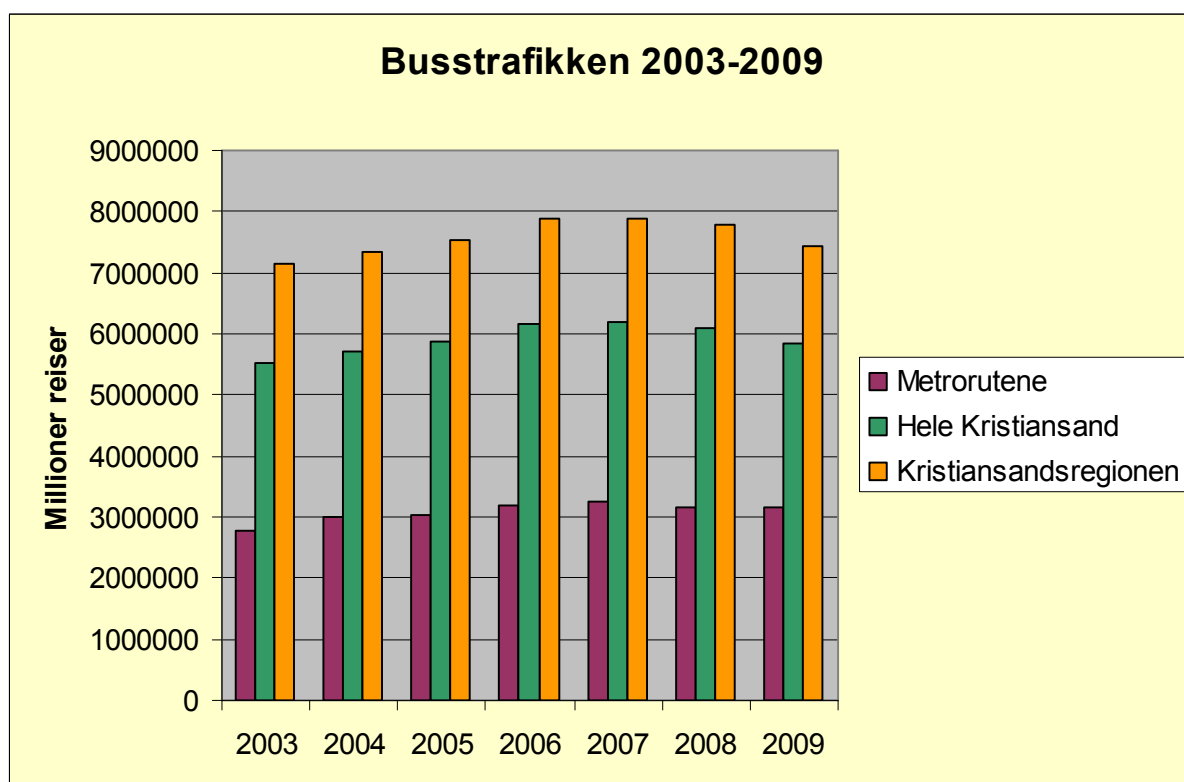
Foreløpig statistikk for personbiltrafikken på hovedinnfartsårene inn mot Kristiansand viser at det var tilnærmet nullvekst fra 2008 til 2009. Trafikken har økt på Vågsbygdveien (fiolett farge). Men trafikken fra Vågsbygd munker ut i E39 Vesterveien, og der har det ikke vært vekst i 2009.

5. Passasjerutviklingen for buss i 2009

I 2009 har det vært en nedgang i antall bussreiser i Kristiansandsregionen. For regionen som helhet er nedgangen 4,6 %. Skreller man vekk resten av regionen, og bare opererer med Kristiansand, har også nedgangen vært 4,6 %. Positivt er det at metrorutene i Kristiansand har holdt stand: antall bussreiser med Bussmetro i 2009 er så å si identisk med 2008. En del av de tyngre rutene i Kristiansand viser også fremgang i forhold til 2008.

Det er klart at hovedårsaken til nedgangen er kuttet i rutetilbudet som ble iverksatt 5. januar 2009. Ruteproduksjonen stod ikke i samsvar med finansieringen og rutereduksjoner var nødvendig for å unngå alvorlige økonomiske problemer. Ruteproduksjonen ble redusert med ca 6 prosent. En viktig forutsetning ved rutereduksjonene var å ramme færrest mulig passasjerer. Tilbudet i rushtid ble opprettholdt, mens en del større linjer i Kristiansand ble redusert fra 4 til 3 avganger i timen i lavtrafikk mellom kl 0900-1400. En mindre rute i ruteområdet ble lagt ned. Det ble fra 5. januar også gitt et likt tilbud til Kristiansands omegnskommuner (Søgne, Songdalen og Vennessla) med to avganger i timen, med forsterkning i rushtid. I tillegg forsterket negativ mediaomtale den dårlige trenden. Mange oppfattet busstilbudet som dårligere enn det i virkeligheten var.

En nærmere analyse av trafikkstatistikken viser at én spesiell rute (rute 19 fra Suldalen til Universitet) står for hele 40 % av nedgangen i Kristiansandsregionen i 2009. Ruten ble redusert fra to avganger i timen til 1 avgang i timen. I tillegg har veiarbeid i en lenger periode amputert ruten. Ellers viser det seg at det har vært en betydelig nedgang på lokalruter der rutetilbudet er redusert, og som i stor grad fungerer som "materuter" til hovedlinjenettet i Kristiansand (Andøya, Flekkerøy, Bråvann). Dette har gitt en dobbelt effekt i forhold til nedgang i antall reiser, fordi en passasjer som reiser videre med en annen rute, skal registreres ved hver påstigning.



Stoplediagrammet viser at antall bussreiser ble redusert i 2009. Nedgangen var på 4,6 prosent i regionen som helhet. Det positive er at metrorutene i Kristiansand har holdt stand. (Metrorutene inngår i den grønne søylen som viser all busstrafikk innenfor Kristiansand kommunes grenser).

Positiv trend med Flexikort

Nedgangen var sterk i begynnelsen av 2009, men stoppet opp i løpet av våren. Fra august startet en oppgang, som har holdt seg utover høsten. Oppgangen har imidlertid ikke vært sterk nok til å ta igjen det tapte på vårparten.

Den vesentligste årsak til den positive utviklingen høsten 2009 er utvilsomt det nye kundeproduktet Flexikortet. Totalt er det solgt ca. 19.600 Flexikort. Dette har i løpet av få måneder blitt et meget anvendelig og etterspurt produkt. For 200 kr kan passasjerer reise 10 ganger, utavhengig av reises lengde. Det er Belønningsmidlene som har gjort det mulig å satse på Flexikortet.

Ved å sammenlikne statistikk fra første halvår med andre halvår, fremkommer den positive trenden helt tydelig. Eksempelvis var det slik at ordinære ruter i Kristiansandsregionen (utenom Kristiansand) lå an til en nedgang på 7,3 % etter første halvår, mens nedgangen over året ble 4,8 %. Og ordinære ruter i Kristiansand (utenom metrorutene) lå an til en nedgang på 12,2 % etter første halvår, men nedgangen totalt i 2009 ble 10,6 %.

Den positive trenden høsten 2009 er forsterket av flere positive mediaoppslag om passasjerutvikling, og planlagt satsing på forsterket Busmetro og superbuss i årene som kommer.

Det har ennå ikke vært tid å studere hvordan Flexikortet har slått ut når det gjelder inntekter og utgifter. Usikkerheten knytter seg til hvor i ruteområdet Flexikortene er solgt, i hvilken grad produktet har tatt markedsandeler fra andre kundeprodukter - som enkeltbilletter, verdikort og månedskort, og også i forhold til hvor mange helt nye bussbrukere produktet har generert. Innføringen Flexikortet har naturlig nok ført til et stort inntektstap. På de regionale rutene kostet enkeltbillett 39 kr i 2009, mot 20 kr per reise ved bruk av Flexikort.

6. Kunde- og brukerundersøkelse

AKT gjennomførte i perioden 10. november – 12. november 2009 en kundetilfredshetsundersøkelse blant Bussen Trafikkselskaps passasjerer. Programvare og gjennomføring ble finansiert av belønningsskilder.

Metode. Undersøkelsen ble gjennomført ved utlevering og innlevering av spørreskjema direkte på bussen. Målepunktene dekket alle ruter tilhørende Bussen Trafikkselskap, både Busmetro, ruter Kristiansand og ruter Kristiansandsregionen. Undersøkelsen baserte seg på et tilfeldig utvalg busslinjer og passasjerer i bussen. Tidspunktene dekket både rushtid og lavtrafikk med et representativt utvalg passasjerer i begge kategorier. For å kunne måle endring er vi avhengig av å gjennomføre flere undersøkelser basert på samme metode og spørsmålsformulering. Denne undersøkelsen vil derfor være et referansepunkt i så måte.

Kvantitet. Til sammen ble det utlevert 1 800 spørreskjema med 16 vurderingsspørsmål og tre "kontrollspørsmål". Ca 850 skjema ble levert inn, dette gir en svarprosent i underkant av 50 prosent og er dermed en kvalitativt representativ undersøkelse. Det ble benyttet en 7-punkt skala for vurdering, hvor 1 er svært dårlig og 7 er svært bra.

Spørsmålsformulering. Spørsmålene har tatt utgangspunkt i tilsvarende tema som også blir stilt andre steder i landet. Det har tidligere blitt gjennomført spørreundersøkelser i regi av Bussen Trafikkselskap og en del spørsmål er "gjenbrukt" derfra. Forskjellig skalering gjør at det likevel er vanskelig å knytte helt konkrete vurderinger til tidligere undersøkelser.

Spørsmålene i denne undersøkelsen knyttet seg til kundeopplevelsen av AKT og BTS totalt sett, forhold før reise i forhold til informasjonssøking, rutetilbud og reisehyppighet samt den konkrete reiseopplevelsen i forhold sjåfør, buss og holdeplasstandard med mer.

Hovedresultater fra undersøkelsen

Det er nødvendig med en nøyere gjennomgang av de ulike elementene i undersøkelsen for å kunne gi en mer detaljert vurdering.

To spørsmål har vært gitt på et overordnet nivå for å kunne klassifisere kunden som "solskinnskunde", "skykunde" eller "regnværskunde". Dette er spørsmål hvor kunden må gi en "alt i alt betraktning" om hvor tilfreds kunden er med hvordan AKT og BTS møter kunden og hvor fornøyd kunden er med det totale busstilbudet.

Solskinnskunder – 28,3 %. Totalt er det 28,3 prosent av de spurte som kan defineres som "solskinnskunder", kunder som uttrykker høy tilfredshet med hvordan AKT og BTS møter kunden og det konkrete busstilbudet.

"Midtskiktet"- 48 %. 48 prosent av kundene befinner seg i "midtskiktet" og gir en middels score på disse to tilfredshetsmålene.

Lav score – 23,7 %. 23,7 prosent har gitt en lav score på skjemaet i forhold til hvordan kunden blir møtt og det konkrete busstilbudet.

Resultatene på hver enkelt delspørsmål gir likevel et mer gjennomgående positivt inntrykk. Dette kan enten være et tegn på at det er noen spørsmål vi ikke har klart å fange opp i spørreskjemaet, eller at kunden, når han blir "utfordret" på hvert enkelt spørsmål, egentlig er relativt tilfreds likevel. Noe variasjon er det dog innenfor de ulike spørsmålene. Likevel gir ingen av spørsmålene en dårligere gjennomsnittlig verdi enn 4 på 7-punktskalaen.

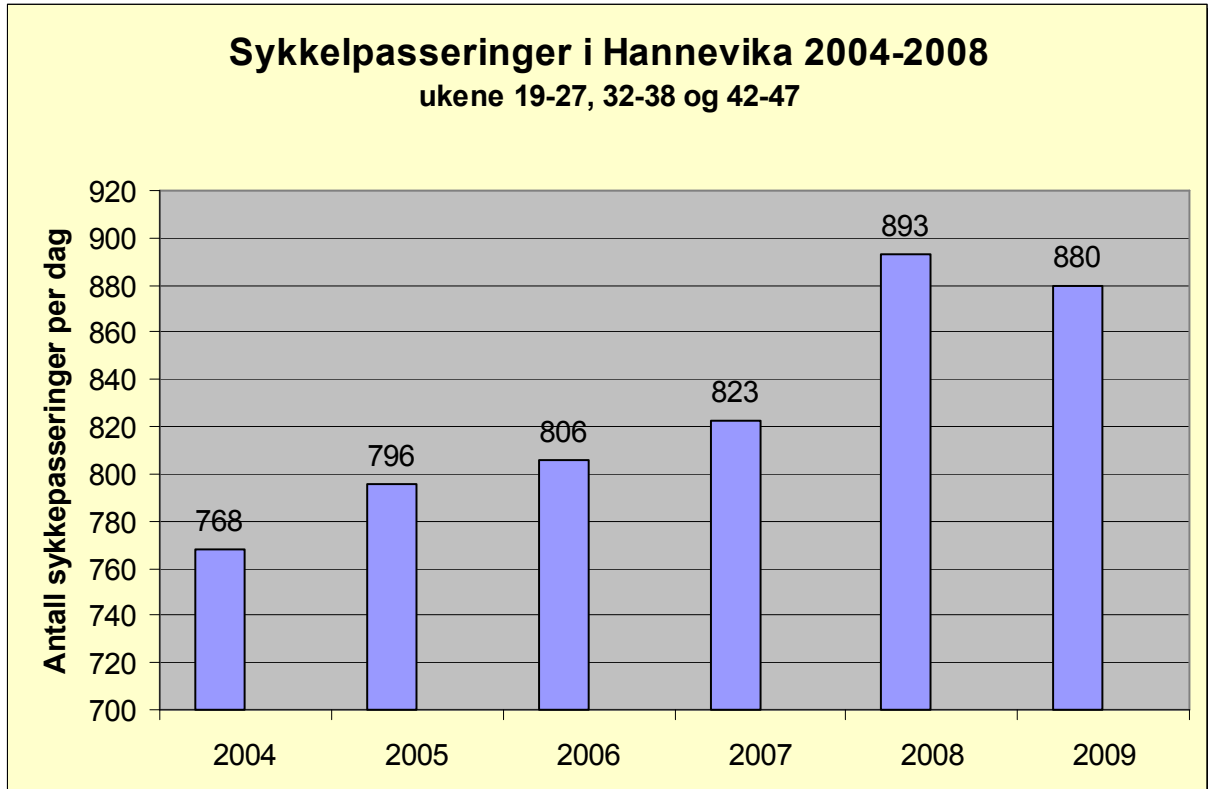
- ❑ Over 70 prosent av de spurte reiser 5 dager eller mer i uken, som kan tyde på at vi markedsmessig har relativt lojale bussbrukere. Dette ligger noe høyere enn det vi ser av produktstatistikk (busskort/enkeltbilletter) fra tidligere. Dette kan være et signal på at mange som har en relativt hyppig reisehyppighet fortsatt bruker enkeltbillett.
- ❑ Det oppfattes som trygt og enkelt å bruke lokalbusstilbudet, og på disse spørsmålene ligger de høyeste positive svarverdiene i undersøkelsen. Likevel er det kun 35,5 prosent av alle spurte i undersøkelsen som vil anbefale venner og bekjente å bruke busstilbudet. Blant "solskinnskundene" vil 77 prosent anbefale venner/bekjente å bruke busstilbudet.
- ❑ Vi scorer også høyt på om det er lett å få informasjon om avgangstider, mens vi scorer noe dårligere på om rutetidene er tilpasset den reisendes behov og også om bussene faktisk oppleves å holde rutetidene.
- ❑ Holdeplasstandarden oppfattes som noe mer middels, mens standarden på bussmateriellet oppfattes som relativt god. Tilsvarende oppfattes sjåførene som godt over middels hyggelig, men scorer noe lavere på behagelig kjørestil.

Det er også klart at AKT og BTS blir vurdert til å ha et forbedringspotensial i å lytte til kundens synspunkter. Dette kan også sees i sammenheng med de overordnede kundeklassifiseringsspørsmålene.

Alt i alt er det tidlig å konkludere, det er fortsatt enkeltelementer som skal studeres grundigere, men denne undersøkelsen vil være en referanseundersøkelse i forhold til senere undersøkelser.

7. Sykkeltrafikk 2009

Statistikk fra det tellepunktet i Kristiansand som har historikk over 5 år, Hannevika ved Vesterveien (E 39), viser at økningen i syklingen fra vest inn mot Kristiansand sentrum ikke økte i 2009. Det har imidlertid vært en solid økning fra 2004 – 14,9 %, noe som tilsvarer 2,9 % per år.



Fra 2004 til 2009 har det vært en økning i sykkeltrafikken på 14,9 ved tellepunktet i Hannevika vest for byen. I 2009 stagnerte imidlertid fremgangen.

I 2006 ble det etablert 3 nye tellestasjoner for sykkel på innfartsveiene mot Kvadraturen. Det har imidlertid vært driftsproblemer på to av dem, slik at statistikken ikke er troverdig. På den tredje, Oddernesbroa langs E 18, er statistikken imidlertid å stole på. Tellingene fra 2006-2009 viser at det ikke har vært en økning av syklister langs denne innfartsåren for syklister.

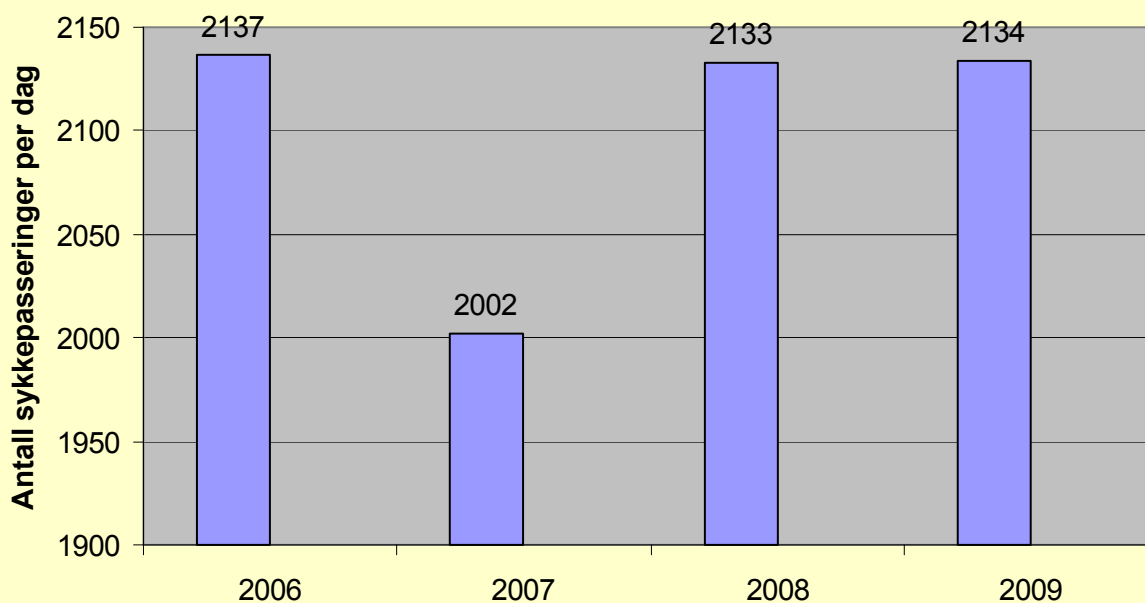
Generelt sett er det slik at jo flere tellepunkter man har, og jo mer driftssikre tellingene er, jo mer pålitelig blir statistikken. I Kristiansand er det for tiden altså bare to tellepunkter som fungerer tilfredsstillende.

Det mangler også tellepunkt øst for Kvadraturen som fanger opp sykling til universitetet på Gimlemoen (UiA) og til de videregående skolene på Gimlemoen. Det er veldig mange elever og studenter som sykler. Det vil bli vurdert å opprette to nye tellepunkter på østsiden av byen.

Sykkelpasseringer Vesterveien og Oddernesbroa

2006-2009

ukene 19-27, 32-38 og 42-47



Sammenstilling av sykkeltellinger ved Hannevika vest for Kvadraturen og Oddernesbroa Øst for Kvadraturen, viser at sykkeltrafikken totalt sett kanskje ikke har økt de siste 4 årene. Når de to tellepunktene, som foreløpig ikke fungerer godt nok, blir mer driftssikre, kan vi få sikrere statistikk.

8. Oversikt over 2009-prosjektene. Status, fremdrift og midler brukt.

Tiltak	Belønn. midler 2009	Status og fremdrift per 31.12.09	Belønn. midler brukt 2009	Lokale midler brukt 2009
1. Kollektivfelt E39				
Kartheikrysset	5 mill	Ferdigstilt og offisielt åpnet 5. juni 2009	4,50 mill	
Bukksteinsdalen – Breimyrkrysset	6 mill	Byggplan ferdig. Konkurranses grunnlag ferdig. Behov for regulering vurderes. Hvis det ikke er behov for regulering, er fysisk oppstart realistisk april. Ferdig oktober 2010.	0,95 mill	
Rigekrysset - Breimyrkrysset	9 mill	Byggeplan nesten ferdig. Grunnerverv pågår. Konkurranses grunnlag trolig ferdig i juni. Mål om fysisk oppstart i september 2010. Ferdig høsten 2011.	0,49 mill	
Kartheikrysset – Rigekrysset		SVV arbeider med et konkurransegrunnlag for reguleringsarbeid. Valg av konsulent. Deretter skal det lages byggeplan.		
Sum post 1	20 mill			
2. Kollektivfelt rv 456 Vågsbygdveien				
Kjosbukta – Auglandsbukta		Reguleringsplan nesten ferdig. 1. gangs behandling av reguleringsplan i Kr.sand kommune februar. Byggesak starter etter påske. Fysisk oppstart trolig våren 2011.		0,91 mill
Møvig – Kjosbukta		SVV arbeider med et konkurransegrunnlag for reguleringsarbeid Valg av konsulent.		
Strakstiltak Møvig - Fiskaakrysset		Utført. Signallys satt opp to steder på tilførselsveier for å gi		0,65 mill

		bedre flyt på Vågsbygdveien.		
Sum post 2	0 mill			
Tiltak	Belønn. midler 2009	Status og fremdrift per 31.12.09	Belønn. midler brukt 2009	Lokale midler brukt 2009
3. Diverse infrastrukturtiltak kollektiv				
Bussgate Tollbodgt, Markensgt-V. Strandgt		Fysisk arbeider startet nov. 2009. Skal stå ferdig juli 2010.		2,17 mill
Kollektivfelt Festningsgt		Byggeplan ferdig februar 2010. Bygges i løpet av 2010.		
Bussprioritering i lyskryss	4 mill	Rapport laget. Tiltak under vurdering.	0,20 mill	
Gartnerløkka kollektivfelt	1 mill	Planarbeid starter våren 2010.		
Div. fremkomm.tiltak ifølge plan som arbeidsgruppe ledet av SVV skal lage.	5 mill	Arbeidsgruppe nedsatt.		
Sum post 3	10 mill			
4. Park and ride – anlegg				
Tangvall	10 mill	Anlegget er langt på vei ferdig. Asfaltering og skilting gjenstår. Ferdigstilles våren 2010.	5,37 mill	
Vennesla		To anlegg nesten ferdig. Oppmerking av p-plasser og noe belysning mangler. Ferdigstilles våren 2010.		0,64 mill
Krossen		Ferdig, med unntak for oppmerking av p-plasser og beplantning. Ferdigstilles våren 2010.		0,66 mill
Birkeland, Nodeland, Vågsbygd kirke, Håneskrysset med flere		Vågsbygd kirke: Byggeplan ferdig våren 2010. Bygges kanskje Våren 2010, men senest høsten 2010. Hånes: Delt løsning aktuell. Det kan bygges p&-ride-plasser på to areal på begge sider av E 18		

		på eksisterende reg. trafikk-areal. Muligheten for en større p&ride-plass undersøkes fortsatt med grunneier. Birkeland: Aktuelt areal avklart. Nodeland: Uavklart.		
Sum post 4	10 mill			
Tiltak	Belønn. midler 2009	Status og fremdrift per 31.12.09	Belønn. midler brukt 2009	Lokale midler brukt 2009
5. Oppgrad. hovedsykkelveinett	10 mill			
Tordenskjoldsgt:Gartnerløkka – Kirkegt, sykkelfelt		Ferdigstilt desember 2009, med unntak for oppmerking av sykkelfeltet.		0,75 mill
G/S Lovisenlund Allé		Under planlegging i Kristiansand kommune. Må reguleres.		
Sanering avkjørsel - Myrbakken		Byggeplan ferdig. Kontrakt inngått. Utførelse våren 2010.		
G/S Vollebakken		Reguleringsarbeid ble satt i gang, men er stilt i bero fordi det også kan være aktuelt å bygge kollektivfelt på samme areal.		
Div. sykkeltiltak ifølge plan som skal lages.		Tiltak vurderes av arb.-gruppe ledet av SVV.		
Sum post 5	10 mill			
6. Planlegging av kollektiv- og sykkeltiltak, herunder gjennomgang av bussmetroen. Stimulere økt sykkelbruk				
Reg.planer - kollektivknutepunkt				
Overord. infrastr.plan kollektiv	1 mill	Arbeidsgruppe ledet av SVV nedsatt skal utrede tiltak. Midler brukt til å undersøke traseer for 15m busser, og til RVU 2009.	0,35 mill	
Planlegg koll.felt Vågsbygdveien	2 mill	SVV planlegger. Reguleringsarbeid i gang		0,91 mill
Plan oppgrad. hovedsykkelv.nett	1 mill	Arbeidsgruppe ledet av		

		SVV nedsatt skal utrede tiltak.		
Sum post 6	4 mill			
Tiltak	Belønn. midler 2009	Status og fremdrift per 31.12.09	Belønn. midler brukt 2009	Lokale midler brukt 2009
7. Opprettholde forbedret busstilbud Kristiansandsregionen (minus Lillesand / Birkenes) Aust -Agder	15 mill	Opprettholde ordinær drift i 2009: 15 mill	15,0 mill	
	1 mill	Sikret halv times frekvens på E 18 Kristiansand-Arendal, og et beskjedent tilbud på gamle E 18.	1,0 mill	
8. Takstiltak, nye innovative busskort, forbedret busstilbud Kr.sand.	10 mill	Takstforsøk - hindre pristigning utover deflator: 3,5 mill Bilfri dag og rabatt studentkort: 0,1 mill Kundetilfredshetsundersøkelse: 0,2 mill Nytt ruteplanleggings-system: 0,2 mill Flexikort (anslag): 3,0 mill Overføres 2010: 3,0 mill	10,0 mill	
SUM	80 mill		37,86 mill	6,69 mill

Vedlegg

1. Samarbeidsavtale for videreføring av ATP-samarbeidet

(Undertegnet 29. januar 2010)

2. Fremdrifts- og aktivitetsplan for KVV Samferdselspakke Kristiansand

(Del av Prosjektstyringsplan KVV-Kristiansand)

3. Utkast til Regional plan for Kristiansandsregionen, samt to konsekvensutredninger

(Plan og utredninger vedlagt som egne trykksaker)