

**Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre  
bilbruk i byområdene**

**Avtale om tildeling for 2015-2018 i Tromsø**

**Årsrapport 2018**

31.januar 2019

## Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag .....	3
2. Rapport for tiltak satt i verk under belønningsordningen for Tromsø i 2018 .....	4
2.1 Fysiske tiltak .....	4
2.2 Driftstiltak.....	24
2.3 Andre tiltak.....	25
3. Oppfølging av mål for belønningsavtalen .....	26
3.1 Endring i personbiltrafikk i perioden 2014 til 2018.....	26
3.2 Antall påstigende busspassasjerer 2014-2018.....	28
3.3 Reisetid for bussreiser for de fem største rutene i 2014-2018 .....	28
3.4 Sykkelbruk i perioden 2013 til 2018.....	31
3.5 Registrering av gående i perioden 2013 til 2018.....	31
4. Forsinkelser i henhold til handlingsplan.....	32
5. Revidering av tiltaksplan i henhold til avtalens pkt 4.....	32
6. Oversikt over anvendelse av midlene .....	32
7. Evaluering.....	33
7.1 I hvilken grad er målene i avtalen nådd og avtalte tiltak gjennomført? .....	33
7.2 Eventuelle avvik med kommentarer .....	33
7.3 Rapportering over belønningsmidler mottatt i avtaleperioden, samt planlagt bruk av eventuelle ubrukte midler.....	34
7.5 Suksessfaktorer for vellykkede tiltak.....	34
7.6 Kritiske faktorer for eventuell manglende måloppnåelse eller manglende gjennomføring av planlagte tiltak.....	34

## 1. Sammendrag

Det ble i august 2015 inngått avtale mellom Samferdselsdepartementet, Troms fylkeskommune og Tromsø kommune om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Avtalen gjelder for perioden 2015-2018, og omfatter følgende bevilgninger:

År	Ordinær bevilgning	Tilleggsbevilgning
2015	71,55 mill. kr	
2016	60,00 mill. kr	15,00 mill. kr
2017	64,5 mill.kr	10,00 mill.kr
2018 *)	64,5 mill. kr	
Samlet for avtaleperioden	260,55 mill. kr	25,00 mill. kr

\*) Samferdselsdepartementet har besluttet at 50 % av avtalefestet beløp for 2018 betales ut når byområdet etter forhandlinger har inngått byvekstavtale

Omforent målsetting for avtalen er:

- 20 prosent flere kollektivreiser i 2018
- Ingen økning i biltrafikken frem mot 2018
- 5 prosent reduksjon i reisetid for de fem største bussrutene innen 2018

sammenlignet med tilsvarende tall fra 2014. Det er også en forutsetning at sykkelbruken skal fortsette å øke.

Denne årsrapporten gir en oversikt over gjennomførte og påbegynte tiltak, samt byområdets vurdering av fremdrift med tanke på måloppnåelse ved avtaleperiodens utløp.

Når det gjelder nullvekstmålet for personbiltrafikk viser resultatene pr 31.12.2018 en samlet vekst på 1,7 % sammenlignet med 2014. Dette utgjør en gjennomsnittlig årlig vekst i perioden på 0,42%.

Det er realisert en økning i antallet kollektivreisende med 12,9 % fra referanseåret 2014. Det bemerkes at hele økingen er gjort i perioden 2016-2018, med en gjennomsnittlig årlig vekst på 4,2 %. I første avtaleår 2015 var det ingen vekst, noe som forklares med sen avtaleoppstart for belønningsavtalen (august 2015). Det er grunn til å tro at veksten fortsetter i 2019, og ny busskontrakt fra august 2019 medfører økt kapasitet, idet både frekvens økes og større materiell settes inn på de mest trafikkerte linjene.

Pga dårlige referansedata for reell kjøretid har det vært vanskelig å dokumentere nedgang i kjøretid for de fem største bybusslinjene. Det er derfor benyttet oppsatte kjøretider fra 2014. Introduksjon av sanntidssystem i 2017 gir et helt annet og bedre grunnlag for oppfølging av linjedata, dette gjelder både kjøretid og på/avstigende passasjerer. Tallene fra 2018 viser en generell reduksjon fra foregående år som varierer mellom 0,4 og 2,7 %, med unntak av linje 28 i retning Hamna-Solligården hvor det ble registrert en økning på 0,4 %. Den generelle nedgangen er ventet med tanke på at det er introdusert aktiv signalprioritering, kollektivfelt og andre trafikkregulerende tiltak som favoriserer buss. Økningen på linje 28 antas å ha sammenheng med økt kødannelse inn mot Giæverbukta, noe som til dels antas å ha sammenheng med flere kjørende rundt nordspissen av øya som følge av vegarbeider på strekningen Breivika-Isrenna med omkjøringer og kø.

Gående og syklende har hatt god vekst i avtaleperioden

## 2. Rapport for tiltak satt i verk under belønningsordningen for Tromsø i 2018

I det følgende gis en oversikt over tiltak som er innvilget finansiering fra belønningsordningen. I tråd med vilkårene i avtalen rettes beskrivelsen inn mot et sammendrag av fremdrift og måloppnåelse basert på det som er gjort i 2018 eller tidligere. I beskrivelsen av er følgende forkortelse anvendt:

- TK Tromsø kommune
- TFK Troms fylkeskommune
- TFT Troms fylkestrafikk
- SVV Statens vegvesen

### 2.1 Fysiske tiltak

#### Tromsø kommune

Fremkommelighet for buss på det kommunale vegnettet er en svært viktig suksessfaktor for realisering av mål for kollektivtrafikken. Det er derfor fokus på kollektivtraséer og holdeplasser i sentrum. Metrobusskonseptet, som er en viktig del av den planlagte driftsløsningen for buss, forutsetter trasé som har nødvendig fremkommelighet og gjør det mulig å sette inn ønsket materiell. I 2018 har TK fått utarbeidet en konsulentrapport «Metrobuss Tromsø»<sup>1)</sup> for å få på plass et best mulig beslutningsgrunnlag for valg av konsept for metrobusslinjen, herunder valg av sentrumstrasé med tilhørende terminalløsning. Troms fylkeskommune har medvirket i workshops i forbindelse med gjennomføring av studiet. I rapporten er det gjort analyse av mulig reisetidsbesparelse som i sum utgjør 18 %, mot et vedtatt mål på 20 %. Det pekes på at andre tiltak som kan dekke inn differansen, herunder økt forhåndssalg av billetter, leddbusser med mer dørkapasitet og nytt påstigningsmønster.

Endelig valg mellom de to hovedalternativene for sentrumstrasé

- Ny trasé via Grønnegata
- (I hovedsak) eksisterende trasé via Sjøgata/Strandgata.

utredes gjennom den pågående arbeid med kommunedelplan sentrum som skal behandles av kommunestyret i mai 2019. Begge alternativene forutsetter fortsatt bruk av Fr. Langesgate.

Begge hovedalternativene innebærer problemstillinger knyttet til eksisterende og til dels komplekse vegkryss og konstruksjoner, og den nevnte rapporten konkluderer med at metrobusslinjen i stor grad må tilpasse seg det eksisterende tverrsnittet i sentrum.

#### *Fremkommelighet kollektivtrafikk, sentrum*

Som et resultat av prosess med justering av virkemiddelbruk ble det i 2017 satt av midler til gjennomføring av flere nye tiltak i som vil bedre fremkommelighet i sentrum, og i tillegg virke restriktivt på biltrafikken. Tiltakene gir effekt uavhengig av det endelige valget av hovedtrasé.

Prosjektet omfatter flere tiltak:

- Oppgradering signalanlegg for prioritering av rutebuss.
- Prioritering av rutebuss rundkjøring Hansjordnesbukta
- Utredning Skippergata
- Kollektivfelt Strandvegen – eget underprosjekt

Status enkelttiltak:

#### Oppgradering av signalanlegg for prioritering av rutebuss

Mål: Oppgradering signalanlegg i 5 kryss. Dette for å gjøre fremkommeligheten for buss bedre. Samtidig vil kryssene bli mer smidig for øvrig trafikk. Anleggene det gjelder er Bispegata/Skippergata, Fr.Langes gate/Grønnegata og Strandskillet.

Status: Noen signalanlegg er ferdigstilt, noen måtte skyves til 2019 da det var vanskelig å prise, og må derfor utføres som regningsarbeid.

Fremdrift: Grønnegata/Strandskillet og Fr. Langesgate ferdigstilles i 2019. Skyttelanlegget i Sjøgata ble ferdigstilt i 2018, og fungerer godt.

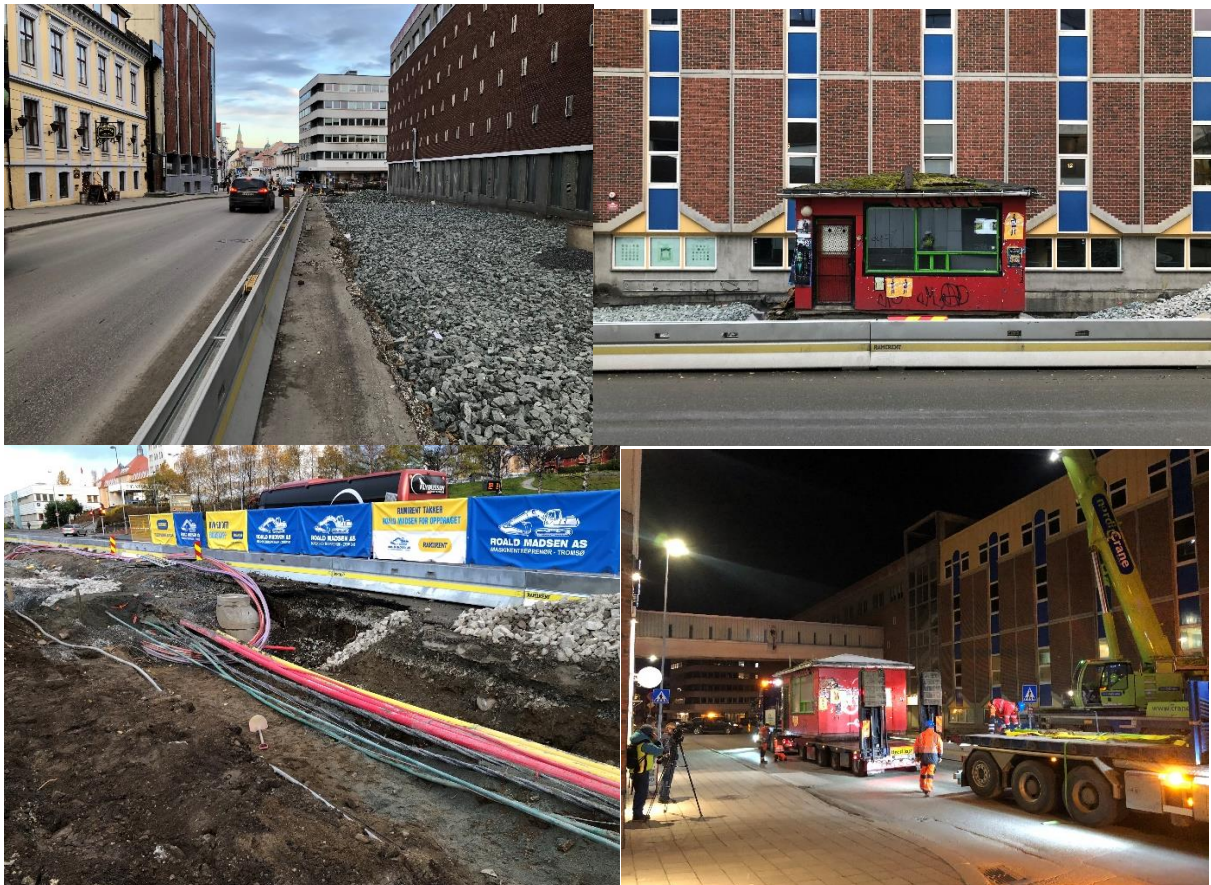
#### Prioritering av rutebuss rundkjøring Hansjordnesbukta

Mål: Etablering av midtstilt kollektivfelt fra Stakkevollvegen nord inn mot rundkjøring og videre inn i Skippergata. Tiltaket krever justering av geometri og endringer på refuger. Tiltakene vil gi bussene prioritet gjennom rundkjøringen mot sør, der det nå er forsinkelser. Status: Fysiske tiltak er gjennomført i 2018. Oppmerking og skilting må vente til etter vinteren. Prosjektet gjennomføres / ferdigstilles av Statens vegvesen i 2019.

#### Utredning Skippergata

Vurdering av muligheter for prioritering av rutebuss samt tilrettelegging for fotgjengere og syklist i Skippergata sør og nord for bruhodet. Området har mye trafikk, og vurderingene omfatter i tillegg til Skippergata selve bruhodekrysset, Elvegata og Storgata. Arbeidet ferdigstilles i 2019.

#### Kollektivfelt Storgata / Strandvegen





Mål: Etablere eget kollektivfelt fra Storgata/Mack til Strandvegen, ombygging av eksisterende holdeplasser, ombygging og oppgradering av gatemiljø/fortau. Det skal etableres snøsmelleanlegg, nytt steinbelegg, tregruber, vegbelysning mv. Prosjektet er viktig for bussenes framkommelighet i området.

Status: Arbeidet pågår, og vil fortsette gjennom vinteren så lenge værforholdene gir anledning til dette. Prosjektet hadde forsinket oppstart, og arbeidet pågikk med redusert fremdrift frem til slutten av oktober på grunn av avklaringer rundt Rotvoldkiosken som stod inne i prosjektområdet. Også merarbeider for dypere trekkerørstrasé, samt stans i arbeider på grunn konflikt med eksisterende høyspentkabel har gitt vesentlige forsinkelser for fremdriften. Prosjektet er komplekst og vil ha en kostnadsøkning i forhold til opprinnelig budsjett.

Fremdrift: Ferdigstilles 2019.

#### Stenging av Fr Langes gt mellom Vestregata og Grønnegata

Mål: Tiltaket innebærer at kun buss kan benytte trasé ned mot sentrum. Dette vil gi vesentlig forbedring av lokal framkommelighet for buss, samt virke restriktivt på biltrafikk i sentrum. Status: Tiltaket ble iverksatt mars 2018 som en prøveordning. Etter gjennomført evaluering som konkluderer med at tiltaket er vellykket har TK bestemt at ordningen videreføres.

#### *Fremkommelighet buss- Nisevegen*

I tilknytning til de store boligområdene på Kvaløya er det flere kjente framkommelighets- og trafiksikkerhetsutfordringer hvor det er bevilget midler til forbedringer. På kommunal veg er kollektivtraséen i Nisevegen gitt prioritet

#### Nisevegen sør.





Mål: Oppgradering av dagens kollektivfelt med blant annet breddeutvidelse og fortau fra Blåselvegen til Selnes skole. Fremdrift: Ferdigstilt.

## Nisevegen nord



Mål: Bredeutvidelse veg og fortau Nisevegen nord, 650 meter. Utskifting av gatelys og oppsetting av intensivbelysning og bom. Bedre tilrettelegging for buss.

Status: Veg og fundamenter til gatelys ferdigstilt.

Fremdrift: Utbedring av fortau og busstopp ferdigstilles våren 2019, dette for å sikre god vinterdrift av vegen og unngå at anlegget må stå åpent over vinteren



### *Oppgradering av holdeplasser kommunal veg*

Det er satt i gang et omfattende arbeid med oppgradering av holdeplasser på kommunalt vegnett. Dette innebærer fremføring av strøm til sanntidstavler, montering av leskur, universell utforming mm. Det er etablert standardløsning for utforming. Oppgraderingen innebærer også ombygging fra lomme til kantstopp som primær løsning med mindre særskilte forhold ved aktuell holdeplass taler imot. Planlegging og prioritering er gjennomført i nært samarbeid med TFK/TFT.



**Mål:** Utbedre holdeplasser med tanke på fremkommelighet, effektivisering og trafiksikkerhet. Holdeplassene bygges om til kantstopp.

**Status:** De fleste holdeplassene blir ferdigstilt med sluttavregning i 2018.

På grunn av at anleggsarbeidene ble ferdig så sent på året gjenstår det vegmerking, vekstjord og tilsåing ved flere av holdeplassene. 4 holdeplasser er påbegynt, men har stans i arbeidene over vinteren. Konkurransen for utbedring av 7 holdeplasser ble avlyst på grunn av for høyt prisnivå. Disse holdeplassene legges inn i prognosen for 2019 (ca. 4,55 millioner). Også midler for etablering av nye leskur med fundament overføres til 2019 (ca. 4,5 millioner).

**Fremdrift:** Holdeplassene ferdigstilles med restarbeid og asfaltering sommeren 2019.

Også på området miljø/syssel/gange er det bevilget midler over belønningsordningen til flere tiltak som forventes å gi god effekt for måloppnåelse:

#### *Ny trasé øst-vest på Tromsøya.*



Mål: Etablering av sykkelfelt og sykkelveg opp Kirkegårdsvegen, over Bymyra til Huldervegen som kopler sentrum til Langnes for syklende og er separert fra annen trafikk. Tiltaket gjennomføres på de punktene som er innrapportert som mest utrygge i ny TØI rapport om transportsykling i Tromsø. Del 1, opp Kirkegårdsvegen og Del 2, opp Prost Schieldrups gate og over Bymyra, ble ferdigstilt i 2017 med sykkelfelt og sykkelveg med fortau og belysning. Del 3 som omfatter bygging fra Brinkvegen til Huldervegen ble utlyst i januar og påbegynt våren 2018.

Status: Grunnet forsinkelser knyttet til støyskjermer for Workinntoppen bygges det fra Brinkvegen til lysløypa i år.

Fremdrift: Bygges i ferdig løpet av 2018

#### *Gangtilgjengelighet til knutepunkter og holdeplasser*



Mål: Utbedring av gangtilgjengeligheten til bussholdeplasser. Prosjektet har sett på snarveger til holdeplassene og utbedret disse i forskjellig grad avhengig av antall brukere.

Status: Utbedret 11 snarveger 2017. Utbedret 13 snarveger i 2018. Noen snarveger mangler rekkverk etter justering, noen mangler "Snarvei-skilt" og noen mangler vekstjord grunnet ferdig for sent på året.

Fremdrift: Ferdigstilles 2019.



### *Sikring av krysninger, sykkelveg/veg*



Mål: Sikring av 47 krysningpunkter for syklende der gang- og sykkelveg går parallelt med hovedveg. Endringen medfører at kjørende har vikeplikt for syklende så vel som gående når de skal ut på, eller svinger av, en hovedveg.

Status: Været medførte utfordringer for ferdigstilling. 80 % av kryssene ferdige.

Fremdrift: Resterende kryss ferdigstilles sommer 2019.

## Sykkelparkering i sentrum



Mål: etablering av innendørs parkering i fjellanlegget bak biblioteket, sykkelstativer i Storgata fra Fr. Langes gate til Bispegata. Etablering av klyngeparkering på Stortorget og Strandtorget.  
Status: Sykkelstativer i Storgata fra Fr. Langesgate til Bispegata er ferdigstilt.  
Fremdrift: Klyngeparkering ferdigstilles juni 2019.



### *Gangtrase i sentrum – varmekabler*



Mål: Ifm pågående etablering av ny gågate på delstrekning av Storgata samt Kirkeparken, er det laget varmeanlegg i bakken som knyttes til nytt fjernvarmeanlegg. Tromsø har meget høy andel gående, og tiltaket forventes å bidra til ytterligere vekst.

Status: Varmeanlegg montert og prosjektet er ferdig

### *Fortau og holdeplasser Sjøgata/Kirkegata*

Mål: Oppgradere fortauet rundt Sjøgata 2 til samme standard som de nylig ferdigstilte fortauene i Kirkegata og Bankgata, og dermed oppnå en helhetlig oppgradering av hele kvartalet rundt Domkirkeparken. Fortauet får økt bredde og oppvarming fra fjernvarme.

Status: Ferdig prosjektert

Fremdrift: Oppstart og ferdigstilles i 2019

### *Drift kommunale veger for gang-sykkel, spesielt vinter*



Mål: Forbedring av kvalitet på vinterdrift

Status: Pågående aktivitet. Pga feil er ikke kostnader 2018 belastet pr 31.12.2018, derav underrapportering i økonomioversikt

### *Automatiske tellepunkter for sykler, gående og kjøretøy*

Det skal etableres et antall 12 nye tellerne for registrering av syklist, gående og kjøretøy. Prosjektet var planlagt gjennomført i 2017 under et innkjøpsfaglig samarbeid med Statens vegvesen. Dette viste seg i første omgang vanskelig å få til pga innkjøpstekniske forhold, og prosjektet ble derfor videreført med planlegging og prosjektering i regi av TK. De nevnte innkjøpsfaglige utfordringene løste seg i løpet av 2018. Utstyret er nå anskaffet og vil bli utplassert i samarbeid med Statens vegvesen som opprinnelig planlagt.

Mål: Tiltaket skal bidra til vesentlig bedre registrering og kunnskap, og er sentralt ifm oppfølging av mål i byvekstavtale.

Status: Utplasseres våren 2019

### Planleggingsprosjekter

#### Stakkevollvegen, fra Gimlevegen til Håndverkervegen



Omlegging fylkesveg, opprusting kommunal veg med sykkelveg med fortau, tilrettelegging for buss. Midlene i 2018 er benyttet til forprosjektering kommunal veg som grunnlag for reguleringsplan. Detaljprosjektering skal gjennomføres 2019. Bygging planlegges startet 2019.

#### Gang- og sykkeløsning Dramsvegen



Planlegging av gang- og sykkeløsning for Dramsvegen. Vurdering av tilrettelegging for buss, kfr Tromsøbadet. En arbeidsgruppe i Tromsø kommune vurderer mulige løsninger. Konsulent er engasjert for å bistå med foreløpige løsninger.

### Avlastet Erling Kjeldsens veg

Avklaring av utforming eksisterende veg etter at ny riksvegtunnel er etablert. Gange, sykkel, buss, kryss, arealbruk langs vegen / byggegrenser. Skal følge framdriften til SVVs arbeid med reguleringsplan for ny tunnel Breivika – Langnes. Arbeidet er igangsatt, man vil følge SVVs framdrift. Dvs utredning klar vår 2019.

### Bedre holdeplasser og snarveger

Opprusting av holdeplasser, etablering av kantstopp der mulig, forbedret gangtilgjengelighet til holdeplasser. Strekningsvis gjennomgang. Første strekning er Kroken - Tromsøbrua. Gjennom arbeidet avklares metodikk for oppgaven samt opplegg for medvirkning. Prosjektering av holdeplasser skal gjennomføres av konsulent, i 2019.

### Sentrumstrasé for bussen

Utrede og fastsette trasé for bybuss gjennom Tromsø sentrum. Omfatter planlegging av ny bybussterminal (gateterminal), holdeplasser, gangtilgjengelighet. Budsjettet for dette arbeidet er regulert ned. Avklaring av busstrasé skal gjøres i sentrumsplanarbeidet.



Troms fylkeskommune

Også på fylkesvegnettet er det gjennomført bygging av fysiske tiltak som vil påvirke måloppnåelsen for kollektivtransport i positiv retning.

#### *Kollektivtiltak fv. 63*



Mål: Etablering av kollektivfelt på fv.63 mellom rundkjøringene Langnesbakken og Workintunet for bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken. Utvidelse av eksisterende kjørefelt i nordgående retning, samt utvidelse av G-/S veg hvor det også ble satt opp 2 nye buss skur og sykkelstall. I tillegg ble det på hele strekningen satt opp nye veglys og intensivbelysning på gangfeltene.

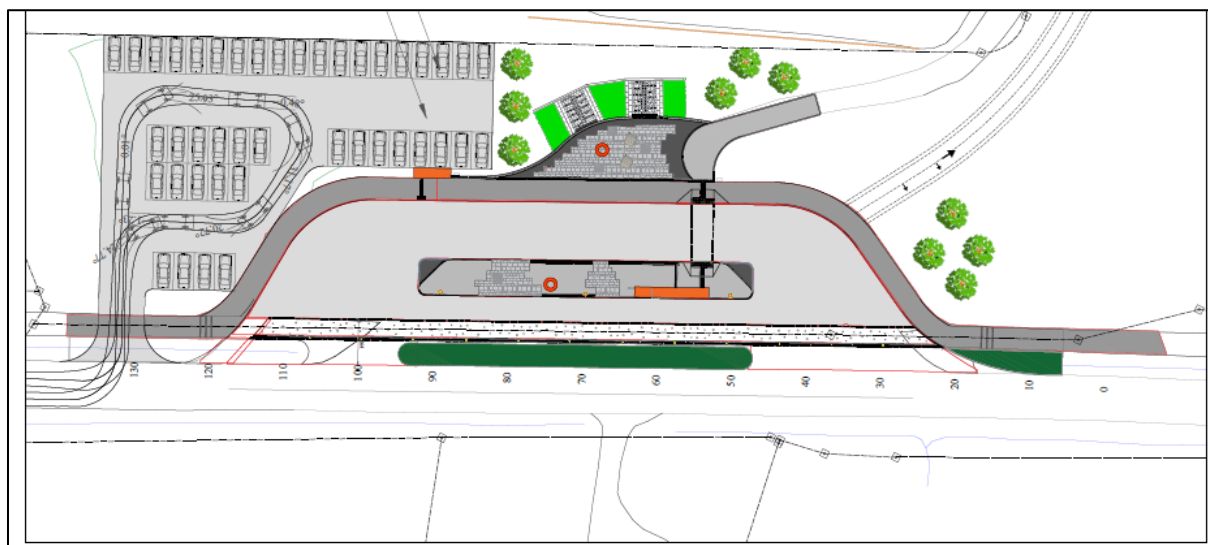
Status: Tiltaket ble ferdigstilt sommeren 2018.

#### *Innfartsparkering ved Storelva holdeplass*

I 2017 ble det gjennomført en total renovering av denne store og viktige holdeplassen som nå fremstår som en velfungerende holdeplass med sanntidsinformasjon, god belysning, gode benkeløsninger, sykkelstall, skur, og ikke minst vesentlig oppgradert trafiksikkerhet.



Oversiktsbilde ny holdeplass Storelva



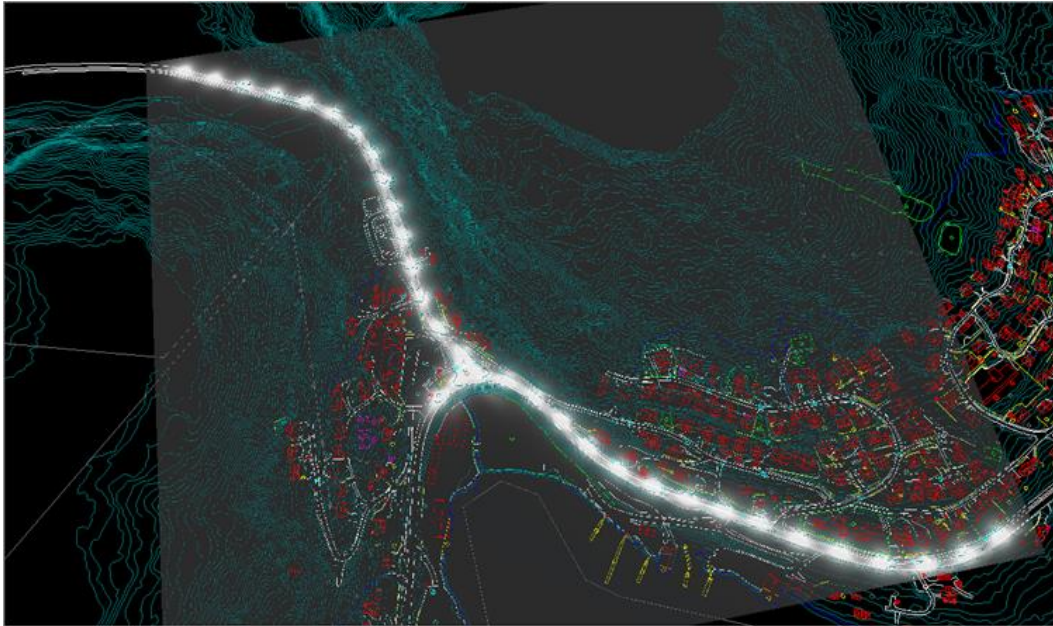
I tilknytning til holdeplassen skal det etableres innfartsparkering, se skisse over.

I 2018 ble området grovplanert og klargjort for etablering av parkeringsplass ved Storelva holdeplass. Arbeidet ble gjennomført i 2018. Behov for avklaringer rundt regulering og adkomstløsning gjorde at arbeidet ikke kunne slutføres i inneværende år. Det arbeides nå med prosjektering for ferdigstillelse av innfartsparkering høsten 2019.



### *Veglys Eidkjosen*

På området miljø/syssel/gange ble det på strekningene Eidkjosen-Åsland og Eidkjosen-bussterminal satt i gang arbeid med etablering av vegbelysning. Tiltaket vil forbedre forholdene for gående og syklende på eksisterende gang/sykkelvei. Prosjektet slutføres mars 2019.



Strekningen som får nye lys. Eidkjosen midt i bildet.



### Oppgradering av holdeplass fylkesveg

I 2018 er det montert 4 sanntidstavler på FV

### Billettering - Automat/kioskløsning

TFT kjøpte i 2017 inn og installerte 5 stk selvbetjeningsautomater for billettsalg og opplading av reise penger på elektroniske kort. Ytterligere to automater er utplassert i 2018. Det er sterkt ønskelig at flest mulig kjøper billett slik at påstigning går raskere på holdeplass.

### Sanntidssystem

Troms fylkestrafikk har ferdigstilt et større prosjekt for innføring av sanntidsinformasjon for buss. Prosjektet ble i all hovedsak ferdigstilt i 2017, mens det i 2018 er gjort nye installasjoner av utstyr på holdeplasser og busser, optimalisering av baksystem og ytterligere tilpasninger for å oppnå prioritering av buss i signalanlegg. Bussens posisjon sendes med jevne mellomrom til et sentralsystem som igjen formidler data til trafikanter, trafikkleddelse m.fl. i sann tid, og som lagrer dataene for analyseformål. Slik får en f.eks. full oversikt over bussenes ankomst til, eller avgang fra, stoppesteder. Denne informasjonen distribueres til monitorer på deler av holdeplassnettet, og er også tilgjengelig i en ny versjon av reiseplanleggerapp for mobil.

Innføringen av sanntidsinformasjon har blitt meget godt mottatt av de reisende, og ventes å bidra til kvalitetsheving av tilbudet idet

- De reisende får mindre belastning ved forsinkelser, fordi de får oppdatert info om når bussen faktisk vil komme – undersøkelser viser at trafikantene verdsetter dette svært høyt
- De reisende kan tilpasse tidspunkt for å transportere seg til holdeplass slik at ankomst korresponderer med forventet bussankomst. Dermed reduseres/elimineres unødig ventetid på holdeplass
- De reisende får bedre og mer tilgjengelig informasjon om avvik i kollektivtrafikken, slik som uhell, innstillinger etc
- Utstyr på buss kommuniserer med styringssystem for lyskryss slik at buss gis prioritet



Sanntidsinformasjonstavle og ny billettautomat på Giæverbukta terminal



### *Planleggingsprosjekter*

#### Fv.862 Kollektivløsning Eidkjosen-Sandnessundbrua

Det har vært behov for å vurdere ulike alternativer for betjening av boligområdene på strekningen Eidkjosen-Sandnessundbrua. I 2018 er det derfor gjennomført en studie<sup>2)</sup> som vurderer behov og nytte av kollektivfelt på hele eller deler av strekningen Eidkjosen-Sandnessundbrua.

### *Riksvegprosjekter i regi av SVV*

På det statlige vegnettet er spesielt forholdene i Giæverbukta utfordrende for kollektivtrafikken. Det er betydelige fremkommelighetsutfordringer for buss i området pga de store trafikkstrømmene i området. I tillegg er inn- og utgjøringsforholdene til den store og viktige bussterminalen i Giæverbukta krevende.

### *Statlig veg*

På det statlige vegnettet er spesielt forholdene i Giæverbukta utfordrende for kollektivtrafikken. Det er betydelige fremkommelighetsutfordringer for buss i området pga de store trafikkstrømmene i området. I tillegg er inn- og utgjøringsforholdene til den store og viktige bussterminalen i Giæverbukta krevende.

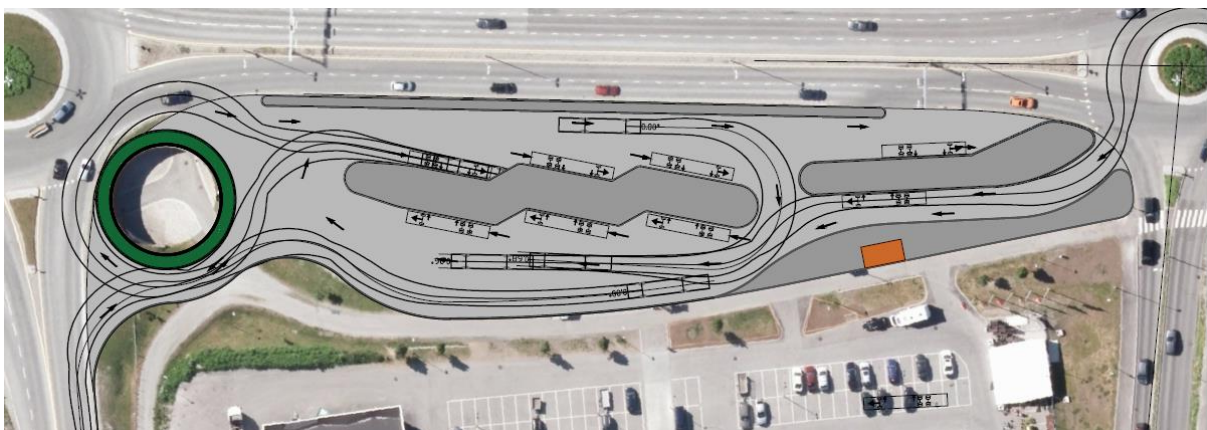
### *Planleggingsprosjekter*

#### Kollektivterminal Giæverbukta

Terminalen er et stort og viktig knutepunkt for bybussen i Tromsø. Det er flere utfordringer som skal løses. Manglende universell utforming med smale lameller og usikker krysning mellom de ulike stoppene, samt at det er kun en innkjøring fra sør og tilsvarende en utkjøring i nord som gjør at busser må ta en ekstrarunde for inn- og utkjøring. Dette gir ekstra kjørelengde, økt tidsforbruk og redusert komfort for passasjerene. I tidligere vedtatt handlingsplan har det vært forutsatt oppgradering av Giæverbukta terminal i to trinn:

1. Optimalisering av eksisterende terminal
2. Planlegging for total ombygging med åpning for inn- og utkjøring i begge ender, senere bygging under byvekstavtale

Som rapportert for 2017 ble det klart at grunnforholdene gjorde at en to-trinns utbygging ville bli uforholdsmessig kostbar, og at det derfor anbefalt at bygging gjøres i en operasjon under byvekstavtale. Anbefalingen ble bifalt av styringsgruppen som har bevilget midler til gjennomføring av planlegging i 2018. I 2018 har det vært gjennomført planlegging av oppgradering av kollektivtiltak i Giæverbukta. I tillegg planlegger Staten en egen tiltakspakke for Langnesområdet hvor dette tiltaket inngår i tiltakspakken. Planarbeidet ble ikke ferdigstilt i 2018 og vil fortsette i 2019.



Arbeidsskisse med løsningsutkast for inn- og utkjøring i begge retninger

### Utvidelse byområde til Tromsø

Det har i 2018 vært arbeidet med forslag til løsning der man har sett på muligheter for etablering av snuplass og innfartsparkering ved Tromsøsvingen. Bakgrunnen er at bybusstilbudet planlegges utvidet fra Solligården til Tromsøsvingen ved Kuberg. Med dette betjenes nye boliger som er planlagt på strekningen, samt at det åpnes for mulighet til å spare driftskostnader ved å snu enkelte distriktsbusser på stedet med direkte kobling til frekvent bybuss. Utvidelsen er inkludert i ny busskontrakt som starter 1.august 2019. Planarbeidet ble startet i oktober og vil avsluttes i 2019. Intensjonen er at bygging av snuplass for buss skal være ferdigstilt 1.august 2019.

Andre prosjekter på statlig veg

### Undergang Breivika

Undergangen gir adkomst fra Breivika havn til holdeplass mot sentrum. Holdeplassen betjener videregående skole samt et stort antall arbeidsplasser i Tromsø havn. I tillegg benyttes holdeplasse av cruisepassasjerer fra skip som anløper havnen, og det har vært en stor vekst i anløp de seneste årene. Total er det allerede ved inngangen til 2018 innmeldt 113 anløp med ca 135 000 passasjerer til Tromsø havn. Det er gjennomført en nødvendig renovering av undergangen i 2017 for å bedre forholdene for brukerne. I 2018 ble glassfasaden skiftet til en kostnad på 0,3 mill.



Før oppgradering



Etter oppgradering



## 2.2 Driftstiltak

Troms fylkeskommune/Troms fylkestrafikk

Det er bevilget midler fra belønningsordningen til økt produksjon. Dette gjelder:

- flere avganger i helgene
- økt frekvens i rushtid
- flere ekspressruter

Disse tre tiltakene ble satt i verk fra 2015 og har bidratt til passasjervekst. Tiltakene er videreført gjennom hele avtaleperioden

I august 2017 ble ytterligere to nye produksjonstiltak for buss satt i drift:

### *Tidligere oppstart høstruter*

Tiltaket er satt i verk for å gi fullverdig tilbud ved skolestart

### *Innlemming av nattruter og lavtrafikktruter i ordinært rute- og takstopplegg.*

Disse tiltakene representerer en vesentlig forenkling for brukerne, og er videreført i 2018

### *Tilskudd for å unngå prisøkning*

Prisen på 30 dagers periodebillett for voksne i byområdet ble i 2016 redusert fra 700 til 680 kr. Denne prisen er holdt uforandret gjennom hele 2017. Fra 2018 har det på tross av fortsatt bruk av midler fra belønningsordningen vært nødvendig å øke prisen til 2016-nivået på 700 kr. for månedskort voksen i byområdet.

Andre viktige driftsrelaterte tiltak i regi av Troms fylkestrafikk i 2018:

- Prosjektet med reorganisering av tjenester og ansvar for håndtering av avviksinformasjon ifm innføring av sanntidssystem er sluttført i 2018
- Skyløsning for ruteplanleggingssystem
- Datavarehusløsning som kobler sammen informasjon og styringsparametre fra flere ulike fagsystemer har hatt fokus i 2018. Dette er ment å gi bedre tilgang på nøkkeldata for styring og publikumsinformasjon.
- Informasjonstiltak, herunder kampanje under kollektivdagene 2018, ulike kampanjer via elektroniske informasjonskanaler/sosial media
- Etablering av nytt kundesenter i ny havneterminal på Prostneset

Troms fylkeskommune i samarbeid med Fremtiden i våre hender Nord (FIVH-N)

### *Grønn mobilitet*

Det ble i 2016 bevilget midler til og satt i verk et mobilitetsprosjekt (Grønn mobilitet) som har til hensikt å inngå forpliktende avtaler med pilotbedrifter om å legge til rette for økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. TFK inngikk avtale med FIVH-N for prosjektledelse i en toårsperiode med oppstart juni 2016, avtalen ble i 2018 forlenget til 31.12.2018

Prosjektet har gjennom 2018 hatt fortsatt fokus på dialog med bedrifter for å etablere bindende avtaler som forplikter bedriftene til å legge til rette for varig endring av reisevaner for de ansatte. Til dette er det stilt til rådighet ulike incentivordninger:

- Støtte til etablering av sykkelparkeringer
- Mulighet for lån av elsykler til ansatte for utprøving

- Mulighet for støtte til innkjøp av elsykler

Det er inngått avtale med 10 lokale bedrifter, som også har deltatt i ulike kampanjer med fokus på bruk av andre transportmidler enn bil.

Når avtalen med FIVH-N løper ut ved utgangen av 2018 er det besluttet at det viktige arbeidet med å utvikle mobilitetsløsninger skal overtas av og drives videre under merkevaren Tenk Tromsø. Det er etablert en arbeidsgruppe som viderefører arbeidet med mobilitet, og det skal utarbeides en mobilitetsstrategi som skal legges fram for lokalpolitisk behandling i juni 2019.

## 2.3 Andre tiltak

### *Stilling som kommunikasjonsrådgiver for Tenk Tromsø*

Styringsgruppen for belønningsordningen besluttet i juni 2018 å bevilge midler som dekker ett årsverk for nyansettelse av kommunikasjonsrådgiver for Tenk Tromsø. Beslutningen ble gjort med utgangspunkt i behovet for kontinuitet i oppfølging og videreutvikling av kommunikasjonsstrategi fram mot etablering av byvekstavtale. Troms fylkeskommune ble gitt i oppdrag å gjennomføre ansettelsen.

### *Bidrag til kollektivterminal i ny havneterminal på Prostneset*

Styringsgruppen for belønningsordningen besluttet i juni 2018 å bevilge 10 mill. kr. til kollektivterminal i ny havneterminal på Prostneset. Det ble knyttet vilkår til vedtaket om at avtale som gir kollektivtrafikken rettighet og plikt til å benytte terminalen er på plass, og at det sikres god tilkobling til bybusstilbudet før utbetaling kan skje. Vilkåret om bruksavtale for distrikts- og regionbusser er oppfylt, mens vilkåret om tilrettelegging for god overgang til bybuss fremdeles ikke er endelig oppfylt.

### *Sykkelparkering i og ved havneterminal på Prostneset*

Styringsgruppen for belønningsordningen besluttet i 2016 å bevilge midler til etablering av utvidet sykkelparkering ved ny havneterminal. Utvidelsen gjelder sykkelparkering utover det antallet som forutsettes i planvedtak (30 plasser totalt under tak). Følgende tiltak er gjennomført og ferdigstilt i 2018:

- 28 plasser innvendig i avlåst rom
- 13 plasser under tak
- 79 utvendige plasser

### 3. Oppfølging av mål for belønningsavtalen

#### 3.1 Endring i personbiltrafikk i perioden 2014 til 2018

Som det er gjort rede for i rapporten fra 2017 er det slik at rapportering av trafikkutviklingen for bil i 2015, 2016 og deler av 2017 kompliseres pga manglende tilgang til automatiske tellinger i Tromsøysundtunnelen i disse periodene, noe som skyldes kontinuerlige oppgraderingsarbeider med tellepunkter ute av drift. Trafikken over Tromsøbrua har i denne perioden måttet ta deler av den trafikken som ellers ville gått gjennom Tromsøysundtunnelen.

Tromsøysundtunnelen ble åpnet for normal trafikk i september 2017. Pga gjenstående arbeider med det elektriske anlegget ble tellesystemene først operative fra desember 2017. I tabellen under presenteres trafikk tall oversendt fra SVV. Det henvises til merknader for forklaringer der det er presentert andre data enn rene årsverdier.

Veg	Sted	ÅDT verdier					Beregnet vekst ÅDT	
		2014	2015	2016	2017	2018	2017-2018	2014-2018
EV8	Hungeren	9 733	10 103	10 180	10 366	10 617	2,4 %	9,1 %
EV8	Kraftforsyningen	9 725	10 937	10 718	11 375	10 386	-8,7 %	6,8 %
EV8	Breivika	21 934	21 752	20 444	19 712	20 606	4,5 %	-6,1 %
FV53	Lunheim	10 232	10 929	9 862	9 976	10 094	1,2 %	-1,3 %
FV862	Lagnestunnelen	13 764	14 410	15 387	14 704	14 589	-0,8 %	6,0 %
FV862	Tromsøbrua	18 340	18 907	21 434	17 506	17 819	1,8 %	-2,8 %
FV862	Sandnessundbrua	15 530	15 907	16 046	16 038	16 246	1,3 %	4,6 %
FV862	Kvaløysletta sør	12 745	13 271	13 099	13 278	13 367	0,7 %	4,9 %
FV862	Breivika tunnelen	6 290	6 684	6 875	7 414	6 900	-6,9 %	9,7 %
FV862	Sentrumstangenten	9 115	9 401	9 118	9 880	9 722	-1,6 %	6,7 %
RV862	Fartstavle Tverrforbindelsen	13 430	13 140	12 385	12 789	13 667	6,9 %	1,8 %
EV8	Tromsøysundtunnelen T1	10 771	ikke tilgj	ikke tilgj	9 910	10 212	3,0 %	-5,2 %
Total		151 609			152 948	154 225	0,8 %	1,7 %

Merknader:

- Feltene markert med grønt er hentet fra "Trafikkdata\_årsverdier\_Tromsø\_ikl21\_v2" mottatt fra SVV den 21.1.2019
- Rapportert ÅDT for Tromsøbrua 2017 er 14655 for lengdeklasse <5,6 m. Dette er lavt og skyldes sannsynligvis at det ble utført vedlikeholdsarbeider på brua i deler av 2017. SVV har oversendt supplerende månedsdøgndata for desember 2017 og januar 2018, hhv 17748 og 17264. Disse tallene er tatt opp etter at vedlikeholdsarbeider er avsluttet og tellesøyfer i drift. Det er benyttet et gjennomsnitt for disse to månedene som beste estimat for ÅDT 2017
- Rapportert ÅDT for FV862 Kvaløysletta sør 2014 er 13558 og gjelder begge lengdeklasser. Det er ikke tilgang på lengdeklasse <5,6 meter alene. For å unngå at det rapporteres for lav vekst i perioden 2014-2017 er det nødvendig å justere 2014 tallet slik at bare lengdeklasse <5,6 inngår. Det er estimert at dette utgjør 94 % av totalen, derfor settes ÅDT på dette tellepunktet til 12745 for 2015
- Det mangler data fra Tromsøysundtunnelen fra 2015 til november 2017. For 2017 er det benyttet månedsdøgntrafikk fra januar 2018 etter at tunnel er i normal drift. For beste sammenligning med 2014 er derfor samme periode benyttet



Når det gjelder nullvekstmålet for personbiltrafikk viser resultatene pr 31.12.2018 en samlet vekst på 1,7% sammenlignet med referansen 2014. Gjennomsnittlig årlig vekst i perioden på 0,43 % som anses å være et godt resultat som er klart under den årlige folkeveksten i perioden. Resultatet er i samsvar med markert økning i antall kollektivpassasjerer i samme periode.

### 3.2 Antall påstigende busspassasjerer 2014-2018

Tabellen under viser en månedsvis oversikt over registrerte reiser med bybusslinjer i Tromsø for årene 2014 til 2018. I tillegg vises årlig prosentvis endring, samt prosentvis endring for hele perioden.

Antall reisende bybuss i Tromsø										
	2 014	2 015	2 016	2 017	2 018	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2014-2018
Jan	780 314	755 435	762 512	827 008	860 870	-3,2 %	0,9 %	8,5 %	4,1 %	10,3 %
Feb	780 322	736 866	820 465	828 518	849 232	-5,6 %	11,3 %	1,0 %	2,5 %	8,8 %
Mar	790 752	799 606	733 936	913 935	810 086	1,1 %	-8,2 %	24,5 %	-11,4 %	2,4 %
Apr	650 896	674 684	804 249	662 845	832 195	3,7 %	19,2 %	-17,6 %	25,5 %	27,9 %
Mai	713 357	655 905	692 711	775 631	740 424	-8,1 %	5,6 %	12,0 %	-4,5 %	3,8 %
Jun	554 168	589 327	612 018	645 871	668 482	6,3 %	3,9 %	5,5 %	3,5 %	20,6 %
Jul	372 811	369 772	379 189	391 373	421 634	-0,8 %	2,5 %	3,2 %	7,7 %	13,1 %
Aug	590 634	628 072	657 557	678 401	738 375	6,3 %	4,7 %	3,2 %	8,8 %	25,0 %
Sep	795 050	795 225	860 704	848 400	868 007	0,0 %	8,2 %	-1,4 %	2,3 %	9,2 %
Okt	875 110	847 808	866 487	904 612	962 029	-3,1 %	2,2 %	4,4 %	6,3 %	9,9 %
Nov	785 929	802 336	878 778	893 640	938 871	2,1 %	9,5 %	1,7 %	5,1 %	19,5 %
Des	607 162	614 065	669 270	667 394	679 096	1,1 %	9,0 %	-0,3 %	1,8 %	11,8 %
Sum	8 296 505	8 269 101	8 737 876	9 037 628	9 369 301	-0,3 %	5,7 %	3,4 %	3,7 %	12,9 %

Målingene viser en vekst fra 2016 til 2017 på 3,7 %. Samlet vekst for perioden 2014-2018 er 12,9 %. Det bemerkes at forrige år 2017 var introduksjonsår for det nye sanntidssystemet. Det er ikke gjort vesentlige grep med tank på produksjon i 2018, mens det på infrastrukturen er gjort tiltak for bedre fremkommelighet. Det oppleves svært positivt at man har klart å opprettholde veksten fra tidligere år. Ny bybusskontrakt som starter 1. august 2019 medfører nytt og bedre materiell, samt økt frekvens og kapasitet.

### 3.3 Reisetid for bussreiser for de fem største rutene i 2014-2018

Innledningsvis vises til orientering i 2017-rapport hvor det gjøres rede for at oppfølging av måloppnåelse på dette området kompliseres av svak tilgang på pålitelige grunnlagsdata fra 2014. Vi har derfor vært tvunget til å bruke oppsatte kjøretider fra ruteplan i 2014 som utgangspunkt for oppfølging av måloppnåelse.

Det nye sanntidssystemet som kom på plass i 2017 har gjort det mulig å dokumentere utviklingen av kjøretid på en langt mer effektiv og presis måte. Det er tatt ut kjøretider for tidsrommet 07-24 gjennom hele året 2018. Dette gir et stort antall målinger pr linje, og vi mener at kvaliteten på målingene fra sanntidssystemet er meget god. Målingene for 2018 er oppgitt som median. Et moment ved uttrekk fra sanntidssystemet er at de ferdige rapportene gir valg mellom enten ankomst- eller avgangstid for de enkelte holdeplasser. Dette kan gi noe forhøyede målinger siden målingen presenterer differanse mellom ankomsttiden på startholdeplass og ankomsttid endeholdeplass på linjen. Ventetid på startholdeplass inngår derfor i kjøretidsmålingene, men vi har ikke funnet noen sikker måte å kompensere for dette. Data fra 2018 gir således konservativt estimat for reduksjon i kjøretider sammenlignet med oppsatte kjøretider fra 2014

Oversikt endringer i reisetid for de fem største bybuslinjene												
	2014		2017		2018		Endring 2014 -2017		Endring 2017-2018		Endring 2014-2018	
	Retning		Retning		Retning		Retning		Retning		Retning	
20	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Tid	52:00	49:00	49:42	47:51	49:17	47:36	-4,4 %	-2,3 %	-0,8 %	-0,4 %	-5,2 %	-2,9 %
Ant obs			1311	1298	16141	15204						
24	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Tid	47:00	46:00	47:17	45:03	47:09	44:58	0,6 %	-2,1 %	-0,3 %	-0,2 %	0,3 %	-2,2 %
Ant obs			1343	1242	15742	15093						
28	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Tid	48:00	40:00	53:05	43:07	53:16	42:49	10,6 %	7,8 %	0,4 %	-0,7 %	11,0 %	7,1 %
Ant obs			964	1120	11845	13328						
42	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
Tid	58:00	67:00	56:57	58:20	56:38	57:33	-1,8 %	-12,9 %	-0,6 %	-1,3 %	-2,4 %	-14,1 %
Ant obs			1345	1381	15939	16110						
33			1		1				1			
Tid			52:44		51:46				-1,3 %			
Ant obs			1174		13024							
34			2		2				2			
Tid			53:02		51:35				-2,7 %			
Ant obs			1158		12823							

Forklaring til tabell:

- Linjer:
  - Linje 20: Retning 1 Kroken-Skattøra retning 2 Skattøra-Kroken
  - Linje 24: Retning 1 Kroken-Giæverbukta retning 2 Giæverbukta-Kroken
  - Linje 28: Retning 1 Hamna-Solligården retning 2 Solligården-Hamna
  - Linje 42: Retning 1 Eidkjosen-Skattøra retning 2 Skattøra-Eidkjosen
  - Linje 33: Retning 1 UNN-Sentrum-Sydspissen-Giæverbukta-UNN
  - Linje 34: Retning 2 UNN-Giæverbukta-Sydspissen-Sentrum-UNN
- Måleperioder
  - 2017 07:00-24:00 alle dager i januar 2017
  - 2018 07:00-24:00 alle dager januar-desember 2018

Overordnede kommentarer til målingene:

2018 var det første året med mulighet for helårige registreringer med sanntidssystemet. Datagrunnlaget er derfor større enn det som ble rapportert i 2017. Helårlig rapportering vil bli benyttet under oppfølging i fremtidig byvekstavtale.

Målingene fra hele 2018 viser gjennomgående en liten reduksjon i kjøretid, med unntak av linje 28.

Kommentarer til de linjevise målingene:

- a) Linje 20 viser reduksjon i kjøretid på tross av en solid passasjervekst på 4,2 % i 2018. Dette tilskriver vi i hovedsak at det er iverksatt prioritering av buss i flere lyskryss som gir nytte for denne linjen.
- b) Linje 24 har delvis overlappende sentrumstrasé med linje 20. På tross av en liten nedgang i passasjertall har vi ikke klart å redusere kjøretid i samme grad som linje 20. Vi har ingen og forklaring på dette



- c) Linje 28. Som forklart i rapport fra 2017 ble det for denne linjen registrert vekst i faktisk kjøretid sammenlignet med oppsatt kjøretid fra 2014. Det ble opplyst at de oppgitte rutetabellene for 2014 var for stramme slik at man opplevde svært mange forsinkelser i begge retninger på denne linjen, noe som indikerer at den beregnede økingen i kjøretid ikke er reell. Linjen har en god vekst i passasjerantall på 5% i 2018. Kjøretiden økte med 0,4% i retningen Hamna-Solligården, mens den ble redusert med 0,7 % i motsatt retning. Dette gir mening idet man opplever til dels store køutfordringer på retningen Hamna-Solligården inn mot terminal i Giæverbukta. I motsatt retning oppleves ikke de samme utfordringene. I denne retningen forventes også effekt av nytt kollektivfelt mellom Langnesvegen og Workinn på FV63 som ble åpnet høsten 2018.
- d) Linje 42 viser god reduksjon i kjøretid. Sammenlignet med 2014 har man redusert en tidkrevende sløyfe som har gitt meget god effekt. God utvikling i 2018 er gledelig på bakgrunn av en vekst i passasjertall på 5,5 %. Det er satt i gang bygging av kollektivfelt i Storgata / Strandvegen inn mot Sentrumstangenten. Dette ble ikke ferdigstilt før årsskiftet, men ventes å bidra vesentlig til kjøretidsreduksjon på denne linjen siden bussen svært ofte blir stående og vente i bilkø før betjening av holdeplass ved Polaria foran Sentrumstangenten.
- e) Linjene 33/34 var ikke etablert som ringlinjer i 2014. Disse linjene utgjør den fremtidige Metrobusstraséen og er således helt sentral for effektiviseringen av det fremtidige kollektivtilbudet i byområdet. Kjøretidsmålingene viser god reduksjon gjennom 2018 for begge retninger på tross av en meget stor passasjervekst på hhv. 11,2 % (linje 33) og 6,4 % (linje 34). Spesielt linje 33 forventes å dra nytte av bedre fremkommelighet pga nye kollektivfelt i Storgata / Strandvegen inn mot Sentrumstangenten og på FV63 mellom Langnesvegen og Workinn. Sistnevnte ble ferdigstilt høsten 2018, og har dermed vært i drift for kort periode til at man kan konkludere med effekt. Som nevnt under d) ferdigstilles kollektivfelt i Storgata / Strandvegen inn mot Sentrumstangenten våren 2019, noe som forventes å gi god effekt

### 3.4 Sykkelbruk i perioden 2013 til 2018

Telling av sykkel og gange i Tromsø gjøres ved manuell bemanning av 12 tellepunkter over 10 hverdager. Tidligere er tellingene utført i uke 36 og 37, mens i 2018 bel de gjennomført i uke 38 og 39. Denne endringen er gjort for å skape noe større avstand til semesterstart som normalt gir en topp i antall syklende/gående som flater noe ut etter hvert. Vi mener derfor at tallene for 2018 er mer representative enn tidligere rapporterte tall.

Resultatene for 2018 er vist i tabellen under sammen med tilsvarende tellinger utført i 2013, 2015, 2016 og 2017

Rapport manuell telling sykkel							Endring 2013-2018		
Nr	Sted	Tot 2013	Tot 2015	Tot 2016	Tot 2017	Tot 2018	Antall	Prosent	
1	Storgata	1149	1171	677	792	716	-433	-37,7 %	
2	Tromsøbrua	1925	2451	1985	2709	2121	196	10,2 %	
3	Sandnessund	839	1189	1109	1641	1501	662	78,9 %	
4	Hamna	341	408	423	437	236	-105	-30,8 %	
5	Tverrforbind	3297	4592	3729	5156	3885	588	17,8 %	
6	Stakkevollve	180	89	67	154	1041	861	478,3 %	
7	Prestvannet	159	1143	994	908	1260	1101	692,5 %	
8	Kvaløyvegen	620	586	603	833	689	69	11,1 %	
9	Dramsvegen	2783	3202	3208	3132	2284	-499	-17,9 %	
10	Mellomvege	717	924	687	1547	1108	391	54,5 %	
11	Strandvegen	761	671	574	793	465	-296	-38,9 %	
12	Lysløypa	2339	2674	2793	3520	2636	297	12,7 %	
	SUM	15110	19100	16849	21622	17942	2832	18,7 %	

Tallene for 2018 viser nedgang fra 2017 til 2018. Det er like fullt en økning på 18,7% fra 2013 til 2018, noe som anses som et svært godt resultat.

Det er bestilt og levert 12 automatiske tellere som vil gi kontinuerlige målinger. Man rakk ikke å få disse installert i 2018 pga behov for avklaringer omkring adgang til installasjon på veg eid av ulike etater. Det er bestemt at Statens vegvesen gjennomfører installasjon våren 2019 både på kommunal og fylkesveg.

### 3.5 Registrering av gående i perioden 2013 til 2018

Manuell telling av gående er blitt utført på samme måte og i samme periode som sykkel, og vises i tabellen under.

Rapport manuell telling gående									
Nr	Sted	Tot 2013	Tot 2015	Tot 2016	Tot 2017	Tot 2018	Antall		
1	Storgata	3206	2788	2879	2415	2701	-505	-15,8 %	
2	Tromsøbrua	1009	987	943	856	907	-102	-10,1 %	
3	Sandnessund	79	62	58	59	71	-8	-10,1 %	
4	Hamna	42	169	213	154	70	28	66,7 %	
5	Tverrforbind	1630	2544	2295	2058	1800	170	10,4 %	
6	Stakkevollve	234	186	196	189	643	409	174,8 %	
7	Prestvannet	599	534	578	444	318	-281	-46,9 %	
8	Kvaløyvegen	78	86	154	237	142	64	82,1 %	
9	Dramsvegen	1595	1668	2298	1932	1677	82	5,1 %	
10	Mellomvege	624	574	646	947	1225	601	96,3 %	
11	Strandvegen	698	884	852	690	1165	467	66,9 %	
12	Lysløypa	919	1091	1299	1163	1249	330	35,9 %	
	SUM	10713	11573	12411	11144	11968	1255	11,7 %	

Målingene fra 2018 viser en oppgang sammenlignet med 2017, mens det samlet for perioden 2013-2018 er en oppgang på 11,7 %.

#### 4. Forsinkelser i henhold til handlingsplan

I den tiltaksplanen som ble presentert i fjorårets rapportering var det vist til planlagt gjennomføring av flere sentrale fysiske tiltak i løpet av 2017. Som det går frem av gjennomgangen i kapittel 3 er flere av disse er helt eller delvis gjennomført, mens noen tiltak må gjennomføres i 2018.

Tromsø kommune har ansvar for oppgradering av ca 25 holdeplasser på kommunal veg. Dette arbeidet var forutsatt startet opp i 2017. Detaljprosjekteringen ble forsinket både pga manglende fremdrift hos innleide konsulenter og pga en større kompleksitet med tanke på eiendomsforhold. Det er gjennomført en prosess hvor det er gjort nye prioriteringer med tanke på å velge ut holdeplasser som kan gjennomføres uten slike problemer. Disse skal settes ut på anbud tentativt mars 2018 for bygging i inneværende sesong.

Også den nye øst-vest sykkelforbindelsen som gjennomføres i regi av Tromsø kommune ble delvis gjennomført i 2017 som planlagt, men deler av traséen måtte utsettes til 2018.

Bygging av nytt kollektivfelt på FV63 var vurdert som mulig kandidat for gjennomføring i 2017, men er utsatt til 2018. Det er nå inngått kontrakt for gjennomføring av dette prosjektet, og bygging vil skje i løpet av 2018.

#### 5. Revidering av tiltaksplan i henhold til avtalens pkt 4.

På bakgrunn av dialog mellom byområdet og Samferdselsdepartementet omkring måloppnåelse i 2017, gjennomførte byområdet en omfattende revisjon av tiltaksplan og tilhørende justering av virkemiddelbruk for å øke mulighetene til realisering av nullvekstmålet.

Det vises til årsrapport for 2017 for detaljert beskrivelse av de tiltakene som ble besluttet og gjennomført. I hovedsak medførte dette en økt satsing på fremkommelighetstiltak for buss, herunder kollektivfelt og aktiv prioritering av buss i lysregulerte kryss.

I 2018 har det vært fokus på oppfølging og gjennomføring av tiltaksplan.

#### 6. Oversikt over anvendelse av midlene

I vedlegg 1 Økonomioversikt er det gitt en etatsvis oversikt over:

- forbruk i de tre første årene av belønningsavtalen
- samlet forbruk
- rest ubrukte midler
- prognose for ferdigstillelse av prioriterte tiltak i 2019

For de samlede tiltakene på gjeldende handlingsplan er det pr. 31.12.2018 brukt total 216,2 mill. kr. av den avtalte samlede statlige bevilgning på 285,55 mill. kr. under belønningsavtalen. Resterende midler utgjør dermed 69,3 mill. kr. hvorav 68,9 mill. kr. er disponert til tiltak som er under utførelse eller skal utføres våren 2019.

Som det går fram av økonomioversikten er det prognostisert et behov på samlet 72,6 mill. kr. for 2019. I all vesentlighet forutsettes disse midlene benyttet til tiltak som allerede er kontrahert og under utførelse og/eller tiltak som er ferdig planlagt/prosjektert, men hvor man bevisst har valgt å utsette kontrahering til 2019. Et eksempel på sistnevnte er utlysning av siste anbudspakke for



holdeplassoppgradering på kommunal veg som resulterte i pristilbud opp imot det dobbelte av tidligere inngåtte avtaler samme år.

Det prognostiserte behovet er 3,3 mill. kr. over tilgjengelig bevilget ramme. Dette innebærer at det må foretas en aktiv prioritering av porteføljen i avslutningsfasen. Prosjekter under utførelse samt planleggingsaktiviteter for tidligste tiltak under byvekstavtale vil være naturlig å gi prioritet. Styringsgruppen vil bli forelagt kuttliste for beslutning.

I tidligere rapportering har byområdet vist til at det har vært utfordrende å gjennomføre tiltak i samme rate som de årlige utbetalingene fra stat. Årsaken til dette har delvis blitt forklart med at planlegging og prosjektering av de store byggeprosjektene har vært mer utfordrende enn forutsett, samt at avtalen ikke trådte i kraft før i august 2015. I 2018 er imidlertid en stor del av produksjonsetterslepet hentet inn.

## 7. Evaluering

Av belønningsavtalens pkt. 6 skal det ved utløpet av avtaleperioden gjøres en evaluering på utvalgte punkter. På bestilling fra styringsgruppen for Tenk Tromsø ble det utført en evaluering<sup>3)</sup> i august 2018. Formålet med denne var primært å ta med seg erfaringer og læringselementer fra belønningsavtaleperioden og over i byvekstavtale.

De etterspurte evalueringspunktene kommenteres nedenfor.

### 7.1 I hvilken grad er målene i avtalen nådd og avtalte tiltak gjennomført?

- Nullvekst i personbiltrafikk er et overordnet mål for belønningsavtalen. Ved utløpet av 2018 konstaterer vi at det har vært en samlet vekst på 1,7 % over de avtalte tellepunktene. Nullvekstmålet er dermed ikke fullt ut realisert
- Veksten i kollektivtrafikk er 13% mot mål på 20% for avtaleperioden. Dette må vurderes på bakgrunn av at avtalen ble ikke formelt signert og satt i verk før august 2015. Det er registrert kontinuerlig vekst i tre siste avtaleår, og det er ingen ting som tyder på at veksten skal flate ut i 2019. Det legges opp til en vesentlig produksjonsøkning ifm ny bybusskontrakt som skal settes i verk fra 1.8.2019
- Reduksjon i kjøretid ikke fullt ut dokumentert pga manglende pålitelige referansedata fra 2014. Fra og med 2017 etter introduksjon av sanntidssystem er oppfølgingsmulighetene vesentlig forbedret. Det er under belønningsordningen gjennomført flere fremkommelighetstiltak i siste avtaleår 2018:
  - Kollektivfelt Langnesområdet
  - Aktiv prioritering i lyskryss
  - Andre restriktive tiltak for bil, eksempelvis stenging av Fr Langesgt. og Flyplassvegen inn mot FV862

I tillegg nevnes pågående bygging av kollektivfelt fra Storgata inn mot sentrumstangenten. Dette ventes å gi svært god effekt på kjøretid for to av hovedlinjene (33 og 42) som i dag opplever å stå i kø i påvente av å komme inn på holdeplass før Sentrumstangenten. Målingene av kjøretid viser en klar og systematisk nedgang i fra 2017 til 2018.

- I avtaleperioden er det registrert god vekst i sykling og gåing

### 7.2 Eventuelle avvik med kommentarer

- Manglende oppnåelse av nullvekst for biltrafikk er et avvik. Det er grunn til å stille spørsmål ved hvorvidt målsettingen var realistisk gitt den sterke veksten i folketall i Tromsø. Man

hadde nok i forberedelsene til avtalen forventninger om at effektive bilrestriktive tiltak i form av bompengene ville være på plass innen avtaleperiodens utløp. På tross av dette vil byområdet påpeke at veksten i personbiltrafikk er klart lavere enn samtidig vekst i folketall, og at man i samme periode har hatt en sterk vekst i antall busspassasjerer

- Et annet problem har vært at opplegget for kontinuerlig oppfølging av måloppnåelse har hatt mangler. Dette gjelder både gode nok referansedata fra 2014 og systemer/rutiner for oppfølging underveis. Det første punktet har det naturlig nok vært vanskelig å korrigere for underveis, mens det andre punktet har vært/vil bli gjenstand for forbedringer med tanke på den oppfølgingen som kreves under byvekstavtale. Spesielt kommenteres
  - Utstyr for trafikktelegning ute av drift i perioder pga tekniske feil og/eller stenging pga vedlikeholdsarbeider. Nytt utstyr er kjøpt inn og plasseres ut våren 2019 slik at antallet registreringspunkter øker, og man får bedre data for kommunal- og fylkesveg. SVV registrerer data og vil gjennomføre månedlige evaluering av innsamlet tallmateriale
  - Manglende grunnlagsdata for kjøretidsmålinger. Sanntidssystem på plass fra 2017 og gir gode og pålitelige målinger. Automatisk passasjertelling er en del av løsningen og vil gi bedre statistikk enn registreringer fra billetteringsutstyr

### 7.3 Rapportering over belønningsmidler mottatt i avtaleperioden, samt planlagt bruk av eventuelle ubrukte midler

- For dette punktet vises til kap. 6 og økonomivedlegg til rapporten

### 7.4 Utviklingen i biltrafikken og kollektivtrafikk i perioden

- Det vises til tabelloversikt i kap. 3.1 samt kommentarer i pkt. 7.2 overfor

### 7.5 Suksessfaktorer for vellykkede tiltak

- Belønningsmidlene har gjort de tre lokale aktørene i stand til å planlegge og gjennomføre en rekke tiltak for buss, gange og sykkel over hele byområdet. I tillegg til at tiltakene gir et bedre tilbud til befolkningen, har vi fått en større bevissthet rundt mindre tiltak som kan ha en god effekt. Vi har også fått et større fokus på vinterdrift, særlig for syklistene og fotgjengere, og testet ulike metoder. I en vinterby som Tromsø er dette av stor betydning, og gir oss et bedre utgangspunkt for videre oppfølging gjennom en byvekstavtaleperiode.
- Vi vil også påpeke at dialogen med Samferdselsdepartementet ifm årsrapportering for 2016, spesielt omkring utsiktene for måloppnåelse, var konstruktiv og bidro til en aktiv styring av tiltaksportefølje gjennom de to siste avtaleårene. Det ble gjort viktige prioriteringer med påfølgende endringer som har bidratt til måloppnåelse

### 7.6 Kritiske faktorer for eventuell manglende måloppnåelse eller manglende gjennomføring av planlagte tiltak

- Belønningsavtalen med Tromsø har nullvekst i personbiltrafikken som mål. Gjennom bl.a. «Byutredning for Tromsø», framkommer at en redusert vekst i personbiltrafikken er en krevende målsetting som fordrer en mer helhetlig tilnærming og mer gjennomgripende tiltak. Bompenger er et godt eksempel på et fungerende virkemiddel, noe som Tromsø enda ikke har.

Henvisninger:

<sup>1</sup> Metrobuss Tromsø

Multiconsult 8.januar 2019

<sup>2</sup> Kollektivløsning Sandnessundbrua – Eidkjosen

Efla 19.12.2018

<sup>3</sup> Evaluering av Belønningsordningen 2015-2018

Utført i egen regi 15.8.2018

Vedlegg:

- Økonomioversikt 2018