



Arkivnr: 2014/54-2
Saksbehandlar: Marte Hagen Eriksrud

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		22.01.2014
Fylkesutvalet		30.01.2014

Uttale til "Forslag til minimum indikatorsett som grunnlag for oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler"

Samandrag

«*Helhetlige bymiljøavtaler*» er eit nytt grep som vart lansert i Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. For tiårsperioden er det satt av 26, 1 mrd. kroner til bymiljøavtaler. Dette inkluderer 9,2 mrd. kroner til «*Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene*». I ei bymiljøavtale skal staten, fylkeskommunen og kommunane ta del i forhandlingar og forplikte seg til ei avtale for å følgje opp felles mål. Resultatet for alle byområde som inngår ei bymiljøavtale skal vere nullvekst i personbiltrafikken.

For å sikre at mål i NTP vert nådd, er det under utarbeiding eit rapporterings- og oppfølgingssystem for bymiljøavtalene. Staten vegvesen, ved Vegdirektoratet, har i brev datert 28. oktober 2013 sendt «*Forslag til minimum indikatorsett som grunnlag for oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler*» til uttale. Etter førespurnad er frist for å gje uttale utsatt til 1. februar 2014.

I forslaget er det delt mellom måлиндikatorar knytt til *resultat* og indikatorar knytt til *innsatsområde*. I tillegg er det lagt opp til å rapportere på nokre utvalde *øvrige NTP-mål*. Desse indikatorane (totalt 25 indikatorar) er verkøy for å få informasjon om utviklinga i det enkelte byområde er i tråd med måla som ligg til grunn for den enkelte avtale eller ikkje. Målet er at datagrunnlaget for dei mest avgjerande indikatorane skal vere basert på objektive måltal som ikkje gir grunnlag for usikkerhet om utviklinga eller forhandling om måloppnåing undervegs i avtaleperioden.

Fylkesrådmannen er samd i behovet for å utarbeide felles indikatorar som grunnlag for oppfølging av bymiljøavtalane. Det er derimot behov for å drøfte omfanget og innretting av det forslaget som er sendt ut på høyring.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet er positive til etablering av «*helhetlige bymiljøavtaler*» som eit verkemiddel for å bidra til samarbeid mellom lokalt, regionalt og statleg nivå for å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken.
2. Fylkesutvalet er positiv til at det vert etablert eit felles sett av indikatorar som skal ligge til grunn ved utforming av den enkelte bymiljøavtale. Fylkesutvalet er samd i at det er viktig å skilje mellom målindikatorar og indikatorar for innsatsområda. Måloppnåing i ei bymiljøavtale bør målast gjennom målindikatorane. Fylkesutvalet støtter i tillegg at det vert etablert indikatorar knytt til innsatsområda for mellom anna å sikre lokal kontroll og oppfølging av virkemiddelbruken. Ei bymiljøavtale må vere basert på eit partnarsskap der konsensus mellom avtalepartane om virkemiddelbruken vert lagt til grunn.
3. Fylkesutvalet er skeptisk til at forslaget, samla sett, er svært ressurskrevjande; både på utforming, vedlikehald og rapportering. I den grad det er metodisk forsvarleg bør det, av omsyn til ressursbruk og kontinuitet, tas i bruk data som allereie har eit etablert system for innsamling.
4. Fylkesutvalet ser det som avgjerande at fokus i bymiljøavtalene er gjensidig forpliktande samarbeid. Rapportering på indikatorane bør inngå i eit styringssystem der det også vert høve til å drøfte og avklare kvalitative tilhøve som det ikkje er mogleg å fange opp i eit indikatorsystem.
5. Fylkesutvalet viser elles til fylkesrådmannen sitt saksframlegg som ein del av høringsuttalen.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksfremlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 06.01.2014**BAKGRUNN**

I Stortingsmeldinga om NTP 2014-2023 fekk Statens vegvesen i oppdrag å utvikle eit minimumsett av relevante indikatorar som skal liggje til grunn for å inngå «*helhetlige bymiljøavtaler*». Indikatorane er viktige fordi dei vil vere det som byområdet vert målt i forhold til og som vil ligge til grunn for vurderingar knytt til om utviklinga i byområdet er i tråd med inngått avtale eller ikkje.

Det er også starta opp eit interdepartementalt arbeid for å utarbeide det øvrige rammeverket for «*helhetlige bymiljøavtaler*». Det er mellom anna ikkje avklart korleis manglande måloppnåing vil slå ut i praksis. Framdriftsplan for arbeidet er ikkje kjent.

I NTP er det peikt på bymiljøavtalene som eit verktøy for å sikre ei utvikling i tråd med målet om nullvekst i personbiltrafikken. Regionale og lokale mål om at veksten skal tas med kollektivtransport og gange/syssel samsvarar med dette målet. Transportetatane har i etterkant av framlegget av NTP utarbeida følgjande presisering av nullvekstmålet (vert oversendt til Samferdselsdepartementet):

- Målet gjeld persontransport. Personreiser i næringstransport, lett næringstransport og godstransport er ikkje inkludert i målet om nullvekst.
- Alle typer av personbilar skal inngå i målet om nullvekst, sjølv om det i tillegg er eit mål at bilparken skal bestå av større andel lågutsleppsbilar.
- Målet skal gjelde for alle kommunar som vert omfatta av den enkelte avtale/bypakke.
- Trafikken på heile vegnettet skal inngå. Gjennomgangstrafikk kan tas ut dersom den kan dokumenterast.

Forslaget til minimum indikatorsett er utarbeida av ein fagleg arbeidsgruppe med fagpersonar frå ulike avdelingar i Vegdirektoratet og Jernbaneverket. I tillegg har fagpersonar frå andre departement og utgreiingsmiljø vert involvert. Arbeidet har vore handsama i Statens vegvesen og i transportetatanes styringsgruppe for arbeidet med Nasjonal transportplan. Det er gjennomført møterunde med byområda som er med i Framtidens byer.

I arbeidet med utforming av tema og indikatorar, er det lagt vekt på følgjande kriterier:

1. Indikatorar som svarer ut mål med bymiljøavtalene
2. Det er eit rimeleg godt datagrunnlag i dag eller
3. Det er satt i gang arbeid for å forbetre datagrunnlaget
4. Aktuelle indikatorar inngår i allereie etablert rapportering

Det vert skilt mellom:

1. Målindikatorar som gir informasjon om resultat av avtalene
2. Oppfølging av innsatsområda
3. Rapportering om øvrige NTP mål
4. Referanseindikatorar som er viktige (befolknings- og inntektsutvikling)

I tillegg er dei ulike indikatorane gitt ein status mellom 1 og 4 knytt til kor enkle dei er å ta i bruk:

1. Tilfredsstillande datagrunnlag i dag.
2. Ok datagrunnlag i dag, men noe utviklingsarbeid og/eller ekstra ressursar må reknast med.
3. Utviklingsarbeid er starta opp/må starte opp.
4. Utviklingsbehov/aktuell på lang sikt.

I indikatorsettet er det skilt mellom følgjande type av indikatorar (totalt 25 indikatorar):

Målindikatorar (styringsindikatorar) som gir informasjon om effekt/resultat av bymiljøavtalene (4 stykk).	Trafikkutvikling og transportmiddelfordeling er dei viktigaste styringsindikatorane.
Klimagassutslepp (1 stykk)	Klimagassutslepp er foreslått som eigen

	indikator, men er ikkje ein målindikator.
Indikatorar for oppfølging av innsatsområda i avtalene skal vere verktøy for å følgje med på virkemiddelbruken som ligg til grunn for avtalene, og eit grunnlag for å vurdere justeringar av virkemidlane i tiltaksporteføljen (13 stykk).	Indikatorar knytt til innsatsområde er foreslått for å følgje med på status og endringar innanfor følgjande innsatsområder; arealbruksutvikling, bilrestriktive tiltak, tilrettelegging for gåande og tilrettelegging for syklende, framkomst for kollektivtransporten og kvalitet på kollektivtilbodet/universell utforming. Har ikkje som hensikt å detaljstyre tiltak eller vere knytt til felles mål for alle byområda.
Rapportering på andre NTP-mål som er relevante for byområdet (5 stykk).	Det er lagt opp til rapportering på trafikktryggleik, lokal forureining og støy.
Referanseindikatorar: befolknings- og inntektsutvikling (2 stykk).	

Målet er at datagrunnlaget for dei mest avgjerande indikatorane skal vere basert på objektive måltal som ikkje gir grunnlag for usikkerhet om utviklinga eller forhandling om måloppnåing undervegs i avtaleperioden.

FYLKESRÅDMANNEN SINE MERKNADER

«*Helhetlige bymiljøavtaler*» er eit viktig grep for å styrke samarbeidet mellom lokalt, regionalt og statleg nivå om å nå mål knytt til nullvekst i personbiltrafikken og mål i klimaforliket. Fylkesrådmannen ser fram til å starte opp arbeidet med å få på plass ei bymiljøavtale for byområdet i Bergen.

Fylkesrådmannen er samd i at det må utarbeidast eit indikatorsett som grunnlag for oppfølging av «*helhetlige bymiljøavtaler*». Det er derimot grunnlag for å stille spørsmål ved omfanget og innretting på det forslaget som er på høyring. I tillegg er det viktig å peike på at ei bymiljøavtale er eit partnerskap kor samarbeid og dialog mellom avtalepartane må vere i fokus. I eit slikt partnerskap vil konsensus mellom avtalepartane om virkemiddelbruk vere viktig.

Det pågåande arbeidet med å avklare rammeverket for bymiljøavtalene er viktig for å få avklart til dømes; organisering av søknadsprosessen, utforming av avtalene og prosessen omkring tildeling, tilhøve mot andre ordningar som t.d. belønningsordninga m.m. Konklusjonane av det arbeidet vil truleg ha konsekvens for den endeleg utforminga av indikatorsettet.

I brev datert 28. oktober 2013 har Statens vegvesen bedt om særleg attendemelding på følgjande moment;

1. Skillet mellom målindikatorar og indikatorar knytt til innsatsområder.
2. Indikatoranes relevans og datakvalitet.
3. Ansvarsfordeling for registrering/rapportering og utviklingsarbeidet for indikatorane.
4. Rapporteringsopplegg: rapporteringsfrekvens, rapporteringsform (database).

Her følgjer fylkesrådmannen sine merknader knytt til dei fire momenta. Tabell 1 gir meir detaljerte vurderingar knytt til den enkelte indikator.

Skiljet mellom målindikatorar og indikatorar knytt til innsatsområder

Fylkesrådmannen er samd i at fokus for oppfølging og vurdering av måloppnåing i det enkelte byområde må vere knytt til dei fire målindikatorane. Det er i samsvar med intensjonen om at «*helhetlige bymiljøavtaler*» skal vere resultatstyrt.

Dei tema som er valt ut for oppfølging av innsatsområda er relevante transportpolitiske områder; arealbruksutvikling, bilrestriktive tiltak, tilrettelegging for gåande, tilrettelegging for syklende, framkomst for kollektivtransporten og kvalitet på kollektivtilbodet/universell utforming. Fylkesrådmannen er samd i at det

bør utarbeidast eit felles indikatorsett knytt til dei definerte innsatsområda. Dette vil ivareta to omsyn; utvikle eit kunnskapsgrunnlag for samanlikning og læring mellom byområda, og lokal kontroll og oppfølging av verkemiddelbruken. I høyringsbrevet står det at intensjonen med indikatorane knytt til innsatsområda ikkje er å detaljstyre tiltaka som skal gjennomførast, men at det skal fungere som eit verktøy for å følgje med på verkemiddelbruken og å kunne vurdere justeringar undervegs. Fylkesrådmannen vil understreke at indikatorsettet ikkje kan nyttast til samanlikne mellom ulike byområder. I tillegg er det viktig at ei bymiljøavtale er basert på eit partnerskap der konsensus mellom avtalepartane om verkemiddelbruken vert lagt til grunn.

Indikatoranes relevans og datakvalitet

Fylkesrådmannen meiner at dei fire målindikatorane treff formålet med avtalen. Det er fylkesrådmannen sin vurdering at indikator 1 til 4 er tilstrekkelege, men at dei eventuelt kan supplerast med ein indikator knytt til biltypefordeling. Ved å inkludere biltypefordeling vil det saman med kunnskap om vegtrafikken sine volum og gje kunnskap knytt til utviklinga i klimagassutslepp. Dette vil i tillegg vere interessant med tanke på eit tiltak som miljødifferensierte bompengetakstar. Det er viktig at kunnskap om formålet med den enkelte reise vert sikra for å vite at det er personbiltransporten som vert målt. Viser elles til konkrete merknader i tabell 1.

Fylkesrådmannen vil peike på at det er behov for endringar i forslag til «*indikatorar for oppfølging av innsatsområdene*». Under innsatsområde *arealbruksutvikling* er til dømes indikator 1 «*gjennomsnittelig tetthetsgrad i utvalgte sentrale tettsteder*». Etter fylkesrådmannen sitt syn er det derimot ikkje relevant å berre kartlegge utviklinga i utvalde tettstader. For å få eit godt bilete på arealbruksutviklinga må indikatorane knytt til dette innsatsområde gje oversikt over den samla utviklinga i avtaleområdet. Døme på tilhøve som er av interesse, utover det som er trekt fram i forslaget, - informasjon om balansen mellom bustad og arbeidsplassar i utvalde sentra, nærleik til arbeidsplasskonsentrasjonar og skule, m.m.

Framkomst for kollektivtransporten eit innsatsområde kor det vil vere relevant å sette i verk eit breitt spekter av verkemiddel. Indikatorar knytt til konkrete tiltak er ikkje nødvendigvis teneleg. Sjå tabell 1 for meir detaljerte vurderingar knytt til den enkelte indikator.

Ansvarsfordeling for registrering/rapportering og utviklingsarbeidet for indikatorane

I høyringsbrevet står det at ansvarsfordeling (oppfølging og finansiering) for kvar indikator skal presiserast i avtaleteksten. Fylkesrådmannen er samd i at det bør vere ein del av utforminga av avtalen for det enkelte byområdet. For å redusere kostnader ved registrering og rapportering vil det mellom anna vere viktig å sikre bruk av lokale data og etablerte system for innsamling der det er relevant.

Vidareutvikling og styrking av den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) vil vere viktig i det vidare arbeidet med indikatorsettet. Fylkesrådmannen ønskjer å understreke at sjølv med ei styrking av den nasjonale RVU er det ønskje lokalt å halde fram med den regionale RVU som gir byområdet kontinuitet i datasettet heilt tilbake til 1992. Som peikt på i tabell 1 gjenstår det noko arbeid før den nasjonale RVU vil gje fullgode tal på indikatorane, og regional RVU er såleis eit viktig supplement til den nasjonale RVU.

I høyringsbrevet vert det vist til fire kategoriar for kor enkle indikatorane er å ta i bruk. Med omsyn til datakvalitet er fylkesrådmannen skeptisk til, i alle fall i 1. generasjons bymiljøavtale, å legge opp til bruk av indikatorar som i forslaget har fått klassifisering i kategori 3 og 4. Ressursbehovet for utforming av indikatorar i kategori 1 og 2 er og store, og med tanke på samla ressursbehov og kostnad kan det vere hensiktsmessig at fokus vert retta mot desse kategoriane. Fylkesrådmannen vil understreke behovet for ei grundig vurdering av nytteverdien vurdert opp mot kostnadene i den endelege utforminga av indikatorsettet.

Rapporteringsopplegg: rapporteringsfrekvens, rapporteringsform (database)

Fylkesrådmannen vil peike på at endeleg fastsetjing av rapporteringsopplegg må vere ein del av utforminga av avtale for det enkelte byområde. For målindikatorane er det naturleg å sjå for seg ein årleg rapportering. Til dømes vert det i Bergensområdet gjennomført kontinuerlege reisevaneundersøkingar gjennom eit marknadsinformasjonssystem (MIS) som det kan rapporterast på årleg. Utover dette så vert det føreset at kvar rapportering vert drøfta i felles møte mellom avtalepartane. Opplegg for rapportering bør også i størst mogleg grad koordinerast med eventuelt parallelle ordningar (t.d. belønningsordninga).

Bymiljøavtaler – indikatortabell med merknader

Tabell 1 Fylkesrådmannen sine merknader til indikatorsettet

Målordikator	Skildring av indikatoren	Fylkesrådmannen sine merknader
Utvikling av persontransport		
Indikator 1: Endring i antall kjøretøykm med personbil i byområdet (start og slutt i det definerte byområdet)	Trafikkarbeidet vert målt ved antall bilførerturer * reiselengde. Data frå den nasjonale reisevaneundersøkinga (RVU) vil gjere det mogleg å si noko om kor mange turar innbyggjarane i eit byområde reiser, med kva transportmiddel og lengden på turane. Nasjonal RVU, gjennomførast kvart fjerde år, og det er avgjerande at talet på intervjuar i vert utvida for å betre kvaliteten på undersøkinga.	Indikatoren har høg relevans, men er svært ressurskrevjande. Viktig at nasjonal RVU vert supplert med lokale data. I Bergensområdet er det gjennomført RVU tilbake til 1992 og ny RVU er klar i 2014. I tillegg vert det gjennomført kontinuerlege reisevaneundersøkingar gjennom marknadsinformasjonssystemet (MIS).
Indikator 2: Endring i vegtrafikkindeksen for byområdet	Effektmåla i gjeldande belønningsavtale er knytt til trafikken i bompengeringen. Statens vegvesen har satt i gang eit arbeid med å etablere ein vegtrafikkindeks for Bergensområdet. Vegtrafikkindeksen inneheld meir enn 50 teljepunkt berre i Bergen. Operativ frå 2015, med 2014 som referanseår.	Indikatoren har høg relevans. I dag vert trafikken over bompengesnitna målt. Dette gjev ikkje eit godt bilete av den samla utviklinga av biltrafikken i byområde. Etablering av ein vegtrafikkindeks vil gi betre og meir robuste tal.
Indikator 3: Endring i transportmiddelfordelingen (daglige reiser)	Data frå den nasjonale RVU.	Indikatoren har høg relevans, men er svært ressurskrevjande. Vil kunne ha god datakvalitet gjennom at nasjonal RVU vert supplert med regionale RVU og lokale RVU-data (MIS). Bilpassasjer bør vere inkludert slik at utviklinga av samkøyring vert registrert. Viser elles til vurdering av indikator 1.
Indikator 4: Endring i antall påstigningar i byområdet fordelt på buss, bane, tog og båt	Statistisk sentralbyrå (SSB) sin kollektivstatistikk. Kollektivtrafikkstatistikken til SSB, samsvarer ikkje med byområdene som inngår i bymiljøavtalene. Det pågår eit arbeid i regi av Samferdselsdepartementet på dette.	Indikatoren er relevant, men det er ei mogleg utfordring knytt til datakvalitet. Omlegging av rutenettet kan gi auka bytte som gir fleire påstigningar utan at det reelle talet på reisande har gått opp. I tillegg er manglande validering ei utfordring. Automatisk passasjertelling på buss og

		bybane vil kunne gje betre datagrunnlag.
Klimagassutslepp		
Indikator: Co2-utslipp fra vei i byområdet	SSB sin modellberekna størrelse som skal stipulere CO2 utslepp. Det pågår eit arbeid med å forbetre datagrunnlaget. Statistikk på kommunenivå vil være mulig fra 2014, basert på trafikkregistrering og utslippsdata (sammensetning kjøretøyparken, utslipp pr kjøretøy etc.) Indikatoren er ikkje ein målindikator. Den skal vise utvikling og er inkludert p.g.a. kopling til Klimaforliket.	Indikatoren er tett kopla til indikator 1, gitt at ein i tillegg koplar på informasjon om biltypefordeling.
Indikator for oppfølging av innsatsområde	Skildring av indikatoren	Fylkesrådmannen sine merknader
Arealbruksutvikling		
Indikator 1: Gjennomsnittlig tetthetsgrad i utvalgte sentrale tettsteder i avtaleområdet. * Personer per dekar, fordeling i et tredelt intervall: Høy tetthetsgrad (>xx personer/dekar), middels (<xx til >xx personer/dekar) lav (<xx og færre personer/dekar).	Statens vegvesen forslår å etablere ein modell i geografisk informasjonssystem (GIS) for byane for å analysere talet på personar pr da.	Indikatoren er uklar. Metode for utvalet av « <i>sentrale tettsteder</i> » vil vere viktig. Eit alternativ er å bruke SSB sin sentrumsavgrensning eller annan måte å definere byggesonen. Indikatoren bør endrast slik at den gir informasjon om den samla arealbruksutviklinga i avtaleområdet.
Indikator 2: Andel nye boliger nær et godt kollektivtilbud. Andel av nye boliger som er bygd det siste året innenfor en nærmere definert avstand fra et kollektivknutepunkt, definert som et visst antall avganger pr. time.	Statens vegvesen forslår å etablere ein modell i geografisk informasjonssystem (GIS).	Indikatoren er relevant. Haldeplassar bør inkluderast og det må definerast nærare kva som ligg i « <i>bustad</i> » (planlagt, bygget, ferdig eller tatt i bruk?).
Bilrestriktive tiltak		
Indikator 1: Gjennomsnittspris for passering av bompengeringen (ev i/utenom rush for byområdene med rushtidsdifferensiering)	Indikatoren skal gje informasjon om bompengebelastningen i det enkelte byområde.	Indikatoren er relevant, men bør og inkludere ei skildring av bompengesystemet, innretting og tankegang bak utforminga. Viktig at det vert presisert at det er gjennomsnittleg pris per passering og ikkje gjennomsnittleg inntekt per passering som vert målt.

Indikator 2: Andel arbeidstagere med fast oppmøtested i bykommunen med gratis parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer	Nasjonale RVU data.	Indikatoren er relevant. Tilgang på gratis parkeringsplass ved arbeidsplassen er ein viktig faktor for å forklare bilbruk på jobbreise. Nasjonal RVU bør supplerast med tal frå regional RVU.
Indikator 3: Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i SSB-sentrums-sonen, hvorav 1. Antall parkeringsplasser med progressiv avgift over tid (dette må defineres) 2. Antall parkeringsplasser i forhold til antall arbeidsplasser (fra SSB-register)	Indikatoren er definert i kategori 4 – utviklingsbehov/aktuell på sikt.	Indikatoren er definert som aktuell på sikt. På kort sikt finns det lokale data som kan gi informasjon knytt til denne indikatoren. Ved eventuell samanlikning med andre byområder sitt parkeringstilbod, er det viktig at avgrensing av sentrum vert presentert med kart i same målestokk.
Tilrettelegging for gående		
Indikator: Er det vedtatt en lokal gåstrategi i kommunen(e)? Ja/nei (ev andel av kommunene i avtaleområdet som har gåstrategi)	Indikatoren skal fange opp innsatsen når det gjeld tilrettelagt infrastruktur for gåande.	Indikatoren er enkel å måle, men er ikkje relevant. Vedteke eller ikkje vedteke gåstrategi gjev ikkje informasjon om innsatsen knytt til infrastruktur for gåande.
Tilrettelegging for syklende		
Indikator: Antall km etablert hovednett for sykkeltrafikk	Peiker på at datagrunnlaget kan vere noko svakt for kommunale vegar.	Indikatoren er relevant. Ved rapportering bør det vere krav om å inkludere kart som viser hovudnettet for sykkel med skildring av etablerte og ikkje etablerte deler. Talet bør difor vere eit forholdstal knytt til ferdig hovudnett for sykkel og ikkje eit absolutt tal.
Framkomst for kollektivtransport		
Indikator 1: Hastighet for kollektivtransport i rushtid for stamlinenettet	Indikatoren inngår i resultatavtalene til Statens vegvesen. Det vert og vist til forsøk i Oslo på å bruke sanntidsinformasjonssystemet (SIS) til å måle fart.	Indikatoren er god. Bruk av SIS vil kunne gi betre data for kjøretidsanalyser.
Indikator 2: Antall kilometer kollektivfelt i byområdet	Indikatoren inngår i resultatavtalene til Statens vegvesen.	Indikatoren er relevant. Etablering av kollektivfelt kan ha god effekt på framkomsten til kollektivtrafikken. «Kollektivfelt» bør endrast til «kollektivtrasé» slik av km bybanetrasé vert inkludert. Det bør og vurderast å avgrense til stamnettet slik det er gjort for

		sykkel. I tillegg bør det vurderast å inkludere km sambruksfelt.
Kvalitet på kollektivtilbudet/universell utforming		
Indikator 1: Relativ reisetid mellom bil og kollektivtransport	Køytid for bil vert henta via autopassbrikkane. Er gjort første gang i 2012 over to dagar. Manuell målingar fram til areal- og transportmodellen (ATP) eller anna modell er klar.	Er ein relevant indikator, men konkurransetilhøve mellom bil og kollektivtransport er ikkje berre eit resultat av kollektivtilbodet sin kvalitet. Det må og sjåast i samanheng med m.a. auka vegkapasitet og framkomst for kollektivtransporten i sentrale korridorar. Jamnlege målingar over lengre strekke er viktig. Bør vurdere andre modeller enn ATP i og med at den er omdiskutert.
Indikator 2: Antall holdeplasser på stamlinjenettet som er universelt utforma/totalt antall holdeplasser på stamlinjenettet	Statens vegvesen har utvikla eit registreringsopplegg, men det gjenstår utviklingsarbeid og implementering	Indikatoren er knytt til eit viktig tema som det er nyttig å få kunnskap om. Lokalt er det god oversikt over dette.
Indikator 3: Antall viktige knutepunkt som er universelt utforma/totalt antall viktige knutepunkt på stamlinjenettet	Statens vegvesen har utvikla eit registreringsopplegg, men det gjenstår utviklingsarbeid og implementering	Indikatoren er knytt til eit viktig tema som det er nyttig å få kunnskap om. Lokalt er det god oversikt over dette.
Indikator 4: Utvikling av kapasitet i kollektivtrafikken		Aktuell indikator for vidareutvikling av tilbudet og som det uansett er viktig å ha kunnskap om.
Rapportering på øvrige NTP-mål	Skildring av indikatoren	Fylkesrådmannen sin vurdering
Trafikktryggleik		
Indikator 1: Antall drepte i byområdet fordelt på trafikantgrupper	Datagrunnlag: Statens vegvesen sitt STRAKS register.	Indikatoren er god. Derimot viktig å fokusere på trendlina og ikkje i for stor grad vektlegge resultat for det enkelte år.
Indikator 2: Antall hardt skadde i byområdet fordelt på trafikantgrupper	Datagrunnlag: Statens vegvesen sitt STRAKS register.	Indikatoren er god. Same vurdering som over.
Lokal luftkvalitet		Generell kommentar: Det er kontinuerlege målingar på begge to indikatorar. Ikkje mykje meirarbeid å ta deg med, men er i stor grad dekkja av målindikatorane.

Indikator 1: Årsmiddelkonsentrasjon for NO2 (verste målestasjon)	Ansvar: Kommunane og Statens vegvesen. Den vert påverka av trafikkmengde og biltypefordelinga.	Indikatoren er ok. Det er kontinuerlige målingar som det kan rapporterast på.
Indikator 2: Årsmiddelkonsentrasjon av MB10 (verste målestasjon)	Ansvar: Kommunane og Statens vegvesen. Den vert påverka av trafikkmengde, fart, feiing, andel piggdekk m.m.	Indikatoren er ok. Det er kontinuerlige målingar som det kan rapporterast på.
Støy		
Indikator: Antall personar utsatt for innendørs støynivå over nasjonalt mål på 38 dB.	Ansvar: kommunane og Statens vegvesen. Skal bidra til fokus på nærmiljøkvalitetar. Er lik som nasjonalt mål.	Indikatoren er ok. Bra at den er lik som den nasjonale. Samd i at kvart fjerde år er tilstrekkeleg frekvens for rapportering.
Referanseindikatorar	Skildring av indikatoren	Fylkesrådmannen sin vurdering
Indikator 1: Endring i realdisponibel inntekt per innbygger	Datagrunnlaget er godt.	Ok som referanseindikator. Datagrunnlaget er godt.
Indikator 2: Befolkningsutvikling	Datagrunnlaget er godt.	Ok som referanseindikator. Datagrunnlaget er godt.