



INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALE



bystrategi
GRENLAND

Innhold

Sammendrag	3
1 Bakgrunn.....	4
2 Felles indikatorsett	5
2.1 Indikatorer for trafikkutvikling.....	5
2.2 Støtteindikatorer- trafikkutvikling	5
2.3 Indikatorer for areal og parkering.....	6
3 Lokale indikatorer	9
3.1 Supplerende indikatorer – Bypakke Grenland	9

Vedlegg - Indikatorbeskrivelser

Vedlegg 1 – Indikatorer for oppfølging av bymiljøavtaler

Vedlegg 2 – Endring i antall kollektivreiser

Vedlegg 3 – Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra

Vedlegg 4 – Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheters avstand til avtaleområdets større sentra

Vedlegg 5 – Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter

Vedlegg 6 – Antall offentlig Tilgjengelig parkeringsplasser i avtaleområdets sentra

Vedlegg 7 – Andelen nye boliger innenfor bybåndet i Grenland

Vedlegg 8 – Kjøretid gjennom bybåndet i rushtiden

Vedlegg 9 – Forsinkelse på buss

Vedlegg 10 - Endring i antall sykkelreiser



Sammendrag

Denne rapporten samler og beskriver indikatorer som er aktuelle ved en byvekstavtale mellom samarbeidspartene i Bystrategi Grenland og staten. Tabell med alle indikatorene samlet og tematisert:

Indikator	Kilde	Ansvarlig
Trafikkutvikling		
Endring i trafikkarbeidet med personbil	Trafikktelling, RVU*	Vegdirektoratet
Støtteindikatorer trafikkutvikling		
Endring i årsdøgntrafikk for lette kjøretøy (byindeks)	Trafikktelling	Vegdirektoratet
Utvikling i klimagassutslipp fra veg	SSB	Kommunene
Endring i antall kollektivreiser	Passasjer- statistikk	Fylkeskommunen, Jernbanedirektoratet
Endring i transportmiddelfordelingen	RVU*	Vegdirektoratet
Areal		
Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra	Matrikkelen, GIS-analyse	Kommunene
Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter avstand til avtaleområdets større sentra	SSB, GIS-analyse	Kommunene
Parkering		
Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass	RVU*	Vegdirektoratet
Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter	Kommuneplan	Kommunene
Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdet sentra	Manuell telling	Kommunene
Lokale indikatorer		
Befolkningsvekst	SSB	Kommunene
Endring i befolkningssammensetning	SSB	Kommunene
Andel av etableringer i sentrum	Bedrifts- og foretaksregisteret, handelsomsetningstall for bysentrum	Kommunene
Endring i sysselsetting	SSB	Kommunene
Andelen nye boliger innenfor bybåndet i Grenland	Matrikkelen, GIS-analyse	Kommunene
Kjøretid gjennom bybåndet i rushtiden	Statens vegvesen	Fylkeskommunen
Forsinkelse på buss	Bussenes sanntidssystem	Fylkeskommunen
Endring i antall sykkelreiser	Trafikktelling	Fylkeskommunen

* RVU – Kontinuerlige reisevaneundersøkelser



1 Bakgrunn

Stortinget har i klimaforliket i 2012 vedtatt et mål om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Dette er nullvekstmålet.

Grenland er et av totalt ni byområder i Norge som er aktuelt for å inngå byvekstavtale med staten. Hensikten er nettopp å bidra til oppfyllelsen av nullvekstmålet i Grenland.

Denne rapporten beskriver et sett indikatorer som til sammen skal kunne si noe om de tiltakene man gjør vil bidra til å oppfylle målene.

Vegdirektoratet har laget et forslag til et felles indikatorsett for oppfølging av byvekstavtaler. Dette forslaget er lagt til grunn i de avtalene som er inngått til nå, og er også inkludert i indikatorsettet her.

I tillegg til mål om nullvekst i persontransporten med bil som staten setter krav om, inneholder forslag til mandat for forhandlinger om byvekstavtale Grenland ytterligere mål om attraktivitet og næringsutvikling:



For å kunne følge opp og måle om tiltakene som gjennomføres bidrar positivt eller negativt til samtlige målsettinger i avtalen, er det foreslått lokale indikatorer i tillegg til indikatorene i det felles indikatorsettet Vegdirektoratet har foreslått.

Når staten og partene i Grenland setter seg ved forhandlingsbordet for å forhandle om innholdet i en byvekstavtale kan det, avhengig av hva man blir enige om, bli behov for å justere på samlingen av indikatorer. Det vil også kunne bli behov for å justere indikatorsettet ved senere anledninger, som følge av endringer i metoder for datainnsamling og statistikkføringer hos Statistisk sentralbyrå eller andre instanser som innhenter data som de foreslåtte indikatorene bygger på.



2 Felles indikatorsett

Vegdirektoratets forslag til indikatorsett for oppfølging av byvekstavtaler inneholder indikatorer for områdene trafikkutvikling, areal og parkering.

Indikatorer og opplegg er beskrevet i en egen veileder (vedlegg 10), og indikatorene beskrives kun kort her.

2.1 Indikatorer for trafikkutvikling

Endring i trafikkarbeidet med personbil

| Årlig | Vegdirektoratet |

Trafikkutvikling i byområdene måles ved å beregne trafikkarbeidet med personbil i enheten kjøretøykilometer (KjtKm). Det er bare trafikkarbeidet med personbil innenfor byområdet som skal tas med i beregningen.

Trafikk som skal unntas er gjennomgangstrafikk, trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport og trafikkarbeid knyttet til næring. Veilederen beskriver nærmere hvordan dette skal gjøres.

Målet er at trafikkarbeidet er på samme nivå ved utløpet av avtaleperioden som i referanseåret.

Kildene er de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene kombinert med andre registreringer av trafikken.

Endring i årsdøgntrafikk for lette kjøretøy

| Årlig | Vegdirektoratet |

Det er per desember 2017 etablert 28 tellepunkt rundt om i byområdet i Grenland som teller biltrafikken. Tellingene fra disse inngår i en beregning av en trafikkindeks for Grenland (byindeks) som måler utviklingen i årsdøgntrafikken i byområdet. Ved Bambles inntreden i byvekstavtalen må det settes opp ytterligere tellepunkt i Bamble kommune.

2.2 Støtteindikatorer - trafikkutvikling

I tillegg til indikatorene som måler utviklingen i vegtrafikken er det i forslaget til felles indikatorsett angitt noen støtteindikatorer.

Utvikling i klimagassutslipp fra veg

| Årlig | Kommunene |

Det skal rapporteres på utviklingen i klimagassutslipp fra veg, målt i tonn CO₂-ekvivalenter.

På oppdrag fra Miljødirektoratet beregner Statistisk sentralbyrå klimagassutslipp brutt ned til kommunenivå og forurensningskilde. Det er gjort utslippsberegninger for årene 2009, 2011, 2013, 2015 og 2016. Disse er tilgjengelige på www.miljostatus.no.



Endring i antall kollektivreiser

| Årlig | Fylkeskommunen,
Jernbanedirektoratet |

Det skal rapporteres på antall kollektivreiser for buss og tog. For byområdet i Grenland er det mest aktuelle kollektivtransportmiddelet per i dag buss, mens det er et mål at jernbanen skal spille en større rolle fremover – spesielt på arbeidsreiser til Grenland.

Fylkeskommunen leverer passasjerstatistikk for buss i Grenland. For rapportering på togreiser fremskaffer Jernbanedirektoratet disse tallene.

Endring i transportmiddelfordelingen

| Årlig | Vegdirektoratet |

Det skal rapporteres på transportmiddelbruk på daglige reiser fordelt på transportformene gange, sykkel, kollektivtransport og bil. Disse dataene fås gjennom de nasjonale reisevaneundersøkelsene.

Opplegget for den nasjonale reisevaneundersøkelsen ble forandret fra 2017. Tidligere var dette en undersøkelse som ble gjennomført hvert fjerde år, men fra 2017 gjennomføres den kontinuerlig.

For å få gode nok tall for et mindre geografisk område er det nødvendig med et tilleggsutvalg til den nasjonale undersøkelsen. Det har blitt tatt ut tilleggsgutvalg i Grenland fra 2001, slik at det finnes gode historiske data.

Tilleggsgutvalg til reisevaneundersøkelsen etter omleggingen startet opp for Grenland i august 2017.

2.3 Indikatorer for areal og parkering

Arealindikatorene i forslaget til felles indikatorsett krever at det defineres noen hovedknutepunkt. Knutepunktbaserte indikatorer kan være dårligere egnet til å måle en utvikling i et langstrakt byområde. For å kompensere for dette kan man velge ut flere knutepunkt.

I Regional plan for samordna areal og transport i Grenland 2014-2025 (ATP Grenland) er det allerede definert en senterstruktur. Den har et hierarki bestående av kommunesenter, lokalsenter og handelsområder. Innenfor området som er aktuelt for en fremtidig byvekstavgrensning er det fire kommunesentre og 17 lokalsentre.

Dersom det er for mange punkt som skal være med i beregningene vil det fort oppstå influens mellom dem. I Grenland er det naturlig å bruke de fire kommunesentrene Skien sentrum, Porsgrunn sentrum, Siljan sentrum og Langesund som hovedknutepunkt.

De mest sentrale kollektivknutepunktene er i denne sammenheng sammenfallende med disse.



Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra

| Hvert 2. år | Kommunene |

Indikatoren for boligtetthet beregnes som nye boligers gjennomsnittsavstand til byområdet hovedknutepunkt. Denne sammenlignes med gjennomsnittsavstanden fra alle stående boliger i et referanseår til de samme knutepunktene.

Indikatoren angir da om boligbyggingen i en kommune bidrar til økt eller redusert reisebehov.

Denne indikatoren beregnes i et GIS-verktøy, og det er kommunene som har ansvaret for å beregne denne indikatoren.

Besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra.

| Hvert 2. år | Kommunene |

Indikatoren for tetthet i arbeidsplasser beregnes som en gjennomsnittsavstand fra nye besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser til byområdet hovedknutepunkt. Denne sammenlignes med gjennomsnittsavstanden fra eksisterende arbeidsplasser i et referanseår.

Hvilke arbeidsplasser som defineres som besøks- og arbeidsplassintensive bør samsvare med lokaliseringsprinsipper og prioriterte utviklingsområder i gjeldende kommuneplaner.

I kommuneplanene for både Porsgrunn og Skien er det satt bestemmelser om at etablering av offentlig/privat tjenesteyting med høy besøksfrekvens eller høyt antall arbeidsplasser ikke tillates utenfor bysentrum. Dette er eksemplifisert med NAV-tjenester, tinghus, skattekontor, regionale utdanningsinstitusjoner, kino, bibliotek, kulturhus, osv. Kontorvirksomheter skal også fortrinnsvis lokaliseres i bysentrum. Det gis unntak for tjenesteyting i form av sykehus.

I tillegg er det naturlig å ta med arbeidsplasser innenfor detaljhandel, overnatting og servering.

SSB har et bedrifts- og foretaksregister der det er informasjon om type næring (NACE-koder) og antall ansatte, og egner seg som datagrunnlag for beregning av indikatoren.

Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass

| Hvert 2. år | Vegdirektoratet |

Denne indikatoren hentes ut fra resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen med tilleggsutvalg som pågår i Grenland.



Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter | Ved endring | Kommunene |

Skien og Porsgrunn kommuner har en felles parkeringsnorm. Det er en veiledende norm som angir antall parkeringsplasser det skal settes av plass til på egen grunn for ulike typer virksomheter og i ulike områder.

Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra | Hvert 2. år | Kommunene |

Det skal rapporteres på tilgangen til offentlige parkeringsplasser i sentrum. Dette krever et opplegg for registrering av antall parkeringsplasser som er metodisk lik over tid.

I kommuneplanene til Skien og Porsgrunn er det definert et areal satt av til sentrumsformål. Det er naturlig å avgrense registreringen innenfor dette området.

Indikatoren består av to delindikatorer:

- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på inntil 2 timer.
- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.

Det er kommunene som har ansvaret for å rapportere på denne indikatoren.



3 Lokale indikatorer

Forslag til mandat for byvekstavtale Grenland har i tillegg til nullvekstmålet følgende mål:

- Regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft
- Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger

I handlingsprogrammet til Bypakke Grenland (2015-2018) er det definert et mål- og resultatsystem som er grunnlaget for porteføljestyringen i eksisterende bypakke. Det er naturlig at disse indikatorene videreføres som støtteindikatorer i en byvekstavtale. Hovedmålene i Bypakke Grenland:

- Et nasjonalt ledende byområde i reduksjon av klimagassutslipp fra transport
- Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov
- God fremkommelighet for næringstrafikken
- Attraktive forhold for reisende med kollektivtransport
- Tryggere og bedre fremkommelighet for gående og syklende
- Et tilgjengelig og universelt utformet transportsystem

Indikatorene fra Bypakke Grenland og nye indikatorer for å følge opp byvekstavtalens samlede målsetting er omtalt her.

3.1 Supplerende indikatorer

Befolkningsvekst

| Årlig | Kommunene |

Målet er at Grenland skal ha en befolkningsvekst lik landsgjennomsnittet. Befolkningsstatistikk hentes fra Statistisk sentralbyrå.

Endring i befolkningssammensetning

| Årlig | Kommunene |

Demografi og utdanningsnivå sier noe om en befolknings robusthet til å møte ulike samfunnsutfordringer, og i hvilken grad området er attraktivt for og tiltrekker seg ulike befolkningsgrupper. Statistisk sentralbyrå utarbeider befolkningsstatistikk per kommune.

Andelen nye boliger per år innenfor bybåndet

| Årlig | Kommunene |

I Regional plan for samordna areal og transport i Grenland er det et mål at Grenland skal ha høy arealeffektivitet innenfor bybåndet. Det er satt et resultatmål som sier at over en fire-års periode skal minst 80 prosent av nye boliger i Skien og Porsgrunn bygges innfor bybåndet.



Dette måles ved å beregne andelen av byggetillatelser som er gitt innenfor bybåndet mot all boligbygging i kommunen. Kommunene rapporteres på denne indikatoren årlig.

Kjøretid gjennom bybåndet i rushtiden

| Årlig | Fylkeskommunen |

Et av målene med Bypakke Grenland er å sikre god fremkommelighet for næringstrafikken. Det er satt et mål om at gjennomsnittshastighet i rushtid skal øke med 10 prosent.

Reisetider.no er en tjeneste levert av Statens vegvesen. Den utnytter AutoPass-brikkene til å beregne reisetid mellom bestemte antennepunkt. Over 90 prosent av kjøretøy som passerer antennepunktene i Grenland har Autopass-brikker. Det er startet opp et arbeid med målsetting å etablere reisetidsberegninger på utvalgte strekninger i bybåndet i Grenland.

Forsinkelse på buss

| Årlig | Fylkeskommunen |

For at folk skal velge kollektivtransport framfor personbil er det viktig at kollektivtilbudet er pålitelig. Det er satt et mål om at bussene i Grenland ikke skal være mer enn 3 min. forsinket.

Det er etablert et sanntidssystem i bussene i Grenland. Dette systemet benyttes til å samle statistikk for forsinkelsen på bussrutene. Systemet gjør det også mulig å måle forsinkelsen i og informere om dette til brukerne i sanntid. Slik informasjon er tilgjengelig i reiseplanleggeren på web (farte.no), og på sanntidstavler som er montert på rundt 150 holdeplasser.

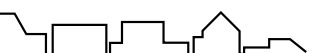
Endring i antall sykkelreiser

| Årlig | Fylkeskommunen |

I Grenland er det per i dag etablert 26 sykkeltellepunkt. Ved Bambles inntreden i byvekstavtalen må det settes opp ytterligere tellepunkt i Bamble kommune. Tellepunktene registrerer daglige passeringer, og det beregnes månedsdøgntrafikk og årsdøgntrafikk.

Det er store variasjoner i sykkeltrafikken. Vær, klima og ferie-/helligdager gir svingninger som gjør det utfordrende å kunne si noe sikkert om utviklingen i antallet som sykler. Sykkelregistreringen vil støtte opp under resultatene fra reisevaneundersøkelsen.

I Bypakke Grenland er det forsøksvis brukt sum månedsdøgntrafikk over alle tellepunkt som indikator. Det beregnes i tillegg en egen sykkelindeks basert på alle tellepunktene. Det bør vurderes å starte et arbeid for å utnytte disse tellingene til en mer robust indikator.



Andel av etableringer i sentrum

| Årlig | Kommunen |

Grenland har mål om å være et attraktivt sted å bo med levende bysentra. Attraktivitetsnivået i sentrum kan måles ved å se på andelen av etableringer innenfor bransjer som i ATP Grenland er definert som bransjer som bør lokaliseres i sentrum, som lokaliseres innenfor sentrumsområdet. Statistikk for etableringer hentes fra bedrifts- og foretaksregisteret.

Aktivitetsnivået i sentrum kan måles ved å se på utvikling i handlesomsetningen i sentrum. Omsetningstall for handel i sentrum innhentes av sentrumsforeningene.

Endring i sysselsetting

| Årlig | Kommunene |

Det er et mål for Grenland å være attraktivt for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft. Endring i sysselsetting fordelt på ulike sektorer måler utviklingen i sysselsetting av arbeidstakere i ulike bransjer.

Det er videre et mål for Grenland å skape levende bysentra. Endring i antall sysselsatte i sentrumsområdene viser utviklingen i antall mennesker som har sentrum som arbeidsplass.

Sysselsettingsstatistikk hentes fra SSB.



VIL DU VITE MER?

www.bypakka.no

www.facebook.com/BypakkeGrenland



Samarbeid mellom: Telemark fylkeskommune, Skien kommune,
Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen.

