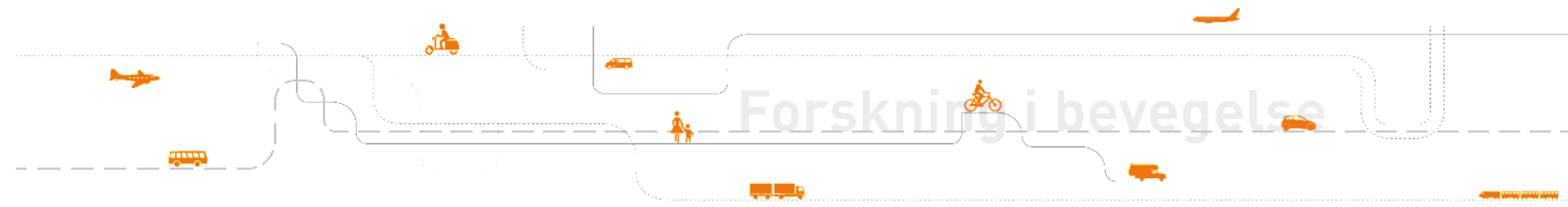


# Under hvilke betingelser vil belønningsordningen fungere?

- Sett i lys av tre teoretiske perspektiver

Petter Christiansen, Oddgeir Osland og Frode Longva



# Struktur

- Bakgrunn
- Om belønningsordningen
- Resultater
- Tre utfordringer – incentiver, informasjon, politikk
- Mulige betingelser for at avtalen fungerer

# Bakgrunn

- Sentrale virkemidler ligger utenfor statlig kontroll
  - Men flere er innenfor kommunal forvaltningskontroll
- Hvordan kan øvre forvaltningsnivåer stimulere til tiltak på lavere forvaltningsnivå?
- Vi ser på:
  - *Hvordan påvirker slike ordninger lokal politikk?*
  - *Hva er betingelsene for at belønningsordningen skal bidra til måloppnåelse?*

# Om belønningsordningen

- Etablert i 2004
- Stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene
- Biltrafikken skal ikke øke – forutsetter tiltak for å begrense bilbruken
- Endringer
  - *Fra ettårig til fireårige avtaler*
  - *Sterkere fokus på restriktive virkemidler*
  - *Sterkere fokus på indikatorer/måloppnåelse*
  - *Økte økonomiske rammer*

# Utvikling – økonomiske rammer

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Sum
Oslo	25	40	60	63	66	80	20	60,1		<b>180</b>	594
Bergen	17	25	25	30	32	40	55	<b>70</b>	<b>150</b>	<b>168</b>	612
Trondheim	10	10	10	15,2	17	<b>60</b>	<b>95</b>	<b>105</b>	<b>110</b>	<b>110</b>	542
Stavanger	1										2
Kristiansand	10	15	25	17,1	18	<b>80</b>	<b>80</b>	<b>65</b>	<b>60</b>	<b>45</b>	415
Tromsø			5	7	3,7	3,4	6				25
Buskerudby					4		<b>30</b>	<b>60</b>	<b>90</b>	<b>100</b>	284
Sarp/Fredr.						7	2	6			15
Skien/Porsg					6	9	10	25			50
Sum	75	115	150	154	156	302	333	431	410	673	<b>2769</b>

Nesten 800 % økning

# Tidligere evalueringer (evaluert av Urbanet UA rapport 34/2012 og Urbanet 2007)

- Måloppnåelse
  - Ved ettårige avtaler ingen reduksjon i biltrafikk
  - Ved fireårige avtaler har Trondheim trolig måloppnåelse, mens usikkert for resten

# Tidligere evalueringer (evaluert av Urbanet UA rapport 34/2012 og Urbanet 2007)

- Måloppnåelse
- Restriktive virkemidler
- Kristiansand og Bergen hadde bompenger før siste avtale
- Kristiansand økt bompenger (køprising)
- Bergen økt bompenger
- Trondheim økt bompenger og kjøprising

# Tidligere evalueringer (evaluert av Urbanet UA rapport 34/2012 og Urbanet 2007)

- Måloppnåelse
- Restriktive virkemidler
- Bruk av ressurser
- Ettårig avtaler: Taksttiltak
- Fireårige avtaler: vridning mot investeringer



# Utfordring (i): Incentiv

- Det viktigste/letteste instrumentet for å endre adferd er incentiver
- Hypotese: Hvis incentivene er på rett nivå vil det medføre økt effektivitet
- Forutsetninger
  - *Byene vil søke om midler*
  - *Incentivene er tilstrekkelig for å overkomme barrierer*
  - *Utfordringen er å finne «rett pris»*
- Positivt utfall kan forklares med at incentivnivået er rett (Trondheim), mens ved negativt utfall må incentivnivået økes (Bergen, Kristiansand, Buskerudbyen)
  - *Løsningen er å øke incentivene*

# Utfordring (ii): Informasjon

- Prinsipal- agent legger vekt på at det kan være motstridende mål og asymmetrisk informasjon. Implisitt at aktører har strategisk atferd
- Dette vil medføre transaksjonskostnader som bør veies mot gevinstene prinsipalen får av ordningen
- Asymmetrisk informasjon og opportunistiske aktører kan føre til at aktører utnytter ordningen

# Utfordring (ii): Informasjon

## ▪ Utfordringer (i)

- *Vil byene innføre tiltakene som er spesifisert i søknaden?*
- *Hva er effektene av framtidige planlagte tiltak?*
- *Kan et utfall kobles direkte til belønningsordningen?*
- *Oppnår kommunene ønsket utfall?*

## ▪ Flere årsaker til at byene ikke når avtalen

- *Økonomisk utvikling (også vekst i næringstransport)*
- *Arealutvikling (i byer og utenfor avtaleområdet). Arealutviklingen påvirkes av etterspørselen etter sentral-desentraliserte boliger*
- *Infrastrukturutbygging med bygging av flere veier*
- *Manglende virkemiddelbruk*
- *Lite aksept blant politikere og befolkning for nødvendige virkemidler*

# Utfordring (ii): Informasjon

- Det er ikke mulig å kontraktsfeste seg ut av alle årsakene til at byene ikke når avtalen
- Teorien vil anbefale å avgrense ordningen (til eksempelvis virkemiddelbruk, konkrete prosjekter) eller ha lange åpne avtaler

# Utfordring (iii): Politikk

- Legger mer vekt på felles verdier/ forståelse mellom stat og kommune om mål og virkemidler
- Avtalen kan ikke tolkes apolitisk – avtalen vil derfor være sårbar for
  - *Politiske endringer på nasjonalt eller lokalt nivå*
  - *Politiske skillelinjer*
  - *Hvem som velges til å delta i BO*
  - *Kriterier for tildeling og utforming*
  - *Oppfølging/sanksjoner*
- Vil ikke isolere studie av årsak til kun belønningsordningen (bypakke, behov for investeringer, etc)

# Utfordring (iii): Politikk

- Hypotese: Avtalen vil ha størst effekt i byer som har felles verdier og forståelse som regjeringen
  - *Vil forklare Trondheims suksess med samsvarende verdier/politisk målsetting som BO*
- Vil spå barrierer der det er lite aksept lokalt eller manglende samsvar mellom statlig og lokalt nivå knytte til målsetting og virkemiddelbruk
  - *Vil fremheve det manglende samsvaret mellom problemforståelse, aksept og virkemiddelbruk i Bergen, Kristiansand og Buskerudbyen*
- Vil spå usikkerhet mtp hvordan avtalen følges opp og utformes
- Vil argumentere for belønningsordningen som et finansieringsmiddel, ikke et styringsmiddel

# Mulige betingelser for suksess

- Avgrensning av byer? (til byer uten bypakker?)
- Avgrense ordningen til tiltak/utvikling som kan måles og som byene styrer (drift av kollektivtransport, virkemiddel?)?
- Midlene inn i storbytilskudd?
- Forvaltningsgrenser (ansvarsforhold, kommunegrenser)
- Endret statlig prioritering?