



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: MKS	S.BEH.: XD
21 JAN. 2004	
S.NR.: 0312060-5	
ARKIV: 311.2	AVSKREVET:

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
200304380-15

Saksbeh:
Per Frøyland, 23 46 15 67

Dato: 20 JAN. 2004

Arkivkode:
124.2

**BELØNNINGSORDNING FOR BEDRE KOLLEKTIVTRANSPORT OG MINDRE
BILBRUK - SØKNAD FRA OSLO KOMMUNE OM MIDLER FOR 2004**

Innledning

Med bakgrunn i St. prp. nr 1 (2003-2004) Samferdselsdepartementet og departementets oppfølgende brev av 09.10.2003 søker Oslo kommune om midler innenfor belønningsordningen. Det søkes om totalt 75 mill. kroner i 2004. Søknaden er utarbeidet i samråd med Akershus og Buskerud fylkeskommune. Østfold fylkeskommune har vært invitert og informert om arbeidet, men har valgt ikke å respondere på våre henvendelser. De enkelte prosjekter er beskrevet i vedlagte prosjektark.

Vi vil innledningsvis i dette brevet benytte anledningen til å gjennomgå innenfor hva slags transportfaglige rammer vi anser at midlene vil gi størst samfunnsmessig nytte.

Faglig grunnsyn

Intensjonene ved belønningsordningen er gode, og virkningen kan bli positiv dersom en finner frem til egnede tiltak og det fokuseres på praktiske virkninger fremfor prosjektadministrasjon.

Det er særlig to ting som skaper spesielle utfordringer:

1. Manglende langsiktighet - ett år om gangen.
2. Forutsetningen om kombinasjon av forbedret kollektivtrafikk og restriksjoner overfor bilbruk.

Etter vår vurdering er restriksjonsnivået for biltrafikken i Oslo gjennomgående rimelig høyt, og kollektivtrafikktilbudet rimelig godt, - sammenliknet med andre byområder i Norge. Når det gjelder rammebetingelsene for bilbruk, må en se på summen av virkningene av blant annet lokalisering av trafikkskapende virksomheter, veikapasitet i forhold til etterspørsel, bomavgifter, bensinpriser, parkeringsdekning og parkeringsavgifter. En relativt restriktiv bilpolitikk, støttet opp av Statens vegvesen, har sammen med en i norsk sammenheng kapasitetssterk og høyfrekvent kollektivtrafikk, ført til vesentlig høyere kollektive

Byrådsavdeling for miljø og
samferdsel

Postadresse:

Telefon: 23 46 16 00

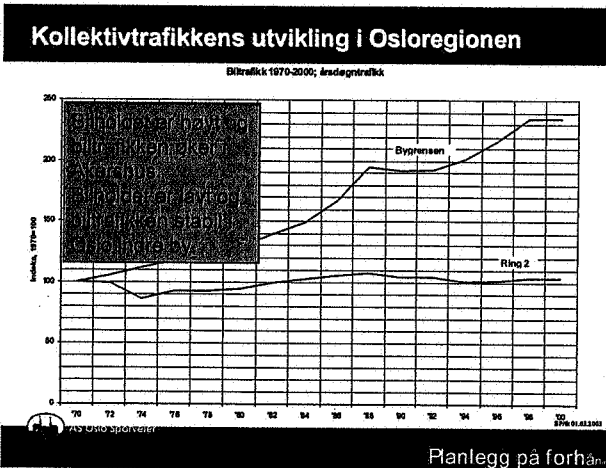
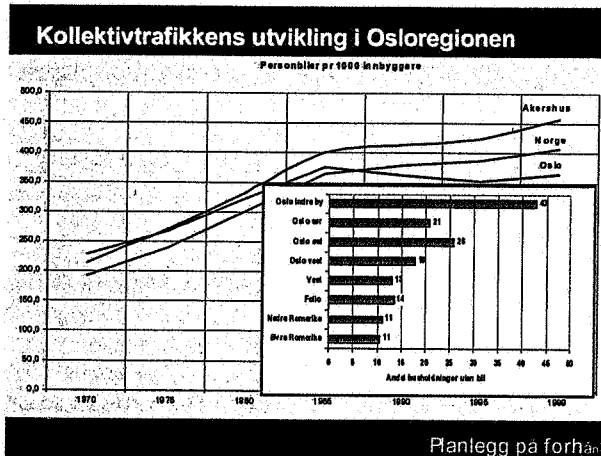
Rådhuset, 0037 Oslo

Telefaks:

E-post: postmottak@byr.oslo.kommune.no

reisefrekvenser enn i de andre byområdene. Motorisert kollektivandel er i dag ca. 37 % i gjennomsnitt, ca. 50 % i rushtidene og ca. 75 % mot sentrum i rushtid.

Oslos trafikkpolitikk har bidratt til at byen har et vesentlig lavere bilhold enn i landet for øvrig, og at biltrafikken over Ring 2 mot indre by har vært stabil de siste 30 årene. Trafikken over bygrensen, som mer er uttrykk for en nasjonal og regional trend, har samtidig økt med 150 %. Disse forholdene framgår av grafene nedenfor.



Oslo fikk i 2003 en europeisk miljøpris, hvor trafikkpolitikkenes virkninger er en viktig del av begrunnelsen. Videre har Oslo satsset betydelig av egne midler i utviklingen av en kapasitetssterk, attraktiv og miljøvennlig (elektrisk drevet) kollektivtrafikk. Det største løftet var T-baneutbyggingen etter krigen.

De senere årene er satsingen fulgt opp ved Vikatrikken, Gaustadtrikken, T-baneringen, 500 mill. kroner til oppgradering av infrastruktur og vogner for T-bane og trikk, nye trikker og bestilling av 99 nye T-banetrokker. Utvikling av tilbudet der markedsgrunlaget er best, sikrer vekst i kollektivtrafikken der den har størst betydning for funksjonsdyktighet og miljø. Stambusslinjene 20 og 37 har fått bedre frekvens og kapasitet - med stor suksess. 37-bussen har nå nærmere 9 mill. passasjerer i året, som til sammenligning er det dobbelte av Flytoget.

Satsingen på et godt tilrettelagt busstilbud til Fornebu har gitt 4500 nye passasjerer per dag og en kollektivandel på ca. 50 %.

Oslos utgangspunkt er således mer kollektivtrafikkorientert enn i de andre norske storbyområdene. Samtidig er trafikkvolumene vesentlig større, og utfordringene for funksjonsdyktighet og miljø tilsvarende mer omfattende. Det gode trafikkgrunnlaget gjør også at mulighetene for å lykkes med et enda bedre tilrettelagt kollektivtilbud er bedre. Ellers sammenlignbare europeiske byregioner som har satset konsekvent og langsiktig illustrerer at kollektivtrafikken i Oslo har en betydelig oppgave.

Forhold som bør kunne legges til grunn når det forutsatte restriksjonselementet skal vurderes, er blant annet:

- Relativt nylig innført tilleggskost på 2 kroner i bomringen, øremerket kollektivtrafikkutbygging.
- Begrenset gateparkeringskapasitet i sentrum og et relativt høyt avgiftsnivå.
- Relativt nylig innført 30 km/h sone i sentrum.
- Parkeringsnormer for arbeidsplasser i nybygg som aktivt tar hensyn til kollektivtrafikktilbudets kvalitet.
- Implementering av gatebruksplan for sentrumsområdet pågår, herunder utvidet gågatenett.
- Løpende implementering av plan for hovedsykkelvegnettet/grønn rute.
- Prioritering av fremkommelighet for kollektivtrafikken i byområdet, biltrafikk til hovedveinettet.
- Langsiktige strategier om utbygging i knutepunkter og utbygging av terminaler.

Når det gjelder hvilken type kollektivtrafikktiltak som er lagt til grunn for arbeidet med en søknad fra Oslo kommune, er hovedvekt lagt på investeringer og driftstiltak som ikke gir fremtidige bindinger mht. økte driftskostnader på grunn av den manglende langsiktigheten. Dette er særlig aktualisert nå når vi synes å kunne få en situasjon med klare planer for fremkommelighetstiltak som ikke er finansiert. Ved et slikt valg unngår vi også å binde fremtidige behov for driftsfinansiering.

Det har vært intensjonen for de deltakende fylkene å integrere flytoget i listen over tiltak ut fra en strategi om bedre utnytting av eksisterende tilbud. Flytoget har ikke funnet det verdt å gå videre med dette, jf. vedlegg 3.

Senere resultatmåling er en spesiell utfordring. Vi har som kjent søkt å ta dette opp i tilknytning til Samferdselsdepartementets forberedende arbeider, men uten helt å ha nådd frem. De disponible midlene er begrensede, og de kortsiktige målbare virkningene for reisemiddefordelingen vil kunne bli tilsvarende små for tiltak i sentrum og områder ellers hvor hele bytrafikken ønskes påvirket. Generelt kan man betrakte tiltak på eksisterende veinett og i eksisterende kollektivdrift som tiltak der virkningen av hvert enkelt tiltak vanskelig kan måles alene, men der samlede virkningen over tid kan bli betydelig. Måleproblemene det er vist til må bli et viktig ledd i det oppfølgende arbeidet som nå forestår.

Vi det også riktig å minne om de målinger av trafikkutvikling og kundetilfredshet som finner sted gjennom de årvisse Prosam-undersøkelsene. Etter vår oppfatning må dette betydelige arbeidet kunne legges til grunn for senere resultatmålinger.

Det advares mot for store forventninger til målbare effekter på kort sikt. Kollektivtrafikken i regionen har en omsetning på ca. 4-5 mrd. kroner i året. Den trafikale virkningen av et økt bidrag på 75 mill. kroner vil være vanskelig å måle. Imidlertid vil selv relativt små bidrag kunne initiere hele eller deler av prosjekter man ellers ikke vil ha rom for, eller bidra til fullfinansiering. På dette grunnlag er midlene i belønningsordningen noe å strekke seg etter for samferdselsmyndigheter og operatører i regionen. Får man uttelling vil dette inspirere på flere felter.

Om de konkrete prosjektene

Oslo kommunes søker om midler for til sammen 75 mill. kroner. Alle midlene kan benyttes i 2004. Det søkes om midler til følgende prosjekter:

Prosjekttittel	Søknadsbeløp mill. 2004 -kroner
a. Regionale pendellinjer for buss. Planlegging, informasjon, holdplassutrustning.	5
b. Ruteopplysning – informasjon, utvidelse av 177 til flere deler av regionen.	3
c. Samordning av elektronisk billettering i Oslo-regionen – etablering av felles samordnings/avregningsentral OIO.	6
d. Søndre kollektivtrafikkstreng, framkommelighet – 2 år.	25
e. Områdekampanjer – bedrifter. Tre områder á 1 mill.	3
f. Bilpendling - struping - skilting - etablering av innfartsparkering. Prøveordning Rosenholm.	1
g. Belønningsordning for økt kundetilfredshet.	20
h. Frekvensøkning på stamruter buss.	12
Sum	75

a. Regionale pendellinjer for buss

Svært mange regionale busslinjer terminerer i sentrum eller like etter at de er kommet gjennom sentrum. Dette fører til langt flere bussbevegelser enn nødvendig, behov for plasser til omstilling og til en viss grad til tomkjøring. Ved å la linjer pendle mellom øst og vest der det ligger til rette for det, oppnås både et bedre tilbud til reisende som slipper overgang og et mindre belastet byrom. Gode pendelruter er avhengig av forutsigbar regularitet og punktlighet. Oppretting av nye pendelruter må sees i sammenheng med rollefordelingen mellom buss og bane. Søknaden om prosjektmidler omhandler midler til planlegging av tiltaket og midler til nødvendige tiltak for å sikre framkommelighet/regularitet. Midler til planlegging, informasjon til publikum, for eksempel om hvilke nye reisemål du kan nå direkte og markedsføring, bør også kunne inngå. På hvilken måte man går videre må sees i sammenheng med behandlingen av det regionale driftskonseptet tilknyttet Oslopakke-2 våren 2004.

b. Ruteopplysning – informasjon, utvidelse av 177 til flere deler av regionen.

I dag er det vanskelig å skaffe seg oversikt over alle kollektive transporttilbud på Østlandet. Fylkeskommunene og en del større transportselskaper og sammenslutninger har egne informasjonskanaler og man er avhengig av å ha kunnskap om disse kanalene dersom man skal

reise på tvers av fylkesgrenser eller med ulike transportmidler. Oslo kommune støtter Østlandssamarbeidets arbeid med å utvikle en felles rutedatabase og felles ruteinformasjonstjeneste på Internett, SMS og WAP basert på å utvide Trafikantens kapasitet. Tiltaket vil bidra til at det blir enklere å få informasjon om kollektivtransporten til, fra og i Oslo. TØI har i egen rapport dokumentert at god informasjon er en viktig faktor ved valg av transportmiddel. Felles ruteinformasjon vil kunne bidra til flere kollektivbrukere.

Aktørene i Østlandssamarbeidet vil for egen regning prioritere arbeidet med å fremskaffe de data som er nødvendig for å etablere felles ruteinformasjonstjeneste på Østlandet.

Det søkes på dette grunnlag om støtte fra belønningsordning til å dekke etableringskostnader og driften av tjenesten med totalt 2,5 mill kr i 2004. Beløpet vil dekke de tekniske etableringskostnadene, ekstraordinær arbeidsinnsats hos Trafikanten under etableringen og driften av systemet i 2004. Det antas å være aktuelt å søke bidrag også i påfølgende år. Prosjektet er utdypet i vedlegg 1.

c. Samordning av elektronisk billettering i Oslo-regionen. Søknad om støtte til etablering av felles samordnings/avregningsentral OIO

De tre store operatørene av kollektivtransport i Osloregionen, AS Oslo Sporveier (OS), NSB AS og Stor-Oslo lokaltrafikk a.s (SL) har besluttet å anskaffe og implementere nye billettsystemer.

I forbindelse med spesifisering av funksjoner og tekniske krav er det i hvert av de tre prosjektene lagt til grunn at de nye systemene skal samordnes. Grunnlaget for samordning er ivarettatt ved at OS, SL og NSB i fellesskap har utviklet en komplett spesifisering som regulerer alle tekniske og funksjonelle forhold knyttet til regional interoperabilitet.

For å realisere den planlagte samordningen av de nye, elektroniske billettsystemene, må det opprettes et felles samordningsgrensesnitt mellom selskapene. Dette gjøres mest effektivt gjennom å sentralisere funksjoner knyttet til inntektsavregning, sikkerhetsstyring og kundestøtte. Søknaden gjelder støtte til utvikling og anskaffelse av nødvendig programvare og maskinvare for å realisere grensesnittet.

For den reisende betyr samordning at man klarer seg med ett kort, som kan benyttes for reiser med alle tre selskapene. Enkelte støttefunksjoner (opplading, fornyelse, kontoadministrasjon) knyttet til bruken av elektroniske kort skal tilbys på tvers av selskapsgrenser. Dette bidrar til å redusere barrierer og til å øke den praktiske tilgjengeligheten for bruk av kollektive transporttjenester.

For operatørene vil samordning av de nye, elektroniske billettsystemene gi et vesentlig bidrag til økt attraktivitet i det samlede regionale kollektivtilbudet. Den anbefalte modellen som baserer seg på en sentralisering av beskrevne fellesfunksjoner har vesentlige fordeler knyttet til anskaffelses- og driftskostnader, skalerbarhet, sikkerhet og tjenestekvalitet.

Videre vil nye operatører/fylker/regioner kunne knytte seg til felles sentral med svært lav inngangsbarriere. Dette åpner for interregional og senere også nasjonal målestokk på samordning.

Sentralisering av transaksjonshåndtering gir et unikt statistikkgrunnlag som kan utnyttes for overordnet planlegging og styring av det samlede regionale kollektive trafikktilbudet. Det åpnes også for bruk av incentivbaserte kontraktsmodeller.

Det søkes om 6 mill. til anskaffelse og implementering av nødvendig programvare og maskinvare for felles samordningsentral OIO. Prosjektet er utdypet i vedlegg 1.

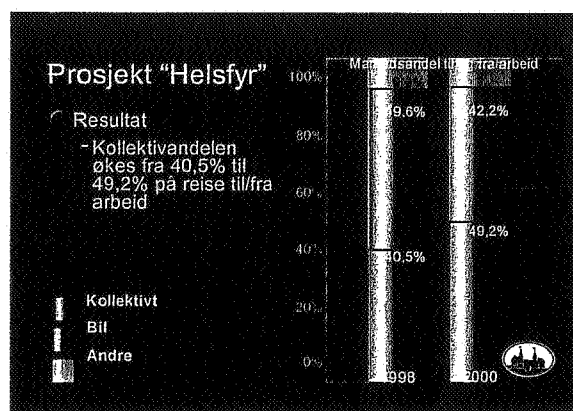
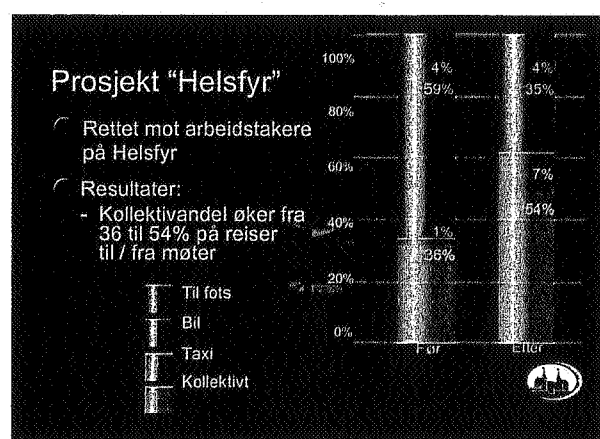
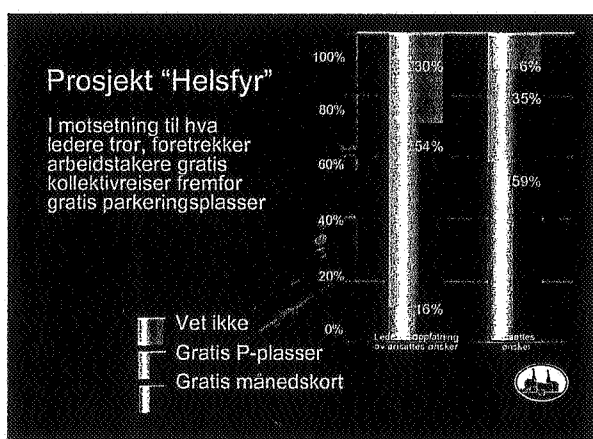
d. Søndre kollektivtrafikkstreng

Planarbeidet med omlegging av systemet i søndre streng, med toveis trikk i Prinsens gate og toveis buss i Tollbugata, er godt i gang. Planen er ute på høring og byggeplanen er under utarbeidelse. Det er en ambisjon å ha et ferdigstilt anlegg, samordnet med Stortingets prosjekt på Wessels plass, innen 7. juni 2005. Planene krever omlegging av kjøremønsteret for bil, og graden av biltilgjengelighet er en av frihetsgradene i prosjektet.

Stabil prioritert fremkommelighet på søndre streng for trikk og bybuss er et nøkkeltiltak for bedre kollektivtrafikk i Oslo, og Oslo kommune anbefaler at innsatsen for konsekvent kollektivtrafikkprioritering i sentrum bør konsentreres her. Oppgitt kostnadsramme er 113 mill. kroner med laveste standard på opparbeidelsen, og det bør legges opp til bevilgning i 2004 og 2005. Byrådsavdelingen utarbeider sak om finansiering. Forslaget er utdypet i vedlegg 1.

e. Områdekampanjer – bedrifter

Sporveien har i samarbeid med SL og med godt resultat tidligere gjennomført markedsføringskampanjer rettet mot næringsliv og ansatte i Helsfyrområdet. Det er lagt vekt på konkret informasjon om tilbudet og salgsrettede aktiviteter. Blant annet har det fremkommet, til arbeidsgivernes overraskelse, at medarbeidere flest foretrekker gratis månedskort fremfor gratis parkeringsplass. Kollektivandelen både til og fra og i jobb har økt som resultat av kampanjen. Se for øvrig illustrasjonene nedenfor.



Oppfølgende kampanjer, og gjerne som ledd i et regionalt samarbeid, bør søkes gjennomført. Mulige områder kan være:

- Skøyen (næringsliv)
- Lillestrøm (næringsliv og bosatte)
- Røa (bosatte)

Et kriterium for de utvalgte områdene er at det er eller vil bli utført kvalitetsforbedringer i trafikktilbudet.

Kostnadsramme for hver kampanje bør være 1 mill kr.

f. Bilpendling - struping – skilting - etablering av innfartsparkering

Det finnes gode, billige og effektive skiltingssystemer for å varsle om kø foran. Det bør arbeides med å finne gode parkeringsmuligheter i tilknytning til kollektivtrafikk der køene melder seg, dvs. tilstrekkelig langt ute. Rosenholm, Asker, Ski og Lillestrøm peker seg ut blant aktuelle steder for gjennomføring av et forsøksprosjekt. Rosenholm har arealer og god kollektivdekning og kan kanskje være velegnet som en pilot, dette bør imidlertid drøftes nærmere. Søknad må i all hovedsak rette seg mot skilting på hovedvegnettet, markedsføring og eventuelt vakthold.

g. Belønningsordning for økt kundetilfredshet.

Oslo kommune hadde i årene 1999 til 2002 forsøk med tilskudd til kollektivtrafikken basert på de trafikale resultater som ble oppnådd, først i form av evnen til å skaffe nye passasjerer deretter ut fra mål for punktlighet og tilfredshet hos de reisende. Erfaringene tilsier at ordningen burde kunne videreføres, dels som en oppsummering av erfaring og deretter videreutvikles. For Oslo og Akershus del gjennomføres jevnlig trafikkundersøkelser som kan danne grunnlag for målinger av resultater. Prosjektet foreslås videreført for hele regionen med inntil 20 mill. i 2004, der utbetaling vil være avhengig av oppnådde resultater.

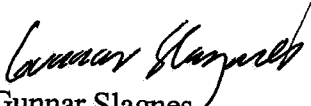
h. Frekvensøkning på stamruter buss.

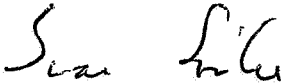
Oslo har gode erfaringer med virkning av økt frekvens på buss og bane for å flere reisende. Innsats av denne karakter forutsetter imidlertid innsats over lengre tid samt stabilitet i tilbudet. Erfaring viser at de reisende vil ha oppdaget og tatt nye tilbud i bruk etter 1-2 år. Dersom tiltakene i utgangspunktet hadde hatt kostnadsdekning, ville de allerede vært tatt i bruk. Det er derfor viktig at tilskudd kan forventes opprettholdt ut over oppstartsperioden. Med forutsetningen i belønningsordningen om et-årig bevilgning har vi ikke funnet det riktig å fremme forslag om frekvensøkning på noen driftsarter.

Dersom forutsetningene imidlertid endres og langsiktighet kan påregnes, vil vi gjerne komme tilbake med en nærmere beskrivelse og utdypning av prosjekt om styrket frekvens på utvalgte stamlinjer. Her vil det være svært interessante problemstillinger om måling av effekt på biltrafikk langs de samme rutene.

Vi håper en rask søknadsbehandling slik at planlegging kan fullføres og midlene tas i bruk i 2004.

Med hilsen


Gunnar Slagnes
fung. kommunaldirektør


Ivar Sørli
samferdselssjef

- Vedlegg:**
1. Utdypende prosjektbeskrivelser.
 2. Søknadsskjema med vedlegg.
 3. Liste over foreslåtte prosjekter, ikke prioriterte.
 4. Bystyremelding nr. 5/2003 - Strategi for kollektivtrafikkens utvikling.

Kopi til: Akershus fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune
Østfold fylkeskommune