



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: MJS	S.BEH: ED
21 JAN. 2005	
S.NR.: 03/2060-15	
ARKIV: 311.2	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
kristin.dahle@sd.dep.no
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 19 JAN. 2005

Deres ref: Vår ref (saksnr): Saksbeh:
200404254-3 Per Frøyland, 23461567

Arkivkode:
124

BELØNNINGSORDNINGEN FOR BEDRE KOLLEKTIVTRANSPORT OG MINDRE BILBRUK - SØKNAD OM MIDLER FOR 2005

Innledning:

Med bakgrunn i St. prp. nr. 1 (2004-2005) for Samferdselsdepartementet og departementets oppfølgende brev av 19.10.2004 søker Oslo kommune om midler innenfor belønningsordningen. Det søkes om i alt ca. 110 mill. kroner i 2005. Søknaden er utarbeidet i samråd med Akershus, Buskerud og Østfold fylkeskommuner.

Når det gjelder det faglige grunnsyn det søkes innenfor, viser vi til de innledende betraktninger i vår søknad for 2004, jf. vedlagte brev av 20.01.2004. Fokuset på kollektivtrafikkens rolle i Oslo er ytterligere styrket gjennom bystyrets behandling av kollektivtrafikkmeldingen våren 2004. Flere av tiltakene som her ble ønsket, er under gjennomføring. Det gjelder tiltak av så vel organisatorisk som trafikkmessig karakter. I foreliggende søknad finnes prosjekter som tar høyde for problemstillinger som følger av meldingen. Innledningsvis vil vi peke på et økt behov for ferdige planer og planleggingsmidler, billettsystemer, informasjonssystemer og tiltak for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken.

I tråd med retningslinjene omfatter søknaden både etterskuddsvise utbetalinger basert på oppnådde resultater og søknader om forskuddsvis tildeling basert på planlagte og politisk vedtatte tiltak.

For Oslos del er det viktig å merke seg at man i 2004, til tross for stenging av den viktigste T-banestrekningen (Grorudbanen) i fem måneder, har oppnådd å snu en nedadgående trafikktrend, slik at vi igjen har vekst i kollektivtrafikken. Tellinger fra bompengesnittene viser at de indre bomstasjonene i Oslo, der kollektivtrafikken har særlig stor konkurranseevne, har hatt en mindre vekst i 2004 enn den generelle veksten i kollektivtrafikken. Dette betyr at vi har forsterket den ønskede effekten med hovedveitbyggingen om å overføre biltrafikken dit. Når det gjelder dette grensesnittet, som gir uttrykk for konkurranseflater i den regionale trafikken, er det også verdt å merke seg at trafikkveksten her er lavere enn i landet for øvrig. I denne forbindelse vil vi påpeke at også SL har klart å snu en negativ trend og oppnå økt kollektivtrafikk i 2003. Disse positive trendene er oppnådd i en periode med økt privatøkonomisk vekst. I tilsvarende situasjoner tidligere har man tapt markedsandeler.

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Postadresse:

Telefon: 23 46 16 00

Rådhuset, 0037 Oslo

Telefaks:

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

For Buskerud og Østfold ser vi et mer blandet bilde. Mens den lokale trafikken i byene viser fallende tendens, meldes det om til dels kraftige økninger i trafikken til og fra Oslo med tog fra Drammen og Moss. Pendlertrafikken fra Drammen med buss viser også en økende tendens. Det etterlyses bedre kunnskap om reisemålene for trafikantene til Oslo for å kunne tilrettelegge trafikktilbudet på en bedre måte.

Prosjekter for 2005

Oslo søker på bakgrunn av overstående om prosjekter som fremgår nedenfor. Selv om prosjektene ikke er prioritert, vi legge vekt på viktigheten av å kunne videreføre og ferdigstille pågående arbeider. Prosjektene i listen er for øvrig kategorisert i alfabetisk rekkefølge under følgende overskrifter: Etterskuddsvis tildeling (belønning), igangværende tiltak, midler til prosjektplanlegging, nye investeringstiltak, utredning.

Vi vil til slutt gjøre oppmerksom på at betydelige andeler av de tildelte midlene for 2004 er delbidrag til ennå ikke avsluttede prosjekter. I de vedlagte rapportene presenteres status for disse.

Prosjektliste – ikke prioritert:

Nr	Tittel	Søknadsbeløp
	<i>Etterskuddsvis tildeling (belønning)</i>	
1a	Trafficutvikling – etterskuddsvis bonus	8 500 000
	<i>Igangværende tiltak</i>	
2a	Framkommelighetsprioritering – Oslo gate	2 000 000
2b	Kolsåsbanen	18 000 000
2c	Samordnings- og avregningssentral for elektronisk billettering	26 000 000
	<i>Midler til prosjektplanlegging:</i>	
3a	Planleggingsmidler for å gjennomføre vedtatte investeringsprogrammer	1-5 000 000
3b	Busspendling/knutepunkter Buskerud - Oslo	1 000 000
	<i>Nye investeringstiltak:</i>	
4a	Informasjonssystem T-banen	5 000 000
4b	Lilleakerbanen – oppgradering	10 000 000
4c	Områdekampanjer	1- 4 000 000
4d	Posisjons- og sanntidsinformasjonssystem (SIS)	30 000 000
4e	Samordnet ruteinformasjon Østlandet	1 670 000
4f	Stambusskonseptet – gjennomføring	5 000 000
	<i>Utredning:</i>	
5a	Innfartsparkering i Osloregionen	1 000 000
5b	Regionale pendellinjer	2 000 000
5c	Reisevanestudier blant bilister over fylkesgrensen Buskerud/Akershus	500 000

1a Trafikkutvikling – etterskuddsvis bonus

Kollektivtrafikk er et prioritert område i Oslo. Dette gjelder både på investerings- og driftssiden. I budsjettet for 2005 har bystyret ytterligere økt investeringsbudsjettet i Sporveien med 100 mill. kroner og driftsbudsjettet med 14 mill. kroner, med blant annet formål å øke regularitet, punktlighet og frekvens. Det fokuseres således på å videreføre og -utvikle et arbeid som i tråd med forventningene, gir positive resultater for trafikkutviklingen.

Nærmere analyser viser at en negativ trend i trafikkutviklingen i Oslo er stanset og langt på vei snudd i 2004. Ved utgangen av november ligger det an til en svak vekst på ca. 0,5 %, mens det i 2003 var en svikt på ca. 2 %. Gjennomsnittet for de seneste fem foregående årene (1999-2003) gir en årlig svikt på 1,8 mill. påstigende passasjerer, som tilsvarer vel 1 %.

Differansen mellom vekst på 0,5 % og reduksjon på 1,0 % tilsvarer 1,5 % eller avrundet 2,4 millioner reiser. Om denne trafikken i stedet skulle vært avvirket med bil, ville det i følge Sporveiens samfunnsregnskap gitt en årlig miljø- og ulykkeskostnad som er minst 7 mill. kroner høyere. Det presiseres at modellen for beregning av miljø- og ulykkeskostnader foreløpig ikke inkluderer kø- og arealkostnader.

Oslo vil på bakgrunn av analysen ovenfor søke om 7 mill. kroner i 2005 til Oslo som etterskuddsvis tildeling (bonus), jf. retningslinjenes punkt 5.2. Midlene forutsettes brukt til ytterligere styrking av kollektivtrafikkens økonomi og pålitelighet gjennom fornyelsesprogrammet for T-banen. Det vises for øvrig til side 1 i søknadsbrevet der trafikkutviklingen for henholdsvis kollektivtrafikk og veitrafikken i Oslo drøftes. Etter vår oppfatning oppfylles vilkårene.

Akershus kan også opplyse om gode resultater som følge av arbeidet for bedret kollektivtrafikktilbud. Ved utgangen av oktober 2004 var det en vekst i trafikken for SL buss og båt på 2,7 % sammenlignet med samme perioden i 2003. Spesielt har veksten vært stor på linjene 402 og 414 (Oslo – Lillestrøm – Kjeller) hvor det høsten 2003 ble innført 15 min. intervaller på dagtid. Trafikkøkningen her har vært på 10 %. Total passasjerøkning utgjør i overkant av 1 million. Med en miljøgevinst anslått til 50 % av storbyområder, søkes det om et etterskuddsbonus til Akershus på 1,5 mill. kroner.

Det søkes om **8,5 mill. kroner** i etterskuddsvis tildeling for 2005.

2a Framkommelighetsprioritering – Oslo gate

Oslo gate har tidligere hatt gjennomkjøringsforbud for biltrafikk som ledd i prioritering av fremkommelighet for trikk og buss. Politiet har senere opphevet tiltaket, selv om det overordnede veinettet etter åpningen av Ekeberg tunnelen ligger bedre til rette for alternative kjøreruter. For eventuelt igjen å reservere Oslo gate ved Bispegata for trikk og buss krever politiet fysisk regulering, for eksempel med bom. Tiltaket er blant tre på topp for trikken ved at det er blant dem som gir sprang i kostnadsreduksjon, og med tilsvarende betydelig tidsgevinst for kollektivtrafikanter og økt konkurransekraft.

Tiltaket er for øvrig nærmere beskrevet i prosjektark som ledd i Sporveiens Fremkommelighetsfokus og inngår i arbeidet med 20 % økt reisehastighet for trikk og buss i Oslo gjennom Frem 2005.

En effektiv prioritering i et ømfintlig område krever høyverdig utformede fysiske tiltak og et godt vedlikeholds nivå. Investeringene anslås til 2 mill. kroner, og de årlige driftskostnadene for bommene til 0,1 mill. kroner. Sporveien vurderer de driftsmessige gevinstene som så vidt betydelige at en her bør være villig til eventuelt selv å bære fremtidige driftskostnader.

Det søkes om **2 mill. kroner** for 2005.

2b Kolsåsbanen

Trafikken på Kolsåsbanen utenfor Bekkestua ble innstilt sommeren 2003 og erstattet med bussdrift. I følge AS Oslo Sporveiers beregninger krevde en gjenåpning av banen med midlertidig drift et årlig tilskudd på 6 mill. kroner mer enn det som ble dekket av da gjeldende avtale (5,5 mill.) med Stor-Oslo Lokaltrafikk as (SL). Akershus sa nei til å dekke økningen slik at eventuell drift av kollektivtrafikk i Akershus indirekte ville måtte gis som tilskudd fra Oslo kommune via Oslo Sporveier.

Med økonomisk grunnlag i tildeling fra belønningsordningen på 6,5 mill. kroner for 2004, ble det inngått avtale mellom SL og Sporveien om kortsiktig utbedring av infrastrukturen på enkelte sikkerhetskritiske områder og gjenopptakelse av driften (fra 22.11.2004). Avtalen gjelder ut 2005.

Oslo kommune er inneforstått med at Akershus fylkeskommune gjennom Oslos søknad ønsker at det skal søkes om belønningsmidler til å dekke merutgiftene også for 2005. Basert på samme forutsetning som i vår søknad av 11.05.2004, utgjør Sporveiens merkostnader til drift en halv million kroner per måned, dvs. 6 mill. kroner på årsbasis. Oslo finner det primært riktig i å søke om dette beløpet innenfor belønningsordningen for 2005. Fra Akershus side opplyses at SLs merkostnader sammenliknet med bussdrift utgjør en mill. per måned, dvs. 12 mill. kroner på årsbasis, når tapte billettinntekter inkluderes.

Fylkesutvalget i Akershus vedtok 10.06.2004 om midlertidig drift av Kolsåsbanen og sak om belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk 2004, at "det legges til grunn at tilskudd til midlertidig drift av Kolsåsbanen for 2005 kan dekkes gjennom videreføring over statens belønningsordning for kollektivtrafikk". For 2004 ble dette som nevnt ovenfor, beregnet av Akershus til å gi et økt tilskuddsbehov for SL på ca. 11 mill. kroner. Akershus ber på dette grunnlaget Oslo om å søke om det nevnte beløpet på 12 mill. kroner (prisjustert) for 2005.

Akershus fylkeskommunes utgangspunkt er differansen mellom situasjonen med bussdrift og banedrift, mens Oslo vurderer økningen i driftskostnadene på bane for å trafikkere strekningen Bekkestua - Kolsås. Dersom Akershus betraktningssmåte blir lagt til grunn fra departementets side, finner Oslo kommune det rimelig at det på samme måte ytes et grunntilskudd til driften av Kolsåsbanen i Oslo. Dette bør utgjøre minst 6 mill. kroner per år.

Oslo finner på dette grunnlag å søke om å få tildelt midler gjennom belønningsordningen for 2005 etter samme modell som for Akershus, hvilket innebærer 6 mill. kroner i driftstilskudd for Kolsåsbanen i Oslo og 12 mill. kroner i driftstilskudd for Kolsåsbanen i Akershus, til sammen 18 mill. kroner. For Akershus fylkeskommune er en fortsettelse av den midlertidige driften av Kolsåsbanen prioritert.

Det søkes om **18 mill. kroner** for 2005.

2c Samordnings- og avregningsentral for elektronisk billettering

Det ble i belønningsordningen for 2004 gitt en oppstartbevilgning til samordnings- og avregningsentral for elektronisk billettering i regionen på 6 mill. kroner. Hensikten er å legge til rette for at passasjerer kan reise på tvers av SLs, NSBs og Sporveiens ansvarsområder uavhengig av hvem som har utstedt og hatt inntekt av billetten/kortet i utgangspunktet, og uten dagens ressurskrevende og usikre rutiner. Samtidig legges det til rette for at andre fylker/kortutstedere senere kan slutte seg til med en marginal kostnadskonsekvens.

På bakgrunn av innkomne tilbud må det antas at totalkostnaden til et avregningssystem som andre skal kunne knytte seg til, vil være nærmere 30 mill. kroner, og levering kan skje ett år etter bestilling. Den samlede kostnaden til regionens elektroniske billetteringssystem, og som allerede er finansiert av de nevnte selskapene, er i utgangspunktet vel 300 mill. kroner. Samordnings- og avregningselementet fra utgjør således ca. 10 %.

Dagens overgangssystemer for andre i Oslo vil opphøre ved overgang til nytt billettsystem dersom det ikke etableres kompatible løsninger via en avregningsentral. Østfold har i dag elektronisk billettsystem som ikke er kompatibelt med systemet som er valgt i Oslo/Akershus, men som kan tilpasses gjennom endringer i programvaren og utskiftning av alle reisekort. Kostnaden for å etablere gjennomgående billettering fra Østfold er anslått til 2 mill. kroner. Midlene kommer i tillegg til totalkostnaden det vises til ovenfor på 30 mill. kroner. For Buskeruds del er det et behov for en større oppgradering av billettsystemet. Dette vil vi eventuelt komme tilbake til i en senere søknad.

Tiltaket vil øke kollektivtrafikkens samlede attraktivitet ved en forenkling som spesielt gjør det lettere å reise på tvers av etablerte ansvarsområder. Både reiseopplevelsen og kollektivtrafikkens omdømme vil bli styrket, og dette bør gi seg utslag i økt trafikk.

Det søkes om **inntil 26 mill. kroner** for 2005.

3a Planleggingsmidler for å gjennomføre vedtatte investeringsprogrammer

Både fra statens og Oslo kommunes side er det en betydelig økning i investeringer for å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikk, jf. Frem 2005 og Frem 2006. Mesteparten av tiltakene i planene er på kommunal vei. Investeringene til tiltakene dekkes gjennom Oslopakke 2, mens planleggingsmidler i liten grad synes å bli dekket. I tillegg til enkelte større tiltak omfatter tiltakspakken investeringer i et stort antall små tiltak, noe som er meget ressurskrevende når det gjelder forhold til planlegging.

Det vil også bli avsatt store sekkeposter i handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan som omfatter tiltak for økt tilgjengelighet til stasjoner og holdeplasser. Også dette omfatter et stort antall mindre tiltak hvor erfaringer fra tilsvarende prosjekter tilsier at dette krever store planleggingsressurser, jf. blant annet Groruddalspakka.

Det er et økende behov for å bygge opp en planreserve for kollektivtrafikktiltak. Erfaringene viser at det er mangel på byggeklare planer når bevilgninger kommer. Større planreserve gir også mulighet til å velge ut de mest "effektive tiltakene". Veisektoren er et eksempel, hvor man har tradisjoner for opparbeidelse av planreserve, noe som sikrer raskere gjennomføring og finansiering.

Av spesielle prosjekter som vil kreve betydelige planleggingsmidler for tilrettelegging og prioritering av kollektivtrafikken nevnes tiltak i Groruddalen, Bogstadveien, Bryn, Skøyen og tiltak i sentrumsområdet. For å kunne fortsette utviklingen av stambusslinjer og "rullende fortau for trikken" er planreserver for framkommeligheten av høyeste viktighet.

Det søkes om **inntil 5 mill. kroner** for 2005.

3b Busspendling/knutepunkter Buskerud - Oslo,

Tiltaket omhandler utredning av mulighetene for enklere omstigning mellom regionale/halvlange ekspressbussruter og lokale buss, t-bane og trikkelinjer i Oslo og lokale busslinjer i Akershus.

Det er etablert en rekke halvlange ekspressbussruter og regionbussruter mellom Buskerud (Drammensområdet og Ringerike) og Akershus/Oslo. Disse bussrutene kjører på det overordnede vegnettet (E 16 og E 18) direkte fram til Vika og bussterminalen på Vaterland. Tidligere kjørte flere av rutene gjennom Bygdøy allé og sentrumsgatene i Oslo. For passasjerer som skal direkte til arbeidsplass eller lignende nær en bussholdeplass på E 18 eller til Vika-området eller på Vaterland/Grønland fungerer det nye kjøremønsteret tilfredsstillende. For de som skal til andre steder i Akershus eller Oslo er det behov for bedre tilrettelegging for overgang til lokale kollektivruter.

Tilrettelegging i Akershus: Bussene fra Drammensområdet kjører sjelden via Sandvika kollektivterminal på grunn av lang kjøretid. Omstigning kan derfor alternativt vurderes på bussholdeplasser mellom Blommenholm og Lysaker.

Tilrettelegging i Oslo: Bussene betjener ikke Skøyen tilfredsstillende i østlig retning på vei mot Oslo, men brukbart i vestlig retning. Alternativt kjøre- og betjeningssystem på Skøyen bør vurderes.

I utredningen bør man ta opp utfordringer knyttet til både de fysiske forholdene for passasjerene, tilgjengeligheten for bussrutene, ruteinformasjon og behovet for samordning av takst- og billettsystemer. Man må søke løsninger som gjør det enklere å være "kollektivpendler" til fra Buskerud til Akershus og Oslo.

Det søkes om **1 mill. kroner** for 2005.

4a Informasjonssystem T-banen

Som ledd i oppgraderingen av T-banen er det et åpenbart behov for et forbedret, gjennomgående informasjonssystem. Det gjelder både fast skilting og sanntidsinformasjon. Den faste skiltingen bør med hensyn til så vel design som innhold sees i sammenheng med jernbane, trikk og buss. Nationaltheatret knutepunkt anbefales som pilotprosjekt.

For sanntidsinformasjon anbefales et forprosjekt hvor integrering i det systemet som nå er under etablering for trikk og buss er et hovedalternativ eller en hypotese. Dette ville i så fall også gi bedre overgangsinformasjon i korrespondansepunktene. Bystyret i Oslo har delfinansiert tiltaket innenfor tilleggsbevilgningen på 14 mill. kroner i budsjettet for 2005.

Det søkes om **5 mill. kroner** for 2005.

4b Lilleakerbanen – oppgradering

Det er i 2004 gitt bidrag til oppgradering av og drift på Kolsåsbanen utenfor Bekkestua (i Akershus) som ledd i en satsing på styrking av det vestlige banesystemet.

En mer omfattende oppgradering av Kolsåsbanen ligger inne i gjeldende handlingsprogram for Oslopakke 2. Forsinket planavklaring i Akershus har medført utsettelse til perioden 2006-2009.

Et fullverdig banetilbud i området Oslo vest og Bærum krever også oppgradering av Lilleakerbanen mellom Skøyen og bygrensen. Også her er infrastrukturen til dels sterkt nedslitt, og fornyelse er nødvendig for at driften skal kunne opprettholdes og konkurransedyktighet i forhold til bilbruk styrkes. Sporveiens fornyelsesprogram opererer med et samlet behov på 19 mill. kroner. Videre oppgradering og modernisering vil gi et høyere beløp, avhengig av valgt standard.

Lilleakerbanen mellom Thune/Skøyen og Jar har separat trasé, men lav standard gir nedsatt hastighet. En hastighetsøkning og tilsvarende reduksjon i reisetiden på 20 % bør være realistisk.

For å opprettholde driften er tiltak for vel 3 mill. kroner nødvendig i 2005. Det foreligger dessuten klare oppgraderingsplaner for hastighetsøkende tiltak for 7 mill. kroner.

Det søkes om **10 mill. kroner** for 2005.

4c Områdekampanjer

Sporveien har i samarbeid med SL og med godt resultat 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 nærmere i illustrasjonen nedenfor.

Samtidig med økt reisehastighet og bedret framkommelighet vil systemet benyttes til å gi løpende informasjon om vognenes posisjon for å gi kundene informasjon om avgangstid fra stoppestedene korrigert for eventuelle forsinkelser (sanntidsinformasjon).

Testfasen er avsluttet og gjennomføring av fase 1 er i full gang. Resultatene så langt er lovende, og det har ikke oppstått større funksjonsproblemer.

Både bedre framkommelighetsprioritering og sanntidsinformasjon vil gi kollektivtrafikken økt attraktivitet og større konkurransedyktighet i forhold til bilbruk. Resultatet bør bli mer kollektivtrafikk og mindre biltrafikk enn en trendutvikling.

Det regionale prosjektet har en samlet investeringsramme på 103 mill. kroner for fasene 1 og 2. Som ledd i investeringen vil Sporveien måtte anskaffe kjøretøycomputere for ca. 20 mill. kroner til i alt 290 busser. Dette er delvis indirekte finansierte gjennom økte priser på nye busser som kommer i trafikk gjennom den pågående anbudsprosessen. Kostnader på 12-13 mill. kroner må direkte tilskrives økte funksjonskrav på grunn av posisjonering for aktiv signalprioritering og sanntidsinformasjon. Sporveien vil dekke en grunnlagsinvestering på ca. 8 mill. kroner, mens de resterende 12 mill. søkes dekket gjennom belønningsordningen.

Akershus opplyser at de mangler finansiering av utstyr til ca. 300 busser, hvilket utgjør en kostnad på 18 mill. kroner. Akershus fylkeskommune er uenig om at midler fra belønningsordningen skal gå til dette.

Staten gjennom Statens Vegvesen Region Øst, har kommet med en sterk oppfordring til Oslo kommune om at det søkes om midler til SIS-systemet gjennom belønningsordningen til de deler av prosjektet som av formelle grunner ikke kan finansieres gjennom Oslopakke 2, dvs. kjøretøycomputerne beskrevet ovenfor.

Oslo søker om **12 mill. kroner** for 2005, alternativt **30 mill. kroner** dersom Akershus velger å slutte seg til.

4e Samordnet ruteinformasjon Østlandet

Østlandssamarbeidet har utredet og sluttet seg til et opplegg for samordnet ruteinformasjon med basis i Oslo og Akershus Trafikkservice AS (Trafikanten). Opplegget innebærer en samordnet og konkurransenøytral ruteinformasjonstjeneste for kollektivreiser på Østlandet. Forslaget tar hensyn til kundenes behov i det totale reisemarkedet på Østlandet uten hinder fra tradisjonelle fylkes- og konsesjonsgrenser. Med basis i dagens 177 – Trafikanten, er ruteinformasjonstjenesten på Østlandet enkel å bruke og et tilbud til alle reisende uavhengig av kunnskap og teknologi. Ruteinformasjonstjenesten skal kunne integreres og/eller være enkel å benytte sammen med fylkeskommunens lokale og landsdekkende ruteopplysningstjenester, og den skal styrke deltakende operatører og transportselskaps markedsmessige og forretningsmessige interesser.

Eierne av Trafikanten, Oslo Sporveier, Stor Oslo Lokaltrafikk og NSB, bidrar årlig med driftsstøtte til ruteinformasjonstjenesten, for 2005 med henholdsvis i alt 24,5 mill. kroner. I Østlandssamarbeidet er det forutsatt at samtlige deltakende fylker skal bidra til å finansiere

utvidelsen til de øvrige fylkene. For Oslo er merkostnaden beregnet til 510 000 kroner, for Akershus 490 000 kroner, for Buskerud 330 000 kroner og for Østfold 340 000 kroner.

Det søkes om **1,670 mill. kroner** for 2005.

4f Stambusskonseptet – gjennomføring

Sporveien er i ferd med å etablere et stambussnett, basert på prinsipper om god fattbarhet, fremkommelighet, frekvens, informasjon og materiellstandard. Tiltaket er nærmere beskrevet i bussvisjonen Buss i Oslo 2010.

En i praksis god frekvens hvor en unngår "klumping" skal sikres ved at tidsavstanden mellom avgangene reguleres ved et trafikkstyringssystem. Posisjon for dette formålet kan gis ved samme system som nå innføres for sanntidsinformasjon.

Kostnadene for nødvendig tilleggsutstyr anslås til 0,5 mill. kroner (100 busser). Når også andre supplerende informasjons- og designtiltak legges til, blir prosjektrammen per linje og anbefalt ramme for søknad om bidrag **5 mill. kroner**. Det kan opplyses at bystyret i et tillegg til byrådets budsjettforslag for 2005 har bevilget midler til oppstart av en én av de 4-5 prosjekterte stambusslinjene.

Det søkes om **5 mill. kroner** for 2005.

5a Innfartsparkering i Osloregionen

I Akershus fylkestings møte 09.12.2004 ble det fattet et vedtak hvor "fylkestinget ber om at det fremmes en plan for park & ride". Under behandlingen av kollektivmeldingen for Oslo i Oslo bystyre 14.04.2004 ble byrådet bedt om å legge fram en gjennomføringsstrategi for etablering av park- & rideløsninger ved knutepunkter i og utenfor Oslo. I byrådets oppfølgingsplan av 04.11.2004 (vedlagt) pekes det på at nytten av og etterspørselen etter innfartsparkeringsplasser, er større i de ytre delene av regionene enn innenbys og nær sentrum. Det foreslås at det igangsettes et felles utredningsprosjekt for Oslo, Akershus, Buskerud og Østfold og med deltakelse fra Jernbaneverket og Statens Vegvesen.

Det søkes om **1 mill. kroner** for 2005.

5b Nærregionale pendellinjer

Det ble også i søknaden for 2004 søkt om midler til et prosjekt for nærregionale pendellinjer. Midlene skal benyttes til utredning av en eventuell pilotlinje. Dersom denne utredningen gir en positiv konklusjon, vil planleggingen bli videreført planlegging av tiltaket og til nødvendige tiltak for å sikre framkommelighet/regularitet, samt til informasjon og markedsføring rettet mot publikum. Temaet er gitt nærmere omtale i det driftskonseptet for Oslopakke 2. Sporveien og Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) setter nå i samarbeid i gang konkret arbeid med mulig oppfølging. Som eksempel på områder som vurderes knyttet sammen med pendelrute nevnes Lillestrøm (Romerike) – Rykkinn (Bærum).

Det ble ikke bevilget penger til tiltaket i 2004. Oslo Sporveier og SL har nå startet opp et felles prosjekt for å gjennomføre en sammenkobling av linjer til pendler. Det er behov for blant annet midler til detaljert undersøkelser/kartlegging av reise-mønster på eksisterende linjer.

Det søkes om **2 mill. kroner** for 2005.

5c Reisevanestudier blant bilister over fylkesgrensen Buskerud/Akershus

Pendlertrafikken fra Buskerud til Akershus og Oslo har økt med 60 % på ti år. Det er i dag 25 000 personer som daglig pendler over fylkesgrensene, dvs. 50 000 daglige pendlerreiser, men det er lite kunnskap om reisemålene i Oslo. Det søkes derfor gjennomført reisevaneundersøkelser for å avdekke pendlernes reise-mønster med sikte på å etablere flere gjennomgående direkteruter som ikke terminerer i Oslo sentrum, samt å øke bruken av knutepunktene, jf. prosjekt 5a. Ruter via ring 2 og 3 eller gjennom sentrum til endepunkt på østkanten, bør kunne vurderes på noe lengre sikt.

Det søkes om **0,5 mill. kroner** for 2005.

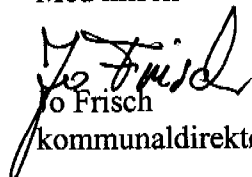
Avslutning

Oslo, Akershus, Buskerud og Østfold har under forarbeidene til denne søknaden følt et behov for oversikt og erfaringer fra så vel søknadsarbeidet som gjennomførte tiltak i de andre byområdene som omfattes av belønningsordningen. Vi er også svært interessert i å komme i dialog om hvordan man best mulig kan måle virkning av de tiltakene som gjennomføres. Vi vil gjerne delta med våre erfaringer og ser det som ønskelig om Samferdselsdepartementet så snart som mulig inviterer til en samling i sakens anledning.

For de foreslåtte Akershusprosjektene tas det forbehold om tilslutning fra fylkesutvalgets behandling 27.01.2005.

Vi håper på en rask søknadsbehandling slik at planlegging kan fullføres og midlene tas i bruk i 2005.

Med hilsen


Jo Frisch
kommunaldirektør



Ivar Sørli
samferdselssjef

Vedlegg:

1. Kopi av innledning fra Oslos søknad for 2004.
2. Søknadsskjema med vedlegg

Kopi til: Akershus fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune
Østfold fylkeskommune