
Studietur for Buskerudbysamarbeidet 19.–20. april 2012



Innhold

Studietur for Buskerudbysamarbeidet 19.–20. april 2012	1
Bakgrunn og formål for studieturen	2
Oppsummering fra partnerne:.....	2
Gøteborg.....	3
Vestsvenska paketet, v/Lars Bertil Ekman	3
Satser for trafikantbetaling i Gøteborg	4
Stockholm.....	5
Stockholmsforsøket i 2006 v/Per Ekberg, planleggingssjef i SL	5
Fakta om SL (Storstockholm Lokaltrafik)	7
Veien videre – hvordan kan vi utnytte lærdommen?.....	8

Bakgrunn og formål for studieturen

19. og 20. april 2012 reiste en delegasjon med 48 deltakere fra Buskerudbysamarbeidet på studietur til Stockholm og Gøteborg. Hensikten med turen var å få kunnskap og erfaring fra de helhetlige samferdselspakkene og den såkalte trängselsskatte /køprising som er innført i Stockholm for noen år tilbake og som er under innføring i Gøteborg i 2012.

Både Stockholm og Gøteborg er store byer med stor grad av innpendling. Begge byene opplevde stor økning i befolkningstallet og tilsvarende økning i biltrafikken. Samtidig var det et ønske om å forstørre regionens arbeidsmarked ved å korte ned reisetiden med effektive transportmidler. Stockholm er i gjennomføringsfasen av sin samferdselspakke, mens Gøteborg fortsatt er i startgropen. Planen for hvilke tiltak byregionens samferdselspakke «Vestsvenska paketet» skal inneholde er klar, men gjennomføringen er ennå ikke i gang.

Begge byene er langt større enn Buskerudbyen og var allerede kommet dit at trafikken skapte store problemer i sentrum. Det dette Buskerudbysamarbeidet håper å unngå. Begge byene har mye infrastruktur for skinnegående trafikk, og har passasjergrunnlag nok til å utvide denne infrastrukturen betraktelig. Selv om Buskerudbysamarbeidet kommer til å prioritere å utvide kapasiteten på jernbanen, er det først og fremst bussen som må representere kapasitetsøkningen i kollektivtrafikken.

Selv om størrelsesforholdene er forskjellige, er både samarbeidsformen og tanken om å etablere helhetlige samferdselspakker overførbare til Buskerudbysamarbeidet. Derfor presenterte både politiske beslutningstakere og gjennomføringsansvarlige sine erfaringer for delegasjonen fra Buskerudbysamarbeidet.

Oppsummering fra partnerne:

Areal- og transportplanen skal behandles i år. Den handler om hvordan vi skal bygge opp et enda bedre transportsystem og klare å planlegge klokt for de neste tiårene. Vi har nå en unik mulighet til å få statlig støtte hvis vi jobber sammen. Vårt viktigste bidrag blir å stille med lokal finansiering og fremskaffe bidrag fra andre (næringsliv m.fl.). Dette er avgjørende for at vi skal få statlige bidrag til å realisere de store og langsiktige målene for Buskerudbyen.

Det blir nå en utfordring å tegne et fremtidsbilde av Buskerudbyen som politikere og innbyggere både forstår og liker. Det regionale perspektivet har vært sentralt både i Stockholm og regional utvikling ses i sammenheng med utvikling av bolig og næring. Det må det også være i Buskerudbysamarbeidet.

Det vil være en pedagogisk utfordring å snakke om kø når det foreløpig kun er i Drammen og delvis i Kongsberg at dette er et problem av en viss størrelse i dag. Spørsmål om parkeringspolitikk og trafikantbetaling i Buskerudbyen kan imidlertid bli vel så utfordrende. I den diskusjonen blir det viktig å få fram budskapet om at en slik pakke «... er veien til et bedre samfunn».

I denne prosessen blir det viktig med tilgjengelig og lettfattelig informasjon for å oppnå støtte hos befolkningen og en egen kommunikasjonsstrategi bør legges opp. Samtidig må vi synliggjøre mer av det som allerede er blitt gjort.

Vi har fått bekreftet at Buskerudbysamarbeidet er på rett vei og gjør de rette tingene. Vi jobber systematisk og på tvers faglig. I Stockholm ble det fremhevet at det var en forutsetning med fortetting av bolig og arbeidsplasser for å få et skinnegående kollektivtilbud. I begge byene var politikerne tydelige på hvilke mål som ligger til grunn for samarbeidet. Sånn må det bli også i Buskerudbysamarbeidet – partnerne er budbringerne – administrasjonen sammen med sekretariatet er tilretteleggere og støttespillere.

Gøteborg

Johan Nyhus, kommunalråd og ordførende i trafiknämnden, Gøteborg (Sosialdemokraterna)

Gøteborg er en arrangementsby, en kulturby, en havneby og en industriby. Dette forutsetter god kollektivtrafikk og god tilgjengelighet for næringslivet, både på vei og skinnegang.

Det satses på barnefamilier, og det er et uttalt mål at barnefamiliene skal velge å bli i sentrum når barna blir større, framfor å flytte ut i forstedene. Derfor bygges det lekeplasser og barnehager, og kollektivutbyggingen planlegges fra et barneperspektiv. Både for at barn skal kunne reise trygt alene og at det skal være plass til barnevogner på kjøretøyene. Når man satser på barna, følger også de andre innbyggerne etter.



Det er politikernes oppgave å gå foran og ta ansvar – uansett om man lykkes eller ikke. Helheten i pakken gjorde at det ble færre diskusjoner enn det ville blitt dersom det kun hadde blitt satt i gang enkelttiltak. Samtidig må politikerne stille opp og være gode eksempler. Det vil si stille opp for media, diskutere med innbyggerne og være tilgjengelige. Likevel er det viktig å forstå innbyggernes situasjon og akseptere at kollektiv- eller sykkeltilbudet ikke passer for alle.

Vestsvenska paketet, v/Lars Bertil Ekman

Vestsvenska paketet er et samarbeidprosjekt mellom en rekke kommunale, fylkeskommunale og statlige foretak og ble satt i gang for å lette trafikken i og rundt Gøteborg, og for å forstørre regionens rekkevidde. Jo kortere reisetiden blir, jo lenger ut i regionen er det mulig å hente arbeidskraft. En av målsettingene var å øke kollektivandelen i Gøteborg fra 20 til 40 prosent.

Som et utgangspunkt ble det i regi av det felles kollektivselskapet Västtrafikk utviklet et felles kollektivtrafikkprogram (K2020) som samarbeidspartnerne var enige om på tvers av kommunene og partipolitisk tilhørighet. Det felles kollektivtrafikkprogrammet lettet prosessen med planlegging og gjennomføring av Vestsvenska paketet.

Staten ønsket en pakke der halvparten ble finansiert med statlige midler og halvparten gjennom lokale og regionale midler. Kravet om medfinansiering lå til grunn for at det ble vedtatt å innføre trangselsskatt fra 1. januar 2013. Trangselsskatten har to hovedhensikter: å motvirke fremtidig trangsel i trafikken og å finansiere infrastrukturpakken.

Staten har to krav for å bidra til finansieringen:

- Aktørene i området skulle være enige og frie for politiske motsetninger.
- Det andre var kravet om medfinansiering deriblant trafikantbetaling.

Gøteborgregionen hadde i utgangspunktet et godt samarbeidsklima, kommunene imellom. Dette kommer blant annet av at de evner å se helheten, glemme forskjellene kommunene imellom og legge bort partiboka. Man må inngå kompromiss for å enes om løsninger og Vestsvenska paketet var så stor at den inneholdt både noe alle likte og noe alle hatet.

Før trengselsskatten innføres, økes kollektivtrafikken, slik at den er i stand til å ta imot en økning i antall reisende. Det skal være garantert fremkommelighet, bilfelt skal erstattes med kollektivfelt i sentrale områder og det skal etableres sanntidsinformasjon med informasjon om kollektivavganger, antall ledige plasser på innfartsparkeringene og om det er ledige bysykler tilgjengelig.

Et av hovedtiltakene var å utvikle den såkalte Vestlenken. Vestlenken er et pendlertogsystem bestående av fem hovedårer. Planen er å bygge ut rundt knutepunkter langs de fem hovedårene og å opprettholde grønne lunger mellom knutepunktene.

Se animasjonsfilm om Vestsvenska paketet her:

<http://www.youtube.com/watch?v=UD7zJ5sz5oQ>

Satser for trafikantbetaling i Gøteborg

Passeringsprisene i Gøteborg varierer etter tid på døgnet, ukedag og tid på året. Lørdager, helligdager og dagen før helligdager samt i hele juli er det gratis å passere. Alle andre dager koster hver passering 8, 13 eller 18 kroner, avhengig av tidspunkt. Det maksimale beløpet per dag for hvert kjøretøy er 60 kroner.

Tidspunkt	Beløp
06:00–06:29	8 kr
06:30–06:59	13 kr
07:00–07:59	18 kr
08:00–08:29	13 kr
08:30–14:59	8 kr
15:00–15:29	13 kr
15:30–16:59	18 kr
17:00–17:59	13 kr
18:00–18:29	8 kr
18:30–05:59	0 kr

Stockholm

Christer Wennerholm, Christer Wennerholm, landstingsråd i Stockholms läns landsting med ansvar för trafikfrågor, Nya Moderaterna



Stockholm øker med 30–40 000 mennesker hvert år og hadde et økende trafikkproblem. utfordringene måtte løses raskt, samtidig som det måtte planlegges for utfordringene som kommer om 20-40 år.

Det viktigste i prosessen med å komme fram til de gode løsningene er ikke politisk farge, det viktigste er at man er enige om at noe må gjøres og setter seg sammen ved forhandlingsbordet og finner en løsning. Alle som deltar i

samarbeidet må se at tiltak som er geografisk lokalisert i en annen kommune også kan gagne kommunene rundt. Derfor kan det være riktig at omliggende kommuner skal bidra i finansieringen av et tiltak i en sentral kommune.

Man må gjøre det attraktivt å kjøre kollektivt. Dersom man sitter på en buss som kjører i kollektivfeltet, og dermed passerer biler som står i stillestående kø, da blir det attraktivt å kjøre buss.

Finansieringen av samferdselstiltakene kom i gang som et samarbeid mellom staten og byregionen. Staten gikk inn med halvparten av finansieringen dersom den resterende halvparten ble finansiert lokalt. Totalt hadde tiltakene en ramme på 100 milliarder SEK.

Et av ønskene i samferdselspakken var en tunellbane til forstaden Nacka, ca. 5 kilometer sørøst for Stockholm sentrum. I utgangspunktet hadde området rundt Nacka et kundegrunnlag som var for lavt for at en tunellbane kunne drives lønnsomt. Det ble derfor et krav til kommunen at det måtte utvikles en plan for arealutnyttelse og boligbygging i områdene der stasjonene skulle etableres.

Finansiering og billettpriser er et stadig tilbakevendende tema, og enkelte fremmer forslag om at kollektivtransport skal være gratis. Ingen service er imidlertid gratis, det handler om hvordan man betaler for den, enten det er over skatteseddelen, som trafikantbetaling når vi kjører bil eller ved ombordstigning på bussen.

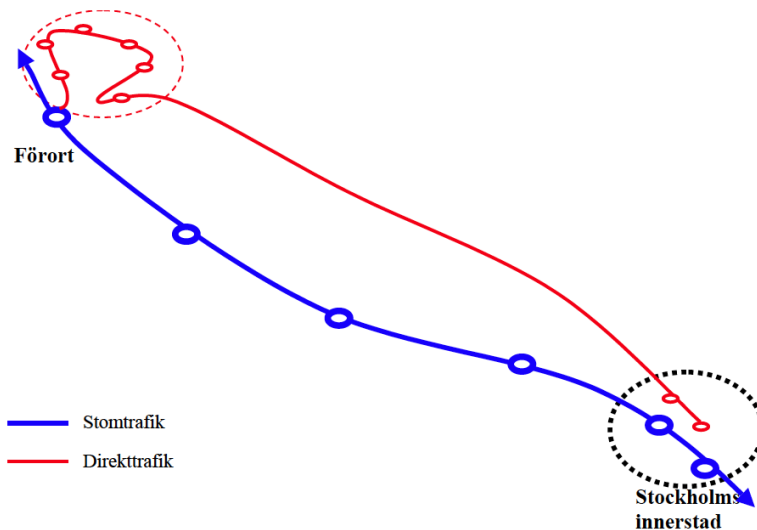
Stockholmsforsøket i 2006 v/Per Ekberg, planleggingssjef i SL

Fra 3. januar til 31. juli 2006 gjennomførte Stockholm by et forsøk med trengselsskatt. Trengselsskatten var en form for trafikantbetaling der prisen for passeringer varierte ut ifra tidspunkt på dagen. Det kostet mest å kjøre gjennom passeringpunktene i rushtiden, mens det var billigere eller gratis å passere i perioder med lite trafikk. Staten sto for alle merkostnader slik at fylket (länet) ikke var med på finansieringen. SL var ikke en del av forsøket, men hadde som oppgave å tilby et alternativ (kollektivtrafikk) for de som ville sette fra seg bilen som en følge av at man innførte trengselsskatt. Særlig de som drev med næringstransport var fornøyd med tiltaket, da de slapp å stå i kø etter innføringen.

SL måtte sørge for bedre frekvens og tilgjengelighet i kollektivtrafikken og staten forskutterte utgiftene til den økte satsningen fra høsten 2005. Den raske og kortsiktige løsningen var å øke busstilbudet og kravene til komfort og standard skulle opprettholdes selv om flere reiste kollektivt. Et troverdig og godt grunnarbeid fra SLs side bidro til at staten så behovet for økt satsning og bidro til finansieringen.

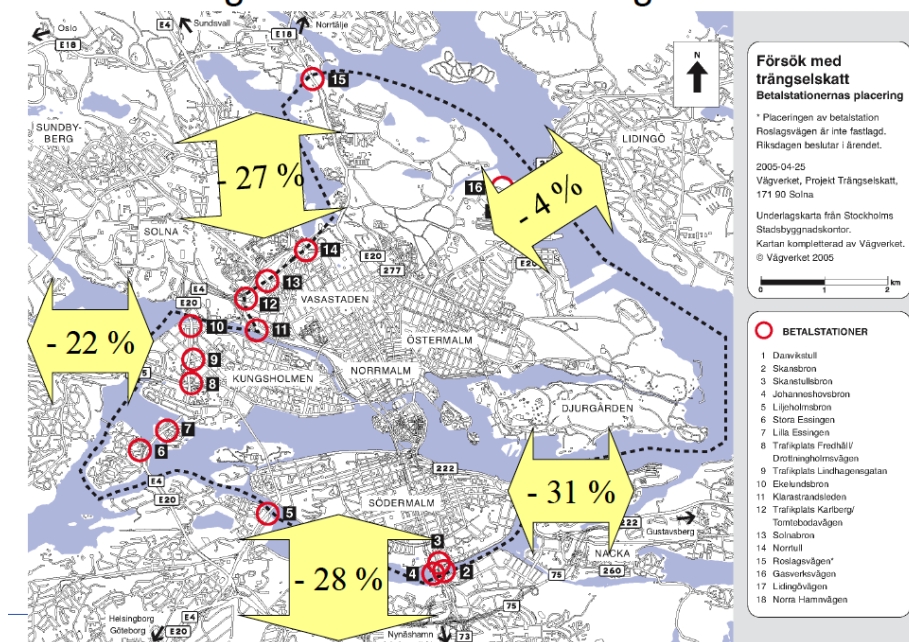
Trengselsskatten ble innført permanent i september 2006 etter en folkeavstemning.

Det økte busstilbudet hadde som mål å komplettere, ikke konkurrere med skinnegående trafikk, og busslinjene ble lagt opp med mange holdeplasser lokalt i forstedene. Bussene gikk deretter som ekspresslinjer uten stopp inn til sentrum, der det igjen ble lagt opp til mange stopp, slik at passasjerene fikk mulighet til å gå av nær arbeidsplassen. Alternativt ble det lagt opp til tilbringerbusser med mange holdeplasser lokalt og endeholdeplass ved en togstasjon.



Forsøksperioden resulterte i en betydelig reduksjon i biltrafikken og nyttetrafikken fikk langt bedre forhold. Økningen i rutetilbudet før skatten ble innført ga liten effekt, det var først når trengselsskatten ble innført at man så effekter for antall reisende med SL. Antall påstigende økte med 165 000 per dag (Totalt ca 2,5 mill påstigninger per dag). Biltrafikken ble redusert med mellom 20 og 30 prosent på en rekke innfartsårer.

Minskninger av trafikken under avgiftstid i feb



Innfartsparkeringer både for bil og sykkel var også en viktig del av satsningen. Kreative løsninger, som å avtale bruk av parkeringsplasser som tilhørte kjøpesentrene som innfartsparkeringer viser at mange aktører i samfunnet ønsker å bidra til bedre fremkommelighet. Ved etablering av nye innfartsparkeringer, stiller kommunen areal til disposisjon, SL sørger for bygging av innfartsparkering, mens kommunen (grunneier) vedlikeholder den. Parkeringen har i en forsøksperiode vært avgiftsfri for reisende med månedskort.

Betydning av trengselskatten har vært enormt stor i Stockholm. Befolkningen er fornøyd med trengselskatten, til tross for noe motstand i forkant av innføringen.

Fakta om SL (Storstockholm Lokaltrafik)

Selskapets visjon: «Gjennom kollektivtrafikken bidrar SL til att Stockholm er Europas mest attraktive storbyregion»

Hver femte svenske bor i Stockholms län, det vil si 2 millioner innbyggere. Antall biler per tusen innbyggere er 400 mot 459 i hele Sverige. 4 av 5 reiser med SL til jobben. 80 % av de reisende har periodekort. Andelen fornøyde kunder er 73 prosent.

50 prosent av SLs finansiering er offentlige midler. Trengselskatten er ikke øremerket og inngår derfor ikke direkte i finansieringen av kollektivtransporten i Stockholm.

SL er en bestillerorganisasjon og står for langsiktig planlegging og strategi, mens leverandørene står for den daglige planlegging og drift, lokal informasjon og vedlikehold av trafikkparken.

SL vil i løpet av 2012(?) gå fra å være aksjebolag til å være en del av Länsforvaltningen. Det er ut fra blant annet et ønske om sterkere politisk styring og for å gi en trygghet for at selskapet ikke hadde for mange egne «meninger».

SL ønsker å bli mer miljøvennlig og har en av verdens største etanolbussflåter. Målet er at i 2025 skal alle busser være drevet av fornybar energi. I dag er andelen ca 50 prosent.

Selskapet er opptatt av universell utforming og har som mål at alle som klarer å ta seg fram til stasjoner og holdeplasser for egen maskin, også skal kunne klare å ta seg inn på SLs transportmidler.

Stockholmsregionen har en økning i folketall på 30-40 000 mennesker per år og står foran store utfordringer hva angår transport, samtidig som kravene til miljøvennlighet blir stadig høyere.

Veien videre – hvordan kan vi utnytte lærdommen?

Tilbakemeldingene fra studieturen viser at det var lærerikt å høre om erfaringene i begge byene, og kanskje spesielt i Gøteborg. Utfordringen nå er å klare å dra nytte av erfaringene i det videre arbeidet i Buskerudbysamarbeidet. I de to byene har nøkkelen til suksess vært følgende:

- Samarbeid på tvers av politiske partier og kommunegrenser
- Helhetlige løsninger og langsiktig tankegang
- Lokal delfinansiering (trafikanbetaling) gir statlig delfinansiering

Samtidig ble det i Gøteborg påpekt at politikerne må våge å ta upopulære beslutninger for å skape et godt byområde på sikt og stå i stormen så vel som i glansen. Dette kan høres enkelt ut, men vil bli krevende for hver enkelt når de endelige beslutningene skal tas. Hvert enkelt parti, kommunerepresentant og enkeltperson må da klare å løfte blikket og se at målet helliger middelet og at den eneste løsningen er samarbeid, helhetlige løsninger og av og til noen upopulære beslutninger. Dersom vi får dette til sammen, vil de upopulære beslutningene raskt bli glemt til fordel for de positive effektene, skal vi tro politikerne i Stockholm og Gøteborg.