



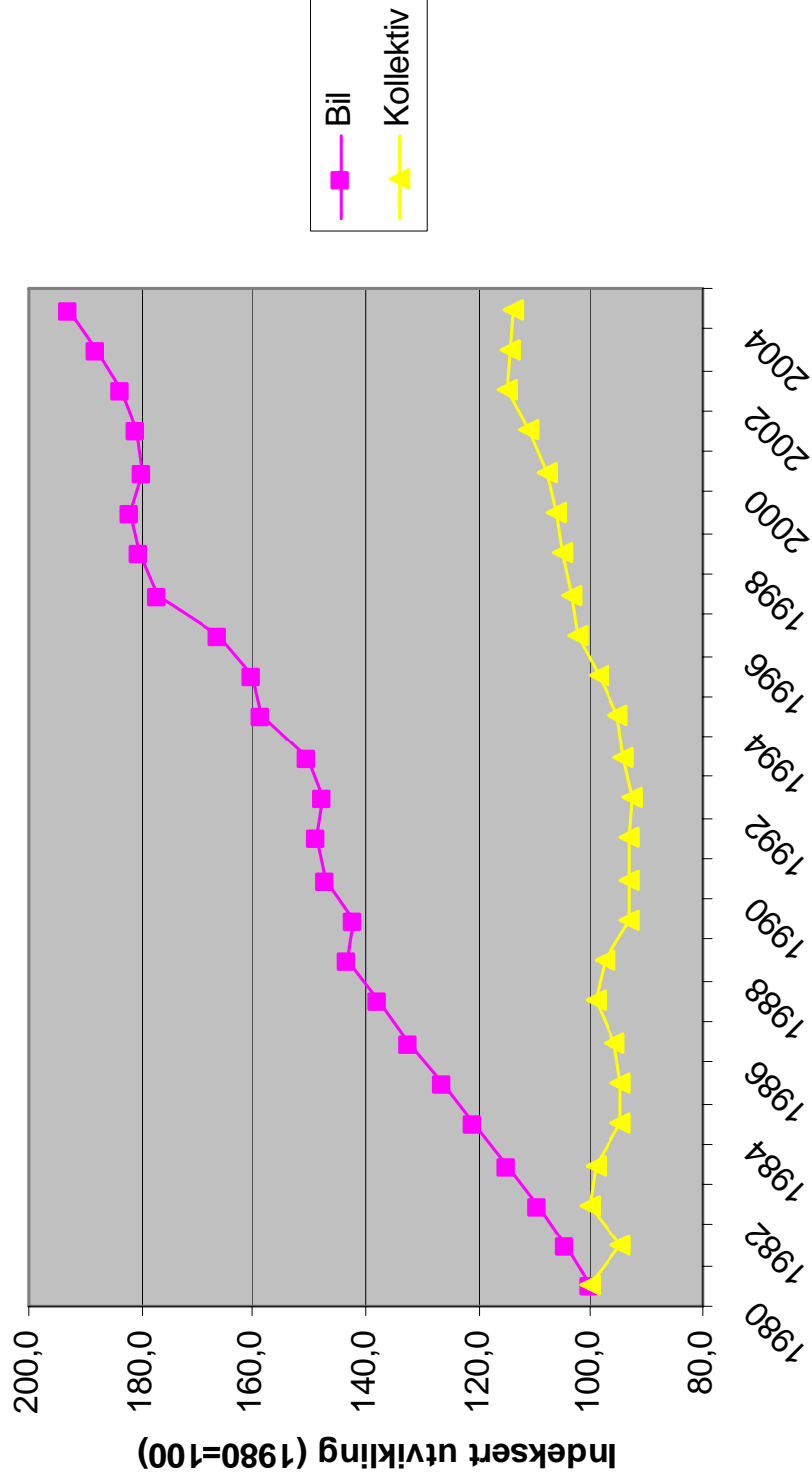
**Statens vegvesen**

# Innhold

- Utfordringen!!!
- Kort om finansiering og samarbeid i Oslopakkene 1, 2 og 3
- Framkommelighetssatsingen
- Resultater? Veggen videre – også for dere?

# Utfordringen illustrert...

Sterkere bitrafikkvekst enn kollektivtrafikkutvikling over byggenesen på døgnbasis. Kilde PROSAM.



# Oslopakkene

## 1990-2007 Oslopakke 1 – hovedvegpakken

- Etablering av bomring rundt Oslo
- 20% til infrastruktur kollektivtransport

## 2001-2011 Oslopakke 2 - kollektivpakken

- 2 kr ekstra pr bompassering i gjennomsnitt
- 75 øre pr kollektivbillett til materiell

## 2008-2028 Oslopakke 3 – veg og kollektiv

- Også midler til drift av kollektivtrafikk



# Oslopakke 1

- Mål:
  - Sikker, effektiv trafikkavvikling
  - Bedre miljøø ved vegomleggig
  - Bedre for kollektivtrafikken
- Bomring fra 1.2.1990
- 11 mrd 1987-kr 1990-2001
- 45 % stat, 55 % bom
- 20 % til kollektiv infrastruktur (ikke jernbane)



# KØ•KORK•KAOS

LA OSS FJERNET RØKST



MED BOMPENGER

VI DET KOSTE

11 MILLJARDER

MED STATENS

BEVÆLGRINGER TAR

DET 25 ÅR

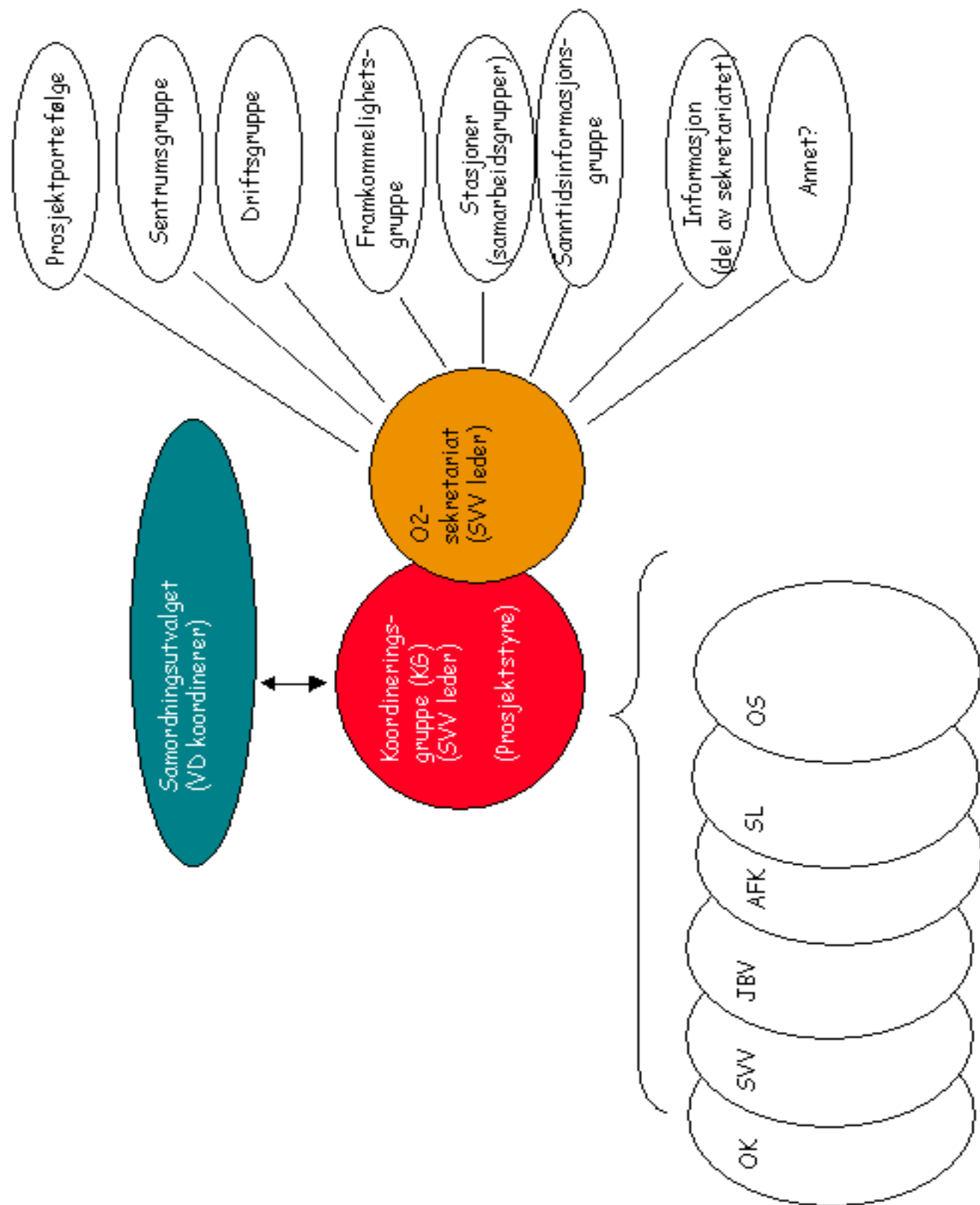
UTEN BOMMER!  
2000-2001  
124,4 mrd  
124,4 mrd  
124,4 mrd

PRODUisert OG DISTRIBUTERT AV ØSTLANDSGRUPPEN

# Oslopakke 2 – rammer

- Pakke til 15,6 mrd 2002-kr, finansieringskilder:
  - Ordinære budsjetter
  - Trafikantbetaling
    - 2 kr ekstra i bomringen } fra 1.11.01
    - 75 øre pr billett
  - Økt statlig innsats til jernbane (dobbeltspor jernbane; Asker–Skøyen og Ski–Oslo)
  - Økonomisk bidrag fra grunneiere/utbyggere på Fornebu på 500 millioner





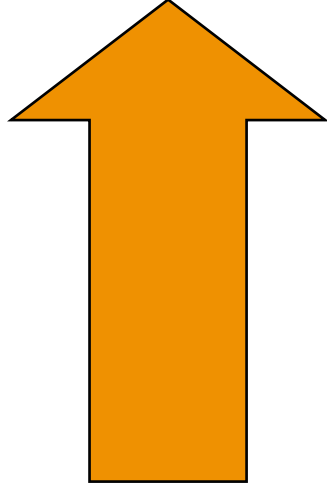
# Oslopakke 2-sekretariatet

- **Fagpersoner frikjøpt 50 % fra:**
  - Statens vegvesen (sekretariatsleder)
  - Jernbaneverket
  - Akershus fylkeskommune
  - Samferdselsetaten, Oslo kommune
  - Oslo sporveier
- **Ansvar for oppfølging av Oslopakke 2, bl a:**
  - forberede saker til Koordineringsgruppa for O2
  - koordinere arbeid med O2-HP for både JBV og SVRØ
  - initiere og følge opp arbeidsgrupper og faglige utredninger



# September 2003

- Ekstraordinær bestilling fra Samferdselsdepartementet på 20 % hastighetsøkning for buss og trikk i Oslo innen 2005
- Samarbeid mellom Statens vegvesen, Oslo kommune, AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk as. Oslopakke 2



F R E M  
20%5

# Pilotnett på 5 linjer

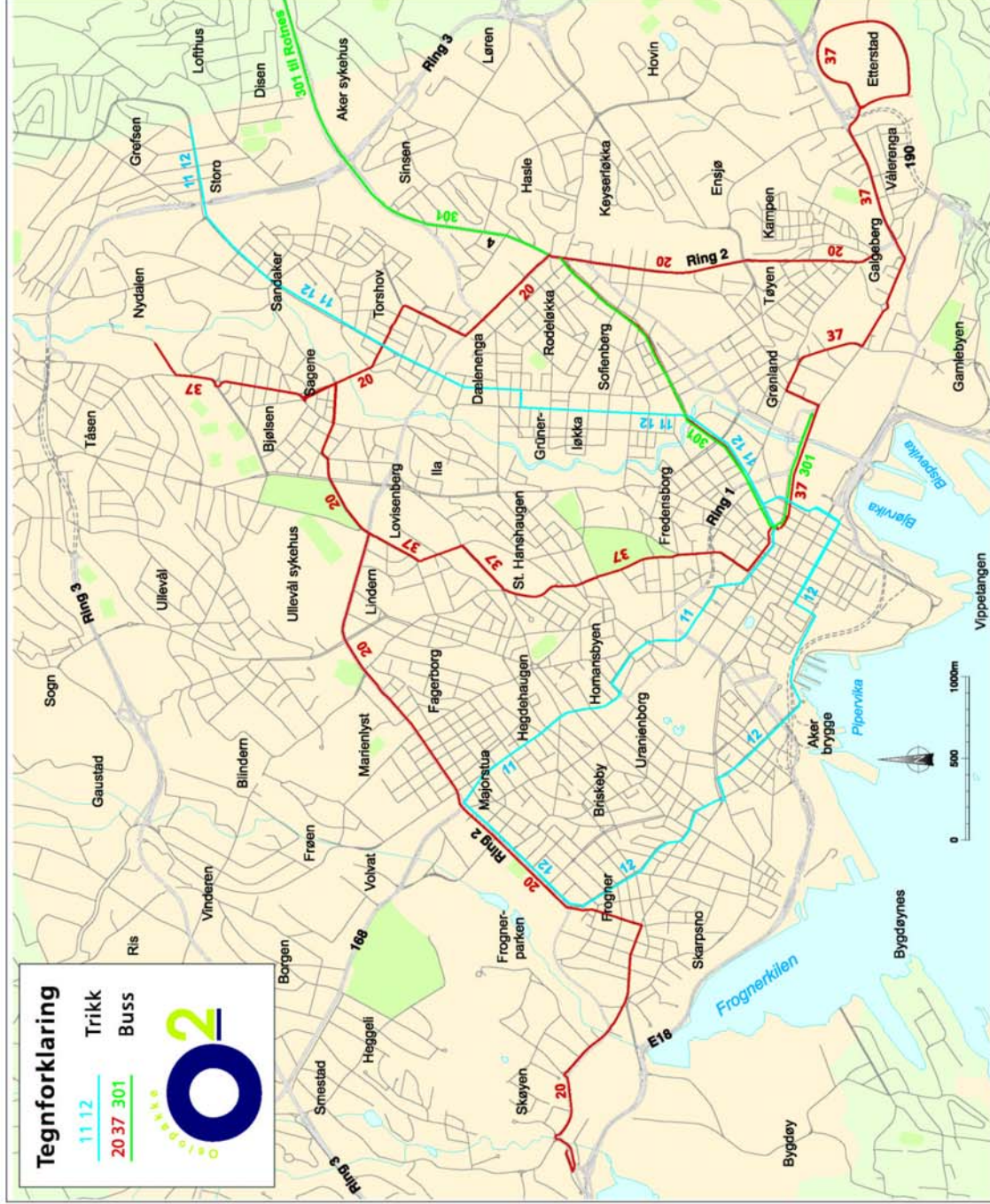
## Tegnforklaring

11 12

20 37 301

Trikk

Buss



11  
12  
20  
37  
301



### Kierschows gate - Ullevålsveien

**Problem:** Fremkommighetsproblem. Lav holdeplassstandard gir lang påstigningstid. Kø i rush.



**Tiltak:** Kollektivfelt fra Kierschows gate til Ullevålsveien inkl høystandard hpl med 18 cm vis. Forbedret signalprioritering - SIS prosjekt fase 1.

**Kostnad:** 1,0 mill. kr

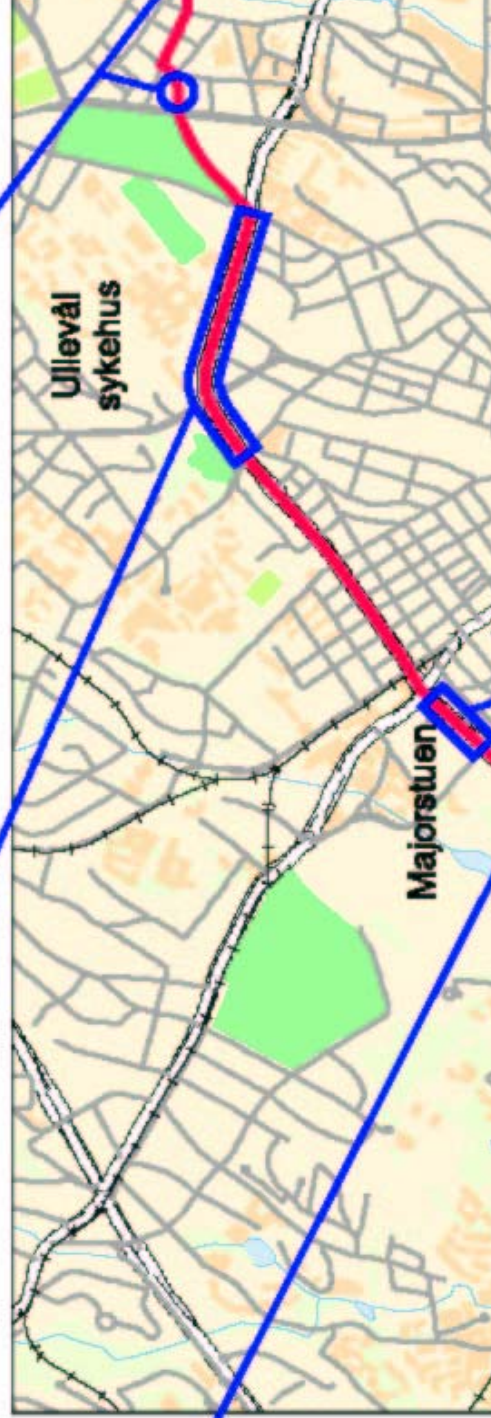
### Sagene (Gråbeinsletta og Arendalsgata)

**Problem:** Uoversikkelig holdeplassmønster og lav holdeplassstandard gir lang påstigningstid.



**Tiltak:** Samling av holdeplassene til Gråbeinsletta og Arendalsgata. Oppgradering til høystandard holdeplass med 18 cm vis.

**Kostnad:** 1,5 mill. kr



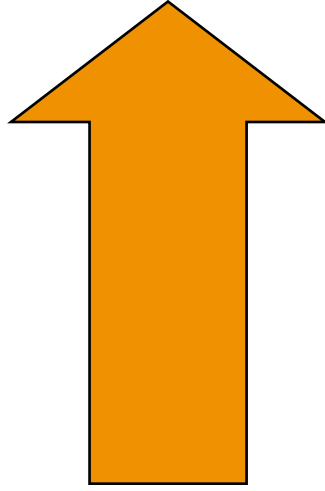
# 63 tiltak som skulle gjennomføres innen utgangen av 2005

Lansert juni 2004



# Juni 2004

- Frem 2005 skal ferdigstilles i 2005
- For Handlingsprogramperioden 2006-2009:



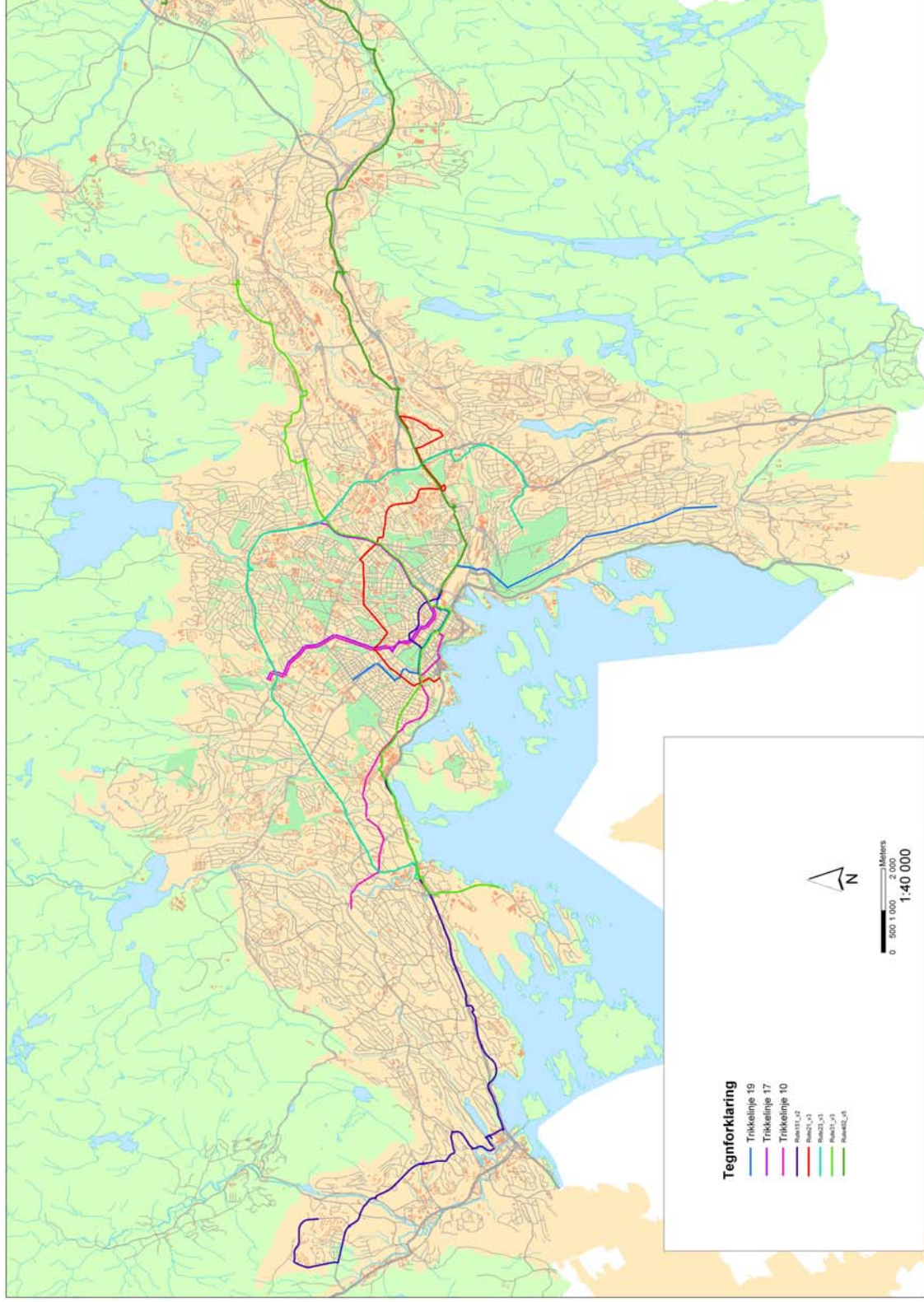
F R E M  
2006



Statens vegvesen

# Utvidelse med 9 linjer

Trikk  
21  
23  
31  
151  
152  
402





# 103 tiltak som skal gjennomføres i HP 2006- 2009

Lansert mai 2005



# Gir dette resultater?



# Resultater

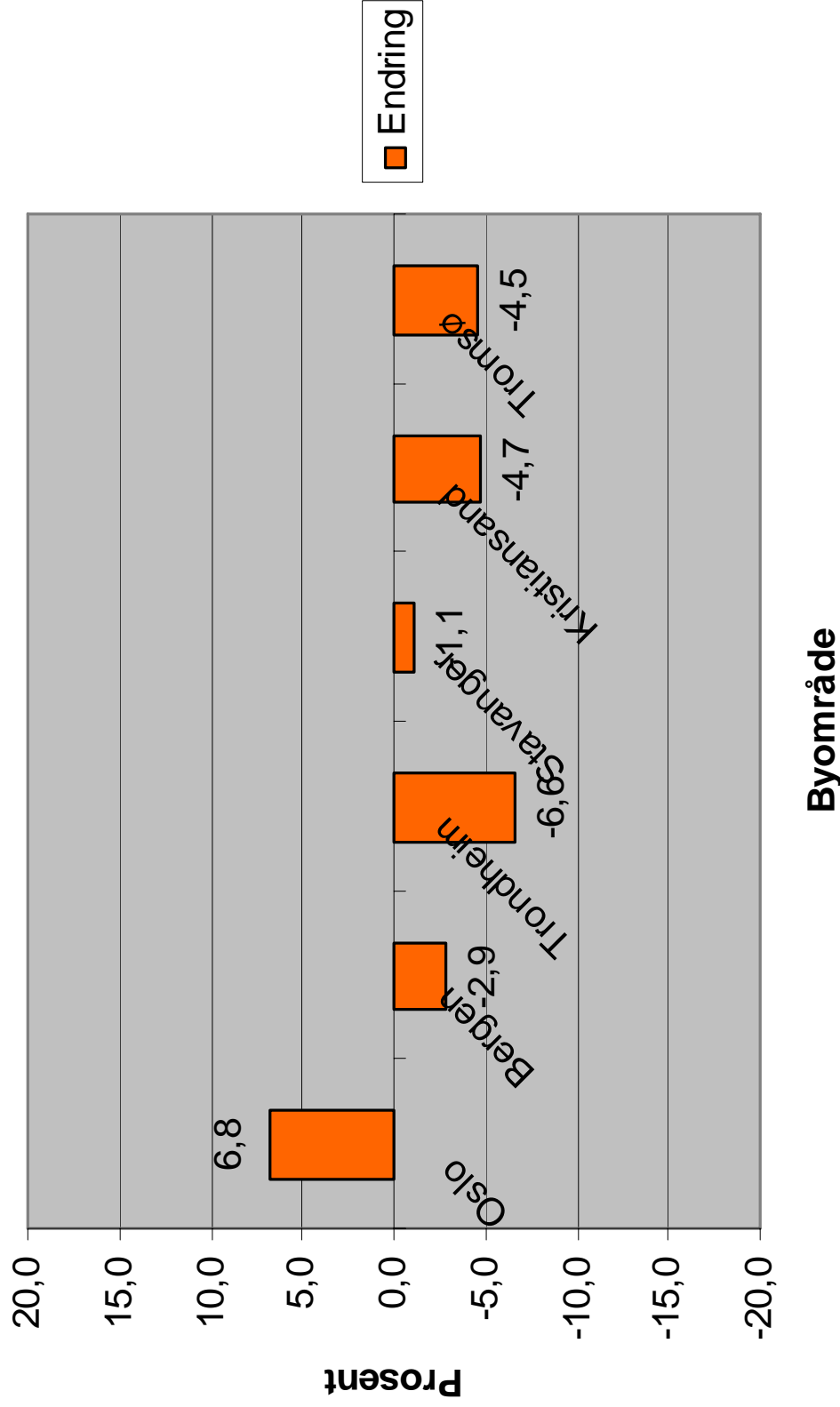
FREM 2005 prosjektet består av 63 enkelttiltak hvorav 41 er gjennomført. Enkelte av tiltakene har gitt større effekt enn forventet mens andre ikke har hatt den forventede effekten.

Hovedresultatene for hver enkelt linje er gjengitt i Tabell 1.

| Linje | Strekn.            | M =morg<br>E =<br>Etterm | Gj.snittlig reisetid FØR periode (mm:ss) | Gj.snittlig reisetid ETTER periode (mm:ss) | Endring reisetid [min] | %-vis endring reisetid | Total lengde på traseen/ linjen [km] | Gj.snitt fremførings- hastighet FØR [km/t] | Gj.snitt fremførings- hastighet ETTER [km/t] | %-vis endring fremførings- hastighet | % - vis endring for hele linjen korrigert for lengden av traseen | Antall tiltak: Gjennomført/ planlagt |
|-------|--------------------|--------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------|------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| 11    | Maj. - Disen       | M                        | 32:13                                    | 32:10                                      | -00:03                 | 0 %                    | 7,568                                | 14,1                                       | 14,1                                         | 0 %                                  | 5,1 %                                                            | 9/15 (60 %)                          |
|       |                    | E                        | 39:05                                    | 36:47                                      | -02:18                 | -6 %                   | 7,568                                | 11,6                                       | 12,3                                         | 6 %                                  |                                                                  |                                      |
|       | Disen - Maj.       | M                        | 36:56                                    | 33:55                                      | -03:01                 | -8 %                   | 7,891                                | 12,8                                       | 14,0                                         | 9 %                                  |                                                                  |                                      |
|       |                    | E                        | 38:28                                    | 36:39                                      | -01:49                 | -5 %                   | 7,891                                | 12,3                                       | 12,9                                         | 5 %                                  |                                                                  |                                      |
| 12    | Kjelsås - Maj.     | M                        | 48:28                                    | 46:09                                      | -02:19                 | -5 %                   | 11,592                               | 14,4                                       | 15,1                                         | 5 %                                  | 2,0 %                                                            | 9/13 (69 %)                          |
|       |                    | E                        | 49:23                                    | 48:40                                      | -00:43                 | -1 %                   | 11,592                               | 14,1                                       | 14,3                                         | 1 %                                  |                                                                  |                                      |
|       | Maj. - Kjelsås     | M                        | 47:53                                    | 46:10                                      | -01:43                 | -4 %                   | 11,704                               | 14,7                                       | 15,2                                         | 4 %                                  |                                                                  |                                      |
|       |                    | E                        | 50:47                                    | 51:52                                      | 01:05                  | 2 %                    | 11,704                               | 13,8                                       | 13,5                                         | -2 %                                 |                                                                  |                                      |
| 20    | Skøyen - Galgeb.   | M                        | 38:35                                    | 34:47                                      | -03:48                 | -10 %                  | 9,734                                | 15,1                                       | 16,8                                         | 11 %                                 | 5,6 %                                                            | 9/16 (56 %)                          |
|       |                    | E                        | 39:34                                    | 40:53                                      | 01:19                  | 3 %                    | 9,734                                | 14,8                                       | 14,3                                         | -3 %                                 |                                                                  |                                      |
|       | Galgeb. - Skøyen   | M                        | 40:48                                    | 37:16                                      | -03:31                 | -9 %                   | 9,961                                | 14,7                                       | 16,0                                         | 9 %                                  |                                                                  |                                      |
|       |                    | E                        | 41:25                                    | 38:21                                      | -03:04                 | -7 %                   | 9,961                                | 14,4                                       | 15,6                                         | 8 %                                  |                                                                  |                                      |
| 37    | Badeb. - Helsefyr  | M                        | 37:45                                    | 35:08                                      | -02:37                 | -7 %                   | 9,493                                | 15,1                                       | 16,2                                         | 7 %                                  | 9,5 %                                                            | 13/17 (76 %)                         |
|       |                    | E                        | 41:53                                    | 37:38                                      | -04:15                 | -10 %                  | 9,493                                | 13,6                                       | 15,1                                         | 11 %                                 |                                                                  |                                      |
|       | Helsefyr - Badeb.  | M                        | 36:00                                    | 32:25                                      | -03:35                 | -10 %                  | 8,705                                | 14,5                                       | 16,1                                         | 11 %                                 |                                                                  |                                      |
|       |                    | E                        | 38:14                                    | 35:19                                      | -02:55                 | -8 %                   | 8,705                                | 13,7                                       | 14,8                                         | 8 %                                  |                                                                  |                                      |
| 301   | Rothnes - Busster. | M                        | 53:46                                    | 50:20                                      | -03:26                 | -6 %                   | 24,858                               | 27,7                                       | 29,6                                         | 7 %                                  | 2,8 %                                                            | 9/16 (56 %)                          |
|       |                    | E                        |                                          |                                            |                        |                        |                                      |                                            |                                              |                                      |                                                                  |                                      |
|       | Busster. - Kjul    | M                        |                                          |                                            |                        |                        |                                      |                                            |                                              |                                      |                                                                  |                                      |
|       |                    | E                        | 57:38                                    | 58:45                                      | 01:07                  | 2 %                    | 21,268                               | 22,1                                       | 21,7                                         | -2 %                                 |                                                                  |                                      |

# Landsbasis

## Årlig endring i kollektivfremkommelighet



# Hvordan gjøre det?

- Enklere linjenett (lesbarhet)
- Framkommelighet (hastighet)
- Flere avganger (attraktivitet)
- Moderne materiell (image)
- Samordne transportnettet (effektiv drift)
- Tilpasningsdyktig linjenett (tilbud/etterspørsel)



# Hva kan vi lære av dette?

- Først og fremst at **samarbeid** er vesentlig for resultater!
- Felles forståelse av utfordringene – felles ønske om å nå lengre!
- Enighet om utfordring gir også grunnlag for midler til løsning
- Husk; mange små tiltak minst like viktig som de store få
- Samordnete løsninger – større effekt – glade kunder – penger i kassa!



# Vegen videre...

- Satse kollektivt ("gulrot") ... og gang/sykkel....
- Regulere/begrense bilbruken ("pisk")?? Arealforvaltning!?
- Bedre kollektivframkommelighet er fundamentet (FREM)!
- Samarbeid om de gode løsninger er eneste farbare veg!
- Tenke enkelt – lage vinn-vinn løsninger – informere!
- Langsiktighet – positivt mer enn negativt – kollektiv vinner!



# Takk for oppmerksomheten!

- Spørsmål tas vel etterpå!?

