

# PERSPEKTIVER FOR FREMTIDIG TRÆNGSELSAFGIFT FOR KØBENHAVN

– ERFARINGER FRA OSLO

- ❑ Avgiftssystemet i Oslo
  - ❑ Mål og organisering
- ❑ Noen nøkkeltall
  - ❑ Inntekter og fordeling til kollektivtrafikken
- ❑ BroBizz-teknologien
  - ❑ Hvordan brukes den?
  - ❑ Erfaringer
- ❑ Avgiften og erhvervslivet

# Målsetningen til Oslopakke 3

3

- ▣ Oslopakke 3 (bompengeneinnkrevningen rundt Oslo og Bærum) er et lokalt initiativ fra Oslo og Akershus for å:
  - Videreutvikle et moderne hovedveinett
  - Omfattende utbygging av tunneler for å skjerme nærmiljøer for støy og luftforurensning
  - Frigi arealer for byutvikling
  - Styrke kollektivtrafikken med midler til investering og drift
  
- ▣ Oslopakke 3 løper frem til 2027
  
- ▣ Finansieringen av Oslopakke 3 ble vedtatt i Stortinget 13. mars 2008

# Bomringen i Oslo og Bærum

- The toll plazas in Oslo and Bærum
- Przejazdy przez punkty poboru opłat w Oslo i Bærum
- Postes de péage du périphérique d'Oslo et de Bærum
- Mautzonen in den Kommunen Oslo und Bærum



Priser / Prices / Gebühren / Taxes / Cena				
→ 3 500 kg	NOK 26,00	NOK 20,80	NOK 13,00	NOK 10,40
	NOK 78,00	NOK 62,40	NOK 39,00	NOK 31,20
3 501 kg →				

- Hovedveier / Main roads / Hauptverkehrsstraßen / Drogi główne / Les routes principales
- Sekundære veier / Secondary roads / Nebenstraßen / Drogi drugorzędne / Les routes secondaires

Kartet viser ikke lokalveier / Local roads are not shown on the map / Lokale Straßen nicht auf der Karte angezeigt / Drogi lokalnych nie pokazano na mapie / Les routes locales ne figurent pas sur la carte

# Nøkkeltall

5

## NØKKELTALL

Økonomi mill kr.	2010	2009	2008
<b>NØKKELTALL</b>			
Driftsinntekter	2 169	2 142	1 641
Driftskostnader	317	285	199
Resultat før finansposter	1 851	1 857	1 441
Finansposter	-24	-7	6
<b>Bidrag til veiprosjekter</b>	<b>1 827</b>	<b>1 850</b>	<b>1 447</b>

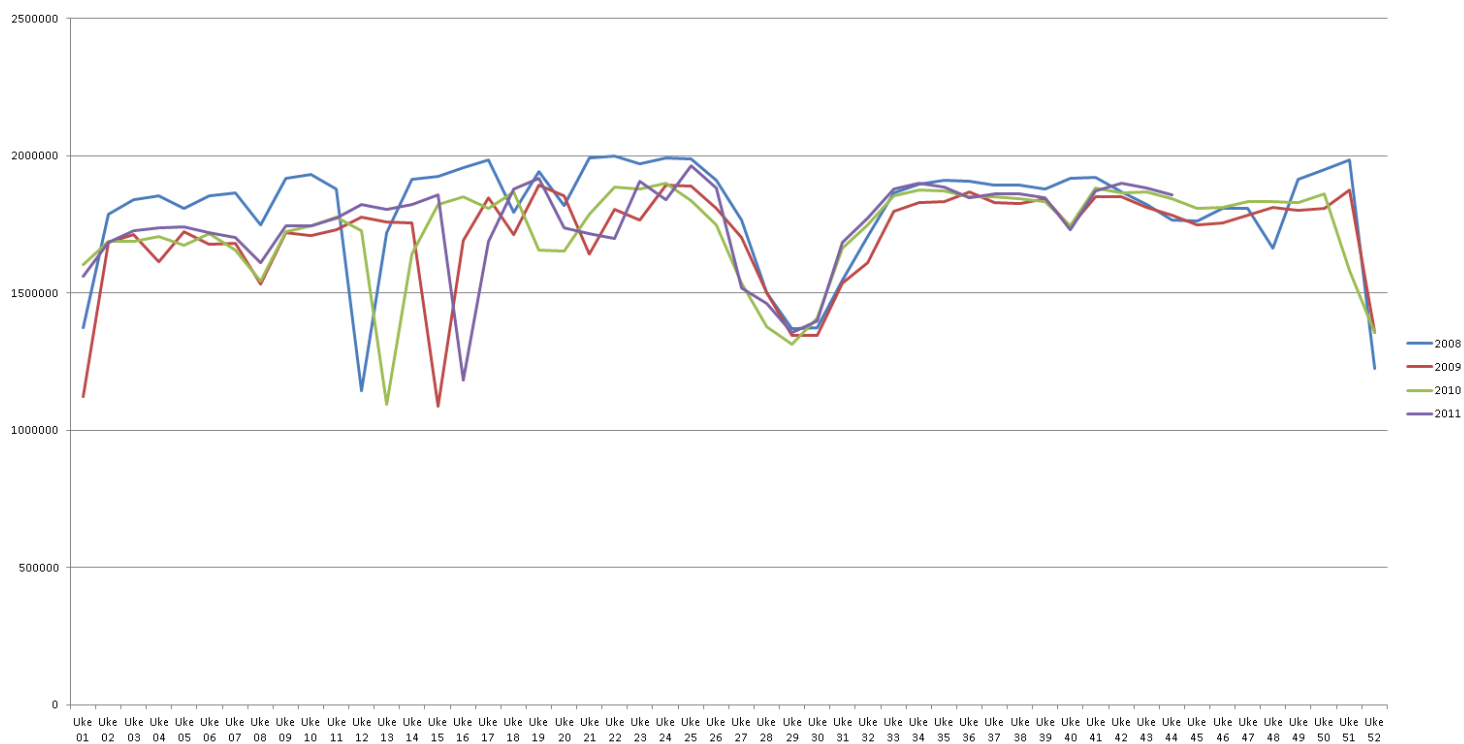
Trafikk pr døgn	2010	2009	2008	2007
Oslo	245 949	243 679	256 779	260 898
Bærum	68 426	67 772	-	-

- Den økonomiske rammen for Oslopakke 3 er 54 milliarder kroner
- Omtrent 20 mrd (ca 40 prosent) av inntektene skal gå til investeringer og drift av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus
- I 2010 gikk kr. 1.069 mrd til kollektivtransport

# Nøkkeltall

6

- 620 000 kunder – avtaleforhold
- Ca 20 % av trafikken totalt kjører uten avtale
- Trafikkutvikling





# Eksempler på prosjekter finansiert gjennom bompengemidler

7

## Byutvikling - Jernbanetorget

- Fra våren 2007 har Jernbanetorget – Norges største kollektivknutepunkt – vært under ombygging. Det nye torget ble åpnet i april 2009.
- Av en total kostnad på om lag **300 millioner**, er **190 millioner** finansiert av kollektivmidler i Oslopakken (bompenger og avgift på billettene).
- Jernbanetorget er blitt et mer effektivt og oversiktlig kollektivknutepunkt. Som byrom får det en funksjonell utforming med høye estetiske kvaliteter.



## Byutvikling – veg/infrastruktur

Jernbanetorget, Carl Berner, Bjørvika, Økern – Sinsen

## Kollektiv

T-baneringen, Sanntids informasjonssystem på alle holdeplasser, T-bane Oslo – Bærum, Innfartsparkering



# Automatiske stasjoner - BroBizz-teknologien

8

- Alle stasjoner er automatiske
  - det vil si at bilistene ikke trenger å stoppe for å betale
- Dette gir en god og smidig trafikkavvikling
- De tar lite areal og er enkle å sette opp
- Det er stor forskjell å behandle de som har avtale (BroBizz-brikke) og de som ikke har det (videobilder)
  - Brikke gir trygg, enkel og effektiv innkreving
  - Tolking av bilder er en tyngre prosess med flere feilkilder



2 lasere  
1 brikkeleser



2 kameraer  
2 blitzer







BRIDGESTONE

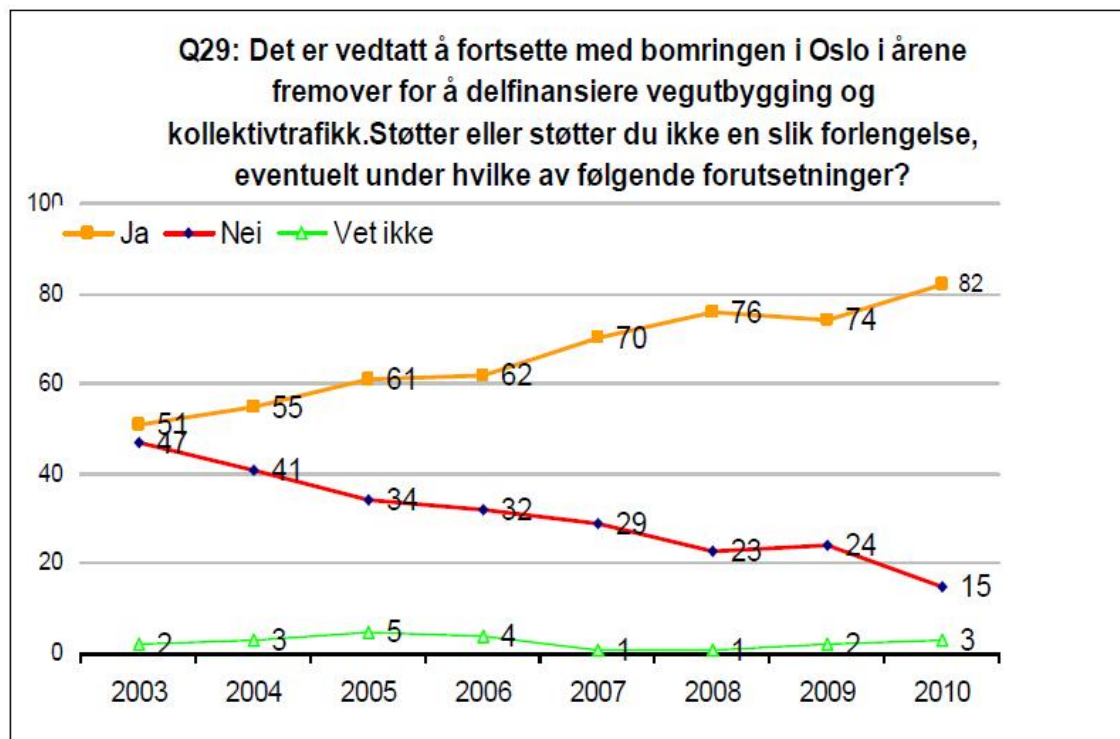
# Konsekvenser for erhvervslivet

11

- ▣ De 400 største kundene våre står for per år:
  - 172 000 fakturaer
  - 160 millioner
- ▣ Obligatorisk brikke
  - er politisk vedtatt innført i 2012 for kjøretøy over 7,5 tonn

# Er folk fornøyd

12



## Funns fra undersøkelsen

- Flere er positive og færre er negative
- Med informasjon om hva inntektene fra bomringene brukes til, øker andelen som er positive til bomringene.
- 8 av 10 støtter forlengelsen av bomringen for å delfinansiere vegutbygging og kollektivtrafikk.
- 2 av 3 mener det er riktig at bompenger skal brukes til kollektivutbygging. Dette er samme nivå som i 2009.
- 
- Det ble spurt om de ulike trafikantgruppene bør prioriteres opp eller ned eller som i dag. Flest ville prioritere opp kollektivreisende (80 %) og sykklister (71 %), mens bilister var den trafikantgruppen flest ville prioritere ned og færrest ville prioritere opp (33 %).

# Noen gode råd på slutten

13

- ▣ Automatiske stasjoner
- ▣ Stor brikkeandel
- ▣ Tenk igjennom volumene – behov for høy grad av automatisering
- ▣ Være bevist kundeføring
- ▣ Vær bevist kommunikasjon rundt mål, hensikt og resultater med innkrevingen

## Kontaktinformasjon

Ingunn Carelius

– IT sjef i Fjellinjen

E-mail: [ingunn.carelius@fjellinjen.no](mailto:ingunn.carelius@fjellinjen.no)

Tlf: (+ 47) 917 44 085