

Die Initiative für einen neuen Mautring in Oslo

The initiative of a new toll ring in Oslo

Die Mautringe sind Erfolge!

In die Verkehrsinfrastruktur der Region Oslo wurde seit Mitte der 1980er Jahre intensiv investiert. Erhebliche Investitionen in die Straßen- und Verkehrsinfrastruktur wurden teilweise durch einen 1990 eingerichteten Mautring finanziert. Zwei Programme sind aufgelegt: Das Programm „Oslopackage I“ ist eine Straßen- und Kfz-Verkehrsorientierte Initiative, während das „Oslopackage II“ sein Augenmerk den Öffentlichen Verkehrsmitteln widmet. Die Regierung übernahm im Zeitraum 1990-2001 45% der hierfür erforderlichen Finanzierung.

Ein vom Norwegischen Institut für Transportwirtschaft (TØI) erstelltes Gutachten kam zum Ergebnis: Der Mautring ist ein Erfolg. Es gab einen leichten Rückgang beim Kfz-Verkehr über die Mautringgrenze hinweg. Der Verkehr nahm auf den Hauptstraßen zu und auf den kleineren Nebenstraßen ab. Die Verkehrsunfälle gingen aufgrund des geringeren Verkehrs in den Seitenstraßen zurück. Die Verkehrsdichte im morgendlichen Berufsverkehr hat sich deutlich entspannt, was der Wirtschaft weitaus bessere Transportbedingungen ermöglicht und dadurch die Region Oslo im europäischen und weltweiten Wettbewerb stärkt.

Dem prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum sowie dem erwarteten erheblichen Verkehrszuwachs muss begegnet werden

Der erste Mautring wird Ende 2012 auslaufen. Bis 2025 kann ein prognostiziertes Bevölkerungs- und Stellenwachstum von 20% eintreten. Die parallele Zunahme des Kfz-Verkehrs wird auf 30% eingeschätzt. Die Lokal- und Regionalpolitiker in Oslo und Akershus haben sich daher auf die Notwendigkeit eines neuen „Oslopackages“ verständigt.

Ein einstimmiger Vorschlag wurde vorgelegt

20 Monate lang war eine politische Lenkungsgruppe tätig, unterstützt von der Stadtverwaltung Oslo, dem Provinzrat von Akershus und der Nationalen Straßenbehörde. Die Politiker kamen von den Konservativen, der Fortschrittspartei, der Sozialdemokratischen Partei und der Sozialistischen Linkspartei. Die Ausschussmitglieder strebten an, einen starken, überparteilichen Vorschlag zu entwickeln, der auch bei wechselnden politischen Mehrheiten für die nächsten 20 Jahre Bestand hat. Die Vertreter der links- und rechtsgerichteten Parteien mussten also

The toll rings are successes!

The transport infrastructure in the Oslo region has undergone extensive investments since the mid 1980s. Major road and transport infrastructure investments have partly been financed by a toll ring that was established in 1990. Two packages are set up. Oslopackage I is a road and car oriented initiative, while Oslopackage II is oriented towards public transport. The Government has covered 45% of the investments in the period 1990-2001.

According to an evaluation made by Norwegian Institute of Transport Economics (TØI), the toll ring is a success. There was a small reduction in car travel crossing the cordon toll. Traffic growth did come on the main roads and reduced traffic on smaller side streets. Traffic accidents are reduced due to reduced traffic in side streets. Accessibility in the morning rush hours has increased, giving far better transport conditions for businesses and thereby the Oslo region is strengthening in the European and global competition..

Estimated growth in population and workplaces and a huge estimated growth in transport must be solved

The first toll ring will expire at the end of 2012. An estimated growth in population and workplaces by 20% in 2025 may occur. Car traffic growth is estimated to a 30%. Local and regional politicians in Oslo and Akershus have agreed on a scheme for a new Oslopackage.

A unanimous proposition was delivered

A political steering group worked for 20 months, assisted by the municipality of Oslo, Akershus County Council and the national road authority.. The politicians came from the conservatives, progress party, the conservatives, social-democratic party and the socialist leftist part. The politicians wanted to make a strong cross-party proposal that will survive different political majorities for the next 20 years. Representing both right- and left-wing parties, compromises had to be made! And compromises were reached.

In general the social democrats and the left-wing party have compromised on the approval of major road projects. The main project is a priority of an 20 km underground motorway west to south of Oslo. The conservative and the progress parties have

Kompromisse machen! Und Kompromisse wurden gefunden.

Die Sozialdemokraten und die Linkspartei haben vor allem bei der Zustimmung zu großen Straßenbauprojekten Kompromissbereitschaft gezeigt. Das priorisierte Hauptprojekt ist eine 20 km lange, unterirdische Autobahn vom Westen in den Süden Oslos. Die Konservativen und die Fortschrittspartei haben als Kompromiss zugestimmt, von der Straßenmaut generierte Finanzmittel zur Deckung der laufenden Kosten der Öffentlichen Verkehrsmittel einzusetzen. Über einzelne Projekte und Empfehlungen gab es unter den Politikern Diskussionen. Aber wie es die Lenkungsgruppe in ihrem Abschlussdokument ausführt: Trotz der ideologischen Gegensätze lieferte die Gruppe einen überparteilichen Vorschlag ab.

Vier Hauptziele wurden benannt

- Entwicklung moderner Hauptstraßensysteme
- Priorität für Tunnelbauten, um Lärm- und Luftverschmutzung zu reduzieren
- Freigabe von Flächen für urbane Umwandlung
- Stärkung der Öffentlichen Verkehrsmittel durch Investitionen und Deckung der laufenden Kosten

Das „Oslopackage 3“

Für den Zeitraum 2008-2027 wird ein Maßnahmenbündel in Höhe von 6,6 Milliarden Euro geschnürt. Die Norwegische Nationalversammlung (der Storting) soll hiervon 1,5 Milliarden Euro beisteuern, was entsprechende Etatbeschlüsse im

compromised on using the road-tolls towards the running costs of public transport. There have been discussions among the politicians on projects and recommendations. But as the steering group puts it in their proposal: In spite of the political polarisation, the group delivered a cross-party proposal.

Four main goals were put forward

- To develop modern main road systems
- To bring forward the building of tunnels in order to reduce local noise and air pollution
- To release areas for urban transformation
- To strengthened the public transport system through investments and running cost

Introducing the Oslopackage 3

For the period of 2008-2027 a package of 6,6 billion € is put together. The national assembly (Storting) is supposed to contribute 1.5 billion €, which is a presupposition of budgets in the National Transportation Plan. Users of public transport will contribute with 0.25 billion €. The remaining 4.9 billion € will be collected from the road tolls. Almost 80% of the money for the transportations in the region is financed by the users, mainly by users of cars and a small contribution from public transport passengers. The initiative is the greatest financial plan for transportation in Norway ever!



Der Rathausplatz in Oslo vor dem Tunnelbau ...
Town Hall Square in Oslo before building the tunnel ...



... und danach.
... and after.

Nationalen Verkehrsplan voraussetzt. Auf die Benutzer der Öffentlichen Verkehrsmittel wird ein Anteil von 0,25 Milliarden Euro umgelegt. Die verbleibenden 4,9 Milliarden Euro werden aus den Einnahmen der Straßenmaut gedeckt. Damit werden fast 80% der Kosten für das Verkehrswesen in der Region von den Benutzern selbst finanziert, hauptsächlich von den Autofahrern, mit einem kleinen Beitrag seitens der Benutzer von Öffentlichen Verkehrsmitteln. Diese Initiative ist der größte, jemals in Norwegen aufgelegte Finanzplan im Verkehrswesen!

Ein automatisches elektronisches Ticketsystem bedeutet niedrige Verwaltungskosten und einen reibungslosen Verkehrsfluss

Auf der Grundlage der schon in Betrieb befindlichen elektronischen Anlage wird ein automatisches elektronisches System eingeführt, mit manuellen Mautschaltern an den Hauptstraßen. Die Gebühren werden nur stadteinwärts erhoben. Ein Maut-Einzelticket wird rund um die Uhr an allen 7 Wochentagen 2,40 Euro kosten und nur für eine Fahrt gelten. Die Standorte der Mautschalter werden sich im Wesentlichen an den gleichen Stellen wie beim bestehenden Mautring befinden. Zusätzlich wird eine weitere Mautgrenze in der Kommune Bærum eingerichtet.

Grund für die zusätzliche Mautgrenze in Bærum ist die Gewährleistung eines regionalen Projekt- und Investitions-Gleichgewichts. Die Mauteinnahmen sollen im Verhältnis 60% zu 40% zwischen Oslo und Akershus aufgeteilt werden. Es gibt jedoch drei Unterregionen in Akershus. Ohne eine neue Mautgrenze in Bærum würde eine einzige Unterregion der Provinz Akershus, wegen der neuen Hauptstraße E 18 nach Westen, beinahe 80% vom Gesamtbetrag des Akershus-Mautanteils in Höhe von pro-

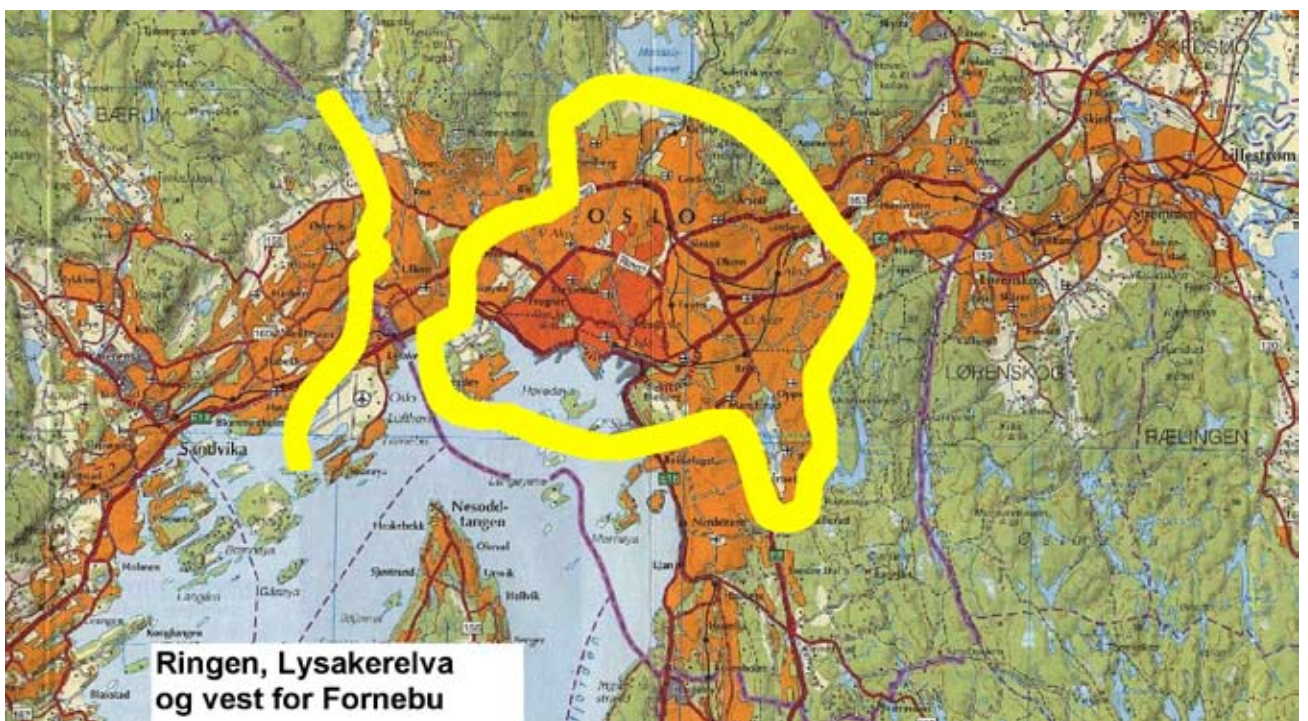
Automatic electronic ticketing system means small administrative costs and traffic to run smoothly

Based on the electronic devise already in use, an automatic electronic system will be introduced, with manual tollbooths on the main roads. The charges will be the same during the day, and is paid only in the direction of the city center. The charges will be 2.40 € for single passings, one-way payment 24 hours and 7 days a week. The locations are primarily the same locations as the existing tollring. In addition there will be another toll barrier in the municipality of Bærum.

The reason for another toll barrier in Bærum is the regional balance of projects and investments, due to the 60/40% division of the income from the toll ring between Oslo and Akershus. There are three sub-regions in Akershus. Without an extra toll barrier in Bærum, this part of Akershus would get nearly 80% of Akershus share, because of the new main road E 18 westwards, calculated to 1.5 millions €. This solution would not be possible to get acceptance from the two other regions. A toll barrier in Bærum was necessary.

Using road tolls on public transport

The initiative contains projects for roads, subways/trams/buses, new lanes, parking in transport nodes and traffic safety. New in Oslo package 3, and very important, is the great transfer road tolls to public transport system. This was previously not legally possible and a new law has to be passed. A change in the law is being proposed. The regional politicians have agreed meetings with the red-green majority coalition of the Storting to implement the initiative.



gnostizierten 1,5 Millionen Euro erhalten. Diese Ungleichverteilung würde von den beiden anderen Unterregionen auf keinen Fall akzeptiert werden. Daher war eine ergänzende Mautgrenze in Bærum erforderlich.

Verwendung der Straßenmaut für die Öffentlichen Verkehrsmittel

Die Initiative beinhaltet Investitionen in Straßen, Untergrundbahnen, Straßenbahnen, Busse, neue Fahrspuren, Park-and-Ride-Anlagen und in die Verkehrssicherheit. Neu im „Oslo-package 3“ und von besonderer Wichtigkeit ist der erhebliche Finanztransfer von Straßenmauteinnahmen an das Öffentliche Verkehrssystem. Dies war bislang rechtlich nicht möglich, so dass dafür ein neues Gesetz verabschiedet werden muss. Eine entsprechende Gesetzesänderung wird zurzeit vorbereitet. Die Regionalpolitiker haben mit der rot-grünen Koalitionsmehrheit im Storting Gespräche vereinbart, um die Initiative in Gang zu bringen.

Die Initiative sieht ein Gleichgewicht bei der Projektverteilung auf die verschiedenen Unterregionen von Akershus, diverse Projektarten und einen Zeitplan zur Umsetzung dieser Projekte vor. In den ersten Jahren werden die Mauteinnahmen zunächst für Projekte verwendet, deren Planung bereits steht.

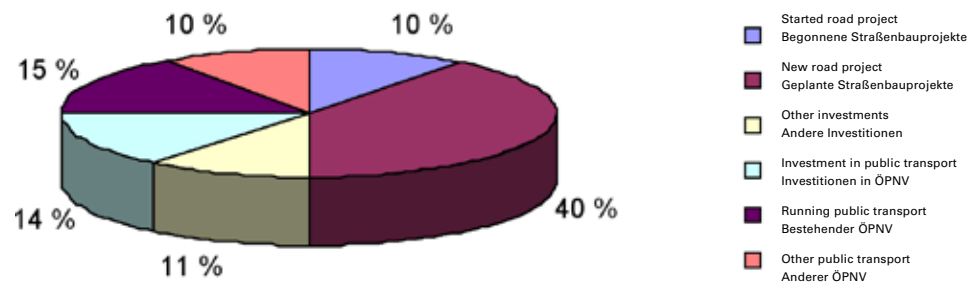
Die Initiative schafft eine Ausgewogenheit zwischen Investitionen in den Straßenbau und die Öffentlichen Verkehrsmittel. Für Oslo sieht die Verteilung 45% für Öffentliche Verkehrsmittel und 55% für das Straßennetz vor. Bei Akershus ist das Verhältnis umgekehrt, 57% Investitionen für Öffentliche Verkehrsmittel und 43% für den Straßenbau.

Das „Oslopackage 3“ begünstigt ein starkes Wachstum der Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln. In Oslo wird das zu Verbesserungen im Service und Streckennetz führen. Die Dienstleistungen für die Öffentlichkeit werden sowohl für Untergrundbahnen, Straßenbahnen, Busse und Züge als auch andere Öffentliche Verkehrsmittel verbessert. Das Vorhaben versorgt darüber hinaus „Oslo Sporveier“, die Betreibergesellschaft von Oslos Öffentlichem Personennahverkehr, mit Finanzmitteln für Modernisierungsinvestitionen. Für Akershus wird die Initiative eine höhere Frequenz der Nahverkehrsverbindungen und verbesserte Annehmlichkeiten bringen.

The initiative balances the projects between the different subregions in Akershus, types of projects and a timetable of implementing the projects. During the first years the road tolls are spent on projects already planned.

The initiative creates a good balance between road investment and public transport. For Oslo the balance is 45% on public transport and 55% on road investments. For Akershus the situation is reverse, 57% on public transport and 43% on road investments.

The package promotes major growth in public transport usages. In Oslo this will result in improvements in services and routes. The services for the public will be improved both on metro, trams, busses, trains and other public transport modes. It also provides finance to “Oslo Sporveier”, the company for public transport in Oslo, for investments. For Akershus the initiative will mean more departures and better comforts.



Coordination of the package and ordinary transport budgets is necessary

The initiatives efforts in improving public transport will be coordinated with the ordinary services given by the state, Akershus County and the city of Oslo. The politicians stress that there must be made deals in order to make sure that money from Oslopackage 3 will not reduce other transportation budgets in Oslo and Akershus. They also stress that the amount of money given by the state to purchase train services in the region will not be reduced.

Regional political control is demanded

The various projects in the package will be implemented during a 20 years period. The political steering group underlines this necessity to solve the traffic and environmental challenges in the region. A shorter period would result in higher passing charges than the group would recommend.

Eine Koordination des „Oslopackage 3“ und der regulären Verkehrsetats ist notwendig

Die Anstrengungen der Initiative zur Verbesserung der Öffentlichen Verkehrsmittel werden mit den regulären, vom Norwegischen Staat, der Provinz Akershus und der Stadt Oslo bereitgestellten Verkehrsdienstleistungen koordiniert. Die Politiker betonen, dass Vereinbarungen getroffen werden müssen, um zu gewährleisten, dass Gelder aus dem „Oslopackage 3“ nicht zu Senkungen anderer Verkehrsetats in Oslo und Akershus führen. Sie fordern auch, dass der Finanzbetrag, der vom Staat zur Verfügung gestellt wird, um Bahndienstleistungen in der Region einzukaufen, nicht gemindert wird.

Eine regionale politische Kontrolle wird gefordert

Die verschiedenen Projekte des „Oslopackage 3“ sollen über einen Zeitraum von 20 Jahren verteilt werden. Die politische Lenkungsgruppe unterstreicht dies als unabdingbar, um die verkehrs- und umwelttechnischen Herausforderungen in der Region lösen zu können. Ein kürzerer Realisierungszeitraum hätte zu höheren Mautgebühren geführt, als die Gruppe sie empfiehlt.

Die Lenkungsgruppe fordert einen stärkeren regionalpolitischen Einfluss auf Entscheidungen über Verkehrsinvestitionen in Oslo und Akershus, als dies in der Vergangenheit der Fall war. Intention bei einem höheren regionalen Einfluss ist die Stärkung von:

The steering group demands stronger regional political influence on decisions on transport investments in Oslo and Akershus than in the past. The intention with stronger regional influence is to strengthen:

- flexibility in the finance of projects
- coordination with other transportation projects and initiatives, and
- influence on the charges that regional politicians have initiated.

Preliminary evaluations are made

In order to cope with the estimated growth in road traffic, the region must implement a holistic transport strategy. The national authorities, the Storting, will only finance a smaller part of the estimated costs for a modern transportation in Oslo/Akershus. Preliminary evaluations of the effects shows:

- The initiative will provide resources that will match the expected growth in transport.
- There will be a slight reduction in car travel.
- Transport growth will not be managed by public transport alone.
- there will be a reduction in traffic accidents.
- more tunnels will provide better local air-quality.
- The initiative will reduce the growth in CO₂ emissions, but not enough in order to match the CO₂ reduction targets for the region.
- Tunnels will reduce traffic noise.
- After 2025 traffic is still estimated to grow.



- Flexibilität bei Projektfinanzierungen
- Koordination mit anderen Verkehrsprojekten und -initiativen
- Einfluss auf von Regionalpolitikern initiierte Gebühren

Vorläufige Evaluierungen

Um mit dem erwarteten Anstieg des Straßenverkehrs Schritt halten zu können, muss die Region auf eine holistische Verkehrspolitik setzen. Die nationalen Behörden und der Storting werden nur einen kleineren Teil der prognostizierten Finanzlast für ein modernes Verkehrsnetz in Oslo und Akershus tragen.

Die vorläufige Evaluierung zeigt als Auswirkungen:

- Die Initiative wird Ressourcen bereitstellen, die dem erwarteten Verkehrsanstieg gerecht werden.
- Der Kfz-Verkehr wird leicht zurückgehen.
- Der Verkehrsanstieg wird nicht allein von Öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden können.
- Die Zahl der Verkehrsunfälle wird zurückgehen.
- Mehr Tunnel werden die örtliche Luftqualität verbessern.
- Die Initiative wird den Anstieg der CO₂-Emissionen vermindern, aber nicht in ausreichendem Maße, um die für die Region gesetzten Ziele der Treibhausgasreduktion zu erreichen.
- Tunnel werden den Verkehrslärm senken.
- Auch für die Zeit nach 2025 wird ein fortgesetzter Anstieg des Verkehrsaufkommens erwartet.

Jüngste Entwicklungen

Das Norwegische Institut für Atmosphärenforschung (NILU) und das Beraterunternehmen CIVITAS haben Prognosen für die Luftqualität im Jahr 2025 erstellt. Aufgrund der Entwicklung des Verkehrssystems, Verbesserungen in der Kfz-Technik und schadstoffärmeren Holzöfen wird erwartet, dass die Anzahl der Personen, die der Luftverschmutzung ausgesetzt sind, erheblich sinken wird.

Die Umsetzung des „Oslopackage 3“ wird eine zusätzliche Reduktion der Schadstoffemissionen bewirken.

Das Norwegische Institut für Transportwirtschaft (TØI) hat kürzlich kritisiert, dass die Politik die falschen Prioritäten gesetzt habe. Das „Oslopackage 3“ werde weder dazu beitragen, die Ziele einer Verringerung des Verkehrsaufkommens noch der Senkung der CO₂-Emissionen zu erreichen. Dem TØI zufolge beinhaltet das Maßnahmenpaket zu viele Straßenbauinvestitionen und eine zu geringe finanzielle Förderung der Öffentlichen Verkehrsmittel.



Some recent reactions

The Norwegian Institute for Air Research (NILU), together with the consultancy CIVITAS, have made estimates for air quality in 2025. Due to the development of the transport system, improved car technology and cleaner wood stoves, the number of persons exposed to air pollution is estimated to be reduced considerably. The introduction of Oslopackage 3 provides an additional reduction.

TØI argued recently that politicians have failed in their priorities. The package will neither contribute to reach the goals of a reduction in traffic volume nor the emissions of CO₂. According to TØI the package contains too much road investments, and too little finance for public transport.

The National Assembly will vote on the initiative in autumn 2007

The population was rather negative to the toll ring before it opened. Now two thirds are in favour if a substantial part of the generated income is spent on public transport! According to government policy, the initiatives for toll rings have to come from regional political boards. The initiative has been approved by the City of Oslo and the Akershus County Council, and a Parliament vote is expected in autumn of 2007.

Die Nationalversammlung wird im Herbst 2007 über die Initiative abstimmen

Die Bevölkerung hatte dem Mautring vor dessen Einrichtung noch mehrheitlich ablehnend gegenübergestanden. Inzwischen zählen zwei Drittel zu seinen Befürwortern, sofern ein substanzieller Teil der damit generierten Einkünfte für Öffentliche Verkehrsmittel verwendet wird!

Gemäß der Regierungspolitik müssen Initiativen für Mautringe von regionalpolitischen Gremien ausgehen. Die Stadtverwaltung Oslo und der Rat der Provinz Akershus haben der Initiative inzwischen zugestimmt, und im Herbst 2007 wird ein Parlamentsvotum darüber erwartet.

Fazit

Die „Oslopackages“ sind Teil einer Entwicklungs- und Finanzierungsstrategie für die Region Oslo/Akershus. Die Maßnahmenbündel haben dazu beigetragen, Staus auf den Straßen zu verringern, und haben die Wettbewerbsfähigkeit der Region geschärft. Der aktuelle Vorschlag für eine dritte Auflage strebt darüber hinaus eine ökologische Nachhaltigkeit an.

Die „Oslopackages“ sind das Ergebnis regionalpolitischer Verhandlungen. Es gibt auch Gegner. Einige würden ein klareres umweltpolitisches Profil bevorzugen, andere hätten den Straßennetausbau noch stärker priorisiert und wieder andere fordern eine staatliche Finanzierung. Das „Oslopackage 3“ ist ein auf die nächsten 20 Jahre angelegter politischer Kompromiss zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems in der Region Oslo.

Oslo, 22. Mai 2007

Conclusion

The Oslopackages are parts of a development and finance strategy for the Oslo/Akershus region. The packages have contributed to less queueing and have sharpened the competitiveness of the region. The new proposal for the third generation docs also have ambitions for a sustainable development.

The packages are results of regional political negotiations. There are opponents. Some would like to have a more environmental profile, others might have prioritised road development even stronger and still others argue for state finance. Oslopackage 3 is a political compromise for the development of the transport system in the Oslo region for the next 20 years.

Oslo, May 22nd, 2007

Kontakt | Contact

Mr. Tor Bysveen
Mr. Thomas Tvedt
Akershus County Council
Pb 1200 Sentrum
0107 Oslo
Norway
Tel: +47 22 05 50 00
Fax: +47 22 05 50 55
Tor.Bysveen@akershus-fk.no
www.akershus-fk.no