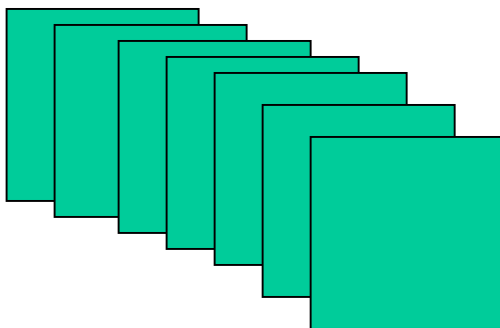
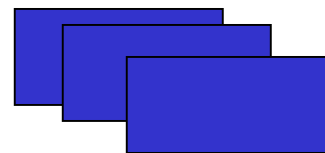


Strategiske analyser

Etatene



Eksterne



Felles stratdok fra etatene

Fylkeskommune

Storbyer



Oppsummering av analysene



Innspill fra eksterne organisasjoner

- **Næringslivets transportbehov og prioriteringer**
Transportbrukenes fellesorganisasjon
- **Bærekraftig transport eller bare kraftig transport**
Norges naturvernforbund
- **Sjøfartsnæringens behov, havnestruktur**
Norsk havneforbund
- **Persontransport sett fra kundenes ståsted**
Forbrukerrådet



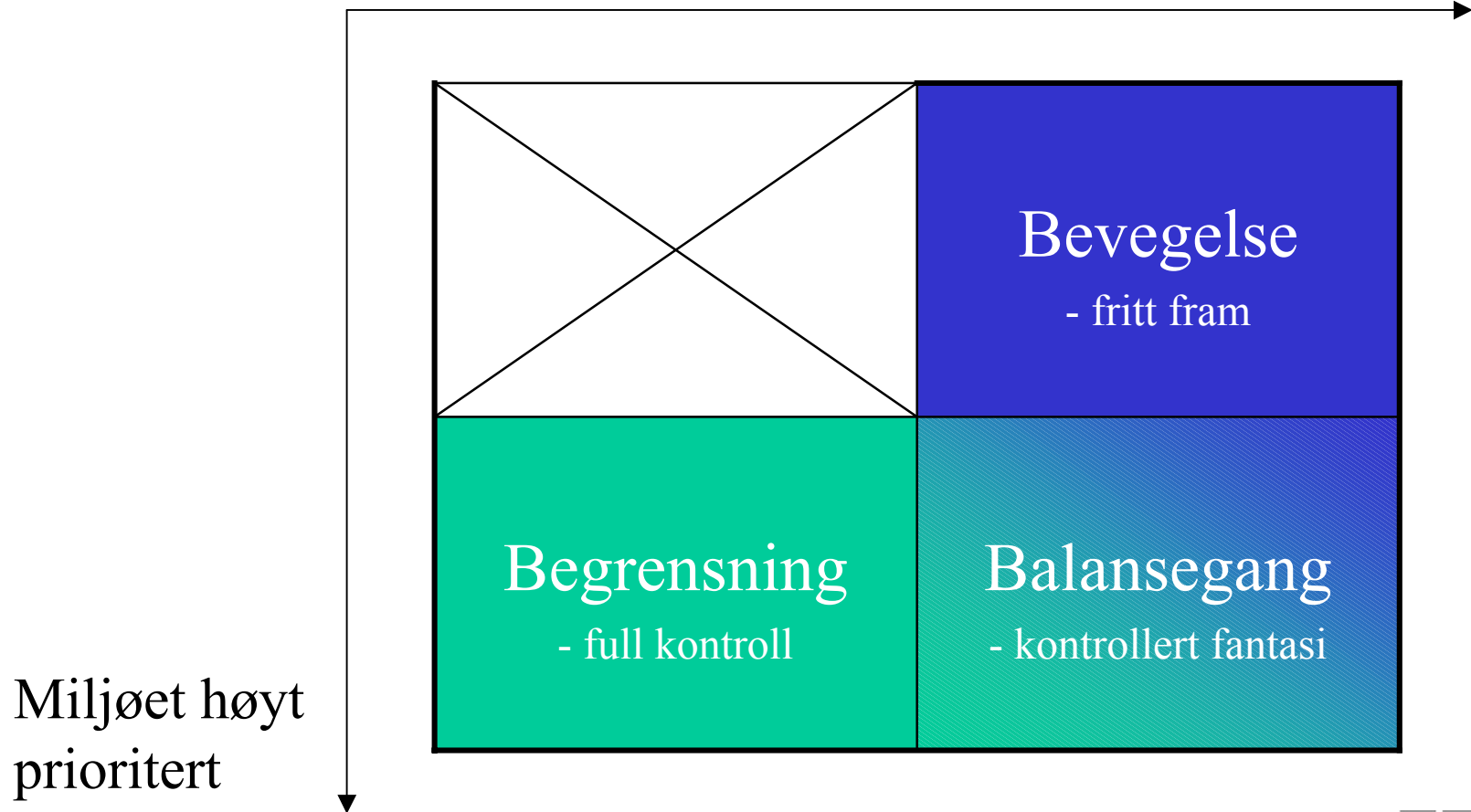
Strategiske analyser

- *Scenarier (ferdig)*
- *Transportnett for intermodal utenriks godstransport*
- *Virkninger av klimaendringer*
- *Transport av fiskeri og havbruksprodukter*
- *Helhetlige sikkerhets-og risikoanalyser*
- *Arbeidsgruppe for nytte/kostnadsanalyser*
- *Arbeidsgruppe for transportmodeller*



Tre scenarier

Markedsprinsippet
først og fremst



Persontransport

- **1970** : **26 mrd personkilometer**
- **2000** : **63 ” ”**
- **2030:**
 - **Bevegelse** : **117 mrd personkilometer**
 - **Begrensning** : **82 ” ”**
 - **Balansegang** : **90 ” ”**



Godstransport

- **1970:** 15 mrd tonnkilometer
- **2000:** 28 mrd tonnkilometer
- **2030:**
 - **Bevegelse** : 50 mrd tonnkilometer
 - **Begrensning** : 34 ” ”
 - **Balansegang** : 40 ” ”



Bevegelse – fritt fram

Godstransportarbeid: + 2,0% per år

Persontransportarbeid: + 2,1% per år

- **Antallet drepte i trafikken vil øke**
- **CO₂-utslipp vil øke. 80% over nivået 1990.**
- **Trengsel- og miljøproblemer i storbyene**
- **Inngrepp i kultur- og naturmiljø.**
- **Rasert kollektivtrafikktilbud.**



Begrensning

Godstransport: + 0,6% per år (0,4% veg)

Persontransport: + 0,9% per år (0,6% bil)

- **Næringslivets konkurranseevne kan svekkes av høye transportpriser.**
- **Kreves ressurser til gode alternativer til bilen.**
- **Store krav til kollektivtrafikken.**
- **Mindre markedstilpasning og mindre effektivitet.**
- **Lavere tilgjengelighet til visse funksjoner.**
- **Problemer med å få aksept for politikken.**



Balansegang

Godstransportarbeid: + 1,2% per år

Persontransportarbeid: + 1,2% per år

- **Vanskelig samordning ved implementering av høyteknologiske løsninger**
- **Fordeling av gevinsten av teknologisk utvikling**
- **Vanskelig å få aksept for inngrep i personlig frihet**
- **Teknologien løser ikke alt**



Transportpolitikk for storbyer

Det kreves en egen transportpolitikk for storbyene:

- **Trengsel og miljøproblemer**
- **Disse problemene løses ikke gjennom infrastrukturinvesteringer**
- **Nært sammenheng mellom arealbruk og transport**
- **Det kreves samordning mellom ulike forvaltningsnivåer**
- **Det kreves en kombinasjon av forskjellige tiltak**



Strategiske areal- og transportanalyser

To viktige mål:

- **Synliggjøre sammenhengene mellom arealbruk og transport**
- **Vise på helhetlig virkemiddelbruk, uansett hvem som har ansvaret**

Innspill til:

- **Regionens egen areal- og transportplanlegging**
- **Arbeidet med NTP**



Eksempel på spørsmål

Konsekvensen av trendmessig framskrivning

Kø, kork og kaos?

Hva vil eksisterende og kommende planer for utbygging av boliger og arbeidsplasser bety?

Hvordan kan etterspørselen etter transport påvirkes av SATP?

Hvor langt når man med utbygging av infrastruktur?

Kort- og langsiktige konsekvenser. Hva er viktig for kollektivtrafikk?

Hvor langt når man med satsing på kollektivtrafikk?

Effekter av investeringer og drift.

Hva kan man oppnå med parkeringspolitikk og vegprising?

Og andre virkemidler

Hvordan kan man samordne virkemiddelbruken?



Næringslivets transport

- **Konsekvenser for næringslivet av analysert virkemiddelsbruk?**
- **Hvordan ivareta næringslivets behov for transport når annen vegtransport skal reduseres?**
- **Hvordan redusere miljøproblemene fra næringslivets transport?**
- **Eksempel på analyser:**
 - tungtrafikknett, rast- og hvileplasser, miljøsoner, havne- og terminallokalisering
- **Grunnlag for ”samlede godstransportplaner”**



Analyse – ikke plan!

- Hva skjer hvis lar utviklingen løpe som nå?
- Hva kan man oppnå med samordnet areal- og transportplanlegging?
- Hva kan man oppnå med helhetlig virkemiddelbruk?
- Ingen plan, men analyse av handlingsrommet
- Noe om institusjonelle hinder og muligheter



Hva kan etatene bistå med?

Regionalt:

Faglig bistand (så langt mulig innenfor gitte ressursrammer)

Regionalt samarbeid i etablerte organisasjoner/grupper
Prosjektledelse (i Oslo/Akershus)

Sentralt

Rådgiving

Arrangere møter mellom byregionene (for eksempel om godstransport)

Oppsummering og kommentarer

**Men, dette er først og fremst kommunenes/
regionenes eget arbeid**

