



Statens vegvesen

Studietur til New Zeland 2007

RAPPORT

Utbyggingsavdelingen

UTB 2008/07



Utbyggingsavdelingen
Transportanalyseksjonen
Dato: 2008-03-31

Forsidebildet viser kabelbanen i Wellington
Jf. omtale under kap. 12 Kollektivtransport på side 25
Foto: Bjørn Sandelien

15.04.2008
Bjørn Sandelien og Kjell Ottar Sandvik

Studietur New Zealand 2007

Innhold

| | Side |
|---|------|
| 1. Innledning | 1 |
| 2. Hovedinntrykk | 2 |
| 3. Reiserute | 3 |
| 4. Land og transportnett | 4 |
| 5. Organisering av transportsektoren | 5 |
| 6. Overordnede rammer – strategisk planlegging | 7 |
| 7. Mål og resultatstyring | 9 |
| 8. Finansiering | 12 |
| 9. Investeringsiltak – kontraktsformer | 16 |
| 10. Drift og vedlikehold | 18 |
| 11. Trafikksikkerhet | 19 |
| 12. Kollektivtransport | 21 |
| 13. Regulering av transportteterspørsel | 23 |
| 14. Forbikjøringsfelt | 25 |
| 15. Inntrykk fra reiseopplevelser i New Zealand | 26 |

Etterord

| | |
|---|----|
| 1. Utredning om oppfølging av omorganiseringen i 2004 | 29 |
| 2. Klimatiltak | 30 |
| 3. Oppdatering av transportstrategien for New Zealand | 30 |
| 4. FOU | 31 |

Vedlegg

| | |
|---|----|
| 1. Detaljert program for studieturen | 33 |
| 2. Kart over lokale myndigheter og geografiske virkeområder | 37 |
| 3. Finansiering i Nasjonal Landtransport Program 2006/2007 | 39 |
| 4. Reiseinntrykk fra Hong Kong | 40 |

1. Innledning

Det har i Statens vegvesen vært vanlig at en gruppe ledere hvert år får en ukes studieopphold i utlandet for å fange opp nye ideer, metoder og løsninger som kan anvendes i utviklingen av egen etat. Dette er en rapport fra en ukes studietur på New Zealand i månedsskiftet februar/mars 2007.

Deltakere på studieturen var:

| | | |
|-------------------|---------------------|-----------------------------------|
| Trafikkdirrektør | Eva Solvi (leder) | Statens vegvesen Vegdirektoratet |
| Teknologidirektør | Helen Riddervold | Statens vegvesen, Vegdirektoratet |
| Regionvegsjef | Ole Christian Torpp | Statens vegvesen, Region vest |
| Regionvegsjef | Sidsel Sandelien | Statens vegvesen, Region øst |

Dessuten deltok sjefingeniør Bjørn Sandelien og sjefingeniør Kjell Ottar Sandvik, begge Vegdirektoratet, på møtene på New Zealand. Disse står som hovedforfattere av studierapporten. Kjell Ottar Sandvik har vært sekretær for gruppa og har sammen med kontakter på New Zealand stått for den praktiske planleggingen av opplegget. Vi har særlig fått hjelp av Ian Melsom, Lynne Batty og Douceline van Arts.



Fornøyde studiereisedeltagere forut for møtene i Auckland på turens siste dag

På veg til New Zealand reiste noen av deltakerne via Hong Kong og noen via Bangkok og noen via Sydney. Noen reiseinntrykk fra Hong Kong er tatt med i vedlegg 4.

Siden det er gått ett år siden vårt besøk ble avsluttet, har vi for flere av studieturens temaområder supplert med utviklingen det siste året, slik vi kan lese den i dokumenter som er tilgjengelige på internett og gjennom samtaler med våre kontakter (se særlig etterordet).

2. Hovedinntrykk

Studieturen hadde hovedfokus på overordnede problemstillinger som organisering av transportsektoren, strategisk planlegging, mål- og rammestyring, finansiering og kontraktsformer. Vi sitter igjen med et hovedinntrykk at praksis og løsninger fra New Zealand innen de temaområdene som ble studert i varierende grad representerer eksempler til etterfølgelse.

Vi har i det etterfølgende oppsummert våre viktigste inntrykk. For flere av temaområdene har det vært en interessant utvikling i etterkant av studieturen.

- Organiseringen av transportmyndighetene
Gjennom de siste 20 årene har transportsektoren vært gjennom flere organisasjonsendringer (se kap. 5). Det foreligger nå lovforslag om ytterligere endringer (se etterordet). Forslaget om å etablere en obligatorisk regional transportplan som i likhet med den nasjonale transportplanen skal ha en treårig programperiode, synes vi er spesielt interessant. Etter forvaltningsreformen i Norge med overføring av det øvrige riksvegnettet til regionale veger kan Nasjonal transportplan bli svekket som styringsinstrument. Det kan derfor også i Norge være interessant med krav om en regional transportplan med en koordinert framdrift med Nasjonal transportplan.
- Politisk og faglige roller ved prioriteringsbeslutninger
Rolledelingen mellom politikere og administrasjon er vesensforskjellig i New Zealand og Norge. Tildeling av midler til enkelt prosjekt skjer i dag i styret til Land Transport NZ, som har representanter oppnevnt av Samferdselsdepartementet. Det finnes ikke eksempler på at departementet har omgjort styrets beslutninger om bevilgninger til enkelt prosjekt. Departementet styrer ved å endre rammebetingelsene som for eksempel endre de hovedaktivitetsgrupper som budsjettet spesifiseres på.

Vi registrerte at New Zealand stort sett har en mer lik vegstandard over lengre strekninger enn vi finner i Norge. En årsak til dette kan være den sterkere faglige styringen av prioriteringsbeslutninger.
- Vektleggingen av en bærekraftig transportutvikling
Behovet for en bærekraftig transport utvikling ble sterkt understreket i mange innlegg og i dokumenter som ble vist til under besøket. Under studiereisen satt vi likevel igjen med et inntrykk av at virkemidler for å støtte opp under en slik utvikling var mangelfulle. Vi registrerer derfor med interesse at den nasjonale transportstrategien nå er under oppdatering i en mer bærekraftig retning med fastsetting av helt konkrete måltall for transportutviklingen, en tydeligere ansvars plassering av tiltak og med en sterkere betoning av behovet for innføring av prisingstiltak.
- Gående skolebusser
De positive erfaringer fra New Zealand med gående skolebusser (se kap.13) kan tilsi at vegvesenet bør gå inn for en mer aktiv markedsføring av slike tiltak. Vägverket i Sverige har inntatt en slik rolle.
- Kontraktsformer. Et område der vi kunne være mer åpne for nye løsninger.
- Trafikksikkerhetsarbeid. På dette området har vi lite å lære fra New Zealand.
- Kollektivtransport. På dette området har vi også lite å lære fra New Zealand.

3. Reiserute

Geografisk avgrensa vi studieturen til Nordøya på New Zealand som har de to største byene – hovedstaden Wellington med ca 250.000 innbyggere og Auckland med ca 1,3 millioner innbyggere (regionen).

Opplegget var å starte i Wellington hvor de nasjonale kontorene ligger for å få best mulig oversikt og deretter bevege oss nordover til Auckland samtidig som vi skulle få noe inntrykk av vegenettet.

For de som var på plass i Wellington søndag formiddag så ble det ½ dags tur med Ian Melsom (Land Transport NZ) nordover langs kysten på State Highway 1 med lunsj på Linda Farm og tilbake til Wellington via Upper Hutt.

Vi hadde følgende opplegg for møter og befaringer:

- Mandag 26 februar: Møte med Land Transport NZ – nasjonalt kontor
Møte med Greater Wellington Regional Council
- Tirsdag 27 februar: Heldagsmøte med Transit NZ – nasjonalt kontor i Wellington
- Onsdag 28 februar: Besøkte termisk område i Rotorua
Kjørte State Highway 27 og 1 til Auckland
- Torsdag 1 mars: Møte med Land Transport NZ – regionalt kontor i Auckland
Møte med Auckland Regional Transport Authority (ARTA)
- Fredag 2 mars: Befaring Auckland bridge mv samt div orienteringer –
Transit NZ regionalt kontor Auckland
Møte med Auckland City Council

På møtene bidro vi med innlegg særlig om trafikksikkerhet og bompengefinansiering. Vedlegg 1 viser programmet mer i detalj.

Etatene vi besøkte har gode nettsider:

www.landtransport.govt.nz

www.gw.govt.nz

www.transit.govt.nz

www.arta.co.nz

www.aucklandcity.govt.nz



Våre kontakter Lynne og Ian

4. Land og transportnett

New Zealand ligger ca 3 timer flyreise ut i havet fra Sydney i Australia og regnes av mange som verdens mest geografisk isolerte land. Det er et ungt land i geologisk forstand og også befolkningsmessig. De første menneskene antar man kom til New Zealand fra Polynesia for ca 800 år siden og deres etterkommere er maoriene som i dag utgjør ca 15 % av befolkningen.



Chief Kjell hilser en maori



Velkomstdans

New Zealand har en befolkning på ca 4 mill. og et areal på ca 270.000 km². Befolkning og areal er altså litt mindre enn Norge. Viktige næringsveger er turisme og landbruk.

Etter en større forvaltningsreform i 1989 som bla fjernet fylkesinndelingen og reduserte antall enheter på kommunenivå, består nå det lokale myndighetsnivået av 12 regionale råd (Regional Councils) og 73 områdemyndigheter. (territorial authorities). Av disse områdemyndighetene er 16 City Councils og 57 District Councils. Fire av områdemyndighetene har også funksjon som Regional Council. New Zealand regnes derfor å være delt i 16 regioner. Geografisk vil områdemyndighetenes distrikter stort sett være en underdeling av distriktene for de regionale rådene (se vedlegg 2).

Total lengde på vegnettet er ca 93.000 km – ca det samme som det norske vegnettet. Administrativt er vegnettet todelt med følgende lengder (avrundet):

| | |
|--------------------|------------------------------------|
| State Highways | 11.000 km (hvorav 170 km motorveg) |
| <u>Local Roads</u> | <u>82.000 km</u> |
| Sum | 93.000 km |

Det statlige vegnettet (State Highway network) utgjør således bare ca 12 % av det totale vegnettet, men har ca 50 % av det totale trafikkarbeidet. Utbyggingsstandarden på det statlige vegnettet er nøktern, men er jevnere enn på det norske stamvegnettet. Det er imidlertid fortsatt igjen ca 180 enfelts-bruer (se bilder på side 29) og 15 gamle trebruer på det statlige vegnettet.

Den generelle fartsgrense utenfor tettbebyggelse er 100 km/t, mens den generelle fartsgrense innenfor tettbebyggelse er 50 km/t. Statistikk fra Samferdselsdepartementet viser at gjennomsnittshastigheten utenfor tettbebyggelsen den siste åtte års perioden ligger på litt under 100 km/t, mens gjennomsnittshastigheten ligger på litt over 50 km/t i tettbebyggelsen.

Det går jernbane mellom Auckland og Wellington på Nordøya og også på Sørøya er det jernbane. Jernbanenettet er på ca 3900 km og er smalsporet (1067 mm). En smalsporet løsning ble i sin tid valgt på grunn av terrengforholdene i landet.

5. Organisering av transportsektoren

New Zealand er et svært interessant land på den måten at arealinnhold, befolkningsmengde, lengde på vegnettet og til dels topografi er lett sammenlignbart med Norge. Til tross for denne likheten har de valgt å organisere sin vegadministrasjon på en helt forskjellig måte enn vi i Norge.

New Zealand hadde store økonomiske problemer på 80-tallet bl.a. fordi de mistet England som fast avtaker av landbruksprodukter. New Public Management som var på fremmarsj i England og Australia ble en modell for utvikling av offentlig virksomhet også på New Zealand med utstrakt privatisering av tidligere offentlig virksomhet.

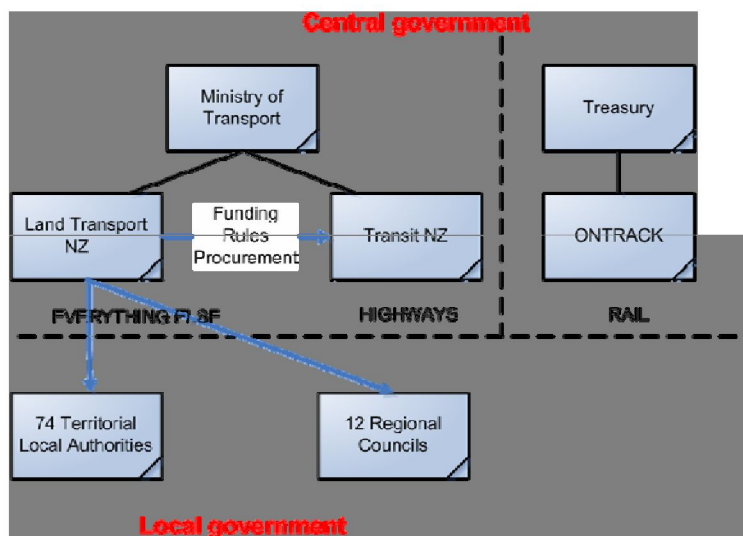
Vegorganisasjonen som var på størrelse med vår egen ca 10.000 ansatte på 90-tallet ble delt i to i 1989. *Transit* ble navnet på den nye organisasjonen og bygging, drift og vedlikehold ble samlet i en egen uavhengig statlig *Roading Division* – lik vår *Mesta*.

I 1996 ble *Transfund* skilt ut fra *Transit* som et eget "Funding Agency" med ca 50 ansatte. Dette er et spesielt grep som førte til at den økonomiske delen av virksomheten i form av tildeling av planleggingsmidler til prosjekter, bevilgning til vedlikehold og til konkrete prosjekter ble tatt bort fra *Transit* og overført til den nye enheten *Transfund*.

Et omfattende arbeid med revisjon av transportlovgivningen førte til *Land Transport Management Act 2003*. Som følge av denne er begreper som Sustainability, Travel Demand Management, Strategic Planning etc forsøkt operasjonalisert. Loven førte også til noe justering av vegorganisasjonen. *Transfund* (finanssenheten) ble nå slått sammen med *Land Transport Safety Authority* og det nye navnet på enheten er nå "Land Transport New Zealand". Den siste organisasjonsendringen virker litt underlig. Det ble da slått sammen en finanssenhet med ca 50 ansatte med en stor trafikksikkerhetsenhet med ca 10 ganger så mange ansatte og som i tillegg til rent trafikksikkerhetsarbeid i form av ulykkesregistrering og analyser er ansvarlig for kjøreopplæring og bilregistrering.



Sjefen for Land Transport NZ, Wayne Donnelly holdt innlegg om dagens organisering



Dagens organisering for veg og bane framgår av figuren til venstre.

Under Samferdselsdepartementet (Ministry of Transport) finnes det i tillegg til Land Transport NZ og Transit NZ organisasjonsenheter (Crown entities) for luftfart (Aviation Security Service og Civil Aviation Authority), maritim trafikk (Maritime New Zealand) samt en egen ulykkeskommisjon for luft-, sjø- og togtrafikk (Transport Accident Investigation Commission).

Togtrafikken er ikke er underlagt Samferdselsdepartementet, men Finansdepartementet (Treasury). Som mange andre offentlige foretak ble også togtransporten privatisert på 80-tallet og selve sporet ble også solgt til et privat selskap. Sporet er nå kjøpt tilbake av staten og det satses på en viss vitalisering av trafikken særlig i tilknytning til de to største byene Wellington og Auckland. Det arbeides nå med å organisere jernbanen ONTRACK som en enhet lik Transit NZ.

I motsetning til vårt tredelte vegnett har New Zealand et todelt vegnett – State Highways and Local Roads. Ministry of Transport med underliggende ”Agency” Land Transport NZ og Transit NZ har ansvaret for State Highways. Lokale myndigheter, består av 12 Regionale Councils og 73 såkalte territorielle myndigheter. De 12 Regional Council har ansvaret for kollektivtransporten, og de territorielle myndigheter har ansvaret for Local Roads.

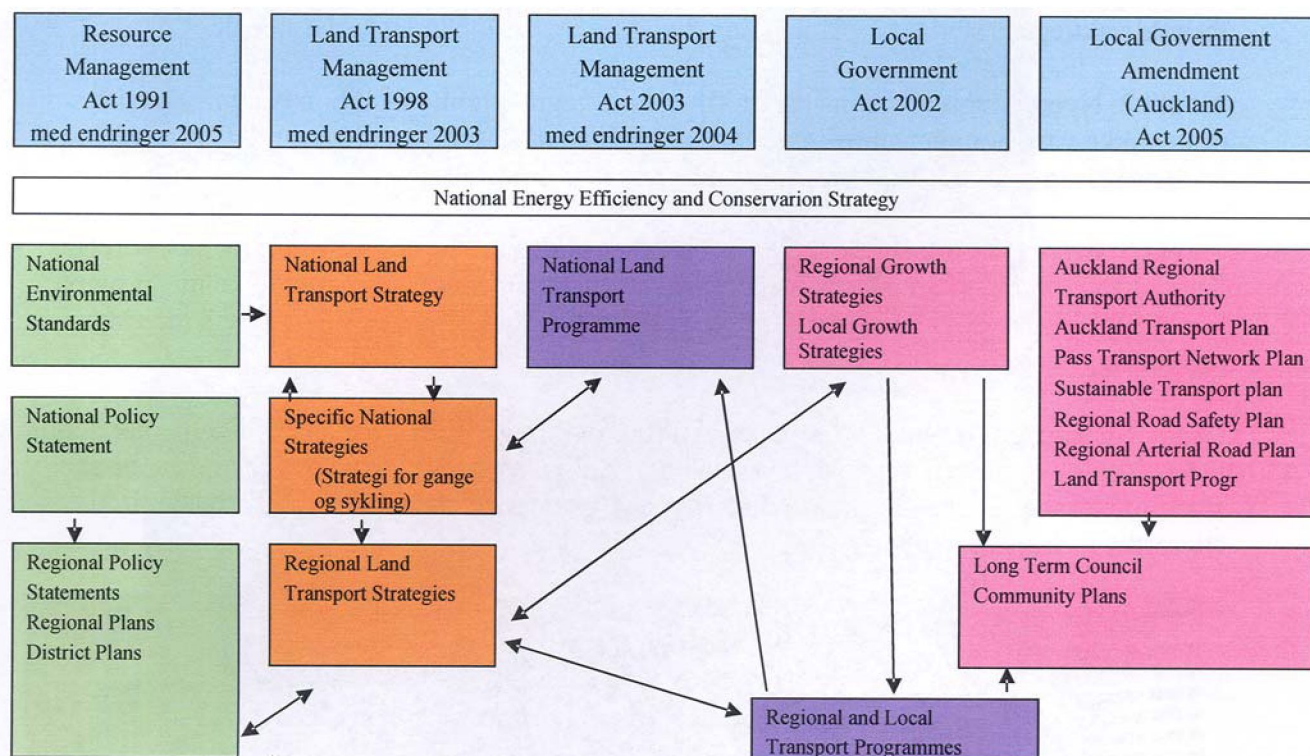
Både Land Transport NZ og Transit NZ har et styre (Board) som er oppnevnt av Minister of Transport. Disse styrene har omfattende myndighet. Styret for Land Transport NZ får ferdig utredet prosjektforslag fra Transit NZ til godkjenning for finansiering. Tildeling av midler til prosjektet skjer i dette styret og går ikke videre opp til politisk behandling. Dette er en meget stor forskjell fra Norge hvor det er politikerne som tildeler midler til enkeltprosjekter. Det har så langt ikke skjedd på New Zealand at Minister of Transport har grepet inn og gjort om vedtak som styret i Land Transport NZ har gjort i forbindelse med tildeling av midler til prosjekter.

Auckland som er en millionby og som er i kraftig vekst er sterkt bilbasert. Et sammenhengende byområde som består av 7 Local Councils og 1 Regional Council dannet i 2004 ARTA – Auckland Regional Transport Authority. Denne organisasjonen spiller nå en viktig rolle i forbindelse med utvikling av transportsystemet i Auckland. Organisasjonen har en bred tilnærming til transport med fokus på ”Moving people and Moving goods” (Not, moving cars and trucks).

6. Overordnede rammer – strategisk planlegging

En erkjennelse av transportpolitikens betydning for å oppfylle sosiale, økonomiske og miljømessige mål, har ført til grunnleggende endringer i strategier og lovgivning de senere år.

Viktige lover, strategier, programmer og planer, som er styrende for veg- og transportplanleggingen i New Zealand er vist i figuren nedenfor:



Vi fikk inntrykk av at transportpolitikken på New Zealand de senere år har vært gjennom en utvikling med endringer i tre trinn. Det ble snakket om "Three waves of change":

1. Utforming av en ny strategi og policy kontekst for land transport med blant annet fastsetting av nye prosedyrer for tildeling av midler
2. Utvikling av finansieringsmuligheter og økning i nivået på midler til transport (bompenger, utbygger bidrag med mer)
3. Større vekt på transport nettverksbetraktninger og styring av transportetterspørsel.

Til punkt 1: "New Zealand Transport Strategy" som ble vedtatt i 2002 (se http://www.transport.govt.nz/assets/NewPDFs/nztsv1323nov02.pdf?bcsi_scan_FC9A0AB227B697B6=0&bcsi_scan_filename=nztsv1323nov02.pdf), gir en overbygning for planlegging- og finansiering av transportsystemet. Den trekker opp regjeringens visjoner og formål for utvikling av transportsektoren:

"By 2010 New Zealand will have an affordable, integrated, safe, responsive and sustainable land transport system".

Følgende fem formål er angitt for den nasjonale transportstrategien:

- Fremme økonomisk utvikling
- Fremme sikkerhet og personlig trygghet

- Bedre tilgjengelighet og personlig mobilitet
- Beskytte og fremme den alminnelige helse
- Sikre bærekraftig miljø

Den nasjonale transportstrategien ble i 2003 nedfelt i den nye "Land Transport Management Act". Denne har en bredere tilnærming til transport enn tilfellet var tidligere. Nå skal det være en "Integrated approach to funding and management". Videre skal sosiale og miljømessige forhold vektlegges sterkere i planlegging, bygging og drift av transportsystemet.

Til pkt 2: Nyere lovgivning åpner for å finansiere vegutbygging med bompenger. Det har nesten ikke vært bompengeprosjekter på New Zealand. Pr. februar 2007 var det ett prosjekt på en distriktsveg hvor det var bompengenneking.

Til pkt 3: Styring av transportetterspørsel handlet særlig om bedre utnyttelse av eksisterende nettverkskapasitet, oppmuntring av folk til å tilfredsstille sitt transportbehov på ulike måter og på forskjellig tidspunkt, bygging av bussfelt, subsidiering av kollektivtransport og parkeringsregulering.

Ut fra den senere tids økte fokus på bærekraftig utvikling vil Samferdselsdepartementet i 2008 legge fram en oppdatert versjon New Zealands transportstrategi fra 2002. Siden dette er et svært interessant initiativ, har vi inkludert en omtale av dette oppdateringsarbeidet i etterordet i vår studierapport (se side 30).



Pausediskusjon fra besøk hos Land Transport NZ

7. Mål og resultatstyring

Land Transport New Zealand (Land Transport NZ) er en viktig myndighet for å gjennomføre den nasjonale transportpolitikken. Visjonen (Vision) for etaten er uttrykt slik:

- Landtransport som fører til et bedre New Zealand

og legger følgende hensikt/hovedoppgave (Mission) til grunn for virksomheten

- Vi forbedrer landtransport for alle newzealendere

Ved å sammenholde den informasjonen vi fikk under studieturen med nyere dokument som ligger på nettet, ser vi også at styringssystemet er videreutviklet. Særlig gjelder dette opplegget for mål og resultatstyring.

Den etterfølgende presentasjonen støtter seg på dokumentet ”Statement of intent 2007-2010” utarbeidet av Land Transport New Zealand i juli 2007. Dokumentet er strategisk i sin karakter og trekker opp retningslinjer for utviklingen av landtransporten for en fire års periode. Samtidig inneholder det konkrete mål for gjennomføringen av virksomheten i det enkelte år for spesifiserte resultatområder. Dokumentet blir revidert hvert år. Årsrapporteringen skjer opp mot de mål som er satt i dokumentet.

Med utgangspunkt i de fem formål som ligger til grunn for den nasjonale landtransportstrategien, har Land Transport NZ identifisert 13 trender som utviklingen må holdes opp mot for å kunne si om den går i en sikrere og mer bærekraftig retning:

- Redusert CO₂ utslipp fra landtransport
- Redusert antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker
- Flere personer velger bort individuell biltransport dvs velger gange, sykkel og reisemidler for felles transport
- Økt tilgjengelighet og økt bruk av fellestransport, passasjertransport samt flere tjenester for funksjonshemmede
- Folk kjører på en måte som bruker mindre energi og er sikrere
- Både den kommersielle og den private kjøretøyparken blir mer energieffektiv og sikker samt får en forbedret miljømessig yteevne
- Kommersielle transportoperatører innfører en forretningsmessig praksis som fremmer sikkerhet, mindre energibruk og reduserte utslipp, støy og vibrasjoner
- En større fraktandel skjer med skip og jernbane
- Forbedret produktivitet i fraktindustrien
- Utbyggingsmønsteret i byer og tettsteder reduserer reisebehovet
- Utbyggingen av byer og tettsteder, transportnettutforming og regler for adferd i disse fremmer et sikkert og godt miljø for gange, sykkel og andre personlige reisemåter
- Mindre bruk av privatbil i perioder med kø
- Trafikk på vegnettet avvikles mer effektivt og med økt forutsigbarhet

For den konkrete oppfølgingen har Land Transport NZ fokusert på seks strategiske mål. Tre av målene gjelder hva etaten gjør:

1. Bærekraftig og sikker bruk av landtransport
2. Bedre samvirke innen transportsektoren
3. Forbedret ytelse innen landtransportnettene

De øvrige tre målene gjelder hvordan etaten arbeider:

4. Trygge, dyktige og motiverte medarbeidere
5. Effektive informasjons- og virksomhetssystemer
6. Synlig og støttende ledelse

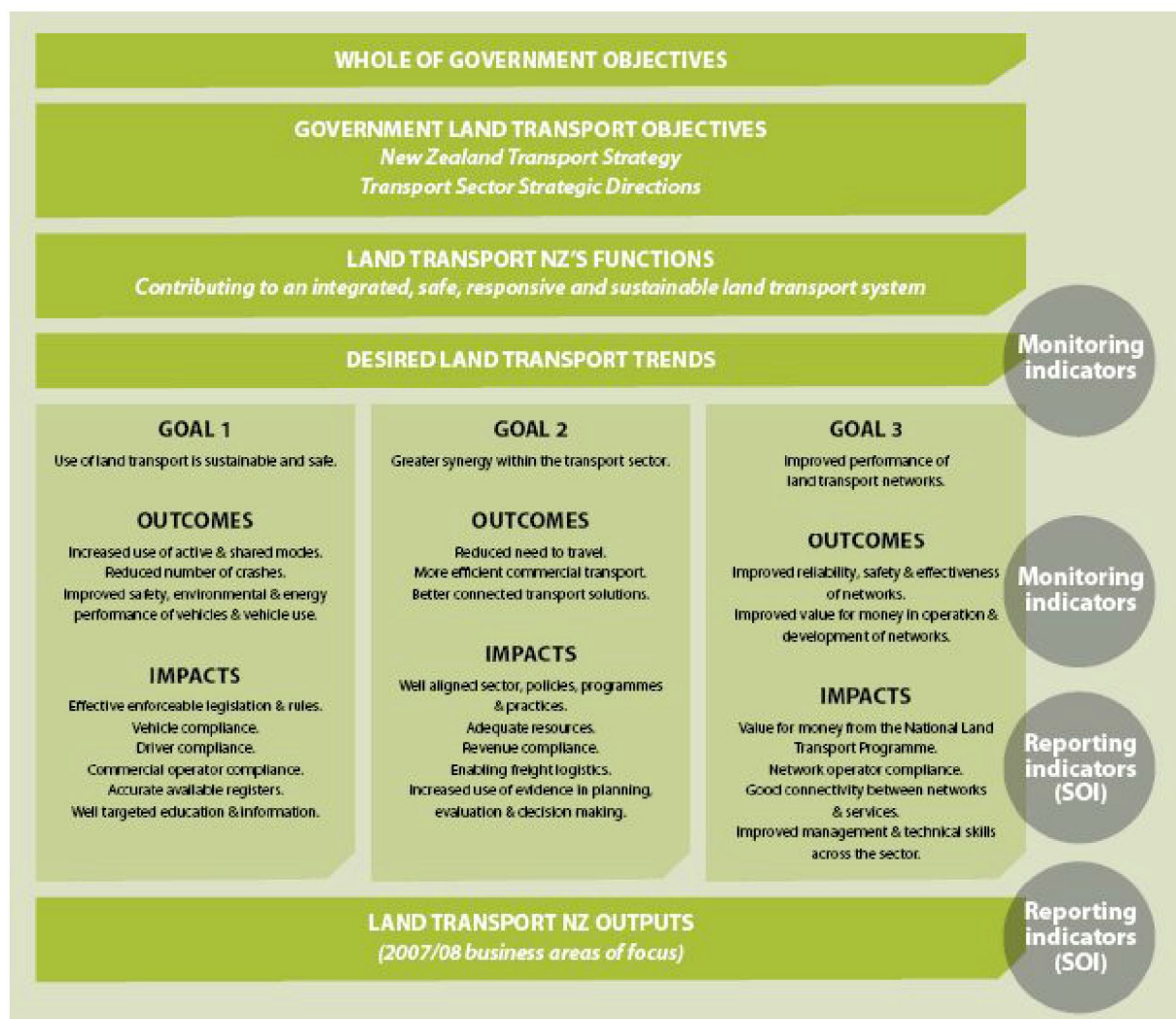
Et opplegg for hvordan disse målene skal følges opp er under utvikling. Det vil skje gjennom et hierarki av målbare indikatorer.

Det legges opp til at resultatene av virksomheten skal måles ut i fra fire ulike perspektiv:

- Effekt-perspektiv (Outcome perspective)
- Produksjonsutbytte-perspektiv (Output perspective)
- Fra eksterne aktørs ståsted (Relationship perspective)
- Internt perspektiv (Organisation perspective)

Samlet for disse perspektiv er det angitt et 20-talls resultater, der grad av måloppnåelse vil bli avgjort ved hjelp av et større antall indikatorer.

De to etterfølgende figurer viser sammenhengen mellom den nasjonale transportstrategien og de oppsatte mål og resultater av disse.



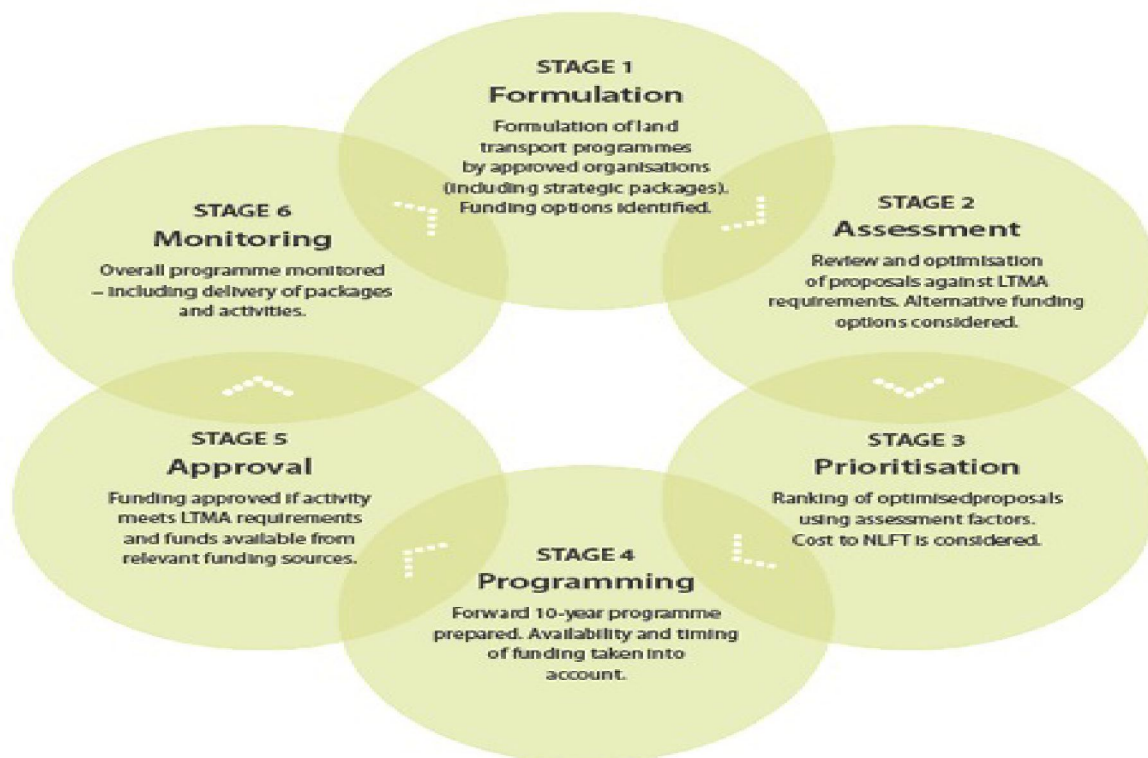


Vi sitter igjen med et hovedinntrykk av et mål- og resultatstyringssystem som enda ikke er helt ferdig utviklet, men som kan bli et godt verktøy for å planlegge og følge opp daglige oppgaver til overordnede strategiske føringer på nasjonalt nivå.

8. Finansiering

Nasjonal landtransport plan

For å sikre at finansieringsbeslutninger skjer overensstemmende med New Zealands transport strategi og krav gitt i viktige lover som Land Transport Management Act (LTMA) har "Land Transport NZ" utarbeidet en prosess i seks trinn:



Den nasjonale landtransport planen (National Land Transport Programme) er utviklet som et instrument for å ivareta den definerte finansieringsprosessen. Programmet for 2007/2008 fra juni 2007 angir enkelttiltak fordelt på følgende 12 ulike hovedaktivitetsgrupper:

| | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|---|------------------------------------|
| • Vedlikehold av lokale veger | (Maintenance of local roads) | • Regional utvikling | (Regional development) |
| • Utbedring av lokale veger | (Improvement of local roads) | • Bruk av transport-systemet | (Use of the land transport system) |
| • Fornyelse av lokale veger | (Renewal of local roads) | • Kollektivtransport | (Passenger transport) |
| • Vedlikehold av nasjonale veger | (Maintenance of State highways) | • Administrasjon | (Administration) |
| • Utbedring av nasjonale veger | (Improvement of state roads) | • FOU, utdanning og opplæring | (Research, education and training) |
| • Fornyelse av nasjonale veger | (Renewal of State highways) | • Politioppgaver som fartskontroll, alkotesting | (Road policing) |

Sammenlignet med programmet for 2006/2007 som vi fikk presentert under studieturen, er programmet litt endret. "Fornyelse av veg" og "utbedring av veg" erstatter en tidligere felles gruppe for "anlegg av veg". Gruppen kalt "Bruk av transportsystemet" omfatter nå i tillegg til etterspørselsregulerende tiltak og frakt med jernbane og til sjøs også gang- og sykkeltiltak. Gang- og sykkel var tidligere en egen gruppe.

Hvert år blir tilgjengelige midler fordelt på ulike tiltak gjennom programmet. Programmet inneholder også en prognose for forventet finansiering over den kommende 10-års periode og en prognose over forventet utgiftsutvikling innen for hovedaktivitetsgruppene.

Gjennom vedtaket av Land Transport Management Act 2003 ble formålet (statutory objective) for Land Transport NZ endret fra:

- *”to allocate resources to achieve a safe and efficient roading system”* til:
- *“to allocate resources in a way that contributes to an integrated, safe, responsive and sustainable land transport system”*

Det innebærer et sterkere helhetsperspektiv i finansieringsprosessen. I planleggingen er det nå en mer strategisk tilnærming med mindre vekt på å maksimere lønnsomheten ved enkeltprosjekter. Det blir vektlagt å ta i betraktning de ulike transportmidlene samt utnytte eksisterende infrastruktur bedre. Utarbeiding av tiltakspakker blir oppmuntret (jf. Stage 1). Ved å jobbe på det strategiske nivået med pakker av prosjekter hvor prosjektene er avhengig av hverandre, blir det en mer ”top down” enn ”bottom up” tilnærming. En pakke kunne gjerne omfatte tiltak fra flere myndigheter, ulike typer aktiviteter og forskjellige tidsperioder. En omfattende prosedyre foreligger for behandlingen av foreslåtte prosjekt og tiltakspakker (jf. prosessen i 6 trinn). Viktige faktorer ved vurderingen vil være:

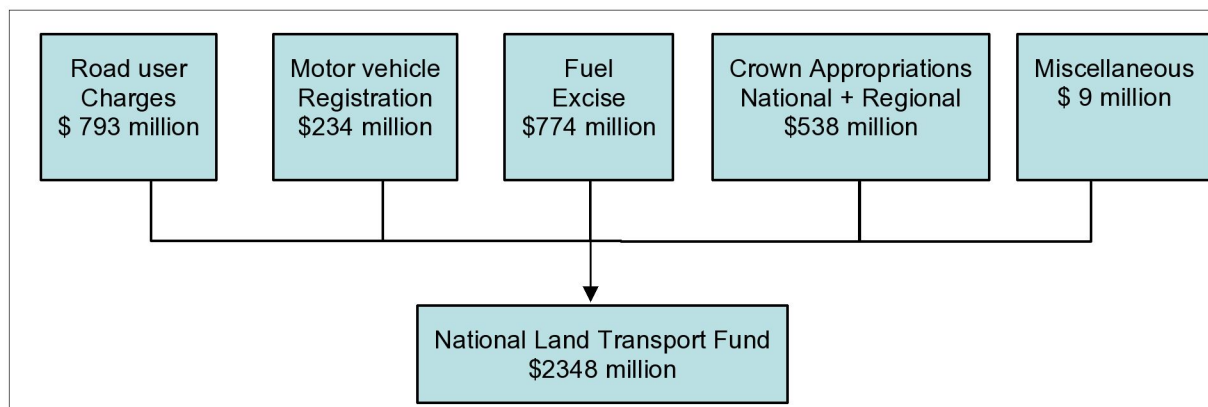
- Alvorlighet og nødvendighet (seriousness and urgency)
- Effektivitet (Effectiveness)
- Økonomisk effektivitet (Economic efficiency)
- Tilleggs momenter (Additional factors)

Intensjonen om gjennomføring av pakker har økt kompleksiteten både i planleggingen og finansieringsopplegget. En nærmere beskrivelse av finansieringsprosessen foreligger her:

På New Zealand er det en direkte sammenheng mellom det som blir betalt inn av trafikantene i form av avgifter og gebyrer og det som blir brukt til bygging, drift og vedlikehold av vegnettet. Pengene går inn i et ”National Land Transport Fund”. Det er tre hovedkategorier av midler:

- Nasjonalt fordelte midler (øremerkede midler basert på ulike finansieringskilder).
- Regionalt fordelte midler (øremerkede midler basert på ulike finansieringskilder). Midlene fordeles i forhold til regionenes befolkningsmengde.
- Statlig bevilgning (Crown appropriations). Midlene benyttes til ulike formål (spesielle regioner, spesielle finansieringsprogram for kostnadsøkninger etc).

Bidrag av midler til ”National Land Transport Fund” for budsjettåret 2006/2007 er vist i figuren på neste side.



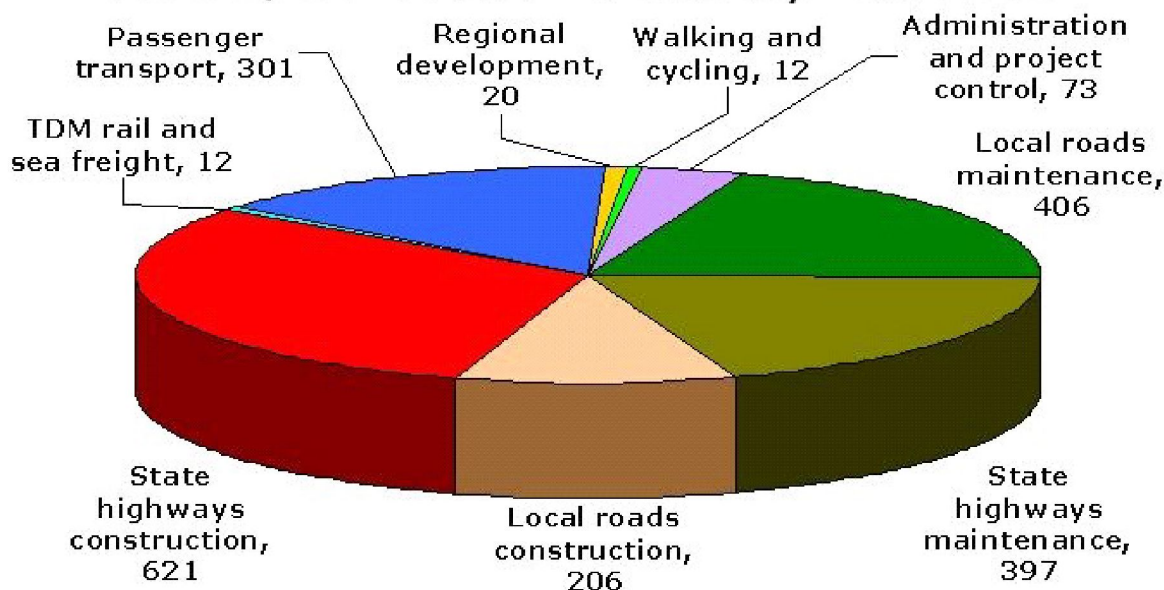
Beløpene er vist i New Zealand \$ (NZD) hvor 1\$ er litt over 4,50 kr (pr. mars 08 ca. 4,11 kr).

- *Road user Charges (RUC)* er et vekt- og distanseavhengig gebyr/avgift som må betales av alle kjøretøy over 3,5 tonn. RUC må også betales av kjøretøy under 3,5 tonn som bruker drivstoff som ikke blir avgiftsbelagt ved pumpen. Det vil si diesel- og elektrisk drevne kjøretøyer.
- *Motor vehicle Registration* er en registreringsavgift for kjøretøy.
- *Fuel excise duty (FED)* er drivstoffavgift for lette biler. Avgiften betales ikke for diesel. Denne avgiften er vesentlig mindre enn vi betaler i Norge. En liter bensin på New Zealand koster ca. 7,50 kr. Avgiften utgjør ca. 43 % av prisen. Det er imidlertid bare en andel av det som tas inn av denne avgiften som går direkte inn i National Land Transport Fund. Den andre delen går inn i statskassen.
- *Crown Appropriation* er statlig bevilgning som går til transportformål hvor noe er øremerket til spesielle regioner. For budsjettåret 2006/2007 gjaldt dette 22 % av bevilgningen.
- *Miscellaneous* er diverse annet.

Dette opplegget med direkte link mellom innbetalt avgifter og hva som kan brukes ute på veien har den konsekvens at tiltak som fører til mindre bilkjøring samt utvikling som fører til mer energieffektive motorer gir mindre penger til nybygging og vedlikehold. Dette har nok bidratt til en økning i de statlige bevilgningene den senere tid.

Hvordan midlene i National Land Transport Fund ble fordelt for budsjettåret 2006/2007 er illustrert i figuren på neste side. Etter at midlene til politiets trafikksikkerhetsarbeid og noen andre mindre poster er trukket fra vil ca. 30 % av midlene være tilskudd til bygging og drift av det lokale vegnettet. 30 % går til bygging av det nasjonale vegnettet, mens knapt 20 % går til vedlikehold av det nasjonale vegnettet. Dette er endring som har skjedd de senere årene med betydelig økt satsing på nybygging. Tradisjonelt har vedlikeholdet vært prioritert høyt. Fordelingen av midlene til de ulike aktivitetene nasjonalt og lokalt foretas av styret (Board) i Land Transport NZ. Styret, som består av 6-8 medlemmer oppnevnes av Samferdselsministeren.

2006/07 NLTP activity classes



En mer detaljert oversikt over oppbyggingen av National Land Transport Fund samt fordelingen av pengene til ulike formål nasjonalt og lokalt er vist i vedlegg 3.

En interessant rapport om kostnadsutviklingen for vegprosjekt ble lagt fram av en departementsoppnevnt rådgivende gruppe i august 2006 (se <http://www.transport.govt.nz/assets/NewPDFs/Advisory-Group-Report.pdf>). Et hovedtema var om den senere tids kostnadsøkninger kunne forsvares eller om de var uunngåelige. Gruppen fant at selv om kostnadsøkninger knyttet til innsatsfaktorene var betydelige, var det likevel endringer i prosjektomfang sammen med detaljering av overslag over tid som hadde størst betydning. En god vurdering av grunnforholdene på et tidlig prosjektstadium ble beskrevet som en stor utfordring. En gjennomgang av gjeldende utformingsstandard ble anbefalt, siden standarder ofte ble håndhevet for strengt og dermed hemmet innovasjon. Gruppen hadde også en vurdering av kontraktsformenes betydning. Alliansemodellen (se kapittel 9) ble beskrevet som en effektiv modell for noen prosjekt, men det ble sett som vesentlig at prosjektomfanget ble fulgt tett opp innenfor prosjektbudsjettet. Det vil også være viktig at et framforhandlet kostnadsmål var noe å strekke seg etter for de kommersielle aktørene for å oppnå ytterligere fortjeneste-incentiver under alliansemodellen.

9. Investeringstiltak – kontraktsformer

Det er Transit som er ansvarlig for utføring av all vegplanlegging. Men selve den praktiske planleggingen og prosjekteringen blir i det alt vesentlige utført av konsulenter. Som tidligere nevnt er privatiseringen ført veldig langt og vegmyndighetene sitter selv igjen med liten ekspertise på å utføre analyser og praktisk planlegging. Vi fikk et inntrykk av at det var på gang en viss holdningsendring i retning av å bygge opp egen kompetanse. Mottoet nå var "Value for money". Hvis det da kunne skapes like gode eller bedre resultater ved å utføre arbeidet i egen organisasjon så skulle det være anledning til det. Altså ikke privatisering for enhver pris.

State Highways er delt inn i 3 nivåer: National, Regional og Sub-regional. Gjenanskaffelsesverdien av dette statlige vegnettet er beregnet til 15 mrd. NZD

60 % av Transits program går til veginvesteringer. Dette utgjør NZD 600 mill. Andelen av budsjettet som går til investeringer har økt betydelig og selve investeringsbeløpet har økt kraftig etter år 2000 og da særlig i Auckland området. Her er det realisert flere store og komplekse vegprosjekter inne i selve byen. Dette kan virke som en strategi for å prøve å bygge seg ut av de store kapasitetsproblemene noe som trolig ikke er mulig. De har samtidig hatt en veldig sterk prisstigning på anleggene – 30 % i løpet av de tre siste årene. Som i Norge er de nødt å skaffe en del arbeidskraft fra utlandet.



Ian Cox, Transit redegjør for kontraktsstrategier

De legger betydelig arbeid i innkjøp/kontrahering og har her en "Long Term Procurement Plan" som de følger. Godt innkjøp er nå "to achieve best value for money, rather than cost minimation" som de uttrykker slik:

$$\text{Value For Money (VfM)} = \text{Functional Performance} / \text{Resources Consumed}$$

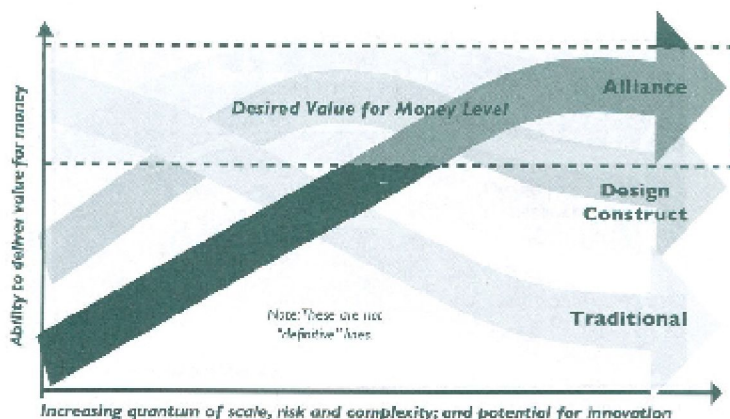
I Functional Performance inngår økonomisk-, social- og miljømessig nytte. Dette er et beslutningskriterium sammen med nytte/kostnadsbrøk (BCR).

De har 3 modeller for hvordan de organiserer planleggingen og byggingen.

1. Traditional Model
2. Design-Construct Model
3. Alliance Model

Disse modellenes "evne" til å levere "value for money" var etter deres mening avhengig av størrelse på prosjektet, risiko og kompleksitet samt potensial for innovasjon. Grafen på neste side uttrykker disse sammenhengene på en skisseaktig måte. Ved økende størrelse og

kompleksitet på prosjektet ville det være fornuftig å bevege seg fra modell 1 til modell 2 eller modell 3.



Figuren viser anbefalt metode for kjøp avhengig av størrelse på anlegg mv.

Modell 1 "Traditional Model" er brukt til alle mindre prosjekt. Her brukes konsulent(er) til planlegging og prosjektering samt anbudsdokumenter. Her velges entreprenør ut i fra pris og ferdigheter.

Ved Modell 2. "Design Construct Model" settes detaljplanlegging og bygging ut på anbud som en oppgave. Her overføres det vesentlige av den økonomiske risikoen til konsortiet som får jobben med å planlegge og bygge. Modellen oppmuntrer til å finne kostnadseffektive løsninger gjennom planlegging og bygging, men det er en viss fare for at dette resulterer i minimum standard for sluttproduktet.

Ved Modell 3 Alliance går de 3 partene; utbygger, konsulent og entreprenør sammen. På bakgrunn av en foreløpig traséplan inviteres grupper av konsulenter og entreprenører til å melde sin interesse. Det gjøres en "short listing" slik at en sitter igjen med 2 grupper som gjennom workshop utvikler prosjektet videre med kostnadskalkyler etc. Etter en evaluering av de 2 alternative prosjektforslagene velges den ene gruppen. I denne gruppen inngår også utbygger og risikoen i prosjektet deles mellom utbygger, konsulent og entreprenør. To prosjekter er hittil utført etter denne modellen – det ene er Central Motorway Junction i Auckland som vi var på befaring på. Denne modellen skal også brukes for et annet stort prosjekt i Auckland.

10. Drift og vedlikehold

Trafikkarbeidet på State Highways utgjør ca halvparten av trafikkarbeidet på vegnettet i New Zealand, mens lengden utgjør bare 12 %. 40 %, dvs ca NZD 400 mill av Transit's budsjett går til drift og vedlikehold av dette vegnettet. Tradisjonelt har de lagt stor vekt på et godt vedlikehold og heller vært nøkterne ved utførelsen av anleggene.

De har så klart et enklere vedlikehold enn vi har her oppe i nord da det er bare en begrenset del av vegnettet som er utsatt for frost og snø. De har imidlertid sine naturgitte problemer de også slik som store mengder nedbør på vestsida av alpene på sørøya. Her faller det mellom 6 og 7 meter nedbør i året noe som setter store krav til vegenes dreosanlegg og bortledning av overflatevann, men likevel ofte med betydelig skade på vegkonstruksjon og bruer.

Transit utarbeider årlig plan for drift og vedlikeholdet av vegnettet (Maintenance and Operation Plan). Arbeidet er organisert slik at vegnettet er delt inn i "24 network areas". Arbeidet i hvert av disse områdene blir ledet av en konsulent på vegne av Transit. Alt fysisk arbeid er satt ut til entreprenører. Det brukes ca. 200 arbeidskontrakter og metodene for anskaffelse og gjennomføring kan deles inn i 3 typer:

1. Utførelse spesifisert kontrakt
2. Hybrid kontrakt
3. Tradisjonell kontrakt

Under kontrakttype 1 blir alt arbeidet i et område tildelt 1 entreprenør for en periode på 10 år. Dette er en type funksjonskontrakt. I type 2, Hybrid kontrakt, blir arbeidet tildelt en konsulent og en entreprenør som i felleskap planlegger og utfører drift og vedlikeholdet i et område. På denne kontraktstypen brukes en tidsramme på 5 år. I type 3, Tradisjonell kontrakt, er det konsulenten som leder drift- og vedlikeholdsarbeidet i et område og som på vegne av Transit syter for innhenting av tilbud på vedlikeholdsarbeid og oppfølging av entreprenør.

Det lages Miljøplan som "behandler" skadene som vegtrafikken påfører omgivelsene. Dette omfatter temaer som støydemping, vannavrenning, resirkulering og landskapsplanlegging. Det legges betydelig vekt på stell av vegkanter og skråninger og vegen og omgivelsene fremstår som mer velstelte enn hos oss her i Norge (se bla. bildet nederst på side 29).



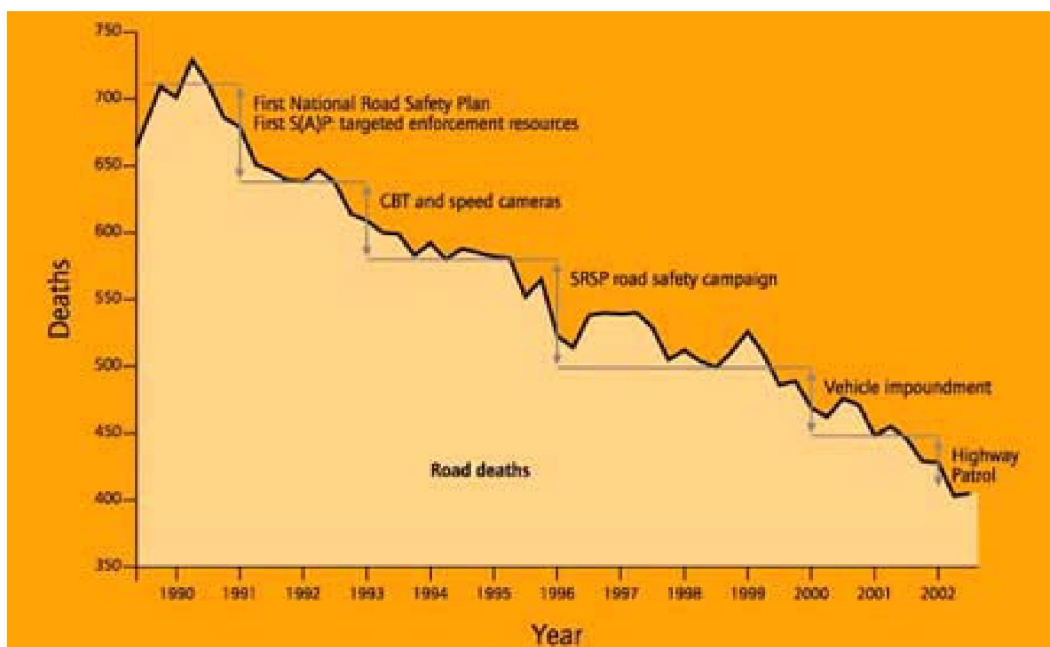
Flagman in action

11. Trafikksikkerhet

Som nevnt i kapittel 5 ble Land Transport Safety Authority i 2003 slått sammen med finansenheten Transfund. Trafikksikkerhetsarbeidet ivaretas nå av den fellesorganisasjonen som ble opprettet – Land Transport New Zealand. Det er denne organisasjonen som har ansvaret for strategiutforming som ”Road Safety to 2010” som er et dokument som beskriver retning for arbeidet og mål som skal være oppnådd i 2010.

På bakgrunn av stor likhet mellom New Zealand og Norge mht. befolkning og vegnett så kunne en forvente mer likhet i ulykkesnivået. Her ligger imidlertid New Zealand vesentlig dårligere an enn Norge. I 2006 var antall drepte i trafikken 387 og de hadde et ”toppår” i 1973 på hele 843 drepte. Antall drepte i 2006 var kommet ned på 391 som er det laveste antall drepte i vegtrafikken på 46 år. Målsettingen i den strategiske planen er ikke mer enn 300 drepte i 2010.

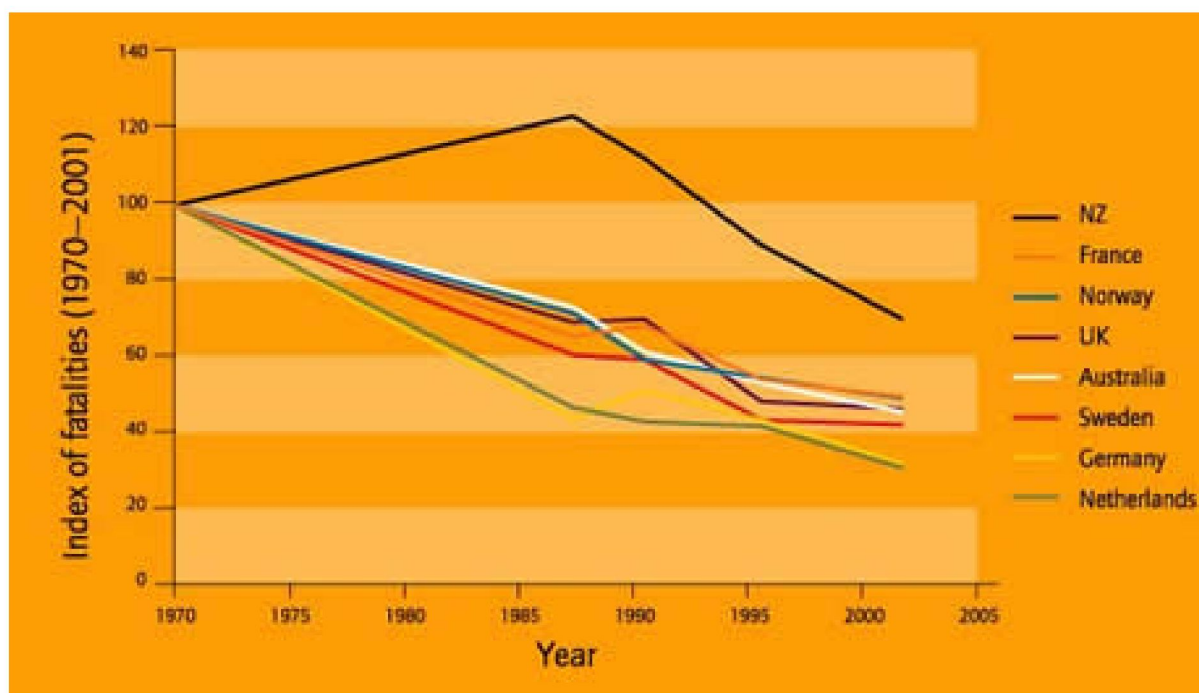
I forslaget til oppdatert transportstrategi (se etterordet) er det et mål for 2040 å komme ned på 200 drepte pr. år. Pr. innbygger vil dette være sammenlignbart med dagens nivå i Sverige.



Figuren viser reduksjon i antall drepte i trafikken 1990 – 2002



Tosidig skilting for å understreke budskapet



Figuren viser internasjonal sammenligning for drepte i vegtrafikken – indexår er 1970

Det er nok flere grunner til den dystre statistikken. Muligens det viktigste er at New Zealand har et høyere fartsnivå på sitt vegnett. Generell hastighet i tettsted er 50 km/t mens det utenfor tettsted er 100 km/t. Skiltet hastighet på 100 km/t praktiseres således også for 2-felts veger med spredte avkjørsler og kanaliserte kryss. Et annet forhold er liberal alkohol grense som er på 0,7 promille. Det er også mange unge ute i trafikken – de kan ta sertifikat med visse restriksjoner når de er 16 år.

Men statistikken viser at de er på rett veg – ulykkene går nedover selv om trafikkarbeidet øker. I sin strategiske plan for å få tallet på drepte under 300 i 2010 har de følgende tre ”fronter” de jobber på:

1. *Tekniske løsninger.* Dette gjelder utforming av vegnettet og trafikksystemet for øvrig samt bilparken. New Zealand har i dag forholdsvis gammel bilpark 12 år – de importerer mye bruktbiler.
2. *Opplæring.* Gjelder førerprøven og opplæring tilpasset og rettet mot spesielle grupper som unge sjåførere, førere av tungtransporter, fotgjengere, syklistere og motorsyklistere. Det kjøres omfattende holdningskampanjer som ”Drink drive campaign” for å redusere tallet på alkoholpåvirket personer i trafikken.
3. *Håndheving.* De kjører en forholdsvis tøff linje for grovere overtredelser med beslaglegging av både sertifikat og kjøretøy.

12. Kollektivtransport

Busstransport er dominerende i New Zealand. Det gjelder både i byområdene og mellom disse. Kollektivtransport har hatt en betydelig nedgang i de senere tiår. Siden 1981 har for eksempel endringen i årlig antall kollektivtransport reiser pr. innbygger gått ned med 48 % i Auckland området. Totalt sett for alle reiser utgjør kollektivtransport i dag ca. 2,5 % hvorav 2,2 % med buss. Gjennomsnittlig reiser en person i New Zealand bare ca. 26 turer per år med kollektivtransport. Ca. 93 % av kollektivreisene skjer i områdene rundt de tre største byene Auckland, Wellington og Christchurch.

Wellington er det området i landet som har høyest bruk av kollektivtransport med 4-5 % av alle reiser. Her var det 72 kollektivturer pr. person pr. år. I 2001 var kollektivandelen for arbeidsreiser 17 % i Wellington, 7 % i Auckland og 4 % i Christchurch. Samlet sett gir det en andel på 9 % for disse tre største byene i landet.

Auckland

Auckland Regional Transport Authority (ARTA), som ble etablert i desember 2004, er ansvarlig for kollektivtransporten i området. Den omfatter både busser, tog og ferjer. På årsbasis er det ca. 50 millioner passasjerturer. Ett av landets to lokaltogsystem finnes i byen. Det trafikkeres av dieseltog, men det er planer om elektrifisering. Togsystemet består av tre linjer (Western, Southern og Eastern) og har nylig fått en ny felles moderne underjordisk endeterminale i sentrum. Ferjer har en viktig rolle i byens kollektivtransport. Byen hadde tidligere trikker som ble nedlagt i 1956.

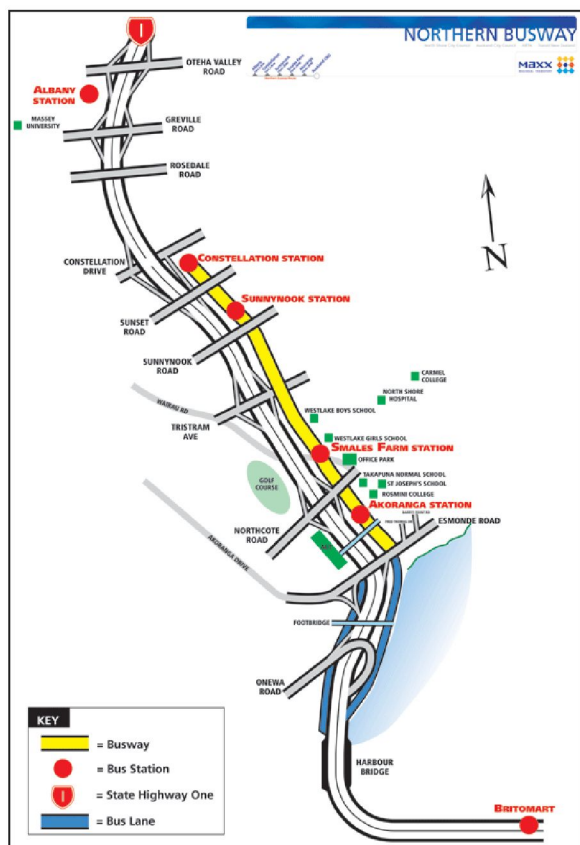
ARTA er en ung organisasjon som ble opprettet på grunn av høyt konfliktnivå mellom lokale og statlige myndigheter. Etaten strever fortsatt med i følge en av våre informanter "finding their feet". Utfordringen er fortsatt styringen av regionen og hvor maktbasen skal ligge ("Still struggling with governance of the region. The question of power base"). ARTA planlegger vegbaserte kollektivtiltak. Halvparten av de korte turene (under 2 km) gjøres i dag med bil. ARTA jobbet derfor med en "Walking Action Plan". Gående skolebusser var en viktig del av denne se omtale i kapittel 13.

Auckland er tildelt verdenscupen i rugby i 2011, og dette er blitt en katalysator for å få til forbedringer i kollektivtransporten. Arrangementet brukes blant annet til å få tilslutning til et forslag om en egen regional bensinavgift på 5 cent pr. liter for å finansiere elektrifiseringen av byens lokaltogsystem. Det er også planer om innføring av en smartcard billett á la den vi enda ikke har fått i Oslo/Akershus. Likeledes en enklere takststruktur og sanntidsinformasjon innen 2010.

På spasertur i byen registrerte vi med overraskelse hvor lite fotgjengervennlig hovedgaten Queen Street var. Den var under ombygning i mer miljøvennlig retning, men det virket som mange lange lysregulerte kryssinger med relativt lav fotgjengerprioritet skulle opprettholdes. Dette følte gammeldags i forhold til tenkningen i Norge. En gate som i praksis var Aucklands Karl Johan burde hatt mer fotgjengervennlige løsninger. I alle fall deler av gaten kunne vært gågate.

Bussveg i Auckland

På vår befaring til anlegget av en utvidelse av et stort motorvegkryss i Auckland (Central Motorway Junction) fikk vi informasjon en ny bussveg som var under anlegg gjennom sentrale deler av byen. De to første stasjonene ble åpnet i november 2005. De tre øvrige stasjonene ble åpnet i februar 2008. Anlegget er den første rene bussveg i New Zealand.



Øverst bussvegstasjon, nederst bussvegbro

Byggetrinn 1 og 2 (ferdig i 2009) vil koste 213 mill NZD, stasjonene 82 mill NZD og 42 NZD for bygging av et større kryssområde dvs til sammen 337 mill NZD. På stasjonene vil det i første omgang være gratis bilparkering og skap for oppbevaring av sykler. Omfattende informasjon om prosjektet finnes på internett: <http://www.busway.co.nz/index.php/Home> .

Wellington

Greater Wellington Regional Council er ansvarlig for planlegging og subsidiering av kollektivtransport i Wellington området. Eiendomsskatt er finansieringskilden (rates). Nasjonale myndigheter bidrar også med subsidier til kollektivtransporten. Kollektivtransport-tjenestene utføres av flere private operatørselskaper, og er markedsført under navnet "Metlink" og omfatter busser, trolleybusser (65 stk.), lokaltog, ferjer og en kabelbane ala Fløybanen. Trolleybussene ble introdusert etter nedleggingen av byens trikker i 1964. På årsbasis er det ca. 35 millioner passasjerturer hvorav 23 millioner med buss, 11 millioner med tog og 1 million med kabelbanen. Kabelbanen er et slags ikon for byen (se forside-illustrasjonen) og drives faktisk uten subsidier. Studenter ved Victoria universitetet er en viktig kundegruppe. I 2006 hadde 90 % av byens innbyggere mindre enn 500 meter gangavstand til nærmeste kollektivtransportmiddel.

Metlink tilbyr informasjon om rutetider på mobiltelefon. Det går under navnet "txtBUS". Ved å taste inn et holdeplassnummer får du vite rutetiden for de tre neste bussene som kommer. Sanntidsinformasjon på mobil er planlagt fra 2009.

Ellers registrerte vi at flyplassen i Wellington ikke hadde noe flybusstilbud.



Wellington har anlagt en del busfelt, som blir kalt "green bus lanes". Det er egne felt inn mot signalregulerte kryss der bussene sikres grønt signal ved ankomst. Bildet til venstre over er fra brosjyre for et par slike løsninger. Bildet til høyre er fra et av feltene i sentrum av byen.

13. Regulering av transporttetterpørsel

Spesiell innsats for å påvirke transporttetterpørselen er relativt nylig satt på dagsorden i New Zealand. På studieturen fikk vi inntrykk av at omfanget av slike tiltak på mange måter var kommet kortere enn i Norge. Det handlet også mest om såkalte "soft measures" som informasjons- og holdningskampanjer for å påvirke trafikantadferd etc.. En egen nettside er utviklet som gir råd om hvordan den enkelte kan endre sin adferd i mer bærekraftig retning. For transport er det her referanser til en del konkrete eksempler (se <http://www.sustainability.govt.nz/transport>).

Bruk av restriktive tiltak som vegprising er på utrednings- og diskusjonsstadiet. Samferdselsdepartementet presenterte i mars 2006 en større mulighetsstudie om innføring av vegprising i Auckland området (se <http://www.transport.govt.nz/assets/NewPDFs/Auckland-Road-Pricing/arpes-summary-document.pdf>). Fire ulike opplegg for vegprising og et opplegg med parkeringsavgifter også for private plasser ble analysert og sendt på høring. Alle vegprisingsopplegg var basert på innkreving fra mandag til fredag mellom kl 06:00 og 10:00 (am). De fire vegprisingsoppleggene hadde følgende hovedkarakteristika:

1. En innkrevingsring med 6 NZD på Harbour Bridge og 3 NZD i 14 andre punkter
2. To innkrevingsringer med 6 NZD på Harbour Bridge og 3 NZD for å krysse hver av de to ringene ellers. Totalt 50 innkrevingspunkter
3. Områdeinnkreving á la London med takst 5 NZD
4. Innkreving bare på de store motorvegene gjennom området etter tilbakelagt distanse med et maksimumsbeløp på 6 NZD

Ca. 800 høringsuttalelser kom inn. Hele 75 % av disse var negative til innføring av vegprising. Årsaker til dette var særlig utilstrekkelig kollektivtransportsystem, en manglende nord/syd ringvegforbindelse, en oppfatning om at vegene i området allerede var blitt betalt gjennom eksisterende skatter og avgifter og at taksten ville være lik for alle grupper i samfunnet.

Arbeidet har blitt videreført med utredninger om

- uheldige sosiale virkninger kan avhjelpest gjennom forbedret kollektivtransport og samkjøring etc.
- de økonomiske virkninger for næringslivet av vegprising for Aucklandområdet
- utvikling av et ytterligere prisingsopplegg med hovedhensikt å generere inntekter

- samordning med andre utredningsprosjekt om transportstrategier for området bla. Auckland Transport Strategic Alignment Project. Det er et prosjekt der regionale og nasjonale transportmyndigheter har arbeidet for å komme fram til et omforent syn på utviklingen av transportsystemet i Auckland.

I en rapport fra april 2007 (se <http://www.transport.govt.nz/assets/NewPDFs/ATSAP-2nd-deliverable-common-strategic-view.pdf>) er det enighet om at prisingstiltak er nødvendig på lengre sikt, for å oppnå en vesentlig køreduksjon, men at et hvilket som helst prisingstiltak vil kreve styrking av kollektivtransportkapasiteten. En hovedanbefaling er derfor en betydelig kollektivtransport satsing i de neste 30 år. En oppfølgingsrapport om vegprising er ventet fra Samferdselsdepartementet i første halvår i 2008.

For Wellington regionen er det også gjennomført en mulighetsstudie av vegprising (se http://www.gw.govt.nz/story_images/4407_WellingtonRegion_s8746.pdf). I rapporten fra mars 2007 ble det påpekt at det pr. i dag er lovhjemmel til å kreve bompenger for anlegg av nye veger, mens det enda ikke er hjemmel i New Zealand for å kreve betaling for kjøring på eksisterende veg. Studien pekte på at forholdene burde ligge bedre til rette for vegprising i Wellington enn i Auckland. Det skyldes både geografiske forhold og at byen har et bedre kollektivtransportsystem enn Auckland. Et saksfremlegg for den regionale transportkomiteen i august 2007 konkluderte med at det er behov for å få nødvendig lovgivning om vegprising på plass samtidig som ytterligere utredning og offentlig høring må gjennomføres. Vegprising ble derfor ikke vurdert som aktuell før om tre til fem år. Det var også vesentlig å få avklart om nettoinntektene kan brukes til transporttiltak i det berørte området.

Den første helhetlige plan for bærekraftig transport i New Zealand ble lagt fram i februar 2007 for Auckland området (se http://www.arta.co.nz/shadomx/apps/fms/fmsdownload.cfm?file_uuid=C7AEA87F-BCD4-1A24-91D2-1E0436FD4439&siteName=arc&bcsi_scan_FC9A0AB227B697B6=kZEiRxGPau3/nwznlqt9GwUAAAA68m0F&bcsi_scan_filename=fmsdownload.cfm). Planen gir et godt bilde av hvilke tiltak som er i fokus. Den behandler følgende:

- En handlingsplan for gange
- En handlingsplan for sykkel
- Transportplaner for skoler og gående skolebusser
- Transportplaner i virksomheter
- Transportplaner for studenter på universiteter og høyskoler etc
- Transportplaner for nabolag
- Retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

En annen rapport av spesiell interesse vil være en publikasjon datert august 2006 fra Land Transport NZ om deling av vegareal "Share the road project examples. Information on successful national and international projects" (se http://www.landtransport.govt.nz/road-user-safety/walking-and-cycling/share-the-road/docs/share-the-road-project-examples.pdf?bcsi_scan_FC9A0AB227B697B6=0&bcsi_scan_filename=share-the-road-project-examples.pdf).

Gående skolebusser (Walking school buses)

Gående skolebusser har et betydelig omfang i New Zealand. Hele 22 000 skolebarn deltok i en "Gå til skolen uke" i mars 2006. I Auckland var det pr. mai 2007 om lag 4000 elever som

regelmessig deltok i gående skolebuser fordelt på mer enn 200 skoler (jf. <http://www.landtransport.govt.nz/travel/school/walking-school-buses/example-auckland.html>)

Den første gående skolebussen i Auckland fant sted i 1999 dvs. kort tid etter at tiltaket ble første gangs introdusert i England i 1998. Betydelig erfaringer er derfor innhentet både om etablering og drift av gående skolebuser. På web-siden om bærekraftig utvikling finnes også informasjon om gående skolebuser (se <http://www.sustainability.govt.nz/transport/walking-school-buses>). En gjennomsnittlig tur for en gående skolebuss er i Auckland er 1,2 km. Lengste gådistanse er 2 km. 3 % av barna går til skolen på denne måten. 62 % av barneskoleturene skjer med bil. For ungdoms- og videregående skole er andelen 42 %. På årsbasis er det anslått at de gående skolebussene har gitt en reduksjon i CO₂ utslipp på 500 tonn.

Land Transport NZ har tatt en aktiv rolle i arbeidet for gående skolebuser med henvisning til at slike tiltak bidrar til oppfylning av oppsatte mål for etaten. Opptil 75 % av kostnadene ved en slik ordning kan derfor finansieres gjennom den nasjonale landtransportplanen. I Auckland har den regionale transport organisasjonen ansatt initiativtageren til den første gående skolebuss i området som koordinator. Det satses på spesiell opplæring av foreldre, kontakt mot politikere og sponsorer samt årlige evalueringer av skolebussordningen.

Erfaringene fra New Zealand kan tilsi at vegvesenet bør gå inn for en mer aktiv markedsføring av gående skolebuser i Norge. Vägverket i Sverige har inntatt en slik rolle. I samarbeid med kommuner i Stockholmsregionen har Vägverket for eksempel utarbeidet en brosjyre om hvordan etablere en gående skolebuss. I Norge har Trygg trafikk i Vest Agder, Foreldreutvalget for grunnskolen og Mobility Oslo arbeidet for å få etablert gående skolebuser.

14. Forbikjøringsfelt

New Zealand har forbikjøringsfelt (passing lanes) på en del av vegnettet og bygger dette stadig ut. I dag har de ca. 350 forbikjøringsfelt hvor ca. 150 av disse er for tunge kjøretøyer samt en del korte forbikjøringsfelt. Ønskelig minimumslengde på feltene er 500 meter. Opplysningskilt om at en snart kommer til forbikjøringsfelt er plassert flere kilometer i forkant av selve feltet. Dette antas å redusere risikabel forbikjøring i forkant av feltet.



Fra begynnelsen av et forbikjøringsfelt

Transit NZ har nylig revidert retningslinjene for bygging av forbikjøringsfelt. I den forbindelse brukes begrepene Passing og Overtaking. Ved Passing brukes et spesielt felt som er anlagt til forbikjøring av saktere kjøretøy mens ved Overtaking brukes et felt med trafikk i motsatt retning for å kjøre forbi et saktegående kjøretøy. En grov oppsummering av retningslinjene mht. behov avhengig av trafikk er vist i tabell nedenfor.

| Strategy Stages | |
|------------------------|------------------------------|
| Stage | Projected AADT ¹⁾ |
| Overtaking | Mainly < 2.000 |
| Mainly Overtaking | 2.000 – 5.000 |
| Passing and Overtaking | 4.000 – 12.000 |
| Passing only | 10.000 – 25.000 |

¹⁾ AADT – Annual Average Daily Traffic (ÅDT)

Hovedbegrunnelsen for strategien er å øke effektiviteten på hovedvegnettet for å utsette behovet for utbygging til 4 felt. Det er erfart god trafiksikkerhetseffekt av utbyggingen.

Transit NZ bruker forholdsvis kompliserte metoder for å beregne nytten av anlegging av forbikjøringsfelt. Disse metodene tar hensyn til trafikkvolum, terrengtype, siktlengde og forbikjøringsmuligheter i forkant av den strekningen som analyseres. De kalkulerer følgende 4 nyttekomponenter:

- Reduserte ulykkeskostnader
- Reduserte tidskostnader
- Reduserte kjørekostnader (jevne hastighet)
- Økt komfort (redusert frustrasjon for bilførere)

En studie for hele det nasjonale vegnettet indikerte at i gjennomsnitt var nytten flere ganger så stor som kostnaden ved å anlegge forbikjøringsfelt.

Ved kjøring på tofelts veg med en del trafikk så virker det behagelig å kunne ”sleppe forbi” eventuell trafikk som presser på bakfra, eller selv foreta forbikjøring av sakte kjørende på en rimelig trygg måte.

15. Inntrykk fra reiseopplevelser i New Zealand

Etter besøk i det termale området i Roturoa var vi klare for minibusstur til Auckland.



Vår utmerkede bussjåfør og Kjell Ottar diskuterer reiseruta før start.

Auckland Harbour Bridge

Som en del av studieturen var vi med på en befaring av Harbour Bridge nord for Auckland sentrum. Et omfattende system med trapper og ramper gjorde det mulig å få et godt inntrykk av brukonstruksjonen både under og over kjørebanelen. Brua som er ca. 1 km lang, ble åpnet i 1959 med fire kjørefelt og bompengebetaling. På grunn av økende trafikk ble det i 1969 hengt på to ekstra felt på hver side. Bompengene ble fjernet i 1984. På grunn av materialtretthet er det restriksjoner på tung trafikk på de påhengte sidefeltene. De to midtfeltene på brua er reversible. I morgenrushet er det 5 felt for sentrumsrettet trafikk. Mellom rush er kjørefeltene likt fordelt på kjøreretningene. Feltinndelingen skifter således fire ganger om dagen. Betongrekkverk skiller kjøreretningene og en spesial maskin flytter rekkverket et felt i sideretning med en hastighet av 6 km/t. Hver flytting tar 40 minutter. På vår tur over brua fikk vi med selvsyn se den ekstra nedbøyningen av sidefeltene på brua på grunn av trafikklasten.



Merk betongrekkverket mellom kjørefeltene på Harbour Bridge

Vi fikk også se den permanente installasjonen som er etablert for at det kan drives strikkhopping fra brua. En relativt stor sylinderformet boks var hengt opp under brua og visuelt godt kamouflert, siden brua har så kraftige fagverkselementer. Hoppingen skjedde på rent kommersiell basis. For tiden er det firmaet AJ Hackett Bungy som driver virksomheten, trolig etter anbudskonkurranse. Det er for øvrig firmaet som startet med Bungy jumping i New Zealand. Firmaet tilbyr også turer på brua. Frister det med bungy-jumping, kan du ta en titt på denne videoen som ligger ute på YouTube: <http://youtube.com/watch?v=h2U5mRWitII>

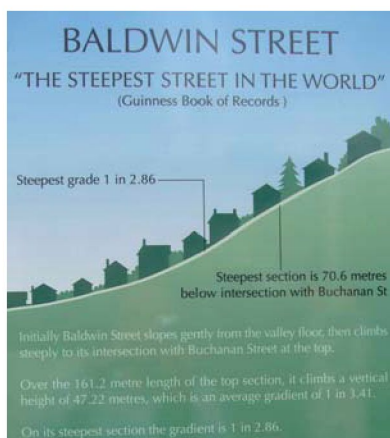
Regionale busser



New Zealand har et godt system av regionale bussruter som fungerte som kombinerte turist- og ekspress-ruter. Landet har tatt konsekvensene av turistene stort sett kommer med fly, og at de enten må fraktes rundt med leiebil eller buss. Det er trolig en hovedårsak til et relativt strømlinjeformet bussopplegg. Bussen henter/bringer deg til overnattingsstedet morgen/kveld og på turen du får litt info av sjåføren. På heldagsreiser er det lagt inn flere ”comfort stops” underveis for spising, litt shopping og/eller toalettbesøk.

Løsningen ble testet ut av Sidsel og Bjørn på en rundreise på Sørøya i etterkant av studiebesøket. Her er Sidsel på buss med takvinduer for bedre å kunne se høye fjell underveis.

Vi brukte primært buss, men tok også tog på en jernbanestrekning hvor siste vogn var åpen og hvor det var stor kamp om de gode fotoplassene.



Duneden med verdens bratteste gate

Baldwin Street i Duneden på Sørøya har blitt anerkjent av

Guinness Book of Records som den bratteste gaten i verden. Den største helningen er 1:2,86 dvs. 35 % over en lengde på ca. 70 meter (se bildet av skiltet som henger på stedet).



Veterantrikk som turistattraksjon i Christchurch



Enfelts bro med møteplass



Enfelts bro på hovedvegen langs vestkysten



Felles enfelts bro for veg og jernbane!

Så til slutt et virkelig nydelig veganlegg på den samme vegruten:



Etterord

1. Utredning om oppfølging av omorganiseringen i 2004

På bakgrunn av erfaring og utredningsarbeider etter omorganiseringen i 2004 ble det i februar 2007 igangsatt et utredningsarbeid på departementsnivå om endringer i investeringsplanlegging, finansiering og organisering av landtransport-sektoren. Utredningen "Next Steps in the Land Transport Review" ble avlevert 30. april 2007 (se http://www.ssc.govt.nz/upload/downloadable_files/next-steps-land-transport-review-april07.pdf).

Viktige anbefalinger i utredninger er:

- Samferdselsdepartementet skal utarbeide en regjeringsprogramerklæring (Government Policy Statement (GPS)) med et 6-års perspektiv og en oppdatering hvert 3. år. Dokumentet skal inneholde policy for finansiering som fastsetting av nivå på RUC og FED for den kommende tre års perioden. Det skal også si noe om nivået på finansieringen av ulike aktivitetsklasser som inngår den nasjonale landtransportplanen herunder tilskuddsprosenter (Financial Assistance Rates (FAR)) fra sentrale myndigheter til lokale tiltak.
- Utarbeiding av den nasjonale landtransport planen hvert 3 år i stedet for hvert år slik som nå. Den skal fortsatt utarbeides på "armlengdes avstand" fra departementene. Dokumentet skal inneholde et anslag over forventet utgifter innen hver aktivitetsklasse for syv år ut over planperioden. Planen må inneholde en tydelig begrunnelse for hvordan den bidrar til å oppfylle GPS.
- Finansieringssystemet skal igjen koples sterkere til bruk av vegene (jf. at bidraget fra statlige bevilgninger i de senere år har økt sterkt).

Utredningen ble behandlet i regjeringen i mai 2007 og lovgivning for å følge opp anbefalingene i utredningen er senere fremmet for parlamentet i New Zealand. Følgende foreslås i Land Transport Management Amendment Bill 2007:

- Innføre en regjeringsprogramerklæring (Government Policy Statement) som klargjør regjeringens viktigste prioriteringer for land transport.
- Innføre rammebestemmelser for en ny Crown enhet kalt The New Zealand Transport Agency som vil bli dannet ved en sammenslåing av Land Transport New Zealand og Transit New Zealand.
- Innføre et treårig regional land transport plan (Regional Land Transport Programme), som vil omfatte all land transport aktiviteter i en region.
- Endre forfatningen til de regionale landtransport komiteene. Prioriteringen av kollektivtiltak skal ikke gjøres av regionen, men de lokale myndigheter.
- Gjøre den nasjonale land transport planen 3-årig.
- Innføre en fullstendig overføring av drivstoff avgiftene til det nasjonale land transport fondet.
- Gi hjemmel til en regional drivstoff avgift, som kan innføres hvis regionene ønsker det. Avgiften kan maksimalt settes til 10 cent pr. liter og for en 35-års periode og kan kun gå til infrastrukturprosjekt. Maksimalt 5 cent pr. liter kan gå til vegtiltak.

2. Klimatiltak

Regjeringen i New Zealand har satt bærekraftig utvikling på dagsorden. En egen web-side er utviklet av Miljøverndepartementet (se <http://www.climatechange.govt.nz/>). New Zealands offentlige web-portal står også bak siden (www.newzealand.govt.nz). Dessuten har siden en kobling mot departementets web-side som er opprettet for å påvirke befolkningens adferd i mer bærekraftig retning (<http://www.sustainability.govt.nz/>).

Regjeringen har utarbeidet dokument som beskriver utfordringer og løsninger innen klimaområdet. Vedtak foreligger om halvering av drivhusgass utslipp pr. innbygger fra transport innen 2040 sammenlignet med 2007-nivået. Det er også vedtatt nye strategier knyttet til energiområdet som gir føringer mot mer bærekraftig utvikling. En oppdatering av transportstrategien for New Zealand vil bli lagt fram i 2008 (se <http://www.transport.govt.nz/update-of-the-new-zealand-transport-strategy-2/>). Blant transporttiltakene som er vedtatt kan nevnes:

- Mer penger til kollektivtransport særlig jernbane omkring Auckland og Wellington.
- Innen 2012 skal 3,4 % av omsetningen av flytende drivstoff skal være biodrivstoff. Nivået i 2008 er 0,53 % i 2008.
- En kampanje som oppfordrer befolkningen til å leve på en "lav karbon diett" dvs større bruk av kollektivtransport, samkjøring, gange og sykkel samt praktisere øko-kjøring. Se <http://www.transport.govt.nz/campaign/>.
- Krav om merking av drivstoff-virkningsgrad ved salg av både nye og brukte lette kjøretøyer.
- Oppfordre til gående skolebusser og transportplaner for bedrifter.

3. Oppdatering av transportstrategien for New Zealand

Som et første skritt i en oppdatering av transportstrategien fra 2002 la Samferdselsdepartementet i desember 2007 fram en diskusjonsrapport om bærekraftig transport. Høringsfristen var 15. februar 2008 (se <http://www.transport.govt.nz/update-of-the-new-zealand-transport-strategy-2/>). En oppdatert versjon av transportstrategien skal etter foreliggende planer legges fram i 2008.

Det heter i høringsdokumentet at strategien vil:

- Være en rettesnor for utviklingen i transportsektoren mot 2040 som en del av regjeringens nye dagsorden for bærekraftig utvikling og nylig vedtatte nasjonale strategier innen energiområdet.
- Omsette utviklingsretningen i måltall for hele transportsektoren og etappemål for delsektorer som luft, sjø, jernbane, veg, kollektivtransport, sykkel og gange.
- Gi tydeligere retningslinjer for beslutninger om finansiering.
- Utarbeide en handlingsplan med angivelse av hvem som har ansvar for å oppnå angitte mål.

Av mål som er foreslått i høringsdokumentet kan nevnes:

- Bli en av de første land i verden til å ta i bruk elektriske kjøretøyer i stor skala.
- Redusere antall kilometer kjørt av alenekjørere i større byområder med 10 % per innbygger i 2015 sammenlignet med 2007.
- Ikke mer enn 200 døde i vegtrafikken pr. år.

- Øke kollektivtrafikkandelen for arbeidsreiser i rushtiden i Auckland, Wellington og Christchurch fra et gjennomsnitt på 9 % til 20 %.
- Minst doble kollektivtrafikkandelen til 7 % av alle personturer fra dagens nivå som er ca. 2 % til 3 %.
- Øke gange og sykling og andre ”aktive reisemåter” til 30 % for alle turer i byområder fra dagens nivå som er ca. 17 %.

4. FOU

Samferdselsdepartementet la fram New Zealands første strategiske FOU-plan for transport i mai 2007. Planen peker på behov for forskning knyttet til følgende strategiske tema (se):

- Målrettet datainnsamling og analyse
- Større innsikt i kostnader knyttet til transport
- Undersøkelser om framtidig energitilgang og bruk
- Sikring av integrert transportplanlegging i framtiden
- Forbedring av sikkerhet og trygghet i transportnettverk
- Transport og lokalsamfunn
- Styring av transporttettersspørsmål
- Transport, miljø og klimaendringer
- Transport og helse

Vedlegg 1**Visit from Norwegian Public Roads Administration to New Zealand 2007**

Itinerary

Saturday 24 February

Arrive in Wellington
Stay in Hotel Intercontinental, 2 Grey Street

Sunday 25 February

Half day trip to Waikanae and Linda Farm
(Leaving late morning)
Host: Ian Melsom, Ph: 021 526 485

Monday 26 February

9.00 – 10.00 **Land Transport NZ** – National office
Level 3, BP House, 20 Customhouse Quay, Wellington

Host: Wayne Donnelly, Executive Officer, Land Transport NZ
Contact: Lynne Batty, Ph: 021 833 316

Welcome and Scene Setting

- The structure of the transport sector - Wayne Donnelly
- The political and legislative framework - Simon Whiteley
- The processes of the administration - Richard Braae

10.00 – 10.20 Morning Tea

10.20 – 12.30 Presentations on:

- Policy issues for Land Transport NZ – Ian Melsom/Sandy Fong
 - Including road pricing and noise policy
- Safety issues (program for achieving safety targets) – Lyndon Hammond
- The financing of the transport sector – Dave Darwin
 - including project selection and prioritising
 - the role of the Treasury
- Performance monitoring – Doug Miller
- Norwegian Public Roads Administration (15 mins)

12.30 – 13.30 Lunch (Land Transport NZ)

14.00 – 15.30 **Greater Wellington Regional Council**
142 Wakefield Street, Wellington
Host: Wayne Hastie, Divisional Manager,
Transport Infrastructure and Procurement
Contact: Nadine Conway, Ph: 04 384 5708 or
e-mail: Nadine.conway@gw.govt.nz

Issues of interest

- Regional Land Transport Strategy – Terry McDavitt jr
- Passengers issues – rail, trolley busses
- How to affect behaviour changes – policy and implementation – Jill Beck

Presentation by Norwegian Public Roads Administration (15 mins)

Tuesday 27 February

8.45 – 16.00 **Transit NZ** –National office
Investment House II (PSIS Building) Level 9, 20-26 Ballance Street, Wellington

Liaison: Douceline Van Arts, International and Business Services Manager.

Ph: 04 496 6675 or 021 477 19 or

Email: douceline.vanarts@transit.govt.nz

Issues of interest:

- Procurement(tendering) and Contracting (construction and maintenance)
- maintenance and long term contracts
- emergency work – climate changes
- passing lanes – policy, safety, justification

| TIME | VENUE | ACTIVITY | PERSON |
|---------------|--|--|--|
| 08.45 arrival | Transit National Office Level 9 (reception) Investment House 20-26 Ballance Street Tel: 496-6600 | Meet and greet at reception | Chris Brooks, Team Leader Administration and Customer Service |
| 09.00 – 09.30 | Level 9 Meeting Room 1 | <ul style="list-style-type: none"> • Welcome • Introduction to Transit structure and function | Kevin Doherty, National Procurement Manager |
| 09.30 – 10.30 | | Round table discussions on: <ul style="list-style-type: none"> • Procurement overview • Contracting practices • PACE – performance assessment by co-ordinated calculation | Kevin Doherty, Richard Quinn, Design Construct Mgr |
| 10.30 – 10.45 | | Morning Tea | |
| 10.45 – 11.15 | | <ul style="list-style-type: none"> • Transit Environmental Policy • Climate change | Carl Reller, Environmental Manager, Transport Planning |
| 11.15 - 1215 | | <ul style="list-style-type: none"> • Maintenance and long term contracts • Emergency work –floods, slips etc | Ian Cox, Operations and Programming Manager |
| 12.30 – 1315 | | Lunch | |
| 13.30 – 15.45 | | <ul style="list-style-type: none"> • State Highway Strategy • State Highway Forecast • Passing lanes, policy, safety and justification | Ron Kratz, State Highway Planning Manager Peter Hookham, Funding and Forecasting Manager Larry Cameron, Principle Transport Planner |
| 16.00 | Return to Hotel Inter Continental | Walk or taxi | |

18.00 Flight from Wellington to Rotorua
(Flight NZ8152: Departs 18.00, Arrives 19.10)

Stay in Millennium Hotel Rotorua, Eruera Street

Wednesday 28 February

- 09.30 – 12.00 Visit Thermal area in Rotorua
 12.00 - 13.30 Lunch and check out at Millennium hotel
 13.30 - 17.30 Mini bus Rotorua – Auckland (3.5 hours) – get impression of the road network

Stay in CityLife Auckland Hotel, 171 Queen Street

Thursday 1 March

09.00 – 12.00 Land Transport NZ –Northern Region

Level 6, 1 Queen Street, Auckland

Host: Peter Kippenberger, Partnership Manager Northern
 Contact: Chanel Southgate, Team Administrator, Ph: 09 969 9818 or
 Email chanel.southgate@landtransport.govt.nz

Issues of interest:

- The broad picture in Auckland area
- Overview of the governance arrangements
- Land Transport NZ's regional role

Presentation by Norwegian Public Roads Administration (15 mins)

12.00 – 13.00 Lunch (Land Transport NZ)

13.00 – 15.30 Auckland Regional Transport Authority (ARTA)

21 Pitt Street, Auckland

Host: Fergus Gammie, Chief Executive Officer
 Contact: Narelle Cooper , Ph: 09 379 4422 or
 Email: narelle.cooper@arta.co.nz
 Peter Kippenberger – to accompany and introduce

Issues of interest:

- Auckland sustainable transport plan – Maree Faid
- Land use planning
- Passenger transport issues – rail, trolley buses
- How to affect behaviour change – policy and implementation – Anna Percy

Presentation by Norwegian Public Roads Administration (15 mins)

Friday 2 March

09.30 – 13.00 Transit NZ – Auckland Regional Office

Meet in foyer of CityLife and board bus
 Qantas House, Level 13, 191 Queen Street, Auckland

Liaison: Douceline Van Arts, International and Business Services Manager.
 Ph: 04 496 6675 or 021 477 19 or
 Email: douceline.vanarts@transit.govt.nz

Technical Tour – Terry Boyle to advise arrangements

Walk/climb the Auckland Harbour Bridge including the over arch. The intent of this is to describe the working of the movable lane barrier, super structure and seismic retrofitting, as well as the special Bolidt surfacing of the clip-ons. The climb will involve

large flights of stairs. Good foot ware, warm clothing and a head for height. If individuals have difficulty with this then they could wait in the bus).

Visit to the traffic management center. ATTOMS describe the centres operation and describe incident and emergency management.

Visit to Central Motorway Junction (CMJ). Completion of the motorway links including asset issues such as, skid resistant surfacing, temporary traffic management and the asset owner's manual.

Mount Eden (weather and time on the day dependent) - an overview of network and discuss effects of geographic and geological constraints on the operation of the network.

Back to City Life Hotel.

13.00 – 14.00 Lunch - Own arrangements

14.30 – 16.30 Auckland City Council
Civic Building, 1 Greys Avenue, Auckland

Host. Stephen Rainbow, General Manager Transportation
Contacts: Ondine Crosby, International Affairs Coordinator, Ph 09 307 6034

Issues of interest:

- Development of passenger transport services
- Environmental issues
- Land use and transport planning
- Working with ARTA and Land Transport NZ

Introduction of:

Allen Bufton – Group Manager Transport – strategy, policy & projects

Don Munro – Group Manager Transport – assets & operations

Tim Lott – Group Manager Transport – programme & contracts

Matthew Rednall – Roads Manager Transport – strategy, policy & projects

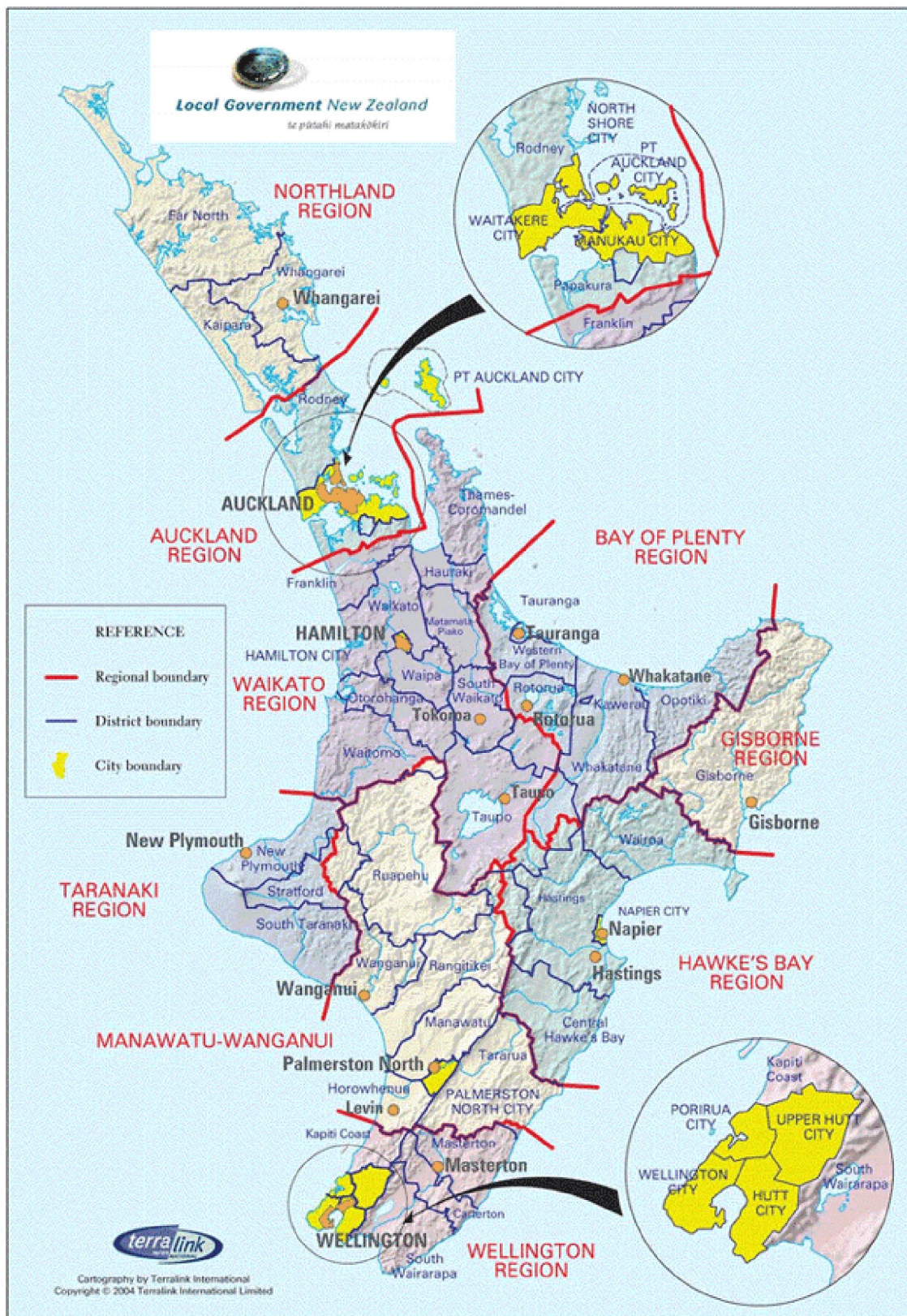
Presentation on:

- Development of passenger transport services
- Environmental issues
- Land use and transport planning
- Working with ARTA and Land Transport New Zealand

Tea and coffee

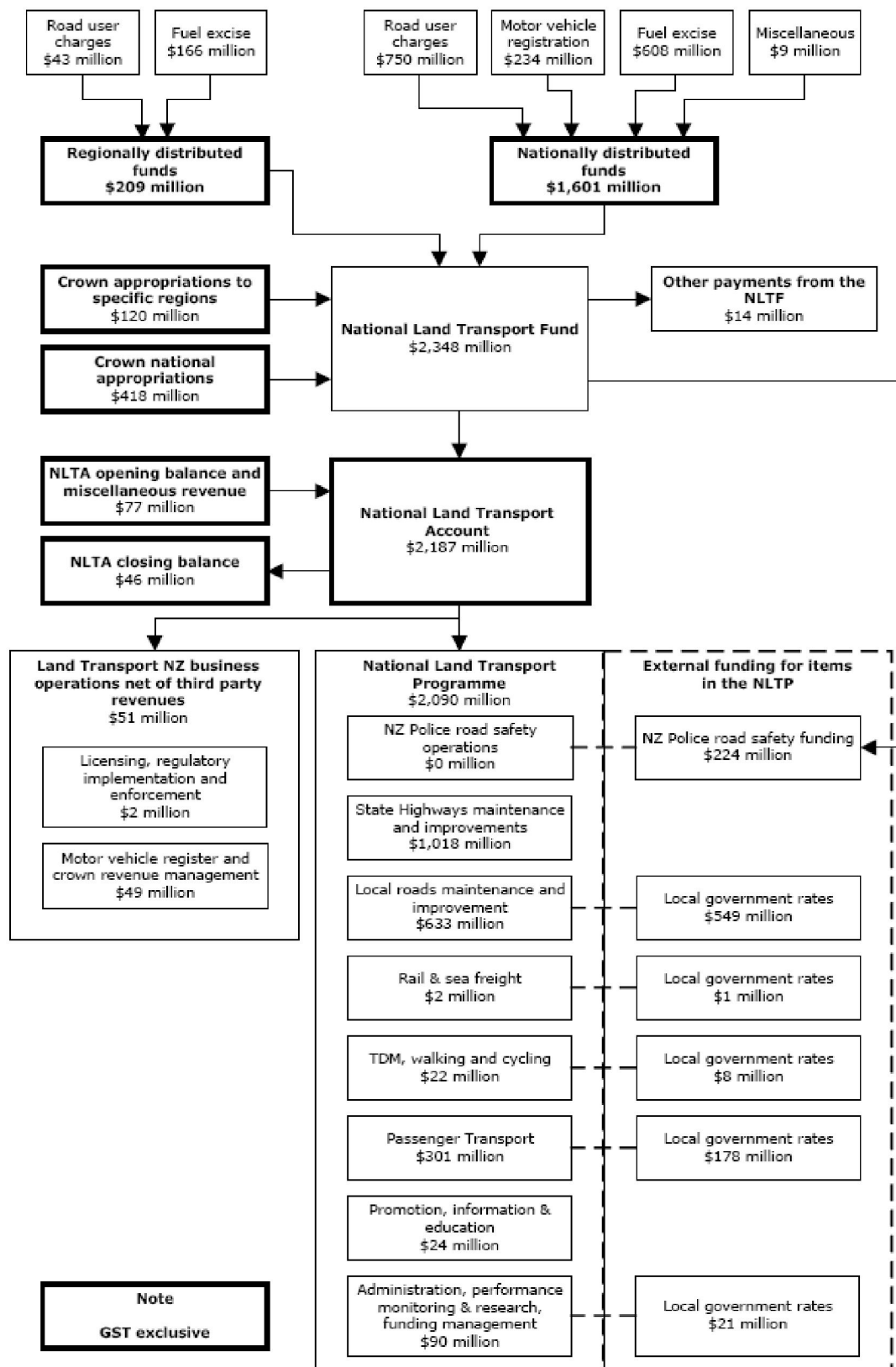
Opportunity for questions

Vedlegg 2



Fra: NLTP National Land Transport Programme 2006/2007

Vedlegg 3

Land Transport funding 2006/07 (GST exclusive)
(At June 2006 – estimated forecasts)

GST = General Sales Tax (omsetningsavgift på varer og tjenester)

Reiseinntrykk fra Hong Kong

Vedlegg 4

Siden studieturen ga grunnlag for sammenligning av kollektivsystemet i ulike storbyer, tar vi med noen reiseinntrykk fra Sidsel og Bjørns en-dags opphold i Hong Kong. Den tette, kompakte byen Hong Kong er overraskende enkel å bevege seg rundt i. Allerede ved avreise fra flyplassen så vi hvor strømlinjeformet kollektivsystemet var. Vi tok det meget effektive flytoget inn til Central – hvor de røde drosjene plukket opp folk (nærmest innendørs) uten noen ventetid. Vi hadde inntrykk av at 9 av 10 biler var drosje i Hong Kong. Hotellet vårt lå oppe i fjellsiden, og med bagasje var drosje et fornuftig alternativ. Resten av tiden i Hong Kong brukte vi ulike kollektive transportmidler eller beina. Vi prøvde dobbeldekker trikk (meget full med passasjerer, men en spennende erfaring, se bilde nedenfor), den strømlinjeformet Metro og en meget billig (historisk) ferge på tvers av havnebasenget.



Folk bor tett og



reiser i flokk

Hong Kong overrasket oss med verdens lengste rulletrapps-system. Over en lengde 800 meter overvart systemet en høydeforskjell på 134 meter. Noen steder krysset den tverrgående gater planskilt. Rulletrappen var envegsregulert styrt av klokken! Om morgenen var den rettet ned mot sentrum frem til kl 10.00. Resten av døgnet var den rettet oppover. Trafikkbelastningen pr. dag var ca. 45.000 personer. Det gikk vanlig trapp ved siden av hele vegen, så du hadde et alternativ. Vi brukte denne rulletrappen opp til hotellet vårt om kvelden, og det fungerte flott.

På avreisedagen tok vi drosje ned igjen til Central om formiddagen, og sjekket inn bagasjen direkte. Dermed hadde vi tid tilgjengelig til å teste ut de mange ”sky-walks” for fotgjengere mellom bygningene ”down town”. Her var det virkelig erkjent at byen hadde mange fotgjengere. (men vi så ikke mye barnevogner... til det var det kanskje for mye trapper?)



Inne i rulletrappsystemet



Sidsel på tur på en sky-walk



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Boks 8142 Dep.
N-0033 Oslo
Tlf. (+47 915)02030
E-post. publvd@vegvesen.no

ISSN 1890-2472