

## Strategisk transportplanering i Queensland Australien – en reseberättelse

”Hi, how are you today?”

Med denna frasen möts man av varje australier, känd som okänd. Men hur svarar man för att starta en konversation, eller för att undgå detta? Och vad ska man prata om? Det är ju viktigt att tänka strategiskt också i det vardagliga, när man ska till Australien för att studera strategisk planering.

En drastisk metod är att falla ned från en stege kort tid före du reser till Australien, stuka foten och skada en arm svårt. Detta prövade jag, och for med nyopererad arm i ortose och med Hoffmans fixering utanpå underarmen. En oslagbar metod för att få i gång en konversation med de vänliga och direkta australierna, skulle det visa sig. Eller för att avvisande visa armen med en suck på deras hälsning ”How are you today?”, när man inte orkar att dra samma historia ännu en gång om hur jag skulle måla huset och stegen föll ned med mig högt uppe på stegen.

Men metoden har också klara nackdelar. Säkerhetskontrollerna vid flyplatserna tar längre tid, och du kan inte dyka eller snorkla vid the Great Barrier Reef. Men å andra sidan känns det ju väldigt exklusivt att dra ut till revet utan att ha till avsikt att simma bland korallerna och fiskarna.

Nu var ju inte dykning på revet mitt studiemål på resan, utan mer att dyka djupt ned i den strategiska planeringen i Queensland. Det kan man klara med bara en användbar arm och en god fot. Det gick också bra att dricka vitt vin och äta ostron av alla de slag. Billigt var det också. Resestipendium från NVF i Norge och Trafiktekniska Föreningen i Sverige gjorde den långa resen ekonomiskt möjlig. Det tackar jag för.

Varför studera strategisk planering i Queensland?

Queensland har 3,5 mill invånare på drygt 1,7 mill km<sup>2</sup>. Det är alltså, i likhet med Sverige och Norge, en glest befolkad stat. De flesta bor vid kusten och tillväxten är i huvudsak lokaliserad till sydöstra hörnet av Queensland, dvs. runt Brisbane och Guldkusten. Det är också där som trafikproblemen är störst och påminner om dem vi har i Stockholmsregionen och Osloregionen.

Australien är en engelsktalande kontinent, med engelska traditioner och tankesätt. Australierna är också mycket intresserade av vad som sker i Europa. Dem jag mötte var till exempel mycket nyfikna på transportpolitiken i EU och i Skandinavien. Australien har också en hel del som är intressant för oss, även om de kör på vänster sida av vägen och solen står i nord mitt på dagen. Jag hade i förväg läst om scenarioplaneringen som man har genomfört i Queensland. Den var egentligen huvudmotivet för mitt besök hos dem, bl.a. för att vi både i Sverige och Norge har försökt att göra något liknande, och jag var övertygad om att vi kan lära oss mycket från australiernas arbete. Dette blev bekräftat vid mitt besök i Queensland. Jag hade också läst om andra inslag i Queenslands transportpolitik som jag önskade att få veta mer om, bl.a. den

regionala strategiska transportplaneringen och deras riktlinjer för den lokala planeringen med syfte att ge bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel.

Att det samtidigt med mitt besök i Brisbane pågick en världskongress i sociologi, där min fru deltog, berikade min resa ytterligare och gav ju rika möjligheter till tvärfackliga diskussioner vid sidan av studiebesöken. Och så var det ju trevligt att ha någon att dela de många goda vitvinerna och den fantastiska sjömaten med.

#### Stor australiensisk uppslutning

Queensland har två transportmyndigheter, Department of Transport och Department of Main Roads. De är två skilda departement i delstaten, men de har samma minister som politisk chef; Steve Bredhauer. Till hans ansvar hör också Queensland Rail samt hamn- och flygplatsmyndigheterna. De flesta stora hamnarna och flygplatserna är statliga i Australien.

Jag hade 4 möten med totalt 17 personer i "Queensland Transport" och "Main Roads". Det var en imponerande uppslutning av avdelningschefer och handläggare som tog emot mig för att diskutera strategisk planering och scenariostudier. En hade dessutom norskfödde föräldrar och en annan hade arbetat ett år hos Kalle Sicking på Vägverket på 1970-talet. Här kommer därför en hälsning till Kalle Sicking från Neville Patterson, som nu är Executiv Director vid avdelningen Integrated Transport Planning på Queensland Transport. Tyvärr fick jag inte träffa Phil Charles, som är professor i strategisk planering vid universitetet i Queensland och som var med i styrningsgruppen för scenarioarbetet. Han fick förhinder strax före vårt möte.

Jag tror att den stora uppslutningen hänger ihop med ett stort intresse för vad som sker i Europa. Jag fick många frågor om europeisk transportpolitik och jag blev tvungen till att berätta utförligt om våra scenariostudier i Norge, så att de kunde jämföra med deras eget arbete. (Jag var inte så innsatt i Vägverkets scenarioarbete att jag kunde redochöra för detta.) Samtidigt fick jag god information om scenariostudierna och den strategiska planeringen i Queensland. I bilagor visar jag vilka personer som jag mötte och vilka rapporter som jag har tagit med mig hem. Det mesta går också att hitta på deras hemsida [www.transport.qld.gov.au](http://www.transport.qld.gov.au).

Några data om transport i Queensland:

- Queensland har
- 3,5 millioner invånare
- 174 000 km väg, varav 34 000 km är statlig
- 9 500 km järnväg
- 130 flygplatser (många är bara för småflyg)
- 16 affärshamnar
- 2,9 millioner registrerade fordon
- 2,4 mill invånare med körkort

Varje år i Queensland

- Flyttas ungefär 500 millioner ton gods med lastbil, tåg, båt och flyg
- Besöker ungefär 6 000 fartyg hamnarna och transporteras cirka 170 millioner ton gods genom dessa

## En vardag i Sydöstra Queensland

- Görs 9 miljoner resor, varav 6 miljoner med bil och 600 000 med kollektivtransport
- Görs 1,5 miljoner resor till fots eller med cykel
- Görs 1,4 miljoner arbetsresor, vilket motsvarar 16 % av alla resor

## Den strategiska transportplaneringen i Queensland

Queensland Transport har helhetsansvaret för transportplaneringen i Queensland, även om Department of Main Roads har huvudansvaret för stamnätet. Den federala staten bidrar med resurser till större infrastrukturinvesteringar på stamnätet. Queensland Transport har därför ett nära samarbete med the National Transport Secretariat och the National Road Transport Commission.

(Under tiden för mitt besök i Australien kom ett förslag från Australiens transportminister om att minska de nationella bidragen till transportinfrastruktur (som nu är drygt 8 miljarder svenska kronor per år). Han var irriterad över att delstaterna inte togs sitt ansvar för sin egen infrastruktur, utan i stället styrde mest möjlig trafik till de nationella vägarna och lät sina egna vägar förfalla. Det föreslagna nya systemet innebär att delstaterna, regionerna och den privata sektorn alla måste konkurrera om de nationella infrastrukturmedlen till vägar och järnvägar genom att erbjuda lönsamma projekt för statlig finansiering. Delstaterna protesterade vilt mot detta förslaget.)

Den strategiska transportplaneringen i Queensland tar utgångspunkt i både nationella och delstatliga strategier och prioriteringar. Delstaten har gjort följande prioriteringar:

1. Ökt sysselsättning
2. Utbyggnad av Queenslands regioner
3. En högt utvecklad stat – den smarta staten
4. Ett säkrare och mer stödjande samhälle
5. Bättre livskvalitet
6. God miljö
7. Starkt delstatligt ledarskap

Transportsystemet ska bidra till

- Ekonomisk växt
- Ökt mobilitet
- Ökt säkerhet
- Valfärd och goda livsvillkor
- Bättre miljö

Queensland Transport har konkretiserat vad dessa utgångspunkterna innebär och formulerat egna mål i sin strategiska plan för 2000 – 2004.

Denna strategiska planen innehåller huvudsakligen visioner och mål för arbetet vid Queensland Transport, och är inte en konkret plan för åtgärder i infrastrukturen eller transportservicen.

Visionen för Queensland Transport är:

- Bättre transport för Queensland – knyter ihop människor, gods och service för att styrka

- ekonomisk, social och miljömässig välfärd.
- (Vägverkets vision ”Den goda resan“ känns enklare.)

Deras mission är:

- Att leda, utveckla och ta hand om en transportmiljö som är säker, trygg, inkluderande, ekologisk hållbar och som bidrar till en stark ekonomi.

Detta ska man göra genom att uppfylla följande mål:

- starkt transportledarskap
- starka relationer och allianser
- systemtänkning i styrningen
- leverans av koordinerad och integrerad transportservice och infrastruktur
- en levande och effektiv organisation.

Alla avdelningar i Queensland Transport har ansvar för att leva upp till dessa målen. (Jag hade själv svårt att få grepp över vad dessa målen betyder i praktiken och hur de operationaliseras. Jag är inte säker på att man hade lättare för detta i Queensland.) Myndigheten är organiserat i sju avdelningar, varav två är för intern service. De fem policyavdelningarna och deras uppgifter visas nedanför:

Avdelning för integrerad transportplanering. Utarbetar integrerade transportplaner med 25 års perspektiv för alla regioner i Queensland. Planene ska revideras vart fjärde år. Avdelningen utvecklar också strategier för biltrafik, cykling m.m. Dessutom gör man särskilda transportstudier av till exempel järnvägskorridorer, busstråk m.m. Den största sektionen i denna avdelningen är sektionen för transportplanering i Sydöstra Queensland. Jag ska strax komma tillbaka till planeringen av denna regionen.

Avdelningen för landtransport och säkerhet. Ska se till att man får en säker, effektiv och miljömässigt hållbar användning av vägar och järnvägar. Utarbetar bl.a. säkerhets- och miljöstrategier.

Maritim avdelning. Ska leda och påverka användningen av maritima resurser och infrastruktur. Queensland är indelad i tre maritima regioner.

Avdelning för kollektivtransport. Ska erbjuda en kollektivtransport med hög kvalitet. Utvecklar bl.a. kollektivtransportstrategier. Den stora saken nu är att genomföra ett integrerat billjettsystem. Från 2004 ska alla kollektivtransportoperatörer i Sydöstra Queensland ha samma billjettpris och använda samma billjettsystem, ett smart card – system som liknar det som man har i Hong Kong. (I dag har Sydöstra Queensland 18 transportoperatörer som säljer över 100 olika billjettprodukter som bygger på reseavstånd, zoneindelning eller station till station.)

Avdelning för järnvägar, hamner och luftfart. Ska erbjuda bättre transport för Queensland genom koordinering av transportpolicy och delstatliga budgetmedel. Utarbetar bl.a. strategier för järnvägar, hamner och luftfart.

För att ytterligare styrke kollektivtransporten bygger man nu upp en ny sektion under avdelningen för kollektivtransport vid Queensland Transport, kallad Translink. Den ska introducera det nye integrerade billjettsystemet, men också ha ansvaret för

kollektivtransportkontrakter, kortsiktig kollektivtransportplanering och marknadsföring.

Plansystemet för transportplanering är som följer:

- Markanvändningsplan och tillväxtstrategi för Queensland – Land use and growth management framework
- Integrerade regionala transportplaner med 25 års sikt – Integrated regional transport plan
- Handlingsprogram för 7 år, till exempel Transport 2007- an action plan for South East Queensland
- Årlig rapportering av genomförandet – Annuell implementation plan

De integrerade regionala transportplanerna, handlingsprogrammen och genomföranderapporterna utarbetas på de regionala kontoren under Queensland Transport. Det finns fem regioner: South East, Southern, Central, Northern och Far Northern. Den mest intressanta regionen för oss är Sydöstra Queensland, därför att det är där som det är störst aktivitet.

#### Strategisk planering i Sydöstra Queensland

Den 25-åriga integrerade transportplanen för Sydöstra Queensland har en vision av ett transportsystem som effektivt flyttar personer och gods och minskar bilberoendet. Åtgärder och styrmedel för att uppnå detta är traditionella. De kortsiktiga åtgärderna preciseras i handlingsprogrammet.

Handlingsprogrammet, Transport 2007 an action plan for South East Queensland, innehåller mer än 350 åtgärder i åtta kategorier:

- Social rättvisa
- Miljö
- Styrning av efterfrågan
- Markanvändningsplanering
- Integrerad kollektivtransport
- Gång och cykel
- Vägnät
- Gods

Social rättvisa tar till exempel upp tillgänglighet för alla, rättvisa koncessioner, trygghetsprogram i kollektivtransporten och mer efterfrågestyrd transportservice.

Bland miljöåtgärder kan nämnas riktlinjer för avgasemissioner, åtgärder mot buller och en plan för att minska växthuseffekten.

Efterfrågan ska i första hand påverkas med mjuka åtgärder som information, arbetsplatskontakter, flexibel arbetstid och samåkning. Mer hårda åtgärder som t.ex. parkeringspolitik kommer att övervägas, om de mjuka åtgärderna inte är tillräckliga.

Markanvändningsplanering ska integreras med transportplaneringen och utglesningen av bebyggelsen ska minimeras.

Kollektivtransporten ska göras mer attraktiv genom bl.a. nya järnvägssträckningar, bussvägar, högre turtäthet, bättre terminaler och integrerat billjettsystem.

Cykel ska stimuleras genom bl.a. cykelvägar, cykelparkering och bättre integrering med kollektivtransporten.

Dagens vägnät ska utnyttjas bättre genom bl.a. att ta i bruk IT. Nya länkar behövs i första hand i det regionala och lokala vägnätet.

Det behövs också en del nya vägprojekt för att förbättra för godstransport. Godstransport ska dessutom ges högre prioritet i järnvägsystemet.

I 2002 och 2003 arbetar avdelningen med den årliga genomföranderapporten samt planerar att se över den integrerade transportplanen. Man tar fram en diskussionspromemoria om åtgärder som påverkar efterfrågan och arrangerar en stor konferens om vilken framtid våra transportval leder till. Dessutom utarbetas riktlinjer för lokala integrerade transportplaner.

En viktig del av verksamheten vid Queensland Transport är att göra strategiska korridoranalyser av järnvägar och bussvägar. Avsikten är att slå vakt om kollektivtransportens behov av markreservat för framtida anlägg. Markägarna har en stark ställning i Australien och kan gå till domstol om de inte får exploatera marken på grund av ett reservat för en eventuell framtida järnväg. Queensland Transport har emellertid nyligen vunnit ett fall där domstolen bedömde att järnvägsintresset var starkare än markägarens intresse av att exploatera marken. Man hoppas att detta ska bli prejudicerande.

Nu pågår strategiska analyser för över tio järnvägssträckningar och en light rail vid Guldkusten. Dessutom pågår en stor studie av en ny bussväg söder om Brisbane. Brisbane har redan flera långa bussvägsträckningar in till centrum från bostadsområden i söder. Dessa ger snabba resor med buss från en del områden till Brisbane centrum. Antalet resande med buss från sydöstra Brisbane ökade med 45 % de första 11 månaderna som South East Busway var i drift, vilket gav 700 000 färre bilresor under denna perioden.

#### Riktlinjer för den lokala planeringen

Queensland Transport menar att det är viktigt att påverka också den lokala planeringen för att nå upp till delstatens strategiska mål. Man har därför bl.a. utarbetat riktlinjer som med illustrativa exempel visar hur man kan utveckla ett lokalt transportsystem som minskar bilberoendet och stimulerar kollektivtransport samt gång och cykel – Shaping Up, shaping urban communities to support public transport, cycling and walking in Queensland.

För att ytterligare vägleda lokala myndigheter om hur de kan ivarata delstatens intressen i planeringen utarbetas Queensland Transport's State Interests in Planning Policies (SIPP's). Man har börjat med ett överordnat dokument som beskriver delstatens intresser i lokal planering från Queensland Transport's perspektiv. Dessutom har man utarbetat en promemoria om cykling. Nästa två promemorier som kommer handlar om hur man planerar med hänsyn till tåguller samt hur man definierar järnvägsarealer i kommunala planer.

Delstaten har en stark kontroll över lokala myndigheter och deras frihet är starkt beskuren av delstatens intresser.

#### 4seeable futures – scenarioplanering i Queensland

Denna mycket intressanta scenarioplaneringen var huvudmotivet för mig att besöka transportmyndigheterna i Queensland. Huvudproblemställningen i scenarioplaneringen var hur man kan knyta samman människor, gods och service i de kommande 25 åren och vad detta får för konsekvenser för transport.

I arbetet med Nasjonal transportplan 2006 –2015 i Norge gjorde vi en studie av tre transportsценарier för 2030. Vägverket har också nyligen presenterat sitt scenarioarbete ”Värld och vägar 2025 – diskussion kring fyra framtidsscenarioer”. Syftet med vår norska scenariostudie var ungefär det samma som i Queensland och Sverige. Det handlar bl. a. om att förbättra vår förmåga att möta framtida utmaningar och lära oss att tänka mer långsiktigt. Jag ska därför försöka att jämföra arbetet i Queensland med vårt arbete i Norge och med Vägverkets framtidsscenarioer.

#### Trender och drivkrafter

Vi studerade både i Queensland och Norge drivkrafter som ekonomi och globalisering, sociala och demografiska faktorer, transportteknologi och IT, urbana strukturer, styrning och demokrati, attityder samt utvecklingen i transportsektorerna. I Norge analyserade vi dessutom handel och industri. Vägverket har inledningsvis haft omvärldsbevakning på de grundläggande faktorerna i samhällsutvecklingen, men med tiden fokuserades intresset på områden som bedömdes som mest relevanta för vägsystemet. Vi har alla i stort sett haft samma perspektiv på trender och drivkrafter och på hur dessa påverkar transporten. Man har ungefär samme utveckling i Australia som i Sverige och Norge när det till exempel gäller spritt boende, ökat bilberoende samt snabb tillväxt av äldre och högre utbildad befolkning.

#### Scenariokonstruktion

I Norge konstruerade vi tre scenarier med hjälp av en fyrafältsstabell, där graden av statlig styrning och kontroll var representerad på x-axeln och graden av miljömedvetenhet på y-axeln. Så gjorde man inte i Queensland. Där har man valt fyra scenarier som representerar en blandning av tänkbara möjligheter ut från tre dimensioner av osäkerhet: framtida transportmönster, framtida transportmedelsval och framtida transportintensitet. Vägverket har utgått från osäkerheten om informationstekniken och klimatfrågan och konstruerat fyra scenarier kring ett scenariokors (eller fyrafältstabell) med dessa båda faktorerna på akslarna.

De tre norske scenarierna har fått namnen

- Bevegelse – fritt fram. Ett USA-samhälle med fri mobilitet.
- Begrensning – full kontroll. Fortsatt stark statlig styrning och reglering. Stark miljömedvetenhet.
- Balansegang – kontrollert fantasi. Ett teknologiskt scenario.

Scenarierna i Queensland är

- Super City. Stark tillväxt i Sydöstra Queensland, med mycket transport och stort bilberoende.

- Costal Bloom. Stark tillväxt längs kusten, speciellt i nord. Tillbakagång i Sydöstra Queensland.
- Carbon Crunch. Stark internationell påverkan för att reducera utsläppen av växthusgaser. Långsammare trafikökning.
- Global Bust. En världsomspännande ekonomisk tillbakagång.

Vägverkets scenarier är

- Ekoisma. Högt prioriterad klimatpolitik, men isolerad utveckling av informationstekniken. Starka krav på miljöåtgärder och kollektivtrafikk.
- Coorda. Samverkan mellan teknik, politik, näringsliv och individ. Högt prioriterad klimatpolitik och integrerad utveckling av IT.
- Egoida. Lågt prioriterad klimatpolitik och isolerad IT-utveckling. Ekonomisk pragmatism, marknadsliberalism och individualisering.
- Prospera. Lågt prioriterad klimatpolitik, men integrerad IT-utveckling. Starkt koncentrerat boende till storstäderna. Globalt samarbete ger ökad köpkraft.

I Queenslands scenariostudier beskrivs en utveckling över 25 år. I Norge ligger tyngdpunkten på att beskriva en framtidsbild för 2030, inte så mycket om vägen dit. Vägverket beskriver kort utvecklingen fram mot 2025. Ingen av oss har analyserat hur olika aktörer kommer att agera för att tackla den utveckling som sker.

#### Organisering av arbetet

Queensland har haft ett väsentligt mer ambitiöst upplägg än vi i Norge har haft. Man fick flera personer engagerade och fick också med ledningen i båda de deltagande myndigheterna (Queensland Transport och Main Roads) i arbetet. Man hade många workshops i Queensland och genomförde många intervjuer i båda myndigheterna för att klargöra konsekvenserna av de olika scenarierna. Vägverket har haft en arbetsgrupp som har arbetat med trendspaning sedan 2000. Denna gruppen har också haft ansvaret för att utveckla scenarierna. Det har arrangerats flera workshops, både externt och internt och ledningen har varit med i arbetet. Både Queensland, Norge och Sverige har haft hjälp av en prosesskonsult. Queensland hade en person med mer erfarenhet av stora scenariostudier (en brittisk konsult med internationellt rykte), Vägverket hade hjälp av Kairos Futures som har erfarenhet av scenarioarbete, medan vi i Norge hade hjälp av en konsult som inte var så innsatt i scenarioteknik men som hade bred kunskap om samhället och transportsystemet.

#### Resultat

I Queensland säger man att den största vinsten med scenariostudierna var att transportmyndigheterna lärde känna varandra. Kontakterna mellan Queensland Transport och Main Roads har inte alltid varit så goda. Man lärde också mycket om trender och drivkrefter bakom transport. Man var glad för att ha haft med ledningen på workshops, men menade att det blev för kort tid. De skulle till exempel behandla fyra scenarier på en halv dag. Därför mener man också att fyra scenarier var för många. Två scenarier borde vara tillräckligt, sa man till mig.

Själv argumenterade jag i mötet med scenarioplanerarna i Queensland för fem scenarier för att undgå tre scenarier, som lätt blir ett gott, ett dåligt och ett mittemellan. Inte heller fyra scenarier



är bra, för att man lätt fastnar i fyrafältstabellfällan, som egentligen både Norge och Sverige gjorde nu. Med detta menar jag att tankarna och kreativiteten lätt låses av att förhålla sig till två faktorer på en x-axel respektive y-axel.

I både Queensland och Norge har vi haft problem med att integrera scenarioplaneringen i den strategiska planeringen och få scenariene till att bli ett underlag för strategiska beslut om vägval m.m. jag tror emellertid att man har kommit lite längre i Queensland än i Norge, därför att man nu arbetar konkret med att koppla ihop scenariestudierna med den integrerade transportplaneringen i en region i Queensland; Rockhampton. Man kommer också använda scenariestudierna som hjälpemedel för riskanalyser knutet till nyttokostnadsanalyser. Vägverket har tänkt att scenarioreporterna ska ligga till grund för systematisk och kontinuerlig omvärldsbevakning samt utgöra ett delunderlag till verksamhetsplaneringen. Det kan vara spännande att se hur man klarar att integrera scenarioplaneringen i den strategiska planeringen vid Vägverket. Det får väl den närmaste framtiden utvisa.

Ett problem har varit att avgöra hur ekstrem man kan vara i scenarierna. I Queensland har man löst dette genom att konstruera några så kallade "wild cards", som beskriver några ekstreme möjligheter, till exempel bilar som kan flyga. Därmed har scenarierna i övrigt varit fria från allt för extrema inslag.

Scenarioreporterna från Queensland Transport och Main Roads har en mycket påkostad utformning och är väl verd att läsa. Det ska bli intressant att följa det vidare arbetet med att integrera scenarioplaneringen i den strategiska transportplaneringen i Queensland. Jag rekommenderar alla som är intresserade i scenarioplanering att följa med vad som sker i Queensland.

Några personliga tankar efter mötet med trafiken i Queensland

Jag fick intrycket att delstaten har en stark kontroll över lokala myndigheter och att man utarbetar många plandokumenter både på lång och kort sikt. Det är emellertid svårt att få genomfört den politik man säger sig stå bakom; nämligen att minska bilberoendet och att prioritera kollektivtransport samt gång och cykel. Det finns ingen politisk uppslutning för hårda styrmedel och åtgärder och politikerna tänker helst kortsiktigt och i projekter, precis som i Norge och Sverige.

I Brisbane hade helt klart bilen prioritet nummer en. Det var svårt att ta sig fram som fotgängare och cyklist, även om det finns goda lösningar också i Brisbane. Det var intressant att se att de på några platser har infört hastighetsgränsen 15 km/timme för cyklar. Dette för att minska konflikterna med gångtrafikanter.

Längs älven i Brisbane finns en mycket god och trevlig gång- och cykelväg, men tyvärr är det svårt att komma i kontakt med denna förbindelsen, därför att en fyrafälts motorväg hindrar åtkomsten. Det är bättre att ta en tur med City-Kat på älven, dvs. Brisbanes utmärkta kollektivtransport med båt.

När man kommer till Brisbane med flyg får man raskt ett exempel på en OPS-lösning (offentlig privat samarbete), som inte har haft framgång. En ny privat driven flygtågsförbindelse blev öppnat i maj 2001, men den står redan nära konkurs på grunn av för få kunder. Detta ses i

Queensland som en varning för att ha en allt för okritisk inställning till OPS-lösningar. Men kanske lyckas den nationella regeringen bättre med OPS-lösningar knutet till den konkurrens man vill införa när det gäller nationella medel till väg- och järnvägsinfrastruktur.

## Bilagor

### Personer som jag mötte i Queensland

- Don Bletchly, Director, Queensland Transport, Public Transport Division
- Brett Brass, Principal Adviser, Main Roads, Strategic Legal and Legislation
- Tim Comino, Senior Adviser, Queensland Transport, Transport Planning SEQ
- Casey Dwyer, Acting Principal Manager, Queensland Transport, Transport Planning SEQ
- Merryl J Finney, Principal Adviser, Main Roads, Strategic Policy
- Stein Grodum, Senior Adviser, Queensland Transport, Transport Planning SEQ
- Michael Mailloux, Main Roads
- David Monckton, Principal Adviser, Main Roads, Strategic Policy
- Neville Patterson, Executive Director, Queensland Transport, Integrated Transport Planning
- Melinda Richards, Main Roads, Operation Planning
- Michelle Teoh, Principal Adviser, Queensland Transport, Transport Planning SEQ
- John Trigger, Senior Adviser, Queensland Transport, Integrated Transport Planning
- Alison van der Wiel, Principal Adviser, Main Roads, Strategic Directions
- Gregory J Wyatt, Policy Adviser, Queensland Transport, Integrated Transport Planning
- + några som jag saknar namnet på.

Jag kan förmedla kontakt för dem som så önskar.

### Rapporter som jag har tagit med mig hem

- 4seeable Futures, Transport Portfolio Scenario-Based Planning for the Queensland Department of Transport and the Queensland Department of Main Roads 2000 – 2025
- Integrated Regional Transport Plan for South East Queensland, Queensland Transport, Queensland Government, 1997
- Transport 2007, An action plan for South East Queensland, Queensland Government, 2001
- Shaping Up, Shaping urban communities to support public transport, cycling and walking in Queensland, Queensland Government
- QT Directions, Queensland Transport, Strategic Plan 2000 – 2004, Queensland Government 2000
- State Interest Planning Policy (SIPP) No. 1, 2, 3, och 4, hvorav noen kun är utkast.
- Queensland Transport's State Interests in Planning Policies (SIPP's)
- Queensland's Transport's Cycling Interests in Planning Schemes
- Planning for Rail Noise, State Interest Planning Policy (Draft for internal discussion only)
- Defining Railway Land in Planning Schemes (Draft for internal discussion only)

De flesta av rapporterna kan man finna på Internet. Sök på [www.transport.qld.gov.au](http://www.transport.qld.gov.au).