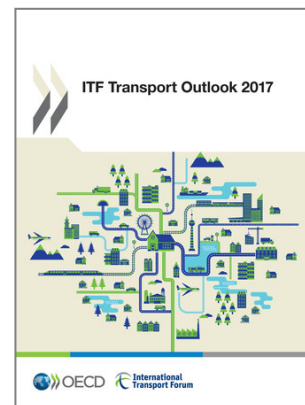


OECD *Multilingual Summaries* ITF Transport Outlook 2017

Summary in Norwegian



Read the full book on: [10.1787/9789282108000-en](https://doi.org/10.1787/9789282108000-en)

ITFs transportrapport for 2017

Sammendrag på norsk

Bakgrunn

ITFs transportrapport for 2017 gir en oversikt over nye trender og utsiktene for transportsektoren på kort sikt på et globalt nivå. Den presenterer også langsiktige prognoser for transportbehovene frem til 2050 for frakt (maritim, luft og bakke) og persontransport (bil, tog og fly), samt tilknyttede CO₂-utslipp under forskjellige policy-scenarier.

Den ser spesielt på hvordan sentrale politiske, økonomiske og teknologiske endringer siden 2015, samt andre internasjonale utviklingstrekk, som for eksempel fastsettelsen av FNs bærekraftsmål, er med å forme fremtidens mobilitet. Et spesielt fokus på tilgjengelighet i byer fremhever rollen politikken har i å skape bærekraftige transportsystemer som gir lik tilgang for alle.

Funn

CO₂-utslippene fra transport kan øke med 60 prosent i 2050, til tross for den betydelige teknologifremgangen som antas i rapportens grunnscenario. Hvis ingen ytterligere tiltak tas, kan CO₂-utslippene fra global frakt øke med 160 %, da de internasjonale fraktvolumene tredobler seg i grunnscenariot, som er basert på OECDs handelsanslag. Dette skyldes i stor grad økt bruk av veitransport, spesielt for korte avstander og i områder som mangler jernbaneforbindelser, for eksempel Sørøst-Asia. Optimalisering av ruter eller deling av lastebiler og lager selskapene imellom ville åpnet for høyere lastefaktorer og færre tomme turer. Slike effektivitetsgevinster kan redusere CO₂-utslippene fra lastebiler med opptil en tredjedel.

Antallet flypassasjerer vil fortsette å vokse sterkt, etter hvert som byer rundt om i verden blir mer tilgjengelige med fly. I løpet av de neste 15 årene kan passasjerflytrafikken vokse med mellom 3 og 6 prosent i året, med sterkest vekst i de intra-asiatiske rutene på nesten 10 prosent. CO₂-utslippene fra internasjonal luftfart vil kunne vokse med rundt 56 prosent mellom 2015 og 2030, selv med svært forbedret drivstoffeffektivitet. Liberale lufttjenesteavtaler og flere rimelige intra-regionale flyreiser vil gjøre at nettverk kan vokse, med tilhørende prisfall som i sin tur driver veksten. Byer rundt om i verden vil bli mer tilgjengelige etter hvert som reisetidene blir kortere. Sterke regionale avvik når det gjelder tilgjengelighet med fly vedvarer, men investeringer i regionale flyplasser og bedre bakkeforbindelser mellom byer og flyplasser kan bøte på dette.

Motorisert mobilitet i byene forventes å doble seg mellom 2015 og 2050, og øke med 41 prosent frem til 2030 og 94 prosent innen 2050 i rapportens grunnscenario. Andelen personbiler vil fortsette å øke kraftig i utviklingsregioner og bare falle svakt i utviklede økonomier. I de alternative policy-scenariene med incentiver for bruk av offentlig transport når antallet motoriserte passasjerkilometer tilsvarende nivåer, men med busser og kollektivtrafikk som dekker mer enn 50 prosent av den totale etterspørselen.

Policy-konsekvenser

Paris-avtalen om klima fra 2016 må omsettes til konkrete handlinger for transportsektoren.

Et bredt spekter av politikk og tiltak må iverksettes for å holde CO₂-utslippene fra transport på 2015-nivåene. Alle politiske virkemidler må tas i bruk for å unngå unødvendig transportetterspørsel, styrke bærekraftige transportmuligheter og øke effektiviteten. Markedsbaserte mekanismer, som for eksempel ordningen om kjøp av utslippsreduksjoner fra FNs organisasjon for sivil luftfart (ICAO), vil også være nødvendige. I henhold til Det internasjonale energibyråets scenarier er det fortsatt mulig å begrense den globale oppvarmingen til 2 grader Celsius over førindustrielt nivå med slike tiltak, men ikke til 1,5 grader som Paris-avtalen har som målsetning.

Politiske tiltak må regulere utilsiktede negative konsekvenser av innovasjon innen transport.

Teknologiske nyvinninger som elektrisk mobilitet, selvkjørende kjøretøy eller nye felles mobilitetsløsninger vil sannsynligvis endre mobilitetsmønstrene radikalt, særlig i byene. Noen av disse nyvinningene gir muligheter for å redusere CO₂-fotavtrykket fra transport og forbedre inkluderende og rettferdig tilgang. I godssektoren kan selvkjørende lastebiler ha dramatiske betyninger for ulike transportmetoders konkurransefortrinn i forhold til veitransport. Politiske tiltak og planlegging må ta høyde for disse endringene, for å unngå å bygge kostbar infrastruktur som snart går ut på dato, eller binde seg til karbonintensive eller urettferdige løsninger.

Reduksjon av CO₂-utslipp fra bytrafikk krever mer enn bedre kjøretøy- og drivstoffteknologi.

Teknologisk fremgang alene vil ikke føre til reduserte CO₂-utslipp i byene. Atferdsendrende politiske tiltak som drivstoffavgifter, lave priser eller arealforvaltning som begrenser byspredning, kreves for å oppnå den nødvendige ekstra CO₂-reduksjonen. Lavere CO₂-utslipp fra bytrafikk kan også oppnås som positive bivirkninger av politikk rettet mot lokal luftforurensning og køtrafikk, som er de mest presserende transportutfordringene i mange byer.

Målrettet arealpolitikk kan redusere behovet for transportinfrastruktur og slik sørge for en mer rettferdig tilgang i byene.

Rettferdig tilgang til arbeidsplasser og tjenester er en av målsetningene for FNs bærekraftsmål. I mange byer gir private biler bedre tilgjengelighet (målt ved antall punkter som kan nås innen en gitt tid) enn offentlig transport, selv når man tar høyde for køtrafikk. Likevel kan offentlig transport gi inkluderende tilgang til muligheter der den er tilgjengelig for alle reisende og dekningen er riktig planlagt. Siden byer med høy fortetning gjør kollektivsystemene mer effektive, kan målrettet arealbrukspolitikke bidra til forbedret tilgang.

Myndighetene må utvikle planleggingsverktøy for å tilpasse seg usikkerheten skapt av endrede forbruks-, produksjons- og distribusjonsmønstre.

Smarte planleggingsprosedyrer med forankring i en langsiktig, strategisk visjon er til hjelp i tilpasningen til usikkerhet knyttet til skiftende mønstre innen global etterspørsel, produksjon og fraktruter. Riktig timing er avgjørende for god infrastrukturplanlegging og innfasingen av kapasitet som jevner ut forskjeller ved investeringer i infrastruktur, for eksempel ved havner. Slike planer bør angi retningen for fremtidig utvikling, prioriteringen av investeringer og identifisere potensielle fremtidige flaskehals. De kan også danne grunnlag for reservasjonen av land, for eksempel for fremtidig havne- og korridorutvikling.

© OECD

Denne oppsummeringen er ingen offisiell OECD-oversettelse.

Denne oppsummeringen kan reproduseres hvis OECDs copyright og originalens tittel angis.

Flerspråklige oppsummeringer er oversatte utdrag av OECD-publikasjoner opprinnelig utgitt på engelsk og fransk.



[Read the complete English version on OECD iLibrary!](#)

© OECD (2017), *ITF Transport Outlook 2017*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/9789282108000-en