

Rapport *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet* – Forslag til hovedmomenter til høring fra Osloregionen

Forslag til vedtak:

1. Styret gir sin tilslutning til hovedmomenter i saksfremlegget som Osloregionens høringssvar.
2. Styret gir interessepolitisk utvalg i oppgave å ferdigstille det endelige høringssvaret innen fristen 1. oktober 2019.

Saksfremstilling:

Bakgrunn

Regjeringen satte i juli 2018 ned et uavhengig ekspertutvalg med oppgave å kartlegge og analysere implikasjonene av ny teknologi for fremtidens transportinfrastruktur. Målet er å sikre at vi bruker ressursene i transportsektoren på en effektiv og fremtidsrettet måte. Utvalget skulle blant annet gi regjeringen anbefalinger om hvordan ressursene i transportsektoren kan brukes mer effektivt og fremtidsrettet, vurdere konsekvenser av ny teknologi for bruk og etterspørsel av transport, anbefale tiltak som gjør transportetaten bedre i stand til å møte den teknologiske utviklingen og vurdere hvordan ny teknologi i transportsektoren kan påvirke samfunnets sårbarhet. Utvalget har sett på hvordan det bør planlegges for å unngå store feilinvesteringer. Det er gitt et bredt mandat som åpner for stor frihet til å finne nye veier til smart og samfunnsnyttig bruk av ny teknologi.

Utvalget kommer med anbefalinger slik at regjeringen i neste Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) best mulig kan ta høyde for den teknologiske utviklingen og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Rapporten ble overlevert samferdselsministeren 27. juni 2019.

Sammendrag fra rapporten

Utvalgets hovedbudskap er at vi gjennom god bruk av teknologi kan oppnå kostnadseffektive og fremtidsrettede transportløsninger. Disse kan gi oss bedre bevegelsesfrihet som er mer bærekraftig med lavere kostnader for samfunnet.

Teknologiske hovedtrender

Utvalget peker på fire teknologiske hovedtrender:

Elektrifisering:

Vi ser en markant overgang til fornybar og bærekraftig energi i alle transportsektorens fremkomstmidler. Mest dominerende er overgangen fra fossilt drivstoff til elektrisitet. Utvalget ser dette som de første skrittene mot en entydig utvikling i retning av en fremtid med utslippsfrie fremkomstmidler i alle transportformer.

Selvkjørende transport – automatisering/autonomi:

Vi ser en utvikling mot stadig økende automatisering av transportmidlene. Dette er en trend med flere utviklingsnivåer, fra enkle automatiseringer, til autonome, førerløse fremkomstmidler. Over tid vil denne utviklingen påvirke både etterspørselen, kapasitetsbehov, sikkerhet og driftskostnadene i sektoren.

Samhandlende intelligente transportsystemer:

Vi ser en utvikling innen intelligent samhandling, der transportmidler på tvers av transportformer er tilknyttet og deltar i et felles digitalt økosystem. Utviklingen åpner helt nye muligheter for treffsikker regulering, betydelige gevinster innen trafiksikkerhet og nye virkemidler for å redusere klima- og miljøbelastningene.

Nye forretningsmodeller – delingsmobilitet:

Det er et voksende mangfold av individorienterte forretningsmodeller skreddersydd for fleksibel deling av mobilitetstjenester. Digitale løsninger har gitt startskudd til utviklingen av en rekke nyskapende tjenester som løsriver den enkeltes transportbehov fra nødvendigheten av å investere i sitt eget fremkomstmiddel.

Muligheter som teknologien gir

Utvalget peker på at man gjennom god bruk av teknologi i transportsektoren kan oppnå følgende:

- Få bedre mobilitet og samtidig bruke mindre penger i transportsektoren.
- Løse problemer med utslipp, kostnader, ulykker, trengsel og køer.
- Gi økt bevegelsesfrihet til alle, herunder de som har et dårlig transporttilbud i dag, ved bedre tilrettelagt, smart kollektivtrafikk, og på sikt også førerløse systemer.
- Bli et foregangsland i utviklingen av nye, bærekraftige mobilitetsløsninger.
- Legge bedre til rette for at næringslivet kan øke grønn norsk verdiskaping, gi økt konkurransekraft, skape nye, fremtidsrettede arbeidsplasser og gjøre Norge til et enda mer attraktivt land å bo i.

Utvalget oppsummerer hva som bør gjøres i en liste på 13 punkter (se side 5 i rapporten). Dette er følgende punkter:

1. Tenke gjennom transportpolitikken og planene på nytt – en stresstest av Nasjonal transportplan (NTP) vil avdekke mange nye muligheter til å oppnå høyere nytte til lavere kostnad.
2. Erkjenne at våre klimamål krever en gjennomgripende omstilling til utslippsfrie løsninger for alle transportformer.

3. Påskynde overgangen til kjøretøy og infrastruktur som utnytter teknologi til mer effektivt å realisere nullvisjonen for trafikksikkerhet.
4. Ta et oppgjør med forestillinger om at investeringer i en bestemt transportform alltid er rett løsning og derfor et mål i seg selv.
5. Endre de målformuleringene som egentlig er et forhåndsvalg av virkemiddel, fordi disse kan bli teknologisk utdaterte. Teknologiutviklingen betyr blant annet at klimagassutslipp og trafikksikkerhet vil svekkes som argumenter for godsoverføring fra vei eller for nullvekst i personbiltrafikk i byene. Godsoverføringsmålet bør derfor avvikles, og nullvekstmålet bør revideres og erstattes med et mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål.
6. Kun begrense trafikk på de stedene og tidene det faktisk er fullt på veien eller der trafikk kommer i konflikt med andre mål, eksempelvis behov for å bruke plassen til andre aktiviteter. Men det å benytte seg av nye teknologiske muligheter for kapasitetsprising som et trafikkregulerende virkemiddel vil bli nødvendig for å gi så god bevegelsesfrihet som mulig og få rett nivå på samfunnets ressursbruk til infrastruktur, uavhengig av hvordan man politisk velger å fordele finansiering av infrastrukturbygging mellom skatteseddel og brukerbetaling.
7. Reelt vurdere alternative transportformer, konsepter og nye teknologier i konseptvalg for prosjekter. Dette krever at vi gjør bedre og bredere analyser med vekt på funksjonalitet.
8. Synliggjøre hva som er sårbart for usikkerheten om teknologisk utvikling når vi gjør samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalyser av prosjekter – og øke robustheten gjennom i større grad å velge prosjekter som er lønnsomme på kort sikt.
9. Se kritisk på de største prosjektpakkene omtalt i Nasjonal transportplan, der samfunnsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme prosjekter blandes sammen og der mål og virkemidler forveksles. Hvert enkelt delprosjekts bidrag til helheten må kunne forsvares for seg selv og vurderes opp mot teknologisk utvikling.
10. Se på nytt på hvordan arbeidet med kunnskapsgrunnlag og utredninger for transportpolitikken er organisert, slik at teknologi og vurderinger på tvers av transportform ivaretas bedre.
11. Satse mer på anvendelsesorientert forskning, utvikling og innovasjon innen transportområdet slik at innsatsen står i forhold til den raske teknologiske utviklingen, behovet for å redusere usikkerhet og transportsektorens store betydning for samfunnet.
12. Bruke offentlige anskaffelser for å stimulere til nye løsninger som treffer våre utfordringer og skaper næringsutvikling.
13. Legge større vekt på transportsystemets vesentlige betydning for nasjonal sikkerhet og beredskap - spesielt i transportplanleggingen. Omfattende digitalisering og endring i energibruk kan endre sårbarhets- og trusselbildet, samtidig som transportsektoren blir stadig mer kritisk for stats- og samfunnssikkerheten i krise og krig.

Osloregionens innspill til hovedutfordringer, vedtatt i Samarbeidsrådet 11. april 2019

Samarbeidsrådet vedtok den 11. april en uttalelse med vurderinger fra samarbeidsalliansen Osloregionen på de store utfordringene som NTP2022-2033 må svare på, se vedlegg. I denne uttalelsen ble følgende hovedområdene trukket frem, der Osloregionen anser å være de største utfordringene innen transport og mobilitet, i dag og i fremtiden:

Utfordring 1. Hvordan nå klimamål innen 2030 på transportområdet?

- Utfordring 2. Hvordan få mer miljø- og klimavennlig godstransport?
- Utfordring 3. Forsinkelser og manglende bevilgninger i jernbaneutbygging
- Utfordring 4. Lange reisetider, lav kapasitet og frekvens på grensekryssende jernbane
- Utfordring 5. Hvordan lykkes med økt urbanisering og endringer i mobilitet?
- Utfordring 6: Digitalisering av transportsektoren - ta i bruk ny teknologi og behov for lovverk

Sekretariatets vurdering

Sekretariatet anbefaler at et hørings svar fra Osloregionen tar utgangspunkt i vedtatte strategier og uttalelser om Nasjonal Transportplan, da tiden frem til høringsfristen 1. oktober ikke tillater en omfattende forankringsprosess blant Osloregionens medlemmer.

Det vises spesielt til Samarbeidsrådets uttalelse av 11. april 2019 om hovedutfordringer på transportområdet, som det også er vist til over. Andre relevante dokumenter er Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen, vedtatt mai 2016, innspill til gjeldende Nasjonal Transportplan. Videre har Osloregionens sekretariat fått innspill fra Hedmark fylkeskommune, Akershus fylkeskommune (Viken) og Oslo kommune.

Prosess for ferdigstillelse av hørings svar

Sekretariatet anbefaler at interessepolitisk utvalg får i oppgave å ferdigstille det endelige hørings svaret innen fristen 1. oktober 2019.

Behandling i faggruppe for areal, transport og klima og administrativ koordineringsgruppe

Saken ble drøftet i Osloregionens faggruppe for areal, transport og klima og administrative koordineringsgruppe den 3. september. Begge gruppene bidro med synspunkter på innhold og prosess.

Forslag til hovedmomenter i et hørings svar

Sekretariatet foreslår følgende som utgangspunkt for et hørings svar:

Innledning

Osloregionen stiller seg positiv til ekspertutvalgets arbeid med å kartlegge og analysere implikasjonene av ny teknologi for fremtidens transportinfrastruktur. Osloregionen ønsker også å gi anerkjennelse til Samferdselsdepartementet som i juli 2018 satte ned et bredt sammensatt ekspertutvalg juli 2018, med et bredt mandat på et samfunnskritisk område. Osloregionen vil følge NTP-arbeidet videre og vil komme tilbake til ytterligere innspill når vi ser hvordan departementet tar inn ekspertutvalgets anbefalinger i sitt arbeid. Osloregionen ønsker i denne omgang å gi noen innspill og kommentarer til ekspertutvalgets rapport.

Hovedmomenter

*Med henvisning til Osloregionens vurderinger av hovedutfordringer på transportområdet, vedtatt i Samarbeidsrådet i Osloregionen 11. april 2019 (se vedlegg) vil vi kommentere følgende til utredningen **Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet**:*

- **Gjennomgripende omstilling for å nå klimamål.** Osloregionen støtter ekspertutvalgets vurdering av at våre klimamål krever en gjennomgripende omstilling til utslippsfrie løsninger for alle transportformer. For å lykkes med omstillingen vil vi peke på behovet for virkemidler og spesielt virkemidler for utrulling av infrastruktur for

nullutslipp, både i byene og distriktene. Dette gjelder privatbiler og ikke minst for tyngre kjøretøy, der utviklingen er i svært tidlig fase. Dette er kritisk for å nå klimamål i første omgang for 2030, men også videre mot nullutslippssamfunnet.

- **Målformuleringer – nullvekstmålet og godsoverføringsmålet.** Ekspertutvalget mener at noen av dagens målformuleringer er et forhåndsvalg av virkemiddel bør endres, blant annet nullvekstmålet for persontrafikk i byene og godsoverføringsmålet. Ekspertutvalget mener at teknologiutvikling og trafiksikkerhet vil svekke argumentene for disse målene.

Osloregionen vil her understreke at nullvekstmålet hadde sin opprinnelige begrunnelse for å unngå kø på grunn av begrensninger i veikapasiteten og for å unngå luftforurensning. Klimaaspektet kom inn senere. Osloregionen mener at et nullvekstmål også vil være relevant for framtiden, av plasshensyn (alle biler opptar plass), for å unngå kø, for å redusere behovet for økt veikapasitet og av klimahensyn. Vi vil også peke på at selv om nye personbiler vil være nullutslippsbiler, - dersom man lykkes med en omlegging, vil det ta tid før hele bilparken er skiftet ut.

Ekspertutvalgets vurderinger om nullvekstmålet kan ha større relevans, når hovedtrendene som utvalget peker på, i større grad er implementert, dvs på lang sikt.

Tilsvarende gjelder for godsoverføringsmålet. Osloregionen har gjennom et eget gods- og logistikkprosjekt utredet utviklingen i godstransporten og prognoser for utviklingen videre mot 2030. Godstransport på vei har hatt en betydelig vekst og vil også ha det i framtiden. Dette er og vil være utfordrende for veikapasitet i hovedkorridorene, men også på veier som benyttes som omkjøringsveier. Dette handler om trafiksikkerhet, veivedlikehold, lokale utslipp og klimagassutslipp. Her vil vi også peke på at overgangen fra fossilt til nullutslipp og fornybart drivstoff for tyngre kjøretøy fortsatt er i en tidlig fase. Det samme gjelder automatisering/autonomi og samhandlende intelligente transportsystemer innen gods- og logistikkhåndtering. Her er det behov for sterkere virkemidler for å lykkes med implementering av den teknologien som ekspertutvalget peker på at kan komme.

- **Kompetanse, kunnskap, FoU og næringsutvikling.** Osloregionen har mange sterke kompetansemiljøer som er relevant for fremtidens transportteknologi og transportinfrastruktur. Vi ser at for å lykkes å ta i bruk i ny teknologi i transportsektoren kreves et aktivt samarbeid mellom myndigheter, teknologiindustrien, transportaktører og akademia. Osloregionen støtter ekspertutvalgets vurderinger om behov for utvikling av et sterkere transportteknologisk næringsmiljø. Videre støtter vi at man bør bruke offentlige anskaffelser for å stimulere til nye løsninger som treffer utfordringene og som skaper næringsutvikling.