

IBMs kommentarer til EUs strategirapport Transport 2050

Dette dokumentet presenterer synspunkter fra IBM på EUs hvitbok om samferdsel ”Transport 2050, et veikart for et felles europeisk transportområde.”

Dokumentet starter med et kort historisk tilbakeblikk for å vise at man ikke må gjenta tabbene til tidligere generasjoner. Videre belyser vi vårt ”smartere byer” tankesett før vi presenterer våre kommentarer til hvitboken, Norges muligheter og hvordan tiltak kan implementeres. Siste presenteres en kort biografi om IBMs fagleder på transport i Norden.

Et historisk tilbakeblikk

De utfordringene man står ovenfor i dag handler hovedsaklig om bilisme og problemer og muligheter relatert til denne transportformen. Skal man se inn i fremtiden er det ofte en fordel å starte med et tilbakeblikk for å se hva man kan lære av fortiden. Da ser man at hver transportform og teknologi har hatt sin tidsepoke. Fra hest og kjerre, via sjøfart til jernbane og så til person- og varebiler. I alle disse epokene har man satset på det man har oppfattet som den mest moderne infrastruktur og følgelig bygget grusveier, kanaler, jernbanenett - og i vår epoke satset på asfalt, bruer og tunneller.

Evolusjonen er lik innen transport, som for alle andre av samfunnets områder. Det kommer alltid noe nytt og mer effektivt som erstatter teknologien som er enerådende i dag. Men overgangen er ofte tøff. Det skapes ekosystemer av organisasjoner som er avhengig av den etablerte måten å gjøre ting på. Dermed overinvesterer vi i ”gammel” teknologi.

EUs hvitbok peker på utfordringer som overbelastning av transportnettet, forurensning og økende energibehov, alt grunnet den økende bilismen. Mest skadelig for samfunnet er nok imidlertid den store usikkerheten og at man ikke vet hva dagen bringer, slik at planlegging vanskeligjøres. ”Just in time” er et viktig prinsipp for næringslivet. Men i et utviklet samfunn er det vel så viktig for husholdningene at reisetider og mønstre er forutsigbare. Hverdagslogistikken avhenger av en god og forutsigbar samferdselsservice fra det offentlige.

Frem mot 2050 må vi ikke basere oss på et tankesett som var moderne i 1970, men se på morgendagens løsninger.

Smartere byer – hva skjer ute i verden?

IBM jobber med myndigheter i mer enn 170 land og har bred innsikt i hvordan teknologi kan skape nye muligheter for individer, bedrifter og samfunnet som helhet. Mange steder ser vi et holdningsskifte mot teknologi som gir muligheter for å spare ressurser. Vi er overbevist om at dette kommer til å skape et bedre samfunn på sikt – vi kaller det smartere byer.

Når vi nå legger grunnlaget for de neste generasjoner, må vi tenke smart. Vår tidsepoke bygger på teknologi. Prosesser digitaliseres i en rasende fart og informasjon blir tilgjengelig overalt. Dette er nøkkelen til å løse utfordringene



enklere, billigere og mer effektivt enn å fysisk bygge ut infrastruktur.

Vi kan spare masse ressurser på å erstatte fysiske og mauelle aktiviteter med den fleksibilitet som kommer i den digitale fremtiden. De mest trafikk sikre og miljøbesparende reisene er de man ikke trenger å ta. Som arbeidstager kan man ved hjelp av teknologi jobbe hvor og når man vil og er ofte ikke avhengig av å pendle til jobb. Mer fjernhelsetjenester sparer transportutgifter, reduserer miljøgifter og sikrer raskere oppfølging av pasienter.

For de som må reise kan smarte trafikksystemer som snakker sammen gi de reisende beskjed om tidspunktet man bør reise fra sted A for å nå frem til sted B i tide, om man bør kjøre kollektivt eller egen bil og hvilken rute man må velge. Dette er bare begynnelsen, fremtiden er digital.

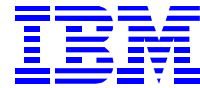
Våre kommentarer til EUs hvitbok

EUs hvitbok viser dyp innsikt og forståelse for trafikkproblemene. Den vil sannsynligvis virke samlende rundt tiltak som kan føre til økt velferd, mindre sløsing av ressurser og slitasje på eksisterende infrastruktur.

I noen tilfeller anser vi imidlertid EUs hvitbok for å være ufullstendig. I fjerde del diskuteres problemet rundt publikums reiselyst. Ifølge vårt syn reiser folk flest ikke på grunn av lysten på reisen i seg selv, men snarere grunnet manglende fleksibilitet og mulighet for å velge bort fysisk transport. De mest lystige, trafikk sikre og miljøvennlige reisene er de som folk slipper å ta. I tråd med at prosesser blir digitale får vi en betydelig større frihet til å ikke måtte låse oss til å reise på et gitt tidspunkt og reisemåte. Økt fleksibilitet åpner for en ny transportpolitikk som innebærer at vi kan utnytte eksisterende infrastruktur mer effektivt. Allerede er trafikken langt mer fleksibelt enn mange politikere og forskere tror. Denne innsikten mangler i EUs hvitbok.

Et annet punkt er del 10, hvor det fremgår at ”infrastrukturen styrer bevegelsesfriheten”. Dette er ikke direkte feil, men samtidig langt fra hele sannheten. Bevegelsesfrihet kan enkelt styres ved hjelp av økonomiske incentiver og informasjon. EU har dermed et konservativt syn på hvordan transportmarkedet fungerer i særskilt urbane miljøer. Nok et eksempel er del 18 hvor det fremgår at mindre bevegelsesfrihet ikke er noe alternativ. Mindre behov for å reise kan imidlertid bli et resultat av mer effektiv styring av organisasjoner og prosesser. Det er vanskelig å tro at en slik forandring skulle være noe annet enn positivt.

Et godt bevis på den iboende fleksibiliteten er de dokumenterte effektene av rushavgiftene i Stockholm. Etter innføringen av dynamisk veiprising ble antall biler som kjørte til Stockholm sentrum redusert med 100 000 per dag. Rundt halvparten av de reisende gikk over til kollektive alternativer. Resten ble effektivisert bort ved at folk lot være å reise eller endret reisemønstret sitt. Men alle fikk gjort jobben som vanlig og barna ble hentet i barnehagen som normalt. Det er vanskelig å se andre alternativer som kunne økt kapasiteten i veinettet like mye på så kort tid. Omfattende undersøkelser i ettertid avdekket ingen direkte negative konsekvenser med prosjektet. Alle var vinnere.



Norges muligheter

Transportsystemet i Norges større byer har store utfordringer med å levere en konsekvent og høy kvalitet til innbyggerne. I dag er det tilløp til kaos innen flere samferdselsområder, med tilhørende skriverier i media, og verre vil det bli ettersom tilflyttingen til storbyene øker.

Disse utfordringene kommer til å koste næringslivet milliarder av kroner i tapt effektivitet, skape store miljøkonsekvenser og kan gjøre Norge mindre attraktivt for fremtidens bedrifter.

IBM gjennomførte i 2010¹ en analyse av hvor smart Oslo er som by sammenlignet med andre lignende regioner. Resultatet viste at Oslo/Akershus ikke er rustet for å være den storbyen den nå raskt vokser mot å bli. Trafikksituasjonen mellom forstedene og bykjernen er dårligere enn i andre områder av tilsvarende størrelse.

En annen studie som IBM og Transportøkonomisk Institutt har gjennomført på oppdrag av ITS Norway viser at næringslivet, NAF og fagforeninger er enige – ”noe må skje.” Næringslivet har betydelige utfordringer allerede i dag og arbeidet som gjøres for å løse problemene er begrenset.

Så hva kan man gjøre? Det finnes i prinsippet tre retninger:

- 1) Man kan bygge ut veikapasiteten. Dette tar lang tid, koster mye og kommer garantert ikke til å løse problemene. Mer veikapasitet fører til mer trafikk og kapasitetsproblemer i andre deler av veinettet.
- 2) Kollektivtrafikken kan bygges ut, fortrinnsvis med sportrafikk. Dette er bedre enn å bygge veier, men tar lang tid og krever store investeringer i utvikling og vedlikehold. Erfaringer viser at det er svært vanskelig å få bort flaskehalsen i veinettet med investeringer i kollektivtrafikken. Å kun satse på kollektivtrafikk er derfor ikke løsningen.
- 3) Man kan samle regionen rundt et tydelig og samlende mål for transportsystemets service og funksjon. Ut fra dette kan man innføre en lang rekke endringer som alle bidrar til at helheten blir bedre. Problemene er så store at de ikke kan løses av de enkelte aktørene i sektoren alene. Alle må jobbe mot et felles mål.

Alternativt tre er det som fremheves som ideelt i EUs hvitbok, hvilket også er løsningen som vi ser for Norges større tettsteder. Det kreves et overordnet urbant perspektiv hvor man anvender de mulighetene som ny teknologi gir for å endre et utdatert transportsystem til en smart, effektivt og miljøvennlig løsning.

Samferdselsdepartementet publiserte nylig en strategi for hvordan transportsystemet skal bli mer intelligent². De urbane utfordringene omtales imidlertid kun på fire linjer og er noe mangelfullt. Heller ikke i den nasjonale transportplanen finnes det en konkret strategi eller råd. Norges velferd fremover kan ikke sikres alene ved å bygge flere broer og tunneler. Derfor er EUs hvitbok ekstra viktig for Norge, og rett håndtert kan den åpne for nyteknisk og økt innsikt.

¹ Smarter City Assessment, June 2010

² Strategi - Intelligente transportsystemer, 2 mars 2011



Hvordan kan tiltakene implementeres i Norge?

Norge er et velutviklet IKT-land. Med en økt satsning på et digital informasjonssamfunn kan Norge redusere belastningen på infrastrukturen og avhengigheten av fossilt drivstoff. Som nevnt er det de reisene som ikke behøves tas som er de mest effektive, miljøvennlige og trafikksikre. En overgang til en smartere by og et smart transportsystem må styres mer håndfast. I dag er det uklart hvem som leder dette arbeidet i eksempelvis Oslo/Akershus. Hører dette under Oslopakke 3, Ruter, Oslo by, Samferdselsdepartementet eller kanskje Statens vegvesen? Svaret er nok ingen, siden alle aktørene har sin egen rolle, politikk og agenda.

IBMs forslag til initiativ er som følger:

1. Samle alle aktørene rundt en felles visjon og strategi for et smartere transportnett med tydelige og styrende delmål. Målene må være relevante for innbyggerne og næringslivet og dessuten målbare og lette å kommunisere. Et eksempel er forutsigbare transporttider og servicenivåer. Man kan ta lærdom av arbeidet med nullvisjonen for trafikksikkerhet hvor man har lykket med å endre utviklingen med en felles satsning og tydelig oppfølging. En slik tung satsning må ha en sterk forankring innen regjering og transportsektoren. Dessuten kreves en ambisiøs kommunikasjonsstrategi for å øke kunnskapsnivået hos innbyggerne og næringslivet om konsekvensene av ulike handlingsalternativer.
2. Start en innovasjonsprosess. Det foregår en rekke forsknings- og utviklingsprosjekter, men de ender ofte ikke i en praktisk løsning, noe som sakter utviklingen. Ofte savnes kompetanse om hvordan man implementerer nye løsninger. Med tydelige mål kan man initiere og styre en lang rekke små og store initiativ innen flere transportområder. Hovedfokuset kan være å utvikle et alternativ til biltrafikk i rushtiden. Her kan forbedringer innen kollektivtrafikken, park & rail, samkjøring, "work centres", sykkelveier, bussfelt og en lang rekke IKT tiltak innen trafikksektoren gjennomføres.
3. Mer sanntidsovervåking, kontroll og styring av trafikk- og miljøsituasjonen. Med en økende belastning på veinettet kreves det en bedre kontroll med hva som skjer. De reisende bør også få informasjon om hva som skjer i sanntid slik at de kan ta gode beslutninger om reisemåte. Dermed sikres mer kontroll og bedre flyt med trafikken.
4. Se over incentivstrukturen. Det finnes en risiko for at eksisterende skatter og avgifter motvirker den politikken man jobber for og man må se på effektiviteten av incentivene. I denne sammenheng er det naturlig å vurdere medfinansieringen over bompengene. Det skal være billigere å passere bomstasjonen utenfor rushtrafikken. Man bør også se over strukturen for avgifter i kollektivtrafikken, men også alle andre relaterte regler, skatter og avgifter. Det skal lønne seg å reise smart.
5. Konsolider IT-tiltak for betaling og informasjon. Kollektivtrafikken blir viktigere i fremtiden og håndteringen av informasjon og avgifter må sikres. Det finnes muligheter for å bygge felles nasjonale IT-systemer som håndterer alle



avgifter relatert til vei og kollektivtransport. Dette vil redusere driftskostnadene og øke servicen til innbyggerne samtidig som det skaper en kanal for kommunikasjon til husholdningene og næringslivet.

Om disse stegene implementeres effektivt kan de største trafikkproblemene være løst innen fem år og til en betydelig lavere kostnad sammenlignet med å bygge ny infrastruktur. Norgest største byer og tettsteder skulle dermed være på god vei mot å bli et smart, grønt og konkurransedyktig urbant miljø i tråd med EUs hvitbok.

Vi står ovenfor en ny kommunikasjonsepoke og løsningene på dagens problemer er ikke de samme som vi har sett de siste 50 årene. Norge er godt rustet for den neste IKT-epoken. En effektiv trafikkpolitikk, bypolitikk og distriktspolitikk kan dermed gjennomføres på en moderne måte. Nå kan vi ta et skritt inn i fremtiden og sette Norge på kartet som innovativt og moderne.

IBMs fagleder for transport



Gunnar Johansson har mer enn 30 års erfaring med samferdselsproblematikk og har jobbet som konsulent i mer enn 20.

I 1985 grunnla Johansson Transek, et nordisk konsultentselskap med hovedfokus på ny teknologi, transportpolitikk og beslutningsstøttesystemer for samferdselssektoren.

Johansson har lang erfaring fra PriceWaterhouseCoopers og IBM med å evaluere regulatoriske rammeverk og implementering av store effektiviseringsprogrammer for statlige organisasjoner innen transportsektoren. Johansson har blant annet vært sentral med å hjelpe Stockholm by med transportutfordringene.

Johansson har siden 2005 ledet IBMs satsning på transportsektoren i Norden. Han er også vise-styreleder i ITS Norway.