

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo, 1. juli 2016

Høring – etatenes plangrunnlag til Nasjonal transportplan 2018-2029

ITS Norge synes det er positivt at ITS denne gangen i større grad enn tidligere har fått en sentral plass i grunnlagsdokumentet. Både i de etatsvise kapitlene og i eget kapittel. Det er også positivt å registrere at etatene samarbeider godt på ITS-området.

Vi mener likevel at fagetatene og Avinor ikke har tatt tilstrekkelig inn over seg den pågående digitaliseringen av samfunnet og Norges ambisjoner på dette området. Derfor mener vi at «Digitalisering av transportsektoren» kan tas inn i NTP som et gjennomgående begrep. Dette vil være i overenstemmelse med samfunnets oppmerksomhet rundt IKT og med regjeringens øvrige politikk for effektivisering ved hjelp av IT. Ikke minst vil det være en samlende beskrivelse for arbeid med ITS-løsninger på tvers av fagetatenes ansvarsområder. ITS Norge har en antakelse om at konklusjonen i kapittel 6 om ITS ville vært mer offensiv dersom en tydelig ambisjon om digitalisering hadde vært til stede.

En sterk målrettet nasjonal satsning på ITS-området gjennom en helhetlig og samordnet plan for ITS, samt ambisjoner for nevnte digitalisering av sektoren, kan bidra til at Regjeringen når politiske mål ved å legge til rette for utnyttelse av det kraftfulle verktøyet som ITS er.

Digitaliseringen vil sette brukeren i sentrum og se på transportsektoren som en felles tjenesteressurs. Nye (ofte globale) digitale tjenester vil tvinge etablerte bransjeaktører til å ta i bruk nye forretningsmodeller og det vil bli rom for helt nye aktører. Dette vil sette press på og endre tradisjonelle leveransemodeller og anskaffelsesregler.

ITS Norge vil fremheve følgende punkter til NTP 2018-2029

- Bedre samordning av etatens og Avinors ITS- og teknologiplaner.
- Etabler en samhandlingsplattform snarest.
- Innføre begrepet Digitalisering av transportsektoren og sette brukeren i sentrum for alvor.
- Betydelig styrking av standardisering, forskning, utvikling og implementering. Dette må være synlig i nasjonale prioriteringene og ivareta hele verdikjeden fra behov til løsning.
- Tillate og finansiere pilotering og uttesting på alle nivå (lab – til fullskala).
- Helhetlige mobilitetskonsepter er viktig for å lykkes med ambisjoner om at økt transportbehov skal løses med kollektivtrafikk, sykkel og gange.
- Ta inn krav til samfunnssikkerhet og beredskap i utviklingen av ITS planer.
- Ta i bruk ITS i drift og vedlikehold.
- ITS som virkemiddel må tas aktivt i bruk i bymiljøavtalene for å nå mål.
- Industrialisering av ITS-området må styres og prioriteres av en enhet og ikke falle mellom departementsområder.

Samordning av ITS- og teknologiplaner – digital samhandlingsplattform

I snart fire år har Norge hatt et ITS Råd ledet av Statens vegvesen og alle etatene har egne ITS- eller teknologiplaner. Det er med andre ord fokus på området, men ikke samordnede planer eller høy nok oppmerksomhet om tverretatlige muligheter. Mange andre land har for lengst satt i gang planmessig arbeid for å utnytte ITS og styrke egen industri. EUs DG MOVE presser på for å gjennomføre direktiver og program for alle transportformene. En nasjonal digitaliseringsplan for sektoren vil derfor passe godt med innføringen av ITS-direktivet og for å fylle ITS rammeloven med innhold. En slik plan kan initialiseres utenfor og før ny NTP får effekt, men slik at virkemidlene er en del av NTP.

ITS Norge mener det hadde vært lettere å styre sektoren hvis ITS Rådet hadde vært uavhengig av en etat – og hatt en klarere rådgivende funksjon for regjeringen med mandat til å samordne teknologiområdet i etatene.

Naturlig nok er hovedfokuset i grunnlagsdokumentet på bygging og vedlikehold av infrastruktur og mindre på integreringen av datainfrastruktur og pilotering av ITS-løsninger. ITS Norge oppfatter at det i kapittel 6 i grunnlagsdokumentet argumenteres for bedre samordning mellom transportformene for å øke samfunnsnyten av slik samhandling. ITS Norge stiller seg undrende til at etatene likevel ikke anbefaler at det etableres ordninger som kunne bidratt til nettopp dette.

I svært mange land og innenfor alle transportformer foregår det datakonsolidering. Det bygges plattformer og distribusjonskanaler for data. Dette er en underliggende digital infrastruktur som etterhvert blir like viktig som selve vegen, skinnene eller havneanlegget. Dette er konsolidering som er gjennomført og pågår i andre bransjer f.eks. kraftbransjen med EL-HUB og i betalingsstrømmene bank/finans.

ITS Norge mener at det må etableres en digital samhandlingsplattform som tilgjengeliggjør både statiske og dynamiske data fra både offentlige og private forbrukere og tilbydere av data. Plattformen bør utvikles trinnvis for å unngå feilinvesteringer og sikre at den er tilpasset behovene og det digitale øko-systemet som kan kapitalisere på dette- både offentlig sektor i og utenfor transportsektoren og ikke minst private aktører. Dette arbeidet må starte snarest - gjerne med forberedelser allerede i 2017. Det vil ellers utvikles sektorielle og geografisk avgrensede plattformer som vil være sub-optimale og ikke standardiserte. Utviklingen av transportsektoren vil da raskt bli redusert til et problem hvor man trenger teknisk integrasjon mellom suboptimale plattformer i stedet for å løse de samfunnsmessige behovene som er presserende

Digitalisering av transportsektoren – ta brukeren på alvor

Behovet for samhandlingsplattformer har også økt i takt med SmartCity initiativer og økende bruk av internet of things, skytjenester og BigData. Det fordres nasjonal styring for å sikre at Norge tar riktig retning slik at en unngår et nasjonalt kostnadssluk med suboptimale tjenester/løsninger. En må heller fokusere på å løse felles samfunnsbehov slik en gjør innenfor nasjonale tverrsektorielle fellesløsninger som Altinn, Folkeregisteret etc.

Brukeren av transportinfrastrukturen får i liten grad oppmerksomhet i grunnlagsdokumentet på tross av at Regjeringen har satt brukeren i fokus i sine digitaliseringsinitiativ. Det drøftes bruk av bompenger (dvs. kostnad) for å påvirke brukeren til f.eks. å velge offentlig transport på bekostning av bil og bruk av avgifts regimer for å bidra til å redusere klimautslipp. Men det drøftes ikke hvordan digitalisering og tjenesteutvikling kan påvirke brukeren til å velge det mest attraktive tilbudet for sine behov. Dette er i all hovedsak fraværende i grunnlagsdokumentet og er et område som NTP bør vie stor oppmerksomhet til. Dette fordrer at brukerne kategoriseres ut fra sine behov (kanalstrategi) og egenskaper, og at tjenesteutvikling designes ut fra dette. NTP kan med fordel drøfte og konkludere hva det offentlige skal ivareta og hva som kan gjøres av privat sektor. Det må også beskrives hva det offentlige skal tilrettelegge for brukeren og hvordan dette skal gjøres.

Standardisering, FoU og implementering henger sammen

Arbeidet med standardisering på transport-, IKT- og ITS-området må forsterkes. Norges rolle og deltagelse i relevante standardiseringskomiteer og prosjekter nasjonalt og internasjonalt bør forsterkes. Norge må sikre de ledende posisjonene vi har innen GIS, BIM og C-ITS, og helst ta nye lederposisjoner i internasjonalt arbeid.

Standard Norge utgjør et viktig koordinerende ledd både nasjonalt og internasjonalt. Satsningen på standarder må sees på som grunnlagsinvesteringer for digitalisering og den finansielle støtten til eksperter og komiteer må i NTP-perioden bringes på nivå med sammenlignbare sektorer – f.eks. bygg- og anleggsektoren.

Bevilgninger fra Samferdselsdepartementet til FoU innen ITS blir i hovedsak bevilget gjennom fagetatene. ITS Norge oppfatter at fagetatene generelt er dyktige til å benytte midlene effektivt, og er bevisst på sitt bransjeansvar med hensyn til utvikling av teknologi og kompetanse. Noe av de disse bevilgningene må kanaliseres videre til private konsortier som i samarbeid med eller som utfordring til fagetatene kan utvikle nye tjenester og utstyr.

Det må i tillegg settes av betydelig finansiering til et dedikert forskningsprogram eller styrking av Transport 2025 slik at ITS-området kan sikres. Det må settes av midler til en SFI og til pilotering. Institusjonene i virkemiddelapparatet må samordne programmene sine enda bedre slik at innovasjon, forskning og implementering kan sees i sammenheng.

ITS Norge er glad for at det i grunnlagsdokumentet legges det opp til pilotering og testing. Effektiv pilotering gjøres i samarbeid mellom etatene og industrien. I NTP må det sikres at etatene sammen med industrien har tilstrekkelig ressurser til å teste ut nye løsninger med ulike risikoprofil. Etter endt utvikling må myndighetene imøtekomme industriens behov for validering og industrialisering. Dette krever en offensiv bruk av FoU-midler og innkjøpsordninger etter at en suksessfull pilotfase er over.

Alternative mobilitetskonsepter

Fremtidens biler tar over kjøringen selv og vil kunne samhandle med andre kjøretøy og selve infrastrukturen. ITS bidrar her til at mer eller mindre selvkjørende biler kan kjøre mye tettere, holde jevn og optimal fart etter forholdene. Dette kan frigjøre en stor del av vegarealet og dermed gi eksisterende veger økt kapasitet som kan benyttes til sykling og kollektivtransport. Samtidig spares miljøet ved at bilene ikke trenger å stoppe og starte så ofte, trafikken vil flyte jevnt og tett.

I et slikt scenario kan myndighetene f.eks. også styre ut tungtrafikk og farlig last fra gater med skolebarn eller fra tunneler i rushet. Vegtrafikksentralen kan gi prioritet til busser og miljøvennlig transport ved å fjerninstruere kjøretøyer og deres førere om regler og tidsavgrensede restriksjoner i et område hvor bilen er eller skal til.

Vegtrafikksentralene må settes i stand til å møte en slik fremtid der C-ITS og ITS Stasjoner sørger for data, beslutningsstøtte og tjenestefordeling.

Vegtransporten har de største utfordringene, og uansett hvor mye miljøvennlig drivstoff denne transportformen tar i bruk: det vil fortsatt være kø på vegene! Derfor må de bilene som likevel må gå være bedre utnyttet, og selve infrastrukturen må benyttes mer effektivt.

ITS bidrar til å koble passasjerer med sjåfører og dermed øke antall passasjerer i hver bil. Videre, ITS kan tilrettelegge for integrerte reiser der vi kan komme fra dør til dør på en forutsigbar måte ved å benytte alle typer transport effektivt: gå eller sykle en del av vegen, samkjøre med en kollega en annen del - ta buss eller tog en bit og kanskje leie en elektrisk bil den siste delen av reisen. Kjeding av reisen og betale gjør vi bare en gang.

Statens vegvesen, sammen med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune, utviklet en offentlig samkjøringsplattform som spesielt er innrettet for å hjelpe samkjøringsapplikasjoner til å bli mer effektiv i rushtiden. Plattformen kan samspille med taxitjenester og ordinær kollektivtransport, og kan i tillegg koble på bildeleringer, leiebil og holde orden på incentiver.

ITS Norge foreslår å etablere en nasjonal versjon av denne plattformen som en offentlig mobilitetsplattform.

Gods over til sjø og bane

Også for langtransport av gods er det mye ugjort. I dag hentes ikke miljøgevinsten ved utnyttelse av sjø og bane tilstrekkelig. ITS kan bidra til å formidle kapasitet i sanntid og avtale frakt med skip i mye større grad enn hittil. Sjøens og jernbanens systemer kjenner sine ruter, havnene kjenner sin kapasitet, speditørene kjenner sine og kundenes behov. ITS kan håndtere dataflyten og bidra til miljømessig å optimaliserte transporter. På samme måte som kjeding av personreiser gjør det lettere for de reisende og for samfunnet, må godseierne se at alternative reiseruter gir besparelser for så vel bedriften, som for samfunnet og miljøet.

ITS vil bidra til at gods kan flyttes enklere fra veg til mer miljøvennlige og trafikksikre transportformer. Dette er i sannhet disruptive endringer som utfordrer dagens strukturer, organisering, kompetanse og prosesser. Nok en gang er det åpne og tilgjengelige data som er utfordringen og samhandlingsplattformen som er en viktig og mulig løsning.

Samfunnssikkerhet og beredskap / Drift og vedlikehold

Flere land, blant annet Italia og Sveits, har allerede tatt i bruk ITS-løsninger som gjør det mulig å følge med på viktig infrastruktur som blant annet vei og tog som ligger utsatt til i fjellandskap. Dette gjør det mulig å komme inn på et mye tidligere tidspunkt både med tanke på vedlikehold og feilretting, noe som gir vesentlig bedre tilstandskontroll og styring av samferdselssektoren.

ITS som virkemiddel for å øke infrastrukturens sikkerhet har stort potensiale og en stor verdi for den enkelte etat i løsning av samfunnsoppdraget. Det å til enhver tid få informasjon om tilstanden til et aktuelt område, vegstrekning, trafikkflyt etc. gir grunnlag for å ta de rette beslutningene.

Eksempler på dette er overvåking tilstand på veg, bane i tunneler og på rasutsatte områder. ITS-stasjoner gir en effektiv og sikker varsling til både brukere, utrykningsetatene og myndigheter slik at tap av liv kan unngås. ITS Norge er overbevist om at en i dag ikke ser konturene av det omfang av tjenester som gir brukerne verdi om 10 år. Dette perspektivet må ivaretas hver dag, i alle planer – ikke bare når det oppstår uønskede hendelser i transportsystemet.

ITS Norge er kjent med at det både i fagetatene og Avinor jobbes med systemer som på sikt kan gi muligheter for tilstandsbasert vedlikehold og mener de skal få økte bevilgningene til utvikling av dette.

Næringsutvikling og industrialisering – positiv effekt av ressurser gjennom NTP

I den fasen ITS-teknologien er nå, vil digitalisering av transportsektoren også fungere som en næringsplan for norsk ITS-industri. Vi forstår at dette vil nærme seg ansvaret som ligger hos Næringsdepartementet, men vil likevel understreke at Norge har en betydelig industri på ITS-området. Det er store uutnyttede synergieffekter mellom luftfartens og den maritime IKT-industrien og ITS på automatiseringsområdet. ITS-industrien er også i mange henseende gjort konkurransedyktig gjennom implementering på steder med mye vær, mange tunneler, broer og fjelloverganger. Norge har også en av de største flåtene med elektriske kjøretøy som kan danne grunnlaget for industriell satsing. I tillegg har Norge en moden vegprisingsteknologi som kan bli en bærebjelke for nye ITS-tjenester.

Oppsummering og Connect Norway

Hovedpunktene og argumentasjonen i avsnittene over vil ITS Norge oppsummere ved å foreslå at det opprettes en nasjonal satsning som definerer fokus og retning for en systematisk innføring av ITS, vil kunne gi samfunnet store gevinster og hjelpe norsk industri med å selge sine ITS-løsninger internasjonalt. ITS Norge mener at dette er et viktig perspektiv å ha med seg når det betydelige midler innrettes for satsing på samferdsel.

ITS Norge har liten tro på at dette er mulig å realisere med tradisjonell småskala FOU-virksomheter og tradisjonell anskaffelsesmetodikk. Det savnes en tjenesteintegratorfunksjon på toppen som evner å styre ressurser og initiativ i den retningen som kan underbygge samfunnsnyttene og styrke kommersialiseringen av nye produkter/tjenester på den globale arena. Det viktigste virkemiddelet her er kraftsamling av økonomiske midler til en nasjonal industriell satsing med vekt på innovasjon og disruptiv tilnærming til hvordan transportbransjen drives i dag. Denne konstellasjonen bør bestå av myndigheter, industrien, ekspertise på digital transformasjon og disruptiv tenkning, system/tjenesteintegrator, akademia og med myndighetene i førersetet. Tradisjonelle anskaffelsesprosesser vil spesielt i idefasen ikke fungere. Her må det være åpning for å prøve, feile, teste ut ideer og konsepter. De konseptene/ideene som gir samfunnsnytte og gevinster må realiseres som en forlenget del av ideprosessen. Her har Norge så langt ikke vært sterke – gjennomføre i stor skala og realisere samfunnsverdi i stor skala.

For å ivareta tilsvarende utfordringer har Sverige etablert *Drive Sweden*, Finland har etablert *Mobility as a Service*, Nederland har *Connekt* og Østerrike har *Austriatech*. Dette er egne organisasjoner som samordner, prioriterer utvikling og har ansvar for hovedtrekkene i digitalisering av transportsektoren på tvers av etatene.

Tilsvarende bør etableres i Norge. Vi foreslår å kalle en slik satsning for Connect Norway. Eksempler på innhold og elementer i en nasjonal (multimodal) digitaliseringsplan:

- Etablere en tverrsektoriell organisasjon som sikrer distribusjon av data til kjente og ennå ukjente ITS-tjenester.
- Videreutvikle eksisterende og lage nye piloter som viser verdien av ITS-løsninger på tvers av transportformene, for eksempel integrering og kjeding av personreiser og forenkling av prosessen med flytting av gods fra veg til sjø.
- Etablere en Strategisk Instituttsatsing (SIS) med utgangspunkt i det teknologiske forskningsmiljøet i Norge støttet av Samferdselsdepartementet.
- Legge til rette for koordinerte og forutsigbare støtteordninger for bedrifter eller klynger som vil utvikle og selge ITS-løsninger i utlandet.
- Avslutte planperioden med en internasjonal konferanse i Norge.
(ERTICO har utlyst konkurranse om å arrangere European ITS Congress i 2019 og 2020, samt ITS World Congress i 2021).

ITS Norge stiller seg gjerne til disposisjon for å utdype mer rundt momenter i høringssvaret. Foreningens bedriftsmedlemmer representerer samlet sett en betydelig internasjonal og nasjonal kompetanse. Vi vil gjerne også benytte anledningen til å berømme fagetatenes positivitet og bidrag når vi skaper møteplasser for faglig utvikling og erfaringsutveksling.

For ITS Norge

Trond Harald Hovland (sign)
Daglig leder