

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref:

Oslo, 07.08.2019
Vår ref: Morten Sandberg/ 19-18763

19/1492 HØRINGSVAR FRA VIRKE OM RAPPORT FRA EKSPERTUTVALGET OM TEKNOLOGI FOR BÆREKRAFTIG BEVEGELSESFRIHET OG MOBILITET

Generelt

Utvalgets *hovedbudskap* er *positivt*.

Ny teknologi vil øke etterspørselen etter transporttjenester, men vil også gjøre det mulig å få bedre mobilitet og samtidig bruke mindre penger i transportsektoren. Ny transportteknologi kan bidra til å løse problemer med utslipp, kostnader, ulykker, trengsel og køer bedre enn i dag. Det kan også gi økt bevegelsesfrihet til alle, herunder de som har et dårlig transporttilbud i dag og det kan legge til rette for at næringslivet kan øke grønn konkurransekraft.

Ekspertutvalget har levert et potensielt svært viktig bidrag til å forstå teknologiutviklingens betydning for sammenhengene mellom infrastruktur og mobilitet bedre. Utvalgets arbeid kan og bør bidra til å videreutvikle transportpolitikken i Norge hvis de mest sentrale anbefalingene også blir fulgt opp.

Utvalget har identifisert fire teknologi-trender med størst betydning for fremtidens transportsystemer, hhv; elektrifisering, selvkjørende transport – automatisering /autonomi, samhandlende intelligente transportsystemer, nye forretningsmodeller – delingsmobilitet.

Virke kan med få unntak bifalle utvalgets mange anbefalinger. De bygger på robuste forutsetninger om hva man bør legge vekt på i et 5 - 15 års perspektiv. Sett fra et

teknologisk og transportøkonomisk brukerperspektiv framstår anbefalingene som helhet som logiske og solid begrunnet. Det gjør de også fra et alminnelig brukerperspektiv.

Utvalgets hovedoppgave har vært *«å fremme konkrete forslag til hvordan samfunnet skal håndtere planleggingen av fremtidens transportinfrastruktur gitt den raske teknologiske utviklingen i sektoren. Dette innebærer å vise hvordan Regjeringen i neste nasjonale transportplan kan legge til rette for at samfunnet identifiserer nye muligheter og håndterer usikkerhet om teknologisk utvikling.....»*

Etter Virkes vurdering ligger de største utfordringene med tanke på oppfølging fra myndighetenes side i den politiske kulturen for behandling av transportpolitiske problemstillinger og for hvordan infrastrukturinvesteringer prioriteres og fordeles i Norge gjennom NTP-prosessen og ellers.

Utvalgets mandat og arbeid har i første rekke et effektivitetsperspektiv, mens regionalpolitiske og andre fordelingsrelaterte hensyn ikke er like framtrødende i utvalgets rapport. Slike hensyn er imidlertid viktige forklaringsfaktorer som ligger til grunn for de faktiske prioriteringene i eksisterende transportplan, i de årlige budsjettprosessene og i de enkelte partienes programmer.

Etter Virkes vurdering har utvalget forstått og håndtert sin rolle i skillet mellom faglige og økonomiske vurdering versus politiske avveining på en forbilledlig måte. Virke savner i mange sammenhenger, ikke minst i samferdselssektoren, at fagmyndighetene velger å gi tydelige, kunnskapsbaserte anbefalinger til politiske myndigheter og ikke selv foregriper de prosessene og avveiningene som hører hjemme på politisk nivå. Det fordrer høy faglig kompetanse og integritet på ledelsesnivå i de respektive institusjonene, nå også med større fokus på teknologikompetanse i så vel Samferdselsdepartementet som i underliggende virksomheter slik utvalget anbefaler.

Selv om utvalgets mandat ikke tilla utvalget å vurdere styrker og svakheter hva gjelder beslutningsprosessenes politiske og institusjonelle rammer, har utvalget på en tydelig, men lite konfronterende måte vist til utfordringer i nå-situasjonen. Behovet for å rydde opp i årsakene til svakhetene mht lang gjennomføringstid og dårlig samsvar mellom nytte- og kostnader av samferdselsinvesteringene blir enda tydeligere i lys av ekspertutvalgets arbeid.

Vi ber derfor Regjeringen være spesielt oppmerksom på utvalgets anbefalinger i oppfølgingsarbeidet. NTP er en rullerende investeringsplan som nå er utvidet til å ha et 12 års-perspektiv og som derfor strekker seg over flere stortingsperioder. Virke har vært positiv til at planarbeidet har fått et mer langsiktig perspektiv, men har gjennom utvalgets rapport blitt mer oppmerksom på utfordringene med det i lys av de teknologiske hovedtrendene som utvalget har identifisert. Prioriteringene i NTP har skapt forventninger på politisk nivå, hos publikum og i de respektive ansvarlige fagetatene som vil gjøre det vanskelig å endre eksisterende planer i lys av nye teknologiske muligheter, f.eks. etter den typen «stresstesting» som utvalget anbefaler og som Virke kan slutte seg. Det er etter Virkes syn en stor og viktig utfordring.

Utvalget kunne vært tydeligere, men har formulert dette slik i pkt 5.1 hvor man skriver; « Den store utfordringen – som blir mer akutt med raske teknologiske endringer – er at planen kan bli mer stabil enn innholdet i den fortjener. (Nytt avsnitt) For å unngå dette er det viktig at NTP blir en mer overordnet og strategisk plan og mindre et forhandlingsresultat med kompromissliste av enkeltstående prosjekter. NTP bør handle om en enighet om hvor mye ressurser som skal brukes for å løse hvilke problemer og at det er denne ressursbruken som er det langsiktige løftet, ikke å bygge enkeltprosjekter uavhengig av om kostnadene øker og nye teknologiske alternativer foreligger. Dette handler også om å endre incentivene i prosessen slik at det som er bra for en samfunnsøkonomisk lønnsom transportsektor også i høyere grad er bra for hver enkelt økonomisk aktør. I dag har en region lite å vinne og mye å tape på å si fra om et prosjekt som er inne i NTP, ikke lenger er en god løsning på regionens utfordringer – fordi alternativet til å få et dyrt og halvgodt prosjekt kan være å få ingenting. Det er åpenbart for utvalget at dette ikke bidrar til gode løsninger...»

Utvalget peker også på det uheldige i at man i strid med klassisk beslutningsteori har formulert virkemidler som politiske målsettinger framfor de underliggende reelle målene de er ment å løse. Utvalgets arbeid synliggjør på en tydelig måte hvordan det å binde seg til bestemte virkemidler vil innebære å binde seg til unødig kostnadskrevede løsninger og/eller at det kan begrense forutsetningene for å utnytte potensialet i ny anvendt teknologi. Helt konkret viser utvalget til at:

- Nullvekstmålet for biltrafikk i byene av klimahensyn er i ferd med å bli utdatert og at man bør komme fram til klimanøytralt mål for transportsystemene i byene.
- At å flytte gods vekk fra vei og over på sjø og bane ikke er et mål i selv, men er i ferd med å bli utdatert i lys av nullutslippsmålene for veitransporten.
- At det kan settes spørsmålstegn ved om ikke også «Fergefri E39» er et valg mellom transportmidler som kan bli teknologisk utdatert.

Dette er kontroversielt i den forstand at det går på tvers av gjeldende «Gospel», dvs målsettinger som det har vært konsensus om i store deler av det politiske Norge, men som ikke blir mindre viktig å ta opp til fornyet vurdering av den grunn.

Utvalget viser til at den teknologiske utviklingen som i stor grad vil være drevet fram utenfor Norge vil komme uansett.

Det har etterhvert blitt større forståelse for at den digitalt basert teknologiutviklingen kan og vil medføre disruptive, radikale utfordringer på kommersielt nivå og dermed selvfølgelig også for mange arbeidstakere.

Det utvalget faktisk gjør her er å sende et klart signal om at de disruptive konsekvensene og mulighetene fra ny teknologi også må gjenspeiles i relevant disruptiv oppfølging på politisk nivå, i viktige prosesser som NTP-arbeidet, i styringsdokumenter og i organisasjonenes kompetanse.

Det har vært forholdsvis stille om utvalgets rapport etter at den ble publisert i sommer. Vi mener derfor det er en reell fare for at helheten i utvalgets arbeid ikke blir tatt alvorlig slik at den ender sitt liv i en skuff med den konsekvensen at ny transportrelevant teknologi ikke utnyttes på beste måte i Norge.

Om utvalgets anbefalinger

Utvalget har formulert en rekke *anbefalinger* som Virke kan slutte seg til. Det vil med få unntak føre for langt i denne sammenhengen å begrunne og forklare hver enkelt anbefaling i det utvalget vi har valgt å trekke fram i dette høringssvaret utover det som er sagt innledningsvis. De respektive anbefalingene er hver for seg godt nok begrunnet i utvalgets rapport:

- Påskynde overgangen til kjøretøy og infrastruktur som utnytter ny teknologi til mer effektivt
 - o En kraftfull overgang til elektrisk transport må avspeiles i planleggingen av kraftnettet, slik at utrulling av nettet ikke forsinkes overgangen
 - o Å realisere gevinstene av digitaliserte løsninger vil også kreve statlig investeringer.
 - o Transport, energi og e-komsektorene må veves sammen. Samordnede investeringsbeslutninger og samfunnsplanlegging i langsiktig perspektiv er nødvendig
- Gjennomgå prioriteringene i NTP på nytt og gjennomføre stresstesting i lys av ny teknologi slik utvalget anbefaler.
- Se kritisk på de største prosjektpakkene i NTP der samfunnsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme blandes sammen.
- Endre de målformuleringene som egentlig er et forhåndsvalg av virkemiddel, fordi disse kan bli teknologisk utdaterte.
- Kun begrense trafikk på de stedene og de tidene det faktisk er fullt på veien eller der trafikken kommer i konflikt med andre mål og benytte kapasitetsprising som trafikkregulerende virkemiddel.
- Satse mer på anvendelsesorientert forskning, utvikling og innovasjon innenfor transportområdet.
- Bruke offentlige anskaffelser for å stimulere til nye løsninger som treffer våre utfordringer og skaper næringsutvikling.
- FoU innsatsen må konsentreres om anvendt og målrettet FoU der Norge har særlige forutsetninger for å lykkes. (Maritim sektor)

Listen kunne gjøres lenger.

På den annen side, er henvisningen til *KVU Oslonavet* som forbilde for annet KVU-arbeid ikke dokumentert og etter vår oppfatning *svært uheldig*. Arbeidet med den aktuelle KVUen hadde betydelige svakheter. De hang sammen med organiseringen og styringen av arbeidet. Spørsmål knyttet til næringstransport på vei ble bevisst prioritert ned i arbeidet med KVUen. KVUen hadde også andre viktige svakheter, eksempelvis om forholdet mellom skinnegående og veiavhengig kollektivtransport, jf Virkes høringssvar til Samferdselsdepartementet om KVU Oslonavet.

Vennlig hilsen
Hovedorganisasjonen Virke

Harald Jachwitz Andersen
Direktør

Morten Sandberg
Fagsjef