



Saksnr:
[Saksnummer]

Deres referanse:
19/1492-

Henvendelse til:
Morten Müller-Nielsen

Det kgl. Samferdselsdepartement
Postboks 8010 DEP
0030 Oslo

Oslo, 30.09.2019

Høringsuttalelse fra Vygruppen AS – utvalgsrapport «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet»

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsinvitasjon av 28. juni 2019. Vy takker for muligheten til å gi merknader til utvalgets rapport om Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet.

Utvalgsrapporten trekker opp viktige spørsmål for å utvikle transportsektoren og gi et bedre tilbud til de reisende. Vy ser betydelige muligheter i å benytte ny teknologi til å gjøre det enda enklere for kundene å velge en kollektiv og miljøvennlig reise. Fremover kan vi knytte ulike reisemåter sammen og lage et totalt tilbud til de reisende som i mye større grad enn i dag kan konkurrere med privatbilen. Bruker vi mulighetene ny teknologi gir, kan vi oppnå bedre tilbud til de reisende, bedre bomiljø, og mer effektiv offentlig ressursbruk. For å få til dette, er blant annet bildeling et sentralt virkemiddel.

Ny teknologi og digitalisering bør også brukes til å gjøre jernbanen mer attraktiv. Toget vil i lang tid fremover være den beste og mest miljøvennlige måten å transportere mange mennesker samtidig. Det er en stor utfordring at dagens problemer med infrastrukturen for jernbanen gjør toget mindre attraktivt, og gjør at toget ikke møter moderne forventninger til pålitelighet, sanntidsinformasjon og nettilgang på toget. Det bør derfor ha høy prioritet å bruke ny teknologi til å løse dagens infrastrukturproblemer for toget, og gjøres toget mer attraktivt. Samtidig vil konkurransen som er innført på jernbanen, stimulere Vy og andre togoperatører til å være enda mer kunderettet og gjøre det beste vi kan for å gi kundene en god og forutsigbar reise.

Vygruppen vil kommentere følgende forhold i utvalgsrapporten

- Elektrifisering - Livløpsperspektiv. Rapporten inngår i det langsiktige arbeidet med Nasjonal Transportplan. Vy mener det er avgjørende at man legger et livløpsperspektiv til grunn når man vurderer mål, tiltak og effekter av disse. Selv om sluttbruken av transportmidlene er utslippsfri er det viktig å vurdere både utbygging og drift av infrastruktur, produksjon og drift av

kjøretøyer, samt produksjon og anvendelse av energibærere slik at man har et mest mulig fullstendig beslutningsunderlag.

- Nullvekstmålet. Dersom nullvekstmålet skal endres, bør det vurderes å ta høyde for de øvrige faktorene som ligger bak målet om nullvekst i byene, slik som arealbruk, støy, svevestøv, bomiljø, byutvikling, i tillegg til utslipp av klimagasser osv.
- Forretningsmodeller - deling. Elektrifisering og utvikling av selvkjørende teknologi gir mange nye muligheter. Det er imidlertid viktig at dette kombineres med forretningsmodeller som stimulerer til delingsøkonomi slik at man ikke kun erstatter dagens bilpark med elektriske selvkjørende biler til personlig bruk. Bildeling er en effektiv måte å redusere behovet hver av oss har for å eie egen bil, og det er et viktig virkemiddel for å redusere bilparken, biltrafikken og arealet som brukes til parkering. Den som bruker bildeling i stedet for egen bil, vil normalt ha et reisemønster der kollektivtrafikk er den daglige reisemåten, mens bil kun brukes ved særskilte behov. For å endre brukernes vaner bort fra privatbil og over til bildeling, er det nødvendig å få frem tilstrekkelig med gode bildelingstilbud til brukerne. Det offentlige har en viktig rolle i å stimulere og tilrettelegge for slike ordninger, for eksempel gjennom gunstige parkeringsordninger for ulike former for bildeling.

Når de selvkjørende bilene kommer, blir det særlig viktig at vi som samfunn har snudd reisemønsteret bort fra privatbil og til bildeling. Dersom man ikke får til en gode modeller for deling av kjøretøy, er det risiko for forsterkede trengselsutfordringer på vegnettet og økt byspredning. Denne effekten er godt belyst i TØI-rapport 1700/2019 (Nennseth mfl.) «Samfunnsmessige konsekvenser av automatiserte kjøretøy - norske scenarier»:

«Automatiserte kjøretøy og litteraturen om dem er i rask vekst. Forventningene er at de vil gi bedre individuell mobilitet og trafiksikkerhet og redusere transportens miljøbyrder. Samtidig forventes betydelig mer kjøring og lengre distanser som vil kunne gi mer trengsel, byspredning, redusert kollektivtransport og mindre aktiv mobilitet. Samfunnsmessige konsekvenser av automatiserte kjøretøy vil avhenge av eierstrukturen, av bruksmønsteret og hvilken politikk som føres for å begrense eller legge til rette for private, delte eller kollektive ordninger...» (vår understrekning)

- Regulering. Det er behov for at myndighetene regulerer bruken av selvkjørende kjøretøyer på en god og proaktiv måte. Norge har i dag ledende miljøer på testing av selvkjørende kjøretøy. Som land har vi gode forutsetninger for å ta en globalt ledende rolle i å teste og ta i bruk selvkjørende kjøretøy på en trygg måte, og med et godt samspill mellom selvkjørende kjøretøy og kollektivtrafikken. Norge har blant annet fra innfasing av elbiler erfaring med effektiv insentivbruk for å stimulere til en slik foregangsrolle, og vinterforholdene i Norge gjør at uttestingen av selvkjørende kjøretøy skjer i et miljø hvor klimautfordringer og barrierer overkommes som del av uttestingen. For at Norge skal kunne ta slik foregangsrolle, blir det viktig å ha et regelverk som er i forkant av den teknologiske utviklingen og tilrettelegger for at uttesting av ny teknologi er mulig. Det eksisterende testregelverket er et enkelt, men fleksibelt regelverk som løser dagens behov, men må løpende utvikles og tilrettelegges for å være i forkant. Samtidig må regelverket fortsatt ivareta trygg ferdsel for barn og andre myke trafikanter.
- Kjøpsorganer er sentrale i å etterspørre nye løsninger. Offentlige innkjøpere (primært fylkeskommunale trafikkelskaper, veg- og jernbanedirektorat) bør etterspørre mulighetene ny teknologi gir, støtte opp om innvoasjon og utvikling av nye forretningsmodeller, og bruke mulighetene til å tilby bedre brukerløsninger og høyere offentlig kostnadseffektivitet. Dette krever samtidig høy bevissthet hos de offentlige innkjøperne:

De offentlige innkjøperne bør ha høy bevissthet rundt hvordan de stimulerer, og ikke demper, innvoasjon og forretningsutvikling i samfunnet. Innvoasjon skapes ofte i små, uavhengige gründerselskap, og ofte fra uventede vinkler og perspektiver. Offentlige innkjøpere bør derfor ikke definere innkjøp på en slik måte at det demper innvoasjonen. For å fremme innvoasjon,

bør offentlige aktører kjøpe inn ved å definere målet for løsningen, snarere enn ved å angi detaljerte spesifikasjoner for den.

Ny mobilitet kan gi grunnlag for positiv næringsutvikling og nye arbeidsplasser. Dette gjelder ikke minst for små gründerbedrifter som kan komme inn med nye løsninger for eksempel innen mikromobilitet. Det offentlige bør søke å utforme insentivordninger der alle som oppfyller kravene, kan delta med sine løsninger, snarere enn at det offentlige skal velge ut én aktør som skal være tilbyder i regionen. Som eksempel kan brukes ordninger for elsykler og sparkesykler. Fra et offentlig ståsted kan det være gode argumenter for å kvalifisere én tilbyder, som får anledning til å tilby sine produkter i regionen. Fra et innovasjons- og næringsutviklingsståsted, vil det være mer gunstig at det stilles krav til hvordan en ordning for elsykler og sparkesykler må være for å oppfylle grunnkravene, og at alle som oppfyller kravene får anledning til å være til stede i regionen med slike produkter. Ellers vil gründere som har satset i en tidlig fase, kunne utestenges, og det blir et vanskeligere klima for å stimulere frem nye, gode løsninger.

Ny teknologi og digitalisering kan i fremtiden gjøre at ordninger som nå er avhengig av offentlig støtte, i fremtiden kan gjennomføres på kommersielt grunnlag. For eksempel kan ordninger for fleksible busser i fremtiden gjøre at brukerne får et attraktivt tilbud om buss fra dør til dør, som erstatter dagens rutebusser hvor det ofte kan være lav kapasitetsutnyttelse særlig i distriktene. Det kan være at et slikt tilbud på sikt blir så effektivt og attraktivt at det kan gjennomføres uten offentlig kjøp. Da er det viktig at det offentlige stimulerer til selvfinansierende ordninger som kan avløse offentlig kjøp, og ikke fortsetter kjøp i sine regioner etter at det ikke lenger er nødvendig. I overgangsperiodene blir det særlig viktig å ha bevissthet rundt dette temaet og opptre på en måte som stimulerer til utvikling av selvfinansierende løsninger.

- Stresstesting i NTP. Utvalget påpeker at stresstestene best kan utføres av fagpersoner med mer detaljer kunnskap om de enkelte prosjektene og at den derfor nært må involvere NTP-virksomhetene. Vy er enig i at det kan være fornuftig å stressteste alle større investeringer og at at man i disse analysene benytter tilgjengelig kunnskap og fakta.

Utvalget viser i sin rapport til mulige konsekvenser for InterCity-utbyggingen av ny teknologi kan gjøre det mer aktuelt å lokalisere stasjoner utenfor byene. Vy vil samtidig fremheve den positive siden for de reisende ved sentral lokalisering av stasjonene. I tidligere vurderinger har konklusjonen vært at sentral stasjonslakering er best egnet til å stykke jernbanens konkurransekraft mot bilen,; Jf. TØI rapport 1626/2018: (Tennøy, Rynning, 2018): «Effekter av sentral og ikke-sentral lokalisering av jernbanestasjoner»:

«...Vi fant også at nye teknologier og tjenester kan redusere, men ikke fjerne, de negative effektene av ikke-sentral stasjonslokalisering. Det betyr at sentralt lokaliserte stasjoner bidrar til å styrke jernbanens konkurransekraft versus bilens i større grad en ikke-sentralt lokaliserte stasjoner, også når vi tar nye teknologier og tjenester med i betraktningen...»

- Overføring av gods til bane og sjø. Vy er uenige i utvalgets anbefaling når det gjelder forslaget om endring av målet om overføring av gods til bane og sjø. Vi vil begrunne dette nærmere nedenfor:

Nærmere om målet om overføring av gods til bane

Rapporten utfordrer gjeldende politikk ved å foreslå å gå vekk fra videre satsing på å overføre gods fra vei til bane (og sjø). Dette er i strid med dagens gjeldende politikk, som har bred politisk forankring hos alle partier på Stortinget. Det er også i strid med formålet med den nylig etablerte miljøstøtteordningen for gods på bane, en midlertidig ordning som skal kompensere for særskilte kostnader godsoperatørene har. Hensikten med denne er nettopp å bevare dagens volum av gods som fraktes på skinner samt styrke godsselskapenes konkurranseevne. Ordningen er et viktig signal fra samferdselsmyndighetene og deres uttalte ønske om å satse på mer gods på jernbanen, og gir

selskapene i sektoren en mulighet til å styrke deres lønnsomhet og samtidig sikre mulighet for investeringer for fremtiden.

Det gis konkrete anbefalinger om at dagens mål om godsoverføring fra vei til bane for å redusere klimagassutslipp og øke trafiksikkerhet bør avvikles. Bakgrunnen for dette er utvalgets tro på elektrifisering og autonome kjøretøyer som på sikt vil bidra til at godstransport på vei vil gi samme effekt innen reduserte utslipp og trafiksikkerhet.

Vi mener utvalget overvurderer hva fremtidens teknologiske nyvinninger vil løse for godstransporten, og tempoet i utviklingen av disse løsningene. Det er for lite fokus på hvilke utfordringer ny teknologi vil måtte løse/overkomme for å kunne fungere tilfredsstillende i praksis, og vi registrerer at det i liten grad er fokusert på kostnadene for å oppnå dette. Vi er enig i at ny teknologi i stor grad vil påvirke transportsektoren fremover, men det er betydelig usikkerhet knyttet til følgende elementer:

- Tidsperspektivet for de ulike teknologiske trendene, altså når de ulike teknologiske nyvinningene vil kunne være operative. Her spriker anslagene fra ulike miljøer med flere tiår. Vi mener det er for ensidig fokus på hva ny teknologi kan bidra med, spesielt knyttet til løsninger på vei, uten at det er gjort særlige vurderingert når man kan se for seg at det er operasjonelle løsninger på plass.
- Kostnadene forbundet med nye teknologiske transportløsninger. Dette belyses ikke i rapporten. Lastebilprodusenter utvikler og tester ut lastebiler med ny teknologi, men førerløse løsninger eller platooning vil kreve betydelige investeringer i infrastruktur, og et slikt utbygd system vil kreve en digital infrastruktur for å styre og overvåke den autonome trafikken på veiene. Det poengteres i rapporten at infrastrukturutbygginger innen jernbane krever store investeringer, uten at det er gjort noen vurderinger av hva investeringer for nye løsninger på vei vil bli. Det er ikke gitt at disse vil være lavere enn for jernbane.
- Praktisk operasjonalisering av nye teknologiske transportløsninger. Det er konseptuelle nye teknologisk løsninger som skisseres i rapporten. Mange løsninger er ikke prøvd ut, noen er prøvd ut eller prøves ut i mindre skala, og på mindre områder eller innenfor korte geografiske strekninger. Det belyses i liten grad hvordan man ser for seg en praktisk operasjonalisering av løsningene over lengre strekninger og/eller under krevende værforhold.

Gjeldende politikk om å flytte gods fra vei til bane (og sjø) er ikke bare et mål om å redusere utslipp. Det er også tuftet på en målsetning om å redusere støy, bedre trafiksikkerhet, bedre arealutnyttelse, samt å unngå flere lastebiler på veiene. Det er et uttalt ønske fra flere kommuner at man ønsker å redusere godstransport på veiene for å få bedre trafiksikkerhet for sine innbyggere, unngå trengsel på veiene, unngå lokalt svevestøv, med mer. Det forventes en dobling av godstransporten i Norge frem mot 2050. Det er ikke ønskelig at hele denne veksten kommer på vei.

Det gjøres også et betydelig arbeid i jernbanesektoren for å redusere energibruken. De ulike transportformene må utfylle hverandre, og jernbanen må utvikles videre for å kunne utnytte fordelene som ligger i denne transportformen. Det må legges til rette for at jernbane tar en del av denne veksten, og målet må være at jernbane øker sin markedsandel av totalt fraktet gods i Norge.

Ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv er ressursutnyttelse en viktig faktor. Det legges opp til betydelige investeringer i utvikling og oppgradering av jernbaneinfrastruktur fremover. Det må være et mål at denne brukes så mye som mulig. At det kjøres godstransporter på den samme infrastrukturen som benyttes til persontransport øker den samfunnsmessige nytten og verdien. Ser man på de kommersielle inntektene fra kundene (eksklusive offentlige kjøp) som bruker jernbane i dag, så utgjør inntektene fra godskundene ca. 20% av de samlede kommersielle inntektene.

Jernbane vil være den mest effektive, mest miljøvennlige og mest trafiksikre måten å transportere gods på over lengre strekninger i flere tiår fremover. Selv om det kan komme løsninger i fremtiden som gjør at investeringer i jernbane i dag kan bli mindre samfunnsøkonomisk lønnsomme, så kan ikke det begrense investeringer i jernbane i dag. Samfunnet kan ikke vente på ny teknologi når det kan ta flere

tiår før disse teknologiene er i allmenn bruk. For at man i Norge skal klare å transportere en voksende mengde varer og gods de neste årene, og samtidig klare å oppfylle forpliktelsene om reduksjon i CO₂-utslipp, må jernbane være en viktig del av løsningen. Myndighetene må sikre tilstrekkelig kapasitet for vekst av gods på bane, sikre en pålitelig infrastruktur, samt legge til rette for at konkurranseforholdet mellom gods på vei og bane gjør det mulig å levere på målet om overføring fra vei til bane. Det vil gi fremtidige miljøvennlige og bærekraftige transportere i Norge.

Vennlig hilsen

Morten Müller-Nilssen
konserndirektør