



Samferdselsdepartementet

Digital innsendelse

Dato: 1.oktober 2019

Medlem av:



Vår dato: 01.10.19

Høring – Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet

Norges Automobil-Forbund (NAF) er en forbruker- og interesse-organisasjon som representerer i underkant av 500 000 medlemmer. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredsstiller enkeltindividets behov for mobilitet, og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet.

Vår ref:

Vi viser til høringsbrev av 28. juni 2019 hvor Samferdselsdepartementet ber om at berørte og interessenter vurderer helheten i rapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet». Norges Automobil-Forbund (NAF) takker for muligheten til å komme med våre synspunkter.

Deres dao:

Deres ref:

Samferdselsdepartementet har med endringen i organisering av NTP, gjort det tydelig at det ønskes mer effektiv ressursbruk og bedre ivaretagelse av samfunnets utfordringer fremover. Dette gjenspeiles i oppdragene som er sendt ut til fylkeskommunene og transportetatene med frist nå i høst.

Ekspertutvalgets rapport gir en god analyse av utfordringene i norsk transportpolitikk. Utvalget peker på organiseringen av transportsektoren, og særlig den statlige organiseringen etter ulike transportformer, som gir utfordringer knyttet til en felles målforståelse, felles utnyttelse av kunnskapsgrunnlag og en helhetlig utredning og planlegging av infrastrukturprosjekter. Utvalget viser til at denne organiseringen setter barrierer for utnyttelse av ny teknologi.

Ekspertutvalget kommer med gode verktøy for hvordan teknologisk fremgang bedre kan innlemmes i planleggingen av fremtidens transportinfrastruktur, og ikke minst hvordan vi kan få mer mobilitet for mindre penger. Rapporten er et konstruktivt innspill til de utfordringene som departementet har satt høyest på agendaen for den kommende nasjonale transportplanen. NAF oppfordrer til at ekspertutvalgets råd tas aktivt med i arbeidet. Med redusert handlingsrom fremover og høye klimamål, er det viktigere enn noen gang at vi evner å ta i bruk

Postadresse:
Pb. 6682 Etterstad
NO-0609 Oslo

Gateadresse:
Skippergata 4
Oslo

Telefon:
23 21 31 00
Utland:
23 21 31 77

Bankkonto:
Drift: 5005.06.20600
IBAN: NO81 5005 0620 600
Medlem: 5005.06.20007
IBAN: NO87 5005 0620 007

Bankadresse:
DNB ASA
Pb. 1171 Sentrum
NO-0107 Oslo

Swift:
DNBANOKK

Foretak:
NO 944 383 832 MVA



de mulighetene som ligger i ny teknologi slik at god mobilitet kan opprettholdes i hele landet.

Teknologiutviklingens konsekvenser for ressursbruken i NTP – stresstest av NTP-prosjekter

I arbeidet med kommende NTP 2022- 2033 foreslår utvalget å stressteste prosjektene i gjeldende NTP for å sikre samfunnsøkonomisk nytte tatt i betraktning mulige alternative løsninger og utvikling av ny teknologi. Utvalget skisserer også en modell for innholdet i en slik stresstest. Etter NAFs syn er dette et konkret tiltak som vil kunne sikre en mer treffsikker prioritering av samferdselsinvesteringene

NTP-prosessen

Utvalget peker på det de mener er utfordringer knyttet til prosesser, analyseverktøy og organisering som barrierer for å utnytte ny teknologi på en samfunnsøkonomisk lønnsom måte. De uttrykker dagens utfordringer på denne måten: «Etter ekspertutvalgets vurdering handler transportpolitikken i dag i for stor grad om valg av virkemidler, konkrete enkeltløsninger og enkelttiltak, og ikke om å løse problemer, behov og utfordringer.»

De peker videre på nødvendigheten av å dreie fokuset i transportpolitikken bort fra en kamp for eller imot enkeltprosjekter, og over på en mer helhetlig vurdering av behov og utfordringer. Ifølge utvalget bør NTP bli en mer overordnet og strategisk plan, der man blir enige om hvilke utfordringer som skal løses og de økonomiske rammene for å løse utfordringene, men med rom for fleksibilitet med hensyn til gjennomføring.

Utvalget er etter NAFs syn treffsikker i sin analyse av utfordringene ved dagens NTP-modell. Vi er også enig i utvalgets vurdering av behovet for å gjøre NTP til en mer overordnet og helhetlig strategisk plan som i større grad definerer utfordringer, behov og overordnede målsetninger på tvers av transportsektorene. Vi støtter også vurderingen av at NTP må gi rom for fleksibilitet i valg av tiltak og løsninger, herunder at det må være rom for å vurdere alternative tiltak dersom det viser seg at disse vil ha større samfunnsøkonomisk nytte.





Kunnskapsgrunnlag for transportpolitikken

Som ledd i en mer helhetlig transportpolitikk i NTP, mener utvalget at det er behov for å sikre et helhetlig beslutnings- og kunnskapsgrunnlag som tar hensyn til teknologiutviklingen, og som ikke er knyttet til en spesifikk transportform. De anbefaler at det gjennomføres en egen utredning av hvordan arbeidet med kunnskapsgrunnlag og analyse, herunder utforming og bestilling av KVVU, skal gjøres. Utvalget påpeker at arbeidet må ses i sammenheng med Transport 21.

NAF ønsker velkommen forslaget fra utvalget om en slik utredning. Et felles tverretatlig kunnskapsgrunnlag er en nødvendig forutsetning for en felles målforståelse og en mer helhetlig transportplan. Vi støtter også forslaget fra utvalget om å gjøre endringer i den statlige prosjektmodellen for store investeringer (KVVU/KS) for å sikre et bedre samarbeid mellom ulike aktørene, fremfor å legge ansvaret til enkelte etater. Forslaget til datostempling av KVVUer fremstår også som et hensiktsmessig tiltak for å sikre utnyttelse av teknologisk fremgang i langsiktige planer.

Utvalget trekker frem svenske Trafikanalys som et eksempel på et tverretatlig kunnskapsorgan med ansvar for å gjøre analyser på tvers av transportsektorene. De viser samtidig til at Trafikanalys også har ansvar for reisevaneundersøkelser i Sverige.

Et liknende tverretatlig kunnskapsorgan i Norge kunne med fordel utnyttet forskning og data knyttet til reisevaner, trafikantkostnader (generaliserte reisekostnader), trafikkavvikling (punktlighet) og kundetilfredshet på en bedre og mer strategisk måte inn i det helhetlige arbeidet med transportplanlegging, med mulighet for å sammenligne data fra de ulike transportsektorene. I dag blir denne type data, og spesielt kunnskap om trafikantkostnader og kundetilfredshet, ikke brukt på en strategisk måte i overordnet transportplanlegging. I den forbindelse merker vi oss også at Teknologikutvalget fremhever viktigheten av å belyse transportbrukernes behov grundig i arbeidet med KVVUene.

Nullvekstmålet og endrede målformuleringer

Utvalget mener at det er behov for å endre målformuleringer i NTP bort fra målformuleringer som uttrykker virkemidler, og mer i retning mål som uttrykker det man ønsker å oppnå med transportpolitikken. De trekker frem nullvekstmålet som et eksempel, og viser til at nullvekstmålet for byene med fordel kan erstattes med mål knyttet til eksempelvis fremkommelighet og arealbruk.





NAF er enig i den generelle vurderingen av behovet for å endre målformuleringer i transportpolitikken i retning det man ønsker å oppnå. Når det gjelder nullvekstmålet, så har dette vist seg å fungere hensiktsmessig som grunnlag for dreiningen mot en mer bærekraftig transportpolitikk i byene. Den sterke satsningen på kollektivtrafikk i byområdene, og til dels også sykkel, gange og andre mobilitetsløsninger, er en direkte følge av en bred politisk enighet om nullvekstmålet for byene. Det er derfor viktig at en endring av målformuleringen ikke svekker det momentet som en felles enighet om nullvekstmålet har gitt.

Nasjonal datastrategi og styrket teknologisk kompetanse

I likhet med utvalget støtter NAF at det utarbeides en overordnet nasjonal datastrategi. Nye transportmodeller, eksempelvis kombinerte mobilitetstjenester (Maas), gjør det mulig å kombinere ulike transporttjenester fra offentlige og private aktører i et felles mobilitetstilbud. Det er en fordel om denne type mobilitetstjenester gir et mest mulig komplett og fleksibelt transporttilbud. Dette forutsetter tilgang på data på tvers av ulike transportsektorer og -aktører. Utvalget viser til eksempler fra andre land der det stilles krav til private aktører om utlevering av data ved tildeling av operatørlisenser i transportsektoren. NAF er enig med utvalget i at det må vurderes liknende grep i Norge.

For øvrig støtter vi utvalgets forslag til en styrking av teknologisk kompetanse, og en øket satsing på innovasjon, forskning og utvikling som bidrar til dette i både offentlig sektor, næringsliv og kunnskapsmiljø.

Geir Malmedal

Leder NAF Politikk og Forbruker

Janne Pedersen

Seniorrådgiver

