



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no  
Ref: 19/91-1

REF: OG  
Dato: 10.05.2019

## NTP 2022-2033: INNSPILL OM HOVEDUTFORDRINGER PÅ TRANSPORTOMRÅDET

**Manglende helhet og kundeperspektiv i nasjonal transportplanlegging er en grunnleggende utfordring for bransjen. Løser vi dette, styrker vi også vår evne til å løse de øvrige problemstillingene og utfordringene samferdselssektoren står overfor fremover. Det vil bidra til å løse både samfunnets og individets transportbehov på en bedre måte, med mer effektiv bruk av samfunnets ressurser.**

NTP har vært et styrende dokument for utvikling og investeringer i de statlige transportetatene og Avinor, mens kollektivtrafikk for en stor del ligger på det regionale nivået. Den strategiske betydningen av regional transport som en viktig del av helheten har derfor ikke blitt tydelig kommunisert inn i tidligere NTP-dokumenter. Det er ikke ønskelig med statlig styring av regional kollektivtrafikk, men dersom kundeperspektivet blir det overordnede hensynet i meldingen kan det knytte sammen statlig og regional samferdsel på en god måte. Det finnes fortsatt utfordringer for helhetlig mobilitet horisontalt, med enkelte siloer og vanntette skott mellom sektorer og modaliteter på samferdselsfeltet.

Dette gjør seg gjeldende ved at det ikke alltid styres etter overordnede strategiske mål, men at politikken ofte blir å vedta ulike konkrete prosjekter. Eks. er det ikke alltid slik at bygging av 4-felts vei eller dobbeltsporet jernbane skjer ut fra hva kundene eller samfunnet trenger. Kundenes behov er oftest å komme lett og fort fram, noe som gjelder både personer og gods, og som også kan løses på andre måter. Nullvekstmålet er et eksempel på et overordnet strategisk mål som har gitt stor uttelling. Flere tydelige overordnede mål som dette vil stimulere til endringer, utløse kreativitet og gi resultater.



### Utfordring nr. 1: Det grønne skiftet

Samferdselssektoren står for en tredjedel av Norges totale klimagassutslipp – og har i tillegg stor påvirkning på lokale utslipp. Kollektivtrafikken er en vesentlig del av løsningen, da den i tillegg til lokal og global utslippsreduksjon også bidrar til å redusere støy, støv, køkjøring og trengsel. Hvilken type samferdsel trenger vi i bærekraftsamfunnet, og hvordan kommer vi dit? Disse spørsmålene må besvares med konkret politikk og handling. For kollektivtransporten innebærer dette de følgende, mer konkrete, delutfordringene:

- Hvordan balanserer vi målet om å anskaffe grønn – og foreløpig dyr– teknologi med videreutvikling av et attraktivt kollektivtilbud av høy kvalitet? Det første er nødvendig for å redusere egne utslipp, mens det andre er nødvendig for få flere til å reise kollektivt – som er et godt klima- og miljøtiltak (nesten) uavhengig av drivstoff. Offentlig innkjøpsmakt kan bidra til å gjøre den grønne teknologien konkurransedyktig på pris, men inntil det skjer er denne balansegangen utfordrende for bransjen. Det gjelder særlig for de mellomstore og mindre byene, som ikke gis mulighet til å bidra til nullvekstmålet på samme måte som de større byene. Det fordi det ikke finnes en form for byveksttaler eller andre utviklingsmidler øremerket disse byene.
- Hvordan sørger vi for at det grønne alternativet også blir det mest attraktive alternativet? Det dreier seg om å utvikle og tilby gode nok tjenester, men også om at det mangler gode insentiver for at det skal være lønnsomt å reise kollektivt og miljøvennlig. For eksempel er det skattefritak på gratis parkeringsplass, men ikke for arbeidsgiverbetalt månedskort, som ville gitt flere miljøvennlige arbeidsreiser. Nå kommer også forslag om skattereduksjon for bompenger, dette samtidig som bompenger som virkemiddel for å redusere trengsel og kø i byer er under press.

God framkommelighet og mobilitet i byene er avhengig av at det innføres og videreføres ordninger for restriksjoner i biltrafikken *og* at folk har attraktive og kollektive transportalternativ. Ved kø og trengsel kommer ikke de 50 personene som reiser til jobben med buss fort nok fram på grunn av dårlig framkommelighet. Forskjellen på bompenger som virkemiddel i byene og bompenger som finansierer vegutbygging utenfor byene må kommuniseres tydeligere. I byene er bompenger et virkemiddel for å unngå trengsel. Dersom dette faller bort vil reisetiden bli lengre og samfunnets kostnader øke.

### Utfordring nr. 2: Innovasjon

Kollektivbransjen står overfor disruptive endringer. Hvis ikke vi evner å være i forkant av utviklingen, blir vi forbigått av aktører som ikke har samme insentiver for å ivareta samfunnsnyttene som de offentlige aktørene. Å kunne utvikle innovative og smarte transportløsninger er en forutsetning for å løse utfordringene knyttet til det grønne skiftet. Det følgende kan være til hinder for å teste ut ny teknologi på en enkel måte:



- Innkjøpsregelverket vanskeliggjør samarbeid med innovative miljøer, startups osv. Dette kan skyldes at offentlige aktører ikke er klar over mulighetene som finnes, da de er for lite tydelige.
- Det er for liten aksept for å feile i offentlig sektor, noe som kan hemme utvikling.
- Manglende internasjonale standarder for smart transport, spesielt for utvikling innen teknologiske løsninger.
- Manglende samarbeid med næringslivet for å utvikle nye løsninger.
- Manglende koordinering med andre aktører eller andre sektorer når nye løsninger skal utvikles – noe som gjør at de utvikles i hver sin silo.

### Utfordring nr. 3: Manglende nasjonal datastrategi for mobilitet

Hvis vi skal kunne dra nytte av de enorme mengdene data som skapes i kollektivbransjen er vi avhengige av en helhetlig og god datastrategi, som:

- Sikrer at vi har mulighet og kompetanse til å utnytte potensialet for å utvikle smarte mobilitetsløsninger på grunnlag av «big data».
- Sikrer at vi kan bruke data til å sikre fellesskapets beste.
- Sikrer at vi kan regulere bruk av data på en god måte.
- Innebærer en tung satsing på cyber security. Overgangen til smartere mobilitetsløsninger vil skape nye utfordringer knyttet til datasikkerhet.

### Utfordring nr. 4: Det offentliges ansvar (og styringsevne) i møte med fremtidens utfordringer:

Kollektivtrafikkens samfunnsoppdrag er å gi mennesker mulighet til å bevege seg dit de har behov for, på en måte som ivaretar samfunnets transportbehov som helhet. Kollektivtrafikken har også et annet samfunnsoppdrag, ved at den spiller en helt sentral rolle i overgangen til et grønnere og mer bærekraftig samfunn.

I en periode hvor teknologi og nye forretningsmodeller utvikles i høyt tempo, utfordres det offentliges evne til å utføre disse oppdragene. Noe av dette er beskrevet i punktene over. Hvordan vi møter utfordringene og omstillingene vi står overfor avhenger av det offentliges evne til å håndtere dem. I det perspektivet er følgende utfordringer særlig relevante:

- Dagens samfunnsøkonomiske modeller tar ikke inn i seg de lynraske og til dels disruptive endringene som skjer i samfunnet. Samfunnet om 10, 15 og 20 år er ikke nødvendigvis en framskriving av samfunnet i dag, slik dagens modeller forutsetter. Det er også en utfordring at disse modellene ikke tar opp i seg mykere verdier, som livskvalitet og hva f.eks. økt tilgang til mobilitet betyr for den enkelte.
- Utviklingen går svært fort, og når en ikke rekker å lage regelverk som regulerer bruken risikerer vi å oversvømmes av selvkjørende biler, e-scootere eller andre mobilitetsløsninger, med et kaotisk og lite bærekraftig transportsystem som resultat. Dette er særlig utfordrende



siden det må balanseres med behovet for å legge til rette for innovasjon (som beskrives i punkt 3), og ikke minst demokratiske og grundige reguleringsprosesser.

- Det er en utfordring dersom myndighetene ikke benytter sjansen til å gjøre politiske prioriteringer i areal- og byutviklingen. God mobilitetsplanlegging for framtida dreier seg både om hvilke transportbehov vi skaper med arealplanleggingen og hvordan vi løser dem med transportplanleggingen. Helheten må ivaretas.
- Det vil bli en utfordring hvis ikke statlige og regionale transportmyndigheters ansvar for helheten i framtidens mobilitetssystem defineres tydelig. Man vil kunne tape samfunnsnytte om markedet blir fullstendig liberalisert og åpnet, slik som de er på vei i Finland. Hvis ikke det offentlige beholder en hånd på rattet risikerer vi at enkelte markedsaktører tar ut effekten i enkelte mobilitetsformer, uten å ha tanke for hva som er samfunnsnyttig. Dette samtidig som de ikke kommersielt lønnsomme tjenestene som kan være verdifulle for mennesker ikke blir realisert. En slik utvikling vil verken gagne individet eller samfunnet som helhet.

Med vennlig hilsen  
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting (sign.)