



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

REF: OG
Dato: 01.07.2020

NTP 2022-2033: HØRING AV TRANSPORTVIRKSOMHETENES SVAR PÅ OPPDRAG FRA SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Helhet, kundeperspektiv og mer samordning i nasjonal transportplanlegging er grunnleggende viktig for bransjen. Løser vi dette, styrker vi også vår evne til å løse utfordringene samferdselssektoren står overfor, og får mer effektiv bruk av samfunnets ressurser.

NTP har vært et styrende dokument for utvikling og investeringer i de statlige transportetatene og Avinor, mens kollektivtrafikk utenom jernbane ligger på det regionale nivået. Den strategiske betydningen av regional transport som en viktig del av helheten bør bli tydeligere kommunisert i denne NTP, enn i tidligere NTP-dokumenter.

Kundeperspektivet må være det overordnede hensynet i meldingen, og ligge til grunn for infrastrukturinvesteringer. Når man løfter kunden til å bli viktigst for utvikling vil 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 som bør bygges ned.

Det bør styres i størst mulig grad etter overordnede strategiske mål, slik at ikke politikkenes rolle blir å vedta ulike konkrete prosjekter. 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.

Kollektivbransjen har mange utfordringer, noe vi her har snudd til muligheter. Noen av de viktigste utfordringene og mulighetene presenterer vi nedenfor sammen med forslag til tiltak som bør inn i Nasjonal Transportplan 2022 -2030.



Mulighet 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.

- Bransjen må anskaffe grønn – og foreløpig dyr– teknologi samtidig som man skal videreutvikle 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.

Samferdselssektoren må tilføres ressurser til å utvikle grønn teknologi gjennom offentlig innkjøpsmakt. Samtidig må bransjen ha ressurser til å utvikle et attraktivt og bærekraftig mobilitetstilbud.

- Utfordringen beskrevet i første kulepunkt er spesielt stor for de mellomstore og mindre byene. Det finnes i dag ikke en form for byvekstavtaler eller utviklingsmidler for disse byene, og de er derfor ikke gitt mulighet til å bidra til nullvekstmålet på samme måte som de større byene.

Det må opprettes en form for byvekstavtaler også for mellomstore og mindre byer.

- Det er viktig å sørge for at grønne alternativ også blir mest attraktivt. 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. Det er også kommet forslag om skattereduksjon for bompenger, samtidig som bompenger som virkemiddel for å redusere trengsel og kø i byer er under press.

Det må sikres gode insentiver for at reisende velger miljøvennlige løsninger, som f.eks. skattefritak for arbeidsgiverbetalt månedskort.

- 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.

Det må brukes virkemiddel i byer og tettbygde strøk som sikrer framkommelighet for kollektivtrafikken og at man unngår trengsel i trafikken.



Mulighet nr. 2: Innovasjon

Kollektivbransjen står overfor disruptive endringer. Vi må derfor evne å være i forkant av utviklingen, hvis ikke blir bransjen forbigått av aktører som ikke har samme insentiver eller forpliktelse til 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 er krevende å skape samhandling mellom offentlige aktører og små innovative selskaper. **Innkjøpsregelverket bør mykes opp i forbindelse med innovasjoner. Myndighetene må informere om mulighetene for samarbeid med innovative miljøer, startups osv.**
- Det er krevende å utvikle nye løsninger dersom det ikke finnes et rammeverk å utvikle innenfor, slik at det kommer mange ulike løsninger i markedet som ikke kan samhandle. **Det må utvikles internasjonale standarder for smart transport, spesielt for utvikling innen teknologiske løsninger.**
- Dersom det ikke er nødvendig koordinering mellom aktører eller sektorer når nye løsninger utvikles, kan det utvikles delvis parallelle løsninger, som videreutvikles i hver sin silo. **Utviklingen av nye løsninger må derfor koordineres.**

Mulighet nr. 3: Nasjonal datastrategi for mobilitet

Kollektivbransjen skaper enorme mengder data. Dersom bransjen og samfunnet skal kunne dra nytte av disse dataene, er vi som bransje avhengige av en helhetlig og god datastrategi, og at datasikkerhet prioriteres.

- Det er viktig at det sikres bruk av data til fellesskapets beste, og at bransjen har mulighet og kompetanse til å utnytte potensialet for å utvikle smarte mobilitetsløsninger på grunnlag av «big data». **Det er derfor behov for en helhetlig nasjonal datastrategi som sikrer at vi kan regulere bruk av data på en god måte.**
- Overgangen til bruk av smartere mobilitetsløsninger vil skape nye utfordringer knyttet til datasikkerhet. **Dette innebærer en tung satsing på cyber security for smarte mobilitetsløsninger.**



Mulighet nr. 4: Offentlig styringsevne i møte med framtidens 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.
Det er derfor behov for nye samfunnsøkonomiske modeller.
- 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 derfor behov for at myndighetene raskt kan innføre midlertidige reguleringer som kan justeres etter behov.
- Det er nødvendig 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 er derfor behov for helhetlig areal- og transportplanlegging.
- 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 vil skje 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.
Det er derfor viktig at offentlige aktører fortsatt har en viktig rolle i utviklingen av kombinert mobilitet.



Mulighet nr. 5: Post-korona

Koronapandemien har gitt samfunnet utfordringer, men de tilpasninger samfunnet og enkeltmennesker har gjort vil åpne for muligheter innenfor framtidens mobilitet. Det må stimuleres til at de positive endringene som er skjedd videreføres.

Digitale møter, konferanser og hjemmekontor har avlastet persontrafikken i svært stor grad gjennom pandemien. Koronaen har ført til mindre reising både nasjonalt og internasjonalt, og det har ført til at flere velger kortreist ferie og fritid. Dette kan være trender som delvis vil videreføres også etter koronaen og som kan påvirke reisemønstre og behov for infrastruktur videre framover.

- Langt flere enn tidligere har brukt sykkel og gange til jobbreiser. Dette er en trend som bygger opp under både samferdsel-, folkehelse- og klima/miljømål, og som bør videreføres. Pop-up sykkelveier har kommet svært mange steder rundt om i verden som følge av denne trenden, og det sies at flere av disse vil bli permanente.
NTP bør legge opp til en kraftig forsterking på gang- og sykkelveier for å bygge opp under denne trenden.
- Bruk av hjemmekontor, forskyvning av arbeidstid og råd om ikke å reise i rush har gjort at infrastruktur i sterkere grad har blitt brukt utover døgnet. Dette bør være en trend som kan videreføres slik at man kan få en tydeligere satsing på utnyttelse av eksisterende infrastruktur.

Tiltak for økt utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kapasitet må inn i NTP.

Med vennlig hilsen
Kollektivtrafikkforeningen

Olov Grøtting (sign.)