

Notat

Til
Transport- og
kommunikasjonskomiteen

Fra
Teknologirådet

Dato
Oslo, 12.04.2021

Innspill fra Teknologirådet til NTP 2022 – 2033

Nasjonal transportplan 2022-2033 skal «både spille på lag med den teknologiske utviklingen, og våge å tenke nytt». Det legges blant annet vekt på testing og pilotering av ny teknologi.

Teknologirådet har nylig publisert en rapport om de nye teknologiene som endrer bytransporten, og vil her gi tre innspill for å fremtidssikre Nasjonal transportplan:

- Tiden er inne for å utvikle en plan for selvkjørende transport, ikke bare testing
- Data må samles inn og håndteres bedre
- Satellittbasert veipricing bør prøves ut i byene, ikke bare utredes

5.1 Store teknologiske endringer i transportsektoren

Kapittelet beskriver hvordan selvkjørende teknologi, digitalisering, elektrifisering og delingsøkonomi endrer transportsektoren. For å møte de teknologiske endringene, legger regjeringen vekt på å anvende Norge som en arena for testing av ny teknologi, især for autonome framkomstmidler.

I perioden 2022-2033 er det rimelig å forvente et større volum av selvkjørende busser og biler på norske veier. Selv om utviklingen fortsatt er usikker, vil utbredelsen kunne gå raskt. KPMG rangerer Norge på tredjeplass i verden av land som er forberedt på å innføre selvkjørende kjøretøy, blant annet fordi det her allerede finnes titusener av biler som kan oppgraderes til fullstendig selvkjøring når programvaren er ferdigutviklet.

Mye står på spill. Selvkjørende teknologi vil ha en forsterkende effekt: Enten i retning av å gjøre kollektivtransport, samkjøring og bildeling mer tilgjengelig, eller at individuell bilkjøring øker. Uregulert tilgang til selvkjørende taxier er anslått til å gi 97 prosent økt trafikk i Oslo-området. Derfor trenger Norge nå en strategi for selvkjørende kjøretøy, slik Singapore har utviklet.

En slik plan bør omfatte konkrete planer for arealbruk og byutvikling, innovasjon og næringsliv, konsekvenser for arbeidsplasser, samt hvordan teknologien skal brukes til å oppnå mål om å redusere biltrafikk. Et ytterligere aspekt er personvern og samfunnsikkerhet. Selvkjørende biler bruker avanserte kameraer og sensorer for å orientere seg, noe som også vil kunne gi en drastisk økt overvåkning.

5.2 En mer digitalisert og datadrevet transportsektor

Departementet fremhever at økende mengder data i transportsektoren kan gi bedre styring og planlegging av trafikk, samt ha en rekke andre anvendelsesområder. Det er satt i gang arbeid med å utrede hvordan data kan deles på tvers av transportformer.

Nye mobil-apper kobler sammen alle reisealternativer på ett sted. Det gjør at de tradisjonelle skillene mellom kollektivtransport og privat transport forsvinner. Vi vil peke på tre tiltak som bør vurderes:

- **Krav til deling av data også fra kommersielle aktører:** I dag er kun kollektivselskapene forpliktet til å dele data med det nasjonale tilgangspunktet for transportdata. I fremtiden bør datadeling kreves av alle som leverer transporttjenester, som for eksempel el-sparkeykler. Slik kan byene kan få oversikt, samt at samarbeid mellom offentlige og private aktører kan gå lettere.
- **Nasjonal mobilitetsplattform:** Teknologiske endringer gir en ny rollefordeling i transportsystemet, hvor grensene mellom kollektiv og privat transport er i forskyvning. Teknologiaktørene vil gjerne «eie» kundegrensesnittet via mobilitetsplattformer, slik at de får tilgang til verdifulle data. Myndighetene bør legge til rette for at det utvikles åpne mobilitetsplattformer som kobler sammen kollektivselskapene med nye private tilbud.
- **Bedre verktøy til å håndtere data:** Data er enkle å samle inn, men vanskelig å få utbytte av. Mange byer, særlig de mindre, mangler ressurser til å utvikle egne verktøy til å utnytte data, slik som en digital tvilling. Derfor bør det utvikles et felles nasjonalt verktøy for håndtering av mobilitetsdata, heller enn at hver enkelt kommune må utvikle eller anskaffe egne verktøy.

10.5.1 Bompenger etter bompengereformen – veien videre

Etter anbefaling fra regjeringens bompengeutvalg, vil regjeringen vurdere om det er aktuelt å gå i retning av mer veiprisning. Dette har blant annet bakgrunn i mer rettferdig prising, samt behov for omlegging av elbilfordelene. Teknologirådet mener at utredning er viktig, men vil også minne om regjeringens intensjon om å teste nye teknologiske løsninger. Utprøving og pilotering vil være viktig for å samle inn kunnskap om veiprisning.

Som en verdensledende aktør innen utvikling og bruk av bomteknologi, har Norge et godt utgangspunkt. Veiprisning kan sikre mer rettferdig betaling for bilistene, opprettholde mobilitet i områder som ikke har kapasitetsutfordringer, og sørge for inntekter til staten ved overgangen til elektriske kjøretøy.

For å teste brukeraksept og ulike teknologiske løsninger, vil det være hensiktsmessig at satellittbasert veiprisning prøves ut i byene som omfattes av nullvekstmålet. Her vil nytten være størst, og ordningen kan fases inn som et valgfritt alternativ til eksisterende bompenger.