

Til
Kunnskapsdepartementet

Vår dato: 30. aug. 2021

Vår referanse:

Deres dato: 30. juni 2006

Deres referanse:

Innspill til neste Langtidsplan for forskning og høyere utdanning. Høringssvar fra Transportøkonomisk institutt

Hvilke endringer i samfunnet gir behov for endringer eller forsterket innsats innenfor forskning: Grønn mobilitet

Regjeringen har pekt på fem langsiktige prioriteringer innen forskning og høyere utdanning. Grønn mobilitet støtter opp om alle disse fem og går direkte inn i noen av hovedutfordringene under tema nr. to: klima, miljø og miljøvennlig energi. Transportsektoren er en av de største kildene til utslipp av klimagasser og luftforurensninger i Norge. Sektoren slapp ut om lag 16,5 millioner tonn klimagasser i 2016, 31 prosent av Norges utslipp. Regjeringen har som ambisjon å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030, og har i Nasjonal transportplan 2018–2029 fastsatt måltall for nullutslippskjøretøy i 2025 og 2030.

Transportsektoren står ikke bare for en betydelig del av klimautslippene, men sektoren legger også beslag på store offentlige midler til investeringer, drift og i økende grad vedlikehold. Videre legger samferdselsinfrastrukturen beslag på store arealer. Dette er en utfordring i byene der det er arealknapphet og det er en utfordring ved nybygging, særlig nedbygging av natur og også landbruksjord. Spørsmålet har derfor lenge vært hvordan få til mere mobilitet med mindre klimautslipp og mindre bruk av ressurser?

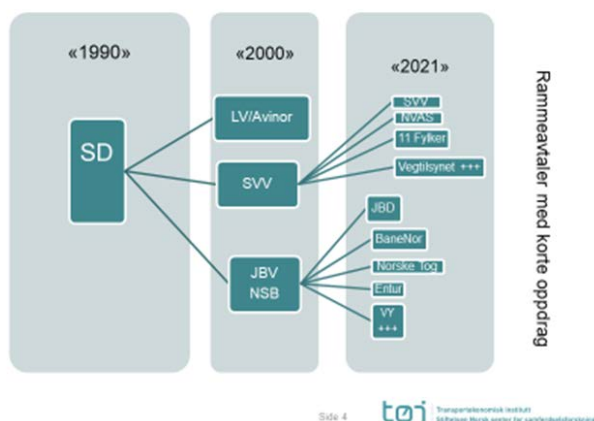
Samtidig står sektoren foran en rivende teknologisk utvikling. Sanntidsinformasjon og utveksling av informasjon mellom transportmidler, og etter hvert selvkjørende transportmidler, vil endre måten vi tenker mobilitet på. Det vil bryte ned skillene mellom ulike transportformer og privat kontra kollektiv transport. Den teknologiske utviklingen er på god vei, men den korresponderende nødvendige nyutviklingen knyttet til transportmodeller, styringssystemer og institusjonelle endringer, ligger langt etter. Transportsektoren, og da særlig den maritime delen av denne, er en viktig næring i Norge med et stort potensial for innovasjon og nyetablering av virksomheter. Innen alle transportformene er f.eks. elektrifisering ikke bare et viktig miljøtiltak, men et potensielt grunnlag for næringsutvikling i Norge.

Er det konkrete hindringer i det norske kunnskapssystemet som svekker måloppnåelsen?

Samferdselssektoren i Norge er bygd opp med etater knyttet til de ulike transportformene som tog, fly og veitrafikk. Hver av disse har vært og er ansvarlig for både FoU-bidrag og oppdrag. Gjennom de siste års reformer er dette ytterligere splittet opp og organisert på ulik måte innenfor hver av disse transportformene. Vi vet ikke virkningene av disse reformene og det er et stort behov for å evaluere og få fram god forskning på dette. Det kan tenkes at oppdelingen gjør sektoren enda mindre forberedt på å kunne ta i bruk mye av den nye mobilitetsteknologien. Det gjelder særlig den delen av teknologien som handler om å utnytte dagens infrastruktur mer effektivt gjennom informasjonsutveksling og prising. Hvordan får en på plass slike systemendringer og løst koordineringsutfordringene på tvers av transportformene?

En effekt av reformene er imidlertid en oppsplitting av bestillerfunksjonen knyttet til FoU. Det er en fare for at dette betyr mindre grunnleggende FoU og mer små kortsiktige innkjøp knyttet til partielle problemstillinger og sektorønsker. En sektor som er så rammet inn av offentlige reguleringer og offentlig finansiering er helt avhengig av sterke uavhengige forskningsmiljø som kan se på premisene for dette. Historisk sett har sentraladministrasjonen brukt betydelige midler på denne type nasjonale felles kunnskapsgrunnlag og data. Eksempler på dette er utvikling av transportmodeller, kostnytte beregninger, reisevaneundersøkelser, trafikkikkerhetsanalyser, kjøretøystatistikk og godsstatistikk. I dag er det for liten finansiering for å opprettholde og fornye denne type felles kunnskapsgrunnlag og fellesdata. Dette har alvorlige virkninger på beslutningsgrunnlaget knyttet til alt fra NTP til den enkelte investeringsbeslutning eller reguleringsbeslutning.

Hvem finansierer data, modeller, metoder?



Figur 1: Utviklingen i ansvar for data, modeller og metoder innen samferdselssektoren fra 1990 til i dag. Prinsippkisse.

Hva bør endres ved prioriteringene?

Historisk sett har Norge ligget langt framme innen transportplanlegging. Opprettelsen av Transportøkonomisk institutt og gjennom dette finansiering av utviklingen av grunnleggende analyseverktøy knyttet til reisevaner, nytte-kostnadsanalyser, trafiksikkerhetsanalyser og transportmodeller la grunnlaget for dette. Det har betydd at myndighetene har hatt solide beslutningsgrunnlag knyttet til f.eks. mobilitetsvirkninger og/eller trafiksikkerhetsvirkninger av ulike investeringer. Basert på denne vitenskapen har man blant annet systematisk investert slik at Norge er Europas og antakelig verdens mest trafikksikre land. Det er ingen naturgitte grunner til at vi skulle være det. Tilsvarende har f.eks. grunnlaget for inntekstberegninger av bompengefinansierte prosjekter, der en beregner trafikken opp til 30 år fram i tid, vist seg opp til nå å treffe meget bra.

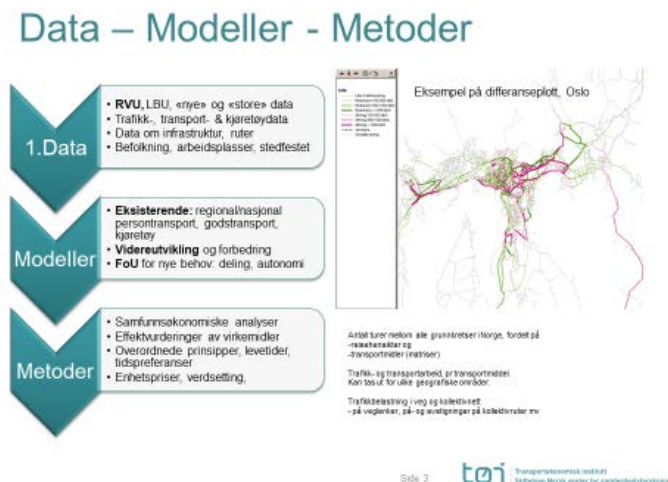
Men vi ser nå at ting er i endring. Det er mer enn 10 år siden det var store nasjonale programmer som bidro til utviklingen av modellverket og forskermiljøet rundt dette. Vi ser at særlig for reisevaneundersøkelsen er datagrunnlaget blir svakere. Mangelen på forskingsprogrammer på disse områdene gjør at vi trekker mindre på internasjonale erfaringer og ny kunnskap enn det vi kunne ha gjort. Konsekvensen er mer upresise transportberegninger og dermed større fare for feilinvesteringer. Det er økt usikkerhet knyttet til effekter av ulike investeringer og at effekter av ny teknologi ikke blir fanget opp i tilstrekkelig grad. Det er et paradoks at samtidig som det offentlige bruker betydelige og økende summer på samferdsel, står det faglige grunnlaget for beslutningene i fare for å erodere hvis ikke forskningen og utviklingen av metoder og verktøy blir vedlikeholdt. Samferdselsdepartementet og Forskningsrådet kan gjennom å etablere langsiktig finansiering knyttet til de nasjonale fellesoppgavene innenfor samferdsel bidra til å snu denne utviklingen. Det bør derfor settes som et mål i den neste langtidsplanen at det videreutvikles et kunnskapsgrunnlag for investeringer, innovasjoner og effektiv utnyttelse av transportinfrastrukturen basert på en bærekraftig bruk av ressurser.

Det har i de senere årene vært satset meget bra på bedriftsstyrt FoU innen sektoren og mange nye produkter og tjenester er utviklet. Det bør nå også settes klare forskningsmål for utvikling av nasjonale fellesoppgaver og metodeverk innen samferdsel.

TØI støtter Forskningsrådets oppsummering av NTP: «Samferdselsdepartementet har et sektoransvar for transportforskningen som blant annet innebærer å systematisk vurdere forskning som virkemiddel for å nå sektorpolitiske mål, bidra til forskning og kompetanseoppbygging for sektoren, sørge for forskning for politikktutforming og forvaltning og legge til rette for høy vitenskapelig kvalitet og relevans i forskningen. Når Samferdselsdepartementet nå har tatt en ny og tydeligere rolle i arbeidet med NTP gir det store muligheter for å se sektoransvaret for forskning i sammenheng med fremtidige investeringer i sektoren enten det er i fysisk eller digital infrastruktur. NTP legger føringer for sektoren frem til 2033. Investeringer i riktig kompetanse, fremtidens kunnskapsbehov og innovasjon må inngå som en vesentlig del av fremtidens investeringer innenfor transportsektoren»

Et virkemiddel som kan brukes for å oppnå dette er å opprette Sentre for fremragende forskning knyttet til grunnleggende samferdselskunnskap og data.

Det er særlig innen områdene nytte-kost analyser, transportmodeller, reisevaner, trafikksikkerhet, godstransport, bylogistikk og kjøretøystatistikk det er grunnleggende behov for å sikre og videreutvikle gode fellesdata og modeller. Det mangler også kunnskap om hvordan innsikten disse dataene og modellene gir, anvendes i beslutningsprosessene. I forbindelse med behandlingen av den nyeste nasjonal transportplan (2022-2033) så vi en tiltakende diskusjon om selve beslutningsgrunnlaget. Det var blant annet stor usikkerhet knyttet til framskrivninger av transportbehov. I en plan som er verdsatt til 1200 milliarder så er det mye å hente på skikkelige grunnlagsdata. NTP har så langt vært basert på statiske analyser av enkeltprosjekters virkning på mobilitet. Med de nye store datamengdene som etter hvert blir tilgjengelige, og med sanntidsinformasjon direkte til kjøretøy eller mobil for å endre rutevalg, får en nå et bedre grunnlag for mer dynamiske analyser. Dette vil kreve ny modellutvikling. Å påvirke transportbrukerens adferd gjennom informasjon og prising av de ulike transporttjenestene, kan gi store klima- og samfunnsnyttige gevinster i form av bedre utnyttelse og økt mobilitet i dagens transportsystem. Dette kan redusere behovet for nyinvesteringer. Det er grunn til å anta at denne potensielle fleksibiliteten hos brukeren har økt som følge av erfaringen og den økte digitaliseringen som har kommet med koronaen.



Figur 2: Utvikling av data, modeller og metoder er viktig for å sikre et godt beslutningsgrunnlag innen samferdselssektoren.

Med vennlig hilsen

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør
Transportøkonomisk institutt