



Fra: Syklistenes Landsforening
Til: Samferdselsdepartementet

Dato: 27.09.10

Høringsuttalelse til rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Denne høringsuttalelsen retter seg mot ekspertutvalgets hovedanbefalinger i rapporten (side 4 og 5). Disse er gjengitt som overskrifter i denne uttalelsen.

Vårt hovedbudskap er at det er viktig at transportpolitikken bidrar til at de teknologiske endringene i transportsystemet spiller på lag med og bygger opp under aktiv transport – sykling og gange.

«Tenke gjennom transportpolitikken og planene på nytt – en stresstest av Nasjonal transportplan (NTP) vil avdekke mange nye muligheter til å oppnå høyere nytte til lavere kostnad.»

SLF støtter hovedtrekkene i denne anbefalingen. Samtidig er det viktig at den reelle nytten ved sykkeltiltak tas med i vurderingene. Samferdselssektoren har i for liten grad klart å ta hensyn til nytten ved sykkeltiltak i byområder (se omtale under). Potensialet for sykling på eksisterende infrastruktur har også økt betraktelig med utviklingen av elsykkelen.

«Erkjenne at våre klimamål krever en gjennomgripende omstilling til utslippsfrie løsninger for alle transportformer.»

SLF støtter hovedtrekkene i denne anbefalingen. Det er viktig å sikre at prioriteringen i byområder skjer i denne rekkefølgen, 1) fotgjengere, 2) syklistene og 3) kollektivtransport. Prioriteringen henger godt sammen med klimamålet. Det er imidlertid viktig at prioriteringen også styrer investeringene.

«Påskynde overgangen til kjøretøy og infrastruktur som utnytter teknologi til mer effektivt å realisere nullvisjonen for trafiksikkerhet.»

SLF støtter hovedtrekkene i denne anbefalingen. Utviklingen av selvkjørende kjøretøy med digitale førerstøttesystemer vil på sikt kunne redusere risiko for ulykker og dødsfall hvor myke trafikanter er innblandet (TØI 1450/2015). Det er i dag også mange ulykker knyttet til blindsonene til tyngre kjøretøy. SLF er derfor positive til utvikling og innføring av krav til ny teknologi for førerstøttesystemer og liknende. Det er imidlertid ikke tilstrekkelig at den objektive risikoen er lav. Syklistene kan føle at risikoen er høy selv om den objektive risikoen er lav. Og opplevd utrygghet er en viktig grunn til at mange velger å la sykkelen stå. For at en slik teknologisk overgang skal spille på lag med klimaambisjonene, må teknologien også fremme opplevd trygghet. Dette er spesielt relevant i overgangen til autonome kjøretøy.

«Ta et oppgjør med forestillinger om at investeringer i en bestemt transportform alltid er rett løsning og derfor et mål i seg selv.»

SLF støtter hovedtrekkene i denne anbefalingen når det gjelder «en bestemt transportform alltid er rett løsning» og hvis «mål i seg selv» avgrenses til motoriserte kjøretøy. Ut over det: Gåing og sykling er mål i seg selv. Skreller vi bort de overordnede målene for støyreduksjon, mindre kø, bedre folkehelse, mindre trengsel på kollektivtransporten, mobilitet for brede lag av befolkningen, mindre klimagassutslipp og mindre lokal luftforurensning, har fysisk aktivitet godt dokumentert positiv effekt for både psykisk og fysisk helse for *hvert enkelt menneske*. Det er altså et mål i seg selv at folk bedriver fysisk aktiv transport.

«Endre de målformuleringene som egentlig er et forhåndsvalg av virkemiddel, fordi disse kan bli teknologisk utdaterte. Teknologiutviklingen betyr blant annet at klimagassutslipp og trafiksikkerhet vil svekkes som argumenter for godsoverføring fra vei eller for nullvekst i personbiltrafikk i byene. Godsoverføringsmålet bør derfor avvikles, og nullvekstmålet bør revideres og erstattes med et mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål.»

SLF ser poenget med denne anbefalingen. For de mest overordnede målene, kan dette være nødvendig. Samtidig er det viktig å ivareta kontinuitet i målformuleringer som viser seg å virke bl.a. fordi de er enkle å forklare og forstå, som for eksempel det såkalte nullvekstmålet. Et annet aspekt er at det er lett at mål som ikke peker på virkemidler heller ikke enkelt vil la seg operasjonalisere. Det blir tatt færre valg når målet formuleres. Eksempelet «mindre kø» kan for eksempel oppnås på politisk diametralt ulike måter: det kan løses ved å avsette hele veiarealet til kollektivtransport, det kan løses ved storstilt økning av veikapasiteten eller det kan løses teknologisk ved såkalt «platooning» av kjøretøyflåten. De tre løsningene har ulike politiske valør og svært ulike effekter på samfunnet rundt. Det er viktig at besluttede myndigheter også har forståelse for hva slags virkemidler som er knyttet til en målformulering. Det er derfor mer hensiktsmessig å reformulere mål etter hvert som den teknologiske utviklingen skrider frem. De mest overordnede målene derimot, som for eksempel «attraktive byer for befolkning og næringsliv», kan lettere formuleres slik at de står seg over tid.

«Kun begrense trafikk på de stedene og tidene det faktisk er fullt på veien eller der trafikk kommer i konflikt med andre mål, eksempelvis behov for å bruke plassen til andre aktiviteter. Men det å benytte seg av nye teknologiske muligheter for kapasitetsprising som et trafikkregulerende virkemiddel vil bli nødvendig for å gi så god bevegelsesfrihet som mulig og få rett nivå på samfunnets ressursbruk til infrastruktur, uavhengig av hvordan man politisk velger å fordele finansiering av infrastrukturutbygging mellom skatteseddel og brukerbetaling.»

SLF stiller seg noe undrende til første del av denne anbefalingen. Det vil være en krevende øvelse å se alle målkonfliktene. Trafikk og veginfrastruktur har effekter på mange områder. Motorisert trafikk vil nær sagt alltid kunne være i målkonflikt med andre mål. For eksempel: Motorisert trafikk gjør det mindre attraktivt å ferdes til fots eller på sykkel i nærheten. Motorisert trafikk og veginfrastruktur er også en fysisk barriere for mange trafikanters frie ferdsel.

«Reelt vurdere alternative transportformer, konsepter og nye teknologier i konseptvalg for prosjekter. Dette krever at vi gjør bedre og bredere analyser med vekt på funksjonalitet.»

SLF støtter hovedtrekkene i denne anbefalingen. Selv uten hensyn til den teknologiske utviklingen har ikke konseptvalgutredningene nødvendigvis klart å gi gode beslutningsgrunnlag med hensyn til effektene av sykkeltilrettelegging. Grunnen er at transportmodellene som har blitt benyttet ikke har klart å beregne hvilken effekt på sykkeltrafikken et sykkeltiltak vil gi. Effekten av tiltaket blir ofte kunstig lavt. Dette er en problemstilling som vegmyndighetene har vært kjent med lenge og som det har vært jobbet med. Resultatet er at dataene som mates inn i effektmodellene for å beregne samfunnsøkonomisk nytte ikke viser høy nok nytte av sykkeltiltak. Vår anbefaling er dermed at det sørges for at metodikken for konseptvalg ikke bare gjelder alternative transportformer og nye teknologier, men også transportformer som ligger der i dag, men som ikke fanges opp i tilstrekkelig grad.

«Synliggjøre hva som er sårbart for usikkerheten om teknologisk utvikling når vi gjør samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalyser av prosjekter – og øke robustheten gjennom i større grad å velge prosjekter som er lønnsomme på kort sikt.»

SLF støtter hovedtrekkene i denne anbefalingen. Vegdirektoratet og Helsedirektoratet opererer med en samfunnsøkonomisk gevinst på 22,80 kr per nye km syklet. Fysisk aktivitet gir både kortsiktige og langsiktige positive helseeffekter.

«Se kritisk på de største prosjektpakkene omtalt i Nasjonal transportplan, der samfunnsøkonomisk lønnsomme og ulønnsomme prosjekter blandes sammen og der mål og virkemidler forveksles. Hvert enkelt delprosjekts bidrag til helheten må kunne forsvares for seg selv og vurderes opp mot teknologisk utvikling.»

SLF støtter hovedtrekkene i denne anbefalingen. Dette er et viktig prinsipp som vil skape bedre transparens i store prosjekter. Samtidig er det viktig at ikke teknologisk endring blir et mål i seg selv i transportpolitikken. Det er menneskets og samfunnets behov som må stå i sentrum. Det er helt avgjørende i denne sammenheng at transportpolitikken blir mer tverrsektoriell. En rendyrket, sektororientert



teknologisk drevet transportpolitikk vil lett kunne bidra til for eksempel mer inaktivitet i befolkningen fordi aktiv transport blir utkonkurrert.

«Se på nytt på hvordan arbeidet med kunnskapsgrunnlag og utredninger for transportpolitikken er organisert, slik at teknologi og vurderinger på tvers av transportform ivaretas bedre.»

SLF støtter denne anbefalingen. Det er viktig å involvere bredt. Brukerorganisasjonene sitter på bred kompetanse om hvilke behov, muligheter og utfordringer brukerne opplever og trenger.

«Satse mer på anvendelsesorientert forskning, utvikling og innovasjon innen transportområdet slik at innsatsen står i forhold til den raske teknologiske utviklingen, behovet for å redusere usikkerhet og transportsektorens store betydning for samfunnet.»

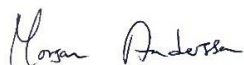
SLF støtter hovedtrekkene i denne anbefalingen så fremt det samtidig sikres at det gjennomføres «dypere» forskning som bygger opp kunnskapsplattformen under den mer anvendelsesorienterte forskningen.

«Bruke offentlige anskaffelser for å stimulere til nye løsninger som treffer våre utfordringer og skaper næringsutvikling.»

SLF støtter hovedtrekkene i denne anbefalingen. Myndighetene har et stort potensial i sin innkjøpsmakt for å teste ut nye teknologiske løsninger og bygge opp ny teknologisk utvikling. Spesielt innen førerstøttesystemer for tyngre kjøretøy finnes det et stort potensial for å redusere de mange dødsulykkene knyttet til blindsonene.

«Legge større vekt på transportsystemets vesentlige betydning for nasjonal sikkerhet og beredskap - spesielt i transportplanleggingen. Omfattende digitalisering og endring i energibruk kan endre sårbarhets- og trusselbildet, samtidig som transportsektoren blir stadig mer kritisk for stats- og samfunnssikkerheten i krise og krig.»

SLF støtter hovedtrekkene i denne anbefalingen, men mener samtidig at dette kan ses i et enda større perspektiv. Transportsektoren berører de fleste sektorer, og det er viktig at det tverrsektorielle perspektivet også ivaretas gjennom den teknologiske utviklingen, slik vi også påpeker over.



Morgan Andersson
Generalsekretær
Syklistenes Landsforening