



STORTINGET

Innst. 277 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:97 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Karin Andersen om opprettelse av et ekspertutvalg som skal utrede mulige varige konsekvenser for reisevaner og trafikkprognoser innen samferdselsektoren av pandemien

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen nedsette et hurtigarbeidende ekspertutvalg som skal konsekvensutrede pandemiens mulige langtidsvirkninger på reisevaner og øvrig transport av betydning for norsk transportplanlegging. Utvalget skal levere en foreløpig rapport så tidlig at den får verdi for Stortingets behandling av Nasjonal transportplan våren 2021.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra

Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget, Dokument 8:97 S (2020–2021), og statsrådets vurdering av forslaget i brev av 5. februar 2021. Brevet følger som vedlegg til innstillingen.

Komiteen vil understreke at koronapandemien har medført de mest inngripende tiltakene Norge har hatt i fredstid. Smitteverntiltakene påvirker hverdagen til alle landets innbyggere. Transportsektoren er også kraftig påvirket.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er av den oppfatning at det er et sentralt spørsmål for transportsektoren om pandemien vil gi varige atferdsendringer og endringer i transportetterspørselen. Konsekvensene vi ser nå, er kortsiktige, men flertallet forventer at konsekvensene for noen transportsektorer og -segmenter vil være påvirket over lengre tid.

Flertallet vil presisere at det er varige endringer som er viktige når det blir utarbeidet Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2022–2033, og som danner grunnlag for store infrastrukturinvesteringer.

Flertallet er av den oppfatning at NTP må ta høyde for denne økte usikkerheten.

Komiteen viser til at flere forskningsresultater nå begynner å gi oss svar på mulig varighet av konsekvensene. Komiteen viser til at Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjennomført flere spørreundersøkelser for å se nærmere på hvordan arbeids- og reisevanene

har endret seg, og om det er grunn til å forvente at endringene er varige.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, registrerer at foreløpige svar fra undersøkelsene tyder på at det er et betydelig potensial for å redusere omfanget av arbeidsreiser, og å få en jevnere fordeling av arbeidsreisene over døgnet.

Flertallet registrerer videre at et ekspertutvalg vil ha begrenset tid dersom svaret skal leveres Stortinget tidnok til behandlingen av NTP.

Flertallet gjør oppmerksom på at utvalget vil måtte nyttiggjøre seg av den samme statistikken og den samme tidlige forskningen Samferdselsdepartementet allerede har tilgang til.

Flertallet registrerer at statsråden i svarbrev av 5. februar 2021 uttaler at det må legges til rette for en gjennomføring av investeringene i NTP som gir rom for at usikkerheten har økt, som igjen medfører nytenkning i planleggingen av og behov for å møte befolkningens transportbehov på en kostnadseffektiv og klimavennlig måte.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til statsrådens vurderinger av representantforslaget i brev av 5. februar 2021 og den skisserte oppfølging av transportsektoren etter koronapandemien. Dette flertallet viser også til nært forestående fremleggelse av Nasjonal transportplan, hvor en nærmere vurdering av disse forhold vil fremkomme. Dette flertallet anser det som naturlig at det på et senere tidspunkt, når pandemien er over og markedene har stabilisert seg, gjøres nærmere vurderinger av eventuelle tiltak og tilpasninger i transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at selv om koronapandemien kan føre til varige endringer i både arbeidssituasjon og reisevaner, vil bilen alltid fortsette å være et avgjørende viktig transportmiddel, både til fritids- og jobbreise. Disse medlemmer viser til at omtrent 80 pst. av persontransporten i Norge foregår med bil. Bilen gir fleksibilitet og frihet og sørger for at folk flest kommer seg raskt og effektivt fra A til Å. Det er ingenting som tilsier at folk flest vil kjøre vesentlig mindre bil eller slutte å kjøre bil. Heller tvert om, siden pandemien har ført til at flere nordmenn ferierer i Norge, både når det gjelder tradisjonelle bilferier og økt bruk av hytter og andre turistdestinasjoner på fjellet, ved kysten eller i skogen. Følgelig er det ingenting som tilsier at behovet for å bygge trygge og sikre 4-felts motorveier blir mindre i tiden fremover. Fremskrittspartiet er opptatt av at den historiske satsingen på å bygge trygge og sikre 4-felts motorveier og

knytte byer, regioner og landet sammen, som Fremskrittspartiet startet da Fremskrittspartiet satt i regjering, skal videreføres.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, er enig i utfordringen som beskrives i representantforslaget. Flertallet har tidligere problematisert at det i de store byene brukes veldig mye penger på å investere i infrastruktur som kun er i bruk i rushtiden noen timer per dag. Dersom disse «toppene» kunne blitt flatet ut, hadde det spart samfunnet for mye penger. Dette kan forsterkes i framtiden dersom bruk av hjemmekontor, fleksibel arbeidstid og digitale møter blir mer vanlig enn tidligere. I tillegg bør det i større grad enn i dag legges til rette for at reisetiden kan bli en del av arbeidstiden.

Flertallet mener det ikke er realistisk at et ekspertutvalg tidnok skal kunne si noe tydelig som kan fungere som et grunnlag for behandlingen av NTP, slik det foreslås i representantforslaget. Tiden er alt for knapp til å sette ned et ekspertutvalg som eventuelt skulle levere anbefalinger som en del av beslutningsgrunnlaget for behandlingen av NTP. Flertallet er av den oppfatning at det ikke vil være hensiktsmessig at et ekspertutvalg skal legge frem en foreløpig rapport som en del av beslutningsgrunnlaget for behandlingen av NTP.

Flertallet forventer at fagetatene tar høyde for den betydelige usikkerhet som nå er i ferd med å komme til overflaten. Det er svært viktig at det spesielt i den første perioden av NTP blir igangsatt prosjekter der usikkerhet rundt langsiktige virkninger av pandemien er liten.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til nyere forskning fra TØI og andre som tyder på at befolkningen vil endre reise- og jobbvaner etter pandemien. Det er viktig at dette tas inn i planlegging av transportsystem fremover, og at samferdselsplanleggingen endres i tråd med dette. Endringer i reisevaner kan gi oss en gyllen mulighet til å nedskalere overdimensjonerte prosjekt og spare både penger, klima, miljø og natur.

Dette medlem mener at slik kunnskap umiddelbart bør inkluderes i utviklingsarbeidet i samferdselssektoren og tas hensyn til allerede i Nasjonal transportplan som skal vedtas i vår.

Dette medlem viser til svaret fra statsråden, der han skriver at det er «for tidlig å vite hva som blir de langsiktige konsekvensene av koronapandemien for transportsektoren til at et ekspertutvalg vil gi nytte til arbeidet». Dette medlem er uenig i dette premisset og mener at et ekspertutvalg umiddelbart må igangsette et arbeid for å kartlegge endringer i reisevaner slik at en

foreløpig rapport, som egentlig innebærer innsamling av foreliggende kunnskap, kan gi nytte for Stortingets behandling av NTP i vår.

Mulige, langsiktige konsekvenser av pandemien for transportbehov og samferdselsplanlegging kan framlegges i en sluttrapport som ikke behøver foreligge før ved årsskiftet 2021–2022.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen nedsette et hurtigarbeidende ekspertutvalg som skal konsekvensutrede pandemiens mulige langtidsvirkninger på reisevaner og øvrig transport av betydning for norsk transportplanlegging. Utvalget skal levere en foreløpig rapport så tidlig at den får verdi for Stortingets behandling av Nasjonal transportplan våren 2021, mens en sluttrapport skal foreligge innen årsskiftet 2021–2022.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen nedsette et hurtigarbeidende ekspertutvalg som skal konsekvensutrede pan-

demiens mulige langtidsvirkninger på reisevaner og øvrig transport av betydning for norsk transportplanlegging. Utvalget skal levere en foreløpig rapport så tidlig at den får verdi for Stortingets behandling av Nasjonal transportplan våren 2021, mens en sluttrapport skal foreligge innen årsskiftet 2021–2022.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:97 S (2020–2021) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Karin Andersen om opprettelse av et ekspertutvalg som skal utrede mulige varige konsekvenser for reisevaner og trafikkprognoser innen samferdselssektoren av pandemien – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. mars 2021

Helge Orten

leder

Bengt Fasteraune

ordfører

Vedlegg



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
ISJ/imv

Vår ref
21/300-2

Dato
5. februar 2021

**Dokument 8:97 S (2020-2021) - Representantforslag fra
stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Karin
Andersen**

Jeg viser til brev av 27. januar 2021 med representantforslag 97 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Torgeir Knag Fylkesnes og Karin Andersen.

Representantene fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber regjeringen nedsette et hurtigarbeidende ekspertutvalg som skal konsekvensutrede pandemiens mulige langtidsvirkninger på reisevaner og øvrig transport av betydning for norsk transportplanlegging. Utvalget skal levere en foreløpig rapport så tidlig at den får verdi for Stortingets behandling av Nasjonal transportplan våren 2021".

Svar:

Koronapandemien har medført de mest inngripende tiltakene Norge har hatt i fredstid. Smitteverntiltakene regjeringen har innført påvirker hverdagen til alle landets innbyggere. Transportsektoren er også kraftig påvirket, med enorme passasjerfall, spesielt for luftfarten, men også kollektivtransportørene har hatt kraftig nedgang i antallet reisende, og dermed et stort inntektstap.

Det er et sentralt spørsmål for transportsektoren når og hvorvidt vi går tilbake til det som tidligere var normalen, eller om pandemien vil gi varige atferdsendringer og endringer i transportetterspørselen. Konsekvensene vi ser nå er kortsiktige, men vi forventer at konsekvensene for noen transportsektorer og -segmenter vil være påvirket over lengre tid. Det er varige endringer som er viktige når vi nå utarbeider Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033, og som danner grunnlag for enorme infrastrukturinvesteringer. La det

ikke være noen tvil – jeg deler representantenes ønske om at NTP må ta høyde for denne økte usikkerheten.

Flere forskningsresultater begynner nå å gi oss svar på mulig varighet av konsekvensene. Blant annet har TØI gjennomført flere spørreundersøkelser under pandemien for å se nærmere på hvordan arbeids- og reisevanene har endret seg under pandemien, og om det er grunn til å forvente at endringen er varige. Foreløpige svar fra undersøkelsene tyder på at det er et betydelig potensial for å redusere omfanget av arbeidsreiser, og å få en jevnere fordeling av arbeidsreisene over døgnet.

Selv om vi gjør det vi kan for å sikre at investeringene vi foreslår i NTP er de rette, vil vi ikke kunne fjerne denne usikkerheten. Vi må derfor legge til rette for en gjennomføring av investeringene i Nasjonal transportplan som gir rom for at usikkerheten har økt.

Gjennom arbeidet med ny Nasjonal transportplan 2022-2033 har vi vært oppmerksom på håndteringen av økt usikkerhet om fremtidens investeringer, også før pandemien. Jeg er derfor enig med representantene i at vi må tenke nytt i planleggingen av og behov for å møte befolkningens transportbehov på en kostnadseffektiv og klimavennlig måte. Usikkerhet om hva som er de gode løsningene for fremtiden sett i lys av teknologisk utvikling, og nå også det bråe fallet i etterspørselen, har ytterligere aktualisert de endringene regjeringen har gjort i premissene for Nasjonal transportplan. Innføring av porteføljestyring for investeringsprosjektene i NTP står her sentralt. Virksomhetene skal underveis i planperioden vurdere rekkefølge, omfang og framdrift på prosjekter i lys av endrede forutsetninger. Dette innebærer at prosjektporteføljen hele tiden skal optimaliseres, det vil si vurdere tiltak for å øke nytten og redusere kostnadene i prosjektene.

Det er enda for tidlig å vite hva som blir de langsiktige konsekvensene av koronapandemien for transportsektoren til at et ekspertutvalg vil gi nytte til arbeidet. Skulle en sette ned et ekspertutvalg nå vil det gi utvalget begrenset tid dersom svaret skulle leveres Stortinget tidsnok til behandlingen av NTP. Videre måtte utvalget nyttiggjøre seg av den samme statistikken og den samme tidlige forskningen Samferdselsdepartementet allerede har tilgang til.

Når regjeringen om ikke lenge legger frem forslag til Nasjonal transportplan, vil den, så langt vi i dag har kunnskap om hensynta den økte usikkerheten som pandemien har påført oss.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

