

Hvilken merverdi gir Norge i internasjonale digitaliseringsprosjekter?



DIGITALISERING: MODI-prosjektet skal teste ut selvkjørende tungtransport fra Rotterdam til Moss og kan føre til grunnleggende endringer i transportstrukturen i Europa (Foto: Istock.com/IvanSpasic).

Digitalisering med fokus kun på Norge, blir fort provinsiell. Digitalisering internasjonalt uten å ta utgangspunkt i norske strategiske fortrinn, blir fort hjemløs.

Arild Haraldsen

Publisert 28.04.2025 - 06:00 Sist oppdatert 28.04.2025 - 10:43

[ITS Norway](#) har fått ansvaret for å koordinere et større forskningsbasert digitaliseringsprosjekt, [MODI-prosjektet](#). Det skal teste ut selvkjørende tungtransport på motorveikorridoren fra Rotterdam i Nederland til Moss. Prosjektet har et budsjett på ca. 300 millioner med bidrag fra EU gjennom programmet Horizon Europa. Over 35 partnere fra hele Europa deltar. Prosjektet skal gå frem til 2026 og vil kunne føre til grunnleggende endringer i transportstrukturen i Europa.

Verdien av forskningsbasert digitalisering

Digitaliseringen av Norge skjer ikke bare gjennom konkrete prosjekter i privat og offentlig sektor. Den skjer også gjennom forskningsbaserte prosjekter på tvers av landegrenser. Prosjektene involverer både forskning, næringsliv og myndigheter, og er tverrfaglig og tverrsektorielt sammensatt med oppgave å løse felles samfunnsproblemer på tvers av landegrenser.

Slike prosjekter har andre egenskaper og vil ofte ha større betydning for digitaliseringen enn nasjonale, sektorbaserte digitaliseringstiltak:

- De tester ut «state-of-the-art»-teknologi i et internasjonalt miljø og gir viktige innspill til teknologileverandører både innen- og utenlands.
- Forskningsresultatene gir råd og anbefalinger til myndigheter om regulering, standardisering og harmonisering.
- Kombinasjonen av utprøving av teknologi og avdekking av reguleringer som barrierer for digitalisering, fører til teknologisk innovasjon, nye «business cases» og samfunnsmessig nytte. Et eksempel: I California bestemte myndighetene at biler skulle være utslippsfrie. Det førte til at teknologileverandørene utviklet elektroniske og utslippsfrie biler som raskt også fikk et marked utenfor California.
- Kunnskapsspredning av resultatene fører til hurtigere utbredelse både til bransjen selv, men også som grunnlag for teknologi-overføring til andre områder. Et eksempel er teknologiløsninger innen energisektoren som blir til digitale løsninger innenfor helse.

Dette forutsetter imidlertid at det finnes tverrsektorielle og konkurransenøytrale nettverksorganisasjoner som kan mobilisere medlemmer til prosjekter som den enkelte bedrift ikke kan løse alene.

En slik organisasjon innenfor transportsektoren, er [ITS Norway](#). Det er en medlemsbasert organisasjon med et bredt spekter av medlemmer fra veimyndigheter, forskning, leverandører, transportører og teknologibedrifter. Oppgaven er å legge til rette for samhandling og kunnskapsdeling på en konkurransenøytral arena.

Den strategiske verdi ved slike nettverksorganisasjoner er at en gjennomfører en helhetstenkning på tvers av transportformer – og -sektorer, men også har en [nytenkning](#) om hva samferdsel og transport er.

Dhragi-rapporten og transportsektoren

Vi opplever nå en geopolitisk uro og høye tollsatser. Høye tollmurer bremser den økonomiske veksten. Siden handelen mellom landene i dag er 3 ganger større enn i mellomkrigstiden da vi sist hadde så høye tollmurer, vil effekten på verdenshandelen være større nå enn den gangen.

Europa er verdens nest største marked med 500 millioner innbyggere, og består av 27 EU-land og 3 EØS-land (pluss Sveits). Målet er at det skal bli enklere å drive handel landene imellom. Da er kostnadseffektiv og miljøvennlig transport avgjørende.

[Dhragi-rapporten](#) har pekt på at Europa henger etter USA og Kina når det gjelder innovasjon og konkurranseevne. Rapporten peker på transportsektoren som en av de sektorene som kommer til å spille en stadig større kritisk rolle i nasjonens økonomi. Det er avgjørende for EUs konkurranseevne, sier rapporten, at Europa kan utvikle et velfungerende digitalt transportsystem som optimaliserer utnyttelsen av eksisterende infrastruktur og transportmidler.

Det forutsetter infrastrukturutvikling og en harmonisering av regler og standarder landene imellom.

Transportsektorens fragmenterte struktur, med ulike former for transportmidler, samt en rekke offentlige og private aktører med sine egne regelsett, standarder og teknologier, gjør det nødvendig å finne felles løsninger:

- Samarbeid på tvers av sektoren for å skape standardiserte og felles løsninger.
- Samarbeid på tvers av landegrenser for å sikre tilgang på viktig teknologi.

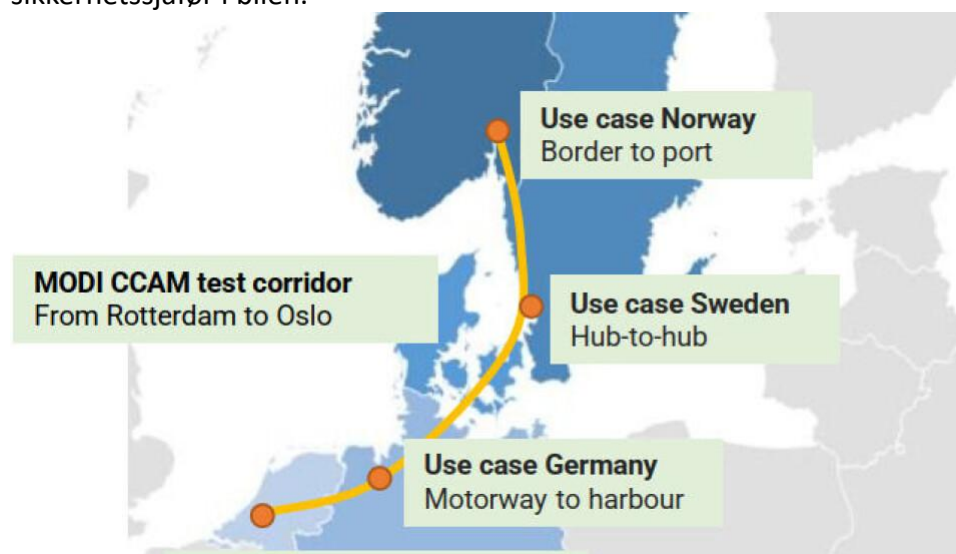
«Transportsektorens fragmenterte struktur, med ulike former for transportmidler, samt en rekke offentlige og private aktører med sine egne regelsett, standarder og teknologier, gjør det nødvendig å finne felles løsninger.»

Modi-prosjektet - Førerløs tungtransport gjennom Europa

Hovedspørsmålet som MODI-prosjektet skal teste ut er hvordan skal en få til automatisert tungtransport uten sikkerhetssjåfører gjennom Europa. Da må en teste ut hvordan teknologi kan endre samspillet mellom sjåfør, bil og infrastruktur.

Barrierene i dag er store: Teknologien er umoden, det er mangel på standarder i regelverket for skilting, og det er ikke harmoniserte trafikkregler mellom landene.

Testområdet er selvkjørende tungtransport på motorveikorridoren fra Rotterdam i Nederland til Moss i Norge. Det innebærer at transporten skal passere fire landegrenser. Strekningen E6 Moss–Svinesund blir den eneste offentlige vegen som skal kjøres helautomatisert uten sikkerhetssjåfør i bilen.



Hvilken digital infrastruktur skal en ha på veiene for at biler skal kunne kjøre selv uten sikkerhetssjåfører? Hvordan bør regelverk og teknologi, både i avgrensede områder og på de lange strekningene, endres for å oppnå målet?

Ligger utfordringen i infrastrukturen eller i bilen? Klarer bilen å kjenne igjen alle typer skilt? Er skiltene oppdatert i forhold til avsluttet veiarbeid? Foreløpige resultater tyder på at det er infrastrukturen som er hovedproblemet, men også sensorer og annen teknologi på dette området er fremdeles umoden.

Resultatet av disse testene gir verdifull tilbakemelding til både teknologileverandørene og myndighetene om behovet for reguleringer og harmonisering av regler mellom landene. Denne kunnskapen er derfor avgjørende for den omstilling som Europa må foreta for å møte den nye geopolitiske utfordringen:

- Den gir kunnskap om hvordan arbeidsmarkedet vil endre seg i tiden fremover, hvilke nye ferdigheter og utdanninger som blir viktige for transportsektoren, og hvordan en kan få et bredere rekrutteringsgrunnlag og bedre kjønnsbalanse i rekrutteringen til yrket.
- Norges komparative fortrinn med smale veier, store avstander og varierende værforhold, gjør at testing av teknologien i Norge har større betydning enn testing i Europa. Dette har en parallell med utviklingen av GSM-standarden i Europa som viste at [utprøving i Norge hvor topografien hadde større verdi enn utprøving på flate sletteområder i Frankrike og Tyskland](#).
- Norge har ikke egen bilproduksjon. Dette er et komparativt fortrinn fremfor andre land ved at vi kan være nøytrale overfor bilprodusenter, men samtidig attraktive overfor leverandører av teknologi til bilene.
- Kombinasjonen av avansert teknologi, samarbeid på tvers av sektorer og regulatorisk utvikling, vil etablere standarden for en fremtidig logistikknæring
- Prosjektet vil gi flere «spin-off»-effekter i form av nye forretningsmodeller for transportnæringen.

MODI-prosjektet er derfor et eksempel på en helhetstenkning som ikke bare omfatter selve transportleddet, men også samspill med prosedyrene på tollstedene.

Verdien av internasjonalt digitaliseringsprosjekter

MODI-prosjektet er et eksempel på hvordan internasjonalt samarbeid kan gi digitale løsninger på tvers av landegrenser, og dermed bidra til at transportnæringen kan bli en mer kostnadseffektiv innsatsfaktor til norsk og europeisk næringsliv.

Det er også et eksempel på hvordan digitaliseringsprosjekter drar nytte av den innsikt som forskning kan gi. Og omvendt: Forskingen blir bedre med den innsikt praksis kan gi.

Norsk deltagelse i denne type internasjonale forskningsprosjekt er verken provinsiell eller hjemløs: Den merverdi Norge bringer inn i dette prosjektet, er de komparative fortrinnene Norge har med topografien og uavhengigheten av egen bilproduksjon.

Deltagelse i internasjonale digitaliseringsprosjekter gir dermed en større merverdi enn nasjonale digitaliseringstiltak.