

Stockholm den 29 februari 2016

Till Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se

Endast en offensiv politik förmår möta de enorma utmaningar transportsektorn står inför och samtidigt vända dessa till fördelar för resenärer, transportörer och samhället i stort

Trafikverket har på uppdrag av regeringen presenterat och remitterat ett inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. Underlaget är tänkt att ligga till grund för den kommande infrastrukturpropositionen.

Stora och snabba förändringar följer nu inom snart sagt alla samhällsområden i kölvattnet på den mognade tredje industriella revolutionen (av vissa benämnd den fjärde). Denna består i huvudsak av

- överallt tillgängliga och uppkopplade datahanteringsresurser
- människornas och tingens internet
- digitala plattformar för allehanda transaktioner
- produktion, analys och användning av stora datamängder
- ianspråktagande av ledig kapacitet genom sänkta transaktionskostnader som till exempel inom den ”delande ekonomin”
- realtids- och till och med proaktiv anpassning av information och erbjudanden till potentiella användare
- en extremt långt driven automatisering
- en enorm makt- och förmögenhetskoncentration till de företag som lockar till sig växande andelar av trafiken över internet, inte sällan utan andra tillgångar än användarnas data och engagemang

Vad detta innebär för transportsektorn av utmaningar och möjligheter har inte till fullo blivit belyst i Trafikverkets underlag. Detta, på eget initiativ tillkomna, remissvar syftar till att i någon mån komplettera detta. Vidare efterlyses fördjupade insatser från och samverkan med och mellan andra policyområden – digitalisering, innovation och klimat, på vilka Sverige

uttryckt ambitioner att vara världsledande. Inom dessa områden har, klimatpolitiken undantagen, transportsektorns stora potential inte tillräckligt beaktats.

- En effekt av de ovan nämnda förändringarna är en kraftigt ökad tendens mot tjänstefiering, både i meningen att fysiska varor kan ersättas med tjänster och att ett tjänsteperspektiv anläggs och tillämpas inom allt fler branscher och sektorer. Den följande framställningen *inleds* med en kort redogörelse för vad detta skulle kunna innebära på transportområdet.
- De extremt ökade möjligheterna att samordna både planering, administrativa processer, beslut och fysiska förflyttningar som den ovan beskrivna utvecklingen innebär, medför att en rad problem inom den samlade transportsektorn som tidigare trott sig svårlösta nu är tekniskt möjliga att hantera även om institutionella hinder fortfarande kvarstår. I ett *andra avsnitt* beskrivs några allvarliga dysfunktioner hos transportsektorn av idag, hur de (inte) hanterats i Trafikverkets underlag. Möjligheter att rätta till dessa beskrivs det avslutande avsnittet Rekommendationer.
- *Därefter* identifieras några av de mest överhängande nya hoten mot trafiksektorns möjligheter att tillgodose funktions- och hänsynsmålen och vilka åtgärder som dessa hot påkallar.
- Med den i huvudsak reaktiva grundhållning (enligt principen predict and provide) och objektorientering som är så utmärkande för stora delar av dagens transportpolitik är risken stor att denna inte bara komma på efterkälken i förhållande till tjänsteproduktionen på andra områden utan också att ett givet fält för banbrytande och strukturförändrande innovationer helt kommer att förbises. I ett *femte avsnitt* beskrivs hur transportsektorn, under infrastrukturägarnas ledning, kan lära av de principer som kommit att tillämpas inom många av de stora och mycket framgångsrika it-baserade tjänstebolagen och på så sätt inte bara revolutionera transportsektorn utan också öppna nya möjligheter för industriell utveckling, digitalisering, innovation och klimatanpassning.
- I ett avslutande avsnitt presenteras de konkreta åtgärder som bör vidtas för att säkra de trafikpolitiska målen och placera Sverige vid den klimat-, innovations- och digitaliseringspolitiska frontlinjen.

Resor och transporter en samhällsvital tjänstebransch

Förflyttningar av människor och gods har som regel inget egenvärde. De syftar i första hand till att skapa tillgänglighet, att i tid och rum sammanföra resurser som passar ihop (eller separera sådana som inte gör det). Mobilitet (Mobility as a Service, MaaS) är dock inte enda sättet att skapa tillgänglighet (Accessibility as a Service, AaaS). Det kan också ske genom förflyttningar av elektroner i stället för atomer och genom samlokalisering av resurser. Detta kan i trafikpolitiska sammanhang beskrivas som första steget i den så kallade fyrstegsprincipen, det vill säga att först undersöka om ett anteciperat transportbehov kan tillgodoses utan fysiska förflyttningar.

Tillgänglighet och därmed också mobilitet är en av de allra mest betydelsefulla och nödvändiga funktionerna i ett specialiserat samhälle. Utan cirkulationen av människor och gods skulle många samhällsfunktioner bryta samman redan efter några timmar eller dagar.

Genom sin monopolställning när det gäller transportinfrastrukturen och sin djupa involvering inom kollektivtrafiken har det offentliga här en oavvislig nyckelroll.

Tjänsten tillgänglighet genom mobilitet produceras/konsumeras på i princip tre olika sätt:

- Självservice där personer eller företag genomför förflyttningar på egen hand, med eget fordon på annans, oftast offentligt ägd, infrastruktur.
- Beställningstrafik där plats efterfrågas och erbjuds i annans fordon, också oftast framförd på offentligt ägd infrastruktur. Exempel på detta är taxi och spedition.
- Kollektivtrafik där också plats erbjuds i fordon som vanligtvis framförs enligt i förväg bestämd rutt och tidtabell. Också här sker framförandet på en infrastruktur som många gånger ägs av annan part, medan det också förekommer att den som kör trafiken också äger infrastrukturen (oftast gällande spår). I många fall är numera kollektivtrafiken delvis skattefinansierad och kan därför förstås som en merittjänst, det vill säga en tjänst som det finns politiska skäl att tillhandahålla.

Mellan, men också inom dessa produktionssätt, råder stora skillnader i kapacitet, effektivitet, rollfördelning, kostnader, pålitlighet, komfort, miljöpåverkan och andra negativa externa effekter. De olika trafikslagen skiljer sig också åt när det gäller möjligheterna att tillgodose efterfrågan med olika grader av täthet. Vilka produktionssätt och trafikslag som väljs för att tillgodose olika tillgänglighetsbehov och -önskemål har således stora och vidsträckta effekter. Trafikpolitiken kan därför få stor utväxling genom att gynna vissa transportslag på andras bekostnad.

Transportsektorn erbjuder extremt dåliga tjänster. Detta blir uppenbart om man utgår från vad användarna erbjuds och jämför detta med vad som erhålls inom andra tjänstebranscher och med de kvalitéer transportsektorn skulle kunna leverera, och där trafikanterna i de flesta fall inte ens anar vad som numera är möjligt. Det handlar om

- lättillgänglig, pålitlig och garanterad förhandsinformation om tjänsten
- vilka alternativ som finns inklusive kombinationsmöjligheter
- hur lång tid förflyttningen kommer att ta
- med vilken bekvämlighet den sker
- till vilket pris
- möjlighet till enkel betalning
- bruksanvisning (guidning under hela förflyttningen för alla trafikslag)
- rättelser vid störningar (förslag om alternativa möjligheter att nå målet och eventuell insats av extratrafik)
- automatisk kompensation vid felleverans (det vill säga om resan inte skett så som avtalats till exempel i form av förseningar eller trängsel).

Visserligen har informationen om olika transportslag, köer och andra störningar förbättrats avsevärt bland annat genom att olika myndigheter tillhandahåller öppna data som fristående företag och entusiaster omvandlar till användbar information. Men denna är naturligtvis utan förpliktelser. De som producerar tjänsten undviker att ta ansvar genom att låta andra utföra denna uppgift. Det är uppseendeväckande att ett offentligt tjänsteproducerande monopol med ansvar för en helt central samhällsfunktion inte avkrävs klara besked om tjänstens kvalité och inte heller förses med de verktyg som skulle göra detta möjligt.

I andra tjänstebranscher är det inte ovanligt att användarna engageras på olika sätt, genom tävlingar eller med möjligheter att bidra med förbättringar. Att känna sig involverad och att ha möjligheter att påverka är också metoder att förhöja attraktiviteten hos olika tjänster och som sällan tillämpas inom transportbranschen.

Sammantaget innebär detta att transportpolitikens fokus bör läggas på kvalitén hos de tjänster som erbjuds presumtiva användare, medan att förvalta och bygga ny infrastruktur förskjuts i bakgrunden och får spela rollen som medel snarare än som mål i sig.

Dysfunktioner i dagens transportsektor brister i Trafikverkets underlag

Det är svårt att finna något annat samhällsområde, försvaret undantaget, som är så ineffektivt uttryckt i relationen mellan utförda prestationer och tillgängliga resurser som transportsektorn. Både när det gäller kapaciteten hos infrastrukturen, vissa delar av järnvägsnätet undantagna, och hos den samlade fordonsflottan överstiger möjligheterna att transportera särskilt människor, men också gods många gånger om det trafikarbete som faktiskt produceras. Till en del beror detta naturligtvis på att efterfrågan på resor och transporter kraftigt varierar i tid och rum. Men till en icke oväsentlig del sammanhänger det med

- att en dimensionering eftersträvas som ska möta topparna i efterfrågan, att trafikslag med låg kapacitet stimuleras
- att det på grund av osäkerhet i det samlade transportsystemet hålls stor kapacitet i beredskap för att kunna möta eventuellt uppkommande behov (personbilar som står standby i 96 procent av tiden)
- att systemet regelbundet tillåts bryta samman i större städer vilket förorsakar minskad produktivitet inom kollektiv- och distributionstrafiken

Slöseriet med skattemedel, med hushållens ekonomiska resurser samt med tider och tidsosäkerheter är av häpnadsväckande omfattning.

Till en del bottnar dessa uppenbara briser i att de olika trafikslagen planeras, finansieras, prissätts och drivs i skilda organisationer och med olika huvudmän. Eftersom, som redan påpekats, kapaciteter, kostnader och allehanda effekter skiljer sig åt mellan de olika trafikslagen är detta förödande för transportsektorn sammantaget, särskilt som det mest ineffektiva och miljöskadliga transportslaget premieras på olika sätt. Då de olika trafikslagen dessutom påverkar varandra på en rad olika sätt blir detta ännu mer drabbande för det samlade resultatet och för relationen mellan totala kostnader (inklusive tidsupppoffringar och negativa externa effekter) och kvalitén på de tjänster som erbjuds. En ofta förbisedd aspekt är också att olika trafikslag gynnar hushåll med olika resurser. Rättvisa i trafiken är visserligen inget antaget mål annat än gällande relationen mellan kvinnor och män, men ändå av stor vikt eftersom tillgängligheten, det vill säga tillgången till olika väsentliga resurser fördelas och omfördelas genom åtgärder på trafikpolitikens område.

Utgångspunkten för planeringen av investeringar i infrastruktur är fortfarande och även i det underlag som Trafikverket presenterat för perioden fram till 2030 prognoser som baseras på antaganden om att rådande samband i huvudsak kommer att gälla framgent. Det handlar om relationerna mellan olika bestämningsfaktorer som ekonomisk tillväxt, demografi etc. å ena

sidan och det framtida trafikarbetet fördelat på olika trafikslag, å den andra. Men de politiska beslut som fattas, inte minst vilka investeringar och desinvesteringar som görs i de olika trafikslagets infrastrukturer kommer att påverka det framtida trafikarbetet. Att då i huvudsak anpassa politiken efter den prognostiserade trafikökningen är ett minst sagt bakvänt förfarande. Dessutom tenderar betydelsen av så kallad inducerad eller förorsakad trafik att underskattas. Det är väl känt att ett ökat (eller minskat) utbud av väginfrastruktur leder till ökad (respektive minskad) trafik vilket gör dylika investeringar ineffektiva om syftet är att tillgodose en förväntad efterfrågan på tillgänglighet. Ett förfarande som detta binder politiken till att understödja de rådande utvecklingsmönstren.

I det aktuella underlaget tar Trafikverket dock på sätt och vis upp den förda politikens troliga inverkan på det framtida trafikarbetet, men i huvudsak enligt antagandet om att inga förändringar kommer att ske. Eller rättare sagt, skillnaden mellan tre av regeringen i direktiven föreskrivna alternativen är så små att trafikarbetet inte skiljer sig åt. Alla visar på en kraftig ökning av såväl personbils- och godstrafiken på väg. De strider därmed mot vad som krävs för att Sverige ska uppnå de mål för klimatpolitiken som antagits och som dessutom proklamerats internationellt.

Därför är det förvånande att Trafikverket inte redovisar något alternativ som innebär att dessa mål nås. Att så inte skett beror på att just denna aspekt inte finns med i Trafikverkets uppdrag. Orsaken till detta är enligt infrastrukturminister Anna Johansson, ett förbiseende. Detta är naturligtvis olyckligt och förvånande att Trafikverket, när detta upptäcktes, inte uppmärksammade departementet på lapsusen, så att felet kunde rättas till. Finns det anledning att bekymra sig för den (brist på) omsorg departementet och verket ägnar fastställda klimat- och miljömål? Vad som entydig framgår av Trafikverkets underlag är att den nu förda politiken helt kommer att missa klimatmålet och att den därför måste läggas om. Hur detta ska ske ingår som en följd av regeringens direktiv och hur Trafikverket valt att förhålla sig till detta, inte i det underlag som presenterats.

För att gynna en hållbar transportsektor prövas en rad olika så kallade styrmedel som är tänkta att påverka efterfrågan mot färre och kortare resor och miljövänligare alternativ. Samtidigt används dock en rad styrmedel med direkt motsatt verkan. Det gäller till exempel

- stora motorvägsbyggen
- subventionerad parkering som, trots att motsatsen ska gälla, i stor utsträckning är en förmån som förblir obeskattade
- reseavdrag som överutnyttjas utan ingripande från skattemyndigheten vilket stimulerar långa pendlingsresor med bil (särskilt i Mälardalen)
- förmånsbilar som i hög grad stimulerar nybilsförsäljningen och valen av stora bilmodeller
- kraven på att nybyggda bostadshus ska förses med parkeringsplatser som fördyrar byggandet och som inte bär sina egna kostnader
- kraftigt subventionerad boendeparkering på offentlig gatumark.

Att samtidigt gasa och bromsa är ingen bra politik.

Sedan 1997 ska den så kallade fyrstegsprincipen vara vägledande för insatserna inom dåvarande Vägverket, numera Trafikverket. Tanken är god, att först undersöka om

existerande resurser kan användas för att tillgodose en förutsedd transportefterfrågan. Men principen har fungerat dåligt, eller kanske inte alls. En orsak är att finansieringen av de så kallade mjuka insatserna, det vill säga sådana åtgärder som inte förutsätter att spaden sätts i jorden, faller på kommuner och landsting, medan de hårda insatserna bekostas av staten. Trots att nyttan i relation till kostnaderna som regel är gigantiskt mycket större för de mjuka insatserna, så kallad mobility management, är dessa inte särskilt vanligt förekommande och i vart fall inte som alternativ till stora vägprojekt. För kommuner och kommunala politiker torde det ofta framstå som en större insats att få en statlig väg till bygden än att själv bekosta något mjuk insats. Att Väg- och numera Trafikverket inte kunnat använda egna medel till stöd för mobility management framstår som en svår misshushållning med skattemedel. Utredningen *Fossilfrihet på väg* har föreslagit att vissa medel ur vägbyggnadsanslaget ska få disponeras för dylika ändamål, dock ännu utan påtagligt genomslag.

Ett sannolikt utslag av ointresset för fyrstegsprincipens två första steg är avsaknaden av systematiska studier av hur stor ledig kapacitet som redan finns i transportsystemet samt hur denna skulle kunna ökas och tas i anspråk utan stora insatser. Särskilt i områden med återkommande trängselproblem är den lediga kapaciteten avsevärd och kan beskrivas som transportpolitikens blinda fläck.

Företrädare för kommunala och landstingskommunala intressen uttrycker inte sällan sina önskemål om olika statliga insatser på transportområdet, men detta gör också företrädare för olika näringslivsintressen. Transportsektorn hör till de absolut mest lobbytåta politikområdena. Det är också känt att i länder med egen fordonsindustri, villkoren för en expansiv bilism är betydligt gynnsammare än i länders om saknar sådan industri. Det är ett uppenbart problem att starka särintressen, ja ett av de allra starkaste och etablerat redan på 1910-talet, har så stort inflytande över beslut och opinionsbildningen inom transportpolitiken.

Ett av transportpolitikens övergripande mål är att den ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv försörjning. Det är en tilltalande målsättning, både i så måtto att den går längre än till att bara beakta företags- eller projektekonomiska mål och att den skulle kunna tjäna som en korrektion mot särintressenas destruktiva inflytande. Dessvärre har dock samhällsekonomi i dessa sammanhang kommit att likställas med kalkyler grundade på den allmänna välfärdsteorin som är synnerligen olämplig för detta ändamål. Att grunda stora och strukturförändrande investeringar på en teori bäst lämpad att hantera små förändringar på fungerande marknader och som dessutom bygger på summeringen av dagens individuella och subjektiva värderingar av kortade restider är minst sagt våghalsigt. När dessa sedan antas gälla under ett halvsekel eller mer, problem med tillväxtantaganden och diskonteringsräntor opåtalade, förvånar inte de starkt kontraintuitiva och allt annat än stabila resultat som presenteras. Det är en olycklig situation som transportpolitiken hamnat i mellan å ena sidan superstarka påtryckargrupper och å den andra ett tvivelaktigt metodstöd i beslutsfattandet. En starkare målstyrning inom trafikpolitiken och ett systematiskt arbete med att komplettera de gängse samhällsekonomiska kalkylerna med mer relevanta instrument är här rätt väg att gå. Vad som i övrigt bör göras åt de problem som presenterats ovan framgår av det avslutande avsnittet Rekommendationer.

Digitaliseringen förändrar redan transportsektorn

Olika förlopp som alla är sprungna ur användningen av digital teknik håller på att i rask takt förändra förutsättningarna inom transportsektorn. Utan ett medvetet och genomtänkt förhållningssätt till dessa nya fenomen är risken stor att förutsättningarna att uppfylla transportpolitikens såväl funktions- som hänsynsmål kommer att försvåras eller omintetgöras.

En rad nya informations- och samverkanstjänster inom transportsektorn har väckt entusiasm. Dessa underlättar som regel för individer och företag att förbättra det egna förhållningssättet till trafiksituationen i stort. Informationstjänsterna använder sig ofta av digitala spår från mobiltelefoner som trafikanter lämnar när de rör sig i trafiken, men också av öppna data som tillhandahålls av myndigheter. Sådana tjänster som oftast erbjuds av tredjepartsaktörer är positiva, på kort sikt för den enskilde och på länge sikt som ett första steg på vägen mot ett bättre fungerande övergripande transportsystem. Risken är dock att det stannar vid detta. För trafiksystemet som helhet är det inte alls säkert att detta kommer att fungera bättre bara för att var och en kan förhålla sig mer rationellt. Resultatet kan mycket väl bli det motsatta, det vill säga att trafiksituationen blir sämre för alla. Utan insikter om detta kan det vara lätt att slå sig till ro med de tjänster som redan finns och som inte kräver något engagemang från de som ansvarar för infrastruktur och kollektivtrafik.

Under slagordet ”delandets ekonomi” har inom transportbranschen i mycket snabb takt vuxit fram allehanda internetbaserade tjänster och tjänsteförmedlingar. Fenomen som att samåka och äga och nyttja fordon tillsammans har funnits sedan länge. Med hjälp av internet och digitala plattformar har dock denna verksamhet kraftigt expanderat och därigenom ändrat karaktär och expanderat till en storindustri. Begreppet delandes ekonomi för tankarna till att hushåll delar på resurser som redan finns eller som ändå skulle ha skaffats. Till exempel att någon som ska resa till en viss destination med bil låter någon annan följa med på en plats som annars skulle varit tom. Det som händer med den nuvarande utvecklingen är istället att resor tillkommer eller flyttar över från traditionella färd sätt. Bortsett från de problem som detta kan innebära när det gäller förarnas och kundernas rättigheter och rättsläget för verksamheten i vidare mening kan resultatet på sikt bli att trafiken ökar och det inom ett ineffektivt trafikslag (tvärtemot vad som beckningen delandets ekonomi signalerar). En effekt kan också bli att trafikunderlaget för den effektiva och kapacitetsstarka kollektivtrafiken minskar. En möjlig strategi för att kunna avväga för- och nackdelar med detta slags verksamhet är klarare regler för användningen av infrastrukturen.

Självstyrande fordon är ett fenomen som rönt mycket stor uppmärksamhet på senare tid och till vilket stora förhoppningar om en bättre värld kommit att knytas både när det gäller användaranpassade transporttjänster och en förbättrad effektivitet och miljöanpassning. De stora företagen inom fordons- respektive databranschen som mycket kraftfullt driver utvecklingen gör detta från olika utgångspunkter och mognadsgrad. Det handlar om en produktförädling inom en gammal bransch respektive ett nytt område med en eftersträvd placering högst upp i värdekedjan på ett nytt område för en ny, snabbfotad och expansiv bransch. Incitamenten för bolag från de två branscherna ser därför olika ut. När det gäller bilindustrin handlar det om att fortsätta tjäna pengar på att sälja fordon medan det för dataindustrin handlar om att tjäna pengar på mjukvara, systemutveckling och inte minst kontakterna med och information om användarna, så som redan sker inom en rad andra områden. Så länge det inte skett någon sammansmältning av dessa branschintressen finns det således två delvis olika drivkrafter.

Hur balansen mellan dessa båda tendenser kommer att falla ut, liksom hur snabbt dessa fordon får en så stor spridning att de påverkar transportsektorn i stort är omöjligt att säga med någon större grad av säkerhet. Beroende på vilken tendens som segrar kommer effekterna att se väldigt olika ut. Blir ägandet av egna fordon i framtiden lika utbrett och statusladdat som idag, eller användas de kollektivt? Särskilt i det första fallet finns risken att transporter kommer att öka lavinartat, när den som färdas kan ägna sig åt helt andra saker än att köra. Begreppet mobile housing kan då komma att få en annan och mer bokstavlig och vidsträckt innebörd. Ett annat problem är här, liksom för transporter inom delandets ekonomi, att de i många fall mycket effektivare och miljövänligare kollektiva transportmedlen riskerar att trängas undan. Också i detta fall har ägarna av infrastrukturen en helt central roll att spela som en aktiv tredje part mellan bil- och dataindustrin. Det handlar om en proaktiv hållning, att redan nu mejsla ut en politik i förväg om vilken roll autonoma fordon bör ha i framtiden. Här, som på så många andra innovationsområden i teknik- och innovationshistorien har det offentliga en konstruktiv och riktninggivande uppgift att fylla.

Digitaliserad, innovativ, miljösmart och rättvis – en transportsektor i världsklass

De omvälvande innovationer som skett inom många områden på senare tid tack vare användning av ny teknik i kombination med nya affärsmodeller har inte sällan utmanat traditionella branscher från sidan, det vill säga att angriparna har sitt ursprung i helt andra näringar. Facebooks roll när det gäller nyhetsförmedling är här ett tydligt exempel. Inom transportsektorn har något sådant inte inträffat. De innovationer som där skett under inflytande av den digitala tekniken har, som berörts ovan, varit inriktade på effektivisering på mikronivå. Förklaringen är den monopolsituation som råder när det gäller transportinfrastrukturen: spår, gator, vägar och en stor andel parkeringsplatser. Därtill kommer att kollektivtrafiken till betydande del är skattefinansierad. Dessa strukturer är i det närmaste omöjliga att rubba genom angrepp från sidan samtidigt som ansvariga politiker och myndigheter ännu inte tagit sig an de utmaningar och möjligheter som ligger i öppen dager. Inom räckhåll ligger nu

- optimering och miljöanpassning av infrastrukturens (och kollektivtrafikens) nyttjande inbegripet malus/bonusmekanismer när det gäller fordonens egenskaper, fyllnadsgrad och stimulans av nya och gamla effektiva och miljövänliga trafikslag. Ett systematiskt gynnande av effektiva och klimatsmarta färd sätt som gång, cykling och kollektivtrafik är möjligt, samtidigt som resurser kan fördelas så att rättvisa i trafiken främjas, liksom de behov där alternativa lösningar saknas. Möjligheterna att internalisera negativa externa kostnader ökar.
- samordning eller sammanslagning av de offentliga aktörernas aktiviteter på transportområdet, såväl planering, finansiering, drift, information och egenanvändning.
- övergång *från* att hantera momentan och geografiskt koncentrerad överefterfrågan med köbildning och därmed uppoffring i form av förlängda och kraftigt varierande restider *till* uppoffring i form av varierande men förutsägbart pris.
- användning av den stora lediga kapacitet som redan finns i transportsektorn i stället för stora investeringar i ny infrastrukturen för att klara trafiktoppar.
- erbjudanden till resenärer och transportörer, såväl regelbundna användare som turister och andra sällankunder, av en tillförlitlig och ständigt uppdaterad information om alla

tillgängliga transportslag med möjlighet till enkel bokning, betalning och automatisk kompensation vid felleverans samt guidning under hela resan/transporten.

- möjligheter att inbjuda tredjepartsutvecklare att på basis av en kraftigt förbättrad och offentligt tillhandahållen bastjänst avseende mobilitet skapa nya applikationer och affärsmöjligheter. Detta till fromma för en offensiv näringspolitik och ett dynamiskt ekosystem för utveckling inom tjänste- och databranscherna.

Inspiration och modell för en sådan utveckling kan hämtas från de stora it-baserade tjänsteföretagen. Grundläggande är en digital plattform på vilken offentliga aktörer erbjuder sina tjänster och deras olika funktionaliteter. Ständigt uppdaterad information och dynamisk och för de olika trafikslagen samordnad prissättning för användning av infrastrukturen och i kollektivtrafiken är en annan hörnsten, liksom en långt driven produktdifferentiering samt etablerandet av individuella relationer med användarna. Möjligheterna att skapa en omfattande trafik på plattformen är goda med tanke på det knippe unika, monopoliserade tjänster som där erbjuds. Störst potential finns i storstadsområdena där också flera alternativ finns att tillgå än i mindre städer och på landsbygden. Efter hand som datatrafiken ökar bör plattformens användning kunna spridas över hela landet och i glesare befolkade delar stimulera samåkning, ett bättre utnyttjande av den särskilda kollektivtrafiken och även el-cyklar som ett komplement i den mer reguljära kollektivtrafiken.

En utveckling av transportpolitiken i den riktning som ovan antytts skulle ha stor glädje av insatser och bidrag från andra politikområden, liksom dessa – var för sig och i förening – har mycket att vinna på ett engagemang i transportsektorn.

Beträffande den högprofilerade klimatpolitiken är transportsektorn Sveriges största inhemska utmaning. Mycket klara och starka krav från detta politikområde riktade mot transportpolitiken skulle inte bara förhindra det förbiseende som Näringsdepartementet råkat ut för enligt ovan. Det skulle också innebära att kraftfulla innovationsimpulser riktas mot sektorn samtidigt som den skulle befrias från illusionen att införandet av fossilfria bränslen skulle vara tillfyllest för att lösa klimatproblemet. Hanteringen av fordonsparken, från vaggan till graven och infrastrukturens drift, underhåll och produktion måste också beaktas. Därtill kommer att tillgången på fossilfria bränslen inte är obegränsad och att framställningen av dessa konkurrerar med andra behov och önskemål.

Näringspolitiskt är det en stor fördel om de stora offentliga upphandlingar som förekommer på transportområdet i ökad utsträckning (och med bättre måluppfyllelse) kan riktas mot framtidsbranscher som it och tjänsteutveckling, i stället för en mogen bransch som anläggning och med vidare stimulans till den likaledes mogna fordonsindustrin. Detta är vad som skulle ske om utvecklingen av transportsektorn drivs åt det håll som skisserats ovan.

Även när det gäller digitalisering har Sverige höga ambitioner och ett omfattande arbete bedrivs på flera håll, inte minst inom den statliga Digitaliseringskommissionen. Med ett engagemang i transportpolitiken skulle en lucka i det nuvarande arbetet på detta område täppas till. Vid sidan av digitalisering inom privat, inklusive civil sektor och det offentliga möjligheter att stimulera dessa processer har stort intresse riktats mot rationalisering av myndighetsvärlden, men bara av verksamheterna så som de bedrivs idag. Möjligheterna att med digitaliseringen som hävstång transformera delar av offentlig sektor, efter mönster av sådana förlopp inom privat sektor, har inte beaktats. Med staten och kommunernas

monopolställning och roll som nyckelproducent inom transportområdet är detta en självskriven uppgift för digitaliseringspolitiken att ta sig an.

Innovation är ytterligare ett område där Sverige har ambitionen att ligga i framkant. Stora förändringar, genomgripande innovationer, inträffar ofta i spåren av stora teknologiska genombrott och uppträder i vågor efter sådana händelser. De successiva industriella revolutionerna är beteckningar på dessa fenomen. Inte sällan innebär de att gamla branscher, traditioner och handlingsmönster bryts upp i vad som kallas kreativ förstörelse för att ersättas med nya institutioner som också skapar nya branscher och vardagspraktiker. Ett problem med innovationspolitiken är att den i stor utsträckning organiserats efter de institutionella uppdelningar som nu gäller, varigenom de verkligt systemförnyande, institutionella innovationerna faller mellan stolarna. Trafikpolitiken är potentiellt ett sådant område där den omvälvning som skisserats ovan också i hög grad berör klimat-, energi-, stadsbyggnads-, digitaliserings- och näringspolitiken. Ett närmare samröre mellan alla dessa områden skulle därför vara till gagn inte bara för formuleringen av en transportpolitik i världsklass utan också kunna tjäna som en utmaning för innovationspolitiken att frigöra sig från dess nuvarande begränsningar.

Rekommendationer

Argumentationen i detta remissvar leder fram till ett antal rekommendationer. Dessa kan indelas i sådana åtgärder som relativt omgående kan omsättas och sådana som handlar om förberedelser för mer genomgripande förändringar, möjliga att realisera först på längre sikt.

På kort sikt

Likställ steg 1 och 2 med steg 3 och 4 i fyrstegsprincipen när det gäller Trafikverkets skyldighet att jämföra och finansiera alternativen.

Minska trafikytor, särskilt i städerna, på försök. Utvärdera och permanenta förändringarna om de visar sig lyckosama.

Övergå från prognos- till målstyrning i transportpolitiken.

Ta fasta på att den nuvarande transportpolitiken och de alternativ som analyseras i Trafikverkets underlag misslyckas med att nå klimatmålen. Komplettera därför verkets underlag med en studie av vad det skulle innebära med en framtida vägtrafik som uppfyller klimatmålet och hur detta skulle kunna realiseras.

Basunera ut framgångsrika underhållsprojekt med lika stor kraft som nybyggen. Presentera detta som en lika stor och viktig bragd och en plattform för ansvariga politiker att framträda och manifesteras en framgångsrik politik.

Gynna kapacitetsstarka och miljövänliga trafikslag. Avveckla eller modifiera de styrmedel som leder transportsektorns utveckling i fel riktning – motorvägsbyggen, systemet med förmånsbilar, reseavdrag och parkeringspraxis – och verka för att lagar och regler följs på dessa områden.

Ge Trafikanalys i uppdrag att undersöka omfattningen av den lediga kapacitet som finns i olika delar av transportsystemet.

Ta fram mer relevanta metoder som kan belysa transportsystemets samhällsekonomiska effektivitet som alternativ till de nu använda, och på den allmänna välfärdsteorin grundade kalkylerna.

Kräv av de offentliga producenterna av mobilitetstjänster att de förser sina erbjudanden med tillförlitlig produktinformation: hur lång tid kommer resan/transporten att ta och med vilken bekvämlighet kan den genomföras.

Förändra Trafikverkets, och andra statliga transportmyndigheters uppdrag till att gälla leveranser av tillgänglighets- och därunder, mobilitetstjänster snarare än att drifta, förvalta och bygga infrastruktur.

Ta initiativ till en mycket närmare samverkan på regional nivå mellan alla transportaktörer med inriktning på att med gemensamma ansträngningar tillgodose trafikanternas önskemål och behov samt att identifiera lediga resurser som omgående skulle kunna nyttiggöras.

Med sikte på framtiden

Starta redan nu en utredning om möjligheterna att använda modern informationsteknik för att effektivisera och miljöanpassa tillhandahållandet av infrastruktur för de landbaserade transporterna. Ledtiderna för genomgripande förändringar är långa.

Utforma utredningen så att den blir relevant också för innovations-, digitaliserings-, näringsstadsbyggnads- samt klimat- och miljöpolitiken.

Bedriv inom ramen för utredningen olika former av försöksverksamhet.

Bekantgör Sveriges ambitioner att med hjälp av en sådan utredning bli ett föregångsland på transportområdet med början i Stockholm och Göteborg för senare spridning över hela landet.

Viktiga aspekter bör vara ett tjänsteperspektiv med radikalt användarfokus, dynamisk prissättning på användning av väg med regional beslutande- och dispositionsrätt, samt en långt driven samverkan och om möjligt en sammanslagning på regional nivå av de offentliga aktörernas beslutsmyndighet och finansiella resurser till en gemensam politik, planering, finansiering, drift och information. Som ett redskap för samverkan och utveckling av transportväsendet bör prövas en digital plattform i offentlig regi för information och betalning. En viktig uppgift att undersöka är vilken roll autonoma fordon kan och bör få i det svenska transportsystemet.

Den förslagna utredningen skulle kunna ta sin utgångspunkt i den på sin tid avancerade *Transportinformatik för Sverige* (SOU 1996:186). De många goda förslag som där fanns var dock före sin tid och resulterade därför varken i beslut eller handling. Den utredning som här föreslås skulle till en del kunna vara en uppföljning av denna föregångare. En annan förebild är Vägplan för Sverige (SOU 1958:1) som i mångt och mycket bekräftade och lade fast de riktlinjer för den bilorienterade trafikpolitik som alltjämt är förhärskande. Ambitionen skulle kunna formuleras som att lägga grunden till en omorientering av trafikpolitiken bort från Vägplanens principer och in i en ny resurs- och miljösmart digital era.

Remissvar från fristående experten Anders Gullberg, Centre for Sustainable Communications (CESC, KTH) på Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029
Diarienummer (N2015/4305/TIF).

Stockholm som ovan

Anders Gullberg

Docent och tidigare adjungerad professor med inriktning på urbana infrasystem vid KTH, nu anknuten till Centre for Sustainable Communications vid samma lärosäte.
anders.gullberg@urbancity.se