

Remissvar från Samtrafiken

Rapport: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Sammanfattning

Ställningstagande

Samtrafiken har inte i uppdrag att ta ställning i frågor angående infrastruktur som inte berör bolaget direkt och avstår därför att kommentera prioriteringar i den fysiska infrastrukturen.

Brister

Samtrafiken finner dock allvarliga brister i underlaget på tre områden i prioritetsordning:

1. Strategi för digital infrastruktur
2. Uppfyllda klimatmål
3. Beteendeförändringar förorsakade av Corona pandemin

Bristerna gör att basprognoserna bör utmanas i grunden. Basprognoserna baserar sig helt på mer eller mindre linjär utveckling inom tex befolkningsökning, inkomstökning, resandeökning som alla är extrapolerade från historiska data. För den digitala utvecklingen håller inte dessa prognosmodeller. Den digitala utvecklingen handlar om en exponentiell utveckling där en 12 årig period, för att inte tala om den längre 16 åriga perioden, är på gränsen till en evighet. Att rapporten då inte belyser detta förhållande öppnar för frågan om TrV har tillräcklig kunskap om datadriven utveckling.

Ekonomi

Samtrafiken konstaterar att underlaget saknar en ekonomisk plan för den digitala utvecklingen och statens roll som digital infrastrukturförvaltare.

Samtrafikens förslag på åtgärdande av rapportens brister

Bristen på Strategi för digital infrastruktur

I rapporten konstaterar TrV bl.a.:

- (sid 21) *Utvecklingen och användningen av ny teknik kan också förbättra möjligheterna till effektivt och hållbart resande.*
- (sid 24) *Central utmaning är ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem.*
- (sid 28) *Digitala lösningar som möjliggör resfri tillgänglighet har under den pågående covid-19- pandemin fått ett brett genomslag i samhället.*

- (sid 42) *Forskningsläget visar att det råder stor osäkerhet om vilka systemeffekter som den tekniska och digitala utvecklingen kan leda till. Det finns dock en samsyn om att utvecklingen kommer att påverka transportsystemet och generera nya affärsmodeller och tjänster.*

I kapitel 3.4 Förutsättningsskapande åtgärder för digitalisering (sid 45) konstateras: *Grunddata behövs för att nya och förbättrade digitala tjänster ska kunna skapas och tillhandahållas i transportsystemet. Digitala beskrivningar, så kallade digitala tvillingar, av exempelvis infrastruktur och trafikering, behöver utvecklas för att aktörer i transportsystemet bättre ska kunna planera, hantera och tillgängliggöra kapacitet. [...] Trafikverket föreslås ta ansvar för att styra och samordna offentliga grunddata inom transportsystemet, i enlighet med grunddatautredningens intentioner. Samverkan ska ske med Myndigheten för digital förvaltning (Digg) och andra aktörer inom transportområdet. En grov kostnadsuppskattning är initiala kostnader på cirka 30-50 miljoner kronor och därefter cirka 5-10 miljoner kronor årligen.*

Vidare i rapporten:

Kap 3.4.4 Balans mellan möjligheter och risker
(sid 47) *Teknikutvecklingen ger möjlighet till mer automatiserad datafångst och informationsspridning. Informationen blir en allt viktigare resurs, som ska kunna användas effektivt samtidigt som kraven på säkerhet, offentlighet och bevarande beaktas. Behovet av att tillgängliggöra data måste balanseras mot behovet av att skydda data.*

Kap 3.4.6 Styrmedel
(sid 48) *Digitaliseringen skapar nya möjligheter att bidra till målen för transportsystemet. Digitalisering, liksom mycket annan teknik, kan dock sällan få stora positiva effekter utan samordning och styrning från samhället. För att undvika negativa systemeffekter och för att få önskade förändringar, kan styrmedel behöva utvecklas i form av till exempel skatter, avgifter och förordningar. Digital teknik kan också användas för att ta fram nya sätt att styra och reglera beteenden och användning av transportsystemet.*

Kap 3.4.7 Finansiering
(sid 48) *Därför behöver medel omfördelas och allokeras för att möjliggöra införande av lösningar som bygger på ny teknik. Det kan handla om att lösa ett behov genom införande av teknik som gör att en väg kan nyttjas effektivare eller lösningar som minskar resbehoven, istället för en infrastrukturinvestering.*

4.5 Kompetensförsörjning
(sid 49) *Ny teknik, till exempel automatisering, AI och elektrifiering ställer krav på nya typer av kompetenser.*

6.2.1.1 Viktiga forsknings- och innovationsområden
(sid 94) *Transportområdet genomgår ett paradigmskifte där digitalisering genomsyrar all utveckling. Automatisering, uppkoppling och tjänstefiering är tre särskilt tydliga trender.*

Utvecklingen av gradvis automatiserade funktioner gör transportsystemet säkrare genom att dessa funktioner har full uppmärksamhet på sin omgivning och kan agera med minimal reaktionstid. Uppkoppling av fordon, farkoster och infrastruktur, sakernas internet och nya datakällor skapar förutsättningar för nya tjänster inom transportområdet. Här behövs mer kunskap dels om hur samspelet mellan fordon, farkoster och infrastruktur kommer att se ut i framtiden, dels om hur det påverkar utformningen av transportinfrastrukturen. Det krävs även systematisk forskning om den organisatoriska utveckling och den roll som tillfaller människan i framtidens digitaliserade transportsystem. Bland annat handlar det om att analysera och utveckla gränssnitten mellan människa och maskin för att öka säkerhet, kapacitet, effektivitet och acceptans.

6.2.3.5. Informations- och cybersäkerhet

(Sid 102) *Digitaliseringen genomsyrar hela vårt samhälle och förändrar det i grunden. Informations- och cybersäkerhet är att betrakta som en central verksamhet och det kommer att krävas omfattande insatser under de kommande åren.*

Ovanstående citat visar att TrV har en förståelse för att något kommer att hända och att detta något troligtvis kommer att ha en stor påverkan på trafiksystemet. Ändå återspeglas detta inte i basprognoserna.

Den digitala utvecklingen kommer i exponentiellt ökande tempo gå igenom tre skeden (begrepp som blandas ihop i rapporten):

1. Digitalisering, då tidigare analoga data görs digitalt tillgänglig
2. Automatisering, då sekvenser och förlopp görs automatiskt utan mänsklig inblandning i processen
3. Data-driven, då utveckling sker av maskiner baserat på data som finns tillgängligt, s.k. artificiell intelligens

En annan aspekt som inte alls går att finna i rapporten är hur fenomenen växer upp i den digitala världen. "Oändlig" skalbarhet är den digitala utvecklingens kännetecken där globala lösningar kan tillämpas lokalt. Detta till skillnad från fysisk infrastruktur som börjar från det lokala och kan bilda nätverk uppåt ofta genom olika former av standardisering. Lokalt via regionalt till nationellt. Det nationella sätts i ett EU-perspektiv och EU speglas in i den internationella standardiseringen.

Denna brist på insikt över de digitala förutsättningarna gör att Samtrafiken ifrågasätter om det är rätt att samma myndighet skall hantera både den fysiska och digitala infrastrukturen inom transportområdet.

Bristen på kalkyler för investering i digital infrastruktur i den samhällsekonomiska kontexten gör också att de ringa ekonomiska resurserna som presenterats tolkas enbart stödja de existerande fysiska anläggningarna inom väg, järnväg och sjöfart.

Förslag:

Samtrafiken föreslår att regeringen tillsätter en utredning angående behovet av en statlig organisation med ansvar för digital infrastruktur inom mobilitet.

Förslaget finns närmare presenterat i SOU 2020:25 Kapitel 8.5.1 (sid 329-331)

Brister i uppfyllandet av klimatmålen

Klimatkrisen är mänsklighetens största existentiella och ekonomiska kris där Sverige måste göra allt för att Parisavtalet blir uppfyllt.

TrV konstaterar (sid 9) att: *Det skulle kräva en extremt kraftig ökning av bränslepriset jämfört med dagens prisnivå, kanske omkring en fyrdubbling. Ändå är det inget som de föreslår utan räknar i stället med att (sid 10): Till år 2040 antas bränslepriserna nästan ha fördubblats jämfört med i dag, vilket beräknas minska den bränsle drivna trafiken med omkring 20 procent jämfört med oförändrade bränslepriser.*

Samtrafikens analys visar att kostnaden för att köra bil har varit konstant sedan 1980. Bränsleprishöjningarna genom skatter har alltid kompenseras med att medelbilen drar mindre bränsle, dvs bränslekostnaden per mil har varit oförändrad. Likaså har kostnaden för att införskaffa bil varit oförändrad - nuvärdet på den vanligaste nya Volvobilen i Sverige har legat konstant på ca 230 tkr. Detta samtidigt som den disponibla inkomsten konstant har ökat och därmed gjort bilägandet och nyttjandet successivt billigare år för år. Det ihållande extremt låga ränteläget och nya tidigare otänkbara finansieringsformer (privatleasing) har bidragit ytterligare till att bilåkande även kostnadsmissigt är en reell konkurrent till kollektivt åkande.

Denna utveckling eldar också på ett omotiverat stort infrastrukturbehov på vägsidan i Sverige.

På sid 16 konstaterar TrV att: *Persontransportarbetet ökar med 28% och att persontransporterna med bil fortsätter att dominera med nästan samma ökningstakt om 27%. TrV konstaterar vidare att Klimatmålet främst kan nås genom styrmedel som dämpar trafiktillväxten.*

På sid 24 konstaterar Trv att: *Dagens politiska beslut bedöms inte vara tillräckliga för att nå målen om ett fossilfritt transportsystem.*

På sid 59 konstaterar TrV att: *Åtgärder där nyttorna är högre än kostnaderna bör förstas genomföras i vilket fall som helst, och det är uppenbart och välbelagt att åtgärder för exempelvis förbättrad kollektivtrafik, cykel och gång ofta kan skapa mycket stora samhällsnyttor i förhållande till kostnaderna.*

På sid 69 konstaterar TrV att: *Bilnehavet i form av antal bilar per person bedöms i princip vara oförändrat under hela prognosperioden.*

Samtrafiken anser att basprognoserna inte visar någon som helst ambition att i grunden utveckla ett hållbart modernt transportsystem. Prognoserna om en linjär utveckling med ytterst små överflyttningselement kommer självklart inte att leda till en uppfyllnad av klimatmålen.

Förslag:

Att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att göra den långsiktiga transportinfrastrukturplaneringen baserad på att klimatmålen måste uppfyllas hellre framtungt än baktungt. Planeringen skall innehålla handlingsplaner om fundamentala reformer om hur nya beteenden kan åstadkommas. (Om det kräver en fyrdubbling av det fossila bränslepriset (sid 9) så skall det ingå i ett av scenarierna i prognoserna.) Att endast ha +/- 20% scenarioalternativ räcker inte.

Brister i analys av Covid 19 pandemin

TrV reflekterar över Covid 19 pandemin i kapitel 4.4.2 *Långsiktiga effekter av Covid 19 pandemin*. Denna reflektion är på totalt en sida (sid 71) och kan kondenseras med följande tvetydiga citat:

Trafikverkets basprognoser har inte beaktat eventuella effekter av covid-19-pandemin. [...] Pandemin stärker redan pågående trender, till exempel distansarbete, digitala möten och e-handel, vilket talar för att vissa effekter kan bli bestående.

Samtrafikens tolkning är att TrV förstår att pandemin kan ha en inverkan på underlagen för basprognoserna men man väljer att inte beakta det. Vi tycker inte att det är strategiskt verklighetsförankrat att göra så.

I kapitel 6.2.1.1 *Viktiga forsknings- och innovationsområden* står det ingenting om behovet av att fokusera på effekterna, både de positiva och negativa, från Covid 19 pandemin.

Titel: Remissvar från
Samtrafiken
Datum: 2021-01-22

Förslag:

Att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att analysera ändrade beteendemönster framtvingade av Covid 19 pandemin och hur Sverige skulle kunna dra nytta av dess positiva effekter genom riktad stimulans även i tiden efter pandemin. Trafikverket skall vidare översätta dessa möjligheter i ekonomiska termer vilken effekt ett fullföljande kan få på infrastrukturbehoven under planperioden.

Slutord

Samtrafiken menar att Sverige genom Trafikverket kunde visa en helt annan vision för transportområdet genom att aktivt arbeta med de tre brister som Samtrafiken har påpekat. Genom att aktivt befrämja ett samhälle kring resfrihet och delade resurser genom att befästa den delen av sunda beteendemönster som Corona-krisen medfört, göra effektiva klimatprioriteringar och genom att aktivt lägga upp en strategi för en datadriven utveckling för framtidens mobilitet. På detta sätt kunde Sverige möta klimatmålen inom transportsektorn.

Beslut om remissvaret fattat av Samtrafikens styrelse den 22 januari 2021.

Gerhard Wennerström
Vd, Samtrafiken
Mobil: 070 762 3876
e-post: gerhard.wennerstrom@samtrafiken.se