

Stockholm den 19 november 2017

Till ordförande i Trafikverkets styrelse Mats Sjöstrand

Med kopia till styrelsens övriga ledamöter

Lena Erixon, Magnus Persson, Hans Lind, Staffan Widlert, Iimar Reepalu, Anneli Wikner, Anne-Marie Eklund Löwinder, Kristina Birath, Jerk Wiktorsson, Airi Aspman, Sören Svensson, Johanna Jakobsson, Charlotte Olsson, Per-Arne Utbult; till Bo Netz, överdirektör i Trafikverket; samt till Madelein Keskitalo, styrelsens sekreterare

### **Digitaliseringens utmaningar och möjligheter inom transportsektorn**

Vi önskar med detta brev göra Trafikverkets styrelse uppmärksam på de helt nya möjligheter som den snabba digitaliseringen öppnar. Här berör vi specifikt de motoriserade, landbaserade transporterna. På ett generellt plan har våra synpunkter relevans för hanteringen av digitalisering inom offentlig sektor liksom i samhället i stort.

Frågan om digitalisering och hur myndigheter på bästa sätt ska svara upp mot de växande krav som ställs från såväl politiskt som medborgerligt håll blir allt mer brännande både vad gäller funktionalitet och säkerhet. Hur ska till exempel de statliga verken bidra till Sveriges mål att bli en förebild för andra länder på områden som digitalisering och innovation? Även kraven på klimatomställning, bland annat genom den av riksdagen antagna klimatlagen, riktas mot offentlig sektor.

För privat sektor har den närmast allomfattande anslutningen av människor och ting till internet, den digitala plattformstekniken och det avancerade sättet att insamla, bearbeta och leverera användaranpassade data inneburit genomgripande förändringar. Styrkan i denna omvandlingskraft framgår av att de högst värderade företagen i världen, alla plattformsbolag baserade i USA eller Kina, har erövat sina positioner under det senaste decenniet. Deras framgångar bygger i hög utsträckning på direktkontakter med användarna, möjligheter att koordinera tidigare isolerade processer och verksamheter, att nyttiggöra ledig kapacitet och undvika överbelastning. Utvecklingen av nya affärsmodeller har också haft stor betydelse. Vanligtvis sker denna genom tjänstefiering, det vill säga genom ersättning för användning snarare än för ägande. Betalning sker ofta genom att användarna, mer eller mindre medvetet, delar med sig av sina personliga data.

Det är nu hög tid att en motsvarande utveckling startar inom offentlig sektor. Här har hittills ambitionerna i huvudsak varit att med hjälp av digitalisering effektivisera existerande processer och rutiner, inte att skapa nya och omvälvande möjligheter. Samtidigt är det just genom välinformerade och offensiva initiativ från och för offentlig sektor, i samverkan med privata företag och medborgarna, som Sverige sannolikt har sin enda chans att förverkliga de högt ställda målen.

### *Trafikverkets särställning*

Vi menar att transportsektorn uppvisar egenskaper som gör Trafikverket särskilt väl lämpat i rollen som digital föregångare: alla medborgare, företag och andra organisationer är berörda, verket levererar bastjänsterna – tillgång till infrastruktur – som alla resor och andra transporter vilar på, utnyttjandegraden i stora delar av näten och fordonen är mycket låg och överbelastning förekommer samtidigt som koordineringen mellan infrastruktur, fordon, olika transportslag och de olika aktörerna inom transportsektorn är påfallande bristfällig. *De potentiella vinsterna med en ökad samordning är med andra ord mycket stora.* Det handlar om effektivisering och ökade möjligheter att främja samhällliga mål som hälsa, lokal och global miljö, jämställdhet och rättvisa.

### *Ett första steg*

En radikalt förbättrad och samordnad informationsförsörjning kan utgöra ett första och fristående steg på vägen mot en ökad digital mognad inom transportsektorn. Detta kan till exempel innebära en strävan mot att ge allt bättre information om de tjänster som Trafikverket (och väghållande kommuner) levererar i form av korttidsprognoser över förväntade rese- och transporttider och ständiga uppdateringar vid olika former av störningar i trafiken. En sådan informationsverksamhet är inte bara till gagn för trafikanterna utan kan användas i Trafikverkets egen verksamhet såväl i den löpande driften som vid mer långsiktig planering. Fortlöpande tillförsel och uppdatering av historiska trafikdata ökar möjligheterna att göra träffsäkra simuleringar av olika tänkbara förändringar i systemen vad gäller kapacitet, incitamentsstruktur och belastning. Även samordningen och informationsutbytet med andra offentliga och privata verksamheter på transportområdet, som till exempel kollektiv- och beställningstrafiken, underlättas. Information har visat sig ha begränsad effekt på trafikflöden, men intensifierade försök med dynamiska hastighetsrekommendationer kan, givet den låga kostnaden, ändå vara värda att pröva.

Den kanske största vinsten med en sådan förhöjd digital ambition är de utvecklingskrav som kommer att ställas på en integritetssäker och transparant hantering av trafikantdata, såväl persondata, efter informerat samtycke, som anonymiserade data. Tekniker som är under långt framskriden utveckling har stor potential att klara dessa utmaningar och på ett sådant sätt att flera myndigheter och administrativa nivåer inom offentlig sektor kan ha samfällt utbyte av en sådan utveckling.

### *Förslag till åtgärder*

Med ett svagt centralt ansvar och bristande systemtänkande på digitaliseringens område riskerar Sverige snart att stå utan relevant infrastruktur för innovationer som kommer att erbjudas andra länders medborgare eller bli beroende av privata aktörer utan samhällsansvar. Insatser brådskar och Trafikverket har möjlighet att ge ett väsentligt bidrag på transportområdet genom följande insatser:

1. Etablera en tydlig vision för vilken roll Trafikverket avser att ta i frågor om den digitala infrastrukturen.
2. Ta initiativet till ett nationellt så kallat agilt lab som kan experimentera med lösningar för att tillgodose behovet av trafikdata hos medborgare, transportsektorn och nya innovativa transportaktörer.
3. Arbeta med öppen källkod och öppna tjänster som huvudalternativ (som till exempel Open Street Database, Open Addresses, Pelias, Open Street Routing Manager) och använda Finland/Helsingfors som inspiration och språngbräda med hjälp av deras öppna källkod.

4. Bjuda in till samarbete mellan parter som redan, till stor del på egen hand och var för sig, utvecklar lösningar av här antytt slag – taxinäringen, åkeriföretagen, kommuner och internationella företag så som Google och Apple.
5. Stimulera delning av data och Trafikverkets egen användning av denna resurs. Aktörer med data om trafikläge, adresser, hastigheter, rutter, kända störningar och den egna fordonsflottans rörelser kan ha stor ömsesidig nytta av en ökad pool av gemensamma data. En incitamentsstruktur behöver skapas som gör det förmånligt att dela med sig och få tillgång till andras data.
6. Säkerställ att kraven på integritet uppfylls i enlighet med EU-förordningen The General Data Protection Regulation (GDPR; EU Regulation: 2016/679).

#### *Ett andra steg*

De riktigt stora vinsterna står att finna i ett framtida nästa steg som förutsätter ökade möjligheter att påverka trafikanternas beslutssituationer genom ett utvecklat belönings- och betalningssystem (BBS) för användning av infrastrukturen, till exempel som växling mot skatterna på bensin. Övervägs ett sådant system, en digital plattform för information och betalning, bör detta om möjligt även innefatta den kollektiva trafiken och vara öppet för andra aktörer på transportområdet. Samhällsmål som minskad klimatpåverkan, bättre lokala miljöförhållanden, ökad jämställdhet och bättre hälsa kan främjas genom att de algoritmer som styr BBSsystemet optimeras också för dessa dimensioner vid sidan av en renodlad effektivisering. Det är genom att skapa individualiserade relationer med de trafikanter som så önskar som stora och successivt allt starkare effekter i önskad riktning kan påräknas, vilket sker i dagens framgångsrika privata plattformsbolag. En utveckling i här antydd riktning skulle innebära både en omvälvande institutionell innovation och en avancerad digital tillämpning med potential att föra Sverige fram till den ledande position som eftersträvas på dessa områden.

Vi ställer oss gärna till förfogande för en fördjupning av de här framförda synpunkterna.

Vänliga hälsningar

Anders Gullberg  
Associate professor  
Urban city  
Partner i Mistra-SAMS, KTH  
[anders.gullberg@urbancity.se](mailto:anders.gullberg@urbancity.se)  
+46 70 9171610

Christian Landgren  
Verkställande direktör och grundare  
Iteam  
[christian.landgren@iteam.se](mailto:christian.landgren@iteam.se)  
+46 70 7755831