

DN DEBATT REPLIKER

DN Debatt Replikor. "Infrastrukturkommissionen förbiser digitaliseringens möjligheter"



PUBLICERAD 2015-11-02

Den så kallade infrastrukturkommissionen föreslår (DN Debatt 28/10) att investeringarna i trafikinfrastruktur ska öka. I en tid när digitaliseringen slår igenom på bred front bör ambitionen istället vara att använda den nya tekniken för effektivisering och miljöanpassning av de stora resurser som redan finns, skriver KTH-forskaren Anders Gullberg.

I dag sker ett massivt genombrott för användningen av digital teknik. Nya tjänster och affärsmöjligheter utvecklas. Verksamheter effektiviseras och en långt driven miljöanpassning blir möjlig. På område efter område sker så kallade disruptiva förändringar. Även transportsektorn berörs på fordonsnivå med realtidsinformation, delad ekonomi och visioner om snabb spridning av självstyrande fordon. Däremot har infrastrukturen hamnat på efterkälken. Detta är märkligt då den nya tekniken väl lämpar sig för en långt driven koordinering av beslut och fordonsrörelser, med mångdubbel kapacitetsökning inom räckhåll.

Det uppdrag som en grupp byggorienterade företag gett ett antal seniora politiker och kvalificerade forskare bär därför otvetydigt gårdagens stämpel. Möjligheten att öka omfattningen av infrastrukturinvesteringarna, särskilt nämns vägar och järnvägar, är inte frågan för framtiden, även om vissa kompletteringar är angelägna. Med denna beställning har kommissionen, trots ett ambitiöst arbete, hamnat på fel spår. Frågan bör istället vara: hur ska användningen av infrastrukturen effektiviseras med hjälp av den nya teknikens möjligheter, till gagn för skattebetalare och trafikanter?

En del av svaret finns i dynamisk efterfråge- och miljöanpassad prissättning på väg och spår, en "köfrihetspeng" – inte för inkomsterna utan för omvälvande höjning av kapaciteten. Effekten blir särskilt stor om effektiva transportslag prioriteras. It gör sådana lösningar smidiga.

Kommissionens nya investeringslösningar blir därmed mindre relevanta. Att institutionella placerare söker sig till investeringar i infrastruktur när avkastningen på andra tillgångar är låg eller osäker ökar risken för suboptimering. Den omvälvning som infrastrukturen behöver genomgå försvåras av en splittrad kommandostruktur. Det rör sig om en sammansmältning av dess olika delar när det gäller planering, finansiering, drift, information och prissättning. Med en sådan

stabil grund skapas utomordentligt goda och unika möjligheter för företag av olika storlek och inriktning att utveckla en bred palett av transport- och andra tillgänglighetsskapande tjänster. Och för Sverige att bli världsledande industriellt och miljömässigt på transportområdet.

Följande steg bör tas:

- Sverigeförhandlingen undersöker möjligheterna att använda existerande infrastruktur effektivt som alternativ till att bygga nytt.
- Trafikverket prövar möjligheterna att lösa framtida transportbehov utan förflyttning eller med hjälp av existerande infrastruktur och får tillåtelse att finansiera sådana åtgärder.
- Trafikverkets uppdrag förskjuts från att bygga och förvalta infrastruktur till att leverera tillgänglighets- och mobilitetstjänster.
- Infrastrukturägandet reformeras så att planering, beslut, finansiering, drift, information och prissättning sker samfällt.
- Därtill behövs initiativ från it-branschen. Byggsektorns inflytande behöver balanseras. Som det nu är förefaller it-bolagen endast tala för den egna varan. En viss branschsammanhållning skulle öka chanserna till framgång.

TEXT

Anders Gullberg, före detta adjungerad professor i teknikhistoria vid KTH med särskild inriktning på urbana infrsystem. Nu verksam som forskare vid Centre for Sustainable Communications vid samma lärosäte.

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt