

Digitaliseringens möjligheter att främja ett effektivt, hållbart och säkert transportsystem

December 2022

- Stockholmsregionens Europaförening välkomnar initiativ för att öka digitaliseringen av mobilitetssektorn och ser digitalisering som en möjlighet att möta mål om minskade miljöpåverkande utsläpp från transporter samt ökad trafiksäkerhet.
- Stockholmsregionens Europaförening understryker att data från den offentliga sektorn är en avgörande del i att skapa en övergripande bild av trafiken. Det finns ett tydligt värde i att göra icke-känsliga uppgifter tillgängliga på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för alla intressenter. För att säkerställa ett effektivt dataflöde måste utmaningar såsom hantering av personuppgifter, andra känsliga uppgifter och även data som betraktas som företagshemligheter åtgärdas. Därtill behöver interoperabilitet mellan system och tjänster säkras, till exempel när det gäller intelligenta transportsystem (ITS).
- Stockholmsregionens Europaförening anser att EU-lagstiftning om digitalisering inom mobilitet inte ska medföra oskäligen kostnader för regioner och kommuner utan snarare bidra till möjligheter till effektivisering och en utökad möjlighet till EU-finansiering för utveckling av digitala och tekniska lösningar och förbättrade system. EU:s institutioner bör inte underskatta de personella och finansiella utmaningar som regioner och kommuner står inför i detta sammanhang.
- Stockholmsregionens Europaförening betonar vikten av att förtydliga kopplingen mellan existerande och kommande EU-lagstiftning om digitalisering inom mobilitet samt att lagstiftningen behöver harmoniseras.
- Stockholmsregionens Europaförening ser stora möjligheter med uppkopplade och automatiserade fordon då det kan bidra till effektivare transporter, bättre räckvidd av kollektivtrafiken, säkrare och mer kostnads- och naturresurseffektiva transporter, samt ge ökad styrning av transporter på regioners och kommuners villkor med exempelvis geostaket. EU-lagstiftning bör dock utvecklas med försiktighet för att skapa ett brett förtroende hos användarna och säkerställa trafiksäkerheten, samt säkra att det inte leder till oskäligen kostnader för regioner och kommuner.
- Stockholmsregionens Europaförening ser positivt på de kommande förslagen om delning av fordons data och ett gemensamt europeiskt mobilitetsdataområde då förslagen förväntas stötta arbetet med att uppnå andra mål kring transport kopplade till hållbarhet, effektivitet och säkerhet. Detta bör göras i enlighet med de principer kring datadelning som nämns i andra delar av positionspapperet: hantering av personuppgifter och andra känsliga uppgifter, villkor för tillgång till data och delning av data (privata och offentliga aktörer), företagshemligheter, interoperabilitet och inte medföra oskäligen kostnader.

Interoperabilitet, standardisering och delning av data

Data från olika aktörer – där offentlig sektor har en central roll men också fordonstillverkare och andra operatörer – är avgörande för att skapa en övergripande bild av trafiken, det här gäller exempelvis data angående komponenter (hållplatser, skyltar etc.) och dynamisk trafikinformation som ligger till grund för trafikledning. Det finns ett tydligt värde i att göra icke-känsliga och anonymiserade uppgifter tillgängliga på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för alla intressenter inklusive exempelvis kollektivtrafiken. Kommuner bör också ges ett tydligare mandat att kunna kräva inlämning av icke-känsliga och anonymiserade data från den privata sektorn. Vi välkomnar förslaget om en förbättrad datainsamling och särskilt texten om vikten av dialog och samverkan med intressenter för hållbara urbana godstransporter i EU:s nya ram för mobilitet i städer (avsnitt 2.6) och ser det som positivt om kommuner fick ett tydligare mandat att kunna kräva inlämning av icke-känsliga och anonymiserade data från till exempel logistikföretag.

Det finns dock viktiga utmaningar som måste åtgärdas för att säkerställa ett effektivt dataflöde såsom hantering av personuppgifter och andra känsliga uppgifter.

Interoperabilitet mellan system och tjänster är viktigt, till exempel när det gäller intelligenta transportsystem (ITS). Att kräva tillgång till maskinläsbara data och utbyggnad av ITS-tjänster kommer att få betydande konsekvenser för kommuner och regioner eftersom en avsevärd mängd data finns kvar i icke maskinläsbar form.

Utvecklingen av multimodal rörlighet och anslutning av olika transportsätt är beroende av genomförandet av ITS. Detta i sin tur beror på mängden, pålitligheten, kvaliteten och tillgängligheten av offentliga data som är avgörande för att skapa den övergripande trafikbilden.

Att samla in, kvalitetssäkra och tillgängliggöra data kräver stora investeringar; i hårdvara och IT-system men än större i personella resurser samt organisations- och kompetensutveckling. Hur kostnaderna för detta ska fördelas behöver ses över då den offentliga sektorn inte kan förväntas tillhandahålla data gratis.

Undvika oskäligen kostnader för offentlig sektor

Det är viktigt att inte underskatta kostnaderna för att generera och hantera data både för offentliga och privata aktörer. Att implementeringen av digitaliseringsarbetet, genom att fler områden digitaliseras, kommer att innebära ökade kostnader är ofrånkomligt. Det är dock av stor vikt att inte underskatta kostnaderna och den utmaning det utgör för regioner och kommuner.

EU-kommissionen uppskattar att genomförandet av den digitala omställningen kräver investeringar på minst 125 miljarder euro per år¹ samtidigt som finansieringen för den digitala omställningen uppgår till ungefär 220 miljarder euro under programperioden 2021–2027² icke inkluderat sammanhållningspolitiken. Den offentliga sektorn behöver ges förutsättningar och tid för att anpassa nuvarande finansieringsmodeller och modeller för när, var och hur data tillhandahålls. Om större förpliktelser förväntas av städer, kommuner och regioner måste ekonomiskt stöd göras tillgängligt för

¹ Europeiska kommissionens åtföljande arbetsdokument [Identifying Europe's recovery needs](#) som medföljer *Europe's moment: Repair and Prepare for the Next Generation*, SWD(2020) 98 final, 27.05.2020

² <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/activities/funding-digital>

att implementera nya lösningar eller för att tillhandahålla relevanta data. Ny lagstiftning behöver ta hänsyn till det offentliga perspektivet och lokala förutsättningar.

Tydliggöra kopplingen mellan EU:s olika regler på området

Det är även viktigt att betona att otydligheter mellan existerande EU-lagstiftning och kommande förslag kopplade till digitalisering inom transport kan skapa svårigheter för lokala och regionala myndigheter och därmed hämma ett framgångsrikt omfattande genomförande.

Möjligheterna med uppkopplade och automatiserade³ fordon

Automatiserade fordon kan möjliggöra en ökad tillgänglighet till mobilitetstjänster, främst i områden där det med dagens förutsättningar bor för lite resenärer eller att det sker vid tider på dygnet med få resenärer. Ökad automatisering inom godstransportkedjan kan bidra till säkrare och mer kostnadseffektiva transporter. I båda dessa fall finns stora positiva värden om denna teknik skulle möjliggöra effektivare transporter och trafikflöden.

Med uppkopplade fordon skapas även möjligheter för ökad styrning av transporter på regioners och kommuners villkor, till exempel genom geostaket⁴, där ett fordon's funktioner styrs utifrån villkor uppsatta för en geografisk zon. Det kan betyda att ett hybridfordon automatiskt går över till eldrift vid inträde i en miljözon eller att hastigheten kan begränsas till gångfart i fotgängartäta miljöer.

Lagstiftning inom uppkopplad och automatiserad mobilitet behöver utvecklas med försiktighet för att säkerställa att det inte minskar trafiksäkerheten och att det inte leder till allt för höga kostnader för kommuner och regioner.

Nya lösningar utvecklas med fördel i utmaningsdrivna projekt med parter från olika delar av samhälle, akademi och näringsliv. Deltagande i sådana projekt bidrar till omvärldsbevakning och kontinuerlig kunskapsuppbyggnad samt möjliggör för städer, kommuner och regioner att vara testbäddar för innovationer och ny teknik.

Gemensamt europeiskt mobilitetsdataområde och tillgång till fordons data

Som ett steg i EU:s ambition att etablera en digital inre marknad planerar EU-kommissionen att lägga fram förslag om sektorsspecifika dataområden. Inom mobilitet förväntas ett förslag till förordning om tillgång till fordons data, resurser och funktioner i slutet på 2022 och ett meddelande om ett gemensamt europeiskt mobilitetsdataområde under andra kvartalet 2023.

Tillgång till fordonsgenererade data är viktigt för den framtida utvecklingen inom transportsektorn, såsom utvecklingen av innovativa datadrivna mobilitetstjänster och för att göra det enklare för offentliga myndigheter att utföra sina uppdrag kopplade till miljö och trafiksäkerhet. En annan viktig aspekt är möjligheter att genom tillgång till fordons data kunna skapa mer effektiva trafikflöden med hjälp av trafikstyrningslösningar, vilket i sin tur kan leda till minskad effektiv restid, utsläpp och

³ Automatiserade fordon är fordon som har teknik för att kunna köra sig själva under hela eller en del av färden. Andra benämningar som ofta används är självkörande, autonoma eller förarlösa fordon.

⁴ Med begreppet geostaket (på engelska geofencing) menas typiskt sett geografiskt avgränsade områden som "inhägnas" virtuellt med hjälp av digital teknik. Geostaket på vägtrafikområdet kan innebära att en digital, geografisk zon upprättas inom vilken anslutna fordon kan anpassas i enlighet med uppsatta villkor, exempelvis hastighetsbegränsning.

trafikolyckor. Tillgång till och standardisering av fordonsgenererade data behöver utformas på ett sätt som gör att de här målen kan nås.

Det finns många implementeringsområden för dessa typer av data, såsom validering av data mot den verklighet som den ska representera. Om fordon samlar in data om till exempel hastighetsbegränsningsskyltar kan det valideras mot trafikregleringsdata för att förbättra datakvaliteten. Datakvalitet är en förutsättning i till exempel intelligenta hastighetsanpassningssystem och geostaket-applikationer.

~

Stockholmsregionens Europaförening består av tre huvudmedlemmar: Stockholms stad, Region Stockholm och Storsthlm. I föreningen ingår också Region Uppsala, Region Västmanland, Region Sörmland, Region Gotland och Mälardalsrådet. Föreningen – Stockholmsregionens Europaförening – har som syfte att främja medlemmarnas gemensamma politiska intressen genom att samverka i frågor som rör regionens förhållande till EU. Tillsammans äger och styr medlemmarna [Stockholm Region EU Office](#), som är deras gemensamma representationskontor i Bryssel.