
”Det behövs ett nytt sätt att tänka om trafik”

2015-09-11 13:27

Det här är en debattartikel. Åsikterna som framförs är skribentens egna.

[Aktivera Talande Webb](#)

SLUTREPLIK. Trafikinфраstrukturen representerar enorma värden som förvaltas på ett skrämmande ineffektivt sätt. Vad vi efterlyser är en förändrad grundlogik så att fokus riktas mot tillgänglighet för människor i stället för framkomlighet för fordon, skriver Karolina Isaksson och Anders Gullberg.

Trafikverkets kommunikationsdirektör Anna Lühr ger [i sitt svar](#) på vår artikel en klagörande beskrivning av hur Verket tar sig an informations- och

kommunikationsteknologins roll i den framtida trafiken. Det är en positiv inställning till digitalisering som tecknas.

Sammantaget bekräftar dock svaret att Verket ännu inte tagit till sig de verkligt omvälvande möjligheter som öppnat sig. Det finns en risk att huvudspåret kommer att handla om autonoma fordon, inte en omställning till yt- och energieffektiva lösningar.

För att digitaliseringens riktigt stora möjligheter ska bli synliga behövs ett nytt sätt att tänka om trafik som bryter med traditionen att i första hand bygga och förvalta vägar för att i stället arbeta utifrån en förståelse av trafiken som en tjänst.

Grundläggande är att trafiken är en tjänst som skapar tillgänglighet genom att förflytta människor och gods. Detta sker genom kollektivtrafik, självservice (eget fordon i annans infrastruktur) eller som beställningstrafik (taxi eller spedition). En bra tjänst kännetecknas av lätt åtkomliga, uppdaterade och pålitliga erbjudanden, med god överblick över det totala utbudet, samt möjligheter att enkelt kombinera tjänster från olika leverantörer.

För trafiken skulle en sådan utveckling kunna stimuleras med en multimodal, digital reseplanerare på en öppen plattform där informationen om restid och pris bör vara tydlig och bindande. Bruksanvisning ges i form av guidning under hela resan/transporten för alla trafikslag. Det bör vara enkelt att boka och betala för resan och transporten (direkt och digitalt). Vid hotande förseningar ges förslag om alternativa resvägar eller trafikslag och skulle dessa ändå inträffa sker kompensation automatiskt.

Detta är ingen science fiction, utan fullt möjligt med realtidsinformation och dynamiska, samordnade, efterfråge- och miljörelaterade priser för användning av vägar, p-platser och kollektivtrafik.

Att använda dessa informations- och betaltjänster måste vara frivilligt, men redan vid begränsat deltagande uppstår positiva effekter. Vanans makt är stor, också i trafiken, men erfarenheterna från trängselskatten i Stockholm visar att trafikanterna, trots detta är tillräckligt priskänsliga för att trafiksituationen ska påverkas, köer och trängsel minska, kapacitet och förutsägbarhet öka och dyra investeringar kunna skjutas på framtiden eller undvikas.

Trafikinфраstrukturen representerar enorma värden som i dag förvaltas på ett skrämmande ineffektivt sätt. Vad vi efterlyser, och som inte syns i Trafikverkets svar, är en förändrad grundlogik för transportplaneringen så att fokus riktas mot tillgänglighet (för människor) i stället för framkomlighet (för fordon).

Trafikverkets svar indikerar att en viss omorientering kan vara på väg. Ett positivt exempel är utvecklingsarbetet för att stimulera samåkning. Tyvärr friskriver sig Verket från att undersöka vad ändrade vägavgifter kan ge, med hänvisning till att detta är en politisk fråga. Ett annat problem är att möjligheter att med hjälp av digital teknik använda befintlig kapacitet mycket effektivare inte påverkar planerna i Stockholmsregionen.

Omställning till ett hållbart transportsystem är brådskande om övergripande mål om tillgänglighet och miljö ska kunna realiseras. Det är här digitaliseringen kommer in som en omvälvande möjlighet som bör nyttjas fullt ut här och nu, men också utvecklas långsiktigt strategiskt.

De revolutionerande förändringar som vårt förslag om en effektivare användning av infrastrukturen kan leda till är helt i paritet med framtidsspaningarna om autonoma fordon (väl sammanfattade i [The Economist 1 augusti 2015](#)). Om båda dessa framtida möjligheter realiseras, blir skillnaderna mot dagens sätt att skapa tillgänglighet enorma, med goda förutsättningar att förverkliga en hållbar stadstrafik.

Vi tror att Trafikverkets fortsatta omorientering mot att fullt ut använda de verktyg som finns att tillgå skulle vara betjänt av ett uttryckligt uppdrag att producera tjänster. Detta är naturligtvis om något en trafikpolitisk kardinalfråga.

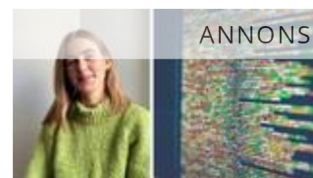
Karolina Isaksson, forskningsledare vid VTI och adjungerad professor i samhällsplanering med inriktning mot policy och hållbarhetstransitioner vid KTH.

Anders Gullberg, tidigare adjungerad professor med inriktning på urbana infrasytem vid KTH.



Xylem 8 november 11:37

På Xylem kloggar kreativiteten aldrig igen



Fordon 8 november 13:40

Trafikverket varnade för urspårningsrisk på rälssträckan redan i fjol



Premium 8 november 13:21

Nya solkartor ska råda bot på "vilda västern"



Ejendals 8 november 08:09

Både snygg och trygg i samma skor på jobbet?



Digitalisering 8 november 11:04

Klart: Så mycket kostar SpaceX Starlink i Sverige



Populärteknik 8 november 09:36

Är det här Samsung Galaxy S22 Ultra?



Ingenjörsfördomar 8 november 07:00

Leker Scantias ingenjörer med Lego på rasten?

