
"Digital teknik - blind fläck för Trafikverket"

2015-08-31 06:18

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

[Aktivera Talande Webb](#)

DEBATT. Trafikverket sprider en slentrianmässig bild av att det råder brist på vägar i Stockholm. Det är i stället brist på analys som råder. Den snabba digitaliseringen skapar helt nya förutsättningar att undvika trängsel, enligt Karolina Isaksson VTI och Anders Gullberg, KTH.

Trafikverket region Stockholm bjuder in till dialog om "Framkomlighetsprogram" för Storstockholms huvudvägnet. Flera lovärda ambitioner formuleras och konsekvent arbete för minskade koldioxidutsläpp, ökad andel kollektivtrafikresor, god tillgänglighet och förbättrad framkomlighet pekats ut som "betydande utmaningar". Trafikverket konstaterar också att det inte går att bygga ikapp efterfrågan.

Men i sina förslag kör Verket vidare i gamla hjulspår. Fordonens framkomlighet, inte trafikanternas tillgänglighet, är i fokus. Prognoser med självförstärkande inslag styr fortfarande tänkandet och eftersträfvade mål försvinner i fjärran.

Enligt Trafikverkets beräkningar kommer inte trängseln att minska trots de investeringar i hundramiljardersklassen som är utlovade i Stockholmsregionen.

Klimat- och andra miljömål blir allt svårare att nå när stora, dyra investeringar på vägsidan framställs som nödvändiga trots att de motverkar tillgänglighet och miljö.

Låt oss skärskåda den mest centrala tankegången: att kapaciteten i vägnätet helt enkelt inte räcker till. Detta är långtifrån självklart. Trängselskatten är bara ett exempel på hur trafikflöden kan utjämnas och minskas. Även Trafikverket beskriver den som effektiv.

I stället för att slentrianmässigt sprida bilden av brist på väginfrastruktur vore det lämpligt att analysera de möjligheter som den digitala tekniken ger.

Tillgången till intelligent kommunikationsutrustning hos trafikanterna öppnar för Trafikverket att kraftfullt minska köbildning och samtidigt erbjuda trafikanterna en mycket bättre tjänst med i förväg garanterade och kortade restider. Betänk att bilar i kö har många lediga platser och att bussar på reserverade körfält förmedlar mångdubbelt fler trafikanter än blandad trafik.

Att gynna transportslag som gång, cykel, kollektivtrafik och samåkning leder till ett bättre utnyttjande av infrastrukturen. Med detta betraktelsesätt blir den bristande kapaciteten

en chimär.

Det finns en blind fläck i Trafikverkets program, nämligen frånvaron av analys och diskussion om hur Verket skulle kunna stödja och självt använda den snabba digitaliseringen. Den har redan förändrat det urbana landskapet och kan skapa helt nya förutsättningar för stadstrafiken.

Delandets ekonomi märks i olika former av lånesystem där den digitala tekniken utgör katalysator. Dagens trafikinformationstjänster visar hur individer och organisationer använder de möjligheter som digitaliseringen ger.

Men den verkligt stora potentialen, ur ett trafikplaneringsperspektiv, hamnar på Trafikverkets (och kommunernas) bord. Den handlar om att optimera användningen av infrastrukturen. Förekomsten av informations- och kommunikationstjänster nämns i Framkomlighetsprogrammet, men då endast för att förutse och anpassa sig till väntade trafikflöden. Att använda den digitala tekniken proaktivt diskuteras inte.

Med efterfrågeanpassade vägavgifter och samarbete med kollektivtrafiken finns möjligheter att utjämna flöden, undvika trängsel, skapa tillgänglighet och klara miljömålen. I andra städer runt om i världen märks en sprudlande nyfikenhet visavi digitaliseringens möjligheter på trafikområdet.

Tiden är mogen för ett paradigmskifte till hållbar och digitalt harmonierad mobilitet. Men då krävs att stadstrafikens nyckelaktörer – Trafikverket, landstingets trafikförvaltning, regionens kommuner och Sverigeförhandlingen – går samman, vågar tänka nytt och drar nytta av den lediga potential som finns i trafiksystemet med den digitala teknikens hjälp.

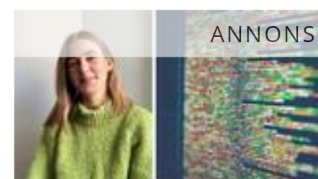
Karolina Isaksson, forskningsledare vid VTI och adjungerad professor i samhällsplanering med inriktning mot policy och hållbarhetstransitioner vid KTH.

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

f t in r e

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?

