

DN DEBATT REPLIKER

DN Debatt Repliker. "Låt oss slippa vänta 35 år på nya förslag"



PUBLICERAD 2015-04-20

Med beslutsamhet kan digitala trafikplaner införas inom tio år, skriver Anders Gullberg och Anna Kramers.

Det finns stora lediga resurser i dagens storstadstrafik. Detta var huvudbudskapet i vår artikel om det trafikkaos som trots detta råder (12/4). Digitala trafikplaner – ett banbrytande sätt att länka samman beslut och komponenter i trafiken – gör det möjligt att fördela dessa så att alla blir vinnare, även miljön.

Ledig kapacitet och effektivisering är drivkrafter för bilpooler, Uber, UbiGo med flera och även för reseplanerare som Trafiken.nu och Google. Men, som vi också underströk, det är först när vägar, p-platser och kollektivtrafiken också används effektivt och miljövänligt som en ny epok inträder. När trafikanternas beslutssituation modifieras, genom pålitlig information och variabla priser, kan små förändringar av efterfrågan åstadkommas som är tillräckliga för att sammanbrott ska undvikas, trafiken bli förutsägbar och miljöhänsyn få fullt genomslag.

Digitala trafikplaner är tekniskt möjliga men organisatoriskt svåra att införa. Trafikslagen planeras och drivs i dag separat trots stort ömsesidigt beroende. Bristande insikt hos trafikmyndigheterna om den tjänst de levererar är ett annat hinder. Användarna behandlas mera som störande inslag än samarbetspartners. Digitalt levererade tjänster blir många gånger framgångsrika just därför att de tillgodoser användarnas önskemål och erbjuder nyttigheter som dessa inte ens visste var möjliga. Vi instämmer helt i Sofia Svantessons varningar för bristen på kundorientering hos trafikmyndigheterna. Designen av tjänster som sätter användarna i fokus är helt avgörande för succé eller fiasko.

I sociala medier kritiserar vi för att vilja det omöjliga – att planera människors fria val och att det därför är bättre att bygga vägar. Men dessa, liksom att bygga spår, förändrar om något tusentals människors beteende för lång tid framöver. Att stimulera bilister att skjuta upp avresan är knappast något övergrepp, om de kommer fram tidigare på grund av minskad trängsel. Invändningen att minskade köer stimulerar till mer resande, på ungefär samma sätt som en ny väg gör det, är däremot relevant. Av miljöhänsyn kan det bli nödvändigt att sätta priser som håller en växande biltrafik i schack och samtidigt erbjuda lämplig kollektivtrafik, kanske genom att reservera körfält för kollektiv- och annan nyttotrafik.

Akuta problem hotar att helt absorbera dagens regionala trafikpolitiker som också ställs inför svåra ekonomiska utmaningar då stora resurser bundits i gigantiska infrastrukturprojekt utan hänsyn till radikalt ändrade villkor. Därför behövs regeringens initiativ som hjälp till de tre storstadsregionerna att starta nödvändiga förberedelser, men också med utformningen av garantier för trafikanternas integritet och reformering av trängselskatten så att den kan varieras. Med beslutsamhet kan digitala trafikplaner införas inom tio år. Låt oss slippa att vänta 35 år efter förslag, som för trängselskatten eller 60 år, som det blir innan Förbifart Stockholm kan vara klar!

TEXT

Anders Gullberg, före detta adjungerad professor i teknikhistoria vid KTH med särskild inriktning på urbana infrasytem

Anna Kramers, teknologie doktor och chef för miljöstrategisk analys vid KTH

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt