

Ny tunnelbana klarar inte Stockholmstrafiken

De stora satsningar på Stockholmstrafiken som regeringen har presenterat är efterlängta men senkomna. Redan i dag måste arbetet med nästa generations transportlösningar starta. En smartare utformad trängselskatt är den viktigaste pusselbiten som kan göra Stockholmsregionen till en internationell förebild.

Publicerad: 15 november 2013, 05:30

Det här är opinionsmaterial

Åsikterna som uttrycks här står skribenten/skribenterna för.

Ämnen i artikeln: [It](#) | [Kollektivtrafik](#) | [Transporter](#)

De stora satsningar som alliansregeringen nu aviserat i Stockholmstrafiken är efterlängta men senkomna. De problem som angrips har varit kända sedan länge. Redan i dag måste arbetet starta med nästa generations transportlösningar. Annars blir regionen hopplöst akterseglad i konkurrensen med andra storstäder. Metoderna finns tack vare de senaste årens omvälvande utveckling på IT-området. Men var finns förmågan till nytänkande?

För Stockholmarna är trafiken ett mycket större problem än boendet. Tyvärr ger utlovade trafiksatsningarna ingen lättnad. Med en region som fortsätter att växa enligt uppställda planer kommer köerna och trängseln att vara oförändrade. Stora trafikprojekt håller nästan aldrig tidtabellen. Stockholmarna får därför räkna med försämrade kommunikationer även på längre sikt, om inte radikalt nya grepp prövas.

Paradoxalt nog finns det en enorm outnyttjad kapacitet i stadstrafiken med periodvis måttligt trafikerade vägar och ledigt utrymme i många fordon. Omfattningen illustreras av att den bilpark som rullar i rusningstid ledigt skulle svälja kollektivtrafikens alla resenärer. Samtidigt tilltar den besvärande trängseln. Detta i kombination med den omfattande mobilanvändningen gör Stockholm till en utmärkt region för att utveckla nya lösningar på stadstrafikens problem. Eftersom alla växande städer världen över drabbas, har Stockholm ännu en gång chansen att bli världsledande som då trängselskatten infördes 2006.

De offentligt kontrollerade resurserna måste användas mer effektivt. Det handlar om gator och vägar upplåtna för trafik och parkerade fordon och om den till hälften skattefinansierade kollektivtrafiken. Också privata initiativ och kreativa förslag från informations- och andra tjänstesektorer ska bjudas in för att ekvationen ska gå ihop.

I ett första steg görs trafikinformationen mycket bättre. Resenärer och transportörer behöver få klara besked om hur lång tid just deras förflyttning beräknas ta. Röstguidning lotsar trafikanterna under hela resan, för alla färdvägar och ger förslag till ändrat resande vid störningar. Efter ett visst utvecklingsarbete har väg- och kollektivtrafikmyndigheterna och andra med tillgång till relevanta data goda möjligheter att leverera ständigt uppdaterad information. Trafikanterna kan anpassa sina förflyttningar till köer och kända förseningar. Detta leder till förändrade resvanor så att tillgängliga resurser blir bättre utnyttjade.

De riktigt stora framstegen kommer dock först när trängselskatten blir

smartare så att den blir en avgift på *trängsel*. Det är en gammal god idé som bland andra Assar Lindbeck framförde redan i mitten på 1960-talet. En sådan ordning ger vägmyndigheterna möjlighet att radikalt minska köerna och osäkerheten i trafiken. En samordning av informations- och betalsystemen för all stadstrafik öppnar sedan möjligheter att stimulera samåkning, samtransporter och hållbar trafik. Privatbilar lika väl som yrkeschaufförer, blir inbjudna som "medproducenter". Både chaufförer och samåkande kan ställa krav på motparten. Förarna får rabatt på vägavgiften och resenärerna betalar en avgift till vägmyndigheten. Även om bara en mindre del av det lediga utrymme som finns i varje bilkö skulle kunna tas i anspråk förbättras situationen radikalt utan att fler vägar behöver byggas. De ekonomiska och miljömässiga vinsterna blir därmed avsevärda.

Över hela världen sjuder det av IT-idéer och -försök att angripa stadstrafikens till synes olösliga problem. Många dellösningar har sett dagens ljus både i privat och offentlig regi. Men först när flera av dessa goda exempel kombineras blir det stora genombrottet möjligt. Ett sådant grepp har ännu ingen prövat. Detta kan ske genom att en infrastruktur skapas – ett samlat informations- och betalsystem för all trafik på regional basis.

Här har Stockholmsregionens politiker och förvaltningar möjligheten att ta tåten, bli till en förebild för resten av landet och världen, locka till sig uppfinningsrika entreprenörer och engagera ledande och nystartade IT-företag. Men viktigast av allt är naturligtvis att på sikt kunna erbjuda stockholmarna och huvudstadens många besökare en mycket bättre trafik- och stadsmiljö till en lägre kostnad efter de kommande årens försämringar. Stockholmarna och Stockholmsföretagen har all anledning att kräva en radikalt förbättrad trafikservice. En spännande utmaning väntar på framsynta politiker och tjänstemän i Stockholms stad, förortskommunerna, Trafikverket, Landstinget med dess trafikförvaltning och länsstyrelsen.

Anders Gullberg, forskningschef Stockholmsforskningen, Stockholm stad, professor KTH

Det här är opinionsmaterial

Åsikterna som uttrycks här står skribenten/skribenterna för.

Ämnen i artikeln: [It](#) | [Kollektivtrafik](#) | [Transporter](#)

Mer inom ämnet

Satsningen på Stockholm skadar konkurrenskraften

Infrastruktur Regeringen har i ett nytt Stockholmspaket presenterat en kombinerad satsning på tunnelbanan och bostadsbyggande med argumentet att satsningen stärker Sveriges konkurrenskraft. Men i själva verket...

Staten ska betala statliga investeringar

Infrastruktur Satsningar på nya vägar, järnvägar och vattenfarter ska styras utifrån nationella behov och vad som är samhällsekonomiskt lönsamt, inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska...

Infrastrukturpolitiken behöver ett perspektivskifte

Infrastruktur Det behövs ett grundläggande perspektivskifte inom infrastrukturpolitiken. Synen på vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar behöver kopplas tydligare till medborgarnas och företagens behov och den potential...

Andra läser också

Här rivs allmännyttan för att stoppa social dumpning

Integration & segregation "Vart tog solidariteten mellan kommunerna vägen?" undrar kommuntoppen. Filipstad har fått nog av rika Stockholmskommuner som placerar socialt utsatta i kommunen. Nu tar man bokstavligen...

"Vem kom på att 13-åringar ska ansvara för sin egen hälsa?"

Debat Barn anses vara myndiga nog att sköta sina vårdkontakter på nätet och hämta ut sina mediciner på apoteket vid 13 års ålder. För föräldrar med...

Regeringen: Kommuner ska få göra undantag från lagar

Kommunal ekonomi Regeringen beslutar i dag onsdag om en utredning som ska öppna för kommunal försöksverksamhet. Det är ett efterlängtat svar på långvariga önskemål

från kommunsektorn.

”Ingen ska behöva tacka nej till ett ortopedtekniskt hjälpmedel för att det är för dyrt”

Debatt Det behövs en översyn av egenavgifterna för ortopedtekniska hjälpmedel. Målsättningen bör vara att de ska vara enhetliga och låga över hela landet. Dessutom behövs det...

Lediga jobb

Utvecklingsinriktad Strateg

Region Stockholm

Stockholm

Avdelningschef till MUCF

Myndigheten för ungdoms- och
civilsamhällesfrågor

Växjö

Projektledande samhällsstrateg

Malmö stad

Malmö

VD

Höganäs Energi AB

Höganäs

Förbundsdirektör

Göteborgsregionen

Göteborg

[Se alla lediga jobb](#) →

Om

[Bli prenumerant](#)

[Kontakta oss](#)

[Tipsa oss](#)

[E-tidning](#)

[Alla ämnen](#)

[Lediga jobb](#)

[Annonsera](#)

[Om annonser](#)

[Personuppgiftspolicy](#)

[Cookies](#)

[Gold Standard](#)

[RSS](#)

Populära ämnen

[Arbetslöshet](#)

[Arbetsmarknad](#)

[Debatt](#)

[Gängkriminalitet](#)

[Gästkrönikor](#)

[Infrastruktur](#)

[Kommunala bolag](#)

[Kompetensförsörjning](#)

[Kompetensutveckling](#)

[Socialtjänsten](#)

[Svenskt näringsliv](#)

[Upphandling](#)

[Årets Superkommuner](#)

[Äldreomsorg](#)

Kundservice

kundservice@dagenssamhalle.se

08-409 320 10

Chefredaktör och ansvarig utgivare:
Christina Kennedy

Dagens Samhälle 113 90 Stockholm

Mer från Dagens Samhälle

[Bostadspolitik](#)

[Ekonomisk politik](#)

[Energipolitik](#)

[EU](#)

[Integrationspolitik](#)

[Jämställdhetspolitik](#)

[Kommunalpolitik](#)

[Kommunpolitik](#)

[Kulturpolitik](#)

[Lokalpolitik](#)

[Migrationspolitik](#)

[Regionalpolitik](#)

Regionernas ekonomi

© Copyright 2021 Dagens Samhälle

Skolpolitik

Välfärdspolitik



Fler branschtitlar från Bonnier News:

[Aktuell Hållbarhet](#) | [Byggindustrin](#) | [Dagens industri](#) | [Dagens Media](#) | [Dagens Medicin](#) | [Dagligvarunytt](#) | [Fastighetsnytt](#) | [Market](#) | [Resumé](#)