

Preliminära visionen Digital Trafikplattform

1. Utbud och efterfrågan kan mötas på ett helt nytt sätt genom en sammankoppling av existerande och snart introducerade funktioner och tjänster. En transaktionsplattform (många till många) skapas där privata och offentliga aktörer fortlöpande utmanas att skapa, pröva och introducera innovationer. Kraven ökar på producenterna genom ett konsument-, beställar- och innovationstryck. Ledig kapacitet tas i anspråk samtidigt som resenärers och transportörers villkor förbättras.
2. De resenärer och transportörer som vill hämtar inför en resa eller transport information, från en mobil funktion för tillgänglighetsplanering (utvidgad reseplanerare), om relevanta alternativ (t.ex. färd sätt, restid, pris, osäkerhet, samåkning, bil pool, hyrbil, taxi, speditör, komfort, reservation av hyrcykel eller plats, hyrfordon, alternativa och likvärdiga resmål samt likvärdig tjänst utan fysisk förflyttning). Trafikanter, särskilt bilförare som har stor ledig kapacitet, bjuds in som medproducenter med ersättning från väghållaren för att ta upp samåkare. De samåkande betalar till väghållaren.
3. Priserna varierar i tid, rum och efter trafikslag och fordon så att köer minimeras, restiden blir förutsägbar och oftast kortare samtidigt som måluppfyllelsen på andra områden kan främjas: avgifter för negativa externa effekter som trängsel, lokal och global miljöpåverkan, olycksrisker, buller, trafikorättvisor och urban sprawl. Ökat resande som följd av förbättrade villkor (rekyl- eller reboundeffekt) kan balanseras med hjälp av samordnade transportpriser för en hel stadsregion – en smartare form av trängselavgift. Trafikanterna kan acceptera ett erbjudande, inklusive pris, i förväg och på så sätt ingå ett individualiserat avtal med leverantörerna.
4. Navigeringshjälp under färd erbjuds för samtliga trafikslag inklusive gång, cykling och kollektivtrafik samt för gods- lika väl som persontransporter. I utbyte tillåts loggning av sökningar, val och färdväg. Vid störningar får trafikanterna individualiserade instruktioner. Leverantörerna – kollektivtrafikbolag och/eller väghållare – sätter in kompletterande resurser för att om möjligt fullgöra sina åtaganden. När destinationen nåtts sker utvärdering som används av både konsumenten och leverantören. Vid negativa avvikelser kompenseras resenären automatiskt, vilket skapar incitament hos producenterna att förbättra prognoser och erbjudanden.

5. En multimodal trafikledningsfunktion, som processar historiska och aktuella trafikdata, producerar individualiserade reseprognoser och anpassar proaktivt trafikreglering, information och erbjudanden (inklusive pris) till förväntat trafikläge. Ju fler personer och ju fler gånger funktionen används desto bättre blir prognoser och prissättning. Positiva effekter kan uppstå även vid begränsat deltagande tack vare den information som genereras (enligt croud-sourcingmodell) vid användarnas sökningar, ingångna överenskommelser och resornas/transporternas förlopp.
6. Plattformen är öppen bl.a. för samtransporter och för kopplingar till sociala media och olika grupper av likasinnade (communities) samt för utveckling av tilläggstjänster som till exempel personlig, digital reseassistent som varskor om prognostiserade avvikelser som påverkar planerade resor och transporter, reserverad sittplats i kollektivtrafiken, prioriterad körfil på motorvägen, miljötävling mellan pendlare från olika förorter och oändligt många fler möjligheter.
7. För att minska komplexiteten i informationshanteringen introduceras lokala, självreglerande och intelligenta komponenter i trafiksystemet, t.ex. ändrad körriktning på utvalda vägfiler och reglering vid gatukorsningar.
8. Alla kan eller vill inte använda de digitala tjänsterna. Det måste vara fullt möjligt att resa som idag utan att bry sig om de föreslagna funktionaliteterna. Om den dynamiska prissättningen förses med ett tak vet den som inte använder den digitala tjänsten alltid vad en resa som mest kan kosta. Redan ett begränsat deltagande förbättras prognosunderlaget (se punkt 5) vilket leder till en förbättrad trafiksituation för alla då små volymförändringar leder till stora kapacitetsvinster.
9. Överenskommelsen mellan stadstrafikens producenter och konsumenter är idag mycket allmänt hållen med ömsesidigt bristande information (Gullberg 2012b). Här finns en stor potential och ett latent behov av förbättringar.

Att i förväg få information och att träffa avtal om res- och transporttid samt komfort skulle förändra tjänsten på ett grundläggande sätt. Den bristande precisionen är ett stort hinder för innovationer och produktutveckling. Tydliga avtal ger incitament att förbättra tjänsten. Enligt denna preliminära vision bör resultatet på relativt kort sikt kunna bli: kortare och förutsägbara res- och transporttider med kontinuerlig navigeringshjälp under färden; ökad samtransport och samåkning, även i taxi och den

Anders Gullberg den 13 augusti 2015, lätt modifierat utdrag ur ansökan till Vinnova juni 2014.

särskilda kollektivtrafiken; minskat privat bilägande och fler bilpoler, hyrbilar, taxiresor och speditionstransporter; ökad gång- och cykeltrafik; ökad intermodalitet cykel/bil – kollektivtrafik; bilresor direkt till reserverad parkeringsplats; ökad andel kollektivtrafik på trängseldrabbade vägningsnitt; förbättrade möjligheter att välja tider och vagnar i kollektivtrafiken som inte är överbelastade, ökat inslag av digitalt förmedlade tjänster på bekostnad av fysiska förflyttningar, effektivare transporter, ökad träffsäkerhet och bekvämlighet i stadstrafiken; smidig betalning och information samordnad för all trafik i staden och därmed ett ständigt tillgängligt beslutsstöd för konsumenterna.