

DN DEBATT

DN Debatt. ”Så kan köerna försvinna – utan dyra vägbyggen”



PUBLICERAD 2015-04-12



Bild 1 av 3 Essingeleden i Stockholm. 500 färre bilar innan trafiksammanbrottet på morgonen, då köerna bildas, skulle innebära att flera tusen fler bilar totalt sett skulle få utrymme, visar debattörernas analys.

Foto: Roger Turesson

Ny rapport. Lösningen på storstädernas trafikchaos är inte gigantiska nyinvesteringar, utan bättre resursutnyttjande. Med en interaktiv reseplanerare som låter alla trafikanter välja bästa vägen - med samtliga färdssätt - kan storstadstrafiken bli både effektivare och miljövänligare, skriver forskarna Anders Gullberg och Anna Kramers.

Trafiksystemet i Stockholm kan beskrivas med tre ord: ineffektivt, opålitligt och miljöfarligt. Det gäller inte bara Stockholm utan de flesta andra storstäder.

Det är egentligen märkligt att en så viktig samhällsfunktion som trafiken i våra storstäder tillåts vara så ineffektiv med både återkommande och oförutsägbara sammanbrott, inställd trafik och förseningar. Världen över försöker ansvariga myndigheter förgäves komma tillrätta med tilltagande trafikträngsel, miljöförstöring och stress genom gigantiska investeringar i

trafikinfrastruktur, inte genom smartare användning av de stora resurser som redan finns.

Mot denna föreställning om att man kan bygga bort köerna vill vi ställa en helt annan bild, nämligen det faktum att det finns uppseendeväckande stora lediga resurser i storstädernas trafiksystem. En marginellt förändrad användning av fordon, vägar och spår skulle möjliggöra flerdubbla förflyttningar av människor och gods i städer som Stockholm, Göteborg och Malmö/Köpenhamn utan stora investeringar.

Redan små justeringar har stora effekter med mindre köer, trängsel och osäkerhet om restider som följd. Sammanbrott på de stora lederna beror ofta på 10 procent för stor samtidig tillströmning. Med en jämnare fördelning av trafiken kan flera tusen fler bilar komma fortare fram under det som nu är kötid.

Detta framgår av en rapport om ledig trafikkapacitet som Centre for Sustainable Communications vid KTH tagit fram på uppdrag av Trafikverket. Andra exempel är att personbilar i genomsnitt står oanvända 96 procent av tiden och har 3,8 lediga säten under färd. Bussar klarar ungefär sju gånger fler resenärer än personbilar i blandad stadstrafik, med reserverade körfält femton gånger fler. Filer med ändrade körriktning efter trafiktrycket frigör stor ledig kapacitet. Bilpendlare som övergår till förortståg minskar ytanvändningen med 60 gånger.

Det är numera möjligt att en halvtimme i förväg förutse var och när sammanbrott i trafiken kommer att inträffa. Men kan dessa undvikas? Möjligheterna att med kort varsel ändra utbudet är i dag begränsade. Efterfrågan, hur och när folk väljer att resa och transportera, kan påverkas genom information. Men först när denna bärs fram av priser blir effekterna tydliga, vilket trängselskatten visat. Med avgifter som varierar i tid och rum efter efterfrågan kan svåra stockningar minskas eller undvikas. Villkoret är att tillräckligt många trafikanter kan nås med individualiserad prisinformation innan resan startar.

För detta behövs vad vi vill kalla en digital trafikplan, med ett öppet integrerat informations- och betalsystem för all urban trafik som den bärande stommen. En sådan plattform bör utrustas med en interaktiv reseplanerare och funktioner för bokning, förskottsbetalning och resegaranti.

Även andra färdmedel, deras priser och prestanda, påverkar vägtrafikens sammanbrott. För att gynna alla trafikanter bör en sådan reseplanerare inbegripa kombinationsresor, expeditionstjänster, parkering, kollektivtrafik, samåkning, hyrbil, taxi, cykel och gång. Med samordnad prissättning på användning av väg, parkering och kollektivtrafik samt stimulans till samåkning skapas ett instrument som främjar effektiv användning av infrastrukturen till fromma både för stadstrafikens producenter och konsumenter. Yteffektiva och klimatvänliga transportslag måste prioriteras av miljöskäl, liksom nyttotrafiken eftersom den vanligtvis saknar alternativ till vägtransporter. För alla trafikanter skapas ett förstklassigt beslutsunderlag samtidigt som infrastrukturägarna får möjlighet att erbjuda en mycket bättre tjänst som kan kompletteras med

guidning under färd för alla trafikslag. För dem som inte vill eller kan delta blir det naturligtvis möjligt att resa precis som i dag.

Digitala tjänster som information och betalning produceras och används numera på helt nya sätt och kan tjäna som förebild för digitala trafikplaner. Erbjudanden kan individualiseras och levereras precis när och där de är mest värdefulla. Betalning kan ske vid användning. Kunderna kan bli medproducenter och skapa information med vars hjälp tjänsterna förfinas. Dessa landvinningar har bara delvis nått trafiksektorn. I de fall detta skett är det inom den explosionsartade tillväxten av tjänster som hjälper enskilda trafikanter och företag att hitta de bästa alternativen för sina resor/transporter. Denna utveckling är bra för den enskilde men bidrar i begränsad utsträckning till att den samlade trafiksituationen förbättras. Detta sker först när även användningen av infrastrukturen optimeras.

En stor utmaning är att få berörda parter att ändra synsätt, att utgå från trafikanternas perspektiv och att inleda ett konstruktivt samarbete. Det faktum att informationsteknologi och priser är utmärkta redskap för att koordinera resurser som är extremt känsliga för överbelastning och beroende av varandra, är starka argument för en nyorientering. Viktigt är också att användarna inser vilka stora möjligheter en digital trafikplan skulle innebära och via intresseorganisationer ställer krav på radikala förbättringar av trafikförhållandena. Även de som ser en framtid med växande inslag av självstyrande fordon har all anledning att redan nu stödja utvecklingen av digitala trafikplaner.

Den föreslagna plattformen har förutsättningar att bli ett experimentfält, ett ekosystem för fortsatt livaktig affärsutveckling av geografiskt kopplade tjänster samt att locka till sig spetskompetens och bidra till svensk industriell utveckling. För att så ska ske måste politiker och myndigheter ansvariga för trafikinfrastrukturen och kollektivtrafiken engagera sig och samarbeta, inte bara passivt följa utvecklingen.

Sverige har ett fördelaktigt utgångsläge tack vare att trängselskatten är införd i Stockholm och Göteborg. Trafikverket, väghållande kommuner och kollektivtrafikens ansvariga bör ges i uppdrag att använda de resurser de fått att förvalta på ett effektivt, rättvist och ansvarsfullt sätt. Detta kan ske genom att ta tillvara de nya möjligheter som informationsteknologin erbjuder till gagn för storstädernas resenärer, transportörer och miljö. Sverige har unika förutsättningar att bli världsledande när det gäller utvecklingen av digitala trafikplaner.

Fakta. Om rapporten

"Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken" heter den rapport som Centre for Sustainable Communications vid KTH publicerar på onsdag.

Rapporten har tagits fram på uppdrag av Trafikverket i Borlänge och ingår som en del i verkets övergripande ramprojekt Integrerad planering av staden och dess transportsystem.

Läs mer. DN Debatt

Fler debattartiklar hittar du här. [Till DN:s debattsida](#)

TEXT

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

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

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt