

2013-11-27 10:54

Av: Karin Lindström CIO-redaktörNyheter [Stockholmstrafiken](#)

Så kan it bota Stockholms trafikinfarkt

100 miljarder är inte nog för att få ordning på Stockholmstrafiken. För det krävs smartare trängselavgifter och en realtidsinformation som kopplar ihop alla trafikslag. Det anser forskaren Anders Gullberg.



För att komma till rätta med trängseln i Stockholmstrafiken krävs ett integrerat system för realtidsinformation och betalning anser Anders Gullberg. I det systemet ska alla trafikslag kopplas ihop – bilar, kollektivtrafik, yrkestrafik och taxi.

– I dag är Stockholmstrafiken en usel tjänst för stockholmarna. De får inga säkra besked om hur mycket plats det finns eller hur lång tid resan tar. Satsningarna som görs nu räcker inte till – det krävs att vi redan nu börjar skapa nästa generations trafiklösningar, säger Anders Gullberg, adjungerad professor på KTH som forskar kring stadsmiljöer och trafik.

– Med de smarta mobilernas intåg öppnas fantastiska möjligheter för att skapa bättre tillgänglighet i storstadstrafiken.

För paradoxalt nog finns en massa outnyttjad kapacitet kvar i Stockholmstrafiken, hävdar Anders Gullberg. När det är rusningstrafik finns det ofta lediga platser i mitten av tåget och annars slipper man oftast trängas.

– När det gäller biltrafiken så finns en enormt stor ledig kapacitet till och med i de värsta bilköerna, säger han.

– De flesta bilar är inte ens halvfulla och dessutom varerar köerna från dag till dag, vilket skapar osäkerhet.

Hans recept för att komma till rätta med problemen är att koppla ihop allt detta i en tjänst, till exempel en app, där resenärerna får möjlighet att ta beslut om hur de bäst ska ta sig fram – vilken tid det tar, om det finns parkering för den som kör bil och hur mycket de olika resalternativen det kostar.

I stället för att som i dag ta ut en fast summa för att köra in i stan bör trängselavgiften vara flexibel och variera beroende på hur mycket trängsel det är. Resenären ska kunna få information om trafikläget och den förväntade körtiden mellan två punkter. Ju fler som vill åka desto dyrare blir det och på så vis blir köerna kortare.

– Jag ska också ha möjlighet att se hur det ser ut om jag väntar tio minuter med att åka och vilka andra alternativ som finns. Kanske går det snabbare att ta tunnelbanan? Med inomhuspositionering kan den som byter i kollektivtrafiken reda på var det finns platser.

De som vill få riktigt finslipade prognoser ska kunna ansluta sig till en bonustjänst där de följs med gps. De som känner att det är för integritetskränkande ska kunna resa som i dag men med mer varierade vägavgifter upp till ett högsta belopp.

– I dag finns resegaranti för dem som åker kollektivt. Den bör förenklas och också finnas om man tar bilen. Med automatisk kompensation ökar man incitamentet för dem som sköter vägarna och kollektivtrafiken att vässa sin realtidsinformation.

Anders Gullbergs visioner stannar inte vid en smart lösning som kopplar ihop de traditionella resesätten. Han vill också få in det outnyttjade utrymmet i den privata och yrkesmässiga trafik som kör i stan.

– Samåkning har aldrig fungerat riktigt smidigt. Det är svårt att få ihop resande mellan två punkter vid samma tid. Men om man får möjlighet att välja till den tjänsten och koppla ihop den med sin övriga reseinformation har det förutsättningar att ta fart på ett helt annat sätt, säger Anders Gullberg.

- När man ansluter sig ska man också kunna ange vilka man vill åka med både från förarens och passagerarens sida. Kanske kvinnor bara vill åka med kvinnor och kanske de som gillar Bajen vill åka med förare som också gör det.

Vitsen är inte att alla måste samåka men det räcker med några procent för att göra stor skillnad.

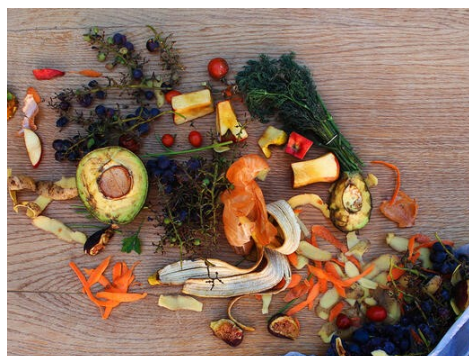
- Även taxi kan spela stor roll i det här och kunna koppla in sig i realtidsnavet.

Samordnad trafiklösning

En realtidstjänst som är ett integrerat system för information och betalning i stadstrafiken skulle, enligt Anders Gullberg, vara navet i en smart trafiklösning. Resenärerna får information om hur lång tid olika resvägar tar med olika transportmedel. Till det kommer att trängselavgiften kopplas till trängsel. Den som vill åka i rusning får betala en högre avgift men kommer fram snabbare och säkrare och får också möjlighet att se alternativa resvägar, förslag på alternativa transportmedel och möjlighet att se vad som händer om resan skjuts upp tio minuter. För att öka incitamentet för en förbättrad trafikinformation ska även de som tar bilen ha en restidsgaranti som faller ut när beräkningarna slår fel.

100 miljarder

Trafiksatsning Stockholm ska under de närmaste tio åren pumpa in 100 miljarder i framkomligheten i huvudstaden, både på vägarna och i kollektivtrafiken. [Läs mer om projektet här.](#)



SPONSRAT INNEHÅLL

Så kan du minska ditt matsvinn rejält!

Av Bosch




SPONSRAT INNEHÅLL

Låt inte Black Friday bli ett svart hål i din plånbok!

Av UC

Externa länkar

- [Högst oklar regelskärpning för mobil i bil](#)
- [Analytiker oeniga kring Googles uppköp av Waze](#)
- [Så kan hackare skapa kaos i trafiken](#)
- [Så ska kollektivtrafiken in i framtiden](#)
- [De gjorde bästa reseappen](#)

**ATEA**

Molnplattformen Azure erbjuder IoT-hubbar, AI-funktioner, maskininlärning och många andra andra funktioner som hjälper dig utveckla verksamheten. Se vår webinarserie där vi visar hur du går från tanke till färdig lösning i Azure.

<p>5 steg - sen är du igång atea.se</p> <p>LYFT VERKSAMHETEN MED AZURE</p>	<p>Tanke till färdig lösning atea.se</p> <p>SE WEBINARSERIEN OM AZURE</p>
---	--

Mediamarkt drabbat av ransomware-attack

Laddar artikel



Mediamarkt drabbat av ransomware-attack