
”Sverige kan göra unik omställning av trafiken”

2015-12-14 05:23

Det här är en debattartikel. Åsikterna som framförs är skribentens egna.

[Aktivera Talande Webb](#)

DEBATT. Med en lite smartare hantering av trafiken, särskilt i storstäderna, skulle såväl skattemedel och klimat som trafikanternas nerver och den lokala miljön kunna räddas, skriver Anders Gullberg, Centre for Sustainable Communications vid KTH.

Transporterna är Sveriges svåraste klimatutmaning. Men myndigheten Trafikanalys kan visa vägen till en unik svensk klimatomställning av trafiken.

För de som hoppas att så kallade självstyrande fordon skulle vara metoden framför andra att lösa trafikens miljö- och trängselproblem är rapporten om sådana bilar från **Trafikanalys (R2015:6)** ingen uppmuntrande läsning. Den avslutas nämligen med konstaterandet att en kö på Essingeleden redan i dag innehåller ledig kapacitet som överträffar vad de självstyrande fordonen kan leverera.

Den ”flod av tomma säten” som åsyftas är dessutom långt ifrån den enda lediga kapacitet som finns i Sveriges mest trafikintensiva region.

Mångdubbelt större resenärs- och godsmängder skulle kunna transporteras utan utbyggd infrastruktur och med minskad fordonsflotta. Situationen är naturligtvis ännu mer gynnsam i andra delar av landet. Det är därför ett paradoxalt uppdrag den partsfinansierade, men självständigt arbetande så kallade infrastrukturkommissionen fått: att utreda och peka på möjligheterna att öka omfattningen på infrastrukturinvesteringar.

Det naturliga hade i stället varit att försöka minska dessa så mycket som möjligt genom mer av den typ av effektiviseringar som kommissionen också pekar på och dessutom med bibehållen nytta och bättre miljö.

Med en lite smartare och samordnad hantering av de olika trafikslagen, särskilt i storstäderna, skulle såväl skattemedel och klimat som trafikanternas nerver och den lokala miljön kunna räddas. Att de potentiella effekterna är mycket stora står klart, men exakt hur det skulle bli på lite längre sikt behöver undersökas.

Med de särlösningar för finansiering som föreslås finns en uppenbar risk för fel- och överinvesteringar i infrastruktur, och jag syftar då inte på underhåll och satsningar på effektiva, miljövändliga alternativ. I en tid med låg avkastning på traditionella investeringar söker institutionella placerare upplägg som garanterar långsiktig och god avkastning. Olika typer av infrastrukturprojekt där stat, landsting och kommuner sätter framtida skatteintäkter i pant är då särskilt attraktiva.

Offentliga instanser kan frestas att acceptera projekt där investeringsmedel är lätt tillgängliga, utan att göra en balanserad bedömning i relation till andra åtaganden och de risker som långsiktiga projekt alltid är förenade med.

Vi befinner oss nu i ett läge liknade det som rådde omkring år 1900. Stora förändringar i användningen av ny teknik stod också då för dörren. Den gången gällde det spridningen av el- och explosionsmotorer som i kombination med en enorm exploatering av fossila bränslen har bäddat för den urbanisering som i grunden kommit att förändra livsbetingelserna för majoriteten av världens befolkning.

De förändringar vi nu kan skönja gäller extrem automatisering och användning av informations- och kommunikationsteknologin i kombination med nya affärsmodeller. Hur det nya trafiklandskapet kommer att se ut vet vi inte i detalj, men risken är stor att många av de investeringar som görs kommer att drabbas av den obarmhärtiga kreativa förstörelse som den österrikisk-tysk-amerikanske nationalekonomen Joseph Schumpeter på sin tid beskrev. Att dessutom stora investeringar, särskilt i väginfrastruktur, tillhör de kraftigaste styrmedel som finns när det gäller att dirigera trafikanterna bort från ett hållbart resande gör naturligtvis inte det som nu sker mindre riskabelt.

En studie av den lediga kapacitet som redan finns inom trafiksektorn, motsvarande den som gjorts om förarlösa fordons potential, skulle skapa sans och balans i diskussionen om den svenska trafik- och klimatpolitiken. Tas de möjligheter som yppat sig inom digitalt burens tjänsteproduktion tillvara inom trafiksektorn kan Sverige bli en lika framgångsrik förebild på klimatområdet som nu är fallet när det gäller trafiksäkerhet. Därför behövs en snabb och resolut insats från Trafikanalys.

Anders Gullberg, f.d. adjungerad professor i Teknikhistoria, nu knuten till Centre for Sustainable Communications vid KTH.

Författare till rapporten: [Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken](#)



ANDRA LÄSER JUST NU



Annons från Renault Försäkring

10 tips som gör dig till en säkrare bilförare

Olyckor händer, men mycket kan du påverka själv. Lista på enkla knep.



Annons från Volvia

Så åker små barn säkrast i bilen

Forskning visar att barn upp till 4-5 år ska sitta bakåtvända i bilen. Läs om varför.

På Xylem kloggar kreativiteten aldrig igen



Fordon 8 november 13:40

Trafikverket varnade för urspårningsrisk på rälssträckan redan i fjol



Premium 8 november 13:21

Nya solkartor ska råda bot på "vilda västern"



Ejendals 8 november 08:09

Både snygg och trygg i samma skor på jobbet?



Digitalisering 8 november 11:04

Klart: Så mycket kostar SpaceX Starlink i Sverige



Populärteknik 8 november 09:36

Är det här Samsung Galaxy S22 Ultra?



Ingenjörsfördomar 8 november 07:00

Leker Scantias ingenjörer med Lego på rasten?

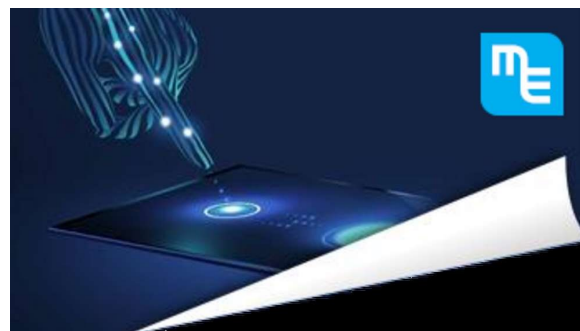


ANNONSTORGET



Annons från EXIS AB

Partikelmätning - räknare, impaktorer, provtagare och mycket mer...



Annons från Martinsson

MARTINSSON E-CORE - ett tryggt och smart koncept

ANNONSERA HÄR

