



<http://www.diva-portal.org>

This is the published version of a paper published in *Samhällsbyggaren*.

Citation for the original published paper (version of record):

Gullberg, A. (2014)  
Stockholm, århundradets trafik huvudstad?  
*Samhällsbyggaren*, (2): 12-13

Access to the published version may require subscription.

N.B. When citing this work, cite the original published paper.

Permanent link to this version:

<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:kth:diva-147989>

# Stockholm, århundradets trafikhuvudstad?

## Anders Gullberg

Forskningschef Stockholmsforskningen,  
professor KTH. [anders.gullberg@urbancity.se](mailto:anders.gullberg@urbancity.se)



De många snabbt växande städerna världen över utkämpar en ojämn kamp mot stegrade trafikvolym, svårartad trängsel och allvarliga miljöproblem. Det har visat sig omöjligt att hålla jämna steg med efterfrågan och att uppfylla uppställda miljömål. Långt över en miljard människor drabbas dagligen. Försöken att påverka efterfrågan har hittills bara haft marginella effekter. Stockholm är här inget undantag. En beslutad satsning på 100 miljarder det närmaste decenniet väntas inte förbättra trafikläget.

Men nu finns möjligheter att introducera en ny utvecklingsdynamik och att använda den enormt stora lediga kapaciteten i stadstrafikens infrastruktur och fordonsflotta. Det är den tredje industriella revolutionen som mögnat dithän att det pyramidala antalet beslut och fysiska rörelser blir möjliga att samordna med hjälp av den i sammanhanget oslagbara prismekanismen. Individualiserade avtal med kontinuerligt uppdaterad information om förväntat trafikläge samt ett pris satt utifrån efterfrågan och politiska prioriteringar kan införas.

**Ett avgörande steg** togs med den stora spridningen av smarta mobiler. Producenterna av tjänsten stadstrafik kan skaffa sig allt bättre information om resenärernas resplaner och faktiska resande och på basis av denna,

proaktivt och i realtid informera och sätta priser så att köer och annan trängsel minskar, tillförlitligheten ökar, miljöpåverkan lindras och andra politiska mål gynnas på såväl kort som lång sikt.

**Stockholm har goda förutsättningar** att ta tåten i en sådan utveckling, lösa trafikproblemen och bli till förebild för städer över hela världen. Här är vanan att använda mobila tjänster utbredd, kollektivtrafiken väl utbyggd i regionens centrala delar och en trängselskatt redan införd.

**Till att börja med kan trafikinformationen** bli mycket bättre. Resenärer och transportörer får klara besked om hur lång tid just deras förflyttning beräknas ta. Guid-

ning erbjuds under hela resan oavsett färdväg och förslags till ändrat resande vid störningar. Väg- och kollektivtrafikmyndigheterna och andra med tillgång till relevanta data kan leverera ständigt uppdaterad och förbättrad information. Trafikanterna kan anpassa sina förflyttningar till köer och kända förseningar. Detta leder till förändrade resvanor så att tillgängliga resurser blir bättre utnyttjade.

**Den stora omvälvningen** inträffar dock först när trängsel-skatten och parkeringsavgifterna blir smartare så att de blir en avgift för att undgå trängsel. Detta förutsätter dynamiska priser, det vill säga som varierar i tid och rum. En sådan ordning ger vägmyndigheterna möjlighet att radikalt minska köerna och osäkerheten i trafiken. En samordning av information och betalning för all stadstrafik öppnar sedan möjligheter att stimulera samåkning, samtransporter och hållbar trafik.

Trängsel på spåren kan kortsiktigt pareras med parallell busstrafik på reserverade körfält. Privatbilar, lika väl som yrkeschaufförer, blir inbjudna som "medproducenter". 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 tas i anspråk förbättras situationen radikalt utan flerårig väntan på att nya vägar ska 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 inte prövats men konceptet är under utveckling vid Centrum för hållbar kommunikation vid KTH. En öppen plattform skapas för information, betalning och tilläggstjänster som omfattar all trafik på regional basis – I2PSUT (Integrated Information and Payment System in Urban Transport).

**Stockholmsregionens politiker** och förvaltningar har möjligheten att ta tåten, att bli till en förebild för resten av landet och världen, locka till sig uppfinningsrika entreprenörer och engagera ledande och nystartade it-företag. Och inte minst att på lite sikt kunna erbjuda stockholmarna och stadens besökare en radikalt förbättrad trafik och stadsmiljö till en lägre kostnad. Stockholmarna och Stockholmsföretagen har all anledning att kräva en mycket bättre service. En spännande utmaning väntar framsynta politiker och tjänstemän i Stockholms stad, förortskommunerna, Trafikverket, landstinget med dess trafikförvaltning, länsstyrelsen och regeringens särskilda förhandlingspersoner! Vågar de ta steget fullt ut in i it-samhället?



Nya AMA Anläggning, referensverket för tekniska beskrivningar för anläggningsarbeten är här. Bland höjdpunkterna hittar du ändrade regler och nyheter inom; permanenta sponter, geosynteter, rivning, demontering och flyttning, jordschaktens släntlutning, definitionen av jord- och bergschakt, bergborrning. Och nytt inom gröna tak.

**Köp boken på byggjtjanst.se eller med QR-koden ovan.**



svensk byggjtjänst