



Låt Spotify lösa kaos och klimathot i trafiken

NYHET Publicerad 2016-11-28

Lär av framgångsrika internetföretag som Spotify, Facebook och Google. Då kan transportsektorn ställas om. Trängsel, stress och klimathot kan nästan helt försvinna från större städer runt om i världen. Det är Anders Gullberg, verksam vid Centret för hållbar kommunikation på KTH, övertygad om.

– Låt oss göra ett tankeexperiment. Tänk om infrastrukturen, gator, vägar, p-platser och kollektivtrafiken varit i privata händer. Då hade dessa resurser används mycket mer effektivt, drivet av ett privat vinstintresse och med helt andra affärsmodeller, hävdar Anders Gullberg.

Titta på hur el-, telefon- och datanät sköts, fortsätter han. Där försöker man variera priserna för att undvika sammanbrott och slippa att bygga ny dyr kapacitet för toppar i efterfrågan. I transportsektorn är det precis tvärt om. Kösammanbrott två gånger om dagen och milslånga motorvägstunnilar för bilar med bara 1,2 personer i varje fordon.

Anders Gullberg, som är teknikhistoriker, berättar att internetbolagens sätt att tillgodogöra sig användarnas data och successivt förändra och individuellt anpassa sina erbjudanden, som Spotifys spellistor, fullt ut skulle kunna tillämpas inom transportsektorn. Särskilt i städer med mycket trafik.

– Men då måste offentlig sektor, stat, kommuner och landsting skärpa sig. De måste samarbeta och förstå att det är en av samhällets mest värdefulla och sämst utnyttjade resurs man hanterar. Det måste till kunskaper om den nya tekniken och hur den kan användas. Det är ju de som står för transportsektorns bastjänster som kan sätta prislappen.

Det är med ständigt uppdaterad information och samordnade priser som effektivisering och klimatomställning kan ske, menar Anders Gullberg, som också arbetat med framtidsstudier. Att nå trafikanterna före transporten med erbjudanden som tar hänsyn till efterfrågan och miljö är vad som behövs.

– Nu när nästan alla har smarta och uppkopplade telefoner har det blivit möjligt att erbjuda individuella och preciserade tjänster som till exempel en färd med egen bil med garanterad restid, reserverad parkeringsplats, guidning och incidentvarning under resan. Allt till ett förutbestämt pris som varierar efter trängsel och miljöskador. Och motsvarande gäller för kollektivtrafik, gång och cykel.

Bakom scenen finns ett avancerat prognosystem som i förväg räknar ut restider och priser för olika trafikslag och som svarar på trafikanternas frågor, ingår avtal, guidar under färd och föreslår alternativ om något oväntat inträffar både före och under resan. Systemet följer också upp leveranserna.

Information och priser sprids över en öppen digital plattform där andra leverantörer som taxi och speditörsföretag är välkomna. Den drivs i offentlig regi, eftersom offentlig sektor ansvarar för grundtjänsterna.

– Poängen är att proaktiv information om rese- och transportalternativ och prissättning skulle göra det möjligt för "basleverantörerna" att undvika, eller i vart fall kraftigt minska köbildningen. På så sätt skapas större förutsägbarhet i trafiken.

Som en del i en it- och tjänstebaserat transportsystem bör varierande kostnad för p-platser ingå. Anders Gullberg berättar att parkeringsforskningen kommit fram till att man ska sätta ett varierat pris så att beläggningen är omkring 70 procent. Då går det alltid att snabbt hitta en ledig plats. För det faktum att människor åker runt och letat lediga p-platser bidrar en del till trafikkaoset i städerna.

– Termen för detta är "Cruising for parking", och uppåt 30 procent av trafiken i en stadskärna kan bestå av människor som letar efter p-plats. De har en helt annan trafikrytm än genomfartstrafiken och med ett annat fokus blir de en trafikfara.

Trängselskatten är väldigt grovt anpassad idag, samtidigt som Trafikverket har förhandsinformation om när köer kommer att uppstå. Oftast upp till en halvtimme innan detta sker.

– Även trängselskatten ska vara betydligt mer variabel än idag. Egentligen är det ett olämpligt namn. När skatten blivit smartare är det dags för ett namnbyte. "Körfrihetspeng" beskriver bättre vad det handlar om.



Från kortfilmen *Storstadstrafik utan köer och trängsel* som finns på Youtube.



Anders Gullberg arbetar vid centret för hållbar kommunikation på KTH. Foto: Orlando G. Boström.

Det nya transportsystemet möjliggör förstås samåkning i stor utsträckning. Därmed kommer man runt problemet med att varje personbil, med plats för en förare och fyra passagerare, vanligtvis bara fraktar 1,2 personer.

– Det kan finnas en rädsla för att åka med främlingar. Men systemet som sådan innebär ju att man måste legitimeras och inte kan vara anonym. Det innebär i förlängningen en möjlighet att till exempel ange att "Jag vill åka med AIK:are", och så kan man diskutera den senaste matchen.

Anders Gullberg tillägger att en förändring av dagens

transportsystem är ett måste. Det är både ineffektivt, opålitligt, miljöfarligt, dödligt, svårfinansierat och orättvist. Att utgå från Stockholm är en bra idé eftersom staden har en unik chans. Här finns mycket ledig kapacitet, allt och alla är

uppkopplat/de, Stockholm en lagom stor liten storstad, många digitala pionjärer finns här liksom avancerade data- och tjänsteutvecklingsföretag, prislappar på användning av väg finns och tekniken går att beställa.

– När jag samtalat med människor är det uppenbart att många är intresserade. Men det är stort och administrativt komplicerat att genomföra, men många inblandade myndigheter och politiska nivåer. Det krävs att centralt placerade och visionära politiker förstår de stora vinster som finns att hämta hem och som är beredda att driva frågan.

Ett starkare krismedvetande skulle också hjälpa till.

– Samtidigt kan man införa det tjänstebaserade transportsystemet successivt i flera olika etapper, med försökspersoner och börja med att involvera eldsjälarna. Då blir det betydligt enklare. Och går det inte i Stockholm finns det ju många andra städer i världen som lider av trafikproblem.

Anders Gullberg har tillsammans med forskarkollegor sökt finansiering för att utveckla innovationen. Detta lyckades relativt nyligen då Mistra beviljade ett anslag på 40 miljoner kronor till forskningsprogrammet MISTRA-SAMS.

Text: Peter Ardell

För mer information, kontakta Anders Gullberg på 076 - 123 17 44, andersgu@kth.se eller anders.gullberg@urbancity.se.

[Till nyhetslistan](#)



Tillhör: Forskning

Senast ändrad: 2016-11-28

Scanna QR-koden för länk till sidan

