

Den goda staden och den nödvändiga Varför trängselskatter & spår är bättre än fler motorleder

Christian Berggren, Professor i industriell organisation
Linköpings Universitet

Översikt

- + **Personlig bakgrund & litteratur**
- + **Det nödvändiga: klimatutmaningens krav**
- + **Det önskvärda: vilken stad vill vi ha**
- + **Två motsatta stadstyper**
- + **”Förbifart Stockholm” – motiv och konsekvenser**
- + **Utveckla den europeiska staden till en ”post-carbon city”**

Att läsa

- + "Förbifart Stockholm – Projektet går vidare", *Vägverket Region Stockholm 2008*
- + "Konsekvensbedömningar av underlag till Stockholmsförhandlingens resultat", *WSP, November 2007.*
- + "EKO-staden i sikte", *Ingenjören 5/2008*
- + "Policy and planning for large infrastructure projects: problems, causes, cures", Flyvberg, B. 2007, *Environment and Planning B*, vol 34, 578-97
- + *Naturvårdsverkets yttrande 07 06 19*
- + *Remissvar från SIKÄ 070529*

The Economics of Climate Change

The Stern Review

NICHOLAS STERN

CAMBRIDGE

LiU

expanding reality

Vad som krävs:

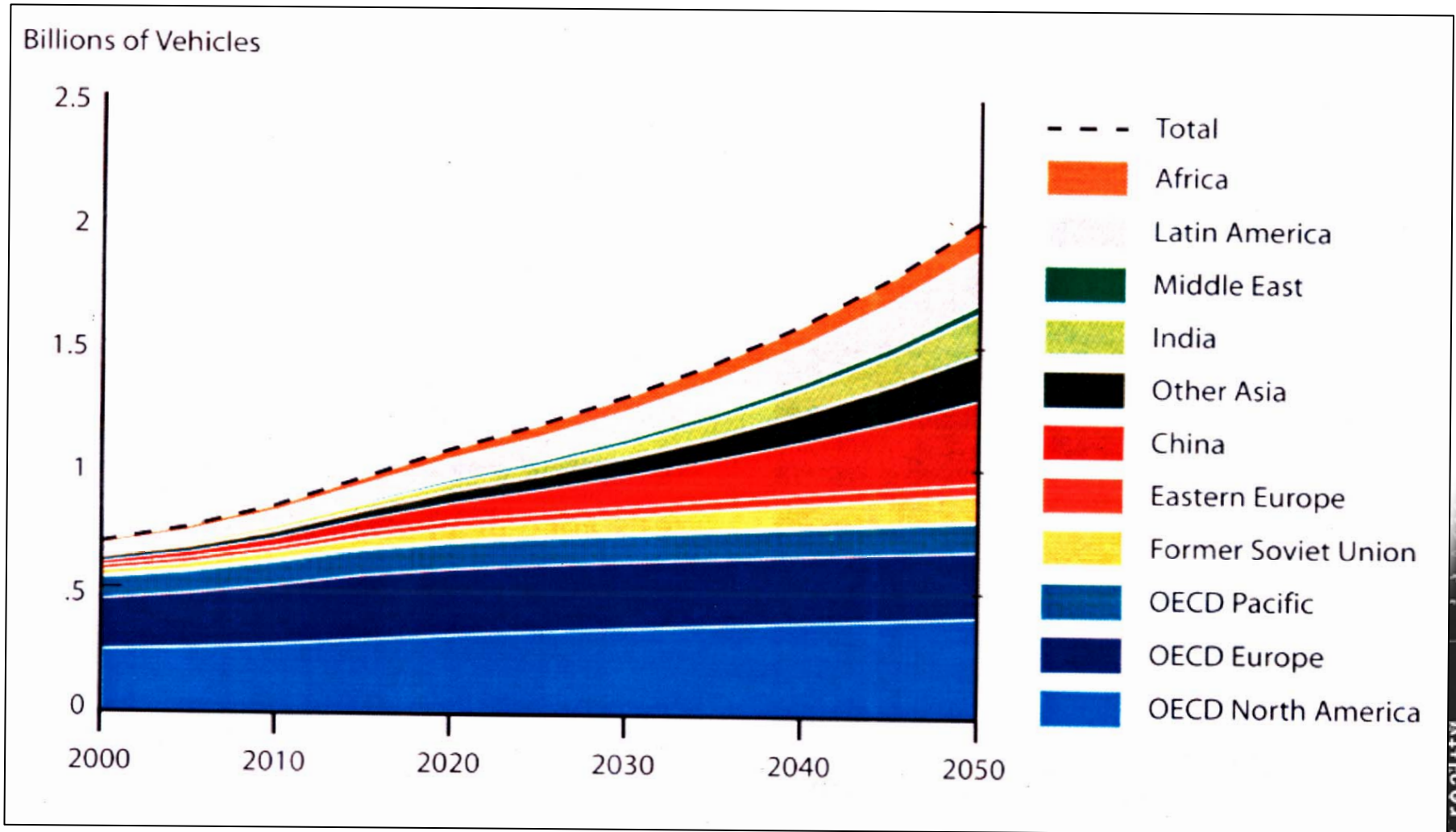
- > 20 % minskning av utsläppen till 2020,
- > 50 - 80% till 2050



l
t

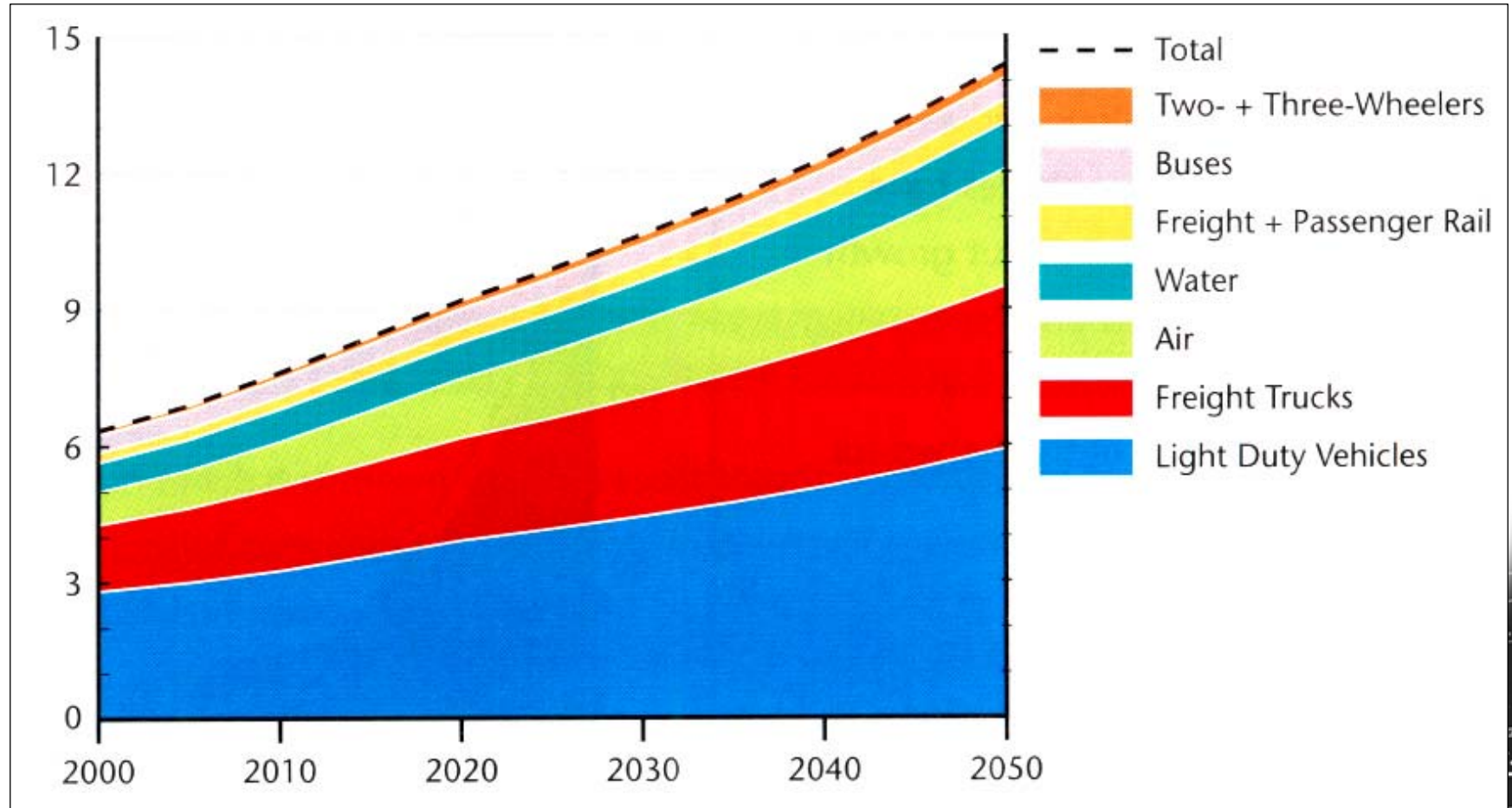
d
e
s
c
e
n
d
i

BAU: An ever-increasing vehicle fleet



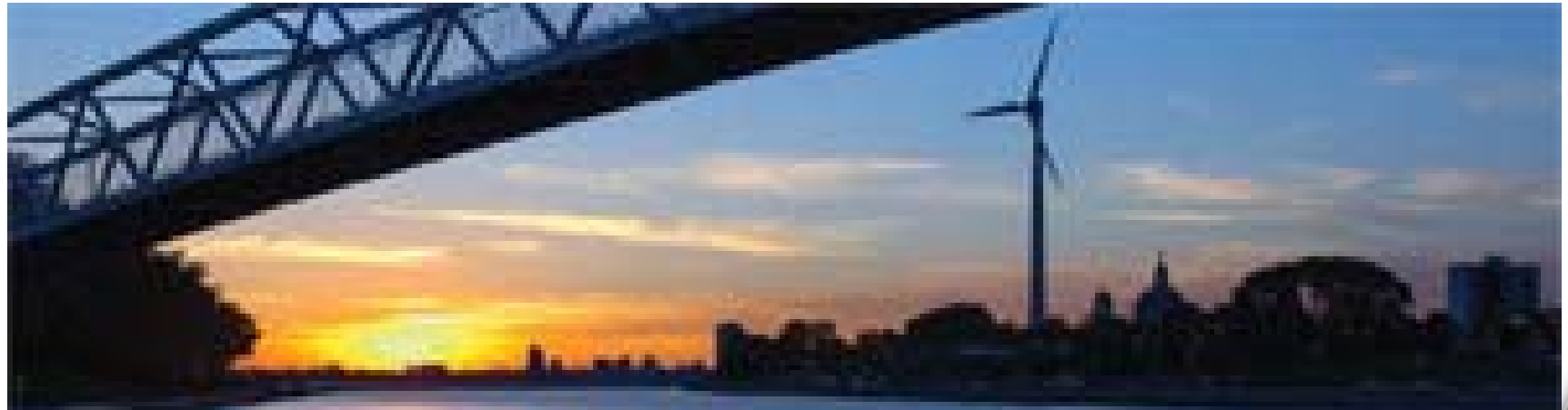
Source: Mobility 2030, World Business Council for Sustainable Development Sustainability Project, 2004

Gigatonnes CO₂ Equivalent Emissions/Year



Source: Mobility 2030, World Business Council for Sustainable Development Sustainability Project, 2004

Stockholms framtid - två alternativ
+ "Post-carbon city" - boende, trafik, energiförsörjning.
+ Eller "business as usual" - mer av dagens trender.



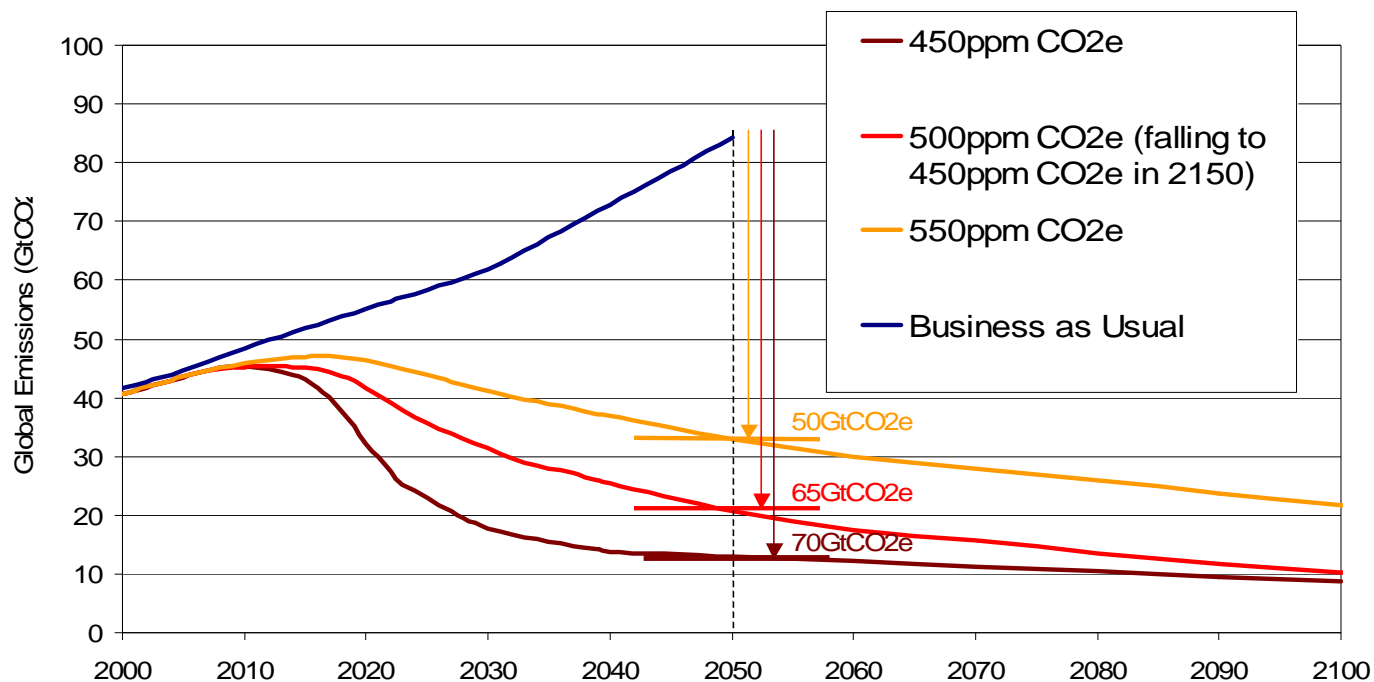
Post Carbon Cities: Planning for Energy and Climate Uncertainty

A Guidebook on Peak Oil and Global Warming for Local Governments

expanding reality

LIU

Förhållan fördyrar! Att skjuta upp det nödvändiga ökar både risk och kostnad



A 10 year delay doubles the annual rate of decline required

Vilken stad vill vi ha?

- **Vi kan inte räkna oss fram till den bästa staden. Det handlar om värderingar och val.**
- **Men vi kan räkna på konsekvenser och på vilka val som är förenliga**

“En attraktiv storstad” utmärks av....

- Snabb tillväxt I hela regionen
- Lätt att parkera
- Många externa köpcentra
- Minskade bilköer
- Sänkta utsläpp
- Mycket affärer i innerstan
- Hälsobefrämjande stadsplan
- Ökad andel kollektivtrafik
- Inga skatter på bilismen
- Lätt att gå & cykla
- Höjda trängselskatter
- Flera centrala kärnor
- Effektiva motorvägslänkar
- Tillväxt längs spårnäten
- Hög biltillgänglighet I stan

Två kluster av egenskaper....

Snabb tillväxt i hela regionen xx

Lätt att parkera

Många externa köpcentra

Fler motorvägslänkar

Inga skatter på bilismen

Hög biltillgänglighet i stan

UTSPRIDD

Sänkta utsläpp

Lätt att gå & cykla

Höjda trängselskatter

Mindre bilköer

Ökad andel kollektivtrafik

Tillväxt längs spårnäten

Flera centrala kärnor

Hälsobefrämjande planering

Mycket affärer i innerstan

TÄT

Två motsatta stadstyper!

Den amerikanska.

- Utglesad suburbia - urban sprawl med totalt bilberoende
- *”en ojämn fördelning av parkeringar, shoppingcentrum, kontorskomplex, sportarenor och bostadsenklaver – strimlat, utslängt och isolerat genom ett nät av motorvägar”* (Håkan Forsell, urbanhistoriker)

Den klassiskt europeiska

- Täta centra med flera kärnor, spårnära flerbostadsboende, hög andel kollektivtrafik, många olika trafikantslag - gående, cyklande, spårväg, buss, bil, tunnelbanor, regionaltåg

Valet har stora konsekvenser

Den amerikanska staden

- Fem ggr större yta per invånare
- Medelamerikanen: Tre ggr mer CO₂-utsläpp än EU-snittet

Stockholm står och väger

Å ena sidan starka intressen för att värna staden och stadsmiljön och punktinsatser för bättre kollektivtrafik.

Å andra sidan:

- ständigt flera externa köpcentra utan samlad plan eller långsiktig tanke,
- ständigt fler vägbyggen & villaområden långt från spårtrafik,
- enveten satsning på "ökad biltillgänglighet".
- Förbifart Stockholm och "Cedersköld" 07 tippar över balansen

Motiven för Förbifart Stockholm

- **Sthlmsregionen växer med >200 000 till 2030. Transportbehovet ökar. Trafiken i regionen ökar kraftigt, och kräver nya stora väginvesteringar.**
- **De norra och södra delarna av Storstockholm behöver knytas samman**
- **Stockholmstrafiken idag farligt beroende av Essingeleden**

Påståenden om Förbifarten

Det finns en underläggande trafiktillväxt och trafiklösningar i sig har små effekter på trafikvolym, klimat, hälsa och miljö (WSP 2007).

- *Testfråga: Har projekt som Öresundsbron alltså ingen betydelse för trafiken*

Förbifart Stockholm är "klimatneutral"

(Ingemar Skogö, gd Vägverket 2008).

- *Om en fet måltid ersätts av en annan lika fet, är den då "kalorineutral"?*

Skilj på transportarbete och trafikarbete!

Persontransportarbete – den sammanlagda sträcka som alla reser med bil & kollektivtrafik.

Trafikarbete – den sammanlagda körsträcka med bil & kollektivfordon.

- Persontransportarbetet idag: 5,2 Mia personkm.
- Trafikarbetet idag: 2,3 Mia fordonskm.
- Bilarna står för < 50% av persontransportarbetet men för 95% av antalet fordonskm.
- *Genom överflyttning från bil till kollektivtrafik kan transportarbetet öka samtidigt som trafikarbetet minskar. Och tvärtom!*

Förbifart Stockholm - konsekvenserna

Trafiken ökar med 80%

- Minskad andel kollektivresande, kraftigt ökad andel bilresor
- Biltrafiken ökar från 39% av resorna i högtrafik till 50% eller mer.
- *Trafikarbetet* växer från 2,3 Mia till > 4 Mia fordonskm/år.

Liksom utsläppen

- "... särskilt koldioxidutsläppen kommer att växa kraftigt fram till år 2030 om inget annat görs" (WSP sammanfattning)

En "klimatneutral" lösning?

Trängseln då??

- ”I nuläget utgör mindre än 0,1% av körfälten i länet med drygt 25 000 fordonspassager, flaskhalsar i högtrafik.
- ... trängseln år 2020 har ökat ganska markant i förhållande till dagens situation. Till år 2030 har trängseln ökat ytterligare....
- ”Slutsatsen av modellanalyserna är alltsåatt trafikstörningarna på väg ökar.
- **Trängseln blir ungefär fem gånger så stor”**
(WSP 2007)

Förbifarten genom Grimstaskogen: "Anpassats för att ta hänsyn till den känsliga naturmiljön"



Förbifart ger fetma

- ”En genomsnittlig vit man som bor i en villaförort väger nästan fem kila mer än en som bor i ett kompakt samhälle där det är nära till affärer och arbetsplatser ”

(Lawrence Frank, Univ. of British Columbia, som studerat 10 000 personer i olika delar av Atlanta)

Tio problem med “Förbifart Stockholm”

1. Höga kostnader, 25 mia, troligen väsentligt mer.
2. Storsubventioner av bilpendling, 4000 kr/mån per nord-sydlig pendlare i högtrafik
3. Tre ggr mer väg- än spårinvesteringar
4. Bygger fast staden i 80% mer biltrafik
5. Flyttar resande från kollektivtrafik till bilism
6. Ökar koldioxidutsläppen kraftigt
7. Utglesad region med nya bilberoende förortscentra
8. Fem gånger mer bilköer och trängsel än idag
9. Sämre hälsa & ökad fetma
10. Skadar riksunika Mälarmiljöer

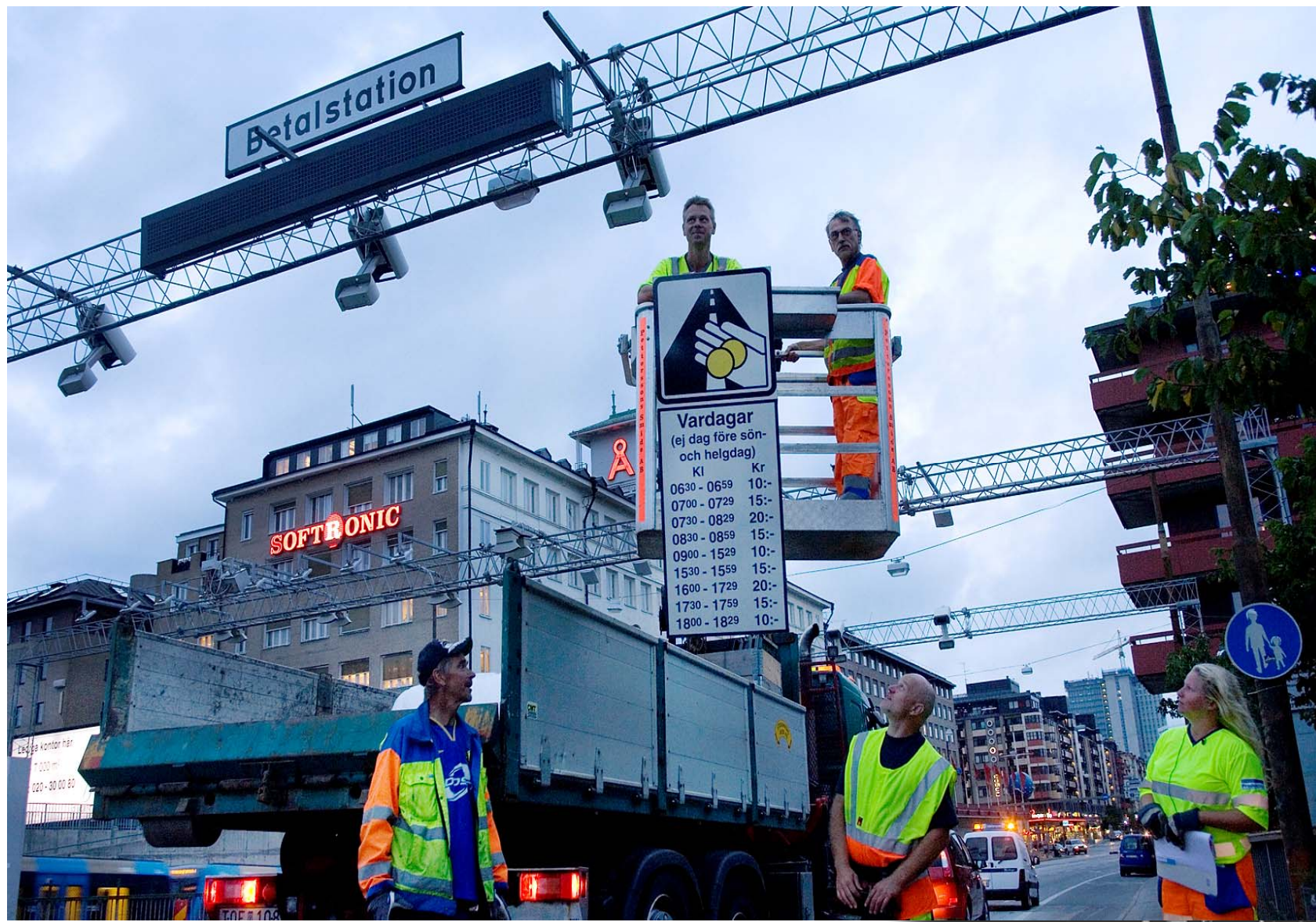
Förening det nödvändiga och det
önskvärda.
Utveckla den europeiska staden



LiU

expanding reality

Börja med effektivisera trängselskatten



Effektivisera trängselskatterna.

**Road pricing = knapphetsprissättning,
standard i ekonomisk analys sedan 35 år.**

- **Tag bort undantagen, höj nivån och inkludera Essingeleden.**
- **Kan införas snabbt för att få bort akuta proppar.**
- **Låg kostnad med etablerad infrastruktur**
- **Reversibel lösning till skillnad från motorvägar**
- **Ger en realistisk bild av vilka andra investeringar som sedan behövs**

Fortsätt med

- **Bryt Citys och getingmidjans järngrepp! Skapa flera centra inom innerstaden & öka arbetsplatstätheten. Jfr London och Paris med fyra ggr så hög arbetsplatstäthet!**
- **Lägg investeringar i infrastruktur i första hand på kollektivtrafik**
- **Bygg ut Sthlm med spårtrafik som ryggrad. Planera nya bebyggelser inom cykelavstånd från spårnätet**

Post-carbon city - också förnybar energi, stadsmiljö m m



Dessutom:

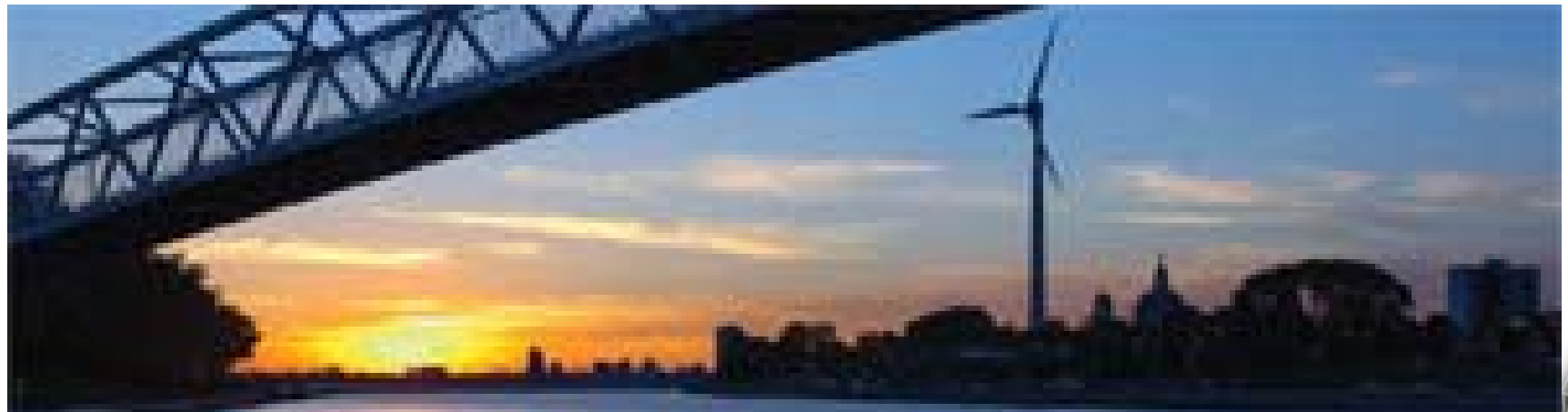
Mer träd o grönt som suger CO2,

Mer vitt och ljusst som förbättrar stadsklimatet

Biogas, vindkraftverk, solpaneler och solfångare

**Samla kunskapen: ingenjörer, planerare, ekonomer, arkitekter,
miljövetare, energiforskare**

Föreنا det nödvändiga och det önskvärda



Post Carbon Cities: Planning for Energy and Climate Uncertainty

A Guidebook on Peak Oil and Global Warming for Local Governments

expanding reality