

# Hur löser vi storstädernas bostads- och trafikproblem?

Jessica Alenius



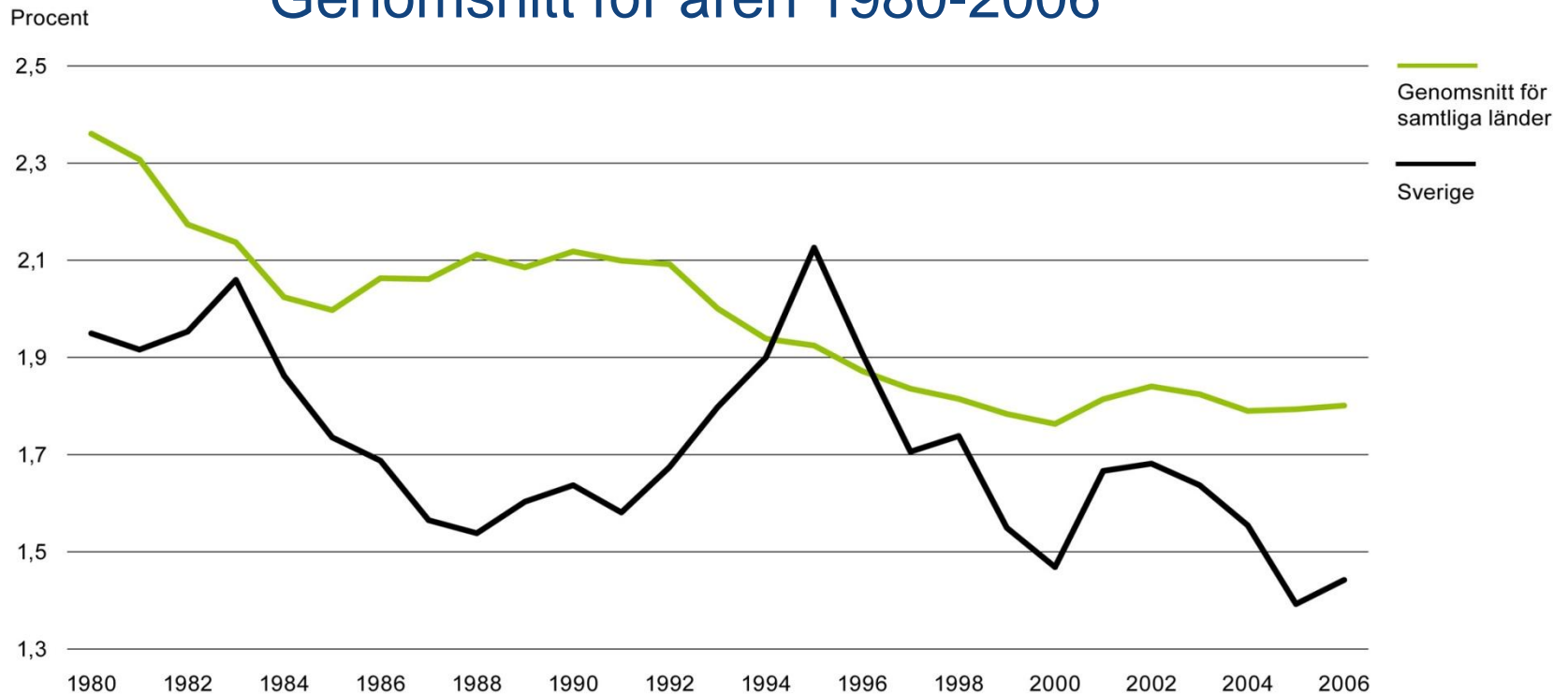
# Nuläget

---

- Inflyttningen till städerna ökar
- Sårbarheten i trafiken ökar
- Trafikkaoset ökar
- Bostadsbristen ökar

# Nyinvesteringar i infrastruktur som andel av BNP

## Genomsnitt för åren 1980-2006



*Källa: Nuteks bearbetning av data från Euroconstruct*



# Konsekvenser

---

- Förseningar för de som pendlar till arbetet i storstäderna kostar samhället 8,5 miljarder kronor årligen (TRAFA 2011)
- Ökade trängsel skapar stora samhällskostnader, 300 kr/timme när trafiken står still (Jonas Eliasson, 2008)
- Trafikolycka på Essingeleden 2008, kostade samhället 33 miljoner kr



# Vad ska byggas?

---

**9 av 10 resor går på väg**

Bil

Buss

Lastbil

MC/Moped

Cykel

Gång

Tåg

T-bana

Pendeltåg

Spårvagn

Flyg

Båt



# Kollektivtrafik handlar inte bara om spår

---

- Bussar, BRT (Bus Rapid Transit)
- Mer flexibel
- Fler passagerare
- Samma eller högre miljöprestanda
- Betydligt billigare!



# Vart kan vi bygga?

---

*Under ytan finns stora ytor*

- Tunnlar för vägtrafik
- Tunnlar för tågtrafik
- Parkeringsplatser

# Vem bestämmer?

---

- NIMBY
- YIMBY, förespråkar fysisk utveckling, förtätning och främjande av stadsmiljö





# Effektivare planeringsprocess

---

- Viktiga infrastrukturprojekt stoppas eller skjuts på framtiden
- Samhällsekonomiska intäktsbortfallet beräknas till 70 miljarder kronor till följd av att flera infrastrukturprojekt försenats eller lagts på is
- Norra länken, Stockholm



# Transportinfrastrukturkommittén

---

- För många möjligheter att överklaga beslut
- Planeringsprocessen blir därmed oförutsägbar, fördyrar och försenar!
- 1 miljard kr/år att genomföra den fysiska planeringen
- Nya regler föreslås träda i kraft 2012



# Stockholm växer med 35000 personer per år

---

- Essingeleden dimensionerad för 80 000 fordon, passerar igenomsnitt 160 000
- Stockholms T-bana byggdes för 200 000 personer på 1950-talet
- Förbifart Stockholm behövs!
- Kollektivtrafiken behövs också!



# Förbifart Stockholm är samhällsekonomiskt lönsam

---

- Samhällsekonomiska vinster genom förbättrad framkomlighet
- Kritik – ej långsiktig lösning på Stockholms trafikproblem eftersom det i framtiden kan bli köer även på Förbifarten, om trafiken ökar
- Den samhällsekonomiska nyttan beror på hur många som kommer *fram*, inte på hur många som står i *kö*



# Sluta bygga bostäder?

---

- Nyttan av bostadsbyggandet utgörs av boendet för den som får en bra bostad
- På samma sätt utgörs värdet av Förbifarten av det stora antal resenärer som får kortare restid
- Om det så småningom blir köer igen innebär detta inte att nyttan för de som fått kortare restid försvinner

