

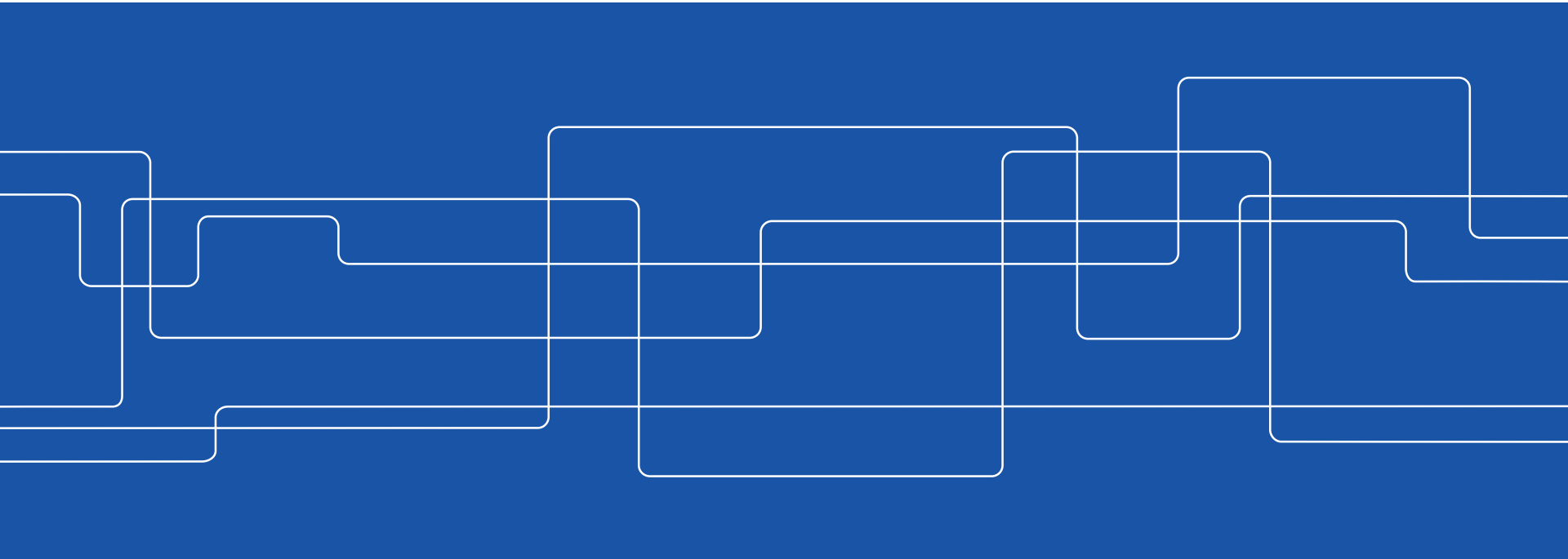


Är mer transporter bra eller dåligt?

Jonas Eliasson

Professor i Transportsystemanalys, KTH

Centrum för Transportstudier & Institutionen för Transportvetenskap





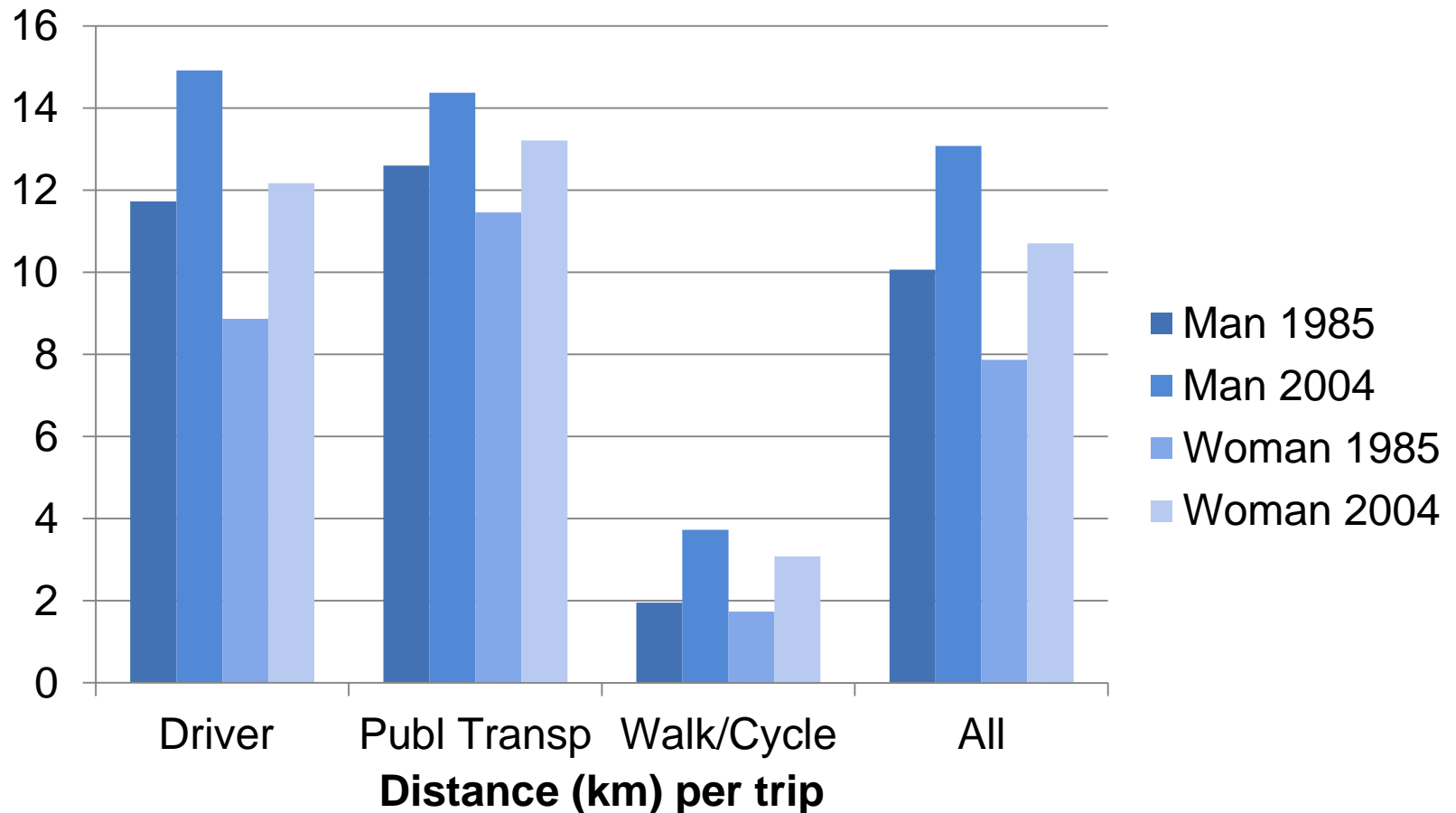
”Men nya vägar ger ju bara mer trafik!”



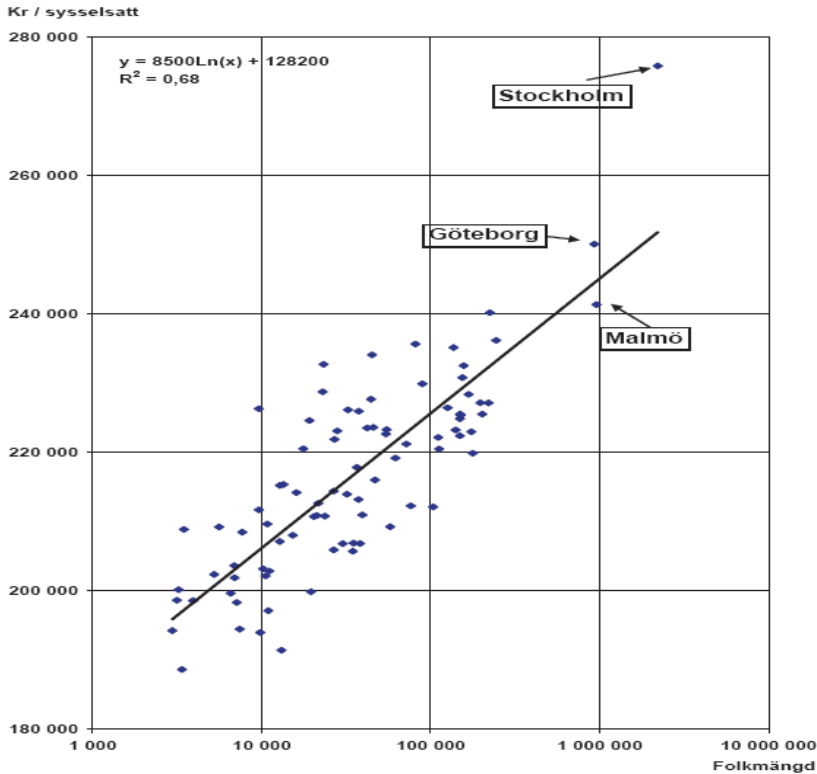
Tillgänglighet är en nytta

- Låga generaliserade reskostnader = hög tillgänglighet
- Det är ett **värde** för människor och hela samhället
 - Högre livskvalitet, bättre matchning, högre sysselsättning...
 - Hög tillgänglighet ökar bostädernas attraktivitet
- Lägre generaliserade reskostnader ger fler resor
- Fler/längre resor är ett tecken på att tillgängligheten ökat
 - Alltså i princip *bra*

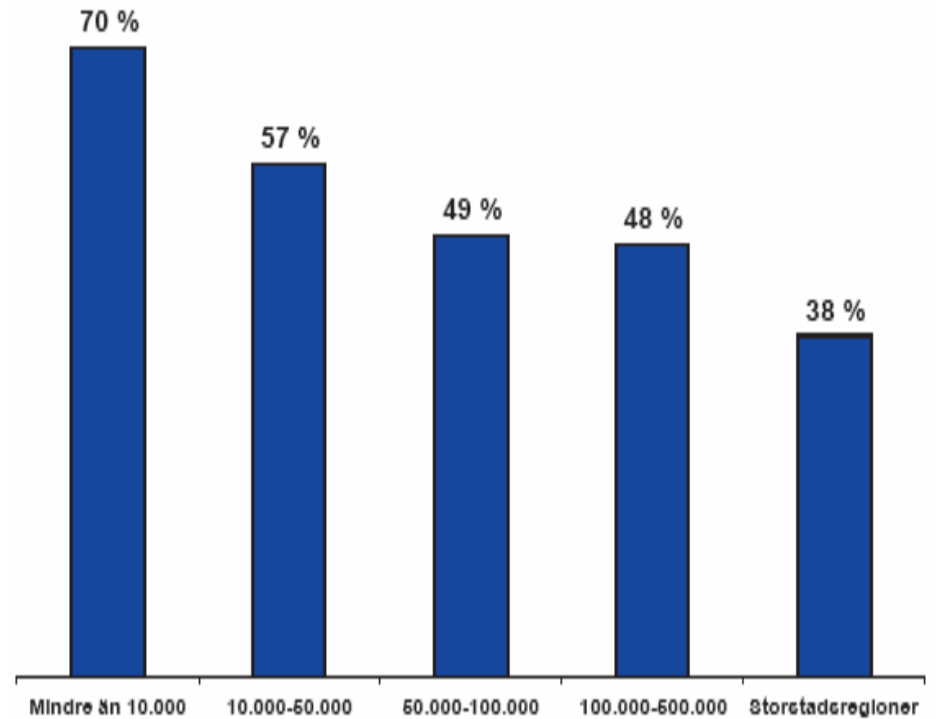
Specialisering ger längre resor



Better accessibility

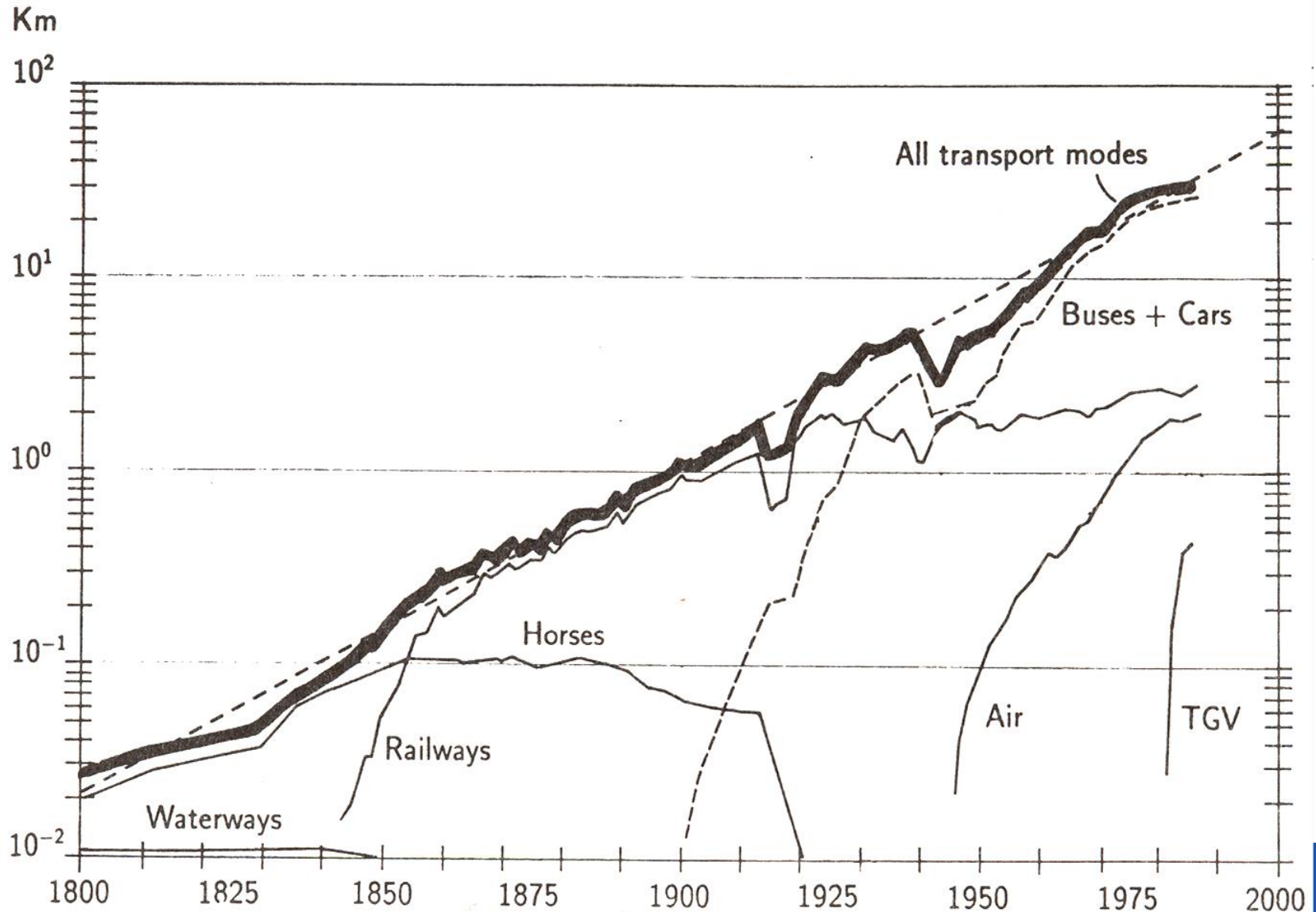


Productivity



Welfare dependence

Travel distance per person-day



Städer – civilisationens förutsättning och vagga



Innovationsproducent och livskvalitetshöjare



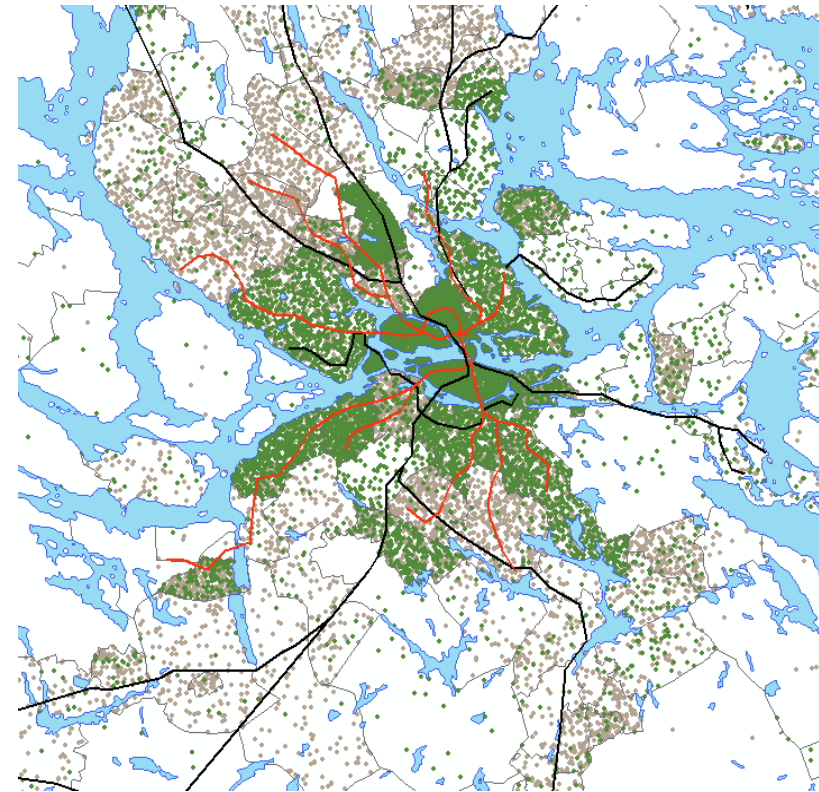
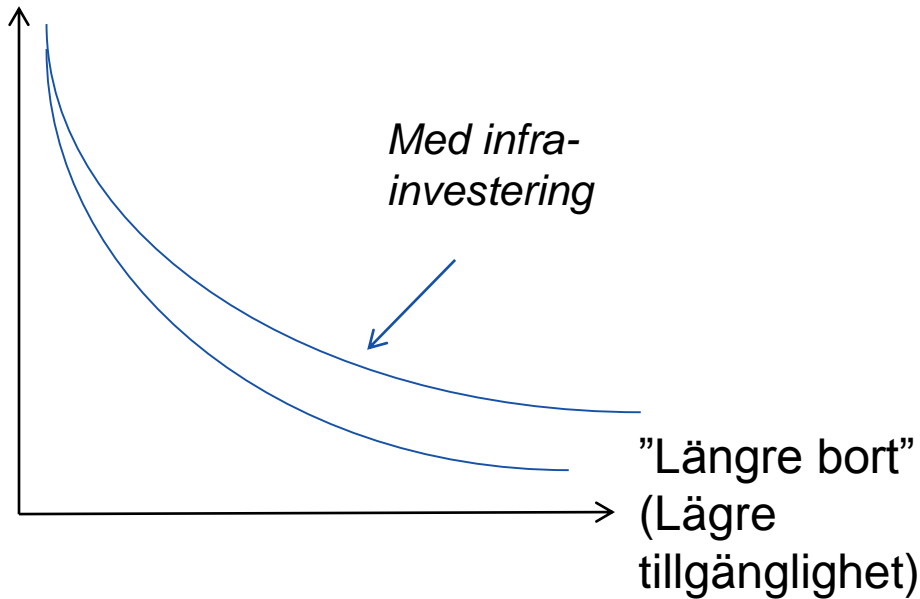
Vad är då problemen med ökad biltrafik?

1. Längre resor kan också vara ett problem

- Om längre resor beror på utspridning är det en *minskning* av tillgängligheten
- Riskfaktorer för utglesning
 - Hög bilandel
 - Uppmuntrande av pendling på långa avstånd
 - Perifera kommuners incitament
 - Restriktioner på förtätning i stadskärnor
 - (Symptom: externa köpcentra)
- Ökad andel bilresor *kan* indirekt leda till utglesning
 - Ofta via missriktade försök att bygga bort eller undvika vägträngseln
- Kan även hända vid koll-satsningar

Effekten av högre tillgänglighet

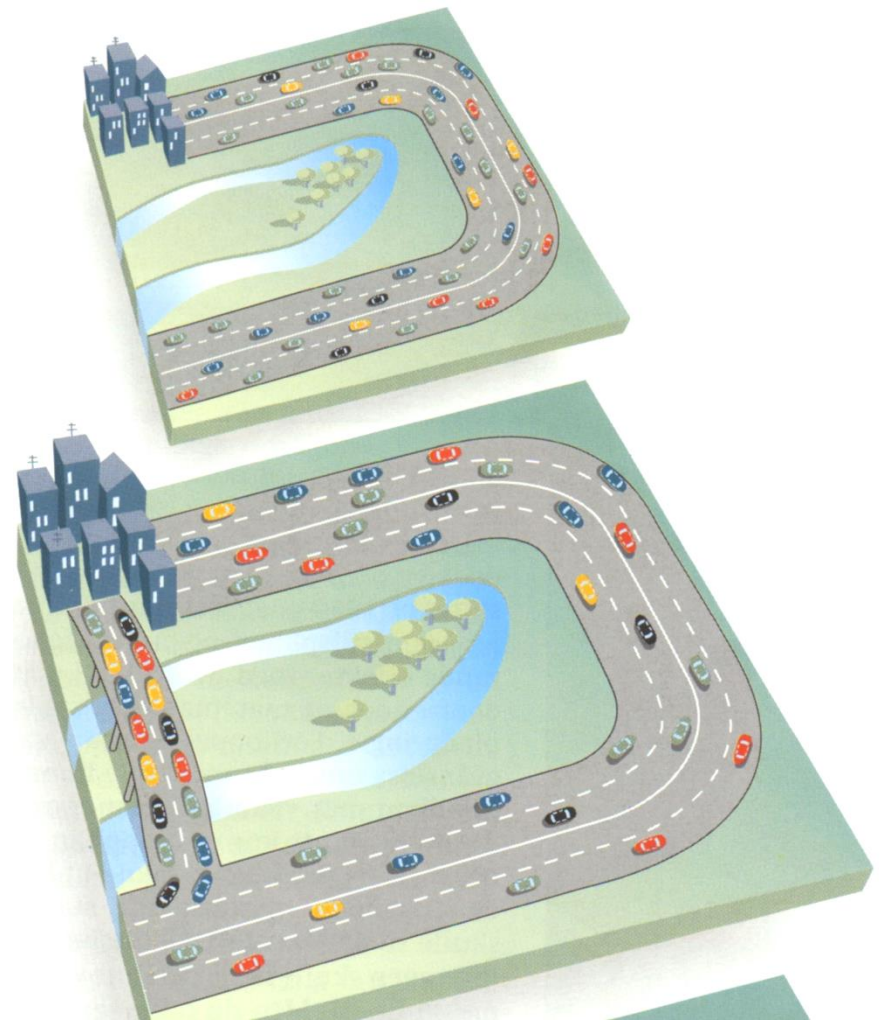
Betalnings-
vilja/m²



- Bebyggelseplanering nödvändigt!
- Svårt säga hur stor denna effekt är i praktiken!

2. Latent efterfrågan kan uttradera restidsvinster

- ”Down-Thomsons paradox”: ökad vägkapacitet hjälper inte om det finns **latent efterfrågan**
- ”Knights paradox”: Om vägar konkurrerar med kollektivtrafik kan restiderna t o m **öka** av nya vägar därför att underlaget för kollektivtrafik försämras
- ”Mogridges lag”: I jämvikt är restiderna med bil och kollektivtrafik lika mellan två punkter

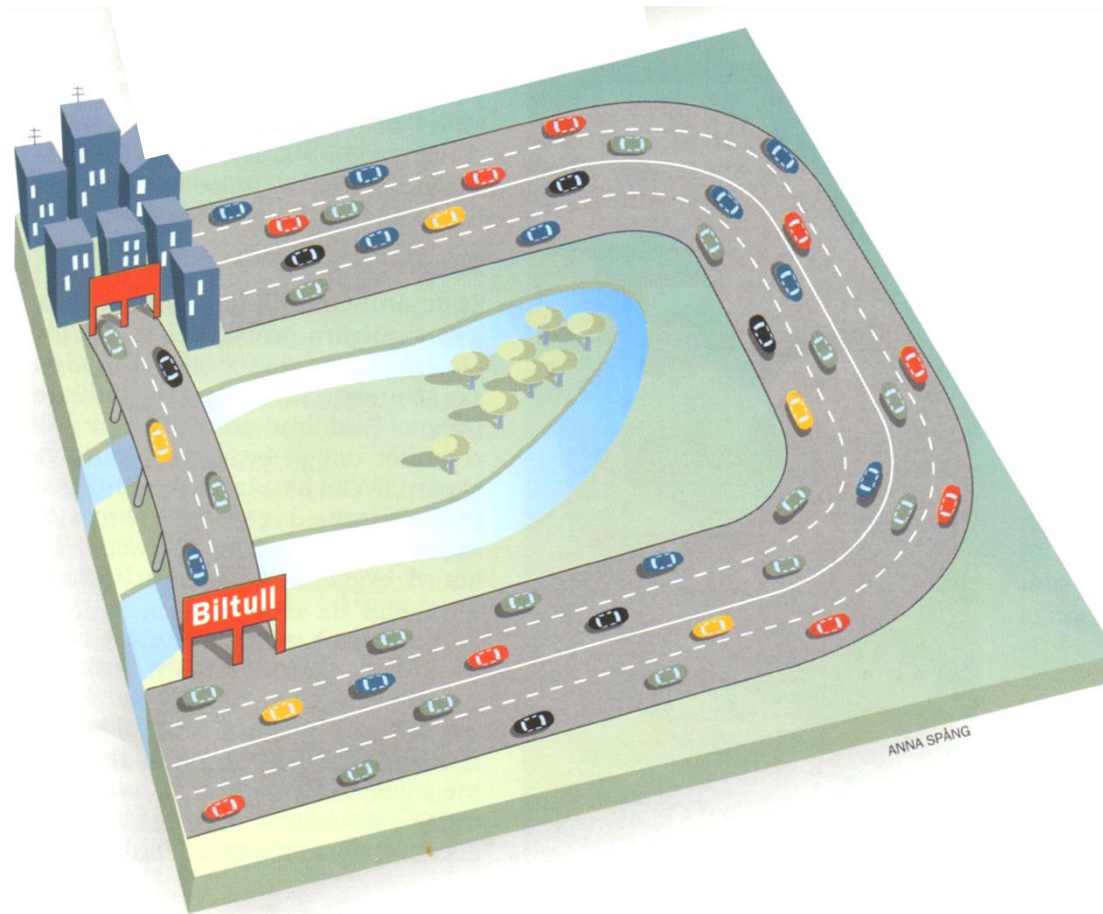




Down-Thomson i praktiken

- Moderna prognosmodeller tar hänsyn till latent efterfrågan
 - Ändrade destinationer, vägval, färdmedel
- ... och verkar göra det bra
 - Södra länken
- Så effekten är medräknad kalkylen/prognosen
- Mer oklart på mycket lång sikt – får man utglesning?
- Begreppet ”inducerad trafik”

Standardlösningen på trängselproblem...



Forskning & Framsteg 5/97



3. Lokala externa effekter

- Olyckor, luftkvalitet, emissioner, buller, stads/livsmiljö
- Ökar med ökad biltrafik
- I genomsnitt kompenseras med bränsleskatter
- ... men knappast helt i stads/livsmiljö

- Allt utom stads/livsmiljö ingår i kalkylerna

- Svårt vara vetenskaplig om stads/livsmiljö
 - Jmf olika åsikter om arkitektonisk stadsmiljö



4. Klimateffekter

- Investeringar ger i sig jämförelsevis liten påverkan på utsläpp
- CO₂-priset ingår i bränslepriset – i princip
 - Finns argument för att det borde vara högre eller lägre...
 - ... men det är ändå en liten post jämfört med övriga effekter
- Tänk kompensatoriskt
 - Hur mycket behöver bränsleskatten höjas för att kompensera en investering
 - Lägg till de negativa effekterna av skattehöjningen till kalkylen
 - Om investeringen genomförs – var medveten om också skattehöjningen behöver genomföras



DAVE COVERLY...

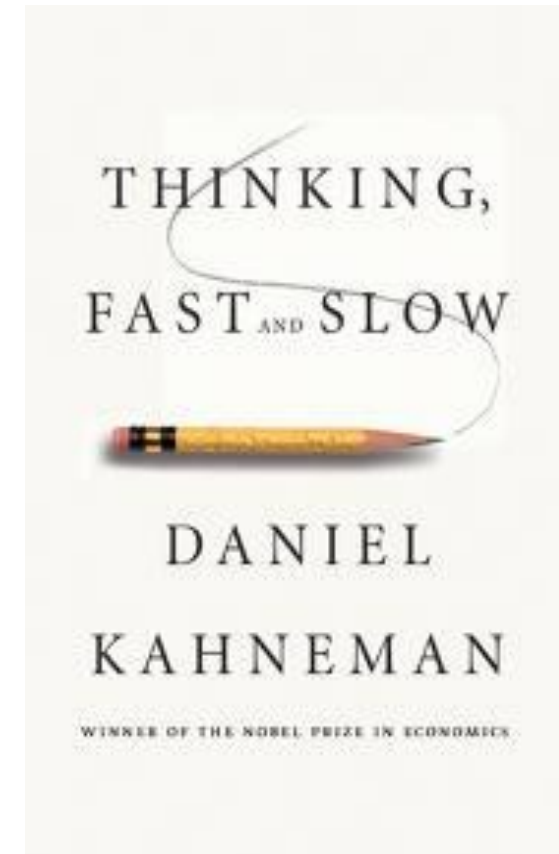
HARVARD BUSINESS REVIEW, MAR. 2002

"I THINK WE SHOULD IMMEDIATELY LAUNCH THIS PROGRAM BEFORE OUR COMMON SENSE SETS IN."



Människor är dåliga på att fatta mångdimensionella beslut

- Skaffar snabbt åsikt – letar efter argument efteråt
 - Förenklar genom att överdriva viss aspekt
 - Generaliserar – använder anekdoter som bevis
 - Önsketänker
 - Har dålig känsla för storleksordningar
-
- Behov av struktur för att sammanfatta och överblicka problem

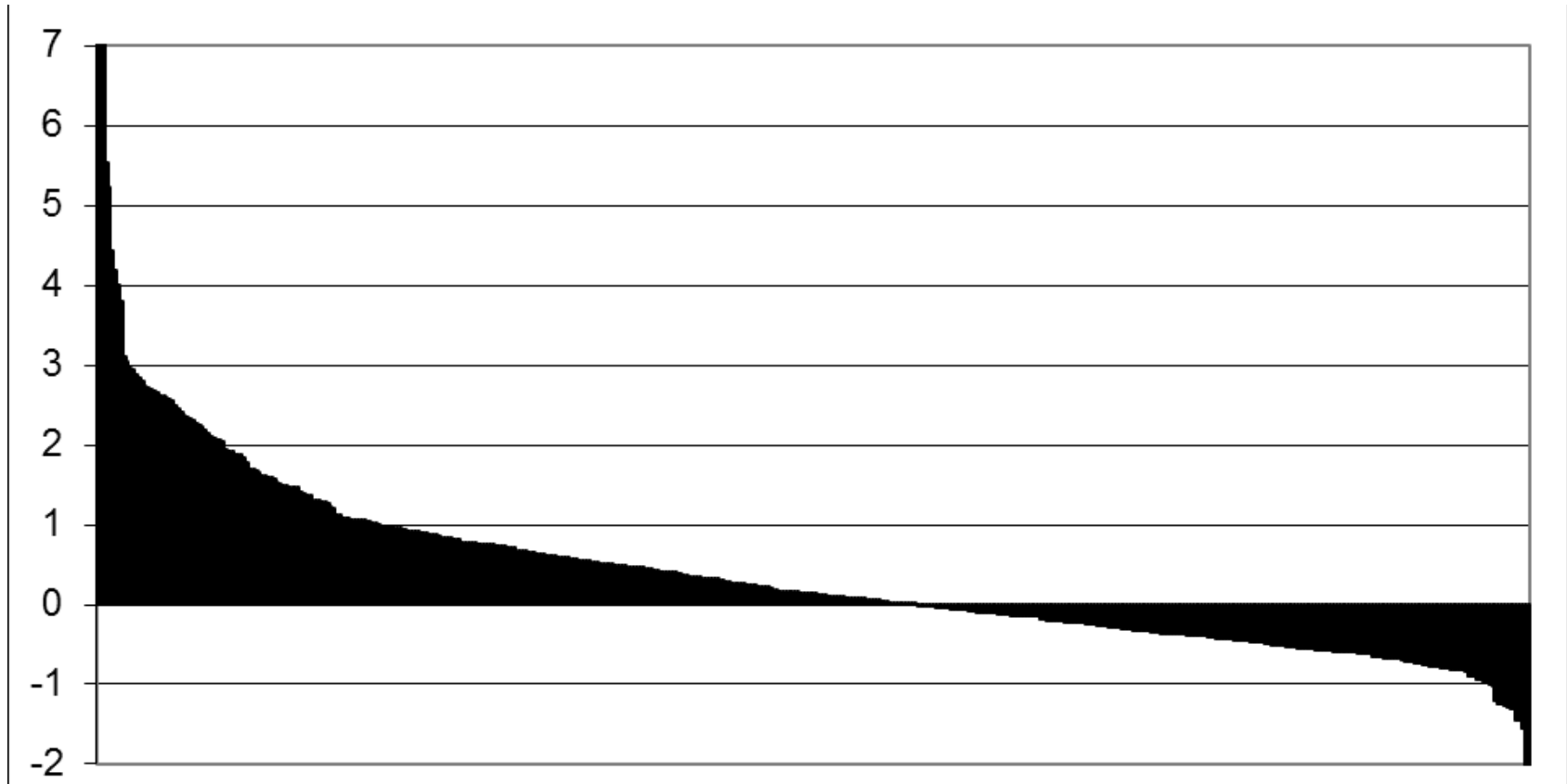


Vilken investering är bäst?

Alt.	Restid		Utsläpp		Antal resenärer		Kostnad	Intäkt
	<i>Före</i>	<i>Efter</i>	<i>NOx</i>	<i>CO2</i>	<i>Före</i>	<i>Efter</i>		
A	46	35	15	15	1200	1250	350	200
B	35	32	10	12	700	770	150	80
C	56	44	20	18	1400	1700	200	50
D	44	35	20	15	400	420	600	250
E	33	30	12.5	10	700	720	750	200
F	52	47	15	13	1700	1750	630	430

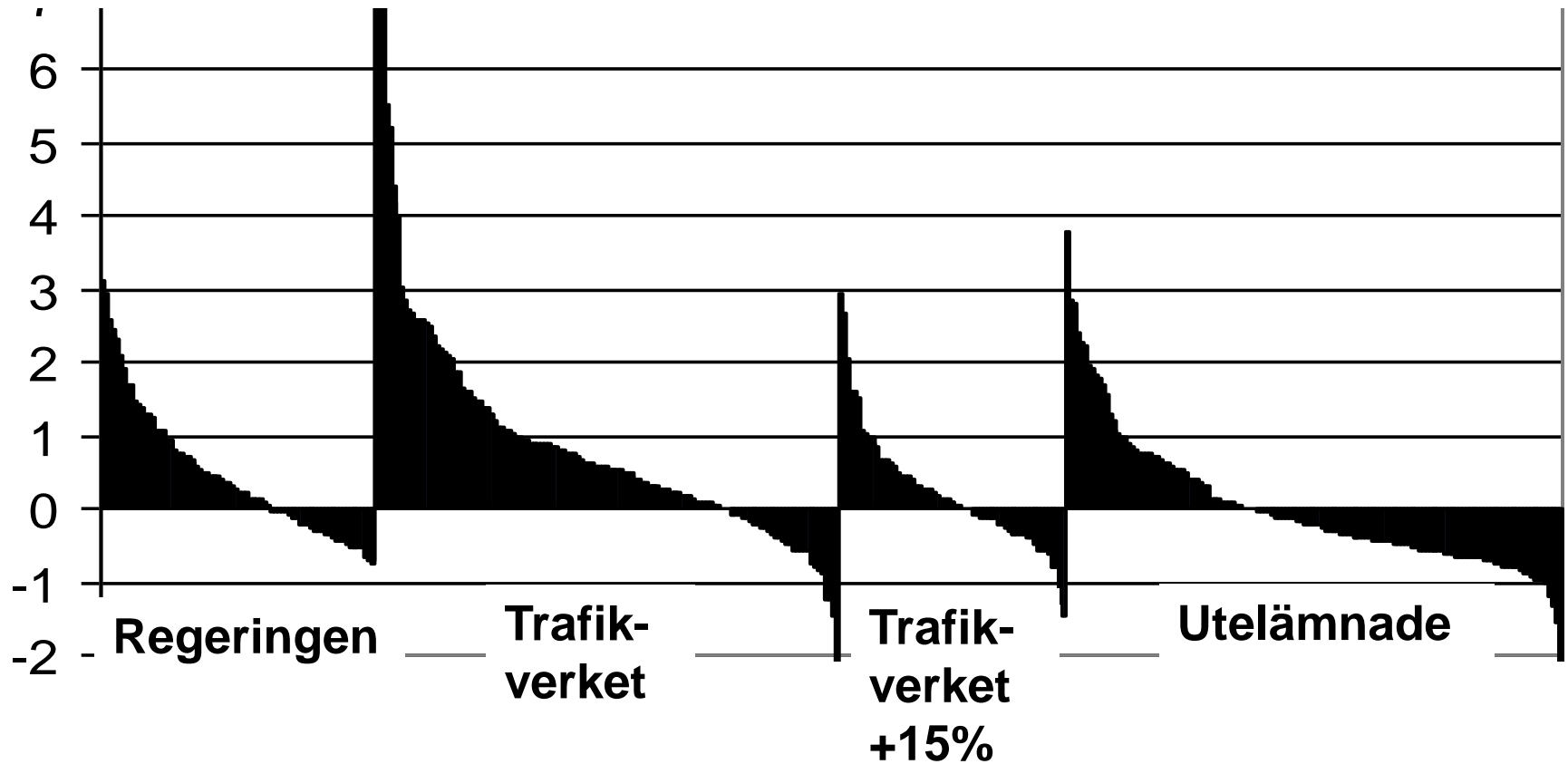
Alla åtgärder ger inte lika mycket för pengarna

Bortfiltreringen av ineffektiva åtgärder funkar inte så bra



Kalkylresultatet har mycket liten påverkan på besluten

Förklaras *inte* av ”saknade effekter”



”Varje felanvänd skattekrone är en stöld från folket” (*Gustav Möller*)



Är Österleden bra?

- Ingen aning
- ... innan jag vet:
 - Kostnaden
 - Hur många som använder den
 - Deras restidsförkortning
 - Alla andra restidsförändringar i länet (större/mindre)
 - Förändringar i utsläpp
 - Förändringar i trafiksäkerhet
 - Långsiktiga bebyggelseeffekter och deras konsekvenser
 - Osv.
- Men det går ju att ta reda på!