



Centre for Transport Studies

STOCKHOLM

Stockholmsträngselavgiftssyndromet: Hur trängselavgifter gick från otänkbara till okontroversiella

Jonas Eliasson

Professor Transportsystemanalys, KTH
Föreståndare Centrum för Transportstudier



FINDING A BETTER WAY



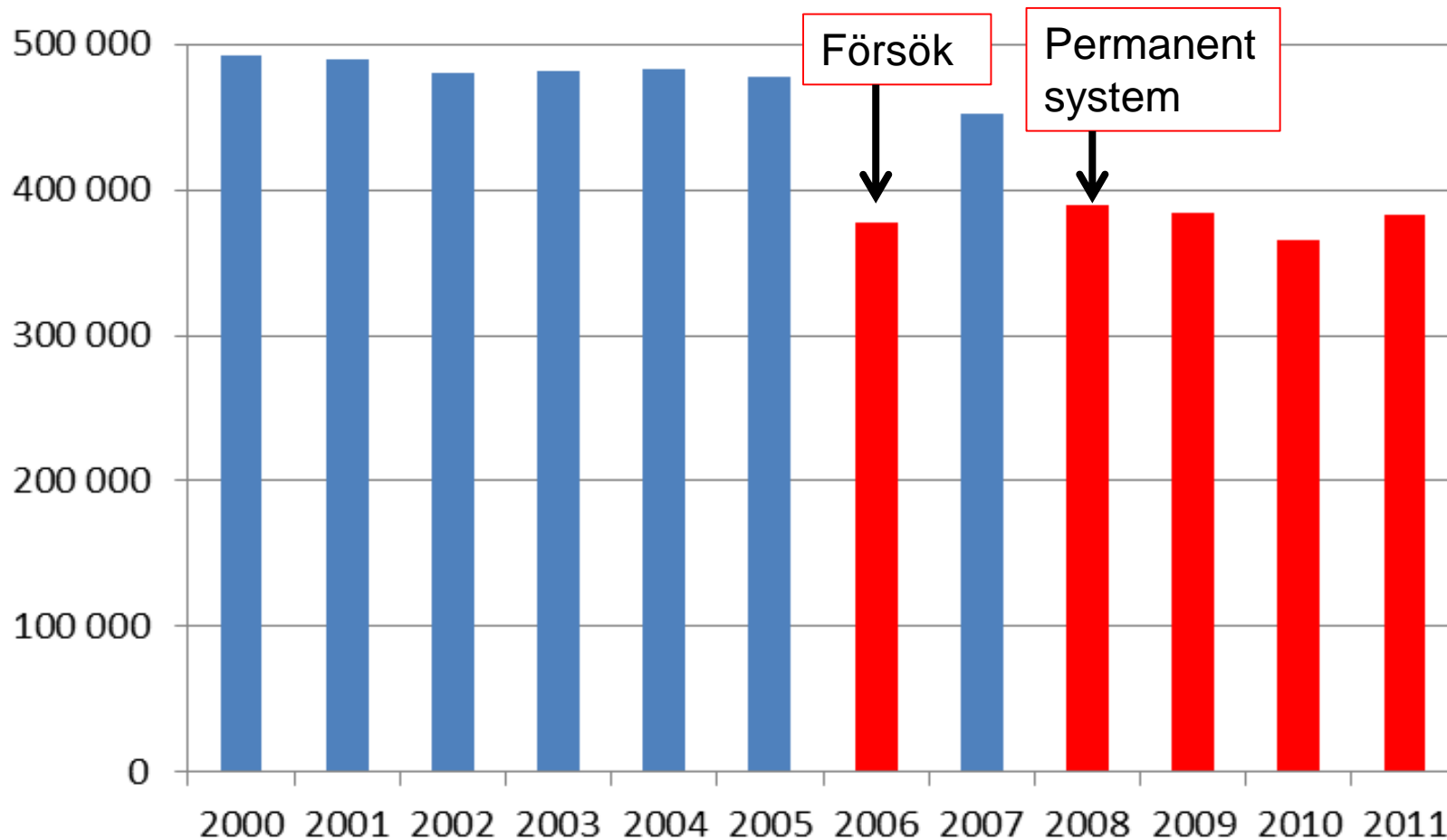
Frågeställning

- Hur påverkar ekonomiska styrmedel beteende och attityder?
- Räcker "economic man"-modellen för att prognosera resp. förstå?

Trängselavgifterna i Stockholm:

- Stora effekter på beteende och trafik – "rationell" reaktion?
 - Överförbarhet?
- Opinionen vände – varför? "Rationellt"?
 - Överförbarhet?

20% mindre trafik – permanent



Kraftigt minskade köer



LUGNT PÅ KLARASTRANDSLEDEN. Lugnt på Essingeleden. Lugnt i kollektivtrafiken. Ingen visste i går med säkerhet vart stockholmarna tagit vägen.

Stockholmarna, vart tog ni vägen?

VAR TREDJE BILIST ställde bilen i går. Samtidigt var det lugnt i kollektivtrafiken och på Essingeleden.

inte tänkt åka tåg i dag i alla fall. Några har kanske skjutit upp sin resa om de tänkt åka och handla. Andra har kanske

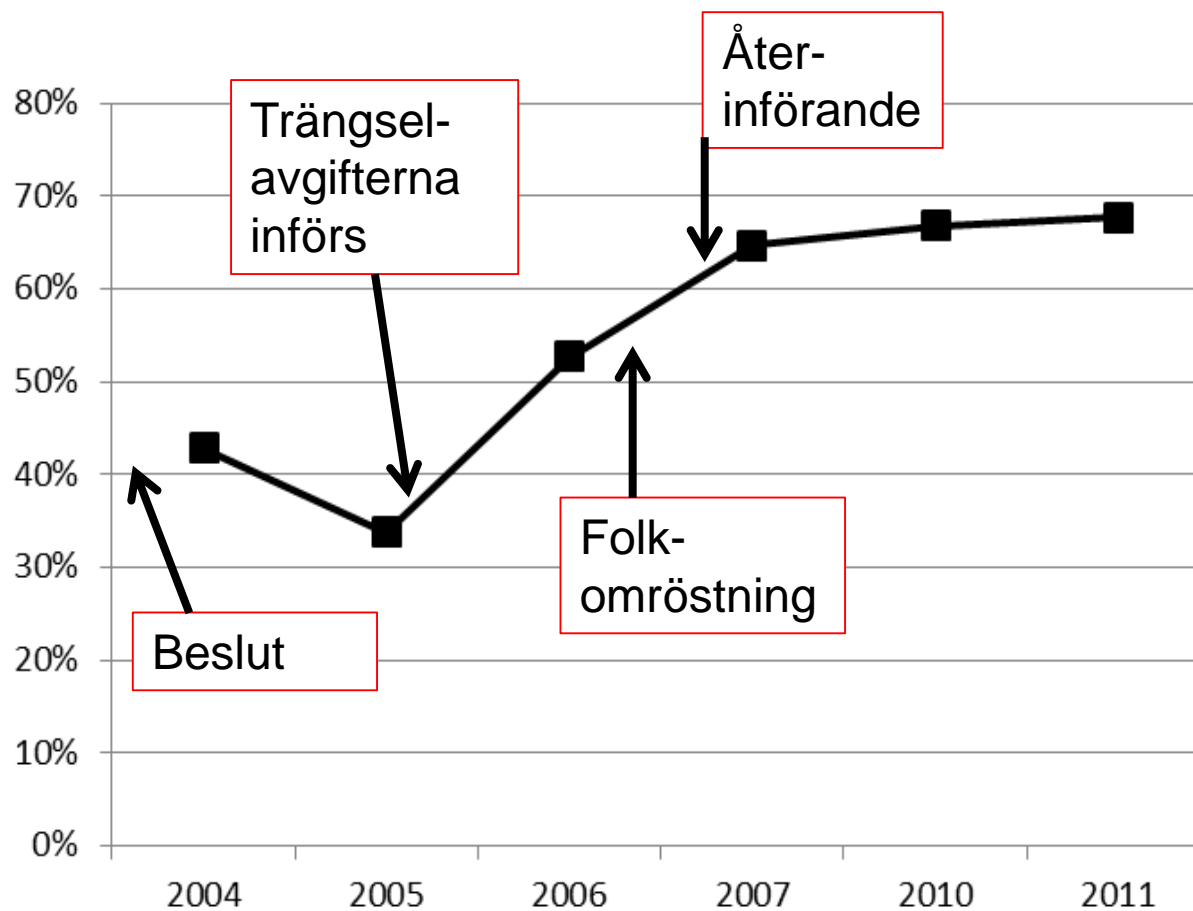
Mellan klockan 6.30 och 18.30 passerade 287 761 fordon någon betalstation, vilket är en trafikminskning med ungefär 95 pro-

klockan 6.30, då skatten börjar tas ut.

På SL märkte man inte heller av någon anstormning av nya rese-

Opinionen vände

Andel som skulle rösta "ja till trängselskatter"



”Enkla” modeller kunde förutsäga *beteende*

Nyttomaximerande modell baserad på tvärsnittsobservationer

	Direction	Forecast	Actual
Morning peak	Inwards	-16%	-17%
	Outwards	-17%	-13%
Afternoon peak	Inwards	-18%	-22%
	Outwards	-17%	-19%
Between peaks	Inwards	-14%	-24%
	Outwards	-14%	-19%
Total charged period	Total	-16%	-20%

... betydligt bättre än individerna själva!

- ”Har du minskat ditt bilresande över avgiftssnittet?” (2006)
 - Uppgiven effekt: 5-10%
 - Uppmätt effekt: ~30%
- Lättare anpassa sig än man tror!

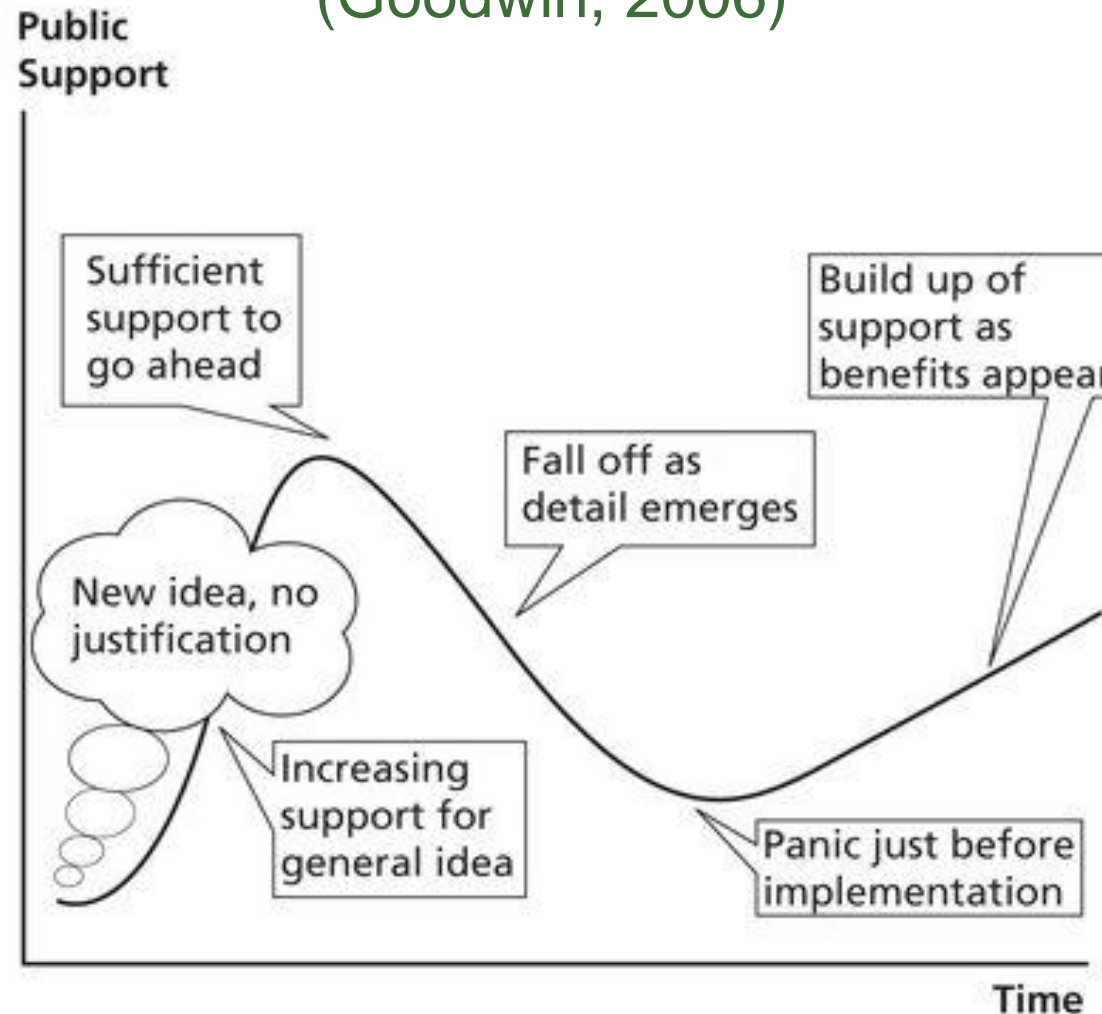
Opinion: Inte bara egenintresset påverkar

- Egenintresse: betalning, tidsvinst och tidsvärde
 - Egenintresse påverkar också åsikter om t ex effectiveness och fairness
 - Effectiveness: om man tror att det fungerar
 - Intäktsanvändning (inte enbart egenintresse).
- Miljöintresse
- Inställning till myndigheter, skatter osv.
- Inställning till prissättning som mekanism

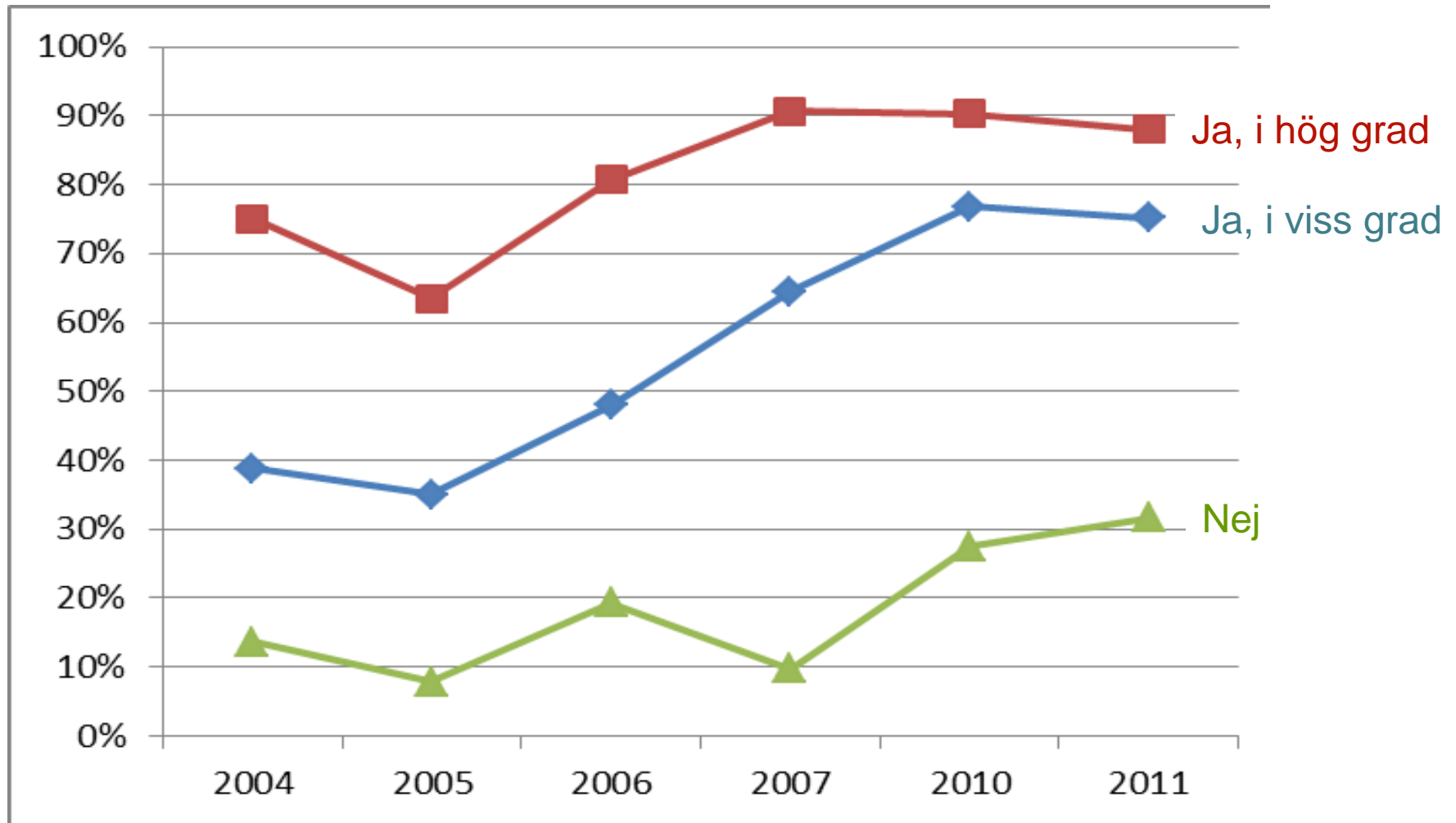
Allt detta är "rationellt" men ofta utanför neoklassisk nyttomaximering

- Erfarenhet! – Men varför?
 - Det enda som skiljer Stockholm från t ex Helsingfors och Lyon

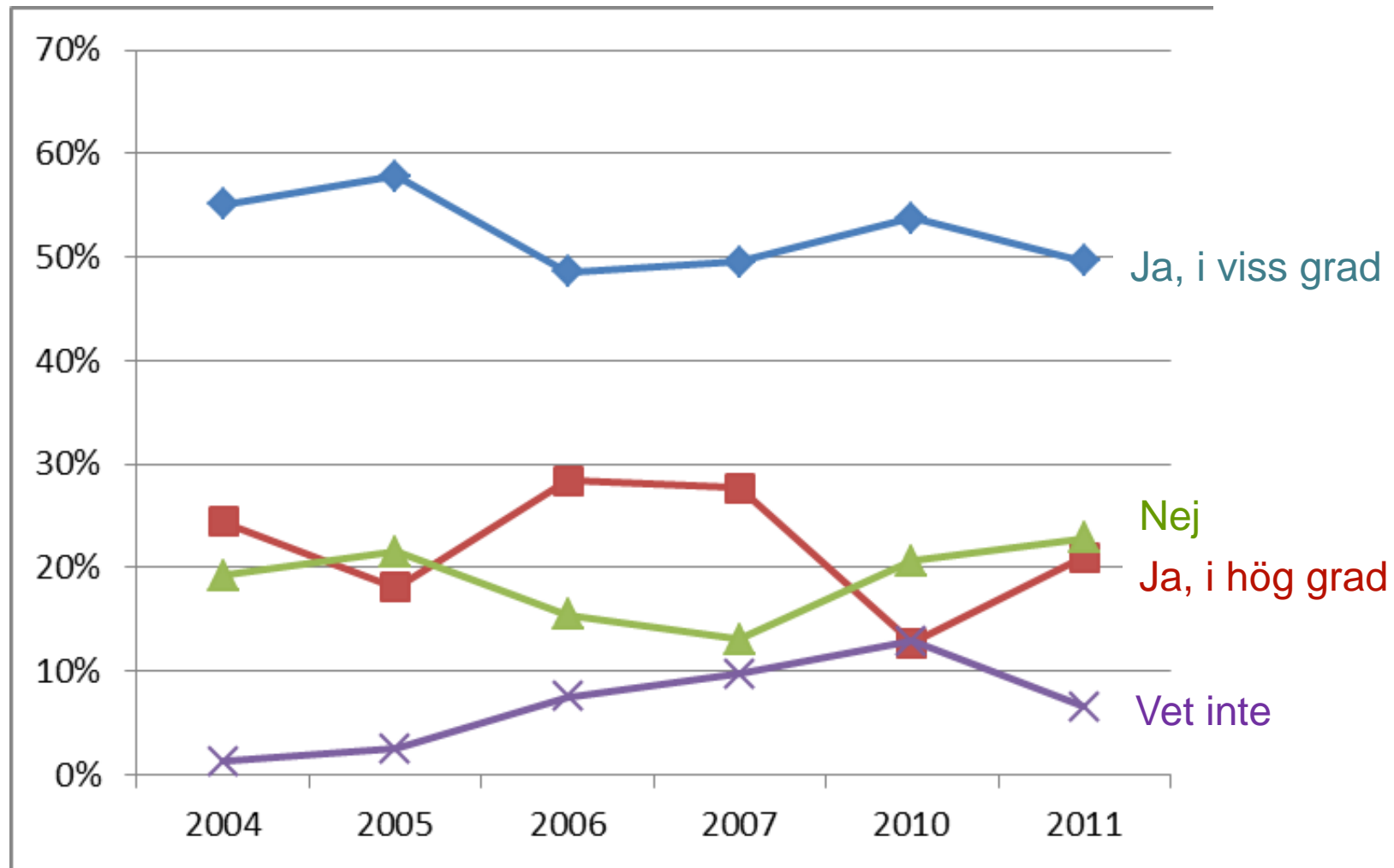
”Folk underskattar de positiva effekterna *ex ante*” (Goodwin, 2006)



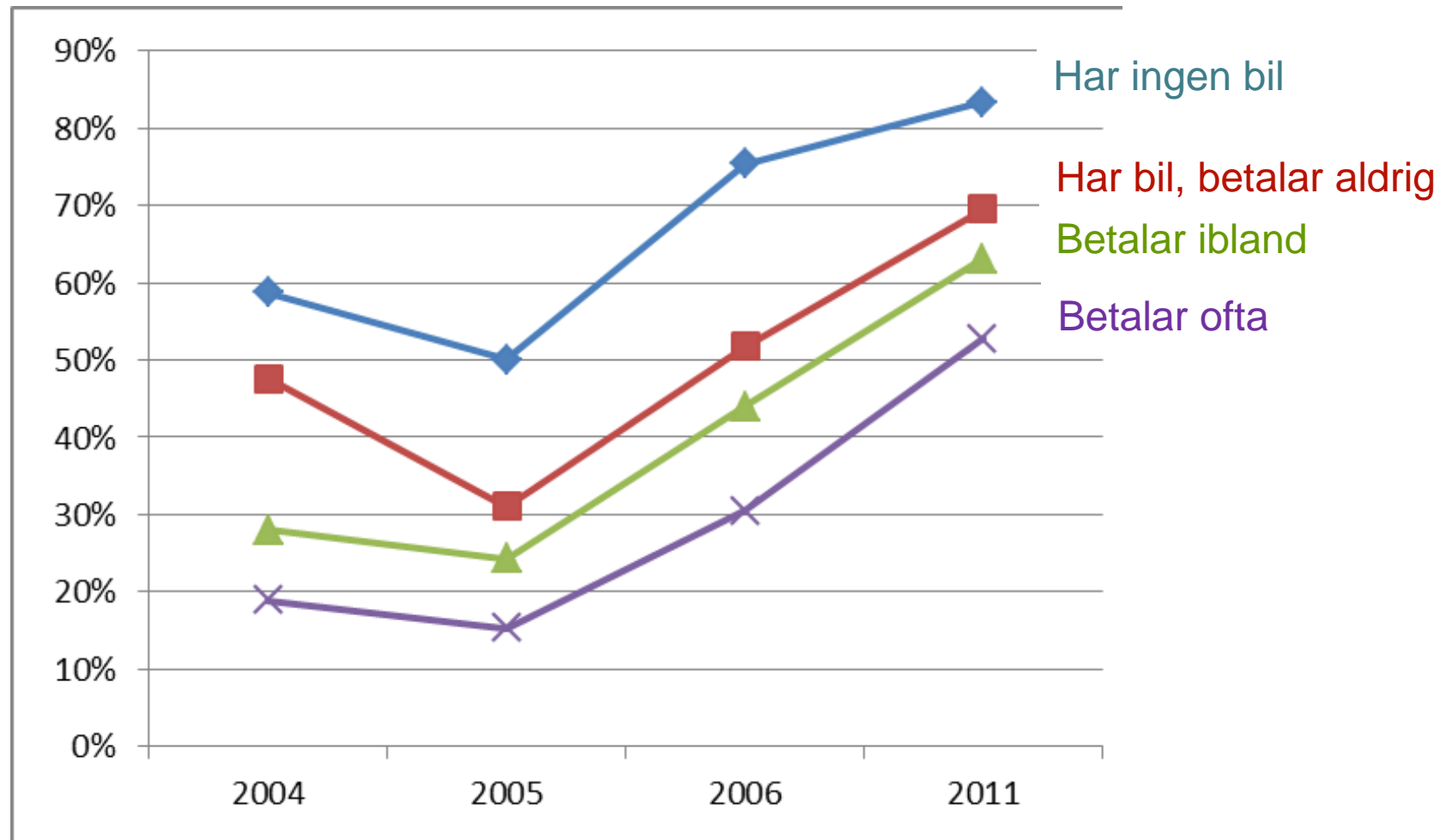
Andel "ja" jämfört med tro på effekter



”Tror du att avgifterna minskar trängseln?”



Inte bara egenintresse: Andel "ja" jämfört med hur man berörs



Efterrationalisering av attityder och beteende

Man justerar sin attityd retroaktivt:

- ”Blev du mer positiv under försöket?”
 - 2006: 29% ja
 - 2007: 13% ja

- ”Har du minskat ditt bilresande över avgiftssnittet?” (2006)
 - Uppgiven effekt: 5-10%
 - Uppmätt effekt: ~30%

Från teknisk fråga, till moralisk, tillbaka till teknisk

Fas 1: Low political interest

- Forskare/expertes säger att det är effektivt/rationellt
- Lågt politiskt intresse: inget engagerande motiv
- Associeras med inskränkning i frihet, ökade skatter

Fas 2: Omtolkas till miljöfråga

- Associeras med miljö – engagerande fråga
- Ger politisk uppsida

Fas 3: Polarisering, moralisk hysteri och världens undergång

- Starkt moralisk debatt 2002-2006
- Supporters: bilar är onödiga och onda, klimatet, ändra hela transportsystemet och livsstilen
- Opponents: bilar är nödvändigt, trängselskatter förstör friheten, straffskatt, orättvisa, drabbar fattiga, illegitim process
- Båda sidor försöker associera till existerande starka attityder: ”miljö-avgift” vs ”trängsel-skatt”/”bil-tull”

Fas 4: Teknisk fråga – igen

- Folkomröstning+regeringsbeslut ger demokratisk legitimitet
- Öronmärkning till vägar signalerar ”bilar är OK”
- Teknisk debatt: hur ska utformningen förbättras, vart ska intäkterna gå
- Regionala politiker förhandlar till sig ytterligare statliga investeringar
- Associeras till positiva attityder som ”rationalitet”/”effektivitet”

Räcker nyttnomaximering för att prognosera och förstå?

- Beteendet "rationellt" – verkar kan förklaras av objektiva faktorer
- ... men introspektion är svårt!
 - 3/4 av trafikminskningen var omedveten!
- Opinionsen delvis förklarad av objektiva faktorer (egenintresse osv.)
- ... men inte bara
 - Över hälften glömde att de ändrat åsikt
 - Indikationer på instabila & icke-kompleta preferenser
- Påverkas även av bl a associationer till andra frågor, särskilt när frågan är okänd

Inget är mer praktiskt än en bra teori.