



TRAFIKVERKET

Digital tillgänglighet

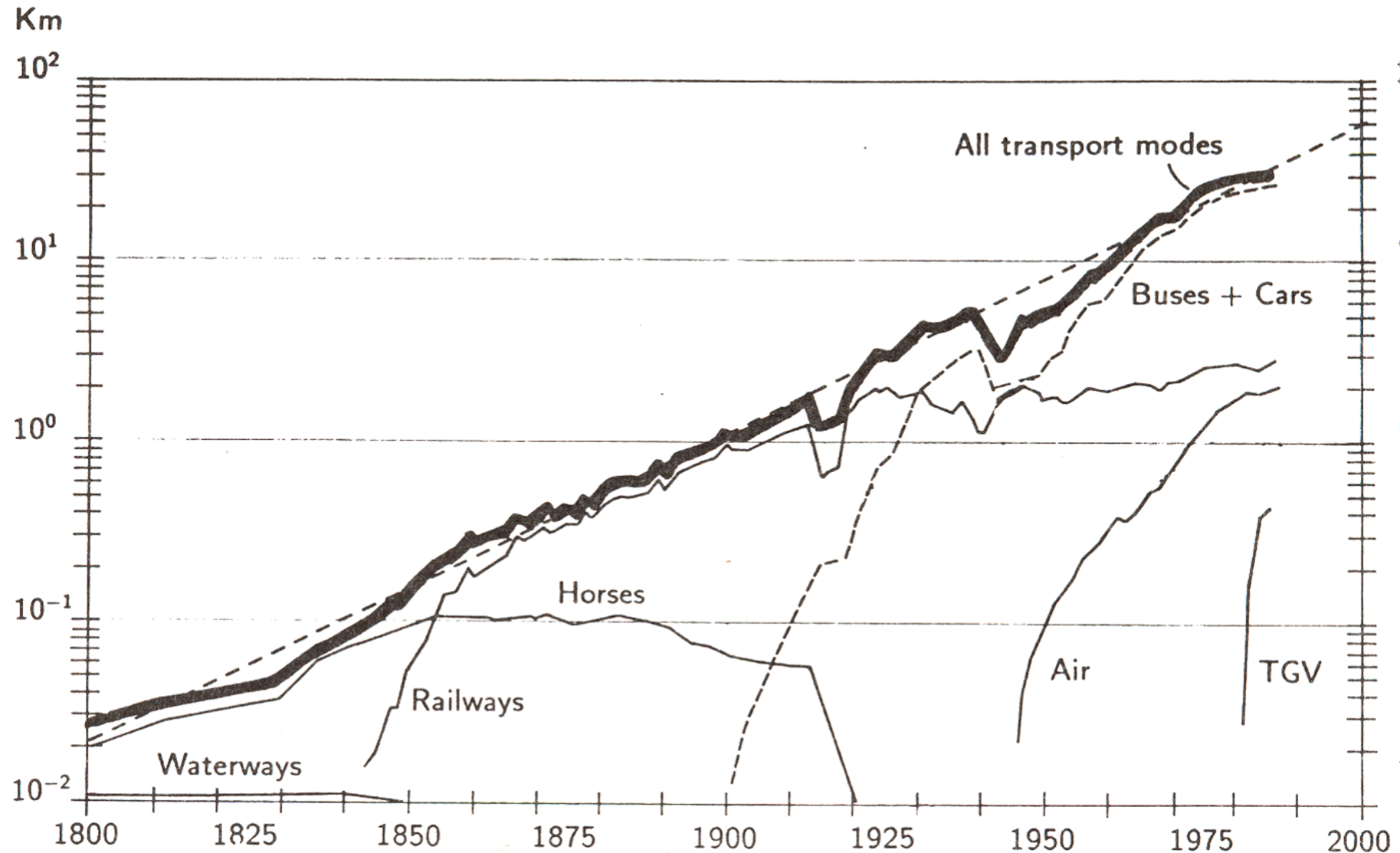
Jonas Eliasson

Måldirektör för tillgänglighet, Trafikverket

Gästprofessor Transportsystem, LiU

Ordf IVA avd. Samhällsbyggnad

Reslängd per person och dag sedan 1800



Varför reser vi mer och längre?

Lättare att transportera folk och gods

Teknisk utveckling; infrastruktur; ekonomisk utveckling

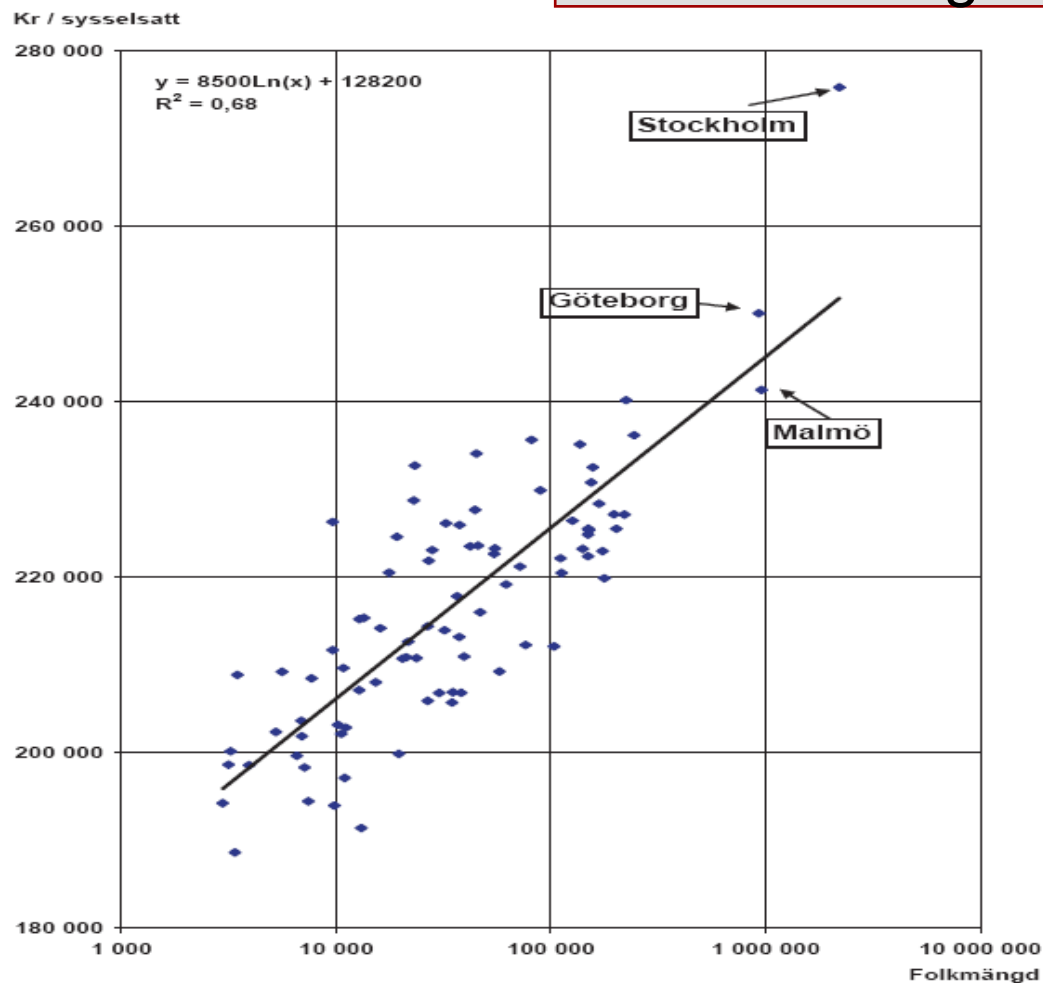
Denna cykel är "hemligheten" bakom
välstånd och välfärd

Specialisering av arbeten, produktion, livsstil

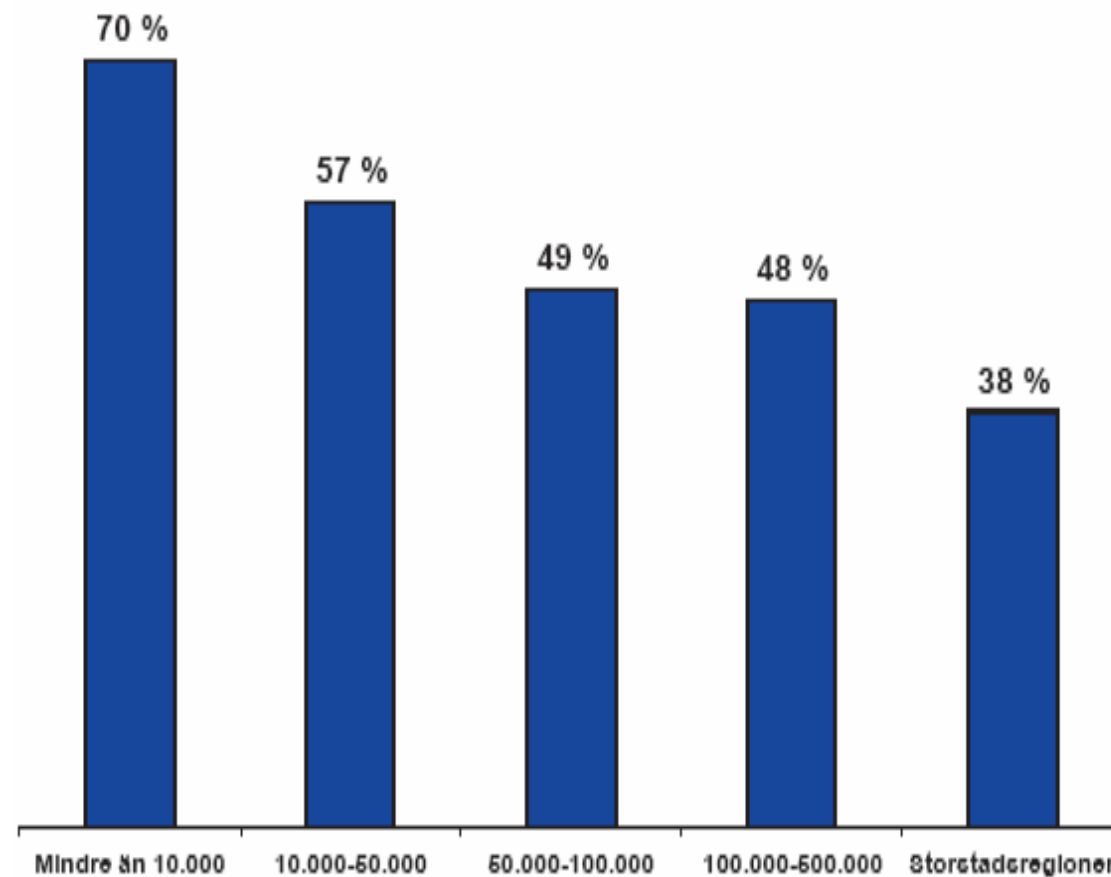


Hög tillgänglighet → Bättre ekonomi och livskvalitet

Högre tillgänglighet



Högre produktivitet



Lägre bidragskvot

Effekter av lägre restider och reskostnader

- Restider och reskostnader har sjunkit pga teknisk utveckling, utbyggt transportsystem, högre inkomster mm
 - Det mesta av tids- och kostnadsvinsterna har växlats in i *mer* resande – inte i mer tid eller pengar “över”
 - Zahavi, Hägerström m fl: “konstant restidsbudget” om ca 80 min/dag
 - USA 2000-2017: fördubblade inkomster ledde till 60% högre transportutgifter
 - Det mesta av tids- och kostnadsvinsterna har växlats in i *mer* resande – inte i mer tid eller pengar “över”
 - “Mer resande” ger möjlighet till t ex bättre jobb, bättre bostad, rikare fritid osv.
-

Substitution mellan färdmedel

- Substitutionselasticiteten mellan färdmedel mycket mindre än många tror
 - T ex: när trängselskatten minskade biltrafiken 20% gick mindre än hälften till andra fm
 - T ex: en modellstudie av ökat kollektivtrafikutbud gav resultatet att 25% av en koll-resandeökning var överflyttning, resten nygenerering
 - T ex: Karlstads satsning på bättre busstrafik ökade bussresandet 40% 2004-2014 – men bilresande var oförändrat.
 - Men tillgänglighet är en *nytta i sig* (som sedan växlas in i andra nyttor)
 - Man behöver inte motivera den med andra ordningens effekter som t ex “minskad biltrafik”
 - Generellt: lägre “kostnader” och ökad “budget” leder fr a till ökad konsumtion – inte till “pengar/tid över”
-

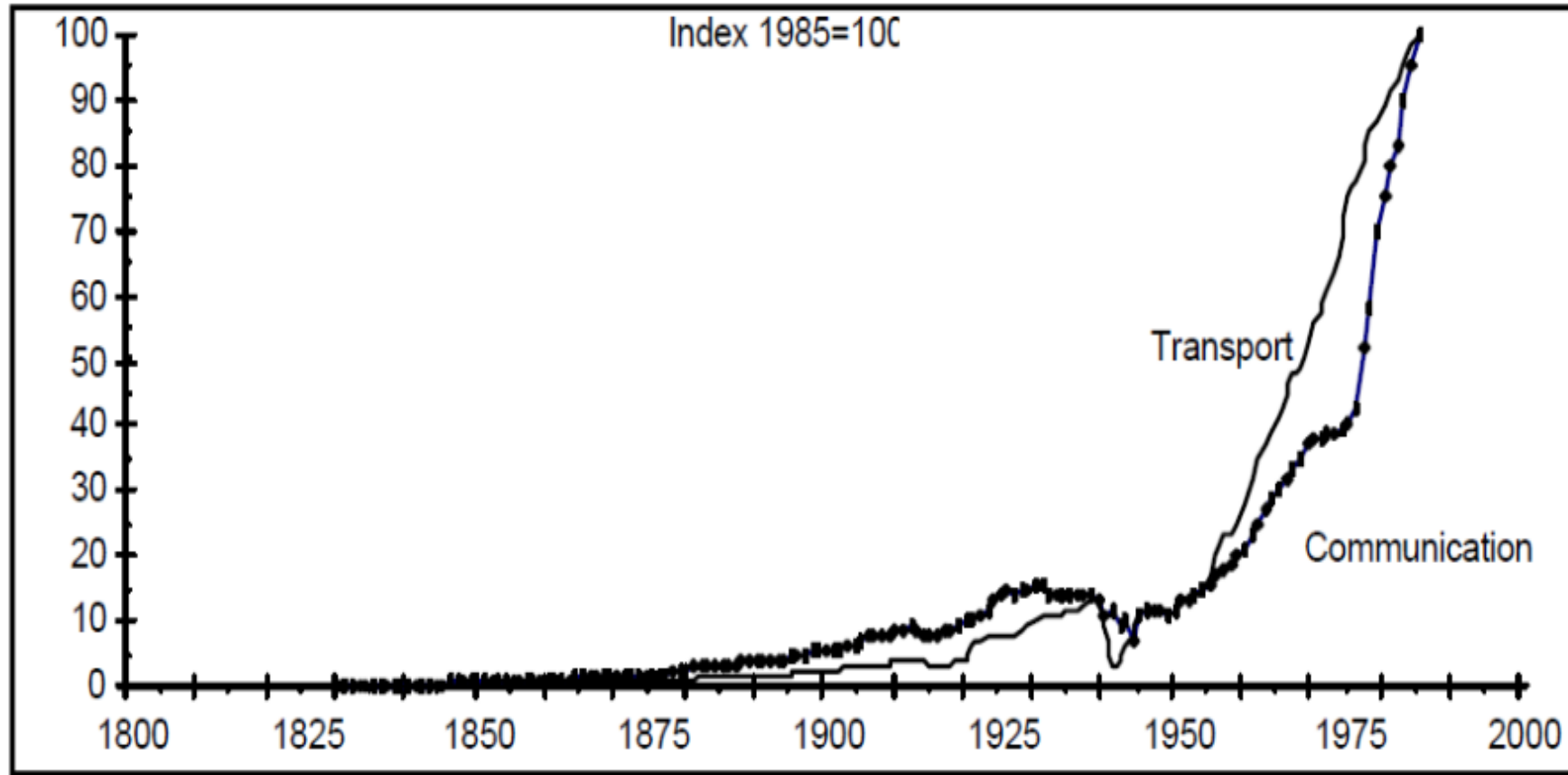
Digital tillgänglighet

- Ofattbart mycket lägre digitala kontaktkostnader!
 - => otrolig ökning av digitala kontakter
 - På samma sätt som fysisk tillgänglighet ökar produktivitet, livskvalitet osv (via t ex bättre matchning) gör digital tillgänglighet det
 - Analogi: lägre transportkostnader => ökat resande
 - Sänkta digitala kontaktkostnader *ökar tillgängligheten och sänker kontaktkostnaderna*
 - ... men man ska inte vänta sig att detta automatiskt *minskar resandet!*
 - Minns tumreglerna om oförändrad tids- och reskostnadsbudget
-

Nyttan av digital tillgänglighet

- Digital tillgänglighet ökar produktivitet, livskvalitet, matchning, regional utveckling osv på analogt sätt som fysisk tillgänglighet gör
 - *Detta är en nytta i sig*
 - Man behöver inte motivera den med andra ordningens effekter som t ex “minskad biltrafik”
 - Ska man minska resandet måste man göra det *dyrare* att resa (i tid eller pengar)
 - Ökad digital tillgänglighet kan iofs öka acceptansen och minska nackdelarna av detta
-

Ökade kontakter associerat med ökat resande (Grübler, 1989)



Digital tillgänglighet ger nya möjligheter

- Viktigt särskilt i ett litet, glesbefolkat, högspecialiserat, flyttobenäget land...
 - Nätverksorganisationer frikopplade från fysisk plats allt vanligare
 - Måste man specificera “(fysiskt) arbetsställe” i framtiden?
 - Min egen anekdot...
 - Å andra sidan: agglomerationseffekter via “spillovers” verkar knutna till fysisk närhet
-