

ROLAND ANDERSSON

## Efterfrågeanalysen bakom simuleringarna av Dennispaketets vägtullar: Svar till Algers och Johansson-Sveder

I sin replik till min artikel "Dennispaketets vägtullar" (Andersson [1995]) säger Algers och Johansson-Sveder (A&J-S) att det är tråkigt att jag påstått att deras simuleringar av dessa tullar gjorts utan några explicita antaganden om priskänsligheten, "eftersom det i huvudsak förhåller sig tvärtom" (Algers & Johansson-Sveder (1995)). Låt mig ge bakgrunden till min artikel. Förra hösten fick jag ett uppdrag av Stockholms stadsbyggnadskontor att utreda effekterna av vägtullarna på lokalisering och markvärden. Min uppdragsgivare blev lite besviken när jag sa att man nog inte kunde säga så värst mycket om sådana effekter, eftersom min bedömning var att redan de primära effekterna på innerstadstrafiken var så pass osäkra. Man borde först studera dessa menade jag.

Det visade sig då att det redan förelåg ett stort antal simuleringar som på decimalen när visade hur innerstadstrafiken skulle minska av att Dennispaketets vägtullar genomfördes. Bland annat hade sådana simuleringar genomförts för den då aktuella statliga biltullsutredningen. Det företag som A&J-S är verksamma i har svarat för de flesta av dessa simuleringar. Jag blev dock förundrad över att man med en sådan noggrannhet kunde beräkna dessa effekter med tanke på den osäkerhet som rimligtvis måste ligga i de antaganden som simuleringarna baserats

på. Jag blev därför nyfiken på vilka antaganden som gjorts för dessa simuleringar.

För en ekonom är det naturligt att ställa frågan vilka antaganden om priselasticiteten som gjorts. Det visade sig att ingen kunde svara på den frågan. Jag frågade naturligtvis först de som varit involverade på Stockholms stadsbyggnadskontor. Men de visste inte utan hänvisade till docent Lars-Göran Mattsson på KTH som skulle ha medverkat i modellarbetet. Mattsson kunde berätta mycket av intresse om modellen, däremot inte ge något svar på min fråga om priselasticiteten. Men han menade att det naturligtvis måste gå att räkna fram vilka antaganden som man hade gjort i detta avseende.

Eftersom jag tyckte att det var angeläget att få fram information om detta, kom jag överens med min uppdragsgivare på Stockholms stadsbyggnadskontor att simuleringar skulle göras där med syftet att studera effekterna på trafiken vid olika avgiftsnivåer. Därigenom skulle man kunna få fram vilken efterfrågekurva som legat till grund för simuleringarna och därmed vilka antaganden om priselasticiteten som gjorts.

Lars-Göran Mattsson hade berättat för mig att en logitmodell låg i botten som ett grundantagande. Logitmodellen har precis de önskvärda egenskaper av typ en ackumulerad normalfördelningskurva som A&J-S uppger i sin replik. På den punkten är vi helt eniga. Jag hade sålunda väntat mig att finna en efterfrågekurva av ett liknande utseende, med omväxlande prisokänsliga och priskänsliga avgiftsintervall. Döm om min häpnad när jag fann en närmast linjär efterfrågekurva. Naturligtvis ledde detta resultat till en djup skepsis

*ROLAND ANDERSSON är professor i fastighetsekonomi på KTH, Kungliga tekniska högskolan, Stockholm.*

hos mig gentemot de simuleringar som genomförts.

A&J-S försöker att förklara och försvara den linjära efterfrågekurvan med att den är på aggregerad nivå och att en rad olika omständigheter kan "variera geografiskt över tiden och över individer". De säger att "eftersom olika individer befinner sig på olika delar av kurvan kan den aggregerade effekten bli ganska linjär". Jovisst! Det var precis vad jag fann. Men om detta visste uppenbarligen inte någon ett dyft, förrän jag fann detta genom de körningar som Stockholms stadsbyggnadskontor lät göra.

Problemet med den linjära efterfrågekurvan är att den förutsätter att det vid en viss given avgiftsförändring alltid kommer att finnas ett konstant antal individer som byter färdmedel oberoende av avgiftsnivå. Detta är enligt den bedömning som jag närmare underbyggt i min artikel osannolikt, hur A&J-S än i sin replik bemödar sig att försöka förklara varför det kommer att bli så. Istället för att bara försvara sin ståndpunkt borde de åtminstone ha kunnat medge att det föreligger stor osäkerhet i deras antaganden och därigenom i deras resultat. De kunde dessutom ha lagt lite krut på att försöka se hur de skulle kunna ändra på sina antaganden för att få fram en mera realistisk efterfrågekurva.

A&J-S tror att man genom det sk bompengssystem som man genomfört i Oslo skulle kunna få fram något av intresse vad gäller efterfrågekurvans utseende. Den tullnivå på 10 NKR som införts är av en alldeles för begränsad storleksordning för att man skall kunna dra några vittgående slutsatser vad gäller efterfrågekurvans utseende vid högre avgiftsnivåer. Den undersökning som genomförts för att söka utröna dess effekter hade för övrigt tyvärr en så låg svarsfrekvens att frågan bör ställas om man är i stånd att dra några slutsatser alls om vilka effekterna på resandet blev.

Ett problem för A&J-S och deras före-

tag är att en och annan beställare kan börja undra om det inte trots allt kan ligga något i vad den där KTH-professorn säger. Särskilt som han inte är ensam om att säga det. Vid den presentation som jag höll för Stockholms stadsbyggnadskontor visade det sig nämligen att Janne Sandahl, som också anlits av kontoret, helt oberoende av mig kommit fram till samma sak, nämligen att från en relativt låg priselasticitet vid låga avgiftsnivåer bör man så småningom komma upp till en smärtgräns där priselasticiteten kommer att öka kraftigt. Eftersom Janne Sandahl är tf professor vid avdelningen för trafik- och transportplanering dit Algers också på deltid är knuten kanske herrarna vid tillfälle skulle kunna utbyta några tankar i ämnet. Detta budskap har i vart fall uppenbarligen gjort ett visst intryck på Stockholms stadsbyggnadskontor. Där har man nämligen ändrat lite på förutsättningarna och genomfört nya simuleringar. Dessa visar att trafikminskningen i Stockholms innerstad inte alls kommer att bli så kraftig som man tidigare trott vid de avgiftsnivåer som man diskuterat för Dennispaketet, utan att man måste upp i betydligt högre avgiftsnivåer för att denna trafik skall minska i önskvärd omfattning. Detta är ett resultat som jag menar ligger precis i linje med vad man kan förvänta sig.

Som något slags argument för sin sak berättar A&J-S att modeller av det slag som deras företag erbjuder nu håller på att implementeras över hela Sverige. Men istället för att bara tuta och köra och låtsas som om ingenting nytt har kommit fram vore det kanske på sin plats med lite eftertanke och utvecklingsarbete.

## Referens

- Andersson, R, [1995], "Dennispaketets väg-tullar", *Ekonomisk Debatt*, årg 23, nr 3, s 225-235.
- Algers, S & Johansson-Sveder, G, [1995], "Dennispaketets väg-tullar och efterfrågeanalysen", *Ekonomisk Debatt*, årg 23, nr 7, s 585-589.