

An aerial photograph of a city street, likely in Stockholm, showing a mix of old and new buildings, a river, and a bridge. The image is used as a background for the presentation slide.

KAN INVESTERINGAR I TRANSPORTINFRASTRUKTUR ÖKA PRODUKTIVITET OCH SYSSELSÄTTNING?

Maria Börjesson
Professor i nationalekonomi, VTI och KTH

vti



AVTAGANDE MARGINALNYTTA

- Stambanorna: restiden Sthlm-Malmö från 8 d -> 19 h
- Standardtid infördes
- Inte ens stora och dyra investeringar transformativa idag – marginella tillskott

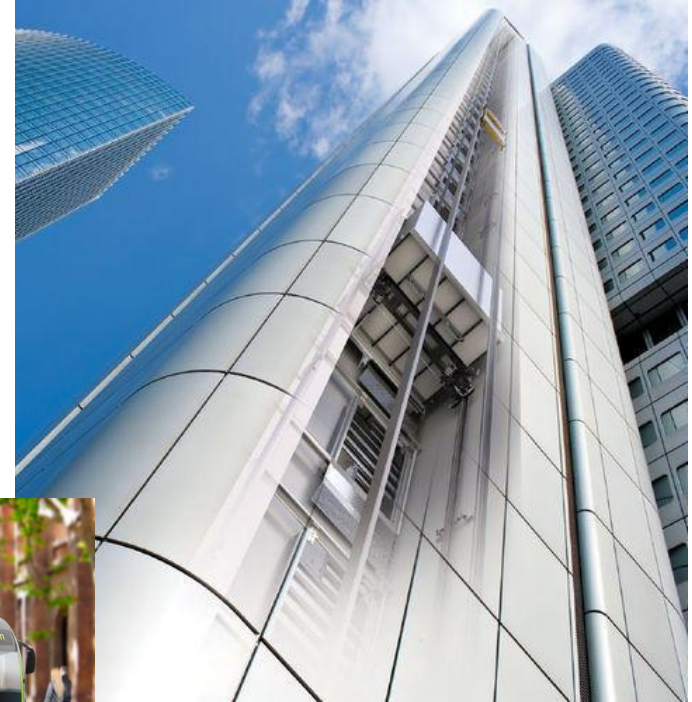


MAKROEKONOMISKA ANSATSER VAR FÖRST....

- Aschauer och Munnell: Den ekonomiska tillväxten faller 1973
- Produktionsfunktionsansats: sambandet mellan ekonomisk tillväxt och infrastrukturkapitalstocken
- Varierande och ibland motstridiga resultat

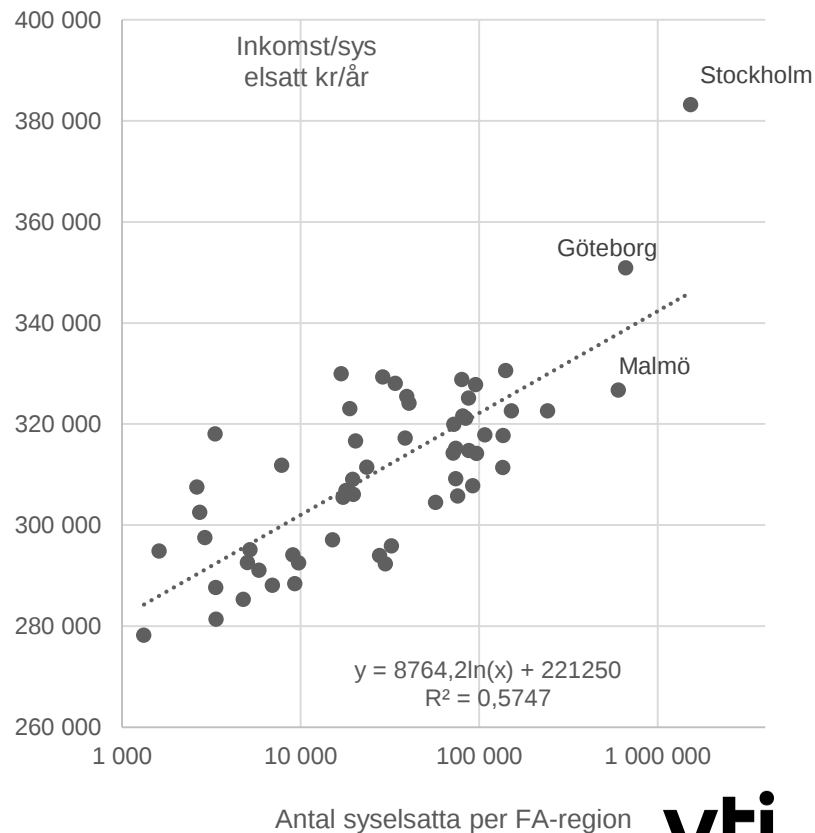
.....MEN MIKROEKONOMISKA STUDIER ÄR MER RELEVANTA OCH GENERALISERBARA

- Inte kilometer väg- eller järnväg
- Det är tillgänglighet för individer och företag som påverkar ekonomisk tillväxt
- Tillgänglighetsökningen varierar enormt
- Valet av infrastrukturinvesteringar spelar roll
- Nyare forskning utgår därför från mikrobaserade angreppssätt



METODPROBLEM

- Leder mer transportinfrastruktur till högre löner, eller tvärtom?
- Är det större agglomeration som leder till högre löner, eller tvärtom?
- Självselektion av mer produktiva individer och företag till områden med bättre tillgänglighet



FÖRBÄTTRINGAR FÖR LÅNGVÄGA TRANSPORTER...

- Sänkta transportkostnader och bättre tillgänglighet för gods eller tjänsteresor
- ... men små eller inga nettoeffekter på nationell nivå (idag)
- Krugman (1991): skalfördelar i kombination lägre transportkostnader kan leda till en ojämn rumslig fördelning av ekonomisk aktivitet
- Städer kan vinna eller förlora

FÖRBÄTTRINGAR FÖR TRANSPORTER < 10 MIL

- Agglomerationsfördelar
- Total befolkning, ibland per ytenhet
- Först tvärsnittsdata, och senare paneldata
- Ta hänsyn till transportsystemet
- Ny forskning: agglomeration beskrivs utifrån på hur lätt resenärerna tycker att det är att ta sig till olika målpunkter.
- Hänsyn till alla färdmedel
- Fixa effekter och instrument mildrar problemen omvänd kausalitet och självselektion

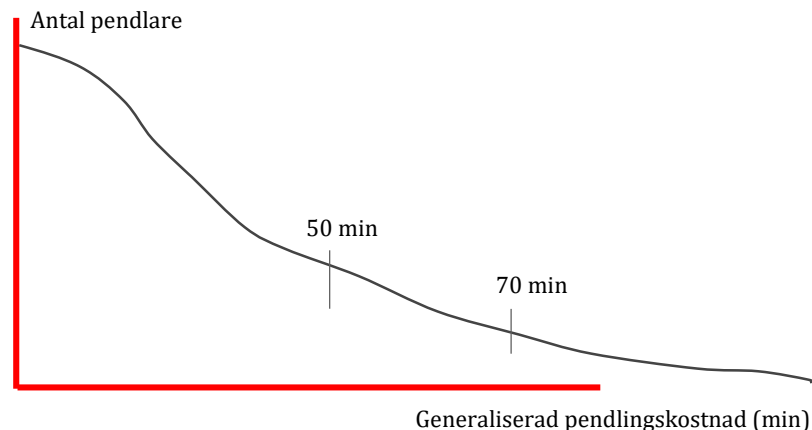
TILLGÄNGLIGHET MELLAN ARBETSPLATSER VIKTIGAST FÖR BNP ...

- Tillgänglighet mellan arbetsplatser
stor effekt på BNP
- Förbättrade pendling ger ej
signifikanta effekter



MEN FÖRBÄTTRINGAR FÖR PENDLING HAR SMÅ EFFEKTER PÅ BNP FÖR REDAN SYSSELSATTA

- Motsätter inte att transportförbättringen ger stora nyttor för resenärer och transportköpare
- Och tillgänglighet har effekt på sysselsättning, speciellt för lågutbildade ... Norman et al. (2014)



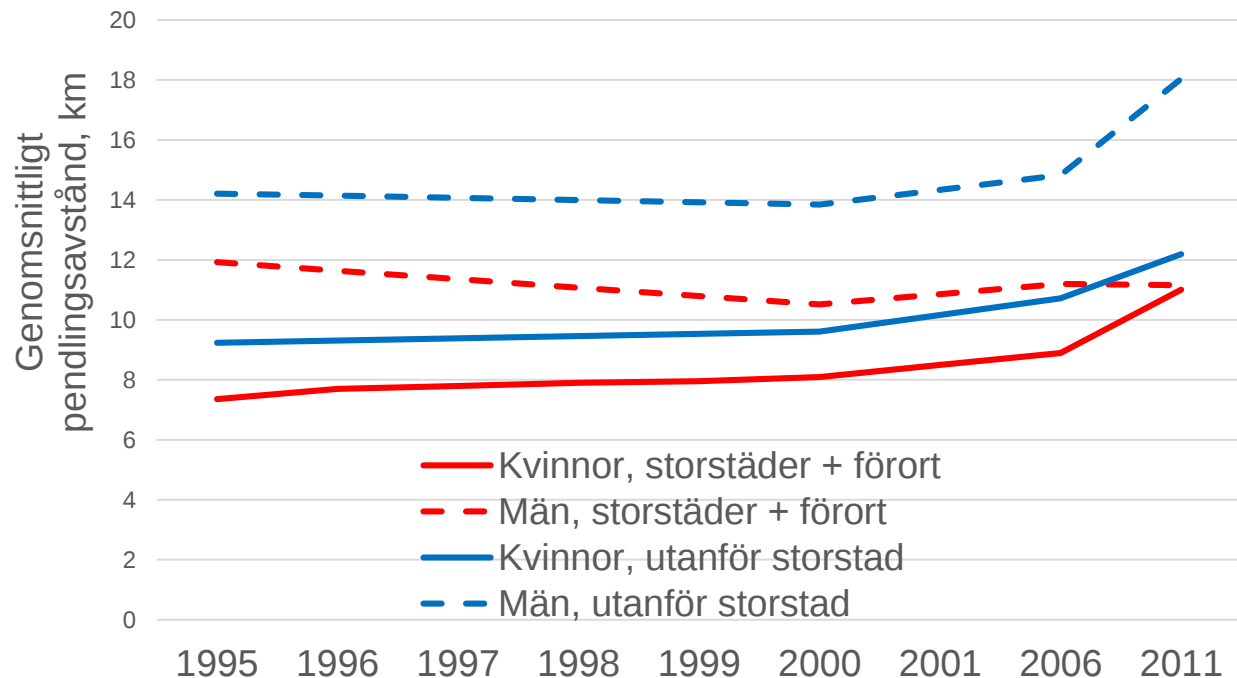
VÄLUTBILDADE MÄN VINNER EN PLANERING SOM ÖKAR PENDLINGSAVSTÅND

- Välutbildade män vinner mest ekonomiskt
- Kvinnor och lågutbildade förlorar ...
- ...ökad risk att dö (Sandow, 2014)
- Kvinnor pendlar helst med bil (mer flexibelt)
- Normer och kvinnors mer obetalt arbete i hemmet, ansvar för barn, äldre och socialt ansvar (Friberg ...)
- Ökade risker för hälsa, livskvalitet och skilsmässor (Sandow)

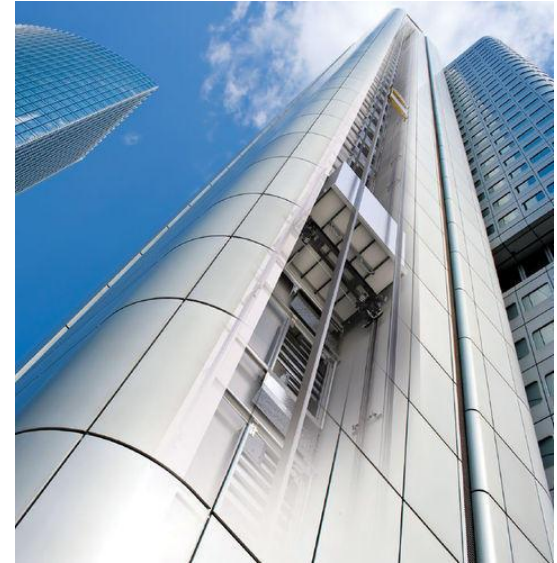
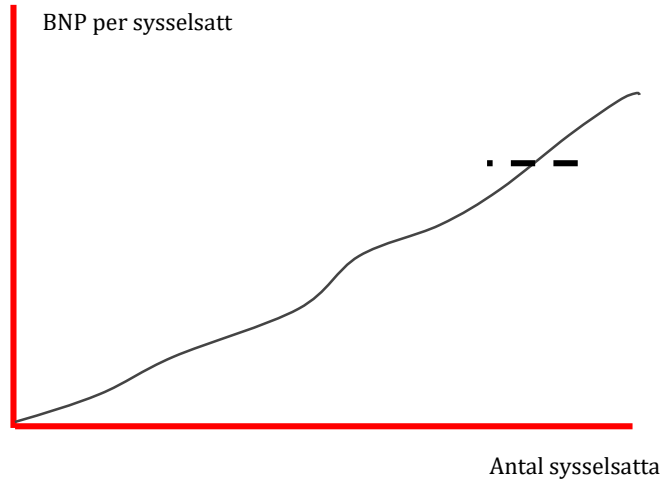


EN PLANERING SOM FÖRUTSÄTTER LÅNG PENDLING GYNNAR MÄN

I tät stad minskar könsskillnader



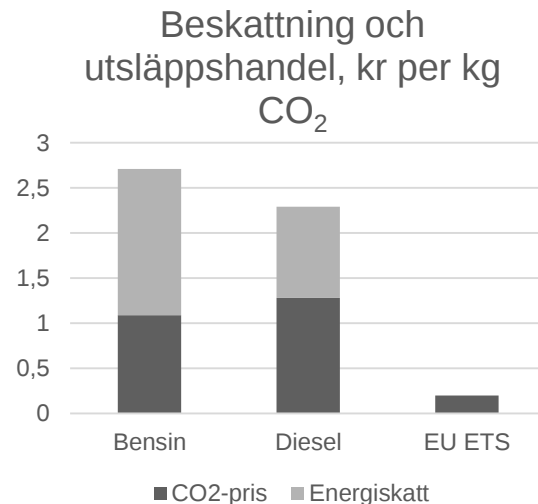
TRANSPORTINFRASTRUKTUR INTE FRÄMSTA HINDRET FÖR STADENS MÖJLIGHET ATT VÄXA



- Kommunernas planering viktigare utbredningen av "skyddad mark" viktigare.

PRISSÄTTNING OCH PLANERING VIKTIGAST FÖR FÖRBÄTTRAD TILLGÄNGLIGHET

- Investeringar är marginella tillskott.
- Åtgärder som gör att befintlig infrastruktur utnyttjas bättre har stor effekt på tillgänglighet:
 - Priser och planering
- Om skatter/avgifter precis täcker externa effekter möter användarna sina fulla kostnader
- Då har vi "optimal" mängd trafik och störst "tillgänglighet"
- Beskattar man trafik mer: "för lite trafik" och "för lite tillgänglighet"
- Beskattar man trafik mindre: "för mycket trafik" och för "lite tillgänglighet"
- En paradox att argumentera för att det är "brist på infrastruktur" samtidigt som drivmedelsskatten ökar



PLANERING PÅVERKAR PÅ LÅNG SIKT

- Planering har stor effekt tillgänglighet på väldigt lång sikt i växande regioner
- Investeringar begränsad effekt på tillgänglighet

Transortinvesteringar

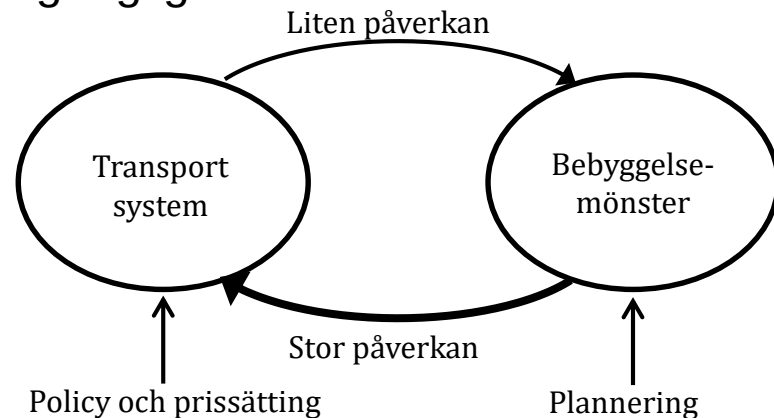


Planering

Central

Trend

Perifer



Börjesson, et al. 2014. Land-use impacts in transport appraisal. Research in Transportation Economics, Appraisal in Transport 47, 82–91.

DYNAMISKA EFFEKTER GYNNAR STORSTADSOBJEKT

- BNP-effekten som inte finns med i den samhällsekonomiska kalkylen kan vara förhållandevis stor inom högspecialiserad arbetsmarknad
- Att räkna med BNP-effekter utanför kalkylen skulle paradoxalt nog alltså "gynna" storstadsinvesteringarna i en rangordning.

SLUTSATS

- Dagens investeringar inte transformativa
- Det är tillgänglighet som påverkar BNP - inte kilometer väg- eller järnväg
- Tillgänglighet mellan arbetsplatser viktigast för BNP
- Förbättrade pendling ger ej signifikanta BNP-effekter för redan sysselsatta ...
- ...men har effekt på sysselsättning, speciellt för lågutbildade
- Prissättning och planering har större effekt på tillgängligheten än infrastrukturinvesteringar
- Kvinnor som grupp förlorat på en planering som förutsätter långpendling

