

## Replik av Alf Carling

Den avgörande bristen i Jönssons och Brunssons kritik utgörs enligt min mening av att den utgår från en bristfällig avbildning av vägkostnadsutredningens uppdrag och av de resultat, utredningen redovisat i sin första etapp. Som framgår av namnet har utredningen haft att undersöka vilka *kostnader* (räknade i

pengar), som vägtrafiken orsakar samhället. Uppgifter om dessa kostnader är avsedda att användas av regering och riksdag som underlag för bestämning av *skatter och avgifter* (också i pengar). Politikerna har alltså givit utredningen i uppdrag att så långt möjligt "sätta pris på" olika konsekvenser av vägtrafikan-

ternas beslut, och det framlagda delbetänkandet behandlar olika problem i det sammanhanget.

Det har däremot inte ingått i uppdraget att bedriva forskning beträffande det politiska beslutsfattande, som bl a bestämt direktivens utformning och kommer att bestämma användningen av utredningens resultat. Det är förvisso av stor vikt att forskning bedrivs rörande sådana beslutsprocesser, men jag undrar om företags- och nationalekonomer kommer särskilt långt på det området — i varje fall krävs nog mycket hjälp av andra samhällsvetare. Att man ska "försöka påverka beslutsfattandet" i riktning mot det sk satisfieringsbeteende, som många företagsekonomer vill tillskriva företagens beslutsfattare, förefaller vara en tvivelaktig rekommendation. Däremot instämmer jag gärna i att experternas/ekonomernas inflytande i värderingsfrågor bör reduceras.

Det gäller alltså att lägga fram ett beslutsunderlag, som klargör konsekvenserna av olika åtgärder. Att många av konsekvenserna — som har att göra med förbrukning av resurser — anges i kronor är nog ofrånkomligt (även i de fall

det inte är fråga om att ta betalt). Det blir mindre praktiskt för politikerna att få listor på hur mycket restid som sparas för olika kategorier av trafikanter genom en ny väg, liksom på hur många arbetstimmar och maskintimmar av olika slag, hur mycket asfalt och grus osv, som går åt för vägbygget. Å andra sidan finns viktiga konsekvenser av vägtrafik och vägbyggande, som inga experter kan bestämma värdet på. Som framhålls i artikeln — och i väggkostnadsutredningens betänkande — gäller detta om dels konsekvenser av trafikolyckor för olycksoffren och deras anhöriga, dels huvuddelen av trafikens miljöpåverkan.

*Politikernas* beslut i frågor som rör t ex olyckor och miljö kan ske antingen i form av en vägning gentemot resurskostnader ("värdering i pengar") eller genom att maximigränser fastställs. *Utredarnas* uppgift blir i båda dessa fall av det slag artikelförfattarna skisserar i punkterna 4 och 5, dvs att söka beskriva konsekvenserna av olika åtgärdsalternativ. Det är också syftet med väggkostnadsutredningens arbete.

Docent Alf Carling  
Stockholms universitet