

# Om tåg och bilar

Nedläggningen av järnvägar, höjda biljettpriser på SJ, bilismens roll i storstäderna, 50-kortet i Stockholmsområdet och många andra politiska stridsfrågor gäller transportpolitikens utformning. De beslut som fattas på detta område har genomgripande följder för hela samhällets fysiska och sociala uppbyggnad. När stambanenätet fastlades under 1800-talet bestämdes i stor utsträckning vilka bygder och orter som skulle expandera och vilka som skulle stagnera under nästa århundrade. När vi (omedvetet?) beslöt att tillhandahålla gatumark för bilism i tätorterna gratis under bilismens efterkrigsexpansion drev vi fram en helt ny typ av stadskärnor, där gammal, tät bebyggelse bröts sönder av trafikmaskiner. Förtur åt T-bana framför bilar för trafiken mellan förorter och stadskärna leder sannolikt till högre exploateringsgrad i förorternas bostadsområden osv.

Transportpolitiken är ett område där prisbildningen har kraftiga effekter på samhällsutvecklingen genom att det finns många sätt att lösa de olika transportfrågorna. Även ganska blygsamma ändringar i priserna ger stora effekter på resursanvändningen när det finns nära substitut, som ekonomer skulle uttrycka det. Och substituten är inte bara tåg, bilar, båtar och flygplan. Det finns också olika trafiksystem med dessa komponenter (olika tätthet, olika linjedragningar). Man kan använda telekommunikationer i stället för persontransporter i viss utsträckning. Man kan fördela arbetsplatser, bostäder och service geografiskt så att transportefterfrågan ökar eller minskar. Man kan göra olika slag av service som sjukvård, bibliotek och detaljhandel rörlig, så att den kommer till bostäderna i stället för att folk reser till fasta anläggningar.

Debatten om prisbildningen på transporttjänster är dessvärre oftast ganska primitiv. Krav på kostnadstäckning för SJ, motstånd mot ransonering med plånboken, allmänt stöd åt kollektivtrafiken, tvångsöverföring av långväga godstransporter från lastbilar till järnväg. Den politiska debatten tycks ha svårt att komma djupare än så, trots att vi har ganska klara vetenskapliga resultat att bygga på. För den som vill få en överblick över hur samhällsekonomisk analys av transportpolitik kan bedrivas finns nu en utmärkt handledning betitlad Transportpolitiken och samhällsekonomin av Bohm m fl.

Detta lagarbete av ekonomer har två för sådana produkter ovanliga fördelar. För det första är det skrivet så begripligt att det har blivit en utmärkt lärobok i samhällsekonomisk transportanalys. För det andra innehåller det många klara slutsatser och konkreta förslag till lösningar. De till leda hör-

da, med dessvärre ofta befogade, klyschorna om fikonspråk och behovet av enarmade ekonomer är för en gångs skulle inte tillämpliga.

Jag skall här bara peka på tre högaktuella slutsatser och förslag ur boken.

1) SJs biljettpriser är för höga från samhällsekonomisk synpunkt! De bör sänkas till gränskostnaden. Om kostnadstäckning betraktas som önskvärd av rättviseskäl bör en *tvådelad taxa* användas av den typ som SJ redan har i form av årskort som ger rätt till rabatt på alla järnvägsresor. De argument som brukar anföras mot biljettprissänkning (försvagat kostnadsmedvetande i SJs organisation t ex) är ohållbara.

2) Bilåkande i storstäderna bör avgiftsbeläggas för att få en samhällsekonomiskt effektiv användning av gatuutrymmet. För Stockholm som bara har ett tiotal tillfarter till innerstaden kan vägtullar användas där bilisterna kör in i en fil som leder till en automatisk tulluppbördsmaskin. Där kastar bilisten avgiften i en stor gummitratt varvid han får grönt ljus. Avgiften kan differentieras så att den är hög i rusningstid, lägre under dagen i övrigt och kanske noll under natten.

3) Lastbilstransporter bör avgiftsbeläggas så att de tvingas bära sina samhällsekonomiska kostnader. Om SJ också går ner till marginalkostnadsprissättning för sina godstransporter bortfaller de trafikpolitiska problemen beträffande godstransporter och någon reglering krävs inte.

Den boken bör läsas på kommunikationsdepartementet och tidningsredaktionerna!



Nils Lundgren