

# FÖRHANDLINGAR

## Nationalekonomiska Föreningen

### 2003-04-22

Sammanfattade och redigerade av Marianne Ahrén

Ordförande: Tomas Bruce

Inledare: Professor Lars Hultkrantz, Örebro universitet

Kommentatorer: Tekn dr Jonas Eliasson, Transek AB, Ek dr Mikael Sandström, Moderaterna, Ek dr Rickard Wall, Stockholms universitet

Övriga deltagare: Moa Hagman, Jörgen Christensen, Carl O Nordling och Richard Murray

## Vägtullar – något för Stockholm?

*Tomas Bruce*

Jag hälsar alla hjärtligt välkomna till kvälens möte som ska handla om vägtullar – våra inledare och kommentatorer får kommentera om det är rätt ord eller ej. Man har väl lanserat trängselavgifter ganska bra vid det här laget. Det är en fråga som är både ekonomiskt och politiskt mycket intressant just nu. Vi är glada över att ha kunnat samla en inledare och tre kommentatorer här hos oss i dag. Tanken är att Lars Hultkrantz börjar och sedan kommenterar Jonas Eliasson, Mikael Sandström och Rickard Wall. Härefter öppnar vi upp för en allmän debatt. Härmed bjuder jag in Lars Hultkrantz att inleda.

*Lars Hultkrantz*

Tack så mycket. Det var väldigt lyckat att föreningen har ordnat detta möte just när vi fått ett konkret förslag till vägtullar i Stockholm från en tjänstemannagrupp vid Stockholms kommun. Förslaget bygger på en rapport från konsultfirman Transek som Jonas Eliasson säkert kommer att berätta mer om efter mitt föredrag. I detta förslag heter det

dock inte vägtullar utan miljöavgifter.

Rubriken på detta möte, *vägtullar*, är nämligen ett kärt barn med många namn. Vägtullar anknyter till traditionella tullavgifter som man betalar för att föra en vara över en linje, till exempel genom stadsmuren. I Stockholms fall är detta namn särskilt passande eftersom uppbörderna av den så kallade miljöavgiften föreslås ske just vid stadens gamla tullar. För mig som ekonom är det med namnfrågan som med svart katt eller vit katt, huvudsaken är att den fångar möss. Men namnfrågan har betydelse i den politiska retoriken – för den som inför valet var mot trängselavgifter men för miljöavgifter kan det ju vara passande att nu kalla detta för en *miljöavgift*.

Men för juristerna är skillnaden mellan skatter och avgifter viktig. Det gäller en konstitutionell fråga: innebörden av riksdagens ensamrätt att besluta om skatter. Juristerna vill uppfatta detta som en *skatt* vilket skulle innebära att beslut om avgiften måste tas av riksdagen. Jag tror att det kan vara bra att ha det så. Frågan berör många kommuner och den har delvis att göra med finansieringen

av infrastruktur som bekostas med statliga medel. En trängselavgift bör därför, som i London, vara del av en paketlösning som grundas på en uppgörelse mellan den nationella nivån och olika lokala nivåer.

Under 1970- och 1980-talet talade man istället om *bomping* efter norsk förebild. I Norge har man en tradition av färjeavgifter. När man ersatt färjorna med broar har folk accepterat att detta finansierats med fortsatta avgifter. Sedermera har även väginvesteringar i de tre största norska städerna finansierats på detta sätt. I Dennispaketet snoddes en liknande lösning ihop för Stockholm, men den försvann när hela Dennispaketet havererade. I den fortsatta debatten under 1990-talet har finansieringsfunktionen tonats ned och istället har uppmärksamheten riktats mot de styrande effekterna. Det har därför varit *trängselavgifter* som diskuterats det senaste decenniet. Förebilden har hittills varit Singapore och från februari i år även London. Stockholm är bara en av många städer i Europa där det idag finns långt framskridna förslag på sådana avgifter.

Trängselavgifter är en form av *vägavgifter*. Trängsel är bara ett av flera problem som har att göra med otillräckliga ekonomiska incitament för trafikanterna att ta hänsyn till trafikens fulla samhällsekonomiska kostnad. Vägtrafikpolitiken har hittills haft två huvudsakliga styrmedel. Dels bygger man vägar för att möta den ständigt stigande efterfrågan på infrastruktur, dels försöker man hålla igen på denna med hjälp av skatter på drivmedel. Men trafikpolitikens uppgifter har efterhand blivit mer komplicerade utan

att ytterligare medel tillkommit. I dag har vi sex olika trafikpolitiska mål: tillgänglighet, kvalitet, miljö, säkerhet, regional utveckling och jämställdhet. Åtminstone för tre av dem - tillgänglighet, miljö och säkerhet - är lösningarna på problemen inte alltid utökad vägkapacitet. Istället krävs oftast styrmedel som kan påverka trafikanternas beteende, för att till exempel begränsa trafikvolymen eller hastigheten.

Internaliseringen av biltrafikens kostnader är idag otillräcklig, dvs den utsträckning i vilken bilisten bär de fulla samhällskostnaderna av sina beslut. Det handlar dock inte enbart eller kanske ens främst om nivå utom om obalanser mellan olika typer av vägtrafik och olika trafikslag. Dessa beror på att trafikens marginalkostnader varierar på sätt som inte bensinskatten ensam kan spegla.

Tabell 1 visar marginalkostnaderna, inklusive trängsel-, miljö-, olycks- och slitagekostnader för olika typer av fordon. Även energiskatterna och kvoten mellan marginalkostnader och skatt visas. Vi ser att en personbil i trafik på landsbygden är något överbeskattad, medan i en mindre stad, i exemplet har man utgått från Landskrona, är marginalkostnaden ungefär 20 procent högre än skatten. Åtminstone två viktiga kostnadskomponenter ökar starkt med tätortens storlek och befolkningskoncentrationen. Den ena är trängsel, som är mest utpräglad i Stockholm och Göteborg. Det andra är lokala hälsoeffekter. Detta gäller särskilt emissioner av mikropartiklar. Den samhällsekonomiska kostnaden beror av hur stor befolkning som exponeras vilket ger höga kostnader i stora

**Tabell 1** Betalar bilisten sina kostnader? Jämförelse mellan energiskatt på bränsle och marginalkostnad för personbilar, kronor per kilometer

	Marginalkostnad (MC)	Skatt (T)	Kvot (MC/T)
Landsbygd, personbil	2,94	2,41	1,22
Tätort, personbil	2,94	3,89	0,75
Landsbygd, tung Lastbil < 16 ton	1,004	3,52	0,29
Tätort, tung Lastbil > 16 ton	1,004	10,47	0,10

tätorter. Kvoten mellan marginalkostnad och skatt är särskilt låg i Stockholm och för lastbilstrafik. Tung lastbilstrafik i tätorter betalar en tiondel av den fulla samhällsekonomiska kostnaden.

Otillräckliga ekonomiska styrmedel i trafiken är inte ett specifikt svenskt problem. Det finns en fastlagd europeisk politik för att införa en rättvis och effektiv trafikbeskattning för att möta de stora problem som i hela Europa är förenade med trafiken: tillgängligheten, miljöproblem, säkerheten. Ett flertal nya instrument håller på att introduceras på olika områden.

Trängselavgifter som vi talar om ikväll är ett sådant nytt styrmedel. Ett annat är en vägavgift i form av kilometerskatt för tung lastbilstrafik. En sådan har införts av Schweiz och kommer i år i Tyskland. För Tysklands del ersätter detta ett system för vägavgifter för tunga lastbilar som kallas för Eurovinjett och som även Sverige är medlem i. Det innebär att även vi nu måste ändra beskattningen. Just nu har därför Vägtrafikbeskattningsutredningen i uppdrag att utreda införandet av en så kallad modern kilometerskatt för tung lastbilstrafik.

Det finns även andra förslag. För svensk del är det särskilt intressant att se på ersättningsreglerna för trafikolyckor som avgör vem som bär kostnaden för trafikolyckor, liksom på möjligheten att differentiera olika försäkringspremier. Efter mig kommer Rickard Wall att tala om parkeringsavgifter som är en annan möjlighet att få en bättre internalisering.

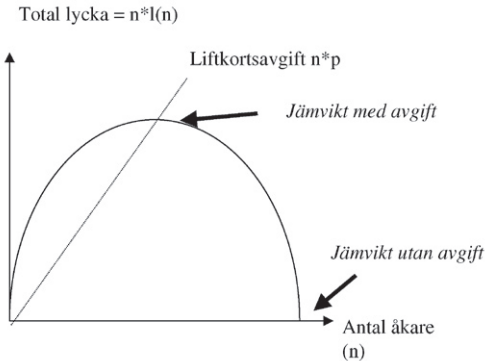
Hur viktigt är det då att internalisera trafikens marginalkostnader? Kan man inte styra trafiken utan att påverka trafikanternas ekonomiska incitament? Jag ska ge ett exempel som belyser denna fråga. I några städer har Vägverket under några år prövat att minska fortkörning med hjälp av modern informationsteknik. Bara i Borlänge har flera hundra bilar varit utrustade med apparater som ger ljud- och ljussignaler när bilisten kör för fort. Det rör sig alltså om en "blandad" kollektiv vara som den enskilde bilisten kan uppleva

vara till hjälp eller besvär men som ger kollektiv nytta genom att sänka olycksrisken. Resultatet visar att detta, i en grupp av bilister som känt sig motiverade att frivilligt och utan ersättning delta i försöket, minskat antalet minuter dessa bilister kör för fort med 20 procent. Detta bedömdes av Vägverket vara en stor framgång.

I höstas genomförde jag och Gunnar Lindberg ett experiment och vi fortsatte där det tidigare försöket slutat genom att lägga till ekonomiska incitament för att anpassa farthållningen. Förarna fick en bonus från vilken det gjordes ett avdrag beroende på hur mycket man körde för fort och hur länge. Avdraget var progressivt, dvs det ökade med den procentuella avvikelens storlek. Det kostade exempelvis 10 eller 20 öre per minut att köra lite för fort och 1 eller 2 kronor per minut att köra mer än 20 procent över fartgränsen. Denna differentiering speglar marginalkostnaden för olycksrisker. Vi hade även en kontrollgrupp som fick bonus utan avdrag. Dessutom kunde vi logga de bilister som hade utrustningen men inte ville delta i vårt försök. Jämförelser kunde göras för alla dessa grupper bland annat med hur de kört samma månad föregående år, dvs med utrustning men utan bonus.

Resultatet visade att det ekonomiska avdraget från bonus gav mycket stora effekter på farthållningen. Tiden som försökspersonerna körde mer än tio procent för fort minskade med 50 procent, jämfört med kontrollgruppen som fick bonus men inget avdrag. Det verkar vara möjligt att med små ekonomiska incitament få bilister att anpassa sin bilkörning i betydligt större utsträckning än vad som var möjligt enbart med hjälp av nya tekniska hjälpmedel.

Idén med trängselavgifter är att en bil som åker på en väg som utnyttjas nära sin kapacitetsgräns bidrar till att andra bilar får sänkt genomsnittshastighet. Eftersom denna effekt påverkar många andra trafikanter är skillnaden stor mellan den genomsnittskostnad som bilisten uppfattar och resans hela marginalkostnad.

**Figur 1** Trängsel i liften

Situationen liknar i hög grad den som gäller i en skidlift. Skidåkarens behållning beror som i trafiken på genomsnittshastigheten. Det är roligt att åka nerför, mindre roligt att åka uppför eller att stå i liftkö. Ju fler skidåkare som är i backen desto längre blir liftkön och desto färre åk blir det. Figur 1 visar ett samband för den totala åkgglädjen för alla skidåkare,  $L$ .  $N$  är antalet skidåkare som besöker backen. Om alla har samma värdering är varje individs åkgglädje lika med den genomsnittliga, dvs  $L/N$ . Den enskilde åkarens behållning är nettot av glädjen för att åka nerför minus besväret att åka uppför, så  $L/N$  faller när liftkön blir längre, dvs när  $N$  ökar. Om skidåkning inte ransoneras på något sätt uppstår det fria tillträdes tragedi. Så länge  $L/N$  är positivt kommer fler individen att ställa sig i liftkön och ytterligare öka den. En jämvikt uppstår först när den totala och genomsnittliga åkgglädjen är noll. Det innebär att backen har blivit värdelös, den ger samma  $L$  som om vi hade noll skidåkare. Men genom att man i populära skidbackar använder liftkort för att ta ut en avgift kan man undvika denna trista lösning.

I figuren ser vi att det finns en avgift i vilken den totala lyckan är maximal. Men en viktig observation är att det inte är helt sant eftersom skidåkarna nu betalar en avgift. I detta enkla fall med lika värdering av åkandet är avgiften lika hög som åkgglädjen, nettobehållningen efter att liftkortet är betalt är noll. Det är ett specialfall men visar att

utfallet från skidåkarnas perspektiv kommer att bero på vad som händer med inkomsterna från liftkortet.

Detta ger oss en förklaring till att trängselavgifter inte alltid är så populära. Trängselavgifter är som regel samhällsekonomiskt effektiva i Kaldor-Hicks mening, dvs införande av avgifter är potentiellt paretoeffektivt, om vinnarna kompenserar förlorarna. Men en stor del av samhällsvinsten, i detta specialfall hela, omvandlas till avgifter. Välfärdseffekterna kommer därför i hög grad bero på hur avgiftsinkomsten används.

I verkligheten har bilister olika tidsvärderingar. De grupper som mest tydligt gynnas av en avgift är yrkestrafik och tjänsteresenärer, eftersom deras tidskostnad bestäms av den totala timlönekostnaden. Detta till skillnad från privatbilister vars tidsvärden ligger i nivå med nettolönen, alltså lönen efter skatt. Om ingen kompensation ges är en förlorarkategori de undanträngda bilisterna, dvs de som exempelvis börjar åka tunnelbana. Även vissa av de bilister som väljer att betala avgift och fortsätta åka får det sämre i frånvaro av kompensation, nämligen om värdet av den tidsvinst de får när trängseln minskar är lägre än kostnaden för den trängselavgift de betalar. Skulle det dessutom uppstå trängsel i kollektivtrafiken är även de som redan tidigare var kollektivtrafikanter förlorare.

Det finns därför många potentiella förlorargrupper om inte inkomsterna från avgifterna används för kompensation. Därför är det viktigt hur inkomsterna används. Denna fråga har inte diskuterats så mycket, förvånansvärt nog. Flera studier har kommit fram till att den mest effektiva lösningen, med Kaldor-Hicks kriterium, är att använda inkomsterna från trängselavgifter till skatteväxling, dvs till att sänka inkomstskatter. Men då avstår man från att använda avgifterna till att mer direkt kompensera förlorarna. Å andra sidan kan en sådan skatteväxling ha ett inslag av ökad progressivitet, om avgifterna i första hand betalas av höginkomsttagare.

Ett alternativ är att använda inkomsterna för att finansiera investeringar i infrastrukt-

turen. Förebilden för biltullar i Stockholm var den norska bompengen där tanken var att man skulle finna en rimlig delning av finansieringen, mellan bidraget från den lokala ekonomin, som ofta får den största delen av nyttan av ny infrastruktur, och de statliga anslagen. Men under de senaste decennierna har staten allt mer frångått strävan att fördela bördan rättvist mellan lokal och nationell nivå. Stockholmarna har fått se hur Malmöborna får sin citytunnel, norrlänningarna sin Vedebro och Botniabana och så vidare, med en helt övervägande del nationell finansiering och risktagning. Så från Stockholms synvinkel har behovet av trängselavgifter, som ju även ger en möjlighet till lokal finansiering, kommit att uppfattas som en nackdel som riskerar att ge staden en sämre "deal" än vad landsorten får.

Men grundfelet är inte att stockholmarna skulle vara med och betala utan att en sådan delning inte görs konsekvent. Den nuvarande ordningen har intensifierat kampen mellan olika regioner och andra intressenter om de nationella medlen, vilket i slutändan lett till genomförande av flera stora olönsamma projekt. Projekten är inte samhällsekonomiskt lönsamma men den lokala ekonomin vinner i flera fall stort.

De fall där vi hittills fått vägavgifter som medel för finansiering har varit sådana där jurisdiktionen är delad, dvs vid gränser. Broavgiften för Öresundsbron bidrog till att lösa frågan om hur man skulle fördela finansieringen mellan Danmark och Sverige. En liknande broavgift diskuteras för den nya Svinesundsbron mellan Norge och Sverige. I dessa fall löser även avgiften frågan om vem som ska betala för turisttrafiken. Ett ytterligare skäl för avgiftsfinansiering har varit önskan att pressa byggkostnaderna. Genom att ge projekten en sluten ekonomi har man önskat få en bättre kostnadskontroll och projektstyrning än vad som många gånger gällt för projekt som direkt finansierats med anslag. Arlandabanan och Öresundsbron är exempel på sådana "build-operate-transfer"-projekt.

Det kan alltså finnas goda skäl för att

använda inkomsterna från en "miljöavgift" för att finansiera väginvesteringar. En annan möjlig användning är finansiering av investeringar i kollektivtrafik. Motiveringen för detta skulle vara att kollektivtrafikanterna kan behöva kompensation om avgiften skulle leda till ökad trängsel.

Både finansiering av investeringar i vägar och kollektivtrafik kan ses som sätt att använda inkomster från en avgift för att kollektivt kompensera förlorargrupper, som ju kan finnas både bland bilister och kollektivtrafikanter. Men det är även möjligt att kompensera enskilda individer, dvs genom att kombinera avgifter och subventioner (eller "bonus"). Det var just en sådan kombination vi använde i "Rätt fart"-projektet i Borlänge. Avgiften blir ett avdrag från en bonus. I vårt projekt fick nettot inte bli negativt, men så behöver det inte vara.

När det gäller till exempel miljöpolitiken brukar man förorda avgifter som medel framför subventioner. Bidragen skapar utrymme för arbitrage genom att personer och företag som egentligen inte är berättigade till stöd utger sig för att vara det, till exempel som när man försöker panta flaskor som köpts i ett annat land utan pantavgift. Miljöavgifter ger vidare rätt signaler till både producenter och konsumenterna, medan subventioner till åtgärder i företagen inte ger konsumenterna incitament att övergå till "rena" produkter som inte kräver sådana åtgärder.

Men i trafiktillämpningar behöver inte detta vara stora problem. Redan den teknik som idag används ger möjligheter att knyta betalningarna åtminstone till fordonen. I en snar framtid kan även mobiltelefonens identifierings- och säkerhetssystem användas i detta syfte. Det kan också tänkas vara möjligt att ge individuell kompensation i form av förmåner till tjänster som är komplement, till exempel poäng som kan användas för att betala parkeringsavgifter inom Stockholms stad, vilket ytterligare kan minska arbitrageproblemet. När det gäller effekterna på konsumtionen behöver de inte vara negativa i detta fall. Om det råder trängsel även i kol-

lektivtrafiken under rusningstid kan det vara önskvärt att överflyttningen begränsas och att en större del av anpassningen sker genom ökat utnyttjande av vägnätet under icke-rusningstid.

Efter mig kommer Jonas Eliasson gå igenom det förslag till avgifter för Stockholm som har utarbetats av Transek. Låt mig ändå redan nu kommentera några delar av det. Förslaget innebär en enda avgiftszon, med en avgift på 20 kronor vid högtrafik, något lägre vid mellantrafik och fritt på helger och kvällar/nätter. Systemet beräknas kosta ungefär 800 miljoner kronor att sätta upp och förväntas ge en årlig avgiftsinkomst på 1,2 miljarder kronor. Jag anser att förslaget har många förtjänster. Det är rimligt att börja med ett enkelt system även om ett sådant är trubbigt i sin trafikstyrande funktion. Det är också tänkbart att en mer differentierad trafikstyrning inte behövs i ett obligatoriskt system utan att detta kan kompletteras med ett frivilligt system där de bilister som vill kan välja en tariff som varierar med hänsyn till trafikläget.

Men jag tycker att ett stort problem i det nuvarande förslaget är att det övergripande målet för trafikstyrningen inte görs klart. Det behövs operationella mål i form av genomsnittshastigheter vid bestämda punkter där man kontinuerligt kan mäta trafiken. Det är viktigt att både avgiftsstruktur och avgiftsnivå bedöms pragmatiskt utifrån uppfyllelsen av sådana mål. Frånvaron av sådana öppnar för kritiken att avgiften kommer att huvudsakligen användas i fiskalt syfte.

Jag är även rädd att tidsplanen är helt orimlig. Man hoppas kunna pressa införandetiden med uppåt ett år i jämförelse med Londons tidsplan som redan den var hårt pressad. På så vis ska systemet kunna vara i funktion i tid för att hinna utvärderas före en folkomröstning hösten 2006. Det är stor risk att det blir pannkaka av detta därför att man inte hinner testa systemet tillräckligt. Det kommer även att vara svårt att göra användbara utvärderingar i tid till folkomröstningen.

Det system som nu föreslås är inte slutpunkten i utvecklingen av vägavgiftssystem. Denna den andra generationens teknik för vägtullar innebär att man inte behöver stanna, man behöver inte ens sakta in när man passerar den linje vid vilken avgiften tas ut. En tredje generations teknik utnyttjas för den tyska kilometerskatten och prövas nu i försök med trängselavgifter i bland annat Göteborg och Köpenhamn. Här är tullinjen avskaffad. Fordonets position mäts hela tiden och därmed kan avgiften differentieras med avseende på var, när och hur länge bilen är i det avgiftsbelagda området.

Vid VTI i Borlänge har vi satt igång arbetet med att utveckla en fjärde generations system. Detta bygger på att mobil kommunikation kan ske med mikroprocesser, en smart enhet, i bilen. Vi håller på med en tillämpning för Stockholm och Mälardalen i ett projekt som heter Smartic. Tanken är att utveckla ett system för reseplanering som innehåller realtidsinformation om t ex kollektivtrafik och parkeringsmöjligheter som inkluderar differentierade parkerings- och vägavgifter. Den smarta enheten i bilen ger råd och gör tjänster, bland annat bokning av parkeringsplats åt föraren. Detta kan ske både i bilen eller via mobiltelefonen före resan vid frukostbordet.

Dagens vägavgifter bygger istället på direktkommunikation med föraren. Men föraren får egentligen inte alls störas under färden, så det gör det svårt att variera avgifterna över tiden eller att ha många olika zoner. Föraren har också små möjligheter att ändra sitt ruttval när resan pågår. Men typiskt för trängsel är att den varierar starkt i både tid och rum, vilket gör det önskvärt att de prissignaler bilisterna ges snabbt anpassas till den faktiska knappheten. Med denna teknik är det möjligt att få en trafikstyrning, baserad på ekonomiska incitament, som inte begränsas av förarens kognitiva kapacitet. Föraren får välja mellan färdiga paketlösningar, inklusive bokning av parkeringsplats och hjälp med övergång till kollektivtrafik, som baseras på prognoser om tid och kostnad för att

välja olika starttid, resväg, parkeringsplats eller kombination med kollektivtrafik. Valen mellan dessa kan göras innan resan startar eller vid resans början, dvs när substitutionsmöjligheterna ännu är stora.

Det är sådan teknik jag tänkte på när jag sa att mer differentierade system som är anpassade till trafikens faktiska variationer är möjliga att införa som ett frivilligt alternativ till en enkel trängselavgift. Man kan se en sådan lösning som en parallell till möjligheten att välja till exempel rörlig ränta eller rörlig elavgift istället för fast. Sådana verktyg för reseplanering skulle kunna ge både privat nytta för den enskilde bilisten och kollektiv nytta.

### *Jonas Eliasson*

Jag kommer från Transek som är ett konsult- och forskningsbolag. Ungefär hälften av våra intäkter kommer från ren forskningsverksamhet och andra hälften kommer från mer traditionell kommersiell verksamhet från företag av typen SAS och SJ. På senare tid har vi arbetat en hel del med vägavgifter. Vi sysslar med något som man skulle kunna kalla strategiska transportanalyser; området i skärningen mellan samhällsplanering och trafik. Vi har utrett Södra länken, Norra länken, Förbifarten och utarbetat ett otal trängselavgiftsförslag. Det här berättar jag mest för att varje gång som vi presenterar en ny utredning så tror folk att vi är för det alternativ som vi utreder. När vi t ex utrede Förbifarten, Västerleden eller Österleden fick vi miljörelsen på oss och när vi utrede trängselavgiften fick vi bitullsmotståndarna på oss. Vi försöker ge ett beslutsunderlag och sedan får allmänheten och myndigheterna bestämma.

Vår senaste merit och det är väl kanske en diskutabel merit, är att vi hjälpt Stockholm att utforma det avgiftssystem som presenterades för ett par veckor sedan. Vi hade väldigt kort om tid och vi jobbade i stort sett natt och dag under mars månad i år. Vi var två personer som var chefsarkitekter för förslaget. Jag var tidigare på KTH och har

doktorerat i transport- och lokaliseringssanalys och arbetat med transportprognoser, efterfrågeprognoser, samspelet mellan lokalisering och transport osv.

Jag tänkte först säga något om hur det här förslaget om Stockholm egentligen ser ut, varför det ser ut som det gör och vilka förutsättningar som gavs. Sedan tänkte jag försöka hinna med att säga något om några av mina käpphästar och några av dessa har redan nämnts av Lars Hultkrantz.

Stockholmstrafikens fem största problem är trängseln på de stora vägarna (alltså framför allt infarterna och Essingeleden), framkomligheten i innerstan (som Odengatan, S:t Eriksgatan), för liten spårkapacitet, kvaliteten i kollektivtrafiken och tillgängligheten inom regionen från norr till söder och tvärt om. Det finns inte en lösning för alla problemen – problemen har olika orsaker och det finns olika lösningar. Trängselavgiften är ett sätt att attackera något eller några av dessa problem, framför allt det första, medan om man vill göra något åt de andra problemen får man söka efter andra lösningar. Samtidigt är det så att har man någon särskild älsklingslösning som nya vägar eller en Österled, då angriper man andra problem.

Figur 2 visar hur det ser ut efter att Södra länken har öppnats. Bredden på linjerna visar trafikintensiteten och skuggningen hastigheten. Det största problemet utgörs av Tranebergsbron, Norrtull, Roslagstull, Bergshamra, Hornstull samt några ställen på söder och vid infarterna. Att innerstadsgatorna är markerade beror på att det här är en hastighetskarta och inte en hastighetsreduktionskarta, vilket hade varit bättre. Det är just på de stora innerstadsgatorna och de stora infarterna som de största problemen finns.

När staden formulerade sitt syfte med försöket så var det fyra mål man ville uppnå:

- effektivare utnyttjande av vägnätet,
- reducera flaskhalsar (i stort sett samma som föregående punkt),
- förbättra stadsmiljön (mindre utsläpp och stillastående bilköer som möjliggör att t ex ha trevliga caféer vid innerstadsgatorna),

**Figur 2** Flaskhalsar i dag

- stimulera till ytterligare miljöförbättringar på sikt (ett mer långsiktigt mål och handlar om att man t ex skall stimulera användningen av fordon med effektiv avgasrening).

En del av målen fick vi formulera av staden och en del fick vi formulera själva. Staden ansåg att man behövde få bort ca 10-15 procent av fordonen vid toppbelastningen för att bli av med de värsta köerna. De här 10-15 procenten är ungefär så mycket som trafiken minskar under t ex sport- och påsklov vilket motsvarar ca 5-10 procents minskning per dygn. Bättre vore att sätta det politiska målet till en hastighetsnivå. Vi föreslog att man sätter målet till att uppnå en fördubblad medelhastighet vid de värsta flaskhalsarna; de värsta flaskhalsarna är de som har en medelhastighet under 35 procent av den medgivna hastigheten. Hur man mäter medelhastighet är inte alldeles okontroversiellt och det beror bl a på hur man definierar den relevanta sträckan. Så även om hastighetsökningar är vettigare att ha som mål kan det kanske vara bra att också ha ett trafikminskningsmål. Nu råkar vi tro, av hyggligt goda skäl, att dessa två mål är konsistenta med varandra.

Miljömålen. Ja, minskar man trafiken så minskar koldioxiden. Man vill också minska utsläppen av andra föroreningar och dessa minskar mer än vad koldioxiden gör när man väl får bort köerna. Koldioxidminskningen är ungefär proportionell mot minskningen av fordonskilometrarna, medan minskningen av övriga utsläpp bl a beror på hur länge köerna står still.

Ett ytterligare mål med försöket är att få medel för att finansiera en bättre kollektivtrafik och slutligen vill man att allmänheten ska förstå vad trängselavgifter handlar om. Man skulle kanske kunna önska sig att själva införandeprocessen inte blev fullt så abrupt som den nu blev, men när det nu är som det är så fick både Stockholm och vi gilla läget.

Trafikeffekter och avgifter. Sätter man en prislapp på en bilresa, så finns det fem sätt för trafikanterna att anpassa sitt resande. Det första är att åka andra vägar (om det finns någon alternativ icke avgiftsbelagd annan väg), åka på andra tidpunkter, åka till andra platser, åka med andra färdmedel eller låta bli att resa över huvud taget. Det är ganska lätt för bilisten att ta en annan väg eller välja en annan tidpunkt utan att det blir en allt för stor uppoffring. Att anpassa sitt resande genom att t ex åka med andra färdmedel eller att ställa in resan medför en större och större uppoffring för trafikanterna och det tar längre och längre tid för effekterna att slå igenom. Vid utformningen av systemet är det vettigt att försöka använda de första mekanismerna så mycket som möjligt och de senare så lite som möjligt. Vad som är "lättast" att anpassa av målpunktsval eller färdmedelsval är olika beroende på resans ärende. För inköpsresor är det för många någorlunda lätt att handla på något annat ställe än just i innerstan medan det för arbetsresor är lättare att byta färdmedel än målpunkt – att byta jobb för att undvika trängselavgifter är inte många som vill och det tar lång tid för effekten att synas.

Beträffande tekniken för betalning av avgifter kan nämnas att det handlar om att ha en dosa i vindrutan som är som en elek-



tronisk ID-bricka som drar pengar från ett konto, ungefär som ett ICA-konto. Systemet tillåter en tidsdifferentierad avgift och som jag nämnde tidigare är det just omflyttning i tiden som är viktig att försöka påverka. Val av färdväg är ännu bättre om vi kan påverka men vill vi minska innerstadstrafiken så är det svårt att åka andra vägar. Kontrollerna sker med kameror och har man ingen dosa köper man ett dagstillstånd. Det är naturligtvis billigare att ha dosan då den är mycket mer kostnadseffektiv för operatören.

Tidsdifferentiering. Vid in- och utfarterna är det en kraftig puckel ca 8.30 och sedan är det en mindre puckel ca 17.30. Tvärt emot vad man ibland tror så är det inte så att först åker alla in och sedan åker alla ut ur stan, utan en hel del åker åt fel håll. Skälet till att även ta ut avgifter i fel riktning är att försöka hindra folk från att köra bil inne i stan. Antag att kungen tänker köra bil från Slottet till Drottningholm, han kör på morgonen och det blir då fel riktning. Han orsakar trängsel hela vägen ut och inte förrän han kommer till Tranebergsbron lättar det. Problemet är att vi inte har några tullpassager på väg ut ur staden, så kungen får betala i efterskott. Det är orättvist för dem som t ex bor vid Thorildsplans gymnasium för de får betala i onödan bara för att vi ska hindra kungen från att resa med bil just där. Detta problem uppstår som en följd av att vi inte har så många avgiftsstationer som vi skulle vilja ha. Varför

föreslår vi då bara en avgiftsring? Det finns några bra skäl till detta och som jag återkommer till.

Att använda tidsdifferentiering för att flytta trafiken i tiden snarare än i rummet och till andra färdmedel har många positiva effekter. Man får större effekt till lägre kostnad och effekterna uppstår på ganska kort sikt.

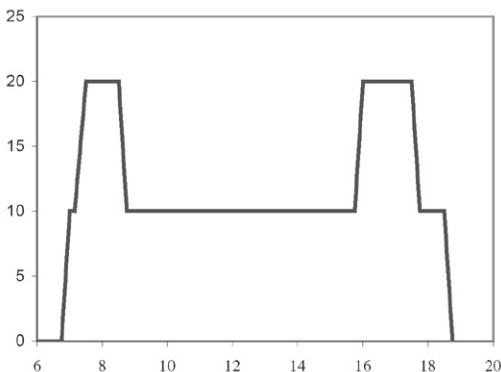
Det är inte säkert att det behövs en avgift mitt på dagen. Vi vet egentligen inte så mycket om trafikintensiteten vid denna tidpunkt. Det finns mätningar på morgon och eftermiddag men inte mitt på dagen och vi skulle vilja mäta och undersöka trafiken mitt på dagen.

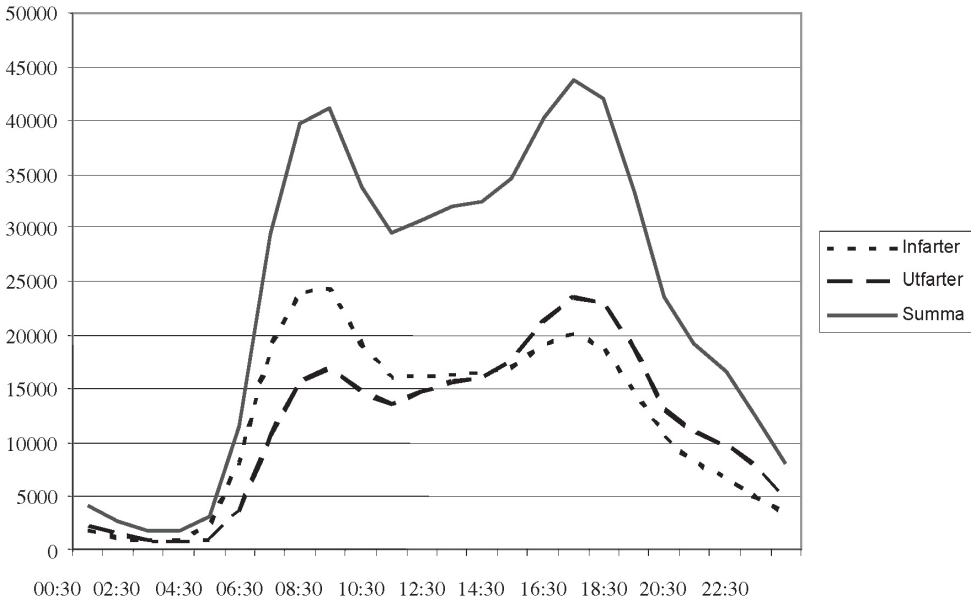
Avgiftsnivån är preliminär. Det är inte som det står i tidningarna att detta är den avgiftsnivå det kommer att bli, utan om man läser vår rapport framkommer att klockslag och avgiftsnivåer bör studeras vidare, avgifterna bör revideras löpande på grund av säsongvariationer, sommar, sportlov, påsklov, konjunktur, arbetsmarknad osv samt (hör och häpna) prognososäkerheter. Jag är alltså beredd att säga att det finns osäkerhet i våra trafikprognoser. Vi kan ha gjort fel när vi arbetat med vår trafikmodell och då kan det vara bra att ta hänsyn till det.

Tidsplanen är väldigt pressad. Minimiplanen är nio månader för upphandling och 14-15 månader för att bygga systemet. Vi är inte experter på systemuppbyggnad eller upphandling men experter på området anser att det är svårt att komma under denna tid. Det betyder att det är svårt att komma igång före april 2005. Nu är det så att politikerna hoppas att genom att utgå från en kortare tidsplan kan man pressa dem som ska göra jobbet till att göra det ännu lite snabbare än vad de har vågat säga.

Kostnaderna är osäkra. Det handlar om en investering på drygt en halv miljard kronor. Driften kanske uppgår till 100 miljoner. Andra utredningar kommer upp till ca 200 miljoner, vilket vi tycker är ganska väl tilltaget för att handla upp och utvärdera. Hela projektet summerar till ca 800-900 miljoner kronor.

**Figur 3** Tidsdifferentiering viktigt inslag



**Figur 4** Tydliga trafiktoppar på in- och utfarterna

Vissa kvarstående frågor som är väsentliga politiska frågor, gäller Essingeleden och Lidingö samt om man ska ha flera zoner. Det finns ett antal skäl till att man ska ha avgifter på Essingeleden: Det är trångt i dag på denna led och trängseln kommer att öka, dels på grund av avgiften, dels på grund av Södra länken som öppnar hösten 2004. Om man har fler zoner i innerstan flyttar mycket trafik ut ur stan, jag ska snart förklara varför det är så. Ett av skälen mot en avgift för Essingeleden är att det är en huvudförbindelse mellan södra och norra regionhalvan vilket betyder att den är betydelsefull för många som inte bor i Stockholms innerstad. Andra skäl pekar på att Stockholms Stad egentligen inte har någonting med Essingeleden att göra. Om man ska ha en avgift så tycker vi att den kan vara relativt låg för trängselproblemen är här ändå ganska måttliga, även under högtrafik. Essingeledens trafik är väldigt toppig, den är inte som infarterna som har en svacka i mitten, utan Essingeleden har två toppar och sedan nästan ingen trafik alls strax före och strax efter dessa.

Lidingöborna är det synd om. Om vårt förslag går igenom betyder det att om man ska från Lidingö och sedan ut ur stan, då betalar man både då man kör in i innerstan och sedan en gång till då man ska ut därifrån. Det betyder att man betalar 40 kronor för enkel resa vilket är ganska mycket pengar. Vi vet mindre än vad vi skulle vilja veta om hur stor trafikvolymen är som ska från Lidingö och igenom Stockholm. På ett sätt är avgiften rättvis eftersom trafikanter från Lidingö orsakar trängsel och därmed är frågan avgjord rent transportekonomiskt, men man kan ändå tycka att det är lite väl hårt att just de ska bära en så stor andel av kostnaderna. Man kan lösa det här genom att låta dem ingå i innerstadszonen eller genom att låta avgiften mellan innerstan och Lidingö vara lägre. Man kan ha speciallösning för Lidingöregistrerade bilar och man kan också ha någon slags avgiftsfri väg förbi innerstan, men det är svårt så länge inte Norra länken finns. En avvägning får här göras utifrån rent transportekonomiska argument och vad som anses vara en rimlig avgift för lidingöborna.

Det är bra med flera zoner. Det är då lättare att få trafikminskning just där problemen är som störst. Registreringen i innerstan påverkas och minskade barriäreffekter erhålles eftersom avgiften per passage kan bli lägre. Har man tätt mellan zonerna kan man ta ut ett par kronor per passage och därmed få en väldifferentierad taxa. Har man bara en passage kostar det ganska mycket och har man då otur och bor t ex i Traneberg och jobbar på Thorildsplans gymnasium får man betala 20 kronor för att åka över Tranebergsbron och det kan tyckas vara lite väl mycket.

Problemet är att införandet av flera zoner är mer komplicerat och kostar mer. Eftersom det här är ett försök som skall genomföras på kort tid med en begränsad budget blir det svårt. Det tar tid helt enkelt och det kommer bli svårt att hinna med på utsatt tid, säger experterna på området.

Teknik, trafikeffekter, transport och samhällsekonomi är ganska väl utrett. Problemen är att det finns en stor och ibland berättigad misstro mellan region och stad, mellan näringsliv och det offentliga samt mellan medborgare och politiker. Den här misstron handlar mest om vem som tar pengarna och vart pengarna går? Ska Stockholm betala sina vägar själva, vilket man i och för sig kan tycka att alla borde göra. Jag håller med Lars Hultkrantz om att alla borde betala sina egna vägar, men så länge ingen annan gör det så borde inte stockholmarna heller betala och det är huvudargumentet för stockholmpolitikerna, kommunerna och handelskammaren. Om de får Botniabanan i norra Sverige ska vi minsann ha Förbifarten. Man kan tycka att det är sandlådenivå på debatten men det är en ganska dyr sandlåda. Så länge anslagen till infrastrukturen fördelas som de gör så är det här en svår sak att angripa.

Ur medborgarens synvinkel. Vad är upp sidan – vad får vi tillbaka? Pengarna går till kollektivtrafiken, vad betyder det? Fler bussar eller bättre handikappanpassade peronger eller vad är det vi talar om och är det inte tillräckligt konkret? Detta är det stora skälet till motståndet.

*Mikael Sandström*

Jag heter Mikael Sandström och dispute rade här på Handelshögskolan 1999 på en avhandling som bland annat handlade om trafikskatter, och det är väl det som är huvudskälet till att jag är här. Därefter har jag arbetat som forskare på HUI och IUI. Nu har jag lämnat forskningen och jobbar sedan drygt en månad på Moderaternas riksdagskansli.

Som nationalekonom, och inte minst eftersom jag har hållit på just med trafikbeskattning, så är min yrkesmässiga ryggradsreflex att det är bra med trängselskatter. Det är en miljöskatt som används för att prissätta en extern effekt. På det viset ska det ha en rättvridande effekt och bör vara bra ur samhällsekonomisk synpunkt. Jag ska försöka förklara varför jag trots det kommit fram till att jag inte tycker att det är bra med trängselskatter.

Man kan sammanfatta min kritik på det här viset. För det första är det stor skillnad på att vara emot, eller att vara för, ett optimalt utformat system av trängselskatter och att vara emot det system som vi i praktiken kommer att få i Stockholm. Båda föregående talare har varit inne på att det system av trängselskatter som föreslås i Stockholm inte föreslås införas av ekonomiskt rationella skäl, utan av politiskt rationella skäl. Det var en del av det pris socialdemokraterna fick betala för att komma överens med miljöpartiet och vänsterpartiet och därmed få behålla regeringsmakten. Det medför inte nödvändigtvis att det är fel med trängselskatter, men det gör att dessa kommer att införas i en oerhört forcerad takt. Man kommer inte att ha tid att göra de analyser som skulle behöva göras för att införa systemet på ett bra sätt. Sedan har jag några teoretiska invändningar och slutligen har jag några synpunkter på det som man skulle kunna kalla för trängselskatternas politiska ekonomi. Jag har valt att tala om trängselskatter för att betona att det här är en skatt, och inget annat.

Om vi börjar med trängselskatter i praktiken, dvs det system av trängselskatter som

nu föreslås. Låt mig först kommentera målet som är att bilismen ska minska med en viss andel. Man kan sätta målet på ett annat sätt och säga att medelhastigheten ska öka med en viss kvot under rusningstid, men problemet är att om vi ska sätta avgifterna på en teoretiskt korrekt nivå, då ska vi göra någon slags bedömning av vad de externa kostnaderna av trängseln är. Något sådant resonemang förs inte. Diskussionen om vilka trafiksträckor som ska ingå motiveras inte heller av miljöskäl eller trängsel. Skälet till att man väljer vissa trafiksträckor och eventuellt exkluderar andra, är olika typer av politiska överväganden. Samma sak gäller undantag av vissa trafikant. Det är egendomligt att de som bor inne i Stockholms innerstad ska undantas eftersom de faktiskt också orsakar trängsel i innerstan, men det blir resultatet om man bara har de här yttre tullarna som betalstationer.

Det är det första argumentet. Vi kan argumentera oss blå eller röda alltefter politisk preferens för optimala trängselkatter men det är inte vad vi kommer få i Stockholm, utan vi kommer få något annat som motiveras av politiska överväganden, som dessutom hetsas fram och det gör att vi kommer få ett dåligt system av trängselkatter. Transek gör sitt bästa, vet jag, för att se till att det inte blir så, men inte ens de kan väga upp effekterna av detta oerhört pressade tidsschema.

När det gäller de teoretiska argumenten mot trängselkatter så utgår hela den teoretiska diskussionen, även den analys Transek har gjort, ifrån att externaliteter från biltrafiken i innerstaden är den enda snedvridning vi har i ekonomin. I själva verket finns många olika snedvridningar i ekonomin och en av de saker som skatteväxlingskommittén, som arbetade för några år sedan, kom fram till är att det är väldigt viktigt att man tittar på andra störningar i ekonomin när man analyserar externalitetskorrigerande skatter. Läroboksdiskussionen om externalitetskorrigerande skatter utgår ifrån att vi befinner oss i en perfekt konkurrens ekonomi bortsett från en eller ett fåtal externaliteter

eller snedvridande skatter. Så är det inte. Vi kan börja med att titta på kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken subventioneras i Stockholm med ungefär 2,5 miljarder per år och en subvention av kollektivtrafiken har delvis samma effekter som att införa trängselkatter för bilar. En skillnad är givetvis att en subvention av kollektivtrafiken påverkar den totala transportvolymen positivt, men när det gäller valet mellan kollektivtrafik och biltrafik så får det ungefär samma resultat. Det måste man väga in i analysen, särskilt som vi faktiskt har trängsel i kollektivtrafiken. Alla som åker pendeltåg vet ju att tågen inte gått som de ska och att det har varit för trångt osv. Antalet personer som nyttjar kollektivtrafiken är självfallet större än den hade varit utan en subvention. Det är möjligt att denna subvention är optimal men det finns ingen som har analyserat den frågan i samband med trängselkatterna.

När det gäller bensinskatter så påstår professor Bengt Kriström, med hänvisning till kommunikationskommittén, att miljökostnaden för bensin är ungefär 18 öre per liter i genomsnitt i Sverige. Jag blev lite förvånad när jag såg det för det låter lite, men det finns ändå mycket som tyder på att bensinskatten ur miljösynpunkt är hög. Det betyder att i princip så har bensinskatten redan inkorporerat en del av trängseleffekten och övriga negativa effekter från biltrafiken i Stockholms innerstad. Om man tänker sig att politikerna varit rationella så har de satt bensinskatten på ett sätt som svarar ungefär mot ett genomsnitt av miljöstöringen av biltrafiken i Sverige. Då har de satt den på ett sätt som är för hög på landsbygden och för låg inne i städerna. Om vi då inför ytterligare ett styrmedel så måste man i konsekvensens namn sänka bensinskatten.

Men det som är ett riktigt stort problem, tror jag, är det som har att göra med arbetsmarknaden. Vi har stora skatteklivar i Sverige. Det är inte så att arbetsmarknaden kännetecknas av perfekt konkurrens i Sverige utan tvärtom är skatteklivarna väldigt stora. Den s k double dividend litteraturen handlar om

att man kan införa rättvridande miljöskatter och använda pengarna för att sänka snedvridande skatter på till exempel arbete. På så vis får man en double dividend – en vinst tack vare den reducerade externaliteten, och en extra vinst tack vare skatteväxlingen som ger upphov till minskade skatteklar. Det den litteraturen kommit fram till är att man inte självklart kan utgå ifrån att det finns en sådan double dividend. I själva verket kan den vara negativ. Det är också något som skatteväxlingskommittén har påpekat och skrivit om men som totalt har glömts bort i den politiska debatten, kanske därför att det inte stämmer överens med de politiska mål som man har. Detta nämns i Transeks material men det avfärdas och man säger att detta förmodligen inte är så viktigt. En aktuell studie (Lawrence H. Goulder and Roberton C Williams III, June 2002, "The Substantial Bias from Ignoring General Equilibrium Effects in Estimating Excess Burden, and a Practical Solution". Mimemo) visar tvärtom, i ett liknande sammanhang, att sådana effekter kan vara betydande. Om man inte tar hänsyn till allmänjämviktseffekter när man har en ekonomi där det finns flera olika typer av snedvridningar, kan man underskatta kostnaderna med faktor 10 eller mer. Man kan sammanfatta litteraturen genom att säga att om man har en snedvriden arbetsmarknad så kommer skatter på varor som är substitut till fritid att kunna öka den snedvridningen som vi har på grund av stora skatteklar på arbetsmarknaden. Eftersom det är troligt att många bilresor är arbetsresor, dvs komplement till arbete, eller med andra ord substitut till fritid, bör denna effekt beaktas.

För att sammanfatta så kan en enkel kalkyl se ut ungefär så här. Om vi antar att vi inför en trängselskatt och använder intäkterna till att sänka kommunalskatten så får vi några olika effekter. Vi får en vinst för minskad trängsel för biltrafiken men vi får en förlust för uteblivna resor och vi får en förlust på grund av ökad trängsel i kollektivtrafiken. Om trafiksektorn tidigare inte hade haft några andra störningar än trängsel i biltrafiken

så hade vi kunnat vara säkra på att vinsten är större än dessa två förluster. Men eftersom det inte är på det viset – det finns andra snedvridningar, till exempel en felaktigt satt bensinskatt och subventioner till kollektivtrafiken – så kan vi inte utan en genomgripande analys som tar hänsyn till alla effekter vara säkra på att nettovinsten är positiv. Double dividend argumentet handlade om att minskade skatteklar, till exempel sänkt kommunalskatt, leder till effektivitetsvinster. Så är också fallet, men vi kommer att få större skatteklar för dem som faktiskt måste åka bil till jobbet. Ett exempel kan vara illustrativt. Tänk er en person som har en lön som är precis över hans reservationslön och att han måste åka bil till jobbet. Om man inför trängselskatter kan hans nettolön mycket väl hamna under reservationslönen och han kommer inte tycka att det är lönt att jobba. Nu är det naturligtvis ett extremfall men man kan ändå tänka sig, på en arbetsmarknad som inte fungerar alldeles utomordentligt bra, att det finns den typen av effekter. I en föränderlig ekonomi så kan det till exempel leda till minskad rörlighet på arbetsmarknaden. Vad nettot blir i en samhällsekonomisk analys som tar hänsyn till alla de här olika effekterna, kan vi faktiskt inte säga utan att man verkligen gör den analysen som är komplicerad och som inte kommer att hinnas med eftersom man hade bestämt sig för att följa, av politiska skäl, ett oerhört forcerat tidsschema för införandet av trängselskatter.

Sedan har vi det här med skatternas politiska ekonomi. Bensinskatten infördes 1924 och den var då 4 öre per liter. Det motsvarar ungefär 90 öre i dagens penningvärde. Skälet till att bensinskatten infördes var att finansiera vägnätet. Som vi alla vet så har bensinskatten höjts och i allmänhet av helt andra skäl än att man funnit att man måste bygga mer vägar. Tvärtom så har den höjts av fiskala skäl. Det är precis samma sak med trängselskatter. Nu ska det vara 20 kronor in och 20 kronor ut i rusningstid. Mina tidigare argument handlar om att analysen inte räcker. Om vi inte följde det här hårt pressade poli-

tiska schemat utan i stället tog tid på oss och verkligen analyserade de frågor som jag tagit upp, skulle mina tidigare argument kunna bemötas och vi kanske skulle komma fram till att det vore samhällsekonomiskt försvarbart att införa trängselskatter. Men jag är inte säker på att jag skulle vara positiv till trängselskatter ändå, av just det här skälet. Vi kan införa trängselskatter i dag utav miljöskäl, men de kommer att höjas i morgon av fiskala skäl. Om man då, i likhet med mig, tror att det är ett problem att vi i Sverige har ett väldigt högt totalt skattetryck, då är detta ett problem. Det här är naturligtvis en i högsta grad en politisk värdering, men jag tror att det kan vara dumt att införa den här typen av skatter även av effektivitetsskäl. Det är inte självklart effektivt att ta ut skatter på just det sättet om de kommer höjas av fiskala skäl. Hur hög kommer avgiften att vara om 10 år?

Nu är det i och för sig så att trängselskatter, väl utformade, kan vara ett bra inslag i trafikpolitiken, men på grund av det sätt som trängselskatterna hanterats så har man i praktiken gjort det omöjligt att införa ett bra system som kommer att överleva. Det har med politik och moral att göra. Så här sa Annika Billström i ABC:s trafikpolitiska debatt före valet i höstas: "Vi kommer inte införa biltullar under kommande mandatperiod. Det är ett vallöfte från oss socialdemokrater." I sitt valprogram så skrev socialdemokraterna i Stockholms stad att "under kommande valperiod införs inga avgifter för biltrafiken". I förordet som Annika Billström har undertecknat så står det att "om du vill kan du se vårt program som ett kontrakt mellan dig som väljare och oss som politiskt parti". Det var någon som sa att "politikerna" har bestämt sig för att man ska genomföra det här väldigt snabbt, men det är det ju faktiskt inte "politikerna" i allmänhet, utan det är den socialdemokratiska regeringen, miljöpartiet och vänsterpartiet. Eftersom man valt att driva detta på detta oerhört polariserande sätt så tror jag att man i praktiken har gjort det omöjligt att införa trängselskatter under väldigt lång tid framöver. Om man inför det

här systemet så kommer det förmodligen att avskaffas om det blir ett maktskifte i Stockholms stad inom överskådlig tid och eftersom man dessutom forcerar fram införandet av systemet så finns det dessutom stor risk att det blir ett dåligt system som inte kommer att accepteras av medborgarna. Om inte systemet blir en stor succé så kommer det att avskaffas och man har minskat möjligheterna till att det ska bli en stor succé genom det sätt man har valt att driva denna fråga.

### *Rickard Wall*

Jag heter Rickard Wall, transportekonom från Linköping men från och med augusti förra året är jag anställd vid Stockholms universitet.

För många är trängselavgifter ett nytt begrepp som man har hört talas om först under senare år. Emellertid, vid Handelshögskolan i Stockholm lades licentiatavhandlingen *Prissättning av gatutrymme* fram av Jan Owen Jansson redan för över 30 år sedan – och inte heller då var teorin bakom "road pricing" ny för folket i branschen. En omständighet sedan dess är väl att de tekniska framstegen har gjort att det praktiskt möjliga allt mer närmat sig det teoretiskt önskvärda. Nåväl, orsaken till att jag bjudits hit i kväll är att jag tillsammans med just professor Jan Owen Jansson för ett drygt år sedan avrapporterat projektet *Vad betyder fri parkering för vägtrafiksituationen i Stockholms-området?* Mycket kort kan rekommendationerna i denna rapport sammanfattas så här. Gärna trängselavgifter, men först en rejäl förmånsbeskattning av den fria eller subventionerade arbetsplatsparkeringen! Det här förslaget ter sig kanske inte som uppenbart självklart för till exempel dem som har tagit intryck av de betydande trafikeffekter som försöket med trängselavgifter i London resulterat i. En viktig fördel med åtgärder på parkeringsmarknaden är emellertid att dessa är billigare att genomföra än elektroniska trängselavgifter. Enligt ROCOL rapporten har systemet i London haft en investeringskostnad på mot-

svarande 500-600 miljoner SEK och därtill nästan lika mycket i årliga driftskostnader. För Stockholms del räknar man alltså med en ungefär motsvarande investeringskostnad, men med betydligt lägre driftkostnader, ca 100 miljoner SEK per år.

Så här kan åtgärder mot parkeringsmarknaden för arbetspendling med bil bidra till att lätta på den ansträngda trafiksituationen i Stockholm i dag. Endast några få procent av alla dem som arbetspendlar med bil från förorterna in till Stockholms innerstad betalar ur sin egen ficka för parkeringen. För de, minst 95 procent, övriga bilpendlarna kan man urskilja två grupper:

- De som använder bilen vidare i tjänsten under dagen, och därför har parkeringen ordnad av arbetsgivaren.
- De som inte använder bilen vidare i tjänsten under dagen, men som bjuds på parkeringen av arbetsgivaren ändå.

Enligt rådande skattelagstiftning ska den senare gruppen – låt oss kalla dem ”gratis-parkerare” – förmånsbeskattas. Detta sker emellertid sällan i praktiken i dag.

Färska forskningsrön – en empirisk studie som utförts av mig och professor Jan Owen Jansson vid Linköpings universitet och mig på uppdrag av Vinnova och en av Per Kågeson nyligen gjord sammanställning av data ur SLs Resvaneundersökning 2002 – visar på att volymen ”gratis-parkerare” är större än vad man hittills trott. En slutsats som kan dras utifrån den förra studien är att omkring 15 000–20 000 bilar varje arbetsdag körs in och parkeras i Stockholms innerstad av ”gratis-parkerare”. Enligt trafikmätningar åker ca 70 000 fordon in i innerstaden en vardagsmorgon mellan kl 0700–1000. ”Gratis-parkerarna” kan alltså utgöra en fjärdedel av denna trafik (enligt Per Kågesons beräkningar, än mer). Detta innebär i praktiken att dessa utgör ett reellt problem för köbildningen i rusningstrafiken under morgon och eftermiddag, men också en möjlighet att göra något radikalt åt trafikträngseln utan att binda sig för ett sofistikerat system för trängselavgifter.

Forskningsresultaten från Linköpings universitet tyder nämligen också på att ”gratis-parkerarna” är mer känsliga för att betala för arbetsplatsparkeringen ur egen ficka än vad man tidigare föreställt sig. Redan ett så pass litet belopp som 400-500 kr per månad (att jämföra med 2 000 kr och uppåt som en garageplats i Stockholms innerstad kostar i dag) leder till att minst hälften av ”gratis-parkerarna” skulle välja att ställa bilen hemma och i stället ta sig till arbetet med kollektivtrafiken (vid fullt marknadspris rör det sig om närmare 90 procent). Detta skulle ge positiva effekter på vägtrafiksituationen i Stockholmsområdet av ungefär samma storleksordning som man tänker sig att trängselavgifter ska åstadkomma, eller mångmiljardinvesteringar i trafikleder som dessutom tar mycket lång tid att förverkliga. Åtgärder på parkeringsmarknaden kan sättas in jämförelsevis snabbt, vilket ger möjlighet att i ett senare skede komplettera med väl övervägda andra åtgärder – till exempel biltullar och kapacitetsökande investeringar. Dessutom talar rättviseskäl för att man först bör agera via parkeringsmarknaden – varför ska somliga åtnjuta fri arbetsplatsparkering och andra inte? Uppstramningen på parkeringsmarknaden kan alltså främst göras med hjälp av beskattning. Man kan urskilja tre nivåer på graden av skärpning:

- 1 Håll efter subventionerad arbetsplatsparkering för privata bilar som ej används i tjänsten. Detta innebär en skärpt tillämpning av gällande skattelagstiftning och praxis.
- 2 Förmånsbeskatta subventionerad arbetsplatsparkering även med förmånsbil i de fall den inte används i tjänsteärende under arbetsdagen (nuvarande praxis medger skattebefrielse för förmånsbilar). Detta innebär en ändring av gällande praxis.
- 3 Förmånsbeskatta all subventionerad arbetsplatsparkering – alltså även i sådana fall då den privata- eller förmånsbilen används i tjänsten. Detta innebär en ändring av gällande skattelagstiftning.

Punkt 3) kan uppfattas som oskälig gentemot arbetstagaren och står förvisso inte överst på dagordningen. Emellertid kan ett problem uppstå vid en mer ambitiös tillämpning av gällande regler och praxis för förmånsbeskattningen av fri eller subventionerad arbetsplatsparkering som bör tas upp redan från början. Det kan tänkas att vissa kommer att försöka undkomma förmånsbeskattningen genom att falskeligen göra gällande att bilen behövs i tjänsten under dagen – med arbetsgivarens goda minne. För att stänga den smitvägen skulle förmånsbeskattningen kunna utsträckas till att gälla all arbetsplatsparkering, alltså oavsett om bilen används under arbetsdagen eller inte. Detta kommer sannolikt att leda till att arbetsgivaren tvingas kompensera den anställde för kostnaden/inkomstbortfallet. I så fall förblir det arbetsgivaren som får betala extra för tjänstetrafik med bil i innerstaden (vilket ju för övrigt är andemeningen med trängselavgifter). Kostnadsansvaret ligger då rätt eftersom det i första hand är arbetsgivaren som drar nytta av biltransporten i fråga, och denne kan därför antas vara bäst skickad att göra den rätta avvägningen mot kostnaden.

Det är dock en öppen fråga om hur strängt man ska gå fram här, men även om man alltså nöjer sig med punkt 1) ovan så når man sannolikt en effekt i paritet med de trängselavgifter som har diskuterats. Förslaget för att söka bemästra trafiksituationen i Stockholm blir alltså att direkt börja med punkt 1) ovan, vilket kan vara tillräckligt för de allra närmaste åren. Detta ger oss i så fall respit för att under tiden utreda förutsättningarna för att eventuellt gå vidare med punkterna 2) och 3). Vi ges också bättre möjligheter till att i lugn och ro arbeta vidare på, och nå enighet om, sådana åtgärder som trängselavgifter och ytterligare vägbyggen och kollektivtrafiksatsningar. Det är en angelägen uppgift att se till att kollektivtrafiken får kapacitet att bekvämt transportera de för detta ”gratis-parkerarna” till sina arbetsplatser.

*Moa Hagman*

Jag undrar om förslaget är identiskt med er rapport?

*Jonas Eliasson*

Ja, bortsett från Essingeleden. Vår rapport tar inte ställning till Essingeleden. Vi säger att vill man ha en avgift på Essingeleden då har vi ett förslag till hur man kan utforma den. Men sedan menar vi också att det finns en del politiska skäl som säger att man kanske inte ska ha det och tjänstemän på stadsdelskontoret har gått på linjen att det nog är bättre att inte ha någon avgift.

*Jörgen Christensen*

Först kommer jag att motsäga professor Hultkrantz något litet. I Väglagen av 1971 ändrades § 29 fullständigt 1988. Där står nu, att regeringen kan bestämma avgifter för begagnande av väg och lämna föreskrifter om sådant, vilka meddelas av regeringen. Väglagstiftningen är mycket omfattande, men jag kan inte finna annat än att det är regeringen och inte riksdagen som bestämmer. Naturligtvis kan man tänka sig att regeringen gärna vill ge ”Svarte Petter” vidare.

Det här var kanske en detalj, men om jag då ska säga något generellt om resursallokering och prissignalering, vilket jag tycker i stort sett kommit bort i den allmänna debatten. Sveriges vattenverk är praktiskt taget alla byggda och betalda med allmänna medel. Likväl betalar man faktiskt för vatten; och det är mig vederligen ingen som kommit på tanken att beteckna denna betalning som en beskattning. När det gäller gatuutrymmet anser jag det fullkomligt analogt och jag uppskattade alltså Jan Owen Janssons licentiatavhandling och titeln ”Prissättning av gatuutrymmet”, ty det är just vad det rör sig om: Prissignaler är nödvändiga för att optimera allokering av den resurs som gatuutrymmet utgör.

Eftersom vi som kommentator har en företrädare för Moderaterna, kan det vara på



sin plats att nämna, att Moderaternas tyska systerparti, CDU, beslutade på en kongress 1991 att verka för att införa "Mautgebühren, um eine autoarme Innenstadt zu erreichen", alltså avgifter för att minska biltätheten i städernas inre zoner. Första gången jag hade kontakt med det moderata partiet i Stockholm, använde de som bekämpningsmål och slogan ett citat av nationalekonomen Frédéric Bastiat, som jag bara kommer ihåg på franska: "L'état, c'est la grande fiction à travers laquelle tout le monde s'efforce de vivre aux dépenses de tout le monde". Alltså ungefär: staten eller samhället är den stora fiktion medelst vilken envar försöker leva på alla andras bekostnad. När det gäller att utan betalning ta gatuutrymmet i beslag är det är precis detta fenomen, vilket moderaterna numera tycks ha glömt..

Slutligen, om ordföranden tillåter, ett citat – bara en mening, som jag skrev i Ny Teknik 1975: "...om avgifter skall styra samhällets resurser mot den bästa användningen inom trafiksektorn, måste de bygga på marginalkostnader och dessa kostnaders omdaning till utgifter för trafikanten måste på ett uppenbart sätt vara kausalt förknippad med trafikantens olika möjliga beslut att nyttja trafikapparaten".

Detta är mycket viktigt, men elementärt för alla som har någon insikt i marknadsföring och försäljningspsykologi. Det viktiga är att priset blir en utgift och att debitering sker precis i samband med varje enstaka beslut; inte något med årskort eller rabattordningar då sådana tenderar att kortsluta allokerings-effekten.

### *Carl O Nordling*

Jag har sysslat med statsplanering före min pensionering och jag skulle vilja tillägga två små saker till Rickard Walls utmärkta förslag. Ur rent principiell synpunkt så kan man säga att användandet av gatuutrymmet för en bil som kör, den betalas genom bensinskatten, men det utrymme som en bil tar upp då den står parkerad betalas inte av bensinskat-

ten utan måste naturligtvis tas ut på något annat sätt. Enligt marknadsekonomins principer så bör det ju inte vara gratis. Min andra synpunkt är att det finns också folk som kör bil och parkerar på gatan hela dagen och även gatuparkeringen är i princip subventionerad. Efterfrågan är större än tillgången och köbildning yttrar sig då bilister kör omkring för att hitta en parkeringsplats. De orsakar alltså ytterligare trängsel och gör skada.

Det finns ett amerikanskt parkeringssystem som föreslogs av W S Vickery, nobelpristagare i ekonomi, för ca 40 år som innebär att man erlägger en pant när man parkerar och för att få ut panten när man kommer tillbaka, betalar man en avgift som blir beroende av hur länge man har stått. Om man kombinerar det här med ett elektroniskt system för uträknande av avgiftens höjd, på att antalet parkerade bilar avgör hur hög avgiften blir, alltså om det närmar sig full beläggning så ska avgiften höjas kraftigt, medan om bara hälften av platserna är belagda, så ska det sjunka till omkring noll. Införandet av ett sådant här system skulle orsaka mindre investeringar än det föreslagna systemet med dosor och avgifter för bilkörning.

### *Richard Murray*

Jag är nationalekonom och var med om att starta ett parti som hette Stockholmspartiet och 1979 började vi driva biltullar som en fråga. Sedan har det flutit mycket vatten under broarna. Det ska bli intressant att se hur det går den här gången.

Lars Hultkrantz sa en sak som gjorde mig lite skakad. Du sa att hela vinsten av en prissättning av trängsel och av att använda gatuutrymmet, något som medför kostnader för andra i form av sinkad framkomlighet och miljöeffekter, den står att finna i hur pengarna som man får in används. Jag har nog alltid föreställt mig att vinsten ligger i en effektiv prissättning. Prissätts inte utnyttjandet efter marginalkostnaden så blir det inte en effektiv allokering, ett effektivt utnyttjande av den resurs som gatuutrymmet är? Kan du

utveckla ditt resonemang eller missförstod jag dig?

*Lars Hultkrantz*

Jag börjar med Richard Murrays fråga. Det jag pekade på var att under en speciell förutsättning, nämligen att alla har samma tidsvärdering, så kommer hela samhällsekonomin vinsten att överföras från trafikantkollektivet via trafikavgifterna. Som på vilken marknad som helst där konsumenterna från början har fått varor gratis, kommer det att uppstå förlorare bland konsumenterna när man sedan höjer priset. Man skulle kunna tro att alla bilister som betalar avgiften är vinnare, men så enkelt är det alltså inte.

Jag sympatiserar starkt med både Jörgen Christensens och Carl O Nordlings argumentation när det gäller att trängselavgifter borde vara avgifter som jämföras med parkeringsavgifter eller vatten- och avloppsavgifter, men nu handlar det här inte om logik och saklig ekonomisk analys, utan om juridik. Den här frågan har nyligen utretts på trafikutskottets begäran av JO Claes Eklundh som kom fram till att trängselavgifter skall betraktas som skatt. Det handlar egentligen om att man för att inte inskränka den betydande frihet som kommunerna har att utforma sina avgifter vill undvika att få en grundlagsdiskussion kring gränsdragningen mellan avgifter och skatter. Man vill hålla rågången klar och i tveksamma fall hellre fälla än fria, alltså hellre be riksdagen ta ett särskilt beslut än att utmana till en juridisk tvist.

När det gäller Rickard Walls förslag så är det utmärkt och det vore väldigt bra om det kunde genomföras. Haken med det är ju att orsaken till att Fiskus inte förmånsbeskattar arbetsplatsparkering är ju inte att han inte vill utan att det är svårt. Rickard pekade själv på problemet att skilja mellan fordon som används i tjänsten och de som inte används i tjänsten.

När det gäller Mikael Sandströms inlägg så vill jag för det första framhålla att trafikproblemen, inte minst trängseln, men även

miljöproblemen och trafiksäkerhetsproblemen är faktiskt existerande och dessutom växande. Jag såg i förra veckan en rapport från Vägverket att biltrafikvolymen under tolv månader har vuxit med 2,5 procent. Som jag sa kan en sådan tillväxt mötas med två åtgärder, den ena är infrastrukturinvesteringar och den andra är avgifter. Är det någon av dessa som verkligen driver fram ökade offentliga utgifterna så är det infrastrukturinvesteringar. Är man för en stor offentlig sektor och höga skatter ska man avvisa trängselavgifter.

För det andra tror jag inte det är möjligt för Stockholm att lösa trafikproblemen utan avgifter. Att bygga ut vägkapaciteten i Stockholm är idag mycket kostsamt. Med Stockholms förutsättningar och befolkningstätheten osv så blir intrångskostnaderna mycket höga. Detta driver ner de större infrastrukturinvesteringarna i underjorden. Det är orsaken till att dessa projekt ofta inte är samhällsekonomiskt lönsamma. Detta förvånar ofta, men de skulle ha varit lönsamma ovan jord. Men det är oerhört kostsamt att bygga kilometerlånga tunnlar. Det finns två ytterligare skäl att väginvesteringar inte ensamma kan lösa Stockholms trafikproblem som båda har med kollektivtrafiken att göra. En typisk stockholmare är en kollektivtrafikresenär som hellre skulle vilja åka bil. Den dominans som kollektivtrafiken har i Stockholm är unik. I landsorten och även i de större städerna åker man bil i mycket större utsträckning. Det innebär att om man utökar vägkapaciteten i Stockholm så finns det en stor uppdämd efterfrågan på bilresande som åter upp kapacitetsökningen.

Det andra skälet är att Stockholm har en unik koncentration av arbetsplatser i city som är en följd av att kollektivtrafiken har en enda nod vid Stockholms central. En stor del av trafikproblemen uppstår vid in- och utfarterna till innerstaden och det kan man inte lösa med att bygga kringleder.

Det är klart att vi nationalekonomer ofta kan tycka att det vore mycket bättre om vi själva fick fatta besluten och slapp gå om-

vägen via politikerna, men nu är det så och det måste vi leva med. Det vore konstigt om vi skulle avstå från att föreslå lösningar därför att dessa inte är de allra bästa, de som vi skulle ha föreslagit om vi själva hade bestämt allt. Det är klart att, som Mikael pekade på, "peak-load pricing" för kollektivtrafiken hade varit bra. Det finns också fördelar med att använda inkomsterna från trängselavgifter för skatteväxling. Avgiftshöjningen skulle då balanseras av en dubbel positiv effekt för arbetsutbudet, både tidsvinster för arbets- och tjänsteresor och sänkt inkomstskatt. Men man kan fråga sig hur viktigt det är att designen från början är perfekt? Utformningen av avgiftssystemet är en mjukvara. Designen är inte gjuten i stål utan kan ändras successivt.

När det gäller trängselkatternas politiska ekonomi kan man alltid argumentera för att offentliga avgifter kan utnyttjas för att maximera skatteeffekterna i stället för att maximera välfärden. Men är vi ekonomer verkligen beredda att bakbinda oss och avstå från att föreslå effektivitetshöjande avgifter i den offentliga sektorn. Den offentliga sektorn är ju en stor del av ekonomin så om priser skulle vara något enbart för marknadssektorn då blir effektivitetsförlusten av att avstå från prissättning väldigt hög. I stället tror jag att vi ska vinnlägga oss om att peka på problematiken och begära av politikerna att de ställer upp tydliga uppfyllbara mål. Det ger möjlighet till en öppen och tydlig demokratisk diskussion om vad exempelvis trängselavgifterna ska användas till.

#### *Rickard Wall*

Jag vill kommentera det Lars Hultkrantz sa om att det var svårt att ta ut de här P-skatterna. En annan fördel med att gå på beskattning av parkeringsplatserna är att här kan man gradvis dra åt tummskraven. Inte bara efter de tre punkterna, som jag tidigare nämnt, utan man kan börja med att kommunen själv tar initiativ för att stoppa gratisparkeringen. Man har till exempel lärarnas

bilar som står på Stockholms skolgårdar och kommunen har dessutom ett par tusen garageplatser i innerstaden där vi vet att hälften av bilarna som kommer in där på morgonen inte används i tjänsten utan gratisparkerar. Kommunen skulle själv kunna ta krafttag och då skulle man bli av med ett par tusen bilar. Det kan man göra i morgon och sedan kan man gå vidare alltefter hur mycket man vill dra åt det hela. Det här är en framkomlig väg enligt min mening.

#### *Mikael Sandström*

Det sägs att man lever lyckligare ju mindre man vet om hur korb och lagar blir till. Jag vet inte om det är därför som Lars Hultkrantz har större förtroende för våra politiker än vad jag har. Men om jag ska börja från början: Jag har aldrig någonsin ifrågasatt att trängselproblem, miljöproblem, intrångsproblem och alla de problem som är förknippade med bilismen, är reella problem. Men de är inte de enda problem som finns i ekonomin. Hela resonemanget utgår ifrån läroboksexempel där detta är den enda störning i ekonomin som vi har att ta hänsyn till. Det är inte så enkelt när man befinner sig i en "second-best" värld, eller kanske inte ens det, och då har man betydligt mer svåranalyserade problem och jag tycker inte att den analys som gjorts hittills har tagit hänsyn till detta ordentligt. Om man gör det kanske man kommer i en annan situation så att jag måste ompröva den ståndpunkt som jag har kommit fram till.

När det sedan gäller det här med infrastrukturinvesteringar så tror jag inte att det stora problemet egentligen är volymen på infrastrukturinvesteringar. Det finns förmodligen infrastrukturinvesteringar, det vet säkert andra bättre än jag, som är samhällsekonomiskt lönsamma. Problemet är precis det som Lars Hultkrantz har pekat på i Ekonomisk Debatts jubileumsnummer, att sambandet mellan vilka infrastrukturinvesteringar som genomförs och vilka som är samhällsekonomiskt lönsamma, är svagt för att inte säga obefintligt.

Hela resonemanget om trängselskatter utgår ifrån att vi skulle kunna marginalprissätta utrymmet på gatorna inne i stan. Problemet är att när vi inte befinner oss i den enkla ekonomin där vi bara har några få störningar så är det inte så enkelt. Ett argument som jag ofta möter, dels för att jag är nationalekonom, dels för att jag är moderat, är att jag, som borde vara för marknads ekonomi, också borde vara för prissättning av vägar inne i stan. Men det här är inte en marknadslösning, utan det här är ett sätt att använda prismekanismer för att lösa ett planeringsproblem. Då är frågan som man måste ställa sig om det här är bästa sättet att lösa det här planeringsproblemet på. Det är jag inte säker på att det är. Jag tror att man riskerar att skapa många problem samtidigt som man eventuellt löser några andra. Det är lika lite en marknadslösning som det är en marknadslösning att till exempel tillämpa internprissättning i företag. Det är ett sätt att använda prismekanismen för att lösa ett planeringsproblem. Ibland är det ett bra sätt och ibland är det ett dåligt sätt.

Sedan är det naturligtvis självklart så att politiker ska fatta besluten och att vi ekonomer alltid ska ägna oss åt att föreslå lösningar. Samtidigt måste vi vara medvetna om de politiska sammanhang där de här lösningarna som vi föreslås kommer att implementeras. Vi kan mycket väl vara för ett optimalt designat och implementerat trängselskattesystem, men det är inte det vi diskuterar nu, utan nu diskuterar vi konkret införande i Stockholm av ett system av trängselskatter som jag tror kommer att bli väldigt dåligt och som dessutom kommer att diskreditera trängselskatter för väldigt lång tid framöver. Faktum är att redan det sätt som trängselskatter har diskuterats politiskt har diskrediterat dem i en bred del av allmänheten.

*Jonas Eliason*

Jag vill nämna två saker. Lars Hultkrantz exempel med att vinsterna bara består av

intäkter är korrekt så länge alla har samma tidsvärden. Lyckligtvis befinner vi oss i en värld där inte alla har samma tidsvärden och där inte heller alla har samma alternativkostnad vilket innebär att olika personer har olika kostnader för att anpassa sitt resande. Den andra extremen föreligger om utgångsläget är att det finns ett antal olika resalternativ som alla är utsatta för trängsel men där kostnaderna är försumbara och låt oss tänka att alla vägar är gratis men att de i princip kan ta olika tid att köra. Vi har sedan olika trafikanter som ska åka en bestämd sträcka och det finns olika vägar att åka och då är det klart att i jämvikt så kommer alla resor att ta lika lång tid. Om man då inför en avgiftsstruktur som har det enda villkoret att minska totalrestiden i systemet så kommer alla bli nettovinnare även med den enklast tänkbara intäktsåterföringen – alla får lika mycket pengar tillbaka. Det är därför folk sorterar sig automatiskt på ett sådan sätt att de med låga tidsvärden flyttar till sådana ställen där det är billigt att åka. Man är alltså inte tvungen att ta hänsyn till att folk har olika tidsvärden utan vad man kan göra är att via en klumpsummeåterföring ge alla lika mycket pengar. Om man räknar på exempel där folk har olika tidsvärden så visar det sig att även utan intäktsåterföring så blir det hyggliga samhällsekonomiska vinster.

Den andra saken är hur dåligt det egentligen är att lösningen inte är den bästa. Det beror lite på vad man jämför med. Jag delar Mikael Sandströms farhågor att själva införandeprocessen gick så ovanligt till. Vad jag tycker man ska jämföra med är kanske i första hand, om man bestämmer sig för att någonting måste byggas, hur ska man då dra in pengar på minst skadliga sätt. Är det att ta pengar från andra samhällsområden, att höja skatterna eller är det att införa en någorlunda vettig utformad system för trängselavgift. Jag är benägen att tro att som en hygglig approximation kanske inte "second best" men i alla fall "third best" är att avgifter är bättre än att höja skatten vilket är alternativet om man tycker att man behöver mer pengar till

transportsektorn. Däremot är jag helt med på att subventionera resandet genom att till exempel subventionera kollektivtrafik eller bygga samhällsekonomiskt olönsamma vägar kan motiveras genom att det finns stelheter på bostads- och arbetsmarknad. Man kan argumentera för Västerleden eller Förbifarten genom att säga att man ska minska trycket på stadskärnan ur bostads- och arbetsmarknadssynvinkel och på lång sikt ha en strategi för att få en mer utspridd

struktur. Det kanske inte är lönsamt i alla fall men argumentet är i alla fall giltigt.

*Tomas Bruce*

Därmed är kvällens debatt avslutad. Jag vill tacka inledaren Lars Hultkrantz och våra tre kommentatorer för väldigt väl förberedda inlägg och för ett fantastiskt bra framförande. Jag har sett att uppmärksamheten varit hög trots den sena timmen.