

Tombolahjul istället för p-automater!

— Om optimalt utnyttjande av en storstads parkeringsutrymme

Man går i en allé av parkeringsautomater när man vandrar längs någon innerstadsgata. På de platser där denna skog ersatts av skiljetautomater är gångvägen till dessa (om de över huvud taget hittas) betydande.

Jag skulle här vilja föreslå en innovation i p-avgiftsproceduren som skulle ha många väsentliga fördelar framför det nu rådande systemet. Tag bort alla p-mätare. Tag bort alla biljettautomater. Inför i stället ett system där parkeringsavgiften betalas via inbetalningskort som enligt ett slumpsystem påsätts parkerade bilar av "lappisor".

Vi kan utforma systemet på följande sätt. Låt oss först konstruera ett stort tombolahjul (vilket i praktiken kan ersättas med en dator). Beräkna sedan de avgifter (per timme) som skall gälla för olika gator i staden. Lägg sedan ett antal lappar i tombolahjulet så att de står i proportion till gatans längd samt avgiftsnivån. Låt sedan "lappisorna" ur detta tombolahjul få reda på vilken gata de skall besöka under ett pass. "Lappisorna" sätter sedan inbetalningskort på alla bilar som står parkerade på den gata eller parkeringsplats som de patrullerar.

Med hjälp av besöksfrekvensen (= antalet "lappisor") och/eller avgiftsnivån kan man då reglera så att den matematiska förväntan för "avgiften" att stå t ex en timme på Sveavägen blir just t ex två kronor, samtidigt som det blir t ex femtio öre på någon viss förortsgata. Detta åstadkommes genom att man genom frekvensen besök gör att sannolikheten att få en lapp om femtio kronor vid en timmes parkering blir 0,04 resp 0,01 i dessa två fall.

Vad skulle det nu vara för fördel med ett sådant system? För det första skulle man som tidigare nämnts slippa se alla dessa parkeringsautomater längs våra gator. Vidare skulle man slippa kostnader dels för automaterna som sådana, dels för ideliga tömningar av dessa. En mer betydelsefull fördel är dock att det föreslagna systemet skulle bereda möjlighet till ett vida differentierat avgiftssystem,

inte bara som nämnts genom att olika distrikt får olika förväntad avgift, utan också olika typer av parkering får olika avgift. Exempel på typ av parkering med högre avgift kan vara parkering nära gatuhörn, strax före övergångsställe, utanför port etc. Detta kan åstadkommas genom att fordon parkerade i dylika lägen erhåller inbetalningskort om, säg, 100 kronor i stället för 50. Det kan kanske tyckas att ett system där direkta lagöverträdelser reduceras till en ren prisfråga är omoralisk i någon mening. Notera dock att det är just exakt det system vi har idag. Den som felparkerar sitt fordon löper en viss risk att bli bötfälld med femtio kronor. Det finns alltså en viss avgift för parkering på olaglig plats som är lika med sannolikheten att bli bötfälld gånger bötesbeloppet. Felparkering är och förblir alltså en avgiftsfråga.

Fördelarna med möjlighet till differentierade avgifter kanske är störst i och med möjligheten till differentiering mellan dygnets timmar. Genom att reglera antalet "lappisor" och/eller beloppet på inbetalningskortet kan man åstadkomma att parkering på en viss gata kostar t ex på dagen 1 kr/tim, under rusningstid 2 kr/tim, på kvällen 50 öre/tim och på natten 25 öre/tim. En p-mätare har ju som bekant endast två avgiftsnivåer, den som den är inställd på samt noll.

En väsentlig skillnad finns dock mellan detta system och ett deterministiskt avgiftssystem. Om olika individer har olika riskattityd kommer avgiften uttryckt i nyttomått att vara större för den som har stor riskaversion än den som har liten eller t o m negativ (dvs riskpreferens). Likaledes kommer avgiften i nyttomått att vara högre för den som parkerar mer sällan genom att variansen är större. Om dock ett dylikt system infördes permanent skulle dessa skillnader på sikt bli obetydliga genom att variansen över en längre period skulle bli mycket liten.

Fil kand *Bo Axell*
Stockholms universitet