

# Parkeringsombolan finns redan!

Bo Axell föreslår — se hans ovanstående inlägg: "Tombolahjul istället för p-automater!" — att vi skall ersätta p-automaterna och parkeringsregler i de kommunala trafikförordningarna med tombolahjul som på ett systematiskt men slumpmässigt vis styr "lappisornas" tjänstgöring.

Det är en rolig idé. För att veta om den är mer än rolig måste man känna till syftet. Tyvärr är Axell en smula vag på den punkten. Han talar allmänt om "optimalt utnyttjande av parkeringsutrymme" och söker sedan konkretisera genom att som fördelar med tombolasystemet framhålla möjligheterna till billig och effektiv avgiftsdifferentiering. Det finns emellertid många och olikartade anledningar att vilja differentiera avgifterna och en utvärdering av hans förslag kräver att man vet om det t ex rör sig om:

*Det samhällsekonomiska syftet* att åstadkomma optimalt utnyttjande av vägar och gator, dvs undvika bl a trängsel och trafikstockningar.

*Det kommunfinansiella syftet* att få in så mycket pengar som möjligt genom avgifter för upplåtta parkeringsutrymmen, eller

*Det rättsekonomiska syftet* att effektivisera sanktionssystemet avseende parkeringsbrott för att på sikt därigenom gynna såväl trafiksäkerhet som allmän rättssäkerhet.

Låt oss kort granska förslaget utifrån dessa tre nämnda syften i tur och ordning. Det har under senare år talats ganska mycket om möjligheterna att genom reglering av parkeringsavgifter s a s indirekt söka styra väg- och gatuutnyttjandet. Problemet med detta i t ex Stockholm — liksom i flertalet stora tätorter i världen — är att de betalande parkerarna bara svarar för en marginell del av trafikströmmen på de stora och mest belastade tillfarts- och genomfartslederna, som istället domineras av genomresande och framför allt av dagpendlare med fri parkering. I Stockholm visade exempelvis en undersökning av dagpendlare i början på 70-talet att ca 90 procent av dem hade fri parkering i anslutning till arbetsplatsen. En förutsättning för att trafikstyrning via differentierade parkeringsavgifter i Stockholm någonsin skall bli effektiv är därför troligen att

dess åtgärder kompletteras dels genom införandet av någon typ av tätortzone-rade trafikstillstånd per vecka eller månad dels ock framför allt genom att man, exempelvis via förändrade beskattningsregler, gör fri arbetsplatsparkering mindre förmånlig och därmed kanske också mindre vanlig.

Mycket talar för att Axell inte främst hade detta differentieringssyfte i tankarna. Det är, som ovan påpekats, i detta sammanhang knappast aktuellt med isolerade differentieringsåtgärder, den önskade differentieringen gäller främst över dygnets timmar vilket fördyrar varje manuellt övervakningssystem, slumpmässigt eller inte, och slutligen torde snabb effekt av prisförändringar vid trafikomläggningar vara av central betydelse, medan alla förskjutningar i slumpsystem kan väntas verka först med viss fördröjning.

Ur kommunfinansiell synpunkt är givetvis prisdifferentiering intressant av samma skäl som för vilket annat företag som helst — det ökar intäkterna. Genom att ta ut vad bilägarna tål på de olika "parkeringsdelmarknaderna", vilket innebär en differentiering av parkeringsavgifter i ungefärlig proportion till efterfrågeelasticiteterna, kan man kanske hålla tillbaka nästa kommunalskattehöjning något öre. Åtgärden är kanske främst intressant ur fördelningsynpunkt; förutom att man ransonerar eftertraktade parkeringsplatser efter betalningsvilja innebär det en omfördelning till de icke bilägandes förmån.

Frågan är nu om man behöver Axells tombola för att kunna genomföra en sådan differentiering någorlunda billigt. Varför inte istället ersätta nuvarande individuella p-automater med de mera sofistikerade typer av kollektiva automater som redan förekommer på många större parkeringsplatser och som bör kunna programmeras även för t ex dygns-differentierad taxa. Som alternativ — eller komplement — kan man tänka sig rumsligt och timligt differentierade parkeringstillstånd per dag, vecka eller månad. Axell har inte anfört något som gör det sannolikt att hans "slumplisor" skulle bli billigare. Min personliga gissning är att man för att göra hans system effektivt och samtidigt acceptabelt dels måste hålla sannolikhetstalen över en

viss miniminivå — vilket kräver nya arméer av "lisor" dels ändå måste tillhandahålla en möjlighet till fullständigt försäkringsskydd, varigenom man är tillbaka i ett system med t ex tillståndsförsäljning.

Det tredje syftet som nämndes ovan gällde effektivisering av sanktionssystemet mot felparkerare. Jag har svårt att tro att Axell anser att man med hans slumprissättning helt skulle klara sig utan parkeringsföreskrifter. Skall jag få blockera Sveavägen eller NK:s utfart bara jag är villig att riskera ett högt parkeringspris? Förutom att priset i vissa fall skulle bli astronomiskt och därför meningslöst och omöjligt att indriva, skulle gissningsvis alla de människor som blev lidande genom vansinnesparkeringar reagera mot principen att kommunen sas skulle medvetet "sko sej" på deras olycka.

En väsentligt annan sak är att all lagstiftning kan operationellt beskrivas som en "stokastisk prissättning" där chansen att lagöverträdaren skall få betala priset i form av visst straff bestäms av upptäckssannolikheten. Den principiella skillnaden ligger främst däri att lagsystemets sanktioner kan antas vara endast en om också en betydelsefull del av det sociala system av regler och reflexer som motverkar lagbrott medan enligt det axellska systemet trafikbeteendet reduceras till en fråga om rationellt om än asocialt risktagande. Om man i den samhällsekonomiska kalkylen tar hänsyn också till variansen — och covariansen — av riskaversion och betalningsförmåga och till svårigheterna redan idag att indriva även mycket blygsamma bötesbelopp tror jag man har skälig grund att betvivla effektiviteten i en så radikal tillämpning av systemet med "slump-lisor".

Tanken på lagstiftning som "stokastisk prissättning" är annars inte speciellt ny vare sig i teorin eller i praktiken. Ända sedan Beckers pionjärartikel om rättsökonomi har detta synsätt alltmera flitigt använts i diskussionerna kring rättssystemets effektivisering, i Sverige senast genom Göran Skoghs avhandling om straffrätt och samhällsekonomi. Teorin börjar därmed komma ifatt verkligheten, där straff alltid varit en stokastisk variabel, även om brottslingarna inte alltid visat sig duktiga i enkel sannolikhetskalkyl.

Jag tror ändå det kan vara nyttigt och nödvändigt att som Axell ånyo aktualisera detta betraktelsesätt för de beslutsfattare som skall sätta bötesbelopp, avdela resurser för t ex "lapplisor" och ge dem deras instruktioner. Mängden av felparkerade bilar — och de samtidigt heltomma parkeringshusen — vittnar om att något är radikalt fel med nuvarande sanktionssystem och bötesnivå. Själv tror jag knappast det hjälper att bara manipulera med de relativa upptäcksriskerna eller skriva upp bötesbeloppen så högt att de aldrig kan indrivas. Det "stora parkeringseländet" får nog angripas från ett annat håll genom t ex en allmän tillståndsreglering av innerstadstrafiken. En effektivisering av lagefterlevnaden kräver sedan, gissar jag, dels en förstärkning av övervakningsresurserna dels kanske också användning av mera drastiska och handgripliga metoder än smusslandet med små vita lappar — t ex ökad bortforsling av felparkerade fordon.

Parkeringstombolan finns alltså redan. Frågan är hur vi bäst skall utnyttja den. Det räcker knappast att bara snurra for-  
tare och lita på slumpen och på axiomet om maximering av förväntad nytta.

Docent *Bengt-Christer Ysander*  
Stockholms universitet