

Den nya trafikpolitiken

En ny trafikpolitik håller på att växa fram i Sverige. Inte endast svenska folket är att gratulera utan också alla de ekonomer som under många år aktivt arbetat för en ny trafikpolitik med samhällsekonomisk effektivitet som ledstjärna.

En samhällsekonomiskt effektiv trafikpolitik kan aldrig förverkligas genom "konkurrens på lika villkor" (vad det nu kan innebära) eller genom krav på kostnadstäckning, utan endast genom en prissättningspolitik som leder till fullt utnyttjande av befintlig kapacitet för tåg och flyg, och avgifter för storstadsbilism som leder till en samhällsekonomiskt effektiv användning av gatutrymmet. Om kravet på kostnadstäckning för tex SJ och Linjeflyg ändå skall upprätthållas, av rättviseskäl, bör en tvådelad taxa användas, med en fast avgift för alla som utnyttjar transport-

medlet kombinerat med en rörlig avgift som svarar mot ett effektivt utnyttjande av befintlig kapacitet.

Efter alla dessa år av trafikpolitiska utredningar och trafikpolitisk debatt, med järnvägsnedläggningar och halvtomma tåg och flygkabiner, har vi till slut fått en SJ-chef och flygbolagsledning som är på god väg att bidra till lösningen av det problem som redan Knut Wicksell i början av 1900-talet pekade på: "Varje brev, varje telegram, varje järnvägskolli som förblir obefordrat, varje resa som uraktlåtes, emedan man för ifrågavarande tjänst begär mer än den kostnadsökning som den i och för sig föranlett, utgör faktiskt ett olöst samhällsekonomiskt problem, som skulle kunna lösas och som borde lösas rationellt".

Lennart Hjalmarsson