

Priset är rätt när det alltid finns en ledig P-plats!

Korrekt prissättning av parkeringsplatser för bilar är en utmärkt tillämpning på den lyckomaximeringsprincip som gjort marknadsekonomin överlägsen planekonomin.

Begränsade resurser bör utnyttjas av dem som värderar dessa resurser mest. Den sammanlagda lyckan/nyttan blir störst för ALLA om varje parkeringsyta prissätts på ett sådan sätt att de flesta platser är belagda, samtidigt som det alltid finns minst en ledig plats att utnyttja för en bilist med stort behov (= stor betalningsvilja) av en parkeringsplats. Det gäller alltså att höja resp/sänka priset så att det alltid finns utrymme för en ny parkerare, som är beredd att betala det aktuella marknadspriset, annars blir ju inte resursen utnyttjad av de bilister som värderar den mest.

Att vi värderar saker och ting olika beror på att vi är olika som människor! De som värderar resursen högst bör självklart också vara de som utnyttjar den begränsade resursen. Hur vi värderar resursen avspeglas i vår betalningsvilja. Om vi har 100 attraktiva P-platser ovan mark mitt i centrala Stockholm som bara kostar en krona i timmen så blir dessa fullbelagda mycket tidigt på morgonen, veckans alla dagar. Tillfredsställelse-värdet som resursen skapar blir då $100 \cdot 1$, dvs 100kr per timme vid 100% beläggning. Om priset istället var t ex 50:-/ timme så skulle dessa attraktiva platser troligen få en genomsnittlig beläggning på 90% och denna resurs skulle då skapa en tillfredsställelse som motsvaras av $100 \cdot 50 \cdot 0,90 = 4.500$ kr per timme.

Tillfredsställeseförlusten blir alltså 4.400 per timme i ovanstående exempel vid pris 1:-/h. Om det är kommunen som genom sitt P-bolag tillför samhället inkomst så drabbas ALLA samhällsmedborgare av felaktig parkeringspolicy. På minussidan vid otillräckligt differentierad prissättning på parkeringsplatser finns kostnader för miljöförstöring eftersom alltför många bilister då far runt i stadskärnan i hopp om att få bra plats gratis eller till märkbart lägre kostnad!

Lyckan är alltså maximal när det alltid finns en ledig P-plats!

Resonemanget kräver naturligtvis att medborgarna, bilisterna, värderar pengar på ett likartat sätt.

En vanlig invändning mot detta marknadsekonomiska grundresonemang är att de som har väldigt mycket pengar inte värderar dessa "småslantar" lika mycket som de som har väldigt lite pengar och därmed fungerar inte resonemanget kring denna lyckomaximeringsprincip. Det finns dock ganska mycket som talar för att principen trots allt gäller:

För det första så gäller denna marknad bilister, att köra en 9 år gammal småbil kostar ca 20:- per mil vid en årlig körsträcka på 1500 mil (KOV riktlinjer 2004). En två år gammal Volvo S80 2,4 kostar ca 38:- per mil att köra. På denna marknad finns alltså inte de allra sämst ställda med överhuvudtaget.

För det andra så brukar de som har höga löner och stor förmögenhet ofta värdera sina "småslantar" högre än de som kallas underprivilegierade. Sparsamhet är en dygd som främst medelklassen och överklassen ägnar sig åt. Det är de underprivilegierade som har de största utgifterna för sina matvanor, t ex vanemässigt äter dyrbar skräpmat samt gör flest impulsköp tex köper godis och dagligvaror till höga priser på bensinstationer och i servicebutiker. Vuxna välbetalda medlemmar inom de familjer som varit rika i generationer brukar tänka sig för innan de betalar för något de vill ha. Det är troligen endast någon promille av befolkningen, främst nyrika ungdomar som kommer att strunta i vad det kostar att parkera. Ur rättvisesynpunkt så kan jag påminna om vårt svenska skattesystem som gör det tre-fyra gånger så dyrt att parkera privat som på sitt företags bekostnad.

Stefan Lundström, Universitetsadjunkt i ekonomi, stefan@ekodemos.se

PS. Om du förstår ovanstående resonemang så begriper du mer ekonomisk fundamenta än de flesta politiker, ekonomer och ekonomijournalister. Sedan kan man självklart fortsätta diskussionen vad gäller invändningen att vi har olika mycket pengar. DS