

Kjøretøytyper og egnethet

Mange kjøretøytyper for bruk på vei finnes. De er ikke like godt egnet til all slags persontransport. Tabellen nedenfor kan gi rimelig oversikt sett opp mot distanser som «reisene» er på. Skillene mellom kort, mellom og lang er ikke naturgitte, det kommer jeg tilbake til i kommentarer.

Type	Kortdistanse (under 1 km)	Mellomdistans e (1 til 10 km)	Langdistanse (over 10 km)
Stor buss	-*	Brukbar**	Fin (10 personer og oppover)
Minibuss	-*	Brukbar**, ***	Fin*** (5 til 20 personer)
Bil	-*	Brukbar**, ***	Fin*** (1 til 8 personer)
Motorsykkel, moped	Brukbar for noen (1 til 2 personer)	Fin for noen (1 til 2 personer)	Fin for noen (1 til 2 personer)
Elsykkel, elsparkesykkel	Fin for noen (1 person)	Fin for noen (1 person)	Fin for få (1 person)
Sykkel, sparkesykkel	Fin for mange (1 person)	Fin for noen (1 person)	Fin for få (1 person)
Rullestol, rullator	Bra for noen	Mindre brukbar	Ikke brukbar
Føtter	Fin for nesten alle	Fin for noen	Fin for svært få

* Teknisk sett fungerer buss og bil for kortdistanse. Men det er mye kostnader og ulemper, og andre alternativer bør stort sett velges i stedet.

** Teknisk sett fungerer buss og bil for mellomdistanse også. Men jo kortere distansen er, desto større ulemper har de.

*** På steder og tidspunkter det er trengsel, bør mer plasseffektive transportmidler prioriteres.

Det tabellen viser kan også beskrives i ren tekst, distanse for distanse. For de korte distansene er det dekning for nesten alle i nedre del av tabellen: føtter er bra for nesten alle, sykkel og sparkesykkel for mange, elsykkel og elsparkesykkel for ganske mange. Rullestol og rullator er nødvendige hjelpemidler for noen. Kanskje er det som trengs her at man forbedrer stillingen til de transportmåtene som finnes.

Langdistanse, som her er over 10 km, er også godt dekket. Få kan eller vil gå så langt, og sykkel og sparkesykkel er også for krevende for de fleste. Men buss og bil kan gjøre gode jobber her. (OBS: trengsel påvirker egnetheten for minibuss og bil.)

Mellomdistanse ser ikke like godt dekket ut. De små kjøretøyene er karakterisert som «Fin for noen», altså er det mange som ikke er tjent med dem. Buss og bil har jeg satt som ikke bedre enn «Brukbar», fordi det er ulemper ved dem (kostnader, forurensning, plassbehov...) som gjør at de gjerne bør unngås for de korteste distansene i dette intervallet. Vær og veiforhold kan også spille inn på egnethet i praksis: å ta mopeden når det regner eller snør har ekstra utfordringer ved seg.

En ekstra utfordring er at det er en tendens til at reisene er mer individuelle jo kortere distansen er. På langtur er det ganske vanlig å reise flere fra samme husstand, mens jobbreiser og turer til butikken som oftest foretas alene. Kjøretøyenes kapasitet har derfor en god del å si, og jo større det er desto sjeldnere vil det være fylt opp. For kollektive transportmidler er det ikke helt samme mekanikk, men også der er utnyttelsesgrad en stor utfordring. Resultatet er ofte høyere kostnader enn nødvendig, og flere ulemper for natur/miljø og andre trafikanter.

(Jeg kunne delt opp mellomdistanse i flere kolonner med mindre distanseintervaller, men utfordringene med transportmidlene kommer til gradvis nedover/oppover i avstand, slik at det fort kunne blitt mange ekstra kolonner for at det skulle blitt helt ordentlig. Da hadde tabellen blitt komplisert. Derfor heller denne teksten.)

Siden mellomdistanse er litt dårlig dekket: kan det være at det trengs en kjøretøytype til? Spranget i størrelse og forskjellen i egnethet mellom bil og motorsykkel/moped er så stort at det godt mulig kan være behov og marked for en mellomting, med sin styrke først og fremst på mellomdistanse. Altså en kjøretøytype som har kapasitet og størrelse godt under bil, men fortsatt er attraktiv i dårlig vær, og er enklere å betjene slik at flere kan håndtere den. Den kan ha lav topphastighet også, det kan forenkle sikkerhetstiltak og redusere opplæringsbehov. I tabellens oppsett kunne det sett slik ut:

Type	Kortdistanse (under 1 km)	Mellomdistans e (1 til 10 km)	Langdistanse (over 10 km)
?	Brukbar (1 til 2 personer)	Fin*** (1 til 2 personer)	Brukbar (1 til 2 personer)

Denne kjøretøytypen finnes nesten. I Norge er det en kjøretøytype som heter *mopedbil* og likner temmelig mye. Andre steder kalles det gjerne *mikrobil*. Produsenter som Citroën, Microlino og Ligier lager dem. De har ikke fått så mye utbredelse - ennå. Kanskje produsentene ikke har truffet helt, de kan være for dyre i innkjøp og/eller i drift, for lite komfortable, og oppleves for lite sikre. Elektrifisering burde være en selvfølge for dem, men produsentene ser ut til å ikke akkurat ligge i forkant der.

Det kan også ha mye med trafikkforholdene å gjøre. Norske byer er ikke i særlig grad laget for bittesmå biler. De har noen ekstra ulemper og få ekstra fordeler. Hadde vi hatt trafikkmiljø som tålte småbiler med lavere fart bedre (lavere maksfart på sentrale veier), og med parkeringsmuligheter og -regler som ga ekstra fordeler, kunne de vippes over til å bli interessante for mange flere.

Hvorfor skulle man prøve på det, da? Er det ikke mye bedre å satse på buss der det er nødvendig, på grunn av trengsel, for å få ned bruken av bil? Jeg skal ikke dra hele argumentasjonen her, det står mer andre steder i denne boka. Men i middels store norske byregioner er buss ikke alltid et godt valg. Buss krever høyt belegg for å være bra klimamessig og økonomisk, og området rundt sentrum av en middels norsk by som

kan få et godt busstilbud som samtidig er gunstig klimamessig og økonomisk, er begrenset. Min masteroppgave (NTNU 2022) har mye stoff rundt dette. Beregninger for scenarier der viser at det beste transportsystemet får man ved å kombinere buss, mikrobil, bil, sykkel og gange slik at hver transportmåte får brukt sine styrker og har mindre plass til deres svakheter. Buss er bra der det er mye folk som skal samme vei i løpet av kort tid. Bil er bra på lengre distanser der det ikke er trengsel, og særlig om belegget kan bli mer enn én person. Mikrobil gir vesentlig lavere utslipp og tar mindre plass både kjørende og parkert, og kan fungere fint for ett til to mennesker når distansen ikke er så lang. Det er absolutt svært god nytte av mikrobiler i et optimalt transportsystem.

Den amerikanske transportdesigneren Dan Sturges har arbeidet mye med dette, og har skrevet boka *Near to far*. Hans hovedtese er at det er svært fornuftig å tenke «tiers» for transport - avstandsintervaller. Da blir det tydelig at «tier 1», det jeg har kalt mellomdistanse ovenfor, er best tjent med stor bruk av noe annet enn vanlige biler. Hele dette kapittelet er sterkt inspirert av ham, og interesserte lesere anbefales sterkt å skaffe seg boka hans på Amazon.

Høvåg, november 2023

Otto Randøy