

Mindre transport? Eller mer?

Omfanget av transport har vokst mye gjennom mange hundre år, og transportmåtene har stadig endret seg. Det er en lang vei fra hest og kjerre til fly og høyhastighetstog, med mange utviklingssteg imellom. Utvikling av transport og utvikling i samfunnenes økonomi og levekår har om ikke gått hånd i hånd, så har de i alle fall gått parallelt og påvirket hverandre. Dagens nasjoner og land, bedrifter og organisasjoner er enkelt sagt utenkelige uten mye transport; dagens transportløsninger hadde ikke eksistert som de gjør om det ikke var for hvordan samfunnet er organisert.

Samfunnet, og befolkningene, har hatt store fordeler av at transport har utviklet seg. (Det har også vært ulemper, og det kommer jeg tilbake til.) Spesialisering, et nøkkelbegrep i økonomisk utvikling, er for alle varer og noen tjenester bare mulig med transport. Billigere og raskere transport har ført til at mer spesialisering, med større virkeområder, er mulig. Gevinstene i spesialisering har vært kraftige insitamenter til å gjøre transport enda raskere og billigere.

For eksempel kan mye sies om kolonier. Men at de var avgjørende for at vi fikk *kolonialvarer* er sikkert, og mange av dem har vært svært verdifulle for oss. De hadde ikke vært her uten seilskip, brukt både ved oppdagelsen av koloniene og for frakt av de senere produserte varene. Te og kaffe, pepper og kanel kunne nok ikke vært produsert i Norge, alternativet er heller at vi ville ha levd på øl og kålrot. (At koloniene ikke nødvendigvis kom godt ut av det, er et viktig tema som jeg kommer tilbake til.)

Norge er heller ikke spesielt godt tilrettelagt for å dyrke korn. Noe tas fram, men mest til dyrefor. (Og så var det den diskusjonen, da.) Kornimport og frakteskip er nesten to sider av samme sak, enten det var sekker (stykkgoods) eller det er store volumer (bulk) som nå.

Skulle Norge ha vært selvforsynt med også kjøretøyene selv, kunne båtveien nok ha blitt brukbart betjent - om enn noe dyrt i innkjøp. Landeveien synes jeg vi skal innrømme at det hadde vært verre med. Det

er positivt for oss at blant annet Japan, Sør-Korea og Kina er effektive på bilproduksjon, og at frakten av også disse produktene går greit. Likeså er det meste av elektronikken vi benytter, særlig PCer og mobiltelefoner, forholdsvis rimelig på grunn av Kina og flyfrakt.

Det er ikke alltid snakk om bare prisforskjeller, heller. Poteter ville ikke ha eksistert i Europa om det ikke var for seilskip. Livsgrunnlaget her i nord hadde vært mye dårligere uten.

Kort sagt: transport fører til gevinster og fordeler, som fører til nyutvikling og enda mer transport.

De fleste av leserne har helt sikkert allerede notert seg motforestillinger til dette. Man er ikke nødvendigvis enig i at denne utviklingen har vært god - i alle fall ikke på alle punkter. Spesialisering (globalisering) kan ha gått for langt, og/eller de store bedriftene har fått så mye makt at det går ut over levekår, og/eller noen nasjoner utnytter sine fordeler og er egoistiske og aggressive. Jeg ser at dette er viktige forbehold og motforestillinger, men disse artiklene handler i liten grad om det.

Den vinkelen jeg vil se på det fra her, er om transport er blitt «for billig». Ifølge økonomisk teori vil vi da ha fått for mye av den. For når noe er priset lavt, fører det til mer bruk av det enn om prisene var høyere.

Det finnes ikke konsensus på hva som er riktige priser. Men problematikken kan studeres ved å se på om de som bruker transport, betaler for alle omkostningene ved den. Åpen konkurranse vil føre til at kostnadene hos leverandørene blir betalt for til kostnadsdekkende priser (normalt inkludert litt til fortjeneste). Om også de øvrige samfunnskostnadene blir betalt, kommer an på om de er prissatt av samfunnet, eller reguleringer begrenser tilgang eller bruk på andre måter. For transport er samfunnskostnadene typisk bruk av infrastruktur (både anleggskostnader, inkludert naturtap, og slitasje), forurensning, ulykker og tidstap som kan påføres andre som bruker den samme infrastrukturen. Det kan også være riktig å se på handicap som påføres folk og land med lite kapital når de konkurrerer med de kapitalsterke.

Noen av samfunnskostnadene er prissatt gjennom spesifikke avgifter på kjøp og bruk av kjøretøy. Diskusjonen vil gå på om avgiftene er strukturert treffende og er på riktig nivå.

Her kan det være passende med enda et historisk tilbakeblikk. Når nye transportformer har utviklet seg, har de ofte kommet inn på markedet før man har kjent til alle samfunnsulempene ved dem. Ingen tenkte på forurensning da de første dampmaskinene kom; ingen tenkte på naturtap da de første flyene tok i bruk gressletter som flyplasser. Reguleringer og avgifter har for det aller meste ligget etter.

Jeg synes det er lett å være enig i at dagens transportbrukere på mange måter ikke betaler nok for seg. Særlig gjelder det at vi må ta hensyn til klimagassutslipp og naturtap på mye grundigere vis enn før.

Hensynene kan tvinges fram med reguleringer, eller med avgifter, eller kombinasjoner. Jeg skal gå lite inn på hva som virker best, eller er lettest å få på plass. Syn her kommer mye an på både fagkunnskap man sitter med, og hva slags politiske oppfatninger man har. Jeg skal nøye meg med å konkludere så langt med at det er helt tydelig for meg at *noe* transport er for billig, og må bli mindre attraktiv gjennom prising og/eller regulering.

Et fenomen innen dette som er interessant for en transportplanlegger, er kø. Lenge har synet vært at kø er et direkte uttrykk for for liten kapasitet. Når det er kø på en vei et sted (og på et tidspunkt), vil riktig reaksjon være å bygge mer vei. Logikken i det virker korrekt.

Men fullt så enkelt er det ikke. I fagforskningen finnes ikke helt få eksempler på at et transportsystem med kø er så lite rasjonelt at det blir *mindre kø* av å *ta bort* kapasitet. Kø oppstår når mange enkeltrafikanter velger å gjøre det samme samtidig, ut fra hva de oppfatter som best for seg. Å ta bort et alternativ kan faktisk påvirke hva folk velger så mye at trafikken sprer seg annerledes, og at noe av den kan bli borte.

En annen tanke man bør gå innom, er om køen er uttrykk for at det er for billig å kjøre akkurat der akkurat da. Å øke kostnaden for å kjøre, lokalt eller generelt, kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt, blant

annet fordi noen kan velge andre transportmåter som da er blitt mer konkurransedyktige, og det vil kunne redusere køen.

At man bør undersøke andre veier til mindre kø enn bare å bygge mer vei, har også mye med kostnader ved veibygging å gjøre. Ny vei er dyrt (og ny jernbane er enda dyrere). Det gjelder både de kostnadene man ser i byggebudsjettet, og kostnader man ikke ser, som naturtap. Og mer bruk av en ny vei innebærer en tilbakevendende kostnad for samfunnet dersom brukerne ikke betaler for alle kostnader.

Så det som må utledes av alt dette er at refleksreaksjonen på kø om å bygge mer vei, må unngås. I noen tilfeller kan mer vei være riktig, men andre muligheter må vurderes først. De kan være både billigere, bedre for naturen, og fullgode for brukerne.

Blant noen av dagens politikere trekkes dette så langt at man sier nei til all ny veibygging. Et av virkemidlene som brukes for å redusere behovet for mer vei, er å forsterke sentraliseringen. Nye boligområder må ikke bli «bilbaserte», men legges nær sentra og kollektivlinjer. Jeg har mange kommentarer til dette, og de er spredt utover i artiklene. Her vil jeg ta opp ett trekk ved dagens planlegging: arealpolitikk. Kristiansandsregionen har en plan som får tjene som eksempel. Deres Regional plan 2019-2050 presenterer tre alternative regimer for plassering av boligområder, kalt «ekstrem fortetting», «moderat fortetting» og «spredt utbygging» (se side 33 i plandokumentet). Jeg gjengir ikke de konkrete reglene for hver politikk, titlene får uttrykke hva de inneholder.

I plandokumentet er det vist beregninger for hvor mye endring i persontransport til-fra arbeid i år 2050 som alternativene medfører. Forskjellene er interessante: det blir 1,09% mindre transport av ekstrem fortetting enn av moderat fortetting, og det blir 1,45% mer transport av spredt utbygging enn av moderat fortetting.

Etter mitt skjønn er dette svært beskjedne virkninger. Sammenliknet med gevinstene som kan oppnås med teknologiutvikling, er dette nesten ingenting. At folk vil velge å bo sentralt, kan både legges til rette for og applauderes. Men at arealpolitikken skal være streng og nærme seg å

tvinge folk til å bo sentralt, for så små virkninger, må være en feilslutning. Likeså ser jeg ingen grunn til å stable opp vanskeligheter for folk som slett ikke vil bo sentralt.

Jeg kommer mye tilbake til dette, men tiltak for å redusere kø/trengsel hører hjemme der det er kø/trengsel. Om folk vil bo bilbasert utenfor der det er kø/trengsel, kan ikke samfunnet ha tiltak mot det begrunnet i at det noen steder er kø/trengsel. Og om transportbrukere betaler fullt ut for alle ulemper og kostnader de påfører samfunnet, ligger det ikke noen gode argumenter der heller for å redusere bilbruk.

Et forhold til er verd å merke seg. Blant fagfolk er det en nokså utbredt tanke at folk har et «constant travel time budget». Ikke alle mennesker har samme tidsbruk til transport, men gjennomsnittet for befolkningen er omtrent en time per dag, uavhengig av hvor langt man kommer på den timen. Søk opp *Marchetti's constant* i Wikipedia for mer om dette. Et sannsynlig parallelt fenomen er at folk som bruker mindre tid på reising i det daglige, vil ha mer reising til andre tider. Anekdotisk kan det sees på at folk som bor sentralt, har en større tendens til å reise «på hytta» i helger og ferier enn de som bor usentralt.

Kan det tenkes at vinningen ved å få folk til å bo sentralt går opp i spinningen? At både «ekstrem fortetting» og «moderat fortetting» er suboptimalisering? Burde det uansett vært satset mer på gode og (ganske) rommelige boliger og strøk, for å unngå noe av den etter hvert svært omfattende og naturbelastende hyttebyggingen?

Siste tema i dette kapitlet går på utviklingen i transport og hva den koster - tilbake til start på en måte. At brukere av de fleste transportmidler ikke betaler fullt ut, anser jeg som en riktig observasjon. Sånn sett bør transport bli dyrere. Men samtidig skjer det en fortsatt teknologisk utvikling av transportmidler, som historisk har gjort den billigere, i alle fall for brukerne. Vi kan allerede nå se at denne utviklingen fortsetter, i og med at vi er midt i den elektriske revolusjonen. Det kan klart være tvil om alle kostnader blir betalt for (naturtap og arbeidsforhold ved utvinning av materialer til batterier, for eksempel). Men noen kostnader til drift, altså kostnad for hver kilometer kjørt, går

reelt ned. Ikke lite av naturbelastningen, klimagassutslippene, blir også sterkt redusert, selv om man regner livssyklus for kjøretøyene og bruken av dem.

Vi kan også forvente en annen revolusjon snart, i form av selvgående (autonome) kjøretøy. Dagens begrensede autonomi virker av og til lovende og av og til avskrekkende. Men at det vil skje mye på ti til tjue år, er jeg ikke i tvil om. Mulighetene for da å utnytte blant annet veikapasitet mye sterkere enn nå, er viktige, likeså at ulykkesantall kan bli vesentlig redusert. Å bygge veier nå med tanke på bruken om femten år, kan være ganske bortkastet.

To trender står altså mot hverandre. Transport bør bli dyrere fordi det er nødvendig at brukerne må tvinges til å ta mer hensyn til klima og natur, og noen steder også kapasiteter, enn før. Samtidig blir transport rimeligere fordi ny teknologi gjør den mindre utslippende, mindre naturkrevende og mindre farlig enn før. For meg er ikke dette en konflikt, men et interessant samspill. Klimagassutslipp kan og må ned, naturtap kan og må begrenses. Men metoden er ikke å strupe transporten kraftig med reguleringer, eller å lage svært strenge regler for bosetting og bedriftsetablering. Å ta i bruk 500 kvadratmeter lite verdifull natur til boliger «på landet» kan være like bra som å bygge en etasje til i sentrum. Vi kan beholde forholdsvis mye individuell frihet samtidig som vi gjør opp for oss i forholdet til naturen. En samfunnsutvikling som har mer transport enn nå, er ikke automatisk skadelig.

Transport er ikke et mål i seg selv, men et middel for overlevelse, levekår og trivsel. Transportpolitikk og arealpolitikk kan ikke drives etter enkle, strenge regler, men krever flere tanker i hodet samtidig, og grundige utredninger og avveininger av mange forhold. Akkurat det er ikke enkelt. Men mange av vanskelighetene som strenge regler gir, kan vi gå fri fra.

Høvåg, desember 2023

Otto Randøy