

Nullvekstmålet

Hvorfor nullvekst for personbiltrafikk?

Nullvekstmålet er offisielt formulert slik, i brev fra samferdselsministeren 8. juni 2020:

Klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Når denne setningen skal forstås, gjelder det å holde styr på hva som er målet og hva som er midlene i et **målhierarki**.

Et eksempel på et annet målhierarki: vi har som mål å ha færre og mindre skader i trafikkulykker - og det er et endelig mål, et hovedmål. Hvordan kan det oppnås? Jo, med veier som har færre faremomenter, kjøretøy med sterkere tiltak mot skader, redusert trafikk, lavere hastigheter, og/eller sjåførere som oppfører seg mindre risikofylt. Alle tingene på denne lista er mulige midler for å nå hovedmålet: delmål. Å si at ett av dem blir hovedmålet, er feil. Det som er riktig metode, er analyse for å se på hvordan man mest ressurseffektivt kan nå hovedmålet. Vanligvis vil det være en kombinasjon av midler.

Nullvekst-utsagnet ovenfor er ikke helt lett å målanalysere. Men vi kan ta utgangspunkt i ordet «gjennom», som ordner setningen i en mål-del først og en middel-del etter. Skrivemåten er en spesifisering av at de midlene som nevnes etter «gjennom», anvendes for å nå målene som står foran «gjennom». Målet er kontroll på klimagassutslipp, kø, forurensning og støy. Midlene er arealbruk og prioritering av visse transportmidler.

Setningen instruerer dermed om bruk av midlene som bidrag til å nå målene. Med andre ord: nullvekstmålet gjelder i den grad det bidrar til bedre miljø og/eller mindre kø. Et slikt utsagn kan snus logisk: nullvekstmålet gjelder ikke der det ikke bidrar til bedre miljø eller mindre kø.

I planlegging i dag er null vekst i personbiltrafikk ofte fokusert på som et mål i seg selv, og som styrende for mange forslag til investeringer og

restriksjoner. Men er det sikkert at dette leder til at man når hovedmålene? Dette skal jeg undersøke i fortsettelsen.

Mange synes at det er en unødvendig undersøkelse å gjøre. Det kan virke som en selvfølge at nullvekst leder til mål. Om du er der, håper jeg likevel at du leser videre, og ikke stenger for overraskelser.

Jeg gjentar at kontroll på trengsel, forurensning og naturtap er hovedmål, og regner med at vi er enige om det. Når hovedmålet er sammensatt som her, kan vi se på oppnåelse av hver bit av hovedmålet for seg. Et alene-delmål er bra å styre etter hvis oppnåelse av delmålet leder klart til oppnåelse av alle komponentene i hovedmålet, og ikke har vanskelige bivirkninger.

Ved vurderingen av delmålet må det for god planleggings skyld sees opp mot andre mulige delmål. Slik eksempelet med trafikksikkerhet ovenfor viser, trengs oversikt over også andre måter å nærme seg hovedmålet på. Å satse ensidig på ett delmål, gir stor risiko for at man ikke har valgt det delmålet som bidrar best og mest ressurseffektivt til hovedmål. Om man når hovedmål er det selvfølgelig bra, men gjør man det ved hjelp av mer ressursbruk enn nødvendig, er det sløsing. Jo mindre sløsing desto lenger kommer man: for eksempel enda lavere utslipp enn det man er forpliktet til.

Gir nullvekst best kontroll på køene?

Det tør være åpenbart at det ikke blir mindre kø av at trafikken holdes på samme nivå. Det er mer kapasitet, mindre og/eller mer effektiv trafikk som hjelper.

Men å bygge mer kapasitet utfordrer en annen komponent i hovedmålet, nemlig naturtap, og kan dessuten være svært kapitalkrevende og lage mye utslipp i seg selv - altså virkninger som hindrer oppnåelse av andre deler av hovedmålet. Mye kunnskap har med tiden samlet seg på at det normalt ikke er fornuftig å bygge seg ut av kapasitetsproblemer.

Med dagens planer for å nå nullvekstmålet skal det oftest være nullvekst for personbiler og kraftig økning for busser. Det er ikke vanskelig å tenke at andre grep kunne vært brukt. Kunne det vært et delmål om ikke bare null vekst, men *mindre* trafikk? Ville det vært

realistisk å få samme transportmengde til å *ta mindre plass* i sentrale deler av regionene, ikke bare ved å bruke mye buss, men også ved bedre utnyttelse av alle kjøretøy?

Et viktig poeng er at kø ikke finnes overalt eller til alle tider. I regionen jeg kjenner best, Kristiansand, er det, litt forenklet sagt, Kvadraturen, en del av Lund og E18 og E39 i noen kilometers lengde som har trengsel. Og verken nullvekst eller redusert trafikk reduserer kø der den ikke finnes. Det er smått med kjøpoeng å hente i å begrense kjøring i ytre strøk. Å bruke bompenger eller andre trafikkreduserende tiltak i ytre strøk har altså ingenting med å oppnå hovedmålet om kontroll på køene å gjøre, men må være begrunnet i andre målsettinger.

Trengsel har også en annen side: parkering og tid (kjøring) som går med til å finne parkeringsplass. Jeg er enig i at de fleste sentra ville vært vesentlig bedre for folk om det var færre frasatte biler der. Parkeringsbegrensninger hører med. Men er det sikkert at løsningen kun består i færre biler? En planlegger som har studert dette mye, er Dan Sturges. Hans tese er at kjøretøy med mye mindre størrelse enn de vanlige bilene og med kapasitet på to personer, og også med lavere fart, ville kunne fungere godt på dertil avsatte gater og P-plasser i sentra. En utvikling i den retningen blir verken fanget opp av eller stimulert av et nullvekstmål.

Og hva med naturtap?

At nullvekst er velegnet som delmål for kontroll på naturtap, er også en vanskelig påstand for meg. De store veiprojektene som er og kommer i Kristiansand, for eksempel, trenger ikke å være helt ille på naturtap. Men det er rimelig å anta at vi kunne ha tapt enda mindre natur om vi hadde satt et eget klart delmål for det.

Gir nullvekst best klima?

Kontroll på forurensningen er en viktig del av hovedmålet for omlegging av transport. Mest oppmerksomhet er det på at vi skal redusere utslipp av klimagasser med minst 55 prosent innen 2030. Reduksjon kan komme med reduksjon i trafikk eller reduksjon i utslipp per kilometer kjørt, eller en kombinasjon av dem.

Nullvekstmålet sier ikke noe om reduksjon. Med Kristiansand som eksempel igjen: planen er at bilkjøring skal holdes på omkring dagens nivå, og så skal det kjøres dobbelt så mye buss. Hvis det blir reduksjon av utslipp av det, er det ikke som resultat av at nullvekstmålet er satt, men av en utvikling som skjer helt uavhengig av om vi har nullvekstmål eller ikke.

Det har noe effekt at man vil være strengere med hvor folk kan bo og arbeide, for det reduserer transportbehov. Men med Kristiansand som eksempel igjen er effektene av foreslått politikk ganske små: et par prosent på lang sikt, mindre på kort.

Sannheten om utslipp er at vi blir reddet av teknologi. Overgangen til elektriske kjøretøy betyr stor reduksjon. Men man må ikke lure seg selv med beregningene. Det finnes lokale, nasjonale og globale utslipp, og det finnes utslipp fra daglig bruk og fra livssyklus. Å se på kun lokale utslipp fra bruk skyver store mengder utslipp over på andre når det egentlig er vår kjøring de skyldes. Jeg mener vi primært skal regne globale utslipp fra livssyklus, selv om regnestykker for nasjonale utslipp også har sin betydning.

Livssyklus-beregninger kommer til varierte resultater, avhengig av mange forhold. Men når jeg har gravd i dette, har jeg kommet til at det er korrekt å regne en reduksjon i globale utslipp per bilkilometer på 65 til 80 prosent med teknologien og energimiksen i år 2030. De nasjonale tallene, som teller i Norges klimaregnskap, blir enda en god del bedre. Når så godt som alle biler er over på elektrisk drift, vil vi altså ha nådd utslippsmålet med god margin. En forutsetning er at trafikken ikke øker svært mye - men en god del økning vil være uproblematisk.

Ingen andre realistiske tiltak enn elektrifisering har i nærheten av så stor virkning på utslipp. Men bedre utnyttelse av kjøretøyene kan ha god effekt: flere folk i hver bil/buss, og/eller at de er bedre tilpasset i størrelse til hva som skal transporteres. Det er mange spennende tanker rundt dette å diskutere.

Viktigheten av å ha god kapasitetsutnyttelse gjelder både busser og biler. Om mange busser kjører med få passasjerer, er det ødeleggende for utslippsreduksjon. For det er en myte at buss alltid er best. Med færre

enn ca åtte passasjerer i gjennomsnitt på en 12-meters buss kan folk heller kjøre bil, forutsatt at elektrifiseringen er kommet like langt for biler og busser.

Nullvekstmålet betyr som sagt nesten ingenting fra eller til på reduksjonen. Det som virker inn er nasjonale og lokale tiltak som favoriserer elektrifisering, samt at leverandørene ser både mulighetene og truslene som gjør at de utvikler og produserer bedre og billigere kjøretøy som blir lettere og lettere å velge. Vi hadde fått samme reduksjon uten nullvekstmålet.

Konklusjoner

Nullvekstmålet er svært lite egnet som delmål for å oppnå hovedmålet vi har. Det gir for svake og feil restriksjoner der vi virkelig trenger dem mot trengsel og naturtap, og det fører til noen restriksjoner der vi ikke trenger dem fordi det ikke er trengsel der. Det er irrelevant for reduksjon i klimagassutslipp. Vi trenger å vurdere ordentlig også andre delmål enn nullvekst, for å velge godt og planlegge fornuftig.

Nullvekstmålet er en avsporing, ikke et nyttig hjelpemiddel. Vi må ta utgangspunkt i hovedmålet, og bestemme delmålene som faktisk støtter det. Deretter kan planene for restriksjoner og utbygginger legges. Dagens politikk gjør at samfunnet og innbyggerne bruker mer penger enn nødvendig på å ikke nå mål vi burde nådd.

Å se til rapporten *Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet* (Ekspertutvalget, 2019) hadde vært en god begynnelse. Å akseptere biler som et godt transportmiddel utenfor sentrale deler er et annet viktig poeng. Trafikk trenger ikke å begrenses generelt, det er de sentrale delene som trenger tiltak. En mindre streng politikk for ikke-sentrale strøk kan gi bedre resultater enn en streng politikk.

Høvåg, januar 2024

Otto Randøy