

Trafikalt trippeldrap

Nei, rushtidsavgift rammer ikke først og fremst de fattige. Flere avganger med bussen er ikke nødvendigvis et gode for miljøet. Og biler som stamper i kø er ikke noe miljøproblem, tvert i mot. Det er tid for å ta livet av tre myter om transport.

Av Eivin Winsvold, masterstudent i samfunnsgeografi

Du har sikkert hørt dem før, politikerne som bedyrer at hensynet til miljøet er viktig, at situasjonen er svært alvorlig, at vi har kort tid til å handle, at vi må tenke på vår felles framtid og på barn og barnebarn. Men så, når det blir tid for konkret handling, endrer tonen seg; de skulle gjerne redusert biltrafikken, men rushtidsavgift er usosialt og rammer de fattige, bilistene betaler allerede avgifter i bøtter og spann, og vi er simpelthen nødt til å bygge nye motorveier for at folk skal slippe å stange i kø. Hvem skal vi tro på?

Myte #1: Det er forurensende å la biler stå i kø

Argumentet om at biler som står i kø er et miljøproblem brukes ofte for å rettferdiggjøre veibygging. Sannheten er imidlertid ganske motsatt: Kø er ikke et miljøproblem, det er rett og slett et av de beste virkemidlene vi har for å begrense biltrafikk. Å stange i kø er så kjedelig at selv en barket bilist vil vurdere å velge et mer miljøvennlig transportmiddel, ikke av hensyn til miljøet, men for å komme fortere fram. Kø fungerer spesielt godt for å hindre at flere kjører bil i rushtida, når veinettet er nær maksimal belastning.

Kø har dessuten en folkeopplysende dimensjon. Bilen er et svært arealkrevende transportmiddel, og dette vises godt i rushtida, når en stor mengde mennesker reiser i samme retning innenfor samme tidsrom. Mens en 12 meter lang buss kan romme over 50 passasjerer, frakter en fem meter lang bil gjerne bare én person. Forskjellen er stor; en enkelt buss kan erstatte omtrent halvannen kilometer bilkø. Dette avhenger imidlertid av hastigheten trafikken holder. En bil opptar mer plass på veien jo større hastighet den holder. Årsaken er ganske enkelt det vi lærte på trafikalt grunnkurs; bremselengden firedobles når hastigheten dobles. Den reelle implikasjonen av dette blir at en vei kan romme omtrent tre ganger så mange biler når hastigheten reduseres fra 80 til 40 km/t.

At biler står i kø er altså ikke bare negativt; en bilkø demonstrerer med all tydelighet hvor lite egnet privatbilen er til å avvikle store trafikkmengder i tettbygde strøk, og kø bidrar til å begrense privatbiltrafikken, spesielt i rushtida. Et faktum lar seg imidlertid ikke bestride: En privatbil forurenses mer per personkilometer når den står i kø enn når den holder en jevn hastighet. Forskere fra SINTEF anslo for eksempel for et par år siden at klimagassutslippene kunne kuttes med mellom 3 og 7% ved hjelp av veiutbygging, ettersom trafikken da vil flyte jevnere. Bør vi da bygge veier likevel?

Svaret er nok dessverre nei. I rapporten "Gir bedre veier mindre klimagassutslipp?" viser forskere fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) at veibygging er et svært dårlig miljøtiltak. Hovedgrunnen er at bedre veier gir økt gjennomsnittshastighet, og høyere hastighet gir økt forbruk av drivstoff. Dette gjelder spesielt når hastigheten økes til over 80 km/t. En annen negativ effekt av veibygging er at bedre veier i seg selv genererer ny trafikk. Undersøkelser fra blant annet Storbritannia og USA tyder på at en økning i veikapasiteten på 10% genererer mellom 5 og 10% ny trafikk på lengre sikt. Biltrafikk ser altså ut til å oppføre seg mer som en gass enn som en væske; den fyller den plassen

den får til rådighet. Å forsøke å bygge seg ut av kjøproblemen er altså et evighetsprosjekt; det løser ikke kjøproblemen, men til gjengjeld drives utslippene fra veisektoren til himmels.

Myte#2: Rushtidsavgift er usosialt og rammer de fattige

Rushtidsavgift anses i forskningsmiljøene som et av de beste og mest målrettede tiltakene som kan tas i bruk for å begrense privatbilismen. Privatbilens venner viser imidlertid en plutselig omsorg for de fattige når debatten om rushtidsavgift dukker opp; politikerne skyver fattige og småbarnsfamilier foran seg, og argumenterer med at svake grupper vil rammes hardest av en rushtidsavgift. Fremskrittspartiet sier for eksempel til Bergens Tidende at "rushtidsavgiften er usosial, og at den vil rydde Bergensveiene for småbarnsforeldre og vanlige lønsmottakere". Høyre uttrykker det samme på sine nettsider, og mener at "småbarnsfamilier og andre som er avhengige av bil, men som ikke har et tilfredsstillende alternativ, vil bli hardest rammet". Men stemmer dette? Er det slik at rushtidsavgift vil presse vanlige folk av veiene, mens rikingene bare kan kjøpe seg fri?

Forskningen tyder ikke på det. Det vil si; den forskningen som finnes, gjerne basert på modeller og ikke på empiriske undersøkelser, tyder ikke på det. På grunn av politisk motvilje mot å prøve ut rushtidsavgift i praksis finnes det på verdensbasis kun en begrenset mengde konkrete eksempler å studere. London var den første vestlige byen som innførte rushtidsavgift i 2003, mens Stockholm fulgte etter noen år senere. Resultater fra modeller og erfaringer fra disse to konkrete byene peker i en retning: De som rammes hardest av rushtidsavgifter er ikke fattigfolk, det er derimot velstående menn med høy utdanning. I rapporten "Myter og fakta om kjøprising" slår forskere fra TØI fast at menn, høyinntektsgrupper og grupper med høyere utdanning er overrepresentert blant dem som vil tape på rushtidsavgift. Grupper med lav inntekt vil derimot kunne tjene på rushtidsavgift, så lenge inntektene fra rushtidsavgiften overføres til kollektivtrafikken. Både lavinntektsgrupper og kvinner har nemlig det til felles at de i stor grad reiser kollektivt, og disse vil dermed komme heldig ut dersom inntektene fra rushtidsavgift brukes til å gjøre kollektivtrafikken billigere og bedre.

Og så til dette med barnefamiliene. Resultatene fra Stockholm tyder på at familier med barn og familier med to voksne faktisk er blant dem som betaler mest i rushtidsavgift. Dette er naturlig nok et problem som må tas på alvor dersom rushtidsavgift skal innføres. Men hvor stort er egentlig dette problemet? En undersøkelse fra Oslo og Akershus viser at kun tre prosent av de som bruker bil til barnehagen er avhengige av å krysse bomringen (se den nevnte TØI-rapporten). Dersom vi antar at en framtidig rushtidsavgift i Oslo vil kreves inn ved passering av den eksisterende bomringen, vil dette ramme svært få småbarnsforeldre på vei til barnehagen. Om undersøkelsen stemmer er det liten grunn til å bekymre seg for at småbarnsforeldre vil lide overlast ved innføringen av en ny rushtidsavgift.

Myte #3: Vi må bruke gulrot før vi tyr til pisen

Det første spørsmålet en bør stille seg i denne sammenhengen er kanskje: Hvorfor er eselmetaforer så utbredt i samferdselspolitikken? Pisk og gulrot kan kanskje få opp farten på et muldyr, men kan de bidra til å redusere biltrafikken? Om vi aksepterer metaforen, og godtar at "pisk" representerer restriktive virkemidler som rushtidsavgift, mens "gulrot" representerer positive insentiver, for eksempel bedre kollektivtrafikk, kan vi bevege oss over til neste problemstilling: Holder det å lokke passasjerer over til kollektivtrafikken, eller må vi også aktivt begrense privatbilismen? Må vi virkelig piske bilistene, eller kan de lokkes ut av bilen med en saftig gulrot?

Oslos unge, fremadstormende samferdselsbyrå, Jøran Kallmyr fra FrP, holder en knapp på gulrota. Han sier til Aftenposten at "trafikkmønsteret må endres naturlig. Og når kollektivtilbudet bare blir attraktivt nok, vil folk velge annerledes". Kallmyr har naturligvis et poeng; kvaliteten på kollektivtilbudet må være høyt, slik at det utgjør et reelt alternativ til privatbil. Men å tro at situasjonen skal la seg ordne uten bruk av pisk er naivt. Vi risikerer da å havne i den verst tenkelige situasjonen vi kan havne i rent transportmessig: At kollektivtrafikken *supplerer* de reisene som blir foretatt med privatbil i stedet for å *erstatte* dem. Kollektivtrafikk er nemlig langt fra utslippsfritt; hver nye buss som puttes på veien forbruker omtrent 3 liter diesel på mila når den kjøres i bytrafikk, og en liter diesel blir til 3 kg CO₂ i atmosfæren. Er det da miljøvennlig å sette flere busser i trafikk, om disse bussene ikke erstatter allerede eksisterende biltrafikk?

Forsker Aud Tennøy ved TØI hevder i artikkelen "How And Why Are Planners Making Plans Resulting In Growth In Urban Road Traffic" at det finnes nærmest en konsensus blant planleggerne om hvilke virkemidler som er nødvendige for å redusere trafikkmengden i byene. Fire strategier må anvendes; bevisst arealplanlegging, restriksjoner på biltrafikken (fysiske og fiskale), forbedret kollektivtrafikk og bedre forhold for fotgjengere og syklister. Tennøy påpeker at disse virkemidlene må brukes i kombinasjon dersom vi skal lykkes med å redusere trafikkvolumet. Det holder altså ikke bare å forbedre kollektivtilbudet, dette virkemidlet må brukes i kombinasjon med andre virkemidler, for eksempel reduksjon i antall parkeringsplasser eller rushtidsavgift.

Til tross for enigheten i fagmiljøene ser politikerne ut til å ha en sterk uvilje mot å bruke pisk i samferdselspolitikken. De framstiller konsekvent en økning i antall kollektivreisende som et gode i seg selv, og unngår ubehagelige spørsmål om hvorvidt disse nye kollektivreisene faktisk er et gode for miljøet. Slik ender vi opp med det verste av alle tenkelige scenarier; at både biltrafikken og kollektivtrafikken vokser ukontrollert, og sammen sørger for økte utslipp fra transportsektoren.