Vi må planlegge for å nå målene



AF BJØRNE GRIMSRUD
Bjorne.Grimsrud@toi.no

Et godt transportsystem betyr mye for folks økonomi og velferd. Derfor brukes store private og offentlige ressurser på infrastruktur og transporttilbud. Samtidig er flere av ressursene transportsektoren belaster, begrensede: energi, areal, natur, materialer, arbeidskraft og muligheten for klimautslipp. Planleggingen må derfor handle om hvordan vi får mest mulig mobilitet og tilgjengelighet innenfor de rammene vi faktisk har.

Det krever et brudd med tradisjonell framskriving. I norsk Nasjonal transportplan, som i mange andre lands transportplaner, vurderes investeringer ut fra beregnet trafikkutvikling flere tiår fram i tid. Modellene tar utgangspunkt i kjent politikk og viderefører i stor grad dagens utvikling. For veiprosjekter betyr økt biltrafikk ofte økt beregnet lønnsomhet.

Dette blir utilstrekkelig når samfunnsmålene forutsetter at utviklingen skal endres, for eksempel gjennom lavere klimautslipp eller nullvekst i personbiltrafikken i byene. Da kan prosjektene som framstår som mest samfunnsøkonomisk lønnsomme, samtidig være de som bidrar minst til klima- og miljømålene.

Vi trenger derfor målstyrt planlegging – også kalt backcasting eller vision-led planning. I stedet for å spørre hvilken trafikk dagens utvikling vil skape, må vi ta utgangspunkt i ønsket framtid og spørre hvilke tiltak som bringer oss dit. OECD har formulert dette som en overgang fra «predict and provide» til «decide and provide», og har de siste årene fulgt opp med veiledning om framtidsscenarioer og målstyrt transportplanlegging.

Målene må samtidig behandles som reelle rammer. Klimautslipp og nedbygging av natur kan betraktes som budsjettbegrensninger på linje med finansiering. Oppgaven blir da å skape størst mulig mobilitet og tilgjengelighet innenfor disse grensene.

Det vil kreve andre prioriteringer. UFF-rammeverket peker på at vi først bør unngå utslipp og unødvendig transport, deretter flytte aktivitet til mer bærekraftige transportformer og til slutt forbedre teknologi og effektivitet. Denne logikken kolliderer med modeller der redusert transportbehov kan gi lavere beregnet investeringslønnsomhet.

Derfor må tidsgevinster suppleres med begreper som tilgjengelighet og tilstrekkelighet. Vi trenger også bedre metoder for å verdsette arealbeslag, naturtap og forskjeller mellom transportformer. TØIs forskningssenter TRANSPLAN arbeider med disse metodeutfordringene.

Transportplanleggingen kan ikke nøye seg med å kopiere fortiden. Når ressursene er begrensede, må de brukes på tiltak som faktisk bringer samfunnet nærmere målene. Vi må planlegge for å skape framtiden.