



Vi vet mest om mat

Gratis nyhetsbrev om matforskning



For samfunnet Noreg si framtid er det den siste verknaden av befolkningsvekst og mangelen på transportinfrastruktur som er alvorlegast, skriv Erling Berge i denne kronikken. (Foto: Monica Strømdahl / Aftenposten / NTB scanpix)

Det haster med å bygge framtidens Oslo

KRONIKK: Vi treng ein større urban busetnad og meir effektiv transportinfrastruktur enn det Oslo har i dag.



Erling Berge

professor emeritus, Institutt for landskapsplanlegging, NMBU

10

Publisert i dag, kl. 4.00

Byane har alltid vore den viktigaste motoren i økonomisk utvikling, og i aukande grad er det i byar ein finn avansert forskning og undervisning. Men ein må legge vekt på «motor». For det finst mange ulike typar av by. Dei fleste vil kanskje vere av typen ein-sidede industristader som til dømes sete for religiøs makt, som sete for administrativ ekspertise eller som sete for storskala industri.

Men innimellom dei mange spesialiserte tettstadene finn vi byar der mangfaldet er det vesentlege, der kunnskapsutvikling og spesialisering er det mest karakteristiske.

Kva gjer byen til motor i økonomien?

Eg vil freiste forklare kvifor transportinfrastrukturen er det primære. Byen si rolle i økonomien kan vi skjønne ved å tenke etter den dynamiske koplinga mellom tre karakteristikkar ved byar, nemleg tettleiken av busetnaden, storleiken av befolkninga, og graden av arbeidsdeling.

Arbeidsdeling er kjernen for alle slags samfunn

Graden av arbeidsdeling er eit kjernepunkt for sivilisasjonen og økonomien vår. Ein kan sjølv sagt tenke seg eit samfunn der kvar person må vere «a jack of all trades». I slike samfunn vil ingen ha tid og krefter til å bli skikkeleg god i den typen aktivitet som krev øving og praktisering jamt og trutt.

Ein ser da også at det ikkje skal så mange naboar til før dei hjelper kvarandre med det dei er best til. Spesialisering og bytte av tenester er ikkje ei urban oppfinning. Men dyktige spesialistar har funne fram til byen som ei samfunnsform som lettast og utviklar spesialiseringar. Spesialisering har alltid vore sentralt for urbane økonomiar og vil framover i aukande grad vere eit sjølvforsterkande element i skaping av nye arbeidsplassar.

Tettleik i busetnaden lettast samarbeid mellom spesialistar

Graden av arbeidsdeling er nært knytt til både storleiken av befolkninga og kor tett folk bur. For at bedriftene som organiserer den spesialiserte arbeidskrafta skal fungere må folk bu slik til at dei kan møte kvarandre regelmessig og personleg.

Moderne kommunikasjonsmetodar kan ikkje erstatte ein stor prosent av tradisjonelle andlet-til-andlet møte. Medarbeidarar, særleg der ein driv med innovasjon, må ha tid saman, ikkje berre til formelle møte og diskusjonar, men enno meir for dei litt meir tilfeldige og uformelle møta. Til tettare folk bur til lettare er det å få til denne slags bedrifter.

Det er også viktig å hugse at i framtida vil ei aukande mengd arbeidsplassar vere knytt til personleg tenesteyting, ikkje produksjon av varer. Desse arbeidsplassane krev sjølvstøtt at produsent og konsument kan møtast.

Befolkningsstorleik gjer levekår for fleire spesialitetar

I urbane samfunn vil arbeidsdelinga stå i eit visst høve til befolkningsstorleiken. Til større befolkning, til fleire ulike spesialistar vil kunne livnære seg. Over tid ser ein at teknologien påverkar kva typar av spesialisering som trengst. Teknologi og kunnskap vil ofte føre til at færre og færre trengst for å produsere det same som før.

Samtidig fører teknologi og kunnskap til at stendig fleire nye spesialitetar må vere til stades for at økonomien skal fungere godt. Utviklinga har ført til etterspurnad etter fleire folk i byane. Det er trøng for fleire spesialistar, både spesialistar som ikkje har funnest og fleire av dei etablerte spesialitetane. Etterspurnad etter spesialisert arbeidskraft fører til befolkningsauke, byvekst.

Transportinfrastruktur er nøkkelen

Nøkkelen til ein velfungerande by ligg i transportinfrastrukturen. Bysamfunn er ikkje berre ei abstrakt arbeidsdeling. Byar er også fysiske strukturar med bustader, arbeidsplassar og transportinfrastruktur som bind saman bustader og arbeidsplassar. Dei ulike spesialistane må komme seg frå bustaden til arbeidsplassen, og ikkje minst må det vere mogeleg å skifte arbeidsplass utan å skifte bustad.

Den funksjonelle byen er definert gjennom arbeidsmarknaden til det området der folk kan både bu og komme seg til arbeidsplassen på rimeleg tid og til overkommeleg kostnad. Men kva er rimeleg tid?

Rimeleg reisetid er mindre enn 30 minutt

Byplanen som romarane brukte den tida hest eller gange var dei einaste transportmidla la opp til ei maksimal befolkning på ca. 50.000 fordelt på 1600-2400 da. Ein sirkel med radius 800 meter gjer oss ca. 2000 da. Å krysse ein slik by vil dreie seg om å gå ca. ein og ein halv kilometer i rett line, eller kanskje to kilometer om ein reknar med omvegar. Folk flest gjer dette på 20 til 30 minutt. La oss seie at rimeleg reisetid mellom to ytterpunkt i byen ikkje bør gå ut over 30 minutt.

Pendlarane må ofte bruke meir tid på reising

Studerer vi situasjonen i Oslo ser vi i den siste reisevanegranskinga at den gjennomsnittlege reisetida for dei som arbeider i sentrum er på 40 minutt, varierande frå 21 minutt for dei som bur i indre Oslo til 54 minutt for dei i Østfold og Follo, og 74 minutt for Buskerud, Vestfold og Telemark.

Det er verdt å merke seg at alle område i Oslo har gjennomsnittleg reisetid på under 30 minutt.

Tilfeldige hindringar fører til etterspørsel etter meir sentrale bustader

Ein vanleg familie med to velutdanna vaksne som begge skal arbeide og med barn som skal til barnehage eller skole, vil på ulik vis måtte vurdere og vektlegge reisetid til arbeidsplass for begge, avstand til skole eller barnehage og kva alternative arbeidsplassar som kan vere innan rekkevidde om ein ikkje trivst der ein først kjem.

Alle som arbeider i Oslo har i dag funne tilpassingar dei kan leve med. Men med dagens overbelasta transportinfrastruktur kjem «tilfeldige» hindringar inn som eit variabelt tillegg i reisetida.

Ein konsekvens kan vere aukande etterspurnad etter bustad nærmare sentrum og dermed aukande pris på bustader innan Oslo sine grenser.

Store konsekvensar av små feil

Transportinfrastrukturen i Oslo-regionen er i dag overbelasta. Når deler av den treng reparasjon eller når små bitar bryt saman av mangel på reparasjon skaper det forseinkingar med klare negative konsekvensar for økonomien. Men dei viktige konsekvensane er truleg ikkje lette å rekne på. Over tid vil dei mange utsette eller avlyste møta bremse innovasjonen og drive opp levekostnadene.

Transportinfrastrukturen vil i veksande byar alltid vere under press. Men for å motverke verknadene av planlagde eller tilfeldige stopp i systemet bør ein i aukande grad legge inn «redundancy». Det er truleg ikkje nok med eitt transportnett. Ein bør ha to som verkar uavhengig av kvarandre. Med litt ønsketenkning kan vi sjå konturane av noko slikt der T-banenettet og jernbanenettet har, eller kunne ha, stasjonar nær kvarandre.

Mangelen på transportinfrastruktur er alvorleg

Med dagens overbelasta system ser vi ikkje noko til dei familiane som ikkje fann ei tilpassing dei kunne leve med og kva det fekk å seie for utviklinga av ei eller anna bedrift. Enno vanskelegare er det å vurdere om den overbelasta transportinfrastrukturen vi i dag har hemmar nyskapande bedrifter i utviklinga si eller endåtil hindrar at dei ser dagens lys.

For samfunnet Noreg si framtid er det den siste verknaden av befolkningsvekst (les etterspurnad etter spesialistar) og mangelen på transportinfrastruktur som er alvorlegast. Det nyttar heller ikkje å seie at veksten i befolkninga må komme andre stader. For arbeidslivet i framtida vil krevje ein aukande grad av spesialisering.

Dei sjeldne spesialistane som treng ei befolkning på ein million og oppover for å skaffe seg eit levebrød vil det bli fleire av og dersom desse i tillegg må samarbeide med fem eller seks andre spesialistar av same type trengst det ein større urban busetnad og meir effektiv transportinfrastruktur enn det Oslo har i dag.

Det hastar med å bygge denne.