

Fredags-
kronikkenAlexander
CappelenBård
HarstadOla
KvaløyKatrine
LøkenSimen
MarkussenMari
RegeKaren Helene
Ulltveit-Moe

Se til Singapore, ikke til Jæren

Bomringer er gammeldags. Fremtidens veipriser er satellittbaserte.

Kø og trafikk er underlige greier. Midt i rushet, når alle vil hjem, går det faktisk færre biler på veien enn ellers. Årsaken er at så snart det blir trengsel går trafikken så sakte at færre biler rekke å passere. Dermed kan køen vare i timevis etter at folk sluttet på jobb.

Et annet paradoks er at det ofte blir like mye kø selv med nye veier og filer. Forskere kaller dette for «den fundamentale lov om veitrenghet», og forklarer det med at nye veier skaper sin egen etterspørsel.

At det blir trengsel og kø overrasker selvsagt ikke økonomer, for det er nok av eksempler på at etterspørselen blir større enn tilbudet for ressurser som ikke prises skikkelig. Veier er ikke gratis å bygge og burde heller ikke være gratis å bruke. Den samfunnsøkonomiske kostnaden ved å kjøre er spesielt stor når én ekstra bil forsinkes mange andre, og da burde den privatøkonomiske prisen også være stor.

Veipriser og rushtidsavgifter har derfor kommet for å bli. Norge følger på ett vis etter Singapore, som har hatt rushtidsavgifter siden 1975. Men heller enn å se til hva Singapore har gjort, burde vi se til hva de nå har tenkt å gjøre.

Da jeg var i Singapore tidligere i år, var de i full gang med å utvikle de elektroniske bomstasjonene. Isteden går de fra 2020 over til dynamiske veipriser som varierer fra minutt til minutt, meter til meter, alt ettersom når og hvor det er mest trafikk.

Dette er noe økonomer har drømt om lenge, og som endelig er mulig med dagens teknologi. De fleste nye biler har allerede gps, og det er enkelt å lage en «app» som kobler dem til dynamiske veipriser.

På turen i Asia traff jeg også Peter Cramton, en ledende ekspert på veipricing. Forrige uke var han på Universitetet i Oslo og oppsummerte forskningen og fordelene med dynamiske veipriser:

- Kø elimineres når prisen til enhver tid settes slik at etterspørsel (antall biler på veien) blir lik veiens kapasitet. Dette reduserer reisetiden, og flere vil kunne komme frem per time.
- Bilistene kan gjøre bedre og smartere valg når appen viser hvor og når det er trengsel og



Da jeg var i Singapore tidligere i år, var de i full gang med å utvikle de elektroniske bomstasjonene. Isteden går de fra 2020 over til dynamiske veipriser som varierer fra minutt til minutt, meter til meter, alt ettersom når og hvor det er mest trafikk. Foto: SeongJoon Cho/Bloomberg



Systemet med gps og apper som måler kjøring og setter priser, vil koste en brøkdel av det bomstasjonene koster i dag

Fredags- kronikken Bård Harstad



dyrt. Siden det ikke er kø, blir reisetiden mer forutsigbar, og man trenger ikke lenger starte kjøringen tidlig bare for sikkerhets skyld.

- Prisen på hver bit av veien settes lik samfunnsøkonomisk kostnad. Den øker dermed når det er fare for trengsel, for eksempel på grunn av veiarbeid eller trafikkulykker.
- En del av prisen kan reflektere miljøkostnaden: Denne er spesielt høy for dieseler på kalde dager, mens den er mindre

for elbiler og på veier i utkanten. En pris som varierer mellom biltyper kan erstatte differensierede bilavgifter på import og kjøreforbud på dager med høy forurensning.

- Prisen kan også reflektere sannsynligheten for ulykker. Når farten måles på gps, kan prisen settes høyere når en kjører fort. Slik pricing erstatter behovet for fartskontroller, og politiets knappe ressurser blir frigjort.
- Siden prisene som klarer markedet også vil avsløre bilistenes betalingsvillighet, gir de oss kunnskap og data om hvor det er spesielt lønnsomt å bygge ut kapasiteten.
- Med rett pris på bilkjøring blir kollektivtransport konkurransedyktig og lønnsomt selv uten kostbare subsidier.
- Systemet med gps og apper som måler kjøring og setter priser vil koste en brøkdel av det bomstasjonene koster i dag.

Norge kan dermed spare enorme ressurser på satellittbaserte veipriser. Datatilsynet vil instinktivt være skeptisk til at biler overvåkes. Men det er en smal sak å kryptere dataene slik at de blir tilgjengelige for datamaskiner, men ikke personer. (Ellers er det fristende å nevne at de fleste

uansett lar seg overvåke av Google og smarttelefonen.)

Systemet trenger heller ikke å være usosialt med at det rammer fattige og småbarnsfamilier. Alle sparer tid og får forutsigbarhet. Dynamiske veipriser gjør det lettere å velge veier og tider med lave priser. Grupper som rammes kan dessuten begunstiges om en tar i bruk inntektene av veipricingen. Alternativt kan de få gratis kjørerettigheter som de vil ha mulighet til å selge på appen, dersom de selv velger å kjøre på billigere veier eller tidspunkter.

Politikere som skal gjenvelges, kan trøste seg med at rushtidsavgiftene i Stockholm var upopulære før de ble innført, men i etterkant er blitt erklært suksess. Selv storbrukeren Uber støtter slik veipricing som «den mest effektive metoden for å håndtere trafikk». Selvkjørende biler vil selv regne ut beste rute om en bare plotter inn egen pris på tid.

Gitt den nye teknologien er det bakstreversk å investere i nye bomringer. Vi burde se til hva Singapore gjør, ikke hva de har gjort.

Bård Harstad, professor ved Økonomisk institutt, Universitetet i Oslo.

Forskningen

Hvem: Peter Cramton, R. Richard Geddes og Axel Ockenfels
Hva: Using Technology to Eliminate Traffic Congestion
Hvor: Journal of Institutional and Theoretical Economics, nummer 175, 2019

Mer debatt s. 32-33 →



Hva har regjeringen gjort med embetsverket når det ikke gir forskningsminister Iselin Nybø motforestillinger om «åpen tilgang»?

Gudmund Hernes, forsker ved Fafo, professor II ved Handelshøyskolen BI

Debattansvarlig: Vidar Ivarsen **Telefon:** 22 00 10 59 **Sentralbord:** 22 00 10 00 **Epost:** debatt@dn.no **Telefaks:** 22 00 11 10

Hovedinnlegg/kronikk: Maks 4500 tegn inklusive mellomrom **Underinnlegg/replik:** Maks 1500 tegn (ca. 250 ord) **Legg ved portrettfoto.**

Alt stoff som leveres til Dagens Næringsliv, må produseres i henhold til Vær varsom-plakaten. Dagens Næringsliv betinger seg retten til å lagre og utgi alt stoff i avisen i elektronisk form, også gjennom samarbeidspartnere. Redaksjonen forbeholder seg retten til å forkorte innsendte manuskripter. Debattinnlegg honoreres ikke.