

Wilfred Owen: The Metropolitan Transportation Problem. The Brooking Institution, Washington, D.C. 1956. 301 s. Pris 4,50\$.

De store byers trafikproblemer har allerede været aktuelle gennem nogle år og vil blive det endnu mere i fremtiden. Af befolkningstilvæksten i U.S.A. fra 1940 til 1950 på 19 millioner samledes de 80 % i de større byer, og af befolkningstilvæksten fra 1950 til 1955 på 11,8 millioner samledes de 98 % i de samme områder.

Det er derfor af endnu større interesse for fremtiden end for nutiden at lære storbyens trafikproblemer at kende, og man finder i Owens bog en meget klar og lettilgængelig skildring af udviklingen i De forenede Stater, særlig siden 1950. Det samlede resultat af gennemlæsningen er, at vel er der investeret meget store beløb, men problemerne må dog i disse år snarere kaldes akkumulerede end løst. Jeg tror, at dette stemmer med de faktiske forhold, og værdien af bogen må søges i det væld af oplysninger om den nyeste udvikling, som mig bekendt ikke findes andetsteds.

Med hensyn til de tekniske forudsætninger er det værd at bemærke, at Wenergreens luftbaner ikke omtales, medens der gøres relativt meget ud af helikoptere. I det store og hele venter forfatteren ikke noget epokegørende teknisk nyt, og man må i de kommende år søge at løse problemerne med de forhåndenværende trafikmidler.

Af særlig interesse vil jeg nævne, at Owen med hensyn til omkostningssammenligninger kritiserer sammenligningen mellem de offentlige trafikmidlers gennemsnitlige omkostninger og de tilsvarende gennemsnitsomkostninger for det private automobil. I stedet for mener han (s. 146) det mere realistisk at sammenligne taksten for de offentlige befordringsmidler, der i Washington DC er 40 cts. for turen til arbejdspladsen og tilbage med »out of pocket cost« for autobiletet, hvortil han ikke henregner meget mere end benzinen og olien og sætter den til 2,50 cts. pr. mile. En tur til og fra arbejdet, som han sætter til 5 miles hver vej vil med den private vogn herefter koste 25 cts. overfor bussens ialt 40 cts.

Ud fra denne betragtning venter han en

fortsat overgang til den private vogn, en udvikling som han mener vil fremmes ved, at de offentlige befordringsmidler i stigende grad må nøjes med trafikken i myldretiden, hvad der giver en meget utilfredsstillende rentabilitet og en tilsvarende ringe vedligeholdelse.

En af hovedårsagerne til den meget utilfredsstillende udvikling af de kollektive befordringsmidler søger Owen i, at de offentlige myndigheder med hensyn til trafikspørgsmålet er delt i en mængde institutioner, hvoraf ingen enkelt har nogen afgørende indflydelse, hvorfor de enkelte dispositioner bliver mere eller mindre tilfældigt præget. Som eksempel nævnes (side 124), at der i Pittsburg er 51 selskaber, der arbejder med trafikken indenfor byens område. I stedet for en sådan decentralisering anbefales en centralisering omfattende hele storbyens område (uanset kommunegrænser) af alle former for trafikmidler og således, at den ønskelige trafikorganisation igen bliver led i den samlede kommunale politik for hele området. En sådan nydannelse er også på vej flere steder.

Owens bog giver en mængde oplysninger, der også er af videregående interesse; problemernes størrelsesorden får man et indtryk af ved at erfare, at for de næste 30 år kræves der alene i vejudgifter 300 milliarder dollars (hvoraf 100 milliarder i byerne) (s. 53), og det nævnes som sjældent, at et investeringsbeløb faktisk bliver mindre end overslaget.

Man kunne nok indvende, at hvor det drejer sig om så store samfundsmæssige dispositioner, ville et mere dybtgående forberedende arbejde være på sin plads. Det er derfor af interesse at bemærke, at bogen ikke er fremkommet på offentligt initiativ, men med støtte af Ford Foundation som en mere teoretisk ønsket undersøgelse.

Skulle man fra økonomisk side give et bidrag til løsningen af storbyens trafikproblemer, tror jeg, at det ved siden af en belysning af den historiske statistiske udvikling ville være af interesse at anvende den økonomiske teoris hjælpemidler i højere grad, end det faktisk finder sted. Som en detalje kan jeg nævne, at man i trafik-

Wilfred Owen: The Metropolitan Transportation Problem. The Brooking Institution, Washington, D.C. 1956. 301 s. Pris 4,50\$.

De store byers trafikproblemer har allerede været aktuelle gennem nogle år og vil blive det endnu mere i fremtiden. Af befolkningstilvæksten i U.S.A. fra 1940 til 1950 på 19 millioner samledes de 80 % i de større byer, og af befolkningstilvæksten fra 1950 til 1955 på 11,8 millioner samledes de 98 % i de samme områder.

Det er derfor af endnu større interesse for fremtiden end for nutiden at lære storbyens trafikproblemer at kende, og man finder i Owens bog en meget klar og lettilgængelig skildring af udviklingen i De forenede Stater, særlig siden 1950. Det samlede resultat af gennemlæsningen er, at vel er der investeret meget store beløb, men problemerne må dog i disse år snarere kaldes akkumulerede end løst. Jeg tror, at dette stemmer med de faktiske forhold, og værdien af bogen må søges i det væld af oplysninger om den nyeste udvikling, som mig bekendt ikke findes andetsteds.

Med hensyn til de tekniske forudsætninger er det værd at bemærke, at Wenergreens luftbaner ikke omtales, medens der gøres relativt meget ud af helikoptere. I det store og hele venter forfatteren ikke noget epokegørende teknisk nyt, og man må i de kommende år søge at løse problemerne med de forhåndenværende trafikmidler.

Af særlig interesse vil jeg nævne, at Owen med hensyn til omkostningssammenligninger kritiserer sammenligningen mellem de offentlige trafikmidlers gennemsnitlige omkostninger og de tilsvarende gennemsnitsomkostninger for det private automobil. I stedet for mener han (s. 146) det mere realistisk at sammenligne taksten for de offentlige befordringsmidler, der i Washington DC er 40 cts. for turen til arbejdspladsen og tilbage med »out of pocket cost« for autobiletet, hvortil han ikke henregner meget mere end benzinen og olien og sætter den til 2,50 cts. pr. mile. En tur til og fra arbejdet, som han sætter til 5 miles hver vej vil med den private vogn herefter koste 25 cts. overfor bussens ialt 40 cts.

Ud fra denne betragtning venter han en

fortsat overgang til den private vogn, en udvikling som han mener vil fremmes ved, at de offentlige befordringsmidler i stigende grad må nøjes med trafikken i myldretiden, hvad der giver en meget utilfredsstillende rentabilitet og en tilsvarende ringe vedligeholdelse.

En af hovedårsagerne til den meget utilfredsstillende udvikling af de kollektive befordringsmidler søger Owen i, at de offentlige myndigheder med hensyn til trafikspørgsmålet er delt i en mængde institutioner, hvoraf ingen enkelt har nogen afgørende indflydelse, hvorfor de enkelte dispositioner bliver mere eller mindre tilfældigt præget. Som eksempel nævnes (side 124), at der i Pittsburg er 51 selskaber, der arbejder med trafikken indenfor byens område. I stedet for en sådan decentralisering anbefales en centralisering omfattende hele storbyens område (uanset kommunegrænser) af alle former for trafikmidler og således, at den ønskelige trafikorganisation igen bliver led i den samlede kommunale politik for hele området. En sådan nydannelse er også på vej flere steder.

Owens bog giver en mængde oplysninger, der også er af videregående interesse; problemernes størrelsesorden får man et indtryk af ved at erfare, at for de næste 30 år kræves der alene i vejudgifter 300 milliarder dollars (hvoraf 100 milliarder i byerne) (s. 53), og det nævnes som sjældent, at et investeringsbeløb faktisk bliver mindre end overslaget.

Man kunne nok indvende, at hvor det drejer sig om så store samfundsmæssige dispositioner, ville et mere dybtgående forberedende arbejde være på sin plads. Det er derfor af interesse at bemærke, at bogen ikke er fremkommet på offentligt initiativ, men med støtte af Ford Foundation som en mere teoretisk ønsket undersøgelse.

Skulle man fra økonomisk side give et bidrag til løsningen af storbyens trafikproblemer, tror jeg, at det ved siden af en belysning af den historiske statistiske udvikling ville være af interesse at anvende den økonomiske teoris hjælpemidler i højere grad, end det faktisk finder sted. Som en detalje kan jeg nævne, at man i trafik-

politikken i almindelighed opfatter gaden som en fri nyttighed, som der ikke skal betales for. Resultatet heraf er, som bekendt mange steder, at gaderne betragtes som parkeringspladser, hvad der gør den fri nyttighed for de øvrige trafikanter forholdsvis illusorisk og forvolder betydelige omkostninger for disse, hvis de overhovedet får mulighed for at komme frem. Man trænger måske til en nærmere undersøgelse af efterspørgsels- og udbudskurver, omkostnings- og prispolitik indenfor trafik på samme måde som indenfor andre grene af økonomien.

Det vil næppe være rigtigt at bebrejde Owen, at han ikke har gjort det. Det er formentlig en opgave, som ingen enkelt kan løse, men som kræver et samarbejde mellem en lang række samarbejdsvillige og loyale specialister.

*P. P. Sveistrup.**

* Lektor ved Københavns Universitet.

Walter Isard: Location and Space Economy. Wiley and Sons, New York 1956. Pris 8.75 \$.

Det er forståeligt, at lokaliseringsteori ikke har været drøftet meget i Danmark, hvor afstandene er små, men det må forventes, at det vil blive anderledes, når landet som ventet på en eller anden måde bliver led i et større marked. Det er derfor af betydning, at man henleder opmærksomheden på ovennævnte bog, der er skrevet af en af U.S.A.'s ansete yngre økonomer, der hører til kredsen om Leontieff og har udført et omfattende arbejde med Input-Output beregninger.

Bogen bærer i nogen grad præg af at være skrevet gennem 10 år, og at adskillige afsnit har delvis været publiceret i tidsskrifter. Man få derfor naturligt på den ene side indtryk af en omhyggelig gennemarbejdning og på den anden side af, at de enkelte afsnit ikke er så fast forbundne, som de kunne have været, hvis de var skrevet ned umiddelbart efter hinanden.

Bogen er tænkt som første del af et større værk, og dette er formentlig årsagen til, at den historiske fremstilling fylder forholdsvis meget. Det kan for nogle være en skuf-

felse, men hvor mange har læst om beliggenhedsproblemer hos mænd som von Thünen, Weber, Predöhl, Weigmann, Palander, Løsch og Ohlin. Det kan derfor være en lettelse, at man hos Isard finder en meget lettilgængelig dogmehistorisk fremstilling.

Forfatteren kommer i de følgende afsnit mere selvstændigt ind på lokaliseringsproblemer, og fremhæver stærkt transportomkostningernes betydning i sammenhæng med de andre lokaliseringsfaktorer. Fremstillingen er i disse kapitler nær knyttet til de ældre lokaliseringsteoretikere, således finder man adskilligt, der er en videre udbygning af f. eks. Webers og Løschs arbejder. Det er en anden metode, end de fleste økonomer er vant til, og formen kan derfor virke noget fremmedartet.

I kapitel 10: Aspects of General Location Theory: A. Mathematical Formulation nærmer Isard sig stærkt til den måde at tænke på, som mange økonomer anvender i produktionsteorien, og der ydes her et værdifuldt bidrag til at uddybe de områder af produktionsteorien, der bygger på, at markedet er en flade og ikke noget enkelt punkt. Dette område er mig bekendt meget lidt opdyrket, og fremstillingen virker i særlig grad forfriskende.

I det afsluttende kapitel Graphic Synthesis and Summary vender forfatteren for en væsentlig del tilbage til den grafiske fremstillingsmåde, der er almindelig for lokaliseringsteoretikere, og dette afsnit er derfor efter mit skøn knapt så udbytterigt som det foregående.

Forfatteren kommer stærkt ind på, at nogle af de mest spændende problemer vil blive behandlet i det følgende bind. Det er derfor vel for tidligt at give en egentlig vurdering, men man kan nok af det foreliggende slutte, at Isards arbejde vil komme til at indtage en meget betydningsfuld plads i lokaliseringsteorien og i dennes grænseområde i forhold til trafikpolitikken.

Det er glædeligt, fordi den engelsk-amerikanske litteratur på dette område er meget begrænset, og der er derfor meget store muligheder for opdyrkning.

*P. P. Sveistrup.**

* Lektor ved Københavns Universitet.