

Forord

Det er svært mange som fortjener en takk etter at et bokprosjekt er i havn, og dette prosjektet er intet unntak. Først for fremst vil det være riktig å takke professor Finn Jørgensen for hans mangeårige engasjement i økonomifaget, ikke minst innenfor undervisning og forskning i transportøkonomi. Gjennom dette engasjementet er flere blitt inspirert og fått interesse for fagområdet og har kunnet høste av Finns erfaringer og kunnskap. Det faglige engasjementet i institusjonen rundt transportfaglig forskning har vært og er stort.

Videre ønsker vi å takke alle bidragsyterne. Forfattere som har bidratt, dekker store deler av det økonomifaglige transportmiljøet i landet, og det har vært en fornøyelse å motta manuskripter med mange interessante og innsiktsfulle analyser. Gisle Solvoll og Thor-Erik Sandberg Hanssen har hjulpet oss som redaktører i arbeidet med bokprosjektet og fortjener også en spesiell takk. Vi vil også takke Nord universitet, Handelshøgskolen for støtte og bistand underveis i arbeidet.

Sist, men ikke minst – en stor takk til Fagbokforlaget som har vært til god hjelp både i utviklingen av bokprosjektet og i slutfasen der feil og mangler skulle rettes opp. Forlagets anonyme konsulenter fortjener også en takk for å ha lest og kommentert tidligere utkast til kapitlene. Så ønsker vi også å takke forlagsredaktør Sven Barlinn for den innsatsen han har lagt ned i prosjektet.

Redaktørene

Bodø, 24. mars 2020





Professor Finn Jørgensen – en samfunns- og transportøkonom med base i Nordland

Introduksjon til antologien *Transport i
interaksjon mellom marked og offentlig
regulering*

Pål Andreas Pedersen

Finn Jørgensen fylte 70 år 5. oktober 2020, og vi ønsker med denne boka å hedre vår gode venn og kollega med et festskrift som er utformet som en antologi innenfor transportøkonomisk forskning. Vi er mange som er takknemlige for Finns bidrag i undervisning, forskning og formidling gjennom mer enn 40 år. Finn er et levende engasjert, energisk og kunnskapsrikt menneske som har viet mye av sitt faglige virke til undervisning og forskning i økonomiske fag, spesielt innenfor feltet transportøkonomi. Temaene til bidragene i boka er derfor hentet fra transportøkonomien, og mange av forfatterne har på ulike vis samarbeidet med Finn i utdanning og forskning de årene han har vært aktiv. Vi er glad for at de alle har ønsket å bidra til denne antologien. I dette innledningskapitlet vil jeg først gi en omtale av Finns faglige virke. Dernest vil jeg gjøre rede for bakgrunnen for denne antologien, og gi en kort omtale av de ulike faglige bidragene som utgjør de ulike kapitlene.

PROFESSOR FINN JØRGENSEN

Finn vokste opp på Helgeland i Nordland, nærmere bestemt på Sundøy i Leirfjord kommune. Etter endt folkeskole dro Finn til Mosjøen for å gå på real-skole og senere gymnas som han avsluttet i 1970. Etter ett års militærtjeneste i kystartilleriet begynte han å studere sosialøkonomi ved Universitetet i Oslo i 1971. Han ble ferdig cand.oecon. i 1976, med spesialisering i bedriftsøkonomi. Som sønn av en frakteskipper hadde Finn i oppveksten og i studietida vært mannskap om somrene på frakteskip, og hadde en naturlig interesse for transportøkonomiske problemstillinger. I sin spesialoppgave på andre avdeling av embetsstudiet i sosialøkonomi var det kanskje derfor ikke så unaturlig at hans transportøkonomiske interesse ble utslagsgivende med hensyn til valg av tema. Tittelen på spesialoppgaven ble «Metode for å minimalisere kostnadene ved distribusjon av oljeprodukter», der han blant annet anvender lineær programmering som metode for å diskutere kostnadsstrukturen i frakt av olje.

Etter endte studier, og i tråd med hans grunnleggende interesser, begynte Finn å jobbe som forsker ved Transportøkonomisk institutt (TØI) i Oslo i februar 1977. I løpet av de knappe to årene Finn var ansatt der, var han en meget produktiv forsker som jobbet bredt med ulike transport- og samferdselsspørsmål. Han skrev, alene og noen ganger sammen med andre, i alt tolv rapporter, om både person- og godstransport. Eksempler på temaer i Finns rapporter fra denne tida er prognoser for personbilutvikling, lønnsomhet i veg- og bruinvesteringer, optimal levetid på jernbanevogner, framtidens energibehov til transport, og flere arbeider om kystgodstransporten.

I januar 1979 ble Finn ansatt som amanuensis ved Nordland distriktshøgskole i Bodø innenfor økonomiske fag. I tillegg til å fortsette å jobbe forsknings-

messig med transportøkonomiske problemstillinger ble Finn da engasjert i undervisning på bachelor- og etter hvert også på masternivå innenfor et spekter av økonomiske fag, slik som finansiering og investering, logistikk og lagerhold, teorier for beslutninger under usikkerhet, og metodiske fag som for eksempel prognoseteknikker. Finn utviklet også studietilbud i transportøkonomi og logistikk. I 1987 ble det på siviløkonomstudiet for første gang tilbudt et fordypningskurs i transportøkonomi, et kurs som var utviklet og undervist av Finn. Dette tilbudet ble i 1994 videreutviklet til en fullverdig siste års spesialisering for siviløkonomstudentene, der faginnholdet også omfattet emner i logistikk. Senere utviklet og underviste Finn også et fordypningskurs i kriminaløkonomi, og i de senere årene har Finn blant annet hatt hovedansvaret for og undervisningen på kurs innenfor grunnleggende mikroøkonomi for studentene på bachelornivå. Finns undervisningsinnsats har vært høyt verdsatt av studenter opp gjennom årene. I 1988 fikk han for eksempel forelesningsprisen av studentene for sin undervisning i transportøkonomi. Foruten ett studieår, i 1983/84, da Finn hadde permisjon for å jobbe som forsker og forskningsleder ved Nordlandsforskning i Bodø, har han jobbet ved det som i dag er Handelshøgskolen ved Nord universitet hele tiden siden han forlot Oslo i 1979. I to perioder har Finn hatt instituttlederrollen, i 1980–82 og i 1991–92. Han fikk opprykk til førsteamanuensis i 1985, høgskoledosent i 1991 og professor i 1997. Finn har også i perioden han har vært i Bodø, innehatt ulike verv ved Handelshøgskolen. Han har blant annet vært medlem av Kollegiet og flere ganger hatt styreverv i Økonomisk Forskningsfond.

I løpet av tida Finn har vært i Bodø, har det økonomiske fagmiljøet hatt en rivende utvikling, og Finn var tidlig med som pådriver i denne utviklinga. De første årene ble det jobbet intenst ved institusjonen for å få regjering og Storting til å etablere en siviløkonomutdanning utenfor Bergen og Oslo. Som instituttleder og som forsker på begynnelsen av 1980-tallet bidro Finn med faglige innspill. Blant annet skrev han i 1981 en utredning med tittelen «Behovet for økonomer i Nord-Norge og lønnsomheten av å utdanne økonomer ved Nordland distriktshøgskole». Denne utredningen var et viktig faglig grunnlag for at en i Bodø vant fram med ideen om en siviløkonomutdanning. I desember 1983 vedtok Stortinget at det nettopp var i Bodø det skulle etableres en siviløkonomutdanning i Nord-Norge. Utdanningen kom i gang i 1985, og Finn gikk inn i fagstaben innenfor bedriftsøkonomi, og bidro på denne måten til at nødvendig kompetanse kom på plass og utdanningen kunne komme i gang til riktig tid. Etableringen av siviløkonomutdanningen ble starten på høyere grads utdanning ved institusjonen i Bodø, og på denne måten begynnelsen på reisen som senere bidro til at fagmiljøet ved institusjonen vokste seg sterkt slik at høgskolen kunne bli universitet i 2010.

Nordlandsforskning ble etablert av Nordland fylkeskommune i 1979, samme år som Finn kom til Bodø. Som erfaren oppdragsforsker fra Transportøkonomisk institutt ble Finn tidlig engasjert i prosjekter ved instituttet, og brukte instituttet som et utgangspunkt for å søke forskningsmidler og for å gjennomføre egne prosjekter. Som tidligere nevnt var han fulltidsansatt ved instituttet studieåret 1983/84, men han har også senere vært engasjert på prosjektbasis. Opp gjennom årene har Finn skrevet og vært medforfatter på titalls rapporter fra instituttet, og har vært en viktig bidragsyter til at Nordlandsforskning tidlig ble en attraktiv leverandør av utredninger og anvendt forskning, regionalt så vel som nasjonalt.

Finn har også hatt et sterkt engasjement for å bygge nasjonale og internasjonale nettverk, spesielt innenfor transportøkonomi. Han har hele tiden vedlikeholdt sin kontaktflate opp mot Transportøkonomisk institutt i Oslo, og gjennom faglig samarbeid støttet opp under utviklingen av det transportøkonomiske og logistikkfaglige miljøet ved Høgskolen i Molde. Finn har også deltatt jevnlig på nasjonale og internasjonale forskerkonferanser innenfor transport, og har i flere perioder hatt kortere og lengre forskningsopphold i Storbritannia. Første gang Finn var på forskningsopphold i Storbritannia var i 1986, hvor han tilbrakte fem måneder ved Centre for Transport Studies ved Cranfield Institute of Technology. Senere har han vært gjesteforsker en rekke ganger ved Transport Studies Unit ved University of Oxford. Finn har også deltatt i fagkomitéarbeid i Norges forskningsråd, og sittet i mange vurderingskomiteer ved landets høgskoler og universiteter.

Opp gjennom årene er også Finns innsats blitt lagt merke til og prisbelønt eksternt. Allerede i 1981 vant han Kystens venners pris på grunn av hans forslag til tiltak for å bedre fraktefartøynæringens konkurranseevne. I 2012 fikk han Schenkers forskningspris for sin mangeårige innsats i forskning innenfor logistikk og transport, og han fikk samme år pris for beste artikkel i fagbladet Samferdsel. Artikkelen sto på trykk i det 10. nummeret dette året, og hadde tittelen «Fremfor store ferjer og få avganger: God butikk å la ferjene gå oftere». I 2016 fikk han Hjernekraftprisen for 2015 fra Forskerforbundet for formidlingsbidraget «Virkninger av trafikksikkerhetstiltak – synlige og mer skjulte virkninger», som senere ble publisert i Samfunnsøkonomen.

Helt fra den tida Finn jobbet på TØI, har han interessert seg bredt for forskning og formidling innenfor transportøkonomien. Jeg vil ikke her ta mål av meg til å gi en fyllestgjørende oversikt som presenterer Finns samlede forskningsproduksjon. Internasjonalt har han publisert om lag 50 vitenskapelige arbeider i velrennomerte tidsskrifter, der artikkelen «Estimating the inefficiency in Norwegian bus industry from stochastic cost functions», som ble publisert i Transportation i 1997, ser ut til å være det mest leste og siterte bidraget. I dette

arbeidet ses det blant annet på hvordan eierskap, offentlig versus privat, og lokalt versus nasjonalt, kan virke inn på effektiviteten i driften av busstilbud. I tillegg til å være opptatt av effektivitet i de kollektive transportmarkedene for buss, som dette arbeidet er et eksempel på, har han skrevet og publisert nasjonalt og internasjonalt arbeidet om effektiviteten i kollektive transportmarkeder for hurtigbåt- og fergedrift. Han har også jobbet med sammenhengen mellom konkurranseforhold og effektivitet i ulike typer transportmarkeder. Et annet forskningsfelt Finn har jobbet mye med, er effekter av trafikk sikkerhetstiltak på veg. Generelt kan en si at i hele den perioden Finn har vært aktiv forsker, har økonomifaget, og ikke minst den transportøkonomiske forskningen, utviklet seg i takt med de behov samfunnet generelt, og myndighetene spesielt, har hatt for å kunne beskrive, forstå og derigjennom legge til rette for en politikk som gir samfunnsøkonomiske gode løsninger på transportområdet. I Norge har Finn vært en av de fremste til å ta aktiv del i denne utviklingen av faget.

Generelt kan det være vanskelig å plassere fagkollegers forskning innenfor spesifikke vitenskapsteoretiske og metodiske rammer. Dette gjelder også Finns forskning gjennom de mer enn 40 årene han har vært aktiv. Imidlertid er det et trekk ved Finns faglige interesse og forskning som jeg vil nevne. Finn har hatt en enestående evne til å anvende økonomiske rasjonelle handlingsmodeller på nye og spennende måter. Selv har han mange ganger sagt at han har vært inspirert av nobelprisvinner Gary Beckers evne til nettopp å gjøre dette. I Beckers tilfelle skjer dette gjerne i grensefeltet mot, og noen ganger inn på «domenet» til andre samfunnsvitenskaper. Finn har imidlertid i hele sin forskningskarriere vært tro mot den norske sosialøkonomiske tradisjonen slik den har vært utmeislet på Sosialøkonomisk institutt ved Universitetet i Oslo og ved Norges Handelshøyskole i Bergen, og holdt seg rimelig strengt til faget. Samtidig har han evnet å bruke økonomisk teori på en nyskapende måte. La meg få trekke fram to eksempler som jeg mener er beskrivende for Finns evne til å være nyskapende i sin forskning. Det første eksemplet er hentet fra den transportøkonomiske forskningen, og det andre eksemplet er fra Finns arbeider innenfor «utdanningsforskning».

Helt fra starten av Finns trafikk sikkerhetsforskning på tidlig 1990-tall og fram til i dag, har han vært opptatt av og formulert modeller der han legger til grunn at trafikantene er rasjonelle i sine handlingsvalg, og at det fins «subjektive» sannsynlighetsoppfatninger om mulige hendelser (ulykker, trafikkontroller etc.) som kan avvike fra de «objektive» eller sanne sannsynlighetene. Ved å anta at den enkelte trafikant kan ha for høye eller lave sannsynlighetsoppfatninger om hendelser sammenliknet med de objektive sannsynlighetene, har Finn i sin tenkning og testing av modeller fått fram nye og interessante forklaringer på virkninger av ulike trafikk sikkerhetstiltak. Eksempelvis vil

dette skillet være viktig for å kunne forstå hvordan ulike trafikksikkerhets-tiltak fra myndighetenes side vil kunne virke inn på trafikantenes subjektive oppfatninger om sannsynlighet for ulike utfall. Dette gir igjen forklaringer på den faktiske individuelle adferden, og det vi til syvende og sist observerer av ulykker på veiene.

Det andre eksemplet er hans modelldrøfting av «en forskers tilpasning». Denne modellen ble første gang publisert i Norsk Økonomisk Tidsskrift i 1995 med medforfatter Tore Wentzel-Larsen, og senere videreutviklet og nyttiggjort i en ny artikkel i Higher Education i 2018 med medforfatter Thor-Erik Sandberg-Hanssen. I disse artiklene anvendes en rasjonell handlingsmodell for å forklare en universitetsforskers innsats i ulike aktiviteter, der forskerens grunnleggende preferanser og økonomiske gevinster av ulike innsatser gir forklaringer på tilpasningen. Både artikkelen i 1995 og i 2018 er blitt hyppig lest, studert og diskutert av fagkolleger i academia, og gitt grunnlag for en debatt. I begge disse tidsskriftene har fagkolleger grepet til pennen og gitt sine skriftlige kommentarer til hvordan en skal kunne forstå incentivene til en forsker, og eventuelt hvordan universiteter bør tenke med hensyn til tilrettelegging for samfunnsøkonomisk optimalisert forsknings- og undervisningsinnsats. Jeg mener at også disse to arbeidene, på lik linje med trafikksikkerhetsbidragene, på en god måte illustrerer Finns evner til å bruke tradisjonell økonomisk mikroteori på nye og spennende måter, og på områder som ikke er så åpenbare for de fleste.

Ved siden av å være en aktiv forsker selv har Finn vært viktig for mange av de yngre og mindre erfarne forskere her i Bodø. Ved å invitere oss med på ulike prosjekter og artikler har Finn vært med på å bygge faglige karrierer også for andre enn seg selv. Etter at vi i 2000 startet opp doktorgradsstudiet i økonomi, har Finn deltatt aktivt i den formelle forskerutdanningen ved institusjonen, og har også representert universitetet i den nasjonale forskerskolen i bedriftsøkonomiske fag som ble ledet av Norges Handelshøyskole. I tillegg til å ha undervist og veiledet et hundretalls siviløkonom- og masteroppgaver, har Finn også vært hovedveileder for tre stipendiater som har skrevet sine doktoravhandlinger innenfor transportøkonomiske emner. Finn har også evnet å samarbeide med forskere fra andre fagfelt, og har vært blant de viktigste bidragsyterne til å bygge opp det økonomiske fagmiljøet ved Handelshøgskolen ved Nord universitet i de mer enn 40 årene han har vært aktiv.

I det siste året har Finn, sammen med Gisle Solvoll, skrevet lærebok i transportøkonomi på norsk. Han har hele tiden vært engasjert i å utvikle det norske fagspråket innenfor økonomi. Selv om hans forskning de siste årene for det meste er skrevet på engelsk og publisert internasjonalt, mener han det er viktig å kunne gi studenter og andre interesserte oppdaterte faglige tekster på norsk. Med Finns lange erfaring i forskning og undervisning innenfor

transportøkonomien, tror jeg at studenter og andre interesserte vil kunne få tilgang på en god norsk lærebok som tydelig formidler faget på en relevant og interessant måte, ikledd en norsk språkdrakt. Da vi bestemte oss for å gi ut en antologi i anledning av hans 70-årsdag, ble det derfor også naturlig for oss at denne boka skulle skrives på norsk. Det eneste unntaket er vår danske kollega Torben Holvad, som i valget mellom dansk og engelsk har falt ned på at han ville skrive sitt bidrag på engelsk.

TILBLIVELSE AV ANTOLOGIEN

På høsten 2018 møttes Gisle Solvoll, Terje Mathisen, Thor-Erik Sandberg-Hansen og undertegnede for å diskutere hvordan vi kunne hedre Finn på hans 70-årsdag. Vi ble raskt enige om at en antologi innenfor transportøkonomi, med bidrag fra forskere tilsatt ved ulike institusjoner, kunne være en egnet måte å formidle viktig transportøkonomisk forskning i en norsk språkdrakt. De fleste av oss publiserer mest på engelsk, og det å kunne få anledning til å skrive på morsmålet, og formidle forskning til et bredere publikum, var en viktig motivasjon. I hemmelighet for Finn sendte vi ut invitasjon til personer og miljøer som vi visste kunne være interessert i å bidra, og heldigvis takket mange ja, og har lagt ned en stor innsats i skriving og påfølgende revisjoner av manuskripter etter hvert som månedene har gått siden de første skissene til ferdige versjoner av kapitlene er blitt til. Alle kapitlene som er inkludert i boka, har et transportøkonomisk tema, men spennvidden i hva det skrives om, er stor. Vi har valgt å gi antologien tittelen *Transport i interaksjon mellom marked og offentlig regulering*, som på en god måte illustrerer hvor forskningen innenfor faget står.

Helt siden midten av forrige århundre har transportøkonomisk forskning vært fokusert på hvordan markedene for transporttjenester fungerer, og med basis i denne forståelsen hvordan det oppstår behov for offentlige reguleringer og eventuelt hvordan en med bakgrunn i samfunnsøkonomisk lønnsomhet, bør regulere. Kapitlene som er valgt ut til å utgjøre denne boka, kan leses hver for seg, og i den rekkefølgen en selv måtte ønske. Jeg vil nedenfor presentere hvert bidrag og gi en kort omtale av temaene som behandles. Selv om bidragene spenner vidt, har vi forsøkt å gruppere bidragene. I den første delen fins to kapitler som omhandler generelle tema som omfang og betydning av skandinavisk transportforskning og verdier forskningen bygger på. I den neste delen har vi samlet fire kapitler som tar for seg forskning som direkte kan relateres til Finns forskning, som omhandler transportstandard, effektivitet og likevekter i transportmarkeder, og trafikkprognoser. I den siste delen av antologien har vi valgt ut åtte kapitler som tar for seg spesifikke tema som internasjonalisering

av luftfarten, konkurranseutsetting i jernbanedrift, godstransportmodeller, trafikkisikkerhet, nytte-kostnadsanalyser, og til sist konsekvenser av bomavgifter på boligmarkedspriser. Alle involverte forfattere er blitt informert om at vi ønsket at antologien skulle være en overraskelse for Finn på hans 70-årsdag, og har arbeidet uten at Finn har vært informert om dette.

KORT OMTALE AV BIDRAGENE I ANTOLOGIEN

I bokas første del finner vi to kapitler som drøfter generelle forskningstema. I kapittel 1 gjør forfatterne Hanssen, Solvoll og Larsen rede for internasjonale publiseringer fra ulike transportforskningsmiljø og transportforskere i Skandinavia de siste årene. Transportforskningsmiljøet ved Nord universitet og Finn Jørgensens posisjon i dette landskapet blir blant annet godt synlig i dette kapitlet. Kapittel 2, skrevet av Hanssen, gjør rede for ulike verdigrunnlag i forskningen. I kapitlet gis det et konkret eksempel på hvordan verdier var med på å påvirke et transportøkonomisk prosjekt som Hanssen, i samarbeid med Finn Jørgensen, har gjennomført.

Del 2 inneholder fire kapitler som direkte bygger på Finns tidligere forskning. I kapittel 3 omtaler Grepperud og Pedersen transportstandardbegrepet slik det ble tatt i bruk i Norge på 1960- og 70-tallet, og diskuterer hvordan dette begrepet kan forstås i dag ved å inkludere miljø- og helseperspektiver i tenkingen om offentlig tilrettelegging for kollektiv og privat persontransport. Kapittel 4, skrevet av Solvoll, omhandler utviklingen i fergetakstsystemet i Norge. Det redegjøres for intensjonen bak fergetakstmodellen og riksregulativet for fergetakster, og gjeldende takstsystem diskuteres opp mot et system forankret i samfunnsøkonomisk prisfastsettingsprinsipp. Det argumenteres for at takstutviklingen avspeiler at myndighetene har lagt både effektivitets- og fordelingshensyn til grunn for fergetakstene. I kapittel 5 drøfter Clark og Mathisen hvordan ulike konkurransemodeller anvendt på transportmarkeder gir ulike løsninger og velferdsutfall, der også mange av Finns forskningsbidrag innenfor dette temaet er plassert og diskutert i forhold til den forskningen som har pågått de seneste åra. Kapittel 6, skrevet av Mathisen, Pettersen og Solvoll, presenterer og drøfter en modell for prognoser for flyreiser basert på historisk utvikling. Modelldrøftingen er inspirert av arbeid Finn tidligere har jobbet med.

Den siste delen av antologien er viet noen konkrete transportøkonomiske problemstillinger. I kapittel 7 drøfter Strandenes internasjonaliseringen som foregår innenfor luftfartsselskapene, og ser spesielt på hvordan det norske flyselskapet Norwegian har tilpasset seg rammeverket som gjelder for luftfarten, og den etterspørselsveksten som har vært globalt. Kapittel 8, skrevet av Holvad, tar for seg utvikling i europeisk jernbanedrift. Forfatteren beskriver hvordan

den europeiske jernbanepolitikken over tid har lagt til rette for stadig mer konkurranse om operatøransvar, og ser på de siste års utvikling av konkurransen i Europa og gir noen perspektiver på mulig utvikling i årene som kommer. Kapittel 9, skrevet av Grønland, Hovi og Madslie, drøfter betydningen av å utvikle og benytte godstransportmodeller som planleggingsverktøy for effektive transportløsninger. Forfatterne gjør rede for hvordan den norske godstransportmodellen er bygd opp, og viser til eksempler på anvendelser av modellen. Kapittel 10, skrevet av Elvik, drøfter om en i sum kan komme til å sette i verk for mange og dyre tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Elvik illustrerer ulike tankemåter en kan benytte for å diskutere kostnader og gevinster ved å sette i verk trafikksikkerhetstiltak, og konkluderer med at det er svært vanskelig å komme fram til entydige svar på hva som er optimal forebyggende innsats. I kapittel 11 redegjør Bergland og Pedersen for behovet for en effektiv regulering av godstransporten på veg i trafikksikkerhetsøyemed. Spesielt drøftes behovet for regulering av kjøre- og hviletid, og hvordan en effektiv håndheving av reguleringene kan utformes. Kapittel 12, skrevet av Bardal, omhandler gevinster av å forbedre fremkommeligheten på norske høyfjellsstrekninger. Bardal har tatt utgangspunkt i 17 værutsatte fjelloverganger, og viser at det vil være betydelige gevinster for godstransportører å kunne få utbedringer i vegnettet som gir færre værrelaterte forsinkelser. I kapittel 13 skriver Welde og Volden om hvordan en tettere oppfølging og en bevisst nytte- og kostnadsstyring i tidlige faser av vegprosjekter kan gi økt samfunnsøkonomisk effektivitet. For å kunne oppnå økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved nytte- og kostnadsstyring, argumenterer forfatterne for at beslutningstakerne må gis fleksibilitet i prosjektgjennomføringen. Kapittel 14, skrevet av Theisen og Emblem, har tatt utgangspunkt i boligprisdata for Kristiansand. Her drøftes bompengenes betydning for prisene på boliger. Forfatterne beskriver bompengerings opprinnelige formål som var å bidra til finansiering av vegutbygging. Senere kom ønsket om å begrense trafikken ut fra lokale og globale miljøhensyn og redusere køproblemene. Kapitlet illustrerer således de mer indirekte og uintenderte effektene på boligpriser av bruken av bompenger.

Jeg mener at kapitlene i boka både gir et lite dykk i enkelttemaer transportforskere er opptatt av, samtidig som den gir et inntrykk av den bredden som fins i den forskningen som pågår. Samlet sett gir kapitlene også en forståelse av transportøkonomien som et forskningsfelt som befinner seg et sted mellom det å forstå hvordan transportmarkeder fungerer, og eventuelt behovet for, og virkningene av, ulike typer offentlige reguleringer med ønske om å realisere størst mulig samfunnsøkonomisk overskudd. I det siste har miljø- og klimaspørsmål stått høyt på den politiske dagsordenen, noe som også har hatt og antakelig i enda større grad vil få betydning for den transportøkonomiske forskningen

i årene som kommer, både nasjonalt og internasjonalt. Flere av kapitlene i denne boka berører slike spørsmål, men det er grunn til å tro at forskningen innenfor transport vil bli enda mer opptatt av miljø- og klimaspørsmål i årene som kommer, enn det bidragene i kapitlene i denne boka avspeiler. Vi håper imidlertid at Finn, og alle dere andre som setter pris på transportøkonomisk forskning, finner bidragene interessante, og at de gir inspirasjon til å fordype seg enda mer i økonomisk forskning innenfor samferdselssektoren i årene som kommer. Det vil være behov for mye transportøkonomisk forskning også i de tiårene som ligger foran oss, og vi trenger flere til å ta opp arven etter pioneren Finn Jørgensen.