

## Nogle tanker om miljøvenlig trængselsreduktion

Petter Næss

Professor i byplanlægning, Aalborg Universitet

Hvis den kollektive trafik skal kunne vinde passagerer på bekostning af bilismen, er det ikke nok at forbedre kollektivtilbuddet. Mindst lige så vigtigt er det at undgå at forbedre 'bilismetilbuddet' gennem byggeri af nye og udvidede veje og forøget parkeringskapacitet. At gøre begge dele - bruge nogle milliarder på metro, letbane osv. og nogle andre milliarder på nye motorveje eller flere kørebaner på de eksisterende - er som at træde på speederen og bremsen samtidigt.

I storbyområder kan man nemlig ikke vejbygge sig ud af trængslen, idet udvidet kapacitet på vejene vil udløse et latent behov for mere plads på vejene og dermed tiltrække flere biler. Så længe trafikken flyder så godt på de udvidede veje, at bilkørsel opleves af nogle hidtidige kollektivtrafikanter eller cyklister som mere attraktivt end de alternative transportmidler, vil flere biler blive ved med at strømme til de nye og udvidede veje. Denne proces fortsætter indtil bil og konkurrerende transportformer gennemsnitligt opleves som lige attraktive. Vejbyggeri i købelastede byområder vil derfor ikke fjerne trængslen, men kun bidrage til at flere biler deltager i den. Den umiddelbare reduktion i trængslen er kun kortvarig. Vælger man denne strategi, skal man stadigt udvide kapaciteten (predict & provide) – men hvad bliver der da tilbage af byen, og hvad koster det miljømæssigt og i penge? Omvendt vil reduktion af vejkapaciteten ikke forøge trængslen varigt, men kun bidrage til at færre deltager i den (forudsat at der findes alternative transporttilbud med tilstrækkelig kapacitet til at befordre dem, der holder op med at køre bil). Der er rigeligt med teoretisk og empirisk belæg for de ovennævnte sammenhænge (se bl.a. SACTRA 1994, Mogridge 1997, Noland & Lem 2002, Cairns et al. 2002, Næss, Mogridge & Sandberg 2001, Strand et al. 2009, Litman 2012).

Noget af det mest effektive man kan gøre for at begrænse trængslen og forbedre miljøet, er at lave bil-kørebaner på de veje, hvor der er plads til det, om til busbaner eller sporvognslinjer. Dermed vil der blive plads til færre biler, mens busserne drøner forbi bilerne der holder i kø. Foruden den konkurrencefordel dette giver den kollektive trafik, giver det en stor psykologisk effekt. Erfaringer fra en række byer viser, at trængslen ikke bliver varigt værre - det bliver blot færre biler, der deltager i trængslen. (Se fx Cairns et al. (2002): "Disappearing traffic"). Det samlede tidstab på grund af trængslen (forsinkelse per bil gange antal biler) vil således falde markant.

I den norske by Trondheim (160.000 indbyggere) har man for nogle få år siden (2008) lavet to af kørebanerne på den sydlige hovedvej ind mod centrum om til busbaner, således at der nu kun er en bil-kørebane i hver retning, mod tidligere to. Der er desuden en cykelbane i hver retning - den eksisterede også før busbanen blev etableret. Det er altså ikke umuligt i Skandinavien at tage vejareal fra bilerne og give til den kollektive trafik.

I tillæg er det behov for kørselsafgifter, indføring af (højere) parkeringsafgifter, reduktion af det samlede parkeringsudbud osv. Byplanlægningen, og især lokaliseringen af nye kontorarbejdspladser, må derudover styres stramt, så byfunktioner, der har mange ansatte eller besøgende per arealenhed, placeres i områder med god kollektivtilgængelighed og lav tilgængelighed med bil. Dvs. fortrinsvist i Københavns indre bydele tæt på S-togsstationer, sekundært tæt på knudepunktsstationer i forstæderne (Se Næss, 2012).

De ovenfor skitserede tiltag er mere effektive end den traditionelle tilgang, som går ud på at forbedre kollektivtilbuddet samtidigt som man også bygger veje for at tage højde for forventet trafikvækst. Med den sidstnævnte, traditionelle tilgang, vil de nye kollektivpassagerer i stor grad komme til at bestå af tidligere cyklister og gående, mens kollektivsatsning kombineret med

besværleggørelse af bilkørsel i stedet tager trafikanter fra bilismen. Det er imidlertid vigtigt at forøge kapaciteten i kollektivtrafikken (den eksisterende så vel som nye linjer), så den bliver i stand til at modtage de nye passagerer, som restriktioner på biltrafikken kan skabe.

### **Litteraturreferencer:**

- Cairns, C.; Atkins, S. & Goodwin, P. (2002) 'Disappearing Traffic? The Story So Far.' Proceedings of the Institution of Civil Engineers; *Municipal Engineer*, Vo. 151, Issue 1 March 2002, pp. 13-22; at [www.ucl.ac.uk/transport-studies/tsu/disapp.pdf](http://www.ucl.ac.uk/transport-studies/tsu/disapp.pdf).
- Litman, T. (2012) *Generated Traffic and Induced Travel*. Implications for Transport Planning. Victoria Transport Policy Institute, Victoria.
- Mogridge, M. J. H. (1997). 'The self-defeating nature of urban road capacity policy. A review of theories, disputes and available evidence.' *Transport Policy* 4 (1), pp. 5-23
- Noland, R. B. and Lem, L. L. (2002) 'A review of the evidence for induced travel and changes in transportation and environmental policy in the US and the UK', *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 7 (1), pp. 1-26.
- Næss, P. (2012) 'Urban form and travel behavior: experience from a Nordic context.' *Journal of Transport and Land Use* 5 (2), pp. 21-45).
- Næss, P., Mogridge, M.J.H. and Sandberg, S.L. (2001) 'Wider roads, more cars', *Natural Resources Forum*, 25, pp. 147-155.
- SACTRA (1994) *Trunk roads and the generation of traffic*. Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, London.
- Strand, A., Næss, P., Tennøy, A. and Steinsland, C. (2009) *Gir bedre veger mindre klimagassutlipp?* TØI report 1027/2009. Transportøkonomisk institutt, Oslo.