

# Trafik- og byudvikling

At trafik- og byudvikling hænger tæt sammen, har vi nok alle sammen lært og forstået. Vi skal dog nok snakke om mobilitet og byudvikling i fremtiden, for det drejer sig om at planlægge for varer og mennesker og ikke for køretøjer.



Af Susanne Krawack,  
Mobilitetschef,  
Aarhus Kommune  
suskra@aarhus.dk

Det er oplagt, at i områder, hvor der skabes nye bydele med arbejdspladser og boliger, er der også behov for et mobilitetssystem, der passer til de nye funktioner, så disse kan fungere optimalt.

Det er imidlertid mindre oplagt, at det modsatte er tilfældet – altså at ny trafik infrastruktur skaber byudvikling. Det er blevet et landspolitisk mantra – at veje skaber vækst, men det er nu stadig ikke dokumenteret, at det forholder sig sådan. Og det in-

teressante er vel at zoome ind på, hvilke betingelser der skal være opfyldt, for at det er tilfældet. Vi kan imidlertid se, at kollektiv infrastruktur som Metro og Letbane skaber efterspørgsel efter at bygge tættere by ved stationerne.

## Hvilke mobilitetsformer planlægger vi for?

Vi trækker ofte eksempler fra USA, når vi skal se på den bildominerede by. Og amerikanerne har så mange flere biler end danskere, at dimensionerne bliver mere groteske derovre. Men vi er nu ikke helt ringe til det i Danmark også, og vi får flere og flere biler i takt med, at det bliver billigere at købe og dermed køre i bil. I mange mindre byer er transportadfærden karak-

teriseret ved, at ”man tager sin bil på om morgenen” – og altså ikke overvejer andre muligheder for at transportere sig, uanset hvor langt man skal. I mange tilfælde er den kollektive trafik også et dårligt alternativ, og hvis cyklen står punkteret i garagen bag bilen, er det til at forstå, at man vælger bilen. Og så er vi planlæggere tilbøjelige til at planlægge efter, at alle kommer i bil, og der er desuden et politisk pres for at trække så mange kunder til bycentrene, og at bilisterne får let adgang. Og byerne kommer til at se ud derefter.

I de store byer er denne tendens skiftet. Der er simpelthen ikke plads til, at alle kommer i bil, og det viser sig klart i København, at det at planlægge for færre biler faktisk er ganske succesfuldt. Der er vel ikke områder, der er mere attraktive end brokvartierne og den centrale del af København på trods af, at det er vanskeligt at finde en parkeringsplads for beboerne, og at det er dyrt for de, der har ærinde i byen. Det betyder at beboere og folk, der arbejder i København, vælger andre transportformer – og det er sket samtidigt med, at planlægningen af mobilitetssystemet prioriterer de aktive transportformer (cykel og gang) samt kollektiv trafik over bilen. Det har samlet set ført til, at flere cykler og tager kollektiv trafik i København, simpelthen fordi det er hurtigt og let.

Debatten i mange af de større byer drejer sig lige nu om, hvordan man skal prioritere byernes trafikarealer. Det er oplagt, at hvis man kan flytte folks transportvaner lidt væk fra bilen, så kan man skabe en by med mere byliv og flere grønne områder. Det gør byen mere attraktiv at bo i, og det tiltrækker gode skatteborgere, og kommunen får råd til at gøre byen endnu bedre at bo i. Denne positive spiral er attraktiv, men kræver også, at man tør gøre op med, at målet



Figur 1. Den bildominerede by.

altid er den bedst mulige fremkommelighed for biler, og at parkeringsmulighederne skal være optimale. Man skal turde rokke ved vanerne og også fokusere på de, der vælger at leve uden bil, og som foretrækker at bo et sted, hvor bilerne ikke fuldstændigt dominerer gadebilledet.

## Glemmer vi erhvervsområderne?

I diskussionen om sammenhæng mellem byudvikling og mobilitet har vi i mange år



Figur 2. By med plads til byliv.

set forbi erhvervsområderne. Vi taler ofte om at fortætte bycentrene for at skabe bedre muligheder for de, der vælger bilen fra. Det samme gør sig jo gældende i erhvervsområder. De fleste erhvervsområder, der er planlagt i de sidste 20-30 år, er karakteriseret ved, at hver virksomhed ligger på en kæmpe græsplæne og med en stor parkeringsplads. Det betyder at afstandene i et erhvervsområde bliver meget store, og der er ofte meget ringe grundlag for kollektiv trafik og i mange tilfælde ikke engang cykelstier. Det betyder naturligvis, at det er meget attraktivt at tage bilen til arbejde. Hvis man fortætter erhvervsområderne, sådan at de mange ubenyttede græsplæner og P-pladser bliver til nye erhvervsbygninger, så vil der skabes bedre grundlag for kollektiv trafik. Man kunne spare på udlæg af nye erhvervsområder, og afstandene ville ikke blive så lange, at det er umuligt at cykle til arbejde.

## Og hvad med fremtiden?

Der er vel to væsentlige tendenser i horisonten: Selvkørende biler og Mobility as a Service. Disse to tendenser kan sagtens smelte sammen til en vision, hvor vi



Figur 3. Erhvervsområde med for meget plads.

bestiller mobilitet hos en serviceudbyder, som så optimerer turene, således at køretøjerne fyldes op og i øvrigt kører selv. Hvis denne vision er realistisk, skal vi jo til at planlægge for en helt anden slags by. Glem alt om store parkeringspladser i byerne, og mange spor på indfaldsvejene. Det simple tankeeksperiment er, at hvis der bare er 2-3 personer i hver bil, så vil der ikke være kø på indfaldsvejene eller brug for store parkeringsanlæg i byerne. Og vi planlægger jo by for de næste 50-100 år, så mobilitetsplanlæggerne skal nok også ændre på vanerne.

