

KTF Transmission: Mange europæiske byer tøver med indgreb i biltrafikken

Af: Mikael Hansen

Et studie af strategier til reduktion af biltrafikken i 13 europæiske byer viser mangel på sammenhæng mellem målsætninger og virkemidler. I de fleste byer er der næsten kun fokus på trafikken i bykernen, mens forstæder og regionale sammenhænge ikke får meget opmærksomhed.

"Problematisering" er, hvad de to forskere Tom Rye og Robert Hrelja har været på jagt efter i et stort antal transportplaner og transportstrategier fra 13 europæiske byer. Planerne har det fælles mål at reducere biltrafikken i byer men med meget forskellige ambitionsniveauer. Problematisering kan kort beskrives som en opmærksomhed på, om der er den nødvendige indre sammenhæng mellem målsætninger og virkemidler. Forskerne har også sammenlignet målsætninger og virkemidler i de forskellige byer og har her fundet påfaldende udeladelser og meget forskellige prioriteringer.

Transportforskerne Tom Rye fra Molde University College og Robert Hrelja fra Malmö Universitet præsenterede deres studie i et webinar den 25. januar 2021 i serien om bilfri byer arrangeret af Kollektiv Trafik Forum og Dansk Byplanlaboratorium. På grund af tekniske problemer blev det hovedsageligt Tom Rye, som præsenterede studiet.

-Vi valgte at se på 13 byer i Tyskland, Holland, Storbritannien og Sverige, som kan kaldes almindelige i forhold til transportforhold, fortæller Tom Rye og fortsætter:

-Alle 13 byer undtagen Nottingham i UK har for eksempel en rent busbaseret kollektiv trafik, og ingen af byerne er kendte frontløbere på transportpolitiske emner eller koncepter.

Problematisering

Hovedproblemet i forhold til biltrafikken beskrives i alle byerne som "dårlig tilgængelighed" – et temmelig vagt samlebegreb for trængsel og biltrafikens dominans i bybilledet. Alle byer arbejder for en revitalisering af bykernerne – målene er at skabe mere økonomisk aktivitet, at gøre bymiljøet bedre og mindre belastende for mennesker at leve i.

Alle byer har en aktiv parkeringspolitik for at reducere antallet af biler i byen. Alle byer arbejder på at fremme cykling og fodgængertrafik. Alle byer arbejder på forbedringer af kollektiv trafik. Når det kommer til detaljerne, viser der sig store forskelle.

-Vores studie viser, at de foreslåede virkemidler sandsynligvis ikke vil føre til de ønskede mål, forklarer Tom Rye, og fortsætter:

-Det skyldes, at alle byer foretrækker indirekte virkemidler og tøver med direkte indgreb overfor biltrafikken. Vores vurdering er, at midlerne slet ikke er tilstrækkelige.

Forskerne noterer sig også, at de nedskrevne transport- og trafikstrategier tilsyneladende halter bagefter i forhold til for eksempel klimadagsordenen. Undersøgelsen omfatter strategier fra perioden 2007-2019, men der er påfaldende, at transporttemaer fra nationale og europæiske dagsordener kun i meget begrænset omfang finder vej til byernes praktiske trafikindsats.

Indsatser i bykernerne

-Det er også meget karakteristisk, at trafikforholdene i bykernen er det dominerende emne, forklarer Tom Rye, og fortsætter:

-Mange tiltag for at fredeliggøre bykernen skubber biltrafikken ud i forstæderne og omegnen, og det ses i de fleste af de undersøgte byer som en afledt effekt, man ikke kan gøre meget ved.

Også sammenhængen med regional og national transport er underprioriteret. Mange byer ønsker at tiltrække statslige trafikinvesteringer, men de lokale konsekvenser inddrages ikke i de lokale planer.

Kommentar

Det er yderst relevant at fokusere på lokal transport- og trafikpolitik i almindelige byer, altså byer som ikke er first-movers på området. Studiet fra Tom Rye og Robert Hrelja viser desuden, at trafikpolitik fortsat er en meget pragmatisk affære, som kun sporadisk inddrager transportfaglig ekspertise bortset fra vejteknik og drift af kollektive trafik. Konklusionerne er ikke overraskende men er måske også lidt nedslående.

Studiets fokus alene på nedskrevne transportstrategier og handlingsplaner det muliges kunst for transportforskere i en coronatid, men tilgangen har en stor svaghed. Hvem ved om de nedskrevne strategier faktisk føres ud i livet? Den pessimistiske udlægning er, at der mange steder føres mindre ud i livet end det nedskrevne, den optimistiske, at der nogle steder føres mere ud i livet – at en lokalpolitikers lyse idé faktisk gennemføres, uanset om der en beskrevet i en handlingsplan.

Lokalpolitik i byer er også stærkt præget af skiftende politiske flertal. En nye borgmester eller rådmand kan betyde, at nogle typer planer fremmes andre lægges i skuffen.

Det kunne være stikord til kommende studier af de almindelige byers trafik- og transportpolitik.

Der var 52 deltagere i webinarret med Tom Rye og Robert Hrelja og det kan genses på <https://www.crowdcast.io/kollektivtrafikforum>.

Læs selv studiet "Policies for Reducing Car Traffic and Their Problematisation. Lessons from the Mobility Strategies of British, Dutch, German and Swedish Cities" af Tom Rye og Robert Hrelja.

