

<https://ing.dk/artikel/trods-nye-teknologier-bruger-vi-samme-tid-paa-transport-212183>

Artikel af Morten Egedal i Ingeniøren den 17. maj 2018



Ifølge Sweco skal en del af byplanlægningen fokusere på at gøre det mere attraktivt at rejse i byen. »Hvis cykelstien ligger langs en stor færdselsåre, der ikke er særlig spændende, så fremmer det næppe cyklismen, påpeger Jakob Schwartz, teknisk direktør hos Sweco Danmark. »Hvis du derimod har en dejlig rute, hvor du for eksempel kører over havnen, så kunne det være, at man ville tage cyklen i stedet.« Illustration: Christian Østergaard

Trods nye teknologier bruger vi samme tid på transport

<https://www.msn.com/da-dk/nyheder/udland/burundi-kan-ved-afstemning-sikre-praesidenten-til-2034/ar-AAxp686?ocid=ientp>

Selvom vi konstant udvikler bedre transportteknologi og investerer milliarder i infrastruktur, så bruger vi ikke mindre tid på transport.

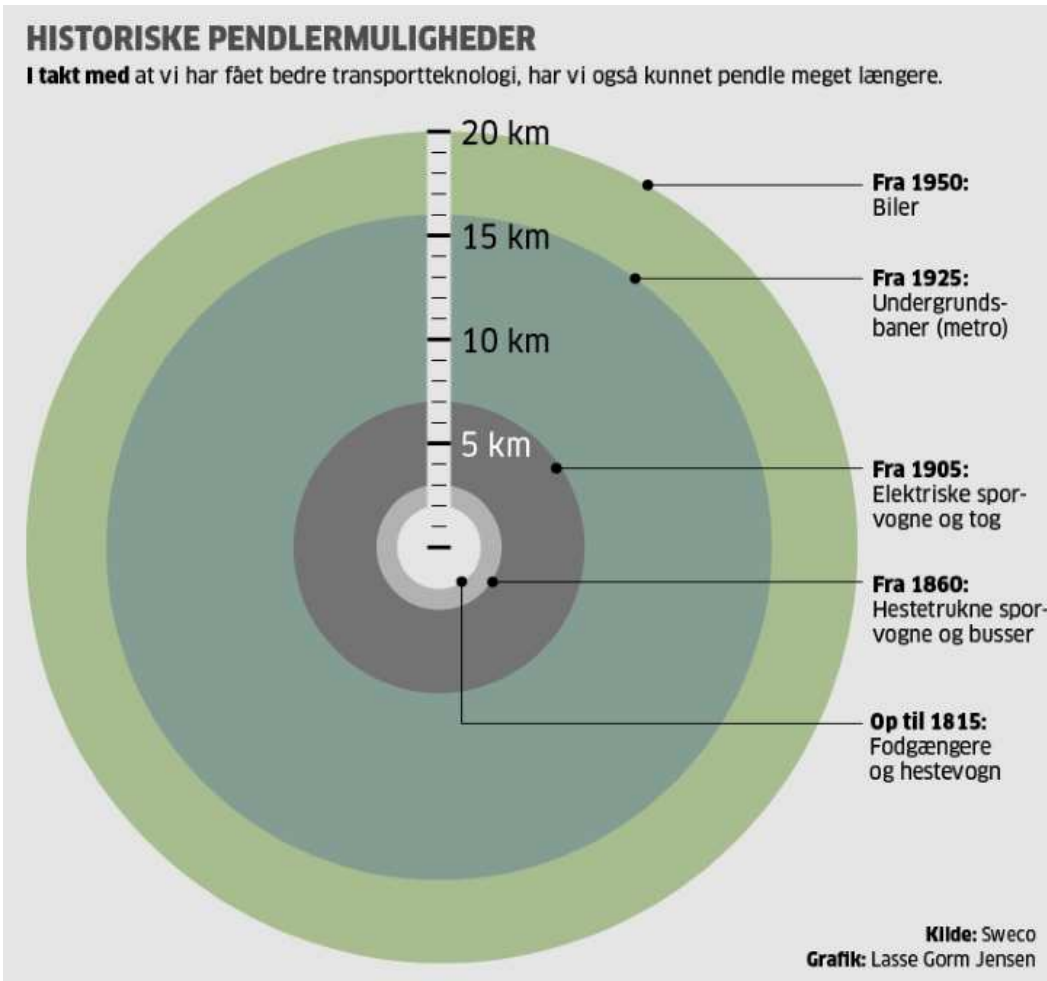
Vi bruger fortsat i gennemsnit ca. 70 minutter hver dag på transport, viser en ny rapport med titlen '[Running to stand still](#)', der er udarbejdet af ingeniørvirksomheden Sweco.

Det betyder ikke, at vi bare holder i kø eller venter på perronerne, men snarere at den tid, vi er villige til at bruge på transport, er konstant – og så kan vi rejse længere eller på andre metoder. Rapporten lægger op til, at den indsigt kan bruges, når man designer byers infrastruktur.

»Vi kan i dag rejse hurtigere og længere, men samtidigt er transporttiden mere eller mindre konstant. Det betyder jo effektivt, at vi i dag bruger mere plads og mere energi på infrastruktur,« siger Jakob Schwartz, teknisk direktør hos Sweco Danmark.

Han understreger, at vi udvikler brugen af vores transporttid, i takt med at vi udvikler transportmulighederne.

»Det er bare et faktum, at vi er villige til at bruge en vis mængde tid på transport dagligt. Men vi bruger den jo anderledes i dag. Cyklen giver motion samtidig, og du kan lige svare på et par mails, mens du sidder i toget.«



© MI Grafik / Lasse Gorm Jensen 2018.05.09_transport_1.png
Illustration: MI Grafik / Lasse Gorm Jensen

Byudvikling i Danmark

Rapporten sætter en tyk streg under, at byers udvikling og størrelse i høj grad hænger sammen med, hvordan byen er forbundet - og hvordan. En bilby vil være større, en by med letbane vil have en række knudepunkter, mens en by med gågade i centrum vil have mere liv, men også være lidt mindre.

De danske myndigheder ser ud til allerede at have taget overvejelser i den boldgade, forklarer Jakob Schwartz.

»Hvis du tager en by som Odense, har man har haft store boulevarder som Thomas B. Thriges Gade, der kørte helt ind i centrum. Det har man til dels nedlagt i dag og lavet byudvikling i stedet, mens man så satser på både letbane og cykeltransport,« siger han.
»Der har man valgt at sige, at det nytter ikke noget at man prioriterer bilismen, da vi ellers sander vi til i biler, så vi er nødt til at gøre noget andet.«

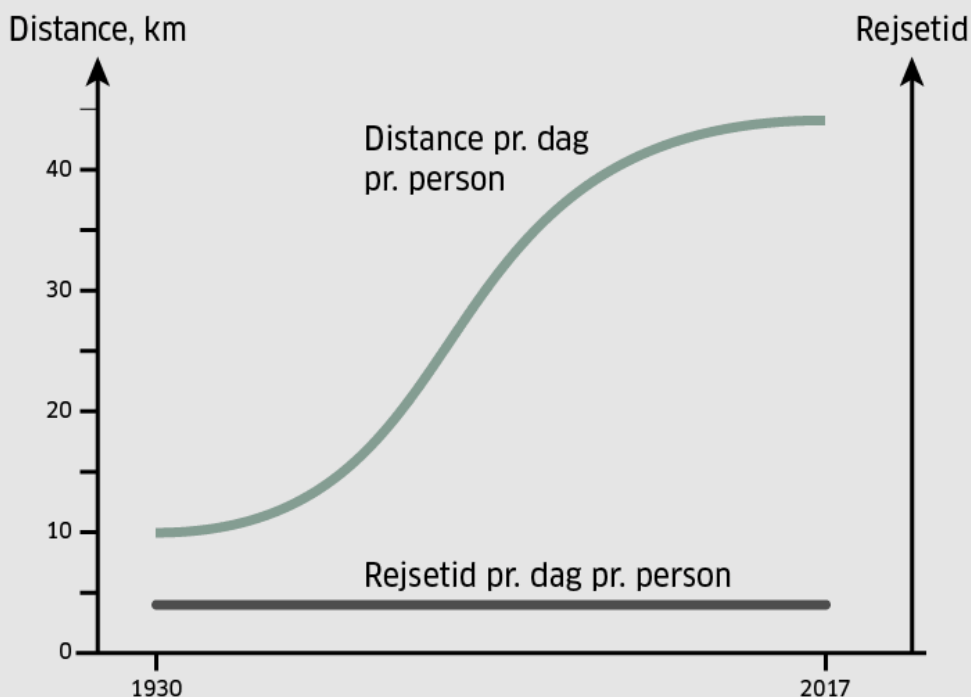
Stor by eller storby?

Forskningen fokuserer hovedsageligt på transporten omkring storbyer, men en central kvalitet ved en storby er, at der er styr på transport- og gadebilledet.

»Man er i gang med at udvikle Aarhus fra en stor by til en storby. Der har man jo en helt klar strategi om ikke at få flere biler ind over Ring2. Derfor arbejder de på både cyklisme og en bedre offentlig transport,« siger Jakob Schwartz.

DAGLIG REJSEAFSTAND OG -TID

Selvom vi konstant forbedrer vores transportmuligheder, så bruger vi præcis ligeså langt tid på at rejse, som vi altid har gjort.



Kilde: Frändberg, L., & Vilhelmsen, B. (2014). Grafik: Lasse Gorm Jensen.

Illustration: MI Grafik / Lasse Gorm Jensen

Han forudser, at transportmønstret forsat vil udvikle sig for borgerne, der færdes i byen.

»I fremtiden taler vi ikke om cyklister eller bilister, men snarere mobilister. Nogle gange tager vi bilen, nogle gange cyklen og andre gange den offentlige transport – alt efter hvad vi skal,« forudser han.

En levende by kræver borgere på gaden

Spørgsmålet er derfor, hvilken type by man ønsker, og hvilke transportmuligheder man tilbyder borgerne. For forskellig infrastruktur resulterer i forskellige byer.

»Vi mener, at man ikke kun skal tænke på at spare tid, men tænke på byrummet og borgerne som en aktiv del af bylivet. Borgeren er med til at skabe byen, så hvis vedkommende bare pendler over lange strækninger, så skaber det ikke byliv,« siger Jakob Schwartz.

Han lægger ikke skjul på, at selvom der er forskellige muligheder, der fører til forskellige resultater, så anbefaler Sweco, at infrastrukturen understøtter bløde trafikanter i gadebilledet, så byen bliver levende.

»Vi lægger op til, at man kigger på, hvordan man kan fortætte byerne og få de langsommere transportformer til at virke, for selvom en motorvej kan være effektiv, så giver den intet byliv,« understreger han.

Skabelsen af den levende by vil altså ske i et samspil mellem borgerne og rammerne omkring os.

»Den fysiske infrastruktur bør myndighederne stå for, men det er os som borgere, der selv vælger, hvordan vi skaber byen omkring os. Hvis du stopper hos den lokale købmand eller lige køber en kop kaffe på vejen, skaber du en anden by, end hvis du tager bilen forbi Bilka,« siger Jakob Schwartz.

Vi vælger dog oftest transporttype, efter hvad der er mest attraktivt for os personligt. Derfor mener Sweco, at en del af byplanlægningen skal fokusere på at gøre det mere lækkert at rejse i byen.

»Hvis cykelstien ligger langs en stor færdselsåre, der ikke er særlig spændende, så fremmer det næppe cyklismen. Hvis du derimod har en dejlig rute, hvor du for eksempel kører over havnen, så kunne det være, at man ville tage cyklen i stedet. Det handler simpelthen om, hvor attraktivt det er. For transport er ikke bare transport mere,« konkluderer Jakob Schwartz.

FORSKELLIGE BYTYPER

Byers infrastruktur betyder meget for, hvordan rejseoplevelsen er for pendlerne. Her ses tre eksempler på byer, der prioriterer forskellige transportmuligheder.



BYTYPE	GANG	BIL	OFFENTLIG TRANSPORT
Byradius	0-2 km	0-40 km	0-20 km
Gennemsnitsfart	5 km/t	40 km/t	30 km/t
Arealbrug/ Befolkningstæthed	Jævnt fordelt	Spredt, jævnt fordelt	Tæt og koncentreret om stationer
Rejsemetode	Domineret (>80%) af gang	Domineret (>80%) af bilkørsel	Domineret af rejser med offentlig transport og gang.
Potentiel adgang	Jævn adgang for alle (ambulante) borgere	Høj adgang for dem med bil - lav for andre.	Afhænger af afstand til station

Kilde: Sweco. **Grafik:** Lasse Gorm Jensen.

Illustration: MI Grafik / Lasse Gorm Jensen