

Forum for klima, trængsel  
og sundhed i København



# Trafikøer, hvad er det?

---

PER HOMANN JESPERSEN

IDA-EKSPERT, KLIMA & TRANSPORT

LEKTOR EMERITUS, ROSKILDE UNIVERSITET

# Trafikøer

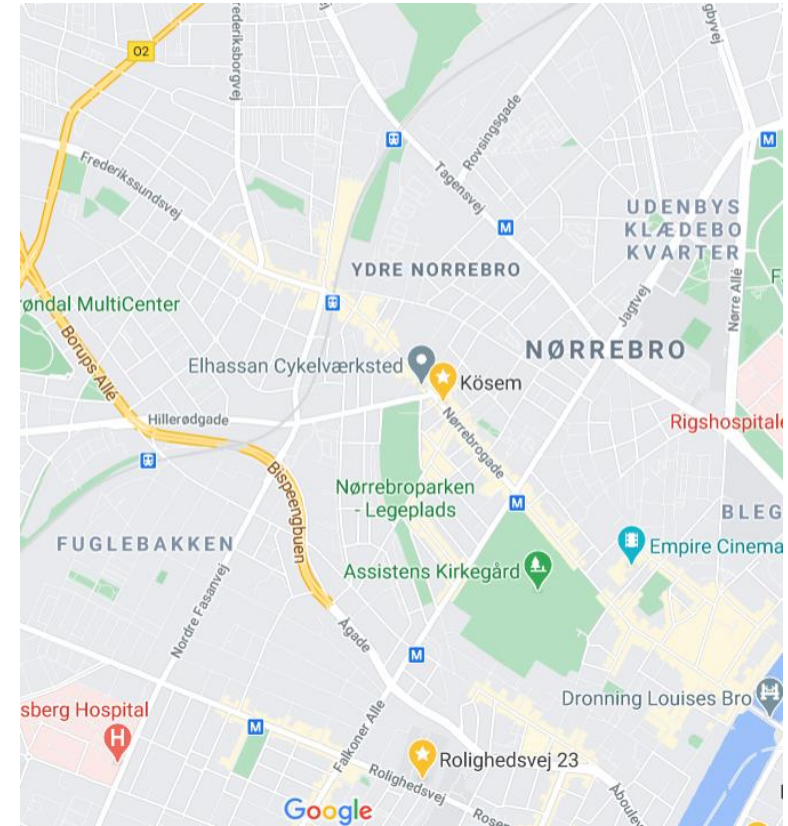
10-15 år gammelt koncept udviklet i Holland – traffic circulation plan

Formål:

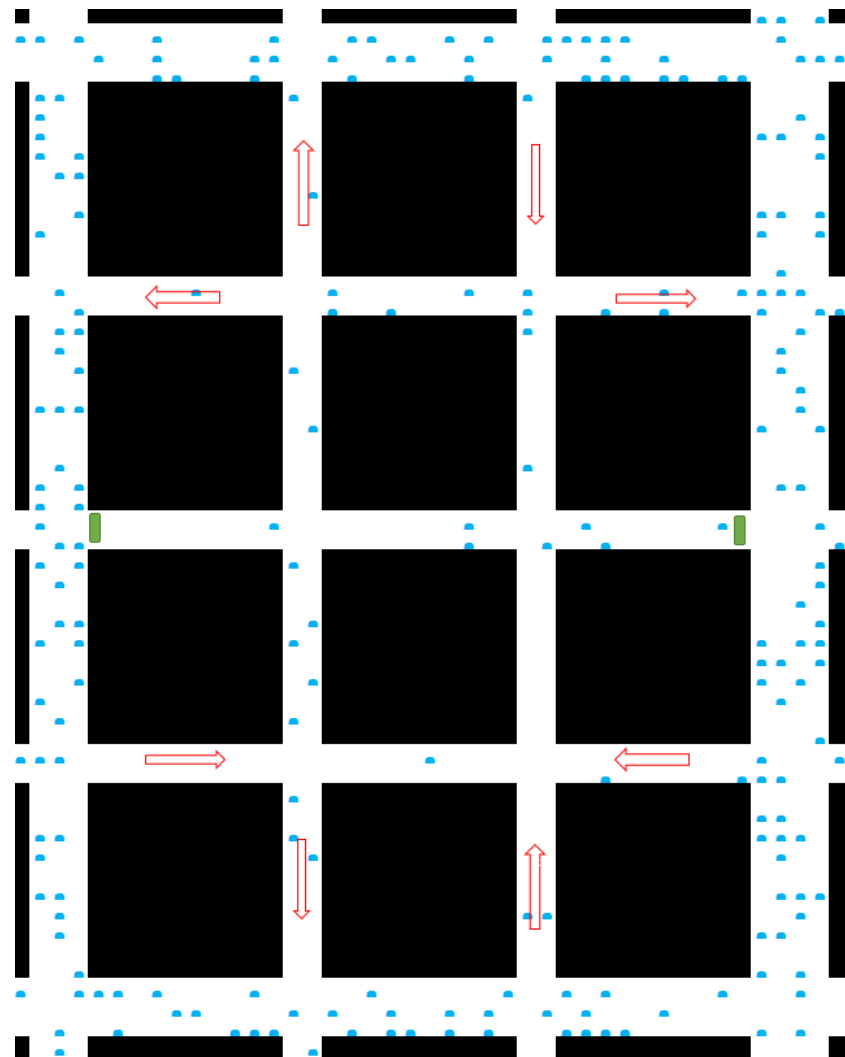
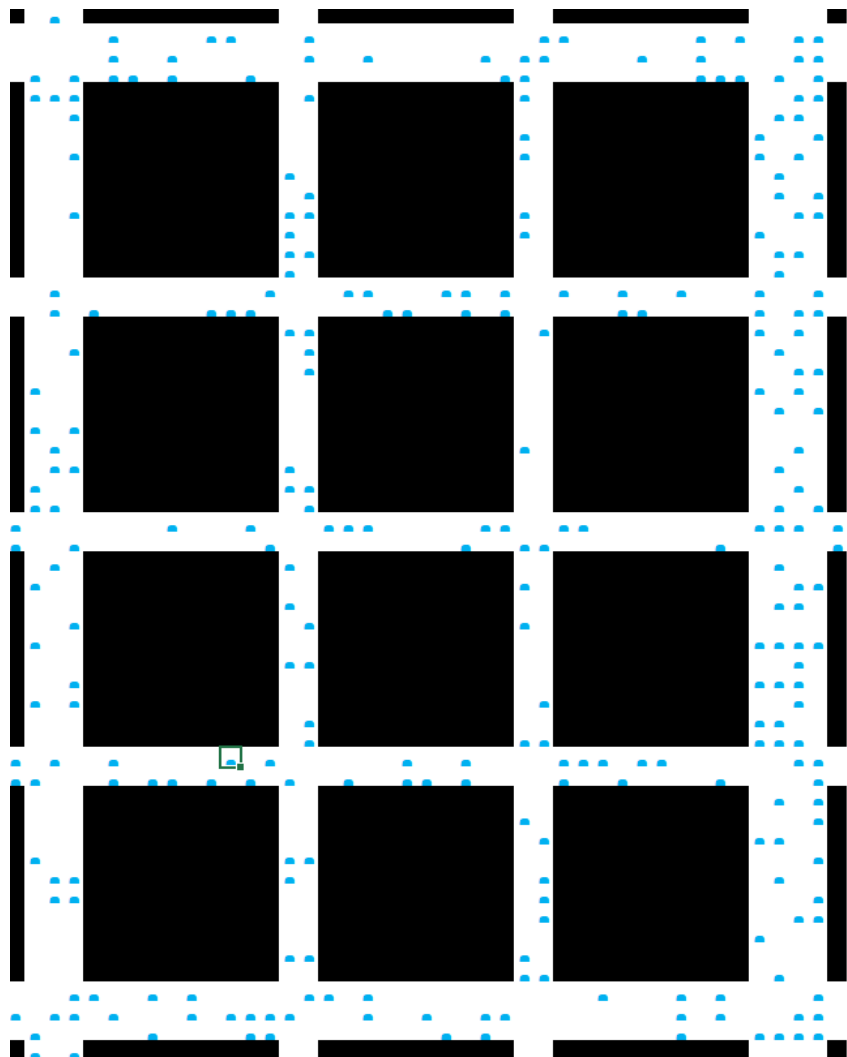
- At flytte gennemkørende biler ud på større veje
- At eliminere al ikke lokal biltrafik fra øvrige veje
- At opretholde biltilgængelighed overalt

Metode:

- Afspærringer og ensretninger for biler som gør det besværligere at bruge lokalveje til gennemkørsel
- Trafikøer kan være af forskellig størrelse



# Før/efter



# Trafikøer - virkninger

---

## Trafikal fredeliggørelse af trafikøerne

- Kun biltrafik med lokal start eller mål
- Anden biltrafik flyttes ud på gennemkørselsveje

## Blød trafik fremmes

- Cyklende og gående konfronteres ikke med så mange biler
- Biler har lokalt mål – kører mere forsigtigt
- Bilen bliver mindre attraktiv – erstattes af kollektiv, cykel og gang

## Forbedret bykvalitet

- Mere attraktivt at bruge gaderummet til socialt samvær
- Mindre lokal luftforurening og støj
- København: Lettere at nå klimaplanens mål i 2025 om max 25% af samtlige ture i bil



# Men hvorfor trafikøer?

---

## Tre paradigmer i trafikplanlægning

- Det automobile paradigme
- Paradigmet om arealeffektiv mobilitet
- Paradigmet om bykvalitet

# Paradigme I: Automobilitet

---

Baseret på en forestilling om

- at personbilen er fremtidens transportmiddel
- at velstandsudviklingen gør at alle med tiden får råd til en bil – og vil bruge den

Succesmål

- Hastighed/tidsbesparelse

Nødvendiggør

- Gode vejforbindelser ind til (og gennem) bymidterne (gadegennembrud)
- Udvidelse af vejkapaciteten – flere motorveje, flere spor på motorvejene

# Barrierer for automobiliteten

---

## I byerne

- Folkelig modstand
- Manglende mulighed for at løse trængselsproblemet i byen
- Bybefolkningernes ønske om trafikfredelige boligområder
- Bybefolkningernes ønske om rekreative byrum

## Udenfor byerne

- Manglende mulighed for at løse trængselsproblemet omkring de større byer
- Manglende forståelse af at mere vejkapacitet skaber mere trafik (induceret trafik)



# Das Gehzeug / the Walkamobile





# Mobilitet i storbyer – et spørgsmål om plads

---



# Paradigme 2: Arealeffektiv mobilitet

---

Baseret på forestilling om

- at trafikareal i byerne er en begrænset og efterspurgt ressource
- at forskellige trafikarter har forskelligt arealforbrug (1 bilpassager ~ 10 cykler ~ 10 buspassagerer)

Succesmål

- Mobilitet målt i personer

Nødvendiggør

- Fremme attraktivitet af cykel og kollektiv trafik
- Fremme hastighed af cykel og kollektiv trafik
- Omdisponering af gaderum (gadekryds, strøggader i Kbh)

# Trængselskommissionen

---



Den samlede dør-til-dør rejser som udgangspunkt

Samfundsøkonomi kun en del af beslutningsgrundlag for infrastrukturforslag

Prioritering af transportmidler

- Understøtte gang og cykling hvor det giver mening
- Understøtte kollektive investeringer hvor det giver mening

Påvirkning af transportefterspørgslen (roadpricing!)

# Barrierer for arealeffektiv mobilitetsparadigmet

---

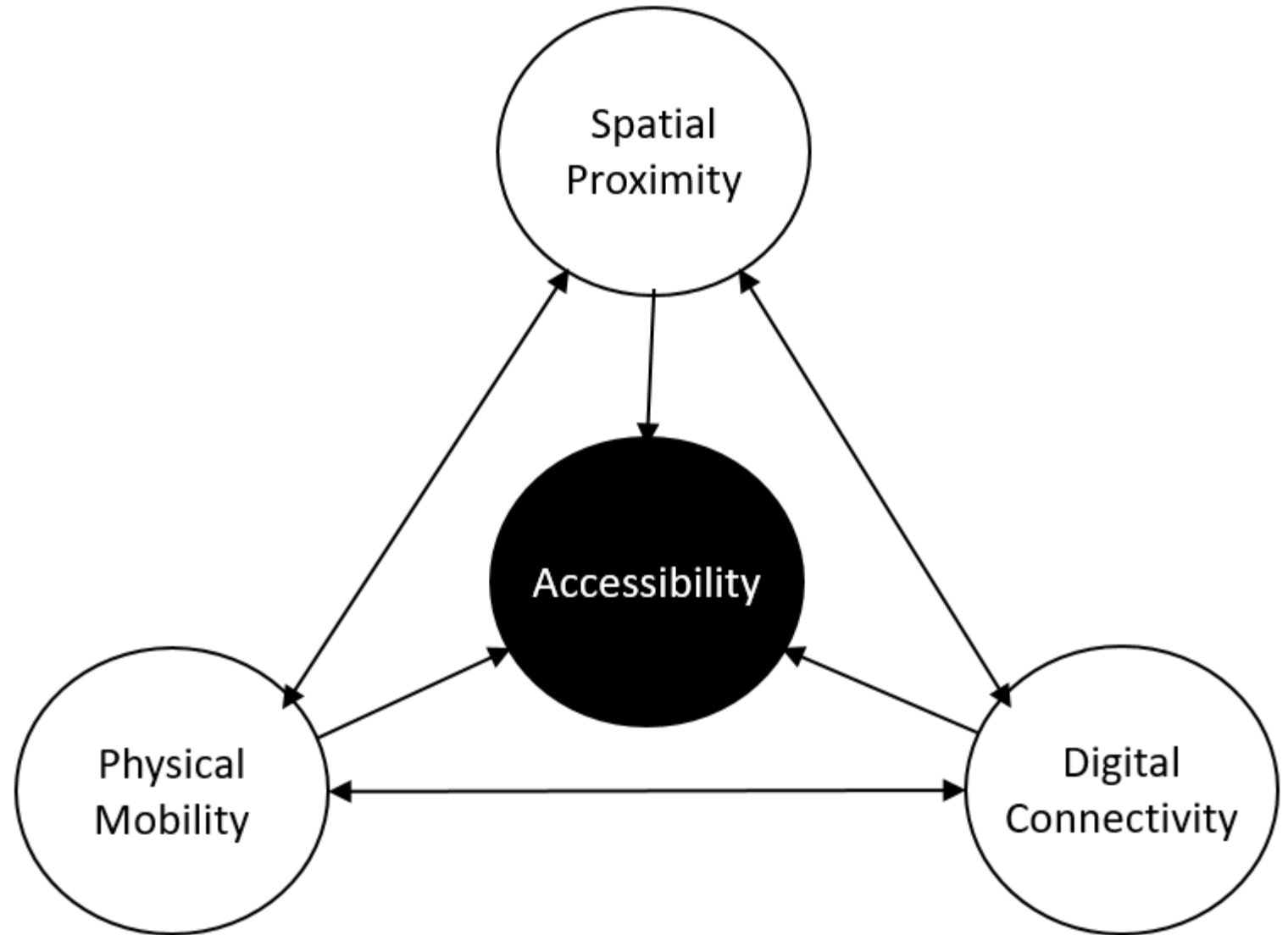
Trafikken betragtes (stadig) som et selvstændigt system

Et effektivitetsparadigme – hvordan udnyttes trafikinfrastrukturen bedst

...men trafik har ikke noget formål i sig selv!



*Tilgængelighed*  
(accessibility) er det  
centrale begreb – *ikke*  
*trafik* (physical  
mobility)



Source: Glenn Lyons

# Paradigme 3: Bykvalitet – ‘Liveability’

---

Baseret på en forestilling om

- At trafikken ikke er en sektor for sig – den er et middel til at opnå byer der er attraktive for borgere, virksomheder og andre brugere af byen

Succesmål

- Bæredygtighed – i alle sine tre dimensioner (økonomisk, miljømæssigt og socialt)

Nødvendiggør

- Nye planlægningskoncepter der sammentænker byens funktioner og trafikbetjening

# David Banister: Sustainable mobility paradigm

## KONVENTIONEL TRAFIKPLANLÆGNING

## BÆREDYGTIG TRAFIKPLANLÆGNING

Fysiske dimensioner

Mobilitet

Fokus på trafik (i bil)

Storskala

Gaden er til trafik

Motoriseret transport

Trafikprognoser

Trafikmodeller

Økonomisk modellering

Trafik som afledt af efterspørgsel

Baseret på efterspørgsel

Øge hastigheden

Minimering af rejsetider

Adskillelse af mennesker og trafik

Social **Sociale dimensioner**

Tilgæ

Fokus **Tilgængelighed**

Lokal

Gader **Fokus på mennesker (også i bil)**

Alle sl

Vision **Lokal skala**

Scena

Multil **Gaden er et rum**

Trafik  
efters

Baser **Alle slags transport (hierarkisk)**

Reduk

Rimel **Visioner om byer**

Integr

# WHAT MAKES A GREAT PLACE?



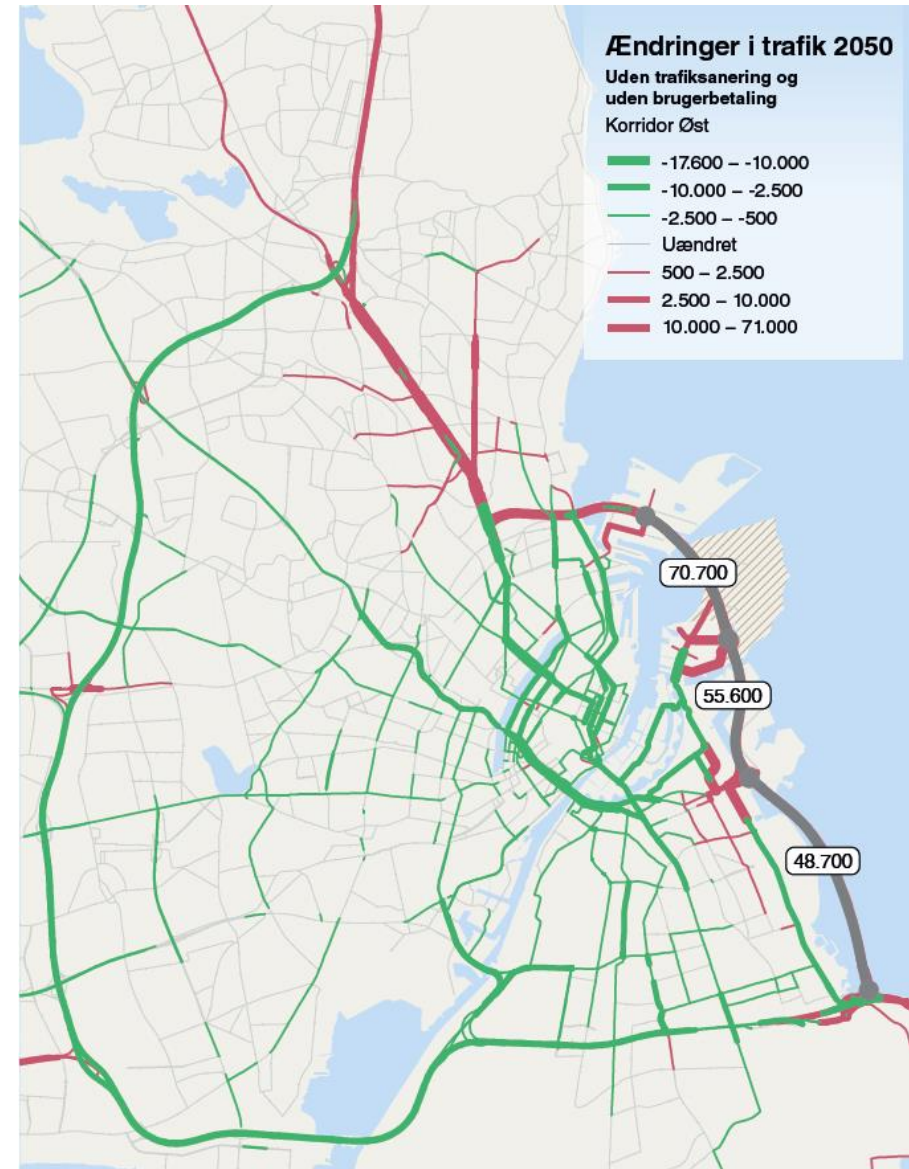


# Østlig Ringvej uden trafiksanering og uden brugerbetaling

Fredeliggør store dele af indre by

Men skaber mere trafik andre steder

Og bemærk: det er en sammenligning i 2050 med og uden østlig tunnelforbindelse – så grøn betyder ikke nødvendigvis mindre trafik end i dag

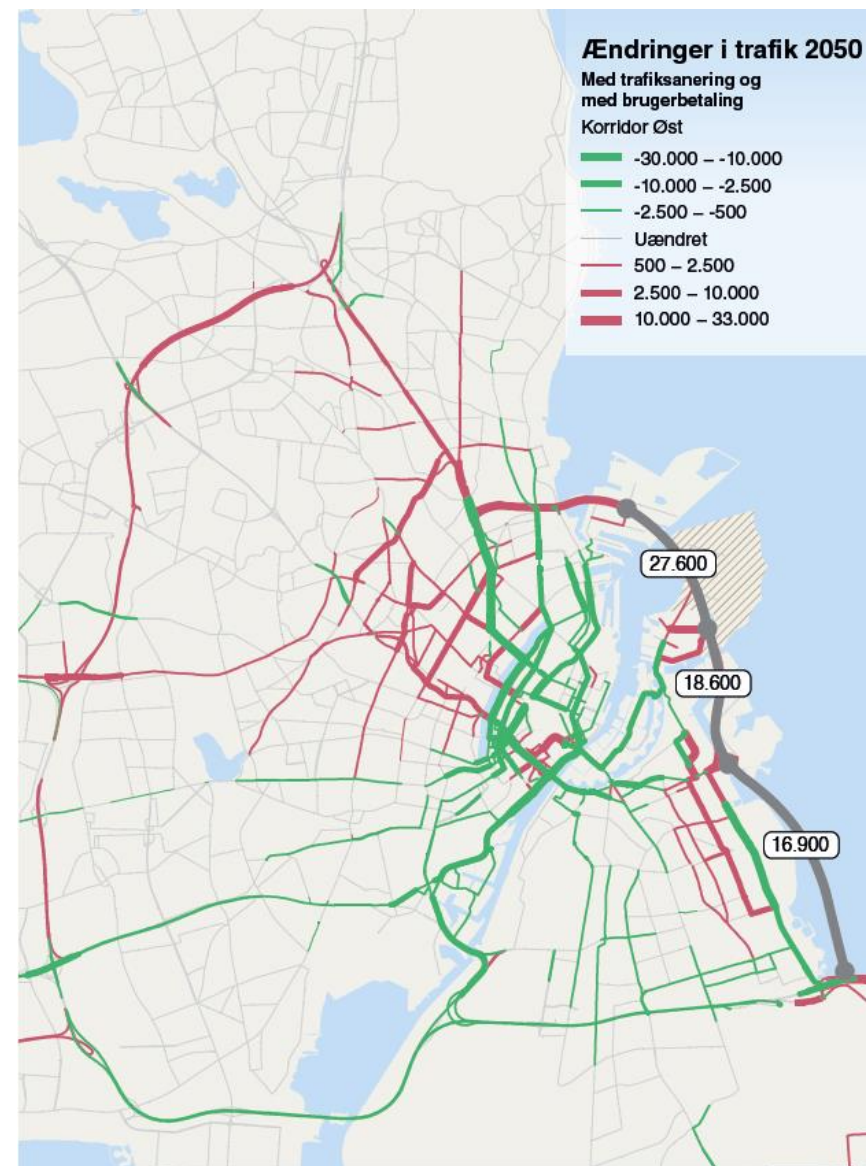


# Østlig Ringvej med trafiksanering og med brugerbetaling

Brugerbetaling får færre til at benytte Østlig Ringvej

Trafiksanering mhp at gøre røde veje grønne

Forligspartierne kunne ikke blive enige om trafiksanering – og de kunne heller ikke blive enige om trafikøer



# Bæredygtig trafikplan for København – med/uden en Østlig Ringvej



Trafikplan baseret på bykvalitetsparadigmet – trafik for byens brugere, ikke for bilens brugere

Trafikøer som gennemgående princip

Ringvej 2 (O2) lukkes som gennemkørsel mellem Langebro og Østerport

Trafik mellem Østerbro, Nørrebro, Vesterbro/Frederiksberg og Amager/Christianshavn ledes via O2 - gennemkørende trafik forhindres ved ensretning og indkørsel forbudt-skiltning eller evt. reduceres med roadpricing

Der er håb forude

