

## Spodbujeni promet: Zakaj širitev cest kljub veliki naložbi ne odpravi zastojev

dr. Aljaž Plevnik, prof. dr. Tom Rye, doc. dr. Luka Mladenovič, dr. Mojca Balant, Andraž Hudoklin  
Skupina za transformativno prometno načrtovanje, Urbanistični inštitut RS

Izkušnje kažejo, da gradnja novih in širitev obstoječih cest spodbujata voznike k novim potovanjem z avtomobili, ki jih brez teh ukrepov ne bi bilo. Največ novih potovanj spodbudijo nove cestne zmogljivosti v urbanih območjih in na obremenjenih odsekih daljinskih cest, torej prav tam, kjer so zastoji že problem. Tako povzročene dodatne poti (ki večinoma niso niti načrtovane, niti predvidene) povzročijo nove zastoje - v dveh do petih letih po odprtju nove ali izboljšane ceste se pojavijo zastoji, ki izničijo načrtovane koristi. Zaradi spodbujenega prometa (angleško »induced traffic«) je reševanje zastojev s povečanjem cestnih zmogljivosti neučinkovito in negospodarno. Na visoko stopnjo spodbujenega prometa v urbanih območjih Evrope kažejo rezultati nedavnega pregleda učinkov 545 cestnih projektov.<sup>1</sup>

Zaradi zelo visokih stroškov gradnje cestne infrastrukture in hitrega izničenja pričakovanih koristi zaradi spodbujenega prometa ter posledično opuščanja podnebnih zavez zaradi takšnih naložb, bi moral biti vsak razmislek o gradnji novih ali razširitvi obstoječih cest pospremljen z objektivno obravnavo izkušenj in učinkov v mestih ter regijah, kjer so tovrstne ukrepe že izpeljali. V nadaljevanju so predstavljene ugotovitve glede spodbujenega prometa, ki smo jih povzeli iz razpoložljive literature.

### Kaj je spodbujeni promet in kaj ga povzroča?

Spodbujeni promet je promet, ki je pritegnjen na izboljšano cesto in ga brez te izboljšave ne bi bilo. Gre za temeljni učinek ekonomske ponudbe in povpraševanja: cena (čas potovanja) pade, povpraševanje (število in dolžina potovanj z avtomobilom) pa se poveča.<sup>2</sup> Kratkoročno se ljudje zaradi boljše ceste odločijo pogosteje potovati z avtomobilom, lahko na več različnih krajev, ali na daljše razdalje. Dolgoročno pa nova ali izboljšana cesta naredi določene lokacije dostopnejše, kot so bile. To privablja novogradnje (večinoma stanovanja in poslovne objekte), ki vodijo k nadaljnjemu spodbujenemu prometu.<sup>3</sup> Takšen promet ni omejen le na novo ali izboljšano cesto – gre za pojav na celotnem koridorju, ki ga ne spremlja zmanjšan promet na vzporednih cestah.<sup>4</sup> Spodbujeni promet je navadno manjši tam, kjer obstajajo dobre alternative uporabi avtomobila (na primer železnica ali tramvaj), in/ali tam, kjer je uporaba cest plačljiva.<sup>1</sup>

### Ali širitev cest zmanjšuje zastoje?

Zaradi pojava spodbujenega prometa širitev cest navadno ne zmanjša zastojev niti v urbanih območjih niti povsod tam, kjer so ceste že preobremenjene. Goodwin je pregledal številne projekte in ugotovil, da novi cestni projekti v povprečju spodbudijo od 10 do 20 % več prometa, kot ga je bilo na omrežju pred projektom.<sup>5</sup> Povprečje se razlikuje med lokacijami in projekti, pri čemer so na že preobremenjenih odsekih

lahko vrednosti še precej višje.<sup>2</sup> Pomembno je, da lahko že nizek delež spodbujenega prometa zlahka povzroči zastoje na odsekih, kjer je cestno omrežje že skoraj polno. Obraten pojav lahko opazimo na cestah med šolskimi počitnicami, ko že majhno zmanjšanje prometa povzroči občutno zmanjšanje zastojev. Zato lahko pričakujemo, da bodo novi cestni projekti, zlasti na območjih, kjer že obstajajo zastoji, povzročili dovolj spodbujenega prometa, da se bodo zastoji kmalu obnovili in pozneje še poslabšali.

Številne raziskave cestnih projektov v metropolitanskih območjih v ZDA so pokazale, da se prometno povpraševanje povečuje z enako hitrostjo kot povečanje zmogljivosti in tako spodbujeni promet zapolni nov cestni prostor v približno petih letih.<sup>4, 6, 7, 8</sup> Nedavni pregled cestnih projektov v 545 urbanih regijah v Evropi, ki ga je opravil Garcia-López s sodelavci, je v povprečju odkril celo višjo stopnjo spodbujenega prometa.<sup>1</sup> Hkrati so ugotovili, da je obseg spodbujenega prometa v tistih evropskih mestih, kjer imajo učinkovit mestni javni prevoz ali regionalno železnico ter konkurenčne alternative vožnji z avtomobilom, polovico nižji kot v ZDA.

### Kakšni so učinki spodbujenega prometa?

Kadar spodbujeni promet vodi do večjih cestnih obremenitev in zastojev od predvidenih, to pomeni, da so koristi cestnega projekta manjše od napovedanih.<sup>9</sup> »Povečana zmogljivost ceste tako poveča število prevoženih kilometrov z avtomobili, da to preseže

potencialno kratkoročno zmanjšanje zastojev, ki naj bi ga prinesla«. <sup>10</sup> Spodbujeni promet lahko povzroči tudi, da je javni prevoz manj uspešen, ker nova ali izboljšana cesta pritegne nekatere nove voznike, ki so ga prej uporabljali. <sup>11</sup> Veliko dokazov še potrjuje, da gradnja cest v urbanih območjih vodi v suburbanizacijo in razpršeno poselitev. To povzroči več avtomobilskega prometa, tudi pri tistih, ki morda ne želijo življenjskega sloga, ki temelji na avtomobilu (Litman, 2023). Hkrati obstajajo tudi dokazi, da je v državah z učinkovito prostorsko politiko, kot je Nizozemska, mogoče zmanjšati širjenje suburbanizacije in s tem povezan promet. <sup>12</sup>

## Viri

<sup>1</sup> Garcia-López, M. À., Pasidis, I., and Viladecans-Marsal, E. (2022). Congestion in highways when tolls and railroads matter: evidence from European cities. *Journal of Economic Geography*, 22(5), 931-960.

<sup>2</sup> Dunkerley, F., Laird, J., and Whittaker, B. (2018). Latest evidence on induced travel demand: An evidence review. Report to Department for Transport, London, UK.

<sup>3</sup> Cervero, R. (2003). Road expansion, urban growth, and induced travel: A path analysis. *Journal of the American Planning Association*, 69(2), 145-163.

<sup>4</sup> Handy, S. (2015). Increasing highway capacity unlikely to relieve traffic congestion. UC Davis Policy Brief.

<sup>5</sup> Goodwin, P. B. (1996). Empirical evidence on induced traffic: A review and synthesis. *Transportation*, 23, 35-54.

<sup>6</sup> Durantón, G., and Turner, M. A. (2011). The fundamental law of road congestion: Evidence from US cities. *American Economic Review*, 101(6), 2616-2652.

<sup>7</sup> Hymel, K. (2019). If you build it, they will drive: Measuring induced demand for vehicle travel in urban areas. *Transport policy*, 76, 57-66.

## Zaključek

Zaradi spodbujenega prometa širitev cest ne reši težav z zastoji, zato se je treba osredotočiti na druge ukrepe. To so predvsem ukrepi za obvladovanje prometnega povpraševanja z zaračunavanjem uporabe cest po dejanski uporabi, parkirnine, prostorska politika, ki zmanjšuje razpršeno poselitev ter ukrepi za izboljšanje alternative avtomobilom, kot so boljši javni prevoz, ločeni pasovi za vozila z več potniki in razširjeno kolesarsko omrežje. <sup>13</sup>

<sup>8</sup> 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), 1-26.

<sup>9</sup> Mackie, P. J. (1996). Induced traffic and economic appraisal. *Transportation*, 23, 103-119.

<sup>10</sup> Noland, R. B. (2001). Relationships between highway capacity and induced vehicle travel. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 35(1), 47-72.

<sup>11</sup> Arnott, R., and Small, K. (1994). The economics of traffic congestion. *American scientist*, 82(5), 446-455.

<sup>12</sup> Levkovich, O., Rouwendal, J., and van Ommeren, J. (2020). The impact of highways on population redistribution: the role of land development restrictions. *Journal of Economic Geography*, 20(3), 783-808.

<sup>13</sup> Litman, T. (2023). *Generated traffic and induced travel*. Canada: Victoria Transport Policy Institute.