

Desk research - byfortætning og kollektiv trafik



INDHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|--|-----------|
| 1 BAGGRUND | 3 |
| 2 KRISTIANSAND - ET BYBÅND MED KOLLEKTIV TRAFIK | 4 |
| 2.1 Systemets opbygning | 4 |
| 2.2 Vurdering af systemets elementer | 5 |
| 3 JÖNKÖPING - TÄNK SPÅRVAGN KÖR BUSS | 6 |
| 3.1 Systemets opbygning | 6 |
| 3.2 Vurdering af systemets elementer | 6 |
| 4 FREIBURG - SUPPLERENDE MEKANISMER | 8 |
| 4.1 Systemets opbygning | 8 |
| 4.2 Vurdering af systemets elementer | 8 |
| 5 EUGENE-SPRINGFIELD - DEMOKRATI I EN BUSBANEPROCES | 10 |
| 5.1 Systemets opbygning | 10 |
| 5.2 Vurdering af systemets elementer | 10 |
| 6 LUND - LUNDALÄNKEN | 12 |
| 6.1 Systemets opbygning | 12 |
| 6.2 Vurdering af systemets elementer | 13 |
| 7 DUBLIN - ET NETVÆRK AF BUSKORRIDORER | 14 |
| 7.1 Systemets opbygning | 14 |
| 7.2 Vurdering af systemets elementer | 15 |
| 8 ÅRHUS - BUSBANER SOM FORLØBER FOR LETBANE | 16 |
| 8.1 Systemets opbygning | 16 |
| 8.2 Vurdering af systemets elementer | 17 |
| 9 ODENSE – FOKUS PÅ BYLIV, IKKE TRAFIK | 18 |
| 9.1 Systemets og planprocessens opbygning | 18 |
| 9.2 Vurdering af systemets elementer | 18 |
| 10 OPSAMLING AF ERFARINGER | 20 |

1 BAGGRUND

Roskilde Kommune har igangsat et Plan09-projekt. Projektet omhandler byfortætning og kollektiv trafik. Formålet er at etablere en sammenhængende planlægningsproces for henholdsvis en opgradering af den kollektive trafik og en øget tæthed i dele af byen.

Udgangspunktet er et ønske om at skabe et højklasset kollektivt trafiksystem - så vidt muligt i eget tracé og på langt sigt skinnebåret i form af letbaner - som en integreret del af en fortætningproces hvor dele af de eksisterende byområder omkring de nye transportforbindelser fortættes.

Dette notat udgør en erfaringsopsamling fra 8 byer som har erfaringer med etablering af lignende systemer. Notatets formål er således at skabe overblik over erfaringer og gode virkemidler, der er afprøvet af andre byer.

De 8 cases er udvalgt med udgangspunkt i drøftelser i arbejdsgruppen bestående af kommunen, COWI og Movia, søgning på internettet samt gennem kontakter til eksisterende netværk.

Der har været fokus på at sikre, at de enkelte cases er sammenlignelige med Roskilde på faktorer som størrelse, projekttype, bystruktur og kontekst. Skandinaviske byer på under 100.000 indbyggere har således naturligt været i søgelyset. Arbejdsgruppen har imidlertid også været åben overfor cases, som ikke er direkte sammenlignelige med Roskilde på disse parametre, men hvor erfaringerne vurderes at være vigtige og brugbare, og direkte kan overføres til Roskilde.

Udover de 8 behandlede case er der igennem processen identificeret en række byer, der tilsvarende kunne være af interesse. Blandt de væsentligste kan nævnes:

- Södertälje, Sverige
- Gent, Belgien
- Mühlhausen, Frankfurt og Bremen Tyskland
- Parma, Italien
- Franske letbanebyer

2 KRISTIANSAND - ET BYBÅND MED KOLLEKTIV TRAFIK

I Kristiansand i det sydvestlige Norge blev der i 1999 vedtaget en strategi, der havde det formål at udvikle byen, med dens ca. 65.000 indbyggere til et byområde med gode urbane kvaliteter, som kunne betjenes effektivt med kollektiv trafik. Visionen, der i dag er opfyldt, byggede på integrationen af 3 hovedelementer:

- Etablering af »Grunnlinjen«, som bussens hovedtracé på en øst-vest akse.
- Oprettelse af »Busmetro«, som et stærkt bustilbud. Dette blev startet i 2003.
- Strategisk udnyttelse og fortætning af arealer langs »Grunnlinjen«.

Med udførelsen af ideerne i visionen har Kristiansand fået et kollektiv trafiksystem, der har kunnet tage kampen op med bilismen, og som fra startskuddet i 2003 til 2006 har fået en passagertilgang på 20 %.

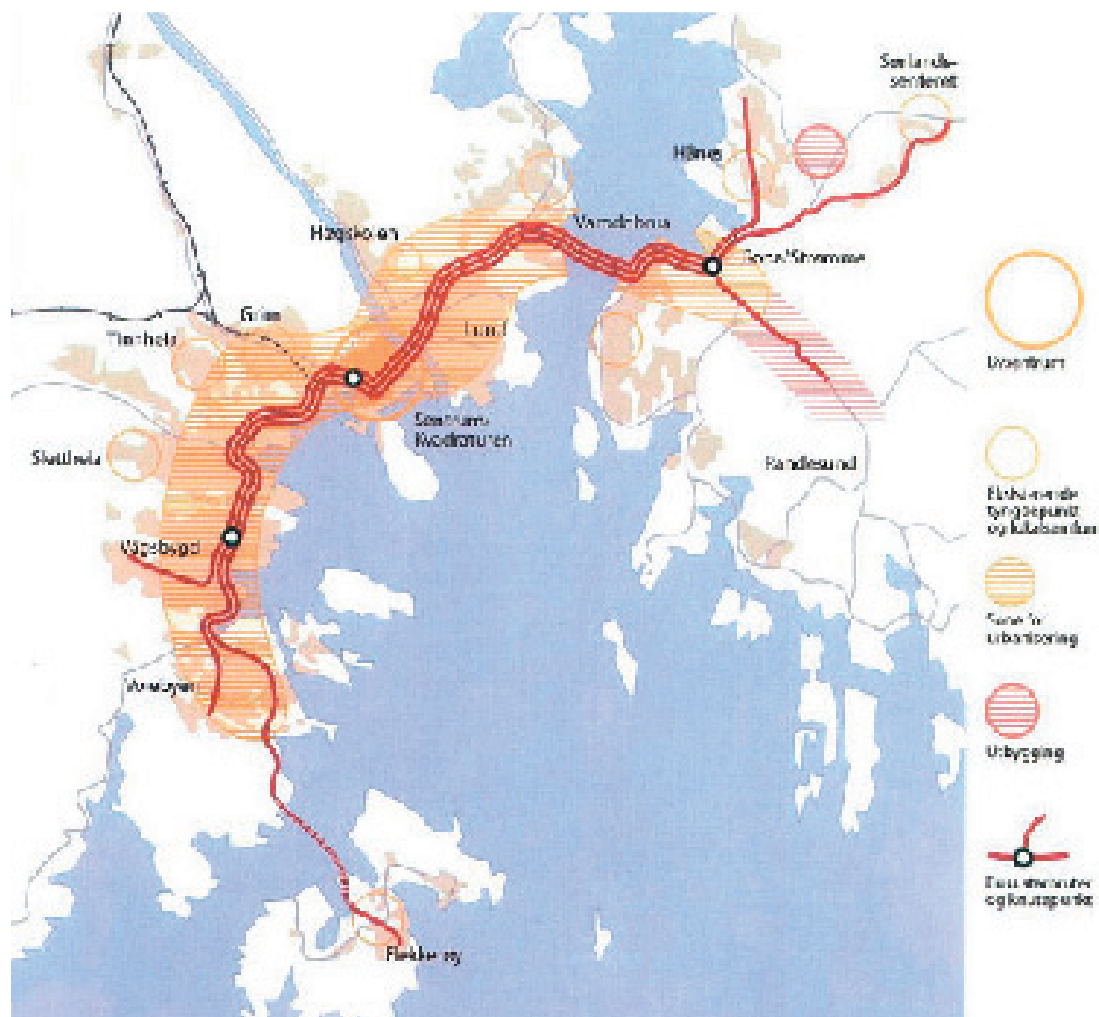
Det interessante ved Kristiansand i forhold til Roskilde er således, at byen som størrelsesmæssigt er beslægtet med Roskilde, har formået at etablere et succesfuldt system med fokus på de samme aspekter om højklasset kollektiv trafik og byfortætning, som Roskilde arbejder med.

2.1 Systemets opbygning

Systemet er bygget op omkring »Grunnlinjen« som er et sammenhængende tracé mellem Rona i øst og Trekanten i vest. Denne linjeføring er 8-10 km lang, har 5-minuttersdrift og føres gennem de mest centrale byområder. Endvidere har det været vigtigt fra projektets start, at »Busmetroen« skulle have samme kvaliteter som et Metro-system. Vigtige elementer er her:

- God fremkommelighed
- Hyppige afgange
- God dækning (Busmetroen dækker 50 % af byens boliger, arbejdspladser og uddannelsespladser)
- Tilgængelighed for alle
- Fokus på design og information

Samtidig har der været sat stærkt fokus på at udvikle områderne i et bånd langs denne linje som det fremgår af kortet. Dette er en mere langsigtet proces, hvor det er tiltænkt, at visionen skal gennemsyre planlægningen også i de kommende årtier. Blandt effekterne af denne planlægning kan nævnes at et indkøbscenter og en række boligprojekter er kommet til i nærområdet til busmetrolinjen, mens en række byggetilladelser samtidig er blevet bundet op på tilstedeværelsen af de højfrekvente linjer. Efter den store passagertilgang ved systemets etablering er der registreret en stagnerende tilgang hvilket tilskrives omlægning af ruteføringen og færre stop, derfor er ruten nu lagt tilbage i det oprindelige forløb, som det fremgår af kortet.



2.2 Vurdering af systemets elementer

Med ovenstående egenskaber er der skabt et stærkt system, der giver gode rejseforhold og lave rejsetider for passagererne i Kristiansand. Visionens succes står da også direkte til at måle i passagertallene, hvor passagertallet i den kollektiv trafik er øget med 20 %. Det er værd at bemærke at det her ikke blot er hurtighed og regularitet der spiller ind, men også i høj grad at busserne har fået et stort imageløft ved indførelsen. Dette er væsentligt at have for øje også i Roskilde.

Samtidig underbygger eksemplet fra Kristiansand, at byudviklingen har en væsentlig rolle i at støtte op om den kollektive trafik, både i at sikre passagergrundlaget på kortere sigt, men også i på længere sigt at ændre hele traditionen omkring brug af bus.

Kilder:

Hjemmesiden for Busmetro projektet: <http://busmetro.no>

Interview med projektleder Are Kristiansen Kristiansand Kommune

3 JÖNKÖPING - TÄNK SPÅRVAGN KÖR BUSS

I Jönköping i Sverige (85.000 indbyggere) besluttede man i starten af 1990'erne at iværksætte en omfattende strategisk planlægning, hvor byplanlægningen og den kollektive trafik skulle gå hånd i hånd.

Dette skulle få stor betydning for byen, som i dag regnes blandt en af Europas førende i forbindelse med bustransport. Med opførelse af systemet lykkedes det at forøge den



kollektive trafiks passagertal med 18 %, mens brugen af bil i byen blev reduceret med 6 %. Løbende forbedringer har siden forbedret passagertallene yderligere.

3.1 Systemets opbygning

Systemet er bygget op omkring 2 krydsende hovedakser (se kortet), hvor busserne kører helt eller delvist i eget tracé og prioriteres i kryds. Dette er etableret gennem en helhedsorienteret infrastrukturplan (se andet kort.)

Akserne forbinder byens centrale funktioner, og kører begge gennem de tætte områder i midtbyen. Akserne har endvidere dannet rammerne for en væsentlig andel byudvikling.

3.2 Vurdering af systemets elementer

Med nogle år på bagen er det muligt for Jönköping at se tilbage på gode og mindre gode erfaringer i processen. I en præsentation fra 2004 sætter projektchefen for projektet fokus på en række elementer, hvoraf nedenstående kan nævnes bl.a. de

relevante for Roskilde.

En af nøglerne til Jönköpings succes er den sammenhængende række af fysiske tiltag som er illustreret ovenfor. Med disse tiltag er opnået ensartet, fremkommelig kørsel, som med lave rejsetider og god kørekomfort, og der sendes et signal om at bussen prioriteres, også der hvor det er på bekostning af biltrafikken.

Systemet bør startes som en stor pakke for at have en markant mærkbar effekt for passagererne, men det skal samtidig forbedres løbende for at sikre, at det bevarer markedsandelene. Hvis etablering af busbaner ses som et engangsforetagende vil systemet i løbet af en årrække miste passagerer igen. Det bør derimod være en løbende proces, hvor det hele tiden står klart hvad de næste milepæle er.

Kilder: Diasshow fra 2004 ved projektchef Leif Öhmann
Jönköping Kommunes hjemmeside: <http://www.jonkoping.se/ovrigt/stadsbyggnadsvision/stadsbyggnadsvisionen/stadenshallbarakommunikationer>

4 FREIBURG - SUPPLERENDE MEKANISMER

Freiburg (med 215.000 indbyggere) er en af de mest succesfulde tyske byer i forhold til at reducere brugen af bil. Mere end 30 års integreret planlægning af kollektiv trafik, byudvikling og støttende mekanismer har gjort at byens biltrafik i dag er på samme niveau som i 1976. Dette er sket på trods af en stor befolkningsstigning i byen og en generel tendens i Europa mod langt mere biltransport i perioden. Passagertallet for offentlig transport er siden 1976 steget fra 85.000 til 186.000 rejser om dagen, hvilket vidner om et succesfuldt system.

Byen er væsentligt større end Roskilde, men er ikke desto mindre et af Tysklands bedste eksempler på en succesfuld integreret strategi for kollektiv trafik, byplanlægning og andre virkemidler, og kan således tjene til inspiration.

4.1 Systemets opbygning

Freiburgs kollektive trafiksystem er bygget op omkring fire stærke letbanelinjer, som suppleres af 22 bus linjer og udgør således et solidt fundament som det er hensigten at bygge videre på. Det, der gør byen interessant i denne sammenhæng er imidlertid i højere grad de mekanismer, der er sat i spil for at trække passagerer over i den kollektive trafik og skubbe dem ud af bilerne.

Blandt disse er en række trafikdæmpende foranstaltninger er blevet sat i værk i Freiburg. Byen indførte allerede i 1973 et af Tysklands største bilfrie områder, og har siden fulgt op på dette ved forskellige designmæssige forhindringer i områder, hvor bilen er tilladt. Bl.a. har vejbelægning med bestemte ujævne sten hjulpet til at nedsætte hastigheden. I 1990 indførtes tillige hastighedsbegrænsninger på alle veje i boligområder på 30 km/t bortset fra hovedveje. Disse begrænsninger dækker i dag samlet områder, hvor 90 % af befolkningen bor.

Der føres tillige skarp kontrol med parkeringspolitikken, og der er således ingen gratis og ukontrolleret parkering i byområdet. Parkering bliver gradvist billigere jo større afstanden er til centrum, hvilket udgør et incitament for, at borgere i regionen benytter de store Parkér og Rejs anlæg der er etableret udenfor byen.

Cyklen er en et vigtigt transportmiddel i Freiburg, og dette har afspejlet sig i planlægningen. Byen har i løbet af de sidste 30 år opbygget et netværk af 500 km sammenhængende cykelsti og har etableret mere end 5.000 pladser til cykelparkering i centrum, særligt i forbindelse med letbane stoppesteder.

Der er sideløbende investeret i vejinfrastruktur, men primært med det formål at lede bilerne udenom byen. Således gives der gode forhold for bilisterne på hovedvejene udenom byen, mens restriktion træder i kraft udenfor disse veje. Dermed koncentrerer trafikken på hovedfærdselsårenerne.

4.2 Vurdering af systemets elementer

Freiburgs succes skyldes i nogen grad faktorer som høj tæthed og eksisterende sporvognstrafik, som Roskilde ikke har, men en tilsvarende vigtig del er de tiltag der er sat i værk for at støtte systemet. Disse tiltag er relevante også i Roskilde, og dækker

bl.a. over skarpe restriktioner på bilerne, gode forhold for parker og rejs, samt for cykler, og ligeledes gode forhold for bilerne i områderne uden for byen, som sikrer at disse ikke fristes til at køre gennem byområdet. Lignende elementer kan overvejes i forbindelse med planlægningen i Roskilde.

Kilder:

Materiale fra European Academy of Urban Environment

5 EUGENE-SPRINGFIELD - DEMOKRATI I EN BUSBANEPROCES

Eugene-Springfield i Oregon, USA stod i begyndelsen af 1990'erne med ønsket om at skabe et kollektiv transportsystem, der på effektiv vis kunne tage udfordringen op med bilismen. Med en størrelse på omkring 300.000 indbyggere er byen stor nok til at have væsentlige køproblemer, men man vurderede ikke at byen havde stort nok fundament økonomisk og befolkningsmæssigt, til at understøtte et letbanesystem. Med inspiration i større byer som Curitiba i Brasilien og Quito i Ecuador undersøgte planlæggerne derfor mulighederne for at lave et transportsystem baseret på busser, men som stadig havde mange af letbanens egenskaber. På den baggrund åbnede linjen EmX i 2006 i en over 6 km lang buskorridor, som løber tværs gennem byens tætteste områder. Projektet er trods dets korte alder blevet betragtet som en succes ikke mindst på grund af den måde implementeringsproblemerne undervejs blev håndteret på. Roskilde kan potentielt blive sat overfor lignende problemstillinger i implementeringsfasen, og derfor kan der være vigtige erfaringer at hente i Eugene på trods af størrelsesforskellen.

5.1 Systemets opbygning

Med et ønske om at ligne en letbane mest muligt har systemet fokus på de samme elementer som letbanen.

- Direkte forbindelser mellem nøgleområder i byen hjælper sammen med et stort omfang af kørsel i eget tracé til at holde rejsetiderne nede. Dette understøttes af få stop på ruten, bus-prioritering i lyskryds samt hurtig på- og afstigning.
- Indretning med fokus på god rejsekomfort og høj tilgængelig i busserne bl.a. grundet specialindrettede lavgulvs busser.
- Høj informationsniveau

5.2 Vurdering af systemets elementer

Med ovenstående karakteristika er det lykkedes at skabe et system med lave rejsetider som giver passagererne en væsentligt kortere og bedre rejseoplevelse. Et andet vigtigt nøgleelement i planlægningen har imidlertid været det fokus, der er lagt på at skabe opbakning gennem en bred og holdbar demokratisk proces. Dette er bl.a. gjort ved at fokusere på at skabe en robust løsning, der med bred politisk enighed både internt i de offentlige instanser og mellem dem sikrer systemet mod skiftende politiske flertal. Samtidig blev det anset som vigtigt at involvere offentligheden bredt, både for at forbedre den samlede løsning med borgernes input, og for at facilitere befolknings ejerskab i projektet.

De væsentligste elementer i processen var:

- Design workshops med politikere, borgere, eksperter og embedsmænd med formål at udvikle design og omfang.
- Individuelle møder med hver grundejer langs korridoren for at drøfte eventuelle problematikker og afklare spørgsmål.
- Tæt samarbejde mellem planlæggere fra både transport organisationen og de lokale myndigheder.
- Løbende involvering af interessegrupper som cyklist- og handicapforeninger.

En sådan tilgang er naturligvis ressourcekrævende, men bliver i Eugene set som en af de væsentligste succeser i processen. Lignende tiltag kan derfor også overvejes i forhold til etableringen af et busbanesystem i Roskilde.

Kilder:

Bus Rapid Transit - The Eugene-Springfield, OR, USA, Experience af Carey, Graham, 2006

Bus Rapid Transit by Stefano Viggiano and Graham Carey

6 LUND - LUNDALÄNKEN

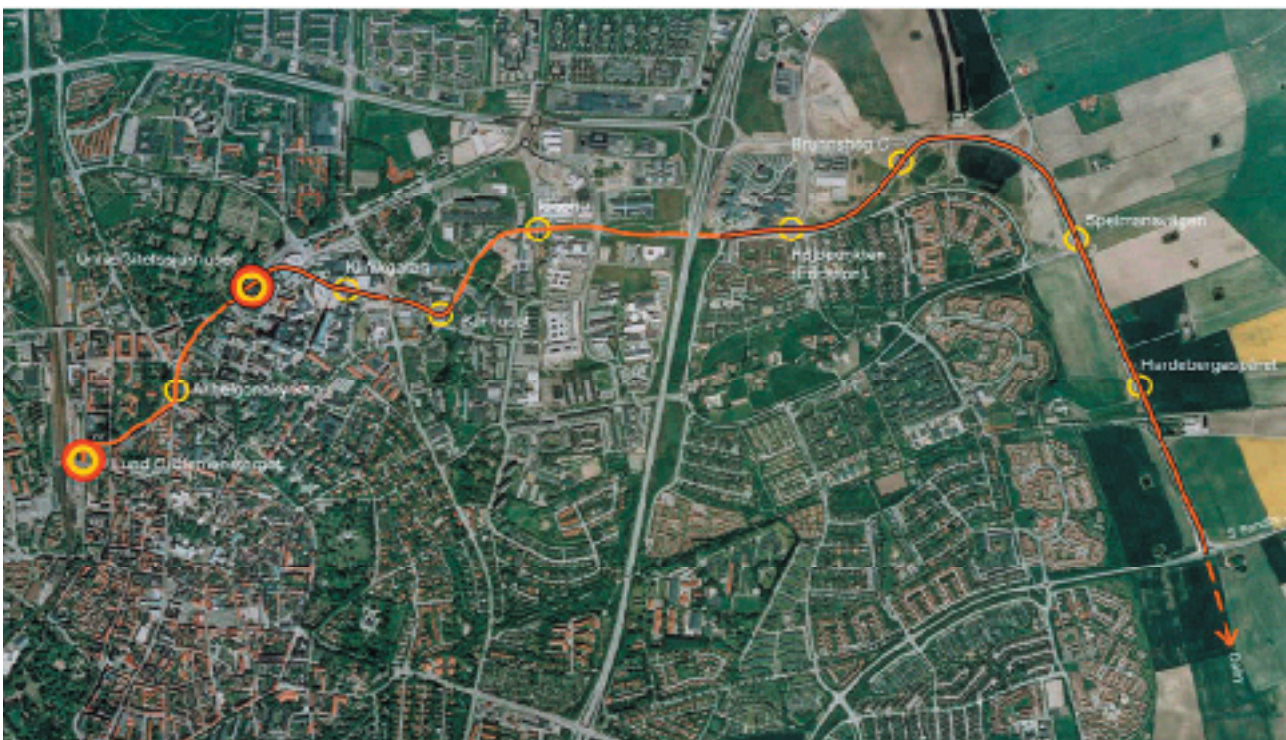
Lund er en universitetsby med 76.000 indbyggere. Lund er beliggende centralt i Region Skåne og med funktion som infrastrukturelt knudepunkt og regionalt center. Lund Kommune har fokus på bymidtens kvaliteter og åbnede i 2003 et letbanetracé, Lundalänken, gennem byen, der indtil letbanen kan etableres, anvendes til bustransport. Disse egenskaber gør at Lund i høj grad er relevant i sammenligning med Roskilde. Lundalänken forløber fra Lund C til Universitetssygehuset, Lunds Tekniske Højskole, forskerparken IDEON, Brunshög og videre mod Södra Sandby. Der er tale om en strækning på ca. 6 km. 25000 beskæftigede og studenter bruger daglig denne kollektive busforbindelse.

Det er oplyst, at Lund Kommune aktuelt arbejder med konkretisering og udformning af nye traceer under devisen »Tænk spor - kør bus«. I denne sammenhæng finder en sammentænkning sted mellem kollektiv trafikbetjening og byfortætning/omdannelse på de strækninger, som vurderes.

6.1 Systemets opbygning

Busstracéet forbinder som beskrevet ovenstående mange af Lunds transporttunge områder. Endvidere er traceet projekteret og udformet med belægninger, kurver, bropassager, signaler etc således, at der teknisk set uden større ombygninger kan indføres sporbunden kollektiv trafik og der er således gjort klar til at tage skridtet videre til en letbane.

Lundalänken dækker ikke blot over en busbane, men også over en samlet strategi for en mere miljømæssigt bæredygtig transport i kommunen, som blev lanceret i 1998 og var implementeret i 2003.



Strategien fra 1998 har følgende 4 punkter

- En stærk indsats for cyklister - 60 mio. SEK er investeret i at sikre flere og bedre cykelstier, gode parkeringsmuligheder for cykler samt at skabe en bred informations-kampagne på området.
- Et hurtigt og komfortabelt busnet, der dækker byens mest betydende områder - busserne kører flere steder i egne baner.
- Kampagne for at få børn til at cykle eller gå i skole - ved at sikre mere sikre skoleveje og informere forældre forsøges det at undgå, at børn bliver kørt til skole.
- Mobilitetskontor - Et kontor er etableret i byen med det formål at sprede information, reklamere for miljørigtige transport tiltag og undervise Lunds borgere i, hvordan de kan hjælpe med at gøre transporten mere miljømæssigt bæredygtig.

I Lund anser man ikke systemet som værende statisk, men forsøger hele tiden at udvikle det. Således analyseres nu mulige fortætningsprojekter samt en ny bydel ved Brunshög, som er planlagt udviklet med 2-3000 boliger og 15-20.000 ansatte. Området er kommunalt ejet og en byudvikling her kan give anledning til en opgradering af Lundalänken i den næste etape, også gennem økonomisk bidrag fra byggeri og ibrugtagen af Brunshög.

6.2 Vurdering af systemets elementer

En vigtig erfaring at drage fra Lund er, at der er meget vundet i ikke at se kollektiv trafik isoleret, men at lancere den som del af en samlet planlægning, der både indeholder byudvikling og en række andre metoder til skubbe udviklingen i den rigtige retning. Lund har udmærket sig ved også at fokusere på andre alternativer til biler og denne integrerede tilgang betragtes som en væsentlig nøgle til systemets succes. Endvidere er Lund et godt eksempel på den vedholdenhed det kræver at vedligeholde et sådant system. Byen vil fortsætte med at udvikle sig, hvilket giver en række udfordringer, men også en række muligheder. Her er projektet i Brunshög et godt eksempel.

Kilder:

»Bymodeller i Øresundsregionen 2025« Arbejdsrapport fra COWI til ÖRIB-samarbejdet. 2007

»LUNDALÄNKEN, en genväg för kollektivtrafiken i Lund«. 2003.

Interview med kontaktperson i Lund: Christian Rydén, Lund Kommune.

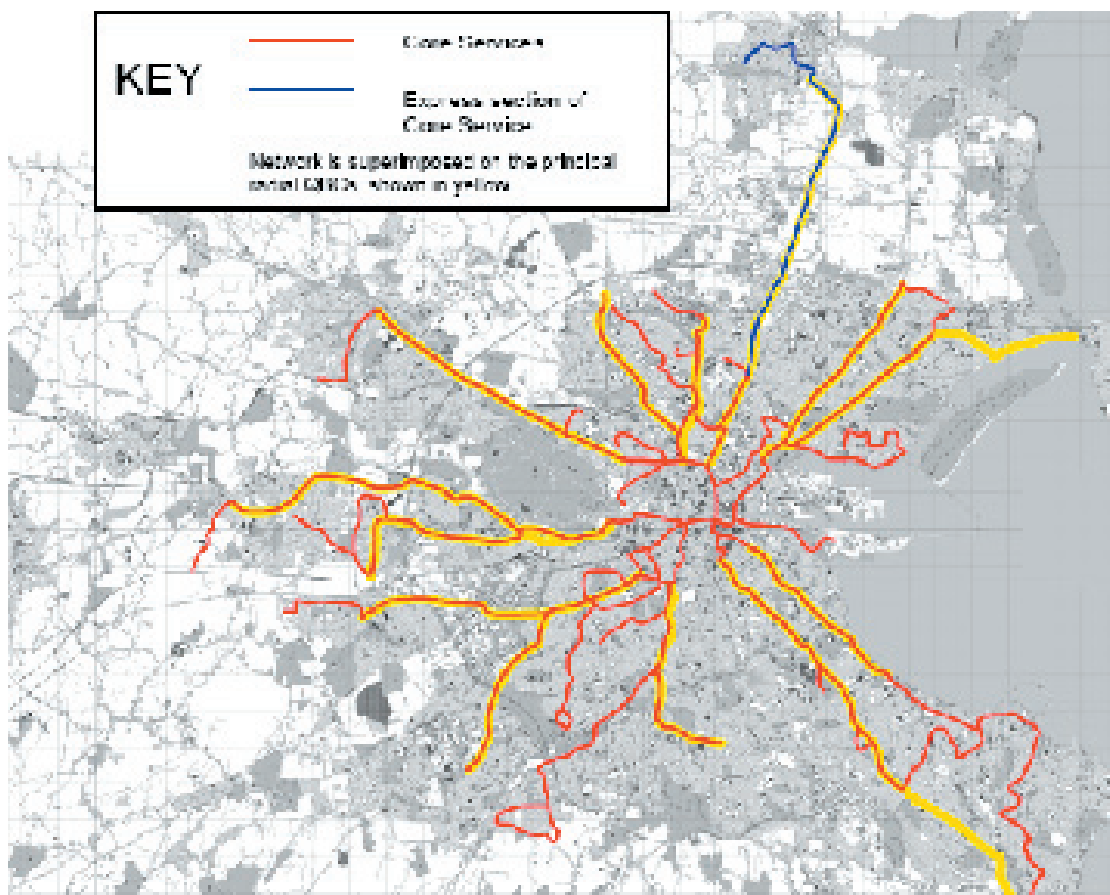
7 DUBLIN - ET NETVÆRK AF BUSKORRIDORER

Der er planer om, at Dublin med 1,2 mio. indbyggere på længere sigt skal betjenes af et mere omfattende letbane- og metrosystem, men i første omgang er det valgt at betjene hele byen med et stærkt system af buskorridorer. Byen har således et netværk af 9 højkvalitets bus korridorer med flere under udbygning, og systemets høje kvalitet har gjort at »International Association of Public Transport« (UITP) har kåret byens bussystem som et af verdens bedste. Bussystemet har siden indførelsen af bus korridorer forøget den sit passagertal med 38 % og betjener i dag over 50 % af byens passagerer i morgenmyldretiden.

Systemets store omfang betyder, at der ligger et meget stort erfaringsmæssigt grundlag med etablering af busbaner, da hele processen er løbet igennem mange gange. Dette gør, at Dublin, trods de klare forskelle i forhold til Roskilde, kan have mange relevante erfaringer for Roskilde.

7.1 Systemets opbygning

Systemet bestod i foråret 2006 af 9 etablerede bus korridorer, mens yderligere 5 radiale korridorer var under opførelse. Endvidere har byen en række stærke ringru-ter der benytter flere af de samme principper. Dette har givet et stærkt system med fokus på sammenhæng mellem de forskellige transportmidler.



7.2 Vurdering af systemets elementer

Med et omfattende netværk som det i Dublin er der løbende blevet opsamlet erfaringer, og der er set åbent på både de elementer, der virker og de der ikke virker. Følgende er sammenfattet nogle af de væsentlige erfaringer fra Dublin, som kan have relevans for Roskilde:

- Ud over andre oplagte fordele ved de mange hurtige buslinjer Dublin, så har der været positive erfaringer med at holde fokus på sammenhængen mellem linjerne og andre kollektive trafik tilbud. Der er lagt stor vægt både på at sikre korrespondance mellem de forskellige transportmidler, og på at gøre skiftene behagelige. Dette kan være en relevant betragtning for Roskilde. Her bør det overvejes at sætte særligt fokus på skiftene mellem ruterne i de to hovedtracéer, regionale busforbindelser som S600 og togforbindelser.
- I en rapport fra 2006 vurderes det at bussernes betjening af forstæderne ofte er problematisk. Forstæderne er ofte betjent ved at lade de højklassede busser køre omveje med mange stop, eller gennem sporadisk betjening med lavfrekvente lokale ruter. Begge tilgange har været problematiske og det foreslås derfor i 2006-rapporten at holde den højklassede trafik på de direkte linjer, mens forstæderne betjenes bredere af opgraderede lokale netværk. Det er vigtigt i forbindelse med ruteplanlægningen i Roskilde at holde denne erfaring for øje. Jo mere direkte linjeføring på hovedlinjerne, jo mindre tid spildes for hovedparten af passagererne. Det vil således også være vigtigt at indtænke et godt supplerende netværk.
- Information og marketing har naturligt vist sig som et vigtigt aspekt for Dublins bussystem, og vil også være det i Roskilde. Et aspekt er bred information og reklame kampagne, men mere målrettede kampagner mod specifikke målgrupper vil også være væsentligt, da forskellige befolkningsgrupper har forskellige behov og forudsætninger.

Kilder:

Dublin Bus Network Review af Dublin Bus og MWA

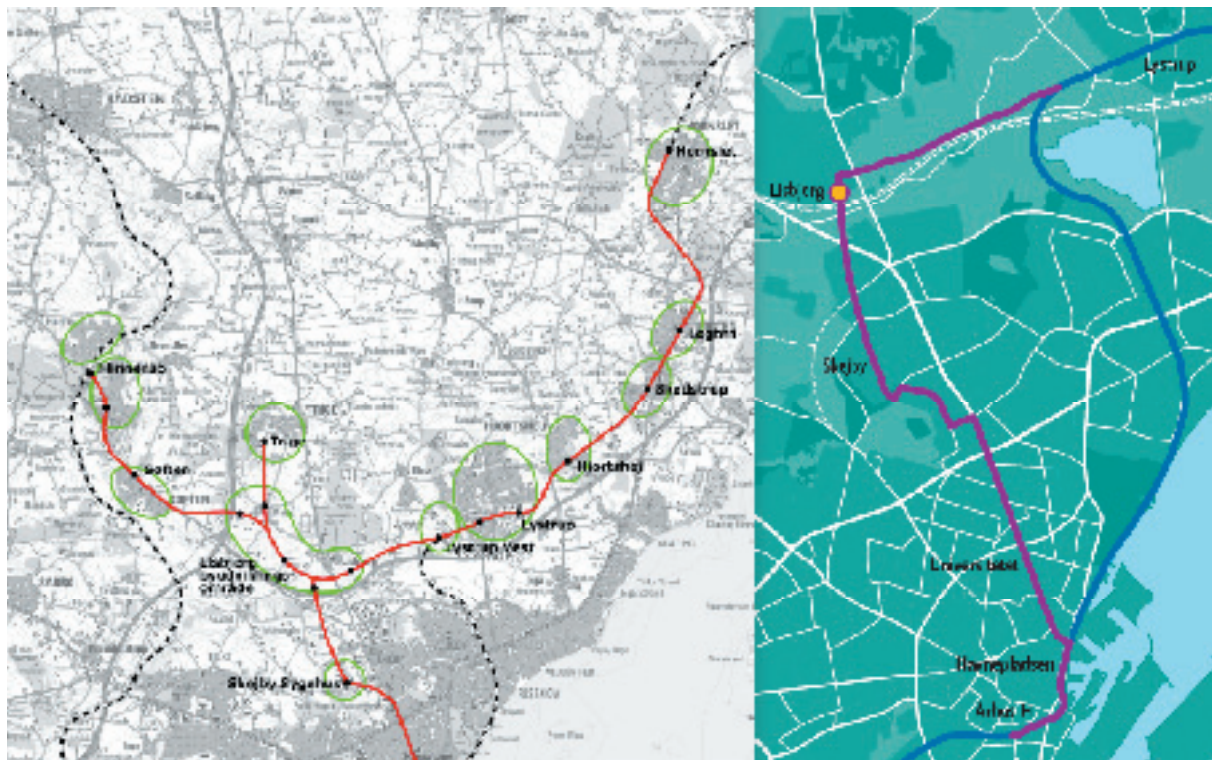
8 ÅRHUS - BUSBANER SOM FORLØBER FOR LETBANE

I Århus har mulighederne for at indføre et letbanesystem i byen været diskuteret i mange år, men har nu udkrystaliseret sig konkrete planer for en 1. letbane etape, som skal forbinde nogle af byens kerneområder. Letbanens tidshorisont har imidlertid gjort det attraktivt at etablere busbaner i det kommende letbanetracé som et første skridt på vejen mod letbanen. Århus er med 300.000 indbyggere noget større end Roskilde, men to forhold gør at Århus er relevant at sammenligne med:

- Århus har netop fokus på at få byudvikling og kollektiv trafik til at gå hånd i hånd.
- Århus kommer til at gennemløbe en proces, der i en dansk kontekst på mange måder ligner den Roskilde står overfor, og da Århus ligger et par år foran kan der være mange gode erfaringer at hente.

8.1 Systemets opbygning

Linjeføringen af letbanen i Århus er som det fremgår af figurerne integreret med udviklingen af mange af byens helt store byudviklingsområder. En ny by i Lisbjerg med 20.000 indbyggere, en 3-dobling af Skejby Sygehus, udviklingen på havnen med 700.000 m² boliger og erhverv, markant forventet vækst på universitetet samt løbende udvikling af de nordlige byer langs tracéet skal være med til at sikre letbanen et godt kundegrundlag, mens letbanen samtidig sikrer et godt transportudbud i de nye byudviklingsområder.



Figur 8.1 Illustrationer af integrationen af byudviklingsområder og kollektiv trafik i forbindelse med den planlagte letbane.

8.2 Vurdering af systemets elementer

Netop ideen bag, at byudviklingen sker i så tæt tilknytning til udviklingen af højklaset kollektiv trafik er et vigtigt aspekt også for Roskilde både med henblik på at sikre systemet et godt afsæt, men ikke mindst for at sikre at der på lang sigt skabes en tradition omkring brugen af kollektiv trafik.

Etableringen af kollektiv trafik i et byudviklings område for dette er udbygget har den fordel, at de nye indbyggere gives et egentligt valgt når de flytter ind. Det er en reel mulighed at benytte den kollektive trafik, og kan betyde at familier kan klare sig med en bil eller helt uden. Udbygges området derimod først, hvorefter der et par år senere etableres kollektiv trafik, så vil mange familier allerede have investeret i bil, og når den nu holder i garagen, og det er blevet en vane at bruge den, så er det langt svære at få indbyggerne til at bruge kollektiv trafik.

Kilder:

materialet hjem letbanens hjemmeside hos Midttrafik: <http://www.midttrafik.dk/letbane/Forside++Letbane>

9 ODENSE – FOKUS PÅ BYLIV, IKKE TRAFIK

I Odense (160.000 indbyggere) har byrådet besluttet at skabe en sammenhængende midtby med bylivet i fokus. Der skal etableres nye byrum og den gennemkørende trafik skal ophøre. Midtbyen får et stort fodgængervenligt område med gode parkeringsmuligheder. Noget af biltrafikken skal nedrosles og fordeles på andre veje end i dag. Samtidig skal flere af de daglige ture tages til fods, på cykel eller med kollektiv trafik. Byrådet har tillige besluttet, at igangsætte planlægning og anlæg af en letbane på de vigtigste strækninger gennem byen og en kanalforbindelse etableres, så Odense får sin første ringvej.

Odense er væsentligt større end Roskilde og kan derfor ikke sammenlignes direkte. Alligevel er byen interessant i forhold til Roskilde, da den planlægningsmæssigt skal gennemløbe mange af de samme trin som Roskilde skal igennem. Med en plan om at de første fysiske ændringer kan påbegyndes i 2009 er byen planlægningsmæssigt et par skridt foran Roskilde, og det gør at den er relevant både til sammenligning nu, men også at følge løbende gennem processen de kommende år.

9.1 Systemets og planprocessens opbygning

Der arbejdes med 2 hovedlinjer for kollektiv trafik, som udgår radially mod de 4 verdenshjørner. 1. etape forbindes til et nyt hospital samt Universitetet. I planlægningen indgår flytning af busruter med henblik på at give maksimal fremkommelighed.

Der arbejdes på fastlæggelse af umiddelbare omlægninger med henblik på at give prioritet til og opgradere de linjer, som betjener pendlere. Dette betyder bedre service på de centrale strækninger, på bekostning af høj frekvens i tyndere områder.

Byrådet har afsat 250 millioner til at løse opgaven over de næste 10 år. For at finde gode løsninger skal der tages mange forskellige værktøjer i brug, bl a:

- * Hastighedszoner
- * Bedre fremkommelighed for busser
- * Velordnet cykelparkering
- * Støjdæmpende asfalt
- * Parkeringspladser ved motorvejen med omstigning til busser

Der arbejdes i den forbindelse frem mod en samlet trafik- og mobilitetsplan, som skal have fokus på byliv som et bykvalitetsprojekt og et strategisk byudviklingsprojekt. Til brug i denne planlægning er der udarbejdet en værktøjskasse, hvori 30 forskellige trafikinitiativer i Odense vurderet. For hvert værktøj er opstillet kriterier, som er vigtige for at nå målet, nemlig skabelse af en sammenhængende midtby med bylivet i fokus, og at tilskynde til gang, cykling og kollektiv trafik set i et bæredygtighedsperspektiv.

Værktøjskassen bliver brugt i kontakten med interesseorganisationer, borgere og øvrige involverede myndigheder. Beskrivelserne af de enkelte trafikinitiativer i værktøjskassen indeholder henvisninger til erfaringer og initiativer i andre danske og europæiske byområder.

9.2 Vurdering af systemets elementer

Arbejdet med en trafik- og mobilitetsplan i Odense Kommune har mange elementer

til fælles med Roskildes situation. Intentionerne om at integrere overvejelser om opgradering af den kollektive trafik med et strategisk byomdannelsesprojekt er parallelle.

Et nærmere studie af den løbende proces i Odense vil være nyttigt, da Odense Kommune er længere fremme i planlægningen end Roskilde, og den beskrevne værktøjskasse kan blive til stor inspiration for tilsvarende øvelser i Roskilde.

Kilder:

Interview med planlægger Claus Henriksen, Odense Kommune.

Værktøjsskassen på: <http://www.odense.dk/Topmenu/ByMiljø/Planlægning/Trafikplan.aspx>

10 OPSAMLING AF ERFARINGER

På baggrund af vurderingerne i de 7 udvalgte cases kan en række gode råd til planlægningen af kollektiv trafik og byudvikling i Roskilde identificeres. Fælles for alle projekterne er, at det i bussystemerne forsøges at efterligne de gode karakteristika ved effektive letbane og metrosystemer.

Hurtighed og regularitet

At rejsetiderne er lave, og at bussen kommer til tiden kan betragtes som kerneydel- sen i bussystemerne. Disse karakteristika kan understøttes på flere måder primært gennem etablering/reservering af særlig spor til busser og gennem prioritering i lyskryds. En væsentlig erfaring fra Jönköping er her, at busprioriteringen skal være sammenhængende for at give den optimale effekt.

En væsentlig erfaring, bl.a. fra Århus og Dublin er, at linjeføringen skal være så direkte som muligt mellem de koncentrerede byområder. Snoede linjer skaber nok bredere dækning i områder, der ikke ligger tæt på den direkte linjeføring, men ko- ster store tidstab for de passagerer, der ikke skal af eller på i disse områder. Nettet af lokale busser må ikke glemmes, da de bl.a. skal fungere som tilbringerruter til de direkte forbindelser.

Integration af byudviklingen/fortætning

Et andet af kerneaspekterne er, at byudviklingen skal integreres med planlægningen af den kollektive trafik. Dette skaber både bedre passagergrundlag her og nu, men skaber også på langt sigt langt bedre forhold for kollektiv trafikbetjening. Dette har i høj grad været prioriteret i byer som Århus, Jönköping, Kristiansand og Lund. En vigtig erfaring er her, at den kollektive trafik i videst muligt omfang skal være tilgæn- gelig ved ibrugtagen af de nye byområder for at sikre, at indbyggerne fra start ser den kollektive trafik som en mulighed.

Supplerende virkemidler

De mest succesfulde byer i forhold til passagertal har bl.a. opnået succesen gennem brug af et bredt udsnit af supplerende virkemidler. En del af disse er blødere virke- midler som etablering af »parker og rejs« faciliteter og stoppesteder designet til lette og behagelige skift fra cykel eller anden kollektiv trafik. Det er i den forbindelse en vigtig erfaring bl.a. fra Lund, ikke at glemme forbedringer for andre alternativer til bilen, såsom gode forhold for fodgængere og cyklister.

Det er imidlertid samtidig erfaringen fra bl.a. Freiburg og Lund, at de blødere vir- kemidler får bedst effekt, når der også tages hårdere midler som stram parkerings politik, fartbegrænsninger og bilfri zoner i brug.

Information og marketing

Reklame og information er to aspekter, der erfaringsmæssigt har vist sig vigtige i de undersøgte cases. Her er et godt råd fra Jönköping at udnytte den publicity det giver at starte systemet som en samlet pakke, så det kan mærkes for borgerne, og så det får sendetid i medierne. Information og marketing spænder bredt i de forskellige cases, hvor bl.a. Lund kan nævnes med et »mobilitetskontor« og Dublin kan nævnes med målgruppespecifik marketing.

Demokrati i processen

I vedvarende, langsigtet projekt som det der planlægges i Roskilde er det vigtigt med et solidt demokratisk fundament, som kan holde til skiftende byråd og holdninger bredt i befolkningen. Her har Eugene-Springfield har stor succes med at fokusere på den demokratiske proces. Hermed er der både skabt en bred politisk løsning, goodwill i befolkningen og et bedre system via input fra relevante interessegrupper. Der er mange forskellige tilgange, men det anses som vigtigt at have det demokratiske aspekt med fra starten.