

Byplanmøde 2008

Delmøde

Sammenhæng mellem trafikformer med det formål at få flest mulige bilister til at køre på skinner

Udlandet har – lige som Danmark – erfaret at det kan være meget vanskeligt at få bilister fra bilen og ind i en bybus. Den opleves som langsom og uhensigtsmæssig.

Til gengæld har en del byer siden begyndelsen af 90'erne fået bilister i stort tal til at vælge kollektiv skinnertrafik ind til byer og på tværs af byer – når man opfylder tre behov:

- Høj frekvens – der opleves som hurtig transport
- Nemme omstigningsmuligheder fra bil til skinner på overskuelige parkeringspladser, der er lagt i forbindelse med indkøb eller lignende
- Sammenhængende prisstruktur mellem parkering og skinnertransport, som gør det attraktivt at stille bilen

Alligevel er den kollektive overfladef trafik i Danmarks byer alene baseret på busser, og den kollektive trafik er ikke samtænkt med de udenlandske erfaringer, der har fået mange bilister til at vælge den kollektive skinnertrafik.

Mange storbyer har investeret i at få tre skinnertrafikformer, tog, metro og letbaner til at arbejde sammen. Letbanerne er tænkt som fødelinier til tog og metro, og det har betydet, at mange bilister har set fordelene ved at lade bilen stå. Samtidig har man bibeholdt busruter i de tyndere befolkede byområder, som fødelinier til skinnertrafikken.

Vi har netop hørt om helt nye trafikterminaler, der er lokaliseret i krydsningspunkterne mellem nuværende motorveje og nuværende eller kommende jernbaner, men jeg vil fokusere på en type parkeringsanlæg til brug i bymæssige omgivelser.

En del af forklaringen på de mange bilister, som i dag kører på skinner i Europas byer er, at man i byområder har anlagt mange mindre park&ride anlæg i forbindelse med togstationer og letbanestandssteder, der ligger sammen med indkøbsmuligheder, benzintanke o.l.

Ved hver parkeringsanlæg, kan man allerede ude på indfaldsvejen se, hvornår det næste tog/letbane går, og hvor mange parkeringspladser der er ledige.

Men park&ride anlæggene skal samtænkes i en prisstruktur – som er **attraktiv for bilisterne**. Den samlede pris for parkering og transporten skal opleves attraktiv. Alternativt kunne man betale for parkeringen og lade parkeringsbilletten fungere som returbillet samme dag.

Vigtige pointer for at få bilisterne på skinner:

- Tænk helheder – det skal give rationel mening for en bilist at skifte transportmiddel
- Tænk både i økonomi og tid (billetpris, parkeringsafgift, transporttid og høj frekvens på skinnertrafikken)
- Tænk i tryghed og praktik – (parkeringsnære muligheder med f.eks. indkøb, restauranter, offentlige kontorer, restauranter)
- Trafikterminaler er gode til langdistancen
- Mindre knudepunkter er gode i byerne og i forstadsområder i forbindelse med parkeringsanlæg langs baner

Københavns metro har kun fået ganske få procent af bilisterne til at benytte denne kollektive trafikform

Men i Strassbourg valgte man at samtænke den kollektive trafik med bilisternes behov, ved f.eks. at anlægge et antal park&ride anlæg i yderdistrikterne langs byens nye letbanesystem og lade parkeringsbilletten være adgangsbillet til letbanen. **25 pct. af bilisterne har skiftet vaner** – helt uden road-pricing osv. alene fordi løsningen for den rationelle bilist er billigere og mere bekvem.

Jeg har taget et antal løbblade med om udviklingen i bytrafik på skinner, ikke alene i Strasbourg, men også i Frankrig og i det øvrige Europa, samt om udviklingen i Norden, men den er ikke imponerende.

Det er svært at beskrive letbanesystemet i Strasbourg i ord. Derfor vil jeg gerne vise en DVD fra byen, som vi har fået sponsoreret af TV Frederiksberg. Den viser, hvordan man har indtænkt en miljøvenlig kollektive bytrafik i smukke og velfungerende byrum i byen.

Så kan man jo samtidig sidde og fundere over, om man ikke kunne overføre disse erfaringer til en letbane langs Ring 3, samt radiale letbanelinier fra Herlev og Lundtofte ind mod City, som Region Hovedstaden har foreslået i sin udviklingsplan.

Hensynet til smukke og velfungerende byrum ved nye trafikanlæg på skinner skal være indtænkt fra starten som i Strasbourg. Det ser man ikke altid i udlandet, men vi skal jo også have nogle fordele i Danmark ved at begynde 20 år efter de andre lande i Europa.