

Interview med Mona Kølbæk,
byplanarkitekt i Roskilde Kommune

På forkant med bæredygtig byudvikling



Fortætning i Roskilde på collage. Illustration: Roskilde Kommune

Af Susanne Bøcker, *Dansk Byplanlaboratorium*

Plan09 i Roskilde Kommune

Plan09 i Roskilde Kommune fokuserede på muligheder for fortætning af bymidten. Dette i kombination med en mere effektiv kollektiv trafik og en ændret parkeringsstrategi, hvor p-pladserne placeres i kanten af bymidten. Plan 09 viste gennem konkrete eksempler, at fortætningen giver basis for både bedre og billigere kollektiv trafik. Roskilde Kommune har mange punkter på dagsordenen, men hos både planlæggere og politikere prioriteres et fokus på 'hvad det gode liv er, eller kan være' for kommunens borgere. Dette bliver omdrejningspunktet for interviewet med Mona Kølbæk, med forskellige eksempler og ligger også i forlængelse af Plan09 projektet i Roskilde Kommune.

I tilfældet med Roskilde Kommune kendetegnes fysiske realiseringer endnu ikke som de boliger, kontorer eller parkeringshuse, der på sigt skal fortætte bymidten. Det handler lige nu om bevægelse; initiativer til elcykler og en ændret busplan.

Udviklingsprogram

Fysiske realiseringer direkte fra Plan09 eksisterer endnu på skitseplan, men resultatet af Plan09; tanker og visionerne er indarbejdet i kommuneplanen 2009. Herfra er arbejdet skudt videre i en projektgruppe, der arbejder direkte med, hvordan bymidten kan fortættes. I et 'Udviklingsprogram' – en mellemformsplan mellem kommune- og lokalplan – videreudvikles kommuneplanen. Krav og ønsker til de enkelte områder i bymidten, som grundlag for den videre planlægning er affødt heraf.

Synergi mellem fortætning og mobilitetsstrategi

Roskildes ønske om fortætning af bymidten er kommet tættere på en realisering via undersøgelser og beregninger udført under og efter Plan09. Resultatet er en mobilitetsstrategi, hvor undersøgelserne om trafikken i dag ligger grundstenene for at kunne udvikle en ny busplan og cykelplan. En klimagruppe arbejder endvidere med undersøgelser om, hvordan kommunen kan nedsætte deres CO₂, og er derfor inde over både bus- og cykelplanen.

"Vi fik et regnestykke, der sagde, at vi godt kunne putte ekstra funktioner ind uden, at det giver mere biltrafik. Det var en understøtter, Plan09 nåede frem til"

*Byplanarkitekt Mona Kølbæk,
Roskilde Kommune*

Mobilitetsstrategien har hjulpet til at afmontere tvivlen om, at en fortætning af bymidten ville skabe kaos i. Beregningerne bygger på, hvordan forskellige ændringer påvirker hinanden. Kølbæk siger: "Vi fik et regnestykke, der sagde, at vi godt kunne putte ekstra funktioner ind uden, at det giver mere biltrafik. Det var en understøtter, Plan09 nåede frem til". Mobilitetsstrategien viser, at der er plads til, at den kollektive

trafik omlægges og at parkeringsarealer i bymidten kan ombygges: "Det der sprang os i øjnene, var de store parkeringsarealer i midtbyen", siger Mona Kølbæk. Fokus blev lagt på, hvordan disse kunne udnyttes mere intensivt ved at samle parkeringen i huse og få aktivitet derind samtidig, i stedet for store tomme områder.

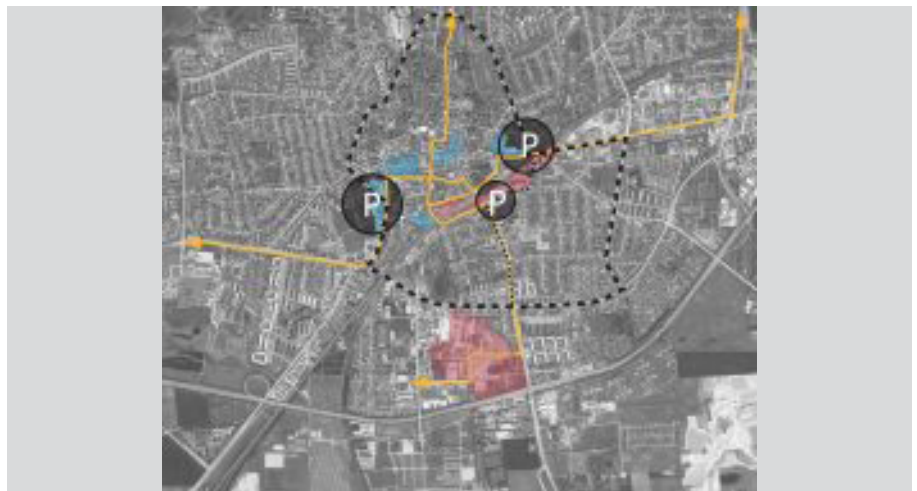
Busplan

Sammen med MOVIA laver kommunen en ny busplan, som træder i kraft i december 2011. Kommunen satser på at få vigtige linjer opgraderet med to højfrekvente A-buslinjer, der vil krydse hinanden i bymidten og dække de vigtigste besøgsmaal og største befolkningskoncentrationer. Således har kommunen flyttet nogle buslinjer og nedlagt andre for at få højere betjening på enkelte hurtige linjer. Linjerne er ikke direkte udpluk fra Plan09, men i princippet de samme. Med buslinjernes omlægning håber kommunen, at flere borgere vil tage bussen og at de ekstra funktioner, kommunen ønsker, kan få plads i bymidten uden, at det hele sander til i biltrafik, siger Kølbæk.

Cykelplan og elcykler

Forbedrede forhold for cyklister er en udløber af ønskerne om byfortætning og derfor også en del af en efterfølgende udvikling af mobilitetsstrategien fra Plan09. Tanken er at aflaste trykket i midtbyen ved at lave en forbedret cykelplan, så de borgere, der bor tæt på Roskilde og normalt tager bilen, får nemmere ved, og dermed lyst til, at tage cyklen. Det hele handler om, hvordan kommunen får realiseret, de tanker den har for udvikling i bymidten, siger Mona Kølbæk.

Cykelplanen udvikles bl.a. i sammenhæng med en klimagruppe og gruppen finder løbende på nye initiativer for at påvirke borgerne. Et initiativ, der har haft stor succes er udlejning af **elcykler**. Politikerne er meget interesserede i klima og gav fuld opbakning til indkøb af elcykler. Folk, der normalt ville tage bilen, lejede en elcykel i tre måneder, og nogle har sidenhen investeret i én. Mona Kølbæk siger, at Roskilde er kuperet, så nogle har måske tidligere fravalgt at cykle. Cykelplanen ligger i forlængelse af implementering af busplanen og på den måde afføder og påvirker den ene idé den anden.



Kort over nye busruter og parkering. Illustration: Roskilde Kommune

Ændring af folks adfærd er svært og som kommune skal man handle aktivt og formidle rigtigt. Mona Kølbæk understreger nødvendigheden af at vise borgerne, at det er nemt at tage (el)cyklen, at det er nemt at tage (A) bussen. At nå dertil for kommunen kræver strategier og planer.

Sortebrødre Plads

Udviklingen af bymidten starter ved **Sortebrødre Plads**, et område i bymidten, også beskrevet i plan09projektet. Her er en investor interesseret i at udvikle butikker, kontorer og et parkeringshus, men udvikling i Roskilde sker ikke for enhver pris. Politikerne ønsker at give bymidten et kvalitativt løft og er opsat på, at erfaringer fra dette første byggeri skal være positive, fordi de skal være byggesten for den kommende udvikling. Derfor har forvaltningen, i dialog med investoren, skitseret krav og ønsker til byggeriet,

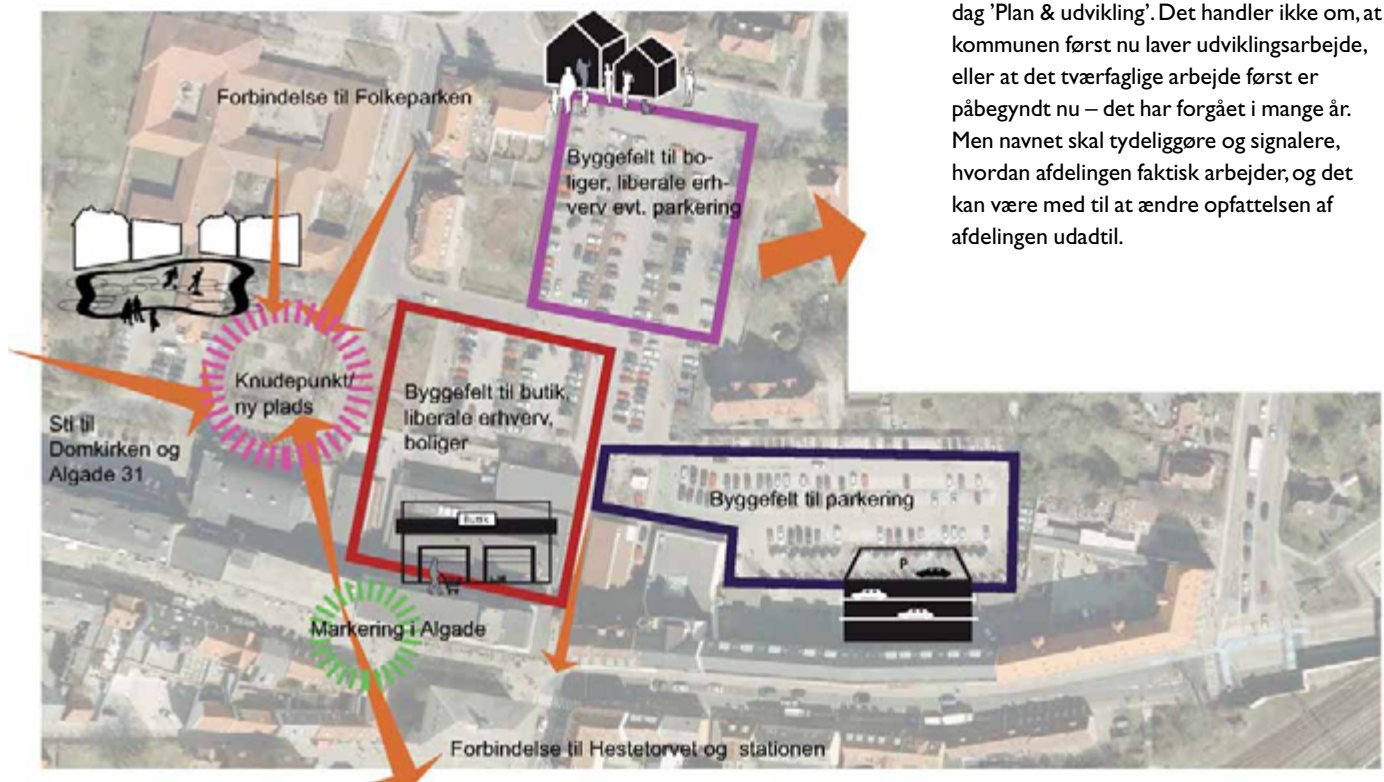
ud fra kommuneplanen. Mona Kølbæk siger: "Det skal ikke 'bare' være udbygning af nogle butikker – det skal kunne noget – så man kan se, at værdier tilføres bymidten ved at bygge tæt. Hvis der er dårlige erfaringer med første område, så stopper man og kan ikke komme videre".

At kunne disponere frit over et projekt er ikke altid muligt, men i tilfældet med Sortebrødre plads ejer kommunen jorden. Således er det nemmere at stille krav og have ønsker. Projektet skal endvidere i udbud og det kvalitetssikrer endnu mere. Udbudsmaterialet skal også sendes til en offentlig høring, så borgerne kan få indflydelse på, hvad der skal ske. I slutningen af i år ved forvaltningen mere om fremtiden for det første parkeringshus og arealerne deromkring.

Udviklingsminded planlæggerafdeling

Indtil videre har Roskilde Kommune ikke været direkte plaget af en krise, som andre kommuner. Som Mona Kølbæk siger, handler det måske om, at politikerne også er med og klar på at prøve noget nyt og anderledes (eks. med indkøb af elcyklerne). Planlæggerne i Roskilde arbejder også meget med, hvordan de kan være mere pro-aktive. Mona Kølbæk siger i forlængelse heraf: "Vi skal være med til at præge udviklingen, vi skal ikke sidde og vente på, at der kommer en bygherre med et projekt eller lignende, som vi så laver en lokalplan på". Men de er også klar over, at det kan vende. Hertil siger Kølbæk, at de snakker meget om, hvordan kommunen kan markedsføre sig selv bedre og dermed ruste sig til fremtiden.

Afdelingen Mona Kølbæk sidder i, hedder i dag 'Plan & udvikling'. Det handler ikke om, at kommunen først nu laver udviklingsarbejde, eller at det tværfaglige arbejde først er påbegyndt nu – det har forgået i mange år. Men navnet skal tydeliggøre og signalere, hvordan afdelingen faktisk arbejder, og det kan være med til at ændre opfattelsen af afdelingen udadtil.



Principper for Sortebrødre Plads fremtidige udformning. Illustration: Roskilde Kommune



"Borgerne skal være med på forkant, det dur ikke, hvis man har en for færdig plan – så kommer vi med noget og trækker det ned over dem"

*Byplanarkitekt Mona Kølbæk,
Roskilde Kommune*

Formidling og inddragelse

Formidling og inddragelse sker i forskellige fora og det handler, om at navigere heri og fornemme, hvornår de forskellige parter er med. På den anden side viser succesen med elcykelinitiativet, at man ikke kan styre sådanne processer. Mona Kølbæk siger herom: "tilbuddet (om at prøve cyklen) stod i aviserne, men at det blev så stor en succes – det vidste vi ikke".

Herudover har planlæggerne erfaring med at formidling til borgerne tidligt i et forløb, virker forankrende. Ved udvikling af Sortebrødre Plads kunne mange borgere

således tidligt være med og tage stilling til, hvad arealet skulle bruges til. Mona Kølbæk siger: "Borgerne skal være med på forkant, det dur ikke, hvis man har en for færdig plan – så kommer vi med noget og trækker det ned over dem". Men ressourcerne til at inddrage, skabe gode forløb, at opfølge herpå og ikke mindst til at skabe et system til at inddrage borgerne bedst muligt, er svære at fremfinde, siger Kølbæk. Men der arbejdes på det og i forbindelse med bymidteprojektet inviterede kommunen alle interesserede til aftenmøder herom. Her var en følgegruppe bestående 25 af forskellige interessenter fra erhvervslivet; turisme, cyklistforbundet

og beboere o.a. Politikere deltog heri og forvaltningen formulerede efterfølgende ideer og beslutninger.

I modsætning til elcyklernes pludselige og direkte succes, er beslutninger om betalingsparkering og parkeringshuse i midtbyen dele af sværere formidlings- og beslutningsprocesser. At det skal igennem en længerevarende politisk modningsproces, indvirker nogle gange på interessen og derfor handler det her om at formidle i mindre bidder - om at navigere.



Luftfoto af Sortebrødre Plads. Foto: Roskilde Kommune