

HOVEDRAPPORT

BYFORTÆTNING OG KOLLEKTIV TRAFIK I ROSKILDE



INDHOLDSFORTEGNELSE

	Resumé	 3
1	Baggrund og formål	 5
	Problemstilling	
	Projektbeskrivelse	
2	Erfaringsopsamling fra andre byer	 7
	De undersøgte projekter	
	Sammenhæng med byudviklingen	
	Hurtighed og regularitet	
	Supplerende virkemidler	
	Information og marketing	
	Demokratisk fundament	
	Erfaringer fra Lund	
	Erfaringer fra Kristiansand	
	Erfaringer fra Jönköping	
3	Udpegning af traceer	 11
	Kundegrundlag og rejsemål	
	Den nuværende kollektive trafik i Roskilde	
	De valgte tracéer	
4	Byarkitektonisk analyse og fortætningsmuligheder	 15
5	Borgerinddragelse	 19
	Projekthjemmeside	
	Roskilde Gymnasium	
	Workshop om fortætningsmuligheder	
6	Traceernes forventede effekter	 25
	Den forventede effekt på passagertallet	
	Den forventede effekt på driftsudgifterne	
	Den forventede effekt på driftsindtægterne	
	Samlet vurdering af effekter	
	Afledte positive effekter	
7	Konklusioner og anbefalinger	 29
	Konklusioner	
	Anbefalinger til Roskilde Kommune	
	Anbefalinger til andre tilsvarende projekter	
8	Oversigt over rapporter og notater	 31

Rapporten er en samlet afrapportering af Plan09 eksempelprojektet: Byfortætning og kollektiv trafik i Roskilde.

Rapporten gennemgår projektets formål og forløb, hovedresultaterne i de enkelte delanalyser, samt projektets hovedkonklusioner og anbefalinger.

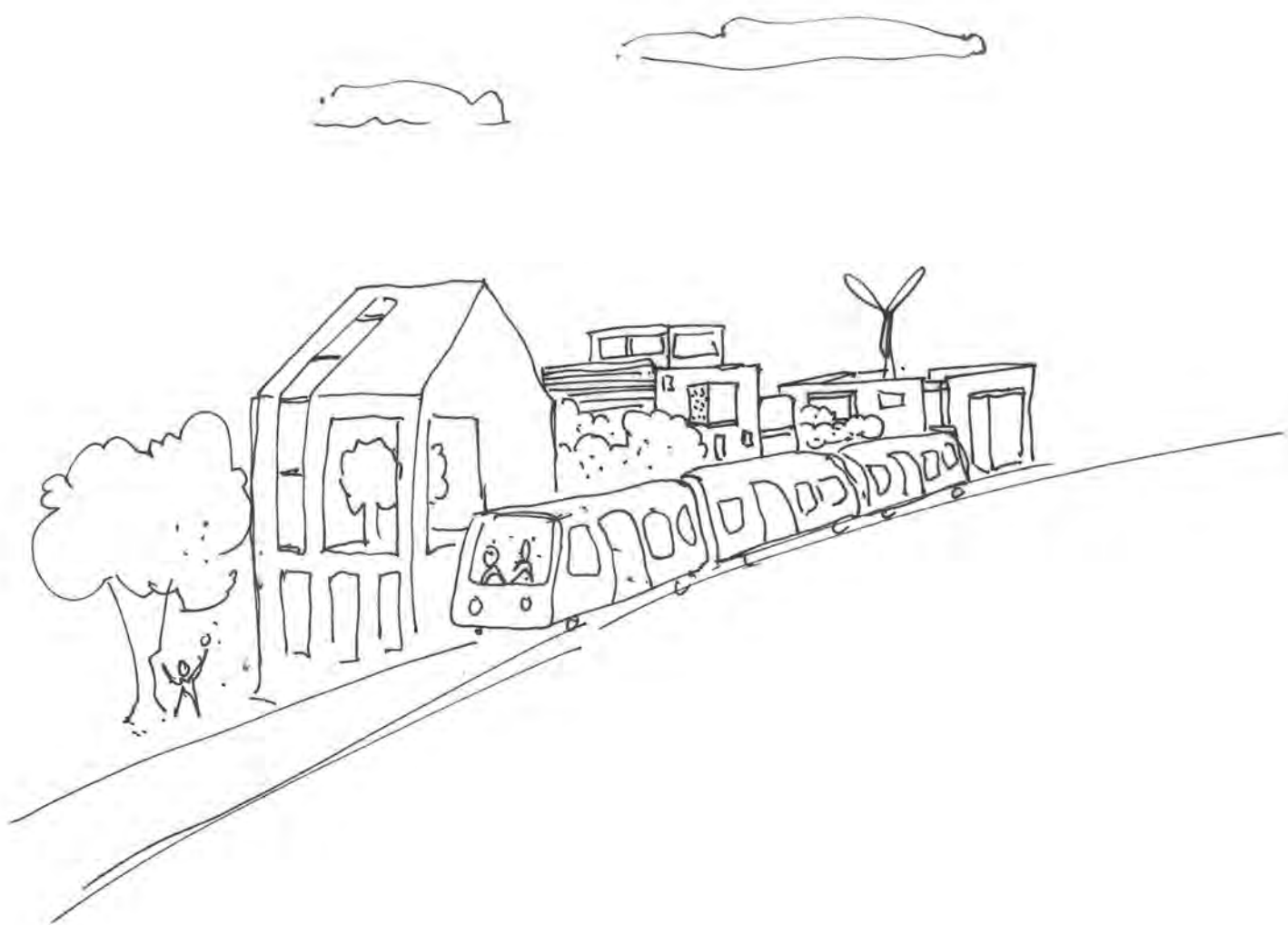
Endelig rummer rapporten en oversigt over alle notater og rapporter, der er udgivet som en del af projektet.

Projektets hovedidé har været at sammen-tænke planlægningen af en byfortætning i Roskilde med en planlægning og effektivisering af den kollektive trafik og en ændret parkeringsstrategi, hvor p-pladserne placeres i kanten af bymidten. Det antages, at de tre elementer gensidigt styrker hinanden - jo tættere by, jo bedre underlag for den kollektive trafik, jo mere effektiv kollektiv trafik, jo bedre mulighed for at fortætte byen, og jo færre p-pladser i selve bymidten, jo mere plads til fortætning, byliv og kollektiv trafik.

Gennem konkrete eksempler på fortætning og forbedringer af den kollektive trafik er det beregnet, at der er basis for en både bedre og billigere kollektiv trafik, hvis der gennemføres en kombination af fortætning i udvalgte områder, fremkommelighedsforbedringer på den kollektive trafiks hovedtracéer og en øget frekvens i busdriften.

Projektet har været et godt eksempel på vellykket samarbejde mellem byplanlæggere og trafikplanlæggere hos kommunen, trafikselskabet og konsulenten. Et sådant samarbejde er en vigtig forudsætning for et tværgående projekt af denne karakter.

Projektet anbefaler, at resultaterne indarbejdes i Roskilde Kommunes Kommuneplan 2009, som er under udarbejdelse, og at andre større kommuner tager tråden op og etablerer lignende samarbejder.



*Skitse fra projektansøgning -
Ønsket om bæredygtig byfortætning i Roskilde by*

BAGGRUND

BAGGRUND OG FORMÅL

PROBLEMSTILLING

"Byfortætning og kollektiv trafik" er et Plan09 eksempelprojekt, som er gennemført af Roskilde Kommune i perioden april 2008 - marts 2009 med COWI som rådgiver.

Projektets fokus har været at sammen-tænke og koordinere Roskilde bys fysiske udvikling med en styrkelse af den kollektive trafik. Nærmere bestemt har formålet været at vurdere de potentialer, der ligger i at skabe bedre grobund for den kollektive trafik gennem en fortætning af det eksisterende byområde.

Roskilde Byråd ønsker at begrænse byens vækst ved at udlægge en "Grøn Ring", hvor der ikke kan ske byudvikling, omkring den eksisterende by. Roskildes udvikling skal derfor i vidt omfang ske i form af omdannelse og fortætning i de eksisterende byområder. Det betyder bl.a. en ændret anvendelse, evt. kombineret med en højere tæthed i udvalgte byområder.

Byrådet ønsker samtidig at fredeliggøre bymidten for gennemkørende biltrafik og lokalisere et større antal p-pladser i kanten af bymidten, samtidig med at bymiljøet forbedres gennem bedre rammer, mere plads til liv og aktiviteter og mindre plads til parkering i gadeniveau. Det stiller på den ene side krav til en effektiv kollektiv trafik og giver på den anden side muligheder for at bruge en større del af gade- og pladsrum til andet end biler.

Gennem en sådan omdannelse og fortætning kan der skabes flere og bedre boliger, samt flere arbejdspladser i den eksisterende by. Og med flere borgere og flere arbejdspladser inden for det samme areal stiger passagergrundlaget - alt andet lige - for den kollektive trafik.

Omvendt kan en mere effektiv kollektiv trafik skabe bedre muligheder for at yderligere omdannelse og fortætning af de eksisterende byområder, således at en positiv spiral sættes i gang. Etableringen af en sådan positiv spiral står dog over for en række konkrete udfordringer, som nødvendigvis skal tages op og løses i en sådan koordineret planlægningsproces.

En langsigtet vision for trafikken i Roskilde er indførelsen af hurtige og komfortable letbaner i eget tracé, som kan bringe et stort antal passagerer rundt mellem de største trafikmål i byen og i resten af kommunen.

Det har været et vigtigt mål for projektet at skabe en model for, hvordan byens kollektive trafik kan styrkes i sammenhæng med, at byen bygges tættere i strategisk udvalgte områder i forhold til linjeføringen for den kollektive trafik. Ud over at understøtte byfortætning i de centrale dele af Roskilde, skal et nyt trafiksystem koble Trekroner og Musicon bedre sammen med bymidten.

Det har været en vigtig forudsætning for projektet, at resultaterne indgår i det planlægningsarbejde, som fører frem til Kommuneplan 2009. Det betyder, at kommuneplanen kan udvikle og konkretisere de intentioner og planlægningsprincipper for udvikling af Roskilde bymidte, som har været indeholdt i tidligere kommuneplaner under overskriften "Den dynamiske bymidte".

Det gælder principperne om at udvikle bymidteområdet som et trafikalt fredeliggjort område med et levende bymiljø i forhold til handel, kulturelle udfoldelser, café- og restaurantliv, rekreative områder osv. Kommuneplan 2009 bidrager til denne udvikling ved at sætte fokus på fortætning og en mere effektiv kollektiv trafik.

PROJEKTBEKRIVELSE

Projektet er opdelt i 5 faser:

1: Deskresearch i form af erfaringsopsamling fra sammenlignelige byer i Danmark og udlandet. Fokus har været på byer, som har nytænkt den kollektive trafik og har koblet udviklingen af trafiksystemet med den samlede byudvikling og byfortætning.

Denne fase er forløbet i perioden april-juni 2008.

2: Principskitse for fremtidig afvikling af den kollektive trafik, baseret på en analyse af Roskildes eksisterende kollektive trafiksystem.

Denne fase er forløbet i perioden maj-november 2008.

3: En byarkitektonisk analyse med udpegning og vurdering af fortætningsmuligheder. Analysen tager udgangspunkt i trafikskitsen for afviklingen af den kollektive trafik.

Denne fase er forløbet i perioden august-oktober 2008.

4: Inddragelse af interessenter ved hjælp af hjemmeside, workshop og gymnasieelever i bymidten. Principskitsen og den byarkitektoniske analyse har været input i denne inddragelse.

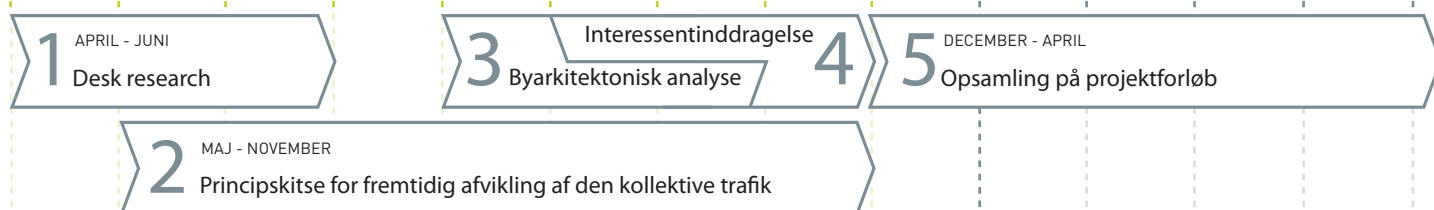
Denne fase er forløbet i perioden september-november 2008

5: Opsamling og anbefalinger, herunder erfaringer fra projektforsøbet, der kan komme andre kommuner til gode.

Denne fase er forløbet i perioden december 2008 - marts 2009

De 5 faser

2009



DELTAGERNE I PROJEKTET

Roskilde Kommunes planafsnit, som har haft projektledelsen - først ved Søren Nørgård Madsen frem til 1. nov. 2008, og derefter Mette Willaing Zeuthen frem til projektets afslutning marts 2009.

Roskilde Kommunes trafik- og anlægsafsnit, der især har deltaget på trafikdelen.

MOVIA, der løbende har deltaget i projektmøderne vedrørende den kollektive trafik.

COWI som projektrådgiver med Niels Helberg som rådgiverens projektleder. COWI har desuden været faglig bidragsyder på byarkitektur, kollektiv trafik og borgerinddragelse samt pennefører på projektets afrapportering.

ERFARINGER

ERFARINGSOPSAMLING FRA ANDRE BYER

DE UNDERSØGTE PROJEKTER

Som en del af projektet er gennemført en deskresearch med det formål at samle inspiration og erfaringer fra sammenlignelige byer, som har gennemført - eller er ved at gennemføre - tilsvarende projekter, hvor byfortætning og udviklingen af den kollektive trafik - her forstået som bustrafikken - tænkes sammen. Resultaterne af deskresearchen er fremlagt i et selvstændigt notat. I det følgende gives en oversigt over hovedresultaterne.

Følgende byer indgår i erfaringsopsamlingen: Århus, Odense, Kristianssand i Norge, Lund og Jönköping i Sverige, Freiburg i Tyskland, Dublin i Irland og Eugene-Springfield i USA. På baggrund af de 8 cases er der identificeret en række erfaringer, som kan videregives til Roskilde i form af gode råd til projektet. Fælles for de undersøgte projekter er, at man ved opbygningen af bussystemerne tilstræber at efterligne de gode karakteristika ved effektive letbane- og metrosystemer.

SAMMENHÆNG MED BYUDVIKLINGEN

Det er vigtigt, at byudviklingen integreres tæt 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 tilgængelig ved ibrugtagningen af de nye byområder for at sikre, at indbyggerne fra start ser den kollektive trafik som en mulighed.

HURTIGHED OG REGULARITET

Kerneydelserne i de effektive bussystemer er, at rejsetiderne er lave, og at bussen kommer let frem. 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 vigtig 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 koster 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.

SUPPLERENDE VIRKEMIDLER

De mest succesfulde byer i forhold til passagertal har bl.a. opnået succes gennem brug af et bredt udsnit af supplerende virkemidler. En del af disse er blødere virkemidler 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 virkemidler får bedst effekt, når der også tages hårdere midler som stram parkeringspolitik, 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 det 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 specifik marketing rettet mod udvalgte målgrupper.

DEMOKRATISK FUNDAMENT

I vedvarende, langsigtede projekter 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. De mulige midler kan være mange, men det anses under alle omstændigheder for vigtigt at have det demokratiske aspekt med fra starten.

ERFARINGER FRA LUND

Blandt de undersøgte byer er Lund, Kristiansand og Jönköping mest interessante på grund af størrelsen i forhold til Roskilde.

Lund har mange ligheder med Roskilde: Sammenlignelige befolkningstal (Lund ca. 76.000), infrastrukturelle knudepunkter med kort afstand til større bysamfund, universitetsbyer med mange unge, gamle, bevaringsværdige bykerner med domkirke, etc.

Lund Kommune åbnede i 2003 et letbane-tracé kaldet Lundalänken fra bymidten til de store arbejdspladskoncentrationer ved Universitetssygehuset, Lunds Tekniske Højskole, forskerparken IDEON, Brunshög og videre mod Södra Sandby. I alt en strækning på ca. 6 km, der dagligt bruges af 25.000 ansatte og studerende.

De nye tracéer udformes under devisen: Tænk spor – kør bus. Samtidig sker der en koordineret planlægning i forhold til den byudvikling og fortætning, som finder sted langs strækningen.



ERFARINGER FRA JÖNKÖPING

I Jönköping med 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 Europas førende i forbindelse med bustransport. Med etablering 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 øget passagertallene yderligere.

Systemet er bygget op omkring 2 krydsende hovedakser, hvor busserne kører helt eller delvist i eget tracé og prioriteres i kryds. Systemet indgår i en helhedsorienteret infrastrukturplan. Akserne forbinder byens centrale funktioner, og passerer begge gennem de tætte områder i midtbyen. Akserne har endvidere dannet rammerne for en væsentlig andel af byudviklingen.

ERFARINGER FRA KRISTIANSAND

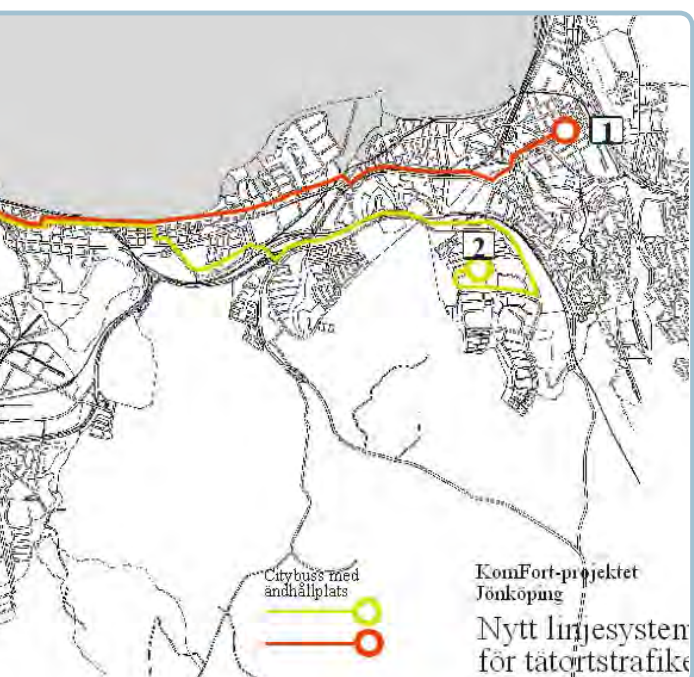
I Kristiansand med ca. 65.000 indb. blev der i 1999 vedtaget en strategi, der skulle udvikle byen med gode urbane kvaliteter og en struktur, som kunne betjenes effektivt med kollektiv trafik. Visionen, der i dag er opfyldt, byggede på 3 hovedelementer:

Etablering af "Grunnlinjen", som bussens hovedtracé på en øst-vest akse.

Oprettelse af "Bussmetro", 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 %.





TRACÉER

UDPEGNING AF TRACEER

KUNDEGRUNDLAG OG REJSEMÅL

Roskildes størrelse gør den i sig selv til et oplagt rejsemål samtidig med, at det - i en dansk sammenhæng - høje indbyggertal betyder væsentlige transportbehov både ud af byen og internt. Endvidere er Roskilde et kollektivt trafikknudepunkt i regionen som følge af den centrale placering i forhold til jernbanen. Det er nødvendigt at undersøge, hvilke rejsemål, der er de største, for at sikre et stabilt grundlag for en planlægning af den kollektive trafik.

De vigtigste rejsemål i byen er:

- * Roskilde midtby
- * Roskilde station
- * Roskilde Universitetscenter
- * Roskilde Sygehus og Rådhuset
- * Ro's Torv
- * Erhvervsskolerne Syd
- * Musicon
- * Roskilde Katedralskole
- * Roskildehallerne
- * Erhvervs- og boligområderne omkring Københavnsvej
- * Boligområderne ved Holbækvej
- * Boligområderne omkring Køgevej

I den kommende kommuneplan arbejdes med en tidshorisont frem til ca. 2020. Inden for denne periode kan en række udviklings- og fortætningsområder forventes at komme i spil. Tabellen herunder viser, hvilke områder, der er tale om, og hvilke forventninger, der i den forbindelse er til vækst i befolkning og arbejdspladser.

Volumenstudierne og den byarkitektoniske analyse er nærmere beskrevet i afsnit 4 og i en særskilt rapport.

DEN NUVÆRENDE KOLLEKTIVE TRAFIK I ROSKILDE

Den regionale kollektive trafik i Roskilde Kommune bygger i dag på 2 vigtige forbindelser. Den ene er jernbanen, der sikrer en højfrekvent og hurtig forbindelse mod København, Holbæk/Kalundborg og Ringsted/Næstved. Den anden er buslinje 600S, der giver gode nord-syd gående forbindelser med Jyllinge/Hillerød og Greve/Hundige. 600S har 4.200 daglige påstigninger i Roskilde Kommune.

Roskilde by betjenes primært af 7 bybuslinjer, der dækker hele byområdet med forbindelser til de nærmeste byer. Linjerne har et dagligt passagertal på ca. 8.200.

Linje 123 kører mellem Roskilde og Valby med 2.200 daglige påstigninger i Roskilde Kommune. Linje 358 forbinder Roskilde med Stenløse via Jyllinge. Den har ca. 1.400 daglige passagerer, der stiger på i Roskilde Kommune. Endelig har pendlerlinje 561P ca. 1.100 passagerer dagligt. Linjen kører stort set kun i myldretiden mellem Roskilde Station, Roskilde Sygehus og Erhvervsskolerne i den sydlige del af byen.

	Befolkningstilvækst	Arbejdspladstilvækst
Bymidten	660	1.510
Røde Port (perspektivområde)	480	1.500
Hyrdehøj	160	0
Køgevej	200	240
Musicon	1.090	2.200
Trekroner Syd	700	1.400
Københavnsvej	0	3.000
Vækst i alt	3.290	9.850

DE VALGTE TRACÉER

Med udgangspunkt i analyserne af de eksisterende forhold og de opsamlede erfaringer fra tilsvarende projekter er der skitseret to tracéer - en nord-syd tracé og en øst-vest tracé - igennem byen. I forbindelse med fastlæggelsen er en række alternative ruteføringer blevet vurderet. De valgte tracéer fremgår af kortet side 10.

Lokaliseringen af traceerne er baseret på vurderinger af passagergrundlag og byudvikling samt af, hvor den største tidsgevinst kan opnås. En besigtigelse af forskellige mulige tracéer viser helt grundlæggende, at midtbyen er svær at passere med dobbeltrettet busdrift, grundet snævre gader og frem for alt de snævre sving. Dette er sammen med de øvrige resultater af besigtigelsen tænkt ind i tracévalget. Øvrige resultater af besigtigelsen samt uddybende om de beslutninger, der er truffet på baggrund af besigtigelsen fremgår af notatet "Bustracéer i Roskilde Kommune" med tilhørende bilag.

Etablering af traceerne har som konsekvens, at biltrafikken på nogle strækninger indskrænkes fra fire til to vognbaner, og at andre strækninger må lukkes helt for gennemkørende biltrafik. I lysregulerede kryds kan busfremkommeligheden øges ved at give prioritet til busserne i forhold til biltrafikken, således at busserne får grønt før den øvrige trafik og dermed kommer foran eventuelle køer.

De to traceer krydser hinanden i gangafstand fra stationen.

Besigtigelserne har vist, at det næppe vil være muligt at etablere letbaneforbindelser gennem midtbyen uden en omfattende indgriben i den eksisterende bebyggelsesstruktur. De snævre gader gør det umuligt eller meget svært for letbanevogne at køre om hjørner. Det er på den baggrund besluttet at fokusere indsatsen i det følgende arbejde alene omkring mulighederne for bustracéer gennem midtbyen. Åbner der sig på længere sigt mulighed for etablering af letbane skal fastlæggelsen af letbanetracéer igennem en ny planproces.

Linjeføringen af **nord-syd tracéet** er valgt med fokus på at sikre den hurtigste vej gennem byen og samtidig dække de væsentlige byområder så godt som muligt. Fra nord skærer tracéet sig gennem midtbyen og passerer således Stændertorvet før den når Viadukten, hvor den krydser jernbanen. Syd for banen dækker tracéet Roskilde Station og Roskilde Sygehus, hvorefter det via Køgevej passerer gennem de tætte boligområder her og ender ved erhvervsskolerne, hvor der er mulighed for at etablere vende-forhold. Undervejs passeres byudviklingsområderne Musicon og Slagterigrunden, mens passagen gennem midtbyen sikrer god adgang til kollektiv trafik for områderne for byfortætning her.

Krydsningen af jernbanen har fra start været et springende punkt, da et valg her i nogen grad låser den resterende del af ruten. Mulighederne for at udvide gangtunnelen ved stationen til en busforbindelse ville være oplagt, men det vurderes, at en sådan løsning er for kompliceret, og at omkostningerne ikke vil kunne stå mål med de gevinster man kunne opnå. Valget er derfor faldet på at lade tracéet krydse gennem Viadukten (Køgevej), da denne krydsning giver mulighed for et tracé relativt tæt på stationen og gennem midtbyen.

Det vil ikke være muligt at føre et dobbeltrettet tracé gennem midtbyen. Som udgangspunkt foreslås derfor, at dele den nordgående og den sydgående bustrafik således, at der i den ene retning køres via Allehelgensgade og i den anden retning via Grønnegade, Hersegade og Jernbanegade. De konkrete muligheder for en sådan løsning skal dog undersøges nærmere.

Linjeføringen af **øst-vest tracéet** skaber også en direkte vej gennem byen, og der sikres dækning af en række af de største rejsemål. Det gælder fra vest med øst de store boligområder og Katedralskolen langs Holbækvej, Roskilde Midtby, Roskilde Station, Ro's Torv, de store bolig- og erhvervsområder lang Københavnsvej samt Roskilde Universitetscenter. Endvidere dækkes bl.a. byudviklingsområderne i midtbyen, Røde Port (perspektivområde) og Slagterigrunden.

I lighed med nord-syd tracéet er det for øst-vest tracéet problematisk at krydse midtbyen med dobbeltrettet trafik. Som for Nord-syd tracéen vil det være op til den videre detailplanlægning at vurdere, hvordan midtbyforløbet skal fastlægges. Som forudsætning for det videre arbejde er det valgt at opdele den vestgående og den østgående bustrafik. Således vil bustrafikken i den ene retning skulle løbe via Grønnegade/Hersegade, mens den i den anden retning skal køre via Allehelgensgade/Jernbanegade.

Med dette tracé forventes der at blive løst op for de trængselsproblemer, som busserne i dag oplever på Københavnsvej, i Jernbanegade og i "Spritkrydset". Det sker gennem en række tiltag, som er nærmere beskrevet i "Bustracéer i Roskilde Kommune".



Højskolen

Skt. Hans

Trekroner syd

Skt. Ols Stræde

* Sortebrødre Plads

Københavnsvvej

* Stændertorvet

* Borchsgade

* Schmeltz Plads

* Læderstræde

Røde Port

* Bønnelyckes Plads

* Ringstedgade

* Skoleslagteriet

Hyrdehøj

Holbækvej

Musicon

Køgevej

RUMMELIGHED

BYARKITEKTONISK ANALYSE OG FORTÆTNINGSMULIGHEDER

Med udgangspunkt i bl.a. de valgte tracéer er der gennemført en byarkitektonisk analyse af fortætningsmulighederne med hovedvægt på udvalgte områder i midtbyen. Resultaterne af denne analyse er fremlagt i rapporten "Byarkitektonisk analyse og fortætningsmuligheder", november 2008.

I alt 9 byrum i bymidten er analyseret, og rummeligheden i de enkelte områder er vurderet i forbindelse med et volumenstudie.

For hvert af byrummene er angivet det eksisterende grundareal, det samlede grundareal, der kan bebygges, det samlede mulige etageareal og det foreslåede antal etager, det samlede mulige boligareal, det samlede mulige erhvervsetageareal, det skønnede antal arbejdspladser og boliger, samt det eksisterende og det fremtidige antal p-pladser ved den skitserede udbygning.

Ud over den talmæssige oversigt giver analysen en kort vurdering af det enkelte områdes placering, indretning og potentialer i en fremtidig byfortætning.

De 9 byrum er:

- * Sortebrødre Plads
- * Sct. Ols Stræde
- * Stændertorvet
- * Læderstræde
- * Borchsgade
- * Schmeltz Plads
- * Bønnelyckes Plads
- * Ringstedgade
- * Skoleslagteriet

Ud over disse områder, er der lavet en foreløbig rummelighedsvurdering - uden volumenstudie - af arealer ved henholdsvis Køgevej/Østre Ringvej og og nord for Københavnsvej, herunder arealer ved Trekroner Syd.

Kortet viser desuden nogle andre større arealer, som også er i spil som mulige udviklings- og fortætningsområder. Det gælder:

- * Musicon
- * Hyrdehøj
- * Den gl. Højskole
- * Trekroner Syd
- * Røde Port (perspektivområde)
- * Sct. Hans området (perspektivområde)

Samlet ligger der på alle de viste arealer en rummelighed svarende til ca. 10.000 arbejdspladser og 3.300 boliger. En fuld udbygning af områderne vil således kunne give et væsentligt tilskud til kundeunderlaget for den kollektive trafik.

Den kollektive trafik skal være med til at binde byudviklings- og fortætningsområderne bedre sammen med den øvrige by, og skal desuden være en medvirkende faktor for, hvor der senere skal udpeges nye udviklings- og fortætningsområder.

Et andet formål med at etablere en systematisk byfortætning i tæt samspil med en udvikling af den kollektive trafik er at kunne reducere det samlede antal parkeringspladser i bymidten. Med en opgraderet kollektiv trafik kan der argumenteres for en lavere parkeringsnorm. Hertil kommer, at beboere i bymidten erfaringsmæssigt ikke har bil i så stort omfang, som beboere længere væk fra bymidten.

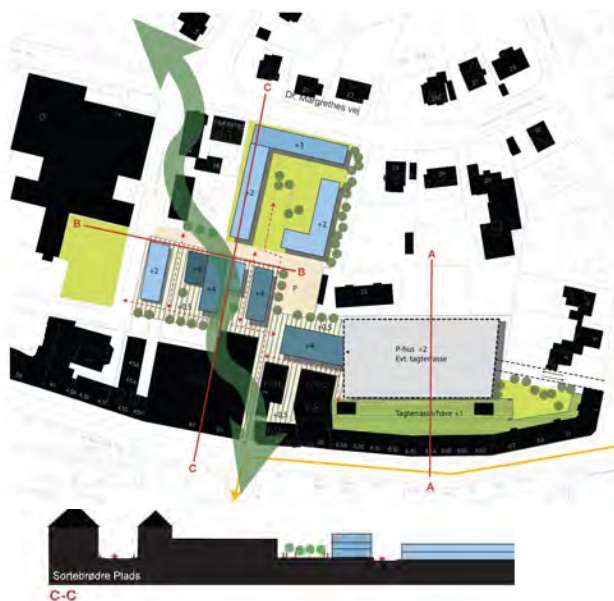
Endelig er det vigtigt, at byfortætningen - ikke mindst i bymidten - skal være bæredygtig. I den forbindelse skal der være fokus på bevaring og forbedring af byrum og grønne friarealer. En forbedring af byens rum som rammer for mange forskellige aktiviteter kan skabe basis for en mere levende by - en by som er tilgængelig og attraktiv for alle aldersgrupper.

Ved en sådan løsning skabes der endvidere sammenhæng til en parkeringsstrategi, der begrænser overfladeparkeringen i bymidten, en strategi for Stændertorvet, der omdanner pladsen til et levende byrum, en energi- og klimapolitik, der begrænser den private bilkørsel, en trafikpolitik, der opprioriterer den kollektive trafik og cykeltrafikken, en sundhedsstrategi (Roskilde som sundhedsby) der giver borgerne bedre rammer for udendørsaktiviteter i fredelige og grønne omgivelser.

Sortebrødre Plads

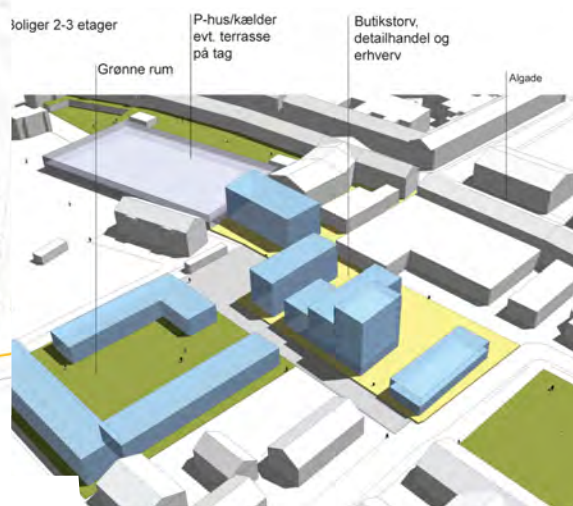
Forbindelse til kollektiv trafik

Området ligger 2-300 meter fra stationen, hvor også den øst/vest gående bustracé passerer og vil derfor være velegnet til større kontorarbejdspladser.



Rummelighed Sortebrødre Plads		
Grundareal	ca.	12690 m ²
Byggemulighed:		
Bebygget areal:		6483 m ²
Etage antal:		1-6
Samlet etage areal:		9842 m ²
Bebyggelsesprocent: (Inkl. P-hus, ekskl. Kælderetage)		129 %
Beboere og arbejdspladser:		
Boliger m ² :		3560 m ²
Erhverv m ² :		6282 m ²
Antal boliger a 100 m ² :		36 stk.
Antal arbejdspladser:		251 stk.
Parkering:		
Nuværende kapacitet:		439 p-pladser
Fremtidig kapacitet:		
Antal p-pladser på terræn:		44 p-pladser
P-hus:		328 p-pladser
Samlet p-pladser:		372 p-pladser
P-behov til nybyggeriet:		
P-behov ved 1½ p-plads pr. 100 m ² bolig:		53 stk.
P-behov ved 1 p-plads pr. 25 m ² detail:		126
P-behov ved 1 p-plads pr. 50 m ² erhverv:		63 stk.
Samlet behov:		242 p-pladser
P-pladser i overskud:		130 p-pladser
Friareal:		40,2 %

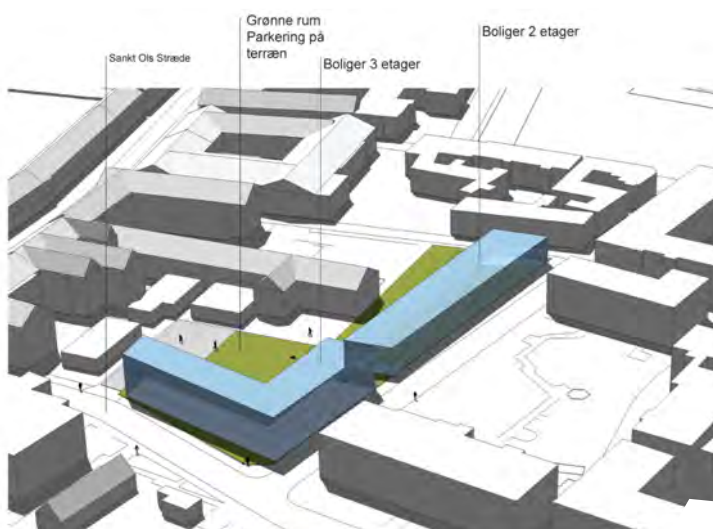
Eksempel på byarkitektonisk analyse med udpegning af rummeligheder. Arkitektonisk bearbejdning er et efterfølgende trin.



Rummelighed Sankt Ols Stræde

Grundareal	ca.	3000 m ²
Byggemulighed:		
Bebygget areal:		1155 m ²
Etage antal:		3
Samlet etage areal:		2815 m ²
Bebyggelsesprocent:		
		94 %
Beboere og arbejdspladser:		
Bollger m ² :		2815 m ²
Antal boliger a 100 m ² :		28 stk.
Parkering:		
Nuværende kapacitet:		57 p-pladser
Fremtidig kapacitet:		
Antal p-pladser på terræn:		12 p-pladser
P-behov til nybyggeriet:		
P-behov ved 1½ p-plads pr. 100 m ² bolig:		42 stk.
P-pladser der mangler for at opfylde behov:		30 p-pladser
Friareal:		
		51,8 %

Eksempel på byarkitektonisk analyse med udpegning af rummeligheder. Arkitektonisk bearbejdning er et efterfølgende trin.



Sankt Ols Stræde

Forbindelse til kollektiv trafik

Området ligger cirka 150 meter fra den nord/syd gående bustracé, der kører af Sankt Ols Gade.

Bygningsvolumen

Området ligger på en hjørnegrund og er et mindre parkeringsareal med en meget grøn karakter. Kvarteret består primært af etageboliger i 3 etager. Bygningshøjden er derfor angivet til 2-3 etager og bygningsvolumenerne er placeret ud til fortovskant for at give området en mere urban karakter. Beregningerne tager udgangspunkt i, at området anvendes til boligformål, men det kan også omdannes til blandet bolig og erhvervsområde.

Parkering

Den eksisterende parkering er fjernet. Det fremtidige parkeringsbehov kan i nogen grad dækkes inden for områderne, afhængigt af i hvor høj grad gårdarealerne udnyttes til parkeringsformål.

Friareal

Hvis der bygges boliger på området, vil friarealerne primært skulle anvendes til grønne områder for boligerne.

Konsekvens

Parkeringspladserne på terræn vil være forbeholdt beboerne i området men er ikke tilstrækkelige til at kunne overholde parkeringsnormen. Samtidig skal der være et fælles friareal til beboerne. Dette kan løses ved at bygge et underjordisk parkeringsanlæg, ved at opføre færre m² end det angivet eller ved at lave fælles og private friarealer som tagterasse og altaner.



et vise
telses-
Sjæl-
Niller

ur Ka-
yrelse
sam-
ersity
e kun
vide-
men
lange

jba

af det
thed
unge
Sjæl-

mu-
edet
som-
lere-
siger

lsen
for
ghe-
han

Id-
rist

det
bej-
ste-
tæt

dre
dre
agt
an-
er,
n.
iba

cobsen. Køber: DSV Råstroffer A/S. Ejd.værdi: 3.150.000 kr.

Roskilde (T)rykker

Debat

ROSKILDE: Scenen er sat på Roskilde Gymnasium, lørdag den 20. september. Med forventning har jeg set frem til at deltage i Roskilde Kommunes workshop om Roskildes fremtid.

Plan- og byggesagsafdelingens oplæg om Roskilde bymidte, som indeholder uudnyttede potentialer i form af »sorte« pletter, der i dag udelukkende benyttes til parkering, bliver visualiseret i tekst og billeder. De få deltagere bliver inddelt i grupper og en spændende debat tager sin begyndelse.

Fortætning af Roskilde bymidte er vejen frem, da byen ikke bør spredes mere. Bliver de mange centrale parkeringspladser placeret i for eksempel huse og under jorden, kan der skabes en mere helstøbt by med flere beboere og mere liv, pladser og smukke huse.

En spændende debat tager form. Personligt mener jeg, at parkeringsplads for pendlere ved banen, og sygehuset trænger sig på. Gratis bybusser, som glider rundt fra byens parkeringspladser til cen-

trum som betingelse for frigørelse af parkering i bymidten. Måske en overdækket torvehal på Schmeltz Plads, hvor man kunne placere et »Basar øst« som i Århus, tillige med små cafeer, springvand og grønne oaser.

Tiden er som sædvanlig for kort, vi nåede ikke Skoleslagteriet eller pladsen ved Kvikly, de fem timer forsvandt som dug for solen. Jeg håber virkelig, at handelstanden, byens foreninger og især borgerne i Roskilde vil kende deres besøgstid. Ideen er jo at skabe en vibrerende og levende by, som tager hensyn til både miljøet og borgerne.

Med udvidelse af motorvejen rundt om Roskilde, udvidelse af KARA, Røde Port projektet, Rø's Torv, flere ældre, færre yngre, nyter det ikke at hænge sig fast i sofaen og efterfølgende brokke sig over, ikke at blive hørt. Prøv at deltage aktivt i din bys udvikling og få et medejerskab, det giver indsigt og mærkeligt nok også et medansvar.

Kent Nielsen
Svendborgvej 16
Roskilde

INDDRAGELSE

BORGERINDDRAGELSE

Borger- og interessentinddragelsen har haft tre elementer, nemlig en særlig projekthjemmeside, en workshop for interesserede borgere og en inddragelse af elever på Roskilde Gymnasium som en del af undervisningen.

PROJEKTHJEMMESIDE

Ved projektets start oprettedes en særlig hjemmeside www.roskilde.dk/roskildetrykker, som løbende orienterer om projektets fremdrift og de forskellige notater, der kom ud af det.

Desuden har projektet kunne følges på Plan09's hjemmeside:

http://www.plan09.dk/Projekter/igangvaerende_projekter/roskilde_01.htm

ROSKILDE GYMNASIUM

Projektet indgik et samarbejde med Roskilde Gymnasium i efteråret 2008 om at stille materiale til rådighed for gymnasiet, som kunne bruge Roskilde som udgangspunkt for et såkaldt AT forløb, dvs. et forløb i almen studieforberedelse, hvor flere enkeltfag inddrages i et samlet forløb omkring et valgt tema.

Et oplæg fra projektet til inspiration for lærerne pegede på, at arbejdet med byfortætning i kommuneplanen kunne tages op af eleverne inden for forskellige fag:

- * Idræt - hvordan bevæger man sig i Roskilde midtby?
- * Samfundsfag - demokrati i Roskilde, hvem bestemmer og hvordan?
- * Billedkunst - hvordan fremstiller man planlægningsmulighederne i Roskilde visuelt?
- * Dansk - hvordan formulerer man en vision?
- * Geografi - hvad har byudviklingen betydet for Roskilde og dens borgere?
- * Fysik - kan højhuse gavne miljøet?

På baggrund af oplægget formulerede de enkelte lærere konkrete opgaver til klasserne. Det har resulteret i en række interessante og spektakulære forslag og ideer, som bl.a. har været udstillet på Roskilde rådhus og omtalt i den lokale presse. Også en essay-konkurrence gav interessante synspunkter vedrørende bylivet i Roskilde.

En række af elevernes besvarelser kan ses på plan09's hjemmeside.

ROSKILDE TRYKKER

Højhuse og letbane i Roskilde?

Oplæg til et AT forløb



ROSKILDE TRYKKER

Oplæg til et AT forløb

Ny kommuneplan
 Lige nu arbejder Roskilde kommune med den kommende kommuneplan, som blandt andet handler om byfortætning i Roskilde midtby. I forbindelse med udarbejdelsen af en byfortætningsstrategi ønsker vi, at se hvordan byen bliver brugt af de unge. For os er det relevant at inddrage Roskilde Gymnasium, da gymnasiet er centralt placeret i byen. Vi antager derfor også, at eleverne er vant til at bruge byen og har en holdning til, hvor den fungerer og hvor den ikke fungerer.

Ved at inddrage de unge kan vi se, om vi har overset nogen kvaliteter og muligheder i Roskilde. Samtidig vil vi gerne skabe interesse blandt ungdommen for, hvad det vil sige at udvikle og planlægge en by.

Det er tæt på
 Byen er tæt på – og forslaget til AT forløbet tager afsæt i den by eleverne færdes i og bruger til daglig. Foruden at være et spændende emne i undervisningen, vil de færdige opgaver måske kunne ses i den videre udvikling af Roskilde by. Forløbet er en del af en større borgerinddragsproces, hvor en række deltagere skal medvirke i en workshop. Resultaterne af gymnasiets opgaver og workshoppen bliver vist til resten af Roskildes brugere.

Tidsramme
 AT forløbet skal være færdigt til efterårsferien, så det kan indgå i den kommende kommuneplan. Vi ved at det er kort varsel, men vi mener at det kan blive et spændende forløb for eleverne. For kommunens vedkommende kan vi måske komme til at se nogle muligheder vi ellers ikke ser i vores nuværende arbejde med udvikling af byen, og som ellers ikke vil komme med i den nye kommuneplan. For elevernes vedkommende vil de komme til at se deres by og forstå mekanismerne i byens liv på en ny måde.

Fagligt bredt AT forløb
 Vi mener, at AT forløbet kan favne bredt. Nedenfor er forslag til nogle relevante fag og forslag til indfaldsvinkler. På separate ark beskrives fagene med forslag til opgaven. Vi mener at fagene til hver tid kan arbejde sammen om forløbet. Det er naturligvis op til de enkelte lærere at tilrettelægge forløbet. Vi stiller gerne ekspertise, materiale og oplæg til rådighed. Samtidig tager vi gerne en snak med de enkelte lærere, hvis det kan hjælpe med at tilrette lægge AT forløbet.

Relevante fag der kan berøres af projektet:

- Idræt: Hvordan bevæger man sig i Roskilde midtby?
- Samfundsfag: Demokrati i Roskilde – hvem bestemmer og hvordan?
- Billedkunst: Hvordan fremstiller man Roskilde og mulighederne visuelt?
- Dansk: Hvordan formulerer man en vision?
- Geografi: Hvad har byudvikling betydning for Roskilde og dem der bor i byen?
- Fysik: Kan højhuse gavne miljøet?

Oplæg til gymnasieprojekt

kommuneplan2009

ROSKILDE TRYKKER

Dansk

Byen udvikler sig ikke uhammet

Lige som der er nogen der former byen med veje og huse, nogen der bevæger sig i byen og nogen der bestemmer over byen, så bygger en by i almindelighed på en vision. Visioner bruges til at støtte forskellige politiske emner fx sundhedspleje, skoler og som i denne opgave – byplanlægning. Kommunens forskellige politikker er midlet for at opnå den overordnede vision.

Roskilde kommunes vision er at kommunen skal "udvikle sig til en stærk og markant kommune, hvor borgerne er i centrum. Visionen lægger bl.a. vægt på, at Roskilde skal formes af et rigt kultur-, forenings- og idrætsliv med aktiviteter for alle aldre. Borgere skal have mulighed for et sundt liv, og Roskilde skal have et varieret erhvervsliv, hvor uddannelsesinstitutioner og viden er et vigtigt aktiv."

(Citat Roskilde kommunes hjemmeside)

I denne opgave er fokus på byudvikling i Roskildes bykerne – et fokus som er lagt an i vores nuværende kommuneplan og i planstrategien der ligger forud for den kommende kommuneplan. Planstrategien bygger på en vision om hvordan byen skal se ud i 2030.

Visionen er et stærkt redskab til arbejde efter. Alt efter hvor præcis visionen er, så bliver det arbejde kommunens embedsmænd udfører også mere præcist. Jo mere præcis visionen er, jo nemmere bliver det også for byens brugere at følge med i udviklingen og forstå den udvikling der sker i byen, om det så er på ældre, sundheds eller kultur området.

Visionen i planstrategien kan helt sikkert underbygges af en vision for bymidten. En vision der kan vise vej og udpege hvor vi skal gøre en ekstra indsats og hvad der er vigtigt for bymidten.

Forslag til opgave:

Læs i den nuværende planstrategi, herunder visionen. Formulér en ny vision kun for Roskildes bymidte. Den kan beskrive hvordan bymidten skal se ud, hvem der skal bruge byen, hvad skal man lave i byen og hvordan skal man bevæge sig. Der er mange andre emner som kan tages op eller undlades i en vision. I kan muligvis få inspiration til indholdet fra de andre gruppers arbejde.

Vision kommer fra det latinske visio = syn eller drømmesyn

Vision = Erklæring som beskriver, hvorledes virksomheden ønsker at fremstå og blive opfattet i fremtiden.

Visionen er det ønskede og forestillede billede, som vi har os vores organisation i fremtiden – der hvor vi selv i fremtiden, når vi drømmer om vores ønskeposition. Visionen fortæller os og vores samarbejdspartnere, hvor vi gerne vil hen, i hvilken retning vi arbejder og indirekte – hvad vi evt. gerne vil lave om på, for at nå dertil. En vision skal være kort og klart formuleret for at fungere som en stærk fælles retning for hele organisationen. Visionen kan med fordel illustreres med et eller flere billeder. Og visionen kan understøttes af historier om, hvordan man ser fremtiden. Ideen i at formulere en vision er at have noget at stræbe efter, så formuleringen må indeholde noget efterstræbelsesværdigt, det ikke er opfyldt i dag. Ofte anvendes formuleringer om at være først eller bedst i en vision, fordi dette virkeligt kan være noget at stræbe efter for en organisation. Det giver næppe mange energi at stræbe efter at være middelmådig!!



Kilde: Statens Center for Kompetence- og Kvalitetsudvikling

Oplæg til danskopgave - blev til essaykonkurrence

ROSKILDE TRYKKER

Billedkunst/media

Det er nemt nok at se hvordan byen ser ud

Det er også nemt at tænke sig til, hvad der er godt for byen. Det er straks meget mere interessant at finde ud af hvordan, man illustrerer hvad man ser og hvad man ønsker. Hvor præcist er præcis? Behøver man vise bygninger med samtlige vinduer, eller kan man vise bygninger og afstande på andre måder? Hvordan viser man rummet mellem husene? Kan det males, formes i ler, filmes eller fotograferes for derefter at blive manipuleret?

Forslag til opgave:

Vis kort hvordan du/ser Roskilde. Vis Roskildes Muligheder. Vis hvordan du/i gerne vil have den til at se ud. I kan vælge at vise udsnit af bykernen eller vise hele bykernen. I kan også nøjes med at beskæftige jer med udvalgte pladser, bygninger eller noget helt tredje.



Oplæg til billedkunst/mediaopgave

Aktion Smil der Smitter

Observation et, ung, høj mand, sikkert sidst i 20'erne, krydser vejen i høj fart på sin cykel.
Observation to, pige-gruppe står og snakker henne ved hjørnet, alle umiddelbart tilfredse.

Lyde, indtryk, mennesker, observationer af folk, unge som gamle, dog med det tilfælles, at de alle befinder sig i den selv samme by, Roskilde.

Er vi mon et glad folkefærd, har vi en god by? Det var svært for mig at konkludere i min siddende tilbagelægnede stilling på bænken ved Gimle-krydset, her virkede alt temmelig tilfredsstillende, ingen folk, der umiddelbart brokkede sig.

■ ■ ■

En fest, hvor der er plads til alle skabninger, hvor alle kan skeje ud, og hvor normer og vaner ikke styrer hverdagen, men det kreative liv er i centrum.

Kunne man lave festivalstemning året rundt i Roskilde? Det ville selvfølgelig kræve en ordentlig portion kreativitet, tilsat gøgl, spas og makrelmadder.

Ja ingen tvivl om, at lidt kreativitet kunne gøre underværker for denne lidt trivielle eftermiddag i Roskilde.

Men hvordan skaber man kreativitet? Roskilde kommune har ligeledes observeret denne succesrige festivaluge, og vil nu forsøge sig med højskole, rockmuseum og kunstnerværksteder, alt sammen samlet i en ny bydel, Musicon, som skal fungere og repræsentere det kreative og musikalske liv. Jo, det er helt klart

■ ■ ■

Men hvis kreativiteten skal skabes nede fra, hos folket, så var det jo i princippet mig, der skulle i gang. Jeg kiggede på min sidekammerat, mon han var frisk på noget kreativitet, og hvor skulle man starte? Jeg skulle vel bruge teorien om at blive inspireret i øjeblikket. Jeg kiggede igen rundt.

■ ■ ■

Observation fire, asfalt, os, biler, den grå farve, der dominerende havde indtaget sin plads.

Inspirationsniveauet var ikke ligefrem på sit højeste.

■ ■ ■

Den gamle mand havde nu tømt sin øl, og sad nu og nød de sidste solstråler, inden han skulle... hjem? Mon ikke hans hjem var her på bænken? **Sad der ikke lige netop en mand ved siden af mig, der turde bruge det offentlige rum, som hans egen dagligstue.** Om det så var inspirerende kunne diskuteres, men det at turde bruge rummet var vel det første skridt. Den gamle mand smilte til mig. Mine mundviger steg ligeledes til vejs i et stort, solidt, bredt smil.

Handling et, jeg rejste mig op, verden var stor i dag, mon man skulle præge den en smule?

Uddrag af det vindende essay

Stine Emilie Fløe Dalby



de. Reaktionen i pressen

Smil skal by bygges

ve idéer til udvikling af parker og
kom frem i en essay-konkurrence på

at Roskilde er for kedelig.

De vil have noget mere liv

at Roskilde er for kedelig.

holdsvis Laura Lynggaard fra

2. Z og Louise Henriksen fra

2. F

var i Brasilien og derfor forhindret i selv at modtage sin præmie.

Musik i kanten

Hyldesten var ikke det eneste, hun gik glip af. Et gymnasie-

bifald med på vejen. Mange andre elever. Det var noget, essay-vinderen sandsynligvis ikke ville glemte lige med det samme. I dommerpanelet sad over dansk lærer Mette

Centrum for byliv



Eksempel på et svar på billedkunst/mediaopgave



1 Reaktionen i pressen

med Hans Knudsens Jump Band.
19.00: Roskilde Frivilligcenter, Skomagergade 30, Roskilde: Møde for depressionsramte og pårørende. Arr. Depressionsforeningen.
19.30: Syv Sognegård: Foredrag med åndelig vejleder Jette Dahl.
19.30: Ågerup Sognegård, Ågerupvej 34, Ågerup: Jazzkoncert med Jakob Davidsen Trio.
20.00: Gimle, Helligkorsvej 2, Roskilde: Koncert med Lise Westzythius Trio i cafén.
20.00: Gimle, Helligkorsvej 2, Roskilde: Koncert med Palt, Puto Diablo og Five Dollar Killbot Whore.

Kino Ro's Torv

12.00, 14.00 og 16.00: Disco ormene
12.00 og 14.15: WALL-E - med dansk tale
12.00, 14.15, 16.30 og 18.45: High School Musical 3 - dansk tale
12.00, 16.00 og 18.00: Far til fire på hjemmebane
14.00 og 20.15: Rejsen til Saturn

Unge ønsker færre biler og flere træer i bymidten

Eleverne på Roskilde Gymnasium har idéerne til, hvordan bymidten kan gøres mere levende og spændende. I går præsenterede de dem for borgmeste-



F1

ROSKILDE
fisker
retten
fritids
efter a
med ul
Det l
doms
i Rosk
Den f
blev a
direkte
fjorden
ruser i
Kontro
ren ben
der ikke
skridt
ikke va

WORKSHOP OM FORTÆTNINGSMULIGHEDER

Workshoppen blev afholdt på Roskilde Gymnasium den 20. september 2008 med ca. 20 deltagere. Deltagerne var dels inviteret og havde dels tilmeldt sig på grundlag af en annonce i den lokale presse. Formålet med workshoppen var at afprøve og diskutere projektets foreløbige resultater samt at efterlyse input til det videre arbejde. Fokus på workshoppen var fortætningsdiskussionen på baggrund af forslaget til tracéer.

Der var tale om en heldagsworkshop på en lørdag, og indholdet var dels korte oplæg og dels arbejde i tre grupper, der dels skulle vurdere byens problemer og udfordringer, og dels skitsere et konkret udbygningsforslag i et af de udpegede fortætningsområder.

Blandt de **problemer**, der kom frem på workshoppen, kan nævnes:

- * Utidssvarende kollektiv trafik
- * Dårlig fremkommelighed for gående og cyklister
- * Problemer for gangbesværede og andre handicappede
- * Mangel på robust planlægning, der ikke hele tiden ændres
- * Langsommelig beslutningsproces.

PROBLEMER

UDFORDRINGER

Blandt de **udfordringer**, som planlægningen står over for, blev nævnt:

- * Borgernes tillid skal genvindes
- * Flere unge skal bosætte sig i byen og bruge den dagligt
- * Roskilde skal være en mere energivenlig by
- * Der mangler cykelforbindelser på tværs af banen
- * Mangler overblik over den nuværende tæthed
- * Byspredning skal undgås
- * Vi skal have et børnesikkert net af cykelstier
- * Vi skal have mere fokus på, hvad vi vil med bymidten.

På spørgsmålet om, hvilke **handlinger**, der var vigtigst, for at gøre byen bedre, fremhævede deltagerne følgende:

- * Vi skal skabe en god by for gående og cyklister
- * Vi skal skabe en byudvikling i fællesskabets interesse og undgå, at private interesser styrer det hele
- * Vi skal bevare de vigtige "Roskilde-værdier", herunder den lokale kulturhistorie
- * Vi skal gøre byen mere attraktiv for de unge
- * Vi skal skabe pladser i byen, som inviterer til ophold
- * Vi skal bygge med respekt for historien - men uden at kopiere den.

HANDLINGER

De tre grupper blev bedt om at diskutere et konkret byområde og komme med konkrete forslag til, hvordan det pågældende område kunne forbedres.

Én gruppe valgte Schmeltz Plads, hvor gruppen bl.a. foreslog, at der blev placeret torvehaller/basar og gode energirigtige boliger med tagterrasser.

De to andre grupper behandlede Sortebrødre Plads. Den ene gruppe ville bebygge en del af pladsen og bygge oven på Schou-Epa, mens den anden lagde særlig vægt på, at området skulle skabe sammenhæng mellem et kommende Røde Port projekt og den kulturelle akse.

Grupperne var enige om, at området på grund af sin centrale beliggenhed bør fortættes med nyt byggeri og at parkeringen kan reduceres meget, hvis Røde Port projektet realiseres med bl.a. et stort antal parkeringspladser.

Ved workshoppens afslutning var der bl.a. enighed om, at der skal mere vægt på den langsigtede og overordnede planlægning som grundlag for det videre arbejde med bymidten. Der var også enighed om,

- * at de unge spiller en vigtig rolle for byens liv
- * at der skal være god tilgængelighed for alle i byen
- * at en byfortætning skal være bæredygtig med fokus på friarealer og grønne områder.

$$x + y = ?$$

TRACEERNES FORVENTEDE EFFEKTER



De tiltag, de forventede effekter er vurderet på, er

Buspakken:

- * Forøgelse af frekvensen i den eksisterende busdrift med 50 %
- * Omlægning af bustrafikken til de udpegede tracéer
- * Forbedringer i fremkommeligheden på udvalgte strækninger

Fortætningspakken:

Udbygning og fortætning af de udpegede udviklingsområder frem til 2020.

Påstigninger:

I de følgende beregninger er der regnet med antallet af påstigninger. En påstigning er en registreret indstigning i en bus. Samme passager kan have flere påstigninger pr. tur.

Effekterne er vurderet for de enkelte tiltag hver for sig og i forskellige kombinationer. Bemærk, at de samlede effekter ikke kan fås ved at lægge effekterne af de enkeltstående tiltag sammen. Det skyldes, at tiltagene er indbyrdes afhængige med gensidig synergieffekt.

De 4 tiltag og deres forventede effekter er nærmere beskrevet i notatet "Bustracéer i Roskilde Kommune" med tilhørende bilag.

DEN FORVENTEDE EFFEKT PÅ PASSAGERTALLET

Tallene herunder viser den forventede stigning i antallet af påstigninger ved en kombination af forskellige effekter. Tallene i den blå tabel nedenunder viser den forventede effekt af de enkelte tiltag, hvis de ikke kombineres med andre tiltag.

En samlet gennemførelse af "Buspakken" og af "Fortætningspakken" forventes at medføre en årlig stigning i antallet af påstigninger på 2,84 mio. påstigninger. Gennemføres den samlede "Buspakke" alene, vil antallet af påstigninger stige med ca. 1,77 mio. påstigninger. Den største enkeltstående effekt fås ved gennemførelse af fremkommelighedsplanen (del af Buspakken), som alene vil give godt 1 mio. flere påstigninger årligt. Gennemføres "Fortætningspakken" uden ændringer i den kollektive trafik, forventes effekten at ligge på godt ½ mio. flere passagerer.

Kombinerede tiltag	Tilvækst mio. påst.
Del af Buspakken	
Øget frekvens + omlægning til traceer	0,47
Hele Buspakken	1,77
Buspakken + Fortætningspakken	2,84

Enkeltstående tiltag	
Byfortætning - alene	0,57
50 % øget frekvens - alene	0,28
Omlægning til traceer - alene	0,04
Fremkommelighedsplan - alene	1,04

DEN FORVENTEDE EFFEKT PÅ DRIFTSUDGIFTERNE

Tallene herunder viser de forventede ændringer i driftsudgifterne til busdriften ved en kombination af forskellige tiltag.

En samlet gennemførelse af Buspakken og Fortætningspakken vil give øgede årlige driftsudgifter i størrelsesordenen 8,7 mio. kr.. Det skyldes udgifter til flere busser og mere køretid (øget frekvens) i kombination med sparede bustimer som følge af øget fremkommelighed. Nøjes man med at øge frekvensen uden at øge fremkommeligheden, vil driftsudgifterne stige med næsten 14 mio. kr.

Gennemførelsen af Fortætningspakken giver ikke i sig selv øgede driftsudgifter. Gennemførelse af fremkommelighedsplanen alene vil give et fald i de årlige driftsudgifter. Det skyldes at øget fremkommelighed og dermed de enkelte bussers hastighed sparer køretimer i det samlede regnskab.

Kombinerede tiltag	Ændring driftsudgifter mio. kr.
Del af Buspakken Øget frekvens + omlægning til traceer	13,7
Buspakken	8,7
Buspakken + Fortætningspakken	8,7

Enkeltstående tiltag	
Byfortætning - alene	0
50 % øget frekvens - alene	13,6
Omlægning til traceer - alene	0,4
Fremkommelighedsplan - alene	-3,3

DEN FORVENTEDE EFFEKT PÅ DRIFTSINDTÆGTERNE

Tallene på følgende tabel viser de forventede ændringer i driftsindtægterne til busdriften ved en kombination af forskellige effekter. Driftsindtægterne beror alene på, at flere vil benytte busserne, og at billetindtægterne derfor vil stige.

Kombinerede tiltag	Ændring i indtægter mio kr.
Del af buspakken Øget frekvens + omlægning til traceer	2,8
Buspakken	10,6
Buspakken + Fortætningspakken	16,9

Enkeltstående tiltag	
Byfortætning - alene	3,4
50 % øget frekvens - alene	1,7
Omlægning til traceer - alene	0,3
Fremkommelighedsplan - alene	6,2

En samlet gennemførelse af Buspakken og Fortætningspakken forventes at ville indbringe øgede driftsindtægter på næsten 17 mio. kr.. Det skyldes den forventede stigning i passagertallet som følge af et større passagergrundlag (fortætning) og en mere attraktiv busdrift (øget frekvens og øget fremkommelighed).

SAMLET VURDERING AF EFFEKTER

Tallene nedenfor viser en sammenstilling af ændringer i antallet af påstigere og ændringer i driftsudgifter ved forskellige kombinationer af tiltag.

En samlet vurdering viser, at en fuld gennemførelse af begge pakker vil betyde en stigning i antallet af påstigere på ca. 2,8 mio. påstigere og en forbedring af driftsresultatet (driftsudgifter minus driftsindtægter) på godt 8 mio. kr.

Prisen for det forbedrede resultat er éngangsudgifter på anlægssiden til gennemførelse af fremkommelighedsplanen. Disse anlægsudgifter skønnes til i alt ca. 90 mio. kr.. Som det fremgår af nedenstående tabel vil gennemførelse af fremkommelighedsplanen alene give over 1 mio. påstigere og en forbedret driftsøkonomi på 9-10 mio. kr. årligt.

Byfortætningspakken alene bidrager med mere end ½ mio. flere påstigere og et forbedret driftsresultat på 3,4 mio. kr.

Indtægter og omkostninger ved gennemførelse af Byfornyelsespakken kan ikke umiddelbart opgøres, men både udgifter og indtægter i forbindelse med byfortætningen ligger i andre - private og kommunale - regier.

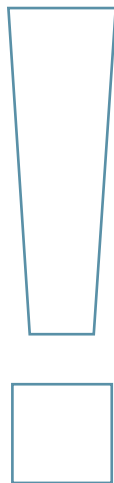
AFLEDTE POSITIVE EFFEKTER

Ud over de direkte effekter på antallet af påstigere og økonomi kan der peges på en lang række afledte positive effekter for den enkelte borger, grundejer og for byen som helhed:

- * Den enkelte passager vil som hovedregel opleve tidsbesparelser i form af flere afgang og hurtigere rejsetider
- * En lavere parkeringsnorm mindsker behovet for store p-anlæg i bymidten
- * Mere motion og bevægelse for den enkelte betyder lavere sundhedsudgifter
- * CO2-udledningen fra bilerne i bykernen falder
- * Der bliver færre trafikuheld
- * Ejendommene i bykernen bliver mere værd
- * Byggemulighederne i bymidten øges med mulighed for større gevinster til ejere og investorer.

Kombinerede tiltag	Tilvækst mio. påstigere.	Ændring i nettoud- gifter mio. kr.
Del af Buspakken Øget frekvens + omlægning til traceer	0,47	10,9
Hele Buspakken	1,77	-1,9
Buspakken + Fortætningspakken	2,84	8,3

Enkeltstående tiltag		
Byfortætning - alene	0,57	-3,4
50 % øget frekvens - alene	0,28	11,8
Omlægning til traceer - alene	0,04	0,1
Fremkommelighedsplan - alene	1,04	-9,5



ANBEFALINGER

KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER

I dette afsnit er samlet de overordnede konklusioner fra projektet. Desuden fremsættes en række anbefalinger, dels til Roskilde Kommunes videre planlægning, og dels til gennemførelsen af tilsvarende projekter i andre kommuner.

KONKLUSIONER

De udpegede nord-syd og øst-vest traceer giver en solid kollektiv trafikbetjening både af byens eksisterende kerneområder og de planlagte udviklings- og fortætningsområder. Dermed dækker tracéerne størstedelen af de nuværende og de fremtidige passagerstrømme.

Ud over udpegningen af tracéer rummer projektet følgende elementer for den kollektive trafik:

- * Centralisering af bybusnettet, så busserne i videst muligt omfang støtter traceerne.
- * Investeringer for ca. 90 mio. kr. i bedre fremkommelighed for busserne i traceerne.
- * Forøgelse af driftsomfanget svarende til en stigning på 50 % af den nuværende buskørsel.

De udpegede byfortætningsområder, vurderes fuldt udbyggede at kunne rumme samlet knap 3.300 nye borgere og godt 9.800 nye arbejdspladser. Der bør etableres en rækkefølge for udviklingen af de enkelte områder, og der bør indtænkes en samlet parkeringsstrategi for bymidten, der giver et overblik over de enkelte fortætningsområders bidrag til den samlede parkeringsdækning i bymidten.

Byfortætningen alene vurderes, når den er fuldt gennemført, at medføre et øget årligt antal påstigninger på ca. 0,6 mio. og øgede indtægter i den kollektive trafik på ca. 3,4

mio. kr., hvis der ikke gøres noget ved den kollektive trafik.

De samlede effekter af de foreslåede indsatser vurderes at medføre en vækst i passagertallet på 2,8 mio. påstigere kombineret med en samlet besparelse på 8,3 mio. kr. årligt. Det skal ses i sammenhæng med den samlede investering i bedre fremkommelighed på ca. 90 mio. kr.

Samlet vurderes det, at der allerede med dagens situation ligger en ikke uvæsentlig økonomisk gevinst i at få busserne hurtigere gennem byen.

ANBEFALINGER TIL ROSKILDE KOMMUNE

De foreslåede tracéer bør indarbejdes i kommuneplan 2009 med en overordnet beskrivelse af kravene til tracéernes udformning og konsekvenserne for den øvrige trafikafvikling.

De viste fortætningsområder bør udpeges i kommuneplanen, og der bør angives anvendelsesbestemmelser og maksimumrummeligheder i de enkelte områder, samt en rækkefølge for udvikling af områderne.

Kommuneplanen bør - som en del af en samlet fortætnings- og forbedringspolitik - understøtte og videreføre en kvalitativ diskussion om, hvad de enkelte områder skal rumme, hvordan de skal se ud, og hvordan de indgår i byens samlede struktur.

Det anbefales at udarbejde en sammenhængende fortætningspolitik - enten som en del af Kommuneplan 2009 eller i form af et efterfølgende kommuneplantillæg.

Det anbefales snarest at lave en prioritering af de nødvendige virkemidler i forbindelse med etablering af bustracéerne, da der allerede nu ligger en betydelig økonomisk gevinst ved at få busserne hurtigere gennem byen. En sådan prioritering kan indgå i en samlet trafikløsning for Roskilde bymidte, hvori også indgår en trafikal fredeliggørelse af bymidten og etablering af parkeringsanlæg i form af p-huse og/eller p-kældre med bekvem adgang til ringgadesystemet på den ene side og strøgområderne på den anden side.

ANBEFALINGER TIL ANDRE, TILSVARENDE PROJEKTER OM FORTÆTNING OG KOLLEKTIV TRAFIK

Det er vigtigt at etablere en organisation, hvor byplanlæggere og trafikplanlæggere indgår i et ligeværdigt samarbejde med det regionale trafikselskab som aktiv medspiller.

Projektet skal synliggøres gennem hele forløbet, og alle interesserede skal have mulighed for at give deres synspunkter til kende.

Der skal være politisk og ledelsesmæssig opmærksomhed omkring projektet med særlig fokus på, at projektets resultater skal kunne indarbejdes i den løbende kommuneplanproces.

Resultaterne bør både rumme kortsigtede, realistiske mål med tilhørende hurtige resultater og langsigtede visioner, der ikke nødvendigvis påregnes realiseret i den første kommuneplanperiode.

Endelig bør det vurderes, om fremtidige bygherrer ved fortætningsprojekter i eksisterende byområder kan medfinansiere udbygningen af den kollektive trafik som en forudsætning for at kunne bygge tæt og/eller højt. Det kunne f.eks. ske ved at private bygherrer indgår udviklingsaftaler med kommunen, stiller arealer til rådighed for bustracéer m.v.

OVERSIGT

OVERSIGT OVER RAPPORTER OG NOTATER

Følgende notater og rapporter er udgivet som en del af projektforløbet:

PROJEKTPLAN

Plan09 eksempelprojekt for Roskilde - byfortætning og kollektiv trafik
Udateret

DESK RESEARCH - INTEGRATION AF KOLLEKTIV TRAFIK OG BYUDVIKLING

Notat, september 2008

OPLÆG TIL AT-FORLØB (ROSKILDE TRYKKER)

September 2008

BYARKITEKTONISK ANALYSE OG FORTÆTNINGSMULIGHEDER

Rapport, november 2008

BUSTRACÉER I ROSKILDE KOMMUNE

Notat, december 2008

Bilag 1: Besigtigelse af traceer i Roskilde

Bilag 2: Passagerpotentiale

HOVEDRAPPORT - TEKSTVERSION

Maj 2009

Hertil kommer materiale lagt ud på projektets hjemmeside:

<http://www.roskilde.dk/roskildetrykker>

og på Plan09's hjemmeside:

http://www.plan09.dk/Projekter/igangvaerende_projekter/roskilde_01.htm



PLAN09
Miljøministeriet | Realdania

COWI

