

Mobilitetsplanlægning for en ny bæredygtig bydel

Trafikplanlægger Martin Kristian Kallesen, Via Trafik (mkk@viatrafik.dk)

Roskilde Kommune har valgt at mobilitetsplanlægning skal inddrages i planlægningen af en ny bydel for at stimulere efterspørgslen efter bæredygtige transportformer som fx kollektiv trafik, cykling og gang.

Trængselsproblemer

En tur gennem en hvilken som helst større by i Danmark midt i myldretiden kan påminde om, at der hver dag er trængselsproblemer på vejene. Særligt for biltrafikken (herunder busser og lastbiler) er der problemer. Trængslen på vejene er problematiske på flere måder. Det er stressende og frustrerende for trafikanter at sidde i kø i en bil uden mulighed for at komme frem eller tilbage. Desuden "stjæler" kørsel i kø tid fra trafikanterne, de ellers kunne have brugt på arbejde eller fritid. Endeligt er billedet af veje med endeløse køer af biler ikke ligefrem glansbilledet af den gode by at bo i.

Infrastrukturkommissionens betænkning fra 2008 peger på erfaringer fra Holland med mobilitetsplanlægning som mulige løsninger på trængselsproblematikken. Argumentationen er følgende:

Der er kø på vejene. Hvad kan man gøre?

- Man kan bygge større veje.
Men det er omkostningstungt og kan tage lang tid.
- Man kan indføre kørselsafgifter.
Men det er vanskeligt politisk at gennemføre.
- Man kan benytte mobilitetsplanlægning.
Det er effektivt, mindre omkostningstungt og forholdsvis hurtigt.

Infrastrukturkommissionens betænkning, 2008

En definition på mobilitetsplanlægning er desuden givet i Infrastrukturkommissionens betænkning:

Mobilitetsplanlægning er en samlet betegnelse for en række metoder og værktøjer til at ændre efterspørgslen efter transport gennem adfærdspåvirkning.

Kort fortalt handler det om at gøre det let og attraktivt at bruge bilen mere fornuftigt, kombinere den med andre transportformer eller skifte den helt ud med kollektiv trafik eller cykling og gang på de korte ture.

Infrastrukturkommissionens betænkning, 2008

Musicon

Når muligheden byder sig for at planlægge en helt ny bydel (stort set fra bunden), så bør det sætte en hel del tanker i gang. Kan vi gennemføre planlægningen på en ny måde og derved mindske eller undgå trængselsproblemer? I Roskilde Kommune har de turdet tænke anderledes. Her skal den gamle Unicongrund transformeres til Musicon og derigennem blive til en ny bydel med...

... et levende bymiljø, hvor det musiske (i bred forstand) er overordnet tema. Det musiske i mennesket handler om at turde bryde vanetænkningen og se nye muligheder og afprøve nye sammenhænge.

Musicon – strategi og spilleregler, 2007

Roskilde Kommune arbejder desuden med en fortætningsstrategi, der fokuserer på at arbejde med forholdene mellem fortætning, bæredygtige trafikformer og bymiljø. Når der bygges nyt, vil presset (trafikalt) øges helt automatisk, hvis ikke en fornuftig trafikal løsning bliver indarbejdet.

Kommunen har valgt, at mobilitetsplanlægning skal inddrages i planlægningen for at stimulere efterspørgslen efter bæredygtige transportformer som fx kollektiv trafik, cykling og gang.

Området, der benævnes Musicon, er beliggende ca. 1 km syd for Roskilde centrum og Roskilde stationen. Det samlede udviklingsareal dækker ca. 300.000 m². Det afgrænses mod syd af Holbækmotorvejen og mod øst af Køgevej, der fungerer som den sydlige indfaldsvej til centrum. Mod nord afgrænses området af Søndre Ringvej. Området er således særdeles godt vejbetjent og er beliggende i det stationsnære område men uden for kerneområdet.

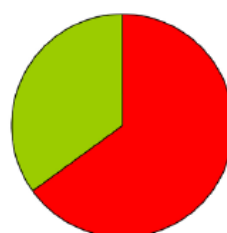
Udfordringen

Roskilde kommune har opstillet et mål om at mindst 65 % af al trafik til og fra Musicon skal foretages ved brug af bæredygtige transportformer som fx tog, bus, cykel, gang og kombinationer heraf. Heri ligger det, at biltrafikken i området skal begrænses til maks. 35 %.

En forventelig fordeling af transportmiddelvalget for et nyt område i Roskilde er beregnet på baggrund af blandt andet den landsdækkende transportvaneundersøgelse. Uden brug af mobilitetsplanlægning kan det forventes at 65 % vil benytte bil og 35 % tog-, bus-, cykel- eller gang.



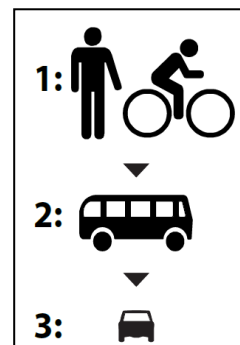
65% bæredygtig trafik =
resultatmål for Musicon
med mobilitetsplanlægning



35% bæredygtig trafik =
forventelig fordeling uden
mobilitetsplanlægning

Som rådgivere for kommunen blev Via Trafik i samarbejde med Cogita stillet over for en opgave, der lød på at vurdere hvilke virkemidler, der var nødvendige for at opnå målsætningerne samt at belyse de afledte konsekvenser af virkemidlerne. Opgaven blev bygget op omkring tre scenarier, der illustrerer, hvor langt forskellige kombinationer af virkemidler rækker. Målet var klart (færre biler i området), men virkemidlerne og eventuelle afledte konsekvenser skulle belyses.

Den overvejende tanke var at prioritere fodgængere og cyklister højest. Dernæst kollektiv trafik og nederst i hierarkiet biltrafikken (se figur til højre). Denne fordeling afspejlede sig i valget af virkemidler. I grove træk kan de opdeles i to grupper:



- Prioritering af bæredygtige transportformer
- Restriktioner for biltrafikken

Den første gruppe, der består af "lokkende tiltag", indeholder blandt andet høj-klassede stiforbindelser, højfrekvent busrute, høj cykelparkeringsnorm, Pendlercykler (til brug til og fra stationen) samt kampagner.

Den anden gruppe, der består af "tvingende tiltag", indeholder blandt andet begrænsning af parkeringsudlægget, reduktion i antal kørespor og reduktion af gennemkørselsmuligheder for biltrafik i området.

Parkeringspladser

I alle tre scenarier indgik begrænsning i parkeringsudlægget. Hvis muligheden for at parkere sin personbil fastholdes, fratager det incitamentet til at benytte den kollektive transport. De generelle trængselsproblemer i alle større danske byer belyser netop, at så længe der er mulighed for at parkere bilen fremme ved slutmålet, så flytter forsinkelser og kørsel i kø ikke automatisk pendlere i bil over til den kollektive trafik.

Effekten af restriktioner på antallet af parkeringspladser er blandt andet belyst af Peter Hartoft-Nielsen, se Tabel 1. Af sammenligningen fremgår det, at et høj-klasset kollektivt tilbud, som fx S-tog, kun overflytter en begrænset andel fra privatbil til kollektiv transport, hvis det ikke kombineres med en begrænsning på antallet af parkeringspladser.

	Afstand til station	P-norm	Kollektiv transport (andel af ansatte)
Carl Bro, Glostrup	2,4 km	Traditionel p-norm	12 %
Cowi, Lyngby	300 m	Traditionel p-norm	25 %
Ferring, Ørestad City	50 m	Begrænsning på antal pladser	57 %

Tabel 1 - Kilde: Peter Hartoft-Nielsen

Kombination af virkemidler

Der er gode grunde til at kombinere "lokkende tiltag" med "tvingende tiltag". Det er altid nemt at plukke de lavest hængende frugter. De der gerne vil cykle skal bare have muligheden for at benytte en god og sikker cykelrute. Så vil de selv skifte fra bil til cykel.

Det er til gengæld sværere at flytte på de faste pendlere med bil. "Lokkende tiltag", der sigter mod pendlere i bil, kan risikere bare at flytte rundt på de trafikanter, der allerede har valgt bæredygtige transportformer. Evalueringen af Odense Cykelby viste blandt andet, at der skete en stigning af cykeltrafikken, men antallet af buspassagerer faldt til gengæld.

I opgaven med Musicon blev der derfor arbejdet med en kombination. De lokkende tiltag bliver ikke bare langt mere effektive, men også nødvendige, når mulighederne for privat biltrafik reduceres.

Erfaringer

Flere kommuner i hovedstadsområdet vil gerne udnytte mulighederne i landsplandirektivet Fingerplan 2007 omhandlende stationsnær beliggenhed. Man vil gerne den store intensivering og derigennem opnå en større udnyttelse af de stationsnære områder, som kommunerne omfatter.

Det kan imidlertid gå hen og blive et spørgsmål om at finde en passende balance mellem at tilgodese miljømæssige hensyn (i forhold til bæredygtige transportformer) og at tilgodese efterspørgslen fra investorer og grundejere, der i mange tilfælde skal være med til at finansiere en planlagt udvikling.

Dette var også en af erfaringerne, som Roskilde Kommune fik igennem processen. Ved at gøre Musicon attraktivt som et bæredygtigt området med hensyn til trafikale løsninger, så risikerer man at nogle investorer fravælger området. Der er stadig en stor efterspørgsel på parkeringspladser og god fremkommelighed for biltrafikken.

Det er ikke oppe i tiden at investere i store vejanlæg, men man tør heller ikke lade være, fordi man risikere at blive mindre konkurrencedygtig i forhold til andre stationsnære områder. Der er heldigvis gode eksempler – og Musicon kan blive et af dem. Flere forhold i Ørestaden beviser at udvikling med fx parkeringsrestriktioner er mulig. Stationsnær beliggenhed og intensivering af etagemeter kan godt lade sig gøre uden at foretage store investeringer i vejudvidelser.

Mobilitetsplanlægning kan effektivt, hurtigt og billigt (i forhold til store vejudvidelser) være med til at sikre fornuftige trafikale løsninger. På Musicon kan mobilitetsplanlægning sikre et levende bymiljø hvor vanetænkningen er brudt og transportmiddelvalget er påvirket i en miljøvenlig retning.