

# Samtænkning af kollektiv trafik og byplanlægning

En velovervejet og rettidig indpasning af den kollektive transport i byplanlægningen er et vigtigt element i bestræbelserne på at skabe mere bæredygtige bysamfund og øge attraktiviteten af både byområde og mobilitetstilbud. Vejregelgruppen for Kollektiv Trafik har i samarbejde med Urban Creators udarbejdet et dialogværktøj, der formidler principper, vejledninger og eksempler på, hvordan den kollektive trafik kan indtænkes på forskellige niveauer i den kommunale planlægning.

Af **Peter Andreas Rosbak Juhl**, Movia, **Petra Lovisa Schantz**, Vejdirektoratet, **Cecilie Kiilerich**, Urban Creators og **Simon Baadsgaard**, Urban Creators

**E**n velintegreret kollektiv transport i byplanlægningen kan bidrage til at reducere både bilbrug og bilejerskab. Når færre mennesker ejer og bruger biler, mindskes behovet for arealer til veje og parkering. Det frigiver plads i byen, som kan bruges til andre formål såsom grønne områder, cykelstier eller pladser, der kan fremme bylivet. Det skaber også et større potentiale for flere passagerer i kollektiv transport, hvilket er særligt vigtigt nu. Flere passagerer betyder bedre økonomi for transportudbydere samt mulighed for at forbedre og udvide transporttilbuddene. Det er en positiv spiral, hvor bedre transportmuligheder tiltrækker flere brugere, hvilket ydermere gør det muligt at investere i bedre service. Men i planlægningen er der ofte mange behov, der skal balanceres, når pladsen skal prioriteres i byens rum, og der kan være en række problemstillinger knyttet til at indpasse den kollektive transport.

## Inspireret af eksempler fra praksis

I mange tilfælde indtænkes den kollektive transport for sent i planlægningen, hvilket resulterer i løsninger, der hverken er optimale for brugeren eller byområdet. Det mindsker også potentialet for at opnå synergier i samtænkningen med de øvrige elementer i byudviklingen. I forbindelse med udarbejdelse af dialogværktøjet har forskellige aktører givet eksempler på, hvilke udfordringer de i dag oplever ift. at samtænke byplanlægning og kollektiv transport.

Et eksempel fra praksis er, at trafikplanlæggeren kommer ind sent i lokalplanprocessen og peger på, at der er behov for at føre en bus igennem et område. Men på dette tidspunkt er bygningernes placering og vejenes linjeføring allerede fastlagt, og det er ofte

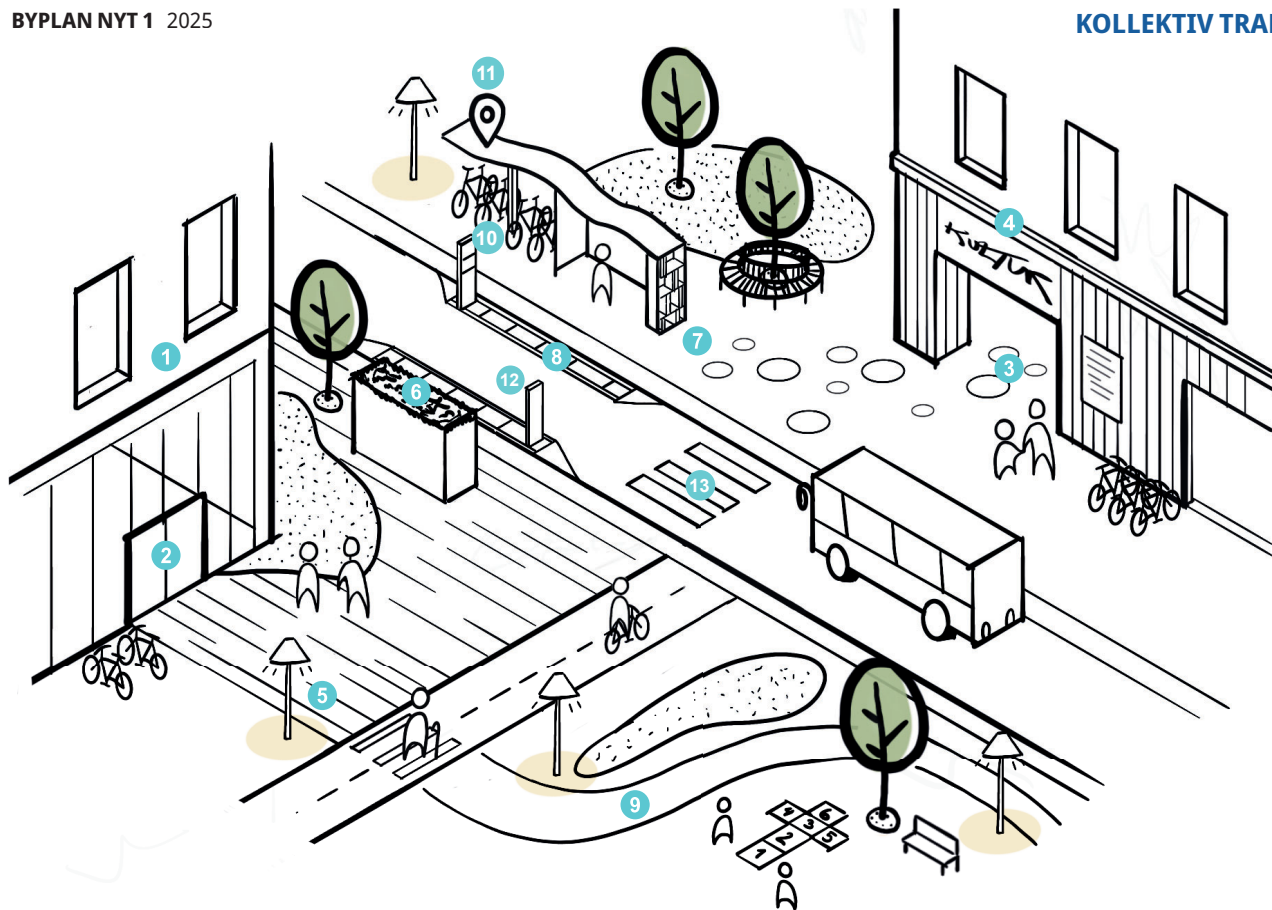
svært – nogle gange umuligt – at ændre dette. Her handler det om at indtænke arealbehov til den kollektive transport tidligere i planprocessen.

Et andet eksempel handler om, at faciliteter som læskærme og perroner ofte ses som "ekstraudstyr", der tilføjes sent i planlægningen. Men et godt stoppestedsmiljø kan blive et nyt mødested, hvis disse faciliteter integreres i byrummet eller landskabet på en hensigtsmæssig måde og med øje for områdets kvaliteter. Det handler om at tænke løsningerne i en helhed med fokus på, hvordan stoppestedsmiljøet og flowet af mennesker til den kollektive transport kan understøtte andre aspekter i byudviklingen såsom tryghed, klimasikring, natur, byfunktioner med mere.

## Et dialogværktøj

For at skabe en bedre dialog mellem de mange parter, der er involveret i byudvikling, er der udviklet et dialogværktøj, som består af en dokumentationsrapport, der giver overblik over principper, opmærksomhedspunkter og eksempler fra ind- og udland. Dette kan bruges som vejledning og inspiration til en god og målrettet dialog mellem forskellige aktører i byplanlægningen og til at indtænke den kollektive transport på forskellige planniveauer. Som en mere lettilgængelig version findes også en kort pjece, der indeholder 10 udvalgte principper, der kan bruges som en hurtig introduktion til emnet.

Dialogværktøjet er tænkt som en central del af arbejdet på tværs af fagområder i de danske kommuner. Det kan bruges i samarbejdet mellem by- og trafikplanlæggere, men også i dialogen mellem fagpersoner indenfor andre områder f.eks. klimasikring, biodiversitet eller detailhandel etc. Målet er



at finde løsninger, hvor de fysiske rammer og den kollektive transport spiller bedst muligt sammen.

Bygherrer og developere har ofte stor interesse i bæredygtigheds certificeringer. Løsninger, der understøtter kollektiv transport, kan bidrage til at opnå højere pointgivning i certificeringsordninger som DGNB eller LEED.

Dette kan være nøglen til en konstruktiv dialog om, hvordan den kollektive transport kan indtænkes. Denne dialog sker på lokalplanniveauet ift. byområdecertificering, mens det på byggesagsniveau sker ift. bygningscertificering og her kan værktøjet også bringes i spil.

Værktøjet og principperne er designet til at kunne bruges i hele landet både i tætbefolkede byområder og i mindre lokalsamfund, og tager højde for forskellige geografiske og organisatoriske forhold. Med inspiration fra workshops og input fra fagfolk er der skabt temaer, som dækker de væsentligste berøringsflader mellem byudvikling og kollektiv transport. Det inkluderer alt fra prioritering af den kollektive transport i gader og byrum til planlægning af stoppesteder og knudepunkter, hvor byrummet og den kollektive transport kan tænkes sammen.

#### På tværs af alle planniveauer

Det er afgørende at tænke den kollektive transport ind i alle planniveauer. Derfor er dialogværktøjet struktureret efter de fire centrale planniveauer, Planstrategi, Kommuneplan, Lokalplan og Byggesag, så det er nemt at slå op i planprincipper for den aktuelle fase og bruge dialogspørgsmålene i processen. I planstrategi- og kommuneplanfasen lægges de



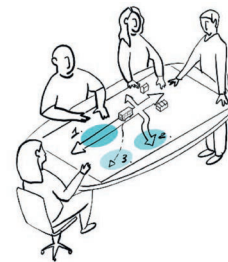
overordnede retningslinjer for den fysiske planlægning, samt i hvilken rækkefølge og med hvilket tempo byudviklingen skal ske. Her fastsættes også ønsker til, hvordan den kollektive transport skal udvikles, og hvilke målsætninger kommunen har til denne. Det er også i denne fase, at kommunen afdækker behovet for tværkommunale løsninger indenfor kollektiv transport. Et eksempel på et helt centralt dialogspørgsmål, når kommuneplanen skal udarbejdes, er, "Hvilke byudviklingsområder vil være nemmest at sikre attraktiv kollektiv trafikbetjening til, set ud fra bl.a. perspektiverne om driftsøkonomi eller forbindelser til centrale byfunktioner?"

I lokalplanfasen fastsættes de ofte lovgivningsbestemte specifikke retningslinjer for byudviklingen af et givent område, samt hvilke krav der er til bl.a. arealudlæg og de fysiske rammer for den kollektive transport. Endelig sker den konkrete fysiske udformning i byggesagsfasen. Et eksempel på et dialogspørgsmål i lokalplanfasen er, "Hvordan kan de bylivsskabende funktioner samtænkes med eventuelle knudepunkter i byudviklingsområdet?" og på byggesagsniveau "Er stiforbindelserne fra byggefeltet til den nærliggende kollektive transport indtænket ift. at sikre tryghed, trafiksikkerhed, belysning og tilgængelighed?"

**De to dialogværktøjer er blevet fremsendt til flere af kommunerne, og kan i øvrigt hentes her:**



# 10 principper til mere og bedre dialog



Principperne fungerer som en praktisk guide til dialogen og er hentet fra pjecen, der sammenfatter de væsentligste anbefalinger fra dokumentationsrapporten. Selvom teorierne bag principperne for nogen måske vil være "intet nyt under solen", er det alligevel fortsat sjældent, at de bliver fuldt udført i praksis. Netop derfor er de ti principper en vigtig påmindelse om, hvordan god planlægning kan skabe bedre sammenhæng mellem transport og by.

## 1 Udpeg og konkretiser det prioriterede kollektive net og knudepunkter

Mobilitetsknudepunkter, hvad enten det drejer sig om steder, hvor to buslinjer mødes, eller større terminaler med tog og bus, spiller en afgørende rolle for et sammenhængende mobilitetsstilbud. De danner rammen for nemme skift mellem transportformer og skal løbende udpeges og konkretiseres for at sikre tilstrækkelig plads til både transport og byudvikling. Samtænkes knudepunkterne med øvrige strategiske planer, f.eks. for detailhandel, offentlige funktioner, destinationer med videre, kan de bidrage til både mobilitet og byliv.

## 2 Fokusér byudviklingen tæt på det eksisterende prioriterede kollektive net

Det lovbestemte strategiske net (eller hovednet i nogle kommuner) sikrer hyppige forbindelser og dækker over strækninger med mange passagerer og strategisk betydning. Der sikres lavere samlede omkostninger, når der byudvikles tæt på eksisterende kollektiv infrastruktur. Samtidig bør man sikre, at den kollektive transport prioriteres tidligt i byudviklingsprocessen. Den kollektive transport vil dermed allerede fra starten være en central del af mobilitetsstilbudet.

## 3 Reservér tilstrækkeligt areal til den kollektive transport

Attraktiv kollektiv transport kræver areal til busbaner, knudepunkter og stoppestedsmiljøer med bl.a. læforhold

og cykelparkering. Ved at reservere og indtænke disse arealer tidligt i planlægningen skabes der bedre løsninger, der understøtter både den kollektive transports effektivitet og byrummets udformning.

## 4 Brug p-normer til at øge bylivskvaliteten og brugen af den kollektive transport

Parkering spiller en stor rolle i byudvikling, og p-normer kan være et effektivt værktøj til at reducere behovet for parkeringsarealer. Lavere p-normer i områder med attraktiv kollektiv transport kan ikke blot fremme brugen af bæredygtige transportformer, men også frigive plads til bylivsfremmende aktiviteter.

## 5 Vurdér om den kollektive transport skal ledes ind gennem byudviklingsområdet

Hvorvidt bus- eller letbanelinjen skal føres ind igennem et byudviklingsområde eller ej kræver nøje afvejning og afhænger af flere parametre. At føre transporten tættere på passagererne kan være en fordel, men det skal afbalanceres med risikoen for øgede rejsetider for gennemkørende passagerer. Afvejningen bør tages så tidligt som muligt i byudviklingsprocessen med udgangspunkt i områdets behov, potentialer og analyser af bl.a. rejsetid, antal brugere, nærhed til boliger, erhverv, detailhandel samt merværdi for området i form af byliv, tryghed, synlighed, aktivitet, investeringslyst med videre.

## 6 Samtænk byliv med forbindelserne til og fra den kollektive transport

Passagerer skaber liv omkring stoppesteder og knudepunkter. For at udnytte dette potentiale bør byområder planlægges med attraktive og trygge forhold for gående og cyklister. Dette bør indtænkes som en central del af planlægningen af vej- og stinet, så gående og cyklister let kan bevæge sig til og fra den kollektive transport. Samtidig bør man tænke på adgang til nærliggende områder og muligheder for, at stoppestederne kan blive lokale samlingssteder.

## 7 Koncentrér bylivsskabende funktioner ved stoppesteder

For at skabe mødesteder og liv i byen bør der være fokus på at placere offentlige funktioner som kulturhus, bibliotek eller legeplads ved stoppesteder eller knudepunkter. Det øgede flow af mennesker ved stoppestedet eller knudepunktet kan også skabe grundlag for kommerciel aktivitet og bidrage til et levende bymiljø.

## 8 Reservér tilstrækkeligt areal ved stoppesteder til passagerrettede funktioner

Fysiske forhold som læskærme, cykelparkering, bænke og belysning har stor betydning for passagerernes oplevelse af den kollektive transport. Derfor bør der tidligt i processen reserveres areal til disse funktioner. Derudover kan man overveje, hvordan de kan integreres med andre elementer som regnvandshåndtering eller landskabsdesign for at skabe mere helhedsorienterede løsninger.

## 9 Placér stoppesteder ved eksisterende eller nyetablerede forbindelser (kryds eller stier)

Tilgængelighed er afgørende for brug af kollektiv transport. Derfor bør stoppesteder placeres tæt på eksisterende eller planlagte forbindelser som stier eller kryds. Dette sikrer trygge, oplyste og direkte ruter fra bolig, studie eller arbejde til den nærmeste kollektive transport og gør det lettere for passagererne at vælge en bæredygtig transportform.

## 10 Skab en optimal kobling mellem den kollektive transport og bygningerne

Bygningernes placering og hovedindgange bør planlægges med fokus på synlighed og korte gangafstande til og fra den kollektive transport. Når transporten bliver let tilgængelig og integreret i områdets design så styrkes både oplevelsen af nærhed og den generelle tryghed, hvilket gør kollektiv transport til et oplagt valg for flere borgere.