

+WAY I ROSKILDE

EN NY MÅDE AT SAMMENTÆNKE BUS OG BYRUM



Kolofon

Udarbejdet for: Trafikselskabet Movia

Udarbejdet af: COWI A/S
ADRN/AKJO/TKDA

Udarbejdet den: 16 september 2011

Kontrolleret: HVPE
Godkendt: HVPE

Udarbejdet i samarbejde med Movia og Roskilde Kommune

September 2011

Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	4
2. Baggrund.....	6
3. Vision for +Way.....	8
3.1 Vision	8
3.2 Vision og udviklingspotentialer for +Way	14
4. +Way elementer	16
4.1 +Sporet.....	16
4.2 +Øen	20
4.3 +Stoppet.....	26
4.4 +Bussen.....	30
5. +Øen: Schmeltz Plads.....	32
6. +Øen: Musicon	34

Billedet på forsiden er fra Allehelgensgade i Roskilde - som i fremtiden vil skulle indeholde +Sporet og +Busser der kører både mod nord og mod syd

1. Indledning

I år 2036 er +Way den mest effektive, bæredygtige, spændende og komfortable transportform for alle passagerer i Roskilde!

Det samlede +Way koncept præsterer et positivt CO₂ regnskab.

Sådan lyder visionen for samarbejdet mellem Movia og Roskilde Kommune omkring udviklingen af +Way.

Visionen er udviklet i løbet af forår og sommer 2011, og dette notat er en opsamling og konkretisering af arbejdet.

Movia og Roskilde Kommune ønsker at koordinere deres indsats omkring udviklingen af den kollektive trafik og Roskilde Kommunes byudvikling. Det er et ønske hos begge parter at fremtidens busser, og dermed en stor del af den kollektive transport, bliver et fokusområde i byudviklingen.

Det har således været naturligt for Movia og Roskilde Kommune at tage hul på samarbejdet ved at lave dette visionsoplæg.

Det er målet, at der høstes størst mulige synergier ved koordinering af byudviklingen, busdriften og fremtidige investeringer i fremkommelighed.

Dette oplæg opstiller indledningsvist en vision, som tager udgangspunkt i, hvordan byen og bustrafikken kan udvikle sig sammen. Visionsoplægget er en samling af idéer, og det skitserer, hvordan der kan arbejdes videre med disse idéer på kort og lang sigt.

Læsevejledning

Efter indledningen følger baggrunden for projektet. Her gøres det klart hvilke definitioner der er taget udgangspunkt i og hvad projektets formål er.

Det 3. afsnit omhandler den overordnede vision for +Way og belyser, hvordan +Way kan udvikle sig både på kort sigt, og med en horisont på 25 år.

Herefter beskrives afsnit 4 de elementer som +Way er bygget op af, og hvilke krav og visioner der er for de forskellige enkeltdele. I arbejdet er der valgt at lægge særligt fokus på udviklingen af +Sporet og +Øen på eksempelstrækningen "202A".

I kapitel 5 og 6 vises eksempler på hvordan + Øen på Schmeltz Plads og Musicon kan udvikles.

I forbindelse med +Sporet er der foretaget en dybere analyse af fremkommelighedsforholdene på strækningen og en vurdering af, hvad der skal til for at forbedre fremkommeligheden markant på kortere sigt.

Kapitel 6 sammenfatter en kortlægning af en mulig investeringsrækkefølge

Hvert afsnit indledes af en blå tekst, som er visionen for afsnittets emne. Herefter følger de nøgleord der kan knyttes til den del af +Way som afsnittet omhandler.

Dette notat behandler således først den overordnede vision for +Way og udviklingen af denne i Roskilde. Dernæst gennemgås +Ways enkelte elementer. Tilsidst er der udvalgt to konkrete nedslagspunkter for +Øerne, som skitserer hvordan disse kunne udvikles.



Billede fra Rabalderstræde ved Musicon i Roskilde. Måske skal der være en +Ø her i fremtiden?

2. Baggrund

Roskilde Kommune har fra efteråret 2010 til foråret 2011 arbejdet tæt sammen med Movia om at skabe en ambitiøs busplan, der skal sikre bedre busbetjening i kommunen og tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik. Resultatet er en plan, der prioriterer en stor del af ressourcerne på 2 A-buslinjer, der hvor passagerpotentialet er størst. Linjerne hedder 201A og 202A og konceptet bag, er at køre med høj frekvens og høj hastighed i et enkelt og letforståeligt net.

Med A-busplanen er fremtidens hovedårer i den kollektive trafik i Roskilde fastlagt, og dermed sikres et godt fundament for at arbejde med fremkommelighed, da investeringer her vil ramme mange afgang og passagerer.

På baggrund af A-busplanen ønsker Movia og Roskilde Kommune en vision, der integrerer busprioriteringstiltag og byudviklingen i et samlet visionsoplæg.



Køgevej set fra Rådhusbuen mod syd.

Formål

Det er formålet med dette oplæg at skitsere en overordnet rettesnor for det fremadrettede arbejde med +Way i Roskilde Kommune. Det er vigtigt, at alle 4 grundelementer er defineret og har en sådan detaljeringsgrad, at de bliver til praktiske retningslinjer for den konkrete udformning af +Way.

På baggrund af dette oplæg, er der udformet en konkret analyse af fremkommelighed for linje 202A samt et forslagskatalog mod konkrete fremkommelighedsprojekter, der har dannet baggrund for ansøgning om midler i Trafikstyrelsens fremkommelighedspulje.

Formålet med visionsoplægget er, at:

- Udvikle en vision for +Way i Roskilde, som kan fungere som endemålet for de investeringer, der foretages langs linjerne. Visionen skal også definere, hvad der forstås ved de 4

grundelementer: +Sporet, +Øen, +Stoppet og +Bussen.

- Skitsere eksempler på +Øer, hvor byen integreres med bustracéerne.
- Opstille og prioritere forslag til fremkommelighedspakker som peger frem mod visionen for +Way. Pakkerne skal give en mærkbar effekt, og samtidigt kunne realiseres økonomisk.
- Danne grundlag for en forbedring af rejsetiden på 15% i forhold til den nuværende rejsetid.

Oplægget tager udgangspunkt i resultaterne af workshoppen afholdt den 5. maj 2011, hvor 15 deltagere med bred faglighed fra Movia, Roskilde Kommune og COWI arbejdede med udvikling af vision og ideer.

Hvad består +Way af?

Begrebet +Way dækker over en ny tilgang Movia har anlagt på højklases busløsninger. Konceptet er at integrere byplanlægningen, investeringer i fremkommelighed, busmateriellet og selve busdriften. Der sigtes mod, at bussen i fremtiden opfattes som en positiv og naturlig del af bybilledet. Grundstenen i +Way konceptet er således at tænke et stærkt samlet busprodukt samtidigt med, at bymiljøet både sikres og udvikles.

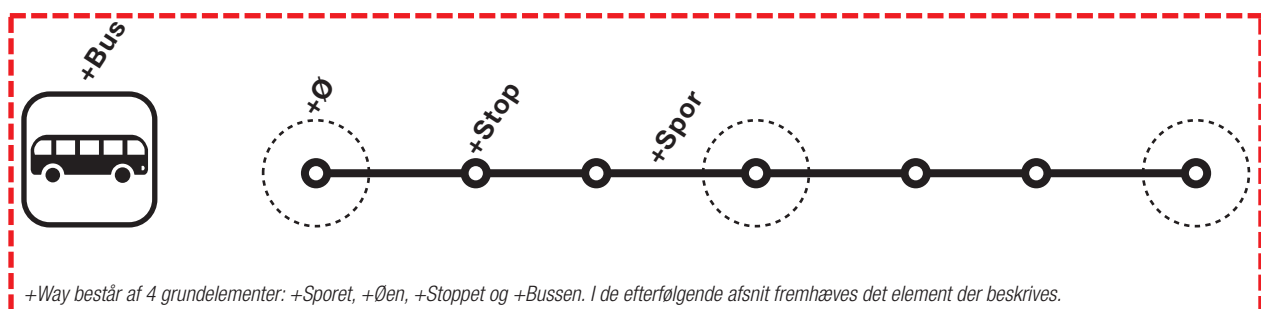
Traditionelt set har højklasede busløsninger drejet sig om busbaner og prioritering af busser i lyskryds, der sikrer bussen størst mulig fremkommelighed. Med +Way indgår udviklingen af gode bymiljøer, primært omkring stoppestederne, på lige fod med det at skabe et effektivt busprodukt. Dermed bliver +Way anledningen til at samle indsatsen omkring at sikre/udvikle et godt bymiljø side om side med et bæredygtigt kollektivt transportsystem.

Som en del af +Way er der defineret 4 grundelementer, som alle hver for sig skal fungere men også spille sammen. De er:

- +Sporet
Bussens tracé - en busbane, der adskilles fra den øvrige trafik eksempelvis gennem let hævede flader eller afvigende belægning.

- +Øen
Hovedstoppestedet i et område, som har en klar identitet. Det kan både være at styrke en allerede eksisterende identitet, men også at skabe en identitet, hvor der ikke findes én i forvejen. Det er desuden centralt, at tilgængeligheden til +Øen er på plads.
- +Stoppet
Øvrige stoppesteder, som gennem fokus på funktionalitet sikrer hurtig af- og påstigning og sikrer, tilgængelighed på tværs af vejen.
- +Bus
Selve busmateriellet spiller en stor rolle for oplevelsen af turen, og skal derfor indtænkes på lige fod med de øvrige tre elementer.

Et centralt punkt i +Way-konceptet er, at borgerne og brugerne skal inddrages i processen, særligt omkring udformning af +Øer og +Stop, for at sikre et resultat med en stærk lokal forankring.



3. Vision for +Way

3.1 Vision

I år 2036 er +Way den mest effektive, bæredygtige, spændende og komfortable transportform for alle passagerer i Roskilde!

Det samlede +Way koncept præsterer et positivt CO₂ regnskab.

Hvad er +Way?

Nøgleord

Komfort/sikkerhed
Synlighed/genkendelighed
Miljøvenlighed
Pålidelighed
Fremkommelighed/effektivitet

Formål

Det er målet, at +Way i fremtiden er udformet i tæt samspil med byplanlægningen, og derved helt naturligt er fundamentet for højklassede buslinjer i Roskilde Kommune. +Way optimerer forholdene omkring miljø, fremkommelighed, borger- og brugerinddragelse og design. +Way bliver dermed et stærkt samlet produkt, der både understøtter en effektiv transport - men også i høj grad er en naturlig og integreret del af byens rum.

I fremtiden kan +Way mærkes med sanserne - og de forskellige elementer er synlige og naturlige dele af de byrum, de indgår i.

+Way og den overordnede byplanlægning

+Way kan påvirke byplanlægningen i byområder omkring +Sporet. På workshoppen blev der peget på:

- Fortætning af bebyggelsen langs +Sporet. Det kan være langs kanten af +Sporet, hvor der arbejdes med en øget intensivering af bebyggelsestætheden.
- Mini stationsnærhedsprincip, hvor der omkring +Øerne arbejdes med øgede muligheder for blanding af funktioner og højere bebyggelsestætheder.
- Øget by-intensitet i form af menneskestrømme, forskellige brugere af arealerne op til +Sporet og +Øerne samt mulighed for behageligt ophold.
- Placering af +Øer og +Stop skal sikre, at der er en effektiv kobling til den brede kollektive trafik i hovedstadsområdet.

En vision bunder i et ønske om at forandre en lokalitet fra sin nuværende situation til en given fremtidssituation. Det vil sige, at en vision indeholder en beskrivelse af en ønskelig situation, karakter, rolle, funktion eller særlig status.

En vision kan beskrives som noget der er udenfor rækkevidde, men indenfor synsvidde. En vision er altså en klart beskrevet tilstand, det kræver en indsats for at opnå. En vision behøver ikke at være realistisk i den forstand, at den beskriver noget, der med sikkerhed kan opnås.

Hvad er nyt?

Hvordan skal +Way bruges?

+Way er passagerernes foretrukne transportmiddel.

+Way er miljøvenlig. Det er således visionen for +Way, at den om 25 år præsterer et positivt CO₂ regnskab. Det gøres ved integration af eksempelvis solceller og beplantning i både +Øerne, +Stoppene. Driften af +Bussen sker ved hjælp af CO₂ neutrale energikilder. På den måde bliver +Way er et positivt element i Roskilde - særligt i forhold til miljøet og bidrager med et grønt præg til byen.

+Way er grøn - og der, hvor det er muligt bidrager beplantningen til blandt andet at optage CO₂ og forbedre bymiljøet. Beplantning har yderligere den miljømæssige effekt, at den nedkøler luften på varme sommerdage og skaber læ for vind og regn.

Det er målet, at +Way skal være så effektiv, at det er en reel konkurrent til at vælge bilen. I fremtiden kan det således ikke betale sig at tage bilen, når man skal fra én ende af Roskilde til en anden. +Way vil være at foretrække, da den er billigere at rejse med og mere komfortabel. +Way tilbyder derudover en række forskellige servicetilbud, som bilen ikke kan konkurrere med, herunder muligheden for at medbringe sin cykel, barnevogn eller kørestol i bussen.

I fremtiden indeholder rejsen med +Way mere end blot transport fra A til B. Der er mulighed for et hvil, en særlig oplevelse undervejs eller måske for effektiv arbejdstid. Med fokus på brugernes behov og ønsker til fremtidens +Way, er det målet at tiltrække flere passagerer til den kollektive trafik. +Way skal være den naturlige og foretrukne transportform i Roskilde.

Hvad kendetegner +Way?

I visionsprocessen er der entydigt peget på, at designet af +Way spiller en central rolle. Designet skal understøtte at +Way bliver en naturlig del af byen, samtidigt med, at +Way har en tydelig identitet. Der er i visionsprocessen peget på en række kendetegn for +Way:

- Fundament for +Way

Det er helt grundlæggende at +Way fra start af kendetegnes ved rettidighed og regularitet. Det er afgørende for passagerernes tillid til +Way, og i sidste ende konceptets mulighed for succes.

- Komfort og sikkerhed

Den samlede +Way tilbyder passagerene både komfort og sikkerhed under deres rejse.

- Genkendelighed - en visuel markering

Farven rød kan gå igen i +Sporet, +Øen, +Stoppet og i +Bussen. Som man kender det fra A-busserne. Der anvendes således et kendetegn, der allerede er associeret med en effektiv busdrift i Københavnsområdet og pr. december 2011 i Roskilde.

- Teknologi

+Way benytter sig af teknologiske løsninger, som styrker det samlede koncept. Valget af de teknologiske løsninger skal understøtte en øget komfort, genkendelighed, effektivitet, bæredygtighed og passagerernes muligheder for eksempelvis arbejde eller underholdning undervejs. De krav, der stilles til disse teknologiske løsninger kortlægges undervejs i udviklingen af +Way.

- Miljø

Alle +Way elementer skal være et positivt bidrag til miljøet. +Sporet kan indeholde solceller, græs og beplantning. +Øen og +Stoppet kan også producere energi eller begrønnes, så der optages CO₂. +Bussen kan køre på el, biodisel eller biogas og måske have solceller på taget. Der er således en lang række miljømæssige tiltag, der allerede nu kan skitseres som mulige dele af +Way konceptet.

- Fremkommelighed

Hvis driften af +Way skal være effektiv, så skal bussen kunne komme frem. Det er således centralt, at der skabes de bedst mulige betingelser for bussens drift - også når det sker på bekostning af bilisterne. +Way konceptet dækker etablering af busbaner og en prioritering af +Bussen i lyskryds. Bussen stopper kun ved stoppestederne.

- Fysisk indretning

Alle +Ways enkeltdele skal indrettes så de passer til hinanden. +Stoppet og +Øen skal eksempelvis designes med niveaufri adgang ind og ud af +Bussen. Det er særligt vigtigt i forhold til ældre og handicappede passagerer.

Hvor findes +Way?

+Way findes i Roskilde Kommune. +Way består af linie 201A og 202A. Illustration nr. 1 side 12 viser linjeføringen +Way.

201A starter mod vest i Svogerslev hvorfra den kører mod øst til Roskilde Universitet og Trekroner station.

202A begynder ved Musicon mod syd og i den nordvestlige del af Roskilde hvor Græsengen møder Margrethehåbsvej.

De to linjer kan efter behov suppleres af yderligere linjer i takt med at Roskilde udvikles på sigt.

Hvilke udviklingspotentialer har +Way på lang sigt?

Borger- og brugerinddragelse

Et særligt fokusområde i arbejdet med +Way er inddragelsen af borgere og brugere. Det vil ske i to spor, som i princippet har to forskellige fokusområder. Af visionens enkeltdele fremgår det konkret, hvordan det gøres. Se side 14.

Borgerinddragelse

Borgerinddragelsen har fokus på at involvere borgerne bredt i Roskilde Kommune. Fokus vil især være omkring +Øerne og +Stoppene - hvordan de skal se ud, og hvordan de spiller sammen med en eksisterende by. Her spiller nærområdets beboere en afgørende rolle.

Brugerinddragelse

Brugerinddragelsen vil særligt have fokus på designet af +Bussen. Brugerinddragelsen vil sætte fokus på hvordan +Bussen designes så den i opfylder brugernes fremtidige behov og ønsker.

I dele af inddragelsesprocessen vil der være særligt fokus på brugernes behov og ønsker i forhold til funktionalitet.

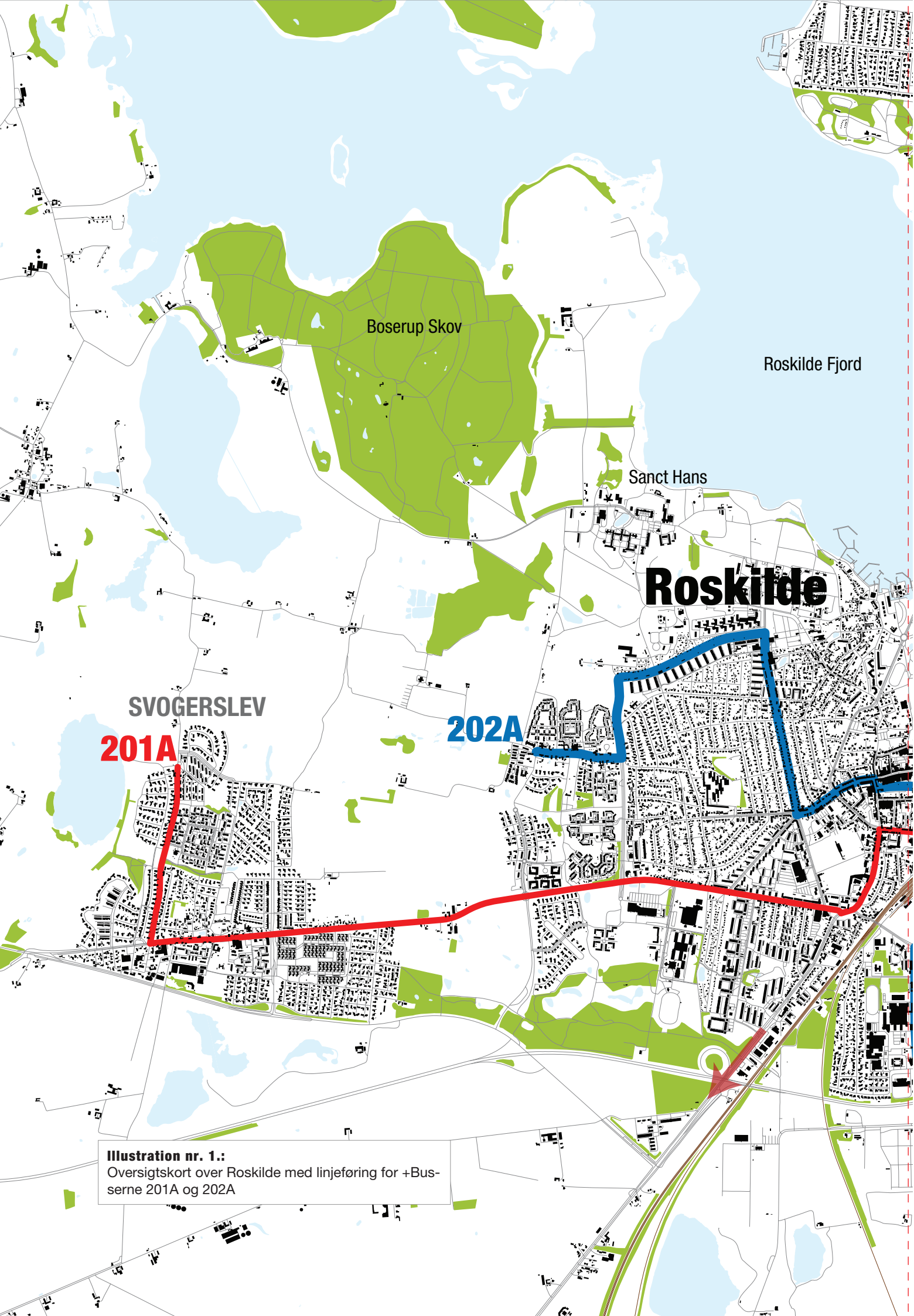
Den samlede vision

Opsamlingen på den samlede vision fremgår af side 14. Her gennemgås først vision - og nedenfor hvilke konkrete mål, der kan bidrage til at virkeliggøre denne vision. Visionen forholder sig til i morgen, +Way om 12 år og om 25 år.

Resultatet af arbejdet med visionen lægger således vægt på, hvad der skal ske i morgen, men også hvordan +Way kan udvikle sig på den lange bane. Målene afspejler de handlinger, som understøtter realiseringen af visionen.



Billede fra stien til Eriksvej i Roskilde. Sikre og fodgængervenlige forbindelser til +Way er vigtige for fremkommeligheden for gående.



Boserup Skov

Roskilde Fjord

Sanct Hans

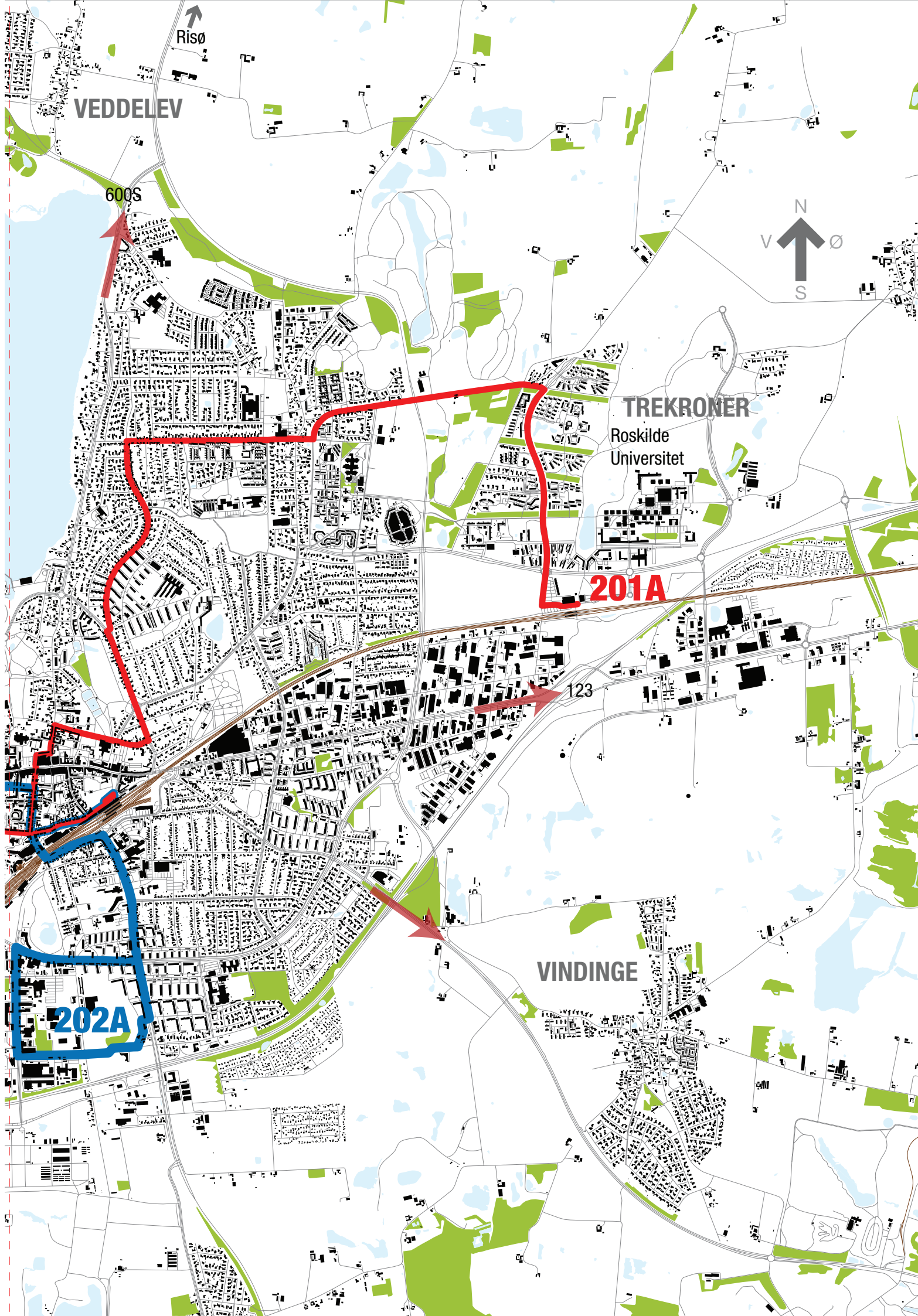
Roskilde

SVOGERSLEV

201A

202A

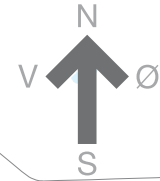
Illustration nr. 1.:
Oversigtskort over Roskilde med linjeføring for +Bus-
serne 201A og 202A



VEDDELEV

600S

Risø



TREKRONER

Roskilde
Universitet

201A

123

VINDINGE

202A

3.2 Vision og udviklingspotentialer for +Way

Vision

Hvordan ser +Way ud i morgen?

- +Way er genkendelig. +Sporet, +Øerne, +Stoppene og +Bussen har et design der tydeligt viser, at de er en del af +Way.
- +Way sætter fokus på miljøet.
- +Way undersøger de bedst mulige teknologiske løsninger.

Hvordan ser +Way ud om 12 år?

- I Roskilde Kommune ved alle hvad +Way er og hvad +Way kan.
- +Way er miljøvenlig.
- Nye teknologiske løsninger afprøves.

Hvordan ser +Way ud om 25 år?

- +Way er også etableret i andre byer i Danmark.
- +Way er miljøvenlig og opsamler mere CO₂ end den bruger
- +Way anvender de bedst mulige teknologiske løsninger i forhold til brugernes behov, miljøet, komfort og effektivitet.

Handlinger

Hvad skal der til, for at det kan lade sig gøre?

- **Design:** +Way gøres genkendeligt indenfor en realistisk økonomisk ramme. Dette gøres eksempelvis ved røde hjørner på bussen, røde markeringer af stoppestederne og der angives realtid for busdriften på stoppestederne.
- **Miljø:** Miljøet skal være en naturlig del af +Way. Det analyseres nærmere hvilke løsninger, der er hensigtsmæssige at bruge i sammenhæng med +Way. Det kunne være CO₂ regnskaber, grønne busstop og anvendelse af alternative energikilder i +Way.
- **Borger- og brugerinddragelse:** Roskilde Kommunes borgerpanel har allerede været en del

Hvad skal der til, for at det kan lade sig gøre?

- **Design:** Der er en klar sammenhæng og genkendelighed mellem +Sporet, +Øerne, +Stoppene og +Bussen. Både +Øer og +Stop har sigende navne, så passagerer ikke er i tvivl om, hvor de står af og på. Der er kan efter behov etableres et nyt +Spor ud over 201A og 202A.
- **Miljø:** Realtidstavlerne, belysning og +Bussen drives af bæredygtige energikilder. +Busserne er mere miljøvenlige og kan køre på biodisel, biogas, el eller er hybrider mellem forskellige former for brændstof. Måske kan busserne forsynes med solceller, så de bidrager til energiproduktionen.

Hvad skal der til, for at det kan lade sig gøre?

- **Design:** +Way har en klar identitet gennem sit design i Roskilde by. Alle borgere ved hvor +Way findes, og hvordan det ser ud. Der er foretaget de nødvendige infrastrukturelle og bygningsmæssige investeringer for at realisere en optimal fysisk ramme for +Way i Roskilde. Der er fire +Spor i Roskilde. Det er blandt andet muligt at rejse med +Way til Risø og til Sct. Hans.
- **Miljø:** En vifte af energiproduktionsmetoder er integreret i +Way konceptet.

Siden her er en opsummering af de input der blev givet til workshoppen den 5. maj 2011. I de følgende afsnit, som gennemgår +Sporet, +Øerne, +Stoppet og +Bussen, vil indeholde den opsamling, der beskriver hver enkelt del af +Way.

af udviklingen af +Way gennem busplan 2012. Det undersøges hvad brugerne i dag er tilfredse med, og hvad der kan forbedres.

- **Drift:** Starten af driften på +Way skal markeres - eksempelvis med en periode, hvor det er gratis at benytte sig af +Bussen eller andre former for introduktionsarrangementer. Der laves kvalitetsmålinger af busdriften.
- **Markedsføring:** Der kan holdes en opstartsfest i Roskilde, som markerer startskuddet for +Way. Der laves en offensiv kommunikationsplan for +Way, der blandt andet indeholder et årligt "regnskab". Regnskabet fortæller om de ting, der er sket i årets løb og viser udviklingen i

passagerantal, CO₂ regnskab og hvilke ting der er på tegnebrættet indenfor det næste år.

- **Fremkommelighed:** Sættes i forkus og køretiden reduceres med 15% på de to linjer.
- **Byudvikling:** Roskilde Kommune har indarbejdet byfortætning som en del af målsætningen for planlægningen omkring +Sporet. Der er udpeget byrum i Roskilde, hvor målsætningen er at integrere +Stoppet i funktion og design. Der er fokus på udviklingen af Røde Port, og der er nedsat en arbejdsgruppe, der har fokus på tilgængelighed og fremkommelighed.

- **Borger- og brugerinddragelse:** giver en løbende tilpasning af +Øerne og +Stoppenes indretning og design. Der er nedsat en fokusgruppe af borgere, som løbende deltager i udviklingen af +Way. Brugere har haft, og har løbende, indflydelse på +Bussens indretning og design.
- **Drift:** +Bussens frekvens hæves svarende til stigningen i transport behovet.
- **Markedsføring:** +Ways årlige regnskab for passagerantal, CO₂ og fremtidsplaner offentliggøres.
- **Fremkommelighed:** +Bussen kører så effektivt, at det er hurtigere at tage +Bussen end sin egen bil.

Det er gjort ved at +Bussen har fuld prioritering i lyskryds, der er færre stoppesteder og +Sporet er klart adskilt og tydeligt markeret og fungerer godt i samspil med den øvrige trafik.

- **Byudvikling:** De første byrum og byfortætningsprojekter er realiseret ved udvalgte +Øer. +Way er en dynamo for byudviklingen og indgår som en naturlig del af Røde Port.

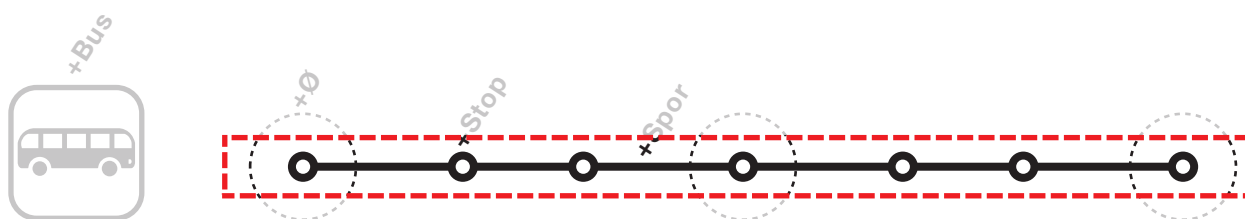
- **Borger- og brugerinddragelse:** Borgerne har haft, og har løbende, indflydelse på +Øerne og +Stoppenes indretning og design. Brugere har haft, og har løbende, indflydelse på +Bussens indretning og design.
- **Drift:** De løbende rejsetidsmål overholdes.
- **Markedsføring:** +Ways årlige regnskab for passagerantal, CO₂ og fremtidsplaner offentliggøres.

- **Fremkommelighed:** Der er en optimal fremkommelighed og busdrift for +Way i Roskilde. Det er mere effektivt at benytte +Way end at tage bilen.
- **Byudvikling:** Byfortætning langs +Sporet er realiseret - og er en naturlig del af, hvordan byen og +Way fungerer. Både Røde Port og +Way har gensidigt styrket hinandens udvikling. +Way er således en naturlig del af Røde Port, hvor der kan skiftes til andre lokale og regionale busser samt til tog.

4. +Way elementer

4.1 +Sporet

+Sporet er bussens tracé - en busbane, der adskilles fra den øvrige trafik eksempelvis gennem en visuel linie, let hævede flader eller afvekslende belægning.



+Sporet er ruten hvor +Bussen kører.

Hvad er +Sporet?

Nøgleord

Sikkerhed og komfort
Synlighed og genkendelighed
Miljøvenlighed
Beplantning
Pålidelighed
Fremkommelighed og effektivitet

Formål

Formålet med +Sporet er, at give den fysiske ramme for +Bussen, samt at tegne sammenhængen mellem +Øerne og +Stoppene. Det skal sikre:

- At der er fremkommelighed for +Bussen.
- At +Sporet er genkendeligt, blandt andet ved hjælp af optisk guiding. Der skal ikke være tvivl om hvor +Sporet ligger, hvor det fører hen, og hvor det kommer fra.
- At den fysiske ramme understøtter, at kørslen med +Bussen bliver så sikker og komfortabel som muligt. Måske anvendes der optisk guiding.
- +Sporet skal via den fysiske indretning sikre

en opprioritering af +Bussen i forhold til andre trafikanter. (Dette understøttes af en høj frekvens i busafgange og stabile køreplaner)

Hvad er nyt?

De nye tiltag for +Sporet, der gennemgås i dette afsnit kan realiseres indenfor en overskuelig tidshorisont - her forstået som cirka 12 år frem i tiden.

I fremtiden er +Sporet en fysisk markering i kørebanen af, at her findes der en højt prioriteret busrute. +Sporet er således en videreudvikling af de klassiske busbaner, som blandt andet kendes i de centrale dele af København.

+Sporet kan være:

- En markering i vejbanen, som visuelt viser forløbet af +Sporet, som gør +Way tydeligt og genkendeligt.
- En jævn belægning/asfalttype, så komfort, sikkerhed og hastighed optimeres.
- Et grønt element, der ved hjælp af beplantning

bidrager til byrummets bæredygtighed og æstetiske kvalitet.

- Et multifunktionelt element, der bidrager til sine omgivelser med eksempelvis luftrensning (beplantning), energiproduktion (solceller eller jordvarme), formidling (udbredelse af budskaber)
- Byområderne omkring sporet kan intensiveres. En større bymæssig tæthed vil sikre et større passager potentiale til +Way. Byudviklingens bæredygtighed understøttes af et effektivt offentligt transportsystem. Byudviklingen sker med en øget bebyggelsestæthed og en blanding af forskellige byfunktioner (offentlige institutioner, butikker og rekreative områder).
- Fremkommelighedstiltag sikrer, at køretiden forkortes med 15% i forhold til de nuværende køreplaner.

At sikre bedre fremkommelighed kræver investeringer i infrastrukturen og villighed til at prioritere bussen frem for bilen, hvor det er nødvendigt. Sideløbende med denne vision er der opstillet et forslagskatalog for fremkommelighedstiltag på linje 202A. Kataloget udpeger en række projekter, som samlet vurderes at give en reduktion på 12 % af køretiden. De udpegede projekter dækker samlet:

- Busbaner og fremkommelighedstiltag på Køgevej
- Fredeliggørelse af Jernbanegade
- Signaloptimering
- Stoppestedspacering

Arbejdet har dannet baggrund for en ansøgning til Trafikstyrelsens fremkommelighedspulje. For en detaljeret gennemgang af forslagene henvises dokumentet "+Way i Roskilde - Fremkommelighed på linje 202A".

Hvor placeres +Sporet?

Placeringen af sporet er skitseret i Illustration nr. 1 side 12.

Linje 201A

Linje 201A er skitseret til at begynde mod vest i Svogerslev og mod ende øst ved Roskilde Universitet.

Fra vest går linje 201A gennem Svogerslev Hovedgade og videre via Holbækvej til Roskilde. I den vestlige del af Roskilde, langs Holbækvej, passerer linje 201A forbi Hyrdehøj bydelscenter og Roskilde Katedralskole. Langs Ringstedgade findes der en blanding af boliger og erhverv op til Jernbanegade hvor 201A drejer mod Roskilde station.

Efter at have vendt ved Roskilde station vil 201A via Allehelgensgade fortsætte nord for Stændertorvet, hvor Roskilde Domkirke findes, til Sankt Ols Gade. Fra Sankt Ols Gade kører 201A via Dronning Margrethes Vej til rundkørslen på Kong Valdemars Vej.

201A fortsætter via Kong Valdemars Vej til Haraldsborgvej mod nord hele vejen op til Himmelev Sognevej. Ved Himmelev Sognevej drejer bussen mod øst og fortsætter til den når Herregårdsvej. Fra Herregårdsvej fortsætter bussen mod øst til Nordre Parkvej, og drejer herfra mod syd gennem Trekroner til Trekroner station.

Linje 202A

Linje 202A er skitseret til at begynde ved Musicon mod syd og i den nordvestlige del af Roskilde hvor Græsengen møder Margrethehåbsvej.

Fra Græsengen fortsætter linje 202A mod øst via Margrethehåbsvej til Låddenhøj og videre mod nord og vest til den rammer Møllehusvej. Ved Møllehusvej drejer linje 202A mod syd ad Møllehusvej og fortsætter til rundkørslen. Her drejer linjen mod øst via Støden og fortsætter herad frem til Skomagergade, hvor den drejer ind på Schmeltz Plads via Ringstedvej. Linjen fortsætter via Borchsgade til Allehelgensgade, hvor også linje 201A passerer.

Allehelgensgade skal således både rumme linje 201A og 202A - i nord og sydgående retning. Det stiller en række særlige krav til Allehelgensgades indretning og disponering som uddybes nærmere i efterfølgende afsnit.

Som linje 201A drejer linje 202A også ind omkring Roskilde Station for at returnere til Jernbanegade og fortsætte mod syd via Køgevej. Syd for Jernbanen fortsætter linje 202A forbi Søndre Ringvej og ned til Roskilde Teknisk skole. Her er det intentionen, at den drejer mod vest via en endnu ikke etableret forbindelse til Maglelunden og Rabalderstræde. Her findes den anden ø, som beskrives nærmere i afsnit 6 side 36.

Fra Maglelundsvej fortsætter linje 202A mod vest til Maglegårdsvej. Ved Maglegårdsvej drejer 202A mod nord og fortsætter til Søndre Ringgade. Herfra fortsætter linje mod vest frem til Køgevej, hvor den returnerer mod nord ad samme rute.

På sigt kan der tænkes flere +Spør ind i Roskilde.

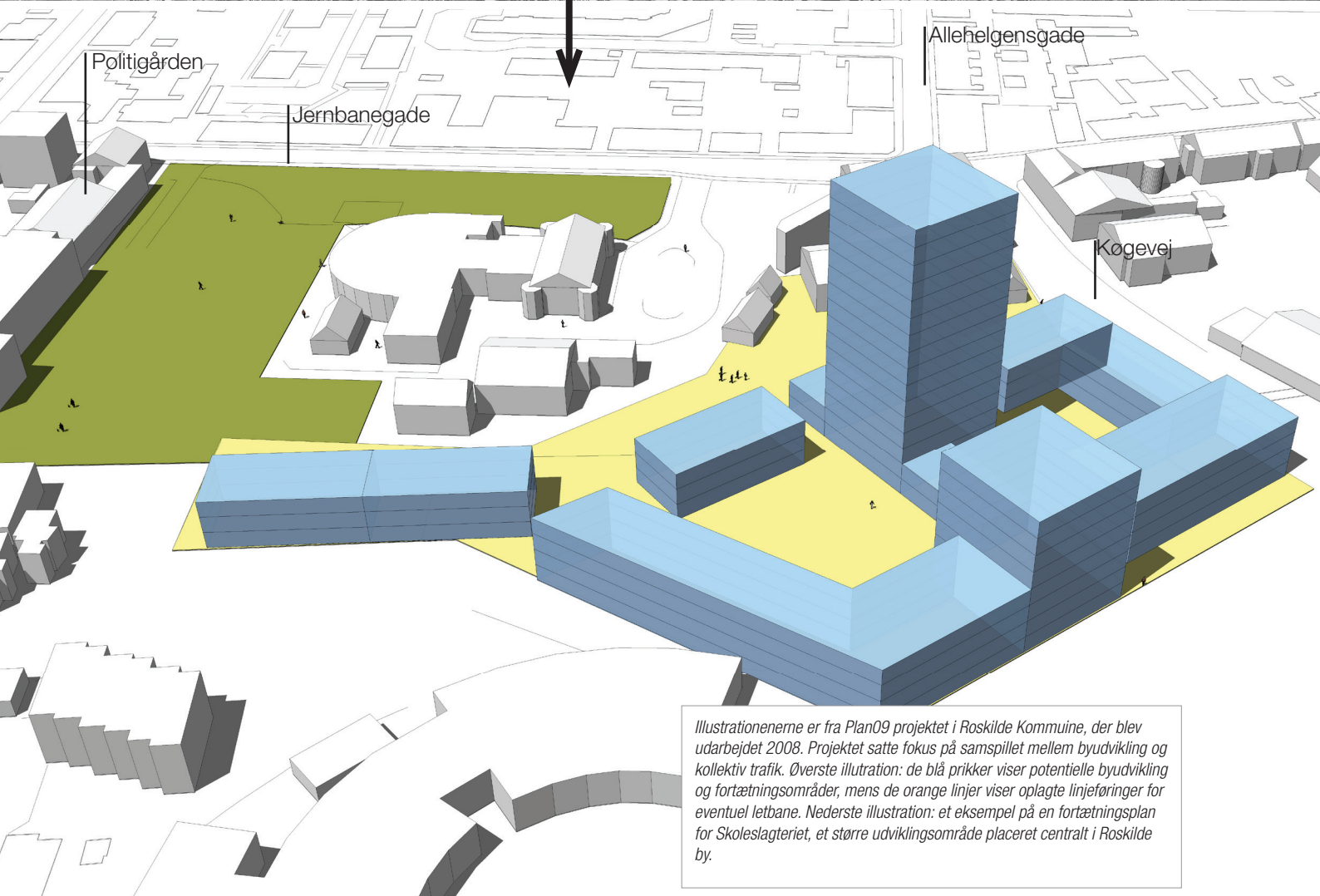
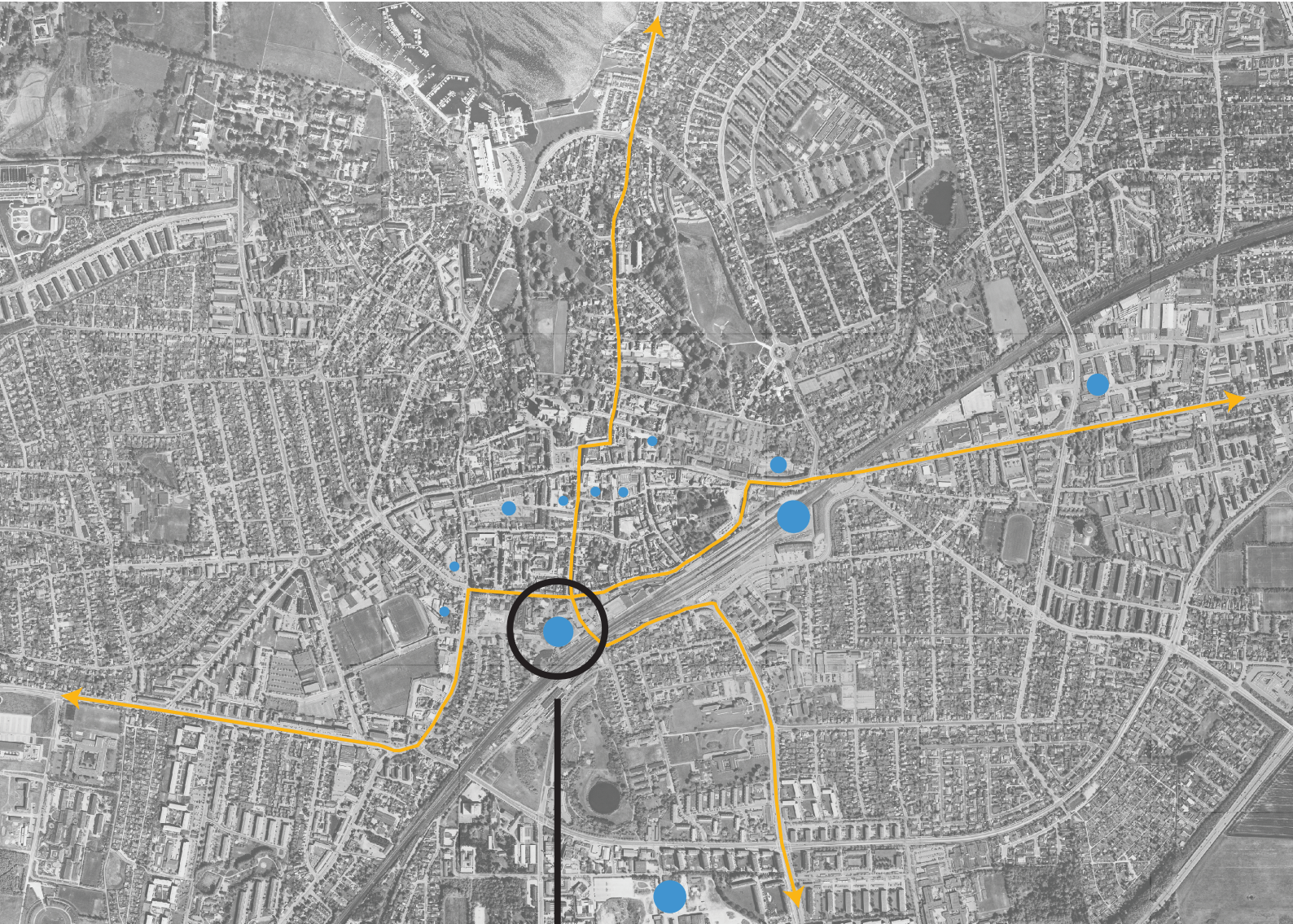
Hvilke udviklingspotentialer har +Sporet på lang sigt?

Udviklingspotentialerne er de tiltag der i et lidt længere perspektiv kan udvikle +Way konceptet. Det er på den helt lange bane, måske 25 år, at disse tiltag vil kunne udvikles.

På workshoppen den 5. maj 2011 blev der udpeget følgende udviklingspotentialer for +Sporet:

- +Sporet fungerer så godt, at byudviklingen helt naturligt lokaliserer sig omkring sporet. Det betyder således en helt naturlig byfortætning langs +Sporet, omkring +Øerne og +Stoppene.
- I fremtiden er menneskestrømmene gennem Roskilde kortlagt, og den optimale ruteføring og frekvens er fundet for +Way.
- Forlængelse af +Sporet vil kunne øge oplandet af potentielle brugere til +Stoppet.
- Videreudvikling og sammentænkning af S-busser og A-busser med sigte på en økonomisk bæredygtig drift for busserne i +Sporet. Målet er at kunne levere en højere service til et bredere kundegrundlag i et større geografisk område.
- Etablering af flere +Spør med sigte på at øge kundegrundlaget og sikre flest mulige adgang til +Way.

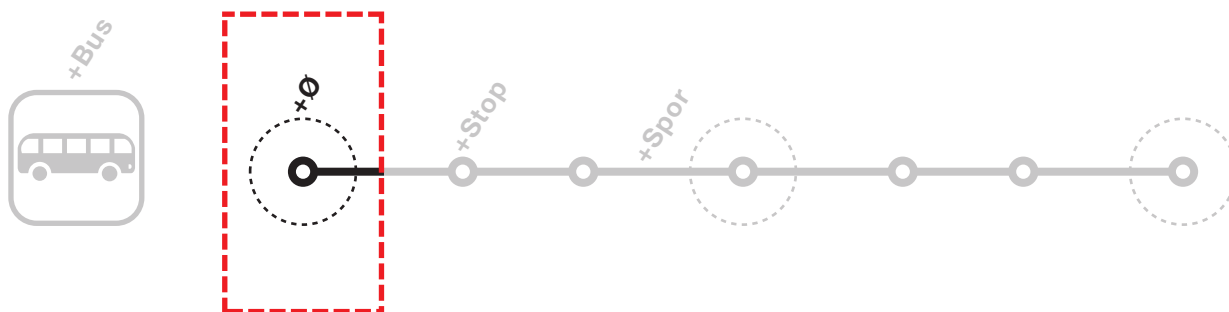
- Forlængelse af +Spør med sigte på at servicere et større geografisk område, og øge kundegrundlaget.
- Nye teknologier udnyttes.
- +Sporet forenkles med henblik på at opnå en mere effektiv og komfortabel drift.
- Forbindelse mellem +Spør fra Roskilde og +Spør fra andre byområder.
- Placering af +Øer og +Stop sikrer, at +Sporet effektivt er koblet til den øvrige kollektive trafik. Her tænkes især på togtrafikken, der kobler Roskilde til den brede kollektive trafik i hovedstadsområdet.
- Kobling til øvrige kollektive transportformer, skal være god. Det vil være vigtigt at have korte ventetider, busser der venter på hinanden og en effektiv tidsmæssig kobling til togtrafikken.
- +Sporet skal være fleksibelt, så det er muligt, at øvrige trafikanter også kan anvende +Sporet hvor der er begrænset plads. Jernbanegade



Illustrationerne er fra Plan09 projektet i Roskilde Kommune, der blev udarbejdet 2008. Projektet satte fokus på samspillet mellem byudvikling og kollektiv trafik. Øverste illustration: de blå prikker viser potentielle byudvikling og fortætningsområder, mens de orange linjer viser oplagte linjeføringer for eventuel letbane. Nederste illustration: et eksempel på en fortætningsplan for Skoleslagteriet, et større udviklingsområde placeret centralt i Roskilde by.

4.2 +Øen

+Øen er en karaktergivende byrumsplads hvor +Sporet indgår som et naturligt element i byrummet.



+Øen er de busstoppesteder som i særligt grad er integreret i de omkringliggende byrum.

Hvad er +Øen?

Nøgleord

Synlighed og genkendelighed
Miljøvenlighed
Fokus på byliv og byrum
Effektiv passager udveksling
Bæredygtigt trafikknudepunkt
Tilgængeligt for alle

Formål

Det er +Øens formål at være et velfungerende byrum, der fungerer som 'superstoppested'. +Øen kobler sig til andre transportformer både fysisk og i form af koordinerede tidsplaner.

+Øen skal være et udtryk for sammenhængen mellem planlægningen, design af byrummet, bylivet og +Way.

Hvad er nyt?

De nye tiltag for +Øen, der gennemgås i dette afsnit, er dem, der kan realiseres indenfor en overskuelig tidshorisont - her forstået som cirka 12 år frem i tiden.

+Øen er en ny type byrum i Roskilde. Der er derfor fokuseret på hvordan +Øen adskiller sig fra de byrum, som findes i Roskilde i dag. Det er nyt at:

- +Øen er et byrum, hvor +Sporet er et naturligt element. +Øen er +Sporets superstoppesteder med forskellige funktioner.
- +Øen er et stoppested, der er en naturlig del af byens funktioner i Roskilde. +Øen er en funktionel og æstetisk integration mellem busstop og byrum.
- +Øen styrker koblingen mellem nøglefunktioner og den offentlige transport.
- +Øen er et trafikalt knudepunkt, som giver mulighed for udveksling mellem flere forskellige transportformer. Her tænkes eksempelvis på biler, tog, cykler, gående og busser.
- +Øen er en magnet; et sted som man gerne opholder sig, også når man ikke skal videre med en bus eller en anden transportform.
- +Øen skal have en fleksibel karakter som gør at forskellige busstørrelser kan benytte stoppestedet.

Hvordan er +Øen designet?

Der er en række karakteristika som er kortlagt i visionsprocessen, som er vigtige for +Øens design, og kan være med til at sætte rammerne for det videre arbejde med +Øen:

- +Øen skal have et design med en tydelig signalværdi. Det skal være genkendeligt for dem som bevæger sig rundt i Roskilde og indgå som en naturlig del af byrummet. +Øen understreger +Ways beliggenhed og har dermed en høj signalværdi.
- +Øens design skal være varieret. +Øen kan både indgå i store byrum som Stændertorvet og Schmelz Plads, og den kan indgå i mindre centrale byrum, som eksempelvis ved Musicon.
- Der er genkendelige elementer, som går igen såvel +Øens design, som i hele +Way. Genkendeligheden skal være af en sådan beskaffenhed, at den også kan varieres og

tilpasses det enkelte byrums karakter, særpræg, historie og stemning.

- Bæredygtige energikilder og anvendelse af energien er naturligt i +Øens udformning. Det kan eksempelvis ske gennem valg af lysarmaturer, der genoplader via solceller.
- +Øen kan også have en særlig landskabskvalitet. Måske er det en skov, en vandflade eller et lille stykke natur, der har karakter af park.
- +Øen er designet sådan, at den er oplyst, synlig og opleves af brugerne som et meget trygt sted at opholde sig.
- +Øen er en komfortzone. Om sommeren findes der skygge ved +Øen. Der findes læ for regn og vind - og måske er der mulighed for at få varmen, når vinteren banker på døren. Det er således altid bedre at opholde sig på +Øen, end der hvor det danske klima har frit spil.



Allehelgensgade set fra nord

Hvor placeres +Øen?

+Øen kan placeres, hvor der er vigtige byfunktioner, infrastruktur eller hvor der er mangler i den eksisterende by.

Der er særlige centrale steder i Roskilde, eksempelvis Stændertorvet og Roskilde Station, hvor det kræver særlig opmærksomhed og integration i den eksisterende by når der placeres +Øer.

Illustration nr. 2 side 24 viser et bud på, hvor der kan placeres +Øer i Roskilde:

1. Schmeltz Plads
2. Musicon
3. Roskilde Sygehus/Roskilde station syd
4. Himmelev Gymnasium
5. Trekroner
6. Lådenhøj
7. Svogerslev
8. Hyrdehøj (bydelscenter)
9. Stændertorvet
10. Roskilde station
11. Kongebakken

Listen er et udtryk for forskellige muligheder for placering af +Øer. Dermed er der ikke tale om en egentlig prioritering. Listen vil kunne kvalificeres med flere eller færre +Øer på baggrund af en nærmere analyse og den konkrete byudvikling i Roskilde Kommune.

Placering af +Øer på Ro's Torv og Risø ville være aktuelle på sigt ved udbredelse til andre projekter.

Hvilke udviklingspotentialer har +Øen på lang sigt?

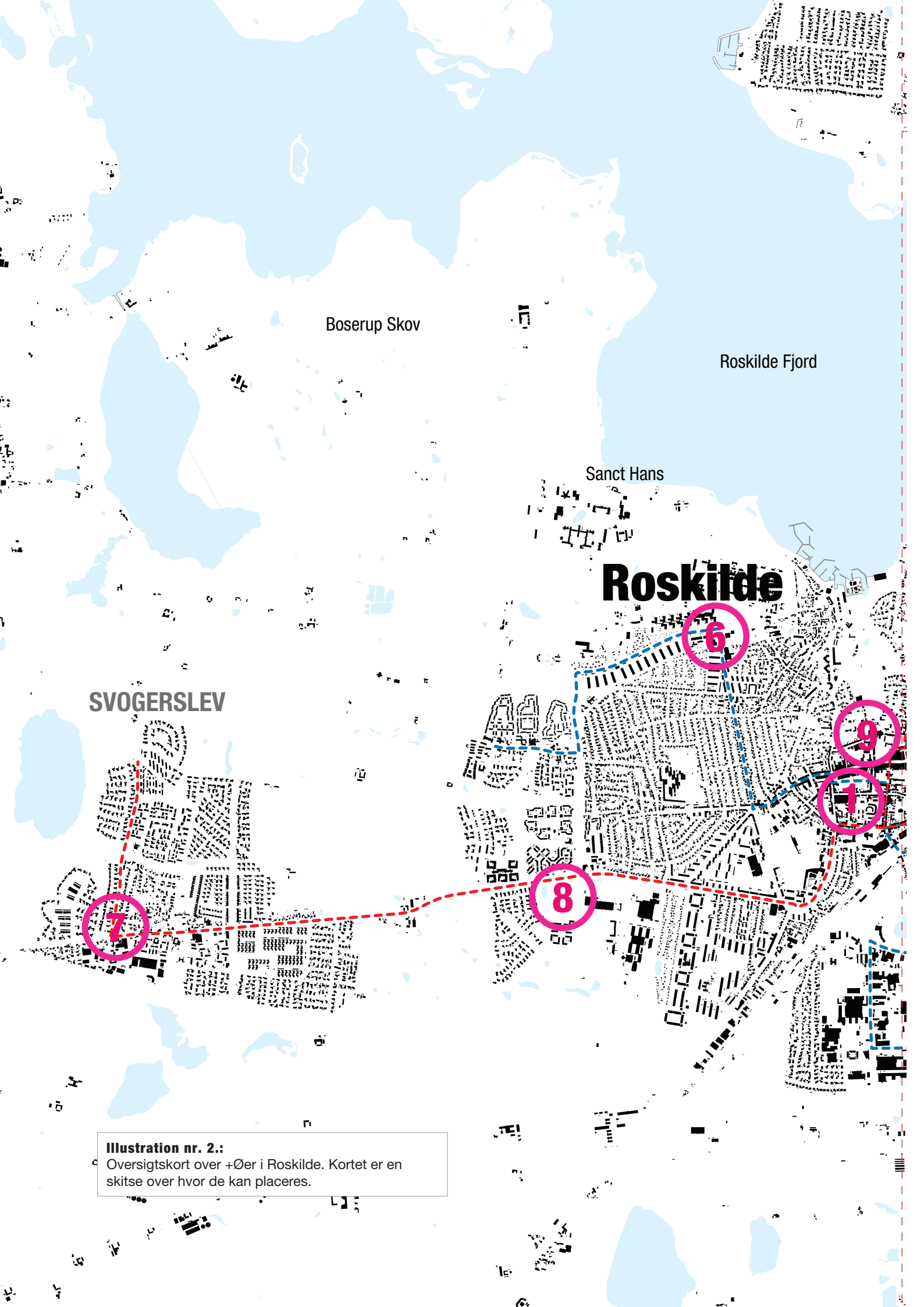
Udviklingspotentialerne er de tiltag, der i et lidt længere perspektiv kan udvikle +Way konceptet. Det er på den helt lange bane, måske 25 år, at disse tiltag kan udvikles. Disse udviklingspotentialer vil dog allerede i dag kunne bruges som retningslinier for udviklingen.

På workshoppen den 5. maj 2011 blev der udpeget følgende udviklingsmuligheder for +Øen:

- Der er et intenst byliv - handel, kultur og sociale møder mellem mennesker - omkring +Øen.
- Det er attraktivt at byudvikle omkring +Øerne, da der her er et stort flow af passagerer og mennesker, der bruger byrummet. Derfor er det naturligt for byudviklere at orientere sig efter, hvor +Øerne ligger.
- +Øen rummer mulighed for bevægelse. Det kan både være i form af legende indslag som en gyngel, men kunne også være redskaber som plinte, ribber, atletikringe, trappetrin med videre.
- +Øen er stedet, hvor lokale kulturpersonligheder eller videnspersoner kan præsentere forskellige indslag. Det kan være materiale fra uddannelsesinstitutionerne, kunst eller måske musikstykker.
- På +Øen kan man uploade et musikstykke, mens man venter på bussen - måske er der interaktive kunstværker, der reagerer på passagerernes bevægelser.
- +Øen kan tilpasse sig - være adaptiv - alt efter vej og brugernes forskellige behov hen over døgnet, ugerne, månederne eller årtiderne.
- Der kan være mulighed for cykelparkering ved +Øer.



Billede fra Køgevej i Roskilde. Hvordan kan sådanne af byens funktioner udvikle sig? Hvordan kan sådanne funktioner indgå i en +Ø?



Boserup Skov

Roskilde Fjord

Sanct Hans

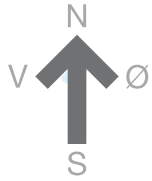
Roskilde

SVOGERSLEV

Illustration nr. 2.:
Oversigtskort over +Øer i Roskilde. Kortet er en skitse over hvor de kan placeres.

Risø

VEDDELEV



TREKRONER

Roskilde
Universitet

VINDINGE

4

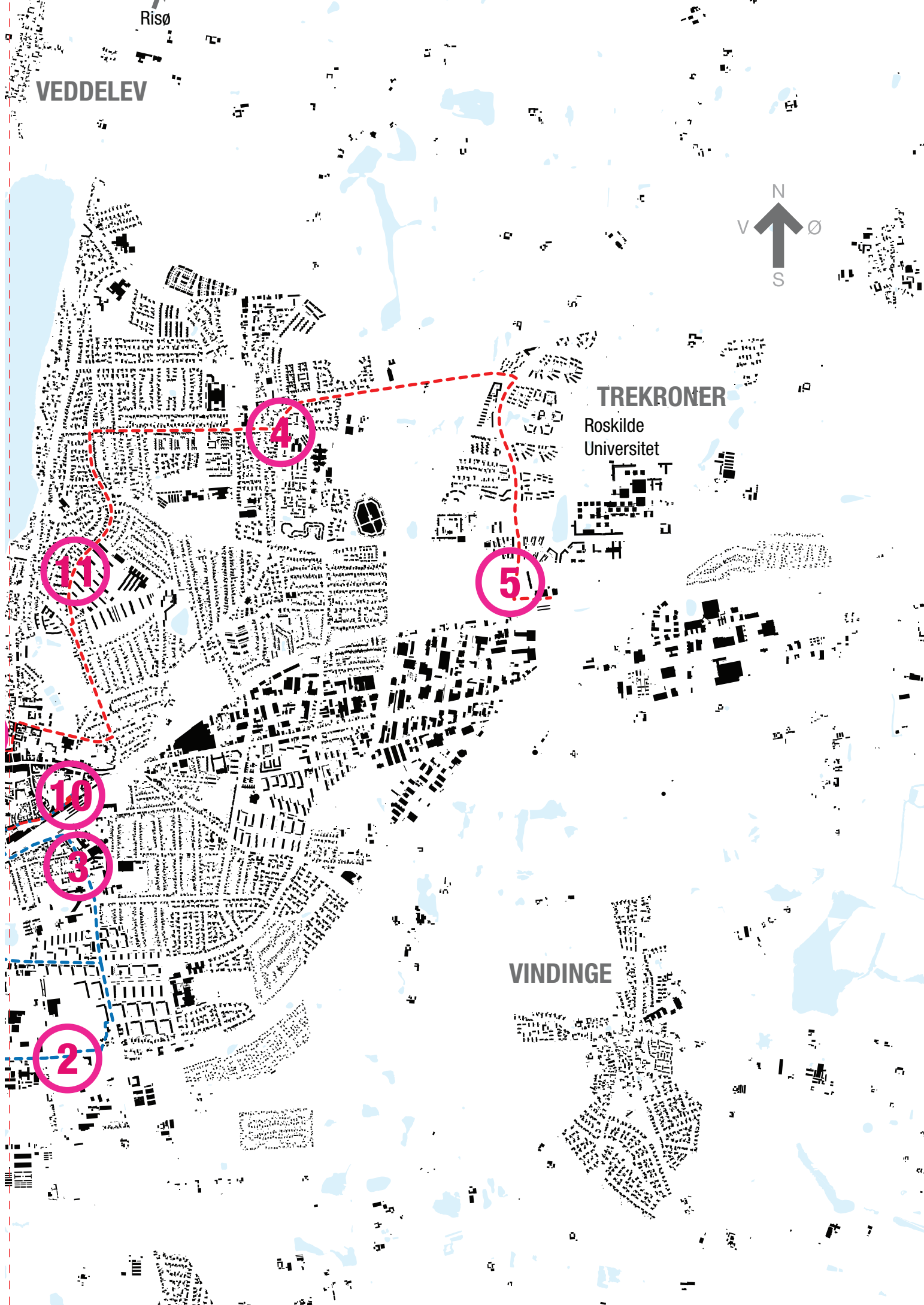
5

11

10

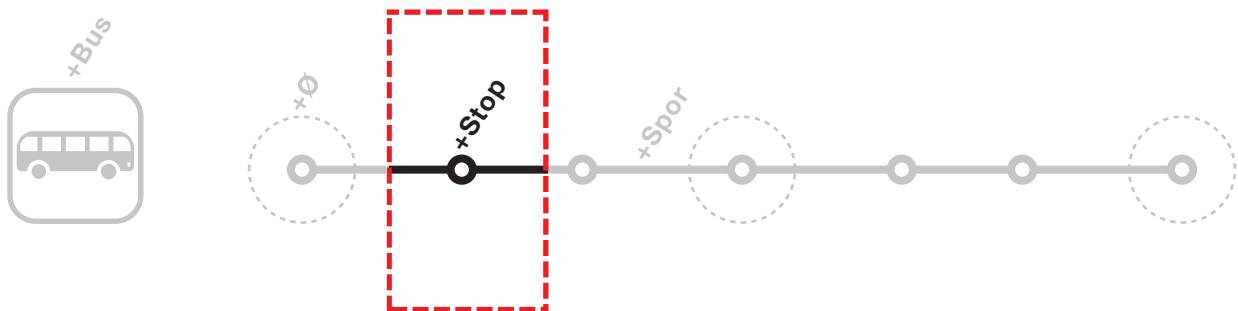
3

2



4.3 +Stoppet

+Stoppet er et diskret stoppested, der sikrer hurtig omstigning og bedre sammenhæng i byen.



+Stoppet indgår langs hele +Way som almindelige busstoppesteder.

Hvad er +Stoppet?

Nøgleord

Synlighed og genkendelighed
Miljøvenlighed
Diskret enkelthed
Effektiv passager afvikling

Formål

+Stoppet har til formål at være et hurtigt og effektivt busstop langs +Sporet. +Stoppet er alle de stoppesteder i +Way, som ikke er +Øer.

+Stoppet tager afsæt i de nuværende busstop, men i en tilpasset form, så de indgår som en grundsten i +Way konceptet. Det skal sikres:

- at +Stoppet er det mest almindelige stoppested langs +Sporet. Det er alle de stop, som ikke er +Øer.
- at +Stoppene underordner sig byens funktioner og at designet tilpasses til den lokale karakter.
- at +Stoppene er både miljøvenlige, tilgængelige for ældre og handicappede og giver god information (realtidsinformationer).

Hvad er nyt?

De nye tiltag for +Stoppet, der gennemgås i dette afsnit, er dem der kan realiseres indenfor en overskuelig tidshorisont - her forstået som cirka 12 år frem i tiden.

Forskellige brugergrupper har forskellige behov. +Stoppets faciliteter skal understøtte disse brugeres behov og ønsker.

+Stoppet har et design, der i overensstemmelse med +Ways overordnede designlinje, og dermed i samklang med +Øerne, +Sporet og +Bussen.

Hvordan er +Stoppet designet?

- +Stop skal være genkendeligt både som en del af +Way og som et individuelt busstop.
- +Stoppet skal have en sådan udformning, at +Bussen undgår unødige manøvrer for at komme hen til stoppet. Det kunne eksempelvis være i form af fremrykkede stoppesteder frem for buslommer.
- +Stoppet skal sikre, at passagerne hurtigt genkender +Way og samtidigt let kan se, hvor langt de er kommet på ruten - og hvornår de skal stå af. En tilgang kunne være med brug af ikoner.
- +Stoppet skal have en diskret karakter der underordner sig +Sporet og derved understreger +Sporets forløb gennem Roskilde. Formsproget skal være enkelt, og kendetegnet ved et diskret og robust materialevalg.

- Det er dog vigtigt, at +Stoppet har en identitet i byrummet. Det skal være tilstede, uden at være visuelt dominerende, i byrummet. Det skal være nemt at finde, og brugerne skal ikke være i tvivl om, at +Stoppet er et busstop på +Way.
- Der skal være niveaufri adgang til alle bustyper ved +Stoppet. Det vil sige at af- og påstigning sker handicapvenligt og opleves som en tryk overgang fra +Stoppet til +Bussen.
- +Stoppet skal give skygge for solen, læ for vinden og ly for regnen. Det skal være oplyst og eventuelt give mulighed for at varme sig inden påstigning.
- +Stoppet skal have et grønt design - her tænkes særligt på beplantning, der kan medvirke til at nedkøle byen, og som optager CO₂.
- +Stoppet markerer hvor cyklister, barnevogne og handicappede skal placere sig, for at komme om bord på +Bussen på den mest hensigtsmæssige måde. Samtidigt er +Stoppet udformet således at der er færrest mulige kryds mellem buspassagerer og cyklister.
- +Stoppet skal angive afgangstid for næste bus via realtidstavler.
- Når man opholder sig på +Stoppet har man det tørt, trygt, rent og komfortabelt.
- +Stoppet skal have en fleksibel karakter som gør at forskellige bustørrelse kan benytte stoppestedet.

Hvor placeres +Stoppet?

+Stoppene placeres med udgangspunkt i de nuværende stoppesteder. Stoppestederne placeres under hensyn til lokale forhold, som eksempelvis skoler, arbejdspladser, trafikknudepunkter eller særligt væsentlige offentlige institutioner. Placeringen skal desuden tage hensyn til fremkommelighed og tilgængelighed til +Stoppet.

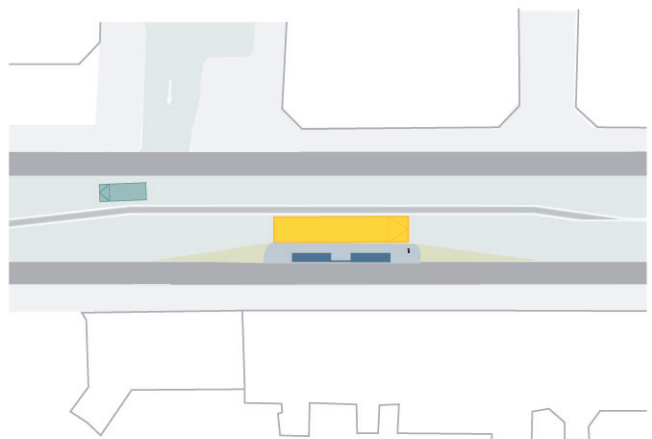
- +Stoppet skal placeres efter optimal tilgængelighed for kunder og samtidig så de giver bedst mulig fremkommelighed for busser.

Illustration nr. 3 side 28 viser de nuværende stoppesteder i Roskilde, og dermed udgangspunktet for placering af +Stop.

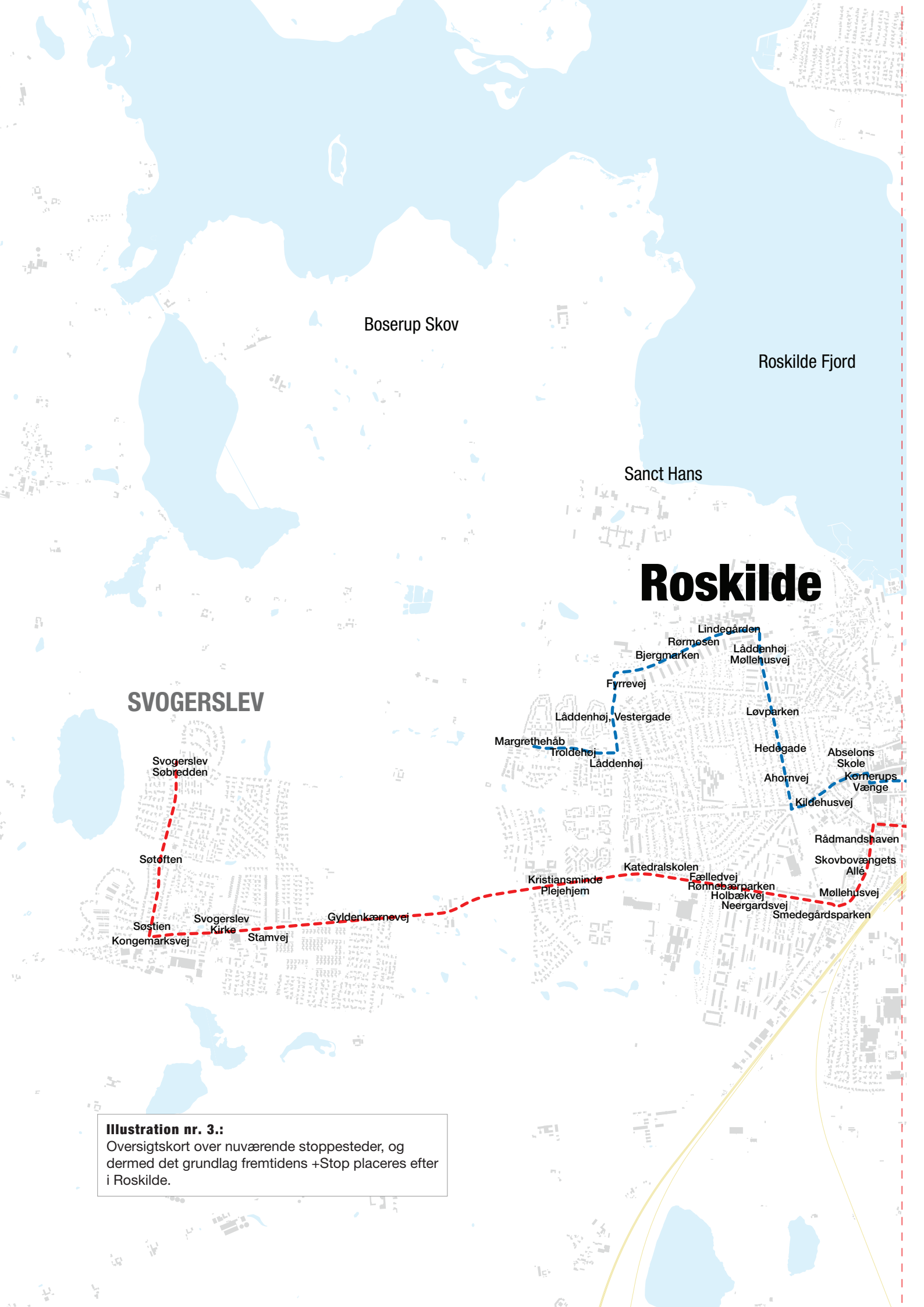
Hvilke udviklingspotentialer har +Stoppet på lang sigt?

Udviklingspotentialerne er de tiltag der i et længere perspektiv kan udvikle +Way konceptet. Det er på den lange bane, måske 25 år, at disse tiltag kan udvikles. Det betyder, at:

- Om 25 år indgår +Stoppene i Roskilde Kommune som helt naturlige busstoppesteder. De er tilpasset den kontekst, de er placeret i, så de underordner sig +Sporet, men alligevel tydeligt markerer sig i byrummet.
- Tilgængeligheden til +Sporet og +Bussen skal være optimal. Det er også nemt at tage bussen for ældre og gangbesværede. Det skal blandt andet sikres via stier og rummenes fysiske udformning.
- +Stoppet kan blive et sted, hvor +Bussen kan tanke energi, men det er også udformet på en sådan måde at det kan producere energi. Det vil sige, at hver gang der placeres et +Stop, så er der en ny energikilde og mulighed for energiforsyning til +Bussen.
- +Stoppet er placeret i naturlig forlængelse af stier, fortove og grønne forbindelser.



Eksempel på fremrykket stoppested. Her kører bussen ligeud og undgår dermed (modsat ved buslommer) svingbevægelser. Samtidig skal bussen ikke vente på et hul i trafikken, når stoppestedet forlades. Det er dermed de bagvedkørende biler, der venter på bussen og ikke omvendt



Boserup Skov

Roskilde Fjord

Sanct Hans

Roskilde

SVOGERSLEV

Svogerslev Søbrædden

Søtorften

Søstien
Kongemærksvej

Svogerslev Kirke
Stamvej

Gyldenløvevej

Kristiansminde
Plejehjem

Katedralskolen

Fælledvej
Rønnebærparken
Holbækvej
Neergårdsvej

Smedegårdsparken
Møllehusvej

Rådmandshaven
Skovbovangets
Alle

Abselons
Skole
Kørnerups
Vænge

Hedegade

Ahornvej

Kildehusvej

Lovparken

Låddenhøj

Møllehusvej

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

Låddenhøj

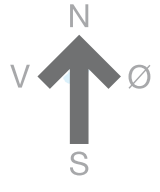
Låddenhøj

Låddenhøj

Illustration nr. 3.:
Oversigtskort over nuværende stoppesteder, og dermed det grundlag fremtidens +Stop placeres efter i Roskilde.

Risø

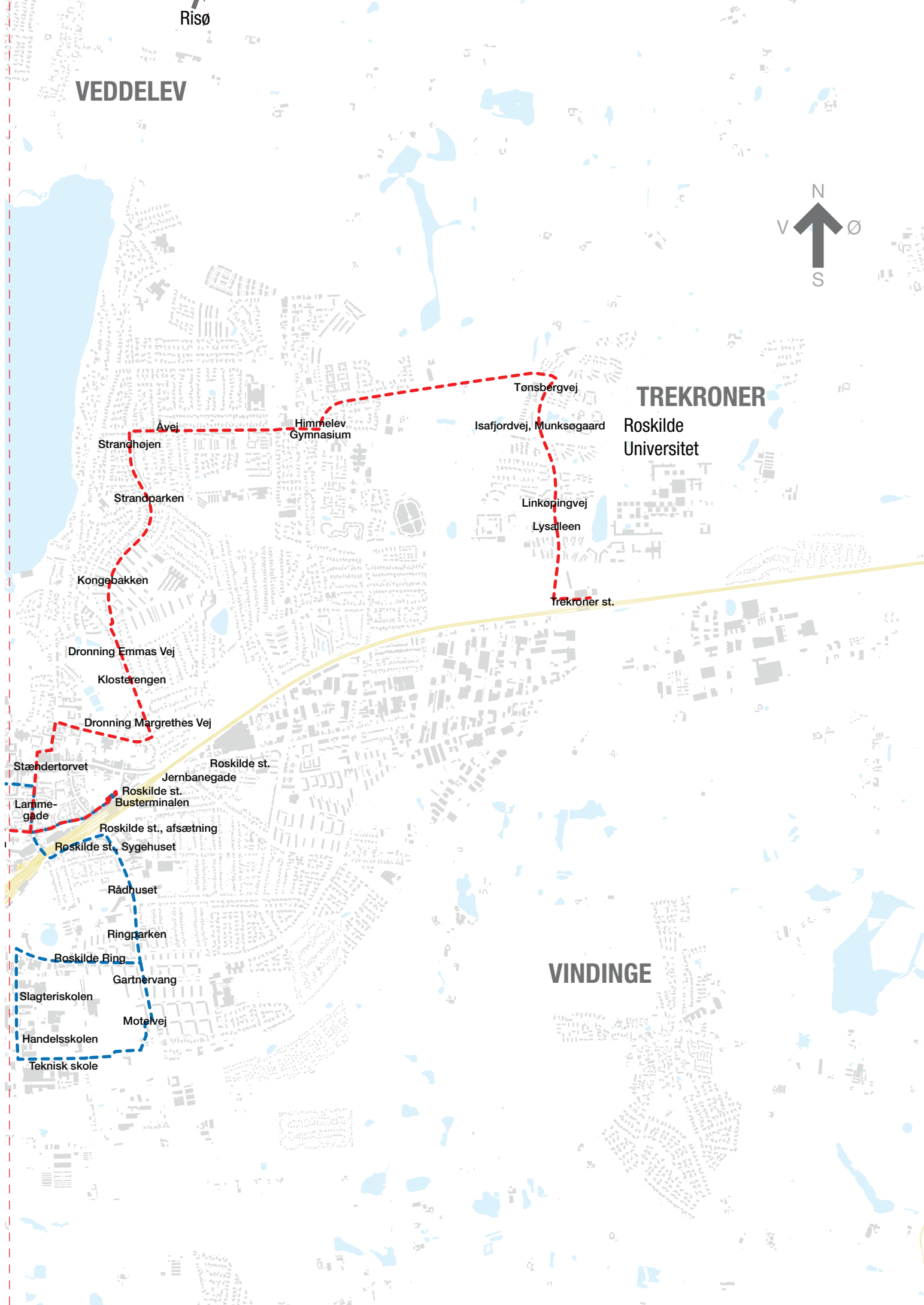
VEDDELEV



TREKRONER

Roskilde
Universitet

VINDINGE



Strandhøjen

Strandparken

Kongebakken

Dronning Emmas Vej

Klostertøngen

Dronning Margrethes Vej

Stændertorvet

Lamme-
gade

Roskilde st.,
Busterminalen

Roskilde st.,
Sygehuset

Rådhuset

Ringparken

Roskilde Bing

Gartner-
vang

Slagteriskolen

Motelvej

Handelsskolen

Teknisk skole

Himmelev
Gymnasium

Tønsbergvej

Isafjordvej, Munksøgaard

Linkøpingvej

Lysalleen

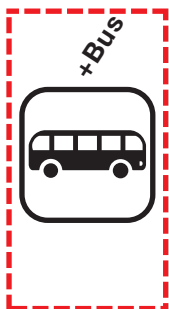
Trekroner st.

Roskilde st.

Jernbanegade

4.4 +Bussen

+Bussen er en eksklusiv bus med helt ny rejseoplevelse og højeste signalprioritet.



+Bussen bevæger sig langs +Sporet mellem +Stop og +Øer.

Hvad er +Bussen?

Nøgleord

Komfort og sikkerhed
Synlighed og genkendelighed
Miljøvenlighed
Tilgængelighed for alle
Fleksibilitet

Formål

+Bussen er +Ways transportmiddel. +Bussen skal være stabil, komfortabel, sikker i drift og skal give passagerne en god køreoplevelse.

+Bussen skal være attraktiv og let at benytte for alle brugere.

Hvad er nyt?

De nye tiltag for +Bussen, der gennemgås i dette afsnit, er tiltag der kan realiseres indenfor en overskuelig tidshorison - her forstået som cirka 12 år frem i tiden.

Krav til busmateriel fastsættes i kontrakterne, og der kan derfor være lange bindingperioder, før man kan ændre ved +bussens udseende og funktionalitet. Det er derfor vigtigt at være fremsynet og indtænke +WAY ifm. udbud.

Visionens ønsker til +bussens funktionalitet er primært sat ud fra servicemæssige hensyn. I praksis skal der ske en afvejning af pris, service, kapacitet og fremkommelighedsforhold efter en nærmere analyse.

Hvordan kan +Bussens design adskille sig fra de busser vi kender i dag?

- +Bussen skal være et positivt element i byen som bidrager til et bedre miljø og et bedre byliv.
- Brugere har en positiv opfattelse af +Bussen.
- +Bussens fysiske udformning og karakteren af kørslen gør passagerenes rejse sikker og tryk.
- +Bussen skal afspejle de forskellige transportbehov i løbet af dagen. Til hverdag i myldretiden er det en pendlerbus. I weekender og udenfor myldretiden kunne den være en shoppingbus, der tilbyder service og komfort.
- +Bussen skal have et design, der i særlig grad tilgodeser kundernes behov. Det kunne eksempelvis være mulighed for at medbringe cykler og barnevogne og gode forhold for ældre og handicappede.
- Bussen skal kunne rumme både korte og lange

ture. På de kortere ture har passagererne kun behov for en ståplads og et klapsæde, mens der på de længere ture er behov for sidekomfort osv.

- Den teknologiske udvikling skal implementeres i forbindelse med udbud. Her tænkes eksempelvis på informationstjeneste om drift over internettet, tavler med afgangstider, ruteinformation i bussen, applikationer på mobiltelefonen osv.
- Bussen skal bruge enkel grafik som information til passagererne. Det kunne være ved at bruge ikoner til at angive næste stop, svarende til de ikoner, der kendes fra +Stoppet og +Øerne

Hvilke virkemidler kan gøre driften bedre end i dag?

- +Bussen stopper kun ved stoppestederne og ikke i lyskryds køer og lignende.
- Chaufførerne har modtaget særlig uddannelse med fokus på at optimere kvaliteten i kørslen og overholde af køreplanerne.
- Der laves incitamentskontrakter, der både belønner kvalitet i kørslen (komfort og sikkerhed), lavt brændstofforbrug (bæredygtig adfærd), overholdelse af køreplanerne (tid) og passagertilvækst.
- Køreplanerne skal sikre god kobling mellem +Way og de øvrige kollektive transportformer i og omkring Roskilde.
- I +Bussen kan der også være skærme som informerer passagerne. Informationen kan dække bredt, fra trafikinformation til lokale nyheder og annoncer.

Hvilke udviklingspotentialer har +Bussen på lang sigt?

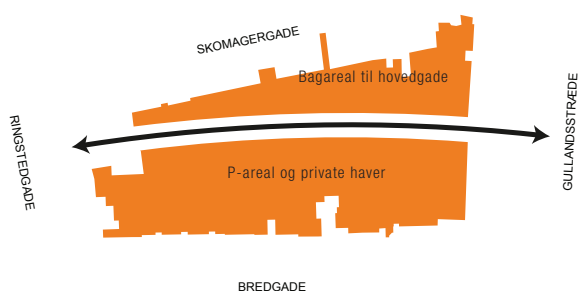
Udviklingspotentialerne er de tiltag, der i et lidt længere perspektiv kan udvikle +Way konceptet. Det er på den helt lange bane, måske 25 år, at disse tiltag vil kunne udvikles.

Det centrale spørgsmål for +Bussen er hvad, der vil få passagerer til at vælge +Bussen om 25 år?

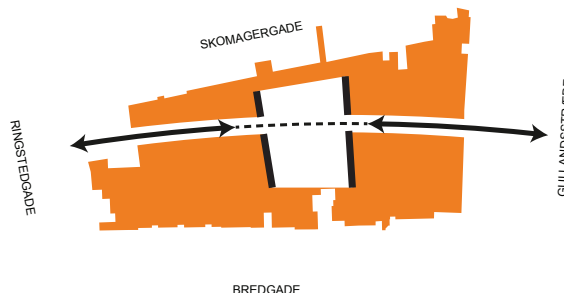
Her peges på:

- At kende målgruppen så godt, at behov, ønsker præferencer er kortlagt - og at +Bussen er udviklet i overensstemmelse hermed.
- +Bussen er udviklet til at have komfort som metro, S-tog eller letbaner. Den skal have komfortable sæder, som passer til forskellige passagerers forskellige behov.
- +Bussen har løbende implementeret den nyeste miljøteknologi. Eksempelvis solceller og bæredygtige brændstofformer.
- Det er en tidsmæssig besparelse at vælge +Bussen fremfor andre transportalternativer - her tænkes særligt på privatbiler.
- Det er komfortabelt at tage +Bussen. Måske kan +Bussen være en dobbeltdækker, med mulighed for 'friluft' i sommer halvåret.
- +Bussen indeholder det nyeste udstyr og er fleksibelt indrettet.
- Det er en positiv og afslappende oplevelse at færdes med +Bussen.
- +Bussen skal køre på bæredygtig energi.

5. +Øen: Schmeltz Plads



Schmeltz Plads er idag et et sammenhængende byrum domineret af vejen der deler pladsen i to, et parkeringsareal og et bagareal til hovedgaden.



Schmeltz Plads er omdannet til et veldefineret byrum der ikke domineres af trafikken, men hvor trafikken tilgængelig er en integreret del af pladsen.

Schmeltz Plads idag

Schmeltz Plads er centralt placeret i Roskilde bymidte. Byrummet der i dag primært anvendes til parkering fremstår som bagsideareal til byens hovedgade og indbyder ikke til ophold. Vejen der forbinder Gullandsstræde og Ringstedgade er dominerende og er med til at dele det samlede byrum i to dele, parkeringsarealet og bagsidearealet. Byrummet er domineret af trafik med gennemkørende busser, biler og cyklister.

Som helhed fremstår Schmeltz Plads som et delvist lukket rum med mange forskelligartede facade bebyggelser. Mest markant er den sydlige bebyggelse med de private haver foran. De er med til at give Schmeltz Plads en grøn karakter.

Det nye byrum

Med placeringen af en +Ø på Schmeltz Plads åbnes mulighed for en omstrukturering af byrummets anvendelse og disponering. Schmeltz Plads bliver et defineret byrum med en grøn karakter der harmonerer med de tilstødende boligområder og områdets øvrige karakter. Byrummet "vendes"

og bagsiden åbnes med mulighed for at nye erhverv og butikker kan åbne i facaderne mod det nye byrum. Byrummet koncentrerer sig omkring passagen/ganglinjen, der forbinder Bredgade med Skomagergade. Selve pladsen er friholdt for biler og giver mulighed for at det rekreative byliv kan udfolde sig, blandt andet med mulighed for udeservering og ophold i byrummets grønne oaser.

+ØEN er integreret i byrummet med en central placering og er et genkendeligt og markant element, der er velplaceret i forhold til adgangsveje mv. For at optimere tilgængeligheden er der niveaufri adgang til perronerne. Ophold ved +ØEN skal være en tryk og behagelig oplevelse, hvorfor åbenhed og gode belysningsforhold er i fokus, samtidig med at al nødvendig information, gode overdækkede ventefaciliteter mv. er centralt placeret.

For at stramme det nye byrum op er der udlagt nye byggefeltter, der alle opføres med facader ud til pladsen. Byggefelterne giver mulighed for at opføre parkeringshus eller p-kælder på pladsen.

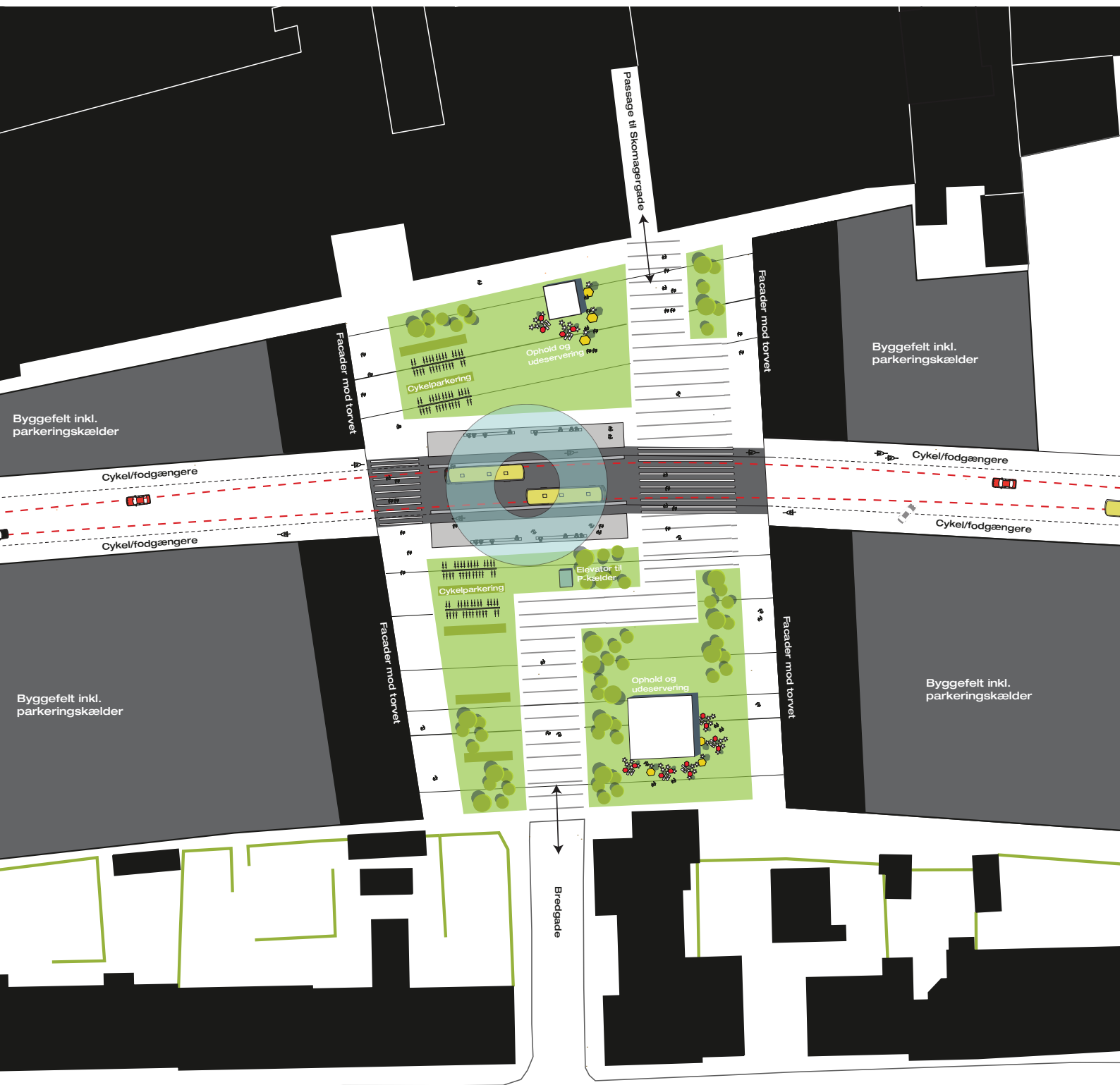


Illustration nr. 4.:
 Skitseforslag til ny disponering af Schmelz Plads med en +Ø centralt placeret i byrummet.



Trafik

For at nedtone Schmelz Plads som trafikplads, lukkes vejen for gennemkørende trafik. Der vil stadig være adgang for biler fra såvel Gullandsstræde som fra Ringstedgade, men udelukkende for at køre i parkeringshus eller p-kælder placeret på de udlagte byggefelter.

Kun +BUSSEN og cyklister får mulighed for at passerer gennem byrummet. Dermed vil pladsen fungere som et samlet og roligt byrum, når bussen ikke er der.

I forbindelse med +ØEN etableres gode cykelparkeringsmuligheder og derved optimeres forholdene for pendlertrafikken. Det skal være nemt at komme af med sin cykel, hvis man skal med +BUSSEN.



Illustration nr. 5.:

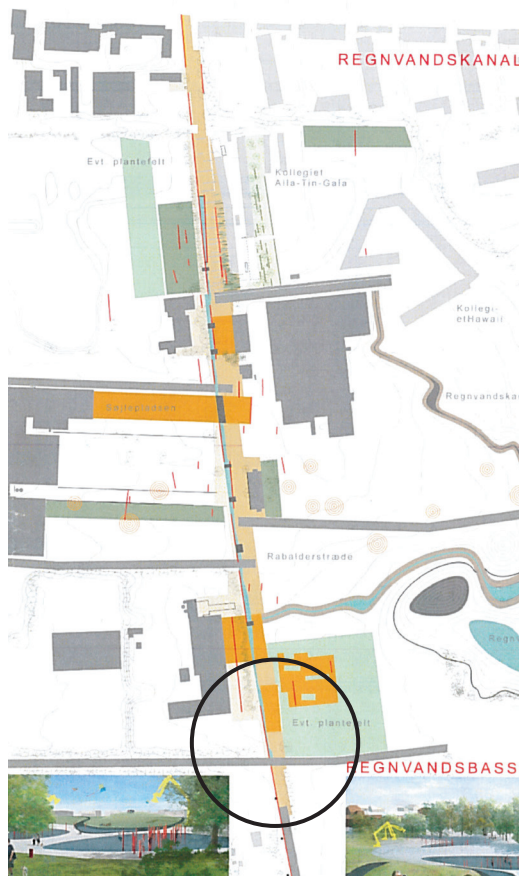
Visualisering af det nye byrum ved Schmelz Plads med +Øen centralt placeret i rummet.

Miljø

Bæredygtighedstanken der er en væsentlig del af hele +WAY visionen, skal ligeledes integreres i udformningen af Schmelz Plads. At pladsen forslås som et grønt rum vil have betydning for det nærværende bymiljø, da de mange træer vil være med til at rense luften.

Samtidig kan der anvendes bæredygtige energikilder som eksempelvis solceller i glasoverdækningen. Den energi der udvindes kan bruges til belysning mv. på pladsen.

6. +Øen: Musicon



Illustrationen viser helhedsplanen for Rabalderstræde udarbejdet af GHB Landskabsarkitekter. Den sorte cirkel markerer det område hvor den nye plads skabes.

Pladsen ved Rabalderstræde i dag

Rabalderstræde i den nye bydel Musicon er bydelens rygrad og puls. Flexibilitet og foranderlighed er nøgleordene for udviklingen og indretningen af Rabalderstræde og de nærmeste omgivelser. I den nordlige ende af Rabalderstræde, op mod Sdr. Ringvej, begynder gaden at tage form som byrum. Længere mod syd, ved krydsningen med Maglelunden fremstår området mere som en byggeplads. Et større byggeprojekt omkring en ny hovedbygning til Teknisk Skole er under opstart. Denne kommende bygning vil blive et markant element og vil være med til at definere pladsens udbredelse mod sydøst. Hal 12 mod nordvest er den mest markante bygning i området og danner med sin høje gavl og store skala en vigtig afgrænsning for en kommende pladsdannelse. Mod nordøst anlægges et rekreativt grønt areal med en landskabelig regnvandskanal. Kanalen skal fungerer som opsamlere for regnvand fra bygninger og fra overflader. Den er udlagt som en "asfalt slange" der leder vandet til regnvandsbassiner i områdets sydligste del. Samtidig skal den kunne anvendes som en del af et større bevægelseslandskab.

Det nye byrum

Rabalderstræde er med sit nord-syd gående forløb hovedaksen i området. Maglelunden er en sekundær vej der krydser Rabalderstræde. Formålet med forslaget har været at skabe et nyt byrum netop i dette krydsningspunkt hvor +ØEN integreres som et væsentligt nyt element. Byrummet skal desuden harmonerer med de kriterier om flexibilitet og foranderlighed der generelt er opstillet for Rabalderstræde.

På Rabalderstræde er det ofte fladen der definerer byrummet, det samme gør sig gældende i det nye byrum. På illustrationen skal den orange flade illustrere pladsens sammenhæng til Rabalderstræde med dens krakteristiske og mangfoldige udsmykning. Ankommer man til Musicon ad Maglelunden vil et markant belægningsskifte samtidig byde velkommen til bydelen og skærpe opmærksomhed for, at her sker der noget andet. Regnvandshåndtering er ligeledes blevet integreret i pladsen udformning og indgår nu som et designmæssigt element med en vandkanal der forbindes til +ØEN. +ØEN placeres centralt og synligt på pladsen. Den integreres i byrummet



HAL 12

Rekreativt område

Regnvandskanal

Cykelparkering

Maglelunden

Udstilling og ophold

Teknisk skoles nye hovedbygning

Illustration nr. 7.:
Skitseforslag til indretning af pladsen ved Maglelunden og Rabalderstræde.



og er et genkendeligt og markant element, der er velplaceret i forhold til adgangsveje mv. Herfra kommer man nemt til Rabalderstræde, Hal 12, teknisk skole mv. For at optimere tilgængeligheden er der niveaufri adgang til perronerne. Ophold ved +ØEN skal være en tryk og behagelig oplevelse, hvorfor åbenhed og gode belysningsforhold er i fokus, samtidig med at al nødvendig information, gode overdækkede ventefaciliteter mv. er centralt placeret. Samtidig er der gode omstigningsmuligheder fra bil eller cykel til den offentlige transportform, ligesom der er gode og centrale parkeringsforhold for cykler.

På pladsen syd for Maglelunden skabes en zone der kan anvendes til udstillinger, ophold eller blot som passage mellem Teknisk Skoles bygninger.

Trafik

+BUSSEN skal i udgangspunktet køre på Maglelunden. Forslaget skal dog kunne håndtere en eventuel fremtidig ændring af busruten. Der skal på sigt etableres en ny vej forbindelse, igennem det grønne område nord for Maglelunden. Det vil betyde at +BUSSEN på sigt kan ankomme til den nye plads nordfra ad Rabalderstræde. Rabalderstræde fungerer som hovedfærdselsåre hvor alle trafikanter (fodgængere, biler, cyklister og offentlige transportmidler) blandes. I forbindelse med +ØEN etableres gode cykelparkeringsmuligheder og derved optimeres forholdene for pendlertrafikken. Det skal være nemt at komme af med sin cykel, hvis man skal med +BUSSEN.



Illustration nr. 8.:
Visualisering af det nye byrum ved Hal12 på Rabalderstræde.

Miljø

Bæredygtighedstanken der er en væsentlig del af hele +WAY visionen, skal ligeledes integreres i pladsen ved Musicon.

Regnvandshåndteringen på pladsen er en væsentlig faktor i at betragte pladsen som et byrum der tager hensyn til miljøet og er med til at skabe et bedre bymiljø. Samtidig kan der anvendes bæredygtige energikilder som eksempelvis solceller i glasoverdækningen. Den energi der udvindes kan bruges til belysning mv. på pladsen.

