

Veje til bæredygtig mobilitet

Vi er enige om målet, og mange værktøjer og tiltag er kendte. Men hvordan får man gennem planlægning og samarbejde skabt en kommune med mere bæredygtig mobilitet? På Byplanmødet 2022 inviterede vi blandt andre Aarhus Kommune til at komme med et bud. Det gælder blandt andet om at skabe synergi mellem mobilitet, byliv og inddragelse, mente de to eksperter.

Af Lasse Repsholt, formand, KollektivTrafik Forum

Kommunernes planlægning er altafgørende i bevægelsen fra den politiske vision om kommunens indretning til tiltag og prioriteringer, der gør visionen til virkelighed. Der er klimaplaner, lokalplaner og mobilitetsplaner, der har deres egne hovedformål, men også sammenfaldende delmål. Planerne har forskellig lovgivningsmæssig og institutionel forankring, men der er til gengæld ikke noget formelt hierarki imellem dem, som det ses på fig. 3.

HVIS der var en prioritering, og HVIS klimaudfordringen blev prioriteret højest, ville det stå meget klart, at mere – meget mere – skal gøres i alle tre former for planlægningen for at nå målet.

Det er senest kommet tydeligt til udtryk i KL's Klimabarometer 2022, hvor 75 af 98 kommunerne peger på, at de ikke kan nå deres klimamål, og transport er – sammen med landbrug – hovedårsagen. Alle virkemidler er ellers på bordet fra forbedret el-ladeinfrastruktur over styrket kollektiv trafik til fysisk planlægning og indretning af byrum til fordel for grønne transportformer.

Det går alligevel den forkerte vej, transportmængden stiger, og elektrificeringen bringer os ikke i mål, hvordan skal vi nu tage fat i en kommune, der igennem årtier er blevet indrettet på bilens præmisser?

Man må gerne have en bil ...

Netop bilen – vurderede Boris Bror-mann Jensen – yder en stor grad af mobilitet og bevægelsesfrihed og er et nærliggende valg for mange, selvom det er med en stor, akkumuleret omkostning for verden omkring. Den frie bevægelighed (som blandt andet bilen er med til at sikre) opfattes som en demokratisk ret. Samtidig er der for mange borgere en kløft mellem det hverdagsliv, vi lever, og de idealer – f.eks. for bæredygtighed – vi kunne leve op til.

Et politisk udgangspunkt for den kommunale planlægning kan derfor være, "at man gerne må have en bil, men det skal ikke være nødvendigt". Hvordan skaber man denne tilstand i fællesnævneren mellem de tre former for planlægning?

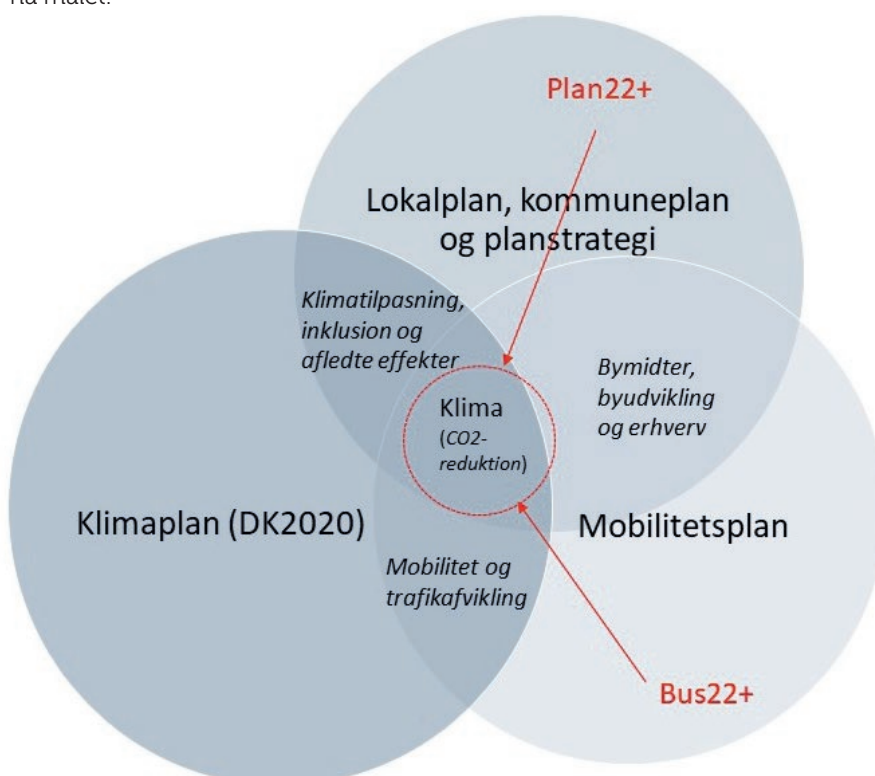
På sessionen inviterede vi Aarhus Kommune til at dele deres synspunkter, viden og erfaringer. Et af virkemidlerne var mobilitetsknudepunkter, der forener mødesteder, skiftefaciliteter og byrum i ét.

Mobilitetsknudepunkter skal skabe synergi

Synergi får man i et samspil mellem to eller flere faktorer, der forstærker hinanden således, at den kombinerede effekt bliver større end summen af de enkelte faktors bidrag. Special-

Kommunerne lægger mange planer med klima som fællesnævner, men der er ikke noget formelt hierarki.

Kilde: Lasse Repsholt, Dansk Person-Transport





54 deltagere i Folkehjemmet i Aabenraa. Politikere, embedsmænd og fagpersoner samlet om emnet: bæredygtig mobilitet.

konsulent Simon Wind og projektleder Gustav Friis fra Aarhus Kommune fortalte om Aarhus Kommunes vej til bæredygtig mobilitet. De to engagerede eksperter kom med deres bud på, hvordan man knækker nødden og får skabt byrum og miljøer, der skaber denne synergi mellem mobilitet, (by) liv og inddragelse.

Det centrale greb er Aarhus Kommunes arbejde med de såkaldte mobilitetsknudepunkter i byudviklingen. Som det ses af fig. 4, så skal de give:

- ✓ Øget kundegrundlag – øget adgang til grøn mobilitet
- ✓ Investeringssikkerhed og værdistigninger ved at ligge tæt på attraktiv mobilitet
- ✓ Sikre, at det ikke er en straf at skifte, men en gevinst – meningsfuld ventetid, ophold og oplevelse + services og funktioner
- ✓ Øget mobilitet og liv i bydelen

Men så enkelt er det heller ikke. De to oplægsholdere havde en hel stribe af spørgsmål og dilemmaer med, der melder sig i praksis i arbejdet med knudepunkter, blandt andre:

- Kamp om pladsen – dilemma om hvem og hvad skal have de "gode kvadratmeter"?
- Hvordan bliver trafikken (by) livgivende, og hvordan bliver byen en god ramme om vente-skifte situationen?

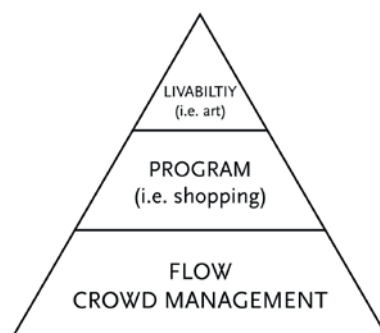
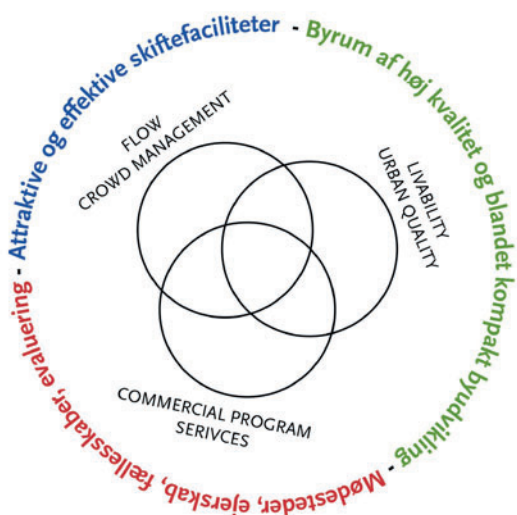
Det gav anledning til en livlig diskussion.

Næste skridt

Sessionen blev besøgt af 54 deltagere fordelt på 26 forskellige kommuner, hvorfra der var mødt 28 fagfolk (planlæggere, arkitekter m.fl.) og 14 politikere fra byrådet op. Derudover var der 12 øvrige deltagere med forskellig baggrund og viden indenfor emnet (rådgivere, tegnestuer, trafikselskaber, forskningsinstitutioner m.m.).

Dette fremmøde var en god illustration af opgavens kompleksitet og ikke mindst variationen i de udfordringer og løsninger, der er relevante i forskellige geografiske og demografiske sammenhænge fra landkommuner, over bykommuner til hovedstads-kommuner. Det satte også sit klare præg på den efterfølgende diskussion og spørgelyst.

Fortsat vidensdeling og erfaringsudveksling indenfor dette område på tværs af kommunetyper, på tværs af fagligheder, på tværs af politikere og embedsmænd og på tværs af administrative lag er en forudsætning for, at vi både kan finde vejen til bæredygtig mobilitet og fortsætte ud af den.



Komplekse funktioner i et mobilitetsknudepunkt. Kilde: Simon Wind & Gustav Friis, Aarhus Kommune

Om sessionen

Sessionen Nye veje til mobilitet blev afviklet som del af Dansk Byplanlaboratoriums Byplanmøde 2022 i Sønderborg, Aabenraa og Flensborg torsdag den 6. oktober 2022. Dansk Byplanlaboratorium og Kollektiv Trafik Forum afholdt i fællesskab sessionen på Folkehjemmet i Aabenraa. Sessionen blev medieret af arkitekt Boris Brorman Jensen.

Hvis du vil vide mere:

- www.byplanlab.dk
- www.kollektivtrafik.dk
- www.crowdcast.io/ kollektivtrafikforum