

Byplanlægning for klimavenlig mobilitet

Opsamling på netværksforløb, november 2026

PLAN 22+ Realdania Plan- og Landdistriktsstyrelsen GATE 21

Plan22+ er en femårig indsats fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen og Realdania, som skal understøtte kommunernes klimaarbejde ved at udvikle ny viden og redskaber til at indfri klimamålsætninger gennem den fysiske planlægning.

Denne opsamling samler erfaringer og læringer fra netværket Byplanlægning for klimavenlig mobilitet. Opsamlingen er udarbejdet af Klaus Asbjørn Madsen og Claus Knudsen fra Gate 21, der har drevet netværket. Netværket bestod af 15 kommuner, der mødtes otte gange mellem 2024 og 2026.

Teksten er ikke en gengivelse af de enkelte kommuners holdninger eller officielle positioner, men en faglig opsamling af de temaer, spørgsmål og perspektiver, der er blevet drøftet i netværket.

PLAN 22+ Realdania

Plan- og Landdistriktsstyrelsen

Indhold

Forord Side 4

Behovet for tværfagligt samarbejde Side 5

Hvordan skaber vi kommuner, hvor det klimavenlige transportvalg også er det nemme valg? Side 7

- **10 centrale læringer** Side 8

1. Mobilitet er en byudviklingsopgave
2. Klimamål giver retning og legitimitet
3. Nærhed reducerer transportbehovet
4. Bosætning former mobiliteten
5. Mobilitet skal fungere i forskellige geografier
6. Attraktive steder skaber klimavenlig adfærd
7. Adfærd og fortællinger betyder mere end vi tror
8. Borgerinddragelse skaber legitimitet
9. Tværfaglig organisering er afgørende
10. Parkering er et af kommunens stærkeste mobilitetsværktøjer

Hvordan styrker vi den klimavenlige mobilitet? Side 23

Netværket anbefaler Side 24

Forord

Vores byer og byområder står over for en gennemgribende omstilling. Klimaforandringer, trængsel og et stigende pres på vores fælles arealer kalder på nye måder at tænke by- og mobilitetsplanlægning på. Transporten udgør en af de helt store klimaudfordringer, og hvis vi for alvor skal flytte noget, må vi erkende, at byområdernes fysiske strukturer ikke er neutrale – de former vores hverdag og styrer vores transportvalg.

Dette katalog er et resultat af netværket Byplanlægning for klimavenlig mobilitet under Plan22+, som Gate 21 har organiseret fra 2024 til 2026. I denne periode har by- og mobilitetsplanlæggere og strateger fra 15 danske kommuner mødt hinanden på tværs af geografi, størrelse og lokale udfordringer.

De deltagende kommuner er Assens, Furesø, Herlev, Herning, Høje Taastrup, Ishøj, København, Odsherred, Ringsted, Roskilde, Svendborg, Vallensbæk, Aalborg og Aarhus.

Netværket har været båret af en stærk vilje til at erfaringsudveksle både succeser og bump på vejen. Gennem faglige drøftelser, ekskursioner og tværfaglige analyser har deltagerne udforsket, hvordan vi kommer fra visioner til reelle forandringer i praksis.

Dette katalog er skrevet som inspiration til de mange medarbejdere, ledere og politikere, der hver dag sidder med den fysiske planlægning i kommunerne, og har som formål at viderebringe de vigtigste læringer fra netværket.

Håbet er, at kataloget kan inspirere og give mod til at gå nye veje. For omstillingen til fremtidens bæredygtige byer kræver, at vi tør gentænke de vante arbejdsgange, prioritere arealerne klogere og gøre det klimavenlige valg til det naturlige valg for borgerne.

God læselyst!

Behovet for tværfagligt samarbejde

Historisk set har den kommunale organisering været præget af sektoropdelinger. Byplanlægning og mobilitets- og trafikplanlægning har traditionelt kørt som to fagspor med hver deres opgave.

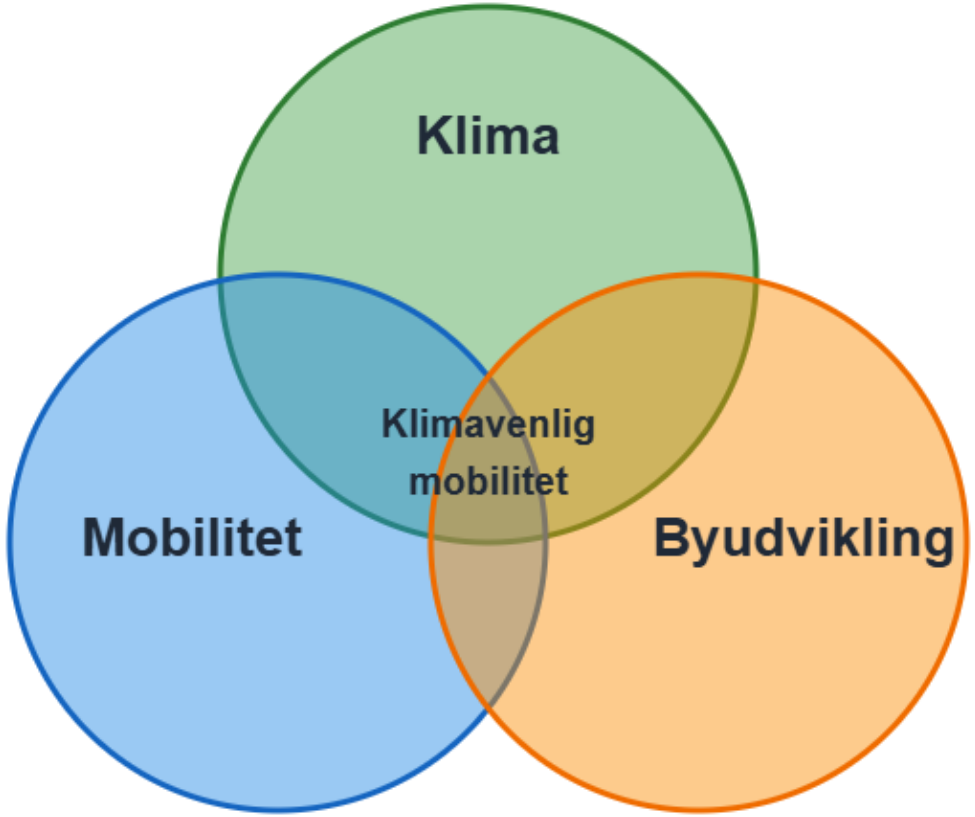
Byplanlægning har fokus på arealanvendelse, boligudbygning og udviklingen af byens fysiske strukturer med kommuneplanen som centralt redskab. Typisk arbejdes med visioner for fremtiden.

Trafik- og mobilitetsplanlægningen har traditionelt fokuseret på trafikafvikling, vejkapacitet og bilers fremkommelighed med fremskrivning af trafikken som dominerende tilgang, i stedet for visioner.

Brobygning mellem to fagligheder

Netværket Byplanlægning for klimavenlig mobilitet blev etableret ud fra en erkendelse af, at den grønne omstilling af transporten ikke kan lykkes, så længe disse fagligheder sidder hver for sig. For at skabe reelle forandringer er der brug for en stærk, intern brobygning i kommunerne.

Derfor er netværket designet efter at der fra hver af de deltagende kommuner har deltaget to medarbejdere – én byplanlægger og én mobilitets- eller trafikplanlægger. Denne dobbelte repræsentation har skabt det nødvendige uformelle og faglige rum til at udforske det skæringspunkt, hvor de tre store dagsordener mødes: Klima, Mobilitet og Byudvikling.



Fra trafikafvikling til livskvalitet - Netværksforløbet har vist, at den stærkeste forudsætning for at lykkes eksternt over for politikere og borgere er, at forvaltningen internt bryder siloerne ned og skaber en fælles faglig retning. De deltagende kommuner er Assens, Furesø, Herlev, Herning, Høje Taastrup, Ishøj, København, Odsherred, Ringsted, Roskilde, Svendborg, Vallensbæk, Aalborg og Aarhus. Sammen har vi lært, at når vi sætter mobilitets- og byplanlæggerne ind i det samme rum, ændrer præmissen sig:

1 Fra transport til hverdagsliv

Mobilitet ophører med blot at være et teknisk spørgsmål om biler og veje, men bliver et strategisk greb til at skabe trygge, sunde og levende bykvarterer, hvor hverdagens funktioner er tæt på.

2 Fra enkeltstående projekter til helhedsløsninger

Erfaringerne fra netværkets 15 kommuner viser, at når planlæggerne arbejder tværfagligt, kan de i langt højere grad udnytte parkeringsnormer, arealprioriteringer og tidlig borgerinddragelse som løftestænger for den grønne omstilling.

Netværksforløbets opbygning

Mobilitet som byudvikling September 2024	**Klimamål** November 2024	**Fysisk planlægning** Maj 2025	**Bosætning** September 2025
Borgerinvolvering Januar 2026	**Parkering** Marts 2026	**Knudepunkter** Juni 2026	**Politik og implementering** August 2026

Hvordan skaber vi kommuner, hvor det klimavenlige transportvalg er det nemme valg?

Transportsektoren udgør en af de største udfordringer i den grønne omstilling og står i dag for omkring 24 procent af danskernes personlige CO2-udledninger (Kilde: Concito, 2023).

Skal vi nå i mål med fremtidens klimaneutrale og levende byer, kræver det et opgør med den måde, vi planlægger på. Det, vi planlægger for nu, vil forme vores transport om 25 - 50 år.

Skal mobiliteten i fremtiden være klimaneutral, basere sig på cirkulære ressourcer og bidrage positivt til livskvalitet og samfund er der behov for at forandre, hvordan vi indretter og planlægger vores byer.

Gennem netværkets otte møder på tværs af landet har 15 kommuner undersøgt, hvordan vi rykker os fra traditionel trafikplanlægning – hvor fokus i høj grad har været på bilernes fremkommelighed og vejnet – til en mobilitetsforståelse, der sætter mennesket, bylivet og klimaet i centrum. Gennem otte netværksmøder i perioden 2025–2026 har netværket destilleret sine indsamlede erfaringer ned til 10 centrale læringer, som gengives i dette opsamlingskatalog.



10 centrale læringer

1. Mobilitet er en byudviklingsopgave
Trafik kan ikke løses isoleret. Hvordan vi placerer boliger, arbejdspladser og institutioner, afgør direkte, hvordan vi transporterer os.

2. Klimamål giver retning og legitimitet
Klare politiske klimamål fungerer som et nødvendigt rygstød og mandat for forvaltningen til at arbejde med og planlægge for nye og mere klimavenlige infrastruktur- og planløsninger i kommunerne.

3. Nærhed reducerer transportbehovet
Nærhed og fortætning af nære funktioner spiller en vigtig rolle i forhold til at undgå tilvalget af bil på visse, kortere ture. Men ikke desto mindre, er den mest klimavenlige rejse altid den, der slet ikke foretages

4. Bosætning former mobiliteten
Måden vi bygger ud på – fra tætte stationsbyer til grønne forstæder – former beboernes transportvaner fra day one.

5. Mobilitet skal fungere i forskellige geografier
Løsningerne skal passe til konteksten. Der er forskel på storbyens kollektive rygrad, forstadens mikromobilitet og landdistriktets delebiler og fleksible ordninger.

6. Attraktive steder skaber klimavenlige valg
Attraktive byrum, trygge cykelstier og grønne mødesteder inviterer til, at vi fravælger bilen til fordel for fodgængere og cyklister.

10 centrale læringer

7. Adfærd og fortællinger betyder mere end vi tror

Mennesker flytter sig ikke alene på baggrund af oplysning. Det kræver en stærk fortælling at vise gevinsterne ved et levende byliv og fordelene ved en grønnere mobilitetskultur.

8. Involvering skaber legitimitet

Tidlig inddragelse af borgerne – før stregerne tegnes – forvandler frygt for forandring til lokalt medejerskab.

9. Tværfaglig organisering er afgørende

Sagt med et glimt i øjet: Mobilitet har ofte "aben", fordi den hopper mellem afdelinger. Succesen forudsætter et tæt og fasttømret samarbejde mellem byplanlæggere og mobilitetsfolk.

10. Parkering er (et af) kommunens stærkeste mobilitetsværktøjer

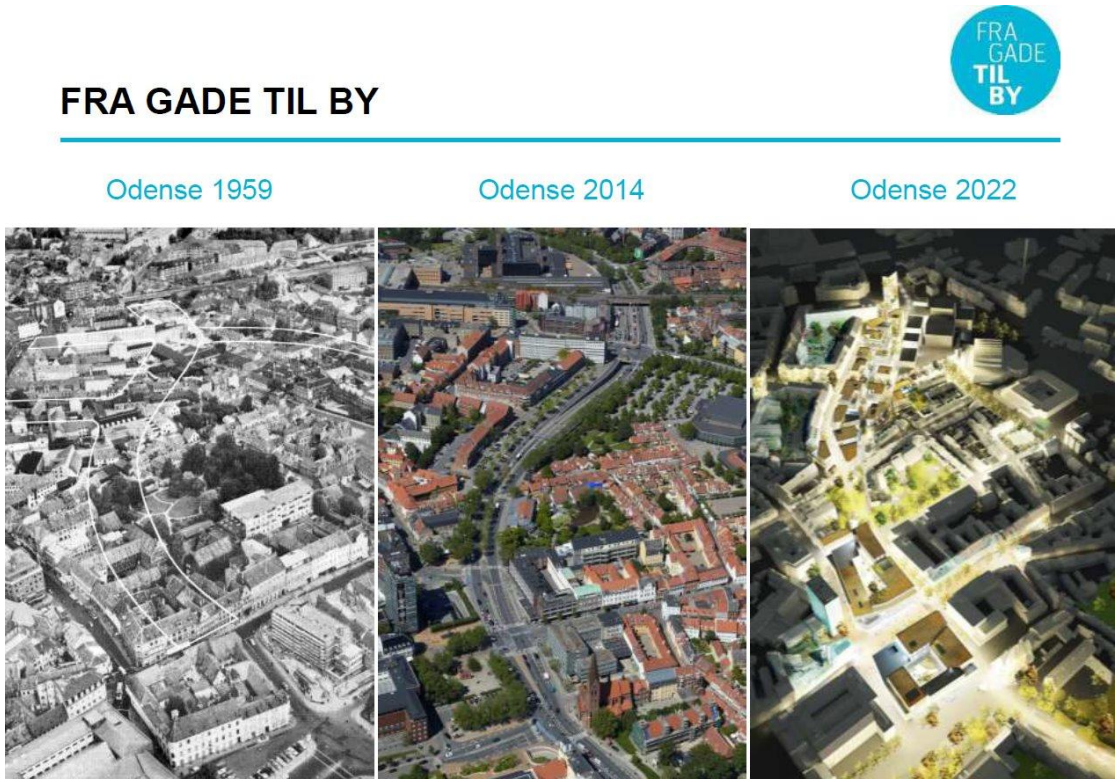
Parkeringsnormer, priser og placering af pladser er et af de absolut mest effektive politiske redskaber til at styre den faktiske adfærd i gaderne.

Erfaring 1: Mobilitet er en byudviklingsopgave

Traditionelt har kommunal planlægning skilt mobilitet og byudvikling ad som to separate discipliner, hvor byplanlæggere tegnede kvadratmeter, og trafikplanlæggere efterfølgende forsøgte at afvikle den trafik, som byggerierne genererede. Netværkets erfaringer viser imidlertid, at mobilitet og byudvikling er uadskillelige to sider af samme sag.

Et klassisk eksempel på dette er omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade i Odense, der illustrerer, at større infrastruktur- og trafikgreb ikke blot handler om at flytte køretøjer fra A til B. Projektet var i sin kerne en byudviklingsopgave, hvor man ved at fjerne en stærkt trafikeret, barriereskabende vej og genetablere det historiske gadenet kunne omdanne et gråt trafikareal til levende byrum, nye boligområder, grønne forbindelser og stærkere byliv.

Byens fysiske struktur – tæthed, vejnet, bebyggelsesmønstre og placering af funktioner – afgør på forhånd borgernes transportvalg. Når mobilitet tænkes ind fra de første indledende streger i lokal- og kommuneplanlægningen, ophører trafikken med at være et isoleret teknisk problem. I stedet bliver mobilitet et strategisk designgreb, der skaber sammenhængende, trygge og klimavenlige byer.



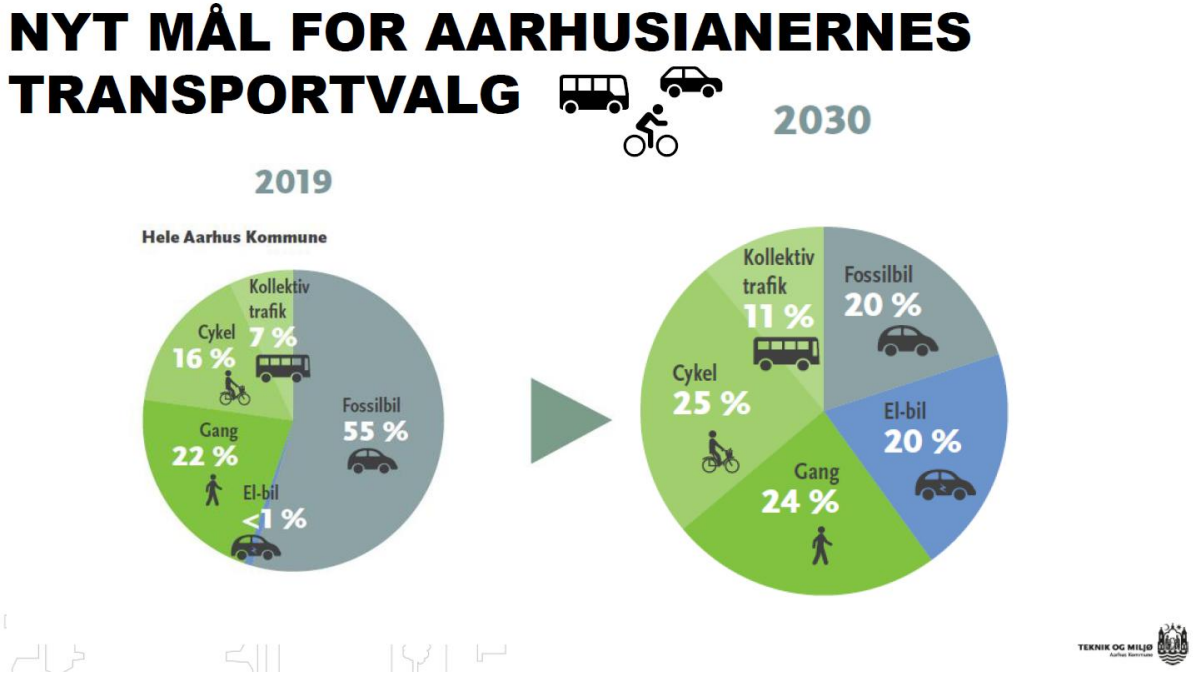
Billede: Omdannelse af Thomas B. Thriges Gade i Odense

Erfaring 2: Klimamål giver retning og legitimitet

Når kommunale klimamål er politisk forankret og vedtaget, ændrer de karakter fra abstrakte ønsker til et stærkt styringsværktøj i den daglige planlægning. Målene giver forvaltningen den nødvendige legitimitet til at udfordre "plejer" og tage de svære, men nødvendige diskussioner om borgerne og erhvervslivets nuværende mobilitetsvaner samt den fremtidige arealanvendelse i gaderne. Samtidig fungerer klimamålene som en afgørende brobygger internt på rådhuset, hvor de skaber et fælles begrebsapparat og binder adskilte fagmiljøer – fra byplanlæggere til mobilitets- og trafikfolk – sammen om de samme strategiske dagsordener.

Et stærkt klimamandat gør det desuden langt nemmere for forvaltningen at præsentere og argumentere for de mere omfattende mobilitetsløsninger. Selvom disse tiltag på kort sigt kan opleves som upopulære eller indgribende for den enkelte trafikant, er de helt afgørende for på lang sigt at skabe mere bæredygtige, trygge og levende byer for alle.

Et konkret eksempel på denne kobling ses i **Aarhus Kommune**, hvor de ambitiøse klimamål har sat en fast retning for by- og mobilitetsudviklingen. Her har man formået at omsætte de overordnede klimavisioner til helt operationelle indsatser i kommunens mobilitetsplan – blandt andet ved at anvende modige greb som trafikøer til at fredeliggøre hele bykvarterer og give pladsen tilbage til bylivet og de bløde trafikanter.



Figur: Model fra Aarhus Kommune mobilitetsplan: klimamål som udgangspunkt for mobilitetsmål

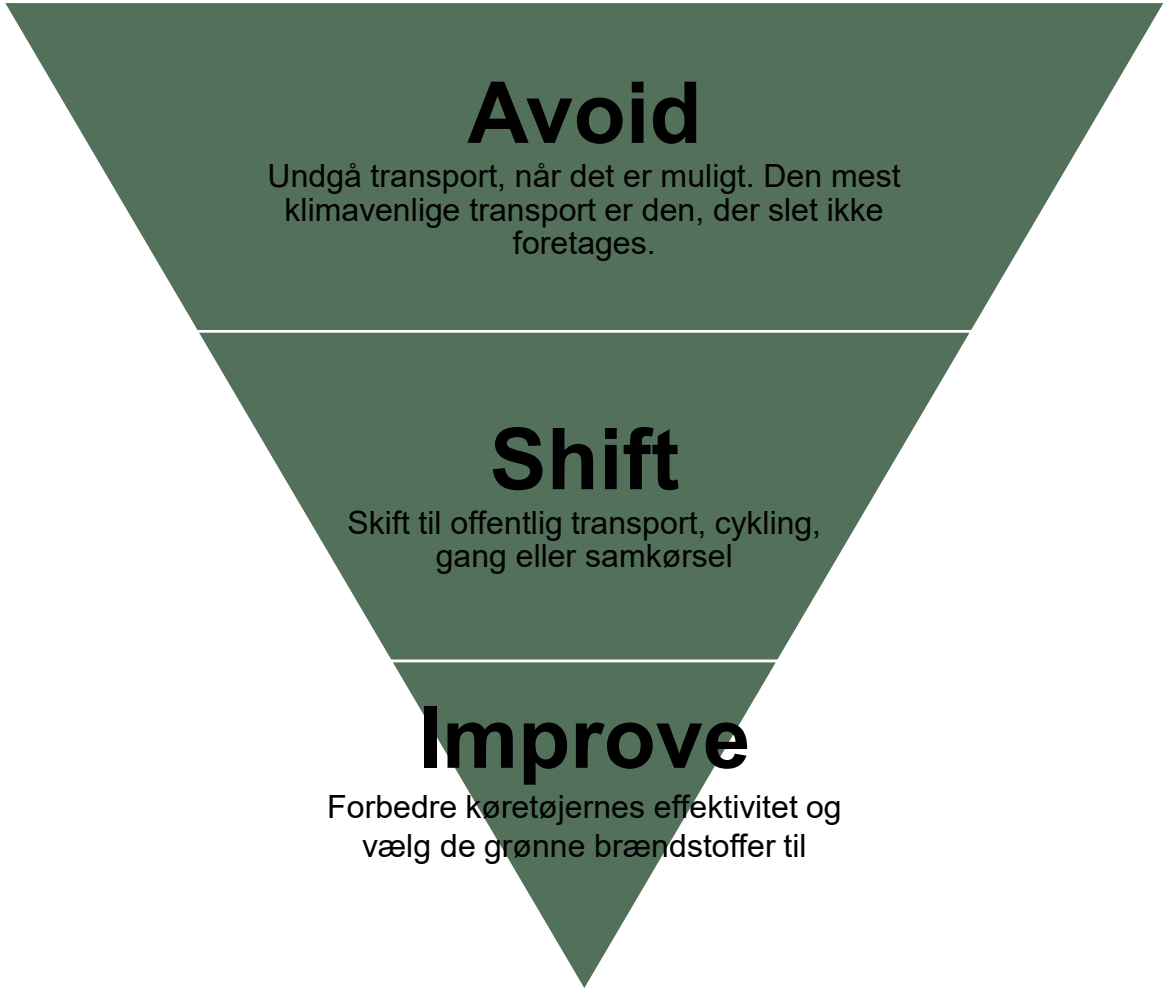
Erfaring 3: Nærhed reducerer transportbehovet

Afstand og nærhed har været gennemgående emner og diskussions perspektiver undervejs i netværkets møder.

At den mest klimavenlige rejse er den, der slet ikke foretages, er den grundlæggende præmis bag 15-minuttersbyen. Konceptet handler i sin kerne ikke om en rigid måling på præcis 15 minutter, men om at skabe direkte *adgang* til hverdagens væsentligste funktioner i nærområdet. Når boliger, indkøb, arbejde, institutioner og rekreative tilbud flettes tæt sammen lokalt, overflødiggøres de lange ture, og det samlede transportbehov reduceres markant. Det gør lokal nærhed til et af byplanlægningens absolut stærkeste klimaværktøjer.

Denne tankegang er forankret i *Avoid-Shift-Improve*-rammeværket, hvor den vigtigste og mest effektive indsats placerer sig i **Avoid**-kategorien. Netop her har byplanlægningen sine største styrker: Ved at overflødiggøre transportbehovet på forkant gennem intelligent planlægning, fortætning og funktionsblanding sikrer vi, at borgerne slet ikke *behøver* at sætte sig i en bil for at få hverdagen til at hænge sammen. Det er her, vi skaber de mest blivende og strukturelle klimagevinster.

Først når en rejse ikke helt kan undgås, træder næste led i hierarkiet i kraft: **Shift**, hvor transporten flyttes over til grønne alternativer som gang, cykling og kollektiv trafik. Sidste skridt er **Improve**, som handler om teknologiske forbedringer af køretøjers energieffektivitet og nulemissionsbrændstoffer. Men hvor Improve blot gør den nødvendige kørsel renere, fjerner teknologien hverken trængsel eller bilernes voldsomme beslaglæggelse af byens rum.

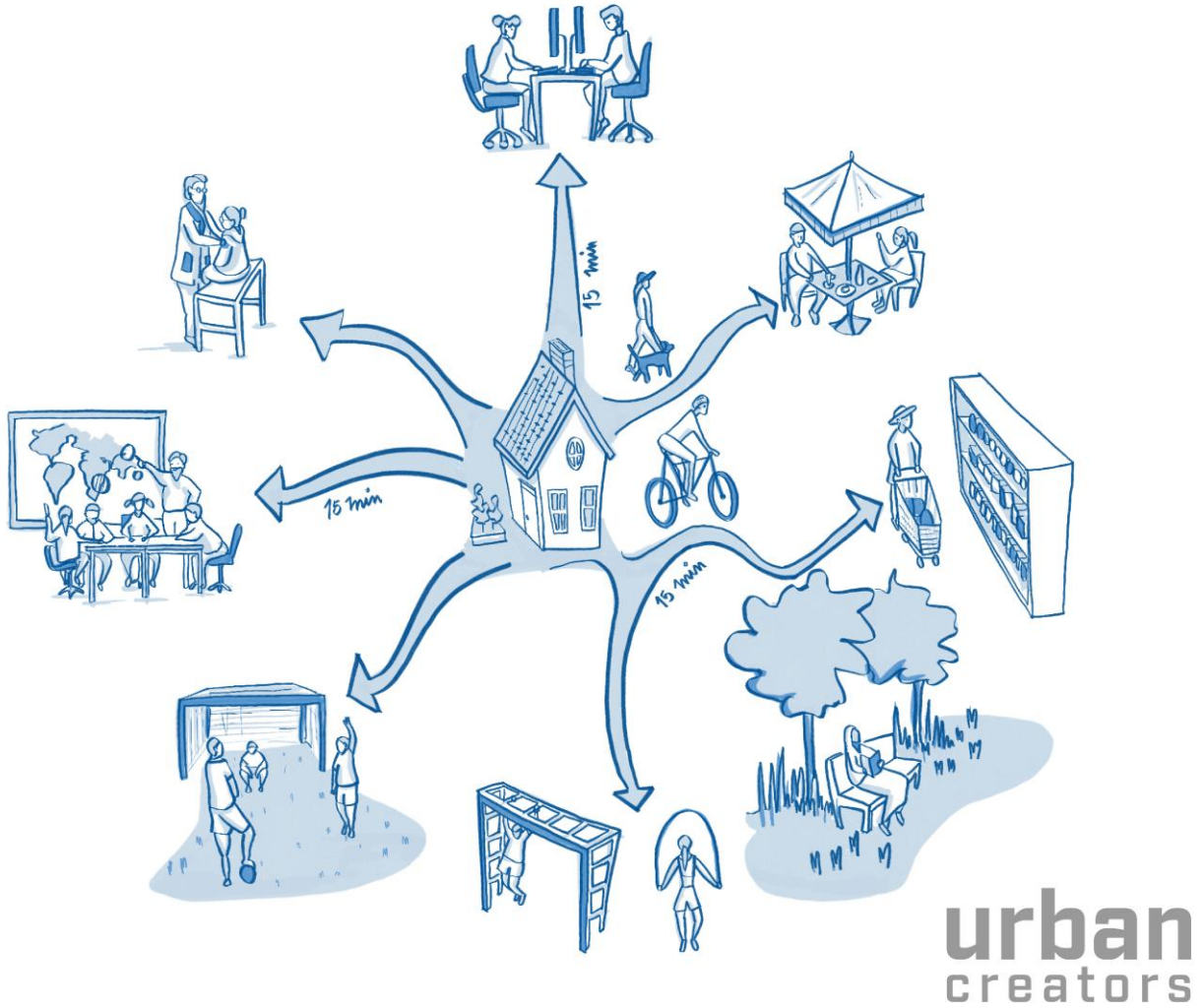


Figur: Avoid, Shift, Improve - visualisering af impact i mobilitetsplanlægning

15-minuttersbyen

Visuelt afbildes 15-minuttersbyen som en decentral og menneskelig bystruktur, hvor sundhed, indkøb, arbejdspladser og sociale fællesskaber er indtænkt i nærområdet helt fra de første strategiske lokalplaner og kommuneplanrammer.

Det illustrerer præcist, hvordan byplanlægningen via klog arealanvendelse, fortætning og funktionsblanding aktivt former mobilitetsmønstrene. Når planlægningen bringer byens funktioner tæt på borgerne, erstattes bilbaseret transport naturligt af gå- og cykelture i lokalområdet.



Figur: Urban Creators visualisering af 15-minutters byen

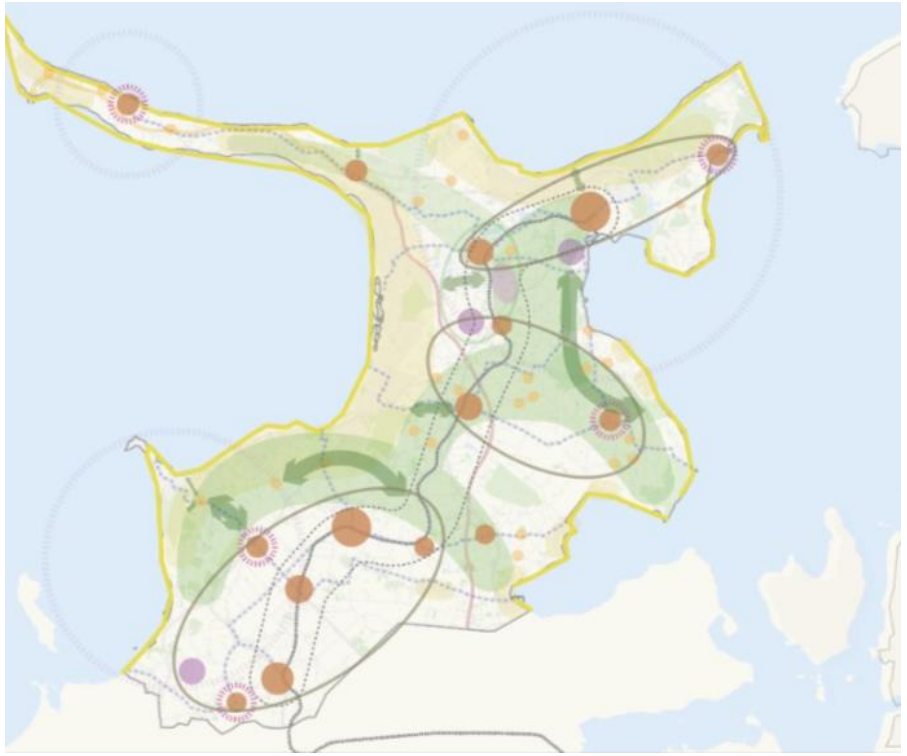
Erfaring 4: Bosætning former mobiliteten

Måden vi bor på, afgør hvordan vi transporterer os – bosætning er derfor også mobilitetspolitik

Transportvaner og rejsemønstre opstår sjældent tilfældigt i det øjeblik, vi træder ud ad døren. De etableres i virkeligheden længe før selve rejsen påbegyndes, fordi de formes direkte af boligens placering, områdets tæthed og den tilgængelige infrastruktur. Når nye boligområder konsekvent placeres tæt på eksisterende knudepunkter og kollektive transportlinjer, indbygges det grønne transportvalg som en naturlig præmis i borgernes hverdag fra dag ét. Det kræver, at kommunernes bosætningsstrategier og kommuneplaner tænker byudvikling og mobilitet sammen som ét samlet, sammenhængende kredsløb.

Denne helhedstænkning folder sig ud på forskellige måder afhængigt af den lokale geografi. Erfaringer fra blandt andet Odsherred Kommune viser, hvordan kollektive trafikkorridorer som den lokale jernbane aktivt kan og bør bruges som den overordnede rygrad for fremtidig bosætning i mindre bysamfund og landdistrikter.

På samme måde stod netværksbesøget på Fælledby som et stærkt eksempel på, hvordan man i nye, tætte bydele kan tænke infrastruktur og bosætning sammen fra første færd. I Fælledby er tilbud som delebiler, elcykler, ladestandere, pakkebokse og mikromobilitet samlet i én centralt beliggende mobilitetshub i direkte tilknytning til boligerne. Ved at integrere transporttilbud og nære servicefunktioner i arkitekturen fra start bliver det bæredygtige alternativ det mest attraktive valg i hverdagen, hvilket effektivt mindsker privatbilismen og frigør værdifulde arealressourcer til natur, byrum og fællesskab.



Figur: Visualisering af funktionsnærhed i Odsherred Baneby

Erfaring 5: Mobilitet skal fungere i forskellige geografier

Kommunerne i netværket repræsenterer forskellige typer af geografier. Og der findes ikke én universalmodel for klimavenlig mobilitet – løsninger skal modnes i øjenhøjde med stedets geografi

Erfaringerne på tværs af netværket viser, at arbejdet med den stedsspecifikke mobilitet især har tre centrale opmærksomhedspunkter:

- **Lokale rammer og vilkår:**
  En tætbefolket storbykommune har helt andre potentialer og mobilitetsstrukturer end en landkommune eller et kystnært sommerhusområde.
- **Skræddersyede indsatser:**
  Derfor skal de fysiske og strategiske løsninger altid tilpasses lokale forhold, uanset om det gælder stærk kollektiv rygrad i byen eller fleksible deleordninger på landet.
- **Det fælles pejlemærke:**
  Selvom midlerne og geografien varierer, er det overordnede mål præcis det samme på tværs af kommunetyper: At skabe flere attraktive og lette alternativer til den private bil.

En potentiel kategorisering kan være:

Storbyen: Høj frekvens, deleordninger og stærk kollektiv rygrad.

Forstaden: Mikromobilitet og bedre skift til bane og bus.

Stationsbyen: Knudepunkter med samkørsel og fleksible tilbringere.

Landdistrikt & sommerhusområde: Flextrafik, delebiler og målrettet sæsonbetjening.

Erfaring 6: Attraktive steder skaber klimavenlig adfærd

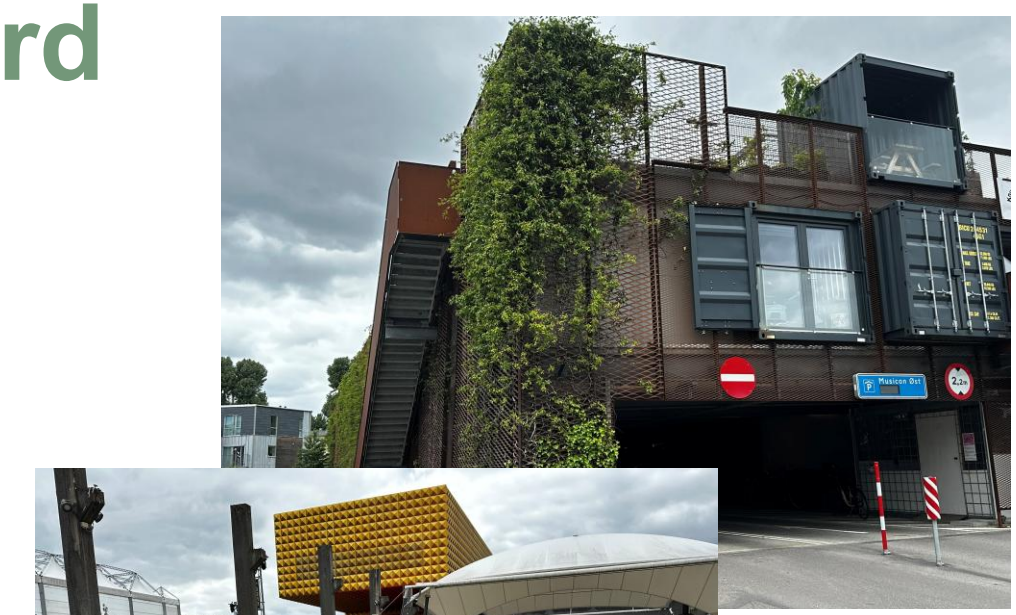
Mobilitet handler ikke kun om effektiv transport og vejnet – det handler i mindst lige så høj grad om kvaliteten af de steder, vi opholder os og bevæger os imellem.

Bykvalitet som løftestang for grøn adfærd

Måden, vi designer, indretter og prioriterer byens rum på, har direkte indflydelse på borgernes transportvalg. Hvis gader og pladser udelukkende er indrettet på bilernes præmisser, vælger borgerne naturligt bilen. Omvendt viser erfaringerne fra netværket, at gode, trygge og æstetisk attraktive byrum understøtter gang, cykling og ophold som det foretrukne og mest naturlige førstevalg i hverdagen.

Mennesket i centrum for byplanlægningen

Når vi transformerer grå transportkorridorer til levende opholdssteder, skaber vi en merværdi, der rækker langt ud over selve mobiliteten. Attraktive steder skaber liv, tryghed og socialt samvær, hvilket gør det langt mere attraktivt at fravælge den private bil til fordel for at gå, cykle og tage kollektiv transport.





Billeder: Fra netværkets besøg i Musicon, Roskilde Kommune

Inspirerende eksempler fra netværkskommunerne:

Busstop ved Vigen Strandpark i Roskilde

Viser, hvordan rekreative kvaliteter, tilgængelighed og grønne landskabsforbindelser kan tænkes sammen, så det bliver en god oplevelse at bevæge sig dertil via stier og rekreative ruter.

Fortællepladsen i Odense

Illustrerer, hvordan mindre, strategiske omdannelser af byrum med fokus på identitet, formidling og menneskelig skala skaber et aktivt samlingspunkt, der inviterer til at færdes til fods i nærområdet.

Musicon i Roskilde

Et stærkt eksempel på et nyt, kreativt bykvarter, hvor infrastrukturen er fuldstændig underlagt bylivet, og hvor gående, cyklister, kultur og eksperimenterende byrum er prioriteret højest fra de første indledende streger.



Billeder: Bolbro i Odense Kommune

Erfaring 7: Adfærd og fortællinger betyder mere end vi tror

Infrastruktur og tekniske data alene ændrer ikke menneskers adfærd – kommunikation, kulturnormer og storytelling er afgørende planlægningsredskaber.

Adfærd drives af vaner og fortællinger

Selvom et nyt infrastrukturprojekt eller en ændret vejgeometri rent teknisk er velfungerende, flytter borgere og trafikanter sig sjældent alene på baggrund af kolde tal, CO2-beregninger eller trafikanalyser. Menneskers transportvalg er dybt forankrede i hverdagsvaner, kulturelle normer og de fortællinger, der knytter sig til byen.

Kommunikation som en integreret del af planlægningen

Forvaltningen må ikke se kommunikation som en eftertanke, der erstatter eller følger efter planlægningen, men som et strategisk greb midt i planprocessen. Det handler om aktivt at skabe en modfortælling til frygten for forandring og synliggøre de bylivskvaliteter, som den grønne omstilling fører med sig.



Billede: Kommunikation til borgerne i Odense Kommune

Storytelling: Strategisk brug af historiske eksempler

Når nye mobilitetstiltag møder politisk eller folkelig modstand, er det afgørende at fremhæve erfaringer fra tidligere kontroversielle projekter og fortælle historien om, hvordan skepsis blev forvandlet til succes. Det er for eksempel sket her:

Åboulevarden i Aarhus

Frilæggelsen af åen og lukningen for biltrafik udløste voldsom debat om handelslivets overlevelse, men er i dag et af byens mest elskede, værdifulde og levende samlingspunkter.

Thomas B. Thriges Gade i Odense

Omdannelsen af den firsporede gade mødte stor modstand, men har i dag genforenet Odenses historiske bymidte og skabt helt nye grønne byrum og byliv.

Fra politisk modstand til fælles succes

Erfaringerne viser entydigt, at mange af de mest kontroversielle projekter bliver utroligt populære i det øjeblik, gevinsterne - i form af mere plads til børn, byliv, grønt og tryghed - opleves og mærkes i praksis.



Billede: Åboulevarden i Aarhus

Erfaring 8: Borgerinddragelse skaber legitimitet

Borgerinddragelse er ikke ét værktøj. Forvaltningen kan ikke tilgå inddragelse med en "one-size-fits-all"-tilgang. Der skal vælges værktøj alt efter opgavens karakter, geografi og målgruppe. Det er afgørende fra start at afklare inddragelsens præcise niveau: Skal borgerne udelukkende *informeres*, skal de *involveres* i ideudviklingen, eller skal de have reel *indflydelse* på konkrete prioriteringer?

Tydeligt formål og forventningsafstemning

Formålet med inddragelsen skal være krystalklart for både borgere og politikere fra første spadestik. Vær eksplicit om, hvad der er til politisk diskussion, og hvad der er bundne forvaltningsmæssige rammer (f.eks. tekniske normer eller overordnede klimamål), så der ikke skabes urealistiske forventninger.

Prøvehandlinger som dialogværktøj

Midlertidige prøvehandlinger – såsom tidsafgrænsede lukninger af gader, eksperimenter med byrumsmøbler eller pop-up cykelstier – er et af de stærkeste redskaber i borgerinddragelsen. Prøvehandlinger flytter debatten fra teoretiske frygtscenarier til konkrete, målbare erfaringer i det reelle hverdagsliv, hvor borgere og erhvervsliv kan afprøve forandringen på egen krop før en blivende beslutning.

Legitimitet i mobilitetsprojekter

Mobilitet griber direkte ind i borgernes hverdag, rutiner og tryghed. Uden en stærk og oplevet legitimitet risikerer modige mobilitetstiltag at strande i folkelig modstand og polarisering. En gennemskuelig proces giver byrådet det nødvendige mandat til at stå fast på svære, langsigtede valg.



Billede: Kommunikation til borgerne i Vejle Kommune

Inspirerende erfaringer fra kommunerne

Vejle
Demonstrerer, hvordan innovative formater som repræsentative Borgersamlinger (baseret på digital lodtrækning blandt 17.000 borgere) kan engagere den "stille majoritet" og kvalificere de politiske beslutningsprocesser om svære by- og mobilitetsdilemmaer.

Aarhus
Arbejder strategisk med samskabt klimahandling og en struktureret tilgang til borgerinddragelse i byudviklingen, hvor borgernes hverdagsindsigt flettes direkte sammen med planlægernes faglige data.

København
Anvender en bred palette af opsøgende dialoger, prøvehandlinger og kvarterfornyelsesprocesser til at forankre komplekse mobilitetsændringer og fredeliggørelse af lokalkvarterer i tæt samspil med beboerne.



Billede: Borgersamlingen i Vejle, taget af IC Concept Aps for Vejle Kommune

Erfaring 9:Tværfaglig organisering er afgørende

Mobilitetsomstillingen går på tværs af traditionelle forvaltningssiloer – når klima, plan, trafik, sundhed og drift gensidigt påvirker hinanden, kræver det helt nye, faste samarbejdsstrukturer internt i kommunen.

Opgaven der går på tværs

Traditionelt har kommunernes organisering været delt op i separate afdelinger, hvor trafikfolk kiggede på asfalt og afvikling, byplanlæggere kiggede på kvadratmeter, og miljømedarbejdere kiggede på CO2-regnskaber. Men i virkelighedens hverdags- og mobilitetsplanlægning flyder disse fagområder sammen. Klimamål, fysisk planlægning, trafiksikkerhed, folkesundhed og den daglige vejdrift griber direkte ind i hinanden.

Opgør med "aben"

Historisk har mobilitet ofte været en kastebold, hvor ingen afdeling har haft det fulde ejerskab, eller hvor "aben" er blevet skubbet mellem enheder. Uden en fasttømret intern organisering risikerer de gode mobilitetsvisioner at strande i administrative gråzoner og manglende koordinering mellem faggrupper.

Nye faste samarbejdsrum

Succesen forudsætter, at kommunerne etablerer faste, tværfaglige fora eller arbejdsgrupper, hvor især koblingen mellem byplanlæggeren og mobilitets-/trafikplanlæggeren er helt central for at sikre fremdrift.

Odsherred som forbillede

Odsherreds interne mobilitetsgruppe er et stærkt og inspirerende eksempel på, hvordan en tættere tværfaglig organisering internt på rådhuset kan skabe et fælles udgangspunkt, stærkere synergi og en langt mere helhedsorienteret tilgang til den grønne mobilitetsomstilling.

Erfaring 10: Parkering er (et af) kommunens stærkeste mobilitetsværktøjer

Parkering påvirker mobiliteten mere end næsten noget andet virkemiddel – når vi regulerer parkeringsnormer, priser og placering, former vi byens udvikling og arealanvendelse årtier frem.

Parkering som styringsredskab

Parkeringspolitik er i sin kerne byudviklingspolitik. Antallet af parkeringspladser, de fysiske placeringer og de økonomiske vilkår er nogle af de mest effektive og håndgribelige instrumenter, kommunen har til at styre den faktiske adfærd og fremme de klimavenlige transportvalg.

Normer, der binder fremtiden

De kommunale parkeringsnormer er ikke bare et teknisk minimumskrav til byggeriet; de fastlægger rammerne for mobiliteten i årtier frem. Høje parkeringsnormer fastholder bilafhængigheden, mens strategisk tilpassede eller reducerede normer åbner op for alternative transportformer og mere bæredygtige bydele.

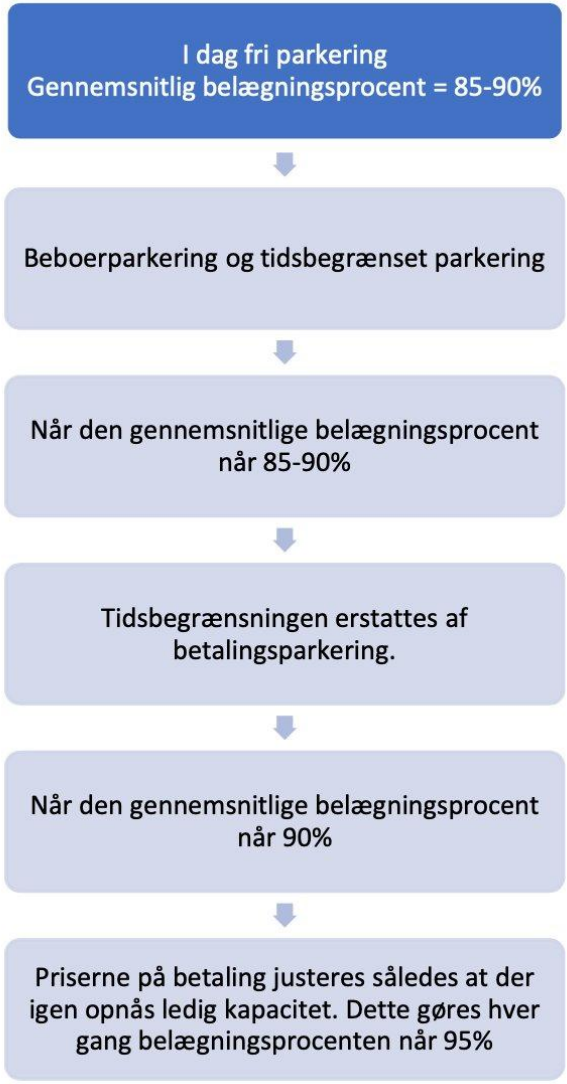


Datadrevet regulering i praksis

For at gøre parkeringspolitikken til et aktivt og forudsigeligt styringsredskab vedtog Aarhus Kommune i 2018 en mekanisme, hvor regulering og priser tilpasses automatisk i takt med presset på gaderummet. Tanken bag mekanismen er enkel: Parkering skal ikke reguleres ud fra fornemmelser eller vilkårlige afgifter, men ud fra den faktiske belægning på gaden.

Når et område med fri parkering rammer en belægningsprocent på 85–90 %, indføres der beboer- og tidsbegrænsning. Hvis presset fortsætter på samme høje niveau, erstattes tidsbegrænsningen af betalingsparkering. Fortsætter belægningen med at stige til 90 % og 95 %, justeres taksterne trinvis opad.

Pointen med denne trappemodel er at sikre, at der altid er en ledig plads til dem, der reelt har brug for den, samtidigt med at søgetrafik og unødig belastning i boligkvarterer minimeres. Det giver en fagligt velfunderet og gennemskuelig model, hvor prisen og restriktionerne fungerer som en direkte reguleringsskrue for at frigøre plads og fremme de klimavenlige transportvalg. Mekanismen endte ikke med at blive implementeret i praksis.



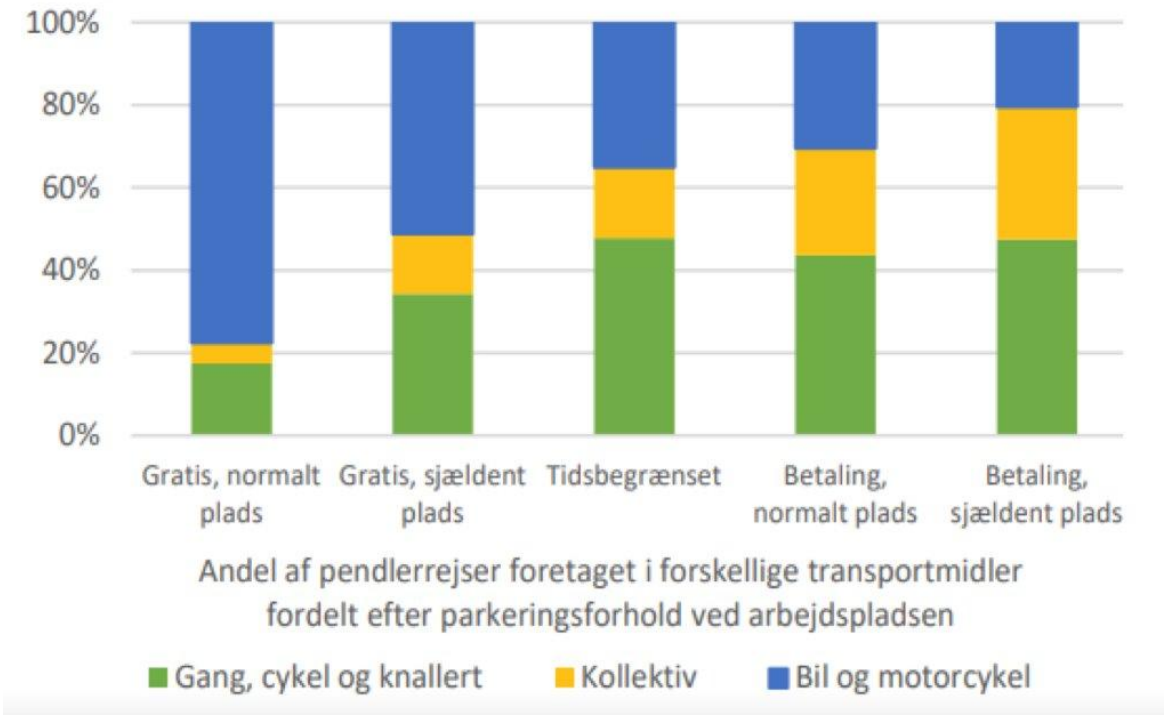
Figur: Parkeringsregulering i Aarhus, vedtaget i 2018

Spørgsmål om arealanvendelse

Diskussionen om parkering handler i virkeligheden ikke kun om biler, men om værdien af vores fysiske arealer. Hver gang vi mindsker arealkrævende overfladeparkering, frigør vi værdifulde kvadratmeter til grønne byrum, ophold, boliger og byliv. Samtidig peger data på en tydelig tendens: Hvor bilandelen ofte er høj ved arbejdspladser med gratis og lettilgængelig parkering, ses der en markant lavere biltrafik på arbejdspladser med tidsbegrænsning eller betaling.

Fra plads til mennesker

Erfaringerne fra netværket viser, at en strategisk og modig parkeringspolitik – bakket op af data om faktisk belægning og alternative p-løsninger – er en uundværlig løftestang, hvis kommunerne vil realisere målet om levende, klimavenlige byer.



Figur: CONCITO, på baggrund af data fra Transportvaneundersøgelsen

Hvordan styrker vi den klimavenlige mobilitet?

En gennemgående erkendelse fra netværket er, at kommunerne ofte fanges i spændingsfeltet mellem langsigtede visioner og den politiske og administrative virkelighed. Dette spændingsfelt udmønter sig i en række konkrete barrierer, som kræver et grundlæggende paradigmeskifte i forvaltningen

Implementeringskløften

Det kræver betydeligt politisk mod at føre de ambitiøse mobilitetsmål ud i livet. Målrettede ændringer i gaderum, kørebaner og parkeringsnormer møder uundgåeligt modstand fra borgere og erhvervsliv, der frygter forringet tilgængelighed.

Kulturelle og strukturelle barrierer

En stærk, indgroet bilkultur præger både vaner og forventninger. Samtidig hæmmes en helhedsorienteret indsats af en tradition for at planlægge trafik og byudvikling i adskilte forvaltningssiloer.

Det store skifte: Fra trafik til livskvalitet

For at bygge bro over kløften kræves et fundamentalt paradigmeskifte – det store skifte – som har været omdrejningspunktet på tværs af netværkets otte møder.

Fra trafik til mobilitet

Fokus skal flyttes fra blot at administrere køretøjers fremkommelighed til at skabe sammenhængende, grønne mobilitetsløsninger.

Fra infrastruktur til steder

Arealer skal transformeres fra grå transportkorridorer til attraktive byrum, der understøtter et levende byliv.

Fra kapacitet og transport til hverdagsliv og livskvalitet

Målet er ikke at maksimere vejenes kapacitet eller flytte flest mulige køretøjer hurtigst muligt, men at sikre tilgængelighed, tryghed, sundhed og høj livskvalitet i borgernes hverdag.

Fra	Til
Trafik	Mobilitet
Infrastruktur	Steder
Transport	Hverdagsliv
Kapacitet	Livskvalitet

Netværket anbefaler

For at realisere det store skifte og gå fra kapacitet og transport til hverdagsliv og livskvalitet har netværkets 15 kommuner opsamlet fire centrale anbefalinger. Målet er ikke at maksimere vejenes kapacitet eller flytte flest mulige køretøjer hurtigst muligt, men at sikre tilgængelighed, tryghed, sundhed og høj livskvalitet i borgernes hverdag.

1. Forankr mobilitet i den fysiske planlægning

Klimavenlig mobilitet skal tænkes ind helt fra starten i byudvikling, lokalplaner og arealdisponering.

Tæt og tilgængelig by
Planlæg ud fra princippet om "15-minuttersbyen", hvor hverdagens mål (skole, indkøb, fritid) kan nås til fods eller på cykel.

Arealprioritering
Omdan overskydende kørebaner og p-pladser til grønne byrum, brede fortove og sikre cykelstier.

2. Nedbryd forvaltningssiloerne

En vellykket omstilling kræver et opgør med adskilte fagområder i den kommunale administration.

Tværgående samarbejde
Byplanlæggere, trafikplanlæggere, klimamedarbejdere og sundhedsforvaltninger skal arbejde ud fra fælles strategiske mål.

Fælles sprog
Flyt fokus i projektbegrundelser fra "vejenes afviklingskapacitet" til "byens kvalitet, børns tryghed og folkesundhed".

3. Skab politisk opbakning og involver borgerne

Dramatiske ændringer i gaderum og parkeringsnormer udløser ofte lokal modstand. Derfor er stærke rammer og borgerinddragelse afgørende.

Borgerinddragelse som medejerskab
Involver borgere og det lokale erhvervsliv tidligt gennem samskabelse og afprøvning af midlertidige byrumsprojekter.

Politisk mod
Klare og prioriterede mobilitetsmål i kommuneplanen skal give politikerne det nødvendige rygstød til at stå fast, når de svære prioriteringsbeslutninger tages.

4. Brug byplanlægningen bevidst – det kan gøre en stor forskel for klimavenlig mobilitet

Byplanlægningen spiller en vigtig rolle, når vi skal have alternativerne til bilen til at fungere. Når vi samtænker byplanlægning og mobilitet får vi en særlig mulighed for at nytænke og udvikle det gode hverdagsliv og muligheder og forventninger til tilgængelighed i byen. For eksempel gennem:

Gode skiftepunkter
Etabler attraktive mobilitetshubs ved strategiske knudepunkter med tryg cykelparkering, delebiler, mikromobilitet og nem adgang til den kollektive trafik.

Delebilsordninger
Understøt og prioriter delebilsinfrastruktur i boligområder for at mindske behovet for privat bilejerskab.