

På charmeoffensiv i de kommunale planafdelinger:

# Bæredygtig mobilitet

## skal tidligt ind i planerne

I denne artikel beskriver vi, hvordan Movia arbejder for at understøtte forholdene for bæredygtig mobilitet i den fysiske planlægning på hele Sjælland. Vi viser med et eksempel fra en vellykket lokalplanproces, hvordan god mobilitet kan bidrage til en bæredygtig planlægning. Afslutningsvis præsenterer vi Movias øvrige indsatser for at fremme samspillet mellem mobilitets- og byplanlægning inden for fysisk planlægning, herunder vores bidrag til revideringen af DGNB-kriterier for byområder.



**AF THEA STORM  
PEDERSEN**

Trafikskabet Movia  
tsp@moviatrafik.dk



**AF JENS TOUDAL  
JESSEN**

Trafikskabet Movia  
jtj@moviatrafik.dk

”Først former vi byerne, så former de os”. Udtrykket er en let omskrivning af et Churchill-citat, som den danske arkitekt og byplanlægger Jan Gehl efterfølgende har brugt til at beskrive samspillet mellem de bygninger, vi bor i, og den måde vi lever på. Tankegangen kan føres videre til den måde, vi bevæger os rundt på, og citatet kan meget vel udbygges med ”og bestemmer, hvordan vi transporterer os”.

Gode forhold for kunderne i busser og tog, cyklister og gående er med til at skabe aktive byrum og sunde borgere. Men en effektiv og driftssikker bus er helt afhængig af, at der er plads til den de rigtige steder i byen, ligesom rammerne for cyklister og gående er afgørende for, hvordan et byrum i sidste ende vil blive brugt af dens beboere. Den kommunale planlægning kan være en langstrakt proces, hvor der skal tages hensyn til alt lige fra natur- og miljøbeskyttelse over museums- og hegnslov til vej- og byggelove. Men hvis ingen taler den kollektive mobilitet frem og sørger for at have øje for den rolle, som den kollektive transport kan spille, når planlæggeren sætter stregerne i sit lokalplansforslag, så er risikoen for, at planlægningen ikke tager højde for mobilitetsperspektivet desværre meget stor.

De 45 kommuner og to regioner på Sjælland har med Movias Mobilitetsplan 2020 aftalt rammerne for udviklingen af den kollektive mobilitet på Sjæl-



Gode forhold for kunderne i busser og gående er med til at skabe aktive byrum og sunde borgere Copyright: Movia Foto: Ulrik Jantzen

land for de kommende fire år. En af planens 12 indsatser er, at kommuner og regioner sammen med Movia skal planlægge for god mobilitet allerede i den fysiske planlægning. For at kunne leve op til det mål, indgår Movia aktivt i samarbejdet med kommuner og regioner som den kompetente samarbejdspartner, der kan handle og sætte relevante kompetencer i spil - som fx analyser af rejsemønstre, passageropland og pendlingen til og fra arbejdspladser og uddannelser. »

## Et kig gennem byplanlæggerens øjne

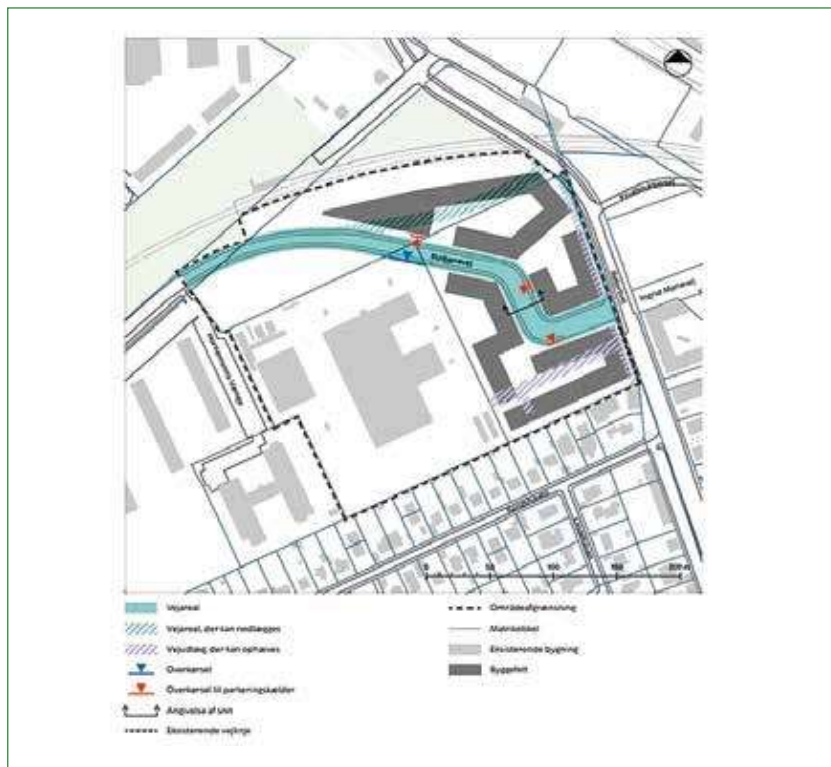
I Movia øver vi os på at fremme den del af den kommunale velfærd, som omhandler busserne, og på at sætte lys på den kollektive mobilitets rolle i kommunernes fysiske planlægning i tæt samarbejde med trafikbestillerne - altså dem der har ansvaret for kollektiv mobilitet i kommunerne. Movias samarbejde med kommunerne om udviklingen af lokalplaner har selvfølgelig forskellig karakter og omfang og afhænger blandt andet af kommunens interne organisering og størrelse.

Typisk er busbestillingen organisatorisk placeret i afdelingen for vej og park, mens medarbejderne med ansvar for fysisk planlægning hører til i en planafdeling. I særlige tilfælde oprettes sekretariater for by- eller havneudviklingsområder, hvor det ikke er selvsagt, at mobilitetsvinklen er en integreret del af organiseringen. Det betyder, at lokalplanlæggere, trafikplanlæggere, udviklingsansvarlige og trafikbestillere mange steder ikke nødvendigvis sidder skulder ved skulder og derfor har varierende grad af kontakt og kendskab til, hvad der er i gang. Hvis vi i Movia skal lykkes med at give bidrag til planlægningen for god, kollektiv mobilitet, skal vi sammen med kommunerne løfte blikket og se verden fra en planlæggeres synsvinkel, hvor fokus på byliv og byrum, på æstetik, belægning og træer er i centrum.

### Kommuneplaner er koblet til kollektiv mobilitet

Sammenhængen mellem trafik og den kommunale planlægning er fastlagt i Planlovens §11E stk. 1 nr. 16:

"Kommuneplanen skal ledsages af en redegørelse for planens forudsætninger, herunder om kommuneplanens sammenhæng med den statslige trafikplan og trafikselskabernes trafikplan for offentlig service."



I lokalplanforslaget indgår en omlægning af en eksisterende vej. Det nye vejforløb er blandt andet tilpasset bussernes kørekurver, og i den endelige projektering fastlægges stoppestedets placering (fremgår derfor ikke af denne illustration) Vejtegning fra lokalplanforslag for Kulbanevej Øst

I et planlæggerperspektiv er det stoppestedernes og bussens opgave at give byrumsaktiviteter og bidrage med liv. De steder, hvor bussen møder byen, skal busserne og stoppestederne integreres som en del af byrummet. Et godt råd fra en tidligere byplanlægger er at tænke på en bus, som var den en bygning eller et anlæg. Det afsæt bringer naturligt de steder, hvor busserne interagerer med byens rum, og hvor definitionen af kantzonerne foregår, i centrum. For planlæggeren betyder ruter og køreplaner ikke det store. Det interessante er ikke, hvor bussen kører. Det interessante er de steder, hvor buspassagerens fødder rammer fortovet og dermed indgår som en aktiv deltager i byens rum. Når vi begynder at tale om mobilitetsformerne - busserne, cyklerne og de gående - som det, der leverer råstoffet til byen og derved sikrer det levede liv og et flow af mennesker, så rammer det mere ind i planlægningens fokus end det ellers lidt irriterende fyld på vejen, som bussen kan opfattes som.

### En vellykket proces for bæredygtig lokalplanlægning

Ved Vigerslev Allé Station i Københavns Kommune ligger et stort byudviklingsområde, der tidligere blandt andet husede Grønttorvet. Her har kommunen netop haft en lokalplan i høring, der giver mulighed for at udbygge et delområde - Kulbanevej Øst - med boliger og en daginstitution samt en omlægning af vejnettet. Området bliver udviklet af boligudviklingsvirksomheden Bonava Danmark. I forarbejdet til lokalplanen har Københavns Kommune inddraget Movia som part i processen. I dispositionen for lokalplanområdet er bussen altså tænkt tidligt ind. Som med alle planer for arealanvendelse er det sådan, at arealet kun kan bruges en gang - og hvis de centrale funktioner ikke er tænkt ind fra start, skaber det udfordringer sidenhen. Med rådgivning fra Movia har Københavns Kommune i lokalplanen reserveret det relevante areal, så det er muligt at planlægge for gode stoppesteder og tage hensyn til busser-

nes kørekurver. Konkret en vejstrækning som giver plads til et busstoppested og en svingbane.

Movias samarbejde med Københavns Kommune om lokalplaner har principielt samme form fra gang til gang: Hvis kollektiv mobilitet er et relevant emne i udarbejdelsen af en given lokalplan, tager trafikbestillerne i økonomiforvaltningen initiativ til at indhente Movias bidrag til forslaget i en dialog mellem trafikbestilleren, Movia, lokalplanlæggeren og trafikplanlæggeren.

Forslaget til lokalplan for Kulbanevej Øst matcher kommunens udstukne linjer fastlagt i kommuneplanen og mål for mobilitet med blandt andet begrænset mulighed for bilejerskab med afsæt i den fastsatte parkeringsnorm samt gode forhold for fodgængere og cyklister. For nuværende er området præget af meget gennemkørsel og tung trafik. I lokalplanen bliver der lagt op til, at vejen bliver omdannet til en vej gennem et boligområde med få biler og mange cyklister, gående og brugere af kollektiv transport i tråd med kommunens klimaplan, der sætter et mål for bæredygtig transportadfærd: I 2025 skal mindst 75 % af alle ture ske til fods, på cykel eller med kollektiv trafik.

Ud over målsætninger for modal split (transportmiddelfordelingen) kan bæredygtigheds certificeringer af nye byområder være med til at styrke den kollektive mobilitet. Bæredygtigheds certificeringer er traditionelt metoder til at øge graden af bæredygtighed i et byggeri. Københavns Kommune har besluttet at anvende certificeringssystemerne DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen), Svanemærket eller tilsvarende, hvis entreprisen på et kommunalt byggeri eller en omfattende reovering overstiger 20 millioner kroner. Men også nye byområder har mulighed for at blive bæredygtigheds certificeret, hvilket blandt andet indeholder krav til god kollektiv mobilitet. For private byggerier er der tale om frivillighed med hensyn til certificering, og konkret stiler Bonava mod, at byggerierne bliver svanemærkede.

### Planloven giver mulighed for udbygningsaftale

Planlovens § 21b åbner mulighed for, at en grundejer kan tage initiativ til en frivillig aftale med kommunen om at bidrage til udbygningen af infrastruktur i de tilfælde, hvor grundejeren finder det hensigtsmæssigt i forhold til udnyttelse af sin ejendom.

I forbindelse med lokalplanforslaget for Kulbanevej Øst planlægger Københavns Kommune og Bonava Danmark at indgå en frivillig udbygningsaftale om infrastrukturanlæg, som blandt andet indbefatter etablering af et signalreguleret kryds samt vejudvidelse for at give plads til en busløkke og svingbane.

### Forskellige planer, samme emne: Transport

I kommunernes fysiske planlægning indgår mobilitet naturligvis i kommune- og lokalplaner samt i særlige mobilitetsplaner. Lokal- og kommuneplanen er dog ikke det eneste værktøj til at fremme bæredygtig mobilitet gennem planlægning. Området bliver også behandlet i en række andre planer og strategier på både statsligt og kommunalt niveau. Seneste skud på stammen er DK2020, hvor en række kommuner har tilsluttet sig Realdanias initiativ om at udvikle lokale klimahandlingsplaner, der lever op til Parisaftalens målsætninger. Transport og mobilitet vil være en naturlig del af initiativet. Ligeledes har regeringen indgået klimasamarbejdsaftaler med en række kommuner, hvor der er særligt fokus på grøn omstilling af den kollektive transport. Endeligt har også private og offentlige bygherrer mulighed for at indarbejde bæredygtig

mobilitet i store udviklingsområder som særskilte mobilitetsplaner for det pågældende område eller via certificeringsordninger for bæredygtighed. Særligt certificeringsordninger er en ny mulighed for at arbejde med bæredygtig transport i planlægningen, da det er drevet af et frivilligt ønske om at opnå en udmærkelse, i modsætning til de planmæssige krav vi kender fra den fysiske planlægning.

I 2019 blev Movia inviteret til et samarbejde med revidering af de danske DGNB-kriterier for bæredygtige byområder. Her har det været spændende at kombinere Movias viden inden for kollektiv mobilitet fra den store skala med overordnede strategiske bus- og toglinjer med den nære skala for mennesker, der rejser bæredygtigt. Konkret har Movia bidraget med input om stoppestedsforhold, sti- og gangforbindelser til bygninger samt opkobling til eksisterende bus- og toglinjer. ●

### Fem måder at tænke bæredygtig mobilitet mere ind i planlægningen

1. Vi vil gerne hjælpe, når og hvor vi kan - Movia og de øvrige trafiksselskaber har kompetencer til fx at vurdere passagerpotentiale og sikre sammenhængende mobilitetsløsninger.
2. Brug mobilitetsperspektivet til at styrke det tværfaglige samarbejde - fx mellem bestillingen af kollektiv transport og byplanlægning. Tag på studieture sammen - også ture i egen kommune. Det giver fælles referencer, inspiration og indblik i muligheder og udfordringer.
3. Brug mobilitetsplaner til at forankre mål for bæredygtig mobilitet i den fysiske planlægning.
4. Undersøg og benyt mulighederne for at få developere til at bidrage med etablering af infrastruktur - stort som småt.
5. Ring til os, hvis du er i tvivl om noget eller har brug for input - dit mobilitetsselskab er til for det selv samme!