

MOBILITETSKNUDEPUNKTER

Denne special session præsenterer erfaring fra forskere og praktikere, der arbejder med de forskellige lag, der skaber et mobilitetsknodepunkt.

For at transportsektoren skal komme i mål med at reducere sit klimaaftryk, er det nødvendigt at vores mobilitet bliver mere bæredygtig. Og for at det skal lykkes er der mange forskellige værktøjer som kan og skal tages i brug. Et af disse værktøjer er mobilitetsknodepunktet, som gør det muligt at skifte transportform under en rejse, og som samtidig er sociale mødesteder og samlingspunkter både i byer og i landdistrikterne. Men for at disse mobilitetsknodepunkter fungerer, er det vigtigt at toget eller bussen går til tiden, at billetten er billigere end bilen, at ruterne forbinder relevante steder, og at man kommer hurtigt frem. Men det handler også om vores mobilitetsadfærd og -vaner, og om hvordan vores byer, byplanlægning og vejnetværk er skruet sammen, fordi mobilitetsknodepunkterne indgår i det komplekse mobilitetssystem, som udgør limen i vores samfund.

Sessionen består af en kort introduktion til mobilitetsknodepunkter og deres rolle i et bæredygtigt mobilitetssystem, og præsentation af erfaringer med forskellige typer af mobilitetsknodepunkter og transitorienteret by- og landsbyudvikling i forskellige danske kontekster.

Moderator: Sofie Kirt Strandbygaard, skst@niras.dk

OPLÆG 1: INTRODUKTION TIL MOBILITETSKNUDEPUNKTER: POTENTIALER OG FORHÅBNINGER

En mere bæredygtig transportsektor er en sektor, som er mindre afhængig af den private bil end hvad tilfældet er i dag. Den bæredygtige mobilitet skal kunne præsentere nogle gode alternativer til bilen, både til hverdag og til ekstraordinære transportbehov, så det ikke opleves som et fravalg af komfort eller fleksibilitet at vælge kollektiv eller aktiv transport frem for bilen. Og netop den adfærdsændring, der er nødvendig, er den bæredygtige mobilitets store udfordring, men muligvis, sandsynligvis, er mobilitetsknodepunktet en central platform for denne adfærdsændring.

En adfærdsændring kræver at den kollektive transport ikke håndteres som et særskilt mobilitetstilbud, men som en inkorporeret del af byplanlægning og lokalsamfund. Alt påvirker vores mobilitetsvalg. Når den lokale Brugs ligger ud til en stor parkeringsplads, og ikke op ad stationen, så præsenterer man bilen som det indlysende transportvalg, samtidig med at det påvirker vores opfattelse af stationen som en aktiv del af byen. Lokalt kan et busstop være med til at underbygge et socialt knudepunkt ved den lokale legeplads, gadekær og genbrug, men hvis alt ligger spredt, så er det svært at understøtte den tankegang som både skaber socialt bæredygtige lokalsamfund og bæredygtig mobilitet.

Oplægget ser på grundpræmisser for etablering af et mobilitetsknodepunkt.

Sofie Kirt Strandbygaard, PhD, seniorkonsulent i bæredygtig mobilitet, NIRAS

OPLÆG 2: PUBLIC TRANSPORT AND URBAN DESIGN – WALKING DISTANCES, TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD), AND CITY INFORMATION MODELLING (CIM)

Walking distances conventionally define service areas for public transportation and urban growth boundaries for Transit-Oriented Development (TOD). Urban designers accordingly draw rings around transit stops and arrange transit-supportive land uses within 10-minute walksheds. Alternatively, TOD can be understood as commercialization and public space patterns unfold through viewsheds around transit stops. These amoebic TOD patterns of public spaces that are much smaller than conventional walking radii imply a perceptual experiencing urban space. City Information Modelling (CIM) is a theoretical framework and software to analyze perception of urban spaces and design for integration of public transport in competition with private cars. This session will present the TOD concept and CIM framework to integrate stations in cities.

Todor Stojanovski, PhD, Researcher, KTH Royal Institute of Technology, Stockholm

OPLÆG 3: DESIGNSTRATEGIER FOR KNUDEPUNKTER I MINDRE BYER OG LANDOMRÅDER

Hvordan skaber vi funktionelle og attraktive mobilitetsknudepunkter med en stærk sammenhæng til det omkringliggende lokalområde? Det er studerende på Aalborg Universitet (Urban Design), Region Syddanmark, Fynbus, Middelfart Kommune og Assens Kommune gået sammen om at udforske gennem projektet 'Designstrategier for knudepunkter i mindre byer og landområder'.

Knudepunkter er skiftsteder mellem transportmidler, men de kan være meget mere end det. Med projektet har vi ønsket at udforske både hvordan vi skaber god adgang til den kollektive transport og understøtter sammenhæng mellem transportformer samt hvilken rolle knudepunktet kan spille i byen / lokalområdet, hvilke funktioner og tjenester knudepunktet kan tilbyde og hvordan ventetid bliver til kvalitetstid. I projektet er der taget udgangspunkt i stedernes potentiale, og inddragelse af lokalsamfundet er vægtet højt. Designstrategierne er skabt på baggrund af dialog med lokale borgere og interessenter samt med bevidsthed om kontekst og skala, i forhold til design, funktionalitet, liv og identitet.

Ønsket med projektet har været at få et nyt perspektiv på, hvordan vores mindre byer og landområders mobilitetsknudepunkter kan tage form og både blive attraktive steder at "koble på" den kollektive transport og samtidig blive attraktive steder i lokalområdet.

Ditte Lanng, PhD, lektor på Arkitektur og Medieteknologi, Aalborg Universitet, og Anne From, konsulent hos Regional Udvikling, Region Syddanmark

OPLÆG 4: LOKALTOGSTATIONER – UDFORDRINGER OG POTENTIALER FOR MINDRE KNUDEPUNKTER

Det seneste halve år er seks forskellige lokaltogstationer på Sjælland blevet analyseret, for bedre at forstå hvordan disse stationer fungerer i relation til pendling, og hvordan brugerne oplever stationerne, med særligt fokus på tryghed. De seks stationer repræsenterer forskellige geografier, stationstyper, og relationer mellem by og station. Formålet har været at lave en undersøgelse af, hvordan lokaltogstationer kan blive mere attraktive for brugerne.

Undersøgelsen viser bl.a. at stationerne har meget forskellige pendlerprofiler, og at løsningerne derfor bør tilpasses brugernes forskellige behov. Desuden viser undersøgelsen at der er et uudnyttet potentiale i at integrere stationerne bedre med den by de er placeret i og servicere med kollektiv transport. Oveni fremstod tryghed på stationerne i nogle tilfælde problematisk. Flere steder ville trygheden kunne forbedres markant med enkle, relativt billige, greb.

Julie Buschardt, urban designer, seniorkonsulent i bæredygtig mobilitet, NIRAS