

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

trafikdage
NY VIDEN & NETVÆRK

Hvordan man former en mobilitetskultur fra starten - erfaringer fra udviklingen af mobilitet i Fælledby 2025–2028

Robert Joseph Martin, robert@betamobility.com
Beta Mobility

Abstract

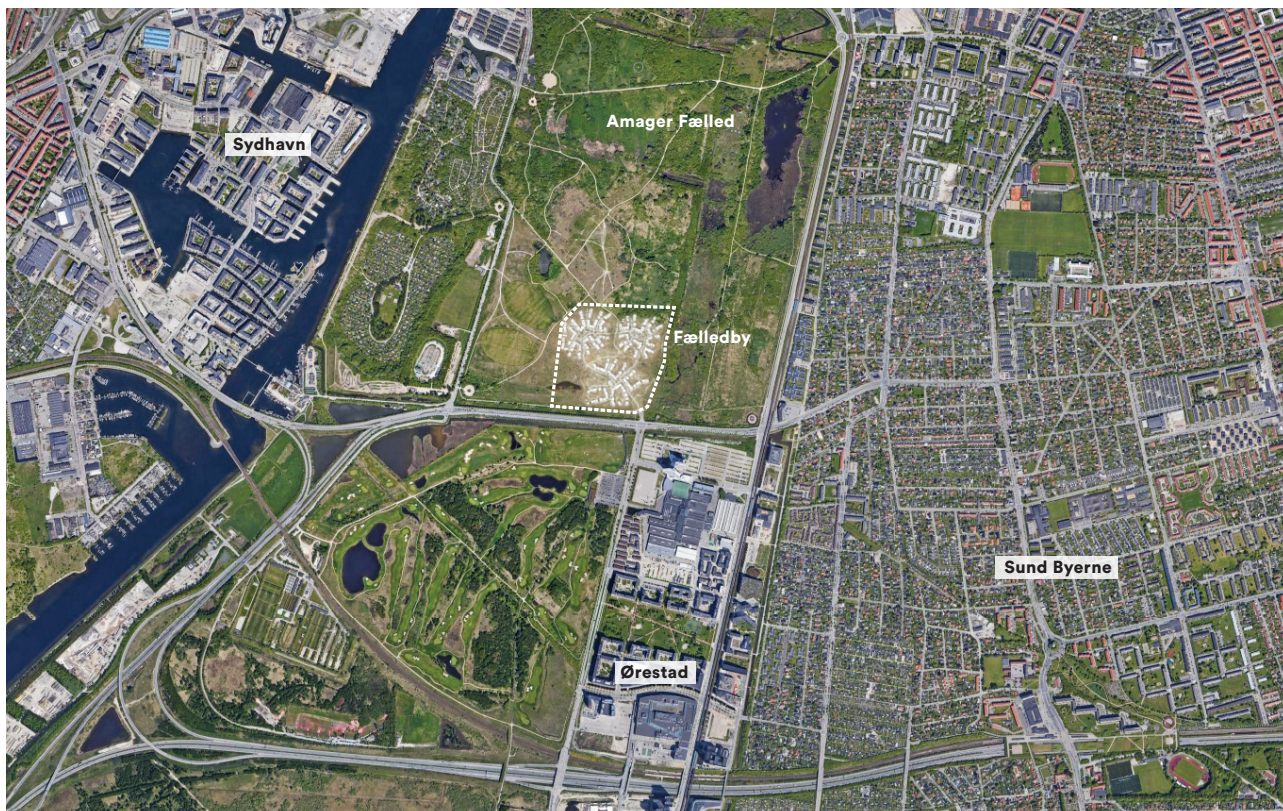
Fælledby er en ny bæredygtig bydel under opførelse ved Amager Fælled i København. Bydelen er udviklet med en ambition om at fremme aktiv transport og delemobilitet og skabe strukturelle rammer for en bilfri hverdag. I samarbejde med Beta Mobility etablerer byudviklingsselskabet Fælledby P/S et midlertidigt mobilitetstov, der fra april 2025 skal fungere som testplads for nye mobilitetsløsninger. Testperioden strækker sig frem til 2028 og skal give indsigt i, hvordan mobilitet bedst organiseres i nye bydele – og hvordan en privat aktør kan tage aktivt ansvar for at forme en mobilitetskultur. Projektet fokuserer på partnerskaber, brugeradfærd, driftsmodeller og muligheden for at skalere løsninger til resten af Fælledby.

1. Fælledby – en bilfattig bydel med ambitiøse mobilitetsmål

Fælledby er en ny bæredygtig bydel under udvikling ved Amager Fælled i København. Med naturen som nærmeste nabo og en stærk ambition om at fremme aktiv transport, mikromobilitet og delemobilitet, er Fælledby fra starten designet til at understøtte en bilfri livsstil. Bydelen realiseres af Fælledby P/S med Henning Larsen Architects som hovedarkitekt. Masterplanen blev udpeget i 2019, lokalplanen vedtaget i 2021, og de første beboere forventes at flytte ind i 2025.

Fælledbys tilgang til mobilitet er tæt forbundet med Københavns Kommunes mobilitetsstrategi, som har målsætningen om, at højst 25 % af alle ture til, i og fra byen i 2025 skal foregå i bil. For at understøtte denne målsætning er bilparkeringsnormen i Fælledby fastsat til 1 plads pr. 250 m² boligetageareal, svarende til omkring 0,4 bilpladser pr. bolig. Cykelparkeringen følger en høj norm med 4 pladser pr. 100 m², herunder krav til både ladcykler, gæsteparkering og aflåste faciliteter.

At bo i en bilfattig bydel har stor betydning for beboernes hverdag. Færre biler i gadebilledet skaber tryggere byrum, lavere støj og mere plads til fællesskab og aktivitet. Men det stiller også krav til tilgængeligheden af alternative løsninger. Særligt i de første år, hvor infrastrukturen er midlertidig, og hvor faciliteter som supermarked, skole og daginstitutioner endnu ikke er etableret, er der risiko for, at behovet for bil vinder over ambitionen om bæredygtig transport. Det gør det afgørende at tilbyde velfungerende alternativer allerede fra dag ét.



Figur 1: Kortet viser placeringen af Fælledby i forhold til andre bydele i København. Billede: Henning Larsen.

2. Mobilitet fra starten: midlertidige rammer med langsigtet betydning

De første år af Fælledbys levetid bliver præget af byggeplads, midlertidige veje og en endnu ufærdig by. Det gør det ekstra udfordrende at etablere en hverdag uden bil. Alligevel er det i netop denne periode, at vaner dannes. Lykkes det ikke at fremme bæredygtige transportformer i denne fase, bliver det vanskeligt at ændre adfærden senere. Derfor arbejder Fælledby P/S målrettet med at skabe en mobilitetskultur fra begyndelsen. Det kræver både fysiske løsninger og sociale og økonomiske incitamenter, som gør det nemt, trygt og attraktivt at vælge alternativer til privat bil.

Som en del af denne indsats etableres et midlertidigt mobilitetstov i tilknytning til de første 241 boliger. Torvet skal fungere som testplads for delte transportformer, herunder delecykler, deleladcykler og el-delebiler. Derudover integreres funktioner som pakkebokse, madskabe, cafe og opholdszoner, som kobler mobilitet med dagligdagens øvrige behov. Mobilitetstovet vil være i drift frem til 2028, hvor den kommende skole i bydelen efter planen står færdig på samme lokalitet. I testperioden afprøves både tekniske løsninger, partnerskaber, brugerkommunikation og driftsformer. Hensigten er at lære, hvad der virker – og hvad der ikke gør – inden mobilitetsmodellen skaleres til resten af Fælledby.



Figur 2: Aksonometrisk visning af mobilitetstorv. Billede: Beta Mobility.

3. Tidlig brugerinvolvering og løbende læring

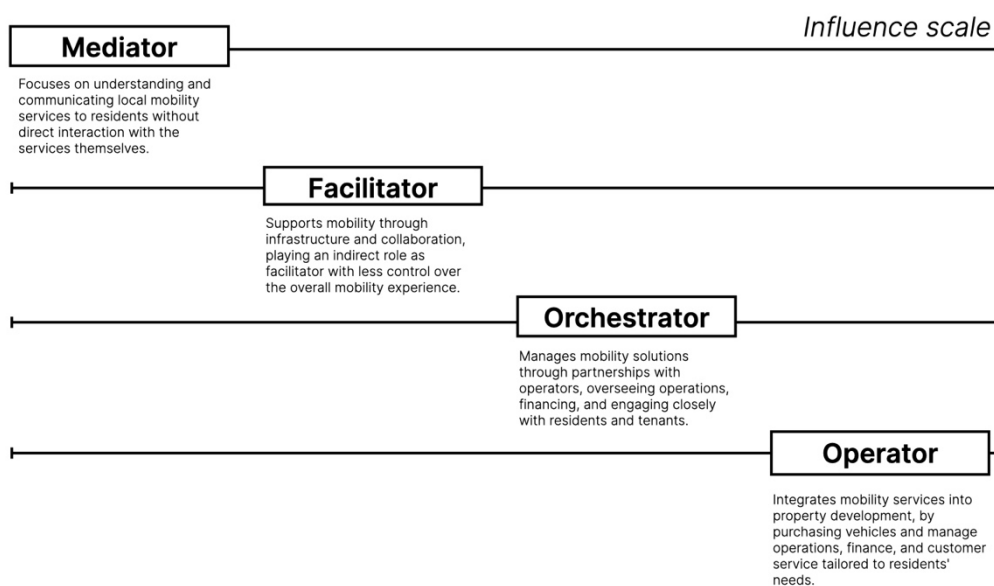
Testperioden 2025–2028 giver mulighed for at eksperimentere og lære i takt med, at bydelen vokser. Med en begrænset og overskuelig beboergruppe i de første år kan der gennemføres kvalitative undersøgelser, spørgeskemaer og brugerdialog, som giver værdifuld viden om faktiske behov og adfærd. Formålet er ikke blot at måle tilfredshed, men at udvikle et system, der kan tilpasses og skaleres. Det kræver løbende justering, tæt koordinering med operatører og et blik for, hvordan mobilitet hænger sammen med beboernes samlede oplevelse af at bo i Fælledby.

Som en del af projektet bliver fremtidige beboere allerede spurgt ind til deres mobilitetsvaner og behov allerede i forbindelse med boligkøb eller leje gennem ejendomsmægleren. Disse data bruges til at planlægge mobilitetstilbud, der passer til den konkrete beboersammensætning. Det gør det muligt at tilpasse eksempelvis antal og type af delebiler, ladcykler og øvrige mobilitetstjenester, allerede inden indflytning.

4. Beta Mobilitys rolle og rådgivning

Beta Mobility fungerer som rådgiver og samarbejdspartner i udviklingen af mobilitetstorvet. Rådgivningen omfatter både den fysiske udformning, valg af mobilitetspartnere, strategi for brugerinddragelse og udvikling af en bæredygtig driftsmodel. Et vigtigt spørgsmål i projektet er, hvilken rolle byudvikleren selv bør tage. Her arbejdes der med fire mulige roller: formidler, facilitator, orkestrator og operatør. I Fælledby afprøves en orkestratorrolle, hvor bygherren aktivt koordinerer mobilitetstilbud, men lader den daglige drift og kundeservice varetages af eksterne aktører.

Property Developer Roles



Figur 3: Oversigt over de roller, bygherrer kan tage i forhold til mobilitet, organiseret efter indflydelse og investeringsniveau. Billede: Beta Mobility.

5. Mobilitet som en integreret del af byudvikling

Fælledby viser, hvordan mobilitet kan tænkes ind som et strategisk greb i byudvikling – og ikke blot som et spørgsmål om infrastruktur. Ved at prioritere test, læring og tidlig brugerinvolvering er ambitionen at skabe en mobilitetskultur, hvor bilen ikke er førstevalg. Det handler ikke om forbud, men om at gøre de bæredygtige alternativer så tilgængelige og velfungerende, at behovet for bil reelt mindskes.

Men mobilitet skabes ikke alene gennem planer, strategier og arkitektoniske visioner. Det kræver, at de rette aktører – både offentlige og private – bringes sammen i tide, og at der skabes klarhed om roller, ansvar og investeringer. Hvis ambitionen om bilfattige bydele skal realiseres, må mobilitet ses som noget, der aktivt organiseres, forvaltes og justeres over tid. Det forudsætter en koordineret indsats mellem bygherrer, operatører, myndigheder og beboere, hvor mobilitet ikke bare er noget, man planlægger – men noget, man gør.

Erfaringerne fra Fælledby kan være med til at forme nye standarder for, hvordan mobilitet integreres i udviklingen af fremtidens byområder – ikke kun i visioner, men i drift og praksis.