

Vestbyen i Aalborg

Fremtidens bydel med fokus
på mobilitet, klima og byliv

VEJFORUM den 8/12 2021
A5 - Mobilitetsplanlægning



Indhold

Indflyvning

Visionen

Baggrundsanalyserne

Vestbyen i dag

Idekataloget

Nabogaden

Hvad sker der nu?



Hvorfor gaderne i Vestbyen?

Politisk ønske om byudviklingsplan

Borgerinddragelse er i fokus

Klimaforandringer skal håndteres

Gaderum trænger til fokus

Bilparkering fylder meget

Lavt bilejerskab

Plusbus og nedgravede containere

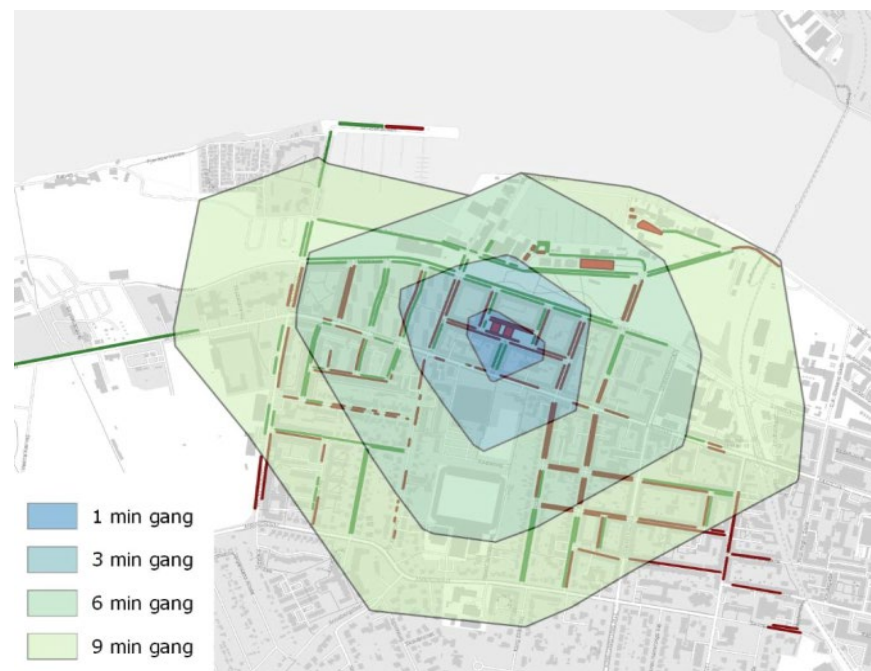
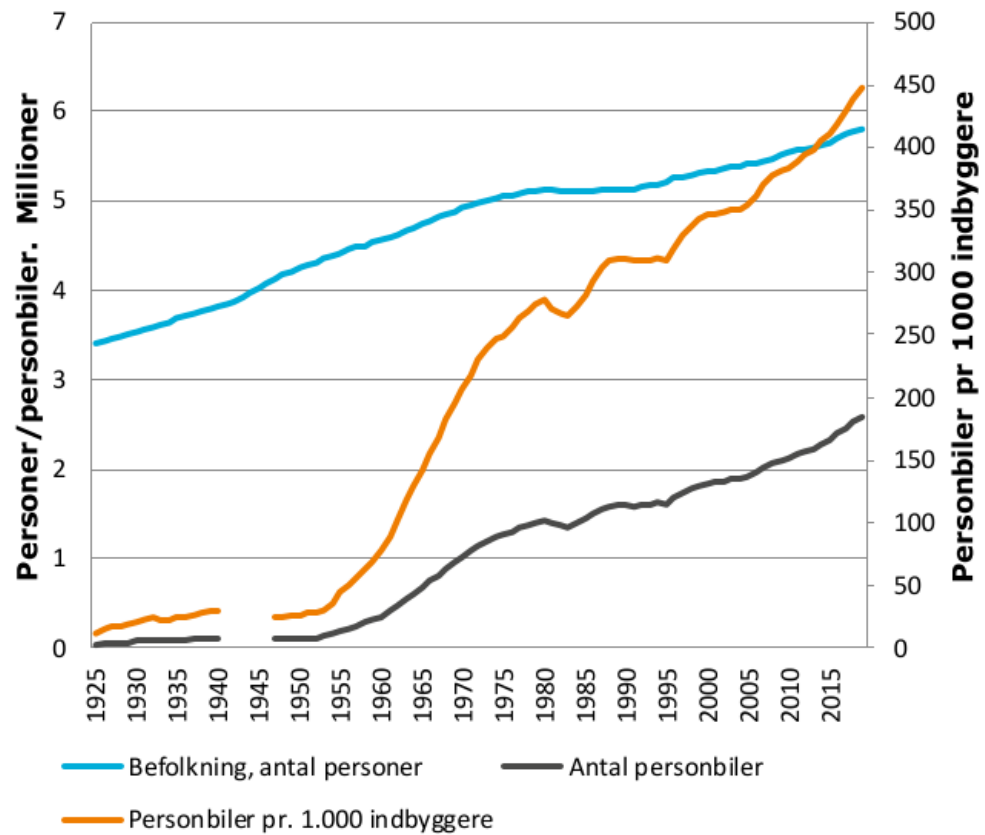


Visionen for Vestbyen

*"VESTBYEN SKAL BLIVE TIL
FREMTIDENS GRØNNE,
BÆREDYGTIGE BYDEL"*



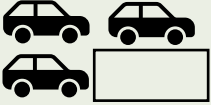
Analyse af parkering



Analyse af parkering

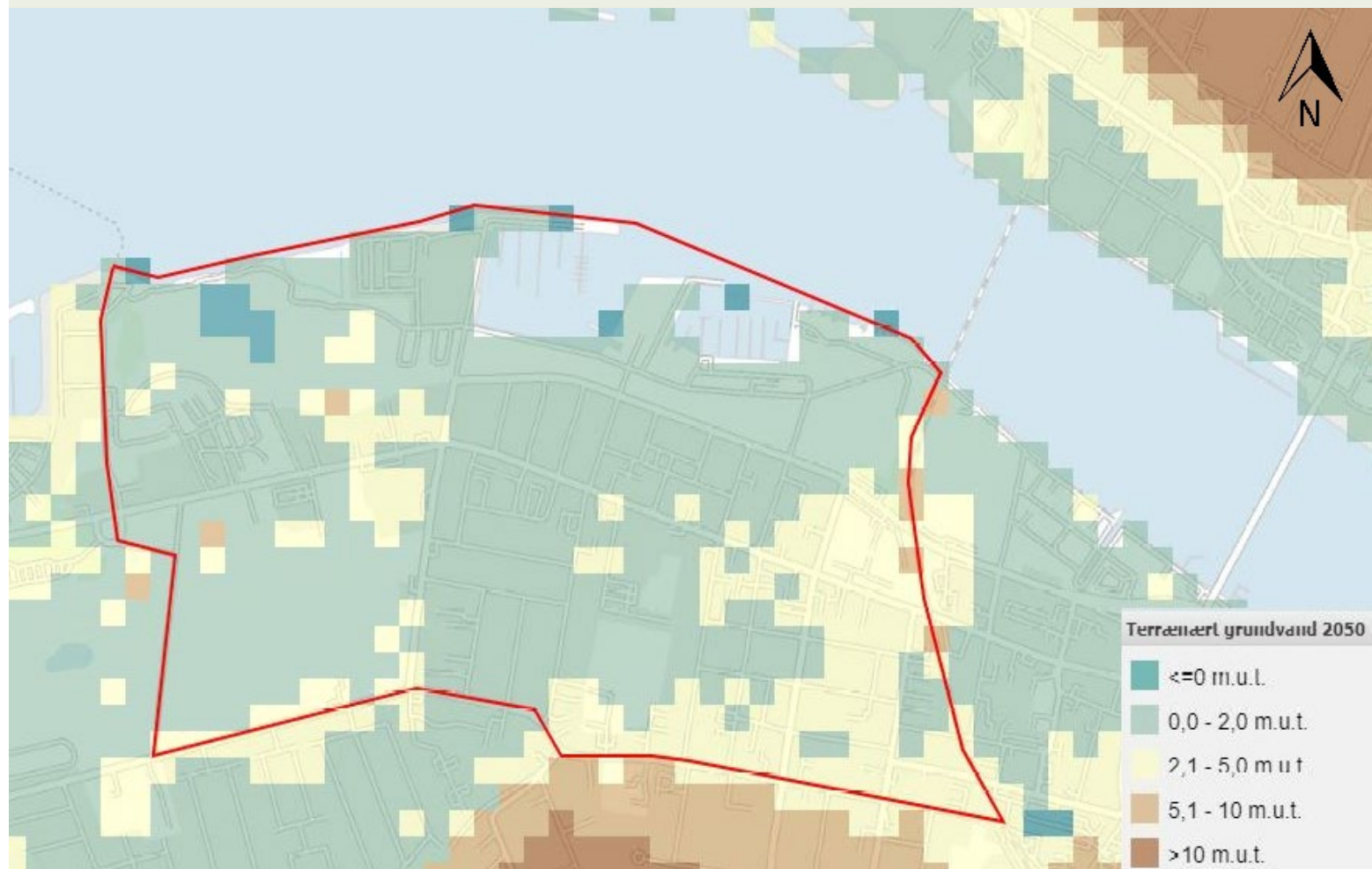
KONKLUSION

- Der findes ledige p-pladser i Vestbyen i dag indenfor ca. 10 min gang til din bolig.
- I praksis – de kan være svære at finde
- I den nære fremtid forventes antallet af biler at stige

				
Eksisterende uden Plusbus	0			
Kort tidshorisont med Plusbus	1			
Mellem tidshorisont med Plusbus	2.1			
Mellem tidshorisont med Plusbus	2.2			
Lang tidshorisont med Plusbus	3.1			
Lang tidshorisont med Plusbus	3.2			

Analyse af Klimaudfordringer

Terrænnært grundvand i år 2050

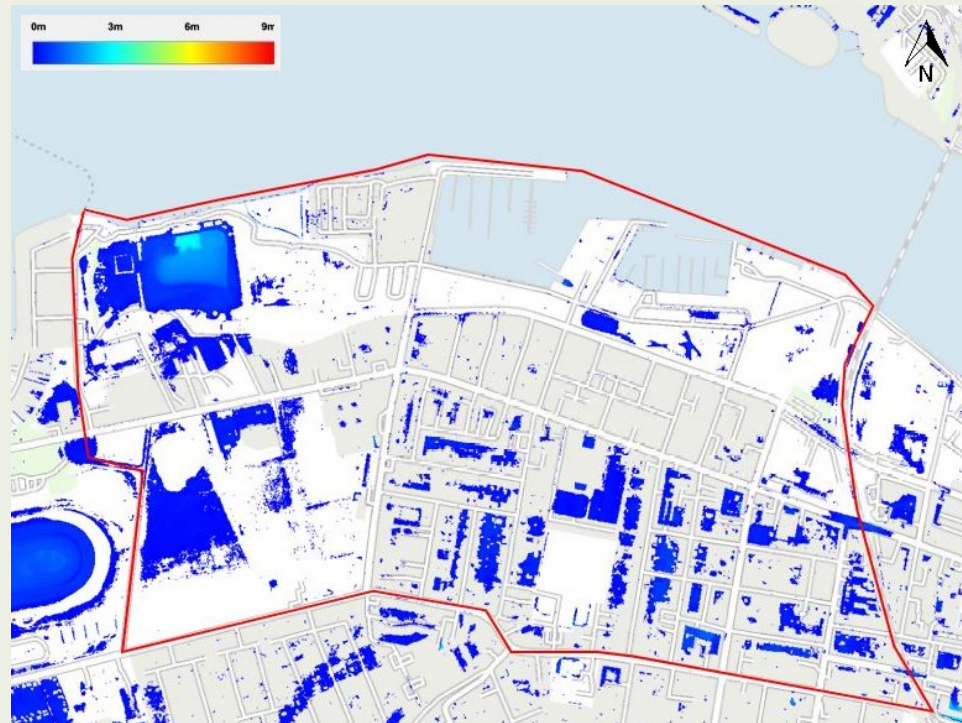
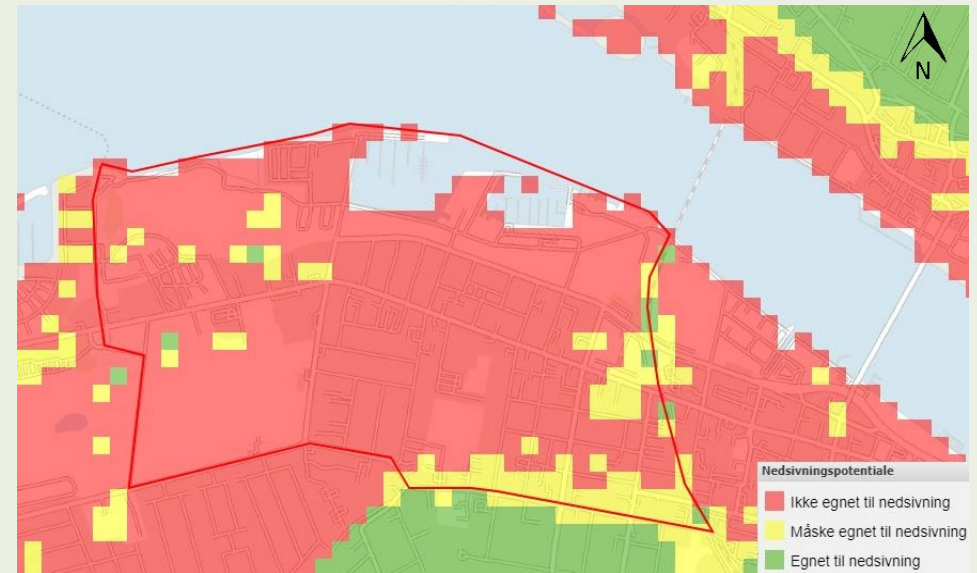


Analyse af Klimaudfordringer

Overfladevand

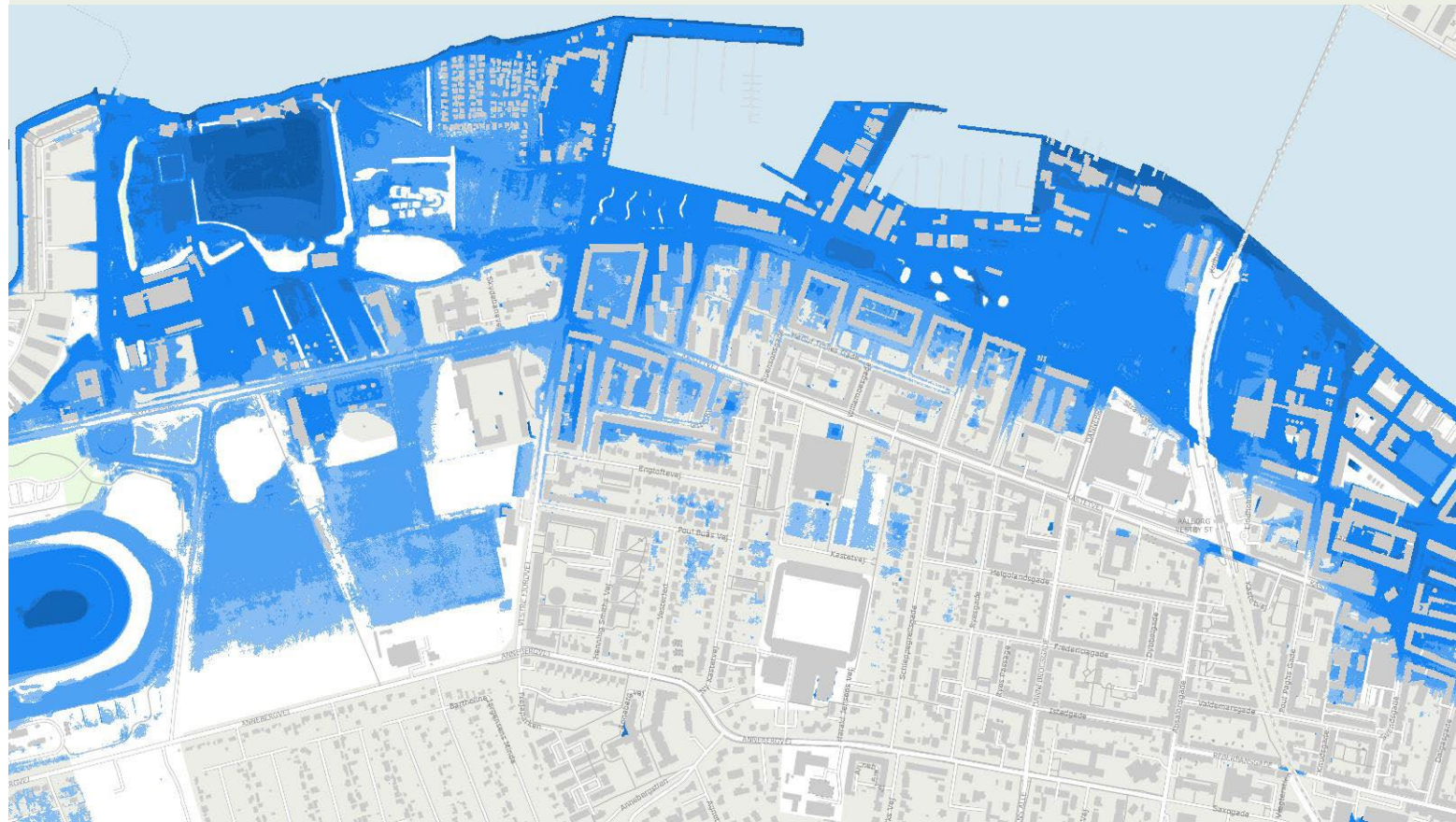
Nedsivningspotentiale

Bluespot



Analyse af Klimaudfordringer

Havvandsstigning i år 2100



Kortlægning af FN's verdensmål

Eksempel



11.7

Inden 2030 skal der gives universel adgang til sikre, inkluderende og tilgængelige, grønne og offentlige rum, især for kvinder og børn, for ældre mennesker og for personer med handicap.



Handlinger

Mulige handlinger: Terrænparkering omdannes til grønne områder.



Indikatorer

Den gennemsnitlige andel af bebyggede områder i byer, der er åben tilgængelig for offentlig brug for alle, opdelt på køn, alder og personer med handicap.

Effekt

Høj positiv effekt



Vestbyen i dag

*"VESTBYEN SKAL BLIVE TIL
FREMTIDENS GRØNNE,
BÆREDYGTIGE BYDEL"*



Rekreativ klimatilpasning

- Overfladevand – ved skybrud kan der hurtigt opstå problemer.
- Fjordvand – det forventes at vandspejlet i Limfjorden stiger hvilket øger risiko for oversvømmelser.
- Grundvand – står højt i dag og i fremtiden - der vil ikke være væsentligt mulighed for at nedsive.

Bæredygtig mobilitet

- Dagens adfærd understøtter ikke visionen.
- Parkering – Forholdet mellem udbud og efterspørgsel forventes at blive større.
- Trængsel – i morgen- og eftermiddagsspidstimen opleves på flere vejstrækninger og i flere kryds trængsel.
- Emissioner – fossildrevne køretøjer forringer luftkvaliteten i Vestbyen.
- Støj – fossildrevne køretøjer støjforurener i Vestbyen.

Attraktive byrum

- Mange af Vestbyens boliggger benyttes i dag til kantstensparkering, hvilket ikke fremmer bylivet i Vestbyen.

Idekataloget



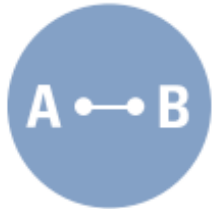
Idekataloget

*"VESTBYEN SKAL BLIVE TIL
FREMTIDENS GRØNNE,
BÆREDYGTIGE BYDEL"*



Rekreativ klimatilpasning:

- Håndtering af klimaudfordringen i forhold til fjordvand, overfladevand og grundvand
- En grønnere bydel



Bæredygtig mobilitet:

- Flere gående, cyklister og brugere af kollektiv trafik
- Færre biler og mindre trængsel på vejene
- En ny parkeringsløsning
- Færre emissioner fra fossildrevne køretøjer
- Mindre støj fra fossildrevne køretøjer



Attraktive byrum:

- Trygge og sikre byrum
- Mere liv i gaderummet
- Øget sundhed og livskvalitet

Idekataloget



01/ GADETRANSFORMATION

HØJ HØJ HØJ

A pyramid diagram with four levels. The levels are numbered 1, 2, 3, and 4 from bottom to top. Level 2 is highlighted with a thick black border.

- Mere liv i gaderummet
- Håndtering af klimaudfordringen i forhold til fjordvand, overfladevand og grundvand
- Flere gående, cyklister og brugere af kollektiv trafik



GADETRANSFORMATION



KLIMAGADER



NABOGADER



BØRNEBES BYDEL



VESTBYENS GADEPROFIL



MOBILITETSHUS



DYNAMISKE GADERUM



DEN BÆREDYGTIGE BYDEL



KAMPAGNER



06/ MOBILITETSHUS

EFFEKT



TYPE



PRIMÆRE SUCCESKRITERIER:

- En ny parkeringsløsning
- Mere liv i gaderummet

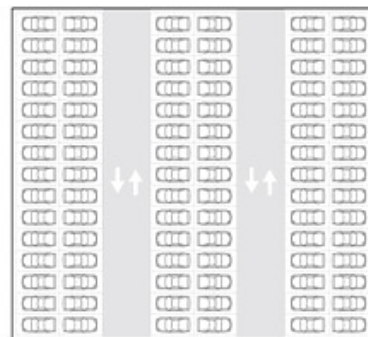
PROJEKTIDÉ

Håndtering af parkering er et centralt værktøj i forhold til at skabe en attraktiv bydel. Omfang, restriktioner og placering har betydning for bydelens beboere, erhverv og besøgende, men det har også betydning for selve bydelen. I dette projekt gennemføres en analyse af mulighederne for at samle parkering i større enheder, der kan sikre mere plads på gaderne og samtidig understøtte brugen af andre transportformer.

Målet er at udarbejde fremtidens parkeringshus, der indeholder mere end blot parkering af biler. Mobilitetshuset skal bruges dynamisk til forskellige aktiviteter og services. Der skal derfor ikke kun skabes plads til parkerede biler, men mobiliteten skal sammentænkes med understøttende funktioner og services. Dette kan skabe en ny parkeringsløsning, der bidrager positivt til byrummet for andre end blot bilisterne. Mobilitetshuset skal være et knudepunkt for mobilitet og bidrage til byliv og et trygt miljø omkring huset.

Projektet skal ses som opfølgning på Mobilitet 2040, der giver retningslinjer for, hvordan der skal prioriteres mellem bilisternes umiddelbare ønsker og hensynet til at skabe en god og bæredygtig by for alle.

LØSNINGSFORSLAG



Illu. 22.1: Principiel indretning af et større parkeringshus, der sammentænker mobilitet, byrum/byliv og det grønne samt optagelse af hvor meget plads et P-hus potentielt efterlader i gaderummet.

POTENTIALER

Parkering rummer på en og samme tid muligheder og udfordringer. Der skal i første omgang gennemføres en analyse af potentialet og konkrete arealer, hvor parkering kan samles i større enheder. Indretning af parkeringshuse kan tænkes som knudepunkter, der bidrager til attraktive overgange mellem bil og mikromobilitet som cykel og løbehjul. Delmobilitet med ladestationer, ladcykelstøtte, samkørselsstoppested og delebiler kan etableres i stueplan og med tiden udvides opad til de øvrige etager.

I stueetagen kan indrettes et distributionscenter, som kan kombineres med en social indsats, hvor lokale bliver en del af omfordelingen fra varevogn til cykel og cykelbudtransport. Ændringer i parkeringsstrukturen kan understøttes af andre indsatser, der informerer om parkeringsmulighederne og understøtter brugen af andre mobilitetsformer. Der kunne eksempelvis udarbejdes en mobilitetspækk med tilbud til alternativer til bilen afstemt med borgernes mobilitetsbehov.

REALISERING

Gennemførelse af analyse af muligheder og potentiale for at samle parkering kan umiddelbart gennemføres. Realiseringen og konkret anlæg af projektet er mere langsigtet og forudsætter en økonomisk og konceptuel afklaring af driften af mobilitetshuset. Der kunne med udgangspunkt i byudviklingsplanens vision og mål gennemføres en konkurrence om udformning med særlig fokus på at skabe et parkeringshus, der indtænker bæredygtig mobilitet, byrum og klimahensyn. Der kan laves en undersøgelse af borgernes mobilitetsbehov for at tilrettelægge, hvilke tilbud der skal tilbydes i en mobilitetspækk.

Mobilitetshuset vil ikke kun tilbyde parkering men være et hus med services såsom pakkeshops og offentlige toiletter, byliv eksempelvis idræt på forskellige niveauer og bæredygtighed eksempelvis solceller. Der arbejdes også med et tryghedsskabende design, i form af en åben og aktiv facade, og andre funktioner, der bidrager til liv omkring parkeringshuset, således borgerne ikke opfatter stedet som utrygt at opholde sig. Gennem et mobilitetshus får borgerne øget adgang til nye transport- og deleordninger.

AKTIONER

Analyse af fremtidigt parkeringsbehov
Afklaring af pladsføring, potentialer og eventuelle restriktioner
Afklaring af indhold (indrettes som knudepunkt)
Udarbejdelse af mobilitetspækk
Anlæg og drift
Evalueringsprogram (før-under-efter)



Illu. 23.1: Eksempel på mobilitetshus hvor der ikke kun er skabt plads til parkerede biler, men hvor mobiliteten er sammentænkt med understøttende funktioner og services både på facade og i indretningen

02/ KLIMAGADER

EFFEKT



HØJ



HØJ



LAV

TYPE



PROJEKTIDÉ

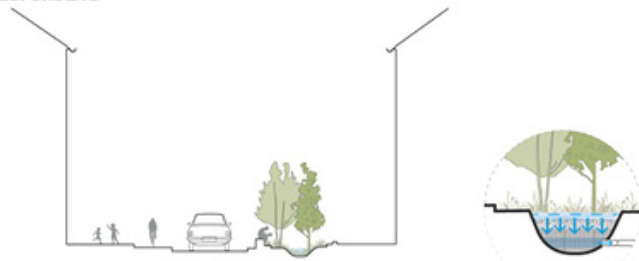
Dette projekt skal gennem forsøg med udvalgte klimagade(r) i Aalborg Vestby demonstrere, hvordan en gade kan sikres mod oversvømmelse ved kraftigere regnskyll som følge af klimaforandringerne. Klimagaderne tager udgangspunkt i nyeste viden inden for håndtering af regnvand.

Som grundlag for projektet er der gennemført en analyse af de eksisterende forhold i Vestbyen. Området er forholdsvis fladt, hvilket kan være en udfordring i forhold til håndtering af vand på overfladen, og samtidigt betyder afstanden til Limfjorden, at området kan være sårbart i forhold til fremtidige havstigninger. Generelt er området ikke nedslivningsegnet, og grundvandet er terrænnært. Risikoen for stormfloder, episoder med høj vandstand og havvandsoversvømmelse, forventes derfor at være stigende i fremtiden.

Formålet er at sikre Vestbyen mod skybrudshændelser ved at sammentænke klimatilpasning med byliv og rekreative aktiviteter. Der skal udpeges en eller flere gader med de rette forudsætninger i forhold grundvandsniveau og terræn. Efterfølgende gennemføres kortlægning og skitsering af mulighederne for at arbejde med rekreative vandløsninger, der håndterer overfladevandet og samtidigt styrker gadenes rekreative kvaliteter. Der kan også gennemføres forsøg med Stockholm-jord med efterfølgende evaluering.

Stockholmjord anvendes primært i Sverige, mens det i Danmark eksempelvis anvendes i Frederiksberg Kommune, hvor det anvendes som filtermateriale i regnbæde. Det er en filterjordstype, som kan sammensættes på forskellige måder afhængigt af anvendelsesformålet på projektlokaliteten.

LØSNINGSFORSLAG



Illu. 14.1: Principiel indretning af klimagade.

PRIMÆRE SUCCESKRITERIER:

- Trykke og sikre byrum
- Mere liv i gaderummet
- Håndtering af klimaudfordringen i forhold til fjordvand, overfladevand og grundvand
- En grønnere bydel

POTENTIALER

Materialets primære fordele er høj permeabilitet og gode vækstbetingelser for beplantning. Den høje permeabilitet sikrer, at større oplande ikke nødvendigvis kræver udlægning af store arealer til regnbæde. Derudover er beplantningsmulighederne i stockholmjord gode, herunder både i forhold til størrelsen på beplantningen samt antallet af eksempelvis træer. I modsætning til traditionel filtermuld er det muligt at foretage beplantning af træer direkte i regnbædet. Det øger mulighederne i forhold til kombineret håndtering af overfladevand og begrønning af byrummet.

Der findes endnu ingen dokumentation på renseeffekten af overfladevand gennem stockholmjord. Højt grundvandsspejl og fladt terræn er blandt udfordringerne i Vestbyen. Det vil ikke være alle gaderum, hvor implementering af denne afvandingstype vil være mulig, hvorfor der skal udvælges gader med lavt grundvandsspejl og terræn med hældning mod fjorden.

Der er behov for at indtænke klimaløsninger på gadeplan. Nogle idéer kunne være plantekasser med vandledning. En anden mulighed kunne være regnbæde, hvor vandet kan opholde sig og skabe på samme tid et grønt udtryk. Regnbæde giver pæne omgivelser i gadebilledet, hvor beplantningen udnytter vandet. De steder, hvor nedslivning ikke er mulig, kan vandet opsamles i dræn og regnvandsledninger. Ved større nedbør kan vandet dermed løbe til andre LAR-anlæg eller til afløbssystemet. En anden mulighed er grønne vægge, som dekorerer bymiljøet og opfrier byrummet. Væggene er opbygget ved montering af skinner, hvor net hægtes på. Netene fyldes op af vækstmedium (jord, sten), der tilbageholder vandmængderne.

REALISERING

Der skal i første omgang udpeges nogle forsøgsgader. Den tekniske del af klimaarbejdet foregår på to niveauer:

1. Analyse af "bassin volumener" samt arealbehov.
2. Bearbejdning af overordnet strategi for klimatilpasningen i Vestbyen. Det skal undersøges, hvor mange procent af arealet, der skal reserveres til LAR og håndtering af skybrud.

Et naturligt partnerskab vil være en konstellation af Aalborg Kommune i samarbejde med Aalborg Kloak og berørte beboere via boligforening, ejerforening eller udlejer og leverandør af Stockholm-jord. Desuden bør mobilitetsbehovet afdekkes sammen med forventninger til det nye gademiljø. Forsøget vil både give gadens beboere en grønnere gade med styrke løsning for håndtering af større vandmængder og adgang til transport- og deleordninger.

AKTIONER

Aftale med interessenter

Analise og konkretisering af klimaudfordringer og løsninger

Håndtering af terrænparkering som fjernes/flyttes

Detailplan for omdannelse af konkret gade

Evalueringssprogram (før-under-efter)



Illu. 15.1: Eksempel på et gaderum, der er sikret mod oversvømmelse ved kraftigere regnskyll som følge af klimaforandringerne, ved at bringe naturelementer med ind i byrumdesignet, og samtidigt fungerer som en rekreativ park for beboerne. Når det regner, forsinkes de grønne arealer regnvandet, så kloakkerne ikke løber over. Når det er tørt, åbner de for et væld af aktiviteter.

04/ BØRNENES BYDEL

EFFEKT



TYPE



PRIMÆRE SUCCESKRITERIER:

- Trykke og sikre byrum
- Mere liv i gaderummet
- Øget sundhed og livskvalitet

PROJEKTIDÉ

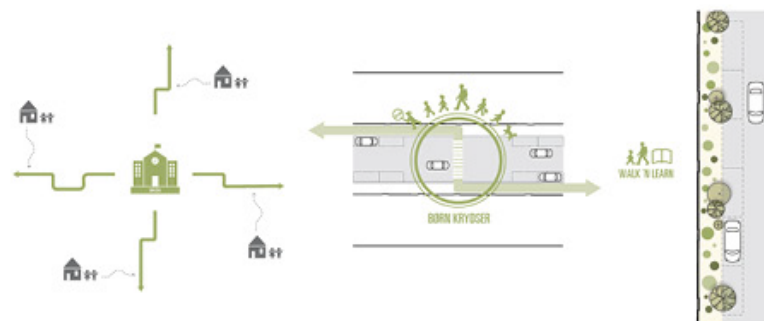
Dette projekt handler om at sikre trygge rammer og sikre forbindelser set fra et børneperspektiv med sikker færdsel og mulighed for leg på gaderne som hovedformål. Projektet har fokus på børnene, og hvad de vil have i bydelen, og skal vise, hvilke herlighedsværdier børn sætter højest ved at involvere dem i planlægning og udformning af Vestbyens gaderum.

Dette vil resultere i en tryggers bydel for børn og voksne, med mulighed for leg på gadeplan samt en tryk og sikker vej til skole og fritidsaktiviteter, med forskellige oplevelser og markeringer undervejs, der kan inspirere og udfordre børn og deres familier.

Derudover kan det gennem projektet afklares, hvilke steder i bydelen flest oplever usikkerhed og utrygge forbindelser eller gader. Det kan være, når en gade skal krydse, eller når børnene cykler forbi bestemte steder. Modsat er der også allerede en del smutveje i Vestbyen i dag, der gør, at børn ikke skal færdes på trafikerede veje, hvor der kan arbejdes med at tydeliggøre og udvide disse.

Generelt vil det give stor værdi at afmærke både de trygge og de utrygge veje. Børn kan generelt ikke se over de mange parkerede biler, der findes i bydelen, og derfor kan det som børn ofte være svært både at orientere sig og navigere mellem de mange biler.

LØSNINGSFORSLAG



Illu. 18.1: Principskitse for kreativ afmærkning af skolerute

REALISERING

Det er væsentlig for projektets succes, at der sker en involvering af områdets børn og unge gennem hele processen. Dette kan eksempelvis ske via skoleprojekter eller workshops med børn og børnefamilier, hvor de får mulighed for eksempelvis at tegne, hvordan de kunne tænke sig, deres bydel skal se ud.

Yderligere kan der arbejdes med at lave forsøg med forskellige tiltag, hvor skoler, skolefritidsordninger, foreninger osv. involveres både i planlægning, udførelse, vedligehold og ikke mindst evaluering af forsøgenes værdi og effekt.

AKTIONER

- Inddragelse af brugere, skoler og andre relevante interessenter
- Udpegnung af skoleveje og andre relevante forbindelser
- Afklering af muligheder med de rette myndigheder
- Gennemførelse af workshops med børnene i fokus
- Evt. gemmenførelse af forsøg med forskelligt indhold
- Etablering af de valgte funktioner og tiltag
- Evalueringprogram (før-under-efter)



Illu. 19.1: Eksempel på afmærket skolevej der bidrager med trygge rammer og sikre forbindelser set fra et børneperspektiv og sikker færdsel og mulighed for leg på gaderne

09/ DEN BÆREDYGTIGE BYDEL

EFFEKT



TYPE



PRIMÆRE SUCCESKRITERIER:

- Trykke og sikre byrum
- Mere liv i gaderummet
- Øget sundhed og livskvalitet
- En grønnere bydel
- Flere gående, cyklister og brugere af kollektiv trafik

PROJEKTIDÉ

Vestbyen er en bydel med korte afstande mellem et stort og mangfoldigt udbud af forskellige tilbud (destinationer) inden for kultur, fritid, handel, caféliv osv. Dette er en stor del af bydelens identitet, og bl.a. det gør bydelen attraktiv for mange at bo og leve i.

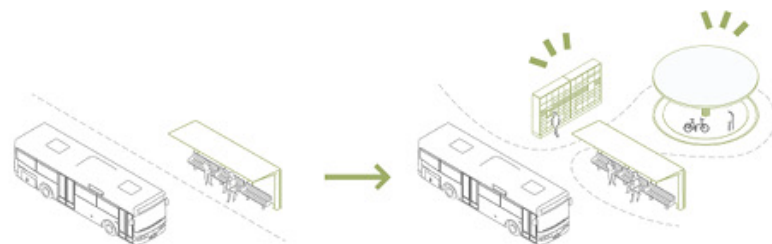
Dette projekt handler om at påvirke og understøtte transportvanerne for Vestbyens borgere og besøgende i en grønnere og sundere retning. Dette med et særligt fokus på at påvirke både beboere og gæster i bydelen til at benytte aktive og bæredygtige mobilitetsformer som gang, cykling og løbehjul i stedet for bilen. Alt med det formål at mindske brugen af bilen og antallet af parkerede biler i bydelen.

Dette projekt foreslår to indsatser til at understøtte en bæredygtig mobilitetsadfærd i bydelen:

- Indretning af miniknudepunkter strategisk placeret i bydelen ved de forskellige besøgstilbud og destinationer
- Udarbejdelse af et materiale til den enkelte destination, der kan understøtte deres indsats omkring bæredygtige mobilitetsløsninger og hjælpe med at synliggøre de muligheder der findes hos dem

Begge skræddersyet til den enkelte destination og de behov netop deres besøgende har.

LØSNINGSFORSLAG



Illu. 28.1: Principiel skitse for hvordan et miniknudepunkt kan indrettes med forskellige funktioner samt integreres med den kollektive trafik

POTENTIALER

Der kan bruges mange metoder til at påvirke transportadfærd lige fra information, nudging, transporttilbud, testrejse-kampagner til tiltag, som understøtter den generelle transportinfrastruktur eksempelvis etablering af knudepunkter, stationscykler, delebiler og supercykelstier. Det handler om at sæ helhedsorienteret på transport og understøtte mobilisten, som dagligt vælger den transportform, der passer til dagens gøremål. Her er der flere tiltag, som de forskellige destinationer selv kan gøre.

Ved etablering af offentligt-privat samarbejde med spot på mobiliteten, lykkes det generelt at reducere brugen af bil til fordel for cykel, bus, tog, og samtidigt motiverer indsatsen mange til at agere mobilitetsambassadører. Destinationerne i bydelen, værende erhverv, detailhandel, turistmål, som campingpladsen og parker, mødesteder og indkøb, spiller en central rolle for det bæredygtige valg og er vigtige ambassadører i denne proces. Derfor skal der etableres samarbejde med en aktiv indsats for den bæredygtige mobilitet som omdrejningspunkt.

Til projektet kan der hentes inspiration fra Mobility Management, som er en tilgang til at arbejde med medarbejdernes måde at transportere sig til, fra og på arbejdspladsen. Det er et godt eksempel på et offentligt-privat samarbejde, med adfærdsskift som formål. Overordnet set giver arbejdet med Mobility Management både økonomiske, sociale og miljømæssige resultater. Dette kan være en erfaring og et incitament til de enkelte destinationer til at indgå i samarbejdet, og bidrag til en mere bæredygtig mobilitetsadfærd hos deres besøgende og medarbejdere, ud over at de hjælpes på vej af kommunen med miniknudepunkter og materiale generelt til at understøtte deres indsats.

REALISERING

Der kan oplagt søges samarbejdspartnere blandt partnere i Center for Grøn Omstilling i Aalborg Kommune. Center for Grøn Omstilling arbejder med projekter, som fokuserer på bæredygtighed. Fælles for alle projekterne er partnerskab med borgere, virksomheder og vidensinstitutioner. Vestbyens mobilitetsudbydere kan ligeledes inddrages, herunder cykelhandlere, VOI, Donkey Republic, DSB og NT.

Derudover kan der indgås samarbejde med 1-2 destinationer, som samtidigt er klar til at agere rollemodel og inspirator for andre. Der kan med fordel etableres forskellige forløb med disse, for at afprøve effekten i forhold til de besøgenes og medarbejdernes valg af mobilitetsform, og ikke mindst værdien for den enkelte destination i forhold til branding, image, gæsternes oplevelse osv.

AKTIONER

Aftale med 1-2 destinationer omkring etablering af samarbejde

Kortlægning og analyse af destinationer og potentialer

Indretning og etablering af miniknudepunkt

Udarbejdelse af materiale til destinationerne

Test af forskellige indsatser

Evalueringsprogram (før-under-efter)

Udbredelse til alle destinationer



Illu. 29.1: Eksempel på et miniknudepunkt i nærmiljøet, der kobler mobilitetstilbuddene med de lokale destinationer og den øvrige kollektive trafik

10/ KAMPAGNER

EFFEKT



TYPE



PROJEKTIDÉ

Formålet med dette projekt er, med gennemførelse af kampagner med fokus på adfældsændringer, at påvirke borgerenes valg af transportmiddel både til og fra arbejde og ved fritidsrejser. Formålet er at skabe bevidsthed om transportvaner og mobilitetsvalg, og bruge dette som afsæt for færre bilture i Vestbyen og dermed muligvis mindre bilejerskab.

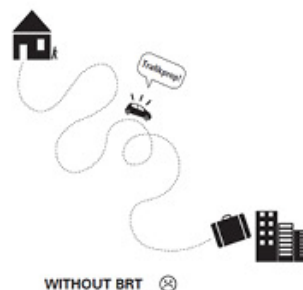
De fleste mennesker er vanemennesker, og adfældsændringer er ofte vanskelige at gennemføre med succes. Det er derfor afgørende, at kampagnerne både motiverer og giver mening for dem, der er målgrupperne for adfældsændringen.

Dette projekt foreslår en kampagne med fokus på den store opgradering af den kollektive trafik der sker i Aalborg, når Plusbus idriftsættes i 2023.

Kampagnen kunne bestå af to dele:

- Informationskampagne om opgraderingen og de fordele den medfører
- En "Test-bussen" kampagne, der giver mulighed for at bruge bussen i sammenhæng med andre mobilitetsformer, som delebiler, -cykler og -løbehjul

LØSNINGSFORSLAG



Illu. 30.1: Effekten uden Plusbus og effekten med Plusbus

PRIMÆRE SUCCESKRITERIER:

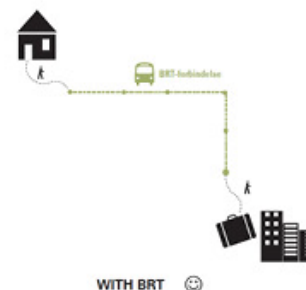
- Mere liv i gaderummet
- Øget sundhed og livskvalitet
- En grønnere bydel
- Flere gående, cyklister og brugere af kollektiv trafik
- Færre biler og mindre træksæl på vejene

POTENTIALER

Informationskampagnen skal have fokus på de nye muligheder og positive effekter Plusbussen giver borgerne i Vestbyen. Dette kan være i forhold til øgede transportmuligheder, nedsat rejsetid, nye byrum ved stationer mm. Kampagnen kan understøttes af events i byrummet, hvor borgerne møder repræsentanter fra busprojektet og evt. andre mobilitetsudbydere.

Test-bussen er en kampagne, hvor udvalgte borgere forpligter sig til at benytte Plusbussen som det primære transportmiddel i en periode, samtidigt med at de også tilbydes adgang til de andre mobilitetsformer, der er tilgængelig i området, såsom delebiler, -cykler og -løbehjul. Transporten for deltagerne i perioden er gratis, til gengæld forpligter de sig til at lade bilen stå i den periode, forsøget løber over. Samtidigt forpligter deltagerne sig til at være ambassadører for de nye mobilitetsinitiativ, og dele erfaringer og oplevelser med de andre beboere og borgere i området.

Projektet beskriver to tilgange til kampagner omkring mobilitet, men mulighederne er mange. Der kan med fordel gennemføres en brugerundersøgelse, der giver svar på, hvilke konkrete mobilitetsudfordringer der opleves i Vestbyen, og kampagnerne kan efterfølgende bygges op omkring indsagterne fra undersøgelsen. Succeskriteriet er at opnå permanente brugere af den kollektive trafik og andre bæredygtige mobilitetsinitiativ og derved mindske antallet af biler i Vestbyen.



REALISERING

For at realisere kampagner, der kan kommunikere budskabet om øget mobilitet for borgerne i Vestbyen, er det vigtigt, at budskabet er klart, og hvad næste skridt for borgeren er at bruge det (de) nye tilbud, også er klart og ligetil. Derfor er det vigtigt, at de tre adfældsprincipper nemhed, det rette tidspunkt og synlighed afspejles i kommunikationstilgangen.

Kommunikationen skal også igangsættes i god tid, inden de forskellige mobilitetsinitiativ sættes i drift. Dette for at brugeren kan nå at omstille sig og gøre sig klar til aktivere den ændring i hverdagen, som kræves.

Derfor kan der med fordel laves et testforsøg som et naturligt næste skridt, hvor forskellige mobilitetsordninger kan afprøves. Det kan blandt andet være samkørselsordninger, test af elcykler og buskort til Plusbussen. Hertil kan testrejse-kampagner og konkurrencer også tilknyttes.

Som opfølgning på forsøgene er det væsentligt både at måle på og kommunikere effekten af den ændrede adfærd og det nye valg af transportmiddel. Her kan der måles på faktorer som tidsbesparelser, besparelser i CO₂, økonomiske gevinster, brugertilfredshed og herlighedsværdien i lokalområdet.

AKTIONER

Aftale med interessenter (NT, beboere/boligforening/AAU mm.)

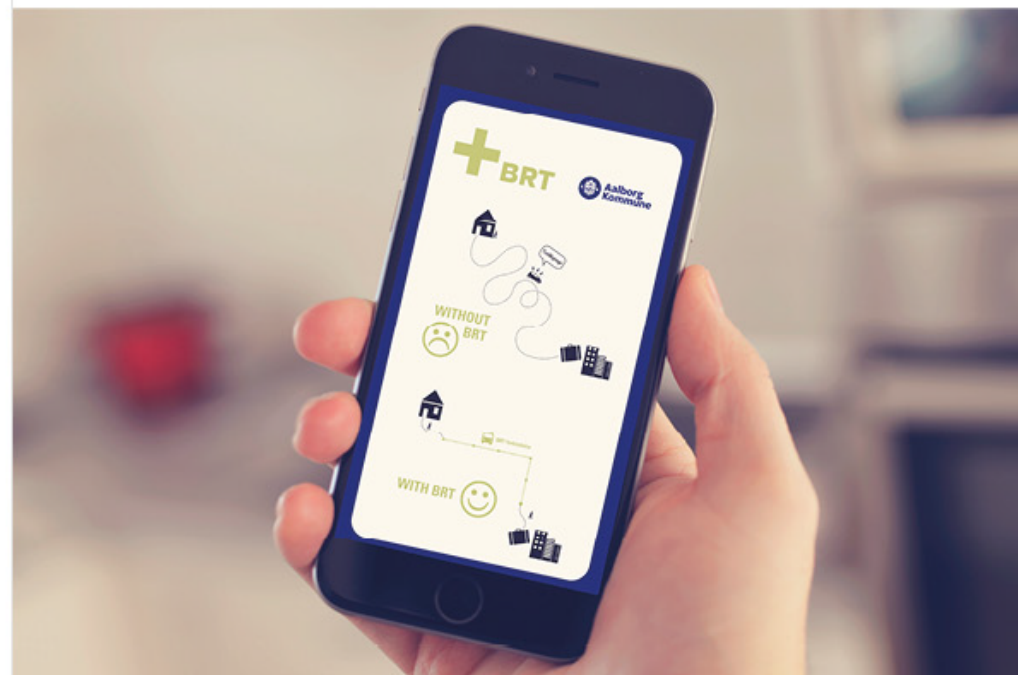
Kampagne set-up

Valg af testpersoner

Koncept for events i byrummet

Udarbejdelse af mobilitetspakke

Evalueringsprogram (før-under-efter)



Illu. 31.1: Eksempel på visuelt udtryk af kampagne

Nabogaden

Steen Billes Gade i Vestbyen, Aalborg



01/ GADETRANSFORMATION

EFFEKT



TYPE



PRIMÆRE SUCCESKRITERIER:

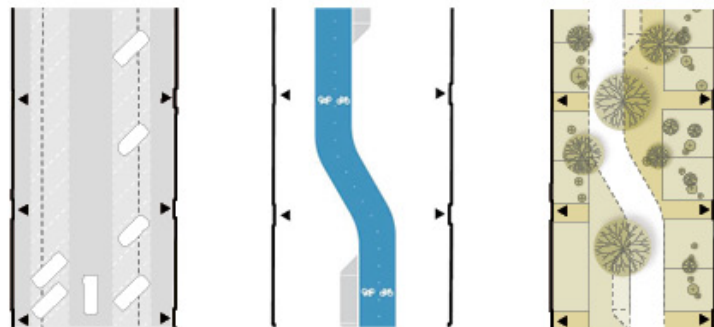
- Mere liv i gaderummet
- Håndtering af klimaudfordringen i forhold til fjordvand, overfladevand og grundvand
- Flere gående, cyklister og brugere af kollektiv trafik

PROJEKTIDÉ

Vestbyen er en bydel med mange boliggeder. Disse gader er præget af biler i stedet for bo-kvalitet som grønne arealer og fællesskabsdannende elementer. Formålet med dette projekt er at transformere en boliggade fra en gade præget af biler og parkeringspladser, til en væregade, der inviterer til ophold, med fokus på at øget kvalitet i og klimatilpasning af byrummet samt invitere til øget brug af bæredygtige mobilitetsformer. Projektet skal vise, hvilke herlighedsværdier en gade kan få, hvis bilen nedprioriteres.

Som konsekvens af færre parkeringspladser er ambitionen at tilbyde klimatilpassede, grønne samlingssteder i gaderummet og initiativer, der inviterer til øget cykel og gang. Derfor er det væsentligt, at der som en del af projektet fastlægges en mobilitetspakke, der tilbyder attraktive alternativer til bilen. Mobilitetspakken sammensættes ud fra beboerens mobilitetsbehov, og kan eksempelvis indeholde rabat på offentlig transport, medlemskab på delebilsordning og cykel- og samkørselstjenester mm. Som en integreret del af projektet indrettes et knudepunkt i gaden, der synliggør og giver let adgang til de alternative mobilitetsformer, der bl.a. introduceres i mobilitetspakken.

LØSNINGSFORSLAG



Illu. 12.1: Principiel indretning af transformeret boliggade med omdisponering af pladsen. Der er fokus på at skabe et mere attraktivt byrum og bedre mobilitet for gående og cyklister. Kørebane afmærkes som cykelgade (med cykelsymboler), som signalerer at biler er velkommen, men skal holde tilbage for cyklisterne.

REALISERING

Indledningsvis skal roller, partnere og ansvar defineres og afklares, og den geografiske kontekst, der ønskes at arbejde med, skal konkretiseres. Projektet kan gennemføres i flere versioner. Der kunne oplagt igangsættes en light-version med fokus på midlertidighed, hvor en væsentlig del af gadens parkeringspladser inddrages i en forsøgsperiode på 6-12 måneder. Det er afgørende for projektets succes, at der etableres et tæt samarbejde med beboere, igennem boligforeningen, ejerforeningen eller udlejer. I dette samarbejde bør mobilitetsbehov afdækkes sammen med forventninger til det nye gademiljø.

Kommunikationen omkring projektet skal have fokus på "what's in it for me". Forsøget vil ikke kun begrænse ved at nedskalere nuværende parkering, men også give beboerne helt nye muligheder. Ved deltagelse i projektet, får gadens beboere ikke bare en forskønnet gade med bedre forhold for gående og cyklende. De får samtidig øget adgang til nye transport- og deleordninger, et styrket socialt fællesskab og en strategi for og løsninger til håndtering af de aktuelle klimaudfordringer.

Projektet kan med fordel gennemføres i et partnerskab med Himmerland Boligforening, Aalborg Universitet samt Nordjyllands Trafikelskab og andre udbydere af mobilitet. Et sådant partnerskab vil styrke realiseringsmulighederne og sikre unik læring af projektet. Projektets fokus gør det oplagt at afsøge eksterne finansieringsmuligheder via fonde mm.

AKTIONER

Aftele med interessenter (beboere/boligforening/AAU mm.)
Håndtering af terrænparkering som fjernes
Detailplan for omdannelse af konkret gade
Koncept for og udformning af mobilitetshub
Udarbejdelse af mobilitetspakke
Igangsættelse af tiltag
Evaluering (før-under-efter)



Illu. 13.1: Eksempel på transformeret boliggade, hvor parkering er reduceret til fordel for træer, beplantning og opholdsmuligheder.







EKSISTERENDE SITUATION





PROCES PLAN



DAGENS SITUATION



MIDLERTIDIG PROJEKT



TILBAGEFØRT PROJEKT MED OPGRADERING

OMDANNET FRA MIDLERTIDIG TIL PERMANENT



GADE TRANSFORMATION



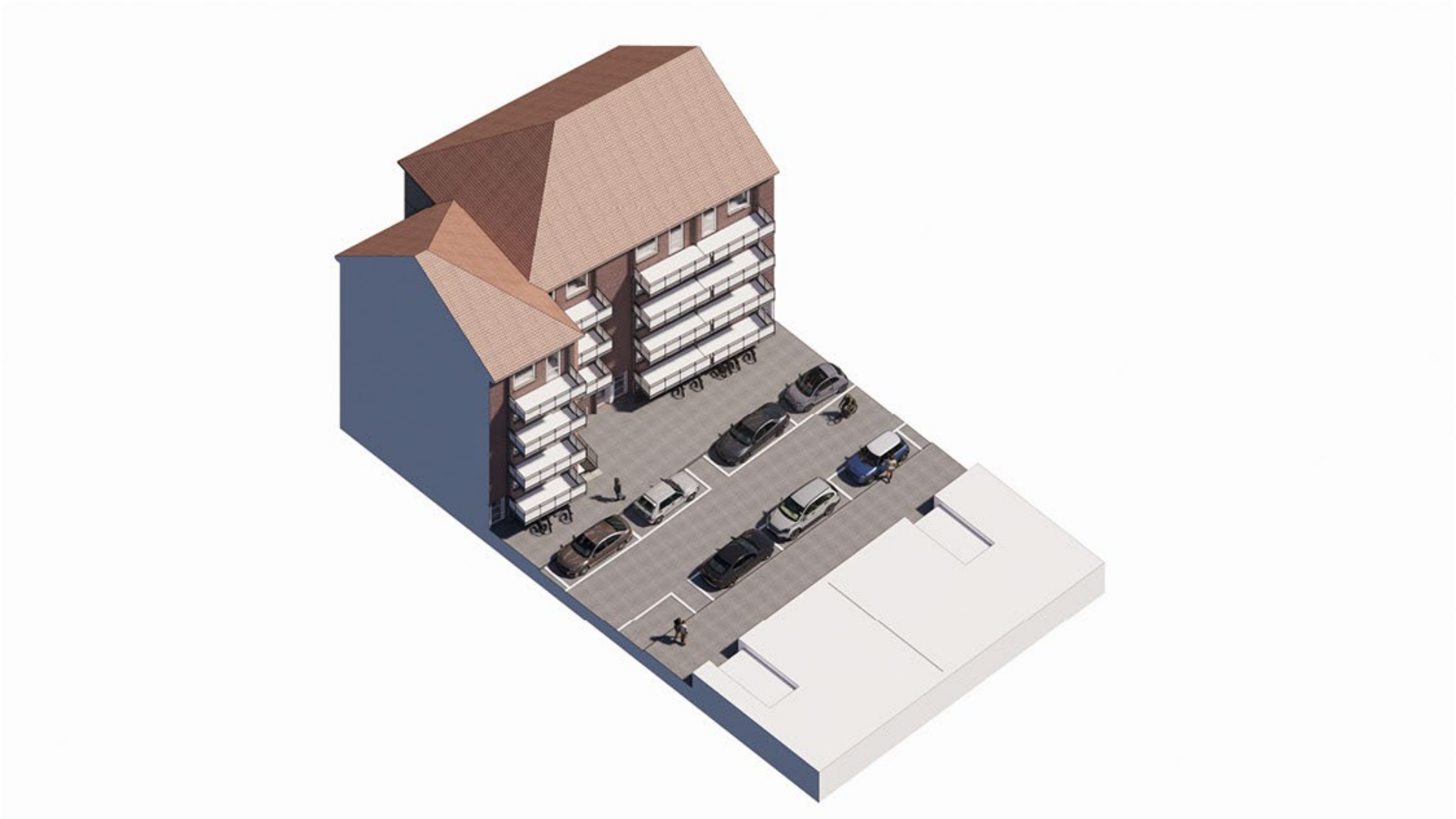
GADE MED OPGRADERING



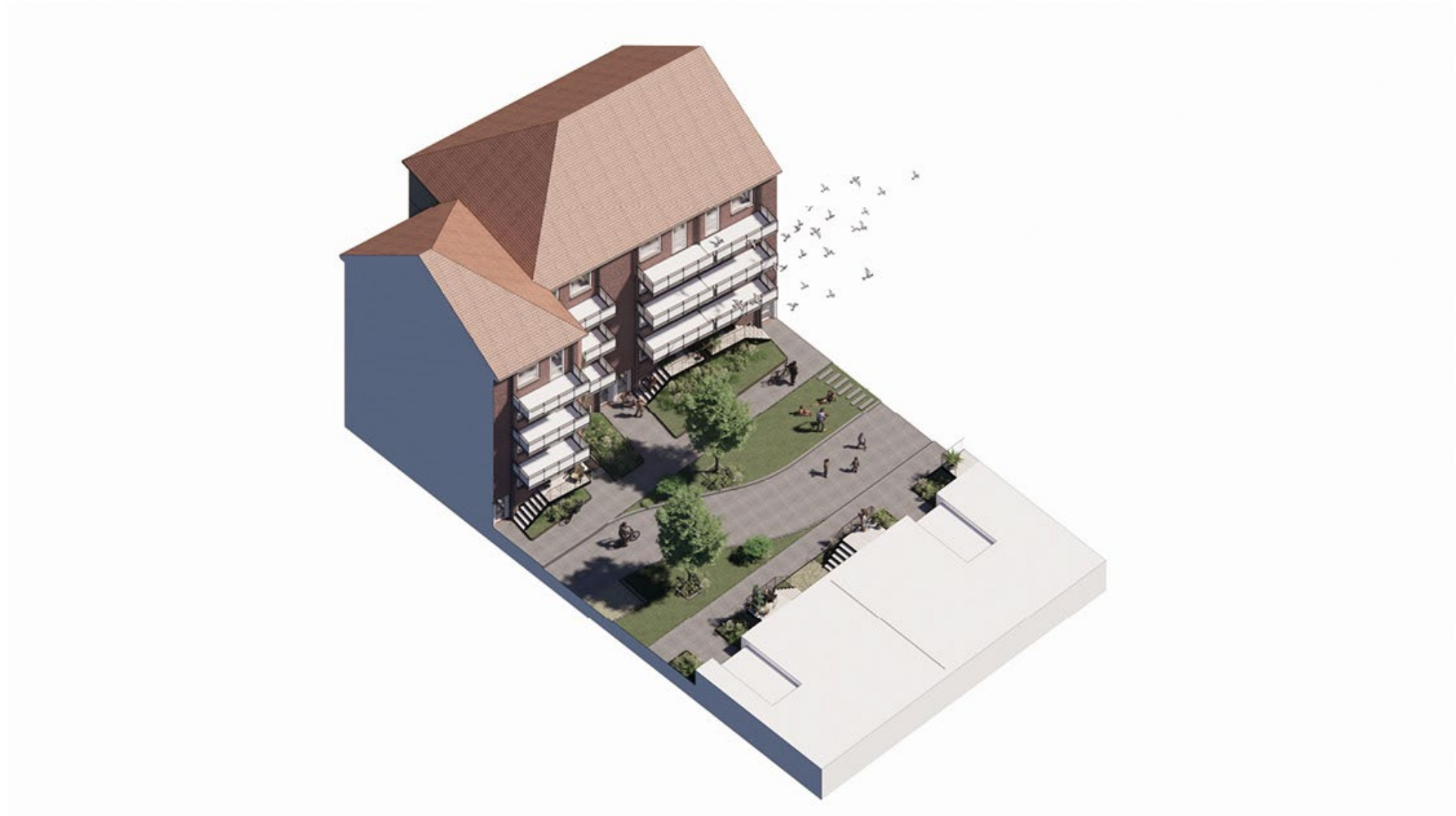




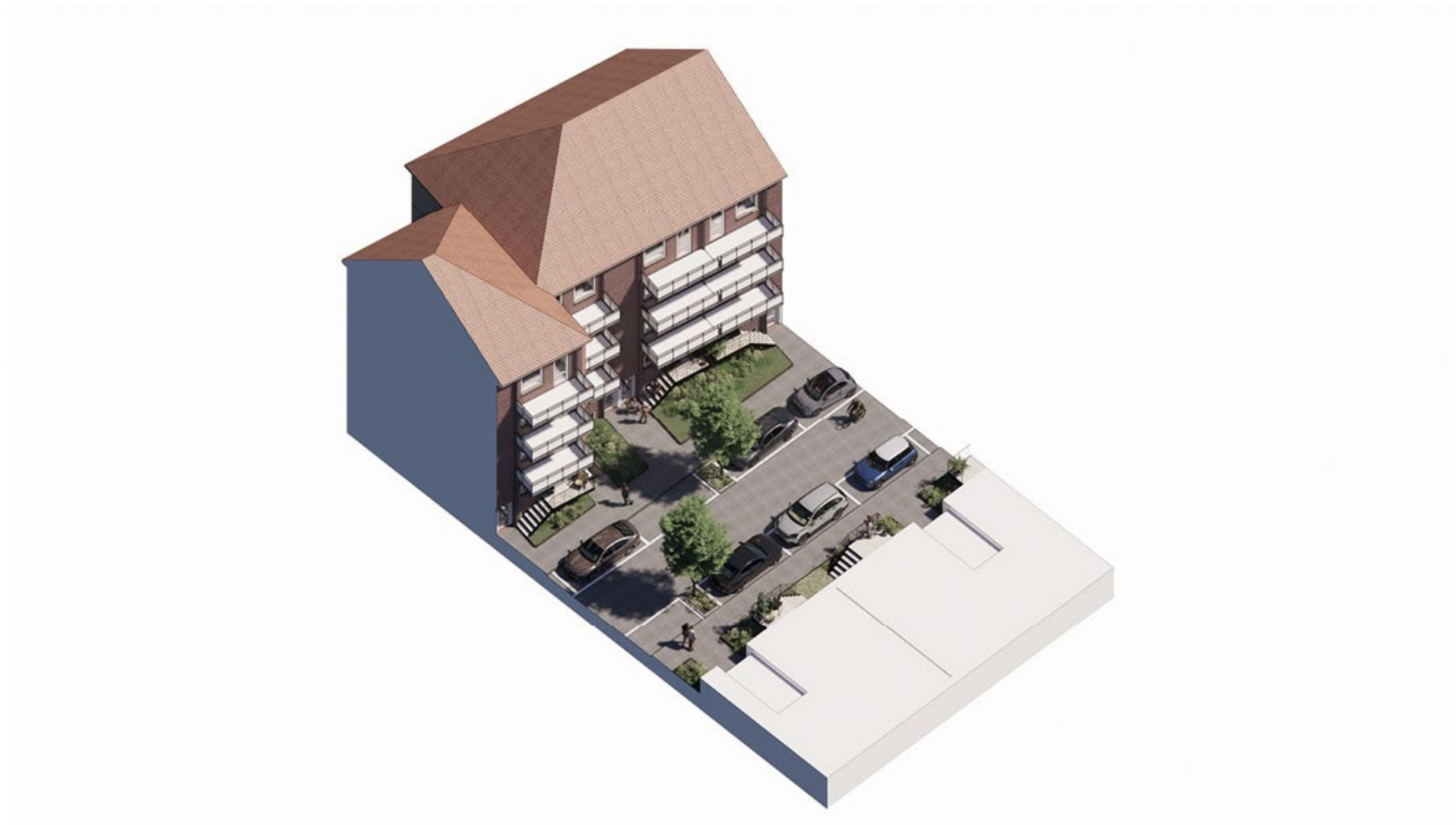
DAGENS SITUATION



GADETRANSFORMATION



TILBAGEFØRT OPGRADERING







Hvad sker der nu i Vestbyen?

Efteråret 2021:

Forny et debat om gaderne og parkering

2022 og frem:

Inddragelse af beboerne i fortsat fokus

Forsøg baner vejen for gode løsninger

Byudviklingsplan med fælles visioner



For mere info



Aalborg Kommune

Esben Obeling

esben.obeling@aalborg.dk



JAJA arkitekter

Jakob Steen Christensen

jakob@ja-ja.dk



NIRAS

Jan Ingemann Ivarsen

jii@niras.dk