

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

# Letbane og udnyttelse af byudviklingspotentialiet

Sofie Kirt Strandbygaard, [SKST@niras.dk](mailto:SKST@niras.dk), NIRAS.

Caroline Schousboe, [caroline.schousboe@regionh.dk](mailto:caroline.schousboe@regionh.dk), Mobilitet, Center for Regional Udvikling, Region H

---

## Indhold

### Emne:

Sammenhæng mellem byudvikling, adgangsforhold for bløde trafikanter og potentialiet for brugen af letbanen.

Region Hovedstaden har som målsætning, at den kollektive trafik bliver første valg for flere borgere. Region Hovedstaden er medejer af den kommende Hovedstadens Letbane i Ring 3 og vil få økonomisk medansvar for driften. Derfor har de en stor interesse i, at letbanen vil tiltrække både eksisterende brugere af kollektiv trafik i korridoren samt tiltrække nye brugere. For at gøre letbanen til et attraktivt tilvalg er det vigtigt, at stationsmiljøet og ikke mindst vejen derhen er attraktiv og tryk.

Tilgangen til udviklingen bygger på forskningsresultater om, at tryk i den kollektive transport hænger sammen med den omkringliggende by<sup>1</sup>. Det er afgørende at det er attraktivt at være blød trafikant, samt at et stationsområde skal ses som del af en større bykontekst. Derfor har det været oplagt at starte et samarbejde med de kommuner, der står over for den konkrete planlægning af stationsmiljøerne, og dermed har en unik mulighed for at indtænke tryk i og omkring stationsmiljøet i byomdannelsen.

Oplægget giver to grundlæggende eksempler på kortlægning af det lokale vej- og stinetværk som hjælper kommunerne til at udvikle sammenhæng mellem by og station. Det første er en isochron som viser hvor langt ud i netværket man kan gå fra stoppet på 15 minutter. Isochronen viser hvilke områder der er godt forbundet til stationen – har man fået skabt forbindelse i netværket til de byområder man håbede på at nå? Den anden er en kortlægning af mikromobilitet. Hvordan hænger fortove og cykelstier sammen inden for isochronens område? Kan trafikanterne komme uhindret til stationen, eller mangler der faktisk sammenhæng i det eksisterende netværk?

Oplægget fremlægger til sidst resultaterne fra en kvalitativ undersøgelse af brugergrupper ved forskellige letbanestationer. Her viser resultaterne at grundlæggende designløsninger påvirker de lokales brug af transportvalget markant. Et take-away fra analysen er: spørg de lokale! Tryk og afgrænset udformning af en station og et kryds, kan for børnehaverbørn og deres familier gøre oplevelsen af stedet god og tryk, og skabe flere der benytter gang, cykel og kollektiv transport. Hvis der ikke er ressourcer til at undersøge brugergrupper lokalt, så brug resultaterne fra Letbanens undersøgelsen af brugergrupper, da det forventeligt er nogle af de samme udfordringer som brugergrupperne reagerer på. Det gælder lige fra natholdsarbejderes oplevelse af byrummet, børnehaverbørns oplevelse af en bred vej og unges brug af byen.

---

<sup>1</sup> Passengers' fear of crime at train stations: the influence of the built environment. Strandbygaard, S. K., 2019, Technical University of Denmark, Department of Civil Engineering.

**Det får tilhørerne med hjem:**

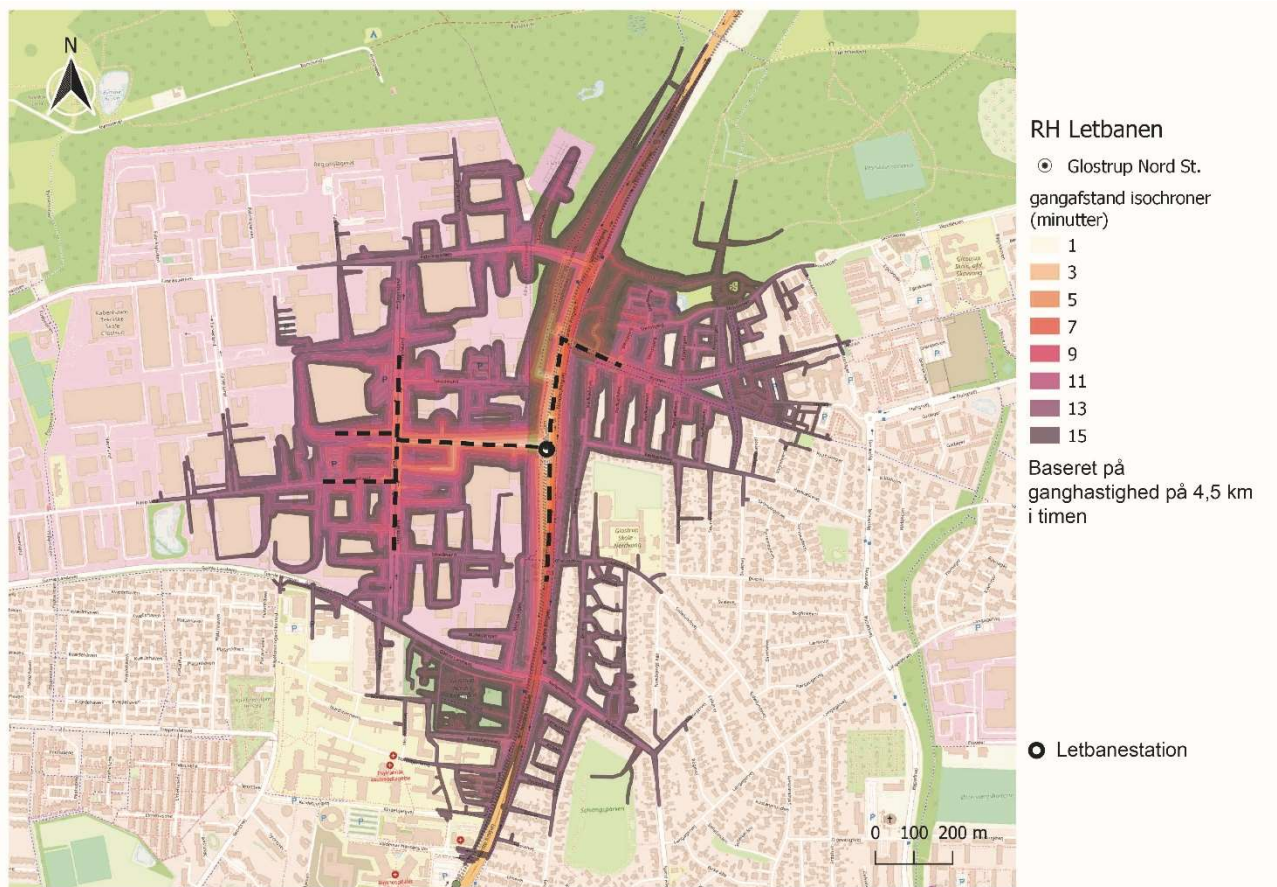
Analyserne viser meget tydeligt hvilke udfordringer og potentialer byens netværk af veje og stier har for at få skabt bedst mulige forhold for potentielle brugere til stationen. Der gives også eksempler på, hvordan lokal forståelse af brugergruppernes behov kan være med til at gøre udformning af byrum og trafikalt design bedst for de rejsende.

**Baggrund:**

Oplægget er baseret på et handlingskatalog til planlæggere i kommunerne langs Hovedstadens Letbane i Ring 3. Baggrunden for handlingskataloget er en detaljeret analyse som NIRAS udførte af byrum langs letbanen for Region Hovedstaden i 2022.

**Tabel 1 – eksempel**

Isochron fra Glostrup nord	1					
Fortov og cykelsti ved Glostrup Nord	2					
Illustration fra børnehaven i Gladsaxe af trafikanternes rute	3					

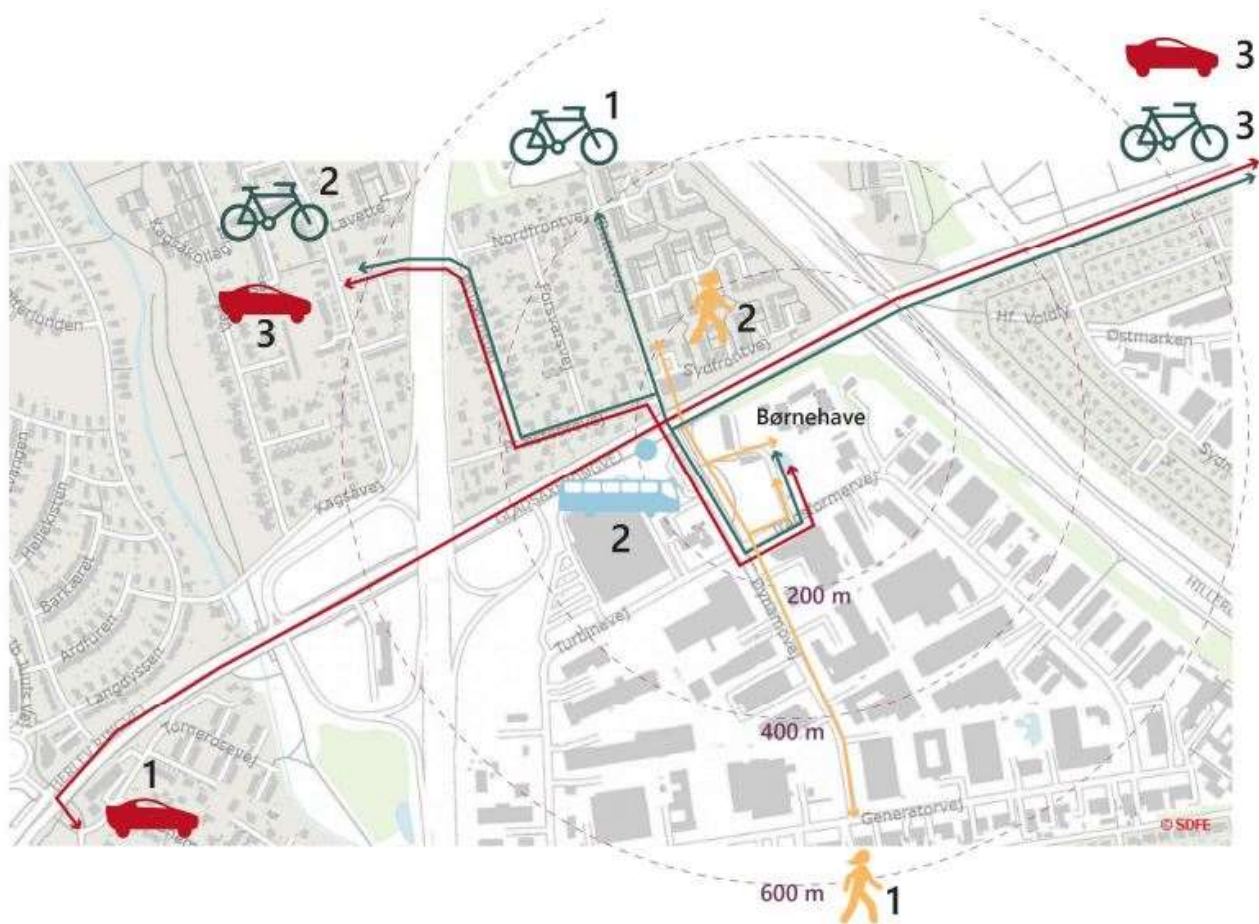


1



Figur 11. Illustrationen viser adgangen til stationen for bløde trafikanter. Der er markeret både gang- og cykelsti til Nordvang skolen øst for stationen, på Ring 3 og Smedeland vest for stationen. Stinetværket viser tydeligt at området mod øst er udviklet som boligområde, og området mod vest er planlagt som industri.

2



Transportformer til børnehaven ved Gladsaxe Ringvej/Dynamovej letbanestation. Det var overraskende hvor mange der kørte i bil, uagtet at de boede i gå-og cykelafstand til børnehaven. Begrundelsen var for fleres vedkommende, at det følte mere trafikikkert at tage bilen.

3