

Dette resumé er publiceret i det elektroniske tidsskrift  
**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**  
 (Proceedings from the Annual Transport Conference  
 at Aalborg University)  
 ISSN 1603-9696  
[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



# Mobilitetsdrevet Byudvikling

Karsten Fick; [kaf@niras.dk](mailto:kaf@niras.dk)

Peer Frank; [pfk@niras.dk](mailto:pfk@niras.dk)

NIRAS

---

## Abstrakt

Der er mange udviklinger i transportsektoren i disse år som vil have en omfattende betydning for byudviklingen i de berørte byer, i mange år frem i tiden. Det er af afgørende betydning at byer og kommuner tager de valg der skal træffes i denne sammenhæng meget alvorligt.

---

## Udvidet resume; Mobilitetsdrevet Byudvikling

Med anlæg af nye baner til for eksempel højhastighedstog eller nærtrafik og til dels nye stationer på eksisterende linjer forestår i flere europæiske lande en ny planlægningsopgave, der har kæmpe betydning for byernes fremtidige udvikling. Tracéer til nye banelinjer bliver som hovedregel placeret uden for byerne, da anlæggene har en størrelse, der kun vanskeligt lader sig integrere i byernes eksisterende struktur. Med de nye traceer skal der også anlægges nye stationer uden for byerne eller på arealer der grænser op til byerne. Aksens mellem de nye eksternt placerede stationer uden for de eksisterende byer og de gamle bymidte med den oprindelige station, vil hermed udgøre den fremtidig vækstretning for byen. Det er i denne akse, at mange passagerer vil bevæge sig fra den ene station til den anden, men også i denne akse at der kan forventes store værdistigninger på jord. Derfor er det helt afgørende for de byer og kommuner, som får nye eksternt beliggende stationer, at få udarbejdet analyser, undersøgelser og kortlægning, der kan sikre, at de nye stationer og dermed den fremtidige udviklingsakse, bliver placeret det rigtige sted. En ny eksternt beliggende station vil betyde, at byen får et nyt stationsnært område. Både den gamle og den nye station vil afkaste stationsnære arealer af sig, og en forøget del af byens areal vil dermed blive stationsnært. De stationsnære arealer vil særligt have en betydning i de byer, hvor stationen og banen vil betjene pendlere, der dagligt rejser mellem bolig og arbejde. Erfaringen viser, at en afstand til stationen på 500-1000 m vil betyde, at mange vil betragte toget som et attraktivt alternativ til bilen. De analyser, kommunerne skal igangsætte, er helt afhængige af de lokale forhold. I det følgende er beskrevet en række problemstillinger, som NIRAS har erfaring for er vigtige i forbindelse med nye stationer og byudvikling.

## Byens fysiske struktur

Det drejer sig i første omgang om at afdække byens forskellige tætheder, byfunktioner og fysiske strukturer. Stor befolkningsmæssige tætheder samt store virksomheder, institutioner og andre tunge trafikmål, vil være afgørende for, hvor det giver mening at placere den nye station. I de fleste byer vil en kortlægning af tætheder og trafikmål resultere i flere forskellige potentielle udviklingsretninger. Derfor er

en kortlægning af byens fysiske struktur kun en ud af flere undersøgelser, der bør gennemføres, før man kan fastlægge den nye stationsplacering.

## Byens kvaliteter

Det er efterhånden en anerkendt forudsætning i byplanlægningen, at den gode by er en funktionsblandet by, hvor boliger, arbejdspladser, institutioner og butikker ligger side om side. Den nye vækstretning mellem bymidten/den eksisterende station og den nye eksternt placerede station, forventes derfor at skulle være en blandet by. Det vil derfor også have stor betydning at undersøge de bosætningsmæssige kvaliteter samt byens fremtidige møde med landskabet og de rekreative værdier. Et del af dette kan være udnyttelsen af bevaringsværdige bygninger i den eksisterende bebyggelse eller grønne områder, som vigtige bestanddele i de nye byrum i vækstaksen.

I forbindelse med omlægningen af arealerne ved Ringe station og etablering af en handicapvenlig tunnel under banen, skitserede NIRAS et forslag, hvor der blev etableret to nye grønne byrum på hver sin side af banen.

## Byens klimahåndtering

Med de klimaforandringer vi har i udsigt, er det afgørende tillige at se på, hvordan byens klimaudfordringer håndteres i fremtiden. Planlægningen af byens vækstakse skal derfor indeholde elementer, der sikrer at byen kan modtage væsentlig større regnmængder, end tidligere. Afledningen af regnvand kan f.eks. ske ved nedsivning på grønne arealer eller ved at give eksisterende vandløb mulighed for at oversvømme tilstødende arealer. Afledningen af regnvand forventes at blive meget mere synlig i fremtidens byer og skal derfor udformes på en måde, så det tilfører byen nye kvaliteter, herunder bl.a. de nye attraktive byrum omkring den nye station.

NIRAS udarbejdede et projekt for Stenløse Å, der havde til hensigt at åbne åen og gøre den til et nyt rekreativt å- og stiforløb gennem byen til bymidten og stationen. Samtidig skulle åen kunne bortlede større vandmængder end tidligere.

## Byens trafik

Den trafikale tilgængelighed til stationerne er af altoverskyggende betydning. Den fysiske trafikale infrastruktur skal være på plads for at skabe en veludnyttet station. Infrastrukturen består dels af det overordnede vejsystem, som adgangsvejene til/fra stationsoplandet, busbetjeningen – herunder placering af stoppesteder, samt bilparkering, men også i mindre skala som adgangsforhold til selve perronerne, og ophængt på stisystemet. Stationerne bør placeres, således at alle former for tilbringertransport muliggøres. Dvs. at stationsplaceringen skal understøttes af vej- og stinet, busbetjening, af tilstrækkelig og velplaceret parkeringsmuligheder, herunder særligt cykelparkering. Der bør sigtes mod at planlægge infrastrukturen, således at hovedparten af trafikken kan afvikles på bæredygtige transportmåder. For eksempel ved at indtænke muligheden for en senere etablering af en letbane, anvendelse af elektriske selvkørende busser eller andre muligheder. Udover de indlysende miljøfordele forbundet hermed, giver det en positivt afsmittende dynamisk effekt på byrummet og borgernes brug af byen.

## Borgernes brug af byen

En af de vigtigste parameter for udviklingen af bæredygtige løsninger og forståelsen af, hvordan byen fungerer, er en undersøgelse af borgernes bevægelsesmønstre i byen. Det kan f.eks. undersøges gennem en kvantitativ kortlægning af bevægelsesmønstre ved brug af gps-tracking, der giver et eksakt billede af udvalgte gruppers bevægelsesmønstre. Alternativt kan der gennemføres spørgeskemaundersøgelser, der kortlægger borgernes transportmønstre og ønsker. I udviklingsprojekter er det værdifuldt at lade kortlægningerne følge op af kvalitative undersøgelser, der giver en viden om, hvorfor folk bevæger sig som de gør, hvilke behov de har, og hvordan de bidrager til udviklingen af bylivet. Sådanne undersøgelser kan med fordel gennemføres som en blanding af observationer, situationsinterview og dybdeinterview.

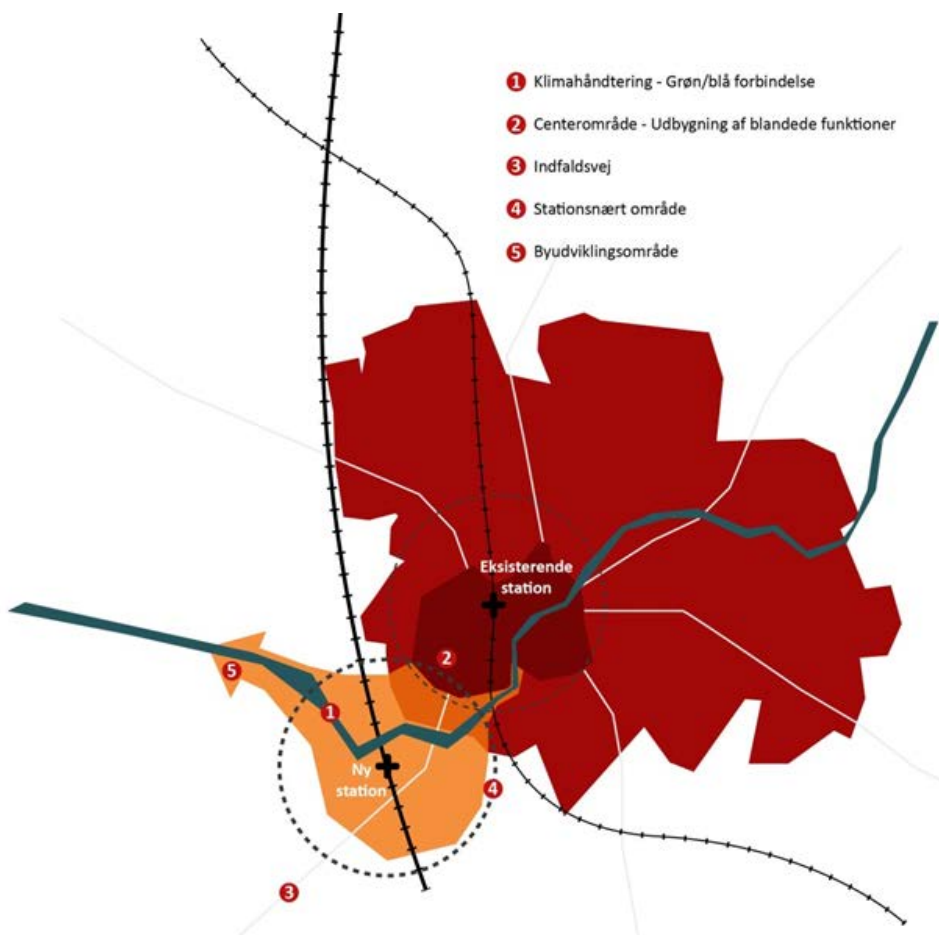
## Ny station – nye muligheder

Tilsammen kan disse forskellige undersøgelser danne en række lag til forståelse af, hvilken alternative udviklingsretninger, der kan være de rigtige for byen, når der skal placeres en station for højhastighedstog. Det er helt afgørende for byen at have disse undersøgelser som et beredskab, når der diskuteres med de statslige myndigheder, om den konkrete lokalisering af den nye eksternt beliggende station. Men undersøgelserne kan også være grundlaget for at få planlagt en station med store bymæssige kvaliteter, udformet i en menneskelig skala og uden for store og dominerende parkeringsarealer. De nye stationer er en stor chance for at skabe ny udvikling i byerne.

## Et eksempel på byens muligheder



Den ene mulighed for lokalisering af en ny station er at knytte stationen til den nuværende udvikling i retning af et industriområde under udvikling. Denne udvikling vil styrkes væsentligt af denne stationplacering, men den eksisterende industrilokalisering er ikke nødvendigvis den optimale katalysator for the kommende byfortætning i området.



Den anden mulighed er en lokalisering af den nye station er at udnytte den eksisterende blå akse dannet af vandets løb gennem byen til at generere en ny stærk blå/grøn akse som en kommende byudvikling kan udnytte som den synlige og forståelige hovedakse der danner basis for den kommende byudvikling. Denne løsning optimerer samtidigt mulighederne for at indtænke løsninger til sikring mod klimahændelser i den nye bydel.