

Mikromobilitet kan understøtte Hovedstadens Letbane

I 2025 åbner Hovedstadens Letbane med to stationer ved Gladsaxe Erhvervs kvarter. Mange af virksomhederne ligger dog uden for gængs gåafstand. Gladsaxe Kommune har derfor gennemført en analyse af potentialer og barrierer for, at en mikromobilitets service kan få flere til at benytte letbanen. Analysen viser, at en mikromobilitets service kan øge antallet af passagerer ved de to stationer med op til 10 %. Det kræver, at de rette betingelser er til stede.



**AF ANETTE JERUP
JØRGENSEN**

Via Trafik Rådgivning A/S
ajj@viatrafik.dk



**AF MARTIN KRISTIAN
KALLESEN**

Via Trafik Rådgivning A/S
mkk@viatrafik.dk



**AF LASSE RAAGAARD
MATHIESEN**

Via Trafik Rådgivning A/S
Lrm@viatrafik.dk

Behov for grøn omstilling

Gladsaxe Kommune ønsker at få flere til at gå, cykle og bruge den kollektive trafik, når de skal til og fra arbejde i Gladsaxe Erhvervs kvarter. Bilen er i dag det mest dominerende transportmiddelvalg for ansatte i erhvervs kvarteret, og det medfører trængselsproblemer.

En af hjørnestenene i den ønskede grønne omstilling er Hovedstadens Letbane, som åbner i 2025. Den får to stationer ved Gladsaxe Erhvervs kvarter - én ved Gladsaxevej og én på Gladsaxe Trafikplads. Letbanen styrker derved den kollektive trafikbetjening.

For at de ansatte i Gladsaxe Erhvervs kvarter vælger letbanen til, er det en forudsætning, at der er let adgang mellem letbanestationerne og de mange virksomheder i området.

Tværfaglig analyse af potentialer og barrierer

Via Trafik Rådgivning har set på potentialet for, om el-løbehjul eller delecycler i området kan få flere til at tage letbanen til arbejde i Gladsaxe Erhvervs kvarter, og hvordan potentialet kan udnyttes optimalt. Opgaven er blevet løst af et tværfagligt team bestå-

ende af ingeniører og en sociolog i tæt samarbejde med By- og Miljøforvaltningen og Gladsaxe Erhvervsby.

Analysen er baseret på:

- En kortlægning af nuværende mobilitetsadfærd og -services i Gladsaxe Erhvervs kvarter
- Indsamling af viden og erfaring fra ind- og udland med mikromobilitetsløsninger og -services
- En oplandsanalyse
- En kvantitativ rejsevaneundersøgelse i kvarteret (117 respondenter)



Afgrænsning af Gladsaxe Erhvervs kvarter (Helhedsplan for Gladsaxe Ringby, 2011).



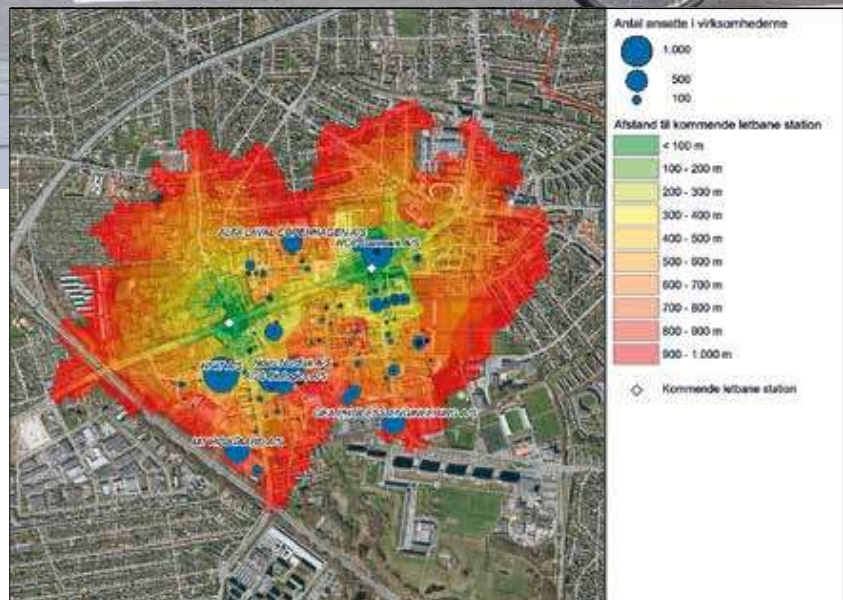
Cykler og el-løbehjul er typiske mikromobilitetsløsninger, der indgår i mikromobilitetsservices i ind- og udland.

- En kvalitativ interviewundersøgelse med ansatte (12 informanter i alderen 37-62 år, otte mænd og fire kvinder)
- Screening af vej- og stinet i og ved Gladsaxe Erhvervs kvarter.

To ud af tre virksomheder er ikke i gængs gåafstand

Der er i dag 452 virksomheder i Gladsaxe Erhvervs kvarter med i alt 14.515 ansatte. 29 % af virksomhederne ligger indenfor 500 meter af en af de kommende letbanestationer - Gladsaxe Trafikplads og Gladsaxevej, hvilket betragtes som en acceptabel gåafstand i området.

71 % af virksomhederne ligger 500 meter eller mere fra de kommende letbanestationer. Her arbejder 55 % af de ansatte i erhvervs kvarteret, svarende til cirka 7.900 ansatte. Det er her potentialet for brug af mikromobilitets service er størst. Dette fordi det er hurtigere at gå 4-500 meter



Placering af virksomheder i Gladsaxe Erhvervs kvarter i forhold til de kommende letbanestationer. Virksomheder med mere end 500 ansatte er navngivet på kortet.

end at gå hen til en delecycel, cykle, aflevere cykel i hub og gå det sidste stykke hen til letbanen.

Hver fjerde ønsker mikromobilitet

Rejsevaneundersøgelsen er ikke repræsentativ for alle ansatte i erhvervs kvarteret, men indikerer at cirka

17 % af respondenterne forventer at benytte letbanen, når den åbner i 2025.

Samtidig udtrykker 24 % interesse for at benytte en mikromobilitets service mellem en af de kommende letbanestationer og deres arbejdsplads. 52 % foretrækker en el-løbehjulsservice, 26 % en bycykel service og 19 % en delecycel via privat udlejer eller egen virksomhed. Ønsket af løsning er ikke entydigt, og erfaringer fra ind- og udland viser da også, at både el-løbehjul og by-/delecycler kan fungere »



godt i kombination med kollektiv trafik (first/last mile).

El-løbehjul: Hurtigt og effektivt, men også medulykkesrisiko

Potentialet ved el-løbehjul er blandt andet, at de tilbyder hurtig, effektiv, fleksibel og potentiel miljøvenlig og pladsbesparende mobilitet. Barriererne er blandt andet høj ulykkesrisiko (7-10 gange højere end på cykel), behov for opladning, at der er tale om en passiv transportform, og at dockfrie leje-el-løbehjul, som ikke benyttes, har en tendens til at fylde, flyde og rode i byrummet. Derudover vil der fra 1. januar 2022 være hjælp på bud for el-løbehjulsbrugere, hvilket kan afholde ansatte fra at benytte en el-løbehjulsservice.

Endvidere viser interviewundersøgelsen i Gladsaxe Erhvervsquarter, at informanterne i alderen 37-65 år har ingen eller få erfaringer med at køre på el-løbehjul, og at de opfatter det som risikabelt. Andre undersøgelser viser da også, at brugere af el-løbehjul oftest er unge voksne i alderen 18-30 år (cirka 70 %).

By-/delecykler – det sikre valg af kendt løsning

By-/delecykler kan ligesom el-løbehjul tilbyde hurtig, effektiv, fleksibel og potentiel miljøvenlig transport. De fylder mere (primært hvis de parkeres i dockingstati-

oner), men flyder ikke på samme måde i byrummet.

I interviewundersøgelsen i Gladsaxe Erhvervsquarter betragtes cyklen som det nemme og sikre valg, fordi alle har prøvet at cykle. Derfor vurderer Via Trafik, at en delecykelservice er den løsning, der bedst kan indfri potentialet for mikromobilitet i Gladsaxe Erhvervsquarter.

Mikromobilitet kan give 10 % flere passagerer

En beregning, Via Trafik har foretaget af potentialet for mikromobilitetsservice i Gladsaxe Erhvervsquarter, viser, at antallet af daglige af- og påstigere i letbanen ved Gladsaxe Trafikplads og Gladsaxevej kan øges med op til 10 % på daglig basis. Under optimale betingelser kan potentialet være endnu højere end beregnet på nuværende tidspunkt.

For at potentialet kan indfries, er der en række forudsætninger, der skal være på plads.

Et finmasket stinet og genveje

Der er behov for at etablere genveje og et sammenhængende og finmasket stinet, som gør det nemt og hurtigt for de ansatte at bevæge sig direkte mellem letbanestationer og virksomhederne. Det skyldes, at vejnettet i dag er planlagt og indrettet med fokus på afvikling og parkering af biltrafik. Her er anbefalingerne

i helhedsplanen for Ringbyen fra 2011 fortsat relevante. Samtidig er der behov for yderligere udbygning af stier mellem de kommende letbanestationer og virksomhederne.

Stinettet skal desuden forbinde parkeringshubs for mikromobilitetsløsninger mellem letbanestationerne og virksomhederne for at fungere optimalt for mikromobilitet. Det kræver tæt dialog med virksomhederne om arealanvendelse og omprioritering af arealer, da en stor del af arealerne er privatejede.

Etablering af brugervenlige mikromobilitetshubs

En attraktiv mikromobilitetsservice forudsætter, at de ansatte har garanti for, at der er mikromobilitetsløsninger tilgængelig – både morgen og eftermiddag i umiddelbar nærhed af deres arbejdsplads og letbanestationerne. Det kræver, at der skal være tilstrækkelige mikromobilitetsløsninger placeret i mikromobilitetshubs i erhvervsquarteret og ved letbanestationerne.

De hubs, der etableres ved letbanestationer og virksomheder, skal samtidig være synlige og let tilgængelige, da mikromobilitetsservices hurtigt kan miste det attraktive, hvis der går "for lang tid" med at finde, leje, betale og aflevere.

Også her kræver det tæt dialog med virksomhederne, da prioritering af areal



Koblingen mellem helhedsplanens (2011) koncepter for flere stiforbindelser og et finmasket net samt et behov for at skabe forbindelser til og fra de kommende letbanestationer. Eksisterende stiforbindelser er markeret med rød, mens foreslåede nye prioriterede stiforbindelser er markeret med blå.

Det har tidligere været muligt fx at benytte sit rejsekort til lån af de hvide bycykler i København og Frederiksberg, men den integrerede service skal udvikles i et samarbejde mellem kommuner, transportselskaber og leverandører af mikromobilitet. Her er det vigtigt med et stærkt brugerperspektiv allerede i udviklingsfasen, så potentielle brugere inddrages i et designtækningsforløb, der sikrer, at den service, der bliver udviklet, faktisk tilgodeser de ansattes behov.

til mikromobilitetshubs betyder, at bilparkeringspladser på virksomheders private arealer i nogle tilfælde må nedlægges eller flyttes længere væk fra hovedindgang/personaleindgang for at give plads til mikromobilitet.

De potentielle brugere bør også tænkes ind i den indledende fase, så hubs bliver placeret og fungerer optimalt ud fra et brugerperspektiv. Det kan fx være ved at inddrage ansatte fra forskellige virksomheder i et designtækningsforløb.

Én leverandør af mikromobilitetsservice

En af barriererne ved mikromobilitetsløsninger er, at de kan have en tendens til at flyde, rode og fylde i byrummet. Erfaringer fra andre byer, fx Oslo og København, viser, at et ureguleret marked for udlejning af el-løbehjul skaber udfordringer for bymiljøet. Gladsaxe Kommune kan minimere problemet ved at vælge én leverandør. Aarhus Kommune var den første kommune i Danmark, som valgte den model, og de har ikke oplevet samme problemer som fx København og Oslo. Det er derfor helt centralt, at markedet reguleres. Med de rette reguleringer vil en mikromobilitetsservice have potentiale til at blive en berigelse i Gladsaxe Erhvervs kvarter.

Service integreret under kollektiv trafik

I forbindelse med etablering af en mikromobilitetsservice må der også tages højde for, at betalingsvilligheden er lav – omkring 10 kroner pr. tur. Samtidig betragter informanterne i interviewundersøgelsen mikromobilitet som en meget lille del af den samlede rejse med kollektiv trafik. De giver udtryk for, at de vil være mere tilbøjelige til at vælge servicen til, hvis de får en reel dør-til-dør-service, hvor de kan betale med Rejsekortet på hele rejsen mellem hjem og arbejde. Kan brugerne kun tjekke ud med rejsekortet, når mikromobilitetsløsningen er afleveret i hub, vil det desuden have den positive sideeffekt, at tyveri og manglende tilbagelevering af lånte enheder kan minimeres.

Mobility Management skaber grobund for nye vaner

Der er i det hele taget behov for et stærkt brugerperspektiv – også efter servicen er etableret. Bilen er i dag det dominerende transportmiddelvalg i Gladsaxe Erhvervs kvarter. Det kræver mere end genveje, finmaskede sammenhængende stinet, hubs og mikromobilitetsservice at få de ansatte til at skifte bilen ud med letbanen og el-løbehjul/delecykler. Cirka ni ud af ti respondenter i rejsevaneundersøgelsen har ingen eller få erfaringer med at anvende mikromobilitetsløsninger. Derfor er det nødvendigt med en særlig indsats for at få de ansatte til at anvende den ny service.

Gladsaxe Kommune vil med fordel kunne anvende en Mobility Management-tilgang i opstartsfasen, så virksomhederne og de ansatte bliver introduceret til den nye mulighed for transport på den sidste kilometer (last mile) og får mulighed for at afprøve mikromobilitet via demonstrationsprojekter. Behov for og omfang af indsatsen vil formentlig være større ved valg af el-løbehjul frem for delecykler.

Perspektivering

Afslutningsvis skal det nævnes, at hvis det fulde potentiale for at flytte bilister til kombinationsrejser med kollektiv trafik og mikromobilitet skal udfoldes optimalt, så fordrer det, at adgangsveje og parkeringsmuligheder for bilister besværliggøres samtidig med, at direkte stier og genveje til gående, cyklende og brugere af mikromobilitetsløsninger gør det nemt og hurtigt at komme frem til sin arbejdsplads i Gladsaxe Erhvervs kvarter.

En anden afgørende parameter er kvaliteten af den kollektive trafik, i særlig grad frekvens, rejsetid og komfort. Det reelle potentiale for overflytning fra bil til Letbanen, afhænger af antal afgang, antal skift og ventetid i skift mellem kollektive transportmidler mm.

Når det er sagt, kan mikromobilitet med de rette betingelser være en berigelse – ikke kun i Gladsaxe Erhvervs kvarter, men også i andre erhvervsområder, der ligger stationsnært i forhold til Hovedstadens kommende letbane. ●