

Gør stationer til knudepunkter

Hvordan kommer vi i mål med FNs verdensmål om bæredygtige transportformer og reduktion af CO₂-udledningen? Flere skal lade bilen stå og bruge den kollektive transport. Ifølge UN Habitat kan en effektiv organisering af byrum omkring knudepunkter få flere til at tage toget. I Danmark er vi kun så småt ved at komme i gang.

Af cand. polyt. Muhammed Ghannam og cand. mag. Charlotte Sjælland, Dansk Byplanlaboratorium

Det er en rigtig god ide at udvikle både nye og gamle byområder omkring effektive knudepunkter. Resultatet er en sammenhængende by med vægt på tilgængelighed, en bred vifte af services og arealer med plads til en blanding af aktiviteter, beboelse og erhverv tæt forbundet med transportsystemet. Knudepunkter skal give den enkelte borger mulighed for at ændre trafikadfærd og bør omfatte et gennemsigtigt design for fodgængere, mulighed for effektive transitskift og bedre infrastruktur på tværs af de bæredygtige transportmidler. Parkeringsmulighederne for cykler og elektriske løbehjul på stationen bør optimeres, da de ofte bruges som første eller sidste transportform.

Behov for en fælles vision

Som man kan se i artiklen de 3 europæiske eksempler foregår transitorienteret byudvikling ofte i et samarbejde mellem flere aktører. Det kan være ejeren af stationsbygningen, boligforeningen der har det tilgrænsende areal og kommunen, der gerne vil styrke knudepunktet. Ofte er det en af aktørerne i samarbejdet, der har udviklet visionen. Hvis de andre aktører skal bakke op om projektet, er det vigtigt, at de tydeligt kan se, hvordan de får tilgodeset deres interesser og behov.

Den økonomiske løftestang

Når det nu er så indlysende rigtigt – hvorfor sker det så ikke? Den største barriere er finansieringen. Det er derfor den fælles vision skal være på plads, så aktørerne kan indgå juridisk forpligtende aftaler omkring finansieringen. Ofte er der et greb i de projekter vi kender, der kan fungere som økonomisk løftestand og som styrker aktørernes motivation for at engagere sig i projektet. I eksemplet fra Växjö er der en økonomisk gulerod for alle aktørerne. Kommunen opnår en besparelse på renoveringen af det gamle rådhus. I stedet forpligter de sig til at leje en etage i den nye stationsbygning, så ejerne af kontorbygningen er sikret en fremtidig indtægt.

Tænk stort

Det kan være svært for den enkelte aktør at forpligte sig juridisk og økonomisk, når selve byudviklingsprojektet strækker sig over flere år.

Her kan det være nødvendigt, at kommunerne investerer tid og midler fra flere forskellige områder i forvaltningen. Aktørerne må tænke ud af boksen og overveje, hvor mange behov man kan få integreret i projektet. Det kan eksempelvis være gennem særlige puljer, man kan søge hos staten, hvilket var tilfældet i Arnhem, der søgte midler til finansieringen i flere forskellige af statens puljer for at få enderne til at mødes.



Treparts-aftalen i Växjö

1

I Växjö var der flere behov i spil. Växjö kommunes rådhus stod for en omfattende renovering. Byens station trængte til en opgradering på grund af et stigende antal trafikanter. Stationens ejer Jernhesten var tøvende med investeringen i en ny bygning og prøvede at finde andre alternativer. Løsningen blev et samarbejde mellem Växjö Kommune, det kommunale ejendomsselskab Vöfab og Jernhesten. Växjö kommunen brugte investeringen i et nyt rådhus som løftestang for hele projektet, mens Vöfab stod for finansieringen.

Juridisk forpligtende aftaler – til fordel for alle.

I forbindelse med arealet i masterplanen og den nye bygning, der både skulle huse station og rådhus, indgik Växjö kommune, Vöfab og Jernhesten en række juridisk forpligtende aftaler. I første omgang købte Vöfab stationsgrunden af Jernhesten, resten af arealet i masterplanen var allerede ejet af Växjö kommune. I den færdige bygning har Jernhesten forpligtet sig til at købe den nederste etage, der huser stationen og andre serviceydelser. Til gengæld skal Växjö kommune ifølge trepartsaftalen leje kontorer i bygningen, hvilket er en klar fordel for Jernhesten, da det er med til at sikre et stabilt flow af mennesker i stueetagen.

I dag har Växjö ikke alene fået en ny station med rådhusfunktioner, der er samtidig skabt et nyt midtpunkt i byen med flere attraktive funktioner, fællesarealer og cafeer. I området tæt på stationen er der planer om boliger ligesom det gamle rådhus bliver omdannet til boliger. Som ekstra gevinst har Växjö Kommune sparet 4,3 mio. sek.

Transitorienteret byudvikling – tre europæiske eksempler

Det skal det være langt nemmere at skifte mellem transportformerne, hvis flere skal bruge den kollektive transport. Det kræver velfungerende trafikale knudepunkter. Derfor har vi undersøgt, hvordan man ved hjælp af transitorienteret byudvikling har fået skabt nye knudepunkter i hhv. svenske Växjö, norske Lillehammer og hollandske Arnhem.

Arnhem – et nationalt anliggende

2

Både Arnhem Kommune, ProRail og Dutch National Railways har længe haft planer om en udvidelse og opgradering af stationen, fordi den er et vigtigt knudepunkt for den kollektive trafik mellem Tyskland, Holland og Belgien, der oplever et stigende antal passagerer.

En fælles vision – det økonomiske boost

Første led i processen var at få skabt en vision, der kunne få nabokommunerne og andre interessenter til at gå ind i projektet. Det blev visionen om et helt nyt knudepunkt, der samtidig kunne skabe et økonomisk boost for området og give Arnhem en ny byidentitet, der fik nabokommunerne og regionen til at involvere sig i projektet. Selve finansieringen har Arnhem Kommune været ansvarlig for at få på plads. Heldigvis har Transportmini-



steriet og ministeriet for økonomiske anliggender været positivt indstillet overfor projektet og bevilget penge gennem forskellige puljer. Desuden har regionen og Arnhem Kommune bidraget. De omkringliggende kommuner har forpligtet sig til at lægge arbejdstimer i projektet.

En effektiv transport maskine

Det er UNStudio, der har skabt masterplanen, der ligger på et areal ejet af

Dutch National Railways. I knudepunktet mødes 6 forskellige transportformer, alle skift sker via den centrale transithal. Til forskel fra eksemplerne fra Växjö og Lillehammer er indeholder stationen i Arnhem et underjordisk P-kælder til biler. UNStudio har med sit skulpturelle design og brugen af dagslys gør det enkelt at finde rundt. For at sikre et konstant flow af mennesker rummer området i dag både boliger, erhverv, butikker og et biogracomplex.

Opgradering til knudepunkt i Lillehammer

3

Det norske begreb skystasjon bygger på 4 elementer: Skift mellem transportmidler, information til de rejsende, mulighed for overnatning og køb af måltider. I 2011 gennemgik alle 4 elementer en gennemgribende modernisering. Så Lillehammer sky-stasjon i dag har alt, hvad der skal til for at være et funktionelt knudepunkt.

Til glæde for turisterne

Hovedindgangen er blevet tydeligt markeret, så turisterne kan se, hvor de skal gå hen i deres jagt på information og andre services. Stationen har fået et rejsecenter, hvor Den norske Turistforening, Norges Statsbaner og Norges statslige Jernbaneoperatør er tilgængelige. I det hele taget er der lagt vægt på et design, der er med til at vise vejen til den transportform, man skal skifte til. Generelt har stationen fået et større udbud af services



og der er lavet mulighed for aktiviteter udenfor.

En stærk klimaprofil

Klimatilpasning er en fast del af de moderniseringer Bane Nor Eiendom foretager. Det hænger sammen med deres ambition om at udvikle traditionelle stationer til moderne knudepunkter og få flere over i den kollektive trafik. Man har blandt andet gjort det nemmere at skifte transportform ved at bygge en busterminal i forbindelse med stationen, lavet parkeringsområder til taxa, biler og

cykler samt skabt sammenhæng med gangbroer.

Bane Nor Eiendom

Samtlige norske stationsbygninger med tilhørende areal er ejet af Bane Nor Eiendom, der er en økonomisk stærk spiller inden for by- og ejendomsudvikling. I Lillehammer tog Bane Nor Ejendom initiativet, havde visionen og var drivkraften i projektet. Mod at få de øvrige aktørers økonomiske andele tilbagebetalt senere finansierede Bane Nor Eiendom hele projektet og købte kommunens andel af stationsområdet.