

Knudepunkter der skaber sammenhæng

Region Hovedstaden har sat fokus på, hvordan erfaringer med Transitorienteret Byudvikling, kan udbredes og systematiseres. Resultatet er et katalog i tre dele med inspiration og konkrete værktøjer til kommuner, trafikselskaber, rådgivere og investorer med interesse i at udvikle trafikale knudepunkter.



Af Caroline Schousboe,
Region Hovedstaden,
Center for Regional
Udvikling

I 2019 har Region Hovedstaden gennemført et udviklingsprojekt med titlen „Transitorienteret byudvikling omkring kollektive transportknudepunkter i hovedstadsområdet“. Målet har været at se på metoder til at skabe udvikling af stationsknudepunkter, som kan bidrage til at øge attraktiviteten af det kollektive transportsystem i hovedstadsregionen.

domsværdien. Jo tættere på en station og mere varieret udbud af butikker og erhverv, der er i gåafstand, jo højere værdi.

Peter Hartoft-Nielsen og Ida Reiter viste med deres undersøgelser i 2017 for Aalborg Universitet, at effekten af stationsnærhed i bymæssige omgivelser udvides fra 600 m til 800 m. Dette bekræftes af den norske forsker Helge Hillnhütter, der har vist, at gode byrum forlænger afstanden, man er villig til at gå til kollektiv transport med 70%. Dette tredobler det forventede opland til stationerne.

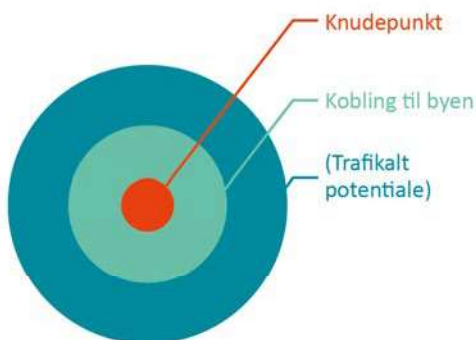
I USA viser studier, at god planlægning og byudvikling forstærker de gavnlige effekter ved god tilgængelighed. Hvor stationsnærheden i sig selv giver et moderat løft i ejendoms-værdi, ses en fordobling af effekten ved planlægning, der øger fortætning og mangfoldighed, og ved attraktive og fodgængervenlige byrum omkring TOB-stationer.

Der findes altså ikke en klar grænse mellem TOB og begrebet stationsnær byudvikling, men centralt står ønsket om en udvikling i retning af en god by og sammenhængende regionale transportsystemer. En by, der bringer mennesker, bygninger og aktiviteter tættere på den kollektive trafik, og hvor funktionerne er blandede, og omgivelserne er trygge, attraktive og af høj kvalitet.

Disse faktorer har stor betydning for de nøgleinteressenter, der ofte skal aktiveres for at starte en TOB-proces: operatører af den kollektive trafik (flere passagerer) samt grundejere og ejendomsudviklere (højere ejendoms-værdier).

De otte nøglefaktorer i TOB – Transitorienteret Byudvikling

1. Promover forhold for fodgængere
2. Prioriter cyklister
3. Skab et finmasket vej- og stisystem
4. Placér ejendomsudviklingen tæt på kollektiv trafik
5. Stræb efter blandede funktioner og beboere
6. Øg tætheden og udnyt den kollektive trafiks kapacitet
7. Skab byer med korte afstande
8. Reducér parkerings- og vejarealer



Hvorfor se på transitorienteret byudvikling?

Transitorienteret byudvikling (TOB) dækker over en helhedsorienteret tilgang til udvikling af trafikale knudepunkter, hvor man kigger systematisk på stationers udformning og placering, men også inddrager de omkringliggende boliger, erhverv og institutioner i både planlægning og finansiering af knudepunktets funktioner og kvaliteter.

I dansk sammenhæng er der god viden om, hvordan boliger og arbejdspladser af afstand til en station påvirker transportvaner. Analysen 'Byliv, der betaler sig' (Naturstyrelsen mfl. 2013) viste, at nærhed til stationer og mangfoldighed i butiksliv mv. øger ejen-

Hvordan kan vi arbejde med Transitorienteret byudvikling i Danmark?

Med projektet har vi i Region Hovedstaden ønsket at give inspiration til, hvordan erfaringer med Transitorienteret Byudvikling kan udbredes og systematiseres. Vi har bl.a. samlet viden fra ind- og udland og gennemført en række workshops.

Resultatet er et katalog i tre dele, som vi håber, kan bidrage med inspiration og konkrete værktøjer til kommuner, trafikselskaber, rådgivere og investorer med interesse i at udvikle trafikale knudepunkter. Kataloget består af tre elementer: en samling af eksempler på TOB-tiltag, en guide til screening og et inspirationsoplæg med gennemførte screeninger af fem udvalgte knudepunkter i Region Hovedstaden.

De seks TOB-elementer



Samlingen af eksempler og erfaringer er systematiseret ud fra seks elementer; byfortætning, brugeroplevelse, design, interessentsamarbejde, fortælling og finansiering (se figur 1). Her beskrives TOB som en proces fra impuls over initiativ til finansiering og implementering af en fysisk ændring i og omkring et knudepunkt. Målet er at vise eksempler på, hvad der har drevet udviklingen frem til realisering, og fremhæve hvordan projektet er organiseret og finansieret.

Guiden til screening bidrager til at skærpe opmærksomheden på problemer og potentialer omkring konkrete knudepunkter, – og er tænkt som et værktøj til tidligt i en proces at samle interessenter, styrke den fælles viden om og forståelse af knudepunktet samt finde fælles fodslag.

Guiden hjælper til at komme "hele vejen rundt", når en impuls dukker op i form af en konkret idé eller problemstilling. Her er der mulighed for at starte en helhedsorienteret proces med inddragelse af flere interessenter, der kan skabe yderligere forbedringer af knudepunktet og samspillet med byen.

Screening i seks dimensioner

Screening af knudepunkter foreslås foretaget i seks dimensioner, der relaterer sig til geografien og til brugernes behov og præferencer (se figur 2). Der skelnes mellem selve knudepunktet og dets kobling til den omgivende by eller opland. Der analyseres herefter på tre temaer, som identificerer og beskriver, hvad brugerne mødes af på deres tur gennem knudepunktet og videre ud i byen: effektivitet, brugervenlighed og kvalitet. De tre temaer kan betragtes

som forhold med forskellig evne til at tiltrække eller afskrække passagerer. Derudover kan det være væsentligt at se på knudepunktets betydning i det lokale og regionale trafiksystem. Til dette har Urban Creators (med bidrag fra Atkins og MOE/Tetraplan) tidligere kategoriseret kollektive transportknudepunkter i Ringbyen og Fingrene i Region Hovedstaden – læs mere på www.regionh.dk/trafik

Guiden indeholder desuden inspiration til, hvordan knudepunktets historik kan formidles til interessenter og videreføres i udviklingen af knudepunktet.

Metoderne afprøves i dansk kontekst

En væsentlig del af arbejdet med transitorienteret byudvikling har været at afprøve tankerne og metoden i en dansk kontekst. Derfor har en central del været arbejdet i fem vigtige knudepunkter i hovedstadsregionen, nemlig Helsingør, Hillerød, Herlev,

Høje Taastrup og Vallensbæk. Dette arbejde præsenteres i inspirationsoplæggene.

Her har kommunerne sammen med eksperter og lokale interessenter debatteret transitorienteret byudvikling samt udviklet og konkretiseret ideer til forbedring af lokale knudepunkter. Derudover har de undersøgt og drøftet forskellige partnerskabs- og finansieringsmodeller for hver enkelt lokalitet.

I inspirationsoplæggene præsenteres ideer og konkrete forslag til, hvordan de fem knudepunkter kan optimere og udvikle deres station og stationsområde. De konkrete problemstillinger er i sagens natur forskellige, men samlet set kommer oplægget omkring en række generelle emner, som f.eks. hvordan man kan forbedre trygheden i og omkring stationen, arbejde proaktivt med wayfinding, anvende stationsbygningen på nye måder eller styrke koblingen til den lokale detailhandel og byudvikling.

Screening i seks dimensioner

