

Denne artikel 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



Bystrategisk kortlægning – en naturlig del af fremtidige beslutningsgrundlag.

Nina Kampmann, nk@m.dk og Maria Wass-Danielsen, mwd@urbancreators.dk
Metroselskabet og Hovedstadens Letbane, Urban Creators



Bystrategisk kortlægning – en naturlig del af fremtidige beslutningsgrundlag.

I vinteren 2015-2016 igangsatte Metroselskabet og Hovedstadens Letbane et udviklingsprojekt med det formål at udarbejde et generisk bystrategisk værktøj, der skulle anvendes i de tidlige faser af nye baneprojekter i byområder. På lang sigt var ambitionen med værktøjet, at en bystrategisk kortlægning af kommende stationsnære byområder kunne supplere indholdet i screeninger og udredninger parallelt med f.eks. beregningsmetoden for passagerprognoser og den samfundsøkonomiske analyse.

Den bystrategiske kortlægning er en kort præsentation, hovedsageligt i tal og grafik, af de forskellige byområder, som de foreslåede metro- og letbanelinjeføringer går gennem. Målet er at give et overblik over karakteristika ved byområderne, der er relevante for de bystrategiske overvejelser, når der vælges linjeføring.

Artiklen og oplægget bygger på den bystrategiske kortlægning, som er gennemført i forbindelse med en udvidet screening af Letbane fra Nørrebro Station til Ring 3 via Frederikssundsvej. Her blev der udover den kvantitative del med tal og grafik også udarbejdet en mere kvalitativ kortlægning, hvor letbanelinjeføringers bymæssige påvirkning blev beskrevet. Denne kortlægning blev udarbejdet i samarbejde med Urban Creators Aps og Niels Bjørn fra Bureauet Niels Bjørn. Derudover har repræsentanter fra de involverede kommuner bidraget med input.

Formålet var at se de mulige linjeføringer i sammenhæng med de planer og projekter som allerede findes for bykvartererne langs banen.

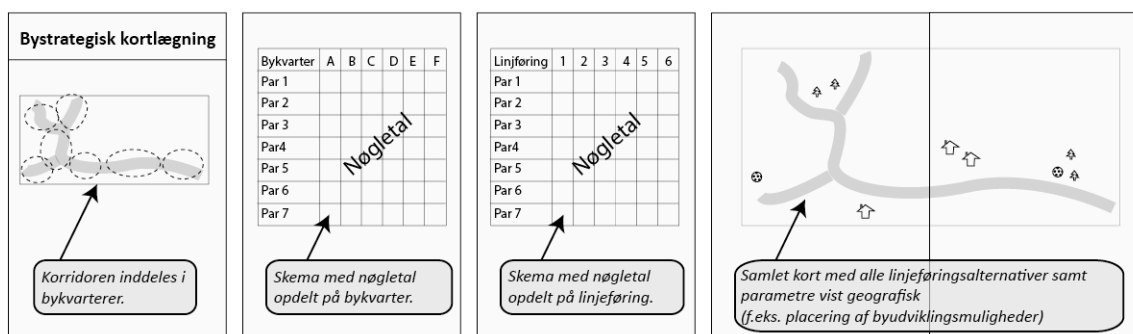
Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Den kvantitative del:

Den bystrategiske kortlægning består af følgende elementer:

1. Illustration af definerede bykvarterer
2. Skematisk visning af bystrategiske nøgletal for 9 parametre opdelt **pr. bykvarter**
3. Skematisk visning af bystrategiske nøgletal for 7 af de samme parametre, opdelt **pr. linjeføring**
4. Indtegning af undersøgte linjeføringer på baggrundskort (samt 4 bymæssige parametre).

De fire dele er også illustreret i nedenstående figur:



De definerede bystrategiske parametre er:

- Befolkningstæthed
- Disponibel indkomst
- Arbejdsmarkedstilknytning
- Uddannelsesniveau
- Beskæftigelse
- Privatejet bebyggelse
- Institutioner
- Kultur & fritid
- Detailhandel
- Byudvikling/fortætning
- Stationsnærhed

De bystrategiske parametre, på nær Institutioner og Kultur & Fritid, illustreres for hvert bykvarter langs banen i tabelform.

Al data er ved hjælp fra Københavns Kommune hentet fra Danmarks Statistik. De administrative enheder, som er brugt til dataindsamlingen, er defineret i samarbejde med kommunerne. Data for de stedsspecifikke parametre (skoler, institutioner mv.) er hentet fra kommunernes hjemmesider.

Det stationsnære opland, som betjenes ved minimum én af de undersøgte linjeføringer, medtages. Indenfor disse 600 meter er passende bykvarterer defineret, hvert bykvarter er ca. 1-2 km langt.

Data for de forskellige bykvarterer sættes skematisk op, og det er hermed muligt at se på forskelle og ligheder kvartererne og linjeføringerne imellem. Der konkluderes ikke på disse, men det belyses hvor de største udsving befinder sig.

Den kvalitative del:

Erfaringer fra udlandet viser, at baneprojekter kan være med til at løfte områder med sociale og bymæssige udfordringer og være en katalysator for en positiv udvikling herunder bidrage til at tiltrække investering. Men en letbane kan også få en negativ indvirkning på de byområder, som banestrækningen anlægges gennem. For at afdække baneprojekters bymæssige påvirkning kan der gennemføres en mere kvalitativ bystrategisk kortlægning.

Denne kvalitative del beskriver letbanens bymæssige påvirkning indenfor følgende fire parametre (se nedenstående figur):

- Byudvikling og investering
- Socioøkonomiske forhold
- Forbindelser og sammenhænge
- Byrum, image og attraktioner



Figur 1. Parametre der blev brugt i den kvalitative del af den bystrategiske kortlægning.

Formålet med denne kvalitative kortlægning er, at:

- Give overblik over visioner og mål, planer og projekter for bykvartererne langs banen og inddrage denne viden i planlægningen af baneprojektet

- Beskrive de potentialer, hvor baneprojektet kan være katalysator for en social og økonomisk udvikling og pege på, hvilke supplerende initiativer, der kan gennemføres for at udløse disse potentialer.
- Udpege og beskrive de steder, hvor baneprojektet kan have en negativ påvirkning på bymiljøet og folks livskvalitet. I forlængelse heraf identificeres tiltag, der kan reducere de negative effekter (f.eks. barriereeffekt).
- Sammenligne linjeføringerne og give et overblik over de enkelte linjeførings bymæssige fordele og ulemper
- Beskrive mulige dynamikker og forandringer, som baneprojektet kan sætte i gang.
-

Som en del af arbejdet med den kvalitative kortlægning, er der foretaget et litteratur- og casestudie for at opsamle viden om letbaners påvirkning af byer. Her har der været særligt fokus på, hvad en letbane kan gøre i forhold til at løfte socialt udsatte områder, hvilket er beskrevet nærmere nedenfor.

Letbaner og socialt udsatte områder

Anlæg af en letbane medfører en række ændringer i det fysiske miljø, som den kører igennem. Enhver fysisk forandring af byen medfører på sigt forskellige former for sociale forandringer. Det kan være konkrete ændringer af den sociale adfærd i området, og det kan være større, strukturelle, socioøkonomiske ændringer i flyttemønstre og investeringslyst.

Det seneste årti er der foretaget en række undersøgelser, som konkluderer, at infrastruktur kan have en afgørende betydning for, om det lykkes at løfte et socialt udsat boligområde. I en større undersøgelse fra 2005-2008 blev det konkluderet, at manglende trafikal infrastruktur ofte spiller en afgørende rolle for, hvorfor nogle områder bliver socialt udsatte. Socialt udsatte områder er ofte frakoblet den omkringliggende bys normale flowmønstre og ligger som isolerede øer. I bogen "Arkitektur der forandrer" fra 2008 er der eksempler fra Holland, Frankrig og USA, der viser, at infrastruktur som hæfter de tidligere isolerede områder op på byens hverdagsflow, er et afgørende greb for at ændrer områdets negative sociale spiral til en positiv. Den fysiske isolation skal brydes for, at den sociale isolation kan brydes, lyder en af forklaringerne på, hvordan ny infrastruktur kan gøre en forskel.

I 2014 offentliggjorde Københavns Kommune og Arkitektforeningen et studie, som på baggrund af 27 cases kunne påvise, at det afgørende element for at ændre et socialt udsat område til et socialt balanceret, var at ændre i selve bystrukturen [Niels Bjørn & Annette Hølek 2014]. Bystrukturen er en kombination af trafikal infrastruktur og bebyggelsesstruktur. Konklusionen understregede igen, at den trafikale infrastruktur er afgørende for at kunne løfte et udsat område.

Jævnfør ovenstående findes en del litteratur, som underbygger betydningen af trafikal infrastruktur, men ikke nogen evidensundersøgelse der specifikt beskriver betydningen af skinnebåren trafik. Derfor bad Københavns Kommune i 2015 professor ved Kunstakademiets Arkitektskole Jens Kvorning om at gennemføre en analyse af en række enkeltstående eksempler. Eksemplerne er fra Frankrig og Spanien og har det til fælles, at det er projekter, hvor der er anlagt en letbane, som blandt andet hæfter socialt udsatte områder op på den omkringliggende by. Professor Kvorning's undersøgelse viste, at letbanerne flere steder har haft stor og positiv betydning for de socialt udsatte områder.

Her er det væsentligt at bemærke, at i de udenlandske cases er letbanen kun ét ud af en række tiltag, som tilsammen har skabt den sociale forandring. Styrken ved at et letbaneprojekt kobles med en samlet udviklingsstrategi er, at banen dermed kan tiltrække investeringer til de områder, den betjener, ved eksempelvis at arbejde med nye funktioner og/eller fortætninger ved stationerne.

Ovenstående analyser og undersøgelser peger derfor på, at en letbane kan bidrage til løfte socialt udsatte områder.

Resultater

Med en bred kortlægning af fakta om bykvartererne f.eks. socioøkonomiske forhold og den hidtidige byudvikling, bidrager en bystrategisk kortlægning til det samlede projekt som et tværgående indblik i byområderne, der er relevante at fokusere på, når det overvejes hvorledes et byområde vil påvirkes af og reagere på et infrastrukturprojekt. Således konkluderer kortlægningen ikke på de forskellige linjeføringsalternativer, men illustrerer blot den/de eventuelle forskelle, der er mellem de byområder linjerne betjener.

Den kvalitative del af kortlægningen giver et overblik over de bymæssige forhold, der skal tænkes ind i det videre arbejde med letbanen herunder, hvordan letbanen kan understøtte eksisterende planer og investeringer i nærområdet. Desuden resulterede kortlægningen i et godt grundlag for at sammenligne de forskellige linjeførings bymæssige effekt indenfor de fire parametre beskrevet i figur 1.