

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift **Artikler fra Trafikdage på Aalborg**

Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

trafikdage
NY VIDEN & NETVÆRK

DK2020, Mobilitetsstrategier og stationsbyernes potentiale

Forfatter(e), mailadresse

Tilhørsforhold

Sofie Kirt Strandbygaard, SKST@niras.dk, NIRAS.

Anette Enemark, aen@moviatrafik.dk, Mobilitetsselskabet Movia

Emne:

- Forankring af DK2020 klimaplaner i kommunernes plansystem

Der mangler håndgribelige metoder og eksempler fra 'best practice' på hvordan kommunernes DK2020 klimaplaner - med transport muligheder og -adfærd - kan blive forankret i planlægningen.

- Stationsbyernes sovende potentiale

Der er et stort potentiale i stationsbyer, hvor stationen har et stærkt image og byen har en grundlæggende struktur, der tidligere har placeret knudepunktet i landsbyens centrum. Specielt togstationer har et stort potentiale for at skabe både social og fysisk sammenhæng i lokalmiljøer, og påbegynde opbygningen af bæredygtig mobilitet som udmønter sig i den fysisk planlægning og lokalmiljøer.

Det får tilhørerne med hjem:

- Metode

Et muligt greb i planloven er partnerskaber, der kan igangsætte processen omkring bedre knudepunkter. Her kommer eksempler på hvilke partnerskaber der kan benyttes og hvor fokus i strategien skal lægges. Der er meget at hente ved at arbejde på tværs af kommunens afdelinger, synergien kan løfte flere af kommunernes ambitioner på samme tid. Tiltagene skal ses i sammenhæng med kommunens andre ambitioner om f.eks. stærke bysamfund og sund børn- og ungekultur.

Baggrund

Bearbejdning af emnet bygger på interviews og byrumsanalyser af seks Lokaltogsstationer, udført af NIRAS for Movia og Lokaltog i 2022.

Abstrakt

I 2022 igangsatte Lokaltog og Movia en analyse af Lokaltogstationernes potentialer. NIRAS udførte opgaven, hvor byrumsanalyser og interviews med borgere og rejsende fra seks stationsbyer viste at lokalplanlægningen ikke længere understøtter brugen af den kollektive trafik, en tendens som desværre er et gennemgående træk for stationsbyer i hele Danmark. Nationalt er der brug for at fokusere på byplanlægning i sammenhæng med kollektiv transport, for at understøtte de bæredygtige trafikvalg, så placering af institutioner, handel og kollektiv trafik går hånd i hånd.

Mange kommuner har svært ved at løse CO₂-udfordringerne med persontransport, ud over at opsætte el-ladestandere og udskifte kommunens bilpark til elbiler. Stationer og kollektive

transportknudepunkter kan være med til at lægge grundlaget for grøn mobilitet i kommunernes DK2020 klimahandlingsplaner. Her har specielt stationsbyen et kæmpe potentiale med deres transportknudepunkter, der både kan skabe sammenhæng på tværs af kommunens kerneopgaver, og som kan være med til at gøre en forskel for den bæredygtige mobilitet. Det handler om hvordan kommunerne kan se bæredygtig mobilitet som en tværfaglig løsning, der taler ind i flere af kommunens ambitioner om bedre lokalsamfund.

Mobilitetsstrategier i DK2020

Persontransport udgør en stor kilde til drivhusgasser i kommunerne og er derfor et vigtigt indsatsområde i kommunernes DK2020-planer. De sidste kommuner afleverer deres planer i 2023. De fleste danske kommuner arbejder med løsninger og tiltag der styrker grønnere, sundere og mere bæredygtige transportvaner. Mange kommuner arbejder med strategier for el-ladestander, anlæg af cykelstier og med målsætninger om, at en større del af mobiliteten dækkes med grønnere transportmidler. Men mobilitetsplanerne skal også understøtte en ændret transportadfærd blandt borgerne, der vil føre til reduktion af CO₂udledning, og her savner kommunerne eksempler på tiltag der understøtter DK2020 målene på mobilitetsområdet. Særligt hvordan den fysiske planlægning kan understøtte den nødvendige adfærdsfornyelse blandt borgere og virksomheder.

Flere kommuner har det ønske, at de gerne vil have stærke lokalsamfund, levende bymidter og grøn mobilitet, hvor offentlig transport er et attraktivt tilvalg. Ambitionen er at byplanlægning og infrastruktur skal gå hånd i hånd omkring knudepunkterne, for at skabe bæredygtige og levende samfund. Derved nedbringes CO₂ udledningen fra biltrafikken, og der skabes mobilitetsmuligheder for alle borgere, trygge og attraktive byrum på stationer og social sammenhængskraft. Her kan stationen spille den samme central rolle, som den spillede dengang da stationen var byens centrum og en levende arbejdsplads.

Et sovende potentiale

Den kvalitative undersøgelse der blev udført af NIRAS på seks lokaltogsstationer i 2022 viser, at togstationer har kæmpe værdi som identitetsbærende for en by. Mange mener, at de er langt bedre stillede end deres nabobyer, som ikke har en station. Flere af de vi interviewede flyttede til byen, primært fordi der var en station, uagtet at de ikke brugte den. Men det var tanken om at kunne komme rundt, og være forbundet til omverden, der tiltalte dem. Stationen blev set som et centrum i byen, en for byen vigtig historisk baggrund, der gav området værdi. Men brugen af stationen og byrummet omkring, stemmer hverken overens med den image eller potentiale. Byrummene er øde, og stedet er som oftest ikke en integreret del af de lokale byrumsaktiviteter.

Det er nødvendigt at integrere stationerne i lokalsamfundets funktioner, for at kollektiv transport bliver et naturligt valg for borgerne i deres hverdag. Det skaber miljømæssig bæredygtig trafik, og giver borgere i alle aldre en mulighed for at bevæge sig frit rundt i samfundet. Endvidere sikrer tilstedeværelsen af andre mennesker, at vi føler os trygge i hverdagen, og det er med til at opbygge lokal identitet og stærke bysamfund.

"Ølsted ville slet ikke være det samme, hvis ikke stationen var der! Den betyder alt. Den gør at der er liv i byen og mere aktivitet end der ellers ville have været."(Kvinde 60 år, Ølstykke)

"Jeg bruger lokaltog hver dag. Jeg har aldrig kørt bil en eneste dag, mens jeg har boet her. Jeg har boet her i 35 år. Jeg elsker det. Jeg elsker at sidde og kigge ud på landskabet. Jeg synes ikke at der er noget der skal laves om."

Stationen er frakoblet byens liv

I de fleste stationsbyer er sket med udstyknings af parcelhusområder, der har flyttet aktiviteten længere væk fra byens hovedgade. Store dagligvarekæder bliver ofte placeret uden for bymidten, og der er siden 60'erne sket en massiv overflytning af persontransport til privatbilismen. Stationens funktion som arbejdsplads er væk, rejsefunktioner er digitaliseret og billetsalget er lukket, sammen med ventesalen og kiosken. Denne tendens har efterladt et stationsområde, der ikke har det byliv og den kernefunktion som et trygt og attraktivt knudepunkt kræver. Specielt unge reagerer i undersøgelsen på de øde byrum, hvor de føler sig utrygge ved at stå alene efter mørkets frembrud. Her foregår ikke noget på stationen, det er ikke sexet at tage toget, og de fleste unge siger, at de hellere vil køre i bil. Stationen er ikke lige frem et aktivt centrum for byens liv. Men det var det engang. Og hvorfor skulle det ikke være det igen?

"Det er vigtigt, at der er en forbindelse ud af byen. Det er godt, at stationen er der, for det gør byen tilgængelig. Men vi ser den ikke som en integreret del af byen. Der sker ikke noget derhenne." (Kvinde 35, Ølstykke)

"Det kunne være fedt med nogle aktiviteter omkring stationen, hvor man kan mødes med sine venner. Der er ikke rigtigt nogle steder at mødes i området. ... (tænker sig længe om). Altså, bare det, at vi ikke kan komme i tanke om et eneste sted vi kan være, siger det hele. Hvis der var et sted ved stationen, som man kunne hænge ud efter skole, så kunne man blive lidt længere og være sammen med sine venner." (Ung, 17 år, Helsingø)

Tænk på tværs – tænk stort

Her er et kæmpe potentiale i at se DK2020 planerne som en bredt favnende bæredygtighedsstrategi, fordi den omhandler menneskers dagligdag, og brug af institutioner og handel, adgang til arbejdspladser og skoletilbud. Det fordrer strategisk byplanlægning omkring stationsknudepunkterne. En hver stationsby burde tage temperaturen på sit stationsområde og spørge: Er det her det sner? Hvordan er facaderne omkring stationen? Hvordan er adgang med cykel og gang? Hvis jeg er gangbesværet, ligger indkøb, apotek og fysioterapi så tæt nok på? Eller ligger Netto 800 m nede af vejen? Har vi forladte huse omkring stationen? Er der øde efter mørkets frembrud?

Stationerne skal være aktive mobilitetsknudepunkter for bus, mikromobilitet og samkørsel, og byplanlægningen skal formå at støtte op om det og skabe et aktivt centrum i byen. Her kan lokale græsrodder og foreninger gøre en forskel, og ikke mindst lokale partnerskaber med de intuitioner, erhverv og foreninger som ligger i relation til stationen. Det vil løfte flere af kommunens overordnede målsætninger om bedre lokal sammenhængskraft, attraktive landsbyer og bedre social sundhed.

Emnekategori: 1. Kollektiv transport 2. Mobilitet og adfærd