

Forslag til Special Session: Stationsnær Byudvikling og bedre adgangsveje

Professor Otto Anker Nielsen, oani@dtu.dk (på vegne af alle deltagere)

DTU har været konsortieleder for et stort EU-projekt, "EASIER" under EU's JPI Urban Europe program. Projektet har samlet set set på hvordan dør-til-dør rejser bedre kan indgå i kollektiv trafik. En del af analyserne har vist at stationsnær byudvikling, bedre adgangsveje og såkaldt Transit Oriented Development (ToD) signifikant kan forbedre den oplevede tryghed i den kollektive transport og særligt transporten til og fra den kollektive transport. Samtidigt viser analyserne at stationsudformning og nærområdet til stationer, samt den oplevede tryghed påvirker den kollektive trafiks markedsandel signifikant, og som en - måske lidt uventet sideeffekt - også gang og cykling i nærområdet til stationer, også for den samlede rejse.

I projektet blev 83 stationer i Hovedstadsområdet analyseret i nærområdet efter ToD kriterier og sammenholdt med interviewundersøgelser af oplevet tryghed på stationerne. Disse data blev derefter samholdt med overordnede oplysninger og rejsetider med kollektiv trafik, bil, cykling og gang, samt markedsandele for samme fra Transportvaneundersøgelsen. Det viste sig, at der var meget stor forskel i hvor høj grad stationer opfylder ToD kriterierne (fra 8% til 90% for specifikke stationer, men hvor 65% af stationerne i Hovedstadsområdet har under 50% opfyldelse).

I sessionen vil analyserne blive præsenteret, og de estimerede statistiske modeller herfor forklaret. Det vil blive vist at det har ganske enorm betydning, hvorvidt der byudvikles tæt eller ej, omkring knuder i nettet eller ej, og efter ToD-kriterier eller ej, illustreret med et antal eksempler - i Danmark gående fra helt tæt udvikling som ved Carlsberg og Nørreport station med 50% markedsandele, til meget spredt udvikling f.eks. Favrholm med forventelig 6% markedsandel i det relativt stationsfjerne byudvikling, der påtænkes der. Hvis best-practice fra udlandet følges, eksemplificeret med nylige 15-minuts city udvikling i Paris forstæder kunne yderlige markedsandele opnås helt op til 68%, hvilket også illustreres på sessionen. Eksempler fra Paris, Lund, Aarhus, Odense og København vises som illustration af de forskellige grader af ToD opfyldelse.

Ud over opfyldelse af ToD udformning af byrummet betyder afstand til stationen meget i analyserne. Måske lidt kontroversielt viste analyserne at store parkeringsarealer tæt på stationer dels opleves mindre trygt for det flertal der går og cykler til stationer, dels jo flytter den bymæssige bebyggelse længere væk fra stationerne. Da afstand til station har meget stor betydning for markedsandel, har det stor betydning for markedsandel. Et eksempel er to standard forstadsstationer, hvor den ene har stor parker og rejs ved stationen, og dermed længere afstand fra stationen til bymæssig bebyggelse, mens den anden har tæt by og ingen parkering ved stationen. Med samme befolkning og alt-andet-lige giver parker og rejs 5,7% færre passagerer med kollektiv trafik (fordi gang/cykel til station bliver mindre attraktiv og flere derfor kører bil eller cykel hele vejen), og 3,3% mere lokal biltrafik (fordi flere kører bil hele vejen eller kører bil til stationen i stedet for at gå/cykle).

Detailanalyserne af de 83 stationer viste også, at der er et betydeligt potentiale for byfortætning i Hovedstadsområdet omkring stationer på 6,1 km², ligesom stationsoplande kan udvides med 3,6 km² eksisterende bymæssig bebyggelse, såfremt adgangvejene (herunder stisystemer) blev forbedret. Enkelte

steder er der potentiale for anlæg af nye stationer langs eksisterende baner, hvilket sammen med ny byudvikling der kunne give 4,3 km² ny stationsnær by. Til sammenligning er arealet af Lynetteholm 2,7 km². Eller med andre ord, så er der et meget betydeligt potentiale for byfortætning som sammen med forbedret opfyldelse af ToD kriterierne markant vil kunne øge den kollektive trafiks markedsandel i det eksisterende toget.

Arbejdet fra EASIER bestod af et erhvervsforsker PhD i metroselskabet, samt DTU. Resultaterne vil først blive præsenteret, derefter vil DSB diskutere perspektiver for stationer og stationsnær byudvikling baseret på markeds- og oplandsanalyser foretaget af DSB.

- a) Analyser af stationer og byrum v/ Gulin Goksu Basaran, Metroselskabet/DTU
- b) Potentiale for stationsnær byfortætning i DK v/ Otto Anker Nielsen, DTU
- c) Stationer og stationsnær byudvikling v/ Lars Christian Krogsdam, DSB