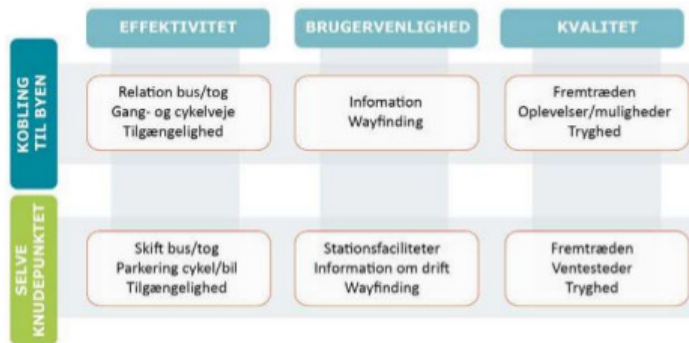


KTF Transmission: Få mere indsigt i knudepunkter med Transit-orienteret Byudvikling

Af: Mikael Hansen

Screening i seks dimensioner



Metoden bag Transitorieret Byudvikling (Figur: Region Hovedstaden)

Region Hovedstaden og Hovedstadens Letbane har tilpasset et amerikansk planlægningskoncept til danske forhold og har testet fem trafikknudepunkter i Hovedstadsområdet – med gode resultater.

Den kollektive trafiks kundevedte infrastruktur er en evig dårlig samvittighed for den kollektive trafiksektor og for de offentlige ejere af bus-, tog og metrotrafikken. Investeringsbehovet er meget stort, og det er og bliver de offentlige ejere, der må punge ud, for trafikdriften kan ikke selv forrente disse investeringer.

Ydermere viser det nye koncept, Transitorieret Byudvikling (TOB), at selv der, hvor man har investeret markant, kan man risikere at ramme forkert, eller nye udviklinger kan overhale de dyre investeringer indenom.

Fem knudepunkter analyseret

Kollektiv Trafiks Forums og Dansk Byplanlaboratoriums webinar den 11. december 2020 fokuserede på analyser af fem knudepunkter i Hovedstadsområdet udført af Region Hovedstaden og Hovedstadens Letbane.

Caroline Schousboe fra Region Hovedstaden introducerede konceptet "Transitorieret Byudvikling", TOB, som et værktøj til at forbedringer af den kollektive trafik for kunderne i en stadig mere sammensat kollektiv trafik i Hovedstadsområdet. Etableringen af Hovedstadens Letbane er en af de store, kommende forandringer af den kollektive trafik. Fem knudepunkter er udvalgt: Hillerød Station, Helsingør Station, Herlev Station, Høje Taastrup Station og Vallensbæk Station. Hillerød, Helsingør og Høje Taastrup er i forvejen store omstigningssteder, Herlev og Vallensbæk forventes at blive det, når letbanen åbner.

TOB er i den aktuelle danske udgave udmøntet i tre produkter:

- En international eksempelsamling
- En guide til analyse af knudepunkter
- Analyser af de fem nævnte knudepunkter

Knudepunktet – trafikale kvaliteter og koblingen til byen

Leif Gjesing Hansen, Hovedstadens Letbane, understregede, at det nye ved TOB-konceptet var inddragelse af knudepunktets kobling til byen – altså et mere helhedsorienteret syn på knudepunkter og på den kollektive trafiks kundevedte infrastruktur. Samtidig er konceptet handlingsorienteret - ikke kun beskrivende, som de otte principper viser. Konceptet er også handlingsorienteret i selve analysemetoderne, hvor workshops og walk-and-talk arrangementer med knudepunktets brugere indgår som vigtige elementer.

Otte principper for Transitorieret 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

Høje Taastrup Station

Analysen af Høje Taastrup Station viser måske bedst potentialet i TOB-konceptet. Set som kollektiv "trafikmaskine" er Høje Taastrup Station næsten perfekt. Fjerntog, regionaltoget, S-toget og mange buslinjer mødes på og ved den ikoniske stationsbygning. Omstigning mellem bus og tog ses ikke bedre nogen steder.

Siden åbningen i 1986 har brugen af den store stationsbygning ændret sig, så der i dag kun er en Seven-Eleven kiosk, men ingen andre butikker eller aktiviteter i bygningen. Efter åbningen af Køge-Ringsted banen kommer færre fjerntog til stationen, så den trafikale betydning er allerede udtyndet. Når Hovedstadens Letbane åbner, forventes mange skift at flytte til Glostrup Station med yderligere udtynding i Høje Taastrup til følge.

Men koblingen til byen er måske det største problem. "Det gule kvarter" tæt på stationen har ikke udviklet sig til det forventede levende bymiljø med butikker og caféer. Tværtimod virker området ret øde, og byudviklingen i Høje Taastrup sker i andre områder. Der er derfor brug for en revitalisering af stationsområdet og en bedre kobling til de faktiske udviklingsområder.

Her falder TOB-analysen på et tørt sted, og det var Caroline Schousboes og Leif Gjesings vurdering, at kommunen og andre parter kunne bruge analysen til noget.

Refleksioner

Caroline Schousboe og Leif Gjesing fortalte, at TOB-analyserne har været en øjenåbner for et hidtil undervurderet behov for forbedringer, et komplekst område med mange interesser og et stort behov for nye løsninger i feltet mellem trafikplanlægning og byplanlægning. De håbede på, at deres analyser kunne inspirere andre.

Flere refleksioner

Det var interessant at høre, at TOB var udviklet til brug i amerikanske byer, og at noget af den oprindelige inspiration var hentet i København, bl.a. Ørestaden. Efter endnu en tur over Atlanten kan danske parter så nyde godt af de amerikanske indsigter.

TOB er en vigtigt koncept, som har et større helhedssyn end mange danske projekter har haft. Men mange før Region Hovedstaden og Hovedstadens Letbane har gjort opmærksom på problemerne med for lidt fokus og for få investeringer i den kollektive trafik kundevendte infrastruktur. Mange initiativer er kørt tør i ørkensandet, næsten før motoren er startet.

En personlig kommentar: Ét af problemerne har været at få de kloge folk ud af kontorerne og mødelokalerne en gang imellem og ud at bruge øjne og ører i den fysiske virkelighed. Walk-and-talk er et virkeligt godt koncept, som sagtens kunne klare at få et dansk navn, Stationsvandring kunne være et bud. DSB og Banedanmark introducerede for nogle år siden såkaldte "Sikkerhedsvandringer" på stationer. Det handlede om det samme: At se tingene med egne øjne og i deres naturlige sammenhæng. Man kan se utrolig meget med det blotte øje!!

Der var 33 deltagere i webinar om Transitorienteret Byudvikling. Webinar kan genses på KTF Transmissions website

<https://www.crowdcast.io/kollektivtrafikforum>

Caroline Schousboes og Leif Gjesings præsentation

Læs også Carolines Schousboes artikel om TOB fra tidsskriftet "Byplan"

Læs de øvrige TOB-dokumenter