



DK2020 og bæredygtig mobilitet:

Stationsbyen version 2

Hvis vi skal udnytte stationens potentiale, skal den indarbejdes i borgernes dagligdag og være et oplagt mobilitetsvalg. Dette vil reducere CO₂-udledning fra persontransport og bidrage til mere attraktive lokalsamfund.

Af seniorkonsulent Sofie Kirt Strandbygaard, NIRAS, mobilitetschef Anette Enemark, Movia og kommerciel chef Mette Berthelsen, Lokaltog

Byplanlægning skal gå hånd i hånd med kollektiv trafik, hvis kommunerne skal reducere CO₂-udledning fra persontransport, som i mange kommuner er en stor andel af den samlede udledning.

Planlægningens perspektiver er kommet for en dag i en undersøgelse, som Movia og Lokaltog har igangsat af seks Lokaltogsstationers potentialer for at tiltrække pendlere. I takt med at byrumsanalyser og interviews blev udført, dukkede overraskende resultater op, der viser hvor stort et potentiale stationen har.

Stationen som trækplaster

Interviews med borgere og pendlere blev udført i sensommeren 2022 omkring seks af Lokaltogs stationer. De viste, at togstationer har en overraskende stor identitetsskabende værdi for de lokale. De var begejstrede for stationen, uagtet at kun få af dem vi talte med, selv brugte toget i dagligdagen. Så det er princippet i at have en station, en byhistorisk forankring og det at være forbundet til omverdenen, der skaber den stærke lokale identitet. De lokale opfatter helt klart, at de er bedre stillet end deres nabobyer, som ikke har en station. Flere sagde, at de var flyttet til byen primært, fordi der var

en station. Hvis den ikke havde været der, så havde de valgt et andet sted at slå sig ned. Forældre understregede, at de ikke selv brugte stationen nu, men den betød det meget for deres familieliv, fordi deres børn ville kunne få en selvstændig transport, når de blev store nok til selv at kunne komme rundt.

"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

Analysen viste også, at byplanlægningen omkring stationen slet ikke stemmer overens med dens image og potentiale som byens centrum. Byrummene omkring fremstår øde, og stationen er som oftest hægtet af lokalmiljøets aktiver som dagligvareforretninger og institutioner. Nogle stationer ligger på kanten til gamle industriområder eller er med tiden ble-

vet trukket væk fra bygaden, omgivet af bagsider. Stationens enorme potentiale er simpelthen ikke på lystavlen i planlægningen. Dette er ulykkeligvis en generel tendens for stationsbyer i hele landet, som viser, at der er et uudnyttet potentiale for stationsbyer generelt.

Fra epicenter til bagside

Stationsbyer har siden 60'erne ændret karakter fra at være byens centrum eller et transportknudepunkt til at leve et stille liv. Denne udvikling er sket med udstykninger af parcelhusområder, store dagligvarekæder uden for bymidten og en 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.

Bæredygtig mobilitet i DK2020

Hvis vi skal udnytte stationens potentiale, skal den indarbejdes i borgernes



”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 år, Ølstykke

dagligdag og være et oplagt mobilitetsvalg. Dette vil ikke kun reducere CO₂-udledning fra persontransport, men også bidrage til mere attraktive lokalsamfund med byliv og identitet. Vi skal opbygge bykerner og sikre selvstændig mobilitet for dem, som ikke har en bil eller kørekort, og det er faktisk en hel del borgere, vi taler om her.

I mobilitetsplaner og DK2020 arbejder mange danske kommuner med løsninger, der styrker grønnere og sundere mobilitet. Det er specielt strategier for el-ladestander, men også anlæg af cykelstier og målsætninger om, at en større del af mobiliteten skal være kollektiv. Men kommunerne savner generelt konkrete erfaringer med tiltag, der understøtter DK2020-målene, og særligt hvordan den fysiske planlægning kan understøtte den nødvendige adfærdssændring. Vi skal have planlægningsredskaber og inddragelsesmetoder, som igangsætter den proces.

”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.”

Partnerskaber som redskab i planloven

Et eksisterende redskab i et planperspektiv, der kan der kan være med til at kickstarte udviklingen af aktive stationer, er partnerskabsaftaler. De er bindende, og partnerne forpligter sig til at vedligeholde deres del af aftalen. De kan laves med aktørerne på selve stationen. Fx kan Lokaltog forpligte sig til at holde ventesalen længere åben, eller en uddannelsesinstitution kan forpligte sig til at se på adgangsforhold og mulige aktiviteter, som kan understøtte elevens ejerskab til stationen. Parallelt skal borgergrupper i lokalområdet inddrages, de har viden og engagement, som er en vigtig komponent for at skabe en bæredygtig strategi. På længere sigt skal der laves en overordnet strategi for planlægning i det stationsnære område: Byen skal sidde op af låret af stationen, bogstaveligt talt.

Win-win

Hvis vi skal udnytte stationens potentiale, skal den indarbejdes i borgernes dagligdag og være et oplagt mobilitetsvalg. Dette vil ikke kun reducere CO₂-udledning fra persontransport, men også bidrage til mere attraktive lokalsamfund. Planlægningen skal



”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, Ølstykke

understøtte bæredygtig mobilitet for alle og gøre det til et oplagt valg.

Der er et stort uudnyttet potentiale i stationsbyerne, stationen og toget har et image, som de fleste virksomheder ville give deres højre arm for. På alle måder er det en win-win-situation for både kommuner og lokalsamfund at fokusere på stationsbyen version 2. Hvis byplanlægning går hånd i hånd med kollektiv trafik, opnår kommunerne både en CO₂-reduktion, men lige så vigtigt, bliver de levende lokalsamfund, steder hvor folk vil bo med stærke bykerner og socialt liv.