

KTF Transmission: - Vi skal skabe bymæssig kvalitet på transit-steder

Af: Mikael Hansen

Det er ét af de vigtige budskaber fra Ellen Højgaard Jensen, direktør i Dansk Byplanlaboratorium i det første webinar i en serie om "Byplanlægning og kollektiv trafik".

Så kom diskussionen endelige i gang om emnet "Byplanlægning og kollektiv trafik". Emnet blev søsat for mere end et år siden og var været på programmet på flere Corona-aflyste seminarer og konferencer. Fredag den 27. november gik starten omsider.

Ellen Højgaard Jensen opfordrer til et realistisk syn på byen som en dannelse uden fysiske grænser, grænserne og incitamenterne til samling må ske socialt og politisk. Og nye former for samling er en nødvendighed for at fastholde bymæssige kvaliteter. Ikke overraskende ser hun byplanlægningen som et vigtigt redskab for at strukturere byudviklingen.

- Trafik og mobilitet er en nødvendighed i nutidens bymiljøer, men vi kan godt indrette os smartere ved at udvikle knudepunkter af høj kvalitet, siger Ellen Højgaard, og fortsætter:

- Knudepunkter skal opfattes som bredere end stationer, busterminaler eller P-pladser. Knudepunkter er en bymæssig fortætning tæt ved kollektiv trafik, hvor arbejdspladser, indkøbsmuligheder og fritids- og kulturtilbud samles. Denne type knudepunkter – vi mangler måske et bedre begreb – kan kun opstå gennem politisk regulering, og efter min mening må det være staten, der skal styre meget mere på dette område. Vi skal skabe byområder af høj kvalitet, så bliver det også nemt af skabe bæredygtig mobilitet som for eksempel kollektiv trafik.

Bykvalitet i Assens

Ellen Højgaard refererer en undersøgelse af mobiliteten i Assens på Sydvestfyn. Assens er en mindre købstad med en lang (transport)historie. Den traditionelle og hyggelige hovedgade med torvet lider under, at handlen flytter ud i byens udkant. For eksempel var der den dag, fodgængerne blev talt, 204 fodgængere pr time på Torvet, mens der var 444 fodgængere ved Brugsen og Fakta i udkanten af byen.

Ellen Højgaard forklarer:

- Problemet er, at de bymæssige kvaliteter ved Brugsen er meget begrænsede, men det jo der folk færdes, så opgaven er at skabe bymæssig kvalitet på disse transitsteder, som der findes tusindvis af over hele landet. Jeg vil også nævne f.eks. idrætsanlæg som transitsteder. Det kræver en aktiv indsats fra kommunerne og fra trafikskaberne, men også fra staten med strammere plandirektiver.

Hun refererer norske undersøgelser, der viser, at mange er villige til at gå op til 70 procent længere, hvis gåturen er visuelt interessant og indbydende.

Den østjyske millionby

Området fra Kolding i syd til Randers i nord beskrives ofte som "den østjyske millionby", og kan ses som ét og samme byområde med stor befolkningstilvækst, som medfører store forandringer.

- Problemet er, at disse forandringer ikke er forankret i en fælles planlægningsproces, forklarer Ellen Højgaard, og fortsætter:

- Der har været tilløb til en fælles planproces, men når der kommer til stykket, vil de enkelte kommuner gerne bestemme selv, og kommunerne konkurrerer voldsomt indbyrdes om at tiltrække boligbyggeri, virksomheder, statslige institutioner og kulturinstitutioner. Dansk Byplanlaboratorium efterlyser en statslig planindsats, som modsvarer fingerplanen i Hovedstadsområdet, sådan at byudviklingen bliver underlagt en overordnet plan og prioritering.

Hun efterlyser også øget opmærksomhed om det regionale niveau – en regional planlægnings- eller udviklingsbevidsthed.

Stationer, busstop og dannelse af knudepunkter

Ellen Højgaard er opmærksom på, at hendes opfordring om at danne bymæssige knudepunkter rummer mange paradokser. Stationsnær byudvikling støder på de seneste års udvanding den kollektive trafiks stationer, busterminaler og busstoppesteder. Mange af disse lokaliteter fremstår i dag som forsømte og mere eller mindre tømt for andre aktiviteter end tog- og bustrafik.

- Vi skal nok finde på et nyt begreb i stedet for det jeg kalder knudepunkter, siger Ellen Højgaard og konkluderer:

- Det handler om at skabe nye bymæssige attraktionsværdier, hvor transport, arbejdspladser, handel og fritidsaktiviteter kan berige hinanden, og det kan kun ske ved en byfortætning, som går imod trenden om ubegrænset spredning af byområderne. Spredning er det der sker, når der mangler en samlet plan for byudviklingen.

- Byplanlæggere modstiller ofte Manhattan i New York og Dallas i Texas: New York med meget tæt bebyggelse, alle samfundsfunktioner til rådighed indenfor få kilometer og en meget effektiv kollektiv trafik, Dallas derimod som en by, der breder sig over et enormt areal med et motorvejssystem af enorme dimensioner og med mangelfuld eller helt fraværende kollektiv trafik.

Ellen Højgaard Jensen foreslår en tredje vej for Danmark, hvor den samfundsøkonomiske effektivitet er i en god balance med menneskelighed og bæredygtighed.

Der var 66 deltagere i webinarret med Ellen Højgaard Jensen, som kan genses på KTF Transmissions website <https://www.crowdcast.io/kollektivtrafikforum>