

KTF Transmission: - En græsplæne er bedre end en ruin

Af: Mikael Hansen



Sådan siger Niels A. Dam, afdelingschef i DSB Ejendomme om forsømte stationsbygninger. Hans afdeling arbejder med at sælge eller nyttiggøre DSB's mange arealer og ejendomme – herunder 285 stationsbygninger af meget forskellig karakter og værdi.

Når talen er på byplanlægning og kollektiv trafik kommer man ikke uden om DSB, som af historiske årsager er en stor ejendomsbesidder i rigtig mange byer. De fleste af DSB's arealer og bygninger har ikke længere en brugsværdi for DSB. Meget er blevet solgt fra i de seneste 10-15 år, men DSB er stadig en stor ejendomsbesidder.

-Variationen i vores portefølje er meget stor, og det kan kun forstås ved at se på den historiske udvikling, siger Niels A. Dam, chef for afdelingen Bygherre & Entreprise i DSB Ejendomme. Han forklarer:

-DSB for 25 år siden og DSB i dag er to helt forskellige ting. Bodelingen mellem DSB og Bandedanmark i 1997 var starten på en udvikling, hvor en lang række DSB-aktiviteter lukkede eller blev solgt. På ejendomsområdet var lukningen af DSB Gods den mest betydningsfulde. Alle stationer er historisk set født med store godsarealer, som slet ikke bruges i dag. I de senere år er det samme sket med stationsbygningerne, som gradvist er blevet tømt for funktioner – seneste er det betjente billetsalg stort set forsvundet, der er kun tre billetsalg tilbage i København, Odense og Aarhus. En tilsvarende udvikling er netop nu i gang med DSB's værkstedsbygninger.

De overflødige stationsbygninger

Niels A. Dam beskriver anvendelsen af stationsbygningerne som et stort dilemma. På den ene side er stationsbygninger en del af kulturarven, mange stationsbygninger er fredet, og andre har en tydelig arkitektonisk værdi for den by, de ligger i. På den anden side skal der hver dag betales for drift og vedligeholdelse. DSB Ejendomme er derfor på jagt efter kommercielle partnere, som kan skabe nyt liv i stationsbygningerne med aktiviteter, der kan betale omkostningerne.

-Der er mange steder, hvor det desværre ikke kan lade sig gøre. Der søger vi efter alternative anvendelsesmuligheder og partnerskaber med almennyttige foreninger og lokale ildsjæle, siger Niels A. Dam og fortsætter:

-Hvis der ikke er aktiviteter, forfalder bygningen, og så ender vi med en kulisse. Så mener jeg, at nedrivning er en nærliggende løsning. En græsplæne er bedre end en ruin, både for DSB og for lokalsamfundet. Men vi prøver altid at trække beslutningen om nedrivning længst muligt for at prøve alle tænkelige alternativer.

Kommercielle aktiviteter

Niels A. Dam konstaterer, at kun få stationer har et passagerflow, som er stort nok til kommercielle aktiviteter på stationerne i større stil. Han fremhæver her Københavns Hovedbanegård og Nørreport Station, som i kraft af deres størrelse kan bære et bredt udvalg af butikker og kiosker. Også Aarhus H er et eksempel på en vellykket revitalisering af en stor station med Bruuns Gallery som en meget aktiv kommerciel nabo. I Aarhus er der desuden planer om overdækning af banegraven og én storstilet kommerciel udvikling af området.

-Det er det mest avancerede og visionære stationsudviklingsprojekt, jeg har været involveret i, siger Niels A. Dam.

Han fremhæver også frasalget af det store godsareal på Kalvebod Brygge nær Københavns Hovedbanegård som meget vellykket. Dette og andre frasalge har i de senere år haft stor betydning for DSB's bundlinje. Niels A. Dam bekræftede, at langt de fleste indtægter fra ejendomssalg går ind i "den store kasse".

Nye frihedsgrader

Niels A. Dam lægger stor vægt på en lovændring fra 2019, som gav DSB mulighed for at gå ind i udviklingsprojekter som medejer og som aktiv projektpart. Han forklarer:

-Det har betydet, at en del kommercielle projekter, som tidligere var på vippen, nu kan realiseres. DSB kan ikke gå ind og tage en stor risiko, men bare den faktor har stor betydning, at vi ikke er nødt til at "melde os ud", når projektet går i drift.

Idealistiske projekter og lokale ildsjæle

-Når en station har under 5000 rejsende pr. døgn, er der ikke basis for kommercielle aktiviteter, og så må vi finde på noget andet, siger Niels A. Dam, og fortsætter:

-Vi søger hele tiden efter egnede projekter, og det tager ofte lang tid at komme frem til et resultat. Én enkelt lokal ildsjæl er ikke nok. Vi skal være rimelig sikre på økonomien i projektet, og der skal være en solid baggrundsgruppe, vi kan lave aftaler med. Ofte har vi kommunen med ind over.

Halvdelen af DSB's 285 stationer har under 5000 rejsende pr. dag.

DSB Ejendomme kan dog fremvise en stribe eksempler på, at nedlagte stationsbygninger har fået nyt liv og ny betydning i lokalområdet gennem en række lokale initiativer og aktiviteter, hvor det har været muligt at indgå partnerskaber med lokale foreninger eller projekter.

Disse aktiviteter er i dag samlet i projektet "Nyt liv på stationerne" under DSB Ejendomme.

Her er nogle eksempler til inspiration:

- I Hobro arbejder en socialøkonomisk virksomhed i stationsbygningen
- I Middelfart er der etableret en café.
- I Sorø er der et pendlerkontor
- I Fruens Bøge er der en stemningsfuld kaffebar
- I Vordingborg er der etableret en Campus-café

Niels A. Dam opfordrer alle med idéer til udnyttelse af tomme stationsbygninger til at henvende sig til DSB Ejendomme. Han siger:

-Som sagt vil vi hellere udvikle end rive ned, så vi efterlyser hele tiden idéer og lokale initiativer.

Se kontaktoplysninger på www.dsbejendomme.dk

Der var 24 deltagere i webinarret med Niels A. Dam, som kan genses på KTF Transmissions website <https://www.crowdcast.io/kollektivtrafikforum>