



STATIONENS RENÄSSANS - HUR NÄRA ÄR STATIONSNÄRA?

2015-06-01

Av: Ekologigruppen

En forskningsstudie om attraktivitet i urbana miljöer och närhet till kollektivtrafik.

Bilens negativa miljö- och hälsoeffekter i form av förorenade utsläpp och trängsel har de senaste åren bidragit till att kollektivtrafiken och tågstationer blivit aktuella, både i Sverige och i resten av Europa, som ett sätt att åstadkomma hållbara resor i våra städer. Stationer, både för (pendel)tåg och tunnelbana, har blivit viktiga och trendiga element i staden och deras upprustning kan öka stationens attraktivitet, som exempelvis i fallet med Malmös nya centralstation.

Spårbundna resecentrum och de stationsnära samhällena har fått en nyckelroll för att nå hållbara mål och stödja ekonomisk utveckling. Att utnyttja de stationsnära lägena är dock inget nytt påfund utan en återvunnen idé.

Stationernas roll i staden

Från mitten av 1800-talet fram till andra världskriget var stationer och järnvägar en symbol för teknologiska framsteg och snabba transporter för både människor och gods. Järnvägskopplingar från perifera områden till städernas kärnor hade en strategisk roll, så pass viktig att Londons byggherrar på eget initiativ uppförde privata tåglinjer. På så sätt kunde de öka

attraktiviteten och höja bostadspriserna i de perifera villaområden de byggde. Dessa privata tåglinjer kom senare att utvecklas till Londons tunnelbanenät.

I de flesta länder blev också stationerna viktiga element i stadsmiljön och stort fokus lades på deras arkitektoniska utseende. Även utformningen av de närliggande stadsmiljöerna, de offentliga ytorna och parkerna påverkades av stationerna. Breda alléer öppnades i de ofta trånga stadsstrukturerna för att markera stationens roll i samhället. Paris är ett utmärkt exempel på en stad där stationerna influerade stadsmiljöerna på detta sätt.

Bilens intåg

När sedan bilen kom in i bilden blev möjligheten till snabba, lättillgängliga och behovsanpassade privata resor det som kom att prioriteras i planeringen av våra städer. Stationerna blev efter hand försummade och deras representativa roll i stadsmiljön minskade kraftigt. I många europeiska länder anpassades stadsmiljöerna och de stationsnära miljöerna efter bilburna resor. Istället för att vara en plats för folkliv och kommersiella funktioner utformades de stationsnära områdena för att korsas snabbt och inte för att stanna. Resultatet blev otrygga och omänskliga platser.

Stationens renässans

Vindarna har på många håll alltså vänt och stationernas viktiga funktion i stadsmiljön har återigen börjat uppmärksammas och utnyttjas. Trots att renoveringen av resecentrum befinner sig högt upp på flera kommuners agendor är det ofta bara upprustning av byggnader och integration av kommersiella funktioner inom dessa byggnader som står i fokus. Studier och rapporter i hållbart resande visar dock att det krävs en fysisk och upplevd koppling mellan stationen och staden för att faktiskt kunna skapa de hållbara transportmönster som man är ute efter.

Att skapa god tillgång till spårbundna stationer har alltså en central roll i skapandet av hållbara och klimatsmarta städer. En fysiskt och upplevelsemässigt integrerad station i stadsmiljön bidrar till en upplevd närhet till kollektivtrafiken, som i sin tur gynnar gång- och cykelresor. På så vis kan kollektivtrafiken utmana bilen som effektivt transportmedel.



Cykelparkeringar nära stationer samt att dessa prioriteras före bilparkering anses vara viktigt för att gynna hållbart

resande. Foto: Björn Ekelund inom projektet "Klimatsmarta och attraktiva transportnoder"

Stationens positiva inverkan på omgivningen

Samtidigt som vi ökar tillgängligheten till stationerna kan vi återskapa den historiska attraktionskraft som stationen haft även inom andra aspekter – högre kvalitet och trygghet i de offentliga rummen, möjlighet till större kommersiellt utbud och integration av olika sociala grupper. I förlängningen kan detta påverka den sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarheten positivt. Dessutom kan vi skapa ett mer rättvist transportsystem där även de som av olika skäl inte är bilägare också kan ta del av stadsmiljön och transportera sig effektivt.



Olika verksamheter, funktionsblandning och bra sikt och orienterbarhet bidrar till att skapa trygga och attraktiva stråk genom stadens olika stadsdelar. Fysiskt och upplevelsemässigt integrerade stadsrum bidrar till att öka hållbart resande från och till stationen samt målpunkter inom staden. Foto: Björn Ekelund inom projektet "Klimatsmarta och attraktiva transportnoder".

Ofta använder kommuner och regioner radien 600-1000 meter som det avstånd inom vilket stationen har möjlighet att inverka positivt på sin omgivande stadsmiljö. Siffran baseras på ett fåtal studier inom området (bla Hartoft-Nielsens studie från 2001 om arbetsplatslokalisering och transportval och Katarina Schylbergs avhandling från 2008).

Men är vi säkra på att stationens positiva effekter på omkringliggande funktioner är begränsade till 600-1000 meter? Finns det urbana faktorer som kan utöka attraktivitetens radie och vilka är de faktorerna i så fall? Med andra ord, har stationsnärlighetsprincipen ytterligare potential? Och kan stationsnära samhällen runt om i landet i så fall dra ytterligare nytta av sina spårbundna stationer för att skapa social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet?

Hur nära är stationsnära?

När jag och mina forskarkollegor på Kungliga tekniska högskolan och Luleå tekniska universitet började studera vilka fysiska egenskaper hos stationsnära områden som bidrar till en hållbar stadsutveckling kom vi snabbt överens om att vi ville se bortom de välkända 1000 meterna. Med medelstora städer i fokus har vårt projekt syftat till att förstå hur olika

urbana strukturer bidrar till en ökad attraktivitet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Vi har också undersökt om eller hur rollen av dessa strukturer ändras inom 600, 1500 och 3000 meter från stationen.

För att utforska möjligheterna till en utökad stationsnärhetsprincip samt stadens rumsliga faktorer för hållbar mobilitet har vi arbetat på många skalor och i en inkluderande process tillsammans med tjänstemän i fallstudiestäderna Borås, Lund och Uppsala.

Projektets utmaning har varit att utveckla en metod för att analysera energieffektivitet och attraktivitet i befintliga och framtida stationsnära (eller stationsbundna) områden. Genom en integration av olika metoder och verktyg, bl.a. GIS:s nätverksanalys, Space syntax och utvärdering av upplevelse (med gåturer och stråkanalyser) har närhetsprincipen mätts utifrån olika kriterier: tidsavstånd, faktiskt avstånd, topologiskt och upplevt avstånd.

Genom att analysera och jämföra dessa olika närhetsmått (fysiskt, upplevt och tid) kan den stationsnära effekten tydliggöras och samspelet mellan stadens form och människors beteende undersökas och djupare förstås. Det har blivit tydligt att olika rumsliga lösningar, hur staden utformas, kan förstärka stationen och andra noder för kollektivtrafik i centrala lägen såväl som i perifera områden.



Orienterbarhet, tydliga kopplingar och stråk samt att det går att se stationen är viktiga aspekter för att åstadkomma hållbart resande. I denna bild; på väg till Borås C, stationen ligger på gångavstånd till stadskärnan med upplevs som långt borta på grund av höjdskillnad och dålig sikt Foto: Elisabetta Troglia inom projektet "Klimatsmarta och attraktiva transportnoder"

Vårt forskningsprojekt är inte klart än och slutresultatet kommer att publiceras efter sommaren, men det är ändå redan tydligt att stationsområdena är viktiga för städer som helhet och inte bara inom 1000 meters radie. Det visar sig också att det finns olika syn på vilken stadsform som mest gynnar hållbart resande och attraktivitet. Detta beror på vilken avståndzon som står i fokus (närområde, mellanavstånd, perifera områden) samt på stadens morfologi, det vill säga hur staden är utformad. Eftersom både avstånd och plats spelar en viktig roll, skulle man kunna sammanfatta det med att det inte finns en ideell stadsform, utan olika former av stad som bäst kan gynna hållbart resande.

Vi befinner oss i stationens renässans, men för att nå högt satta hållbarhetsmål måste även städernas utformning följa

med!

"Klimatsmarta och attraktiva transportnoder" är finansierat av Energimyndigheten och är kopplat med "Hållbara och attraktiva stationssamhällen", ett delprojekt av "Det Urbana Stationssamhället – vägen mot ett resurssnålt resande" Mistra Urban Future.

Projektet utförs av Ulf Ranhagen (KTH/LTU), Elisabetta Troglio (KTH) och Björn Ekelund (LTU).