

# Forny et fokus på værdien af

**Stationsnær lokalisering har i mange år stået på den planmæssige dagsorden i Danmark, men planer har ofte ikke fulgt virkeligheden, når virksomheder, butikcentre, uddannelsesinstitutioner med mere blev realiseret. I en lang periode i 1960'erne og 1970'erne blev en del byudvikling i stedet med fokus på bilisme realiseret væk fra stationsområder og god kollektiv trafikbetjening. For eksempel lå Roskilde universitetscenter i næsten 15 år uden en station i nærheden.**

I de seneste godt 20 år har de danske planmyndigheder (kommuner med flere) sat fornyet fokus på værdien af byudvikling omkring stationer oftest i samspil med eksisterende bymidter. DSB har og har haft store arealer omkring mange stationer. DSB's mulighed for at være en aktiv medspiller i stationsnær byudvikling skyldes ud over stationens beliggenhed især, at strukturudviklingen inden for gods på skinner i Danmark er blevet koncentreret på to godscentraler i henholdsvis Høje Taastrup og Taulov ved Kolding.

Det har medført tidligere især at store og centralt beliggende godsarealer kan aktiveres til andre formål.

DSB har samtidig fået mulighed for udnytte disse arealer til kommerciel udvikling både til gavn for DSB's økonomi, togproduktet og bidrage til lokal byudvikling i tæt samarbejde med kommuner og investorer.

Derudover har DSB også retten til kommerciel udvikling af luftrummet over banearaler på 43 lokationer i de største danske byer.

## Proces

Ændring af DSB's arealer til et andet formål end jernbaneformål kræver udarbejdelse af kommunalplantillæg og en lokalplan som fastlægger, hvor mange kvadratmeter til hvilket formål, krav til byggeriets arkitektoniske udformning, materialer med mere.

Inden et byggeri kan sættes i gang arbej-

**Ved at deltage aktivt i lokalplanlægningen sikrer DSB sig større salgsindtægter i stedet for alene indtægten fra et direkte grundsalg til en investor.**



Stationen i Aarhus binder gæden og centret sammen.

der DSB derfor tæt sammen med investorer og kommuner om at få udarbejdet lokalplaner, som tilgodeser interesser både for kommunen, investor og DSB.

Ved at deltage aktivt i lokalplanlægningen sikrer DSB sig større salgsindtægter i stedet for alene indtægten fra et direkte grundsalg til en investor. Derudover medvirker DSB også til at et investorbyggeri også tager hensyn til infrastruktur i form af veje, cykel- og bilparkeringsbusterminal med mere, som både skal tilgodese stationens og investors behov for infrastruktur.

Der kan opstå konkurrence om arealerne til de forskellige formål, derfor er det afgørende for kommune, investor og DSB, at succesen for et investorprojekt er, at det også har en gennemarbejdet infrastrukturplan.

## Eksempler på større projekter

Siden begyndelsen af 1990'erne har DSB aktivt søgt at aktivere ledige DSB arealer. Den

gunstige økonomiske udvikling i Danmark fra slutningen af 1990'erne med en markant pause i slutning af 00'erne på grund af finanskrisen har givet generel optimisme og aktiviteter på de danske ejendomsmarked, som DSB også høster frugterne af.

Fra den periode kan man se mange projekter anlagt på tidligere DSB arealer, som det fremgår over nedenstående oversigt med udvalgte større projekter.

■ **Odense banegård center:** Første større projekt efter den fælles kommunale, investor og DSB samarbejdsmodel. Rummer butikker, bibliotek, biograf og DSB billersalg.

■ **Ballerup:** Udvidelse af eksisterende butikcenter.

■ **Sønderborg:** Universitetscenter.

■ **Frederiksberg:** Butikcenter.

■ **Esbjerg:** Butikcenter tæt ved byens centrum og handlungade.

■ **Aarhus:** Butikcenter, hvor stationen binder gæden og centret sammen. Derudover er der

# Byudvikling omkring stationer



FOTO RENE STRANDBYGAARD

anlagt hotel på tidligere værkstedsgrund, og tidligere værkstedsbygninger er aktiveret med liberale erhverv og butikker.

■ **Aarhus:** Planer om byudvikling af et 110 000 kvadratmeter luftrum over baneterræn og udvidelse af butikscenter omkring 80 000–100 000 kvadratmeter.

■ **Nyborg:** Flerårig byudvikling primært boliger og liberale erhverv på tidligere havnearealer.

■ **Aalborg:** Boliger og liberale erhverv på tidligere godsarealer.

■ **Taastrup:** Butikscenter.

■ **Vanløse:** Butikscenter og liberale erhverv.

■ **Nørrebro:** Butikscenter. Liberale erhverv og boliger.

■ **København H:** Tidligere godsarealer med Rigsarkiv, hoteller og kommende Ikea butik. Den nye station Carlsberg ligger i umiddelbar tilknytning til, hvor Carlsberg Ejendomme er ved at udvikle de tidligere bryggeriarealer og -bygninger til en ny bydel i Valby med



Odense banegård center rummer butikker, bibliotek, biograf og DSB billetsalg.

FOTO ATP

uddannelsesinstitutioner, butikker, boliger og liberale erhverv.

Carlsberg ejendomme finansierede i samarbejde med Transportministeriet den nye station. DSB bistod med planlægning af stationen.

## Udvikling i mindre byer

DSB har fået nye muligheder for, men også udfordringer med aktivering af stationsbygninger til nye funktioner. DSB har i dag kun tre stationer med betjente billetsalg. Udvikling af de digitale kanaler, rejsekort med mere har medført, at kunderne i vid udstrækning selv håndterer trafikinfo, køb af billet til kollektiv transport via de digitale kanaler.

Denne udvikling betyder, at DSB har mange stationsbygninger, som helt eller delvis skal aktiveres til andre formål, som kan skabe nyt liv i bygningerne. Markedet for stationsbygninger er dog noget broget. Mange af DSB's bygninger ligger i mindre bysamfund, hvor øvrige traditionelle servicefunktioner som posthus og mange butikker er lukket. Men stationsbygningen står markant i lokalmiljøet og venter på at blive fyldt med nyt liv og nye funktioner. Derfor er der brug for at tænke og agere utraditionelt i bestræbelserne på at skabe en bæredygtig økonomi med lokalt forankrede aktiviteter og aktører, som kan se mulighederne og har den økonomiske formåen til at revitalisere stationsbygningerne. DSB forventer ikke at blive guldrandet, men bygningerne skal hvile i sig selv økonomisk. Samtidig bliver stationsbygningen igen et aktiv for både de rejsende og lokalbefolkningen.

DSB har taget kontakt til række kommuner for at komme i dialog om lokale muligheder, initiativer og finansieringskilder.

Der må dog erkendes, at DSB har gennemført en del nedrivninger af stationsbygninger og forventes også i fremtiden at tage initiativ til nedrivninger. Dette skridt vælges dog først efter afsøgning af mulighederne, for med

lokal forankring og finansiering at skabe nyt liv i den enkelte stationsbygning, er udtømte.

DSB er bevidst om, at det kræver både tålmodighed og gåpåmod for at nå til en løsning, som ikke ender med nødvendigheden af nedrivning. De første succeser viser også, at der skal trækkes på mange kræfter, herunder især finansieringskilder, som fonde og puljer, der ikke har samme krav til økonomisk afkast, som en traditionel investor.

## Eksempler på realiserede projekter

■ **Hjørring:** Pendlerboliger i samarbejde med kommune. Forventes realiseret medio 2018.

■ **Hobro:** Socialøkonomisk café, som fungerer som uddannelse og beskæftigelse af udsatte unge.

■ **Bramming:** Kommunen lejer bygningen. Frivillig skal forskellige typer aktivitet i bygningen.

■ **Middelfart:** Café og salg af brugte designmøbler.

■ **Sorø:** Multihus med pendlerarbejdspladser, café og liberalt erhverv.

■ **Langå:** Kreativt kontorfællesskab og musiklokaler.

NIELS A. DAM

## Lyhyt yhteenveto suomeksi

Asemanläheinen sijainti on ollut monta vuotta suunnittelun tavoitteena Tanskassa, mutta suunnitelmat eivät useinkaan ole muuttuneet todellisuudeksi. Asemanläheinen sijainti on ollut monien vuoden ajan yhteiskuntasuunnittelun agendalla Tanskassa, mutta suunnitelmat eivät useinkaan ole toteutuneet, kun yrityksiä, kauppaeskuksia, koulutuslaitoksia ym. toteutetaan. Pitkän aikaa 1960- ja 1970-luvuilla perustui kaupunkikehitys autoiluun ja pois asemanseudulta ja toimivasta joukkoliikenteestä. Yhtenä esimerkkinä on Roskilden yliopistokeskus, jolla lähes 15 vuoteen ei ole ollut mitään asemaa lähellä.