

# BYPLAN NYT 2

6. årgang · April 2008

## TEMA | DE NYE REGIONALE UDVIKLINGSPLANER

Leder: Ejerskab er altafgørende	side 3
En ny plan - og en ny samarbejdsmodel	side 4
Overblik - med lokal forankring	side 8
RUP og stub - de regionale udviklingsplaner favner bredt	side 10
Borgernes region	side 14
Ikke dristig nok... - om infrastrukturkommissionen	side 16
Kommunernes region	side 18
Det er slut med sognerådspolitikken	side 20
Debat om infrastruktur	side 23

# Det er slut med sognerådspolitikken

Infrastrukturkommissionens anbefalinger blev offentliggjort i januar. Byplan Nyt har bedt to professorer med speciale i trafik- og byplanlægning kommentere kommissionens udspil.

Af journalist Anders Jakobsen

I januar forelagde Regeringens Infrastrukturkommission endelig sit bud på, hvor der skal sættes ind og hvordan. Kommissionens opgave var at analysere og vurdere de centrale udfordringer og udviklingsmuligheder for infrastrukturen og de statslige trafikinvesteringer frem til 2030. Det skulle ske i et langsigtet perspektiv med fokus på forventningerne til transportbehov og transportmønstre, demografi, urbanisering, byudvikling, pendling, samhandel, økonomi og så videre.

**”Det er en hovedpointe, at der skal planlægges og udbygges, hvor der er mest behov. Det sker som modtræk til tidligere tiders politiske studehandler”**

Vi har bedt to af medlemmerne af kommissionen om at kommentere rapporten. Det er Christian Wichmann Matthiessen, der er professor ved Geografisk Institut på Københavns Universitet med speciale i byvækst, og Bent Flyvbjerg, professor ved Aalborg Universitet med speciale i infrastruktur og byplanlægning.

## Opgør med sognerådspolitikken

Christian W. Matthiessen siger om det planlægningsmæssige perspektiv ved rapporten, at det først og fremmest er et opgør med fortidens ”sognerådspolitik”: Vi anbefaler, at man sætter ind med vedligehold af infrastrukturen og udbygger der, hvor det har

størst mulig samfundsøkonomisk effekt. Rapporten har derfor fokus på Hovedstadsområdet og Østjylland, hvor der er stor koncentration af byer”.

Bent Flyvbjerg er enig: ”Det er en hovedpointe, at der skal planlægges og udbygges, hvor der er mest behov. Det sker som modtræk til tidligere tiders politiske studehandler, der f.eks. har resulteret i en overforsyning med motorveje i et tyndt befolket område som Nordjylland”.

## Den store sammenhæng

Bent Flyvbjerg mener, at der allerede er en

markant udvikling i gang, både økonomisk og geografisk: ”De store videnscentre i Hovedstaden og Østjylland driver udviklingen, og det er vigtigt, at få byplanlægning og infrastruktur til at spille bedre sammen, sådan som Kommissionen foreslår. Det har vi ikke været så gode til i Danmark tidligere, hvor meget byudvikling er planlagt uden effektiv adgang til baner og motorveje. I modsætning til f.eks. i Holland, hvor byerne opbygges omkring infrastrukturen, og her spiller baner en central rolle som ryggrad i vidtstrakte båndbyer som Randstad. Kommissionen sendte derfor en gruppe til Holland. Christian Wichmann Matthiessen var leder, og de



”Det store H” – de vigtigste transportruter i landet. Copyright: Miljøministeriet, Landsplanredegørelse 2006



Trængsel på motorvejene i Hovedstadsområdet. Foto: Region Hovedstaden

kom hjem med gode forslag til, hvordan den hollandske planpraksis kan bruges i Danmark til at integrere byplanlægning og infrastruktur. Randstad er en oplagt model for byudviklingen i Østjylland mellem Århus og Kolding. Men det er nu, der skal handles. Ellers bliver det for sent.”

### ”Meget byudvikling er planlagt uden effektiv adgang til baner og motorveje”

Om sammenhængen mellem infrastruktur og planlægning – generelt og i særdeleshed i kommissionens rapport, siger han videre: ”Man må konstatere, at de generelt ikke hænger særlig godt sammen. Der er to søjler i det, og vores anbefaling er, at man tager fat på at styrke helhedsplanlægningen,” siger han. Christian W. Mathiesen supplerer: ”En fornuftig helhedsplanlægning, hvor arealudvikling og infrastruktur går hånd i hånd, skaber en

god udvikling. Kommissionen foreslår, at der bliver skabt en meget bedre indbyrdes afhængighed mellem de to elementer”.

#### Konkrete forslag

En af styrkerne ved rapporten er ifølge de to professorer, de mange konkrete forslag til, hvor infrastrukturen kan udbygges. At der kan fokuseres på at integrere planlægning og infrastruktur dér, hvor behovet er størst.

I Hovedstadsområdet bliver der stillet forslag om udbygning af det kollektive trafiksystem i form af et alternativ til ”Røret” mellem Københavns Hovedbanegård og Østerport Station, en ny indføring af fjerntrafikken fra Ringsted til Københavns Hovedbanegård og bedre linieføringer mellem Hellerup og Hillerød samt mellem Holbæk og Roskilde, hvor der i dag kun er et spor. Endelig foreslås det, at der etableres en ny letbane mellem Lyngby og Ishøj – den såkaldte Ring 3.

På vejområdet foreslås den indre motorvej gjort færdig med en havnetunnel, og det anbefales at investere i de belastede radiale motorveje omkring København.

### ”Det er en svaghed, at Motorringvej 5 udpeges som et realistisk projekt, fordi det er et opgør med Fingerplanen omkring København”

”Men det er en svaghed, at Motorringvej 5 udpeges som et realistisk projekt, fordi det er et opgør med Fingerplanen omkring København”, mener Christian W. Mathiesen

”Styrkerne i Jylland og på Fyn er, at det ”Store H” gøres mere robust. Svagheden er et ubegrundet forslag om en ny motorvej langs den jyske højderyg mellem Vejle og Viborg. En anden svaghed er en ubegrundet forventning



Roadpricing i Norge. Foto: Anders Jakobsen

om at bygge en ny Lillebæltsbro”, siger Christian W. Matthiessen. Han peger på den trængsel, der er ved Lillebæltsbroen, som er det eneste sted mellem Køge og Århus, hvor der er seks spor på motorvejen. Trængslen hidhører ikke fra Lillebæltsbroen, men fordi man efter broen skal ind på en fire-sporet motorvej.

**”Hurtig og pålidelig togtrafik vil i et lille land som Danmark også give et alternativ til flytrafikken, som stiger, og som er særligt miljøbelastende”**

#### Efterspørgsel og miljø

Bent Flyvbjerg peger på, at togdriften generelt er under al kritik: ”Trængsel kan ikke løses alene ved at udbygge vejene. Der skal gøres mere for at udbygge den kollektive tra-

fik – bl.a. jernbanerne. Kommissionen foreslår hurtigtog mellem København og Aalborg. Det vil give banerne et tiltrængt løft og binde landet bedre sammen. Hurtig og pålidelig togtrafik vil i et lille land som Danmark også give et alternativ til flytrafikken, som stiger, og som er særligt miljøbelastende.”

**”Alt tyder på, at hverken trængsels- eller klimaproblemerne kan løses uden en eller anden form for road pricing”**

En af svaghederne ved rapporten er, at miljøet og klimaet mangler, mener Bent Flyvbjerg: ”Kommissoriet udelukkede snak om road pricing – det handlede mest om at udbygge vej- og banenettet. Det er den store svaghed. Det var reelt en hæmsko for arbejdet i kommissionen, især da klimaet jo

kom til at stå stærkere og stærkere på den politiske dagsorden, mens kommissionen sad. Desuden virker det bagvendt, at vi ikke må snakke om road pricing, når det allerede er gennemført i alle vores nabolande. Alt tyder på, at hverken trængsels- eller klimaproblemerne kan løses uden en eller anden form for road pricing,” siger Bent Flyvbjerg.

Han mener, at vi har brug for en rapport, der handler om at regulere efterspørgslen på transport: ”Man kan ikke bygge sig ud af problemerne på transportområdet. Jeg tror, at vi skal regne med, at i en ikke al for fjern fremtid vil vi se en omlægning af afgifterne på transport, så det bliver billigere at have en bil, men dyrere at bruge den, og især at bruge den i myldretiden i de største byer. Hvis kommissionens anbefalinger følges, vil vi på længere sigt desuden se en bedre integration af byplanlægning og infrastruktur, så det bliver lettere at komme rundt i en større del af bymønstret hurtigt, miljøvenligt og til tiden,” siger Bent Flyvbjerg.