



Bedre sammenhæng mellem mobilitet og planlægning

Transporten er helt afgørende for, at vi kan skabe grøn omstilling og forfølge en ambitiøs klimapolitik. Men tilpasningen af transportsektoren er fuld af dilemmaer og derfor er der brug for en god og langsigtet planlægning, der kan understøtte en bæredygtig og effektiv mobilitet.



Af projektleder
Michael Nørgaard,
Dansk Byplan-
laboratorium

Byudviklingen tager for alvor fart i disse år med befolkningstilvækst og fortætning, særligt i de største byer i Danmark. Det sætter transportsystemerne under pres, når behovet for at transportere folk og varer stiger. I landdistrikterne sker en affolkning, der gør det vanskeligt for regioner og kommuner at fastholde de kollektive transporttilbud. Risikoen er, at man ikke kan bo "på

landet" uden at have adgang til én eller flere biler. Det underløber i værste fald ambitionen om at fastholde og udvikle bosætningen i hele landet.

Et scenarie er, at udviklingen løber yderligere løbsk, hvis vi fortsat forsømmer muligheden for at bruge planlægningen aktivt både i byerne og på landet.

Fra stationsnærhedsprincip til landsplanredegørelse

Et eksempel er stationsnærhedsprincippet, der siden 1980'erne har været bærende i Fingerplanen. Princippet betyder, at udlæg af boliger og erhverv som hovedregel har skullet placeres maksimalt 600 meter fra en station. Den afstand er grænsen for,



hvor langt pendlere og beboere vil gå til kollektiv trafik og dermed fravælge bilen. Princippet har vist sit værd.

I forbindelse med "Fingerplan 2019" er vejen banet for en række kommunale projektønsker, der ikke overholder stationsnærhedsprincippet og risikoen er, at trængsel og tidsspilde i trafikken øges, fordi der bliver for langt at gå. Dette er et eksempel på, at det faste planlægningsmæssige greb om udviklingen slækkes. Men stationer og trafikknudepunkter skal kunne andet end at "være tæt på"; det er også helt afgørende, at områderne indrettes som gode byrum, der understøtter byliv og gør det attraktivt at benytte de kollektive transporttilbud og skifte mellem de forskellige transportformer.



Flere biler, mere trængsel

En række indikatorer mere end antyder, at det går den helt forkerte vej, når det handler om effektiv transport og mobilitet. Trængslen øges, så tidstabet i forbindelse med transport stiger kraftigt. Region Hovedstaden har beregnet, at der i 2015 blev spildt 16,7 mio. timer på vejene og at tallet forventes at stige til over 33 mio. timer i 2035. Tilsvarende udviklinger er i gang omkring landets øvrige større byer. Det skyldes bl.a., at antallet af biler stiger, godt hjulpet på vej af sænkede bilafgifter. I perioden fra 2010 til 2018 er den danske bilpark steget til ca. 2.500.000 personbiler. Og kurven rammer forventeligt 3 mio. biler før 2030.

En udvikling som også kræver en sikker planlægning

Også Landsplanredegørelsen fra 2018 rummer uudnyttede muligheder for at planlægge for, hvordan mobilitet og transport skal udvikle sig i de kommende årtier. Hvordan med den afledte betydning af de store infrastrukturprojekter som Femernbælt og en eventuel Kattegatforbindelse. Hvordan vil projekterne påvirke Danmarkskortet. For det vil de, men Landsplanredegørelsen forholder sig ikke til det.

Under alle omstændigheder er der behov for at styrke den tværgående planlægning og det baggrundsmateriale som kommunerne kan planlægge ud fra.

Del fremfor helhed

En del af udfordringen er, at debat og politik om mobilitet og byudvikling i Danmark ofte kommer til at handle om specifikke transportformer og enkelttiltag, og de – ofte økonomiske – særinteresser, der er koblet til disse.

Vi konstaterer også, at der med skiftende regeringer skiftes prioritinger, så balancen mellem kollektiv trafik og infrastruktur til biler tipper uden et samlet syn på mobilitet og på hvordan vi opnår den mest effektive og komfortable transport. Helt centralt er desuden, at mange aktører, debattører og politiske partier – uanset farve – synes at have accepteret, at el-biler og selvkørende biler både definerer fremtidens transport, redder klimaet og sikrer mobiliteten.

Den tilgang sker på bekostning af en samlet politik og tværgående planlægning og prioritinger, der rummer alle de facetter, der skal til at skabe en bæredygtig mobilitet: Bedre forhold for fodgængere og cyklister, bedre kollektiv trafik og ikke mindst muligheden for effektive skift mellem forskellige transportformer.

Det mener Dansk Byplanlaboratorium om planlægning, byudvikling og mobilitet

- **Byplanlægningen** kan sikre, at **byudvikling og fortætning** kobles med **effektiv og bæredygtig transport af personer og varer**. Faciliteterne til gang, cykling og offentlig transport m.m. skal være tilgængelige og attraktive at anvende, så der er reelle alternativer til biltransport. Delebler og andre ordninger, der reducerer antallet af biler skal fremmes.
- Planlægningen skal sikre **begrænsning af byspredningen** og styrke en **stationsnær lokalisering**. Vi skal **udvikle vores forståelse af stationsnærhedsprincippet**, som har været bærende i Fingerplanområdet. Transportknudepunkterne har andre vigtige kvaliteter end at være tæt på. De er afgørende for et effektivt og attraktivt skifte mellem forskellige transportmidler.
- **De statslige og nationale trafikinvesteringer** (overordnede vejnet, baner m.m.) skal hænge sammen med Landsplanredegørelsen.
- Forudsætningen for **livet i mindre byer og i landdistrikterne** er mobilitet og tilgængelighed, man skal kunne komme til og fra arbejde og uddannelsessteder uden nødvendigvis at have adgang til bil.
- **Der mangler generelt en tværgående/regional planlægning**, der understøtter et sammenhængende transportsystem, både for cykling og kollektiv trafik. Muligheden for integration af mange transportformer med mobilitetsservices (MAAS) kan være et understøttende redskab.

