

DEBAT

Hvordan sikrer vi en koordineret planlægning i Hovedstadsområdet?

Gader og veje er under stadig større pres fra en stigende trafik. Det gælder, når vi ser på Hovedstadsområdet som helhed, men også når vi zoomer ind og ser på kommunerne enkeltvis. Ligger en del af løsningen i et mere forpligtende samarbejde med tværkommunal koordinering af både infrastruktur og byudvikling?

Trængslen er stigende på indfaldsvejene til de store byer og på motorvejsnettet i Hovedstadsområdet. Mange virksomheder oplever, at mobiliteten for både medarbejdere, varer og gods forværres, og efterspørger derfor løsninger og investeringer i infrastruktur, der kan sikre en bedre fremkommelighed og mobilitet generelt.

Internationalt set ligger Hovedstadsområdet lavt i trængselsniveau, men der er ingen grund til at stræbe efter at komme højere på netop den liste. Det lave niveau af trængsel har flere årsager, men en væsentlig kan tilskrives den historiske fysiske planlægning med Fingerplanen, som har haft en reducerende effekt. Den kloge, tætte kobling mellem placering af boliger og arbejdspladser har givet mange indbyggere mulighed for aktivt at vælge toget eller cyklen som transportmiddel.

Vi skal til en vis grad acceptere, at vores generelle aktivitet medfører trafik og trængsel, og at vi derfor aldrig kommer til at slippe helt af med trængsel. Skulle vi, vil det kræve så store investeringer, at det ikke ville give mening økonomisk. I stedet må de næste løsninger være mindst lige så kloge, som Fingerplanen oprindeligt var.

Manglende regionalt fokus skaber problemer

Det er dog en generel udfordring i disse år, at kommunerne individuelt søger at tiltrække boligbyggeri, og at kun få kommuner ønsker byggeri rettet mod erhverv og industri. Størstedelen af kommunerne i fingerplanområdet – og i særlig grad i de geografisk indre dele af området – blev desuden ikke påvirket geografisk af kommunalreformen i 2007. Det har betydet, at den tværkommunale koordinering af planlægningstiltag i dag alene er varetaget med Fingerplanen. Dette er to væsentlige årsager til de udfordringer, vi løbende møder på det kommunale planlægningsområde.

Ved udvikling af boligområder og erhvervsområder er der et samtidigt behov for, at der etableres kollektiv transportbetjening og traceer til cykeltrafikken i lokalområdet som forudsætning for realiseringen og modvirkning af kødannelser på vejene. Effekten på transportarbejdet af stationsnære byggerier er veldokumenteret, og det vækker bekymring for udviklingen i trængsel på vejnettet, såfremt de seneste årtiers tendens til manglende stationsnærhed forstærkes.



Af chefkonsulent
Anders Rody Hansen, DI

”Internationalt set ligger Hovedstadsområdet lavt i trængselsniveau, men der er ingen grund til at stræbe efter at komme højere på netop den liste.

Vigtigheden af det regionale aspekt er også til stede, da de negative konsekvenser af ikke-stationsnær lokalisering, så som belastning af vejnet, trængsel og miljø, oftest er langt større uden for arbejdspladskommunen end i arbejdspladskommunen.

Forpligtende, tværkommunal koordinering kan bidrage

Der er derfor i dag, i højere grad end tidligere, behov for en forpligtende, tværkommunal koordinering af placering af infrastruktur, erhvervsområder og boligområder. Kommunerne i fingerplanområdet er i dag, med få undtagelser, geografisk små, og borgernes og virksomheders aktionsradius er langt større end den enkelte kommunes geografiske råderum. Adgang til arbejdskraft med de rette kvalifikationer prioriteres højt af virksomhederne, og for alle virksomheder er det af væsentlig betydning at have god adgang til arbejdskraft via både veje, cykelstier og jernbaner.