

## Kommunesamarbejde, byplanlægning og GIS i Trekantområdet

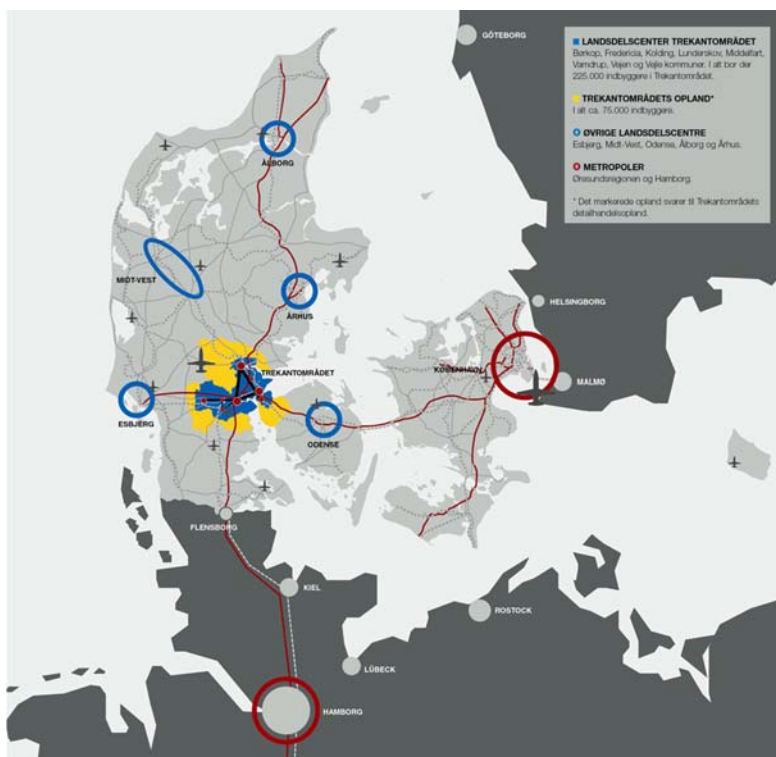
*Jacob Martin Andersen, Trekantområdet Danmark.*

*Kommunesamarbejdet i Trekantområdet Danmark kan i år fejre sit 10 års jubilæum. I foråret 2000 resulterede samarbejdet i, at Trekantområdet blev udnævnt til landsdelscenter. Et af samarbejdsområderne er byudvikling, hvor opbygningen af en fælles hovedstruktur bl.a. indebærer etablering af nye GIS-baserede redskaber på tværs af de otte kommuner. Artiklen redegør for arbejdet med opbygningen af en overordnet byplan for Trekantområdet, og for hvorledes GIS kan være en god støtte i udviklingen af kommunesamarbejdet og som redskab åbner nye muligheder i kommuneplanlægningen.*

### Indledning

Regeringen udpegede i 2000 Trekantområdet Danmark som nyt landsdelscenter. Trekantområdet Danmark er et samarbejde mellem de otte kommuner i Trekantområdet. Kommunerne er: Børkop, Fredericia, Kolding, Lunderskov, Middelfart, Vamdrup, Vejen og Vejle med tilsammen 225.000 indbyggere. Med udnævnelsen til landsdelscenter rykkede Trekantområdet op i byhierarkiet på linie med de traditionelle landsdelscentre Odense, Århus, Ålborg og Esbjerg. Trekantområdet er udpeget som en ny type landsdelscenter, der består af bynetværk, og som bygger på samarbejde mellem kommuner.

Som opfølgning på udnævnelsen til landsdelscenter er der i samarbejde med Landsplanafdelingen igangsat et projekt om udarbejdelse af en fælles hovedstruktur i Trekantområdet. Hovedstrukturen er den overordnede del af en kommuneplan, som derudover består af en rammedel for lokalplanlægningen og en forudsætningsdel. Hovedstrukturen skal ifølge planloven indeholde de overordnede mål for udvikling og arealanvendelse i kommunen, herunder udbygning med boliger og



*Figur 1: Illustration af Trekantområdets placering i det nationale byhierarki.*

arbejdspladser, trafikbetjening, serviceforsyning og rekreative områder. Foruden planlovens krav er der i kommissoriet for arbejdet med den fælles hovedstruktur krav om, at emnerne kollektiv trafik, erhvervsarealer og godstransport særligt skal behandles.

Ud fra disse forholdsvis åbne betingelser er det opgaven dels at definere indhold og niveau af den fælles hovedstruktur, dels at udvikle nye procedurer for, hvordan dele af kommuneplanlægningen kan udarbejdes i fællesskab med andre kommuner. Den fælles hovedstruktur

skal således både kunne afløse kommunernes nuværende hovedstrukturer samt skabe sammenhæng på tværs af otte kommuner, der ligger i tre forskellige amter, så området fungerer som et landsdelscenter. At håndtere en sådan proces er naturligvis ikke nemt, og en opdeling af arbejdet i konkrete opgaver er derfor bekvemt.

### Vejen mod et fælles Geografisk Informations System

Vi har derfor i projektgruppen for den fælles hovedstruktur igangsat et arbejde med at opbygge et fælles Geografisk Informations System, der skal sikre overblik over området.

Opbygningen af systemet har vist sig som et glimrende støttepunkt for arbejdet med den fælles hovedstruktur. De mange diskussioner omkring:

- hvad skal vi?
- hvad vil vi med den fælles hovedstruktur?

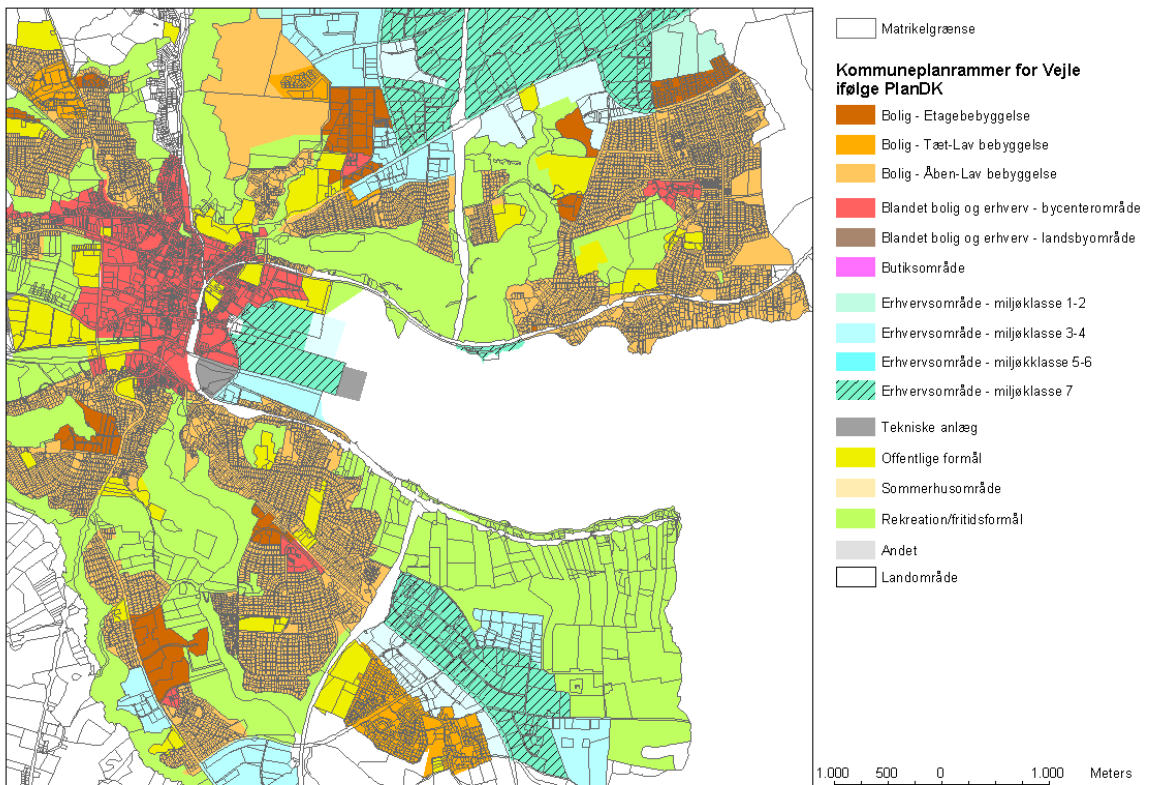
får pludselig ben at gå på, når opgaven består i at udarbejde et fælles digitalt kort over de otte kommuneplaners nuværende rammer for lokalplanlægningen. Spørgsmålet om:

- hvad får kommunerne ud af at være med i den fælles hovedstruktur?

kan også besvares med et konkret svar om, at den enkelte kommune bl.a. får digitaliseret

den overordnede del af kommuneplanen, og for de fleste af de involverede kommuners vedkommende betyder opgaven en opgradering på GIS-området. Eksempelvis havde tre af de otte kommuner ikke rådighed over ortofotos ved arbejdets begyndelse. For at få et samlet luffoto af hele området lavede vi derfor en fælles indkøbsaftale for de tre kommuner, således at alle kommunerne i dag har ortofotos til rådighed.

Kommunerne bliver dermed også ensrettet, og det kan være en ulempe. Bl.a. skal de involverede kommuner af hensyn til samarbejdet i store træk gå i



Figur 2: Eksempel fra Vejle på optegning af kommuneplanrammer som sammenfalder med matrikelgrænser.

takt. Af Trekantområdets otte kommuner er der tre små med under 10.000 indbyggere, to mellemstore med ca. 20.000 indbyggere og tre store med mere end 50.000 indbyggere. Det giver sig selv, at kommunerne er på forskellige niveauer og har forskellige ressourcer til rådighed. For at deltage i samarbejdet kan nogle kommuner derfor være nødt til at fremskynde investeringer. I andre tilfælde kan samarbejdet betyde, at kommunerne må ændre ved deres hidtidige arbejds gange, såfremt de adskiller sig fra den fælles måde at gøre tingene på. Eksempelvis er der vidt forskellig praksis for, hvordan kommunerne opbygger deres kommuneplanrammer.

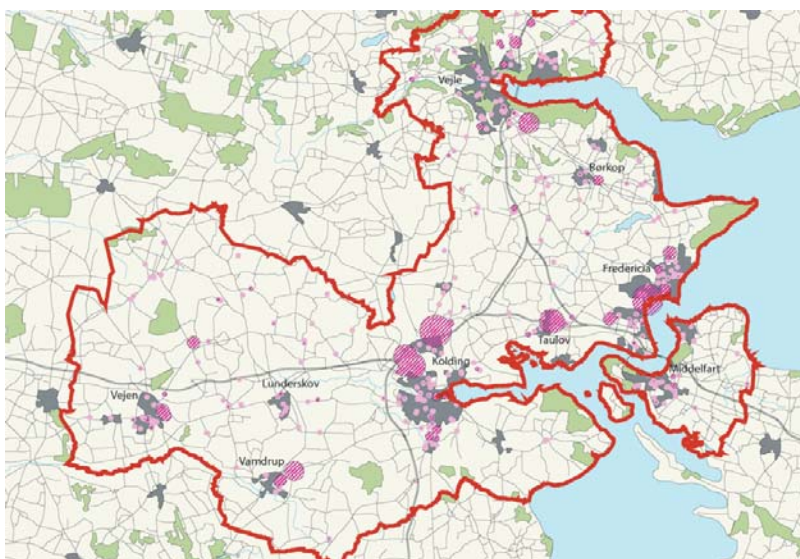
Som udgangspunkt søger vi i fællesskab at finde fælles modeller, som alle kommuner kan indordnes efter, og vi prøver at undgå alt for mange særløsninger. I tilfældet med at opbygge ensartede kommuneplanrammer var der enighed om, at rammerne skal være sammenfaldende med matrikelgrænserne, men uenighed om hvorvidt der ved afgrænsning til vej skal være sammenfald med vejskel eller vejmidte. Hér var der forskellig praksis fra kommune til kommune. Ved nærmere undersøgelse konstateredes, at der ikke var administrative eller praktiske begrundelser forbundet med kommunernes praksis, men alene tale om forskellig tradition. Vi blev efter nogen diskussion enige om en fælles model, der giver det "pæneste kort". I alle kommuner sørger vi således for, at kommuneplanrammerne er sammenfaldende med vejskel

for de store nationale veje, og sammenfaldende med vejmidten for regional- og kommunalveje. Lokalvejene er indeholdt i rammerne.

Da vi skulle lægge os fast på en fælles model for opbygningen af kommuneplanrammerne, var det til stor hjælp, at der allerede forelå en national model i form af PlanDK. Fordelen ved PlanDK er, at modellen formentlig bliver standard (bl.a. er Vejle Amt, hvor seks af Trekantområdets kommuner ligger i gang med at opbygge regionplanen efter retningslinjerne i PlanDK). Desuden lå modellen klar til brug. Vi undgik derfor at skulle bruge ressourcer på selv at udtænke en fælles model, og jeg tror også, vi undgik en række lange og opslidende diskussioner. Ulempen er, at PlanDK ikke bygger videre på kommunernes eksisterende arbejde. Alle kommuner skal derfor ændre op-

bygning af deres kommuneplanrammer. Men da alle otte kommuner fra starten var forskellige, og ingen havde komplet digitaliserede rammer, er der ikke gået meget arbejde til spille. En anden ulempe er, at opbygningen af kommuneplanrammerne efter PlanDK kan være meget forskellig fra kommunernes nuværende model. Omstrukturering til PlanDK kan derfor være forbundet med stor usikkerhed, om hvorvidt kommunen kan administrere den nye model. Én af de otte kommuner har vurderet, at PlanDK vil betyde for store ændringer, og udarbejder kommuneplanrammer, så de kan tilpasses den fælles hovedstruktur. Men kommunen vil i øvrigt anvende sine egne udarbejdede rammer i det daglige arbejde og til fremvisning på Internettet.

Det er således vanskeligt at finde en fælles model som pas-



Figur 3: Lokalisering af speditør- og vognmandsvirksomheder i Trekantområdet, skaleret efter antal ansatte.

ser til alle otte kommuner, og det er vores erfaring, at PlanDK er et godt kompromis, der er tilpas fleksibelt til, at de fleste kommuner kan indpasses i modellen. Dog har vi i særlige tilfælde måttet supplere med enkelte anvendelseskategorier, hvor kommunen har udlagt et område til formål som ikke er tilstrækkeligt dækket af PlanDK's kategorier. Eksempelvis har vi under offentlige formål tilføjet underkategorierne "Børnehave og fritidsinstitution" samt "Svømmehal/Idrætshal".

### Perspektiv

Foruden digitale kommuneplanrammer skal det fælles Geografiske Informations System indeholde geokodede udtræk fra det centrale virksomhedsregister (CVR), bygge- og boligregisteret (BBR) samt ejendomsstamregisteret (ESR). Registeret skal være med til at give overblik over områdets nuværende udvikling.

Eksempelvis ønsker vi svar på spørgsmålene:

- Hvilke virksomhedsmæssige kompetencer er der i områ-

det?

- Hvordan lokaliserer virksomhederne sig i forhold til bystrukturen?
- Hvor mange boliger er der opført de seneste år?
- Hvilke boligtyper er der tale om?
- Hvor er de mest attraktive arealer i området? og
- Hvor meget jord er der de seneste år inddraget til byformål? osv.

Ved at geocode registrene får vi mulighed for at se udviklingen i forhold til Trekantområdets geografi. Vi kan således bl.a. undersøge, hvor mange boliger der er opført i de tætte bydele i forhold til antallet i det åbne land.

Foreløbig er CVR blevet indkøbt og geokodet, og som eksempel på anvendelsen af registrene er på figur 2. vist hvor speditør- og vognmandsvirksomheder er lokaliseret i Trekantområdet. Virksomhederne er med lilla skravering skaleret efter antal ansatte. Ud fra et byplanmæssigt ønske om at begrænse den tunge trafik i midtbyerne bør speditør- og vognmandsvirk-

somheder lokaliseres nær motorvejsnettet, og i de to transportcentre, Taulov og DTC i Vejle nord, som vi satser på i området.

Analysen af denne slags skal bidrage til at vi får det ønskede overblik over Trekantområdet. Ved fremover løbende at foretage udtræk fra registrene, kan udviklingen følges nøje, og det bliver muligt at følge op på, om de transportunge virksomheder nu også lokaliseres i transportcentre og nær motorvejsnettet som det er planen.

Forhåbentligt har vi i Trekantområdet om et halvt års tid fået etableret det omtalte GIS, og forhåbentligt kan vi i starten af år 2003 præsentere den fælles hovedstruktur for Trekantområdet. I første omgang opbygges systemet til brug i Trekantområdets sekretariatet. Senere skal der arbejdes på at gøre systemet interaktivt så de medvirkende kommuner umiddelbart trækker på og opdaterer systemet.

### Om forfatteren

Jacob Martin Andersen, Civilingeniør, Projektmedarbejder på Trekantområdets fælles hovedstruktur, Trekantområdet Danmark: [www.trekantomraadet.dk](http://www.trekantomraadet.dk), e-mail: [jma@trekantomraadet.dk](mailto:jma@trekantomraadet.dk)