

Byudvikling og infrastruktur – nye udfordringer

Forfatter: Claes Nilas, adm. direktør, Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)

”Fingerbystrukturens” udfordringer og udvikling

Den overordnede planlægning af infrastrukturen og byplanlægningen har sine rødder i den såkaldte ”Fingerplan” fra 1947. Formålet med regionplanlægningen har siden været at skabe sammenhæng mellem udbygning af by og trafik (regionale veje, motorveje og jernbanestationer) og samtidig bevare de grønne ”kiler” mellem byfingrene.

Fingerbyprincippet er ikke et statisk princip, men er blevet udviklet i takt med byudviklingen. I dag forbinder byfingrene det centrale København med Købstæderne Køge, Roskilde, Fredrikssund, Hillerød og Helsingør 35- 40 km. fra centrum. Regionens en-center struktur er afløst af en flercenterstruktur med ét stort hovedcenter og mange større og mindre centre i regionens håndflade og byfingre. I 1947 boede og arbejdede folk nær deres bopæl. I dag har vi ét sammenhængende bolig- og arbejdsmarked i regionen. Transportafstandene vokser med 2% pr. år pr. person, transporttiden pr. person er uforandret omkring 1 time.

Bilejerskabet er endvidere steget fra 22 biler pr. 1000 indbyggere i 1947 til 313 biler i dag. Trafikken på tværs er vokset relativt år for år, trafikken i fingrene er blevet rettet begge veje og mobiliteten er blevet høj. For at undgå at for megen trafik søger ind mod byen og for at fordele trafikken i hele regionen, planlagde man med Regionplan 1989 et system af trafik-tværforbindinger med flere-centre i de trafikale knudepunkter. Denne tværforbindingstrategi var særdeles nødvendig, når den øgede biltrafik tages i betragtning.

Samlet set står Hovedstadsregionen med en relativ robust hovedstruktur. Byen ”har bredt sig ud”, men den fastlagte hovedstruktur har været styrende for udviklingen, og uhensigtsmæssig byspredning har i vidt omfang været undgået.

En by i vækst – udfordringer for byudvikling og infrastrukturen

Hovedstadsregionen kan på mange måder konkurrere med de største byer i Europa og denne status skal vi bevare. Hovedstadsregionen er således en stærk region med en veludbygget infrastruktur, høj økonomisk vækst, gode vilkår for erhvervslivet samt gode kulturelle og uddannelsesmæssige muligheder. For at fastholde Hovedstadsregionen som en stærk region, er det vigtigt at identificere og handle i forhold til de udfordringer som udviklingen i regionen stilles over for.

Udfordringerne kommer bl.a. fra væksten i befolkningen, stigning i antallet af arbejdspladser samt den stigende pendling. I dag bebos Hovedstadsregionen af 1,8 mio. Dette tal forventes

ifølge Danmarks statistik at stige med 250.000 over de næste 25 år. Det i forvejen pressede boligmarked kommer derfor under yderligere pres. Befolkningstvæksten forventes at medføre et behov for 125.000 boliger i de næste 25 år. Derudover går boligpræferencerne fortsat i retning af arealforbrugende boliger (parcelhuse). HUR vil med den forestående debat om Regionplan 2005 skabe diskussion om, hvordan dette boligpres kan imødekommes. F.eks. kan gamle industriområder og havneområder inddrages til nybebyggelse. Lignende initiativer er taget i Hamborg med stor succes.

Antallet af etablerede arbejdspladser forventes ligeledes at stige med 125.000 over de næste 25 år. Stigningen forventes at ske inden for videnstunge og arbejdskraftintensive områder. I Regionplan 2005 skal der derfor arbejdes målrettet med lokaliseringsstrategier – dvs. hvordan kan det gøres så attraktivt som muligt for virksomheder og borgere at placere sig i netop Hovedstadsregionen. For at bevare virksomhederne og tiltrække den bedst mulige arbejdskraft, skal det være let og hurtigt at komme til og fra arbejde.

Sidst men ikke mindst forventes pendlingen til og fra Hovedstadsregionen at stige med 1,2% pr. år op til 2020 ifølge HURs pendlingsprognoser for Hovedstadsregionen. Hvis denne udvikling ikke skal have negative konsekvenser som f.eks. øget trængsel på vejene og stigende miljøproblemer, så kræver det nytænkning og koordinering af byudviklingen og udbygningen af infrastrukturen i regionen.

Planlægning som udviklingsredskab

En særlig udfordring ved udviklingen af Hovedstadsregionen er hvorledes vi viderefører sammenhængen mellem by- og trafikudvikling og samtidig bevarer de grønne områder. Dette er ikke mindst vigtigt for at imødegå de trængselsproblemer som vækst i såvel arbejdspladser og befolkningstal kan medføre. Selvom Hovedstadsregionen har en robust hovedstruktur, er der mange af de ovennævnte udfordringer, som HUR aktivt må imødekomme.

Hovedstadens Udviklingsråds stærkeste kort er Trafikplan 2003 og Regionplan 2005. Konkret søges sammenhængen i HUR sikret ved at Trafikplan 2003 afløses af Regionplan 2005, som afløses af Trafikplan 2007, således at de to plantyper indgår i en cyklisk proces. Den offentlige debatproces er gennemført for Trafikplan 2003s vedkommende. For Regionplan 2005s vedkommende begynder den i foråret 2003.

Hovedstadens Udviklingsråds ”hårde løsninger”: Trafikplan 2003 og Regionplan 2005

Udgangspunktet for Trafikplan 2003 er allerede truffede beslutninger som Metrobyggeriet, etablering af A-busnet (effektivt busnet der kobler sig til Metrostationerne), udvidelse af Køge Bugt motorvejen osv. HUR lagde med Trafikplan 2003 op til en folkelig debat om fremtidens trafikbeslutninger. Nogle hovedresultater fra debatperioden for Trafikplan 2003 er, at der er udtrykt interesse for at etablere Ringbanen mellem Lyngby og Glostrup, Metro etape 4, den såkaldte tværvej samt udbygning af motorveje (fx Helsingør og Hillerød Motorvejen). Trafikplan 2003 søger derved at forbedre de radiale forbindelser, forbedre

krydsforbindelserne samt forbedre den kollektive trafik i knudepunkterne - hovedstrukturen i Hovedstadsregionen styrkes herved yderligere.

Ud over beslutninger om udbygning af trafik anlæg mv. er lokalisering af boliger og arbejdspladser mv. en vigtig bestanddel af Regionplan 2005. Stationsnær byudvikling kan medvirke til, at mest mulig biltrafik overflyttes til kollektiv trafik. Undersøgelser viser, at hvis hovedparten af bolig- og erhvervsbyggeriet placeres tæt på stationer og øvrige højklassede knudepunkter i kollektivnettet, vil det være mere attraktivt at benytte kollektiv trafik frem for privat. HUR arbejder med sådanne instrumenter.

For eksempel arbejder Hovedstadens Udvalgsråd med etablering af strategiske erhvervsudlæg. Et eksempel på et sådant strategisk erhvervsudlæg er planerne om et nyt byområde mellem Hillerød og Allerød. Ideen er at finde et areal til et nyt byområde tæt på en station, hvor der kan bygges by med både boliger og institutioner, men med overvægt af kontorerhverv og mange arbejdspladser tættest ved stationen. Derved kan de stærkeste virksomheder tiltrækkes, da der vil være høj grad af trafikal tilgængelighed. Tilgængelighed kan nemlig være med til at tiltrække attraktiv arbejdskraft, hvilket jo er afgørende for videnstunge og arbejdskrafttunge virksomheder.

Hovedstadens Udvalgsråds "bløde løsninger"

Trafikanlæg, udbygning af infrastrukturen samt stationsnærhedsprincippet er vigtige instrumenter, men Hovedstadens Udvalgsråd arbejder også med mere "bløde løsninger"-løsninger der kan ændre folks trafikadfærd.

En af disse instrumenter er etablering af Parker og Rejs anlæg. Parker og Rejs er udtryk for en filosofi om, at transportmidlerne skal bruges, der hvor de er bedst: f.eks. bilen hjemmefra til stationen og derefter toget til byen. Systemet består først og fremmest af nogle velplacerede og veludstyrede parkeringsanlæg ved udvalgte stationer og større busstoppesteder.

Der findes et velfungerende Parker og Rejs anlæg i Malmø Syd med betaling for benyttelse. Såvel ansatte i lufthavnen (som ligger på den danske side af broen) som svenskere, der tager til København, benytter i høj grad Parker og Rejs Anlægget, og tager toget over broen. Hovedstadens Udvalgsråd er i øjeblikket ved at etablere lignende anlæg ved Snekkersten og Nærum stationer. Derudover er Cykel Parker og Rejs anlæg i støbeskeen.

En anden løsning findes i det i september 2002 etablerede "HUR Pendlerkontor". Til forskel fra den traditionelle trafikplanlægning arbejdes ikke med udbudet af infrastruktur eller trafikdrift, men med påvirkning af borgernes efterspørgsel efter trafik. I stedet for at udbygge infrastrukturen er det målet med Pendlerkontoret, at de konkrete tiltag skal ændre holdninger og adfærd, så investeringer i ny infrastruktur og transportmidler kan begrænses. Konkrete tiltag i forhold til virksomhederne kan være delebilordninger, samkørselsdatabaser, firmacykler osv. Pendlerkontoret kan via dialog med og rådgivning af virksomheder få flere

ansatte i virksomheden til at benytte sig af mindre trafikbelastende transportformer. Hovedstadens Udviklingsråd ser meget frem til dette tætte samarbejde med virksomheder/kommuner i regionen - flere har allerede indgået en aftale.

Endvidere arbejder Hovedstadens Udviklingsråd med etablering af et Regionalt cykelstinet for pendlere, så det bliver mere attraktivt at tage cyklen frem for bilen. I forbindelse med debatperioden for Trafikplan 2003 er der allerede udtrykt stor interesse for, at et sådant skal etableres.

Endelig arbejder Hovedstadens Udviklingsråd målrettet for at gøre det attraktivt for borgere at blive og bosætte sig i regionen. Hovedstadens Udviklingsråd arbejder således ikke alene for at gøre regionen stærk infrastrukturmæssigt, men arbejder også for at gøre regionen til en attraktiv region med et varieret kultur – og fritidstilbud. Ud over busdrift og trafik- og regionplanlægning er et andet af HURs arbejdsområder udvikling af regionens kultur samt turisttilbud. Styrken i Hovedstadens Udviklingsråd er, at vi kan se på helheden for hele regionen og derigennem bevare regionens attraktivitet.

Visioner for Hovedstadsregionen

Gode trafikale løsninger og byplanlægning er ikke et mål i sig selv. Disse processer interesserer HUR, fordi dette skal bidrage til ”at skabe det gode liv” for regionens borgere samt skabe gode udviklingsmuligheder for erhvervslivet. Vækst i Hovedstadsregionen er endvidere til gavn for hele landet i form af flere arbejdspladser og økonomisk opsving. Derved kan Hovedstadsregionen bevare sin status som Danmarks lokomotiv og konkurrere med andre storbyregioner i Europa.

I forhold til den kommende Regionplan 2005 vil Hovedstadens Udviklingsråd arbejde for, at planen bliver mere strategisk og overordnet. Lokaliseringsstrategien skal derudover tage udgangspunkt i, at ikke blot Hovedstadsregionen udgør ét samlet bolig- og arbejdsmarked, men også det østlige Danmark og på længere sigt vil Skåne indgå heri. Endvidere skal planen sikre, at der er udviklingsmuligheder i hele regionen, og at der er plads til den befolknings- og arbejdspladstilvækst, som uundgåeligt kommer. HUR arbejder endelig for at udvikle den velfungerende ”regionale by” med bymæssige kvaliteter, et attraktivt åbent land og god infrastruktur.

Det er afslutningsvist vigtigt at understrege, at det ikke er tilstrækkeligt at tænke Hovedstadsregionen i en national sammenhæng. Særligt med udvidelsen af Hovedstadsregionen til Øresundsregionen med etableringen af Øresundsbroen skal regionen tænkes i såvel et skandinavisk som et europæisk perspektiv. Skånes attraktive boligmarked presser sig allerede på. Ved hjælp af planlægning med fokus på byens kvalitet skal HUR derfor medvirke til, at Hovedstadsregionen i fremtiden kan konkurrere med de mest attraktive Hovedstæder og regioner i Europa.