

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



BYPLAN NYT nr. 2 / 2008 (6. årgang)

Redaktion
Ellen Højgaard Jensen (ansv.)
NyWeisser Øhlenschläger

Redaktionsadresse
Dansk Byplanlaboratorium
Nørregade 36
1165 København K
Tlf.: 33 13 72 81
Fax: 33 14 34 35
Mail: nwo@byplanlab.dk

www.byplanlab.dk

Annoncer
nwo@byplanlab.dk
Bestilles senest
10. maj

Layout
Bjarke Fogh

Oplag
3600

Tryk
Handy-Print A/S

ISSN
1602-9038

Forsidefoto:
NyWeisser Øhlenschläger

Nr. 3 i 2008 udkommer
i juni. Det har temaet:
Kulturarv i planlægningen

Signerede artikler står for
forfatterens regning,
usignerede for den
ansvarshavende
redaktørs regning

Tema-artiklerne er sponsoret af:



DET BIOVIDENSKABELIGE FAKULTET
FOR FØDEVARER, VETERINÆRMEDICIN OG NATURRESSOURCER
KØBENHAVNS UNIVERSITET



Seminar om Byudviklingen og landzonen

Den nye strukturreform giver kommunerne nye muligheder for at integrere natur- og landskabforvaltning med kommuneplanlægningen. Disse muligheder kan i midlertidig også betyde øget risiko for, at kortsigtede hensyn får prioritet over langsigtet beskyttelse. Det samme gælder for administrationen af bygge- og anlægstilladelser i landzonen, hvor der de senere år har været en voldsom vækst i landzonesagerne.

Indlæggene på seminaret vil belyse disse nye muligheder og potentielle konflikter og der vil være tid til debat om emnerne.

Seminaret afholdes den 22. maj 2008, 10:00-15:15 i Naturama, Svendborg. Pris: 1200 kr. Tilmelding inden den 9. maj på landmaster@life.ku.dk

Nærmere program, se www.Landmaster.dk

Hvem skal have Byplanprisen i år?

Hermed indkaldes forslag til Byplanprisen 2008. Byplanprisen uddeles hvert år til en kommune, en region eller en organisation, som har gjort en særlig indsats for at fremme gode og smukke bymiljøer og landskaber. Byplanprisen uddeles til planlægning, som er udtryk for nytænkning.

I år vil der blive nomineret 3 eksempler på inspirerende planlægning. De nominerede projekter vil alle blive beskrevet i Byplan nyt. Afsløring af vinderen og uddeling af prisen vil foregå på det årlige Byplanmøde i oktober. Sidste års vinder var Papirfabrikken i Silkeborg.

Forslag kan indstilles af planmyndigheden selv eller af foreninger, organisationer eller privatpersoner. Byplanjuryens medlemmer har også indstillingsret. Jyruen består af 5 medlemmer udpeget af Akademisk Arkitektforening, Dansk Byplanlaboratorium og Foreningen af Byplanlæggere.

Forslagene skal være Dansk Byplanlaboratorium i hænde senest mandag d. 23 juni 2008 kl. 12.00. Se nærmere om krav og procedure på www.byplanlab.dk



Papirfabrikken i Silkeborg. Vinder af Byplanprisen 2007

LEDER

Ejerskab er altafgørende

De første Regionale Udviklingsplaner har set dagens lys. Dette nummer af byplan Nyt giver et overblik over dem. Der er ikke tale om traditionelle plandokumenter, men visions- og strategidokumenter, som går på tværs af sektorgrænser og sikrer koordinationen mellem kommunerne – uden at være arealregulerende. Regionerne har en svær rolle, men de har også en unik chance for at tænke i større helheder og finde fælles mål på tværs af traditionelle skel.

Nogen har været bange for, at der blev tale om mini-regionplaner, men det er der i alle tilfælde ikke tale om. Det er en helt anden slags dokumenter. Jeg kan så vidt godt forstå, at Region Sjælland har valgt at kalde deres plan for en Regional udviklingsstrategi (RUS) i stedet for en Regional udviklingsplan (RUP). For en plan i gammeldags forstand er der ikke tale om.

Regionerne har haft stor frihed og processerne er grebet meget forskelligt an. Personligt har jeg været positivt overrasket over, at det er lykkedes at involvere borgerne på forskellige kreative måder. Og jeg er imponeret over, at regionerne har været i stand til at inddrage så mange forskellige aktører i deres arbejde.

Selve planerne indeholder mange flotte visioner, der opererer på et ret abstrakt plan. For mig kan de til tider være svære at få hold på og jeg tror ikke, at plantypen har fundet sin endelige form. Men det er ikke den væsentligste pointe. Jeg er udenforstående, og planerne skal først og fremmest give mening for dem, der har været med til at skabe dem og for dem, som skal være med til at føre dem ud i livet. Ejerskab er altafgørende.

Det væsentligste ved plantypen er den helhedstænkning, den dialog og det samarbejde, der ligger bag. Hvor samarbejdet er lykkedes, er der skabt grobund for sammenhængende og helhedsorienteret planlægning. Det er en stor succes, når borgmester Johannes Steensgaard fra Viborg siger:

”Jeg mener faktisk, at der er tale om et fælles projekt, hvor regionen nok har forvaltet det manuelle arbejde og sat det i system, men hvor kommunerne løbende er blevet inddraget. Det har været tæt på forbilledligt”

Det tyder godt for Udviklingsplanen i Region Midtjylland. For det er i høj grad op til kommunerne om planerne bliver til noget. Den regionale udviklingsplan får kun succes, hvis kommuner og andre aktører har vilje og evne til at indgå i et tættere samarbejde om gennemførelsen. Det er blandt andet nødvendigt på miljøområdet, på uddannelsesområdet, på byudviklingsområdet og på trafikområdet. Udviklingsplanen er tænkt som en paraply for udviklingsinitiativer, men det er svært at se, hvordan den vil fungere i praksis, hvis kommunerne ikke spiller positivt med. Jeg vil give miljøminister Troels Lund Poulsen ret, når han taler for helhedsplanlægning og udtaler:

”Det er meget komplekst – men det er også meget, meget vigtigt”

En ny plan

– og en ny samarbejdsmodel

Regionerne nærmer sig afslutningen på arbejdet med den 1. generation af Regionale udviklingsplaner. Regioner og kommuner har i løbet af processen samarbejdet på helt nye måder og har været med til at præge formen på den nye plantype.

Af journalist Ulf Joel Jensen

Der har været tænkt store tanker rundt om i landets regioner. Landets seks regionale udviklingsplaner (Bornholm får sin egen) skal hver især tegne billedet af en fremtidsstrategi, der skal løfte og udvikle regionen. Selvom det på den ene side har været en udfordring at prøve kræfter med en helt ny plantype, er de, som har arbejdet med planerne på tværs af landet enige om, at RUP'en rummer store muligheder for at tage hul på reelle problemstillinger og tegne visionære strategier.

Arbejdet har været helt anderledes, end man var vant til med amternes regionplaner. Jes Vestergaard, kontorchef for Plan, Miljø og Infrastruktur fra Region Nordjylland, forklarer: "Jeg ser det som to vidt forskellige plantyper. Regionplanen var en myndighedsplan, der skulle regulere arealanvendelsen i amtet. Alt det er nu lagt over i kommuneplanerne. I stedet for skal vi nu lave en RUP; en strategiplan for hele regionen, hvor kommuner og region skal finde en ny samarbejdsmodel og selv skal udvikle planens form og processen frem mod den. Det har været meget spændende og inspirerende, men det har ikke været helt nemt."

Baggrunden for RUP

I By- og Landskabsstyrelsen nikker man genkendende til Jes Vestergaards udlægning. Kommitteret *Niels Østergård* forklarer: "For at forstå RUP'erne skal man studere tilbivelsen. Da regeringen tilbage i april 2004 fremlagde sit oprindelige forslag til kommunalreformen, havde regionerne kun ansvar for sundhed og sygehusdrift. Det var også ud fra denne opgaveformulering, at man fastlagde den geografiske afgrænsning af regionerne. Men da den endelige reformtekst blev vedtaget to måneder senere, så var man gennem politiske forhandlinger på Christiansborg nået frem til, at regionerne skulle have flere opgaver – herunder at udarbejde en regional udviklingsplan."

"Tilbage stod spørgsmålet om, hvor styrende RUP'en skulle blive. Ansvaret for arealregulering gik fra amterne og HUR til kommunerne, mens andre planopgaver gik til staten. Forud havde man også fastlagt Vækstforaernes opgave med at udarbejde erhvervsudviklingsstrategier, så RUP'erne måtte tilpasses hertil. Det blev til et redskab til strategisk planlægning, som ikke er arealregulerende. Regionerne har fået meget stor frihed til at formulere

regionale udviklingsstrategier mellem den kommunale planlægning og landsplanlægningen. Det, tror jeg, er en meget sund rolle, som ellers skulle have været løftet af samarbejdende kommuner og af staten", lyder det fra *Niels Østergård*, som fortsætter:

"I realpolitik handler det om, at regionerne må formulere en politik, som de berørte kommuner finder er til fælles bedste. Det betyder, at kommunerne hver især får lettere ved at fastlægge deres regionale rolle. Det, vi oplever lige nu, er en 1. generationsaktivitet med en helt ny plantype. De enkelte regioner har valgt forskelligt fokus. Det bliver derfor spændende at følge debatten om planforslagene i lyset af, at 75 kommuner nu (ultimo februar, red.) også har offentliggjort deres kommuneplanstrategier."

Nye muligheder for dialog

Region Hovedstaden har valgt et lidt andet sigte end deres nordjyske kolleger. Udviklingschef *Kristian Johnsen* fra Region Hovedstaden forklarer: "Vi har også skulle opfinde vores egen model. I dialog med regionens kommuner valgte vi tidligt at

TEMA | DE NYE REGIONALE UDVIKLINGSPLANER

”Den regionale udviklingsplan” er en helt ny plantype, som blev indført med den planlovsændring der fulgte med kommunalreformen. Der er tale om en overordnet strategi-plan, som har til formål at lægge de store linier for regionens udvikling. Planen udarbejdes af regionerne og skal være udtryk for de regionale interessenters fælles prioriteringer. I sin karakter adskiller den sig væsentligt de arealregulerende regionplaner som amterne udarbejdede.

Den 1. generation af regionale udviklingsplaner er nu sendt i høring. Hvad er indholdet i dem og hvordan er de blevet til? Og hvordan tegner samspillet mellem RUP’erne og kommunernes planstrategier, de nye kommuneplaner og de øvrige plandokumenter til at blive?



Region Nordjylland - Proces

Den regionale udviklingsplan i Nordjylland blev skudt i gang med en stor kickoff-konference i juni 2006. Herefter blev den formelle del af arbejdet organiseret via en politisk og en administrativ styregruppe med repræsentanter fra kommunerne, regionsrådet, erhvervslivet og uddannelsesinstitutionerne. Desuden har man nedsat syv bredt sammensatte temagrupper, som også har deltagelse fra interessegrupper. De syv grupper dækker emnerne:

- Beskæftigelse
- Erhverv
- Infrastruktur inkl. IKT
- Kultur
- Natur og miljø
- Turisme og oplevelsesøkonomi
- Uddannelse

Inputtet fra de syv grupper danner afsæt for det planforslag, som i øjeblikket er i offentlig høring. Offentlighedsfasen varer i det nordjyske frem til 26. marts og omfatter fire offentlige møder. Den endelige plan forventes vedtaget i regionsrådet den 21. maj.



Region Midtjylland - Proces

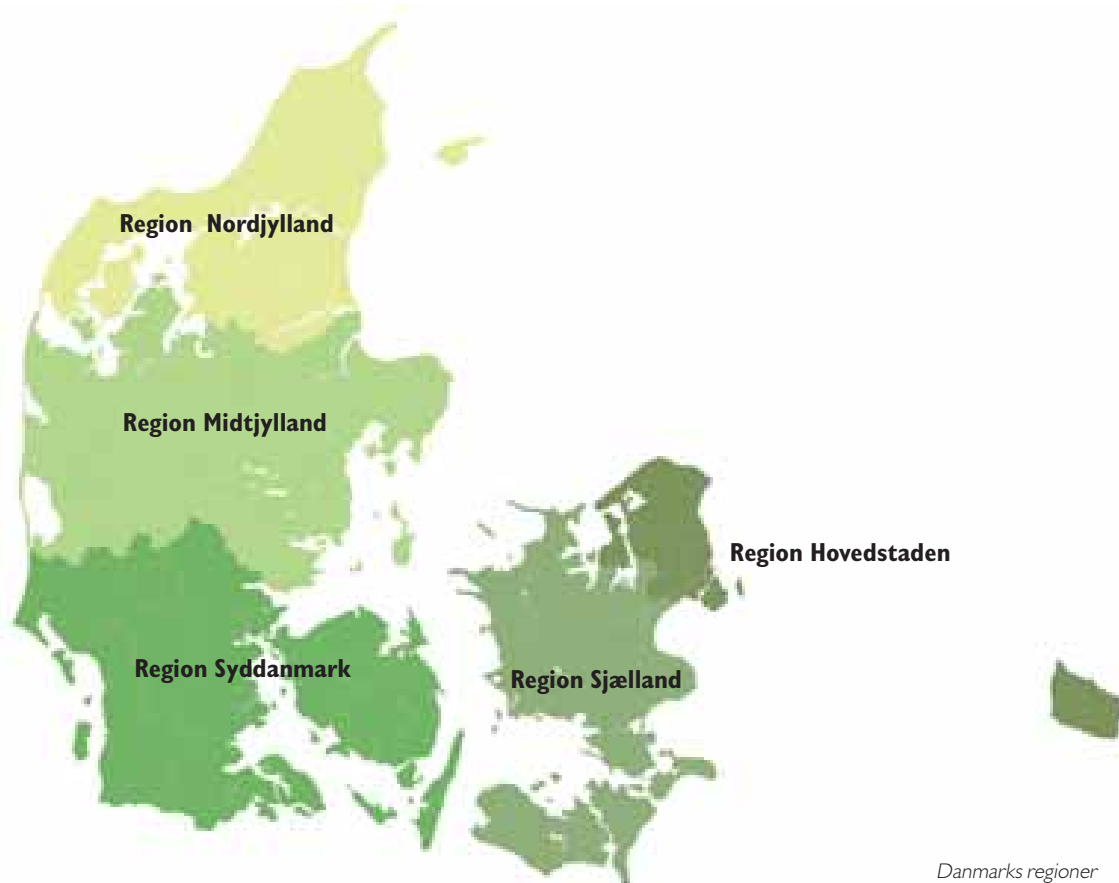
I Midtjylland har den politiske organisation været forankret i fire fællesmøder mellem kontaktudvalget (de 19 borgmestre og regionsrådsformanden) og et midlertidigt underudvalg, nedsat af regionsrådet. De to udvalg har i fællesskab haft ansvaret for dels at sikre partnerskabet vedrørende RUP, og dels at drøfte forslag til RUP for Region Midtjylland – herunder hvilke emner udviklingsplanen skulle omhandle. Desuden har man nedsat en administrativ styregruppe med deltagelse af fire kommunaldirektører samt regionsdirektøren, direktøren og vicedirektøren for Regional Udvikling. Endelig har man også haft en administrativ arbejdsgruppe – også med kommunal deltagelse – i regionen.

I Region Midtjylland har forslaget til RUP'en været i offentlig høring fra den 7. januar til den 3. marts. Den administrative styregruppe har besluttet at fortsætte sit samarbejde og behandle hørings svarene som forberedelse af de politiske drøftelser. Herefter afsluttes den politiske behandling med den forventede vedtagelse i regionsrådet den 21. maj.



Region Syddanmark - Proces

I Region Syddanmark har man bestræbt sig på at opbygge og bevare et tæt samarbejde med regionens 22 kommuner i forbindelse med udarbejdelsen af den regionale udviklingsplan. Både den administrative og den politiske styregruppe har ligelig deltagelse fra regionen og kommunerne, og tidligt i forløbet var man på rundtur i regionens kommuner for at samle materiale ind til udarbejdelsen af det egentlige planforslag. Planforslaget er i offentlig høring frem til den 31. marts. I offentlighedsfasen har man valgt at præsentere hver enkelt kommune for planforslaget i en form for roadshow. De forskellige anbefalinger og kommentarer til RUP-forslaget – fra kommunerne, men også fra regionens øvrige interessenter – NGO'ere, lodsejere, landboforeninger, forsknings- og vidensinstitutioner, erhvervsliv osv. – bliver herefter indarbejdet i en form for hvidbog, som vendes med den politiske styregruppe, inden den regionale udviklingsplan skal behandles endeligt i regionsrådet den 9 juni.



Danmarks regioner

koncentrere vores RUP om bare tre emner: uddannelse, natur/miljø og infrastruktur. På alle tre områder bygger RUP'en på en grundig analyse af de udfordringer, som regionen står overfor. Ud over en tæt dialog med kommunerne i hele processen valgte vi at prioritere den almindelige borgers input højt. Derfor afholdt vi undervejs et borgerdialogmøde, hvor regionens borgere kunne komme med deres kommentarer og forslag til vores udviklingsplan. Og i offentlighedsfasen gennemfører vi igen tre større debatarrangementer, hvor borgerne sammen med regionens politikere og fagfolk får mulighed for at kommentere på planforslaget."

Kristian Johnsen ser den nye plantype som en mulighed for at tage fat på nogle reelle udfordringer for regionen: "Som region har vi ansvaret for at få udarbejdet en plantype, der skal tage fat på nogle problemområder, som går på tværs af myndigheder, geografi og sektorer. Vores mål er derfor, at udviklingsplanen kan åbne op for en helt ny type dialog på tværs af aktørerne i regionen. Fordi udviklingsplanen ikke er en myndighedsplan, men en visionsplan, så

giver det regionen en større frihed til at se på regionens reelle udfordringer uden først at se på, hvor myndighedsansvaret ligger. Men det stiller også store krav: Hvis RUP'en skal være en platform for fælles problemløsning i hele regionen, så skal vi have tæt dialog og stor respekt for hinanden på de forskellige områder", siger *Kristian Johnsen*, som kalder processen og dialogen for konstruktiv og velafbalanceret.

Et mønstersamarbejde

I det nordjyske har man ligeledes fokuseret meget på et godt forhold til de kommunale myndigheder. Med *Jes Vestergaards* ord var kommunerne nervøse for, at den gamle regionplanlægning dukkede op på ny i en anden forklædning – og en af opstartsfasens udfordringer var at overbevise dem om, at det ikke var tilfældet. I stedet for diktat søgte man nu dialog.

Missionen lykkedes tilsyneladende i det nordjyske. I hvert fald kalder én af regionens borgmestre, *Jens Lauritzen* (V) fra Vesthimmerlands Kommune, udarbejdelsen af RUP'en for "et mønstereksempel på det nye samarbejde mellem region og kommuner."

"Hele øvelsen går på at sikre, at alle involverede føler et medejerskab. Ellers bliver de gode intentioner ikke til noget", siger *Jes Vestergaard*. Han fortsætter: "Vi har nogle udfordringer i vores region, fx en højere arbejdsløshed og en gennemsnitlig lavere indkomst end resten af landet, som vi kun kan løse, hvis vi angriber problemerne i fællesskab – altså både kommunerne, regionen, erhvervslivet, uddannelsesinstitutionerne og de andre interessenter".

"Derfor har vi også i Region Nordjylland inddraget så mange interessenter som muligt i arbejdet. Vi har delt vores RUP op i syv temaer, som tilsammen peger på udfordringer og løsningsmuligheder for regionen. Og jeg må sige, at alle involverede i arbejdet har givet sig fuldt ud. Der er blevet arbejdet hårdt, og der er blevet arbejdet hurtigt. Erhvervsliv, uddannelsesinstitutioner og de kommunale repræsentanter har virkelig budt ind i arbejdet – og heldigvis for det. Det er hele betingelsen for, at vi efterfølgende kan anvende planen. Den kommer jo til at hænge tæt sammen med kommuneplanerne", slutter *Jes Vestergaard*.



Region Sjælland - Proces

I Region Sjælland vil man slet ikke have nogen RUP. Her har man nemlig omdøbt planen til en RUS – en regional udviklingsstrategi.

Processen startede med en kickoff-konference i november 2006 og fortsatte med en stribe dialogkonferencer i foråret '07. Herefter har den regionale arbejdsgruppe holdt jævnlige møder med RUP-følgegruppen, som består af repræsentanter fra kommunerne, ligesom man mindst hvert halve år har holdt informationsmøder med alle regionens kommuner. Region Sjælland har i slutningen af februar afholdt tre åbne konferencer om forslaget til RUP/RUS som led i offentlighedsfasen, og man har desuden afholdt en workshop for fire gymnasieklasser, hvor klasserne konkurrerede om at lave det bedste projektforslag for den regionale udvikling.

Forslaget til "RUS'en" er i offentlig høring frem til den 28. april. Den endelige plan forventes vedtaget af regionsrådet til august.



Region Hovedstaden - Proces

I Region Hovedstaden har man valgt en model med en fokuseret RUP, som går i dybden med udfordringerne på nogle få emner.

RUP-forslaget er udarbejdet af regionen i samarbejde med en kommunal følgegruppe – dvs. at regionen er planforslagets pennefører, men under hele processen i tæt dialog med kommunerne. Region Hovedstaden gennemfører en offentlighedsfase med tre større debatarrangementer for borgere og interessenter – disse følger op på et indledende dialogmøde, afholdt i november 2007, hvor borgerne kom med input til planen. Derudover afholdes den 15. maj i samarbejde med KKR Hovedstaden et møde på Christiansborg hvor RUP'en skal præsenteres for folketingsmedlemmer fra hovedstadsregionen og de relevante udvalg.

Planen sendes i offentlig høring fra midten af marts til midten af maj. Den endelige plan forventes vedtaget i løbet af sommeren den 24. juni.



Bornholm - Proces

På Bornholm er man i den særlige situation, at man skal lave en regional udviklingsplan for én kommune. Konsulent Niklas Dalsjø fra Regional Udvikling i Bornholms Regionskommune betragter det som et plus, at øen kan bidrage direkte til landsplanlægningen gennem den bornholmske udviklingsplan: "Det har været en ganske sund udfordring for både politikere, borgere og embedsmænd at tænke visionært inden for de realistiske rammer, der nu engang er bestemt af kommunens befolkningstal, budget og planlægningsredskaber."

Ifølge bornholmerne har deres proces frem mod RUP'en sandsynligvis været mere enkel end i regionerne, fordi man ikke skal koordinere indholdet i RUP'en med andre kommuner end sig selv. Planforslaget er udarbejdet på baggrund af et offentligt borgermøde og et temamøde i kommunalbestyrelsen om RUP'en. Kommunens Økonomi- og Erhvervsudvalg har fungeret som styregruppe for projektet.

Forslaget er i offentlig høring frem til 5. maj, og forventes vedtaget af kommunalbestyrelsen den 29. maj.

Overblik



Miljøminister Troels Lund Poulsen.

Foto: Miljøministeriet

– med lokal forankring

Lige nu ser miljøminister Troels Lund Poulsen tiden an. Han mener, at det svært at sige noget om, hvordan de regionale udviklingsplaner kommer til at spille sammen med landsplanlægningen, før planerne er vedtaget.

Af journalist Ulf Joel Jensen

Miljøminister Troels Lund Poulsen (V) afventer med både spænding og interesse de kommende regionale udviklingsplaner. Samtlige planer nærmer sig deres endelige form og bliver i løbet af sommeren vedtaget i de forskellige regionsråd, og indtil da hverken kan eller vil ministeren forholde sig til det konkrete indhold, fortæller han.

”Men overordnet kan jeg da godt slå fast, at de regionale udviklingsplaner spiller en vigtig rolle i arbejdet med at få tegnet et sammenhængende danmarkskort. På den ene side hænger de tæt sammen med de nye kommuneplaner – og på den anden side med landsplanredegørelsen, som vi laver i ministeriet”, siger Troels Lund Poulsen.

Regional indflydelse

Regionernes planudviklere har generelt taget vel i mod den nye planform. Og også i kommunerne er der en overvejende positiv stemning – og det glæder ministeren: ”Ja, jeg vil da være glad, hvis regionerne tager godt i mod RUP-formen. Det er jo en helt ny form for plan, hvor man gør tingene helt anderledes end under de gamle amter. Derfor er det også vigtigt for mig at se, hvad det bliver,

regionerne spiller ind med, før jeg endelig kan afgøre, hvordan vi skal arbejde videre herfra.”

”De regionale udviklingsplaner spiller en vigtig rolle i arbejdet med at få tegnet et sammenhængende danmarkskort”

”Jeg sidder netop nu og overvejer, hvordan vi skal lave offentlighedsinddragelse for landsplanredegørelsen. Og min pointe er, at jeg går efter en model, der har mest mulig offentlig inddragelse i sig. Det vil sige, at vi skal holde en lang række møder – både med regionerne og kommunerne.”

Derfor ser ministeren også de regionale udviklingsplaner som et væsentligt indspark til arbejdet med landsplanredegørelsen: ”De beslutninger, som skal ligge til grund for landsplanredegørelsen, skal ideelt set være groet op nedefra. Regeringen lægger stor vægt på en stærk decentral påvirkning af beslutninger-

ne. Derfor skal man heller ikke forvente, at vi får en central landsplan, der bliver rullet ud over landet uden regional og lokal forankring. Planlægning er et redskab til lokalt medejerskab – og derigennem også en forpligtigelse til at levere noget lokalt”, siger Troels Lund Poulsen, som dog også understreger, at hans udsagn ikke skal tolkes som en slags blankocheck til de regionale planlæggere:

”...Derfor vil der også være ting, som en enkelt region eller kommune ønsker sig, men ikke får opfyldt, fordi det ikke er i den nationale interesse. Sådan må det nødvendigvis være”

Lokale interessekonflikter

”Nej, det er jo ikke det samme som at sige, at alt, hvad der står i de enkelte RUP’ere, kan lade sig gøre og bliver til virkelighed. Min opgave er jo at bevare helikoptersynet og sørge for, at de forskellige RUP’ere,

landsplanredøgørelsen, kommuneplanerne, vand- og naturplanerne osv. hænger sammen i sidste ende. Derfor vil der også være ting, som en enkelt region eller kommune ønsker sig, men ikke får opfyldt, fordi det ikke er i den nationale interesse. Sådan må det nødvendigvis være”.

Et godt eksempel på en lokal interessekonflikt, som kræver en national løsning, er ifølge *Troels Lund Poulsen* debatten om en fast forbindelse over Kattegat: ”Det er jo et helt klassisk eksempel på, at den ene region, Region Midtjylland, ser den faste forbindelse som det eneste rigtige, mens naboregionen, Region Syddanmark, i bedste fald synes, at det er fuldstændig ligegyldigt. Det er hér, landsplanredøgørelsen skal sikre den overordnede, nationale planlægning af, hvor vi egentlig skal hen på længere sigt.”

Komplekst – men vigtigt

Ministeren har også ambitioner på den nye plantypes vegne. Han vender ofte tilbage til, at planerne tilsammen skal tegne et sammenhængende og dækkende billede af Danmark nu og i fremtiden. Og dér ligger en væsentlig pointe: ”I Danmark har vi været for dårlige,

når det gælder den offentlige planlægning, til at tænke i helheder. Selvfølgelig er der undtagelser, men generelt har vi tænkt alt for meget hver for sig: Vi har tænkt i trafik, vi har tænkt i byudvikling, vi har tænkt i naturbeskyttelse – vi har tænkt i søjler. Det vil jeg meget gerne væk fra: Vi skal tænke hele landet og alle de forskellige udfordringer, der er i de forskellige regioner, ind i samme overordnede plan”.

”I Danmark har vi været for dårlige, når det gælder den offentlige planlægning, til at tænke i helheder. Selvfølgelig er der undtagelser, men generelt har vi tænkt alt for meget hver for sig... Vi har tænkt i søjler”

”Derfor kommer det også til at hænge tæt sammen med den debat, der er lige nu om infrastrukturen – hvilken udvikling vil vi have? Skal vi have bæredygtige bydele, og hvordan

skal den offentlige trafik tænkes ind dér? Det er meget komplekst – men det er også meget, meget vigtigt”, pointerer ministeren.

”Overordnet skal ministeriet stå for hensynet til natur, trafik og byudviklingen over ét”

Og de enkelte regioner har forskellige udfordringer, understreger *Troels Lund Poulsen*. I hovedstadsområdet spiller staten en særlig rolle, fordi den varetager den overordnede planlægning. Det giver Miljøministeriet nogle specielle planlægningsmæssige opgaver, men ministeren føler sig godt forberedt: ”Jeg kan jo se, at der er en række forskellige interesser i hovedstadsområdet – der er kamp mellem kommunerne om byudviklingen osv. Men jeg tror, vi skal løse det, som vi har grebet opgaven an med det østjyske bybånd: Der indbød jeg alle borgmestrene for at høre deres input, ønsker og forestillinger. Overordnet skal ministeriet stå for hensynet til natur, trafik og byudviklingen over ét. Det er også det, vi skal gøre i hovedstadsområdet”, slutter *Troels Lund Poulsen*.

RUP og stub

– De regionale udviklingsplaner favner bredt

De regionale udviklingsplaner synes umiddelbart at favne det hele. En nærlæsning af planerne viser dog at der tegner sig et mønster, hvor nogle centrale emner går igen i de fleste regioner.

Af journalist Bjørn Thomsen

I november 2004 holdt miljøminister Connie Hedegaard en tale på Amtsrådsforeningens inter-amtsmøde for teknik- og miljøudvalgenes formænd og næstformænd. Her sagde hun blandt andet:

"I stedet for de nuværende regionplaner får Regionsrådet til opgave at udarbejde en regional udviklingsplan der skal løse en helt ny opgave:

Den skal give et fremtidsbillede af regionen og ønskerne til dens udvikling. Den skal altså tænke erhvervsudvikling og fysisk udvikling sammen, i stedet for – som nu - at fokusere på begrænsninger i arealanvendelsen. Den skal beskrive den ønskelige udvikling for erhverv og beskæftigelse, for uddannelse og kultur og for natur og miljø, rekreation og turisme."

Nu ligger planerne her, og hvordan er det så faktisk gået? Hvilke emner bliver taget op i den 1. generation af Regionale udviklingsplaner?

Hvis man dykker ned i hver enkelt RUP er det tydeligt, at alle planerne kan omskrives til et forsøg på at besvare en række

konkrete og grundlæggende spørgsmål for borgerne:

- Hvad skal vi leve af i fremtiden?
- Hvad skal vi udvikle og producere?
- Hvor skal arbejdspladserne ligge?
- Hvilke uddannelser skal vi have?
- Hvordan skal tog og busser køre?
- Hvordan styrker vi livet i de små samfund - og de store?
- Hvordan udvikler vi erhverv uden at overbelaste naturen?

Alle regioner har, naturligt nok, udpeget et antal tværgående temaer i stil med "Den lærende region" og "Teknologi og netværk" (Region Nordjylland) eller "Det globale perspektiv" og "Bæredygtighed" (Region Midtjylland).

Men det er også tydeligt, at planerne hver især tager afsæt i de styrker og svagheder den enkelte region har indenfor visse områder.

Efter en gennemgang af de fire planer, som har været i høring – eller er i høring lige nu – kan man dog konstatere, at en række punkter

går igen i flere af planerne. Det drejer sig om:

- Turisme/oplevelsesøkonomi og Natur/miljø
- Energi/Klima bæredygtighed
- Uddannelse, erhverv og beskæftigelse
- By- og land problematikkerne. Land-distrikter
- Sundhed

Region Hovedstaden og Bornholm har i skrivende stund ikke sendt sine RUP'er i høring, men det tegner til, at de to sidste udviklingsplaner fokuserer på nogle af de samme emner som de øvrige. Planen for Hovedstaden får tre primære temaer: Natur/Miljø, Uddannelse og Trafikal infrastruktur, mens Bornholm satser på Vækst, Bosætning, Service, Kultur, Miljø/Natur og Sundhed.

Vi giver her nogle eksempler på, hvordan ovenstående emner behandles i de fire offentliggjorte planer

Oplevelsesøkonomi kobles med natur og miljø

Under overskriften "kreative alliancer mellem natur, turisme og oplevelseserhverv"



Natur og oplevelsesøkonomi. Fotos: Ole Malling, www.naturmet.dk

beskriver RUP'en for Region Nordjylland, "Natur og landskab som del af den kreative og livsnydende turisme".

"...de storslåede landskaber i Nordjylland, freden og roen i naturen vil være væsentlige aktiver i forhold til at fastholde regionens turisme. I de senere år har der været et boom inden for wellness og stressless turisme, og her har Nordjylland som region meget at byde på. Lige så vel som natur og landskab kan agere kulisse for oplevelsespræget friluftsliv, kan naturen og landskabet også levere reelt indhold i den kreative og livsnydende rekreation og turisme".

Nordjylland har konkrete indsatsområder for de næste 3-4 år, som nytænker brugen af natur inden for oplevelsesøkonomi og forskellige former for by-, land- og erhvervsturisme. Eksempler er en natur- og landskabskanon og forøgelse af erhvervsturisme gennem nye mødekoncepter såsom møder i utraditionelle omgivelser som landbokøkkener, ude i naturen mv.

Region Syddanmark er gået utraditionelle veje og har meldt sig som én ud af fem europæiske modelregioner i forbindelse med et net-

værksinitiativ i The World Conservation Union Countdown om at bremse nedgangen i biodiversiteten. Et initiativ, der ifølge regionen vil understøtte såvel turisme som bosætning og erhvervsliv.

Energi, klima og bæredygtighed

Region Midtjylland har sat sig nogle klare mål for sin energiindsats. Blandt andet at øge andelen af vedvarende energi til minimum 50% i 2030, at udvikle ny teknologi der fremmer produktion og forbrug af vedvarende energi samt at være en europæisk demonstrationsregion i forhold til begrænsning af fossile energikilder og reduktion af udledning af drivhusgasser.

I sin redegørelse for strategien konstaterer regionen, at *"Region Midtjylland har en særlig styrkeposition indenfor energi og miljø. Andelen af vedvarende energi i den midtjyske region ligger væsentligt over landsgennemsnittet og en række af landets førende virksomheder på området er placeret i regionen"*.

Et af de formidable forbilleder i regionen er Samsø, der er et af verdens eneste CO₂-

neutrale områder. I en folder udgivet af FN præsenteres Samsø således: *"The Danish island of Samsø is 100% self-sufficient in electricity and almost entirely independent of fossil fuels. Carbon-neutral Samsø meets all its electricity and heating needs from a renewable blend of wind power, solar power and biomass energy"*.

Region Sjælland forbinder miljø- og bæredygtighedsindsatsen med sundhed, natur, erhvervsudvikling og transport og vil også udnytte klimaforandringerne som springbræt for udvikling. Regionen vil bl.a. udnytte sin styrkeposition inden for virksomheder og forskningsinstitutioner, der er langt fremme inden for vedvarende energi.

Uddannelse, erhverv og beskæftigelse

Sammenfattende siger alle de regionale udviklingsplaner, at der er behov for en stærk sammenhæng mellem:

- En erhvervs politik, der skaber de bedst mulige forudsætninger for vækst, iværksættelse og innovation.
- En uddannelses politik, der sikrer en veluddannet arbejdskraft, så arbejdsstyrken har de nødvendige kompetencer og ved-



Uddannelse og erhverv. Foto: Gert Ellegaard, Region Sjælland



Energi og klima. Foto: Region Midtjylland

ligeholder dem gennem hele arbejdslivet.

- En beskæftigelsespolitik, der understøtter arbejdskraftens mobilitet, kompetenceudvikling og løbende match med virksomhedernes behov.

De aktuelle hovedudfordringer, regionalt såvel som nationalt, er arbejdskraftmanglen. Flere skal gennemføre en ungdomsuddannelse og en videregående uddannelse, jobmobiliteten skal øges, og det skal sikres, at arbejdsstyrken generelt får et kompetenceløft, der matcher erhvervslivets behov.

Udannelse er altså i høj grad i fokus, og med den nye universitetsstruktur, professionshøjskolestrukturen og den nye struktur for erhvervsakademierne er der sat tyndt fokus på, at der skal være en regional uddannelsesdækning inden for langt de fleste fagområder. Der skal være et godt og varieret udbud af ungdomsuddannelser, voksenuddannelser og videregående uddannelser i alle regioner, uden at udbuddet smøres for tyndt ud med risiko for kvalitetsfald.

Af konkrete initiativer kan nævnes: Vækstforum i Syddanmark har indstillet

”køleklyngen”, ca. 20 sønderjyske virksomheder inden for kølebranchen til strukturfondsstøtte. Et af målene er at etablere en masteruddannelse i køleteknik og innovation i Sønderborg. Det skal ske i samarbejde med DTU, Aalborg Universitet og Syddansk Universitet. Planen er, at første hold skal på skolebænken i sommeren 2008.

I Region Midtjylland igangsættes en fem-årig indsats for at styrke innovationspotentialet i samspillet mellem it-forskning og -udvikling og regionens virksomheder. Indsatsen består af tre elementer: it-netværksagenter, rekruttering til it-uddannelser og it-virksomheder – samt internationalt samspil. Indsatsen gennemføres af et konsortium med flere vigtige aktører på området: Innovation lab, Alexandra instituttet og It forum midtjylland.

I Nordjylland investeres i at tilføre kompetencer til medarbejderne i den nordjyske turistbranche. Der vil i forbindelse med de væsentligste kursusprogrammer blive udviklet et e-learningssystem. Der forventes cirka 1.000 deltagere i kurserne ”forret-

ningsudvikling”, ”it-beredskab”, ”effektiv kommunikation og markedsføring”, ”godt værtskab” og ”bæredygtig turisme”.

Landdistrikter

Med undtagelse af Region Hovedstaden behandler alle regioner landdistriktsudvikling i en eller anden form. Regionerne har i deres landdistriktsindsats primært fokus på erhvervsudvikling og jobskabelse, mens indsatsområderne omkring bosætning og naturforhold i højere grad har et kommunalt udgangspunkt.

Fire af Region Sjællands udviklingsperspektiver kan ses i forhold til landdistrikter eller natur & miljø.

I *'By og land i en sammenhængende region'* beskrives en udvikling, der er fordelt over hele regionen i både byer og landdistrikter.

I *'Den tilgængelige region'* er der fokus på at binde købstæder, landdistrikter og yderområder trafikalt sammen og at der sikres tilgængelighed til naturen. Der skal være tilbud om bredbånd for alle i regionen inden 2010.



Sundhed. Foto: Gert Ellegaard, Region Sjælland



Landdistrikter. Foto Ny W. Øhlenschläger

I 'Den lærende region' argumenteres for vigtigheden af, at der er uddannelses tilbud til alle befolkningsgrupper i alle egne af regionen. Tilgængelighed er en afgørende faktor især for ungdomsuddannelser og for de korte uddannelser.

I 'Den bæredygtige region' er der fokus på oprettelse af naturparker og øget brug af naturoplevelser i relation til sundhed. Det beskrives også, hvordan naturområder kan gøre regionen attraktiv som bosætningsområde.

I Region Syddanmark er landdistrikter nævnt under alle de fem centrale områder i udviklingsplanen.

Under 'Bo og leve' er der eksempelvis fokus på, at landdistrikter og byer supplerer hinanden som bosteder med hver sin form for kvalitet. Under 'Oplevelse og fritid' beskrives hvordan turisme i natur- og kulturmiljøer - såsom Vadehavet - kan være en dynamo for beskæftigelse og bosætning især i yderområderne. Det må dog aldrig ske på bekostning af hensynet til miljøet.

Sundhed

Sundhedsområdet udgør en naturlig del af de regionale udviklingsplaner. Der er eksempelvis fokus på, at der er sammenhæng mellem sundhedstilstand og uddannelsesniveau, idet personer med et lavt uddannelsesniveau har en generelt dårligere sundhedstilstand.

Mest konkret fremgår det i Region Sjællands plan. Sundhedstilstanden i regionen er generelt lavere end resten af landet, og regionen har derfor opstillet som mål, at alle børn og unge skal være sunde, ikke lide af vægtproblemer og udfolde fysisk aktivitet. At de ældre skal have livskvalitet ved at være fysisk aktive. At sund kost og motion skal være særlig let tilgængelig både i privatlivet og arbejdslivet samt at fedme i risikogrupper skal reduceres væsentligt.

Regionen vil medvirke til at igangsætte forskning og vil understøtte samarbejdsprojekter mellem vidensinstitutioner og sundhedspersonale med henblik på udvikling og videndeling. Lokalt producerede fødevarer kobles til sund kost og lokale køkkener.

Fra strategi til taktik

I samme tale, som citeres indledningsvis, sagde Connie Hedegaard også: "Det bliver altså ikke en bindende fysisk plan, som de nuværende regionplaner. Så der lægges op til en løbende dialog mellem kommunerne og regionen om udviklingsplanen - blandt andet i de kontaktudvalg, der skal oprettes mellem kommunerne og regionen. Samarbejdet med kommunerne om de regionale udviklingsplaner bliver afgørende, fordi kommunerne ikke får pligt til at virke for deres gennemførelse. Der bliver i høj grad tale om et fælles projekt mellem kommunerne og regionsrådet".

De regionale udviklingsplaner har altså fra starten været tænkt, som et dialogredskab i samarbejdet mellem kommuner og Regioner. Hvordan og hvor meget de enkelte kommuner vil følge udviklingsplanerne, og om de vil medføre den fælles, sammenhængende udvikling, som er tænkt - det bliver interessant at følge.



Tesalon på Løndal gods. Foto: Niels Åge Skovbo, FOKUS for Region Midtjylland

Borgernes region

Arbejdet med den første generation af regionale udviklingsplaner har ikke kun handlet om at formulere visioner for udviklingen af regionen. Gennem inddragelsen af borgerne har regionerne lagt de første prøvesten for udviklingen af det regionale demokrati.

Af Martin Frandsen, Urban Task Force, RUC

Der kan synes langt fra borger til beslutningstager i de nye regioner, og der kan forekomme langt fra hverdagslivets nære problemer til de overordnede regionale planer. Samtidig er den brede og folkelige forankring af de regionale visioner og handlingsplaner en vigtig forudsætning for, at de bliver ført ud i livet. Et væsentligt spørgsmål for arbejdet med de Regionale Udviklingsplaner har derfor været, hvordan borgerne kunne blive inddraget og få indflydelse.

Regionerne har grebet denne opgave an på vidt forskellige og fantasifulde måder. Man får indtryk af, at viljen og lysten til at afprøve nye metoder og processer blandt beslutningstagere og planlæggere i regionerne har været stor. Men hvordan har borgerne oplevet at deltage i disse processer?

Ruparena - de unges scene i Region Syddanmark

Nahida Sadek er 17 år, bor i Tønder og pendler hver dag til et tysk gymnasium i Åbenrå. Gennem skolelederen blev Nahida inviteret til at deltage i Ruparena. Idéen

med projektet var at invitere regionens unge til at finde på initiativer, der matchede regionens ambitioner. 50 unge blev indkvarteret 50 timer på Hotel Faaborg sammen med et team af kreative facilitatorer.

”Jeg vidste overhovedet ikke noget om regionen før”, fortæller Nahida Sadek, ”men det lød spændende, og det var lidt fedt at blive udvalgt, og man skulle bo på hotel med andre unge.”

Som optakt til arrangementet og for at klæde de unge på til processen deltog de i et Regionsrådsmøde og fik udleveret en brochure, der beskrev ambitionerne i den Regionale Udviklingsplan. ”Især det med miljøet syntes jeg var vigtigt, og det med samarbejdet med nabolande, f.eks. Tyskland. Jeg syntes, det havde noget at gøre med os, det var jo vores fremtid, det handlede om”, fortæller Nahida Sadek.

I løbet af de 50 timer udviklede Nahida Sadek 5 idéer. En idé handlede om at styrke relationerne til nabolandene gennem

indførelse af flere Europaklasser. En anden idé handlede om at gøre de små byer mere attraktive og mindre kedelige, så virksomheder ikke altid ville vælge at slå sig ned i de store byer.

Politikerne lyttede

Efter hjælp til finpudsning og visualisering fra de kreative assistenter blev idéerne præsenteret for en gruppe af politikere og erhvervsfolk. ”De syntes, der var kommet mange kreative forslag på kort tid. De kan jo ikke love noget, men politikerne sagde, at de ville tage idéerne med til møderne”.

Om processen generelt siger Nahida Sadek: ”Jeg synes, de har lyttet til os. Jeg vidste næsten ingenting om, hvad regionerne lavede, og hvad det medførte, at der var kommet nye regioner. Nu ved jeg, hvad de arbejder med, og at det har meget med én selv at gøre. Det er ikke noget, der er helt vildt langt væk. Det var sjovt og underholdende at prøve noget nyt, at tænke stort, og man følte også man var en del af det, og at man var lidt vigtig.”

Anna Amalia - tesaloner i Region Midtjylland

Bolette Ingen van Bro er direktør for Videnscenter for Fødevareudvikling i Holstebro. Hun bor privat i Harbøøre og har her den regionale udkantsproblematik helt inde på livet. Da Bolette van Ingen Bro blev kontaktet af den ansvarlige facilitator for Region Midtjyllands Anna Amalia koncept, sagde hun ja til at deltage med det samme. "Jeg faldt for det med det samme. Det lød tilpas skønt til, at det godt kunne blive sjovt."

Det skøre koncept var inspireret af den foretagsomme hertuginde Anna Amalia, hvis tesaloner i 1700-tallets Weimar i Tyskland blev små kreative kraftcentre, der var med til at sætte Weimar på Europakortet. I Region Midtjylland blev 24 handlekraftige og initiativrige kvinder inviteret til at afholde en række tesaloner og debatter for både kvinder og mænd rundt omkring i regionen. En vigtig brik i konceptet var, at hver 'Anna Amalia' selv skulle bestemme, hvem der skulle deltage i tesalonerne, hvad der skulle drøftes, og hvordan.

"Vi har grebet det meget forskelligt an. Nogle havde valgt at leve sig fuldt ind i rollen og har indimellem klædt sig på som en Anna Amalia. Nogle har inviteret deres naboer fra den vej, hvor de bor, og nogle har holdt tesaloner på en gågade."

Selv afholdte Bolette van Ingen Bro tre saloner. Temaerne i salonerne tog udgangspunkt i det område og de problemstillinger hun selv kender fra sit liv og arbejde: "Det



Unge syddanskere udvikler idéer: Foto: Palle Skov, www.ruparena.dk

handlede om erhverv og innovationskraft herude vestpå. Især noget med ildsjæle, for jeg mener, at regional udvikling, når du kommer uden for storbyerne, handler meget om ildsjæle, siger hun.

Bolette van Ingen Bro mener, at Regionen har fået meget ud af at lægge ansvaret for debatten og inddragelsen ud til lokale ildsjæle. "Hvis Regionen i stedet havde holdt 5 forskellige møder, hvor de ville fortælle om den Regionale Udviklingsplan, så havde du slet ikke fået det 'commitment' og den inddragelseffekt", siger hun.

Ligesom Nahida Sadek oplever Bolette van Ingen Bro at hun er blevet hørt og at idéerne fra tesalonerne er afpejlet i den Regionale Udviklingsplan. Men hun

mener ikke, at arbejdet med inddragelsen af regionens borgere og ildsjæle hermed er overstået: "Jeg synes, vi er blevet hørt. Når vi ser den regionale udviklingsplan, altså forslaget som nu er i høring, kan jeg kende mange af de ting, som vi har snakket om undervejs", siger hun og fortsætter: "Men ord er jo så taknemmelige. Det, det i bund og grund handler om, er, hvordan regionen og borgerne i Region Midtjylland formår at bringe den her plan ud i livet. Det er her den store hurdle ligger, og her jeg efterspørger, at regionen tør lægge nogle beslutninger og handlinger ud til ildsjælene, for ellers vil det ikke lykkes for regionen. Men jeg synes, det er flot, at man har turdet prøve det af, og det har været en rigtig, rigtig spændende proces."

BORGERINDDRAGELSE I REGIONERNE

Region Nordjylland

Region Nordjylland afholder i høringsperioden fire offentlige events med aktiviteter og debat, der byder på et kig frem mod Nordjylland i år 2017.

www.rn.dk

Region Midtjylland

I Region Midtjylland har borgerne ud over at deltage i Anna Amalia haft mulighed for at kommentere forslaget til Den regionale udviklingsplan i høringsperioden.

www.regionmidtjylland.dk/regional+udvikling/
www.annaamalia.dk

Region Syddanmark

Region Syddanmark har efter at have inddraget unge i Ruparena etableret en ny Internet-plattform for borgerkommunikation i høringsperioden.

www.udviklingsyddanmark.dk/wm230262
www.ruparena.dk

Region Sjælland

Region Sjælland inviterer i høringsperioden til tre offentlige møder, hvor borgerne får lejlighed til at drøfte strategien med regionale og lokale politikere og give deres mening til kende. Møderne afholdes som en kombination af oplæg og café-møder.

www.regionsjaelland.dk/get/69457969.html

Region Hovedstaden

I Region Hovedstaden har ca. 6000 tilfældigt udvalgte borgere modtaget en personlig invitation til at deltage i høringsprocessen, og ud af dette meget brede udsnit har 200 deltaget i et borgermøde, hvor de formulerede deres egne forslag og idéer til regionens udvikling.

www.regionh.dk/menu/regionaludvikling

Bornholms Regionskommune

Bornholms Regionskommune afholdte i oktober borgermøde i Rønne Theaters café med oplæg fra politikere og erhvervsfolk og debat om visioner for Bornholm år 2020.
<http://www.brk.dk/brk/site.aspx?p=23479>



"Røret" mellem Hovedbanegården og Østerport i København. Foto: Anders Jakobsen

Ikke dristig nok...

Alle regionerne har fokus på infrastruktur og har bidraget med inputs til Infrastrukturkommissionens arbejde. Formanden for Danske Regioner synes dog, at kommissionens anbefalinger er lidt for "ufarlige".

Af journalist Anders Jakobsen

Formanden for Danske Regioner, *Bent Hansen* (S) synes, at den udmelding, som Infrastrukturkommissionen er kommet med i januar er lidt for "ufarlig". I regionerne havde de håbet på, at der ville komme nogle meget mere dristige projekter.

Et vigtigt redskab

Danske Regioner har været dybt engageret i forberedelserne til den betænkning, som regeringens infrastrukturkommission offentliggjorde den 10. januar i år. Det har været regionernes opgave at sikre, at den statslige og den kommunale planlægning hænger sammen. Den regionale udviklingsplan, RUP, er i denne sammenhæng et vigtigt redskab, fordi den redegør for sammenhængen mellem ønskerne til den fremtidige udvikling og den statslige og kommunale planlægning for infra-

struktur. Alle RUP'erne indeholder således et afsnit om infrastruktur.

Koordinering af planer

Hver af regionerne har - sammen med kommunerne i regionen - udarbejdet et indspil til Infrastrukturkommissionen om trafik og infrastrukturudvikling. Der har været et tæt samarbejde mellem regioner og kommuner, og der er enighed om det fælles bidrag. Desuden har Danske Regioner sammen med alle regionerne leveret et samlet indspil til kommissionen.

Regionernes formand *Bent Hansen*, siger om regionernes arbejde med trafik og infrastruktur: "Som loven er formuleret, skal regionerne lave en beskrivelse, som binder de kommunale og de statslige planer

sammen. Vi skal også beskrive hvilke planer i regioner og kommuner, der presser sig mest på i forhold til infrastrukturen."

Om de udmeldinger, der er kommet fra kommissionen, siger han: "Det er helt klart, at Infrastrukturkommissionen, som arbejder med at planlægge helt frem til år 2030, må være opmærksom på de udviklingsperspektiver, som vi i regioner og kommuner har tegnet op. Vi har haft meget fokus på nogle af de mangler, som vi har set i dette arbejde."

Det brede samarbejde

Bent Hansen fortæller, at regionerne har haft fokus på at koordinere arbejdet med kommunerne og de relevante lokale interessenter med det formål at skabe sammenhæng mellem de store linier og de konkrete løsnings-



Øresundsbroen. Foto: Ny W. Øhlenschläger

muligheder: "Kommunerne har sørget for, at alle parter var repræsenteret i dette arbejde. Vi har samarbejdet med erhvervsorganisationer, faglige organisationer og andre relevante grupper i de lokale områder. Vi kan jo sagtens sidde i regionerne og kommunerne og tegne nogle spændende perspektiver. Men det duer ikke, hvis ikke alle relevante interessenter i erhvervet, på arbejdsmarkedet, i handelslivet osv. er med. Det er meget vigtigt for dette arbejde, for de ved, hvor problemerne og løsningerne på det konkrete område ligger."

Om processen forklarer *Bent Hansen*: "Alle regionerne har som udgangspunkt åbnet med et udspil til, hvad de mente, var vigtigt. Derpå har kommunerne og de øvrige interessenter bidraget med fem-seks projekter, som de mente, var de vigtigste. Derpå har vi så udpeget de overordnede linier ud fra dette. Vi har ganske enkelt taget de vigtigste elementer fra de forskellige områder med til det endelige bidrag til kommissionen."

Fokus på hovedstaden

Der har været stort fokus på hovedstadsområdet og de mange problemer med infrastruktur og fremkommelighed hér, i kommissionens rapport. Regionsrådet og Kommunekontaktrådet har derfor udarbejdet et fælles indspil til kommissionen om

de udfordringer og løsningsmuligheder, der er for den trafikale infrastruktur i Hovedstadsområdet. Regionsrådet og Kommunekontaktrådet er enige om, at det skal sikres, at regionen også fremover kan være attraktiv for borgere og virksomheder.

Om netop dette spørgsmål siger *Bent Hansen*: "Det er bestemt et område, hvor der bør gøres meget mere. Med de store problemer, der er med fremkommelighed og trafikalt kaos, er det oplagt at sætte ind her – ikke mindst ved at udbygge den kollektive trafik. Men det er jo et "både og" – man kan ikke blot gøre det ene – f.eks. at satse på kun at udbygge vejene. Man må også satse på at udbygge den kollektive trafik. Forholdene for trafikken i hovedstadsområdet er de samme i det østjyske bybånd, hvor problemerne i trafikken presser sig mest på. Man skal virkelig planlægge sin tur fornuftigt, hvis man skal gennem dette område i myldretiden," siger *Bent Hansen*, der selv kender turen.

Mobilitetsplan

En af de ting som Danske Regioner har foreslået er, at man – med inspiration fra Holland – udarbejder en mobilitetsplan. Kommissionen peger selv på, at mobilitetsplanlægning er et redskab til at ændre efterspørgslen på transport gennem at påvirke transportadfærden. Men ifølge Danske Regioner bliver denne mulighed ikke foldet ud i Infrastruk-

turkommissionens rapport. De har derfor selv udarbejdet et forslag til principper for en dansk mobilitetsplan. Formålet er overordnet at sikre en fortsat vækst samt mindske trængslen og miljøbelastningen fra trafikken.

Ifølge Danske Regioner bør en mobilitetsplan blandt andet indeholde en vision for, hvordan man ønsker at fremtidens trafik skal forme sig. Den bør indeholde forslag til, hvordan man kan få flere til at benytte den kollektive transport, og hvordan der skabes bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer. Den bør også indeholde forslag til hvordan den fysiske planlægning koordineres bedre med transportplanlægningen og hvordan miljøpåvirkningen fra transportsektoren mindskes. Desuden bør den indeholde forslag til, hvordan hhv. intelligent trafikstyring og økonomiske incitamenter – herunder trængselsafgifter, roadpricing mv. - kan bruges til at styre adfærden og derigennem mindske trængslen.

Lidt for ufarlig

Hvad er Danske Regioners holdning til den betænkning, som Infrastrukturkommissionen har fremlagt? "Vi synes, den er lidt for ufarlig. Vi havde da håbet på, at de ville fremkomme med mere dristige projekter – som f.eks. i Holland. Vi synes, det er lidt for traditionelle løsninger, de har foreslået", afslutter *Bent Hansen*.

Kommunernes region



Muslingefiskeri. Foto: Morsø Turistbureau

Samarbejdet mellem kommuner og regioner om at skabe de nye regionale udviklingsplaner er gået rigtig godt, fortæller borgmestrene fra Morsø Kommune og Viborg Kommune.

Af journalist Marie Leth Rasmussen

"I starten tegnede processen om den regionale udviklingsplan til at blive svær. Tonen var hård, men da kanterne først var slebet af, blev det en fantastisk proces", fortæller borgmester Egon Pleidrup (S) fra Morsø Kommune, der er en del af Region Nordjylland.

I Morsø Kommune er udviklingen af planstrategien foregået sideløbende med arbejdet med den regionale udviklingsplan. Det har haft en positiv indflydelse på begge planer, mener Egon Pleidrup: "Vi har haft den regionale udviklingsplan som en overordnet hovedretningslinje at forholde os til. Hvor skal vi hen, hvor skal vi satse vores midler, hvilken strategi skal vi lægge? Jeg ser strategien i udviklingsplanen som håndfladen, mens det yderste led af fingrene er kommuneplanerne. Det skal hænge sammen for at give mening.

Fingeraftryk på planen

Udviklingsplanen for Region Nordjylland sætter fokus på erhvervsudvikling, iværksættelse, infrastruktur, energi og bæredygtighed – vigtige overordnede målsætninger for alle kommuner i regionen. Derudover er der

nogle bestemte områder, der har de enkelte kommuners fokus. For Morsø Kommune er det udviklingen af turisme, fiskeri, muslingefiskeri og fødevarerproduktion, som i dag er kommunens primære indtægtskilder. Områder som kommunen har fået med i den regionale udviklingsplan. "Der er blevet god plads til forskellighed i planen. Nogle af kommunerne taler jo meget om universitetet, mens det for os er vigtigt at have fokus på vores eksisterende erhverv. Og her er vi blevet hørt. Vi har fået lov til at sætte vores fingeraftryk på planen", siger borgmesteren.

Viborg også tilfreds

I Viborg Kommune er borgmester Johannes Stensgaard (S) også godt tilfreds. Han kalder ligefrem samarbejdet mellem kommunen og Region Midtjylland forbilledligt: "Vi har samarbejdet tæt lige fra starten både politisk og administrativt. Ja, faktisk er samarbejdet på embedsplan foregået så tæt, at der næsten har været tale om én enhed. Vi har arbejdet med RUP'en og kommunens udviklingsplanstrategi sideløbende, så overensstemmelsen mellem de to planer har nærmest været født fra starten af.

I starten var der usikkerhed om nogle af de gamle storkommuner ville sætte sig på processen, ligesom det var uklart, hvor meget regionen ville forsøge at sætte dagsordenen. Men det er endt med en plan, alle kan stå inde for.

"Der er blevet god plads til forskellighed i planen. Nogle af kommunerne taler jo meget om universitetet, mens det for os er vigtigt at have fokus på vores eksisterende erhverv"

"Jeg mener faktisk, at der er tale om det fælles projekt, hvor regionen nok har forvaltet det manuelle arbejde og sat det i system, men hvor kommunerne løbende er blevet inddraget. Det har været tæt på forbilledligt", siger Johannes Stensgaard.

Det østjyske bybånd

Det er svært at finde et konkret sted, hvor

”RUP’en har haft betydning for kommuneplanen, men den anden vej rundt fremhæver Johannes Stensgaard et punkt, hvor Viborg Kommune har været med til at sætte dagsordenen. Nemlig i beskrivelsen og afgrænsningen af det østjyske bybånd: ”I statens oplæg er Viborg og Silkeborg udeladt fra det østjyske bybånd. Det er helt forkert, da vi hører til i vækstdelen af Jylland. Det vil

”Jeg er glad for, at vi er kommet med i bybåndet i den regionale udviklingsplan - det betyder også, at jeg kan henvise til RUP’en, når jeg taler med Christiansborg fremover”

have stor betydning for vores fremtid, hvis vi bliver defineret som udkantsområder i stedet for de vækstcentre vi er. Derfor er jeg glad for, at vi er kommet med i bybåndet i den regionale udviklingsplan - det betyder også, at jeg kan henvise til RUP’en, når jeg taler med Christiansborg fremover”.

Magtforholdet vendt

Borgmestrenes udtalelser om, at det i høj grad er kommunerne, der har sat deres finger aftryk på processen stemmer meget godt overens med det billede forsker i Regionale Udviklingsstudier ved Aalborg Universitet Carsten Jahn Hansen har. Han har i rapporten ’Regional Udviklingsplanlægning i Nordjylland’ undersøgt tilblivelsen af den nordjyske plan.

”Med strukturreformen er magtforholdet vendt. Hvor man før talte om ’amtets kommuner’, er det nu ’kommunernes region’. Det kommer til udtryk i den regionale udviklingsplan. Regionerne kan i realiteten ikke bestemme noget. Det eneste krav er, at der skal være sammenhæng mellem kommunens planarbejde og den regionale udviklingsplan. Og det krav er det ikke svært at tage hensyn til, da de regionale udviklingsplaner ikke må indeholde konkrete bestemmelser eller tiltag og for eksempel ikke længere kan begrænse, hvor meget areal kommunerne må udlægge til bolig og erhvervsbyggeri. Derfor kan man med rette spørge, hvor meget betydning de regionale udviklingsplaner reelt får i kommunernes planlægning, siger Carsten Jahn Hansen

”Med strukturreformen er magtforholdet vendt. Hvor man før talte om ’amtets kommuner’, er det nu ’kommunernes region’ ”

En samarbejdsplatform

Men forholdet mellem de forskellige planer er måske heller ikke så vigtig, når det kommer til stykket. Det vigtigste er selve processen, hvor kommunerne har mødtes og talt udvikling sammen. Det har skabt et fælles sprogbrug og en samarbejdsplatform, som

øger chancen for fælles projekter imellem kommunerne, mener Carsten Jahn Hansen. Han roser processen for at have skabt gode muligheder for etablering af medejerskab.

”Regionerne kan i realiteten ikke bestemme noget. Det eneste krav er, at der skal være sammenhæng mellem kommunens planarbejde og den regionale udviklingsplan”

- Flere og flere kommuner har fået øjnene op for, at globaliseringen betyder, at deres konkurrenter måske ikke længere findes på den anden side af kommunegrænsen, men længere væk - måske så langt væk som i Kina. Det betyder, at man ser med nye perspektiver på behovet for samarbejde på tværs i regionen og kan arbejde med rollefordelinger i udviklingsplanen og bruge hinanden mere interaktivt. Men der er mange hvis’er og måske’er, for kommunerne støtter også op om projektet, fordi der ingen tvang er i det. Omfanget af samarbejdet er frivilligt, og spørgsmålet om en dybere forankring og medejerskab til RUP’en ude i den enkelte kommunes står stadig meget åbent. Derfor er det også indtil videre svært at sige, om de regionale udviklingsplaner vil få nogle direkte effekter i fremtiden, slutter Carsten Jahn Hansen.



Det østjyske bybånd omkring motorvejen. Foto: Hedensted Kommune

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: ”Kommissariatet 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.

Debat

Om infrastruktur

Moderne vejssystemer og traditionelle forestillinger

Med Infrastrukturkommissionens anbefalinger vedrørende de fremtidige trafikinvesteringer er der udsigt til kontinuitet i den massive udbygning af vejnettet, som er gennemført i løbet af de sidste 60 år. En udbygning, som på flere forskellige niveauer kompromitterer forestillingen om en klar adskillelse mellem 'by' og 'land'. Dette gælder eksempelvis i forhold til tilgængeligheden til arbejdspladser, hvor de moderne vejssystemer og den tilhørende (auto)mobilitet medfører, at 'byen' ikke nødvendigvis tilbyder den bedste tilgængelighed.

De moderne vejsystemers og (auto) mobilitetens medvirken til at gøre grænsen mellem 'by' og 'land' både flydende og porøs problematiseres i Landsplanredegørelsen 2006, hvor udviklingen i Østjylland sættes i relation til det noget misvisende begreb "bybånd". I den forbindelse beskrives det som en planlægningsmæssig målsætning, at der fortsat skal være "tydelig forskel på land og by"; en målsætning der ønskes indfriet ved at fastlægge en "overordnet grøn struktur i bybåndet" som parallel til hovedstadsområdets berømte og nu kanoniserede Fingerplan fra 1947.

Denne og tilsvarende planlægningsmæssige målsætninger vidner om, hvordan en klar adskillelse mellem 'by' og 'land' fortsat betragtes som garant for kvaliteten af vores kulturlandskaber. Set i forhold til kulturlandskabets transformation igennem de sidste 60 år, forekommer det imidlertid relevant at sætte spørgsmålstegn ved denne konvention i dansk planlægning.

At strategien bag fingerplanen - der blev udtænkt i en tid og et samfund radikalt anderledes end det nuværende - fortsat skulle kunne danne grundlag for en succesfuld helhedsplanlægning kan umiddelbart virke tvivlsomt. Mere vigtigt er det dog at tage kritisk stilling til, hvorvidt idéen om en klar adskillelse mellem 'by' og 'land' i virkeligheden er hensigtsmæssig i forhold til at sikre og forbedre kvaliteten af vores kulturlandskab.

Et væsentligt problem med idéen om en klar adskillelse mellem 'by' og 'land' er, at denne 'optik' på kulturlandskabet involverer en maskering af et grundlæggende paradoks: På den ene side ønsker man at omfavne (auto) mobilitetens frigørelse fra de historiske begrænsninger og på den anden side afviser man denne frigørelse ud fra ønsket om at fastholde nogle historisk betingede forestil-

linger om 'byen' og 'landet'. På denne måde bliver det muligt at fortsætte udbygningen af de moderne vejssystemer og samtidig opretholde en nationalromantisk forestilling om kulturlandskabet, der er blind overfor de væsentlige forandringer i relationen mellem 'by' og 'land', som knytter sig til de moderne vejssystemer og (auto)mobiliteten.

Der er derfor behov for udvikling af en overordnet planlægning, der i højere grad tager sit udgangspunkt i de præmisser, som de moderne vejssystemer sætter for organiseringen af kulturlandskabet. Hvis ikke vejplanlægningen fortsat skal præges af manglende forankring i forhold til både by- og landskabsplanlægningen, forekommer det nødvendigt at suspendere idéen om en klar adskillelse mellem 'by' og 'land'. Ved at tænke de moderne vejssystemer som en infrastruktur for organiseringen af kulturlandskabets mangfoldighed af elementer - også dem der ikke passer ind i dikotomien mellem 'by' og 'land' - kan rammerne sættes for en mere helhedsorienteret planlægning.

Af Thomas Juel Clemmensen, Arkitekt Ph.d.*,
 Institut for By og Landskab,
 Arkitektskolen Aarhus
 * Ph.d.-afhandlingen "Vejnettet og det urban-rurale landskab" forsvares til maj

Debat

Om infrastruktur (fortsat)

Behov for en CO2-strategi

"Man kan simpelthen ikke i 2008 være bekendt at udarbejde en betænkning om Danmarks Transportinfrastruktur i 2030 uden at indtænke klimaet," lød mit argument igen og igen, da jeg sad som medlem af Infrastrukturkommissionen.

Jeg plæderede vedvarende for, at kommissionens arbejde burde baseres på en vision om, at der også i transportsektoren skal ske en væsentlig reduktion af CO₂-udledningen, bl.a. fordi transportens udledning er stor og stadig stigende. Det fandt ingen gang på jord. Derfor afgav jeg en mindretalsudtalelse, hvor jeg tilkendegav, at jeg ikke kunne støtte betænkningen og anbefalingerne.

Betænkningen indeholder mange gode kapitler, men desværre er de ofte løsrevet fra hinanden, og der mangler en ordentlig syntese. For. eks er der et godt afsnit om planlægning og erfaringer fra Holland. Men til trods for at netop planlægning er et vigtigt instrument, hvis klimapåvirkningen fra transport skal reduceres, så er planlægning stort set ikke tænkt ind i anbefalingerne.

Et af de grundlæggende problemer i Infrastrukturkommissionens arbejde handler om prognoserne for transportens udvikling. Når dette er så centralt, er det fordi prognoserne anvendes til at komme med forslag om udvidelser og udbygning af både broer, vej og bane. Hvis prognoserne udarbejdes som om transport kan ses løsrevet fra andre beslutninger om samfundets udvikling, kan det gå gruelig galt både økonomisk og miljømæssigt.

Man kan enten udarbejde en prognose ved blot at forlænge den hidtidige udvikling. Men man kan også arbejde med mere sammenhængende modeller, hvor man modellerer transporten på vej og bane sammen og modellerer forskellige scenarier. Man kan også vælge at tage udgangspunkt i regeringens pejlemærke om at reducere CO₂ udledningen fra transporten med 25 % inden 2030 og ud fra dette vurdere, hvilke transportmønstre og -former der så er ønskelige og planlægge sin infrastrukturudvikling efter dette. Desværre er der i prognoserne udarbejdet til Infrastrukturkommissionen hverken sammentænkt forskellige transportformer eller indtænkt andre samfundssønsker - som fx reduktion af klimapåvirkningen. En så omfattende prognose er formodentlig vanskelig at udarbejde. Her kunne forskellige scenarier have været anvendt til at illustrere konsekvenser og muligheder ved forskellige udviklinger.

En plan for bæredygtig transport bør også omfatte en analyse af hvilke virkemidler, der både kan sikre en god mobilitet og en reduktion i miljø- og klimapåvirkningen. Udover planlægning, er det her helt centralt at diskutere og analysere forskellige økonomiske virkemidler, fx roadpricing. Dette helt nødvendige emne blev desværre ikke berørt i Infrastrukturkommissionen.

I mindretalsudtalelsen gjorde jeg opmærksom på, at vi i kommissionen ikke havde løst opgaven og pegede på, at der bør udarbejdes en grundig analyse af, hvorledes der i Danmark kan sikres en bæredygtig udvikling af

transportsektoren med fokus på klima, natur og miljø. Regeringen har øjensynligt endnu engang valgt at se klima som et appendiks.

Men det er helt afgørende, at en CO₂-strategi afspejles i den bebudede investeringsplan. Godt nok udtalte transportministeren i januar, at hun vil have opprioriteret miljøsidens, og at hun i slutningen af 2008 vil fremlægge en investeringsplan og en samlet strategi for reduktion af transportsektorens CO₂-udledninger.

Men den kommission, som skal udarbejde strategien, synes at være hemmelig. I hvert fald har ministeriet hverken offentliggjort kommissorium eller arbejdsgruppens sammensætning endnu.

Det peger i retning af, at problematikken omkring CO₂-udledning stadig behandles stedmoderligt og ikke har en reel prioritet. Det lover ikke godt for fremtiden og for de - i forvejen beskedne - ambitioner, Danmark har for klima og miljø, også i forhold til fremtidens infrastruktur.

Af Gunver Bennekou, direktør i Danmarks Naturfredningsforening og medlem af Infrastrukturkommissionen.

Mere debat...

Hvad mener du om nedenstående - eller helt andre emner?

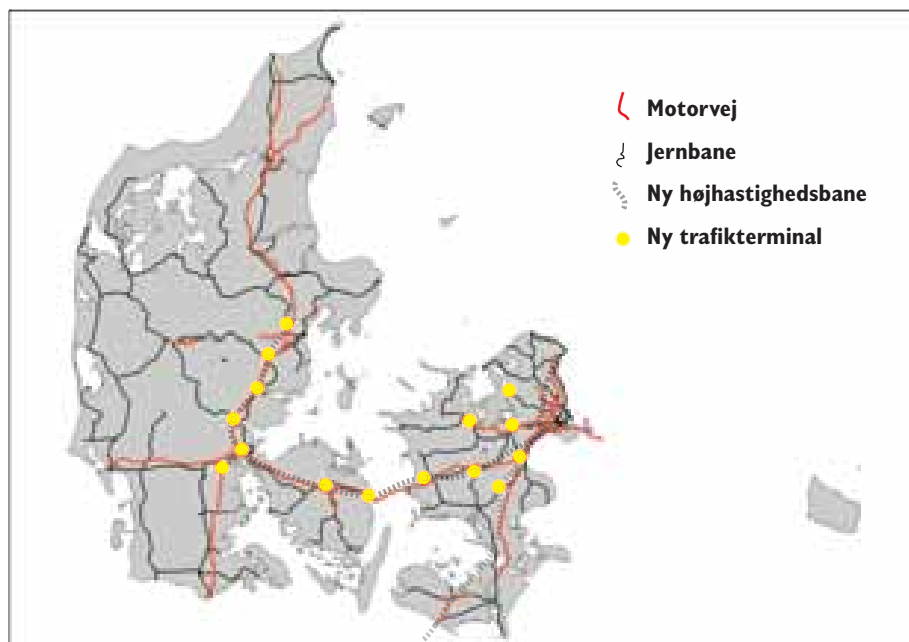
Indlæg til debat-siderne i Byplannyt kan sendes til NyW. Øhlenschläger på nwo@byplanlab.dk. Max 2500 anslag inkl. mellemrum. Deadline for debatindlæg til juni nummeret er den 10. maj 2008.

20 nye terminaler

Infrastrukturkommissionen har en vision om, at vi skal have et transportsystem i verdensklasse i år 2030. Biltrafikken vil ifølge betænkningen stige med 70 % frem til 2030. Trængselsproblemerne, der i dag opleves i Hovedstadsregionen og i trekantområdet Vejle-Kolding-Fredericia, vil i år 2030 have bredt sig til hele det østjyske bybånd og til overalt på Sjælland. Der vil simpelthen ikke være plads til flere biler på motorvejene. Så enten skal der bygges flere motorveje, - eller vi må give bilisterne mulighed for enkelt og nemt at tage toget i stedet.

I stedet for at bygge nye motorveje foreslår jeg, at der etableres nogle helt nye trafikterminaler, der er placeret hvor de nuværende motorveje løber tæt langs med nuværende eller kommende jernbaner. De nye trafikterminaler kunne ligge umiddelbart op ad en eksisterende motorvej, - gerne et sted hvor der i forvejen er ramper. Dernæst må de ikke ligge i særligt sårbare naturområder, og bilisterne skal kunne gå direkte til stationsbygningen. Terminalerne bør desuden ligge indenfor en afstand af højst 5-6 kilometer fra nærmeste købstad, så det er muligt at cykle eller tage bussen dertil.

Det bliver ikke nogen nem opgave at bygge 20 nye trafikterminaler. Det bedste havde selvfølgelig været, om vi kunne bruge de eksisterende stationer og byer, men de kan ikke rumme det antal biler, der vil være tale om. Vi skal altså ud på bar mark. Hver ny trafikterminal skal kunne rumme mindst 5000 biler. 5000 biler er også 6-7000 poten-



Forslag til 20 nye trafikterminaler og nye højhastighedsbaner. Copyright: KMS

tielle kunder og derfor må det forudses, at butikker, servicefunktioner, benzinstationer m.m. kan være interesseret i at lokalisere sig i området. Måske der visse steder også skal være plads til boliger, kontorfunktioner eller forskellige former for erhverv. Der er en betydelig risiko for, at de nye trafikterminaler bliver uhyggelige, grimme og utrygge betonørkner, så det er vigtigt på forhånd at have tænkt god arkitektur og god byplanlægning ind i billedet.

Stigningen i biltrafikken på 70 % er skræmmende, og forslaget om etablering af nye trafikterminaler bidrager kun delvist til en løsning. Det vil være nødvendigt at arbejde videre med en udbygning af det samlede jernbanenet og ikke mindst med etablering

af en højhastighedsbane København – Køge – Vordingborg – Femern Bælt og en højhastighedsbane København – Ringsted – Århus samt en hurtigforbindelse rundt om København til Helsingør.

Der er brug for at tænke nyt i trafikplanlægningen, - og med forslaget om 20 nye trafikterminaler og 3 nye højhastighedsbaner er der givet et bud på vigtige dele af en sammenhængende planlægning på vejområdet og på baneområdet, som sammen med en integreret lands- og kommuneplanlægning vil kunne medvirke til en bæredygtig fremtid.

Af Torben Nøhr, teknisk direktør i Vordingborg Kommune, formand for Dansk Byplanlaboratorium

PLAN09

siderne



Foto: Teis Bruno



Foto: Plan09

BYROLLER, BOLIGBYGGERI OG BYIDENTITET

I rækken af artikler om Plan09s igangværende eksempelprojekter er vi nået til tre projekter, som sætter fokus på metodeudvikling i kommunernes byudvikling. I det kommende år træffes der i kommuneplanerne afgørende beslutninger om, hvor fremtidens byudvikling i Danmark skal ske. Nye metoder kan kvalificere de politiske beslutninger.

I forlængelse af de senere års omfattende bolig- og erhvervsbyggeri prioriterer mange kommuner den fremtidige byudvikling højt i arbejdet med Kommuneplan 2009. Der er nye vilkår for byudviklingen på spil. I de sammenlagte kommuner skal der både tages stilling til, hvor den fremtidige udvikling skal ske, og hvordan boligpolitikken skal tilrettelægges. Der skal findes et nyt, fælles politisk ståsted, og samtidig skal der tages højde for indflydelsen fra de ændrede konjunkturer og en stram, kommunal økonomi. Og med klimaet højt på dagsordenen er der ny politisk vilje til at planlægge for en mere bæredygtig byudvikling.

At udlægge nye arealer til byudvikling i alle kommunens byer er langt fra nok til at sikre kvalitet i de fremtidige byområder - der er behov for nye metoder. Her følger tre bud.

Aalborg: Byroller og byliv

Med ikke færre end 20 byer med over 1.000 indbyggere er Aalborg Kommune et godt eksempel på en ny storkommune, hvor den nye, geografiske struktur kræver politiske valg om hvilken rolle de enkelte byer skal spille i fremtiden. Det traditionelle, hierarkiske bymønster bygger på, at byer på samme niveau i bymønsteret - fx egnscentre, kommunecentre og lokalcentre - har samme rolle og udviklingsmål uanset deres karakter og kvalitet. Det er mål, der var tænkt i en tid, hvor man levede "lokalt". I dag er der behov for at udvikle nye principper, som afspejler en situation, hvor borgerne lever et "regionalt liv". Arbejdspladser, serviceydelser, indkøb, kultur- og fritidsaktiviteter dækkes i et større geografisk område af byer med forskellig størrelse og specialisering.

Eksempelprojektet skal give ny viden om, hvordan kommunens byer rent faktisk udvikler sig når det gælder bosætning og erhvervsstruktur. Men byernes udvikling bestemmes også af mange andre forhold, fx byens omdømme, sociale relationer og netværk. Aalborg Kommune gennemfører derfor også en "bylivs-analyse", som gennem telefoninterviews og rundbordssamtaler skal tegne et mere nuanceret billede af, hvilke værdier borgerne knytter til byerne, og hvordan borgerne bruger deres lokale by og de øvrige byer i det regionale bynetværk.

En foreløbig tese er, at der måske tegner sig et mønster med en ring af byer helt tæt på Aalborg som rendyrkede børnefamiliebyer, en ring af stillestående byer i anden række og endelig en tredje ring af vækstbyer med en bredere profil og forskellig specialisering. Et nyt bymønster skal åbne op for, at byerne kan udvikle forskellige profiler, uanset hvilken "ring" de ligger i.

Analyserne skal danne grundlag for en dialog mellem kommunalpolitikere og de enkelte byers "samråd" om hvordan bymønsteret skal se ud - og dermed hvor byudviklingen skal ske i fremtiden.

Følg med i Aalborgs metodeafprøvning: www.plan09.dk/aalborg

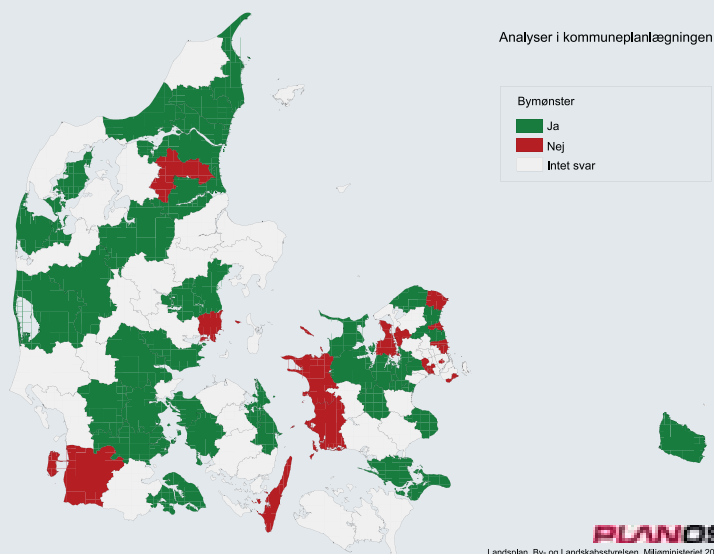
Køge: Hvad koster det at byudvikle?

Køge har længe været kendt for et konstruktivt samspil mellem politikere, forvaltning, borgere og erhvervsliv i kommunens planlægning. I eksempelprojektet tager Køge Kommune nu fat på

PLAN09 siderne



Foto: Svendborg Kommune



En rundspørge i det elektroniske netværk om planlægning viser, at ikke færre end 37 kommuner vælger at indlede kommuneplanprocessen med en bymønstreanalyse. Derfor afholder Plan09 i samarbejde med Aalborg Kommune et netværksmøde om erfaringerne fra Aalborg Kommunes Plan09-projekt og andre kommuners arbejde med bymønstre. Mødet afholdes den 26. maj i Aalborg. Læs mere på www.plan09.dk/netvaerk.

økonomien. Byernes roller er fastlagt i planstrategien. Diskussionen handler nu dels om hvilke boligtyper, der skal planlægges for i fremtiden og dels om, hvordan der kan skabes bedre sammenhæng mellem den fysiske og økonomiske planlægning.

Projektet tager udgangspunkt i de hårde facts: At kombinationen af forventet stigende ældrebyrde, fortsat stramme kommunale budgetter og vækst i boligbyggeriet er en meget stor udfordring for en vækstkommune.

Derfor arbejdes der med at udvikle detaljerede scenarier for kommunens by- og befolkningsudvikling, som går i dybden med vurderinger af kapaciteten i den kommunale service. Ikke blot i de traditionelle institutioner som skoler, børnehaver og ældrepleje, men også i fx genoptræningscentre. Målet er at belyse hvilke økonomiske konsekvenser valget af boligtyper og ejerformer har for kommunens økonomi. Der lægges særlig vægt på at illustrere de komplekse sammenhænge på kort, så der skabes et overblik, der kan danne baggrund for politiske beslutninger. Det sker bl.a. på en boligpolitisk workshop undervejs i kommuneplanprocessen. Det er dog ikke nok at kende konsekvenserne af forskellige alternativer. Projektet undersøger også tilflytternes livsstil og boligvalg, og hvilke ønsker tilflytterne har til det lokalsamfund, som de flytter til, så boligpolitikken ikke blot bygger på myter om hvilke målgrupper der søger til kommunen. Kommunen trækker på viden fra Statens Byggeforskningsinstitut. Følg med i projektet på: www.plan09.dk/koege.

Svendborg: Den svære diskussion om kvalitet og stedsidentitet

Undersøgelser viser, at Svendborg – næst efter København og Århus – er den danske kommune, som rummer flest fra den "kreative klasse". Det har Svendborg Kommune længe arbejdet på at udnytte det til sin fordel. Det største skridt blev taget i marts 2008, hvor kommunen blev optaget som "Cittaslow" - en "langsom by" i det internationale bynetværk, som lægger vægt på at dyrke kvalitet og at tænke sig om. Cittaslow går ud på at bruge moderne og teknologiske løsninger på en kreativ måde med afsæt i de lokale særpræg, traditioner og historie. Det betyder, at stedsidentitet og grundlæggende værdier spiller en afgørende betydning for byudviklingen. I Svendborg er det bl.a. i havneområdet og det nye byudviklingsområde Tankefuld at udviklingen vil ske. Derfor afprøver kommunen i et Plan09 eksempelprojekt en række metoder til at indkredse forskellige opfattelser af kvalitet. Første skridt blev taget den 27. februar, hvor 100 af kommunens 180 ledere var samlet for at komme med bud på, hvordan de opfatter kvalitet og hvad de konkret kan gøre fra deres stol for at bidrage til kvalitetsudviklingen af kommunen. De kommende måneder vil blive brugt til at indkredse andres kvalitetsopfattelser, bl.a. nuværende og potentielle borgere. Følg med i erfaringerne med dialogmetoder, værksteder, events og spil via www.plan09.dk/svendborg.

Af Christina Krog og Svend Erik Rolandsen, Plan09

MILJØMINISTERIET

Miljøcenter Århus

Fysisk planlægger til Plankontoret

VIL DU VÆRE MED TIL AT FØRE DIALOG MED DE MIDT- OG NORDJYSKE KOMMUNER OM DEN FYSISKE PLANLÆGNING?

DIALOG OG TILSYN

Du skal hjælpe os med at føre dialog med kommunerne i det midt- og nordjyske område om de kommende kommuneplanrevisioner.

Du vil blive involveret i konkret tilsyn med forslag til kommuneplantillæg og lokalplaner. Du skal bidrage til udviklingen af den statslige ramme for fysisk planlægning i samarbejde med andre enheder i Miljøministeriet. Herudover har du mulighed for at blive involveret i arbejdet med de statslige VVM-redegørelser.

DIN PROFIL

Vi lægger vægt på, at du

- har en planfaglig uddannelse som arkitekt, ingeniør, landinspektør e.l.
- har arbejdet med fysisk planlægning i kommune, amt eller stat
- er en stærk forhandler med en dialogbaseret tilgang
- kan arbejde både selvstændigt og i projektgrupper,
- har naturlig autoritet, gennemslagskraft og gode samarbejdsevner,
- er god til at formulere dig skriftligt og mundtligt,
- er fleksibel og har evne til i perioder at arbejde under pres.

VI TILBYDER

et udfordrende job i et bredtfaavnende fagligt og socialt miljø, hvor vi tillægger det stor vægt, at det er udfordrende, sjovt og motiverende at gå på arbejde.

LØN OG ANSÆTTELSESVILKÅR

Ansættelse er i henhold til overenskomst. Der kan aftales tillæg i forhold til dine kvalifikationer. Ansættelsesområdet er Miljøministeriet.

FLERE OPLYSNINGER?

Du kan hente yderligere oplysninger om Miljøcenter Århus på www.aar.mim.dk.

Du er også velkommen til at ringe til kontorchef Thorbjørn Fangel på telefon 25 44 12 27 eller arkitekt Ejler Toft Jensen på telefon 72 54 83 11.

ANSØGNING

Send ansøgning og CV mærket journalnummer 031-00947 til Miljøministeriets Center for Koncernforvaltning (CFK) senest den 17. april 2008 kl. 10.00.

Vi foretrækker, at din ansøgning sendes som e-post til: personale@cfk.dk. Postadressen er Center for Koncernforvaltning, Rentemestervej 8, 2400 København NV.

Alle interesserede uanset alder, køn, eligion eller etnisk tilhørsforhold opfordres til at søge.

Miljøcenter Århus er ét af Miljøministeriets 7 nye lokale miljøcentre. Miljøcentrenes arbejdsområder omfatter bl.a.: Opgaver efter planloven herunder varetagelse af statslige interesser i forbindelse med den kommunale planlægning; VVM for en række anlæg; Opgaver efter Miljømålsloven; Vand- og naturovervågning efter Naturbeskyttelsesloven; Godkendelse og tilsyn med visse virksomheder samt dispensationer fra strandbeskyttelsesbestemmelserne.