



Hvad betyder samspillet mellem by-, erhvervs-
og infrastrukturudviklingen?

Direktør Niels Christensen, By- og Landskabsstyrelsen

Fælles mål og udfordringer



- Transportens CO₂-udledning skal ned
- Kollektiv transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken
- Vejkapaciteten skal udbygges, der hvor behovet er størst, dvs. der hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen
- Cyklismen skal fremmes
- Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur
- Støj og luftforurening i byerne skal ned

Sammenhænge



- Landskab: Hvordan indpasser vi veje og baner?
- Boliger: Hvor vil vi bo?
- Arbejdspladser: Tæt på motorvejene eller stationerne?



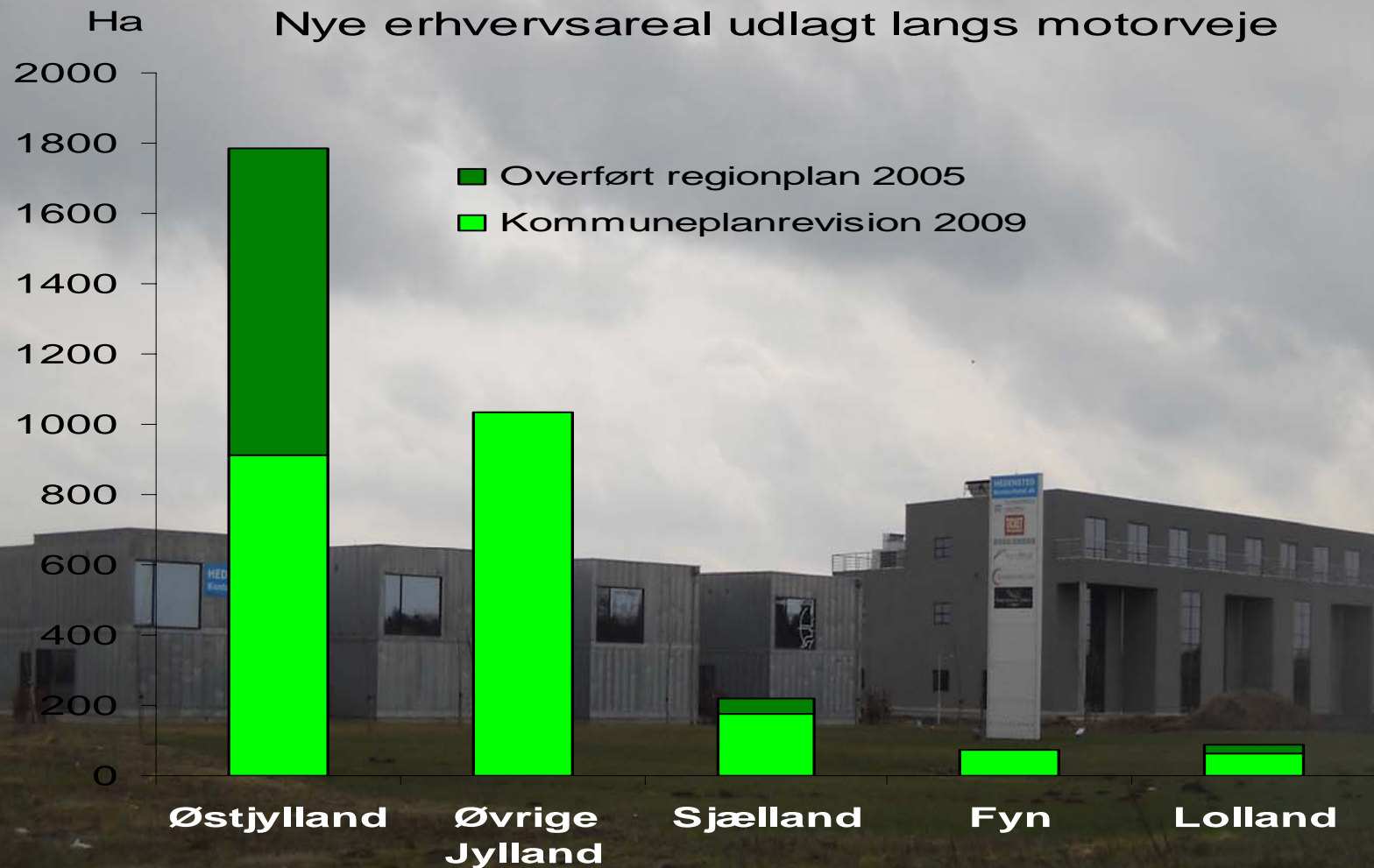
Landskab og infrastruktur



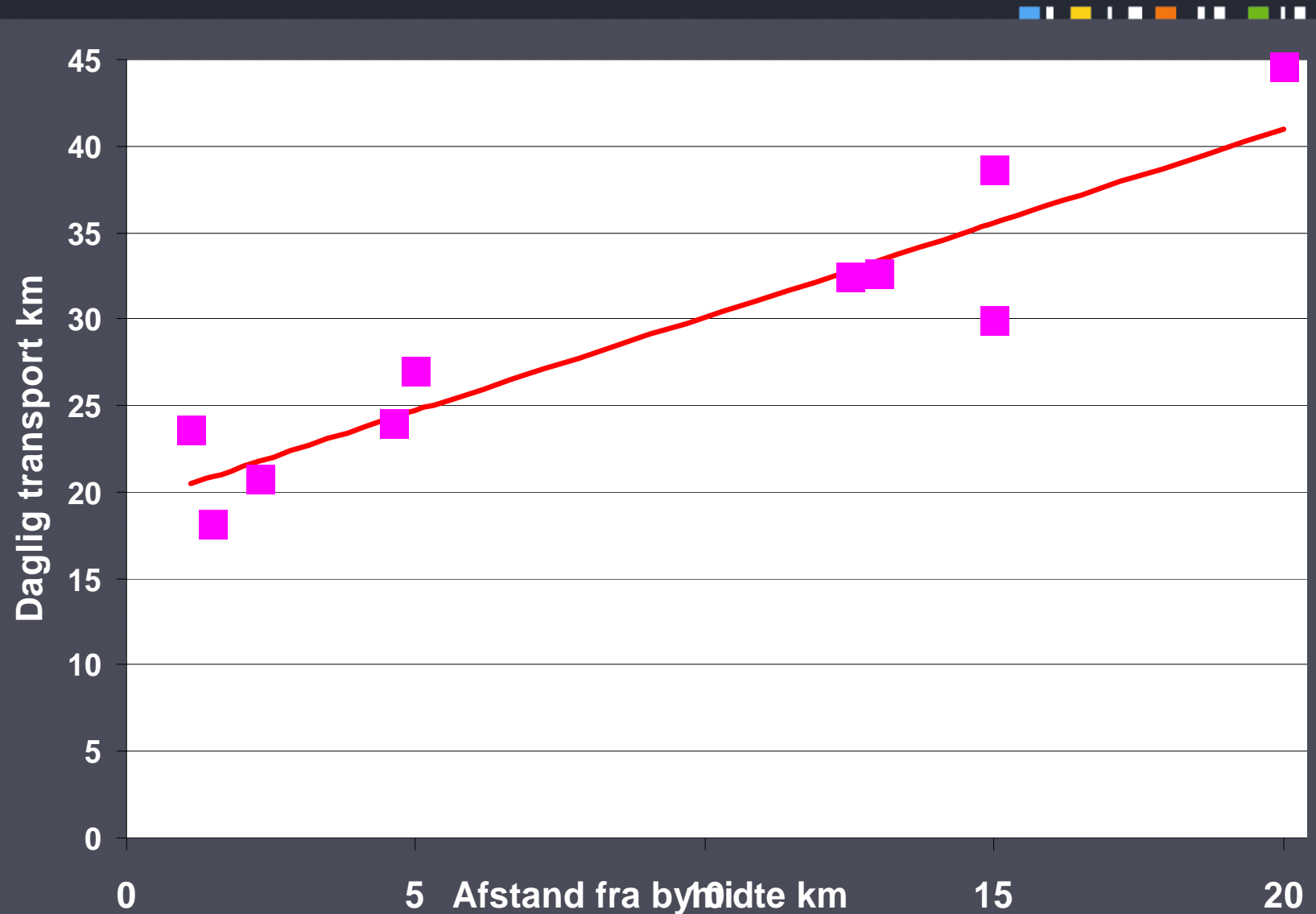
- Veje og baner påvirker landskabet
- Der gøres meget for at sikre mindst mulig påvirkning af natur og landskab
- Ikke en eksakt videnskab, men vigtigt at afveje trafikale fordele over for tab af natur og landskab



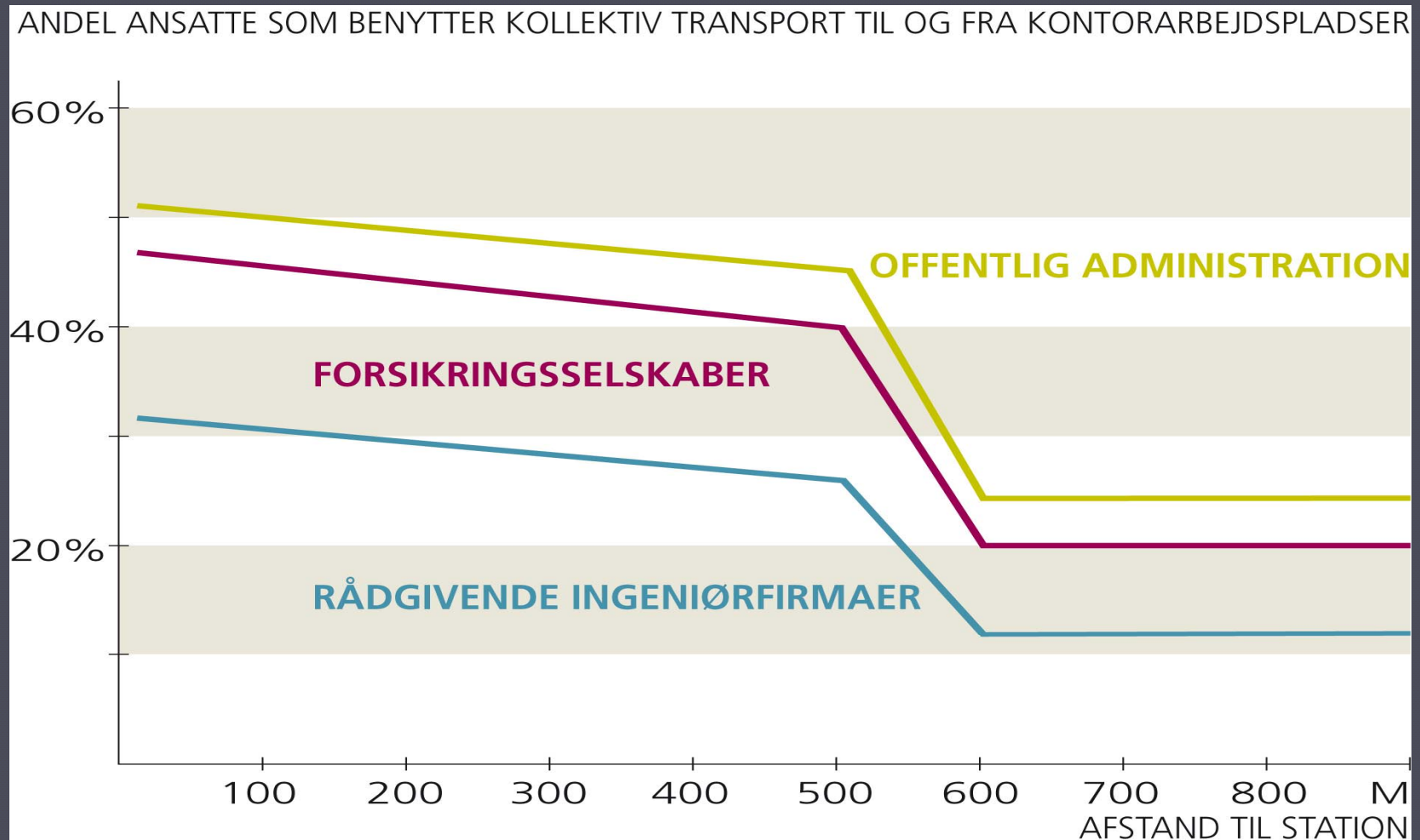
Byudvikling langs motorvejen



Boliglokalisering og transportadfærd - boligens afstand til centrum afgørende



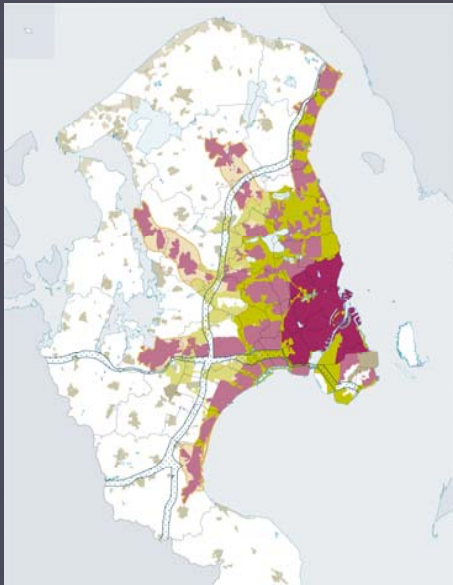
Arbejdspladslokalisering og transportadfærd - arbejdspladsens afstand til station afgørende



Status , udfordringer og ansvar

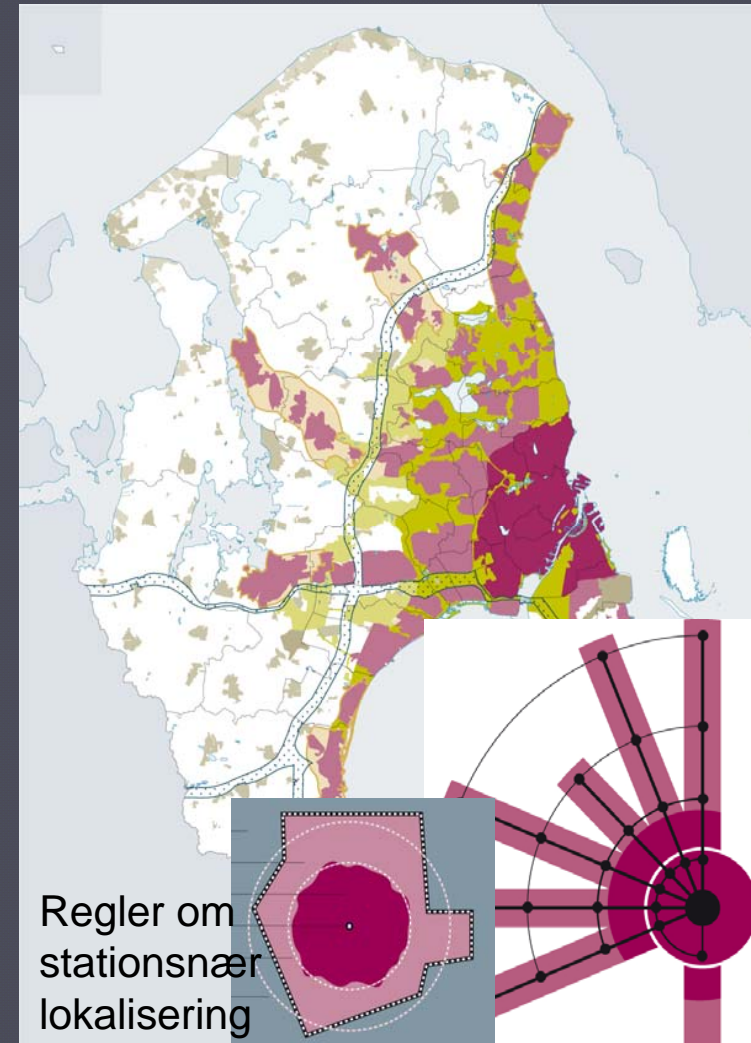


- Hovedstadsområdet
- Resten af Sjælland
- Østjylland



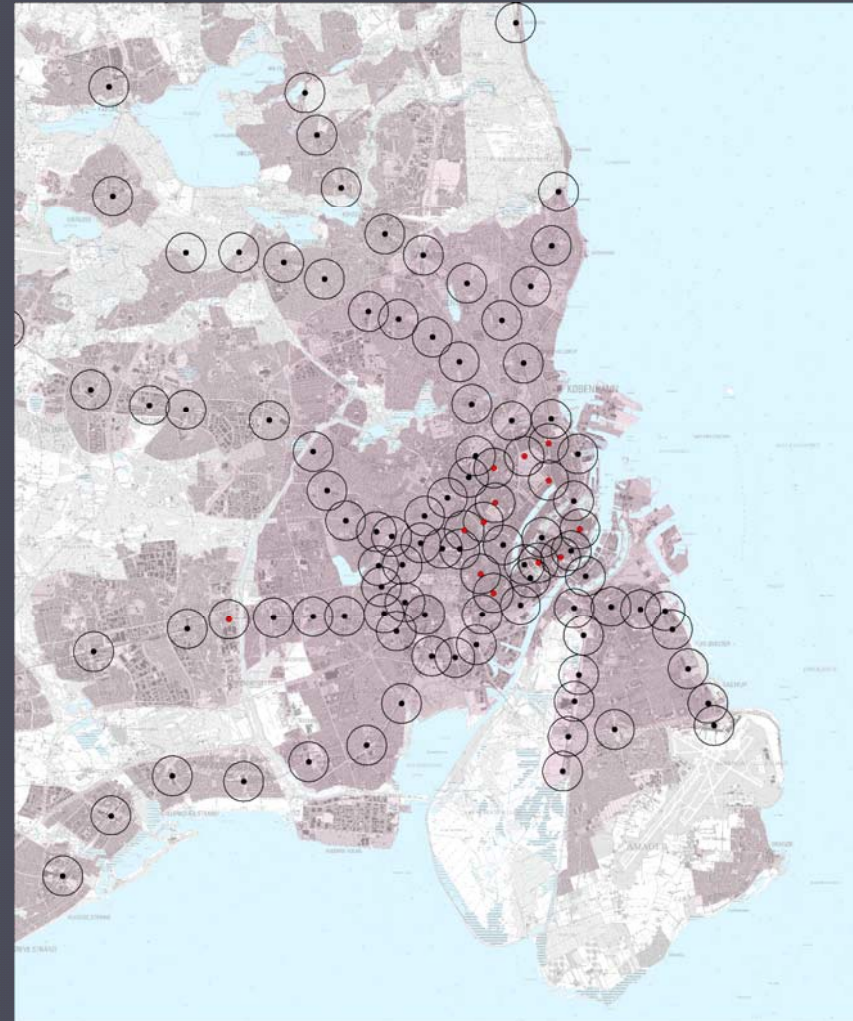
Status Hovedstadsområdet - Fingerplan

- Fingerbystrukturen har i mere end 60 år skabt sammenhæng mellem byudvikling og trafikale infrastruktur i hovedstadsområdet
- Forskellige erfaringer med "timing": Køge Bugt versus Ørestad



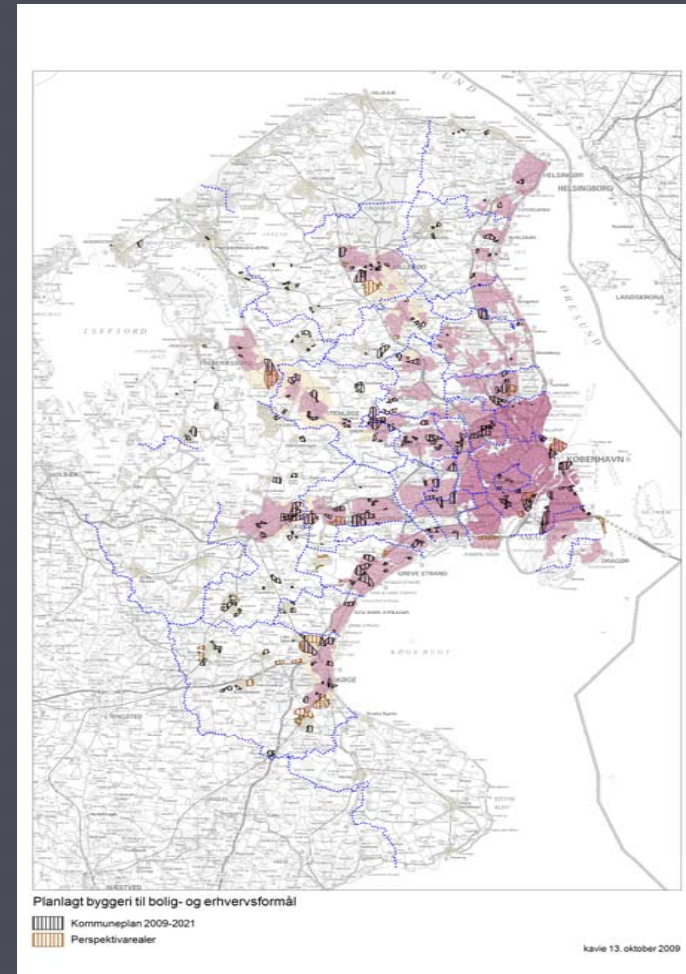
Udfordringer Hovedstadsområdet

- Folk pendler mere på tværs af byfingrene end ind til centrum
 - fokus på ringene (baner og vej)
- De fleste arbejdspladser uden for central-kommunerne ligger ikke stationsnært
 - fokus på stationsnær lokalisering og øget banebetjening (Håndfladen)



Byudvikling i hovedstadsområdet - ansvar

- Generel accept af Fingerplanens principper
- Investorer og kommuner har fokus på byomdannelse
- På længere sigt:
- Færdigudbygning af byfingrene
- Fortsat byomdannelse
- Forlængelse af byfingre fra Roskilde og Køge ?



Status Sjælland: Pendlere til Storkøbenhavn – hvor skal de hen?

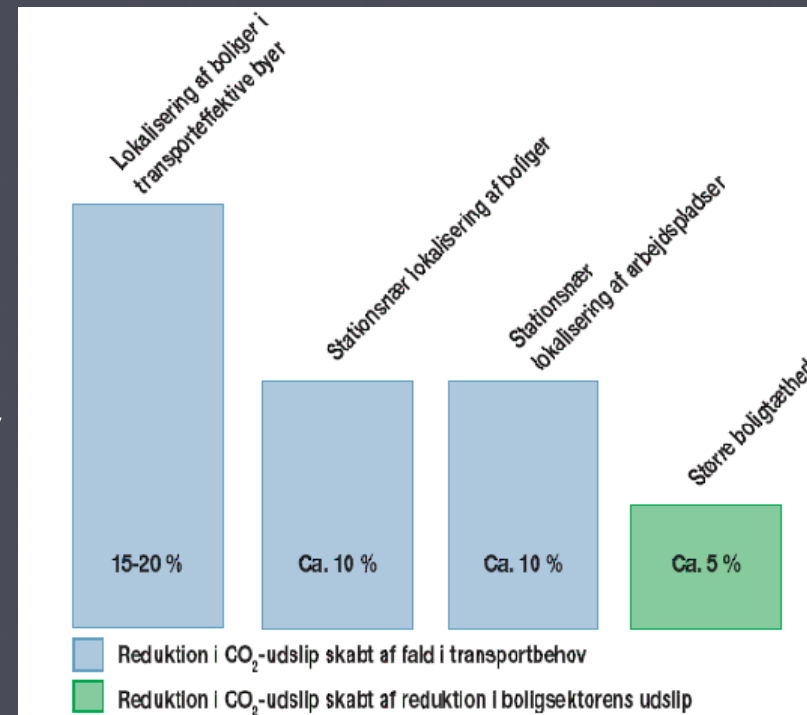
- Stor fokus på pendlere og bedre kollektiv transport til Storkøbenhavn
- Aktuelt pendler ca. 45.000 fra Vest- og Sydsjælland til hovedstadsområdet
- 25% har arbejdsplads i København
- De fleste pendler til ikke-stationsnære arbejdspladser uden for det centrale København
 - fokus på byudvikling og trafikale valgmuligheder
 - fokus på bedre banedækning også internt i Storkøbenhavn



Udfordring Sjælland: Bedre byer og trafikale valgmuligheder

Muligheder:

- Koncentrere byudviklingen i de største stationsbyer
- Samle bolig og arbejdspladser omkring stationen/bymidten
- Understøtte brugen af kollektiv transport samt cykel og gang



Ansvar Sjælland: Frivilligt, tværkommunalt "strukturbillede"

- Frivilligt samarbejde om vision for by- og infrastruktur-udviklingen frem til 2030
- Målet er en bæredygtig region med levende byer
- Enighed om at strukturbilledet giver mere levende og transporteffektive byer
- By- og transportstruktur giver robusthed overfor trængsel og mindre bilafhængighed

Forslag til strukturbillede 2030

Byudvikling og infrastruktur i Region Sjælland

2. februar 2010



Sjællandsprojektets deltagere

Faxe, Greve, Guldborgsund, Holbæk, Kalundborg, Køge, Lejre, Lolland, Næstved, Odsherred, Ringsted, Roskilde, Slagelse, Solrød, Sorø, Stevns og Vordingborg kommuner samt Region Sjælland, Movia, Transportministeriet og Miljøministeriet

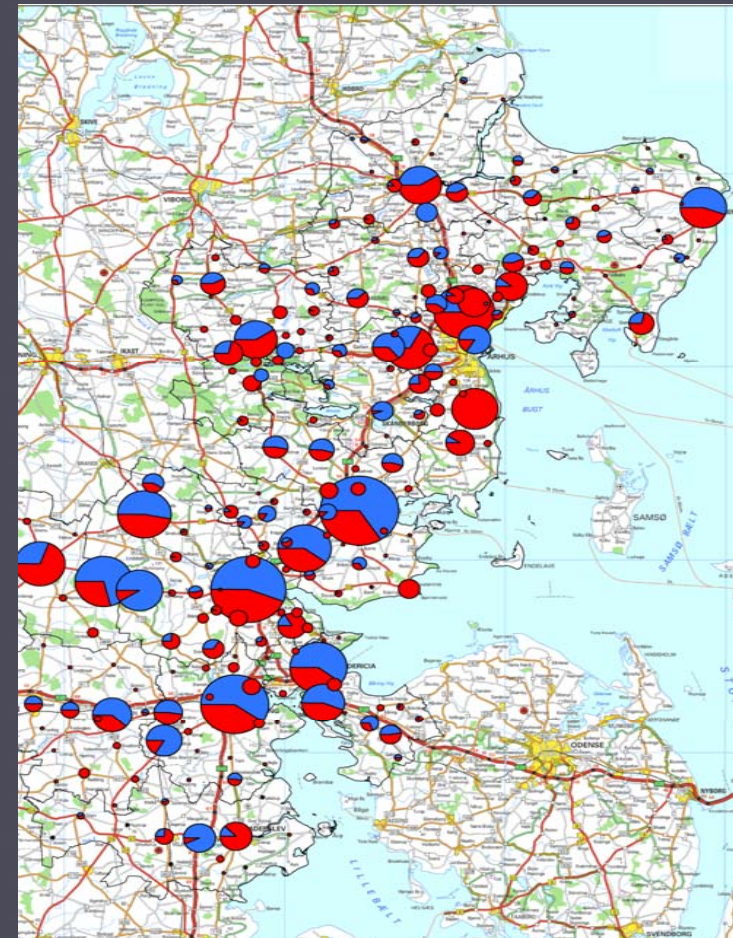
Status Østjylland: Byregion i vækst

- Voksende interaktion mellem de østjyske byer med centre i Trekantsområdet og Århus
- Spredt byudvikling og mere bilafhængighed end på Sjælland
- Århus-området et stort pendlingsopland
- Letbanen bidrager til at gøre kollektiv transport attraktiv



Udfordringer Østjylland: Vækst med omtanke

- Hvis den kollektive trafik på sigt skal spille en rolle svarende til Sjælland – hvordan skal byerne så indrettes?
- Byudvikling er planlagt meget spredt
- Hvor skal staten investere, f.eks. anlægge en ny station?
- Hvordan begrænses byspredning langs eksisterende og evt. nye motorveje?



(ha.) til boliger (rød) og erhvervsformål (blå) i de 17 østjyske kommuners forslag til planer 2009.

600 ha	Bolig- og erhvervsudlæg:	6.900 ha.
300	Erhvervsudlæg:	8.100 ha.
60	Ialt arealudlæg:	15.000 ha.
0		

Ansvar: Østjyllandsprojektet



- Frivilligt samarbejde om byudviklingen
- Fælles vision for Østjylland efteråret 2008 som p.t. konkretiseres
- Proces i gang med at afklare hvad der kan opnås politisk enighed om
- Hvor langt kan vi komme ift. konkrete fælles principper for lokalisering af by- og erhvervsudvikling ?
- Hvordan håndterer vi erhvervsudlæg langs motorvejen?



Fælles udfordringer og delt ansvar



- Der er indlysende fordele ved at tænke byudvikling og infrastruktur sammen
- Kommunernes planlægning er afgørende for udnyttelsen af infrastrukturen og skal derfor ses i sammenhæng med planlægningen af infrastruktur.
- Det kræver, at vi tager ansvar på tværs af kommuner, regioner og stat. Samarbejdsprojekterne på Sjælland og i Østjylland er en god begyndelse.