

Debat

DANSKE
REGIONER



INFRASTRUKTUR - VEJE TIL REGIONAL UDVIKLING



FORORD

Med kommunalreformen fik regionerne en helt ny rolle som formidler af samarbejde mellem de forskellige regionale og lokale parter i forhold til at styrke regional udvikling og vækst. Den regionale udviklingsplan og Vækstfora er centrale omdrejningspunkter i denne opgave.

En af opgaverne for den regionale udviklingsplan er at redegøre for sammenhængen mellem den statslige og kommunale planlægning for infrastruktur. I forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde har alle fem regioner fundet sammen med alle kommuner i regionen om at afgive fælles bidrag til kommissionens arbejde. Et sådan bredt samarbejde er ikke set før.

Alle bidrag er kendetegnet ved, at de inddrager infrastrukturen i en samlet vision for regionen med hensyn til vækst og udvikling. For alle regioner er investeringer i infrastrukturen en helt central forudsætning for den fremtidige udvikling i de enkelte regioner. De nye visioner vil naturligt indgå i det videre arbejde med de regionale udviklingsplaner.

De regionale bidrag til infrastrukturkommissionen er et godt eksempel på, hvordan regionerne i den nye rolle kan:

- Sikre sammenhæng mellem lokale og regionale vækst- og udviklingsplaner
- Skabe kommitment så lokale og statslige investeringer kan trække i samme retning.

Trængselsproblemerne kan på kort tid blive en voldsom barriere for vækst mange steder i landet. Allerede nu betyder trængsel, at der ventes unødigt svarende til 25.000 fuldtidsbeskæftigede. Trængselsproblemerne løses ikke alene gennem øgede investeringer i baner og veje.

Den kollektive trafik bør have en langt mere offensiv rolle i den fremtidige trafikplanlægning. Uden den kollektive trafik, ville mange af vores større byer i dag være helt ufremkommelige i myldretidsperioderne.

Der er behov for, at der tænkes i sammenhængende løsninger på tværs af transportformer og i en bedre udnyttelse af det eksisterende vejnet f.eks. via Intelligente Transport Systemer (ITS).

Regionerne har med de fælles bidrag helt konkrete bud på, hvad der skal til for at sikre en effektiv infrastruktur.

Vi vil derfor opfordre til, at staten inviterer regionerne og kommunerne til dialog om infrastrukturkommissionens anbefalinger, når disse offentliggøres senere på året. Desuden bør de regionale udviklingsplaner være en del af beslutningsgrundlaget, når der fremover skal træffes beslutninger om statslige infrastrukturinvesteringer.

Bent Hansen
Formand for Danske Regioner/

Carl Holst Formand for
Danske Regioners
Udvalg for Regional Udvikling

INFRASTRUKTURENS BETYDNING FOR SAMFUNDET

En velfungerende trafik infrastruktur regionalt, nationalt og internationalt er en afgørende forudsætning for vækst og udvikling af erhvervslivets konkurrenceevne, et velfungerende arbejdsmarked og befolkningens mobilitet i det hele taget.

Disse års vækst og velstandsstigning i det danske samfund betyder et markant øget pres på infrastrukturen, bl.a. gennem øget samhandel og godstransport, mere pendling, øget bilejerskab samt vækst i trafikken i forbindelse med fritid og ferier. Samtidig påvirkes trafikudviklingen også af den demografiske udvikling, den generelle byudvikling og en række bredere livsstilsfaktorer. Trafikudviklingen påvirker også det omgivende samfund gennem øgede miljømæssige påvirkninger lokalt og globalt, og derfor må disse aspekter også indgå i overvejelserne om den fremtidige infrastruktur. De lokale udfordringer er særligt partikelforureningen og støjbelastningen, medens det på globalt plan særligt drejer sig om CO2 forureningen.

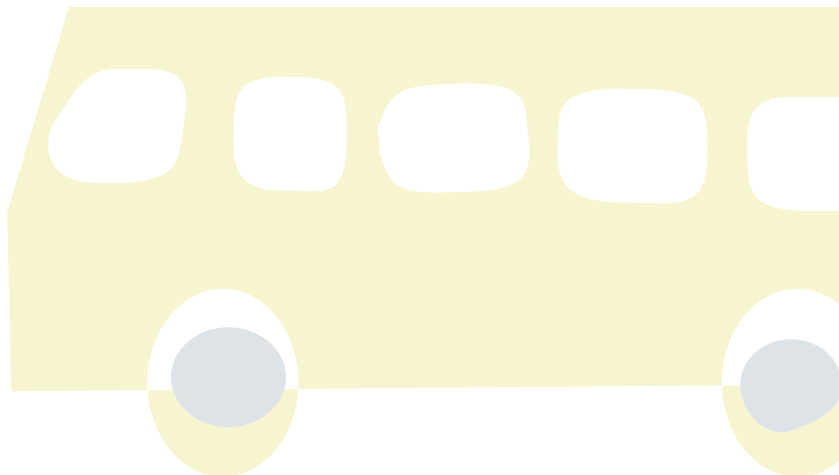
Ansvar for planlægning af infrastruktur og afvikling af den daglige transport - til lands, til vands og i luften - er spredt ud mellem staten, regioner, kommuner, trafikselskaber og forskellige private operatører. Staten og regionerne har i den sammenhæng et særligt ansvar, i en stadig mere globaliseret verden for at sikre infrastrukturel sammenhæng, eksempelvis i Øresundsregionen og den dansk-tyske grænseregion.

Alle parter har en selvstændig interesse i at sikre et velfungerende bæredygtigt trafiksystem, men samtidig er det vigtigt at sikre mekanismer, så alle føler et medansvar for at medvirke til at sikre den nødvendige sammenhæng og kvalitet i samspillet mellem de mange aktører og de forskellige transportformer, så det samlede trafiksystem fungerer effektivt og bliver brugt optimalt.

Alle er enige om, at fremtiden rummer store udfordringer for den trafikale infrastruktur. Staten har taget et godt initiativ med nedsættelse af infrastrukturkommissionen. Men udfordringen løses ikke ved national planlægning alene.

Hvis den nødvendige kvalitet og helhed skal sikres, er det vigtigt at såvel regionerne, kommunerne, trafikselskaberne og transportområdets øvrige interessenter inddrages i beslutningsprocessen og samarbejder om udformningen af fremtidens transport-systemer. Målet må være at sikre, at investeringer i infrastruktur tager udgangspunkt i både de lokale, regionale og nationale behov og ønsker, og at prioriteringerne foretages rettidigt på et veldokumenteret grundlag.

DANSKE REGIONERS ANBEFALINGER



De nye regioner er allerede i fuld gang med at inddrage infrastrukturen i forhold til de regionale erhvervsudviklingsstrategier og de regionale udviklingsplaner. Fælles for alle er, at der tages udgangspunkt i de konkrete udfordringer, som opleves i den enkelte region. Således afvejer både virksomheder, offentlige myndigheder og borgere nøje, hvordan infrastrukturen ser ud, inden de beslutter, hvor de skal lokalisere og bosætte sig.

I fremtiden vil en velfungerende regional infrastruktur være en afgørende faktor, som adskiller vinderne fra taberne i den globale konkurrence om investeringer, talenter og turister. En sammenhængende og velfungerende trafikale infrastruktur af høj kvalitet, som samtidig hænger godt sammen med den øvrige byudvikling, er en forudsætning for regionernes og dermed hele Danmarks konkurrenceevne. For Danske Regioner handler infrastruktur derfor om mere end investeringer i veje og skinner.

Danske Regioner lægger vægt på, at der ved beslutninger om fremtidige investeringer i den trafikale infrastruktur:

- Tænkes i sammenhæng og helhed på tværs af trafiksystemer - såvel individuelle som kollektive
- Tænkes i samspil med såvel byudvikling som erhvervsudvikling
- Tænkes i kvalitet og bæredygtighed
- Tænkes i ny teknologi - både i forhold til miljøet og en mere smidig afvikling af trafik
- Samt at nye investeringer sker på baggrund af en solid viden om problemer og løsningsmuligheder.

For Danske Regioner er det helt centralt, at fremtidige trafikale investeringer foretages ud fra en robust og sammenhængende planlægning, et solidt vidensgrundlag og en klar prioritering. En tidssvarende og velfungerende trafikale infrastruktur er således afgørende for sammenhængskraften mellem center og periferi, og på tværs mellem regionerne. Med dette som udgangspunkt ser Danske Regioner fem hovedområder, hvor regionerne kan bidrage til at løse de kommende trafikale udfordringer:

1. Anbefaling

Stigende trængsel kræver øget satsning på kollektiv trafik



Trængsel er et stort og voksende problem. Omkostningerne ved trængsel er alene i hovedstadsområdet opgjort til 5,7 mia. kr. årligt ekskl. de miljømæssige belastninger lokalt og globalt, som er af ikke ringe omfang.

Trængsel er ikke kun et hovedstadsproblem, men et problem i og omkring mange store og større byer. Tendensen til øgede pendlingsafstande og øget mobilitet i almindelighed betyder, at problemet vil være voksende, hvis ikke der tages konkrete initiativer. Trængsel er en hindring for optimal vækst og udvikling.

Der er behov for både udbygning af vejnettet og for optimering af anvendelse af det eksisterende vejnet. Men skal der virkelig gøres noget ved trængselsproblemerne, er det vigtigt, at kollektiv trafik får en større rolle i betjeningen af de stadigt stigende pendlerstrømme ind mod byerne.

Dette får dog kun den ønskede effekt, hvis der samtidigt gives plads til, at busserne kan komme frem med en fornuftig hastighed, og hvis de forskellige trafikformer (biler, busser, tog, letbaner og cykler) samtænkes således, at den trafikform, der bedst løser opgaven det konkrete sted, prioriteres der.

På den måde kan vi optimere trafikken og finde de mest hensigtsmæssige løsninger. Regionerne har her en central rolle både gennem den regionale udviklingsplan og i forbindelse med den regionale kollektive trafik. Trafikselskaberne finansieres i fællesskab med kommunerne. Regionerne står for finansiering af den regionale busdrift og de tidligere privatbaner.

Danske Regioner anbefaler derfor, at den kollektive trafik udvikles på en måde, der aktivt kan bidrage til en løsning af trængselsproblemerne. Den kollektive trafik bør:

- Være et attraktivt alternativ til bilen i de større byer
- Sikre en sammenhæng mellem landsdelene
- Komme hurtigere frem
- Understøtte en effektiv pendling og dermed styrke arbejdskraftens mobilitet i kraft af større pendlingsregioner.

2. Anbefaling

Den regionale udviklingsplan skaber sammenhæng og helhed i beslutningsprocessen

Danske Regioner ser de kommende regionale udviklingsplaner som et vigtigt redskab i beslutningsprocessen omkring den fremtidige trafikale infrastruktur. I henhold til lovgivningen skal regionerne via udviklingsplanen opstille visioner og sigtelinier for en ønskelig regional udvikling. Det fremgår af Planloven, at udviklingsplanen skal medvirke til at skabe sammenhæng mellem den regionale udvikling på tværs af sektorområder og den statslige og kommunale planlægning af infrastruktur. De kommende års investeringer i infrastruktur bør forankres i en bred debat, hvor lokale og regionale aktører inddrages tidligt i processen.

De nye regioner har med udgangspunkt i udviklingsplanerne og i dialog med kommunerne, Vækstfora og andre relevante aktører taget fat på at drøfte de regionale udfordringer på infrastruktur. Resultater af disse drøftelser er de enkelte regioners indspil til kommissionen. Via dette arbejde kan regionerne og kommunerne bidrage til at komplementere, kvalificere og nuancere de statslige og kommunale overvejelser, så fremtidige infrastrukturinvesteringer målrettes de regionale udfordringer.

Danske Regioner anbefaler derfor, at staten inddrager regionerne og kommunerne i planlægningen og fremover indtænker de regionale udviklingsplaner i beslutningsprocessen om de fremtidige investeringer i infrastruktur, og hermed sikre den nødvendige lokale og regionale forankring af fremtidige beslutninger.

3. Anbefaling

Bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer



En central forudsætning for et velfungerende transportsystem er sammenhængen mellem de forskellige transportformer og tilgængeligheden for anvendelse af transportmulighederne. Nogle af disse opgaver løses allerede af den kollektive trafik gennem Bus-Tog Samarbejdet. Her kan nævnes det landsdækkende rejsekort (Rejsekortet) og den landsdækkende rejseplan (www.rejseplanen.dk). Men der er fortsat huller, der bør udfyldes, hvor der er behov for investeringer.

I Danmark er der ikke en stærk tradition for at samtænke de forskellige transportformer, således at de supplerer hinanden. Det betyder, at det eksisterende potentiale for transportmuligheder ikke optimeres.

Et meget vigtigt eksempel er mangel på terminaler for godstransport samt for passagertransport. Der er for få gode terminaler, hvor borgerne kan skifte mellem de forskellige transportmidler.

Der er få eksempler på moderne togstationer, hvor der er god plads til både biler, cykler, og en velfungerende borgervenlig busterminal. Eller busterminaler med gode parkeringsmuligheder for cykler og biler. Ansvaret for terminalerne er i dag fordelt mellem DSB og vejmyndighederne (staten og kommunerne).

Enkelte trafiksekskaber har tidligere valgt at bidrage til finansiering af terminaler.

Denne mulighed eksisterer ikke længere. Disse midler er overført til staten som vejmyndighed. Det er derfor vigtigt, at der i den statslige investeringsplan afsættes midler til terminaler, da opgaven almindeligvis ikke er blevet løftet tilfredsstillende.

Lufthavnene skal ligeledes have deres naturlige plads i den samlede trafik- og infrastrukturplanlægning, således at flytrafik sammentænkes med vej- og skinetransport.

Godsterminaler er vigtige for at optimere godstransporten og er også et middel til en mere miljørigtig transport. Der forventes en stor stigning i den maritime transport. Der bør derfor ske en planlægning af et net af danske havne, der bl.a. gennem gode adgangsforhold på landsiden kan sikre en effektiv udnyttelse af de muligheder, som maritim transport byder på.

Danske Regioner anbefaler derfor, at de forskellige transportformer i højere grad samtænkes, samt at der bygges de nødvendige terminaler, der kan sikre den optimale udnyttelse af det eksisterende transportnet.

4. Anbefaling

Der skal investeres i Intelligente Transport Systemer (ITS)

For at begrænse trængselsproblemerne er der også behov for optimering af anvendelsen af det eksisterende vejnet. Her er ITS en central del. Det er nødvendigt at få afdækket, hvorledes en eller flere komponenter i samspil kan reducere trængslen. Der er et klart behov for at beskrive disse muligheder og deres konsekvenser. Nedenfor er nævnt en række eksempler på ITS, der bør indgå i de fremtidige overvejelser.

HASTIGHEDSSTYRING

Vejenes kapacitet varierer med bilernes hastigheder. Den optimale kapacitet findes ved middelhastigheder mellem 60 og 90 km/tim., men kapaciteten er også meget afhængig af, at bilerne kører med nogenlunde samme hastighed. Kapaciteten kan derfor øges ved at styre bilernes hastigheder, når vi nærmer os kapacitetsgrænsen. Dette princip er kendt fra mange motorveje i bl.a. Tyskland, men ikke anvendt i større stil herhjemme.

REGULERING AF KØRSEL

De fleste veje i Danmark har meget trafik om morgenen mellem kl. 7 og 9 og igen om eftermiddagen mellem kl. 15 og 17. Der er således store perioder af dagen, hvor der er ledig kapacitet. Hvis en del ture kan flyttes fra spidstimerne til andre perioder på dagen, kan trængslen reduceres og der kan spares køtid.

RUTEVEJLEDNING OG DYNAMISKE INFORMATIONSSYSTEMER

Det er også muligt at reducere antallet af kørte km og ventetider ved anvendelse af rutevejledningssystemer, som er koblet til dynamiske informationssystemer.

SAMKØRSEL

Der er i et vist omfang allerede etableret samkørsel mellem pendlere. Dette reducerer pendlernes udgifter og sikre færre biler på vejene. Der bør ses på om det ikke er muligt at øge denne samkørsel.

Danske Regioner anbefaler, at ITS anvendes til at optimere anvendelsen af det eksisterende vejnet og at der i den sammenhæng anvendes en bred vifte af forskellige redskaber.

5. Anbefaling

Viden og forskning som grundlag for beslutninger om kommende investeringer

Danske Regioner lægger vægt på, at de kommende års investeringer i trafikal infrastruktur sker på et solidt vidensgrundlag. Ifølge lovgivningen skal den regionale udviklingsplan redegøre for sammenhængen mellem den fremtidige udvikling og den statslige og kommunale planlægning for infrastruktur. Regionerne kan derfor bidrage til den viden, som sikre at de kommende investeringer sker på et solidt sagligt grundlag, og dermed sker de rette steder til den rette tid.

I forbindelse med udviklingsplanen søger den enkelte region gennem dialog og den nyeste viden at sætte fokus på gode sammenhængende bæredygtige trafikale løsninger, nationalt som internationalt. Danske Regioner lægger således vægt på, at de fremtidige investeringer i infrastruktur sker på et solidt sagligt og fagligt grundlag, således de rette beslutninger træffes rettidigt.

Danske Regioner anbefaler, at den viden der opbygges i de regionale udviklingsplaner om infrastruktur anvendes målrettet til at understøtte vidensopbygning og forskning i:

- Erhvervs- og byudvikling
- Kvalitet og bæredygtig trafikafvikling
- Ny teknologi i relation til miljø og smidig trafikafvikling
- Infrastrukturplanlægning.

Dette kan f.eks. ske gennem regionale forskningsprojekter og pilotprojekter med deltagelse af offentlige myndigheder, forskningsinstitutter, trafikoperatører og transportselskaber.

DANSKE REGIONER



Dampfærgevej 22
Postboks 2593
2100 København Ø

T 35 29 81 00
F 35 29 83 00
E regioner@regioner.dk
www.regioner.dk

Danske Regioner, august 2007
Grafik: Kristine Wulff
ISBN trykt: 978-87-7723-508-5
ISBN elektronisk: 978-87-7723-509-2
Tryk: Danske Regioner

