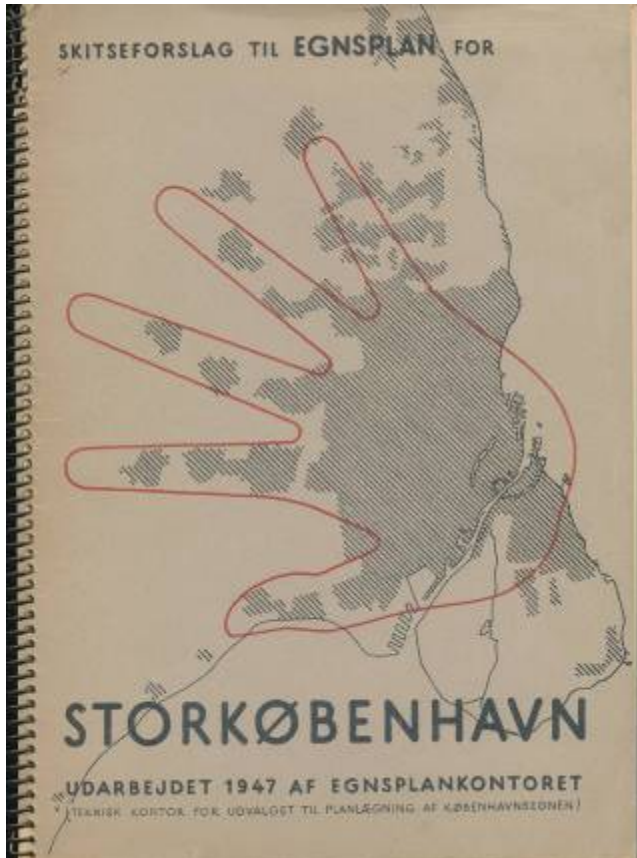


Fingerplanen og transportkorridorerne - en genial plan for Hovedstadsområdetets struktur



Figur 1. Fingerplanens forside. Litt.1.

Fingerplanen er på mange måder bemærkelsesværdig:

Planen har i 60 år dannet rammen om et storbyområdes fysiske struktur og det i en periode med en næsten ufattelig udvikling - og et område med mange aktører og megen uenighed.

Og så er der med nutidigt sprogbrug tale om et ”græsrodsinitiativ”.

Ikke uden grund kom planen i 2006 med i Kulturministeriets Kulturkanon.

Transportkorridorerne og Fingerplanen udgør en helhed.

Fingerplanen blev skabt i 1947. Der skulle 3 revisioner af planen til, før idéen om transportkorridorer kom med ind i planen. Baggrunden herfor kortlægges i notatet, hvor der gives en historisk beskrivelse af regionplanlægningen i hovedstadsområdet med slutpunkt i dagens situation. Der afsluttes med planmæssige overvejelser om transportkorridorerne og Fingerplanen: Der er i meget høj grad tale om et (vellykket) resultat af det muliges kunst for en rationel planlægning af en region, der af mange grunde ikke har været - og vel stadigvæk ikke er - let at styre.

1. Fingerplanen bliver til i 1947

Det blev i første halvdel af 1900-tallet klart, at der var behov for en regional planlægning af bolig- og erhvervsområder, trafiksystemer, grønne områder mv. i Københavnsområdet. Litt.2. Et første skridt blev taget af Dansk Ingeniørforening, der i 1922 nedsatte et trafiklinieudvalg. I betænkningen fra udvalget, "Trafiklinieplan for København og omegn", der kom i 1926, blev der skitseret et system af overordnede veje for den begyndende biltrafik. Det fik den private organisation Dansk Byplanlaboratorium til i 1928 at nedsætte et "Udvalg til planlægning af Københavnsegnen", det såkaldte Egnplanudvalg, der fik støtte fra egnens kommuner og en række organisationer. Formanden for Egnplanudvalget (og den egentlige initiativtager og senere formand for Dansk Byplanlaboratorium) var arkitekten og byplanlæggeren professor Steen Eiler Rasmussen. Han kommenterede senere Ingeniørforeningens trafiklinieplan således: *"Vi var nogle stykker, som var unge dengang, og som følte, at det var at vende sagen på hovedet, når man så at sige gjorde trafikken til det primære i byens tilværelse. Vi mente trafikken skulle være et middel, ikke et mål"*. Litt. 3.

Men med krigen gik alt i stå.

Egnplanarbejdet blev genoplivet i marts 1945, og målet var nu at kortlægge egnens samlede behov for arealer til nybyggeri, boliger og virksomheder og skabe hensigtsmæssige rammer for den udvikling, alle forventede og troede på ville komme. Det overvejende spørgsmål for egnplanlægningen var således, hvor byen skulle vokse (de eksisterende byområder var der ingen, der opfattede som planproblemer).

Dansk Byplanlaboratorium og Egnplanudvalget fik helhjertet støtte til sit nye initiativ fra alle 3 amter, alle Københavns Amts kommuner og flere kommuner i Frederiksborg og Roskilde Amter samt organisationer mv., der kunne indse, at der var et presserende behov for nu at tage hovedstadens udvikling op til revision. Også staten (Arbejdsministeriet, der frygtede stor arbejdsløshed efter krigen, hvis der ikke kom gang i anlægsarbejder) bidrog økonomisk til arbejdet. Man oprettede et Egnplankontor, der fik arkitekten Peter Bredsdorff som leder, og Steen Eiler Rasmussen blev formand for det udvalg, der ledte arbejdet. Allerede i 1947 forelå et skitseforslag til en egnplan, Fingerplanen.

Arbejdet med Fingerplanen måtte naturligvis tage udgangspunkt i den situation, der herskede ved krigens afslutning. Planen indebar, at byens lagvise vækst skulle standses, og at hovedparten af den fremtidige byvækst skulle koncentreres i smalle by-fingre langs de eksisterende og de fremtidige S-baner. Håndfladen, der stort set svarer til Københavns Kommune, kunne betjenes med sporvogne og cykler, og trafikken længere ud af byen med S-togslinierne. Der var ikke diskussion om, at København skulle være en by med kun ét overordnet center, og det blev sat som et mål, at alle skulle kunne nå frem hertil på 45 minutter inkl. gang til stationen.

Et væsentligt motiv var at sikre alle tæt adgang til byens grønne områder. Det kunne sikres med båndbymotivet med de grønne kiler tæt ind til byens centrum. Egnplanudvalget havde før krigen udgivet en betænkning (i 1936 udkom den som en bog) om "Københavnsegnens grønne områder", som fik stor betydning for livet omkring hovedstaden, bl.a. præsenterede man her idéen om en skov vest for byen.

Trafikken i Fingerplanen behandles i et bilag på 18 sider, men alligevel temmelig summarisk – mest som en slags overordnede betragtninger. Det betones, at det er muligt hovedsageligt at trafikbetjene byen med kollektiv trafik. Biltrafikken i tiden lige efter krigen var beskeden, og byen havde et udmærket sporvognsnet og nu også de nye S-tog. De store vejlinier diskuteres – de er endnu på skitsebordet. De vises på en plan, men behovet er endnu ikke til stede, og det kunne dengang ikke forudses, at udviklingen på det felt ville ske så hurtigt. Især ikke, at bilen ville få den store rolle som dagligt trafikmiddelvalg i bolig- arbejdsstedstrafikken.

Fingerplanen blev internationalt kendt. Den blev bredt accepteret i den danske offentlighed og blandt politikerne. Litt. 3 skriver om selve symbolet, håndfladen, på planens forside: ”... *hånden har uden tvivl lettet vejen for den ambitiøse egnsplan, både over for politikere og embedsmænd i stat og kommuner og de mange interessenter i planen, som trods de vældige komplikationer, den indeholdt, fik noget menneskeligt over sig med hånden som et billede af noget enkelt og logisk. Af samme grund gled Fingerplanen ind i den almindelige bevidsthed hos folk uden for faget og politikken. Den blev et ikon og mødte derfor bred forståelse*”.

Det var meningen, at der efterfølgende skulle udarbejdes en endelig egnsplan, men skitseforslaget hertil blev aldrig godkendt af Egnspanudvalget, og Egnspankontoret blev nedlagt i 1950.

2. Principskitsen 1960 og 1. Etapeplan 1963

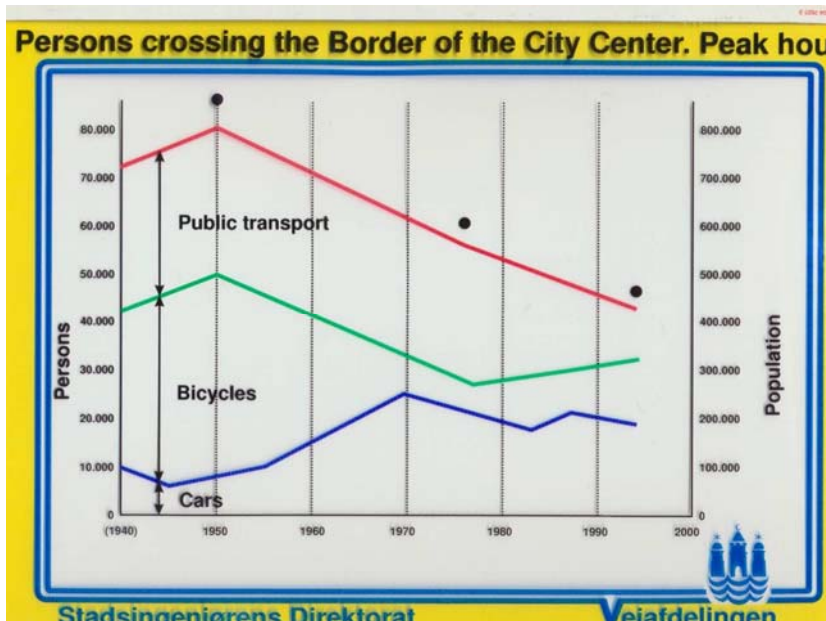
”Tommelfingerplanen”

Fingerplanen kom til at påvirke Københavnsegnens udvikling afgørende. Men det viste sig hurtigt, at der snarest måtte en revision til, fordi forudsætningerne ikke holdt. Allerede midt i 1950'erne stod det klart, at folketallet og arealforbruget voksede mere end forudsat. Almindelige mennesker fik råd til bil og parcelhus og lagde beslag på større arealer, end da de boede i etagehuse. Mange bosatte sig uden for det område, som Fingerplanen omfattede. Også industrien forlod bygninger i de centrale områder og flyttede til nye, større og moderne lokaler i ét plan med større arealkrav til følge. Væksten kunne efter få år simpelthen ikke rummes i Fingerplanen. Boligministeriet tog derfor i 1958 initiativ til et nyt egnsplanarbejde og oprettede et nyt Egnspansekretariat.

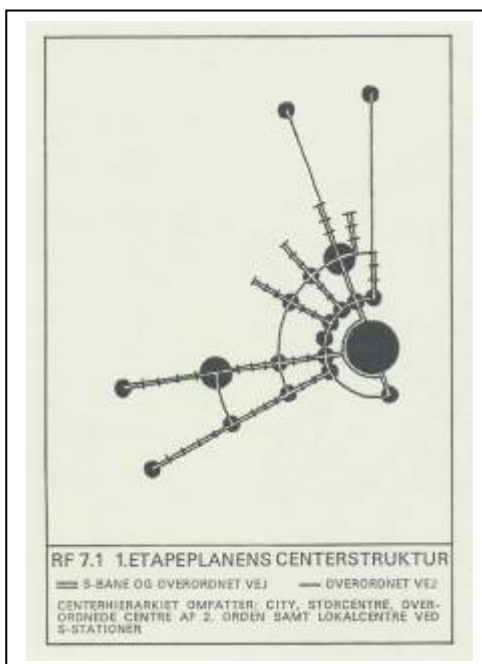
Det nye Egnspansekretariat opstillede nye befolkningsprognoser og prognoser for biltrafikken – især lagde de vægt på den hastigt stigende biltrafik som en væsentlig kilde til den byspredning, der fandt sted. Egnspansekretariatet gjorde det til en hovedkonklusion, at Københavnsregionen ikke som i Fingerplanen kunne fortsætte som en by med kun ét hovedcenter; de centrale bydele ville blive alt for hårdt belastet. Desuden ville det skabe unødvendigt store trafikstrømme, når så mange forstadsbeboere skulle transporteres ind til hovedcentret – der måtte skabes en bedre balance mellem boliger og arbejdspladser i de enkelte dele af byen. Konklusionen blev, at det krævede nye centre af en vis størrelse, for at storbyen kunne komme til at fungere. Planlæggerne talte om centre på 250.000 beboere i deres opland.

”Principskitse til en egnsplan” fra 1960 fra det nye Egnspansekretariat har derfor som hovedprincip en plan, hvor Fingerplanen er suppleret med storcentre i retningerne vest og sydvest for byen. I Nordsjælland kan der ikke indpasses så store centre, som der er tale om.

Forslaget vakte et ramaskrig og heftig debat. Ikke mindst i Københavns Kommune, der havde mærket nedgangen i aktivitet (bl.a. stor fraflytning og faldende trafik; se figur 2) og nu arbejdede på at få nyudviklet byen. Også Nordsjællænderne protesterede. Repræsentanterne for Københavns Kommune og for trafiksektoren angreb Egnspansekretariatets prognoser, og Principskitsen blev revideret til den såkaldte 1. Etapeplan for de næste 10 år med en centerstruktur som vist på figur 3. Lyngby, Høje Tåstrup og Hundige fik status som mellemstore centre, og fingrene med S-tog til Lundtofte, Farum, Roskilde og Solrød skulle udbygges.



Figur 2. Trafikken over grænsen til Københavns Kommune 1940 til 2000 vist sammen med udviklingen i Københavns Kommunes befolkning. Cyklerne og den kollektive trafik taber terræn, og befolkningen falder drastisk. I 1960 var spørgsmålet, om byen kunne erobre noget af det tabte tilbage ved at bygge motorveje og – gader, så det igen blev let at komme ind til byen. Kilde: Stadsingeniørens Direktorat.



Figur 3. Centerstrukturen i 1. Etapeplan – den såkaldte ”Tommelfingerplan” fra 1963. Fra Litt. 4.

3. Egnspanrådets Fingerplan 1973

Men også ”Tommelfingerplanen” blev overhalet af virkeligheden.

”De brølende 1960’er” et årti, hvor der virkelig sker meget. Der var kraftig højkonjunktur, befolkningstilvækst og megen byggeaktivitet i regionen. Og der var ikke nogen samlet koordinering af aktiviteterne. Det var i høj grad alles kamp om at være med, og man fulgte i høj grad sine egne interesser.

Nogle af de væsentlige hændelser for regionens udvikling er:

- Udbygningen i Vestegnen tog for alvor fart og foregik mere eller mindre i overensstemmelse med 1. Etapeplanen. Høje Tåstrup-centret blev dog stærkt forsinket. Høje Tåstrup Kommune placerede indkøbscenteret City 2 ved de store veje – langt fra den store banegård – DSB åbnede ført banegården i 1988.
- Et positivt skridt for den ellers skovløse vestegn var starten på Vestskoven i den grønne kile mellem Frederikssund- og Roskildefingeren - helt i overensstemmelse med betænkningen om Københavnsegnens grønne områder fra 1936 og Fingerplanen.
- Staten placerede Arbejdsmarkedets Tillægspension, Danmarks Tekniske Universitet, Roskilde Universitetscenter og andre statsinstitutioner alle mulige andre steder end i de nyudpegede centre.
- Folketinget vedtog i 1961 en lov om planlægning af Køge Bugt-området. Samtidigt blev der også vedtaget en lov om en S-bane til Køge langs Køge Bugt. Banen blev imidlertid stærkt forsinket – strækningen til Vallensbæk blev først taget i brug i 1972, og man nåede ikke til Køge før 1983. Motorvejsbyggeri til Køge skred frem som planlagt.
- Til gengæld kom der S-tog til Hillerød allerede i 1968. Det styrkede bosætningen nord for København, hvilket ikke var meningen i 1. Etapeplan.
- Københavns Kommune arbejdede på at få genskabt sin gamle position som storbyens samlede centrum. Det skulle ske ved omfattende byfornyelse, og ved at det skulle være let at komme (tilbage) til byen som bilist. I 1964 vedtog Folketinget anlægslov for en motorvej fra Sortedamssøen til Vangede (Lyngbyvejen) og fra Borups Plads til nord for Farum. Der blev også vedtaget projekteringslov for en motorgade langs søerne fra Fredens Bro til Vesterbro (Søringen). Hele området fra Københavns Hovedbanegård til Skydebanehaven og fra Sankt Jørgens Sø til Sydhavnen var i spil som en gigantisk ny by – det såkaldte City Plan Vest – som bl.a. blev betjent af Søringen, der fra passagen langs søerne blev videreført i en tunnel under området til et stort udfletningsanlæg på Kødbyens arealer, hvorfra man så kunne nå til enten Amager eller Vestmotorvejen. Alt i alt et enormt planlægningsarbejde, der foregik i tæt samarbejde med diverse statslige institutioner, der også finansierede en stor del af arbejdet.
- For at skaffe flere borgere i København fokuserede Københavns Kommune også på mulighederne for at bygge på Amager. Fingerplanen havde stort set friholdt Amager, bl.a. pga. de trafikale forhold og pga. planerne om en storlufthavn her og endelig også pga. idéen om Amager som en grøn kile. Men Kommunen fik trods mange protester fra planlæggerne støtte fra staten til i første omgang at udskrive en konkurrence om byudvikling på Amager.

Først og sidst konkurrerede alle kommuner i hele Storkøbenhavn om nye tilflyttere til store nye etagehusbyggerier og store nye parcelhusområder. Alle kommuner ville være med - mange af udstykningerne var kommunale.

Teknikerudvalget, der udarbejdede 1. Etapeplan henstillede kraftigt, at der blev bevilget midler til et intensiveret planlægningsarbejde, så at et solidt grundlag for planlægningen kunne skabes. Det trak imidlertid ud med den intensiverede regionplanlægning. Litt. 2 angiver som en mulig årsag hertil sagen om folkeafstemningen om jordlovene i 1963. Den borgerlige opposition benyttede sig her af grundlovens adgang til at kræve folkeafstemning om en række jord- og planlægningslove, som den socialdemokratiske-radikale regering ellers havde vedtaget. Lovene faldt med et brag, og i en årrække herefter var der ingen politikere, der turde røre ved planlægnings spørgsmål. En anden grund til, at det trak ud med regionplanlægningen, kunne også være usikkerheden om den kommunalreform, der blev diskuteret i disse år.

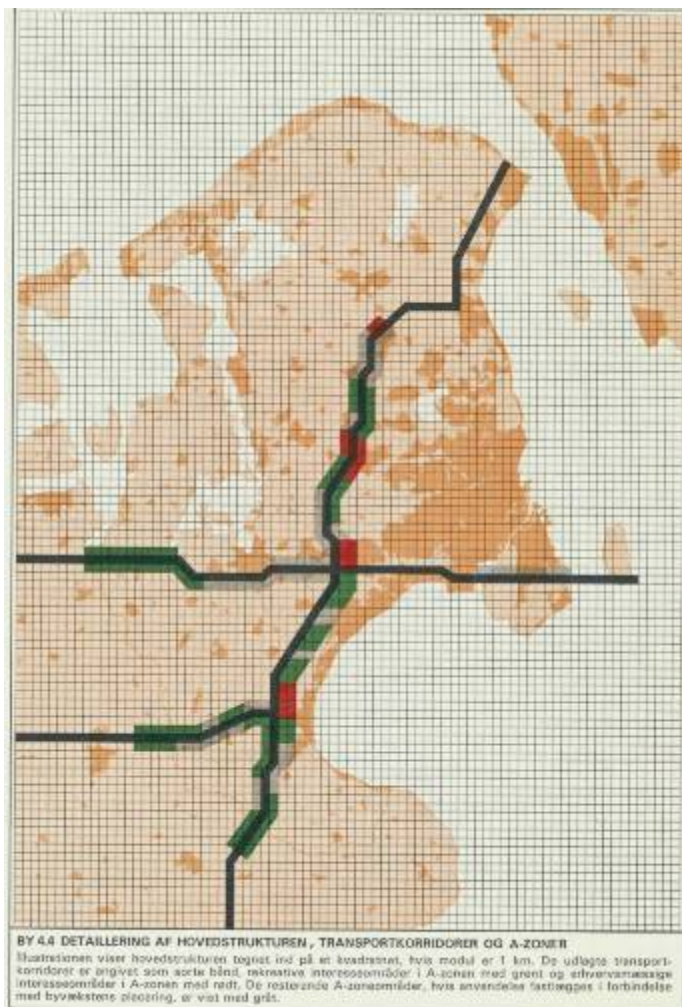
Men i 1967 blev Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amter enige om at oprette et Egnspanråd bestående af repræsentanter for disse myndigheder, som skulle forestå en regionplanlægning i Københavnsregionen. Der blev oprettet et planlægningssekretariat med en stab af meget dygtige planlæggere. De udgav i de kommende år 4 større redegørelser (litt. 4) under overskriften 1.Regionplanlægning 1970 – 1985: Forudsætninger, 2.Regionplanforslag, 3.Strukturplan for Hovedstaden (se figur 4) og selve Egnspanrådets forslag til Regionplan 1973, 4.Hovedstruktur og byvækst (se figur 5). Da turen for en kommunalreform endelig kom til Hovedstaden i 1974, blev Egnspanrådet omdøbt til et Hovedstadsråd, i første omgang som en foreløbig konstruktion – det blev indføjet i en paragraf, at der skulle ske en revision i 1976/77 (men denne paragraf blev dog først ophævet i 1983).

Ved siden af at oprette Hovedstadsrådet vedtog Folketinget for første gang en lov om regionplanlægning i Hovedstadsregionen, som også trådte i kraft i 1974. Hovedstadsrådet var nu regionplanmyndighed – hovedstadsamterne fik ikke denne opgave – og kommunerne skulle underordne sig Hovedstadsrådets planer. Da arbejdet med en ny regionplan i praksis jo for længst var sat i gang, kunne man i 1974 udsende Regionplan 1973 for Hovedstadsregionen.

Egnspanrådets planlægningsafdeling og senere Hovedstadsrådet konkluderede også, at regionens center (Københavns Kommune) måtte aflastes. Men den anviste nye svar på hvordan – og denne gang med accept af alle de politiske opdragsgivere: Alle fingre blev forlænget – med S-tog og motorveje – ud til købstadsringen. Der skulle være aflastende storcentre, senere benævnt ”knudepunkter”, i retning mod Hillerød (Hammersholt), mod Frederikssund (Måløv), mod Roskilde (Høje Tåstrup) samt vest for Køge. På Vestamager blev der foreslået 25.000 nye boliger, forudsat at Lufthavnen flyttede til Saltholm.

4. Transportkorridorerne kommer til i Fingerplanen 1973

To gange var planerne for Hovedstadsområdet som beskrevet blevet overhalet af udviklingen – væksten var større end antaget og navnlig spredte byen sig mere end antaget. Det var derfor nærliggende nu at forsøge at imødekomme disse tendenser i planlægningen ved at sikre, at der var plads til nye trafikanelæg, som matchede byspredningen. En ny idé i Egnspanrådets plan 1973 var, ”at der langs de hovedveje, som udgør grundstammen i fjerntrafikbetjeningen, reserveres



Figur 4. Regionplan 1973. Hovedstruktur

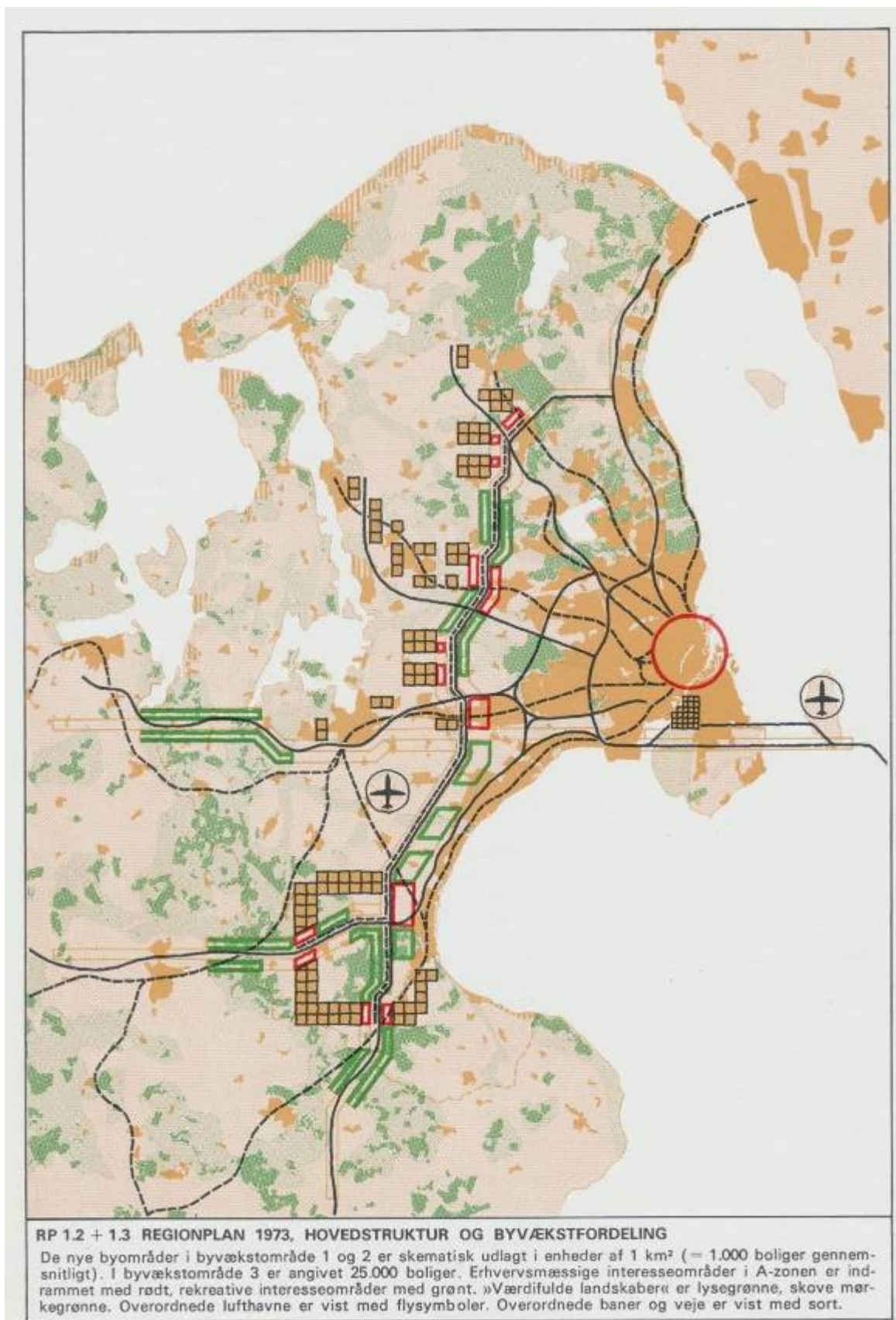
sammenhængende arealer til transportkorridorer, hvori nye fjerntrafiklinier for såvel kendte som endnu uprøvede transportmidler kan indpasses.

Dette regionale transportskelet omfatter:

- 1. En nord-sydgående korridor forløbende fra sverigesforbindelsen ved Helsingør mod syd mellem Hedehusene og Tåstrup og videre over Sydsjælland til tysklandsforbindelsen over Rødby.*
- 2. En øst-vestgående korridor forløbende fra sverigesforbindelsen ved Saltholm lufthavn over Amager og Sjælland, hvor den forløber syd om Roskilde til Kalundborg.*
- 3. En øst-vestgående korridor, der afgrener sig fra den nord-sydgående korridor vest for Køge og forløber gennem vestsjælland til Korsør.*

Da der i regionen allerede i dag kun er begrænsede muligheder for indpassning af nye linieføringer, bør transportkorridorerne være så rummelige, at også fremtidige forsyningsledninger til el, olie, gas og vand kan placeres inden for arealreservationen". Se figur 4.

Transportkorridorerne udlægges i en bredde på 1 km. Et højt prioriteret mål med korridorerne er også, at de fire nye centre i Hammersholt, Måløv, Høje Tåstrup og Køge nu kan forbindes direkte med trafikforbindelser. Helt konkret foreslås det at anlægge en ringmotorvej B5, senere omdøbt til



Figur 5. Hovedstadsrådets Regionplan 1973.

M5, i korridoren fra Brønsholm (syd for Helsingør, vest for Hørsholm) i en bue uden om København ned til Køge.

5. Hvad er en transportkorridor?

Transportkorridorerne er langsigtede arealreservationer, der skal sikre placeringsmuligheder for fremtidige nationale og regionale infrastrukturanlæg (forsynings- og trafik anlæg) af betydning for hele hovedstadsområdet eller landet.

Transportkorridoren er en såkaldt erstatningsfri planmæssig regulering, som har hjemmel i planlovgivningen; som ikke tinglyses, men som fastlægges i regionplanerne (i dag: Fingerplan 2007) og fremgår af kommuneplanerne. Ifølge kommuneplanloven skal kommunalbestyrelsen, når der foreligger en godkendt regionplan, tilvejebringe en kommuneplan, som ikke strider mod regionplanen. Det påhviler således kommunalbestyrelsen at sikre de for transportkorridorerne nødvendige arealer i kommuneplanen.

I transportkorridorerne må der ikke bygges. De eksisterende landejendomme må naturligvis vedligeholdes og udbygges, hvis landbrugsdriften kræver det. Målet er ikke at standse den udnyttelse af jorden, der pt. finder sted, men at undgå, at kommende større infrastrukturanlæg ikke kan gennemføres uden store erstatninger.

Ideen om transportkorridorer var et nyt tiltag i dansk planlægning. Men jo i mange henseender en genial og helt nærliggende idé, når man betænker, hvordan udviklingen i Hovedstadsområdet den ene gang efter den anden, havde overrasket, og hvor man kunne vente en byspredning eller anden udnyttelse af jordarealerne, som let kunne gøre det meget vanskeligt at gennemføre store infrastrukturanlæg.

Nu sikrede man sig flere ting:

- Plads til fremtidige trafik anlæg af enhver tænkelig art.
- De lavest mulige omkostninger ved større nye trafik anlæg.
- Miljømæssigt uheldige løsninger.

Hovedstadsrådet udsender i 1979 ”Detaljeret af regionplanens transportkorridorer”, litt. 5, som en hjælp i administrationen af transportkorridorerne.

Rapporten indeholder:

- en beskrivelse af planlagte anlæg i transportkorridoren samt generelle retningslinier for kommunernes og Hovedstadsrådets administration af transportkorridorarealerne.
- forslag for hver af de berørte kommuner til retningslinier vedrørende transportkorridorens placering samt arealernes videre planlægning og administration.

Hovedstrukturen er i Regionplan 1973 skematisk angivet med 1 km brede transportkorridorer, se figur 4 og figur 5. I litt. 5 lægges så korridorerne fast. Fig. 6 viser den samlede plan, men der er også detaljerede planer for hver enkelt kommune. Det indskræpes over for kommunerne at sikre de for transportkorridorerne nødvendige arealer i kommuneplanen. Dvs. at friholde arealerne for bebyggelse.

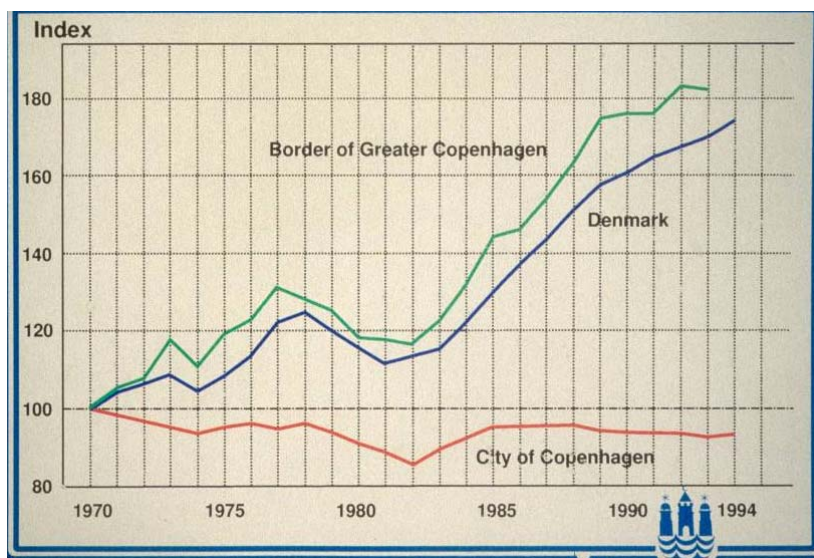


Detaljeret af Regionplanens transportkorridorer er vist med sort.

Med brun farve er vist regionens kommuner, byzonens udstrækning, samt nye byzoneudlæg j.v. Regionplanens 1. etape 1977-1992.

Figur 6.

6. 1970'erne og 1980'erne: Udviklingen vendte



Figur 7. Biltrafikkens udvikling i perioden 1970 til 1994. 1970'erne og begyndelsen af 1980'erne er præget af energikriserne, hvor trafikken faldt i perioder. Trafikken i Københavns centrum stagnerede dels pga. udflytning dels pga. københavnerne "nej" til motorgader.

Kilde: Stadsingeniørens Direktorat.

Men endnu engang overhalede udviklingen planlægningen i Københavnsregionen, denne gang "indenom". I begyndelsen af 1970'erne ophørte vækstperioden. Der indtraf de såkaldte energikriser foranlediget af Mellemostens stigende priser på olie og perioder med direkte svigtende leverancer. Reaktionen i Danmark var voldsomme med indførelsen af bilfri søndage og en generel hastighedsgrænse på alle veje i hele landet på 80 km/h for at begrænse benzinforsøget. Der var i virkeligheden tale om en generel opbremsning i økonomien og med tiden en justering til et lavere forbrugsniveau. I flere og lange perioder faldt trafikken ligefremt. Se figur 7.

I København åbner i begyndelse af 1970'erne, som led i loven om Hareskovmotorvejen, den eneste motorgade, vi har set indtil nu, Bispeengsbuen på knap 1 km. Et misfoster af et vejanlæg, der som en rutsjetur fører over Fasanvej og under Ringbanen. En af forklaringerne på det vejmæssigt ringe anlæg er, at byen havde travlt. I 1971 vedtog man kommunalreformen og med den ophævedes vejfonden. Det kunne helt berettiget frygtes, at staten ikke mere ville betale vejanlæg af den karakter – det drejede sig med andre ord om at komme i gang, og da jorden i området er spækket med ledninger til Telefonhuset, var man tilbageholdende med at bruge tid på at flytte ledninger og nedgrave vejen. Reaktionen udeblev ikke. Borgerne var rystede over anlæggets dominans og også over, at man tilsyneladende ikke havde bedre styr på byplanlægningen – lige op til vejen ligger de 4 store gule beboelsesejendomme i Lundtoftegade. Det blev til et nærmest folkeligt opgør og relativt let for trafikministrene i de kommende år at opgive bl.a. Lyngbyvejens indføring i byen fra Hans Knudsens Plads inkl. Søringen. I mange år herefter havde den nu 10-sporede Lyngbyvej (når man regner lokalkørebanelne med) ikke mere trafik, end da vejen var 4-sporet.

Af de stolte planer i København ses i dag kun de 2 tomme tunneller ved Bispeengsbuen, hvor Jyllingemotorvejen skulle være udflettet, og den daglige kø ved Hans Knudsens Plads.

Resultatet var klart og tydeligt en kraftig tilbageholdenhed med anlæg af nye veje. Bilprognoserne talte om stagnation og statens investeringer gik massivt ned i hele landet.

Mens idéen om transportkorridorerne var et oplagt planmæssigt initiativ i en periode med al den vækst, der havde præget udviklingen i efterkrigstidens Danmark, gled transportkorridorerne nu i baggrunden, men dog opretholdt i planerne de kommende år lige til i dag.

7. B5 – Ringmotorvej M5

Folketinget vedtog i 1967 en projekteringslov for ”en hovedlandevej fra Helsingørmotorvejen i nærheden af Brønsholm vest om Farum, Tåstrup og Kildebrønne til forbindelse med vest- og sydmotorvejen”. Om denne motorvejslinie, kaldet B5, senere M5, hedder det i bemærkningerne til lovforslaget:

”Ringvej B5 skal bl.a. tjene til forbindelse mellem de nye bymæssige bebyggelser i området mellem Hørsholm og Helsingør, de vestlige og nordvestlige byudviklingsområder i Københavnsegnen og bebyggelsen i Køge Bugt-området, herunder de nye centre i i nærheden af Hundige og i Høje Tåstrup, samt betjene fjerntrafik fra Sverige til disse områder og videre ud over Sjælland.

Endvidere skaber Ringvejen motorvejsforbindelse fra både Helsingør og Hillerød til Roskilde. En sådan ydre ringforbindelse vil tjene til aflastning af de inden for denne ring liggende strækninger af de store radialveje samt af de indre ringvejsforbindelser, bl.a. motorringvejen vest om København.”

Ringvej M5 i transportkorridoren er således en idé, der var født inden Regionplan 1973 blev til, og er helt naturligt en forudsætning for Regionplanen. Den indgik i den i 1978 vedtagne forslag til Regionplanens 1. etape: 1977-1992”, der blev godkendt af Miljøministeriet i 1979 (dog med et par forbehold vedrørende de statslige trafik anlæg, bl.a. Frederikssundsmotorvejen). Litt. 6. Det hedder her ligefremt: *”M5 har afgørende betydning for realiseringen af den regionale struktur, som er sigtet med Regionplan 1973”.*

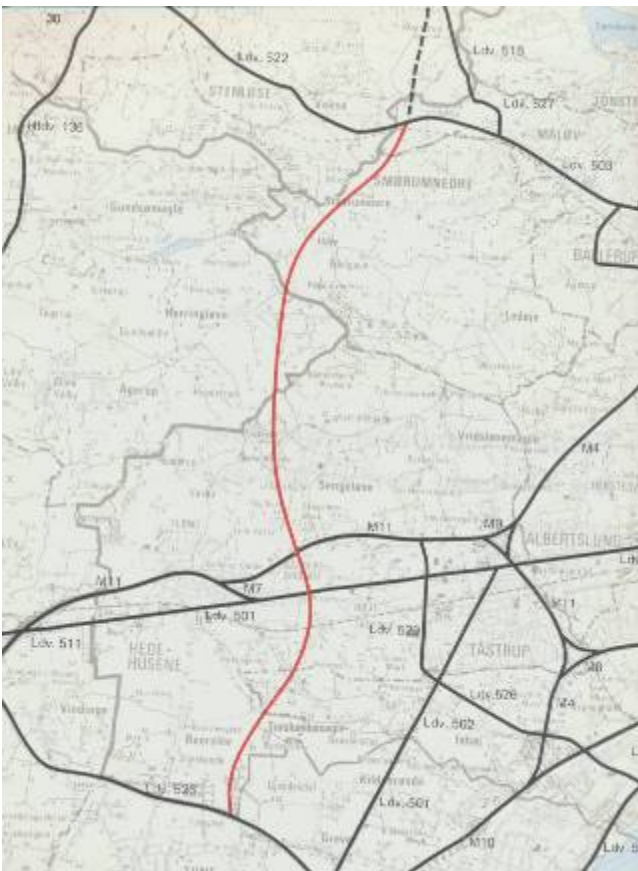
Vejdirektoratet var med Kommunalreformen fra 1972 blevet vejbestyrelse for et betydeligt Hovedlandevejsnet på 4.650 km. Et af de første planlægningsinitiativer var i fællesskab med amterne og de store nye bykommuner at få kortlagt de mange vejprojekter, som især amterne havde forberedt til udførelse – veje som nu var under Vejdirektoratets bestyrelse. Det blev til ”Skitse til Vejplan for perioden 1975-90”, litt. 7. Planen er helt loyal overfor M5: Fra Brønsholm til Hillerødmotorvejen foreslås anlæg af en 4-sporet motorvej, fra Hillerødmotorvejen til Roskilde-Grevevej 6 spor, og herfra til udfletningsanlægget vest for Køge igen 4 spor. Dog er den sidste strækning fra Holbækmotorvejen til Køge placeret sidst i perioden (1985-90).

Men da ”Skitse til vejplan” blev præsenteret, fik den ikke nogen blid medfart. Trafikministeren lagde direkte fra Folketingets talerstol afstand til planen. Bl.a. var den trafikale udvikling, målt som væksten i bilparken, nu ikke nær så stor som forventet i planen, og de midler, der i de kommende år

kunne regnes med til vejanlæg, langt mere beskedne end forudsat. Ministeren ville nu, i lyset af energikriserne samt den stigende kritik af biltrafikkens belastning af miljøet, hellere satse på den kollektive trafik.

I 1979 vurderede Hovedstadsrådets Planlægningsafdeling og Vejdirektoratet det trafikale grundlag for M5. Litt. 8. Med Hovedstadsrådets Transportmodel er det beregnet, hvilken trafik M5 vil få dels i 1974 (referenceår – et år med adgang til gode plandata) dels i år 1992. Da Høje Tåstrup er det af de 4 knudepunkter, som Hovedstadsrådet prioriterer højest, blev der også som et alternativ undersøgt trafikken på et vejnet, hvor kun en strækning af M5 fra Roskilde-Grevevej til Frederikssundsmotorvejen er anlagt, og af Frederikssundsmotorvejen kun strækningen fra Ring 4 til Ring 5. Det svarer til det vejnet, der er forudsat i Regionplanens 1. etape 1977-1992. Se figur 8, der dog ikke viser strækningen af Frederikssundsmotorvejen.

Notatet viser de trafikmængder, der kan forventes. Vejdirektoratet fulgte arbejdet op med en længere redegørelse til Ministeriet for Offentlige Arbejder (Trafikministeriet) om konsekvenserne af anlæg af Ringmotorvej M5 fra Roskilde-Grevevej til Frederikssundsvej – et anlæg man anbefalede anlagt som en 4-sporet motorvej. Der kunne i 1992 forventes en årsdøgntrafik på 18-20.000 biler. M5 fra Roskilde-Grevevej til Frederikssundsvej kom herefter med i Vejdirektoratets prioritering af kommende hovedlandeveysanlæg i 1981 som en 4-sporet motorvej. Litt. 9. Projektet opnår imidlertid en meget lav projektrente og placeres som nr. 48 af de i alt medtagne 48 projekter og kom ikke med blandt de projekter, der blev udført.



Figur 8. M5 fra Roskilde-Grevevej til Frederikssundsvej i alt 18,2 km, som var med i Vejdirektoratets ”Prioritering 1981”, men som fik en meget lav rang.

I Ministeriet for Offentlige Arbejder er der ikke megen interesse for investeringer i Hovedstadsområdet. Der var generelt i disse år uenighed mellem ministerierne – udover Ministeriet for Offentlige Arbejder også Miljøministeriet - og de lokale regionplanmyndigheder (amterne) og især Hovedstadsrådet, der længst muligt holdt fast ved de storslåede vækstvisioner. Ministeriet for Offentlige Arbejder og Miljøministeriet stillede gang på gang betingelser om, at den forudsatte vækst måtte reduceres.

I 1982 udsendte Vejdirektoratet en ny vejplan ”Perspektivplan for hovedlandevejene”. Litt.10. Heri er Ringvej M5 omtalt, men nu som et vejanlæg, der er udskudt til efter 1992.

En kort strækning af Ring 5 er siden bygget mellem Holbækmotorvejen og Sydvej vest for Høje Tåstrup som en lokal vestlig omfartsvej.

Alt i alt blev såvel M5 som ”knudepunkterne” – undtagen Høje Tåstrup – udskudt til en uvis fremtid. Projekteringsloven til B5 blev ophævet ved lov i 1998. Arealreservationerne til transportkorridoren blev dog foretaget og er som nævnt stadig gyldige.

8. Hovedstadsrådets regionplan 1989 - uden Ørestad, omdannelse af Københavns Havn mv.

Et regionplantillæg 1985 afløste Regionplan 1973, men i slutningen af 1970’erne og begyndelsen af 1980’erne kom det til at stå klart, at forudsætningerne for regionplanlægningen i Københavnsregionen havde ændret sig helt afgørende.

Litt. 2 fremhæver: Fødselstallene var faldende. Regionens indre struktur var ved at ændre sig – udflytningen var stilnet af. Erhvervslivet skiftede både karakter og lokalisering – beskæftigelsen i industrien blev næsten halveret i forhold til 1970, for at nævne nogle af de vigtigste træk.

De mange nedskæringer og udskydninger til en uvis fremtid af Regionplan 1973 og erkendelsen af, at der nu var sket de store ændringer i forudsætningerne, fik i anden halvdel af 1980’erne Hovedstadsrådet til at tage hele regionplanlægningen op til en gennemgribende revision. Hovedstadsrådet, som formeldt var vedtaget som et midlertidigt råd (oprindeligt med revision 1976/77) blev i 1983 gjort permanent. Men kort tid efter meddelte regeringen, at Hovedstadsrådet ville blive nedlagt i 1989, hvilket gav anledning til at gøre en ny regionplan færdig i 1989, litt. 11.

Regionplan 1989 er en plan, hvor der er skruet væsentlig ned for forventningerne. Hovedcenteret (Københavns City) skal fungere som det eneste overordnede center, og den faldende befolkning kan nu rummes inden for de allerede udlagte arealer i Fingerbyen. Der blev dog regnet med en beskeden boligtilvækst på Vestamager. De store oliekriser og den begyndende opmærksomhed om privatbilismens følger for miljøet gjorde balancen mellem individuel og kollektiv trafik til et hovedtema i den fysiske planlægning. Det var et væsentligt led i planen at få anlagt en tunnelbane mellem Frederiksberg og Amagerbro med senere forlængelse til Lufthavnen – et anlæg, der også blev optaget i den i samarbejde med de kollektive trafikselskaber (bl.a. DSB) udsendte ”Kollektiv Trafikplan 1989”, litt. 12. Der blev lagt vægt på, at der i fingrene skulle være bolig-arbejdssteds balance og stationsnærhedsprincippet bliver lanceret. Trafikken mellem fingrene skal sikres med gode, hurtige kollektiv trafiklinier.

Der var nu langt mindre fokus på vejtrafikken, og Ringmotorvejen M5 er nu reduceret til en 2-sporet forbindelse og kun mellem Høje Tåstrup og Farum-Lyngvejen.

Men samtidigt med, at Regionplan 1989 blev udarbejdet foregik en lang række planlægningsarbejder, der fik nok så stor betydning for regionen: Planlægningen af Ørestaden med etablering af et helt andet baneanlæg end forudsat i ”Kollektiv Trafikplan 1989” og i ”Regionplan 1989”, omdannelsen af Københavns Havn og den nu accepterede intensive bebyggelse på Amager - ting der slet ikke var med i Regionplan 1989.

Fra 1993 begyndte Københavnsegnens folketal igen at vokse. Samtidig kom store dele af den vestlige verden ind i en langvarig økonomisk højkonjunktur.

Tiden løb igen fra en regionplan.

9. Regionplanlægningen 1993 – 2005

Hovedstadsrådet blev som nævnt nedlagt i 1990. Regionplankompetencen blev overført til Københavns og Frederiksberg Kommuner og de 3 hovedstadsamter. Den helt nødvendige koordinering af regionsplanarbejdet som helhed i Københavnsområdet måtte Miljøministeriet som godkendelsesmyndighed nu sørge for. I 1993 og i 1997 fremstillede de fem regionplanmyndigheder reviderede regionplaner, der ikke afveg meget fra Regionplan 1989 bortset fra Københavns Kommunes planer for Vestamager og havnen. Fingerplanen går igen i hovedstrukturen og transportkorridorerne er sikrede. Den kollektive trafik blev foreslået styrket ved planer om en letbane Lyngby – Glostrup-Ishøj og en ny bane mellem København og Ringsted.

Det var imidlertid helt utilfredsstillende at have fem regionplanmyndigheder for en sammenhængende region. I øvrigt var regionen ved at vokse ud over afgrænsningen – pendlingen steg fra det øvrige Sjælland, og med Øresundsbroen var der også tale om dannelsen af en ”Øresundsregion”. Efter (endnu) et fejlslagent forsøg på at lave en holdbar hovedstadsordning genoprettede regeringen i 2000 det indirekte valgte Hovedstadsråd, nu under navnet Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), som fik overdraget regionplanlægningen. HUR lavede på baggrund af oplæg fra de fem tidligere regionplanmyndigheder en Regionplan 2001. Den videreførte stort set Regionplan 1989, naturligvis med Vestamager og havnen indføjjet.

I 2003 udsendte HUR ”Trafikplan 2003”, litt. 13. Den tager udgangspunkt i regeringens investeringsplan og forsøger at fastholde de projekter heri, som man finder nødvendige at få realiseret i Hovedstadsområdet: En City Ringmetro, Lyngby-Glostrup ringbane, trafikale adgangsforbindelser til den fortsatte udvikling i Københavns Havn samt en række mindre motorvejsudbygninger, baneudbygninger og resterende dele af et regionalt cykelstinet. Ring 5 nævnes som et anlæg, der bør komme ”på sigt”, som det hedder.

I den følgende Regionplan 2005, litt.14, helt udarbejdet af HUR, blev Regionplan 1989 også fulgt. Det bærende princip er fortsat Fingerplanen. Men der blev tilføjet en ny 4. grøn ring rundt om byen. Transportkorridorerne fastholdes, og på trafiksiden er der ikke meget nyt. Stationsnærhedsprincippet holdes der også fast i, og der argumenteres for letbanen ad Ring 3. Se figur 9. Knudepunkterne i Hammersholt, Måløv og vest for Køge er gledet helt i baggrunden.



Figur 9. Regionplan 2005. Hovedstadsregionens infrastruktur.

10. Fingerplan 2007

Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning

Da Regionplan 2005 blev vedtaget, var HUR allerede dødsdømt. I 2007 gennemførtes en kommunalreform, hvor HUR og amterne såvel som regionplanerne blev afskaffet. Der var i regeringspartierne megen uenighed om, der overhovedet skulle være en planlægning på overkommunalt niveau. Lovændringen endte med, at staten i fremtiden for landet som helhed skal udsende oversigter over statslige interesser i kommuneplanlægningen. Men for Københavnsområdet gøres en undtagelse. Det er åbenbart, at hvad der her sker i én kommune, har konsekvenser for de øvrige, og det bestemmes, at staten fremtidigt vil udsende landsplandirektiver om de vigtigste elementer i hovedstrukturen og altså på den måde videreføre de overordnede dele af regionplanlægningen. Disse bestemmelser omfatter et område, der svarer til den hidtidige Hovedstadsregion (Københavns og Frederiksberg Kommuner og de 3 hovedstadsamter) plus Stevn Kommune.

Det nye system er i Københavnsregionen startet med, at Miljøministeriet efter en høringsrunde har udsendt et landsplandirektiv for de vigtigste elementer i hovedstrukturen, udarbejdet af den ny By- og Landskabsstyrelse efter en offentlig høring, litt. 15. Det har fået titlen "Fingerplan 2007". De nye udfordringer nævnes i ministerens indledning: Globaliseringen, den internationale storbykonkurrence, Øresundsintegrationen og væksten i befolkning, arbejdspladser og trafik.

Fingerplanen 2007 består af to dele: Politisk redegørelse og Regler med bemærkninger (det juridisk bindende direktiv). Den politiske redegørelse slutter med at nævne, at der er et særligt aktuelt behov for en dialog med kommunerne om

Den langsigtede byudvikling og trafikale betjening i Nordsjælland (ny station mellem Hillerød og Allerød),

Den langsigtede byudvikling og trafikale betjening mod syd,

Fornyelse og omdannelse af ældre erhvervsområder langs Ring III

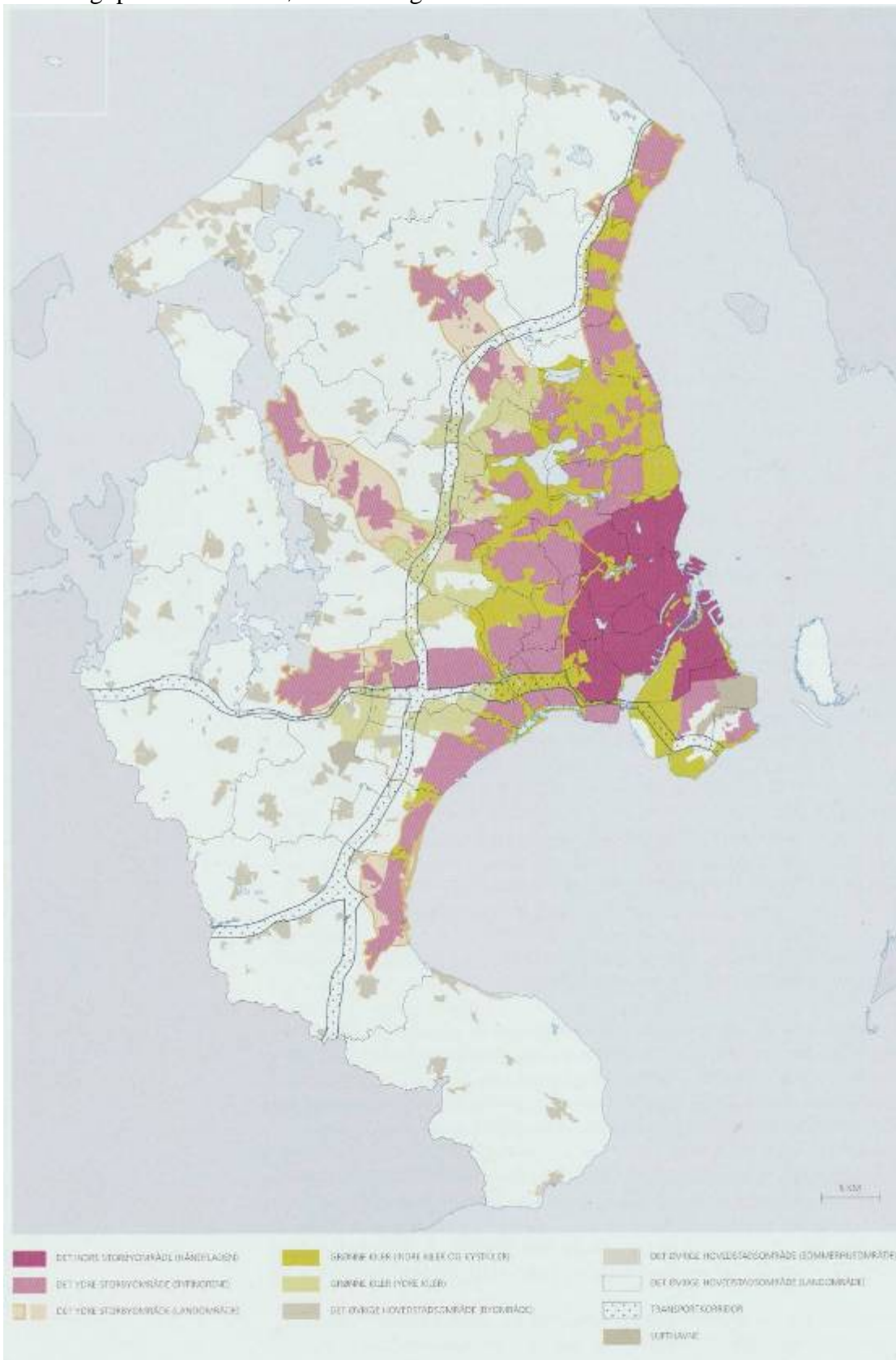
De langsigtede byudviklingspotentialer og trafikale betjening ved eventuelle forlængelser af Roskildefingeren mod Holbæk og/eller Ringsted

De langsigtede byudviklingsmuligheder langs Øresund i Københavns Kommune og den trafikale betjening heraf.

Reglerne i Fingerplan 2007 er det bindende juridiske direktiv. Heri lægges transportkorridoren fast. Det nævnes, at den kommunale planlægning skal medtage arealreservationer til en række nævnte mulige fremtidige, trafik- og forsyningsanlæg. Transportkorridorerne og anlæggenes forløb er tegnet ind på kortbilag kommune for kommune.

Hovedstrukturen er vist på figur 10. Selve indholdet i planen er, forenklet sagt, at der er plads til den byudvikling, der er behov for inden for fingrene – evt. dog ved at fingrene forlænges. Ved at

fastholde, men altså evt. at forlænge fingeren, sikrer man sig stadig det grønne element, som et væsentligt punkt for hele Københavnsegnen.



Figur 10. Fingerplan 2007. De fire geografiske delområder og transportkorridorerne.

Stort set samtidig med ”Fingerplan 2007” kom betænkningen fra den af regeringen nedsatte Infrastrukturkommission, litt. 16. Heri fremhæves behov for løsninger på hovedstadsområdets trængselsproblemer baseret på udbygning af ringforbindelserne. Det hedder bl.a. ”En højklasset vej i Ring 5-korridoren fra Køge til Helsingør vil på meget lang sigt kunne lede trafikken rundt om hovedstaden og aflaste både indfaldskorridorerne og håndfladen. Samtidig vil en sådan forbindelse kunne bidrage til at forbedre tilgængeligheden mellembyksamfundene i de ydre dele af ”byfingrene” og understøtte den planlagte byudvikling i bl.a. Frederikssundsfingeren.”

I Regeringens ”Bæredygtig transport – bedre infrastruktur” senere samme år følges Infrastrukturkommissionens anbefaling op om ringforbindelser: ”Et vigtigt element i den fremadrettede strategi kan herudover være en udbygning af vejkapaciteten i Ring 4-korridoren. Den har et stort potentiale for at aflaste de indre byområder og de indre ringe, herunder Motorring 3. I et noget længere perspektiv kan det endvidere være nødvendigt at overveje at udvikle vejforbindelserne i Ring 5-korridoren og analysere perspektiverne i en østlig ringforbindelse f.eks. i form af en havnetunnel”.

Fingerplanen har vist sig stadigvæk at være et levedygtigt grundlag for udviklingen – det har transportkorridorerne også – men det bemærkes dog, at flere overordnede vejanlæg, bl.a. dele af M5 i Nordsjælland, ikke i Fingerplan 2007’s udlæg følger transportkorridoren.

11. Har transportkorridorerne været brugt?

Det kan være lidt svært at afgrænse den konkrete betydning, som transportkorridorerne har haft, i betydningen ”hvad er der sparet” eller ”hvad var der sket, hvis transportkorridorerne ikke havde været der”. Dels kan kommuneplanerne nemlig allerede have indeholdt de fornødne arealudlæg og dermed have sikret anlæggene tilstrækkeligt, dels, og navnlig, har vejplanlægningen jo også spillet en afgørende rolle. Det sidste er meget væsentligt, når man diskuterer transportkorridorerne betydning. Lov om offentlige veje – og tilsvarende gælder også lovgivning om infrastruktur for kollektiv trafik – indeholder mange muligheder for arealsikring af fremtidige anlæg. F.eks. at veje optaget på vejplanen eller vedtaget ved projekteringslove eller anlægslove af Folketinget kan sikres ved byggeliniepålæg. Der skal dog også tilføjes den væsentlige bemærkning, at den lovgivning kun giver bemyndigelse til arealreservationer, når der er tale om et konkret anlæg, der skal beskrives rimeligt detaljeret. Byggelinier skal i øvrigt tinglyses, og der åbnes hermed mulighed for erstatningskrav fra lodsejerne.

Men følgende anlægsarbejder bør dog fremhæves i forbindelse med transportkorridorerne (se figur 11):

Det er i afsnit 6 beskrevet, hvordan en kort strækning af Ring 5 er bygget mellem Holbækmotorvejen og Sydvej vest for Høje Tåstrup som en lokal vestlig omfartsvej.

Den faste forbindelse til Sverige, der blev åbnet år 2000, udnyttede den nordlige af de to udlagte transportkorridorer over Amager. Her kunne man godt have frygtet, at byudviklingen ville have



Infrastrukturanlæg etableret indenfor arealreservationen til transportkorridoren

- Bane (incl. anlægslov)
- Motorvej / Motortrafikvej
- Naturgashovedtransmissionsledning

Figur 11.



Figur 12. Motorvejen og jernbanen over Amager set fra Ørestaden – et anlæg, der udnyttede den nordlige af transportkorridorerne over øen. Øverst set mod øst, nederst set mod vest. Moderne trafik anlæg fylder meget, og en korridorbredde på 1 km er næppe for meget, og i alle tilfælde ikke, hvis man vil undgå bebyggelse lige ud i anlægget. I Tårnby endte det med, at man måtte føre trafikken i tunnel på en vis strækning bl.a. af hensyn til Vinkelhusene.

gjort det langt vanskeligere at føre vej og bane igennem specielt Tårnby, end tilfældet ville. Det er dog sådan, at motorvejen til Sverige var byggeliniesikret, da transportkorridorerne blev fastlagt jf. Planlægningsrapport 15, litt. 5.

Den nu vedtagne baneforbindelse København-Ringsted udnytter transportkorridorerne dels i København dels vest for Køge.

Men især overordnede energiforsyningsanlæg ser ud til at have udnyttet transportkorridorerne. Således skriver Energinet.dk – Gasdivisionen i litt. 16:

”De gasledninger der er blevet etableret i perioden 1980 og frem til 1988 er i overvejende grad blevet etableret i transportkorridoren, da det specielt i området gennem Høje Taastrup, Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Hvidovre Kommuner har været den eneste mulighed for at få ledningen indpasset efter eks. og planlagt fremtidig bebyggelse.

Korridoren har også været taget i anvendelse i Tårnby og Dragør Kommuner”.

I forbindelse med anlægget af jernbanen fra København til Ringsted, der flere steder udnytter transportkorridoren, er der konflikter med gasledningerne. Der er indtil videre konstateret 5 steder, hvor eksisterende gasledninger skal omlægges. Det kan være en ulempe ved at have en transportkorridor, at anlæggene, når de samles i korridoren, lettere kolliderer.

I Fingerplan 2007 er der på det meget omfattende kortbilag vist reservationer til transportkorridorerne og på separate kort indtegnet både de overordnede kollektive trafik anlæg, vejanlæg og energiforsyningsanlæg, som kommuneplanerne skal respektere. Det springer lidt i øjnene, at mange af de fremtidige anlæg ikke følger transportkorridorerne. Det gælder bl.a. som nævnt før dele af Ring 5. For energiforsyningsanlæggene er der dog tale om, at de nye anlæg stort set følger transportkorridorerne.

12. Afsluttende bemærkninger: Fra plan til handling

Når man studerer den udvikling i regionplanarbejdet, vi har været igennem, kan man let hæfte sig ved, at der kan være langt fra plan til handling. Men man skal gøre sig klart, at regionplaner, som dem vi har set, ikke er handlingsplaner – regionplanmyndigheden har (bortset fra det sammenfald, at Hovedstadsrådet og HUR også havde ansvaret for bustrafikken i området) ikke anlægsressourcer – regionplanmyndigheden opkræver ikke skat og kan ”kun” fremme sine idéer gennem bestemmelser om arealernes udnyttelse. Regionplanmyndigheden kan med andre ord bestemme, hvad og hvor der må bygges, men ikke at der skal bygges.

Det har været afgørende for hovedstadsområdet, at der er mange interessenter i systemet. Foruden kommunerne og amterne og private virksomheder (mange af disse med store ressourcer og magt), også en lang række statsinstitutioner, som Boligministeriet og senere Miljøministeriet ikke har haft let ved at koordinere. For det første er mange statsinstitutioner store grundejere og ønsker selv at udnytte arealerne uden for megen indblanding, for det andet ønsker institutionerne, hvis arealerne skal overgå til andre formål, selv at ”score kassen”. For Vejdirektoratet og DSB er der det særlige,

at deres virksomhed er styret af anden lovgivning, som af historiske grunde er meget stærk – de behøver ikke regionplaner for at handle - samtidig med, at deres virksomhed kan få stor betydning for regionen.

Med hensyn til organisering af Hovedstadsregionen er det også værd at notere, at der flere gange, men uden succes, har været gjort forsøg på at danne én stærk administrativ fælles organisation for området. Men det er strandet af landspolitiske hensyn. En sådan enhed ville omfatte en alt for stor del af landets samlede ressourcer og vil skævvride balancen imellem regionerne.

Fingerplanen er, som det har fremgået af fremstillingen, et enestående eksempel på en holdbar plan. Den har overlevet 60 år og er stadig aktuel. Planen er dog, som det er vist, adskillige gange blevet overhalet af udviklingen – både ”udenom” og ”indenom” – og man kan spørge, om planen så overhovedet har haft en betydning eller virkning. Svaret er et klart ”ja”. Uden Fingerplanen var der ganske givet blevet bygget i områderne mellem fingrene – vi havde ikke haft den grønne by, vi har nu. Og med Fingerplanens klare markeringer af byfingrene fra Københavns centrum til Købstadsringen har det været muligt at opbygge et kollektivt trafiksystem, som er mere effektivt, end hvis byen havde fået lov til at sprede sig mere ustruktureret.

Og uden transportkorridorerne havde der ganske givet været byggeri, som skulle vise sig u hensigtsmæssigt ved kommende infrastrukturanlæg.

Men med hensyn til idéen om transportkorridorer er det dog tankevækkende, at korridorerne har overlevet næsten 40 år uden i øvrigt at være brugt særligt intensivt (figur 11 viser det). Den seneste Fingerplan 2007 fastholder korridorerne, men flere af de nye (især vej-) projekter, der er nævnt som mulige i fremtiden, ligger ikke inden for korridoren, ej heller strækninger af Ring 5. Men igen må man vel sige, at transportkorridoren er et tilbud til vej-, bane- og andre transportvirksomheder. Her er de sikre på at kunne komme igennem uden så stort besvær, hvis de vil. De seneste overvejelser om nye baneanlæg, højhastighedstog mellem Sverige og Tyskland mv. viser korridorens berettigelse. Desuden ser det ud til, at ledningsejere (gas, el) har god brug for korridorerne.

Når man i øvrigt skal vurdere idéen om transportkorridorer, bør det også spille ind, om de muligheder, der ligger i f.eks. Lov om offentlige veje for arealreservationer, er et tilstrækkeligt middel til at sikre en rimelig effektiv planlægning i en region som hovedstadsområdet. Som nævnt tidligere er reservationer efter denne lovgivning ikke så ”åben”, som når planlovgivningen benyttes til en transportkorridor. Det forekommer meget rimeligt, at en region med det pres, der er på arealerne og med den styring, der er spredt ud på mange, mange interessenter, har mulighed for en overordnet og mere vidtskuende reservation af arealer til store infrastrukturanlæg.

Det er vel et naturligt krav, at korridorerne justeres fra tid til anden i overensstemmelse med kommunernes udvikling og interesser og i overensstemmelse med den udvikling af transportmidlerne, der finder sted - transportkorridorerne i hovedstadsområdet har ikke været justeret siden de blev lagt fast. Det vil dog næppe være klogt at indskrænke korridorerne til bæltter, der (generelt) er smallere end 1 km. Dels fylder moderne infrastrukturanlæg meget – især højklassede vejanlæg, se figur 12 – dels må man forudse, at der stilles højere og højere krav til ”miljøzoner” langs anlæggene. Vejhistorien har flere eksempler på vejprojekter i arealreservationer, der, når de skulle udnyttes, blev udsat for megen kritik fordi den bebyggelse, der i mellemtiden var givet tilladelse til, kom tæt på den kommende vej. I Tårnby måtte anlæggene føres i tunnel forbi Vinkelhusene.

En helt afgørende ting i al regionplanlægning – og det har i høj grad også vist sig i Københavnsregionen – er, at det er svært at forudsige fremtiden. Her indgår bl.a. befolkningsprognoser, erhvervsudvikling, bosætningsinteresser og ikke mindst den økonomiske udvikling. Gang på gang sker der overraskelser, og udviklingen kører i en retning, der ikke var let at forudse eller prognosticere. Det ses så sent som i de sidste 5 år, hvor den økonomiske krise ret pludseligt ændrede aktivitetsmønsteret.

Alt i alt betyder det, at det er uvirkeligt med en regionplan, der detaljeret fastlægger andet end meget overordnede rammer – samtidig med, at det sikres, at der den dag, der er behov for plads til det ene eller andet, også er den fornødne plads. Det er i det lys, transportkorridorerne betydning og Fingerplanens succes skal ses og forstås.

13. Litteratur

1. Egnsplankontoret: ”Skitseforslag til Egnspan for Storkøbenhavn”. Udarbejdet 1947.
2. Sven Illeris: ”Regionplanlægning og regionalpolitik i Danmark og Europa”. Bogværket 2010.
3. Olaf Lind: ”Arkitekten Steen Eiler Rasmussen”. Gyldendal 2008.
4. Egnspanrådets Planlægningsafdeling, København: Regionplanlægning 1970-1985. I alt 4 bind: 1.Forudsætninger, 2.Regionplanforslag, 3.Strukturplan, 4.Hovedstruktur og byvækst. 1971 til 1974.
5. Hovedstadsrådet: ”Detaljeret af regionplanens transportkorridorer”. Planlægningsrapport nr. 15. 1979.
6. ”Hovedstadsrådet. Regionplanens 1. etape 1977-1992”. Hovedstadsrådet 1978.
7. Vejplanudvalgene/Vejdirektoratet: ”Skitse til vejplan for perioden 1975-1990”. Vejdirektoratet 1974.
8. Hovedstadsrådets Planlægningsafdeling, Ministeriet for Offentlige Arbejder og Vejdirektoratet: Notat vedrørende ”Det trafikale grundlag for Ringmotorvej M5. November 1979.
9. Vejdirektoratet: ”Prioritering 1981”. 1981.
10. Vejdirektoratet: ”Perspektivplan for hovedlandevejene”. 1982.
11. Hovedstadsrådet: ”Regionplan for hovedstadsregionen 1989 -2001”. I alt 5 bind med 4 redegørelser,
 1. Lokaliseringsstrategier, 2. Trafikbetjening og trafik anlæg, 3. Det åbne lands planlægning, 4. Energiforsyning, Miljøbeskyttelse m.m.
12. Hovedstadsrådet: ”Kollektiv trafikplan 1989. Forslag til udgangspunkt for det fremtidige samarbejde mellem HT, DSB og Privatbanerne”. 1989.
13. Hovedstadens Udviklingsråd: ”Trafikplan 2003”. 2003.
14. Hovedstadens Udviklingsråd: ”Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen. Visioner og hovedstruktur, Retningslinier og redegørelse”.
15. Miljøministeriet: ”Fingerplan 2007. Landsplandirektiv for hovedstadens planlægning” 2007.
16. Infrastrukturkommissionen: ”Betænkning om Danmarks Transportinfrastruktur 2030”. Januar 2008.
17. Regeringen: ”Bæredygtig transport – bedre infrastruktur”. December 2008.
18. Energinet.dk – Gasdivisionen: ”Notat til Udvalget om transportkorridorer i hovedstadsområdet”. September 2010.