

Referat af debat.

Susanne Krawack fra Tetraplan starter diskussionen med følgende to spørgsmål:

1. Hvordan skal anlæggelsen og finansieringen af en letbane langs motorring 3 organiseres?
2. Hvordan bliver den fremtidige sammenkobling mellem den fysiske planlægning og den trafikale planlægning i det regionale niveau? Vil der ikke ske en frakobling administrativt, og hvilken rolle kommer Miljøministeriet til at spille?

Jesper Kaae fra Transport- og Energiministeriet svarer til spørgsmål 2:

Der vil ske et samarbejde mellem Transport- og Energiministeriet og Miljøministeriet omkring landsplanredegørelserne og landsplandirektiverne. Men den direkte sammenkobling fra den fysiske planlægning fra fx erhvervsstrukturen til de statslige trafikplaner bliver meget svag.

Diskussionen tager en drejning hen imod formålet med TUHR - projektet.

Jesper Kaae fra Transport- og Energiministeriet udtaler: Der skal skabes et seriøst, fagligt grundlag for politikkerne indenfor trafikplanlægning bl.a. gennem THUR-projektet.

RUC (FLEX) mener, at alle projekter vil få deres historie, ligesom de nordjyske motorveje og Øresundsbroen.

Peter Knudsen fra Transport- og Energiministeriet svarer til spørgsmål 1:

THUR-projektet vil generere statslige planer for den offentlige servicetrafik. Her vil kunne skabes en sammenhæng i planlægningen i større projekter som motorring 3. Men finansieringen vil være et regionalt anlæggende.

En person fra Københavns Kommune:

Kommunalreformen har vist sig at have svært ved at komme til København. Men han mener, at med Miljø- og Transport/Energiministeriet er der kommet to seriøse medspillere på trafikområdet, som både har magt og agt til nye tiltag.

En studerende fra RUC spørger:

Om det ikke er kortsigtet at lave 4-årige trafikplaner? Er miljøministeren med i trafikplanerne for på den måde at inddrage den fysiske planlægning?

Jens Andersen fra Trafikstyrelsen

Det skaber muligheder med en trafikplan for hvert 4. år. Bl.a. inden for integrationen af den offentlige servicetrafik. Planer hver 4. år giver en løbende planlægning, men som sagtens kan indeholde fx 12 års målsætninger.

Søren Elle fra Københavns Kommune:

Bidrager THUR-projektet med noget nyt, som ikke svarer til, hvad HUR tidligere har

gjort? Hvor er det nye. Sidst trængte den ikke ind, da HUR pegede på behovet for at styre efterspørgslen frem for at blive ved med at udbygge infrastrukturen.

Transport- og Energiministeriet svarer:

Projektet ser Sjælland som et samlet område. Temaer og muligheder kan tages op i projektet, som fx havnetunnelen. Tiden er nu mere moden til trængselsdebatten.

Andreas Røhl, Trafikstyrelsen:

Masser af organisationer og virksomheder lever af udbuddet, væksten i trafikken og de trafikale anlæg. THUR-projektet har den klare fordel, at det ikke skal leve af trafikvækstens problemer og kan fremstå som en (mere) uvildig instans.

Flex RUC

Hvis vi underminerer den fysiske og trafikale planlægning, overtager udbudsstyrede og markedsorienterede metoder planlægningen. Det er vigtigt at huske, at Trafikministeren skal sidde med ved bordenden for at, der kan komme en fornuftig afvejning af de projekter THUR-projektet peger på og de trafikale behov, som findes.

Hans Ege afrunder og slutter debatten:

Der er brug for årlige trængselsrapporter. Strukturen vil skabe mere centralisering og dermed en bedre koordinering, men hvad er borgernes muligheder?