

Politikerne forsøger reelt ikke at reducere trængsel og trafikstøj

I hovedstadsområdet er fordelingen af arbejdspladser, uddannelses- og kulturtilbud så skæv, at det er **nødvendigt at pendle** fra bolig til arbejde, uddannelse, daginstitution og fritidsaktiviteter. Når samtidigt 80% af mobiliteten foregår i bil, bliver resultatet den kraftige trafik frem og tilbage på fingerplanens motorveje.

Problemet, med de store afstande mellem hvor folk bor og arbejder, 'løser' politikerne og virksomhederne ved at kræve stadigt større veje. Men den overdrevne mobilitet skaber til gengæld problemer for byen og borgerne i form af forurening, trængsel og **trafikstøj**. Og mobiliteten modarbejder 'grøn omstilling', 'klimapolitik' etc.

I stedet burde politikerne **regulere virksomhedernes lokalisering** og skabe sammenhæng og helhed i byen, således behovet for mobilitet kan reduceres. Men i praksis tager politikerne kun hensyn til fremkommeligheden og blæser på borgernes sundhed og velfærd. **Tænk på dét, næste gang du skal stemme!**

Der er **tre forhold** som udgør en hæmsko for reduktionen af hovedstadsområdets trafiktrængsel og trafikstøj: De økonomiske incitamenter for kommunernes udvikling, den kommunale inddeling og manglen på borgerinddragelse i den reelle beslutningsproces i Storkøbenhavn.

1. Nye incitamenter til vækst i kommunerne

At det i almindelighed bedre kan betale sig for kommunerne at tiltrække skatteborgere ved at bygge boliger end at etablere arbejdspladser med videre udgør en systemisk årsag til den skæve balance. For den udviklingsmekanisme skaber ulige udvikling, trængsel og trafikstøj.

Når kommunerne ikke har 'deres andel af byens funktioner', herunder arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og kulturtilbud opstår behovet for at borgerne transporterer sig rundt mellem kommunerne. **Det behøver ikke være sådan - men det er den situation, vi har i hovedstadsområdet!**

Flere skattebetalende borgere giver indtægter, hvorimod virksomheder koster kommunen penge i sagsbehandling, miljøtilsyn med videre. Under de borgerlige regeringer er det herudover blevet åbenbar for enhver, at det er de uliberaler liberalisters mål, at virksomheder ikke skal bidrage til samfundet ved at betale skat.

Skadelig væksthunger

At hovedstadskommunerne er henvist til at optimere for sig selv er særdeles uhensigtsmæssigt, fordi de jo er en del af den større urbane sammenhæng, som de alle i sidste ende er af-

hængig af. Denne jagt på vækst giver sig bizarre udtryk. Kommunerne forgriber sig grådigt på fingerplanens grønne kiler og senest har de ønsket at tilsidesætte kystbeskyttelseslinjerne, således Køge Bugt kan omdannes til 'Costa del Sol'.

Men den mest utroværdige kommune er Vallensbæk, der fører sig frem som forkæmper mod trafikstøj - sammen med deres proselytorganisation, Gate21 - men i praksis selv 'producerer' støjramte boliger ved at tillade omfattende nybyggeri af boliger langs Danmarks mest befærdede motorvej.

Med den beliggenhed er det ikke muligt at overholde grænseværdien udendørs: $L_{den} < 58$ dB og det er næppe heller muligt at overholde BR18's støjkrav: $L_{den} < 33$ dB indendørs! Retsregler og hensynet til borgernes liv og levned tillægges tilsyneladende ingen betydning i Vallensbæk.



Rækkehuse under opførelse, set fra luften. Soveværelset ligger på 1. sal, 25 m fra motorvejens køretøjer.

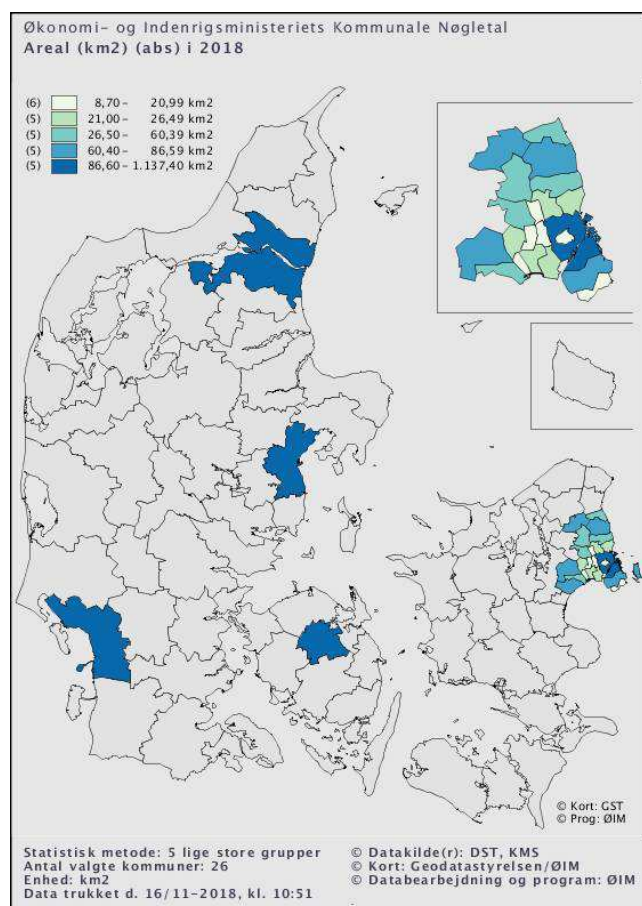
Nogle kommuner snylter, enten fordi de har underskud af arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og kulturtilbud (eksempelvis Vallensbæk) eller fordi de har de mest lukrative store virksomheder, der rent faktisk betaler selskabsskat (København) og derfor får ekstra store indtægter fra selskabsskat etc.

Virksomhedernes frihed til at etablere sig, hvor de tilfældigvis behager, og ikke hvor det er bymæssigt hensigtsmæssigt, kolliderer med samfundsinteressen. I stedet er det miljømæssigt og samfundsøkonomisk fornuftigt at lokalisere arbejdspladserne i forhold til, hvor lønmodtagerne bor.

Det er tydeligt, at liberalisternes **markedsmekanisme** ikke kan styre byudviklingen; der må samfundsmæssig regulering og effektivt overordnet planlægning til, således der kan skabes en helt anden **incitamentsstruktur**, der fremmer en lige fordeling af byens funktioner, således behovet for at være mobil kan reduceres og således at flere kan cykle og gå mellem bolig og arbejdssted. Samme skatteprocent i hele Storkøbenhavn og obligatorisk samarbejde om planlægningen vil tilsvarende fjerne fokus fra kassetænkning og kommunernes trang til at hyppe egne kartofler.

2. Kommunereform for Storkøbenhavn

Men det kan næppe lade sig gøre med den kommuneinddeling, hovedstadsområdet har nu. Kommunalreformen fokuserede primært på problemerne for Århus, Odense, Ålborg og Esbjerg og sekundært de mindre kommuner. Bemærk, at eksempelvis Ålborgs areal er større end Storkøbenhavns.



De store provinsbyer udgør en helhed sammen med deres opland

De større provinsbyers *kerneby og opland* er i dag samlet i én administrativ enhed og én kommune. De har givet sig selv en fordel ved at skabe sammenfald mellem *by, opland og kommunegrænse*.

Det repræsenterer en stor planlægningsmæssig og udviklingsmæssig gevinst, og gør det lettere at se kommunen i sin helhed og som en enhed. Administrativ **enhed** gør det simpelthen nemmere at se og enes om **helheden**.

Storkøbenhavns struktur bremser udviklingen

Sådan er det ikke i Storkøbenhavn, hvor der er over 20 små kommuner, der ikke kan løse deres opgaver professionelt og heller ikke formår at arbejde sammen om at løse storbyens fælles opgaver. Der er strukturelle problemer hele vejen rundt.

Eksempelvis Vallensbæk mangler indre sammenhængskraft, fordi kommunen består af 3 små klatter, der 'bymæssigt' hører sammen med 3 andre kommuner: Vallensbæk Nord hører naturligt sammen med Albertslund, Vallensbæk Strand hører sammen med henholdsvis Brøndby Strand og Ishøj Strand. Det samme gør sig også gældende for eksempelvis Brøndby og Hvidovre.

Storkøbenhavns relativt små kommuner udgør ikke naturlige planlægningsenheder, der selv kan løse de komplekse trafik- og pendlingsproblemer, som er 'kommunegrænse-overskridende' og hænger sammen med den omgivende storby.

Indtil dette forhold grundlæggende erkendes, kan problemerne ikke løses, og borgeme må i stedet nøjes med små **by-støjkon-**ger, der hver især hypper egne interesser og spænder ben for udviklingen.

Og ordninger som den kommunale udligning bidrager til, at det næsten altid kan betale sig for omegnskommunerne at satse på boliger frem for arbejdspladser.

Ny kommuneinddeling

Den eksisterende **kommuneinddeling** i hovedstadsområdet repræsenterer et levn fra bondesamfundet. Fingerplanen bør i stedet revitaliseres og danne udgangspunkt for den administrative inddeling med kun én kommune pr. finger. København og Frederiksberg bør slås sammen og deles i 2 kommuner, ligesom Amager bør være én kommune. Det resulterer i 8 naturlige kommuner i hele hovedstadsområdet.

3. Demokratisk fornyelse

Det siger næsten sig selv, at en ny kommuneinddeling bør ledsages af en demokratisk reform, der *dels* opvejer ulempen ved større beslutningsenheder, *dels* fremmer borgernes direkte inddragelse i beslutninger og implementering.

Uden borgernes direkte inddragelse slipper vi ikke af med trafikstøjen og trængslen, for de valgte repræsentanter er alt for villige ofre for virksomhedernes kortsigtede interesser.