

Integrerad trafik- och stadsplanering

I Nederländerna finns många ambitiösa projekt inom kollektivtrafiken som har mer framskjuten roll i samhällsplaneringen än i Sverige. Härifrån finns mycket inspiration att hämta, särskilt från de många projekten som integrerar lokal och regional kollektivtrafik. Många bussbanesystem har förvånansvärt höga passagerartal. En del av dem är byggda för framtida spårvägsetablering.

Av Magnus Kusoffsky

Nederländerna har en lång tradition av ingenjörprojekt för det allmänna bästa. Ända sedan 1000-talet har man byggt vallar för att hålla havet borta och även börjat torrlägga sjöar och havsbotten för att få mer odlingsmark (poldrar).

På senare år har bygget av poldrar och utfyllnad av mark handlat lika mycket om att få mark att bygga bostäder på, i ett land med över 400 invånare per kvadratkilometer (jämför med Sveriges 21 invånare per kvadratkilometer).

Nära hälften av landets befolkning finns i den tätbebyggda västra delen, där städer som Amsterdam, Utrecht, Rotterdam och Haag bildar ett mer eller mindre sammanhängande storstadsområde, som kallas *Randstad*.

Under 1960- och 1970-talen försökte man styra befolkningstillväxten i Randstad till nya tillväxtcentra (*groeikern*), inte olik new town-programmet i Storbritannien.

Exempel på *groeikernen* var Zoetermeer utanför Haag, Nieuwegein och Houten utanför Utrecht, Hoofddorp utanför Amsterdam och Almere och Lelystad på den stora poldern Flevoland. Det visade sig dock att invånarna i dessa nya städer i många fall pendlade till moderstäderna snarare än hittade arbeten lokalt. De kom att fungera som förorter till de större städerna.

Vinex

I början av 1990-talet lade man därför om policyn. Nu skulle nya områden byggas i nära anslutning till befintliga storstäder. Detta var innebörden i *Tillägget till Fjärde rapporten om Fysisk Planering* (Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra, eller Vinex).

En anledning var att man ville begränsa resandet över längre sträckor och begränsa biltrafiken som hotade att förlama landets redan omfattande motorvägsnät. Ett ständigt tema i nederländsk samhällsplanering är också att skydda de kvarvarande naturområdena och den bördiga jorden från exploatering. Nu utarbetades mycket detaljerade program för bostadsbyggandet i alla storstadsområden i Nederländerna, som skulle gälla för perioden 1995–2005.



Nederländerna är mycket tätbefolkat, med över 400 invånare per kvadratkilometer, att jämföra med Sveriges 21 i genomsnitt. Västra landsdelen, med Amsterdam, Utrecht, Rotterdam och Haag, bildar ett mer eller mindre sammanhängande storstadsområde, *Randstad*, med de nya tillväxtstäderna Zoetermeer, Nieuwegein, Houten, Hoofddorp och Almere.

Nederländerna har liksom Sverige tre politiska nivåer, den nationella nivån med regering och parlament i Haag, 12 provinser med uppgifter liknande svenska län och landsting, samt 430 kommuner.

Ansaret för olika politikområden överlappar ofta mellan de tre nivåerna. Det gäller bland annat för samhällsplanering och trafikfrågor. Dessutom finns ett antal kommunförbund i storstadsregionerna, som kallas stadsregioner (*stadsregio* eller *plusregio*). Det är i många fall här som ansvaret för driften av kollektivtrafik finns. Det finns några dussin stadsregioner, varav de största är *Stadsregio Amsterdam*, *Stadsregio Rotterdam* och *Stadsgeweest Haaglanden* (Haag), som alla har över en miljon invånare.

Vinexprogrammet är ett exempel på samordning mellan politiska organ på flera nivåer. Tidigare hade samhällsplaneringen i Nederländerna i hög grad varit centralstyrd. Nu decentraliserades ansvaret till stadsregionerna och kommunerna.

Villkoret för statlig medfinansiering för bostadsbyggande och infrastrukturprojekt var bindande avtal mellan stat, region och kommun. I mitten av 1990-talet träffades avtal för 25 olika stadsregioner.

Avtalen reglerade hur många bostäder som skulle byggas i varje stadsregion och var de skulle placeras. Även lägen för naturområden, arbetsplatser och infrastruktur preciserades. Det var ett krav