

Indlæggets titel:

Transportinfrastruktur og regional udvikling – eksemplificeret ved Nordjylland

Indhold:

- 1) Indledning om infrastrukturbegrebet, regionale koncepter og nogle hovedspørgsmål
- 2) Nordjylland i regional sammenhæng (alternative visioner, et historisk rids, regionalpolitiske muligheder og scenarier)
- 3) Case: Motorveje i Vendsyssel (i et regionalpolitisk forløb, virkninger på regional udvikling)
- 4) Afslutning:
 - Generelle iagttagelser om transportinfrastruktur og regional udvikling
 - Hypoteser og antagelser ift. Nordjylland

1) Indledning

Et udvidet infrastrukturbegreb på transportområdet:

Infrastrukturen varetager de dele af transportsektorens funktioner, der ikke reguleres af markedet

**Infrastruktur skal planlægges
(krav til koordinering)**

**Andre funktioner eller opgaver i transportsektoren reguleres af markedet
(konkurrence eller monopolsituation?)**

Tre typer af transport-infrastruktur:

- **Den fysiske infrastruktur**
("hardware")

- **De informationsmæssige elementer**
("software")

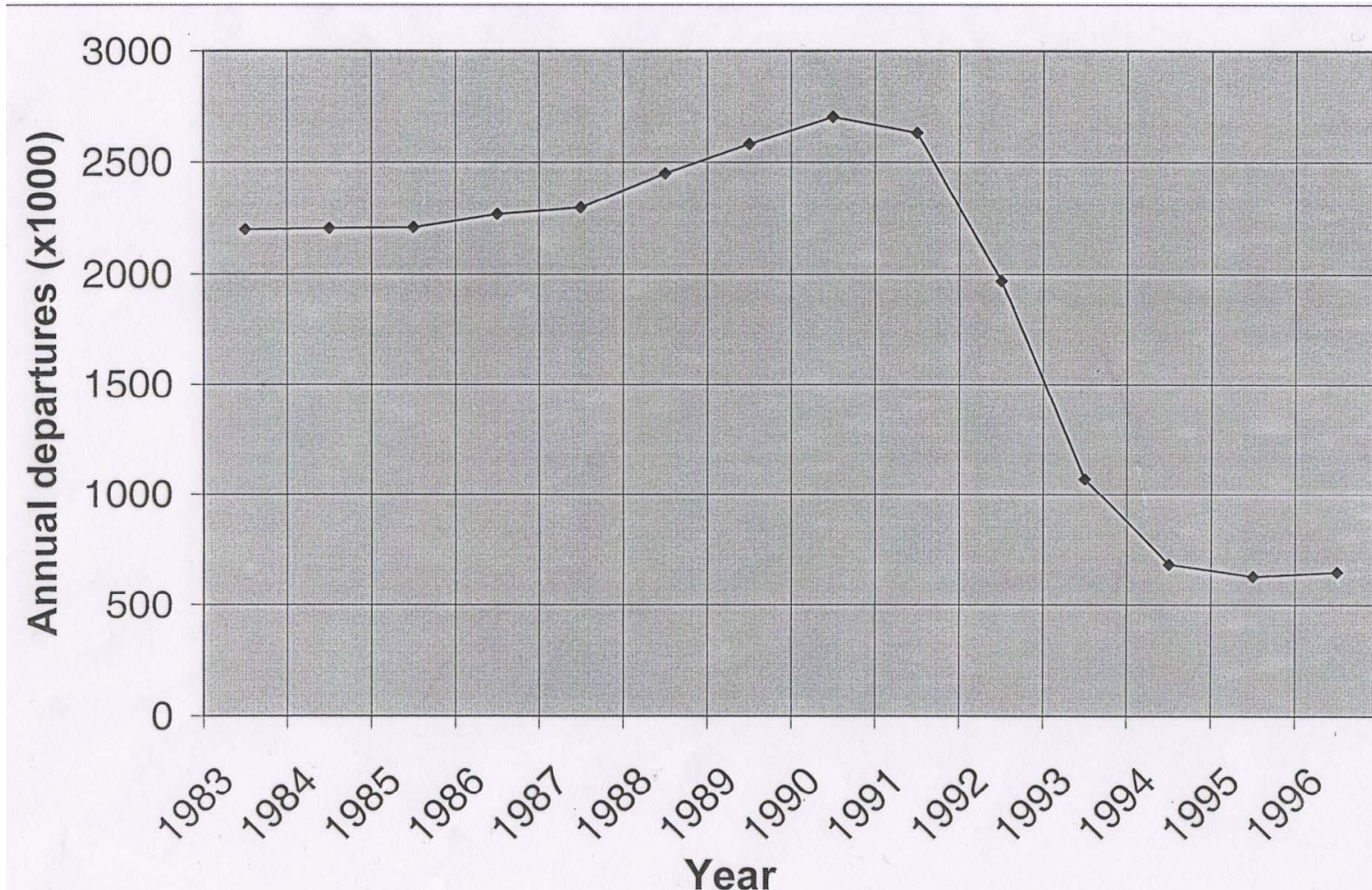
Fx fælles informationssystemer i transportsektoren

- **De organisatoriske elementer**
("orgware")

fx Vejdirektoratets og Banedanmarks funktioner

Andre rammebetingelser:

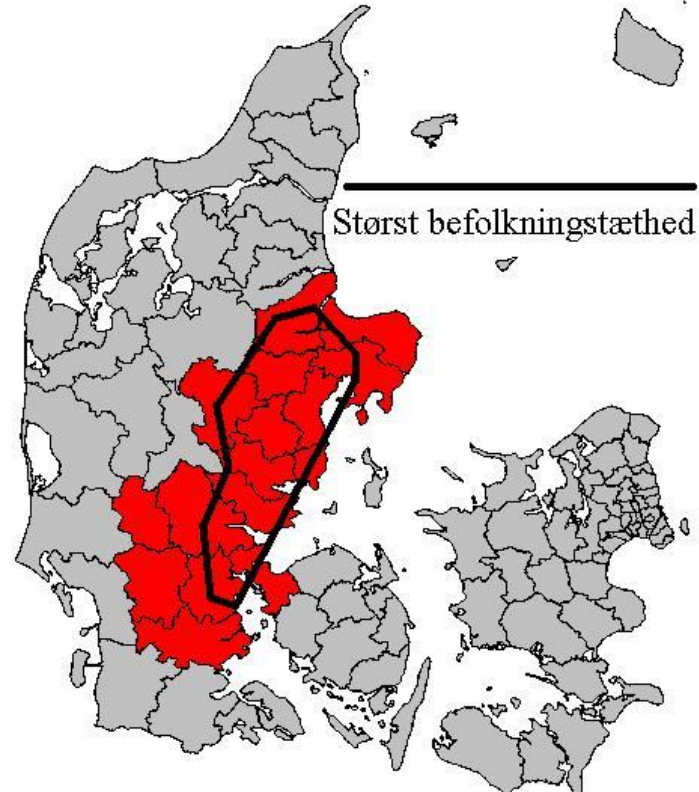
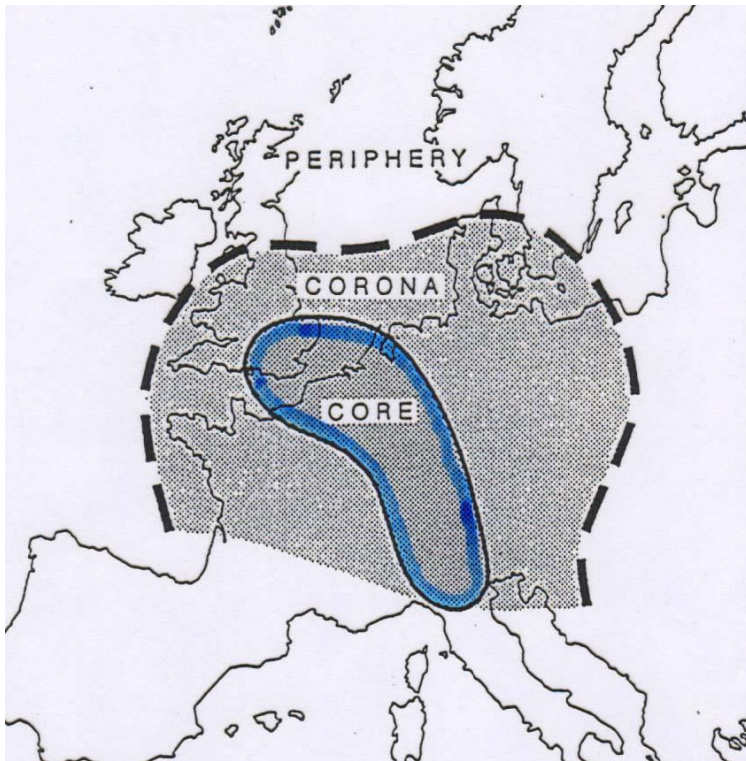
Yekaterinburg airport



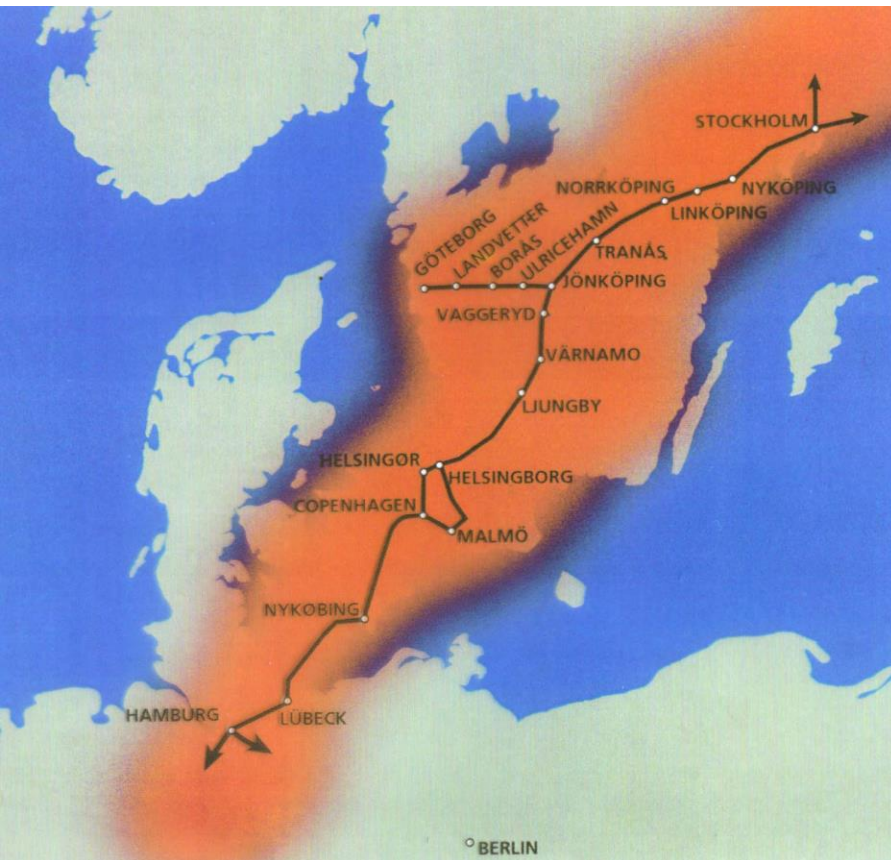
Regionale koncepter:

Tre regionskriterier: (ifølge Veggeland)

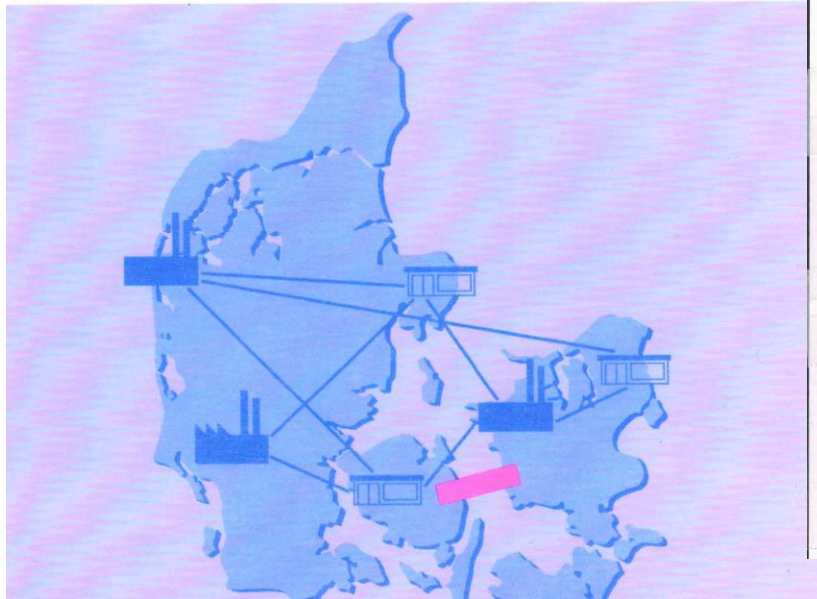
- ☐ **Administrativ**
- ☐ **Identitetsmæssig**
- ☐ **Funktionel**



Regionale koncepter:



Eksemplet en fast Storebæltsforbindelse:



Storebælt
fører til
centrallagre
for store
virksomheder

Bro-gevinsten udebliver for erhvervslivet

De store broer

Erhvervslivet har allerede taget gevinsten hjem

Nogle hovedspørgsmål:

Kan der påvises nogle konkrete positive virkninger på regional udvikling af en forbedret transportinfrastruktur (herunder store trafikanlæg)?

Hvilke former for transportinfrastruktur vil i givet fald være mest virkningsfulde i den aktuelle situation (en afgrænset region med en defineret udviklingsvision)?

Argument for en infrastrukturinvestering:

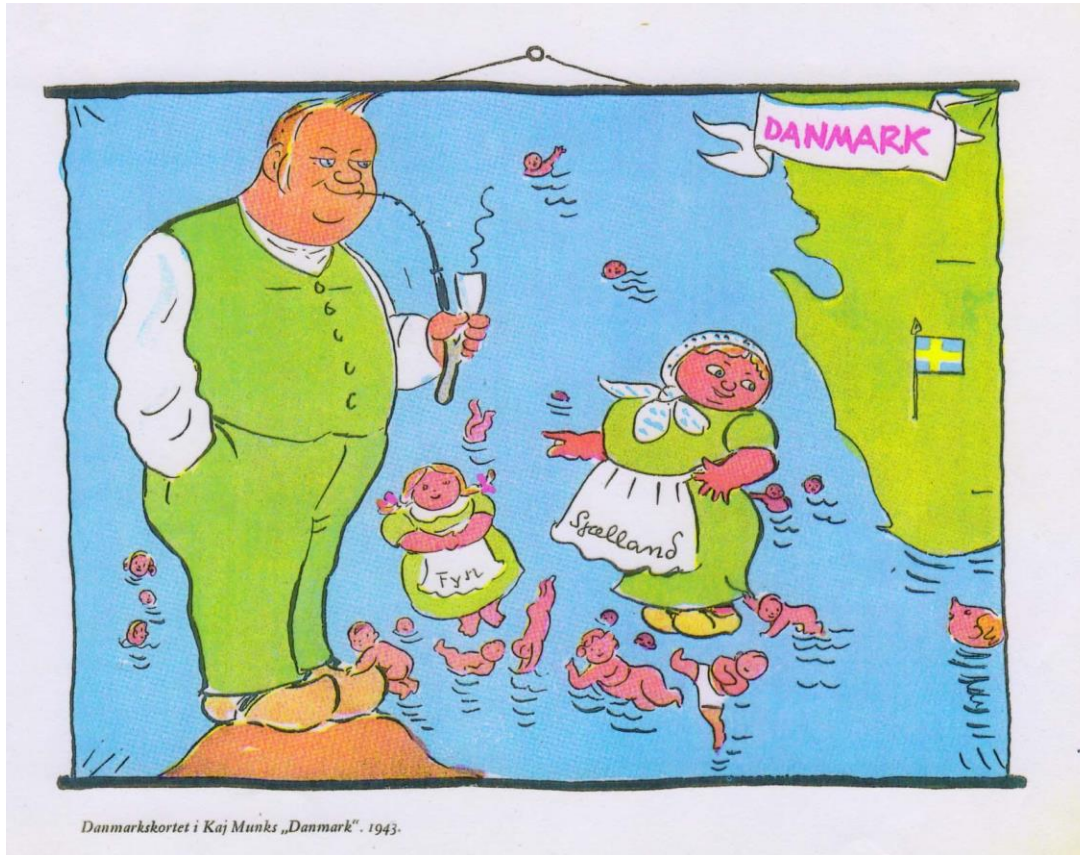
- **Efterspørgselsstyret (opfølgende)**
- **Udbudsdrevet (igangsættende)**

Opfattelse af betydningen for regional udvikling:

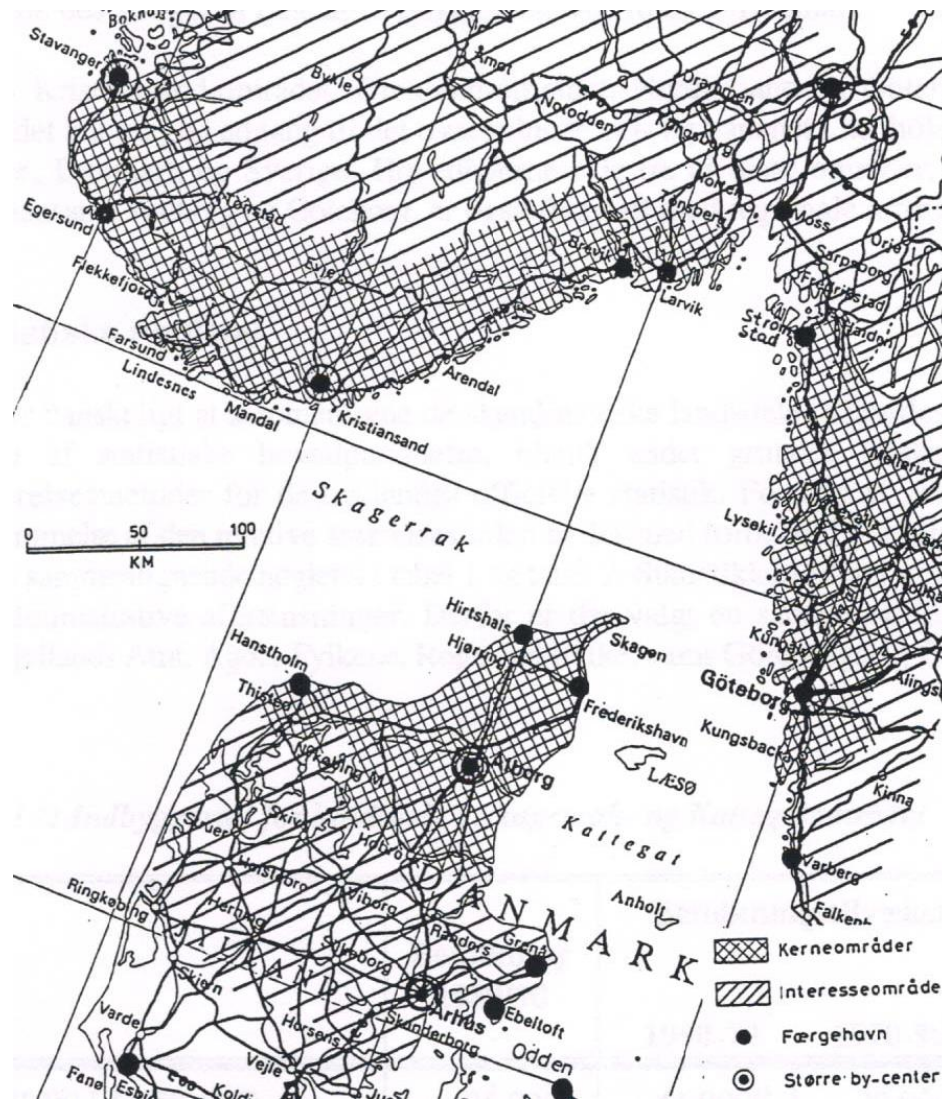
- ❖ **Ingen eller underordnet betydning**
- ❖ **Skaber udvikling under alle omstændigheder**
- ❖ **Skal indpasses i en samlet strategi for regional udvikling**

2) Nordjylland i regional sammenhæng

"Jylland er hovedlandet"



Nordjylland i Skagerrak- og Kattegatområdet:

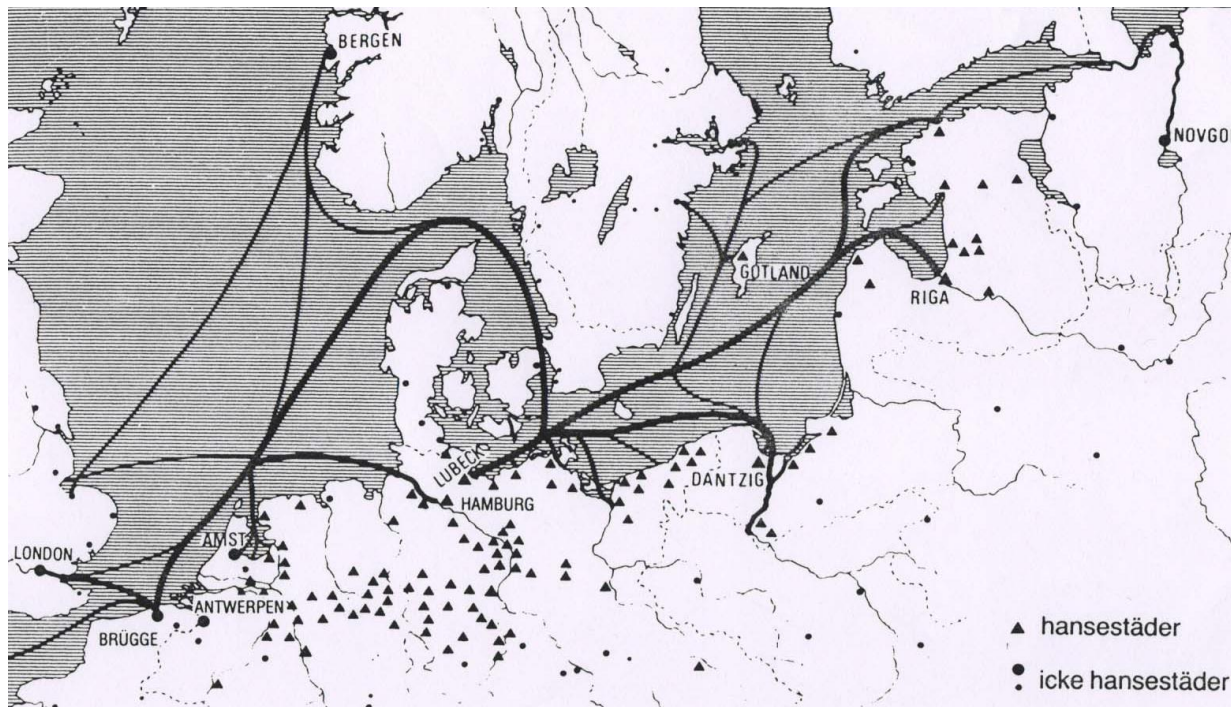


Historisk rids:

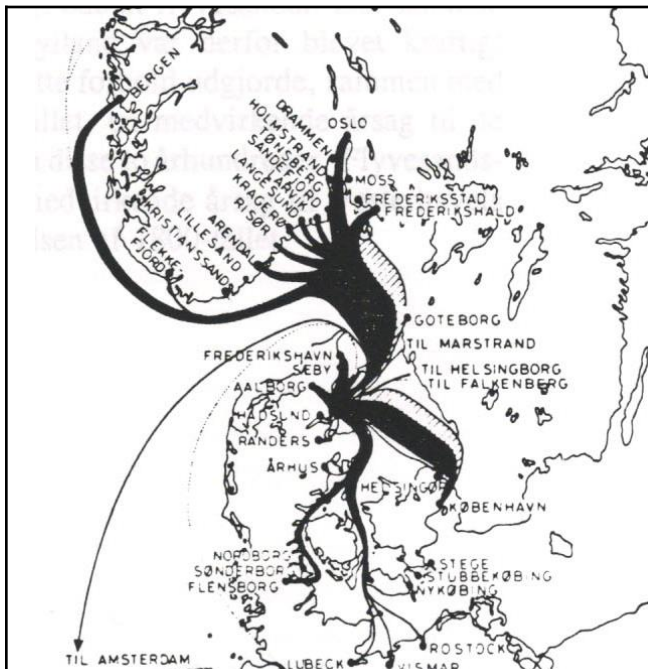
Før 1600-tallet (sen-middelalderen):

Aalborgs tilknytning til Hansa netværket bl.a. i form af handelsboder i Bergen og Bohuslen.

Limfjorden som udstrakt indre vandvej.



1700-tallet: skudehandelen:



Begyndelsen af 1800-tallet:

- **Reduceret landbrugsareal grundet sandflugten i 1600- og 1700-tallet**
- **Bortfald af Norges-handelen i 1814**
- **Vesterhavets gennembrud ved Aggertange i 1825**

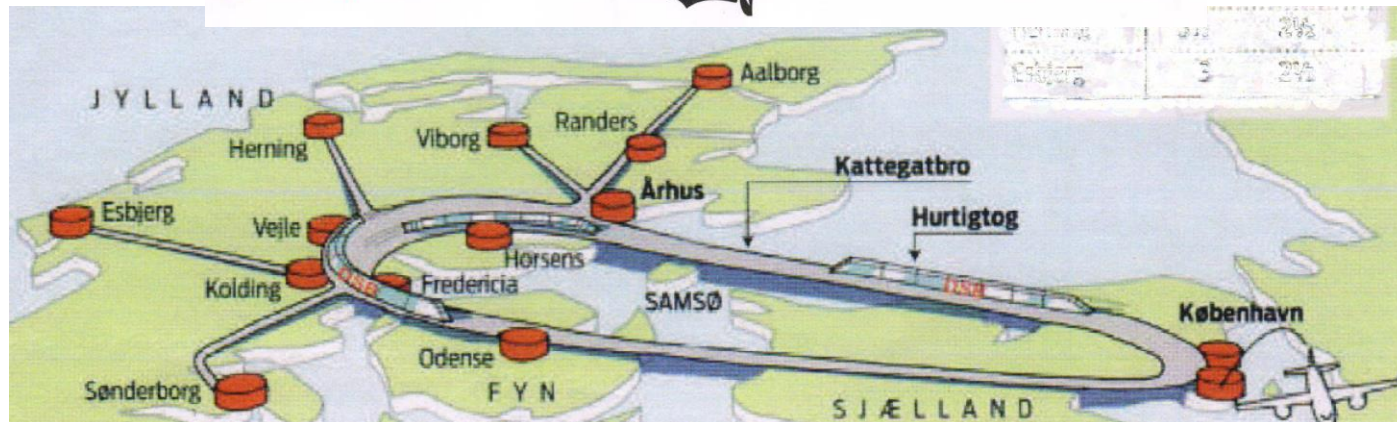
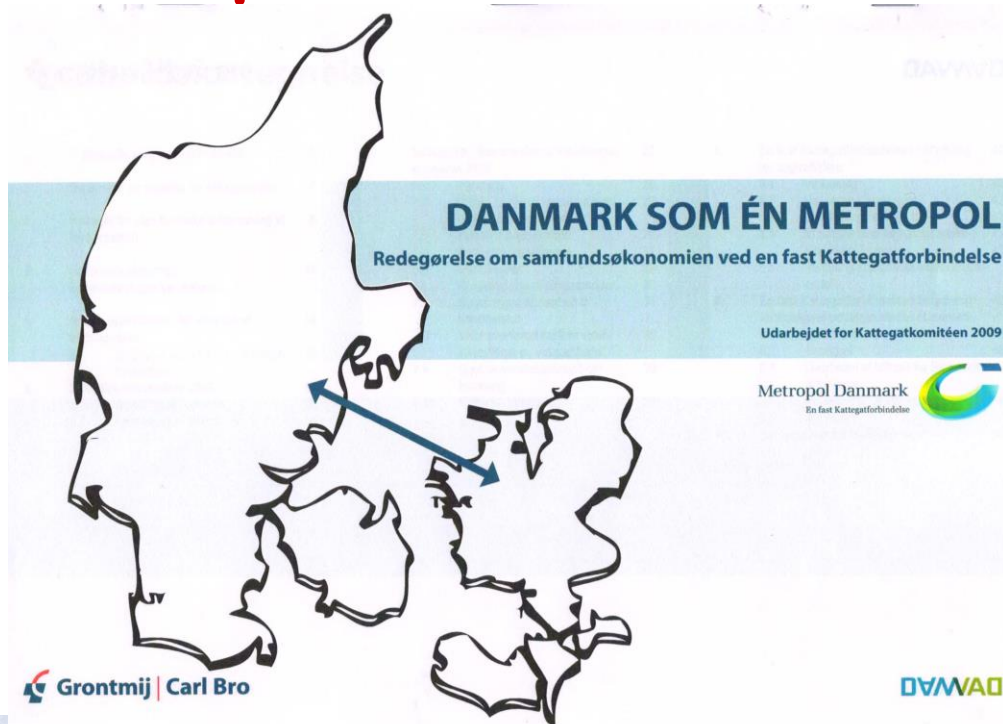
Sidste halvdel af 1800-tallet:

Udbygning af især jernbanen op gennem Jylland flyttede det økonomiske tyngdepunkt længere mod syd (Århus)

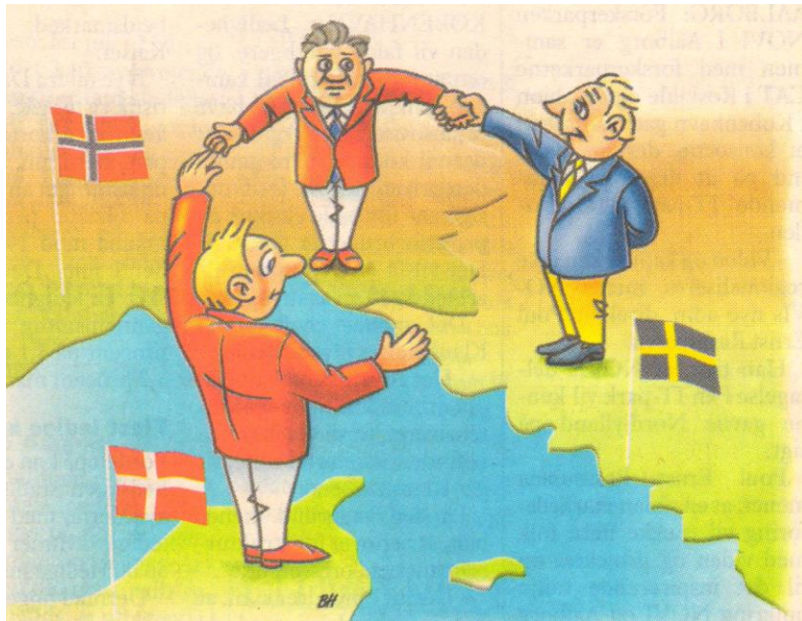
1900-tallet:

Udvikling af vejnettet og bilismen forstærker Nordjyllands position som et udkantområde i den nationale økonomi

Metropol eller udkant?



En aktiv del af en skandinavisk grænseregion i Skagerrak-Kattegatområdet?



Skagerrak-Kattegat regionens "kuldsejling":

Februar 1991:

Nordisk Råd vedtager (med 44 stemmer for og én stemme imod) en rekommendation om at gøre Skagerrak-Kattegat området til et grænseregionalt samarbejdsområde

November 1991:

Rekommendationen annulleres på foranledning af Nordisk Ministerråd og/eller embedsmandsniveau

2000:

En regionalt formuleret vision om "den skandinaviske Triangel" afvises i praksis af Vestsverige

To alternative udviklingsscenarier

Scenario A: Udkantregion

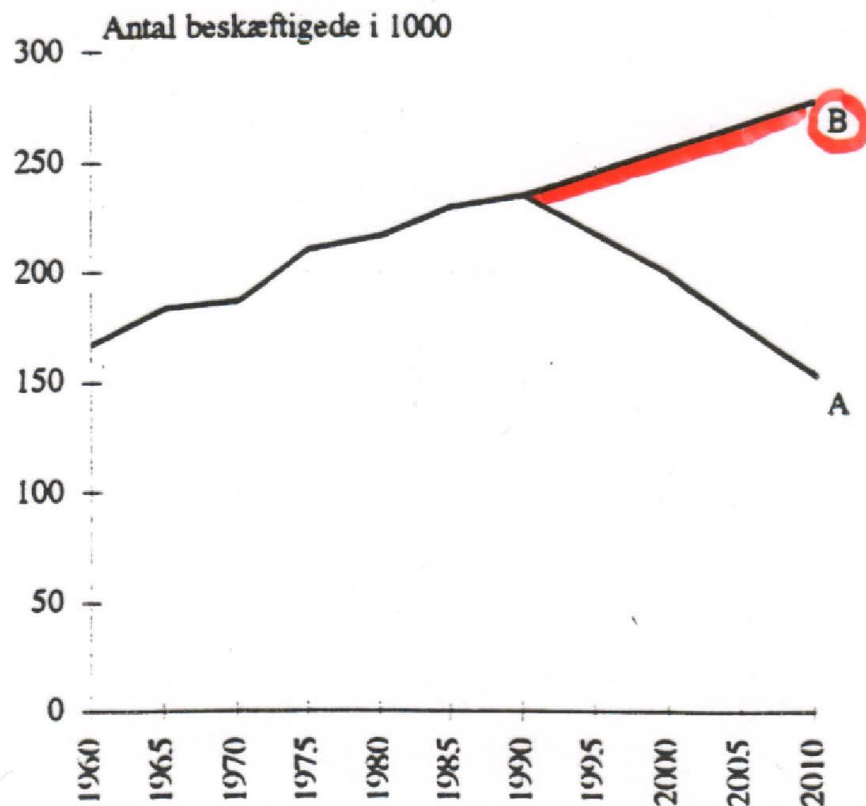
En udvikling, hvor landsdelen glider ind i en varig rolle som en geografisk og økonomisk udkantregion, med de negative konsekvenser dette indebærer for erhvervsstruktur, befolkning og beskæftigelse

Scenario B: Grænseregion

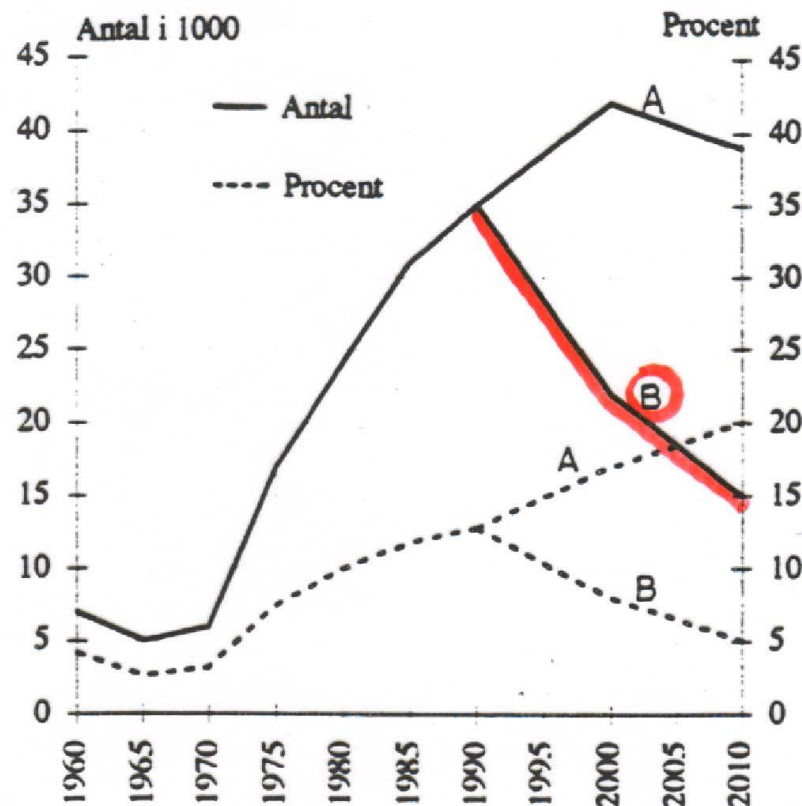
Den mulighed (vision), at landsdelen placerer sig som del af en aktiv grænseregion i Skagerrak- og Kattegatområdet, med udvikling af et højteknologisk og eksportorienteret erhvervsliv samt med øget beskæftigelse.

Eksempel på kvantificering af indikatorer for udvikling:

Beskæftigede



Ledighed



Oversigt:

	SCENARIO A	SCENARIO B
Politisk-økonomiske rammebetingelser	Fælles	
Regionalpolitiske manøvre muligheder	begrænsede	gode
Geografisk perspektiv for Nordjyllands erhvervsstruktur	landsdelen alene	hele Skagerrak- og Kattegatområdet samt Jylland
Nordjyllands transportstruktur	transit, lokal forbindelse mod syd	regional og transit i sammenhæng
Statistiske variable (godsstrømme m.v.)	stagnation, evt. vækst i transittrafik	strukturændring og stor relativ vækst i regionale trafikstrømme

Scenario B

Overordnet målsætning:

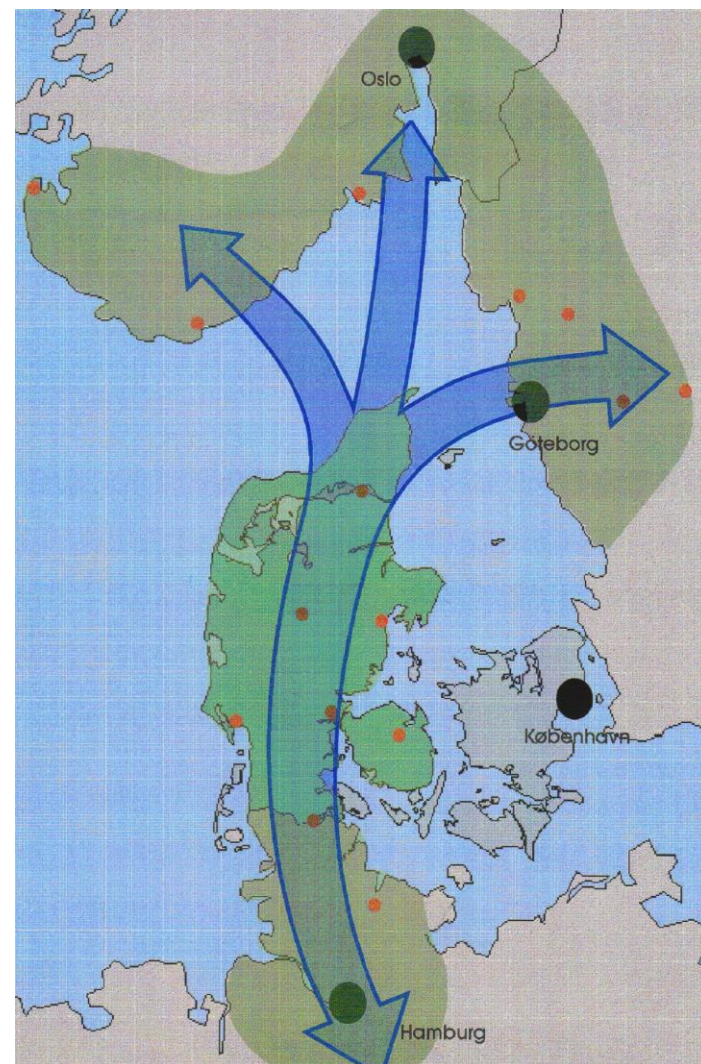
Øget regional arbejdsdeling og et større regionalt hjemmemarked (som alternativ til ekstrem global arbejdsdeling)

Strategier (eksempler):

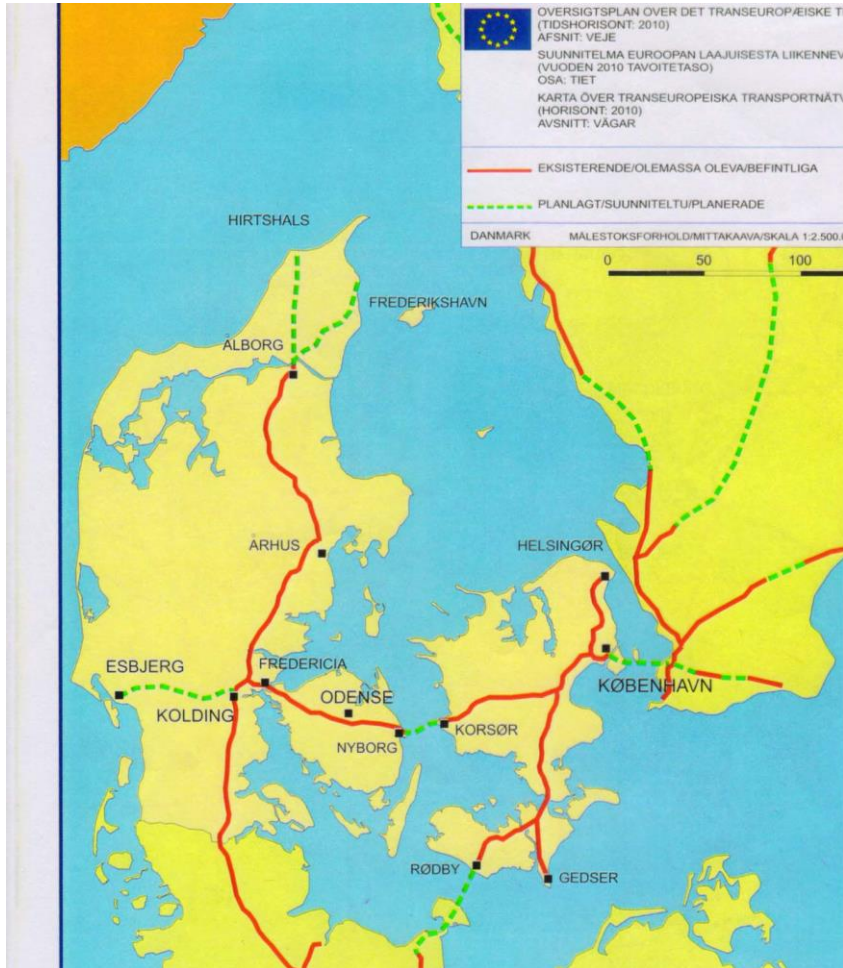
- Øget regionalt samarbejde og samhandel
- Øget regionalt branchesamarbejde om produktudvikling

Virkemidler (eksempler):

- Regionalpolitisk fællesindsats
- Fælles transportpolitik i Jyllandskorridoren
- Styrke færgeforbindelserne over Kattegat/Skagerrak (som infrastruktur)
- Etablering af virksomhedsnetværk
- Fælles uddannelse, forskning og miljøbeskyttelse



3) Motorveje i Vendsyssel

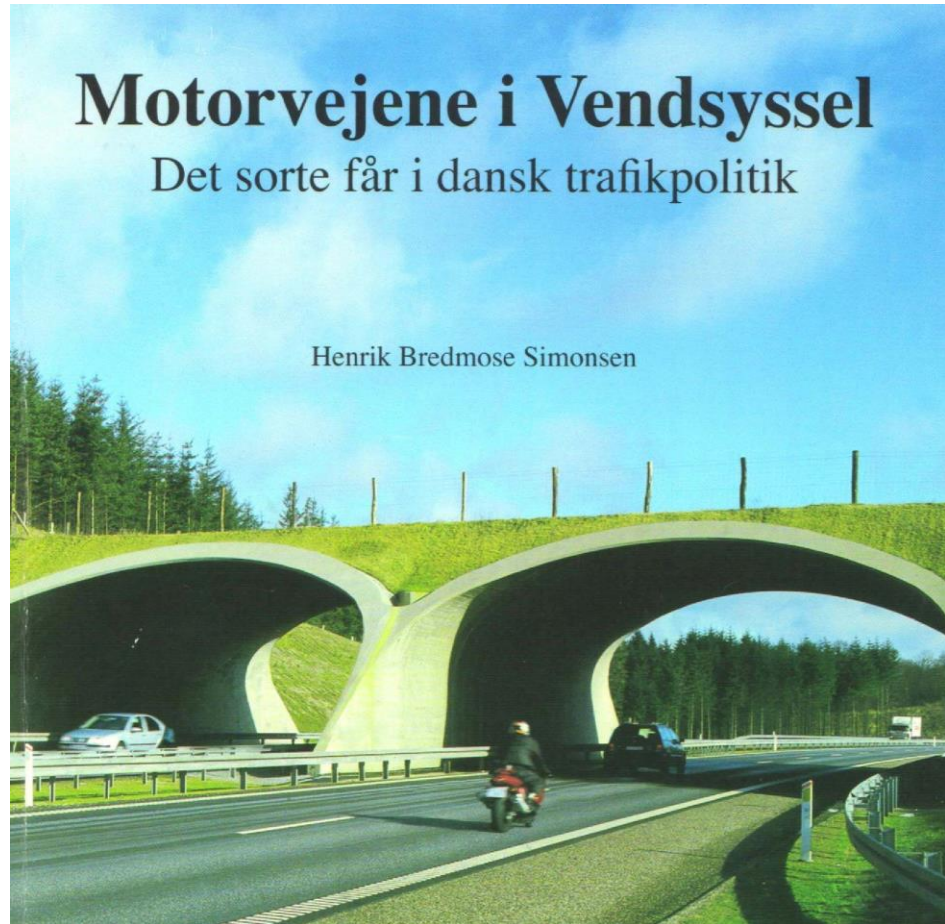




Motorvejene i Vendsyssel

Det sorte får i dansk trafikpolitik

Henrik Bredmose Simonsen



”`historien` om de vendsysselske motorveje - at de skulle være blevet til som led i en studehandel i forbindelse med Storebælt - ...vil fremover betyde at Vendsyssel og politikere valgt her vil få sværere ved at føre regionalpolitik til fordel for deres landsdel, end man har i andre dele af landet”

”..de vendsysselske motorvejes politiske kursfald i 1990’erne må ses i sammenhæng med et mere generelt holdningsskifte i synet på regional udvikling i Danmark”

1970’erne:

En ligelig udvikling af landet som regionalpolitisk mål

Omkring Landsplanredegørelse 1989:

Et paradigme-skift i form af principerklæringer om decentralisering men konkret satsning på hovedstadsområdet

1990’erne:

Øresundsregionen som hovedmål i landsplanlægningen

”Da paradigmet skiftede om til, at udviklingen i Danmark skulle koncentreres i hovedstadsområdet og en kommende Øresundsregion, ja, da kom de vendsysselske motorveje til at mangle den nødvendige (regional)politiske rationalitet”

”Vendsyssel-projektets hovedproblem var, at synet på regional udvikling i Danmark skiftede omkring det tidspunkt, hvor vejene politisk var vedtaget og stod for at skulle bygges”

MOTORVEJE I VENDSYSSEL



Vejdirektoratet



Udpluk af rapportens hovedkonklusioner:

- **Motorvejene har haft effekter, men de er vanskelige at dokumentere**
- **Virksomheder oplever motorvejsbestemt vækst, men der kan ikke (på kort sigt) konstateres effekt på beskæftigelsen**
- **En generel tendens til koncentration af erhvervsbyggeri langs motorvejene**
- **Forøget mobilitet indenfor regionen, fx større oplande for detailhandel og arbejdsmarked (pendling)**
- **Svage effekter på byudvikling og boligbyggeri**

4) Generelle iagttagelser og konklusioner

Følgende er de fleste enige om:

Skjøtt-Larsen 1992:

"trafikinvesteringer kan forstærke en igangværende erhvervsudvikling, men ikke i sig selv...skabe en positiv udvikling eller vende en negativ udvikling"

Wichmann Mathiessen et al 1993:

Infrastruktur giver: "...områder og regioner nye muligheder. Men infrastrukturinvesteringer garanterer ikke i sig selv nogen udvikling. Infrastrukturen skaber de vilkår, som fremmer opnåelsen af bestemte udviklingsmål"

Store infrastrukturforbedringer kan ikke vende en regionaløkonomisk nedtur, der skyldes mere grundlæggende forhold

Infrastrukturanlæg fremmer lokaliseringsmæssige koncentrationstendenser (fx en tendens til koncentration langs vigtige transportforbindelser såsom motorveje)

Generelle iagttagelser og konklusioner (forts.)

En generel tendens til at færgeforbindelser afløses af faste forbindelser, hvor det er teknisk og anlægsøkonomisk realistisk

De enkelte virksomheder vil i deres lokaliseringsvalg (alt andet lige) foretrække den region eller geografiske lokalitet, der kan tilbyde den bedste infrastrukturforsyning

Transittrafikkens betydning overvurderes ofte, selv i de tilfælde hvor lokal og regional trafik er dominerende

Der kan optræde "kassetænkning" hvor betalingsviljen ikke afprøves

Regionale integrationsgevinster?

den faste Øresundsforbindelse?

udbygning af færgeforbindelserne mellem Nordjylland og Norge/Sverige?

Hypoteser/antagelser:

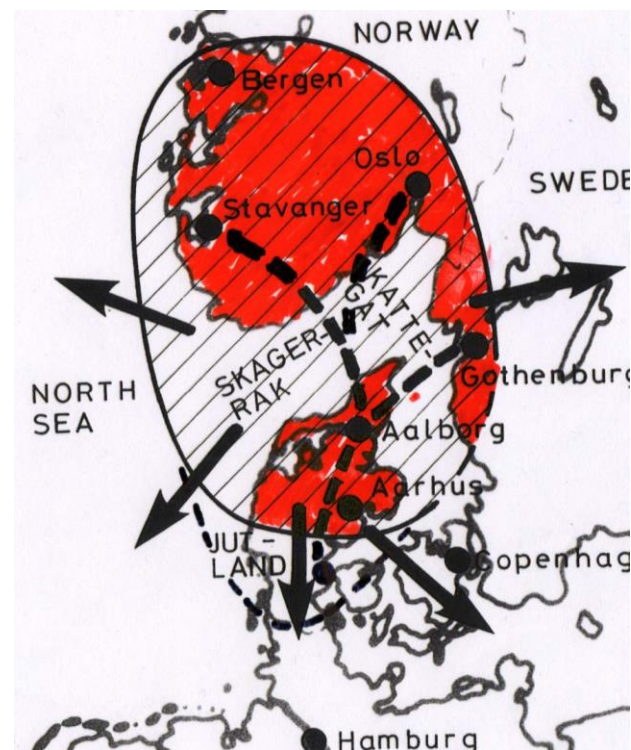
Den regionale udviklingseffekt (af forbedret infrastruktur) vil afhænge af udviklingen for regionale og internationale handelsmønstre samt for de industrielle og kommercielle netværk

En udbygning eller forbedring af den regionale transportinfrastruktur må tilpasses og integreres i en samlet regional udviklingsstrategi (herunder må der ske en afbalanceret udvikling af transportsystemernes effektivitet i forhold til den regionale udvikling i øvrigt)

Nordjylland:

Der mangler en afklaring af de regionale visioner og strategier forud for beslutninger om infrastrukturudbygning og andre virkemidler

En aktør-analyse er nødvendig for at definere samarbejdspartnere og afdække interesse-fællesskab



Regionalpolitiske muligheder og visioner:

Aktuelt behov for regionalpolitisk positionering i forhold til:

- **Metropol-Danmark og Øresundsregionen, herunder en fast Kattegatforbindelse**
- **Den østjyske byregion ("DØM"), samt den jyske længdebane**
- **Sydlig Norge og vestlige Sverige, herunder færgeruterne**

Afsluttende bemærkning:

Metropol eller udkantregioner?

Hvorfor ikke satse på et "både og"!

Mange tak

jk@plan.aau.dk