

En østjysk fingerplan?

Integrationen af liv og aktiviteter vokser på tværs af byer og kommunegrænser i Østjylland, men uden en planlæggende indsats til at støtte og regulere. Med en ny politisk interesse for en østjysk fingerplan rejses spørgsmålet om, hvordan infrastruktur, landskab og byudvikling kan tænkes som én samlet regional virkelighed i stedet for som isolerede kommunale beslutninger.

Af Tom Nielsen, arkitekt, professor, Arkitektskolen Aarhus, og Boris Brorman Jensen, arkitekt, ph.d.

Aarhus-borgmester Anders Winnerskjold lancerede tidligere på året en vision om udvikling af en østjysk fingerplan inspireret af hovedstadens fingerplan fra 1947. Målet er ifølge borgmesteren at gøre det markant lettere at pendle til og fra Aarhus på tværs af kommunegrænserne. Ambitionen er en samlet, overordnet regional trafikplan, der kobler statslig og kommunal infrastruktur samt sætter det lange lys på med planer for en samlet udvikling af Østjylland.

Der lægges op til at definere klare transportkorridorer, hvor kollektiv trafik kan styrkes og prioriteres. Initiativet skal især se på sammenhænge mellem biltrafik, kollektiv transport og cykling i ét samlet greb. Winnerskjold nævner specifikt muligheder for nye eller styrkede supercykelstier mellem regionale transportknudepunkter.

Flere af borgmestrene i de omkringliggende kommuner har offentligt tilkendegivet opbakning til at drøfte en fælles plan. Udmeldingen er foreløbig en politisk ambition om opstart på en dialogproces og selvsagt ikke et færdigt plangrundlag.

Drømmen om holistisk planlægning

Når borgmesteren bruger fingerplanbegrebet, er det ikke nødvendigvis, fordi han tænker holistisk eller noget andet, der egentlig har med byplanlægning at gøre. Som arkitekter forstod vi fingerplanen som en plan, hvor infrastruktur, landskabsplanlægning og byplanlægning blev tænkt sammen. Hvor en idé om det levede liv i en række byfingre og i det etablerede historiske bycenter spillede sammen, hvor landskabet havde en, om ikke stærk, så defineret rolle, og hvor infrastrukturen var lavet for at understøtte livet og byudviklingen.

Ideelt set en perfekt blanding, der kunne gives en overordnet kontur. Så perfekt udviklede det sig ikke. Men idéen om fingerplanen fungerer stadig som et billede eller et symbol på drømmen om en holistisk planlægning, der giver mening på tværs af oplevede skalaer.

Kriser krydser kommunegrænser

Infrastrukturudvikling, byudvikling og landskabsplanlægning går hånd i hånd i fingerplanen og i mange andre regionale eller overordnede planer, der er arbejdet på siden. Det nye er nu, at denne måde at tænke på bliver genaktualiseret af noget, der er lige så presserende problemer som bilkøer på indfaldsveje til Aarhus i myldretiden. Når det er relevant at tale om en fingerplan for Østjylland, er det i høj grad også på grund af

”

Drømmen om fingerplanen fungerer stadig som et billede eller et symbol på drømmen om en holistisk planlægning, der giver mening på tværs af oplevede skalaer.

klimakrisen, biodiversitetskrisen og senest vel også beredskabskrisen.

Ingen forestiller sig, at kommuner kan klare det selv. Vandskel krydser kommunegrænser, ligesom kyststrækninger gør. Habitater for andre end mennesker burde gøre det. Og selvom borgmestrene sætter pris på og vogter over det kommunale selvstyre og retten til at konkurrere mod hinanden, er der nok ikke så mange, der egentlig drømmer om at overtage ansvaret (heller ikke det økonomiske) for forsvar, beredskab, klimaforandringer såsom havstigninger, kollapset af vandmiljøet og biodiversitetskrisen. Det virker oplagt, at løsningerne må findes på internationalt, nationalt, men også på tværkommunalt eller regionalt plan.

Landskabet som medspiller i regional planlægning

Ligeledes er det oplagt at udnytte momentum fra trepartens omfattende arealomlægninger til at indarbejde landskabet som en aktiv komponent i en eventuelt kommende regional udviklingsplan for Østjylland. Dermed også naturnetværkets betydning for udvikling af et bæredygtigt turismeerhverv, rekreative udfoldelsesmuligheder, øget folkesundhed, drikkevandsbeskyttelse, naturgenopretning, sikring af biodiversitet samt nye former for bosætning i symbiose med naturen.

En ny planlægningsvirkelighed

Bestræbelser på regional planlægning er ikke et nyt fænomen i Danmark, og det er 20 år siden, at arbejdet på en østjysk pendant til fingerplanen første gang blev sat i gang med Landsplanredegørelsen 2006, hvor den østjyske byregion blev sat på den landspolitiske dagsorden som Danmarks potentielle storby nummer to. Landsplanredegørelsen 2006 skiftede fokus fra 1990’ernes og starten af 00’ernes mål om et stærkt København og så i øvrigt udlægning af regionale forskelle og muligheden for at skabe vækst i hele landet. I regeringen og miljøminister Connie Hedegaards 2006-redegørelse var der en accept af og forslag til dyrkelse af regionale forskelle som en del af det, der blev kaldt den nye ”planlægningsvirkelighed”. Konteksten var den fortsatte flytning til storbyområder med universitetsbyerne som gravitationspunkter samt strukturreformen (2007), der reelt aflivede regionalplanlægning og overlod planlægningen til kommunerne og konkurrencetænkningen.

Den østjyske millionby som netværk og skrækscenarie

Østjylland blev i Landsplanredegørelsen 2006 beskrevet som et funktionelt, sammenhængende bynetværk langs E45, hvor de tidligere købstæder var blevet knudepunkter i et samlet arbejdsmarked med høj intern pendling og relativt højere vækst end i hovedstadsområdet. I Miljøministeriets udlægning læstes de geografiske data som tegn på en ny millionby, hvor mobilitet, pendling og erhvervsudbygning langs motorvejen dannede en rygrad gennem morænelandskabet. Med denne analyse italesattes også et skrækscenarie: den gradvise omdannelse af de åbne landskaber i Østjylland til et diffust bånd af industri, logistik og forstæder – et 100 kilometer langt tunnelsyn af anonyme erhvervsbyggerier, reklameskilte og motorvejslandskab uden tydelige natur- og landskabskvaliteter.

En ny regional geografi og behovet for styring

Landsplanredegørelsen brugte konturen af en østjysk millionby til at synliggøre behovet for en helhedsorienteret, overordnet regulering af byvæksten i Østjylland og skabte for første gang et nationalt mentalt kort med to næsten ligeværdige vækstcentre. Miljøministeriets statistiske analyser af pendling, befolkningsudvikling og arbejdspladser dokumenterede, at Østjylland på det tidspunkt var den hurtigst voksende byregion i landet, at pendlingen internt i bybåndet oversteg pendlingen til oplandet, og at området rummede omkring 1,0-1,2 millioner indbyggere – altså godt og vel en fjerdedel af Danmarks daværende befolkning. Der var tale om et nyt demografisk fænomen fordelt på en byregion, der var længere, men tyndere befolket end hovedstadsområdet.

Denne funktionelle integration gjorde ifølge redegørelsen de facto Den Østjyske Millionby (DØM) til Danmarks storby nummer to med en netværksbaseret funktionel karakter. En diffus urban virkelighed, der paradoksalt nok udfordrer selve ambitionen om klart afgrænsede byer og oplande, som var kernen i Landsplanredegørelsens hensigt.

Forsøget på en fælles plan – og sammenbruddet

På baggrund af Landsplanredegørelsen igangsattes et stort dialog- og samarbejdsprojekt med 18 kommuner, regioner og statslige myndigheder, der skulle udvikle en fælles vision og plan for by- og landskabsudviklingen i Østjylland. Det resulterede i en række anbefalinger om at friholde værdifulde landskaber for byvækst, undgå korridordannelse langs motorvejen og lade de østjyske ådale danne hovedstrukturen i et regionalt naturnetværk, mens byudbygningen skulle koncentreres på morænefladerne. Samtidig skitseredes en overordnet vision,

hvor DØM tænktes som et landskabeligt integreret bynetværk snarere end en sammenhængende, tæt storby efter en hovedstadsmodel.

Projektet løb imidlertid ud i sandet omkring 2010. Den kommunale selvstyrelogik, indbyrdes konkurrence og dyb uenighed om den fremtidige infrastrukturudvikling blokerede for en fælles strategi. Kommunerne i Trekantområdet modarbejdede aktivt en Kattegatforbindelse, mens aktørerne omkring Aarhus pressede på for netop denne forbindelse og en stærkere kobling til Københavns Lufthavn. Omvendt drømte Trekantområdet om en udbygget Hærvejsmotorvej, der skulle forbinde området stærkere med Midt- og Vestjylland. De konfliktende interessedespor betød, at ingen havde incitament til at understøtte en konkurrent, og den fælles forpligtelse til at beskytte ådale og naturværdier trådte i baggrunden for lokale vækststrategier.

Efter sammenbruddet i bestræbelserne på at skabe en regional udviklingsplan for Østjylland fortsatte DØM som en zombie-metropol, der levede videre på autopilot, mens den fysiske og funktionelle byspredning fortsatte som en slags ukontrolleret metastase i landskabet. Den statslige ambition om en helhedsorienteret planlægning i respekt for natur og landskab blev reelt underlagt kommunal konkurrence, vækst dagsordener og modstand mod central styring, hvilket paradoksalt samtidig cementerede hovedstadens monopolstilling som landets ubestridte centrum.

Ny viden – ingen politik

I 2019 afsluttedes et forskningsdrevet projekt, der skabte ny og opdateret viden om demografi, infrastruktur, landskab, oversvømmelser, økonomisk udvikling m.m. Arbejdet var forankret i Business Region Aarhus og Trekantområdet og havde bevågenhed fra en række kom-

”

Infrastrukturplanlægning er også byplanlægning

munaldirektører og borgmestre. Det blev lavet på Arkitektskolen Aarhus, og Dansk Byplanlaboratorium var videnspartner. Projektet blev publiceret i et atlas og en rapport med tre udviklingsscenarier, der kunne arbejdes videre med til et såkaldt ”Strukturbillede for Østjylland”. Arbejdet blev dog aldrig fulgt op af politisk handling og yderligere konkrete aftaler.

Infrastruktur og ...?

I 2025 blev der arbejdet på en fornyelse af fingerplanen. Minister for byer og landdistrikter Morten Dahlin havde som projekt at forny fingerplanen, der regulerer udviklingen i hovedstadsområdet. Arkitektforeningen arrangerede som optakt og input til dette arbejde en arkitektkonkurrence, der blev afgjort i begyndelsen af 2025 med Tegnestuen Vandkunsten som vinder og en række forslag, der – ud over at pege på konkrete løsninger – bugnede af argumenter for, hvor en regional eller tværkommunal planlægning er relevant i vores samtid. Spørgsmål om ulighed i attraktivitet, rumlig ulighed og et skævvredet boligmarked er én gruppe af udfordringer. En anden knytter sig til klimaforandringer og biodiversitetskrise. Endelig er mobilitet, trængsel og støj et centralt spørgsmål.

Nye ambitioner

I begyndelsen af 2026 var netop det sidste aspekt, spørgsmålet om trængsel og mobilitet, anledningen til, at den nyvalgte borgmester i Aarhus, Anders Winnerskjold, annoncerede, at en østjysk fingerplan var et politisk mål for hans kommende periode, og at han ville kontakte de omkringliggende kommuner for at undersøge denne mulighed. Hermed starter – måske – et nyt kapitel i arbejdet for en plan for en østjysk millionby. Selvom fokus i udgangspunktet er rettet mod mobilitets-

løsninger og trængsel, vil de overvejelser om de spørgsmål, som også fingerplanarbejdet i hovedstadsområdet omhandler, nødvendigvis følge med arbejdet.

Infrastruktur som byplanlægning

Infrastrukturplanlægning er også byplanlægning. Gennem historien har byerne i Østjylland (og alle andre steder) udviklet sig omkring forbindelser og knudepunkter. Med udviklingen i transport- og kommunikationsteknologierne er resultatet de forbundne og samvirkende netværksbyer, vi finder i dag. Både virksomheder og borgere ønsker at lokalisere sig i forhold til forbindelsesmuligheder og bruger transporttider som lokaliseringsfaktor.

Landskab som afgørende udviklingsfaktor

En anden helt central lokaliseringsfaktor for borgerne (og dermed også arbejdsstyrken og skatteyderne) er landskabs- og naturkvaliteter. En regional planlægning i Østjylland uden fokus på landskab, miljø og biodiversitet risikerer at udhule de herlighedsværdier, der er en central del af områdets identitet og attraktivitet. Integreret landskabsplanlægning kan samtidig styre infrastruktur væk fra sårbare naturområder og dermed forebygge konflikter og dyre afværgeforanstaltninger, ligesom den kan sikre økosystemtjenester som klimatilpasning, vandrensning og rekreation. Ved at etablere sammenhængende grønne korridorer langs trafikstrøg kan man både styrke biodiversiteten og skabe nye rekreative forbindelser for borgere og pendlere.

Klima, risici og landskabelig styring

En østjysk fingerplan kan desuden bruge landskabet aktivt til at styre byudviklingen væk fra oversvømmelses- og erosionstru-

ede områder og dermed reducere klimarisici, samtidig med at fragmentering af levesteder undgås, og arternes mulighed for at sprede sig i takt med klimaændringer forbedres. En tydelig prioritering af natur og miljø i den regionale planlægning kan understøtte grøn turisme og lokal erhvervsudvikling, mens klogt placerede transportkorridorer, der udnytter landskabet som afskærmning, kan reducere støj- og forureningspåvirkningen af både mennesker og natur.

Endelig rummer en regional plan, der kobler infrastruktur med blå-grønne strukturer, et stort potentiale for at forbedre dagliglivets kvaliteter gennem bedre adgang til natur og rekreative ruter og skabe en oplagt ramme til at definere fælles regionale mål for natur, miljø og biodiversitet på tværs af kommunegrænser. Det handler i sidste ende også om folkesundhed.

Der er således meget mere på færde end trængselsproblemer, når idéen om en fingerplan for Østjylland lanceres.

Deltag i debatten

Arkitektskolen Aarhus afholder tre åbne debatarrangementer om en østjysk fingerplan som en del af MorgenPerspektiv-efteruddannelsesstilbuddet. Det sidste finder sted den 21. august 2026 med deltagelse af politikere. Læs mere her:

