

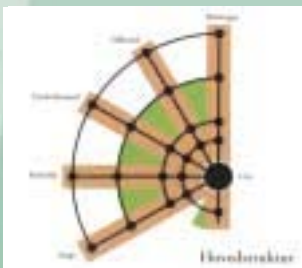


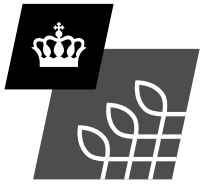
Skov & Landskab

By- og Landsplanserien
Nr. 18 · 2002

Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter

Peter Hartoft-Nielsen





Skov & Landskab

Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter

Peter Hartoft-Nielsen

Rapportens titel

Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet -
baggrund og effekter

Forfatter

Peter Hartoft-Nielsen

Udgiver

Skov & Landskab (FSL)

Serietitel, nr.

By- og Landsplanserien nr. 18-2002

Ansvarshavende redaktør

Niels Elers Koch

Dtp

Mikkel S.Henriques, Christian Rahbæk Pedersen og Tue Rex

Bedes citeret

Peter Hartoft-Nielsen (2002): Stationsnærhedspolitikken i hoved-
stadsområdet - baggrund og effekter. By- og Landsplanserien
nr. 18-2002, *Skov & Landskab*, Hørsholm, 2002. 78 s. ill.

ISBN

87-7903-143-9

ISSN

1397-5331

Tryk

Kandrup's Bogtrykkeri, 2100 København Ø

Oplag

500 eks.

Pris

160 kr. inkl. moms

Kort

Udsnit af Kort & Matrikelstyrelsens kortmaterialer er gengivet i hen-
hold til tilladelse G 18/1997.

Forsidefotos

Peter Hartoft-Nielsen

Gengivelse er tilladt med tydelig kildeangivelse

I salgs- eller reklameøjemed er eftertryk og citering af rapporten
samt anvendelse af *Skov & Landskab's* navn kun tilladt efter skriftlig
tilladelse.

Rapporten kan bestilles på

www.skovoglandskab.dk/publikationer

eller ved henvendelse til

Samfundslitteratur KVL-bogladen

Thorvaldsensvej 40

DK-1871 Frederiksberg C

Tlf. 3535 7622

Fax 3535 2790

E-mail kvl-bogladen@sl.cbs.dk



Forord

Som et led i etableringen af et fagligt grundlag for drøftelser af fremtidig lokaliseringspolitik som element i Trafikplan 2003 og Regionplan 2005 har Plandivisionen i Hovedstadens Udviklingsråd bedt *Skov & Landskab* om at belyse stationsnærhedspolitikken baggrund og effekter.

Princippet om stationsnær lokalisering af byfunktioner, som skaber meget persontransport og som egner sig til at udnytte arealerne intensivt, har været et bærende grundelement i den regionale planlægning i hovedstadsområdet siden Hovedstadens Regionplan 1989.

Hovedstadens Udviklingsråd har netop vedtaget Regionplan 2001 baseret på planforslag fra de hidtidige fem regionale enheder i hovedstadsområdet.

Hovedstadens Udviklingsråd står nu over for at skulle udarbejde ”Trafikplan 2003 for Hovedstadsregionen” og ”Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen”. Disse to planer skal udvikles fra grunden og i et tæt samspil, og lokaliseringspolitikken har stor relevans for dem begge.

Det er i den forbindelse naturligt at gøre status over stationsnærhedspolitikken med henblik på at vurdere, om og i hvilket omfang der er behov for en nyfortolkning, nuancering eller modernisering af lokaliseringspolitikken i hovedstadsområdet. Dette skal bl.a. ses i lyset af den kritik aktører i debatten har rejst af stationsnærhedsprincippet.

Rapporten udsendes i By- og Landsplansserien. Rapporten indeholder således en tematisk gennemgang af flere forskningsprojekter om byudvikling og om sammenhænge mellem byudvikling og transport udført i Afdelingen for By- og Landsplanlægning. Den indeholder desuden en række cases, der belyser problemer omkring implementering og virkeliggørelse af planlægning og lokaliseringspolitik, samt cases der belyser udenlandske eksempler på koordinering af arealanvendelse og transport.

Det er håbet, at rapporten kan understøtte og inspirere debatten om lokaliseringsstrategier i den regionale og kommunale planlægning i hovedstadsområdet, og at også kommunerne i hovedstadsområdet kan have glæde af rapporten.

Det er ligeledes håbet, at rapporten kan inspirere planlægningsinteressenter uden for hovedstadsområdet. Rapportens problemstillinger knyttet til planimplementering og lokaliseringsstrategier har således relevans for planlæggere i hele landet, ligesom både hovedstadscasen og de udenlandske cases forhåbentligt kan inspirere planlægningen også i de større provinsbyer.

Rapporten er udarbejdet af undertegnede i november og december 2001. Den har undervejs været drøftet med HUR's plandivision. Forskningsassistent, civ.ing. Tue Rex, stud.polyt. Mikkel S. Henriques og stud.scient. Christian Rahbæk Pedersen har bidraget med figurer, opsætning og kommentarer.

Ansvar for rapportens indhold er imidlertid alene forfatterens.

Hørsholm, den 1. juli 2002
Peter Hartoft-Nielsen

Indhold

Mobilitet og tilgængelighed – fremkommelighed og stationsnærhed	6
Baggrund for stationsnærhedspolitikken	8
Tengvad-udvalget	8
Fra Fingerplan 1947 til Regionplan 1989	9
Opslag: Bystrukturen i dag	10
Würtzen- og Nielsen-udvalgene	12
Statens engagement	13
Trafikale effekter af stationsnær lokalisering	14
Arbejdspladslokalisering	14
Opslag: Stationsnærhed – hvad betyder afstand til station?	16
Case-studier	18
Boliglokalisering	18
Mulige effekter af alternativ arbejdspladslokalisering på 15 års sigt	20
Mulige effekter af alternativ boliglokalisering på 15 års sigt	21
Samspil med andre virkemidler	22
Perspektiv	22
Case: Rådgivende ingeniørfirmaer	24
Case: Pengeinstitutter og forsikringsselskaber	26
Case: Offentlige institutioner	28
Case: Gladsaxe Trafikplads	30
Case: Højtlønsarbejdspladser i Nordsjælland	31
Stationsnærhed og tilgængelighed	32
Tilgængelighed inden for 45 minutter	32
Gennemsnitlig rejsetid	32
Implementering i planer	34
Regionplan 1989	34
Københavns Amt	35
Frederiksborg og Roskilde amter	36
Forhandlinger med staten	37
Anvendelsesbestemmelser	38
Opsamling	39
Implementering i nybyggeri	40
Kontorbyggeriets lokalisering	40
Erhvervsbyggeriets lokalisering	43
Boligbyggeriets lokalisering	44
Arealforbrug	44
Opsamling	45
Barrierer for implementering	46
Barrierer i plansystemet	46
Store, ikke-stationsnære arealudlæg	46
Anvendelsesbestemmelser og bebyggelsestætheder	48
Nye redskaber til regulering af arealanvendelsen?	49
Virksomhedernes lokaliseringsspræferencer	49
Manglende markedsføring	50
Plan og marked – samspil eller modspil?	50
Case: Glostrup Stationsområde	52
Case: Lundtofte Erhvervsområde	54
Erfaringer fra udlandet	56
ESPD – Det europæiske fysiske og funktionelle udviklingsperspektiv	56
OECD's anbefalinger	58
Toplokaliseringssteder i europæiske storbyer	58
Franske højhastighedstog forudsætter byfortætning	59
Case: Lokaliseringspolitik i Amsterdam og Holland	60
Case: England – nationale retningslinier for genbrug af byareal og lokaliseringspolitik	64
Case: Norge og Oslo / Akershus-regionen - samordnet areal- og transportplanlægning	66
Case: Berlin	68
Case: Hamburg	69
Sammenfatning og konklusioner	70
Litteratur og kilder	73

Mobilitet og tilgængelighed - fremkommelighed og stationsnærhed

Hovedstadsområdet er en storbyregion. En stærk, innovativ og dynamisk storby forudsætter, at byregionen fungerer som et sammenhængende arbejds- og boligmarked bundet sammen af effektive transportsystemer. Folk kan bo i én kommune, arbejde i en anden og have fritidsaktiviteter i en tredje. Afstandene mellem bolig og arbejdsplads og andre rejsemål er derfor ofte store. Ansatte på regionalt orienterede arbejdspladser inden for f.eks. IT, medico, forskning, finans, statslig eller amtlig administration bor i gennemsnit 20 km fra arbejdspladsen. Mange pendler derfor mere end 40 km dagligt.

Det skaber et stort transportbehov, især morgen og aften. Mobilitet er derfor afgørende for storbyborgernes daglige liv. Løsningen af transportopgaven er summen af alle borgernes individuelle beslutninger. Disse beslutninger træffes bl.a. på grundlag af de fysiske muligheder, som lokaliseringen af rejsemålene i forhold til infrastrukturen giver. Hvor vi bor, hvor vi arbejder, vej- og trafikforbindelser, men også hvordan vi i øvrigt har indrettet vores dagligdag, er forhold, som er afgørende for vores valg.

Det trafikbillede der skabes gennem de mange individuelle beslutninger, har store konsekvenser for borgernes livskvalitet, bymiljøet og byens belastning af miljøet.

Det har imidlertid også store konsekvenser for hovedstadsområdets internationale konkurrenceevne og udviklingsmuligheder. Høj mobilitet, fremkommelighed og tilgængelighed er i stigende grad parametre i konkurrencen mellem de europæiske byer. For at tiltrække investeringer og virksomheder skal byen tilbyde et godt bymiljø og god tilgængelighed til rejsemål i og uden for regionen, herunder fremkommelighed på vejnettet.

Det har derfor altid været god byplanlægning at søge at samordne areal- og transportplanlægning. Stationsnærhedspolitik er én måde at sikre denne samordning.

For den enkelte rejsende er tidsforbrug og komfort væsentligt for valg af transportmiddel. Derfor væl-

ger de fleste, der har adgang til bil, at bruge bilen til og fra arbejde. Mange anskaffer sig bil netop fordi rejsetiden med kollektiv transport er for lang, komforten for lav eller rejsemåden for ufleksibel i forhold til at kunne kombinere flere gøremål. Bil tilbyder en dør-til-dør-transport, som den kollektive transport kun kan konkurrere med, hvis rejsemålene ligger optimalt i forhold til standsningssteder, hvis antallet af skift er få, gangafstandene små, og hvis en stor del af rejsetiden foregår med det hurtigste og mest bekvemme kollektive transportmiddel, som er tog.

For storbysamfundet og miljøet er bilen som transportmiddel ikke altid optimal. For at sikre fremkommelighed og begrænse miljøbelastningen er det derfor ønskeligt at forskyde persontransporten fra bil til kollektiv transport. Det er samtidigt langt fra alle, der råder over bil.

Stationsnærhedspolitikens grundlæggende idé er, at den enkelte borger skal tilbydes frihed til at vælge det transporttilbud, der passer hende eller ham bedst. Placeres rejsemål som f.eks. arbejdspladser stationsnært, sikrer det som regel god tilgængelighed med både bil og kollektiv transport. Stationsnær lokalisering muliggør derfor valg blandt flere transportmåder.

Stationsnær lokalisering fremmer en frivillig overflytning til kollektiv transport. Nogle rejsende vil fravælge bil, fordi den kollektiv transport opleves som det bedste tilbud. Hermed skabes en positiv spiral. For den kollektive transport er det sådan, at jo flere der benytter den, jo bedre kan udbuddet blive. Øget biltransport forringer derimod mulighederne for andre bilister. Fravælger flere bilen til og fra arbejde og benytter de i stedet kollektiv transport, kommer det således både andre bilister og andre kollektivbrugere til gode. En "win-win-situation" opstår.

Stationsnærhedspolitik er en selektiv lokaliseringspolitik. Den skal sikre at byfunktioner, som skaber meget persontransport og som egner sig til integration i en bymæssig sammenhæng, placeres på arealer tæt ved stationer, og dermed får optimal tilgængelighed med kollektiv transport.

Stationsnærhedspolitik har såvel trafikale, økonomiske, miljømæssige som sociale mål, herunder

- at sikre mobilitet og tilgængelighed til centrale byfunktioner for alle,
- at fremme en frivillig overflytning fra bil til kollektiv transport,
- at aflaste vejnettet, undgå trængsel og sikre fremkommelighed,
- at begrænse transportens miljøbelastning,
- at understøtte økonomien i den kollektive trafik,
- at friholde grønne kiler for bebyggelse,
- at begrænse arealforbruget til byformål.

I notatet belyses stationsnærhedspolitikens baggrund og effekter. Der refereres til undersøgelser, som dokumenterer en betydelig trafikaleffekt af stationsnær lokalisering. Stationsnær lokalisering sikrer samtidig en robusthed over for ændringer i trafikbilledet og samfundet. Sander vejnettet til med kø- og trængsels-

problemer eller stiger markedsprisen på benzin, muliggør stationsnær lokalisering brug af anden transport med acceptable rejsetider. Ønsker samfundet, f.eks. ud fra internationale klimapolitiske forpligtigelser, yderligere at begrænse biltransportens omfang, er det - fordi alternative transportmuligheder findes - muligt at anvende parkeringspolitik og kørselsafgifter som instrumenter, uden at det i væsentlig grad vil begrænse borgernes mobilitet og samfundets udviklingsmuligheder.

En samordnet areal- og transportplanlægning kendes fra andre europæiske byer, i en række tilfælde udformet som stationsnærhedspolitik. I flere hollandske byer kombinerer man med succes stationsnærhedspolitikken med en bevidst politik for udvikling af toplokaliseringsteder, som skal profilere de hollandske byer og tiltrække virksomheder fra hele verden. Nærheden til attraktive bymiljøer er central i denne profilering og markedsføring.



Stationsnær lokalisering giver den enkelte borger frihed til at vælge det transporttilbud, der passer hende eller ham bedst. Fravælges bil, fordi den kollektive transport opleves som det bedste tilbud, giver det andre bilister bedre fremkommelighed. En "win-win situation" opstår.

Baggrund for stationsnærhedspolitikken

Stationsnærhedspolitikken blev i dens nuværende form introduceret af det daværende Hovedstadsråd i Regionplan 1989. Den overordnede tankegang med en hovedstruktur fastlagt af trafikknudepunkter i fingerbyen og en selektiv lokaliseringspolitik er fastholdt i efterfølgende regionplaner. Den konkrete udformning har løbende været til debat mellem planmyndighederne.

Tengvad-udvalget

Forud for udarbejdelsen af Regionplan 1989 gik en række drøftelser mellem Hovedstadsrådet og staten, først og fremmest i det såkaldte Tengvad-udvalg, som i 1987 og 1988 belyste ”Hovedstadsområdet Trafik”. Udvalget var nedsat af den daværende borgerlige regering på baggrund af en henvendelse fra Hovedstadsrådet om en statslig medvirken til kommende store investeringer i den kollektive trafik, særligt på baneområdet. Udvalget var sammensat af embedsmænd udpeget af Hovedstadsrådet og staten med Trafikministeriets planlægningschef som formand.

Udvalget afgav betænkning i juni 1988. Heri lanceres stationsnærhedspolitikken på baggrund af oplæg fra Hovedstadsrådet. Der lægges særlig vægt på, at arbejdspladser skal placeres nær stationerne med henblik på at øge den kollektive andel af trafikken, især mellem boliger og arbejdspladser. I rapporten understreges, at den fysiske hovedstruktur og lokaliseringspolitik er afgørende for etablering af en kollektiv trafikbetjening, der kan konkurrere med biltransport. Hovedargumentet er udnyttelse af allerede foretagne investeringer i kollektiv transport. Udvalgets konklusioner indledes med et afsnit om styring af den fremtidige byudvikling:

”Udvalget tillægger sammenhængen mellem trafikpolitik og lokaliseringspolitik afgørende betydning for en langsigtet forbedring af regionens trafikbetjening. Set i relation til den fremtidige trafikbetjening i regionen er de væsentligste byudviklingsprincipper følgende:

- *den fremtidige byudvikling skal knyttes til den eksisterende infrastruktur for at få størst muligt udbytte af allerede foretagne investeringer,*
- *der skal fortsat tilstræbes bolig-arbejdsstedsbalance i byfingrene,*

- *opbygningen af trafikknudepunkter, hvor tværforbindelserne krydser byfingrene, skal fortsættes og om muligt intensiveres. Nye og eksisterende trafikknudepunkter skal gives en særstilling ved erhvervslokaliseringsstrategiens udformning.*
- *de øvrige arbejdspladser skal placeres stationsnært i byfingrene.”*

I udvalget var der enighed mellem de kommunale repræsentanter og staten om, at stationsnærhedspolitikken skulle være effektiv, og at en stram styring af arealerne var nødvendig, både hvad angår de ikke-stationsnære arealer og udpegningen af trafikknudepunkter:

”Udvalget kan tilslutte sig tanken om opbygning af trafikknudepunkter, hvor tværforbindelserne krydser radialerne. Udpegningen af de trafikknudepunkter, hvor der skal ske en koncentration af arbejdspladser, bør imidlertid overvejes nøje, særligt under hensyntagen til de forudsætninger om befolknings- og erhvervsudvikling, der må lægges til grund for regionplanlægningen. Dels må det være en forudsætning, at der er eller kan tilvejebringes en særligt effektiv kollektiv trafikbetjening med god tilgængelighed fra hele regionen. Dels bør antallet af knudepunkter begrænses for at give mulighed for at sikre de enkelte trafikknudepunkter en funktionsrigtig størrelse og for en fornuftig prioritering af trafikinvesteringerne.”

”Udvalget kan i øvrigt tilslutte sig, at ny bebyggelse skal placeres på stationsnære arealer, og at dette især gælder erhvervsbyggeri. Det forudsættes, at disse arealer bebygges med relativt tæt bebyggelse og forbeholdes formål med relativ høj beskæftigelsesintensitet, f.eks. serviceerhverv. Udvalget finder desuden, at disse retningslinier –for at virke effektivt –skal suppleres med begrænsninger for udbygningen af ikke-stationsnære arealer. F.eks. bør der ikke udlægges nye erhvervsområder på disse arealer, og for allerede udlagte erhvervsområder bør anvendelsen og udnyttelsesintensiteten søges ændret, eventuelt må bebyggelsen af områderne søges udskudt til et senere tidspunkt.”

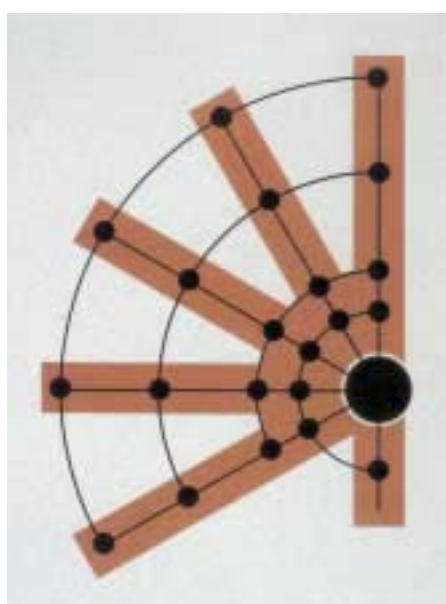
Tengvad-udvalget fremhæver, at fingerbyen er et godt udgangspunkt for at sammentænke lokaliseringspolitik og trafikal infrastruktur.

Fra Fingerplan 1947 til Regionplan 1989

Stationsnærhedspolitikken har således rødder tilbage til den internationalt berømmede Fingerplan fra 1947. Fingerplanen etablerede et tæt samspil mellem byudvikling og udvikling af den trafikale infrastruktur. Den skabte grundlag for byudvikling omkring stationerne på det radiale banenet og friholdelse af grønne kiler mellem byfingrene. Selvom byfingrene mange steder er blevet tykkere end oprindeligt forudsat, lagde Fingerplanen grunden til en bystruktur, som er særdeles synlig i dag, hvad enten den opleves fra en flyver, fra en bil der kører på tværs af byfingrene i Ring

IV eller fra S-toget mellem centrankommunerne og forstæderne.

Det forholdsvist tætte samspil mellem byudvikling og trafikbetjening, som er skabt gennem 50 års regionplanlægning i hovedstadsområdet er relativt unikt i international sammenhæng, hvor det i de seneste år er blevet bredt erkendt, at arealanvendelse, lokalisering og transport skal tænkes sammen. Sammen med en række andre planlægningsiltag har fingerbystrukturen været medvirkende til, at hovedstadsområdet trafikalt har fungeret godt med relativt få fremkom-



Figuren nederst til venstre viser den regionale hovedstruktur og lokaliseringsstrategi i hovedstadsområdet, som blev introduceret med Regionplan 1989. Figuren er et principdiagram for kollektive trafikknudepunkter. Øverst til venstre Fingerplanen fra 1947 og til højre kort over hovedstadsområdet med byområde og hovedstruktur.

meligheds- og trængselproblemer. Disse problemer er imidlertid tiltaget med den byspredning, der er sket på trods af de overordnede intentioner.

Den kraftige byvækst i 1960'erne og 1970'erne skete i en periode, hvor mobiliteten blev øget på grund af bilismens vækst. Det indebar en betydelig byspredning. Regionplanlægningen søgte at begrænse generne fra denne byspredning ved at satse på udvikling af nogle få store knudepunkter som aflastningscentre for Københavns city. Hovedstadsrådets første regionplan fra 1973 udpegede således en række overordnede knudepunkter, som blev sammenkædet med en ydre ringforbindelse M5. Af knudepunkterne blev Høje-Taastrup gradvist etableret, men meget langsommere end forudsat. I slutningen af 1980'erne var der endnu ikke taget hul på etablering af knudepunkterne i Måløv og Hammersholt.

En væsentlig baggrund for Regionplan 1989 var således, at byvæksten i 1980'erne var langt svagere end forudsat i Regionplan 1973. Regionplan 1989 brød derfor med tankegangen om fortrinsvis at satse på store regionale aflastningscentre med tilhørende byudvikling langs en ydre ringforbindelse. Hovedstadsrådet tog konsekvensen af de mere begrænsede forventninger til den fremtidige byvækst, som viste sig at fortsætte gennem 1990'erne, og valgte i stedet at satse på "bedre by i stedet for mere by", således som formanden for Hovedstadsrådet formulerede det i forordet til forslag til Regionplan 1989.

Et centralt element i Regionplan 1989 var derfor, at der skulle ske en forfining og modernisering af fingerbystrukturen. Fingerplanen fra 1947 var en éncenterplan, hvor det primært var boliger der skulle lokaliseres stationsnært i byfingrene, mens city skulle

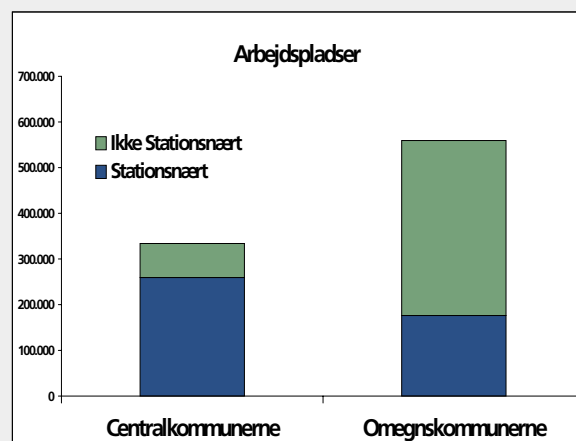
Bystrukturen i dag

Med 50 års kontinuerlig regionplanlægning er hovedstadsområdet enestående i international sammenhæng. Byen er søgt udviklet i en fingerbystruktur, hvor der er tæt samspil mellem byudvikling og trafik infrastruktur. Men sammenlignet med andre europæiske storbyer er hovedstadsområdet en forholdsvis spredt byregion. Det skyldes et efter international målestok stort arealforbrug til både boliger og arbejdspladser og en byplanmæssig tradition for relativ små bebyggelsestætheder.

En stor del af den danske velstandsudvikling i efterkrigstiden er omsat til boligforbrug med parcelhuset som en udbredt boligform. I hovedstadsområdet er dog kun hver fjerde bolig et parcelhus, mens godt 60% af boligerne er etageboliger og hver ottende bolig indgår i en tæt-lav- eller rækkehusbebyggelse. Skønmæssigt fylder parcelhusene imidlertid et areal, der er dobbelt så stort, som det areal de øvrige boligformer tilsammen beslaglægger. Den nødvendige infrastruktur i forbindelse med parcelhuse fylder også langt mere end til andre boligformer.

Den spredte by skaber generelt mere transport, og især biltransport, end tættere byformer. Hovedstadsområdet har udviklet sig til en flercenterby med betydelig vægt på bilbetjening. Den spredte by kom-

bineret med en bevidst trafik- og byplanlægning samt city's særlige beliggenhed ved vandet, har samtidig holdt det trafikale pres på de centrale bydele nede. Den gennemkørende trafik i city er sammenlignet med andre europæiske storbyer relativt begrænset. Det oprindelige radiale trafikmønster med stor indpendling til city om morgenen og udpendling om eftermiddagen er afløst af et meget mere komplekst mønster med en stærkt voksende trafik på tværs mellem byfingrene, og i øvrigt med en mindre skæv retningsfordeling på det radiale vejnet i myldretiderne. Det er Københavns Kommunes politik, at hverken biltrafikniveauet eller kapaciteten på kommunens vejnet skal øges. Presset på vejnettet ligger i stigende grad på de tværgående forbindelser i de indre dele af regionen.



Lokalisering af arbejdspladser i hovedstadsområdet. Kilde: HUR, Arealundersøgelse 2000

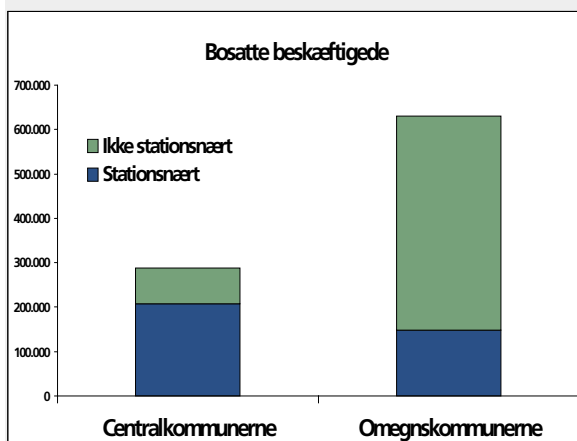
være center for kontorarbejdspladser og anden service, og nye arealer til industri skulle placeres ved roden af fingrene. Transporten mellem bolig og arbejde kunne dermed klares inden for samme radial. Regionplan 1989 var derimod en plan med mange centre – nemlig områderne ved stationerne og primært de kollektive trafikknudepunkter. Især arbejdspladser og byfunktioner, som betjente store dele af regionens befolkning skulle placeres ved trafikknudepunkterne. Hermed sikredes optimal mobilitet for alle byregionens borgere, idet de regionale funktioner blev lokaliseret der, hvor tilgængeligheden med kollektiv transport var bedst. Man introducerede S-busserne som et højklasset bussystem på tværs af byfingrene og definerede kollektive trafikknudepunkter som stationer på banenettet, der samtidig blev betjent af tværgående S-busser.

Med flercenterstruktur og tværgående forbindelser adskiller vore dages stationsnærhedspolitik sig således funktionelt fra tankegangen i Fingerplanen. Hertil kommer, at byfingrene i Regionplan 1989 rakte til de fem købstæder, mens byfingrene i Fingerplanen var væsentlig kortere.

Regionplan 1989 tilstræbte bedre balance mellem boliger og arbejdspladser i fingrene. Den fastlagde, at byfunktioner som ikke var afhængige af en placering i city, skulle flyttes ud til trafikknudepunkter i omegnen, således at der i city blev gjort plads til de byfunktioner, som var afhængige af en cityplacering. Regionplan 1989 udpegede desuden tre cityannekser for at beskytte de indre bydele mest muligt og for at skaffe den nødvendige plads til cityafhængige byfunktioner. Ét ved Nordhavn Station, for regionalt orienterede byfunktioner, ét på Holmen (som blev

Godt halvdelen af boligmassen og bygningsmassen til byerhverv ligger inden for 1 km fra en station på regional- og S-togsnettet eller metroens første og anden etape. Omkring en fjerdedel, når afstanden indskrænkes til 500 m.

Det fremgår, at bystrukturen kun i nogen grad understøtter banenettet og det kollektive trafiksystem. Bedst i centralkommunerne, men i langt mindre grad i omegnskommunerne. Den megen bebyggelse mellem og uden for S-togsfingrene skaber et transportbehov, som er vanskeligt at løse på en måde, som både giver tilfredsstillende service og acceptabel driftsøkonomi.



Lokalisering af beskæftigede bosat hovedstadsområdet.
Kilde: HUR, Arealundersøgelse 2000

Hovedparten af fremtidens by er dagens by. Men det er vigtigt at understrege to forhold. Det ene er, at der gennem flere årtier er sket en stigning i arealforbrug pr. beboer og arealforbrug pr. ansat. Det sidste er sket, selvom der er sket en forskydning mod arealintensive erhverv. En fortsættelse af denne tendens indebærer, at stadigt færre vil bo og arbejde i den eksisterende bygningsmasse og derfor også i den del af bygningsmassen, som ligger stationsnært. Med mindre denne udvikling kompenseres gennem stationsnærhedspolitikken, hvor en større andel af byggeriet placeres stationsnært, vil det indebære, at der til stadighed sker en udhuling af kundegrundlaget i nærlandet for den kollektive transport.

Det andet er, at fornyelsen af bygningsmassen i hovedstadsområdet i højere grad kan forventes på erhvervsiden end boligsiden, hvis tendenser og prognoser holder. Mens blot 6% af boligmassen i hovedstadsområdet er opført inden for de seneste 12 år, er det 16% af bygningsmassen til byerhverv og institutioner, og 25% af kontorbygningsmassen.

Selvom prognoserne forudsiger et fortsat beskedent niveau for boligbyggeri i hovedstadsområdet, viser de dog, at der i de næste 30 år vil blive bygget lige så mange boliger som i dagens Århus og Aalborg tilsammen. For en række af de øvrige byfunktioner, f.eks. kontorer, forventes relativt en langt større tilvækst.

forudsat betjent med tunnelbanestation) for nationalt orienterede byfunktioner, og ét på Vestamager for nationalt og internationalt orienterede byfunktioner. Dette område var ikke-stationsnært, og blev først stationsnært med de efterfølgende beslutninger om at etablere Ørestad og metro, samt jernbane-forbindelsen til Lufthavnen og Sverige.

Den nye hovedstruktur og stationsnærhedspolitikken er således tilpasset det moderne højmobile samfund. Kravet om høj mobilitet indebærer, at centrale byfunktioner skal være tilgængelige for flest mulige beboere i hele hovedstadsområdet. Biltrafikkens store rolle er en af grundene til, at city skal aflastes som lokaliseringssted for arbejdspladser. Men lokaliseres arbejdspladser ude i regionen indebærer det, at mange rejser vil foregå på tværs af byfingrene. Derfor er trafikknudepunkterne centrale i den regionale hovedstruktur og den selektive lokaliseringspolitik.

Det er et grundelement i stationsnærhedspolitikken, at bebyggelsestæthederne skal være størst omkring stationerne. Især erhverv med høj beskæftigelsesintensitet skal placeres stationsnært, men også tætte boligformer. Hermed kan den kollektive transport facilitere flest muligt beboere og arbejdstagere.

Koncentrationen af arbejdspladser omkring trafikknudepunkter skal begrænse rejsetiderne med kollektiv transport, og dermed styrke den kollektive transports konkurrenceevne i forhold til bilen. Samtidig skal den koncentrerede byudvikling medvirke til at fastholde grundlaget for den kollektive transport, og dermed understøtte de foretagne investeringer i den trafikale infrastruktur.

Württemberg- og Nielsen-udvalgene

Hovedstadsområdet samledes trafik har siden Tengvad-udvalget været behandlet i to fællesudvalg med repræsentater for de kommunale parter i hovedstadsområdet og staten. Først i det såkaldte Würtzen-udvalg, der i 1991 afgav betænkning om hovedstadsområdet trafikinvesteringer, og senest i Nielsen-udvalget, der i 2000 afleverede ”Grundlag for trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet”.

I begge disse udvalg har der været enighed om stationsnærhedspolitikken centrale betydning for trafikafviklingen i hovedstadsområdet. I det seneste udvalg erkendes politikken manglende gennemslagskraft,

men det understreges, at der er behov for at fastholde og udbygge lokaliseringspolitikken.

I ”Grundlag for trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet” hedder det således i sammenfatningen:

”Byudviklingen i hovedstadsområdet har betydning for, hvordan trafikmønstret udvikler sig. Det har af denne grund været et mål gennem en række år at skabe den bedste mulige sammenhæng mellem byudviklingen og trafiksystemet. Der er derfor formuleret en særlig lokaliseringspolitik for hovedstadsområdet, hvor hovedprincippet er, at de større arbejdspladskoncentrationer i videst muligt omfang bør placeres stationsnært for at give folk mulighed for at benytte kollektiv transport i forbindelse med bolig-arbejdsstedstrafikken.

Det er udvalgets vurdering, at man har haft begrænset succes med at sikre, at en væsentlig del af nybyggeriet til kontorformål mv. bygges stationsnært. Årsagerne hertil er mange og kan ikke siges at være fuldstændig klarlagt på nuværende tidspunkt. Der er imidlertid næppe tvivl om, at der generelt betragtes for mange muligheder for at undgå at placere nybyggeriet stationsnært, og at det omvendt er for lidt attraktivt eller for besværligt at placere nybyggeriet stationsnært med de virkemidler, der foreligger i dag.

Det er udvalgets opfattelse, at det er nødvendigt, at der gennemføres en styrkelse af den gældende lokaliseringspolitik for at ændre den nuværende situation. Udvalget peger i den forbindelse på en række problemstillinger og planlægningsmuligheder, men udvalget finder ikke, at der på nuværende tidspunkt er tilstrækkeligt grundlag for at formulere en mere præcis politik på området. Udvalget skal i forlængelse heraf anbefale, at opgaven bliver prioriteret højt i den videre regionplanlægning.”

I afsnittet om stationsnær lokaliseringspolitik hedder det bl.a.:

”Der er behov for både at fastholde og udbygge lokaliseringspolitikken i den overordnede planlægning og at sikre, at den implementeres i den kommunale planlægning og i den faktiske byudvikling og byomdannelse. Det kræver en mere offensiv indsats fra de overordnede planlægningsmyndigheder og samlede overvejelser om, hvorvidt de eksisterende reguleringsmuligheder er tilstrækkelige, eller om der er brug for justeringer og evt. helt nye virkemidler.”

Statens engagement

Stationsnærhedspolitikken blev således oprindeligt introduceret af det daværende Hovedstadsråd og er siden blevet bekræftet og foreslået styrket i skiftende regeringers udvalgsarbejder med deltagelse af både kommunale repræsentanter og staten.

Hovedstadsrådets forslag til Regionplan 1989 blev godkendt af staten uden ændringer i lokaliseringspolitikens udformning. Regionplan 1989 blev efter Hovedstadsrådets nedlæggelse i et landsplandirektiv fastlagt som gældende regionplan for de fem regionale enheder indtil der forelå nye regionplaner godkendt af de regionale råd. I planloven blev det fastslået, at regionplanlægningen i de fem regionale enheder skulle udføres på grundlag af en vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed. De regionale retningslinier skulle endvidere fastlægges med særlig hensyntagen til den kollektive trafikplan for det samlede område. Endelig skulle der angives rækkefølge for fremtidig byggeaktivitet i byzone.

Skiftende regeringer har efterfølgende lagt stor vægt på, at stationsnærhedspolitikken blev fastholdt og udbygget, og at implementeringen blev fremmet gennem strammere styring på ikke-stationsnære arealer.

Stationsnær lokalisering har således været et tema i samtlige statslige trafik-, miljø-, og planredegørelser, som i 1990'erne er udarbejdet under skiftende regeringer. Det gælder f.eks. Trafik 2005 fra 1993, regeringens handlingsplaner for "Begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip", hvoraf den seneste er fra 2001, regeringens "Natur- og Miljøpolitiske Redegørelser" fra 1995 og 1999, og regeringens Landsplanredegørelser, senest fra 2000. Stationsnærhedspolitikken har derfor været et centralt element i de statslige udmeldinger til regionplanrevisionerne 1993, 1997 og 2001.

Regeringens Erhvervs- og Bypolitisk Udvalg foreslog i sin betænkning fra 2001, at der i hele landet udvikles regionale og fælleskommunale lokaliseringsstrategier til at fremme udviklingen af bystrukturer, som sikrer mobiliteten og begrænser unødigt bilkørsel, i lighed med stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet.

Der kan gives flere forklaringer på det statslige engagement. Ansvaret for driften af S-togene blev som opfølgning på Tengvad-udvalget flyttet tilbage fra Hovedstadsrådet til staten. Stationsnær lokalisering af

rejsemål understøtter således det økonomiske grundlag for S-togsdriften. Samtidig er der gennem 1990'erne besluttet ganske omfattende statslige investeringer i forbedringer af det kollektive trafiksystem i hovedstadsområdet. Samlet er der tale om investeringer på over 20 mia. kr. inden for en relativ kort årrække. Udskiftning af togmateriel, Øresundstog, ny metro, ringbanen, to spor til Frederikssund og S-tog til Roskilde er nogle af de markante tiltag. Samtidig har det været et statsligt mål at begrænse de statslige investeringer i vejnettet.

Hertil kommer at omstilling til mere bæredygtige samfund for alvor er kommet på den politiske dagsorden i 1990'erne. Miljøargumentet har derfor spillet en stor og stigende rolle i de statslige udmeldinger om stationsnærhedspolitikken. Både som følge af nationale handlingsplaner, og som følge af internationale forpligtigelser, f.eks. Kyoto-aftalen.

Trafikken er smertensbarnet, når det gælder omstilling til bæredygtighed og reduktion af klimaforandrende drivhusgasser. Trafikkens CO₂-udslip var i 2001 20% højere end i 1988. Det har siden 1990 været skiftende regeringers nationale mål, at trafikens CO₂-udslip i 2005 skulle være stabiliseret på 1988-niveau og efterfølgende reduceres med 25% frem til år 2030. I forbindelse med den seneste handlingsplan for 2001 blev det imidlertid erkendt, at målet for år 2005 ikke vil kunne nås. Det kortsigtede mål for 2005 blev derfor opgivet, men det langsigtede reduktionsmål for 2030 blev fastholdt. Udfordringen er derfor, at transportens CO₂-udslip frem til år 2030 skal reduceres med mindst 45% i forhold til dagens situation. Fysisk planlægning og lokaliseringspolitik fremhæves i den sammenhæng som et centralt virkemiddel.

Kilder:

Se afsnittet bagerst i rapporten.

Trafikale effekter af stationsnær lokalisering

Nyere undersøgelser fra *Skov & Landskab* og Danmarks Miljøundersøgelser belyser, hvilken effekt lokalisering af arbejdspladser og boliger har for beboeres og ansattes transportadfærd. Undersøgelserne viser samstemmende, at stationsnær lokalisering indebærer mindre bilkørsel og fremmer brug af kollektiv transport.

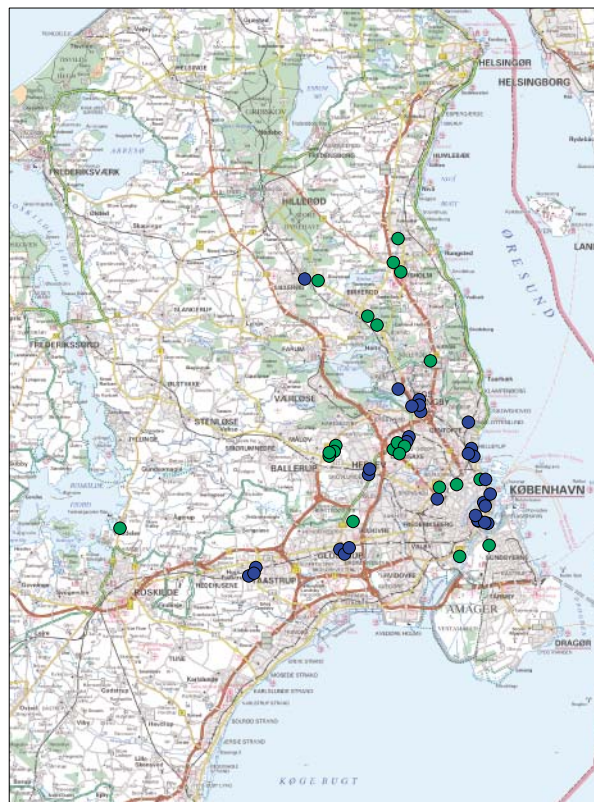
To ansatte på samme virksomhed eller to personer i samme boligområde kan ellers have vidt forskellige transportbehov og transportmuligheder. Én bor måske umiddelbart i nærheden af sin arbejdsplads, en nabo arbejder i en anden by, og en anden nabo er måske pensionist og tilbringer hovedparten af dagen hjemme. Én bor alene, naboen har børn som skal hentes og bringes. Én råder over bil, kollegaen er afhængig af andre transportformer. Dette billede - folk med vidt forskellige transportbehov og transportmuligheder - findes uanset hvor arbejdsplads eller bolig er beliggende.

Alligevel viser undersøgelserne, at arbejdspladser og boligområders beliggenhed i forhold til infrastruktur og anden bebyggelse er afgørende for de ansattes og beboernes samlede transportadfærd. De store individuelle forskelle i transportbehov og transportmuligheder "overlejres" af de forskelle, som er bestemt af byfunktionernes beliggenhed i bystrukturen.

Tre forhold viser sig at have særlig betydning. Det ene er beliggenhed i forhold til byregionens centrum. Det andet er beliggenhed i forhold til stationer på banelinjet. Det tredje er for boligernes vedkommende beliggenhed tæt ved en købstad.

Arbejdspladslokalisering

For hver kontorarbejdsplads der placeres stationsnært spares omkring 10 km daglig bilkørsel. Det vurderes, at mellem hver femte og hver tredje af de ansatte, der ville bruge bil til arbejde ved en ikke-stationsnær lokalisering, i stedet vælger at benytte kollektiv transport, når arbejdspladsen ligger stationsnært. Disse forskelle hidrører alene fra en frivillig overflytning fra bil til kollektiv transport, idet forskelle af denne størrelsesorden typisk iagttages ved at sammenligne ikke-stationsnære og stationsnære arbejdspladser i omeg-

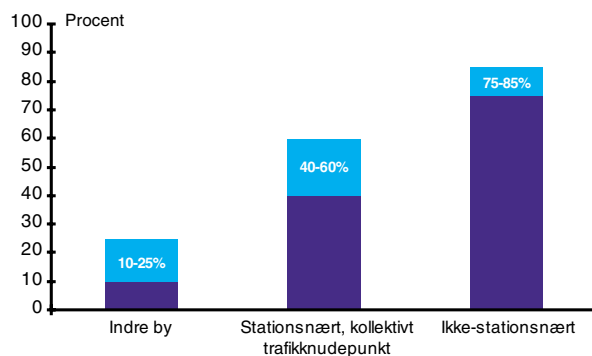
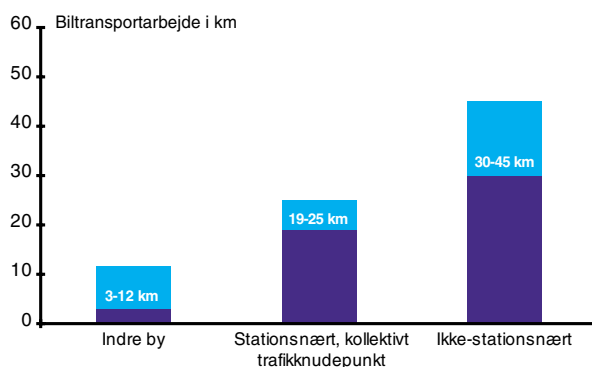


Kortet viser lokaliseringen af de 52 kontorvirksomheder, som indgår i hovedstadsundersøgelsen. Virksomheder, der ifølge regionplanens definitioner ligger stationsnært er angivet med blå, ikke-stationsnære med grønt.

nen, hvor tilgængeligheden med bil i begge tilfælde er god.

Større effekter fås, hvis arbejdspladserne lokaliseres i centralkommunerne, hvor biltilgængeligheden er begrænset, primært på grund af parkeringsrestriktioner.

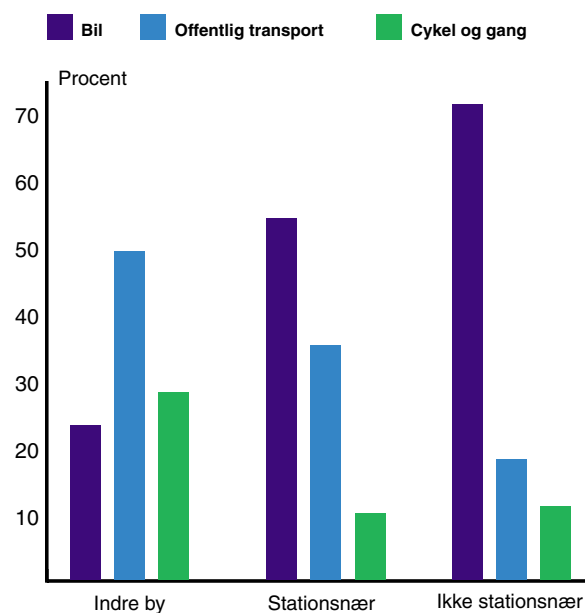
En tommelfingerregel som kan udledes på baggrund af undersøgelsen af 52 større kontorarbejdspladser med samlet 22.000 ansatte er, at mellem 10-25% af de ansatte benytter bil, hvis en kontorarbejdsplads ligger i Indre By, 40-60% ved beliggenhed nær en velbetjent station og 75-85% ved en ikke-stationsnær beliggenhed. Der er afvigelser herfra, som kan forklares med virksomhedsspecifikke forhold, men tallene angiver de intervaller, som langt den overvejende del af kontorarbejdspladserne befinder sig inden for.

Bilbenyttelse ved forskellig beliggenhed af kontor virksomheder i hovedstadsområdet (andel ansatte som benytter bil til arbejde)

Dagligt biltransportarbejde pr. ansat i kontorvirksomhed ved forskellig beliggenhed i hovedstadsområdet


Figuren viser øverst hovedvariationen i, hvor stor en andel af de ansatte der benytter bil til arbejdet ved forskellig beliggenhed i hovedstadsområdet, og nederst hovedvariationen i de ansattes gennemsnitlige daglige bilkørsel. Tallene er baseret på interview med 13.000 ansatte på 52 større kontorarbejdspladser.

Den gennemsnitlige afstand mellem bolig og arbejde varierer ikke markant ved forskelle i beliggenhed. For større kontorarbejdspladser er afstanden mellem bolig og arbejde i gennemsnit omkring 20 km, og den daglige pendling således i gennemsnit 40 km pr. ansat. Forskelle i bilbenyttelse og rejselængder med de forskellige transportmidler indebærer, at de ansatte i gennemsnit kører mellem 3 og 12 km i bil, hvis kontorarbejdspladsen ligger i Indre By, mellem 19 og 25 km ved beliggenhed nær en velbetjent station, og mellem 30 og 45 km ved en ikke-stationsnær beliggenhed i omegnen.

Hvor stor en andel af de ansatte, der benytter kollektiv transport varierer med virksomhedstypen. Men typisk vil der være dobbelt så mange, der benytter kollektiv transport til en stationsnær arbejdsplads som til en ikke-stationsnær arbejdsplads. For ingeniørfirmaer kan springet være fra f.eks. 12% til 25%, for



Hovedstadsområdet. Transportmiddelvalg (modalt split) - gennemsnit for udvalgte lokaliteter blandt 52 virksomheder

forsikringsselskaber fra 20% til 30-50% og for offentlig administration eller forskning fra 22% til 45%. Cykel benyttes ofte til arbejdspladser i Indre By og på brokvarterne, hvor mere end hver fjerde cykler eller går. På enkelte større kontorarbejdspladser i Indre By er det op mod halvdelen, der cykler eller går.

Undersøgelserne viser, at jo tættere arbejdspladsen ligger på en station, jo større trafikale effekt. Ved velbetjente stationer i omegnen strækker effekten sig næppe længere end en reel gangafstand på 6-700 m fra station. I den tætte by accepteres større gangafstande.

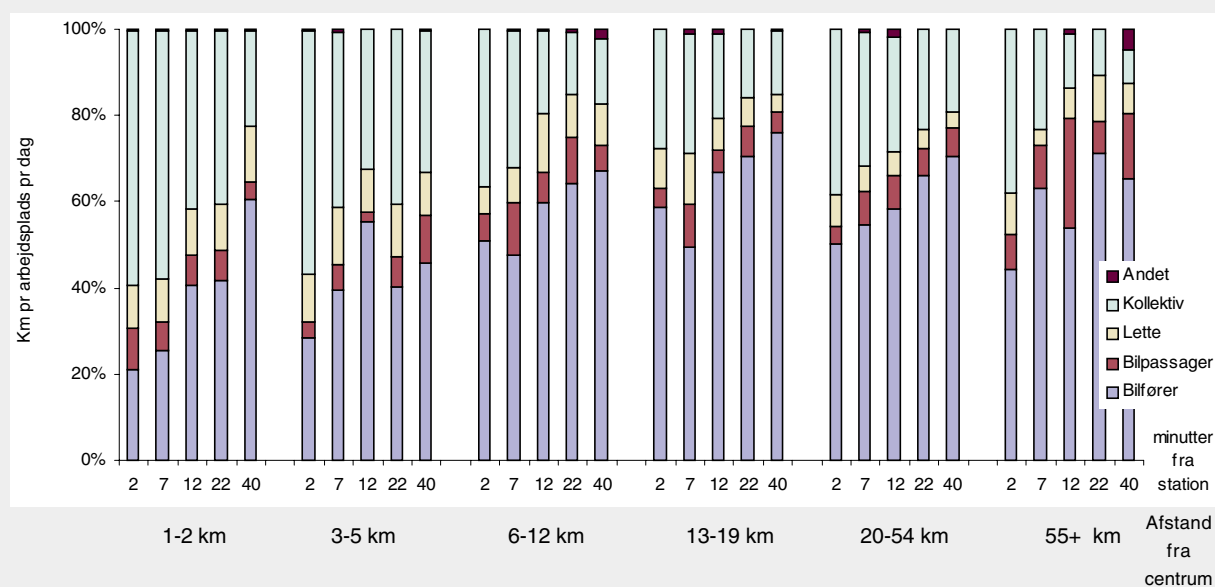
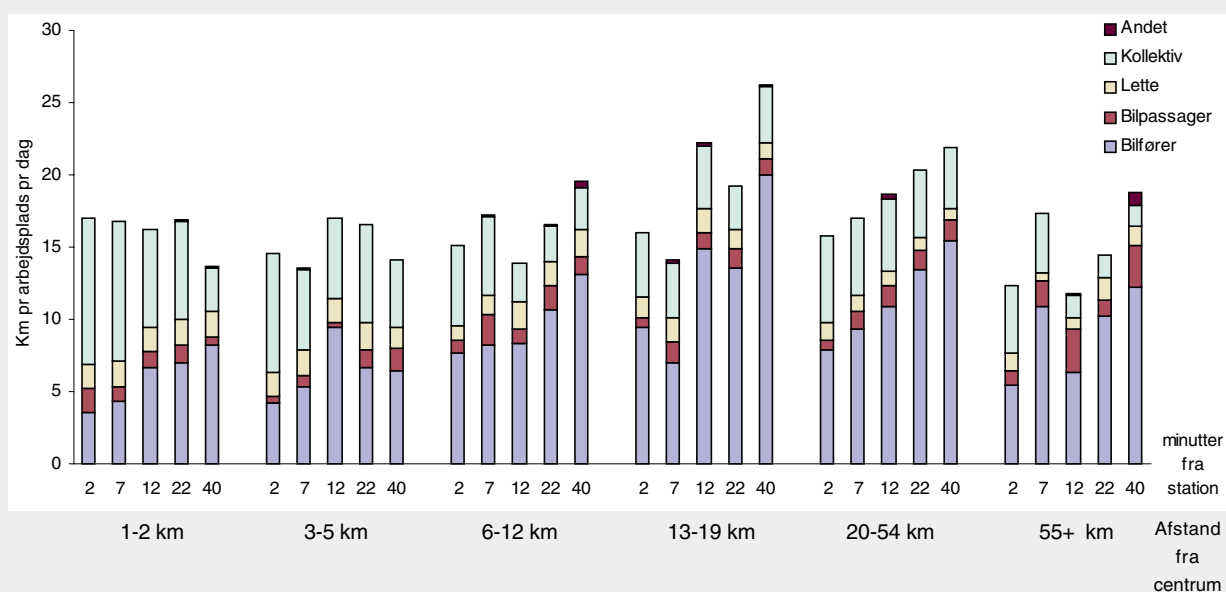
Der kan i undersøgelserne ikke påvises tilsvarende effekter af god busbetjening. Forholdet er belyst ved Gladsaxe Trafikplads, som er blandt de lokaliteter i omegnen, som er bedst busbetjent. Den trafikale adfærd blandt 1000 ansatte på fire virksomheder tæt ved Trafikpladsen svarer til den trafikale adfærd blandt ansatte på virksomheder ved andre ikke-stationsnære lokaliseringer, som i øvrigt alle har busbetjening. Beregninger på Hovedstadens Trafikmodel viser, at tilgængeligheden med kollektiv transport til Trafikpladsen målt i "faktiske rejsetider" er lige så god som til en velbetjent station. Målt i "oplevet rejsetid", der tager hensyn til, at bl.a. skift og ventetider opleves mindre behageligt, er tilgængeligheden med kollektiv transport imidlertid væsentlig ringere. Det synes bestemmende for de ansattes transportmiddelvalg.

Stationsnærhed - hvad betyder afstand til station?

Danmarks Miljøundersøgelser har benyttet Danmarks Statistiks Transportvaneundersøgelse til at belyse effekter af stationsnær lokalisering af arbejdspladser. Grundmaterialet er anderledes end i undersøgelsen af 52 konkrete større kontorarbejdspladser. DMU's undersøgelse omfatter alle typer af arbejdspladser, uanset om de er lokalt eller regionalt orienteret, og uanset om virksomheden har en intensiv eller ekstensiv karakter med hensyn til arealudnyttelse,

persontransport og besøg. Undersøgelsens effektvurdering af stationsnær lokalisering omhandler således alle typer af arbejdspladser, uanset om de er omfattet af stationsnærhedspolitikken.

På forhånd kunne man forvente, at effekten ville være mindre, når alle typer af arbejdspladser inddrages, end når der alene ses på effekten af stationsnær lokalisering af kontorarbejdspladser. I undersø-



Figuren viser ansattes daglige samlede transport til og fra arbejdspladser med forskellig beliggenhed i hovedstadsområdet fordelt på transportmiddel. Arbejdspladserne er fordelt efter afstand til centrum i afstandsbælter (1-2 km, 3-5 km, 6-12 km, 13-19 km, 20-54 km, >55 km) og afstand til nærmeste station i tidsintervaller (0-5 min., 5-10 min., 10-15 min., 15-30 min., > 30 min.). På figuren er angivet "midtpunktet" i tidsintervallet. Øverst antal kilometer pr. ansat pr. dag, nederst relativ fordeling på transportmiddel. Kilde: Linda Christensen: "Bystruktur og transportadfærd. Hvad siger Transportvaneundersøgelsen?", DMU-rapport nr. 382, Danmarks Miljøundersøgelser, 2001.

gelsen indgår formentlig flere ansatte med mindre specialiserede arbejdsfunktioner og lavere løn end i undersøgelsen af store kontorarbejdspladser. En del af arbejdspladserne vil derfor formentlig være meget lokalt orienterede. Det gælder f.eks. kassedamen i Netto eller Brugsen, som i højere grad end ingeniøren på IT-virksomheden må antages at bo i arbejdspladsens næropland.

Undersøgelsen viser da også, at den gennemsnitlige afstand mellem bolig og arbejde er størst for højere funktionærer og lavest for ikke-faglærte. Den er endvidere generelt større for mænd end kvinder. Det gælder uanset arbejdsstilling. For højere funktionærer 23 km blandt mænd, 16 km blandt kvinder. For ikke-faglærte 15 km blandt mænd, 8 km blandt kvinder.

Samlet er den gennemsnitlige afstand mellem bolig og arbejdsplads blandt denne undersøgelses arbejdspladser i hovedstadsområdet 15,7 km. Det er kortere, men ikke meget kortere end den gennemsnitlige afstand på omkring 20 km mellem bolig og større kontorarbejdspladser.

Undersøgelsen bekræfter, at bil spiller en større rolle jo længere arbejdspladsen ligger fra centrum, og omvendt at flest benytter kollektiv transport og cykel og gang til arbejdspladser i centrum og de øvrige dele af centralkommunerne.

Undersøgelsen konkluderer, at hvis en arbejdsplads ligger stationsnært reduceres bilkørsel med 40%, hvis gangafstanden højst er 5 minutter. Undersøgelsen af kontorarbejdspladser viser, at stationsnær lokalisering i omegnen sparer hver tredje korte kilometer i bil. Resultaterne er således nogenlunde samstemmende i de to undersøgelser.

Undersøgelsen viser imidlertid også, at afstanden til nærmeste station har meget markant betydning for transportadfærden. Spørgsmålet er belyst ved at betragte arbejdspladser i forskellige afstandsbælter fra centrum, således at der iagttages arbejdspladser i omtrent samme afstand fra centrum, men med forskellig afstand til station.

I alle afstandsbælter vokser andelen af ansatte, som benytter bil til arbejde med voksende afstand til station. I de inderste afstandsbælter fra op til 20% tættest på en station og omkring 35% længere fra sta-

tion. I afstandsbeltet 6-12 km fra centrum fra 38% til 50%, i afstandsbeltet 13-19 km fra centrum 41% til 71% og i afstandsbeltet 20-54 km fra centrum fra 40% til 59%.

Omvendt falder andelen der benytter kollektiv transport med stigende afstand til station. Det gælder ligeledes i alle afstandsbælter. For eksempel i afstandsbeltet 6-12 km fra centrum fra 26% til 14%.

Forholdsvis mange cykler eller går til arbejde uanset beliggenhed. Det skyldes, at undersøgelsen omfatter alle typer af arbejdspladser, også de lokalt orienterede som ikke beskæftiger specialiseret arbejdskraft. Cykel og gang benyttes derfor i langt højere grad til perifert beliggende ikke-stationsnære arbejdspladser, end det er tilfældet blandt ansatte på de regionalt orienterede kontorarbejdspladser. Her var cykelgang-andelen små uden for centralkommunerne.

Undersøgelsen viser en afstandsfølsomhed svarende til hvad DSB tidligere har fundet. DSB regner med næroplande på op til 600 m i luftafstand. Det er nogenlunde grænsen for hvor langt folk er villige til at gå. DSB's undersøgelser viser, at om morgenen falder antal ankomne S-togsrejsende pr. arealenhed således drastisk med afstanden fra stationen. Alle-rede 400 m fra en station uden for Københavns indre by er antal ankomne pr. arealenhed reduceret til mellem det halve og en tredjedel af det antal, der har mål inden for 100 meter fra en station. Antallet stabiliserer sig på et niveau, der er **ydligere** reduceret med en tredjedel blot 750 meter fra stationen. Afstandsfølsomheden er således stor.

I Københavns indre by – hvor turen til fods kan gennemføres i attraktive bymæssige omgivelser, f.eks. gågader med mange mennesker og muligheder for oplevelser, eller hvor den kollektive tilbringertransport er hyppig og tætmasket - vil afstande på op til 7-800 m måske være acceptable, men i omegnen vil den maksimale afstand selv ved de bedst betjente trafikknudepunkter snarere være 5-600 m. Uden bymæssige omgivelser endnu mindre.

Kilder:

Linda Christensen: "Bystruktur og transportadfærd. Hvad siger Transportvaneundersøgelsen?", DMU-rapport nr. 382, Danmarks Miljøundersøgelser, 2001.

Hans Ege: "Tilbringergeografi ved S-togsstationer". Konference-rapport fra "Trafikdage i Aalborg 1995".

Andre ikke-stationsnære arbejdspladser har også relativ god busbetjening. Det gælder f.eks. DONG i Forskerparken i Hørsholm, Baltica og andre virksomheder i Lautrupparken. DMU har S-bus til døren, og der er busstoppested ved Compaq, HP og ISS på Kongevejen. Den trafikale adfærd blandt de ansatte på disse arbejdspladser adskiller sig imidlertid markant fra adfærden blandt ansatte på stationsnært beliggende arbejdspladser. Bilbenyttelsen er høj, omfanget af bilkørsel stort. En helt ny undersøgelse af transportadfærd blandt ansatte på Forskningscentret for Skov & Landskab bekræfter mønsteret. Buslinierne 150S, 300S, 173E og 354 standser lige foran døren. Der er mange yngre medarbejdere – studenter, elever, praktikanter og ph.d.-studerende. Alligevel benytter 68% bil. Bil som fører tegner sig for 73% af transportarbejdet, kollektiv transport for 23%. Det svarer til adfærden blandt ansatte på tilsvarende ikke-stationsnært beliggende arbejdspladser.

Et studieprojekt på geografiuddannelsen undersøgte i 1994 transportadfærd til bl.a. Synoptik's hovedkontor før og efter en flytning på 6 km fra en stationsnær lokalisering ved Glostrup station til en busnær lokalisering ved Rødovre Centrum. Den kollektive trafikals andel af det samlede transportarbejde faldt fra 26% til 6%.

Case-studier

Der præsenteres i alt fem cases. En case omfatter rådgivende ingeniørfirmaer. Casen viser, at en stationsnær lokalisering typisk vil indebære 10 km mindre daglig bilkørsel pr. ansat end en ikke-stationsnær lokalisering i samme afstand fra centrum. Omkring hver femte traditionelle bilbruger vil fravælge bil til fordel for kollektiv transport. Casen viser også, at tilgængelighedsanalyser på Hovedstadsregionens Trafikmodel 2000 kan bidrage til at forklare de ansattes forskellige transportadfærd.

En anden case omfatter hovedsæder for pengeinstitutter og forsikringsselskaber. Casen viser effekter af stationsnær lokalisering, som er af samme størrelse eller større end i casen omfattende ingeniørfirmaer. Ved stationsnær lokalisering ved Høje-Taastrup Station kører de ansatte i gennemsnit 8-14 km mindre i bil end ved lokalisering i Lautrupparken i Ballerup. Halvdelen af de ansatte benytter kollektiv transport til arbejdspladserne ved Høje-Taastrup Station, mod hver femte i Lautrupparken. Casen viser endvidere væsentlig mindre bilbenyttelse og mere brug af kol-

lektiv transport blandt ansatte på virksomheder i Indre By.

En tredje case omfatter offentlig administration og forskning. Casen viser effekten af en ikke-bymæssig og ikke-stationsnær lokalisering i hovedstadsområdets periferi. Hver ansat kører i gennemsnit dagligt 14 gange så langt i bil til den perifert beliggende, ikke-stationsnære arbejdsplads som til en tilsvarende arbejdsplads i Indre By. Sammenlignes i stedet med en tilsvarende arbejdsplads ved Glostrup Station, er den daglige bilkørsel dobbelt så stor. Mere end 40% af de ansatte benytter kollektiv transport til både arbejdspladsen i Indre By og ved Glostrup Station. Cykel og gang spiller en stor rolle i transporten til og fra arbejdspladsen i Indre By.

En fjerde case omfatter virksomheder ved Gladsaxe Trafikplads. Casen viser, at den trafikale adfærd blandt ansatte på virksomheder ved et godt betjent busknudepunkt er som til andre ikke-stationsnære arbejdspladser. Der sker ingen frivillig overflytning fra bil til kollektiv transport. De ansatte kører i gennemsnit lige så langt i bil som ansatte på arbejdspladser i f.eks. Lautrupparken. Andelen der benytter kollektiv transport er som til andre ikke-stationsnære arbejdspladser. Endog lavere end til en perifert beliggende arbejdsplads som Danmarks Miljøundersøgelser ved Risø i Roskilde.

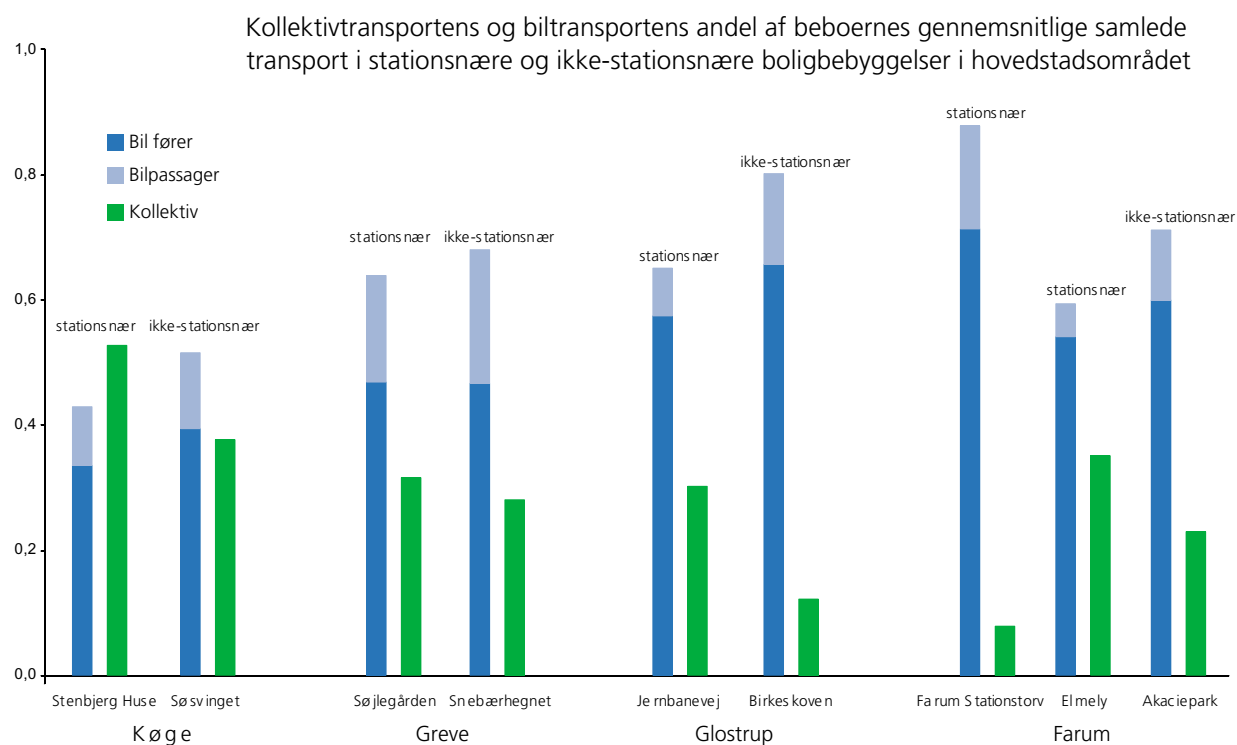
En femte case omfatter virksomheder i Nordsjælland. Et ofte fremført argument for lokalisering af højt lønsarbejdspladser i Nordsjælland - også på ikke-stationsnære lokaliteter – er at det er her de ansatte bor, og at lokaliseringen dermed vil give korte bolig-arbejdsstedsrejser. Casen viser, at de ansatte på arbejdspladser, der beskæftiger mange højt lønede eller højt uddannede i Nordsjælland, i gennemsnit bor lige så langt fra deres arbejdsplads som ansatte på andre kontorarbejdspladser i undersøgelsen.

Boliglokalisering

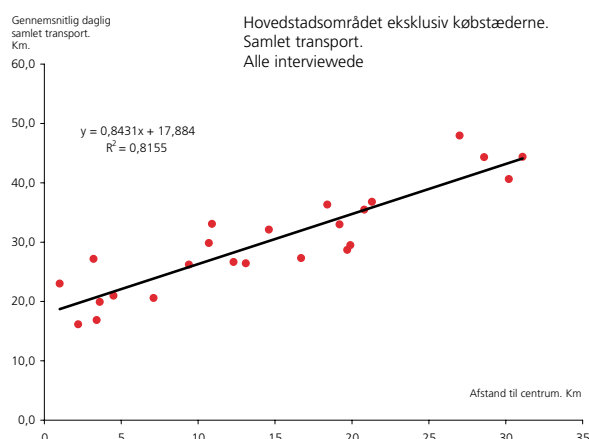
Effekterne af stationsnær boliglokalisering er mindre og mere usikre end effekterne af stationsnær arbejdspladslokalisering. For hver beboer spares omkring 5 km daglig bilkørsel, hvis en boligbebyggelse i en given afstand fra centrum placeres stationsnært frem for ikke-stationsnært. En del af denne effekt skyldes centerdannelser ved stationerne. Stationsnær lokalisering af boliger har endvidere en klar social dimension. Beboere i ikke-stationsnære bebyggelser, der



Kortene viser isometerkurver for beboernes gennemsnitlige samlede daglige transport (km) i hovedstadsområdet. Kortet til venstre omfatter alle interviewede uanset indkomst, kortet til højre alene beboere med årlig indkomst 200.000 – 300.000 kr. Der er en klar købstadseffekt. I bebyggelserne ved købstæderne er beboernes daglige samlede transport væsentligt mindre end i bebyggelserne længere inde i byfingeren. Købstadseffekten er mindre, når beboerne har højere indkomster. Købstadseffekten er således helt væk omkring Hillerød for beboere med årlig indkomst 200.000 – 300.000 kr.



Figuren viser beboernes gennemsnitlige samlede daglige transport fordelt på transportmiddel i stationsnære og ikke-stationsnære boligbebyggelser i fire udvalgte lokaliteter i hovedstadsområdet: Køge, Greve, Glostrup og Farum.



Figuren viser beboernes gennemsnitlige daglige samlede transport (km) som funktion af afstanden til centrum (km), for de undersøgte boligbebyggelser i hovedstadsområdet inden for købstadsringen.

benytter kollektiv transport, bruger meget længere tid på transport end kollektivbrugere i stationsnære bebyggelser.

Der kan generelt opnås væsentligt større besparelser i samlet transport og bilkørsel, hvis en boligbebyggelse placeres tættere på centrum. Der er alternativt en betydelig effekt af boliglokalisering ved en af købstæderne.

Både den samlede transport og kørsel i bil kan med god tilnærmelse beskrives som en lineær funktion af boligområdets afstand til centrum. Den samlede transport pr. beboer er omkring 20 km pr. dag i nyere boligbebyggelser i de centrale bydele og vokser op til 40 km pr. dag i nyere boligbebyggelser, der ligger 25-30 km fra centrum. Det er en fordobling. Bilkørsel vokser med en faktor 3-3,5. Fra 7 km dagligt i de centrale bydele til omkring 25 km pr. dag i nyere boligbebyggelser 25-30 km fra centrum. De fundne sammenhænge gælder også når der alene sammenlignes beboere med samme indkomstniveau, førerbevis, adgang til bil eller børn i husstanden.

Frødalen ved Hillerød. Økologisk bebyggelse med bl.a. solfangere og energibesparende foranstaltninger, men med langt til kollektiv transport. Bil tegner sig for mere end 60% af beboernes daglige transport

Mulige effekter af alternativ arbejdspladslokalisering på 15 års sigt

Det gennemsnitlige årlige kontorbyggeri i Hovedstadsområdet har i 1990'erne været på 160.000 etagemeter. På 15 års sigt svarer det til 2,4 mio. etagemeter, som skønnes at rumme omkring 80.000 arbejdspladser.

Et simpelt regnestykke viser, at placeres et byggeri af dette omfang i "grønne" beliggenheder, dvs. ikke-bymæssigt og ikke-stationsnært i omegnen, som det f.eks. er tilfældet med Danmarks Miljøundersøgelser og Risø, vil det dagligt medføre omkring 1,5 mio. km ekstra bilkørsel i forhold til hvis et byggeri af samme omfang blev lokaliseret ved velbetjente stationer i omegnen. Det svarer til 6% af den samlede bilkørsel i hovedstadsområdet. Den relative betydning for myldretidstrafikken er væsentligt større.

I forhold til en teoretisk placering i Indre By med skrappe parkeringsrestriktioner indebærer en "grøn" lokalisering af de 80.000 arbejdspladser omkring 3,2 mio. km daglig ekstra kørsel i bil. Det sidste regnestykke er af mange grunde teoretisk, men viser po-

tentialet i at kombinere stationsnær lokalisering med parkeringsrestiktioner.

En mere gennemsnitlig betragtning er, at der dagligt spares 10 km bilkørsel for hver arbejdsplads der lokaliseres ved en velbetjent station i stedet for ikke-stationsnært i samme afstand fra centrum. Den isole-rede effekt af stationsnær lokalisering af de 80.000 arbejdspladser, som skønnes at blive nylokaliseret gennem nybyggeri i en 15 års periode, er således 800.000 km mindre bilkørsel pr. dag, hovedsagelig i myldre-tiderne.

Mulige effekter af alternativ boliglokali-se-ring på 15 års sigt

Den seneste boligprognose fra HUR forudsår, at der i de kommende 15 år vil blive bygget i alt 61.000 boliger i hovedstadsområdet.

Gennem de seneste 12 år er en tredjedel af boligbyg-geriet opført stationsnært. Forudsættes at yderligere en tredjedel af de kommende 15 års boligbyggeri på 61.000 boliger forskydes til en stationsnær lokale-ring i samme afstand fra centrum som de planlagte

	Transport pr. ansat pr. dag	Samlet transport pr. dag	Bilkørsel pr. ansat pr. dag	Samlet bilkørsel pr. dag
Grøn lokalisering (a la DMU, Risø)	58,8	4.704.000	42,9	3.432.000
Ikke-stationsnært i omegnen	41,0	3.280.000	31,9	2.552.000
Kollektivt trafikknudepunkt i omegnen	42,5	3.400.000	24,6	1.968.000
Indre by - gennemsnit	35,2	2.816.000	10,2	816.000
Indre by - optimalt (MEM, Højbro Pl.)	27,8	2.224.000	3,3	264.000

Forskel...	Samlet transport, km	Andel af samlet transport i hovedstadsområdet	Samlet bilkørsel, km	Andel af samlet bilkørsel i hovedstadsområdet
..mellem grøn lokalisering og indre by - optimalt	2.480.000	4,4%	3.168.000	12,7%
..mellem ikke-stationsnært i omegnen og indre by - gennemsnit	464.000	0,8%	1.736.000	6,9%
..mellem grøn lokalisering og kollektivt trafikknudepunkt i omegnen	1.304.000	2,3%	1.464.000	5,9%
..mellem ikke-stationsnært i omegnen og kollektivt trafikknudepunkt i omegnen	-120.000	-0,2%	564.000	2,3%

Konsekvenser for daglig person- og biltransport af alternativ lokalisering af 15 års kontorbyggeri og 80.000 arbejdspladser. Den øverste tabel viser konsekvenser for daglig person- og biltransport mellem bolig og arbejde af at lokalisere 80.000 kontorarbejdspladser i fem forskellige typer af lokaliteter. Den nederste tabel viser udvalgte forskelle mellem de forskellige typer af lokaliteter, samt hvor stor en andel disse forskelle udgør af den samlede bilkørsel i hovedstadsområdet.

	Samlet daglig transport pr. person, km	I alt samlet daglig transport km	Daglig kørsel i bil som fører pr. person, km	I alt daglig kørsel i bil som fører km
Ikke-stationsnært i omegnen	36,6	1.244.400	21,0	714.000
Stationsnært i omegnen	33,3	1.132.200	16,8	571.200
Forskel		112.200		142.800

Konsekvenser for daglig person- og biltransport af alternativ lokalisering af 20.000 boliger: Stationsnært versus ikke-stationsnært i omegnen

	Samlet daglig transport pr. person, km	I alt samlet daglig transport kilometer	Daglig kørsel i bil som fører pr. person, km	I alt daglig kørsel i bil som fører kilometer
Ikke-stationsnært uden for købstadsring	46,3	1.574.200	31,6	1.074.400
Stationsnært i centalkommunerne	22,0	748.000	9,1	309.400
Forskel		826.200		765.000

Konsekvenser for daglig person- og biltransport af alternativ lokalisering af 20.000 boliger: Stationsnært i centalkommunerne versus ikke-stationsnært uden for købstadsring

ikke-stationsnære lokaliseringer, vil det indebære i alt 142.800 færre kørte kilometer i bil pr. dag. Det svarer til 0,6% færre bilkilometer i hovedstadsområdet.

Ovenstående viser effekten af at forskyde 20.000 boliger fra ikke-stationsnære til stationsnære beliggenheder i samme afstand fra centrum. Den enkelte beboers gennemsnitlige daglige kørsel i bil er i de to tilfælde hhv. 21 km og 16,8 km.

Forskydes i stedet et boligbyggeri på samlet 20.000 boliger fra en ikke-stationsnær lokalisering i Frederiksberg og Roskilde amter til en stationsnær lokalisering i centalkommunerne, f.eks. ved den ny ringbane, vil det indebære godt 750.000 færre kørte kilometer i bil pr. dag. Det svarer til 3% af den daglige bilkørsel i hovedstadsområdet. Den enkelte beboers gennemsnitlige daglige kørsel i bil er i de to tilfælde hhv. 31,6 km og 9,1 km.

Forskydes et større antal boliger mod centrale beliggenheder, vil effekten blive tilsvarende større. Generelt må ”spillerummet” for alternativ boliglokalisering i et byområde med 50 kommuner imidlertid vurderes at være mindre, end ”spillerummet” for alternativ lokalisering af regionalt orienterede kontorarbejdspladser. En del af det fremtidige boligbyggeri må antages at udspringe af lokale behov, men der kan også konstateres en voksende mangel på centralt beliggende boliger.

Samspil med andre virkemidler

Effektvurderingerne tager udgangspunkt i de sammenhænge mellem lokalisering og transportadfærd, som er kortlagt på baggrund af det aktuelle trafikbillede og de aktuelle vilkår for transport. Større trafikale effekter kan opnås, hvis stationsnær lokalisering af arbejdspladser og boliger kombineres med andre virkemidler. Det kan være begrænsninger i udbud af parkeringspladser ved arbejdspladserne, parkeringsafgifter eller forskellige former for kørselsafgifter.

Effekten af sådanne virkemidler vil omvendt afhænge af lokaliseringsmønstret. Det vil næppe være muligt at opnå de samme trafikale effekter af parkerings- og afgiftspolitikker ved ikke-stationsnære lokaliseringer som ved stationsnære lokaliseringer. Er den enkelte lokalitet eller byen som helhed ikke gearret til andre transportformer end bil, kan brug af sådanne virkemidler, som kan være nødvendige ud fra trafik- og miljøhensyn, indebære tabt mobilitet og tabt velfærd.

Perspektiv

Undersøgelserne af sammenhænge mellem lokalisering og transportadfærd viser betydelige trafikale effekter af stationsnær lokalisering. Ansatte på stationsnære arbejdspladser kører mindre i bil og mere med kollektiv transport. Der spares dagligt omkring 10 km bilkørsel for hver arbejdsplads, der lokaliseres ved en velbetjent station i stedet for ikke-stationsnært i samme afstand fra centrum. Effekten af at placere nybyggeri svarende til de seneste 15 års kontorbyggeri stationsnært frem for ikke-stationsnært er omkring 800.000 km mindre bilkørsel pr. dag. Det giver mindre belastning af vejnettet og færre kø- og trængselsproblemer i myldretiden.

Effekten er størst ved velbetjente stationer som Glostrup, Lyngby og Høje-Taastrup, og mere begrænset ved stationer, som er knapt så velbetjente. Lokaliseringspolitikken vil dermed give størst effekt, hvis den tilrettelægges således, at mest muligt af nybyggeriet forskydes til de bedst betjente stationer.

Undersøgelserne omfatter for få stationer til, at de kan danne grundlag for en præcis udpegning af stationer. Tilgængelighedsanalyser på basis af modelberegninger synes at kunne være et brugbart redskab ved udpegning af velbetjente og mindre velbetjente stationer.

Undersøgelserne viser, at den trafikale effekt aftager med afstanden til station. Der er kun meget få stationer i omegnen, hvor den trafikale effekt rækker ud til 600 – 700 m i reel gangafstand fra en station. Det synes at være tilfældet ved Høje-Taastrup Station og Lyngby Station (i centrumretningen), men ikke ved Hellerup Station, hvor der ikke kan konstateres



Vurderingerne af mulige konsekvenser for transporten af fremtidig byudvikling tager udgangspunkt i dagens transportsystemer og trafikale adfærd. Vi kender endnu ikke effekten af hverken metroen.....

stationsnærhedseffekt på virksomheder i Tuborg Nord omkring 700 m fra stationen. Kun i Indre By synes større gangafstande at kunne accepteres. Der er særdeles mange, der benytter tog til Miljø- og Energi ministeriet og Kgl. Brand, som ligger eller lå hhv. 700 m og 800 m fra Nørreport, mens der er langt færre til Vejdirektoratet, som ligger 1,3 km fra station. Til de to første virksomheder er der imidlertid ingen eller meget få p-pladser, mens Vejdirektoratet råder over ganske mange. Stoppesteder for busser med direkte forbindelse til station synes ikke at øge det opland, hvor der kan konstateres en stationsnærhedseffekt.

Undersøgelserne giver således ikke belæg for en opblødning af stationsnærhedspolitikken med hensyn til afstandskriterier.

Undersøgelserne af ansattes transportadfærd til virksomheder ved den med bus velbetjente Gladsaxe Trafikplads viser, at der heller ikke er belæg for at give lokaliteter med god busbetjening lokaliseringsmuligheder som et stationsnært område.

Såfremt det alligevel måtte indgå i overvejelserne at tildele områder omkring udvalgte busterminaler status som stationsnært område, anbefales det at undersøge den trafikale adfærd til virksomheder omkring busterminaler nærmere. Det anbefales endvidere at anvende tilgængelighedsanalyser baseret på såvel faktiske som oplevede rejsetider som grundlag for overvejelserne.

Undersøgelserne har ikke været tilrettelagt således, at de specifikt belyser transportadfærd blandt ansatte på virksomheder ved standsningssteder på sidebanerne eller privatbanerne. Ansatte på en større virksomhed



...eller af helt nye transportsystemer og adfærdsmønstre.

ved en station på Nærumbanen har en transportadfærd som ansatte på ikke-stationsnære virksomheder. Den foreliggende tilgængelighedsanalyse bekræfter, at stationerne på disse baner har begrænset tilgængelighed med kollektiv transport. Det gælder uanset om der regnes med faktisk eller oplevet rejsetid.

Hovedparten af de ansatte på større regionalt orienterede arbejdspladser har rådighed eller mulighed for at skaffe sig rådighed over bil. Den gennemsnitlige rejse længde mellem boligen og større kontorarbejdspladser er fundet at være omkring 20 km uanset arbejdspladsens beliggenhed. Overflytning fra bil til kollektiv transport sker kun for personer, hvor rejse med kollektiv transport opleves som et bedre tilbud end brug af bil. Overflytning forudsætter derfor særdeles god tilgængelighed med kollektiv transport og et rimeligt rejsetidsforhold mellem bil og kollektiv transport.

Stationsnær lokalisering af boliger giver ligeledes mindre bilkørsel og mere brug af kollektiv transport. Samtidig giver stationsnær lokalisering af boliger væsentligt kortere rejsetider for brugere af den kollektive transport. Men den trafikale effekt er ikke helt så stor som stationsnær lokalisering af større regionalt orienterede arbejdspladser. Når det gælder boliger giver centrumnær lokalisering den største trafikale effekt. En blanding af boliger og arbejdspladser ved stationerne giver en bedre udnyttelse af infrastrukturen, både hvad angår rejsestrømmenes retning og fordeling over døgnet.

De trafikale effekter af stationsnær lokalisering af boliger synes ikke helt så påvirkelige af afstand til og betjening af stationerne som de trafikale effekter af stationsnær arbejdspladslokalisering. Det er ikke utænkeligt at gunstige trafikale effekter vil kunne opnås også ved lokalisering af boliger tæt ved mindre velbetjente stationer, f.eks. på nær- og sidebanerne. Generelt gælder imidlertid, at jo tættere på centrum boligerne er lokaliseret, jo mindre transport og bilkørsel.

Kilder:

Peter Hartoft-Nielsen: "Boliglokalisering og transportadfærd", *Skov & Landskab*, 2001;

Peter Hartoft-Nielsen: "Arbejdspladslokalisering og transportadfærd", *Skov & Landskab*, 2001;

Peter Hartoft-Nielsen: "Byudvikling og planlagt byudvikling – mulige konsekvenser for transport", *Skov & Landskab*, 2002.

Case: Rådgivende ingeniørfirmaer

Transportadfærden hos ansatte på to store private, rådgivende ingeniørfirmaer - Carl Bro og Cowi - illustrerer ganske godt, hvad stationsnær lokalisering generelt betyder for de ansattes transportadfærd.

Begge firmaer ligger 10-11 km fra Københavns centrum. Carl Bro ligger i Glostrup mere end to kilometer fra en station, Cowi ligger i Lyngby blot 400 m fra en velbetjent station og kollektivt trafikknudepunkt.

Hos Carl Bro kører de ansatte i gennemsnit dagligt 50% mere i bil end de ansatte hos Cowi. 33 km hos Carl Bro, mod 22 km hos Cowi.

Den gennemsnitlige afstand mellem bolig og arbejde er 16-20 km, hvilket indebærer, at begge firmaer trækker på et regionalt opland. Tilgængeligheden med bil er god, idet der begge steder er tidsbegrænset og gratis parkering til alle, der ønsker det.

Tilgængeligheden med kollektiv transport er derimod meget forskellig. Cowis beliggenhed tæt ved en velbetjent station indebærer ifølge beregninger på Hovedstadens Trafikmodel 2000, at 60% af hovedstadsområdet befolkning kan komme til virksomheden med kollektiv transport inden for 45 minutter, mens Carl Bros beliggenhed indebærer, at kun 39% af hovedstadsområdet befolkning kan nå virk-

somheden med kollektiv transport inden for samme tidsrum. Uden skift er der tilmed tre gange så mange, der kan nå Cowi som Carl Bro med kollektiv transport inden for de 45 minutter. Kollektiv transport overvejes derfor blandt flere af Cowis end Carl Bros ansatte.

De fleste vælger bil til både Cowi og Carl Bro. Men på grund af beliggenheden ved Lyngby Station er der i Cowi flere der foretrækker at benytte kollektiv transport og vælger at lade bilen stå. I alt benytter 61% bil til Cowi, mod 75% til Carl Bro. Der er dobbelt så mange der benytter kollektiv transport til Cowi som til Carl Bro, hhv. 25% og 12%.

Da virksomhedernes hovedsæder beskæftiger næsten 1.000 ansatte, indebærer det dagligt omkring 10.000 km mere bilkørsel på vejnettet i myldretimerne til og fra Carl Bro, end til og fra Cowi. Cowis lokalisering ved Lyngby Station indebærer, at der er 130 flere solgte månedskort til den kollektiv transport, og at bilkøerne på det københavnske vejnet i morgen- og eftermiddagstimerne er mindst 1 km kortere.

Yderligere tre rådgivende ingeniørfirmaer, som indgår i undersøgelsen, ligger i omtrent samme afstand fra Københavns centrum, nemlig 8-10 km. Mønsteret fra Cowi og Carl Bro genfindes hos de tre andre ingeniørfirmaer.

	Stationsnære		Ikke-stationsnære		
	Lyngby Cowi	Charlottenlund Højgaard & Schultz	Gladsaxe Trafikplads Højgaard & Schultz	Krøger	Glostrup Carl Bro
Afstand til centrum	10,9 km	8,6 km	9,1 km	8,5 km	9,8 km
Afstand til station	0,4 km	0,2 km	1,3 km	1,2 km	2,3 km
Transportadfærd					
Bilandel – person	61%	59%	69%	75%	75%
Kollektiv andel	25%	28%	21%	16%	12%
Transport / ansat	32 km	35 km	37 km	36 km	40 km
Bilkørsel / ansat	22 km	22 km	31 km	30 km	33 km
Bilandel – km	67%	62%	83%	82%	84%
Tilgængelighed					
Bil – parkering	Alle	Alle	Alle	Alle	Alle
Kollektiv transport	60%	48%	59%	55%	39%
Koll. uden skift	43%	14%	22%	27%	15%
Koll. oplevet rejsetid	36%	11%	11%	13%	2%

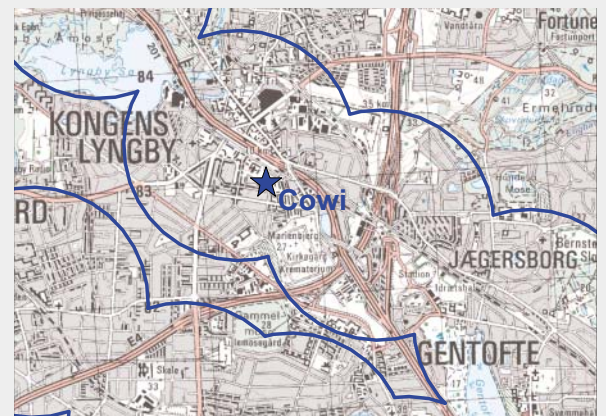
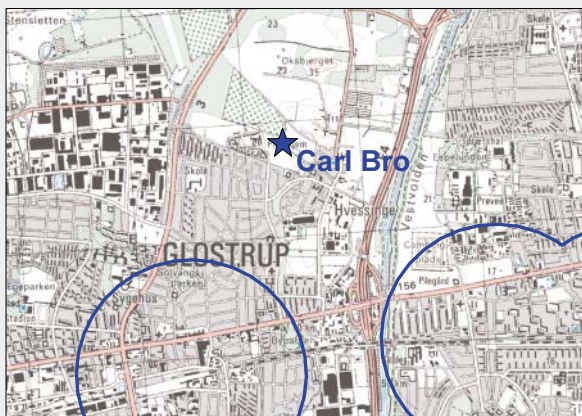
Ingeniørfirmaer. Transportadfærd blandt ansatte i fem ingeniørfirmaer med forskellig beliggenhed og i omtrent samme afstand fra Københavns centrum. Tilgængelighed med bil og kollektiv transport.

Tilgængelighed med kollektiv transport angiver, hvor stor en andel af hovedstadsområdet beboere, der kan nå den pågældende lokalitet inden for 45 minutter. Begrebet „oplevet rejsetid“ er beskrevet i kapitlet „Stationsnærhed og tilgængelighed“.

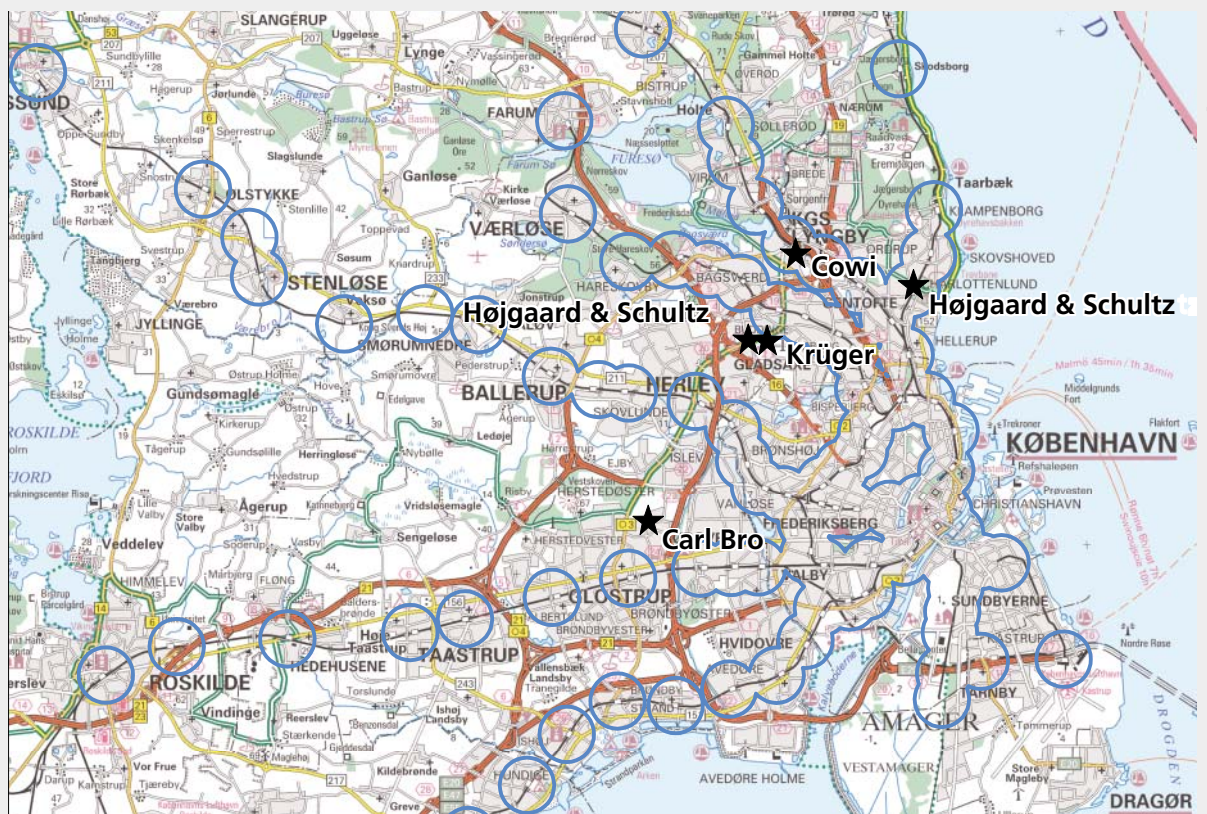
Foruden Cowi er der yderligere ét firma, som ligger stationsnært. Selvom det er ved en mindre velbetjent station, er transportadfærden - både når det gælder brug af bil og kollektiv transport omtrent som blandt de ansatte på Cowi.

Udover Carl Bro er der yderligere to firmaer, som ligger ikke-stationsnært. Begge ligger ved Gladsaxe Trafikplads. Brug af bil og bilkørsel er som til Carl Bro. Den gode busbetjening af Gladsaxe Trafikplads medfører således ikke, at de to firmaer ved Gladsaxe Trafikplads har væsentligt mindre bilkørsel end ved

en traditionel ikke-stationsnær lokalisering som f.eks. Carl Bro. Der er ganske vist flere, der benytter kollektiv transport til de to Gladsaxe-firmaer end til Carl Bro. Men de ansatte som benytter kollektiv transport til firmaerne ved Gladsaxe Trafikplads bor relativt tæt på deres arbejdsplads. Det hænger formentlig sammen med, at Gladsaxe Trafikplads alene er betjent med busser. Ved længere rejser er der derfor ofte brug for skift. Skal der skiftes fra tog til bus, eller fra bus til bus, kan den kollektive trafikbetjening af Gladsaxe Trafikplads ikke konkurrere med bilen.



Carl Bro ligger ikke-stationsnært mere end 2 km fra Glostrup Station. Cowi ligger tæt ved Lyngby Station og har samtidig god tilgængelighed til motorvejsnettet. Nedenfor er vist beliggenheden af alle fem ingeniørvirksomheder. På kortene er vist stationsoplande på 1 km.



Case: Pengeinstitutter og forsikringselskaber

Casen belyser transportadfærd blandt ansatte på ni hovedsæder for pengeinstitutter og forsikringselskaber. Fem ligger i omegnen, hvoraf tre stationsnært, fire ligger i centralkommunerne. Effekten af stationsnær lokalisering viser sig at være betydelig.

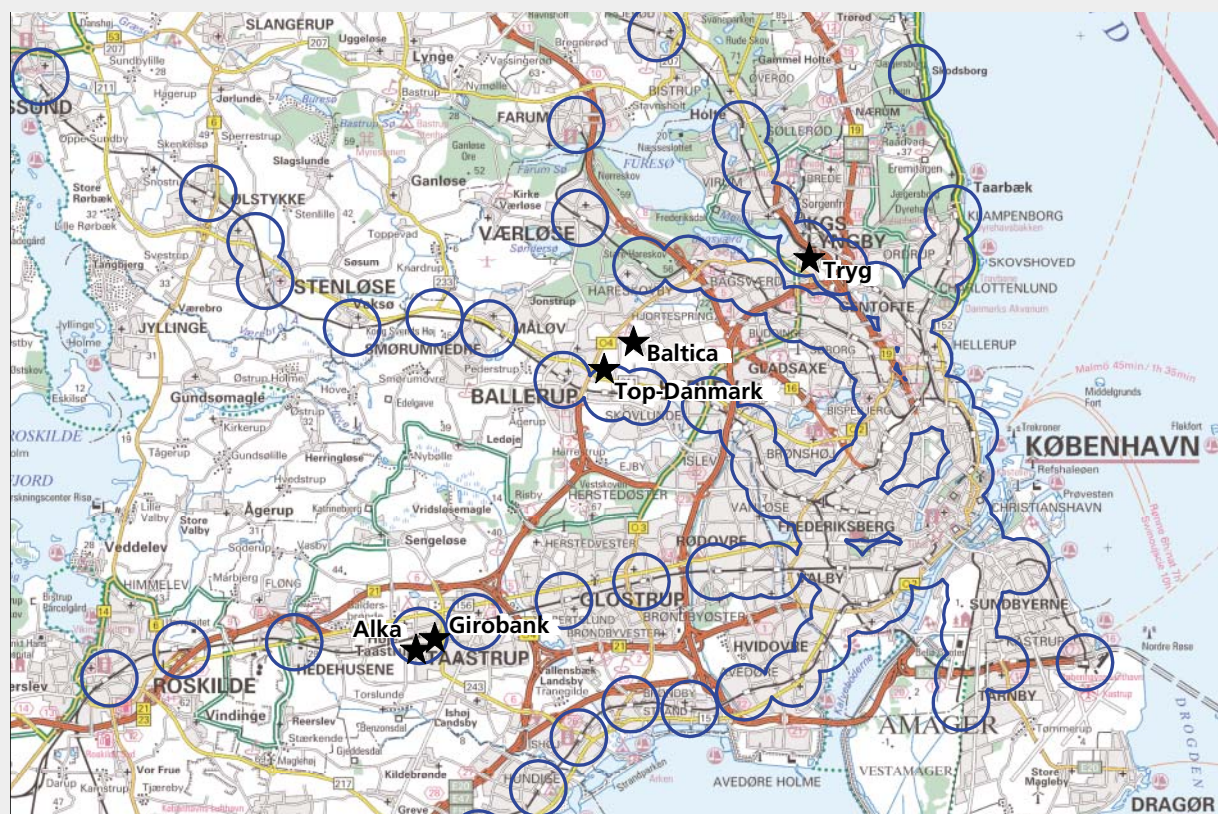
Tre af de undersøgte pengeinstitutter og forsikringselskaber ligger stationsnært ved hhv. Lyngby og Høje-Taastrup stationer. Det er Tryg, Alka og Girobank.

I de tre virksomheder kører de ansatte i gennemsnit dagligt 20-24 km i bil. Det er bilkørsel af samme omfang som blandt de ansatte på de stationsnære ingeniørfirmaer. 39-55% benytter bil til de tre arbejdspladser, 29-52% bruger kollektiv transport. Specielt blandt ansatte i virksomhederne i Høje-Taastrup er kollektivandelen høj. Det kan bl.a. skyldes indpendling fra de to naboamter, og at stationen ud over af S-tog betjenes af både intercity- og regionaltog, som giver bekvemme rejser. Disse forhold kompenserer fuldt ud Høje-Taastrups lidt perifere beliggenhed i hovedstadsområdet.

To af de undersøgte forsikringselskaber, Baltica og Top-Danmark, ligger ikke-stationsnært i Laurtrup-parken i Ballerup. Den ene 1,9 km fra en station, den anden 1,2 km fra en station. Blandt de ansatte benytter hhv. 66% og 69% bil, 20% og 21% kollektiv transport. De ansatte på de to arbejdspladser kører i gennemsnit 31-34 km i bil, hvilket svarer til bilkørslen for ansatte i de ikke-stationsnære ingeniørfirmaer.

Niveauet for bilkørsel til og fra de ikke-stationsnære virksomheder er som for ingeniørfirmaerne 50% højere end til og fra de stationsnære virksomheder. Der er 2½ gang flere, der benytter kollektiv transport til de stationsnære arbejdspladser i Høje-Taastrup end til de ikke-stationsnære arbejdspladser i Laurtrup-parken.

Da forsikringselskabet Baltica for godt ti år siden flyttede fra syv adresser i Frederiksstadens til Laurtrup-parken, belyste Københavns Kommunes Plan- og trafikdirektorat konsekvenserne for de ansattes transport. Undersøgelsen viste, at den gennemsnitlige afstand



Kortet viser beliggenhed af fem hovedsæder for pengeinstitutter og forsikringselskaber. Tre hovedsæder ligger stationsnært ved hhv. Lyngby og Høje-Taastrup stationer, to hovedsæder ligger ikke-stationsnært i Laurtrup-parken.

mellem bolig og arbejdsplads forblev uændret 20 km. Men både den andel af de ansatte, der benyttede bil til og fra arbejde, og den daglige kørsel i bil blev øjeblikkeligt mere end fordoblet.

Ved fusionen mellem Tryg og Baltica blev hovedparten af Tryg-Balticas ansatte samlet i Lautrupparken. Med 2.500 ansatte giver det en daglig bilkørsel på 77.500 km. Det svarer til, at de ansatte på denne ene arbejdsplads dagligt rejser næsten to gange rundt om jorden ved ækvator. Var de samme 2.500 ansatte blevet samlet ved Lyngby station ville den daglige bilkørsel formentlig have været 18.750 km mindre af omfang. Der ville formentlig have været 275 færre, der havde benyttet bil i myldretidstrafikken morgen og eftermiddag.

I undersøgelsen indgår yderligere fire hovedsæder for pengeinstitutter og forsikringsselskaber, som alle ligger i centralkommunerne.

To af de undersøgte forsikringsselskaber ligger i de indre bydele. Her benytter kun hver fjerde ansat bil, mens tre ud af fem ansatte benytter kollektiv transport. De ansattes gennemsnitlige daglige bilkørsel er blot 9-11 km, eller en tredjedel af bilkørslen ved en ikke-stationsnær beliggenhed i omegnen. I forhold til en stationsnær beliggenhed i omegnen er bilkørslen halvt så stor.

Den gennemsnitlige afstand mellem bolig og arbejde er som i de andre tilfælde omkring 20 km. Forklaringen på, at bil benyttes mindre og kollektiv transport mere til arbejdspladser i Indre By end det er tilfældet

ved en stationsnær lokalisering i omegnen, er både god tilgængelighed med kollektiv transport, og formentlig især begrænset tilgængelighed med bil. Det skyldes primært kommunens parkeringspolitik med få gratis og tidsbegrænsede parkeringspladser.

De ansatte på to forsikringsselskaber, som ligger relativt tæt ved en station på Østerbro, har også lav bilbenyttelse og gør megen brug af kollektiv transport. På undersøgelsestidspunktet var der ikke parkeringsrestriktioner på Østerbro. De betydelige forskelle i transportadfærd i forhold til ansatte på ikke-stationsnære arbejdspladser skyldes derfor, at adskillige medarbejdere alene på grund af den gode kollektive trafikbetjening frivilligt vælger kollektiv transport fremfor bil. Hhv. 39% og 49% benytter kollektiv transport til de to Østerbro-arbejdspladser, mod 20% og 21% til to tilsvarende arbejdspladser i Lautrupparken.

Transportadfærd blandt ansatte på et af forsikringsselskaberne i Lautrupparken er undersøgt både i 1975 og i 1992. Forsikringsselskabet havde begge år omkring 1.000 ansatte. I 1975 boede de ansatte i gennemsnit 11 km fra virksomheden. I 1992 var gennemsnitsafstanden mellem bolig og arbejde næsten fordoblet til 21 km. Bilbenyttelsen blev mere end fordoblet. 29% benyttede bil i 1972, 69% i 1992. Det øgede bilejerskab har givet øget mobilitet og muliggjort en mere spredt bosætning. Det viser sig at være generelt for kontorhuse, at den gennemsnitlige pendlingsafstand er fordoblet i løbet af de 17 år.

	Centralkommunerne				Stationsnært – omegnen			Ikke-stationsnært	
	Indre by Kgl.Brand	Østerport Trekroner	Østerbro FEE/FG	Nordhavn PFA	Lyngby Tryg	Høje-Taastrup Alka	Girobank	Baltica	TopDanmark
Afstand til centrum	0,8 km	2,0 km	3,8 km	3,9 km	11,0 km	19,1 km	18,4 km	13,0 km	13,2 km
Afstand til station	0,8 km	0,4 km	0,6 km	0,4 km	0,2 km	0,5 km	0,7 km	1,9 km	1,2 km
Transportadfærd									
Bilbenyttelse (pers)	24%	26%	43%	50%	55%	47%	39%	66%	69%
Kollektiv transport	63%	58%	49%	39%	29%	48%	52%	20%	21%
Transport / ansat	40,8 km	38,6 km	41,6 km	37,8 km	37,2 km	50,4 km	46,6 km	42,4 km	41,8 km
Bilkørsel / ansat	11,4 km	9,1 km	12,6 km	18,6 km	23,9 km	23,3 km	19,5 km	31,4 km	33,2 km
Bil – andel – km	28%	24%	30%	49%	64%	46%	42%	74%	79%
Tilgængelighed									
Bil – parkering	0-25%	0-25%	75-100%	25-50%	25-50%	75-100%	25-50%	50-75%	50-75%
Kollektiv transport	58%	74%		36%	60%	61%	61%	46%	44%

Pengeinstitutter og forsikringsselskaber. Transportadfærd blandt ansatte i ni hovedsæder med forskellig beliggenhed. Tilgængelighed med bil og kollektiv transport.

Tilgængelighed med kollektiv transport angiver, hvor stor en andel af hovedstadsområdetets beboere, der kan nå den pågældende lokalitet inden for 45 minutter

Case: Offentlige institutioner

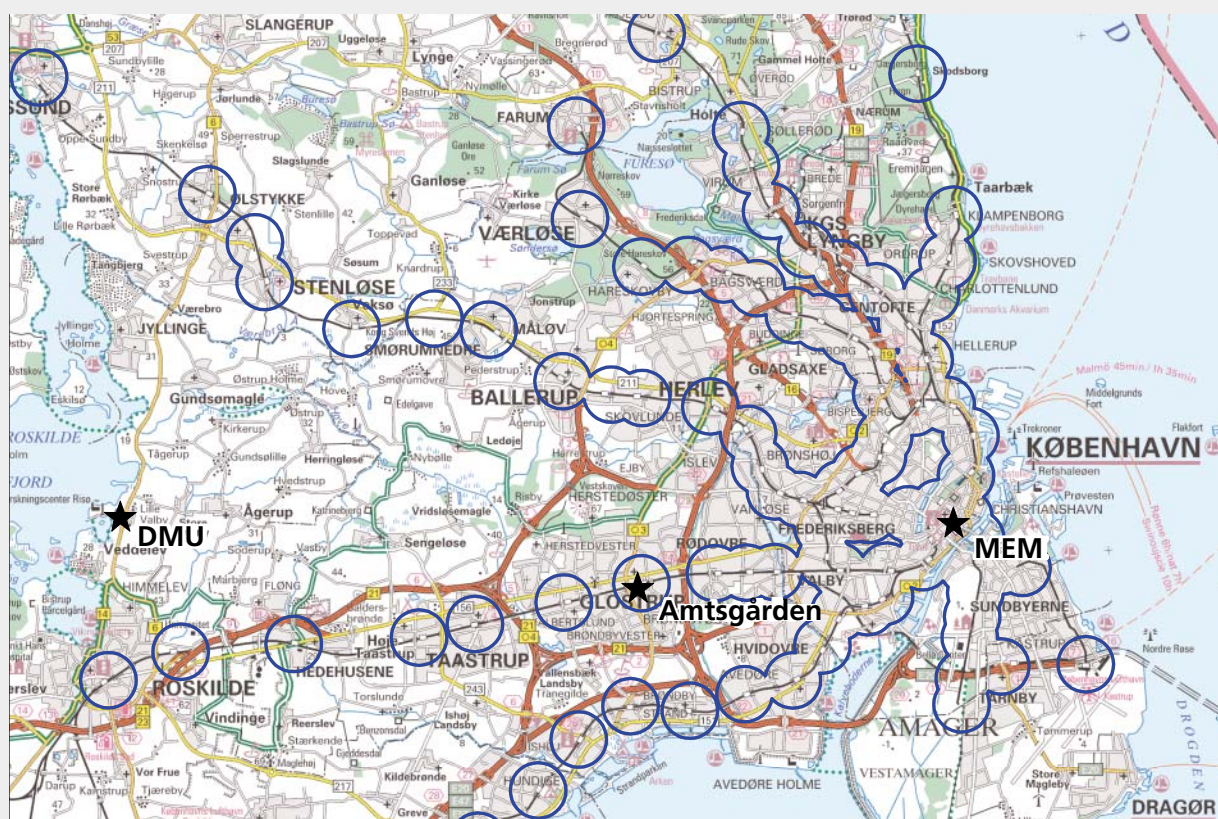
Et eksempel med tre offentlige institutioner illustrerer lokaliseringsens betydning for de ansattes transportadfærd. I eksemplet indgår to af Miljø- og Energiministeriets institutioner og Københavns Amtsgård.

Danmarks Miljøundersøgelser ligger perifert i regionen ud til Roskilde Fjord ved Risø 6 km nord for Roskilde, 29 km fra Københavns Rådhusplads. Tre buslinier kører til døren, herunder en S-bus. Miljø- og Energiministeriets departement ligger på Højbro Plads 700 m fra Nørreport Station, og er desuden betjent af en række buslinier.

Det er næppe overraskende, at ansatte på DMU i højere grad benytter bil end ansatte i departementet på Højbro Plads. Forskellen er imidlertid markant. De miljøbevidste medarbejdere på DMU kører således dagligt 14 gange så meget i bil som deres kollegaer på Højbro Plads. På DMU er den gennemsnitlige daglige bilkørsel 43 km, i departementet 3 km. På DMU benytter 71% bil, i departementet blot 12%.

Forklaringen er markante forskelle i tilgængelighed, både når det gælder bil og kollektiv transport. Der er god tilgængelighed med bil og gratis og tidsubegrænset parkeringspladser til alle ansatte ved DMU, mens der ingen fri parkering er ved Højbro Plads. Ifølge beregninger på Hovedstadens Trafikmodel kan 69% af hovedstadsområdet indbyggere nå frem til departementet med kollektiv transport inden for 45 minutter, mens det kun er 7% af hovedstadsområdet befolkning, der kan nå frem til DMU med kollektiv transport inden for samme tidsrum.

Kollektiv transport benyttes af dobbelt så mange af de ansatte til departementet som til DMU. Men beliggenheden i den tætte by betyder også, at der er syv gange så mange, som cykler eller går til departementet som til DMU, 41% mod 6%. Kun få af de ansatte bor således i DMU's nærpland, mens der er ganske mange af departementets medarbejdere, der bor i nærplandet.



Kortet viser beliggenheden af tre offentlige institutioner. Miljø- og Energiministeriet på Højbro Plads, Københavns Amtsgård ved Glostrup Station og Danmarks Miljøundersøgelser ved Risø 6 km nord for Roskilde.

Københavns Amtsgård har en personalesammensætning som ligner de to ministerielle institutioner. Amtsgården ligger stationsnært 400 m fra Glostrup Station, 11 km fra Københavns centrum.

De ansattes daglige bilkørsel til og fra Amtsgården er da også kun halvt så stor som de ansattes daglige bilkørsel på DMU. Med et gennemsnit på 22 km dagligt svarer bilkørslen blandt de ansatte på Amtsgården nøje til bilkørslen på andre stationsnære arbejdspladser som Cowi, Tryg, Alka, Girobank og Højgaard & Schultz' afdeling i Charlottenlund. Hele 43% af de ansatte på Københavns Amtsgård bruger kollektiv transport til og fra arbejde, 48% benytter bil. Der er god biltilgængelighed og fri parkering til alle. Det er således den gode tilgængelighed med kollektiv transport, der gør at ganske mange ansatte foretrækker den kollektive transport i den daglige pendling, og frivilligt fravælger bil.

	Indre by	Stationsnært i omegnen	Ikke- stationsnært i omegnen
	Højbro Plads MEM	Glostrup Kbh.s Amtsgård	Risø DMU
Afstand til centrum	0,8 km	11,1 km	29,4 km
Afstand til station	0,7 km	0,4 km	4,6 km
Transportadfærd			
Bilandel – person	12%	48%	71%
Kollektiv transport	44%	43%	22%
Transport / ansat	28,4 km	38,8 km	59,4 km
Bilkørsel / ansat	3,3 km	21,8 km	42,9 km
Bil – andel – km	12%	56%	72%
Tilgængelighed			
Bil – parkering	Ingen	Alle	Alle
Kollektiv transport	58%	68%	7%
Koll. uden skift	42%	33%	3%
Koll. oplevet	29%	36%	2%

Offentlige institutioner. Transportadfærd blandt ansatte i tre offentlige institutioner med forskellig beliggenhed. Tilgængelighed med bil og kollektiv transport. Tilgængelighed med kollektiv transport angiver, hvor stor en andel af hovedstadsområdetets beboere, der kan nå den pågældende lokalitet inden for 45 minutter



Københavns Amtsgård i Glostrup er et eksempel på et større kontorbyggeri ved en velbetjent station.

Case: Lokalisering ved Gladsaxe Trafikplads

Gladsaxe Trafikplads er godt betjent med kollektiv transport med to S-buslinier, to E-buslinier og flere andre busser. Ifølge modelberegninger på Hovedstadens Trafikmodel kan 63% af hovedstadsområdet beboere nå Gladsaxe Trafikplads med kollektiv transport inden for 45 minutter. Det giver en tilgængelighed med kollektiv transport, som umiddelbart er lige så god som til f.eks. Lyngby Station.

Der er imidlertid næsten dobbelt så mange, der kan nå frem til Lyngby Station inden for 45 minutter uden skift end til Gladsaxe Trafikplads, hhv. 43% og 24%.

Opereres der med såkaldt ”oplevet rejsetid” kan næsten dobbelt så mange nå Lyngby Station som Gladsaxe Trafikplads. ”Oplevet rejsetid” er den rejsetid som indgår i Hovedstadens Trafikmodel, når folks sandsynlige transportmiddelvalg bestemmes. ”Oplevet rejsetid” tager hensyn til, at især skift, ventetider og gang opleves ubehageligt, og at rejser med tog opleves som mere behagelige end rejser med bus. Begrebet „oplevet rejsetid“ er beskrevet i kapitlet „Stationsnærhed og tilgængelighed“.

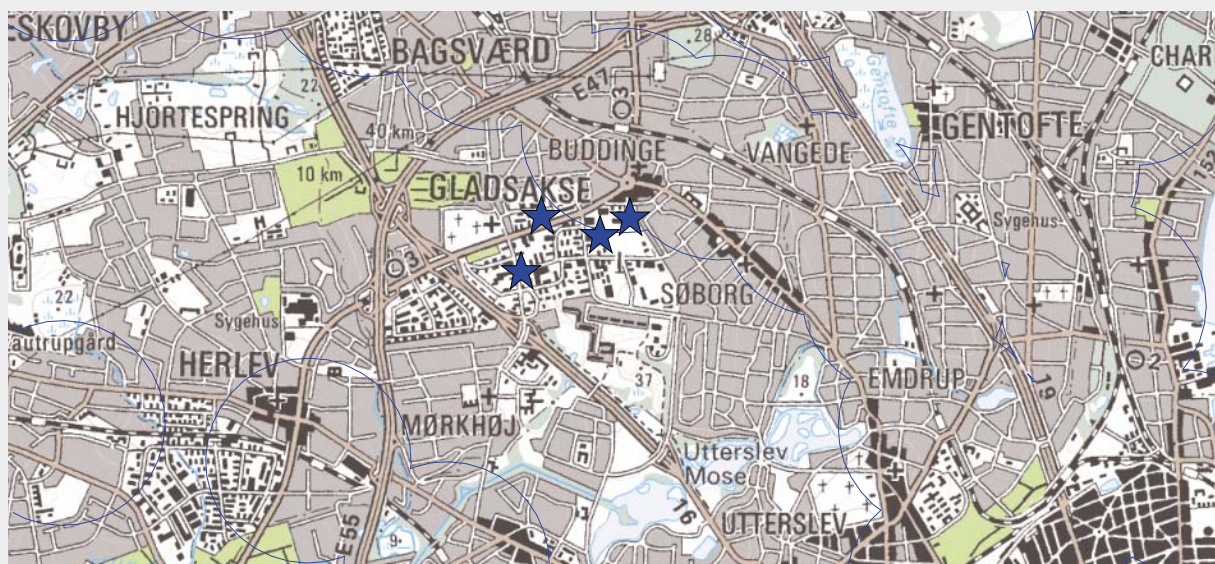
I undersøgelsen indgår fire kontorarbejdspladser som ligger ved Gladsaxe Trafikplads. Det er APV Anhydro, HNG, Højgaard & Schultz samt Krüger. De ansatte på de fire kontorarbejdspladser ved Gladsaxe Trafikplads har en trafikal adfærd som ansatte på andre ikke-stationsnære kontorarbejdspladser, f.eks. Carl Bro i Glostrup og Baltica og Top Dan-

mark i Lautrupparken. Det gælder f.eks. en daglig bilkørsel på 30 – 35 km pr. ansat.

Selvom den gode busbetjening indebærer, at mange kan nå kontorarbejdspladser ved Gladsaxe Trafikplads med kollektiv transport inden for 45 minutters faktisk rejsetid, opleves busbetjening og skift ikke som så attraktivt, at der sker en frivillig overflytning fra bil til kollektiv transport. Andelen af ansatte som benytter kollektiv transport er ikke større end til andre ikke-stationsnære arbejdspladser. Der er endda flere, der benytter kollektiv transport til en perifert beliggende arbejdsplads som Danmarks Miljøundersøgelser ved Risø. De der benytter kollektiv transport til kontorarbejdspladserne ved Gladsaxe Trafikplads bor tilmed relativt tæt på deres arbejdsplads.

Den lave tilgængelighed når ”oplevet rejsetid” benyttes forklarer den lave kollektiv andel ved Gladsaxe Trafikplads. Et område ved Gladsaxe Trafikplads opnåede trods disse forhold med Regionplan 1997 status som stationsnært område.

	APV Anhydro	HNG	Højgaard & Schultz	Krüger
Transportadfærd				
Bilandel – person	82%	63%	69%	75%
Kollektiv andel	9%	20%	21%	16%
Transport / ansat	40 km	45 km	35 km	36 km
Bilkørsel / ansat	35 km	31 km	31 km	30 km



Kortet viser beliggenheden af fire kontorarbejdspladser ved Gladsaxe Trafikplads.

Case: Højtlønsarbejdspladser i Nordsjælland

Det kunne være nærliggende at antage, at lokalisering af f.eks. IT-virksomheder og andre virksomhedstyper med mange højtlønnede i Nordsjælland ville indebære, at de kom til at ligge tæt på de ansattes bopæl, og at det dermed ville nedbringe pendlingen. Der er et ofte fremført argument for ikke-stationsnære lokaliseringer i Nordsjælland, at de trods alt er placeret tæt ved de ansattes bopæl. Argumenter var f.eks. fremme ved Allerød Kommunes og Frederiksborg Amts overvejelser omkring brug af Ny Allerødgårds jorder til IT-firmaet Compaq.

Undersøgelsen giver imidlertid ikke belæg for argumentet, at virksomhederne ved lokalisering i Nordsjælland ligger tættere ved deres ansatte end andre kontorarbejdspladser.

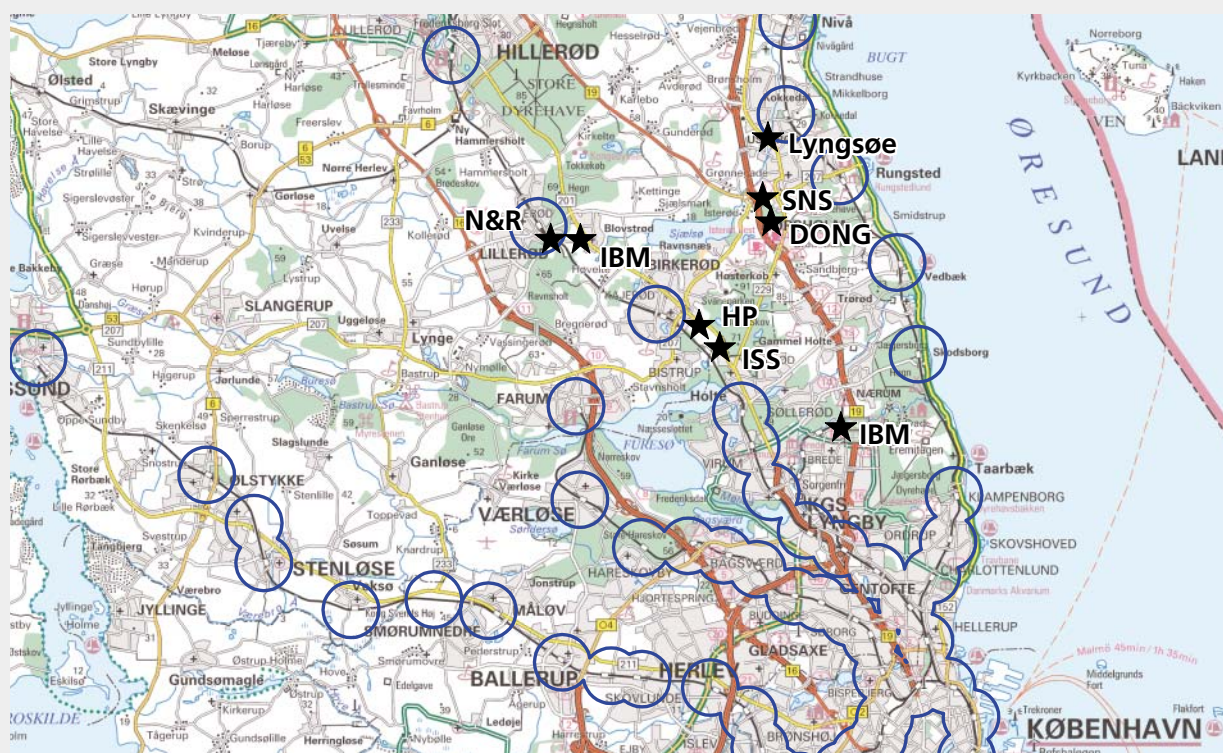
I undersøgelsen af de 52 kontorarbejdspladser indgår 8 nordsjællandske virksomheder: IBM i Allerød, IBM i Lundtofte, Hewlett-Packard i Birkerød, ISS i Birkerød, Lyngsø Energi & Miljø i Hørsholm, DONG i Hørsholm, Skov- og Naturstyrelsen i Hørsholm og N&R Consult i Allerød.

De ansattes gennemsnitlige afstand mellem bolig og arbejde er lig med eller over gennemsnittet på 20

km for undersøgelsen som helhed. I enkelte tilfælde er gennemsnittet over 25 km. Kun DONG er en undtagelse, idet den gennemsnitlige afstand mellem bolig og arbejde er 17,5 km. Omfanget af pendling er således ikke lavere til disse virksomheder. Bilkørslen er betydelig. Andelen af ansatte der benytter bil varierer mellem 65% og 86%.

Da Skov- og Naturstyrelsen flyttede fra en motorvejsnær beliggenhed i Hørsholm til ydre Østerbro betød det en væsentlig reduktion i både bilbenyttelse og kørte kilometer i bil.

Hver fjerde bilist valgte at lade bilen stå efter flytningen, selvom der også på undersøgelsestidspunktet var fri parkering til alle på ydre Østerbro, og selvom den nye adresse ikke lå godt i forhold til velbetjente stationer. Fravalget af bil skyldtes ikke de gode busforbindelser. Andelen der benyttede kollektiv transport var 25% i begge tilfælde. Men andelen af cyklende eller gående steg til det femdobbelte, fra 4% til 21%. Flytningen skete fra en isoleret placering ude i regionen, til en placering i en bymæssig sammenhæng og et næropland med mange boliger. I Hørsholm havde stort set alle så langt til arbejde, at cykel ikke var et attraktivt transportmiddel.



Kortet viser beliggenheden af otte højtløns-kontorarbejdspladser i Nordsjælland.

Stationsnærhed og tilgængelighed

Trafikkonsulentfirmaet Anders Nyvig A/S har på basis af myldretidsmodellen i Hovedstadens Trafikmodel 2000 lavet tilgængelighedsanalyser med hhv. bil og kollektiv transport til lokaliteter i hovedstadsområdet.

Analyserne viser sig at kunne bidrage til at forklare forskelle i ansattes transportadfærd afhængigt af arbejdspladsens beliggenhed. Det fremgår af casene om trafikale effekter af stationsnær lokalisering.

Grundfilosofien bag stationsnærhedspolitikken er at øge den kollektive trafiks konkurrenceevne i forhold til individuel biltrafik, således at kollektiv transport vil være den mest optimale rejsemåde for en større del af de ansatte. Erfaringer viser, at det er den samlede rejsetid – eller snarere den ”oplevede” samlede rejsetid – der især er afgørende i konkurrencen mellem kollektiv og individuel transport. Det er derfor af stor betydning for benyttelsen af den kollektive transport, at der ikke er lang ventetid og flere skift, og at arbejdspladsen ligger så nær en station, at man undgår at skulle cykle eller gå en længere strækning.

Tilgængelighed inden for 45 minutter

I tilgængelighedsanalysen indgår flere tilgængeligheds mål. Ét tilgængelighedsmål er, hvor stor en andel af hovedstadens befolkning, som kan nå en given lokalitet med de forskellige transportmidler inden for et bestemt tidsinterval, f.eks. 45 minutter. Dette er vist på tre kort på modsatte side.

Kortet øverst til venstre viser et mål for tilgængeligheden med bil. Det angiver hvor mange af hovedstadsområdets beboere, der kan nå en given lokalitet med bil inden for 45 minutter. Den sorte farve angiver, at flere end 1,2 mio. beboere kan nå de pågældende lokaliteter med bil inden for 45 minutter. Grøn farve angiver, at færre end 200.000 beboere kan nå de pågældende lokaliteter med bil inden for 45 minutter.

Kortet øverst til højre viser tilsvarende et mål for tilgængeligheden med kollektiv transport. Det viser hvor mange der kan nå en given lokalitet med kollektiv transport inden for 45 minutter, målt ved faktisk rejsetid. Med hvid farve er vist de lokaliteter, hvortil flere end 1,2 mio. beboere kan nå med kollektiv transport

inden for 45 minutter, mens sort farve angiver de lokaliteter, der tilsvarende kan nå af 1 – 1,2 mio. beboere. I begge tilfælde er det få områder umiddelbart omkring de bedst betjente stationer i de indre dele af regionen. Med grøn farve er vist lokaliteter, hvortil færre end 200.000 beboere kan nå med kollektiv transport inden for 45 minutter. Det er hovedparten af områderne uden for fingerbystrukturen.

På det tredje kort indskrænkes de højttilgængelige lokaliteter yderligere, idet der i stedet for ”faktisk rejsetid” regnes med ”oplevet rejsetid”. ”Oplevet rejsetid” tager hensyn til at skift, ventetid og gangtid ved den samlede rejse opleves som mere negativ end selve rejsetiden med det kollektive transportmiddel, og at det f.eks. er mere behageligt at rejse med tog end med bus. Ud fra erfaringer er det i Hovedstadens Trafikmodel den ”oplevede rejsetid” mellem rejsemål, der er bestemmende for transportmiddelvalg ved en given rejse blandt de rejsende, der kan vælge mellem bil og kollektiv transport. Den ”oplevede rejsetid” er beregnet som $kol_{tid} = \text{buskøretid} + 0,65 \times \text{togkøretid} + 1,75 \times \text{gangtid} + 2,5 \times \text{ventetid} + 5 \times \text{omstigninger} + \text{skjult ventetid}$. Kortet illustrerer, at kun meget få lokaliteter er højttilgængelige med kollektiv transport.

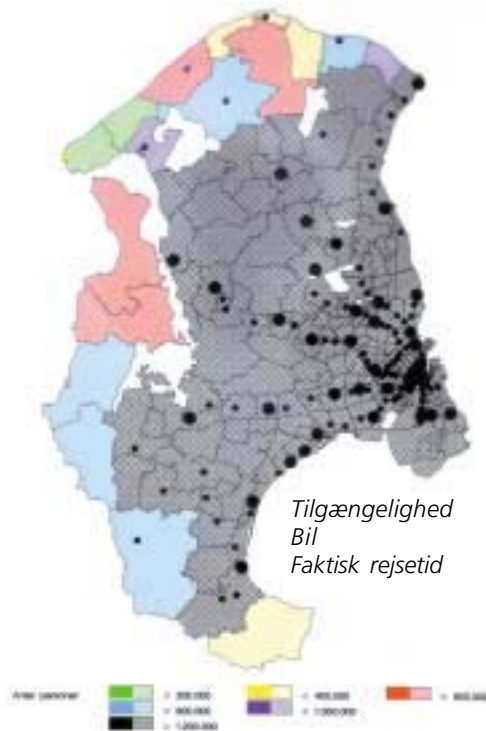
Der er tilsvarende lavet opgørelser, der viser hvor mange eller hvor stor en andel af hovedstadsområdets befolkning, der inden for et givent tidsinterval kan nå en given lokalitet uden skift eller med kun et skift.

Tilgængelighedsanalyserne kan bl.a. bidrage til at forklare hvorfor den trafikale adfærd blandt ansatte på stationsnære arbejdspladser er væsentlig anderledes end den trafikale adfærd blandt ansatte på virksomheder, som blot er godt busbetjent. Kortene viser, at der er begrænset tilgængelighed med kollektiv transport til stationer på sidebanerne og lokalbanerne.

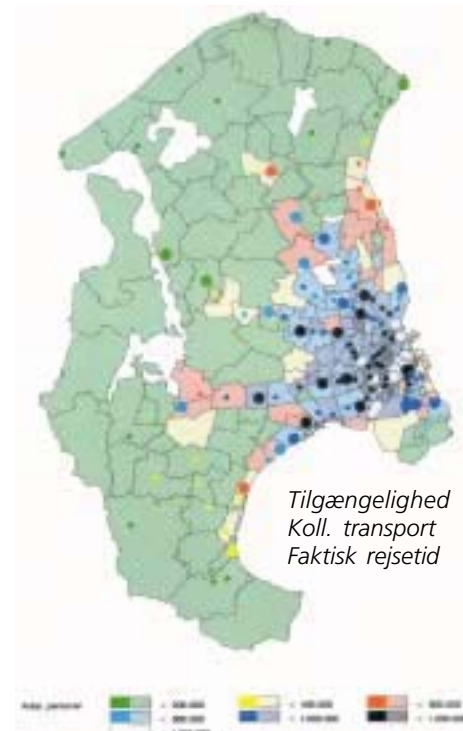
Gennemsnitlige rejsetider

Konkurrenceforholdet mellem bil og kollektiv transport kan også belyses ved gennemsnitlige rejsetider for hele befolkningen til en given lokalitet.

I år 2000 var den gennemsnitlige rejsetid med tog og bus fra samtlige boliger i hovedstadsområdet til Ho-



Kortet viser hvor mange af hovedstadsområdet beboere, der kan nå en given lokalitet i hovedstadsområdet inden for 45 minutter med bil. Hovedstadens Trafikmodel 2000.



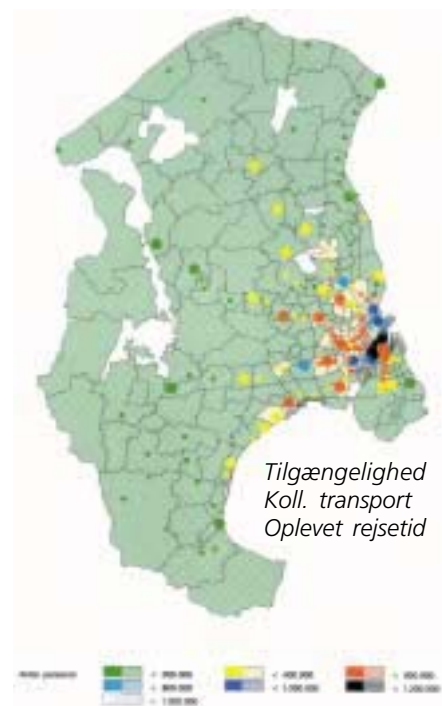
Kortet viser hvor mange af hovedstadsområdet beboere, der kan nå en given lokalitet i hovedstadsområdet inden for 45 minutters faktisk rejsetid med kollektiv transport. Hovedstadens Trafikmodel 2000.

vedbanegården 35 minutter. Det er den gennemsnitligt laveste rejsetid i regionen. Til f.eks. Lyngby eller Glostrup Station var rejsetiden 42 minutter. Er der blot 10 minutters gang – dvs. omkring 800 m - mellem bestemmelsessted og station, øges gennemsnitsrejsetiden naturligvis tilsvarende. Er der mulighed for at benytte cykel eller bus, kan man komme lidt længere på disse 10 minutter, men den gennemsnitlige rejsetid øges under alle omstændigheder relativt hurtigt med afstanden mellem stationen og bestemmelsesstedet.

Det er anderledes for rejsetider med bil. Er der ikke parkeringsproblemer eller tæt trafik, er gennemsnitsrejsetiden fra samtlige boliger til Hovedbanegården 20 minutter. Til Lyngby eller Glostrup Station er gennemsnitsrejsetiden 19 minutter. Men bilen er ikke bare hurtigere, den giver også mulighed for at køre fra dør til dør. Derfor varierer rejsetiden heller ikke væsentligt, om man skal til et rejsemål ved en station eller et stykke fra stationen. Bilens konkurrenceevne forbedres således væsentligt jo længere man kommer væk fra stationen.

Kilde:

Anders Nyvig A/S: "Tilgængelighedsanalyse", september 1996.



Kortet viser hvor mange af hovedstadsområdet beboere, der kan nå en given lokalitet i hovedstadsområdet inden for 45 minutters "oplevet rejsetid" med kollektiv transport. Hovedstadens Trafikmodel 2000.

Implementering i planer

Stationsnærhedspolitikken blev i dens nuværende form introduceret af det daværende Hovedstadsråd i Regionplan 1989. Efter overdragelsen af regionplanopgaven til fem regionale enheder har de ansvarlige amtsråd og kommunalbestyrelser ved regionplanrevisionerne i 1993, 1997 og 2001 taget den fælles hovedstruktur og lokaliseringsprincipperne til sig og dermed videreført stationsnærhedspolitikken.

Den konkrete udformning af stationsnærhedspolitikken har været forskellig i de fem enheder. Det skyldes bl.a. beliggenheden i hovedstadsområdet.

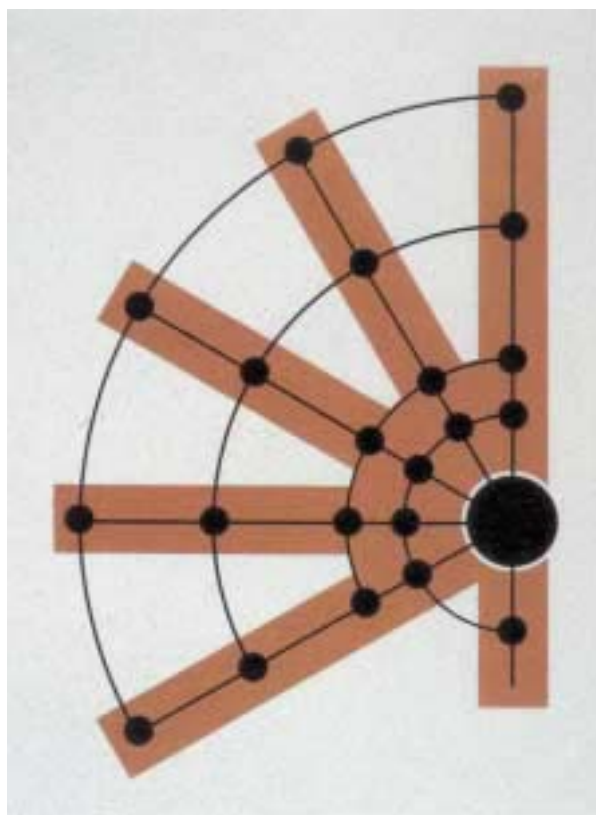
Der har desuden været nogle uoverensstemmelser med staten om den konkrete udformning af stationsnærhedspolitikken. De har bl.a. drejet sig om hvor stramt stationsnærhedspolitikken skal implementeres. Centrale emner har været hvilke trafikknudepunkter og stationer skal være omfattet af stationsnærhedspolitikken, hvordan de stationsnære områder afgrænses, hvilke omdannelsesmuligheder skal der være i eksisterende, ikke-stationsnære erhvervsområder, herunder såkaldt "stationsnærhedsstatus" til "ikke-stationsnære" områder og omfanget af byggemuligheder uden for fingerbyen. Der har også været divergerende opfattelser af hvilke styringsredskaber, der bør tages i brug for at implementere stationsnærhedspolitikken.

Regionplan 1989

Hovedstrukturen i Regionplan 1989 omfatter et bymønster, en trafikstruktur og en centerstruktur. Bymønstret defineres som bestående af "Fingerbyen" og de større og mindre bysamfund, som er beliggende uden for Fingerbyen. Fingerbyen består af City, Håndfladen og Byfingrene.

Regionens trafikstruktur består af en overordnet kollektiv trafikstruktur og en overordnet vejstruktur. Regionens trafiksystem skal færdigbygges til betjening af bymønstret, hvilket indebærer at de eksisterende radiale baner skal suppleres med højklassede tværbuslinier mellem byfingrene. Trafikknudepunkter opstår, hvor busserne krydser banerne.

"Fingerbyens centerstruktur består af 'City' og 'trafikknudepunkterne'. Regionplanens retningslinier for



lokalisering af byfunktioner skal støtte bymønstret og udnytte trafiksystemets kapacitet optimalt. City skal derfor - udover at betjene Københavns egne indbyggere - forbeholdes de funktioner, som betjener hele regionen og hele Danmark. For at sikre plads til de egentlige city-funktioner, skal der tilstræbes en udflytning af ikke-cityafhængige aktiviteter til trafikknudepunkterne. Hermed styrkes hovedcentret samtidig med, at Fingerbyens øvrige delområder opnår et større og bredere udbud af arbejdspladser. Trafikknudepunkterne skal prioriteres som erhvervslokalisering muligheder uden for City, mens de øvrige stationsnære områder i byfingrene betragtes som sekundære rammer om en decentral erhvervslokalisering. Uden for Fingerbyen skal kommunecentrene kunne styrkes, såfremt der er lokalt behov herfor."

I retningslinien præciseres rollefordelingen mellem City, trafikknudepunkterne og øvrige stationsnære arealer. Sidstnævnte defineres som sekundære rammer. Indre By søges aflastet af tre cityannekser: Nordhavn, Holmen og Vestamager. For Holmens vedkommende forudsættes betjening med tunnelbane.

I Regionplanens afsnit om erhvervsbyggeriets lokalisering understreges det, at rummeligheden til det forventede industri- og institutionsbyggeri er tilstrækkeligt, men at nye arealer til kontor- og serviceformål skal udpeges. De nye erhvervsmuligheder skal principielt lokaliseres stationsnært i Fingerbyen. Der peges på 10 udvalgte centralt beliggende stationer, som kan udnyttes til lokalisering af nye arbejdspladser med behov for en meget høj trafikalt tilgængelighed i forhold til hele regionen. Desuden peges der på 13 udvalgte stationer på de radiale baner, som ligeledes rummer betydelige byggemuligheder på ubebyggede arealer, der ikke tidligere har været benyttet til erhvervsbyggeri.

Med hensyn til selve afgrænsningen af stationsnære arealer introducerer Regionplan 1989 cirkelslag på 1.000 m. Det fremgår imidlertid klart af Regionplan 1989, at cirkelslagene er en første, grov indkredsning af det stationsnære areal. Det er kommunerne, der ud fra en helhedsvurdering skal afgrænse selve det stationsnære areal og udforme de byplanmæssige retningslinier herfor. Det tilkendes endvidere, at

"I det stationsnære område bør byggemulighederne fortrinsvis realiseres inden for gangafstand (max. 1.000 m) fra en station, dvs. inden for en cirkel med radius 600 m."

"De realistiske byggemuligheder på de stationsnære arealer omkring disse 23 stationer skal vurderes af de berørte kommuner i forbindelse med den videre kommuneplanlægning. Kommunerne må i forbindelse hermed overveje både de stationsnære arealers afgrænsning og de byplanmæssige retningslinier for deres fremtidige anvendelse."

Regionplan 1989 beskriver rollefordelingen mellem stationsnære og ikke-stationsnære arealer med hensyn til bebyggelsesintensitet, og lægger op til konverteringer eller udskydelse af eksisterende, ubebyggede, ikke-stationsnære erhvervsarealer:

"Det forudsættes, at de nye stationsnære arealer bebygges med relativt tæt bebyggelse omkring stationerne og forbeholdes formål med relativ høj beskæftigelsesintensitet. Arealudnyttelsen af de nye ikke-stationsnære arealer skal være tilsvarende lav. Eksisterende ubebyggede erhvervsområder med dårlig kollektiv trafikalt beliggenhed kan konverteres til andre formål, ligesom deres anvendelse må overvejes udskudt til et senere tidspunkt."

Det understreges desuden, at eventuelt nye arbejdspladser i de kommuner, der ligger uden for Fingerbyen, skal ligge ved kommunecentrene.

"Såfremt det bliver aktuelt at lokalisere nye arbejdspladser i kommunerne uden for Fingerbyen, skal disse arbejdspladser knyttes til kommunecentrene og i øvrigt støtte det eksisterende bymønster."

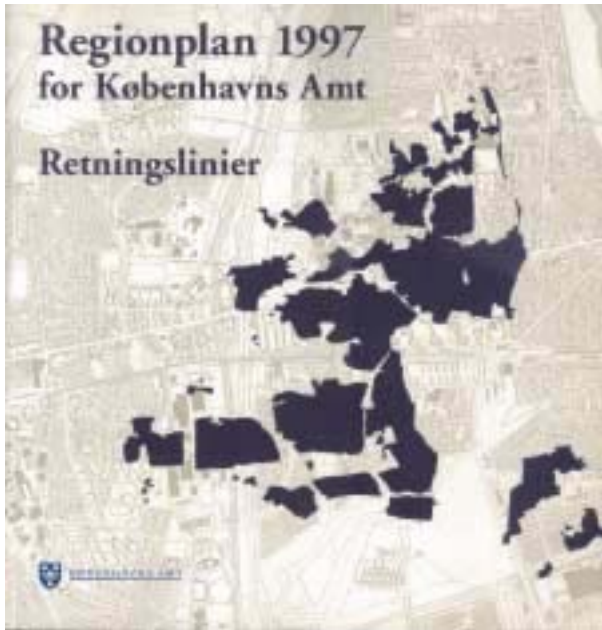
Regionplan 1989 forudsætter, at stationsnærhedspolitikken kan implementeres via den kommunale planlægning primært gennem arealanvendelsesbestemmelser og forhøjede bebyggelsestætheder på de stationsnære arealer. Disse to reguleringsmidler er guleroden, der skal fremme en forskydning af byggeriet til stationsnære arealer ("pull-effekt"). Desuden bør stationsnærhedspolitikken fremmes gennem en vis oprydning og prioritering i rækkefølgen for udbygning af ikke-stationsnære arealer ("push-effekt"). Regionplan 1989 forudsætter, at kommunerne aktivt følger op på temaet "stationsnære arealer".

Når stationsnærhedspolitikken kun er blevet implementeret i begrænset omfang i konkrete byggesager, jfr. det efterfølgende kapitel, hænger det formentlig sammen med, at kommunerne kun i meget begrænset omfang har fulgt op på de regionale retningslinier, der pålægger kommunerne at planlægge for de stationsnære arealer, herunder at afgrænse det stationsnære areal. Sådanne retningslinier er gentaget i efterfølgende regionplaner. Alligevel er det kun få kommuner, der for alvor har taget temaet op i deres planlægning. Stationsnærhedspolitikken er derfor i vid udstrækning blevet administreret gennem enkelt-sagsbehandling og ofte alene ud fra cirkelslag på 1.000 m. Det har ikke været regionplanmyndighedernes hensigt.

Københavns Amt

Københavns Amt skærpede derfor retningslinien i 1997 og i 2001 ved at stille betingelser for, at arealanvendelseskift og forhøjede bebyggelsestætheder kan opnås på stationsnære arealer:

"Kommunerne skal tilstræbe en samlet planlægning for de stationsnære områder, der skal defineres konkret i kommuneplanlægningen. Dette er en forudsætning for, at regionplanens retningslinier om ændret og mere intensiv arealanvendelse i de enkelte stationsnære områder kan træde i kraft."



Københavns Amt har siden 1993 ligeledes skærpet bestemmelserne omkring afstandskriteriet, idet amtet introducerer begrebet ”det stationsnære centralområde” med en afgrænsning på 500 m fra station. Amtet tillægger centralområdet ved trafikknudepunkterne primære lokaliseringsmuligheder, mens det øvrige stationære område ved trafikknudepunkterne og det stationsnære centralområde ved øvrige stationer tillægges sekundære lokaliseringsmuligheder.

”Byfunktioner som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed og besøgsmonster har en intensiv karakter, skal lokaliseres inden for de stationsnære områder, fortrinsvis inden for de stationsnære centralområder.”

”Byfunktioner af regional, national og international karakter skal lokaliseres stationsnært ved en af knudepunktsterminalerne.”

”I de stationsnære områder ved knudepunktsterminalerne samt i de stationsnære centralområder ved de øvrige stationer skal kommunerne vurdere mulige ændringer både i arealanvendelse og bebyggelsestæthed for at sikre en mere intensiv arealudnyttelse.”

”Uden for centralområderne ved ”de øvrige stationer” kan en forøgelse af byggemulighederne som hovedregel kun ske ved at øge bebyggelsestætheden. En konvertering af områderne til mere intensiv arealanvendelse end den eksisterende kan kun ske på basis af en konkret vurdering og kun til serviceerhverv, der har særlig behov for bilbetjening”.

Københavns Amt har ligeledes indskærpet, at kommunerne skal arbejde med udvikling af kvalitet i de stationsnære områder. Det understøtter kravet om en samlet planlægning for de stationsnære arealer. I 1993 hed det:

”Ved planlægningen af de stationsnære områder skal der lægges vægt på, at områdernes udformning i størst muligt omfang tilgodeser de præferencer, kontorerhvervene har for deres lokalisering, og de enkelte kommuneplanområders rammebestemmelser skal udformes således, at tilladte bygningstyper, bygningshøjder mv. tilgodeser muligheden for at skabe et tæt og attraktivt bymiljø.” Desuden: *”Inden for de stationsnære centralområder skal kommunen vurdere de konkrete muligheder for at udvikle et integreret, tæt byområde med et godt bymiljø umiddelbart omkring stationen”.*

Kvalitetskravet til planlægningen blev yderligere udbygget og understreget i 1997 og 2001:

”I de stationsnære områder skal bebyggelsens udformning, tæthed og funktion være med til at skabe attraktive bymiljøer og understøtte de eksisterende, bevaringsværdige bymiljøer. Udbygningen og fortætningen skal ske under hensyntagen til de rekreative arealer og eksisterende grønne træk i byområdet”.

Frederiksborg og Roskilde amter

Også Frederiksborg og Roskilde amter har bestemmelser, der skal fremme, at nybyggeri forskydes tættere til de mest velbetjente stationer, og sikre, at kommunerne foretager en samlet planlægning for de stationsnære arealer. F.eks. har Frederiksborg Amt følgende bestemmelser:

”Udpegning af arealer til regionale kontor- og øvrige serviceformål kan ske alene ved trafikknudepunkter højst 1 kilometer fra stationen med hovedparten af byggemulighederne inden for en afstand af 500 meter. Kommunernes rækkefølgeplaner udformes således, at byggeri først finder sted på eksisterende lokalplanlagte arealer til kontorformål mv. samt på arealer der ligger højst 500 meter fra et trafikknudepunkt og som i lokalplan overføres til kontorformål mv. enten ved nyudlæg eller ved arealanvendelseskift. Byggemulighederne på disse stationsnære arealer skal vurderes af de berørte kommuner i forbindelse med den videre kommuneplanlægning og i forbindelse hermed fastlægges både de stationsnære arealers afgrænsning og de byplanmæssige retningslinier for deres fremtidige anvendelse.”



“Uden for trafikknudepunkterne kan kontor- og øvrige serviceformål af lokal karakter lokaliseres på arealer til centerformål. I kommunecentre med regionale funktioner kan arealerne til centerformål også rumme funktioner, der betjener de nærliggende kommuner.”

Roskilde Amt har følgende bestemmelser:

“Der kan i den fortsatte kommuneplanlægning i de eksisterende trafikknudepunkter i Roskilde, Hundige, Greve, Solrød og Køge overføres arealer fra øvrige byformål til kontorformål. Disse arealer må højst være beliggende 1000 m fra stationerne og således, at hovedparten af byggeriet kommer til at finde sted inden for en afstand af 500 m fra stationerne. Nye byggemuligheder kan ligeledes etableres ved Ølby såfremt en højklasset tværforbindelse skaber grundlag herfor.”

“Kommuneplanerne skal indeholde en tidsfølgeangivelse, der prioriterer erhvervsarealerne efter følgende kriterier:

Kontorbyggeri:

Lokalplanlagte arealer til kontorformål, som er stationsnære i forhold til stationerne i Roskilde Kommune og stationerne på Køge Bugt Banen har højeste prioritet. Det samme gælder nye arealer inden for 500 m fra et trafikknudepunkt.”

Forhandlinger med staten

Miljøministeren er ved samtlige regionplanrevisioner i 1993, 1997 og 2001 kommet med indsigelser til de regionale myndigheders forslag til regionplaner bl.a. vedrørende udformningen af stationsnærhedspolitikken. Indsigelserne er kommet på baggrund af de forhåndsudmeldte statslige interesser.

I relation til Københavns Amt har indsigelserne især drejet sig om udviklingsmulighederne på de af de eksisterende erhvervsarealer, som ligger ikke-stationsnært. Københavns Amtsråd ønskede under indtryk af pres fra kommunerne og erhvervsstrukturelle ændringer i regionen friere muligheder for udvikling på ikke-stationsnære arealer i de traditionelle erhvervsarealer. Københavns Amtsråd var således under modsatrettet pres fra stat og kommuner i forbindelse med forslag til Regionplan 1993. Kommunerne anså amtets forslag for at være for stramt, hvad angik udviklingsmuligheder i ældre industriområder, mens miljøministeren fandt, at forslaget retningslinier var for løse, og indebar for mange nye ikke-stationsnære byggemuligheder i de traditionelle erhvervsområder.

Hermed var der lagt op til en føljeton omkring efterfølgende regionplanrevisioner i Københavns Amt. Københavns Amtsborgmester skrev således i forordet til Regionplan 1993:

“Ved behandlingen af Regionplan 1993 var det Amtsrådets opfattelse, at miljøministeren tolkede “stationsnærhedsprincippet” for stramt. Amtsrådet vedtog derfor følgende udtalelse: “I forbindelse med det videre regionplanarbejde bør lokaliseringstrategierne revurderes. Dette skal ske i lyset af, at den kollektive trafikbetjening må betragtes som særdeles fintmasket i Københavns Amts byområder. Det må klarlægges, hvorvidt andre områder end de stationsnære områder kan tillægges lokaliseringsmuligheder, som er fuldt ud lige så gunstige som de muligheder, der foreskrives på de stationsnære arealer. Udgangspunktet må være, at hele Københavns Amts byområde betragtes som stationsnært.”

Også Københavns Amts forslag til Regionplan 1997 var genstand for forhandlinger mellem miljøministeren og amtetsråd. Et resultat af disse drøftelser var, at erhvervsområder ved Gladsaxe Trafikplads og Rødovre Centrum blev givet lokaliseringsmuligheder, som var de stationsnære arealer:

“Ved et afgrænset område ved henholdsvis Gladsaxe Trafikplads og Rødovre Centrum kan der gives mulighed for

lokalisering af byfunktioner af intensiv karakter, herunder kontor- og servicevirksomheder, svarende til mulighederne i de stationsnære områder.”

Amtsrådet havde imidlertid ønsket at gå videre og skriver i forordet til Regionplan 1997:

”Under indtryk af de omfattende økonomiske og beskæftigelsesmæssige interesser, der er berørt af denne problematik, vil Amtsrådet i den kommende planperiode arbejde for, at der i lighed med bestemmelserne ved Gladsaxe Trafikplads og Rødovre Centrum skabes ændringsmuligheder for ældre industriområder andre steder i Amtet i samarbejde med kommunerne og efter forhandling med Miljø- og Energiministeriet.”

Forhandlingerne mellem Frederiksborg og Roskilde amter og miljøministeren har især berørt udpegning af stationer og nyudlæg uden for fingerbystrukturen.

F.eks. vedtog Frederiksborg Amtsråd en udtalelse på baggrund af forhandlingerne med miljøministeren om forslag til Regionplan 1997:

”Amtsrådet vil fortsat arbejde for, at der kan etableres trafikknudepunkter i Nordsjælland også for centre, der betjenes af privatbaner.”

Ved forhandlinger med Roskilde amtsråd har miljøministeren ligeledes foranlediget, at lokaliseringmuligheder ved nogle stationer blev begrænset på grund af manglende tværgående forbindelser.

Forhandlingerne mellem Københavns Kommune og miljøministeren har især berørt rækkefølgeangivelser vedrørende byggeaktiviteten. Disse forhandlinger udmøntedes i Kommuneplan 1993 i en byudviklingsstrategi med nogle rækkefølgeangivelser eller etape-delinger af den videre byudvikling. Kommunen har dog siden været tilbageholdende med at udvikle redskabet som forudsat. På den anden side behandler Københavns Kommune stationsnærhed som et centralt tema i sin kommuneplan. Kommunen angiver, at ca. 75% af det nyopførte kontorbyggeri i 1998 er stationsnært. Målet er at denne andel skal forbedres.

I de statslige udmeldinger til regionplanmyndighederne er tilkendegivet ønsker om, at interessen for de stationsnære arealer blev fremmet gennem prioritering, etape-delning og rækkefølgebestemmelser, ved ændrede anvendelsesbestemmelser på ikke-stationsnære area-



ler og ved tilbageførelse til landzone af byzonearealer, som er dårligt betjent med kollektiv transport.

Denne tankegang følger op på Tengvad-udvalgets anbefalinger og Hovedstadsrådets Regionplan 1989. I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 hedder det bl.a.:

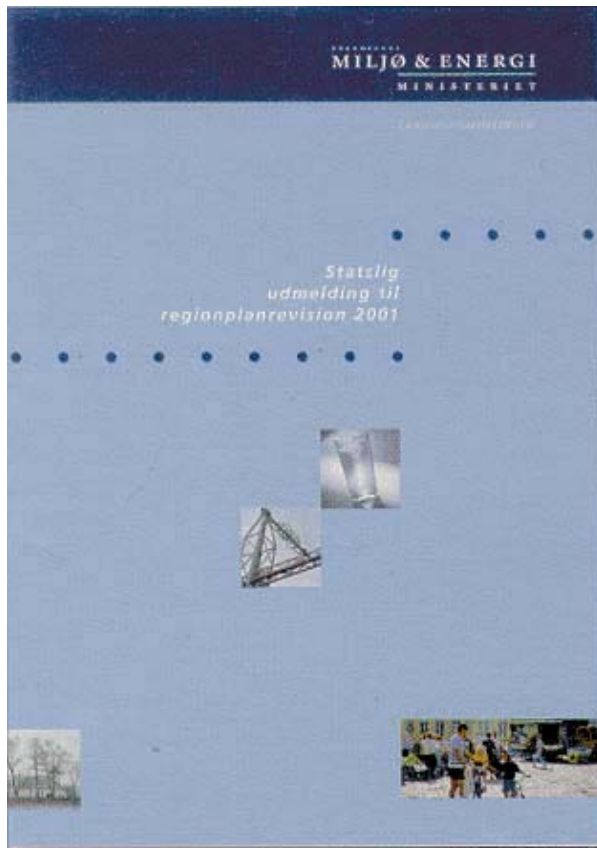
”Senest ved regionplanrevision 2001 skal de alt for rigelige byggemuligheder i hovedstadsområdet reduceres væsentligt. Rummeligheden i ubebyggede arealer, der ligger uden for byzone, og som ikke er stationsnære, skal således begrænses. I den sammenhæng bør det også overvejes at tilbageføre ubebyggede byzonearealer til landzone, hvis de ligger uhensigtsmæssigt i forhold til den kollektive trafik.”

Miljøministeren har ikke fulgt op på disse krav og ønsker i forbindelse med behandlingen af forslag til regionplanrevisionerne 2001.

Anvendelsesbestemmelser

Der er forskelle i formuleringen af de anvendelsesbestemmelser som angives for stationsnære arealer i de fem regionale enheder:

Roskilde Amt angiver slet og ret ”kontorbyggeri”, mens Frederiksborg Amt angiver ”arbejdsplads-



intensive erhverv til f.eks. kontor og administration” eller ”(regionale) kontor- og øvrige serviceerhverv.”

Københavns Amt følger mere stringent op på de oprindelige intentioner ved at anvende følgende retningslinier:

”Byfunktioner som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed og besøgsmonster har en intensiv karakter, skal lokaliseres inden for de stationsnære områder, fortrinsvis inden for de stationsnære centralområder.”

”Byfunktioner af regional, national og international karakter skal lokaliseres stationsnært ved en af knudepunksterminalerne.”

I Københavns Amts redegørelse til Regionplan 2001 opstilles følgende katalog over erhvervs- og boligtyper, som skal lokaliseres stationsnært:

- kontor og service,
- beskæftigelsesintensive produktionserhverv,
- butikker, storcentre og lavprisvarehuse,
- kulturinstitutioner,
- udstillings- og kongrescentre,
- større idrætsanlæg og multianvendelige anlæg til fritidsformål,

- hoteller o.lign.,
- etageboliger,
- tæt/lav-boliger.

Københavns Kommune angiver erhverv og institutioner med stor arbejdsplads- og besøgsintensivitet som omfattet af stationsnærhedspolitikken.

Opsamling

Samlet kan man sige, at stationsnærhedspolitikken er blevet implementeret i den regionale planlægning siden Regionplan 1989. Regionplanmyndighederne har bakket op om grundidéen omkring stationsnærhedspolitikken, men staten har sikret en strammere implementering end i forslagene fra de regionale råd.

Der kan spores en tvetydig regional holdning, som bl.a. kommer til udtryk i Københavns Amtsråds vedtagelse i forbindelse med det videre regionplanarbejde frem mod Regionplan 1997, at ”udgangspunktet må være, at hele Københavns Amts byområde betragtes som stationsnært”. Frederiksborg Amtsråd har ønsket, at den regionale hovedstruktur også rummede Helsingør uden for Fingerbyen, og at byudviklingen blev forskudt til de nordlige og vestlige dele af amtet uden for Fingerbystrukturen.

Regionplanmyndighederne har ikke udarbejdet mere præcise kataloger over hvilke erhvervs- og boligtyper der er omfattet af stationsnær lokaliserings. På den anden side forekommer intentionerne klare i alle regionplaner, og Københavns Amt har opstillet en forholdsvis detaljeret liste over byfunktioner, som er omfattet.

I de to efterfølgende kapitler belyses først stationsnærhedspolitikken implementering i nybyggeriet og dernæst behandles barrierer for implementering af stationsnærhedspolitikken.

Implementering i nybyggeri

Regionplanernes intentioner med hensyn til hvilke typer af byfunktioner, virksomheder og arbejdspladser, der er omfattet af stationsnærhedspolitikken er klar. Det drejer sig om byfunktioner som skaber meget persontransport og har en intensiv karakter med hensyn til arealudnyttelse, arbejdspladstæthed eller besøgs-mønster, således som det f.eks. er udtryk i retningslinierne i regionplanen for Københavns Amt.

Definitioner og redegørelse for udmøntning er forskellig for de fem regionale enheder. Der er imidlertid bred enighed om, at f.eks. kontorbyggeri og tætte boligformer er omfattet af stationsnærhedspolitikken.

Overvågning af implementering i nybyggeri er vanskelig gjort af flere forhold. F.eks. matcher byggestatistikens kategorier ikke de byfunktioner og virksomhedstyper, som er omfattet af politikken.

Kontorbyggeri er ikke en selvstændig bygningskategori i BBR-registeret, men Forskningscentret for Skov & Landskab har opbygget en database over alt nyt kontorbyggeri med mindst 500 etagemeter, som er fuldført eller påbegyndt siden 1980. Det er således muligt at belyse i hvilket omfang kontorbyggeri i hovedstadsområdet er blevet opført i overensstemmelse med stationsnærhedspolitikken.

Tilsvarende er det muligt at belyse boligbyggeriets lokalisering fordelt på boligtyper.

Vurderingen af stationsnærhedspolitikken implementering i nybyggeri omfatter således kun disse to bygningskategorier.

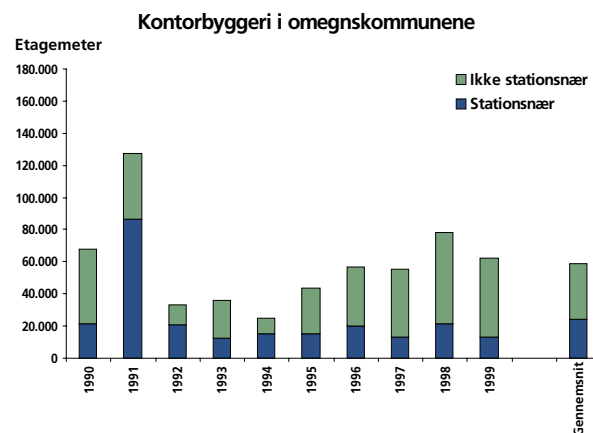
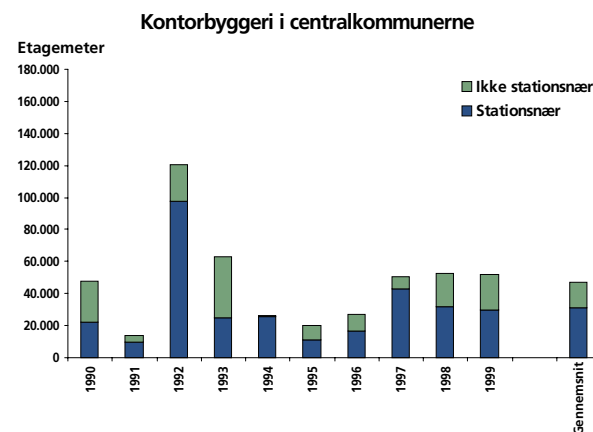
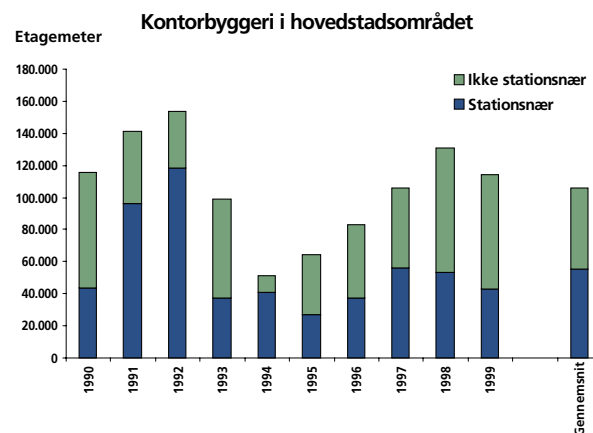
Kontorbyggeriets lokalisering

Siden Regionplan 1989 trådte i kraft pr. 1. januar 1990 og frem til udgangen af 1999 er der i hovedstadsområdet påbegyndt godt 1,1 million etagemeter kontor i bygninger som rummer mindst 500 etagemeter.

Kun godt halvdelen – 52% - af 1990'ernes kontorbyggeri i hovedstadsområdet er opført stationsnært. Ved „stationsnært kontorbyggeri“ forstås i denne sammenhæng kontorbyggeri som er opført på arealer op til 1.000 m fra et trafikknudepunkt eller op til 500 m

fra øvrige stationer. Andelen er faldet i de seneste år. I de tre seneste år var andelen hhv. 53%, 41% og 38%.

Næsten halvdelen af kontorbyggeriet i 1990'erne er opført i centalkommunerne. Knapt to tredjedele af



Figurene viser omfanget af kontorbyggeri påbegyndt år for år i perioden 1990 til 1999, dvs. siden vedtagelsen af regionplan 1989, fordelt på stationsnære og ikke-stationsnære arealer. Øverst hele hovedstadsområdet, i midten centalkommunerne og nederst omegnskommunerne, dvs. de 48 kommuner i de tre amter.



Kortet viser lokalisering af kontorbyggeri påbegyndt 1990 - 1998. Blå cirkler angiver stationsnært byggeri og grønne cirkler angiver ikke-stationsnært byggeri. Cirklernes areal er proportionalt med størrelsen af byggerierne målt i etagemeter.

kontorbyggeriet i centalkommunerne er opført stationsnært.

Implementeringen af stationsnærhedspolitikken er svagere i omegnskommunerne, dvs. de 48 kommuner i Københavns, Frederiksborg og Roskilde amter. Samlet er 43% af kontorbyggeriet opført stationsnært i omegnskommunerne. Andelen har været vigende i de seneste år. Således udgør det stationsnære kontorbyggeri hhv. 24%, 27% og 21% af det samlede kontorbyggeri i omegnskommunerne i de tre seneste år.

Implementeringen af stationsnærhedspolitikken i de konkrete byggesager i hovedstadsområdet må samlet set siges at have været svag i 1990'erne.

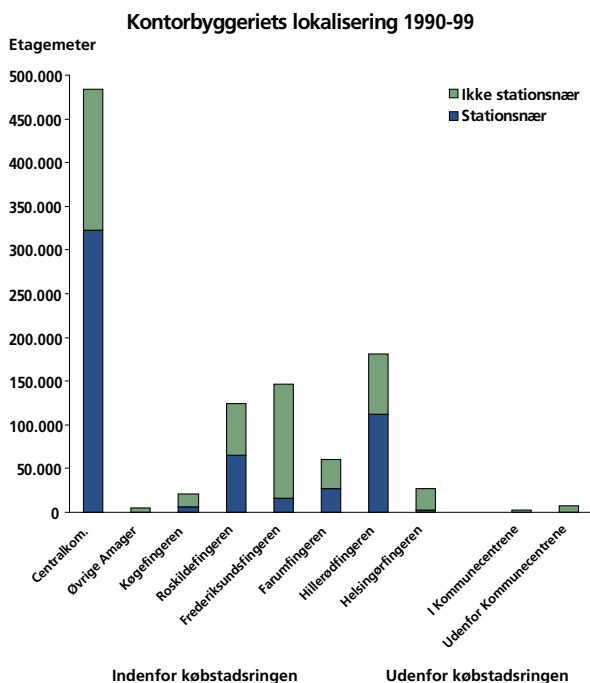
Alligevel er der i forhold til i 1980'erne sket en svag forskydning af byggeriet til stationsnære arealer. Fra 1980'erne til 1990'erne er der sket en meget markant forskydning af kontorbyggeriet til centalkommunerne, hvor andelen af stationsnært byggeri er større end i omegnen. Det er en væsentlig grund til, at der har været en forskydning af byggeriet mod stationsnære arealer fra 1980'erne til 1990'erne. At forskydningen alligevel samlet set for hele hovedstadsområdet har været svag skyldes, at andelen af stationsnært byggeri i centalkommunerne faktisk er faldet fra 1980'erne til 1990'erne, og at andelen af stationsnært byggeri i omegnskommunerne har været vigende i de seneste år.

	Kontorbygninger		Kontoretagemeter	
	Antal	Pct.	Antal	Pct.
0 –500 m	95	24%	341.131	32%
500 m –1.000 m	122	31%	388.748	37%
> 1.000 m	171	44%	329.006	31%
I alt	388	100%	1.058.885	100%

Hovedstadsområdet. Påbegyndt kontorbyggeri med mindst 500 etagemeter i perioden 1990-99 fordelt på afstand til station.

I centralkommunerne er der i 1990'erne opført i alt 480.000 etagemeter kontor. Det er 45% af det samlede kontorbyggeri i hovedstadsområdet. Kontorbyggeriet er fordelt på hovedelementerne i den regionale bystruktur. I Køge-fingern er der opført blot 21.000 etagemeter kontor, eller under 2% af det samlede kontorbyggeri. Der er opført 180.000 etagemeter i Hillerød-fingern, 150.000 etagemeter i Frederikssund-fingern og 125.000 etagemeter i Roskilde-fingern.

Andelen af stationsnært byggeri er højest i Hillerød-fingern med 62%, efterfulgt af Roskilde-fingern med 53%. I Frederikssund-fingern er blot 11% af 1990'ernes kontorbyggeri opført stationsnært.



Figuren viser samlet omfang af kontorbyggeri påbegyndt i perioden 1990-99 i hovedstadsområdet fordelt på hovedelementerne i den regionale bystruktur: centralkommunerne, byfingrene og området uden for købstadsringen kombineret med stationsnærhed.

Hver fjerde bygning og hver tredje etagemeter er opført inden for 500 m fra en station. Yderligere er knapt hver tredje bygning og godt hver tredje etagemeter opført mellem 500 og 1.000 m fra station, mens 44% af byggesagerne og 31% af nybyggeriet er opført mere end 1.000 m fra en station.

Københavns Kommune tegner sig for mere end halvdelen af det stationsnære nybyggeri. Herefter følger Gentofte, Glostrup, Lyngby-Taarbæk og Høje-Taastrup kommuner. De fire sidstnævnte kommuner tegner sig for tilsammen to tredjedele af det stationsnære nybyggeri i omegnskommunerne. Hovedparten af det nybyggeri som er opført stationsnært i Gentofte og en god del af det, der er opført stationsnært i Lyngby ligger i en afstand fra station, hvor stationsnærhedseffekten er tvivlsom. I Gentofte drejer det sig om nybyggeri på Tuborg Nord arealet, i Lyngby om nybyggeri på et motorvejsnært område ved Nybrovej.

Mere end halvdelen af det ikke-stationsnære nybyggeri er opført i København og Ballerup kommuner.

Blandt omegnskommunerne tegner Ballerup Kommune sig for en tredjedel af det ikke-stationsnære nybyggeri, og yderligere godt en tredjedel ligger i seks



Stationsnært byggeri til kontorformål ved Lyngby Station.



Det første stationsnære kontorbyggeri ved Ørestad Station.

kommuner: Gladsaxe, Allerød, Glostrup, Hillerød, Birkerød og Albertslund.

Der er foretaget en skønmæssig, grov fordeling af det ikke-stationsnære byggeri i omegnskommunerne på områdetyper. Opgørelsen omfatter alene bygninger med mindst 1.000 etagemeter, som tegner sig for 85% af det ikke-stationsnære byggeri i omegnskommunerne. En tredjedel af det ikke-stationsnære nybyggeri er opført i Lautrupparken, en anden tredjedel er opført i traditionelle erhvervsområder. Forskerparken i Hørsholm tegner sig for 5%. Hovedparten af den resterende fjerdedel synes at være ”grønne” solister, dvs. bygninger opført løsrevet fra bymæssig sammenhæng, hvoraf et par større bygninger er tilbygninger til eksisterende virksomheder. Lautrupparken nærmer sig fuld udbygning, hvilket kan give forventninger om bedre implementering af stationsnærhedspolitikken fremover.

Erhvervsbyggeriets lokalisering

Det er ikke alt erhvervsbyggeri, som det er hensigtsmæssigt at placere ved en station. Stationsnære arealer er en knap ressource, som bør forbeholdes arealintensive og persontransportskabende byfunktioner. Stationsnærhedspolitikken er derfor en selektiv



Ikke-stationsnært byggeri til kontorformål i Lautrupparken.



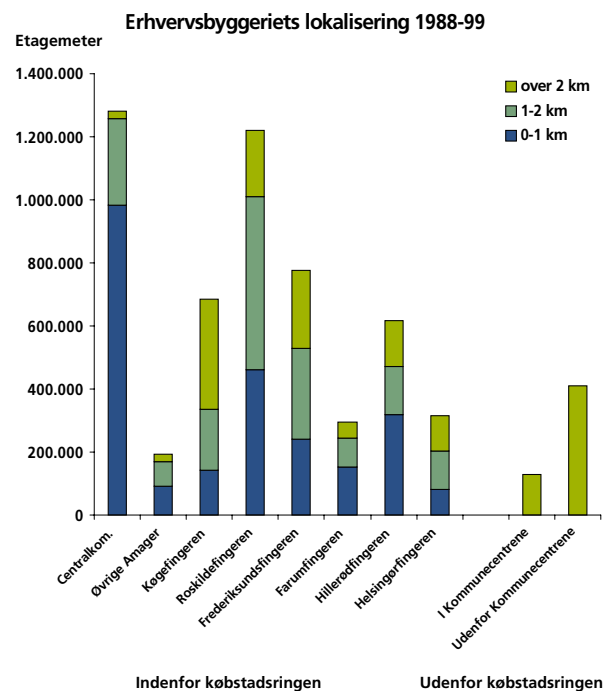
Udsigt fra kantinen i en EDB-virksomhed i Nordsjælland.

lokaliseringspolitik. Oplysninger om konkret lokalisering af nybyggeri til byfunktioner, som er omfattet af stationsnærhedspolitikken, foreligger kun for kontorer og boliger. Der er imidlertid udover kontorer en række andre former for erhvervsbyggeri som også bør lokaliseres stationsnært.

Der er i perioden 1988-99 opført i alt 6 mio. etagemeter til byerhverv i hovedstadsområdet, hvoraf en femtedel i centralkommunerne. Der er bygget omtrent samme omfang i Roskilde-fingeren, noget mindre i Frederikssund-fingeren, Køge Bugt-fingeren og Hillerød-fingeren. En tiendedel af erhvervsbyggeriet er opført uden for købstadsringen.

Mere end halvdelen af det samlede erhvervsbyggeri – 58% - er i perioden 1988-99 opført mere end 1 km fra en station. Heraf er igen halvdelen – dvs. 29% af det samlede erhvervsbyggeri - opført mere end 2 km fra en station. 42% er opført inden for 1 km fra en station.

Kontorbyggeri tegner sig for omkring halvdelen af det erhvervsbyggeri, som er opført inden for 1 km fra en station. Det er ikke muligt at afgøre i hvilket omfang det resterende stationsnære byggeri ligger hen-

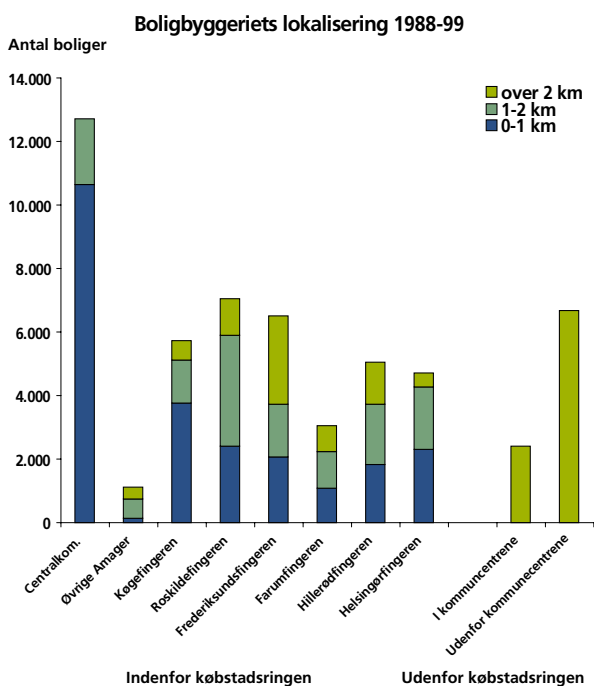


Figuren viser samlet, fuldført erhvervsbyggeri til byerhverv i hovedstadsområdet 1988-99 fordelt på hovedelementerne i den regionale bystruktur: centralkommunerne, byfingrene og området uden for købstadsringen kombineret med afstand til nærmeste station inden for fingerbyen og nærhed til kommuncener uden for købstadsringen.

sigtsmæssigt ved en station. Erhverv som udnytter arealerne ekstensivt og som har en ekstensiv karakter med hensyn til arbejdspladstæthed og besøgsintensitet, bør således ikke ligge stationsnært. Det er heller ikke muligt at opgøre omfanget af ikke-stationsnært byggeri til andre byfunktioner, som også er omfattet af stationsnærhedspolitikken.

Boligbyggeriets lokalisering

Boligbyggeriet i hovedstadsområdet har i de seneste 12 år ligget på et særdeles lavt niveau sammenlignet med 1960'erne og 1970'erne. I alt er der i de 12 år



Figuren viser fuldført antal boliger 1988-99 fordelt på hovedelementerne i den regionale bystruktur: centralkommunerne, hver af byfingrene og området uden for købstadsringen kombineret med afstand til nærmeste station inden for fingerbyen og nærhed til kommunecentre uden for købstadsringen.

bygget 55.000 boliger, eller godt 4.500 årligt. Godt halvdelen har været etageejendomme, godt en fjerdedel tæt-lav eller rækkehuse, og 15% parcelhuse. Der er i forhold til tidligere sket en mindre forskydning af nybyggeriet til den øvrige del af Sjælland. Indpendlingen til hovedstadsområdet er samtidig øget i de seneste år.

Samlet set ligger 55% af boligmassen i hovedstadsområdet inden for en afstand af 1 kilometer fra en station. Af boligmassen fra før 1950 er det 75% der ligger inden for 1 km fra en station. I de efterfølgende årtier har andelen være mindre. I 1990'erne 39%. 33% af den i 1990'erne nyopførte boligmasse ligger mere end 2 km fra en station.

Det er kun de tætte boligformer – etageejendomme og tæt-lav - som bør ligge stationsnært. 63% af etageboligerne opført inden for de seneste 12 år ligger inden for 1 kilometer fra en station. Derimod er tæt-lav bebyggelserne generelt placeret lige så dårligt i forhold til stationerne som parcelhusene. For begge boligtyper gælder, at hver femte etagemeter er opført inden for 1 km fra station, mens halvdelen for begge boligtypers vedkommende er opført mere end to kilometer fra en station.

Arealforbrug

Der findes ikke opgørelser over hvor meget stationsnært areal, der er taget i brug i 1990'erne og dets fordeling på anvendelser. Et meget groft skøn er foretaget for perioden 1988-99. Skønnet er baseret på antagelser om forskellige bebyggelsestætheder for de forskellige anvendelseskategorier og omfatter alt byggeri inden for 1 km fra station. I alt skønnes periodens stationsnære byggeri at optage 1.400 ha. Kontor-

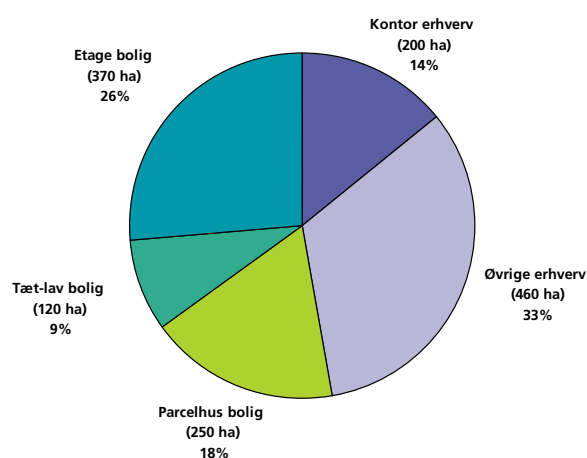
Opførelses-år	Før 1950	1950'erne	1960'erne	1970'erne	1980'erne	1990'erne	Samlet
0 - 1 km	75%	49%	39%	37%	43%	39%	55%
1 - 2 km	17%	37%	36%	29%	22%	28%	25%
> 2 km	8%	14%	26%	34%	35%	33%	20%
I alt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Etageareal	30.632.655	7.976.131	13.550.848	14.068.328	5.233.206	2.973.023	74.434.191

Hovedstadsområdet: Boligmassen fordelt på opførelses-år. Fordelt relativ efter afstand til nærmeste station.

Afstand til station	Etageboliger(140)		Tæt-lav/rækkehuse (130)		Parcelhuse (140)		Samlet (120-140)	
	Antal	Pct.	Antal	Pct.	Antal	Pct.	Antal	Pct.
0 – 1 km	18.464	63%	2.903	20%	1.766	21%	23.133	44%
1 – 2 km	6.928	24%	4.112	28%	2.270	27%	13.310	25%
> 2 km	3.848	13%	7.778	53%	4.256	51%	15.882	30%
Samlet antal	29.240	100%	14.793	100%	8.292	100%	52.325	100%

Hovedstadsområdet. Antal nybyggede boliger 1988-99 fordelt på boligtyper og afstand til nærmeste station.

byggeriet optager ifølge beregningerne blot 200 ha., øvrige erhverv 460 ha. og boliger 740 ha. Det er tankevækkende, at nye parcelhuse opført i perioden 1988-99 optager 250 ha. stationsnært areal, eller mere end det samlede stationsnære kontorbyggeri. Skønnene siger ikke noget om hvor store ubebyggede, stationsnære arealer, der er taget i brug. Mens parcelhusbyggeriet formentlig er opført på ubebyggede grunde, er en del af det stationsnære kontorbyggeri formentlig opført som fortætningsbyggeri eller som led i en omdannelse af allerede bebyggede arealer.



Figuren viser et skøn over forbrug af stationsnære arealer 1988-99 fordelt på anvendelse. Ved beregningerne er forudsat, at kontorbyggeri er opført med en bebyggelsestæthed på 110 i centralkommunerne og 40 uden for centralkommunerne. Øvrige erhverv er forudsat opført med bebyggelsestæthed 60 i centralkommunerne og 25 uden for centralkommunerne. Ved beregningerne er i øvrigt forudsat, at parcelhuse er opført med 7 boliger pr. ha., tæt-lav boliger med 25 boliger pr. ha. og etageboliger med 50 boliger pr. ha.

Opsamling

Implementeringen af stationsnærhedspolitikken i nybyggeriet har været forholdsvis svag. Kun omkring halvdelen af det kontorbyggeri, der er opført i 1990'erne ligger stationsnært, og kun ca. 40% af boligbyggeriet.

Når det gælder kontorbyggeri er der ganske vist sket en svag forskydning mod stationsnære arealer i forhold til i 1980'erne. Denne forskydning hænger sammen med en forskydning af nybyggeriet mod centralkommunerne.

Stationsnærhedspolitikken er implementeret konsekvent i regionplanerne gennem 1990'erne. Det er imidlertid en langsigtet proces at omsætte en ny lokaliseringsstrategi i den kommunale planlægning og konkret nybyggeri. I det efterfølgende kapitel belyses nogle af barriererne for implementering af stationsnærhedspolitikken.

Af det samlede erhvervsbyggeri som er opført inden for 1 km fra en station er halvdelen kontorbyggeri. Det vides ikke, i hvilket omfang den anden halvdel er omfattet af stationsnærhedspolitikken, eller om der er tale ekstensive byfunktioner, som ikke burde optage de gode beliggenheder ved stationerne. Etageejendomme opføres overvejende stationsnært, mens tæt-lav byggeriets lokaliseringmønster svarer til parcelhusbyggeriets med en femtedel opført inden for 1 km fra en station.

Barrierer for implementering

Undersøgelser af byggeriets lokalisering viser, at stationsnærhedspolitikken - trods en forholdsvis stringent implementering i regionplanlægningen siden 1989 - kun i begrænset omfang implementeres i praksis. Det er f.eks. kun halvdelen af 1990'ernes kontorbyggeri, som er opført stationsnært, dvs. inden for 1.000 m fra et trafikknudepunkt eller 500 m fra en af de øvrige stationer. To tredjedele af etageboligerne og en femtedel af tæt-lav-boligerne er opført inden for 1 km fra en station. Det vides ikke i hvilket omfang andre relevante byfunktioner er opført eller lokaliseret stationsnært. Det er heller ikke kortlagt i hvilket omfang konverteringer af landbrugsejendomme eller andre erhvervsjendomme har bidraget til eller modvirket implementering af stationsnærhedspolitikken.

Der savnes systematiske undersøgelser af baggrunden for den relativt svage implementering af stationsnærhedspolitikken. En række forhold synes dog at have hæmmet implementeringen:

- store arealudlæg fra perioden før Regionplan 1989,
- kommunale planmyndigheders liberale tolkning af arealanvendelsesbestemmelserne,
- begrænset regional opfølgning på den kommunale planlægning,
- vigende regional opbakning til stationsnærhedspolitikken,
- forældede og uhensigtsmæssige arealanvendelsesbestemmelser,
- manglende kommunal planlægning for stationsnære arealer,
- manglende positive billeder af stationsnær lokalisering og stationsnære områder,
- manglende markedsføring af stationsnærhedspolitikken,
- virksomhedernes lokalisering præferencer - biltilgængelighed og herlighedsværdier,
- manglende viden om ejendomsmarkedets aktører og deres drivkræfter (f.eks. grundejere vs. developere),
- et muligt uhensigtsmæssigt samspil mellem plan og marked.

Stikordene kan grupperes i tre typer af barrierer, som vedrører:

- planlægningen og plansystemets funktion,
- markedet og virksomhedernes lokalisering præferencer,
- samspillet mellem plan og marked.

Barrierer i plansystemet

Der er en række barrierer i plansystemet, som har vanskeliggjort implementering. Mest oplagt er de meget store, ikke-stationsnære arealudlæg, som kan henføres til tidligere tiders planlægning. Men også de traditionelle arealanvendelsesbestemmelser giver problemer i forhold til implementering af den regionale lokaliseringstrategi. Anvendelsesbestemmelserne i kommune- og lokalplanlægningen har typisk været knyttet til et branchetilhørsforhold, mens det er lokale funktionen og virksomhedernes trafikale miljøbelastning, der er afgørende parametre i stationsnærhedspolitikken.

Store, ikke-stationsnære arealudlæg

Det er en langvarig proces at revidere og korrigere tidligere tiders planlægning. En radikal ny planstrategi som stationsnærhedspolitikken kan derfor formentlig kun implementeres over en relativ lang periode. Bindingerne gælder især de lokalplanlagte byggemuligheder, mens der er større handlemuligheder i forhold til ændringer af rammebestemmelserne for arealer som blot er rammelagt til byformål. Tolv år efter Regionplan 1989 er der imidlertid hverken på regionalt eller kommunalt plan for alvor taget hul på processen med reduktioner af de store ikke-stationsnære byggemuligheder.

Der findes ingen opgørelse af de lokalplanlagte byggemuligheder på ikke-stationsnære arealer til kontor- og centerformål. De kommuneplanlagte byggemuligheder er i HUR's seneste arealundersøgelse 2000 opgjort til i alt 8,1 mio. etagemeter. Det er byggemuligheder af samme størrelsesorden som den samlede kontorbygningsmasse i hovedstadsområdet. Af de samlede byggemuligheder til kontor- og centerformål kan godt en tredjedel, eller 2,8 mio. etagemeter, byg-



Nyt firmadomicil kan her opføres i landlige omgivelser.

ges mere end 1 km fra station. De ikke-stationsnære byggemuligheder svarer til 2,5 gange 1990'ernes samlede kontorbyggeri. Det vides ikke hvor stor en del af disse byggemuligheder der er lokalplanlagte og hvor stor en del af disse byggemuligheder, som stammer fra før Regionplan 1989. Eksempler er Lautrupparken og Forskerparken i Hørsholm. Disse to områder tegner sig for tilsammen 35-40% af det ikke-stationsnære kontorbyggeri i omegnskommunerne i 1990'erne.

Det anslås, at omkring 50 % af det kontorbyggeri, som er opført ikke-stationsnært i 1990'erne, er bygget på arealer planlagt før Regionplan 1989.

Der er gode forklaringer på, hvorfor man er kommet i en situation med meget store uudnyttede byggemuligheder. I de store byvækstår i 1960'erne var kravet, at der skulle sikres rigelige byggemuligheder. I tidligere byudviklingsreguleringslove som virkede frem til planlovreformerne i 1970'erne var kravet således, at der i den såkaldte inderzone - arealer der umiddelbart kunne bebygges - skulle sikres byarealer til 30 års byudvikling. I mellemzonen - hvor der kunne træffes forberedelse til byggeri, men dog ikke byggemodning - skulle der sikres arealer til 15 års fremtidig byudvikling. Med by- og landzonelovens ikrafttræden blev yderzone til landzone, mens såvel inderzone som mellemzone blev til byzone. Sidstnævnte førte til stor rummelighed i mange byer. At hele mellemzonen blev til byzone skyldtes et ønske om at styre grundprisudviklingen. Ændringer i beskatningsregler i forbindelse med by- og landzonelovens ikrafttræden i 1970 førte til, at der her - ret få år før byggeboomets ophør - blev godkendt et meget stort antal bygnings-

vedtægter, byplanvedtægter og byudviklingsplaner, der inddrog nye arealer i byzone.

Så selvom der i 1990'erne har været tilbageholdenhed med nye arealudlæg, er der fra tidligere planlægning arvet store arealudlæg. De store arealudlæg har vanskeliggjort introduktionen af en byudviklingsstrategi, der som stationsnærhedspolitikken søger at rette byudviklingen ind i byen og til bestemte områder i byen.

Allerede for tyve år siden blev det i Landsplanredegørelsen fra 1982 om situationen i landet som helhed fremhævet, at *"bolig- og erhvervsbyggeriet frem til årtusindeskiftet vil kunne rummes inden for ca. halvdelen af det areal, der i dag er udlagt til byformål."* Endvidere: *"I de fleste kommuner skal byarealet således ikke udvides, men tværtimod overvejes anvendt til andre formål."*

HUR's seneste rummelighedsopgørelse viser, at der alene på ubebyggede arealer udlagt til byerhverv kan bygges svarende til halvdelen af den samlede erhvervsbygningsmasse i hovedstadsområdet. Hertil kommer fortætningsmuligheder af ligeledes betydeligt omfang. Erfaringsmæssigt udnyttes disse fortætningsmuligheder i mindst samme takt som byggemulighederne på ubebyggede arealer. Det gælder f.eks. i Københavns Amt, og den samme tendens er fundet i de større provinsbyer.

To tredjedele af de samlede erhvervsbyggemuligheder på ubebyggede arealer ligger ikke-stationsnært. Det drejer sig om i alt 14 mio. etagemeter. Sammenholdt med de seneste 12 års samlede erhvervsbyggeri på 6 mio. etagemeter er rummeligheden på ikke-stationsnære ubebyggede arealer ganske betragtelig. Erfaringerne viser, at en del af disse byggemuligheder - uanset anvendelsesbestemmelserne - kan udgøre en potentiel mulighed for underminering af stationsnærhedspolitikken.

Allerede Tengvad-udvalgets betænkning pegede på, at retningslinier for de stationsnære arealer *"for at virke effektivt, skal suppleres med begrænsninger for udbygningen af ikke-stationsnære arealer. F.eks. bør der ikke udlægges nye erhvervsområder på disse arealer, og for allerede udlagte erhvervsområder bør anvendelsen og udnyttelsesintensiteten søges ændret, eventuelt må bebyggelsen af områderne søges udskudt til et senere tidspunkt."*

Staten har i efterfølgende udmeldinger til regionplanmyndighederne fulgt op på Tengvad-udvalgets konklusioner og lagt vægt på, at begrænsninger på de ikke-stationsnære arealer skulle omfatte en egentlig reduktion af arealudlæggene. I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 hedder det bl.a.:

“Senest ved regionplanrevision 2001 skal de alt for rigelige byggemuligheder i hovedstadsområdet reduceres væsentligt. Rummeligheden i ubebyggede arealer, der ligger uden for byzone, og som ikke er stationsnære, skal således begrænses. I den sammenhæng bør det også overvejes at tilbageføre ubebyggede byzonearealer til landzone, hvis de ligger uhensigtsmæssigt i forhold til den kollektive trafik.”

Regionplanmyndighederne har ikke i nævneværdigt omfang fulgt op herpå i regionplanrevisionerne 2001. Både region- og kommuneplanmyndighederne har været tilbageholdende med egentlige tilbageførsler og anvendelse af rækkefølgebestemmelser. Det vil formentlig også fremover være en barriere for implementering af stationsnærhedspolitikken.

Anvendelsesbestemmelser og bebyggelsestætheder

Regionplanmyndighederne har primært forudsat stationsnærhedspolitikken implementeret gennem to virkemidler: arealanvendelsesbestemmelser og bebyggelsestætheder. Ved en systematisk differentieret anvendelse af de to virkemidler på hhv. stationsnære og ikke-stationsnære arealer er forudsat, at virkemidlerne både vil have en såkaldt ”pull-effekt”, dvs. byggeaktiviteten vil blive trukket mod de stationsnære områder, og en såkaldt ”push-effekt”, dvs. byggeaktiviteten vil blive skubbet væk fra ikke-stationsnære arealer.

Høje bebyggelsestætheder og arealintensive erhvervsformål giver det største afkast og dermed de højeste grundpriser. Ved på stationsnære arealer at tillade arealanvendelseskift til mere intensive erhvervsformål og forhøjede bebyggelsesprocenter er det forudsat, at kommuner og grundejere vil rette deres opmærksomhed mod disse muligheder. De relevante byfunktioner vil dermed naturligt blive dirigeret mod de stationsnære arealer. Samtidig skal forhøjede grundpriser sikre, at byfunktioner, som ikke har brug for eller bør optage gode stationsnære placeringer, fortrækker til andre lokaliseringer. Ved yderligere at tilskynde til ændringer af arealanvendelsen i mere ekstensiv retning på ikke-stationsnære arealer, og ved at åbne for og

opfordre til muligheden for tilbageførsel af uhensigtsmæssigt beliggende arealer til landzone, er det forudsat, at interessen yderligere vil forskydes til de stationsnære arealer.

Fra 1980’erne til 1990’erne er der blot sket en ganske svag forskydning af byggeriet mod stationsnære arealer. I slutningen af 1990’erne er ”pendulet” atter svinget tilbage. Reguleringsværktøjerne synes ikke at have haft den tilsligtede effekt.

Fravær af konkrete byggeønsker er formentlig en væsentlig grund til, at kommunerne - med væsentlige undtagelser - generelt har været tilbageholdende med at følge op på og implementere stationsnærhedspolitikken i den kommunale planlægning. Det gælder både hvad man kunne kalde den positive planimplementering i form af en samlet planlægning for de stationsnære områder, og den måske mere negative del i form af reduktion af byggemulighederne på ikke-stationsnære arealer.

Selvom 41 stationer er udpeget som trafikknudepunkter og yderligere omkring 60 stationer giver stationsnære lokaliseringsmuligheder, var der primo 2001 relativt få kommuner, som har behandlet stationsnær lokalisering som tema i planlægningen og gennemført en samlet planlægning for stationsnære arealer, således som det gennem regionplanretningslinier har været forudsat siden stationsnærhedspolitikken blev introduceret i 1989. De seneste kommuneplanrevisioner har imidlertid medført en kraftig stigning i antallet af kommuner, der har foretaget en afgrænsning af de stationsnære arealer. I Københavns Amt har 16 ud af de 18 kommuner afgrænset stationsnære arealer. Glostrup Kommune er et eksempel på en kommune, der tidligt i 1990’erne tog fat på en samlet planlægning for et stationsnært område, og som samtidig har taget en række instrumenter i brug for at realisere omdannelse og fortætning af stationsområdet. Glostrup stationsområde omtales i en case.

Det samlede omfang af planlagte anvendelseskift og forøgede bebyggelsestætheder på stationsnære arealer kendes ikke. Men det er vurderingen, at en manglende samlet kommunal planlægning for stationsnære arealer har betydet, at grundejere, investorer, developere, bygherrer og virksomheder ikke har fået konkrete positive billeder og visioner for udvikling af attraktive byområder omkring stationerne. Det kan have medvirket til, at efterspørgslen efter anvendelses-

skift og øgede tætheder har været begrænset uden for de centralt beliggende områder, der decideret stod over for en samlet omdannelse. Selve omdannelsen synes ikke i vid udstrækning fremkaldt af de nye muligheder for forhøjede bebyggelsestætheder og intensiv arealanvendelse.

Herudover synes der imidlertid også at være ganske store problemer knyttet til de traditionelle arealanvendelsesbestemmelser som styringsinstrument.

For det første synes en del kommuner i deres administrationspraksis at have en meget liberal holdning til fortolkning af anvendelsesbestemmelser i lokalplaner i traditionelle erhvervsområder. Kontorvirksomheder er med henvisning til deres branchetilhørsforhold til produktion i en række tilfælde opført på ikke-stationsnære arealer i traditionelle erhvervsområder. Et eksempel på dette er omdannelsen af Lundtofte Erhvervsområde, der omtales som en konkret case. Lignende eksempler findes i andre kommuner.

For det andet har mange kommuner under indtryk af konkrete byggeønsker været meget imødekomende med hensyn til ændringer af anvendelsesbestemmelser på ikke-stationsnære arealer i byområdet.

I begge tilfælde synes regionplanmyndighederne at have været tilbageholdende med indsigelser i forhold til den kommunale planlægning. Indtrykket er, at amterne ikke blot ofte har foretrukket vage formuleringer af planintentioner og rummelige anvendelsesbestemmelser, men også har været tilbageholdende med at følge aktivt op på den kommunale og lokale planlægning.

Det anslås, at omkring en tredjedel af det ikke-stationsnære kontorbyggeri er sket i traditionelle erhvervsområder.

Nye redskaber til regulering af arealanvendelsen?

Problemet er imidlertid ikke kun kommunernes liberale holdning til arealanvendelsesbestemmelserne og manglende accept af stationsnærhedspolitikken. Rambestyringen vanskeliggøres af, at de traditionelle arealanvendelsesbestemmelser synes forældede og uhenigtsmæssige med henblik på den regulering, som tilstræbes med stationsnærhedspolitikken. Såvel de regionale som kommunale planmyndigheder mangler et egnet redskab til regulering af arealanvendelsen. De

traditionelle arealanvendelsesbestemmelser afspejler hverken erhvervslivets forskellige lokaliseringsbehov eller stationsnærhedspolitikens selektive lokaliseringsstrategi. Den moderne virksomheds traditionelle branchetilhørsforhold indeholder intet udsagn om hvilke funktioner og lokaletyper, som en given virksomhed indeholder, om virksomhedens areal-, arbejds- og besøgsintensitet eller om virksomhedernes generering af transport. En virksomhed kan f.eks. være tilknyttet en produktionsbranche, men alene beskæftige højtlønnede medarbejdere i kontorlokaler.

Københavns Amts uddybende liste over hvilke byfunktioner, der er omfattet af stationsnærhedspolitikken, jfr. kapitlet ”implementering i planer”, er et konkret bud på en fornyelse af de traditionelle branchekategorier.

Regeringens Erhvervs- og Bypolitisk Udvalg pegede i sin betænkning på, at der generelt er behov for at udvikle et nyt areal- og virksomhedsklassifikations-system, som bedre og mere præcist kan bruges som redskab til at matche på den ene side virksomhedernes mobilitetsprofiler og trafikale miljøbelastning og på den anden side områdernes tilgængelighedsprofiler og trafikale miljøkapacitet. Et sådant redskab er udviklet i den hollandske ABC-lokaliseringspolitik, som omtales i det efterfølgende kapitel. En tilpasning af redskabet til danske forhold vil formentlig kunne styrke implementeringen af stationsnærhedspolitikken.

Virksomhedernes lokaliseringsspræferencer

Kommunernes helt overordnede ønske er at kunne planlægge uden udefra pålagte begrænsninger. Hermed mener kommunerne bedst på en gang at kunne imødekomme virksomhedernes lokaliseringsbehov og at sikre en hensigtsmæssig udvikling af kommunen.

Den kommunale planlægning og administrationspraksis, som har muliggjort ikke-stationsnær lokalisering - f.eks. i traditionelle, motorvejsnære erhvervsområder - er således sket under indtryk af konkrete byggeønsker og afspejler derfor også nogle af erhvervenes lokaliseringsspræferencer. Et åbent spørgsmål er imidlertid, hvad der er virksomhedernes lokaliseringsspræferencer, og hvad der er developernes udviklingsønsker fremkaldt af dette leds gevinstmuligheder.

Der er næppe tvivl om, at tilgængelighed med bil, nærhed til herlighedsværdier og udvidelsesmuligheder er væsentlige lokaliseringshensyn for mange virksomheder.



Kontorbyggeri på "bar mark" i landlige omgivelser

somheder. Stationsnærhed synes i sig selv kun at have høj prioritet i virksomheder, hvor medarbejderne er bredt inddraget i lokaliseringsbeslutningerne.

Høj biltilgængelighed indebærer både nærhed til motorvejsnettet og gode parkeringsmuligheder. Disse ønsker og ønsket om udvidelsesmuligheder er ofte lettest at indfri ved byggeri på "bar mark" i landlige omgivelser eller i "business parks". Nærhed til herlighedsværdier kan indebære placering i landskabet, men også placeringer i klassiske bymæssige omgivelser eller på centralt beliggende havneområder ved vandet kan være attraktive. I andre tilfælde rækker en adresse med prestige.

De fleste stationsnære områder ved trafikknudepunkter kan også tilbyde god tilgængelighed med bil. Det er derfor måske i højere grad manglen på herlighedsværdier i de stationsnære områder i omegnen, der er barrieren. Københavns Amts retningslinier for kvalitativ planlægning og udformning af de stationsnære omgivelser viser, at amtsrådet har været opmærksom på problemet.

Meget tyder på, at virksomhedernes og samfundets præferencer kan mødes, men det forudsætter en visionær planlægningsindsats på lokalt niveau.

Den erhvervsstrukturelle udvikling indebærer, at en stadig større del af virksomhederne kan integreres i en bymæssig sammenhæng. Nybyggeriet og udviklingen på erhvervsejendomsmarkedet viser en klar tendens til, at flere virksomheder efterspørger en bymæssig placering. Der har i de seneste år været en betydelig tendens til lokalisering af kontorer i byen. Det skyldes formentlig både at den tætte by tilbyder attraktive lokaliseringer i form af nærhed til samarbejds-

partnere og byens faciliteter, men formentlig også herlighedsværdierne på ledigblevne havnearealer. Tendensen fremgår af byggestatistikken og afspejler sig i prisstrukturen.

Det er i den sammenhæng værd at erindre, at da der med byggeboomet i slutningen af 1980'erne blev skabt en betydelig overkapacitet på erhvervsejendomsmarkedet stod mange nybyggede ejendomme tomme i årevis, og at det især gjaldt en række nye, større kontorhuse opført langs motorvejene, bl.a. kontorbygninger langs Helsingørmotorvejen i Nordsjælland. Derimod sker omsætningen af tomme kontorlokaler i de centrale bydele meget hurtigt.

Udviklingen mod stadig større enheder, bl.a. som følge af fusioner, kan også udgøre en barriere for stationsnær lokalisering. Her må netop en samlet planlægning imidlertid kunne give anvisninger på, hvordan byintegration konkret kan tilrettelægges. I Holland findes interessante eksempler på integration af store enheder i en bymæssig sammenhæng.

Manglende markedsføring

Det kan konstateres, at de stationsnære arealer i omegnen ikke har været i stand til at opfange de seneste års stigende efterspørgsel efter bymæssig lokalisering.

Manglende markedsføring af de stationsnære arealer baseret på en klar profilering kan have udgjort endnu en barriere. Selv blandt mange professionelle på ejendomsmarkedet synes der at være et manglende kendskab til de principper for byudvikling, der er indeholdt i regionplanerne. Det gælder også princippet om stationsnær lokalisering. Det er indtrykket, at regionplanmyndighederne har forsømt at markedsføre lokaliseringsstrategien, ligesom hverken regionplanmyndighederne eller kommunerne gennem en prioritering og profilering af de konkrete stationsnære arealer har søgt at markedsføre dem som attraktive toplokaliseringsteder for virksomhederne. I de hollandske byer markedsfører planmyndighederne intensivt planstrategier og konkrete toplokaliseringsteder.

Plan og marked – samspil eller modspil?

Der er ikke gennemført studier, der systematisk analyserer byudviklingens drivkræfter og reguleringsmuligheder. Vi ved derfor ikke meget om, i hvilket omfang markedet og samspillet mellem plan og mar-

ked udgør en barriere for implementering af stationsnærhedspolitikken.

Med planbestemmelserne skabes en prisstruktur, hvor de højeste grundpriser findes på arealer, som kan udnyttes mest intensivt med de mest lukrative anvendelser. Man har forudsat, at denne grundprisstruktur skabte det incitament, som før eller siden – når efterspørgslen var til stede – ville få grundejeren til at udnytte mulighederne. En hypotese kunne imidlertid være, at kontorejendomsmarkedet i stigende grad drives frem af økonomiske incitamenter for developere og investorer, og at de største økonomiske gevinster for disse parter muligvis kan hentes netop ved at spekulere imod planlægningen.

Det er tænkeligt, at de største gevinster for developeren ligger dér, hvor planbestemmelser ændres eller tolkes liberalt, og hvor grundejeren således ikke allerede har prisforventninger svarende til mere arealintensiv anvendelse. Det kan være overførsel af arealer fra landzone til byzone i byens periferi eller intensiv udnyttelse af arealer, som er bestemt for ekstensive formål, således som det er tilfældet i traditionelle erhvervsområder. Før en konvertering har sådanne arealer lave grundpriser.

Ligger sådanne arealer med god tilgængelighed til det overordnede motorvejsnet eller nær attraktive herlighedsværdier kan de meget vel ud fra økonomiske betragtninger være mere interessante end arealer der er udlagt til kontorformål med betydelig bebyggelsesprocent, idet grundejerens (måske allerede kapitaliserede) prisforventninger på disse arealer indskrænker developere og andres gevinstmuligheder.

Hertil kommer, at høje bebyggelsesprocenter og minimumskrav til anlæg af antal parkeringspladser kan indebære, at parkering på stationsnære arealer med høj udnyttelse skal etableres i konstruktionen (p-hus, p-kælder), hvilket fordyrer byggeriet betragteligt, og derfor gør muligheden for intensivning mindre attraktiv end forudsat.

De prisdannelser og –mekanismer, som blandt andet skabes af planlovens anvendelses- og bebyggelsestæthedbestemmelser, kan derfor muligvis skabe økonomiske incitamenter for grundejere, developere, investorer osv., som kan gå på tværs af planintentionerne.

En konsekvens kan være, at det for developere og investorer kan være mere interessant at søge at presse et kontorbyggeri igennem på f.eks. Avedøre Holmes industriarealer end at bygge i Ørestaden, hvor grundejeren på forhånd har kapitaliseret de forventede værdistigninger til investeringer i metro-byggeri. Ørestad og Avedøre Holme ligger med god tilkørsel til den samme motorvej, som giver god adgang til hele hovedstadsområdet, Øresundsregionen og resten af landet. Grundpriserne er fire til fem gange så høje i Ørestad som på Avedøre Holme.

Der kan derfor være betydelige økonomiske incitamenter til at få ændret arealanvendelses- og tæthedbestemmelserne på traditionelle erhvervsarealer. Herved skabes projektidéer, som kommunerne kan have svært ved at sidde overhørig.

Synspunkterne fremsættes alene som hypoteser, idet vores viden om byudviklingens drivkræfter, erhvervenes lokaliseringspræferencer og samspillet mellem plan og marked er begrænset. Ønskes en bedre implementering af de regionale planstrategier er der behov for mere viden om disse forhold.

Case: Glostrup Stationsområde

Glostrup Kommune har gennem et årti arbejdet med en samlet planlægning og aktiv udviklingsstrategi for de stationsnære arealer omkring Glostrup Station.

Glostrup Station ligger på banestrækningen mod Høje-Taastrup og Roskilde omkring 10 km fra Københavns centrum, og hører til de stationer som har bedst tilgængelighed med kollektiv transport i omegnen. Udover S-tog betjenes stationen med regionaltoget til Kastrup Lufthavn én gang i timen og tværgående S-bus linier.

Frem til slutningen af 1980'erne var området præget af nedslidte erhvervsjendomme syd for banen og et lidet levende bymiljø, bl.a. som følge af store arealer til parkering. Tidligt i 1990'erne begyndte Glostrup Kommune at arbejde med mulighederne for en fornyelse og fortætning af Glostrup Stationsområde. Kommunen lagde hermed op til et radikalt brud med den hidtidige lokaliseringsstrategi og faktiske byudvikling i kommunen, hvor der gennem flere årtier var foregået en diffus byspredning i kommunens periferi.



På kortet er med rødt vist Glostrup Kommunes afgrænsning af stationsområdet. Den blå cirkel angiver 500 m fra stationen.

Kommunen fremhæver ønsket om at skabe et levende og attraktivt bymiljø gennem en fortætning af området. Udviklingspotentialet forstås i sammenhæng med ønsket om at styrke Glostrups position i Øresundsregionen, hvor beliggenheden på ”vidensaksen” Roskilde-København-Lund fremhæves.

Glostrup Kommune udskrev i 1993 en idékonkurrence, der havde til hensigt at indsamle forslag til, hvordan en helhedsplan for området kunne udarbejdes mest hensigtsmæssigt:

”Formålet med konkurrencen er at få anskueliggjort mulighederne for, hvorledes der dels kan ske en fortætning af Stationsområdet, dels skabe varierede byrum af høj kvalitet og endelig, hvorledes Stationsområdet kan få en helstøbt og attraktiv karakter.”

Helhedsplanen skulle behandle samspillet mellem og placeringen af flere overordnede byelementer, herunder boliger, erhverv, offentlig service, kulturelle aktiviteter og rekreative arealer. Desuden blev der lagt vægt på, at planen skulle anvise forslag til på hvilke præmisser trafikafviklingen og parkeringen kunne ske i området. Glostrup Kommune vedtog i 1994 at præmiere og indkøbe syv af de indkomne forslag.

I forbindelse med kommuneplan 1997 blev fastlagt rammebestemmelser for stationsområdet. Der angives bebyggelsesprocenter på op til 200 i området.

Glostrup Kommune har gennem en årrække optrådt som katalysator for udvikling af det stationsnære areal, og har ført en omfattende dialog med potentielle private investorer, grundejere og borgere.

Kommunen har bl.a. på grund af rigelige vej- og parkeringsarealer historisk haft kontrol over store dele af det stationsnære område, men har også gennem en længere årrække haft en aktiv strategi vedrørende opkøb af ejendomme. Den aktive jordopkøbspolitik går tilbage til planer for udvidelse af Glostrup Storcenter i begyndelsen af 1980'erne og planlægning for Bymidten. Kommunens strategiske opkøb har haft til hensigt at lette den planlagte omdannelse og fortætning af Stationsområdet. Kontrollen med arealerne har været et væsentligt aktiv i forbindelse med

omdannelsen, idet komplicerede, eventuelt konfliktfyldte, ejerforhold i en række tilfælde er undgået, og idet indtægerne i forbindelse med grundsalg løbende har kunnet finansiere kommunale investeringer i byomdannelsen (infrastruktur, byrum mv.).

Kommunen har holdt møder med hver enkelt grund-ejer for at diskutere deres muligheder, men har også besluttet ikke at gøre brug af ekspropriation eller gennemføre byfornyelsesbeslutninger.

Kommunens opkøb af ejendomme har været en fremsynet og langsommelig proces, ikke mindst fordi Bymidten er præget af mindre ejendomme, hvilket vanskeliggør omdannelse og fortætning af området.

Kommunen har haft kontrol med flere væsentlige arealer på jernbanens nordlige side. F.eks. har Sjælsø Gruppen købt byggeret til 34.000 etagemeter erhverv og service på en tidligere parkeringsplads ejet af Glostrup Kommune, og har foreløbig opført 10.000 etagemeter til det danske hovedsæde for Motorola. Kommunen ejer et tilsvarende areal, hvor der kan opføres 30.000 etagemeter kontor og service.

Stationsparken med firmaer som Ford, Kodak, Winterthur m.fl. og Københavns Amtsgård blev opført syd for banen i slutningen af 1980'erne på arealer, hvor Unilever havde produceret sæbe frem til 1985. Byggeønskerne og efterspørgslen på grunde har imidlertid været relativt svag gennem 1990'erne. Her synes Glostrup ikke begunstiget på samme måde som f.eks. Lyngby. I en periode har kommunen forsøgt at øge markedsføringen over for private investorer ved at ansætte en udviklingschef. Dette forsøg var imidlertid ikke nogen stor succes, og er bragt til ophør. Udover Motorola har også L'Oréal i de seneste år etableret hovedsæde i området.

Kommunen har gennem hele forløbet ført en omfattende dialog med borgerne, ikke mindst foreningen "Bevar det Gamle Glostrup". Denne forening har ofte været skeptisk over for de kommunale omdannelses- og fortætningsplaner. I begyndelsen af 1990'erne blev et højhusprojekt skrinlagt efter borgerprotester, og i 2001 er et konkret projekt på 10.000 etagemeter kontor og service skrinlagt som følge af indsigelser fra beboere, der frygter øget trafikbelastning i området i forbindelse med tilvækst af arbejdspladser. Der er således stor lokalpolitisk opmærksomhed omkring omdannelse og fortætning

af det stationsnære område ved Glostrup Station.

Der har været flere barrierer for den ønskede omdannelse. DSB Gods råder over et 2 ha. stort rangerareal syd for hovedbanen, som DSB ikke har ønsket at afhænde til byudvikling. En af hovedbankerne ejer en nedslidt bygning, som kommunen ønsker nedrevet og erstattet. Efter forhandlinger med ejeren har kommunen givet mulighed for en bebyggelsesprocent på 350, men alligevel afholder banken sig for at bygge på ejendommen, angiveligt fordi man afventer områdets udvikling.

Afgrænsningen af stationsområdet ligger stort set inden for en 500 m cirkel. Mod syd ligger en større del af et traditionelt erhvervsområde inden for cirklen, men uden for afgrænsningen af stationsområdet. Det skyldes, at stationsområdet afgrænses af kommunegrænsen mellem Glostrup og Brøndby. Brøndby Kommune har ikke ønsket en intensivering af den stationsnære del af et større velfungerende erhvervsområde med traditionelle lager- og distributionsvirksomheder. Brøndby Kommune ønskede derfor ikke at samarbejde med Glostrup om idékonkurrencen for stationsområdet. Brøndby satser på at fastholde den ekstensive anvendelse af det stationsnære område og desuden på en intensiv fornyelse og omdannelse af det ikke-stationsnære Priorparken til et moderne højteknologisk erhvervsområde.

Glostrup Kommune arbejder sideløbende med udviklingen af Glostrup Stationsområde på udviklingen af kontor- og serviceerhverv i det ikke-stationsnære Ejby Industriområde, hvor der kan etableres "forretningsvirksomhed (..) som efter kommunalbestyrelsens skøn naturligt finder plads i området".

Casen Glostrup Stationsområde viser, at den regionale lokaliseringsstrategi kan bruges aktivt af kommunerne til at fremme udvikling og fornyelse af stationsnære områder. Glostrup Kommune tog tidligt udfordringen op med idékonkurrence, helhedsplan og aktive jordopkøb, samt inddragelse af grundejere, investorer og borgere. I dag er der omkring 3.000 arbejdspladser og 800 beboere i det stationsnære område, og der er yderligere muligheder for at bygge omkring 100.000 etagemeter.

Kilde: Tue Rex: "Fornyelse af ældre erhvervsområder - bæredygtighed og byomdannelse", Eksamensprojekt på BYG.DTU, maj 2001.

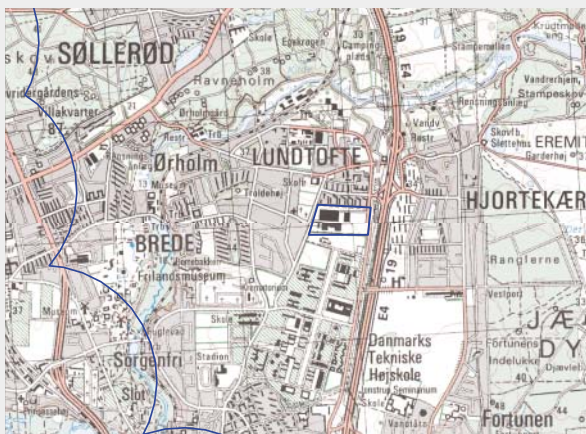
Case: Lundtofte Erhvervsområde

Et eksempel på regionplanlægningens manglende gennemslagskraft og problemerne med de traditionelle anvendelsesbestemmelser i lokalplanlægningen er omdannelsen af Lundtofte Erhvervsområde, som ligger i Lyngby-Taarbæk Kommune, umiddelbart nord for Danmarks Tekniske Universitet. Lundtofte Erhvervsområde er lokaliseret nær det overordnede vejnet (Helsingørmotorvejen), men ca. 3 km fra Lyngby Station. Lundtofte Erhvervsområde er etableret i 1960'erne og har et areal på godt 11 ha. Erhvervsområdet er historisk delt i to områder: en sydlig del ejet af J.C. Hempel Skibsfarve A/S og en nordlig del ejet af Electrolux A/S.

Electrolux har flyttet sin produktion fra området, og har ønsket, at arealet kunne overgå til en mere intensiv anvendelse med kontorer og anden servicevirksomhed. Kommunen har bakket op om dette ønske. Regionplanmyndigheden har tidligere arbejdet for, at Lundtofte Erhvervsområde i lighed med Gladsaxe Trafikplads og Rødovre Centrum skulle have "stationsnærhedsstatus", men dette er blevet afvist af miljø- og energiministeren under henvisning til den ringe kollektive trafikbetjening af området. Lundtofte Erhvervsområde er derfor ikke udpeget som et område med stationsnærhedsstatus i regionplanlægningen, og det er således ikke muligt at lokalisere kontorlignende enheder i området.

Alligevel har Lundtofte Erhvervsområde i de seneste år gennemgået en kontorisering .

Der er således gennem nybyggeri og nedrivninger i de seneste år foregået en gradvis omdannelse af den



Kortet viser beliggenheden af Lundtofte Erhvervsområde.

nordlige del af arealet fra produktions- og lagerformål mod 'finere' produktion og kontorlignende anvendelser. Den nordlige del af området fremstår i dag som et område med kontorer, der har til huse i nye tre-etagers bygninger.

Omdannelsen er muliggjort af Lyngby Kommunes liberale fortolkning af lokalplanbestemmelserne, og er gennemført trods regionplanens bestemmelser, trods forløbet omkring tidligere regionplanrevisioner og til trods for en klage til Naturklagenævnet fra J.C. Hempel Skibsfarver A/S. Hempel frygter, at en ændring af områdets karakter vil vanskeliggøre virksomhedens fortsatte eksistens i området.

Lokalplanen (1986) udlægger området til industri- og værkstedsvirksomheder og fastlægger, at mindst halvdelen af ejendommens etageareal skal anvendes til produktions- og/eller lagerformål.

Udvalgte bestemmelser fra lokalplan 61, Lyngby-Taarbæk Kommune, 1986.

- Punkt 1: "Planens mål er at bevare og udbygge erhvervsområdet med større industri- og værkstedsbygninger."
- Punkt 3.1: "Området må kun anvendes til erhvervsformål. Der må kun opføres eller indrettes bebyggelse til eller udøves erhverv som følgende: Industri- og større værkstedsvirksomheder."
- Punkt 3.4: "Mindst halvdelen af ejendommens etageareal skal anvendes til produktion og/eller lager."
- Punkt 4.1: "Ingen grund må udstykkes med en mindre grundstørrelse end 9000 m²."

I midten af 1980'erne blev der opført lager- og administrationsbygninger til udlejning på områdets nordlige del. Lokalerne lejes i dag af Post Danmark, der har lokaliseret Lyngby Omdelingscenter på adressen, og Brøste, der sælger og distribuerer råmaterialer til industriel produktion m.m.

Electrolux solgte i 1999 resten af grunden til Sjælsø Gruppen i forbindelse med en omstrukturering af sine aktiviteter, hvor produktionen blev flyttet til Ungarn og forskning/produktudvikling til Fredericia. Electrolux' salgsafdeling er imidlertid blevet i Lund-

tofte, hvor virksomheden lejer sig ind i et nyt byggeri på 4.500 etagemeter i tre etager. Der er desuden opført en forsknings- og administrationsenhed på 13.000 etagemeter til telekommunikationsvirksomheden Thrane & Thrane A/S. Erhvervsrådets resterende byggemulighed (14.000 etagemeter) markedsføres som kontorlejemål - dog med den bemærkning, at 50% af ejendommens areal skal kunne defineres som produktion, lager eller værksted, jf. lokalplanens anvendelsesbestemmelser. Nedenstående tabel viser udvalgte virksomheders etagemeter fordelt efter anvendelse.

Udvalgte virksomheders totale etagemeter og fordeling efter anvendelse.

Virksomhed	Etagemeter	Lager og produktion	Service, administration, forskning m.m.
Brøste	5500	2000	3500
Post Danmark	700	600	100
Electrolux	4500	0	4500
Thrane & Thrane	13.000	5000	8000

Brøste, Electrolux og Thrane & Thrane opfylder ifølge de foreliggende oplysninger ikke lokalplanens bestemmelse om, at mindst halvdelen af ejendommens etageareal skal anvendes til produktion og/eller lager. Det bemærkes særligt, at Electrolux' nye domicil udelukkende udnyttes til salgs- og administrationsformål.

Det er anvendt nogen kreativitet for at legitimere omdannelsen. Gennem en teknisk finesse er den matrikulære enhed opdelt i tre erhvervsejerlejligheder, hvor det ved fordelingsstal og vedtægter sikres, at lokalplanens bestemmelse om at mindst halvdelen af etagearealet anvendes til produktion og/eller lager overholdes. Det betyder, at fremtidigt byggeri på matriklens andre ejerlejligheder skal kompensere for Electrolux' manglende produktions-/lagerareal.

Uanset fortolkningsmuligheder af lokalplanen og tekniske kneb er det åbenbart, at udviklingen af Lundtofte Erhvervsområde er i modstrid med intentionerne i regionplanlægningen i hovedstadsområdet. Casen giver således anledning til overvejelser omkring rambestyringen og tilsynspligten og principielle overvejelser omkring de traditionelle anvendelsesbestemmelers uhensigtsmæssighed og utilstrækkelighed i forhold til den udvikling og regulering, der tilsigtes med stationsnærhedspolitikken.

Kilde: Tue Rex: "Fornyelse af ældre erhvervsområder – byomdannelse og bæredygtighed", Eksamensprojekt ved faggruppen for Byplan og byøkologi BYG.DTU, 2001.

Nyt domicil i Lyngby og Ballerup

Usædvanlig velegnede erhvervsgrunde med mulighed for opførelse af domiciler fra 4.000 – 18.000 m² tilbydes i Lyngby og Ballerup.

Lyngby – spændende udviklingsmiljø

Med bedste placering i Lyngby tilbyder vi mulighed for opførelse af virksomheds domicil på 4.000 m² til 18.000 m². Domicilet er under udbygning, således at Electrolux, Thrane & Thrane og DTU kan opnå gode lokaler. Gode virksomheds lokaler i teknologiske virksomheds zoner, nær DTU, universitet eller telekommunikation, vil kunne drage fordel af områdets dynamik.

- Gode Faciliteter
- Adskillige buslinier direkte til døren
- Dynamisk område i udvikling

Denne annonce viser billeder af eksisterende bygninger og en stor 3D-illustration af et nyt, moderne erhvervsdomicilkompleks i Lyngby og Ballerup.

Sjælsø Gruppens annonce for nyt domicil i Lundtofte Erhvervsområde. Markedsoversigten ErhvervsEjendom.

Erfaringer fra udlandet

Stationsnærhedspolitikken bygger på et princip om at samordne areal- og transportplanlægning. Et væsentligt element i en sådan samordning er en selektiv lokaliseringspolitik, der skal sikre, at persontrafikskabende byfunktioner placeres bedst muligt i forhold til kollektiv transport. Dette princip har bred politisk og faglig anerkendelse og anbefales af bl.a. Europa-Kommissionen, EU's ministerråd, OECD og en række nationalstater. Princippet har vundet udbredelse i en lang række større europæiske byer. Den mest gennemførte politik findes i Holland og i de store hollandske byer, hvor især Amsterdam har været foregangsby. I Holland søger man at lokalisere "den rette virksomhed på det rette sted" gennem den såkaldte ABC-politik, som konsekvent matcher virksomhedernes mobilitetsbehov med lokaliteternes tilgængelighedsprofiler. Politikken og dens implementering er beskrevet i en case.

På europæisk plan er princippet omtalt i Europa-Kommissionens aktuelle hoveddokument på det bypolitiske felt "Bæredygtig Byudvikling i Den Europæiske Union: Indsatsprincipper" (KOM(1998) 605) og fremhæves i EU-Kommissionens lidt ældre "Grøn bog om Bymiljø" (EUR 12092, 1990, KOM(90)218). Princippet behandles endvidere udførligt af EU-Kommissionens Ekspertgruppe om Bymiljø i "Bæredygtige Byer i Europa" (Bruxelles, marts 1996) og i senere arbejdsrapporter.

Samordning af areal- og transportpolitikken står også centralt i "Det europæiske fysiske og funktionelle udviklingsperspektiv (ESDP)", som blev vedtaget af EU's ministre med ansvar for fysisk planlægning og udvikling på det uformelle rådsmøde i Potsdam maj 1999. Temaet behandles desuden indgående i et andet dokument: "Urban Exchange Initiativ II: Elements of a Sustainable Development: Sustainable Land Use and City-friendly Transport Policy", der er udarbejdet af det tyske formandskab som led i ministerrådets Urban Exchange Initiative, og fremlagt på samme møde i Potsdam.

OECD anbefaler samordnet areal- og transportpolitik i flere rapporter. OECD udgav i 1995 sammen med ECMT (European Conference of Ministers of Trans-

port) rapporten "Urban Travel and Sustainable Develo-ment", hvori behovet for en tæt koordinering af areal- og transportplanlægning kraftigt understreges. OECD og ECMT har i 1998 fulgt op med rapporten "Land-Use Planning and Sustainable Urban Travel – Overcoming Barriers to Effective Co-ordination". Senest har OECD i 2001 fulgt op med rapporten "Environmentally sustainable transport – futures, strategies and best practices".

Flere lande har på nationalt plan retningslinier for lokaliseringsbaseret på en samordnet areal- og transportplanlægning. Det gælder bl.a. England (Planning Policy Guidance Note 13 on Transport), Norge (Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlægning) og Holland (ABC-politikken, "Den rette virksomhed på det rette sted", som er en del af den hollandske landsplanlægning som udmøntes i såkaldte "Key Planning Decisions").

Forskellige former for stationsnærhedspolitik benyttes på byregionalt niveau i en række europæiske byer. Eksplisite formulerede politikker findes bl.a. i de større hollandske byregioner, Zürich, Wien, Hamburg, Berlin, Paris og Oslo.

Der er forskelle på hvor bindende stationsnærhedspolitikken er og om implementeringen overvåges. I

ESPD – Det europæiske

EU's ministre med ansvar for fysisk planlægning og udvikling vedtog på et uformelt rådsmøde i Potsdam i maj 1999 "ESPD – Det europæiske fysiske og funktionelle udviklingsperspektiv". Behovet for at samordne areal- og transportplanlægning understreges flere steder i dokumentet, bl.a. i afsnittet om "Effektiv og bæredygtig anvendelse af infrastrukturen".

"Den nuværende vækst i personbefordring og godstrafik (navnlig vejtrafik og lufttransport) er i stigende grad til skade for miljøet og transportsystemernes effektivitet. Det er muligt at mindske presset ved hjælp af en egnet fysisk og funktionel strategi, som indvirker på, hvor erhvervslivet og befolkningen vælger at etablere

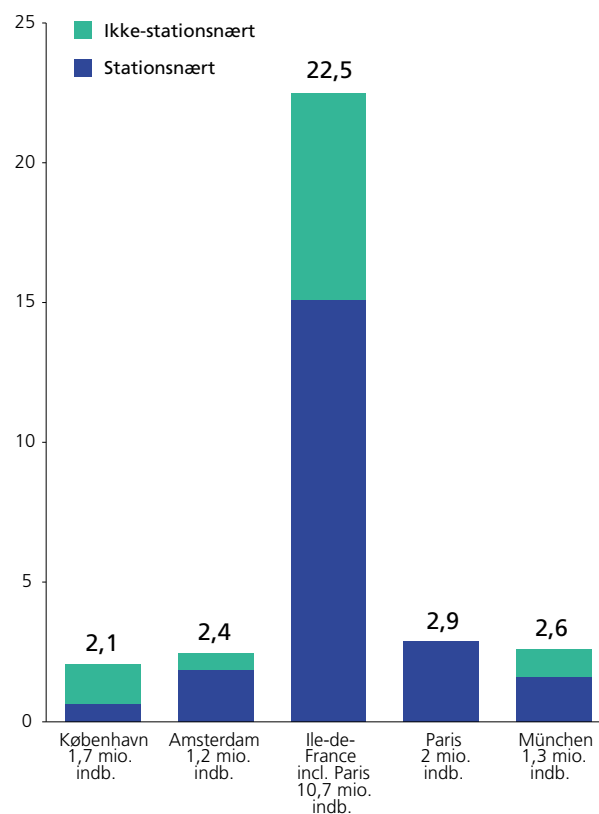
Zürich-kantonen er politikken implementeret gennem lovgivning, idet det i kantonens lov for offentlig transport fra 1988 bestemmes, at al byudvikling med mindst 300 indbyggere, arbejdspladser eller studerende forudsætter et sporvognsstop inden for 400 meters afstand, eller en togstation inden for 750 meters afstand.

I Holland er en landsdækkende lokaliseringspolitik implementeret via det regionale niveau i alle hollandske byer. Den såkaldte ABC-politik kombinerer stationsnærhedspolitik med maksimumsnormer for antal parkeringspladser også uden for bykernerne. Flere hollandske byer, bl.a. Amsterdam, havde en stationsnærhedspolitik før den landsdækkende politik blev introduceret.

Den hollandske regering besluttede i 2001 at erstatte ABC-politikken med en ny lokaliseringspolitik. Som element i den ny politik fastfryses en ”rød linie” omkring allerede bebyggede og planlagte byarealer frem til 2015. Den røde linie angiver grænsen for fremtidig byudvikling. Fortætning er et nøglebegreb. På en række lokaliteter indføres minimumsnormer for antal etager i nye bygninger. Planlæggere i Amsterdam har oplyst, at ABC-politikken videreføres på regionalt niveau i Amsterdam. Amsterdam vil fastholde sin hidtidige lokaliseringspolitik med tilhørende maksimumsnormer for antal parkeringspladser.

FSL har i forbindelse med Finansministeriets benchmarking indhentet sammenlignelige oplysninger om implementering fra Amsterdam, København,

Stationsnært kontorbyggeri 1980-1995, nybyggede kontoretage-meter ialt og placeret inden for en afstand af 500 meter til nærmeste station 1980-1995, mio. etagemeter



Kilde: Landsplanafdelingen

Figuren viser samlet kontorbyggeri og kontorbyggeri opført inden for 500 m fra station 1980-95 i udvalgte byregioner: Hovedstadsområdet, Amsterdam, Paris, Ile-de-France og München.

München og Paris (Ile-de-France). Resultatet er vist på figur.

fysiske og funktionelle udviklingsperspektiv

og bosætte sig, og dermed på mobilitetsbehovet og valget af transportformer. Ved at styrke de mere miljøvenlige transportformer og fremme multi-modale transportkæder kan den eksisterende infrastruktur udnyttes mere effektivt. Dette mål skal dog nås, uden at det har negative virkninger for konkurrenceevnen både for EU som helhed og for de enkelte regioner. Integrering af planer for transport- og arealanvendelse kan især være hensigtsmæssig i større byområder, hvor befolkningens afhængighed af bil mindskes i væsentlig grad. Der er behov for en politik, som i og omkring byerne samt i tætbefolkede byområder fremmer anvendelsen af offentlig transport.

I EU's centrale område og andre tæt befolkede områder langs de store trafikkorridorer samt visse kyststrækninger,

har den trafikale belastning, navnlig fra vejtrafik, nået et sådant omfang, at foranstaltninger til at mindske de afledte tilgængelighedsproblemer og miljøbelastninger er yderst påkrævet. Derfor bør der tages flere initiativer til at styrke de mere miljøvenlige transportformer, f.eks. gennem en indførelse af vejafgifter eller internalisering af de eksterne omkostninger ved vejtransport, samtidig med en hensigtsmæssig lokaliseringspolitik. Instrumenterne bør tilpasses de lokale forhold. Vejtrafik, både personbefordring og godstrafik vil fortsat være af stor betydning, navnlig for adgangen til perifere eller tyndt befolkede områder."

OECD's anbefalinger

OECD udgav i 1995 sammen med ECMT (European Conference of Ministers of Transport) rapporten "Urban Travel and Sustainable Delevelopment", hvori behovet for en tæt koordinering af areal- og transportplanlægningen kraftigt understreges.

I rapporten anbefaler OECD en række arealanvendelses-politikker, som understøtter bæredygtig bytrafik og potentielt reducerer brugen af bil.

Følgende fremhæves:

A. Best practices:

- at begrænse byspredningen for at fastholde eller øge befolkningstætheden og beskytte det åbne land,
- at styre lokaliseringen af kontorer og butikcentre til bymidterne og andre lokaliteter som er velbetjent med kollektiv transport,
- at begrænse omfanget af bilpendling til nye kontorområder ved at sætte lave maksimum grænser for antallet af parkeringspladser,
- at øge antallet af boliger i bymidterne og indre bydele,
- at flytte parkeringspladser fra bymidterne og indre bydele til park-and-ride-anlæg ved standsningssteder for kollektiv transport i forstæderne og uden for byerne,

- at etablere centre for fragtdistribution tæt ved de eksisterende trafikkanlæg.

B. Innovations:

- Arealanvendelsespolitikker som er udformet så de fremmer blandet anvendelse eller "urban villages" og forbedrede faciliteter i lokalcentre.
- Nye letbaner eller sporgovne som betjener eksisterende forstæder med øget bebyggelsestætheder og lokalisering af nye trafikskabende byfunktioner nær stationerne.
- Midler til at fremme byudvikling omkring stationer på det eksisterende kollektive banenet ved at tilbyde developere højere tætheder på disse lokaliteter ("density bonuses").
- Udformning af fodgænger- og cykelstier så de har forrang for bilbetjente veje.
- Etablering af bil-fri områder.

I rapporten anbefales brug af nationale prispolitikker og andre politikker som midler der kan understøtte disse lokalt implementere midler.

OECD og ECTM fulgte i 1998 op med rapporten "Land-Use Planning and Sustainable Urban Travel – Overcoming Barriers to Effective Co-ordination".

Rapporten indledes med at fastslå, at transport-systemerne i mange af verdens byer og metropoler er i krise. Symptomerne er mange, men med den stadige decentralisering af beboere, job, erhverv og fri-

Toplokaliseringssteder i europæiske storbyer

En række af Europas mest succesfulde toplokaliseringssteder er højklasset betjent med kollektiv transport. Det gælder bl.a. La Defence i Paris, Zuidas i Amsterdam, Centrumgebied Zuid-Oost i Amsterdam, Kop van Zuid i Rotterdam, Kista i Stockholm, City Nord og City Syd i Hamburg. Ørestad kan blive en dansk pendent.



La Defence, Paris. Den parisiske ekspresmetro (RER) forbinder La Defence med centrum og byregionen Ile-de-France.

tids- og forlystelsesmuligheder fjernes mulighederne for betjening med andre transportformer end bil. Det anføres, at både fagfolk og lægfolk ved, at lokaliseringen påvirker transportadfærden, men at mange byområder er ude af stand til effektivt at styre lokaliseringen. Behovet for en bedre koordinering af arealanvendelsen og trafikpolitikken har været kendt af byplanlæggere i årtier, og det anføres, at der også findes gode eksempler på, at det er lykket (New Towns omkring Paris og Stockholm nævnes som eksempler). Men selvom der almindeligvis også blandt policymakere og offentligheden har været opmærksomhed omkring behovet for koordinering, har den manglet i langt de fleste byers planlægning.

Interessen for at gøre noget ved problemerne og for effektivt at koordinere areal- og transportpolitikken er imidlertid vokset kraftigt i det seneste årti. Den hidtil manglende koordinering nævnes som en af grundene til, at det er svært at anvende de nødvendige økonomiske virkemidler for at ændre folks transportadfærd.

Rapporten gennemgår eksisterende viden om sammenhænge mellem arealanvendelse og transport samt instrumenter og praksis i forskellige landes fysiske planlægning. Rapporten fremhæver specielt den hollandske ABC-politik som ”best practise” på området. Rapporten giver en række indgange til hvordan tilgængelighedspolitik kan gentænkes for at fremme bæredygtig bytransport. Den gennemgår desuden en

række institutionelle barrierer, og giver endelig en række eksempler på igangværende innovationer.

Rapporten fremhæver, at selv i USA sker der begyndende innovationer på området. ”Smart-growth”-bevægelsen, som ønsker at fremme en mere kompakt byudvikling som kan kollektiv trafikbetjenes, nævnes. Desuden fremhæves, at selv i Los Angeles, som siges længe at have været selve ikonet for den bil-orienterede byspredning, gøres der betydelige anstrengelser for at integrere transport og arealplanlægning. Det sker bl.a. i forbindelse med en udvidelse af metroen, hvor byudvikling tilrettelægges omkring stationerne med øget tæthed og en lang række andre tiltag.

Endelig fremhæves, at det amerikanske EPA (Environmental Protection Agency) overvejer at inkludere arealanvendelsesplanlægning og trafikpolitiske tiltag i sin liste over ”air quality control strategies”. Bl.a. nævnes:

- Fjernelse af minimumskrav til antal parkeringspladser i lokalplaner.
- Zonering som fremmer større tæthed omkring kollektive trafikknudepunkter.
- Zonering som fremmer lokalisering og ny byudvikling baseret på kollektiv transport.

Franske højhastighedstog forudsætter byfortætning

Som led i etableringen af det franske højhastighedsnet – TGV – er der sket en byfortætning med kontorarbejdspladser omkring stationerne på TGV-nettet. Eksempler i Paris er områderne omkring Gare Montparnasse og Gare du Lyon. I Lille er etableret et nyt kontor-, hotel-, kongres- og indkøbscenter omkring den nye station. Også området omkring TVG-stationen i Lyon er toplokaliseringssted.



Fortætning omkring Gare Montparnasse, Paris.



Euralille, Lille.

Case: Lokaliseringspolitik i Amsterdam og Holland

„Den rette virksomhed på det rette sted“

I Holland har man mere end 10 års erfaring med nationalt fastlagte og lokalt implementerede principper for lokalisering af erhvervsvirksomheder, den såkaldte ABC-politik.

Amsterdams byudviklingspolitik gennem 1980'erne har været en af inspirationskilderne til udviklingen af en national lokaliseringspolitik. Amsterdam har siden 1978 arbejdet med en overordnet byudviklingspolitik, som har en kompaktby-strategi og stationsnær lokalisering som sine to grundelementer. Politiken skal bl.a. sikre, at kontorer og andre byfunktioner som skaber meget persontransport lokaliseres tæt ved de bedst betjente stationer. Det er lykkedes i et sådant omfang, at op mod 90% af et meget omfattende kontorbyggeri i 1980'erne og 1990'erne er opført inden for en afstand af 500 meter til nærmeste Intercity/regionaltogetsstation (NS) eller 400 meter til nærmeste metrostation.

Amsterdam har som de øvrige byregioner i Holland gennem 1990'erne tilpasset sin politik til den nationalt fastlagte lokaliseringspolitik. Det indebærer, at stationsnærhedspolitikken som omfatter arealintensive og persontrafikskabende erhverv udvides til en bredere lokaliseringspolitik med specifikke strategier for lokalisering af alle erhvervstyper, og at loakliseringspolitikken suppleres med en konsekvent parkeringspolitik.

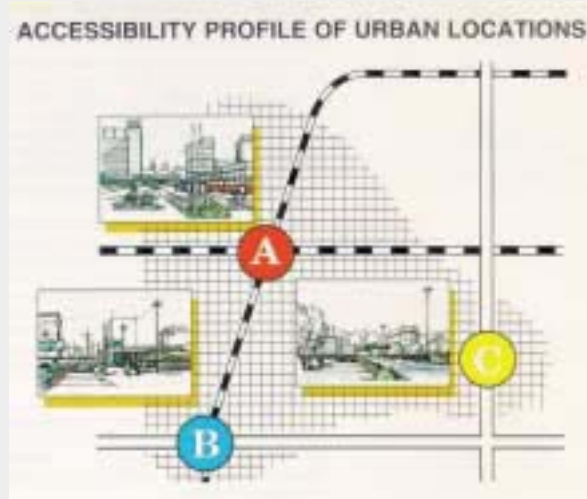
ABC-politikken

ABC-politikens grundlæggende idé er at sikre mobilitet og tilgængelighed i byregionerne samt at begrænse vækst i biltransport og arealforbrug til erhvervsformål. Voldsomme trængselsproblemer på vejnettet samt ønsket om på en gang at sikre fremkommelighed og begrænse transportens miljøbelastning har været hovedmotiverne for at indføre en landsdækkende lokaliseringspolitik.

ABC-politikken er udarbejdet i fællesskab mellem Miljø-, Trafik- og Økonomiministerierne efter forhandlinger med provinser og kommuner. Den tager udgangspunkt i at virksomheder har forskellige mobilitetsbehov, og at lokaliteter har forskellig tilgængelighed med forskellige transportformer. Den søger derfor at matche virksomheder og lokaliteter

med udgangspunkt i mobilitets- og tilgængelighedsprofiler. Herved sikres ”den rette virksomhed på det rette sted”.

Som noget helt centralt kombineres lokaliseringspolitikken med en parkeringspolitik. Antallet af parkeringspladser begrænses gennem maksimumsnormer i de lokaliteter, der er bedst tilgængelige med kollektiv transport. Disse lokaliteter forbeholdes byfunktioner, som er mindre afhængige af biltransport og kan udnytte arealerne intensivt.



Principperne for udpegning af ABC-lokaliteter.

Tilgængeligheds- og mobilitetsprofiler

Med hensyn til tilgængelighedsprofiler skelnes mellem 3 typer af lokaliteter: A-lokaliteter som er højt tilgængelige med kollektiv transport og cykel, men knap så tilgængelige med bil. B-lokaliteter som har høj tilgængelighed både med kollektiv transport og bil, samt C-lokaliteter som har høj tilgængelighed med bil, men er mindre tilgængelige med kollektiv transport. Områder som hverken er højt tilgængelige med kollektiv transport eller med bil betegnes R-lokaliteter – restlokaliteter – og forudsættes afviklet for nylokaliseringer.

Virksomhedernes mobilitetsprofiler fastlægges ud fra flere kriterier. For det første arbejdsplads- og besøgsintensiteten, som bestemmes ud fra hhv. antal arbejdspladser og dagligt besøgende pr. arealenhed. For det andet ud fra de ansattes daglige afhængighed af bil i tjenesten og virksomhedens afhængighed af at kunne få gods leveret via vej. De to sidste mere subjektive kriterier er også operationaliseret.

”Den rette virksomhed på det rette sted” indebærer bl.a. at kontorvirksomheder, regionalt orienteret undervisning, besøgsorienterede institutioner og butikker kun må lokaliseres i enten A- eller B-lokaliteter og forbydes i C-lokaliteter, mens lager- og produktionsvirksomhed og transportvirksomhed kun må lokalisere sig i C- og B-lokaliteter og forbydes i A-lokaliteter.

Loft på antal parkeringspladser

Til A- og B-lokaliteter er knyttet et loft for hvor mange parkeringspladser som må etableres. I Randstad-området, der er det tættest befolkede område i Holland med de fire store byer Amsterdam, Rotterdam, Haag og Utrecht, må der i en A-lokalitet maksimalt etableres 1 p-plads pr. 10 arbejdspladser (i praksis pr. 250 etagemeter) og i en B-lokalitet maksimalt 1 p-plads pr. 5 arbejdspladser.

Implementering i planer

Lokaliseringspolitikken er implementeret gennem plansystemet, idet det blev fundet hensigtsmæssigt at indskyde et nyt regionalt niveau mellem provinserne og kommunerne. Nydannede regionale organer udarbejdede således Regionale Trafik- og Transporthandlingsplaner. De blev forhandlet med stat, provins og kommuner, og har dannet grundlag for den kommunale implementering af ABC-lokaliseringspolitikken.

I de 7 største byagglomerationer blev der efterfølgende i 1994/95 indgået såkaldte VINEX-aftaler. Det er kontrakter mellem statslige og lokale myn-

ABC-politikens grundelementer

Tilgængelighedsprofil

Områder for lokalisering af erhverv klassificeres ud fra deres tilgængelighed med kollektiv transport og bil:

- A-lokaliteter: høj tilgængelige med kollektiv transport (nationalt, regionalt og lokalt)
- B-lokaliteter: høj tilgængelige med kollektiv transport og biltransport
- C-lokaliteter: høj tilgængelige med bil

Mobilitetsprofil

Virksomhederne mobilitetsprofil fastlægges ud fra fire forhold:

- arbejdspladsintensitet
- tjenstlig bilafhængighed
- besøgsintensitet
- godstransportens vejafhængighed

Parkeringsnormer

Parkeringsnormer pr. 100 ansatte:

	A-lokalitet	B-lokalitet	C-lokalitet
Randstad	maks. 10	maks. 20	ingen maks.
Uden for Randstad	maks. 20	maks. 40	ingen maks.

digheder om bl.a. implementering af ABC-politikken. Kontrakterne omhandler den fremtidige udvikling af boligområder og antal boliger, samt udbygningen af infrastruktur (overvejende kollektiv transport) og lokaliteter for arbejdspladser. Aftalerne omfattede oprindeligt perioden 1995-2005, men er senere forlænget til 2010. Uden for storbyerne er tilsvarende aftaler indgået mellem stat og provins.

Første skridt til udpegning af A-, B- og C-lokaliteter i Amsterdam-området var udarbejdelsen af Regionaal Orgaan Amsterdam's Regionale trafik og transportplan 1993. Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) er et frivilligt regionalt samarbejde mellem Amsterdam og 20 omkringliggende kommuner, som også har funktion af transportplanlægningsregion og kompetence til at forhandle med stat og kommuner om fremtidig infrastrukturudbygning. Formand er Amsterdams borgmester.

Den regionale trafik- og transportplan indeholder ud over udpegningen af ABC-lokaliteter en plan for fremtidig infrastrukturudbygning samt en investeringsplan og en plan for hvilke øvrige virkemidler som skal tages i brug for at begrænse biltransporten og sikre mobilitet og tilgængelighed. Planen er konsekvensvurderet i forhold til dens effekter på persontransporten og dens miljøbelastning.

Implementering i praksis

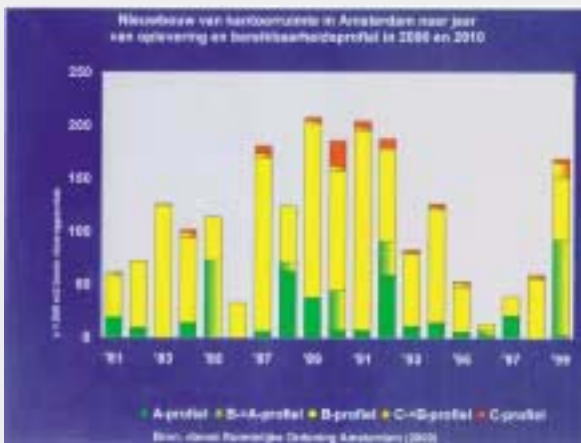
I Amsterdam er 94% af et samlet kontorbyggeri på 2,2 mio. etagemeter i perioden 1981-99 opført i en A- eller B-lokalitet. Hovedparten er opført i en række sub-centre i en ring om Amsterdam.

De stramme parkeringsrestriktioner i A- og B-lokaliteter håndhæves ved nyetableringer og nybyggeri, og søges også implementeret i forhold til eksisterende virksomheder i bestående arbejdspladsområder. Her kombineret med transportplaner for virksomhederne.

Evalueringer af ABC-politikken viser, at virksomheder og investorer generelt accepterer både lokaliseringspolitik og princippet med maksimumnormer for antal parkeringspladser i A- og B-lokaliteter. De finder dog ofte normerne for stramme. Klageinstanserne har medvirket til at sikre en ensartet implementering på regionalt plan, og har begrænset rummet for forhandling mellem kommuner og virksomheder. Eksempelvis ønskede Amsterdam



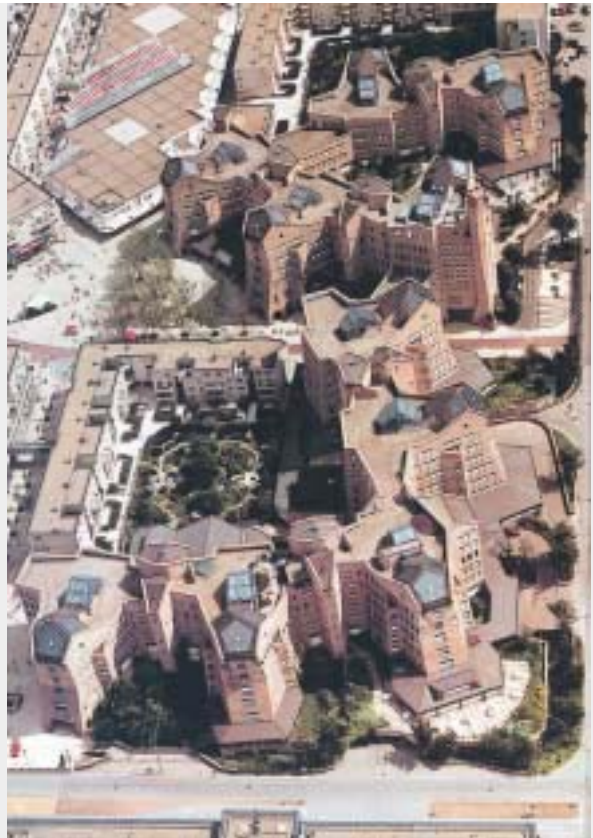
Figuren viser strukturplan for Amsterdam. De gule områder er lokaliseringsteder for kontor. Amsterdam havde en konsekvent stationsnærhedspolitik længe før den nationale ABC-politik blev introduceret.



Figuren viser det årlige kontorbyggeri 1981-99 i Amsterdam fordelt på ABC-områder. I første omgang var kun det centrale område ved centralstationen A-lokalitet, men nu er to af subcentrene, Teleport og Station Zuid, også udviklet som A-lokaliteter med højklasset kollektiv trafikbetjening med nationale, regionale og lokale forbindelser. Figuren viser således også, at ABC-politikken er dynamisk. 94% af det samlede kontorbyggeri på 2,2 mio. etagemeter i perioden 1981-99 er lokaliseret i enten en A- eller B-lokalitetet.

Kommune kun at anvende de mest restriktive parkeringsnormer i den nye A-lokalitet Teleport i en afstand fra stationen op til 250 meter, men en klager fik medhold i at de mest restriktive normer skulle gælde som fastlagt regionalt i en afstand op til 800 meter fra stationen.

ABC-politikken er dynamisk både i forhold til tilpasning til den kollektive trafikbetjening (hvor forringelser dog ikke kan accepteres), og tilpasning af parkeringsnormer. ABN-Amro-banken måtte ved sit nyopførte hovedsæde (100.000 etagemeter og 4.000 ansatte) ved Station Zuid i en overgangsfase



ING-bankens hovedsæde er på 50.000 etagemeter og har godt 2.300 ansatte. Selvom den er lige så stor som Tryg-Balita i Lautrupparken er det lykkedes at integrere den i et funktionsblandet område med boliger, butikker og andre kontorarbejdspladser. Banken markerer sig med hovedindgange på to af centrets torve, men holder sig ellers diskret i baggrunden. ING-banken ligger hundrede meter fra Bijlmer station i B-lokaliteten Zuid-Oost.

I B-lokaliteten Amsterdam Zuid-Oost er etableret i alt 30.000 arbejdspladser, bl.a. fire hovedbanker, et sygehus, en IKEA, Amsterdam ArenA med 60.000 pladser, biografkompleks med 3.250 pladser, musikhus med 5.000 pladser, et teater, hotel, restauranter, fritidsaktiviteter, detailhandelscenter, boliger mv. Aktuelt er ca. 500.000 etagemeter kontor og boliger under opførelse. De mange funktioner råder tilsammen over 6.700 parkeringspladser, de fleste underjordiske eller i P-huse.

råde over 800 parkeringspladser, men skal reducere antallet til maksimalt 400 pladser, i takt med at området omkring Station Zuid gennem forbedringer af den kollektive trafikbetjening i form af to nye linier, udvikles fra en B-lokalitet til en A-lokalitet.

Der gøres store bestræbelser i de store byer for at sikre tilstrækkeligt med byggemuligheder på stationsnære A- og B-lokaliteter, hvor arealerne udnyttes intensivt. Bl.a. overdækkes spor- og motorvejsarealer på en længere strækning ved Station Zuid for at give plads for en fortætning med bl.a. 1,2 mio. etagemeter kontor, men også for at begrænse støjen og mu-

liggøre boligbyggeri i området. Omkring Bijlmer station og Amsterdam Arena i Zuid-Oost forventes 500.000 etagemeter kontor, entertainment, butikker og boliger opført inden for 2-3 år, og stationen udbygget og omlagt inden år 2006.

I Amsterdam sikrer en årlig programlægning - baseret på intensiv overvågning af kontor- og erhvervs-ejendomsmarkedet - sammenhæng mellem byudvikling og -omdannelse og infrastrukturudbygning. Programlægningen skaber grundlag for profilering og markedsføring af lokaliteterne. ABC-politikken spiller således fint sammen med en politik for tilvejebringelse af toplokaliseringsteder, som skal profilere Amsterdam i den europæiske storbykonkurrence.

Matchning af tilgængeligheds- og mobilitetsprofiler

	A-lokalitet	B-lokalitet	C-lokalitet
Arbejdsintensitet	høj (3)	middel (2)	lav (1)
Tjenstlig bilafhængighed	lav (1)	middel (2)	høj (3)
Besøgsintensitet	høj (3)	middel (2)	lav (1)
Godstransport vejafh.	lav (1)	middel (2)	høj (3)

Virksomheders mobilitetsprofil

Virksomhedernes mobilitetsprofil kan bestemmes ved

- arbejdsintensitet
- tjenstlig bilafhængighed
- besøgsintensitet
- godstransportens vejafhængighed

Arbejdsintensitet kan være

- 1 = ekstensiv > 100 m² / ansat
- 2 = middel intensivt 40-100 m² / ansat
- 3 = intensivt < 40 m² / ansat

Tjenstlig bilafhængighed kan være

- 1 = mindre end 20% af ansatte bilafhængige i det daglige arbejde
- 2 = 20-30% af de ansatte bilafhængige i det daglige arbejde
- 3 = mere end 30% bilafhængige i det daglige arbejde

Besøgsintensitet kan være

- 1 = ekstensiv: næsten ingen eller uregelmæssige besøg (f.eks. > 300 m² / besøg)
- 2 = middel: regelmæssig kontakt med kunder (f.eks. ml. 100-300 m² / besøg)
- 3 = intensiv: daglig strøm af besøgende som substantiel del af virksomheden, virksomhed direkte orienteret mod kunder, skrankefunktioner (f.eks. <100 m² / besøg)

Godstransportens vejafhængighed kan være

- 1 = stort set ingen afhængighed
- 2 = nogen afhængighed
- 3 = afhængig

Tilgængelighed. Amsterdam Kommune har fastlagt følgende kriterier for fastlæggelse af tilgængelighedsprofiler.

A-lokaliteter

- I forhold til det samlede indbyggerantal i transportregionen (dvs. Amsterdam og 20 omkringliggende kommuner) skal mindst 50% kunne nå lokaliteten inden for 45 minutter med offentlig transport, og mindst 25% inden for 30 minutter med cykel.
- Højest 800 meter til en IR- og NS-station (intercity og regionalto).
- Der er lagt vægt på at der er tale om kollektive trafikknudepunkter både på nationalt og regionalt niveau (EC/IC-net og CS-net), en stringent parkeringspolitik og omgivelsernes bymæssige kvalitet.

B-lokaliteter

- I forhold til det samlede indbyggerantal i transportregionen skal mindst 33% kunne nå lokaliteten inden for 45 minutter med offentlig transport, og mindst 10% inden for 30 minutter med cykel.
- Højest 800 meter til en Agglo-/regio-station.
- Mindst 80% af alle arbejdspladser i transportregionen skal kunne nås med bil inden for 30 minutter.
- Erhvervsområdet skal have direkte tilslutning til hovedvejsnettet.
- De kollektive knudepunktsfunktioner skal være både regionale og lokale. Der skal være god tilslutning til det overordnede vejnet, men begrænsede parkeringsmuligheder.

C-lokaliteter

- I forhold til de samlede antal arbejdspladser i transportregionen skal mindst 80% kunne nå lokaliteten inden for 30 minutter med bil.
- Erhvervsområdet skal have direkte tilslutning til hovedvejsnettet med veje der er egnet til tung transport.
- Der er lagt vægt på direkte tilslutning til det nationale vejnet for tunge transportere, samt at lokaliteten ligger i eller på randen af den bymæssige bebyggelse.

Oprindeligt er udpeget 1 A-lokalitet, 18 B-lokaliteter og 25 C-lokaliteter.

Gennem investeringer i offentlig transport (IJ-linien og Nord-Syd-linien) er det hensigten frem til år 2005 at udvide A-lokaliteten i city med yderligere 3 sub-lokaliteter i Indre By som skifter status fra B- til A-lokaliteter samt med to områder uden for city, nemlig Station Zuid/WCT og Teleport. Desuden vil investeringer i offentlig transport (IJ-linien, Nord-syd-linien og ring-linien) skabe yderligere 11 B-lokaliteter frem til år 2005. Da en lokalitet der skifter fra B- til A-lokalitet fortsat vil have god vejtilgængelighed, er det ikke blot forbedringerne af den kollektive transportbetjening, men også strengere parkeringsrestriktioner, der er grundlaget for skiftet fra B- til A-lokalitet. Gennem vejinvesteringer tilvejebringes tilsvarende frem til år 2005 yderligere 2 C-lokaliteter.

Case: England – nationale retningslinier for genbrug af byareal og lokaliseringspolitik

Den engelske regering har sat som mål, at mindst 60% af de kommende tyve års forventede 4 millioner nye boliger skal placeres på arealer, som allerede har været benyttet til byformål.

Regeringen arbejder på et Urban White Paper med følgende tre hovedmål:

- at skabe attraktive levende byer, hvor folk vil bo fremfor at flytte til kanten af forstæderne;
- at reducere forbruget af jomfruelig jord til byformål;
- at levere et substantielt skift i transportmiddelvalg fra bil til andre transportformer.

Hovedmålene for arealplanlægningen er:

- at koncentrere hovedparten af byudviklingen inden for eksisterende byområder;
- at reducere behovet for transport ved planlægning af byudviklingen;
- at genbruge arealer som allerede er benyttet til byformål, genbruge tomme boliger og konvertere tomme bygninger til ny brug;
- at udvide eksisterende byområder frem for at bygge nye enheder på bar mark;
- at fremme et miljø af høj klasse med god adgang til og forsyning med grønne arealer.

Den engelske regering formulerer konkrete retningslinier for den regionale og lokale planlægning i såkaldte "Planning Policy Guidance Notes" (PPG). Lokaliseringspolitik indgår i flere notater, bl.a. om boliger, transport og detailhandel.

Planning Policy Guidance on Transport

Med udgangspunkt i regeringens nye transportpolitik "A New Deal for Transport: Better for Everyone" understreges i PPG13 behovet for at transportplanlægning integreres

- inden for og mellem transportformerne;
- med miljøet,
- med arealplanlægningen,
- med uddannelses-, sundheds- og velfærdspolitikken.

Det anføres, at arealplanlægningen spiller en nøglerolle i regeringens integrerede transportstrategi. Ved at påvirke lokalisering, skala, tæthed, design og integration af byfunktioner kan planlægningen medvirke til at reducere behovet for transport, rejselængder og gøre det sikrere og lettere at benytte gang, cykel og kollektiv transport. Ved at gennemføre en planlægning som begrænser unødigt biltransport, vil det også være til gavn for bilister og erhverv på grund af færre trængselsproblemer og trafikpropper.

PPG13 indeholder retningslinier som skal fremme en bæredygtig byudvikling ved:

- at lokalisere større trafikgenererende funktioner i by-, bydels- og lokalcentre og nær større kollektive trafikknudepunkter;
- at lokalisere lokale og dagligdags funktioner i lokalcentre således at de er tilgængelige med cykel og gang;
- at bygge boliger inden for eksisterende byområder, med større tætheder for både boliger og anden anvendelse i områder som er højt tilgængelige med kollektiv transport, cykel og gang;
- at bruge parkeringspolitik som instrument til at fremme bæredygtig transportvalg og reducere bilbenyttelse i bolig-arbejdsstedsrejser;
- at folks behov skal prioriteres over trafikens behov.

Vigtigheden af at gøre maksimalt brug af de bedst tilgængelige lokaliteter understreges. Lokale myndigheder skal derfor revurdere deres plangrundlag og

- allokere og reallokere arealer som er eller vil blive højt tilgængelige med andre transportformer end bil til transportintensive formål (kontorer, detailhandel, underholdning, hospitaler, conference-centre etc.) med tilstrækkelige tætheder, idet spørgsmålet om funktionsblanding inklusive boliger gives særlig opmærksomhed; og
- allokere og reallokere arealer som det ikke er sandsynligt vil blive velbetjent med kollektiv transport, cykel og gang til ekstensive formål.

I afsnittet om parkeringsforhold hedder det, at planer ikke bør indeholde minimumsnormer, men alene maksimumsnormer.

Den nationale politik er ny og næppe implementeret i den regionale og lokale planlægning endnu. Det er vurderingen, at udgangspunktet i storbyer som London, Birmingham, Manchester og Liverpool langt fra er så gunstigt som for København og hovedstadsområdet.

Følgende lokale eksempel på en politik som koordinerer areal- og transportplanlægning omtales i EU-ministerrådets Urban Exchange Initiativ:

London Borough of Hammersmith and Fulham: Kommunen har vedtaget en politik, hvor forbedret tilgængelighed belønnes med højere bebyggelsestætheder. Seks tilgængelighedsniveauer er defineret på baggrund af gangafstande til det kollektive transportnet og den service som det tilbyder. I målene for tilgængelighed indgår udover gangafstand, ventetider, antal linier og frekvens på linier. Maksimale gangafstande bruges til at definere parkeringsnormer og bebyggelsestætheder. Jo bedre tilgængelighed med kollektiv transport, jo højere tætheder.



London Docklands.

Case: Norge og Oslo/Akershus-regionen – samordnet areal- og transportplanlægning

Det norske storting har vedtaget ”Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlægning”:

”Sentrale siktemål med en samordnet areal- og transportplanlægning:

- *Et utbyggingsmønster og transporsystem som gir mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport og begrenser transportbehovet.*
- *Korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter.*
- *Klare grenser mellom bebygde områder og ubebygde landbruks-, natur- og fritidsområder. En utforming av utbyggingen som bidrar til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter i bebygde områder.*
- *Utbyggingsmønster og transportsystem utformes slik at man unngår omdisponering av store, sammenhengende arealer med dyrket/dyrkbar mark av høy kvalitet. Innenfor gangavstand fra stasjoner/knutepunkter kan utbygging tillegges større vekt enn vern, under forutsetning av det planlegges konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljøer og grøntstruktur.*
- *Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår vurderes andre alternativer enn økt vegkapasitet, f.eks. regulering av trafikk og forbedring av kollektivtransportnettet.*
- *Vektlegging av kollektive transportformer og sykkel som transportform.*
- *Regionale publikumsrettede offentlige eller private service-tilbud lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset centerstruktur og kollektiv knutepunkter.”*

Retningslinierne konkretiserer en tidligere Stortingsmelding 31, 1992-93 ”Den regionale planleggingen og arealpolitikken”:

”Arealøkonomisering gjennom fortetting er en strategi for utviklingen av utbyggingsmønsteret som gir muligheter for begrensninger på den videre tettstedsekspansjonen og nedbygging av verdifullt natur- og kulturlandskap. Samtidig gir dette bedre muligheter for kollektive transportløsninger. En større del av den fremtidige utbyggingen bør skje som fortetting/innfylling innenfor eksisterende bygningsmasse. Dette stiller store krav om utforming og gjennomføring. Spesielt vil grøntstrukturens rolle som motvekt til og i samspill med høyere utnyttelse av arealene, bli langt viktigere.”

Akershus Fylkeskommune (Oslo-området) har i 1998 omsat de nationale retningslinier i følgende mål og strategier:

”Retningslinjer for revision af plan:

- *Utbyggingsmønsteret må endres med sikte på redusert transportbehov, arealøkonomisering og styrking av eksisterende tettsteder rundt kollektiv trafikkknutepunkter*
- *Der må stilles krav om fortetting innenfor eksisterende byggesone før en kan ta i bruk landbruksarealer og natur- og fritidsområder til ny bebyggelse.”*

”Overordnede mål:

- *Planlegging af utbyggingsmønster og transportløsninger samordnes med sikte på mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport og redusert transportbehov (jfr. RPR for samordnet areal- og transportplanlegging).*
- *Der legges til rette for et utbyggingsmønster og transportløsninger som bidrar til arealøkonomisering, reduserte utslipp av CO₂ og reduksjon i antall inbyggere som utsettes for støy og lokal luftforensing over anbefalte grenseverdier.*
- *Befolkningsveksten i regionen kanaliseres til eksisterende tettsteder, og primært tettsteder rundt kollektivknutepunkter. Ved konsentrert utbygging og fortetting må det tas hensyn til kulturmiljøer og grøntstruktur i tettstedene.*
- *Planlegging av utbyggingsmønster og transportsystem skal skje slik at en i størst mulig grad unngår å belaste de mest produktive landbruksarealene og biologiske nøkkelområder i fylket. (...)*
- *Marka-grensen opprettholdes. (...)*

”Strategier:

- *Arbeidsplass- og kundeintensive næringer (inkl. kjøpcentre) lokaliseres nær knutepunkter for kollektiv transport. Virksomheter med stor godstransport legges utenfor tettsteder, primært med tilgjengelighet til jernbane. Den såkalte ABC-modellen for miljøriktig lokalisering af virksomheter implementeres i fylkesdelplaner for transport og utbyggingsmønster i Akershus.*
Ansvarlig: kommunerne og fylkeskommunen.
- *Samlokalisering af fellesfunksjoner (skoler, barnehager og øvrig tjenestetilbud) som kan redusere transportbehov mellom daglige gjøremål.*
Ansvarlig: kommunerne.
- *Innføring av parkeringsnormer som angir øvre grense (og ikke minimumskrav) for antall parkeringsplasser i områder med god kollektiv dekning.*
Ansvarlig: kommunerne.

- For å styrke kollektivtransporten bør utbyggingshensyn tillegges stor vekt i forhold til vern av arealer i gangavstand fra kollektivknutepunkter, under forutsetning av at det planlegges en konsentrert utbygging og tas hensyn til kulturmiljøer, bomiljøer og grøntstruktur.
Ansvarlig: kommunerne.”

Det fremhæves, at:

“studier av områder i Akershus har vist at fortetningspotentialet innenfor eksisterende tettsteder i fylket er stort. Hovedindsatsen i en fortetningsstrategi bør være å øke arealutnyttelsen i områder nær kollektiv-knutepunkter

med både boliger, arbeidsplass- og kunde-intensive næringer. Parallelt med dette er arealer langs kollektivrutene, hvor rutene danner bånd mellom tettstederne, ofte dårligt utnyttet. En noe tettere utbygging langs kollektivtraséene vil gi tilstrekkelig boligareal for en 10-20 års periode. Samtidig kan kollektivnettet bli bedre.”

“der er en klar sammenheng mellom reisetid og valg av transportmiddel. Kollektivtrafikken har lille betydning når reisetiden med kollektiv transport er mere end det dobbelte af reisetiden med bil. Når reisetiden med kollektiv transporten er 1,5 gange reisetiden med bil eller lavere, øges kollektivandelen af arbejdsrejserne. (TØI-notat 1048/1996).”

Miljøbyerklæringen 2000

Miljøbyerklæringen 2000 er underskrevet af borgmestrene fra Oslo, Bergen, Frederikstad, Kristiansand og Tromsø, som i syv år har arbejdet med Miljøbyprogrammet igangsatt af Miljøverndepartementet.

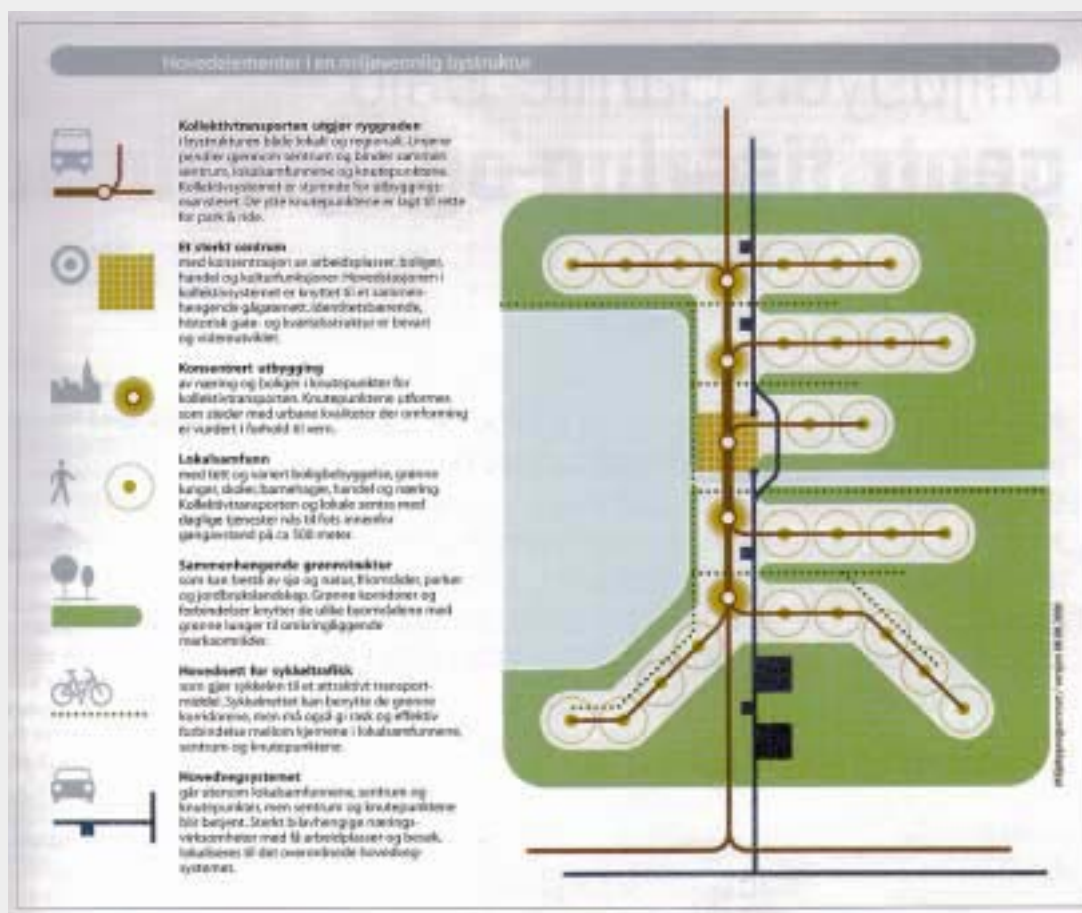
I erklæringen hedder det bl.a.

En bærekraftig udvikling krever at byerne

- Prioriterer utbygging innenfor dagens tettstedsavgrensninger
- Konstruerer ny bebyggelse og utvikler allerede utbygde områder om akser og knutepunkter for kollektivtransporten
- Prioriterer kollektivtransport som byens viktigste satsningsområde for persontransport og arbeider for at kollektivtransporten får gode økonomiske rammebetingelser.
- Bruker trafikantbetaling som eventuell egenandel for å styrke miljøvennlig transport.

Byene forventer at

- Staten utvikler en helhetlig bypolitikk slik at arealbruk, transport og bymiljø ses i sammenheng.
- Staten initierer utvikling av regionale areal- og transportplaner som grunnlag for planer og investeringer.
- Staten og fylkeskommunen lokaliserer sine bygg og anlegg i tråd med prinsippene for en bærekraftig bystruktur.



Principkort for miljøvennlig bystruktur. Det norske miljøbyprogram.

Case: Berlin



Stationsnærhedspolitik i Berlin.
Kortet viser det overordnede lokaliseringsprincip for regionalt orienterede arbejdspladser og serviceerhverv i Berlin. I Bymidten koncentrerer byudviklingen omkring 6 stationer: Lehrter Bahnhof, Friederichstrasse, Alexanderplatz, Potsdamer Platz, Zoologischer Garten og Gleisdreieck. Desuden opbygges som noget helt centralt fire stærke subcentre – Ring-Centre - til aflastning af city: Nordkreuz, Ostkreuz, Südkreuz og Westkreuz, som alle er trafikknudepunkter hvor en ringforbindelse krydser radialforbindelser.



Stationsnærhedspolitik i Berlin.
Kortet viser oplandet for det nye Ringcenter Ostkreuz. Der er angivet den del af Berlin, hvor beboere kan nå arbejdspladser i det pågældende Ringcenter inden for 30 minutter med offentlig transport.



Stationsnærhedspolitik i Berlin.
Kortet angiver anslåede kontorbyggemuligheder i de nye Ringcentre og i Indre by. Det anslås at der samlet kan bygges 6 mio. etagemeter kontor i de fire Ringcentre og 7 mio. etagemeter i Indre by.



Stationsnærhedspolitik i Berlin.
Kortet viser en stjernestruktur for udvikling af Berlin-Brandenburg-regionen.

Case: Hamburg



Stationsnærhedspolitik i Hamburg.

Kortet viser hvorledes Stor Hamburg gennem 50 år har været planlagt udviklet i otte regionale akser omkring en S- og U-bane med åbne kiler imellem. Den oprindelige tanke har været, at otte byer for enden af akserne omkring 40 til 50 km fra centrum skulle udvikles til stærke centre. I akserne skulle der ske en fortætning i bebyggelserne omkring stationerne. Aksekoncepten har – på trods af stor vækst – modvirket en byspredning, men har ikke fuldstændigt kunnet forhindre at områder mellem akserne tæt på centrum har fået for stor del i væksten. Byerne for enden af akserne er ikke blevet så stærke, at de for alvor har kunnet aflaste centrum og trække væksten ud i akserne. Fortætning i de allerede bebyggede byområder ved stationerne er endvidere blevet mødt med betydelig modstand.

En væsentlig grund til implementeringsproblemerne er, at Stor-Hamburg er opsplittet på tre delstater.



Stationsnærhedspolitik i Hamburg.

Kortet viser den hamburgske tæthedsmodel. Omkring stationerne er angivet oplande på op til 600 meter. Desuden er angivet hvilke tæthedsniveauer der gælder i de enkelte oplande. Nogle stationsoplande har differentierede tætheder hhv. op til 300 m fra station og mellem 300 – 600 m fra station.

Dichtetyper – Art und Maß der baulichen Nutzung			
Art der baulichen Nutzung Baugebiete im Sinne der §§ 3, 4, 4a und 6 bis 9 der BauNVO	Maß der baulichen Nutzung Anzustrebende Bandbreiten für Geschossflächenzahlen (GFZ) *)		
	Dichtetyp 1	Dichtetyp 2	Dichtetyp 3
Wohngebiete – allgemeine (WA) – reine (WR) – besondere (WB)	1,0-1,2	0,7-0,9	0,4-0,6
Mischgebiete (MI)	1,0-1,2	0,7-0,9	0,4-0,6
Kerngebiete (MK)	1,5-2,4	1,0-1,5	0,6-0,8
Gewerbegebiete (GE)	0,8-2,4	0,6-2,0	0,6-1,5
Industriegebiete (GI)	6,0-9,0	3,0-6,0	1,5-3,0
Sondergebiete im Sinne der §§ 10, 11 der BauNVO und sonstige Nutzungen	Ergibt sich aus der angestrebten Nutzung		

Stationsnærhedspolitik i Hamburg.

Tabellen angiver tætheder for forskellige bebyggelsestyper i de tre niveauer som indgår i den hamburgske tæthedsmodel.

Sammenfatning og konklusion

Stationsnær lokalisering indebærer, at de rejsende tilbydes et friere valg af transportmiddel. Den enkelte borger får frihed til at vælge den transportløsning, der passer hende eller ham bedst. Folk uden bil tilbydes den nødvendige mobilitet, og bilister tilbydes en alternativ rejseform. I det omfang den kollektive transport opleves mere attraktiv end kørsel i egen bil, vil flere lade bilen stå og i stedet vælge den kollektive rejseform.

Undersøgelser viser, at for hver arbejdsplads der placeres ved en velbetjent station, som også har god tilgængelighed med bil, spares der i gennemsnit 10 km daglig bilkørsel i forhold til, hvis arbejdspladsen lå ikke-stationsnært. Mellem hver femte og hver tredje af de ansatte, der ellers ville køre i bil, fravælger bilen, hvis arbejdspladsen ligger stationsnært.

Bilen fravælges af de ansatte, der finder rejsen med den kollektive transportform mere optimal. Når nogle fravælger bilen, øger det fremkommeligheden for de øvrige bilister i myldretidstrafikken. Hermed skaber stationsnær lokalisering af arbejdspladser en win-win-situation. Ydermere forbedres den kollektive transports økonomi. Dermed styrkes mulighederne for at tilbyde endnu bedre kollektiv transport og for øget overflytning.

Netop mobilitet, tilgængelighed og fremkommelighed er afgørende for et moderne storbysamfunds konkurrenceevne og for den enkelte borgers daglige livskvalitet. Forskydning af trafikken fra bil til mere miljøvenlige transportformer har samtidig stor betydning for bymiljøets tilstand og trafikens samlede miljøbelastning.

Stationsnærhedspolitikken blev introduceret af det daværende Hovedstadsråd med Regionplan 1989. Stationsnærhedspolitikken er en selektiv lokaliseringspolitik, som skal sikre, at vigtige rejsemål, herunder kontor- og serviceerhverv, bliver lokaliseret ved de bedst betjente stationer i hovedstadsområdet. Stationsnærhedspolitikken er tæt knyttet til en regional hovedstruktur, som tager udgangspunkt i fingerbyen med en moderne decentral centerstruktur. Hovedstruktur og stationsnærhedspolitik danner samtidig et godt

grundlag for en yderligere integration med hovedstadsområdets naboområder, hvorfra der finder en stadig voksende indpendling sted. Samtidig skaber dannelsen af en gradvis mere integreret Øresundsregion nye udfordringer.

Stationsnærhedspolitikken har flere mål, herunder:

- at sikre mobilitet og tilgængelighed til centrale byfunktioner for alle,
- at friholde grønne kiler for bebyggelse,
- at begrænse arealforbruget til byformål,
- at fremme en frivillig overflytning fra bil til kollektiv transport,
- at aflaste vejnettet, undgå trængsel og sikre fremkommelighed,
- at begrænse transportens miljøbelastning,
- at understøtte økonomien i den kollektive trafik.

Målene har således en trafikal, økonomisk, miljømæssig og social dimension.

Undersøgelser viser, at der er betydelige trafikale effekter af stationsnær lokalisering af arbejdspladser. Den isolerede effekt af stationsnær lokalisering kan som nævnt opgøres til 10 km mindre bilkørsel pr. ansat. Effekten af at placere nybyggeri svarende til de seneste 15 års kontorbyggeri stationsnært frem for ikke-stationsnært er omkring 800.000 km bilkørsel pr. dag i myldretiden. Det svarer til 2-3% af den samlede daglige bilkørsel i hovedstadsområdet og godt 6% af bilkørslen i myldretiden. Effekten opnås uanset god tilgængelighed med bil også ved den stationsnære beliggenhed.

Kombineres stationsnær lokalisering med begrænset biltilgængelighed i form af parkeringsrestriktioner eller -afgifter er effekten den dobbelte. Der kan endog iagttages forskelle i de ansattes bilkørsel mellem ensartede typer af virksomheder på op til en faktor 14 afhængigt af om kontorarbejdspladsen er lokaliseret stationsnært i Indre By eller ikke-stationsnært i en ikke-bymæssig sammenhæng perifert i regionen.

Den trafikale effekt af stationsnær lokalisering af boliger er mindre og knap så entydig. Beboere i nyere

bebyggelser, som ligger ikke-stationsnært, kører i gennemsnit dagligt op mod 5 km længere i bil end beboere i nyere bebyggelser, som ligger stationsnært i samme afstand fra centrum. En blanding af boliger og arbejdspladser ved stationerne giver en bedre udnyttelse af infrastrukturen både hvad angår rejsestrømmenes retning og fordeling over døgnet.

De trafikale effekter af stationsnær lokalisering af boliger synes ikke helt så påvirkelige af afstand til station og betjeningen af stationerne som de trafikale effekter af stationsnær arbejdspladslokalisering. Det er ikke utænkeligt, at gunstige trafikale effekter vil kunne opnås også ved lokalisering af boliger tæt ved mindre velbetjente stationer, f.eks. på nær- og sidebanerne.

Den største trafikale effekt fås ved at rykke boliger tættere mod de centrale bydele eller ved placering tæt på en købstad. Der er således fundet en klar lineær sammenhæng mellem beboeres samlede daglige transport og bilkørsel, og boligbebyggelsens afstand fra Københavns centrum.

Undersøgelserne viser, at den trafikale effekt af stationsnær arbejdspladslokalisering afhænger af gangafstanden til stationen, og af hvor velbetjent med kollektiv transport stationen er. Effekten aftager generelt voldsomt, når arbejdspladsen ligger længere end 500 – 600 m fra station. Ved Høje-Taastrup Station og Lyngby Station (Hovedgade/center-siden) er imidlertid fundet god effekt op til 700 m fra station, mens tilsvarende god effekt ikke er fundet 700 m fra Hellerup Station (i Tuborg Nord). Kun i Indre By, hvor der er knyttet oplevelser til en gåtur ad f.eks. Købmagergade, synes længere gangafstande på op mod 1 km at være acceptable.

Ved perifert beliggende stationer med begrænset kollektiv trafikbetjening er de trafikale effekter af stationsnær lokalisering af arbejdspladser begrænsede.

Der er ikke påvist tilsvarende trafikale effekter af arbejdspladslokalisering ved godt betjente busterminaler. Det hænger uden tvivl sammen med, at pendlingsafstandene til større kontorarbejdspladser generelt er store. Gennemsnitsafstanden mellem bolig og arbejdsplads er typisk 20 km uanset arbejdspladsens beliggenhed. Over så lange afstande kræver rejser med bus ofte skift med ventetider osv. I den situation har busrejser særdeles svært ved at konkurrere med bilens dør-til-dør-transport. Dette spørgs-

mål kan dog undersøges nøjere ved at studere transportadfærden til kontorarbejdspladser beliggende ved forskellige typer af busterminaler.

Den trafikale adfærd blandt ansatte på virksomheder med forskellig beliggenhed kan generelt forklares ud fra opstillede mål for tilgængelighed med kollektiv transport beregnet i Hovedstadens Trafikmodel. Et mål kan være hvor stor en andel af hovedstadsområdet beboere eller ansatte, der kan nå en given lokalitet inden for en given rejsetid, f.eks. 45 minutter. Sådanne mål for tilgængelighed viser sig ganske godt at kunne forklare centrale spørgsmål som, hvorfor flere vælger kollektiv transport, hvis en arbejdsplads ligger stationsnært, hvorfor afstandsfølsomheden er stor, hvorfor den trafikale effekt er større ved nogle stationer end andre, og hvorfor der ikke kan iagttages trafikale adfærdsændringer blandt ansatte på arbejdspladser tæt ved velbetjente busterminaler i forhold til andre ikke-stationsnære arbejdspladser.

Undersøgelserne af den trafikale adfærd blandt ansatte giver således ikke belæg for en opblødning af stationsnærhedspolitikken hvad angår hvilke lokaliteter der er omfattet. Trafikalt er der ikke belæg for at give ”stationsnærhedsstatus” til arealer ved busterminaler eller stationer på sidebanerne eller lokalbanerne. Undersøgelserne giver heller ikke belæg for en opblødning af afstandskriteriet.

Undersøgelserne viser, at der kan opnås bedre trafikale effekter ved at forskyde en større del af nybyggeriet til de bedst betjente stationer, og ved at begrænse byggemulighederne til arealer tættere på stationerne. Tilgængelighedsanalyser vil kunne bruges til udpegning af stationer, således som det er tilfældet i Holland og Amsterdam.

Undersøgelserne viser, hvordan stationsnær lokalisering aktuelt påvirker den trafikale adfærd. Større effekter kan opnås, hvis stationsnær lokalisering kombineres med andre virkemidler. Det kan være parkeringspolitik og kørselsafgifter. Stationsnær lokalisering sikrer samtidig en robusthed over for ændringer i trafikbilledet og samfundet. Sander vejnettet til med kø- og trængselsproblemer eller stiger markedsprisen på benzin, muliggør stationsnær lokalisering brug af anden transport med acceptable rejsetider. Ønsker samfundet, f.eks. ud fra internationale klimapolitiske forpligtigelser, yderligere at begrænse biltransportens omfang, er det - fordi alternative

transportmuligheder findes - muligt at anvende parkeringspolitik og kørselsafgifter som instrumenter, uden at det i væsentlig grad vil begrænse borgernes mobilitet og samfundets udviklingsmuligheder.

Ved ikke-stationsnære lokaliseringer vil det næppe være muligt at opnå de samme effekter af f.eks. kørselsafgifter som ved en stationsnær lokalisering. Er den enkelte lokalitet eller byen som helhed ikke gearret til andre transportformer end bil, kan kørselsafgifter indebære tabt mobilitet og tabt velfærd.

Stationsnærhedspolitikken er implementeret i den overordnede planlægning gennem mere end et årtis regionplanlægning. Selvom der fra 1980'erne til 1990'erne er sket en forskydning af nybyggeriet til kontorformål til stationsnære arealer, har implementeringen af stationsnærhedspolitikken i konkrete byggesager været relativt svag gennem 1990'erne.

Det er imidlertid en langsigtet proces at omsætte en ny regional lokaliseringsstrategi i den kommunale planlægning og konkret nybyggeri. Fra tidligere tiders planlægning findes betydelige byggemuligheder på ikke-stationsnære arealer. Det skønnes, at omkring halvdel af det ikke-stationsnære kontorbyggeri i omegnen er opført på arealer, der er udlagt til kontor- og serviceformål for Regionplan 1989. Der er imidlertid også andre barrierer for implementering. Det anslås, at omkring en tredjedel af det ikke-stationsnære kontorbyggeri er sket i traditionelle erhvervsområder. Det skyldes bl.a. nogle kommuners liberale tolkning af anvendelsesbestemmelserne i lokalplanerne, men også at de traditionelle anvendelsesbestemmelser er dårligt egnede til den regulering, som er forudsat med stationsnærhedspolitikken.

Der er derfor behov for at udvikle et nyt redskab i den regionale og lokale planlægning. Der er som påpeget i betænkningen fra regeringens Erhvervs- og Bypolitiske Udvalg brug for et areal- og virksomhedsklassifikationssystem, som er i stand til at matche virksomhedernes mobilitetsbehov og trafikale miljøbelastning med områdernes tilgængelighedsprofiler og trafikale miljøkapacitet. Inspiration til udvikling af et sådant redskab kan hentes i den hollandske ABC-politik og i de kriterier som er lagt til grund for implementeringen i Amsterdam.

Udvikling af et samlet areal- og virksomhedsklassifikationssystem kan bidrage til en klarere defini-

tion af stationsnærhedspolitikken og til en afklaring af rollefordelingen mellem de forskellige erhvervsområder og centre i hovedstadsområdet.

Der synes ligeledes at være gode argumenter for en kraftigere markedsføring af stationsnærhedspolitikken over for private aktører på erhvervsejendomsmarkedet. De fleste stationsnære arealer i omegnskommunerne har samtidig god tilgængelighed med bil, og kan tilbyde nærhed til en række byfunktioner, som kan facilitere virksomhederne. Det er den type af områder, der i disse år udvikler sig til toplokaliseringssteder i større europæiske byer. Det gælder bl.a. La Defence i Paris, City Nord og City Syd i Hamburg, Kista mellem Stockholm og Arlanda, samt flere områder i Amsterdam (Zuidas, Zuid-Oost og Teleport) og Rotterdam (Kop van Zuid), som med succes har tiltrukket europæiske hovedsæder for amerikanske og japanske koncerner. Optimal tilgængelighed med både kollektiv transport og bil samt et udbud af bymæssige faciliteter, kendetegner disse områder. Uden den gode kollektive trafikbetjening – og i flere af områderne en stram parkeringspolitik - ville områderne risikere at "sande til" i fremkommelighedsproblemer. Den stationsnære beliggenhed indgår derfor også i profileringen og markedsføring af disse områder.

En samordnet areal- og transportplanlægning vinder i disse år frem i de fleste europæiske lande og europæiske storbyer. Det skyldes især voksende fremkommelighedsproblemer og samfundets øgede mobilitetsbehov. Fremkommelighed og tilgængelighed er væsentlige konkurrenceparametre. Udformning og implementering af den samordnede planlægning sker overalt i dialog mellem staten, de regionale og lokale myndigheder.

De seneste årtiers mere spredte byudvikling, et stadig mere differentieret arbejdsmarked og en ønsket decentral arbejdspladsløkalisering skaber et stadig mere diffust rejsemønster. Det stiller stigende krav til kvaliteten af tværgående kollektive trafikforbindelser. I flere europæiske storbyer anlægges i disse år højklassede kollektive ringforbindelser. Amsterdam, Paris og Stockholm er eksempler. Grundlaget for forbedringer kan næppe etableres uden samordnet areal- og transportplanlægning.

Med fingerbystrukturen og stationsnærhedspolitikken har hovedstadsområdet et godt udgangspunkt for den nødvendige samordning.

Litteratur og kilder

Mobilitet og tilgængelighed – fremkommelighed og stationsnærhed

Hartoft-Nielsen, Peter, 2001:

Arbejdspladslokalisering og transportadfærd, By- og Landsplanserien nr. 16, *Skov & Landskab*, Hørsholm.

Baggrund for stationsnærhedspolitikken

Dansk Byplanlaboratorium, 1947:

Skitseforslag til egnsplan for Storkøbenhavn.

Erhvervs- og Bypolitisk Udvalg, 2001:

Betænkning nr. 1397. Udgivet af By- og Boligministeriet og Miljø- og Energiministeriet.

Hovedstadsrådet, 1978:

Regionplanens 1. etape 1997-92.

Hovedstadsrådet, 1988:

Regionplan 1989. Forslag til regionplan for hovedstadsregionen 1989-2001.

Hovedstadsrådet, 1988:

Regionplanredegørelse 1989/1: Lokaliseringsstrategier.

Hovedstadsrådet, 1989:

Regionplan 1989 for Københavns Amt, Frederiksborg Amt, Roskilde Amt, København Kommune og Frederiksberg Kommune.

Miljøministeriet, 1989:

Miljøministeriets cirkulære af 28. december 1989. Cirkulære om regionplanlægningen i hovedstadsområdet.

Miljø- og Energiministeriet, 1995:

Regionplanrevision 1997. Den statslige udmelding til regionplanrevision 1997.

Miljø- og Energiministeriet, 1995:

Natur- og Miljøpolitisk Redegørelse 1995.

Miljø- og Energiministeriet, 1996:

Vejledning om planloven.

Miljø- og Energiministeriet, 1998:

Statslig udmelding til regionplanrevision 2001.

Miljø- og Energiministeriet, 1999:

Natur- og Miljøpolitisk Redegørelse 1999.

Miljø- og Energiministeriet, 2000:

Landsplanredegørelse 2000.

Planstyrelsen, 1991:

Udmelding til de fem regionplanmyndigheder i hovedstadsområdet om erhvervslokalisering. Notat af 23. december 1991.

Trafikministeriet, 1990:

Regeringens transporthandlingsplan for miljø og udvikling.

Trafikministeriet, 1993:

Trafik 2005. Problemstillinger, mål og strategier.

Trafikministeriet, 2000:

Begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip. Muligheder og virkemidler.

Trafikministeriet (Nielsen-udvalget), 2000:

Grundlag for trafik- og miljøplan for hovedstadsområdet.

Trafikministeriet, 2001:

Begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip. Regeringens handlingsplan.

Udvalget om Hovedstadsområdets Trafik (Tengvad-udvalget), 1988:

Hovedstadsområdets Trafik. Udgivet af Trafik- og Kommunikationsministeriet.

Udvalget om Hovedstadsområdets Trafikinvesteringer (Würtzen-udvalget), 1991:

Forslag.

Case s. 10-11

Hovedstadens Udviklingsråd, 2001:

Arealundersøgelsen 2000 i Hovedstadsregionen. Teknisk redegørelse.

Hovedstadens Udviklingsråd, 2001:

Befolkningsprognose 2000-2015 for kommuner og amter i Hovedstadsregionen.

Københavns Kommune, 2001:

Københavns Kommuneplan 2001 – Forslag til hovedstruktur og rammer.

Trafikale effekter af stationsnær lokalisering

Data om lokalisering og transportadfærd er baseret på 13.000 interview med ansatte i 52 kontorvirksomheder og 3.600 interview med voksne beboere i 33 nyere boligbebyggelser i hovedstadsområdet. Data er indsamlet af Carl Bro, Cowi, Danmarks Statistik og Gallup for Landsplanafdelingen og Skov & Landskab.

Hartoft-Nielsen, Peter, 2001:

Boliglokalisering og transportadfærd, By- og Landsplanserien nr. 15, *Skov & Landskab*, Hørsholm.

Hartoft-Nielsen, Peter, 2001:

Arbejdspladslokalisering og transportadfærd, By- og Landsplanserien nr. 16, *Skov & Landskab*, Hørsholm.

Hartoft-Nielsen, Peter, 2002:

Byudvikling i større byer – mulige konsekvenser for transport, By- og Landsplanserien nr. 17, *Skov & Landskab*, Hørsholm.

Nielsen, Ole H. og Mads Schnurre, 1994:

Trafikken i København mellem erhvervsmæssig omstrukturering og miljøproblemer. KG4-projekt, Geografisk Institut, Københavns Universitet.

Case s. 16-17

Christensen, Linda, 2002:

Bystruktur og transportadfærd. Hvad siger Transportvaneundersøgelsen? DMU-rapport nr. 382. Danmarks Miljøundersøgelser.

Ege, Hans, 1995:

Tilbringergeografi ved S-togstationer. Indlæg i konferencerapport fra "Trafikdage i Aalborg 1995" udgivet af Transportrådet og Aalborg Universitet.

Casene s. 24-31

Hartoft-Nielsen, Peter, 2001:

Arbejdspladsløkalisering og transportadfærd, By- og Landsplanserien nr. 16, *Skov & Landskab*, Hørsholm.

Plandirektoratet Københavns Kommune, 1990:

Balticas udflytning. Nogle trafikale konsekvenser af en virksomheds udflytning fra Indre By til Ballerup.

Stationsnærhed og tilgængelighed

Anders Nyvig A/S, 1996:

Tilgængelighedsanalyse. Notat udarbejdet for Landsplanafdelingen.

Miljø- og Energiministeriet, 1998:

Statslig udmelding til regionplanrevision 2001.

Implementering i planer

Hovedstadsrådet, 1989:

Regionplan 1989 for Københavns Amt, Frederiksborg Amt, Roskilde Amt, København Kommune og Frederiksberg Kommune.

Diverse planmaterialer vedrørende regionplanrevisionerne 1993, 1997 og 2001 i Københavns Amt, Frederiksborg Amt, Roskilde Amt, København Kommune, Frederiksberg Kommune og HUR, herunder indsigelses- og ophævelsesskrivelser fra miljø- og energiministerien.

Implementering i nybyggeri

Data om nybyggeri og bygningsmasse stammer fra databaser opbygget af FSL. Statistiske bearbejdningspubliceres bl.a. i Nyhedsbreve om tomme erhvervslokaler og kontorbyggeri i hovedstadsområdet. Se under ErhvervsjendomsNyt på hjemmesiden www.fsl.dk.

Barrierer for implementering

Data om nybyggeri, bygningsmasse og tomme erhvervslokaler stammer fra databaser opbygget af FSL. Oplysningerne om kommuner, der har afgrænset de stationsnære arealer, stammer fra Plandivisionen i HUR.

Erhvervs- og Bypolitisk Udvalg, 2001:

Betænkning nr. 1397. Udgivet af By- og Boligministeriet og Miljø- og Energiministeriet.

Hartoft-Nielsen, Peter, 2001:

Erhvervsbyggeri og planlagte erhvervsarealer – konkrete kommunecases og fremgangsmåder ved serviceeftersyn af den kommunale planlægning. By- og Landsplanserien nr. 13, *Skov & Landskab*, Hørsholm.

Hartoft-Nielsen, Peter og John Nousiainen, 2001:

Styring af erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder. Instrumenter, erfaringer og eksempler fra Holland, Frankrig, England og Tyskland, By- og Landsplanserien nr. 14, *Skov & Landskab*, Hørsholm.

Hovedstadens Udviklingsråd, 2001:

Arealundersøgelsen 2000 i Hovedstadsregionen. Teknisk redegørelse.

Hovedstadsregionens Statistikkontor, 1997:

Arealundersøgelse i hovedstadsregionen 1994 og 1996.

Landsplanafdelingen, Miljø- og Energiministeriet, 2000:

Planhistoriske forudsætninger for rummeligheden til bolig- og erhvervsbyggeri. Notat udarbejdet til Erhvervs- og Bypolitisk Udvalg

Miljø- og Energiministeriet, 1998:

Statslig udmelding til regionplanrevision 2001.

Udvalget om Hovedstadsområdets Trafik (Tengvad-udvalget), 1988:

Hovedstadsområdets Trafik. Udgivet af Trafik- og Kommunikationsministeriet.

Casene s. 52–55

Rex, Tue, 2001:

Fornyelse af ældre erhvervsområder – byomdannelse og bæredygtighed. Eksamensprojekt, DTU.

Erfaringer fra udlandet

Europa-Kommissionen, 1990:

Grønbog om Bymiljø (EUR 12092, 1990, KOM(90)218).

Europa-Kommissionens Ekspertgruppe om Bymiljø, 1996:

Bæredygtige Byer i Europa.

Europa-Kommissionen, 1998:

Bæredygtig byudvikling i Den Europæiske Union: Indsatsprincipper. (KOM(1998)605).

Meeting of the Ministers responsible for Regional/Spatial Planning of the European Union, 1999:

Urban Exchange Initiativ II: Elements of a Sustainable Development: Sustainable Land Use and City-friendly Transport Policy.

Ministrie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 2001:

Fifth National Spatial Planning Policy Document. The new location policy: an appropriate location for every business.

Stadtplanungsamt Zürich, 1992:

Stadtverkehr Zürich. Case study of Zürich for OECD.

Case s. 56-57

Europa-Kommissionen, 1999:

Det europæiske fysiske og funktionelle udviklingsperspektiv (ESDP).

Case s. 58-59

OECD og ECMT, 1995:

Urban Travel and Sustainable Development.

OECD og ECMT, 1998:

Land-Use Planning and Sustainable Urban Travel – Overcoming Barriers to Effective Coordination.

OECD, 2001:

Environmentally sustainable transport – future strategies and best practices.

Case s. 60-63

Hartoft-Nielsen, Peter og John Nousiainen, 2001:

Styring af erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder. Instrumenter, erfaringer og eksempler fra Holland, Frankrig, England og Tyskland, By- og Landsplanserien nr. 14, Skov & Landskab, Hørsholm.

Case s. 64-65

Department of the Environment, Transport and the Regions, 1999:

Planning Policy Guidance Note on Housing (PPG3). Public consultation draft, March 1999.

Department of the Environment, Transport and the Regions, 1999:

Planning Policy Guidance Note on Transport (PPG13). Public consultation draft, March 1999.

Urban Task Force, 1999:

Towards an Urban Renaissance. Final Report of the Urban Task Force, Chaired by Lord Rogers of Riverside, E&FN Spon.

Case s. 66-67

Akershus Fylkeskommune, 1998:

Regional Agenda 21. Globale miljøutfordringer – lokalt og regionalt ansvar. Fylkesdelplan for miljøvern i Akershus.

Miljøverndepartementet, 1993:

Den regionale planleggingen og arealpolitikken. Stortingsmelding 31 (1992-93).

Miljøverndepartementet, 2000:

Areal- og transportplanlegging. Erfaringer og anbefalinger fra Miljøbyprogrammet.

Miljøvernsdepartementet, 2000:

Det norske Miljøbyprogram.

Plan 4 / 2000:

Temanummer om Miljøbyer: Ren utopi eller realistisk mål?

Case s. 68-69

Planstyrelsen, Miljøministeriet, 1992:

Udvikling og planlægning i 3 tyske storbyer. Arbejdsnotat om Hamburg, Frankfurt og Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin, 1990:

Räumliche Entwicklung in der Region Berlin – Planungsgrundlagen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin, 1991:

Räumliche Strukturkonzept – Grundlagen für die Flächennutzungsplanung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin, 1992:

Sektorale Entwicklungskonzepte – Stadträumlisches Konzept für die Entwicklung Berlins zum Dienstleistungszentrum.

Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe Berlin, 1995:

Verkehrspolitisches Strukturkonzept Berlin – Grundlagen für den Stadtentwicklungsplan Verkehr.



Skov & Landskab

By- og Landsplanserien
Nr. 18 · 2002

**Center for Skov,
Landskab og
Planlægning**

Forskningscentret for
Skov & Landskab
Hørsholm Kongevej 11
DK-2970 Hørsholm
Tel. 45 76 32 00
Fax 45 76 32 33
www.fsl.dk
fsl@fsl.dk

Skov & Landskab er et center for forskning, undervisning, formidling og rådgivning vedr. Skov, Landskab og Planlægning. Centret er et forpligtende samarbejde mellem tre selvstændige institutioner: Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole (KVL), Forskningscentret for Skov & Landskab (FSL) og Skovskolen.

ISBN 87-7903-143-9
ISSN 1397-5331

- | | |
|---------------|--|
| Nr. 6 • 2000 | The Danish Urban System |
| Nr. 7 • 2000 | Helhedsorienteret planlægning for det åbne land – en eksempelsamling |
| Nr. 8 • 2001 | Omdannelse af ældre erhvervsområder – Lovgivning og virkemidler |
| Nr. 9 • 2001 | Det retlige grundlag for udvikling af planlægningsredskaber til brug for beskyttelse af grundvand |
| Nr. 10 • 2001 | Drikkevandsatlas
– analyser af drikkevandsområder, arealanvendelse, naturgrundlag og planlægningsmæssige udpegninger |
| Nr. 11 • 2001 | Børn og byens grønne områder |
| Nr. 12 • 2001 | Strategisk miljøvurdering af kommuneplaner II
– om bæredygtige mål i kommuneplanlægningen |
| Nr. 13 • 2001 | Erhvervsbyggeri og planlagte erhvervsarealer
– konkrete kommunecases og fremgangsmåder ved serviceeftersyn af den kommunale planlægning |
| Nr. 14 • 2001 | Styring af erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder
– instrumenter, erfaringer og eksempler fra Holland, Frankrig, England og Tyskland |
| Nr. 15 • 2001 | Boliglokalisering og transportadfærd |
| Nr. 16 • 2001 | Arbejdspladslokalisering og transportadfærd |
| Nr. 17 • 2002 | Byudvikling i større byer – mulige konsekvenser for transport |
| Nr. 18 • 2002 | Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet
– baggrund og effekter |