

Lokalisering af virksomheder – et nyt redskab i Håndbog i miljø og planlægning.

Lic. techn. Peter Hartoft-Nielsen, Landsplanafdelingen og Center for Skov, Landskab og Planlægning.

Indledning.

Miljøstyrelsen og Landsplanafdelingen forventer i efteråret 2004 at udsende en ny Håndbog i miljø og planlægning. Den skal erstatte den tidligere håndbog fra 1991. En af nyskabelserne i håndbogen er et redskab, som kan hjælpe planmyndighederne med sikre den rette virksomhed på rette sted ud fra trafikale overvejelser. Redskabet er inspireret af den hollandske ABC-politik og tilpasset danske forhold af Center for Skov, Landskab og Planlægning.

Udgangspunktet er, at de lokale myndigheder og staten er fælles om en række mål for transport og miljø:

- at sikre fremkommelighed, mobilitet og tilgængelighed,
- at sikre effektiv udnyttelse af trafikale infrastruktur og transportsystemer,
- at begrænse de globale og lokale miljøbelastninger.

Det er et kompliceret sæt af mål, hvis samtidige opfyldelse forudsætter brug af en række virkemidler, herunder den fysiske planlægning.

Den fysiske planlægning skal bidrage til at sikre virksomhederne optimale udviklingsbetingelser. Samtidig er virksomhedernes lokalisering afgørende for transportens omfang, sammensætning og miljøbelastning. Det er dokumenteret i undersøgelser, der viser, at lokaliseringen i byregionen (centralt/perifert), kommunen (uden for / inden for byen) og byen (tæt by / byrand) og lokaliseringen i forhold til den trafikale infrastruktur (stationer, kollektiv transport, veje, cykelstinet etc.) er afgørende for ansattes og besøgenes transportadfærd (Hartoft-Nielsen, 2001).

Samtidig giver den aktuelle erhvervsudvikling og byudvikling en række nye muligheder for lokaliseringspolitikken. Mange nye virksomhedstyper egner sig til integration i bymæssig sammenhænge, samtidig med at deres største miljøbelastninger kommer fra persontransporten. Mange arealer i eksisterende erhvervs- og byområder frigøres til ny anvendelse.

Virksomheder har imidlertid forskellige behov for tilgængelighed, og arealerne i og uden for byerne har vidt forskellig tilgængelighed med de forskellige transportmidler. Dermed har virksomhederne forskellige lokaliseringsbehov, og arealerne egner sig til forskellig anvendelse.

Det nye redskab skal bidrage til at sikre, at områdernes tilgængelighedsprofil matcher virksomhedernes trafikale behov.

Har praksis da ikke været god nok?

Mange traditionelle industri- og lagervirksomheder og virksomheder inden for transport og distribution er blevet lokaliseret ganske hensigtsmæssigt med god tilgængelighed via vej og uden gener for boligbebyggelser o.lign. I nogle tilfælde måske lidt langt uden for byen.

Den funktionsopdelte arealanvendelse har her medvirket til at sikre, at mange virksomheder er blevet lokaliseret hensigtsmæssigt også ud fra en trafikal synsvinkel. Men tankegangen bag denne planlægning er ofte anvendt ved lokalisering af nye, moderne virksomhedstyper inden for kontor, service og finere høj teknologisk produktionen inden for f.eks. IT-, medico- og biotek. Selvom disse virksomhedstyper har helt andre problemstillinger med hensyn til lokalisering og transport.

Hertil kommer en trend, hvor kontorerhverv o.lign. lokaliseres uden for byerne i grønne områder, langs motorveje eller på motorvejsnære arealer, eller i traditionelle erhvervsområder eller erhvervsparker beliggende perifert i byranden eller uden for den sammenhængende by med begrænset tilgængelighed med kollektiv transport.

En grundlæggende konflikt

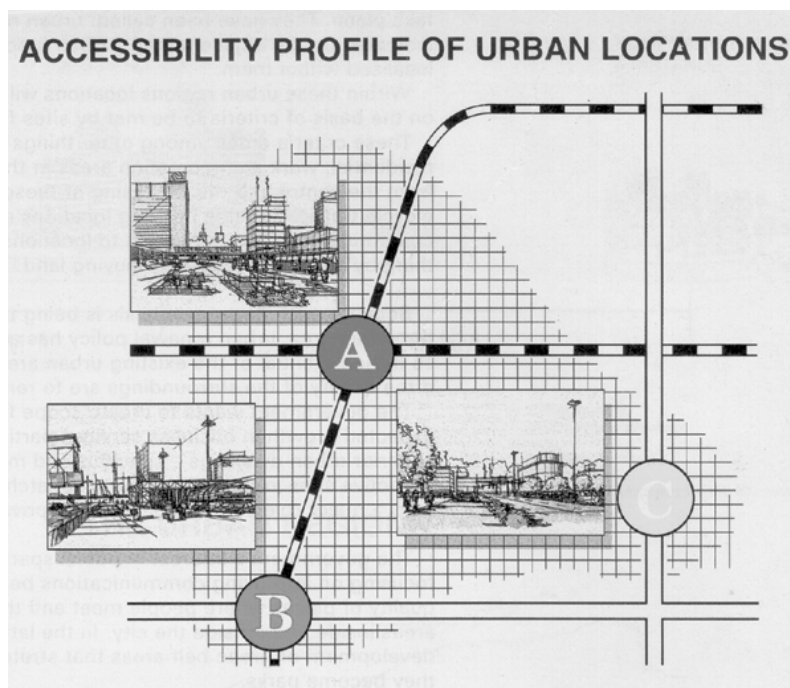
Samtidig er der en grundlæggende konflikt, når det gælder lokalisering og hensynene til den globale og lokale miljøbelastning. Fortætning af byfunktioner mindsker den globale miljøbelastning, men lægger øget pres på det lokale miljø, mens spredning af byfunktioner mindsker de lokale miljøbelastninger, men øger den globale miljøbelastning

Den ”gamle” håndbog fra 1991 havde zoneopdeling af erhvervsområder i tre områdetyper som en løsning. Den model kan være god nok. Men når den anvendes på nye erhvervsområder ved motorvejstilkørslerne, hvor der således både kan lokaliseres mere eller mindre forurenende industri og administrative kontorenheder, så fungerer den ikke.

Konflikten mellem den globale og lokale miljøbelastning, mellem fortætning og spredning må løses ved først at nedbringe global miljøbelastning, dernæst den lokale miljøbelastning. Den omvendte rækkefølge er ikke mulig. Det kan sammenlignes med udviklingen i grundfilosofierne inden for miljøpolitikken. Fra fortyndingsfilosofien til filosofier om rensning ved kilden, renere teknologi og renere produkter.

Inspiration: den hollandske ABC-lokaliseringspolitik

Den hollandske ABC-politik er et pædagogisk forbillede. Grundlæggende handler det om at matche virksomhedernes trafikale behov (kaldet mobilitetsprofiler) med områdernes tilgængelighedsprofiler. Det illustreres i det kendte principdiagram for A-, B- og C-lokaliteter. A-lokaliteter er højklassede betjent med kollektiv transport og har begrænset biltilgængelighed, B-lokaliteter har høj tilgængelighed med både kollektiv transport og bil, mens C-lokaliteter er højtilgængelige med bil, men har begrænset tilgængelighed med kollektiv transport. For en mere udførlig gennemgang af den hollandske ABC-politik og dens praktiske implementering henvises til Hartoft-Nielsen (2002) og Hartoft-Nielsen og Nousiainen (2001).



Principdiagram over det hollandske ABC-princip

Der skal ske en tilpasning til den danske virkelighed med et bredt udsnit af mange forskellige typer af erhvervsområder, som alle skal sikres en fremtidig rolle. Derfor snarere et A-Z-redskab end en ABC-politik. Den oprindelige hollandske model for implementering af ABC-politikken er således næppe gangbar i den aktuelle danske virkelighed (og er også forladt i Holland). Der skal ske en tilpasning. Derfor et redskab – ikke en politik. Flexibilitet og pragmatisme er nøgleord. Rammestyning på regionalt niveau eller i kommunale fællesskaber kan være ønskelig, men A-Z-redskabet bør anvendes og implementeres i en ”bottom-up”-proces på basis af udmeldte principper og kriterier, således at den forankres lokalt.

Supplerende nøglebegreber

Det nye A-Z-redskab introducerer to nye begreber: ”byintegrerbarhed” og ”byggnings- og lokaletype”.

”Byintegrerbarhed” angiver i hvilket omfang den pågældende virksomhed, virksomhedstype eller byggnings- og lokaletype er egnet til integration i bymæssige sammenhænge. Ud over den trafikale tilgængelighed, dvs. beliggenhed i forhold til forskellig trafikal infrastruktur (veje, baner, cykelstier, havn etc.), inddrager arealklassifikationen også beliggenhed i kommunen og i de bymæssige sammenhænge. Det kan være i ”den tætte by”, ”inden for den sammenhængende by”, i ”byranden”, ”uden for den sammenhængende by”, i ”landsby” etc.

”Bygnings- og lokaletype” anvendes i stedet for branchetilhørsforhold. ABC-tankegangen forudsætter i sin oprindelse viden om den enkelte virksomheds trafikale behov og om ansattes og besøgenes mobilitetsprofiler. Det er den ideelle fordring. I plansammenhæng og ved stillingtagen til konkrete virksomhedsløkaliseringer vil sådan konkret viden oftest mangle. Det vil være nødvendigt at tage udgangspunkt i virksomhedstypen. I lokalplanlægningen har man traditionel reguleret arealanvendelse og virksomhedstyper ud fra branchetilhørsforhold. Men virksomheder inden for samme branche kan være både traditionel, forurenende produktionsvirksomhed og rene kontorarbejdspladser med vidt forskellige trafikale behov og med vidt

forskellige muligheder for indpasning i bymæssig sammenhæng. Ved angivelse af såvel ”trafikale behov” som ”byintegrerbarhed” er det derfor fundet mest hensigtsmæssigt at anvende ”byggnings- og lokaletyper”, f.eks. ”kontor” eller ”lager- og produktion”, evt. kombineret med en virksomhedskarakteristik. Det indebærer nye begreber i lokalplanlægningen.

Det ny redskab sigter i særlig grad mod at kunne håndtere de nye moderne virksomhedstyper inden for kontor, service og højteknologisk produktion (IT, medico, biotek mv.). En stadig større del af disse virksomhedstyper og fremtidens arbejdspladser vil være i kontorlokaler eller kontorlignende lokaler. Lokalisering af kontorerhverv bør derfor have særlig bevågenhed i den fysiske planlægning. Kontorvirksomheder kan have forskellige trafikale behov, men uanset branchetilhørsforhold og øvrige karakteristika er det fælles for dem, at de bør ligge, hvor de er godt betjent med kollektiv transport og integreret med andre byfunktioner i en bymæssig sammenhæng. De kan så have varierende behov for god adgang til vej og biltilgængelighed.

Der kan udskilles fire typer af kontorarbejdspladser:

- *Kontor – administration.* Kontorarbejdspladser med administration, herunder kommunale forvaltninger, ministerier, styrelser, forskningsinstitutioner o.a.
- *Kontor – udvikling.* Forskningsaktiviteter uden produktion og væsentlig kundekontakt inden for f.eks. elektronik, maskin og biotek.
- *Kontor – tjenesteydelser.* Virksomheder med betydelig kundeservice og virksomheder med 'ud-af-huset' salg og marketing.
- *Kontor – udvikling og produktion.* Forsknings- og produktionsaktiviteter inden for f.eks. elektronik og biotek.

Denne typologi er udviklet på basis af undersøgelser af 21 virksomheder som led i udviklingen af redskabet. De pågældende virksomheders byintegrerbarhed er belyst og deres trafikale mobilitetsprofiler er belyst ud fra de fire forhold, som også ligger til grund bestemmelsen af mobilitetsprofiler i den hollandske ABC-politik: arbejdspladsintensitet, besøgsintensitet, godstransportens vejafhængighed og tjenstlig bilafhængighed.

Redskabet er opbygget i fem trin:

1. Virksomhedsklassifikation – byintegrerbarhed og trafikale behov,
2. arealklassifikation – beliggenheds- og tilgængelighedsprofiler for relevante områder,
3. lokaliseringsmodel – sammenstilling af de to klassifikationer,
4. trafikens lokale miljøbelastning og øvrige byplanforhold inddrages, og
5. udformning af retningslinier for lokalisering og konkrete anvendelsesbestemmelser.

Redskabet kan tilpasses de lokale forhold, herunder bystørrelse og byens beliggenhed og funktion i det regionale bymønster. Redskabet er fleksibelt inden for hvert trin, hvor der afhængigt af lokale muligheder og ambitioner kan anvendes forskellige metoder. Redskabet sigter mod anvendelse på såvel kommunalt niveau som et regionalt eller tværkommunalt niveau.

De helt centrale elementer er som i den hollandske ABC-politik: en virksomhedsklassifikation (1) og en arealklassifikation (2) efterfulgt af en sammenstilling eller et match mellem disse to klassifikationer (3). Men for at gennemløbe hele planprocessen må trafikens lokale miljøbelastning og øvrige byplanmæssige forhold naturligvis inddrages (4), ligesom hele forløbet bør

ende op i planbestemmelser, dvs. udformning af retningslinier for lokalisering og konkrete anvendelsesbestemmelser (5).

Første trin: Virksomhedsklassifikation – byintegrerbarhed og trafikale behov.

Ved virksomhedsklassifikationen anbefales det at tage udgangspunkt i ”bygnings- og lokaltype” fremfor branchetilhørsforhold. To elementer indgår: byintegrerbarhed og trafikale behov.

Byintegrerbarhed er et ønskemål. Det bør derfor altid belyses, om eller under hvilke forhold eller betingelser en virksomhed eller institution kan integreres i en bymæssig sammenhæng.

Der kan skelnes mellem flere grader af byintegrerbarhed, f.eks.

- byintegrerbare i tætte, funktionsblandede byområder (f.eks. center- eller byomdannelsesområder),
- byintegrerbare i adskilte erhvervsområder inden for den sammenhængende by, og
- ikke-byintegrerbare.

Langt de fleste nye moderne virksomhedstyper inden for kontor, service og højteknologi viser sig at være byintegrerbare, med lidt forskellige krav til nærhed til det overordnede vejnet.

En del lager- og produktionsvirksomheder med begrænset tung transport kan også integreres i byen, mens der helt klart også er lager- og produktionsvirksomheder samt transport- og distributionsvirksomheder, som ikke på samme måde kan integreres i byen.

Mange kultur- og fritidsanlæg vil være byintegrerbare. Generelt bør tankegangen være at belyse, hvad der skal til af foranstaltninger mv. for at de forskellige typer af byfunktioner kan integreres i byen. Først hvis det ikke er realistisk muligt, er de ikke-byintegrerbare.

Det andet element i virksomhedsklassifikationen er de trafikale behov, dvs. virksomhedens behov for trafikal mobilitet og nærhed til trafikal infrastruktur, herunder nærhed til det overordnede vejnet og motorvejsnettet samt nærhed til god kollektiv trafikbetjening.

Flere forhold bør iagttages. Særligt centrale for virksomhedernes trafikale behov (*mobilitetsprofil*) er:

- Arbejdspladsintensitet (ansatte pr. 100 m²), som er en god indikator på omfanget af trafik mellem bolig og arbejdssted,
- besøgsintensitet (besøg pr. 100 m²),
- godstransportens vejafhængighed (godsbesøg pr. 100 m²) og
- tjenstlig bilafhængighed (andel ansatte med daglig bilkørsel).

Er arbejdsplads- og eller besøgsintensiteten høj, bør virksomheden ud fra de opstillede mål placeres tæt ved velbetjente kollektive trafikterminaler (i hovedstadsområdet de bedst betjente stationer). Er mange af virksomhedens ansatte samtidig tjenstlig afhængige af daglig bilkørsel, eller er virksomheden afhængig af at få gods transporteret via vejnettet, bør virksomheden desuden placeres med god vejadgang. I det tilfælde bør virksomheden placeres tæt ved velbetjente kollektive trafikterminaler med god vejadgang uden for den tætte by. Undersøgelserne af de 21 virksomheder viste, at det drejer sig om få virksomheder, hvor tjenstlig bilafhængighed spiller en større rolle. Er den tjenstlige bilafhængighed og godstransportens vejafhængig-

hed derimod begrænset, kan virksomheden med fordel placeres med begrænset biltilgængelighed, f.eks. tæt ved en velbetjent kollektiv trafikterminal i de tætte bydele, som ofte vil have begrænset udbud af parkeringspladser.

Er virksomhedens arbejdsplads- eller besøgsintensiteten derimod lav, bør virksomheden ikke optage det begrænsede areal ved de bedst betjente kollektive trafikterminaler. Er virksomheden afhængig af tung godstransport via vej bør den ligge ved det overordnede vejnet. Motorvejsnære beliggenheder bør alene forbeholdes virksomheder med megen tung godstransport.

Nedenstående skema angiver med udgangspunkt i byggnings- og lokaletype samt en virksomhedskarakteristik forskellige typer af virksomheders byintegrerbarhed og deres trafikale behov for kollektiv transport og bil- og vejtransport.

Virksomhedsklassifikation ud fra byintegrerbarhed og trafikale behov

Bygnings- og lokale-type	Virksomhedskarakteristik	Byintegrerbarhed	Kollektiv transport	Bil / vej
Kontor	Administration	++	++	-
Kontor	Udvikling	++	++	-
Kontor	Tjenesteydelser	+	++	+
Kontor	Udvikling og produktion	+	++	+
Lager og produktion	Begrænset tung transport og øvrig miljøbelastning	+	-	+
Lager og produktion	Ekstensiv / nogen tung transport	-	-	+
Lager og produktion	Meget tung transport	--	-	++
Mindre håndværk	Begrænset tung transport og øvrig miljøbelastning	+	-	+
Institution	Regionalt orienteret / arealintensiv / besøgsintensiv	+	++	-/+
Institution	Lokalt orienteret / arealintensiv / besøgsintensiv	+	+	-/+
Institution	Ekstensiv / pladskrævende	- / +	+	- / +
Kultur & fritidsanlæg	Regionalt orienteret / arealintensiv / besøgsintensiv	+	++	- / +
Kultur & fritidsanlæg	Lokalt orienteret / arealintensiv / besøgsintensiv	+	+	- / +
Kultur & fritidsanlæg	Ekstensiv / pladskrævende / støjende	- / +	+	+

Andet trin: Arealklassifikation - beliggenheds- og tilgængelighedsprofiler for relevante områder

Det er en lokal afgørelse, hvor mange arealtyper man vil arbejde med. Det kan afhænge af bystørrelse og byens funktion i de regionale bymønstre.

De to forhold som indgår i arealklassifikationen er:

- Beliggenhed i kommunen og byen
- Tilgængelighed med forskellige transportmidler

Beliggenhed i kommunen og byen. I den større by vil det være hensigtsmæssigt at arbejde med flere opdelinger inden for og uden for byen, f.eks.:

- den tætte by eller bymidten,
- indre bydele,
- ydre bydele,
- byrand,
- uden for den sammenhængende by
- landsby

Klassifikationen kan eventuelt suppleres med oplysninger om forsyning med byfunktioner og bymæssige omgivelser.

Tilgængelighed med forskellige transportmidler. Afhængigt af ressourcer og ambitionsniveau kan der arbejdes med simple betragtninger om køre- eller gangafstande til diverse, overordnet trafikale infrastruktur, eller mere udbyggede tilgængelighedsbetragtninger, hvor der gøres brug af GIS-værktøjer og trafikmodeller.

Håndbogen skitserer en simpel metode og en udvidet metode til bestemmelse af områdernes beliggenheds- og tilgængelighedsprofil, som kan danne grundlag for arealklassifikationen.

For hvert transportmiddel kan der arbejdes med kategoriseringer som højklasset, god, rimelig og ringe. Der kan inddrages forhold som

- hvor mange eller hvor stor en andel af oplandets arbejdsstyrke kan nå arealet inden for et givet tidsinterval med de forskellige transportmidler,
- frekvenser kombineret med afstande, som i det ofte anvendte skema til bestemmelse af serviceniveauet for den kollektive trafikbetjening ("turrateprojektet"),
- simple afstandsforhold,
- parkeringsforhold.

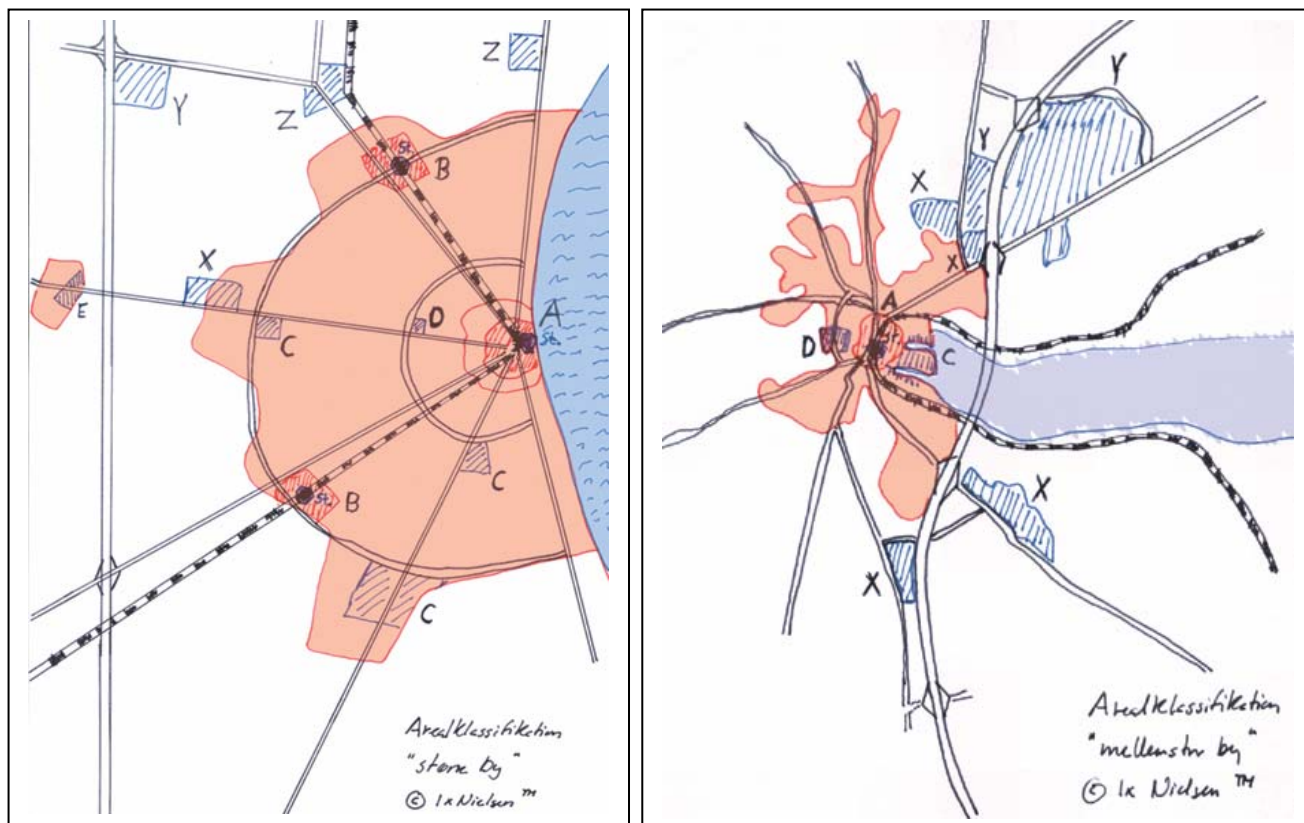
Arealerne tilgængelighedsprofil en dynamisk størrelse. Når den kobles sammen med langsigtet byudvikling er det vigtigt, at der ikke må ske forringelser.

Parkeringspolitik / parkeringsnormer kan bruges til at afbalancere tilgængeligheden med bil.

Arealklassifikation ud fra beliggenhed og tilgængelighed

Område- type	Beliggenhed i byre- gionen og byen		Beliggenhed i forhold til infrastruktur		Områdebeskrivelse
Klassifi- kation	Inden for sammen- hængende by	I bymidte eller tæt- tere byde- le	Kollektiv trafik- betjening	Tilgænge- lighed med bil	
Inden for sammenhængende by					
A	Ja	Ja	Højklasset (Hoved- Stadsregi- onen) / god (pro- vins- byer)	Mindre god	Arealer i bymidten og uden for som er højklas- set betjent med kollektiv transport, men mindre godt tilgængeligt med bil. Det kan være byom- dannelsesområder, som rummer mulighed for byerhverv, herunder gamle fabriks-, bane- og havneområder. Bymæssige omgivelser med kvalitet.
B	Ja	Nej	Højklasset	God	Arealer uden for bymidten som er højklasset betjent med kollektiv transport, og samtidig har god tilgængelighed med bil. Velforsynet med byfunktioner. (Arealtypen findes aktuelt for- mentlig kun i Hovedstadsregionen).
C	Ja	Nej / (Ja)	Rimelig / ringe	God	Traditionelle erhvervsområder som ligger godt i forhold til vejnettet, og har nogen betjening med kollektiv transport
D	Ja	Nej	Rimelig	God	Andre byområder som har betjening med kol- lektiv transport
Mindre bysamfund / landsby					
E	Ja, men mindre by	Nej	Ringe	Rimelig	Lokale erhvervsområder i mindre bysamfund
Uden for sammenhængende by					
X	Nej/ by- randen	Nej	Rimelig	God	Arealer i nyere erhvervsområder på kanten af eller uden for byen som er godt vejbetjente og har betjening med kollektiv transport
Y	Nej	Nej	Ringe	Højklasset	Arealer i nyere erhvervsområder, som er høj- klasset vejbetjent, f.eks. med direkte til- og frakørsel til motorvej og med beskeden kollek- tiv trafikbetjening
Z	Nej	Nej	Rimelig	God	Arealer uden for den sammenhængende by som har nogenlunde god kollektiv trafikbetjening

Eksempler på arealklassifikationer i en meget stor og en større by:



Tredje trin: Lokaliseringsmodel – en sammenstilling af virksomheds- og arealklassifikationerne

Kompleksiteten i den lokaliseringsmodel, som kommer ud af at sammenstille virksomheds- og arealklassifikationerne, vil afhænge af hvilke bystørrelse, der er tale om, og f.eks. hvor kraftig en differentiering af den kollektive trafikbetjening som har relevans i den pågældende by, kommune eller regionen.

Den vil desuden afhænge af, hvor simple eller udbyggede modeller, der er anvendt.

Resultatet kan derfor blive et bredt spekter af forskellige lokaliseringsmodeller. I sin allermest simple form sammenstilles en virksomhedsklassifikation, som alene inddrager byintegrerbarhed, og en arealklassifikation som alene omfatter arealer beliggende inden for eller uden for byen, eller måske i byen versus i byranden.

Tabellen nedenfor viser en mere omfattende lokaliseringsmodel.

Lokaliseringsmodel – sammenstilling af virksomheds- og arealklassifikationerne

Bygnings- og lokaletype	Virksomhedskarakteristik	Områdetype		
		Ønskelig	Mulig	ej mulig
Kontor	Administration	A	B	andre
Kontor	Udvikling	A	B	andre
Kontor	Tjenesteydelser	B	A	andre
Kontor	Udvikling og produktion	B	A	andre
Lager og produktion	Begrænset tung transport og øvrig miljøbelastning	C	(X)	andre
Lager og produktion	Ekstensiv / tung transport	C / X		andre
Lager og produktion	Meget transporttung	Y	X	andre
Mindre håndværk	Begrænset tung transport og øvrig miljøbelastning	C / D / E		andre
Institution	Regionalt orienteret / arealintensiv / besøgsintensiv	A / B		andre
Institution	Lokalt orienteret / arealintensiv / besøgsintensiv	A / B / D		andre
Institution	Ekstensiv / pladskrævende	D		andre
Kultur- og fritidsanlæg	Regionalt orienteret / arealintensiv / besøgsintensiv	A / B	(Z)	andre
Kultur- og fritidsanlæg	Lokalt orienteret / arealintensiv / besøgsintensiv	A / B / D		andre
Kultur- og fritidsanlæg	Ekstensiv / pladskrævende/ støjende	D	Z	andre

Fjerde trin: Trafikkens lokale miljøbelastning bør nedbringes og øvrige byplanforhold inddrages

Næste trin er at vurdere det hensigtsmæssige i de potentielle virksomhedslokaliseringer ud fra øvrige byplanmæssige hensyn, som er sammenfattet i region- og kommuneplanerne. Det kan være bevarings- og arkitekturhensyn, hensyn til balancen mellem boliger, arbejdspladser og andre byfunktioner, hensyn til friarealer, grønne områder mv.

Det kan også være lokale trafikale hensyn og hensyn til den lokale miljøbelastning fra trafikken (luftforurening, partikler, støj, usikkerhed, barrierer og visuelle forhold). Disse betragtninger gælder såvel det aktuelle område for lokalisering som tilgrænsende byområder.

Overvejelserne kan føre til ”afvisning” eller ”tilpasning”, f.eks. gennem parkeringsrestriktioner eller andre virkemidler, herunder kørselsafgifter, miljøzoner, forskellige former for ”mobility management”, hastigheds- og støjdempende foranstaltninger mv.

Femte trin: Udformning af retningslinier for lokalisering og konkrete anvendelsesbestemmelser

Effekten af arbejdet med areal- og virksomhedsklassifikation afhænger af udformningen af de generelle retningslinier for lokalisering i den regionale og kommunale planlægning og de konkrete arealanvendelsesbestemmelser i kommune- og lokalplanlægningen samt administrationen af disse.

For så vidt angår administrationen af lokalplanbestemmelserne er det vigtigt, at også byggesagsadministrationen inddrages, idet det i høj grad er bygningernes udformning, der betinger en intensiv henholdsvis ekstensiv udnyttelse af ejendommen.

I Håndbogen gives der bud på, hvordan man i fremtiden kan arbejde med anvendelsesbestemmelser, der bl.a. tager udgangspunkt i bygnings- og lokaletyper fremfor de traditionelle anvendelsesbestemmelser, der bygger på branchetilhørsforhold.

Afsluttende perspektiv

Redskabet til sikring af rette virksomhed på rette sted ud fra trafikale hensyn er udviklet, så det kan tilpasses i forskellige former afhængig af by- og kommunestørrelse og funktion i det regionale bymønster. Konkrete afprøvninger vil kunne udvikle redskabet yderligere.

De otte kommuner i Trekantsområdet har anvendt ABC-tankegangen ved udarbejdelsen af først en fælles ”Strategi for Trekantsområdet som landsdelscenter” og siden en fælles ”Hovedstruktur for Trekantsområdet 2003 – 2014”. Intentionerne er fine, men efter min personlige opfattelse er der tale om en stærk udvanding af ABC-tankegangen. Man vil ikke opnå de tilsigtede effekter om rette virksomhed på rette sted. Der udlægges mange nye erhvervsarealer uden for byerne. Lokalisering af f.eks. kontorerhverv o. lign. er mulig på arealer uden for byerne langs motorvejene med beskedne kollektiv trafikbetjening. Bl. a. ved Taulov og Vejle tilbydes ”motorvejsnærhed a la carte”.

Miljøministeren har i den skrivelse, der ophæver ministeriets indsigelse mod HUR’s regionplantillæg om ”Harmonisering og supplerung af stationsnærhedsprincippet” tilkendegivet, at Miljøministeriet forventer, at HUR arbejder med en gennemgribende nytænkning og modernisering af lokaliseringsstrategierne i Regionplan 2005, herunder stationsnærhedsprincippet.

Spørgsmålet er, om A-Z-tankegangen ikke kunne være et velegnet grundlag for en sådan modernisering, der hvis den samtidig blev knyttet til en ”bottom-up” proces kunne give kommunerne det nødvendige medejerskab og medansvar for lokaliseringsstrategierne i hovedstadsområdet. En ”bottom-up” proces kunne bestå i, at kommunerne fik nogle redskaber til aktivt at bidrage til at indtegne egne by- og erhvervsområder på det regionale kort.

En fremtidig lokaliseringsstrategi i Hovedstadsregionen kunne herefter bestå af to lag: et lag som er regionalt udpegede ”perler” i form af kollektivt betjente knudepunkter til større regionalt orienterede kontorerhverv, motorvejsnære arealer til transport- og distributionserhverv og

godstunge produktionserhverv, samt arealer velegnet til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Et andet lag kunne udvikles i en "bottom-up" proces, hvor kommunernes øvrige erhvervsområder tegnes ind på det regionale kort ud fra principper og kriterier i "A-Z-tankegangen" og ud fra de øvrige regionale og lokale kvaliteter, som områderne har.

Referencer:

Miljøstyrelsen og Landsplanafdelingen (2003): Udkast til "Håndbog i miljø og planlægning" (Håndbogen forventes udsendt efteråret 2004).

Hartoft-Nielsen (2002): "Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter", By- og Landsplanserien nr. 18, *Skov & Landskab*, Hørsholm, 2002.

Hartoft-Nielsen (2001): "Arbejdspladslokalisering og transportadfærd", By- og Landsplanserien nr. 16, *Skov & Landskab*, Hørsholm, 2001.

Hartoft-Nielsen og Nousiainen (2001): "Syring 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, 2001.