



KAPITEL 3

Det nødvendige
lokale samspil

Kapitel 3

Det nødvendige lokale samspil

3.1

Samarbejde om erhvervsudvikling

Samarbejde om erhvervsudvikling er mange steder blevet en hjørnesten i byers og egenes bestræbelser på at markere og udvikle deres særpræg.

Nogle samarbejder er sat iværk for at udbygge eksisterende styrkepositioner. Andre er etableret, fordi en større lokal virksomhed enten er flyttet eller bukket under i den internationale konkurrence. Tankegangen er, at samarbejdet gør det muligt at udbygge og specialisere byers, kommuners og egenes funktioner på en måde, som gør, at de når en bredde og en kvalitet, som er højere end hvad de hver for sig ville have kunnet opnå.

Næsten alle kommuner og amter indgår i en eller anden form for samarbejde om erhvervsudvikling. 140 kommuner har valgt erhvervsudviklingsprogrammer som ramme for samarbejdet. Samarbejdsformen bidrager til en afklaring af, hvad regionerne skal satse på, og hvilke virkemidler der skal anvendes for at realisere det. 78 kommuner, 8 amter, 8 regionale arbejdsmarkedsråd er organiseret i erhvervsknudepunkter, som er en videreudvikling af programsamarbejdsformen.

Udover samarbejderne i programmer og knudepunkter er der en række lokale erhvervsudviklingssamarbejder i regi af f.eks. erhvervsudviklingsråd, som flere kommuner er gået sammen om. Nogle kommuner indgår i alle tre samarbejdsformer. Flere amter har ligeledes formuleret en selvstændig erhvervspolitik.

Fælles for dem alle er ønsket om og viljen til aktivt at styrke lokal beskæftigelse og indtjening. De regionale erhvervsudviklingsprogrammer og etableringen af erhvervsknudepunkter viser, at regionerne tænker strategisk og fremtidsorienteret.

For alle egne i Danmark er det en vigtig udfordring at udvikle en erhvervspolitisk strategi, der tager udgangspunkt i egne styrker. Hovedstadsregionen har kortlagt sine regionale styrkepositioner. Medico/sundhed, bioteknologi og forretningservice er alle områder, hvor hovedstadsregionen er stærk. Amterne i Jylland og på Fyn er i øjeblikket ved at udarbejde en erhvervsredegørelse for området, som vil indeholde analyser af områdets erhvervsmæssige styrkepositioner. På baggrund af redegørelsen vil amterne i fællesskab i samarbejde med Erhvervsministeriet udarbejde en samlet erhvervspolitisk strategi.

Lokale og regionale samarbejder om erhvervsudvikling søger at styrke den lokale beskæftigelse og indtjening, ofte ved at bygge på lokale særkender og styrkepositioner. Region- og kommuneplanlægningen kan bidrage til de lokale erhvervsudviklingsstrategier, bl.a. ved en fremtidsorienteret udpegning af erhvervsarealer og indarbejdelse af virksomhedernes ændrede krav til de lokale rammebetingelser. Billedet fra Nyborg viser det gamle færgeleje og den nye transportkorridor.



Udfordringer til udvikling af samarbejderne

Den store variation blandt erhvervsamarbejder i Danmark viser vilje og evne til at løse problemer og ikke mindst udnytte de muligheder, egnen er i besiddelse af. En yderligere specialisering af samarbejderne baseret på lokale særkender indeholder kimen til at styrke mangfoldigheden i Danmark.

Egnene skal målrette erhvervsfremmeindsatsen. Det er ikke længere nok at udpege f.eks. turisme som indsatsområde. Det er nu nødvendigt at fokusere på, hvilken turisme man ønsker at udvikle.

Samarbejdet er imidlertid ikke alene vigtigt for den erhvervsmæssige specialisering. Det afspejler de enkelte egenes og byers egenart, deres historie og kultur. Den lokale baggrund har stor indflydelse på, hvordan muligheder gribes, og problemer løses, og dermed på videreudviklingen af indholdet i samarbejderne.

Kommune- og regionplaner, der fastlægger de fremtidige fysiske omgivelser for befolkning og virksomheder, kan spille en væsentlig rolle i erhvervsudviklingen. Kommune- og regionplaner kan bidrage til at indrette arealerne i overensstemmelse med de lokale behov og særkender. Planlægningen må tage bestik af udviklingen og forholde sig til, at den hidtidige og traditionelle opfattelse af erhvervsområder sandsynligvis ikke passer til den fremtidige udvikling.

3.2

Der er lang vej endnu

Et samspil mellem kommune- og regionplanerne og erhvervsudviklingsindsatsen rummer ikke alene et potentiale for erhvervsudviklingen. Den fysiske planlægning vil også blive styrket via et øget samspil med de regionale erhvervsudviklingsstrategier.

Samspillet vil kunne give et mere nuanceret billede af, hvilke krav virksomhederne stiller til deres fysiske omgivelser. Det giver bedre muligheder for at imødekomme erhvervslivets efterspørgsel. Det vil ikke alene fremme den lokale erhvervsudvikling, men også den samlede regionale udvikling.

Erhvervspolitikken inddrages sporadisk i regionplanlægningen

Af den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 fremgår det, at størrelsen af arealudlæg til byvækst bør svare til størrelsen af det forventede byggebehov i den kommende planperiode.

Regionplanlægningen skal søge at etablere bæredygtige bystrukturer i relation til detailhandel, trafik, erhvervs- og boliglokalisering.



Regeringen forudsætter, at byudviklingen og byomdannelsen sker i respekt for byernes struktur, dimensioner og bevaringsværdige bygninger som en vigtig del af vores kulturarv og lokale identitet.

Behovet for erhvervsarealer bør ikke dækkes ved at lægge "nye ringe" rundt om byerne eller ved at udlægge arealer uden for byerne ved overordnede veje i det åbne land. Muligheden for en fornyelse af eksisterende, ældre erhvervsområder bør i stedet overvejes. Behovet for erhvervsarealer bør desuden ses i lyset af, at mange nye erhvervsvirksomheder efterhånden kan integreres med andre byfunktioner og ikke behøver at ligge i deciderede erhvervsområder. I hovedstadsområdet gælder endvidere princippet om stationsnær lokalisering med henblik på at begrænse det omfattende transportarbejde.

Amterne behandler i dag erhvervspolitikken meget forskelligt i deres regionplanlægning. I nogle regionplaner er der et omfattende erhvervspolitisk islæt. Planerne redegør typisk for erhvervsudviklingen i amtet. I visse planer er erhvervsudvikling brugt som gennemgående tema, hvor regionplanens delemner ses i relation til erhvervsudviklingen, og amtets rolle i den erhvervspolitiske proces beskrives.

I Sønderjyllands Amt er erhvervs- og arbejdsmarkedspolitik et af fire hovedtemaer i amtets forslag til regionplan. Uddannelserne står her centralt for amtet. Sønderjyllands Amts strategi for erhvervspolitikken refereres omfattende og nuanceret. Egnene karakteriseres ud fra hovederhvervene. Bymønstret og dets udbygning skitseres overordnet i relation til erhvervsudviklingen.

Erhvervsudvikling er i Nordjyllands Amt udvalgt som indsatsområde i regionplanen. Amtet beskriver erhvervsudviklingen i amtet, bl.a. gennemgår de enkelte egenes styrkepositioner i form af egnsbeskrivelser. Nordjyllands Amt definerer positivt sin rolle som at sikre veludbyggede og tidssvarende tilbud af erhvervs-service til virksomheder.

I andre regionplaner er der kun foretaget enkelte overvejelser om erhvervsudviklingen og erhvervspolitikken i amtet. Ofte er erhvervsudviklingen ikke eller kun sparsomt omtalt i redegørelsen. Planerne forholder sig heller ikke til amtets indsats i den erhvervspolitiske proces. Endelig er der regionplaner, hvor der næsten ikke er overvejelser over erhvervspolitikken i amtet, og som på erhvervsudviklingsområdet alene henholder sig til de emner, der er fastsat i loven.

Ingen regionplaner giver en nuanceret beskrivelse af de arealbehov, arealudlæg og lokaliseringskrav, som amtets særegne erhvervsudvikling må forventes at kræve. I de planer, som omtaler erhvervsudvikling, er sammenhængen enten omtalt i generelle vendinger eller alene for mindre, udvalgte dele af erhvervene.

Selv om den manglende eller svage kobling mellem erhvervspolitik og fysisk planlægning kan henføres til, at der i dag ikke er formelle krav om, at region-



planerne skal analysere og vurdere erhvervsudviklingen, må det betragtes som en svaghed ved den samlede regionale planlægning.

I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 er det i tråd hermed anbefalet amterne at revurdere regionplanens rummelighed og den geografiske fordeling med henblik på at udtage overflødige eller for rigeligt udlagte byvækstområder. Det anbefales ligeledes, at den hidtidige strategi for erhvervslokalisering revurderes med henblik på i højere grad at planlægge for at integrere erhverv og erhvervsvirksomheder, der ikke medfører gener for omgivelserne, med andre byfunktioner.

Erhvervspolitik i kommuneplaner

Kommuner er forskellige og har forskellige planlægningsbehov. Samspelet mellem planlægning og erhvervsudvikling er også behandlet yderst forskelligt i kommuneplanerne. En del steder anvendes kommuneplanen imidlertid som et værktøj i realiseringen af de erhvervspolitiske strategier, som de mange samar-

Et øget samspil mellem den lokale planlægning og erhvervsudviklingsindsatsen er ikke alene et potentiale for erhvervsudviklingen. Den fysiske planlægning vil også kunne styrkes. Nogle kommuneplaner bruges som værktøj i lokale erhvervsudviklingsstrategier og nogle regionplaner har et stærkt erhvervspolitisk islæt. Men mulighederne er langt større. I Århus er havnens samspil med byen et centralt planlægningssemne.

bejder om erhvervsudvikling er resulteret i. I stadig flere kommuner sker det med udgangspunkt i årlige redegørelser.

Nogle kommuner har valgt erhvervsudviklingen som hovedtema i deres fysiske planlægning. I Frederikshavn er det foranlediget af ændringer i grænsehandelen og værftsindustrien. I Helsingør går erhvervspolitikken bl.a. ud på at omdanne ældre erhvervsbygninger og industrianlæg samt på at udvide oplandet for byens detailhandel. Kommuneplanen er et centralt virkemiddel i realiseringen af denne erhvervspolitiske strategi.

I Odense kommune indgår styrkelsen af bymidten som et særligt indsatsområde. Planlæggere i kommunen har etableret det nødvendige samspil med de erhvervsdrivende og de lokale interesseorganisationer. Resultatet er en udbredt enighed og vilje til at arbejde for den fysiske plan i bymidten.

Andre kommuner er gået sammen om at formulere et fælles plangrundlag på tværs af de eksisterende kommunale grænser. I samarbejdet Midt-Vest i Ring-

købing Amt er en fælles klassificering af de 4 kommuners arealudlæg i støbeskeen. I Trekantområdet er det fælles plangrundlag rammen for samlede og koordinerede mål for udvalgte temaer i den fysiske planlægning.

Regeringen har på baggrund af kommuneplanudvalgets arbejde vedtaget en ændring af planloven. Ændringen indebærer, at det hidtidige krav om at revidere den samlede kommuneplan hvert 4. år erstattes med en forpligtigelse for kommunalbestyrelsen til mindst en gang hvert 4. år - i første halvdel af den kommunale valgperiode - at udarbejde en strategi for kommuneplanlægningen.

Planstrategien kan ses som et politisk dokument, og skal indeholde oplysninger om den planlægning, der er gennemført efter den seneste revision af kommuneplanen samt kommunalbestyrelsens strategi for udviklingen af kommunen. Strategien skal også indeholde en vurdering af planbehovet og en beslutning om, hvorvidt kommuneplanen skal revideres helt eller delvis, eller om den eksisterende kommuneplan kan vedtages for en ny 4-års periode.

Formålet med at introducere en planstrategi er flere. Et af de primære formål er at styrke det politiske engagement i planlægningen og ejerskabet til kommuneplanen. Planstrategien kan også være med til at styrke debatten med borgerne, fordi drøftelserne med offentligheden vil ske på grundlag af nogle klare politiske signaler og holdninger til udviklingen. Herudover forventes planstrategien at kunne gøre planlægningsprocessen mere løbende og sammenhængende.

Baggrunden for at skabe flere muligheder og dermed større fleksibilitet i revisionsproceduren i forbindelse med kommuneplanen er erkendelsen af, at kommunerne er meget forskellige med hensyn til størrelse, ressourcer, udviklingsmuligheder og forudsætninger. Kommunerne har derfor også meget forskellige planlægningsbehov.

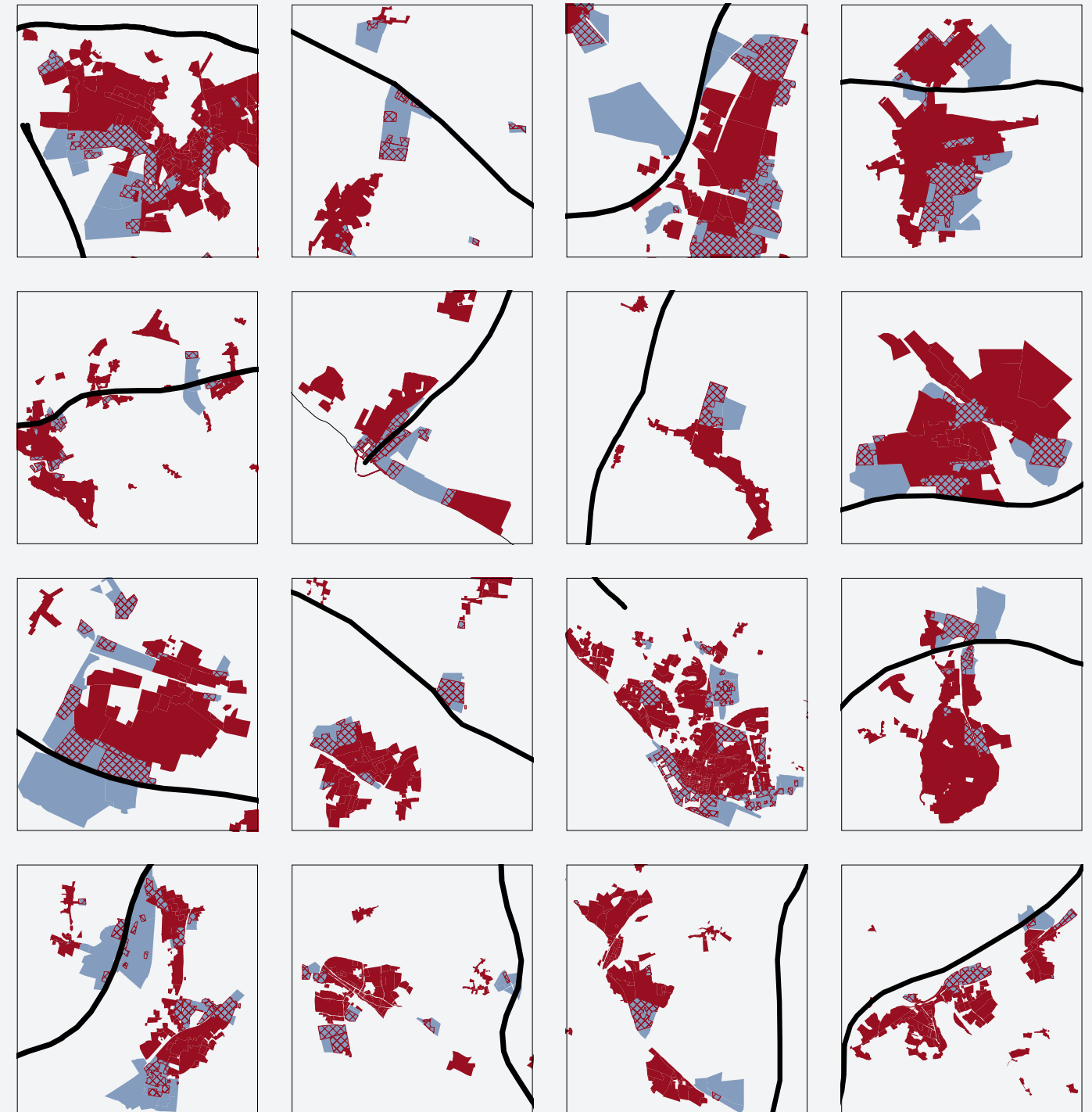
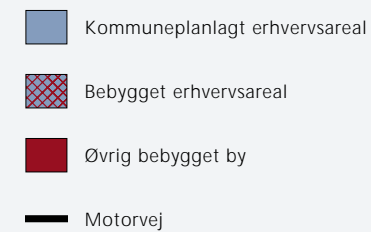
Det strategiske plandokument muliggør en egentlig politisk diskussion af planlægningen og er som sådan en ideel ramme for en videreudvikling af et områdes særkender og for en udvikling af samspillet mellem erhvervsudvikling og fysisk planlægning.

3.3 Halvdelen af erhvervsarealerne er ubenyttede

Store arealer er i dag udlagt til erhvervsformål. Det areal, der er udlagt til byerhverv, men er ubenyttet, er næsten lige så stort som alt det erhvervsareal, der er taget i brug historisk set.

**FIGUR 10.
UDLAGT
ERHVERVSAREAL I
UDVALGTE BYER VED
MOTORVEJE 1999**

I mange byer er det ubebyggede erhvervsareal lige så stort som det bebyggede. Forventningerne er næppe altid realistiske. Mange af de nye erhvervsarealer er udlagt ved motorveje uden for bygrænsen.



3.3

Det nødvendige lokale samspil

Halvdelen af erhvervsarealerne er ubebyggede

Landsplanafdelingen har gennemført en analyse af erhvervsarealerne i kommuneplanerne i 172 repræsentative kommuner. Analysen viser, at der i kommuneplanerne er udlagt i alt 41.045 ha til erhvervsformål i disse kommuner. Heraf består 18.455 ha af helt ubebyggede områder, svarende til 45 % af det samlede udlagte areal til byerhverv.

Der er imidlertid stor forskel mellem kommunerne. I 40 procent af kommunerne er det over halvdelen af kommunens samlede udlæg af erhvervsarealer, der står ubebygget hen. Kun i en femtedel af kommunerne er det under 1/3 af det samlede erhvervsareal, der er ubebygget, se fig.11.

Kommunerne har været mere restriktive, når det gælder udlæg af areal til boligformål. I de 172 kommuner er der i alt udlagt 91.467 ha til boligformål, hvoraf 14.280 ha er helt ubebygget - svarende til 16 % af arealet. Kun i én af de 172 kommuner er over halvdelen af det udlagte areal til boligformål helt ubebygget, se fig.12.

Vurderingen af de allerede udlagte erhvervsarealer indeholder ikke en analyse af mulighederne for fortætning på helt eller delvis bebyggede erhvervsarealer. Det har i visse områder stor betydning, da en voksende del af byggeriet enten placeres på arealer, som tidligere har været bebygget eller er en udvidelse af allerede eksisterende virksomheder. I hovedstadsregionen er ca. 40 % af erhvervsbyggeriet således fortætnings- og erstatningsbyggeri.

Samtidig er det ikke alle de udlagte erhvervsarealer, som er umiddelbart tilgængelige, da en del arealer er privatejede og måske derfor tilbageholdes som reserve for eksisterende virksomheder.

Arealudlæg til erhverv skal have et serviceeftersyn

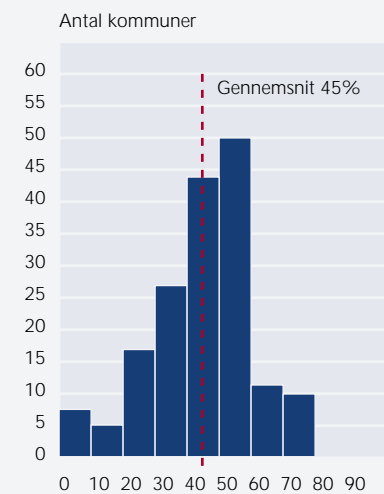
Fremtidens erhvervsudvikling er ikke afspejlet i de gældende region- og kommuneplaner. Sammenhængen mellem erhvervsudviklingsstrategierne og den strategiske og fysiske planlægning er stort set fraværende.

Det har en række uheldige konsekvenser.

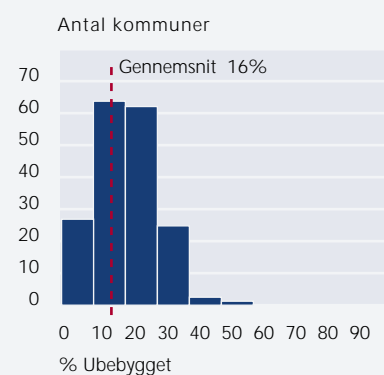
Fremtidens erhverv vil formodentlig ikke i så stor udstrækning som forventet efterspørge de allerede udlagte arealer. Udviklingen i retning af et videnssamfund og overgangen fra industri til service vil formindskede behovet for traditionelle erhvervsarealer. Samtidig foretrækker mange af de servicebaserede erhverv en beliggenhed nær bymidten eller i arkitektonisk spændende byggerier.

Tendenserne til større videnindhold i produktionen betyder, at der sker ændringer i erhvervenes krav til arealer og lokalisering.

FIGUR 11.
UBEBYGGET
ERHVERVSAREAL 1999



FIGUR 12.
UBEBYGGET
BOLIGAREAL 1999



Selv om forbedringer i personaleforhold m.v. i virksomhederne vil medføre, at hvert enkelt job vil kræve lidt mere plads, vil ændringerne i de ansattes erhvervsfordeling og jobindhold samlet betyde, at der bliver behov for mindre areal pr. beskæftiget. Service- og vidensopgaver for uddannet arbejdskraft kræver nemlig i almindelighed færre kvadrater pr. ansat end ufaglært industriarbejde. Dette vil medvirke til at sænke efterspørgslen efter erhvervsarealer.

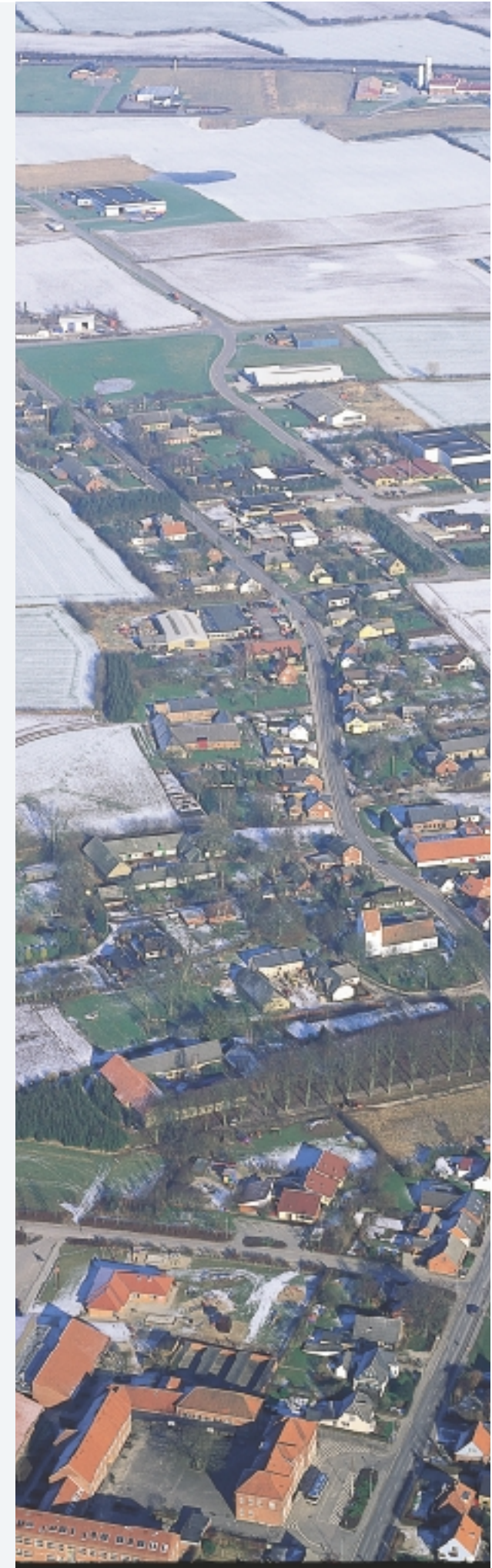
Udviklingen indebærer ikke, at behovet for nye arealer falder over alt. Efterspørgslen efter centralt beliggende, let tilgængelige arealer vil stige, lige som arkitektonisk kvalitet og inspirerende omgivelser fortsat vil være eftertragtet. Sådanne arealer står allerede i dag øverst på ønskesedlen i de serviceerhverv, specielt erhvervs-service, som beskæftiger højtuddannede medarbejdere.

Udviklingen vil betyde, at det mange steder kan blive svært at udfylde de allerede udlagte erhvervsarealer, der aktuelt er tomme. Disse store arealudlæg hørte hjemme i en tid, hvor dansk produktion var baseret på pladskrævende teknologi, og hvor billig jord derfor kunne være et væsentligt aktiv. Samtidig er der en reel risiko for at betydelige kommunale investeringer i de eksisterende og planlagte erhvervsarealer vil være spildt, ligesom der er en risiko for en ny økonomisk byrde, når der skal ryddes op i de gamle industrikvarterer.

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at kvantificere de nævnte tendenser. Dermed er det vanskeligt at give et præcist billede af de ændringer i efterspørgslen efter arealer, som den skitserede erhvervsudvikling vil indebære. Regeringen ønsker at analysere problemstillingen nærmere.

De eksisterende og de planlagte erhvervsarealer bør gennemgå et "serviceeftersyn", hvor de udlagte erhvervsarealers egnethed for fremtidens mere videnbaserede virksomheder undersøges og vurderes. Serviceeftersynet skal også vurdere udlæggene i forhold til de lokale erhvervsudviklingsstrategier. Arealudlæggene skal tilpasses den erhvervsudvikling, som realistisk kan forventes bl.a. på grundlag af den lokalt valgte erhvervsstrategi.

Det kan umiddelbart være nemmere at anlægge et nyt erhvervsområde på jomfruelig jord uden for bygrænsen end at arbejde med nedslidte og måske forurenede arealer inde i byen. En manglende udnyttelse af ældre erhvervsområder vil imidlertid medføre usammenhængende byer med større afstand mellem boliger og erhverv, der igen medfører øget transport. Samtidig vil anvendelsen af den eksisterende infrastruktur ikke være optimal. Nogle af de investeringer, der er foretaget i udbygningen af infrastrukturen, vil tabe i værdi eller ikke blive nyttiggjort tilfredsstillende. Serviceeftersynet skal derfor indeholde en vurdering af mulighederne for at genanvende ældre erhvervsområder i byerne.



Et særligt problem er udlæg af nye erhvervsarealer langs med motorveje. Denne form for byudvikling er i strid med planlovens hovedprincip om en skarp grænse mellem by og land. Den bryder også med den historiske opfattelse af byen som en helhed med boliger, erhverv og indkøbsmuligheder, hvor nyt byggeri placeres i tilknytning til eksisterende bebyggelse. Erhvervsudlæg ved motorvejene gør det samtidig vanskeligt at fremme den omlægning til kollektiv transport, som er påkrævet af miljømæssige grunde.

Der er store fordele forbundet med omdannelse og udvikling af allerede bebyggede arealer i bymidten, som typisk ligger i nærheden af god kollektiv trafikbetjening. Anvendelsen af de eksisterende erhvervsarealer vil modvirke en forslumning af disse arealer og kan medvirke til at reducere trafikproblemerne i byerne. Samtidig kan omdannelsen af de eksisterende arealer i byen give sociale og kulturelle gevinster og bidrage til en kvalitativ forbedring af bymidten. Omdannelsen af ældre erhvervsområder kan styrke oplevelsen af byen og dens muligheder. Serviceeftersynet kan derfor også med fordel vurderes ud fra ønsket om at fremme en placering af erhvervsarealer nær ved et trafikalt knudepunkt.

Barrierer for at genbruge ældre erhvervsarealer

De ældre erhvervsarealer rummer en række investeringer i bygninger, veje, ledningsanlæg m.v., som gør det hensigtsmæssigt at genbruge dem. Områderne vil komme til at skæmme byen, hvis de langsomt får lov til at forfalde.

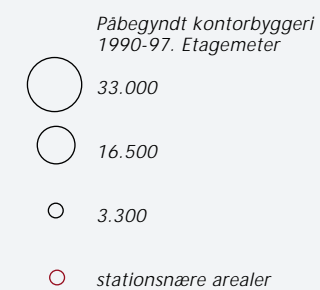
En af de store udfordringer er at overvinde barriererne for omdannelse af de ældre erhvervs- og havneområder. Der er ofte tale om nedslidte områder, som forudsætter investeringer på de enkelte ejendomme og i området som helhed. Samtidig kan der være forskellige typer af miljøproblemer som f.eks. forurenede jord, der vanskeliggør genanvendelsen af de tidligere erhvervsarealer til beboelse, kontorer eller rekreative formål. Ved en gradvis omdannelse af områderne kan der endvidere opstå problemer mellem nye og gamle virksomheder omkring støj eller luftforurening.

De samlede økonomiske rammebetingelser for erhverv i byerne vil blive undersøgt af det Erhvervs- og Bypolitiske udvalg. Mulighederne for omdannelse af ældre erhvervs- og havnearealer vil også indgå i udvalgets arbejde, som forventes fremlagt med delbetænkning i marts 2000 og endelig betænkning ved udgangen af år 2000. Baggrunden for nedsættelsen af udvalget er et ønske om at fremme vækst, bæredygtighed og en sammenhængende byudvikling. En realisering af disse målsætninger forudsætter imidlertid, dels at der skabes grundlag for positiv vækst og udvikling i alle byområder, dels at vækst i et byområde ikke har negative "spill-over-effekter" i relation til de øvrige. Endvidere viser erfaringer, at investeringer - såvel private som offentlige - i et byområde ofte tiltrækker andre investeringer, og således kan virke som katalysator for forbedringer i relation til for eksempel områdets sociale og kulturelle forhold.

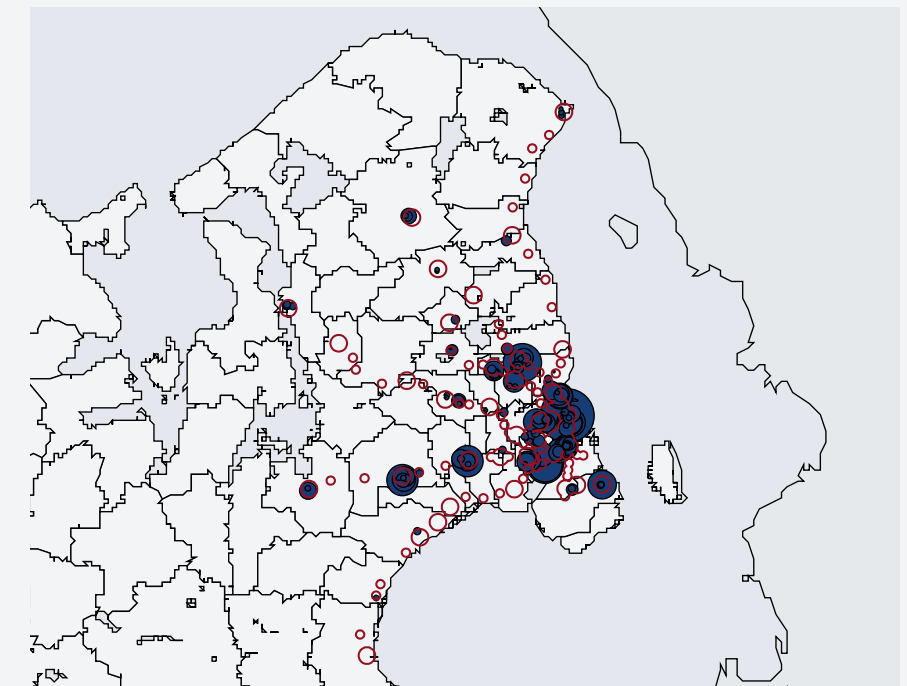


FIGUR 13.
KONTORBYGGERIET I HOVEDSTADSREGIONEN 1990-97

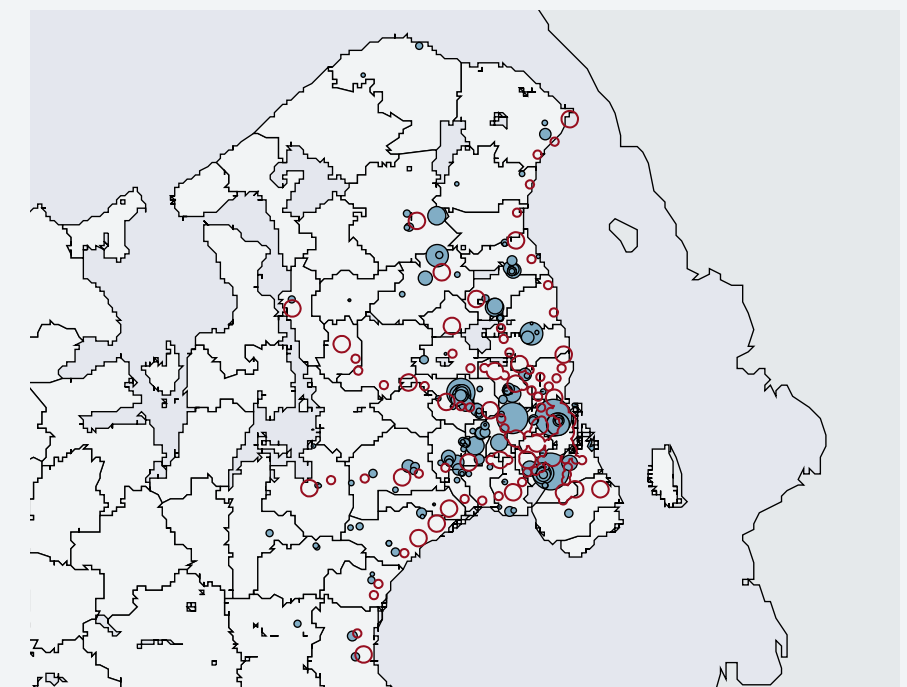
I 1990'erne er 60 % af kontorbyggeriet i hovedstadsregionen opført på stationsnære arealer. Henvend halvdelen af de ansatte bruger bil, når de skal på arbejde på et kontor, som ligger stationsnært. Men ca. 80 % bruger bil til kontorer, som ikke ligger stationsnært.



Kilde: Nyhedsbrev nr. 8, 1998, Landsplanafdelingen.



a) Stationsnær lokalisering



b) Ikke-stationsnær lokalisering



Stationnærhedspolitikken har været et vigtigt planlægningsprincip i hovedstadsområdet i mange år. Princippet kan også bruges uden for hovedstadsområdet, bl.a. ved genanvendelse eller nyudlæg af arealer ved togstationer.

Stationnærhed - også uden for hovedstadsområdet

I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 er det fremhævet, at planlægningen skal sikre en regional udvikling, hvor byudvikling og trafikbetjening koordineres. De mest persontrafikskabende trafikmål, regionale servicefunktioner, detailhandel, arbejdskraftintensive erhverv og den tætteste bebyggelse skal placeres der, hvor der er den bedste kollektive trafikbetjening, eller hvor den lettest vil kunne blive etableret.

Undersøgelser foretaget af Landsplanafdelingen og Forskningscentret for Skov & Landskab dokumenterer, at lokaliseringen af byfunktioner i hovedstadsområdet har væsentlig betydning for de ansattes transportadfærd i bolig-arbejdsstedejser til og fra større kontorarbejdspladser og for den samlede transportadfærd hos beboere i nyere boligbebyggelser. Selvom der er store forskelle i de enkelte individers transportbehov og transportadfærd i samme boligområde opgang eller arbejdsplads, påvirker lokaliseringen af byfunktionen afgørende det samlede transportarbejdes omfang og dets fordeling på transportmidler.

Opgørelser fra 1998 viser, at der af i alt 27 fuldførte større kontorbygninger (med mindst 500 etagemeter) i hovedstadsområdet lå blot 6 stationsnært og 21 ikke-stationsnært. Målt i antal etagemeter blev alene 22 % opført stationsnært. Det har vist sig at også hovedparten af boligbyggeriet foregår perifert langt fra de regionale centre og stationer.

For at reducere et stadigt stigende transportarbejde i hovedstadsområdet er det afgørende at anvende princippet om stationsnær lokalisering. I hovedstadens naboamter skal byvæksten langs hovedbanenettet tilsvarende understøtte princippet om stationsnær lokalisering. Byfortætningen i de stationsnære omgivelser skal understøtte anvendelsen af den kollektive trafik.

Undersøgelser har vist, at den samlede daglige transport pr. beboer stiger med voksende afstand fra Københavns centrum, men falder dog noget hos beboere i boligområder, som ligger tæt på de fem købstæder. Undersøgelser af beboernes transportadfærd i nyere boligbebyggelser i Århus, Vejle, Kolding og Herning kommuner har vist tilsvarende mønstre med stigende daglig transport med voksende afstand fra overordnede centre.

Potentialet for anvendelsen af princippet om stationsnær lokalisering rækker således ud over hovedstadsområdet. Specielt synes muligheden for genanvendelse eller nyudlæg af arealer ved stationerne på opgraderede jernbanelinier lovende i forskellige bysamarbejder.

De regionale myndigheder i Øresundsregionen lægger vægt på, at tilgængeligheden skal fremmes uden forringelse af miljøet. Der arbejdes derfor på at etablere en højklasset kollektiv trafikbetjening med direkte forbindelse fra Skåne til hovedstadsområdets kollektive trafiksystem.

Det nødvendige lokale samspil

Lokale særkender kan styrkes via internationalt samarbejde

3.4 Lokale særkender kan styrkes via internationalt samarbejde

Udviklingen af de lokale særkender skal ikke kun ses i en dansk sammenhæng. Kommuner og amters deltagelse i internationale og transnationale samarbejder viser, at de enkelte egenes roller også lokalt ses i et internationalt perspektiv.

Staten, amterne og kommunerne er involveret i internationalt samarbejde på en række områder. Aktiviteterne i og organiseringen af samarbejderne er meget varierende, spændende fra venskabsaftaler til egentlige strategiske partnerskabsaftaler. Der er især igangsat mange internationale samarbejdsprojekter inden for handel og industri samt på miljøområdet.

De enkelte egenes særkender kan styrkes gennem målrettede strategier for det internationale samarbejde. Dermed vil egnene stå stærkere i den internationale konkurrence i kraft af bl.a. en mere målrettet rådgivning om internationale forhold i den regionale erhvervsudvikling. De europæiske planministre har i 1999 vedtaget et fælles planperspektiv (European Spatial Development Perspective, ESDP). Målet er at medvirke til en balanceret og bæredygtig fysisk-funktionel udvikling. Sigtet er en økonomisk og social samhørighed, bevarelse af naturressourcer og kulturarv, og en mere balanceret konkurrence på det europæiske territorium. Et af elementerne i det fælles perspektiv er at fremme et polycentrisk og balanceret bysystem, hvor der lægges vægt på en regional udvikling, der inddrager udkantsområderne i den lokale og regionale udviklingstankegang. Et andet element i det fælles perspektiv er at udvikle integrerede koncepter for transport og kommunikation, som kan afspejle og understøtte den decentrerede udviklingsstrategi for bosætning og erhverv. Et tredje element er at beskytte og udvikle natur og kulturarv, både for at udbygge og understrege den regionale identitet og for at bevare den regionale forskellighed i natur og kultur. Grundlæggende bør handlinger indenfor de 3 områder finde sted som en koordineret indsats.

EU-Kommissionens strukturfonde skal styrke den økonomiske og sociale samhørighed indenfor det europæiske område, og især tre initiativer har betydning for den fysiske udvikling i Danmark.

Med strukturfondsmidlerne støttes bl.a. den økonomiske og sociale omstilling i områder med strukturproblemer via Mål 2-programmet. Områderne der er støtberettigede er udpeget efter nærmere angivne kriterier fra Kommissionen.

Med strukturfondsmidlerne støttes endvidere programmer via URBAN- og INTERREG-initiativerne.

URBAN-initiativet sætter fokus på byernes udvikling. URBAN støtter programmer, der retter sig mod den økonomiske og sociale regenerering af nedslidte og

FIGUR 14. EUROPAKORT

- EU lande
- Ansøgerlande

Kilde: ESDP
Det europæiske fysiske og funktionelle udviklingsperspektiv.
Europa-Kommissionen 1999.

