

oner. På baggrund af redegørelsen vil amterne i fællesskab i samarbejde med Erhvervsministeriet udarbejde en samlet erhvervspolitisk strategi.

#### **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 erhvervmæssige specialisering. Det afspejler de enkelte egners 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

*Mange kommuner og amter er aktive deltagere i internationalt samarbejde.*

*En målrettet strategi for internationalt samarbejde kan styrke de enkelte*

*egners konkurrenceevne.*





KAPITEL 4  
Transport

## Kapitel 4 Transport

### 4.1 Fra udbygning til anvendelse

Udbygningen af transportinfrastrukturen har været og er stadig et højt prioriteret virkemiddel i den regionale erhvervsudvikling. Mange af de kommunale samarbejder om erhvervsudvikling har infrastruktur som indsatsområde. Flere har nye veje på ønskesedlen.

Den lokale interesse for at få bygget motorveje, jernbanestrækninger m.m. hænger ofte sammen med følelsen af at være koblet fra udviklingen. Gennem forbedring af infrastrukturen ønsker man i regionen at skabe mulighed for udvikling. Det er imidlertid ikke sikkert, at en yderligere udbygning af infrastrukturen altid er den rigtige løsning.

Danmark har en veludbygget infrastruktur, og det er ikke udbygningen, men anvendelsen af infrastrukturen, som er afgørende for udviklingen af en mere effektiv og miljørigtig transport. Derfor ønsker regeringen i højere grad at sætte fokus på spørgsmålet om, hvordan den allerede eksisterende infrastruktur kan anvendes mere effektivt og miljørigtigt.

Et skift fra at prioritere en yderligere udbygning af infrastrukturen til i højere grad at fokusere på anvendelse af infrastrukturen kan sikre en mere effektiv transport til gavn for miljøet.

### 4.2 Hvordan anvendes infrastrukturen

Anvendelsen af infrastrukturen er rodfæstet i den måde, samfundet og erhvervslivet indretter sig på. I takt med ændringerne i produktionsmønstre og bosætning er infrastrukturen blevet udbygget og forbedret både lokalt, nationalt og internationalt.

I Danmark har Storebæltsforbindelsen og nye motorvejsanlæg betydet, at "det store motorvejs-H" nu er ved at være en realitet. Etableringen af den faste Øresundsforbindelse kobler den danske infrastruktur direkte på de nordlige trafikakser.

Den hidtidige udbygning skaber muligheder for, at transporten organiseres mere effektivt. Det kan betyde, at udnyttelsen af kapaciteten bliver bedre. Alt i



alt kan det formindske transportens miljøbelastning, fordi det samme gods køres med færre lastbiler. Hovedeffekten kan imidlertid blive en anden. Udbygningen øger mobiliteten. Det kan skabe en øget transport og større miljøproblemer.

Denne modsætning afspejler transportens to sider. På den ene side er transporten et nødvendigt bindeled mellem alle vores gøremål i løbet af en dag mellem hjem og arbejde, kunde og producent, butik og bolig o.s.v. På den anden side medfører transporten en række sundheds- og miljøproblemer.

#### Anvendelsen af infrastrukturen skal ændres

Den nuværende anvendelse af infrastrukturen går ikke i en miljørigtig retning. Transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip, som bidrager til drivhuseffekten og den globale opvarmning, er det måske mest presserende miljøproblem.

I modsætning til energisektoren, hvor CO<sub>2</sub>-udslippet er reduceret i en situation med kraftig økonomisk vækst, er det ikke lykkedes at foretage denne afkobling på transportområdet. I stedet er udviklingen i transport, energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip steget parallelt med den økonomiske vækst.

På andre områder er det i større udstrækning lykket at afkoble trafikvæksten og udviklingen i belastningen. Den teknologiske udvikling har bl.a. nedsat personbilers udslip af bly og kvælstof. Luftforureningen er imidlertid stadig et væsentligt sundheds- og miljøproblem.

Herudover skaber transporten trængsel og støjproblemer ikke mindst i de større byer. Alene i OECD-landene er over en halv mia. mennesker udsat for høje eller middelhøje støjniveauer. Trafikken medfører samtidig mange ulykker med død eller personskader til følge.

Transporten fylder. Nye veje, parkeringspladser og steder til omladning lægger beslag på betydelige arealer. I mange byer bruges op til en fjerdedel af byarealet til transport og deraf følgende aktiviteter.

Begyndende mangel på plads og en øget trængsel forværrer ikke alene transportens miljøbelastning. Trængslen resulterer også i et tab af effektivitet. Det koster tid og penge.

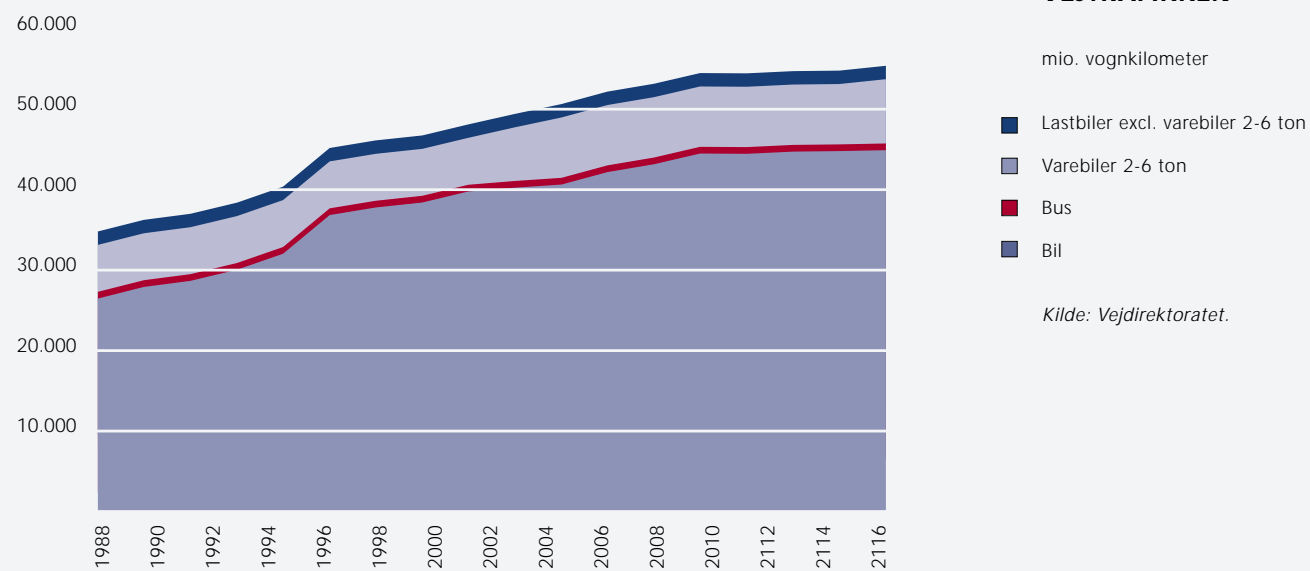
### Vejtrafikken er stigende

Med afsæt i den hidtidige udvikling i person- og godstrafikken har Vejdirektoratet foretaget en fremskrivning af vejtrafikken frem til år 2016. Væksten vil fortsætte. Det skønnes, at der i perioden fra 1997 til 2016 vil være en vækst på godt 25%. Fra 2000 til 2010 forventes væksten at ligge på 13%.

Da vejtrafikken udgør hovedparten af den samlede trafik vil forventningerne til den samlede trafik i store træk svare til forventningerne til vejtrafikken. Den fortsatte vækst i vejtrafikken gør det nødvendigt at analysere og vurdere de bagvedliggende drivkræfter.

Internationaliseringen medfører en stigende konkurrence mellem virksomheder på tværs af landegrænserne. Det resulterer i en øget specialisering, idet virksomhederne tvinges til at fokusere på det, de er bedst til. Virksomheder, der tidligere har produceret et bredt sortiment til hjemmemarkedet, fremstiller nu kun enkelte produkter til et større internationalt marked.

Specialiseringen resulterer i, at fremstillingen af varer nu foregår i et netværk af mange forskellige virksomheder, der bidrager med hver sin del til det samlede slutprodukt. Den enkelte vares vej fra råstof til færdigvare er derfor blevet længere, og varen transporteres ofte på tværs af landegrænser. Afstanden mellem virksomhederne i netværket øger transportintensiteten.



Indkøb af råvarer, salg og distribution af slutprodukterne strækker sig over store geografiske afstande. F.eks. kræver eksporten af fødevarer og andre landbrugsprodukter, at der indføres foderstoffer og kunstgødning. Der skal transporteres husdyrgødning mellem bedrifterne. Dyr skal på slagteri og derfra videre ud til de internationale markeder. Det giver en væsentlig stigning i transportarbejdet.

### Nye produktions- og distributionsformer

Nye produktions- og distributionsformer får transportmængderne til at stige. Princippet om "just in time" minimerer virksomhedernes lageromkostninger. Leveringen af råvarer og delkomponenter sker først i det øjeblik, de skal bruges i produktionen. Dette øger imidlertid ofte efterspørgslen efter transport i form af hyppigere leverancer.

Et andet væsentligt udviklingstræk er centralisering af lagerstrukturen. Der er eksempler på virksomheder, der med et slag har reduceret antallet af lagre fra op imod 50 til et enkelt lager, der dækker hele Europa. Centraliseringen af lagerstrukturen giver ofte en væsentlig forøgelse af trafikarbejdet. Der er eksempler på en stigning på op til 40 %.

Det betaler sig at nedlægge lagre, fordi reduktionen i renteudgifter til lagrene er større end de ekstra udgifter til transport, som en centraliseret lagerstruktur indebærer. Som omkostningsstrukturerne er i dag, kan det betale sig at transportere varerne over lange afstande.

Regeringen har igangsat et udviklingsprojekt, som analyserer produktions- og distributionsformernes betydning for godstransporten nærmere og ikke mindst potentialet for fornyelse og innovation. Projektet henvender sig til virksomheder, der ønsker at inddrage miljøkonsekvenser i udviklingen af deres produktion og distribution. Projektet er et led i den dialog mellem myndigheder og erhverv, som foregår i Miljøstyrelsens Godstransportpanel.

### Byspredning øger persontrafikken

De seneste års stigning i transporten skyldes ikke alene den måde, erhvervslivet har valgt at indrette sig på.

Siden 1980 har der været en stigning i persontransportarbejdet på 65 %. Væksten er først og fremmest foregået indenfor personbiltrafikken. I 1980 kørte hver dansker i gennemsnit ca. 7000 personkm i bil. I 1998 var tallet steget til ca. 11000 personkm.

Stigningen i persontransporten hænger bl.a. sammen med en øget byspredning. Byspredningen er med til at fremme, at persontransporten i større og

større udstrækning sker med bil. Bilen er blevet et nødvendigt bindeled mellem de forskellige aktiviteter, arbejde, indkøb, fritid samt til at hente og bringe børnene i familiernes hverdag.

Samtidig har prisudviklingen i den kollektive trafik og dennes kvalitet, herunder ikke mindst rejsetider og frekvenser, betydning for personbilernes dominans.

### 4.3 Hvem kan ændre anvendelsen?

Udfordringen er nu at fremme en mere miljøvenlig anvendelse af den eksisterende infrastruktur.

Det stiller bl.a. krav til organiseringen af transporten. Det er nødvendigt med en nytænkning af rollerne mellem de myndigheder, forskningsinstitutioner, transportører og transportkøbere, der tilsammen skal udvikle nye miljørigtige transporttydelser. Erhvervs-, transport-, miljø-, by- og boligpolitikken skal spille sammen omkring en ny og bedre organisering af transportarbejdet.

Nytænkningen er allerede i gang. Der tages i disse år en række initiativer for at skabe lige konkurrence mellem transportører, der anvender de forskellige trans-



portformer, sø-, bane-, vej- eller lufttransport. Bestræbelsen er, at transportens miljøbelastning bliver en del af markedets vilkår. Det forventes, at effektiviteten i transporten derved styrkes samt at mulighederne for et bedre samspil mellem transportformerne forbedres.

Bestræbelserne på at øge effektiviteten i transportafviklingen skal gå hånd i hånd med miljøhensyn. Folketinget har i en ny lov om jernbanevirksomhed fastlagt rammerne for en øget konkurrence på jernbaneområdet. Bl.a. ud fra en forventning om, at det vil fremme miljøvenlige transportformer. Folketinget har vedtaget lov om havne, som indebærer en revision af trafikhavneloven. Hensigten er at bidrage til at fremme den miljøvenlige søtransport. Internationalt arbejdes der også for en øget liberalisering og effektivisering af havnene i EU og Østeuropa.

Nytænkningen af rollerne er også sket i de 60 lokale trafik- og miljøhandlingsplaner, der bl.a. er udarbejdet med støtte fra regeringens trafik- og miljøpulje. Handlingsplanerne indeholder konkrete foranstaltninger til at reducere den trafikskabte miljøbelastning i byerne.

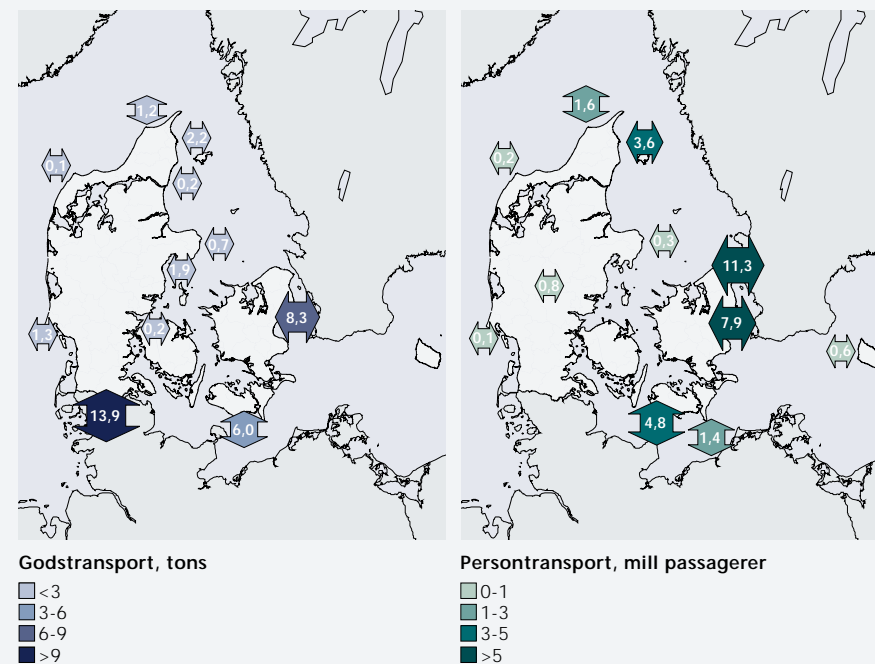
Samtidig er der en række amter, der har taget initiativ til at udarbejde transportredegørelser. I Viborg Amt er målet bl.a. at sikre en effektiv og hensigtsmæssig udnyttelse af infrastrukturen til gavn for borgere og erhvervsliv.

#### Transportørerne kan forebygge transportens miljøbelastning

Transportsektoren har hidtil haft forholdsvis begrænsede muligheder for at bidrage til en minimering af transportens miljøbelastninger. Først og fremmest fordi det er erhvervsvirksomhedernes valg af transport, som har bestemt transportens omfang.

Udviklingen inden for transportsektoren går imidlertid i retning af, at virksomheder, der efterspørger transport, overlader deres logistik til egentlige transportvirksomheder. Via langsigtede samarbejdsaftaler udvikler transportører og købere logistikløsninger, som er skræddersyet til køberens specifikke behov. Udviklingen af sådanne effektive transportløsninger mellem købere og udbydere er en vigtig forudsætning for at nedbringe transportens miljøbelastning. Der er flere eksempler på danske virksomheder, der udnytter disse muligheder til at inddrage transporten i deres miljøstyring.

Foruden de miljømæssige gevinster ligger der også et væsentligt økonomisk potentiale for transportsektoren i at indgå et tættere samarbejde med deres kunder om udviklingen af disse nye transportløsninger. Undersøgelser peger på, at verdensmarkedet for disse nye transportløsninger (3.parts logistik) vil stige med 20 % årligt i de kommende år.



### Strategi for logistik og godstransport

I den erhvervspolitiske strategi for transporterhvervet fastslår Erhvervsministeriet, at trængslen på Europas veje vil øge transportkøbernes efterspørgsel efter og behov for multimodale transportløsninger, der inddrager fly-, jernbane- og søtransport.

Regeringen vil derfor fremme udviklingen af rammebetingelser, som letter de danske virksomheders udvikling af og adgang til multimodale transportnetværk. Det kan ikke alene sikre, at danske virksomheder kan imødekomme transportkøbernes fremtidige efterspørgsel. Det kan også bidrage til at nedbringe transportens miljøbelastning.

Udviklingen af de multimodale transportnetværk går på tværs af den traditionelle inddeling i transportsektoren mellem vej-, bane-, sø- og lufttransport. Det er derfor afgørende, at de forskellige virksomheder inden for transporterhvervet finder sammen på tværs af de eksisterende strukturer i branchen.

Det er afgørende at kende det enkelte produkts vej fra råvare til færdigvare, d.v.s. transportkæden. Udfordringen bliver at finde frem til, hvordan transportører i samarbejde med virksomheder og myndigheder kan organisere transportkæden så effektivt og miljørigtigt som muligt.

Analysen har nemlig vist, at miljøpræstationen knytter sig til den enkelte konkrete transport fra "dør til dør" altså transportkæden og ikke nødvendigvis transportformen. Skib og tog vil ofte, men langt fra altid, være det miljømæssige mest optimale.

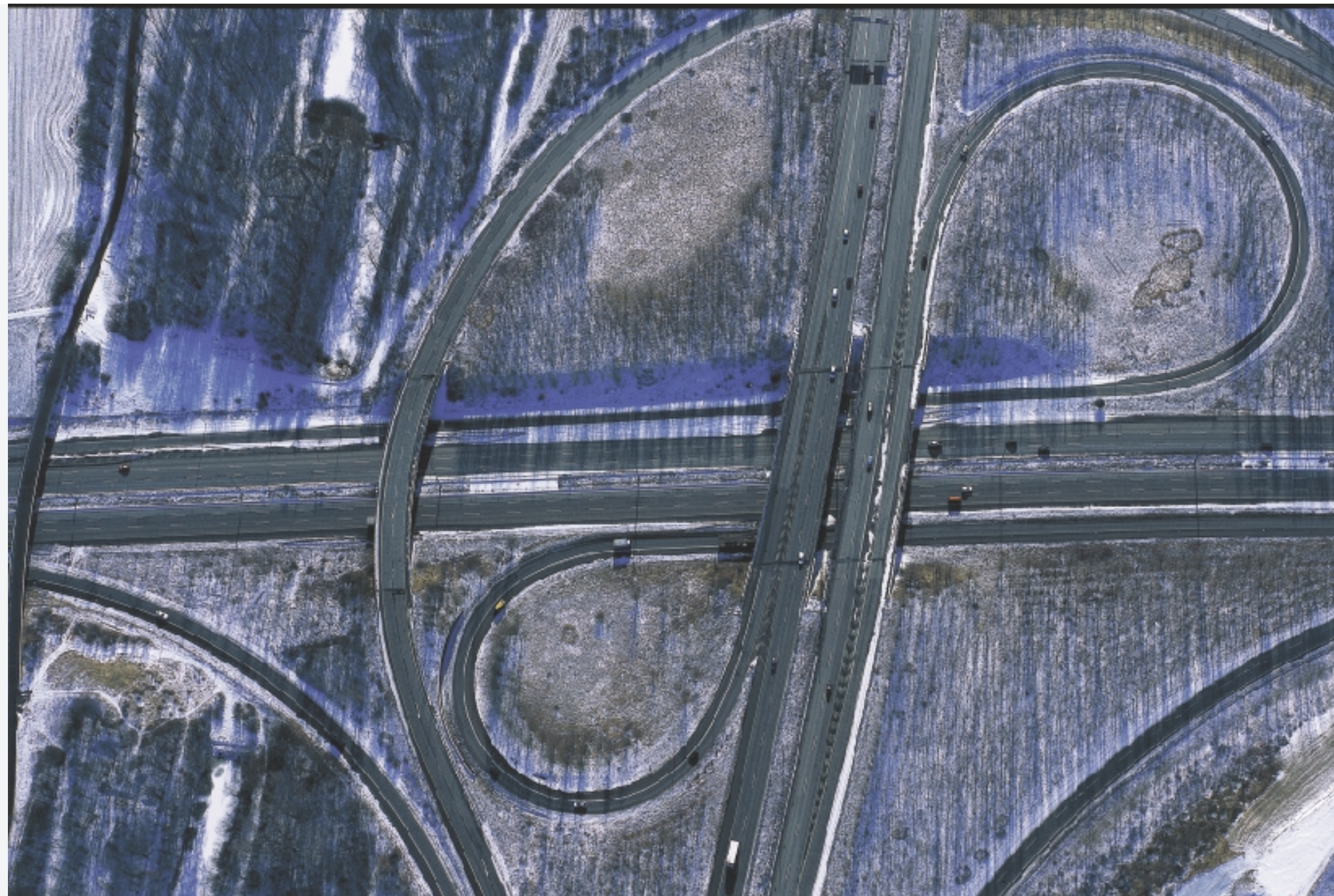
Det er ligeledes nødvendigt at nuancere synet på de multimodale netværk. Danske transportører påpeger, at det er en forældet opfattelse alene at forbinde potentialet for de multimodale netværk med gods af lav værdi som f.eks. bulktransporter. På baneområdet fragter de danske intermodale transportører således både gods af høj værdi, stykgods og temperaturfølsomt gods.

Udviklingen af de intermodale transportsystemer skal sikre en kvalitet, som gør det muligt at transportere godsformer af højere værdi og følsomhed m.v. Det kan gøre det muligt at udvide anvendelsen af intermodale transportsystemer også på mindre nationale markeder.

### 4.4

#### Dialog om transportknudepunkter

Adskillige analyser understreger, at transportknudepunkter, hvor forskellige transportformer, tog, bil, skib og fly kan mødes, har en strukturerende effekt på transportstrømme og på udviklingen af transportkorridorer.



*I Danmark er det ikke udbygningen, men anvendelsen af infrastrukturen, som er afgørende for at få en mere bæredygtig transport. Myndigheder, forskere, transportører og transportkøbere kan tilsammen udvikle nye transportløsninger, som kan sikre en miljørigtig anvendelse af infrastrukturen.*

Transportknudepunkterne kan med andre ord bidrage til at effektivisere transporten i forsynings- og distributionskæderne og dermed minimere omfanget af godstransporten. Den fysiske planlægning kan i samspil med transportører, transportkøbere og myndigheder være med til at sikre en udnyttelse af dette potentiale til gavn for miljø og erhvervsudvikling.

Flere eksperter og forskere efterlyser en dialog mellem erhvervsliv, myndigheder og borgere om omfanget og placeringen af transportknudepunkterne i Danmark.

Der er imidlertid ikke i dag et tilstrækkeligt kendskab til transportstrømme, transportkæder og transportarbejdets geografi m.v. til en meningsfuld diskussion om omfang, antal og placering af transportknodepunkter. De manglende undersøgelser heraf hænger sammen med en manglende viden om transportens organisering og mangelfuld statistik for godstransport.

Trafikministeriet har indgået en samarbejdsaftale med Danmarks statistik om at dække nogle af de "hvide felter" i den eksisterende statistik. Intentionen er at udgive en samlet præsentation af den statistik, der er til rådighed på transportområdet. Præsentationen er en opfølgning på publikationen "Transport 1995" fra Danmarks statistik, hvor der for første gang var en samlet præsentation af statistikken på transportområdet.

#### Den internationale godstrafik og Danmark

Dialogen om transportknodepunkterne i Danmark skal inddrage overvejelser om landstrafiknettet og dets sammenhæng med de internationale korridorer, der er i støbeskeen i vores nabolande. Et overordnet spørgsmål i denne sammenhæng er, på hvilken måde Danmark skal være transitland for trafikken mellem Skandinavien og kontinentet.

I vurderingen af transittrafikkens og de internationale korridorers betydning for Danmarks trafik -og transportstruktur indgår effekten af den nye Øresundsforbindelse, benyttelsen af jyske transit korridorer, øget samhandel med den østlige del af Europa, herunder flytningen af Tysklands hovedstad fra Bonn til Berlin, samt regeringens kommende principbeslutning om en Femer Bælt forbindelse.

#### Nytteværdien af offentlige investeringer i trafik anlæg skal sikres

Satsningen på miljø som konkurrenceparameter i transporterhvervet, skærpelsen af rollefordelingen mellem transportknodepunkterne og den løbende vurdering af landstrafiknettet kan tilsammen optimere nytteværdien af de offentlige trafikinvesteringer.

Det er afgørende, at der sker en yderligere koordinering af de offentlige og private beslutninger, som har betydning for anvendelsen af infrastrukturen. Det kan mindske den økonomiske risiko for private investorer og fremme en miljørigtig anvendelse af infrastrukturen.

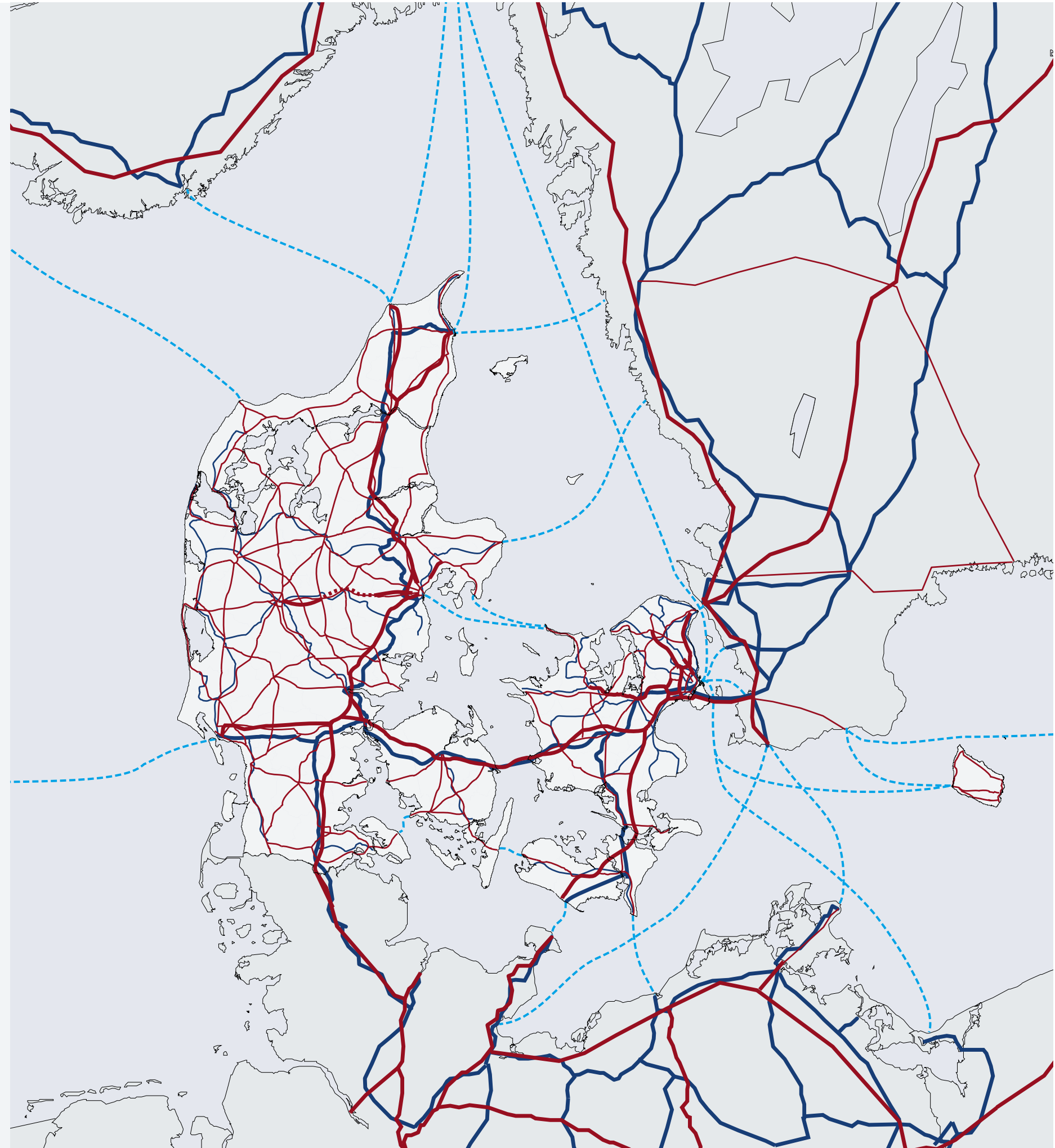
#### Varetransporten i byerne skal reduceres

Varetransporten med forsyninger til forretninger, restauranter, kontorer, skoler,

**FIGUR 17.  
HOVEDTRAFIK-  
NETTET I OG OMKRING  
DANMARK**

Den internationale godstrafik mellem vores nabolande kan vælge mellem flere transportformer og ruter.

- Motorveje
- Hovedveje
- Hovedjernbaner
- Jernbaner i øvrigt
- - - Overordnede færgeruter





*Der er brug for en målrettet byplanlægning og en miljørigtig lokaliseringspolitik, som minimerer transportbehovet ved at placere boliger, arbejdspladser, indkøb og servicefaciliteter, så rejseafstandene bliver kortere.*

hospitaller m.v. har vital betydning for byens liv. Varetransporten har imidlertid en række uheldige miljøpåvirkninger.

I de større byer bør der udvikles koncepter for varedistributionen, der fører til opbygning af effektive distributionssystemer eventuelt med etablering og betjening af cityterminaler. Effektiviseringen af distributionssystemerne i byerne kan omfatte krav til køretøjers størrelse, miljøbelastning og til ændret organisering af transporten, der gør det muligt at optimere kapacitetsudnyttelsen. Det kan tilsammen minimere trafikarbejdet og miljøbelastningen.

Erfaringer fra udenlandske forsøg i Tyskland, Schweiz og Holland viser, at ændrede måder at organisere transporten på kan reducere transportarbejdet med op til 50 %. I Danmark har der været gennemført detaljerede analyser af varedistributionen i Vejle, Odense, København, Ålborg og Århus.

I København har Københavns Kommune etableret "City gods certificering", som er en ordning, hvor transportører, der bringer varer til og fra den indre by, frivilligt bl.a. forpligter sig til at fylde mere gods i lastbilerne, når de skal ind og ud af middelalderbyen.

#### **Persontransporten byernes store trafikproblem**

Selvom væksten i trafikken har været mindre i byerne er det først og fremmest i byerne problemerne med en stigende trafikvækst kan mærkes. Det store trafikproblem i byerne er imidlertid knyttet til personbilerne. En formindskelse af transportens miljøbelastning i byerne kræver derfor bl.a. at mest mulig personbiltrafik overflyttes til alternativer som kollektiv trafik eller til cykel og gang.

Bedre trafikale betingelser for busser og cyklister kan gøre disse mere attraktive. En kvalitativ forbedring af den kollektive trafik med hensyn til hyppighed og komfort kan også være et vigtigt bidrag til den ønskede trafikoverflytning. I visse tilfælde, specielt i bymidterne, vil endvidere begrænsning eller reduktion af antallet af P-pladser kunne blive nødvendigt, hvis personbiltrafikken skal holdes nede.

Der kan muligvis opnås store gevinster gennem initiativer, der er rettet mod et afgrænset byområde. Regeringen vil derfor arbejde for, at byområder og kommuner får mulighed for at etablere miljøzoner, hvor der kan indføres særlige bestemmelser eller restriktioner for biltrafikken. Der er fremsat forslag i Folketinget til ændring af færdselsloven. I lovforslaget er der en forsøgsbestemmelse, der giver mulighed for at gennemføre forsøg med etablering af miljøzoner.

Initiativer, som giver bedre muligheder for et miljøvenligt trafikvalg, skal kombineres med en indsats, som kan understøtte det langsigtede mål om at reducere transportbehovet. Der er brug for en målrettet byplanlægning og en miljørigtig lokaliseringspolitik, som kan minimere transportbehovet ved at placere



#### 4.4

##### Transport

##### Dialog om transportknudepunkter

boliger, arbejdspladser, indkøb og andre servicefaciliteter, så rejseafstandene bliver kortere.

I adskillige byer og bysamarbejder vil det være muligt at opnå miljøgevinster ved at tænke lokalisering og udbygning ind i en ramme, hvor tilgængeligheden med kollektiv trafik (ofte jernbanelinierne mellem byerne i samarbejdet) gøres til det centrale lokaliseringsprincip.

Satsning på en fortætning af byerne i stedet for udlæg af nye erhvervsarealer vil også i mange tilfælde betyde kortere afstande mellem hjem og arbejdsplads og derved formindske antal kørte km.

I landdistrikterne kan det derimod blive vanskeligt at etablere et tilstrækkeligt grundlag for et velfungerende kollektivt trafiksystem. Derfor vil en stor del af trafikbetjeningen i landdistrikterne skulle foregå med bil.

Ca. 25 % af landbefolkningen bor imidlertid i hustande uden rådighed over bil. Det er derfor regeringens holdning, at der gennem fleksible trafikløsninger skal sikres et basisudbud af kollektiv trafik i landdistrikterne til dem, der ikke selv har bil, primært unge og pensionister.



## LITTERATUR



Natur- og Miljøpolitisk redegørelse  
(Miljø- og Energiministeriet 1999)

Danmark og Europæisk planpolitik  
Landsplanredegørelse  
(Miljø- og Energiministeriet 1997)

Statslig udmelding til regionplanrevision 2001  
(Miljø- og Energiministeriet, Landsplanafdelingen 1998)

Detailhandelsudvalgets rapport  
(Miljø- og Energiministeriet, Landsplanafdelingen 1996)

Evaluering af Trafik- og miljøpuljen 1992-1995  
(Miljø- og Energiministeriet, Miljøstyrelsen 1998)

Strategisk miljøvurdering i regionplanlægningen  
(Nordisk Ministerråd 1998)

Erhvervsredegørelse 1999  
(Erhvervsministeriet 1999)

Logistik og godstransport  
-erhvervspolitisk strategi for transporterhvervet  
(Erhvervsministeriet 1998)

Regionalpolitisk redegørelse 1995  
(Erhvervsministeriet 1995)

Strukturtilpasning i hotelbranchen,  
herunder analyse af succeser og barrierer for alternativ  
anvendelse af hotelværelser  
(Bornholms Forskningscenter/Turismens Udviklingscenter 1998)

Landdistriktsredegørelse 1999  
Regeringens redegørelse til Folketinget om landdistrikterne  
(Indenrigsministeriet 1999)

Fremtidens By  
Bypolitisk perspektiv- og handlingsplan  
(By & Boligministeriet 1999)

Begrænsning af transportsektorens CO<sub>2</sub> udslip  
Debatoplæg  
(Trafikministeriet 1999)

Fremskrivning af vejtrafikken 1997-2016  
Rapport nr 164  
(Vejdirektoratet 1998)

Trafik 2005  
Trafikpolitisk redegørelse  
(Trafikministeriet 1993)

Godstransportens knudepunkter i Danmark i dag  
(Institut for Transportstudier 1996)

Transport, erhverv, miljø og planlægning  
Arbejdsnotat  
(Handelshøjskolen, Institut for afsætningsøkonomi,  
transportgruppen 1999)

Vi pendler mere og mere  
(AKF Nyt nr. 2 1998)

Redegørelse om videregående uddannelsers  
institutionelle struktur  
(Undervisningsministeriet 1998)

Øresundsregionen -nye kreative vækstmiljøer  
(Erhvervsministeriet 1999)

Strategi og Kommuneplanlægning  
(Miljø- og Energiministeriet,  
Landsplanafdelingen 1999)

## BILAG 1

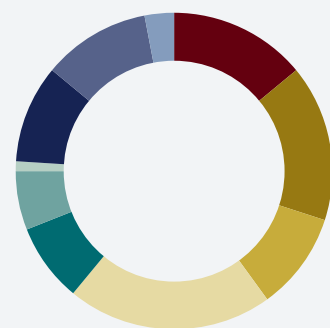
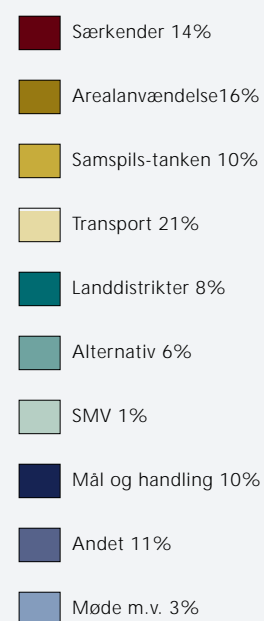
### Notat om debat

Stort set alle har reageret positivt på temaet for landsplanredøgørelsen. Debatten om landsplanredøgørelsen afspejler ikke alene lyst og interesse for temaet, men fremkommer også med en række nuancer og handlingsorienterede forslag til, hvordan samspillet mellem fysisk planlægning, erhvervsudvikling, transport og miljø kan øges eller konkretiseres.

Diskussionen om særkender, transport og arealanvendelse har haft særlig stor interesse. Se nedenstående figur.

#### Nuancer i det mangfoldige Danmark

Debatten om forslaget til landsplanredøgørelse giver et yderligere indblik i den lokale mangfoldighed. Den følger ikke nødvendigvis de statistiske afgrænsninger og den går på tværs af eksisterende administrative skel. Flere af kommentarerne fra debatten nuancerer, hvad det er for en særlig erhvervsudvikling. Kommuner har i netop deres område eller region.



**FIGUR A.**  
**BEMÆRKNINGER**  
**FORDELT EFTER EMNE**

Det giver bl.a. anledning til forskellige opfattelser af vækst og dynamik. Flere af de kommuner og samarbejder, der har formuleret regionale udviklingsstrategier giver udtryk for, at den "lokale virkelighed" er bedre, end tallene fra landsplanredøgørelsen antyder.

Alle er stort set enige i, at planlægningen bør følge og bygge på de lokale særkender. De har afgørende betydning for, at statslige initiativer, love og regler får et forskellig nedslag i de enkelte egne af landet. Effekten af statslige initiativer kan øges med et nøjere indblik i den lokale mangfoldighed.

#### Et balanceret Danmarkskort?

Mange slår et slag for et mere balanceret Danmarkskort. Det er vigtigt at være bevidst om, hvordan udviklingen i Øresundsregionen kan komme resten af landet til gode. Her er der bekymring for, at en stigende opmærksomhed på Øresundsregionen kan føre til en skævvridning indenfor Øresundsregionen og i resten af landet.

Enkelte efterlyser i den forbindelse en revision af bysystemet. Der er behov for et supplerende begrebsapparat, der medtager mere dynamiske faktorer som erhvervsudvikling. Det er nødvendigt, at det nuværende mere servicebaserede begreb bliver mere fremadskuende og ikke så statisk i sin karakter.

I forsøget på at skabe et mere balanceret Danmarkskort er det væsentligt at se nærmere på sammenhængen mellem by og land. Adskillige har været glade for, at landsplanredøgørelsen sætter fokus på, at by og land er hinandens forudsætninger, miljømæssigt økonomisk og kulturelt.

Men der er behov for at konkretisere målene for landdistrikterne, specielt hvad angår spørgsmål om erhvervsudvikling, transport og bosætning. Der skal tænkes alternativt bl.a. omkring anvendelse af ny teknologi og transportformer.

#### Mere erhverv, transport og miljø i planlægningen

I praksis er man allerede opmærksom på, at samspillet kan være med til at konkretisere ønskerne om en mere bæredygtig udvikling i de enkelte egne af landet. Enkelte er inde på, at arbejdet med Erhvervsredøgørelsen for Jylland/Fyn bør inddrages i landsplanredøgørelsen. Det kan sikre en større sammenhæng mellem den statslige erhvervs- og landsplanpolitik.

Nogle påpeger, at det er helt oplagt med en tættere sammenhæng mellem planlægning og turismeerhvervet. Planlægningen kan være med til at forankre turismen via bedre byoplevelser, som bl.a. kan skabes via styrkelsen af bymidten. Realiseringen af en bæredygtig turisme fordrer simpelthen et øget samspil mellem erhvervs politik og fysisk planlægning på alle niveauer, stat, amt og kommuner.

### Opmærksom på grænsen mellem by og land

Mange ønsker at nuancere diskussionen af det arealforbrug fremtidens mere vidensbaserede erhverv vil afstedkomme.

Flere understreger, at en mere vidensbaseret erhvervsudvikling ikke nødvendigvis betyder, at de ældre industrierhverv vil forsvinde. Der er også forventninger til vækst i fremstillingserhverv, som formodes at have et større arealforbrug end de mere vidensbaserede virksomheder eller kontor erhverv.

Der er store regionale forskelle på virksomhedernes arealkrav og behov, hvorfor udlæg af arealer til erhvervsudvikling bør ses i forhold til områdernes særlige vilkår og kvaliteter. Store udlæg af arealer til erhvervsudvikling er ikke ensbetydende med manglende opmærksomhed omkring grænsen mellem by og land.

I forlængelse af det er der mange, der bemærker, at det ikke er alle erhverv, som kan placeres i byerne. Det er nødvendigt at kigge nærmere på hvilke muligheder og barrierer, der er for at integrere boliger og erhverv i byerne. Ønsket om samlokalisering af bolig og erhverv kan være svært i praksis.

Mange er inde på, at det er vigtigt med en revitalisering af ældre erhvervsarealer i byerne. Men også her er det svært at gennemføre i praksis. Genanvendelsen af ældre erhvervsområder er ofte forbundet med såvel økonomiske som miljømæssige ricisi.

Der er samlet set stor enighed om, at de nuværende erhvervsarealer og udlæg til erhvervsudvikling skal have et serviceeftersyn. Spørgsmålet er bare, hvordan dette serviceeftersyn skal gennemføres?

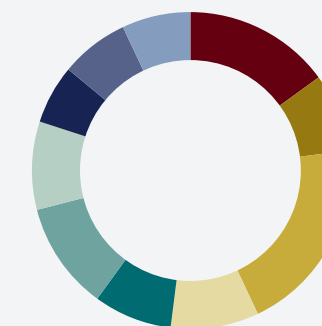
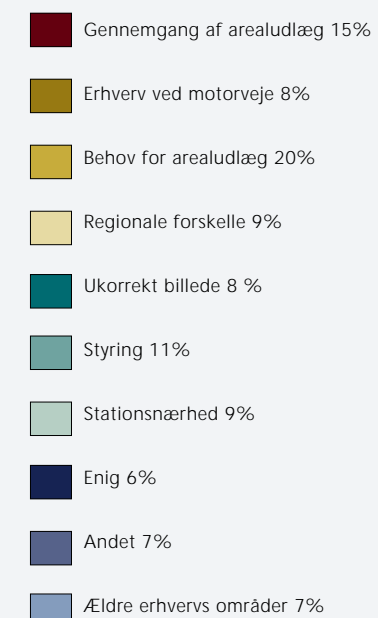
### Mange ønsker til transportknudepunkter

Alle er enige i, at transporten skal være både effektiv og miljøvenlig. Transportsektoren skal bringes nærmere efterspørgslen på transportydelse. Det er helt nødvendigt at tænke i og udvikle transportkæder.

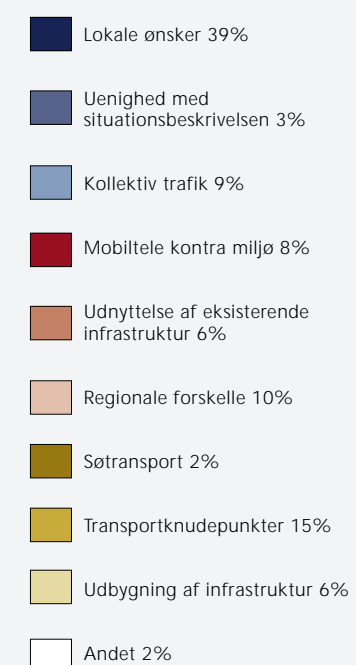
Nogle understreger, at transportsektoren skal ses som et samlet hele, hvor de bedste sider af de forskellige transportformer udnyttes i multimodale transportknudepunkter, der kan sikre, at mødet mellem transportformerne bliver effektiv og smidig.

Det understreges, at landsplanlægningen er en vigtig rammebetingelse i den erhvervspolitiske strategi for transporterhvervet, men det er lige så vigtigt, at der ikke sker en rent politisk udpegning af transportknudepunkter.

**FIGUR B.  
BEMÆRKNINGER OM  
AREALANVENDELSE  
FORDELT PÅ EMNER**



**FIGUR C.  
BEMÆRKNINGER OM  
TRANSPORT FORDELT PÅ  
EMNER**



## Bilag 2

### Miljøeffekter

Miljøvurderingen er integreret i udarbejdelsen af landsplanredegørelsen. Miljøhensynet indgår i valg af handlinger. I bilag 2 skitseres det "miljømæssige" beslutningsgrundlag.

#### Udviklingen af egne styrker

Det må forventes, at fokus på de stærke sider vil fremme en specialisering, hvor de enkelte egne vil få en skarpere erhvervsprofil. Det kan betyde en mere ensidig landskabsudnyttelse og forstærke de særlige udledninger til overfladevandet eller nedsivningen til grundvandet. Det kan imødegås ved at målrette indsatsen for renere teknologi til regionens erhvervsprofil. Specialiseringen kan medføre mere varetransport og have væsentlige effekter - positive eller negative - for de rekreative og visuelle oplevelser af landskabet og bymiljøet.

En selv bærende udvikling i landdistrikterne kan formindske transporten mellem bolig og arbejdssted samt indkøbstransporten, da et større antal varer og tjene-steydelser kan fås lokalt. Det vil betyde reduktion i luftforurening og CO<sub>2</sub>-udslip. Realiseringen af målsætningen vil indebære en flersidig arealanvendelse og varierende landskaber. Det kan forbedre de rekreative muligheder, herunder de visuelle landskabsoplevelser.

Styrkelsen af byernes centrale dele kan forbedre bymiljøet. Fastholdelsen af de mange funktioner i bymidten vil - rigtigt udnyttet - give mulighed for høj kvalitet i bymiljø og arkitektur og en forbedring af de visuelle oplevelser af byen.

Samarbejdet og integrationen i Øresundregionen kan målrette indsatsen over for fælles miljøproblemer i regionen. En stærk integration til et fælles storbyområde vil imidlertid medføre øget transport på tværs af Øresund med heraf følgende negative miljøpåvirkninger af luft og klima m.v. Presset på de landskabelige kvaliteter i de rekreative områder kan forventes øget.

#### Samspil mellem erhvervs politik og planlægning

Et øget samspil mellem erhvervsudvikling og lokal og regional planlægning kan få betydning for arealudlæggenes omfang og placering, og egentlige fejlinvesteringer kan undgås. Samarbejdet kan endvidere fremme den forebyggende miljøindsats. Påvirkningen af miljøet vil afhænge af den konkrete indsats det enkelte sted.

Fortætning og anden omdannelse af byer vil indebære, at det bynære åbne land i højere grad vil blive friholdt for bymæssig bebyggelse, specielt til erhvervsformål.

Ældre erhvervsarealer kan blive genanvendt og byerhvervene i højere grad lokaliseret i stationsnære områder. Det kan mindske transporten mellem bolig og arbejdssted og derigennem mindske luftforurening og CO<sub>2</sub>-udslip. I dag er det ikke alle produktionsvirksomheder, der har så ren en teknologi og produktionsproces, at de kan placeres sammen med andre byfunktioner. Uden renere teknologi og miljøstyring vil der være fare for, at lokaliseringen af erhverv i byerne kan få væsentlige konsekvenser for grundvandet, overfladevandet og luften i byerne. En mere kompakt by vil styrke de visuelle oplevelser og rekreative muligheder i byernes randzone. Målets realisering er bestemt af såvel amternes som kommunernes planlægning og handlinger. Miljøpåvirkningerne er afhængige heraf.

### Transport

En mere effektiv anvendelse af den eksisterende infrastruktur vil kunne formindske trængselsproblemerne. Det kan forventes, at en dialog mellem myndigheder, transportører og transportkøbere kan reducere godstrafikken især gennem en bedre udnyttelse af kapaciteten. Det vil nedsætte transportens miljøeffekter, luftforurening, CO<sub>2</sub>-udslip, støjpåvirkninger, trafikuheld m.v. Det forudsætter imidlertid et ændret logistik- og transportmønster i erhvervslivet.

Etablering af transportknudepunkter kan lette overførslen af gods fra halvtomme biler til fulde og fra bil til skib og bane og dermed bidrage til en reduktion af udslip til atmosfæren og til et mindre energiforbrug. Afhængig af skibenes anvendelse af brændsel og teknologiske stadi kan anvendelse af søtransport dog føre til større udledning af især ISO<sub>2</sub> og NO<sub>2</sub>.

Lokaliseringer på steder med god tilgængelighed for kollektiv trafik kan bevirke, at persontransport overføres fra privatbiler til tog og busser. Sker det, kan der især i tættere befolkede områder blive tale om lavere energiforbrug, færre ulykker og formindsket luftforurening. På længere sigt kan nylokaliseringerne bevirke, at det samlede transportbehov i byerne nedsættes, og trafikbelastningen falder.

### To nye landsdelscentre

Nyt i forhold til forslaget til landsplanredegørelse er regeringens udpegning af to nye landsdelscentre.

I den nye forståelse af landsdelscenterbegrebet tillægges dynamiske og kvalitative faktorer større vægt. Dette findes ikke umiddelbart at indeholde problemer miljømæssigt set. Snarere må det nye begreb anses for at indeholde et potentiale for en miljømæssig genvist gennem det forventede samspil mellem erhvervsudvikling og fysisk planlægning.

De omhandlede landsdelscentre var allerede inden udpegningen eksisterende og velfungerende bysamarbejder. Udpegningen kan således ses som et udtryk for

regeringens anerkendelse af disse samarbejder. Det må derfor også forventes, at selve udpegningen ikke i sig selv vil have særlige miljømæssige konsekvenser.

**Miljøeffekt indgår i samarbejdsprojekter**

Vurderingen af miljøeffekter kommer til at fortsætte, i det arbejde med eksempelprojekter som landsplanredegørelsen sætter i gang. Miljøvurderingen vil strategisk blive brugt som rettesnor i forhold til det udviklingsarbejde, der ligger i samarbejdsprojekterne.