

Lokalisering af virksomheder efter transportbehov

- samarbejdsprojekt vedr., erhverv, trafik og fysisk planlægning

Sociolog Niels Helberg, Helberg Analyse og Planlægningsrådgivning

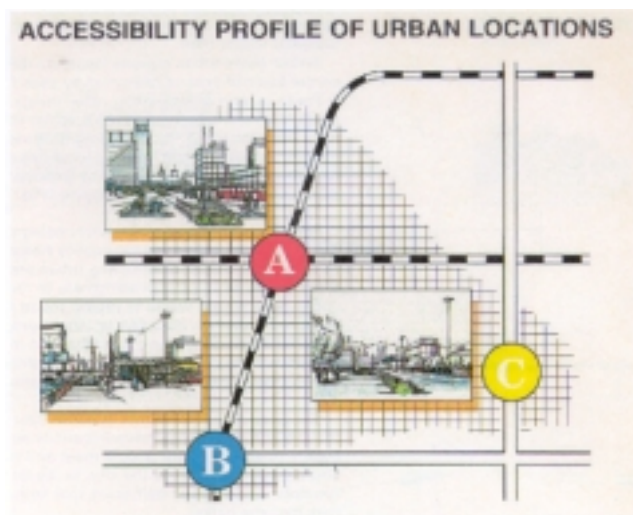
Baggrund og formål

Vej- og trafikplanlægningen var tidligere en uadskillelig del af den traditionelle byplanlægning, men igennem de seneste årtier er der sket en adskillelse af arealplanlægningen på den ene side og transportplanlægningen – herunder vejplanlægning og planlægning af kollektiv trafik - på den anden side. Det betyder bl.a. at vi har svært ved at håndtere de bredere transportspørgsmål i den fysiske planlægning – ud over målsætninger og generelle betragtninger om bæredygtighed.

Vi mangler således planlægningsværktøjer i amter og kommuner der kan være med til at sikre en transportudvikling hvor mobilitet, fremkommelighed, miljø og sikkerhed afbalanceres i forhold til den øvrige samfundsudvikling og i forhold til hinanden.

Det kunne bl.a. ske ved at give virksomheder og andre transportkrævende funktioner den bedst mulige lokalisering i forhold til deres transportbehov – både hvad angår gods og persontransport – samtidig med at sikre den bedst mulige kollektive trafikbetjening til bl.a. erhvervsområder med mange beskæftigede.

Kombinationen af en ændret erhvervsudvikling og stærkt stigende trafikproblemer har længe været kendt i Holland. Derfor har man i de seneste 10 år arbejdet med at gennemføre en konsekvent lokaliseringspolitik som skal begrænse væksten i biltransport og begrænse arealforbruget til erhvervsformål – den såkaldte ABC-lokaliseringspolitik.



Figuren viser principperne for udpegning af ABC-lokaliteter.

Denne politik indebærer at større erhvervsområder udlægges som enten A-, B- eller C-lokaliteter. A-lokaliteter med optimal beliggenhed i forhold til kollektiv trafik (jernbaner), B-lokaliteter med optimal beliggenhed i forhold til såvel kollektiv trafik som vejtransport (overordnede veje) og C-lokaliteter med optimal beliggenhed i forhold til vejtransport. Erhvervsområder der hverken har høj tilgængelighed med kollektiv transport eller bil betegnes R-lokaliteter. De forudsættes afviklet for nylokaliteter.

Virksomhedernes mobilitetsprofiler fastlægges ud fra arbejdspladsintensitet, tjenstlig bilafhængighed, besøgsintensitet og godstransportens vejafhængighed. En matchning af virksomhedernes mobilitetsprofil med lokaliteternes tilgængelighedsprofil skal herefter sikre ”den rette virksomhed på rette sted”.

F.eks. må kontorvirksomheder, regionale undervisningsinstitutioner og virksomheder med mange besøgende kun lokaliseres i enten A- eller B-lokaliteter. Som en del af lokaliseringspolitikken tillades der en høj arealudnyttelse i A- og B-centre med optimale kollektive trafikforbindelser. Til gengæld pålægges skrappe restriktioner for antallet af parkeringspladser – helt ned til 10 pladser pr. 100 ansatte.

Den hollandske model er et praktisk forsøg på – via den fysiske planlægning – at optimere erhvervslokaliseringen i forhold til tilgængelighed og transportbehov. Spørgsmålet er om en tilsvarende model kunne udvikles efter danske forhold. Det vil blandt andet indebære en differentieret klassificering af erhvervs- og centerområderne samt opstilling af principper for virksomheders mobilitetsprofiler. En sådan klassificering kunne supplere den miljøklassificering der normalt anvendes ved virksomhedslokalisering.

Et samarbejdsprojekt mellem Miljøministeriet og en række jyske amter og kommuner tager udgangspunkt i tankegangen bag den hollandske ABC-model, tilpasset danske forhold. Ønsket har været at skabe grundlag for en klassificering af virksomhederne i forhold til deres behov for erhvervstransport (gods- og servicekørsel) og deres afledte behov for bolig-arbejdssted kørsel (pendling).

Det har samtidig været vigtigt at skabe et fleksibelt værktøj der kan tilpasses de enkelte amters og kommuners større eller mindre behov.

Metode

Projektet har bestået af tre delprojekter:

1. Sønderjyllands Amt, Haderslev og Vojens Kommuner. Analyse af erhvervsområder og virksomheder ved motorvejen (frakørsel 68, Hammelev).
2. Vejle Amt og Vejle Kommune. Analyse af to erhvervsområder og deres virksomheder centralt i Horsens (Banegården og Hattingvej).
3. Århus Amt og Århus Kommune. Analyse af to erhvervsområder med tilhørende virksomheder i hhv. den nordlige del af det centrale byområde (Katrinebjerg) og i den nordlige forstad Lystrup.

De tre delprojekter er gennemført af tre forskellige arbejdsgrupper med lokale repræsentanter fra de pågældende amter og kommuner bistået af repræsentanter fra regionale trafikselskaber og erhvervsråd.

Alle delprojekter har været igennem følgende arbejdsprocesser:

- Udpegning og analyse af de enkelte områder – herunder områdernes beliggenhed og planstatus i region- og kommuneplanlægningen
- Analyse af de eksisterende virksomheder - herunder virksomhedernes art, størrelse og transportbehov. Det er sket ved hjælp af tilgængelige registerdata suppleret med ca. 150 besvarede spørgeskemaer og 6 kvalitative interviews med udvalgte virksomheder.
- Undersøgelse af medarbejdernes transportbehov i forbindelse med pendling - herunder anvendelsen af kollektiv trafik. Det er primært sket ved hjælp af ca. 1.700 besvarede spørgeskemaer.
- Kommunens/amtets erhvervs politik - herunder det samlede udbud af erhvervsområder. Kilderne har været diverse plandokumenter fra amter og kommuner.
- Skitser til transport-klassificering af områder og virksomheder. Klassificeringen er gennemført ud fra den forudsætning at den både skulle inddrage virksomhedernes erhvervs transport og medarbejdernes pendling.
- Skitser til fremtidige planstrategier i region- og kommuneplanlægningen som oplæg til en lokalpolitisk diskussion. Der er i hvert delprojekt opstillet tre skitser med forskellige ambitionsniveauer.

Der foreligger en arbejdsrapport med analyser og konklusioner for hver af de tre delprojekter.

Resultater og perspektiver

Hovedresultater

Nedenstående tabel (næste side) giver et overblik over resultaterne af analyserne i de 5 udvalgte erhvervsområder.

Oplysningerne i tabellen er dels baseret på eksisterende registre og dels på resultater fra spørgeskemaundersøgelserne. Tallene er behæftet med nogen usikkerhed.

Af analyserne kan udledes følgende resultater og tendenser:

- Andelen af daglige bilbrugere ligger på mindst 50% i alle undersøgte områder.
- Andelen af daglige bilbrugere er mindst i centralt placerede erhvervsområder i store bysamfund med gode kollektive trafikforbindelser.
- Togtrafikken spiller stort set ingen rolle i pendlingen – hverken i fjerntrafikken eller regional-/lokaltrafikken.
- Andelen af kollektiv trafik-brugere ligger mellem 0 og 16% - lavest i erhvervsområder uden for byområderne.
- Cykel og gang anvendes i vidt omfang i centralt beliggende områder med kort afstand til større boligområder.
- Der synes at være et yderligere potentiale for cykeltrafik, bl.a. ved en udbygning af et sammenhængende stisystem med direkte – og så vidt mulig niveaufri – forbindelser mellem bymidte/boligområder og erhvervsområderne.

Hovedtal for de undersøgte mråder

| | Vojens | Horsens | | Århus | |
|---------------------------------------|----------|--------------|------------|--------------|----------|
| | Hammelev | Banegårdspl. | Hattingvej | Katrinebjerg | Lystrup |
| Afstand til bymidte | 5-7 km. | 1 km. | 2 km. | 2 km. | 10 km. |
| Areal | 33,2 ha. | 10,5 ha. | 16 ha. | 26,6 ha. | 77 ha. |
| Antal virksomheder | 13 | 11 | 21 | 271 | 202 |
| Antal ansatte | 892 | 860 | 520 | 2350 | 2052 |
| Ansatte pr. virksomhed | 69 | 78 | 25 | 9 | 10 |
| Ansatte pr. 1.000m² | 2,7 | 8 | 4,1 | 8,8 | 2,7 |
| Gnst. Pendlingsafstand | 19,5 km. | ? | 11,2 km. | 17,7 km. | 17,5 km. |
| Ansatte inden for 0-4 km. | 6% | Ca. 50% | 45% | 29% | 22% |
| Antal bybuslinier | 3 | 8 | 2 | 4 | 3 |
| Station inden for 1.000m | Nej | Ja | Delvis | Nej | Ja |
| Direkte motorvejsadgang | Ja | Nej | Nej | Nej | Kommer |
| Brugere af koll. Trafik | 0% | 7% | 6% | 16% | 9% |
| Brugere af cykel/gang | 7% | 34% | 35% | 27% | 18% |

- Behovene for pendling og erhvervstransport kan ikke umiddelbart relateres til hovedbrancher. Inden for den enkelte hovedbranche, f.eks. fremstillingsvirksomhed eller engroshandel, kan der være meget stor forskel på medarbejdertætheden og på behovet for gods- og varetransport ind og ud af virksomheden.
- En gennemgribende omlægning af pendlingstrafikken fra egen bil til andre transportmidler er ikke realistisk på det foreliggende grundlag. En satsning på alternativer til bilen som transportmiddel skal i vidt omfang tage udgangspunkt i at husstandene kan spare bil nr. 2. Det kan betyde økonomiske besparelser i husstanden og måske flytte en mindre del af bilpendlingen over på andre transportmidler.
- Der synes at være et yderligere potentiale for samkørsel hvor flere deles om at køre i den samme bil. Udviklingen kan muligvis hjælpes på vej gennem en systematisk organisering på den enkelte arbejdsplads – evt. bistået af amt/kommune – som supplement til de eksisterende muligheder på Internettet.

Skitse til klassificeringsværktøj

I forbindelse med transportundersøgelserne i de 5 eksisterende erhvervsområder er der opstillet 9 virksomhedskategorier.

For hver kategori er angivet eksempler på virksomhedstyper fra analyserne. Eksemplerne er vejledende, og som det fremgår er der ingen direkte sammenhæng mellem kategorier og hovedbrancher.

I erhvervstransporten skelnes mellem besøgende, dvs. udefrakommende personer der af forskellige grunde kommer til virksomheden (kunder/sælgere/elever/klienter), erhvervsture, dvs., service- og varetransport i mindre køretøjer (varebiler/kassevogne) og egentlig godstransport i tunge køretøjer (over 3,5 tons).

Pendlingen måles alene på en såkaldt "medarbejdertæthed", dvs. antallet af medarbejdere i virksomheden pr. 1.000m² grundareal. En mere præcis måling af pendlingen kunne også inddrage pendlingsafstande, dvs. den enkelte medarbejders køreafstand mellem bolig og arbejde. Pendlingsafstande knytter sig imidlertid mere til området end til virksomheden. Virksomheder med meget specialiseret arbejdskraft vil ofte have længere gennemsnitlige pendlingsafstande, men i de fleste virksomheder vil pendlingsafstandene formentlig efterhånden tilpasse sig i forhold til områdets placering i bystrukturen herunder afstand til bycenter, større boligområder m.v.

| | | Daglig erhvervstransport | | |
|--|----------------|--|---|---|
| Ansatte pr. 1.000m² grundareal | | 0-19 besøgende og/eller 0-9 erhvervsture og/eller 0-1 tunge køretøjer | Over 20 besøgende eller Over 10 erhvervsture eller 2-9 tunge køretøjer | Over 9 tunge køretøjer |
| Pendling | Under 4 | 1 Små specialbutikker Småværksteder/service Små engrosvirksomheder | 4 Detailhandel Værksteder /servicestationer Byggemarkeder | 7 Visse lager og engrosvirksomheder Transportvirksomheder Visse fremstillingsvirksomheder |
| | 4-10 | 2 Visse typer af off. admin. Mindre håndværk og service | 5 Visse supermarkeder/ butikcentre Visse fremstillingsvirks. Hoteller/restauranter | 8 Visse fremstillingsvirksomheder Specialiserede engrosvirksomheder |
| | Over 10 | 3 Off. administration Forskning/udvikling Konsulenter/rådgivere | 6 Spec. fremstillingsvirksomheder Visse typer service Udd. institutioner | 9 Fødevarer virksomheder (slagterier) og andre beskæftigelsestunge fremstillingsvirksomheder |

Afgrænsningen af de enkelte kategorier er valgt ud fra de undersøgte områder og virksomheder. Hvorvidt den valgte afgrænsning kan anvendes i alle erhvervsområder vil kræve yderligere analyser af et større antal områder.

Klassificeringen forudsætter en analyse af de enkelte virksomheders transportbehov. Det kan foregå ved hjælp af spørgeskemaer og/eller interviews. Mere problematisk er det ved lokalisering af nye virksomheder hvis de nødvendige oplysninger ikke umiddelbart foreligger. En videreudvikling af klassificeringsprincippet bør derfor tilstræbe en vis samordning med den standardiserede, detaljerede brancheopdeling (DS93).

Klassificeringen giver en fordeling af eksisterende virksomheder der efterfølgende kan sammenholdes med forskellige lokaliseringmuligheder i forhold til bystrukturen, det overordnede vejnet, stisystemet og den kollektive trafik.

Således vil de mest godstransporttunge virksomheder (kategori 7, 8 og 9) med fordel kunne lokaliseres med direkte adgang til det overordnede vejnet (evt. motorveje) og evt. jernbane- og skibstrafik, mens de mest pendlingstunge virksomheder (kat. 3, 6 og 9) med fordel kan lokaliseres hvor mulighederne for kollektiv trafikbetjening er optimale.

Værktøjets anvendelighed og begrænsninger

Det skitserede klassificeringsværktøj er et velegnet udgangspunkt for en lokal diskussion af erhvervs politik og erhvervslokalisering. Mange amter og kommuner lægger vægt på at give erhvervsområder høj tilgængelighed, men de har hidtil manglet et værktøj som mere konkret kan beskrive virksomhedernes transportbehov og områdernes tilgængelighed.

Hvorvidt de opstillede klassifikations-kriterier kan anvendes direkte i alle amter og kommuner kan ikke afgøres ud fra det foreliggende projekt, men må afprøves i virkeligheden – dvs. gennem praktisk planlægning i et større antal amter og kommuner.

Sådanne praktiske forsøg kan blandt andet rumme:

- en klassifikation af alle kommunens erhvervsområder, bestående af en beskrivelse af de enkelte områders tilgængelighed i forhold til bymidte, boligområder, adgangsforhold til det overordnede vejnet, den kollektive trafikbetjening, cykelsti-forbindelser etc.,
- en vurdering af den nuværende erhvervsstruktur, herunder en vurdering af virksomhedernes transportprofiler i forhold til erhvervsområdernes tilgængelighedsprofiler – passer erhvervsområderne til virksomhederne?
- En politisk drøftelse af erhvervs politikken og lokaliseringsstrategien. Hvilke virksomheder skal der satses på, og hvilke områder skal de tilbydes?
- Opstilling af reviderede anvendelses- og eventuelt udnyttelsesbestemmelser for erhvervsområderne
- En opgradering af planlægningen for ét eller flere udvalgte områder med henblik på f.eks. at forbedre vejbetjeningen, den kollektive trafikbetjening, cyklisternes adgangsforhold, områdernes interne adgangs- og parkeringsforhold, afgrænsningen til omgivende boligområder etc.
- En ændret markedsføring af ledige erhvervsarealer baseret på en ”deklarering” af områdernes tilgængelighedsprofiler.

- En styrkelse af det tværsektorielle samarbejde mellem erhvervsudviklingen, den fysiske planlægning og trafikplanlægningen
- Et øget samarbejde på tværs af kommunegrænserne med henblik på etablering af større samlede oplande der giver muligheder for en mere differentieret erhvervsstruktur med tilbud om erhvervsarealer i alle 9 kategorier.
- Tæt samarbejde med større virksomheder med stort transportbehov, evt. med udarbejdelse af transportplaner for virksomhederne.

I de tre delprojekter er der opstillet eksempler på indholdet af en sådan konkret planlægning. Det skal dog understreges at der kun er tale om eksempler og ikke om konkret vedtagne planer.

Litteratur

Styring af erhvervslokalisering og omdannelse af ældre erhvervsområder - instrumenter, erfaringer og eksempler fra Holland, Frankrig, England og Tyskland. Peter Hartoft-Nielsen og John Nousiainen. Forskningscenter for Skov og Landskab, 2001.

Landsplanredegørelse 2000 – Lokal identitet og nye udfordringer. Miljøministeriet, marts 2000.

Samarbejdsprojekt om erhverv, transport og fysisk planlægning.

- Arbejdsrapport 1 i samarbejde med Sønderjyllands Amt, Vojens og Haderslev Kommuner
- Arbejdsrapport 2 i samarbejde med Vejle Amt og Horsens Kommune
- Arbejdsrapport 3 i samarbejde med Århus Amt og Århus Kommune

Miljøministeriet, Landsplanafdelingen, 2002

Arbejdsrapporterne lægges ud på Landsplanafdelingens hjemmeside (www.mem.dk/lpa).