

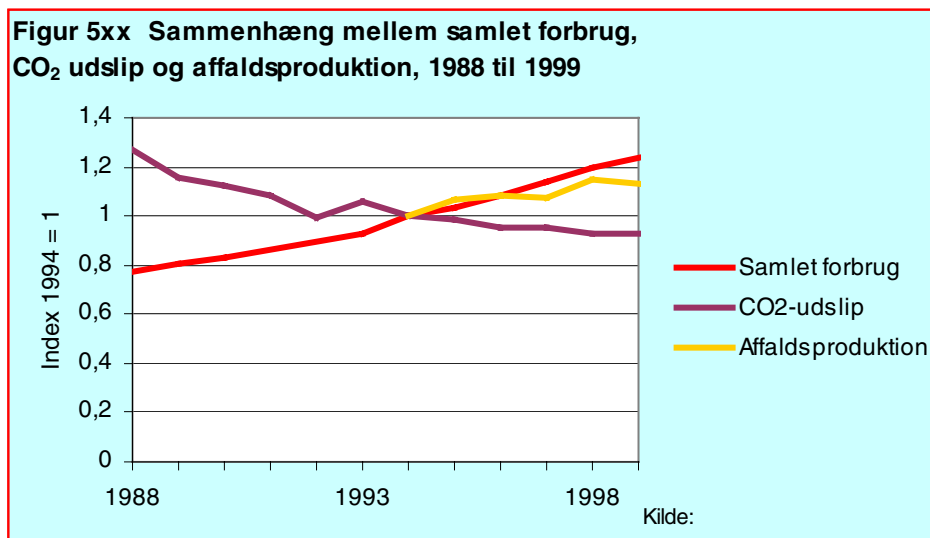
5. Mennesket og byerne

5.1 Indledning

Menneske og Miljø

Vi mennesker er den egentlige årsag til de miljøproblemer vi ser i vores samfund. Vi skaber miljøproblemerne gennem vores forbrug. Forbrug af varer, mad, transport, husly osv. Jo større forbrug vi har, jo mere skal der produceres, og des større bliver udslippene af forurenende stoffer til vores omgivelser.

Der gøres meget for at nedbringe forureningen fra forbrugsorienterede aktiviteter i samfundet: Energieffektiviteten stiger, bilerne kører længere på en liter benzin og får monteret katalysatorer, landbrugets forurening nedbringes osv. Forbruget stiger imidlertid i nogle tilfælde mere end stigningen i effektiviteten. Man kan illustrere det ved at se på sammenhængen mellem væksten i økonomien og en række størrelser, som siger noget om vores forurening (Figur 5.1.1). På trods af at forbruget stiger er det lykkedes at nedbringe udledningen af CO₂, hvilket især er lykkedes pga energieffektivisering og anvendelse af renere brændsler. Affaldsproduktionen, som er mere direkte knyttet til det aktuelle forbrug er derimod ikke faldet. Den stiger dog mindre end forbruget.



Figur 5.1.1 Udviklingen i forbrug og to forureningsindikatorer: affaldsproduktion og CO₂-udledning. Indeks 100 er 1995. Data for affaldsproduktionen findes ikke opgjort på tilsvarende vis før 1995. (Danmarks Statistik, Energistyrelsen, Miljøstyrelsen)

Udover at forsøge at mindske forbruget (hvilket altså ikke er lykkedes endnu ifølge Figur 5.1.1) kan vi forskubbe det i retning af miljømæssigt renere varer og ydelser; fx ved at mindske miljøpåvirkningen ved produktionen og lade varene indeholde færre miljøfremmede elementer. Derudover kan vi medvirke til at problemerne med at komme af med affald osv. bliver mindre, fx ved at være aktive i sorterings- og genbrugsordninger. En af de måder man forsøger at øge bevidstheden hos borgerne er ved det såkaldte "Lokal Agenda 21" arbejde. Som en opfølgning på Rio-konferencen i 1992 om bæredygtig udvikling er der på kommunalt plan aktiviteter, som bl.a. ved inddragelse af borgerne medvirker til at gøre udviklingen i kommunerne mere bæredygtig (jvnf. Kapitel 5.4).

Miljøpåvirkningen giver sig i nogle tilfælde udslag i påvirkning af vores sundhed. Det er imidlertid meget vanskeligt at skelne mellem miljøets påvirkning af sundheden og alle mulige andre faktorer fx vores livsstil med for meget rygning, for meget mad og for lidt motion. Status for dette emne beskrives sidst i kapitlet i form af Temaet: Miljø og sundhed.

Menneskers opfattelse af den risiko miljøproblemer medfører for vores helbred kan have stor betydning for hvordan vi kan forsøge at løse problemerne ved at inddrage borgerne, herunder ændre adfærden i en mere miljømæssig bæredygtig retning. Denne forståelse af miljøpåvirkningerne og opfattelse af miljø er ligeledes beskrevet sidst i kapitlet i form af et Tema: Risikosamfundet.

Byer i Danmark:

Danmarks befolkning bor i byer. Omkring 77% bor i byer med over 1000 indbyggere og 85% i bebyggelser med mindst 200 indbyggere.

Byvækst

Væksten i byerne har i 1990'erne været forholdsvis jævnt fordelt på de forskellige bystørrelseskategorier (Tabel 5.1.1). Bymønstret er generelt set stabilt. Der er dog en tendens til, at de større byer vokser hurtigst. De større byer, som her defineret som byer med over 20000 indbyggere, hovedstadsområdet inklusive), forøgede mellem 1990 og 2000 deres befolkningstal med 4,8%, mens væksten for landet som helhed var 3,8%. Omvendt ses det at befolkningstilvæksten i byer med under 1000 indbyggere og i de egentlige landdistrikter har været beskednen, kun godt 1% i de ti år. Kun få byer med over 1000 indbyggere, navnlig fiskeribyer og byer på Lolland, har haft tilbagegang i folketallet det seneste ti år.

Tabel 5.1. Befolkning (i 1000) fordelt på bystørrelser 1990-2000. Indbyggertallet er opgjort efter bystørrelsesgruppe 1990. (Byopgørelserne, 1990 og 2000; Statistiske Efterretninger 1993 og 2000).

	1990	2000	vækst 1990-2000 %
Hovedstadsområdet	1 337	1 393	4,2
byer >100 000 indb.	453	482	6,4
byer 20 000 – 100 000 indb.	777	814	4,8
byer 5 000 – 20 000 indb.	590	614	4,0
byer 1 000 - 5 000 indb.	787	820	4,2
byer 200 - 999 indb.	413	418	1,2
landdistrikter	779	790	1,4
Danmark	5 135	5 330	3,8

Væksten i byerne er især forårsaget af naturlig befolkningsvækst og tilvandring fra udlandet. Tilvandring fra landdistrikterne spiller kun en beskednen rolle i dag - måske med undtagelse af det nordvestlige Jylland. Urbaniseringen er også slået igennem på landet. Landbrugerne og deres familier udgør i dag under en tredjedel af landdistrikternes befolkning. Flertallet udgøres af folk med job i byerne (og deres familier), enten tilflyttere, som har bevaret deres arbejde i byerne, eller lokale, som har fået beskæftigelse i dem.

Byareal

Byarealet er vokset markant, både til bolig- og erhvervsformål. Byzonen, dvs. det areal, der i henhold til planlovgivningen er udlagt til byfunktioner, udgjorde i alt 194.800 ha, svarende til 4,5% af landets samlede areal (Tabel 5.1.2). Arealet af byzonen var sidst i 1990'erne steget til 244.500 ha, eller 5,7% af det samlede areal. Væksten i byzonearealet har dermed været 26% eller ca. 1% om året i gennemsnit. Generelt har det været sådan, at den procentvise vækst i byzonearealet har

været større, jo mindre by der er tale om (Tabel 5.1.2).

Tabel 5.1.2. Byzoneareal (km²) 1974 og 2000, fordelt på kommuner efter største by. Byzone 1974 inkluderer byer (>200 indbyggere), som siden er overført til byzone. (Planstyrelsen, 1974; Landsplanafdelingen, 2001)

	Byzone		Vækst 1974-2000
	1974	2000	%
Hele landet	1 948	2 445	26
Hovedstadsregionen	563	623	11
Kommuner med største by >20 000 indbyggere	675	801	19
Kommuner med største by 5 000-20 000 indbyggere	353	476	35
Øvrige kommuner	357	546	53

Kommuners vækst

Væksten stort set været den samme i forstadskommunerne til de større byer som i de øvrige mindre kommuner (Tabel 5.1.3). Årsagen til, at væksten er størst i kommunerne med de mindste byer er formentlig, at de er tyndt befolkede og derfor har frie muligheder for arealudlæg.

Tabel 5.1.3. Byzoneareal (km²) 1974 og 2000, fordelt på by-, forstads- og øvrige kommuner. Byzone 1974 inkluderer byer (>200 indbyggere), som siden er overført til byzone. (Planstyrelsen, 1974; Landsplanafdelingen, 2001)

	Byzone		Vækst 1974-2000
	1974	2000	%
Hele landet	1 948	2 445	26
Kommuner med by >20 000 indbyggere	1 091	1 241	14
Forstadskommuner	412	585	42
Øvrige kommuner	445	620	39

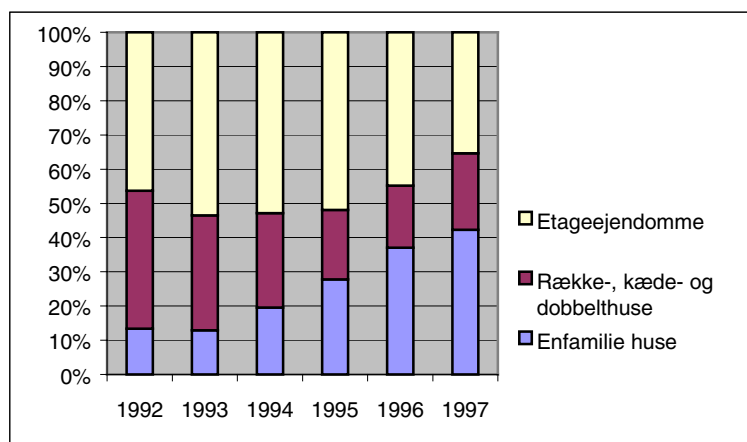
Samtidig med at byerne spredes, sker der en ændring af de eksisterende byområder. Der ses i flere af de større danske byer en tendens til, at der både sker en fortætning og en spredning af byerne. Der bygges nye boliger og erhverv i de centrale bydele, samtidig med at der, som tidligere, bygges på nye arealer i byranden.

Byspredning

De danske byer har i de sidste par årtier gennemløbet betydelige ændringer i erhvervstypefordeling og arealanvendelse. De større byer har gennem de seneste 30 år mistet industriarbejdspladser i stort omfang, mens industribeskæftigelsen er vokset i de mindre byer. Afindustrialiseringen har været tydeligst på øerne, mens industrien fortsat er udbredt i Jylland, hvor erhvervet navnlig er vokset i mindre byer i Vest-, Midt- og Sydjylland.

Undersøgelser af erhvervs- og institutionsbyggeriet i seks udvalgte kommuner har vist, at der er sket en fortsat spredning af erhverv- og institutionsbyggeriet. Det har bevæget sig væk fra bymidten og ud til periferien af byen. I Odense var eksempelvis 8 % af det nye erhvervs- og institutionsbyggeri opført i havneområderne, 9 % i bymidten, 15 % i området mellem bymidten og den ydre ring, mens 46 % er sket i kanten af byen. Det samme mønster kan genfindes i Århus (Erhvervs- og Bypolitisk Udvalg, 2000). Samtidig er industri-, lager- og transporterhvervene i de større byer flyttet fra de centrale byområder og havnearealer til erhvervskvarterer i byernes forstæder og periferi, ofte nær det overordnede vejnet.

Ligeledes har der i 1990'erne været vækst i boligbyggeriet, og især i parcelhus byggeriet (Figur 5.1.2). Der er sket et fald i andelen af nybyggede etageboliger og rækkehuse. Parcelhuse er mere arealkrævende end tæt-lav- og etagebyggeri, og opføres ofte i udkanten af byen.



Figur 5.1.2 Enfamiliehusene har en stigende andel af de nybyggede boliger. (Danmarks Statistik)

Byspredningen er sket på trods af at der er store byggemuligheder indenfor den eksisterende byzone. Flere undersøgelser har vist, at der er store centralt beliggende arealer i de større danske byer, som vil kunne rumme byggeri til arealintensive erhvervsformål som kontor- og service, men evt. også etageboliger (Hartoft-Nielsen et.al 2000).

Denne byspredning er problematisk for miljøet af flere grunde. For det første tyder de fleste empiriske undersøgelser på, at en lavere tæthed af byområdet, længere til centrum, sammenholdt med lang afstand til lokale service funktioner medfører en stigning i transportarbejdet og dermed i energiforbrug til transport og CO2 udslip. Både kollektiv transport og fjernvarme er afhængig af en vis tæthed, for at være samfundsøkonomisk rentabelt. Dernæst er der knyttet store varmetab i fjernvarmenettet til perifere bebyggelser. Endelig betyder byspredningen, at der inddrages arealer som ellers kunne have været anvendt til fx bynær skov eller andre rekreative formål.

Fortætning af byer

Nybyggeriet i den eksisterende byzone, fx. på tidligere havnearealer og ældre erhvervsområder, har også sine miljømæssige konsekvenser, bl.a. for kulturmiljøet. Med den hensigt at undgå spredning af byerne, fortættes byerne ved at forhøje eksisterende bygninger og nybygge på tomme arealer. Herved risikerer man, at bygningernes bevaringsværdier går tabt og attraktive kulturmiljøer ødelægges (jvnf. Kapitel 5.3). Disse fortætningsproblemer er typisk lokale, hvorimod byspredningens miljømæssige konsekvenser er regionale og globale. Det er især boliger og serviceerhverv, der opføres i de centrale byområder. Det er ikke alle erhverv der egner sig til at blive lokaliseret i den tætte by eller boligområder. Det gælder forurenende produktionserhverv, men også nogle serviceerhverv som fx. engrosvirksomheder, som ofte medfører meget trafik i lokalområdet. Nogle detailhandels enheder tiltrækker ligeledes meget trafik. Det er især persontrafik, og det lokale miljømæssige pres, er meget afhængig af detailhandelsenhedens størrelse. Hvis det er en enhed med en regional funktion, vil den tiltrække en større trafik end en detailhandel med en lokal service funktion. Byomdannelse og fortætning har således også miljømæssige konsekvenser. Der kan blive et større pres på det enkelte lokalområde, med fx. lokale støjproblemer og luftforurening til følge (Skovbro, under udgivelse).

5.2 Trafik i byerne

Indledning

Trafik i byerne opfattes som et særligt problem, fordi forureningen fra trafikken koncentrerer, transporten er langsommere i byerne og der kan opstå køer og trængsel. I virkeligheden foregår ca. 70 % af persontransportarbejdet ude på landet og mellem byer. Kun ca. 30 % er transport internt i byerne (Christensen, 2001). Det er således trafikken ud af byerne og ude på landet, der udgør den største del af et af miljøproblemerne ved trafik nemlig trafikens bidrag til CO₂ udslip.

Siden 85% af befolkningen bor i byer (større eller mindre) må en stor del af trafikken også uden for byerne være et resultat af byboernes gøremål. Disse gøremål deles ofte op i 3 områder, når de skal vurderes i forhold til den trafik de generer: arbejde, ærinder og fritid. Lokaliseringen af arbejdssted og bolig i forhold til hinanden og i forhold til fx detailhandelen påvirker den transport de forskellige gøremål forårsager. Byernes struktur forstået som byområdernes tæthed, den indbyrdes placering af byområder med forskellige funktioner og disses placering i fht infrastrukturen har betydning for transportarbejdet. Rent teoretisk er det sådan, at såfremt alle boliger er jævnt fordelt over en by vil funktioner, der er placeret perifert i byen give anledning til 40 % mere transportarbejde end hvis de var centralt placeret. Tilsvarende vil en central bopæl uanset det øvrige lokaliseringmønster i byen føre til mindre transportarbejde i byen end de mere perifert lokaliserede bopæle. Da korte afstand betyder større tilbøjelighed til at benytte cykel eller gå, og den kollektive trafik i alle byer primært forløber radiale mod centrum, og dermed bliver mere attraktiv for centrumrettede rejser, vil den miljømæssige effekt af central lokalisering være endnu større end transportarbejdet i sig selv tilsiger (Christensen, 2001).

Transportarbejdet kan også variere afhængigt af byernes størrelse bla. har en større by flere og ofte også mere specialiserede byfunktioner end en lille by, og kan dermed bedre tilbyde sine indbyggere et bredt spektrum af service- og arbejdstilbud. Beboerne i den mindre by vil derfor være mere tilbøjelig til at rejse til en større by for at realisere deres aktivitetsefterspørgsel. Men hvornår en by i denne relation er større eller mindre kan ikke afgøres præcist.

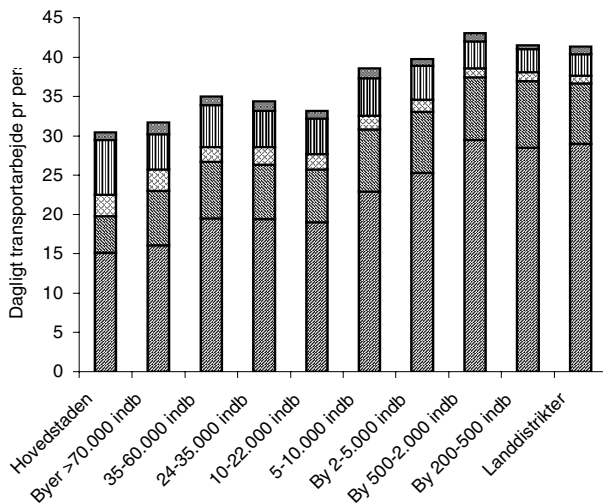
Analysen af Transportvaneundersøgelsen (Danmarks Statistik, xxxx) for årene 1995-1997 har vist hvorledes transportarbejdet og trafikken afhænger af boligens placering, bystørrelsen og arbejdsstedets placering (Christensen, 2001). Fra et miljø synspunkt er det vigtigt at nedbringe mængden af trafik og at flytte trafikken fra biler over mod kollektiv transport og let trafik (cykler og gang). Afsnittet her belyser de strukturelle faktorer i byer som har betydning for transportens størrelse.

Betydning af hvor man bor

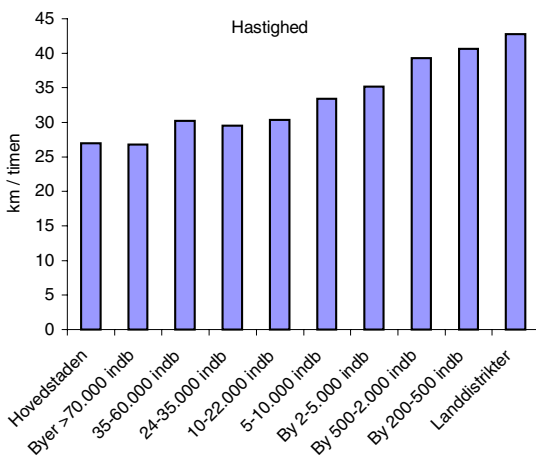
Bystørrelsens betydning

Det gennemsnitlige transportarbejde målt som antal km pr person pr dag afhænger af byens størrelse (Figur 5.2.1). Antallet af ture, der køres, er nogenlunde det samme for de forskellige bystørrelser. Rejsehastigheden stiger med faldende bystørrelse dels fordi hastigheden for biler i byerne falder med stigende bystørrelse og dels fordi andelen af kollektiv trafik og let trafik er større i de store byer (Figur 5.2.2). Der manifesterer sig 3 bygrupper i variationen i det samlede transportarbejde og også i transportmiddelvalget: 1) Hovedstaden / de største byer, der har mest kollektiv og let trafik og hvor transportarbejdet er 14 % under landsgennemsnittet; 2) de mellemste byer, der har en del kollektiv og let trafik, men også en del biltrafik, og til sidst 3) landet og småbyerne, hvor bilerne er helt dominerende og hvor transportarbejdet er 18% over landsgennemsnittet.

Den miljømæssige betydning af variationen i transportarbejde og transportmiddelfordelingen er, at CO₂ udslippet fra persontrafikken er 50% større for landboerne end for indbyggerne i Hovedstaden og i de største provinsbyer (Figur 5.2.3):



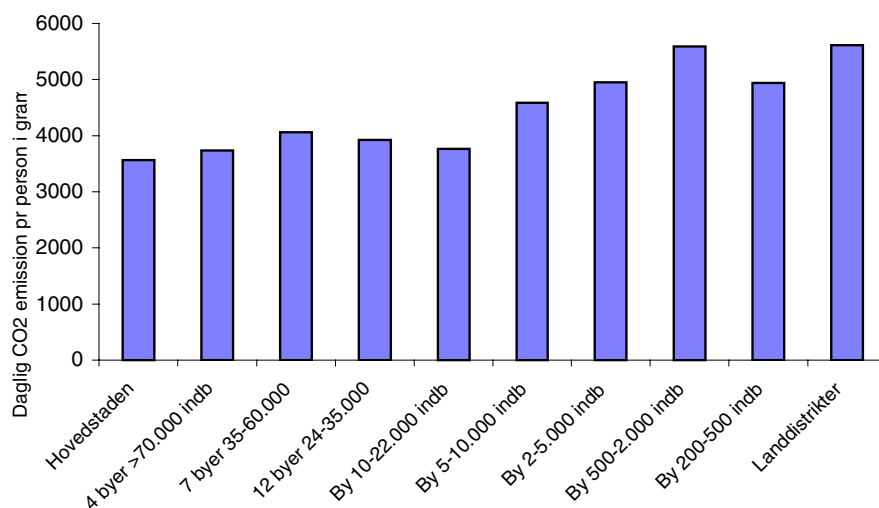
Figur 5.2.1 Transportarbejdet pr. person pr. dag i forskellige bystørrelser i henhold til Transportvaneundersøgelsen 1995-1999. Søjlerne er underdelt efter valg af transportmiddel (Christensen, 2001).



Figur 5.2.2. Transporthastigheden i forskellige bystørrelser i henhold til Transportvaneundersøgelsen 1995-1999 (Christensen, 2001).

Årsagen til at transportarbejdet i de små byer (mindre end 10.000 indbyggere) og på landet er større end i de store byer skyldes først og fremmest ærinde ture. Der er ikke den store forskel på transportarbejdet til fritidsture eller arbejdsture. Forklaringen er formodentlig at jo ringere det lokale udbud af forretninger og andre servicefunktioner er, des længere må man rejse. Det er karakteristisk for alle ærinde ture, at de oftere end andre formål bliver foretaget i bil af en person, som er alene i bilen. Denne transportform er meget miljøbelastende opgjort som emission pr. personkilometer sammenlignet med kollektiv trafik, let trafik (cykel eller gang) og bilpassager. Ærinde kørsel er således et område, som klart afhænger af bymønstret og har en klar miljømæssig betydning i det mindste for CO₂ problemstillingen og energiforbruget.

I de største byer foregår 1/3 af transportarbejdet inden for byen, og i Hovedstaden er det en endnu større del. I de tilfælde kan lokaliseringen inden for byen have en vis betydning for størrelsesordenen af det samlede transportarbejde. For byerne mellem 35 og 65.000 indbyggere er det 1/5 af transportarbejdet, der forløber i byen. Her er det ret beskedent, hvad lokaliseringen kan betyde.



Figur 5.2.3. Co₂ udslippet pr. person pr. dag fra persontrafikken i forskellige bystørrelser beregnet for perioden 1995-1997 (Christensen, 2001).

Lokalisering indenfor byen

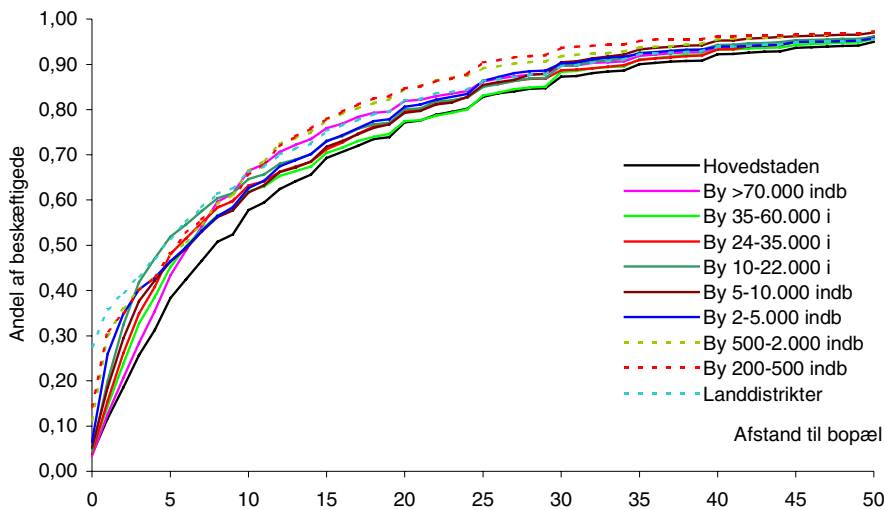
Den daglige rejselængde stiger med boligens afstand fra centrum for indbyggere i Københavnsområdet og de 4 største provinsbyer. I København ses effekten i afstande mellem ca. 6 og 30 km fra centrum og i provinsbyerne fra 0 til ca. 15 km fra centrum. Når man kommer længere ud er der ikke forskel på den daglige rejseafstand. Bor man i centrum af København er den daglige transport i gennemsnit ca. 12 km, mens den er ca. 30 km, når man kommer ud til 20-30 km fra centrum. For de store provinsbyer er de tilsvarende tal hhv. ca. 25 km og ca. 45 km. Rejseafstanden afhænger imidlertid også af en række socioøkonomiske faktorer fx indkomst, om indbyggerne har bil til rådighed og andelen af personer med kørekort. Alle disse faktorer stiger i gennemsnit ligeledes med afstanden fra centrum.

I de mellemstore og mindre byer (mindre end 65.000 indbyggere) kan man ikke se en tilsvarende effekt af afstanden fra centrum. I de mindre byer (mindre end 35.000 indbyggere) afhænger indbyggernes daglige rejseafstand snarere af afstanden fra den nærmeste større by i regionen så længe der er mindre end 30 km til denne by. For disse mindre byer er der således en overrepræsentation af personer, hvis daglige rejseafstand er præcis to gange afstanden til den nærmeste større by svarende til at de pendler hver dag.

Arbejdspladslokalisering

Afstand til boligen

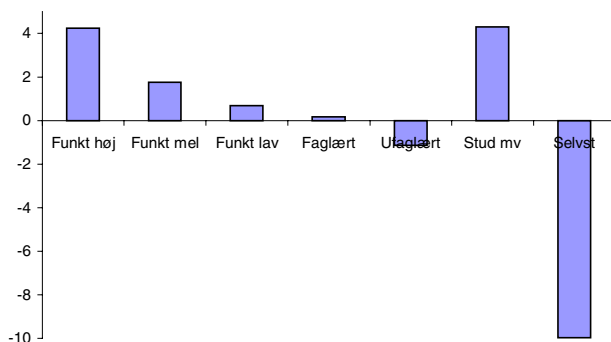
Afstandsspredningen mellem bolig og arbejdsplads er generelt stor (Figur 5.2.4). Omkring 5% af de beskæftigede bor således mere end 50 km fra deres arbejdsplads. Derimod er variation mellem byklasserne ikke særlig stor. Dog genererer arbejdspladser i Hovedstaden i gennemsnit lidt længere rejser (ca. 16 km), og arbejdspladser i landsbyer og andre småbyer lidt kortere rejser (ca. 11 km) end arbejdspladser i provinsbyerne (ca. 14 km). Tendensen er således lige modsat boliglokaliseringen.



Figur 5.2.4. Akkumuleret afstandsfordeling til de ansattes bopæl som gennemsnit for byklasser (Christensen, 2001).

Der er en række andre forhold, som påvirker afstanden fra arbejde til bolig. De væsentligste er stilling, antal biler per person i husstanden, indkomst alder og køn. Den mest rejsende gruppe, de højere funktionærer, har næsten dobbelt så langt til arbejde i gennemsnit som de mindst rejsende lønmodtagere, og 4 gange så langt som de selvstændige (Figur 5.2.5). Næsten alle erhvervsgrupper bor mere spredt i forhold til deres arbejdsplads i København. Bilejerskab er den faktor, der har størst betydning for rejseafstanden næst efter stilling. Højindkomstgrupper rejser længere end lavindkomstgrupper - også ud over hvad der ligger i stillingskategorierne. Og kvinder prioriterer et arbejde tæt på hjemmet højere end mænd. Alt i alt fører specialiserede højindkomst-arbejdspladser, der henvender sig til mænd, til de længste rejser, og lavindkomstarbejdspladser for ufaglærte kvinder de korteste rejser. Nedad i rejseafstanden trækker derudover, at de der ejer virksomhederne normalt foretrækker, at der er kort afstand mellem deres bolig og arbejdspladsen.

Der er en tendens til, at personer, der bor meget langt fra deres arbejde/uddannelse også i deres øvrige rejseaktivitet har et større opland med længere daglig rejse til andre formål end folk med arbejde tættere på boligen.



Figur 5.2.5. Stillingens påvirkning af gennemsnitsafstanden mellem arbejde og bolig (Christensen, 2001).

Bolig arbejdssteds balance

Det er hensigtsmæssigt fra en miljømæssig betragtning at fremme virksomhedslokalisering, der skaber bolig-arbejdsstedsbalance i de mindre byer. Arbejdspladsunderskud skaber længere samlede rejseafstande. Hvis virksomhederne findes i de mindre byer er der desuden en tendens til at det især er lokale og folk i det nære opland, der ansættes. Arbejdspladsoverskud i en by fører ikke i samme grad til længere rejseafstande. Ganske vist er antallet af kilometer til arbejdspladserne i byen med arbejdspladsoverskud større end til andre byer, men de, der bor i byen med arbejdspladsoverskud har i gennemsnit kortere rejse, hvilket opvejer de længere

arbejdsrejser til byen. Men det er klart, at det er en øvre grænse for hvor stort arbejdspladsoverskuddet må være. Størrelsen eller den forventede størrelse på en virksomhed, og hvilke krav den stiller til de ansattes specialisering, er afgørende for, hvor den kan placeres miljømæssigt fornuftigt. Roskilde er et eksempel på, at et arbejdspladsoverskud med stor skævhed i erhvervssammensætning fører til store gennemsnitlige bolig-arbejdsstedsrejser.

Ser man nærmere på, hvilke former for virksomheder, der især bør placeres i de mindre byer, er det igen virksomheder, der afspejler befolkningens erhvervssammensætning. Der er antagelig efterspørgsel efter arbejdspladser i de mindre byer, der retter sig imod en ikke alt for specialiseret arbejdskraft, f.eks. faglærte (antagelig især de traditionelle håndværkerfag), mellemfunktionærer og ufaglærte. Specialiserede arbejdspladser og især arbejdspladser, der beskæftiger højere funktionærer, bør der vises tilbageholdenhed med i de mindre samfund, fordi denne arbejdskraft er langt mere vant til at rejse langt, og der bør kun få i lokalområdet - ja selv inden for en relativt stor radius. Og selv om der bor tilstrækkelig mange med den ønskede stillingsbetegnelse fører specialist krav til at kun få har præcis de rigtige kvalifikationer og er interesseret i at søge arbejde netop på den lokale arbejdsplads.

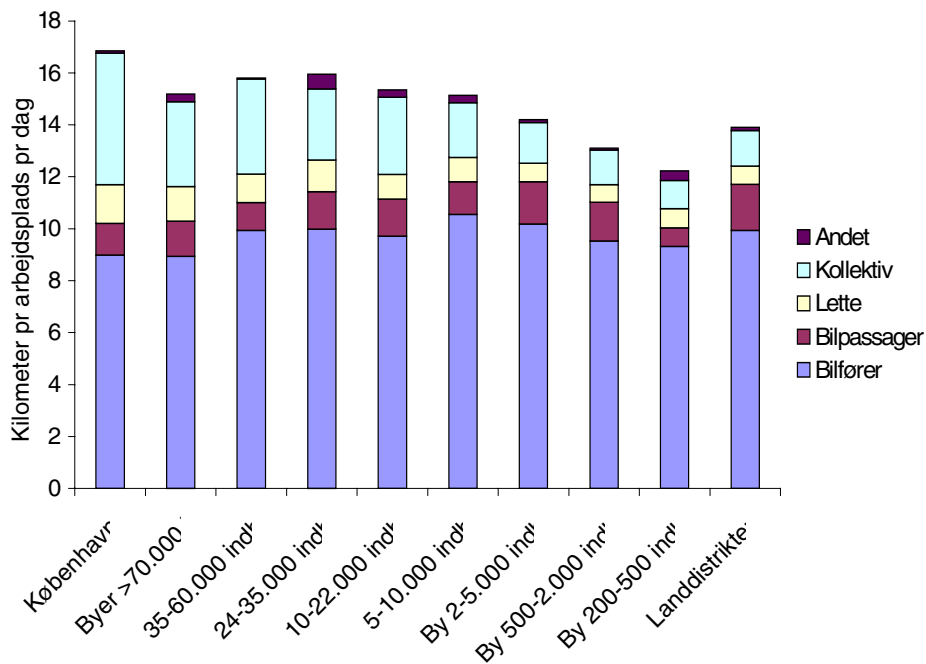
Arbejdspladsens lokalisering i byen

Bystørrelsen har kun lille betydning for den miljømæssige effekt af en lokaliseringspolitik, når man i øvrigt har taget højde for bolig-arbejdsstedsbalancen. Der køres lige mange kilometer i bil til arbejdspladser i store og små byer. Derimod har placeringen inden for byerne betydning for den miljømæssige effekt af arbejdspladsen. Jo mere perifert en arbejdsplads lokaliseres i byen, des længere rejser skaber den.

Vigtigere for miljøbelastning er transportmiddelvalget. Valg af transportmiddel er mere afhængigt af lokaliseringen end af afstanden mellem arbejde og bolig. Der er 3 forhold i relation til lokalisering, som især har betydning for valg af transportform: bystørrelsen, arbejdspladsens afstand til nærmeste store bys centrum samt afstand til en station.

For byer under 35.000 indbyggere er andelen af km, der køres i bil til arbejde større jo mindre by, arbejdspladsen ligger i (Figur 5.2.6). Dette passer godt med, at den kollektive trafikbetjening falder med bystørrelsen. Forskellen opvejer den kortere afstand til boligerne med det resultat, at der for alle bystørrelser i gennemsnit tilbagelægges lige mange kilometer i bil som fører på pendlingsturene.

En central og en stationsnær arbejdsplads fører til mindre antal km i bil og mere trafik med kollektiv trafik og på cykel. I Hovedstaden har afstanden til centrum større betydning for andelen, der kører i bil, end den stationsnære placering. Om arbejdspladsen ligger over eller under 10 minutters gang fra stationen er ligeledes vigtigt, og giver betydelig effekt på andelen, der benytter kollektiv trafik. I provinsen har stationsafstanden større betydning end afstanden til centrum. I de mellemstore byer er der ligeledes en tydelig effekt af stationsnærhed. Her har Banegården som trafikknudepunkt for både busser og tog stor betydning for valg af transportmiddel. En central og stationsnær placering giver størst effekt i Hovedstadsområdet, hvor forskellen er fra 4 km biltrafik pr arbejdsplads ved en stationsnær central placering til 18 km ved en ikke-stationsnær, perifer placering i forstæderne. I de mellemstore byer er spændet mellem en stationsnær placering fra 5-6 km bilkørsel ved en stationsnær placering til 12-14 km for en lokalisering langt fra en station.



Figur 5.2.6 Det daglige transportarbejde pr arbejdsplads fordelt på transportmidler for forskellige byklasser (Christensen, 2001).

Bilejerskab, kørekort og socioøkonomiske forhold har større betydning end lokalisering for valg af transportform. Det kan dog ikke på den baggrund konkluderes, at bystrukturen ikke har betydning, eller kun har en marginal effekt. Folk med en given socioøkonomisk profil bor spredt i regionen, så lokaliseringens effekt kommer oven i den socioøkonomiske, og viser sig med en betydelig effekt på det faktiske transportarbejde afhængig af arbejdspladsens lokalisering. Gennem en lokaliseringspolitik kan de givne arbejdspladser placeres, så de skaber de korteste rejser med mindst brug af bil til arbejde ved at placere dem centralt og stationsnært.