

# ERHVERV UD TIL MOTORVEJEN?

Udkast til notat

September 2008

rev. januar 2009

Guldborgsund, Lolland og Sønderborg Kommune

ABCD-modellen som afsæt for den bybygning og bymønster  
**Kuben Management**



# Indholdsfortegnelse

1	Indledning .....	1
1.1	Byens historie som afsæt for planlægning .....	3
1.2	Læsevejledning .....	4
2	Resumé .....	5
2.1	Hidtidige erfaringer, anvendte metoder og gennemførte analyser .....	6
2.2	Model for bybygning – erhverv ved motorveje? .....	7
3	Udfordringer .....	9
3.1	Harmoni mellem motorvej, erhverv og landskab? .....	10
4	ABC-modellen (Holland) .....	13
4.1	Overvejelse bag modellen .....	13
4.2	En evaluering af den hollandske ABC-model .....	15
5	ABC-modellen på dansk .....	17
5.1	En pragmatisk dansk version af ABC-modellen .....	17
5.2	Trafik som en parameter .....	22
5.3	Konklusion .....	24
6	ABCDE-modellen (Sønderborg-området) .....	26
6.1	Fra vision til delstrategier .....	26
6.2	Fremtidig klassificering af erhvervsområder .....	28
6.3	Temaplanens skæbne .....	31
7	Metoder til landskabsindpasning .....	32
7.1	Oplevelse af landskabsindpasning .....	32
7.2	Positive bestemmelser om arkitektur og indpasning .....	33
7.3	Strækingsanalyse .....	35
7.4	Udspil til principper for arealer til erhvervsformål ved motorveje .....	36
8	Indpasning i landskabet (inspiration fra desk research) .....	40
9	Hidtidig planlægning for erhverv .....	43
9.1	Metoder til udvikling af erhvervspolitik .....	43
9.2	Fysisk planlægning (set fra kommuneside) .....	43
9.3	Case: Kommuneplan for Sønderborg Kommune .....	45
10	Kommunal planlægning efter strukturreformen .....	50

10.1	Nyt råderum efter kommunalreform.....	50
10.2	De statslige krav til dansk kommunal planlægning.....	51
10.3	Planstrategi og bymønstre .....	53
11	Den offentlige plankultur.....	57
12	Den moderne bybygning (plankultur).....	60
12.1	Bybygning og planstrategi.....	62
12.2	Nyt indhold af kommuneplanen .....	63
12.2.1	Byintegrerbarhed .....	63
12.2.2	Lokaliseringsfaktorer.....	66
12.2.3	Indpasning og æstetik.....	68
12.2.4	Egnethed i forhold til godstransport.....	69
12.2.5	Miljøklassificering.....	71
12.2.6	Tilgængelighed og persontransportbehov.....	73
12.3	Den efterspørgselsorienterede lokalplan .....	74
12.4	Model for bybygning set ud fra en integreret erhvervs- miljø og trafiktilgang. ....	75
BILAG: NOTAT OM VIRKSOMHEDERS LOKALISERINGSPRÆFERENCER.....		79
12.5	Introduktion.....	79
12.6	Erhvervsmæssige lokaliseringpræferencer .....	79
12.6.1	Undersøgelsesresultater .....	80

## 1 Indledning

Nærværende notat udgør den 1. udgave af et forslag til en ny model for den kommunale erhvervsplanlægning, hvor motorvejsnære erhvervsarealer indgår som én blandt flere områdetyper i den samlede erhvervsmæssige kommuneplanlægning.

Metoden der fremledes i dette notat vil i perioden december 2008 – juni 2009 blive afprøvet i Sønderborg - , Lolland – og Guldborgsund Kommuner og forventes herefter tilrettet i overensstemmelse med de erfaringer og konklusioner der vil kunne udledes af afprøvningen, hvorfor der altså er tale om et arbejdsdokument, som først i sidste halvdel af 2009 vil finde sin endelige form og indhold.

Men nu til sagen...

Af "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2009" fremgår det, at *"udlæg af nye erhvervsarealer langs motorvejene skal begrænses og primært reserveres til transporttunge virksomheder. For at indsamle viden, der kan bidrage til at nuancere billedet af nationale og lokale transportinteresser i den konkrete prioritering af arealanvendelsen, vil Miljøministeriet sammen med Transport- og Energiministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet igangsætte en dialog med repræsentanter for kommuner og private aktører med henblik på at skabe et overblik over godstransportens nuværende struktur og de væsentligste udfordringer fremover."*

Set i dette perspektiv og ikke mindst på baggrund af konkrete problematikker mht. arealudlæg har Guldborgsund, Lolland og Sønderborg kommune udarbejdet oplægget til eksempelprojektet "Erhverv ud til motorvejen?". Oplægget udgør de 3 kommuners ansøgning om at komme i betragtning som et Plan09-eksempelprojekt. Ansøgningen bliver efterfølgende imødekommet.

I oplægget anføres, at det skal belyses, hvordan kommunernes øgede kompetence på planområdet kan forvaltes, således at motorvejsnære erhvervsbyggerier kan opføres i høj arkitektonisk kvalitet og med god indpasning i landskabet. Samtidig med, at virksomhederne gives mulighed for at profilere sig under stærkt hensyn til det æstetiske udtryk. I sig selv er dette et dilemma; og i projektet undersøges, hvorvidt en strategisk tilgang kan bidrage til en konkret dialog frem for en polarisering.

Der er lagt op til, at der undervejs i projektet arbejdes mod:

- at det kun er virksomheder med relativ stor afhængighed af vejtransport, der placeres ved motorvejene, samt

- at det samlede transportmønster i kommunerne bliver mere bæredygtigt, således at mest muligt af den tunge godstransport finder sted på motorveje og hovedlandeveje – og med mindst mulig påvirkning af trafikken i byer og landområder.

Dermed er der behov for at få defineret, hvad virksomheder med relativ stor afhængighed af vejtransport er, idet det indtil videre meget ofte har været en ensidig diskussion af virksomhedernes behov (i egen forståelse) for profilering via en synlig beliggenhed og en iøjenfaldende skiltning, oplag mv. frem for en landskabsmæssig indpasning og arkitektur som æstetik. At behovet for profilering har spillet en væsentlig rolle i den kommunale beslutningstagning, er tydeligt; og det har i mange tilfælde væltet planlovens intentioner. I nærværende rapport lægges der op til at anvende branchekode som en af parametrene i en model for en helhedsorienteret planlægning.

Eksempelprojektet sætter fokus på den palet af parametre, der indgår i den moderne bybygning<sup>1</sup>, og som ud fra en helhedsopfattelse af byen og dens funktioner lægger op til den efterspørgselsorienterede lokalplan<sup>2</sup>. Samtidig kombineres dette med den afvejning (prioritering), der ligger i at beskrive bymønstret og ud fra det at udnytte og udvikle de potentialer, de enkelte områder har, ud fra en vurdering af deres planlægningsmæssige egnethed.

I denne tænkning indgår både at afveje delområderne i forhold til hinanden (anvendelse) og at se på det, der binder dem sammen/adskiller dem som f.eks. infrastruktur og miljøzoner. Det indebærer, at de enkelte områders egnethed vurderes i forhold til den fremtidige anvendelse og målt op mod mål og temaer i kommuneplanen. Der lægges endvidere op til at opnå en forbedret robusthed i planlægningen ved at indarbejde/tage stilling til flest muligt af de relevante lokaliseringparametre i en lokalplan, der her kaldes en efterspørgselsorienteret lokalplan. For at være en efterspørgselsorienteret lokalplan skal lokalplanen beskrive en ide, udfolde mål og temaer i kommuneplanen osv. til et sådant niveau, at en privat bygherre, projektudvikler mv. umiddelbart kan forstå, hvad intentionerne er – dvs. at lokalplanens redegørelsesdel forholder sig til flest mulige af de parametre, der indgår i en lokaliseringsovervejelse<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Bybygning – eller Urban Design - handler på overordnet plan meget om en konstruktion eller rekonstruktion af byens rum. Hvor der før i gamle bydele opstod mindre torve og pladser tæt integreret i byens liv, blev disse - især under funktionalismen - udvandet og omgivet af tilfældigt placerede bygninger i modernistisk stil. Modtrækket var, gennem hensigtsmæssig tilbygning at skabe et sammenhængende hierarki af pladser, mindre torve og gaderum, hvor man på ethvert niveau kunne finde den grad af offentlighed/privathed situationen eller lokaliteten lagde op til. Samtidig påpegedes vigtigheden af at tilpasse områdernes visuelle udtryk til den menneskelige skala og ikke til for-bikørende biltrafik i fuld fart.

<sup>2</sup> Kan også kaldes den markedsbaserede lokalplan, idet den udtrykker match mellem kommuneplanens intentioner og markedets efterspørgsel efter arealer til bestemte anvendelsesformål.

<sup>3</sup> Her ses bort fra den type af lokalplaner, der benævnes projektlokalplaner, idet de først udarbejdes, når et projekt er kendt.

## 1.1 Byens historie som afsæt for planlægning

I Vikingetiden anlægges byerne ved vandet – og den centrale plads er handelspladsen umiddelbart, hvor skibene anløber kysten. Det er ad søvejen, at varerne transporteres; og derfor er det også søvejen, der binder byerne sammen. Med den begyndende industrialisering med fødevarerforædling og eksport får havneområdet tillagt nye funktioner: fabrikker og pakhuse for foderstoffer og produkter til eksport. Det indebærer, at boligerne i havneområdet bliver de mindst eftertragtede – og byerne begynder at vokse ud ad slutningen af 1800-tallet sker der en nyorientering af byerne. Nu er det ikke længere søvejen, der alene er den centrale forbindelseslinie til omverdenen. Jernbanerne bliver såvel argumentet for nye byer og bydele som en lokaliseringfaktor for forædlingsvirksomheder og industri. Omkring 1990 sker der igen en nyorientering. Nu er det motorvejene, der giver det handels- og godstransportmæssige sammenhæng. Og som samtidig giver plads for at redefinere de gamle bydele: havneområdet og arealerne langs jernbanerne. For at tage konsekvensen af dette må arealer, der udlægges til erhverv langs motorvejene ses som del af byen.

Konsekvensen er en nyorientering af planlægningen. I stedet for at se udviklingen af byen som en indefra-og-ud-planlægning er der behov for en helhedsopfattelse, hvor kommunens bymønster og arealernes egnethed i forhold til den fremtidige anvendelse perspektiveret i kommuneplanernes mål og temaer bliver det nye udgangspunkt for planlægningen. I sin yderste konsekvens medfører det også, at alle udlagte arealer kan få nye anvendelsesbestemmelser og tillægges andre funktioner end i dag.

For at supplere overvejelserne i relation til bymønstret kan landskabsanalysen bruges som et hjælpeværktøj. Landskabsanalysen bør have fokus på den rumlige trafikantoplevelse og med blik på brugerperspektivet set fra byen – dvs. uden for vejperspektivet. Dette skal også ses som et modspil til, at virksomhedernes hovedargument – nemlig behovet for profilering af virksomheden gennem synlig beliggenhed og skiltning – må opvejes i forhold til de kommunale interesser (bymønster, mål og temaer i kommuneplan) og det pågældende områdes egnethed vurderet af fra en række faktorer: Reduktion af godstransport, påvirkning af miljøet, sammenhængen med byen, virksomhedernes indplacering i transportkæden, bæredygtighed, indpasning i landskabet osv.

Landskabsanalysen vil desuden være et udgangspunkt for at forstå de aktuelle kvaliteter i vejkorridoren og anskue, hvordan disse kvaliteter kan bibeholdes eller omsættes til andre kvaliteter med indførelse af vejanlægget. Det kan f.eks. være udsagn mht. vejens udformning, relationen til det omgivende rum og relationer til eksisterende virksomheder samt indpasning i forhold til det åbne land og de enkelte områder i byhierarkiet. Dermed bliver der tale om en nyorientering af forhold mellem vej og by – og en perspektivering i forhold til nærmest liggende bys potentielle udvikling og udviklingsretning.

## 1.2 Læsevejledning

Den overordnede opgave for nærværende del af projektet er, at udvikle dels en ny planlægningsmodel, dels et dialog- og screeningsværktøj der i samspil med hinanden kan sikre at rette virksomhed placeres på rette sted.

Efter kapitel 1: Indledning og kapitel 2: Resumé sættes der i kapitel 3 rammen for den udfordring, der er baggrunden for eksempelprojektet. Notatet er derudover opdelt i 2 dele:

- Del 1: Desk research – analyse og vurdering (kapitlerne 4-9)
- Del 2: Model for bybygning (kapitlerne 10-12)

I tillæg til denne rapport udarbejdes i særskilt notat et oplæg til et screenings- og dialogværktøj til brug for processen med at klassificere og lokalisere de virksomheder, der ønsker at etablere sig i kommunens erhvervsområder. Værktøjet skal både bruges i forbindelse med tilflyttende virksomheder og i forbindelse med virksomheder, der af forskellige årsager skal have en anden placering i kommunen (f.eks. i forbindelse med ændret anvendelse af byområder eller virksomhedernes udviklingsbehov).

I forlængelse af denne rapport/metode vil de deltagende kommuner afprøve ABCDE-Planlægningsmetoden i egen Kommuneplanlægning og i forbindelse hermed arbejde med projektets 2. udviklingsfase – Formgivning, der har til formål at afprøve – og udlede metoder og principper, der kan sikre at den arkitektoniske udformning af motorvejsnære erhvervsområder, får en høj kvalitet og god indpasning i forhold til det omgivende landskab.

På [www.plan09.dk](http://www.plan09.dk) kan der læses om eksempelprojektet. Her kan også læses om de beslægtede projekter og deres erfaringer.



## 2 Resumé

Placeringen af byzonearealer er et vigtigt emne for alle kommuner. Det er fremover kommunen, der alene bestemmer fordelingen af byvæksten mellem kommunens bysamfund. Kommuneplanens udpeging af arealer til byvækst sker ud fra en samlet vurdering af udviklingen i kommunen og en afvejning af byernes forskellige udbygningsmuligheder i forhold til andre interesser, f.eks. natur- og miljøinteresser, trafikbetjening og infrastrukturanlæg, skovrejsning, grundvandsinteresser, jordbrugsmæssige interesser, skolestruktur, forsyning med offentlig service, byomdannelse mv. Dermed bliver det i kommuneplanlægningen helt afgørende, at der tidligt i processen (ved udarbejdelsen af planstrategien) udarbejdes forslag til det fremtidige bymønster; og at det er et element, som gentages hver gang, en planstrategi udarbejdes.

Da kommunerne har overtaget ansvaret for planlægningen i både byerne og det åbne land, er der åbnet mulighed for andre prioriteringer og mere helhedsorienterede løsninger set med den kommunale optik. Det stiller imidlertid større krav til overvejelser og en mere udførlig beskrivelse af de planlægningsmæssige intentioner end tidligere; og dermed er der lagt op til redegørelsesdelen i lokalplanen får et kvalitetsløft.

I projektet "Erhverv ud til motorvejen?" indgår det i fase 1, at der skal foretages en opsamling af hidtidige erhvervsplanlægningsanalyser og –metoder. Projektplanen beskriver de publikationer<sup>4</sup>, der skal indgå i desk researchen. Der skal desuden foretages en vurdering og opsummering af den hollandske ABC-lokaliseringsmodel, hvor det gælder om at reducere det areal, der disponeres til parkering, og de 5 trin i en dansk metode, beskrevet i Håndbog om Miljø og Planlægning (2004). Hertil kommer, der skal foretages en opsamling af landskabelige og erhvervsmæssige effekter af motorveje på baggrund af de erfaringer, der er beskrevet i:

- Byen, Vejen og Landskabet, motorvejen – landskabskunst og hverdagslandskab (Skov & Landskab i samarbejde med Aalborg Universitet, 2005),
- Byen, Vejen og Landskabet – motorveje til fremtiden (Aalborg Universitet, KVL, Center for Skov, Landskab og Planlægning, Vejdirektoratet, 2005)
- Smukke veje – fra idé til virkelighed (Vejdirektoratet, 2002)
- Smukke veje – en håndbog i vejarkitektur (Vejdirektoratet, 2002)
- Erhvervsarealer langs motorveje og overordnede veje, rapport nr. 180 (Vejdirektoratet 1999 med senere opdateringer).

---

<sup>4</sup> Se litteraturoversigten bagest i nærværende notat.

Endvidere har "Landskabet langs de danske motorveje – hvad mener bilisterne?", speciale fra KVL, 2006 og oplæg til "Skitse for temaplan for erhvervsudviklingen 2005-2017 for Sønderborg-området" bidraget med inspiration.

## 2.1 Hittidige erfaringer, anvendte metoder og gennemførte analyser

Som grundlag for arbejdet med en model for bybygning og et screenings-/dialogværktøj er anvendt en række input. Inputtene har givet inspiration i forhold til allerede anvendte metoder og erfaringer med landskabelige og erhvervsmæssige effekter af motorveje.

**Den hollandske ABC-model** er et planlægningsværktøj, de hollandske myndigheder anvendte i 1990'erne. Modellen er også blevet kaldt 'den rette virksomhed på det rette sted'. Modellen bygger på, at det med relativt simple klassifikationsværktøjer er muligt at målrette planlægningen i forhold til at reducere det areal der disponeres til parkering og transportarbejde, samt finde de mest hensigtsmæssige placeringer for virksomhederne. Idéen er, at byområderne klassificeres i A-, B-, og C-lokaliteter ud fra nærhed til trafikale infrastruktur og parkeringsrestriktioner. Virksomhedernes mest hensigtsmæssige placering afgøres efterfølgende på baggrund af en mobilitetsprofil, hvor arbejdspladsintensitet, besøgsintensitet, tjenstlig bilafhængighed og godstransportens vejafhængighed indgår som parametre. Siden hen er der sket ændringer i de prioriteringer, der gør sig gældende i Holland, bl.a. fordi de økonomiske forhold har større betydning end tidligere. I dag er planlægningen således i udgangspunktet mindre restriktiv, og der fokuseres i højere grad på tilpasning og lydhørhed overfor virksomhedernes synspunkter og holdninger.

I "**Håndbog om Miljø og Planlægning**" er der med inspiration fra den hollandske ABC-model beskrevet en 5-trins metode til planlægning af erhvervsområder, her lægges vægt på virksomhedernes miljømæssige belastning og indplacering. De første tre trin omfatter en virksomhedsklassificering, en områdeklassificering og en sammenstilling af de to profiler. Det fjerde trin omfatter et fokus på trafikken lokale miljøbelastning. Hvor de tre første trin bidrager til at mindske den globale/regionale miljøbelastning, har det fjerde trin altså fokus på den lokale miljøbelastning. Femte og sidste trin i modellen er en udformning af generelle retningslinier for placering og konkrete anvendelsesbestemmelser. Målet med ABC-modellen i dansk sammenhæng, er at foretage en koordineret areal- og transportplanlægning på et tidspunkt, hvor de konkrete virksomheder endnu ikke er lokaliseret eller dukke frem som mulige købere af erhvervsarealerne.

I **Sønderborg-området** blev der i 2002 indledt et strategisk samarbejde mellem 7 kommuner. Et vigtigt element i dette strategiske arbejde var udarbejdelsen af en temaplan for erhvervsstruktur, hvori indgår en afdækning af erhvervsarealernes placering, størrelse og fremtidige anvendelse med udgangspunkt i planstrategiens vision og strategi. I temaplanen er beskrevet en **ABCDE-model** for klassificering af erhvervsområder. Konsekvensen af klassificeringsmodellen var, at der i temaplanen blev anført 30 erhvervsområder, der foreslås udtaget som erhvervsområder; og dermed ved førstkommande

lejlighed foreslås af få en justeret anvendelsesbestemmelse i kommuneplanens rammebestemmelser. Anbefalingen omkring ændringen i en række områders anvendelsesbestemmelser mødte imidlertid modstand, og den nødvendige politiske tilslutning kunne ikke skabes. Tankerne bag temaplanen er dog fortsat aktuelle og udgør i dag en slags baseline i forbindelse med Sønderborg Kommunes erhvervsstruktur i kommuneplan 2009.

Den klassiske motorvej, der som arketype kan betegnes *Guldaldervejen*, suppleres i dag med det der kan kaldes *Bymotorvejen* og *Truckerstien*. De to sidste arketyper adskiller sig fra den første ved i langt højere grad at udfordre omgivelserne, både i forhold til større trafikintensitet og dermed flere til- og frakørselsanlæg, men også i forhold til erhvervsområder der skyder op i nærheden af motorvejen. Med de nye udfordringer er det også nødvendigt at de lokalplanlæggende myndigheder i højere grad end tidligere styrker såvel redegørelsesdelen som bestemmelserne i lokalplanerne. Erfaringerne viser, at planlægningen for de motorvejsnære arealer bør ske på grundlag af en **strækningsanalyse**. En strækningsanalyse bør gennemføres som helhedsorienteret og sammenhængende planlægning, hvor analyser af udsnit/dele af vejen ud fra en landskabsæstetisk vurdering medvirker til at byggerier nænsomt tilpasses landskabet.

## 2.2 Model for bybygning – erhverv ved motorveje?

At opstille en model for bybygning betyder egentligt, at lave et forbillede for den planlægningsproces moderne bybygning udgør. Arbejdet med at skabe en model for bybygning er centreret omkring kommuneplanen, og den proces denne er indplaceret i. Målet er at gøre kommuneplanen til et robust og integreret strategisk værktøj i forbindelse med udlægning af arealer til erhverv. Idéen er at styrke det sædvanlige primære fokus på rummelige arealudlæg med et mere helhedsorienteret fokus for de politisk vedtagne udviklingsmål, som foruden gode rammevilkår for erhvervslivet, iagttager både miljøhensyn og medvirker til at skabe en mere effektiv og sikker trafikstruktur for hele kommunen.

I modellen for bybygning arbejdes med 5 områdeklassificeringer. A-områder er blandet byområde, B-områder er erhvervsområder i byen, C-områder er erhvervsområder på kanten af byen, D-områder er motorvejsnære erhvervsområder uden for byen og E-områder er lokale erhvervsområder lokaliseret i tilknytning til mindre byer. Områderne klassificeres på 6 parametre; byintegrerbarhed, lokaliseringsfaktorer, indpasning og æstetik, godstransportens vejafhængighed, miljøpåvirkning og tilgængelighed for persontransport (Afsnit 12.2.1 – 12.2.6). Med udlægningen i kommuneplanen klassificeres områderne således i meget detaljeret grad, men alligevel på en måde, der åbner op for efterfølgende dialog med virksomheder, der ønsker at etablere sig i området.

At arbejde inden for bybygning som forståelsesramme indebærer, at der gennem opstilling af et bymønster/hierarki foretages en prioritering af, hvordan kommunens byer skal udvikles, og hvilke hensyn der i den sammenhæng skal nyde fremme. Det betyder samtidig også, at der ikke alene tages udgangspunkt i den traditionelle *indefra og ud* plan-

lægning, hvor planlægningen har taget udgangspunkt i bymidten og efterhånden bevæget sig ud mod det åbne land. I den moderne bybygning betragtes byen som den grænse-løse by, hvilket ikke må medføre, at grænsen mellem by og land udviskes, men derimod at der lægges forskellige grænser for forskellige systemer. En by består af en række overlejrende systemer, for hvilke forskellige grænser defineres. Tanken i bybygningen er, at et område udlægges, hvor det anvendelsesmæssigt er mest hensigtsmæssigt – og at dette ikke nødvendigvis følger de eksisterende grænser. Med andre ord kan der f.eks. udlægges områder til virksomheder med højklasset vejafhængighed i det, der i dag er 'uden for byen'.

Kommunerne har med ændringen af planloven også fået ansvaret for det åbne land. Arealudlæggen til nye erhverv skal derfor ses i en helhedsopfattelse af landskab, natur, udvikling og indpasning – afvejning af hensynene til benyttelse og beskyttelse.

Modellen for moderne bybygning hænger tæt sammen med de aspekter, der ligger i den private projektkultur som nogen gange står i modsætning til den offentlige plankultur. Med nærværende model for en moderne bybygning er det hensigten at understøtte den private projektudvikling gennem tydelige rammer for udviklingen, der sikrer de almene interesser i form af miljøbeskyttelse, effektiv – og sikker trafikafvikling, o.s.v.

Med en klassificering af områdeudlægningerne, understøttes og fremmes en erhvervsudvikling, der potentielt først sker lang tid efter, arealudlægget er sket. Kommuneplanen er dermed tiltænkt en robusthed, der understøtter en dialog med en virksomhed, en projektudvikler, en developer m.fl. Dialogen handler om muligheder (kreativ medtænkning fra kommunen mhp. at opfylde intentionerne i lokalplanen – evt. ved at indtænke andre end de traditionelle virkemidler) og handlefrihed i respekt for de juridiske bindende bestemmelser i stedet for, at udgangspunktet altid er, at en eksisterende lokalplan skal afløses af en ny for at kunne matche et påtænkt projekt.

Med en sådan ny orientering i plankulturen åbnes op for en ny opfattelse af lokalplanen. Lokalplanen betegnes i den sammenhæng som den efterspørgselsorienterede lokalplan (eller den markedsbaserede lokalplan). Den efterspørgselsorienterede lokalplan udtrykker i den sammenhæng markedets efterspørgsel efter arealer til bestemte eller flerheder af anvendelsesformål, inden for rammerne af kommuneplanens almene interessevaretagelse. Et centralt element i den efterspørgselsorienterede lokalplan er en detaljeret redegørelsesdel, der går langt videre end den traditionelle summariske gengivelse af kommuneplanens rammebestemmelser. Redegørelsesdelen skal i detaljeret form beskrive kommunens overvejelser mht. æstetik, arkitektur, indhold, virksomhedstyper osv. Redegørelsen bliver således en beskrivelse af idé og intention sat i perspektiv af kommuneplanen, erhvervspolitikken mv.

### 3 Udfordringer

Den fysiske planlægning beskæftiger sig med bymønster, bosætning, erhvervsudvikling og lokalisering – dvs. at den som udgangspunkt fokuserer på arealudlæg til forskellige formål. I Håndbog om Miljø og Planlægning er der i kapitel 7 med afsæt i 86 virksomhedstyper, anlæg o.l. en beskrivelse, der skal tjene som hjælpemiddel til planlægningen i de tilfælde, hvor man mangler konkrete oplysninger om den virksomhed, der påtænker at etablere sig<sup>5</sup>. Denne tilgang er imidlertid ikke tilstrækkelig operationel, hvis der skal være tale om bybygning i forbindelse med kommuneplanlægning (omsætning af indsatsområder og de politiske strategier).

Det åbner for en diskussion af den offentlige plankultur versus den private projektkultur. I den offentlige plankultur sker arealudlæg i forbindelse med kommuneplanen mhp. ud fra et beredskabssynspunkt at imødekomme ønsket om en rummelighed og en variation i arealforsyningen. Det kan vare adskillige år fra det tidspunkt, hvor den kommunale fysiske planlægning udlægger arealer, før den sidste del af arealet bebygges. Dette vises i den følgende figur:

**Figur 1: Planlægnings- og projekteringsproces**



Den traditionelle form for planlægning er uden markedsorientering; og det medfører nærmest altid en diskussion gående på, hvorvidt en lokalplan er udformet tilstrækkelig robust til at honorere et projekt, der ikke var kendt på planlægningstidspunktet. Erfaringen er da også, at der ofte må gives dispensation eller udarbejdes en helt ny lokalplan for at matche et givet projekt.

I dette kapitel ses nærmere på de aktuelle udfordringer for den kommunale byplanlægning/bybygning.

<sup>5</sup> "Håndbog om Miljø og Planlægning", s. 148.

### 3.1 **Harmoni mellem motorvej, erhverv og landskab?**

Motorvejen er og har altid været tænkt som en rejsevej, der forbinder en del af landets byer på den mest effektive måde.

Etableringen af motorvejsnettet er bestemt af en række faktorer, så som landskabets topografi, betydningsfulde steder og karaktertræk ved landskabet, vejenes sikkerhed og ejendomsforholdene omkring vejanlæggene. Det er karakteristisk for det danske motorvejsnet, at landskab og terræn er omhyggeligt bearbejdet. De enkelte motorvejsstrækninger er i deres udtryk mangfoldige. De bevæger sig gennem det åbne land, er "porte" mod byerne og en uadskillelig del af metropolen København. På den måde placerer motorvejen sig i et spændende krydsfelt mellem på den ene side kravet til effektivitet og hastighed og på anden side mødet med kulturlandskabet.

Der er gennem motorvejens næsten 50 års historie mange vellykkede eksempler på, hvordan det er lykkedes at omsætte krydsfeltet mellem effektivitet og æstetik. Gennem de senere år er motorvejen og dens omgivende landskab dog langsomt begyndt at skifte karakter. Det har bl.a. betydet, at der flere og flere steder er der udlagt og udlægges store motorvejsnære arealer til erhvervsbebyggelse. Det ses især ved den jyske motorvej, i Trekantsområdet, omkring Odense og langs motorvejene ved København.



Erhvervsbebyggelserne har mange steder fået et udtryk og en placering, der virker tilfældig og uden arkitektoniske kvaliteter – og som slører motorvejenes landskabelige kvaliteter<sup>6</sup>.

Denne udvikling medfører en væsentlig ændring af de oprindelige intentioner for motorvejene og deres placering i landskabet. Derfor er det vigtigt, at samspillet mellem motorvej, erhverv og landskab ses i et bredere planlægningsmæssigt perspektiv. Udover de arkitektoniske krav til erhvervsbebyggelse, er det vigtigt at få belyst hvilken typer erhverv, der bør placeres på de motorvejsnære arealer og ved de infrastrukturelle knude-

<sup>6</sup> Vejdirektoratet: Smukke veje – fra idé til virkelighed, 2002.



punkter, og hvordan landskabet tænkes bedst ind i planlægningen. Perspektivering i forhold til "Erhverv ud til motorvejen?"

I forlængelse af styregruppemødet den 11. juni 2008 er der set nærmere på den ABC-DE-model, som Sønderborg-området har lanceret i "Temaplan for erhvervsstruktur", marts 2005. Styregruppen har også drøftet de erfaringer, Plan09-eksempelprojektet "Mellemland – et udviklingsprojekt om forholdet mellem vej, by og landskab" (Silkeborg Kommune) har offentliggjort efter en studietur til Holland (2008). Her ligger et primært fokus på, hvordan motorvejsforløb integreres i den bymæssige struktur for at bibeholde det urbane miljø, og hvor byens bygninger materialiseret i et storskala shoppingområde i Utrecht anvendes som en akustisk barriere – dvs. en nytænkning af den traditionelle støjmur/støjtold, en ny æstetik til motorvejsrummet og en visuel kontakt til det bagvedliggende byrum. Overføres dette til danske forhold kan der sættes spørgsmålstejn ved anvendelsen af miljøklassificeringen som et omdrejningspunkt, når arealanvendelsen fastlægges.

Som en anden af de centrale tilgange anvendes desuden inspiration fra Vejledning om bymidteafgrænsning<sup>7</sup>, hvor der med afsæt i Danmarks Statistiks branchekoder foretages en inddeling i de for planlægningen relevante brancheområder mht. egnethed for virksomheder afhængige af tung godstransport. Dette gøres for at vurdere, hvorvidt der kan anvendes et indledende screeningskriterium, som baserer sig på objektive data frem for kvalitative – dvs. en individuel vurdering.

Det fører frem til, at der i en model for lokalisering af erhverv ved motorveje medtages de data, der anvendes i virksomhedernes lokaliseringsovervejelser: Hvad er de mest afgørende parametre, der indgår i overvejelserne? Ved at tviste disse parametre, således at de kan indgå allerede i forbindelse med arealudlægget, vil der skabes en øget robusthed i den offentlige fysiske planlægning.

Problematikken er noget anderledes, når det drejer sig om eksisterende erhvervsområder, der over tid ønskes løftet ind i en nutidig anvendelse som f.eks. omdannelse og udvikling af tidligere industri- og jernbanearealer, havneområder, opgradering af erhvervsarealer til anvendelse af andre virksomheder/virksomhedstyper end hidtil, fortætning og omdannelse af eksisterende bymidter. Når disse områder inddrages, hænger det sammen med, at det som en hovedregel vil være en fordel at se dem i en infrastrukturel sammenhæng.

---

<sup>7</sup> Vejledning om bymidteafgrænsning, Bekendtgørelse nr. 1093 af 11. september 2007. som følger af ændringerne i lov om planlægning pr. 1. juli 2007.

# DEL 1

# DESK RESEARCH

Del 1 omfatter en desk research, hvor de primære kilder er omtalt i projektplanen for eksempelprojektet: "Erhverv ud til motorvejen?". Det er afsættet for udviklingen af en bybygningsmodel i del 2.

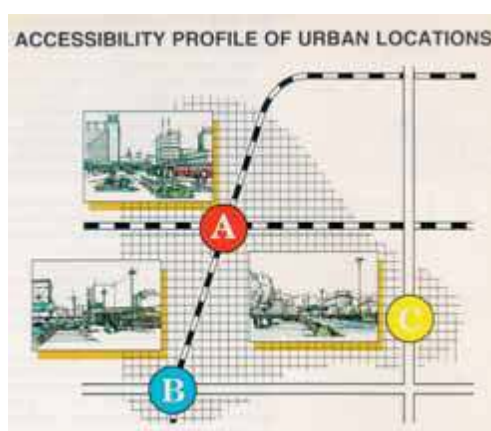


## 4 ABC-modellen (Holland)

I 1990'erne udvikles det planlægningsredskab, der kendes som ABC-modellen. Denne model kaldes også for "den rette virksomhed på det rette sted". Det er transportbehovet, der er afsættet – såvel godstransport som persontransport.

### 4.1 Overvejelse bag modellen

Den hollandske ABC-model er første gang beskrevet i 1989 som en model for lokaliserings baseret på en mobilitetsprofil (tilgængelighed i forhold til persontransport):



Princippet i den hollandske ABC-tankegang

Modellen bygger på, at der kan anvendes relativt simple klassifikationsværktøjer til en målrettet planlægning, hvor det gælder om at reducere det areal, der disponeres til parkering, når der er en god tilgængelighed med kollektiv transport, cykel og gang.

Erhvervs- og centerområder vil have forskellig tilgængelighed med de forskellige transportformer (bil, kollektiv transport, cykel og gang). **Tilgængeligheden** afhænger af områdernes beliggenhed i forhold til den trafikale infrastruktur; og det klassificeres i tre typer af områder:

- A-lokaliteter – de er højttilgængelige med kollektiv transport, cykel og gang, men har begrænset tilgængelighed med bil, bl.a. som følge af pålagte parkeringsrestriktioner. De ligger ved et kollektivt trafikknudepunkt med nationale, regionale og lokale forbindelser. Desuden er de i en bymæssig sammenhæng velforsynet med byfunktioner. Højest 1 parkeringsplads pr. 10 ansatte.
- B-lokaliteter – de er højttilgængelige med kollektiv transport og cykel og gang samt har god tilgængelighed med bil. Tilstrømningen af biler reguleres med parkeringsrestriktioner, således at tilgængeligheden for den nødvendige bilkørsel

fastholdes. Det kollektive trafikknudepunkt har både regionale og lokale forbindelser. Højest 1 parkeringsplads pr. 5 ansatte.

- C-lokaliteter – de er højttilgængelige med bil. De ligger tæt ved det overordnede vejnet med gode tilkørselsforhold til motorvejsnettet. Antallet af parkeringspladser er ikke begrænset.

Udover nærhed til den trafikale infrastruktur benyttes parkeringsrestriktioner som et vigtigt element i klassificeringen af lokaliteterne. **Mobilitetsprofilen** – dvs. virksomhedernes trafikale behov – bestemmes ud fra fire forhold:

- arbejdspladsintensitet (antal ansatte pr. m<sup>2</sup>)
- besøgsintensitet (antal besøgende pr. m<sup>2</sup>)
- tjenstlig bilafhængighed (andel ansatte med daglig bilkørsel), og
- godstransportens vejafhængighed (antal godsbesøg pr. m<sup>2</sup>).

I denne model er det **mobilitetsprofilen**, der afgør indplaceringen (klassificeringen). Virksomheder med høj arbejdsplads- eller besøgsintensitet, men med lav vejafhængighed for godsleverancer, lokaliseres mest hensigtsmæssigt i en A- eller B-lokalitet. Er den tjenstlige bilafhængighed lav, lokaliseres virksomheden hensigtsmæssigt i en A-lokalitet, er den middel eller høj i en B-lokalitet. Virksomhederne med lav arbejdsplads- eller besøgsintensitet, men med høj vejafhængighed for godsleverancer lokaliseres mest hensigtsmæssigt i en C-lokalitet. Det kan være en traditionel lager- og produktionsvirksomhed.

Den hollandske ABC-model er anvendt i flere større byer som et forsøg på at arbejde med planlægning i den komplekse by. Udgangspunktet har været:

- at knytte byudvikling med tilgængelighed for gående og cyklende
- at bevæge sig i retning af begrebet ”den komplekse by” med de udfordringer, det stiller til tilgængelighed
- at koordinere den lokale byudvikling med nationale og regionale hensyn samt en afvejning over for interesseorganisationernes synspunkter
- at efterstræbe adfærdsregulering ved at bruge tilgængelighed som et mål
- at tilbyde virksomheder og institutioner rådgivning mht. hensyntagen til tilgængelighed

I et eksempel fra Utrecht<sup>8</sup> er modellen anvendt med henblik på at reducere privatbilismen ved at sætte antallet af parkeringspladser i forhold til størrelsen af det klassificerede areal. Det giver sig udslag i følgende størrelsesorden:

<i>locality</i>	<i>minimum number</i>	<i>maximum number</i>
AI (offices)	1 : 250	1 : 250
AII (offices)	1 : 175	1 : 250
B (offices, business)	1 : 125	1 : 90
C (business)	1 : 90	1 : 60
AI/AII (advanced education)	1 : 250	1 : 250
B/C (advanced education)	1 : 145	1 : 145
AI/AII (shopping centres)	1 : 90	1 : 40
B/C (shopping centres)	1 : 65	1 : 30

*Ratio of parking spaces to gross floor space in relation to function and locality*

Der er tale om en enkel model, som også kun er beskrevet anvendt i forbindelse med overskuelige problemstillinger. Den har været anvendt regulerende og konkret i forbindelse med lokalisering af virksomheder og institutioner, selv om den er endimensional og dermed ikke inddrager alle afgørende faktorer.

#### 4.2 En evaluering af den hollandske ABC-model

I et opsamlingsnotat fra 1998<sup>9</sup> er der foretaget en evaluering af den hollandske ABC-model. Nedenstående er medtaget de pointer, der gengives i opsamlingsnotatet:

*The Dutch ABC location policy aims to change the pattern of urban mobility. As a planning instrument it is bound to a precise and restrictive interpretation of town planning. However, this policy is not without some drawbacks. The following impacts of the policy can occur:*

- *This type of town planning is prone to increased property speculation. If commercial developers are accustomed to the impacts of the planning they can easily work out the trends of future development, therefore they will buy land at a price below the expected value.*
- *As the planning is oriented towards precise planning guidelines it is likely that land use will become specialised and, thus, encourage the mono-functional use of sites.*
- *Due to the ABC policy the planning of new public transport routes and facilities might put too much emphasis on the location of offices and businesses near the transport stop, which contradicts the principle of mixed function in newly developed urban areas and new towns.*
- *The tendency to exclude living areas from the location policy is also a permanent criticism.*

<sup>8</sup> se nærmere i artiklen "Utrecht – ABC Planning as a planning instrument in urban transport policy."

<sup>9</sup> Utrecht: "ABC" Planning as a planning instrument in urban transport policy, bidrag til projektet "SURBAN – good practice in urban planning", EU 1998.

- *Lack of integration of walking and cycling is another criticism of the current ABC planning.*

*From the inconsistencies of ABC planning it is obvious that the planning instrument can be further improved (e.g. distinction in the modal share the number of kilometres travelled). Nonetheless, the policy also has positive effects:*

- *The Utrecht test case in closing off the city centre to private car use on Saturdays was welcomed by 76 % of city centre inhabitants and 69 % of visitors to the city centre.*
- *In Utrecht cycling will play a prominent role in the future modal split as extensive bicycle routes will be opened and up-graded. In particular, they will provide a network of links between public transport routes.*
- *Planning in the three central areas in Utrecht prevents the location of labour-intensive businesses and industries elsewhere which is often possible due to time lags in decentralised planning of sites.*

Denne evaluering fra 1998 påpeger, at ABC-modellen fortsat anvendes i forbindelse med overvejelser om tilgængelighed og adfærdsregulering i forhold til persontransport. Desuden nævner den også, at modellen har sin svaghed, når det gælder mere komplekse planlægningsvilkår, hvor en flerhed af udfordringer skal afvejes op mod hinanden.

Siden hen er der i 2005<sup>10</sup> konstateret en ændring i de prioriteringer, der gør sig gældende i Holland – bl.a. har de økonomiske forhold større betydning end tidligere. Det indebærer en mindre restriktiv adfærd ex ante (på forhånd) og i højere grad tilpasning og lydhørhed over for virksomheders synspunkter og holdninger. Dette har også fået den konsekvens, at ABC-modellen (som udslag af politisk holdning i forhold til at regulere adfærd i relation til behovet for persontransport) er erstattet af en mere sammensat model for lokalisering, som søger at tilgodese flere forskellige formål: de virksomhedsøkonomiske udviklingsmuligheder, tilgængelighed og indpasning i forhold til omgivelserne.

Holland arbejder nu ud fra NOTA RUIIMTE<sup>11</sup>. Over tid har man tilstræbt en lokaliseringspolitik med transportbehovet som omdrejningspunkt. I udformningen af de konkrete planlægningsstiltag skulle det være en hjælp til virksomhederne i forbindelse med lokalisering af erhverv og service. Retningslinierne har været den såkaldte ABC-model og modellen for ikke-dagligt efterspurgte udvalgsvarer (Peripheral Retail) og større pladskrævende udvalgsvarer (Large-Scale Retail). De er nu erstattet af en integreret lokaliseringspolitik med flere formål: Give rammer for den økonomiske udvikling, tilgængelighed og afbalanceret i forhold til de omkring liggende områder (boliger, erhverv, natur og rekreative områder).

<sup>10</sup> Anført i Peter Güllers Synergo's oplæg "Integration of Transport and Land-use Planning in Japan: Relevant Findings from Europe" på en workshop afholdt 2.-3. March 2005.

<sup>11</sup> NOTA RUIIMTE, National Spatial Strategy – Summary: Creating space for development, 2004.

## 5 ABC-modellen på dansk<sup>12</sup>

I "Håndbog om Miljø og Planlægning" beskrives i kapitel 4 en model for lokalisering af forskellige aktiviteter i forhold til trafik (arealklassificering). Baggrunden for overvejslen om udformning af en model er opfattelsen af, at den regionale og kommunale lokaliseringspolitik og arealplanlægning kan bidrage til at reducere den samlede trafik og sikre fremkommeligheden for den nødvendige trafik. Dette sker ved at sikre, at den enkelte virksomheds trafikale behov matcher stedets tilgængelighed for de forskellige transportformer – i håndbogen benævnes det: stedets tilgængelighedsprofil – og den trafikale miljøkapacitet i området.

Ambitionsniveauet for anvendelse af modellen er, at den kan anvendes af regionale og kommunale planmyndigheder og af kommuner i et tværkommunalt samarbejde. Der lægges dermed op til, at den anvendes forud for revision af region- og kommuneplaner og i forbindelse med udarbejdelse af planstrategier og planlægning for byomdannelse. Dertil kommer en tilkendegivelse om, at det anses for nyttigt, at nabokommuner samarbejder om planlægning af erhvervsarealer<sup>13</sup>.

### 5.1 En pragmatisk dansk version af ABC-modellen

Baggrunden for at omtale ABC-modellen i "Håndbog om Miljø og Planlægning" er, at den skal tjene som inspiration, og at den skal forsøges tilpasset de lokale forhold - herunder by- og kommunestørrelser - under hensyntagen til en placering i det regionale bymønster.

Den fysiske planlægning i Danmark har bl.a. gennem en funktionsopdelt arealanvendelse medvirket til at sikre, at mange virksomheder er blevet lokaliseret hensigtsmæssigt ud fra en trafikal synsvinkel. Det gælder især de fleste traditionelle produktions- og lagervirksomheder. Håndbogen fremhæver dog, at denne lokalisering også gør sig gældende for nye, moderne virksomheder inden for kontor, service og finere højteknologisk IT-, medico- og biotekproduktion.

Imidlertid er den danske planlægning sat under pres af forskellige udfordringer, hvis den skal kunne håndtere hele viften af virksomhedstyper. Ikke mindst virksomhedernes ønske om en i forhold til de intensive trafikstrøg synlig lokalisering volder problemer - undertiden også, fordi der ikke er foretaget revision af de øvrige erhvervsområder og deres anvendelses- og rammebestemmelser.

<sup>12</sup> Dette kapitel er i vidt omfang resumeret fra "Håndbog om Miljø og Planlægning – boliger og erhverv i byerne", udgivet af Skov- og Naturstyrelsen 2004.

<sup>13</sup> I forbindelse med strukturreformen er vilkårene for koordineret planlægning ændret, hvorfor der udover et samarbejde på tværs af kommunegrænser også er behov for en koordinering internt i de nye kommuner baseret på bymønstret og bystrukturen. Håndbogen s. 56.

Med inspiration fra den hollandske ABC-politik er der i håndbogen beskrevet en metode indeholdende fem trin:

Trin 1	Virksomhedsklassifikation	Byintegrerbarhed Trafikale behov
Trin 2	Arealklassifikation	Beliggenhedsprofiler Tilgængelighedsprofiler
Trin 3	Lokaliseringsmodel	Sammenstilling af beliggenhedsprofiler og tilgængelighedsprofiler
Trin 4	Trafikkens lokale miljøbelastning og øvrige byplanforhold	
Trin 5	Udformning af generelle retningslinier for lokalisering og konkrete anvendelsesbestemmelser	

**Virksomhedsklassifikation**, det første trin, består af to centrale elementer:

a. Byintegrerbarhed og

b. Trafikale behov – dvs.

- om og i hvilket omfang, virksomhederne kan integreres blandt byens andre funktioner, boliger mv. uden at skabe gener, og
- hvilke trafikale behov virksomhederne, deres ansatte og besøgende har.

**Byintegrerbarhed** indebærer, at virksomheden kan placeres sammen med andre byfunktioner i bymæssige omgivelser inden for den eksisterende bys grænse. Der kan skelnes mellem flere grader af byintegrerbarhed – f.eks.

- byintegrerbar i tætte, blandede byområder (f.eks. centerområder eller byomdannelsesområder),
- byintegrerbar i adskilte erhvervsområder inden for den sammenhængende by og
- ikke-byintegrerbarhed – dvs. forudsætter lokalisering i erhvervsområder i byranden eller uden for den sammenhængende by.

Når graden af byintegrerbarhed er bestemt, kan næste skridt være at bestemme virksomhedens behov for trafikal mobilitet og nærhed til trafikal infrastruktur – herunder nærhed til det overordnede vejnet eller nærhed til god kollektiv trafikbetjening. Fire forhold kan være centrale for **virksomhedernes trafikale behov (mobilitetsprofil)**:

- arbejdspladsintensitet (ansatte pr. m<sup>2</sup>), som indikation for virksomhedernes bolig-arbejdsstedstrafik,
- besøgsintensitet (besøg pr. m<sup>2</sup>),
- godstransportens vejafhængighed (godsbesøg pr. m<sup>2</sup>),
- tjenstlig bilafhængighed (andel ansatte med daglig bilkørsel).

**Det andet trin: Arealklassifikation** handler om at inddele kommunens erhvervsområder i forskellige typer. Hvor mange typer af lokaliteter, det vil være hensigtsmæssigt at arbejde med, er en lokal afgørelse. I en dansk sammenhæng, hvor der ikke alene ses på nye arealer, men hvor der tages udgangspunkt i allerede udlagte erhvervsområder og byomdannelsesområder, kan det være hensigtsmæssigt at arbejde med flere kategorier end i den hollandske ABC-model.

Områdernes tilgængelighed med forskellige transportformer afhænger af deres beliggenhed i kommunen og deres beliggenhed i forhold til den trafikale infrastruktur for de forskellige transportformer.



Arealklassifikationens centrale elementer er områdernes beliggenhed i forhold til den trafikale infrastruktur – dvs. for det første om arealerne ligger inden for eller uden for det sammenhængende byområde, for det andet om arealerne ligger centralt i de tætte, funktionsblandede byområder eller mere perifert i adskilte erhvervsområder, og for det tredje arealernes tilgængelighed med forskellige transportformer.

Det anbefales at indgå i samarbejder mellem flere kommuner, når planlægningsarbejdet gennemføres.

**En simpel metode** til at klassificere områdets beliggenheds- og tilgængelighedsprofil vil være at skelne mellem beliggenheder i:

---

- bymidten,
- indre bydele,
- ydre bydele,
- byranden og
- uden for den sammenhængende by

Der bør desuden indgå relevante byomdannelsesområder.

**Dernæst** undersøges tilgængeligheden for forskellige transportformer (bil, cykel/gang og kollektiv transport). Der kan f.eks. arbejdes med følgende fire kategorier:

- højklasset
- god
- rimelig
- ringe

Det er en relativ pragmatisk vurdering, som dog bygger på en afbalanceret vurdering af tilgængelighed ud fra individ-transport – frem for f.eks. godstransport.

**Det tredje trin** er arbejdet med en lokaliseringsmodel, hvor der foretages en sammenstilling af areal- og virksomhedsklassifikationer. Er der ved arealklassifikationen alene anvendt den simple model for bestemmelse af beliggenheds- og tilgængelighedsprofiler, kan en sammenstilling bestå i, at byintegrerbare virksomheder alene lokaliseres inden for den sammenhængende by. Byintegrerbare virksomheder med lille bil- og vejafhængighed lokaliseres alene i blandede områder i bymidten eller i de indre bydele, mens byintegrerbare virksomheder med stor bil- og vejafhængighed lokaliseres i erhvervsområder i de ydre bydele. Ikke-byintegrerbare virksomheder lokaliseres i erhvervsområder i byranden eller i særlige tilfælde uden for den sammenhængende by, hvis der er udlagt erhvervsområder der.

Afhængigt af bl.a. bystørrelsen og omfanget af den kollektive trafikbetjening kan den simple klassifikation suppleres med en ABC-tankegang, hvor kvaliteten af den kollektive trafikbetjening og tilgængeligheden med bil indgår i en mere differentieret sammenstilling eller matchning af virksomheder og arealer.



Det fjerde trin har fokus på, at **trafikkens lokale miljøbelastning**<sup>14</sup> nedbringes og øvrige byplanforhold inddrages.

Målet er at vurdere det hensigtsmæssige i potentielle virksomheders lokalisering og arealanvendelse. Dermed vurderes det hensigtsmæssige i potentielle virksomheders lokalisering i et givet område ud fra øvrige byplanmæssige hensyn, således som de er sammenfattet i region- og kommuneplanarbejdet. Det kan være bevarings- og arkitekturhensyn, hensyn til balance mellem boliger, arbejdspladser og andre byfunktioner, hensyn til friarealer og grønne områder osv. Men det kan også være trafikale hensyn og hensynet til den lokale miljøbelastning fra trafikken (emissioner, støj, energiforbrug, visuelle forhold og oplevet barriere i landskabet).

I Håndbog om Miljø og Planlægning (2004) er anført 7 klasser for miljøklassificering, hvor hver klasse svarer til en bestemt anbefalet mindste afstand mellem virksomheden og boligen. Klassificeringen er baseret på Miljøstyrelsens erfaringer om miljøforholdene for nyere virksomheder. Klassifikationen angiver hvilken afstand, der skønnes at være nødvendig mellem den pågældende virksomhed og boliger i et område for åben og lav boligbebyggelse:

#### Miljøklassificering og afstandsbestemmelser<sup>15</sup>

Miljøklassificering	Afstand mellem erhverv og boligbebyggelse	Virksomhedstyper
Klasse 1	0 m	Forretninger, liberale erhverv, kontorer og småværksteder med butik
Klasse 2	20 m	Bogbinderier, elektronikværksteder og f.eks. laboratorier
Klasse 3	50 m	Håndværksprægede virksomheder og visse servicevirksomheder.
Klasse 4	100 m	Levnedsmiddelfabrikker og mindre, overfladebehandlende virksomheder – herunder autolakkerier.
Klasse 5	150 m	Maskinfabrikker, betonfabrikker og farve- og lakindustrivirksomheder.
Klasse 6	300 m	Asfaltfabrikker, slagterier, større maskin- og betonfabrikker samt jernstøberier.
Klasse 7	500 m	Medicinal- og pesticidprodukti-

<sup>14</sup> Tankegangen her sætter konsekvensen/resultatet i fokus frem for kilden/årsagen til forurening, støj, manglende bæredygtighed osv.

<sup>15</sup> Håndbog om Miljø og Planlægning, s. 148.

on og kraft- og stålvalseværker.

Udgangspunktet er, at afstanden skal give en rimelig sikkerhed for, at boligerne ikke udsættes for miljøgener, og at virksomheden ikke efterfølgende mødes med skærpede miljøkrav. Denne miljøklassificering er bundet op på den enkelte virksomhed – dvs. at den trafikale miljøbelastning er holdt uden for; og derfor må tages med ind i den individuelle vurdering af virksomheden, jf. også kapitel 7 i Håndbog om Miljø og Planlægning.

Areal- og virksomhedsklassifikationer og lokaliseringsmodellen bidrager i første omgang til at sikre en lokalisering, der mindsker den globale/regionale miljøbelastning. Klassifikation og lokaliseringsmodel sigter således direkte mod at begrænse den samlede transport og at overflytte transport til de mere miljøvenlige transportformer (cykel, gang og kollektiv transport). Næste skridt er – gennem lokalisering eller andre virkemidler – at begrænse den lokale miljøbelastning i erhvervs- og centerområderne og i de tilgrænsende byområder.



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

For så vidt angår administrationen af lokalplanbestemmelserne er det i denne model vigtigt, at også faktorer, der har betydning for den efterfølgende administration af byggesager, inddrages tidligt i planlægningsprocessen, idet det i høj grad er bygningernes udformning, der betinger en intensiv henholdsvis ekstensiv udnyttelse af det til rådighedsværende areal.

## 5.2 Trafik som en parameter

I Håndbog om Miljø og Planlægning anføres:

*En overordnet planlægning af kommunens erhvervsarealer kan på en gang optimere de enkelte virksomheders lokalisering og hensynene om at nedbringe transportens miljøbelastning samt medvirke til at skabe levende bymiljøer (s.80).*

Mange kommuneplaner indeholder store arealudlæg i udkanten af byzone til fremtidige erhvervsformål; og de har samtidig arealer i eksisterende byområder, som er blevet ledige eller forventes at blive ledige i nær fremtid. Ideelt set vil den bedste udnyttelse af arealressourcerne være først at genbruge de eksisterende områder. Det vil kunne postuleres, at det samtidig vil medvirke til at begrænse den samlede transport<sup>16</sup>, fremme brug af miljøvenlige transportformer<sup>17</sup> og dermed begrænse den samlede miljøbelastning, såfremt det alene ses i en lokal optik.

En del af de ledige erhvervsområder er udlagt i kommuneplaner fra slutningen af halvfjerdserne og fremefter. Forventningen har i høj grad været, at arealerne ville efterspørges af virksomheder med store pladskrav og en vis mængde tung trafik. Arealudlægge- ne er desuden sket ud fra et behov for at kunne forebygge miljøproblemer – og derfor er de fleste af disse arealer udlagt udenfor eksisterende byområder, adskilt fra boligområ- der og tæt på overordnet vejnet. Imidlertid er der – set i relation til byudvikling og byg- ning – en meget central problematik i forhold til at genanvende de gamle erhvervsområ- der beliggende i de ældre og mere centralt beliggende byområder i en dynamisk udvik- lingsproces, hvor der både kan være boliger og erhverv, eller hvor der er tale om, at produktionsvirksomheder erstattes af nye typer af virksomheder.

Bestemmelser for erhvervsområdernes anvendelse skal koordineres med planlægning af infrastrukturen, således at områderne reelt får de ønskede fremtidige tilgængelig- hedsprofiler. Det kan ikke forventes, at den eksisterende infrastruktur nødvendigvis pas- ser til den ønskede lokalisering på længere sigt. Endvidere kan det være nødvendigt med mere detaljeret lokal planlægning af trafikafviklingen for at fremme de mindst miljø- belastende transportformer og samtidig imødegå eventuelle uønskede effekter af en større tilstrømning til området. Tiltagene kan f.eks. være trafiksanering af gader, bedre cykelforhold, hastighedsdæmpninger, vejlukninger, trafikstyring af signaler, nye stikrydsninger, busveje og parkeringsløsninger.

Der er i håndbogen medtaget et eksempel fra Trekantsområdet, hvor der har været et kommunalt samarbejde mellem 8 kommuner<sup>18</sup> om erhvervsarealplanlægning og anvendelse af ABC-lokaliseringsprincipper. Her har man gennemført en opdeling af erhvervs- arealerne i A-, B- og C-områder klassificeret efter deres tilgængelighed med kollektiv transport og bil, idet der dog er foretaget en underinddeling af B-områder:

<sup>16</sup> Under forudsætning af, at arealerne i øvrigt er anbragt optimalt i forhold til infrastrukturen (hvilket der er en lang række eksempler på, at de ikke er – se f.eks. også temaplan for erhvervsstruktur i Sønderborg-området, 2005).

<sup>17</sup> Forudsætter adgang multimodalt til alle transportformer for at optimere den miljøvenlige transport ud fra den enkelte virksomheds lokalisering i forhold til samhandelsparter i transportkæden.

<sup>18</sup> Eksemplet er fra før den ændrede kommunestruktur pr. 1. januar 2007.

- område ved nærbanestationer
- område langs indfaldsveje
- område ved foreslået standsningssted (åbning af station eller ny miniterminal).

Hertil kommer, at erhvervsareal i landdistrikt er medtaget som en særlig klasse mhp. lokalisering af lokale virksomheder, let produktion, håndværksmestre og lign. I den efterfølgende udarbejdelse af de individuelle kommuneplanrammer er arealudlægget i A-, B- og C-områder præciseret.

### 5.3 Konklusion

Målet med ABC-modellen er at foretage en koordineret areal- og transportplanlægning på et tidspunkt, hvor de konkrete virksomheder endnu ikke er lokaliseret eller dukket frem som mulige købere af erhvervsarealer. I beskrivelsen af modellen i Håndbog om Miljø og Planlægning lægges der op til, at det enkelte trin tilpasses den lokale situation – herunder bystørrelse og funktion i det regionale bymønster. Det indebærer, at der er lagt op til en meget høj grad af vurdering, hvor egnetheden i forhold til virksomhedstype den enkelte virksomhed og dens situation allerede i trin 1 er i fokus. I kapitel 9 er modellen viderebearbejdet ud fra planlægningsmetode for bybygning.



De beskrevne metoder er velegnede, hvor der er tale om arealudlæg, hvortil nye anvendelsesbestemmelser formuleres uden hensyn til eksisterende virksomheder<sup>19</sup> og uden skelen til de lokaliseringsfaktorer, virksomheder disponerer på baggrund af.

<sup>19</sup> her underforstået: Hidtil lovlig anvendelse fortsætter uden, at virksomheden skal leve op til nye anvendelsesbestemmelser og bebyggelsesmæssige forhold.

ABC-modellen forudsætter, at de planlægningsmæssige hensyn – set i forhold til bymønster, bosætning, erhvervsudvikling og lokalisering - kan afklares på forhånd ud fra en lokalisering af den kollektive trafiks knudepunkter; og at de ikke kan sættes til diskussion i konsekvens af udviklingen (omdannelse af arealer til nye formål eller salg af areal til anden type virksomhed), i forbindelse med byggesagsbehandling, skift i transportstruktur osv.

Eksemplet fra Trekantsområdet i Håndbog om Miljø og Planlægning har med udgangspunkt i kollektiv transport og bil et andet fokus end nærværende projekt. Det kan derfor ikke umiddelbart kombineres med opdraget i projektplanen for "Erhverv til motorvejen?"<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> jf. også indledningen til dette notat.

---

## 6 ABCDE-modellen (Sønderborg-området)

De 7 kommuner i Sønderborg-området indleder i 2002 et strategisk samarbejde om en fælles planlægningsindsats; og det materialiserer sig i en statusrapport og en fælles planstrategi. Efterfølgende bliver samarbejdet udbygget med en aftale om at udarbejde en fælles kommuneplan.

Hovedtanken bag samarbejdet ligger i, at Sønderborg-området udgør et sammenhængende arbejdskraftopland, hvor det er mindre væsentligt om boligen og arbejdsstedet ligger i den ene eller den anden af de 7 kommuner, og hvor det derfor drejer sig om at tage afsæt i de enkelte områders særlige muligheder og styrkepositioner. Et vigtigt initiativ er udarbejdelse af en temaplan for erhvervsstruktur, hvori indgår en afdækning af erhvervsarealernes placering, størrelse og fremtidige anvendelse med udgangspunkt i planstrategiens vision og strategier.

Idémæssigt ligger der bag temaplanen, at byerne er drivkraften for udviklingen, og at en styrkelse af byerne er en forudsætning for at styrke byernes opland. I forhold til tidligere er dette en kovending; og det fører til en betragtning om, at byerne indgår i en fødekæde, hvor udvikling på et givet niveau breder sig til de næste led i kæden og giver en positiv effekt på deres individuelle udviklingsniveauer<sup>21</sup>. Som et led i arbejdet med temaplanen bliver de enkelte byer vurderet ind i fødekæden og perspektiveret ud fra den eksisterende fysiske planlægning baseret på den enkelte bys styrker og svagheder med henblik på den fremtidige position set i forhold til det fælles bymønster:

- de større bysamfund skal styrkes til gavn for hele området,
- områdets styrkepositioner skal videreudvikles,
- de enkelte byers rolle skal ses i lyset af det samlede bymønster – også i forhold til erhvervsudviklingen.

### 6.1 Fra vision til delstrategier

I arbejdet bliver det klart, at infrastrukturen udgør en vigtig rammebetingelse for erhvervsudviklingen i sammenhæng med områdets bymønster og bykvaliteter. Et velfungerende overordnet vejnet er ikke i sig selv en garanti for erhvervsudvikling og økonomisk vækst<sup>22</sup>. Det er dog en vigtig faktor i den samlede "pakke" bestående af:

- en vifte af forskellige, velbeliggende og attraktive erhvervsområder,

<sup>21</sup> Afspejler sig også i de enkelte byers indplacering i bymønstret.

<sup>22</sup> Her tages udgangspunkt i de faktorer, kommunen har indflydelse på – dvs. at virksomhedernes struktur- og lokaliseringstendenser lades ude af betragtning.

- velfungerende og kreative bymiljøer i et sammenhængende bymønster,
- relevante uddannelses- og efteruddannelses tilbud på alle niveauer,
- en højklasset infrastruktur, der sikrer effektiv transport af mennesker, gods og information mellem Sønderborg-området og omverdenen samt mellem de enkelte bysamfund i bymønstret.

Det sammenfattes i, at en samlet erhvervsudviklingsplan nødvendigvis må have indarbejdet aspekter i forhold til alle elementer: Erhvervsområder, bymønstre og infrastruktur. Erhvervsudviklingen i Sønderborg-området skal matche visionen. Den udvikling, realiseringen af den forudsætter, sker gennem etablering af nye, bynære erhvervsarealer målrettet mod ikke-forurenende videnbaserede virksomheder og en strategisk udvikling af de eksisterende erhvervsarealer gennem en målrettet lokalisering- og bydesignpolitik.

Dette fører til et forslag om en fremtidig struktur, hvor byudvikling og byaktiviteter samles i et bånd, der rummer en stor del af de nuværende bydannelser. De ligger i forvejen som perler på en snor med hovedcentret Sønderborg i midten. En sådan bystruktur kan bidrage til såvel en mindre miljøbelastning som en større biologisk mangfoldighed ved at friholde større landskabsområder for bebyggelse og ved at fastholde landskabelige korridorer i bybåndet<sup>23</sup>.

På baggrund heraf bliver der formuleret 4 delstrategier:

### **Delstrategi 1: Klassificering af virksomheder og erhvervsområder**

Eksisterende og fremtidige erhvervsarealer skal klassificeres efter anvendelse og miljøbelastning, og udviklingen af de enkelte områder skal administreres konsekvent på baggrund af arealklassifikationen og en klassificering af de enkelte virksomheder. Der skal i den forbindelse lægges særlig vægt på udpejning af bynære erhvervsområder for erhvervsaktiviteter med stort videnindhold og med stort behov for tæt tilknytning til forsknings- og udviklingsmiljøer.

### **Delstrategi 2: Øget samspil mellem uddannelser og erhvervsliv**

Der skal etableres et tæt samspil mellem Sønderborg-områdets virksomheder og uddannelsesinstitutioner på alle niveauer. Det skal ske i netværk, hvor virksomheder og relevante uddannelsesinstitutioner bringes sammen med henblik på information, erfaringsudveksling og samarbejde.

<sup>23</sup> Som en afledt konsekvens indgår det også at vurdere de udlagte arealers anvendelsesbestemmelser mhp. evt. ændring i forhold til temaplanens anbefalinger.

### **Delstrategi 3: Tiltrækning af studerende og højtuddannet arbejdskraft**

Etablering af et nyt universitetsmiljø skal styrkes gennem en målrettet tiltrækning af nye studerende og af højtuddannet arbejdskraft til området. Det skal ske dels gennem etablering af attraktive studiemiljøer og et attraktivt bymiljø i Sønderborg, og dels gennem en målrettet markedsføring med en profilering af området både indadtil og udadtil.

### **Delstrategi 4: Etablering af et regionalt strategisk samarbejde mellem de nye sønderjyske kommuner og de større byområder i Sydslesvig.**

Et sådant strategisk samarbejde skal først og fremmest have et erhvervspolitisk sigte med etablering af samarbejdsrelationer og netværk på tværs af kommune- og landegrænser og på tværs af offentlige myndigheder og private virksomheder. Samarbejdets formål skal være den bedst mulige udnyttelse af de forskellige områders erhvervsmæssige styrkepositioner i det samlede sønderjyske og sydslesvigske bymønster.

Konklusionen på en gennemgang af de 35 delområder med ledige erhvervsarealer (samlet ca. 235 ha) er, at de eksisterende anvendelsesbestemmelser ikke matcher vision og strategier i kommuneplanen. Desuden harmonerer anvendelsesbestemmelserne ikke med den nuværende erhvervsstruktur og den anvendelse, områderne gradvist har fået. Der ses at være for stor spredning af Sønderborg-områdets erhvervsarealer i henhold til målet om et bybånd fra Nordborg over Sønderborg til Gråsten.

## **6.2 Fremtidig klassificering af erhvervsområder**

I temaplanen er beskrevet en ABCDE-model for klassificering af erhvervsområder; og den kan gengives således, idet der samtidig medtages bemærkninger om miljøklassificering:



**Figur 2: ABCDE-modellen, temaplan for erhvervsstruktur**

	Beskrivelse	Planlægning	Eksempler	Miljøklassificering
<b>A-område</b>	Bynære erhvervsområder i kommunecentret (Sønderborg) med optimal placering i forhold til bymidte, forsknings- og uddannelsesinstitutioner, kollektiv trafik, stisystemer og naturområder.	Det enkelte område skal udbygges på baggrund af en samlet plan for området, og der skal opstiles detaljerede rammer for arkitektur og bydesign. Der kan indpasses boliger og institutioner i området.	Større udviklings- og servicevirksomheder inden for IT, bioteknologi, produktionsteknologi m.v.	A-områder forbeholdes ikke-miljøbelastende virksomheder (miljøklasse 1-2) med højt videndhold og stort behov for tæt kontakt til andre forsknings- og udviklingsmiljøer.
<b>B-område</b>	Bynære erhvervsområder i kommunecentret og de største områdebyer med god placering i forhold til bymidten, kollektiv trafik, stisystem og naturområder.	Det enkelte område skal udvikles efter en samlet plan, og der skal opstilles overordnede rammer for arkitektur og bydesign. Der kan indpasses boliger i området.	Administrations- og servicevirksomhed i øvrigt, herunder pengeinstitutter, liberale erhverv, mindre butikker, mindre ikke-miljøbelastende fremstillingsvirksomheder inden for elektronik m.v.	B-områder forbeholdes ikke-miljøbelastende virksomheder med mellemstort videndhold og et mindre behov for tæt kontakt til andre forsknings- og udviklingsmiljøer (miljøklasse 1-2).
<b>C-område</b>	Større erhvervsområder med tilknytning til bybåndet og med optimal placering i forhold til det overordnede vejnet, funktionel tilknytning til resten af bybåndet og passende afskærmning/afstand i forhold til boligområder.	De enkelte grunde skal udstykkes og bebygges efter en samlet plan, som afklarer minimumsgrundstørrelse, vej- og stiforhold, byggefelt, bygningsvolumen, parkering, regulering af friarealer, skiltning m.v. Der kan ikke indpasses boliger i områderne.	Større virksomheder inden for produktion, transport- og lagervirksomhed.	C-områderne forbeholdes håndværks-, fremstillings- og lagervirksomhed med nogen miljøbelastning og større behov for varetransport (miljøklasse 4-5).
<b>D-område</b>	Større erhvervsområder med direkte adgang til det overordnede vejnet og lokaliseret i passende afstand (mindst 300 m) fra boligområder og institutioner. Områderne skal afskærmes visuelt i forhold til omgivelserne ved hjælp af en samlet beplantningsplan.	De enkelte grunde skal udstykkes efter en samlet plan, som afklarer vej- og stiforhold, bygningsvolumen, parkering, regulering af friarealer m.v. Der kan ikke indpasses boliger i området.	Asfaltfremstilling, autoophug, biogas, foderstoffer, bygningselementer, kemikalie- og oliebehandling m.v.	D-områder forbeholdes miljøbelastende produktions- og procesvirksomhed med betydelig miljøbelastning (miljøklasse 6-7).
<b>E-område</b>	Mindre lokale erhvervsområder med tilknytning til kommunecenter, områdebyer, lokalbyer og enkelte landsbyer uden for bybåndet med god placering i forhold til vejnet og byområde og med passende afskærmning i forhold til boligområder.	De enkelte grunde skal udstykkes og bebygges efter en samlet plan, som afklarer vej- og stiforhold, maksimumsgrundstørrelser, byggefelt, bygningsvolumen, parkering, regulering af friarealer m.v. Der kan i visse tilfælde åbnes mulighed for indpasning af bolig i tilknytning til den enkelte virksomhed. Forudsætningerne herfor skal fremgå af rammebestemmelserne.	Mindre håndværksvirksomheder og værksteder, mindre produktions- og lagervirksomheder.	E-områder forbeholdes håndværks-, fremstillings- og servicevirksomhed med begrænset miljøbelastning og mindre behov for varetransport (miljøklasse 2-4).

De bynære erhvervsområder (A- og B-områderne) lokaliseres alene i Sønderborg, Nordborg og Gråsten. De store regionale erhvervsområder (C- og D-områderne) lokaliseres alle i bybåndet med gode adgangsforhold til det overordnede vejnet.



*NB. Tallene henviser til udkastet til temaplan for erhvervsstruktur, 2005 (ikke gengivet her).*

I temaplanen foreslås det, at antallet og størrelsen af erhvervsområder (E-områderne) begrænses i forhold til den forventede, beskedne efterspørgsel, således at der kan påregnes en vis udvikling i alle områderne.

Temaplanen slutter med at anføre de 30 erhvervsområder, der i konsekvens af den ændrede planlægningstilgang foreslås udtaget som erhvervsområder; og dermed ved førstkomende lejlighed foreslås at få en justeret anvendelsesbestemmelse i kommunens rammebestemmelser (andre formål og helt eller delvis tilbageføres til landzone).



### 6.3 Temaplanens skæbne

Efter udarbejdelsen af forslaget til temaplan for erhvervsstruktur i Sønderborg-området bliver det drøftet politisk som et indspil til den fælles kommuneplan 2005-17 for de 7 kommuner.

I konsekvens af, at temaplanen påpeger – og også har anbefaling om den planmæssige status for – en række mindre og uhensigtsmæssigt erhvervsområder, kunne den ikke vinde den fornødne tilslutning. Modstanden fra landområder og mindre byer, hvor eksisterende erhvervsområder skulle have ændrede anvendelsesbestemmelser, er større end opbakningen fra de områder, der erhvervspolitisk og regionalt vil få styrket deres profil.

Imidlertid er udkastet til temaplan genoplivet, idet den indgår som en slags baseline i forbindelse med arbejdet med Sønderborg Kommunes erhvervsstruktur i kommuneplan 2009.

## 7 Metoder til landskabsindpasning

Den hidtidige planlægning af motorvejsnære erhvervsområder har ikke været i stand til at indarbejde æstetikken gennem regulerende bestemmelser. Ofte har virksomhederne ikke forholdt sig til arkitekturen og landskabet i området. De enkelte virksomheder har kunnet udforme bygninger og forarealer individuelt og forskelligt. Denne mangel på samspil har givet trafikanterne en negativ oplevelse af erhvervsområderne i det danske landskab. Omvendt er der andre, der har forholdt sig til arkitekturen og landskabet.

### 7.1 Oplevelse af landskabsindpasning

I et speciale fra KVL har man gennem en internetbaseret spørgeskemaundersøgelse spurgt en række bilister om deres opfattelse af landskabs- og bebyggelsesmæssige forhold i det motorvejsnære landskab. Undersøgelsen har bl.a. vist, at der er stor interesse for de æstetiske forhold langs motorvejene i forhold til erhvervsområder, støjskærme og støjvolde, reklamer, skilte, flag m.v. Bilisterne giver udtryk for, at når kommunerne vælger at placere erhverv ved motorvejene, så bør der gennem lokalplaner stilles flere æstetiske krav.

De lokalplanlæggende myndigheder bør derfor i højere grad end hidtil styrke såvel redegørelsesdelen som bestemmelserne i lokalplanerne. I redegørelsen bør man udfolde intentioner og visioner for erhvervsområderne både med hensyn til, hvilke virksomheder, der må placeres og hvordan de kan placeres. På den måde giver man potentielle interessenter et klart billede af kommunens vision for erhvervsudviklingen, mens bestemmelserne i lokalplanen understøtter visionen. En styrkelse af lokalplanen vil uden tvivl fremme dialogen med interessenterne.

Det anbefales, at bestemmelser om æstetik vægtes i lokalplanerne for de motorvejsnære erhvervsarealer. Den hidtidige planlægning på området har ikke været regulerende nok med det resultat, at de enkelte virksomheder har kunnet udforme bygninger og forarealer helt individuelt og forskelligt (fra de helt enkle græsarealer til oplag af markante metalprodukter). Det har igen betydet, at der ikke er taget højde for det område og det landskab, som virksomhederne har placeret sig i – og det spiller en negativ rolle for trafikanternes oplevelse af det danske landskab.



Vejdirektoratet har som led i et pilotprojekt interviewet en række virksomheder, der er placeret ved motorvejene. Virksomhederne tilkendegav, at de ville se positivt på en stramning af myndighedsrestriktionerne for at styrke erhvervsområderne i forhold til bebyggelse, beplantning, placering af skilte/logoer og indretning af arealer mod motorvejene.

## 7.2 Positive bestemmelser om arkitektur og indpasning

Et eksempel på dette er hentet fra motorvejsstrækningen E45, hvor Gesagervej forbinde erhvervsområder langs motorvejen med Hedensted. Det illustrerer også samtidig den forskellige opfattelse af tilsyneladende ens beskrivelse, når det kommer til den konkrete sagsvurdering. Hedensted Kommune har i lokalplanen anvendt en række af de ord og vendinger, som ellers normalt forbindes positivt med en indpasning langs motorvejen.



Kontorhotel langs motorvejen (afkørsel 58)

I lokalplan nr. 179: Erhvervsområdet Kildeparken 1. etape anfører Hedensted Kommune bestemmelser:



Det er intentionen at skabe et smukt erhvervsområde hvor kvalitet og arkitektur er i højsædet. Kildeparken udlægges som et nyt erhvervsområde, og det giver netop mulighed for helt fra starten at sætte de fysiske rammer for en unik og smuk erhvervsarkitektur med en ensartet kvalitet i hele området.

I Kildeparken er det tanken at de smukke og indbydende forhold er virksomhedernes visitkort. Hedensted kommune koordinerer de overordnede fysiske rammer for området, så det fremstår som et smukt og velplanlagt erhvervsområde.

De virksomheder, der fremover vil etableres i Kildeparken skal bidrage med bygninger af høj arkitektonisk kvalitet, hvor der er tænkt over adgangsforhold, parkeringspladser, opholdsarealer, beplantning, kvalitetsbelægning og belysning af bygningerne. En bevidst brænding af Kildeparken som fremtidens smukke og miljøbevidste erhvervsområde giver indtryk af, at de virksomheder der etableres i området har produkter af høj kvalitet.

I Kildeparken kan der kun etableres virksomheder, der ikke kan true grundvandet det vil sige virksomheder af typen: videnstunge virksomheder, kultur- og uddannelses- og forskningsinstitutioner, som f.eks. IT-huse, IT-værksteder, IT-højskoler, call-centre med mobiljenester, videokommunikation, trådløsteknologi m.m., E-handelsbus, multi-

#### Arkitektur

Erhvervsområdet Kildeparken ved E45 er det første, man møder, når man kører på motorvejen mod nord til Hedensted. Det indtryk, man får af området, betyder derfor meget for det umiddelbare indtryk, man får af byen. I dette perspektiv er planlægningen og udviklingen af området som helhed, af betydning for hele byen. Derfor stiller udviklingen af Kildeparken store krav til både planlægningen og styringen af området med det nye erhvervsbyggeri, der skal tegne fremtiden. Udover at forbedre det generelle indtryk, man får af Hedensted, kan kommunen, ved at skabe gode rammer for byggeriet medvirke til at tiltrække nye, moderne virksomheder.

Den arkitektoniske kvalitet i Kildeparken skal sikres ved at kommunen stiller krav om samordning af bygningshøjder og materialevalg og udformning af fri- og parkeringsarealerne, og arbejder bevidst med byggelinier, vejprofiler og markant beplantning. Området skal fremstå åbent, grønt og i menneskelige dimensioner. Derfor sikres det, at tætheden ikke bliver for høj, det vil sige, at det bebyggede grundareal for området bliver max. 25 og belægningsprocenten 50 incl. det bebyggede areal. Bebyggelsen skal placeres med respekt for det åbne landskab og med stor frihed til virksomheder og arkitekters individuelle løsninger indenfor den overordnede landskabelige struktur. Erhvervsområdet er også velegnet til eksperimenterende arkitektur og bæredygtige løsninger. Arkitektonisk kvalitet i erhvervsområdet handler nok så meget

om bygningernes nære omgivelser – om forarealer, parkeringspladser, oplagsarealer, hegn, skilting og grønne arealer. En god og spændende beplantning kan ofte være en enkel og virksomhedsfuld måde at skabe sammenhæng og harmoni.

Dette eksempel er taget fra en lokalplan, som er tiltrådt af Vejle Amt. Området er det sø-kvartil ved afkørsel 58. Det nø-kvartil omfatter kontor- og lagerbyggerier inkl. markante udendørs oplag – og området afsluttes med en meget stor og synlig betonelementfabrik. Det nv-kvartil omfatter 2 fabriksanlæg under DAKA Bio-industries; og det sv-kvartil omfatter bl.a. et større areal til Molgjer Vognfabrik (en lastbilforhandler).

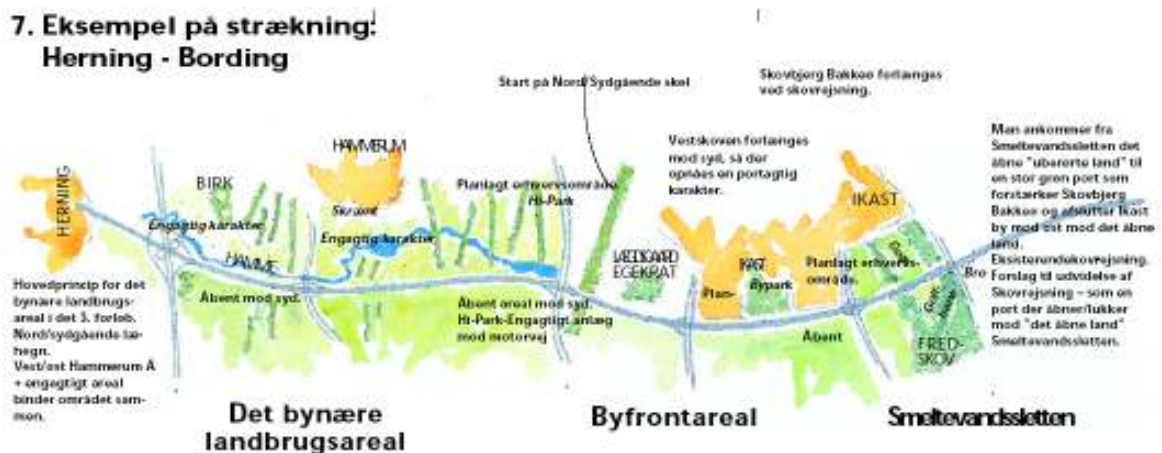
Ved en strækningsanalyse efter metoderne og tænkningen i nærværende rapport vil netop Kildeparken som det eneste af områderne falde uden for. Om end der formentlig ville være større krav til indpasning og æstetik, end det konkrete resultat udviser.

### 7.3 Strækningsanalyse

Konklusionen af de hidtidige erfaringer lyder, at planlægningen for de motorvejsnære arealer bør ske på grundlag af en strækningsanalyse. Strækningsanalysen er et planlægningsværktøj for alt det, der hører vejen til og omfatter en analyse af landskabet, en landskabsæstetisk vurdering af en given placering i forhold til motorvejen og til det omkringliggende landskab, således at et givent element – f.eks. byggeri – nænsomt tilpasser sig omgivelserne.

Analysen bør foretages for større udsnit/dele af vejen og gennemføres i et tæt samarbejde mellem de berørte kommuner, eventuelle regioner og Vejdirektoratet.

Analysen bør være del af grundlaget for en helhedsorienteret og sammenhængende plan for kommunernes behandling af de enkelte delstrækningers naboarealer, både i byerne og i det åbne land.



Strækningsanalysen bør også anvendes på de dele af motorvejsnettet, der løber helt ind byen (hovedstadsområdet), da byudvikling og infrastruktur er væsentlige parametre i den fysiske planlægning.

Den bynære strækningsanalyse bør også være en naturlig bestanddel af planlægningen og især fokusere på overgangen mellem landskab og by. Deraf følger et fokus på en række vigtige elementer såsom markering af "byporten", placering af facadebyggelinier, krav til udformning af byggeri og beplantning, således at erhvervsområdet passer til en bynær profil.

Strækingsanalysen bør understøttes af en klassificering af virksomheder og erhvervsområder, som kommunerne kan udarbejde i forbindelse med kommuneplanen. I klassificeringen skal alle eksisterende og fremtidige erhvervsarealer vurderes ud fra anvendelse og miljøpåvirkning og inddeles i eksempelvis fire eller fem områder. De enkelte områder defineres ud fra deres beliggenhed i forhold til by, infrastruktur og boligområder. Eksempelvis vil et område, defineret som større erhvervsområde med direkte adgang til det overordnede vejnet og lokaliseret i passende afstand (mindst 300 meter) fra boligområder og institutioner, kunne rumme virksomheder så som fremstilling, biogas, foderstoffer, bygningselementer, kemikalie- og oliebehandling m.v.

Begrebet "passende afstand" kan gradbøjes i de tilfælde, hvor der bl.a. arbejdes med støjvolde/skærme. Det er vigtigt, at der hele tiden er overensstemmelse mellem kommuneplanens visioner og strategier for erhvervsudvikling og de anvendelsesbestemmelser, der lokalplanlægges efter. Eksempler fra Holland viser nye måder at forholde sig til både den bynære motorvej og motorvejsstrækninger gennem byer.

I Utrecht planlægges en motorvejsstrækning gennem byen anlagt i en to km lang digetunnel for at holde det urbane miljø så intakt som muligt. I stedet for at anse vejen for et eksternt element, der deler byen, bliver den en del af den bymæssige struktur. Ny byudvikling placeres langs og over motorvejen.

I et andet projekt langs motorvej A2 ved Utrecht udvikles et storskala shoppingområde, hvor bygningen vil danne en "akustisk barriere" mod det bagvedliggende boligområde. Bygningen vil indeholde en række funktioner og vil i sit anlæg fremtræde som det nye visitkort for byen Utrecht. Den akustiske barriere er en nytænkning af den traditionelle støjmur/støjvold, som bringer en ny æstetik til motorvejsrummet og skaber en visuel kontakt til det bagvedliggende rum.

#### 7.4 **Udspil til principper for arealer til erhvervsformål ved motorveje**

For at imødegå nogle af de negative konsekvenser af de hidtidige arealudlæg langs motorvejene – f.eks. manglende sammenhæng med eksisterende byområder, utilstrækkelig efterlevn af Vejdirektoratets Strategi for Smukke Veje, manglende beplantning, uensartet byggeri, overdreven skiltning og store mængder oplag – foreslås i det følgende principper for arealer til erhvervsformål ved motorveje. Disse principper kan inddrages i forbindelse med nye arealudlæg og renovering af erhvervsområder.

##### **Beliggenhed og udstykning**

Nyudlæg af erhvervsarealer bør kun ske på baggrund af en strækingsanalyse for at sikre, at de indgår i en landskabelig, bymæssig og trafikalk helhed. Nye erhvervsarealer bør bl.a. derfor udlægges i tilknytning til eksisterende erhvervsområder.



Ved arealudlæg i umiddelbar nærhed til byområder bør de integreres med byens eksisterende erhvervsområder.

### **Arealanvendelse**

Der skal tages stilling til hvilke virksomhedstyper, der bør placeres på de motorvejsnære arealer.

Erhvervsområdet kan zoneopdeles med bestemmelser om, hvilke virksomhedstyper der kan placeres inden for de enkelte zoner. Virksomheder med relativ til stor afhængighed af vejtransport bør prioriteres højere end øvrige virksomheder.

### **Placering af bebyggelse**

Placering af bebyggelse er af stor betydning for, hvordan et erhvervsområde opfattes. Bebyggelse mod motorvej bør opføres parallelt med vejens linieføring og gerne med hovedfacade mod vejen.

### **Bebyggelsens udseende**

Det bør sikres, at ny bebyggelse indpasses i det omkringliggende landskab. På baggrund af analyser kan angives minimum og maksimum højder på facader langs motorvej samt bestemmelser om tagform for at sikre harmoni.

Det er vigtigt, at skalasammenhængen mellem bebyggelse, vej og landskab er til stede. Der bør tages stilling til skalarelationen mellem motorvej og erhvervsbygningerne. Trafikanter, der færdes med mellem 110 og 130 km/t, har kun meget lidt tid til at opleve en bygning, hvorfor et vist bygningsvolumen er påkrævet. Oplevelsen af bygningen kan bl.a. fremmes ved at opføre større bygningsvolumener.

Der bør udarbejdes bestemmelser om farve- og materialevalg – igen for at sikre helheden i forhold til erhvervsområdet og landskabet i særdeleshed. Der bør ikke bruges stærkt reflekterende materialer, da de kan blænde trafikanter.

Der bør formuleres klare bestemmelser om skilte og reklamer. Udover firmaskilte og logoer på facader bør der ikke opsættes skilte/reklamer mod motorvejen. Skilte og flag medvirker til et flimrende udtryk, der skæmmer det visuelle miljø og har alligevel ikke et volumen, der kan opfattes af trafikanter på motorveje.

### **Bygningstyper og bebyggelsesplaner**

Motorvejen er ikke længere kun en rejse- og transportvej over længere distancer. Derfor er det ikke kun produktions- og transportvirksomheder, der lokaliserer sig langs motorvejen.

Der indebærer, at der bør udvikles et spektrum af bygningstyper, der er i stand til at møde de særlige krav, der knytter sig til hastigheden på motorvejen, den landskabelige karakter og skala. Der kan udvikles mere kompakte bebyggelsesplaner, som dels minimerer arealudlægget langs motorvejen og dels skaber mere rumligt markante anlæg.

Bygningstyper og bebyggelsesplaner bør afspejle om der er tale om det åbne land, porten til byen eller metropolen København.

Erhvervsområdernes bebyggelser bør så vidt muligt markere sig som samlede enheder frem for som enkeltvirksomheder. På den måde vil det være muligt at skabe rum, der binder motorvej, bygninger og landskaber sammen på mere arkitektonisk kvalificerede måder.

### **Disponering af areal**

Virksomheders forarealer mod motorveje bør fremstå enkle. Oplag synlige fra motorveje, brug af skilte og flag bør undgås for ikke at ødelægge det visuelle miljø.

Produktionsvirksomheder har behov for såvel oplagring som parkering. Det bør dog sikres, at disse funktioner som hovedregel ikke må placeres mellem virksomhed og motorvej. Alternativt må funktionerne skærmes mod motorvejen af beplantning eller støttemur. Der bør være bestemmelser, der også sikrer sammenhængen med de omkringliggende virksomheder.

### **Landskab og beplantning**

Der bør arbejdes med relativt store landskabselementer og tværgående beplantningselementer, for at give trafikanter på motorvejene en harmonisk oplevelsesrytme.

Der bør udarbejdes en samlet beplantningsplan for erhvervsarealerne, så der sikres dels en sammenhæng med det omkringliggende landskab og virksomhederne imellem.

### **Arealudlæg ved motorvej og byudvikling**

Udviklingstendenserne inden for erhvervslivet og mulighederne for at skabe mere attraktive bymiljøer for både beboere og virksomheder sætter fokus på behovet for i den kommunale planlægning at revurdere betingelserne for lokalisering af forskellige typer af erhverv i byerne og langs motorvejene.

Eksempelvis gennem udflytning til en motorvejsnær placering, hvorved der i byen skabes mulighed for en byudvikling/by-omdannelse, der resulterer i tids-, kvalitets- og miljømæssige rammer for byens borgere og brugere.

Motorvejens tilslutningsanlæg kan i højere grad medvirke til at bestemme udformningen på de omkringliggende bebyggelser. På den måde bliver motorvejen også i langt større

omfang end i dag et element i den bevidste byudvikling, som sker dels fra bymidten (den historiske tilgang) og fra motorvejsafkørslen (vor tids transportknudepunkt).

### **Udfordringer**

Intentionen med anlægget af motorvejsnettet i Danmark var, at kulturlandskabet blev bevaret samtidig med, at trafikanter kunne nyde det mangfoldige danske landskab. Der har endvidere været tradition for en sammenhængende planlægning både i byområderne og i det åbne land for at værne om lokale kvaliteter og sikre en dynamisk og bæredygtig udvikling.

Udviklingen i byerne og erhvervslivet har dog gjort det sværere og sværere at definere grænserne mellem by og land. Samtidig har erhvervslivet på baggrund af rekruttering, tilgængelighed, distribution og profilering fået større interesse i at placere sig ved motorvejen.

Samspeilet mellem by, vej og landskab bør være en spændende del af det danske samfund og afspejle den generelle udvikling samt bevare de værdier, der sættes pris på. Udfordringen er at imødekomme erhvervslivets og det moderne samfunds behov samtidig med, at kulturlandskabet bevares – også for fremtidige generationer. Den fremtidige udvikling i samspeilet mellem by, vej og landskab bør kvalificeres. Uplanlagt og skæmmende spredning af by- og erhvervsområder, hvor funktionelle og arkitektoniske hensyn bliver tilsidesat, skal undgås. For at sikre denne udvikling kræves der politisk vilje til at gennemføre en sammenhængende og helhedsorienteret planlægningspolitik – optimalt i samarbejde på tværs af kommuner.

## 8 Indpasning i landskabet (inspiration fra desk research)

I rapporten *Byen, Vejen og Landskabet – motorveje til fremtiden* gives der et bud på en fremtidig udvikling af motorvejen, der hvor den møder forstaden, byens industri kvarterer og selve byen.

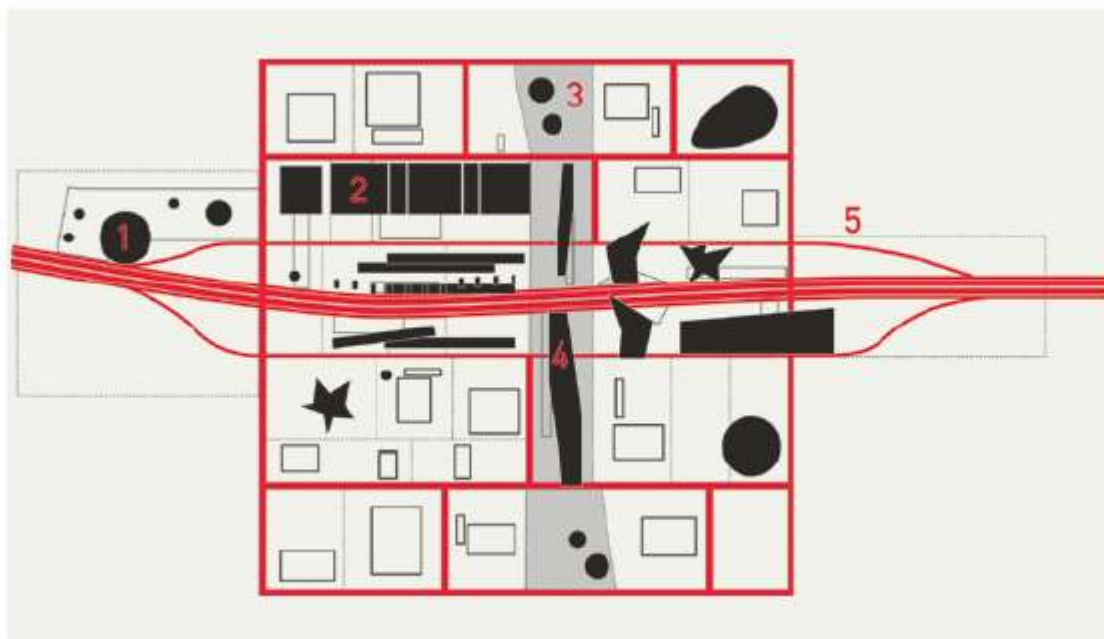
Den klassiske motorvej, der som arketype kan betegnes som Guldaldervejen er udgangspunktet for langt den overvejende del af det danske motorvejsnet. Ved forstaden og byen kan motorvejen som arketype beskrives som henholdsvis Bymotorvej og Truckersti:

- *Guldaldervejen* – Landskabsmotorvejen. Den første arketype er kendetegnet ved at være stationær i sin uberørthed. Den spiller sammen med landskabet, men indeholder også landemærker. Den er tilpasset landskabets topografi og den er resultatet af en omhyggeligt planlagt linieføring, hvor målet er at skabe visuel kontakt til kulturlandskabet.
- *Bymotorvejen* – Den bynære motorvej. Den anden arketype har nye nærhedsfunktioner til den omgivende by. Det er her vejen møder byen. Bymotorvejen ligger i et stramt tracé omkring byen. Den er karakteriseret ved en stor intensitet med mange til- og frakørselsanlæg, store belyningsanlæg, en overflod af skilte og støjskærme og øvrigt vejudstyr.
- *Truckerstien* – Pendlermotorvejen. Den tredje arketype er en relativ ny arketype. Den er opstået som konsekvens af intens pendler- og lastvognstrafik. Den intensive trafik tiltrækker en række funktioner, der primært er relateret til erhvervsvirksomhed. Truckerstien ligger omkring en række byers periferi og den er karakteriseret ved store uens og mere eller mindre tilfældige industrienklaver. De er ofte opført parallelt med motorvejen, men fremtræder uden relation til den. Kun ganske få steder er motorvejen knyttet til bygningerne. Der er derfor opstået store udefinerbare arealer; og bebyggelserne ligger som uforløste fragmenter uden relation til området eller hinanden.

Rapporten viser en række forslag og ideer til udvikling af truckerstien. Bl.a. bygningstypologier, vejtypologier, beplantning og udvikling af eksisterende erhvervsbebyggelser.

Rapporten indeholder mange illustrative eksempler på forslag og ideer til ovennævnte. De viste eksempler er således kun et udsnit til inspiration.

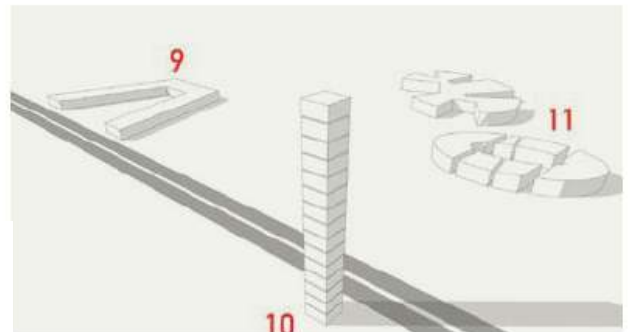
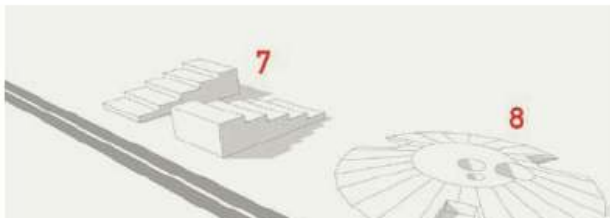
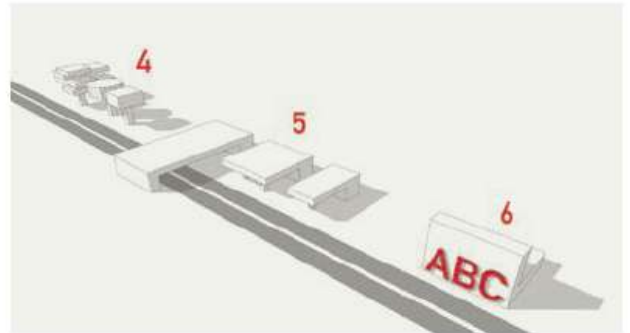
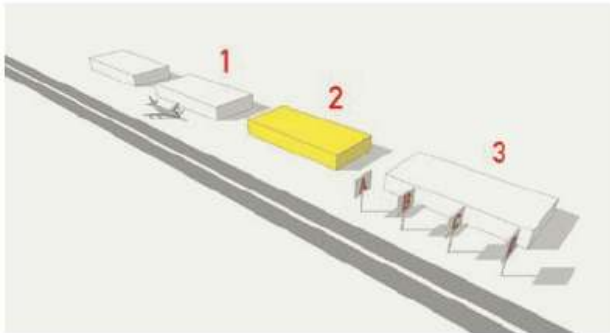
### Forslag til udvikling af eksisterende erhvervsbebyggelser



Eksisterende erhvervsområder kan udvikles og opgraderes på en række områder, så de bedre imødekommer krav om tilgængelighed og landskabelig kontakt:

1. Nye bygningstypologier
2. Sammenbygning af eksisterende bygninger til større strukturer.
3. Sammenhængende landskabelige træk understøttet af bygninger.
4. Bygninger i bedre kontakt med motorvejen.
5. Forbedrede tilslutningsmuligheder.

## Forslag til motorvejens bygningstypologier



Truckerstiens eksisterende bygningstypologier er ofte enkle præfabrikerede kasser, der eksponeres på forskellig måde mod motorvejen

1. Eksponering gennem blikfang (for eksempel 727 Communications i Skanderborg).
2. Eksponering gennem farvesætning (for eksempel Massive Belysning A/S, Vejle).
3. Eksponering gennem skiltning, flag etc.

Alternative bebyggelsestypologier der tager udgangspunkt i motorvejens særlige betingelser omkring synlighed og tilgængelighed

4. Bebyggelse på søjler der hæver programmet og giver frit udsyn til bagvedliggende landskab eller bebyggelse.
5. Motypologi: Bebyggelsestypologi baseret på kendte bilbaserede bygningstypologier (for eksempel benzintanken eller broen).
6. Western-facade: Øget højde mod motorvejen (til fx administration) – Bedre display, mere markant rumvirkning omkring motorvejen.

Alternative bebyggelsestypologier der camouflerer bygningerne

7. Hængende Haver: Optrappet bygningsvolumen med beplantning orienteret mod motorvejen eller mod landskabet.
8. Elverhøj: Byggeri udformet som kunstigt landskabeligt element.

Kompakte bebyggelsesplaner

9. Foldet facade – komprimeret eksponeringsflade mod vejen.
10. Stablet program.
11. Fritliggende enklaver trukket tilbage fra vejen.

## 9 Hittidig planlægning for erhverv

De fleste kommuneplaner og lokalplaner følger en genkendelig grunddisposition. Derfor kan der generaliseres ud fra de eksempler, rapporten inddrager.

*I dette kapitel skal senere inddrages resultaterne af Oxford Researchs analyser og sammenskrivninger.*

### 9.1 Metoder til udvikling af erhvervspolitik

Udviklingen af erhvervspolitik er en af de hyppigst forekommende temaplaner i de danske kommuner. En kortfattet beskrivelse med Randers som case:

Randers Kommune har vedtaget en erhvervspolitik: Erhverv – på vej mod Randers 2016. Som grundlag for erhvervspolitikken er der udarbejdet flere analyser, der kortlægger erhvervsklima, konkurrencekraft mm.:

1. Erhvervsklimamålingen.
2. Analyse af styrkepositionerne i erhvervslivet i Randers Kommune.
3. Analyse af erhvervslivets konkurrencekraft.
4. Analyse af velstanden i Randers.

Ud fra de gennemførte analyser er der i et samarbejde med interesseorganisationerne udarbejdet en temaplan. Denne temaplan tages med ved udarbejdelse af planstrategi og efterfølgende ved udarbejdelse af kommuneplanen – primært som nogle beskrivelser og intentioner, idet der ikke umiddelbart er konkrete bud på arealudlæg mv.

*Afsnittet uddybes og tydeliggøres i forhold til de enkelte elementer.* Erhvervspolitikken får som temaplan et selvstændigt liv – om end den er et vigtigt objekt i dialogen med virksomheder og interessenter. Hertil kommer, at den kan være et bidrag i forbindelse med byrådets prioritering af ressourcer og målretning af indsats. I nærværende forbindelse er det imidlertid centralt, at virkeliggørelsen af erhvervspolitikken visioner er tillagt andre end dem, der står for den fysiske planlægning eller koordineringen for at virkeliggøre kommuneplanens intentioner. Det betyder, at sammenhængen og de iterative processer ikke bliver til udviklingsprocesser, men adskilte verdener.

### 9.2 Fysisk planlægning (set fra kommuneside)

Generelt beskæftiger den fysiske planlægning sig med emnerne bymønster, bosætning, erhvervsudvikling og lokalisering.

I Håndbog om Miljø og Planlægning er der lagt op til, at planbestemmelserne i kommune- og lokalplaner skal beskrive intentionerne med et givet område – dvs. den karakter, man ønsker, området skal have, og den type af virksomheder, der ønskes. Dette foreslås fastsat af bestemmelser for bygningstyper, bebyggelsestæthed, parkeringsbestemmelser, miljøforhold mv.

Bestemmelserne kan varieres i de enkelte områder, og der foreslås således en områdeinddeling (områdeforståelse) med relativt robuste anvendelsesbestemmelser og mere præcise bebyggelsesregulerende bestemmelser – evt. specifikke for delområder (bevaring, facader, skilte, byrum, trafik, forsyningsforhold mv.).

Imidlertid er der i langt de fleste situationer, hvor der foretages planlægning i forbindelse med nyudlæg af et område, tale om en planlægning, der foregår tidsmæssigt forud i tid for, at der er en interesseret køber til det pågældende areal. I nogle kommuner har der desuden været en tradition for at fatte sig i korthed mht. redegørelsesdelen; og meget ofte har det givet sig udtryk i, at det mere er de bebyggelsesregulerende bestemmelser end kommuneplanens og de supplerende temaplaners intentioner, som kommer i fokus.

#### Redegørelse<sup>24</sup>

##### Lokalplanens indhold.

Hensigten med lokalplan nr. 61 er at åbne mulighed for etablering af den nordligste del af Parallelvej, hvorved der skabes bedre trafikmulighed mod nord for borgerne i den nordligste bydel.

Det er endvidere hensigten, at den kollektive trafik skal benytte denne rute, og derved give bedre dækning for beboerne i den nordlige bydel. Lokalplanen har også til formål at detailplanlægge del af område 2.E.16 i kommuneplanen til erhvervsformål.

Planlægningen af området er foretaget med udgangspunkt i regionplanen og Miljøstyrelsens "Håndbog om miljø og planlægning", for derved at undgå konflikter med kommende boligområde i område 22.B.14 i kommuneplanen.

En meget stor del af arealet er klithede og er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Bebyggelse og ændret anvendelse, terrænændringer m.v. inden for de registrerede naturområder kræver dispensation fra amtsrådet.

For så vist angår forholdet til kystcirkulæret bemærkes, at bygningshøjden er fastsat til max. 8,50 m.

Der er fastlagt beplantningsbælter på 25 m. mod hovedlandevejen og 10 m. mod Parallelvej.

En nærmere visualisering er imidlertid vanskelig, idet kommunen jo ikke på forhånd er bekendt med, hvilke bygningskategorier, der vil blive placeret inden for området.

##### Lokalplanens forhold til den øvrige planlægning for området

Hele lokalplanområdet er beliggende i landzone og overføres til byzone ved en endelig vedtagelse af planen.

Lokalplanen er i overensstemmelse med regionplanen og kommuneplanen.

Området forsynes med drikkevand fra Holmsland Vandværk.

Spildevandsafløb føres til offentligt kloaksystem med efterfølgende rensning på rensningsanlægget i Hvide Sande.

Vejadgang sker fra Parallelvej.

Matr.nr. 183a er omfattet af landbrugspligt.

<sup>24</sup> Eksemplet er taget fra lokalplan nr. 61 for et erhvervsområde i Hvide Sande til erhvervsformål samt forlængelse af Parallelvej, Holmsland Kommune.



For at få en nyorientering er det vigtigt at tage afsæt i de faktorer, der indgår i den fysiske planlægningsindsats inden for temaet erhverv i forbindelse med kommune- og lokalplanlægning. Det er typisk:

Tema	Fokus i planlægning	Beskrives i:
Mål for kommunal erhvervspolitik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• udvikling af erhvervslivet (vækst i eksisterende og tilgang af nye virksomheder)</li> <li>• tiltrækning/fastholdelse af arbejdskraft til de efterspurgte faglige kompetencer</li> <li>• fastholdelse af unge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• planstrategi og kommuneplan (politiske mål) – gælder for alle fokuspunkter</li> </ul>
Socio-demografiske faktorer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• arbejdsstyrkens sammensætning og alder</li> <li>• pendling</li> <li>• byvækst og boligtyper</li> <li>• udbud af boliger og et acceptabelt prisniveau</li> <li>• kultur, rekreative tilbud og foreningsliv</li> <li>• offentlig service</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• planstrategi og kommuneplan (politiske mål) – gælder for alle faktorer</li> </ul>
Fysisk planlægning - virkemidler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• udlæg af forskellige typer af erhvervsarealer, incl. havn, areal ved motorvejen, miljøkategorier, offentlige formål og bymidte</li> <li>• byrums- og byplanlægning (den komplekse by)</li> <li>• tilgængelighed og infrastruktur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• lokalplan</li> <li>• planstrategi og kommuneplan (politiske mål)</li> <li>• planstrategi og kommuneplan (politiske mål)</li> </ul>

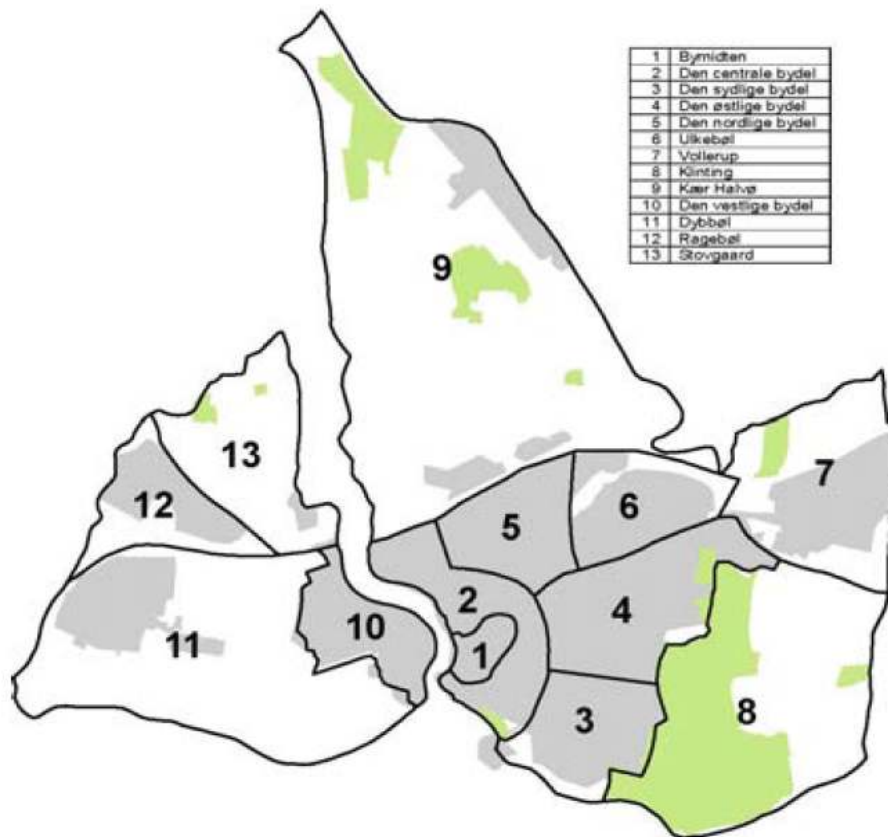
Det bemærkes, at der som hovedregel er tale om arealudlæg, der viser **en rummelighed** og dermed en mulighed for byggeri. Imidlertid er kommuneplanens overvejelser om erhverv ikke materialiseret i form af den fysiske planlægning og/eller udfoldelse af intentionerne, således at de umiddelbart kan gøres til genstand for projekter.

### 9.3 Case: Kommuneplan for Sønderborg Kommune

Med afsæt i indledningen til rammebestemmelser i kommuneplan for Sønderborg Kommune 2005-2017 kan den hidtidige planlægning beskrives således:

- I selve kommuneplanen er medtaget den hovedstruktur, den fysiske planlægning tilrettelægges efter.
- På basis af hovedstrukturen er Sønderborg Kommune opdelt i 13 plandistrikter, idet by-geografien har været styrende for rækkefølgen (vist i tabellen ved kortet):

## Oversigtskort



- For det enkelte plandistrikt beskrives området eksisterende forhold, områdets forhold til hovedstrukturen, de overordnede mål for lokalområdet – herunder den ønskede fremtidige udvikling og arealanvendelse samt den ønskede hovedkarakter.
- Herefter ses de detaljerede bestemmelser for de enkelte rammeområder i det enkelte plandistrikt. Der er anvendt 6 overordnede anvendelsesbetegnelser:

Kategori	Anvendelse
B	Boligformål
C	Centerformål
D	Offentligt formål
E	Erhvervsformål
F	Fritidsformål
J	Landbrugsformål

Arealanvendelsen i de enkelte rammeområder er fastlagt ud fra 10 forskellige arealanvendelsestyper: boligområde, blandet bolig og erhverv, erhvervsområde, centerområde, rekreation/fritidsformål, sommerhusområde, offentlige formål, tekniske formål, landområde og andet. Rammerne for lokalplanlægningen i det enkelte rammeområde bestemmer den fremtidige anvendelse, eksisterende og fremtidig zone-status, bebyggelsesprocent, etageantal, hvilke miljøklasse erhverv må tilhøre mm.

Her er medtaget et eksempel på rammebestemmelser taget fra Sønderborg. Det er et delområde i centerområdet – nemlig: 2C6. I eksemplet er anført en formulering om æstetik og arkitektur. Desuden indeholder formuleringen nogle af de kvaliteter, der er en forudsætning for den efterspørgselsorienterede lokalplan.

## 2 Den centrale bydel

### PLAN NR. 2.C6

### PLANNAVN: 2.C6



#### ANVENDELSE

Generel Anvendelseskode	Centerområde
Anvendelse specifik	Blandet byområde
Konkret anvendelse	

#### ZONE

Eksisterende zonestatus	Byzone
Fremtidig zonestatus	Byzone

#### BEBYGGELSE

Max bebyg. for området	150
Bebyggelsesprocenten beregnes af	Den enkelte ejendom.
Bebyggelses pct. for grund	-
Rumfangsbestemmelse max m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup>	-

#### ETAGER

Maksimalt antal etager	6
------------------------	---

#### HØJDE

Maksimal højde i meter	20m
------------------------	-----

#### MILJØKLASSE

Mindst tilladte miljøklasse	Virksomheder og anlæg, der ikke giver anledning til nævneværdig påvirkning af omgivelserne, f.eks. forretninger, liberale erhverv, kontorer og småværksteder med butik. Afstand til boliger er ikke nødvendig.
Højest tilladte miljøklasse	Virksomheder med "ubetydelig" påvirkning af de nærmeste omgivelser, f.eks. mindre bogbinderier, elektronikværksteder og laboratorier. Afstand til boliger ca. 20 m.

#### RAMMETEKST

Gen. anv. best. :	Området udlægges til blandede byformål med boliger, institutioner, ikke-miljøbelastende offentlige og private erhverv med stort videnindhold og behov for tæt kontakt til forskning og udvikling.
Områdets anvendelse :	Liberale erhverv, kontor- og servicevirksomhed inden for IT og elektronik, offentlige formål samt laboratorier, bioteknologi og udviklingsorienterede virksomheder.
Bebyggelsen :	Bebyggelsen skal udformes som bolig- og kontorejendomme, gerne med blandet anvendelse i den enkelte bygning med boliger i de øverste etager, detailhandel mv. i stueetagen og kontorer i midten. Der kan alene lokaliseres virksomheder med en maksimal støjbelastning svarende til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for boligområder. Udbygning skal ske på baggrund af en samlet plan for området. Planen skal tilgodese præsentable bygninger, arkitektur af høj kvalitet og integration af området i bylivet. Detaljerede rammer for arkitektur og bydesign.
Opholds og friarealer :	Opholdsareal skal være på mindst 60% af etageareal til boliger. Arealet til altan eller tagterasse kan indregnes i friarealprocenten.
Miljøforhold :	Område 3 (Områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområder (bykerne).)
Infrastruktur :	Der skal udlægges parkeringsareal svarende til mindst 1,5 p-plads pr. bolig og 1 p-plads pr. 50 m <sup>2</sup> etageareal til andet formål. Hvis mindst 30% af etagearealet anvendes til andet formål end bolig, kan kravet om parkering nedsættes til 1,2 p-plads pr. bolig inden for den enkelte parcel.
Zonenotat :	-
Lokalplaner og byplanvedtægter :	Lokalplan nr. 2-0105
Notat :	-

# **DEL 2**

# **MODEL FOR**

# **BYBYGNING –**

# **ERHVERV VED**

# **MOTORVEJE?**

## 10 Kommunal planlægning efter strukturreformen

Som tidligere omtalt er der i konsekvens af kommunalreformen tillagt kommunerne nye opgaver – og nye muligheder – ved ændringen af planloven i 2007. Således skal de nu planlægge for udviklingen i byerne og det åbne land under iagttagelse af de overordnede statslige sektorinteresser og regionsrådets visioner. Kommunerne har desuden overtaget myndighedskompetencen efter en række sektorlove – bl.a. på natur- og miljøområdet.

Det giver kommunerne i langt højere grad end tidligere mulighed for selv at fastlægge mål og retningslinier for både beskyttelsen og udviklingen i hele kommunen og for at detaljere disse i relation til deres administration af tilladelser, dispensationer og godkendelser.

### 10.1 Nyt råderum efter kommunalreform<sup>25</sup>

Kommunerne har med kommunalreformen fået en række nye frihedsgrader. Kommunerne er ikke længere afhængige af, at amterne eller HUR accepterer kommunens udviklingsønsker og tilvejebringer det fornødne plangrundlag. Fremover har kommunerne mulighed for at bruge de kommunale planstrategier til »at spille ud« i forhold til såvel den statslige planlægning som de regionale udviklingsplaner.

Med de nye frihedsgrader følger også nye opgaver, som tidligere bl.a. har været en del af amternes og HURs opgavevaretagelse. De nye opgaver, som kommunerne skal indarbejde og forholde sig til i fremtidens kommuneplaner (planlægning og retningslinier), fremgår af den ændrede planlov:

1. Udlægning af arealer til byzoner og sommerhusområder.
2. Beliggenheden af områder til forskellige byformål, fx boligformål, erhvervsformål, beliggenheden af offentlige institutioner, serviceformål, byomdannelsesområder mv.
3. Den kommunale detailhandelsstruktur, herunder afgrænsning af den centrale del af en by eller bydel og eventuelle aflastningsområder, samt fastsættelse af det maksimale bruttoetageareal til butikformål og maksimale bruttoetagearealer for de enkelte butikker i de enkelte områder.
4. Beliggenheden af trafik anlæg.
5. Beliggenheden af tekniske anlæg.
6. Beliggenheden af områder til virksomheder mv., hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening må stilles særlige beliggenhedskrav.
7. Beliggenheden af VVM-pligtige anlæg.
8. Sikring af, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener.
9. Beliggenheden af arealer til fritidsformål, herunder kolonihaveområder og andre rekreative områder.
10. Varetagelse af de jordbrugsmæssige interesser, herunder udpegningen og sikringen af særlig værdifulde landbrugsområder.

<sup>25</sup> Jf. Landsplanafdelingens publikation: Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægning 2009.

11. *Beliggenheden af skovrejsningsområder og områder, hvor skovtilplantning er uønsket.*
12. *Lavbundsområder, herunder beliggenheden af lavbundsarealer, der kan genoprettes som vådområder.*
13. *Varetagelsen af naturbeskyttelsesinteresserne, herunder beliggenheden af naturområder med særlige naturbeskyttelsesinteresser, af økologiske forbindelser samt af potentielle naturområder og potentielle økologiske forbindelser.*
14. *Sikring af kulturhistoriske bevaringsværdier, herunder beliggenheden af værdifulde kulturmiljøer og andre væsentlige kulturhistoriske bevaringsværdier.*
15. *Sikring af landskabelige bevaringsværdier og beliggenheden af områder med landskabelig værdi, herunder større, sammenhængende landskaber.*
16. *Sikring af geologiske bevaringsværdier, herunder beliggenheden af områder med særlig geologisk værdi.*
17. *Anvendelsen af vandløb, søer og kystvande.*
18. *Arealanvendelsen i kystnærhedszonen.*
19. *Realisering af landsplandirektiver.*

En overvejende del af disse emner hørte tidligere under amternes regionplanlægning, men skal fremover indgå i de nye kommuneplaner.

## 10.2 De statslige krav til dansk kommunal planlægning

Den hidtidige kodeks for planlægning i Danmark bygger på de statslige krav:

- Type 1: Krav, der følger umiddelbart af lovgivningen. De suppleres af krav i statslige handlingsplaner og programmer, internationale forpligtelser mv.
- Type 2: Krav, der hidtil planlægningsmæssigt er forestået af amterne, og som er resulteret i f.eks. infrastrukturelle anlæg, beskyttelse af særlige naturtyper, bevaringsværdier mv.
- Type 3: Krav, der afspejler de generelle planprincipper udmeldt fra centralt hold. De er f.eks.
  - at der skal være en klar grænse mellem by og land
  - at fornyelse af eksisterende, ældre erhvervsområder skal overvejes inden udlæg af nye erhvervsområder

Et pejlemærke for den kommende kommuneplanlægning er, at der skal være forskel på land og by. Ingen skal være i tvivl om, hvor byen slutter, og det åbne land begynder. Den fysiske planlægning skal være helhedsorienteret. Afgrænsningen af arealer til byvækst og sommerhusområder sker efter en afvejning af de øvrige interesser, der er i det åbne land. Desuden lægges der vægt på en hensigtsmæssig udnyttelse af investeringer i infrastruktur, fx trafik- og serviceforsyning.

I forlængelse af strukturreformen har kommunerne således fået et større ansvar for at forvalte landets arealer. Hidtil har dette ansvar primært været knyttet til byerne og deres udvikling. Nu indgår det åbne land også i højere grad. Det kan give mulighed for mere levende og funktionsrige byer, såfremt der sker en modernisering af den tankegang, der knytter sig til de eksisterende bymønstre.

De statslige mål er bl.a.<sup>26</sup>

- At kommuneplanerne bidrager til en udvikling, der kommer hele Danmark til gode og sikrer balance mellem lokale interesser og nationale hensyn.
- At der sker en modernisering af det eksisterende bymønster. Det fremgår af Landsplanredegørelse 2006, at udviklingen af et nyt bymønster bør basere sig på strategiske overvejelser i forhold til en afbalanceret regional udvikling.
- At der er forskel på land og by, og at der skal være en klar grænse mellem by og land.
- At undgå spredt bebyggelse i det åbne land. Mulighederne for byggeri ved landsbyer i landzone skal understøtte ønsker om at udvikle landdistriktet.
- At der fortsat satses på byomdannelse, som er med til at revitalisere den eksisterende by, og som kan reducere behovet for at tage nyt land ind.
- At udlæg af nye erhvervsarealer ved motorvejene begrænses, og at sådanne arealer reserveres til transporttunge virksomheder.
- At kommunernes planlægning og investeringer i infrastruktur spiller sammen.

Kommuneplanen skal beskrive de overordnede mål for udviklingen i kommunen. Kommuneplanen skal omfatte en periode på 12 år, hvilket bl.a. betyder, at rummeligheden i de konkrete arealudlæg ikke må overstige det forventede arealforbrug inden for denne tidshorisont.

Der skal være klare grænser for byerne, så der sikres forskel mellem by og land, og ny, spredt bebyggelse i det åbne land undgås. Kommuneplanens rækkefølgebestemmelser skal sikre, at byvæksten sker inde fra eksisterende by og udad. Afgrænsningen af områderne skal ske ud fra en helhedsvurdering, der på den ene side tager hensyn til en hensigtsmæssig byudvikling, fordelingen af byvæksten mellem kommunens byer samt ønsket om nye sommerhusområder, og på den anden side tager hensyn til de overord-

---

<sup>26</sup> Jr. kapitel 3 i "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2009, Skov- og Naturstyrelsen 2006.

---



nede interesser i det åbne land, herunder kvalitet i landskabet, vandindvindings- og råstofinteresserne samt produktions- og strukturforhold mv. i jordbrugserhvervet.

Arealudlæg til nye byområder skal fastsættes ud fra overvejelser om det samlede arealforbrug i planperioden til byformål og byvækstens fordeling mellem kommunens byer. Vurderingen af arealudlæg til byvækst skal svare til størrelsen af den forventede byudvikling i kommunen i den kommende planperiode på 12 år. Behovet for arealer til byvækst skal ses i lyset af, at nybyggeriet mange steder foregår på arealer, der allerede er inddraget til byvækst og ved omdannelse af eksisterende byarealer fx tidligere industri og havnearealer.

Udlæg af nye erhvervsarealer langs motorvejene skal begrænses og primært reserveres til transporttunge virksomheder. Dette princip blev lanceret i Landsplanredegørelse 2006.

Udviklingen af et nyt bymønster skal basere sig på strategiske overvejelser i forhold til en afbalanceret regional udvikling, fremtidige samarbejdsmuligheder og netværksdannelse mellem byer, herunder spørgsmålet om, hvordan yderområderne knyttes til den øvrige region. Det kan ske ved at definere de enkelte byers roller og beskrive udviklingsstrategier.

Nogle kommuner har udtrykt ønske om at kunne planlægge og vedtage strategier for en længere tidsperiode end de 12 år, som loven åbner mulighed for. Kommuneplanens hovedstruktur kan indeholde overvejelser om byvækst, der rækker ud over planperioden på 12 år. Overvejelserne kan fx fremgå af en perspektivdel, der også kan fremgå af kommuneplanens kortbilag. Kommuneplanens rammedel skal indeholde bestemmelser om rækkefølgen for bebyggelse og ændret anvendelse, som sikrer, at byvæksten sker inde fra den eksisterende by og udad, og at arealerne i hovedstrukturens perspektivdel ikke inddrages til byformål i planperioden.

Tidligere blev den overordnede centerstruktur fastlagt i regionplanerne; og det var denne, der angav den struktur, den kommunale planlægning skulle holde sig inden. Efter strukturreformen er centerstrukturen nu et rent kommunalt anliggende.

### 10.3 Planstrategi og bymønster

Bymønstret er omtalt i mange kommuners planstrategier. Det er dog vidt forskelligt i hvor høj grad, det anvendes aktivt til at foretage prioriteringer i forhold til kommunal indsats og udviklingsinteresse. Her medtages et par enkelte eksempler på, hvorledes bymønster anvendes til at skabe et by-hierarki. Dette by-hierarki vægtes ud fra indpasning i landskabet (strækingsanalyse) og by-funktioner (lokalisering af boliger/boligtyper og erhverv).

I planstrategien for Sønderborg-området er der foretaget en opdeling i:

- Fælles egnscenter
- Kommunebyer
- Lokalbyer og landsbyer

Opdelingen er illustreret således i planstrategien for Sønderborg-området:





I Planstrategi 2007 for Sønderborg Kommune er diskussionen af bymønstret udeladt.

Guldborgsund Kommune diskuterer ikke bymønster i sin planstrategi. Der anvendes en mere temaorienteret inddeling: havnebyerne, landsbyer og landdistrikter, men ikke som argument for arealudlæg. Tilsvarende gør sig gældende i Lolland Kommune, hvor der inddeles i 3 niveauer: købstæder (Nakskov og Maribo), landsbyer og de tre beboede øer (Fejø, Femø og Askø). Den temaorienterede tiltag bruges til at koble det med den indsats, der planlægges iværksat. Begrebet bymønster anvendes imidlertid ikke offensivt til at foretage valg med hensyn til bosætning (udlæg af arealer, byomdannelse, byfortætning osv.), erhvervsudvikling og lokalisering (offentlig og privat service, infrastrukturanlæg mv.). Umiddelbart er det således vanskeligt at omsætte diskussionen til lokalplanlægning (udfoldelse af redegørelsesdelen til andet end fakta) eller byggeprojekter.

Et eksempel på en konkret forholde sig til bymønstret ses i planstrategien for Kalundborg Kommune, hvor der foretages en inddeling på grundlag af de eksisterende byfunktioner:

- Kommunens hovedcenter – Kalundborg
- Lokalcenter med boliger og erhverv – Høng
- Lokalcenter med boliger – Gørlev, Ubby-Jerslev og Svebølle
- Større landsby – 12 større landsbyer nævnt
- Mindre landsby – 18 mindre landsbyer nævnt
- Grupper af huse

Kalundborg Kommune formulerer i planstrategien individuelle målsætninger for, hvorledes de enkelte kategorier udvikles, og dermed også for arealudlæg til bolig- og erhvervsformål. Denne tilgang er mere strategisk orienteret end den tilsvarende for Sønderborg, hvor der primært er tale om en konstatering byggende på den tidligere kommunestruktur.

Det er imidlertid væsentligt at bemærke, at det primært er bosætning, som er det gennemgående tema i kommuneplanlægningen. For at nå videre i den strategiske tænkning er det vigtigt at få sat et indhold bag de forskellige potentialer, der er baggrunden for vision, mål og temaer; og for at skabe en sammenhæng mellem planlægning og virke for realisering af planlægning.

## 11 Den offentlige plankultur

I den mere traditionelle plankultur opfattes lokalplanen som en ren fysisk planlægning for et afgrænset område, hvor afsættet er kommuneplanens afvejning og formulerede rammebestemmelser, således at lokalplanens formåls- og anvendelsesbestemmelser ud fra at facilitere den efterfølgende administration kombineres med bebyggelsesregulerende bestemmelser. De enkelte typer af lokalplaner kan defineres<sup>27</sup> således:

Lokalplantype	Beskrivelse	Tidspunkt for udarbejdelse
Kommuneplans-lokalplan	Denne type lokalplan har som sit primære mål at inddrage landzonearealer til byzone, idet den tager afsæt i rammebestemmelserne i kommuneplanen mht. anvendelse og indhold. Ved udarbejdelsen er der ingen bebyggelse eller infrastruktur, som matcher den fremtidige anvendelse. I nogle terminologier er der tale om arealudlæg for at sikre rummeligheden i den disponible arealforsyning.	I forlængelse af kommuneplan og byggende på rammebestemmelserne mht. anvendelse
Temalokalplan	En temalokalplan er en lokalplan, der behandler et bestemt emne, typisk i et større område, som f.eks. stier eller højspændingsanlæg. Temalokalplaner omfatter ofte områder reguleret i flere gældende lokalplaner og udarbejdes derfor som tillæg til flere lokalplaner. En temalokalplan indeholder en fortegnelse over de bestemmelser i fortsat gældende lokalplaner, der ophæves og erstattes af temalokalplanen, ligesom gældende lokalplaner bør forsynes med oplysning om at der er senere ændringer.	I forbindelse med konkrete projekter eller i forlængelse af tema-debatter i byrådet
Rammelokalplan	En rammelokalplan indeholder ikke tilstrækkeligt præcise bestemmelser til at opfylde lokalplanpligten. Den fastsætter kun de overordnede rammer for anvendelse og bebyggelse af et område og omfatter som regel større samlede planlægningsområder – f.eks. en bykerne eller et nyt byudviklingsområde. Temalokalplaner, der f.eks. kun handler om facader og skilte i en bymidte, vil være rammelokalplaner i forhold til anvendelse, bebyggelsens omfang osv.	I forlængelse af kommuneplan, men inden nærmere fastlæggelse af delområdets anvendelse
Projektlokalplan	Begrebet projektlokalplan (evt. benævnt realiseringslokalplan) anvendes som betegnelse for lokalplaner udarbejdet med udgangspunkt i et kendt projekt (byggeri, anlæg og/eller udstykning). Projektplaner adskiller sig i øvrigt ikke ved procedure mv. fra andre typer lokalplaner.	I konsekvens af, at dialog mellem projektudvikler/bygherre og kommune viser, at projektet ikke kan rummes inden for eksisterende lokalplan
Vedtægts-, bevarings- og administrationslokalplan	Denne type lokalplan udarbejdes for at styre en arealanvendelse/et byggeri i et stort set udbygget område – f.eks. bevaringsbestemmelser og lignende samt bestemmelser i gamle byplanvedtægter. Her ligger også byfornylelseslokalplaner, karrelokalplaner, lokalplaner for eksisterende erhvervsområder (hvor der forudses problemer med administration efter anden lovgivning), lokalplaner for at sikre bevaringsværdige træk i bebyggelsen eller i den øvrige bystruktur	Lokalplanen udarbejdes for at muliggøre en konkret indsats

<sup>27</sup> Definitionerne er en udbygning af de typer, der omtales i: "Lokalplanen – skal den kunne mere?", et debatoplæg i forbindelse med Fonden Realdanias og Skov- og Naturstyrelsens fokus på fornyelse af planlægningen (2004).

I den offentlige plankultur ses kommuneplanen i dag som en strategisk plan mere end som en fysisk plan. Nedenstående eksempler er fra Planstrategi 2007 for Sønderborg Kommune, hvor der ud fra 2 temaer beskrives 8 initiativer.

**BYRÅDETS MÅL**

Byrådets overordnede mål inden for temaet  
»Universitetsbyen for alle« er:

- at sikre et optimalt samvirke mellem universitetet og lokalsamfundet til gavn for borgerne, erhvervslivet, byen og fællesskabet
- at sikre, at universitetet har betydelig konkurrenceevne blandt andet ved at have en attraktiv by, et dynamisk byliv og en høj bykvalitet
- at mobilisere og udnytte de særlige kreative kræfter, der findes i Sønderborg Kommune
- at skabe flere innovative erhvervsmiljøer
- at udvikle uddannelsessektoren
- at styrke samarbejdet over grænsen.



**BYRÅDETS MÅL**

Byrådets overordnede mål inden for temaet  
»Landskabet for alle« er:

- at udvikle Sønderborg Kommunes attraktive og mangfoldige landskaber til gode rammer for borgernes levevilkår og livskvalitet
- at støtte, skabe plads til og sikre en balance mellem forskellige former for anvendelse af landskabet, til blandt andet rekreation, oplevelse, landbrug og turisme
- at sikre en bæredygtig udvikling baseret på respekt for naturen, miljøet, landskabet og byernes rolle
- at sikre, at kulturhistoriske spor i landskabet bevares, synliggøres og formidles
- at sikre landbruget gode udviklingsvilkår ved at fokusere på blandt andet miljøteknologi.

Den strategiske plan opleves havende et klart samspil med erhvervspolitik og kommuneplanens politikformulering, men ikke altid lige let at omsætte til arealudlæg, tiltrækning af nye virksomheder, udvikling af eksisterende og etablering af netværk/clusters. Politikformuleringen bygger på en analyse/undersøgelse af virksomhedernes præferencer og oplevelser af områdets position mht. styrker og svagheder, men som hovedregel uden at forholde sig til, hvorledes det operationelt kan omsættes til konkret indsats og aktiv dialog med interessenterne (borgere, foreninger, erhvervsliv, institutioner mv.).

I den nutidige kontekst tages der højde for, at kommunen som erhvervspolitisk aktør også har et væsentligt medansvar for at opfylde intentionerne i planlægningen. Dette medansvar har også eksisteret tidligere, men har som regel først udmøntet sig i forbindelse med gennemførelse af projekter i form af infrastruktur, støjvolde, beplantning osv., idet den planlægningsmæssige udgangssituation har været at skabe en rummelighed til at imødegå enhver form for byggeri (projekt). I den nutidige kontekst ses ikke i den planlægningsmæssige udgangssituation på den individuelle virksomhed, men på hvilke karaktertræk i forhold til bymønstre, indpasning og lokalisering, man ønsker realiseret.

Den overordnede udfordring ligger i at formulere en relativ enkel tilgang, der kan understøtte og fremme en erhvervsudvikling på et senere tidspunkt end, når arealudlægget sker i forbindelse med kommuneplanen - dvs. have en form for robusthed, når der indledes en dialog med en virksomhed, en projektudvikler, en developer m.fl. Derved kommer dialogen til at handle om muligheder (kreativ medtænkning fra kommunen mhp. at opfylde intentionerne i lokalplanen) og handlefrihed i respekt for de juridiske bindende bestemmelser i stedet for, at udgangspunktet altid er, at en eksisterende lokalplan skal afløses af en ny for at kunne matche et påtænkt projekt.

Med dette som afsæt sættes der fokus på at mindske stramheden i plankulturen, hvor der traditionelt udlægges arealer til at opfylde kommuneplanens vision og indsatsområder ved at skabe en rummelighed i arealforsyningen. Dermed lægges der op til, at kommunen i sin planlægning ser mere strategisk end fysisk på planlægningen. Det indebærer, at der skal foretages en indholdsmæssig opstramning af lokalplanens opdeling i redegørelsesdelen og de juridisk bindende lokalplanbestemmelser. Dermed opnås en større robusthed; og samtidig giver det en bedre adgang til at vurdere, hvorvidt der i forbindelse med en konkret projektansøgning, der ikke fuldt ud matcher lokalplanbestemmelserne, kan gives dispensation, eller om der er behov for en ny lokalplan.

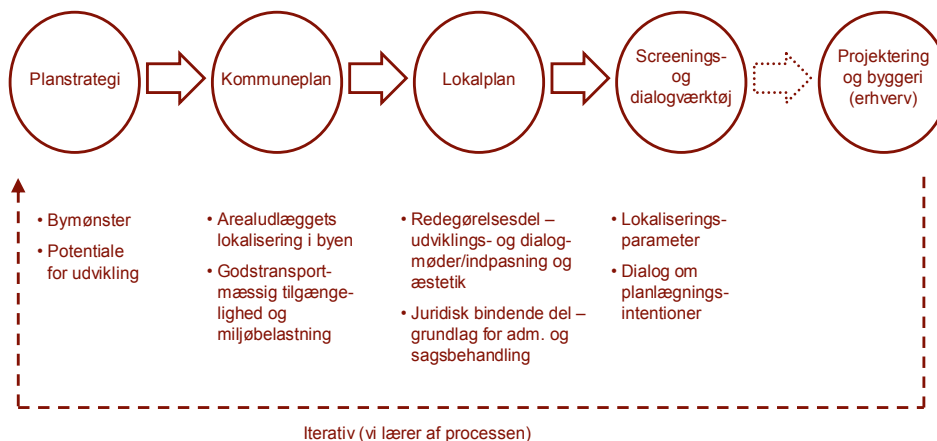


## 12 Den moderne bybygning (plankultur)

I dette kapitel præsenteres elementer til at reformulere udgangspunktet for (tænkningen bag) den fysiske planlægning. Der stilles spørgsmål ved den hidtidige kommunale plankultur, hvor det har været et knæsat princip, at der planlægges inde fra byen og udad. Den hidtidige plankultur er baseret på nationalt udstukne principper for planlægning (planstrategi, kommuneplan og lokalplan), der som konsekvens betyder at planlægningen og arealudlæggene ofte sker forud i tid for lokalisering af en virksomhed.. I det perspektiv bliver planlægningen et spørgsmål om at begrænse udlæg af det åbne lands arealressourcer (f.eks. sikre produktionsgrundlaget for landbrug) og at varetage miljøhensyn ud fra beskyttelsesinteresser (primært støj).

Den inspiration, der hentes fra de forudgående omtalte artikler og dokumenter, omsættes til en ny forståelse af tilgangen til den kommunale planlægning. Det primære fokus drejes fra rummelighed og arealudlæg til forskellige formål til en robust og integreret strategisk planlægning<sup>28</sup>, som aktivt fremmer de politisk vedtagne udviklingsmål. Modellen ser således ud:

Figur 3: Planlægningsproces – bybygning



Med iterativ menes her, at erfaringerne fra et gennemløb medtages i forbindelse med det følgende gennemløb af processen, idet der justeres for læringen undervejs.

<sup>28</sup> Strategisk planlægning anvendes her som betegnelse for den udviklingsproces, hvor planstrategien omsættes til kommuneplan, og hvor kommuneplanen omsættes til planlægning for et konkret areal set i forhold til et spekter af analyser og overvejelser.



I stedet for at efterleve princippet om ensidig planlægning inde fra og ud tages bybygning sammen med elementer af tænkningen i relation til den grænseløse by<sup>29</sup> som udgangspunkt. Bybygningen sætter fokus på byens funktioner og opgaver – bl.a. afspejlet i planstrategiens by-hierarki (bymønster-diskussionen). Den grænseløse by er et udviklingstræk, der er blevet mere markant for planlægningen i de nye kommuner – om end det reelt er udviklingstræk, der også har været gældende ved udarbejdelsen af regionplanerne. Disse udviklingstræk omfatter:

- at globalisering (her i form af markant behov for godstransport) påvirker det erhvervsmæssige grundlag for de danske byer
- at de enkelte bysamfund i stigende grad integreres til sammenhængende byområder
- at grænsen mellem by og land bliver stadig sværere at definere, fordi de bynære landskaber får urbane funktioner som bolig- og erhvervsområder
- at netværk og samarbejdsrelationer mellem virksomheder har en stigende betydning for lokalisering og arbejdskraftens bosætning.

Som kommune er det helt centralt at anlægge et helhedsperspektiv, hvor afgrænsningen af byerne er lidt mindre vigtig end deres funktion og potentialer set i forhold til at kunne spille med ved virkeliggørelsen af kommuneplanens mål og temaer. Borgeren kan bo i en by, arbejde i en anden og tilbringe sin fritid i en tredje – eller i det åbne land. Den grænseløse by er ikke uden grænser:

*Byerne må i stedet for at opfattes som samlede former, der afspejler et system, ses som en masse overlejrede systemer og former, der ikke kan beskrives med ét kort eller ét universelt bybegreb. Et hvilket som helst perspektiv på byen vil kunne udpege nye udstrækninger, nye indflydelsessfærer, nye netværk og forbindelser og nye grænser. Den grænseløse by er således ikke uden grænser, tværtimod, den er fuld af en mangfoldighed af grænser, men det afgørende er, at de ikke sammenfalder i en klart afgrænset kontur. Der er mange "limits to scale in the city without limits", men de forskellige skalaer aggregeres ikke i én borderline, én urban skala. Skalamæssigt udgør den grænseløse by snarere bundter eller komplicertheder af forskellige skalaer vedrørende forskellige forhold: sociale, økonomiske, politiske, kulturelle, arkitektoniske, byplanmæssige, landskabelige, trafikale og andre forhold.<sup>30</sup>*

<sup>29</sup> Niels Albertsen m.fl., Centre for Strategic Urban Research; Den grænseløse by, Frederiksberg, Juni 2007

<sup>30</sup> Centre for Strategic Urban Research; Niels Albertsen m.fl.: Den grænseløse by, working papir no. 14, s. 5

Set i en helhed bliver det derfor et spørgsmål, om hvilken form for egnethed (funktioner i byen) den individuelle by planlægges at matche; og da gennem planstrategiens overvejelse om bymønster, hvilke potentialer set i forhold kommuneplanens mål og temaer et område måtte have og/eller kunne udvikles til. På denne vis minder tilgangen om den tilgang, der er grundlaget for den i dag gældende hollandske planlægningsmodel for offentlig planlægning.

I denne tankegang, hvor de absolutte grænser udviskes, gælder det om at foretage den mest hensigtsmæssige indpasning af byen og dens funktioner i landskabet ud fra såvel æstetiske som miljø- og klimamæssige hensyn. Samtidig gør det sig gældende, at allerede eksisterende arealudlæg i byzone (lokalplanområder) kan være udsat for, at anvendelsen beskrevet i kommuneplanens rammebestemmelser ændres. På den måde sker der en målretning i forhold til den fremtidige anvendelse i takt med, at den nuværende anvendelse og de nuværende bebyggelsesregulerende bestemmelser udledes. Det kan være et udslidt erhvervsområde i midtbyen, der overgår til bolig- og/eller centerformål; eller det kan være et enfamiliehus-præget område i midtbyen, som omdannes til karrebebyggelse langs indfaldsvejene.

## 12.1 Bybygning og planstrategi

I den moderne plankultur betragtes bybygningen (Urban Design) som det centrale begreb; og det er ud fra bymønstret, at udviklings- og forandringsmulighederne vurderes. Dvs. en vurdering af udviklingspotentialet i forhold til bosætning, erhverv, offentlig og privat serviceforsyning samt tiltrækningskraft i form af kultur, oplevelse og "port" mod det åbne land/naturen.

Overordnet set ligger der i bybygning, at der senest i forbindelse med overvejelserne om det konkrete indhold af kommuneplanens hovedstruktur foretages en afvejning af det fremtidige bymønster:

*Kommuneplanen fastlægger på grundlag af en samlet vurdering af udviklingen i kommunen en hovedstruktur, som angiver de overordnede mål for udviklingen og arealanvendelsen i kommunen, retningslinier for arealanvendelsen for en række emner – indholdet i de tidligere regionplaner og de tidligere kommuneplaner – og rammer for lokalplaners indhold for de enkelte dele af kommunen.<sup>31</sup>*

At arbejde inden for bybygning som forståelsesramme indebærer, at der gennem opstilling af **bymønstrets** hierarki dels skal foretages en prioritering af hvilke byer, der skal kunne udvikle sig, og de funktioner, de tillægges; dels hvilke hensyn, der i den forbindelse skal nyde fremme. Bymønstrets hierarki er en forudsætning for at skabe den gode bybygning (arbejde med den komplette by), således at der kan foretages en vurdering

<sup>31</sup> Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2009, Landsplanafdelingen.

af **potentialet for udvikling** af de enkelte byer og en klar prioritering, netop fordi der er et forskelligt befolknings- og erhvervsmæssigt underlag i de forskellige byer.

I vurderingen af potentiale for udvikling<sup>32</sup> indgår en strækingsanalyse. Det foreslås, at den gennemføres ikke alene for motorvejsstrækninger, inkl. afkørselsanlæg og udfletning, men også for de regionale vejstrækninger, der forbinder motorveje med bymidter.

Som tidligere nævnt bør man være kritisk i forhold til at anvende kriteriet miljøklassificering byggende på støj som miljøhensyn i forbindelse med arealanvendelsen. Ikke mindst fordi by og landskab kan moduleres over tid, således at man kan imødegå støjgener (ved etablering af støjvold, støjmur, placering af byggeri til afskærmning<sup>33</sup>, beplantningsbælter osv.). Dette bør i stedet for være et element i en egnethedsvurdering (byintegrerbarhed) og dermed et kriterium i forbindelse med arealudlægget, hvor områdets fremtidige (og nuværende) anvendelse afbalanceres i forhold til de omkringliggende områder og i forhold til infrastruktur og energiforsyning.

Imidlertid er det ikke fuldt ud tilstrækkeligt at have fokus på bybygningen. Der er derfor også behov for en tilgang til planlægning, hvor der knyttes en helhedsforståelse til kommunen og dermed til egnetheden knyttet til de enkelte arealudlæg – dvs. en mere vidtgående tilgang end Urban Design. Denne tilgang til planlægning, hvor egnethed forstået ud fra anvendelse, bæredygtighed, klimapåvirkning og sammenhæng med byens mangfoldige funktioner, og hvor der over tid kan flyttes rundt på anvendelsen, er samtidig et opgør med den planlægningsmæssige tilgang, hvor der fokuseres på at byens planlægning sker indefra og ud.

## 12.2 Nyt indhold af kommuneplanen

### 12.2.1 Byintegrerbarhed

Der er i den erhvervsmæssige kontekst brug for en ny tilgang, hvor det statiske (rummelighed og arealforsyning) afløses af en mere dynamisk tilgang. Det indebærer, at der lægges op til en helhedsopfattelse af byen frem for den hidtidige planområde-opfattelse, hvor omdrejningspunktet er den enkelte lokalplan og dens indhold. I helhedsopfattelsen (bybygningen) betragtes såvel lokalplanområdet og de naboområder, lokalplanen indgår i, som byen og dens udviklingsretning ud fra en bydelstankegang<sup>34</sup>:

- A. blandet byområde – center og bymidte med blandt af boliger, erhverv, butikker, institutioner samt kultur- og fritidsanlæg. Her bør sikres en trafikal fredeliggørelse. I området kan lokaliseres ikke-miljøbelastende erhverv, som kan

<sup>32</sup> Potentiale for udvikling er ikke et entydigt begreb, idet det også kan have en anden betydning set i en virksomheds optik.

<sup>33</sup> I forbindelse med eksempelprojektet "Mellemland"s referat af studietur til Holland er nævnt eksempler fra Utrecht på lokalisering af shoppingcenter og integration mellem infrastruktur og byggeri til at imødegå støj i forhold til boligområder.

<sup>34</sup> Jr. Håndborg om Miljø og Planlægning, s. 73-75

drage fordel af beliggenheden i et blandet byområde, og som har en høj arealudnyttelse, når det gælder arbejdspladser og/eller kunder.

- B. erhvervsområde i byen – lokalisering af erhverv, der som følge af miljøbelastning, bygningstype og størrelse, behov for udendørs faciliteter eller lign. ikke egner sig til lokalisering i et blandet byområde med boliger og miljøfølsomme funktioner. Området skal friholdes for kontor- og servicevirksomheder samt virksomheder, der giver anledning til væsentlig miljøbelastning og/eller meget tung trafik. Der foretages en zoning af området, så der i randområderne mod naboområder med følsomme funktioner alene kan placeres virksomheder med en begrænset miljøbelastning – evt. kan der her også være tale om kontorbyggeri, hvor der er tale om flere end 20 medarbejdere. Infrastrukturen bør tilgodeses såvel lette trafikanter som tung trafik.
- C. erhvervsområde på kanten af byen – virksomheder, der giver anledning til væsentlig miljøbelastning, store virksomheder med behov for udendørs oplag samt virksomheder med meget tung transport. Bebyggelsen udformes som lager og produktionsbygninger; og der kan alene opføres eller indrettes kontorbebyggelse for den enkelte virksomheds administration.
- D. motorvejsnære erhvervsområder uden for byen – transportcenter, logistikcentre m.v. (benzinstation, serviceværksted og truckercafé osv.) samt produktionsvirksomheder med større godstransportbehov. Bebyggelsen udformes som lager og produktionsbygninger; og der kan alene opføres eller indrettes kontorbebyggelse for den enkelte virksomhed hørende administration.
- E. lokale erhvervsområder lokaliseret i tilknytning til mindre byer (håndværkere, mindre fremstillings- og servicevirksomhed) med begrænset behov for tung godstransport. Områdets indrettes ud fra tilgængelighed til det lokale vejnet. Bebyggelsen udformes med visuel og miljømæssig afskærmning mod bolig- og institutionsområder. Det oprindelige arealudlæg er ofte sket for at imødekomme allerede eksisterende lokaltforankrede virksomheders behov for arealer til udvidelse af en virksomhed eller udflytning fra et eksisterende boligområde mhp. at reducere miljøbelastning.

Områdeinddeling skal ses som overordnede principper for anvendelsen af udlagte arealer. Inden for de enkelte områder vil der stadig være behov for en underinddeling, således at planlægningen tager hensyn til anvendelsen og funktionaliteten af områderne (f.eks. kan der inden for et A-område være behov for at planlægge for boliger, service og erhverv på en måde således, at funktionerne understøtter hinanden, og samtidig at der ved beplantning eller anden barriere skabes en opdeling).

I det følgende er opmærksomheden koncentreret på det, der vedrører bybygningen (byens udvikling) og byernes hierarki (bymønstret). Tænkningen her er, at planlægningen

---

skal omfatte andet og mere end den fysiske planlægning, idet der skal være en sammenhæng mellem de enkelte arealers egnethed og anvendelse (kan skifte over tid) samtidig med, at der sker en konkret samtænkning (operationalisering) i forhold til kommunens udvikling (målene ses f.eks. i kommuneplan og budget) og serviceniveau inden for de fagpolitiske sektorområder.

Efter strukturreformen er bymønstret (centerstrukturen eller by-hierarkiet) et rent kommunalt anliggende, der fastlægger rollefordelingen mellem byerne i kommunen. Centerstrukturen (by-hierarkiet) angiver hvilke offentlige og private servicetilbud, der skal skabes rammer for i de enkelte byer, hvor udvikling prioriteres, og hvor der kan planlægges for bolig- og erhvervsudvikling. Det bliver dermed et væsentligt værktøj for kommunens planlægningsindsats og konkrete initiativer i forhold til bosætning, erhvervsudvikling, trafik, kultur, fritid og sociale tilbud.

Når bymønstret er fastlagt, skal der arbejdes med indhold og sammensætning af den enkelte by. Det indebærer, at der arbejdes med et hierarki af de enkelte afsnit (f.eks. lokalplanområder) eller bydele (f.eks. plandistrikter). Dette hierarki opbygges ud fra en vurdering af egnethed: arealudlæggets/lokalplanområdets lokalisering i byen og den godstransportmæssige tilgængelighed (vurdering af den nuværende infrastruktur og de forventede ændringer heri) samt energiforsyning og miljø/omverdensbelastning (bæredygtighed og klimapåvirkning).

Denne egnethedsvurdering kan f.eks. tage afsæt i et forslag til bypolitik, idet en hensigtsmæssig placering af forskellige funktioner er med til at sikre funktionelle byer. Dels i forhold til forbedringer af ældre byområder – herunder byernes fysiske og arkitektoniske rum (byomdannelse, fortætning og overgang til ny anvendelse<sup>35</sup>); dels nye arealudlæg til bosætning, erhverv og infrastrukturanlæg. Et effektivt og spændende bymiljø har stor betydning for de erhvervsmæssige potentialer og mulighederne for at tiltrække den kvalificerede arbejdskraft.

I den traditionelle bybygning tages der udgangspunkt i den historiske by/bymidte (i praksis med afsæt i havn eller jernbanestation). Det indebærer, at byens puslespil lægges fra centerområdet/havnen og ud mod bygrænsen, idet det nærmest forudsættes, at der er en entydighed i arealanvendelsen (dvs. når arealet er udlagt til et formål, så vil det også i fremtiden være dette formål). Bybygningen med afsæt i de parametre, der er beskrevet i de følgende afsnit, har netop til formål at gøre op med denne statiske tilgang. I den moderne bybygning tænkes langsigtet og byens grænser kan udvides hvis de pågældende arealudlæg kræver det.

---

<sup>35</sup> Som f.eks. inddragelse af tidligere erhvervs- og havnearealer til boligformål, institutionsformål, centerformål, rekreative formål eller kombinerede formål som f.eks. erhvervsformål forenelig med anvendelse til boligformål.

## 12.2.2 Lokaliseringsfaktorer

For at kombinere bybygningen med den erhvervmæssige interesse implementeres i den nye plankultur, at der medtænkes de faktorer<sup>36</sup>, man fra virksomhedsside tillægger betydning (lokaliseringsfaktorer): Lokaliseringsfaktorerne er forskellige fra virksomhed til virksomhed. Forskellige grupper af virksomheder vil have lokaliseringfaktorer, der er meget lig hinanden som f.eks. tilgængelighed og miljøforhold. I planlægningen bruges lokaliseringfaktorerne til at udpege arealer, der i høj grad lever op til den type erhverv, der ønskes lokaliseret i det pågældende erhvervsområde. Omvendt kan der også være tale om helt andre forhold, der er den reelle baggrund for at overveje en anden lokalisering som f.eks. pladsproblemer, arbejdskraftudbud og ønske om at være lokaliseret i nærheden af leverandører/aftagere.

### 12-1 Oversigt over erhvervmæssige lokaliseringfaktorer

Tema	Lokaliseringfaktorer
Lokalitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adgang til overordnede motorvejnet (motorvej, hovedvej)</li> <li>• God kollektiv trafik</li> <li>• Bygningernes funktionalitet</li> <li>• Kvadratmeterpriser</li> <li>• Bygningernes herlighedsværdi</li> <li>• Teknologisk infrastruktur</li> <li>• Mulighed for ekspansion og vækst</li> <li>• Områdernes herlighedsværdi</li> <li>• Synlighed og mulighed for profil-skabende skiltning</li> </ul>
Netværk/erhvervsklima	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nærhed til kunder</li> <li>• Nærhed til marked</li> <li>• Nærhed til forretningsforbindelser</li> <li>• Gode samarbejdsrelationer til offentlige myndigheder</li> <li>• Assistance i forbindelse med etablering</li> <li>• Lave kommunale skatter og afgifter</li> <li>• Innovations- og udviklingsmuligheder</li> </ul>
Demografi/arbejdsmarked	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adgang til kvalificeret arbejdskraft</li> <li>• Tilstedeværelse af forsknings- og uddannelsesinstitutioner</li> </ul>
Kultur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Virksomhedsejernes bopæl</li> <li>• Lokal kendskab</li> <li>• Attraktive bymiljøer</li> <li>• Nærhed til kulturinstitutioner og rekreative faciliteter</li> </ul>

Kilde: Oxford Research 2008

Tabellen ovenfor viser de generelt mest betydende lokaliseringfaktorer for virksomheder. Det skal samtidig påpeges, at et lokaliseringvalg kan være relativt ressourcetrækkende for en virksomhed, hvorfor det ofte er begrænset hvor mange lokaliseringfaktorer, der har indvirkning på virksomhedernes valg (set ud fra den konkrete virksomheds optik). Det er heller ikke alle lokaliseringfaktorer kommunerne direkte kan påvirke gennem planlægning og arealudlæg, men nogle kan påvirkes indirekte. F.eks. kan nærhed til kvalificeret arbejdskraft, kunder og markeder påvirkes i forhold til infrastrukturelle adgangsforhold (nærhed til overordnet vejnet og/eller knudepunkter for offentlig transport). Omvendt er der lokaliseringfaktorer kommunerne direkte kan påvirke gennem planlægningen – f.eks. synligheden og mulighederne for profilskabende skiltning.

<sup>36</sup> De faktorer, en given virksomhed tillægger betydning, når lokaliseringen vurderes ind i et områdets potentialer og attraktivitet.

Disse parametre medtages i dette projekt også i forbindelse med den efterfølgende udvikling af et screenings- og dialogværktøj. Set i forhold til indholdet af planlægningsprocessen kan faktorerne bruges i forbindelse med analyser og efterspørgselsvurderingen af de erhverv, der planlægges for. F.eks. kan der i planstrategiens politikelementer være nævnt, at der skal planlægges for at tiltrække nye virksomheder eller for at tilbyde allerede eksisterende virksomheder i kommunen udviklingsmuligheder.

Ovenstående parametre inddrages traditionelt ikke i den fysiske planlægning. Mange af de almindeligt benyttede anvendelsesbestemmelser i kommune- og lokalplaner<sup>37</sup> reflekterer dårligt den markedsrelaterede tilgang og passer derfor dårligt til udviklingen (efterspørgslen efter lokaliserings- og udviklingsmuligheder) inden for erhvervslivet. Bestemmelserne er ofte formuleret ud fra følgende overskrifter<sup>38</sup>:

- boligområde (alene udlagt til boligformål), hvor der i overensstemmelse med byggelovgivningen i begrænset omfang kan etableres erhverv i tilknytning til boligen<sup>39</sup>,
- boligområde med mulighed for erhverv – respekt for miljøkrav i boligområder og krav til bebyggelsens omfang, udformning, æstetik, højde osv.,
- blandet bolig- og erhvervsområde – områder, der er under gradvis omdannelse, og hvor der ofte i praksis ses forskellige former for miljøkonflikter,
- centerområde – bymidte med blanding af boliger, detailhandel, forlystelser, liberale erhverv samt offentlige og private kontor- og servicevirksomheder<sup>40</sup>,
- område for håndværk og lettere industri – områder, hvor der er fastsat grænser for miljøbelastning og typer af virksomheder; og samtidig er det normalt et område uden boliger,
- industriområde – område forbeholdt fremstillingsvirksomhed og med forbud mod boliger,
- områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav – tidligere er udpegningen sket via regionplanerne og med sigte mod "navngivne" typer af virksomheder som f.eks. fængsel, transportcenter, sygehus, kemikalieforbrugende virksomhed og betonelementfabrik.

Ovenstående afspejler, at tilgangen bygger på beskyttelses- og benyttelseshensyn, hvorfor der bliver fokus på rammevilkår mhp. et arealudlæg. Den bagvedliggende tanke er at fastholde størst muligt areal til landbrugsformål. Det opleves ikke som tidssvaren-

<sup>37</sup> I Håndbog om Miljø og Planlægning, s. 70ff, benævnes de som de mest benyttede standardtyper af anvendelsesbestemmelser.

<sup>38</sup> Kombineret med en passus om, at hidtil lovlig anvendelse kan fortsætte, så opleves det som en konkret definition af adgangen til at give dispensation.

<sup>39</sup> Erhvervet udøves af beboeren uden fremmed medhjælp; og samtidig skal ejendommens og kvarterets præg af boligområde fastholdes.

<sup>40</sup> Se også den særlige bekendtgørelse om afgrænsning af bymidter og bydelscentre, bek. nr. 1093 af 11. sept. 2007.



de – desuden kan de ikke honorere de planlægningsovervejelser, der tager udgangspunktet i "rette virksomhed på rette sted"<sup>41</sup>. En anden karakteristik er, at der er tale om interesseafvejning på planlægningsstidspunktet (tilgang ud fra rummelighed og arealfor- syning). Dermed er der ikke tale om den nutidige forståelse, hvor kommunen påtager sig et medansvar for aktiv udvikling i relation til kommuneplanens intentioner, indhold (beskrivelse af funktioner) og virkeliggørelse.

### 12.2.3 Indpasning og æstetik

I den hidtidige planlægning af motorvejsnære områder (og i det hele taget områder nær det overordnede vejnet) er der ikke indarbejdet æstetik i de regulerende bestemmelser. Det er målet med denne parameter: indpasning og æstetik, at arealerne klassificeres, og at der udarbejdes en arkitektonisk profil for virksomhederne.

I forhold til arealklassificeringen gennemføres som trin 1 en strækingsanalyse, hvor de omkringliggende landskaber analyseres, og der på den mest nænsomme måde sker en indpasning af virksomhederne. Udfordringen er at bevare så meget som muligt af det oprindelige kulturlandskab, uden at dette blokerer for erhvervsudviklingen i de enkelte kommuner.

Strækingsanalysen forholder sig til:

- Det eksisterende kulturlandskab
- Muligheden for at indpasse forskellige bygningstyper (produktion, kontor, domicil m.m.)
- Bebyggelsernes udseende (Højde på facader, farvevalg m.m.)
- Arealanvendelse (placeringen af parkering, oplagring, produktion m.m.)
- Beplantning (mulighederne for at afskærme med f.eks. beplantning eller støttemur)

Med strækingsanalysen tilvejebringes principper for hvilke typer af virksomheder der nænsomt kan indplaceres i et givent område, og hvordan disse virksomheder arkitektonisk kan udformes og placeres på den mest hensigtsmæssige måde<sup>42</sup>.

I tillæg til strækingsanalysen udarbejdes som trin 2 en arkitektonisk profil for virksomhederne. Formålet er at afdække, hvilke bygningsmæssige behov en virksomhed har. Med profilen er det muligt i planlægningen at tilpasse virksomhederne på en mere æste-

<sup>41</sup> Jf. Håndbog om Miljø og Planlægning, s. 72ff

<sup>42</sup> Nogle kommuner har valgt ikke at formulere denne type af krav ind i lokalplanen. I stedet for beskrives det konkret i teksten i det skøde, der udfærdiges i forbindelse med en virksomheds køb af arealer.

tisk måde og med en højere grad af indpasning i en eksisterende bebyggelse end, hvor det alene er et spørgsmål om gennem planlægning at sørge for arealforsyningen (den traditionelle plankultur).

Virksomhedernes profil baseres på en vurdering af de bygningsmæssige og arkitektoniske behov tilknyttet den pågældende branche. De elementer, der indgår i vurderingen er:

- Arealdisponeringen og arealbehov (behov for oplagring, parkering m.m.)
- Bebyggelsen type og udseende (produktion, administration, profileringsønsker m.m.)

#### 12.2.4 Egnethed i forhold til godstransport

I den hidtidige planlægning har det været et centralt element i den nationale vision, at man ville påvirke mængden af gods transporteret pr. jernbane eller skib, således at mængden, der bliver transporteret med lastbil over længere afstande, vil formindskes eller stige mindre stærkt end de sidste mange år.

##### **Miljøpåvirkning – belastning i form af godstransport**

Det har imidlertid ikke været situationen over tid, at man er kommet nærmere realiseringen af den nationale vision; og omladning af gods til/fra skib og bane har relativt set en svindende betydning set i forhold til godstransporten via motorvej. Derfor er det i vurderingen af et områdes egnethed i dag mindre interessant, om der er adgang til bane. Eller med andre ord: Motorvejene spiller i dag den rolle for godstransporten, som banerne tidligere gjorde.

Det må endvidere erkendes, at den nationale og regionale planlægning ikke hidtil har formået gennem den fysiske planlægning at skabe en incitamentsstruktur, der påvirker de enkelte led i transportkæden i en miljø-økonomisk retning. Derfor er man i dag i en situation, hvor overvejelserne går i retning af miljøzoner og overvejelser om gennem arealudlægget at justere planlægningens intention, således at det ikke er den enkelte transportoperatør, der træffer afgørelsen, men i stedet for via optimering af lokaliseringen af godstransportintensive virksomheder, at miljø-økonomien (bæredygtighed og CO<sub>2</sub>-balance) påvirkes.

##### **Lokalisering**

Landsplanafdelingen anfører, at 25 %<sup>43</sup> af alle erhvervsaktiviteter er lokaliseret inden for 2,2 km fra det danske motorvejsnet, og samtidig er de ikke i overensstemmelse med de statslige tilkendegivelser – bl.a. fordi ønsket om nye arbejdspladser har fået en del kommuner til at give tilladelse til nybyggeri uden at stille særlige kvalitetsmæssige krav

<sup>43</sup> Denne andel forventes at stige, da det indtil nu ikke er lykkedes at få vægtet de landskabelige hensyn i forhold til erhvervsudvikling.

til f.eks. bygningers placering og indpasning i forhold til omgivelserne, arkitektonisk og oplevelsesmæssig værdi, skiltning og oplag. Udlæg af byzonearealer til erhvervsområder langs motorveje eller langs andre overordnede veje i det åbne land løsrevet fra de eksisterende byer er ikke i overensstemmelse med ønsket om en klar grænse mellem by og land<sup>44</sup>.

Derfor er det igennem den fysiske planlægning vigtigt at sikre arealer omkring de større og mellemstore byer – specielt dem, der er koblet op på motorvejsnettet – som er særligt velegnet til distribution, godsknudepunkter og stor godstransportintensitet (omladning, godshotel og engrosvirksomhed). Som en del af bybygningen er det muligt at anvende branchekoder som en indikator på virksomhedernes transportbehov. I nedenstående tabel arbejdes med en inddeling baseret på antagelser om virksomhedstypernes gods- og persontransportbehov.

	Erhverv	Eksempler på Branchekode	Byintegrerbarhed	Godstransportens vejafhængighed i f.t. motorvej
1	Virksomheder med særlig tung transport og godstransportvirksomheder.	28.11.10 49.41.00 52.10.00	Lokalisering i byranden eller uden for den sammenhængende by (laveste kategori)	Høj
2	Engrosvirksomheder	Overvejende hovedgruppe 45 og 46	Lokalisering i byranden, uden for den sammenhængende by eller i erhvervsområderne	Høj
3	Produktionsvirksomheder	Overvejende hovedgruppe 10-33	Lokalisering i udpræget erhvervsområde (industri)	Mellem
4	Detailhandel, og offentlig- og privat service	Overvejende hovedgruppe 47 og 80-99	Lokalisering i bolig og centerområder	Lav

Klassificeringen er en forholdsvis grov inddeling. Første kategori defineres til de virksomheder, der har særlig tung transport eller er særligt transportintensive (f.eks. godsterminaler o. lign.). Disse virksomheder vurderes til at have en særlig høj grad af vejafhængighed i forhold til motorvej og i det hele taget det overordnede vejnet. Den næste kategori er defineret som øvrige virksomheder, hvor hovedparten af aktiviteterne har med transport at gøre. I forhold til branchekoderne gælder dette engrosvirksomheder, hvor størsteparten af aktiviteter er modtagelse og afsendelse af varer. For begge de første kategorier er der vurderet et relativt lavt persontransportbehov. Den tredje kategori er defineret som produktionsvirksomheder. Vejafhængigheden er stadig gældende, på den måde at der skal råvarer ind og produkter ud. Men i forhold til de to første kategorier

<sup>44</sup> Jf. også kapitel 3 i oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2009.

er der en højere afhængighed af persontransport. Den fjerde og sidste kategori er detailhandel samt offentlig og privat service. I en bybygningsammenhæng kan denne kategori deles op i flere underkategorier, hvilket netop er det, der findes i vejledningen til statistisk afgrænsning af centerområder jf. planloven.

Branchekoderne (DB07) er forholdsvis detaljeret med mere end 700 kategorier. Trods dette kan der selvfølgelig være meget store forskelle på virksomheder, der ellers falder ind under samme kategori. I tabellen er de fire kategorier beskrevet ved eksempler og på hvilke hovedgrupper, der overvejende falder ind i kategorien. I bilag findes en liste, hvor samtlige DB07-kategorier er klassificeret i forhold til de ovenfor beskrevne 4 kategorier (visse DB07-kategorier medtages ikke som følge af en relevansbetragtning – f.eks. landbrug og råstofudvinding).

Klassificeringen skal ses som et udgangspunkt for dialog. Den konkrete virksomhed skal muligvis kategoriseres anderledes end det, branchekoden giver anledning til. Det afgørende er en vurdering af godstransportens og persontransportens vejafhængighed.

Ved inddragelse af arealer til byvækst skal der redegøres for ændringer i transportefterspørgslen og for de trafikale forhold, herunder om der vil være behov for ændringer i den eksisterende trafikstruktur og i fordelingen mellem de forskellige transportmidler. Med afsæt i det foranstående ses, at den erhvervsmæssige tilgang – bortset fra, hvor der er tale om lokalisering i centerområdet – ofte vil være i relation til infrastrukturen og den transportmæssige tilgængelighed. Set ud fra en strækningsanalyse-tankegang vil det være fra motorvejsafkørslen og ind mod bymidten.

Hertil kommer, at der som et supplerende kriterium kan indgå, hvorvidt godstransporten efter omladning (transit) eller bearbejdning (forædling eller ompakning) igen sendes videre i transportkæden ad motorvejen. Det vil have en positiv effekt set i forhold til bæredygtighed og miljøforhold. Et afledt aspekt vedrører miljøforureningen (emission og støj) og vejbelastningen er relativt mere betydende, når det gælder lastbiler end personbiler. Derfor er det et overordnet mål, at der skal være færre store køretøjer og dermed mindre partikelforurening i midtbyen; og godstrafikken i midtbyen søges reduceret til den del, der har en afsender/modtager i midtbyen. Ud fra dette mål søges forfulgt lokaliseringsstrategien "rette virksomhed på rette sted"<sup>45</sup>.

### 12.2.5 Miljøklassificering

I Håndbog om Miljø og Planlægning (2004) er anført 7 klasser for miljøklassificering, hvor hver klasse svarer til en bestemt anbefalet mindste afstand mellem virksomheden og boligen. Klassificeringen er baseret på Miljøstyrelsens erfaringer om miljøforholdene for nyere virksomheder. Klassifikationen angiver hvilken afstand, der skønnes at være

<sup>45</sup> Aktuelt er der i flere områder igangværende overvejelser om indførelse af miljøzoner til at regulere den tunge trafik. Det kan være et element i en incitamentsstruktur. Emnet berøres ikke yderligere i dette notat.

nødvendig mellem den pågældende virksomhed og boliger i et område for åben og lav boligbebyggelse:

### Miljøklassificering og afstandsbestemmelser<sup>46</sup>

Miljøklassificering	Afstand mellem erhverv og boligbebyggelse	Virksomhedstyper
Klasse 1	0 m	Forretninger, liberale erhverv, kontorer og småværksteder med butik
Klasse 2	20 m	Bogbinderier, elektronikværksteder og f.eks. laboratorier
Klasse 3	50 m	Håndværksprægede virksomheder og visse servicevirksomheder.
Klasse 4	100 m	Levnedsmiddelfabrikker og mindre, overfladebehandlende virksomheder – herunder autolakkerier.
Klasse 5	150 m	Maskinfabrikker, betonfabrikker og farve- og lakindustrivirksomheder.
Klasse 6	300 m	Asfaltfabrikker, slagterier, større maskin- og betonfabrikker samt jernstøberier.
Klasse 7	500 m	Medicinal- og pesticidproduktion og kraft- og stålvalseværker.

Udgangspunktet er, at afstanden skal give en rimelig sikkerhed for, at boligerne ikke udsættes for miljøgener, og at virksomheden ikke efterfølgende mødes med skærpede miljøkrav. Denne miljøklassificering er bundet op på den enkelte virksomhed – dvs. at den trafikale miljøbelastning er holdt uden for; og derfor må tages med ind i den individuelle vurdering af virksomheden, jf. også kapitel 7 i Håndbog om Miljø og Planlægning.

Det er imidlertid vigtigt at tænke i andre baner end lige netop afstand. Ikke alene ud fra at reducere arealer udlagt til erhverv, men i langt højere grad i konsekvens af den moderne bybygning, hvor eksisterende arealer kan overgå til ny anvendelse, og hvor nye arealer til erhverv kan ønskes indpasset i forhold til deres lokalisering ud fra en tilgængelighedsvurdering. Derfor er det på sin plads at henvise til f.eks. de hollandske overvejelser<sup>47</sup>, hvor bygningsanlæg, landskabelementer og infrastruktur indgår som miljømæssige barrierer. Samtidig kunne det i en dynamisk tilgang til planlægning også være hensigtsmæssigt at undersøge, hvorvidt den virksomhed, afstandskravet er formuleret i forhold til, fortsat knytter sig til den oprindelige miljøklasse, om der gennem indsats på denne virksomhed kan rykkes et eller flere trin ned osv.

<sup>46</sup> Håndbog om Miljø og Planlægning, s. 148.

<sup>47</sup> [http://www.plan09.dk/NR/rdonlyres/DF0C004F-939B-4D19-A4B3-11A8345BF558/0/studietur\\_resume.pdf](http://www.plan09.dk/NR/rdonlyres/DF0C004F-939B-4D19-A4B3-11A8345BF558/0/studietur_resume.pdf)

### 12.2.6 Tilgængelighed og persontransportbehov

Den hollandske ABC-model bygger på princippet om den rette virksomhed på det rette sted set i forhold til persontransportbehovet. Formålet med modellen er at reducere det areal der disponeres til parkering. I 'Håndbog om Miljø og Planlægning' beskrives en model, der anvender principperne fra den hollandske ABC-model med det formål at reducere den samlede trafik og samtidig sikre fremkommeligheden. I modellen for moderne bybygning indgår tilgængelighed og persontransportbehov som parameter med to perspektiver. Dels i et bæredygtighedsperspektiv, hvor den samlede persontransport optimeres i forhold til kollektiv transport, og dels i et tilgængelighedsprincip, hvor arealudlæg tilpasses virksomhedernes persontransportbehov.

Første skridt i forhold til parameteren tilgængelighed og persontransportbehov er at formulere en mobilitetsprofil for virksomhederne. Mobilitetsprofilen indgår i den samlede virksomhedsklassifikation, på linje med de øvrige parametre. Mobilitetsprofilen tager udgangspunkt i følgende tre forhold med inspiration fra den hollandske ABC-model:

- Arbejdspladsintensitet (antal ansatte pr. m<sup>2</sup>)
- Besøgsintensitet (antal besøgende pr. m<sup>2</sup>)
- Tjenstlig bilafhængighed (andel ansatte med daglig bilkørsel)

Præcis hvilken betydning, persontransportbehovet har for lokalisering af den enkelte virksomhed, afhænger af flere forhold. Bl.a. skal virksomhedens godstransportprofil også indgå i overvejelserne, ligesom de forskellige tilgængelighedsprofiler for kommunernes erhvervsarealer også har betydning. F.eks. vil der i udkantskommuner formentligt være færre knudepunkter for den kollektive trafik, hvorfor arbejdspladsintensiteten i de tilfælde vil stille større krav til adgang til den overordnede vejnet. Bæredygtighed og erhvervsudvikling kan gå hånd i hånd, når der findes effektive knudepunkter for den kollektive transport. Omvendt kan bæredygtighed og erhvervsudvikling udgøre et skisma, når fraværet af kollektive knudepunkter, øger behovet for privat bilisme og pendling. Det betyder, at virksomheder med høj arbejdspladsintensitet i en kommune søges placeret i A-områder, og i andre kommuner placeres i C-områder eller endda D-områder.

Andet skridt i forhold til parameteren tilgængelighed og persontransportbehov er at klassificere arealerne i forhold til tilgængelighed for forskellige transportmidler. Klassificeringen tager udgangspunkt i beskrivelsen af byintegrebarhed i afsnit 12.2.1, hvor områderne inddeles i A, B, C, D og E-områder. Denne inddeling kan implicit tolkes i et tilgængelighedsperspektiv, hvor A-områder er de blandede byområder, og dermed ofte tættest på knudepunkterne for den kollektive trafik. I forbindelse med klassificeringen af et om-

rådes tilgængelighedsprofil er det nødvendigt at vurdere tilgængeligheden for forskellige transportmidler. Tabellen nedenfor beskriver den tilgængelighedsprofil områderne i den moderne bybygning bør tilstræbes at have.

Område	Cykel/gang	Kollektiv transport	Bil
A	Højklasset	Højklasset	Rimelig eller ringe
B	Højklasset	God	Rimelig
C	Rimelig	Rimelig	God eller højklasset
D	Ringe	Ringe	Højklasset
E	Ringe	Ringe	God

Tilgængelighedsprofilen kan tilvejebringes i forbindelse med arealudlæggene og/eller ved investeringer i infrastruktur. På den måde vil et A-område tilstræbes at være højklasset for cykel/gang og kollektiv transport, mens biltransport vil være rimelig eller ringe. Et C- eller D-område vil derimod tilstræbes at være højklasset hvad angår bil, mens offentlig transport og cykel/gang vil være rimelig eller ringe. Klassificeringen er et ideal, mens den reelle profil kan variere i forhold til de lokale forhold.

### 12.3 Den efterspørgselsorienterede lokalplan

Som en ny betegnelse for den generelle lokalplan<sup>48</sup> anvendes her betegnelsen den efterspørgselsorienterede (eller markedsbaserede) lokalplan. Ud over at være et produkt af de hensyn, planlægningen skal varetage, så udtrykker den også såvel kommuneplanens intentioner som markedets efterspørgsel efter arealer til bestemte eller en flerhed af anvendelsesformål.

For at komme hertil er det nødvendigt at udfolde redegørelsesdelen til at være mere end en summarisk redegørelse med gengivelse af kommuneplanens rammebestemmelse for det pågældende område. Redegørelsesdelen skal omfatte kommunens overvejelser mht. æstetik, arkitektur, indhold, virksomhedstyper osv., således at den på sin vis bliver en form for beskrivelse af idé og intention set i perspektiv af kommuneplanen, erhvervs-politik mv. – dvs. mere vidtgående end, hvad der følger af § 16 i lov om planlægning. Denne beskrivelse søger desuden at forholde sig til flest mulige af de kendte lokaliseringsparametre uden, at de får den juridisk bindende karakter – dvs. de parametre, der i afsnit 9.2.1 kaldes for "egenskaber afhængig af konkret lokalisering". Dermed illustreres også de kommunale forventninger – evt. kan man gå så vidt, som foretage en mere indgående beskrivelse af et eller flere støttepunkter, som et områdes detailplanlægning så opbygges ud fra over tid. Eksempelvis kan der placeres en servicestation ved indkørslen til området, inkl. diverse "fælles funktioner" (kiosk, café og autoværksted).

<sup>48</sup> Sat over for en projektkalplan, der udarbejdes alene for at muliggøre et konkret projekt.



I vurderingen af egnethed ses der udover den transportmæssige tilgængelighed på miljøklassificering og miljøforhold i øvrigt. I en vis udstrækning "afdæmpes" de afstandskriterier, miljøklassificeringen (bygger primært på kriteriet: støj) udstikker ved forskellige tiltag (byggeri og anlæg). Til gengæld medtages afledte effekter som emission, forureningsrisiko, indvirkning på grundvandet osv.

I stedet for at anvende en relativ beskrivelse af de enkelte virksomheder og virksomhedstyper foreslås det, at der anvendes anvendelsesbestemmelser A-E nævnt i afsnit 12.2.1., kombineret med en inddeling i hovedklasser a la den, der anvendes i bekendtgørelsen om afgrænsning af bymidter og bydelscentre – dvs. de enkelte branchekoder indplaceres under en hovedklasse. Denne metode giver mulighed for at håndtere mere komplekse problematikker og bygger ikke alene på medarbejdernes transportbehov, som det var tilfældet i den hollandske ABC-model.



#### 12.4 Model for bybygning set ud fra en integreret erhvervs- miljø og trafiktilgang.

I bymønstret er det alene udviklingsbyer og mindre byer med boliger og erhverv, hvor der i fremtiden planlægges for egentlig erhvervsudvikling – dvs. med lokalisering af nye virksomheder.

##### Niveau 1: Udviklingsbyer (områdecenter)

Beskrivelse	Eksempler på Efterspørgselsfaktorer	Indpasning og æstetik	Godstransportens vejafhængighed	Miljøklassificering	Tilgængelighed
A-område – Blandet byområde: Handel, kontor og ser-	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adgang til kvalificeret arbejdskraft</li> <li>God kollektiv trans-</li> </ul>	Byen er by, indpasning i eksisterende	Lav	1-3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cykel/gang: Højklasset</li> <li>Kollektiv</li> </ul>

vice	port	bymiljø			transport: Høj- klasset
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bygningernes funktionalitet</li> <li>• Attraktive bymiljøer</li> <li>• Nærhed til kulturinstitutioner</li> <li>• Tilstedeværelse af forsknings- og uddannelsesinstitutioner</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bil: Rimelig eller ringe</li> </ul>
B-område – Erhvervsområde i byen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nærhed til marked</li> <li>• Adgang til kvalificeret arbejdskraft</li> <li>• Teknologisk infrastruktur</li> <li>• Innovations- og udviklingsmuligheder</li> </ul>	Byen er by, indpasning i eksisterende bymiljø	Mellem	1-3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykel/gang: Højklasset</li> <li>• Kollektiv transport: God</li> <li>• Bil: Rimelig</li> </ul>
C-område - Erhvervsområde på kanten af byen (aflastningscenter og særligt arealkrævende varegrupper)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kvadratmeterpris</li> <li>• Mulighed for ekspansion og vækst</li> <li>• Nærhed til forretningsforbindelser</li> </ul>	Anvendelse af arealer til pladskrævende aktiviteter (parkering, oplagring m.m.) Tilpasning evt. med beplantning, støttemur m.m.	Høj	3-6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykel/gang: Rimelig</li> <li>• Kollektiv transport: Rimelig</li> <li>• Bil: God eller højklasset</li> </ul>
D-område – Motorvejsnære erhvervsområder uden for byen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adgang til overordnet motorvejnet</li> <li>• Synlighed og mulighed for profilskabende skiltning</li> <li>• Nærhed til marked</li> </ul>	Indpasses i landskabet ud fra en nutidig fortolkning. Tilpasning evt. med beplantning, støttemur m.m.	Høj	5-7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykel/gang: Ringe</li> <li>• Kollektiv transport: Ringe</li> <li>• Bil: Højklasset</li> </ul>

I de kommuner, hvor der er et naturligt center, vil det være hensigtsmæssigt at bringe modellen for bybygning i spil primært her. I princippet kan der i en kommune være flere ligestillede udviklingsbyer, som f.eks. Rødby og Nakskov i Lolland Kommune.

De motorvejsnære erhvervsområder uden for byen foreslås principielt betragtet som del af byen (en brik i bybygningen); og dermed tilnærmes planlægningen til "den grænseløse by". Det betyder, at udvidelsesretningen for disse områder primært ses i forhold til den infrastruktur, der betjener de motorvejsnære erhvervsområder; og det giver en orientering langs de regionale veje i retningen mod byen og bymidten. Sekundært kan der ud fra en landskabsindpasning overvejes en udvidelse af et motorvejsnært erhvervsområde langs motorvejen eller i en "lomme" bag det allerede udlagte. Det vil dog kræve, at

det er indtænkt i forbindelse med en overordnet disponering, således at infrastruktur og forsyninger kan honorere behovene fra nye områder.

Tilsvarende vil det gøre sig gældende, hvor der f.eks. nærbane- og S-togsnet. Netop her vil det være aktuelt at foretage en moderne bybygning ud fra de ovenstående principper. Det indebærer muligheden af at omrokere på anvendelsen af arealer, hvor de løftes fra industri til kontor og detailhandel med en indplacering i boligområder.

## Niveau 2: Mindre byer med boliger og erhverv

Beskrivelse	Eksempler på Efterspørgselsfaktorer	Indpasning og æstetik	Godstransportens vejafhængighed	Miljøklassificering	Tilgængelighed
A-område – Blandet byområde: Handel, kontor og service	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adgang til kvalificeret arbejdskraft</li> <li>• God kollektiv transport</li> <li>• Bygningernes funktionalitet</li> <li>• Lokal kendskab</li> </ul>	Byen er by, indpasning i eksisterende bymiljø	Lav	1-3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykel/gang: Højklasset</li> <li>• Kollektiv transport: God</li> <li>• Bil: Rimelig</li> </ul>
B-område – Erhvervsområde i byen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nærhed til marked</li> <li>• Adgang til kvalificeret arbejdskraft</li> <li>• Lokal kendskab</li> </ul>	Byen er by, indpasning i eksisterende bymiljø	Mellem	1-3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykel/gang: God</li> <li>• Kollektiv transport: God eller Rimelig</li> <li>• Bil: God</li> </ul>
C-område - Erhvervsområde på kanten af byen (aflastningscenter og særligt arealkrævende varegrupper)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adgang til overordnet motorvejnet</li> <li>• Adgang til kvalificeret arbejdskraft</li> <li>• Synlighed og mulighed for profilskabende skiltning</li> <li>• Nærhed til marked</li> </ul>	Anvendelse af arealer til pladskrævende aktiviteter (parkering, oplagring m.m.) Tilpasning evt. med beplantning, støttemur m.m.	Høj	3-6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cykel/gang: Ringe</li> <li>• Kollektiv transport: Rimelig eller Ringe</li> <li>• Bil: Højklasset</li> </ul>

Planbestemmelserne varieres konkret i de enkelte områder – dvs. at der foreslås en områdeinddeling (områdeforståelse) med relativt robuste anvendelsesbestemmelser og mere præcise bebyggelsesregulerende bestemmelser evt. specifikke for delområder (bevaring, facader, skilte, byrum, trafik, forsyningsforhold m.v.).

### Niveau 3: Landsby

Beskrivelse	Eksempler på Efterspørgselsfaktorer	Indpasning og æstetik	Godstransportens vejafhængighed	Miljøklassificering	Tilgængelighed
E-område – Lokalt erhvervsområdet	<ul style="list-style-type: none"><li>Lokal kendskab</li></ul>	Indpasses i landskabet ud fra en nutidig fortolkning	Lav	2-4	<ul style="list-style-type: none"><li>Cykel/gang: Ringe</li><li>Kollektiv transport: Ringe</li><li>Bil: God</li></ul>

Planbestemmelserne udformes konkret i forhold til den plansituation, der gælder i den pågældende landsby. Der tænkes ikke i en decideret udvikling – dvs. begrænset sammenhæng med kommuneplanens politikker. I stedet for er der tale om tilvejebringelse af udvidelsesmuligheder for allerede eksisterende virksomheder i de pågældende landsbyer.

Tilflyttende virksomheder tilbydes alene lokalisering inden for niveau 1 og niveau 2.

## BILAG: NOTAT OM VIRKSOMHEDERS LOKALISERINGSPRÆFERENCER<sup>49</sup>

### 12.5 Introduktion

*"Uanset hvilken form for virksomhed, der er tale om, er det vigtigt at placere sig det rigtige sted. Det kan være, at man vil bo tæt på de ansatte, eller måske er det vigtigt at placere sig i gåafstand fra kunderne"<sup>50</sup>*

Planlægning i de nye kommuner handler om at skabe helhed og sammenhæng mellem by-, bolig- og erhvervsudvikling. Dette indebærer blandt andet at "de rigtige virksomheder lokaliseres de rigtige steder", dvs., at eksempelvis virksomheder med store transportbehov lokaliseres ved motorvejen og servicevirksomheder primært i byerne.

Traditionelt har erhvervslivets lokaliseringspræferencer ikke været inddraget i den fysiske planlægning. Mange af de almindeligt benyttede anvendelsesbestemmelser i kommune- og lokalplaner reflekterer ikke den markedsrelaterede tilgang og passer derfor dårligt til udviklingen inden for erhvervslivet. Derfor bør lokaliseringsfaktorer for erhvervslivet implementeres i den nye plankultur.

Formålet med dette notat er, at give en oversigt over betydende lokaliseringsfaktorer ud fra et virksomhedsmæssigt perspektiv. Oversigten skal fungere som inspiration til udvikling af et screenings- og dialogværktøj kommunerne kan anvende i deres planlægningsarbejde. I relation hertil skal det bemærkes, at det er vanskeligt, at behandle alle virksomheder som én homogen masse mht. deres prioritering af lokaliseringsfaktorer, idet virksomhedernes prioriteringer vil være afhængig af eksempelvis branche, geografi og personlige relationer.

Ikke desto mindre er der afslutningsvist en oversigtlig opsamling af de generelt mest betydende faktorer for virksomheders lokaliseringsbeslutning. Denne generalisering er foretaget for at operationalisere de præsenterede resultater og er primært funderet i resultater fra udvalgte lokaliseringsundersøgelser.

### 12.6 Erhvervsmæssige lokaliseringspræferencer

Traditionelt er lokalisering generelt blevet opfattet som et resultat af to variable; afstanden til de anvendte materialer i produktionen samt afstanden til markedet. Derfor har transportomkostninger historisk spillet en vigtig rolle i analyse af lokaliseringen af økonomiske aktiviteter, men betydningen af varetransport for lokalisering er med fremvæk-

<sup>49</sup> Dette bilag er udarbejdet af Oxford Research, september 2008.

<sup>50</sup> Erhvervsdirektør hos EDC Erhverv Poul Erik Bech, Jørgen Jørgensen citeret i Berlingske Tidende onsdag den 27. august 2008.

sten af viden- og servicebaserede erhverv følgelig blevet mindre. Ligesom globaliseringen har betydet at verden er blevet allegorisk mindre og virksomheders lokaliseringsbeslutning mere nuancerede og komplekse.

I et akademisk perspektiv har forskellige teoretiske retninger betonet forskellige faktorer betydning for virksomheders lokaliseringsbeslutning. For eksempel er lokalisering, ifølge neo-klassisk teori, bestemt af eksterne forhold som naturressourcer og/eller teknologier. Og i New Economic Geography argumenteres i modsætning hertil for, at det er en kombination af faldende handelsomkostninger og øget returns to scale, som er afgørende for lokaliseringen. Dermed hviler lokaliseringen i høj grad på faktorer internt i virksomhederne.

Når virksomhederne skal vælge deres lokalitet træffes beslutningen næppe udelukkende ud fra eksterne eller interne faktorer, men i en kombination af flere faktorer betydning. Ligesom tilfældighed og personlige relationer kan spille ind.

Generelt kan man inddele lokaliseringsfaktorer i 4 overordnede kategorier:

- Lokalitetsmæssige faktorer: Knytter sig til erhvervsområdernes fysiske infrastruktur, image og tilgængelighed.
- Erhvervs klima/netværks faktorer: Knytter sig til tilstedeværelse af leverandører, kunder, konkurrenter og kollegaer samt forhold vedrørende samarbejde med offentlig myndigheder som fx den kommunale sagsbehandling.
- Arbejdsmarked/demografiske faktorer: Knytter sig til arbejdsstyrkens sammensætning og uddannelsesmæssige baggrund samt tilstedeværelse af forsknings- og uddannelsesinstitutioner.
- Kulturelle/socialt faktorer: Knytter sig til virksomhedsejernes personlige relationer, kendskab til lokale forhold samt udbuddet af kulturelle og rekreative faciliteter.

### 12.6.1 Undersøgelsernes resultater

En rapport udarbejdet for det tidligere Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) i 2005<sup>51</sup> pegede på følgende faktorer som afgørende for succesfulde erhvervsområder:

- Infrastruktur – adgang til motorvej er en vigtig parameter, ligesom offentlige transportmidler står højt på listen i virksomheder med mange ansatte.
- Områder med blandede erhverv klarer sig bedst og bidrager til områdets dynamik.
- Nyere områder klarer sig generelt bedre end de ældre. Enkelte eksempler på at ældre områder klarer sig godt skyldes, at de har formået at omstille sig.
- Der er brug for løbende dialog mellem virksomheder og myndigheder og mellem planlæggere og erhvervsudviklere.
- Det er vigtigt at rydde op efter virksomheder, der lukker.
- Pas på med at lade boligområder vokse ind i erhvervsområder – stor risiko for at virksomheder må lukke på grund af klager over støj mm.

<sup>51</sup> Vækstprægede Erhvervsområder, HUR april 2005.

Yderligere har HUR udarbejdet to rapporter med fokus på erhvervslivets lokaliseringsbehov i Hovedstadsregionen<sup>52</sup>. Tabel 1.1 viser en rangordning af forskellige faktorer betydning inden for henholdsvis videnserhverv og produktionserhverv. I tabellen er top 5 markeret med blå, og det fremgår at bygningernes funktionalitet er den faktor som virksomheder vægter højest. Yderligere fremgår det, af tabellen, at adgang til motorvej, ikke overraskende, vægtes højere af virksomheder i omegnskommunerne end af virksomheder i bycentrum, ligesom virksomheder inden for videnserhvervene nævner adgang til kvalificeret arbejdskraft som en central faktor. De 2 undersøgelser viser dermed at dels geografi, dels erhvervsmæssigt tilhørsforhold har betydning for hvordan virksomheder prioriterer en række lokaliseringsfaktorer.

### Virksomhedscase – Reciprotor Engineering A/S

#### Om virksomheden

Reciprotor Engineering A/S er en mindre virksomhed, som har specialiseret sig i små og mellemstore kompressorer og pumper. Virksomheden var lokaliseret i Farum, men da Ebbe Frahm i 1991 købte hovedparten af firmaet valgte han at flytte virksomheden til Maribo. I dag er virksomheden en lille del af i alt 3 virksomheder, som alle deler bygninger. Reciprotor er i dag udelukkende et handelsfirma med 4 ansatte, som distribuerer udenlandske produkter til kunder overalt i Danmark.

#### Virksomhedens placering

Reciprotor kunne i princippet være lokaliseret alle steder i Danmark. Reciprotors placering i Maribo er derfor primært af personlige årsager, idet afdelingsleder Ebbe Frahm allerede var bosat i området, da han overtog virksomheden. Desuden er han meget engageret i lokalområdet samt diverse erhvervsfremme projekter.

**Tabel 1.1: Lokaliseringsfaktorer for videnserhverv og produktionserhverv.**

<sup>52</sup> Bymæssige rammer for videnserhverv, HUR 2003 og Konkurrencedygtige produktionserhverv, HUR 2004. I *Bymæssige rammer for videnserhverv* er de lokalisermæssige rammer for 7 typer af videnserhverv beskrevet ud fra en omfattende spørgeskemaundersøgelse. For en nærmere specifikation og definition af kategorierne videns- og produktionserhverv henvises til rapporterne. I *Konkurrencedygtige produktionserhverv* er der lavet en mindre spørgeskemaundersøgelse der bl.a. omhandler produktionsvirksomhedernes lokaliseringsbehov. De to rapporter er lavet med to forskellige udgangspunkter, bl.a. er videnserhvervsrapporten baseret på en væsentlig større virksomhedspopulation. Rapporten omhandlende produktionserhverv er kun baseret på virksomheder fra omegnskommuner, mens rapporten om videnserhverv dækker omegnskommuner, centerkommunerne såvel som de omkringliggende amter. Men lokaliseringsbetragtninger i de to spørgeskemaundersøgelser er stor set identiske, og resultaterne kan derfor med ovennævnte forbehold sammenlignes.



	Videnserhverv. Hovedstadsregionen Generelt	Videnserhverv. Omegnskommuner	Produktionserhverv. Omegnskommuner
Bygningens funktionalitet	1	1	1
Adgang til kollektiv trafik	2	4	3
Adgang til Motorvej	4	2	2
Muligheder for ekspansion og vækst	3	3	5
Teknologisk infrastruktur	7	5	4
Nærhed til højtuddannet arbejdskraft	5	6	8
Bygningens herlighedsværdi	8	7	11
Områdets herlighedsværdi	6	9	10
Kvalitet i omkringliggende bymiljø	10	15	13
Tætte relationer til offentlige myndigheder	15	13	7
Adgang til offentlige støtte	18	18	
Nærhed til forsknings- og uddannelsesinstitutioner	12	10	
Nærhed til partnere	14	12	
Nærhed til virksomheder indenfor samme branche	13	17	14
Nærhed til kunder og marked	9	8	9
Nærhed til faglig arbejdskraft	11	11	6
Nærhed til leverandører	16	16	12
Nærhed til andre virksomheder i koncernen	17	15	15

*Kilde: Bymæssige rammer for videnserhverv, HUR 2003; Konkurrencedygtige produktionserhverv, HUR 2004*

Rettes opmærksomheden mod top 10 fremgår det, af tabel 1.1, at de mere bløde værdier også har betydning for virksomhederne. Således kommer forhold som områdets og bygningernes herlighedsværdi ind på listen over de mest betydende lokaliseringsfaktorer.

Disse resultater understøttes af en analyse af branchers lokaliseringskrav, som er foretaget af Sadolin og Albæk<sup>53</sup>. Her inddeles lokaliseringsfaktorerne i 3 overordnede kategorier:

1. Økonomi

<sup>53</sup> Sadolin & Albæk (2005) citeret i - Erhvervsudvikling i Øresundsregionen frem mod 2045.

2. Område og rammebetingelser
3. Ejendomskrav og andet<sup>54</sup>

Branche	Økonomi	Område og rammebetingelser	Ejendomskrav og andet
Videnerhverv	4 %	52 %	44 %
Handel og serviceerhverv	10 %	59 %	31 %
Produktionserhverv	12 %	35 %	52 %
Erhverv i alt	8 %	52 %	40 %

Kilde: Sadolin & Albæk, 2005

Tabellen viser, at særligt faktorer tilknyttet område og rammebetingelser har stor betydning for virksomhedernes lokalisering, og at det er uafhængigt af branchemæssigt tilhørsforhold. Dog tillægger produktionserhvervene ejendomskrav<sup>55</sup> og dermed de enkelte bygninger større betydning end område og rammebetingelser. Yderligere er produktionserhvervene fokuseret på god tilgængelighed gennem en veludbygget infrastruktur.

**Tabel 1.3: Hvad var afgørende for virksomhedens lokalisering i netop dette erhvervsområde?**

Top 5
1. God beliggenhed ift. virksomhedens kunder
2. God beliggenhed ift. fleksible og egnede lokaler
3. God beliggenhed ift. overordnede motorvejsnet
4. Lave m2-priser
5. God beliggenhed ift. virksomhedens forretningsforbindelser

Kilde: Oxford Research 2008

Af en spørgeskemaundersøgelse fra foråret 2008, hvor virksomheder i 13 udvalgte erhvervsområder på Lolland-Falster blev bedt om at vurdere en række lokaliseringsfaktorer fremgår det, at det er nærhed til virksomhedens kunder, som prioriteres højest (jf. tabel 1.3). Yderligere viser undersøgelsen, som det også var tilfældet med analyserne fra HUR, at fleksible og egnede lokaler er vigtige faktorer, når virksomhedernes lokaliseringsvalg træffes. På en tredje plads over de mest betydende faktorer er adgang til det

<sup>54</sup> Disse overordnede parametre har en række underkategorier. For eksempel har "Område og rammebetingelser" bl.a. nærhed til motorvej, nærhed til nærmeste bys centrum, nærhed til lufthavn, udbygning af telenet, kundegrundlag, eksisterende medarbejderstab, rekrutteringsgrundlag for fremtidige medarbejdere, uddannelses- og forskningsinstitutioner, klyngedannelse og muligheden for videnudveksling, prestige og visibilitet forbundet med lokaliseringen, nærhed til offentlig transport, kvaliteten af infrastruktur til privat befordring, nærhed til havne- og jernbaneanlæg som underkategorier.

<sup>55</sup> Ejendomskrav indeholder underkategorier som fx parkeringsforhold, moderne installationer og fleksibilitet.

overordnede motorvejsnet.

Sammenlignes denne top 3 med de 3 væsentligste årsager til at virksomhederne overvejer at fraflytte ét af de 13 erhvervsområder, fremgår det at, det er de samme 3 forhold som gælder (jf. tabel 1.4). Det vil sige, at det er ønske om bedre beliggenhed i forhold til fleksible lokaler, virksomhedens kunder og adgang til det overordnede motorvejsnet, som angives som de 3 vigtigste grunde til at flytte.

**Tabel 1.4: Hvad er årsagen til at virksomheden overvejer at flytte fra erhvervsområdet?**

<b>Top 5</b>
1. Ønskes om mere fleksible og egnede lokaler
2. Ønske om bedre beliggenhed ift. virksomhedens kunder
3. Ønske om bedre beliggenhed ift. det overordnede motorvejsnet
4. Ønske om bedre beliggenhed ift. adgang til resten af Sjælland
5. Ønske om bedre beliggenhed ift. virksomhedens forretningsforbindelser

*Kilde: Oxford Research 2008*

Dansk Industri har i januar 2008 gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt mindre og mellemstore virksomheder i DI's 18 regionalforeninger. Af undersøgelsen fremgår det at virksomhederne vægter velfungerende infrastruktur, udbuddet af kvalificeret arbejdskraft, nærhed til kunder og lave kommunale skatter og afgifter højt, hvis de skulle lokalisere deres virksomhed i ny kommune (jf. tabel 1.5).

**Tabel 1.5: Hvis du skulle placere din virksomhed i en ny kommune, hvilke 3 forhold ville du så prioritere højest?**

<b>Top 5</b>
1. Velfungerende infrastruktur
2. Stort udbud af kvalificeret arbejdskraft
3. Nærhed til kunder samt lave kommunale skatter og afgifter
4. Billig erhvervsjord til etablering eller udvidelse
5. Gode offentlige transportmuligheder

*Kilde: Dansk Industri 2008*

### Virksomhedscase – Vikarbureau JKS JKS A/S

#### Om virksomheden

JKS er et vikar- og rekrutteringsbureau som leverer ydelser til en bred vifte af virksomheder. Virksomheden blev etableret i 1995 og er et 100 % danskejet selskab med hovedsæde i Ringkøbing og lokale afdelinger over hele Danmark. På få år er selskabet vokset fra 20 konsulenter til ca. 150 i dag. Udover at levere danske vikarer levere JKS også tysk arbejdskraft til Lolland Falster, specielt inden for håndværk og industri.

#### Virksomhedens placering

I marts 2008 åbnede JKS en afdeling i Holeby, som i dag har 3 ansatte. Afdelingen i Holeby har til huse i Råhavegård, der udover JKS rummer en række organisationer, herunder Erhvervsrådet Lolland Falster og Fonden Femern Bælt Forum.

Lokaliseringen i Holeby er god i forhold til arbejdet med den kommende Femern forbindelse, hvortil JKS regner med at kunne levere arbejdskraft. Holeby blev dog primært valgt pga. den generelle mangel på arbejdskraft i området. Udover at være centralt placeret på Lolland er det også en fordel at være under samme tag som en række andre udviklingsorienterede organisationer og virksomheder. Den lidt afsides placering i forhold til resten af landet kan dog også være en ulempe i forhold til

Afslutningsvist skal det påpeges, at det for mange virksomheder er en relativ ressourcekrævende proces at finde en ny lokalisering. Oftest kan virksomheder ikke overskue mere end én eller to faktorer, når lokaliseringstilvalget skal træffes. En lang liste med lokaliseringsspræferencer er derfor udmærket så længe man har in mente, at for langt de fleste virksomheder vil lokalisering i praksis dreje sig om, hvorvidt man kan få egnede lokaler i nærheden eller ikke<sup>56</sup>.

Yderligere er prisen også en afgørende faktor. Omkostninger til køb og leje er en faktor som er håndgribelig og meget nem at sammenligne for virksomhederne. Når forskellige mulige lokaliseringer skal holdes op mod hinanden får prisen ofte en ret stor betydning. Mange virksomheder vil derfor være tilbøjelige til at gå på kompromis med prioriteringen af deres lokaliseringsspræferencer, fordi de kan få en anden – acceptabel – placering billigere<sup>57</sup>.

Ud fra ovenstående gennemgang kan følgende oversigt over de generelt mest betydende lokaliseringsfaktorer opstilles (jf. tabel 1.6).

<sup>56</sup> Oxford Research 2004 – SWOT analyse for Vestegnenes kommuner

<sup>57</sup> Oxford Research 2004 – SWOT analyse for Vestegnenes kommuner

<b>Tabel 1.6: Oversigt over erhvervmæssige lokaliseringsfaktorer</b>	
<b>Kategori</b>	<b>Faktorer</b>
Lokalitet	<ul style="list-style-type: none"><li>• Adgang til overordnede motorvejnet (motorvej, hovedvej)</li><li>• God kollektiv trafik</li><li>• Bygningernes funktionalitet</li><li>• Kvadratmeterpriser</li><li>• Bygningernes herlighedsværdi</li><li>• Teknologisk infrastruktur</li><li>• Mulighed for ekspansion og vækst</li><li>• Områdernes herlighedsværdi</li><li>• Synlighed og mulighed for profil-skabende skiltning</li></ul>
Netværk/erhvervsclima	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nærhed til kunder</li><li>• Nærhed til marked</li><li>• Nærhed til forretningsforbindelser</li><li>• Gode samarbejdsrelationer til offentlige myndigheder</li><li>• Assistance i forbindelse med etablering</li><li>• Lave kommunale skatter og afgifter</li><li>• Innovations- og udviklingsmuligheder</li></ul>
Demografi/arbejdsmarked	<ul style="list-style-type: none"><li>• Adgang til kvalificeret arbejdskraft</li><li>• Tilstedeværelse af forsknings- og uddannelsesinstitutioner</li></ul>
Kultur	<ul style="list-style-type: none"><li>• Virksomhedsejernes bopæl</li><li>• Lokal kendskab</li><li>• Attraktive bymiljøer</li><li>• Nærhed til kulturinstitutioner og rekreative faciliteter</li></ul>

*Kilde: Oxford Research 2008*