

Tetraplan

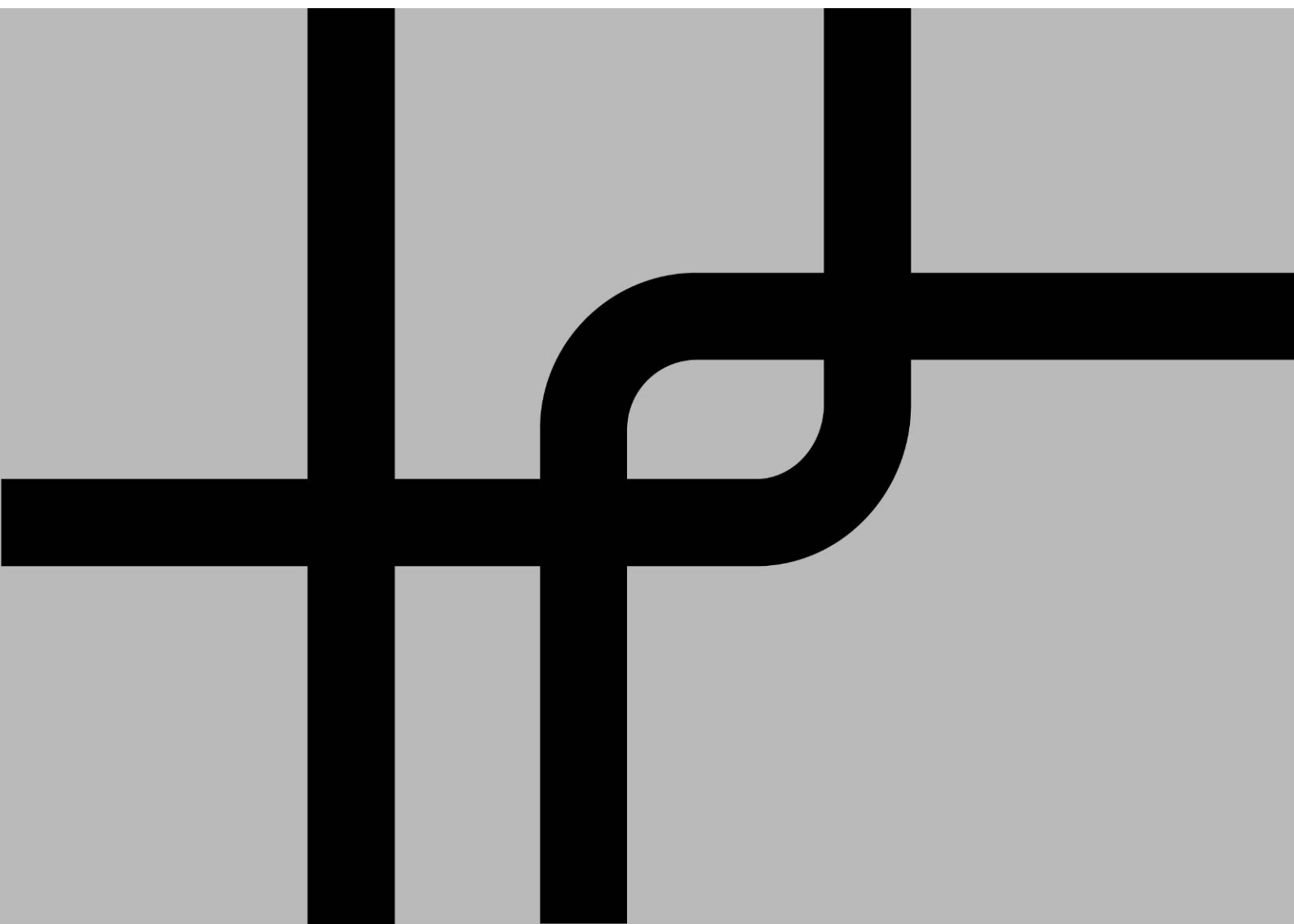


HASLØV &  
KJÆRSGAARD

## **Erhvervslokalisering - transportbehov og tilgængelighed**

Planpraksis og udviklingsdynamik

Marts 2011





# **Erhvervslokalisering - transportbehov og tilgængelighed**

Planpraksis og udviklingsdynamik

Marts 2011



## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Indledning .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Nye samspil mellem by og erhverv – Planpraksis og udviklingsdynamik.....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Case studies .....</b>	<b>3</b>
3.1	Århus Kommune .....	3
3.1.1	Case: Planlægning for stationsnærhed .....	3
3.1.2	Case: Planlægning for godstransport.....	9
3.2	Norddjurs Kommune.....	13
3.2.1	Case: Planlægning for transport og havn .....	13
3.3	Esbjerg Kommune .....	20
3.3.1	Case: Byomdannelse og erhvervsplanlægning.....	20
3.4	Fredericia Kommune .....	28
3.4.1	Case: Motorvejsnære udviklingsområder .....	28
3.5	Odense Kommune.....	39
3.5.1	Case: Byomdannelse og transport .....	39
<b>4</b>	<b>Anbefalinger til nye og bedre værktøjer .....</b>	<b>46</b>
4.1	Inden for gældende plan- og miljølov .....	46
4.1.1	Planlægning for modulvogntog.....	46
4.1.2	Godstransport med jernbane.....	46
4.2	Ændret lovgivning .....	48
4.2.1	Virksomhedernes lokalisering.....	48
4.2.2	Ejendommens anvendelse ved salg.....	48
4.2.3	Bæredygtig byudvikling .....	49



## 1 Indledning

Med dette notat afsluttes fase 4 af projektet "Erhvervslokalisering – transportbehov og tilgængelighed".

De foregående faser af projektet har vist, at forudsætningerne for erhvervsplanlægningen er ændret.

Mange erhvervsområder er udlagt ud fra ideen om at adskille beboelse og miljøbelastende virksomheder. Områdernes udnyttelse er under forandring. Nogle gennemgår planlagt omdannelse, mens andre ændres gennem en glidende udskiftning af virksomheder. Desuden er byen vokset tættere ind på erhvervsområderne.

Miljøregulering og udviklingen i erhvervsstrukturen har gjort, at samspillet mellem by og erhverv er til diskussion.

Fremstillingsvirksomheder behøver ikke nødvendigvis store afstande til beboelse. Andre virksomheder - der tidligere lå i byen - tiltrækkes af den eksponering, det giver, at ligge tæt på motorvejen.

Det stiller nye krav til planlægningen, men åbner også nye muligheder.

I denne rapport undersøges, hvordan 5 udvalgte kommuner har arbejdet med nogle af disse udfordringer. For hver kommune er det beskrevet, hvad den styrende ide i planlægningen har været og hvordan samspillet mellem by og erhverv bliver på sigt. Udgangspunktet for beskrivelsen er sammenhængen mellem erhvervsplanlægning, trafik og tilgængelighed.



## 2 Nye samspil mellem by og erhverv – Planpraksis og udviklingsdynamik

Der er udvalgt 6 cases, som belyser planpraksis inden for nogle af de vigtigste problemstillinger, der er behandlet i dette projekt. De 6 cases er geografisk fordelt i 5 kommuner – Esbjerg, Fredericia, Norddjurs, Odense og Aarhus kommuner.

I hver case er den byudviklingsmæssige sammenhæng beskrevet i nødvendigt omfang. I det omfang, det er relevant for den pågældende case, er kommuneplanlægningen og anden sammenfattende planlægning beskrevet. Der er redegjort for den relevante planlægning af infrastruktur og for kommunens politik mht. lokaliseringskriterier for erhvervsvirksomheder. Lokalplanlægningen er beskrevet i det omfang, der er relevant for forståelsen af den konkrete udmøntning af planlægningen i den pågældende case. Sidst i hver case er der under overskriften "Erhvervslokalisering og transport" søgt opsummeret væsentlige konklusioner i relation til dette projekt.

For de cases, hvor der fra dette projekt foreligger relevante interviews med virksomheder, er der indsat et afsnit – i form af en faktaboks – om de pågældende virksomheder. Her beskrives virksomheden og dens beliggenhed og arealer. Virksomhedens transportadfærd og logistik beskrives, og virksomhedens oplevelse af dialog med myndighederne inden for planlægning, teknik og miljø beskrives.

Kilderne til cases er kommunernes offentliggjorte plandokumenter og de i fase 2 gennemførte interviews med virksomheder og kommunale repræsentanter.

Illustrationerne er kort og illustrationer fra kommunernes offentliggjorte plandokumenter, kort fra tidligere faser i dette projekt udarbejdet af Tetraplan, samt fotos taget til dette projekt af Hasløv & Kjærsgaard. Illustrationer fra plandokumenter er i nødvendigt omfang påført oplysende påskrifter med rødt.



### 3 Case studies

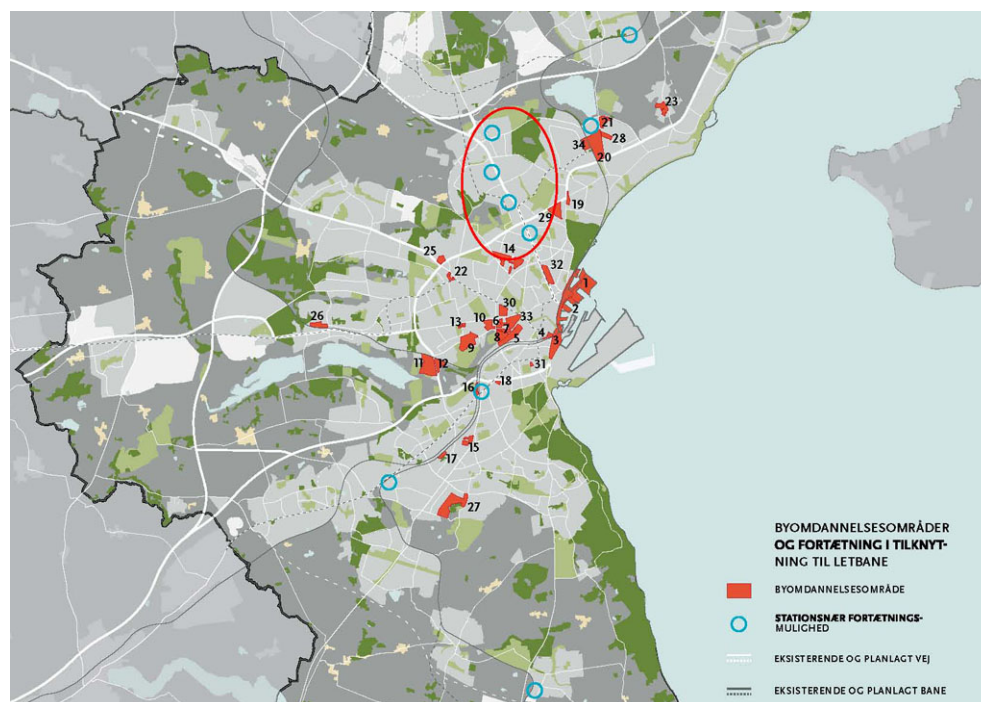
#### 3.1 Århus Kommune

##### 3.1.1 Case: Planlægning for stationsnærhed

###### Byudviklingsstrategi

Århus Kommunes byudviklingsstrategi er formuleret i Kommuneplan 2009. Byudviklingen baseres på en tostrengt strategi med omdannelse og fortætning af den eksisterende by på den ene side og byvækst på bar mark på den anden – på begge områder under iagttagelse af principper om bæredygtighed og energibevidsthed. Byudviklingen baseres fortsat på Fingerplanprincippet.

*Byomdannelsesområder og fortætningsmuligheder i tilknytning til letbane, kortudsnit fra Århus Kommuneplan 2009 Hovedstruktur. Nordligst på kortet ligger den nye bydel Lisbjerg. I området omkring Randersvej og den planlagte letbane er der udpeget 4 stationsnære fortætningsmuligheder, markeret ved påføring af en rød ellipse.*



Nye større byudviklingsområder placeres ifølge kommuneplanen, hvor der er eller kan etableres kollektiv trafikbetjening med nærbane eller letbane. Indtil letbanen kan realiseres, reserveres der arealer til bustracéer. Arbejdskraft- og publikumsintensive byerhverv placeres i stationsnære områder, hvor der er god adgang til kollektiv trafik. I disse områder åbnes der for at bygge tættere og højere. Områder ved motorvejene og de store indfaldsveje med høj biltilgængelighed reserveres til transporttunge virksomheder med store

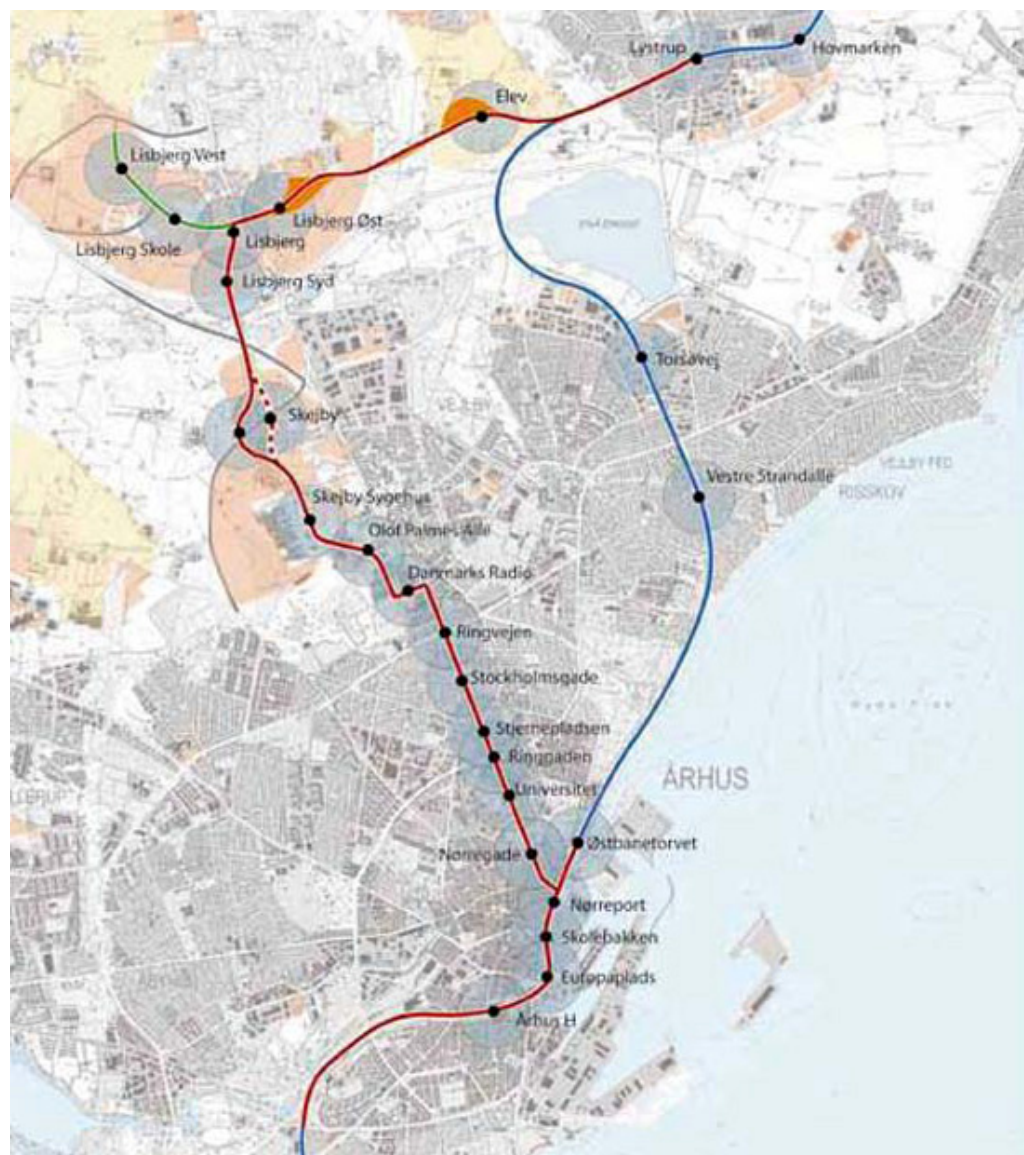


areal- og varetransportbehov. Arealerne langs ringveje og indfaldsveje prioriteres til virksomheder med særligt behov for facadeorientering (domicilvirksomheder).

### Byudvikling og infrastruktur

Det er intentionen i kommunens planlægning for byudvikling og infrastruktur, at brugerne skal tilbydes et sammenhængende og velfungerende tilbud af kollektive transportmuligheder, som kan konkurrere med biltrafikken.

*Forslag til letbanens 1. etape fra Forslag til kommuneplantillæg nr. 1. 1. etape er vist med rødt, en senere udbygningsmulighed er vist med grønt og eksisterende baner med blå. Byudviklingsområder er vist med lyserødt og byudviklingsområder på længere sigt med gult. Omkring standsningsstederne er vist områder inden for en radius på 400 m, der er optimalt dækket af letbanen. Disse områder er ikke alle sammenfaldende med de stationsnære fortætningsmuligheder, der er vist på det foregående kort.*





Århus Kommune og det daværende Århus Amt vedtog i 2005 en vision og en samlet plan for letbaner i Århus-området. Letbanenettet skal både understøtte nye byvækstområder og byomdannelse og fortætning i de eksisterende bydele. Der planlægges et samlet net af letbaner, hvor eksisterende nærbaner integreres. Der er i 2010 fremlagt et kommuneplantillæg for 1. etape - en strækning på 12 km mellem City, via sygehuset i Skejby til den nye bydel Lisbjerg og Lystrup. Kommuneplantillægget indeholder retningslinjer for letbanens forløb, udformning, arealudlæg, placering af standsningssteder osv. 1. etape forventes anlagt 2012-2015. Omkring standsningsstederne anvises områder inden for en radius på 400 m, der er optimalt dækket af letbanen.

### Lokaliseringskriterier

I kommuneplanen fastlægges en række ambitiøse lokaliseringkriterier for nye virksomheders placering: Større erhvervsvirksomheder med behov for synlighed skal ifølge disse kriterier som udgangspunkt placeres langs indfaldsvejene. Arealer med bekvem adgang fra motorvej skal forbeholdes de virksomheder, der af trafikale grunde har behov for god tilgængelighed. De mest transporttunge virksomheder henvises til områder, der er besporet eller kan bespores. Særligt arbejdspladsintensive kontor- og servicevirksomheder bør som udgangspunkt placeres i de kollektive trafikknudepunkter f.eks. ved letbanestationer.

Intentionen er en integreret planlægning af byudvikling, infrastruktur og virksomhedslokalisering med henblik på nedbringelse af transportarbejdet og på bæredygtighed.

For arealer langs de overordnede veje – ringveje og indfaldsveje – er det hensigten at styrke det visuelle indtryk ved facadebebyggelse og ved at forbeholde anvendelsen af de mere attraktive arealer til virksomheder, der har et særligt behov for at have facadeorientering. Der er således tale om en aktiv politik for synlighed ved virksomhedernes placering.

Man må antage, at denne politik vil medføre placering af domicilbyggerier og af detailhandel langs disse veje. Det kan imidlertid samtidig få uheldige trafikale følger, idet der jo er god biltilgængelighed i disse områder, men de fleste steder ikke stationsnærhed til nærbane eller kommende letbane. Der kan derfor være en fare for, at indfaldsvejene sander til i lokaltrafik.

### Stationsnærhed og fortætning

I kommuneplanen indgår stationsnærhedsprincippet som et centralt byudviklingsprincip. Der udpeges et antal områder med stationsnær fortætningsmulighed i tilknytning til stationer på det eksisterende nærbanenet og i tilknytning til standsningssteder på den kommende letbane. Inden for disse områder arbejdes der i planlægningen videre med at muliggøre en bygningsmæssig fortætning ved højere byggeri og bebyggelsesprocent.

Nogle af de i kommuneplanen udpegede stationsnære fortætningsmuligheder, f.eks. de to nordlige fortætningsområder ved Randersvej, bliver ikke stationsnære ved anlægget af letbanen pga. den vestligere placering af tracéet i det vedtagne kommuneplantillæg for letbanens 1. etape. I konsekvens heraf kan man forvente, at kommunen vil revurdere disse områders fremtidige anvendelse i den næste kommuneplan.





### *Grøntmij / Carl Bro's domicil i Skejby*



### **Christiansbjerg - Skejby**

Bydelene Christiansbjerg, Århus Nord og Skejby har ca. 20.000 indbyggere. I Århus Nord er der en større koncentration af større offentlige institutioner og erhverv. I Skejby ligger Skejby Sygehus og det planlagte nye universitetshospital samt et større industriområde, som er omfattet af en byplanvedtægt fra 1966.

I Kommuneplan 2009 er der i dette område udpeget 4 stationsnære fortætningsmuligheder i omkring Randersvej og den planlagte letbane. I kommuneplantillægget for 1. etape af letbanen fra 2010 placeres letbane i et forløb forlagt vest for Randersvej. Det indebærer som nævnt, at ikke to af de i kommuneplanen påtænkte fortætningsområder ikke vil være stationsnære. Disse to områder ligger nær Randersvej og til dels med synlighed herfra.

På den sydlige del af Randersvej er der planlagt et busbane- og letbanetracé i Randersvej. På den nordlige strækning reserveres der et tracé forlagt et stykke mod vest for Randersvej forbi det nye hospitalsområde med videreførsel til Lisbjerg, som er det vigtigste nye byudviklingsområde i Århus.

I kommuneplanens rammebestemmelser er der typisk fastlagt maksimale bebyggelsesprocenter på maksimalt 50-60 i de udpegede fortætningsområder. Placeringen af standsningsstederne for letbanens 1. etape er fastlagt i kommuneplantillægget, men der er ikke fastlagt ændrede rammebestemmelser for de tilhørende stationsnære områder med udvidede byggemuligheder. Det skal ske i den efterfølgende lokalplanlægning. De eksisterende lokalplaner i området tager i sagens natur ikke højde for placering af en letbane i de tilhørende nye fortætningsområder.



## Den nye by i Lisbjerg

Udsnit af Århus Kommunes dispositionsplan for Lisbjerg – 1. etape. Den tynde røde stiplede linie viser forløbet af den kommende letbane. Placeringen af det planlagte Park-and-Ride-anlæg er påført kortet med en rød cirkel. De mørkegrå områder er erhvervsområder - beliggende lige ved motorvejen - og de mellemgrå boligområder.



I 2005 blev der vedtaget en overordnet dispositionsplan for et nyt byområde i Lisbjerg nord for Århus. I Kommuneplan 2009 udpeges Lisbjerg som det angiveligt højest prioriterede byudviklingsområde i kommunen. Bydelen skal på sigt rumme 25.000 indbyggere samt et betydeligt antal arbejdspladser. I 1. etape på 280 ha regnes der med boliger til 10.000 indbyggere og en ligelig fordeling af boliger og erhverv. Den nye Djurslandmotorvej er under anlæg mellem Skejby og Lisbjerg.

I Kommuneplan 2009 fastlages der kun foreløbige rammer for byudviklingen af Lisbjerg. Men i 2010 har Århus Kommune fremlagt forslag til kommuneplantillæg nr. 9 med en dispositionsplan for Lisbjergs 1. etape. I kommuneplantillægget fastlægges forløbet af letbanen og placeringen af standsningsstederne i overensstemmelse med kommuneplantillægget for letbanens 1. etape. Der fastlægges detaljerede rammebestemmelser for anvendelse og ny bebyggelse, hvor der tages udgangspunkt i mulighederne for en stationsnær fortætning omkring letbanens fremtidige standsningssteder. Til forskel fra de foreløbige rammebestemmelser i Kommuneplan 2009 gives der nu mulighed for ny bebyggelse i op til 5-6 etager omkring de kommende standsningssteder, og der udpeges områder, hvor højhuse som udgangspunkt ikke kan afvises. Der fastsættes ikke bebyggelsesprocenter men maksimale etagearealer inden for nærmere afgrænsede byggefeltter.



I dispositionsplanen indgår udlæg af motorvejsnære erhvervsområder og park-and-ride-anlæg med omstigning til letbanen. I overensstemmelse med kommuneplantillægget for letbanen reserveres der arealer til forlængelse af letbanen til hhv. Lisbjerg Vest og til Lystrup.

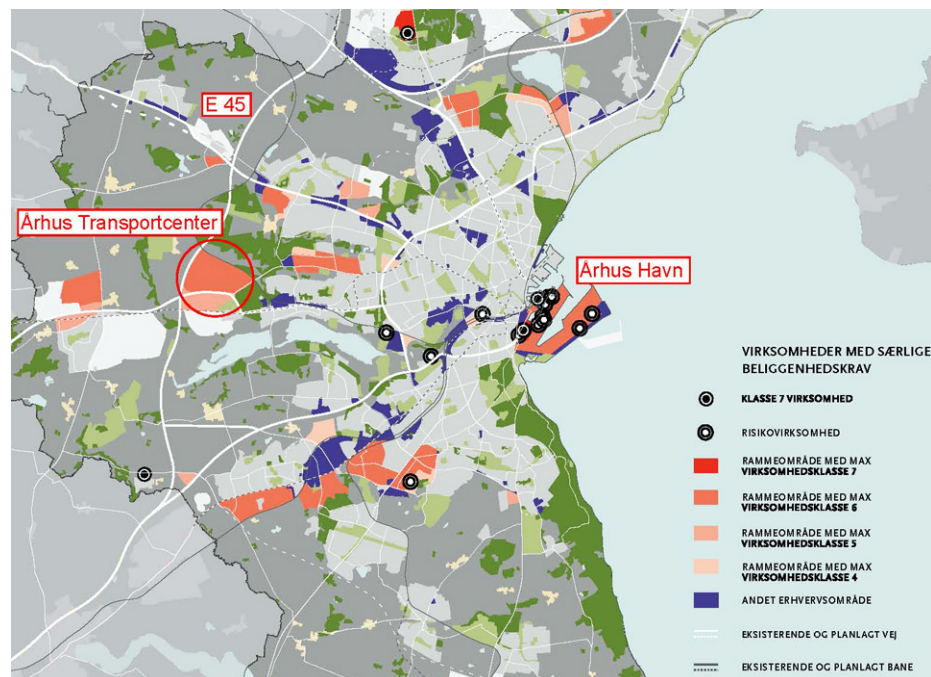
Der forestår nu udarbejdelse af nye detaillokalplaner for de pågældende områder, idet der endnu kun foreligger rammelokalplaner.

### Erhvervslokalisering og transport

Århus Kommune satser i sin kommuneplan på en bæredygtig byudvikling med fokus på en reduktion af transportarbejdet og en hensigtsmæssig anvendelse af arealressourcerne. Man må se kommunens bevidste kobling mellem byudvikling i nye bydele og i omdannelses- og fortætningsområder og etablering af et nærbane- og letbanenet som en konsekvent udmøntning af denne politik. Den faktiske styring af byudviklingen i takt med anlægget af letbanen vil være afgørende for, at strategien lykkes.

Århus Kommune har endvidere en formuleret politik omkring synlig placering af domicilbyggerier, som bevidst ikke tillader placering af disse virksomheder på motorvejsnære arealer, men placerer dem som led i en forskønnelse af indfaldsvejene. Denne politik vil medføre behov for en nærmere planlægning af områderne langs indfaldsvejene, således at de ikke sander til i lokaltrafik.

*Kortudsnit fra Århus Kommuneplan 2009 Hovedstruktur, virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Århus Transportcenter i Årslev er beliggende direkte til Østjyske Motorvej (E 45) og til jernbanen. Placeringen er påført kortet med en rød cirkel. Der er mulighed for besporing med godsspor og direkte spor fra Århus Havn.*





### 3.1.2 Case: Planlægning for godstransport

#### **Kommuneplanlægningen og godstransport**

Det er en udtrykkelig målsætning i Århus Kommuneplan 2009, at sikre, at der er et tilstrækkeligt beredskab af arealer, så erhvervslivets skiftende behov kan imødekommes. Der må ikke opstå problemer med at anvise placeringsmuligheder til nye virksomheder. I forlængelse af denne målsætning er der i kommuneplanen udlagt betydelige arealer til erhverv, og herunder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til virksomheder med nedsivningsrisiko.

Der har i en årrække været en betydelig vækst i godsomsætningen med containere på Århus Havn og på Mols-Liniens færgeruter til Sjælland både med gods og med personbiler. Containerhavnen er netop udvidet. Der planlægges derfor en udvidelse med en Østhavn og en flytning af Mols-Linien ud til en ny færgeterminal i Østhavnen. Den nye Østhavn forventes at kunne tages i brug i 2015. Havnearealerne forbeholdes virksomheder, der relaterer sig til søtransport.

#### **Lokaliseringskriterier**

I kommuneplanen fastlægges der som nævnt i det foregående afsnit om planlægning for stationsnærhed en række ambitiøse lokaliseringskriterier for nye virksomheders placering, herunder at arealer med bekvem adgang fra motorvej skal forbeholdes de virksomheder, der af trafikale grunde har behov for god tilgængelighed, at de mest transporttunge virksomheder henvises til områder, der er besporet eller kan bespores.

Intentionen er en integreret planlægning af byudvikling, infrastruktur og virksomhedslokalisering med henblik på nedbringelse af transportarbejdet og på bæredygtighed.

#### **Infrastrukturplanlægning**

Århus Kommune planlægger en forbedret vejforbindelse mellem motorvejsnettet og Århus Havn. Med forslaget vil der blive en betydeligt forbedret fremkommelighed for trafikken i området, og den tunge trafik til havnen vil kunne afvikles med en mindre miljømæssig belastning af de omgivende områder. I 2008 har byrådet vedtaget kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for forbindelsen. Forslaget indeholder en tunnel under Marselis Boulevard / Adolph Meyers Vej. Retningslinier for anlægget med eller uden tunnel er optaget i Kommuneplan 2009. Havneforbindelsen med tunnel er prissat til 1,6 mia kr. 1. etape af projektet omfattende den vestlige strækning er igangsat i sommeren 2010. Der er endnu ikke fundet finansiering af hele projektet eller truffet beslutning om igangsætning af de næste etaper.

Århus Kommune har i samarbejde med Trafikstyrelsen og Århus Havn anlagt en ny forbedret godsbaneforbindelse til Århus Havn. Banen giver en forbedret togadgang til den nye containerterminal i Østhavnen. Den fremtidige vejadgang til Østhavnen er samtidig fremtidssikret i forhold til det kommende anlæg af en ny vejforbindelse til havnen, idet havnebanen og adgangsvejen ikke krydser hinanden i terræn.

#### **Erhvervsområder for godstransport**

Det indgår centralt i byudviklingsstrategien i Kommuneplan 2009, at specielt egnede områder med høj biltilgængelighed ved motorvejene og de store indfaldsveje skal reserveres til transporttunge virksomheder med store areal- og varetransportbehov.



Det indgår som en målsætning i Kommuneplan 2009, at der skal ske en udbygning af banenet og terminaler med henblik på en øget godstransport på bane.

### **Århus Transportcenter i Årslev**

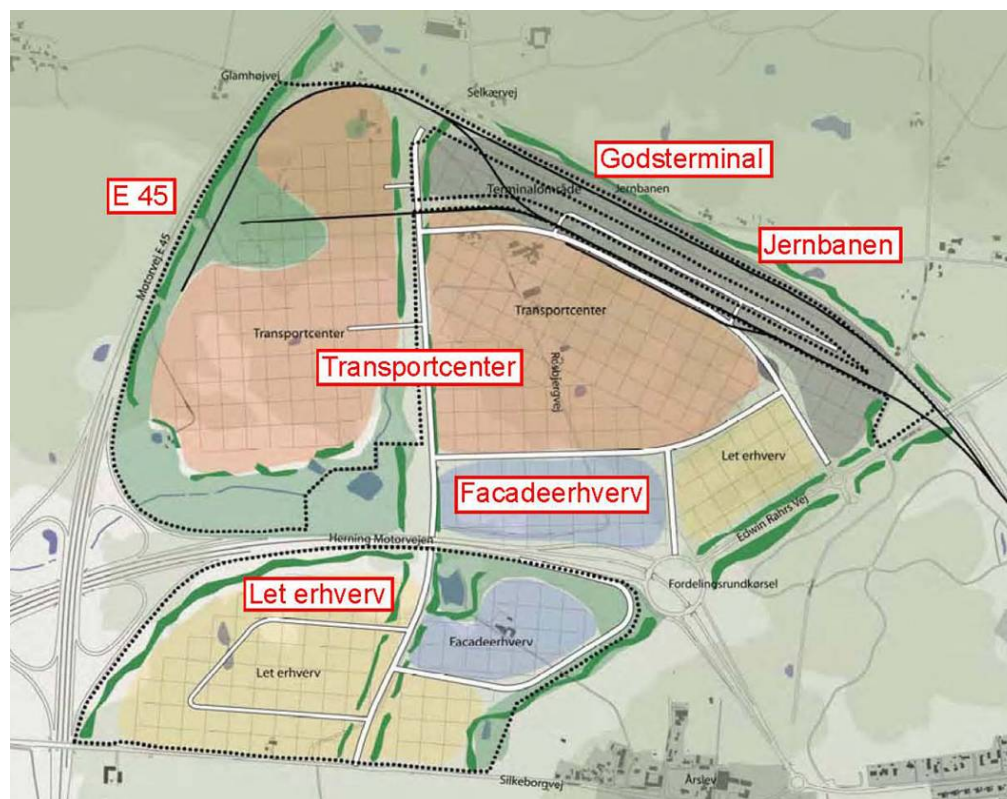
Arbejdet med at etablere et transportcenter ved Århus har stået på i over 10 år. Transportcentret kommer til at afløse den tidligere godsterminal inde i Århus, som nu nedlægges. Transportcentret placeres optimalt med motorvejstilslutning ved udfletningen mellem Østjyske Motorvej (E 45) og Herningmotorvejen og ved jernbanen. I transportcentret kan der etableres en kombiterminal til af- og pålæsning af gods mellem tog og lastbil, og der kan etableres transportrelaterede virksomheder som f.eks. lagerfirmaer, transportfirmaer, speditører, containerdepoter samt værksteder, cafeteria og toldbetjening. Der kan fra godsterminalen etableres både en nordlig og en sydlig tilslutning til jernbanen. Der er mulighed for at etablere en godstogs-shunt Viby - Gl.Åby, således at køretiden for godstog fra syd reduceres.

Der er udarbejdet to lokalplaner for de dele af transportcentret, der udlægges til erhvervsvirksomheder, og etableringen af dette område er i fuld gang. Der reserveres arealer til kombiterminalen og til sporbetjening af området, men der er ikke taget beslutning om etablering heraf. Der er i forbindelse med detailplanlægningen etableret vejadgang direkte fra fordelingsrundkørslen ved Herning Motorvejen.

De største dele af området reserveres til transport- og lagervirksomhed i klasse 4-6 med tilknyttet administration og servicevirksomhed efter en nærmere virksomhedsliste efter miljøklasser. To mindre områder udlægges til lettere lager- og transportvirksomhed i klasse 3-4. To mindre områder ud mod Herning Motorvejen udlægges til facadeerhverv, der er tilknyttet transportvirksomhed i klasse 3-4. Mod motorvejen må kun placeres virksomheder, der har facaderelaterede funktioner. Der er således foretaget både en miljøzonerings efter miljøbelastning mellem virksomhederne indbyrdes og en arealdisponering efter trafikale tilgængelighed fra motorvej og bane og efter visuel påvirkning af de omgivende veje.



Strukturplan for Årslev-arealerne, fra lokalplan nr. 812. Århus Transportcenter udgør den største nordlige del af området. Området har direkte tilkørsel fra motorvej og fra godsterminalen og jernbanen.



### Erhvervslokalisering og transport

Århus Kommune tilkendegiver i de gennemførte interviews, at de oplever, at der fra erhvervsvirksomhedernes side ikke er interesse for at være placeret ved en jernbane og have mulighed for godsspor. De fleste virksomheder efterspørger en synlig placering nær motorvej, uanset om de synes at have et transportmæssigt behov.

Århus Kommune tilkendegiver i interviewene, at de ikke har mulighed for en egentlig styring af erhvervslokaliseringen med de nuværende planredskaber og styringsmidler. Kommuneplanlægningen kan sikre, at de efterspurte arealer tilvejebringes, således at markeds kræfterne kan udfolde sig. Styringsmulighederne er begrænsede til brug af vejledende miljøklasser, planlægning af miljøzoner og afslag ved risiko for overbelastning af vejnettet. Mht. Transportcenter Årslev har kommunen som grundsælger mulighed for at styre lokaliseringen af virksomheder. Der mangler imidlertid midler til at sikre sig, at ejendommene også anvendes til godstunge virksomheder efter et videresalg.

Man må betragte placeringen og den planlagte besporing af transportcentret og etableringen af den nye havnebane som udtryk for en meget bevidst strategi fra Århus Kommunes side for at muliggøre en fremtidig kobling af transportcentret med jernbanen og dermed for at muliggøre en øget godstransport med jernbane. Det ville være ønskeligt, hvis opfølgningen med anlæg af kombiterminal og af godsspor i området fulgte tidsmæssigt med. Kommunens indsats tydeliggør, at den kommunale strategi ikke kan slå igennem



uden en aktiv statslig strategi på området. Der synes at mangle en statslig prioritering af godstransport med jernbane og af betjening af de nye transportcentre og havneanlæg med jernbanespor.

Man må ligeledes betragte prioriteringen af dette meget synlige areal ved motorvejsnettet til et godstransportcenter og til erhvervsvirksomheder med et stort godstransportbehov som en meget klar strategi fra Århus Kommunes side. Facadeerhverv med behov for synlighed begrænses til et mindre område ud mod indkørslen til området. Dette modsvarer af kommunens politik for placering af facadeerhverv med behov for synlighed langs ringvejsnettet og langs indfaldsvejene.

## 3.2 Norddjurs Kommune

### 3.2.1 Case: Planlægning for transport og havn

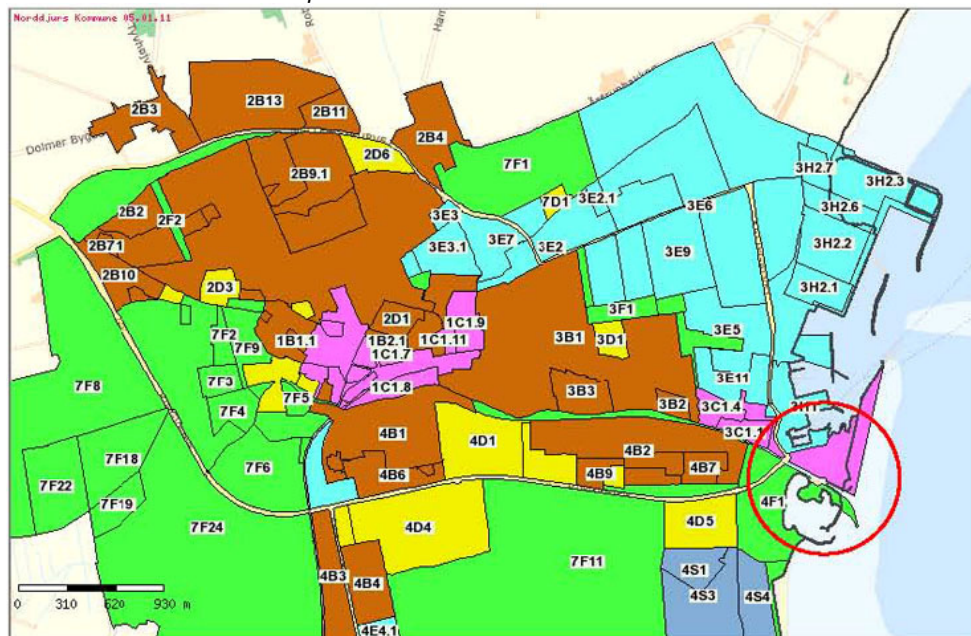
#### Godstunge virksomheder

Grenaa er en gammel industriby. Det præger stadig erhvervsstrukturen, men industrien er under udfasning. Der kommer fortsat nye industrier til, og der kommer virksomheder med særlige beliggenhedskrav og havnerelaterede virksomheder. Der vil derfor fortsat være mange godstunge virksomheder i Grenaa, og den funktionelle sammenhæng mellem industriområde og havn bliver endnu vigtigere.

#### Kommuneplanlægning

Norddjurs Kommune satser i Kommuneplan 2009 på, at miljø- og godstunge virksomheder placeres i nye industriområder i den nordlige del af Grenaa og på Grenaa Havn. Der er i den nordlige del af Grenaa by udlagt arealer til afstandskrævende (tung) industri og til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Der søges i planlægningen sikret en god funktionel sammenhæng mellem industriområde og havn.

*Udsnit af Norddjurs Kommuneplan 2009. Erhvervsområder og havnearealer er vist med blå. Syd-havnen er markeret med en påført rød cirkel*



Kommuneplanens rammebestemmelser for havnens arealer fastlægger anvendelsen til virksomhed, der har driftsmæssigt tilknytning til havnen samt servicevirksomhed, som relaterer til færgeterminalerne. Et areal pålagt anvendelse til havneformål, bioethanol-fabrik, er frasolgt.

#### Infrastrukturplanlægning

Syddjurs, Norddjurs og Randers Kommune har udarbejdet en fælles infrastrukturplan for Djursland. Det vigtigste mål er at sikre gode vejforbindelser til Århus og Randers, og her-





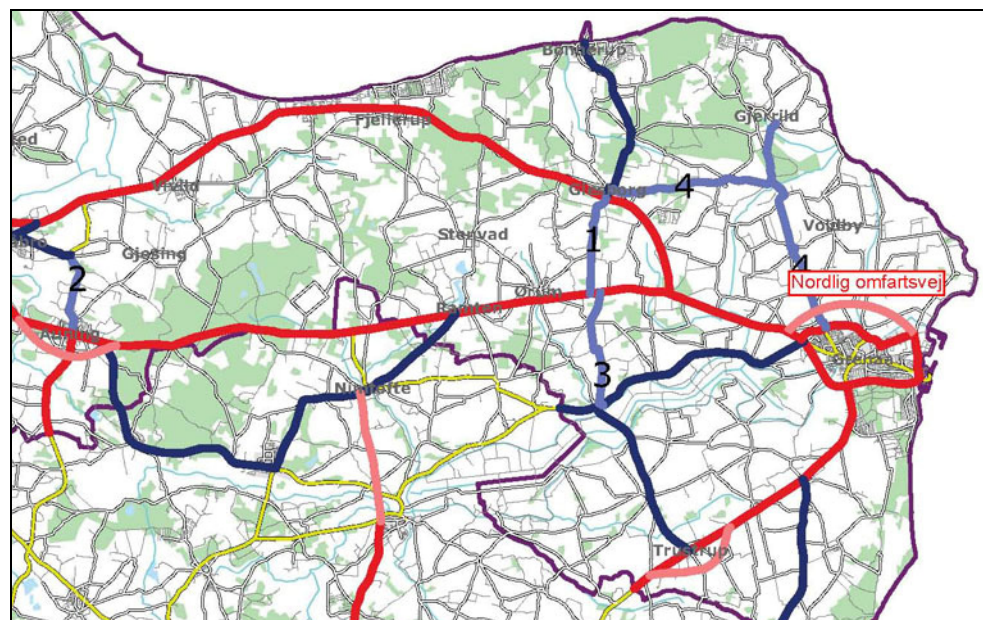
under gode "hængsler" til motorvejen. Hængslet til Århus er etableret, og der er afsat statslige midler til etablering af hængslet til Randers og til en nordlig omfartsvej til Grenaa. Flere broer på Hovedvej 15 er for lave til store transporter fra Grenaa Havn. Udskipningen af vindmølledele fra Grenaa Havn stiller store krav til vejnettet. Den nye omfartsvej nord om Grenaa er under planlægning hos Vejdirektoratet og forventes færdig i 2014.

Færgeruten Grenaa-Varberg medfører lastbiler, som transporterer store mængder gods. Inden for den 3-årige forsøgsordning er det muligt at køre med modulvogntog fra Århus og Randers til Grenaa Havn og det nærliggende industriområde. Det indgår i kommuneplanen at arbejde for, at det bliver en permanent mulighed.

Der er godsterminal på Grenaa Havn, men jernbanen bruges ikke meget til godstransport, da der kun kan køre godstog om natten. Det indgår i kommuneplanen at arbejde for, at jernbanen Århus-Grenaa fortsat kan anvendes til godstog og for at flytte gods-transport fra vej til jernbane og skib.

Kommunen ønsker den kollektive trafik forbedret med hurtigere forbindelse til Århus og flere standsningssteder. Der arbejdes også på at få passagertog eller letbane til at køre helt frem til Sydhavnen og færgerne.

*Udsnit af Norddjurs Kommunes fremtidige vejklassifikation. Gennemfartsveje er røde, og den fremtidige omfartsvej nord om Grenaa er lyserød. Omfartsvejen vil føre den tunge trafik til havn og nye industriområder i nord uden om byen og sikre to vejadgange til havnen.*





Kortudsnit fra kommuneplanen, som viser områder udlagt til industrivirksomheder med særlige beliggenhedskrav med sort med et 500 m konsekvensområde og områder udlagt til afstandskrævende (tungere) industri med blå med et 500 m afstandsbælte. Uniscraps beliggenhed er påført med en rød cirkel, og Sydhavnen, som nu er udlagt til centerformål og rekreative formål, er påført med et rødt rektangel.



### Lokalplanlægning og udvikling

Den ældste del af havnen er i lokalplan nr. 16 udlagt til havneorienteret industri og erhverv med tilknytning til fiskeriet. Området nord herfor er i lokalplan nr. 17 med tillæg udlagt til industri, handel og oplag med naturlig driftsmæssigt tilknytning til havnen og til offentlige formål og mindre handels- og restaurationsvirksomhed, som har naturlig tilknytning til havnen.

I lokalplan nr. 161 fra 2004 fastlægges rammerne for den nu gennemførte udvidelse af Nordhavnen. Området udlægges til industri- og oplagsvirksomhed med driftsmæssig tilknytning til havnen samt servicevirksomhed, der relaterer til færgeterminalerne. Det fastlægges, at der skal kunne anlægges jernbanespor langs alle kajer, og at der skal sikres plads til losning, lastning og omladning ved sporet.

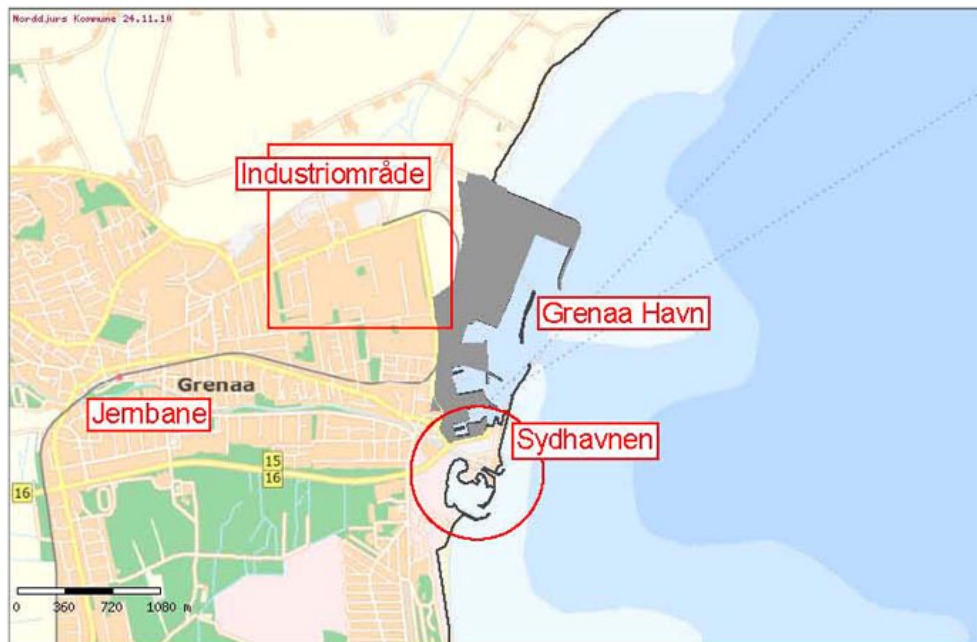
Siden 1990-erne er der blevet arbejdet med planer for at muliggøre nye rekreative anvendelser i Sydhavnen. Der er vedtaget lokalplan for et større maritimt oplevelsescenter i tilknytning til Kattegatcentret, samt for et nyt færgeleje. Ved en lokalplan er der i 2001 givet mulighed for at udvide lystbådehavnen og for at indrette feriehus i to etager i en del af havnen.

Kommunen har siden 2006 arbejdet med planer for en udvikling af de centrale havneområder og Sydhavnen. Planer om at bygge et større antal boliger og ferieboliger i Sydhavnen og flytte færgerne til Nordhavnen er nu blevet opgivet. Der satses nu på et oplevelses- og rekreations-sigte i Sydhavnen, en udvikling af Fiskerihavnen til fiskeri i en kombi-



nation med rekreation, oplevelse og turisme og en udvikling af Nordhavnen med tungere erhverv i kombination med et videns- og forskningsmiljø.

*Havnearealerne i Grenaa og den nye Nordhavn vist med gråt - kortudsnit fra Grenaa Kommuneplan 2009. Industriområdet er vist med påført rødt kvadrat. Sydhavnen vist med påført rød cirkel er overført til centerformål, færgeterminaler og lystbådehavn.*



*Illustration af visionerne for en ferieby ved vandet i Grenaa Sydhavn fra strategioplægget "Udvikling af Sydhavnen" udarbejdet for Grenaa Kommune i 2006 af Rambøll management*





*Feriehuse ved Grenaa Lystbådehavn*



### **Erhvervslokalisering og transport**

Norddjurs Kommune har i sin planlægning fokus på at trække transporttunge industri til Grenaa. Strategien er at udlægge rigelige erhvervsarealer og at tilvejebringe den nødvendige infrastruktur i form af omfartsvej og godsspor. Der er udlagt betydelige arealer i den nordlige del af byen, hvor der etableres sammenhæng med den nyligt udvidede havn og med vejnet og godsspor.

For at kommunens satsning på besporing af den nye havn og de nye industriområder skal lykkes, vil det være nødvendigt at få opprioriteret anvendelsen af Århus-Grenaa jernbanen til godstog. Det forudsætter en statsligprioritering af godstransport med tog og en forståelse for Grenaa's særlige behov.

Samtidig har Norddjurs Kommune i sin planlægning fokus på omdannelse af Sydhavnen, som er den gamle del af havnen, til serviceerhverv og byintegrerbare virksomheder samt aktiviteter inden for oplevelse og rekreation. Færgeterminalerne forbliver i Sydhavnen. Pga. støjbelastningen fra færgerne har kommunen opgivet at indplacere boliger i området og ferieboliger i Sydhavnen. Også andre erhvervsområder i den sydlige del af Grenaa er under omdannelse til bolig- og centerformål.

Dette dobbelte fokus på tung og forurenende industri og på turisme og centerudvikling i by- og havneområdet i Grenaa bliver centralt for Grenaa's fremtidige udvikling og må give store udfordringer til planlægningen. Den kommende nye nordlige omfartsvej må man betragte for afgørende for succes. Opretholdelsen af godsbetjeningen må man nok betragte som et kritisk punkt, både fordi øget trafik med godstog gennem bymidten må give konflikter i forhold til den bløde trafik, og fordi det formentlig bliver vanskeligt at få forståelse for opretholdelsen af og ikke mindst for forbedringer af mulighederne for godstog på Grenaa-Århus-banen.



## Grenå Havn

*Den gamle del af Grenaa Havn – Sydhavnen – vil gradvist overgå til serviceerhverv og byintegrerbare virksomheder*



### Virksomheden Grenaa Havn

Grenaa Havn A/S ejes af Norddjurs Kommune. Havnen har kajer med god vanddybde på op til 11m og med godt kranudstyr. Havnen beskæftiger 20 ansatte i administrationen og med lastning og losning mv. Havnens formål er at være en erhvervshavn og forbeholdes nu havnerelaterede virksomheder. Havnen satser på bulk, genindvindingsindustri og energi- og miljø (vindmøller og bioethanolfabrik). Havnen har fravalgt containerhåndtering.

Grenaa Havn er en ekspanderende virksomhed med en stigende omsætning og med behov for rummelige arealer til tunge virksomheder og til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Havnen forventer at montering og udskibning af de store havmøller, som skal opstilles mellem Grenaa og Anholt, vil ske på de nye havnearealer. Efterfølgende vil arealerne overgå til nye virksomheder.

### Beliggenhed og arealer

Nordhavnen er netop blevet udvidet med et areal på 300.000 m<sup>2</sup>. I forbindelse med denne udvidelse har havnen frasolgt et areal til opførelse af en bioethanolfabrik. Fabrikken skal producere biobrændstof af korn, der primært importeres pr. skib.

Den sydlige gamle del af havnen er under omdannelse til serviceerhverv og byintegrerbare virksomheder. Kommunen har fravalgt at søge at integrere boliger i omdannelsesområdet. Grenaa-Anholt-færgesfart og Stena Line (Varberg-færgen) har anløbsplads og passagerfaciliteter i den sydlige del af havnen og ønsker at forblive i dette område.

Umiddelbart syd for havnen ligger besøgscentret Kattegatcentret og Grenaa Lystbåde-



havn samt til rekreative formål.

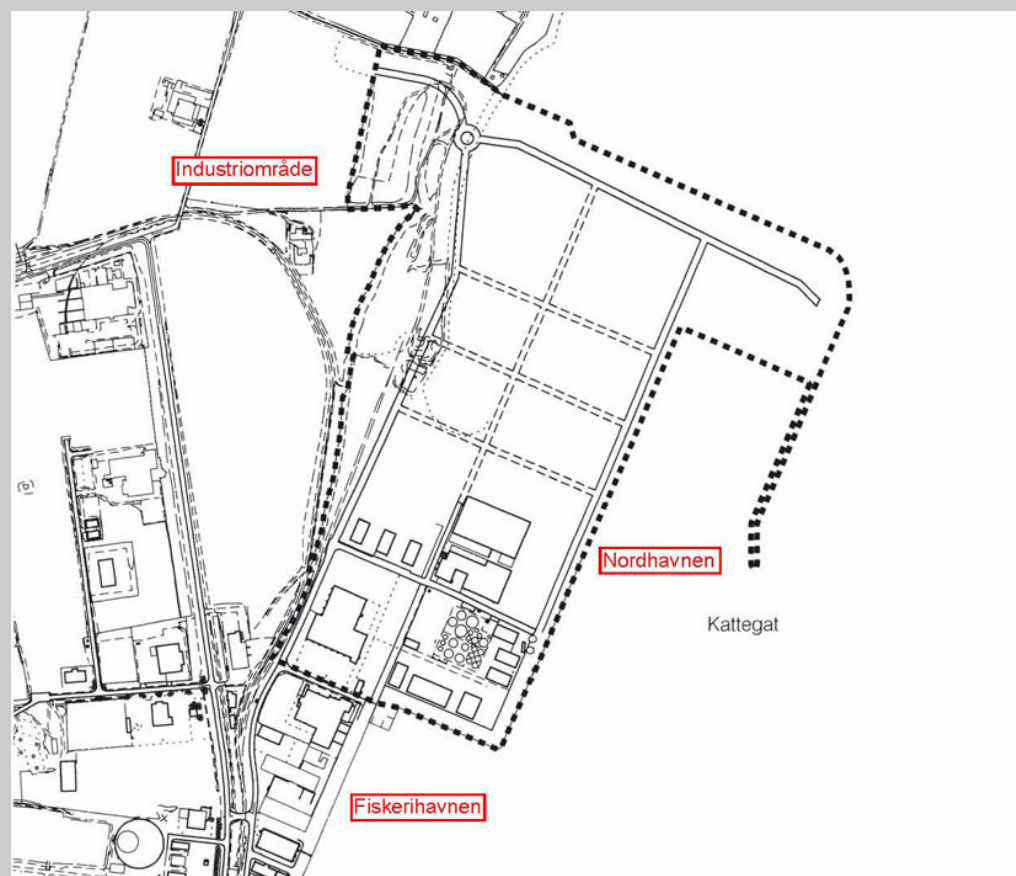
### Transport og logistik

Havnen satser på at kunne betjene havneområdet med godsspor. Det er naturligvis afgørende for denne strategi, at muligheden for kørsel med godstog på Århus-Grenaa-banen opretholdes. Havnen tillægger det afgørende betydning, at der anlægges en nordlige omfartsvej, og at "hængslet" ved Randers forbedres, som det nu er gennemført med "hængslet" ved Århus.

### Dialog med myndighederne

Genbrugsvirksomheden Uniscrap, som ligger i den nye Nordhavn og ønsker at udvide, er i dialog med Miljøcenter Århus om en ny miljøgodkendelse. Omladningen af jern giver støjgener, som skal håndteres.

*Den nye Nordhavn i Grenaa har et landareal på 300.000 m<sup>2</sup> og en kajlængde på knap 500 m. Store dele af området kan bespores med godsspor. Fra rundkørslen i nord vil der blive adgang til den nye omfartsvej. Kortudsnit fra lokalplan nr. 161.*





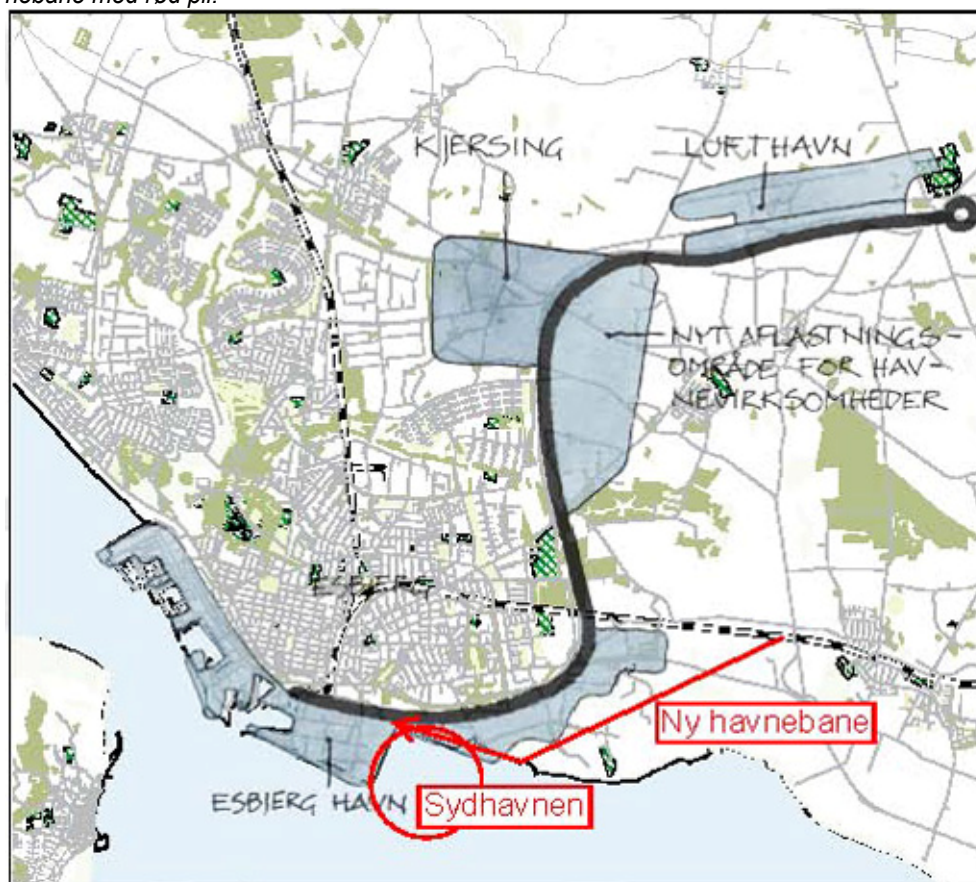
### 3.3 Esbjerg Kommune

#### 3.3.1 Case: Byomdannelse og erhvervsplanlægning

##### Forandringer i Esbjerg Havn

Esbjerg Havn og dermed Esbjerg By har gennemgået store forandringer gennem en år-række. Fiskeriet og dermed fiskeindustrien og dele af de tilhørende serviceerhverv i form af forsyning og vedligeholdelse er flyttet væk fra Esbjerg til andre havne. Havnedriften gennemgår tilsvarende store forandringer. Stykgods, foderstoffer, landbrugsprodukter og bulk udgør en faldende del af godsomsætningen. Containere, ro-ro-trafik (trailere), servicering af off-shore industrien og udskibning af vindmøller udgør en stærkt stigende del. Havnen samlede omsætning stiger, og havnens arealbehov stiger. Aktiviteterne i Esbjerg Havn ændres således, men udvikler sig fortsat på grundlag af havnens unikke beliggenhed i forhold til skibstrafik og i forhold til råstofindvinding og vindenergiproduktion i Nord-søen. På grund af omstruktureringerne er der dele af de eksisterende havnearealer, der ændrer anvendelse eller bliver overflødige for havnens drift. Samtidig inddrages der betydelige nye arealer til havnens drift.

*Erhvervsområderne i Esbjerg Kommuneplan 2010-2022 som vist i Helhedsplan august 2009. Kortet er påført markering af den nye Sydhavn med rød cirkel og principielt forløb af den kommende havnebane med rød pil.*





Esbjerg Kommune satser bl.a. gennem erhvervs- og turismeorganisationen Esbjerg Erhvervsudvikling på en fortsat dynamisk udvikling.

### **Kommuneplanlægning**

Ifølge Esbjerg Kommuneplan 2010-2022 er det et politisk mål, at der altid er byggeklare erhvervsgrunde i kommunen. Erhvervsområder langs de større trafikåre skal signalere kvalitet og udgøre en flot indkørsel til byen. Transporttunge industrivirksomheder skal som hovedregel placeres, hvor der er god adgang til det overordnede vejnet, dvs. i Kjersing-området, hvor der er optimal adgang til motorvejen. Videnserhverv lokaliseres primært inden for centerområderne i Esbjerg centrum, i byomdannelsesområderne mellem by og havn og i dele af erhvervsområdet Kjersing Øst. Der er endvidere udlagt et nyt stort erhvervsareal ved Andrup med henblik på virksomheder med behov for optimal tilgængelighed til motorveje og med ønske om stor synlighed.

Kommunen ønsker erhvervsområdet ved lufthavnen forbeholdt virksomheder, som ønsker stor synlighed fra motorvejen. Staten har imidlertid fastholdt, at disse arealer skal anvendes til virksomheder med relation til lufthavnen.

Det er ifølge kommuneplanen et vigtigt mål at styrke Esbjerg Havns særlige kompetencer inden for container og ro-ro-området gennem den samlede planlægning. Havnen skal endvidere gøres mere attraktiv for søtransport pba. EU's anbefalinger om omlægning fra bil- og togtransport til skibstransport. Derfor er det også et mål, at motorvej E20 føres helt frem til havnen, og at jernbanen elektrificeres og føres direkte til havnen syd om byen.

### **Byomdannelse**

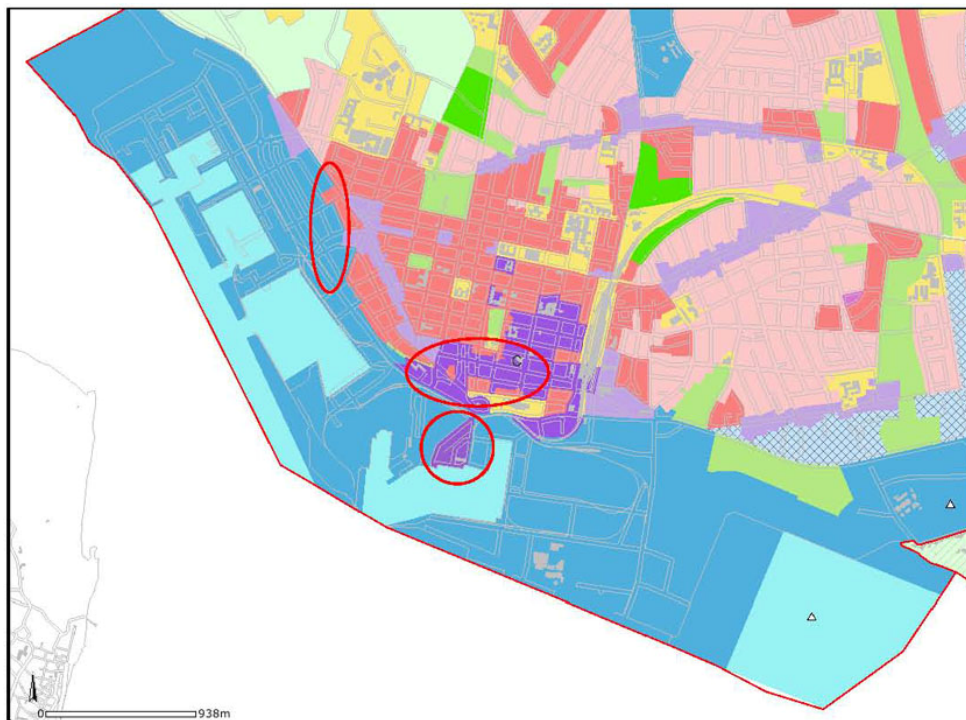
Esbjerg Kommune arbejder med omdannelse af ledigblevne arealer for havnerelaterede virksomheder i den nordlige del af havnen og i overgangen mellem by og havn. Disse områder er meget centralt og attraktivt beliggende og kan fremover rumme byintegrerbare erhverv med forskellige areal- og bygningsmæssige behov.

Et område langs fiskerihavnen, der tidligere rummede mange mindre virksomheder med tilknytning til fiskerihavnen, er overgået til lettere produktion, service og kontor erhverv. Da området fungerer som bufferzone til tilstødende boligområder, tillades der ikke boliger i dette område. Et opfyldt område i den nordlige del af havnen overgår til rekreative maritime formål, kunstmuseum, lystbådehavn, badeanlæg og domicilbyggeri for kontor- og serviceerhverv. Mellemezonen mellem havn og by – og herunder det tidligere kajareal Dokken – omdannes til kontor- og serviceerhverv og til centerformål.





Kortudsnit fra Esbjerg Kommuneplan 2009 med arealanvendelse i de centrale bydele. Kortet er påført markering med rødt af områder med omdannelsesaktivitet mellem by og havn. Cirklen viser det tidligere kajareal Dokken, der er lokalplanlagt og under udbygning til centerformål.



### Sammenhæng by og havn

Det er kommunens mål at styrke sammenhængen mellem by og havn. Der arbejdes med en fælles planlægning af områderne mellem by og havn og med at sikre byens borgere adgang til havet gennem havneområdet på udvalgte steder.

### Dokken

Det tidligere kajareal ved Dokhavnen er under omdannelse til et nyt centerområde i havnen forbundet med byens centrum med en stibro. Lokalplanen giver mulighed for at etablere et etageareal på over 50.000 m<sup>2</sup> ved nybyggeri og ombygning, herunder et højhus med hotel og liberale erhverv i 33 etager. Der er indtil nu færdiggjort to kontorejendomme og indrettet en restaurant. Dokhavnen's bassin, der er Esbjergs ældste havn, forventes med tiden at ændre karakter fra en ren erhvervshavn til en by- og publikumsorienteret havn.



*Byomdannelsesområdet Dokken er udlagt til centerformål ved en lokalplan i 2004. Lokalplan nr. 460 giver mulighed for at etablere et etageareal på over 50.000 m<sup>2</sup> ved nybyggeri og ombygning, herunder et højhus med hotel og liberale erhverv i 33 etager. Der er nu færdiggjort to kontorejendomme. Visualisering af den fremtidige bebyggelse fra lokalplanen.*



### **Infrastrukturplanlægning**

Kommunen sikrer mulighed for motorvejstilslutning og godsspor til det nye erhvervsområde ved Arndal. Banestyrelsen planlægger at anlægge en ny havnebane syd om Esbjerg ind til havnen og den nuværende banegård med en godsterminal ved den nye Sydhavn. Vejdirektoratet er ved at projekttere en forlængelse af motorvejen ind til havnen, hvorfra der bliver direkte tilslutning til den nye Sydhavn.

Det er kommunens vurdering, at der ikke er efterspørgsel fra virksomhederne efter besporing af erhvervsområderne med godsspor. Derfor tages dele af de eksisterende godsspor i Kjersing-området op nu, fordi de ligger i vejen for udviklingen. Kommunen finder det uanset dette nødvendigt at sikre mulighed for godsspor til det nye område ved Arndal og til havnen.

Esbjerg Kommune arbejder for, at der kan blive etableret en nærbane mellem Ribe, Esbjerg, Varde og Bramming, som kan forbedre den kollektive trafik markant. Kommunen arbejder på at forbedre cykelstinet og deltager i et udviklingsprojekt herom med Trafikstyrelsen.

### **Erhvervslokalisering og transport**

Der er Esbjerg Kommunes indtryk, at mange virksomheder ønsker en synlig placering, uanset om de egentlig har brug for den, og at det for mange er en afgørende parameter



for placering her eller i Trekant-området. Det er kommunens opfattelse, at den enkelte kommune ikke kan stille noget op for disse ønsker, men er nødt til at være positive.

Det nye erhvervsområde ved Andrup søges anvendt bl.a. til havnerelaterede virksomheder.

I Esbjerg ligger de fleste byintegrerbare virksomheder i de ældre centrale bydele, men også i det nordvestlige erhvervsområde og på havnen. Placering på havnen vælges af servicevirksomheder til off-shore-industrien eller andre virksomheder i havnen. Det er kommunens hensigt at skabe flere lokaliseringsmuligheder for byintegrerbare virksomheder ved byomdannelse i området mellem by og havn og ved udvikling af den nordlige del af det nuværende havneområde. Omdannelsesområderne giver også gode muligheder for lokalisering af kreative erhverv og iværksættere.

Esbjerg Kommune har i takt med ændringerne i havnen arbejdet med en gradvis omdannelse af mellemzonen mellem by og havn fra havneorienterede formål til mere byorienterede formål. Der er tydeligvis en konfliktfyldt proces med forskellige interesser i den fremtidige anvendelse. Der synes at være mulighed for i højere grad at indpasse byintegrerbare virksomheder, som ønsker en attraktiv og synlig placering, i disse områder ved en nærmere planlægning af områderne.

Esbjerg Kommune har en bevidst strategi for at tiltrække virksomheder ved at tilbyde en synlig placering ved motorvejen. Kommunens betydelige udlæg af erhvervsarealer med stor synlighed kan medføre, at der til stadighed vil mangle arealer med stor tilgængelighed for særligt transporttunge virksomheder. Den store efterspørgsel efter disse synlige arealer kan samtidig medføre en mindre efterspørgsel fra byintegrerbare virksomheder efter de bynære omdannelsesområder ved havnen til skade for bymiljø og trafik.



## Det Norske Veritas A/S

### Virksomheden

Det Norske Veritas (DNV) er en norsk baseret virksomhed, som beskæftiger sig med risikovurderinger og -håndtering. Virksomheden har 8.500 ansatte fordelt på 300 kontorer i 100 lande. Det danske hovedkontor ligger i København, og der er afdelinger i Aalborg, Esbjerg, Fredericia og Roskilde. Afdelingen i Esbjerg blev oprettet i 1981.

DNV udfører klassifikation, certificering og verifikation både vedr. sikkerhed til søs og vedr. landbaserede aktiviteter. I Danmark omfatter aktiviteterne maritim, olie og gas, vindenergi, jernbane, bygningers sikkerhed, certificering og rådgivning. Der er 50 ansatte i Esbjerg.

*Det Norske Veritas er fornylig flyttet få hundrede meter til nye og større lokaler i den nye kontor-ejendom på Dokken, hvor virksomheden ligger i et maritimt miljø som direkte nabo til Dokhavnen og tæt på virksomhedens kunder og samarbejdspartnere.*



### Beliggenhed

Virksomheden er for nylig flyttet få hundrede meter fra et blandet erhvervsområde mellem havn og bymidte til et lejemål i nyt kontorhus i det nye centerområde Dokken midt i Esbjerg Havn. Årsagen til flytningen var øget arealbehov.

Virksomheden er en byintegrerbar virksomhed inden for videns erhverv. Virksomheden har mange kunder og samarbejdspartnere blandt havnens virksomheder, og virksomheden anser det for vigtigt for en hurtig beslutningsproces at have nær kontakt. Virksomheden opfatter sin beliggenhed som ideel.

**Transport og logistik**

Virksomheden ansatte kommer fra hele landet. Da virksomheden har megen rejseaktivitet, betyder den faktiske beliggenhed i Danmark ikke så meget.

Virksomheden arbejder bevidst med at reducere ressourceforbrug og tidsforbrug til rejser og møder. Der benyttes videokonferencer og andre virkemidler for at spare på rejseaktiviteterne. Ved flyrejser foretages der en monitoring af CO<sub>2</sub>-forbruget ved valg af rejseruter og transportformer. Virksomheden har en minibil med lav emission til firmakørsel. Besparelserne vurderes at udgør 25%.

Virksomheden arbejder bevidst med at reducere ressourceforbruget ved de ansattes transport til arbejde. Der er firmacykler, og de ansatte får lønstilskud, hvis de vælger at køre i en bil med lav emission eller på cykel til arbejde. Der tilbydes pendlerkort til de ansatte, der vælger at køre med tog til arbejde.

**Dialog med myndighederne**

DNV er beliggende i Dokken - et område, der i kommuneplanens rammebestemmelser er udlagt til havnecenter med butikker, liberalt erhverv, hotel- og kongresfaciliteter, offentlige institutioner og parkeringshuse, samt mindre miljøbelastende produktionsvirksomheder og erhverv som håndværk, maskinfabriker, levnedsmiddelfabriker, fragt, handel og service. Området er i en lokalplan fra 2004 udlagt til butikker, handel og liberale erhverv, udstillingsvirksomhed, hotel- og kongresvirksomhed og havnerelaterede virksomheder.

Virksomheden har tæt kontakt til interesseorganisationen Esbjerg Erhvervsudvikling, men kun lidt kontakt med kommunen.



## Danish Crown

### **Slagteriets virksomhed**

Danish Crown Esbjerg er en del af Danish Crown-koncernen, som er en andelsejet virksomhed med 22 afdelinger i Danmark samt afdelinger i Polen, Sverige og Tyskland. Slagteriet i Esbjerg slagter, opskærer og udbener svin til videre forarbejdning andre steder. 90% af produktionen går til eksport. Der slagtes p.t. 30.000 svin pr. uge i ét skift – kapaciteten ved 2-holds skift er 55.000.

### **Beliggenhed**

Slagteriet ligger umiddelbart syd-øst for bymidten, og den nyplanlagte motorvejsforlængelse går lige frem til virksomheden. Da slagteriet blev opført, lå det uden for Esbjerg by. Nu ligger det inde i byen. Hvis man i dag skulle nylokalisere slagteriet, ville man formentlig vælge en placering syd for grænsen.

Slagteriet ligger geografisk i udkanten i forhold til den slagteristruktur, som Danish Crown i dag satser på. Da der fortsat vil ske rationaliseringer, er det ikke utænkeligt, at slagteriet i Esbjerg på et tidspunkt vil blive lukket.

### **Transport og logistik**

Slagtesvinene kommer med vognmænd til slagteriet. Kød transporteres enten direkte til kunderne med hele læs i lastbil, eller det samlæsses med kød fra andre slagterier i Kolding og Padborg. Eksport til England sendes via havnen i Esbjerg.

Det er afgørende for transportudgifterne, at slagteriet ligger tæt på motorvej eller motortrafikvej, så vognmændene sparer køretid og brændstof og kan køre med jævn fart.

### **Dialog med myndighederne**

Danish Crown ligger i et område, der i kommuneplanens rammebestemmelser er udlagt til erhverv uden boliger, dvs. i form af miljøbelastende produktionsvirksomheder, levnedsmiddelfabrikker og maskinfabrikker. Området er i en byplanvedtægt fra 1951 udlagt til fabriksbebyggelse.

Virksomheden kan håndtere sine miljøforhold, og beliggenheden midt i byen giver ikke miljømæssige problemer. Tidligere problemer med lugt fra kødaffald er løst. For at begrænse belastningen af omgivelserne med støj fra lastbiler er der begrænsninger på kørslen om natten.

Virksomheden har positive oplevelser med Esbjerg Erhvervsudvikling i forbindelse med sidste fyringsrunde på virksomheden.



*Danish Crowns slagteri i Esbjerg ligger inde i byområdet tæt på havnen. Den kommende forlængelse af motorvejen fører direkte frem til virksomheden. Den kommende godsterminal bliver anlagt ganske tæt på. Foto fra Danish Crowns hjemmeside.*



### 3.4 Fredericia Kommune

#### 3.4.1 Case: Motorvejsnære udviklingsområder

##### **Udviklingen i Trekantområdet**

Fredericia, Kolding og Vejle kommuner har gennemgået en voldsom byudvikling gennem en længere årrække, og de har alle betydelige arealer udlagt til fremtidig byudvikling og til erhvervsformål.

Mere end 40 år efter Landsplanudvalgets lancering af Trekantbyen i 1962 som en målsætning om at skabe en vstdansk storby som pendant til København er byens realisering nu ved at tage form. Men den bystruktur, der nu tegner sig, har ikke en egentlig bymæssig centerdannelse med et kollektivt trafikknudepunkt i form af en central station, som der indgik i skitsen til Trekantbyen.



Udsnit af kort fra Hovedstruktur for Trekantområdet 2003-2014, der viser arealer til virksomheder med behov for tung transport. Den røde farve angiver transportcenter og arealer velegnede til transport- og distributionsvirksomheder. Den mørkegrå farve angiver øvrige erhvervsområder.



### Fredericias kommuneplanstrategi

Fredericia, Kolding og Vejle kommuner har i fællesskab udarbejdet en Hovedstruktur for Trekantområdet 2003-2014. Hovedstrukturplanen er baseret på at udnytte potentialet i den centrale placering i den danske trafikstruktur og i et centralt kryds i trafikstrukturen mellem Sverige / Norge og Tyskland / Europa. Det centrale område mellem Fredericia og Taulov udlægges til landsdelscenterfunktioner og regionalt centerområde – dvs. til opbygning af et landsdelscenter. Der er i hovedstrukturen udtrykt et klart mål om, at Trekantområdet skal være knudepunkt for national og international godstransport. Der lægges vægt på, at Taulov Transportcenter / Taulov Kombiterminal skal kunne udvides optimalt, og der lægges vægt på, at udlægge arealer til transporttunge virksomheder med god adgang til de overordnede veje og – hvor der er mulighed for det – med jernbanespor. Der lægges vægt på, at Trekantområdet kan blive betjent med nærbane til persontransport og med nye stationer, således at området får en effektiv kollektiv storbytrafik.





Fredericia Kommunes Kommuneplan 2009-2021 bygger videre på den fælles hovedstruktur. Kommuneplan og erhvervs politik sætter fokus på at skabe optimale betingelser for virksomheder og ansatte. I kommuneplanen formuleres disse mål og visioner for erhverv:

- Fredericia skal fremstå som en attraktiv, erhvervsaktiv og kulturelt dynamisk by med optimale muligheder for virksomhedslokalisering og –udvikling
- Der skal skabes flere og stærkere virksomheder og arbejdspladser til alle
- Der skal sikres et bredt udbud af erhvervslokaliseringsmuligheder

### **Danmark C**

Fredericias kommuneplan er udmøntet i planlægningen af "Danmark C", som er Fredericias største erhvervs kvarter med en betydelig rummelighed, beliggende omkring motorvejen. Også i national sammenhæng er der tale om et erhvervsområde med betydelig rummelighed og potentiale. Området markedsføres samlet. Både som grundejer og som planmyndighed har kommunen afgørende indflydelse på, hvilke virksomheder, der bliver placeret i området. De 6 forskellige områder markedsføres til forskellige typer virksomheder, men med megen fokus på byintegrerbare virksomheder:

- Videnparken: Videnbaserede kontorerhverv
- Prins Georgs Kvarter: Lettere produktion
- Prins Christians Kvarter: Videnbaserede kontorerhverv og serviceerhverv
- Kongens Kvarter: Pladskrævende butikker, kontorerhverv og leisureaktiviteter
- Dronningens Kvarter: Fødevarerforædling, kontorerhverv og administration
- Prinsessens Kvarter: Distribution

Kongens Kvarter på 136 ha har den bedste trafikale tilgængelighed, og Prinsessens Kvarter på 150 ha en næsten tilsvarende. Disse arealer er endnu næsten ubebyggede. Byrådets målsætning for Kongens Kvarter er jf. kommuneplanen at skabe et attraktivt, relativt tæt område med lands- og regiondækkende funktioner. Området nærmest den ønskede nye station udlægges til lokalcenter for at styrke stationens underlag. Der kan i området etableres op til 100.000 m<sup>2</sup> detailhandel for butikker, der alene forhandler særligt pladskrævende varegrupper.

I hele området er det muligt at lokalisere virksomheder med en stor synlighed set fra motorvejsnettet. Kommunen ønsker, at virksomhederne skal have arkitektonisk kvalitet, og at arealer ud mod motorvejen skal fremstå repræsentative.

Det er muligt at lokalisere byintegrerbare virksomheder i store dele af Danmark C, og det har mange store virksomheder benyttet sig af, dels for at opnå en stor synlighed, og dels fordi de har medarbejdere fra hele landet. Ønsket om at kunne køre i bil er en udfordring for sammenhængen i byen.



Fredericia Kommune har i sin kommuneplan udlagt betydelige erhvervsarealer med en motorvejsnær beliggenhed – Danmark C. Området omfatter arealer på ca. 6 mio m<sup>2</sup>, hvoraf ca. halvdelen er ledige. Illustration fra Danmark C's hjemmeside. Kombiterminalen ved Taulov er markeret med en påført rød cirkel.



### Lokalplanlægning

Lokalplanerne for området omkring Transportcenter Taulov og i Dronningens Kvarter har anvendelsesbestemmelser, der er målrettede mod en transportorienteret anvendelse.

Lokalplanerne for flere af de meget store nye erhvervsområder i Danmark C har anvendelsesbestemmelser, der er meget brede og åbne. I Kongens Kvarter kan alle former for serviceerhverv placeres. Området nærmest den ønskede nye station kan bebygges meget tæt, men udlægges ikke specielt til lokalcenterfunktioner.

I Prinsessens Kvarter, som har en næsten lige så god placering transportmæssigt set, er anvendelsesbestemmelserne også særdeles åbne i forhold til kommuneplanens intentioner, således at såvel produktion, transport og distribution, industri, lager- og engros, liberale erhverv og administration kan placeres. Kommuneplanens intentioner om at muliggøre besporing er ikke fulgt op i lokalplanerne.

Prins Christians Kvarter er omfattet af en ældre lokalplan, som ikke lever op til kommuneplanens intentioner om primært administrative erhverv med koncentration mod den ønskede nye station.

I en del af Videnparken kan der jf. kommuneplanen og lokalplanen placeres pladskrævende detailhandel.



Taulov Kombiterminal og Taulov Transportcenter blev udlagt i Lokalplan nr. 108 i 1989 på arealerne syd for jernbanen mellem Taulov og motorvejen mod Vejle. Selve kombiterminalen udgør kun arealet umiddelbart langs banen, mens der er mulighed for besporing af en del af de øvrige arealer.

### **Infrastrukturplanlægning**

Transportcenter Taulov er beliggende umiddelbart vest for Danmark C, og omfatter udover en kombi-terminal for omlæsning af gods mellem jernbane og lastbil også en række større transportorienterede virksomheder. Transportcentret har ifølge de gennemførte interviews haft vanskeligt ved at komme på landkortet. Udviklingsmulighederne i området omfattet af lokalplanen for transportcentret er ved at være opbrugt, men mange af de etablerede virksomheder råder over betydelige arealer til udvidelse.

I Dronningens Kvarter er vejnettet udformet til kørsel med modulvogntog.

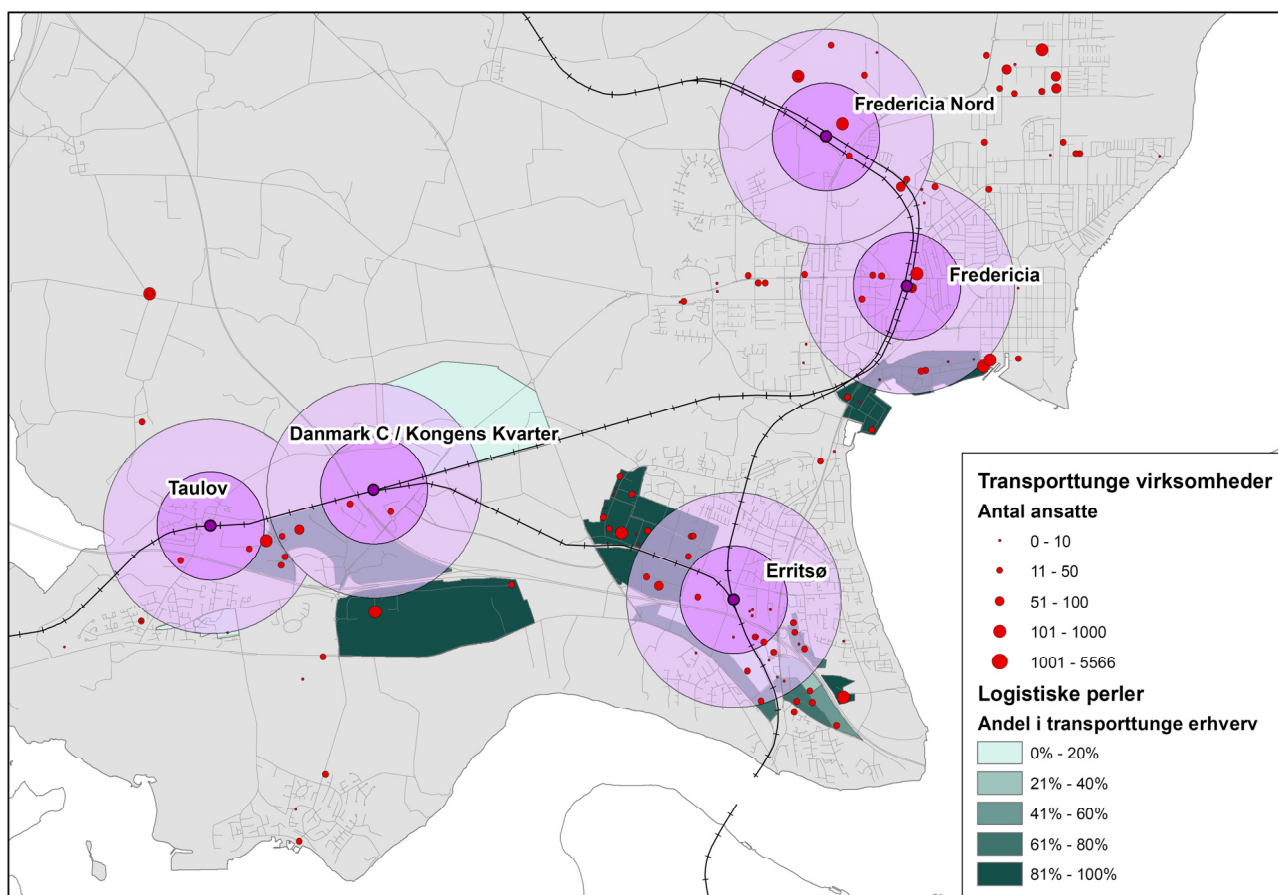
Fredericia Kommune har til hensigt at udarbejde en bæredygtig plan for den kollektive trafik. I kommuneplanen indgår planer om etablering af nye togstandsningsteder ved Erritsø, i Danmark C ved Kongens Kvarter, ved Fredericia Messecenter og Idrætscenter, samt genåbning af det tidligere standsningssted i Pjedsted. Kommunen ønsker samtidig flere afgangene end i dag, så toget kan blive et alternativ til bilen for pendlerne.

Fredericia Kommune har som mål at forbedre sammenhængen mellem de nye erhvervsområder og boligområderne ved at udbygge et sammenhængende hovedstinet med cykelstier langs de vigtigste veje.

Fredericia Kommune samarbejder med Vejdirektoratet om at forbedre vejforbindelserne omkring Taulov, Taulov Station og Transportcenter Taulov. Kommunen vil færdiggøre Ydre Ringvej og arbejder endvidere for en ny vejforbindelse mellem Snoghøj Landevej og Kolding Landevej.



De såkaldte "logistiske perler" – erhvervsarealer med en særlig god tilgængelighed – er vist på dette kort udarbejdet til projektets fase 2. På kortet er der indtegnet eksisterende og planlagte nye stationer. Desuden er der til illustration af problematikken indtegnet stationsnærhedszoner omkring stationerne, som her er valgt vist som cirkelslag på henholdsvis 600 m og 1.200 m. Det fremgår, at væsentlige dele af områderne målt på en afstand til stationerne på 1.200 m vil blive stationsnære. Det stationsnære kerneområde – svarende til en gangafstand på 600 m jf. definitionen i Fingerplan 2007 – vil kun omfatte mindre dele af de nye områder med den foreslåede stationsplacering.





*Der ses en del ledige arealer til kontor og service i Fredericia bymidte – også lejemål af en vis størrelse. Tilsyneladende er disse bynære arealer ikke så attraktive for byintegrerbare virksomheder som de meget eksponerede arealer ved motorvejen.*



### **Erhvervslokalisering og transport**

Det fremgår af kommuneplanen, at nye virksomheder skal placeres efter princippet om "rette virksomhed på rette sted", således at arealerne langs motorvejen som udgangspunkt forbeholdes transportintensive virksomheder, og at bymidternes erhvervsområder skal forbeholdes service og kontor erhverv, hvor miljøbelastningen af omgivelserne er begrænset, og hvor god adgang til kollektiv transport er væsentlig.

Sådan ser virkeligheden imidlertid ikke ud. Danmark C rummer betydelige arealer, hvor der kan lokaliseres byintegrerbare erhverv. Mange især store virksomheder har benyttet sig heraf. Blandt de byintegrerbare virksomheder er det tilsyneladende kun de mindre virksomheder, som er interesseret i at lokalisere sig i bymidten. Denne udvikling kan få betydelige konsekvenser for sammenhængen i byen mellem bymidte, arbejdspladsområder og boligområder, og vil stille store krav til investeringer i trafikstrukturen. Udviklingen kan få negative konsekvenser for Fredericia bymidte og for bylivet.

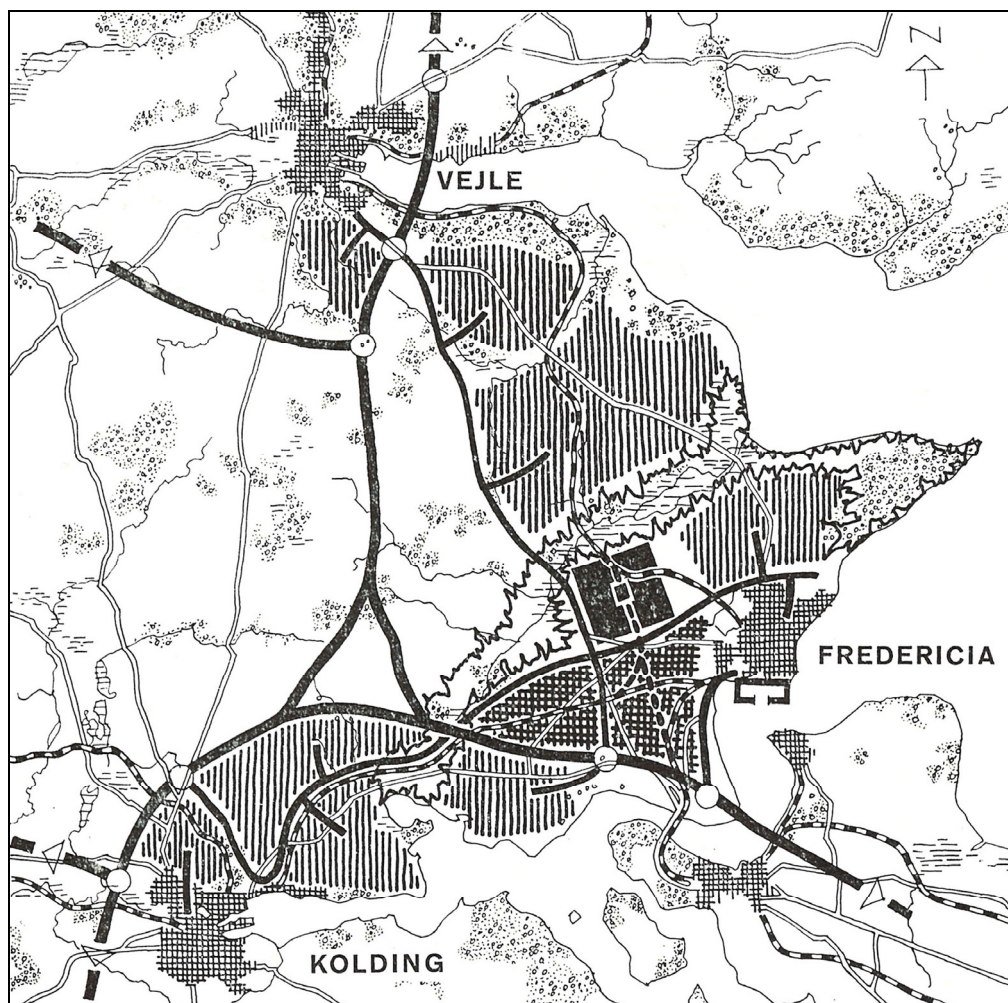
Transportcenter Taulov med kombiterminalen er placeret optimalt. Mulighederne for besporing af de nye erhvervsarealer langs jernbanen er delvist fulgt op i kommuneplanen, men stort set ikke i lokalplanerne for disse områder.



Planlægningen af Danmark C har været baseret på persontransport i bil og på at udnytte potentialet i arealernes synlighed mod motorvejen. Betydelige arealer kan derfor forventes anvendt til serviceerhverv og administrative erhverv og detailhandel. Alle arealer tilhører kategorien af "logistiske perler". Arealernes potentiale for logistik og transport udnyttes ikke optimalt.

Områderne i Danmark C er dårligt betjent med kollektiv trafik. Med planerne om etablering af to nye stationer i området ønsker kommunen at muliggøre pendling og besøgstrafik med tog til områderne. Med etablering af disse stationer vil store dele af Danmark C blive stationsnær. Det kan forventes at medføre et pres for mere intensiv bebyggelse til byintegrerbare virksomheder på disse arealer. Nogle af lokalplanerne i området understøtter ikke en styrkelse af underlaget for disse stationer, men udgør tværtimod barrierer ved at udlægge stationsnære områder til mere ekstensive erhvervsformål (specielt Prinsessens Kvarter, men også Kongens Kvarter, Prins Christians Kvarter og Videnparken).

*Trekantbyen, skitse til en ny vstdansk storby, udarbejdet af Landsplanudvalget i 1962. Skitsen viser et nyt bycenter vest for Fredericia med en ny station. Erhvervsområder er krydsskraveret og boligområder lodret skraverede.*





Den spredte byudvikling i området er baseret på biltrafik. Det gør området sårbart ved det aktuelle paradigmeskift, hvor miljømæssige hensyn og trængselsproblemer medfører behov for god kollektiv trafikbetjening. Byudviklingen giver ikke tilstrækkeligt koncentreret underlag for nye stationer for persontransport. Bymidtefunktioner og byliv spredes mellem den gamle bymidte og nye områder med spredte centerfunktioner. Arealer med særlig god tilgængelighed for godstransport via jernbane eller vej udgør en vigtig samfundsmæssig ressource, men den planlagte anvendelse af en stor del af disse arealer sikrer ikke denne ressource.



## Arla Foods Taulov

Arla Foods Taulov Mejeri er omfattet af lokalplan nr. 160 i Fredericia Kommune



### Arlas virksomhed

I år 2000 flyttede Arla Foods amba sin mejeriproduktion i Fredericia fra Vejlevej til den nuværende beliggenhed på Danbovej i Dronningens Kvarter i Taulov. Siden er produktionen og ekspeditionen udvidet, og der er bygget et højlager. Virksomheden producerer gul ost. Virksomheden råder over et areal på 60 ha, hvoraf 28 ha er bortforpagtet. Man har således gode udvidelsesmuligheder. Der er 340 beskæftigede på stedet. 25% bor i Fredericia Kommune. I dette projekts terminologi er Arla en transporttug virksomhed.

### Beliggenhed

Virksomheden modtager mælk fra landbrug i en radius af 100 km – dvs. fra Sønderjylland og Fyn. Afstanden og let adgang til motorvej er vigtig. Derfor blev Trekantområdet valgt.

Virksomhedens ledelse vurderer den meget synlige beliggenhed direkte til motorvejen som vigtig for virksomhedens profil. Alle ved, hvor de ligger. Man har satset på høj arkitektonisk kvalitet. Man har egen besøgstjeneste og udstilling.

### Transport og logistik

Virksomheden modtager dagligt 800 tons mælk og har 40 transporter pr. dag (hhv. 20 ind og ud af virksomheden). 80% af produktionen i Taulov går til hjemmemarkedet. Til hjemmemarkedet er der distributionscentraler i Christiansfeld, Hobro, Slagelse og Ishøj. Eksport med lastbil sker via Arlas eksportcentral i Vejle. Eksport med skibscontainer sker via Århus og Hamburg.

Virksomheden opfatter transport af produktionen med godstog som uinteressant i forhold





til hjemmemarkedet. Tidsfaktoren er afgørende, og lastbiler kan være fremme dagen efter bestilling.

### **Modulvogntog**

Virksomheden ligger i et område med adgang for modulvogntog og betragter modulvogntog som meget attraktive for at kunne begrænse omkostningerne. Der er især interessante ved transport over større afstande til danske transportcentre og til eksempelvis Sverige og Finland. Man søger i samarbejde lokalt med Carlsberg og Transportgruppen at påvirke Transportministeriet til at få bedre muligheder for at benytte modulvogntog.

### **Dialog med myndigheder**

Virksomheden er omfattet af lokalplan nr. 160. Lokalplanen blev udarbejdet i 1997 på baggrund af Arlas konkrete planer om at opføre et stormejeri.

Virksomheden oplever, at der er en større afstand til miljøcentret, end da det var amtet, der var myndighed på miljøområdet.

*Arla Taulov Mejeri ligger meget synligt ud til Motorvej E20 og i umiddelbar nærhed af en tilslutning til motorvejen.*





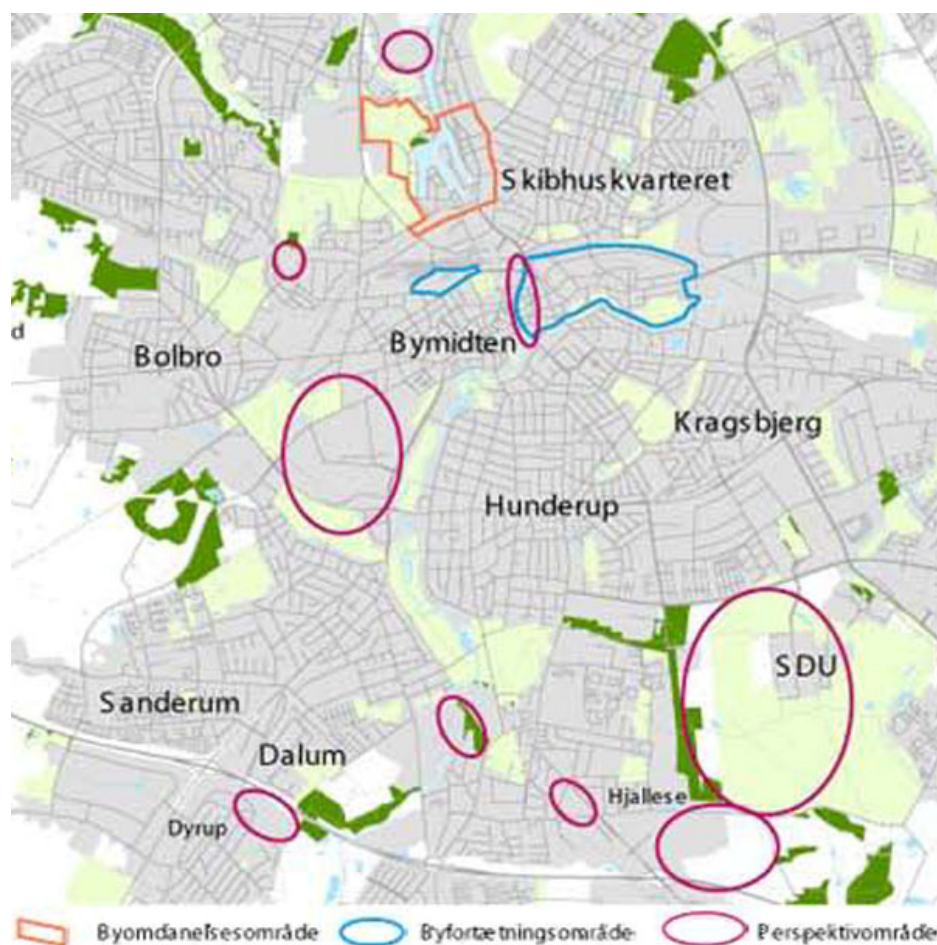
## 3.5 Odense Kommune

### 3.5.1 Case: Byomdannelse og transport

#### Odense Kommunes kommuneplanlægning

I kommunens Planstrategi 2008 udpeges tre strategiske udviklingsområder, 1) uddannelse og viden i tilknytning til SDU, 2) et nyt regionalt universitetshospital og 3) bymidten og havnen. Andre vigtige udviklingsområder er Rosengårdcentret og Bilka-området, Universitetshospital-området og universitetet samt erhvervsområderne ved motorvej E20. Udvikling af bymidten har siden 1995 været et centralt tema i kommuneplanlægningen i Odense. Målet var i starten at skabe mere liv i byen bl.a. gennem mere boligbyggeri.

*De fremtidige omdannelsesområder omfatter byomdannelsesområdet Den indre Havn, byfortætningsområderne Slagterigrunden og Østerbro-området og perspektivområderne Syddansk Universitet, universitetshospitals-området, Thomas B. Thriges Gade samt et antal mindre områder. Kortudsnit fra Kommuneplan 2009-2021.*





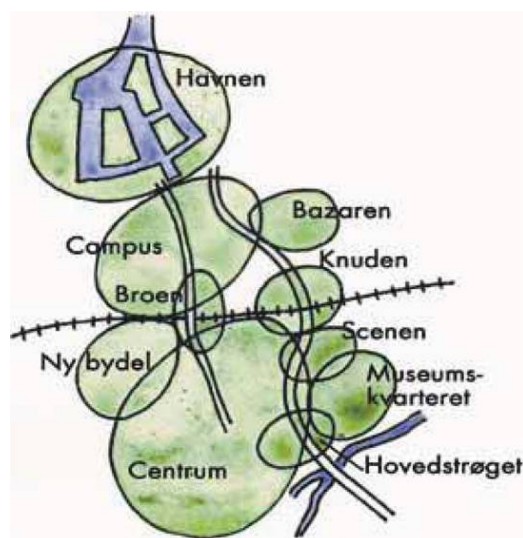
Odense Kommune satser på en bæredygtig byudvikling. Det indebærer, at der arbejdes for genbrug og fornyelse af byområder samt for at hindre en u hensigtsmæssig byspredning. I Kommuneplan 2009-2021 formuleres det som et centralt mål, at den andel af byudviklingen, der sker som byomdannelse, skal øges fra 50% i dag til 70%. Byen skal udnyttes mere intensivt, og der skal bygges højere og tættere, når hensynet til lys og luft, opholdsarealer mv. tillader dette.

Det indgår i strategien, at byomdannelse kan være med til at begrænse stigningen i byens samlede persontransport og dermed fremme bæredygtige transportformer som kollektiv trafik, gang og cykling.

### Byomdannelsesstrategi

Odense har tidligere været en industri- og havneby. I forlængelse af målene for kommuneplanlægningen er der over en årrække gennemført en succesrig byomdannelse af ældre industriellejendomme og industriområder, herunder Vingården, Glasvejskvarteret, Sukkerkogeriet osv. Denne strategi fortsættes nu med omdannelsen af Odense Konserverfabrik, slagteri- og godsbanearbejdet samt omdannelse af inderhavnen og området mellem havn og jernbane.

*Bymidtens udviklingsområder binder bymidten sammen. Fra Odense Kommunes Planstrategi maj 2008.*



I Kvarterplanen for Odense bymidte fra 1997 blev der formuleret en sammenhængende plan for udformningen af bymidtens byrum og bebyggelse, og der blev skitseret en lang række løsningsforslag. Blandt emnerne var forbedringer af relationen mellem Thomas B. Thriges Gade-nord og Thrige-Titan-området.



Denne indsats fortsætter med vedtagelsen af Kvarterplanen By - Havn i 2008. Visionen er at udvikle en sammenhængende midtby med bylivet i fokus og med centrum og havn som vigtige elementer. I planen indgår 5 strategier:

1. Området udvikles med fokus på byliv
2. Området omkring Thomas B. Thriges Gade tilpasses fodgængerne
3. Centrum "foldes ud" til en ny bydel med et butikscenter
4. Centrum forbindes for fodgængere og cyklister med området nord for banen og med havnen
5. Området nord for banen udvikles til en city-campus med uddannelse, kontorer og fælles faciliteter

I omdannelsesområderne satses der på blandede funktioner for at skabe liv døgnet rundt, herunder indpasning af kontor- og serviceerhverv. Planen er suppleret med omfattende trafikberegninger og vurderinger af de trafikale konsekvenser.

#### **Trafikplanlægning og byomdannelse**

For at skabe sammenhæng mellem målene for byudvikling, byomdannelse og trafik har Odense Kommune udarbejdet en Trafik- og mobilitetsplan i 2008. Det er grundlæggende for planen, at bylivet er vigtigere end trafikken. Trafikken skal indrettes således, at den ikke er til gene for bylivet.

Etablering af Kanalforbindelsen og færdiggørelsen af Ringgaden er forudsætninger for planen. Inden for en ny P-rute (den erstatter den tidligere Cityring eller Ring 1) indeles bymidten i 4 trafikzoner uden gennemkørsel. Inden for denne ring etableres 70% flere offentligt tilgængelige p-pladser. Ringgaden vil ligeledes afgrænse den fremtidige miljøzone, hvor lastbiler uden partikelfiltre forbydes adgang. Inden for bymidten og havnen udvides nettet af gågader, byrum og gode fodgængerforbindelser betydeligt.

Den kollektive trafikplanlægning skal foretages i sammenhæng med den øvrige trafik- og arealplanlægning. Bustrafikken skal forbedres med miljøvenlige busser og med særlige busbaner, signalprioritering, sivegader mv. Muligheden for etablering af letbaner e.lign. skal undersøges nærmere, idet de ikke umiddelbart vurderes at være økonomisk rentable. Der er fastlagt 4 traceer for eventuelle fremtidige letbaner, som skal friholdes for fremtidigt byggeri og anlæg.

Tankegangen bag planlægningen er som helhed at integrere byudvikling og byomdannelse med de trafikale tiltag.

Der etableres desuden forbindelse fra motorvejsnettet til Lindøterminalen for modulvogn-tog.



*Odense Kommunes Trafik- og mobilitetsplan 2008 fastlægger en ny ydre Ringgade (tidligere Ring 2) med en ny forbindelse over kanalen (rød streg). Den tidligere Cityring eller Ring 1 erstattes af en P-rute (gul streg). Kortudsnit fra planen. Thrige-Titan-området beliggenhed er markeret ved en påført rød cirkel.*



### **Lokalplanlægning for Thrige-Titan-området**

Lokalplan nr. 0-602 for Thrige-Titan-området er udarbejdet i 2004-2005 på foranledning af Byggeselskabet Olav de Linde, som havde købt Thrige-Titans tidligere bygningskompleks. Selskabet ønskede at renovere og genanvende en stor del af de eksisterende industribygninger samt at opføre ny bebyggelse til forskellige formål som kontorer, butikker, basar, uddannelsesformål, boligformål og kulturelle formål.

I kommuneplanen var der indarbejdet den målsætning, at gamle erhvervs- og havneområder omdannes til nye funktionsblandede og spændende bymiljøer. Omdannelsen skulle udnyttes til at skabe større intensitet i den tætte by.

Formålet med lokalplanen og dens indhold er i god overensstemmelse med målene i kommuneplanen og i strategien for byomdannelse.

Lokalplanen giver mulighed for en væsentlig forøgelse af byggemulighederne fra 80 til 105% primært til blandede centerformål. Bebyggelsen skal indrettes som et attraktivt og varieret byområde med cafeer og små torve. Der er sikret gode tilkørselsforhold for biler og gode parkeringsforhold, som delvist kan placeres i kælder.



I kraft af disse kvaliteter og i kraft af de store regulære bygningsvoluminer giver området mulighed for indpasning af forholdsvis store byintegrerbare virksomheder inden for service og administration. Virksomhederne af denne type ønsker ofte en placering i bymidten. På grund af deres størrelse har de vanskeligt ved at finde egnede placeringer i bymidten og kan alternativt tænkes at vælge en placering ved indfaldsvejene eller ved de omgivende motorveje.

*Luftfoto med området omfattet af lokalplan nr. 0-602 for Thrige-Titans tidligere fabriksanlæg. Virksomheden ALOC's er beliggende i den nordlige del af området.*





*Bazar Fyn er indrettet i en af Thrige-Titans gamle haller*



### **Erhvervslokalisering og transport**

Odense Kommunes strategi for byomdannelse og for integreret trafikplanlægning giver gode muligheder for at fastholde byintegrerbare virksomheder i bymidten og i de mere centrale bydele. Strategien indebærer, at større bygningsvolumener, som er velegnet til de større byintegrerbare virksomheder, kan ombygges fra de tidligere industriformål til nye byerhverv, og at der kan indpasses nye større bygningsvolumener i disse områder. Det indebærer samtidig mulighed for genbrug af de gamle industribygninger. Ved den integrerede byomdannelses- og trafikpolitik skabes der nye byområder, der har et attraktivt bymæssigt miljø, og som er forbundet med bymidtens fodgængerforbindelser og cykelruter.

Der vil derfor fortsat være attraktive lokaliseringsmuligheder i byomdannelsesområderne for de virksomheder, som gerne vil nyde godt af bylivet, og som samtidig har brug for god tilgængelighed. Det vil være til betydelig fordel for et alsidigt byliv, hvis disse virksomheder placeres sig centralt fremfor i nye udviklingsområder i udkanten af byområdet. Det vil samtidig medvirke til, at de motorvejsnære byudviklingsområder primært kan anvendes til transporttunge virksomheder.

Man kan betragte denne politik som en anden strategi for placering af byintegrerbare virksomheder, hvor attraktiv beliggenhed ved bymidten prioriteres højere end synlig placering ved overordnede veje.



## ALOC A/S

*ALOC A/S bor i byomdannelsesområdet omkring den tidligere Thrige-Titan fabrik*



### Virksomheden ALOC A/S

ALOC A/S har siden 1985 udviklet software til finans-, bank- og forsikringsvirksomheder. Virksomheden har mere end 100 medarbejdere fordelt på hovedkontoret i Odense og en afdeling i Norge. ALOC ejes af BEC (Bankernes EDB Central). I dette projekts terminologi er ALOC en byintegrerbar virksomhed.

### Beliggenhed

Virksomheden har altid ligget i Odense. Den flyttede i 1997 som en af de første ind i de istandsatte lokaler. Beliggenheden i et kulturhistorisk miljø med blandede funktioner – herunder cafeer og boliger – og tæt på bycentrum og station passer meget fint til virksomhedens profil. En beliggenhed inde i bycentrum ville også have været fin for virksomheden, men det er vanskeligt at finde plads til en virksomhed af denne størrelse. Synlighed er ikke så vigtigt for virksomheden, men omgivelserne skal være pæne. Kontakt med nabovirksomheder er ikke nødvendig for virksomheden, men det er positivt at indgå i levende bydel.

### Transport og logistik

80-90% af virksomhedens kunder hører til i København, men der er ikke mange kunde-besøg. Kontakt sker ved e-mail, videokonferencer og ved besøg hos kunden. 95% af medarbejderne kommer fra Fyn. Halvdelen benytter bil og halvdelen kollektiv trafik eller cykel.

Virksomheden opfatter det som besværligt og tidkrævende at komme fra motorvejen og ind til byen.

### Dialog med myndighederne

Virksomheden har ikke synderlig kontakt med kommunen, da der ikke har været problemer omkring bygge- og planforhold, trafikforhold e.a.





## 4 anbefalinger til nye og bedre værktøjer

### 4.1 Inden for gældende plan- og miljølov

#### 4.1.1 Planlægning for modulvogntog

##### Udvikling af dialogværktøjer

Flere af de interviewede virksomheder giver udtryk for, at det er vigtigt for dem, at de kan få mulighed for at få modulvogntog helt frem til virksomheden, og at det bliver en permanent mulighed, når den nuværende forsøgsordning udløber. De oplever, at kommunerne ikke tager sig af dette område. Flere af de interviewede kommuner tilkendegiver selv, at planlægningen for modulvogntog ikke har en høj prioritet, og at de opfatter det som et statsligt anliggende. Dette har da også hidtil været tilfælde og den statslige pulje til tilpasninger i infrastrukturen som var på 120 mio. kr., var alene rettet mod tiltag på statsvejnettet, således at modulvogntogene kunne få adgang fra det overordnede vejnet – primært motorvejene til nogle udvalgte transportcentre, havne og erhvervsområder. Den statslige planlægning for modulvogntog har hidtil ikke været baseret på inddragelse af kommunernes planlægning for godstunge erhverv. Omvendt har der i kommunerne været forskellige indstillinger til modulvogntog. Trafiksikkerhed og utryghed har været de centrale spørgsmål, og kommunerne har i mindre omfang brugt planlægningen for modulvogntog til at understøtte udviklingen af "logistiske perler", som særligt velegnede erhvervsområder for godstransporttunge virksomheder.

Der mangler tilsyneladende en sammenhæng mellem statens og kommunernes planlægning på dette område. Endvidere kunne et forum eller et dialogværktøj for den videre planlægning for modulvogntog være hensigtsmæssig. Det kunne være en projektorganisation eller et kontaktforum mellem Trafikministeriet, kommunerne og de relevante erhvervs- og brancheorganisationer.

Den igangværende evaluering af modulvogntog forsøgsordningen, som afsluttes i 2011, indeholder ikke en nærmere analyse af processen og dialogen mellem stat, kommune og virksomheder.

#### 4.1.2 Godstransport med jernbane

##### Statslig opprioritering af godstransport med jernbane

De interviewede kommuner er generelt meget opmærksomme på det langsigtede behov for at flytte godstransport fra vej til jernbane. Der planlægges transportcentre og erhvervsområder placeret ved jernbanenettet med mulighed for at flytte gods mellem lastbil og bane, og der opretholdes betjening af eksisterende erhvervsområder og af havne med godsspor.

Det er imidlertid kommunernes opfattelse, at kun få virksomheder interesserer sig for muligheden for at få godsspor til virksomheden. De interviewede godstransporttunge virksomheder giver udtryk for, at transport med jernbane ikke er hensigtsmæssig for dem eller i hvert ikke med henblik på det danske hjemmemarked. Det skyldes, at transport med lastbil er hurtigere og mere fleksibel – også i stort omfang ved eksport.



Det er ikke nødvendigvis stikspor til virksomhederne som efterspørges, men skal gods-transport på bane fremmes skal kommunerne sikre at virksomhederne har nem adgang til omladningssteder fra lastbil til godstog.

Transportcentre fungerer som regionale underleverandører af gods til heltogene fra Taulov og Høje Tåstrup, som er de eneste kombiterminaler i Danmark. Omladningen af gods fra lastbil til tog kan ske flere steder i landet, transportcentre med spor, godsstationer mv. Overflytning af containere kan derimod kun ske i kombiterminalerne og havnene. Der er næppe behov for flere kombiterminaler i Danmark bl.a. som en konsekvens af den manglende elektrificering af hovedbanerne.

EU arbejder med en målsætning om at flytte godstransport fra lastbil over til tog af hensyn til miljøet og trafikbelastningen. Danmark synes at mangle en statslig målsætning på dette område. Der kan derfor peges på et behov for en national jernbanegods strategi, hvor der bl.a. bør udpeges en sammenhængende struktur i form af et banenetværk for gods, som kommunerne kan planlægge efter. Regeringens debatoplæg "En jernbane i vækst" fra 2009 lægger op til udarbejdelse af en sådan strategi.

Den manglende nationale strategi betyder formentlig, at stadig mindre gods transporteres med tog. Det kan endvidere betyde, at kommunernes planlægning for transportcentre med godsspor ikke udnyttes og følges op med konkrete anlæg, og at muligheder for at påvirke fordelingen af godstransport mellem lastbiler og tog ikke udnyttes..

### **Godstog på enkeltsporede jernbaner**

Vigtige havne og erhvervsområder beliggende uden for hovedbanenettet betjenes med enkeltsporede jernbaner, f.eks. Grenaa og Kalundborg. Driften på disse banestrækninger er primært indrettet på persontog. Strækningen Århus-Grenaa vil i fremtiden måske blive betjent med letbanetog og indgå i nærtrafikken i Århus-regionen og i en stadig mere tæt køreplan. Allerede i dag er godstog på denne strækning begrænset til nattetimerne.

Denne udvikling vanskeliggør udnyttelsen af de berørte havne og erhvervsområder til godstransporttunge virksomheder, f.eks. Grenaa og Kalundborg med havne og industriområder til tunge virksomheder. Godstransporten med tog fra disse områder skal kunne nå et økonomisk bæredygtigt omfang for, at det er realistisk at opretholde betjeningen med godstog. Investeringer i disse erhvervsområder i godsspor kan være forgæves, hvis betjeningen med godstog ikke kan opretholdes ud fra overordnede trafikpolitiske og økonomiske overvejelser. Der synes derfor at være brug for et øget samarbejde mellem stat og kommuner på dette område.

Kommunerne bør gennem planlægningen bidrage til at virksomhederne kan udnytte infrastrukturen bedre. En aktiv kommunal planlægning for at sikre baneadgangen fra erhvervsområder og havne kan ses som en modydelse til statens evt. investeringer i baneinfrastrukturen for gods.



## 4.2 Ændret lovgivning

### 4.2.1 Virksomhedernes lokalisering

#### Mere éntydige rammebestemmelser

Mange kommuneplaner indeholder i hovedstrukturdelen visionære målsætninger om byudviklingen og om anvendelsen af erhvervsområderne til forskellige typer virksomheder i overensstemmelse med de pågældende områders særlige placering og potentiale, f.eks. ved det overordnede motorvejsnet eller ved jernbanehovednettet. En del kommuneplaner indeholder forholdsvis åbne anvendelsesbestemmelser i rammebestemmelserne for de pågældende erhvervsområder. Det indebærer, at der kan være langt fra kommuneplanens målsætninger til lokalplanernes faktiske udlæg og anvendelser. Det medfører i nogle tilfælde, at erhvervsområder, som er velegnet til godstunge erhvervsvirksomheder, anvendes til persontransportintensive virksomheder i stedet. Det kan indebære en uhensigtsmæssig anvendelse af arealressourcerne og af investeringerne i trafik anlæg.

Der synes at være behov for mere éntydige anvendelsesbestemmelser i kommuneplanernes rammebestemmelser og i lokalplanerne. Der synes at være behov for i statslige udmeldinger at præcisere planlovens bestemmelser om kommuneplanlægningens og lokalplanlægningens indhold med henblik på mere éntydige og konsekvente bestemmelser. Det kunne overvejes, om det bør gøres til et krav, at anvendelsen af erhvervsområder fastlægges i sammenhæng med virksomhedernes transportmængde og -art.

#### Hensigtsmæssig styring af virksomhedernes lokalisering

Flere af de interviewede kommuner giver udtryk for, at der mangler reelle styringsmuligheder til at sikre, at erhvervsområderne anvendes til den planlagte type virksomheder – ikke mindst i situationer, hvor kommunen ikke er grundejer. Kommunerne søger at have et så stort et udbud af enhver type erhvervsområder, at markedskræfterne kan udfolde sig frit. Det kan være medvirkende årsag til, at der er et betydeligt overudbud af arealer til erhvervsformål.

Der synes at mangle redskaber i planlovgivningen til en overordnet regulering af mængden af arealer, der planlægges til erhvervsformål. Der synes samtidig at mangle redskaber i plan- og miljølovgivningen til at sikre, at de udlagte erhvervsområder anvendes mest hensigtsmæssigt til de erhvervstyper, som de planlægges til.

### 4.2.2 Ejendommens anvendelse ved salg

#### Lokalplansikring til transporttunge virksomheder

Kommunerne har – især hvis de er grundsælger og tager alle plan- og miljølovgivningens virkemidler i brug – visse muligheder for at påvirke erhvervsområdernes anvendelse til f.eks. transporttunge virksomheder. Miljølovens miljøklasser / miljøzoner og vejlovgivningen kan anvendes i en del situationer, men det er negative eller begrænsende virkemidler.

Der synes at mangle fremadrettede planlægningsmæssige virkemidler. En mulighed kunne være, at der i planloven indbygges en sikring af ejendommens anvendelse i overensstemmelse med skærpede ramme- og lokalplanbestemmelser også ved videresalg til en



anden virksomhed. Det kunne f.eks. udløse lokalplanpligt, hvis en ny virksomhed ikke kan dokumentere at leve op til de skærpede og mere entydige planbestemmelser. Virksomheden vil så – hvis den ikke lever op til kravene – ikke lovligt kunne etablere sig og drive virksomhed fra den pågældende ejendom.

#### **4.2.3 Bæredygtig byudvikling**

##### **Stationsnærhed på jysk**

Stationsnærhedsprincippet er en central del af en bæredygtig byudvikling. Princippet anvendes i Hovedstadsregionen og i Århus-regionen, hvor kollektiv trafik indgår som et centralt element i planlægningen. Kollektiv trafik spiller imidlertid en meget begrænset eller næsten ingen rolle i resten af landet – også i de forholdsvis bymæssige områder i det østjyske bybånd og omkring Odense. Væksten og byspredningen i disse byområder er imidlertid ved at nå et omfang, som gør etablering af kollektiv trafik i form af flere standsningssteder på nærbanenettet og etablering af nye letbaner aktuelle.

Mange virksomheder efterspørger en synlig placering ved motorvejsnettet uden at have et egentligt funktionelt behov for denne placering. Større byintegrerbare virksomheder synes i stigende grad ikke at lokalisere sig i de centrale stationsnære byområder, men ved motorvejsnettet. Det kan medføre et miljømæssigt ikke bæredygtigt trafikmønster, og det kan have negative konsekvenser for bylivet i de centrale byområder.

Dermed synes der at være behov for at indarbejde et stationsnærhedsprincip i kommuneplanlægningen i disse byregioner, måske i en tilpasset udgave efter "jyske" forhold.

Der synes også behov for udvikling af en strategi for kompakt byudvikling i disse byregioner med en koordinering mellem byudvikling, stationsplacering og placering af erhvervsområder for persontrafikintensive virksomheder. Det kan indebære behov for en omstrukturering af allerede planlagte og udbyggede erhvervsområder.